

索引

審核二零二五至二六年度開支預算 管制人員對立法會議員初步問題的答覆

局長：運輸及物流局局長
第 13 節會議
綜合檔案名稱：TLB-2-c1.docx

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB001	2453	李浩然	28	(1) 飛行標準
TLB002	0571	嚴剛	28	(1) 飛行標準
TLB003	2276	陸頌雄	42	(2) 機械裝置安全
TLB004	1796	陳克勤	60	(1) 基本工程
TLB005	0087	陳恒鎭	60	(2) 區域及維修工程
TLB006	0451	陳恒鎭	60	(1) 基本工程
TLB007	3191	陳紹雄	60	(3) 鐵路發展
TLB008	3192	陳紹雄	60	(3) 鐵路發展
TLB009	2216	陳穎欣	60	(2) 區域及維修工程
TLB010	1706	朱國強	60	(1) 基本工程
TLB011	1710	朱國強	60	(2) 區域及維修工程
TLB012	0417	林筱魯	60	(1) 基本工程
TLB013	0418	林筱魯	60	(2) 區域及維修工程
TLB014	2545	劉國勳	60	(1) 基本工程
TLB015	2546	劉國勳	60	(3) 鐵路發展
TLB016	2098	梁熙	60	(2) 區域及維修工程
TLB017	1101	龍漢標	60	(2) 區域及維修工程
TLB018	1102	龍漢標	60	(3) 鐵路發展
TLB019	3294	黃俊碩	60	(1) 基本工程
TLB020	1355	楊永杰	60	(1) 基本工程
TLB021	2996	張欣宇	60	(3) 鐵路發展
TLB022	2068	陳紹雄	100	(2) 港口服務
TLB023	2069	陳紹雄	100	(4) 船舶服務
TLB024	2737	何俊賢	100	(3) 本地海事服務
TLB025	0628	黎棟國	100	(4) 船舶服務
TLB026	1236	易志明	100	(3) 本地海事服務
TLB027	1237	易志明	100	(3) 本地海事服務
TLB028	1794	陳克勤	158	(2) 陸路及水上交通
TLB029	1795	陳克勤	158	(2) 陸路及水上交通
TLB030	0455	陳恒鎭	158	(2) 陸路及水上交通
TLB031	0456	陳恒鎭	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB032	0461	陳恒鎭	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB033	0462	陳恒鎭	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB034	0463	陳恒鎭	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流發展
TLB035	0464	陳恒鎭	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB036	2812	陳曼琪	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB037	2835	陳曼琪	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB038	2836	陳曼琪	158	(3) 海空交通及物流發展

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB039	0634	陳沛良	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB040	3065	陳沛良	158	(2) 陸路及水上交通
TLB041	2053	陳紹雄	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB042	2072	陳紹雄	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB043	3190	陳紹雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB044	0132	陳月明	158	(2) 陸路及水上交通
TLB045	0817	陳仲尼	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB046	0825	陳仲尼	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB047	0827	陳仲尼	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB048	0638	邱達根	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB049	3187	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB050	3188	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB051	3189	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB052	3211	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB053	3212	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB054	3213	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB055	3214	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB056	3215	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB057	3217	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB058	3219	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB059	3220	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB060	3221	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB061	1707	朱國強	158	(2) 陸路及水上交通
TLB062	1474	何敬康	158	(2) 陸路及水上交通
TLB063	1137	何君堯	158	(2) 陸路及水上交通
TLB064	1632	洪雯	158	(2) 陸路及水上交通
TLB065	1285	葉劉淑儀	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB066	1290	葉劉淑儀	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB067	1298	葉劉淑儀	158	(2) 陸路及水上交通
TLB068	1238	江玉歡	158	(2) 陸路及水上交通
TLB069	1262	江玉歡	158	(2) 陸路及水上交通
TLB070	0603	黎棟國	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB071	3078	林健鋒	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB072	0436	林新強	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB073	1572	林新強	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB074	1573	林新強	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB075	2384	林素蔚	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB076	2397	林素蔚	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB077	1849	劉智鵬	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB078	1860	劉智鵬	158	(2) 陸路及水上交通
TLB079	1379	劉業強	158	(2) 陸路及水上交通
TLB080	1383	劉業強	158	(2) 陸路及水上交通
TLB081	2538	劉國勳	158	(2) 陸路及水上交通
TLB082	2544	劉國勳	158	(2) 陸路及水上交通
TLB083	2441	李浩然	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB084	2443	李浩然	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB085	2464	李浩然	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB086	2465	李浩然	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB087	3288	梁熙	158	(2) 陸路及水上交通

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB088	0074	盧偉國	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB089	0075	盧偉國	158	(2) 陸路及水上交通
TLB090	0081	盧偉國	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB091	2259	陸頌雄	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB092	2272	陸頌雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB093	3204	陸頌雄	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB094	0243	吳永嘉	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB095	0244	吳永嘉	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB096	0251	吳永嘉	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB097	0265	吳永嘉	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB098	0970	顏汶羽	158	(2) 陸路及水上交通
TLB099	2762	葛珮帆	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB100	2789	葛珮帆	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB101	2491	尚海龍	158	(2) 陸路及水上交通
TLB102	2492	尚海龍	158	(2) 陸路及水上交通
TLB103	2493	尚海龍	158	(2) 陸路及水上交通
TLB104	2495	尚海龍	158	(2) 陸路及水上交通
TLB105	0985	陳祖恒	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB106	2036	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB107	2038	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB108	2043	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流發展
TLB109	0055	謝偉銓	158	(2) 陸路及水上交通
TLB110	1968	謝偉俊	158	(2) 陸路及水上交通
TLB111	1186	黃國	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB112	1352	楊永杰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB113	1213	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB114	1214	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB115	1215	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB116	1216	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB117	1217	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB118	1218	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB119	1219	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB120	1220	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB121	1221	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB122	0491	嚴剛	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB123	0534	嚴剛	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB124	0535	嚴剛	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB125	0566	嚴剛	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB126	3061	嚴剛	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB127	2556	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB128	2578	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB129	2587	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB130	1491	容海恩	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB131	2985	張欣宇	158	(2) 陸路及水上交通
TLB132	3001	張欣宇	158	(2) 陸路及水上交通
TLB133	1797	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB134	1798	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB135	1799	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB136	3105	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB137	0086	陳恒鎭	186	(4) 運輸服務管理
TLB138	0460	陳恒鎭	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB139	0467	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB140	0468	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB141	0471	陳恒鎭	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB142	0472	陳恒鎭	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB143	0474	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB144	3280	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB145	0540	陳沛良	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB146	0631	陳沛良	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB147	2052	陳紹雄	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB148	2056	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB149	2057	陳紹雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB150	3287	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB151	2213	陳穎欣	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB152	2215	陳穎欣	186	(4) 運輸服務管理
TLB153	2220	陳穎欣	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB154	2222	陳穎欣	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB155	2794	周小松	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB156	2795	周小松	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB157	0835	陳仲尼	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB158	0170	張宇人	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB159	0171	張宇人	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB160	1538	周文港	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB161	1539	周文港	186	(4) 運輸服務管理
TLB162	1540	周文港	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB163	1708	朱國強	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB164	3010	朱國強	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB165	3011	朱國強	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB166	1442	何敬康	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB167	1466	何敬康	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB168	1467	何敬康	186	(4) 運輸服務管理
TLB169	1635	洪雯	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB170	1297	葉劉淑儀	186	(4) 運輸服務管理
TLB171	3206	郭偉強	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB172	2878	林振昇	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB173	1025	林健鋒	186	(4) 運輸服務管理
TLB174	1028	林健鋒	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB175	0504	林筱魯	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB176	0745	林素蔚	186	(4) 運輸服務管理
TLB177	0749	林素蔚	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB178	0756	林素蔚	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB179	1385	劉業強	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB180	2553	劉國勳	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB181	2420	李鎮強	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB182	0887	李梓敬	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB183	2088	梁熙	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB184	2090	梁熙	186	(4) 運輸服務管理

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB185	2091	梁熙	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB186	2108	梁熙	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB187	2269	陸頌雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB188	2270	陸頌雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB189	2271	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB190	2273	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB191	2274	陸頌雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB192	2275	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB193	0884	馬逢國	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB194	0199	邵家輝	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB195	0200	邵家輝	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB196	0201	邵家輝	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB197	0203	邵家輝	186	(4) 運輸服務管理
TLB198	1606	蘇長榮	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB199	2031	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB200	2032	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB201	2033	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB202	2037	田北辰	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB203	1354	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB204	1356	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB205	1357	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB206	1222	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB207	1223	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB208	1224	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB209	1225	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB210	1226	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB211	1227	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB212	1228	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB213	1229	易志明	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB214	2557	姚柏良	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB215	2565	姚柏良	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB216	2579	姚柏良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB217	1495	容海恩	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB218	2984	張欣宇	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB219	3004	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB220	3453	梁熙	28	(3) 航空交通管理
TLB221	3978	朱國強	33	(3) 提供土地及基礎設施
TLB222	3782	何俊賢	33	(2) 港口及海事設施
TLB223	3979	劉國勳	60	(3) 鐵路發展
TLB224	3455	梁熙	60	(2) 區域及維修工程
TLB225	3475	梁熙	60	(1) 基本工程
TLB226	3752	何俊賢	100	(1) 基本設施 (3) 本地海事服務 (4) 船舶服務
TLB227	3779	何俊賢	100	(4) 船舶服務
TLB228	3799	何俊賢	100	(3) 本地海事服務
TLB229	3800	何俊賢	100	(1) 基本設施 (3) 本地海事服務

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
				(4) 船舶服務
TLB230	3458	梁熙	100	(3) 本地海事服務
TLB231	3359	陳恒鎭	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB232	3373	陳恒鎭	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB233	3374	陳恒鎭	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB234	3375	陳恒鎭	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB235	3376	陳恒鎭	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB236	3949	陳沛良	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流發展
TLB237	4025	陳沛良	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB238	3908	陳勇	158	(2) 陸路及水上交通
TLB239	3946	鄭泳舜	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流發展
TLB240	3370	周文港	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB241	3851	簡慧敏	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB242	3944	簡慧敏	158	(2) 陸路及水上交通
TLB243	3911	林健鋒	158	(2) 陸路及水上交通
TLB244	3984	李浩然	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB245	3943	李慧琼	158	(2) 陸路及水上交通
TLB246	3476	梁熙	158	(2) 陸路及水上交通
TLB247	4022	盧偉國	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB248	3973	陸頌雄	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流發展
TLB249	3325	吳永嘉	158	(2) 陸路及水上交通
TLB250	3330	吳永嘉	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB251	3964	黃俊碩	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB252	3383	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB253	3392	陳克勤	186	(4) 運輸服務管理
TLB254	3354	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB255	3355	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB256	3356	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB257	3357	陳恒鎭	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB258	3358	陳恒鎭	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB259	3371	陳恒鎭	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB260	3372	陳恒鎭	186	(4) 運輸服務管理
TLB261	3426	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB262	3427	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB263	3431	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB264	3914	陳穎欣	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB265	3850	簡慧敏	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB266	3963	林順潮	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB267	3894	劉業強	186	(4) 運輸服務管理
TLB268	3442	梁熙	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB269	3443	梁熙	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB270	3444	梁熙	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB271	3446	梁熙	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB272	3447	梁熙	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB273	3961	梁熙	186	(4) 運輸服務管理
TLB274	3907	吳傑莊	186	(6) 公共交通費用補貼計劃

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB275	3338	吳永嘉	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB276	3931	田北辰	186	(4) 運輸服務管理
TLB277	3661	狄志遠	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB278	3662	狄志遠	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB279	3663	狄志遠	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB280	3664	狄志遠	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB281	3665	狄志遠	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB282	3301	謝偉銓	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB283	3896	謝偉銓	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB284	3527	姚柏良	186	(1) 規劃及發展事宜

管制人員的答覆

(問題編號：2453)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 飛行標準

管制人員： 民航處處長(廖志勇)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2024-25財政預算案中，計劃2024年檢查航機運作和機艙安全次數為130次。然而，2025-26財政預算案中公布2024年實際檢查航機運作和機艙安全次數為120次，未能達到原定目標。而今年的目標同樣設置為130次。就此，政府可否告知本會：

- 1) 為何2024年的實際檢查次數未能達到原定的130次目標？
- 2) 當局有否評估減少檢查次數對飛行安全的影響？如有，詳情為何？如否，原因為何？
- 3) 2025年訂立130次檢查目標的具體評估及考慮因素為何？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

按照國際民用航空組織的安全管理原則和國際間的最佳做法，民航處實施全面的安全監督及監察計劃，以密切監察本地航空營運者的運作和安全表現。

檢查航機運作和機艙安全，目的是監察本地航空營運者的航機運作是否符合訂明的安全和運作標準，從而維持飛行安全。

每年年初，民航處會根據本地航空營運者的數目、以往經驗，以及航空營運者申請為旗下飛機採用新飛行政程序的數目，而釐定檢查次數的目標。2024年的實際檢查次數較目標略少，是由於需調動監管人手，以支援疫後航班陸續復飛和航空交通持續恢復。於2025年，民航處維持進行130次檢查的目標。

民航處會繼續密切監察航空營運者的安全表現，保障航空安全。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0571)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 飛行標準

管制人員： 民航處處長(廖志勇)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2025-26預算較2024-25修訂開支金額大幅增加16.7%，然而2025年預算指標中除了香港民用飛機登記記錄冊上登記的飛機數目有所增加外，其他皆為持平或略有減少，而且在2025-26年度職位將會淨減少2個。

就此，請政府當局解釋：該項開支預算大幅增加是否有合理的理由？

提問人：嚴剛議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

2025-26年度的撥款較2024-25年度的修訂預算增加2,360萬元，主要用以增聘人手填補現存職位空缺，配合航空公司新增飛機數目和擴大機隊包括引入新機種、飛機認證和維修、機師培訓等工作，同時著手推動低空經濟的各項工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2276)

總目： (42) 機電工程署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 機械裝置安全

管制人員： 機電工程署署長(潘國英)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

機電工程署綱領(2)2025-26年度需要特別留意的事項包括監察香港鐵路有限公司鐵路服務的安全表現。就此，政府可否告知本會：

- (a) 過去3年，港鐵各條路線的延誤事故次數，當中(i)成因、(ii)延誤時間、(iii)受影響人數及(iv)在「服務表現回贈」機制下須撥出的款項分別為何；
- (b) 在2024-25年度及預計在2025-26年度，機電工程署鐵路科監察港鐵安全涉及的(i)人手編制、(ii)職系、職級和職位及(iii)薪酬、運作及設備開支分別為何；
- (c) 在2024年，署方到港鐵(i)巡查及(ii)發現問題的次數分別為何；就巡查時發現的問題，署方有何跟進措施；及
- (d) 據工會反映，港鐵近年引入外判員工、合約員工及代工進行維修工作，擔憂該等員工不及全職員工專業，影響維修質素、間接增加事故發生的機會；請問署方有無發現此問題；如有，有何措施敦促港鐵改善；如無，原因為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

- (a) 過去3年，由香港鐵路有限公司(港鐵公司)控制範圍內的因素引起並導致服務延誤事故的宗數、成因，以及港鐵公司根據「服務表現安排」及經優化的「服務表現回贈」安排所撥出的款額載列於附件一。至於每宗服務延誤事故受影響人數的資料，港鐵公司表示沒有相關統計數據。

- (b) 機電工程署(機電署)鐵路科根據鐵路安全相關條例，負責規管及監察鐵路系統的安全運作，包括由港鐵公司營運的鐵路系統、香港國際機場的旅客捷運系統、由香港電車有限公司營運的電車系統，以及由山頂纜車有限公司營運的山頂纜車系統。機電署鐵路科在2024-25年度及預計在2025-26年度的人手編制載列如下：

職級	2024-25年度	2025-26年度 (預計)
助理署長	1	1
總工程師	4*	4*
高級工程師	15	15
工程師	28	28
督察	4	4

* 2個總工程師職位為首長級有時限編外職位，於2021年7月開設，為期4年。

機電署鐵路科預計在2024-25年度及2025-26年度的總開支載於下表：

	2024-25年度 (預計)	2025-26年度 (預計)
薪酬	75.6	72.8
其他運作開支	14.0	11.9
開支(百萬元)	89.6	84.7 [^]

[^] 預計在2025-26年度的總開支會減少，主要由於有時限職位期滿。

- (c) 2024年，機電署對鐵路設施／系統進行了455次巡查，當中包括對港鐵公司進行419次巡查。機電署的巡查包括以「風險為本」的巡查，即按過往的記錄，就可能會對鐵路安全運作構成較高風險的範疇作出巡查檢驗及評估；以及「全面和直接審核」工作，即主動地審核港鐵公司各項鐵路資產及營運鐵路線的資產和安全管理系統，以及早發現潛在問題。機電署在2024年「全面和直接審核」工作中就51個項目向港鐵公司提出了57項改善建議。

在巡查和審核過程中，如發現任何問題或有待改進的地方，機電署會即時要求港鐵公司跟進及提出改善建議，並會監察港鐵公司落實改善建議的進度。

- (d) 根據港鐵公司提供的資料，港鐵公司一直採用一套符合國際標準的維修保養機制，並根據其維修需求制定人力資源安排。港鐵公司的外判員工一般會負責執行重複性和技術要求較低的工作。另外，亦會按法例規管要求安排持有所需牌照或註冊的合資格外判人員進行相關工作。該等員工須接受港鐵公司提供的具體維修程序和標準訓練，並與港鐵員工一樣，須遵循同一程序和指引執行維修工作。港鐵公司內部人員亦會負責督導承辦商，確保外判員工和合約代工的維修工作，符合港鐵公司訂立的安全及質量標準。

機電署負責規管鐵路運作安全，不論鐵路系統設備是由港鐵公司或外判承辦商負責維修，機電署都會以同一標準監管。根據紀錄，機電署沒有發現因外判承辦商維修工程出現問題而引致事故。

由港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致服務延誤8分鐘或以上的事故宗數

觀塘線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	16	14	2	13	2	1	0	0	0	0	0	3
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

荃灣線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註 3
				半小時或以下 註 1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註 2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	5	5	0	4	0	0	0	0	0	1	0	40
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

港島線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	7	7	0	6	0	1	0	0	0	0	0	1
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

將軍澳線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	11	10	1	8	1	1	0	0	0	1	0	15.4
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

南港島線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
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

東鐵線

年 份	宗 數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	29	28	1	27	1	1	0	0	0	0	0	1.2
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

屯馬線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	12	12	0	11	0	1	0	0	0	0	0	2.4
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

東涌線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	7	4	3	4	3	0	0	0	0	0	0	0
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

迪士尼線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	40
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

機場快線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註 3
				半小時或以下 註 1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註 2	人為因素 -	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
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

輕鐵

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	18	16	2	16	2	0	0	0	0	0	0	0
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

註1：根據現行鐵路事故通報機制，任何鐵路事故若影響列車服務延誤8分鐘或預計延誤達8分鐘或以上，港鐵公司須於事故發生後8分鐘內通報運輸署。少於8分鐘的列車服務延誤對乘客影響相對輕微，港鐵公司無須向運輸署通報，故運輸署並沒有備存8分鐘以下服務延誤事故的數字。

註2：機件故障包括站內機件故障、基礎設施故障、列車故障等。

註3：2023年票價調整機制檢討後落實的「服務表現回贈」安排，調高了港鐵公司就服務延誤超過3小時的事故須撥出的金額，以及每宗事故的最高撥款金額，並引入繁忙時間款額增加安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1796)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統」的事宜，政府可否告知本會：

1. 籌備進展為何；
2. 預計興建時間為何；
3. 預算為何；
4. 政府計劃何時就計劃提交立法會審議？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

「沙田穗禾苑至火炭路底行人徑行人通道系統」工程項目現時處於勘測研究和初步設計階段。由於建議的工程項目走線大部份座落在香港房屋委員會和私人業主擁有的地段內，且鄰近民居、綠化地帶和鐵路，路政署正與相關業權人及持份者商討，並收集相關政府部門的專業意見，以就具體走線達成共識。同時，路政署亦正繼續評估不同的優化設計方案，務求盡量減少徵收私人土地及減低工程項目對周邊設施及環境的影響，如盡量保留現有的行人徑和樓梯方便居民於工程期間往返港鐵火炭站、盡量避免影響或改動現有斜坡、減少砍伐樹木等，因此現階段未能確定工程預算。

路政署會繼續按既定程序推展有關工程項目，持續審視如何更有效運用公共資源及提升工程開支的效益，並因應最新的發展情況，包括政策發展及政府財政狀況等，檢視規劃中項目的優次緩急，適當調整推展進度。現階段未能確定提交立法會審議項目的預計日期和項目動工的時間表。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0087)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 區域及維修工程

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

由於過去有投訴指，高速公路的路面質素欠佳，現查詢有關全港高速公路路面維修工程事宜：

1. 請問過3年，部門用於全港高工路路面重鋪工程費用開支為何，有關的工程投標價格走勢如何？
2. 針對有關路面的質素問題，當局有否機制監管重鋪路面的蠟青的質素及耐用程度？

提問人： 陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

1. 過去三年(即2022年至2024年)，路政署用於全港高速公路路面重鋪工程的開支分別約為1億3千萬元、2億元及2億5千萬元。工程費用的增加主要是由工程量增加所致。至於有關工程的投標價格走勢，則大致平穩。
2. 道路設施的路面會因日常使用出現損耗，亦會因其他不能預見的情況，包括交通意外及惡劣天氣等而引致不同程度的破損，例如出現坑洞或局部裂痕等。路政署負責保養和維修轄下公共道路和附屬道路設施，並設有恆常的道路巡查機制，透過定期合約聘用承建商進行有關工作。在定期進行道路巡查時發現或收到公眾報告指路面或附屬道路設施有破損時，路政署會安排承建商盡快維修可能會引致道路安全問題的損毀。對於不會對道路安全構成即時危險的破損，路政署會在考慮不同因素後，為該些破損制定合適的維修計劃和時間表，例如適時為路面進行重鋪工程。

路政署十分重視路面工程的質素，並設有嚴格的監管機制以確保重鋪路面的質素及耐用程度。在重鋪路面的工程進行期間，路政署會安排員工進行全面監督，並對物料及施工質量進行測試及檢驗，確保符合合約規定的標準。如承建商在工程中的工作水平未能達到指定標準，路政署會根據合約規定及既定機制作適當的跟進。路政署會繼續嚴格監察承建商的工作表現，確保承建商在進行例行檢查及詳細檢查時，按相關規定記錄所有損毀情況，並適時完成有關的維修工作。

此外，路政署持續研發及引入更耐用的瀝青物料作鋪路之用，以提升路面質素並減少維修頻率。在2018年至2022年期間，路政署聯同香港理工大學，於超過30個繁忙路段試用一種新型瀝青物料—「高改性瀝青瑪蹄脂碎石混合料」。測試結果顯示，該物料在抗變形、抗老化及抗疲勞方面的表現均優於傳統瀝青，能有效提升道路的耐用性並減少維修次數。基於測試結果正面，路政署已自2023年起正式在道路工程，包括在維修工程中使用該新物料，目前已應用於超過200個路段。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0451)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統項目：

1. 請問目前全港有多少地區設有上坡地區自動扶梯連接系統？有關系統啟用後，使用情況如何？
2. 請問過去3年，有否接獲啟用後的上坡地區自動扶梯連接系統經常損壞，無法使用的情況，當局有否全上坡地區自動扶梯的損壞紀錄，一般需要維修多久才可以恢復使用，以及需要多少維修費用？

提問人： 陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1. 在已啟用的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統項目中，目前只有位於慈雲山的項目設有自動扶梯（共8台），其餘7個已啟用的項目只涉及升降機。有關自動扶梯自啟用後，一直正常運作。
2. 過去3年，路政署沒有接獲有關自動扶梯啟用後經常損壞或無法使用的報告。撇除外在因素影響（如惡劣天氣引致機件故障、誤觸緊急停機掣等）及日常定期保養，該8台自動扶梯的維修次數平均約為每台每年3.5次。當中，約八成的自動扶梯服務暫停個案在24小時內恢復運作，而相關的保養維修費用平均約為每台每年15萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3191)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 鐵路發展

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就推展本港基建鐵路項目的最新進展，政府可否告知本會：

1、各鐵路基建項目的(i)動工日期、(ii)預計完工日期、(iii)建造成本預算、(iv)核准工程預算、(v)鐵路長度、(vi)每公里造價、(vii)經濟內部回報率估算、(viii) 勘查、設計及建造研究(如適用)、(ix)推展部門分別為何；

鐵路項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(ix)
東涌線延線								
屯門南延線								
北環線(一期)古洞站								
北環線主線(二期)								
北環線支線								
北環線東延線								
洪水橋站								
南港島線（西段）								
東九龍智慧綠色集體運輸系統								
啟德智慧綠色集體運輸系統								
洪水橋／厦村智慧綠色集體運輸系統（第一階段）								
洪水橋／厦村智慧綠色集體運輸系統（餘下階段）								
港深西部鐵路（洪水橋至前海）								
尖鼻咀至白泥自動捷運系統								
中鐵線								
東鐵線羅湖南站								
將軍澳線南延線								

科學園／白石角站								
小蠔灣站								
港島西至洪水橋鐵路								
新界東北線								
交椅洲人工島環保集體運輸系統								

2、相關政府部門推展及監管上述鐵路項目涉及的人手、編制及開支為何；如何確保工程如期推展及竣工；以及有充裕的人手及資源推展各鐵路項目？

3、有否就新鐵路項目和營運中鐵路的安全、質量、工期及成本控制制訂服務表現指標，如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：39)

答覆：

1. 問題提及的鐵路項目的詳細資料載於附件。
2. 路政署推展及監管鐵路項目涉及的編制(截至2025年3月1日)如下：

職級	常額職位數目	有時限職位數目
首長級	7	4*
專業職系	85	43
技術職系	31	-
一般職系	32	3

*首長級有時限編外職位^註

上述職位^註在2025-26年度的薪酬開支(按薪級中點估計的年薪值)約為2.1億元。

就其他現時並非由路政署負責推展的鐵路項目，由於負責人員亦有承擔其他職責，因此並沒有所涉人員數目及薪酬的獨立分項數字。

根據最新的規劃資料及所有建造及規劃中的主要運輸基建項目的推展情況，政府會就運輸基建項目的落成時間表作全盤考慮，有序地推展各個項目，以應付香港的運輸及物流需求。政府會因應各個鐵路項目的規

^註 公務員編制包括常額編制的職位及屬「常額以外」編制的職位(即有時限職位)。有時限的首長級職位稱為「首長級編外職位」，意思是指「常額以外」編制的有時限首長級職位，而並非指有關職位沒有計算在編制內。

劃和推展工作，檢視相關部門的人手需求，並按需要通過既定機制調配資源。政府亦會監察香港鐵路有限公司（港鐵公司）在推展項目時的表現，並提醒港鐵公司調配足夠人手，在確保安全及質量下如期推展項目。

3. 政府在推展新建鐵路項目時，會在項目中推行優化的監察和控制策略，包括(a)優化項目監督和溝通平台；(b)加強監察和查核力度；(c)引入新的「工程項目安全檢討」程序；(d)設立主動匯報和預警機制；(e)監察港鐵公司的項目推展表現；以及(f)建立協作文化，以確保新建鐵路項目能符合施工質量及如期完工的要求。路政署已制定一套表現指標，在安全、質量、環保、工期、設計管理及檢視，以及與持份者溝通各方面，定期檢視港鐵公司的表現。

另外，機電工程署負責規管鐵路運作安全，並採用「風險為本」的方法，按過往的記錄，就可能會對鐵路安全運作構成較高風險的範疇(例如個別鐵路系統組件及設備)作出更嚴密的監察、審核、巡查檢驗及評估。當中，對鐵路設施和系統作巡查檢驗是規管鐵路運作安全的主要服務表現指標。

鐵路項目的詳細資料

鐵路項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	動工日期	預計完工日期	建造成本預算	核准工程預算	鐵路長度	每公里造價(註1)	經濟內部回報率估算	勘查、設計及建造研究(如適用)	推展部門
東涌線延線	已於2023年動工	2029年	195億元 (按2020年12月價格計算)	見註2	約2.5公里	不適用	3.9%	由香港鐵路有限公司(港鐵公司)負責	路政署
屯門南延線	已於2023年動工	2030年	158億元 (按2023年7月價格計算)	見註2	約2.4公里	不適用	0.6%	由港鐵公司負責	路政署
小蠔灣站	已於2023年動工	2030年	38億元 (按2022年6月價格計算)	不適用	不適用	不適用	不適用	由港鐵公司負責	路政署
洪水橋站	已於2024年動工	2030年	66.39億元 (按2024年9月價格計算)	見註2	不適用	不適用	5.7%	由港鐵公司負責	路政署
北環線第一期 古洞站	已於2023年動工	2027年	59億元 (按2023年7月價格計算)	見註2	不適用	不適用	6.5%	由港鐵公司負責	路政署

鐵路項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	動工日期	預計完工日期	建造成本預算	核准工程預算	鐵路長度	每公里造價(註1)	經濟內部回報率估算	勘查、設計及建造研究(如適用)	推展部門
北環線主線	前期工程已開展，主體工程預計於2025年開展	2034年	見註3	見註2	約10.7公里	不適用	見註3	由港鐵公司負責	路政署
北環線支線	擬議北環線支線全長約6公里，港深兩地政府正透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」共同推展項目，預計於2025年內開展項目詳細規劃及設計，我們會爭取同步推展北環線主線和北環線支線項目，讓兩個項目的工程能夠受惠於一定的協同效應，目標是讓北環線支線能提早與北環線主線同步於2034年完成開通。有關項目的工程造價、時間表等資料，將於詳細規劃及設計階段確定。								路政署
港深西部鐵路(洪水橋至前海)	擬議港深西部鐵路(洪水橋至前海)總長度約18.1公里，當中香港段長約7.3公里。港深兩地政府正透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」共同推展項目。相關首階段和次階段研究已分別於2022年年底及2024年中完成，並預計於2025年內開展項目的勘查及設計研究，目標是於2035年同步開通項目的香港段和深圳段。有關項目的工程造價、時間表等資料，將於勘查及設計階段確定。								路政署
東九龍智慧綠色集體運輸系統	項目走線全長約7公里，相關的勘查研究、設計及建造顧問合約已在去年7月展開。政府於去年11月共收到35份來自本地、內地及海外相關系統供應商及營運商的意向書，並正詳細分析，從而敲定系統及其基建設施的具體要求及設計。政府計劃於今年中按既定程序及安排，就項目的走線方案諮詢相關區議會，並於今年內為項目刊憲和進行相關土地用途規劃申請，以爭取於2026年就項目招標。有關項目的工程造價尚待確定。								路政署

鐵路項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	動工日期	預計完工日期	建造成本預算	核准工程預算	鐵路長度	每公里造價(註1)	經濟內部回報率估算	勘察、設計及建造研究(如適用)	推展部門
南港島線(西段)	初步走線全長約7.5公里，便利市民前往港鐵南港島線黃竹坑站和港島線香港大學站，途經香港仔、華富、數碼港及薄扶林一帶。項目將採用智慧綠色集體運輸系統推展，並會盡量配合華富邨重建計劃下新增人口遷入的時間表。有關項目的工程造價和推展時間表，將於詳細規劃及設計階段確定。								路政署
白石角站	白石角站的規劃正由港鐵公司進行。港鐵公司會盡快完成詳細規劃、相關設計及法定程序，早日開展建造工程。								路政署
將軍澳線南延線	項目包括建造約4公里鐵路連接康城站至第137區。政府已邀請港鐵公司就項目提交建議書，詳細的工程資料尚待確定。								路政署
中鐵線	項目包括建造約17公里鐵路連接錦田至九龍塘。詳細的工程資料尚待確定。								路政署
北環線東延線	項目包括建造約9.5公里鐵路連接興建中的古洞站至坪輦。其實際走線及推展時間表，將視乎新界北新市鎮等發展項目的土地用途規劃及工程時間表而定，因此詳細的工程資料尚待確定。								路政署
新界東北線	項目包括建造約8.5公里鐵路連接粉嶺站經坪輦至香園圍。其實際走線及推展時間表，將視乎新界北新市鎮等發展項目的土地用途規劃及工程時間表而定，因此詳細的工程資料尚待確定。								路政署
東鐵線羅湖南站	政府現正進行的新界北新市鎮及文錦渡規劃及工程研究涵蓋羅湖南範圍。政府會因應擬議的土地用途規劃及其運輸需求，制訂相關的運輸基建設施，以滿足未來發展需要。相關研究仍在進行中，現階段未能提供進一步資料。								
啟德智慧綠色集體運輸系統	系統走線全長約3.5公里，政府正全力進行相關的規劃及勘察等工作，亦已於2024年8月至10月就項目邀請供應商及營運商提交意向書，以敲定系統的技術細節、推展方式及財務安排，以爭取於2025年就項目招標。有關項目的工程造價尚待確定。								土木工程拓展署

鐵路項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	動工日期	預計完工日期	建造成本預算	核准工程預算	鐵路長度	每公里造價(註1)	經濟內部回報率估算	勘查、設計及建造研究(如適用)	推展部門
洪水橋／厦村新發展區智慧綠色集體運輸系統	系統初步走線全長約16公里，貫通洪水橋／厦村和元朗南新發展區。政府已於2024年5月開展系統於洪水橋／厦村新發展區第一階段道路工程(長約4.5公里)的勘查和設計工作，現正檢視走線及車站安排，和制定設計方案以進行相關的影響評估等工作，預計今年內會展開第一階段道路工程相關的諮詢及法定程序。 政府在2024年12月至2025年2月就系統邀請相關供應商及營運商遞交意向書。政府現正就收到的意見進行分析，以敲定系統的技術細節、推展方式及財務安排，以爭取於2026年就項目招標。有關項目的工程造價尚待確定。								土木工程拓展署
交椅洲人工島環保集體運輸系統	項目的具體走線及推展時間表需要配合擬議交椅洲人工島的規劃，詳細的工程資料尚待確定。								土木工程拓展署
港島西至洪水橋鐵路	項目的具體走線及推展時間表需要配合擬議交椅洲人工島的規劃，詳細的工程資料尚待確定。								土木工程拓展署
尖鼻咀至白泥綠色運輸走廊	政府正探討以綠色運輸走廊連接尖鼻咀至白泥的運輸需求及可行性。								

註1: 因應各項目所包含的工程不盡相同，部份項目除了鐵路設施建造工程以外，亦可能涉及受影響設施的重置工程、改善工程以及備置工程等非鐵路建造工程，所以不適宜以每公里造價作對比。

註2: 東涌線延線、屯門南延線、北環線第一期古洞站及洪水橋站透過「鐵路加物業」模式由港鐵公司推展，不涉及政府的核准工程預算。北環線主線正進行詳細規劃及設計，政府會為項目制定最合適的財務方案。

註3: 政府與其獨立顧問現正因應港鐵公司的詳細規劃及設計進行評估，以更新北環線主線的成本和經濟內部回報率估算。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3192)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 鐵路發展

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

路政署已設立北部都會區鐵路辦事處，以協助推展與北部都會區相關的鐵路項目。

1. 2024-25年度，北部都會區鐵路辦事處的工作詳情為何；
2. 2025-26年度，北部都會區鐵路辦事處預計的工作詳情和推展時間表為何；
3. 北部都會區鐵路辦事處與其他監督鐵路項目的政府部門，其職能和分工有何異同；及
4. 請按職級列出北部都會區鐵路辦事處與其他監督鐵路項目的政府部門的常額職位數目、編外職位數目及分別涉及的薪酬開支為何？

職級	常額職位數目	薪酬開支	編外職位	薪酬開支
首長級				
專業職系				
技術職系				
一般職系				

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：40)

答覆：

- 1.及2. 北部都會區鐵路辦事處負責統籌及推展各項與北部都會區相關的鐵路項目，工作詳情表列如下：

鐵路項目	推展情況概述
古洞站(北環線第一期)	建造工程已於2023年開展，預計於2027年竣工。
洪水橋站	建造工程已於2024年開展，預計於2030年竣工。
北環線主線 (北環線第二期)	正進行詳細規劃及設計，前期工程已開展，配合於2034年完成北環線主線的目標。
北環線支線	預計於2025年開展項目詳細規劃及設計。我們會爭取同步處理北環線主線和北環線支線項目，讓兩個項目的工程能夠受惠於一定的協同效應，目標是讓北環線支線能提早與北環線主線同步於2034年完成開通。
港深西部鐵路 (洪水橋至前海)	首階段和次階段研究分別於2022年及2024年完成，預計於2025年內開展項目的勘查及設計研究，目標是於2035年同步開通項目的香港段和深圳段。

3. 路政署的北都鐵路辦事處和鐵路拓展處負責規劃香港鐵路發展以及監督新鐵路項目的實施。當中，北部都會區鐵路辦事處負責統籌和推展與北部都會區相關的鐵路項目。鐵路拓展處則負責統籌和推展北部都會區以外的其他鐵路項目，以及研究及制定香港鐵路網絡的進一步發展計劃。
4. 北部都會區鐵路辦事處及鐵路拓展處截至2025年3月1日的人手編制如下：

北部都會區鐵路辦事處：

職級	常額職位 數目	薪酬開支 (百萬元)	有時限職位 數目	薪酬開支 (百萬元)
首長級	1	2.10	3*	7.10
專業職系	16	18.80	18	20.60
技術職系	4	2.40	-	-
一般職系	1	0.30	2	0.80

*首長級有時限編外職位^註

2025-26年度，北部都會區鐵路辦事處的薪酬開支(按薪級中點估計的年薪值)約為5,200萬元。

^註 公務員編制包括常額編制的職位及屬「常額以外」編制的職位(即有時限職位)。有時限的首長級職位稱為「首長級編外職位」，意思是指「常額以外」編制的有時限首長級職位，而並非指有關職位沒有計算在編制內。

鐵路拓展處：

職級	常額職位 數目	薪酬開支 (百萬元)	有時限職位 數目	薪酬開支 (百萬元)
首長級	6	14.10	1 [*]	2.10
專業職系	69	81.20	25	29.10
技術職系	27	15.30	-	-
一般職系	31	14.80	1	1.60

*首長級有時限職位^註

2025-26年度，鐵路拓展處的薪酬開支(按薪級中點估計的年薪值)約為1.58億元。

- 完 -

^註 公務員編制包括常額編制的職位及屬「常額以外」編制的職位(即有時限職位)。有時限的首長級職位稱為「首長級編外職位」，意思是指「常額以外」編制的有時限首長級職位，而並非指有關職位沒有計算在編制內。

管制人員的答覆

(問題編號：2216)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 區域及維修工程

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

路政署綱領(2)的工作包括負責維修所有公用道路，包括道路構築物、政府行車隧道、道路設備、排水系統及路旁斜坡。就此，政府可否告知本會：

- (a) 2024-25年度原來預算為26.321億元，修訂預算為25.177億元，較原來減少4.3%，原因為何；
- (b) 2025-26年度預算為28.061億元，較2024-25年度修訂預算25.177億元增加11.5%；路政署解釋稱「主要由於公路維修及工場服務所需的撥款增加」；然而，根據署方在綱領(2)的指標，2025年預算已維修道路總面積為2,790萬平方米，僅較2024年實際維修的2,750萬平方米增加1.5%；請問預算開支增幅大幅高於維修道路面積增幅，具體理據為何（例如是否涉及採用較以往昂貴的新型物料）；
- (c) 在2025-26年度預算開支中，(i)薪酬、(ii)運作及(iii)設備和物料的開支分別為何；
- (d) 在2025-26年度預算編制的1,137個職位中，(i)職系及(ii)職級分別為何；及
- (e) 過去3個年度及預計在2025-26年度，署方對各條政府隧道／橋樑的維修保養開支分別為何？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

- (a) 2024-25年度綱領(2)的修訂預算比原來預算減少4.3%，主要反映新的道路工程和相關項目（包括鑽石山發展區及安達臣道石礦場用地發展的運輸基礎設施和「人人暢道通行」計劃下加裝的升降機等）延後交由路政署進行維修保養，以及部分原本預計會填補的職位空缺尚未填補。

(b) 綱領(2)下的公路維修和工場服務，分別涉及路政署轄下公共道路及相關道路設施（包括道路構築物、道路設備、排水系統和路旁斜坡）的維修保養工作，和依據與機電工程營運基金訂立的《服務水平協議》所涵蓋的工作範疇（包括機電服務、大型橋樑的供電、空調、消防等設施的維護工作和車輛維修）。而指標「已維修的道路總面積」則只涵蓋由路政署保養的公共道路，兩者的涵蓋範圍不盡相同。加上每年維修保養的安排也會因應道路和相關道路設施的狀況而調整，因此兩者的增幅難以作直接比較。2025-26年度公路維修和工場服務的預算增加，主要由於預計在2025年落成並交由路政署保養的項目（包括「人人暢道通行」計劃下加裝的升降機、中九龍幹線及安達臣道石礦場用地發展的運輸基礎設施等）所需的額外撥款。此外，維修工程成本和工場服務費用上升也令整體預算開支增加。

(c) 2025-26年度綱領(2)所涉及的撥款為28.061億元，預計開支如下：

	預算(億元)
個人薪酬及與員工有關連的開支	7.335
部門開支（包括維修材料、工場服務和一般部門開支）	3.692
公路維修開支	16.010
公共照明的電力供應開支	1.024

(d) 2025-26年度綱領(2)的預算人手編制為1 137人，負責區域行政及道路維修，所屬職系和職級表列如下：

職系	職級	職位數目
首長級 工程師 機電工程師 土地測量師	包括政府工程師、總工程師、高級工程師、工程師／助理工程師、高級機電工程師、機電工程師／助理機電工程師及土地測量師／助理土地測量師	176
技術主任 測量主任 工程督察 電氣督察 監工 描摹員	包括首席技術主任、高級技術主任、技術主任／見習技術主任、首席測量主任、高級測量主任、測量主任／見習測量主任、總技術主任(工程督察)、高級工程督察、工程督察、助理工程督察、電氣督察、助理電氣督察、一級監工、二級監工及描摹員	774
行政主任 文書主任 文書助理 辦公室助理員 私人秘書 物料供應員等	包括一級行政主任、二級行政主任、高級文書主任、文書主任、助理文書主任、文書助理、辦公室助理員、一級私人秘書、二級私人秘書、一級物料供應員、二級物料供應員及助理物料供應員等	129
高級技工、技工、丈量員、二級工人及汽車司機等		58

- (e) 綱領(2)下政府主要行車隧道在過去3個年度及預計在2025-26年度的維修保養開支表列如下。路政署沒有分拆備存其餘個別構築物，包括約1 500條行車天橋及橋樑以及約1 600條行人天橋及行人隧道的維修保養開支。

隧道名稱	2022-23年度 實際開支 ^{註1} (百萬元)	2023-24年度 實際開支 ^{註1} (百萬元)	2024-25年度 修訂預算 ^{註1} (百萬元)	2025-26年度 預算 ^{註1} (百萬元)
獅子山隧道	0.99	1.33	0.79	1.00
城門隧道	0.60	0.14	0.19	0.60
將軍澳隧道	0.21	4.07	2.95	0.50
大老山隧道	1.56	0.47	1.18	0.80
觀景山隧道	1.78	1.52	2.71	6.50
機場隧道	0.33	1.73	0.08	0.60
龍山隧道	0.44	0.96	1.09	1.14
長山隧道	0.08	0.17	0.08	0.09
屯門—赤鱗角隧道	0.87	2.08	1.50	1.26
海底隧道	3.26	2.31	3.10	3.50
西區海底隧道	0.03	0.43	2.11	2.00
東區海底隧道	1.00	1.00	0.74	0.75
香港仔隧道	1.77	3.21	3.37	4.49
啟德隧道	1.37	1.86	1.32	1.40
中環及灣仔繞道隧道	11.92	17.92	6.58	13.50
將軍澳—藍田隧道 ^{註2}	-	-	0.34	0.80
大欖隧道 ^{註3}	-	-	-	2.80

註1：表內所列的開支只包括綱領(2)區域及維修工程下「公路維修」中的維修保養費用，不包括綱領(2)下「工場服務」或基本工程計劃下的開支。另外，表內所列開支亦不包括付予管理、營運及維修承辦商的管理費、實行「易通行」的相關營運及維修保養費用、有關年度的建造成本折舊費及其他政府部門的維修工程開支等。

註2：將軍澳—藍田隧道於2024年2月交由路政署負責結構及行車路面的維修保養。

註3：大欖隧道將於2025年5月31日歸屬政府，並由路政署負責結構及行車路面的維修保養。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1706)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

近年元朗有多項住宅樓宇相繼落成及入伙，包括朗邊範圍的朗天苑及正在興建的公營房屋項目，預計區內人口將大幅增加。此外，元朗南及洪水橋的發展項目亦會顯著提升區內的人口流動和交通壓力。就此，請當局告知本會：

元朗市中心行人環境改善計劃現時的具體計劃為何？過往曾提倡的高架行人通道的項目會否進一步落實？如有，詳情為何，若否，原因為何；

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

為改善元朗市中心整體行人環境，路政署在2011年至2015年期間完成元朗市中心行人環境改善計劃下的多項改善措施，包括擴闊該區的行人過路處及行人路，以及美化鳳攸北街兩旁的街景等。

就計劃下提出的元朗市高架行人通道工程，路政署會因應地區的行人環境狀況和地區發展，包括元朗防洪壩及明渠改善計劃工程以及明渠周邊整體環境的最新情況等，檢視有關工程項目。此外，政府會因應最新的發展情況，包括政策發展及政府財政狀況等，持續檢視規劃中項目的優次緩急，適當調整推展進度。

路政署會聯同運輸署繼續觀察元朗區整體交通情況及行人環境，考慮研究適當的交通及行人環境改善措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1710)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 區域及維修工程

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在與道路維修有關的投訴個案實際數字上，2024年實際個案數字較2023年增加近萬宗，請當局告知本會：

(一) 涉及投訴的道路維修工程類別和比例分別為何；

(二) 導致投訴個案數字大幅上升的具體原因為何；

(三) 有多少宗與道路維修有關的投訴，涉及和需要當局向投訴人或任何第三方作出賠償？當中涉及的總金額和平均金額為何？以及涉及的維修工程性質為何？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

(一) 路政署在2024年接獲約2萬5千宗與道路維修保養有關的投訴個案，較2023年約1萬6千宗多出約9千宗。個案涉及需安排維修的道路狀況分為3個類別，包括路面不平、路面出現坑洞，以及路面標記、欄杆及交通標誌等附屬道路設施出現耗損。上述3個類別的個案在2024年分別佔總數約69%、7%及24%。

(二) 道路設施的路面會因日常使用出現損耗，亦會因其他不能預見的情況，包括交通意外及惡劣天氣等而引致不同程度的破損，例如出現坑洞或局部裂痕等。

隨着氣候變化加劇，近年極端天氣對公共道路的維修保養帶來不少挑戰。2024年夏季（4月至8月）的降雨量較2023年同期高出超過四成半，密集降大雨使路面較易出現耗損，相關的投訴數字亦因而有所增加。

此外，公眾對公共道路質素的期望日益提高，亦更主動反映道路設施出現破損的情況，以期路政署能及早進行維修工程。路政署在2024年曾接獲個別投訴人大量關於道路維修的投訴（包括同時就同一路段不同位置出現路面不平提出多宗投訴），當中大部分個案經現場視察後確認只涉及因日常使用而出現的路面輕微耗損，可留待有關路段日後進行路面重鋪時才一併處理，善用維修資源。2024年，此類個案達數千宗，較往年為多。

路政署不論是收到相關報告或進行定期巡查時發現道路設施有破損，均會適時安排適當的維修，以保持公共道路於合適的狀況供公眾使用。根據路政署的紀錄，在過去兩年，全部修葺路面坑洞及交通標誌的工程均分別在收到報告後的24小時及36小時內完成。

為回應公眾對公共道路的路面狀況有日益提高的期望，路政署正積極在公共道路的維修保養工作應用創新科技及採用更耐用的鋪路物料（包括自2025年4月1日起全面採用更耐用的高改性瀝青，以取代原有的聚合物改性瀝青），務求提升有關工作的效率及質素，令相關投訴減少。

- (三) 路政署在2024年共接獲128宗與道路維修保養相關的申索個案，需進行的相關維修工程絕大部分為修補路面坑洞或修復路面不平。一般而言，路政署接獲索償申請後，會交由其負責相關道路維修保養的承建商進行調查，並會監督承建商的調查及審視其調查結果。如事故是因承建商的過失而造成，承建商會直接聯絡申索人，並按既定程序就補償作出安排。有關補償並不涉及任何政府的額外開支。

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：0417)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

署方下個財政年度的首長級職位將由40個減少至35個。另外，署方的『在計劃年度動用開支的基本工程項目』已經連續四年未能達標，由21年的98%一直下降至24年的87%。請告知本會：

1. 縮減的5個首長級職位，分別負責署方哪些項目或服務；
2. 請列出未能如期開展的所有工程項目；及
3. 在人手縮減的情況下，署方會通過哪些措施追回過去四年落後的基本工程項目進度？

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1. 路政署將於2025-26年度縮減5個首長級職位，涉及的項目表列如下：

首長級職位	主要負責項目
1個	中部水域人工島相關研究中建議的港島西至洪水橋鐵路及可能的較遠期鐵路。
4個	加強管理及支援「香港好·易行」政策措施下各工程項目的推展工作。有關職位並未正式開設，路政署將使用現有資源推展有關工程。

2. 在2021年至2024年間，路政署轄下絕大部分工程合約均如期展開。在2021、2022及2024年，按議定計劃展開的工程合約達100%；在2023年，按議定計劃展開的工程合約則為88%，有一個項目（即荃青交匯處改善工程）未有按議定計劃展開。
3. 在面臨人手縮減的情況下，如出現工程延誤，路政署會主動採取有效的緩解措施，例如透過重訂工序時間表，以追回進度。與此同時，路政署亦會積極應用數碼科技，如「建築信息模擬」、「安全智慧工地系統」和「數碼工程監督系統」等，提升工務工程項目的規劃和管理，務求追回落後的工程進度。路政署會繼續嚴格監督工程進度，預期人手縮減將不會影響工程項目的進度。

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：0418)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 區域及維修工程

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

署方『道路維修的開支』從19年的11億3千萬，上升60%至18億1千萬。請告知本會：

3. 道路維修開支上升的原因為何；及

4. 各項工程的維修原因，以及署方是否有評估維修前後對交通效率以及安全的影響，如有，請列出評估方式及評估結果；如否，請說明原因。

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

1. 自2019年起的過去幾年，保養及維修全港公共道路的總開支上升是由於多項新道路及相關設施(包括路旁斜坡及斜坡上的植物等)相繼落成啟用後交予路政署負責養護工作，當中包括港珠澳大橋香港口岸及香港連接路、屯門至赤鱗角連接路、蓮塘／香園圍口岸的道路與相關工程、中環及灣仔繞道和東區走廊連接路、啟德發展計劃－前跑道南面發展項目的基礎設施工程、啟德發展計劃－啟德機場北面停機坪第3A期及第4期基礎設施以及將軍澳－藍田隧道主隧道及相關工程等。另一方面，道路維修保養工程的成本(包括建築物料例如道路維修工程中常用的瀝青物料、建築工人工資等)亦按年有所上升。此外，路政署近年較多為道路進行重建、修復、重鋪等較大規模的維修工程，加上隨着氣候變化加劇，近年極端天氣對公共道路的破壞越趨頻繁和嚴重，亦導致相關的道路修復工作的開支有所增加。

2. 道路設施會因日常使用出現損耗，亦會因其他不能預見的情況，包括交通意外及惡劣天氣等而引致不同程度的破損，例如出現坑洞或局部裂痕等。路政署定期巡查全港公共道路，以找出可能對公眾構成危險或造成不便的損毀狀況。對於可能會引致道路安全問題的損毀(例如車輛高速行駛時碰到坑洞可能會發生意外)，路政署會立即安排承建商盡快維修。根據路政署的紀錄，在過去兩年，全部修葺路面坑洞的工程均在收到報告後的24小時內完成。針對其他不會對道路安全構成即時危險的破損(如裂縫、車轍等)，路政署會根據道路的損耗情況、交通流量和周邊環境等因素，並考慮對市民可能造成的不便(如安排維修所涉及的臨時交通改道措施)，制定合適的維修計劃和時間表，例如在適當時候進行較大規模且具預防性的路面重鋪工程，以進一步改善路面的整體狀況。

每當需要規劃和進行道路維修保養，路政署都會致力盡快完成維修保養的工作以減低對交通造成的影響，亦會監督整個維修工作，確保修復後的道路能安全使用。同時，路政署會與有關部門(如運輸署、警務處等)密切聯繫，以制定一個可行且對公眾影響最輕微的臨時交通安排，配合道路的維修保養工程。

日常道路維修工程的主要目的是修復損壞的路面，將其恢復到損毀前的狀態，並不涉及提升道路的設計規格。這些修復工作可以減少由於路面損壞而引發的安全風險，並保持道路於良好狀況，以維持長期的交通流動效率。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2545)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就路政署提及會開始繼續規劃的道路工程，包括北都公路工程，請當局告知本會：

- (1) 現時北都公路的規劃研究進度如何？預計何時完成研究？研究預算為何？已完成的規劃研究中，涉及的相關工程開支詳情為何？
- (2) 北都公路初步走線全長約23公里，由四個路段組成，包括天水圍段、新田段、古洞段和新界北新市鎮段。現時當局指出將優先完成新田段勘查研究工作，包括優化走線及接駁位置、進行環境影響評估研究及刊憲；並同步完成新田段的工地勘測工作、其他影響評估及初步設計工作，加快推展項目。新田段研究、勘測及設計工作的預算為何？其他路段的建設預計何時開始及目標完工日期？

提問人：劉國勳議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

- (1) 路政署已於今年3月展開北都公路的勘查研究，並計劃於25個月內優先完成新田段的勘查研究工作，目標是讓新田段具備技術條件可在2027年招標，以適時向立法會尋求撥款，進行前期工程及詳細設計工作和開展主體建造工程，爭取於2036年或之前開通新田段。按付款當日價格計算，北都公路勘查研究的預算約為6億8,830萬元。在北都公路的勘查研究展開之前，與北都公路相關的具體規劃研究工作由路政署人員進行，並無涉及額外工程開支。

- (2) 勘查研究包括為整條北都公路進行各項影響評估，以宏觀地分析主要幹道的整體布局，從而有效地得出整體而全面的結果。因此並沒有新田段勘查研究費用的獨立分項數字。

就北都公路其餘路段，我們會密切與有關部門協作，按新發展區的最新規劃參數進行交通影響評估，考慮現有及推展中的運輸基建項目，包括道路和鐵路的承載能力、整體的成本效益，以及公共資源安排等因素，擬訂較具體的推展時間表，爭取於新田段開通後3至4年分階段完成其餘路段。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2546)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 鐵路發展

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就北環線第一期古洞站及洪水橋站的施工進度工作，請當局告知本會：

- (1) 當局推展監督、監管及審查工作所配備的人手及資源詳情為何？
- (2) 北環線第一期古洞站及洪水橋站的施工進度為何？是否會考慮加快該項工程進程？若否，原因為何？

提問人： 劉國勳議員(立法會內部參考編號：39)

答覆：

- (1) 路政署以現有人手負責監督、監管及審查推展北環線第一期古洞站及洪水橋站工程項目的工作。我們並沒有相關人手及開支的分項數字。
- (2) 按照有關鐵路項目已簽訂的項目協議，兩個項目的推展時間表如下：

項目	推展時間表
古洞站	不遲於2027年竣工
洪水橋站	不遲於2030年竣工

古洞站和洪水橋站的建造工程已分別於2023年及2024年開展。政府會繼續於建造過程中密切監督港鐵公司的工程進度，確保兩個項目不遲於上述時間完成，以配合主要新增人口遷入新發展區的時間。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2098)

總目： (60) 路政署

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 區域及維修工程

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

為應付極端天氣，路政署於2024年為沿岸水浸風險較高的低窪地帶的行人隧道，安裝水浸警告系統，當行人隧道內的水位，超過水浸觸發感測器預設的200毫米高度時，設置在行人隧道入口的燈箱會顯示警告信息，並發出警報廣播，提醒行人切勿進入隧道內以免產生危險。就此，政府可否告知本會：

1. 至今已安裝多少套水浸警告系統？其位置及行人隧道編號為何？
2. 上述已安裝的水浸警告系統當中，在投入運作至今分別發出多少次警報廣播？
3. 平均安裝每套水浸警告系統的總成本為何？（包括物資、安裝及人力成本）
4. 每套水浸警告系統每年的營運平均成本為何？
5. 政府是否已有計劃在其他地方安裝相關系統，若有，詳情如何；若否，原因為何？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

路政署於2024年上半年為因地理位置而具有較高的水浸風險，位於沙田城門河、大埔林村河及大埔河沿岸的16條低窪地帶行人隧道完成了水浸警告系統的安裝工作。當行人隧道內的水位超過水浸觸發感測器預設的高度時，設置在行人隧道的燈箱會顯示警告訊息提示行人切勿進入。自啟用以來，系統共發出13次警報廣播，主要與漲潮或暴雨相關。每套水浸警告系統的安裝成本平均約為8萬元，而每年的營運開支約為4千元。路政署暫無計劃在其他行人隧道安裝系統，但會與相關政府部門適時檢討其他行人隧道的

水浸風險，並根據實際情況和需要考慮是否於其他行人隧道安裝系統。已完成安裝水浸警告系統的16條行人隧道詳情如下：

行人隧道 位置	行人隧道 編號
橫過大涌橋路(近圓洲角路)	NS21
橫過沙田圍路(近大涌橋路)	NS22
橫過大涌橋路(近沙田鄉事會路)	NS23
橫過大涌橋路(近乙明邨)	NS24
橫過大涌橋路(近火炭路及沙田路)	NS35
橫過廣福道(近南運路)	NS68
橫過大埔公路-元洲仔段(近南運路)	NS69
橫過南運路(近廣福道)	NS70
橫過南運路(近寶湖道)	NS75
橫過寶湖道(近南運路)	NS76
橫過大埔太和路(近南運路)	NS77
橫過大埔太和路(近安祥路)	NS78
橫過安祥路(近大埔太和路)	NS79
橫過南運路(近寶湖道)	NS83
橫過南運路(近大埔太和路)	NS84
橫過大埔太和路(近南運路)	NS85

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1101)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 區域及維修工程

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

此綱領在2025-26年度的撥款為28.061億元，較2024-25年度的修訂撥款大幅上升11.5%。根據管制人員的解釋，有關增長主要由於公路維修及工場服務所需的撥款增加。就此，政府可否告知本會：

- (a) 有關公路維修及工場服務的詳情；及
- (b) 在2024-25及2025-26年度所涉及的相關撥款。

提問人：龍漢標議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

- (a) 公路維修主要涉及路政署轄下公共道路及相關道路設施的維修保養工作。具體包括：
 - i) 公共道路：涵蓋一般車道、快速公路及行人路等；
 - ii) 道路構築物：包括橋樑、隧道等結構；
 - iii) 道路設備：包括路燈、交通標誌牌、防撞欄、欄杆和安全島標柱等街道設施；及
 - iv) 路旁斜坡：相關的維修及保養工作。

工場服務主要是依據與機電工程營運基金訂立的《服務水平協議》所涵蓋的工作範疇，包括：

- i) 機電服務：涉及行人天橋、行人隧道、升降機、扶手電梯等設施；
- ii) 大型橋樑的供電、空調、消防等設施的維護工作：包括深圳灣大橋和港珠澳大橋主橋(香港連接路)等；及
- iii) 車輛維修：為路政署車輛提供維修服務，確保車輛保持良好及安全狀況，以應付日常運作需求。

(b) 區域及維修工程綱領下，2024-25及2025-26年度所涉及的相關撥款表列如下：

	2024-25年度 修訂預算 (百萬元)	2025-26年度 預算 (百萬元)
公路維修	1,393.1	1,601.0
工場服務	212.3	243.4

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1102)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 鐵路發展

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據本綱領下「衡量服務表現的主要準則」，在2025年由顧問公司進行的研究和其他工作的預算開支將會是8.761億元，較2024年的實際開支大幅增加49%以上。就此，政府可否告知本會：

(a) 在2025年將由顧問公司進行此等研究的詳情；及

(b) 在2025年預算開支將會增加的依據為何？

提問人：龍漢標議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

(a) 鐵路發展綱領下，擬由顧問公司在2025年進行的研究的詳情如下：

	顧問公司進行的研究
2025年前已開展的研究	1. 沙田至中環線－建設、測試和調試階段的監測和驗證－勘查研究
	2. 沙田至中環線(沙中線)有關以服務經營權模式營運沙中線的專業服務－勘查研究
	3. 屯門南延線、北環線第一期古洞站及洪水橋站工程項目監督及查核之相關風險評估的諮詢服務－勘查研究

	顧問公司進行的研究
	4. 東涌線延線工程、小蠔灣站工程及機場鐵路掉頭隧道 延展段工程項目監督及查核之相關風險評估的諮詢 服務－勘查研究
	5. 東九龍智慧綠色集體運輸系統－勘查研究及設計
	6. 港深西部鐵路(洪水橋至前海)－次階段研究
	7. 獨立審查東鐵線古洞站財政安排－勘查研究
	8. 獨立審查洪水橋站項目財政安排－勘查研究
	9. 獨立審查北環線主線項目財政安排－勘查研究
2025 年內開 展的研究	10. 獨立財務審查北環線支線項目估算－勘查研究
	11. 港深西部鐵路(洪水橋至前海)香港段－勘查研究、設 計及建造

- (b) 2025 年顧問公司進行的研究和其他工作的預算總合約價格較 2024 年的實際總合約價格有所增加，主要由於 2025 年將開展兩個新的研究項目。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：3294)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2024年度共有279個設計及建築階段的基本工程項目由顧問公司負責，涉及2118億元。

1. 這279個項目共涉及多少間顧問公司？
2. 這些顧問公司有多少為非首次獲批顧問合約？
3. 有多少顧問公司，在過往表現評核報告中獲差評但仍獲聘用？

提問人：黃俊碩議員(立法會內部參考編號：48)

答覆：

2024年度由顧問公司負責設計及建築階段的基本工程項目共涉及17間顧問公司，這些顧問公司均為非首次獲批顧問合約。在該17間顧問公司中，有1間顧問公司曾在過去5年(2020年至2024年)於一份工務工程顧問合約中的其中1份季度表現評核報告被給予不合格的評分，並在該評核報告發出後通過既定機制獲聘用負責其他工務工程顧問合約。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1355)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「人人暢道通行」計劃，政府可否告知本會：

1. 過去1年至今，九龍中區「人人暢道通行」計劃下已竣工的項目、正在施工的項目及正在招標的項目分別為何；
2. 「人人暢道通行」計劃推出至今，九龍中區如期完工的項目及延誤的項目(延誤年期)分別為何；及
3. 有何措施監管承建商財務狀況，避免項目延期及超支？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 2024年3月至2025年2月期間，在「人人暢道通行」計劃下，九龍中區有2個項目竣工和16個項目正在施工，沒有項目正在招標。詳情如下：

表1：過去1年內竣工的九龍中區項目

結構編號	位置	行人通道類別	設施類別
九龍城			
KS8	橫跨太子道西近獅子石道	行人隧道	升降機
KS32	橫跨馬頭涌道近世運道及九龍城交匯處	行人隧道	升降機

表2：正在施工的九龍中區項目

結構編號	位置	行人通道類別	設施類別
九龍城			
K64	橫跨紅磡道近戴亞街	高架行人道	升降機
KS41	橫跨漆咸道北近溫思勞街	行人隧道	升降機
OM01	橫跨忠孝街近愛民邨敦民樓	行人隧道	升降機
KS9	橫跨太子道西於九龍城交匯處	行人隧道	升降機
KF107	橫跨船景街、紅磡南道及紅鸞道近愛景街	行人天橋	升降機
KF111	橫跨界限街近基堤道	行人天橋	升降機
KS21	橫跨佛光街近和衷街	行人隧道	升降機
黃大仙			
KF73	橫跨東頭村道近東隆道	行人天橋	升降機
WTS04	橫跨竹園道連接鵬程苑及竹園南邨	行人天橋	升降機
KF92A	橫跨龍蟠街近鳳德道	行人天橋	升降機
KF62	橫跨鳳德道及蒲崗村道近鳳德邨	行人天橋	升降機
KF77	橫跨龍翔道近斧山道	行人天橋	升降機
CYS03	橫跨竹園道連接竹園廣場及竹園體育館	行人天橋	升降機
WTS05	橫跨東頭村道近黃大仙下邨龍達樓	行人天橋	升降機
TZL01	橫跨雙鳳街連接慈樂邨(一期)及慈樂邨(二期)	行人天橋	升降機
WTH01	橫跨富美街連接橫頭磡邨宏暉樓及宏富樓／宏安樓	行人天橋	升降機

2. 路政署一直致力推動「人人暢道通行」計劃下各階段共382個項目。截至2025年2月底，計劃下九龍中區落成項目共有19個。大部分正在施工的16個工程項目推展大致順利，惟因個別承建商表現欠佳，導致當中4個九龍中區工程項目出現延誤，平均約一年半。路政署已收回相關工程合約內尚未完成的加建升降機工程項目，並把這些餘下工程與其他「人人暢道通行」工程項目一併納入2024年8月批出的新工程合約內，重啟有關工程。九龍中區已完工及出現延誤的項目詳情如下：

表3：「人人暢道通行」計劃推出至今如期完工的九龍中區項目

結構編號	位置	行人通道類別	設施類別
九龍城			
KF25	橫跨窩打老道近沙福道	行人天橋	升降機
K21	暢運道於安運道及紅磡南道之間	高架行人道	升降機
K14	培正道天橋橫跨公主道	高架行人道	升降機
KF6	橫跨公主道近衛理道及愛民邨	行人天橋	升降機
KF106	橫跨紅磡南道近紅磡道	行人天橋	升降機
KS10	橫跨太子道東及馬頭涌道近打鼓嶺道	行人隧道	升降機
KF102	橫跨紅磡南道近紅菱街及黃埔街	行人天橋	升降機
KF29	橫跨九龍城道及新山道	行人天橋	升降機
KC01	橫跨聯合道近聯福道	行人天橋	升降機
KS32	橫跨馬頭涌道近世運道及九龍城交匯處	行人隧道	升降機
KS8	橫跨太子道西近獅子石道	行人隧道	升降機
黃大仙			
KS17	橫過由蒲崗村道南行線至大磡道的連接路	行人隧道	升降機
KF58	橫跨龍翔道近馬仔坑道	行人天橋	升降機
KF57	橫跨龍翔道近天馬苑	行人天橋	升降機
K36	於蒲崗村道橫跨龍翔道	高架行人道	斜道
KS12	橫跨彩虹道近樂善道	行人隧道	升降機
KS35	橫跨太子道東近新蒲崗交匯處	行人隧道	斜道
K8	沿鳳舞街橫跨龍翔道	高架行人道	升降機
KF76	橫跨鳳德道近龍蟠街	行人天橋	升降機

表4：「人人暢道通行」計劃推出至今涉及延誤的九龍中區項目

結構編號	位置	行人通道類別	設施類別
九龍城			
K64	橫跨紅磡道近戴亞街	高架行人道	升降機
黃大仙			
KF73	橫跨東頭村道近東隆道	行人天橋	升降機
KF92A	橫跨龍蟠街近鳳德道	行人天橋	升降機
WTS04	橫跨竹園道連接鵬程苑及竹園南邨(1號升降機) ¹	行人天橋	升降機

¹ 橫跨竹園道連接鵬程苑及竹園南邨的項目包括兩部升降機的工程，項目下的2號升降機如期施工中，並沒有出現延誤的情況。

3. 路政署為工務工程招聘承建商時，一般會邀請在《認可公共工程承建商名冊》內有關類別和組別的承建商參與投標。在評審標書時，我們除了考慮投標者的標價、過往工務工程合約的表現等，亦會審視最高得分投標者的財務能力及其標價的合理性，以確保中標的承建商有足夠能力（包括財務能力）按合約要求完成工程。投標者必須通過財務審核並滿足相關的財務要求後，才會獲批合約。

在管理承建商名冊方面，所有納入《認可公共工程承建商名冊》的承建商必須持續符合一系列的要求，包括「管理」、「員工聘用」、「財務能力」、「安全」、「誠信」等要求。在財務能力方面，承建商必須按照《承建商管理手冊》的規定，定期向發展局提交經審計的周年財務報表和其他財務資料，以證明其財務能力完全符合相關的財務要求。如承建商未能在指定期限前提交財務報表／財務資料或達到訂明的財務要求，發展局可根據《承建商管理手冊》採取適當的規管行動，當中包括取消該承建商競投工務工程的資格、降低其級別或組別，甚至將其從認可名冊中除名。此外，為保障政府的權益，政府會在工程合約中訂明，於支付給承建商的工程費用中扣除約百分之一至二點五的款項作為保留金，留待承建商完成合約後才發還。如承建商未能按合約條件完成工程，政府會按合約機制從保留金中扣除適當的款項以填補損失，亦藉此減少工程項目延期或超支的情況。

在施工階段，路政署會嚴格監督工程項目的進度，確保承建商履行所有合約的責任，務求工程能按時完成。如果發現承建商的表現未如理想因而影響進度，我們會先向承建商發出警告信並敦促承建商盡快調配資源，以改善工程進度。政府亦會聯同承建商研究重訂施工程序和其他追回落後進度措施，以盡快完成餘下工程，並把其不理想表現反映在表現評估報告上。如情況持續，政府會根據《承建商管理手冊》及相關指引採取規管行動，包括暫停投標資格，甚或從認可承建商名冊除名。同時，路政署亦會根據合約規定及既定機制向承建商索取因工程延誤所引致的延期損害賠償。

截至2025年2月底，路政署在推展「人人暢道通行」計劃時，並無出現實際支出高於預算的情況。在推展項目時，路政署會緊密監察工程開支，並定期檢討和跟進，以控制工程開支。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2996)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 鐵路發展

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就實施鐵路發展策略，請就過去10年落成、興建及規劃中的港鐵項目（包括廣深港高鐵香港段、南港島線東段、沙中線、觀塘線延線、西港島線、北環線古洞站、東涌線延線、屯門南延線、洪水橋站、小蠔灣站、白石角站、北環線主線、北環線支線、將軍澳南延線、中鐵線、北環線東延線、新界東北線項目），提供其關鍵推展日期（年月），包括：1) 邀請港鐵提交建議書、2) 港鐵提交建議書、3) 向行政會議及立法會匯報、4) 開展詳細規劃及設計、5) 按照《鐵路條例》刊憲、6) 按照《鐵路條例》獲得批准、7) 主體工程動工/預計動工日期、及 8) 通車/目標通車日期。

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

問題提及的鐵路項目的詳細資料載於附件。

鐵路項目的詳細資料

鐵路項目	(1)	(2)	(3)&(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	邀請香港鐵路有限公司(港鐵公司)提交建議書	港鐵公司提交建議書	邀請港鐵公司開展詳細規劃及設計(註)	按照《鐵路條例》刊憲	按照《鐵路條例》獲得批准	主體工程動工/預計動工日期	通車/目標通車日期
西港島線	2005年6月	2006年8月	2007年10月	2007年10月 2008年9月 (修訂方案) 2009年1月 (更正方案)	2009年3月	2009年7月	2014年12月
觀塘線延線	2003年11月	2005年7月	2008年3月	2009年11月 2010年6月 (修訂方案) 2012年5月 (修訂方案)	2010年12月 2012年7月	2011年5月	2016年10月
南港島線東段	2005年6月	2007年6月	2007年12月	2009年7月 2010年6月 (修訂方案) 2012年5月 (修訂方案)	2010年12月 2012年7月	2011年5月	2016年12月

鐵路項目	(1)	(2)	(3)&(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	邀請香港鐵路有限公司(港鐵公司)提交建議書	港鐵公司提交建議書	邀請港鐵公司開展詳細規劃及設計(註)	按照《鐵路條例》刊憲	按照《鐵路條例》獲得批准	主體工程動工/預計動工日期	通車/目標通車日期
廣深港高鐵香港段	2004年11月	2005年7月	2006年1月	2008年11月 2009年4月(修訂及更正方案) 2014年9月(修訂方案)	2009年10月 2014年12月	2010年1月	2018年9月
沙田至中環線(沙中線)	2001年1月	2005年7月	2008年5月	2010年11月 2011年7月(修訂方案) 2011年11月(修訂及更正方案) 2022年6月(修訂方案)	2012年4月 2022年9月	2012年6月	2020年2月(大圍至啟德) 2021年6月(大圍至紅磡) 2022年5月(大圍至金鐘)
東涌線延線	2017年1月	2018年1月	2020年4月	2021年12月 2022年6月(修訂方案)	2023年1月	2023年5月	2029年

鐵路項目	(1)	(2)	(3)&(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	邀請香港鐵路有限公司（港鐵公司）提交建議書	港鐵公司提交建議書	邀請港鐵公司開展詳細規劃及設計（註）	按照《鐵路條例》刊憲	按照《鐵路條例》獲得批准	主體工程動工/ 預計動工日期	通車/ 目標通車日期
屯門南延線	2016年2月	2016年12月	2020年5月	2022年1月	2022年6月	2023年10月	2030年
小蠔灣站	2017年11月	2017年12月	2020年12月	2021年6月	2021年8月	2023年12月	2030年
洪水橋站	2019年5月	2020年5月	2021年5月	2023年2月	2024年3月	2024年12月	2030年
古洞站	2016年2月	2017年3月	2020年12月	2022年4月	2022年11月	2023年9月	2027年
北環線主線	2016年2月	2017年3月	2020年12月	2023年10月 2024年5月 (修訂及更正方案) 2024年8月 (修訂方案)	2025年 上半年 (預計)	2025年 下半年 (預計)	2034年
北環線支線	2021年2月	2022年3月	目標於2025年開展項目詳細規劃及設計。				
白石角站	2021年10月	港鐵公司正就興建東鐵線科學園／白石角新車站和發展附近土地的建議，進行詳細技術評估。初步研究顯示新車站工程複雜和建造成本高，並涉及大幅提升基建配套，以及重置教育大學運動中心的工程。此外，擬議發展原先包括公營和私營房屋。然而，經檢視後政府目前傾向以發展私營房屋為主，因此整體發展計劃和基建配套的規模須相應調整。因應上述最新發展，政府需要多些時間進行研究和與港鐵公司磋商，爭取在2025年第二或第三季公佈初步發展建議。政府會繼續以2033年或之前開通車站為目標。					
將軍澳南延線	2024年12月	初步目標於2034至2038年之間落成。					

鐵路項目	(1)	(2)	(3)&(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	邀請香港鐵路有限公司(港鐵公司)提交建議書	港鐵公司提交建議書	邀請港鐵公司開展詳細規劃及設計(註)	按照《鐵路條例》刊憲	按照《鐵路條例》獲得批准	主體工程動工/預計動工日期	通車/目標通車日期
中鐵線	初步目標於2039年及以後落成。						
北環線東延線	初步目標於2039年及以後落成。						
新界東北線	初步目標於2039年及以後落成。						

註：政府須先尋求並獲得行政會議批准，才邀請港鐵公司開展詳細規劃及設計，並隨後向立法會匯報。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2068)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 港口服務

管制人員： 海事處處長(王世發)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

海事處曾支援實施「跨境客運業百分百擔保貸款專項計劃」，而該計劃於2024年10月底截止申請。就此，請政府告知本會：

1. 整項「跨境客運業百分百擔保貸款專項計劃」共接獲多少宗申請個案，批出的申請有多少宗？涉及的貸款金額是多少？還款期又是如何？
2. 當局就這項計劃的支付予參與計劃的貸款機構的貸款辦理費及供款管理費、香港按證保險公司的行政費，以及機構就拖欠貸款執行追討行動及收回欠款所引致的必要實付開支分別為何？

提問人： 陳紹雄議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

1. 「跨境客運業百分百擔保貸款專項計劃」(專項計劃)於2023年4月推出，目的是讓合資格跨境客運營辦商／登記車主／船東可申請貸款，以盡快為車船維修及檢驗、購買保險等，將復修好的車船投入服務，以應對當時逐步復常的跨境客運需求。就專項計劃的跨境渡輪部分，由海事處與香港按證保險有限公司和相關單位共同策劃，涉及的策劃和推廣開支由海事處以現有資源承擔。申請期已於2024年10月28日截止，期間香港按證保險有限公司沒有收到有關跨境渡輪的貸款申請¹。

¹ 就專項計劃的陸路跨境客運部分，截至2024年10月28日（即申請截止日），香港按證保險有限公司共收到15宗由跨境巴士及跨境出租汽車車主的貸款申請，其中12宗已獲批出，其餘3宗則已逾期或被申請人自行撤回。

2. 專項計劃的預算開支主要用於繳付予參與計劃的貸款機構的貸款辦理費及供款管理費、香港按證保險有限公司的行政費，以及必要的實付開支。由於香港按證保險有限公司沒有收到有關跨境渡輪的貸款申請，因此並沒有產生相關的財務支出。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：2069)

總目： (100) 海事處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 船舶服務
管制人員： 海事處處長(王世發)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

海事處會繼續為在指定期間於香港船舶註冊處註冊多艘船舶的船東提供批量註冊優惠，並繼續推行於2024年推出以CII評級為基準的綠色優惠措施，為5 000總噸或以上並且達到CII評級A或B的香港註冊船舶提供優惠，為期3年。就此，請政府告知本會：

1. 截至今年2月底，有多少香港註冊的船舶已取得綠色優惠？批出的優惠金額是多少？
2. 獲得綠色優惠的船舶中，屬於CII評級A和B的船舶分別是多少？
3. 據知，海事處在今年2月14日開始向在香港船舶註冊處註冊多艘船舶的船東提供批量註冊優惠。目前是否已收到申請個案，如有的話，涉及的註冊船舶會是多少？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

為減緩氣候變化，國際海事組織提倡減少溫室氣體排放，以期航運業逐步邁向淨零碳排放。政府於2023年12月公布《海運及港口發展策略行動綱領》，支持香港海運及港口業的持續發展需要，並推動綠色航運發展，提升業界的長遠競爭力。

海事處為鼓勵航運業綠色轉型，於2024年6月28日推出全球首個以碳強度指標(Carbon Intensity Indicator)為評級的「綠色優惠計劃」，向香港註冊船舶提供綠色優惠，以鼓勵在國際海事組織制定的國際減碳標準中獲得高評級的香港註冊船舶。在計劃下，所有5 000總噸或以上的香港註冊船舶，並

持有有效的遵行規定證明（耗油報告及營運碳強度），顯示該船舶達到碳強度指標評級A或B，便符合資格於2024年至2026年間每年獲得港幣20,000元。計劃由2024年6月28日起接受合資格香港註冊船舶申請，截至2025年2月28日，海事處已收到共697艘船舶的申請，並已批准685宗，獎勵金額為1,370萬元。已獲批綠色優惠的685艘船舶中，屬於CII評級A和B的船舶分別為353艘和332艘。海事處會繼續加強推廣綠色優惠計劃，鼓勵香港註冊船舶成為綠色船隊。

批量註冊優惠計劃為政府2023年12月公布的《海運及港口發展策略行動綱領》下另一項建議行動措施，以鞏固香港船舶註冊的競爭力。在該計劃下，於24個月內在船舶註冊處註冊多於一艘合資格船舶的船東，可獲退還船舶註冊費及首年噸位年費。申請可由船東、船舶管理人或船舶代理人作出，同一申請可涵蓋不同船東的船舶。截至2025年3月5日，海事處已收到4份申請表，共涉及19艘船舶。海事處將積極透過其海內外網絡，向船東及相關船務公司作宣傳推廣。同時，海事處亦已製作宣傳單張以推廣香港船舶註冊處的工作及介紹有關的批量註冊優惠計劃。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2737)

總目： (100) 海事處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 本地海事服務
管制人員： 海事處處長(王世發)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就本地船隻停泊處及避風泊位事宜，請告知：

- (a) 過去3年(2022-23 至 2024-25 年度)全港14個避風塘、避風碇泊處的面積為何？ 允許總長度為30.4米、50米及75米的避風塘面積分別為何？
- (b) 過去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，於全港14個避風塘、避風碇泊處停泊的漁船、遊艇、貨船、住家船隻及其他類別船隻數量分別為何？
- (c) 過去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，各個避風塘 (請按各個避風塘及允許總長度 為30.4米、50米及75米的避風塘兩個分類作答)、避風碇泊處的每月平均使用 情況、最高使用量及最低使用量或相關數據分別為何？
- (d) 過去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，政府就處理本地船隻停泊處及避風泊位相關工作的開支、人手編制及進展為何？
- (e) 過去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，政府於不同月份在全港14個避風塘所批出的「超長紙」數目分別為何？

提問人： 何俊賢議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

- (a) 在2022年，船隻允許總長度不超過30.4米、50米及75米的避風塘面積分別為113.1公頃、232.9公頃和76.6公頃，憲報公布的14個避風塘的總面積計為422.6公頃。在2023年和2024年，船隻允許總長度不超過30.4米、50米及75米的避風塘面積分別為113.1公頃、232.9公頃和75.6公頃，憲報公布的14個避風塘的總面積計為421.6公頃(面積有所減少，原因是喜靈洲避風塘於2023年加建混凝土浮動防波堤，約佔1公頃的泊位面積)。至於避風碇泊處，在2022年，總面積為178.8公頃。而在2023年和2024

年，總面積為182.2公頃(面積有所增加，原因是新增將軍澳避風碇泊處，提供3.4公頃的泊位面積)。

- (b) 除若干例外情況外(例如船隻載有危險品或超出避風塘允許長度)，所有本地船隻均可於任何時間進入任何避風塘並在其內停留。在2022年至2024年，共有3艘住家船隻停泊在銅鑼灣避風塘。海事處沒有記錄在各避風塘和避風碇泊處停泊的本地船隻數目和種類。
- (c) 海事處沒有備存避風塘和避風碇泊處平日的使用量的記錄，但會記錄在颱風襲港期間各避風塘的最高使用量，以確保可應付船隻在惡劣天氣下對避風泊位的需求。在颱風襲港期間各避風塘按船隻類別劃分的最高使用量載於**附件A**。
- (d) 為改善現有避風泊位的使用情況，海事處已推展本地船隻停泊位和避風泊位的相關工作。具體來說，海事處已在喜靈洲避風塘設立新的私人繫泊設備區，並擴充西貢的私人繫泊設備區。截至2025年2月，在喜靈洲避風塘已敷設的私人繫泊設備為16個。至於擴充後的西貢私人繫泊設備區，已敷設的私人繫泊設備為64個。此外，海事處已透過行政手段，在香港仔西避風塘內劃分3個對不同類別船隻的停泊區，即專供第III類別本地船隻停泊的A區和C區，以及供第I、II和III類別本地船隻(即遊樂船除外)停泊的B區。海事處會繼續監察情況，並在香港仔西避風塘定期巡邏，以確保船隻繫泊安全有序。

推行上述措施屬有關人員的常規職務，並以現有資源應付，涉及的人手和開支沒有詳細分列。

- (e) 海事處在2022、2023和2024年發出讓超長船隻進入14個避風塘的許可證數目，載於**附件B**。

表I — 2022年在避風塘觀察到的船隻數目和種類
(下表數字指各類船隻使用個別避風塘的最高數字)

	第I類別			第II類別						第III類別		第IV類別 遊樂船隻	內河船隻	政府小輪	總計	*百分比
	渡輪	小輪	其他	非自航鋼躉	貨船	拖船	危險品運輸船	固定船隻	其他	漁船	P4舢舨					
香港仔避風塘# ₁	7	31	16	3	26	2	0	88	53	406	0	678	0	12	1322	61%
銅鑼灣避風塘 ₁	0	37	0	0	0	0	0	3	26	84	0	199	0	0	349	53%
長洲避風塘 ₂	4	6	0	0	5	4	0	5	12	133	40	59	0	1	269	43%
喜靈洲避風塘 ₃	1	0	0	35	0	7	0	0	8	2	0	8	2	1	64	18%
觀塘避風塘 ₂	2	6	0	16	0	0	0	0	26	1	0	255	0	4	310	90%
新油麻地避風塘 ₂	13	35	0	192	20	34	0	1	37	30	0	151	27	5	545	100%
藍巴勒海峽避風塘 ₂	0	0	0	18	1	11	0	0	1	10	0	35	51	2	129	100%
三家村避風塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	9	28	0	27	0	0	71	51%
筲箕灣避風塘 ₁	9	8	0	0	8	2	0	23	35	304	0	168	0	1	558	93%
船灣避風塘 ₁	0	10	0	1	0	0	0	0	3	59	28	143	0	7	251	76%
土瓜灣避風塘 ₂	2	6	0	78	0	15	0	0	12	0	0	6	0	0	119	93%
屯門避風塘 ₂	0	42	0	85	10	46	0	4	63	185	0	62	14	15	526	100%
鹽田仔避風塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	13	0	2	17	6%

註： *百分比指個別避風塘使用量的最高百分比
#香港仔南避風塘及香港仔西避風塘
允許長度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

表II — 2023年在避風塘觀察到的船隻數目和種類
(下表數字指各類船隻使用個別避風塘的最高數字)

	第I類別			第II類別						第III類別		第IV類別 遊樂船隻	內河船隻	政府小輪	總計	*百分比
	渡輪	小輪	其他	非自航鋼躉	貨船	拖船	危險品運輸船	固定船隻	其他	漁船	P4舢舨					
香港仔避風塘# ₁	7	30	16	4	29	3	0	88	52	390	0	697	0	12	1328	60%
銅鑼灣避風塘 ₁	0	30	0	0	0	0	0	3	30	80	0	205	0	0	348	58%
長洲避風塘 ₂	1	7	0	0	6	3	0	5	17	97	32	74	0	3	245	41%
喜靈洲避風塘 ₃	0	0	0	30	0	2	0	0	5	0	0	3	0	1	41	21%
觀塘避風塘 ₂	3	5	0	15	0	0	0	0	26	0	0	261	0	4	314	90%
新油麻地避風塘 ₂	8	30	0	177	26	37	0	1	24	19	0	134	25	4	485	91%
藍巴勒海峽避風塘 ₂	0	0	0	5	0	10	0	0	4	20	0	22	50	1	112	85%
三家村避風塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	7	36	0	42	0	0	92	58%
筲箕灣避風塘 ₁	9	8	0	0	8	2	0	23	50	261	0	146	0	2	509	85%
船灣避風塘 ₁	3	0	0	0	0	0	0	0	2	44	45	154	0	9	257	80%
土瓜灣避風塘 ₂	2	6	0	80	0	18	0	0	11	0	0	6	0	1	124	92%
屯門避風塘 ₂	0	42	0	86	4	21	5	4	49	123	0	80	13	12	439	88%
鹽田仔避風塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	3%

註： *百分比指個別避風塘使用量的最高百分比

#香港仔南避風塘及香港仔西避風塘

允許長度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

表III — 2024年在避風塘觀察到的船隻數目和種類
(下表數字指各類船隻使用個別避風塘的最高數字)

	第I類別			第II類別						第III類別		第IV類別 遊樂船隻	內河船隻	政府小輪	總計	*百分比
	渡輪	小輪	其他	非自航鋼躉	貨船	拖船	危險品運輸船	固定船隻	其他	漁船	P4舢舨					
香港仔避風塘# ₁	1	31	16	3	11	3	0	88	48	326	0	713	0	8	1248	56%
銅鑼灣避風塘 ₁	4	15	0	0	0	0	0	3	25	115	0	195	0	0	357	65%
長洲避風塘 ₂	3	7	0	0	6	3	0	5	13	119	27	50	0	3	236	40%
喜靈洲避風塘 ₃	0	0	0	29	0	2	0	0	4	0	0	3	0	1	39	18%
觀塘避風塘 ₂	3	2	0	22	0	0	0	0	14	0	0	247	0	2	290	73%
新油麻地避風塘 ₂	9	45	0	186	12	34	0	1	24	26	0	125	26	4	492	92%
藍巴勒海峽避風塘 ₂	0	0	0	5	0	6	0	0	5	10	0	25	24	1	76	70%
三家村避風塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	8	35	0	45	0	0	95	65%
筲箕灣避風塘 ₁	6	6	0	0	6	2	0	23	33	183	0	183	0	0	442	90%
船灣避風塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	0	0	48	48	132	0	12	245	64%
土瓜灣避風塘 ₂	2	4	0	76	0	14	0	0	8	0	0	2	0	1	107	83%
屯門避風塘 ₂	0	33	0	62	6	22	0	4	53	121	0	93	13	10	417	83%
鹽田仔避風塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	1%

註： *百分比指個別避風塘使用量的最高百分比

#香港仔南避風塘及香港仔西避風塘

允許長度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

2022年至2024年發出讓超長船隻進入14個避風塘的許可證數目

年份	發給超長船隻的許可證數目											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2022	65	46	52	41	98	48	30	34	26	25	28	30
2023	58	40	38	45	74	54	41	43	39	41	38	37
2024	41	73	36	51	67	46	45	37	39	41	29	37

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0628)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 船舶服務

管制人員： 海事處處長(王世發)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

海事處去年推出香港註冊船舶綠色轉型優惠計劃（計劃），向在國際減碳標準中獲得高評級的香港註冊船舶提供綠色優惠措施，以鼓勵航運業綠色轉型。就此，政府可否告知本會：

- (一) 現時香港5,000總噸或以上的香港註冊船舶的數目，以及在年度營運碳強度評級 (CII) 中獲得A或 B 級的香港註冊船舶的數目；
- (二) 2024年獲計劃資助的香港註冊船舶的數目，以及涉及的金額；及
- (三) 未來打算推出哪些其他措施，以推廣香港船舶註冊處的綠色船隊形象及提升香港船舶註冊處在國際海運界的品牌聲譽？

提問人：黎棟國議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

- (一) 海事處為鼓勵航運業綠色轉型，於2024年6月28日推出全球首個以碳強度指標（Carbon Intensity Indicator）為評級的「綠色優惠計劃」，向香港註冊船舶提供綠色優惠，以鼓勵在國際海事組織制定的國際減碳標準中獲得高評級的香港註冊船舶。在計劃下，所有5 000總噸或以上的香港註冊船舶，並持有有效的遵行規定證明（耗油報告及營運碳強度），顯示該船舶達到碳強度指標評級A或B，便符合資格於2024年至2026年間每年獲得港幣20,000元。

截至2025年3月2日，5 000總噸或以上的香港註冊船舶有2 113艘。根據國際海事組織去年上載的數據顯示，當中在2023年度獲得A或B級碳強度指標評級的香港註冊船舶有1 127艘。

- (二) 2024年申請該計劃並獲批的香港註冊船舶共有641艘，獎勵金額為港幣1,282萬元。
- (三) 在綠色優惠計劃的推動下，海事處致力於2026年將香港註冊船舶的碳排放減少至少11%(以2019年為參考基準年)，及至2030年將香港註冊船舶使用綠色船用燃料的比例達7%。此外，海事處亦致力在2026年物色至少一個適合與香港開闢綠色航運走廊的港口，從而吸引更多航運業內的公司和香港註冊船舶選用此走廊。上述措施會助力推廣香港船舶註冊處的綠色船隊形象和提升香港船舶註冊處的品牌聲譽。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1236)

總目： (100) 海事處

分目： /

綱領： (3) 本地海事服務

管制人員： 海事處處長(王世發)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

受外圍經濟影響，抵港內河貨船的航次已由2022年的高峰近五萬次下跌至現時四萬多航次，由於貨運量不足，內河駁船難以享用政府提供有效期為一個月的「多程進港許可證」買五送五優惠，就此，政府會否考慮把買五送五的優惠改為買一送一，讓業界能夠真正享用有關優惠，如會，詳情為何；如不會，原因為何？政府在處理內河船隻進出港手續涉及的資源為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

運輸及物流局在2023年12月制定了支持海運及港口業發展的《海運及港口發展策略行動綱領》。就綱領中的檢討向內河船隻徵收的許可證費的行動措施，我們已初步完成檢討有關建議，相關細節待確實後將適時公布。

由於上述工作所涉及的資源已被納入一般營運開支內，海事處沒有就上述工作備存分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1237)

總目： (100) 海事處
分目： /
綱領： (3) 本地海事服務
管制人員： 海事處處長(王世發)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2024年，公眾貨物裝卸區貨物吞吐量由2023年的五百多萬公噸下跌17%至四百多萬公噸，請告知本會：

1. 2024年各公眾貨物裝卸區的吞吐量；
2. 就管理各公眾貨物裝卸區涉及的開支；及
3. 因應公眾貨物裝卸業的經營困難，政府會否考慮向業界推出支援措施，包括下調租金或豁免租金？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

(1) 在2024年，各公眾貨物裝卸區的貨物吞吐量如下：

公眾貨物裝卸區	貨物吞吐量（公噸）
西區公眾貨物裝卸區	328 164
柴灣公眾貨物裝卸區	235 413
新油蔴地公眾貨物裝卸區	1 550 556
昂船洲公眾貨物裝卸區	515 306
藍巴勒海峽公眾貨物裝卸區	984 355
屯門公眾貨物裝卸區	672 047
總計：	4 285 841

(2) 管理公眾貨物裝卸區（裝卸區）屬有關人員的常規職務，並以現有資源應付。各裝卸區涉及的開支沒有詳細分列。

- (3) 現時裝卸區的各项收費（如停泊位租金和「車輛通行票證」及「操作區許可證」等收費），均是按照政府與營運商之間簽訂的停泊位特許協議（下稱「特許協議」），以及根據《港口管制（貨物裝卸區）規例》（香港法例第 81A 章）收取。

政府一向以“用者自付”的原則釐定各項公共收費，以達至所提供的服務能收回成本。各項裝卸區收費是根據政府在設立及營運裝卸區投入的資源，以收回營運裝卸區及其設施的成本為原則而收取。政府會密切留意業界營運的情況，適時考慮是否需要推出支援業界的措施。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1794)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就白石角及周邊地區交通運輸發展，政府可否告知本會：

1. 現時科學園工作人口為何；白石角一帶現時居民數字為何；
2. 鑑於政府有意在馬料水進行填海計劃，現時白石角一帶預計將因此增加多少交通流量；現時的交通基建設施是否足夠；
3. 現時大學站外的交通迴旋處車流擠迫情況為何；有無超出計劃容量；相關填海計劃落成後，會否進一步增加迴旋處車流壓力，解決方案為何；
4. 填海計劃落成後，預計該區域工作人口會增加多少，較現時工作人口增加比例為何；
5. 東鐵綫白石角站預計2033年或之前竣工，現時工程進度為何；工程進度有無進一步壓縮空間；若有，詳情為何；若無，原因為何？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

經諮詢創新科技及工業局、發展局、政府統計處以及相關部門，現回覆如下：

1.

根據政府統計處的資料，2021年人口普查的結果顯示居於白石角一帶的人口為15 705人。白石角一帶包括吐露港公路東北的科學園以及毗鄰的白石角住宅發展群。此外，根據香港科技園公司的資料，截至2025年2月，科學園的工作人口約20 000人。

2. 及 4.

根據發展局及創新科技及工業局提供的資料，馬料水填海計劃下的新增土地主要用作創科發展，土木工程拓展署正就填海工程的技術評估及初步設

計進行《馬料水填海工程研究》，當中包括評估在填海工程施工期間所引致的潛在交通影響。而香港科技園公司則正就創科發展進行初步研究。政府會適時公布有關發展詳情。

3.

現時，大學站外澤祥街迴旋處的車流在繁忙時段仍未超過其計劃容量。回覆第(2)部分提及由香港科技園公司進行的初步研究，也會檢視相關地區的交通基建設施，當中包括澤祥街迴旋處。

5.

香港鐵路有限公司(港鐵公司)正就興建東鐵線科學園／白石角新車站和發展附近土地的建議，進行詳細技術評估。初步研究顯示，由於新車站建於營運中的鐵路，而為連接新車站與白石角住宅區和科學園須興建橫跨吐露港公路的行人天橋，工程複雜和建造成本高。另外，在白石角進行房屋發展須大幅提升基建配套。而發展亦涉及把教育大學運動中心由白石角重置到大埔等工程。

擬議發展原先包括公營和私營房屋。然而，政府經檢視後認為白石角較適合作私營房屋發展，加上政府已覓得足夠土地滿足未來10年長策的公營房屋供應目標，因此政府目前傾向以發展私營房屋為主，而整體發展計劃和基建配套的規模須相應調整。

因應上述最新發展，政府會繼續與港鐵公司磋商，重新檢視基建需求，並深化研究及提升項目效益，尤其是項目的財務安排，尋求在減低公帑支出的前提下，與港鐵公司就融資方案達成共識，盡快推展車站的興建和相關房屋發展。

政府爭取在2025年第二或第三季公佈初步發展建議，並會繼續以2033年或之前開通車站為目標。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1795)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就大埔廣福橋的興建，政府可否告知本會：

1. 籌備進展為何；
2. 預計興建時間為何；
3. 預算為何；
4. 政府計劃何時就計劃提交立法會審議？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

為改善大埔區內交通情況，運輸署正與工程部門研究改善個別路口和路段，以期提升其表現，從而改善區內交通。就大埔廣福行車橋方面，路政署正就工程計劃的技術問題進行研究及評估。我們會因應最新的發展情況，包括政策發展及政府財政狀況等，持續檢視規劃中項目的優次緩急，適時按既定程序推展項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0455)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府提及落實「人人暢道通行」計劃各階段項目，為行人天橋、高架行人道和行人隧道加建無障礙通道設施，以及推展「特別計劃」，請問：

1. 政府有否資金安排將「人人暢道通行」計劃拓展至鄉村，確保這些地區的居民同樣能夠享有無障礙出行的權利？如有計劃，資金數目及時間表為何？

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

政府一直致力為公共行人通道加建無障礙通道設施，自2012年8月推出「人人暢道通行」計劃起，積極為全港包括位於鄉村附近的公共行人通道(即公共行人天橋、高架行人道和行人隧道)增設更多無障礙通道設施(即升降機或斜道)，方便市民上落。為惠及更多市民，「人人暢道通行」計劃的範疇已由初期只涵蓋完全未配備無障礙通道設施的公共行人通道，擴展至包括已裝設標準斜道且符合特定條件的現有行人通道。政府更於2019年推出「特別計劃」，在符合特定條件的情況下為香港房屋委員會轄下「租者置其屋計劃」屋邨、「可租可買計劃」屋邨和已拆售物業的公共租住屋邨的行人天橋、行人隧道和高架行人道加建升降機。

路政署一直全力推動「人人暢道通行」計劃下各階段共382個項目。截至2025年2月底，「人人暢道通行」計劃的落成項目數目共有239個，另有138個項目正在施工。落成的項目中包括為位於鄉村附近的行人通道加建升降機，例如鄰近大埔林村橫跨粉嶺公路近大埔公路－大窩段的行人隧道(結構編號NS145)和鄰近大埔塘坑東村橫跨東鐵線近大窩東支路及塘坑的行人天橋(結構編號NF82)等。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0456)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府表示正與相關部門合作，落實《綠色船用燃料加注行動綱領》所提出的措施，把香港打造成優質綠色船用燃料加注中心，請問：

1. 過去2年內，政府與哪些企業及機構達成了合作？分別投入多少資金？請表列。
2. 預計未來2年內，打造成優質綠色船用燃料加注中心的投入及收益為多少？請表列。

提問人：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

政府於2024年11月15日公布《綠色船用燃料加注行動綱領》(《行動綱領》)，透過訂立明確的策略和行動，推動將香港發展成為高質量的綠色船用燃料加注中心。自《行動綱領》公布以來，政府已收到海內外業界對有關策略及行動的廣泛支持。過去數月有不同公司之間簽訂商業合作協議，推進在香港提供液化天然氣及綠色甲醇加注服務。

香港的加注市場向來由市場主導，而且開放靈活。政府會維持市場彈性，在保障安全的前提下，歡迎海內外不同企業在香港開展綠色船用燃料加注及相關業務。目前，已有多間綠色船用燃料相關的海內外企業主動與我們接洽，表示有興趣在香港開展相關業務。我們亦會繼續積極促進綠色船用燃料供應鏈上的不同持份者合作，並通過主動與有意及有能力在香港發展綠色船用燃料加注及相關業務的持份者簽訂合作備忘錄，以及為其業務發展提供合作平台和其他便利措施，催化綠色船用燃料供應鏈在香港發展。

我們相信上述措施有助香港發展成為綠色船用燃料加注中心，並吸引更多船舶來港加注，甚或隨之進行包括裝卸貨物和使用其他船舶增值服務等業務，提升香港港口的貨物吞吐量和鞏固香港作為國際航運中心的地位。香

港亦可憑藉其國際金融中心的優勢，發展成為綠色船用燃料交易中心，帶動金融、貿易、保險等多個行業的發展，為香港經濟帶來新的動力。

至於落實《行動綱領》提出的各項行動措施，包括財政獎勵措施等，相關決策局和部門將透過現有的人手及資源承擔相關開支。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0461)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

海空交通及物流發展的非經常開支較原預算增加3.6%，主要用於改革香港海運港口局及現金流量需求，請問：

1. 能否具體說明新增資金將用於哪些項目，以及項目所佔比重？
2. 是否有明確的成本效益分析支持此類非經常開支的必要？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1. 2025-26年度的撥款較2024-25年度的原來預算增加約1,000萬元(3.6%)，主要由於所需撥款增加，以改革「香港海運港口局」成為「香港海運港口發展局」；以及為合資格的第三方物流服務供應商提供資助的先導資助計劃(「先導計劃」)和海運及空運人才培訓基金(「培訓基金」)兩項非經常開支項目所需的現金流量增加；部分增加的開支，因淨減少17個職位而抵銷。

上述三項增加預算的開支項目，各自佔抵銷前增加預算的比重如下：

開支項目	比重
改革「香港海運港口局」成為「香港海運港口發展局」	37%
先導計劃增加的現金流量	51%
培訓基金增加的現金流量	12%

2. 就以上兩項現金流量增加的非經常開支項目而言，「先導計劃」的現金流量增加，主要是由於自優化措施實施後2024-25年度下半年的申請數目較預期高，所以預計2025-26年度的申請數目將進一步增加，使全年整體發放的資助金額相應增加。至於「培訓基金」，其現金流量需要增加，以支持以下項目：(i) 擴大「培訓基金」下的「海運推廣計劃」撥款的覆蓋範圍至研討會／會議；(ii) 擴大「海事人才培訓資助計劃」至海事保險；和(iii) 增加「專業培訓課程及考試費用發還計劃」撥款等，務求令培訓措施更為全面和多元化，為本港培育更多人才。

我們會繼續按兩個項目的既定機制，密切監察項目批出資金的使用情況，以確保資源用得其所。我們亦一直透過檢視有關項目的運作情況，以及考慮業界持份者的意見，以適時就項目推出優化措施，確保項目繼續有效支持行業的持續發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0462)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

自二零二四年起以CII評級為基準的綠色優惠措施，為達到CII評級A或B的香港註冊船舶提供優惠，為期3年，就此請表列：

1. 去年於香港註冊並獲得船舶優惠的船東數目
2. 環保相關項目（如綠色船用燃料加註、CII評級船舶優惠）的預算投入是否有明確的成效指標（如碳排放減少量、綠色燃料使用比例）？

提問人：陳恒鎰議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1.

為減緩氣候變化，國際海事組織提倡減少溫室氣體排放，以期航運業逐步邁向淨零碳排放。政府於2023年12月公布《海運及港口發展策略行動綱領》，支持香港海運及港口業的持續發展需要，並推動綠色航運發展，提升業界的長遠競爭力。

海事處為鼓勵航運業綠色轉型，於2024年6月28日推出全球首個以碳強度指標(Carbon Intensity Indicator)(CII)為評級的「綠色優惠計劃」(計劃)，向香港註冊船舶提供綠色優惠，以鼓勵在國際海事組織制定的國際減碳標準中獲得高評級的香港註冊船舶。在計劃下，所有5 000總噸或以上的香港註冊船舶，並持有有效的遵行規定證明(耗油報告及營運碳強度)，顯示該船舶達到碳強度指標評級A或B，便符合資格於2024年至2026年間每年獲得港幣2萬元。計劃由2024年6月28日起接受合資格香港註冊船舶申請，截至2024年12月31日，香港註冊船舶有2 322艘，其中5 000總噸或以上的船舶有2 120艘。海事處已收到其中559位船東，共654艘船舶申請以上優惠，並已批准641宗，獎勵金額為港幣1,282萬元。海事處會繼續加強推廣綠色優惠計劃，鼓勵香港註冊船舶成為綠色船隊。

2.

特區政府在2024年11月15日公布《綠色船用燃料加注行動綱領》(《行動綱領》)，當中提出多項目標，包括跟隨國際海事組織訂立在2050年前後實現國際航運淨零碳排放的目標；於2026年，在上述計劃的推動下，香港註冊船舶的碳排放與2019年相比減少至少11%和55%政府船隊使用柴油燃料的船舶轉用綠色船用燃料；以及於2030年讓葵青貨櫃碼頭碳排放比2021年降低30%和讓香港註冊船舶使用綠色船用燃料的比例達7%。這些目標反映香港作為國際社會負責任的一員，積極響應達到甚至超出國際海事組織基本要求的決心。

而推出上述以CII評級為基準的計劃的目的主要是鼓勵航運業綠色轉型，而中國香港作為國際海事組織的聯繫會員，是率先成為支持國際海事組織CII評級綠色航運政策的船旗主管機關。措施有助推廣香港船舶註冊處的綠色船隊形象，進一步提升香港船舶註冊處在國際海運界的品牌聲譽。根據國際海事組織估計，全球預計約有35%的船舶能夠達到CII評級A或B。而從國際海事組織去年上載的數據顯示，約有51%香港註冊船舶達到CII評級A或B，遠優於全球平均水平。預計在不同的綠色計劃推動下，香港註冊船舶將能達到《行動綱領》所提出的相關減排目標。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0463)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通
(3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

非首長級職位從2025年的202個減少至2026年的188個，減幅達14個，請問：

1. 此舉預計節省多少人力成本？
2. 在職能縮減的背景下，如何確保核心交通基建項目（如智慧綠色運輸系統、跨境鐵路規劃）的推進不受影響？

提問人：陳恒鎮議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 運輸及物流局於2025-26年度淨減少14個職位，按薪級中點估計的年薪值計算，節省的開支為1,164萬元。
2. 在2025-26年度運輸及物流局總目下減少的職位，皆為機場擴建工程統籌辦公室的有時限職位。該辦公室主要職能是協調香港機場管理局(機管局)推行香港國際機場三跑道系統。隨著三跑道系統已於2024年年底完成及啟用，該辦公室會按照原定計劃解散。運輸及物流局會於內部重新調配資源，協調三跑道系統運作的工作，繼續向機管局提供所需支援。

此外，運輸及物流局負責推展其他運輸基建項目的人手維持不變。運輸及物流局會致力透過創新思維，繼續全力有序推展各項運輸基建項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0464)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

海空交通及物流發展的撥款較2024-2025年度的修訂預算增加7.5%（2,030萬港元），主要用於改革香港海運港口局及非經常開支項目。請問：

1. 這些改革的具體內容是什麼？如何量化其預期效益（如提升港口競爭力、吸引企業落戶等）？
2. 非經常開支的現金主要流向哪些具體項目？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

1.

《行政長官2024年施政報告》及2025-26年度《財政預算案》公布，政府將改革現時的「香港海運港口局」成為「香港海運港口發展局」。運輸及物流局正積極為此項革新作準備，目標是於2025年年中之前成立新的「香港海運港口發展局」，作為高層次諮詢機構，協助政府制訂政策和長遠發展策略。我們將委任非官方人士出任主席，成員主要來自航運業界，並設有穩定的專責研究和推廣團隊，增撥資源，提升研究能力、加強海內外推廣和強化人力培訓，更有效支援政府落實政策，推進香港航運業的可持續發展。具體項目和效益管理安排會在「香港海運港口發展局」成立後確立。

為支援「香港海運港口發展局」的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分別額外預留約1,170萬元、1,410萬元及1,910萬元，用作聘請專責團隊及支付推廣及研究等活動開支。專責團隊由三個新增非公務員合約職位組成(包括一名總經理、一名高級經理及一名經理)，團隊的薪酬開支佔預留撥款的約三成，其餘約七成的撥款將用於推廣及研究等活動。2027-28年度後的資源安排將因應實際運作經驗再作檢視和考慮。

2.

現金流量增加的非經常開支項目，包括為合資格的第三方物流服務供應商提供資助的先導資助計劃及海運及空運人才培訓基金。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：2812)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第118段提到，政府會在今年成立香港海運港口發展局，加強相關研究、推廣及人力培訓，促進國際航運中心的可持續發展。就此，政府可否告知本會：

相關研究、推廣及人力培訓是否有關培養本地航運、知識產權貿易及國際法律人才？如是，具體計劃和開支預算為何？

提問人：陳曼琪議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

《行政長官2024年施政報告》公布，政府會改革現時的「香港海運港口局」成為「香港海運港口發展局」，作為高層次諮詢機構，協助制訂政策和長遠發展策略。政府將委任非官方人士出任主席，成員主要來自航運業界，並設有穩定的專責研究和推廣團隊，增撥資源，提升研究能力、加強海內外推廣和強化人力培訓，更有效支援政府落實政策，推進香港航運業的可持續發展。政府正為此項革新作準備，目標是於2025年年中之前成立新的「香港海運港口發展局」，並籌備在2025年下半年聘請專責團隊。

為支援「香港海運港口發展局」的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分別額外預留約1,170萬元、1,410萬元及1,910萬元，用作聘請專責團隊及支付推廣及研究等活動開支。專責團隊由三個新增非公務員合約職位組成(包括一名總經理、一名高級經理及一名經理)，團隊的薪酬開支佔預留撥款的約三成，其餘約七成的撥款將用於推廣及研究等活動，例如加強在國內外宣傳和推廣香港的航運品牌、支持本地高增值海運服務人力發展措施等。2027-28年後的資源安排將因應實際運作經驗再作檢視和考慮。

另外，預計「海運及空運人才培訓基金」(「基金」)在2025-26年度的現金流量需求為5,200萬元，當中約2,900萬元將投放於海運業培訓項目，相關項目見**附件**。我們會繼續善用「基金」以推行海運業的培訓、獎勵及推廣計劃，並適時就項目推出優化措施，務求令相關計劃更為全面和多元化，為本港海運業培育更多人才。當「香港海運港口發展局」成立後，我們會繼續與該局緊密合作，強化海運人力培訓工作，細節有待「香港海運港口發展局」成立後與該局商議。

計劃名稱
1. 專業培訓課程及考試費用發還計劃 – 海運業
2. 海運和航空業實習計劃– 海運業
3. 航海訓練獎勵計劃
4. 船舶維修訓練獎勵計劃
5. 本地船舶業訓練獎勵計劃
6. 本地船舶能力提升計劃
7. 香港航海及海運獎學金計劃
8. 香港航運及物流獎學金計劃
9. 香港大學－大連海事大學學術合作計劃
10. 香港大學－上海海事大學學術合作計劃
11. 海外交流學生資助計劃
12. 海事培訓支援計劃
13. 海事人才培訓資助計劃–法律
14. 海運推廣計劃撥款

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：2835)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第118段提到，政府會在今年成立香港海運港口發展局，加強相關研究、推廣及人力培訓，促進國際航運中心的可持續發展。就此，可否告知本會：

1. 上述辦公室的預算開支及人力資源；及
2. 特區政府對加速發展國際航運中心的步伐和培育人才的詳情為何？

提問人：陳曼琪議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 《行政長官2024年施政報告》公布，政府會改革現時的「香港海運港口局」成為「香港海運港口發展局」，作為高層次諮詢機構，協助制訂政策和長遠發展策略。政府將委任非官方人士出任主席，成員主要來自航運業界，並設有穩定的專責研究和推廣團隊，增撥資源，提升研究能力、加強海內外推廣和強化人力培訓，更有效支援政府落實政策，推進香港航運業的可持續發展。政府正為此項革新作準備，目標是於2025年年中之前成立新的「香港海運港口發展局」，並籌備在2025年下半年聘請專責團隊。

為支援「香港海運港口發展局」的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分別額外預留約1,170萬元、1,410萬元及1,910萬元，用作聘請專責團隊及支付推廣及研究等活動開支。專責團隊由三個新增非公務員合約職位組成(包括一名總經理、一名高級經理及一名經理)，團隊的薪酬開支佔預留撥款的約三成，其餘約七成的撥款將用於推廣及研究等活動。2027-28年後的資源安排將因應實際運作經驗再作檢視和考慮。

2. 政府會以求新求變的精神，為航運業界注入更大的發展動能，鞏固提升香港作為國際航運中心的地位。在高增值海運服務方面，政府過去數年推出了一系列惠及航運業發展的稅務措施，因應國際稅務規則的改變，我們正優化這些措施，包括為營運租約下的船舶出租商，提供船舶購置開支的稅務扣除，而為帶動海運服務業發展，政府亦建議為合資格大宗商品貿易商提供半稅優惠，預計2026年上半年會向立法會提交條例草案。在加強港口競爭力方面，政府會與業界竭力鞏固香港港口國際化優勢，透過加強區域協作和聯通世界，引領更多貨源使用香港港口，並推動香港港口綠色化、數字化、智能化，包括打造香港為綠色航運中心，措施包括構建綠色船用燃料加注中心和提供綠色燃料加注的配套等，以及在今年年底完成構建港口社區系統，促進航運、港口及物流業持份者信息互通，透過信息共享實現各方同步實時追蹤貨物，並為香港創造條件與其他港口對接，增強香港港口的國際競爭力，加上系統採用區塊鏈記錄貨流，高度可信的貨流數據亦將為貿易融資提供便利，打通貿易流與資金流。

在培育人才方面，政府一直透過「海運及空運人才培訓基金」推動海事人才培訓計劃，我們會持續檢視和優化旗下的各項資助計劃，例如納入更多綠色能源課程和海事保險考試等。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2836)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭121提到為發展智慧港口，政府已預留二億一千五百萬元，構建港口社區系統，加強航運、港口及物流業持份者信息互通。我們年內會向立法會申請撥款。就此，可否告知本會：

當局有否就上述工作制定未來三年計劃及人手編制？如有，詳情為何？

提問人：陳曼琪議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：政府將於2025年年底完成構建港口社區系統，由2026年1月起推出系統和提供實時貨物追蹤等基本服務和「一單多報」等增值電子服務，預計用戶數目50 000。運輸及物流局在構建系統期間將同步積極向海運和物流業界人士進行宣傳推廣，加強解說系統的好處，鼓勵他們把握系統帶來的業務革新機遇。已預留約2億1,508萬元的撥款足以涵蓋由2025-26至2028-29年度開發及推行系統的開支。

考慮到貨物貿易資料的商業敏感性質，業界亦關注資料安全及保障事宜，運輸及物流局將主導項目，並伙拍物流及供應鏈多元技術研發中心進行開發及管理系統。該中心早前已為系統研發概念驗證原型，過程中積極運用與業界的密切關係與業界集思廣益，構建出適合香港業界使用的系統原型，充分證明該中心在專業技術能力、執行效率、數據資訊安全及保護等各方面均表現可靠並得到業界信賴。由於該中心已根據業界的具體要求自主研發及掌握構建系統的應用技術，伙拍該中心進行開發及管理系統能確保項目有效推展，亦能釋除業界疑慮。

構建港口社區系統需要在運輸及物流局設立項目管理團隊，以支援項目推行的相關督導工作。預計在2025-26至2028-29年度涉及的非經常員工開支為17,092,000元，由運輸及物流局現有資源承擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0634)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2025至26年度需要特別留意的事項中，提及繼續與機管局一同推行「運輸業輸入勞工計劃－航空業」。就此，政府可否告知本會：

1.請表列該計劃推出至今已進行多少輪申請，每輪申請的詳情為何（包括申請宗數、審批通過宗數、涉及的輸入勞工配額、涵蓋的職位、已到港工作的勞工人數等）；

2.每輪申請中是否有不獲批准的申請個案，不獲批准的具體理由為何；

3.當局有否評估已投入服務的人員表現如何；如有，詳情為何；如否，原因為何；

4.計劃規定，就每名輸入勞工，僱主除了須繳付每月400元的僱員再培訓徵費外，亦須向機管局繳付每月400元的額外款項，機管局將運用有關款項，加上每年自行撥出與僱主所付總額相若的款項，推出針對本地前線員工的交通津貼。請問至今機管局對相關款項的運用詳情為何（包括何時發放津貼，發放次數和金額，受惠的本地前線員工人數、涵蓋的前線員工職位）；

5.隨着航空業逐步復蘇，機場「三跑」亦於去年年底開始投入運作，有否檢視及評估未來航空業的人手需求和資源需求；及

6.有否其他措施培訓及吸引本地人才投身航空業？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

1. 至 3.

政府在2023年7月推出針對香港航空業的運輸業輸入勞工計劃(計劃)，讓香港機場管理局(機管局)的特許經營商、專營商或營運許可證持有者可就填補機場前線非管理級的指定10個工種職位提出輸入勞工申請，配額上限為6 300個。

在第一輪申請中，我們共批出2 841個配額予28間僱主機構，涵蓋計劃下所有10個工種。在第二輪申請中，我們共批出2 982個配額予27間僱主機構，同樣涵蓋計劃下所有10個工種。根據入境事務處提供的資料，計劃經過兩輪申請後，已有4 109名輸入勞工獲批並到港工作，涵蓋計劃下所有10個工種。我們亦剛於今年3月接受新一輪輸入勞工配額申請。

在首兩輪申請中，有少數申請因不符合下列其中一項計劃基本要求，而未能全數獲批：

- 一、擬申請配額的工作必須屬於計劃下所指定的10個工種；
- 二、擬申請的配額數目必須合乎全職本地員工與輸入勞工比例要求；
- 三、申請人必須曾就申請配額的職位進行本地招聘；及
- 四、就指定工種擬提供的工資必須不低於該工種的工資中位數。

相關僱主會按照其運作需要及相關僱傭合約檢視其僱員(包括輸入勞工)的工作情況和表現。透過計劃下設立的持份者諮詢小組與相關僱主的溝通，我們理解相關僱主對輸入勞工的整體工作表現感到滿意。

4.

在政府推動下，機管局統籌由輸入外勞的僱主和機管局就每名輸入外勞投放的款額，於去年5月起啟動本地機場前線員工的交通補貼。合資格領取交通津貼的人士必須為合資格公司所僱用的本地前線機場員工，並從事計劃下容許輸入勞工的10個工種。每名合資格員工的公共交通開支補貼額上限為每月400元，最少為每月100元。首輪補貼已於去年6月16日向合資格員工發放，並於每月16日起領取上一個月的補貼。現時每月有超過8 000名合資格員工受惠。

5.

隨着三跑道系統於去年年底啟用，香港國際機場的航班處理量將會上升，預計機場所需的人手亦會逐步增加。政府會參考機管局最新一輪機場人力資源調查結果、計劃的執行情況、持份者對計劃的意見等多項相關因素，以考慮計劃的未來路向。

6.

政府一直與機管局及航空業界保持緊密聯繫及溝通，並採取一系列措施，以支持航空業持續發展。其中，政府分別於2014年成立海運及空運人才培訓基金(基金)，及於2016年支持機管局成立香港國際航空學院(學院)，以推動航空業界的專業發展，並吸引更多年輕人加入航空業。政府不時研究優化基金下的培訓及獎勵計劃，而學院一直按行業需要，持續更新、優化及擴充培訓課程，吸引並培育更多航空業人才。同時，機管局一直鼓勵機場社區進行本地招聘，並聯同業界舉辦多場就業資訊日及招聘會。機管局亦於機場服務上應用科技和智慧技術以減低人手需求的壓力，並聯同機場社區積極提升從業員的工作環境和福利。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3065)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2025-26年度需要特別留意的事項中，提及繼續監督「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」的實施情況。就此，政府可否告知本會：

- 1.請表列，該計劃推出至今已進行多少輪申請，每輪申請的詳情為何（包括申請宗數、審批通過宗數、獲批配額的營辦商數目、涉及的輸入勞工配額、涵蓋的職位、已到港工作的勞工人數、每月工資中位數等）；
- 2.每輪申請中是否有不獲批准的申請個案，不獲批准的具體理由為何；
- 3.有否評估已投入服務的司機表現如何；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- 4.有否評估該計劃對本地運輸業就業的影響；有否其他措施培訓及吸引本地人才投身運輸業？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

1. 政府一直關注公共小巴及客車行業持續面對的司機短缺問題。為進一步紓緩業界人手問題，政府於2023年6月公布「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」，並分別在2023年9月及2024年7月透過兩輪申請批出了900個公共小巴及800個客車輸入司機配額，所有申請均經跨部門聯絡小組(由運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成)審核。

第一輪共接獲118宗申請，當中98宗申請獲批，涉及969個輸入司機的配額。第二輪共接獲129宗申請，當中125宗申請獲批，涉及849個輸入司機的配額(當中包括因申請人在第一輪未有使用而撥至第二輪作分配的118個配額)。兩輪申請的詳情載於附表一。截至2025年2月底，共有1 278名輸入司機已通過本地駕駛考試，當中超過1 200名已投入服務。按計劃的

規定，輸入司機的每月工資必須不少於香港相關職位的每月工資中位數。有關工種的每月工資中位數載於附表二。

2. 在兩輪申請中，未獲批准的申請個案的原因包括：未能符合進行本地招聘的規定、未能符合全職本地員工與輸入勞工比例要求及申請人未持有有效的客運營業證。

3. 政府十分重視輸入司機的駕駛及服務表現。輸入司機須接受職前培訓及完成駕駛考試訓練。待考取正式的相關駕駛執照和完成路線培訓後，輸入司機才可投入服務。在輸入司機投入服務後，運輸署會派員實地了解司機的駕駛表現，確保司機駕駛及服務表現能符合要求。我們觀察到輸入司機普遍能提供高水平的服務，有效紓緩業界人手不足的情況，加強專線小巴服務班次，有助業界維持優質及穩定的服務。

4. 在推展計劃的同時，運輸署一直透過在計劃下成立包括勞資雙方代表的持份者諮詢小組，與運輸業界保持聯繫，了解勞資雙方對計劃的意見。勞資雙方均同意現時業界長期面對司機人手嚴重短缺及老年化問題。資方代表認同輸入外勞可紓緩司機人手嚴重短缺問題，同時亦表示會繼續努力聘請本地司機。

除輸入勞工計劃外，政府持續推行多項措施，協助和鼓勵業界在本地招聘人手，包括放寬商用車輛駕駛執照的申請要求、協調業界參加各種就業計劃、促進業界開拓多元化的本地招聘渠道及推出相關行業培訓課程等。在運輸署與僱員再培訓局協助下，僱員再培訓局與公共小巴營辦商及第三方培訓機構已在 2024 年 12 月聯合推出以專線小巴行業為試點的就職掛勾駕駛培訓計劃，鼓勵本地人士加入公共小巴司機行業。預計首批完成培訓課程及獲得所需的駕駛執照的學員，能在 2025 年第二季起於相關專線小巴路線提供服務。

此外，我們會繼續鼓勵公共小巴及客車營辦商以不同方式改善員工薪酬福利，例如增加工資及有薪假期等，締造更理想的工作環境，吸引更多新血投身行業。

附表一

運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業

第一輪申請及獲批配額數目
按司機類別劃分的分項數字

司機類別	接獲申請 宗數	申請配額 數目	獲批申請 宗數	獲批司機 配額數目
公共小巴司機	68	547	59	461
本地客車司機	32	689	23	262
跨境直通巴士司機	18	365	16	246
總數	118	1 601	98	969

第二輪申請及獲批配額數目
按司機類別劃分的分項數字

司機類別	接獲申請 宗數	申請配額 數目	獲批申請 宗數	獲批司機 配額數目
公共小巴司機	82	842	82	467
本地客車司機	31	394	27	228
跨境直通巴士司機	16	237	16	154
總數	129	1 473	125	849^註

註： 包括 118 個於第一輪申請批出而未有使用的配額，已撥至第二輪作分配。

附表二

本地司機每月工資中位數

司機類別	每月工資中位數 (元)
公共小巴司機	14,300
本地客車司機	19,300
跨境直通巴士司機	22,000

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：2053)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二五至二六年度，運輸及物流局將會監督民航處推展有關發展低空經濟措施的工作，包括檢討現行法例及規管制度、推行監管沙盒項目、基建規劃等。就此，政府可否告知本會：

1. 推行監管沙盒項目涉及的行政開支及人手編制分別為何；
2. 各政府部門推展有關低空經濟措施的分工詳情、人手編制及涉及薪酬開支為何；
3. 未來3個財政年度，預計投放在建設低空基礎設施的相關開支及項目詳情分別為何；
4. 有否預留開支，在北部都會區設立低空經濟示範區，並打造通信、感知、管控、導航一體的低空智聯網；
5. 會否考慮設置「低空經濟專項基金」，推動市場加大研發投入，鼓勵市場投資低空經濟產業鏈，在港形成低空產業集聚效應，再匯聚科研人才和資金，發揮好本港「走出去」和「引進來」的重要橋樑和窗口作用；
6. 下一個財政年度，在促進與大灣區低空經濟融合的具體目標及所涉及開支為何，會否成立「粵港澳跨境低空經濟跨部門工作小組」？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

1. 目前，運輸及物流局及民航處運用現有資源推行監管沙盒項目相關的工作。在2025-26年度，民航處擬開設以下常額職位以推展有關發展低空經濟措施的工作，包括推行監管沙盒項目相關的工作：

將開設的常額職位		
職級	職位數目	按薪級中點估計的年薪值 (百萬元)
高級民航事務主任(民航行政管理)	1	7.74
民航事務主任(民航行政管理)	1	
民航事務主任(適航)	1	
助理民航事務主任(民航行政管理)	1	
高級電子工程師	1	
電子工程師／助理電子工程師	2	
總計：	7	

另外，民航處將在2025-26至2026-27年度保留1個首長級乙級政務官(首長級薪級第3點)有時限編外職位^註，以及1個總行政主任和1個高級行政主任有時限職位，以處理有關三跑道系統啟用後提升香港國際航空樞紐地位、支持香港低空經濟發展，以及提升民航處的整體行政管治等多項工作，上述3個職位在2025-26年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為580萬元。運輸及物流局則擬在2025-26至2029-30年度開設3個有時限職位(1個高級工程師、1個工程師／助理工程師以及1個高級行政主任)，以支援提升香港作為國際航空樞紐的地位及推展有關發展低空經濟的工作，上述3個職位在2025-26年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為376萬元。

2. 發展本港低空經濟是一項龐大的系統工程，牽涉法規、航空安全政策制定、技術研發、基建配套、土地規劃及商業應用等範疇，涉及多個政策局和部門的協作。政府透過由財政司副司長領導及多個政策局和部門，在去年十一月成立「發展低空經濟工作組」(工作組)，推動本港低空經濟的發展，加強跨局和部門的合作，為香港建立一個創新、高效及安全的低空經濟生態系統。

運輸及物流局及民航處會推行「監管沙盒」試點項目、進行法例檢討、規劃低空基礎建設，以及建設大灣區低空跨境通道等方面。與此同時，政府其他相關政策局和部門(包括商務及經濟發展局、發展局、創新科技及工業局、保安局、通訊事務管理局辦公室、數字政策辦公室等)亦

^註 公務員編制包括常額編制的職位及屬「常額以外」編制的職位(即有時限職位)。有時限的首長級職位稱為「首長級編外職位」，意思是指「常額以外」編制的有時限首長級職位，而並非指有關職位沒有計算在編制內。

會在其政策範疇內的現有工作下積極配合低空經濟發展的需要，例如無線頻譜規劃、數據共享和應用、土地發展及規劃、地理信息系統、推動跨境低空飛行活動等方面，以共同推動低空經濟發展。目前，除第一部分所述外，政府相關政策局和部門運用現有資源開展相關工作，相關人手及薪酬開支會分別納入其政策局和部門的年度預算中。

3. 工作組其中一項工作是對低空基礎建設展開技術研究及規劃。政府會參考「監管沙盒」試點項目所累積的經驗和數據及相關技術研究，為低空飛行活動的長遠發展制訂合適的基礎建設、相關的配套設施、標準和法規。相關研究及規劃工作仍在進行中，政府會繼續審慎評估需求和資源分配。
4. 北部都會區的新發展區等新的大型土地發展項目，能提供大量的土地和空間，例如充足休憩用地、社區及商業用地等，相信可應對與低空經濟相關設施的土地和空間需求。在規劃方面，與低空經濟相關的設施和用途(例如垂直起降場、充電設施)，一般可為相關地帶的准許用途或其附屬用途所涵蓋。換言之，就推動低空經濟所需的土地或基建需求，這些新發展地區完全有條件作出配合。
5. 政府一直透過不同資助計劃支持各科技範疇的研發，例如「創新及科技基金」下的資助計劃，支援本地大學、研發中心和企業進行包括與低空經濟相關的電子、數據傳輸和處理等範疇的研發。
6. 2024年《施政報告》提到，政府會推動與內地對接，為未來跨境低空飛行活動奠定基礎。跨境直升機服務可提升往來大灣區內不同城市的便利和效益，並促進香港與大灣區其他城市的多元經濟進一步融合。政府一直鼓勵營辦商開設定期跨境直升機服務，以進一步發揮香港作為「內聯外通」樞紐的獨特優勢。工作組正積極推動與相關內地當局對接，以商討共同建構低空跨境航線、清關安排和基礎設施配套等事宜。

去年十一月，在財政司副司長的帶領下，運輸及物流局、保安局、民航處、入境事務處，以及香港海關的代表前往深圳，與內地有關當局就無人機及直升機跨境飛行活動進行交流。工作組將繼續與有關當局商討，為建設大灣區低空跨境通道創造有利條件。

相關工作現時主要以現有資源進行。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2072)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局將會繼續管理經優化的第三方物流服務供應商資助先導計劃，鼓勵物流業通過應用科技提高生產力。就此，請政府告知本會：

1. 該項計劃至今共收到多少宗申請個案？獲批的個案有多少？
2. 獲批的個案涉及的資助金額共有多少？當中有多少宗個案受惠於優化措施、累計獲得的資助額超過一百萬元？
3. 計劃涵蓋所有香港第三方物流服務供應商透過應用物流科技方案提高競爭力的項目，包括在供應鏈管理中使用流動應用程式、機械設備、自動化設備、人工智能、物聯網或及ESG科技方案等。請列出獲批個案是採用了哪些類別的科技方案？
4. 有關計劃的成效評估為何？本地物流業的科技應用比例有否提升？會否考慮把先導計劃恆常化？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

為鼓勵物流業通過應用科技提高生產力和營運效率，政府在2020年10月撥款3億元推出「第三方物流服務供應商資助先導計劃」(先導計劃)，繼2023年1月提高先導計劃的資助比率至2(政府):1(申請人)後，政府於2024年2月優化先導計劃，把資助金額上限由每家企業100萬元增加至200萬元，同時擴大資助範圍，以涵蓋培訓及與環境、社會及管治(ESG)科技相關的應用服務(包括顧問服務)。

截至2025年2月，先導計劃共收到411宗申請，當中272宗申請已獲批，涉及約1億6,200萬元資助，其中三家申請企業累計獲得超過100萬元的資助。獲批的物流科技應用項目包括貨運管理系統、企業物流資源管理系統、倉庫

自動化機械人系統、倉庫／貨物分流中心管理系統、物聯網(IoT)技術應用以及貨物體積重量測量系統。

根據受資助企業在項目完成後的問卷調查，項目的科技應用有助企業提升營運效率和服務質素，同時有效減省人手及降低營運成本，整體生意額亦有所提升。不過，有物流企業亦表示人才短缺和經濟不景氣影響了他們投放資源在應用科技的意欲。

有見及此，運輸及物流局與香港生產力促進局(生產力局)合作，透過舉辦博覽和研討會等，加強有關智慧和綠色物流，以及先導計劃的宣傳。例如在2024年6月，我們聯同生產力局舉辦「物流科技博覽」，向業界介紹有關智慧和綠色物流的最新資訊和相關技術。生產力局亦向業內中小企提供有關應用智慧物流技術方案的諮詢服務。此外，我們已開展顧問研究制訂綠色可持續物流發展路線圖，預計於今年上半年內公布，以提高業界對ESG的認識。

政府會繼續密切監察先導計劃的實施進度，並綜合考慮市場發展狀況、業界的反饋和建議等因素，以評估恆常化計劃的需要。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3190)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就本港多個道路項目的規劃或推展工作及建造工程，政府可否告知本會：

1、各道路基建項目的(i)預計／動工日期、(ii)目標／完工日期、(iii)道路總長度、每公里造價(iv)設計容車量、(v)預算開支、(vi)核准工程預算及(vii)勘查、設計及建造研究(如適用)分別為何；

道路基建	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
T2主幹路及茶果嶺隧道工程							
中九龍幹線工程							
沙田T4號主幹路							
荃青交匯處改善工程							
匡湖居至西貢市之間的西貢公路 分隔車道工程；							
屯門繞道							
屯門龍富路及海榮路擴建工程							
十一號幹線(元朗至北大嶼山段)							
青衣至大嶼山連接路							
元朗公路(藍地至唐人新村段)擴 闊工程							
獅子山隧道改善工程							
青衣至大嶼山連接路							
元朗公路(藍地至唐人新村段)擴 闊工程							
獅子山隧道改善工程							
大老山公路T6橋擴闊工程							
粉嶺公路改善工程(白石凹交匯 處至寶石湖路交匯處)							
粉嶺繞道(西段)							
元朗公路(藍地至唐人新村段) 擴闊工程							
荃灣路擴闊工程							
港島西至大嶼山東北連接路							
大嶼山P1公路(大嶼至欣澳段)							

2、政府部門推展及監管上述基建道路項目涉及的人手、編制及開支為何；有何措施確保工程如期推展及竣工？

3、有否就基建道路項目的安全、質量、工期及成本控制制訂一套服務表現指標，如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

1. 有關施工中項目的所需資料表列如下：

	動工日期	目標完工日期	道路總長度(公里) (見註1)	設計容車量(每小時小客車) (見註2)	建造工程的核准工程預算(百萬元) (見註3)	研究／設計的核准工程預算(百萬元) (見註3)
中九龍幹線	2017年12月	2025年	約4.7	5 400	42,363.9	206.9 (詳細設計及工地勘測)
T2主幹路及茶果嶺隧道	2019年11月	2026年	約3.4	3 600	16,017.0	133.6 (勘測和設計)
荃青交匯處改善工程	2024年4月	2027年	約0.8	不適用	581.4	不適用
沙田T4號主幹路	2024年8月	2030年	約2.3	3 600	6,810.0	34.7 (詳細設計及工地勘測)
匡湖居至西貢市之間的西貢公路分隔車道工程	2024年12月	2032年	約4.6	3 000	2,748.9	不適用

就正在規劃階段的項目，其預算工程費用需在勘測和設計工作完成後方能確定。我們會持續審視如何更有效運用公共資源及提升工程開支的效益，並因應最新的發展情況，包括政策發展及政府財政狀況等，持續檢視規劃中項目的優次緩急，適當調整推展進度。有關項目的預計道路總長度、設計容車量及研究／設計的核准工程預算表列如下：

	預計道路總長度(公里) (見註1)	設計容車量(每小時小客車) (見註2)	研究／設計的核准工程預算(百萬元) (見註3)
十一號幹線(元朗至北大嶼山段)	約15.0	檢視中	319.0 (勘查研究)
屯門繞道	約10.0	檢視中	不適用
青衣至大嶼山連接路	約6.9	檢視中	695.0 (勘查研究及詳細設計)
元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程	約3.0	檢視中	不適用
屯門龍富路及海榮路擴建工程	約2.1	檢視中	不適用
荃灣路擴闊及相關路口改善工程	約1.7	檢視中	不適用

	預計道路 總長度 (公里) (見註1)	設計容車量 (每小時 小客車) (見註2)	研究／設計的核 准工程預算 (百萬元) (見註3)
獅子山隧道改善工程	約1.4	5 400	240.7 (首階段設計及 工地勘測)
大老山公路T6橋擴闊工程	約0.7	檢視中	不適用

經諮詢發展局後，有關正在規劃階段的港島西至大嶼山東北連接路、大嶼山P1公路(大嶼至欣澳段)和粉嶺繞道(西段)，以及正在施工中的粉嶺公路改善工程(白石凹交匯處至寶石湖路交匯處)的資料如下：

	預計道路 總長度 (公里) (見註1)	設計容車量 (每小時 小客車) (見註2)	研究／設計的 核准 工程預算 (百萬元) (見註3)	建造工程的 核准 工程預算 (百萬元) (見註3)
港島西至大嶼山東北 連接路	約13	檢視中	見註4	不適用
大嶼山P1公路(大嶼至 欣澳段)	約9.5	檢視中	130.2 (勘測研究、 初步設計及工 地勘測)	不適用
粉嶺繞道(西段)	約2	1 250	見註5	見註6
粉嶺公路改善工程(白 石凹交匯處至寶石湖 路交匯處)	約4	8 200	見註5	見註6

註1： 因應各項目所包含的工程不盡相同，部份項目除道路建造工程以外，亦可能涉及受影響設施的重置工程以及改善工程(如環境美化及斜坡改善工程)等非道路建造工程，因此不適宜以每公里造價作對比。

註2： 每小時的小客車是計算交通流量的單位，並以相等的私家車數目為計算基準。舉例來說，私家車和的士的小客車架次數值為1.0。重型車輛(例如貨車或巴士)由於體積較大，車速較慢，因此小客車架次數值一般會較高。

註3： 只包括甲級工程項目。

註4： 港島西至大嶼山東北連接路的工程技術可行性研究屬於項目編號5768CL - 「中部水域人工島相關研究」(其核准工程預算為5億5040萬元)的一部分。

註5： 粉嶺繞道(西段)及粉嶺公路改善工程(白石凹交匯處至寶石湖路交匯處)的詳細設計及工地勘測屬於項目編號7835CL - 「古洞北新發展區及粉嶺北新發展區餘下地盤平整和基礎設施工程－詳細設計和工地勘測」(其核准工程預算為7億6450萬元)的一部分。

註6： 粉嶺繞道(西段)及粉嶺公路改善工程(白石凹交匯處至寶石湖路交匯處)的建造工程屬於項目編號7828CL - 「古洞北新發展區及粉嶺北新發展區餘下地盤平整和基礎設施工程－建造工程」(其核准工程預算為301億6790萬元)的一部分。粉嶺繞道(西段)目前正在投標評審階段，建造工程預計在2025年下半年展開並於2031年完工。而粉嶺公路改善工程(白石凹交匯處至寶石湖路交匯處)已於2024年8月展開，預計於2031年完工。

2. 上述道路基建項目涉及的工作由有關決策局及政府部門的現有人力資源處理，涉及的人手和薪酬開支沒有詳細分項。根據最新規劃資料及所有建造及規劃中的主要運輸基建項目的落成情況，政府會就規劃中的運輸基建項目的落成時間表作全盤考慮，有序地推展各個項目，以應付長遠發展項目的運輸及物流需求。
3. 對於道路基建項目的安全、質量、工期及成本控制，政府一向有嚴格審核和監察機制，並會定時檢討有關成效。有關規劃階段的道路基建項目，政府部門會參考包括但不限於運輸署的《運輸策劃及設計手冊》和路政署的《道路及鐵路結構設計手冊》等訂明的指引，以確保項目的設計符合相關的安全標準。至於在建造階段的道路基建項目，政府部門會在工務工程合約中訂明有關安全、質量和工期的具體要求，並確保承建商履行有關合約要求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0132)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 陸路及水上交通
管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)
局長： 運輸及物流局局長
問題：

北部都會區的運輸基建

就北部都會區的運輸基建工程撥款事宜，政府可否告知本會：

1. 在2024-2025財政年度，用於北都的運輸基建工程撥款/開支大致多少？
2. 政府最新公布目標在2036年或之前分階段開通北都公路新田段，其餘3個路段，爭取在3至4年後分階段完成。會否考慮引入協助或其他方法再壓縮工程時間，以符合公眾期望？
3. 新界北新市鎮的優先發展區包括88公頃的產業園區，有意見認為會依賴香園圍公路出入，出現交通意外時會造成嚴重擠塞。政府會否考慮將北都公路新界北新市鎮段與打鼓嶺企業園進行接駁？
4. 新界北新市鎮的鐵路，包括北環線東延線和新界東北線相關工程時間表為何？工程幾時展開？幾時通車？

提問人：陳月明議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 於2024-25財政年度，基本工程儲備基金下用於推展與北部都會區相關的運輸基建工程項目的預算為2億879萬元。
2. 路政署已於今年3月展開北都公路的勘查研究。我們會於研究中繼續探討加快工程的措施，包括採用「設計及建造」的合約模式，盡早吸納承建商的意見，善用其技術專長及建造設備等，亦會就內地及海外大型基建的發展與相關持份者保持良好溝通及參考相關經驗，並透過不同的形式(例如工作會議及實地考察等)深化合作，積極將合適的方法及技術引進香港，務求提速提效推展北都公路。
3. 北都公路初步走線的東端連接香園圍公路及沙頭角公路。我們會於北都公路的勘查研究中按最新的土地發展規劃資料檢視北都公路的初步走線以及其他可行的走線方案，就工程技術可行性、運輸需求及成本效益等範疇作初步評估，從而為北都公路敲定最適切的走線。例如，我們會檢視是否需要延伸北都公路或建議其他道路改善工程(包括提升相關接駁道路的設計等)，以配合相關發展區預期的運輸需求。
4. 政府正積極為北環線東延線及新界東北線籌備下一階段的推展工作，包括敲定項目的推展模式及財務安排等。根據《香港主要運輸基建發展藍圖》，這兩個鐵路項目預計於2039年及以後落成。其實際推展時間表，將視乎新界北新市鎮等發展項目的土地用途規劃及工程時間表而定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0817)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (000) 運作開支
綱領： (3) 海空交通及物流發展
管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案中宣布，機管局與珠海交通控股集團於去年底簽署入股珠海機場股權合作協議。此外，香港與東莞合作的「海空聯運模式」已有二十一家航空公司和一百二十五家物流公司參與。位於東莞物流園第一期首階段的永久設施，預計年內完成，而第二期前期研究亦即將開始。就此，當局可否告知本會：

1. 就機管局與珠海交通控股集團簽署的入股珠海機場股權合作協議，在推動香港與珠海客貨運互聯互通方面，截至目前，政府在該項目中為支持機管局所投放的直接財政資源是多少？用於相關配套措施的財政開支是多少？已採取的具體推動措施有哪些？
2. 對於東莞物流園項目，在預計年內完成的一期首階段收尾工作中，預計的財政開支是多少？預計投入的人力規模和其他資源情況如何？對於即將開始的二期前期研究工作，預計的財政開支是多少？預計涉及的人力及資源投入規模是怎樣的？
3. 在香港與珠海及東莞航空合作的「海空聯運模式」方面，政府在推動該模式運行過程中，所投放的財政資源是多少？用於支持該模式的具體管理和運營所涉的財政開支是多少？已實施的具體措施有哪些？

提問人：陳仲尼議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 香港機場管理局(機管局)與珠海交通控股集團於2024年11月簽署入股珠海機場的股權合作協議，為加強兩個機場的深化合作提供更堅實的基礎，我們會和珠海加強「經珠港飛」直通客運服務，結合香港國際機場的國際航空網絡和珠海機場的國內航空網絡，擴大協同效應。我們亦會推進其他方

面的合作，包括發展港珠國際航空貨運業務，推動建設高端航空產業群，實現互利共贏的發展局面。有關機管局入股珠海機場及港珠機場合作的項目由機管局推展，不涉及額外政府開支。

2.及3.

為充分利用香港國際機場在處理高價值、溫控空運貨物的優勢，並把握跨境電商帶來的機遇，機管局正發展與粵港澳大灣區(大灣區)「海空貨物聯運」模式。考慮到東莞是大灣區內的製造業中心城市，為了讓此聯運模式帶來最大的效益，機管局目前會集中資源與東莞全力推進「海空貨物聯運」模式發展。

就此，機管局已於2021年年底開始利用位於東莞和香港國際機場的臨時設施就「海空貨物聯運」模式進行先導計劃，並分別於2023年4月和12月確立先導計劃下的整套出口和進口運作流程。截至2025年1月，已有21家航空公司和125家物流公司參與先導計劃。自2023年4月至今，已處理超過2萬噸貨物，貨值超過200億元。

為進一步發展海空貨物聯運，機管局正推展「香港國際機場東莞空港中心」永久設施建設，預計第一期首階段建設將於年內完成，而第二期前期研究亦即將開始。有關「海空貨物聯運」模式發展及香港國際機場東莞空港中心項目由機管局推展，不涉及額外政府開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0825)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (000) 運作開支

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案中宣布，機管局剛公布擴大「機場城市」的發展大綱，計劃利用機場島及鄰近土地和海域，以航空產業為重心，發展集高端商業、藝術、旅遊及休閒活動於一身的新亮點。就此，當局可否告知本會：

1. 就推動這些相關產業發展，機管局過去在人員培訓方面有哪些與預算相關的部署？如有，請說明具體涉及財政預算案中的哪些開支項目及金額；如無，請結合財政預算案說明原因。
2. 關於機管局擴大「機場城市」發展大綱部分，與深圳及廣州等內地機場合作吸納內地航班來港轉機的措施？若有，預計在財政預算案中涉及哪些開支項目及金額？具體措施是什麼？

提問人：陳仲尼議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

1. 香港機場管理局(機管局)已於2025年1月擴大「機場城市」的發展大綱，計劃利用機場島及鄰近土地和海域，以航空產業為重心，發展集高端商業、藝術、旅遊及休閒活動於一身的新亮點。有關項目可吸引全國以至世界各地的商務及休閒旅客到香港停留或過境轉機，提升香港在促進國家與世界各地在商貿、文化、旅遊等範疇的連繫人角色。「機場城市」發展涵蓋多元項目，機管局將透過招商引資推展各項目並吸納相關產業的人才，當中不涉及額外政府開支。

2. 機管局致力發展綜合多式聯運網絡，提高大灣區內的客與貨經香港來往世界各地的便利。機管局將在大灣區內更多戰略性地點設置城市候機樓，目標是於2025年內由年初的27個(當中包括深圳及廣州)增至逾30個，同時會與珠海機場加強「經珠港飛」直通客運服務，將其推廣至更多內地其他城市。機管局亦正分階段完成在港珠澳大橋香港口岸人工島上，供過境或訪港的粵澳旅客使用的自動化停車場。另外，政府會聯同機管局繼續策略

性地透過外展隊、獎勵計劃及政策便利措施等，吸引及鼓勵航空公司開展及增加航班往來香港，從而加強香港國際機場的航空網絡及作為中轉樞紐的競爭力。例如，機管局於2024年6月推出「航空網絡拓展計劃」，提供財政誘因鼓勵航空公司開展新航線及為現有航線增加航班班次，而計劃至今已吸引24間航空公司，涉及53個航點。以上項目由機管局推展，當中不涉及額外政府開支。

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：0827)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (000) 運作開支
綱領： (3) 海空交通及物流發展
管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案中宣佈，香港將助力C919打進國際市場。香港國際航空學院會把培訓課程擴展至涵蓋與C919飛機相關的範疇。就此，當局可否告知本會：

1. 香港國際航空學院籌備中與C919飛機相關範疇的培訓課程，在助力C919飛機進入國際航空市場最新進度為何？
2. 整個計劃的實施時間表，包括首期培訓預計啟動時間及招生規模及分階段目標；
3. 整個計劃的預期成效，包括五年內計劃培養C919相關專業人才數量及就業方向（如航空公司、維修企業、認證機構）及如何通過該計劃提升香港在C919全球供應鏈中的參與度（如技術服務、人才輸出）。

提問人：陳仲尼議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

政府於2016年支持香港機場管理局成立香港國際航空學院(學院)，以推動航空業界的專業發展，並吸引更多年輕人加入航空業。學院一直按行業需要，持續更新、優化及擴充培訓課程，吸引並培育更多航空業人才。為助力C919打進國際市場，學院計劃逐步將培訓課程擴展至涵蓋與C919機型相關的範疇。學院正與中國商用飛機公司及有關飛機維修機構研究及制定針對C919的專業課程，涵蓋飛行、維修、航空管理等多個關鍵領域，為相關行業培育更多高素質的專業人才。學院正積極籌備及討論相關的課程內容和細節，並會適時公佈相關課程的資訊。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0638)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關推動低空經濟發展：

1. 監管沙盒首批結果最快何時公布；成功申請的試點項目最快何時開始試驗？
2. 未被選中的首批監管沙盒項目有幾多；政府將會有何後續跟進，令這些項目更能符合審批要求，或增加下次被選中的機會？
3. 預計監管沙盒第二批的申請程序，最快何時展開；目標希望第二批可接獲幾多個項目申請？
4. 政府會否全面檢視如何簡化低空經濟監管沙盒試點項目的審批流程；若會，詳情為何及最快何時公布有關安排？
5. 政府有否計劃制訂與先進空中運輸相關的法律框架；若會，詳情及具體時間表？

提問人：邱達根議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

政府於今年年初起陸續推行「監管沙盒」試點項目，旨在促進創新及測試低空飛行活動的潛在應用場景。首批「監管沙盒」試點項目於去年十一月開始接受申請，並已於去年年底截止，政府一共收到由72位申請者提交的項目，並已於今年3月20日公布首批試點項目的申請結果，首批試點項目有38個。政府正陸續開展相關項目的工作。視乎首批試點項目的推行情況，我們將於稍後時間公布第二批「監管沙盒」試點項目的申請詳情，並會適時檢討試點項目計劃的安排，包括審批流程等。

同時，政府正在檢討現行的民航法例和規管制度，目標是在今年第二季內向立法會提交第一階段的修例建議，擴大現行《小型無人機令》(第448G章)的規管範圍，涵蓋重量介乎25至150公斤的無人機。我們亦計劃趁此機會，同步在《1995年飛航(香港)令》(第448C章)加入條文，賦權民航處處長在符合民航安全的前提下容許載人的「先進空中運輸系統」(Advanced Air

Mobility，簡稱AAM)在特定條件下進行試飛。長遠而言，我們正着手研究為重量超過150公斤的各類AAM制定新的專用法例。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3187)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

1. 局方上年度與機管局和民航處一同推行民航培訓方面的合作項目，以及監督有關促進香港國際航空學院發展成為本港及區內航空培訓樞紐的工作。但在是年度則把有關工作項目微調為「監督香港國際航空學院為本港及區內業界提供與航空相關的培訓工作」。當局認為，香港國際航空學院過去多年來就本土航空人才及機師培訓工作的成效如何？請以數字列表加以輔助說明。當中政府(或機管局本身)有否為此訂立相關的關鍵績效指標作出監督？
2. 來年度香港國際航空學院的工作策略與過去比較，有否較大改變？若有，主要分別為何？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

政府支持香港機場管理局(機管局)在2016年成立香港國際航空學院(學院)，旨在培育航空從業員及專業人才，以配合本地及區域航空界的可持續發展。

學院目前提供約110個基礎及專業課程，涵蓋範圍廣泛，以支援從業員在特定航空範疇發展所需的技能及知識。這些課程涵蓋航空交通管理、機場營運及危機管理、航空安全及保安、飛行訓練及航空工程，以及基礎及學術課程。學院提供的課程大多專為在職從業員而設，因此大部分學員均為現職機場僱員。另外，為培訓更多本地飛機師，學院於2023年9月推出首個見習機師培訓課程，並與大學合作推出全港首個具機師培訓的工商管理學士課程。與此同時，學院計劃逐步將其培訓課程擴展至涵蓋與C919機型相關的範疇，例如飛行、維修、航空管理等，以助力C919打進國際市場。

自成立以來，學院一直持續創新和拓展課程，並於2023年成為全球第二間獲得國際機場協會及國際民航組織航空培訓升級版方案雙重認證的機構。而學院在本地航空人才培訓方面的工作亦成效理想，在學院接受培訓的學員亦逐年增加。在2022-23年度、2023-24年度及2024-25年度，學院分別向約42 300、54 300及64 600名(截至2025年2月數字)來自香港、內地及海外(包括一帶一路國家)學員提供航空培訓。學院來年將繼續按行業需要，持續更新、優化及擴充培訓課程，為航空業培育更多人才。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3188)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 海空交通及物流發展
管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

- 1.財案演辭中指，機管局已與一家海外領先的航空服務公司簽署合作備忘錄，探討在港提供飛機拆解、部件回收、人才培訓等專業服務，推動香港發展成為亞洲首個飛機部件處理及交易中心。就這個合作備忘錄的簽署，預計項目未來的落實和推行時間表為何？
- 2.局方有否了解機管局對上題所指的產業及市場研究結果為何？包括亞洲未來的發展潛力為何？若有，研究結論為何？
- 3.據了解，相關產業涉及面很廣泛。香港若要發展的話，局方預計優勢及挑戰在哪？就此，當局有否初步預計是項發展，政府及機管局需要分別在哪些方面進行投資或資源投入？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

1.至3.

飛機拆解及部件回收是一門專業的航空業務，包括飛機部件修理、檢查、認證、增值及物流等範疇。由於舊飛機大部分的組件都可回收、復修並再利用，在飛機維修需求持續上升及退役飛機持續增加的情況下，飛機部件處理服務的需求將持續上升。鑑於現時主要提供服務的設施位處於歐美地區，在亞洲地區航空業發展迅速發展的趨勢下，我們預計飛機部件處理業務在區內將有龐大的發展空間。

因此，在投資推廣署的協調下，香港機場管理局(機管局)已與法國領先航空服務公司Elior Group SA簽署合作備忘錄，探討在港提供飛機拆解、部件回收及人才培訓等專業服務，推動香港發展成為亞洲首個飛機部件處理及交易中心，提升香港作為國際航空樞紐的地位，支持國家以至整個亞洲區內

的航空發展。機管局和上述航空服務公司將共同探討具體的業務合作安排。上述工作由機管局和有關航空服務公司推展，不涉及額外政府開支。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3189)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

香港作為國際航運及貿易中心，在全球WEB 3.0與數字經濟的發展大趨勢下，我們面對來自新加坡、瑞士等國際競爭者，她們已深入實踐智能合約、電子提單、無紙化通關等措施，並建立多層次的數字資產和加密金融法律監管體系，加上內地數字化探索的加速，也讓香港面臨不進則退的發展壓力。請告知：

1.當局近3年期間對本港高增值航運業的發展，有否針對題述的數字化產業升級問題進行過政策研究？若有，研究進展和結果為何？若否，未來香港海運港口發展局會否就此設為優先研究項目之一進行詳細研究？

2.為了促進本港航運業數字化升級轉型，當局未來會推出什麼措施？會否考慮就協助本港相關企業在包括航運貨物追蹤、船舶登記、合同管理及支付系統，引入區塊鏈等技術應用，推出例如資助計劃等鼓勵措施？如不會，原因為何？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

1. 數字轉型是全球海運業的重要趨勢，並將繼續影響行業發展，因此港口數字化已成為全球國際航運中心重要標準之一。香港海運港口局在2021年9月成立專責小組，業界代表確立香港必須推動智慧港口發展的方向，並透過當時的運輸及房屋局邀請物流及供應鏈多元技術研發中心展開研發。其後，物流及供應鏈多元技術研發中心在2023年年初準備好系統的概念驗證原型，同步成立由超過10個業界組織參與的工作小組，邀請業界人士分階段測試特定的貨物交付流程，並不斷收集業界意見和優化設計。截至2024年年底，共有116家公司參與試行計劃，追蹤了647批貨物和1 036個貨櫃，涵蓋進口本地、跨境運輸、冷鏈追蹤、出口整櫃及拼櫃、海空轉運的多式聯運等運輸流程。

經過約兩年的試行過程，業界反應相當正面，他們認同系統能為業界以至香港帶來明顯經濟效益，廣泛支持政府盡快全面構建系統。運輸及物流局於2025年3月28日獲立法會財務委員會批准撥款約2億1,508萬元，將全速在2025年年底完成構建港口社區系統，聯通航運、港口、物流、貿易業界，透過信息共享實現各方同步實時追蹤貨物，打破現時信息碎片化的困局，為香港創造條件與其他港口對接，增強香港港口的國際競爭力。

當「香港海運港口發展局」成立後，我們會繼續透過該局與業界就港口社區系統的推行情況保持緊密溝通，細節有待「香港海運港口發展局」成立後與該局商議。

2. 對於問題提及的各類功能，由於港口社區系統將採用「模組化設計」，將預留技術介面加入各項增值電子服務，能隨着市場發展和業界需要為使用者提供更多服務和便利。

首項已確認將提供的增值電子服務為「一單多報」，利便使用者作貨物的進出口報關。此外，航運及港口業界人士亦建議探討於系統提供香港往返內地的船舶海運艙單預填預報功能，運輸及物流局將積極跟進。另外，據運輸及物流局以往與持份者的溝通，物流、供應鏈管理及金融業界人士均認為，由於系統以區塊鏈技術記錄貨流，能完整保留有關數據並確保數據不被篡改，因此貨流資訊高度可信，極具潛力提供金融便利服務。

為鼓勵企業使用港口社區系統，於2025-26至2028-29年度的項目期內，貨物追蹤功能將不會收費，增值電子服務將會參考市場類似服務而適當地收費。運輸及物流局將在2025年內開展研究，探討如何善用系統提供相關服務及其他增值電子服務，推動行業發展，並善用系統開拓財政收入，包括按「用者自付」的原則收取費用，以可持續的方式支持系統日後的經常開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3211)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

機場管理局致力吸納、培育及保留優秀人才，推行見習行政人員培訓計劃、見習工程師計劃及暑期實習生計劃，當局可否告知本會：

- 1.過去三年 (2024，2023及2022)三個計劃招收學生的數目分別為何？
- 2.過去三年(2024，2023及2022) 三個計劃畢業學生投身本港航空業的比例為何？
- 3.過去三年(2024，2023及2022)及今年三個計劃預算的營運開支為何？
- 4.有沒有計劃增加收生人數，為本港航空業培育更多人才？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

1.至4.

香港機場管理局(機管局)致力吸納、培育及保留優秀人才。為吸納年青人才，機管局推行的見習行政人員培訓計劃、見習工程師計劃及暑期實習生計劃，為年青人提供在職訓練、小組專題研習及各種培訓機會，讓他們認識機場運作各個範圍，藉此擴闊視野，提升領導能力，以支持機管局的日常運作及香港國際機場的長遠發展。有關計劃為機管局恆常招聘工作的一部分，不涉及政府開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3212)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 海空交通及物流發展
管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

演辭中香港國際機場連接全球近二百個航點，單日客運量及航班升降量大致回復至疫情前水平。航空貨運量多年來排行全球第一。機場三跑道系統於去年年底啟用，客運設施亦會於年底分階段開始營運。當局可否告知本會：

- 1.未來有否計劃增加直航航點？
- 2.未來有否計劃吸引海外廉航來港？
- 3.機場三跑道系統客運設施的預算營運開支為何？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

1.及2.

過去兩年，政府與多個民航夥伴更新、檢討或擴大了雙邊民航安排。為回應市場需求並把握三跑道系統帶來的機遇，我們會以更前瞻視角發展及擴大航空網絡，包括支持香港國際機場加強其主要航線的服務，並提早布局針對現時主要航線及具潛力的「一帶一路」國家，包括位於北美洲、歐洲、非洲、南美洲及東南亞在內的地區的民航合作，商討及優化民航協定並加強與相關地區之間的航空服務聯繫。我們的目標是在2025年內與10個或更多的民航伙伴探索加強民航聯繫。

與此同時，政府一直聯同香港機場管理局(機管局)策略性地透過外展隊、獎勵計劃及政策便利措施等，吸引本地及非本地的航空公司(包括低成本航空公司)開拓新的航點和增加航班。例如，機管局於2024年6月推出「航空網絡拓展計劃」，提供財政誘因鼓勵航空公司開展新航線及為現有航線增加航班班次，而計劃至今已吸引24間航空公司，其中6間為非本地低成本航空公司。

同時，本地航空公司積極響應政府要求開展及增加航班，以支持香港的整體發展。繼於去年及今年較早開展來往中國內地西寧、寧波、舟山、黃山及宜昌、老撾永珍、沙特阿拉伯利雅得、日本仙台及米子、澳洲開恩茲，以及澳洲黃金海岸的直航客運服務後，今年稍後將陸續開通來往美國達拉斯、印度海德拉巴、德國慕尼黑、比利時布魯塞爾、意大利羅馬及中國內地烏魯木齊的直航航班，亦會增加來往香港及北美的航班班次。

3.

隨着三跑道系統投入運作，機管局正與業務夥伴密鑼緊鼓展開籌備工作，按客運需求分階段啟用新的客運設施，有關營運開支亦會相應增加。相關的開支涉及日常營運、維護、人力資源、安檢、能源、技術升級等等，包括在機場整體營運開支之中。機管局會在其年報定期公布有關的機場營運開支。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3213)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

演辭中因應國際稅務規則的改變，我們正優化這些措施，包括為營運租約下的船舶出租商，提供船舶購置開支的稅務扣除。當局可否告知本會：

- 1.以上措施具體推動的計劃、細節及時間表為何？
- 2.過去三年(2024，2023及2022)船舶出租商的數量為何？
- 3.有否計劃擴大稅務扣除範圍，以配合國際稅務規則？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

政府由2020至2022年推出一系列針對航運業的稅務優惠措施，包括提供船舶租賃免稅優惠，並為海事保險、船舶管理、船舶代理及船舶經紀業務提供半稅優惠等，以擴大本地海運網絡。由2020/21至2022/23課稅年度，受惠於上述免稅優惠的合資格船舶租賃商數目由11間增加至46間。2023/24課稅年度的相關數據尚待整理。

因應國際稅務規則的改變，我們正優化針對航運業的稅務優惠措施，包括為營運租約下的船舶出租商，提供船舶購置開支的稅務扣除，以維持香港航運稅務優惠制度的競爭力，吸引現有企業繼續留在香港及新企業落戶香港。我們的目標是於2026年上半年向立法會提交條例草案。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3214)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 海空交通及物流發展
管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

香港國際機場全面推行「登機易」，入境處亦推出「登機易e-道」服務，方便快捷地完成整個離境程序，包括辦理出境檢查手續。當局可否告知本會：

- 1.過去三年(2024，2023及2022)「登機易」的使用人數為何？
- 2.過去三年(2024，2023及2022)的使用人數佔合資格使用者的比例為何？
- 3.有否計劃增加使用者的數量？
- 4.「登機易」每年的維護開支及相關的費用為何？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

1.至4.

香港機場管理局(機管局)於2022年推出的「登機易」，旅客只需於辦理登機手續時展示容貌核實身分，便能夠將其個人資料存放於資料庫作比對，之後在機場的整個離港過程(包括行李託運、保安檢查、出境檢查、登機閘口)均無需重覆出示旅行證件及登機證，只需展示容貌便可核實身分，便利旅客。

過去三年，「登機易」使用人次及佔離境旅客百份比表列如下：

	「登機易」使用量(萬人次)	佔離境旅客百份比
2022	11	8%
2023	690	45%
2024	1 440	71%

機管局計劃在2026年內擴大推展「登機易」服務至覆蓋80%的香港國際機場離境旅客。「登機易」的相關開支由機管局承擔，不涉及政府開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3215)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 海空交通及物流發展
管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

演辭中為支持國際及本地航空界減碳，我們正推動在香港國際機場應用可持續航空燃料(SAF)。機管局去年已完成相關研究，我們今年內將宣布SAF的用量目標。當局可否告知本會：

- 1.以上措施具體推動的計劃、細節及時間表為何？
- 2.有否計劃宣傳推廣或稅務優惠等措施吸引業界使用可持續航空燃料(SAF)？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1.

政府正參考香港機場管理局(機管局)的顧問報告以制定合適的可持續航空燃料(Sustainable Aviation Fuel, SAF)用量目標，其中國際及本地的情況、乘客的承受力、持份者的意見等均是重要的考慮因素。在敲定最終方案前，政府會進一步諮詢業界，確保建議切合香港的實際情況。政府初步計劃在2025年第二季至第三季諮詢業界，以期在2025年內宣布SAF的用量目標。

2.

政府會根據機管局的顧問研究結果，在不影響香港國際航空樞紐地位的前提下，制定適合香港的未來路向。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3217)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

演辭中在投資推廣署的協調下，機管局已與一家海外領先的航空服務公司簽署合作備忘錄，探討在港提供飛機拆解、部件回收、人才培訓等專業服務，推動香港發展成為亞洲首個飛機部件處理及交易中心。當局可否告知本會：

- 1.以上措施具體推動的計劃、細節及時間表為何？
- 2.以上措施所需的預算為何？
- 3.以上措施預計會創造多少個就業職位及帶來的經濟效益為何？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1.至3.

在投資推廣署的協調下，香港機場管理局（機管局）已與法國領先航空服務公司Elior Group SA簽署合作備忘錄，探討在港提供飛機拆解、部件回收及人才培訓等專業服務，推動香港發展成為亞洲首個飛機部件處理及交易中心，提升香港作為國際航空樞紐的地位，支持國家以至整個亞洲區內的航空發展。機管局和上述航空服務公司將共同探討具體的業務合作安排，包括在香港引入該等專業服務的細節。上述工作由機管局和有關航空服務公司推展，不涉及額外政府開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3219)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「海運及空運人才培訓基金」(「基金」)於2014年4月1日開始運作。「基金」旨在逐步建立一個有活力、多元化和具競爭力的專業及技術人才庫，支持香港於兩個產業的長遠發展，用以延續和提升政府對海運、航空及物流業的人力發展及推廣的支援。就與海運業相關的計劃(專業培訓課程及考試費用發還計劃-海運業、海運和航空業實習計劃-海運業、本地船舶業訓練獎勵計劃、本地船舶能力提升計劃、航海訓練獎勵計劃、船舶維修訓練獎勵計劃、香港航運及物流獎學金計劃、香港航海及海運獎學金計劃、香港大學—大連海事大學學術合作計劃、香港大學—上海海事大學學術合作計劃、海外交流學生資助計劃、海事培訓支援計劃、海事人才培訓資助計劃-法律及海運推廣計劃撥款)，當局可否告知本會，以表列方式：

- 1.過去三年(2024, 2023及2022)批出的合資格申請人的數目分別為何?
- 2.過去三年(2024, 2023及2022)及今年的預算的營運開支為何?
- 3.有沒有計劃擴大資助宗數，為本港海運業培育更多人才?

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

1-2. 過去三個年度，「海運及空運人才培訓基金」(「基金」)下與海運業相關的計劃的受惠人數及開支總額詳情請參閱附件。預計「基金」在2025-26年度的現金流量需求約為5,200萬元，當中約2,900萬元將投放於海運業相關的計劃。

3. 「基金」自2014年成立以來，我們一直檢視「基金」的運作，並考慮業界持份者的意見，按需要優化「基金」下的培訓、獎勵及推廣計劃。來年，我們將：(i)擴大「基金」下的「海運推廣計劃」撥款的覆蓋範圍至研討會／會議；(ii)擴大「海事人才培訓資助計劃」至海事保險；和(iii)增加「專業培

訓課程及考試費用發還計劃」撥款等，務求令培訓措施更為全面和多元化，為本港海運業培育更多人才。

	2022-23年度		2023-24年度		2024-25年度 (截至2025年1月底)	
計劃名稱	受惠 人數	資助 金額 (萬元)	受惠 人數	資助 金額 (萬元)	受惠 人數	資助 金額 (萬元)
1. 專業培訓課程及考試費用發還計劃－海運業	799	235.8	1 023	317.2	777	216.4
2. 海運和航空業實習計劃－海運業	206	334.7	135	225.8	154	228.4
3. 航海訓練獎勵計劃	40	400.2	28	405.4	19	381.3
4. 船舶維修訓練獎勵計劃	2	56	1	20	0	5.8
5. 本地船舶業訓練獎勵計劃	21	69.2	4	32.9	6	12.5
6. 本地船舶能力提升計劃	84	100.8	100	125.4	199	228.6
7. 香港航海及海運獎學金計劃	2	27.1	3	38.4	2	30
8. 香港航運及物流獎學金計劃	9	207.2	8	188.5	10	249.8
9. 香港大學－大連海事大學學術合作計劃	69	46.9	85	74.4	61	21.1
10. 香港大學－上海海事大學學術合作計劃	2	40.2	1	22.2	0	0
11. 海外交流學生資助計劃	4	6	11	33	7	21
12. 海事培訓支援計劃	0	248	0	196.6	24	82.8

	2022-23年度		2023-24年度		2024-25年度 (截至2025年1月底)	
計劃名稱	受惠 人數	資助 金額 (萬元)	受惠 人數	資助 金額 (萬元)	受惠 人數	資助 金額 (萬元)
13. 海事人才培訓資助計劃 - 法律	/	/	4	32.7	4	47.5
14. 海運推廣計劃撥款	15 693*	88.1	14 324*	135.5	1 871*	179.1

* 數字為推廣活動的參與人數

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3220)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「海運及空運人才培訓基金」(「基金」)於2014年4月1日開始運作。「基金」旨在逐步建立一個有活力、多元化和具競爭力的專業及技術人才庫，支持香港於兩個產業的長遠發展，用以延續和提升政府對海運、航空及物流業的人力發展及推廣的支援。就與航空業相關的六個計劃(專業培訓課程及考試費用發還計劃-航空業、海運和航空業實習計劃-航空業、飛機維修專門課程部分學費退還計劃、香港航空獎學金計劃、航空營運培訓獎勵計劃及航空業推廣活動資助計劃)，當局可否告知本會，以表列方式：

- 1.過去三年 (2024, 2023及2022)批出的合資格申請人的數目分別為何？
- 2.過去三年(2024, 2023及2022)及今年的預算的營運開支為何？
- 3.有沒有計劃擴大資助宗數，為本港航空業培育更多人才？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

政府於2014年成立「海運及空運人才培訓基金」(基金)以推動航空業界的專業發展，並吸引更多年輕人加入航空業。過去三個年度，基金下與航空業相關的計劃的受惠人數及開支總額詳情請參閱[附件](#)。

在2025-26年度，預計基金的現金流量需求約為5,200萬元，當中約1,600萬元預留作航空業相關計劃。我們會繼續與業界和相關院校緊密合作，優化基金下的培訓及獎勵計劃，務求配合航空業發展需要，吸引並培育更多人才，推動行業持續發展。

計劃名稱	2022-23年度		2023-24年度		2024-25年度 (截至2025年1月底)	
	受惠人數	資助金額 (萬元)	受惠人數	資助金額 (萬元)	受惠人數	資助金額 (萬元)
1. 專業培訓課程及考試費用發還計劃 - 航空業	730	280.1	506	257.8	411	225.4
2. 海運和航空業實習計劃 - 航空業	276	354.7	264	317.6	351	482.0
3. 飛機維修專門課程部分學費退還計劃	13	81.9	10	58.1	/ ^	/ ^
4. 香港航空獎學金計劃	28	242	22	147.1	/ ^	/ ^
5. 航空營運培訓獎勵計劃	36	50.4	53	109.2	/ ^	/ ^
6. 航空業推廣活動資助計劃	/	/	173 *	5.65	1 600 *	39

^ 資助於每年2至3月發放，因此未有受惠人數及資助金額的資料

* 數字為推廣活動的參與人數

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3221)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「海運及空運人才培訓基金」(「基金」)於2014年4月1日開始運作。「基金」旨在逐步建立一個有活力、多元化和具競爭力的專業及技術人才庫，支持香港於兩個產業的長遠發展，用以延續和提升政府對海運、航空及物流業的人力發展及推廣的支援。就與物流業相關的三個計劃(智慧及綠色物流專業培訓計劃、物流推廣資助計劃及現代物流實習計劃)，當局可否告知本會，以表列方式：

- 1.過去三年(2024, 2023及2022)批出的合資格申請人的數目分別為何?
- 2.過去三年(2024, 2023及2022)及今年的預算的營運開支為何?
- 3.有沒有計劃擴大資助宗數，為本港物流業培育更多人才?

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

為加強物流業的人才發展和推廣工作提供更多專項資助，從而促進行業的可持續發展，政府透過2023-24年度財政預算案為「海運及空運人才培訓基金」(基金)注資的二億元，於2024年1月推出「智慧及綠色物流專業培訓計劃」及「物流推廣資助計劃」，以資助物流業組織及培訓機構舉辦智慧及綠色物流的本地培訓課程和推廣項目。此外，我們亦於2024年4月推出專為大專全日制學生而設的「現代物流實習計劃」，以優化以往由香港物流發展局提供的暑期實習生計劃。

截至2025年2月底，「智慧及綠色物流專業培訓計劃」共批出13項培訓課程，「物流推廣資助計劃」共批出六項推廣項目，而「現代物流實習計劃」則共批出15個發還資助金的申請。三項計劃共批出約527萬元資助。

目前，三項計劃均沒有設資助宗數上限。運輸及物流局會密切留意三項計劃的運作情況和成效，並適時檢討，以確保計劃配合物流業界需求，有效促進物流業的持續發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1707)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

儘管政府即將收回大欖隧道，但元朗及周邊地區的持續發展，例如朗邊公營房屋發展項目、元朗南及洪水橋發展項目，預計在中短期內將帶來大量的人口和交通需求。請當局告知本會：

(一) 當局有何措施能加快智慧綠色集運運輸系統的推行，以配合人口遷入後的交通需求；

(二) 就11號幹線事宜，當局具體的時間表和進度為何？

(三) 當何有何措施責成有關機構提升輕鐵的營運效率，以應對區內人口增加所帶來的交通需求？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

(一) 政府已就洪水橋／厦村及元朗南新發展區的智慧綠色集體運輸系統完成可行性研究，並由2024年年中開始全力進行系統於洪水橋／厦村新發展區第一階段道路工程的勘察研究和設計工作，現正檢視走線及車站安排，制定設計方案，以及進行影響評估等工作。我們目標是於明年就項目招標，並會分階段推展洪水橋／厦村和元朗南新發展區智慧綠色集體運輸系統，以配合新發展區不同階段發展的交通及運輸需求。視乎最終所採用的智慧綠色集體運輸系統模式，我們會在標書內訂明要求投標者盡快完成建造工程，務求系統能夠配合主要人口入住的時間表投入營運，為市民提供便捷的交通接駁服務。

(二) 政府現正就十一號幹線項目進行勘察研究，並已根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)就工程項目刊憲，而相關的工程計劃已獲授權進行。為優化工程項目的推展，政府現正檢視十一號幹線項目的初步設計及推展安排，並會繼續按工務工程計劃的既定程序，推展往後階段的工作。

此外，政府亦會持續審視如何更有效運用公共資源及工程開支的效益，並因應最新的發展情況，包括政策發展及政府財政狀況等，持續檢視在規劃中項目的優次緩急，適當調整推展進度。

- (三) 輕鐵是新界西北地區公共交通系統的重要一環。運輸署一直透過恆常機制，檢視香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供的輕鐵服務水平，當中包括要求港鐵公司每年向運輸署提交5年經營計劃，及檢視輕鐵路綫發展、服務班次、行車時間、車輛安排、車輛購置和更換計劃等。

就服務班次及車輛安排方面，港鐵公司一直根據不同輕鐵路綫的乘客乘車模式、客流量等因素制定各路綫的班次和車務安排，務求切合不同時段的乘客需求。例如，因應平日早上繁忙時段的乘客需求，港鐵公司已於部分輕鐵路綫較繁忙的路段加插短途特別班次，以及安排服務部分元朗及天水圍的路綫以全雙卡車行駛。此外，港鐵公司於2023年以新列車擴充了輕鐵車隊，以提升整體輕鐵網絡的承載能力及乘客乘車體驗。

運輸署會繼續與港鐵公司密切監察各輕鐵路綫的客流量，並因應實際情況需要適時調整或提升服務。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1474)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

為推動香港郵輪業的復甦，並配合啟德發展區項目的逐步落成，政府一直致力於郵輪靠岸期間加強交通安排，以疏導乘客並提升啟德郵輪碼頭的交通配套效率。就此，請政府告知：

1. 過去三個財政年度，每年開辦特別巴士路線（接駁碼頭至啟德港鐵站）的次數、每小時最高載客量及相關開支為何？
2. 過去三個財政年度，每年新增免費專營巴士服務及免費穿梭巴士路線（接駁郵輪碼頭至熱門旅遊地點）的次數、具體路線、每小時最高載客量及相關開支為何？
3. 為加強碼頭的士載客服務，當局向的士司機發放優惠券（如隧道券或石油氣券）作為誘因。過去三個財政年度，每年當局發放優惠券的次數、數量及相關開支為何？
4. 過去三個財政年度，每年當局加派人手於現場協助疏導人流及協調交通工具安排的人員數目及相關開支為何？
5. 當局有否計劃進一步改善現時郵輪碼頭公共交通服務；如有，詳情及預算開支為何；如否，原因為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

啟德郵輪碼頭的運輸區由碼頭營運商管理。他們須統籌郵輪公司、交通服務營運商和接待郵輪乘客的旅行代理商就每一個航次的上落船安排做好規劃和安排，並確保郵輪乘客人流管理迅速、便捷和有效率。政府相關部門會密切監察，並在有需要時提供適切支援。

經諮詢文化體育及旅遊局與運輸署後，就問題各部份的回覆如下。

- 1.至3. 在郵輪停泊的日子，啟德郵輪碼頭的營運商會與公共交通營辦商保持溝通，根據靠港郵輪航次的交通需求(例如乘客量、乘客的來源地、乘客在岸上的觀光安排等)進行評估，以作出合適的公共交通安排。

一般而言，專營巴士營辦商會根據靠港郵輪航次旅客的預期需求進行前期規劃，再按實際乘客需要安排特別巴士路線接載旅客往返啟德郵輪碼頭。過去三年，專營巴士營辦商共開辦127次特別巴士路線服務，表列如下：

年度	開辦特別巴士路線的次數		
	城巴第20R號 (啟德郵輪碼頭—尖沙咀／ 高鐵西九龍站)	城巴第22R號 (啟德郵輪碼頭—啟德站)	九巴第25R號 (啟德郵輪碼頭—觀塘(APM))
2021/22	-	-	-
2022/23	-	-	-
2023/24	10	113	4

以上班次的每小時最高載客量介乎約一成至九成。專營巴士營辦商會視乎郵輪旅客的需求，靈活安排加密班次以助疏導旅客。上述的特別巴士服務由專營巴士營辦商提供，不涉及政府開支。

此外，因應個別郵輪航班的性質和需要，碼頭營運商會統籌郵輪公司或營運商，在啟德郵輪碼頭增設接駁至香港國際機場、通往內地的跨境口岸，及／或主要旅遊景點的付費旅遊巴服務。

文化體育及旅遊局與運輸署連同碼頭營運商和的士業界已實施一系列措施，穩定啟德郵輪碼頭在郵輪停靠時的的士供應。其中，碼頭營運商亦會視乎實際情況，於個別航次在郵輪乘客落船高峰期向每部到達郵輪碼頭載客之的士派發50元或100元的石油氣優惠券。相關開支由碼頭營運商承擔。當局沒有備存相關發放優惠券的次數和數量。

4. 規管和協調有關特別專營巴士服務的工作屬恆常職務，由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
5. 現時啟德郵輪碼頭有4條專營巴士及1條專線小巴路線接駁至港鐵啟德站及鄰近多個港鐵站、高鐵西九龍站，以及油尖旺一帶，相關專營巴士服務亦連接啟德郵輪碼頭與啟德體育園，方便旅客與市民於區內往返。運輸署已計劃新增2條專營巴士路線服務啟德郵輪碼頭，即城巴第20X號線和第22S號線，分別提供直達

紅磡與尖沙咀的特快服務，以及往返港鐵啟德站的接駁服務。有關路線會視乎啟德跑道區一帶的發展及入伙進度而適時投入服務。政府會繼續密切留意啟德發展區內各項目的進展，規劃適切的公共交通服務以配合市民與旅客的乘車需要。

此外，運輸及物流局現正全力推展啟德智慧綠色集體運輸系統(項目)，以連接啟德前跑道區(包括啟德郵輪碼頭)至港鐵啟德站。該項目擬設車站於啟德郵輪碼頭、啟德空中花園、擬議的啟德都會公園、啟德體育園及啟德車站廣場等，方便市民及旅客前往沿線不同地點和設施。運輸及物流局準備今年下半年為項目招標。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1137)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2025-26年《財政預算案》指出，特區政府正在與深圳當局正攜手推展兩個跨境鐵路項目。就此，政府可否告知本會：

1. 政府與深圳當局就上述項目的磋商和推展進度為何，
2. 是否已有具體的推展時間表，如有，詳情為何，如否，原因為何；
3. 政府有否吸取廣東省城際鐵路的高效建設及營運經驗，並探討將上述項目納入城際鐵路網絡。

提問人：何君堯議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

- 1.及2. 按照共同構建「軌道上的大灣區」的願景，特區政府與深圳當局正透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」(「專班」)攜手推展港深西部鐵路(洪水橋至前海)及北環線支線兩個跨境鐵路項目。

兩地政府自「專班」成立以來一直密切合作，就跨界軌道基礎設施進行深入研究，積極規劃相關鐵路項目，包括分別於2022年及2024年完成港深西部鐵路的首階段及次階段研究，並同時積極推展北環線支線的相關規劃工作。「專班」已於2024年11月審議港深西部鐵路(洪水橋至前海)次階段研究成果和北環線支線推展安排。雙方同意由兩地政府相關部門共同成立「跨界軌道項目推展辦公室」，推進港深西部鐵路及北環線支線項目下一階段的規劃和設計等工作。

我們預計於今年內展開港深西部鐵路(洪水橋至前海)項目的勘查及設計，目標是於2035年同步開通項目香港段和深圳段。北環線支線的詳細規劃及設計預計亦會於今年展開，我們會爭取同步推展北環線主線和北環線支線項目，讓兩個項目的工程能夠受惠於一定的協同

效應，目標是讓北環線支線能提早與北環線主線同步於2034年完成開通。

3. 港深西部鐵路(洪水橋至前海)和北環線支線兩個跨境鐵路項目將全面打通港深兩地的地鐵網絡，方便兩地市民使用地鐵服務往來香港和深圳，提升粵港澳大灣區基礎設施互聯互通水平。

作為港深雙方共同推進的項目，跨境鐵路為雙方提供契機互相借鏡推展鐵路項目的優勢及經驗，精益求精，進一步提升鐵路發展的效率及質素。我們會利用創新思維，繼續探索不同推展方法，靈活善用市場資源，和引進嶄新材料和創新建築技術，並借鑒內地和海外相關做法和經驗，務求降低建造成本和壓縮建造時間。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1632)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府提出在北部都會區建設「兩鐵一路」，包括北環線東延線、新界東北線及北都公路。就此，政府可否告知本會：

- 1.北環線東延線造價估算和建設時間表；
- 2.新界東北線造價估算和建設時間表；
- 3.北都公路造價估算和建設時間表。

提問人：洪雯議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

1.及2.

政府正積極為北環線東延線及新界東北線籌備下一階段的推展工作，包括敲定項目的推展模式及財務安排等。根據《香港主要運輸基建發展藍圖》，這兩個鐵路項目預計於2039年及以後落成。其實際走線及推展時間表，將視乎新界北新市鎮等「北部都會區」的發展項目的土地用途規劃及工程時間表而定，因此，目前未有造價估算。

3. 剛於今年2月獲得立法會財務委員會批准撥款的北都公路勘察研究的核准預算費用為6億8,830萬元，其建造工程造價估算須待其實際走線和初步設計確立後才能確定。

隨著新田科技城及牛潭尾一帶的逐步發展，新田公路將於2036年在繁忙時間出現擠塞。政府將按「全盤規劃、分段推展」的原則推展項目，目標是讓新田段具備技術條件可在2027年招標，以適時向立法會尋求撥款，進行前期工程及詳細設計工作和開展新田段的主體建造工程，爭取於2036年或之前開通新田段，以增加區內道路容量，推動研究科技產業及經濟發展。

至於北都公路其餘路段，我們會密切與有關部門協作，按新發展區的最新規劃參數進行交通影響評估(包括檢視是否需要延伸北都公路或建議其他道路改善工程)，考慮現有及推展中的運輸基建項目，包括道路和鐵路的承載能力、整體的成本效益，以及公共資源安排等因素，擬訂較具體的推展時間表，爭取於新田段開通後3至4年分階段完成其餘路段。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1285)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

現時，運輸及物流局轄下的「海運及空運人才培訓基金」設有「本地船舶業訓練獎勵計劃」(計劃)，以加強支持航運業界的人才培訓。就此，當局可否告知本會：

- (一) 過去五年，計劃所批出的資助金額、受惠人數及成功取得本地船長／輪機操作員三級證明書的獲資助人的人數分別為何；以及
- (二) 當局有否追蹤完成培訓的人士後續的職業發展；如有，繼續從事海事行業的人數為何；如否，原因為何？

提問人：葉劉淑儀議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

- (一) 過去五年，在該計劃下共批出237萬元的資助金予115名受助人。期間，有76名受助人成功取得本地船長三級合格證明書，60名受助人成功取得本地輪機操作員三級合格證明書。
- (二) 本局不時就受助人考取本地船長及輪機操作員合格證明書的情況，評估受助人的職業發展。至2025年2月28日為止，考獲本地船長及本地輪機操作員三級合格證明書的受助人分別有170人及131人。當中55人及41人已考獲上述二級合格證明書，38人及26人取得上述一級合格證明書。一般而言，考獲二級合格證明書和一級合格證明書的受助人一般持續以航海作職業。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1290)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局於2024年11月15日公布《綠色船用燃料加注行動綱領》(“《行動綱領》”), 就將香港打造成綠色船用燃料加注中心訂下一系列目標。就此, 當局可否告知本會:

(一)分項列出, 政府船隊(i)使用傳統船用燃料的船舶數量、(ii)已轉用綠色船用燃料的船舶數量及(iii)計劃訂造的可使用綠色船用燃料的船舶數量和牽涉的預算分別為何;

(二)分項列出, 政府現有的各個船用燃料貯存設施、其最高油庫存量、目前的油庫存量及每年就維護有關設施所牽涉的開支及人手編制分別為何; 以及

(三)《行動綱領》訂明, 當局會在青衣南物色一塊港口用地發展綠色船用燃料貯存設施, 興建有關設施的所牽涉的預算及人手編制分別為何?

提問人：葉劉淑儀議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

(一)

政府船隊現時使用傳統燃料¹的船舶數量共445艘, 當中使用電油的船舶數量為311艘, 而使用柴油的船舶數量為134艘。政府船舶的功能及工作需求各有不同, 以目前技術而言, 並非所有政府船舶都適宜轉用綠色船用燃料。其中, 現有使用柴油的船舶轉用低濃度生物柴油並不需要對引擎進行改裝, 因此, 在使用柴油驅動的船隻當中, 有62艘²已轉用船用綠色燃料B5生物柴

¹ 即柴油或電油。

² 使用B5生物柴油的船舶數量會因應政府船隊船舶操作、加注點有否供應此燃料等因素而改變。

油(即5%生物柴油)。我們的目標是於2026年，在政府船隊使用柴油燃料的船舶中，在供應充足的前提下，有55%轉用綠色船用燃料(包括生物柴油)。

海事處正計劃建造兩艘可使用綠色甲醇作為燃料的工作船，目前正研究該兩艘船隻的設計方案。計劃涉及的預算，需要在制定方案後才能確定。

(二)

海事處及警務處均管有船用燃料貯存庫。其中，海事處位於昂船洲政府船塢的船用燃料貯存庫最高貯存量為12萬公升柴油(包括生物柴油)及2萬公升電油。截至2025年3月18日，實際貯存量約為5萬7千公升柴油及9千公升電油。

至於警務處水警總區位於西貢對面海的東分區、馬料水的北分區及香港仔的南分區基地的各個船用燃料貯存庫，最高總貯存量為57萬公升柴油(包括生物柴油)及4萬5千公升電油。截至2025年3月20日，這些貯存庫的實際總貯存量約為39萬3千公升B5生物柴油及1萬8千公升電油。上述數字不包括設於大欖西分區基地，目前待修停用的船用燃料貯存庫的貯存量。

維護政府船塢及警務處水警各分區基地的船用燃料貯存庫，分別屬海事處和機電工程署有關人員的常規職務，並以現有資源應付，涉及的人手和開支沒有詳細分列。

(三)

政府已在青衣南物色一塊毗鄰港口的用地，預計在2025年就該用地發展作綠色船用燃料貯存庫邀請業界提交意向書，隨後完成規劃程序並適時推出市場。申請有關規劃許可涉及的預算尚待確認，相關決策局和部門將以現有的人手及資源完成邀請意向書及申請規劃許可的工作。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1298)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第249段提到將檢討交通違例事項的定額罰款，以更好管理交通。就此，政府可否告知本會：

1. 2020/21至2024/25財政年度，每年就超速駕駛、不遵守交通燈號、及違例泊車而發出的告票數目；
2. 2020/21至2024/25財政年度，每年市民就超速駕駛、不遵守交通燈號、及違例泊車而須繳交的定額罰款金額；
3. 2020/21至2024/25財政年度，每年處理違例駕駛相關法例的執法人手及相關開支；及
4. 當局進行上述檢討工作的時間表。

提問人：葉劉淑儀議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 過去5年，警務處根據《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)及《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)，每年就超速駕駛、不遵守交通燈號及違例泊車發出的告票數目如下：

2020至2024年涉及超速駕駛、不遵守交通燈號及違例泊車的告票數目					
年份	2020	2021	2022	2023	2024
超速駕駛	242 419	263 983	262 757	251 183	193 409
不遵守交通燈號	52 898	52 693	52 333	48 090	42 532
違例泊車	2 707 869	3 302 160	3 363 471	3 013 019	2 543 197

2. 過去5年，每年市民就超速駕駛、不遵守交通燈號及違例泊車而須繳交的定額罰款金額如下：

2020至2024年涉及超速駕駛、不遵守交通燈號及違例泊車告票罰款（億元）					
年份	2020	2021	2022	2023	2024
超速駕駛	\$0.93	\$1.0	\$0.99	\$0.95	\$0.74
不遵守交通燈號	\$0.32	\$0.32	\$0.31	\$0.29	\$0.26
違例泊車	\$8.67	\$10.57	\$10.76	\$9.64	\$8.14

3. 交通執法工作屬於警務人員日常職務，所涉資源並無分項數字。
4. 政府正檢討幾項與交通相關的收費和罰款，當中包括交通違例事項的定額罰款。總體的考量是提升交通管理，以及維持公共財政紀律和可持續性。我們正研究調整各項收費和罰款的具體建議和時間表，計劃在2025年內完成檢討並分批提出建議，諮詢立法會。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1238)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案中提及預留一億三千五百萬元資助的士業界購買三千輛電動的士。就此，當局可否告知：

(一) 有關申請會否與「的士車隊牌照」，以及「立法規管網約車平台」等範疇作整體考慮？

(二) 無人駕駛科技急速發展，去年已有內地的科技企業於本港路段試行無人駕駛自動車，當局是否會加密檢討本港未來的整體點對點運輸法規和發展，使其追得上科技發展和大眾需求？

提問人：江玉歡議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

為進一步推動陸上公共運輸綠色轉型，環境及生態局於2024年12月10日公布《公共巴士和的士綠色轉型路線圖》，並於同月在新能源運輸基金下推出電動的士資助計劃，以鼓勵的士車主轉用電動的士。經與的士業界及立法會航運交通界議員代表充分溝通，考慮到環境和經濟角度，環境及生態局已於2024年12月發信邀請車齡最高的3 000輛的士的車主接受電動的士資助配額。截至目前，環境及生態局共收到約1 900輛合資格的士的車主回覆，當中約1 700輛的士的車主接受資助配額，預計次輪邀請將於今年第二季發出。

就問題兩部分，現回覆如下：

- (一) 在電動的士資助計劃下，為確保公帑用得其所，五個獲選的的士車隊營辦商(或他們的股東)為符合的士車隊牌照條件而承諾擁有的車隊的士(有關數量為最低車隊規模的10%，即每個市區或混合的士車隊為30輛)，將不符合參與資助計劃的資格。至於其餘車隊的

士，如它們能符合電動的士資助計劃下的其他要求，亦可獲邀參與資助計劃。

在的士車隊制度下，運輸署沒有強制要求車隊必須提供某個數目的電動的士，不過，為鼓勵車隊營辦商採用電動的士，運輸署在評估各個的士車隊牌照申請時，會給予承諾採用更多電動的士的申請者較高的分數。運輸署在2024年7月向五個獲選的車隊營辦商發出的士車隊牌照的有條件暫准通知，五個車隊合共提供超過3 500輛的士，當中包括大約1 900輛電動的士，並會分階段投入服務。的士車隊制度和電動的士資助計劃相輔相成，均有助鼓勵業界採用電動的士。

規管網約車平台方面，因應個人化點對點交通服務的整體供求情況，以及乘客的需求轉變，政府正積極參考其他地方的營運模式及規管方式，研究規管網約車平台。交通諮詢委員會轄下亦成立「提升個人化點對點交通服務工作小組」，探討有關服務的策略方向及如何規管網約車平台。該工作小組在綜合運輸署正在進行的供求研究的結果和各持份者的意見後，會盡快向政府提交建議報告。政府在全面考慮工作小組的報告以及所收集到的意見後，會於今年內就規管網約車平台訂定立法建議。

- (二) 政府一直積極推進自動駕駛車輛(自動車)的研究和應用，而容讓業界在本港更廣泛及靈活地測試及使用自動車的規管框架亦已於2024年3月1日實施。正在推進的自動車測試和應用項目包括於2024年8月開始載人測試的元朗錦綉花園自動駕駛穿梭小巴項目、12月開始的北大嶼山自動駕駛測試項目及西九文化區經香港故宮博物館往來M+及西九文化區西閘的自動駕駛小型巴士測試項目。預計在2025年底前，將再有兩個項目於本港試行，包括往來沙田香港科學園與港鐵大學站的自動駕駛小型巴士，以及連接香港國際機場「航天城」和港珠澳大橋香港口岸人工島的自動駕駛運輸系統。上述項目正穩步增加自動車承載量，以及行走更為繁忙的現有公共道路。

正如回覆第一部分提到，政府正積極檢視個人化點對點交通服務的整體供求情況，以及乘客的需求轉變。政府會研究如何透過善用科技，引入良性競爭，推動個人化點對點交通服務與時並進，便利市民出行。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1262)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於增加收入，政府提出將檢討多項收費及罰款，初步估計相關調整可年增約20億元收入：

- (1) 根據總目5，2024-25與交通違例定額罰款通知書有關的收入都往下修訂，因為發出的通知書較預期為少。請問當局是基於何種數據，預計調整有關收費可協助增加收入？
- (2) 請同時提供考慮調整相關交通收費的其他參考數字。

提問人：江玉歡議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

- (1) 政府正檢討幾項與交通相關的收費和罰款，包括：(i)電動私家車牌照費；(ii)停車收費錶的收費；(iii)交通違例事項的定額罰款；及(iv)隧道收費。總體的考量是提升交通管理，以及維持公共財政紀律和可持續性。問題中指出的額外收入估算包括不同的收費或罰款項目，各自的調整方法、時間和幅度，基於不同的考量，會有所不同。我們正研究調整各項收費和罰款的具體建議和時間表，計劃在2025年內完成檢討並分批提出建議，諮詢立法會。

在2024-25年度，警務處發出的交通違例事項定額罰款通知書數目比原來預算為低。在未計及任何罰款調整的情況下，估計在2025-26年度，交通違例定額罰款(包括違泊及所有交通違法項目)約10億元。「道路安全」是警務處處長首要行動項目的其中一項。警務處致力以「成果為本」的執法方式制訂整體交通警政策略，以提升道路安全，減少在交通意外中死亡及嚴重受傷的人數，以及改變道路使用者阻礙道路的不負責任行為。警務處在2025-26年度會持續按照上述方針打擊違犯交通條例的行為，加上部份定額罰款已多年未有調整，例如違例泊車定額罰款31年未有改變，我們初步估算如適度上調罰款水平，政府收到的總罰款金額將會上升。

(2) 在調整上述與交通相關的收費和罰款時，我們會考慮提升交通管理的需要、維持公共財政紀律和可持續性。以隧道收費為例，政府將全盤考慮四大原則，即交通管理需要、「用者自付」、公交優先、以及效率優先，因應各條隧道的具體情況，權衡各個原則，為各隧道制訂一個合適的收費。政府亦會慎重考慮公眾可負擔程度以及當時社會環境等因素。政府一直恪守「用者自付」和「收回成本」的原則，需徵收合理的費用，以確保這些運輸設施的財務可持續性。舉例來說，香港仔隧道和城門隧道於2023-24年度，分別出現1,600萬元和5,200萬元營運赤字，其收費水平34年以來一直未予調整。此外，停車收費錶的收費和違例泊車的定額罰款水平31年以來未予調整；而政府上一次調整超速駕駛的定額罰款水平亦已沿用24年。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0603)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就海運及空運人才培訓基金(基金)，政府可否告知本會：

(一)現時基金下各項資助及獎學金計劃(計劃)的名字及內容；

(二)過去三年，各計劃每年的資助金額，以及受惠學生和現職人士的數字；
及

(三)有否評估基金如何吸引更多本地人士投身航空及海運業界；如有，詳情為何；如否，有否計劃作改善？

提問人：黎棟國議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

(一) 海運及空運人才培訓基金(「基金」)的各項資助及獎學金計劃的詳情請參閱附件一。

(二) 「基金」過去三年的資助金額以及受惠人數的詳情請參閱附件二。

(三) 自「基金」在2014年成立以來，運輸及物流局一直檢視基金的運作，考慮業界持份者的意見，按需要優化「基金」下的培訓、獎勵及推廣計劃，以確保「基金」下的各項計劃有效支持行業的持續發展，吸引更多本地人士投身海運及航空業界。我們於2024年為「基金」在吸引人才和推動行業人力發展方面的影響和成效作全面檢討。檢討結果顯示，整體而言，「基金」能夠有效吸引人才加入相關行業。我們會根據檢討結果提出的建議作出跟進，以進一步提升「基金」在培養香港海運和航空業人才的效率、靈活性和精準度，支援行業的專業發展。

運輸及物流局
海運、航空及物流業
海運及空運人才培訓基金

1. 專業培訓課程及考試費用發還計劃

海運和航空業從業員在完成核准課程或通過核准專業考試後，可獲發還 8 成費用，上限為每人 3 萬元，用以鼓勵海運和航空從業員進修和取得專業資格，助他們在相關行業發展。

2. 海運和航空業實習計劃

在政府、業界和院校三方合作下，業界為中六離校生和大專生安排實習職位，政府津貼實習生每月酬金最高 75%或 7,500 元(以較低者為準)，上限為 3 個月，讓本港的學生及青年及早認識海運和航空業所提供的多元化就業機會，鼓勵他們畢業後投身海運和航空業界。

3. 航海訓練獎勵計劃

為遠洋船舶的實習生提供每月 1 萬元的獎勵津貼，甲板部及輪機部最長分別為期 18 個月及 12 個月。實習生完成實習後上岸準備專業考試期間，可獲每月 3,000 元津貼，為期最長 9 個月；以及考獲所需專業資格後而尚未獲晉升為高級船員期間，可獲每月 6,000 元津貼，為期最長 6 個月。成功考獲遠洋高級船員／輪機師二級及一級適任證書人士，分別可獲發放一次性獎勵金 4 萬元及 8 萬元。計劃旨在吸引更多本地年輕人接受航海訓練，考取相關資歷。

4. 船舶維修訓練獎勵計劃

向參與船舶維修學徒訓練的合資格職業訓練局畢業生每月提供 5,000 元津貼，為期最長 36 個月，協助船舶維修業吸引新血入行。

5. 本地船舶業訓練獎勵計劃

透過向受僱於本地船舶業的新入職人士提供每人最高 3 萬元資助，吸引更多年輕人加入本地船舶業，並鼓勵他們考取首個本地船長或輪機操作員的專業資格。

6. 本地船舶能力提升計劃

通過考試並成功獲得本地船長或輪機操作員三級及二級合格證書資格人士，分別可獲發放一次性獎勵金 12,000 元及 15,000 元，鼓勵本地船舶在職從業員考取專業資格。

7. 香港航海及海運獎學金計劃

向獲選修讀香港理工大學國際航運及物流管理學士學位課程的學生提供獎學金，獲獎者需承諾成功修畢課程後，於遠洋船舶上工作或在香港從事海運相關工作最少 1 年。

8. 香港航運及物流獎學金計劃

向獲選的本地、內地及海外學生提供獎學金，修讀香港理工大學的國際航運及物流管理理學碩士課程。獲頒獎學金的學生需承諾成功修畢課程後，在香港從事海運相關工作最少 1 年。

9. 香港大學—大連海事大學學術合作計劃

為培養更多精通香港與內地法律制度和海事法律和專研海事法律的專才，政府向大連海事大學的獲選學生提供獎學金修讀香港大學的普通法碩士課程，獲獎者須承諾在成功修畢課程後，在本港從事海運相關工作最少 1 年。計劃另資助香港大學法律系學生及本港海事法律界的業內從業員，修讀大連海事大學暑期課程或參加大連海事大學教學人員主持在港舉行的專業講座。

10. 香港大學—上海海事大學學術合作計劃

為培養更多精通香港與內地法律制度和海事法律和專研海事法律的專才，政府向上海海事大學的獲選學生提供獎學金修讀香港大學的普通法碩士課程，獲獎者須承諾在成功修畢課程後，在本港從事海運相關工作最少 1 年。

11. 海外交流學生資助計劃

資助香港中文大學和香港科技大學修讀海運相關科目的獲選本科生每位 3 萬元前往海外交流，修讀一個學期與海運相關的學分課程，讓學生吸收海運知識，從而吸引他們畢業後加入海運界。

12. 海事培訓支援計劃

資助香港航海學校推行新校本海事科課程，使學生通過理論和實踐整合的培訓課程，獲得海事知識、技能和船上經驗，並取得應考本地船長三級合格證書的考試資格，從而持續穩定地為本地船舶業供應適任的新血。

13. 海事人才培訓資助計劃 – 法律

鼓勵從事海事業務的律師行或大律師，為有志投身海事法律工作的人士提供見習培訓，以培育更多本地海事律師，支援香港的高增值海運服務。成功申請人就每位實習生可獲每月 2 萬元的資助，上限為 2 名實習生。實習律師及實習大律師資助期最長分別為 24 個月及 12 個月。

14. 海運推廣計劃撥款

旨在鼓勵與海運業相關的機構或專業團體舉辦不同的活動，推廣海運業的不同範疇吸引更多人才加入業界。

15. 飛機維修專門課程部分學費退還計劃

向完成職業訓練局的飛機維修工程高級文憑或職專文憑(飛機維修)課程的學員退還部分學費。學員須於修畢課程後加入飛機維修行業工作最少 2 年。

16. 香港航空獎學金計劃

向獲選修讀與航空相關學位或高級學位課程的學生提供獎學金，獲獎者須於修畢課程後，在香港從事航空相關工作最少 1 年。

17. 航空營運培訓獎勵計劃

向香港國際航空學院航空營運文憑的註冊學生提供津貼總額 24,000 元。獲獎者須於修畢課程後，在香港從事航空相關工作最少半年。

18. 航空業推廣活動資助計劃

資助在香港與航空業相關的機構或學術機構舉辦不同的活動，推廣航空業的不同範疇，以吸引更多人才加入航空業，資助金額最高為 25 萬元。

19. 現代物流實習計劃

透過資助物流企業為大專生提供實習機會，鼓勵他們畢業後投身物流業。計劃津貼實習生每月酬金最多 75% 或 7,500 元，以較低者為準，上限為 3 個月。

20. 智慧及綠色物流專業培訓計劃

資助合資格的物流業組織及培訓／教育機構舉辦與現代、智慧和綠色物流相關的本地培訓課程，資助金額最高為課程費用的 8 成，以每名參加者 6,500 元為上限。為了讓物流從業員有更多元化的課程選擇，計劃於 2024 年 10 月 4 日起優化，措施包括准許以自資形式運作的課程納入計劃的資助範圍內。合資格的物流從業員在完成預先核准的課程後，可獲發還 8 成費用，上限為每人 3 萬元，以鼓勵物流從業員進修，協助他們在相關行業發展。

21. 物流推廣資助計劃

資助合資格的物流相關機構和專業團體舉辦本地推廣項目和活動，以推廣物流業智慧、創新、高端及專業的形象。資助金額最高為項目全數總開支。

附件二

計劃名稱	2022-23年度		2023-24年度		2024-25年度 (截至2025年1月底)	
	受惠 人數	資助 金額 (萬元)	受惠 人數	資助 金額 (萬元)	受惠 人數	資助 金額 (萬元)
1. 專業培訓課程及考試費用發還計劃	1 529	516.0	1 529	575.0	1 188	441.7
2. 海運和航空業實習計劃	482	689.4	399	543.4	505	710.4
3. 航海訓練獎勵計劃	40	400.2	28	405.4	19	381.3
4. 船舶維修訓練獎勵計劃	2	56	1	20	0	5.8
5. 本地船舶業訓練獎勵計劃	21	69.2	4	32.9	6	12.5
6. 本地船舶能力提升計劃	84	100.8	100	125.4	199	228.6
7. 香港航海及海運獎學金計劃	2	27.1	3	38.4	2	30
8. 香港航運及物流獎學金計劃	9	207.2	8	188.5	10	249.8
9. 香港大學—大連海事大學學術合作計劃	69	46.9	85	74.4	61	21.1
10. 香港大學—上海海事大學學術合作計劃	2	40.2	1	22.2	0	0
11. 海外交流學生資助計劃	4	6	11	33	7	21
12. 海事培訓支援計劃	0	248	0	196.6	24	82.8
13. 海事人才培訓資助計劃—法律	/	/	4	32.7	4	47.5

計劃名稱	2022-23年度		2023-24年度		2024-25年度 (截至2025年1月底)	
	受惠人數	資助金額 (萬元)	受惠人數	資助金額 (萬元)	受惠人數	資助金額 (萬元)
14. 海運推廣計劃撥款	15 693*	88.1	14 324*	135.5	1 871*	179.1
15. 飛機維修專門課程部分學費退還計劃	13	81.9	10	58.1	/ ^	/ ^
16. 香港航空獎學金計劃	28	242	22	147.1	/ ^	/ ^
17. 航空營運培訓獎勵計劃	36	50.4	53	109.2	/ ^	/ ^
18. 航空業推廣活動資助計劃	/	/	173*	5.65	1 600*	39
19. 現代物流實習計劃 [#]	/	/	60	96.4	65	106.4
20. 智慧及綠色物流專業培訓計劃	/	/	0 [@]	0	14	19
21. 物流推廣資助計劃	/	/	0 [@]	69.8	550*	327.4

^ 資助於每年2至3月發放，因此未有受惠人數及資助金額的資料

* 數字為推廣活動的參與人數

[#] 前稱暑期實習計劃(供應鏈管理)

[@] 計劃於2024年1月推出，所有獲批項目均於2024-25財政年度或之後舉行

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3078)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (000) 運作開支

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府會在今年成立香港海運港口發展局，促進國際航運中心的可持續發展。請問涉及開支包括人事編制、研究、推廣及人力培訓等開支為何？

提問人：林健鋒議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

《行政長官2024年施政報告》公布，政府會改革現時的「香港海運港口局」成為「香港海運港口發展局」，作為高層次諮詢機構，協助制訂政策和長遠發展策略。政府將委任非官方人士出任主席，成員主要來自航運業界，並設有穩定的專責研究和推廣團隊，增撥資源，提升研究能力、加強海內外推廣和強化人力培訓，更有效支援政府落實政策，推進香港航運業的可持續發展。政府正為此項革新作準備，目標是於2025年年中之前成立新的「香港海運港口發展局」，並籌備在2025年下半年聘請專責團隊。

為支援香港海運港口發展局的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分別額外預留約1,170萬元、1,410萬元及1,910萬元，用作聘請專責團隊及支付推廣及研究等活動開支。專責團隊由三個新增非公務員合約職位組成(包括一名總經理、一名高級經理及一名一級經理)，團隊的薪酬開支佔預留撥款的約三成，其餘約七成的撥款將用於推廣及研究等活動。2027-28年後的資源安排將因應實際運作經驗再作檢視和考慮。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0436)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局在過去三年，是否有根據政府的《物料供應及採購規例》，在未經律政司的情況下，向外聘用律師作顧問服務；如有，有關支出的服務性質和所花費用為何。

提問人：林新強議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

運輸及物流局委任了律師事務所作為空運牌照局的法律顧問，在需要時向空運牌照局提供法律顧問服務。2023-24年度，相關的服務費用為港幣392,700元。2022-23及2024-25年度因無需法律顧問服務，故無相關支出。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1572)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案演詞中指出，香港將助力C919打進國際市場。就此，政府可否告知本會：

1. 計劃培訓C919相關專業人士的數目和工作種類；
2. 用於培訓C919相關專業人士涉及的開支；
3. 助力C919打進國際市場的具體措施為何；有否具體指標來評估成效；
4. 有否給予C919飛機起降費、停泊費等補貼的計劃。

提問人：林新強議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

香港作為匯聚中國和國際優勢的世界級城市，可以在飛機維修、培訓及租賃／買賣等方面作出配合，推動國產飛機C919打進國際市場。

在飛機維修方面，香港國際機場在飛機維修方面具備豐富經驗和完善配套，能夠充分支持國產飛機在境外進行維修工作。加上三跑道系統正式啟用，香港國際機場的容量將顯著提升，有能力支持更多飛機維修工作。在租賃／買賣方面，特區政府一直積極發展飛機租賃，並於去年優化飛機租賃優惠稅制，提供具競爭力的利得稅優惠。基於香港完善的法律、穩健的金融制度以及與周邊地區的友好關係，加上香港是全球最大和最重要的離岸人民幣業務中心，香港在飛機租賃所具備的優勢，將有利於國產飛機在香港透過「融資租賃」等方式打進國際市場。

在培訓方面，香港國際航空學院(學院)計劃逐步將培訓課程擴展至涵蓋與C919機型相關的範疇。學院正與中國商用飛機公司及有關飛機維修機構研究及制定針對C919的專業課程，涵蓋飛行、維修、航空管理等多個關鍵領域，為相關行業培育更多高素質的專業人才。學院正積極籌備及討論相關的課程內容和細節，並會適時公佈相關課程的資訊。

政府和香港機場管理局亦一直支持C919飛機在香港國際機場的運作，並將繼續為其運作提供適當的便利。

上述的工作並不涉及額外的政府開支。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1573)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案演詞中指出，政府推出了一系列惠及航運業發展的稅務措施。就此，政府可否告知本會：

1. 會否為在港進行融資、購買香港或內地航運保險的航運企業，提供稅務優惠或其他優惠措施。如有，詳情為何。如否，原因為何；
2. 會否為來港設立辦事處的國際航運金融、保險及律師事務所提供稅務優惠或其他優惠措施。如有，詳情為何。如否，原因為何。

提問人：林新強議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

運輸及物流局致力推動香港高增值海運服務業的發展。為推動海運服務業的發展，政府由2020至2022年推出一系列針對航運業的稅務優惠措施，包括提供船舶租賃免稅優惠，並為海事保險、船舶管理、船舶代理及船舶經紀業務提供半稅優惠等，以擴大本地海運網絡。因應國際稅務規則的改變，我們正優化針對航運業的稅務優惠措施，包括為營運租約下的船舶出租商，提供船舶購置開支的稅務扣除，以維持香港航運稅務優惠制度的競爭力。此外，鑑於大宗商品佔全球航運交易量一半以上，政府亦建議為大宗商品貿易商提供半稅優惠，吸引他們集聚香港運作，從而帶動本地高增值海運服務發展。我們的目標是於2026年上半年向立法會提交條例草案。

政府現時沒有為在港進行融資的航運企業、購買香港或內地航運保險的航運企業及在港設立辦事處的律師事務所提供稅務減免。然而，政府會繼續透過上述措施吸引航運商業主導人及大宗商品貨主來香港設立業務，為航運金融、海事保險及海事法律等海運服務業注入動力，亦會以其他形式支援行業發展，包括於2023年在「海運及空運人才培訓基金」下推出「海事

人才培訓資助計劃」，以及籌劃於2025年年底前擴展「海事人才培訓資助計劃」至涵蓋海事保險業，促進行業的可持續發展。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：2384)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府會改革現時的「香港海運港口局」，成為「香港海運港口發展局」。預算案演辭118提出將加強相關研究、推廣及人力培訓，促進國際航運中心的可持續發展。就此，當局可否告知本會：

當局擬預留多少資源用於成立「香港海運港口發展局」，該局與過往的「香港海運港口局」功能有何不同，預計何時完成改革？

增設的香港海運港口發展局的人手編制及產出指標是如何？

提問人：林素蔚議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

《行政長官2024年施政報告》公布，政府會改革現時的「香港海運港口局」成為「香港海運港口發展局」，作為高層次諮詢機構，協助制訂政策和長遠發展策略。政府將委任非官方人士出任主席，成員主要來自航運業界，並設有穩定的專責研究和推廣團隊，增撥資源，提升研究能力、加強海內外推廣和強化人力培訓，更有效支援政府落實政策，推進香港航運業的可持續發展。具體項目和效益管理安排會在「香港海運港口發展局」成立後確立。政府正為此項革新作準備，目標是於2025年年中之前成立新的「香港海運港口發展局」，並籌備在2025年下半年聘請專責團隊。

為支援「香港海運港口發展局」的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分別額外預留約1,170萬元、1,410萬元及1,910萬元，用作聘請專責團隊及支付推廣及研究等活動開支。專責團隊由三個新增非公務員合約職位組成(包括一名總經理、一名高級經理及一名經理)，團隊的薪酬開支佔預留撥款的約三成，其餘約七成的撥款將用於推廣及研究等活動。2027-28年後的資源安排將因應實際運作經驗再作檢視和考慮。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2397)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 海空交通及物流發展
管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭121提出，為發展智慧港口，政府已預留二億一千五百萬元，構建港口社區系統。就此，當局可否告知本會：

請舉例說明政府具體計劃採用哪些新興技術，如自動化、物聯網、大數據等，以提升港口運作效率，分別設計的金額為何？

政府有否有相應的人才培養計劃或培訓支援配套，以協助港口從業人員適應智慧港口的新要求，如有詳情為何，如否，原因為何？

智慧港口發展後，政府預計所減省的人手及成本數字為何？

提問人：林素蔚議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

政府將構建數碼化港口社區系統，具貨物追蹤、實時運輸資訊、電子資訊、港口數據分析等功能，促進本地航運、港口、物流及貿易業界持份者信息互聯互通，並促進香港聯通其他港口，以及打通貿易流和資金流。

系統將採用多項新興技術，包括區塊鏈、人工智能(AI)、物聯網(IoT)、大數據分析、雲端服務及模組化設計等。區塊鏈技術將用於記錄貨物流轉信息，確保數據的透明性和不可篡改性，從而提高貨物流轉資訊的可信度和效率，並具潛力提供貿易融資便利服務。人工智能則主要應用於貨物追蹤和數據分析，例如通過海運提單號碼自動配對大數據庫，提供實時貨物追蹤信息。物聯網技術將用於冷凍貨櫃的溫度監控，協助監察冷鏈貨物的品質。大數據分析則將提供實時運輸信息和分析提示功能，例如船舶航班延誤、冷凍貨櫃溫度異常等。雲端服務包括數據託管和網絡安全服務，確保系統的穩定性和安全性。此外，系統採用模組化設計，以便未來根據需求靈活擴展

功能模組。系統約 2 億 1,508 萬元的非經常開支已涵蓋上述相關技術的應用與實施。

物流及供應鏈多元技術研發中心於 2023 年初準備好系統的概念驗證原型後，同步成立由超過 10 個業界組織參與的工作小組，邀請業界人士分階段測試特定的貨物交付流程，並不斷收集業界意見和優化設計。截至 2024 年底，共有 116 家公司參與試行計劃，追蹤了 647 批貨物和 1 036 個貨櫃(全部為真實的貨運個案)，涵蓋進口本地、跨境運輸、冷鏈追蹤、出口整櫃及拼櫃、海空轉運的多式聯運等運輸流程。業界人士反應正面，認為系統設計簡單易用，並能配合香港業界的慣常做法。運輸及物流局在全面構建系統期間，將同步積極向海運和物流業界人士進行宣傳推廣，加強解說系統的好處，鼓勵他們把握系統帶來的業務革新機遇。項目的預算開支亦包括製作用戶培訓資源和舉辦工作坊及培訓課程，以協助港口從業人員適應新系統的操作與應用。

港口社區系統是一個便利業界信息互聯互通的企業對企業平台系統，而非用於提供政府服務，因此不存在減省政府人手及成本的考慮。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1849)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

問：對於機場城市，政府在總投資中的出資具體金額及相關項目的資金分配計劃為何？配合「機場城市」與周邊城市例如東涌、珠海及澳門等城市的聯動發展，是否包括了用於基礎設施配套的預算，以及有否計劃提升大灣區內城市的協同效益？

提問人：劉智鵬議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

香港機場管理局(機管局)已於2025年1月擴大「機場城市」的發展大綱，計劃利用機場島及鄰近土地和海域，以航空產業為重心，發展集高端商業、藝術、旅遊及休閒活動於一身的新亮點。有關項目可吸引全國以至世界各地的商務及休閒旅客到香港停留或過境轉機，提升香港在促進國家與世界各地在商貿、文化、旅遊等範疇的連繫人角色。

在提升與大灣區內其他城市的協同效益方面，機管局致力發展綜合多式聯運網絡，提高大灣區內的客與貨經香港來往世界各地的便利。客運方面，機管局將在大灣區內更多戰略性地點設置城市候機樓，目標是於2025年內由年初的27個增至逾30個。另外，機管局與珠海交通控股集團於2024年11月簽署入股珠海機場的股權合作協議，為加強兩個機場的深化合作提供更堅實的基礎。其中，我們會與珠海機場加強「經珠港飛」直通客運服務，將其推廣至更多內地其他城市。機管局亦正分階段完成在港珠澳大橋香港口岸人工島上，供過境或訪港的粵澳旅客使用的自動化停車場。

至於貨運方面，機管局正與東莞全力推進「海空貨物聯運」創新發展，讓內地出口貨物可無縫運達香港國際機場，利用香港的國際航空網絡直接轉運到世界各地，反向流程亦適用於進口貨物。機管局正推展「香港國際機場東莞空港中心」永久設施建設，預計空港中心第一期首階段建設將於年內完成，而第二期前期研究亦即將開始。

上述項目由機管局推展，不涉及額外政府開支。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：1860)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 陸路及水上交通
管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

問：

- 1.政府現時的主要隧道和幹道的收費，根據現時的收費準則，有否預測需要多少年才能收回造價成本達至收支平衡？
- 2.現時檢視政府隧道及主幹道收費的相關研究或技術支持的工作是否有預留開支撥款？具體金額如何分配到這類型工作當中，以及預計何時完成檢視並實施新收費？
- 3.對於檢討電動私家車牌照費、停車收費錶的收費、交通違例事項的定額罰款等，需時預計要多久，是否有具體的工作時間表，以及會否考慮階梯式或遞進式的收費模式，以及適當的過渡期，等社會有時間平穩過渡到新措施。

提問人：劉智鵬議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

1.及2.

政府在決定隧道是否收費及其收費水平時，會考慮到相較一般在地面上興建的道路，隧道的管理及營運需較高費用和資源投放，例如需長時間運作通風和照明系統，較複雜的結構檢查和維修，並聘請營辦商負責管理等。隧道收費原則是先考慮交通管理需要，及公眾可負擔程度等，並在「收回成本」和「用者自付」的基礎上，如收費未足以有效管理交通，便考慮進一步調整收費水平。此外，亦會考慮公交優先和效率優先原則。我們會全盤考慮上述原則，考慮每一條隧道的具體情況，例如地理位置、服務對象、部分隧道多年未有調整收費或面臨營運赤字等。

運輸署正進行隧道費檢討工作及考慮和安排資源需要。我們正研究具體建議和推行時間表，爭取今年內盡快提出建議，諮詢立法會交通事務委員會。

3.

政府正檢討提問中幾項與交通相關的收費和罰款，以提升交通管理，並維持公共財政紀律和可持續性，重點檢視多年未曾調整的收費和罰款，包括(i)停車收費錶的收費；及(ii)交通違例事項定額罰款，例如違例泊車及與交通安全相關罪行的定額罰款。至於電動私家車牌照費，我們聯同環境及生態局，正理順收費基礎和架構，以貼緊電動車的技術發展和國際做法。我們正研究調整各項收費和罰款的具體建議和時間表，計劃在2025年內完成檢討並分批提出建議，諮詢立法會。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1379)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府於2021年提出成立鐵路署，以加強對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作，惟此綱領2025/26年度需要特別留意的事項中卻未有提及相關進展。就此，政府可否告知本會，是否仍有成立鐵路署的計劃和意向，若有，相關的籌備工作、涉及開支，以及成立的具體時間表為何；若當局已放棄成立鐵路署，未來有何具體措施監督和規管鐵路項目的成本控制、工程安全和推展進度，確保本港各個鐵路項目有序落成？

提問人： 劉業強議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

政府早前提出將路政署鐵路拓展處、路政署北部都會區鐵路辦事處及機電工程署鐵路科合併，在運輸及物流局轄下成立鐵路署，作為政府負責鐵路規劃及推展的單一專責部門。我們正檢視成立新部門將牽涉的新增人手及資源需求，在善用政府財政資源的前提下，考慮擬議鐵路署的安排。雖然未成立鐵路署，政府和香港鐵路有限公司(港鐵公司)在過去數年已落實一系列加強鐵路項目監察和控制的策略和流程，包括優化項目監督和溝通平台、加強監察和查核力度、制定主動匯報和預警機制以及試行「工程項目安全檢討」程序。現有的鐵路管理架構運作已相對成熟，讓港鐵公司和政府各部門可通過多層監督和溝通平台快速的交流，並有清楚機制迅速上報發現的重大問題和風險，讓政府和港鐵公司能夠及早商討處理方法和作出跟進。我們會繼續善用目前的架構，確保鐵路安全和項目順利推展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1383)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第249(三)段提及，運輸及物流局將檢視各政府隧道及主幹道的收費。就此，政府可否告知本會：

- 一) 當局初步計劃上調或增設哪幾條主要幹線和行車隧道的收費，最快將在何時實施，以及預計每年可為政府增加多少收入；及
- 二) 據悉當局將為T2主幹路及中九龍幹線通車擬備法例修訂建議，當中會否包含收費安排，如會，詳情為何；抑或免費開放給駕駛者使用？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

- (一) 運輸署正進行隧道費檢討工作。相較一般在地面上興建的道路，隧道的管理及營運需較高費用和資源投放，例如需長時間運作通風和照明系統，較複雜的結構檢查和維修，並聘請營辦商負責管理等。隧道收費原則是先考慮交通管理需要，及公眾可負擔程度等，並在「收回成本」和「用者自付」的基礎上，如收費未足以有效管理交通，便考慮進一步調整收費水平。此外，亦會考慮公交優先和效率優先原則。我們會全盤考慮上述原則，考慮每一條隧道的具體情況，例如地理位置、服務對象、部分隧道多年未有調整收費或面臨營運赤字等。我們正研究具體建議和推行時間表，爭取今年內盡快提出建議，諮詢立法會交通事務委員會。
- (二) 政府已向立法會交通事務委員會提交文件，交代有關營運和管理新落成中九龍幹線和T2主幹路隧道的技術性法例修訂，現不包括收費安排。

政府在進行答覆第一部份的隧道費檢討工作時，會一併考慮和檢視這兩個項目的使用安排。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2538)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就港深西部鐵路(洪水橋至前海)及北環線支線的規劃及設計工作，請當局告知本會：

(1)北環線支線的詳細規劃及設計工作總預算為何？預計何時完成可行性研究？「技術研究」、「環境影響評估」撥款金額及比例是幾多？

(2)兩項鐵路工程動工後，如何減少對現有交通網絡（如洪水橋道路）及居民生活的影響？依據為何？例如用於臨時交通改道、隔音屏障的預算金額及執行時間表詳情為何？

提問人：劉國勳議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

- (1) 港深兩地政府正透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」(「專班」)共同推展跨境鐵路項目，包括港深西部鐵路(洪水橋至前海)和北環線支線項目。「專班」已於2024年11月審議北環線支線推展安排，港深雙方同意由兩地政府相關部門共同成立「跨界軌道項目推展辦公室」，推進項目下一階段的規劃和設計等工作，目標於2025年內開展項目詳細規劃及設計。

北環線支線屬於北環線主線的延伸。我們傾向邀請香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)以擁有權方式推展北環線支線項目，即由港鐵公司負責新鐵路項目的財務、設計、建造、營運和維修保養，並最終擁有鐵路。在此基礎下，北環線支線的詳細規劃與設計工作會由港鐵公司負責進行，不涉及政府的工程撥款。

- (2) 一如以往的鐵路工程，相關鐵路公司／營運者會就鐵路項目進行交通影響評估，評估項目對交通的影響並制定相應的緩解措施和臨時交通

管理安排，以盡量減低工程對附近交通及道路使用者的影響。相關臨時交通管理安排須交由交通管理聯絡小組(成員主要包括運輸署、警務處、路政署及相關鐵路公司／營運者)審批，以符合道路安全要求及相關標準。如有需要重置道路，重置的道路一般亦須維持原有道路的功能。在實施有關措施前，承建商會透過不同的方式與附近居民及道路使用者溝通和簡介有關安排。

港深西部鐵路(洪水橋至前海)及北環線支線兩個項目現時處於初期規劃階段，有待進行交通影響評估和制定相應的緩解措施和臨時交通管理安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2544)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就運輸及物流局提及將會推展《香港主要運輸基建發展藍圖》所公布運輸基建項目的規劃及落實工作，包括鐵路和道路項目，其中包括洪水橋／厦村及元朗南新發展區的智慧綠色集體運輸系統，請當局告知本會：

(1) 當局是否已就該系統的具體路線走向及站點布局完成可行性研究？若已完成，之後項目的撥款預算詳情為何？若未完成，研究工作的預算幾多？是否計入來年度預算？

(2) 2025-26年度內，當局是否已為該系統的初步工程(如地質勘探、招標程序)預留撥款？相關預算金額及用途分配詳情為何？

(3) 當局是否已選定該系統的驅動能源類型(如全電動、氫燃料電池)？依據為何？環保效益評估結果為何？

提問人：劉國勳議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

(1)及(2) 政府已就洪水橋／厦村及元朗南新發展區的智慧綠色集體運輸系統完成可行性研究，並於2024年5月開展系統於洪水橋／厦村新發展區第一階段道路工程的勘察研究和設計工作，現正檢視走線及車站安排，制定設計方案，以及進行影響評估等工作。項目的道路建造工程造价估算須待其實際走線和設計確立後才能確定。

2025-26年度內，該系統第一階段道路工程勘察研究和設計的相關預留撥款約為1,319萬元。預算金額將用於檢視走線及車站安排、制定設計方案、進行影響評估，以及招標程序等工作。

(3) 該系統將採用綠色能源作為動力來源。政府對系統所使用的驅動能源類型持開放態度。政府早前就系統邀請相關供應商及營運商遞交意向書，以收集市場意見。政府現正就這些意見包括有關驅動能源類型的建議進行分析，並評估其環保及成本效益，為日後在標書中

列明相關具體要求作參考。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：2441)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第118段提到，政府會在今年成立香港海運港口發展局，加強相關研究、推廣及人力培訓，促進國際航運中心的可持續發展。就此，政府可否告知本會，有關方面的時間表及預計涉及的開支為何？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

《行政長官2024年施政報告》公布，政府會改革現時的「香港海運港口局」成為「香港海運港口發展局」，作為高層次諮詢機構，協助制訂政策和長遠發展策略。政府將委任非官方人士出任主席，成員主要來自航運業界，並設有穩定的專責研究和推廣團隊，增撥資源，提升研究能力、加強海內外推廣和強化人力培訓，更有效支援政府落實政策，推進香港航運業的可持續發展。政府正為此項革新作準備，目標是於2025年年中之前成立新的「香港海運港口發展局」，並籌備在2025年下半年聘請專責團隊。

為支援「香港海運港口發展局」的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分別額外預留約1,170萬元、1,410萬元及1,910萬元，用作聘請專責團隊及支付推廣及研究等活動開支。專責團隊由三個新增非公務員合約職位組成(包括一名總經理、一名高級經理及一名經理)，團隊的薪酬開支佔預留撥款的約三成，其餘約七成的撥款將用於推廣及研究等活動。2027-28年後的資源安排將因應實際運作經驗再作檢視和考慮。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2443)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (700) 一般非經常開支

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「海運及空運人才培訓基金」(“基金”)2014年4月1日開始運作，用以延續和提升政府對海運、航空及物流業的人力發展及推廣的支援。就此，政府可否告知本會：

- 1) 過去一年，基金所推出的專業課程、受惠人數及涉及的資助金額為何？
- 2) 承上題，有那些基金計劃設有要求受惠人士畢業後在行業服務一定年期的要求？成效為何？
- 3) 當局如何鼓勵受惠畢業生加入相關行業？
- 4) 基金如何支持香港的航運業邁向高增值發展，例如提供船舶買賣租賃、融資、保險和海事法律等高端專業服務？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

- (1) 「海運及空運人才培訓基金」(基金)的預算開支主要用於推行各項培訓、獎勵及推廣計劃。在2024-25年度(截至2025年1月底)，基金共推出21項計劃，惠及超過6 000人，當中1 430人為在職人士，詳情請參閱下表。

計劃名稱	受惠人數	資助金額 (萬元)
1. 專業培訓課程及考試費用發還計劃	1 188	441.7
2. 海運和航空業實習計劃	505	710.4
3. 航海訓練獎勵計劃	19	381.3

計劃名稱	受惠人數	資助金額 (萬元)
4. 船舶維修訓練獎勵計劃	0	5.8
5. 本地船舶業訓練獎勵計劃	6	12.5
6. 本地船舶能力提升計劃	199	228.6
7. 香港航海及海運獎學金計劃	2	30
8. 香港航運及物流獎學金計劃	10	249.8
9. 香港大學—大連海事大學學術合作計劃	61	21.1
10. 香港大學—上海海事大學學術合作計劃	0	0
11. 海外交流學生資助計劃	7	21
12. 海事培訓支援計劃	24	82.8
13. 海事人才培訓資助計劃—法律	4	47.5
14. 海運推廣計劃撥款	1 871*	179.1
15. 飛機維修專門課程部分學費退還計劃	/ ^	/ ^
16. 香港航空獎學金計劃	/ ^	/ ^
17. 航空營運培訓獎勵計劃	/ ^	/ ^
18. 航空業推廣活動資助計劃	1 600 *	39
19. 現代物流實習計劃 [#]	65	106.4
20. 智慧及綠色物流專業培訓計劃	14	19
21. 物流推廣資助計劃	550 *	327.4

^ 資助於每年2至3月發放，因此未有受惠人數及資助金額的資料

* 數字為推廣活動的參與人數

[#] 前稱暑期實習計劃(供應鏈管理)

(2) 及 (3) 基金下設的 7 項計劃設有要求受惠人士畢業後在海運或航空相

關行業服務一定年期的要求。根據大學提供的資料，大部份在計劃下獲批獎學金或津貼的學生於修畢課程後均按照計劃要求在本港從事相關工作，分別貢獻香港海運服務及航空業發展。有關計劃如下：

(i) 香港航運及物流獎學金計劃

向獲選的本地、內地及海外學生提供獎學金，修讀香港理工大學的國際航運及物流管理理學碩士課程。獲頒獎學金的學生須在成功修畢課程後，在香港從事海運相關工作最少 1 年。

(ii) 香港航海及海運獎學金計劃

向獲選修讀香港理工大學國際航運及物流管理學士學位課程的學生提供獎學金，獲獎者須在成功修畢課程後，於遠洋船舶上工作或在香港從事海運相關工作最少 1 年。

(iii) 香港大學—大連海事大學學術合作計劃

為培養更多精通香港與內地法律制度和海事法律和專研海事法律的專才，政府向大連海事大學的獲選學生提供獎學金修讀香港大學的普通法碩士課程。獲獎者須在成功修畢課程後，在本港從事海運相關工作最少 1 年。

(iv) 香港大學—上海海事大學學術合作計劃

與香港大學—大連海事大學學術合作計劃相類，計劃旨為培養更多精通香港與內地法律制度和海事法律和專研海事法律的專才。政府向上海海事大學的獲選學生提供獎學金修讀香港大學的普通法碩士課程，而獲獎者須在成功修畢課程後，在本港從事海運相關工作最少 1 年。

(v) 飛機維修專門課程部分學費退還計劃

向完成職業訓練局的飛機維修工程高級文憑或職專文憑(飛機維修)課程的學員退還部分學費。學員須於修畢課程後加入飛機維修行業工作最少 2 年。

(vi) 香港航空獎學金計劃

向獲選修讀與航空相關學位或高級學位課程的學生提供獎學金，獲獎者須於修畢課程後，在香港從事航空相關工作最少 1 年。

(vii) 航空營運培訓獎勵計劃

向香港國際航空學院航空營運文憑的註冊學生提供津貼總額 24,000 元。獲獎者須於修畢課程後，在香港從事航空相關工作最少半年。

若獲批獎學金或津貼的學生於修畢課程後沒有按照計劃要求在本港從事相關工作，基金秘書處會要求申請人退回有關獎學金或津貼。

(4) 基金下設的「專業培訓課程及考試費用發還計劃」的核准課程及考試名單中已經包含高增值發展的課程供海運從業員修讀，以提升技能及獲得專業資格。合資格的海運從業員在成功修讀相關課程後或通過考試後，可申請發還 8 成費用，上限為 3 萬元。為了進一步支持和提升香港高增值海事

服務業的人力資源發展，基金在2023年9月推出「海事人才培訓資助計劃—法律」，鼓勵從事海事業務的律師行或大律師，為有志投身海事法律工作的人士提供見習培訓，以培育更多本地海事律師。我們現正籌備擴展「海事人才培訓資助計劃」至海事保險，繼續支援香港不同類型的高增值海運服務。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2464)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府2023年公布了《現代物流發展行動綱領》，制定策略和行動措施，以滿足物流業界的短、中和長期發展需要，推動香港物流業的可持續及高質量發展。就此，政府可否告知本會：

在上述綱領中提到，政府會在2027年前推出四幅具發展潛力的物流用地，當中首幅位於青衣的物流用地市場反應理想，餘下三幅物流用地的具體推出時間表為何？

在上述綱領中首次提出「北部都會區物流圈」，並預計今年公佈研究結果，政府是否會額外推出物流用地以滿足物流及工業需求？如會，詳情為何？如否，原因為何？

承上題，政府會否為此特別設定賣地條款及方式？如會，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

政府於2023年10月公布的《現代物流發展行動綱領》(下稱「《行動綱領》」)內，承諾透過推出四幅鄰近葵青貨櫃碼頭的優質物流用地，以穩定物流用地供應，並回應業界對適合發展高增值物流作業和與港口有協同效應的多層式現代高端物流設施的需求。當中作為首幅用地的青衣市地段第202號已於2025年2月售出。政府會考慮市場情況，適時推出餘下三幅物流用地。

為進一步推動現代物流發展，《行動綱領》提出在新發展區預留的物流用地打造不同功能的現代物流圈，並以在洪水橋／厦村新發展區預留作現代物流發展約36公頃的物流用地作試點。相關規劃研究已於2024年3月開展。我們初步建議以「企業為本」為發展導向，營造優良的物流發展環境，引入錨點企業，帶動整個物流圈發展，並吸引其他配套供應鏈服務匯聚於區內，形成有機的物流生態圈。我們會於2025年上旬就相關規劃研究的初步建議與重點企業深入交流對接，進一步收集具體要求及意見，以作參考及

優化相關建議，並預計於2025年內公布有關研究結果，當中包括物流圈的定位、發展參數、主要業務、發展及推行模式等。

根據目前計劃，物流圈用地的土地平整及基礎設施工程將會在2026年收地完成後兩年內陸續完成。在不斷變化的經濟環境下，我們會在推出土地前，邀請業界遞交發展意向書，以確保物流圈的規劃緊貼業界需求。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2465)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第121段提及為發展智慧港口，政府已預留二億一千五百萬元，構建港口社區系統，加強航運、港口及物流業持份者信息互通。就此，政府可否告知本會：

構建「港口社區系統」的最新進展如何？具體落實時間表為何？

該系統的建設及運營成本為何？政府是否設有績效指標(KPI)來監測成效？

該系統是否能有效降低物流成本？

政府會否評估該系統對於降低物流成本的成效？如會，詳情為何？如否，原因為何？

政府該系統對提升香港港口競爭力的預期影響為何？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

為提升港口競爭力，政府將積極促進智慧港口發展，牽頭構建數碼化港口社區系統，具貨物追蹤、實時運輸資訊、電子資訊、港口數據分析等功能，促進本地航運、港口、物流及貿易業界持份者信息互聯互通，並促進香港聯通其他港口，以及打通貿易流和資金流。運輸及物流局在取得立法會財務委員會的撥款批准後，將全速推進項目，目標是於2025年12月完成構建系統，由2026年年初起推出系統供廣泛使用。運輸及物流局在構建系統期間將同步積極向海運和物流業界人士進行宣傳推廣，加強解說系統的好處，鼓勵他們把握系統帶來的業務革新機遇。

構建港口社區系統在2025-26至2028-29年度涉及的非經常開支約為2億1,508萬元，涵蓋雲端服務、系統推行服務、資訊科技保安相關服務、用戶培訓及應急費用。預計系統的經常開支由2029-30年度起為每年約2,680萬

元。有關開支涵蓋硬件及軟件維修保養、通訊網絡、雲端服務及系統維修保養的費用。運輸及物流局將在2025年內開展研究，探討如何善用系統開拓財政收入，包括按「用者自付」的原則收取費用，以可持續的方式支持系統日後的經常開支。

政府預計系統可供約 50 000 個用戶使用。參考其他港口城市推行類似系統的經驗，運輸及物流局預計系統將有效提升航運及物流業的營運效益。以荷蘭港口社區系統(Portbase)的經驗為例，該系統為當地公司帶來了顯著的經濟效益，包括減少約 3 000 萬次電話通訊、1 億封電子郵件及 3 000 萬公里貨車行駛里數，累積估計每年為企業提供的增加價值高達 3.45 億歐元。荷蘭與香港的貨物吞吐量相若，預計系統能為香港的航運及物流業界帶來顯著的經濟效益及提升營運效率，並有助提升香港港口的競爭力。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3288)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

易通行不停車繳費系統於2023年5月起陸續於各隧道投入服務，取代過往收費站的人手及自動收費亭，其後收費廣場範圍土地陸續拆除並改變行車線，駕駛者駛經隧道時的模式亦隨之改變。就此，政府可否告知本會？

《財政預算案》提出研究調整隧道收費的研究，政府曾指會考慮考慮用者自付原則，以及如何利用調整收費做到分流作用。當局會否將隧道的營運成本納入調整收費的考慮，又會否將免費隧道變成收費？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

運輸署正進行隧道費檢討工作。相較一般在地面上興建的道路，隧道的管理及營運需較高費用和資源投放，例如需長時間運作通風和照明系統，較複雜的結構檢查和維修，並聘請營辦商負責管理等。隧道收費原則是先考慮交通管理需要，及公眾可負擔程度等，並在「收回成本」和「用者自付」的基礎上，如收費未足以有效管理交通，便考慮進一步調整收費水平。此外，亦會考慮公交優先和效率優先原則。我們會全盤考慮上述原則，考慮每一條隧道的具體情況，例如地理位置、服務對象、部分隧道多年未有調整收費或面臨營運赤字等。有關檢討工作和評估完成後，政府將諮詢立法會交通事務委員會。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0074)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局負責推展可行性研究，以洪水橋／厦村新發展區作為發展物流圈的試點，就此，請告知：

- 1.為了優化北部都會區的產業及空間布局，當局會否主動創新規劃機制，致力構建北部都會區「雙循環」跨境物流中心，若會，詳情為何，若否，原因為何；及
2. 當局會否著手加強規則銜接、機制對接，與粵港澳大灣區各市深化合作，包括從時間、成本方面優化物流生態圈，爭取實現粵港澳三地跨境物流「同城化」，若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：盧偉國議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

為進一步推動現代物流發展，政府於2023年10月公布的《現代物流發展行動綱領》(下稱「《行動綱領》」)內提出在新發展區預留的物流用地打造不同功能的現代物流圈，並以在洪水橋／厦村新發展區預留作現代物流發展約36公頃的物流用地作試點。相關規劃研究已於2024年3月開展，並預計於2025年年內公布有關研究結果。

鑑於香港一向在高價值貨物物流的優勢，以及洪水橋／厦村現代物流圈的地理優勢，我們初步建議以發展高價值貨運為物流圈的主要業務，尤其以跨境電商和貨物中轉等作為由物流圈推動的香港物流新增長點，配以試點引入智慧綠色物流措施，讓香港成為企業的區域配送中心，以至相關貨物來往粵港澳大灣區及世界各地的最佳物流門戶。

此外，我們亦會落實《行動綱領》內其他有助加強與粵港澳大灣區內其他城市的物流協作的措施，包括鼓勵業界通過參與訂立粵港澳大灣區標準的物流管理準則及標準，以提升大灣區物流服務的整體質素；以及提升跨境

貨物清關效率的措施，例如於去年推出的「跨境快件清關便利安排」、去年優化的「一單兩報」項目和繼續擴大「跨境一鎖」的使用範圍等。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0075)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局表示將繼續與深圳當局商議港深西部鐵路(洪水橋至前海)及北環線支線的規劃工作，以及推展北環線支線的詳細規劃及設計工作，就此，請告知：

1. 在過去兩年，兩地相關部門為此實際進行了哪些主要工作、取得哪些主要進展以及遇到哪些特殊困難；及
2. 為了貫徹「基建先行，創造容量」原則，特區政府會否認真評估並汲取過去推進落實鐵路項目造成延誤的經驗教訓，通過重新調撥資源，加快完成擬建項目的相關規劃和研究，以及訂立階段性目標和具體的落實時間表，若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：盧偉國議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

1. 按照共同構建「軌道上的大灣區」的願景，特區政府與深圳當局正透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」(「專班」)攜手推展港深西部鐵路(洪水橋至前海)及北環線支線兩個跨境鐵路項目。

兩地政府自「專班」成立以來一直密切合作，就跨界軌道基礎設施進行深入研究，積極規劃相關鐵路項目，包括分別於2022年及2024年完成港深西部鐵路的首階段及次階段研究，並同時積極推展北環線支線的相關規劃工作。「專班」已於2024年11月審議港深西部鐵路(洪水橋至前海)次階段研究成果和北環線支線推展安排。雙方同意由兩地政府相關部門共同成立「跨界軌道項目推展辦公室」，推進港深西部鐵路及北環線支線項目下一階段的規劃和設計等工作。

2. 我們預計於今年內展開港深西部鐵路(洪水橋至前海)項目的勘查及設計，目標是於2035年同步開通項目香港段和深圳段。北環線支線的詳細規劃及設計預計亦會於今年展開，我們會爭取同步推展北環線主線和北環線支線項目，讓兩個項目的工程能夠受惠於一定的協同效應，目標是讓北環線支線能提早與北環線主線同步於2034年完成開通。

作為港深雙方共同推進的項目，跨境鐵路為雙方提供契機互相借鏡推展鐵路項目的優勢及經驗，精益求精，進一步提升鐵路發展的效率及質素。我們會利用創新思維，繼續探索不同推展方法，靈活善用市場資源，和引進嶄新材料和創新建築技術，並借鑒內地和海外相關做法和經驗，務求降低建造成本和壓縮建造時間。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0081)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第175段表示：政府將為用於加注的綠色甲醇提供稅務豁免，同時落實《綠色船用燃料加注行動綱領》，助力香港成為綠色船用燃料加注中心。為此，可否告知本會：

1.綠色船用燃料加注中心不可或缺的是相關專業人才，《綱領》指出在2026年培訓50名綠色船用燃料相關人才。當局有否評估此人才培訓目標是否能滿足推動加注中心所需；

2.當局會否和本港具環保和能源知識的專業組織，例如香港工程師學會及香港合資格環保專業人員學會等專業組織合作，以加強培育相關人才，更好支撐加注中心的建設，若有，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：盧偉國議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

現時，全世界可以使用綠色船用燃料的船舶的數目非常少。就以液化天然氣為例，已在運作的遠洋船舶逾600艘，另有逾560艘在2033年前交付；至於綠色甲醇，已在運作的遠洋船舶逾50艘，另有逾310艘在2029年前交付，兩者(包括已在運作及訂單)佔全世界船舶總量大約1.5%。因此預計於2026年培訓50名綠色船用燃料相關人才應該足夠應付本地業界的需求。

此外，政府現時已核准大灣區8個合適的綠色船用燃料培訓課程為本地認可課程，讓香港在職海事從業員(如海員)修讀有關培訓課程。我們亦正在優化「海運及空運人才培訓基金」(「基金」)下的資助計劃，擴展受資助範圍涵蓋至國際或內地的綠色船用燃料課程。上述提及的8個課程將於2025年4月1日納入「基金」下的「專業培訓課程及考試費用發還計劃」的核准名單中。

現時本地的綠色船用燃料人才培訓課程主要由本地及大灣區的海事培訓機構按照國際公約標準提供。政府在培育相關人才方面，一直持開放態度，在適時會與相關專業團體聯繫及交流，務求令培訓內容更切合業界要求，進一步鞏固加注中心的發展及建設。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2259)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府正大力發展綠色航運及綠色航空產業，並推出一系列措施，就此，政府可否告知本會：

(a) 政府將為用於加注的綠色甲醇提供稅務豁免，是否有評估過這項措施在短期和長期內對財政的影響為何？如有，詳情為何？如否，原因為何；

(b) 為落實《綠色船用燃料加注行動綱領》所提出的措施，政府會在這方面的工作投入多少人手和開支；及

(c) 發展綠色航運產業鏈將帶來哪些經濟效益（例如創造新的就業機會或吸引相關企業投資），從而增加稅收收入？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

(a) 目前世界上多種主流的綠色船用燃料中，只有甲醇為《應課稅品條例》(第109章)下的應課稅品。考慮到綠色甲醇價格高昂，可使用綠色甲醇作為燃料的船舶數量不斷增加，以及使用綠色甲醇對實現航運減排有莫大幫助，我們將為用於船舶加注的綠色甲醇提供稅務豁免，以確保相關加注服務的市場競爭力及鼓勵綠色甲醇加注服務在香港發展。

在財政影響方面，由於目前香港尚沒有進口綠色甲醇，所以建議的稅務豁免實際上並沒有減少政府收入。此外，在現行法律框架下，進口商可透過進行額外步驟將甲醇變性而獲豁免徵稅。因此，建議的稅務豁免實際上只是讓用於船舶加注的綠色甲醇無需透過變性過程也可獲得免稅，即簡化其獲得免稅的程序。

(b) 相關決策局和部門將透過現有的人手及資源承擔相關開支，落實《綠色船用燃料加注行動綱領》提出的各項行動措施，包括財政獎勵措施等。

- (c) 隨着可由綠色船用燃料驅動的船舶數量增加，業界對綠色船用燃料的需求亦與日俱增。把香港發展成為綠色船用燃料加注中心，能吸引更多船舶來港加注，甚或隨之進行包括裝卸貨物和使用其他船舶增值服務等業務，提升香港港口的貨物吞吐量 and 鞏固香港作為國際航運中心的地位。香港亦可憑藉其國際金融中心的優勢，發展成為綠色船用燃料交易中心，帶動金融、貿易、保險等多個行業的發展，為香港經濟帶來新的動力。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2272)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第71段表示，特區政府「與深圳當局正攜手推展兩個跨境鐵路項目，預計於年內展開港深西部鐵路(洪水橋至前海)項目的勘查及設計研究，以及北環線支線的詳細規劃及設計」；此工作亦納入運輸及物流局綱領(2)2025-26年度需要特別留意的事項。就此，政府可否告知本會：

(a)在2024年及預計在2025年，特區政府與深圳市政府就該兩個跨境鐵路項目已／將召開多少次會議；

(b)在2024-25年度及預計在2025-26年度，運輸及物流局推展該兩個跨境鐵路項目涉及的(i)人手編制、(ii)職系、職級和職位及(iii)薪酬、運作及設備開支分別為何；及

(c)局方現時有無估算(i)港深西部鐵路(洪水橋至前海)及(ii)北環線支線的(1)設計、(2)勘查、(3)收地及(4)建造費用分別為何；如無，原因為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

(a) 按照共同構建「軌道上的大灣區」的願景，特區政府與深圳當局正透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」(「專班」)攜手推展港深西部鐵路(洪水橋至前海)及北環線支線兩個跨境鐵路項目。

兩地政府自「專班」成立以來一直密切合作，就跨界軌道基礎設施進行深入研究，積極規劃相關鐵路項目，包括分別於2022年及2024年完成港深西部鐵路的首階段及次階段研究，並同時積極推展北環線支線的相關規劃工作。「專班」已於2024年11月審議港深西部鐵路(洪水橋至前海)次階段研究成果和北環線支線推展安排。雙方同意由兩地政府相關部門共同成立「跨界軌道項目推展辦公室」(「辦公室」)，推進港深西部鐵路及北環線支線項目下一階段的規劃和設計等工作。雙方在

2024年共召開了三次「專班」及其下技術小組的會議，並已於2025年1月舉行首次「辦公室」會議。港深雙方會繼續按實際進度和需要舉行「專班」以及「辦公室」的會議，全力有序推展兩個跨境鐵路項目。

- (b) 推展跨境鐵路項目的工作由運輸及物流局的現有人手和資源處理，我們並無相關的開支分項數字。
- (c) 我們計劃於今年內開展港深西部鐵路香港段的勘查及設計工作，包括財務評估、市場意見蒐集、籌備招標、初步設計及相關影響評估等。按付款當日價格計算，估計費用為3億3,360萬元。我們早前已於2025年3月31日諮詢立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會，下一步會尋求立法會工務小組委員會的支持，並向立法會財務委員會申請撥款。

北環線支線屬於北環線主線的延伸。我們傾向邀請香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)以擁有權方式推展北環線支線項目，即由港鐵公司負責新鐵路項目的財務、設計、建造、營運和維修保養，並最終擁有鐵路。在此基礎下，北環線支線的詳細規劃與設計工作會由港鐵公司負責進行，不涉及政府的工程撥款。

有關兩個跨境鐵路項目的工程造價包括收地成本等資料，有待於港深西部鐵路(洪水橋至前海)的勘查及設計階段，和北環線支線的詳細規劃及設計階段確定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3204)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 海空交通及物流發展
管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局在綱領(3)2025-26年度需要特別留意的事項中，提到將「根據香港海運港口局轄下人力資源發展委員會、人力培訓三方專責小組(航空)及香港物流發展局的建議，繼續制定和落實海運及空運人才培訓基金的各項人力發展策略、培訓和推廣措施」。就此，政府可否告知本會：

- (a) 在2024-25年度及預計在2025-26年度，「海運及空運人才培訓基金」各個項目的(i)開支、(ii)受惠人數及(iii)仍然從事海運／空運／物流行業的人數分別為何；
- (b) 局方有否就「海運及空運人才培訓基金」的成效訂立關鍵績效指標；如有，2024-25年度的指標及完成情況為何，及2025-26年度的指標為何；如否，原因為何；及
- (c) 在2024-25年度及預計在2025-26年度，局方為「海運及空運人才培訓基金」提供支援的(i)人手編制、(ii)職系、職級和職位及(iii)薪酬、運作及設備開支分別為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

- (a) 「海運及空運人才培訓基金」(「基金」)的預算開支主要用於推行各項培訓、獎勵及推廣計劃。在2024-25年度(截至2025年1月底)，基金共推出21項計劃，惠及超過6 000人，當中1 430人為在職人士，詳情請參閱附件。

在2025-26年度，預計「基金」的現金流量需求約為5,200萬元，除優化現行計劃和推行新措施外，亦會加強物流業人才培訓，推動不同的高端、高增值及智慧物流的發展，並鼓勵業界與大專院校及專業團體合作，吸引更多年青人入行。我們會繼續與業界和相關院校緊密合作，務求令培

訓措施更為全面和多元化，以及加強在本地、內地及海外推廣香港作為國際航運中心、國際航空樞紐及物流樞紐的優勢及機遇。

- (b) 自「基金」在2014年成立以來，運輸及物流局一直檢視基金的運作，考慮業界持份者的意見，按需要優化「基金」下的培訓、獎勵及推廣計劃，以確保「基金」下的各項計劃有效支持行業的持續發展，吸引更多本地人士投身海運及航空業界。我們於2024年為「基金」在吸引人才和推動行業人力發展方面的影響和成效作全面檢討。檢討結果顯示，整體而言，「基金」能夠有效吸引人才加入相關行業。我們會根據檢討結果提出的建議作出跟進，以進一步提升「基金」在培養香港海運和航空業人才的效率、靈活性和精準度，支援行業的專業發展。
- (c) 為「基金」提供支援的行政費用由運輸及物流局的整體撥款承擔，因此沒有所涉開支的分項數字。

計劃名稱	受惠人數	資助金額 (萬元)
1. 專業培訓課程及考試費用發還計劃	1 188	441.7
2. 海運和航空業實習計劃	505	710.4
3. 航海訓練獎勵計劃	19	381.3
4. 船舶維修訓練獎勵計劃	0	5.8
5. 本地船舶業訓練獎勵計劃	6	12.5
6. 本地船舶能力提升計劃	199	228.6
7. 香港航海及海運獎學金計劃	2	30
8. 香港航運及物流獎學金計劃	10	249.8
9. 香港大學—大連海事大學學術合作計劃	61	21.1
10. 香港大學—上海海事大學學術合作計劃	0	0
11. 海外交流學生資助計劃	7	21
12. 海事培訓支援計劃	24	82.8
13. 海事人才培訓資助計劃—法律	4	47.5
14. 海運推廣計劃撥款	1 871*	179.1
15. 飛機維修專門課程部分學費退還計劃	/ ^	/ ^
16. 香港航空獎學金計劃	/ ^	/ ^
17. 航空營運培訓獎勵計劃	/ ^	/ ^
18. 航空業推廣活動資助計劃	1 600 *	39
19. 現代物流實習計劃 [#]	65	106.4

計劃名稱	受惠人數	資助金額 (萬元)
20. 智慧及綠色物流專業培訓計劃	14	19
21. 物流推廣資助計劃	550 *	327.4

^ 資助於每年2至3月發放，因此未有受惠人數及資助金額的資料

* 數字為推廣活動的參與人數

前稱暑期實習計劃(供應鏈管理)

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0243)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據綱領3，局方下年度將與相關部門合作，落實《綠色船用燃料加注行動綱領》所提出的措施，把香港打造成優質綠色船用燃料加注中心。就此，可否告知下年度落實該等措施所涉及的人手和開支分別為何？會否制訂落實措施的時間表？如會，詳情為何？

提問人：吳永嘉議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

政府於2024年11月15日公布《綠色船用燃料加注行動綱領》(《行動綱領》)，透過訂立明確的策略和行動，推動將香港發展成為高質量的綠色船用燃料加注中心。政府正與業界相關持份者攜手協力，並會依照《行動綱領》訂明各項行動的落實時間，積極推進各項行動措施。其中，我們會於2025年內完成制訂就綠色甲醇加注的工作守則；就氫氣和綠氨加注開展可行性研究；設立「綠色船用燃料加注獎勵計劃」；就把青衣南一塊適合用作發展綠色甲醇貯存設施的臨海用地作相關發展邀請業界提交意向書；公布減低綠色燃料動力船舶港口設施及註冊費用的細節；研究為用於船舶加注的綠色甲醇提供稅務豁免的安排，以及訂定使用綠色船用燃料的船隻優先使用港口設施的安排。至於2026年，我們會劃定綠色船用燃料加注船所需的碇泊處和避風泊位；物色至少一個適合與香港開闢綠色航運走廊的港口並與之開展商討；推出資助計劃支援在港舉辦綠色航運相關的大型活動，以及培訓50名綠色船用燃料相關人才。我們亦會一直推進為有意在香港發展綠色船用燃料加注的持份者提供合作平台，以及向業界推廣綠色船用燃料等措施，以促進香港發展成為綠色船用燃料加注中心。

至於推行《行動綱領》提出的各項行動措施的相關開支，包括財政獎勵措施，相關決策局和部門將透過現有的人手及資源承擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0244)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 海空交通及物流發展
管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府早前公布，在三跑道系統投入運作後，本港航空業於2028年的人力短缺，預料將升至約1.8萬至2.3萬人。根據綱領3，局方下年度繼續與機管局一同推行「運輸業輸入勞工計劃－航空業」。就此，可否告知以上計劃申請的數據？至今共批核輸入多少勞工？有沒有同步加大力度進行本地人員招募？如有，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：吳永嘉議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

政府在2023年7月推出針對香港航空業的運輸業輸入勞工計劃(計劃)，讓香港機場管理局(機管局)的特許經營商、專營商或營運許可證持有者可就填補機場前線非管理級的指定10個工種職位提出輸入勞工申請，配額上限為6 300個。

根據入境事務處提供的資料，計劃經過兩輪申請後，已有4 109名輸入勞工獲批並到港工作，涵蓋計劃下所有10個工種。我們亦剛於今年3月接受新一輪輸入勞工配額申請。

在推出計劃的同時，機管局一直鼓勵機場社區進行本地招聘，並聯同業界舉辦多場就業資訊日及招聘會。機管局亦於機場服務上應用科技和智慧技術以減低人手需求的壓力，並聯同機場社區積極提升從業員的工作環境和福利。其中，在政府的推動下，機管局在計劃下統籌由輸入外勞的僱主和機管局就每名輸入外勞投放的款額，於去年五月起補貼本地前線機場員工的交通費用，以加強對本地機場員工的支援。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0251)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據綱領3，局方下年度繼續與機管局合作推行措施，加強機場服務和機場的航線網絡及競爭力。就此，局方可否告知現時來往香港的全球航點總數，以及每月平均總客量？未來將針對哪些區域開拓新航點？如何促進多式聯運，進一步增加競爭力並鞏固本港國際航空樞紐地位？

提問人： 吳永嘉議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

現時，香港國際機場連接全球約200個航點，2024年每月平均旅客運量數為442萬人次。

為回應市場需求並把握三跑道系統帶來的機遇，我們會以更前瞻視角發展及擴大航空網絡，包括支持香港國際機場加強其主要航線的服務，並提早布局針對現時主要航線及具潛力的「一帶一路」國家，包括位於北美洲、歐洲、非洲、南美洲及東南亞在內的地區的民航合作，商討及優化民航協定並加強與相關地區之間的航空服務聯繫。我們的目標是在2025年內與10個或更多的民航伙伴探索加強民航聯繫。

機場管理局(機管局)致力發展綜合多式聯運網絡，提高大灣區內的客與貨經香港來往世界各地的便利。客運方面，機管局將在大灣區內更多戰略性地點設置城市候機樓，目標是於2025年內由年初的27個增至逾30個，同時會與珠海機場加強「經珠港飛」直通客運服務，將其推廣至更多內地城市。另外，機管局正分階段完成在港珠澳大橋香港口岸人工島上，供過境或訪港的粵澳旅客使用的自動化停車場。貨運方面，機管局正積極發展香港國際機場與東莞之間的「海空貨物聯運」。香港國際機場東莞空港中心第一期首階段的永久設施，預計2025年內完成，而第二期前期研究亦即將開始。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0265)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據綱領3，運輸及物流局下年度繼續監督民航處推展有關發展低空經濟措施的工作，當局於2025年初起陸續推行低空經濟「監管沙盒」試點項目，以促進創新及測試低空飛行活動的潛在應用場景，計劃共收到多少試點項目申請？現時，試點項目涉及的申請和試驗費用由申請者自行承擔，當局會否考慮日後的「監管沙盒」試點項目為他們提供財政資助？如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人： 吳永嘉議員(立法會內部參考編號：245)

答覆：

政府於今年年初起陸續推行「監管沙盒」試點項目，以促進創新及測試低空飛行活動的潛在應用場景。首批「監管沙盒」試點項目於去年十一月開始接受申請，並已於去年年底截止，政府一共收到由72位申請者提交的項目，申請內容涵蓋不同民生大小事項，涉及多個內地及本地的機構、大學研究機構、公共機構及商業機構。政府已於今年3月20日公布首批試點項目的申請結果，首批試點項目有38個。政府正陸續開展相關項目的工作。視乎首批試點項目的推行情況，我們將於稍後時間公布第二批「監管沙盒」試點項目的申請詳情。

至於政府對試點項目的資助，政府一直透過不同資助計劃支持各科技範疇的研發，例如「創新及科技基金」下的資助計劃，支援本地大學、研發中心和企業進行包括與低空經濟相關的電子、數據傳輸和處理等範疇的研發。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0970)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

綱領中提及「繼續推展《香港主要運輸基建發展藍圖》所公布的運輸基建項目的規劃及落實工作，包括鐵路和道路項目，以及東九龍、啟德、洪水橋／厦村及元朗南新發展區的智慧綠色集體運輸系統。」就此，請政府告知本會：

1. 有關東九龍、啟德、洪水橋／厦村及元朗南新發展區智慧綠色集體運輸系統的整體推展情況，包括初步走線規劃、招標進度、相關開支、人手編制及實施時間表等詳情；及

2. 運輸及物流局早前透露，當局計劃將東九龍運輸系統落山位置的隧道向藍田稍作調整，並增設「藍田北」站。請提供該計劃的具體詳情，包括選址理據及工程安排。局方有否計劃就新車站選址諮詢當區居民及其他相關持份者？

提問人：顏汶羽議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

1. 政府已於2024年就三個智慧綠色集體運輸系統邀請相關供應商及營運商遞交意向書。工程團隊正參考從意見書所收集的意見及勘查研究的結果，優化三個智慧綠色集體運輸系統的走線方案，並會於今年內就建議走線進行諮詢。

此外，我們現正全力進行這三個智慧綠色集體運輸系統項目的勘查及設計工作，目標是在今年就啟德項目招標及於明年就東九龍項目及洪水橋／厦村及元朗南新發展區項目招標，以期於翌年批出項目合約。

相關開支方面，三個項目於2024-25年度的勘查和設計工作涉及的實際開支如下：

項目	相關勘查和設計工作 於2024-25年度實際開支
東九龍智慧綠色集體運輸系統	約3,812萬元
啟德智慧綠色集體運輸系統	約1,880萬元
洪水橋／厦村新發展區智慧綠色集體運輸系統（第一階段）道路工程	約1,460萬元

上述三個智慧綠色集體運輸系統的推展工作由運輸及物流局、路政署、土木工程拓展署及運輸署的現有人力資源處理，涉及的人手編制沒有詳細分項。

2. 有關東九龍智慧綠色集體運輸系統加設藍田北中途站的安排，政府團隊經過深入探討工程可行性並參考從意向書所收集的意見後，確認加設藍田北站是可行的方案。在調整方案下，介乎馬游塘和油塘東的隧道走線會作出更改，部分的隧道走線將改為高架橋形式，以配合於藍田北設置擬議新車站，並進一步提升項目的成本效益。

現時，我們正在為藍田北站方案進行規劃及初步設計以調整走線，藍田北站選址具體位置仍有待落實。儘管如此，工程團隊會參考各方意見，以敲定車站的設計方案及技術細節，繼續優化設計方案，讓系統能涵蓋更廣的範圍，並盡量減少收地及對社區的影響。在技術可行及空間容許的情況下，車站將設於人流集中和便捷的位置。而接駁至車站的行人連繫設施及車站的出入口位置，將充分考慮加強與各人流集中地的連繫，方便市民前往車站。我們會適時就藍田北站選址諮詢當區居民及其他相關持份者。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2762)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

演辭中提到去年底成立的「發展低空經濟工作組」正審議首批監管沙盒試點項目的申請，政府可否告知本會：

- 1.將開展的首批監管沙盒試點項目，當中具體情況及項目完成時間表為何？監管沙盒第二批申請預計又會在何時啟動？具體時間表為何？
2. 會否預留資源培訓及聘用相關專業的人才，或推出措施吸引相關專業人才來港及留港？

提問人：葛珮帆議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 政府於今年年初起陸續推行「監管沙盒」試點項目，以促進創新及測試低空飛行活動的潛在應用場景。首批「監管沙盒」試點項目於去年十一月開始接受申請，並已於去年年底截止，政府一共收到由72位申請者提交的項目，申請內容涵蓋不同民生大小事項，涉及多個內地及本地的機構、大學研究機構、公共機構及商業機構。政府已於今年3月20日公布首批試點項目的申請結果，首批試點項目有38個。政府正陸續開展相關項目的工作。視乎首批試點項目的推行情況，我們將於稍後時間公布第二批「監管沙盒」試點項目的申請詳情。
2. 發展低空經濟需要多方面的人才，當中包括從事創科等領域的人才。就創科人才方面，政府一直多管齊下壯大本地創科人才庫。舉例而言，培養創科人才方面，政府推行創科實習計劃，鼓勵大學生體驗與創科相關的工作。政府亦推出不同計劃協助畢業後的青年投身創科行列，例如通過研究人才庫資助合資格機構和企業聘請STEM(科學、科技、工程和數學)相關學科的大學畢業生進行研發工作。香港科技園公司和數碼港亦

透過不同計劃，為創科人才提供實習和創業機會。科技人才入境計劃為輸入非本地人才來港從事研發工作實施快速處理安排，當中涵蓋14個科技範疇。政府在推行低空經濟發展的同時，會檢視相關產業所需的人才，並適時作出相應部署。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2789)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

局方來年度將監督民航處推展有關發展低空經濟措施的工作，包括檢討現行法例及規管制度、推行監管沙盒項目、基建規劃等。請告知：

1.就建立大灣區低空跨境通道，局方將與內地商討共同建設低空跨境航線、出入境及清關安排和基礎設施配套等。有關商討工作將何時展開，計劃為何；若已開展，最新進度為何；

2.就低空經濟的相關法例及規管制度的檢討工作，預計包括範疇除了無人機的規管操作外，還包括相關基礎設施、空域管理、風險管理及相關保險等方面。香港與內地在低空經濟領域的法律制度、監管模式上存在差異，這會給跨境低空經濟活動帶來難度。局方目前有否就法例訂定工作與其他大灣區城市，例如深圳市政府，或者廣東省政府聯繫溝通，為整個粵港澳大灣區的跨境低空經濟發展，建立明確的法律框架、監管標準和專業培訓和資格認證等制度加以商討？若有，情況進展為何；若只是處於初步交流階段，未來會否有計劃推進有關工作？

提問人：葛珮帆議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

行政長官在2024年《施政報告》中宣布成立「發展低空經濟工作組」(「工作組」)，制訂發展策略和跨部門行動計劃，以推動香港低空經濟發展。同時，跨境直升機服務可提升往來大灣區內不同城市的便利和效益，並促進香港與大灣區其他城市的多元經濟進一步融合。政府一直鼓勵營辦商開設定期跨境直升機服務，以進一步發揮香港作為「內聯外通」樞紐的獨特優勢。工作組正積極推動與相關內地當局對接，以商討共同建構低空跨境航線、清關安排和基礎設施配套等事宜。去年十一月，在財政司副司長的帶領下，運輸及物流局、保安局、民航處、入境處，以及香港海關的代表前

往深圳，與內地有關當局就無人機及直升機跨境飛行活動進行交流。工作組將繼續與有關當局商討，為建設大灣區低空跨境通道創造有利條件。

同時，政府正在檢討現行的民航法例和規管制度，目標是在今年第二季內向立法會提交第一階段的修例建議，擴大現行《小型無人機令》(第448G章)的規管範圍，涵蓋重量介乎25至150公斤的無人機。我們亦計劃趁此機會，同步在《1995年飛航(香港)令》(第448C章)加入條文，賦權民航處處長在符合民航安全的前提下容許載人的「先進空中運輸系統」(Advanced Air Mobility，簡稱AAM)在特定條件下進行試飛。長遠而言，我們正着手研究為重量超過150公斤的各類AAM制定新的專用法例。

運輸及物流局和民航處在制訂相關規管制度時，會參考內地及其他地區於法規、基礎建設及空域管理等方面的最新發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2491)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在預算案中，有關當局在綱領(2)下「2024-25年度需要特別留意」的事項中提到，繼續監督各項智慧出行措施的進度和發展，包括智慧交通基金和自動泊車系統項目的實施情況及繼續監督在香港推動測試和應用自動駕駛車輛。就此，政府可否告知本會：

1. 應用自動駕駛汽車已成為全球不可逆轉的大勢，不少電動車開發商都在有關領域投入大量資源，將來車輛在路面上行走時是透過網絡連上中央數據中心，利用大數據分析技術，了解實時交通情況，例如找出塞車地點，避走有關路段，從而提高市內交通管理效率，政府當局可有任何計劃藍圖去修訂現行法例，在未來全面批准香港使用自動駕駛車輛技術？如有，詳情為何？如否，原因為何？；

2. 承上題，若政府當局需長遠才能完成修訂法例批准全港落實自動駕駛合法化，政府當局會否考慮應用以港珠澳大橋為切入點，與大灣區內其他城市合作，在大橋及其周邊區域開展自動駕駛客貨運試點項目，探索跨境運輸的商業模式，從而推動大灣區自動駕駛規則對接？如否，原因為何？

提問人：尚海龍議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

政府先後於2023年5月及2024年1月完成修訂《道路交通條例》及制訂《道路交通(自動駕駛車輛)規例》，而新的自動駕駛車輛(自動車)規管框架已於2024年3月1日實施。同時，運輸署頒布《自動駕駛車輛測試及先導使用實務守則》，就自動車技術、安全、行車紀錄、申請及發牌等方面，向業界發出更清晰指引。新法例為業界在本港更廣泛及靈活地測試及使用自動車提供彈性和訂立安全上的要求，容讓汽車駕駛自動化六個級別(0至5級)中第3至5級的自動車在香港作測試及使用。政府會繼續參考世界各地的最新技術及有關國際標準，適時更新法規，以配合自動車的未來科技發展。

政府一直為業界提供財政誘因，資助企業或機構進行與車輛(包括自動車及車聯網)有關的創新科技研究和應用。截至2025年1月，「智慧交通基金」共資助了13個與自動駕駛及車聯網技術相關的項目。當中包括5個與自動車測試及8個與車聯網技術相關和其他輔助的項目，測試路段涵蓋公共道路及不同應用場景，總資助金額分別約9,600萬元和6,900萬元。

政府一直積極推進自動車的研究和應用。正在推進的自動車測試和應用項目包括於2024年8月開始載人測試的元朗錦綉花園自動駕駛穿梭小巴項目、12月開始的北大嶼山自動駕駛測試項目及西九文化區經香港故宮博物館往來M+及西九文化區西閘的自動駕駛小型巴士測試項目。預計在2025年底，將再有兩個項目於本港試行，包括往來沙田香港科學園與港鐵大學站的自動駕駛小型巴士，以及連接香港國際機場「航天城」和港珠澳大橋(大橋)香港口岸人工島的自動駕駛運輸系統。上述項目正穩步增加自動車承載量，以及行走更為繁忙的現有公共道路。

展望未來，政府已展開《交通運輸策略性研究》，目的是為香港制訂一份具前瞻性的《運輸策略藍圖》，以構建可靠、安全、智能和環保高效的運輸系統。我們目標是在今年下半年公布長遠的《運輸策略藍圖》，當中包括如何進一步推動自動車的發展，務求使香港與內地以至世界其他推動自動車的主要城市接軌。至於在大橋及其周邊區域開展自動駕駛客貨運試點項目的建議，上述由業內營辦商及香港機場管理局分別推展的北大嶼山自動駕駛測試項目和「航天城」至大橋香港口岸人工島的系統，正是把握大橋機遇，推廣自動駕駛的發展；政府亦會保持開放態度，與業界溝通研究在大橋和周邊安排更多自動駕駛項目的可行性。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2492)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

1. 政府當局可有任何措施繼續積極支援並優化「港車北上」計劃的運作，以確保其可持續性和效率？
2. 而每當大節日期間，港珠澳大橋都會有大批經港珠澳大橋北北上港車回港，東涌的大橋人工島香港口岸車輛入境通關廣場大塞車，有市民表示一小時沒有動靜，成因是交通意外或入境處的系統故障，更有市民表示在珠海需塞車兩小時才過關回港，政府當局可有任何措施或機制與內地相關部門協調，確保兩地車輛通行安排的安全、有序及高效運作，從而優化港珠澳大橋的交通安排？

提問人： 尚海龍議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

1.
「港車北上」自2023年7月起實施，讓已獲批的香港私家車經港珠澳大橋(大橋)往來香港與廣東，深受市民歡迎。粵港兩地政府一直密切留意「港車北上」的實施情況，適時推行優化措施為申請人提供更佳便利，當中包括—

- (a) 接受申請數目：已由最初每個工作天接受200宗申請，增加至現時的500宗，並設有遞補機制，將未有按獲分配的申請時間內遞交申請的申請者名額，撥入再下一輪的申請名額當中，以期善用申請名額；
- (b) 車輛查驗：在香港專設為「港車北上」車輛查驗中心已由最初1間增加至現時3間，服務時間亦延長至晚上及週末；以及由2024年3月起，若申請人在其車輛查驗合格後的兩年內再次提交「港車北上」申請，

而申請人的內地電子臨時入境機動車牌證仍然有效，及申請人及車輛維持不變，可獲豁免進行車輛查驗；

- (c) 預約出行：為令出行安排更靈活，已把每天出行時段由最初6個調整至現時4個，以及縮短預約和取消預約出行的期限(分別由兩個曆日及三個曆日縮短至出行日子前一個曆日的中午十二時或之前)；及
- (d) 續期安排：為便利許可證持有人續期參與「港車北上」，由2024年5月起，符合指定資格的持證人可在無須參與電腦抽籤的情況下，於獲分配的指定時段內經網上系統提交續期申請，以期讓他們無縫地繼續參與「港車北上」。

粵港兩地政府會繼續密切留意「港車北上」的運作情況並保持緊密聯絡，適時檢視及優化計劃。

2.

粵港澳三地政府一直密切監察大橋的人流及車流，並透過三地聯合工作委員會(三地委)推動大橋運作的協調與合作。特區政府透過三地委向粵澳政府反映大橋運作方面的觀察和意見，並與內地相關部門商討優化口岸通關的安排。

各相關當局一直密切留意大橋的運作情況，持續研究及推行優化方案，確保大橋車流暢順。在大橋香港口岸方面，運輸署的手機應用程式「香港出行易」已新增大橋香港口岸車輛通關廣場的實時交通快拍，讓出行人士更易掌握口岸情況，靈活出行。另一方面，特區政府相關部門會在長假期前預先透過新聞公報及社交媒體應用程式，建議市民及旅客預早計劃行程，同時呼籲計劃使用大橋的內地旅客和香港居民盡量於非繁忙時段過關，並會於口岸出現擠塞時發送即時資訊提示公眾注意有關情況。相關執法部門亦採取不同措施以提升通關能力，例如透過靈活調配人手、優化工作流程及運用創新科技等，以及在尖峰日子加開額外的私家車亭，以應付車流增加。而在大橋珠海口岸方面，據了解內地相關部門一直致力提升通關效率，包括自2024年9月起增加小客車驗放通道，以及持續提升設施驗放效率、設置口岸即時通關資訊發佈系統、加強宣傳引導旅客避開高峰出行和現場疏導等。香港特區政府會繼續與內地相關部門保持緊密聯繫，確保大橋車流暢順，加強善用大橋。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2493)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在預算案中，有關當局在綱領(2)下「2024-25年度需要特別留意」的事項中提到，將繼續監督制定和落實各項措施，打擊利用汽車作非法出租或取酬載客用途。就此，政府可否告知本會：

1. 在過去一個財政年度，當局或聯同其他執法部門所打擊涉及非法出租或取酬載客的次數為多少？落實檢控的數字為多少？最後被法庭定罪的數字為多少？；
2. 香港是全國網約車服務最落後的城市，政府當局會否考慮解決問題的有效方法，如：對網約車實施監管，將網約車經營合法化，鼓勵公平競爭？；
3. 除此之外，不少公共交通服務的牌照已淪為炒賣生財的工具，政府當局會否考慮在未來檢討公共交通牌照制度，如：檢討牌照性質、可否轉讓、期限等問題，以減少炒賣情況？；
4. 現時當局在落實「打擊利用汽車作非法出租或取酬載客用途」的工作上，涉及之部門人手及其薪酬開支為何？

提問人：尚海龍議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

1. 在2024年，警務處就汽車非法出租或取酬載客個案採取47次執法行動。同期因涉及非法出租或取酬載客而被法庭定罪的個案數目為59宗。
2. 為提升個人化點對點交通服務的質素，運輸署正進行研究，檢視個人化點對點交通服務的整體供求，了解乘客需求及轉變。交通諮詢委員會轄下亦已成立「提升個人化點對點交通服務工作小組」，探討有關服務的策略方向及如何規管網約車平台。該工作小組在綜合運輸署正在進行的供求研究的結果和各持份者的意見後，會盡快向

政府提交建議報告。政府在全面考慮工作小組的報告以及所收集到的意見後，會於今年內就規管網約車平台訂定立法建議。

3. 為了維持可持續發展和有效運用有限的道路資源，政府一直秉持以公共交通為本的運輸政策，並以重鐵為骨幹，配以載客量高的集體運輸工具(即專營巴士和輕鐵)，以及其他扮演輔助角色的公共交通服務(例如公共小型巴士、的士等)。

因應不同公共交通服務的定位和特性，政府透過不同的規管架構(例如批出專營權或發出牌證)以規劃、監督和協調各項公共交通服務。政府會繼續因應社會發展需要和市場情況執行有關工作，致力提升公共交通服務的質素和促進其可持續發展，為市民提供便捷和高效的公共交通服務。

4. 有關打擊利用汽車作非法出租或取酬載客用途的工作由運輸及物流局、運輸署及警務處現有人員執行，屬於恆常職務，所涉資源並無分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2495)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

特區政府曾於2021年提議在運輸及房屋局下成立「鐵路署」，以加強其監督鐵路規劃、建造及規管安全的工作。可是，事隔已三年多，政府只在去年5月改為在路政署轄下率先成立「北部鐵路辦」，而「鐵路署」至今依然音訊全無。就此，政府可否告知本會：

1. 本人曾於去年提問有關「鐵路署」仍未成立的原因為何，當局回覆正在審視有關成立安排，然而時間一年已經過去，「鐵路署」仍未成立的最新原因為何？政府可會承諾在未來一年成立有關部門以加快香港鐵路發展進程？
2. 在過去一個財政年度，政府投放在籌備成立「鐵路署」的工作進度及詳情為何？如政府打算在未來一個財政年度成立「鐵路署」的話，新部門涉及人手編制及開支為何？
3. 過去數年，港鐵在過去數年來發生多次「冒煙」、「冒火花」、電力及信號系統失誤等問題，但路政署並無相關專業團隊管理，每次意外發生後便由其他部門作解釋。請政府當局列出每年用於監管鐵路服務及執行鐵路安全相關條例的人手、編制及總開支為何？

提問人：尚海龍議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

1. 及 2. 政府早前提出將路政署鐵路拓展處、路政署北部都會區鐵路辦事處及機電工程署(機電署)鐵路科合併，在運輸及物流局轄下成立鐵路署，作為政府負責鐵路規劃及推展的單一專責部門。我們正檢視成立新部門將牽涉的新增人手及資源需求，在善用政府財政資源的前提下，考慮擬議鐵路署的安排。雖然未成立鐵路署，政府和香港鐵路有限公司(港鐵公司)在過去數年已落實一系列加強鐵路項目監察和控制的策略和流程，包括優化項目監督和溝通平台、加強監察和查核力度、制定主動匯報和預警機制以及試行「工程項目安全檢討」程序。現有的鐵路管理架構運作已相對成熟，讓港鐵公司和政府各部門可通過多層監督和溝通平台快速的交流，並有清楚機制迅速上報發現的重大問題和風險，讓港鐵公司和政府能夠及早商討處理方法和作出跟進。我們會繼續善用目前的架構，確保鐵路安全和項目順利推展。

3. 機電署鐵路科根據鐵路安全相關條例，負責規管及監察鐵路系統的安全運作，包括由港鐵公司營運的鐵路系統、香港國際機場的旅客捷運系統、由香港電車有限公司營運的電車系統，以及由山頂纜車有限公司營運的山頂纜車系統。機電署鐵路科在過去三年的人手編制載列如下：

職級	2022年	2023年	2024年
助理署長	1	1	1
總工程師	4*	4*	4*
高級工程師	15	15	15
工程師	28	28	28
督察	4	4	4

* 當中2個為首長級有時限編外職位^註，自2021年7月起開設，為期四年。

註：

公務員編制包括常額編制的職位及屬「常額以外」編制的職位(即有時限職位)。有時限的首長級職位稱為「首長級編外職位」，意思是指「常額以外」編制的有時限首長級職位，而並非指有關職位沒有計算在編制內。

機電署鐵路科在過去三年的總開支載於下表：

	2022-23年度	2023-24年度	2024-25年度 (截至2025年 2月)
開支(百萬元)	81.1	87.1	82.1

運輸署巴士及鐵路科則負責規管及監察港鐵、專營巴士、電車和非專營巴士服務，運輸署的其他分部亦協助處理包括事故協調、

新鐵路相關運輸設施策劃等鐵路相關事宜。在過去三年，運輸署巴士及鐵路科負責規管及監察港鐵服務的人手編制載列如下：

職級	2022	2023	2024
助理署長	1	1	1
首席運輸主任	1	1	1
總運輸主任	1	1	1
高級運輸主任	3	3	3
運輸主任	3	3	3

註：

除規管及監察港鐵服務外，上述部分人手編制亦負責巴士及鐵路科的其他職能，例如監管專營及非專營巴士服務和電車服務。

規管及監察鐵路服務屬於上述運輸署人員的部分常規職務，而運輸署其他分部亦協助處理鐵路相關事宜，涉及的開支預算沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0985)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局宗旨是維持和進一步發展香港的國際及區域航空中心地位，提供足夠的機場客貨運處理能力以應付需求；鞏固香港作為國際航運中心的地位；維持香港港口的競爭力，讓香港經濟能持續增長和應付貿易需求；以及鞏固香港作為亞洲首選國際運輸及物流樞紐的地位。就此，當局可否告知本會：

1. 據悉，粵港澳大灣區75%國際空運貨物經由香港國際機場轉運至世界各地，香港國際機場2024年全年貨運量為490萬噸，隨著三跑道系統投入運作預計2035年每年可處理達1000萬噸貨物，可是有全球航空公司同業公會預測，2030年粵港澳大灣區航空貨運需求量將達2000萬噸，當局將如何運用好增撥的資源以加強智慧港口建設，提升航空物流運力，發揮好國家民航局指明香港在粵港澳大灣區內的國際貨運樞紐龍頭作用？

2. 2024至25年度《財政預算案》演辭第169段，指機管局會積極擴展包括東莞物流園的冷鏈貨物服務在內的航空貨物服務，請問最新進展為何？

3. 有意見指，香港作為國際航運中心的地位正處於關鍵轉折點，為應對航運業面對激烈的區域內同質化競爭，當局會否考慮增撥資源，加快發展高增值物流服務，例如積極建設更多現代化冷鏈物流設施，吸引更多鮮活貨物、藥品及電商貨物等經香港轉運，以維持香港港口的競爭力？

提問人：陳祖恒議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

1.及2.

因應全球航運業的數字轉型趨勢，政府需要促進香港港口數字化，推動智慧港口發展，以鞏固及提升香港港口的競爭力及國際航運中心的國際化優勢，更好地支持國家發展大局。行政長官在《2024年施政報告》公布，政

府將於2025年完成構建港口社區系統，促進航運、港口及物流業持份者訊息互聯互通，並聯通海、陸、空貨物運輸資訊，更好發揮香港完善的多式聯運網絡，使貨物運送流程全面透明化，推動快而準的物流業務，為企業發展帶來革新機會和新動能。此外，系統亦將會是聯通香港本地業界、促進香港與內地及國際航運社區對接，以及打通貿易流和資金流的重要數碼基建。

另一方面，為鞏固香港在航空貨運上的領導地位，香港機場管理局(機管局)一直致力加強香港國際機場的貨物處理能力和效率，並已在機場南貨運區預留陸側和空側土地，以支持轉運、跨境電子商貿及高價值溫控空運貨物的發展。繼敦豪擴建項目及菜鳥智慧港於2023相繼啟用後，機管局於2023年12月與UPS達成協議，於香港國際機場發展新樞紐中心，預計於2028年竣工，每年可處理近100萬公噸貨物。

此外，機管局正積極發展香港國際機場與東莞之間的「海空貨物聯運」模式，以及香港國際機場東莞空港中心(空港中心)建設，為大灣區貨物提供更無縫、便捷的國際空運網絡，進一步發揮香港的空運中轉樞紐功能。空港中心第一期首階段的永久設施，預計2025年內完成，而第二期前期研究亦即將開始。為了讓「海空貨物聯運」模式帶來最大的效益，機管局正與東莞市政府研究在空港中心處理不同種類的貨物的可行性。其中，機管局正積極推進有關冷鏈貨物清關點的建設，以爭取讓空港中心早日開展冷鏈貨物服務。

3.

政府於2023年公布《現代物流發展行動綱領》和《海運及港口發展策略行動綱領》，提出多項策略和行動措施，以鞏固和提升香港作為國際物流樞紐和國際航運中心的地位。此外，我們繼續透過有效利用香港的固有優勢，為香港物流和航運業「提質」和「提量」。其中，香港一直在處理包括冷鏈貨物在內的高價值貨物上具有領先優勢，從香港每年透過「智利車厘子快線」，大量智利櫻桃經葵青貨櫃碼頭進口華南市場可見一斑。利用好我們在這方面的優勢，重點發展冷鏈貨物等高價值貨物的轉運，正是香港物流和航運的新增長點之一。

就此，政府一直致力支援業界掌握處理鮮活及溫控貨物的先進技術以及專業認證。物流業界一方面可透過「第三方物流服務供應商資助先導計劃」獲得政府配對資助以添置與冷鏈物流相關的科技應用，另一方面亦可透過智慧及綠色物流專業培訓計劃讓從業員接受針對現代及智慧物流培訓，進一步發展高增值物流服務。

此外，政府亦積極提升貨物通關便利，透過創新清關模式及科技應用為鮮活及溫控貨物，打造一條「空陸鮮活產品專屬快線」，實現有關貨物在海外和大灣區之間的雙向快速轉運，同時藉此為香港拓展貨物腹地，維持香港機場和港口的競爭力。

政府亦積極增加物流用地供應，以促進包括冷鏈物流在內的現代物流服務在香港持續發展。除了承諾於2024年至2027年間定期推出共四幅位於葵青貨櫃碼頭旁的用地以興建多層式現代物流設施外，政府亦會於北部都會區新發展區發展現代物流圈，並以位於洪水橋／厦村新發展區的物流用地作試點。政府現正就該用地的發展模式進行研究，目標以企業為本的宗旨建設有機共生的物流生態圈。有關研究結果預計將於今年公布。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2036)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局的職責，是繼續推展《鐵路發展策略 2014》中鐵路項目例如北環綫、東涌綫延綫、南港島綫(西段)、屯門碼頭作起點的跨海鐵路、小蠔灣站、屯門南延綫、古洞站、洪水橋站及《跨越2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》的詳細規劃及落實工作，以及發表《香港主要運輸基建發展藍圖》的工作；現時屯馬綫繁忙時間往東方向已經「塞爆」，未來10年屯門南、洪水橋、元朗南、錦田南等新發展區將會增加50萬人口，元朗居民需要等候多班向東列車才可上車，所以往港島居民必須向西往洪水橋轉乘未來的「洪港新鐵路」，即洪水橋經小欖、大嶼山、至港島的新跨海鐵路。另外，預算案亦重申於二零三四年完成北環綫主綫的目標。以上鐵路項目迫在眉睫。就此，當局可否告知本會：

(a) 是否會參考港鐵於內地的鐵路項目，採用公私營合作模式，由政府負責土木工程，港鐵負責供電、訊號及路軌等工程，以解決融資問題；如會，詳情為何；如否，原因為何；

(b) 政府會否以發債方式籌集上述項目政府需要承擔的資金；如否，原因為何？

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

(a)及(b)

政府一直因應每一個鐵路項目的建造和營運詳情，以及其獨特性及個別情況，審視每個鐵路項目的推展和財務安排，亦會考慮善用市場力量推展項目。在推展新鐵路項目時，政府和香港鐵路有限公司(港鐵公司)均會按照既定程序作出評估，確立項目的財務可行性，然後簽訂項目協議落實推進。

由單一機構整全統籌和推展鐵路項目有其優點，能夠確保項目不同環節的設計細節以及施工安排互相配合。這樣做亦有助合理平衡工程設計的成本效益，在配合實際需要之餘亦顧及控制成本，避免過度設計的情況。如果將部分鐵路項目的工程分拆為工務工程，要考慮如何妥善處理政府工程和鐵路公司工程的銜接，這樣做未必能夠提升推展效益和節省時間，同時亦要考慮政府的財政負擔。我們需要小心謹慎考慮有關建議。

另一方面，我們會和港鐵公司檢視新鐵路項目當中規劃、設計和施工等不同環節，探討優化及精簡程序的空間，以盡量節省工程團隊的人手需求，減低成本。同時，我們鼓勵港鐵公司積極廣納內地以至海外嶄新的科技及技術，探討不同策略性成本管控措施於鐵路項目上的應用，務求提速提效，加快推進項目亦同時降低項目成本，提升項目的財務可行性。

港鐵公司有空間因應流動資金需要，通過合適的渠道和方式進行融資。政府會繼續與港鐵公司管理層就此保持聯繫。政府和港鐵公司亦會持續監察各鐵路線的乘客量。按照實際情況需要，港鐵公司會透過多管齊下的措施，改善人流管理和提升乘客出行體驗。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2038)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第249(三)段指出政府三年前取消了一些主要隧道和幹道的收費，部分隧道的收費亦超過三十年未有調整。由於政府投入龐大資金興建這些基建，為體現「用者自付」的原則，運輸及物流局會檢視各政府隧道及主幹道的收費。就此，當局可否告知本會：

當局未來考慮調整或徵收隧道和幹道的收費標準為何？

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

運輸署正進行隧道費檢討工作。相較一般在地面上興建的道路，隧道的管理及營運需較高費用和資源投放，例如需長時間運作通風和照明系統，較複雜的結構檢查和維修，並聘請營辦商負責管理等。隧道收費原則是先考慮交通管理需要，及公眾可負擔程度等，並在「收回成本」和「用者自付」的基礎上，如收費未足以有效管理交通，便考慮進一步調整收費水平。此外，亦會考慮公交優先和效率優先原則。我們會全盤考慮上述原則，考慮每一條隧道的具體情況，例如地理位置、服務對象、部分隧道多年未有調整收費或面臨營運赤字等。有關檢討工作和評估完成後，政府將諮詢立法會交通事務委員會。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2043)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通
(3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「港車北上」於2023年7月起正式實行，政府處理申請數目更由原本每個工作日400個增至2025年1月的500個，惟已公佈多時的「粵車南下」仍然未有具體安排。就此，當局可否告知本會：

- (a) 預計「粵車南下」正式實施後，經此方法赴港的內地旅客數目為何；
(b) 為便利「粵車南下」旅客消費，會否考慮將指定停車場改設於就近港鐵站位置；如有，詳情為何；如否，原因為何。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

香港特區政府歡迎內地訪客來港，亦認為在粵港澳大灣區共同建設的概念裏，應該致力推動方便和暢順的人員流通，同時推動香港經濟發展。為此，特區政府正繼續與各內地單位積極探討「粵車南下」的詳細方案和實施安排，預期會在今年內公布細節。作為「粵車南下」的一部分，香港機場管理局(機管局)正分階段完成在港珠澳大橋(大橋)香港口岸人工島上的自動化停車場，包括「轉機停車場」及「訪港停車場」，供廣東及澳門非營運私家車經大橋來港停泊，旅客可經香港國際機場轉飛或到大橋香港口岸旅檢大樓辦理香港入境手續後訪港。機管局會配合「粵車南下」整體時間表啟用自動化停車場，並作適時公布。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0055)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 陸路及水上交通
管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府三年前取消了一些主要隧道和幹道的收費，部分隧道的收費亦超過三十年未有調整。為體現「用者自付」的原則，運輸及物流局會檢視各政府隧道及主幹道的收費。局方亦會檢討電動私家車牌照費、停車收費錶的收費，和交通違例事項的定額罰款。初步估計相關調整可每年增加約二十億元收入。就此，當局可否告知本會：

1. 以上各項措施的檢視或檢討計劃的推行時間表分別為何？
2. 就交通違例事項的執法，當局過去及未來如何善用科技降低執法成本及提高效率？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：75)

答覆：

1. 政府正檢討幾項與交通相關的收費和罰款，以提升交通管理，並維持公共財政紀律和可持續性，重點檢視多年未曾調整的收費和罰款，包括(i)停車收費錶的收費；(ii)交通違例事項定額罰款，例如違例泊車及與交通安全相關罪行的定額罰款；以及(iii)隧道收費。至於電動私家車牌照費，我們聯同環境及生態局，正理順收費基礎和架構，以貼緊電動車的技術發展和國際做法。我們正研究調整各項收費和罰款的具體建議和時間表，計劃在2025年內完成檢討並分批提出建議，諮詢立法會。
2. 自2020年3月起，警務處逐步於全港各警區開展「電子定額罰款通知書計劃」，讓前線執法人員以手提裝置讀取或輸入違泊車輛的資料，並即時列印定額罰款通知書，以減少因手寫發出違例泊車定額罰款通知書而造成的人為錯誤，從而提升整體執法的準確性。

根據現行法例，警務處處理《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)及《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)下的交通違例事項時，只可發出紙本定額罰款通知書／繳付定額罰款通知書。為容許以電子方式發出定額罰款通知書提供法律依據，政府於2023年12月向立法會呈交《2023年電子執行交通法例(雜項修訂)條例草案》，並於2024年6月獲立法會通過。

為配合告票電子化，警務處已在2021年6月獲立法會財務委員會批准撥款，以開發電子交通執法系統；系統包括三個主要組成部份：(1)將前線執法過程數碼化的電子告票系統；(2)處理所有與交通執法有關的資料及查詢的警務處內部中央平台；以及(3)為公眾提供一站式服務的專屬網站和手機應用程式。在系統全面推行及告票全面電子化後，預計每年可節省 2.47 億元的開支，包括可減省警務處中央交通違例檢控組後勤文職人員員工，而前線人員因告票電子化而節省的時間，亦可用作處理其他警務工作如處理市民求助。

警務處現正就告票電子化及電子交通執法系統的推出作最後準備，預計於2025年內執行上述修訂條例，而警務處亦會分階段實施該系統。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1968)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 陸路及水上交通
管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於二五至二六年度特別留意事項，局方繼續推進啟德智慧綠色集體運輸系統。有意見批評，歷時17年，歷任3屆特首，惟目前仍是「空中樓閣」的「啟德智慧綠色集體運輸系統」，列車未見，顧問卻一聘再聘，顧問費花完再花。就此，政府可否告知本會：

(一) 由前特首曾蔭權年代，擬建的「九龍東環保連接系統」，到前特首林鄭月娥年代的「多元組合」環保連接系統，直至本屆政府擬建的「啟德智慧綠色集體運輸系統」，上述項目曾多少次委聘顧問公司，作可行性研究；每次研究耗費多少公帑；研究總開支為何？

(二) 局方是否已預留開支再聘請顧問，研究最新建議的「啟德智慧綠色集體運輸系統」？如有，預留款額多少？

(三) 新財政年度內，需否再預撥款額？會否公開相關研究報告，予公眾查閱？

提問人：謝偉俊議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

根據土木工程拓展署(下稱「土拓署」)提供的資料，該署於2009年開展擬建九龍東環保連接系統(下稱「系統」)的初步可行性研究，就系統在技術和財務等多方面的可行性作初步探討和研究，其總實際開支為1,700萬元。研究建議發展一個高架單軌鐵路系統，以連接啟德發展區、九龍灣及觀塘商貿區。土拓署其後於2012年年初至2014年年初，就初步可行性研究的建議進行公眾諮詢，當時公眾對擬議的高架單軌鐵路系統、走線和覆蓋範圍，以及對觀塘避風塘的影響表達不同意見。有見及此，該署在2015年開展系統的詳細可行性研究，就系統的交通模式、走線設計、推展模式、財務承擔和效益等多方面作進一步研究，總實際開支為5,924萬元。詳細可行性研究

顯示，在九龍東建造高架連接系統，尤其在部分已發展的地區，涉及多項複雜的技術挑戰，在技術上會極度受制於毗鄰的稠密發展，而且預期系統的建造和運作成本將會十分高昂，並非可持續和可取的選項。詳細可行性研究建議在九龍東現有的運輸基礎設施和公共交通服務基礎上，輔以「多元組合」模式環保連接系統，以滿足區內市民的出行需要，連接毗鄰社區和有助打造啟德發展區成為綠色社區。

隨著一些新的中低運量集體運輸系統在多個國內外城市投入營運，土拓署聘請了顧問就這些系統在本地的應用作出檢討，檢討涉及的總實際開支約為2,200萬元。

其後，政府於《行政長官2023年施政報告》中建議在3個地區(包括啟德)引入智慧綠色集體運輸系統。就啟德智慧綠色集體運輸系統，土拓署於去年中聘請顧問開展勘察工作，在2024-25年度涉及的實際開支為1,880萬元，而在2025-26年度預算開支則約為2,200萬元。我們目標是在今年下半年招標。我們會適時向公眾匯報啟德項目的設計方案、進度和相關資料。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1186)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

演辭提到政府會為國際航運中心注入更大的發展動能，促進可持續發展，並在今年成立香港海運港口發展局，加強研究、推廣及人力培訓。就此，政府可否告知本會：

(一) 香港海運港口發展局所涉及的人手編制及薪金開支預算為何；較香港海運港口局的人手編制增幅為何；

(二) 香港海運港口發展局在吸引投身航運業，解決行業人力老化及不足問題的具體工作為何；

(三) 有指具備遠洋輪高級專業資歷的本地人才非常短缺，尤其是輪機方面，當局將如何增加相關本地人才供應；

(四) 過去三個年度，「海運及空運人才培訓基金」(基金)下各項計劃的受惠人數及開支總額；及

(五) 會否考慮將基金下設的「專業培訓課程及考試費用發還計劃」可獲發還費用由上限30,000元(80%)進一步提升？

提問人：黃國議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

(一)《行政長官2024年施政報告》公布，政府會改革現時的「香港海運港口局」成為「香港海運港口發展局」，作為高層次諮詢機構，協助制訂政策和長遠發展策略。政府將委任非官方人士出任主席，成員主要來自航運業界，並設有穩定的專責研究和推廣團隊，增撥資源，提升研究能力、加強海內外推廣和強化人力培訓，更有效支援政府落實政策，推進香港航運業的可持續發展。政府正為此項革新作準備，目標是於2025年年中之前成立新的「香港海運港口發展局」，並籌備在2025年下半年聘請專責團隊。

為支援「香港海運港口發展局」的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分別額外預留約1,170萬元、1,410萬元及1,910萬元，用作聘請專責團隊及支付推廣及研究等活動開支。專責團隊由三個新增非公務員合約職位組成(包括一名總經理、一名高級經理及一名經理)，團隊的薪酬開支佔預留撥款的約三成，其餘約七成的撥款將用於推廣及研究等活動。2027-28年後的資源安排將因應實際運作經驗再作檢視和考慮。現時，運輸及物流局第五分科相關組別負責為「香港海運港口局」提供秘書處支援服務及各項與海運業發展有關的政策事宜。上述為「香港海運港口發展局」增聘的專責團隊人數，較本局第五分科相關組別的現行人手(包括非公務員合約人員)增幅約百分之十二。

(二)「海運及空運人才培訓基金」(「基金」)於2014年成立，核准承擔額由2023-24財政年度起為五億元，以推行海運、航空和物流業的培訓、獎勵及推廣計劃。我們會繼續善用基金，包括鼓勵行業組織與各間教育機構及專業團體合作，舉辦各類面向市民大眾，特別是年輕一代的推廣活動。該等推廣活動可加深廣大市民對這些行業的認識，吸引更多人士投身業界。舉例來說，我們會繼續就遠洋航海、本地船舶、船舶維修等推行訓練獎勵或獎學金計劃，鼓勵有志入行人士接受相關行業培訓，協助他們在海運業發展；繼續為不同的高增值海事服務業推行人才培訓資助計劃，鼓勵參與的業界公司提供更多見習職位；以及為大專學生舉辦實習計劃，讓年輕人有機會在這些行業工作，鼓勵他們畢業後投身業界。

(三)為吸引本地人才加入行業，「基金」下設的「航海訓練獎勵計劃」，為遠洋船舶的實習生提供每月1萬元的獎勵津貼，甲板部及輪機部最長分別為期18個月及12個月。實習生完成實習後上岸準備專業考試期間，可獲每月3,000元津貼，為期最長9個月；以及考獲所需專業資格後而尚未獲晉升為高級船員期間，可獲每月6,000元津貼，為期最長6個月。成功考獲遠洋高級船員／輪機師二級及一級適任證書人士，分別可獲發放一次性獎勵金4萬元及8萬元。計劃旨在吸引更多本地年輕人接受航海訓練，考取相關資歷。我們會繼續就遠洋航海推行訓練獎勵計劃，鼓勵有志入行人士接受相關行業培訓，協助他們在海運業發展，以增加相關本地人才供應。

(四)過去三個年度，「基金」下各項計劃的受惠人數及開支總額詳情請參閱附件。

(五)「專業培訓課程及考試費用發還計劃」在2021年9月1日由18,000元的資助上限提升至30,000元。我們於2024年為「基金」在吸引人才和推動行業人力發展方面的影響和成效作全面檢討，其中就有關計劃的檢討結果顯示計劃現時的資助額合理。因此政府暫無計劃提升相關計劃的發還費用上限。

計劃名稱	2022-23年度		2023-24年度		2024-25年度 (截至2025年1月底)	
	受惠 人數	資助 金額 (萬元)	受惠 人數	資助 金額 (萬元)	受惠 人數	資助 金額 (萬元)
1. 專業培訓課程及考試費用發還計劃	1 529	516.0	1 529	575.0	1 188	441.7
2. 海運和航空業實習計劃	482	689.4	399	543.4	505	710.4
3. 航海訓練獎勵計劃	40	400.2	28	405.4	19	381.3
4. 船舶維修訓練獎勵計劃	2	56	1	20	0	5.8
5. 本地船舶業訓練獎勵計劃	21	69.2	4	32.9	6	12.5
6. 本地船舶能力提升計劃	84	100.8	100	125.4	199	228.6
7. 香港航海及海運獎學金計劃	2	27.1	3	38.4	2	30
8. 香港航運及物流獎學金計劃	9	207.2	8	188.5	10	249.8
9. 香港大學—大連海事大學學術合作計劃	69	46.9	85	74.4	61	21.1
10. 香港大學—上海海事大學學術合作計劃	2	40.2	1	22.2	0	0
11. 海外交流學生資助計劃	4	6	11	33	7	21
12. 海事培訓支援計劃	0	248	0	196.6	24	82.8
13. 海事人才培訓資助計劃—法律	/	/	4	32.7	4	47.5

計劃名稱	2022-23年度		2023-24年度		2024-25年度 (截至2025年1月底)	
	受惠人數	資助金額 (萬元)	受惠人數	資助金額 (萬元)	受惠人數	資助金額 (萬元)
14. 海運推廣計劃撥款	15 693*	88.1	14 324*	135.5	1 871*	179.1
15. 飛機維修專門課程部分學費退還計劃	13	81.9	10	58.1	/ ^	/ ^
16. 香港航空獎學金計劃	28	242	22	147.1	/ ^	/ ^
17. 航空營運培訓獎勵計劃	36	50.4	53	109.2	/ ^	/ ^
18. 航空業推廣活動資助計劃	/	/	173*	5.65	1 600*	39
19. 現代物流實習計劃 [#]	/	/	60	96.4	65	106.4
20. 智慧及綠色物流專業培訓計劃	/	/	0 [@]	0	14	19
21. 物流推廣資助計劃	/	/	0 [@]	69.8	550*	327.4

^ 資助於每年2至3月發放，因此未有受惠人數及資助金額的資料

* 數字為推廣活動的參與人數

[#] 前稱暑期實習計劃(供應鏈管理)

[@] 計劃於2024年1月推出，所有獲批項目均於2024-25財政年度或之後舉行

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1352)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

《財政預算案》演辭181中提到爭取分別於今年就啟德智慧綠色集體運輸系統項目及明年就東九龍及洪水橋／厦村及元朗南新發展區的智慧綠色集體運輸系統項目招標。就此，政府可否告知本會：

1. 有否研究進一步壓縮啟德項目施工期，讓項目提前至2028年落成，以及就啟德項目延伸至港鐵油塘站與供應商及營運商交流意見；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
2. 會否研究九龍東項目走線重新考慮採用啟德郵輪碼頭經啟德站、九龍灣到油塘走線，以促進東龍東商業活動；若會，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

1. 政府現正全力推展啟德智慧綠色集體運輸系統，我們會採用創新的推展方式，包括提前招標並將部分法定程序安排與詳細設計階段同步進行，我們目標是在今年下半年招標，以期盡快開展建造工程。與此同時，我們會檢視在規劃、設計至建造各階段壓縮推展時間的可行性，例如採用可供製造和裝配的設計、機電裝備合成法等。我們會繼續探討進一步壓縮推展時間的可行措施。

政府於2024年8至10月就啟德智慧綠色集體運輸系統邀請相關系統的供應商及營運商提交意向書，收集他們就不同範疇的意見，包括延伸系統走線至其他地區如油塘等的可行性，以了解延伸方案有否任何無法克服的困難／限制及對系統的設計、建造、營運、維修保養、推展時間表及成本的影響。在收到的意向書中，有供應商及營運商表示延伸系統走線至油塘等已發展的地區，涉及多項複雜的技術挑戰，例如

難以在區內狹窄的道路空間和人多車多的環境下建造高架車道，以及延伸系統走線的跨海段受制於觀塘避風塘的高度限制等。我們會繼續與供應商及營運商就延伸系統走線的可行性交換意見。

2. 如要採用啟德郵輪碼頭經啟德站、九龍灣到油塘的走線，走線需經過樓宇及地底設施密集的九龍灣和觀塘一帶，涉及多項複雜的技術挑戰，例如要在人口稠密、路面交通繁忙及缺乏空間的地區尋找足夠地方興建車站和高架車道。此外，系統走線途經狹窄的道路亦須考慮如何能符合法定消防通道要求，以及在建造高架車道期間如何確保地面道路交通不受影響等。除了技術可行性外，我們亦需審慎考慮這些延伸走線對項目推展時間表、財務可行性及可持續性的影響。因此，為早日落實項目，我們會以目前的初步建議走線作為基礎推展項目，同時會在系統設計上研究保留日後延伸系統至其他設施和地區的可行性。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1213)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2025至26年度，運輸及物流局會繼續進一步開放香港與民航伙伴所訂立的民航安排，以鞏固香港作為國際及區域航空中心的地位，有關工作的計劃投放的資源為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

特區政府一直善用「一國兩制」下香港獨特的民航地位，與民航伙伴進行航權談判，以滿足客貨空運需求。我們已經與67個民航伙伴簽訂民航協定，覆蓋全球超過700個航點，並與另外10個地區簽署相關航空安排的備忘錄，讓雙方的航空公司營運定期航班。我們與內地、台灣和澳門亦有相關民航安排。

過去兩年，我們與多個民航夥伴更新、檢討或擴大了雙邊民航安排。為回應市場需求並把握三跑道系統帶來的機遇，我們會以更前瞻視角發展及擴大航空網絡，包括支持香港國際機場加強其主要航線的服務，並提早布局針對現時主要航線及具潛力的「一帶一路」國家，包括位於北美洲、歐洲、非洲、南美洲及東南亞在內的地區的民航合作，商討及優化民航協定並加強與相關地區之間的航空服務聯繫。我們的目標是在2025年內與10個或更多的民航伙伴探索加強民航聯繫。我們亦會聯同香港機場管理局策略性地吸引本地及非本地的航空公司開拓新的航點和增加航班，提高行業多樣性及競爭力。有關工作由現有人力資源處理。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1214)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就與機管局一同推行「運輸業輸入勞工計劃－航空業」(計劃)，以應對航空業人手短缺問題，請告知本會，

1. 自計劃推出以來接獲的申請及獲批數目、涉及的工種及人數，當中有多少已投入服務，未獲批的原因及當局就是項工作投放的資源為何；
2. 自2023年計劃展開後，預計今年年底兩年的合約期會陸續屆滿，輸入的勞工是否可自動續約，當局何時會公布合約到期後的安排；及
3. 隨著機場三跑系統全面運作，人力資源需求會有所增加，當局會否考慮擴大計劃的配額，如會，詳情為何，包括會否就現時的薪酬中位數作檢討；如不會，有何措施解決機場人力資源不足的問題？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1.

政府在2023年7月推出針對香港航空業的運輸業輸入勞工計劃(計劃)，讓香港機場管理局(機管局)的特許經營商、專營商或營運許可證持有者可就填補機場前線非管理級的指定10個工種職位提出輸入勞工申請，配額上限為6 300個。

根據入境事務處提供的資料，計劃經過兩輪申請後，已有4 109名輸入勞工獲批並到港工作，涵蓋計劃下所有10個工種。我們亦剛於今年3月接受新一輪輸入勞工配額申請。

在首兩輪申請中，有少數申請因不符合下列其中一項計劃基本要求，而未能全數獲批：

- 一、擬申請配額的工作必須屬於計劃下所指定的10個工種；
- 二、擬申請的配額數目必須合乎全職本地員工與輸入勞工比例要求；
- 三、申請人必須曾就申請配額的職位進行本地招聘；及
- 四、就指定工種擬提供的工資必須不低於該工種的工資中位數。

計劃的行政工作主要由機管局負責，至於有關監督計劃及審核輸入勞工申請的工作由運輸及物流局的整體撥款承擔，因此沒有所涉開支的分項數字。

2. 及 3.

在保障本地勞工就業的前提下，輸入勞工的目的是為了紓緩航空業界在計劃推行期間人手嚴重短缺的問題，因此相關僱主所獲得的輸入勞工配額不會在有關勞工合約到期後自動續期。隨着三跑道系統於去年年底啟用，香港國際機場的航班處理量將會上升，預計機場所需的人手亦會逐步增加。政府會參考機管局最新一輪機場人力資源調查結果、計劃的執行情況、持份者對計劃的意見等多項相關因素，以考慮計劃的未來路向，包括輸入勞工合約到期的安排，並會適時作出公布。

除了上述輸入勞工的措施外，為應對航空業人手短缺的問題，機管局一直鼓勵機場社區進行本地招聘，並聯同業界舉辦多場就業資訊日及招聘會。機管局亦於機場服務上應用科技和智慧技術以減低人手需求的壓力，並聯同機場社區積極提升從業員的工作環境和福利。

對於長遠的人才供應，政府分別於2014年成立海運及空運人才培訓基金(基金)，及於2016年支持機管局成立香港國際航空學院(學院)，以推動航空業界的專業發展，並吸引更多年輕人加入航空業。政府不時研究優化基金下的培訓及獎勵計劃，而學院一直按行業需要，持續更新、優化及擴充培訓課程，吸引並培育更多航空業人才。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1215)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2025至26年度，運輸及物流局會繼續監督民航處與內地和澳門民航當局共同理順和優化大灣區空域的有效使用的工作，請告知本會，香港民航處、中國民用航空局及澳門民航局成立的”珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施三方工作組“在理順和優化大灣區空域的工作最新進展及有何措施避免因大灣區內各機場不斷地擴容而產生空域不足的問題；當局在處理空域問題涉及的資源為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

為理順和優化大灣區地區的空域管理，民航處與中國民用航空局及澳門民航局一直保持緊密聯繫和合作，以推動優化大灣區空域的工作。

通過「珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施專題工作組」(下稱《三方工作組》)的合作平台，三方工作組全盤考慮整個大灣區的空域發展，推進優化空域管理及新導航技術的應用，善用區內各機場的發展機遇和協同效應，提升空管運作效率及優化流量管理措施，以應付區內持續不斷增長的航機升降量。

去年，三方工作組舉行了各項工作會議，包括於去年6月在珠海召開內地與香港、澳門空管高層會議，研究大灣區外圍航路規劃，商討提升區域流量管理效率的措施，及開展導航新技術應用可行性研究，探索借助航機更精確的導航性能創建更靈活的空管運行模式。

三方工作組會繼續研究大灣區機場群空域規劃，分階段優化大灣區外圍航路以及空域結構，以及商討提升區域流量管理效率的措施，並會繼續積極探索應用新技術，配合航機更精確的導航性能創建更靈活的空管運行模式，務求盡量利用大灣區空域資源，以推進大灣區空管運行的創新升級，使區

內各機場都可發揮最大的效益，對接國家《十四五規劃綱要》和《粵港澳大灣區發展規劃綱要》的宏觀戰略。

上述工作由民航處現有人員執行，屬於綱領(3)下的常規職務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1216)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就在2025至26年度內，運輸及物流局會繼續與機管局合作推行措施，加強機場服務和機場的航線網絡及競爭力，請告知本會，有關工作計劃詳情，包括有何措施進一步吸引更多航空公司進駐香港及鼓勵現有航空公司開辦更多往來香港的新航班服務；及涉及的資源為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

為回應市場需求並把握三跑道系統帶來的機遇，我們會以更前瞻視角發展及擴大航空網絡，包括支持香港國際機場加強其主要航線的服務，並提早布局針對現時主要航線及具潛力的「一帶一路」國家，包括位於北美洲、歐洲、非洲、南美洲及東南亞在內的地區的民航合作，商討及優化民航協定並加強與相關地區之間的航空服務聯繫。我們的目標是在2025年內與10個或更多的民航伙伴探索加強民航聯繫。有關工作由現有人力資源處理。

與此同時，香港機場管理局(機管局)亦採取了多項相關措施吸引本地及非本地的航空公司開拓新的航點和增加航班，例如於2024年6月推出的「航空網絡拓展計劃」，提供財政誘因鼓勵航空公司開展新航線及為現有航線增加航班班次。計劃至今已吸引24間航空公司，涉及53個航點。上述計劃開支由機管局承擔，不涉及政府開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1217)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 海空交通及物流發展
管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

請告知本會，自政府落實優化飛機租賃稅制後，增加了多少飛機租賃商進駐香港，飛機租賃活動所帶來的經濟效益為何；在2025至26年度內，運輸及物流局會繼續與業界一同完善和推廣香港的飛機租賃，有關工作的計劃及開支為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

自飛機租賃稅務優惠制度(飛機租賃稅制)於2017年推出以來，飛機租賃業務在香港開始發展，已錄得約40間內地及海外的主要飛機租賃業者在香港設立附屬公司／營運機構，包括全球以飛機數目排行頭五位中的4間飛機出租商。

行政長官於2022年《施政報告》中提出進一步完善飛機租賃稅務優惠制度(飛機租賃稅制)，打造香港成為區內租賃飛機的首選地。修訂《稅務條例》(第112章)以優化飛機租賃稅制的條例草案已於2024年2月獲立法會通過，並追溯至2023年4月1日開始的課稅年度生效。我們於2024年4月與天津東疆綜合保稅區管理委員會就深化飛機租賃和融資產業合作發展簽訂備忘錄，並於2024年9月底在天津舉行的第十一屆中國航空金融發展(東疆)國際論壇，向業界介紹香港的優勢。業界對優化措施表示歡迎，不少公司正積極考慮在港開展業務，當中包括內地和跨國龍頭企業。未來，我們會繼續宣傳香港飛機租賃政策和優惠稅制的最新發展，以鼓勵全球飛機出租商來港進行業務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1218)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2025至26年度內，運輸及物流局會繼續完善「多式聯運」，以及推動大灣區貨物及物流信息的互聯互通，請告知本會有關工作計劃，除透過在東莞設立香港國際機場物流園外，有何計劃進一步擴大香港與大灣區甚至以外如廣西的多式聯運，預計各項計劃涉及的開支為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

香港與大灣區貨物的互聯互通，包括世界級的跨境基建、24小時運作的跨境口岸、便捷的跨境運輸以及高效的貨物清關手續，是香港作為國際物流樞紐的核心優勢。加上香港四通八達的國際運輸網絡，大灣區以至內地其他地方的貨物得以透過香港國際機場以及港口高效無縫地轉運到世界各地。

為了保持香港作為貨物來往大灣區與海外的首要物流門戶的角色，正如政府於2023年公布的《現代物流發展行動綱領》內提出，政府會繼續完善各項多式聯運，包括把現時航空轉運貨物豁免許可證安排擴展至其他多式聯運模式，以及繼續積極推展各項便利通關措施，例如進一步拓展「跨境一鎖計劃」的覆蓋範圍至澳門及內地廣東省以外的其他省市；推出「跨境快件清關便利安排」，以減省快件在香港口岸被抽查時涉及裝卸及查找的時間，以及優化「一單兩報」項目以擴展至所有陸路口岸的南行貨物，以節省企業報關所需的時間及人力等。與此同時，我們會支持香港機場管理局(機管局)繼續完善各項涉及空運服務的多式聯運。其中，機管局正與東莞共同推展「海空貨物聯運」模式，並於東莞興建「香港國際機場東莞空港中心」(空港中心)的永久設施。空港中心第一期首階段的永久設施預計於2025年內完成，而第二期前期研究亦即將開始。

至於加強與廣西的物流合作方面，繼去年與廣西壯族自治區交通運輸廳簽訂的《桂港交通物流專責小組深化戰略合作框架協議》後，運輸及物流局聯同香港物流發展局於今年一月到訪廣西，以探討加強港桂兩地的物流合作。雙方目前正積極討論跟進相關合作建議，以期增加港桂雙邊貨運量。

上述有關工作由政府現有人員執行，屬於常規職務，所涉開支並無分項數字。與推展「海空貨物聯運」相關的開支則由機管局承擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1219)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就物色物流用地方面的工作，請告知本會

- 1) 政府在葵青區貨櫃碼頭周邊物色了4幅具發展潛力的物流用地，並計劃在2024年至2027年間推出，首幅用地已成功批出，餘下三幅物流土地的詳情及推出市場的時間表為何；
- 2) 就計劃以洪水橋/廈村新發展區作為發展物流圈的試點，最新進展為何，預計物流圈的土地何時會推出市場；
- 3) 用於物色物流用地方面的工作涉及資源為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1)

政府於2023年10月公布的《現代物流發展行動綱領》(下稱「《行動綱領》」)內，承諾透過推出四幅鄰近葵青貨櫃碼頭的優質物流用地，以穩定物流用地供應，並回應業界對適合發展高增值物流作業和與港口有協同效應的多層式現代高端物流設施的需求。當中作為首幅用地的青衣市地段第202號已於2025年2月售出。政府會考慮市場情況，適時推出餘下三幅物流用地。

2)

為進一步推動現代物流發展，《行動綱領》提出在新發展區預留的物流用地打造不同功能的現代物流圈，並以在洪水橋／廈村新發展區預留作現代物流發展約36公頃的物流用地作試點。相關規劃研究已於2024年3月開展。我們初步建議以「企業為本」為發展導向，營造優良的物流發展環境，引入錨點企業，帶動整個物流圈發展，並吸引其他配套供應鏈服務匯聚於區內，形成有機的物流生態圈。

我們會於2025年上旬就相關規劃研究的初步建議與重點企業深入交流對接，進一步收集具體要求及意見，以作參考並優化相關建議，並預計於2025年

年內公布有關研究結果。

根據目前計劃，物流圈用地的土地平整及基礎設施工程將會在2026年收地完成後兩年內陸續完成。在不斷變化的經濟環境下，我們會在推出土地前，邀請業界遞交發展意向書，以確保物流圈的規劃緊貼業界需求。

3)

與物色及推出合適物流用地的有關工作的所涉人手資源及開支透過運輸及物流局及土木工程拓展署的現有資源承擔，所涉開支並無分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1220)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就2025至26年度，運輸及物流局會繼續與相關部門跟進與港口有關的事宜，包括避風塘、船廠，以及主要航道和港池的維護疏浚工程，就主要航道和港池的維護疏浚工程，請告知本會

1. 過去三年(2022, 2023及2024年)，政府接獲多少宗有關海床積聚淤泥或沉積物而影響船舶行駛或靠泊的求助，涉及的地點及跟進情況為何；
2. 政府有何措施監測現時港口航道的深度，並決定進行海床疏浚工程的條件為何；
3. 政府進行各項疏浚工程的最新情況，包括工程展開、完工日期及涉及的開支；及
4. 在2025至26年度，有關維護主要航道和港池疏浚工程的工作計劃詳情及預計開支為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 過去三年(2022, 2023及2024年)，由海事處所接獲，報稱因海床淤泥積聚而影響船隻靠泊或航行安全，從而開展維護疏浚需求評估的個案共有六宗，跟進情況如下：

個案	日期	地點	跟進情況
1	2022年2月	藍巴勒海峽公眾貨物裝卸區泊位RC-26 及 RC-27	海事處已檢查水深數據，發現該處並無明顯水深變化。

個案	日期	地點	跟進情況
2	2022年7月	沙頭角的避風碇泊處、養漁區及碼頭	海事處已檢查水深數據，發現該處並無明顯水深變化。
3	2022年12月	政府船塢港池	海事處已檢查水深數據，發現該處存在明顯水深變化。已計劃開展維護疏浚工程。
4	2023年5月	香港航海學校碼頭	海事處已檢查水深數據，發現該處存在明顯水深變化。已計劃開展維護疏浚工程。
5	2023年7月	沙頭角避風碇泊處	海事處已檢查水深數據，發現該處並無明顯水深變化。
6	2024年7月	通往尖鼻咀碼頭的水道	海事處已檢查水深數據，發現該處存在明顯水深變化。已計劃開展維護疏浚工程。

2. 海事處作為負責香港水域內海道測量的政府部門，一直以系統化方式監測香港水域的水深狀況。海事處透過定期水文測量，評估香港水域內維護疏浚的需求，包括香港的主要航道、錨地、避風塘等水域，以確保航行安全。在進行測量後所獲得的水深數據，會用作與現有海圖的水深資料以及過往的測量記錄比較，如發現測量水域內有若干範圍的水深大幅減少，以致影響船隻的航行安全，海事處會將個案轉介土木工程拓展署(土拓署)轄下的土木工程處海港工程部進行維護疏浚可行性的研究。若研究結果顯示技術上可行，經諮詢相關持份者後，土拓署會進行規劃和開展有關的維護疏浚工程。

3. 截至2025年3月為止，各項在香港水域內維護疏浚工程的進展如下：

工程項目	實際／預計展開日期	預計完工日期	預計開支(百萬元)
葵青貨櫃碼頭港池(第二期)	實際展開日期：2024年12月	2026年下半年	約40.2
政府船塢港池	預計展開日期：2025年第二季	2025年第四季	約2.8
香港航海學校	預計展開日期：2025年第四季	2026年第一季	約2.2

工程項目	實際／預計 展開日期	預計完工日期	預計開支 (百萬元)
通往尖鼻咀碼頭的水道	預計展開日期：2026年	2027年	待定 (開支費用將取決於海泥樣本測試結果)

除了上述四項維護疏浚工程，海事處亦正在重新評估香港仔南避風塘的維護疏浚工程。因涉及眾多持份者，為了減少受影響的船隻數量，土拓署已提出該疏浚工程的優化方案。新方案將採用小型疏浚設備以縮小必要的工作範圍，並將整個疏浚工程分為兩個階段實施。海事處正在評估該方案的可行性。

4. 在2025至26年度，並沒有涉及主要航道的維護疏浚工程。而涉及港池的維護疏浚工程共有兩項，分別為葵青貨櫃碼頭港池疏浚工程以及政府船塢港池疏浚工程，工程資料可參照上表。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1221)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2025至26年度，運輸及物流局會繼續管理經優化的第三方物流服務供應商資助先導計劃，以鼓勵物流業通過應用科技提高生產力，就此，請當局告知本會

1. 有關推動上述計劃的工作計劃及涉及的資源；及
2. 有沒有就物流業界在應用科技的情況進行調查，如有，詳情為何；如沒有，會否考慮進行相關調查，並針對業界面對的問題，推動業界提升在科技的應用，以提升本港物流服務的整體效率及競爭力？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

政府於2024年2月進一步優化「第三方物流服務供應商資助先導計劃」(先導計劃)，把資助金額上限由每家企業100萬元增加至200萬元，並擴大資助範圍，以涵蓋培訓及與環境、社會及管治(ESG)科技相關的應用服務(包括顧問服務)。自優化措施實施以來，截至2025年2月，先導計劃共收到89宗新申請，批准了45宗申請，批出約2,600萬元資助。

為評估優化措施的成效，香港生產力促進局(生產力局)作為先導計劃的執行夥伴，訪問了多間物流企業以了解業界在應用科技的情況，結果顯示物流企業普遍因對ESG的認識不足而未有廣泛採用相關科技。同時，人才短缺和經濟不景氣亦影響企業投放資源在應用科技的意欲。

有見及此，運輸及物流局與生產力局合作，透過舉辦博覽和研討會等，加強有關智慧和綠色物流，以及先導計劃的宣傳。例如在2024年6月，我們聯同生產力局舉辦「物流科技博覽」，向業界介紹有關智慧和綠色物流的最新資訊和相關技術。生產力局亦向業內中小企提供有關應用智慧物流技術

方案的諮詢服務。此外，我們已開展顧問研究制訂綠色可持續物流發展路線圖，預計於今年上半年內公布，以提高業界對ESG的認識。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0491)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案提到，去年底成立的「發展低空經濟工作組」正審議首批監管沙盒試點項目的申請，並即將宣布結果；期望通過試點項目，逐步擴大和豐富低空飛行的應用範圍，為香港經濟開拓新的增長點。

有意見認為，低空經濟乃新興產業，預料相關企業運作初期很大機會會持續虧損。就此，請告知本會：為鼓勵發展低空經濟，當局有無可能對其中具有明顯市場發展潛力的項目，予以一定財政支持，例如一定期限的政府無息貸款？

提問人：嚴剛議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

行政長官在2024年《施政報告》中宣布成立「發展低空經濟工作組」(「工作組」)，制訂發展策略和跨部門行動計劃，以推動香港低空經濟發展。工作組於今年年初起陸續推行「監管沙盒」試點項目，以促進創新及測試低空飛行活動的潛在應用場景。首批「監管沙盒」試點項目於去年十一月開始接受申請，並已於去年年底截止，工作組一共收到由72位申請者提交的項目，申請內容涵蓋不同民生大小事項，涉及多個內地及本地的機構、大學研究機構、公共機構及商業機構。工作組已於今年3月20日公布首批試點項目的申請結果，首批試點項目有38個。項目內容涵蓋緊急救援、無人機配送、維修檢查、偵測工作、低空基礎設施等多個領域及不同應用場景。政府正陸續開展相關項目的工作。視乎首批試點項目的推行情況，我們將於稍後時間公布第二批「監管沙盒」試點項目的申請詳情。政府會參考試點項目的經驗和數據，為低空飛行活動的長遠發展制訂合適的基礎設施、相關配套設施，以及標準規則和做法。

至於政府對試點項目的資助，政府一直透過不同資助計劃支持各科技範疇的研發，例如「創新及科技基金」下的資助計劃，支援本地大學、研發中心和企業進行包括與低空經濟相關的電子、數據傳輸和處理等範疇的研發。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0534)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府會在今年成立香港海運港口發展局，加強相關研究、推廣及人力培訓，促進國際航運中心的可持續發展。

就此，請告知本會：政府規劃中的海運港口發展局人員規模如何，預計年總支出是多少，其中海外推廣費佔比為何？

提問人：嚴剛議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

《行政長官2024年施政報告》公布，政府會改革現時的「香港海運港口局」成為「香港海運港口發展局」，作為高層次諮詢機構，協助制訂政策和長遠發展策略。政府將委任非官方人士出任主席，成員主要來自航運業界，並設有穩定的專責研究和推廣團隊，增撥資源，提升研究能力、加強海內外推廣和強化人力培訓，更有效支援政府落實政策，推進香港航運業的可持續發展。政府正為此項革新作準備，目標是於2025年年中之前成立新的「香港海運港口發展局」，並籌備在2025年下半年聘請專責團隊。

為支援「香港海運港口發展局」的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分別額外預留約1,170萬元、1,410萬元及1,910萬元，用作聘請專責團隊及支付推廣及研究等活動開支。專責團隊由三個新增非公務員合約職位組成(包括一名總經理、一名高級經理及一名經理)，團隊的薪酬開支佔預留撥款的約三成，其餘約七成的撥款將用於推廣及研究等活動。2027-28年度後的資源安排將因應實際運作經驗再作檢視和考慮。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0535)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就“高增值海運服務”，政府正優化一系列惠及航運業發展的稅務措施，包括為營運租約下的船舶出租商，提供船舶購置開支的稅務扣除。

同時，業界建議，香港應積極爭取以新加坡為運營中心的中國國有資本船隊能遷冊香港，共同推動香港國際航運中心的更好發展。就此，請告知本會：在該船舶購置開支扣減後，政府每年將減少多少收入；及，在進一步提高船舶註冊的便捷性、助力航運相關經營活動降低成本和吸引更多國際航運資本和航運公司總部落戶香港等方面，政府會否進行相關政策優化？

提問人：嚴剛議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

在「一國兩制」下，香港具備國際化和雙語普通法的制度優勢，世界獨有。於2024年國際航運中心發展指數中，香港連續五年穩立全球第四航運中心的地位，反映香港在港口條件、專業海運服務、整體營商環境等綜合實力優厚。根據最新數字，香港具蓬勃的海運服務圈，有逾1 200家與港口及航運相關的公司，較五年前增加約一成。

政府一直致力推動高增值航運業發展，例如由2020至2022年推出一系列惠及航運業的稅務優惠措施，包括為船舶租賃活動提供零稅率優惠，並為海事保險、船舶管理、船舶代理及船舶經紀業務提供半稅優惠等，以期減低航運企業營運成本，擴大本地海運網絡。以船舶租賃為例，相關企業的數目於兩年間由2020/21年度的11間倍增至2022/23年度的46間。因應國際稅務規則的改變，我們正優化這些措施，包括為營運租約下的船舶出租商，提供船舶購置開支的稅務扣除。我們目標是於2026年上半年向立法會提交條例草案。由於船舶租賃商、船舶租賃管理商和航運業商業主導人有不同經

營模式及架構，而稅務扣除的細節仍在敲定中，我們暫時未能估算有關財政影響。

與此同時，金屬和礦產等大宗商品佔全球航運交易量一半以上。大宗商品交易商是海運服務採購的主要使用者，吸引他們集聚香港運作可帶動海運服務的發展，有利鞏固提升香港國際航運中心地位。為鼓勵現有企業擴充業務及吸引更多海內外大宗商品交易商落戶香港(從而帶動更多海事服務業戶在香港設立據點及壯大香港的航運生態圈)，2025-26年度財政預算案建議為合資格大宗商品交易商提供半稅優惠—即以8.25%的減半稅率評估利得稅。目標是於2026年上半年向立法會提交條例草案。

由海事處管理的香港船舶註冊處在規模及質量上領先全球。2024年，香港船旗規模位居全球第四，港口國監督滯留率僅為0.69%，遠低於全球平均水平的3.30%，並在全球十大船旗國中位列前三名。海事處會繼續透過多管齊下的措施，鞏固提升香港船舶註冊的優勢，進一步提高船舶註冊的便捷性，吸引各國船東來香港註冊船舶和航運企業來港經營，包括：加強透過海外和內地區域支援團隊為船東和船舶營運者提供24小時技術支援，目前已有七支團隊正在運作，它們位於倫敦、上海、新加坡、澳洲、三藩市、東京和多倫多，覆蓋大部分香港旗船舶經常到訪的地區；加強推廣於2024年6月28日推出全球首個以碳強度指標(Carbon Intensity Indicator)為評級的「綠色優惠計劃」，為總噸位達5 000噸或以上且在國際海事組織制定的碳強度指標中獲得A級或B級評級的香港註冊船舶提供現金獎勵，由2024至2026年為期三年，以鼓勵航運業綠色轉型；加強推廣於2025年2月14日推出的批量註冊優惠計劃，如船東、船舶管理公司或船舶代理在24個月內註冊多於一艘船舶時，會獲退還相關船舶的註冊費及首年噸位費；以及透過電子化和精簡程序令船舶註冊程序更為便捷(包括於2023年實施使用電子證書／許可證／執照的措施、簡化船舶註冊的行政程序、研究簡化法定程序)。

憑着業界和政府多年來的努力，香港海運服務業成為享譽國際的「金漆招牌」。為吸引更多國際航運企業落戶香港，我們會繼續與業界加強溝通，不時檢視現行措施的成效，並加強宣傳推廣香港航運優勢，包括善用不同國際大型的海運活動和「香港海運週」等平台，加深與國際海運組織合作，以及業界和內地及海外港口城市外訪工作等，鞏固提升香港海運服務業發展。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0566)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案提到，將為用於加注的綠色甲醇提供稅務豁免，同時落實《綠色船用燃料加注行動綱領》，助力香港成為綠色船用燃料加注中心。

就此，請問政府會否考慮專門劃撥資金或引入相關投資者，推動船舶新能源加注及配套行業的設施建設發展和人才培養引進，以提升行業的服務質量和專業水準；及，鑒於政府歡迎業界在青衣碼頭附近建設新能源加注儲存設施，針對商界為迎合該類戰略新興產業的發展而進行的土地用途變更，是否可以豁免或減少土地變更費用？

提問人： 嚴剛議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

綠色船用燃料加注涉及多個環節。政府已在2024年11月15日公布《綠色船用燃料加注行動綱領》。其中，我們會在不同範疇支援業界及提供便利措施，以促進整個綠色船用燃料加注生態系統的全面發展。

香港的加注市場向來開放而靈活，政府會維持市場彈性，在保障安全的前提下，歡迎海內外不同企業在香港開展綠色船用燃料加注及相關業務。我們會與有意及有能力在香港發展綠色船用燃料加注及相關業務的持份者簽訂合作備忘錄，並為其業務發展提供合作平台及其他便利措施。海事處已設立專責小組，向有意落戶香港的綠色航運相關機構提供一站式服務。

此外，政府將因應多燃料方針，推動為不同綠色船用燃料提供貯存設施。其中，政府已在青衣南物色一塊適合用作發展綠色甲醇貯存設施的臨海用地，預計在2025年就該用地的發展邀請業界提交意向書，隨後完成規劃程序並適時推出市場。政府亦歡迎業界改裝部份現有油產品油庫或新建設施，以貯存綠色船用燃料。如業界在進行相關發展時面對地契或城市規劃方面

的限制，政府可在行政程序上提供適切協助。

人才培訓方面，政府已在大灣區內物色到8個合適的綠色船用燃料培訓課程，並將其列為本地認可課程，讓香港從業員可修讀有關課程，預計於2026年年初可培訓出50名綠色船用燃料相關人才。我們在2025年年中將完成優化「海運及空運人才培訓基金」下的資助計劃，主動把更多國際或內地的綠色船用燃料課程納入核准課程名單內。同時，2025年3月1日生效的新一份人才清單已涵蓋綠色航運人才，相信可滿足推動發展綠色船用燃料及加注作業人才的短期需要。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3061)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 海空交通及物流發展
管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

總目158的預算增加主要來自於綱領(3)，相當部分用於改革香港海運港口局成為香港海運港口發展局。業界有意見認為，該發展局的工作應該包括：進行深入的行業調研，及時掌握國際航運市場的最新動態和未來發展趨勢，促進香港的海運和港口迅速適應市場變化；加強與國際航運公司總部的遊說交流，建立更緊密的合作關係，推動更多航線選擇掛靠香港、更多航運公司總部落戶香港；以及積極參與國際推廣交流活動，展示香港港口的優勢和潛力，吸引更多航運資源要素匯聚香港。為該發展局提供充足的資源支持，將有助於其更好地發揮職能和開展工作。

就此，請問政府會否儘快為該發展局設定具體目標和績效指標，以確保該局能夠有效促進香港海運及港口業的發展；在港口海運發展局的相關預算中，未來海外推廣的預算額度為何，能否滿足加大香港在國際航運界的宣傳推廣需要；及，鑒於政府已預留2.15億元構建港口社區系統，而目前海關正在打造單一窗口智能社區，還有航運港口業界也在打造數字化生態圈，則港口社區系統如何避免與其他類似系統重複搭建，政府如何積極聯繫業界，共同推動智能港航社區系統建設？

提問人：嚴剛議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

《行政長官2024年施政報告》公布，政府會改革現時的「香港海運港口局」成為「香港海運港口發展局」，作為高層次諮詢機構，協助制訂政策和長遠發展策略。政府將委任非官方人士出任主席，成員主要來自航運業界，並設有穩定的專責研究和推廣團隊，增撥資源，提升研究能力、加強海內外推廣和強化人力培訓，更有效支援政府落實政策，推進香港航運業的可持續發展。

為支援香港海運港口發展局的工作，政府已在2025-26、2026-27及2027-28年度分別額外預留約1,170萬元、1,410萬元及1,910萬元，用作聘請專責團隊及支付推廣及研究等活動開支。專責團隊由三個新增非公務員合約職位組成(包括一名總經理、一名高級經理及一名經理)，團隊的薪酬開支佔預留撥款的約三成，其餘約七成的撥款將用於推廣及研究等活動。2027-28年後的資源安排將因應實際運作經驗再作檢視和考慮。香港海運港口發展局的效益管理安排會在該局成立後確立。

「貿易單一窗口」(「單一窗口」)系統和港口社區系統都是服務貿易和物流業界的系統，但兩者的涵蓋範疇和功能定位有所不同。「單一窗口」的定位是企業對政府，旨在提供一站式電子平台，讓業界以電子方式向政府申領進出口受管制物品的牌照／許可證，及提交貿易文件和貨物資料，便利業界滿足就貨物報關和清關方面的規管要求。

港口社區系統的定位則面向企業，旨在提供官方營運的中央數據交換平台，便利業界信息互聯互通，提供貨物實時追蹤功能，提升物流運作透明度，增強業界的營運效率和競爭力。系統亦會向企業提供增值電子服務，從而帶來更多便利。作為官方構建的中央數據交換平台，港口社區系統不僅能串聯香港本地業界，便利港口社區所有持分者透過同一平台進行數據互聯互通，並聯通海陸空運輸資訊，更能促進香港聯通內地及國際航運社區，同時因使用區塊鏈技術記錄貨流而能提供貿易融資便利，打通貿易流與資金流。

我們會繼續與商務及經濟發展局商討，探討「單一窗口」與港口社區系統連接的可行性，為貿易和物流業界創造更高效、更便捷的運作環境，促進經濟的持續增長。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2556)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

機場三跑道系統於去年年底啟用，客運設施亦會於年底分階段開始營運，機場客流量將持續增加。請當局告知本會：

1. 請分別列出最近兩年，機場旅客總數、本地、內地及其他訪港旅客數量、過境及中轉旅客數量；
2. 請列出最近兩年，有多少來自大灣區的旅客使用香港國際機場；
3. 請列出最近兩年，分別使用陸路、海路、鐵路及航空「經港飛」的旅客數字；
4. 請列出最近兩年，使用海天中轉大樓的人次、轉駁大樓快船的人次、轉駁大樓客車人次？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

1.及2.

根據香港機場管理局(機管局)提供的資料，在2023及2024年，香港國際機場的總旅客量及相關旅客分佈表列如下：

表一

年份	旅客量(萬人次)				
	抵港／離港旅客			過境及 中轉旅客	總旅客量
	本地旅客	內地旅客	其他旅客		
2023	1 772	530	843	804	3 949
2024	2 151	729	1 279	1 146	5 305

註一：抵港／離港旅客以旅客持有的護照作劃分。

註二：過境及中轉旅客是指以航空方式經香港國際機場過境及中轉的旅客；而以多式聯運模式經香港國際機場中轉的旅客則計入抵港／離港旅客當中。

註三：2024年旅客量為臨時數字，實際數字尚待航空公司確認。

在2023及2024年，來自粵港澳大灣區其他城市的抵港／離港旅客分別為約582萬及952萬人次。

3.

根據機管局提供的資料，在2023及2024年，先後以不同交通方式出入境香港並使用香港國際機場來往世界各地的旅客量表列如下：

表二

	旅客量(萬人次)		
年份	經陸路	經海路	經鐵路
2023	349	95	88
2024	558	169	133

註：2024年旅客量為臨時數字，實際數字尚待航空公司確認。

至於以航空方式經香港國際機場來往世界各地的旅客量，請參閱表一「過境及中轉旅客」的數字。

4. 根據機管局提供的資料，在2023及2024年，使用海天中轉大樓的旅客量及其分布表列如下：

表三

	旅客量(萬人次)		
年份	使用快船服務	使用客車服務	總旅客量
2023	47	3	50
2024	68	24	92

註一：2024年旅客量為臨時數字，實際數字尚待航空公司確認。

註二：來往海天中轉大樓和港珠澳大橋澳門口岸及珠海口岸的客車服務分別於2024年8月及12月開通。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2578)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

本年度《預算案》提到，政府會繼續與機管局合作推行措施，加強機場服務和機場的航線網絡及競爭力。請告知本會：

1. 有何措施鼓勵航空公司復辦或新開辦航線，如有，詳情及預算為何，若否，原因為何；
2. 當局是否掌握2025年全球主要國際機場的收費概況，詳情為何？
3. 請詳細表列出現時來往香港的全球航點數目、航點目的地、提供香港航班的航空公司數目和航班班次，並與2019年的數據之比較

2025年

所屬洲份	目的地機場	航空公司名稱	提供往來香港航班數目

2019年

所屬洲份	目的地機場	航空公司名稱	提供往來香港航班數目

；

4. 當局於2025-2026年度將提供什麼誘因，以鼓勵航空公司開拓新航線和增加，以及復飛往來香港的航線，詳情及開支預算為何？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1.及4.

政府一直聯同香港機場管理局(機管局)策略性地透過外展隊、獎勵計劃及政策便利措施等，吸引本地及非本地的航空公司開拓新的航點和增加航班。例如，機管局於2024年6月推出「航空網絡拓展計劃」，提供財政誘因鼓勵航空公司開展新航線及為現有航線增加航班班次，而計劃至今已吸引24間航空公司，涉及53個航點。上述計劃開支由機管局承擔，不涉及政府開支。

同時，本地航空公司積極響應政府要求開展及增加航班，以支持香港的整體發展。繼於去年及今年較早開展來往中國內地西寧、寧波、舟山、黃山及宜昌、老撾永珍、沙特阿拉伯利雅得、日本仙台及米子、澳洲開恩茲，以及澳洲黃金海岸的直航客運服務後，今年稍後將陸續開通來往美國達拉斯、印度海德拉巴、德國慕尼黑、比利時布魯塞爾、意大利羅馬及中國內地烏魯木齊的直航航班，亦會增加來往香港及北美的航班班次。有關工作不會涉及任何額外政府開支。

2.

機管局一直根據市場化原則釐定機場收費水平。目前，一所航空業界權威的國際獨立顧問公司每年均會就全球主要國際機場的收費進行調查。2024年的調查報告涵蓋全球約50個主要國際機場，香港國際機場的整體機場收費排名屬中等水平，整體收費更普遍低於國際多個樞紐機場，包括倫敦希斯路機場、阿姆斯特丹史基浦機場、新加坡樟宜機場等。機管局會繼續密切留意市場發展，並就機場收費作定期檢討。

3.

疫情前，約120家航空公司提供航班來往香港國際機場與全球約220個航點。現時，有超過130家航空公司提供航班往來香港國際機場與全球約200個航點。疫情前及現時每周往來香港的空運航班數目分別載於附件一及附件二。

**疫情前每周往來香港的空運服務
(2019年3月3日至3月9日的航班資料)**

往來香港的客運服務

地區	航班數目
中國內地	854
日本	445
台灣	399
泰國	262
韓國	187
菲律賓	173
美國	144
新加坡	138
澳洲	113
馬來西亞	106
越南	105
印度	90
印尼	80
英國	65
阿拉伯聯合酋長國	49
加拿大	45
柬埔寨	35
德國	19
紐西蘭	19
法國	17
俄羅斯	15
荷蘭	14
卡塔爾	14
緬甸	13
瑞士	13
芬蘭	12
以色列	12
南非	12
意大利	11
尼泊爾	8
西班牙	8
巴林	7
汶萊	7
埃塞俄比亞	7

地區	航班數目
斯里蘭卡	7
關島	6
馬爾代夫	6
北馬里亞納群島	6
土耳其	6
孟加拉	5
丹麥	5
斐濟	5
蒙古	5
比利時	4
愛爾蘭	4
約旦	4
埃及	3
哈薩克斯坦	3
巴布亞新幾內亞	3
毛里裘斯	2
總數	3 572

往來香港的貨運服務

地區	航班數目	
	抵港	離港
美國	213	269
中國內地	78	80
日本	52	54
德國	47	40
印度	46	45
台灣	45	40
新加坡	44	26
阿拉伯聯合酋長國	44	46
韓國	40	29
越南	37	20
卡塔爾	23	21
盧森堡	22	22
馬來西亞	22	16
俄羅斯	22	25
泰國	21	19
孟加拉	16	18
巴林	14	2
意大利	10	6
墨西哥	10	6
阿塞拜疆	9	13
澳洲	8	3
比利時	8	6
土耳其	8	8
哈薩克斯坦	7	15
沙特阿拉伯	7	5
埃塞俄比亞	6	6
菲律賓	6	5
波蘭	4	0
英國	4	4
法國	3	5
科威特	3	0
荷蘭	3	1
斯里蘭卡	3	0
柬埔寨	2	0
加拿大	2	0
印尼	2	2
阿曼	2	0

地區	航班數目	
	抵港	離港
約旦	1	0
烏茲別克斯坦	1	0
奧地利	0	2
匈牙利	0	3
西班牙	0	1
總數	895	863

備註： 貨運服務的抵港和離港航班數目不同，是由於航空公司基於商業及服務需求等考量，在營運航空貨運服務時並不必定為兩個航點提供往返服務。貨運航班可能會單向服務數個航點，例如從甲航點飛抵乙航點，再飛抵香港及至丙航點。

**現時每周往來香港的空運服務
(2025年3月2日至3月8日的航班資料)**

往來香港的客運服務

地區	航班數目
中國內地	703
日本	480
台灣	377
泰國	270
菲律賓	169
韓國	159
新加坡	115
馬來西亞	101
美國	98
越南	89
澳洲	82
印尼	73
印度	50
英國	48
加拿大	36
阿拉伯聯合酋長國	28
紐西蘭	17
法國	14
瑞士	14
卡塔爾	14
德國	14
柬埔寨	13
荷蘭	11
蒙古	7
埃塞俄比亞	7
尼泊爾	7
土耳其	7
芬蘭	5
汶萊	5
意大利	5
斯里蘭卡	5
南非	4
西班牙	4

地區	航班數目
孟加拉	4
巴布亞新幾內亞	4
俄羅斯	3
沙特阿拉伯	3
斐濟	3
塞班島	2
總數	3 050

往來香港的貨運服務

地區	航班數目	
	抵港	離港
美國	209	322
阿拉伯聯合酋長國	84	94
日本	61	51
中國內地	54	56
馬來西亞	60	49
德國	55	48
台灣	49	45
韓國	44	30
卡塔爾	35	35
印度	25	35
越南	42	14
新加坡	30	19
埃塞俄比亞	24	24
比利時	22	26
盧森堡	23	23
英國	13	33
土耳其	22	21
阿塞拜疆	20	20
泰國	21	18
菲律賓	19	17
澳洲	20	14
意大利	21	11
巴林	17	15
沙特阿拉伯	14	15
法國	14	11
墨西哥	12	9
印尼	11	6
以色列	8	8

地區	航班數目	
	抵港	離港
哈薩克斯坦	6	7
荷蘭	7	5
孟加拉	4	4
埃及	3	3
加拿大	3	2
匈牙利	0	5
挪威	3	0
關島	2	0
柬埔寨	2	0
阿美尼亞	1	0
紐西蘭	1	0
科威特	1	0
總數	1 062	1 095

備註： 貨運服務的抵港和離港航班數目不同，是由於航空公司基於商業及服務需求等考量，在營運航空貨運服務時並不必定為兩個航點提供往返服務。貨運航班可能會單向服務數個航點，例如從甲航點飛抵乙航點，再飛抵香港及至丙航點。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2587)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府推出「運輸業輸入勞工計劃——航空業」，以紓緩航空業人手短缺的問題。就此，請告知本會：

1. 自「運輸業輸入勞工計劃——航空業」實施以來，有多少名輸入勞工已到港工作，並按該計劃下的10個工種列出分項數字；
2. 當局會否延續計劃，或推出其他措施，以補充國際機場持續短缺的人力資源，如會，詳情為何，如否，原因為何？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：39)

答覆：

1.

政府在2023年7月推出針對香港航空業的運輸業輸入勞工計劃(計劃)，讓香港機場管理局(機管局)的特許經營商、專營商或營運許可證持有者可就填補機場前線非管理級的指定10個工種職位提出輸入勞工申請，配額上限為6 300個。

根據入境事務處提供的資料，計劃經過兩輪申請後，已有4 109名輸入勞工獲批並到港工作，涵蓋計劃下所有10個工種，詳情請參閱下表。我們亦剛於今年3月接受新一輪輸入勞工配額申請。

工種類別	已到港工作數目 [^]
1. 地勤人員	1 387
2. 機坪服務員	825

工種類別	已到港工作數目 [^]
3. 機艙工作人員	573
4. 飛機維修技工／技術員	35
5. 牽引車司機	418
6. 倉務處理員／貨站服務員	242
7. 機械／升降台操作員	294
8. 客戶服務員	185
9. 飛機拖車司機	29
10. 維修員	121
總數	4 109

[^] 根據入境處提供的資料，截至2025年2月，已到港工作數目包括輸入勞工離職後的替補勞工

2.

隨着三跑道系統於去年年底啟用，香港國際機場的航班處理量將會上升，預計機場所需的人手亦會逐步增加。政府會參考機管局最新一輪機場人力資源調查結果、計劃的執行情況、持份者對計劃的意見等多項相關因素，以考慮計劃的未來路向。

機管局一直鼓勵機場社區進行本地招聘，並聯同業界舉辦多場就業資訊日及招聘會。機管局亦於機場服務上應用科技和智慧技術以減低人手需求的壓力，並聯同機場社區積極提升從業員的工作環境和福利。

對於長遠的人才供應，政府分別於2014年成立海運及空運人才培訓基金(基金)，及於2016年支持機管局成立香港國際航空學院(學院)，以推動航空業界的專業發展，並吸引更多年輕人加入航空業。政府不時研究優化基金下的培訓及獎勵計劃，而學院一直按行業需要，持續更新、優化及擴充培訓課程，吸引並培育更多航空業人才。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1491)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就推動低空經濟發展，政府可否告知：

1. 目前民航處中負責有關低空經濟措施的人手數量、編制、職級、按職級的薪金開支、總薪金開支；
2. 過去5年及預計在2025至26年度，政府每年落成的低空經濟基礎設施數量、項目內容、相關開支；
3. 請以列表形式，列出推動低空經濟發展工作組成立至今，以及預計在2025/26年度進行的考察活動次數、考察目的地和內容、涉及人手數目、涉及開支。

提問人：容海恩議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1. 目前，民航處運用現有的人手及資源推行低空經濟發展相關的工作。在2025-26年度，民航處擬開設以下常額職位以推展有關發展低空經濟措施的工作，包括推行監管沙盒項目相關的工作：

將開設的常額職位		
職級	職位數目	按薪級中點估計的年薪值 (百萬元)
高級民航事務主任(民航行政管理)	1	7.74
民航事務主任(民航行政管理)	1	
民航事務主任(適航)	1	
助理民航事務主任(民航行政管理)	1	
高級電子工程師	1	
電子工程師／助理電子工程師	2	
總計：	7	

另外，民航處將在2025-26至2026-27年度保留1個首長級乙級政務官(首長級薪級第3點)有時限編外職位^註，以及1個總行政主任和1個高級行政主任有時限職位，以處理有關三跑道系統啟用後提升香港國際航空樞紐地位、支持香港低空經濟發展，以及提升民航處的整體行政管治等多項工作，上述3個職位在2025-26年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為580萬元。運輸及物流局則擬在2025-26至2029-30年度開設3個有時限職位(1個高級工程師、1個工程師／助理工程師以及1個高級行政主任)，以支援提升香港作為國際航空樞紐的地位及推展有關發展低空經濟的工作，上述3個職位在2025-26年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為376萬元。

2. 政府在去年十一月成立「發展低空經濟工作組」(「工作組」)，其中一項工作是對低空基礎建設展開技術研究及規劃。政府於今年年初起陸續推行「監管沙盒」試點項目，旨在促進創新及測試低空飛行活動的潛在應用場景。首批「監管沙盒」試點項目於去年十一月開始接受申請，並已於去年年底截止，政府一共收到由72位申請者提交的項目，並已於今年3月20日公布首批試點項目的申請結果，首批試點項目有38個。政府正陸續開展相關項目的工作。政府會參考「監管沙盒」試點項目的經驗和數據及相關技術研究，為低空飛行活動的長遠發展制訂合適的基礎建設、相關的配套設施、標準和法規。相關研究及規劃工作仍在進行中。
3. 工作組於去年十一月成立後，在財政司副司長的帶領下，運輸及物流局、保安局、民航處、入境事務處，以及香港海關的代表在去年十一月前往深圳，與內地有關當局就無人機及直升機跨境飛行活動進行交流。工作組將繼續與有關當局商討，為建設大灣區低空跨境通道創造有利條件，當中包括在2025-26年度到訪內地，與有關當局及業界代表就發展低空經濟進行交流。

相關工作現時主要以現有資源及人手進行。

— 完 —

^註 公務員編制包括常額編制的職位及屬「常額以外」編制的職位(即有時限職位)。有時限的首長級職位稱為「首長級編外職位」，意思是指「常額以外」編制的有時限首長級職位，而並非指有關職位沒有計算在編制內。

管制人員的答覆

(問題編號：2985)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府在本年預算案中指出會就啟德、東九龍的智慧綠色集體運輸系統在今明兩年內招標。請告知本會：

1. 根據現行發展規劃，茶果嶺和油塘區在2030年將會有接近15萬人口，政府會否在啟德智慧綠色集體運輸系統計劃中考慮將服務延伸至上述兩區以應付居民出行需要和增強海濱通達性？
2. 隨着安泰邨和安達邨的落成，以及安達臣道石礦場用地發展即將入伙，區內會有約7萬人口，而從上述屋苑到東九龍智慧綠色集體運輸系統（秀茂坪站／寶達站）步行需時，政府會有何計劃鼓勵居民優先選用東九龍智慧綠色集體運輸系統出行？政府會否考慮參考愉景灣／葵涌大窩口，興建斜坡升降機，以方便居民到達東九龍智慧綠色集體運輸系統？
3. 東九龍、啟德、洪水橋／廈村及元朗南新發展區有關項目的最新進展為何，包括初步工程造價、推展時間表及推展模式。

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

1. 根據勘查研究結果，以及參考從意向書所收集的意見，延伸啟德智慧綠色集體運輸系統至油塘等地區涉及多項複雜的技術挑戰，例如難以在區內狹窄的道路空間和人多車多的環境下建造高架車道，以及延伸系統走線的跨海段受制於觀塘避風塘的高度限制等。除了技術可行性外，我們亦需審慎考慮這些延伸走線對項目推展時間表、財務可行性及可持續性的影響。因此，為早日落實項目，我們會以目前的初步建議走線作為基礎推展項目，同時會在系統設計上研究保留日後延伸系統至其他地區的可行性。

2. 擬議的東九龍智慧綠色集體運輸系統為觀塘北部上坡地區超過30萬居民(當中包括安泰邨和安達邨的居民，以及安達臣道石礦場用地發展的新增人口)提供輕便和綠色的交通接駁服務至就近的鐵路及主要公共運輸交匯處，便利市民前往港鐵彩虹站及油塘站，減少他們受路面交通擠塞的影響，為他們提供更多出行的選擇。政府現正進行項目的勘查及設計工作，當中包括仔細研究各車站的位置和行人設施的連繫(包括連接安泰邨、安達邨及安達臣道一帶的行人通道)，提供接駁以便利居民往返車站。

3. 政府於2024年就三個智慧綠色集體運輸系統邀請相關供應商及營運商遞交意向書。工程團隊正參考從意見書所收集的意見及勘查研究的結果，優化三個智慧綠色集體運輸系統的走線方案，並會於今年內就建議走線進行諮詢。項目的道路建造工程造價估算須待其實際走線和設計確立後才能確定。

我們現正全力進行這三個智慧綠色集體運輸系統項目的勘查及設計工作，目標是在今年就啟德項目招標及於明年就東九龍項目及洪水橋／厦村項目招標。我們會在標書內訂明要求投標者盡快完成建造工程。就洪水橋／厦村和元朗南新發展區智慧綠色集體運輸系統，我們會分階段推展以配合新發展區不同階段發展的交通及運輸需求。項目推展時間表將視乎新發展區主要人口入住的時間表而定。

政府建議上述三個項目各自由單一機構負責系統的詳細設計、建造，以及合約期內的營運及維修保養，並在合約期結束時將處於良好運行狀態的系統移交政府。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3001)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 陸路及水上交通
管制人員： 署理運輸及物流局常任秘書長(黃珮玟)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

據預算案演辭，政府正與深圳當局攜手推展跨境鐵路項目，預計與年內展開港深西部鐵路(洪水橋至前海)項目的勘查及設計研究。請告知本會：

1. 就港深西部鐵路(洪水橋至前海)展開勘查及設計研究工作的具體時間表為何；
2. 機管局已宣布擴大「機場城市」的發展大綱，打造「SKYTOPIA」新地標。為配合機場城市發展，最大發揮機場城市連接北部都會區及前海粵港澳合作平台的區域協同效應，政府會否考慮進行跨部門協作，同步規劃港深西部鐵路南延段(洪水橋經欣澳接駁機場快線)。

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：41)

答覆：

1.及2.

港深政府正透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」(「專班」)推展跨境鐵路項目，包括港深西部鐵路(洪水橋至前海)(「港深西部鐵路」)項目。「專班」已分別於2022年及2024年完成港深西部鐵路的首階段和次階段研究，確立了項目的策略價值和必要性，並已初步研究鐵路方案的規劃、工程可行性、效益、環境影響，以及建設和營運安排等。港深雙方同意由兩地政府相關部門共同成立「跨界軌道項目推展辦公室」，推進跨境鐵路項目下一階段的規劃和設計等工作。

特區政府計劃於今年內開展港深西部鐵路香港段的勘查及設計工作，包括財務評估、市場意見蒐集、籌備招標、初步設計及相關影響評估等。我們已於2025年3月31日諮詢立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會，下一步會尋求立法會工務小組委員會的支持，並向立法會財務委員會(「財委會」)申請撥款。我們已就港深西部鐵路香港段的勘查及設計合約作同

步招標，計劃在獲得財委會批准撥款後，隨即批出相關合約，並爭取在25個月內完成勘查及設計工作。

港深西部鐵路現時的建議走線應可配合粵港澳大灣區發展策略下洪水橋／厦村新發展區與深圳前海合作區的規劃發展，以及港深兩地在社會、經濟和人員交流方面緊密聯繫的需要。長遠而言，項目的深圳段及香港段可預留彈性分別向北及向南延伸。我們會適時檢視加強與香港國際機場鐵路連接的建議。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1797)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就香港交通情況，當局可否告知本會：

- 1、 香港10條主要幹線設計流量及繁忙時間使用量為何；
- 2、 現時本地各隧道使用設計流量及繁忙時間使用量為何；
- 3、 請列出過去5年，各類型車輛(貨車、私家車、公共巴士、小巴、的士)平均每日使用三條海底隧道的車流量，及其所佔比率為何；
- 4、 政府實施隧道不同時段收費計劃後，繁忙時段隧道車流量變化數字為何？
- 5、 三隧分流計劃實施後，分流有否造成來往海底隧道的相關道路較以往擠塞，如有，詳情為何；
- 6、 如較以往擠塞，當局會否考慮對有關道路進行分流，與三隧計劃形成聯動效應？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

- 1-2、 2024年的交通統計年報仍在編撰中，我們現提供更新至2023年的相關交通流量統計數字。有關各主要幹道的設計容車量及繁忙時間使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於附件一。各收費行車隧道的設計容車量及繁忙時間使用率則載列於附件二。

- 3、有關三條過海隧道，即西區海底隧道(西隧)、海底隧道(紅隧)和東區海底隧道(東隧)，過去5年(即2020年至2024年)按車種劃分的每日車流量及其所佔比率載列於附件三。
- 4、政府於2023年12月17日在三條過海隧道實施「分時段收費」。在新收費實施前及實施後的1年(即2023年12月至2024年12月)，三條過海隧道平日繁忙時段的車流量載列如下：

平日繁忙時段 車流量 (雙向)(架次)	西隧	紅隧	東隧	總共
「分時段收費」 實施前 ¹	37 500	32 900	31 700	102 000
「分時段收費」 實施後 ²	40 100 [+7%] ³	31 500 [-4%] ³	29 400 [-7%] ³	101 100 [-1%] ³

註：

1. 2023年12月4日至8日期間
 2. 2023年12月至2024年12月期間的星期一至五，當中已剔除暑假、公眾假期及受其影響的日子
 3. 「分時段收費」實施後與實施前的變化
 4. 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加
- 5-6、數據顯示，新收費實施後全日過海交通量保持穩定，三條過海隧道的總車流量與實施「分時段收費」前相若，新收費未見誘發額外車流，同時使過海交通在三隧之間更平均分佈，善用各隧道的容車量。

除了地域上的分流外，新收費亦促進在不同時間上的分流。整體而言，三隧繁忙時段的車流量有所減少，而繁忙時段以外的時間，三隧的整體車流上升，反映部分駕駛者的出行習慣有所改變，選擇在隧道費較低的時段出行。

以上情況符合預期。過往紅隧全日車流一直高企，而容車量最高的西隧於全日大部分時間則未被善用。現時的收費已更有效地利用三隧的容車量，理順過往由收費衍生車流分佈失衡的情況。紅隧和東隧於繁忙時段的擠塞情況已見舒緩，鄰近隧道口的非過海交通情況也有明顯改善。在一般時段及非繁忙時段，即佔全日近八成時間，過海隧道的整體交通較以往明顯暢順。這對過海巴士乘客、駕駛私家車的人士、公共交通業界、商用車運輸業界，以至整個社會均帶來裨益。

由於收費下調，西隧早上繁忙時段行車時間有所增加。為提升西隧港島出口往中上環方向連接路段的容車量，並減少車輛切線匯合的需要，從而令隧道口及其周邊交通更為暢通，運輸署和路政署正積

極推展於西隧港島出口往中上環方向增建一條行車線的道路改善工程。相關工程已於2024年12月展開，並預計於2026年年中完成。工程完成後，預計西隧港島出口的交通將有所改善。

政府現正整合和分析2024年全年過海交通數據，以檢視各過海隧道繁忙時段的現行安排，預計在今年年中會完成，並會向立法會匯報檢視結果。

各主要幹道的設計容車量及繁忙時段使用率

主要幹道 ¹	路段	設計容車量 (架次/小時)	2023年 繁忙時段 使用率 ²
香港島			
四號	夏慤道 (介乎添馬街與軍器廠街)	9 450 ³	0.6
四號	中環及灣仔繞道	4 700	0.5
九龍			
一號	公主道 (介乎衛理道與培正道)	4 700	0.6
二號	觀塘繞道 (介乎啓仁街與龍翔道)	4 700	0.6
三號	西九龍公路 (介乎連翔道與興華街西)	4 700	0.8
五號	東九龍走廊 (介乎馬頭角道與漆咸道北)	3 000	1.0
七號	龍翔道 (介乎南昌街與獅子山隧道公路)	4 700	0.9
新界			
三號	汀九橋	4 700	1.2
八號	南灣隧道	4 700	0.5
九號	吐露港公路 (介乎馬料水交匯處與完善路交匯處)	6 300	1.1
九號	粉嶺公路 (介乎掃管埔交匯處與和合石交匯處)	4 700	0.6
九號	屯門公路 (介乎深井與青朗公路，包括深井支路)	6 300 ⁴	0.9
十號	港深西部公路 (介乎亦園路與深圳灣公路大橋)	4 700	0.1

註 1： 六號幹線由中九龍幹線、T2主幹路及茶果嶺隧道和將軍澳—藍田隧道組成。由於整條六號幹線在2026年才全線通車，故未有其使用率數據。

註 2： 繁忙時段為平日(即星期一至五，公眾假期除外)上午7時至10時及下午5時至8時內最繁忙行車方向的1小時

註 3： 夏慤道西行

註 4： 屯門公路東行

各收費行車隧道¹的設計容車量及繁忙時段²使用率³

隧道	設計容車量 (架次/小時)	2024年 繁忙時段 使用率
香港仔隧道	2 600	0.8
海底隧道 ⁴	2 600	1.1
東區海底隧道 ⁴	2 600	1.1
西區海底隧道 ⁴	4 200	1.0
獅子山隧道	2 600	1.1
大老山隧道	2 600	1.0
尖山隧道及沙田嶺隧道	4 700	0.8
城門隧道	2 600	0.8
大欖隧道	4 700	0.6

註1：運輸署沒有備存愉景灣隧道的數據，該隧道由私人公司建造，現時由私人公司營運，並只供獲許可車輛使用。

註2：繁忙時段為平日(即星期一至五，公眾假期除外)上午7時至10時及下午5時至8時內最繁忙行車方向的1小時。

註3：收費隧道的使用率是指由車輛繳費系統提供的每小時平均行車量與隧道設計容車量的比率。表格載列的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，單憑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。

註4：過海隧道(即海底隧道、東區海底隧道、西區海底隧道)自2023年12月17日實施「分時段收費」後，繁忙時段為平日(即星期一至五，公眾假期除外)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。

三條過海隧道各車種平均每日車流量及其所佔比率(雙向架次)^{1&2}

年份	西隧					
	私家車	電單車 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	貨車
2020	31 000 [55%]	1 400 [2%]	9 200 [16%]	3 900 [7%]	600 [1%]	10 100 [18%]
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%]

註：

1. 平日(即星期一至五，公眾假期除外)的過海交通流量，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
2. 括號內數字為該車種在每日總車流量所佔百分比
3. 「電單車」包括機動三輪車
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. 由於數字四捨五入，百分比細項相加可能不等於 100%

三條過海隧道各車種平均每日車流量及其所佔比率(雙向架次)^{1&2}

年份	紅隧					
	私家車	電單車 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	貨車
2020	49 400 [47%]	5 500 [5%]	17 200 [16%]	6 300 [6%]	900 [1%]	24 800 [24%]
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%]

註：

1. 平日(即星期一至五，公眾假期除外)的過海交通流量，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
2. 括號內數字為該車種在每日總車流量所佔百分比
3. 「電單車」包括機動三輪車
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. 由於數字四捨五入，百分比細項相加可能不等於 100%

三條過海隧道各車種平均每日車流量及其所佔比率(雙向架次)^{1&2}

年份	東隧					
	私家車	電單車 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	貨車
2020	45 900 [60%]	2 900 [4%]	12 200 [16%]	2 900 [4%]	500 [1%]	11 700 [15%]
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%]

註：

1. 平日(即星期一至五，公眾假期除外)的過海交通流量，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
2. 括號內數字為該車種在每日總車流量所佔百分比
3. 「電單車」包括機動三輪車
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. 由於數字四捨五入，百分比細項相加可能不等於 100%

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1798)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

過去三年，就本地運輸事宜，政府可否告知本會：

1. 每年新登記的各燃料類型私家車和其他車輛數量為何；
2. 就推動新能源汽車方面，運輸署將如何作出配合；
3. 請分列各區每年所發出的違例泊車定額罰款通知書數字為何；
4. 十八區各區的泊車位數目為何；政府各停車場使用率為何；
5. 未來三年，十八區各區計劃新增的泊車位數字為何；
6. 運輸署近年積極推展自動泊車系統項目；有關開支及成效為何；有否出現故障；
7. 現時本地持有粵港車牌的車輛數字為何；按不同車輛類型列出；
8. 每年就「港車北上」計劃，申請宗數和獲批宗數為何？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

1. 2022 年至 2024 年，按車輛及燃料類別劃分的首次登記車輛數目載於 附件 1。
2. 運輸署一直支持引進新的汽車科技，適時審視科技發展及與業界緊密聯繫以聽取意見，並考慮道路安全、本港的交通狀況和參考其他地方的規管經驗及相關技術要求，修訂相關法例和技術指引，容讓業界引進新科技，以配合汽車市場的最新發展。響應推動新能源汽車的相關政策，運輸署支持引進不同類型的電動車，早於2010年發布《電動汽車的車輛構造審批要求》指引文件，詳細闡述在本港使用的電動車的技術和安全要求。在2023年5月更新的版本內，運輸署為電動車所需的技術和安全要求進一步提供指引及規範，同時簡化汽車業界向運輸署提供電動車的相關資料，從而加快審批電動車申請。運輸署於2024年6月

發布了最新版本的指引文件，接納設有換電技術的電動車作出車輛類型評定申請。

另一方面，運輸署亦已完成修例工作，准許額定功率不少於7 000瓦的電動的士、電動私家小巴、電動巴士(包括私家和公共巴士)、電動貨車(包括輕、中和重型貨車)和電動救援車輛於2025年3月1日起可在快速公路上行駛，而無須申領快速公路許可證。運輸署已通知業界團體此項修訂。至於電動私家車、電單車及機動三輪車，其額定功率分別不低於7 000瓦或3 000瓦者，一直獲准在高速公路上行駛而無需領取許可證。

此外，為配合氫燃料發展趨勢，政府於2022年成立了氫能源跨部門工作小組(「工作小組」)，統籌各政策局和部門籌備本地氫燃料應用的工作，推動氫能在本地使用。運輸署一直向「工作小組」就不同的氫燃料試驗項目申請提供交通運輸方面的專業意見。運輸署亦與各政府部門保持緊密溝通和協調，以確保氫燃料電池車輛在車輛登記前的驗車過程順利完成。

運輸署會繼續與業界保持密切溝通並聽取業界意見，適時更新技術指引及優化審批流程以進一步推動新能源汽車的發展，並確保這些車輛符合相關的技術要求。

3. 過去3年，警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)就違例泊車發出的定額罰款通知書，按警察總區劃分的數字表列如下：

警察總區	違例泊車定額罰款通知書數目		
	2022年	2023年	2024年
港島	624 000	523 167	397 077
東九龍	555 417	443 038	297 579
西九龍	1 011 084	960 276	872 319
新界南	570 895	471 527	390 462
新界北	602 075	615 011	585 760
合計	3 363 471	3 013 019	2 543 197

4. 截至2024年12月，18區的泊車位數目載於附件2。過去3年，運輸署、康樂及文化事務署及政府產業署轄下公眾停車場使用率分別載於附件3、附件4及附件5。柴灣市政大廈、順利紀律部隊宿舍、香園圍邊境管制站、嘉富坊公眾停車場、新界(沙田)法醫學大樓、港珠澳大橋香港口岸的收費公眾停車場及長沙灣政府合署部分泊車位全日開放予公眾使用。而其餘的收費公眾停車場為政府聯用辦公大樓用戶部門的泊車位，只於非辦公時間開放予公眾使用。

5. 就政府停車場而言，第一個按照一地多用原則推展的公眾停車場項目「上水嘉富坊公眾停車場」已於2024年11月啟用，提供326個泊車位。至於未來一年泊車位供應，將軍澳中醫醫院和將軍澳第67區政府聯用辦公大樓內的公眾停車場預計將於2025年落成並投入服務，能額外提供超過500個泊車位。在之後數年隨著更多公眾停車場落成及投入服務，泊車位會進一步增加。而短期租約停車場泊車位及路旁泊車位因受多個因素包括相關持份者的意見及發展項目的推展進度影響，因此技術上難以估算相關的數量。
6. 運輸署一直留意世界各地應用自動泊車系統的最新發展。目前私家車自動泊車系統的技術已相對成熟，運輸署已於2020年起在本港開展落實設有自動泊車系統的公眾停車場項目，並積極在合適的短期租約停車場及工務工程項目推行自動泊車系統。

現時位於荃灣海盛路、大埔白石角及深水埗通州街短期租約停車場內的自動泊車系統已投入運作，上述3個停車場的自動泊車系統於2024年第三季平均使用率約為60%至90%。短期租約停車場的自動泊車系統由相關短期租約用地承租人斥資興建並以商業形式營運，運輸署未有備存相關的自動泊車系統的造價資料和故障紀錄。然而，自動泊車系統受《升降機及自動梯條例》(第618章)監管，並由註冊升降機承辦商定期檢查及進行維修保養。根據短期租約用地承租人的經驗，自動泊車系統甚少發生故障，能夠持續穩定運作。

現時建造中並設有自動泊車系統的工務工程項目的相關資料載於附件6。

7. 現時，粵港跨境車輛受到香港特區政府與廣東省政府共同管理的配額制度所規管。這些車輛必須取得廣東省公安廳發出的批准通知書以及運輸署發出的封閉道路通行許可證(「許可證」)，並辦妥相關機關所規定的手續，方可往來香港及廣東省。有關配額制度不包括往來落馬洲與皇崗的跨境穿梭巴士(即皇巴)、港珠澳大橋(大橋)穿梭巴士(即金巴)、香港跨境貨車，以及「港車北上」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的香港跨境私家車。

截至2025年2月底，除「港車北上」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」外，持有有效許可證的粵港跨境巴士、貨車及私家車的數目表列如下：

車輛類別	有效許可證數目
貨車	9 545
巴士	1 285
私家車	59 150

8. 「港車北上」自2023年7月開始實施。為確保「港車北上」有序落實，粵港兩地政府同意就接受申請數目設置上限，並以電腦抽籤方式分配。運輸署已由最初每個工作天接受200宗申請，增加至現時每個工作天接受500宗申請。此外，運輸署設有遞補機制，將未有按獲分配的申請時間內遞交申請的申請者名額，撥入再下一輪的申請名額當中，以期充分利用每次的申請名額。運輸署由2023年6月起接獲的申請數目(包括新申請及續期申請)和獲批申請數目如下：

年份	接獲申請數目	獲批申請數目
2023年(6至12月)	41 620	36 079
2024年	91 316	82 333
2025年(1至2月)	18 902	16 981

按車輛及燃料類別劃分的首次登記車輛數目

2022年

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	石油氣	總數
電單車	7 477	0	163	0	7 640
私家車	17 683	0	19 795	0	37 478
的士	10	0	1	1 094	1 105
專營巴士	0	217	19	0	236
非專營公共巴士	0	310	2	0	312
私家巴士	0	57	0	0	57
公共小巴	0	14	0	115	129
私家小巴	0	69	0	1	70
貨車	0	6 913	80	0	6 993
特別用途車輛	0	120	13	4	137

2023 年

車輛類別	首次登記車輛數目					
	汽油	柴油	電動	石油氣	氫	總數
電單車	4 632	0	211	0	0	4 843
私家車	15 628	0	28 541	0	0	44 169
的士	2	0	17	933	0	952
專營巴士	0	108	24	0	1	133
非專營公共巴士	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
貨車	0	4 701	308	0	0	5 009
特別用途車輛	0	81	7	5	0	93

2024 年

車輛類別	首次登記車輛數目					
	汽油	柴油	電動	石油氣	氫	總數
電單車	3 726	0	307	0	0	4 033
私家車	13 503	0	33 206	0	0	46 709
的士	4	0	140	827	0	971
專營巴士	0	25	20	0	0	45
非專營公共巴士	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
貨車	0	2 936	249	0	0	3 185
特別用途車輛	2	71	3	5	0	81

註1：混合動力車輛計入其相應燃料類別內，只有純電動車才計入電動車類別。

註2：政府車輛無須登記，因此不包括在內。

全港18區的泊車位數目
(截至2024年12月)

分區	總計 ^註
中西區	41 826
灣仔區	41 051
東區	51 509
南區	43 709
油尖旺	39 345
深水埗	37 495
九龍城	57 358
黃大仙	24 686
觀塘	58 032
荃灣	42 733
屯門	48 788
元朗	48 587
北區	26 101
大埔	35 069
西貢	50 522
沙田	82 942
葵青	49 310
離島	22 469
總計	801 532

註：泊車位總數包括私家車、電單車、輕型貨車、中型貨車、重型貨車、旅遊車和非專營公共巴士的泊車位。的士、專營巴士、公共小型巴士、私家小型巴士、特別用途車輛和政府車輛的泊車位沒有計算在內，因為這些車輛大多應停泊在車廠、公共交通總站內的巴士站，以及車站。至於的士，則通常全日在路上行駛，其泊車需求主要屬短時間停留。

2022年至2024年由運輸署營運的公眾停車場使用率

地區	停車場	泊車位 (電單車 除外)數 目 ^註	泊車位平均使用率 (%)					
			上午10時至晚上6時			晚上6時至上午10時		
			2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
中西區	天星碼頭	377	81	82	81	27	31	28
	大會堂	170	57	65	58	19	25	24
	林士街	829	63	57	62	34	27	33
	堅尼地城	195	85	86	85	80	80	80
灣仔	天后	428	81	79	75	66	64	62
東區	筲箕灣	385	83	80	76	80	78	75
南區	香港仔	293	69	64	63	83	79	78
黃大仙	雙鳳街	267	74	77	74	84	83	80
	黃大仙	25	63	45	36	38	32	39
葵青	葵芳	521	80	83	73	76	76	68
荃灣	荃灣	545	84	86	79	80	82	77

註：黃大仙停車場的泊車位數目為旅遊巴士／貨車(5.5公噸以上)的泊車位數目；而其餘10個停車場的泊車位數目則為私家車／客貨車的泊車位數目。

地區	停車場	電單車 泊車位 數目	電單車 泊車位平均使用率(%)					
			上午10時至晚上6時			晚上6時至上午10時		
			2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
中西區	天星碼頭	37	76	72	65	58	54	47
	大會堂	27	74	77	74	60	68	67
	林士街	164	82	93	83	75	87	75
	堅尼地城	37	69	74	75	78	82	82
灣仔	天后	75	79	77	76	82	78	77
東區	筲箕灣	72	80	76	72	85	81	78
南區	香港仔	51	71	67	71	78	72	77
黃大仙	雙鳳街	74	70	67	65	79	75	73
葵芳	葵青	93	79	82	75	80	80	71
荃灣	荃灣	34	73	64	69	72	63	68

2022年至2024年康樂及文化事務署轄下公眾停車場使用率

地區	平均使用率		
	2022	2023	2024
中西區	37%	54%	43%
灣仔	44%	49%	50%
東區	72%	69%	52%
南區	16%	17%	29%
油尖旺	40%	38%	33%
深水埗	17%	23%	23%
九龍城	62%	57%	55%
黃大仙	17%	21%	28%
觀塘	53%	50%	44%
荃灣	28%	33%	23%
屯門	43%	54%	51%
元朗	55%	63%	35%
北區	57%	65%	58%
大埔	27%	27%	28%
西貢	44%	51%	44%
沙田	43%	55%	52%
葵青	30%	36%	36%
離島	27%	23%	25%

2022年至2024年政府產業署轄下公眾停車場使用率

地區	停車場	泊車位 數目	平均使用率(%)		
			2022 ^(註 1)	2023 ^(註 2)	2024 ^(註 3)
中西區	金鐘道政府合署	181	13%	14%	32%
灣仔	灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓	於2024年3月15日起停止營運	25%	13%	14% ^(註 4)
東區	北角政府合署	95	41%	40%	29%
	柴灣市政大廈	45	91%	78%	30%
南區	沒有政府產業署轄下停車場				
油尖旺	西九龍政府合署	50	38%	39%	42%
深水埗	長沙灣政府合署	263	52%	49%	54%
九龍城	土瓜灣街市暨政府合署	32	37%	36%	77%
	工業貿易大樓	24	47%	38% ^(註 5)	29% ^(註 5)
黃大仙	沒有政府產業署轄下停車場				
觀塘	順利紀律部隊宿舍	105	55%	94%	68%
荃灣	沒有政府產業署轄下停車場				
屯門	屯門政府合署	42	23%	23%	10%
元朗	元朗民政事務處大廈	43	47%	46%	42%
北區	北區政府合署	96	26%	36%	57%
	香園圍邊境管制站	466	-	45% ^(註 6)	49%
	嘉富坊公眾停車場	326	-	-	19% ^(註 7)
大埔	大埔政府合署	73	59%	63%	70%
西貢	西貢政府合署	70	18%	12%	18%
沙田	沙田政府合署	143	42%	49%	43%
	新界(沙田)法醫學大樓	50	-	13% ^(註 8)	20%
葵青	沒有政府產業署轄下停車場				
離島	港珠澳大橋香港口岸	733	1%	26%	18%

註：

- (1) 此乃由停車場承辦商提供有關收費公眾停車場於 2022 年 4 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。政府產業署並沒有備存 2022 年 4 月之前的使用率數據。
- (2) 此乃由停車場承辦商提供有關收費公眾停車場於 2023 年 1 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。

- (3) 此乃由停車場承辦商提供有關收費公眾停車場於 2024 年 1 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (4) 灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓收費公眾停車場於 2024 年 3 月 15 日起停止營運。停車場承辦商只提供了該收費公眾停車場於 2024 年 1 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (5) 工業貿易大樓收費公眾停車場於 2023 年 10 月 10 日至 2024 年 4 月 25 日暫時停止營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2022 年 4 月至 2023 年 9 月及 2024 年 5 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (6) 香園圍邊境管制站停車場於 2023 年 2 月份開始營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2023 年 2 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (7) 嘉富坊公眾停車場於 2024 年 11 月中旬開始營運，因此只能提供該收費公眾停車場於 2024 年 12 月及 2025 年 1 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (8) 新界(沙田)法醫學大樓於 2023 年 2 月 1 日開始營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2023 年 2 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。

設有自動泊車系統的工務工程項目	自動泊車系統的預計啟用日期
將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓	2025 年 (預計)
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	2026 年 (預計)
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	2026 年 (預計)
馬鞍山第 103 區綜合設施大樓	2029 年 (預計)
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	2029 年 (預計)

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1799)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就黃金周旅客使用跨境港鐵服務，請當局告知本會：

- (1) 黃金周期間，旅客使用東鐵等跨境服務的人數為何；與本地居民的比例為何；
- (2) 鑑於大量旅客使用東鐵線服務，在早晚高峰時段，東鐵線是否出現擠迫情況；是否超出載客運行能力；如有，詳情為何；
- (3) 對於假期期間的額外服務需求，當局及持份者有何措施，以保障居民和旅客需求；
- (4) 旅客對香港公共交通的乘車習慣、規則規章不甚了解，當局有何措施幫助遊客了解相關規章制度？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

(1)至(3)

農曆新年、五一勞動節和十一國慶黃金周為內地旅客訪港的高峰期。政府一向會與公共交通營辦商就過境高峰期預先制定計劃，並適當地加強服務，應對市民和旅客的出行需求。當中，香港鐵路有限公司(港鐵公司)會按需要加密東鐵線來往羅湖站／落馬洲站的班次，以及其他本地鐵路線的班次，方便本地市民和旅客出行。於節日假期期間，港鐵公司會與鐵路口岸前線部門保持緊密聯繫，配合口岸實際情況，適時調整東鐵線列車跨境段的服務，並加強廣播和資訊發放。此外，港鐵公

司亦會加強人手，按需要於上水站和其他東鐵線主要車站實施人流管制，以維持秩序。

另一方面，運輸署和港鐵公司亦一直保持緊密聯繫，而港鐵公司會按不同地區乘客的出行模式及需求，適時調整列車服務安排。因應東鐵線乘客需求，港鐵公司已於2024年3月16日起加強周末及公眾假期早上和黃昏時段來往落馬洲站的列車服務，以及於2024年8月31日起加密平日、周末及公眾假期早上及晚上部分時段來往金鐘至羅湖及落馬洲站的列車班次。隨着東鐵線整體的乘客量增加，港鐵公司亦加密了來往金鐘和大埔墟站的班次，以更切合整體的乘客出行模式。

根據港鐵公司提供的資料，於2024年五一勞動節、2024年十一國慶，以及2025年農曆新年黃金周期間，使用東鐵線來往羅湖站／落馬洲站的乘客人次如下：

	來往羅湖站／落馬洲站的總乘客人次	
	總乘客人次	平均每日乘客人次
2024年五一勞動節 (2024年5月1日至 5月5日)	1 426 000	285 200
2024年十一國慶 (2024年10月1日至 10月7日)	2 217 000	317 000
2025年農曆新年 (2025年1月28日至 2月4日)	2 228 000	279 500

運輸署及港鐵公司沒有備存本地市民或旅客使用東鐵線跨境段服務的數字。

在上述三個黃金周假期期間，東鐵線在平日早上最繁忙一小時最繁忙路段(大圍至九龍塘)的載客量約40 300人，載客率約92%。至於周末或公眾假期期間，最繁忙時段期間最繁忙路段的載客率約58%，其餘大部分時間的載客率均不超過48%。東鐵線整體上仍然有空間處理額外乘客需求。

- (4) 港鐵公司一直透過不同渠道為乘客(包括乘坐東鐵線及高鐵的旅客)提供港鐵的車務資訊，例如規章制度、票務、乘車禮儀等。除了於站內及列車上張貼告示、標貼、於車站及車廂作出廣播，及提供電子資訊外，港鐵公司亦會定期推出不同主題的宣傳活動及於遊客常用的社交媒體作宣傳教育。政府會繼續鼓勵港鐵公司為乘客提供貼心舒適的服務，提升市民和旅客的出行體驗。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3105)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就現時港鐵東鐵綫的載客情況，政府可否告知本會，過去三年：

- (1) 請表列東鐵綫服務延誤次數、延誤時間及造成原因；
- (2) 承上題，有人於東鐵綫發生墮軌事故的數量及其詳情為何；
- (3) 自恢復通關以來，東鐵的設計載客量與實際載客量比例為何；會否進一步加密班次；
- (4) 承上題，目前前往落馬洲站與羅湖站的列車班次為「1：2」，會否進一步加密前往落馬洲站的班次數量；如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

- (1) 過去3年，由香港鐵路有限公司(港鐵公司)控制範圍內的因素引起並導致8分鐘或以上東鐵線服務延誤事故的宗數如下：

年份	原因	事故宗數	延誤時間及相關宗數	
2022	機件故障 ^(註)	28	8-30分鐘	27
			31分鐘或以上	1
	人為因素	1	8-30分鐘	1
			31分鐘或以上	0
2023	機件故障 ^(註)	13	8-30分鐘	13
			31分鐘或以上	0
	人為因素	0	--	--
2024	機件故障 ^(註)	11	8-30分鐘	11
			31分鐘或以上	0
	人為因素	0	--	--

註：包括站內機件故障、基礎設施(例如信號系統)以及列車故障等。

- (2) 過去3年，乘客進入東鐵線路軌個案(包括自殺、企圖自殺、墮軌及其他擅自闖入個案)的宗數如下：

年份	乘客進入路軌個案宗數
2022	16
2023	44
2024	18

為進一步保障乘客安全，港鐵公司陸續在東鐵線月台安裝自動月台閘門。截至2025年2月底，已有10個車站的月台閘門全數投入運作，餘下3個車站(即羅湖、旺角東及大學站)的安裝工程則將於2025年內完成。同時，港鐵公司在東鐵線月台實施不同的安全設施，包括於2023年起試用新科技偵測乘客超越黃線及其他不尋常的舉動，並即時向車站職員發出警示。因應上述不同安全措施的逐步落實，2024年乘客進入路軌個案宗數較2023年減少26宗至18宗。

(3)至(4)

東鐵線的設計載客量為每小時單向82 500人次(以每平方米站立6人計算)。實際可載客量會受列車班次、車務安排及乘客需求等因素影響。現時，東鐵線早上最繁忙一小時最繁忙路段(即大圍至九龍塘)約2.7分鐘一班車，可載客量為62 500人次(以每平方米站立6人計算)；在2024年的載客量為42 800人次，以每平方米站立6人或4人計算的載客率分別為68%和94%。港鐵公司會密切監察東鐵線的營運情況、市民出行模式及乘客量，因應實際需要和營運情況，適時調整列車服務。港鐵公司亦會按情況採取一系列措施疏導人流，包括透過科技及車站客流控制措施，引導乘客到較多空間的月台位置上車，讓乘客量分布更均勻，以及在乘客較多的車站安排短途班次列車疏導乘客。

政府及港鐵公司一直密切監察使用鐵路服務來往落馬洲站和羅湖站的乘客量，以適時按需要調整東鐵線服務。因應東鐵線乘客需求，港鐵公司已於2024年3月16日起加強周末及公眾假期早上和黃昏時段來往落馬洲站的列車服務，以及於2024年8月31日起加密平日、周末及公眾假期早上及晚上部分時段來往金鐘至羅湖及落馬洲站的列車班次。隨着東鐵線整體的乘客量增加，港鐵公司亦加密了來往金鐘和大埔墟站的列車班次，以更切合整體的乘客出行模式。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0086)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

請問運輸署有關提供公營停車場服務事宜：

1. 目前全港有多少收費的公眾停車場，當中有多少個由運輸署營運及管理；另有多少外判承辦商管理？
2. 有關由運輸署負責管理的公眾停車場，當局需要動用多少人手及資金營運，而當中用於維修保養的工作的開支有多少？至於，由外判承辦商管理的公眾停車，運輸署要動用多少人手負責監察，以及需要動用多少開支協助承辦商為公眾停車場進行維修保養事宜？

提問人：陳恒鎭議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 截至2024年12月，全港共有30個由政府部門營運及管理的收費公眾停車場，其中11個由運輸署營運，其餘19個則由政府產業署或康樂及文化事務署營運，詳細資料載於附件。運輸署轄下的11個公眾停車場是透過公開招標，以服務合約形式委託兩間停車場營辦商，為停車場提供日常管理、營運及維修保養。
2. 運輸署在2024年向兩間停車場營辦商支付的費用約為5,700萬元。至於監察由運輸署負責管理的11個公眾停車場運作所需的運輸署人手及開支已納入運輸署整體撥款及編制內，因此未能分項列出。

政府部門營運及管理的收費公眾停車場

營運部門	收費公眾停車場
運輸署 (共11個)	天星碼頭
	大會堂
	林士街
	堅尼地城
	天后
	筲箕灣
	香港仔
	雙鳳街
	黃大仙
	葵芳
	荃灣
政府產業署 (共18個)	北角政府合署
	金鐘道政府合署
	北區政府合署
	元朗民政事務處大廈
	西貢政府合署
	屯門政府合署
	大埔政府合署
	西九龍政府合署
	土瓜灣街市暨政府合署
	工業貿易大樓
	沙田政府合署
	長沙灣政府合署
	柴灣市政大廈
	順利紀律部隊宿舍
	港珠澳大橋香港口岸
	新界(沙田)法醫學大樓
	嘉富坊公眾停車場
	香園圍邊境管制站
康樂及文化事務署 (共1個)	大埔東昌街康體大樓

註：由房屋委員會管理在資助房屋內以及由康樂文化事務署管理在康樂文化設施內可給公眾停泊的附屬停車場並沒有包括在內。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0460)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就智慧出行措施的進度和發展，包括智慧交通基金和自動泊車系統項目的實施情況方面，請問：

1. 請表列過去3年，智慧交通基金內被暫停或終止資助批准的項目。
2. 自動泊車系統項目在全港的分佈情況，以及請表列每年所需維護開支。

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

1. 在過去3年獲智慧交通基金委員會批准的申請當中，有2份獲批申請由申請機構主動取消，並獲基金委員會接納，而基金亦未有發放任何資助金額予相關申請機構。詳情列於下表：

項目名稱	項目概要
智慧交通5G聯網車輛智能協同的關鍵技術研究 (純研究項目)	本項目旨在建立一套自動駕駛系統以配備終身學習感知模型和基於車聯網技術的協同路徑規劃機制。
智能電動車駕駛方案及風險評估模型 (研究和應用項目)	本項目旨在為香港電動車駕駛者開發一套人工智能驅動的風險評估模型、智能駕駛應用程式和風險追蹤管理網站。項目將收集和分析電動車司機的駕駛數據，並實時可視化相關駕駛風險。該風險評估模型可幫助汽車保險公司考慮調整電動車保費。

2. 公眾停車場內的自動泊車系統主要安裝於下述類型的發展項目：

- (i) 短期租約停車場；
- (ii) 政府的物業/設施；及
- (iii) 私營發展項目。

就安裝於(i)及(ii)供公眾使用的自動泊車系統，相關情況列於下表。

已啟用或正在興建中的 自動泊車系統項目	
(i) 短期租約停車場內的自動泊車系統	
荃灣海盛路短期租約用地*	自動泊車系統由相關短期租約用地承租人斥資興建並以商業形式營運，運輸署沒有備存相關的維護開支資料。
大埔白石角短期租約用地*	
深水埗欽州街與通州街交界短期租約用地*	
油麻地海泓道短期租約用地#	
(ii) 政府物業/設施內的自動泊車系統	
將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓#	自動泊車系統仍處於建造階段，因此維護工作尚未開始，故未有相關的開支資料。
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場#	
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場 #	
馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程#	
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場#	

*營運中。

#正在或即將施工。

至於私營發展項目內的自動泊車系統，運輸署沒有備存相關的維護開支資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0467)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於巴士服務重組工作，政府可否告知本會：

1. 巴士服務路線重組情況為何，請按服務地區、重組服務路線的數量，包括已完成、正在推行及將會推行，請以表格形式依次列出；
2. 巴士服務重組後，與重組前相比，(i)巴士路線整體的載客量、(ii)巴士車輛數目、(iii)司機人數、(iv)營運支出及(v)車資收費情況分別為何，請按服務地區以表格形式依次列出；
3. 當局有否檢討巴士服務重組的成效；如有，已完成有關檢討的地區及檢討結果為何；如否，當局如何得悉巴士服務重組的成效？

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

1. 運輸署一直與專營巴士營辦商透過既定機制(包括每年的「巴士路線計劃」)，檢視各區的專營巴士路線服務水平及乘客需求情況，規劃改善及重整專營巴士服務。由於人口變遷、新交通基建啓用、與其他公共交通服務重疊等原因，部份巴士路線出現乘客需求大幅下降的情況。重組有關巴士路線，能夠配合乘客出行的最新情況，令營辦商可以善用資源於需求較高的路線或開辦新路線，提升巴士網絡的效率及服務的可持續性，從而令乘客整體受惠。舉例而言，因應服務需求增長，專營巴士營辦商在過去一年投放資源加強了接駁出入境管制站路線的服務。一般而言，原有巴士路線的乘客大多可使用合理的替代服務，包括現有的其他公共交通服務或轉乘服務，從而減低對乘客的影響。

運輸署在2023年及2024年，分別實施共318個和357個重組項目，涉及各區的項目詳情載列如下：

	已實施的巴士服務重組項目 ^(註1)	
地區	2023年	2024年
中西區	10	5
灣仔區	3	1
東區	7	3
南區	25	10
九龍城區	16	11
觀塘區	27	50
黃大仙區	21	28
深水埗區	15	14
油尖旺區	10	0
西貢區	12	17
北區	14	10
大埔區	23	33
沙田區	48	63
荃灣區	13	20
葵青區	24	28
屯門區	27	30
元朗區	18	25
離島區	5	9
總計	318	357

註1：

由於不少路線橫跨多於一個地區，為免重複計算，上述數字是根據路線的起點計算。

- 2.及3. 實施巴士服務重組項目後，運輸署會透過各種渠道，包括審核專營巴士營辦商提交的營運報表、定期進行調查，以檢視重組計劃的成效。另外，運輸署也會在日常的工作中密切監察專營巴士的營運狀況和服務水平，包括監察巴士車輛和司機數目，確保營辦商有足夠車輛及人手，提供所需的班次，應付乘客需求。

巴士服務的營運數據的變化受多項因素影響(包括服務重組所帶來的效益、乘客出行模式的改變、整體經濟環境、其他營運成本如燃油價格及員工薪酬的轉變、資產折舊等)。運輸署沒有備存相關數據於服務重組前及後的對比。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0468)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於泊車位數量及設施方面，政府可否告知本會：

- 請列出，過去三年及截至現時為止：
 - 過去三年，各區的私家車、電單車、貨車數目；
 - 各區的政府及私營機構提供的商用泊車位數目；
 - 各區的停車場使用率情況；
- 過去三年，警方發出違例泊車定額罰款的檢控數字及總罰款金額為何，其中電子違例泊車告票的數目佔比為何，並請以十八區分別出；
- 今個年度，各區用作臨時停車場的短期租約數目，這些短期租約可提供停泊車輛數目，以及擬定收回時間，請參考以下列表。

xx年度

地區	短期租約地點	可停泊車輛數目	擬定收回時間

- 未來三年，十八區各區計劃新增的泊車位數字為何，其中自動泊車系統的比例為多少

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

- 過去3年，各區的私家車、電單車及貨車泊車位數目，以及各區由政府及私營機構提供的商用車輛泊車位數目分別載於**附件1**及**附件2**。過去

3年，各區運輸署、政府產業署及康樂及文化事務署轄下公眾停車場的使用率載於附件3。柴灣市政大廈、順利紀律部隊宿舍、香園圍邊境管制站、嘉富坊公眾停車場、新界(沙田)法醫學大樓、港珠澳大橋香港口岸的收費公眾停車場及長沙灣政府合署部分泊車位全日開放予公眾使用。而其餘的收費公眾停車場為政府聯用辦公大樓用戶部門的泊車位，只於非辦公時間開放予公眾使用。

運輸署沒有備存私人停車場的使用率數據。

2. 警務處發出違例泊車定額罰款通知書的數字是以警察總區作劃分，故沒有按18區劃分的相關數字。過去3年，警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)就違例泊車發出的定額罰款通知書，按警察總區劃分的數字表列如下：

警察總區	2022年		2023年		2024年	
	總數	電子	總數	電子	總數	電子
港島	624 000	542 480 (86.9%)	523 167	501 545 (95.9%)	397 077	388 112 (97.7%)
東九龍	555 417	526 486 (94.8%)	443 038	439 529 (99.2%)	297 579	296 785 (99.7%)
西九龍	1 011 084	934 178 (92.4%)	960 276	949 590 (98.9%)	872 319	868 003 (99.5%)
新界南	570 895	518 108 (90.8%)	471 527	459 872 (97.5%)	390 462	386 628 (99.0%)
新界北	602 075	554 146 (92.0%)	615 011	604 693 (98.3%)	585 760	582 811 (99.5%)
合計	3 363 471	3 075 398 (91.4%)	3 013 019	2 955 229 (98.1%)	2 543 197	2 522 339 (99.2%)

過去3年，警務處發出違例泊車定額罰款通知書涉及的罰款金額表列如下：

2022年至2024年發出違例泊車定額罰款通知書涉及的罰款金額			
年份	2022年	2023年	2024年
定額罰款金額 (億元)	\$10.76	\$9.64	\$8.14

3. 根據地政總署及運輸署備存的資料，2024年按區議會分區劃分用作短期租約收費公眾停車場數目及相關泊車位數目載於附件4。地政總署目前未有計劃收回任何短期租約收費公眾停車場。

4. 就政府停車場而言，第一個按照一地多用原則推展的公眾停車場項目「上水嘉富坊公眾停車場」已於2024年11月啟用，提供326個泊車位。至於未來一年泊車位供應，將軍澳中醫醫院和將軍澳第67區政府聯用辦公大樓內的公眾停車場預計將於2025年落成並投入服務，能額外提供超過500個泊車位。在之後數年隨著更多公眾停車場落成及投入服務，泊車位會進一步增加。至於私人停車場，由於涉及個別商業項目發展的速度、市場因素等，我們難以估算未來私人停車場的泊車位數目。

至於自動泊車系統方面，運輸署沒有備存私營機構停車場提供自動泊車系統的數字。然而，在政府推展中並設有自動泊車系統的工務工程項目中，自動泊車系統泊車位佔所有私家車泊車位平均超過50%。

過去3年各區私家車、電單車及貨車泊車位數目^註

地區	截至每年 12 月底	私家車	電單車	貨車
中西區	2024	39 080	1 597	1 066
	2023	38 456	1 477	1 004
	2022	38 437	1 452	1 077
灣仔	2024	38 980	1 403	514
	2023	38 733	1 345	337
	2022	38 765	1 296	334
東區	2024	46 629	2 751	1 850
	2023	46 830	2 655	1 826
	2022	46 778	2 591	1 821
南區	2024	40 299	2 014	1 122
	2023	40 077	1 988	1 124
	2022	40 371	1 946	1 096
油尖旺	2024	35 639	2 139	1 322
	2023	35 958	2 140	1 390
	2022	35 735	2 091	1 388
深水埗	2024	31 531	2 325	3 215
	2023	30 628	2 234	3 309
	2022	30 096	2 176	3 297
九龍城	2024	53 195	2 445	1 449
	2023	52 161	2 283	1 367
	2022	51 390	2 108	1 251
黃大仙	2024	20 736	2 561	1 298
	2023	20 965	2 408	1 279
	2022	20 917	2 338	1 287
觀塘	2024	49 220	5 006	3 684
	2023	49 363	4 765	3 522
	2022	48 735	4 598	3 357
荃灣	2024	38 393	1 827	2 104
	2023	38 582	1 759	2 144
	2022	38 505	1 672	2 057
屯門	2024	43 753	2 228	2 555
	2023	43 694	2 076	2 547
	2022	42 952	1 924	2 508
元朗	2024	43 975	2 027	2 151
	2023	44 045	1 974	2 063
	2022	43 785	1 954	2 045
北區	2024	23 360	1 105	1 517
	2023	22 945	1 058	1 745
	2022	22 507	911	1 615
大埔	2024	32 493	1 251	1 173
	2023	32 429	1 216	1 208

地區	截至每年 12 月底	私家車	電單車	貨車
	2022	31 957	1 191	1 204
西貢	2024	44 946	3 668	1 565
	2023	44 288	3 446	1 454
	2022	44 381	3 342	1 492
沙田	2024	76 508	3 510	2 723
	2023	77 103	3 372	2 824
	2022	75 528	3 195	2 752
葵青	2024	36 378	3 151	9 567
	2023	36 333	2 959	10 575
	2022	36 139	2 924	10 810
離島	2024	20 403	767	1 008
	2023	20 650	709	1 005
	2022	15 946	647	870
總計	2024	715 518	41 775	39 883
	2023	713 240	39 864	40 723
	2022	702 924	38 356	40 261

註：上述泊車位資料由各部門、機構及停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。由於負責管理停車場的停車場提供者、管理公司或營辦商可能會因應其需要對泊車位數目／種類作出調整，實際泊車位數目或會與上述有所不同。

過去3年各區商用車輛泊車位數目

地區	截至每年 12 月底	商用車輛泊車位數目 ^註	
		政府提供	私營機構提供
中西區	2024	651	498
	2023	643	443
	2022	642	515
灣仔	2024	490	178
	2023	313	180
	2022	284	181
東區	2024	533	1 596
	2023	545	1 616
	2022	537	1 617
南區	2024	323	1 073
	2023	327	1 069
	2022	331	1 049
油尖旺	2024	708	859
	2023	774	875
	2022	732	864
深水埗	2024	1 433	2 206
	2023	1 446	2 292
	2022	1 448	2 278
九龍城	2024	443	1 275
	2023	418	1 244
	2022	421	1 068
黃大仙	2024	468	921
	2023	458	910
	2022	435	950
觀塘	2024	723	3 083
	2023	702	2 943
	2022	670	2 810
荃灣	2024	225	2 288
	2023	219	2 322
	2022	226	2 228
屯門	2024	669	2 138
	2023	668	2 131
	2022	654	2 105
元朗	2024	676	1 909
	2023	699	1 811
	2022	696	1 793
北區	2024	869	767
	2023	852	1 007
	2022	800	916
大埔	2024	654	671
	2023	666	695

地區	截至每年 12 月底	商用車輛泊車位數目 ^註	
		政府提供	私營機構提供
	2022	646	692
西貢	2024	586	1 322
	2023	599	1 224
	2022	596	1 242
沙田	2024	618	2 306
	2023	609	2 411
	2022	619	2 335
葵青	2024	972	8 809
	2023	950	10 054
	2022	960	10 282
離島	2024	255	1 044
	2023	389	884
	2022	266	890
總計	2024	11 296	32 943
	2023	11 277	34 111
	2022	10 963	33 815

註：上述泊車位資料由各部門、機構及停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。由於負責管理停車場的停車場提供者、管理公司或營辦商可能會因應其需要對泊車位數目／種類作出調整，實際泊車位數目或會與上述有所不同。

2022至2024年由運輸署營運的公眾停車場使用率

地區	停車場	泊車位 (電單車 除外)數 目 ^註	泊車位平均使用率 (%)					
			上午10時至晚上6時			晚上6時至上午10時		
			2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
中西區	天星碼頭	377	81	82	81	27	31	28
	大會堂	170	57	65	58	19	25	24
	林士街	829	63	57	62	34	27	33
	堅尼地城	195	85	86	85	80	80	80
灣仔	天后	428	81	79	75	66	64	62
東區	筲箕灣	385	83	80	76	80	78	75
南區	香港仔	293	69	64	63	83	79	78
黃大仙	雙鳳街	267	74	77	74	84	83	80
	黃大仙	25	63	45	36	38	32	39
葵青	葵芳	521	80	83	73	76	76	68
荃灣	荃灣	545	84	86	79	80	82	77

註：黃大仙停車場的泊車位數目為旅遊巴士／貨車(5.5公噸以上)的泊車位數目；而其餘10個停車場的泊車位數目則為私家車／客貨車的泊車位數目。

地區	停車場	電單車 泊車位 數目	電單車 泊車位平均使用率(%)					
			上午10時至晚上6時			晚上6時至上午10時		
			2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
中西區	天星碼頭	37	76	72	65	58	54	47
	大會堂	27	74	77	74	60	68	67
	林士街	164	82	93	83	75	87	75
	堅尼地城	37	69	74	75	78	82	82
灣仔	天后	75	79	77	76	82	78	77
東區	筲箕灣	72	80	76	72	85	81	78
南區	香港仔	51	71	67	71	78	72	77
黃大仙	雙鳳街	74	70	67	65	79	75	73
葵芳	葵青	93	79	82	75	80	80	71
荃灣	荃灣	34	73	64	69	72	63	68

2022至2024年政府產業署轄下公眾停車場使用率

地區	停車場	泊車位數目	平均使用率(%)		
			2022 ^(註1)	2023 ^(註2)	2024 ^(註3)
中西區	金鐘道政府合署	181	13%	14%	32%
灣仔	灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓	於2024年3月15日起停止營運	25%	13%	14% ^(註4)
東區	北角政府合署	95	41%	40%	29%
	柴灣市政大廈	45	91%	78%	30%
南區	沒有政府產業署轄下停車場				
油尖旺	西九龍政府合署	50	38%	39%	42%
深水埗	長沙灣政府合署	263	52%	49%	54%
九龍城	土瓜灣街市暨政府合署	32	37%	36%	77%
	工業貿易大樓	24	47%	38% ^(註5)	29% ^(註5)
黃大仙	沒有政府產業署轄下停車場				
觀塘	順利紀律部隊宿舍	105	55%	94%	68%
荃灣	沒有政府產業署轄下停車場				
屯門	屯門政府合署	42	23%	23%	10%
元朗	元朗民政事務處大廈	43	47%	46%	42%
北區	北區政府合署	96	26%	36%	57%
	香園圍邊境管制站	466	-	45% ^(註6)	49%
	嘉富坊公眾停車場	326	-	-	19% ^(註7)
大埔	大埔政府合署	73	59%	63%	70%
西貢	西貢政府合署	70	18%	12%	18%
沙田	沙田政府合署	143	42%	49%	43%
	新界(沙田)法醫學大樓	50	-	13% ^(註8)	20%
葵青	沒有政府產業署轄下停車場				
離島	港珠澳大橋香港口岸	733	1%	26%	18%

註：

- (1) 此乃由停車場承辦商提供有關收費公眾停車場於 2022 年 4 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。政府產業署並沒有備存 2022 年 4 月之前的使用率數據。
- (2) 此乃由停車場承辦商提供有關收費公眾停車場於 2023 年 1 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (3) 此乃由停車場承辦商提供有關收費公眾停車場於 2024 年 1 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (4) 灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓收費公眾停車場於 2024 年 3 月 15 日起停止營運。停車場承辦商只提供了該收費公眾停車場於 2024 年 1 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (5) 工業貿易大樓收費公眾停車場於 2023 年 10 月 10 日至 2024 年 4 月 25 日暫時停止營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2022 年 4 月至 2023 年 9 月及 2024 年 5 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (6) 香園圍邊境管制站停車場於 2023 年 2 月份開始營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2023 年 2 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (7) 嘉富坊公眾停車場於 2024 年 11 月中旬開始營運，因此只能提供該收費公眾停車場於 2024 年 12 月及 2025 年 1 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (8) 新界(沙田)法醫學大樓於 2023 年 2 月 1 日開始營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2023 年 2 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。

2022至2024年康樂及文化事務署轄下公眾停車場使用率

地區	平均使用率		
	2022	2023	2024
中西區	37%	54%	43%
灣仔	44%	49%	50%
東區	72%	69%	52%
南區	16%	17%	29%
油尖旺	40%	38%	33%
深水埗	17%	23%	23%
九龍城	62%	57%	55%
黃大仙	17%	21%	28%
觀塘	53%	50%	44%
荃灣	28%	33%	23%
屯門	43%	54%	51%
元朗	55%	63%	35%
北區	57%	65%	58%
大埔	27%	27%	28%
西貢	44%	51%	44%
沙田	43%	55%	52%
葵青	30%	36%	36%
離島	27%	23%	25%

2024年18區短期租約用地收費公眾停車場詳情

地區	停車場數目	泊車位數目
中西區	3	210
灣仔	-	-
東區	8	858
南區	4	260
油尖旺	4	727
深水埗	5	896
九龍城	3	758
黃大仙	3	362
觀塘	8	1 302
荃灣	10	2 441
屯門	14	2 079
元朗	13	1 118
北區	9	819
大埔	11	1 359
西貢	16	3 439
沙田	13	2 124
葵青	37	6 095
離島	1	47
總計	162	24 894

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0471)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就電子交通執法制度，政府可否告知本會：

截至目前為止，全港車主、各類牌照、許可證及駕駛執照持有人的登記情況為何，收集數據的費用及人手安排情況為何？

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

由2024年11月18日起，當申請人向運輸署申請牌證或續牌時，須提供和核實香港流動電話號碼或電郵地址作為「電子聯絡方式」，以在未來接收香港警務處和運輸署的電子訊息，為推行電子交通執法做好準備。「電子聯絡方式」的核實記錄有效期為三個月，期間可用於多個牌照申請，並可套用於同一車主名下所有登記車輛、駕駛執照、各類牌照及許可證(如適用)的記錄。截至2025年3月5日，共有約455 000位車主或各類牌證持有人向運輸署提供及核實其「電子聯絡方式」。

由於提供和核實「電子聯絡方式」是申請人在申請各類牌證程序的一部分，因此不涉及額外人手。而實行新措施以來，用於提供及核實「電子聯絡方式」的短訊費用則約為25萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0472)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「公共交通費用補貼計劃」，政府可否告知本會：

1. 過去三年，市民領取津貼總金額及人數？平均每名市民領取多少津貼？請分別按0至100元、101至200元、201至300元、301至400元或以上分別列出。(請註明計劃多次進行調整後，對於申領人數及金額的變化)
2. 過去三年，「計劃」經調整後，市民少領取補貼平均約為多少，請以0至10元、10元至20元、20元至30元或以上的人數情況分別列出；
3. 過去三年，各項交通工具如鐵路、巴士、電車、渡輪等補貼金額及所佔百分比為何？
4. 過去三年，「計劃」被濫用的人數有多少？為減少補貼被濫用情況，當局有何監察措施，涉及的人手開支為何？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

- 1－2. 2022年1月至2024年12月期間，不同時期的補貼總金額、平均每月補貼金額、平均每月受惠人數及每月人均補貼金額列於表一。

表一：

時期	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 補貼金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (千人)	每月人均 補貼金額 (元)
2022年1月至 2022年4月 (沒有特別措施 ^註)	380	95.1	1 099	87
2022年5月至 2023年10月 (特別措施 ^註 生效期間)	5,939	329.9	3 068	108
2023年11月至 2024年12月 (沒有特別措施 ^註)	2,955	211.0	1 996	106

註：為了讓更多市民在疫情期間受惠於公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)，政府曾於2022年5月至2023年10月期間推出臨時特別措施，暫時將補貼計劃下的每月公共交通開支水平放寬至200元，以及暫時將每月補貼上限提高至500元。

2022年1月至2024年12月期間，按每月補貼金額劃分的受惠人數列於表二。

表二：

每月補貼金額	平均每月受惠人數(千人) ^{註一}		
	2022年1月至 2022年4月 (沒有 特別措施 ^{註二})	2022年5月至 2023年10月 (特別措施 ^{註二} 生效期間)	2023年11月至 2024年12月 (沒有 特別措施 ^{註二})
0.1元至100.0元	737	1 743	1 162
100.1元至200.0元	254	855	548
200.1元至300.0元	74	327	196
300.1元或以上	27	139	89

註一：由於四捨五入，各時期的平均每月受惠人數相加不等於表一所列出的總數。

註二：為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾於2022年5月至2023年10月期間推出臨時特別措施，暫時將補貼計劃下的每月公共交通開支水平放寬至200元，以及暫時將每月補貼上限提高至500元。

- 補貼計劃下的受惠對象為日常使用本地公共交通服務而相關交通開支較高的市民，公共交通營辦商並不會在補貼計劃下獲得任何補貼。

4. 市民在補貼計劃下須自行負擔大部分的公共交通開支，補貼計劃亦設有每月補貼上限，有關設計有助減少濫用的情況。

同時，運輸署亦採取一系列監管措施，以確保公帑運用得宜及減少濫用情況。每個參與補貼計劃的公共運輸營辦商均須制定審計準則，以加強內部監控，並須每年向政府提交由獨立審計師按照香港會計師公會頒布的相關準則所擬備的鑑證報告。除此之外，運輸署採取的監管措施亦包括進行定期運輸調查以收集有關服務的營運資料及乘客數據、審核營辦商提交的營運資料，以及核對收費系統的交易記錄等。在2022-23至2024-25三個財政年度，運輸署平均每月都會進行約150至170次實地視察及運輸調查，期間並無發現濫用補貼的個案。

運輸調查除外，補貼計劃下的監管工作均由運輸署現有人員執行，涉及的人手及開支沒有詳細分項。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0474)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就公共交通加價事宜，當局請告知本會：

1. 請列出過去一年運輸署接獲各類公共交通工具提出加價申請的情況，包括路線，申請加價幅度及申請結果等，並請按其交通工具類別分別列出；
2. 請提供過去三年，跨交通機構提供的收費優惠情況：

轉乘計劃涉及的公共交通營辦商	每次轉乘可享的成人票價優惠	每日平均受惠轉乘的乘客人次	計劃開始及終止日期

3. 各公共交通工具的非票務收入情況為何，為擴大非票務收入有何措施？
4. 現時提供月票或套票的公共交通工具具有哪些，使用人數為何，有何措施可降低市民出行的交通負擔，如擴大套票的使用範圍等？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

1. 鑑於公共交通服務與民生息息相關，政府會一如以往，以審慎的態度處理加價申請，考慮因素包括營辦商的收支財務情況及前景、公眾的

接受程度和負擔能力等，並會繼續做好把關工作。運輸署在2024年接獲的公共交通服務票價調整申請如下：

(A) 專營巴士

序號	專營巴士	申請票價加幅 (全程)	申請結果
1.	九龍巴士(一九三三)有限公司	6.5%	加權平均加幅為4.3%
2.	城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)	9.5%	加權平均加幅為7.5%
3.	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司	6.5%	加權平均加幅為6.5%

(B) 專線小巴

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全程)	申請結果
港島			
1.	港島第14M號	23.8%	處理中
2.	港島第21A號	21.3%	處理中
3.	港島第21M號	22.6%	處理中
4.	港島第30號	17.6%	建議加價9.8% ^{註(1)}
5.	港島第54號	14.8%	建議加價8.0% ^{註(1)}
6.	港島第54M號	15.2%	建議加價7.6% ^{註(1)}
7.	港島第54S號	15.4%	建議加價9.2% ^{註(1)}
8.	港島第55號	15.3%	建議加價7.1% ^{註(1)}
9.	港島第65號	21.6%	建議加價9.5% ^{註(1)}
10.	港島第65A號	21.6%	建議加價9.5% ^{註(1)}
11.	港島第65X號	21.6%	建議加價9.5% ^{註(1)}
九龍			
1.	九龍第2號	25.3%	建議加價13.9% ^{註(1)}
2.	九龍第2A號	25.3%	建議加價13.9% ^{註(1)}
3.	九龍第18M號	14.0%	處理中
4.	九龍第19號	12.1%	處理中
5.	九龍第19A號	10.0%	處理中
6.	九龍第19M號	13.0%	處理中
7.	九龍第19S號	13.0%	處理中
8.	九龍第27M號	20.5%	建議加價5.7% ^{註(1)}
9.	九龍第27MS號	20.7%	建議加價6.9% ^{註(1)}
10.	九龍第28M號	20.5%	建議加價5.7% ^{註(1)}
11.	九龍第28MS號	20.7%	建議加價6.9% ^{註(1)}
12.	九龍第29A號	19.3%	建議加價8.8% ^{註(1)}
13.	九龍第29B號	19.3%	建議加價8.8% ^{註(1)}

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全程)	申請結果
14.	九龍第30A號	10.8%	建議加價10.8% ^{註(1)}
15.	九龍第30B號	10.6%	建議加價10.6% ^{註(1)}
16.	九龍第32M號	10.7%	建議加價10.7% ^{註(1)}
17.	九龍第33A號	14.6%	處理中
18.	九龍第33M號	14.6%	處理中
19.	九龍第34M號	12.2%	建議加價7.3% ^{註(1)}
20.	九龍第34S號	12.2%	建議加價7.3% ^{註(1)}
21.	九龍第35號	13.6%	建議加價9.1% ^{註(1)}
22.	九龍第36A號	12.2%	建議加價7.3% ^{註(1)}
23.	九龍第41A號	14.9%	建議加價14.9% ^{註(1)}
24.	九龍第41M號	14.9%	建議加價14.9% ^{註(1)}
25.	九龍第42號	11.8%	建議加價11.8% ^{註(1)}
26.	九龍第56號	10.9%	建議加價6.3% ^{註(1)}
27.	九龍第60號	10.5%	建議加價7.0% ^{註(1)}
28.	九龍第70號	10.3%	建議加價7.2% ^{註(1)}
29.	九龍第70A號	10.3%	建議加價7.2% ^{註(1)}
30.	九龍第86號	14.1%	建議加價10.9% ^{註(1)}
31.	九龍第88號	22.4%	建議加價12.2% ^{註(1)}
新界			
1.	新界第1號	11.7%	加價5.8%
2.	新界第1A號	11.7%	加價5.8%
3.	新界第1S號	7.4%	加價5.0%
4.	新界第2號	18.2%	加價7.3%
5.	新界第7號	9.5%	加價5.8%
6.	新界第9號	7.6%	加價6.3%
7.	新界第9A號	9.2%	加價7.6%
8.	新界第11號	11.1%	建議加價8.6% ^{註(1)}
9.	新界第11A號	8.1%	建議加價8.1% ^{註(1)}
10.	新界第11B號	11.1%	建議加價8.6% ^{註(1)}
11.	新界第11M號	11.7%	建議加價8.3% ^{註(1)}
12.	新界第11S號	10.2%	建議加價9.2% ^{註(1)}
13.	新界第12號	11.4%	建議加價8.9% ^{註(1)}
14.	新界第28K號	18.0%	拒絕
15.	新界第28S號	18.0%	拒絕
16.	新界第29號	14.5%	建議加價10.8% ^{註(1)}
17.	新界第33號	11.8%	建議加價7.9% ^{註(1)}
18.	新界第34A號	12.2%	建議加價9.5% ^{註(1)}
19.	新界第35號	11.8%	建議加價8.8% ^{註(1)}
20.	新界第36號	34.1%	加價5.9%
21.	新界第37號	34.1%	加價5.9%

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全程)	申請結果
22.	新界第38號	34.1%	加價5.9%
23.	新界第40號	30.8%	處理中
24.	新界第42號	13.0%	建議加價7.4% ^{註(1)}
25.	新界第46號	19.2%	處理中
26.	新界第46A號	19.2%	處理中
27.	新界第46X號	19.2%	處理中
28.	新界第54A號	15.4%	處理中
29.	新界第54K號	16.1%	處理中
30.	新界第55K號	12.0%	加價6.5%
31.	新界第56A號	12.8%	建議加價7.7% ^{註(1)}
32.	新界第56B號	12.0%	加價7.6%
33.	新界第56C號	12.7%	加價6.3%
34.	新界第56K號	12.2%	加價7.1%
35.	新界第65A號	15.4%	處理中
36.	新界第65K號	13.3%	處理中
37.	新界第65M號	17.2%	處理中
38.	新界第65S號	12.9%	處理中
39.	新界第66K號	13.3%	處理中
40.	新界第67A號	26.1%	處理中
41.	新界第67K號	14.9%	處理中
42.	新界第79S號	19.7%	建議加價15.0% ^{註(1)}
43.	新界第80號	18.1%	建議加價8.3% ^{註(1)}
44.	新界第83A號	18.8%	處理中
45.	新界第84號	18.2%	處理中
46.	新界第85號	18.8%	處理中
47.	新界第86號	18.8%	處理中
48.	新界第86A號	20.0%	處理中
49.	新界第86M號	18.8%	處理中
50.	新界第87號	9.3%	建議加價5.6% ^{註(1)}
51.	新界第87A號	20.3%	建議加價9.4% ^{註(1)}
52.	新界第87K號	9.3%	建議加價5.6% ^{註(1)}
53.	新界第87M號	9.8%	建議加價3.3% ^{註(1)}
54.	新界第88D號	13.2%	建議加價9.4% ^{註(1)}
55.	新界第94號	15.9%	加價14.3%
56.	新界第94A號	15.9%	加價14.3%
57.	新界第94S號	15.2%	加價13.6%
58.	新界第95號	27.9%	建議加價11.6% ^{註(1)}
59.	新界第95A號	27.0%	建議加價13.5% ^{註(1)}
60.	新界第95K號	27.9%	建議加價9.3% ^{註(1)}
61.	新界第95M號	27.0%	建議加價13.5% ^{註(1)}

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全程)	申請結果
62.	新界第96號	18.1%	建議加價8.3% ^{註(1)}
63.	新界第96A號	20.0%	建議加價8.0% ^{註(1)}
64.	新界第96B號	27.9%	建議加價9.3% ^{註(1)}
65.	新界第96C號	18.1%	建議加價8.3% ^{註(1)}
66.	新界第96M號	18.1%	建議加價8.3% ^{註(1)}
67.	新界第96P號	30.2%	建議加價9.3% ^{註(1)}
68.	新界第109M號	34.1%	加價7.3%
69.	新界第114A號	23.3%	建議加價16.3% ^{註(1)}
70.	新界第114B號	23.3%	建議加價16.3% ^{註(1)}
71.	新界第312號	10.7%	建議加價6.7% ^{註(1)}
72.	新界第313號	10.9%	建議加價7.6% ^{註(1)}
73.	新界第409號	10.5%	處理中
74.	新界第409K號	10.5%	處理中
75.	新界第409S號	10.5%	處理中
76.	新界第411號	11.7%	建議加價9.6% ^{註(1)}
77.	新界第413號	14.5%	建議加價10.8% ^{註(1)}
78.	新界第502號	13.9%	處理中
79.	新界第506號	50.0%	拒絕
80.	新界第507號	50.0%	拒絕
81.	新界第608號	11.0%	建議加價6.8% ^{註(1)}
82.	新界第608S號	6.6%	建議加價3.3% ^{註(1)}
83.	新界第609號	17.6%	建議加價7.8% ^{註(1)}
84.	新界第609B號	17.6%	建議加價7.8% ^{註(1)}
85.	新界第609S號	17.6%	建議加價7.8% ^{註(1)}
86.	新界第610S號	8.3%	建議加價7.5% ^{註(1)}
87.	新界第611號	9.4%	加價7.5%
88.	新界第611A號	10.0%	加價10.0%
89.	新界第611B號	9.4%	加價9.4%
90.	新界第611P號	9.4%	加價7.5%
91.	新界第611S號	10.0%	加價10.0%
92.	新界第806A號	15.6%	建議加價7.8% ^{註(1)}
93.	新界第806B號	15.6%	建議加價7.8% ^{註(1)}
94.	新界第806C號	25.3%	建議加價10.5% ^{註(1)}
95.	新界第806M號	15.6%	建議加價7.8% ^{註(1)}
96.	新界第814號	10.1%	拒絕
97.	新界第901號	50.0%	加價16.7%
98.	新界第97A號	10.0%	加價8.7%

註(1)：運輸署已完成處理有關專線小巴路線的加價申請，建議加幅尚待生效。

(C) 持牌渡輪服務

序號	持牌渡輪服務	申請票價加幅 (全程)	申請結果
1.	愉景灣－坪洲／聖母神樂院	31.6%-33.3%	加價18.4%-20%
2.	香港仔－索罟灣（經模達）	24.8-25.1%	處理中
3.	北角－觀塘（危險品汽車渡輪）	25%	處理中

(D) 電車

序號	電車	申請票價加幅 (全程)	申請結果
1.	12歲或以上人士	10%	處理中
	小童(3至11歲)	6.7%	
	長者(65歲或以上)	15.4%	
	月票	維持不變	

2. 為方便市民轉乘不同的公共交通服務，公共交通營辦商之間設有轉乘票價優惠安排。有關安排在2022年至2024年的詳情載列於下表。由於涉及大量路線，該等資料現以總計方式載列如下：

轉乘計劃涉及的公共交通營辦商 ^{註(2)}	每次轉乘可享的成人票價優惠	每日平均受惠轉乘乘客人次	計劃開始及終止日期 ^{註(3)}
鐵路及專營巴士 2022年：17條路線 2023年：19條路線 2024年：25條路線	2022至2024年： 0.6元- 2.0元	2022年：21 280 2023年：26 660 2024年：21 940	持續實施
鐵路及專線小巴 ^{註(4)} 2022年：547條路線 2023年：556條路線 2024年：560條路線	2022年至2023年 11月4日： 0.3元至3元 2023年11月5日起： 0.5元至3元	2022年：392 950 2023年：456 560 2024年：468 530	持續實施
鐵路及街渡渡輪 (1條路線)	0.5元	2022年：320 2023年：370 2024年：350	由2020年6月1日開始並持續實施

轉乘計劃涉及的公共交通營辦商 ^{註(2)}	每次轉乘可享的成人票價優惠	每日平均受惠轉乘乘客人次	計劃開始及終止日期 ^{註(3)}
各專營巴士公司提供的巴士轉乘優惠 ^{註(5)} 2022年：608條路線 2023年：629條路線 2024年：660條路線	2022年： 0.5元至37.0元 2023及2024年： 0.1元至38.7元	2022年：157 270 2023年：180 900 2024年：191 340	持續實施
專營巴士及專線小巴 2022年：38條路線 2023年：71條路線 2024年：96條路線	2022年：1.0元 2023及2024年： 1.0元至4.0元	2022年：286 2023年：258 2024年：304	持續實施
專營巴士及電車 (35條路線)	2022年：2.6元 2023及2024年： 3.0元	2022年：1 100 2023年：1 300 2024年：877	由2017年7月1日開始並持續實施
各專線小巴路線組合之間的轉乘 (41條路線)	1.0元至11.9元	不適用 ^{註(6)}	持續實施
不同渡輪營辦商之間的渡輪轉乘 (2條航線)	2022年： 3.8元至6.8元 2023年： 3.8元至9.4元 2024年： 5.5元至9.4元	2022年：18 2023年：21 2024年：21	由2011年7月1日開始並持續實施

註(2)：不包括同一營辦商轄下路線之間的轉乘票價優惠安排。

註(3)：運輸署沒有備存每項轉乘計劃開始日期的資料。

註(4)：自2018年6月3日起，香港鐵路有限公司推出鐵路與專線小巴轉乘計劃。在此計劃下，凡使用八達通卡由港鐵轉乘專線小巴或由專線小巴轉乘港鐵的乘客，可享0.3元的轉乘優惠。而由2023年11月5日起，上述轉乘計劃的優惠由每程0.3元提高至0.5元，並進一步涵蓋全港所有專線小巴路線。而鐵路與個別專線小巴路線的轉乘優惠高達3元。

註(5)：有關數字涵蓋各專營巴士公司所有已提供轉乘優惠的巴士路線。

註(6)：運輸署沒有備存不同專線小巴路線組合之間轉乘的乘客人次數字。

3. 政府一直鼓勵及適切協助公共交通營辦商因應其營運模式研究透過不同途徑增加非票務收入，從而改善其財務狀況，相關舉措亦有助紓緩部分加價壓力。各公共交通營辦商增加非票務收入的措施載列如下：

公共交通營辦商	增加非票務收入的措施
港鐵	於車站內提供多元化的零售店鋪和服務；及於車站及列車內展示廣告及提供多媒體廣播服務等。
專營巴士	在巴士車身、車廂、有蓋巴士站等展示廣告；通過商業合作或贊助為市民提供免費乘車；利用巴士車廠為非專營巴士提供維修及保養服務；出租個別巴士車廠部分泊車位或車輛檢驗位置，或出租車廠部分樓層；在合適的公共運輸交匯處／總站安裝售賣機、自取郵件智能櫃等可賺取收入的設施；及在合適的巴士轉乘站或公共運輸交匯處／總站設置顧客服務站等。
公共小巴	在車身、車廂及多媒體展示廣告。
渡輪	於航線營運時間以外出租船隻；分租碼頭空間作商業和零售用途，如商鋪租賃、廣告燈箱出租；及在碼頭的空置位置舉辦商業活動等。
電車	在電車車身及電車站上蓋展示廣告；企業贊助免費乘車日；包車服務；「電車全景遊」遊覽服務套票以及售賣紀念品等。

4. 政府一直鼓勵公共交通營辦商因應其營運及財政情況、社會經濟環境和乘客的需求，盡可能調低收費及提供優惠措施(例如向不同客群而提供的票務優惠和轉乘優惠等)，以減低市民的公共交通開支。我們會繼續鼓勵各公共交通營辦商在確保能夠維持適當及有效率的公共交通服務情況下，為乘客提供票價優惠。

有關公共交通營辦商提供月票／套票及在2024年使用人數載列如下：

公共交通營辦商	月票／套票	2024年平均每日使用人次 (除特別註明)
九龍巴士(一九三三)有限公司／龍運巴士有限公司	月票及九巴「搭十送一」車票	約85 200
新大嶼山巴士(一九七三)有限公司	嶼巴第1、2、3M、4、11、21、23、A35、N1及N35號線的車票兌換安排	約20
城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)	第B7號線「三天來回車票」及第B8號線「兩天來回車票」	約30
城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)	城巴機場快線來回車票及第B5號線「三天來回車票」	約300
渡輪營辦商 (13條航線)	月票、多程票、來回票及四日旅遊票	約12 500
港鐵公司	「都會票」及「全月通」 ^{註(7)}	約300 000 ^{註(8)}
電車公司	月票及「電車全景遊」黃金套票	平均每月銷售數字： 約1 400 ^{註(9)}

註(7)： 目前港鐵公司提供5款「全月通」，包括全月通1(上水／烏溪沙-尖東)、全月通2(屯門-南昌)、全月通3(屯門-紅磡)、全月通4(東涌-南昌)及全月通5(東涌-香港)。

註(8)： 此數字為「都會票」及各款「全月通」於2024年平均每日使用的乘客人次。

註(9)： 此數字為月票及套票於2024年平均每月的銷售數字。由於持票者只需在下車時向車長展示月票／套票通行證，因此電車公司沒有備存每日使用月票／套票通行證的乘客人次。

除了上述優惠措施，政府亦有採取針對性的措施資助乘客，例如實施公共交通費用補貼計劃，為日常使用本地公共交通服務出行而公共交通開支較高的乘客減輕交通費負擔；而政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(即二元優惠計劃)亦可惠及長者和合資格殘疾人士。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3280)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

由專營巴士公司開設用以存入使用政府收費隧道及道路時獲豁免收費所節省開支「專營巴士豁免隧道費基金」，請問：

- (1) 過去三年，各間專營巴士公司存入、提款及結餘的情況如何？請按年度以表分別列出（參考如下）。

專營巴士公司	存入款項	提取款項	基金結餘

- (2) 自成立以來，每次巴士票價調整，「基金」抵消的加幅情況為何？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：41)

答覆：

- (1) 由2019年2月17日起，所有專營巴士獲豁免繳付政府隧道和道路的使用費。所節省的隧道費會存入每間專營巴士營辦商設立的專用帳目，即「專營巴士豁免隧道費基金」(基金)。基金結餘會留作用於減輕有關專營巴士營辦商的加價壓力。當專營巴士營辦商申請加價而行政長官會同行政會議認為有足夠理據上調票價時，可利用基金減低加幅。

過去3年，各專營巴士營辦商為其轄下專營權設立的基金帳戶提存及結餘情況表列如下：

2022年

專營權 ^{註1}	由2021年 結轉的 基金結餘 (千元) [A]	2022年 存入款項 (千元) [B] ^{註2}	2022年 提取款項 (千元) [C]	2022年 基金結餘 (千元) [D] = [A] + [B] – [C]
九巴	416,584	134,849	102,600	448,833
城巴 (專營權1)	4,284	31,040	35,000	324
城巴 (專營權2)	544	602	0	1,146
新巴	0	34,401	34,401	0
龍運	674	867	0	1,541
嶼巴 ^{註4}	17.7	0.2	0	17.9

2023年

專營權 ^{註1}	由2022年 結轉的 基金結餘 (千元) [A]	2023年 存入款項 (千元) [B] ^{註2}	2023年 提取款項 (千元) [C]	2023年 基金結餘 (千元) [D] = [A] + [B] – [C]
九巴	448,833	169,990	199,760	419,063
城巴(市區 及新界) ^{註3}	324	104,316	97,260	7,380
城巴 (專營權2)	1,146	8,329	5,550	3,925
龍運	1,541	1,150	990	1,701
嶼巴 ^{註4}	17.9	0.1	0	18

2024年

專營權 ^{註1}	由2023年 結轉的 基金結餘 (千元) [A]	2024年 存入款項 (千元) [B] ^{註2}	2024年 提取款項 (千元) [C]	2024年 基金結餘 (千元) [D] = [A] + [B] – [C]
九巴	419,063	146,470	213,250	352,283
城巴(市區 及新界) ^{註3}	7,380	94,175	101,555	0
城巴 (專營權2)	3,925	7,464	0	11,389
龍運	1,701	1,650	1,850	1,502 ^{註5}
嶼巴 ^{註4}	18.0	0.3	0	18.3

註1：

- 九巴：九龍巴士(一九三三)有限公司
- 城巴(專營權1)：城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)
- 城巴(專營權2)：城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)
- 城巴(市區及新界)：城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)
- 新巴：新世界第一巴士服務有限公司
- 龍運：龍運巴士有限公司
- 嶼巴：新大嶼山巴士(1973)有限公司

註2：

存款包含專用基金帳目於該年所收取的利息(如有)。

註3：

按照行政長官會同行政會議的決定，城巴(專營權1)和新巴的專營權於2023年7月1日凌晨四時合併為一個新的十年專營權，即城巴(市區及新界)。城巴(專營權1)和新巴於該年合併前的基金結餘、存入及提取總額，已反映在上表中城巴(市區及新界) 2023年的數字。

註4：

嶼巴並無任何途經政府收費隧道的路線，只有一條假日路線使用青嶼幹線，而青嶼幹線亦由2020年12月27日起豁免使用費。因此嶼巴的基金基本上不會有款項存入。

註5：

由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加。

- (2) 利用基金減低車費加幅的程度取決於基金結餘的多寡，以及個別專營巴士營辦商轄下專營權的加價次數及幅度。自實施以來，基金已在下列事例中發揮紓緩票價加幅或減輕加價壓力的作用：

九巴

- (a) 九巴的獨營路線在2021年4月4日上調車費時，乘客所需承擔的整體實際加權平均票價加幅由8.5%下降至5.8%；
- (b) 在2023年6月18日上調車費時，乘客所需承擔的整體實際加權平均票價加幅由5.5%下降至3.9%；以及
- (c) 在2025年1月5日上調車費時，乘客所需承擔的整體實際加權平均票價加幅由5.2%下降至4.3%。

龍運

- (a) 在2018年9月申請加價，加權平均加幅為8.5%。該項申請於2021年3月被拒絕，但龍運改為獲准一筆過提取其基金帳戶截至2021年3月底的結餘；以及

(b) 在2023年6月18日上調車費時，乘客所需承擔的整體實際加權平均票價加幅由4.5%下降至4.2%。

城巴(專營權1)和新巴

(a) 在2019年1月20日上調車費時，城巴(專營權1)和新巴的乘客所需承擔的整體實際加權平均票價加幅分別由9.9%下降至7.0%，以及由9.9%下降至5.6%；以及

(b) 城巴(專營權1)和新巴在2023年6月18日上調車費時，乘客所需承擔的整體實際加權平均票價加幅均由6.2%下降至4.9%。

城巴(專營權2)

(a) 在2021年3月獲准一筆過提取其基金帳戶截至2021年3月底的結餘(與龍運的安排類似)，以減少其財務損失，紓緩加價壓力；以及

(b) 在2023年6月18日上調車費時，乘客所需承擔的整體實際加權平均票價加幅由6.4%下降至4.2%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0540)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2025至26年度需要特別留意的事項中，提及繼續支援推行「港車北上」及籌備推行「粵車南下」。就此，政府可否告知本會：

1. 自「港車北上」實施以來，申請人數、中籤人數和及後預約通關的人數分別為何；
2. 自「港車北上」實施以來，獲批「港車北上」封閉道路通行許可證的車輛數目為何，當中約多少張為現時有效；當中購買「等效先認」跨境汽車保險人士的數目為何；
3. 自港珠澳大橋正式啟用以來，每年的使用率為何；香港每年在維護大橋的費用開支、人手開支分別為何；
4. 過去五年，每年透過各個陸路邊境口岸出入境的私家車的架次為何，請按不同陸路邊境口岸列出。

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 「港車北上」自2023年7月起實施。截至2025年2月，「港車北上」累計約有16萬人次中籤，當中約15萬已提交申請；而預約出行數目累計約為100萬次。
2. 「港車北上」申請人須向運輸署申請封閉道路通行許可證，最長有效期為一年。截至2025年2月，運輸署已累計簽發約14萬張許可證，當中約8萬張於2025年2月28日仍然有效。

在「等效先認」安排下，「港車北上」申請人可在其車輛的香港法定汽車保險保單有效期內，附加內地「機動車交通事故責任強制保險」（「交強險」），並按需要選擇額外投保內地車輛商業保險（「商業險」）。截至2024年年底，香港保險公司共發出約1萬張跨境汽車「等效先認」保單。

3. 在2018年至2024年期間，港珠澳大橋（「大橋」）的雙向行車架次表列如下：

年份	雙向行車架次
2018 ^{註(1)}	241 099
2019	1 521 114
2020	301 378
2021	154 732
2022	222 878
2023	2 279 087
2024	4 356 925

（資料來源：大橋管理局）

註(1)：大橋自2018年10月24日起正式啟用

大橋管理局根據內地法律成立，作為非營利性事業單位法人，負責大橋主橋的建設、營運、管理和維護(包括財務事宜)，以及向使用大橋主橋的車輛收取通行費。大橋管理局以自收自支的方式營運。大橋主橋收入(包括通行費)由大橋管理局用以償還銀行貸款，以及支付大橋的日常營運及維護的開支。通行費收入並非由香港特區政府收取，我們亦不宜單方面披露有關大橋收入及開支的資料。

4. 在過去5年，各陸路邊境管制站每年的私家車出入境車次載列如下：

管制站	2020	2021	2022	2023	2024
落馬洲 ^{註(2)}	254 058	0	0	1 639 511	2 514 254
文錦渡 ^{註(3)}	10 962	0	0	54 953	100 892
沙頭角 ^{註(4)}	31 429	0	0	0	0
深圳灣	301 512	4 876	2 959	1 975 357	3 077 399
港珠澳大橋	125 864	943	2 312	1 529 229	3 375 673
香園圍 ^{註(5)}	不適用	不適用	不適用	162 867	490 080

（資料來源：香港海關及大橋管理局）

註(2)：為減低2019冠狀病毒病疫情（「疫情」）在社區擴散的風險，落馬洲口岸於2020年2月4日至2023年2月5日暫停開放跨境私家車通道。

註(3)：為減低疫情在社區擴散的風險，文錦渡口岸於2020年1月30日

至2023年1月7日暫停開放跨境私家車通道。

註(4)：沙頭角口岸自2020年1月30日起暫停開放跨境私家車通道。

註(5)：香園圍口岸於2023年2月6日起啟用跨境私家車通道。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0631)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長
問題：

財政預算案演辭第232段中，提到由二零二五年六月起，將「公共交通費用補貼計劃」的補貼領取門檻，由每月公共交通實際開支水平四百元提高至五百元。政府就市民每月超出五百元的開支部分，維持提供三分之一的補貼，每月四百元的補貼上限亦會維持不變。就此，政府可否告知本會：

1. 過去五年，每年對「公共交通費用補貼計劃」的補貼款項為何；平均每月受惠人數目為何；及
2. 在新方案下，預計每年的支出為何；相較以前，每年可減省多少開支；預計平均每月受惠人數目為何？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1. 過去5年，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下的補貼總金額及平均每月受惠人數如下：

年份 ^註	補貼總金額 (百萬元)	平均每月受惠人數 (計至最接近的千位)
2020	2,147	1 982 000
2021	3,709	2 999 000
2022	2,837	2 274 000
2023	3,909	3 036 000
2024	2,528	1 988 000

註：為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

2. 由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻，將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)減少約5.4億元；預計每月平均受惠人數則為190萬人。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2052)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府調整「二元優惠計劃」及「公共交通費用補貼計劃」，在落實調整方案後，可在未來五年減省共約六十二億元的開支。就此，政府可否告知：

1. 未來5個財政年度，「公共交通費用補貼計劃」每年可以節省의 公帑、涉及的行政開支為何；
2. 過去3個財政年度，「公共交通費用補貼計劃」每年補貼總金額、平均每月受惠人數及每月的人均補貼金額分別為何；
3. 「公共交通費用補貼計劃」調整方案，涉及的檢討開支為何；會否公開檢討報告和相關數據？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

- 1及3 由2025年6月1日起，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)減少約5.4億元，2025-26至2029-30財政年度預計可減省共約35.6億元的開支。

政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用，補貼計劃在2025-26財政年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)為5,450萬元，佔預算補貼金額約2%。

協助檢討補貼計劃的工作由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

2. 過去3年，補貼計劃下的補貼總金額、平均每月受惠人數及每月人均補貼金額如下：

年份 ^註	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (計至最接近 的千位)	每月人均 補貼金額 (元)
2022	2,837	2 274 000	104
2023	3,909	3 036 000	107
2024	2,528	1 988 000	106

註：為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出多輪臨時特別措施，包括在2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及暫時提高每月補貼上限。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2056)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就自動泊車系統項目的實施情況，政府可否告知本會：

1. 2024-25年度推展自動泊車系統項目的時間表、人手編制及開支預算為何；
2. 過去3個財政年度，全港公眾停車場泊車位的數量、自動泊車系統泊車位的數量及其所佔百分比分別為何；
3. 本港於2020年起推展自動泊車系統的公眾停車場項目，請表列自動泊車系統項目的詳情，包括項目地點、自動泊車系統類型、泊車位數量(不包括傳統泊車位)、開始建造工程日期、啟用日期及涉及開支分別為何；
4. 未來3個財政年度，預計落成的自動泊車系統詳情為何；新系統會否安裝電動車充電網絡(中速充電或快速充電)，如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

- 1,3及4. 運輸署持續關注世界各地應用自動泊車系統的最新發展。目前，私家車自動泊車系統的技術已相對成熟。自2020年起，運輸署已在本港開展落實設有自動泊車系統的公眾停車場項目，並積極在合適的短期租約停車場及工務工程項目推展自動泊車系統。自2020年起有關推展自動泊車系統的項目詳情載於附件。

現時市場上尚未有成熟及經證明穩妥可應用於多層或多方向運行的自動泊車系統安裝的電動車充電設施，國際間亦未有在自動泊車系統裝設電動車充電設施的具體標準。相關部門正積極檢視不同地區應用自動泊車系統的最新發展。待技術發展成熟，政府會研究如何提供配備充電設施的自動泊車位。儘管如此，相關的工務工程項目已按環境及生態局現行準則，預留電力供應以支援安裝中速充電器的電力需求。以將軍澳第67區政府聯用辦公大樓的公眾停車場為例，政府積極計劃為該公眾停車場內的拼圖型自動泊車系統底層的泊車位配置中速充電設施。政府將繼續與相關部門研究在技術及財務可行的情況下，盡可能為自動泊車系統安裝電動車充電設施。

自動泊車系統項目的準備工作一直由運輸署現有人員執行，故涉及的人手開支沒有詳細分項。

2. 過去3年，全港公眾停車場泊車位的數量(四捨五入至最接近的千位)表列如下：

	2022年12月	2023年12月	2024年12月
公眾停車場 ^註 泊車位數目	205 000	207 000	207 000

註：公眾停車場包括政府轄下及私人發展項目內供公眾停泊停車場，以及短期租約停車場。

在政府推展並設有自動泊車系統的工務工程項目中，自動泊車系統泊車位佔所有私家車泊車位平均超過50%。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數 (自動泊車系統泊車位數目)	預算開支
A. 短期租約停車場的自動泊車系統					
荃灣海盛路短期租約用地	拼圖型	2020 年 12 月	2021 年 11 月 (已啟用)	245 (78)	由短期租約營辦商支付
大埔白石角短期租約用地	拼圖型	2021 年 12 月	2022 年 12 月 (已啟用)	250 (52)	由短期租約營辦商支付
深水埗欽州街與通州街交界短期租約用地	拼圖型	2023 年 2 月	2024 年 4 月 (已啟用)	210 (52)	由短期租約營辦商支付
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023 年 7 月	2025 年 (預計)	約 200 (約 90)	由短期租約營辦商支付
B. 工務工程項目的自動泊車系統					
將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓	拼圖型	2020 年 9 月	2025 年 (預計)	約 380 (約 220)	52.284 億元 ¹ (按付款當日價格計算)
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	立體型	2022 年 5 月	2026 年 (預計)	約 320 (約 160)	16.050 億元 ² (按付款當日價格計算)
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023 年 8 月	2026 年 (預計)	約 200 (約 170)	7.779 億元 ³ (按付款當日價格計算)
馬鞍山第 103 區綜合設施大樓	拼圖型	2024 年 11 月	2029 年 (預計)	約 350 (約 180)	28.884 億元 ⁴ (按付款當日價格計算)

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數 (自動泊車系統泊車位數目)	預算開支
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	2025 年 5 月 (預計)	2029 年 (預計)	約 450 (約 300)	12.080 億元 ⁵ (按付款當日價格計算)
海庭道聯用綜合大樓	拼圖型	有待確定#		約 170 (約 90)	有待確定#

註1：此數字為2020年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註2：此數字為2022年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註3：此數字為2023年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註4：此數字為2024年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註5：此數字為2025年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

#政府預計於本年內徵求立法會批准撥款，由於項目處於規劃或設計階段，實際建造日期及預算開支有待確定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2057)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就促進自動駕駛車輛在本港作更廣泛的測試和使用，政府可否告知本會

- 1、過去一個財政年度，自動駕駛車輛在本港的研發、測試和應用涉及人手編制及開支詳情為何；
- 2、請表列截至最新日期，本港自動車測試的車輛種類、測試地點、車輛數量、測試進度、累計測試里數及累計載客人次(如適用)分別為何；
- 3、下一個財政年度，政府在促進自動駕駛車輛發展的具體目標、所涉開支及人手編制分別為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

政府一直透過政策支持、法規配合和財政資助三方面相互結合，推動自動駕駛車輛(自動車)在香港的進一步發展。運輸署自2017年起，根據第374章《道路交通條例》向測試自動車發出「車輛行駛許可證」，以便利自動車測試。目前，有9輛獲發「車輛行駛許可證」的自動車在不同地點繼續進行測試，詳情如下：

項目	車輛種類 車輛(數目)	測試地點	累計測試里數
1	輕型貨車／ 私家小巴 (4)	沙田香港科學園	運輸署未有備存有關資料 (註1)
2	私家車 (1)	生產力促進局／ 九龍灣承豐道	
3	特別用途車輛 (1)	元朗潭尾建造業輸 入勞工宿舍	
4	私家巴士 (1)	屯門環保園	
5	私家小巴 (2)	元朗錦綉花園	11600公里(包括於內地的 封閉道路測試里數)(註2)

註1: 這些為早期自動車研發項目，有關研發機構未有向運輸署提供參與人次資料。

註2: 由於「智慧交通基金」有關項目的研發關注點是自動小巴的出車率，故此未有備存參與人次資料。

考慮到要配合不斷發展的自動車技術並確保道路安全，政府已先後於2023年5月及2024年1月完成修訂《道路交通條例》及制訂《道路交通(自動駕駛車輛)規例》，而新的自動駕駛車輛(自動車)規管框架已於2024年3月1日實施。同時，運輸署頒布《自動駕駛車輛測試及先導使用實務守則》(「《實務守則》」)，列明測試和使用自動車的詳細技術、安全和操作要求。在新的自動車法例實施後，現時已有2個測試項目獲發「先導牌照」，涉及12輛自動車在2個地點(包括北大嶼山和西九文化區)進行測試，詳情如下：

項目	車輛種類 (車輛數目)	測試地點	累計測試里數(註3)
1	私家車 (10)	北大嶼山	6600公里
2	私家小巴 (2)	西九文化區	4700公里 (包括於內地的封閉道路 測試里數)

註3: 項目未開始載客道路測試。

政府亦一直為業界提供財政誘因，資助企業或機構進行與車輛(包括自動車及車聯網)有關的創新科技研究和應用。截至2025年1月，「智慧交通基金」共資助了13個與自動駕駛及車聯網技術相關的項目。當中包括5個與自動車測試及8個與車聯網技術相關和其他輔助的項目，測試路段涵蓋公共道路及不同應用場景，總資助金額分別約9,600萬元和6,900萬元。

預計在2025-26年度，將再有兩個項目於本港試行，包括往來沙田香港科學園與港鐵大學站的自動駕駛小型巴士，以及連接香港國際機場「航天城」和港珠澳大橋香港口岸人工島的自動駕駛運輸系統。上述項目正穩步增加自動車承載量，以及行走更為繁忙的現有公共道路。政府會繼續推動自動車在香港的發展，務求使香港與內地以至世界其他推動自動車的主要城市接軌。

2024-25年度的開支主要涉及更新《實務守則》的技術標準的顧問研究費用75,000元，預計2025-26年度相關顧問費用大致相若。至於涉及的運輸署人手及開支已納入運輸署整體撥款及編制內，因此未能分項列出。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3287)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」，政府可否告知本會：
第一階段及第二階段分別涉及的行政開支為何；

1. 過去3年，本港公共小巴／客車行業的從業人手及人手短缺的數量分別為何；現時獲批申請宗數中，請按(a) 完成培訓、(b) 成功申領駕駛執照、(c) 已投入工作分項列出人數，以及佔全港從業員人數的百分比為何；
2. 請按司機類別，分別列出其平均薪酬待遇；
3. 計劃能否有效紓緩公共小巴業人手嚴重短缺的問題，並支持行業持續復蘇；當局如何評估計劃成效，及會否延續相關計劃？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：41)

答覆：

政府一直關注公共小巴及客車行業持續面對的司機短缺問題。為進一步紓緩業界人手問題，政府於2023年6月公布「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」，並分別在2023年9月及2024年7月透過兩輪申請批出了900個公共小巴及800個客車輸入司機配額，所有申請均經跨部門聯絡小組(由運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成)審核。就有關計劃的各項提問，現回覆如下：

1. 根據2023年人力資源研究的初步結果以及與業界的持續討論，本港公共小巴／客車行業的從業人手及人手短缺的數量載於下表：

司機類別	所需人力需求	從業人手數量	人手短缺的數量
公共小巴	8 270	6 290	1 980
本地客車司機	9 000	7 380	1 620
跨境直通巴士司機			
總數	17 270	13 670	3 600

輸入司機須通過相關車輛類型駕駛考試並獲得合格成績，以及完成職前訓練課程和取得課程證書後，方可取得相關車輛類型的正式駕駛執照。營辦商亦會在輸入司機投入服務前提供足夠的路線培訓。截至 2025 年 2 月底，共有 1 278 名輸入司機已通過本地駕駛考試，當中超過 1 200 名輸入司機已於相關路線提供服務，共佔全港從業員人數約百分之八。

- 按計劃的規定，輸入司機的每月工資必須不少於香港相關職位的每月工資中位數。有關司機類別的每月工資中位數載於下表：

司機類別	每月工資中位數 (元)
公共小巴司機	14,300
本地客車司機	19,300
跨境直通巴士司機	22,000

- 在推展計劃的同時，運輸署一直透過在計劃下成立包括勞資雙方代表的持份者諮詢小組，與運輸業界保持聯繫，了解勞資雙方對計劃的意見。勞資雙方均同意現時業界長期面對司機人手嚴重短缺及老年化問題。資方代表認同輸入外勞可紓緩司機人手嚴重短缺問題。政府會繼續透過小組與相關運輸業界及勞工代表保持緊密溝通，密切監察計劃的實施情況。運輸及物流局和運輸署正檢視計劃的實施情況，及評估行業未來數年的人手需求。視乎檢討的結果，我們會適時公佈計劃的未來路向。

另外，執行計劃涉及的運輸署人手及開支已納入運輸署整體撥款及編制內，因此未能分項列出。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2213)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

據市民反映，專營巴士脫班、延誤、服務不足等問題時有發生；然而，運輸署未有定期公佈各條專營巴士路線的脫班率，令市民難以監察專營巴士公司的服務表現。就此，政府可否告知本會：

- (a) 過去5年，就專營巴士路線脫班、延誤、服務不足等投訴，政府(i)接獲、(ii)調查屬實、(iii)已經處理及(iv)就先前已經處理的個案再次投訴，個案數字分別為何(按專營權列出)；
- (b) 過去5年，在第(a)(ii)題所述調查屬實的投訴個案中，涉及(i)車輛故障或不足、(ii)車長缺勤或人手不足、(iii)編訂行車時間不合理及(iv)其他原因的個案數字分別為何(按專營權列出)；
- (c) 運輸署有否備存過去5年各條專營巴士路線的脫班率數字；如有，詳情為何，及署方會否考慮日後定期發佈；如否，原因為何；及
- (d) 過去5年及預計在2025-26年度，負責監察專營巴士服務表現的(i)人手編制、(ii)職系、職級和職位及(iii)薪酬開支分別為何？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

(a)至(b)：

政府訂有嚴謹而公平的既定機制，評估和跟進專營巴士營辦商(營辦商)提供服務的情況。運輸署一直透過多種渠道，包括與營辦商定期舉行會議、審核和檢視營辦商的營運報表、定期進行調查，以及分析乘客的投訴或建議等，以密切監察專營巴士的服務水平及穩定性，並會嚴肅跟進服務不穩／不足的原因。如營辦商未能依照運輸署的規定提供服務，運輸署一般會正式發出提示信要求營辦商作出跟進及清楚說明須予改善之處。若營辦商未能提出合理解釋或作出改善，署方會再以勸喻信提醒營辦商必須遵行規定，

並在指定的時間內落實改善措施。運輸署會視乎每宗個案的持續性、性質及嚴重程度向營辦商發出警告信。

巴士脫班、延誤及服務不足的成因眾多，有些屬於營辦商控制範圍以內的因素，例如車程時間、車輛故障或不足、人手調配；有些則屬於營辦商難以控制的情況，例如惡劣天氣、交通擠塞或突發路面情況等。

過去5年，運輸署接獲有關營辦商服務水準(包括「脫班」及「延誤」)及服務質量(包括班次不足)的投訴數字載列於下表：

2020年

專營巴士專營權 ^(註1)	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註2)	
	服務水準	服務質量
九巴	7 109	968
龍運	224	145
城巴(港島及過海) ^(註3)	632	202
城巴(專營權2)	288	102
新巴 ^(註3)	942	140
嶼巴	113	30
其他 ^(註4)	1 451	233
總計	10 759	1 820

2021年

專營巴士專營權 ^(註1)	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註2)	
	服務水準	服務質量
九巴	7 869	1 896
龍運	328	323
城巴(港島及過海) ^(註3)	1 339	531
城巴(專營權2)	269	113
新巴 ^(註3)	2 481	369
嶼巴	190	55
其他 ^(註4)	1 570	593
總計	14 046	3 880

2022年

專營巴士專營權 ^(註1)	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註2)	
	服務水準	服務質量
九巴	17 020	2 278
龍運	388	177
城巴(港島及過海) ^(註3)	2 749	967
城巴(專營權2)	405	181
新巴 ^(註3)	3 344	647
嶼巴	167	44

專營巴士專營權 ^(註1)	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註2)	
	服務水準	服務質量
其他 ^(註4)	1 687	856
總計	25 760	5 150

2023年

專營巴士專營權 ^(註1)	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註2)	
	服務水準	服務質量
九巴	18 367	961
龍運	939	64
城巴(市區及新界) ^(註3)	6 917	659
城巴(專營權2)	1 015	486
新巴 ^(註3)	1 292	116
嶼巴	436	29
其他 ^(註4)	1 894	669
總計	30 860	2 984

2024年

專營巴士專營權 ^(註1)	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註2)	
	服務水準	服務質量
九巴	20 170	2 606
龍運	1 568	367
城巴(市區及新界) ^(註3)	5 629	1 222
城巴(專營權2)	1 282	311
嶼巴	540	102
其他 ^(註4)	1 958	682
總計	31 147	5 290

隨着疫情後社會復常，乘客對巴士服務的需求大增，而營辦商則普遍面對人手不足問題，有關專營巴士服務的投訴數字自2022年起有上升趨勢。因應疫情後乘客整體出行模式及需求的變化，運輸署當時已與營辦商通過既定機制檢視各區的專營巴士路線服務水平及乘客需求情況，規劃改善及重整專營巴士服務，包括調整路線的服務班次、服務時間，或重組巴士服務等。運輸署會繼續相關的工作，推動營辦商持續改善服務，以滿足乘客的出行需要。

運輸署已按既定機制處理上文提及的接獲投訴個案，當中的部分個案可能由一個或多個性質及成因導致。運輸署並沒有備存接獲投訴個案(包括已處理後再次投訴的個案)調查的詳細分項。

(c) :

就脫班率方面，各專營巴士路線有不同的營運模式(如全日服務、只在繁忙時間或周末和假日營運的服務)，個別路線的「脫班率」數值高低亦視乎該路線訂定班次的數目，不宜直接比較。按專營權計算的整體「脫班率」會較有參考價值。營辦商的年報有按年公佈脫班率數字予公眾參考。

過去5年，各營辦商的脫班率載列如下：

專營巴士專營權 ^(註1)	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
九巴	6.9%	3.2%	2.5%	3.6%	2.7%
城巴(市區及新界) ^(註3)	4.4%	1.5%	2.1%	5.0%	2.5%
城巴(專營權2)	2.0%	0.6%	1.2%	3.3%	1.6%
新巴 ^(註3)	6.7%	2.9%	3.0%	4.5%	不適用
龍運	4.7%	1.4%	1.9%	3.1%	2.0%
嶼巴	3.0%	0.3%	0.4%	1.1%	0.3%
整體	6.3%	2.8%	2.4%	3.8%	2.5%

脫班率數字與變動受多項因素影響。例如，2020年各營辦商的脫班率是過去5年最高，主要原因是2020年2月及3月疫情爆發初期，不少車長感染2019冠狀病毒病或曾與感染者有密切接觸，導致人手短缺而出現脫班情況。運輸署當時已立即透過提示信和勸諭信，要求營辦商作出改正，並按照獲批准的行車時間表營運。運輸署隨後訂立機制，讓營辦商申請臨時調整服務。上述機制及措施實施後，專營巴士的整體脫班率已見改善，由2020年的6.3%下降至2021年的2.8%，其後再下降至2022年的2.4%。

2023年的整體脫班率較2022年增加，部分原因或與2023年下半年部分日子受極端或惡劣天氣影響，導致出現營辦商難以控制的情況。

在2024年，營辦商積極採取多管齊下的方式改善專營巴士服務，並加強招聘力度及提高薪酬待遇以挽留人手，從而減少因車長不足或流失引致脫班的情況。2024年的脫班情況已回落至2.5%。

(d) 監察專營巴士服務由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，涉及的人手及開支預算沒有詳細分項。

註：

1. 九巴－九龍巴士(一九三三)有限公司
龍運－龍運巴士有限公司
城巴(港島及過海)－城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)
城巴(市區及新界)－城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)
城巴(專營權2)－城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)
新巴－新世界第一巴士服務有限公司
嶼巴－新大嶼山巴士(1973)有限公司

2. 投訴來源包括運輸署直接收到的書面或電郵投訴，以及由交通投訴組及政府1823電話中心轉介至運輸署的投訴。
3. 根據行政長官會同行政會議於2022年7月的決定，新巴及城巴(港島及過海)兩個專營權已由 2023年7月1日開始合併為新的10年專營權，即城巴(市區及新界)。
4. 涉及多於1間營辦商、聯營路線或未能確定相關營辦商的投訴。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2215)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署綱領(4)的2024-25年度原來預算為15.947億元，修訂預算為14.211億元，較原來減少10.9%；而2025-26年度預算則為15.215億元，較2024-25年度修訂預算增加7.1%。局方解釋稱，「主要由於非經營帳目項目的現金流量需求增加，以及運作開支所需的撥款增加」。就此，政府可否告知本會：

- (a) 上述「非經營帳目」及「運作開支」具體涉及哪些項目；
- (b) 2024-25年度的修訂預算較原來預算減少，原因為何；
- (c) 在2024-25年度及預計在2025-26年度，署方就監管政府隧道、橋樑管理的 (i)人手編制、(ii)職系、職級和職位及(iii)薪酬、運作及設備開支分別為何；
- (d) 過去3個年度及預計在2025-26年度，署方就批出各條政府隧道、橋樑管理合約開支分別為何；及
- (e) 過去3年，各條政府隧道、橋樑的每月車流量分別為何(按車種列出)？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

- (a) 運輸署綱領(4)下「非經營帳目」主要涉及採購及更換運輸基礎設施的機器、車輛及設備，以及在大欖隧道實施「易通行」不停車繳費服務的支出，而「運作開支」則主要涉及委聘營辦商管理、營運和維修各項政府運輸基礎設施的支出。

- (b) 運輸署綱領(4)的2024-25年度修訂預算較原來預算減少，主要由於「經營帳目」項目所需的撥款減少；以及因應「非經營帳目」下採購項目的進度及實際情況有所調整，及部份項目經公開招標後的合約價格較預算為低。
- (c) 運輸署轄下隧道及青馬事務組負責監管政府隧道、青馬管制區及青沙管制區的工作。該組別亦監察由私人機構建造和營運的大欖隧道及愉景灣隧道的日常運作。

在2024-25年度，隧道及青馬事務組共有2名總運輸主任、5名高級運輸主任、6名一級運輸主任、4名二級運輸主任、4名高級運輸監督、8名一級運輸監督、14名二級運輸監督和1名合約庫務會計師。按薪級中點估計的年薪值計算員工開支約為3,250萬元。

預計在2025-26年度，隧道及青馬事務組將會增加1名一級運輸監督，以應付政府收回大欖隧道，和中九龍幹線及T2主幹路通車後的監察工作。該組別按薪級中點估計的年薪值計算員工開支約為3,315萬元。

隧道及青馬事務組的運作及設備所涉開支已納入運輸署整體撥款，因此未能列出。而運輸署其他分部亦協助處理隧道相關事宜，涉及的開支預算沒有詳細分項。

- (d) 在過去3個財政年度及預計在2025-26年度各政府行車隧道及管制區的開支載列於附件一。
- (e) 過去3年(即2022年至2024年)，各條政府隧道及橋樑，按車種劃分的每月車流量，載列於附件二。

**2021-22至2023-24年度及預計2025-26年度
各政府行車隧道及管制區的營運開支**

收費隧道／管制區 ¹	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2025-26 預計 (百萬元)
海底隧道	154	158	199	196
東區海底隧道	177	179	228	有待招標結果 ⁴
西區海底隧道 ²	不適用	不適用	241	340
大老山隧道	144	143	167	182
香港仔隧道	97	97	125	131
獅子山隧道	76	91	136	135
城門隧道	114	125	152	139
八號幹線	320	342	391	有待招標結果 ⁴
大欖隧道 ³	不適用	不適用	不適用	393

註1： 表內所列的開支包括付予管理、營運及維修承辦商的管理費、實行「易通行」的相關營運及維修保養費用，以及隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註2： 西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的數字為2023年8月2日至2024年3月31日的數字。

註3： 大欖隧道屬「建造、營運及移交」隧道，將於2025年5月31日移交政府管理。2025-26年度的數字為2025年5月31日至2026年3月31日的數字。

註4： 由於營運開支包括有關隧道的管理、營運及維修承辦商的管理費，而相關管理、營運及維修合約將於2025-26年度屆滿並須進行公開招標，2025-26年度的管理費取決於招標結果，因此現時未能提供預計營運開支數字。

非收費隧道／管制區 ⁵	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2025-26 預計 (百萬元)
屯門—赤鱗角隧道	71	73	79	88
將軍澳隧道 ⁶	37	35	31	48
將軍澳—藍田隧道 ⁶	不適用	19	62	有待招標結果 ⁷
中環及灣仔繞道隧道	148	148	148	168
龍山隧道	61	61	57	63
長山隧道	19	19	25	28
機場隧道	25	26	26	26

非收費隧道／管制區 ⁵	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2025-26 預計 (百萬元)
觀景山隧道	54	55	55	58
啟德隧道	54	54	54	47
青嶼幹線	133	139	142	有待招標結果 ⁷

註5： 政府非收費隧道並不列入政府收費隧道經營帳目。表內所列開支是於有關年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費，並未包括隧道及青嶼幹線在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註6： 將軍澳－藍田隧道由2022年12月11日開始營運而將軍澳隧道亦於同日豁免隧道收費。將軍澳－藍田隧道2022-23年度的數字為2022年12月11日至2023年3月31日的數字。

註7： 有關隧道及管制區的管理、營運及維修合約將於2025-26年度屆滿並須進行公開招標，2025-26年度的管理費取決於招標結果，因此現時未能提供。

政府隧道及橋樑按車種分類的每月車流量(百萬雙向架次)

收費隧道	年份	私家車及電單車 ¹	的士	其他商用車	每月車流量 ³
香港仔隧道 ²	2022	1.23		0.52	1.75
	2023	1.28		0.55	1.83
	2024	1.02	0.38	0.44	1.85
海底隧道	2022	1.68	0.59	0.89	3.16
	2023	1.75	0.56	0.86	3.17
	2024	1.74	0.55	0.55	2.84
東區海底隧道	2022	1.37	0.41	0.39	2.17
	2023	1.42	0.42	0.40	2.24
	2024	1.27	0.37	0.41	2.06
西區海底隧道	2022	0.84	0.28	0.39	1.51
	2023	1.11	0.55	0.42	2.07
	2024	1.57	0.66	0.69	2.92
獅子山隧道 ²	2022	1.93		0.63	2.56
	2023	2.00		0.64	2.63
	2024	1.61	0.42	0.57	2.60
大老山隧道 ²	2022	1.29		0.42	1.71
	2023	1.33		0.43	1.76
	2024	1.05	0.23	0.45	1.73
城門隧道 ²	2022	1.00		0.49	1.49
	2023	1.03		0.48	1.51
	2024	0.76	0.24	0.49	1.48
尖山隧道及沙田嶺隧道 ²	2022	1.16		0.52	1.68
	2023	1.26		0.55	1.81
	2024	1.03	0.30	0.60	1.93

非收費隧道及橋樑 ⁴	年份	每月車流量 ³
將軍澳隧道	2022	2.75
	2023	2.46
	2024	2.55
屯門—赤鱗角隧道	2022	0.59
	2023	0.91
	2024	1.11
將軍澳—藍田隧道 ⁵	2022	-
	2023	0.77
	2024	0.83
中環及灣仔繞道隧道	2022	1.27
	2023	1.40
	2024	1.56
龍山隧道	2022	0.49
	2023	0.61
	2024	0.70

非收費隧道及橋樑 ⁴	年份	每月車流量 ³
長青隧道	2022	2.01
	2023	2.29
	2024	2.28
南灣隧道	2022	1.23
	2023	1.69
	2024	1.93
啟德隧道	2022	1.55
	2023	1.73
	2024	1.93
長山隧道	2022	0.13
	2023	0.25
	2024	0.36
觀景山隧道	2022	0.03
	2023	0.21
	2024	0.38
機場隧道	2022	0.02
	2023	0.09
	2024	0.13
汀九橋	2022	2.69
	2023	2.82
	2024	2.84
昂船洲大橋	2022	1.19
	2023	1.73
	2024	1.94
青嶼幹線	2022	1.56
	2023	2.42
	2024	2.78

註1： 「電單車」包括機動三輪車

註2： 相關隧道的2022年及2023年交通數據沒有按個別車種分類

註3： 有關數據包括星期六、日及公眾假期。由於四捨五入關係，表內個別數字之和可能不等於其總數。

註4： 非收費隧道及橋樑沒有按車種分類的交通數據。

註5： 將軍澳—藍田隧道於2022年12月11日通車。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2220)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第232(二)段提到將調整「公共交通費用補貼計劃」，領取補貼的門檻建議由每月交通費達400元以上提升至500元。就運輸署綱領(6)的工作，政府可否告知本會：

- (a) 在2024-25年度修訂預算的24.525億元中，(i)向市民直接發放的補貼款項、(ii)運輸署人員薪酬、(iii)運輸署人員或委託第三方進行實地巡查及(iv)其他運作及設備的開支分別為何；
- (b) 預計在2025-26年度預算的27.445億元中，(i)向市民直接發放的補貼款項、(ii)運輸署人員薪酬、(ii)運輸署人員或委託第三方進行實地巡查及(iv)其他運作及設備的開支分別為何；
- (c) 2024-25年度修訂預算比原來預算的35.063億元減少30.1%，原因為何；
- (d) 2024年該計劃的(i)平均每月合資格交通費支出(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)平均每月受惠人數(按補貼金額(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)人均每月補貼金額分別為何；
- (e) 據報，擬議檢討方案實行後，每年開支預計將節省約5.4億元，然而2025-26年度預算的27.445億元反較2024-25年度修訂預算增加11.9%；請問該預算是否已經計及擬議檢討方案實行後所節省的支出；如否，開支大增的原因為何；及

- (f) 若擬議檢討方案如期在2025年6月實行，預計在2025-26年度，平均每月將有多少人由原來可領取補貼變成無法領取補貼？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

(a)-(b)

公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)在2024-25財政年度的修訂預算為約24.53億元，而在2025-26財政年度的預算總開支為約27.45億元，其中分別約24.09億元及約26.90億元為受惠市民在計劃下領取的補貼，佔相關財政年度的預算總開支約98%。其餘約2%為補貼計劃的行政費用，當中包括進行運輸調查的預算開支。政府會繼續盡力減省補貼計劃的行政費用。

除運輸調查外，補貼計劃下的監管工作均由運輸署現有人員執行，涉及的人手及開支沒有詳細分項。

- (c) 補貼計劃在2024-25財政年度的修訂預算較原來預算低，主要原因是補貼金額開支較預期少，當中涉及的因素包括公共交通乘客人次較預期為低。

(d)(i)

在補貼計劃下，2024年的公共交通開支分布如下：

補貼計劃下每月的公共交通開支金額	涉及的八達通每月平均數量 (計至最接近的千位)
400.1元-500元	460 000
500.1元-600元	385 000
600.1元-700元	311 000
700.1元-800元	237 000
800.1元-900元	179 000
900.1元-1,000元	129 000
1,000.1元-1,100元	91 000
1,100.1元-1,200元	63 000
1,200.1元-1,300元	43 000
1,300.1元-1,400元	29 000
1,400.1元-1,500元	19 000
1,500.1元-1,600元	13 000
1,600.1元-1,700元	10 000
1,700.1元或以上	18 000

(d)(ii)

在補貼計劃下，2024年按每月補貼金額劃分的平均每月受惠人數如下：

每月補貼金額	平均每月受惠人數(千人)
0.1元-100.0元	1 157
100.1元-200.0元	545
200.1元-300.0元	196
300.1元或以上	90

(d)(iii)

在補貼計劃下，2024年每月人均補貼金額為106元。

(e)-(f)

由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)減少約5.4億元，預計每月平均受惠人數約為190萬人。計及調整方案生效後可減省的開支，補貼計劃在2025-26財政年度的預算總開支仍較2024-25財政年度的修訂預算增加約2.9億元，主要是由於補貼金額的預算增加，其中考慮到公共交通乘客人次的增長以及公共交通營辦商的票價調整等因素。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2222)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(1)2025-26年度需要特別留意的事項中，提到將「繼續與專營巴士公司透過每年的巴士路線計劃，規劃和制訂巴士路線重組建議項目」；然而，過往有不少巴士路線重組建議被指將削減巴士服務，未能切合居民的出行需要、甚至變相誘導居民改乘鐵路，因此不獲區議會支持而需撤回。就此，政府可否告知本會：

- (a) 巴士路線計劃的諮詢機制為何；運輸署以何準則草擬路線重組建議並納入巴士路線計劃；
- (b) 過去5年，由(i)運輸署、(ii)專營巴士公司、(iii)區議員、立法會議員、「三會」成員等諮詢架構成員及(iv)公眾人士提出，而獲納入巴士路線計劃的 路線重組建議數目分別為何；
- (c) 過去5年，在運輸署巴士路線計劃中，(i)未經修訂而實施、(ii)經修訂而實施、(iii)有待實施及(iv)因不獲區議會支持或其他原因而收回的路線重組建議數目分別為何(按區議會分區列出)；
- (d) 過去3個年度及預計在2025-26年度，負責巴士路線計劃的(i)人手編制、(ii) 職系、職級和職位及(iii)薪酬開支分別為何；及
- (e) 運輸署對招聘第(d)項所述人手的要求為何；如何確保其制訂巴士路線計劃時能夠充份吸納居民意見並切合居民出行需要？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

- (a)至(c) 運輸署一直與專營巴士營辦商透過既定機制(包括每年的「巴士路線計劃」)，檢視各區的專營巴士路線服務水平及乘客需求情況，規劃改善及重整專營巴士服務。由於人口變遷、新交通基建啓用、與其他公共交通服務重疊等原因，部份巴士路線出現乘客需求下降的情況。重組有關巴士路線，能夠配合乘客出行的最新情況，令營辦商可以善用資源於需求較高的路線或開辦新路線，提升巴士網絡的效率及服務的可持續性，從而令乘客整體受惠。舉例而言，因應服務需求增長，專營巴士營辦商在過去一年投放資源加強了接駁出入境管制站路線的服務。運輸署在2023年及2024年的巴士路線計劃下，已分別落實16及23個重組項目。

運輸署恒常與立法會議員、區議員及地區人士保持溝通，聆聽不同持分者對專營巴士服務的意見。另外，市民的建議也有助運輸署了解專營巴士服務需要改善的地方。在審視專營巴士營辦商提交的巴士路線計劃時，運輸署會考慮地區發展、人口變化、乘客需求、新落成的運輸設施、各區現有和規劃中的公共運輸服務等多項因素，以及從上述途徑收到的意見。運輸署亦會就巴士路線計劃諮詢相關區議會及公眾。

過去5年巴士路線計劃的路線重組建議項目實施情況載於附表。

- (d)及(e)上述工作由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，故涉及的人手及開支沒有詳細分項。

過去5年巴士路線計劃的重組建議項目實施情況^{註1}

	2020年				2021年			
	落實項目			(iv) 撤回項目	落實項目			(iv) 撤回項目
地區	(i) 未經修訂實 施項目	(ii) 經修訂後實 施項目	(iii) 未實施項目 註2		(i) 未經修訂實 施項目	(ii) 經修訂後實 施項目	(iii) 未實施項目 註2	
中西區	1	0	0	1	1	0	0	0
灣仔區	0	0	0	0	0	0	0	0
東區	1	0	0	0	2	0	0	0
南區	0	0	0	5	9	0	0	2
九龍城區	0	0	0	0	1	0	0	0
觀塘區	1	0	0	0	2	0	0	0
黃大仙區	0	0	0	0	0	0	0	0
深水埗區	0	0	0	0	0	0	0	0
油尖旺區	0	0	0	0	0	0	0	0
西貢區	0	0	0	0	1	0	0	0
北區	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔區	0	0	0	0	0	0	0	0
沙田區	1	0	0	0	2	0	0	0
荃灣區	2	0	0	0	0	0	0	0
葵青區	0	0	0	1	2	0	0	1
屯門區	0	0	0	0	1	0	0	0
元朗區	0	0	0	0	0	0	0	0
離島區	2	0	1	0	1	0	0	1
總計	8	0	1	7	22	0	0	4

	2022年				2023年			
	落實項目			(iv) 撤回項目	落實項目			(iv) 撤回項目
地區	(i) 未經修訂實 施項目	(ii) 經修訂後實 施項目	(iii) 未實施項目 註 2		(i) 未經修訂實 施項目	(ii) 經修訂後實 施項目	(iii) 未實施項目 註 2	
中西區	1	0	0	0	0	0	0	1
灣仔區	0	0	0	0	0	0	0	1
東區	4	0	0	0	1	0	0	1
南區	2	2	2	0	1	4	2	1
九龍城區	0	0	0	0	0	0	0	0
觀塘區	0	0	1	0	0	0	0	2
黃大仙區	0	0	0	0	1	0	0	0
深水埗區	2	1	0	0	0	0	0	0
油尖旺區	1	0	0	0	0	0	0	0
西貢區	3	0	0	0	1	0	0	0
北區	1	0	0	0	0	0	0	0
大埔區	0	0	0	0	2	1	0	0
沙田區	7	0	0	0	2	0	0	0
荃灣區	1	0	0	0	0	0	0	0
葵青區	3	0	0	0	0	0	0	0
屯門區	1	0	0	0	0	0	0	0
元朗區	0	0	0	0	1	0	0	0
離島區	1	0	0	0	0	0	0	0
總計	27	3	3	0	9	5	2	6

	2024年			
	落實項目			(iv) 撤回項目
地區	(i) 未經修訂實 施項目	(ii) 經修訂後實 施項目	(iii) 未實施項 目 ^{註2}	
中西區	0	0	0	0
灣仔區	1	0	0	0
東區	1	0	0	0
南區	1	0	1	0
九龍城區	0	0	0	0
觀塘區	0	0	0	0
黃大仙區	0	1	0	0
深水埗區	0	0	0	0
油尖旺區	0	0	0	0
西貢區	2	0	0	0
北區	1	0	0	1
大埔區	1	0	0	0
沙田區	8	4	0	0
荃灣區	1	0	0	1
葵青區	0	0	0	2
屯門區	0	0	0	0
元朗區	1	0	0	0
離島區	0	0	0	0
總計	17	5	1	4

註1：由於不少重組建議項目內的路線橫跨多於1個地區，為免重複計算，上述數字是根據相關路線的起點計算。

註2：尚未實施的項目會因應地區最新發展、乘客需求、資源調配的安排等因素而有序實施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2794)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於「運輸業輸入勞工計劃」推行情況，政府可否告知本會：

1. 自「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」推出以來，獲批的外勞公共小巴、本地客車司機及跨境直通巴士司機分別首次參與駕駛考試和重考的次數，以及合格率分別為何；
2. 當局接獲關於市民投訴外勞公共小巴、本地客車及跨境直通巴士司機的個案數字、涉及投訴性質及已證實投訴成立的個案數字為何；及
3. 當局有否監察在輸入計劃下外勞司機的駕駛表現，包括統計外勞司機涉及交通違例及交通意外的數字；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 政府一直關注公共小巴及客車行業持續面對的司機短缺問題。為進一步紓緩業界人手問題，政府於 2023 年 6 月公布「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」，並分別在 2023 年 9 月及 2024 年 7 月透過兩輪申請批出了 900 個公共小巴及 800 個客車輸入司機配額，所有申請均經跨部門聯絡小組(由運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成)審核。截至 2025 年 2 月底，共有 1 278 名輸入司機已通過本地駕駛考試，詳情載於下表。

司機類別	通過本地駕駛考試的輸入司機 ^{註一}	
	考試次數	司機人數
公共小巴司機	一次	276
	兩次	240
	三次	120
	四次	63
	五次或以上	23
	總人數[考試及格率]^{註二}	722[42.0%]
本地客車司機	一次	129
	兩次	71
	三次	19
	四次	19
	五次或以上	11
	總人數[考試及格率]^{註二}	249[42.3%]
跨境直通巴士司機	一次	181
	兩次	87
	三次	33
	四次	6
	五次或以上	0
	總人數[考試及格率]^{註二}	307[55.1%]

註一：由於部份司機因不同原因而終止合約，獲批配額可用作輸入替補司機，通過本地駕駛考試的總人數包括替補司機

註二：及格司機人數佔該類別輸入司機總考試次數的比率

- 截至 2025 年 2 月底，運輸署曾接獲共 33 宗涉及輸入司機的服務態度及駕駛技巧的投訴，如未能在指定地點／站點讓乘客下車，或向乘客提供不正確的路線／目的地／車費／班次時間表的資料等。當中有 28 宗經運輸署調查後證實成立。
- 運輸署十分重視輸入司機的駕駛及服務表現。根據計劃的規定，獲批輸入司機配額後，僱主需適時安排司機來港進行職前培訓及完成駕駛考試訓練。待考取正式的相關駕駛執照和完成路線培訓後，輸入司機才可投入服務。計劃下的輸入司機須遵循及通過與本地司機相同的相關駕駛考試安排及標準；換言之，所有參加相關駕駛考試的人士必須達到運輸署訂定的劃一標準，才可取得合格成績，以保障道路安全。在輸入司機投入服務後，運輸署會派員實地了解司機的駕駛表現，確保司機駕駛及服務表現能符合要求。運輸署沒有備存輸入司機涉及交通違例及交通意外的數據。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2795)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於私家車、電單車及商用車輛泊車位，政府可否告知本會：

- (一) 目前本地領有效牌照私家車、電單車及商用車輛及泊車位數目和比例分別為何；
- (二) 過去兩年每年及本年至今，按區議會分區劃分，全港各區咪錶泊車位和路旁電單車泊車位的以下資料：(i)泊車位數目、(ii)平日使用率，以及(iii)週末及假日使用率別為何；
- (三) 過去兩年每年及本年至今，按區議會分區劃分，運輸署轄下停車場泊車位的以下資料：(i)泊車位數目、(ii)平日使用率，以及(iii)週末及假日使用率別為何；及
- (四) 過去兩年每年及本年至今，按區議會分區劃分，由政府產業署出租的收費公眾停車場的以下資料：(i)泊車位數目、(ii)平日使用率，以及(iii)週末及假日使用率別為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

1. 截至2025年2月，全港領有牌照的私家車、電單車和商用車輛的數目、泊車位數目與比例表列如下：

	領有牌照的 車輛數目	泊車位數目	泊車位與領牌 車輛數目的比 例
私家車	630 570	717 223	1.14
電單車	72 824	41 885	0.58
商用車輛	67 401	44 237	0.66

2. 2023年至2024年按各區議會分區設有路旁停車收費錶泊車位的數目及使用率載於附件1；路旁電單車泊車位的數目及使用率則載於附件2。
3. 2023年至2024年按各區議會分區由運輸署營運的公眾停車場泊車位數目及使用率載於附件3。
4. 2023年至2025年1月按各區議會分區由政府產業署出租的收費公眾停車場泊車位數目及使用率載於附件4。柴灣市政大廈、順利紀律部隊宿舍、香園圍邊境管制站、嘉富坊公眾停車場、新界(沙田)法醫學大樓、港珠澳大橋香港口岸的收費公眾停車場及長沙灣政府合署部分泊車位全日開放予公眾使用。而其餘的收費公眾停車場業為政府聯用辦公大樓用戶部門的泊車位，只於非辦公時間開放予公眾使用。

**2023年及2024年按各區議會分區
設有路旁停車收費錶泊車位的數目及使用率**

地區	2023年			2024年		
	泊車位 數目	平日的 平均使 用率(%)	週末及 假日的 平均使 用率(%)	泊車位 數目	平日的 平均使 用率(%)	週末及 假日的 平均使 用率(%)
中西區	599	90	81	599	93	86
東區	579	91	83	592	91	92
南區	687	62	70	685	68	73
灣仔區	1 019	91	91	1 022	90	89
香港(小計)	2 884	84	82	2 898	88	85
九龍城區	2 564	95	95	2 576	91	91
觀塘區	575	93	95	630	92	93
深水埗區	1 347	96	91	1 356	94	93
黃大仙區	403	91	91	412	94	93
油尖旺區	1 982	93	92	1 994	96	94
九龍(小計)	6 871	95	93	6 968	93	94
離島區	175	68	76	175	75	73
葵青區	516	92	92	585	96	91
北區	1 069	88	90	1 125	88	89
西貢區	1 863	74	76	1 949	75	70
沙田區	1 699	87	92	1 705	86	90
大埔區	1 599	88	92	1 616	82	90
荃灣區	669	88	92	685	90	92
屯門區	1 269	88	92	1 276	84	92
元朗區	1 182	88	90	1 229	89	85
新界(小計)	10 041	85	88	10 345	85	86
總計	19 796	88	89	20 211	88	88

2023年及2024年按各區議會分區路旁電單車泊車位的數目及使用率^{註1}

地區	2023年		2024年	
	電單車泊車位數目	平日的平均使用率(%)	電單車泊車位數目	平日的平均使用率 (%)
中西區	651	100	651	100
東區	818	100	807	100
南區	447	100	447	100
灣仔區	761	100	779	100
香港(小計)	2 677	100	2 684	100
九龍城區	991	100	1 002	100
觀塘區	834	100	921	100
深水埗區	876	100	884	100
黃大仙區	519	100	545	100
油尖旺區	1 309	100	1 319	100
九龍(小計)	4 529	100	4 671	100
離島區	205	87	261	83
葵青區	726	100	772	100
北區	424	100	424	100
西貢區	481	100	505	100
沙田區	514	100	602	100
大埔區	270	100	280	100
荃灣區	629	100	700	100
屯門區	886	100	892	100
元朗區	626	100	636	100
新界(小計)	4 761	99	5 072	98
總計	11 967	99	12 427	99

註1:由於部分使用路旁電單車泊車位的人士並沒有按車位分隔線停泊電單車，因此可能會出現停泊路旁電單車泊車位的電單車數目多於泊車位數目的情況。故此，上表中的使用率顯示為100%。此外，運輸署未有備存路旁電單車泊車位於週末及假日使用率數據。

2023年及2024年按各區議會分區
由運輸署營運的公眾停車場泊車位數目及使用率^{註1}

地區	停車場	泊車位(電單車除外) 數目 ^{註2}	泊車位平均使用率(%)			
			上午10時至 晚上6時		晚上6時至 上午10時	
			2023年	2024年	2023年	2024年
中西區	天星碼頭	377	82	81	31	28
	大會堂	170	65	58	25	24
	林士街	829	57	62	27	33
	堅尼地城	195	86	85	80	80
灣仔	天后	428	79	75	64	62
東區	筲箕灣	385	80	76	78	75
南區	香港仔	293	64	63	79	78
黃大仙	雙鳳街	267	77	74	83	80
	黃大仙	25	45	36	32	39
葵青	葵芳	521	83	73	76	68
荃灣	荃灣	545	86	79	82	77

註1: 運輸署未有備存由運輸署營運的停車場泊車位於週末及假日使用率數據。

註2: 黃大仙停車場的泊車位數目為旅遊巴士／貨車(5.5公噸以上)的泊車位數目；而其餘10個停車場的泊車位數目則為私家車／客貨車的泊車位數目。

地區	停車場	電單車 泊車位數 目	電單車泊車位平均使用率(%)			
			上午10時至 晚上6時		晚上6時至 上午10時	
			2023年	2024年	2023年	2024年
中西區	天星碼頭	37	72	65	54	47
	大會堂	27	77	74	68	67
	林士街	164	93	83	87	75
	堅尼地城	37	74	75	82	82
灣仔	天后	75	77	76	78	77
東區	筲箕灣	72	76	72	81	78
南區	香港仔	51	67	71	72	77
黃大仙	雙鳳街	74	67	65	75	73
葵青	葵芳	93	82	75	80	71
荃灣	荃灣	34	64	69	63	68

2023年至2025年1月政府產業署轄下公眾停車場使用率

地區	停車場	泊車位數目	平均使用率(%)					
			2023		2024		2025 ^(註1)	
			平日的平均使用率	週末及假日的平均使用率	平日的平均使用率	週末及假日的平均使用率	平日的平均使用率	週末及假日的平均使用率
中西區	金鐘道政府合署	181	17%	18%	25%	26%	25%	25%
灣仔	灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓 ^(註2)	於2024年3月15日起停止營運	2%	7%	2%	10%	-	
東區	北角政府合署	95	24%	30%	5%	21%	4%	16%
	柴灣市政大廈	45	53%	59%	26%	39%	31%	83%
南區	沒有政府產業署轄下停車場							
油尖旺	西九龍政府合署	50	20%	43%	21%	45%	20%	43%
深水埗	長沙灣政府合署	263	25%	59%	24%	59%	24%	59%
九龍城	土瓜灣街市暨政府合署	32	8%	8%	50%	65%	92%	77%
	工業貿易大樓 ^(註3)	24	0%	1%	1%	2%	9%	0%
黃大仙	沒有政府產業署轄下停車場							
觀塘	順利紀律部隊宿舍	105	82%	89%	33%	46%	39%	51%
荃灣	沒有政府產業署轄下停車場							
屯門	屯門政府合署	42	15%	33%	6%	16%	6%	15%
元朗	元朗民政事務處大廈	43	24%	39%	28%	32%	21%	36%
北區	北區政府合署	96	15%	35%	9%	57%	6%	54%
	香園圍邊境管制站 ^(註4)	466	40%	53%	46%	51%	45%	52%
	嘉富坊公眾停車場 ^(註5)	326	-		19%		25%	

地區	停車場	泊車位數目	平均使用率(%)					
			2023		2024		2025 ^(註1)	
			平日的平均使用率	週末及假日的平均使用率	平日的平均使用率	週末及假日的平均使用率	平日的平均使用率	週末及假日的平均使用率
大埔	大埔政府合署	73	15%	72%	11%	76%	13%	93%
西貢	西貢政府合署	70	4%	23%	8%	30%	25%	25%
沙田	沙田政府合署	143	3%	49%	2%	35%	1%	24%
	新界(沙田)法醫學大樓 ^(註6)	50	13%	13%	20%	21%	21%	23%
葵青	沒有政府產業署轄下停車場							
離島	港珠澳大橋香港口岸	733	23%	38%	15%	31%	12%	26%

註：

- (1) 此乃由停車場承辦商提供該收費公眾停車場於 2025 年 1 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (2) 灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓收費公眾停車場於 2024 年 3 月 15 日起停止營運。停車場承辦商只提供了該收費公眾停車場於 2024 年 1 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (3) 工業貿易大樓收費公眾停車場於 2023 年 10 月 10 日至 2024 年 4 月 25 日暫時停止營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2023 年 1 月至 9 月、2024 年 5 月至 12 月及 2025 年 1 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (4) 香園圍邊境管制站收費公眾停車場於 2023 年 2 月份開始營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2023 年 2 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (5) 嘉富坊公眾停車場於 2024 年 11 月中旬開始營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2024 年 12 月及 2025 年 1 月營運時間內泊車位的平均使用率。

- (6) 新界(沙田)法醫學大樓收費公眾停車場於2023年2月1日開始營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於2023年2月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0835)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

由二零二五年六月起，將「公共交通費用補貼計劃」的補貼領取門檻，由每月公共交通實際開支水平四百元提高至五百元。政府就市民每月超出五百元的開支部分，維持提供三分之一的補貼，每月四百元的補貼上限亦會維持不變。就此，當局可否告知本會：

1. 過去五年，「公共交通費用補貼計劃」每年的財政開支是多少？其中用於補貼市民公共交通開支的費用是多少，用於計劃管理的行政成本是多少？每年實際領取補貼的使用人數大概是多少？
2. 已知從二零二五年六月起，「公共交通費用補貼計劃」的補貼領取門檻由每月四百元提高至五百元，政府就市民每月超出五百元的開支部分，維持提供三分之一的補貼，每月四百元的補貼上限亦維持不變。基於目前的情況和過往數據預測，在2025年補貼領取門檻調整後，預計該計劃在剩餘半年時間里的財政開支是多少？預計涉及的領取補貼人數會有怎樣的變化？在執行該計劃調整後的工作中，預計需額外投入的人力是多少？

提問人：陳仲尼議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

1. 過去5個財政年度，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下的總開支、受惠市民領取的補貼金額及經常開支(扣除補貼金額)列於表一。

表一：

財政年度 ^{註一}	補貼計劃 總開支 (百萬元)	受惠市民領取的 補貼金額 (百萬元)	經常開支 (扣除補貼金額) (百萬元)
2019-20	1,734.7	1,689.5	42.1
2020-21	2,176.2	2,137.1	39.0
2021-22	3,363.8	3,321.9	41.8
2022-23	3,162.0	3,124.5	37.4
2023-24	3,535.3	3,495.2	40.1

註一：為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出多輪臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

在補貼計劃下，每月發放的補貼可在3個月內領取。自補貼計劃推行以來，政府一直透過各項宣傳活動，提醒市民在限期內領取補貼。由2020年至2024年(截至10月)，每月平均已領取補貼人數列於表二。

表二：

曆年	每月平均已領取補貼人數 (計至最接近的千位)
2020	1 611 000
2021	2 640 000
2022	2 029 000
2023	2 583 000
2024 (截至10月) ^{註二}	1 786 000

註二：考慮到在2025年3月初仍可領取2024年11月或以後的補貼，2024年11月或之後的統計數字或會有所變動，因此上表沒有包括有關數字。

- 由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)減少約5.4億元；預計每月平均受惠人數約為190萬人。

運輸署會由現有人員負責推行補貼計劃的調整方案，以及持續監察補貼計劃的運作，涉及的開支及人手沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0170)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就泊車位供應：

1. 增加短、中及長期的泊車供應的措施詳情，包括具體措施、指標、所涉及的人手及開支分別為何？
2. 請表列過去三年每年全港 18區各區可供公眾使用的路旁泊車位(設有收費錶)及位於政府和私營停車場泊車位的數目及變幅；
3. 預計在未來一年全港 18區各區可供公眾使用的路旁泊車位(設有收費錶)及位於政府和私營停車場的泊車位的數目及變幅。

提問人：張宇人議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1. 政府提供泊車位的政策，是優先考慮及配合商用車輛的泊車需求，並在整體發展容許的情況下提供適量的私家車泊車位。為避免加劇路面交通的負擔，政府不鼓勵慣常乘搭公共交通工具的市民轉用私家車。儘管如此，政府理解部分市民基於不同原因選擇以私家車代步，因此政府一直持續積極推展一系列短期及中長期措施，在情況允許下適度增加泊車位供應，相關措施包括但不限於以下項目：
 - (i) 在不影響交通暢順、道路安全或其他車輛上落客貨的情況下，於合適地點增加路旁泊車位，包括停車收費錶；
 - (ii) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位；
 - (iii) 善用高架天橋橋底空間劃設泊車位；
 - (iv) 繼續與地政總署保持緊密聯繫，因應區內的泊車需求，物色合適的用地用作短期租約停車場，以期在不同地區增加泊車位供應；

- (v) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目；
- (vi) 在非辦公時間開放更多政府大樓的泊車位予公眾使用；
- (vii) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；
- (viii) 依據2021年8月修訂的《香港規劃標準與準則》(《準則》)所訂定的泊車位標準，要求新發展項目提供適當的泊車位。修訂後的《準則》增加了私人及資助房屋發展項目的私家車附屬泊車位數目，並增加資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目；
- (ix) 遵循「一地多用」原則，在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位；以及
- (x) 在合適的工務工程項目和短期租約停車場^{註1}推展自動泊車系統，以增加泊車位密度並便利市民泊車。

註1：短期租約停車場的自動泊車系統由相關短期租約用地承租人斥資興建並以商業形式營運。

泊車位需求受多項因素影響，例如整體經濟狀況和地區泊車位供求。其中，影響私家車泊車位需求的因素包括家庭收入及房屋類型，而影響商用車輛泊車位需求的因素則涵蓋商用車輛作業模式、停泊習慣、以及司機的居住及工作地點等。此外，香港土地資源極為有限，在考慮增加泊車位數量的同時，也需兼顧住屋及其他空間的需求之間的平衡。因此，我們認為不適宜就上述泊車供應項目均訂立硬性指標。

上述措施及工作主要由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，故涉及的開支沒有詳細分項。

2. 過去三年，各區可供公眾使用的收費路旁泊車位、政府停車場及私營停車場的泊車位數目與變幅分別載於附件1、附件2及附件3。隨著政府過去數年持續多管齊下增加泊車位，並控制車輛增長，過去數年間泊車位與領牌車輛數目的比例有逐漸回升的趨勢。就私家車而言，比例已由2020年的1.10上升至2024年的1.14，而商用車輛的比例亦由2020年的0.64上升至2024年的0.66。
3. 就政府停車場而言，第一個按照一地多用原則推展的公眾停車場項目「上水嘉富坊公眾停車場」已於2024年11月啟用，提供326個泊車位。至於未來一年泊車位供應，將軍澳中醫醫院和將軍澳67區新政府大樓的公眾停車場預計將於2025年落成並投入服務，能額外提供超過500個泊車位。在之後數年隨著更多公眾停車場落成及投入服務，泊車位會進一步增加。而路旁泊車位因受多個因素包括相關持份者的意見影響，因此技術上難以估算相關的數量。

至於私人停車場，由於涉及個別商業項目發展的速度、市場因素等，我們難以估算未來私人停車場的泊車位數目。

過去3年18區的收費路旁泊車位數目及變幅

地區	泊車位數目			變幅	
	2022年	2023 年	2024 年	2022 年至 2023 年	2023 年至 2024 年
中西區	612	599	599	-2.1%	0%
灣仔	985	1 019	1 022	3.5%	0.3%
東區	567	579	592	2.1%	2.2%
南區	687	687	685	0%	-0.3%
油尖旺	1 976	1 982	1 994	0.3%	0.6%
深水埗	1 324	1 347	1 356	1.7%	0.7%
九龍城	2 534	2 564	2 576	1.2%	0.5%
黃大仙	401	403	412	0.5%	2.2%
觀塘	558	575	630	3.0%	9.6%
荃灣	656	669	685	2.0%	2.4%
屯門	1 266	1 269	1 276	0.2%	0.6%
元朗	1 072	1 182	1 229	10.3%	4.0%
北區	1 041	1 069	1 125	2.7%	5.2%
大埔	1 600	1 599	1 616	-0.1%	1.1%
西貢	1 623	1 863	1 949	14.8%	4.6%
沙田	1 684	1 699	1 705	0.9%	0.4%
葵青	503	516	585	2.6%	13.4%
離島	177	175	175	-1.1%	0%
總計	19 266	19 796	20 211	2.8%	2.1%

過去3年18區的政府停車場公眾泊車位數目及變幅[^]

地區	泊車位數目			變幅	
	2022年	2023 年	2024 年	2022 年至 2023 年	2023 年至 2024 年
中西區	2 177	2 164	2 160	-0.6%	-0.2%
灣仔	847	847	680	0%	-19.7%
東區	910	913	908	0.3%	-0.5%
南區	855	864	864	1.1%	0%
油尖旺	88	88	88	0%	0%
深水埗	1 040	957	1 068	-8.0%	11.6%
九龍城	313	231	228	-26.2%	-1.3%
黃大仙	955	926	926	-3.0%	0%
觀塘	1 489	1 447	1 461	-2.8%	1.0%
荃灣	761	757	773	-0.5%	2.1%
屯門	333	365	357	9.6%	-2.2%
元朗	475	489	465	2.9%	-4.9%
北區	1 080	978	1 435	-9.4%	46.7%
大埔	516	699	699	35.5%	0%
西貢	303	303	303	0%	0%
沙田	1 014	903	1 070	-10.9%	18.5%
葵青	1 101	1 110	1 141	0.8%	2.8%
離島	895	1 361	845	52.1%	-37.9%
總計	15 152	15 402	15 471	1.6%	0.4%

[^] 上述泊車位資料由各部門或有關的停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。由於負責管理停車場的各部門、管理公司或營辦商可能會因應其需要對泊車位數目／種類作出調整，實際泊車位數目或會與上述有所不同。

過去3年18區的私營停車場公眾泊車位數目及變幅[^]

地區	泊車位數目			變幅	
	2022年	2023 年	2024 年	2022 年至 2023 年	2023 年至 2024 年
中西區	8 694	8 631	9 029	-0.7%	4.6%
灣仔	9 404	9 386	9 342	-0.2%	-0.5%
東區	12 107	12 121	12 007	0.1%	-0.9%
南區	7 918	7 893	8 001	-0.3%	1.4%
油尖旺	16 880	17 065	16 928	1.1%	-0.8%
深水埗	9 872	9 834	9 616	-0.4%	-2.2%
九龍城	8 166	8 575	10 121	5.0%	18.0%
黃大仙	5 621	5 609	5 339	-0.2%	-4.8%
觀塘	15 617	15 707	16 102	0.6%	2.5%
荃灣	11 892	11 922	11 602	0.3%	-2.7%
屯門	10 716	10 262	9 929	-4.2%	-3.2%
元朗	9 721	9 845	9 771	1.3%	-0.8%
北區	5 140	5 261	4 657	2.4%	-11.5%
大埔	6 215	6 393	6 021	2.9%	-5.8%
西貢	12 118	12 136	12 468	0.1%	2.7%
沙田	17 513	17 839	17 888	1.9%	0.3%
葵青	16 649	16 479	15 409	-1.0%	-6.5%
離島	5 576	6 806	7 254	22.1%	6.6%
總計	189 819	191 764	191 484	1.0%	-0.1%

[^] 上述泊車位資料由各部門或有關的停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。由於負責管理停車場的各部門、管理公司或營辦商可能會因應其需要對泊車位數目／種類作出調整，實際泊車位數目或會與上述有所不同。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0171)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就電動車首次登記稅的寬減安排，政府可否告知本會：

- (一) 自2022年至今，本港首次登記的電動私家車及非電動私家車的數目為何？
- (二) 自2022年至今，本港首次登記的電動私家車獲批「一換一」計劃或享有首次登記稅基本寬減額的車輛數目及涉及的金額為何？
- (三) 自2022年至今，應課稅價值30萬元或以下、30萬以上至40萬元、40萬以上至50萬元，及50萬元以上的新登記電動私家車，分別佔整體新登記的電動私家車的百份比及涉及的金額為何？

提問人：張宇人議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

- (一) 2022年至2024年本港首次登記的電動私家車及非電動私家車數目表列如下：

年份	首次登記的私家車數目	
	電動私家車	非電動私家車
2022	19 795	17 683
2023	28 541	15 628
2024	33 206	13 503

註：由於政府車輛無須登記，故政府車輛不包括在內。

- (二) 2022年至2024年本港首次登記的電動私家車獲批「一換一」計劃或享有首次登記稅基本寬減額的車輛數目及涉及的金額表列如下：

年份	首次登記稅基本寬減額		「一換一」計劃	
	電動私家車數目	獲批的首次登記稅寬減金額(百萬元)	電動私家車數目	獲批的首次登記稅寬減金額(百萬元)
2022	427	42	19 365	5,295
2023	326	32	28 195	7,392
2024	636	52	32 460	6,938

- (三) 2022年至2024年本港首次登記的電動私家車的車輛數目、佔整體首次登記的電動私家車百分比及涉及的金額按車輛應課稅價值表列如下：

2022年

電動私家車應課稅價值	電動私家車數目	佔整體首次登記的電動私家車百分比	獲批的首次登記稅寬減金額(百萬元)
30萬元或以下	1 204	6%	212
30萬以上至40萬元	13 388	68%	3,647
40萬以上至50萬元	3 903	20%	1,108
50萬元以上	1 300	7%	370
總數	19 795	100%	5,337

2023年

電動私家車應課稅價值	電動私家車數目	佔整體首次登記的電動私家車百分比	獲批的首次登記稅寬減金額(百萬元)
30萬元或以下	5 178	18%	912
30萬以上至40萬元	11 115	39%	2,997
40萬以上至50萬元	9 110	32%	2,615
50萬元以上	3 138	11%	900
總數	28 541	100%	7,424

2024年

電動私家車 應課稅價值	電動私家車數 目	佔整體首次登記 的電動私家車 百分比	獲批的首次登記 稅寬減金額(百 萬元)
30萬元或以下	12 845	39%	2,047
30萬以上至40萬元	11 981	36%	2,726
40萬以上至50萬元	5 993	18%	1,560
50萬元以上	2 387	7%	658
總數	33 206	100%	6,990

註：由於四捨五入關係，數字累加未必等於總數／有關百分比相加總和不一定等於100%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1538)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2024年，5個相關陸路口岸(文錦渡、落馬洲、深圳灣、港珠澳大橋香港口岸，以及香園圍)的全年及每日平均私家車車輛流量(按出、入境劃分)為何？

提問人：周文港議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

根據香港海關及港珠澳大橋管理局^[註1]的資料，各陸路邊境管制站^[註2]在2024年的私家車出入境架次表列如下：

管制站	平均每日車次		全年總車次	
	入境	出境	入境	出境
落馬洲	3 454	3 416	1 264 020	1 250 234
文錦渡	138	138	50 392	50 500
深圳灣	4 191	4 217	1 533 875	1 543 524
大橋香港口岸	4 602	4 621	1 684 268	1 691 405
香園圍	667	672	244 063	246 017

註1： 港珠澳大橋管理局根據內地法律成立，作為非營利性事業單位法人，負責大橋主橋的建設、營運、管理和維護。

註2： 沙頭角管制站自2020年1月30日起暫停提供客運清關服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1539)

總目：(186) 運輸署

分目：(-) 沒有指定

綱領：(4) 運輸服務管理

管制人員：運輸署署長 (李頌恩)

局長：運輸及物流局局長

問題：

就政府隧道管理事宜，政府可否告知本會：

- 據了解，運輸署會批出合約予不同的營辦商，以負責隧道的日常管理、營運及維修保養；按21條行車隧道劃分，過去三個財政年度，有關開支及經營成本為何；
- 2023年12月17日，當局正式實施三條過海隧道(「三隧」)「分時段收費」方案；按(i)車種、(ii)日子(平日、公眾假期)，以及(iii)時段(早晚非繁忙時段、早晚過渡時段及繁忙時段、一般時段)劃分，三隧(a)2023年1月至8月1日、(b)2023年8月2日至12月16日、(c)2023年12月17日至2024年全年，以及(d)2025年首3個月的每日平均車流量為何；
- 鑑於政府將於今年5月收回大欖隧道的專營權，當局有否制訂相關宣傳解說措施，以鼓勵尤其是商用車車主使用在實施新收費方案後的大欖隧道；如有，詳情及預計開支為何；如否，原因為何？

提問人：周文港議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

- 在過去3個財政年度各政府行車隧道的營運開支如下：

收費隧道／管制區 ^{1,2}	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
海底隧道	154	158	199
東區海底隧道	177	179	228
西區海底隧道 ³	不適用	不適用	241

收費隧道／管制區 ^{1,2}	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
大老山隧道	144	143	167
香港仔隧道	97	97	125
獅子山隧道	76	91	136
城門隧道	114	125	152
八號幹線	320	342	391

註1：表格載列的收費隧道並不包括大欖隧道。此隧道屬「建造、營運及移交」隧道，於2025年5月31日前仍是由其專營公司營運。

註2：表內所列的開支包括付予管理、營運及維修承辦商的管理費、實行「易通行」的相關營運及維修保養費用，以及隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註3：西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的數字為2023年8月2日至2024年3月31日的數字。

非收費隧道 ⁴	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
屯門—赤鱗角隧道	71	73	79
將軍澳隧道 ⁵	37	35	31
將軍澳—藍田隧道 ⁵	不適用	19	62
中環及灣仔繞道隧道	148	148	148
龍山隧道	61	61	57
長山隧道	19	19	25
機場隧道	25	26	26
觀景山隧道	54	55	55
啟德隧道	54	54	54

註4：政府非收費隧道並不列入政府收費隧道經營帳目。表內所列開支是於有關年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費，並未包括隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註5：將軍澳—藍田隧道由2022年12月11日開始營運而將軍澳隧道亦於同日豁免隧道收費。將軍澳—藍田隧道2022-23年度的數字為2022年12月11日至2023年3月31日的數字。

管理、營運及維修承辦商所涉及的經營成本已包括在付予承辦商的管理費內，並沒有詳細分項。

2. 政府於2023年12月17日在3條過海隧道，即西區海底隧道(西隧)、海底隧道(紅隧)和東區海底隧道(東隧)，實施「分時段收費」。3條過海隧道於實施新收費前後按時段、日子及車種劃分的每日車流量載於附件一。

2025年首3個月的過海交通數據仍在收集、分析及整合中，故目前未有相關數據可提供。

3. 政府將於今年5月31日接收大欖隧道並實施新收費。新收費安排迎合市民對下調隧道費的期望，同時滿足交通管理需要，以及支援運輸業界營運，對公交乘客、運輸業界和使用私家車的市民等均會帶來裨益。政府將於未來數月陸續展開宣傳工作，向公眾及不同的道路使用者解說大欖隧道接收安排和新收費。宣傳活動將透過多種途徑進行，包括電台、電視台、社交媒體、隧道廣播、「香港出行易」流動應用程式、路旁可變信息顯示屏等，以提示駕駛人士。預計相關宣傳開支約80萬元。

過海隧道實施「分時段收費」前後按時段、日子及車種劃分的每日車流量(雙向)(架次)¹

			西隧			紅隧			東隧		
			電單車 ¹⁵ 及 私家車	的士	其他 商用 車	電單車 ¹⁵ 及 私家車	的士	其他 商用車	電單車 ¹⁵ 及 私家車	的士	其他 商用 車
「633 固定 收費」 實施前 ²	平日 星期一至五 (不包括 公眾 假期)	繁忙時段 ⁵	15 800	5 400	6 000	18 800	2 700	9 400	19 400	4 100	4 900
		一般時段 ⁶	14 200	6 100	6 600	17 500	3 700	15 100	16 800	5 600	7 900
		非繁忙 時段 ⁷	4 400	4 000	2 300	15 800	12 500	6 300	8 200	5 100	1 500
	星期日 和 公眾 假期	一般時段 ⁸	12 800	5 300	2 800	30 100	7 200	8 700	23 000	5 300	3 200
		非繁忙 時段 ⁹	6 900	4 700	2 800	26 000	18 300	9 000	14 200	7 000	2 200
「分 時段 收費」 實施前 ³	平日 星期一至五 (不包括 公眾 假期)	繁忙時段 ⁵	18 900	7 800	6 400	19 800	2 000	10 100	19 600	3 800	5 200
		一般時段 ⁶	17 400	9 600	7 500	18 800	2 500	16 200	16 900	4 900	8 200
		非繁忙 時段 ⁷	5 500	6 900	1 500	16 700	8 900	7 500	8 300	4 800	1 700

			西隧			紅隧			東隧		
			電單車 ¹⁵ 及 私家車	的士	其他 商用 車	電單車 ¹⁵ 及 私家車	的士	其他 商用車	電單車 ¹⁵ 及 私家車	的士	其他 商用車
「分 時段 收費」 實施前 ³	星期日 和 公眾 假期	一般時段 ⁸	16 000	9 900	3 000	31 900	5 000	9 500	22 300	4 800	3 300
		非繁忙 時段 ⁹	8 900	10 200	2 200	27 500	13 300	10 400	14 500	7 000	2 400
「分 時段 收費」 實施後 ⁴	平日 星期一至五 (不包括 公眾 假期)	繁忙時段 ¹⁰	20 400	8 000	10 900	21 100	3 500	6 600	18 600	4 200	6 100
		一般時段 ¹¹	18 400	7 300	10 900	18 000	4 300	8 400	13 200	3 900	7 100
		非繁忙 時段 ¹²	14 500	7 400	4 500	18 300	9 300	5 200	11 700	4 800	2 600
	星期日 和 公眾 假期	一般時段 ¹³	25 800	8 500	5 400	30 400	6 900	5 600	20 400	4 100	3 400
		非繁忙 時段 ¹⁴	17 900	9 100	5 100	23 500	12 200	6 300	14 500	5 700	3 000

註：

1. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍(如有)
2. 即 2023 年 1 月 1 日至 8 月 1 日期間(3 條過海隧道在這期間並未全面實施「易通行」，因此隧道營辦商只能提供以整點劃分的每小時過海交通數據)
3. 即 2023 年 8 月 2 日至 12 月 16 日期間(3 條過海隧道在這期間並未全面實施「易通行」，因此隧道營辦商只能提供以整點劃分的每小時過海交通數據)
4. 即 2023 年 12 月 17 日至 2024 年 12 月 31 日期間

5. 指平日 07:00 至 10:00 及 17:00 至 20:00 (共 6 小時)
6. 指平日 10:00 至 17:00 (共 7 小時)
7. 指平日 00:00 至 07:00 及 20:00 至 24:00 (共 11 小時)
8. 指假日 10:00 至 19:00 (共 9 小時)
9. 指假日 00:00 至 10:00 及 19:00 至 24:00 (共 15 小時)
10. 指平日 07:30 至 10:30 及 16:30 至 19:30 (共 6 小時)
11. 指平日 10:30 至 16:30 (共 6 小時)
12. 指平日 00:00 至 07:30 及 19:30 至 24:00 (共 12 小時)
13. 指假日 10:30 至 19:30 (共 9 小時)
14. 指假日 00:00 至 10:30 及 19:30 至 24:00 (共 15 小時)
15. 「電單車」包括機動三輪車

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1540)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「公共交通費用補貼計劃」(補貼計劃)相關事宜，政府可否告知本會：

1. 綱領中提及，政府會實施監察措施，盡量減少補貼計劃被濫用的情況；過去三個財政年度，運輸署每年就監察計劃運作所安排的專責人手、進行實地視察及運輸調查的次數，以及當中揭發出多少宗違規個案(及對於違規個案的跟進工作)為何；
2. 2024年1月至2025年2月，每月補貼計劃下的補貼總金額、平均每月受惠人數，以及每月的人均補貼金額為何；
3. 《預算案》宣佈，由今年6月起，政府會將補貼計劃的領取門檻，由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元；鑑於預料補貼計劃的受惠人數及政府的補貼開支將會減少，而本綱領的開支預算仍比去年的修訂預算錄得約2.9億元(11.9%)的增幅，當中的估算基礎(包括政府預計補貼門檻提高後所能節省的開支，以及部分公共交通營辦商因調整票價而令政府衍生額外的補貼開支)為何？

提問人：周文港議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

1. 過去三個財政年度，運輸署在執行及監察公共交通費用補貼計劃（補貼計劃）的人手編制概列如下：

職系	職級	職位數目		
		截至2023年2月	截至2024年2月	截至2025年2月
運輸主任	總運輸主任	1	1	1
	高級運輸主任	4	4	4
	一級運輸主任	2	1	1
	二級運輸主任	3	3	3
庫務會計師	高級庫務會計師	1	1	1
	庫務會計師	2	1	1
會計主任	二級會計主任	1	1	1
總計		14	12	12

市民在補貼計劃下須自行負擔大部分的公共交通開支，補貼計劃亦設有每月補貼上限，有關設計有助減少濫用的情況。同時，運輸署採取一系列監管措施，以確保公帑運用得宜及減少濫用情況。每個參與補貼計劃的公共運輸營辦商均須制定審計準則，以加強內部監控，並須每年向政府提交由獨立審計師按照香港會計師公會頒布的相關準則所擬備的鑑證報告。除此之外，運輸署採取的監管措施亦包括進行定期運輸調查以收集有關服務的營運資料及乘客數據、審核營辦商提交的營運資料，以及核對收費系統的交易記錄等。在2022-23至2024-25三個財政年度，運輸署平均每月都會進行約150至170次實地視察及運輸調查，期間並無發現濫用補貼的個案。

2. 在2024年1月至2025年2月期間，補貼計劃下的平均每月補貼金額約為2.1億元，平均每月受惠人數約為199萬人，以及每月人均補貼金額約為106元。
3. 由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)減少約5.4億元。計及調整方案生效後可減省的開支，補貼計劃在2025-26財政年度的預算總開支仍較2024-25財政年度的修訂預算增加約2.9億元，主要是由於補貼金額的預算增加，其中考慮到公共交通乘客人次的增長以及公共交通營辦商的票價調整等因素。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1708)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

洪水橋廈村新發展區將發展為高端專業服務和物流樞紐，因此商用車輛的停泊需求預計將會增加。根據政府每年委託顧問進行的商用車輛泊車需求研究，請當局告知本會：

1. 顧問研究的結果與實際商用車輛泊車需求的符合程度如何？請提供具體數據或百分比，以說明兩者之間的差異；
2. 在現有的商用車輛泊車位置中，有多少比例的车辆停泊在駕駛者居所附近(例如1公里範圍內)？請提供相關的統計數據及分析；
3. 在過去三年中，當局在商用車輛泊車顧問研究上的每年開支為何？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1. 商用車輛泊車位需求受多項因素影響，例如整體經濟狀況、地區泊車位供求、商用車輛作業模式、停泊習慣、司機居住及工作地點等。現時，有不少商用車輛會停泊在棕地上，亦有不少商用車輛司機因從事過境工作，會將車輛停泊於內地。此外，部分商用車輛(如食品運輸及配送車輛)則因應行業需要於夜間作業。加上已登記商用車輛數目未能準確反映實際的泊車位需求，因此，技術上難以準確估算泊車需求，而所收集數據的誤差，或較每年數據變化的幅度更大。考慮到成本效益，運輸署並沒有每年委託顧問進行商用車輛泊車需求研究的安排。

儘管如此，運輸署仍持續監察商用車輛泊車的情況，並探討各項增加商用車輛泊車位供應的措施。就此，運輸署於2017年12月委託顧問展開「商用車輛泊車位顧問研究」(下稱「顧問研究」)，並於2021年7月

完成，相關研究報告已上載於運輸署網站。顧問研究提出多項建議措施增加商用車輛泊車位的供應。運輸署現正在落實顧問研究所提出的建議，作為增加商用車輛泊車位供應的恆常措施，當中包括：

- (i) 在不影響交通暢順、道路安全或其他車輛上落客貨的情況下，於合適地點增加路旁泊車位，包括停車收費錶；
- (ii) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位；
- (iii) 善用高架天橋橋底空間劃設商用車輛泊車位；
- (iv) 繼續與地政總署保持緊密聯繫，因應區內的泊車需求，物色合適的用地用作短期租約停車場，以期在不同地區增加泊車位供應；
- (v) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目；
- (vi) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；
- (vii) 遵循「一地多用」原則，在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目中提供包括商用車輛的公眾泊車位。第一個按照「一地多用」原則興建的項目「上水嘉富坊公眾停車場」已於2024年11月啟用，提供私家車及商用車輛泊車位；
- (viii) 於2021年完成修訂《香港規劃標準與準則》增加資助房屋項目的商用車輛泊車位種類及數目；及
- (ix) 在合適的新發展項目中規定開放一定數目的附屬泊車位及上落客貨區作夜間公眾商用車輛停泊用途。

運輸署於2024年已額外增設約90個路旁夜間商用車輛泊車位，以及38個路旁旅遊巴士泊車位。此外，政府持續在合適的短期租約停車場的租約加入特別條款，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目，而相關泊車位的數目已較2023年增加322個。

就新建的政府停車場而言，除了上述的「上水嘉富坊公眾停車場」，政府預計於2025年落成的將軍澳中醫醫院和將軍澳第67區政府聯用辦公大樓內的公眾停車場，將合共增加超過130個商用車輛泊車位。另外，政府預計在未來三年，隨著更多按「一地多用」原則推展的公眾停車場項目落成，會再額外增加超過70個商用車輛泊車位。而部分私人停車場和短期租約停車場亦會提供商用車輛泊車位。

2. 運輸署未有備存個別商用車輛停泊位置與其駕駛者居所地點的資料。然而，根據顧問研究的調查所得，大部份商用車輛司機居住在資助房屋。因此，運輸署已根據顧問研究的建議，於2021年修訂《香港規劃標準與準則》，增加資助房屋項目的商用車輛泊車位種類和數目。新修訂的標準亦根據不同類型商用車輛的尺寸大小引入兩款「共用」泊車位，一款供輕型貨車及小型巴士共用，另一款供中型／重型貨車及旅遊巴士共用。此外，《規劃標準》修訂前要求公共租住房屋每200至600個單位須提供一個輕型貨車泊車位。修訂後，透過新增的共用泊車位模式，資助房屋須按每260個單位提供一個輕型貨車及小型巴士共用泊車位。至

於中／重型貨車的上落貨位數量亦由每幢房屋提供一個增至兩個，並須於夜間開放供中／重型貨車或旅遊巴停泊。

3. 如上述所指，考慮到成本效益，運輸署並沒有每年委託顧問進行商用車輛泊車需求研究的安排，因此沒有相關的每年開支。至於推行增加商用車輛泊車位建議及措施的工作由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，故涉及的開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3010)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

針對目前進行中的「對角行人過路處」試驗計劃，旨在改善行人環境和安全性。就此，政府可否告知本會：

1. 有關對角行人過路處所需增設的道路安全措施(包括但不限於倒數提示顯示牌)的研究工作及法例修訂進度為何；
2. 此試驗計劃會否擴大至跨度更大的過路設施(例如將軍澳寶邑路與唐俊街交界)，如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

1. 對角行人過路處是運輸署推出的行人友善措施之一，讓行人可以用較短的距離及時間橫過馬路至路口對角位置。運輸署於沙田及尖沙咀的試驗計劃已大致完成，路口的運作至今整體安全暢順。運輸署正根據試點的使用情況及市民的意見，制定一套適用於香港的對角行人過路處設計標準(包括配套設施)及指引。現階段對角行人過路處的安排及設計並不涉及法例修訂。
2. 大型路口涉及的對角步行距離較長，需要處理的車流人流等交通操作亦較小型路口複雜，在燈號運作上亦需要作較大的調整(例如減少行車綠燈時間)。在大型路口加設對角過路處需小心評估對路口現有通行能力的影響，避免大幅影響該路口及附近一帶交通的正常運作，導致交通擠塞。運輸署正檢視及探討在部分對角過路需求較高及交通繁忙的大型路口加設對角行人過路處的可行性及方案。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3011)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署繼續表示會提出著手推行各項電子牌照措施，包括接納以流動應用程式出示電子駕駛執照等。就此，政府可否告知本會：

1. 以上籌備工作於過去一個財政年度的工作進展及檢討；
2. 未來一年，相關工作的計劃及推行的時間表詳情為何？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

1. 運輸署一直透過精簡程序及推行電子化措施致力創新牌照管理，讓市民可以隨時隨地以手機或電腦透過「智方便」的數碼簽署及／或填表通功能提交牌照申請，無須前往牌照事務處輪候櫃位服務，便可完成整個申請程序，省時又方便，完成辦理的牌證會以掛號信形式郵寄予申請人。各項電子牌照措施均取得良好進展，在過去一年的工作進展如下：
 - (a) **網上牌照服務及電子許可證** - 運輸署現時已提供超過20項網上牌照服務，包括續領車輛牌照和駕駛執照等需求較高的服務。在2024年，分別有近40%及17%的申請人經網上續領正式駕駛執照和車輛牌照。另外，在2023年9月推出網上申領國際駕駛許可證服務後，現時已有近44%的申請是經由網上遞交。此外，截至2024年底，運輸署已陸續推出14款電子許可證，這些許可證以「可攜式文件格式」(pdf)簽發，並通過電子郵件發送給申請人，供他們列印和展示。
 - (b) **優化車輛牌照** - 優化車輛牌照措施已於2024年12月30日推出，在車主申領車輛牌照時發出不再載有屆滿日期的紙本車輛牌照。如車輛資料

不變，車主每次續牌後可沿用同一張車輛牌照而無需更換。同時，運輸署設立網上免費查詢平台，方便車主查詢車輛牌照的屆滿日期。此外，運輸署亦簡化遞交續領車輛牌照申請時所需的證明文件，包括在後台進行電腦化自動核對，讓申請人無需再提交車輛宜於道路上使用證明書（即「驗車紙」）及車輛登記文件（即「牌簿」）。經網上申請續牌方面，如運輸署成功經香港保險業聯會的網上系統即時核實車輛保險紀錄作為有效的證明，車主便無需上載保險單，逐步邁向全面自動化的處理程序。這些簡化安排讓車主可更便捷地完成續領手續，並鼓勵更多車主於網上提出申請。

- (c) **「牌證易」一站式網上牌照管理平台** - 「牌證易」已於2024年12月14日推出，以便利市民更容易掌握及管理運輸署的牌照和許可證。登記成為「牌證易」的用戶後，市民便能隨時查看其持有的駕駛執照和車輛牌照的資料及屆滿日期、違例駕駛記分記錄，以及接收車輛牌照和正式駕駛執照的續領電郵提示。
 - (d) **「拍牌易」網上車輛登記號碼拍賣平台** - 「拍牌易」已於2024年12月23日推出，市民透過「智方便+」或以電郵地址在網上平台註冊後，便可參與網上競投普通車輛登記號碼，繳付拍賣款項和收取拍賣相關資訊。
 - (e) **國際駕駛許可證自助服務站** - 香港牌照事務處和九龍牌照事務處於2025年1月13日起各增設一個「國際駕駛許可證自助服務站」，為市民提供多一個申請的途徑以及即日取證的服務。由於所有申請均可於完成手續後約半小時內領取證件，「自助服務站」深受市民歡迎。
2. 在未來一年，運輸署會推出電子駕駛執照，並會繼續優化其他電子牌照服務以提升效率。各項相關工作的計劃如下：
- (a) **電子駕駛執照** - 政府已於2025年3月7日在憲報刊登《2025年道路交通(修訂)條例草案》，並於3月19日提交立法會進行首讀，以計劃在9月推行電子駕駛執照，為駕駛執照(包括駕駛教師執照)持有人提供另一個選擇，讓他們可通過智能手機展示其電子執照，以符合攜帶或出示駕駛執照以供檢查或查閱的相關法定要求。電子駕駛執照並非取代實體駕駛執照，駕駛執照持有人仍會獲發實體駕駛執照，並可按其意願選擇使用電子駕駛執照。此外，市民如經網上申請駕駛執照，獲批後便可即時使用電子駕駛執照而無需等候郵遞實體駕駛執照。
 - (b) **網上牌照服務及電子許可證** - 運輸署計劃於2025年起繼續分階段將網上服務進一步延伸至其他牌證服務及許可證，包括申請「自訂登記號碼分配證明書」複本及「無欠繳罰款或訴訟費記錄及無違例記錄證明書」。

- (c) 「牌證易」 - 「牌證易」在2025年第二季會推出更多功能，屆時用戶可使用自動填表功能提交網上牌照申請、查詢申請進度和結果、網上預約駕駛考試，並查閱各類許可證資料。
- (d) 「拍牌易」 - 首場「拍牌易」網上拍賣於2025年2月20至24日順利舉行，並成功售出50個車輛登記號碼。第二場網上拍賣亦於3月20至24日舉行，成功售出80個車輛登記號碼。運輸署會在檢視情況後逐步增加拍賣次數及每場拍賣的車牌號碼數量，以確保拍賣平台運作暢順。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1442)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

請政府告知，自2018年至今：

1. 本港各道路口岸(落馬洲、文錦渡、沙頭角、深圳灣、港珠澳大橋及香園圍)每年於平日及假日的入境及出境私家車架次分別為何？請以表列形式，列出各口岸於每年每月的私家車流量數據。
2. 往返本港各口岸的所有公共交通工具路線資料及車資、乘客人次和班次數目為何？請以表列形式，列出各路線於每年每月的數據。

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1. 根據香港海關及港珠澳大橋管理局^[註1]的資料，在2020年至2024年期間經各陸路邊境管制站出入境的私家車架次載於**附表一**。有關部門沒有備存各陸路邊境管制站私家車於平日及假日出入境架次的分項數據。有關2020年之前各陸路邊境管制站跨境車輛出入境架次詳情可參閱已上載至以下運輸署網頁列於第八組資料下的過境車輛交通表8.1(a)至8.1(f)。

https://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/transport_figures/monthly_traffic_and_transport_digest/index.html

註1：港珠澳大橋管理局根據內地法律成立，作為非營利性事業單位法人，負責大橋主橋的建設、營運、管理和維護。

2. 現時有多種公共交通工具(包括鐵路、本地專營巴士、專線小巴，以及跨境巴士)往返各陸路邊境管制站。截至2025年2月底，各邊境管制站的公共交通定線服務詳情(包括路線資料、車資、每天乘客人次和班次)載於附表二。

2020年至2024年經各陸路邊境陸路管制站私家車出入境架次

	落馬洲 ^[註1]		文錦渡 ^[註2]		沙頭角 ^[註3]		深圳灣		港珠澳大橋		香園圍 ^[註4]	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
2020年												
一月	122 086	119 808	5 403	5 559	15 793	15 636	122 944	123 064	36 276	36 165	-	-
二月	6 170	5 994	-	-	-	-	23 094	23 314	12 473	12 679	-	-
三月	-	-	-	-	-	-	1 500	2 235	12 835	13 288	-	-
四月	-	-	-	-	-	-	347	211	232	81	-	-
五月	-	-	-	-	-	-	515	301	230	59	-	-
六月	-	-	-	-	-	-	549	444	232	88	-	-
七月	-	-	-	-	-	-	369	454	298	227	-	-
八月	-	-	-	-	-	-	203	200	102	65	-	-
九月	-	-	-	-	-	-	239	228	98	28	-	-
十月	-	-	-	-	-	-	196	240	82	55	-	-
十一月	-	-	-	-	-	-	174	221	92	47	-	-
十二月	-	-	-	-	-	-	172	298	90	42	-	-
2021年												
一月	-	-	-	-	-	-	158	274	80	28	-	-
二月	-	-	-	-	-	-	161	231	64	11	-	-
三月	-	-	-	-	-	-	123	300	43	5	-	-
四月	-	-	-	-	-	-	131	277	43	9	-	-
五月	-	-	-	-	-	-	135	252	55	15	-	-
六月	-	-	-	-	-	-	80	133	59	17	-	-
七月	-	-	-	-	-	-	125	183	74	29	-	-
八月	-	-	-	-	-	-	188	182	50	14	-	-

	落馬洲 ^[註1]		文錦渡 ^[註2]		沙頭角 ^[註3]		深圳灣		港珠澳大橋		香園圍 ^[註4]	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
九月	-	-	-	-	-	-	215	261	73	26	-	-
十月	-	-	-	-	-	-	176	191	52	22	-	-
十一月	-	-	-	-	-	-	242	275	64	24	-	-
十二月	-	-	-	-	-	-	278	305	67	19	-	-
2022年												
一月	-	-	-	-	-	-	168	199	50	26	-	-
二月	-	-	-	-	-	-	85	84	26	28	-	-
三月	-	-	-	-	-	-	45	61	11	4	-	-
四月	-	-	-	-	-	-	81	73	37	6	-	-
五月	-	-	-	-	-	-	131	126	61	7	-	-
六月	-	-	-	-	-	-	169	153	80	16	-	-
七月	-	-	-	-	-	-	114	186	83	18	-	-
八月	-	-	-	-	-	-	119	148	118	43	-	-
九月	-	-	-	-	-	-	107	145	76	25	-	-
十月	-	-	-	-	-	-	102	130	119	38	-	-
十一月	-	-	-	-	-	-	92	125	128	30	-	-
十二月	-	-	-	-	-	-	133	183	739	543	-	-
2023年												
一月	-	-	306	322	-	-	7 312	7 603	13 123	13 483	-	-
二月	24 392	23 702	1 561	1 568	-	-	38 533	39 042	23 652	23 477	12	17
三月	52 555	51 842	2 795	2 801	-	-	63 571	65 328	35 121	35 430	150	188
四月	62 635	61 496	3 225	3 197	-	-	74 114	75 595	46 000	46 991	742	782
五月	69 980	69 255	3 264	3 190	-	-	83 271	85 097	50 401	50 156	1 837	1 939
六月	74 634	73 336	3 336	3 313	-	-	88 209	89 916	52 409	53 745	2 508	2 515
七月	81 663	80 451	3 327	2 512	-	-	96 081	97 974	64 583	64 844	4 913	5 391

	落馬洲 ^[註1]		文錦渡 ^[註2]		沙頭角 ^[註3]		深圳灣		港珠澳大橋		香園圍 ^[註4]	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
八月	90 536	89 058	3 764	3 673	-	-	103 583	104 841	76 625	77 348	11 869	12 132
九月	86 056	84 260	722	716	-	-	96 340	97 002	70 487	76 803	12 011	12 292
十月	93 652	92 108	-	-	-	-	106 811	108 536	101 299	97 256	15 075	15 270
十一月	92 505	91 073	2 018	2 000	-	-	106 919	108 099	99 616	100 692	15 544	15 626
十二月	98 008	96 314	3 698	3 645	-	-	115 495	116 085	125 815	129 873	16 061	15 993
2024年												
一月	101 272	101 437	3 962	3 904	-	-	122 110	122 927	117 129	114 409	17 402	17 627
二月	84 499	83 476	3 398	3 371	-	-	107 456	108 430	135 398	135 999	15 135	15 254
三月	99 917	98 629	3 955	3 945	-	-	120 451	122 352	134 181	145 329	18 525	18 814
四月	100 270	98 577	3 929	3 939	-	-	123 671	124 028	143 171	134 572	19 042	19 059
五月	102 004	100 670	4 090	4 091	-	-	121 656	123 007	139 102	139 576	19 872	20 046
六月	101 400	99 826	4 052	4 067	-	-	120 006	121 691	133 532	142 539	19 651	19 933
七月	108 212	107 493	4 454	4 498	-	-	130 041	130 028	146 036	138 165	20 687	20 933
八月	112 415	110 705	4 578	4 569	-	-	137 302	137 822	152 536	157 140	21 721	21 901
九月	107 967	106 616	4 501	4 565	-	-	130 433	130 630	129 426	127 362	21 897	22 060
十月	114 804	113 472	4 535	4 511	-	-	140 245	141 787	159 906	158 684	22 556	22 757
十一月	111 828	110 738	4 298	4 359	-	-	135 064	135 697	137 319	143 133	23 196	23 232
十二月	119 432	118 595	4 640	4 681	-	-	145 440	145 125	156 532	154 497	24 379	24 401

註1: 落馬洲管制站於2020年2月4日至2023年2月5日期間暫停提供客運清關服務。

註2: 文錦渡管制站於2020年1月30日至2023年1月7日期間暫停提供客運清關服務。另曾於2023年7月10日至7月18日及於2023年9月8日至11月12日期間分別暫停客運清關服務。

註3: 沙頭角管制站自2020年1月30日起暫停提供客運清關服務。

註4: 香園圍管制站客運清關服務於2023年2月6日開通。

各陸路邊境管制站的公共交通定線服務詳情^[註1]
(截至2025年2月底)

服務 種類	路線 ^[註2]	全程收費 ^[註3] (元)	每天載客量 ^[註4] (人次)	班次 ^[註5] (分鐘)
羅湖管制站				
鐵路服務	東鐵線	28.0至112.5	194 400	3至10
落馬洲管制站				
短途跨境 巴士服務	旺角線 (鴉蘭街(金都商場對開)－皇崗)	45至50	3 690	15至30
	油尖線 (柯士甸道過境巴士總站－皇崗)	50至55	1 527	20至60
	觀塘線 (藍田站公共運輸交匯處－皇崗)	55至60	4 168	20至45
	灣仔線 (會展站公共運輸交匯處－皇崗)	57至63	2 601	20至60
	荃灣線 (荃灣愉景新城公共運輸交匯處－皇崗)	45至48	4 105	15至30

服務 種類	路線 ^[註2]	全程收費 ^[註3] (元)	每天載客量 ^[註4] (人次)	班次 ^[註5] (分鐘)
跨境穿梭 巴士服務	落馬洲(新田) 公共運輸交 匯處－皇崗	10	9 513	5至15
專線小巴 服務	專線小巴第 N44B號線(通 宵) (屯門碼頭(湖 山路)－落馬 洲管制站)	21.7	198	60
	專線小巴第 79S號線(通 宵) (天水圍(俊宏 軒)－落馬洲 管制站)	12.7	378	30至60
	專線小巴第 616S號線(通 宵) (旺角－落馬 洲管制站)	25	363	5至15
香園圍邊境管制站				
專營巴士 服務	城巴第 B7 號 線 (粉嶺站／上 水(寶運路)－ 香園圍邊境 管制站)	11.3	16 650	7至20
	城巴第 B8 號 線 (大圍站公共 運輸交匯處 －香園圍邊 境管制站)	18.1	13 708	10至30

服務 種類	路線 ^[註2]	全程收費 ^[註3] (元)	每天載客量 ^[註4] (人次)	班次 ^[註5] (分鐘)
	九巴第B9號線 (屯門站－香園圍邊境管制站)	21.3	3 832	20至30
	九巴第B9A號線 (元朗(西)－香園圍邊境管制站)	17.2		
專線小巴服務	專線小巴第59S號線 (上水站－香園圍邊境管制站)	9.9	17 757	2至8
落馬洲支線管制站				
鐵路服務	東鐵線	28.0至112.5	108 000	9至14
專營巴士服務	九巴第B1號線 (天慈邨－落馬洲支線公共運輸交匯處)	15.3	41 895	8至20
專線小巴服務	專線小巴第75號線 (元朗(福康街)－落馬洲支線公共運輸交匯處)	10	5 346	10至20

服務 種類	路線 ^[註2]	全程收費 ^[註3] (元)	每天載客量 ^[註4] (人次)	班次 ^[註5] (分鐘)
深圳灣口岸				
專營巴士 服務	嶼巴第B2號 線 (元朗港鐵站 －深圳灣口岸)	15.8	7 505	20至30
	嶼巴第B2P號 線 (天慈邨巴士 總站－深圳 灣口岸)	11.3	12 821	10至25
	城巴第B3號 線 (屯門碼頭－ 深圳灣口岸)	16.5	5 421	20至60
	城巴第B3X號 線 (屯門市中心 －深圳灣口岸)	16.5	17 918	8至25
	城巴第B3A號 線 (山景邨－深 圳灣口岸)	16.5	5 786	15至60
	城巴第B3M 號線 (深圳灣口岸 －屯門站(循 環線))	16.5	525	60

服務 種類	路線 ^[註2]	全程收費 ^[註3] (元)	每天載客量 ^[註4] (人次)	班次 ^[註5] (分鐘)
專線小巴 服務	專線小巴第 618號線 (天水圍(天恩 邨)－深圳 灣口岸)	14.4	5 597	8至15
港珠澳大橋香港口岸				
專營巴士 服務	嶼巴第B4號 線 (港珠澳大橋 香港口岸－ 香港國際機 場(經航天城 交通總匯)(循 環線))	9.8	3 010	15至30
	城巴第B5號 線 (欣澳公共運 輸交匯處－ 港珠澳大橋 香港口岸)	6.1	5 156	12至35
	嶼巴第B6號 線 (東涌滿東邨 (裕東路)－港 珠澳大橋香 港口岸)	9.8	7 433	15至30
	嶼巴第B6S號 線 (東涌滿東邨 (裕東路)－港 珠澳大橋香 港口岸)	9.8	244	15

服務 種類	路線 ^[註 2]	全程收費 ^[註 3] (元)	每天載客量 ^[註 4] (人次)	班次 ^[註 5] (分鐘)
專線小巴 服務	專線小巴第 901號線 (港珠澳大橋 往東涌北(循 環線))	9.8	451	20至30
跨境穿梭 巴士服務	港珠澳大橋 香港口岸－ 港珠澳大橋 珠海口岸	65至70	26 438	5至30
	港珠澳大橋 香港口岸－ 港珠澳大橋 澳門口岸	65至70	33 437	
文錦渡口岸				
跨境巴士 服務	上水廣場－ 文錦渡口岸	10至20	3 956	10至30
香港西九龍站				
高速鐵路 (高鐵) 服 務	香港西九龍 站連接93 個 直達內地站 點 ^[註 6]	人 民 幣 68.0 元 至 4,269.0 元 ^[註 7]	92 700	每日至少 208 班 列 車 ^[註 8]

註1： 跨境巴士服務包括短途定線服務和長途服務。就前者，上表載列設有固定路線、固定收費和固定班次的短途服務的資料。後者(即長途服務)的路線和班次因應需求而定，因此收費浮動。

註2： 城巴 – 城巴有限公司
九巴 – 九龍巴士(一九三三)有限公司
嶼巴 – 新大嶼山巴士(1973)有限公司

註3： 鐵路和高速鐵路服務的車費範圍反映不同級別服務及行程起點／目的地的不同收費。其他路面公共交通的車費範圍一般反映日間和通宵服務的不同收費。

- 註4：載客量為營辦商提供於2024年12月的每日平均雙向載客量。個別路線的載客人次屬營辦商的內部營運資料，不宜按月逐一公開。
- 註5：班次範圍反映繁忙時段，以及非繁忙時段／深宵時段的班次。各公共交通營辦商會因應實際情況加密班次以應付乘客需求。
- 註6：由2025年1月5日起的服務安排。
- 註7：高鐵車費由中國國家鐵路集團有限公司以人民幣定價。港元票價會按匯率變動每月調整，並於每月首日公佈。
- 註8：由2025年1月5日起的班次安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1466)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第179段，提到本港有超過十萬輛電動車，是五年前的八倍。去年，特區政府將電動車登記稅寬減計劃延長至2026年3月31日，並就登記稅寬減訂立新安排，包括將登記稅寬減額上限由97,500元調整至58,500元。請政府告知：

請以表列形式，並根據車輛類別和使用燃料的類型，交代過去5個財政年度的各類汽車的新登記數目和佔所有新登記車輛總數的百分比。

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

過去5個財政年度(截至2025年2月28日)，按車輛類別及燃料類別劃分的首次登記車輛數目表列如下：

2020-21年度

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	液化 石油氣	總數 [該車輛類別 佔所有車輛 總數百分比]
電單車	9 684	0	51	0	9 735 [17.42%]
私家車	33 612	0	4 944	0	38 556 [68.99%]
的士	0	0	0	876	876 [1.57%]
專營巴士	0	309	0	0	309 [0.55%]
非專營 公共巴士	0	254	0	0	254 [0.45%]
私家巴士	0	49	0	0	49 [0.09%]
公共小巴	0	12	0	123	135 [0.24%]
私家小巴	0	64	0	66	130 [0.23%]
貨車	2	5 712	26	0	5 740 [10.27%]
特別用途 車輛	0	76	9	14	99 [0.18%]
總數 [該燃料類別佔 所有車輛總數 百分比]	43 298 [77.48%]	6 476 [11.59%]	5 030 [9.00%]	1 079 [1.93%]	年度首次登 記車輛總 數： 55 883

2021-22年度

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	液化 石油氣	總數 [該車輛類別 佔所有車輛 總數百分比]
電單車	8 865	0	63	0	8 928 [16.00%]
私家車	26 080	2	11 572	0	37 654 [67.48%]
的士	0	0	0	1 049	1 049 [1.88%]
專營巴士	0	230	2	0	232 [0.42%]
非專營 公共巴士	0	209	0	0	209 [0.37%]
私家巴士	0	61	0	0	61 [0.11%]
公共小巴	0	9	0	144	153 [0.27%]
私家小巴	0	64	0	35	99 [0.18%]
貨車	2	7 230	58	0	7 290 [13.06%]
特別用途 車輛	0	104	11	10	125 [0.22%]
總數 [該燃料類別佔 所有車輛總數 百分比]	34 947 [62.63%]	7 909 [14.17%]	11 706 [20.98%]	1 238 [2.22%]	年度首次登 記車輛 總數： 55 800

2022-23年度

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	液化石油氣	總數 [該車輛類別佔所有車輛總數百分比]
電單車	6 915	0	183	0	7 098 [12.55%]
私家車	17 629	0	22 946	0	40 575 [71.73%]
的士	12	0	5	1 040	1 057 [1.87%]
專營巴士	0	257	17	0	274 [0.48%]
非專營 公共巴士	0	378	3	0	381 [0.67%]
私家巴士	0	78	0	0	78 [0.14%]
公共小巴	0	32	0	103	135 [0.24%]
私家小巴	0	76	0	1	77 [0.14%]
貨車	0	6 625	144	0	6 769 [11.97%]
特別用途 車輛	0	106	16	3	125 [0.22%]
總數 [該燃料類別佔 所有車輛總數 百分比]	24 556 [43.41%]	7 552 [13.35%]	23 314 [41.21%]	1 147 [2.03%]	年度首次登 記車輛 總數： 56 569

2023-24年度

車輛類別	首次登記車輛數目					
	汽油	柴油	電動	液化 石油氣	氫	總數 [該車輛類別佔所有車輛總數百分比]
電單車	4 341	0	251	0	0	4 592 [7.69%]
私家車	15 159	0	33 663	0	0	48 822 [81.75%]
的士	0	0	42	997	0	1 039 [1.74%]
專營巴士	0	56	43	0	1	100 [0.17%]
非專營公共巴士	0	358	17	0	0	375 [0.63%]
私家巴士	0	66	0	0	0	66 [0.11%]
公共小巴	0	101	3	18	0	122 [0.20%]
私家小巴	0	108	1	0	0	109 [0.18%]
貨車	0	4 117	284	0	0	4 401 [7.37%]
特別用途車輛	0	81	3	8	0	92 [0.15%]
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	19 500 [32.65%]	4 887 [8.18%]	34 307 [57.45%]	1 023 [1.71%]	1 [0.00%]	年度首次登記車輛總數： 59 718

2024-25年度(截至2025年2月28日)

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	液化石油氣	總數 [該車輛類別佔所有車輛總數百分比]
電單車	3 222	0	289	0	3 511 [7.60%]
私家車	12 223	0	26 052	0	38 275 [82.88%]
的士	19	0	155	756	930 [2.01%]
專營巴士	0	26	1	0	27 [0.06%]
非專營公共巴士	0	300	9	0	309 [0.67%]
私家巴士	0	63	3	0	66 [0.14%]
公共小巴	0	86	2	11	99 [0.21%]
私家小巴	0	97	1	0	98 [0.21%]
貨車	0	2 568	230	0	2 798 [6.06%]
特別用途車輛	2	62	4	2	70 [0.15%]
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	15 466 [33.49%]	3 202 [6.93%]	26 746 [57.91%]	769 [1.67%]	年度首次登記車輛總數： 46 183

註1： 混合動力車輛計入其相應燃料類別內，只有純電動車才計入電動車輛類別。

註2： 政府車輛無須登記，因此不包括在內。

註3： 由於四捨五入的關係，有關百分比相加總和不一定等於100%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1467)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

三隧分流收費方案已於2023年分兩個階段實施，請政府告知：

1. 自「分時段收費」的方案實施後，三條過海隧道在平日繁忙時段和非繁忙時段以及周六和周日分別錄得的最高車流量分別為何？請以車輛種類別，以表列形式列出有關數字。
2. 收費方案實施前及自「分時段收費」方案實施後，三條過海隧道的隧道費收入及營運開支分別為何？
3. 隨著三條過海隧道的新收費方案已實施超過一年，無論根據上述數據與否，請問當局有否訂立任何指標，以衡量政策成效？如有，詳情及結果為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

1. 政府於2023年12月17日起在三條過海隧道，即西區海底隧道(西隧)、海底隧道(紅隧)和東區海底隧道(東隧)，實施「分時段收費」。在新收費實施後的一年(即2023年12月至2024年12月)，三條過海隧道按時段及車種劃分的最高一小時車流量載於附件。
2. 政府於2023年8月2日收回西隧的同時，實施首階段的「633」固定收費方案，及後於同年12月17日起在三條過海隧道實施第二階段的「分時段收費」方案。

2023年4月1日至8月1日期間(即2023-24年度開始至第一階段的「633」固定收費方案實施前)，三條過海隧道平均每日(包括期間所有日子，即連同週末及公眾假期)的隧道費收入及營運開支的數據載列如下：

隧道	平均每日隧道費收入 (百萬元) ¹	平均每日營運開支 (萬元) ²
西隧	不適用 ³	
紅隧	1.7	27
東隧	2.0	29

註：

1. 隧道費收入不包括獲豁免繳付隧道費的車輛(即專營巴士、政府車輛及由傷殘人士駕駛並獲豁免的車輛)。
2. 表內所列開支是於有關期間付予管理、營運及維修承辦商的管理費，以及「易通行」隧道費服務商就相關隧道提供收費服務的費用，並未包括隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。
3. 西隧於此期間仍由「建造、營運及移交」專營權公司營運，因此政府未能提供相關數字。

至於在2023年8月2日至12月16日期間(即第一階段的「633」固定收費方案實施起至第二階段的「分時段收費」方案實施前)，3條過海隧道平均每日(包括期間所有日子，即連同週末及公眾假期)的隧道費收入及營運開支的數據載列如下：

隧道	平均每日隧道費收入 (百萬元) ¹	平均每日營運開支 (萬元) ²
西隧	3.8	42
紅隧	2.4	27
東隧	2.1	33 ³

註：

1. 見上表註1。
2. 見上表註2。
3. 東區海底隧道於2023年8月2日至12月16日期間平均每日營運開支較2023年4月1日至8月1日有所增加，主要是由於管理、營運和維修隧道營辦商的管理費按合約條款調整。

在2023年12月17日至2024年12月31日期間(即「分時段收費」方案實施起至2024年12月底)，三條過海隧道的隧道費收入及營運開支載列如下：

隧道	平均每日隧道費收入 (百萬元) ¹	平均每日營運開支 (萬元) ²
西隧	3.2	40
紅隧	2.7	28
東隧	2.0	33

註：

1. 見上表註1。
2. 見上表註2。

3. 數據顯示，新收費實施後全日過海交通量大致保持穩定，三隧的總車流量與實施「分時段收費」前相若，未誘發額外車流，同時使過海交通在三隧之間更平均分佈，善用各隧道的容車量。

除了地域上的分流外，新收費亦促進在時間上的分流。整體而言，三隧繁忙時段的車流量有所減少，而繁忙時段以外的時間，三隧的整體車流上升，反映部分駕駛者的出行習慣有所改變，選擇在隧道費較低的時段出行。

以上情況符合預期。過往紅隧全日車流一直高企，而容車量最高的西隧於全日大部分時間則未被善用。現時的收費已更有效地利用三隧的容車量。紅隧和東隧於繁忙時段的擠塞情況已見紓緩，鄰近隧道口的非過海交通情況也有明顯改善。在一般時段及非繁忙時段，即佔全日近八成時間，過海隧道的整體交通較以往明顯暢順。這對過海巴士乘客、駕駛私家車的人士、公共交通業界、商用車運輸業界，以至整個社會均帶來裨益。

政府現正整合和分析2024年全年過海交通數據，以檢視各過海隧道繁忙時段的現行安排，預計在今年年中會完成，並會匯報檢視結果。

三條過海隧道實施「分時段收費」後的一年(即2023年12月至2024年12月)
按時段及車種劃分的最高一小時車流量(較繁忙行車方向)(架次)¹

		西隧			紅隧			東隧		
		電單車 ⁷ 及私家車	的士	其他 商用車	電單車 ⁷ 及私家車	的士	其他 商用車	電單車 ⁷ 及私家車	的士	其他 商用車
星期一至五	繁忙時段 ²	1 700	800	1 600	1 800	300	800	1 700	400	700
	一般時段 ³	2 000	700	1 200	1 500	300	800	1 300	400	700
	非繁忙時段 ⁴	1 800	600	400	1 600	600	300	1 400	300	400
星期六	繁忙時段 ²	1 900	600	800	1 600	400	800	1 300	400	600
	一般時段 ³	2 100	600	900	1 700	400	600	1 300	400	500
	非繁忙時段 ⁴	1 600	500	200	1 800	600	200	1 300	300	100
星期日和 公眾假期	一般時段 ⁵	1 700	500	300	1 900	400	200	1 300	200	200
	非繁忙時段 ⁶	1 500	400	200	1 600	500	200	1 200	300	100

註：

1. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍(如有)。上表列出各隧道在不同時段內每小時的最高車流量(按較繁忙行車方向而定)，並按車輛種類細分。由於各隧道的交通情況不同，即使在同一時段，各隧道錄得最高車流量的時間或會有別。因此，不宜直接將各隧道的車流數據相加以計算某時段的總過海車流量。整體而言，繁忙時段的總過海車流量最高，其次為一般時段，非繁忙時段的總過海車流量則最低。
2. 指平日07:30至10:30及16:30至19:30(共6小時)
3. 指平日10:30至16:30(共6小時)
4. 指平日00:00至07:30及19:30至24:00(共12小時)
5. 指假日10:30至19:30(共9小時)
6. 指假日00:00至10:30及19:30至24:00(共15小時)
7. 「電單車」包括機動三輪車
8. 西隧、紅隧和東隧的設計容車量(單向)分別為4 200、2 600和2 600架次／小時。然而，實際通過隧道的車流量會受多項因素的影響，包括不同車輛種類的比例、隧道連接路的容車量限制等。因此，實際車流量及設計容車量的比較未必能準確反映實際交通情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1635)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局可否提供過去3年，各個不同陸路邊境管制站離境的私家車的數量。

提問人：洪雯議員(立法會內部參考編號：40)

答覆：

根據香港海關及港珠澳大橋管理局^[註1]的資料，在過去3年(即2022年至2024年)經各陸路邊境管制站^[註2]的私家車出境架次表列如下：

管制站	2022年	2023年	2024年
落馬洲 ^[註3]	0	812 895	1 250 234
文錦渡 ^[註4]	0	26 937	50 500
深圳灣	1 613	995 118	1 543 524
大橋香港口岸	784	770 098	1 691 405
香園圍 ^[註5]	不適用	82 145	246 017

註1： 港珠澳大橋管理局根據內地法律成立，作為非營利性事業單位法人，負責大橋主橋的建設、營運、管理和維護。

註2： 沙頭角管制站自2020年1月30日起暫停提供客運清關服務。

註3： 落馬洲管制站於2020年2月4日至2023年2月5日期間暫停提供客運清關服務。

註4: 文錦渡管制站於2020年1月30日至2023年1月7日期間暫停提供客運清關服務。另曾短暫於2023年7月10日至7月18日及2023年9月8日至11月12日期間暫停客運清關服務。

註5: 香園圍管制站客運清關服務於2023年2月6日開通。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1297)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就香港各行車隧道及主要幹道，請告知本會：

1. 2020-21至2024-25財政年度，每條行車隧道及主要幹道的設計流量及非繁忙／繁忙時間的使用量；
2. 請以詳細分項列出，2020-21至2024-25財政年度，每條行車隧道及主要幹道的營運總開支分別為何；
3. 請以詳細分項列出，2020-21至2024-25財政年度，每條行車隧道及主要幹道用於維修保養的各項開支分別為何；及
4. 請以詳細分項列出，2025-26財政年度，行車隧道及主要幹道的改善工程計劃及預算開支分別為何？

提問人：葉劉淑儀議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1. 由於沒有按財政年度劃分的交通數據，以及2024年的交通統計年報仍在編撰中，我們現提供2020年至2023年的交通流量統計數字。有關各主要幹道的設計容車量及繁忙和非繁忙時間使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於附件一。

各行車隧道於2020年至2024年的設計容車量及繁忙和非繁忙時間使用率則載列於附件二。

- 2.及3. 在2020-21至2023-24財政年度，各政府行車隧道的開支載列於附件三。至於2024-25財政年度，有關數字仍在整合中。

至於道路(包括主要幹道)的維修保養，路政署沒有分拆備存個別道路的維修保養開支。

4. 在2025-26年度，政府計劃在政府行車隧道及主要幹道的改善工程及相關預算載列於附件四。

各主要幹道的設計容車量及繁忙¹和非繁忙¹時段使用率

路段	主要 幹道 ²	設計 容車量 (架次／ 小時)	使用率							
			2020年		2021年		2022年		2023年	
			繁忙 時段	非繁忙 時段	繁忙 時段	非繁忙 時段	繁忙 時段	非繁忙 時段	繁忙 時段	非繁忙 時段
香港島										
夏慤道 (西行方向介乎添馬街與軍器廠街)	四號	9 450	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
中環及灣仔繞道	四號	4 700	0.5	0.4	0.5	0.4	0.4	0.3	0.5	0.4
九龍										
公主道 (介乎衛理道與培正道)	一號	4 700	0.6	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.6	0.5
觀塘繞道 (介乎啓仁街與龍翔道)	二號	4 700	0.6	0.5	0.6	0.5	0.6	0.5	0.6	0.5
西九龍公路 (介乎連翔道與興華街西)	三號	4 700	0.9	0.7	0.8	0.7	0.7	0.7	0.8	0.7
東九龍走廊 (介乎馬頭角道與漆咸道北)	五號	3 000	0.9	0.9	1.0	1.0	1.0	0.9	1.0	0.9
龍翔道 (介乎南昌街與獅子山隧道公路)	七號	4 700	0.9	0.7	1.0	0.7	0.8	0.7	0.9	0.8

路段	主要幹道 ²	設計容車量 (架次／小時)	使用率							
			2020年		2021年		2022年		2023年	
			繁忙時段	非繁忙時段	繁忙時段	非繁忙時段	繁忙時段	非繁忙時段	繁忙時段	非繁忙時段
新界										
汀九橋	三號	4 700	1.2	0.8	1.2	0.8	1.1	0.7	1.2	0.8
南灣隧道	八號	4 700	0.4	0.3	0.5	0.3	0.4	0.3	0.5	0.4
吐露港公路 (介乎馬料水交匯處與完善路交匯處)	九號	6 300	1.1	0.8	1.1	0.8	1.1	0.8	1.1	0.8
粉嶺公路 (介乎掃管埔交匯處與和合石交匯處)	九號	4 700	0.5	0.4	0.6	0.4	0.6	0.4	0.6	0.6
屯門公路 (東行方向介乎深井與青朗公路，包括深井支路)	九號	6 300	0.9	0.7	0.9	0.7	0.9	0.7	0.9	0.7
港深西部公路 (介乎亦園路與深圳灣公路大橋)	十號	4 700	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1

註1：表格所載列的數據反映各運輸設施於2020年至2023年間星期一至五(公眾假期除外)的車流量。「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；而「非繁忙時段」為其餘時間最繁忙行車方向的一小時。

註2：六號幹線由中九龍幹線、T2主幹路及茶果嶺隧道項目和將軍澳—藍田隧道組成。由於整條六號幹線預計在2026年全線通車，故現時未有其使用率數據。

各行車隧道的設計容車量及繁忙²和非繁忙²時段使用率

隧道 ¹	設計容車量 (架次／小時)	使用率 ³									
		2020年		2021年		2022年		2023年		2024年	
		繁忙時段	非繁忙時段	繁忙時段	非繁忙時段	繁忙時段	非繁忙時段	繁忙時段	非繁忙時段	繁忙時段	非繁忙時段
香港仔隧道	2 600	0.8	0.7	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	1.1	1.1	1.0
東區海底隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.0	1.0	1.0	1.1	0.9
西區海底隧道	4 200	0.9	0.6	0.9	0.7	0.8	0.6	0.9	0.7	1.0	0.8
獅子山隧道	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	0.8	1.0	0.7	1.0	0.7	1.0	0.8
尖山隧道及沙田嶺隧道	4 700	0.8	0.5	0.8	0.5	0.7	0.4	0.7	0.5	0.8	0.5
城門隧道	2 600	0.8	0.6	0.8	0.6	0.8	0.6	0.8	0.6	0.8	0.6
大欖隧道	4 700	0.7	0.4	0.7	0.4	0.6	0.3	0.6	0.3	0.6	0.3

註1：運輸署沒有備存愉景灣隧道的數據，該隧道由私人公司建造，現時由私人公司營運，並只供獲許可車輛使用。

註2：表格所載列的數據反映上述隧道於2020年至2024年間星期一至五(公眾假期除外)的車流量。除三條過海隧道外，「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；而「非繁忙時段」為其餘時間最繁忙行車方向的一小時。為更準確反映過海車流，三條過海隧道「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。

註3：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，

單憑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。收費隧道的使用率是指由車輛繳費系統提供的每小時平均行車量與隧道設計容車量的比率。

各政府行車隧道的營運開支

收費隧道/ 管制區 ^{1,2}	2020-21 (百萬元)	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
海底隧道	143	154	158	199
東區海底隧道	165	177	179	228
西區海底隧道 ³	不適用	不適用	不適用	241
大老山隧道	142	144	143	167
香港仔隧道	95	97	97	125
獅子山隧道	74	76	91	136
城門隧道	109	114	125	152
八號幹線	330	320	342	391

註1： 表格載列的收費隧道並不包括大欖隧道。此隧道屬「建造、營運及移交」隧道，於2025年5月31日前仍是由其專營公司營運。

註2： 表內所列的開支包括付予管理、營運及維修承辦商的管理費、實行「易通行」的相關營運及維修保養費用，以及隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註3： 西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的數字為2023年8月2日至2024年3月31日的數字。

非收費隧道 ⁴	2020-21 (百萬元)	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
屯門—赤鱗角 隧道 ⁵	19	71	73	79
將軍澳隧道 ⁶	37	37	35	31
將軍澳—藍田 隧道 ⁶	不適用	不適用	19	62
中環及灣仔 繞道隧道	120	148	148	148
龍山隧道	57	61	61	57
長山隧道	18	19	19	25
機場隧道	25	25	26	26
觀景山隧道	54	54	55	55
啟德隧道	54	54	54	54

註4： 政府非收費隧道並不列入政府收費隧道經營帳目。表內所列開支是於有關年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費，並未包括隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註5： 屯門—赤鱗角隧道由2020年12月27日開始營運。2020-21年度的數字為2020年12月27日至2021年3月31日的數字。

註6： 將軍澳—藍田隧道由2022年12月11日開始營運而將軍澳隧道亦於同日豁免隧道收費。將軍澳—藍田隧道2022-23年度的數字為2022年12月11日至2023年3月31日的數字。

隧道及主要幹道	改善工程項目	2025-26年度 預算開支 (百萬元)
海底隧道	更換交通管制及監察系統	6.05
西區海底隧道	更換高壓配電系統	3.78
	更換交通管制及監察系統	8.22
	往香港島方向出口增設行車線	10.00
大老山隧道	更換通風系統	0.67
香港仔隧道	擬議巴士轉乘站	17.10
青沙管制區	更換交通管制及監察系統	2.24

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3206)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

請運輸署就停車收費錶提供以下資料：

- (a) 過去3年，路邊停車收費錶的數量及使用率為何(按區議會分區列出)；
- (b) 過去3個年度及預期在2025-26年度，運輸署(或外判公司)對停車收費錶進行維修保養涉及的人手編制、薪酬開支及設備開支分別為何；
- (c) 過去3個年度，運輸署停車收費錶的收入為何，是否能收回成本(按區議會分區列出)；
- (d) 預算案演辭第249段提出檢討停車收費錶的收費，以體現「用者自付」原則；請問現階段有無擬議收費方案，及有否評估對停車收費錶使用率有何影響；及
- (e) 署方會否因應不同區域停車收費錶的營收狀況，拆除使用率低的停車收費錶；並於使用率高的區域增設停車收費錶，以增加政府的收入？

提問人：郭偉強議員(立法會內部參考編號：39)

答覆：

- (a) 有關過去3年全港各區議會分區設有路旁停車收費錶泊車位的數目及平均使用率如下：

(i) 設有路旁停車收費錶泊車位的數目

地區	2022年	2023年	2024年
中西區	612	599	599
東區	567	579	592
南區	687	687	685
灣仔區	985	1 019	1 022
香港(小計)	2 851	2 884	2 898
九龍城區	2 534	2 564	2 576
觀塘區	558	575	630
深水埗區	1 324	1 347	1 356
黃大仙區	401	403	412
油尖旺區	1 976	1 982	1 994
九龍(小計)	6 793	6 871	6 968
離島區	177	175	175
葵青區	503	516	585
北區	1 041	1 069	1 125
西貢區	1 623	1 863	1 949
沙田區	1 684	1 699	1 705
大埔區	1 600	1 599	1 616
荃灣區	656	669	685
屯門區	1 266	1 269	1 276
元朗區	1 072	1 182	1 229
新界(小計)	9 622	10 041	10 345
總計	19 266	19 796	20 211

(ii) 路旁停車收費錶泊車位的平均使用率

地區	2022年		2023年		2024年	
	平日 (%)	週末 及 假日 (%)	平日 (%)	週末 及 假日 (%)	平日 (%)	週末 及 假日 (%)
中西區	91	82	90	81	93	86
東區	90	84	91	83	91	92
南區	61	70	62	70	68	73
灣仔區	92	92	91	91	90	89
香港(小計)	90	87	84	82	88	85
九龍城區	95	95	95	95	91	91
觀塘區	94	93	93	95	92	93
深水埗區	96	92	96	91	94	93
黃大仙區	92	92	91	91	94	93
油尖旺區	93	92	93	92	96	94
九龍(小計)	94	93	95	93	93	94

地區	2022年		2023年		2024年	
	平日 (%)	週末 及 假日 (%)	平日 (%)	週末 及 假日 (%)	平日 (%)	週末 及 假日 (%)
離島區	72	77	68	76	75	73
葵青區	93	91	92	92	96	91
北區	91	90	88	90	88	89
西貢區	75	78	74	76	75	70
沙田區	88	92	87	92	86	90
大埔區	90	91	88	92	82	90
荃灣區	89	91	88	92	90	92
屯門區	89	94	88	92	84	92
元朗區	91	91	88	90	89	85
新界(小計)	85	90	85	88	85	86
總計	91	92	88	89	88	88

(b) & (c)

過去3個財政年度，停車收費錶系統的收入及經常性開支如下：

	2021-22年度	2022-23年度	2023-24年度
收入 (百萬元)	308	377	412
經常性開支 (百萬元)	37	47	51

此外，監管停車收費錶營辦商提供的服務屬於運輸署人員的部分常規職務，涉及的開支預算沒有詳細分項。

(d) & (e)

政府在路旁設立停車位是為應付短期泊車需求，這些停車位一般會豎立收費錶(俗稱咪錶)，目的是避免停車位被長期佔用，讓更多駕駛者可使用這些停車位。現時咪錶位的最高收費定於每15分鐘2元，超過30年沒有調整。

從上述可見，咪錶位的使用率甚高，在香港島、九龍及新界，在平日、週末及假日，使用率普遍介乎85%至94%。為此，運輸署一直積極致力增加更多咪錶位，以滿足泊車需求。在過去三年中，咪錶位數量增加了約5%，即945個，總數達到20 211個。在訂定咪錶位的收費時，政府會根據各地區道路的泊車情況及使用率，結合最長的泊車時限及收費時段等因素，訂定合適收費。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2878)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

鑒於近年「跨境白牌車」問題猖獗，據報不少內地司機以商務簽證來港，駕駛「粵Z」中港車賺取酬勞載客，這不僅打擊本地業界從業員生計，更衍生道路安全及保險相關問題。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去三年，每年當局進行打擊「跨境白牌車」執法行動的次數，以及在行動中被捕及檢控的司機人數分別為何；
- (二) 過去三年，每年有多少名內地司機因以訪客身份駕駛粵港跨境車輛從事載客取酬工作被判罪成，以及相關案件的罰則為何；及
- (三) 據悉，有部分網上平台在沒有獲得出租許可證的情況下，提供「跨境白牌車」服務，當局有否採取措施打擊這些違法行為；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：林振昇議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

(一)及(二)

警務處在2022年、2023年及2024年就汽車非法出租或取酬載客個案所採取的執法行動分別為26次、33次和47次。同期，涉及非法出租或取酬載客而被定罪的個案數目分別為11宗、34宗和59宗。於2022及2023年，當中並沒有涉及跨境非法出租或取酬載客的個案。於2024年，當中有19宗個案涉及跨境汽車非法出租或取酬載客。警務處沒有備存問題所要求的其他統計數字。視乎個別個案的情況，法庭判處的刑罰包括罰款，以及暫時取消涉事司機駕駛資格；涉事車輛牌照及車輛均分別按照法例列明的法定期間予以吊銷和扣押。

(三)

政府一直十分關注利用汽車作非法出租或取酬載客的情況。警務處一直採取針對性執法行動，並透過不同渠道收集情報，以打擊非法出租或取酬載客活動。若發現有足夠證據證明未領有出租汽車許可證的車輛涉嫌被用作非法出租或取酬載客，會馬上採取適當的執法行動。警務處會繼續調配適當資源以打擊非法出租或取酬載客活動，保障乘客和道路使用者的安全。

為加強打擊非法出租或取酬載客，我們已於2023年12月修訂法例以提高有關罰則，包括提高罰款額由首次定罪判處的最高第二級罰款(5,000元)及再次定罪的最高第三級罰款(10,000元)，分別增至第三級罰款(10,000元)及第四級罰款(25,000元)；暫時吊銷車輛牌照和扣押車輛的期限，由首次定罪判處的3個月及再次定罪的6個月，分別增至6個月及12個月；及最高監禁期，由首次定罪判處的最高3個月及再次定罪的最高6個月，分別增至6個月及12個月。政府正研究進一步完善現有法例，以期盡快向立法會提交修例建議，令執法可更到位和有效，出發點是保障乘客安全。

此外，若跨境汽車被用作非法出租或取酬載客，運輸署會以違反「封閉道路通行許可證」(下稱「通行許可證」)的條件為由，撤銷涉事車輛的「通行許可證」。此外，運輸署已進一步加強宣傳，包括於各陸路管制站及機場豎立宣傳海報及告示，並透過電郵和派發宣傳單張等方式，提醒「通行許可證」持有人及有關營運者切勿從事非法出租或載客取酬活動，以及從事非法活動的後果與罰則。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1025)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府擁有8條收費隧道，請告知本會：

- 1) 每條收費隧道過去5年，A)每年維護成本開支，B)職員人手數目，C)涉及職員薪酬
- 2) 易通行實施以來，每年維護成本為何？易通行在最新一年對比上個財政年度的開支有否減少，如減少，詳情為何；如增加，原因為何？
- 3) 易通行實施以來，隧道收費站人手如何再度編配？
- 4) 剩下10條政府隧道，局方會否研究考慮收費？如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：林健鋒議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

1(A)

8條政府收費隧道在過去5個財政年度的營運開支如下：

收費隧道／ 管制區 ¹	2019-20 (百萬元)	2020-21 (百萬元)	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
海底隧道 ²	(註2)	143	154	158	199
東區海底隧道 ²	(註2)	165	177	179	228
西區海底隧道 ³	不適用	不適用	不適用	不適用	241
大老山隧道 ²	(註2)	142	144	143	167
香港仔隧道	81	95	97	97	125

收費隧道／ 管制區 ¹	2019-20 (百萬元)	2020-21 (百萬元)	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
獅子山隧道	70	74	76	91	136
城門隧道	97	109	114	125	152
八號幹線	288	330	320	342	391

註1：表內所列的開支包括付予管理、營運及維修承辦商的管理費、實行「易通行」的相關營運及維修保養費用，以及隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註2：按現有資料，海底隧道、東區海底隧道和大老山隧道的最早數字為2020-21年度。

註3：西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的數字為2023年8月2日至2024年3月31日的數字。

1(B)－(C)

8條政府收費隧道的管理、營運及維修營辦商在過去5年的實際人手如下：

隧道	2020年 12月	2021年 12月	2022年 12月	2023年 12月 ⁷	2024年 12月 ⁷
海底隧道	216	203	167	153	148
東區海底隧道	233	218	229	182	189
西區海底隧道 ⁵	不適用	不適用	不適用	208	194
大老山隧道	221	206	206	174	165
香港仔隧道	152	146	149	141	117
獅子山隧道	157	152	146	93	97
城門隧道	139	135	129	89	95
八號幹線 ⁶	387	387	364	347	353

註5：西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。

註6：有關實際人手涵蓋青沙管制區，即八號幹線沙田至長沙灣段及青衣至長沙灣段，包括大圍隧道、荔枝角高架道路、尖山隧道、沙田嶺隧道、南灣隧道和昂船洲大橋。

註7：因應「易通行」不停車繳費服務在2023年5月至12月分階段於8條政府收費隧道實施，營辦商實際人手均較2022年12月「易通行」尚未實施時有所下調。

有關營辦商所涉及的人手開支已包括在付予營辦商的管理費內，故有關人手開支沒有詳細分項。

(2)

「易通行」不停車繳費服務已在2023年先後於8條政府收費隧道順利實施。政府透過公開招標，分別委託隧道費服務商及承辦商，以提供收取隧道費、營運及維修「易通行」後台系統和現場設備等服務，以及籌備政府於2025年5月收回大欖隧道後實施「易通行」的各項工作。根據合約就履行上述職務支付的經常性開支，2024-25年度為2.2億元(修訂預算)，2025-26年度為2.7億元(預算)。預算增加的主要原因包括在大欖隧道實施「易通行」，相關系統雲端服務使用量的增加，以及因保養期結束而需支付的維護開支。

(3)

運輸署一直與營辦商保持緊密聯繫，協助及支援受影響的員工在持續就業作出準備。營辦商亦有向受影響員工交代調職／離職的安排、解僱補償的細節、行政支援(如電話熱線服務等)，以及分享由勞工處及僱員再培訓局提供的資訊。

政府收費隧道及青沙管制區在實行「易通行」後，共有226名收費員受影響。當中，有41名收費員已繼續獲聘在隧道服務，其餘員工則按個人意願離職。營辦商已根據《僱傭條例》及管理、營運及維修合約的相關條款，在終止僱傭合約時，支付相關員工應得的所有解僱補償。

(4)

政府在釐定各政府隧道的收費水平時，將全盤考慮四大原則，即交通管理需要、「用者自付」、公交優先、以及效率優先，同時亦會慎重考慮公眾可負擔程度以及當時社會環境等因素。當中，政府會先考慮交通管理需要，以及顧及公眾可負擔程度。在「收回成本」的基礎上，如收費未足以有效管理交通，便需考慮調整收費。各條隧道的具體情況不同，例如地理位置、服務對象、交通管理需要等，政府需權衡各個原則，因時制宜、因地制宜，為各隧道制訂一個合適的收費。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1028)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

港車北上自2023年7月推出，請告知本會：

1. 計劃推出以來，每年車流輛次；
2. 港珠澳大橋過去5年每年維護支出；
3. 會否考慮調整港珠澳大橋收費？如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：林健鋒議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

1. 「港車北上」自2023年7月1日起實施。根據港珠澳大橋(大橋)管理局提供的資料，2023年及2024年大橋雙向總車流分別約為230萬及440萬架次，其中「港車北上」雙向總車流分別約為27萬及160萬架次。
- 2 & 3. 大橋管理局根據內地法律成立，作為非營利性事業單位法人，負責大橋主橋的建設、營運、管理和維護(包括財務事宜)，以及向使用大橋主橋的車輛收取通行費，包括決定有關通行費水平。政府持續與大橋管理局保持緊密聯繫，以期為駕駛人士提供更多便利。就社會上有關調整通行費的意見，港方已向大橋管理局反映，以供其參考及考慮。

現時，大橋管理局以自收自支的方式營運。大橋主橋收入(包括通行費)由大橋管理局用以償還銀行貸款，以及支付大橋的日常營運及維

護的開支。通行費收入並非由香港特區政府收取，我們亦不宜單方面披露有關大橋收入及開支的資料。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：0504)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在『25/26年度需要特別留意的事項』提及，透過對交通和天氣的累積數據進行大數據分析，改善『交通數據分析系統』。而此事項在23/24年度的文件已有提及。請告知本會：

1. 有否評估交通數據分析系統對路線規劃預測行車時間的準確度？如有，請說明評估方法以及評估結果；如否，請說明原因；
2. 有否評估在惡劣天氣下，路面交通的行車效率以及擠塞情況？如有，請提供過去2年在惡劣天氣期間的交通數據；如否，請說明原因；
3. 有否評估運用大數據對交通管理措施的效益；如有，請說明評估方式及評估結果；如否，請說明原因；
4. 會否考慮將大數據應用在整體電子道路交通管理系統上，以提高交通管理措施的效益，如會，請說明現階段的規劃進度；如否，請說明不應用的原因。

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1. 運輸署聯同數字政策辦公室(前資訊科技總監辦公室)利用大數據分析技術，開發了「交通數據分析系統」，整合交通數據並分析過去和實時的交通運輸和天氣數據及天文台的天氣預測數據，提供即時及未來15至90分鐘內的預計行車時間。

於開發及維護大數據模型時，運輸署已就不同路段及時段駕駛車輛實地驗證模型的準確性，並對實時車速與預測車速之間的差異進行比較。系統的準確度會隨著路面情況的不同而有所變化。在一般情況下，預測車速的準確度約為70%至80%。運輸署會持續收集數據以優化數據模型。

2. 在惡劣天氣下，路面的交通情況會受惡劣天氣強度、影響的範圍以及持續時間等多種因素影響。「交通數據分析系統」會分析交通運輸和天氣數據，以預測惡劣天氣下的車速和行車時間。根據過去2年的數據分析，當紅色或黑色暴雨警告信號惡劣天氣生效時，車速平均一般會下降約5%，擠塞情況大致相同或略有增加。
- 3-4. 現時，運輸署在交通管理上已有應用人工智能和大數據分析，其中包括結合大數據應用的「交通數據分析系統」，以及正在東涌運作並應用人工智能的「實時交通燈號調節系統」。

如上所述，「交通數據分析系統」分析過去和實時的交通和天氣數據及天文台的天氣預測數據，提供預計行車時間，並透過「香港出行易」和「開放數據平台」向公眾發放，方便市民預先規劃行程。

實時交通燈號調節系統方面，運輸署正推展在全港約50個合適的獨立燈控路口加設「實時交通燈號調節系統」，透過加設在路口的感應器及運算系統等附屬設備，使燈號可以因應當刻的車流及人流而即時調節，減少通過路口時的延誤。系統預計在2026年開始陸續裝設及投入運作，整個項目預計在2027年完成。運輸署亦正安排在另外兩處交通流量較高的聯動式路口試點安裝「實時交通燈號調節系統」，並測試內地的相關技術，以協助制定把系統推展至其他合適路口的計劃。在籌劃新發展區時，運輸署亦會聯繫負責項目的相關部門，於合適燈控路口一併推行「實時交通燈號調節系統」。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0745)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

全港目前18條政府行車隧道，其中10條是免費。預算案演辭249提到，運輸及物流局會檢視各政府隧道及主幹道的收費。就此，當局可否告知本會：

1. 有否統計全港政府的行車隧道的2024年營運成本(包括維護、人工)及收入(包括隧道費及其他收入)，如有，請按收費和免費分類列出，如否，原因為何；
2. 政府以什麼原則判斷隧道是否要收費，是否會參考隧道使用率及周邊交通分流能力來制定差異化收費？如何判斷「用者自付」原則下的合理收費水平？
3. 現時10條免費隧道的營運成本是否已納入政府長期財政規劃？若未來實施收費，預計每年可增加多少收入？

提問人：林素蔚議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1. 2023-24年度各政府行車隧道的營運開支及收入載列於附件。
2. 政府在決定隧道是否收費及其收費水平時，將全盤考慮四大原則，即交通管理需要、「用者自付」、公交優先、以及效率優先，同時亦會慎重考慮公眾可負擔程度以及當時社會環境等因素。當中，政府會先考慮交通管理需要，以及顧及公眾可負擔程度；在「收回成本」的基礎上，如收費未足以有效管理交通，便需考慮調整收費。相較一般在地面上興建的道路，隧道的管理及營運需較高費用和資源投放，例如需長時間運作通風和照明系統，較複雜的結構檢查和維修，並聘請營辦商

負責管理等。因此，政府一直慎重考慮「用者自付」和「收回成本」原則，研究需徵收合理的費用，以確保這些運輸設施的財務可持續性。然而，各條隧道的具體情況不同，例如地理位置、服務對象、交通管理需要等，政府需權衡各個原則，為各隧道制訂一個合適的收費。

3. 現時政府非收費隧道的營運成本已納入政府一般收入帳目的開支範疇，因此是財政預算的一部分。運輸署正檢視和評估隧道的收費水平。有關檢討工作和評估完成後，政府將諮詢立法會交通事務委員會及持份者。

2023-24 年度各政府行車隧道的營運開支及收入

收費隧道／管制區 ¹	營運開支 ³ (百萬元)	收入 (百萬元)
海底隧道	199	867
東區海底隧道	228	762
西區海底隧道 ²	241	879
大老山隧道	167	431
香港仔隧道	125	109
獅子山隧道	136	269
城門隧道	152	100
八號幹線	391	191

註1：表格載列的收費隧道並不包括大欖隧道。此隧道屬「建造、營運及移交」隧道，於2025年5月31日前仍是由其專營公司營運。

註2：西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的數字為2023年8月2日至2024年3月31日的數字。

註3：表內所列的開支包括付予管理、營運及維修承辦商的管理費、實行「易通行」的相關營運及維修保養費用，以及隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

非收費隧道	營運開支 ⁴ (百萬元)
屯門－赤鱗角隧道	79
將軍澳隧道	31
將軍澳－藍田隧道	62
中環及灣仔繞道隧道	148
龍山隧道	57
長山隧道	25
機場隧道	26
觀景山隧道	55
啟德隧道	54

註4：政府非收費隧道並不列入政府收費隧道經營帳目。表內所列開支是於有關年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費，並未包括隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：0749)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

過去3年經陸路邊境管制站(如落馬洲、深圳灣)離境的車輛分類數據，包括：私家車、旅遊巴士及貨車的每日平均流量及比例為何？

提問人：林素蔚議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

根據入境事務處、香港海關和港珠澳大橋管理局^(註1)的資料，於過去3年(即2022年至2024年)，按車輛類別經各陸路邊境管制站的每日平均出境車輛架次及比例載列如下：

管制站	車輛類別	2022年		2023年		2024年	
		每日平均 離境車次	比例 (註2) (%)	每日平均 離境車次	比例 (註2) (%)	每日平均 離境車次	比例 (註2) (%)
落馬洲 (註3)	巴士	0	—	444	10%	558	9%
	貨車	678	100%	1 625	36%	1 921	33%
	私家車	0	—	2 471	54%	3 416	58%
	總數	678	—	4 540	—	5 895	—
文錦渡 (註4)	巴士	0	—	117	11%	96	8%
	貨車	787	100%	894	81%	974	81%
	私家車	0	—	95	9%	138	11%
	總數	787	—	1 106	—	1 208	—
沙頭角 (註5)	巴士	0	—	0	—	0	—
	貨車	282	100%	0	—	0	—

管制站	車輛類別	2022年		2023年		2024年	
		每日平均離境車次	比例 (註2) (%)	每日平均離境車次	比例 (註2) (%)	每日平均離境車次	比例 (註2) (%)
	私家車	0	—	0	—	0	—
	總數	282	—	0	—	0	—
深圳灣	巴士	1	—	119	2%	295	4%
	貨車	1 609	100%	1 936	40%	2 176	33%
	私家車	4	—	2 726	57%	4 217	63%
	總數	1 614	—	4 781	—	6 688	—
港珠澳大橋	巴士	14	5%	628	20%	868	15%
	貨車	288	95%	351	11%	420	7%
	私家車	2	1%	2 110	68%	4 621	78%
	總數	304	—	3 089	—	5 909	—
香園圍 (註6)	巴士	0	—	78	7%	94	6%
	貨車	436	100%	802	71%	732	49%
	私家車	0	—	252	22%	672	45%
	總數	436	—	1 132	—	1 498	—

註1: 港珠澳大橋管理局根據內地法律成立，作為非營利性事業單位法人，負責大橋主橋的建設、營運、管理和維護。

註2: 各類車輛每日平均離境架次與每日平均離境架次總數的比例(四捨五入至最接近的個位數)。由於四捨五入關係，百分比相加未必等於100%。

註3: 落馬洲管制站於2020年2月4日至2023年2月5日期間暫停提供客運通關服務。

註4: 文錦渡管制站曾於2020年1月30日至2023年1月7日及2023年7月至11月不同時段暫停客運／貨運清關服務。

註5: 沙頭角管制站於2020年1月30日起暫停客運通關服務，及於2022年3月14日起暫停貨運清關服務。

註6: 香園圍管制站貨運服務於2020年8月26日開通，客運通關服務於2023年2月6日開通。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0756)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭249提出，會檢視停車收費錶收費及交通違例定額罰款，以更好管理交通。就此，當局可否告知本會：

現時香港登記車輛及公眾停車場、停車錶位數目分別為何？停車位供應數量與登記車輛的增長是否成正比？

鑑於政府曾於2017年建議提高相關罰款至400元，但因泊車位不足問題未能解決、車主和司機反對而擱置，當局有否評估現時停車位的供求是否較2017年有所改善？

如否，當局有否考慮積極開拓更多停車位，並改變現時的政府空置用地用途，用作興建公眾停車場或臨時錶位，以滿足停車需求？

提問人：林素蔚議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

政府提供泊車位的政策，是優先考慮及配合商用車輛的泊車需求，並在整體發展容許的情況下提供適量的私家車泊車位。為避免加劇路面交通的負擔，政府不鼓勵慣常乘搭公共交通工具的市民轉用私家車。儘管如此，政府理解部分市民基於不同原因選擇以私家車代步，因此政府一直持續積極推展一系列短期及中長期措施，在情況允許下適度增加泊車位供應。

截至2024年12月，全港泊車位數目共有約801 500個，當中包括約207 000個公眾泊車位及約37 600個路旁泊車位。過去7年間，泊車位與領牌車輛數目的比例由2017年^{註1}的1.03微升至2024年的1.04，其中私家車泊車位的比例已由2017年的1.11上升至2024年的1.14。政府會持續積極推展一系列短期及中

長期措施，在情況允許下適度增加泊車位供應，相關措施包括但不限於以下項目：

- (i) 在不影響交通暢順、道路安全或其他車輛上落客貨的情況下，於合適地點增加路旁泊車位，包括停車收費錶；
- (ii) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位；
- (iii) 善用高架天橋橋底空間劃設泊車位；
- (iv) 繼續與地政總署保持緊密聯繫，因應區內的泊車需求，物色合適的用地用作短期租約停車場，以期在不同地區增加泊車位供應；
- (v) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目；
- (vi) 在非辦公時間開放更多政府大樓的泊車位予公眾使用；
- (vii) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；
- (viii) 依據 2021 年 8 月修訂的《香港規劃標準與準則》(《準則》)所訂定的泊車位標準，要求新發展項目提供適當的泊車位。修訂後的《準則》增加了私人和資助房屋發展項目的私家車附屬泊車位數目，並增加資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目；
- (ix) 遵循「一地多用」原則，在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位；以及
- (x) 在合適的工務工程項目和短期租約停車場^{註 2}推展自動泊車系統，以增加泊車位密度並便利市民泊車。

註 1: 政府曾於 2017 年 2 月建議將違例泊車的定額罰款由 320 元提高至 480 元，並擬循先審議後訂立的程序通過決議，但不獲立法會支持。其後，政府曾於 2017 年 5 月將建議的定額罰款額修訂為 400 元，但仍未能獲立法會通過。

註 2: 短期租約停車場的自動泊車系統由相關短期租約用地承租人斥資興建並以商業形式營運。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1385)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案提出，將由2025年6月起，上調「公共交通費用補貼計劃」(補貼計劃)的領取門檻，由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。就此，政府可否告知本會：

- 一) 按每月領取的補貼金額列出(0.1-100元、100.1-200元、200.1-300元、300元或以上)，自補貼計劃推出至今，平均每月的受惠人數；
- 二) 補貼計劃自推出以來經過多次調整，請以表列出，補貼計劃每個調整時期的i)補貼總額、ii)受惠總人數，及iii)每月人均補貼金額；
- 三) 政府表示在落實補貼計劃和二元優惠計劃的調整方案後，可在未來五年減省共約62億元開支，當局評估上調補貼計劃領取門檻後的五個財政年度，每年可減省多少開支，以及受惠人數的變化；及
- 四) 當局如何評估，為何在今年上調補貼計劃的領取門檻後，此綱領2025/26年度的預算仍較上個財政年度增加2.920億元？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

- 一) 過去5年，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下按每月補貼金額劃分的平均每月受惠人數如下：

每月補貼金額	平均每月受惠人數 (千人)				
	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
0.1元至100.0元	1 291	1 756	1 327	1 732	1 157
100.1元至200.0元	490	837	625	836	545
200.1元至300.0元	148	293	226	321	196
300.1元或以上	49	108	91	140	90

- 二) 政府自2019年1月1日起推行補貼計劃，並於2020年1月1日優化補貼計劃。在疫情期間，政府曾推出多輪臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

過去5年，不同時期的補貼總金額、平均每月補貼金額、平均每月受惠人數及每月人均補貼金額如下：

時期	補貼總金額 (百萬元)	平均每月補貼金額 (百萬元)	平均每月受惠人數 (千人)	每月人均補貼金額 (元)
2020年1月至 2020年6月 (沒有特別措施)	765	127.5	1 434	89
2020年7月至 2021年12月 (特別措施生效期間)	5,091	282.8	2 843	99
2022年1月至 2022年4月 (沒有特別措施)	380	95.1	1 099	87
2022年5月至 2023年10月 (特別措施生效期間)	5,939	329.9	3 068	108
2023年11月至 2024年12月 (沒有特別措施)	2,955	211.0	1 996	106

- 三) 由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)

減少約5.4億元；預計每月平均受惠人數約為190萬人。2025-26至2029-30財政年度預計可減省共約35.6億元的開支。

- 四) 計及調整方案生效後可減省的開支，補貼計劃在2025-26財政年度的預算總開支仍較2024-25財政年度的修訂預算增加約2.9億元，主要是由於補貼金額的預算增加，其中考慮到公共交通乘客人次的增長以及公共交通營辦商的票價調整等因素。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2553)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

請當局告知本會：

- (1) 過去三年，當局接獲封閉道路通行許可證的申請數量為何？處理每宗申請的平均所需時間為何？目前尚未處理的申請宗數及平均輪候時間為何？
- (2) 過去三年，按口岸列明使用口岸跨境車數量為何？

提問人：劉國勳議員(立法會內部參考編號：40)

答覆：

- (1) 粵港澳三地政府一直緊密合作，因應有關管制站及各自連接路的承受能力，推展各項跨境交通措施，包括增發常規配額、推行新措施例如「港車北上」、「港珠澳大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」和「跨境私家車一次性特別配額」，以便合資格的跨境車輛經指定陸路口岸往來粵港澳三地。

現時，跨境車輛必須先向運輸署申請「封閉道路通行許可證」(「許可證」)，以及辦理內地／澳門政府所需手續，才可經指定陸路邊境管制站來往香港與廣東省／澳門。因應上述各項措施，發出跨境車輛的許可證申請數目持續上升。

在過去3年，運輸署接獲跨境車輛的許可證申請數目如下：

年份	許可證申請數目
2022	27 823
2023	166 626
2024	197 550

整體而言，三地政府相關部門會協調審批流程，盡量為申請人提供便利。然而，由於各項跨境計劃涉及相關政府的內部審批流程，因此處理所需時間均有不同，申請人須按個別計劃的要求提交所需的申請文件、進行指定申請程序(例如車輛檢驗、提交車輛保險證明及／或向內地部門進行備案)，故申請人完成整項辦理申請程序的時間亦各有差異。就運輸署簽發許可證而言，一般在粵港有關部門完成所需審批後，可於5個工作天內向申請人簽發許可證。

截至2025年2月28日，就不同跨境計劃尚待處理或正在處理的許可證申請數目約為4 100宗。

- (2) 根據入境事務處、香港海關和港珠澳大橋管理局^[註1]的資料，在過去3年(即2022年至2024年)經各陸路邊境管制站的跨境車輛出入境架次載於附表。

註1: 港珠澳大橋管理局根據內地法律成立，作為非營利性事業單位法人，負責大橋主橋的建設、營運、管理和維護。

2022年至2024年各陸路邊境陸路管制站車輛出入境架次

管制站 ^(註1)	私家車		巴士		貨車		總數	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
2022年								
落馬洲	0	0	0	0	284 418	247 584	284 418	247 584
文錦渡	0	0	0	0	288 533	287 387	288 533	287 387
沙頭角	0	0	0	0	11 370	20 297	11 370	20 297
深圳灣	1 346	1 613	513	495	566 040	587 320	567 899	589 428
港珠澳大橋	1 528	784	5 028	5 020	105 249	105 269	111 805	111 073
香園圍 ^(註2)	不適用	不適用	不適用	不適用	153 137	159 009	153 137	159 009
2023年								
落馬洲	826 616	812 895	145 285	146 213	530 201	593 272	1 502 102	1 552 380
文錦渡	28 016	26 937	33 650	33 013	272 017	274 350	333 683	334 300
沙頭角	0	0	0	0	0	0	0	0
深圳灣	980 239	995 118	42 538	43 407	745 662	706 763	1 768 439	1 745 288
港珠澳大橋	759 131	770 098	229 191	229 233	163 152	128 282	1 151 474	1 127 613
香園圍 ^(註2)	80 722	82 145	25 631	25 441	280 976	290 475	387 329	398 061
2024年								
落馬洲	1 264 020	1 250 234	202 375	204 325	595 014	703 250	2 061 409	2 157 809
文錦渡	50 392	50 500	35 427	35 306	340 306	356 519	426 125	442 325
沙頭角	0	0	0	0	0	0	0	0
深圳灣	1 533 875	1 543 524	109 175	107 821	846 643	796 334	2 489 693	2 447 679
港珠澳大橋	1 684 268	1 691 405	317 436	317 542	193 070	153 204	2 194 774	2 162 151
香園圍	244 063	246 017	35 132	34 532	305 508	268 052	584 703	548 601

- 註1: 以下管制站曾於2019冠狀病毒病疫情期間或因其他運作原因暫停服務，詳情如下：
- 落馬洲管制站於2020年2月4日至2023年2月5日期間暫停提供客運通關服務。
 - 文錦渡管制站曾於2020年1月30日至2023年1月7日及2023年7月至11月不同時段暫停客運／貨運清關服務。
 - 沙頭角管制站於2020年1月30日起暫停客運通關服務，及於2022年3月14日起暫停貨運清關服務。
- 註2: 香園圍管制站貨運服務於2020年8月26日開通，客運通關服務於2023年2月6日開通。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2420)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案第232段提及，「公共交通費用補貼計劃」由2025年6月起，將計劃的補貼領取門檻，由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。政府就市民每月超出500元的開支部分，維持提供三分之一的補貼，每月400元的補貼上限亦會維持不變。就此，政府可否告知本會：

1. 檢視該計劃所涉及的預算開支及人手編制為何；
2. 過去3年，每年政府就該計劃的總補貼金額為何；
3. 過去3年，每年受惠於該計劃的人數及人均補貼金額為何；
4. 預計調整計劃後受惠於該計劃的人數及人均補貼金額為何；及
5. 當局每年可節省多少補貼金額？

提問人：李鎮強議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 協助檢討公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的工作由運輸署現有人員執行，涉及的開支及人手沒有詳細分項。

- 2.及 3. 過去3年，補貼計劃下的補貼總金額、平均每月受惠人數及每月人均補貼金額如下：

年份 ^註	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (計至最接近 的千位)	每月人均 補貼金額 (元)
2022	2,837	2 274 000	104
2023	3,909	3 036 000	107
2024	2,528	1 988 000	106

註： 為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出多輪臨時特別措施，包括在2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及暫時提高每月補貼上限。

- 4.及 5. 由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)減少約5.4億元；預計每月平均受惠人數約為190萬人。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0887)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署於2023年11月開始在各區共約100個行人過路處黑點或過往較多出現車輛與行人碰撞意外的交通燈控制路口，安裝投射紅光的輔助裝置(輔助裝置)。就此，政府可否告知本會：

- 請按區議會分區列出，各區行人過路處安裝輔助裝置的數量；
- 當局去年用於安裝輔助裝置的開支為多少；
- 當局曾聘請香港大學的專業學術團隊就輔助裝置在提升行人安全方面的成效進行評估，有關的詳情和開支為何；按大學團隊的評估，輔助裝置的成效如何；透過現場問卷調查收集行人和持份者(如附近商鋪)的具體意見為何；
- 當局會否考慮在更多行人過路處安裝輔助裝置；如會，有關詳情為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

運輸署於2023年11月開始在各區共100個過往較多出現車輛與行人碰撞意外的交通燈控制路口黑點，安裝投射紅光的輔助裝置(輔助裝置)。按區議會分區，各區行人過路處安裝輔助裝置的數量如下：

地區	路口數目	輔助裝置數目
中西區	2	26
東區	3	44
離島區	1	4
九龍城區	8	121
葵青區	2	28
觀塘區	13	163
北區	3	48
西貢區	2	24
沙田區	2	18
深水埗區	20	324
南區	2	28
大埔區	2	14
荃灣區	3	32
屯門區	5	68
灣仔區	5	67
黃大仙區	2	25
油尖旺區	20	299
元朗區	5	79
總計	100	1 412

就以上100個路口，運輸署於2023年11月至2024年12月完成了共1 412個輔助裝置的安裝工作，相關的安裝開支(包括採購和安裝成本)約為2,166萬元。

運輸署於2022年進行輔助裝置試驗計劃，聘請了香港大學評估輔助裝置在提升行人安全方面的成效，包括觀察和比較有關過路處安裝輔助裝置前後行人的過馬路行為、在有關過路處進行面對面的行人意見調查、以及與附近的其他持份者(例如商店和居民)進行面訪調查。調查費用約為33萬元。評估結果顯示，安裝輔助裝置後，整體行人在「紅色人像」燈號亮着時橫過馬路的數字減少約四分之一，成效正面。香港大學亦透過與行人和鄰近持分者的問卷調查和個別訪談評估了輔助裝置的效能。大多數受訪者認為輔助裝置的紅光投射覆蓋範圍足夠，普遍對安裝新的輔助設備持正面態度。

現時在100個選定地點安裝的輔助裝置，已經能夠涵蓋2023年10月敲定選址地點時所有涉及過往較多出現車輛與行人碰撞意外的交通燈控制路口黑點。運輸署會繼續審視資源並考慮在一些特定位置(例如新增涉及較多行人意外的交通黑點)安裝輔助裝置，以針對性及有效益地加強保障行人過路安全。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2088)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

專營巴士是指根據香港法例第230章《公共巴士服務條例》所提供的公共巴士服務。而巴士雙向分段收費是指乘客不論是在車程首段或末段登車，都可按下車時的路程長短繳付分段車費。就此政府可否告知本會：

1. 現時本港三間巴士公司的路線當中，撇除下車時於拍卡機拍八達通卡或掃描二維碼的「區域性短途分段收費計劃」外，分別有多少條路線提供上車、下車時拍八達通卡的雙向分段收費？佔該巴士公司總營運路線的比例是多少？
2. 現時本港的專營巴士營辦商當中，共提供「區域性短途分段收費計劃」計劃，共涉及多少條巴士線提供在車站拍卡或掃描二維碼的雙向分段收費？
3. 由於專營巴士車費收入當中，包括由「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」下由公帑補貼專營巴士的車費差額，因此若更多專營巴士線提供雙向分段收費，將「實報實銷」有助減低公帑補貼。請問政府會否在未來審批巴士專營權續期時，加入必須增加雙向分段收費的條款，促使巴士公司陸續在所有巴士線中提供雙向分段收費？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

政府一直鼓勵專營巴士營辦商因應其營運及財政狀況、整體經濟環境、乘客需求，以及車輛資源等因素，提供票價優惠，包括分段收費。截至2024年底，各間營辦商704條專營巴士路線中，155條主要為短途路線，其車程較短而且車費較低，不適合提供分段收費。其餘549條路線中，約有100條

路線提供「全段分段收費」，約450條則在後段設有分段收費。一般而言，乘客在下車前，需到車上的收費系統或者設於巴士站的分端機再次拍八達通卡或掃瞄二維碼，以獲取「前段分段收費」車費回贈。此外，部份路線則透過司機在乘客上車時因應乘客的目的地調校較低的車費，以提供優惠。「後段分段收費」是指於巴士路線車程較後的指定分站設有車費優惠，乘客在設有後段分段收費的路線上車時，於車上拍卡或掃描二維碼支付車費時便即時享有車費優惠。

現時，九龍巴士(一九三三)有限公司提供的「全段分段收費」路線中，包括在其「區域性短途分段收費計劃」下，在屯門、元朗、西貢及北區區內營辦的46條巴士路線。

2025-26年度財政預算案中公布會調整「二元優惠計劃」的措施，將有助減低計劃的公帑補貼。運輸署會在考慮巴士專營權事宜時，繼續致力推動營辦商採取不同措施提升營運效率，保持財務穩健，以進一步提升巴士服務質素，包括提供更多的票價優惠。運輸署正積極為更多適合的巴士路線引入「全段分段收費」，以確保公帑用得其所，亦會審視不同路線的情況，以達致有足夠運力應付長途乘客的出行需求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2090)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「易通行」不停車繳費安排於2023年5月起實施，政府可否告知本會：

1. 由安排實施至今，共開設多少個戶口？各類繳費貼的登記數字為何？
2. 由安排實施至今，分別有多少個戶口因不合資格或用戶主動注銷？
3. 由安排實施至今，「易通行」每年分別收到多少宗投訴個案？
4. 由安排實施至今，「易通行」每年分別接獲多少宗懷疑被非法盜用的個案？
5. 由安排實施至今，「易通行」每年分別有多少宗收費錯誤而要跟進的交易？
6. 由安排實施至今，每年分別有多少宗「於14個工作天的限期內繳交隧道費」而要徵收首筆附加費(\$175)的交易？
7. 由安排實施至今，每年分別有多少宗「未能於附加費通知所指明日期內繳付未繳的隧道費及首筆附加費」，而要徵收額外附加費(\$350)的交易？
8. 由安排實施至今，運輸署每年分別已收取「首筆附加費」及「額外附加費」的總金額是？
9. 就個別戶口而言，因未能在限期內，而被追收隧道費及所有附加費合共最高金額的十個個案，分別被追討的金額是？

10. 有連結銀行戶口自動轉帳的「易通行」使用者反映指，因自動轉帳授權無效而在未有足夠通知的情況下被徵收高額附加費，請問如出現上述情況，現時的處理機制為何？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 自「易通行」不停車繳費服務實施至2025年2月期間，運輸署已向登記車主發出約822 000張繳費貼(包括約815 000張車輛貼和約7 000張車種貼)，而接近九成半已獲發車輛貼的車輛(即約774 000輛)已開立「易通行」戶口。
2. 自「易通行」實施至2025年2月期間，約有34 000個「易通行」戶口由用戶取消。運輸署及隧道費服務商沒有收到因不合資格而未能開立「易通行」戶口相關投訴。

3.及5.

自「易通行」實施至2025年2月期間，與隧道費相關的查詢／投訴個案平均每日約54宗，佔整體使用「易通行」的每日平均車流量(約505 000架次)約0.01%。運輸署及隧道費服務商每年接獲的投訴數字如下：

	投訴個案數目	
	隧道費及附加費相關	非隧道費及附加費相關
2023年	17 758	10 204
2024年	18 751	5 710
2025年(截至2月)	2 446	419

4. 自「易通行」實施至2025年2月期間，與懷疑車牌號碼被盜用相關的查詢／投訴個案於2023年5至12月、2024年及2025年1至2月分別為14宗、125宗及5宗。在收到有關查詢／投訴後，隧道費服務商會翻查紀錄，確認相關車牌號碼並回覆有關車主，以便車主向警務處尋求協助。隧道費服務商亦會在需要時向警務處提供相關資料協助調查。

6至9.

根據《行車隧道(政府)規例》(第368A章)及《青沙管制區(隧道費、費用及收費)規例》(第594B章)規定，繳付隧道費的法律責任由登記車主作為負責人承擔。登記車主必須在車輛駛經收費區的14個工作天內繳交隧道費，否則會被徵收附加費。視乎情況，運輸署可根據法例規定向法院提出申請，追討待繳款項、罰款和訟費。法庭亦可發出指示，下令運輸署拒絕處理該欠款人的車輛過戶及車輛牌照申請。

政府一直呼籲登記車主盡快完成「易通行」三步曲：(1)安裝車輛貼、(2)開立「易通行」戶口及(3)設定自動繳費方式，以盡享「易通行」帶來的便利。運輸署一直進行宣傳工作，包括透過網站、社交媒體、海

報、單張等，提醒車主須適時查閱及繳付未交的隧道費。此外，運輸署已發信要求個別尚有未付隧道費及附加費的車主盡快繳清相關費用。

自「易通行」實施至2025年2月期間，有關登記車主未有按時繳交隧道費而被徵收附加費的個案於2023年5至12月、2024年及2025年1至2月分別約為188 000宗(佔同期車流量約0.22%)、750 000宗(佔同期車流量約0.35%)及63 000宗(佔同期車流量約0.18%)。政府在2023-24年度已收取「首筆附加費」及「額外附加費」的總金額約為3,600萬元。在2024-25年度，截至2024年12月，已收取的總金額約為6,400萬元。

運輸署已陸續將欠繳交隧道費的個案交予裁判法院處理，裁判法院正陸續審理欠繳隧道費及附加費的案件，並已向涉案的登記車主發出命令，要求他們就每宗個案向裁判法院繳付所有欠繳款額(包括隧道費、首次附加費175元及額外附加費350元)，以及相關罰款和訟費。按個別登記車主被裁判法院追討金額最高10名計算，有關被追討的金額介乎約44,000元至173,000元。

10. 目前登記車主可開立「易通行」戶口及設定自動繳費方式(包括銀行戶口、信用卡及指定儲值戶口)繳付隧道費。如用戶未能成功自動繳費，「易通行」系統會向戶口持有人及／或登記車主發出相關的電子通知，包括隧道費交易自動付款不成功，及尚有未繳隧道費的付款提示等。此外，如「易通行」系統發現用戶連結的銀行戶口自動轉帳授權已失效，隧道費服務商會向用戶發出電子通知或致電告知其有關情況，以使用戶跟進及補交隧道費。如用戶對被徵收附加費有異議，可填寫附加費通知書內夾附的表格提出爭議，隧道費服務商會作妥善跟進及調查。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2091)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

車輛故障及交通意外在本港高速公路時有發生，倘車輛在緊急情況下未能停在靠左或路肩停車，而要停在行車線上，後來的車輛有可能未能即時作出反應，而導致本港不時發生追撞事故。如2024年9月港深西部公路發生致命交通意外，兩輛的士司機疑因輕微碰撞後落車相討善後時，同因「二次事故」被後至的一輛收掣不及的私家車撞死。就此，政府可否告知本會：

1. 過去五年，本港每年有多少宗交通意外屬「二次事故」？又有多少車上司機或乘客，因故障或意外停車後落車，而在路上被撞及的意外？
2. 為避免「二次事故」，政府曾否考慮立法規定車輛因故障或意外，需要在高速公路停車時，必須在車後方放置三角警示牌或使用警示燈光，否則將被加強罰款及安全意識。若有，該研究結果為何；若否原因為何？
3. 包括內地等不少國家或地區，均已立法規定因故障或意外，需要在高速公路停車時，必須在車後方放置三角警示牌或使用警示燈光。本港未有相應的做法，原因為何？
4. 香港駕駛者對預防發生「二次事故」或使用三角警示牌重視度不高，大部份車輛均未有在車上配置三角警示牌，以作緊急時使用，亦常見有司機在行車線上處理意外。除研究立法外，政府有否任何方法，增加駕駛者使用三角警示牌或防止發生「二次事故」的意識？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 運輸署沒有備存涉及「二次事故」交通意外宗數及相關傷亡人數的分項資料。
- 2-4. 現行《道路交通(交通管制)規例》(第374G章)已有規定，司機如因汽車故障或涉及該汽車的緊急事故，而在快速公路或車速限制超過每小時50公里的道路上停留不動，司機須展示危險警告燈，用以警告駛來車輛。

運輸署根據第374章出版的《道路使用者守則》亦說明了使用道路的規則與安全提示，包括司機處理緊急事故的提示。概括而言，如事故只涉及車輛或財物輕微損毀而沒有人傷亡，駕駛人士應將車輛駛至附近路旁的安全地方作善後處理。但如意外涉及死亡或嚴重受傷，或有任何車輛或財物遭到嚴重損害，除為挽救性命、滅火或應付其他緊急事故外，否則在未獲警務人員許可下，任何人不得移動或干擾該宗意外的車輛。司機應亮着車身四邊的危險警告燈，以警告其他駕駛人士；司機和乘客亦必須肯定自己可以安全地離開行車道，並可以在一個安全地方(例如防撞欄後)等待救援時方可下車。否則，他們應扣上安全帶並留在車內等待救援。

司機在其它車輛正在行駛的快速公路或車速限制超過每小時50公里的道路上擺放警告物品，會為自己及其他道路使用者構成危險。因此司機在這些路段處理事故時須亮起危險警告燈，但不應嘗試在道路擺放任何警告物品。

運輸署一直聯同道路安全議會及香港警務處向道路使用者推廣道路安全信息，例如製作電視及電台廣播、出版和派發《道路安全通訊》及小冊子，在隧道內播放及在可變信訊顯示屏上顯示安全信息、與相關業界舉行道路安全講座、以及透過社交媒體平台發放網上短片及資訊，提醒司機駕駛時應注意的事項及如何處理緊急事故等。我們會繼續推行宣傳教育，加強道路使用者的安全意識。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2108)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署擬將2025-26年度「公共交通費用補貼計劃」撥款增加11.9%(至27.445億元)，但平均每月受惠人數預算卻從2023年的303.57萬人大幅下降至197萬人，兩者趨勢明顯背離。就此，政府可否告知本會：

1. 受惠人數預算下降的具體理據為何？是否與補貼門檻調整、市民出行模式改變，或公共交通工具票價加幅過高有關？
2. 現行補貼金額與受惠人數的計算模型為何？能否公開用於推算的統計數據(如市民每月交通開支分佈、跨區就業比例)及相關研究報告詳情？如否，原因為何？
3. 現時補貼計劃的行政成本，包括系統維護、審計、營辦商監管等開支等佔總撥款的比例為何？過去三年相關開支的變化趨勢如何？
4. 政府會否檢討行政流程(如簡化審批、整合電子支付平台)，以降低行政成本並將節省得到的資源更直接惠及市民？
5. 除補貼計劃外，有否計劃推動結構性改革，如引入競爭、開放新營運者投標路線，從根本降低票價上漲壓力？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：69)

答覆：

1. 為了讓更多市民在疫情期間受惠於公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)，政府曾推出多輪臨時特別措施，包括於2022年5月至2023年10月期

間暫時將補貼計劃下的每月公共交通開支水平由 400 元放寬至 200 元，並將每月補貼上限由 400 元提高至 500 元。隨著臨時特別措施的期限屆滿，每月公共交通開支水平由 2023 年 11 月 1 日起回復至 400 元，平均每月受惠人數亦因而由 2023 年約 304 萬人下降至 2024 年約 199 萬人。

由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計2025年的每月平均受惠人數約為197萬人。

2. 補貼計劃下的補貼金額與受惠人數會受市民的公共交通開支、公共交通乘客人次的變化，以及公共交通營辦商的票價調整等多方面的因素影響。在就補貼金額和受惠人數作估算時，我們會參考過去的實際數字，並考慮上述因素。

3-4.過去三個財政年度，補貼計劃的經常開支(扣除補貼金額)如下：

財政年度	經常開支 (百萬元)
2021-22	41.8
2022-23	37.4
2023-24	40.1

補貼計劃的運作簡單易明，毋須市民申請，亦不涉及審批申請的程序。補貼計劃在過去三個財政年度的經常開支(扣除補貼金額)約相當於每年補貼總金額的1.1%至1.3%。政府會繼續盡力減省補貼計劃的行政費用。

5. 運輸署一直協調不同公共交通服務，以提升整體運輸網絡的效率，為市民提供更具效率的公共交通服務。就票價方面，政府會一如以往，以審慎的態度審批加價申請，考慮各方面的因素(包括營辦商的收支財務情況及前景、公眾的接受程度和負擔能力等)，繼續做好把關工作。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2269)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(2)的工作包括就的士司機違例記分制度的個案採取檢控行動；就此，政府可否告知本會：

- (a) 該制度自2024年9月22日實施以來，當局(i)接獲的舉報、(ii)檢控、(iii)被法庭定罪及(iv)被記滿15分而被取消駕駛的士資格的個案數目分別為何；
- (b) 在2024-25年度及預計在2025-26年度，署方負責檢控的(i)人手編制、(ii)職系、職級和職位及(iii)薪酬開支分別為何；及
- (c) 署方如有法定權力進行「放蛇」，在2024-25年度及預計在2025-26年度，所涉及的(i)人手編制、(ii)職系、職級和職位及(iii)薪酬開支分別為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

政府早前已檢視整體的士的營運和管理，並提出一系列提升的士服務質素的措施，當中包括就某些與的士司機相關的罪行引入的士司機違例記分制度(記分制)，以打擊的士司機的違法行為，加強對屢犯者的阻嚇作用。

記分制在2024年9月22日生效，涵蓋11項與的士司機相關的罪行(例如：濫收車費、拒載、兜路等)，如的士司機干犯有關罪行並被判定額罰款或被法庭定罪，視乎所犯罪行，會被記3分、5分或10分。如的士司機在任何兩年期間被記15分或以上，將被取消駕駛的士資格一段時間。

- (a) 根據運輸署的記錄，截至2025年3月9日，共有66名的士司機在記分制下被記分，涉及的罪行包括濫收車資、拒載、兜路等。當中，5名的士司機被記3分，12名的士司機被記5分，及49名的士司機被記10分。目前沒有的士司機被記15分或以上而須被取消駕駛的士資格。

運輸署的工作包括就干犯《的士司機違例記分條例》(《條例》)下的罪行(例如：某人在記分制下被法庭飭令取消駕駛的士資格但沒有遵從有關命令)採取檢控行動。至於記分制所涵蓋的11項罪行的檢控工作並非由運輸署負責，運輸署沒有備存相關的舉報、檢控或定罪數字。

- (b) 與記分制相關的工作由運輸署現有人員負責執行，屬於恆常職務，涉及的開支沒有詳細分項。
- (c) 運輸署沒有權力就記分制所涵蓋的11項罪行進行執法行動。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2270)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(2)下2025-26年度需要特別留意的事項中提到，將繼續協助運輸及物流局處理牌照事宜，以方便來自廣東及澳門並駕車途經港珠澳大橋的自駕旅客使用機場管理局將於香港口岸人工島發展的自動化停車場，並繼續支援推行「港車北上」及籌備推行「粵車南下」。就此，政府可否告知本會：

- (a) 自「港車北上」實施以來，每月的(i)登記抽籤申請、(ii)發出封閉道路許可證、(iii)預約出行、(iv)按預約時間到達關口的出行、(v)在預約時間後才到達關口的出行、(vi)申請取消已預約的出行及(vii)未申請取消出行而又未到達關口的個案，數目分別為何；
- (b) 在2024-25年度及預計在2025-26年度，就「港車北上網上服務系統」，運輸署(或外判公司)的(i)人手編制、(ii)薪酬開支及(iii)系統維護開支分別為何；及
- (c) 鑒於有意見反映，「港車北上」申請人須分別登入香港及內地系統，加上須購買保險及預約驗車，程序十分繁瑣，特區政府有否與廣東省及澳門特區政府商討進一步優化「港車北上」的申請流程；如有，方案及落實時間表為何；如否，原因為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

- (a) 自「港車北上」實施以來，每月登記抽籤申請數目和獲簽發出封閉道路通行許可證數目載於附件一。截至2025年2月底，運輸署共進行了47輪「港車北上」名額抽籤，提供約160 000個名額供有意申請人士參加抽籤，共約有138 000宗新申請及續期申請已完成所有申請程序並獲兩地政府簽發相關牌證。而每月預約出行及取消預約的數目載於附件二。運輸署並無備存問題要求的其他資料。

- (b) 「港車北上網上服務系統」的工作主要由運輸署現有人員執行，其人手編制和薪酬開支已納入運輸署的整體編制及撥款內，並沒有分項數字。在2024-25年度，運輸署用於系統優化、提升及外判的維護開支約為188萬元。在2025-26年度，預計系統維護及提升所涉及的開支與2024-25年度相若。
- (c) 為便利「港車北上」申請人，運輸署已推出一站式網上申請系統以處理抽籤、申請及預約出行。內地部門亦設有一站式的「港車北上管理服務系統」進行其審批程序，期間內地部門會直接通知申請人進行所需手續和按需要上傳資料，包括前往香港指定驗車地點查驗車輛、購買「機動車交通事故責任強制保險」(「交強險」)或「等效先認」保險，及按需要要求申請人到內地自助採檢中心辦理備案手續。在通過審核後，內地政府會向申請人發出電子臨時入境機動車牌證，而運輸署會在接收及處理內地審核結果後簽發封閉道路通行許可證予申請人。

粵港兩地政府一直密切留意「港車北上」的實施情況，及適時推行優化措施為申請人提供更佳便利，當中包括 –

- (i) 接受申請數目：已由最初每個工作天接受200宗申請，增加至現時每個工作天接受500宗申請。此外，運輸署設有遞補機制，將未有按獲分配的申請時間內遞交申請的申請者名額，撥入再下一輪的申請名額當中，以期充分利用每次的申請名額；
- (ii) 續期安排：運輸署於2024年5月起優化「港車北上」續期申請的安排，合資格的續期申請人可在無需參與電腦抽籤的情況下，在運輸署分配的指定時間內於網上提交申請。而為便利從新遞交申請的人士參與電腦抽籤，運輸署已同時放寬登記抽籤的時限，由封閉道路通行許可證有效期屆滿前30日放寬至60日前；
- (iii) 車輛查驗：在「港車北上」推出的首半年內，於香港專設為「港車北上」車輛查驗中心已由最初1間增加至現時3間，每日提供查驗服務(公眾假期除外)並延長服務時間至晚上；以及由2024年3月起，若申請人在其車輛查驗合格後的兩年內再次提交「港車北上」申請，而申請人的內地電子臨時入境機動車牌證仍然有效，及申請人和車輛維持不變，可獲豁免進行車輛查驗；及
- (iv) 預約出行：為令出行安排更靈活，已由2023年10月起每天出行時段由六個調整至四個，而預約安排亦已於2024年2月作優化，縮短預約出行的期限及取消預約出行的期限(分別由兩個曆日及三個曆日縮短至出行日子前一個曆日的中午十二時或之前)。

粵港兩地政府會繼續密切留意「港車北上」的運作情況並保持緊密聯絡，適時檢視及進一步優化「港車北上」的申請安排。

「港車北上」登記抽籤數目及
獲簽發封閉道路通行許可證數目

月份 ¹	登記抽籤數目 ²	獲簽發封閉道路通行許可證數目
2023年5月 ³	17 261	不適用 ³
2023年6月 ³	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

註1：以抽籤日期計算。

註2：同一登記人參與多於一輪的登記抽籤次數計算在內。

註3：運輸署由2023年5月29日起接受「港車北上」登記，並由2023年6月起簽發許可證，讓成功申請人可由2023年7月1日起出行經港珠澳大橋前往廣東省。

「港車北上」每月預約出行相關的數字

月份	預約出行數目	取消預約數目
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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2271)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(1)2025-26年度需要特別留意的事項中，提到將繼續監察「專營巴士豁免隧道費基金」的運作狀況。就此，政府可否告知本會：

- (a) 過去5年，各專營巴士公司在該基金的存取情況及結餘分別為何；
- (b) 預計在2025年，各專營巴士公司將在該基金存入多少款項；
- (c) 由於「三隧分流」實施及政府將在2025年5月收回大欖隧道，專營巴士使用有關隧道的費用大幅下降，使專營巴士公司在該基金存入的款項較以往減少，繼而使政府有較少空間削減票價加幅；運輸署有否與專營巴士公司檢討該基金的持續性，以確保未來的票價加幅不會比過去大幅上升；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (d) 在2024-25年度及預計在2025-26年度，署方監察該基金運作狀況涉及的(i)人手編制、(ii)職系、職級和職位及(iii)薪酬開支分別為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

- (a) 由2019年2月17日起，所有專營巴士獲豁免繳付政府隧道和道路的使用費。所節省的隧道費會存入每間專營巴士營辦商設立的專用帳目，即「專營巴士豁免隧道費基金」(基金)。基金結餘會留作用於減輕有關專營巴士營辦商的加價壓力。當專營巴士營辦商申請加價而行政長官會同行政會議認為有足夠理據上調票價時，可利用基金減低加幅。

過去5年，各專營巴士營辦商為其轄下專營權設立的基金帳戶提存及結

餘情況表列如下：

2020年

專營權 ^{註1}	由2019年 結轉的 基金結餘 (千元) [A]	2020年 存入款項 (千元) [B] ^{註2}	2020年 提取款項 (千元) [C]	2020年 基金結餘 (千元) [D] = [A] + [B] – [C]
九巴	170,559	173,141	0	343,700
城巴 (專營權1)	2,251	36,078	35,000	3,329
城巴 (專營權2)	18,073	15,814	0	33,887
新巴	1,473	43,370	44,619	224
龍運	25,795	23,368	0	49,163
嶼巴 ^{註4}	8.3	9	0	17.3

2021年

專營權 ^{註1}	由2020年 結轉的 基金結餘 (千元) [A]	2021年 存入款項 (千元) [B] ^{註2}	2021年 提取款項 (千元) [C]	2021年 基金結餘 (千元) [D] = [A] + [B] – [C]
九巴	343,700	149,334	76,450	416,584
城巴 (專營權1)	3,329	35,995	35,040	4,284
城巴 (專營權2)	33,887	737	34,080	544
新巴	224	42,672	42,896	0
龍運	49,163	939	49,428	674
嶼巴 ^{註4}	17.3	0.4	0	17.7

2022年

專營權 ^{註1}	由2021年 結轉的 基金結餘 (千元) [A]	2022年 存入款項 (千元) [B] ^{註2}	2022年 提取款項 (千元) [C]	2022年 基金結餘 (千元) [D] = [A] + [B] – [C]
九巴	416,584	134,849	102,600	448,833
城巴 (專營權1)	4,284	31,040	35,000	324
城巴 (專營權2)	544	602	0	1,146

專營權 ^{註1}	由2021年 結轉的 基金結餘 (千元) [A]	2022年 存入款項 (千元) [B] ^{註2}	2022年 提取款項 (千元) [C]	2022年 基金結餘 (千元) [D] = [A] + [B] – [C]
新巴	0	34,401	34,401	0
龍運	674	867	0	1,541
嶼巴 ^{註4}	17.7	0.2	0	17.9

2023年

專營權 ^{註1}	由2022年 結轉的 基金結餘 (千元) [A]	2023年 存入款項 (千元) [B] ^{註2}	2023年 提取款項 (千元) [C]	2023年 基金結餘 (千元) [D] = [A] + [B] – [C]
九巴	448,833	169,990	199,760	419,063
城巴(市區及 新界) ^{註3}	324	104,316	97,260	7,380
城巴 (專營權2)	1,146	8,329	5,550	3,925
龍運	1,541	1,150	990	1,701
嶼巴 ^{註4}	17.9	0.1	0	18

2024年

專營權 ^{註1}	由2023年 結轉的 基金結餘 (千元) [A]	2024年 存入款項 (千元) [B] ^{註2}	2024年 提取款項 (千元) [C]	2024年 基金結餘 (千元) [D] = [A] + [B] – [C]
九巴	419,063	146,470	213,250	352,283
城巴(市區及 新界) ^{註3}	7,380	94,175	101,555	0
城巴 (專營權2)	3,925	7,464	0	11,389
龍運	1,701	1,650	1,850	1,502 ^{註5}
嶼巴 ^{註4}	18.0	0.3	0	18.3

註1：

- 九巴：

九龍巴士(一九三三)有限公司。九巴在2021年4月4日及2023年6月18日上調車費時，獲准由基金提取款項以紓緩票價加幅。

- 城巴(專營權1)：
城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)。城巴(專營權1)在2019年1月20日及2023年6月18日上調車費時，獲准由基金提取款項以紓緩票價加幅。
- 城巴(專營權2)：
城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)。城巴(專營權2)在2021年3月獲准一筆過提取其基金的結餘，以紓緩財務壓力。此外，城巴(專營權2)在2023年6月18日上調車費時亦獲准由基金提取款項以紓緩票價加幅。
- 城巴(市區及新界)：
城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)
- 新巴：
新世界第一巴士服務有限公司。新巴在2019年1月20日及2023年6月18日上調車費時，獲准由基金提取款項以紓緩票價加幅。
- 龍運：
龍運巴士有限公司。龍運在2018年9月的加價申請於2021年3月被拒絕，但改為獲准一筆過提取其基金帳戶的結餘，以紓緩財務壓力。此外，龍運在2023年6月18日上調車費時，亦獲准由基金提取款項以紓緩票價加幅。
- 嶼巴：
新大嶼山巴士(1973)有限公司

註2：
存款包含專用基金帳目於該年所收取的利息(如有)。

註3：
按照行政長官會同行政會議的決定，城巴(專營權1)和新巴的專營權於2023年7月1日凌晨4時合併為1個新的10年專營權，即城巴(市區及新界)。城巴(專營權1)和新巴於該年合併前的基金結餘、存入及提取總額，已反映在上表中城巴(市區及新界) 2023年的數字。

註4：
嶼巴並無任何途經政府收費隧道的路線，只有1條假日路線使用青嶼幹線，而青嶼幹線亦由2020年12月27日起豁免使用費。因此嶼巴的基金基本上不會有款項存入。

註5：
由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加。

(b)-(c)

現時，大欖隧道是由三號幹線(郊野公園段)有限公司營運及管理的隧道。由於大欖隧道目前並非政府隧道，因此基金的安排並不適用於專營巴士營辦商使用大欖隧道的開支。大欖隧道的「建造、營運及移交」專營權將於2025年5月31日凌晨屆滿，屆時會由政府接收，成為政府隧道，由此時起行經大欖隧道的專營巴士可獲豁免繳付大欖隧道的使用費，並將所節省的隧道費存入基金內，預留作紓緩票價加幅之用。

假設各專營巴士營辦商行經各政府隧道的路線及班次數目與現時情況相若，以及考慮到大欖隧道成為政府隧道後的基金收入，預計各專營巴士營辦商在2025年存入基金的總額約為2.6億元。

事實上，政府在處理去年的專營巴士加價申請時，已將政府收回大欖隧道的效益充分納入考慮。在計及基金的紓緩作用後，九巴票價的整體加幅為4.3%(未計及紓緩作用前為5.2%)。由於城巴(市區及新界)行經大欖隧道的路線不多，即使大欖隧道成為政府隧道後，相關額外存入基金的隧道費較少，並未能於是次加價發揮紓緩作用。

政府會繼續密切監察基金的運作，並在有需要時檢討現行安排。

(d) 運輸署監察基金的工作由運輸署現有人員執行，屬於整體職務的一部分，故未能提供所涉人手及的開支分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2273)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(1)2025-26年度需要特別留意的事項中，提到將「繼續推展6條主要離島渡輪航線在船隻資助計劃下採購新船的工作，並監察為13條離島渡輪航線提供的特別協助措施」；然而，綱領(1)的2025-26年度預算開支為16.537億元，較2024-25年度修訂預算的19.906億元減少16.9%，又將淨減少6個職位，署方解釋指「主要由於為離島渡輪航線提供的船隻資助計劃的現金流量需求減少」。就此，政府可否告知本會：

- (a) 上述13條離島渡輪航線分別為何；
- (b) 在2024-25年度及預計在2025-26年度，政府向上述13條離島渡輪航線營辦商發還的開支及其細項分別為何；
- (c) 上述船隻資助計劃的(i)總開支、(ii)2024-25年度所需現金流及(iii)2025-26年度所需現金流分別為何；及
- (d) 淨減少的6個職位，所涉及的(i)職系、職級和職位、(ii)職責及(iii)薪酬開支分別為何；如何確保對離島渡輪航線的支援不會因職位和開支削減而受到影響？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

(a)-(b)

政府自2011年起為6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施，並於2020年4月起陸續把安排擴展至其他離島渡輪航線。現時獲提供特別協助措施的離島渡輪航線有13條，分別為：(i)「中環－長洲」、(ii)「中環－

梅窩」、(iii)「坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲(「橫水渡」)」、(iv)「中環－坪洲」、(v)「中環－榕樹灣」、(vi)「中環－索罟灣」、(vii)「香港仔－榕樹灣(經北角村)」、(viii)「香港仔－索罟灣(經模達)」、(ix)「愉景灣－梅窩」、(x)「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」、(xi)「愉景灣－中環」、(xii)「馬灣－中環」及(xiii)「馬灣－荃灣」航線。

特別協助措施透過實報實銷方式向渡輪營辦商發還若干營運開支，包括：碼頭相關開支、船隻相關開支及票務優惠相關開支。政府在2024-25財政年度已向13條離島渡輪航線營辦商發還約2億2,150萬元，當中碼頭開支、船隻開支及票務優惠開支分別佔7%、68%及25%。政府亦已預留約2億7,360萬元在2025-26財政年度繼續向有關渡輪營辦商提供特別協助措施。

- (c) 船隻資助計劃(資助計劃)旨在協助離島渡輪航線營辦商更新船隊及採用更環保船隻，以改善船隻質素和推動環保，並提升乘客體驗。資助計劃分兩階段全數資助10條離島渡輪航線採購合共44艘新船，預計總開支約為57.88億元。第一階段資助計劃已開展，涉及資助6條主要離島渡輪航線採購22艘新船(包括4艘混合動力船隻)。截至2025年3月，14艘新船(包括3艘混合動力船隻)已交付並陸續投入服務或展開混合動力船隻試驗。餘下8艘新船(包括1艘混合動力船隻)預計會於2025年年底前陸續交付，並於2026年第一季內全部投入服務。

在2024-25年度及2025-26年度，政府推行資助計劃的開支分別為約7億1,100萬元及約4億7,800萬元(預算)。2025-26年度的預算開支較2024-25年度的開支減少，主要原因是第一階段資助計劃的現金流量需求隨著大部分船隻交付而相應減少。

- (d) 在2025-26年度內，政府將會繼續推展6條主要離島渡輪航線在資助計劃下採購新船的工作，並會繼續為13條離島渡輪航線提供的特別協助措施。在綱領(1)下淨減少的6個職位是部門整體減少的職位數目，並不涉及支援離島渡輪航線相關工作的職位。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2274)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署綱領(2)的工作包括為司機及駕駛教師安排筆試及路試。就此，政府可否告知本會：

- (a) 在2024年及預計在2025年，運輸署駕駛事務組各類駕駛考試的(i)應考人次及(ii)合格人次分別為何；
- (b) 在2024年，「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」輸入勞工在(i)小巴及(ii)巴士駕駛考試中，(1)應考人次、(2)合格人次、(3)一次合格率及(4)兩次合格率分別為何；
- (c) 過去3年及預計到2025年年尾，各類駕駛考試「尾期」的輪候日數變化分別為何(按月列出)；
- (d) 過去3年，在設有重考生「快期」預約服務的各类駕駛考試中，每月(i)申請人數及(ii)中籤人數分別為何；
- (e) 在2024-25年度及預計在2025-26年度，運輸署一級考牌主任及二級考牌主任的(i)人手編制、及(ii)薪酬開支分別為何；及
- (f) 在2024年及預計在2025年，運輸署就私人駕駛教師(i)舉行筆試、(ii)舉行路試、(iii)發出新執照、(iv)批准執照續期的數字分別為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

- (a) 在2024年及預計在2025年，運輸署駕駛事務組各類駕駛考試的(i)應考人次及(ii)及格人次如下：

駕駛考試類別	2024年的應考人次	2024年的及格人次
(i) 筆試(甲部試)	51 595	44 108
(ii) 私家車(合併試)	36 512	11 202
(iii) 私家車(乙部試)	2 797	2 251
(iv) 私家車(丙部試)	26 746	14 998
(v) 電單車(乙部試)	8 542	6 034
(vi) 電單車(丙部試)	13 298	6 040
(vii) 輕型貨車(合併試)	34 152	8 561
(viii) 輕型貨車(乙部試)	2 151	1 766
(ix) 輕型貨車(丙部試)	35 266	17 568
(x) 的士筆試	13 813	8 259
(xi) 中型貨車	7 241	2 403
(xii) 小巴	1 654	642
(xiii) 巴士	4 923	1 681
(xiv) 重型貨車	3 782	770
(xv) 掛接車輛	1 910	590

駕駛考試類別	2025年 預計安排 的次數(註1)	2025年的 預計及格人次
(i) 筆試(甲部試)	54 400	由於實際及格人次取 決於考生的臨場考試 表現，因此本署未有 預計2025年的駕駛考 試及格人次。
(ii) 私家車(合併試)	71 000	
(iii) 私家車(乙部試)		
(iv) 私家車(丙部試)		
(v) 電單車(乙部試)	29 800	
(vi) 電單車(丙部試)		
(vii) 輕型貨車(合併試)	76 200	
(viii) 輕型貨車(乙部試)		
(ix) 輕型貨車(丙部試)		
(x) 的士筆試	16 700	
(xi) 中型貨車	23 600	
(xii) 小巴		
(xiii) 巴士		
(xiv) 重型貨車		
(xv) 掛接車輛		

註1：2025年預計安排的私家車、電單車及輕型貨車駕駛考試次數，並沒分別就合併試/乙部試/丙部試作詳細分項，有關安排會視乎實際需求而定。

- (b) 在2024年，「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」輸入勞工在小巴及巴士駕駛考試中，(i)應考人次、(ii)及格人數、(iii)首次考試及格司機人數及比例及(iv)第二次考試及格司機人數及比例分別如下：

	小巴駕駛考試	巴士駕駛考試
(i) 應考人次	1 447	988
(ii) 及格人數	610	483
(iii) 首次考試及格人數 (佔總及格人數比例)	241 (39.5%)	277 (57.3%)
(iv) 第二次考試及格人數 (佔總及格人數比例)	215 (35.2%)	128 (26.5%)

- (c) 過去3年各類駕駛考試「尾期」每月的平均輪候日數及按月變化載於附表。整體而言，私家車合併試及輕型貨車合併試的輪候時間均由2022年1月的十二個月縮減至2024年12月的約六個月。

由於路試輪候時間會因應不同車輛／考試部分的需求，以及排期時的實際情況等因素而受到影響，運輸署並沒有按月估算2025年平均輪候日數的變化。運輸署會繼續密切監察情況，盡可能安排資源及採取可行措施縮短路試輪候時間。

- (d) 為善用因考生申請駕駛考試延期或暫時取消考期而騰出的考期空缺(俗稱「快期」)，運輸署設立了重考生快期預約服務。由2023年3月28日起，重考生可登記參加重考生快期抽籤，快期空缺以電腦抽籤方式分配。由抽籤安排開始實施至2024年12月，各類駕駛考試快期總申請人次及中籤並已揀選考期人次表列如下。整體而言，中籤並已揀選考期的人次比率由2023年4月開始時的28%增至2024年12月的42%。

月份	總申請人次	中籤並已揀選考期人次
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

月份	總申請人次	中籤並已揀選考期人次
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

- (e) (i) 截至2025年3月1日，運輸署編制共有19名一級考牌主任及65名二級考牌主任，兩者實際員額分別為16名及67名(註2)。按薪級中點估計的年薪值計算，一級考牌主任及二級考牌主任的每年員工開支分別約為1,084萬元及3,266萬元。
- (ii) 在2025-26年度，運輸署一級考牌主任及二級考牌主任的編制維持不變，分別為19及65名，預計兩者實際員額則分別為19名及64名。按薪級中點估計的年薪值計算，一級考牌主任及二級考牌主任的每年員工開支分別約為1,287萬元及3,120萬元。

註2：包括3名正署任一級考牌主任的二級考牌主任。

- (f) 運輸署繼續為合資格的申請人按其抽籤次序安排有關駕駛教師考試。根據現行安排，若考生未能通過駕駛考試，運輸署會按抽籤次序安排下一名申請人參加考試。在2024年，運輸署就私人駕駛教師舉行了26次筆試及18次路試，共發出9個新私人駕駛教師執照。截至2024年12月底，尚有5個私人駕駛教師執照有待發出，視乎考生的駕駛考試表現，運輸署預計所有5個執照將於2025年全部發出。由於舉行考試的次數取決於考生的駕駛考試表現，運輸署未有估算2025年就私人駕駛教師舉行考試的次數。

私人駕駛教師執照持有人如申請續領執照，必須在其續領執照前3年內完成駕駛教師複修課程(包括通過筆試)，才可續領其執照。運輸署於2024年共批准1 504個執照的續期。由於在現行安排下，私人駕駛教師執照持有人可在執照有效期屆滿後3年內續領執照，運輸署未有估算2025年批准執照續期的數目。

附表

2022年												
考試類別	平均輪候日數 (較上月變化)											
	1月*	2月*	3月*	4月*	5月*	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
筆試 (甲部試)	40 (0)	20 (-20)	1 (-19)	0 (-1)	39 (+39)	44 (+5)	39 (-5)	40 (+1)	40 (0)	39 (-1)	40 (+1)	40 (0)
私家車 (合併試)	367 (+1)	339 (-28)	308 (-31)	279 (-29)	293 (+14)	317 (+24)	339 (+22)	361 (+22)	364 (+3)	364 (0)	369 (+5)	361 (-8)
私家車 (乙部試)	103 (-13)	78 (-25)	57 (-21)	63 (+6)	90 (+27)	103 (+13)	110 (+7)	122 (+12)	113 (-9)	112 (-1)	109 (-3)	107 (-2)
私家車 (丙部試)	276 (+4)	249 (-27)	219 (-30)	186 (-33)	232 (+46)	268 (+36)	287 (+19)	320 (+33)	341 (+21)	351 (+10)	356 (+5)	353 (-3)
電單車 (丙部試)	261 (-3)	233 (-28)	203 (-30)	181 (-22)	254 (+73)	259 (+5)	264 (+5)	259 (-5)	278 (+19)	256 (-22)	249 (-7)	244 (-5)
輕型 貨車 (合併試)	375 (+3)	347 (-28)	316 (-31)	286 (-30)	303 (+17)	325 (+22)	346 (+21)	364 (+18)	368 (+4)	365 (-3)	370 (+5)	365 (-5)
輕型 貨車 (乙部試)	109 (-12)	82 (-27)	60 (-22)	67 (+7)	90 (+23)	102 (+12)	116 (+14)	123 (+7)	116 (-7)	116 (0)	121 (+5)	109 (-12)
輕型 貨車 (丙部試)	277 (+3)	250 (-27)	219 (-31)	189 (-30)	227 (+38)	261 (+34)	286 (+25)	317 (+31)	341 (+24)	349 (+8)	352 (+3)	350 (-2)
中型 貨車	95 (+5)	69 (-26)	38 (-31)	67 (+29)	79 (+12)	93 (+14)	97 (+4)	92 (-5)	91 (-1)	94 (+3)	107 (+13)	104 (-3)
小巴	107 (+25)	79 (-28)	48 (-31)	60 (+12)	78 (+18)	103 (+25)	102 (-1)	98 (-4)	82 (-16)	95 (+13)	79 (-16)	88 (+9)

2022年												
考試類別	平均輪候日數 (較上月變化)											
	1月*	2月*	3月*	4月*	5月*	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
巴士	92 (+3)	66 (-26)	23 (-43)	66 (+43)	95 (+29)	104 (+9)	112 (+8)	106 (-6)	115 (+9)	110 (-5)	104 (-6)	101 (-3)
的士 筆試	38 (0)	27 (-11)	4 (-23)	0 (-4)	36 (+36)	47 (+11)	46 (-1)	46 (0)	40 (-6)	40 (0)	45 (+5)	45 (0)
重型 貨車	106 (-5)	81 (-25)	50 (-31)	83 (+33)	99 (+16)	116 (+17)	117 (+1)	113 (-4)	108 (-5)	112 (+4)	105 (-7)	109 (+4)
掛接 車輛	88 (-2)	62 (-26)	31 (-31)	64 (+33)	76 (+12)	98 (+22)	98 (0)	95 (-3)	100 (+5)	98 (-2)	114 (+16)	107 (-7)

* 為配合政府的防疫措施，運輸署的駕駛考試及排期服務曾於2022年1月27日至5月5日期間暫停，因此該段期間的駕駛考試論候日數亦受到影響。

2023年												
考試類別	平均輪候日數 (較上月變化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
筆試 (甲部試)	40 (0)	43 (+3)	41 (-2)	41 (0)	41 (0)	44 (+3)	44 (0)	42 (-2)	40 (-2)	40 (0)	41 (+1)	41 (0)
私家車 (合併試)	363 (+2)	356 (-7)	352 (-4)	347 (-5)	339 (-8)	328 (-11)	317 (-11)	310 (-7)	301 (-9)	290 (-11)	278 (-12)	275 (-3)
私家車 (乙部試)	93 (-14)	89 (-4)	89 (0)	84 (-5)	88 (+4)	89 (+1)	95 (+6)	96 (+1)	103 (+7)	102 (-1)	93 (-9)	83 (-10)
私家車 (丙部試)	348 (-5)	342 (-6)	335 (-7)	317 (-18)	306 (-11)	298 (-8)	286 (-12)	279 (-7)	274 (-5)	257 (-17)	243 (-14)	227 (-16)
電單車 (丙部試)	238 (-6)	237 (-1)	234 (-3)	226 (-8)	223 (-3)	220 (-3)	216 (-4)	216 (0)	213 (-3)	210 (-3)	210 (0)	202 (-8)
輕型 貨車 (合併試)	367 (+2)	363 (-4)	358 (-5)	351 (-7)	342 (-9)	331 (-11)	320 (-11)	311 (-9)	303 (-8)	292 (-11)	284 (-8)	280 (-4)
輕型 貨車 (乙部試)	97 (-12)	98 (+1)	92 (-6)	86 (-6)	86 (0)	87 (+1)	88 (+1)	98 (+10)	95 (-3)	99 (+4)	96 (-3)	89 (-7)
輕型 貨車 (丙部試)	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 貨車	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)

2023年												
考試類別	平均輪候日數 (較上月變化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
的士筆試	43 (-2)	44 (+1)	47 (+3)	43 (-4)	42 (-1)	45 (+3)	43 (-2)	47 (+4)	45 (-2)	43 (-2)	44 (+1)	44 (0)
重型貨車	100 (-9)	97 (-3)	90 (-7)	80 (-10)	72 (-8)	74 (+2)	78 (+4)	76 (-2)	75 (-1)	73 (-2)	68 (-5)	67 (-1)
掛接車輛	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												
考試類別	平均輪候日數 (較上月變化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
筆試 (甲部試)	40 (-1)	39 (-1)	42 (+3)	38 (-4)	39 (+1)	41 (+2)	42 (+1)	43 (+1)	40 (-3)	37 (-3)	44 (+7)	44 (0)
私家車 (合併試)	270 (-5)	259 (-11)	252 (-7)	243 (-9)	237 (-6)	227 (-10)	220 (-7)	212 (-8)	211 (-1)	210 (-1)	204 (-6)	197 (-7)
私家車 (乙部試)	95 (+12)	86 (-9)	90 (+4)	87 (-3)	90 (+3)	83 (-7)	79 (-4)	79 (0)	80 (+1)	87 (+7)	87 (0)	79 (-8)
私家車 (丙部試)	214 (-13)	205 (-9)	194 (-11)	186 (-8)	179 (-7)	173 (-6)	165 (-8)	162 (-3)	156 (-6)	156 (0)	168 (+12)	179 (+11)
電單車 (丙部試)	200 (-2)	198 (-2)	191 (-7)	186 (-5)	180 (-6)	175 (-5)	168 (-7)	161 (-7)	147 (-14)	155 (+8)	150 (-5)	149 (-1)
輕型 貨車 (合併試)	276 (-4)	265 (-11)	256 (-9)	249 (-7)	242 (-7)	230 (-12)	221 (-9)	211 (-10)	211 (0)	209 (-2)	202 (-7)	192 (-10)
輕型 貨車 (乙部試)	89 (0)	94 (+5)	77 (-17)	71 (-6)	85 (+14)	82 (-3)	82 (0)	80 (-2)	82 (+2)	86 (+4)	84 (-2)	77 (-7)
輕型 貨車 (丙部試)	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 貨車	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)

2024年												
考試類別	平均輪候日數 (較上月變化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
的士筆試	43 (-1)	47 (+4)	45 (-2)	45 (0)	46 (+1)	46 (0)	44 (-2)	42 (-2)	49 (+7)	44 (-5)	43 (-1)	44 (+1)
重型貨車	70 (+3)	61 (-9)	52 (-9)	51 (-1)	49 (-2)	51 (+2)	47 (-4)	54 (+7)	49 (-5)	46 (-3)	48 (+2)	48 (0)
掛接車輛	79 (+2)	67 (-12)	61 (-6)	68 (+7)	69 (+1)	70 (+1)	63 (-7)	66 (+3)	59 (-7)	68 (+9)	81 (+13)	60 (-21)

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2275)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(1)2025-26 年度需要特別留意的事項中，提到將繼續執行「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」。就此，政府可否告知本會：

- (a) 在 2024-25 年度及預計在 2025-26 年度，署方就該計劃下審批申請的(i)人手編制、(ii)職系、職級和職位及(iii)薪酬開支分別為何；
- (b) 自該計劃推行以來，在(i)公共小巴及(ii)客車行業，每一階段申請的(1)申請公司數量、(2)路線、(3)申請輸入的勞工配額數量、(4)獲批輸入的勞工配額數量分別為何；
- (c) 在(i)公共小巴及(ii)客車行業獲批輸入的勞工中，(1)通過駕駛考試而得以投入服務(請按考試次數列出)及(2)遲遲未能通過考試而被僱主辭退的數字分別為何；
- (d) 自該計劃推行以來，當局有否備存輸入勞工報稱權益受到剝削、職安健未能得到保障等投訴數字；如有，詳情為何；如無，原因為何；
- (e) 自該計劃推行以來，當局有無調查本地司機的薪酬、就業機會、失業／開工不足情況有何變化；如有，詳情為何；如無，原因為何；及
- (f) 自該計劃推行以來，(i)因違反申請須知或其他法例／指引而被(1)發出警誡信、(2)撤銷已批出配額及(3)暫時禁止申請的僱主數目分別為何；(ii)涉及的(1)警誡信數量、(2)被撤銷配額數量及(3)禁止申請的最長時期分別為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

- (a) 在 2024-25 年度及預計在 2025-26 年度，執行「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」(計劃)涉及的運輸署人手及開支已納入運輸署整體撥款及編制內，因此未能分項列出。
- (b) 政府分別在 2023 年 9 月及 2024 年 7 月透過兩輪申請批出了 900 個公共小巴及 800 個客車輸入司機配額，所有申請均經跨部門聯絡小組(由運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成)審核。兩輪申請的詳情載於附表一。
- (c) 截至 2025 年 2 月底，已通過本地駕駛考試、已投入服務及合約已終止的輸入司機的數字載於附表二。運輸署沒有備存輸入司機因不同原因而終止合約的分項數字。
- (d) 自計劃推行至今，運輸署共接獲 4 宗與跨境直通巴士司機類別相關的投訴個案，主要涉及指控僱主員工收取回佣、僱主未有按合約標準提供合適住宿及未有支付超時工作酬勞等。運輸署已按既定程序在收到投訴個案後，轉介勞工處跟進。
- (e) 公共小巴及客車行業長期面對司機短缺問題。政府一直透過持份者諮詢小組與相關運輸業界及勞工代表保持溝通，密切監察計劃的實施情況。同時，運輸署一直恆常透過日常監察，以了解個別路線的營運及人手安排。運輸及物流局和運輸署正檢視計劃的實施情況，及評估行業未來數年的人手需求。
- (f) 政府一直採取多管齊下的策略，包括制訂「標準僱傭合約」(標準合約)、巡查、執法及教育推廣，致力保障輸入勞工的權益和福利。僱主如違反相關勞工或入境法例條文、計劃或標準合約的規定，政府會按情況考慮向有關僱主作出行政制裁，包括拒絕審理根據計劃輸入司機的申請及撤銷所獲得的輸入司機批准。自計劃推行至今，並沒有實施行政制裁的個案。

運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業

第一輪申請及獲批配額數目
按司機類別劃分的分項數字

司機類別	接獲申請 宗數	申請配額數 目	獲批申請 宗數	獲批司機 配額數目
公共小巴司機	68 (涉及 68 個 路線組別)	547	59	461
本地客車司機	32 (涉及 6 個服 務批註) ^{註(1)}	689	23	262
跨境直通巴士司機	18 (涉及使用 6 個道路過境 口岸/管制站 的路線)	365	16	246
總數	118	1 601	98	969

第二輪申請及獲批配額數目
按司機類別劃分的分項數字

司機類別	接獲申請 宗數	申請配額數 目	獲批申請 宗數	獲批司機 配額數目
公共小巴司機	82 (涉及 82 個 路線組別)	842	82	467
本地客車司機	31 (涉及 6 個服 務批註) ^{註(1)}	394	27	228
跨境直通巴士司機	16 (涉及使用 6 個道路過境 口岸/管制站 的路線)	237	16	154
總數	129	1 473	125	849 ^{註(2)}

註：

- (1) 六個服務批註包括(i)遊覽服務、(ii)酒店服務、(iii)學生服務、(iv)僱員服務、(v)居民服務及(vi)合約式出租服務。
- (2) 包括 118 個於第一輪申請批出而未有使用的配額，已撥至第二輪作分配。

附表二

運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業
已通過本地駕駛考試、投入服務及終止合約的輸入司機
按司機類別劃分的分項數字
(截至 2025 年 2 月底)

司機類別	通過本地駕駛考試的輸入司機 ^{註(1)}		已投入服務的輸入司機數目	合約已終止的輸入司機數目
	考試次數	司機人數		
公共小巴司機	一次	276	681	109
	兩次	240		
	三次	120		
	四次	63		
	五次或以上	23		
	小計	722		
本地客車司機	一次	129	236	49
	兩次	71		
	三次	19		
	四次	19		
	五次或以上	11		
	小計	249		
跨境直通巴士司機	一次	181	286	40
	兩次	87		
	三次	33		
	四次	6		
	五次或以上	0		
	小計	307		
總人數		1 278	1 203 ^{註(2)}	198

註：

- (1) 由於部份司機因不同原因而終止合約，獲批配額可用作輸入替補司機，通過本地駕駛考試的總人數包括替補司機。
- (2) 通過本地駕駛考試的輸入司機在進行路線訓練後會陸續投入服務。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：0884)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署2022年起在行人過路處及交通意外黑點安裝會投射紅光的新型輔助行人過路裝置，確保行人過路安全。就此，當局可否告知本會：

1. 請詳細列明由計劃實施至今相關的總開支成本，包括採購開支、行政費用、營運及維護成本？
2. 請以表格形式列明，當局至今在全港18區分別已加裝了多少個行人過路輔助裝置？另外有多少個輔助裝置有待完成？
3. 當局有否統計在已加裝行人過路輔助裝置的過路處，涉及行人過路的交通意外有否減少？如有，請提供相關數據？

提問人：馬逢國議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

1. 運輸署2022年在4個路口進行輔助行人過路裝置試驗計劃，並聘請了香港大學的專業學術團隊進行評估。評估顯示在安裝輔助裝置後，整體行人在「紅色人像」燈號亮着時橫過馬路的數字減少約四分之一，成效正面。其後，運輸署於2023年11月開始在各區共100個過往較多出現車輛與行人碰撞意外的交通燈控制路口黑點安裝該輔助裝置。

該100個路口安裝輔助裝置的總開支成本如下：

項目	開支(港元)
採購及安裝開支	約2,166萬元(註1)
行政開支	不適用(註2)
營運開支(電費)	約16萬元(註3)
維護開支	暫無(註4)

註1：最終結算開支

註2：有關工作由現有運輸署人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

註3：截至2025年2月的電費開支

註4：維修保養期間所有開支由供應商及承建商承擔

2. 運輸署在100個路口安裝輔助裝置的工程已於2024年12月全部完成。各區所涉及的路口和輔助裝置數目如下：

地區	路口數目	輔助裝置數目
中西區	2	26
東區	3	44
離島區	1	4
九龍城區	8	121
葵青區	2	28
觀塘區	13	163
北區	3	48
西貢區	2	24
沙田區	2	18
深水埗區	20	324
南區	2	28
大埔區	2	14
荃灣區	3	32
屯門區	5	68
灣仔區	5	67
黃大仙區	2	25
油尖旺區	20	299
元朗區	5	79
總計	100	1 412

3. 運輸署已聘請香港大學的專業學術團隊，評估上述輔助裝置在提升行人安全方面的成效，例如行人在「紅色人像」燈號亮着時橫過馬路的情況。有關評估預計於本年第三季完成。

運輸署會繼續審視資源狀況並考慮在一些特定位置(例如新增涉及行人意外的交通黑點)安裝輔助裝置，以針對性及有效益地加強保障行人過路安全。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0199)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署將繼續協助運輸及物流局制定提升的士服務質素的措施，包括規定所有的士必須安裝攝錄設備，以及所有的士司機必須提供電子支付方式。請問當局：

1. 目前已安裝攝錄設備及提供電子支付方式的的士數目，以及其佔的士總數的百分比；
2. 有否就的士安裝攝錄設備及提供電子支付方式訂定時間表或目標；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
3. 會否考慮向的士業界提供資助或支援措施；如會，詳情和涉及開支為何；如否，原因為何？

提問人：邵家輝議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 政府沒有備存現時已在車廂內安裝攝錄設備之的士或有提供電子支付方式之的士司機的相關數字。
2. 政府正在草擬相關的法例修訂條文，以規定所有的士必須安裝車廂攝錄機、行車記錄儀及全球衛星導航系統(下稱「攝錄系統」)，以及所有的士司機必須提供電子支付方式。我們會爭取於2025年第二季向立法會提交法例修訂建議。

落實時間方面，考慮到市場上現時已有不少電子支付方式供的士業界選用，如有關法例修訂建議獲立法會支持，我們計劃於2025年年底落實提供電子支付方式的建議。至於安裝攝錄系統的建議方面，如獲立

法會支持有關法例修訂建議，運輸署計劃於2025年年中接受合規格的攝錄系統提出審批申請，並會同步招聘承辦商架設中央平台，以便在有需要時處理和儲存攝錄系統所收集的影音記錄和數據。我們積極與業界攜手爭取於2025年年底至2026年年中陸續安裝攝錄系統，並於2026年內完成安裝，屆時將實施有關法例。

3. 安裝攝錄系統有助保障的士司機和乘客雙方的權益，亦可監察司機的駕駛行為，改善駕駛安全，長遠而言有助提升的士服務質素和整體形象，增加市民對的士服務的信心，從而為行業帶來更多生意和收入。此外，攝錄系統所拍攝的路面片段，可以在發生交通意外時作為證據，盡快釐清意外責任，方便保險公司和的士車主處理有關保險的事宜，長遠令的士保費有下調空間，減少車主的開支。的士車主亦可在有需要時擷取相關記錄，以管理其的士。

考慮到上述因素，政府認為的士車主作為的士業的主要持份者，以及攝錄系統的主要用家，應有責任承擔攝錄系統的一次性採購和安裝成本，以及每年的經常性開支。

按照目前市場上同類型產品的價格，我們預計相關開支只會佔的士的經營成本的小部分，而在政府引入有關規定後，市場上應會出現更多合規格的攝錄系統型號供車主選擇，透過市場競爭令相關費用進一步下調。

因應具體的落實時間表，運輸署會適時透過該署網站、定期出版的《的士通訊》、宣傳單張，以及與的士業界的定期會議等渠道，及早向業界和前線司機介紹有關的規定和細節，以便他們在相關規定生效前作好準備。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0200)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署負責為跨境車輛辦理國際通行許可證及封閉道路通行許可證的業務，獲發上述雙證的車輛將獲編配FV/FU字頭的車牌，並可在本港行駛。當局可否告知：

1. 過去5年，每年接獲並批出的國際通行許可證申請數目，以及截止至當年年底獲簽發的有效許可證數目；及
2. 按申請人所屬國家／地區劃分的獲批准國際通行許可證申請數目？

提問人：邵家輝議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

1. 在過去5年，運輸署批出的「國際通行許可證」(「許可證」)申請數目，以及截至當年年底獲簽發的有效許可證數目如下：

年份	獲批的許可證申請數目	截至該曆年年底的有效許可證數目 ¹
2020	2 781	2 191
2021	3 387	3 136
2022	2 353	1 897
2023	15 666	10 946
2024	18 635	15 997

註：

¹ 許可證的有效期最長為12個月。由於許可證的有效期限於不同時間屆滿、或申請人可能在許可證有效期內申請更換車輛而須重新申請許可證，故此在該曆年批出的許可證申請數目會多於截至年底的有效許可證數目。

2. 在過去5年，按申請人所屬國家／地區劃分的獲批准許可證申請數目如下：

國家／地區	獲批准的許可證申請數目				
	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
內地	1 297	264	453	8 939	8 896
澳門	1 482	3 123	1 900	6 727	9 739
英國	1	0	0	0	0
加拿大	1	0	0	0	0
總數	2 781	3 387	2 353	15 666	18 635

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0201)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署將繼續協助運輸及物流局處理有關制定打擊汽車非法出租或取酬載客措施的事宜，請問當局：

1. 相關工作詳情、編配人手和開支；及
2. 過去3年，如何協助警方進行打擊汽車非法出租或取酬載客的執法行動及評估成效？

提問人：邵家輝議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1.及2.

政府一直十分關注利用汽車作非法出租或取酬載客的情況，並對違規行為嚴厲執法。為加強打擊非法出租或取酬載客，我們已於2023年12月修訂法例提高有關罰則，包括提高罰款額由首次定罪判處的最高第二級罰款(5,000元)及再次定罪的最高第三級罰款(10,000元)，分別增至第三級罰款(10,000元)及第四級罰款(25,000元)；暫時吊銷車輛牌照和扣押車輛的期限，由首次定罪判處的三個月及再次定罪的六個月，分別增至六個月及十二個月；及最高監禁期，由首次定罪判處的最高三個月及再次定罪的最高六個月，分別增至六個月及十二個月。政府正研究進一步完善現有法例，以期盡快向立法會提交修例建議，令執法可更到位和有效，出發點始終是以保障乘客安全為依歸。

同時，運輸署一直通過不同途徑進行教育及宣傳，例如在社交平台上發文宣傳、在網上發放宣傳短片、在電台播放宣傳聲帶、在運輸署網站展示出租汽車許可證的樣本，以及在各陸路管制站、機場及公眾地方張貼海報等，

提醒市民出行時應選擇合法的公共交通工具，於出行前向相關服務營辦商查詢有關車輛是否已獲發出租汽車許可證；並推出網上查詢系統，讓市民查詢核實有關車輛是否已獲發有效的出租汽車許可證。運輸署會繼續提醒市民注意安全，強調使用非法出租汽車服務會令乘客蒙受風險，因為當發生交通事故時，提供非法出租汽車服務的車輛的第三者責任保險或會失效。運輸署會繼續致力宣傳，並與警務處交換情報，以打擊汽車用作非法出租或取酬載客的活動。

執法方面，警務處在2022年、2023年及2024年就汽車非法出租或取酬載客個案分別採取26次、33次和47次執法行動。有關案件經法庭定罪後，運輸署便會根據法例暫時吊銷車輛牌照及要求車主將車輛移交運輸署署長保管。運輸署在2022年、2023年及2024年分別扣留35輛、27輛和43輛相關車輛，並暫時吊銷相關的車輛牌照。

上述運輸署的工作由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，所涉資源並無分項數字。

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：0203)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的工作包括負責統籌渡輪碼頭的保養及翻新工程。當局可否告知：

1. 全港渡輪碼頭數目及位置；
2. 過去3年，哪些渡輪碼頭分別正計劃、進行中或已完成保養及翻新工程，以及各分項開支；及
3. 會否為配合落實“香港無處不旅遊”和發展“藍色旅遊”的政策方針而作出相應工作或計劃；如有，詳情及開支為何；如否，原因為何？

提問人：邵家輝議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

1. 現時，全港共有28個渡輪碼頭供持牌及專營渡輪航線使用，當中26個渡輪碼頭屬於政府渡輪碼頭，其餘2個屬於私人碼頭，分別為珀麗灣碼頭及愉景灣碼頭。有關渡輪碼頭的位置表列如下：

地區		渡輪碼頭名稱
香港島	中西區	1. 中環2號碼頭 2. 中環3號碼頭 3. 中環4號碼頭 4. 中環5號碼頭 5. 中環6號碼頭 6. 中環7號碼頭 7. 中環8號碼頭
	灣仔區	8. 灣仔渡輪碼頭
	東區	9. 北角(東)渡輪碼頭 10. 北角(西)渡輪碼頭 11. 北角汽車渡輪碼頭 12. 西灣河渡輪碼頭
九龍	油尖旺區	13. 尖沙咀渡輪碼頭
	九龍城區	14. 紅磡(南)渡輪碼頭 15. 紅磡(北)渡輪碼頭 16. 九龍城渡輪碼頭
	觀塘區	17. 觀塘渡輪碼頭 18. 觀塘汽車渡輪碼頭 19. 三家村渡輪碼頭
新界	荃灣區	20. 珀麗灣碼頭 (私人碼頭)
	屯門區	21. 屯門渡輪碼頭
	離島區	22. 愉景灣碼頭 (私人碼頭) 23. 東涌發展碼頭 24. 長洲渡輪碼頭 25. 坪洲渡輪碼頭 26. 榕樹灣渡輪碼頭 27. 梅窩渡輪碼頭 28. 梅窩汽車渡輪碼頭

2. 就持牌或專營渡輪營辦商使用的渡輪碼頭而言，營辦商會負責碼頭的日常運作，而運輸署則負責統籌各工務部門(包括建築署、土木工程拓展署及機電工程署)為渡輪碼頭作定期的維修保養，以確保碼頭結構及相關設施安全及運作正常。各工務部門會持續定期檢視碼頭結構及設施，並會按需要計劃維修保養工程。

相關工務部門於過去3年在渡輪碼頭完成的主要工程項目及所涉及的開支表列如下：

財政年度	工務部門	渡輪碼頭	涉及開支 (百萬元)	工程內容
2022-23	建築署	中環5號碼頭	3.16	天台防水層翻修工程
	土木工程 拓展署	紅磡(南)渡輪碼頭	1.72	碼頭承台及 以下結構的 大型維修保 養工程
		紅磡(北)渡輪碼頭	0.66	
2023-24	建築署	中環3號碼頭	1.80	天台防水層 及飾面、室 內油漆、廁 所等翻修工 程；以及電 力裝置和無 障礙設施等 改善工程
		北角(西)渡輪碼頭	2.73	
		紅磡(南)渡輪碼頭	4.92	
	土木工程 拓展署	紅磡(南)渡輪碼頭	0.21	碼頭承台及 以下結構的 大型維修保 養工程
		紅磡(北)渡輪碼頭	0.79	
		榕樹灣渡輪碼頭	0.77	
		北角汽車渡輪碼頭	0.54	
2024-25	土木工程 拓展署	紅磡(南)渡輪碼頭	0.20	碼頭承台及 以下結構的 大型維修保 養工程
		紅磡(北)渡輪碼頭	0.07	
		榕樹灣渡輪碼頭	1.22	
		北角汽車渡輪碼頭	0.79	
	機電 工程署	北角汽車渡輪碼頭	7.30 (註1)	行車吊橋維 修工程

註1：工程由運輸署委託機電工程署轄下機電工程營運基金進行，相關費用由運輸署支付。

相關工務部門現正在渡輪碼頭進行的主要工程項目及預計涉及開支表列如下：

工務部門	渡輪碼頭	預計 涉及開支 (百萬元)	工程內容
建築署	中環4號碼頭	4.40	天台防水層及飾面、外牆 及地台飾面、室內油漆等 翻修工程；以及廁所、電 力裝置和室內設施等改 善工程
	中環5號碼頭	2.62	
	中環6號碼頭	4.32	
	中環7號碼頭	1.40	
	北角(東)渡輪碼頭	5.44	
	尖沙咀渡輪碼頭	5.20	
	屯門渡輪碼頭	7.40	

工務部門	渡輪碼頭	預計 涉及開支 (百萬元)	工程內容
	東涌發展碼頭	2.20	
	梅窩渡輪碼頭	1.00	
	坪洲渡輪碼頭	29.92 (註2)	
土木工程 拓展署	觀塘渡輪碼頭	2.80	碼頭承台及以下結構的大型維修保養工程
機電 工程署	尖沙咀渡輪碼頭	2.50 (註3)	為四個渡輪泊位上層吊橋進行橋板維修工程

註2：鑑於坪洲渡輪碼頭的改善工程涉及電力升級及相關的挖掘工程、拆卸及重建碼頭外現有之有蓋行人通道，以及廁所改善工程及其相關排污系統工程，因此工程的預計開支較其他碼頭工程高。

註3：工程由運輸署委託機電工程署轄下機電工程營運基金進行，相關費用由運輸署支付。

3. 運輸署不時透過相關部門及持份者了解旅客對海上公共交通服務的需求，並會因應居民及旅客對日常渡輪服務需求的變化，與渡輪營辦商研究合適可行的渡輪航線或服務調整以配合需求。另一方面，運輸署會繼續透過統籌各工務部門的碼頭維修保養工作，維持渡輪碼頭及相關設施運作狀況良好，以及透過持牌或專營渡輪營辦商利用碼頭設施協助展示或發放旅遊資訊，方便旅客出行。有關工作由現有運輸署人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1606)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

演辭第138條提及預留資源加強對郵輪業的支援，吸引郵輪在淡季停靠啟德郵輪碼頭。在啟德郵輪碼頭的本地水上運輸方面，除了現時的「北角-觀塘」持牌渡輪服務，局方會否考慮增設更多短線，比如增設海運碼頭、中環碼頭到啟德郵輪碼頭的短途渡輪航線，增加更多客流量和碼頭的使用量？

提問人：蘇長榮議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

在本港公共交通系統中，港內線渡輪發揮輔助角色，為市民提供鐵路及路面服務以外的過海交通服務選擇，其服務會因應乘客需求而不時調整。運輸署一直鼓勵渡輪營辦商因應乘客需求積極考慮開拓合適可行的新渡輪航線以吸引更多市民及旅客使用渡輪服務，並歡迎有意營辦新持牌渡輪航線的營辦商提出申請。如收到渡輪營辦商的申請，運輸署會按既定程序考慮所有相關因素，例如現行交通政策、現有及已規劃的公共交通服務、乘客需求、財務可行性，以及碼頭或登岸梯級設施的供應情況等，就擬議航線的服務詳情與營辦商商討及提供意見。

現時「北角-觀塘」持牌渡輪服務於星期六、星期日及公眾假期的航班會在啟德跑道公園碼頭停靠。該碼頭與啟德郵輪碼頭相距約10分鐘步程。運輸署會密切留意該渡輪服務的需求變化，並因應實際情況與營辦商檢視和調整服務，以配合乘客需要。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2031)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的職責，是監察現有鐵路服務，評估新鐵路對其他公共運輸工具的影響，並在鐵路沿線維持協調的公共運輸服務網絡，就此，當局可否告知本會：

- (a) 2024年，港鐵各路線列車班次的最高可載客量為何，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人計算的載客率)；
- (b) 2024年，港鐵各路線現有乘客量為何，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人計算的載客率)；
- (c) 2024年，港鐵各路線繁忙時間的乘客量為何，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人計算的載客率)；
- (d) 以每平方米站立4人計算，2024年港鐵各路線早上繁忙時段每小時最繁忙路段單向的最新載客率為何，包括重鐵和輕鐵；
- (e) 過去3年，港鐵各路線編制及非編制維修人員的數目，包括重鐵和輕鐵；
- (f) 過去3年，港鐵各路線的列車數目及卡數分佈，包括重鐵和輕鐵；
- (g) 過去5年，港鐵發生半小時或以下、31分鐘至3小時、3至4小時，以及逾4小時事故的性質、次數及罰款(如有)；
- (h) 過去5年，港鐵訊號故障的次數(以年計)，以及分別因硬件和軟件而發生的次數。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

(a)至(d)

2024年各重鐵和輕鐵路線在早上最繁忙1小時最繁忙單向路段的可載客量、乘客量、載客率及最繁忙路段資料分別載列於附件一及附件二。

(e) 過去3年(截至每年12月31日)，香港鐵路有限公司(港鐵公司)的重鐵和輕鐵系統維修人員編制數目分別為5 687人(2022年)、5 839人(2023年)和6 261人(2024年)。

港鐵公司亦會透過不同安排暫時填補員工空缺，包括安排合約代工在港鐵員工督導下協助維修工作。過去3年(截至每年12月31日)實際聘用的合約代工數目分別為440人(2022年)、432人(2023年)和424人(2024年)。

(f) 過去3年，各重鐵路線和輕鐵的列車和車卡數目載列於附件三。

(g) 過去5年，由港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致服務延誤事故的宗數、成因，以及港鐵公司根據「服務表現安排」及經優化的「服務表現回贈」安排所撥出的款額載列於附件四。

(h) 根據現行鐵路事故通報機制，任何鐵路事故若影響列車服務延誤8分鐘或預計延誤達8分鐘或以上，港鐵公司須通報運輸署，而如該事故是屬港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致，亦須將之分類為屬於機件故障(包括信號系統故障)或人為因素。運輸署沒有備存因信號故障而導致服務延誤的分項統計數字。

2024年重鐵系統統計數字
(早上最繁忙1小時最繁忙單向路段)

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段 共用路軌	
										東涌線 (註1)	機場 快線 (註1 及2)
1.	最頻密列車班次下的最高可載客量(每平方米站立6人)(a)(註3)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可載客量(每平方米站立6人)(b)(註3)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 600	42 500	4 200
3.	(a)項與(b)項的差距(註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

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段 共用路軌	
										東涌線 (註1)	機場 快線 (註1 及2)
5.	載客率(1) (每平方米站 立6人) [(c)/(b)] { }最繁忙 路段	68% {大圍 至九 龍塘}	62% {荃灣西 至 美孚}	57% {油塘 至鰂 魚涌}	55% {天后 至銅 鑼灣}	59% {金鐘 至海洋 公園}	48% {彩虹 至九 龍灣}	51% {深水 埗至 太子}	33% {欣澳 至迪 士尼}	49% {奧運 至 九龍}	48% {青衣 至 機場}
6.	載客率(2) (每平方米站 立4人)(註5)	94%	86%	80%	77%	83%	67%	72%	46%	69%	不適用

註1： 由於機場快線及東涌線在部分路段共用路軌，該等鐵路線的整體可載客量受車務編排模式所影響。

註2： 機場快線的設計是提供座位予每名乘客，因此站立人數的乘客密度並不適用。有關數字按現有可載客量計算。

註3： 現時所有行走港鐵鐵路線的列車車廂均按鐵路興建時的業界標準設計，可容納每平方米站立6人的乘客密度。然而，在實際營運中，乘客不大願意登上看似擠迫但其實仍有空間的列車，因此目前列車一般只達到每平方米站立約4人的乘客密度。故運輸署提供以每平方米站立6人計算的可載客量以反映列車可負荷的最高水平，以及以每平方米站立4人計算的載客率，以反映實際營運中的情況。

註4： 這是由於服務班次尚未增至信號系統可負荷的最高水平。

註5： 以一系列行走市區的重鐵列車為例，一系列列車可提供340個座位，以及以每平方米站立6人的乘客密度計算下的2 160個企位，即每列列車的總計可載客量約為2 500人。若以每平方米站立4人的乘客密度計算，340個座位數目維持不變，而企位則減至1 440個，即每列列車的總計可載客量約為1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度計算的可載客量，相當於以每平方米站立6人計算的71.2%。東鐵線方面，由於該路線的列車設有1個頭等車廂，列車的座位和企位比例與其他重鐵列車稍有不同。若以每平方米站立6人計算，每列列車的總計可載客量為2 845人；以每平方米站立4人計算，則為2 061人。

2024年輕鐵系統統計數字
(早上最繁忙1小時最繁忙單向路段)

輕鐵路線	最高可載客量	載客率(註1)
505	2 993	79%
506P	424	45%
507	2 827	85%
507P	212	90%
610	2 056	93%
614	1 122	77%(註3)
614P	1 363	
615	960	87%(註3)
615P	1 600	
705	4 240	82%
706	5 088	80%
720(註2)	212	20%
751	2 993	81%
751P	398	80%
761P	4 240	86%

註1：由於輕鐵屬開放式系統，一個輕鐵車站可能有多條路線途經，因此無法採用現時評估重鐵線載客率的方法，即根據乘客出入車站的記錄預測其所選乘的路線，以計算個別輕鐵線的實際載客率或乘客量。港鐵公司現時採用實地視察和調查的方式評估輕鐵車輛的載客率，重鐵載客率計算方法所採用的每平方米站立4人或6人的乘客密度標準並不適用。

註2：港鐵公司在2024年9月加設720線，在平日早上繁忙時段行駛。

註3：數字為614／614P線及615／615P線的平均載客率。在屯門區內，614與614P線的走線完全重疊，615與615P線亦同樣重疊。然而，614P及615P線只來往屯門碼頭與兆康站，614及615線行經兆康站後則會跨區前往元朗。該2條輕鐵線最繁忙的路段一般在屯門區內重疊的路段出現。對乘客而言，在屯門區內乘搭614或614P線、615或615P線並無分別。因此，該等輕鐵線的平均載客率可更準確反映實際情況。

重鐵和輕鐵列車和車卡數目

截至 該年12月	2022		2023		2024	
	列車 數目	每列列車的車卡數目	列車 數目	每列列車的車卡數目	列車 數目	每列列車的車卡數目
東鐵線	36	9	37	9	37	9
屯馬線	59	8	65	8	65	8
將軍澳線	16	8	16	8	16	8
港島線	36	8	36	8	36	8
南港島線	10	3	10	3	10	3
觀塘線	41	8	39	8	39	8
荃灣線	35	8	35	8	35	8
迪士尼線	3	4	3	4	3	4
東涌線	16	8	16	8	16	8
機場快線	11	8	11	8	11	8

輕鐵系統以單卡或雙卡輕鐵車輛營運，後者由兩個車卡組成。在2022年輕鐵車卡總數為146，在2023年和2024年則為149。

由港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致服務延誤8分鐘或以上的事故宗數

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) (註3)
				半小時或以下 (註1)		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 (註2)	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2020	100	93	7	86	6	6	1	1	0	0	0	15
2021	143	137	6	121	6	16	0	0	0	0	0	19
2022	112	103	9	95	9	5	0	0	0	3	0	103
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

註1：任何鐵路事故若影響列車服務延誤8分鐘或預計延誤達8分鐘或以上，根據現行鐵路事故通報機制，港鐵公司須於事故發生後8分鐘內通報運輸署。少於8分鐘的列車服務延誤對乘客影響相對輕微，港鐵公司無須向運輸署通報，故運輸署並沒有備存8分鐘以下的服務延誤事故數字。

註2：機件故障包括站內機件、基礎設施(例如信號系統)以及列車故障等。

註3：2023年票價調整機制檢討後落實的「服務表現回贈」安排，調高了港鐵公司須就服務延誤超過3小時的事故相應撥出的金額，以及每宗事故的最高撥款金額，並引入繁忙時間款額增加安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2032)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的職責，是繼續推展多項增加泊車位的措施，包括在政府、機構或社區設施及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位，以及推展自動泊車系統項目。就此，當局可否告知本會：

- (a) 2023及2024年，各類機動及非機動車輛的登記數字及領牌數字為何；
- (b) 2023及2024年，本港行車道總長度為何；
- (c) 現時香港已完工啟用的自動泊車系統位置、造價、收費、總泊車位數目及有紀錄發生故障的次數為何；
- (d) 未來已落實興建自動泊車系統位置、類型、時間表、造價及總泊車位數目為何；
- (e) 請按區議會分區列出過去5年，香港路旁、政府停車場和私營停車場各類型泊車位，包括但不限於電單車、私家車及旅遊巴等，總數為何；
- (f) 截至2025年2月，本港傷殘人士泊車許可證的數目，以及請按區議會分區列出各區傷健人士泊車位的數目及使用率分別為何。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

(a) 2023及2024年各類機動及非機動車輛的登記數字及領牌數字表列如下：

機動車輛	2023年		2024年	
	已登記	已領牌	已登記	已領牌
電單車	108 674	74 417	108 883	73 494
私家車	645 351	577 908	630 711	578 001
的士	18 163	17 806	18 163	17 773
專營巴士	6 230	5 899	6 160	5 870
非專營公共巴士	6 921	6 571	6 836	6 582
私家巴士	853	841	855	837
公共小巴	4 343	4 109	4 340	4 077
私家小巴	3 422	3 370	3 420	3 354
貨車	119 758	115 803	115 677	109 885
特別用途車輛	2 250	1 965	2 209	1 892
政府車輛	6 936	6 936	7 006	7 006
小計(i):	922 901	815 625	904 260	808 771
非機動車輛	2023 年		2024 年	
	已登記	已領牌	已登記	已領牌
拖車	14 233	11 153	13 443	9 877
小計(ii):	14 233	11 153	13 443	9 877
總計(i) + (ii):	937 134	826 778	917 703	818 648

(b) 2023及2024年，香港行車道總長度分別約為2 239及2 241公里(註)。

註：只包括由路政署保養的行車道。

(c) 現時已啟用的荃灣海盛路、大埔白石角及深水埗通州街的自動泊車系統項目短期租約停車場，分別提供245個、250個及210個泊車位(包括傳統泊車位和自動泊車系統泊車位)。根據停車場營辦商，荃灣海盛路自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為3,100至3,400元；大埔白石角自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為3,600元至4,400元；深水埗通州街自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為\$3,300元。短期租約停車場的自動泊車系統由相關短期租約用地承租人斥資興建並以商業形式營運，運輸署未有備存相關的自動泊車系統的造價資料和故障紀錄。然而，自動泊車系統受《升降機及自動梯條例》(第618章)監管，並由註冊升降機承辦商定期檢查及進行維修保養。根據短期租約用地承租人的經驗，自動泊車系統甚少發生故障，能夠持續穩定運作。

(d) 各個已落實興建而設有自動泊車系統的公眾停車場工程項目的相關資料載於附件1。

- (e) 過去五年，18區按車輛類別劃分的路旁、政府停車場和私營停車場泊車位數目分別表列於附件2、附件3及附件4。
- (f) 截至2025年2月，有效的傷殘人士泊車許可證數目為1 583張。按區議會分區列出的各區路旁傷殘人士專用泊位數目和使用率則載於附件5及附件6。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數 (包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
A. 短期租約停車場的自動泊車系統					
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023 年 7 月	2025 年 (預計)	約 200	由短期租約營辦商支付
B. 工務工程項目的自動泊車系統					
將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓	拼圖型	2020 年 9 月	2025 年 (預計)	約 380	52.284 億元 ¹ (按付款當日價格計算)
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	立體型	2022 年 5 月	2026 年 (預計)	約 320	16.050 億元 ² (按付款當日價格計算)
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023 年 8 月	2026 年 (預計)	約 200	7.779 億元 ³ (按付款當日價格計算)
馬鞍山第 103 區綜合設施大樓	拼圖型	2024 年 11 月	2029 年 (預計)	約 350	28.884 億元 ⁴ (按付款當日價格計算)
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	2025 年 5 月 (預計)	2029 年 (預計)	約 450	12.080 億元 ⁵ (按付款當日價格計算)

註1：此數字為2020年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註2：此數字為2022年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註3：此數字為2023年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註4：此數字為2024年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註5：此數字為2025年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

過去5年18區按車輛類別劃分的路旁泊車位數目

地區	截至每年 十二月底	私家車*	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計#
中西區	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
	2020	472	199	11	601	1 283
灣仔	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
	2020	1 000	22	20	686	1 728
東區	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
	2020	443	76	59	747	1 325
南區	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
	2020	655	55	137	417	1 264
油尖旺	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
	2020	1 531	370	155	1 300	3 356
深水埗	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
	2020	1 237	215	7	778	2 237
九龍城	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
	2020	2 241	136	106	912	3 395
黃大仙	2024	316	129	0	545	990
	2023	306	129	0	519	954
	2022	303	128	0	475	906
	2021	301	144	0	440	885
	2020	300	141	0	440	881

地區	截至每年 十二月底	私家車*	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計#
觀塘	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
	2020	437	106	34	761	1 338
荃灣	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
	2020	792	42	33	592	1 459
屯門	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
	2020	1 278	328	55	828	2 489
元朗	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
	2020	1 192	440	87	628	2 347
北區	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
	2020	1 233	382	21	415	2 051
大埔	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
	2020	1 473	337	74	203	2 087
西貢	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
	2020	1 937	331	157	429	2 854
沙田	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
	2020	1 541	305	56	480	2 382
葵青	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
	2020	411	361	21	654	1 447

地區	截至每年 十二月底	私家車*	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計#
離島	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
	2020	460	58	74	148	740
總計#	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
	2020	18 633	3 904	1 107	11 019	34 663

* 有關數字是為尺寸相若的車輛例如私家車、的士、小巴、三輪車及輕型貨車提供的路旁泊車位數字。

數字不包括約370個預留作特別公共服務用途(例如垃圾車和郵政車輛)的泊車位。

過去5年18區按車輛類別劃分的政府停車場泊車位數目[^]

地區	截至每年 十二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
中西區	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
	2020	3 933	470	13	345	4 761
灣仔	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
	2020	2 705	200	17	262	3 184
東區	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
	2020	3 161	347	26	364	3 898
南區	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
	2020	2 668	184	11	483	3 346
油尖旺	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
	2020	1 282	244	18	73	1 617
深水埗	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
	2020	4 003	1 163	33	466	5 665
九龍城	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
	2020	3 161	135	5	222	3 523
黃大仙	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
	2020	4 213	291	25	550	5 079

地區	截至每年 十二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
觀塘	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
	2020	7 643	495	37	1 383	9 558
荃灣	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
	2020	1 948	122	4	221	2 295
屯門	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
	2020	3 488	144	48	166	3 846
元朗	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
	2020	3 315	103	36	236	3 690
北區	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
	2020	2 609	388	26	115	3 138
大埔	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
	2020	802	212	11	74	1 099
西貢	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
	2020	1 700	70	67	158	1 995
沙田	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
	2020	4 062	167	33	410	4 672
葵青	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
	2020	4 830	563	10	840	6 243

地區	截至每年 十二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
離島	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
	2020	1 632	182	18	102	1 934
總計	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
	2020	57 155	5 480	438	6 470	69 543

^ 上述泊車位資料由各部門或有關的停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。由於負責管理停車場的各部門、管理公司或營辦商可能會因應其需要對泊車位數目／種類作出調整，實際泊車位數目或會與上述有所不同。

過去5年18區按車輛類別劃分的私營停車場泊車位數目[^]

地區	截至每年 十二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
中西區	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
	2020	34 074	480	57	473	35 084
灣仔	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
	2020	35 423	88	97	355	35 963
東區	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
	2020	43 033	1 443	239	1 456	46 171
南區	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
	2020	36 061	916	208	989	38 174
油尖旺	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
	2020	32 682	910	112	721	34 425
深水埗	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
	2020	24 206	1 901	378	791	27 276
九龍城	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
	2020	43 285	991	161	842	45 279
黃大仙	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
	2020	16 355	880	63	1 297	18 595

地區	截至每年 十二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
觀塘	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
	2020	39 261	2 768	109	2 258	44 396
荃灣	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
	2020	35 078	1 783	380	744	37 985
屯門	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
	2020	37 118	2 009	93	780	40 000
元朗	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
	2020	37 418	1 540	233	977	40 168
北區	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
	2020	17 630	871	30	340	18 871
大埔	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
	2020	28 720	612	54	808	30 194
西貢	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
	2020	38 868	1 136	112	2 428	42 544
沙田	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
	2020	68 539	2 232	144	2 107	73 022
葵青	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
	2020	30 694	10 091	412	1 311	42 508

地區	截至每年 十二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
離島	2024	17 541	870	174	370	18 955
	2023	18 022	708	176	390	19 296
	2022	13 835	700	190	386	15 111
	2021	13 732	697	190	370	14 989
	2020	13 807	697	190	360	15 054
總計	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
	2020	612 252	31 348	3 072	19 037	665 709

^ 上述泊車位資料由各部門、機構及停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。由於負責管理停車場的停車場提供者、管理公司或營辦商可能會因應其需要對泊車位數目／種類作出調整，實際泊車位數目或會與上述有所不同。

各區路旁殘疾人專用泊位數目
(截至2025年2月)

地區	路旁殘疾人士泊車位 數目
中西區	28
灣仔	54
東區	38
南區	27
油尖旺	60
深水埗	40
九龍城	44
黃大仙	24
觀塘	39
荃灣	37
屯門	19
元朗	30
北區	12
大埔	18
西貢	24
沙田	25
葵青	32
離島	14
總計	565

各區路旁傷殘人士專用泊位使用率

地區	於 2024 年 9 月至 12 月進行 「即場調查」時的路旁傷殘 人士泊車位數目	使用率 ^{註 1}
中西區	28	68%
灣仔	51	67%
東區	38	66%
南區	27	44%
油尖旺	60	82%
深水埗	36	86%
九龍城	44	80%
黃大仙	23	65%
觀塘	38	79%
荃灣	35	49%
屯門	17	65%
元朗	30	63%
北區	12	75%
大埔	15	47%
西貢	24	38%
沙田	25	68%
葵青	32	50%
離島	13	46%
總計	548^{註 2}	66%

註：

- (1) 路旁傷殘人士泊車位的調查是以「即場調查」方式進行。上表反映於2024年9月至12月進行調查時泊車位當時的使用狀況。計算泊車位「使用率」時，違法佔用情況並不包括在內。
- (2) 截至2025年2月，路旁傷殘人士泊車位數已增加至565個。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：2033)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署負責處理不同公共運輸工具的服務發展計劃及調整票價的申請。就此，請告知本會：

- (a) 本港各項公共交通工具過去5次加價的年份及加幅為何；
(b) 本港各項公共交通工具過去5次加幅百分比，與該年綜合消費物價指數的比較為何。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

下表臚列專營巴士、專線小巴、的士、專營渡輪及持牌渡輪，以及電車過去5次加價的日期和幅度，及相應期間綜合消費物價指數的變動：

(A) 專營巴士

專營權	生效日期	加權平均票價加幅	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
城巴有限公司 (市區及新界巴士網絡專營權) (城巴 (市區及新界)) (註1)	2008年6月8日	2.0%	-4.6%
	2019年1月20日	7.0% ^(註2)	34.5%
	2021年4月4日	第一階段：8.5%	4.1%
	2022年1月2日	第二階段：3.2%	
	2023年6月18日	4.9% ^(註2,3)	3.1%
	2025年1月5日	7.5%	2.8%
城巴有限公司 (機場及北大嶼)	2023年6月18日	4.2% ^(註2)	47.1% ^(註5)

專營權	生效日期	加權平均票價加幅	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
山巴士網絡專營權) (城巴(專營權2)) ^(註4)			
九龍巴士(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	只包括與城巴(港島及過海)及新巴聯營的過海路線： 九巴／城巴(港島及過海)路線：7.0% 九巴／新巴路線：5.6%	10.5%
	2021年4月4日	獨營路線：5.8% (註2,6)	15.0% (註7)
	2023年6月18日	3.9% ^(註2,3)	3.1%
	2025年1月5日	4.3% ^(註2,3)	2.8%
龍運巴士有限公司 (龍運) ^(註8)	2008年6月8日	4.5%	-2.3% ^(註5)
	2011年5月15日	3.2%	7.3%
	2023年6月18日	4.2% ^(註2)	34.6%
新大嶼山巴士(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%
新世界第一巴士服務有限公司(新巴) ^(註1)	2001年4月22日	2.4%	-9.2% ^(註5)
	2008年6月8日	5.0%	3.6%
	2019年1月20日	5.6% ^(註2)	34.5%
	2021年4月4日 2022年1月2日	第一階段：8.5% 第二階段：3.2%	4.1%
	2023年6月18日	4.9% ^(註2,3)	3.1%

註：

- 根據行政長官會同行政會議於2022年7月的決定，新世界第一巴士服務有限公司(「新巴」)及城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)(「城巴(港島及過海)」)兩個專營權已由2023年7月1日開始合併為新的十年專營權，即城巴(市區及新界)。
- 計及「專營巴士豁免隧道費基金」的紓緩作用後，乘客所須承擔的實際加權平均票價加幅。

3. 包括獨營路線及聯營過海路線在內的整體加權平均票價加幅。
4. 自1997年6月專營權開始以來，城巴(專營權2)只加價1次。
5. 由於是相關專營權成立以來首次加價，該綜合消費物價指數的累積變動率是自專營權成立時開始計算。
6. 城巴(港島及過海)和新巴分兩個階段，分別在2021年4月4日和2022年1月2日加價8.5%和3.2%。九巴與城巴(港島及過海)／新巴聯營的過海路線當時按照同樣的幅度加價。
7. 由於2019年1月20日加價只涉及與城巴(港島及過海)及新巴聯營的過海路線，該綜合消費物價指數的累積變動率是由九巴於2014年7月6日生效的加價開始計算。
8. 自1997年6月專營權開始以來，龍運只加價3次。

(B) 專線小巴^(註1)

年份	實施票價調整的 專線小巴路線數目	獲批加價幅度
2020	55	2.4%至13.3%
2021	126	3.6%至11.5%
2022	275	1.9%至25.0%
2023	157	3.8%至50.0% ^(註2)
2024	258	1.7%至17.6%

註：

1. 專線小巴的路線組合和加價申請數量眾多。我們現時並沒有備存每宗申請自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動，故無法提供加價幅度與綜合消費物價指數變動的比較。
2. 較高加價幅度涉及通宵專線小巴路線。

(C) 的士

生效日期	平均收費調整幅度			自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
	市區	新界	大嶼山	
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%

(D) 專營渡輪

專營渡輪 服務 (註1)	生效日期	票價調整幅度	自上次加價日期 後的綜合消費物 價指數變動
尖沙咀— 中環	2009年3月29日	第一階段： 4.5% - 17.6%	_(註2)
	2010年1月1日	第二階段： 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— 灣仔	2009年3月29日	第一階段： 4.5% - 13.6%	_(註2)
	2010年1月1日	第二階段： 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%
	2023年4月3日	54.8% - 56.3%	3.7%

註：

- 有關數字為成人單程票的票價調整幅度。
- 鑑於目前未能提供2008年以前的票價調整記錄，因此沒有綜合消費物價指數變動的相關數據。

(E) 持牌渡輪

持牌渡輪 服務	生效日期	票價調整幅度 (註1)	自上次加價日期 後的綜合消費物 價指數變動
長洲—中環	2011年7月1日	9.3% - 9.6%	7.0%
	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%
梅窩—中環	2011年4月1日	11.1% - 11.5%	6.0%
	2014年4月1日	4.8% - 5.4%	3.0%
	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%
「橫水渡」 (來往坪洲、	2011年7月1日	9.9%	7.0%
	2014年7月1日	4.9%	13.0%
	2017年7月1日	4.7%	7.0%

持牌渡輪 服務	生效日期	票價調整幅度 (註1)	自上次加價日期 後的綜合消費物 價指數變動
梅窩、芝麻 灣與長洲)	2021年4月1日	4.5%	7.5%
	2023年9月24日	3.6%	3.7%
榕樹灣－ 中環	2011年7月1日	11.0% - 11.5%	7.0%
	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%
索罟灣－ 中環	2011年7月1日	11.9% - 12.0%	7.0%
	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%
坪洲－中環	2011年7月1日	9.4% - 12.5%	7.0%
	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%
愉景灣－ 中環	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%
西灣河－ 觀塘 ^(註3)	2009年11月1日	14.6%	_(註2)
	2013年1月11日	9.1%	13.5%
	2015年1月4日	50.0%	8.8%
西灣河－ 三家村 ^(註3)	2009年11月1日	14.6%	_(註2)
	2013年1月11日	9.1%	13.5%
	2015年1月4日	50.0%	8.8%
北角－紅磡	2011年4月1日	22.2%	_(註2)
	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－ 九龍城	2011年4月1日	22.2%	_(註2)
	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－	2017年3月26日	20.0%	_(註2)

持牌渡輪服務	生效日期	票價調整幅度 (註1)	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
觀塘—啟德 (註3)	2019年9月1日	16.7%	6.7%
	2023年9月3日	18.6%	5.3%
中環—紅磡 (註4)	2023年9月3日	18.9%	-
馬灣—中環	2010年7月25日	7.3%	_(註2)
	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%
馬灣—荃灣	2010年1月10日	25.0%	_(註2)
	2010年7月25日	16.2%	-1.4%
	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—榕樹灣 (註3)	2015年9月27日	8.6%	_(註2)
	2018年10月7日	10.5%	7.2%
香港仔—模達—索罟灣 (註3)	2012年6月3日	19.6%	_(註2)
	2015年6月1日	9.1%	11.1%
	2020年1月1日	3.9% - 4.2%	9.1%
屯門—東涌—沙螺灣—大澳 (註3)	2020年1月26日	8.0%	_(註2)
北角—觀塘(危險品車輛)渡輪服務	2014年1月28日	9.2% - 9.8%	18.2%
	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%
愉景灣—坪洲／聖母神樂院 (註5)	2025年1月19日	20.0%	5.2%

註：

- 有關數字為成人單程票的票價調整幅度，除北角—觀塘(危險品車輛)渡輪服務的數字為每部車輛按車輛種類劃分的票價調整幅度。
- 鑑於目前未能提供2008年以前的票價調整記錄，因此沒有綜合消費物價指數變動的相關數據。
- 目前未能提供2008年以前的票價調整記錄。
- 中環—紅磡航線於2020年6月28日投入服務。該航線自開始營運至今的票價調整次數少於5次。

5. 愉景灣—坪洲／ 聖母神樂院航線於2023年7月7日由街渡服務轉為持牌渡輪服務。該持牌渡輪航線至今的票價調整次數少於5次。

(F) 電車

生效日期	票價調整幅度 ^(註)	自上次加價日期後的 綜合消費物價指數變動
1997年1月12日	33.3%	23.1%
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%
2022年7月11日	15.4%	6.6%

註：有關數字為12歲或以上人士的票價調整幅度。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2037)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的職責，是管理交通、監管公共交通機構、簽發駕駛執照及車輛牌照，以及制訂長遠規劃以配合交通設施和服務需求的增長。個人化點對點交通服務是本港運輸系統中的重要一環。就此，當局可否告知本會：

- (a) 截至2025年2月，本港出租汽車許可證限額數量為何；
- (b) 當局有否就未來因立法取締白牌車而引致的市場供應缺口，考慮放寬及增加出租汽車許可證的要求和數量；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

(a)

現時《出租汽車許可證(數目限定)公告》(第374L章)訂明出租汽車服務類型及許可證數目上限，有關每類許可證的數目上限表列如下：

出租汽車許可證的種類	法例訂明的許可證數目上限
私家出租汽車服務(註1)	1 500
酒店出租汽車服務	400
旅遊出租汽車服務	400
機場出租汽車服務(註2)	60
學校出租汽車服務(註2)	1 500

註1：私家出租汽車服務包括私家服務(豪華房車)及私家服務(豪華房車)(過境服務)。

註2：機場出租汽車在1980年代中期已逐步由私家出租汽車服務中的豪華房車代替，而學校出租汽車亦逐步由學校私家小巴取代，運輸署亦已再沒有接獲這兩類出租汽車許可證的申請。

(b)

政府會密切留意社會對出租汽車服務的需求，並適時檢視出租汽車許可證的審批準則及數目上限，以配合市場對此類服務的需求。現時有效的出租汽車許可證數目均低於可發出的許可證數目上限，因此有興趣營運有關服務的人士可以提出申請。運輸署會按《道路交通(公共服務車輛)規例》(第374D章)的要求審批出租汽車許可證的申請。有關車輛的服務須有合理理由需要，而申請人所提交的使用出租汽車紀錄或已簽訂之合約也是考慮因素之一。運輸署已由2017年起推出相關措施，便利新服務提供者加入出租汽車市場。

另外，為提升個人化點對點交通服務的質素，運輸署正進行研究，檢視個人化點對點交通服務的整體供求，了解乘客需求及轉變。交通諮詢委員會轄下亦已成立「提升個人化點對點交通服務工作小組」，探討有關服務的策略方向及如何規管網約車平台。該工作小組在綜合運輸署正在進行的供求研究的結果和各持份者的意見後，會盡快向政府提交建議報告。政府在全面考慮工作小組的報告以及所收集到的意見後，會於今年內就規管網約車平台訂定立法建議。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1354)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜
(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就打擊違例泊車事宜，政府可否告知本會：

1. 請以警察總區列出，過去3年，每年警務處發出的違例泊車定額罰款通知書數目為何；
2. 請以區議會分區及車輛類別列出，過去3年，每年路旁、公營停車場及私營停車場的泊車位數目為何；及
3. 請以車輛及燃料類別劃分，過去3年，每年新登記車輛數目為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1. 過去3年，警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)就違例泊車發出的定額罰款通知書，按警察總區劃分的數字表列如下：

警察總區	違例泊車定額罰款通知書數目		
	2022年	2023年	2024年
港島	624 000	523 167	397 077
東九龍	555 417	443 038	297 579
西九龍	1 011 084	960 276	872 319
新界南	570 895	471 527	390 462
新界北	602 075	615 011	585 760
合計	3 363 471	3 013 019	2 543 197

2. 過去3年，18區按車輛類別劃分的路旁、政府停車場和私營停車場泊車位數目分別表列於附件1、附件2及附件3。
3. 過去3年，按車輛及燃料類別劃分的首次登記車輛數目表列如下：

2022年

車輛類別	首次登記車輛數目					
	汽油	柴油	電動	石油氣	氫	總數
電單車	7 477	0	163	0	0	7 640
私家車	17 683	0	19 795	0	0	37 478
的士	10	0	1	1 094	0	1 105
專營巴士	0	217	19	0	0	236
非專營公共巴士	0	310	2	0	0	312
私家巴士	0	57	0	0	0	57
公共小巴	0	14	0	115	0	129
私家小巴	0	69	0	1	0	70
貨車	0	6 913	80	0	0	6 993
特別用途車輛	0	120	13	4	0	137

2023 年

車輛類別	首次登記車輛數目					
	汽油	柴油	電動	石油氣	氫	總數
電單車	4 632	0	211	0	0	4 843
私家車	15 628	0	28 541	0	0	44 169
的士	2	0	17	933	0	952
專營巴士	0	108	24	0	1	133
非專營公共巴士	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
貨車	0	4 701	308	0	0	5 009
特別用途車輛	0	81	7	5	0	93

2024 年

車輛類別	首次登記車輛數目					
	汽油	柴油	電動	石油氣	氫	總數
電單車	3 726	0	307	0	0	4 033
私家車	13 503	0	33 206	0	0	46 709
的士	4	0	140	827	0	971
專營巴士	0	25	20	0	0	45
非專營公共巴士	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
貨車	0	2 936	249	0	0	3 185
特別用途車輛	2	71	3	5	0	81

註1： 混合動力車輛計入其相應燃料類別內，只有純電動車才計入電動車輛類別。

註2： 政府車輛無須登記，因此不包括在內。

過去3年18區按車輛類別劃分的路旁泊車位數目

地區	年份 (截至每年 十二月底)	私家車*	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計#
中西區	2024	509	202	11	651	1 373
	2023	508	193	11	651	1 363
	2022	443	193	9	618	1 263
灣仔	2024	1 029	25	53	779	1 886
	2023	1 017	24	48	761	1 850
	2022	990	24	22	711	1 747
東區	2024	536	101	65	807	1 509
	2023	529	91	75	818	1 513
	2022	523	91	62	777	1 453
南區	2024	653	51	85	447	1 236
	2023	645	50	85	447	1 227
	2022	642	53	85	447	1 227
油尖旺	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
深水埗	2024	1 295	220	12	884	2 411
	2023	1 273	229	9	876	2 387
	2022	1 249	228	9	861	2 347
九龍城	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
黃大仙	2024	316	129	0	545	990
	2023	306	129	0	519	954
	2022	303	128	0	475	906
觀塘	2024	586	120	53	921	1 680
	2023	531	115	42	834	1 522
	2022	538	123	42	795	1 498
荃灣	2024	859	69	31	700	1 659
	2023	888	63	31	629	1 611
	2022	814	67	31	623	1 535
屯門	2024	1 297	329	113	892	2 631
	2023	1 267	330	113	886	2 596
	2022	1 274	354	112	886	2 626
元朗	2024	1 266	419	110	636	2 431
	2023	1 308	427	114	626	2 475
	2022	1 274	426	114	617	2 431
北區	2024	1 406	365	32	424	2 227
	2023	1 283	359	27	424	2 093
	2022	1 228	357	27	424	2 036

地區	年份 (截至每年 十二月底)	私家車*	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計#
大埔	2024	1 601	352	86	280	2 319
	2023	1 556	359	84	270	2 269
	2022	1 614	353	72	266	2 305
西貢	2024	1 930	316	146	505	2 897
	2023	1 932	305	155	481	2 873
	2022	1 971	316	146	479	2 912
沙田	2024	1 600	337	67	602	2 606
	2023	1 600	335	64	514	2 513
	2022	1 570	335	68	506	2 479
葵青	2024	484	360	21	772	1 637
	2023	424	353	21	726	1 524
	2022	416	364	21	721	1 522
離島	2024	640	67	78	261	1 046
	2023	517	55	75	205	852
	2022	510	55	79	152	796
總計#	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

* 有關數字是為尺寸相若的車輛例如私家車、的士、小巴、三輪車及輕型貨車提供的路旁泊車位數字。

數字不包括約370個預留作特別公共服務用途(例如垃圾車和郵政車輛)的泊車位。

過去3年18區按車輛類別劃分的政府停車場泊車位數目[^]

地區	年份 (截至每年 十二月底)	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	2024	3 821	425	13	345	4 604
	2023	3 903	426	13	343	4 685
	2022	3 921	427	13	351	4 712
灣仔	2024	2 428	401	11	265	3 105
	2023	2 578	230	11	263	3 082
	2022	2 605	227	11	262	3 105
東區	2024	3 179	346	21	382	3 928
	2023	3 165	346	33	382	3 926
	2022	3 143	351	33	374	3 901
南區	2024	2 676	177	10	488	3 351
	2023	2 681	182	10	488	3 361
	2022	2 670	182	11	483	3 346
油尖旺	2024	900	180	18	34	1 132
	2023	976	253	20	34	1 283
	2022	1 066	254	20	39	1 379
深水埗	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
九龍城	2024	3 183	135	5	257	3 580
	2023	3 179	134	7	247	3 567
	2022	3 183	134	7	247	3 571
黃大仙	2024	4 288	295	44	590	5 217
	2023	4 187	285	44	561	5 077
	2022	4 213	282	25	552	5 072
觀塘	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
荃灣	2024	1 890	121	4	244	2 259
	2023	1 868	121	4	244	2 237
	2022	1 914	124	4	242	2 284
屯門	2024	3 801	179	48	239	4 267
	2023	3 769	179	46	232	4 226
	2022	3 501	142	46	166	3 855
元朗	2024	3 346	111	36	242	3 735
	2023	3 301	112	46	238	3 697
	2022	3 315	107	49	238	3 709
北區	2024	4 443	417	55	270	5 185
	2023	3 820	411	55	254	4 540
	2022	3 475	374	42	126	4 017

地區	年份 (截至每年 十二月底)	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
大埔	2024	1 121	208	8	96	1 433
	2023	1 110	208	15	96	1 429
	2022	897	213	8	80	1 198
西貢	2024	1 945	73	51	208	2 277
	2023	1 941	73	66	206	2 286
	2022	1 938	73	61	206	2 278
沙田	2024	4 642	182	32	501	5 357
	2023	4 479	179	31	482	5 171
	2022	4 420	183	33	481	5 117
葵青	2024	5 049	579	12	901	6 541
	2023	4 905	564	12	855	6 336
	2022	4 836	563	12	845	6 256
離島	2024	2 222	71	39	136	2 468
	2023	2 111	242	17	114	2 484
	2022	1 601	115	17	109	1 842
總計	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

^ 上述泊車位資料由各部門或有關的停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。由於負責管理停車場的各部門、管理公司或營辦商可能會因應其需要對泊車位數目／種類作出調整，實際泊車位數目或會與上述有所不同。

過去3年18區按車輛類別劃分的私營停車場泊車位數目[^]

地區	年份 (截至每年 十二月底)	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	2024	34 750	439	59	601	35 849
	2023	34 045	385	58	483	34 971
	2022	34 073	457	58	483	35 071
灣仔	2024	35 523	88	90	359	36 060
	2023	35 138	83	97	321	35 639
	2022	35 170	83	98	323	35 674
東區	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
南區	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
油尖旺	2024	33 153	773	86	786	34 798
	2023	33 421	774	101	797	35 093
	2022	33 280	770	94	753	34 897
深水埗	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
九龍城	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
黃大仙	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
觀塘	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
荃灣	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
屯門	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
元朗	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
北區	2024	17 511	735	32	411	18 689
	2023	17 842	975	32	380	19 229
	2022	17 804	884	32	361	19 081

地區	年份 (截至每年 十二月底)	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
大埔	2024	29 771	613	58	875	31 317
	2023	29 763	641	54	850	31 308
	2022	29 446	638	54	845	30 983
西貢	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
沙田	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
葵青	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
離島	2024	17 541	870	174	370	18 955
	2023	18 022	708	176	390	19 296
	2022	13 835	700	190	386	15 111
總計	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

^ 上述泊車位資料由各部門、機構及停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。由於負責管理停車場的停車場提供者、管理公司或營辦商可能會因應其需要對泊車位數目／種類作出調整，實際泊車位數目或會與上述有所不同。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1356)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就打擊長期霸佔和濫用泊車位事宜，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年路旁停車位被車輛佔用而並未繳費的票控個案為何；
2. 會否備存投訴不當佔用路旁收費停車位或收費錶停車位是否被用作商業用途的資料；若會，詳情為何；若否，原因為何；
3. 運輸署轄下已採用地磁感應或其他懸掛式感應技術的公眾多層停車場名稱及採用有關技術的原因分別為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

1. 過去3年，警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章) 發出涉及違例佔用路旁停車位的定額罰款通知書的檢控數字表列如下：

年份	2022年	2023年	2024年
檢控數字	259 992	259 497	242 309

2. 現時，運輸署委聘的停車收費錶營辦商會定期巡查各區的路旁停車收費錶，如發現收費錶停車位被不當佔用，營辦商會將有關情況反映至相關政府部門(如警務處、地政總署及食物環境衛生署)，以作調查及跟進。運輸署並沒有備存投訴不當佔用路旁收費停車位或收費錶停車位是否被用作商業用途的資料。

此外，停車收費錶配備的車位感應器可偵測相關的路旁泊車位是否已被佔用，並透過後台電腦系統綜合收費錶停車位的佔用和付費狀況，

以識別未繳費而被佔用的泊車位。運輸署已與警務處分享有關實時資訊，以便利警務處執法。

3. 由運輸署營運並已採用懸掛式感應或／及地磁感應技術的公眾多層停車場共有10個，包括天星碼頭、大會堂、林士街、堅尼地城、天后、筲箕灣、香港仔、雙鳳街、葵芳及荃灣停車場。有關技術旨在識別泊車位是否空置，並透過停車場內的電子顯示屏顯示各層空置泊車位數量，以便駕駛人士尋找泊車位。「香港出行易」流動應用程式亦會提供部份停車場的實時空置泊位資訊。其中，由於天星碼頭、大會堂、堅尼地城及葵芳停車場的部分樓層屬開放式設計，因此無法採用懸掛式感應技術，需採用地磁感應技術，以收集有關空置泊車位資訊。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1357)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就港鐵鐵路發展，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年各鐵路線每月平均乘客量及總乘客量、早上最繁忙1小時最繁忙單向路段可載客量、載客率及最繁忙路段為何；及
2. 請以服務延誤類別列出，過去3年，每年由港鐵公司控制範圍內的因素而引起並導致8分鐘或以上服務延誤事故的宗數為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

1. 過去3年，各重鐵和輕鐵路線每月平均乘客量、總乘客量、早上最繁忙1小時最繁忙單向路段的可載客量、載客率及最繁忙路段資料分別載列於附件一及附件二。
2. 過去3年，由香港鐵路有限公司(港鐵公司)控制範圍內的因素引起並導致8分鐘或以上的服務延誤事故宗數表列如下：

年份	成因	事故宗數
2022年	機件故障(註)	103
	人為因素	9
2023年	機件故障(註)	94
	人為因素	7
2024年	機件故障(註)	82
	人為因素	7

註：包括站內機件故障、基礎設施(例如信號系統)以及列車故障等。

重鐵系統統計數字
(早上最繁忙1小時最繁忙單向路段)

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段 共用路軌	
										東涌線 (註1)	機場 快線 (註1 及2)
2022年(註3)											
1.	最頻密列車 班次下的最 高可載客量 (每平方米站 立6人) (a) (註4)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可載客量 (每平方米 站立6人) (b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
3.	(a)項與(b)項 的差距(註5)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600
4.	乘客量(c)	37 700	34 500	40 200	44 800	9 100	34 200	37 200	2 200	20 100	1 100
5.	載客率(每平 方米站立6 人) [(c)／ (b)]	60% {大圍 至 九龍塘}	59% {荃灣西 至 美孚}	59% {油塘 至 鰂魚涌}	56% {天后 至 銅鑼灣}	54% {金鐘 至海洋 公園}	48% {彩虹 至九龍 灣}	50% {深水 埗至 太子}	51% {欣澳 至 迪士尼}	47% {奧運 至 九龍}	34% {青衣 至 機場}

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段 共用路軌	
										東涌線 (註1)	機場 快線 (註1 及2)
	{ }最繁忙 路段										
6.	載客率 (每平方米 站立4人) (註6)	83%	82%	84%	79%	76%	67%	70%	72%	66%	不適用
7.	每月平均 乘客量 (百萬人次)	15.3	19.9	8.8	20.9	1.8	16.0	23.1	0.3	5.2	0.3
8.	總乘客量 (百萬人次)	183.5	238.8	105.1	250.5	21.6	192.0	277.4	3.4	62.7	3.1
2023年											
1.	最頻密列車 班次下的最 高可載客量 (每平方米站 立6人) (a)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可載客量 (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

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段 共用路軌	
										東涌線 (註1)	機場 快線 (註1 及2)
3.	(a)項與(b)項 的差距(註5)	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.	載客率(每平 方米站立6 人) [(c)／(b)] { }最繁忙 路段	68% {大圍 至 九龍塘}	61% {荃灣西 至 美孚}	60% {油塘 至 鰂魚涌}	58% {天后 至 銅鑼灣}	58% {金鐘 至海洋 公園}	48% {彩虹 至九龍 灣}	52% {深水 埗至 太子}	39% {欣澳 至 迪士尼}	50% {奧運 至 九龍}	40% {青衣 至 機場}
6.	載客率 (每平方米 站立4人) (註6)	94%	85%	84%	81%	82%	68%	73%	54%	70%	不適用
7.	每月平均 乘客量 (百萬人次)	23.7	23.9	9.8	25.7	2.2	18.2	27.7	0.5	6.5	0.9
8.	總乘客量 (百萬人次)	283.6	280.3	114.8	311.0	25.8	215.1	344.6	5.8	77.1	10.8
2024年											
1.	最頻密列車 班次下的最 高可載客量	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段 共用路軌	
										東涌線 (註1)	機場 快線 (註1 及2)
	(每平方米站立6人) (a)										
2.	可載客量 (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)項與(b)項 的差距(註5)	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
5.	載客率(每平方米 站立6人) [(c)/(b)] { }最繁忙 路段	68% {大圍 至 九龍塘}	62% {荃灣西 至 美孚}	57% {油塘 至 鰂魚涌}	55% {天后 至 銅鑼灣}	59% {金鐘 至海洋 公園}	48% {彩虹 至九龍 灣}	51% {深水 埗至 太子}	33% {欣澳 至 迪士尼}	49% {奧運 至 九龍}	48% {青衣 至 機場}
6.	載客率 (每平方米 站立4人) (註6)	94%	86%	80%	77%	83%	67%	72%	46%	69%	不適用
7.	每月平均 乘客量 (百萬人次)	25.9	24.7	9.8	25.9	2.4	18.2	27.7	0.5	6.5	1.1
8.	總乘客量 (百萬人次)	310.3	296.9	118.0	311.4	29.0	218.1	332.1	6.4	77.8	13.1

- 註1： 由於機場快線及東涌線在部分路段共用路軌，該等鐵路線的整體可載客量受車務編排模式所影響。
- 註2： 機場快線的設計是提供座位予每名乘客，因此站立人數的乘客密度並不適用。有關數字按現有可載客量計算。
- 註3： 鑑於疫情影響，表列數字以疫情較為緩和的月份所收集到的數據為基礎。
- 註4： 現時所有行走港鐵鐵路線的列車車廂均按鐵路興建時的業界標準設計，可容納每平方米站立6人的乘客密度。然而，在實際營運中，乘客不大願意登上看似擠迫但其實仍有空間的列車，因此目前列車一般只達到每平方米站立約4人的乘客密度。故運輸署提供以每平方米站立6人計算的可載客量以反映列車可負荷的最高水平，以及以每平方米站立4人計算的載客率，以反映實際營運中的情況。
- 註5： 這是由於服務班次尚未增至信號系統可負荷的最高水平。
- 註6： 以一系列行走市區的重鐵列車為例，一系列列車可提供340個座位，以及以每平方米站立6人的乘客密度計算下的2 160個企位，即每列列車的總計可載客量約為2 500人。若以每平方米站立4人的乘客密度計算，340個座位數目維持不變，而企位則減至1 440個，即每列列車的總計可載客量約為1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度計算的可載客量，相當於以每平方米站立6人計算的71.2%。東鐵線方面，由於該路線的列車設有1個頭等車廂，列車的座位和企位比例與其他重鐵列車稍有不同。若以每平方米站立6人計算，每列列車的總計可載客量為2 845人；以每平方米站立4人計算，則為2 061人。

輕鐵系統統計數字
(早上最繁忙1小時最繁忙單向路段)

輕鐵路綫	最高可載客量			載客率(註1)		
	2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
505	2 993	2 993	2 993	68%	66%	79%
506P(註2)	不適用	424	424	不適用	70%	45%
507	2 827	2 827	2 827	74%	83%	85%
507P(註2)	212	212	212	80%	90%	90%
610	2 056	2 056	2 056	80%	93%	93%
614	1 372	1 122	1 122	70%(註3)	77%(註3)	77%(註3)
614P	1 156	1 363	1 363			
615	748	960	960	85%(註3)	74%(註3)	87%(註3)
615P	1 388	1 600	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	76%	63%	82%
706	5 088	5 088	5 088	85%	63%	80%
720(註2)	不適用	不適用	212	不適用	不適用	20%
751	2 857	2 993	2 993	82%	64%	81%
751P	398	398	398	75%	60%	80%
761P	4 240	4 240	4 240	67%	64%	86%

乘客量(百萬人次)

	2022年	2023年	2024年
每月平均乘客量	11.0	12.5	12.9
總乘客量	131.7	150.0	154.6

- 註1： 由於輕鐵屬開放式系統，一個輕鐵車站可能有多條路線途經，因此無法採用現時評估重鐵線載客率的方法，即根據乘客出入車站的記錄預測其所選乘的路線，以計算個別輕鐵線的實際載客率或乘客量。港鐵公司現時採用實地視察和調查的方式評估輕鐵車輛的載客率，重鐵載客率計算方法所採用的每平方米站立4人或6人的乘客密度標準並不適用。
- 註2： 港鐵公司分別在2022年9月、2023年9月及2024年9月加設507P、506P及720線，在平日早上繁忙時段行駛。
- 註3： 數字為614／614P線及615／615P線的平均載客率。在屯門區內，614與614P線的走線完全重疊，615與615P線亦同樣重疊。然而，614P及615P線只來往屯門碼頭與兆康站，614及615線行經兆康站後則會跨區前往元朗。該兩條輕鐵線最繁忙的路段一般在屯門區內重疊的路段出現。對乘客而言，在屯門區內乘搭614或614P線、615或615P線並無分別。因此，該等輕鐵線的平均載客率可更準確反映實際情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1222)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就支援推行「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」，請告知本會，自計劃於2023年9月推行至今的最新進展，包括各貸款機構接獲及批出的申請數目；涉及的車輛數目和金額，申請個案的審批時間為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

政府在2023年9月4日推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」(貸款計劃)，以鼓勵的士業界轉用純電動的士。

貸款計劃由香港按證保險有限公司(按證保險公司)負責管理，而參與貸款計劃的貸款機構(貸款機構)會審批貸款申請。自貸款計劃推出至今年2月28日為止，按證保險公司從貸款機構共接獲184宗申請，當中166宗申請(涉及166部電動的士)已獲批出，貸款總額約為5,700萬元；5宗申請正在處理中；13宗因申請人撤回申請或未有於按證保險公司指定的時間內提取貸款而被取消貸款。

現時按證保險公司在收到貸款機構提交文件已齊備的申請後，一般可在約1星期內批出貸款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1223)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就增加泊車位，請告知本會：

1. 運輸在2024年推展多項增加泊車位的措施按區域說明所增加各商用車種(的士、小巴、貨車、非專型巴士)的泊車位數目及有關工作涉及的資源；
2. 就11個政府公眾停車場，政府會否考慮推出優惠措施，以吸引特別是商用車輛於使用率較低的時段停泊，如會，詳情為何；如不會原因為何？
3. 商用車輛數目及其泊車位數目長時間維持在1:0.6的水平，政府會否考慮把增加泊車位數目訂下績效指標，以確保商用車輛泊車位不足的問題能夠逐步改善，如會，詳情為何；如不會，原因為何，有何措施有效地改善商用車輛泊車位不足的問題？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1. 商用車輛提供客貨運輸，在各行各業以至整體經濟方面擔當重要角色。政府會盡量配合商用車輛的泊車需求，並就有關泊車位的供應一直積極推展一系列短期及中長期措施，包括：
 - (i) 在不影響交通暢順、道路安全或其他車輛上落客貨的情況下，於合適地點增加路旁商用車輛泊車位，包括停車收費錶；
 - (ii) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位；
 - (iii) 善用高架天橋橋底空間劃設泊車位；

- (iv) 繼續與地政總署保持緊密聯繫，因應區內的泊車需求，物色合適的用地用作短期租約停車場，以期在不同地區增加泊車位供應；
- (v) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目；
- (vi) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；
- (vii) 遵循「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目提供包括商用車輛的公眾泊車位。第一個按照「一地多用」原則興建的項目「上水嘉富坊公眾停車場」已於2024年11月啟用，提供私家車及商用車輛泊車位；
- (viii) 於2021年完成修訂《香港規劃標準與準則》，增加資助房屋項目的商用車輛泊車位種類及數目；及
- (ix) 在合適的新發展項目中規定開放一定數目的附屬泊車位及上落客貨區作夜間公眾商用車輛停泊用途。

有關在2024年增加商用車輛泊車位的進度附載於附件1。

上述措施及工作主要由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，故涉及的開支沒有詳細分項。

2. 現時，運輸署營運的11個公眾停車場(除黃大仙停車場外^註)，客貨車的收費與私家車的收費相同。上述11個公眾停車場的收費水平普遍低於鄰近停車場的收費，而當中6個停車場在晚上使用率較低的時段已提供夜泊優惠收費，以吸引駕駛人士使用。
3. 運輸署一直積極聽取業界建議及密切監察各區短期泊車位供應的變動，以及留意個別行業的需要，推行短期及中長期措施提供商用車輛泊車位。另外，如有短期租約停車場被收回作長遠發展用途，在進行相關發展項目的規劃時，運輸署亦會要求項目倡議人檢視發展項目對泊車位供求的影響，並採取適當的短期緩解措施，包括另覓地點或在相關發展項目提供適量公眾泊車位，來盡量補足相應數目的泊車位。

就新建的政府停車場而言，除了上述的「上水嘉富坊公眾停車場」，政府預計於2025年落成的將軍澳中醫醫院和將軍澳第67區政府聯用辦公大樓內的公眾停車場，將合共增加超過130個商用車輛泊車位。另外，政府預計在未來三年，隨著更多按「一地多用」原則推展的公眾停車場項目落成，會再額外增加超過70個商用車輛泊車位。而部分私人停車場和短期租約停車場亦會提供商用車輛泊車位。

商用車輛泊車位需求受多項因素影響，例如整體經濟狀況、地區泊車位供求、商用車輛作業模式、停泊習慣、司機居住及工作地點等。現時，有不少商用車輛會停泊在棕地上，亦有不少商用車輛司機因從事過境工作，會將車輛停泊於內地。此外，部分商用車輛(如食品運輸及配送車輛)則因應行業需求在夜間作業。就商用車輛泊車比率設定硬性指標缺乏彈性，亦難以準確反映個別地區的實際情況。此外，香港土地

資源極為有限，在考慮增加商用車輛泊車位數量的同時，也須兼顧住屋及其他空間的需求。因此，我們認為不適宜就商用車輛泊車供應訂立硬性指標。

註：黃大仙停車場僅提供旅遊巴士／貨車(5.5公噸以上)的泊車位，並未提供客貨車與私家車的泊車位。

**增加商用車輛泊車位的進度
(載至2024年12月)**

	措施	進展	適用車輛種類
1.	在合適的路旁地點劃設路旁泊車位，包括夜間泊車位	- 2024年新增約1 040個路旁泊車位 - 合共提供約 37 640 個路旁泊車位	貨車、非專營巴士、小型巴士、的士
2.	在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少需提供的商用車輛泊車位數目	- 2024 年新訂明最少約 320 個商用車輛泊車位於租約條款中 - 合共涉及最少約 2 090 個商用車輛泊車位	貨車、非專營巴士、小型巴士
3.	鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊	- 2024年新增三間學校合共提供10個學生服務車輛泊車位 - 合共有40間學校於非上課時間提供共約120個泊車位供學生服務車輛停泊	非專營巴士、小型巴士
4.	在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地發展項目等增加包括商用車輛的公眾泊車位。	- 2024年完成首個「一地多用」項目-上水嘉富坊公眾停車場，提供6個商用車輛泊車位	貨車
5.	在合適的新發展項目中開放一定數目的附屬泊車位及上落客貨區作夜間公眾商用車輛停泊用途	- 合共在四個推售的新發展項目開放附屬泊車位及上落客貨區提供約270個夜間公眾商用車輛泊車位	貨車、非專營巴士、的士

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1224)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就推行「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」，以紓緩運輸業界人手短缺的問題，請告知本會：

1. 自計劃推出以來各合資格的公交申請情況，包括接獲的申請及獲批數目、涉及的人數，當中有多少已投入服務，未獲批的原因及有關工作涉及的資源為何；
2. 本港的失業率一直維持在低水平，運輸業仍然面對招聘困難，當局會否考慮增加輸入司機的配額，如會，詳情為何，會否進一步簡化措施，以加快申請的審批；如不會，原因為何，有何措施紓緩運輸業界司機不足的問題？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

1. 政府一直關注公共小巴及客車行業持續面對的司機短缺問題。為進一步紓緩業界人手問題，政府於 2023 年 6 月公布「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」，並分別在 2023 年 9 月及 2024 年 7 月透過兩輪申請批出了 900 個公共小巴及 800 個客車輸入司機配額，所有申請均經跨部門聯絡小組(由運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成)審核。

第一輪共接獲 118 宗申請，當中 98 宗申請獲批，涉及 969 個輸入司機的配額。第二輪共接獲 129 宗申請，當中 125 宗申請獲批，涉及 849 個輸入司機的配額(當中包括因申請人在第一輪未有使用而撥至第二輪作分配的 118 個配額)。在兩輪申請中，未獲批准的申請個案的原因包括：未能符合進行本地招聘的規定、未能符合全職本地員工與輸入勞工

比例要求及申請人未持有有效的客運營業證。截至 2025 年 2 月底，共有 1 278 名輸入司機已通過本地駕駛考試，當中超過 1 200 名輸入司機已投入服務。執行上述計劃涉及的運輸署人手及開支已納入運輸署整體撥款及編制內，因此未能分項列出。

2. 政府會繼續透過持份者諮詢小組與相關運輸業界及勞工代表保持溝通，密切監察計劃的實施情況。運輸及物流局和運輸署正檢視計劃的實施情況，及評估行業未來數年的人手需求。視乎檢討的結果，我們會適時公佈計劃的未來路向。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1225)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就公共小巴的營運，請告知本會：

1. 政府去年推出「特選紅轉綠」計劃後，已有兩條紅巴路線轉為綠色專線小巴(專線小巴)路線模式營運，政府會否考慮優化措施，以吸引更多紅色小巴轉為綠色小巴，如會，詳情為何；如不會，原因為何；
2. 由於紅色小巴的經營範圍有所限制，運輸署提供了什麼協助，以促使紅色小巴能夠持續發展；及
3. 在2025至26年度，運輸署會繼續檢討公共小巴營運狀況，並支援環境保護署推行電動公共小巴試驗計劃，有關工作的計劃詳情及涉及的資源為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

1. 政府的一貫政策是鼓勵紅色小巴轉為服務範圍較廣及營運環境相對穩定的專線小巴經營，以改善營運狀況，同時可讓運輸署更有效進行監管，以確保服務質素水平。政府在2024年中推出「特選紅轉綠」計劃，邀請了11條符合指定條件的紅色小巴路線營辦商，申請把紅色小巴路線直接轉為專線小巴路線營運。為更有效監管公共小巴服務，獲批的營辦商日後需要符合「經營公共小巴(專線)服務的條件」，包括聘請司機駕駛有關路線，而其日常運作和票價須受運輸署批核及監管。運輸署在計劃申請期內共接獲兩宗申請，包括元朗(峻巒)一元朗站(朗明街)(循環線)及秀茂坪(曉光街)一佐敦(北海街)及，涉及12輛小巴。運輸署已於2025年1月批准有關申請，而兩條路線分別在2025年3月9日

及30日投入服務。運輸署會視乎首批參與「特選紅轉綠」計劃的指定路線的落實情況，以及業界對有關計劃的意見及反饋，考慮進一步開放「特選紅轉綠」計劃予更多紅巴路線參與。

2. 政府一直十分關注公共小巴業界營運狀況，並實施多項措施協助業界改善經營環境。在日常營運方面，運輸署會因應業界的要求而提供適切及可行的協助，例如在考慮個別地點的實際道路情況後，適當地放寬或取消部分紅巴上落乘客的限制區或禁區；以及在不影響道路安全及不會對道路使用者造成阻礙的前提下，容許公共小巴在非營運時間內停泊在由運輸署設立的公共小巴站內，以配合業界的實際營運及泊車需要。

另一方面，為配合鼓勵紅色小巴轉為專線小巴營運的政策，運輸署過往一直有按地區發展及乘客需求規劃和制訂新專線小巴路線，並透過現時專線小巴營辦商遴選計劃，公開邀請有興趣人士(包括紅巴營辦商)申請營運。

政府會繼續密切留意公共小巴的營運情況，並與相關持份者保持緊密溝通，探討更多可行措施，改善業界營運環境。

3. 環境保護署(環保署)已開展電動公共小型巴士先導試驗計劃(先導試驗計劃)，資助營辦商購置電動小巴於不同專線小巴路線進行試驗，並評估電動小巴在香港應用的可行性及有關充電安排。運輸署一直積極配合進行先導試驗計劃，包括就安裝充電設施的小巴站選址提供意見，並協助環保署就先導試驗計劃諮詢公共小巴業界的意見。此外，在試驗期間，運輸署亦協調參加了先導試驗計劃的公共小巴營辦商向環保署提交電動小巴的日常運作數據，以供分析計劃成效。執行上述計劃涉及的運輸署人手及開支已納入運輸署整體撥款及編制內，因此未能分項列出。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1226)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2025至26年度，運輸署會繼續協助運輸及物流局制定提升的士服務質素的措施，包括制定和推行立法建議，規定所有的士必須安裝攝錄設備，以及所有的士司機必須提供電子支付方式，請告知本會，就上述立法建議的時間表及有關工作涉及的資源為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

為了善用科技提升整體的士服務質素，政府建議規定所有的士必須安裝車廂攝錄機、行車記錄儀及全球衛星導航系統(下稱「攝錄系統」)，以及規定所有的士司機必須提供電子支付方式。我們正在草擬相關的法例修訂條文，並爭取於2025年第二季向立法會提交法例修訂建議。

考慮到市場上現時已有不少電子支付方式供的士業界選用，如有關法例修訂建議獲立法會支持，我們計劃於2025年年底落實提供電子支付方式的建議。至於安裝攝錄系統的建議方面，如獲立法會支持有關法例修訂建議，運輸署計劃於2025年年中接受合規格的攝錄系統提出審批申請，並會同步招聘承辦商架設中央平台，以處理和儲存攝錄系統所收集的影音記錄和數據，支援相關的執法和管理工作。我們積極與業界攜手爭取於2025年年底至2026年年中陸續安裝攝錄系統，並於2026年內完成安裝，屆時將實施有關法例。

有關協助制定上述立法建議的工作由現有運輸署人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1227)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就打擊汽車非法出租或取酬載客方面，政府可否告知本會：

1. 在2024年，當局就打擊汽車非法出租或取酬載客而採取的執法行動數目，當中有多少宗是涉及跨境車輛；
2. 在2024年因涉及非法出租或取酬載客的車輛遭扣押並暫時吊銷牌照的數目，當中有多少宗是涉及跨境車輛；
3. 在2025至2026年度內，運輸署會繼續協助運輸及物流局處理有關制定打擊汽車非法出租或取酬載客措施的事宜，有關工作的計劃詳情及涉及的資源為何；
4. 就訂定規管網約車平台的立法建議時間表；及
5. 會否要求警方加大打擊非法出租或取酬載客的力度，如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

1. 在2024年，警務處就汽車非法出租或取酬載客個案採取47次執法行動，當中有19宗涉及跨境車輛。
2. 在2024年，有43輛因涉及非法出租或取酬載客的汽車而被運輸署扣押並暫時吊銷牌照，當中8輛為跨境車輛。

3. 運輸署一直通過不同途徑進行教育及宣傳，例如在社交平台上發文宣傳、在網上發放宣傳短片、在電台播放宣傳聲帶、在運輸署網站展示出租汽車許可證的樣本，以及在各陸路管制站、機場及公眾地方張貼海報等，提醒市民出行時應選擇合法的公共交通工具，於出行前向相關服務營辦商查詢有關車輛是否已獲發出租汽車許可證；並推出網上查詢系統，讓市民查詢核實有關車輛是否已獲發有效的出租汽車許可證。運輸署會繼續提醒市民注意安全，強調使用非法出租汽車服務會令乘客蒙受風險，因為當發生交通事故時，提供非法出租汽車服務的車輛的第三者責任保險或會失效。運輸署會繼續致力宣傳，並與警務處交換情報，以打擊汽車非法出租或取酬載客的活動。此外，運輸署正參與政府研究進一步完善法例的工作，以期盡快向立法會提交修例建議，令執法可更到位和有效，出發點是保障乘客安全。

上述運輸署的工作由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，所涉資源並無分項數字。

4. 為提升個人化點對點交通服務的質素，運輸署正進行研究，檢視個人化點對點交通服務的整體供求，了解乘客需求及轉變。交通諮詢委員會轄下亦已成立「提升個人化點對點交通服務工作小組」，探討有關服務的策略方向及如何規管網約車平台。該工作小組在綜合運輸署正在進行的供求研究的結果和各持份者的意見後，會盡快向政府提交建議報告。政府在全面考慮工作小組的報告以及所收集到的意見後，會於今年內盡快就規管網約車平台訂定立法建議。
5. 政府一直十分關注利用汽車作非法出租或取酬載客的情況。警務處一直採取針對性執法行動，並透過不同渠道收集情報，以打擊非法出租或取酬載客活動。若發現有足夠證據證明未領有出租汽車許可證的車輛涉嫌被用作非法出租或取酬載客，會馬上採取適當的執法行動。警務處會繼續調配適當資源以打擊非法出租或取酬載客活動，保障乘客和道路使用者的安全。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1228)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就新開辦的綠色專線小巴路線，請告知本會：

- 1) 運輸署原計劃在2024年開辦8條新綠色專線小巴路線，但最終只開辦4條，原因為何；及
- 2) 在2024年計劃開辦的8條新綠色專線小巴路線的詳情，包括涉及的路線、所需車輛數目、何時招標及投入服務？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

運輸署原計劃於2024年開辦8條新專線小巴路線(見下表)，相關專線小巴營辦商遴選工作已經完成，截至2024年底，4條新專線小巴路線經已投入服務。

	路線	最低車輛 數目要求	刊憲邀請申請 日期	投入服務日期
1	新界第24號線 (大埔(富蝶邨)－ 大埔(廣福道)(循環線))	3	2022年8月5日	已於2024年 3月投入服務
2	新界第117A號線 (安達臣道石礦場發展區 －尚德公共交通總站)	3		預計於2025年 第二季 投入服務
3	新界第117B號線 (安達臣道石礦場發展區 －油塘(循環線))	5		預計於2025年 第二季 投入服務

	路線	最低車輛 數目要求	刊憲邀請申請 日期	投入服務日期
4	新界第143號線 (屯門新墟—龍逸邨 (循環線))	4	2023年6月30日 (註)	(註)
5	新界第57K號線 (上水站—唐公嶺)	4	2023年6月30日	已於2024年 8月投入服務
6	新界第57K號線輔助線 (上水站—蕉徑)	3		已於2024年 8月投入服務
7	新界第58K號線 (上水站—丙崗)	2		已於2024年 8月投入服務
8	新界第508號線 (上水站—古洞北福利服 務綜合大樓)	1		預計於2025年 第三季 投入服務

註：獲選營辦商於2024年7月撤回開辦該專線小巴服務。

在2024年未有開辦4條新綠色專線小巴路線原因如下：

- 第117A及117B號線：有關路線的開辦日期需視乎安達臣道石礦場發展區一帶新房屋發展項目的落成進度，預計於2025年第二季投入服務。
- 第143號線：運輸署已於2024年3月完成專線小巴營辦商遴選工作並通知獲選的營辦商，惟該營辦商在考慮營運環境後於2024年7月撤回開辦該專線小巴服務。運輸署其後檢視及調整了該專線小巴服務的總站位置及行車路線，以進一步提升其財務可行性，並已於2025年1月重新邀請營辦商申請營運該專線小巴服務。
- 第508號線：待上水站的新建專線小巴總站設施完工後，有關路線預計於2025年第三季投入服務。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1229)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2025至26年度，運輸署會繼續促進跨境交通和運輸服務及陸路邊境管制站設施的規劃和順利運作，有關工作的詳情及涉及的開支為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

香港目前共設有9個陸路管制站，包括3個鐵路過境通道，即羅湖、落馬洲支線和香港西九龍高速鐵路站；以及6個道路過境通道，即深圳灣、落馬洲、文錦渡、沙頭角、港珠澳大橋及香園圍。政府會因應各口岸的性質和定位，規劃合適的公共交通接駁服務，以及持續推動相關政策以促進香港與粵港澳大灣區其他城市的連繫。以港珠澳大橋口岸為例，我們已於2023年實施「港車北上」並持續優化其安排以方便車主，亦正與各內地單位積極探討「粵車南下」實際方案，以期進一步促進粵港澳大灣區互聯互通。

運輸署一直密切監察各口岸的通關安排和旅客人流情況，與各公共運輸營辦商保持緊密溝通，留意旅客出行模式和數量的變化，適時按需要調整相關公共運輸服務及制訂不同交通管理/改善方案，以配合旅客的需求和便利兩地人員往來。例如運輸署會與公共交通營辦商就節日、大型節慶及盛事活動制定預案，確保相關的公共交通服務能滿足增加的乘客需求；運輸署的緊急事故交通協調中心亦會24小時運作，監察各區，特別是口岸及主要車站，在節日或重大盛事期間的交通情況，適時作出應對措施，並透過不同渠道發放最新交通資訊。另外，當保安局啟動緊急事故監察及支援中心時，運輸署也會參與及配合該中心的相關工作。

在2025至26年度，運輸署會繼續就新皇崗口岸及沙頭角管制站重建規劃，向相關工務部門提供道路及公共運輸交匯處等交通設施的意見。運輸署亦

會為新皇崗口岸規劃各類公共運輸服務，以配合新口岸的運作，令往來港深兩地人流車流更為快捷暢順，加強香港與深圳以及大灣區內其他城市的連繫。

上述措施及工作主要由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，故涉及的開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2557)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案提及即將舉辦的第十五屆全國運動會，為更便利市民及遊客前往大灣區城市觀賽，進一步促進灣區互聯互通，港車北上已於23年7月1日起通行。就此，政府可否告知本會：

1. 過去兩年每月私家車、貨車及旅遊巴使用港珠澳大橋的車流量（按類別以表列出分項數字）；及
2. 2019年每月各類車使用港珠澳大橋的車流量（按類別以表列出分項數字）；及
3. 根據國務院現行《重大節假日免收小型客車通行費實施方案》，以及五一勞動節假期期間，港珠澳大橋實施小型客車免費通行。就此，請表列出與過往三年同時段車流量的區別；及
4. 深中通道去年通車，為灣區居民生活提供更便捷空間。請提供在深中通道正式通車後，粵港跨境私家車(雙牌車)每月使用港珠澳大橋的車流量。

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

- 1-2. 根據港珠澳大橋(大橋)管理局(註1)提供的資料，2019年及過去兩年每月私家車、貨車及巴士使用大橋的數目表列如下：

	私家車(註2)	貨車(註3)	巴士(註4)
2019年			
1月	44 863	7 020	53 784
2月	55 117	3 429	56 198
3月	60 954	8 407	59 472
4月	68 921	7 831	65 541
5月	79 217	7 412	61 917
6月	72 448	7 362	56 003
7月	75 220	8 271	57 639
8月	72 701	8 081	51 453
9月	65 838	7 918	38 163
10月	78 290	7 740	37 281
11月	71 447	7 648	32 586
12月	77 530	8 060	39 352
2023年			
1月	26 606	18 425	16 736
2月	47 129	16 226	23 602
3月	70 551	21 843	33 209
4月	92 991	21 046	42 818
5月	100 557	23 943	37 207
6月	106 154	26 126	34 358
7月	129 427	25 538	42 640
8月	153 973	28 606	47 344
9月	147 290	27 454	36 662
10月	198 555	27 004	45 843
11月	200 308	29 007	43 344
12月	255 688	26 216	54 661
2024年			
1月	231 538	26 401	47 412
2月	271 397	18 863	54 181
3月	279 510	26 510	57 166
4月	277 743	26 283	53 877
5月	278 678	27 686	50 705
6月	276 071	26 167	50 856
7月	284 201	29 083	53 528
8月	309 676	31 822	55 389
9月	256 788	30 104	45 887
10月	318 590	32 701	55 963
11月	280 452	35 150	51 404
12月	311 029	35 504	58 610

註：

- (1) 大橋管理局根據內地法律成立，作為非營利性事業單位法人，負責大橋的建設、運營、管理和維護(包括財務事宜)，以及向使用大橋的車輛收取通行費用。
- (2) 包括跨境私家車(兩地牌及三地牌車)、跨境出租汽車，以及「港車北上」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的香港私家車。
- (3) 包括貨櫃車。
- (4) 包括往來香港與內地／澳門的跨境巴士、往來大橋香港口岸與珠海口岸／澳門口岸的跨境穿梭巴士、往來大橋珠海口岸／澳門口岸與香港國際機場海天中轉大樓穿梭巴士，以及往來大橋珠海口岸與藍海豚島作旅遊之用的穿梭巴士。

3. 根據國務院現行《重大節假日免收小型客車通行費實施方案》，在內地農曆新年、清明節、勞動節及國慶4個國家法定節假日，免除小型客車的大橋通行費。根據大橋管理局提供的資料，在過去3年免除小型客車通行費時段的大橋車流量如下：

	私家車(註5)
農曆新年黃金周	
2022年1月31日至2月6日	8
2023年1月21日至27日	9 514
2024年2月9日至17日	122 502
清明節	
2022年4月3日至5日	2
2023年4月5日	4 038
2024年4月4日至6日	46 282
勞動節	
2022年4月30日至5月4日	7
2023年4月29日至5月3日	21 248
2024年5月1日至5日	66 329
國慶黃金周	
2022年10月1日至7日	31
2023年9月29日至10月6日	69 392
2024年10月1日至7日	102 030

註：

- (5) 包括跨境私家車(兩地牌及三地牌車)、跨境出租汽車，以及「港車北上」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的香港私家車。2022年車流量受內地、香港及澳門於當時實施的防疫措施所影響。

4. 現時，往來大橋的跨境私家車包括粵港兩地牌車、港澳兩地牌車、粵港澳三地牌車以及「港車北上」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的單

牌車。大橋管理局透過收費亭的收費系統收集大橋的車流量，並未備存相關車輛所前往的目的地及個別類別私家車(包括粵港兩地牌車)的分項通行數目。根據上文提供的大橋車流量數字，在深中通道於2024年6月30日開通後，大橋私家車每月總車流整體仍然呈上升趨勢，由2024年7月約28萬車次上升至12月約31萬車次。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2565)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據《道路交通(公共服務車輛)規例》(第374D章)(i)私家、(ii)酒店及(iii)旅遊三類出租汽車服務發出的出租汽車許可證(許可證)數目的上限，分別僅為1 500張、400張及400張。政府可否告知本會：

- (一) 過去三年，每年政府分別收到及批准多少宗對上述每類許可證的申請(以表列出)；
- (二) 就上述每類許可證所訂定的上限的理據為何，以及有否機制按業界和市場的需求作出檢討；及
- (三) 政府會否考慮調高該等許可證數目的上限和降低申請門檻，以協助旅遊業界營商？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

- (一) 過去3年，有關私家、酒店及旅遊出租汽車許可證的新申請及發出數目，載列於下表：

出租汽車許可證的種類	相關數字(註1)	2022年	2023年	2024年
私家出租汽車服務(註2)	新申請數目	49	60	84
	發給新申請許可證數目	29	64	83
酒店出租汽車服務	新申請數目	0	6	3

出租汽車許可證的種類	相關數字(註1)	2022年	2023年	2024年
	發給新申請許可證數目	0	4	11
旅遊出租汽車服務	新申請數目	6	21	15
	發給新申請許可證數目	1	5	13

註1：申請人必須提供足夠資料以支持其申請。視乎申請人提交申請的日期及能否適時提交所需資料，成功申請的個案未必於遞交申請同年完成審批，部分申請亦可能被拒或被申請人撤回；而同一宗申請亦可能涉及多於1個許可證。

註2：私家出租汽車服務包括私家服務(豪華房車)及私家服務(豪華房車)(過境服務)。

(二)及(三)

為免影響公共交通工具的運作及加劇道路擠塞，《出租汽車許可證(數目限定)公告》(第374L章)訂明出租汽車服務類型及數目上限。有關上述三類許可證的數目上限載列於下表，政府會因應實際情況不時檢視可發出的出租汽車許可證數目上限。

出租汽車許可證的種類	法例訂明的許可證數目上限
私家出租汽車服務	1 500
酒店出租汽車服務	400
旅遊出租汽車服務	400

現時有效的私家、酒店及旅遊出租汽車許可證數目均低於可發出的許可證數目上限，因此有興趣營運有關服務的人士可以提出申請。運輸署會按《道路交通(公共服務車輛)規例》(第374D章)的要求審批出租汽車許可證的申請。有關車輛的服務須有合理理由需要，而申請人所提交的出租汽車紀錄或已簽訂之合約也是考慮因素之一。

為了便利新服務提供者加入出租汽車市場，運輸署已推出相關措施，包括讓有興趣申請出租汽車許可證人士可在無須提交車輛登記文件的情況下，提出「預先評估」請求，在得悉其出租汽車許可證申請有機會獲批准後，才購買車輛；另外，在申請私家服務(豪華房車)出租汽車許可證方面，即使申請人未能提供使用出租汽車紀錄或有效的出租服務合約，亦可就其擬議經營模式提供充分理據及證明資料支持其申請，運輸署可就有關申請予以特別考慮。

政府會繼續密切留意社會對出租汽車服務的需求，並適時檢視出租汽車許可證的審批準則及數目上限，以配合市場對此類服務的需求。

管制人員的答覆

(問題編號：2579)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年已登記的非專營巴士數量；及
2. 過去3年，每年各類服務批註的數目，分別接獲、批准、拒絕，以及正處理多少宗申請(按服務類別以表列出分項數字)；及
3. 考慮到現時牌照申請數量，政府有否考慮擴大申請額以應付未來旅業需求？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

1. 過去3年，每年已登記的非專營公共巴士數目表列如下：

年份(截至該年年底)	已登記的非專營公共巴士數目
2022	6 905
2023	6 921
2024	6 835

2. 過去3年，每年各類非專營公共巴士服務批註申請的分項數目表列如下：

年份	申請數目	服務批註類別						
		A01 遊覽 服務	A02 酒店 服務	A03 學生 服務	A04 僱員 服務	A05 國際乘 客服務	A06 居民 服務	A08 合約式 出租服務
2022	接獲	134	26	62	255	0	26	171
	批准	139	17	74	251	0	3	165
	拒絕	0	1	0	0	0	16	13
2023	接獲	149	41	60	270	0	10	240
	批准	137	37	56	278	0	4	209
	拒絕	0	1	0	6	0	10	18
2024	接獲	138	42	79	211	1	13	215
	批准	140	39	79	209	1	7	202
	拒絕	0	1	2	2	0	7	11
	處理中	16	6	0	4	0	1	10

註1：由於每年接獲的申請不一定於同年完成處理，故此每年內批准、拒絕和正在處理的申請數目總和，未必能對照該年接獲的申請數目。

註2：上述表列的申請數目為每年接獲非專營公共巴士服務批註的新申請數目，並不包括續領數目。

3. 非專營巴士營辦商會因應市場需求，申請相關車輛牌照批註以提供服務。政府沒有就遊覽服務車輛牌照批註數量設有限額，因此在收到營辦商申請時，會視乎需求等情況考慮批出相關車輛牌照批註。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1495)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就各類電動可移動工具(包括但不限於電動單輪車、電動平衡車、電動滑板車、電動滑板、電動單車)，政府可否告知：

1. 請以列表列出，過去5年，每年各類電動可移動工具的留用進口量；
2. 過去5年，每年就各類電動可移動工具接獲的投訴數目、意外數目、意外傷亡人數；
3. 過去5年，每年因非法使用各類電動可移動工具而拘捕人數、起訴人數、成功檢控人數及相關罪行；
4. 過去5年，每年將單車徑改為容許單車和合規格的電動可移動工具同時使用的單車徑的工程數目、項目內容及相關開支；
5. 過去5年，每年新建成且容許單車和合規格的電動可移動工具同時使用的單車徑數目、位置、長度及相關開支；
6. 政府曾表示會就各類電動可移動工具展開修例工作，然而迄今未有消息，就此，請告知目前就規管架構的修例草擬工作進度，以及立法時間表。

提問人：容海恩議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

1. 根據政府統計處的資料，電動可移動工具的留用進口量如下：

年份	留用進口(註1,2,3) (輛)
2023	1 457
2024	197

註：

- (1) 留用進口量即進口量減去轉口量。由於受到貨物進口和轉口之間的時間差距等因素影響，某一年的進口量與轉口量的差別並不等於該年本地的銷售數字。
- (2) 根據政府統計處的資料，在2023年之前的「香港貨物協調制度」下，電動可移動工具並沒有獨立的貨物編號，其所屬的貨物編號也包含其他車輛，故未能提供該貨物在2023年之前的進口、轉口或留用進口量。
- (3) 相關數據沒有就各類電動可移動工具作分類記錄。

2. 過去5年涉及電動可移動工具的投訴／意見數目和意外個案數字(註1)表列如下：

	2020	2021	2022	2023	2024
投訴／意見數目	106	242	226	247	717
致命意外	2	1	1	0	0
嚴重意外	6	8	2	1	1
輕微意外	9	14	9	9	2
意外總數(註2及3)	17	23	12	10	3

註：

- (1) 相關數據沒有就各類電動可移動工具作分類記錄。
 - (2) 警務處未有備存相關意外傷亡人數的數字。
 - (3) 致命意外：在意外中有一位或多位人士於發生意外之後三十日內因此事故以致死亡。
嚴重意外：在意外中有一位或多位受傷人士因意外而留醫超過十二小時。
輕微意外：在意外中只涉及一位或多位受傷人士而無需入院或留醫不超過十二小時。
3. 「道路安全」一直是警務處首要行動項目的其中一項，而打擊非法使用電動可移動工具屬於警務處的重點交通執法項目之一。警務處不時展開行動，針對非法使用電動可移動工具嚴厲執法，確保道路安全。

過去5年，因非法使用電動可移動工具被警務處拘捕的人數表列如下：

	2020	2021	2022	2023	2024
拘捕人數	274	207	236	267	647

當中所涉罪行包括：沒有第三者保險而使用車輛，最高可被判處罰款10,000元、監禁12個月及取消駕駛執照資格1至3年；駕駛未有登記車輛，初犯者可被判處罰款5,000元及監禁3個月，再犯者可被判處罰款10,000元及監禁6個月；以及駕駛時無有效駕駛執照，罰則與駕駛未有登記車輛相同。警務處及運輸署未有備存相關法庭起訴人數及成功檢控人數的數字。

4-5.

電動可移動工具由機械驅動，因此符合《道路交通條例》(第374章)中「汽車」的定義，須要領牌方可使用。現時在道路上(包括行人路及單車徑)使用電動可移動工具會被視為駕駛未領牌的「汽車」，可能違反相關法例。

政府一直在新界及新市鎮為單車徑和單車設施推行改善措施，但沒有就現有單車徑改為容許單車和將來合規格的電動可移動工具同時使用的單車徑的工程項目作出分類。然而，在新發展區和新市鎮新建成的單車徑一般應符合「3.5米闊、連通度高及有較完善的單車徑網絡」的要求，視乎擬定的立法修訂及立法會的討論結果，我們預計這些單車徑應可容許單車和將來合規格的電動可移動工具同時使用。

上述有關工作由相關工務部門現有人員執行，屬於恆常職務，所涉資源並無分項數字。

6. 政府現正為電動可移動工具制訂妥善的規管安排，以確保其安全有效的應用。

電動可移動工具的規管架構涉及不同層面及複雜的法律草擬工作，包括須修訂《道路交通條例》(第374章)及在《道路交通條例》下引入全新的附屬法例、修訂相關的附屬法例、以及參考相關法例用以釐訂定額罰款安排等。與此同時，政府需要一併詳細研究電動可移動工具使用者守則以及產品認證等在法律及技術層面的相關問題，因此需時充分徵詢相關部門和各持份者，以確保規管的建議有效可行，並切合市民使用電動可移動工具的出行需要。政府現正與相關部門積極進行法律草擬工作及訂立具體規管方案，會爭取盡快完成草擬修訂條例草案，並適時提交立法會審議。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2984)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「公共交通費用補貼計劃」，請告知本會：

1. 過去三年的平均每月受惠人次及補貼金額，並按年齡組別 (60歲以下、60-64歲、65歲以上) 列出；
2. 從2025年1月1日將AlipayHK納入補貼計劃至今，使用AlipayHK的受惠用戶增長情況如何，請按年齡組別 (60歲以下、60-64歲、65歲以上) 列出每月受惠人次及補貼金額。

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

- 1-2. 過去3年，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下的平均每月受惠人數及平均每月補貼金額如下：

年份 ^註	平均每月受惠人數 (計至最接近的千位)	平均每月補貼金額 (百萬元)
2022	2 274 000	236.4
2023	3 036 000	325.7
2024	1 988 000	210.7

註：為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出多輪臨時特別措施，包括在2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及暫時提高每月補貼上限。

補貼計劃下的受惠對象為日常使用本地公共交通服務而相關交通開支較高的市民。補貼計劃簡單易明，操作簡便，市民毋須就補貼計劃

提出申請或作預先登記。運輸署沒有按年齡組別劃分的補貼金額及受惠人數的統計數據。

自2025年1月1日起，補貼計劃除了涵蓋八達通外，亦已涵蓋多一個電子支付方式AlipayHK。2025年首兩個月透過AlipayHK帳戶可領取的補貼金額平均每月約為110萬元，而平均每月受惠人數約為17 000人。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3004)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

請告知本會：

1. 按年列出過去5年 (2020-2024) 港鐵各線路的「受影響乘客比例」(Passenger Affected Ratio)；
2. 按年列出過去5年 (2020-2024) 港鐵發生的半小時以上延誤事故詳情，包括每宗事故的延誤原因(機件故障或人為因素)、相應罰款、其中延誤超過5分鐘以上的列車班次數量、及受影響乘客人數。

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：43)

答覆：

1. 香港鐵路有限公司(港鐵公司)以「乘客車程準時程度」指標，統計港鐵鐵路網絡下(註1)按照原定車程時間5分鐘以內完成的乘客車程比例。該指標可反映因鐵路服務延誤而被影響的乘客車程比例；指標數字愈高，代表因服務延誤而延長了車程的乘客數字比例愈小。在2020至2024年期間，港鐵公司每季度的「乘客車程準時程度」均達99.8%至100%(註2)。換言之，乘客每乘搭逾一千次車，才有可能遇到一次列車未能按照原定車程時間五分鐘以內完成車程。

註1： 包括觀塘線、荃灣線、港島線、將軍澳線、南港島線、東涌線、迪士尼線、機場快線、東鐵線及屯馬線。

註2： 於計算「乘客車程準時程度」時，乘客的行為、外來因素(如颱風)或獲豁免事件(如擴建工程)所造成的延誤並不包括在內。

2. 過去5年，由港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致8分鐘或以上服務延誤事故的宗數、成因，以及港鐵公司根據「服務表現安排」及經優化的「服務表現回贈」安排所撥出的款額載列如下。港鐵公司沒有提供延誤超過5分鐘以上的列車班次數量及受影響乘客人數的數字。

年 份	宗 數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註 3
				8分鐘至半小時 ^{註 1}		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 ^{註 2}	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2020	100	93	7	86	6	6	1	1	0	0	0	15
2021	143	137	6	121	6	16	0	0	0	0	0	19
2022	112	103	9	95	9	5	0	0	0	3	0	103
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

註1：任何鐵路事故若影響列車服務延誤8分鐘或預計延誤達8分鐘或以上，根據現行鐵路事故通報機制，港鐵公司須於事故發生後8分鐘內通報運輸署。少於8分鐘的列車服務延誤對乘客影響相對輕微，港鐵公司無須向運輸署通報，故運輸署並沒有備存8分鐘以下的服務延誤事故數字。

註2：機件故障包括站內機件、基礎設施(例如信號系統)以及列車故障等。

註3：2023年票價調整機制檢討後落實的「服務表現回贈」安排，調高了港鐵公司須就服務延誤超過3小時的事故相應撥出的金額，以及每宗事故的最高撥款金額，並引入繁忙時間款額增加安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3453)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長(廖志勇)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

機場三跑道系統2024年11月正式啟用儀式，三條跑道可同時投入運作。就此政府可否告知本會：

1. 現時客運航班由停機坪滑行到分別三條跑道至許可起飛的平均需時為何？
2. 現時客運航班分別由三條跑道降落後至許可滑行到停機坪的平均需時為何？
3. 根據規定，現時飛機在機場滑行道的滑行限制時速為何？
4. 由於新建的北跑道距離現時客運大堂的停機坪距離甚遠，令降落後或起飛前的滑行時間比過去使用兩條跑道大增，政府有何措施着令機管局讓抵港或離港航班可節省滑行及等待的時間，以增加效率及改善旅客的體驗？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

香港國際機場的三跑道系統是按照國際民用航空組織的標準設計和建造，不僅提供安全可靠的機場運作設施，亦提高了跑道的容量，確保香港航空業的持續安全發展，鞏固香港作為國際航空樞紐的地位。在三跑道系統投入運作後，每條跑道均可供飛機升降，但為了發揮三跑道系統的最高效運作模式，三條跑道各有分工：北跑道主要用於降落、中跑道用於起飛，而南跑道則同時負責升降。

隨著三跑道系統投入運作後，機場運作面積比雙跑道系統時期增大，航機在停機坪和跑道間的滑行時間一般而言會相應增長。視乎天氣及地面運作情況，航機從北跑道降落後，會以平均時速約 15 海里滑行，約 15 至 20 分鐘抵達客運大樓的停機坪，所需時間與其他大型及繁忙的國際機場的情況

相若。航空交通管制人員會根據抵港航機的停機坪位置及實際情況分配進場跑道，盡可能安排使用較便捷的滑行路線前往所屬的停機坪，並會向航機發出指令和密切監察滑行情況，確保所有滑行運作安全有序。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3978)

總目： (33) 土木工程拓展署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 提供土地及基礎設施

管制人員： 土木工程拓展署署長(方學誠)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

近年元朗有多項住宅樓宇相繼落成及入伙，包括朗邊範圍的朗天苑及正在興建的公營房屋項目，預計區內人口將大幅增加。此外，元朗南及洪水橋的發展項目亦會顯著提升區內的人口流動和交通壓力。就此，請當局告知本會：

就上述提及的朗邊公營房屋發展項目而言，稍後入伙的居民若需前往港鐵站，需步行約二十分鐘，且大部分路段為露天環境。當局對於改善該移動路線的「易行」措施及計劃有何具體安排及改善計劃？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

因應朗邊公營房屋的發展，土木工程拓展署會改善及優化現時朗天路及青山公路屏山段的行人路和單車徑，並額外興建三條有蓋行人天橋接駁周邊地方，當中包括一條橫跨青山公路屏山段的行人天橋，便利居民前往屏山輕鐵站乘搭輕鐵到屯馬線元朗站或天水圍站。另外，朗邊公營房屋發展項目將設置公共運輸交匯處，提供直接往來屯門、深水埗及油尖旺的專營巴士服務，運輸署亦會按地區發展和需要規劃其他交通服務，以滿足居民的出行需要。相關工程正在進行中，預計將會在2025年第四季起陸續完成，以配合朗邊公營房屋第一期(即「朗天苑」)在2026年入伙時開放給公眾使用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3782)

總目： (33) 土木工程拓展署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 港口及海事設施

管制人員： 土木工程拓展署署長(方學誠)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就碼頭事宜，請告知：

- (a) 全港各個可供各類漁船使用的碼頭數目及位置(請列出所在地區)分別為何？
- (b) 過去3年(2022-23 至 2024-25年度)，有何上述碼頭曾經進行維修？維修時間分別為何？
- (c) 過去3年(2022-23 至 2024-25年度)，及預計2025-26年，就上述事宜的人手編配及開支分別為何？

提問人： 何俊賢議員(立法會內部參考編號：72)

答覆：

(a)及(b)

全港有逾190個公眾碼頭和登岸設施可供漁船使用。土木工程拓展署定期巡查上述公眾碼頭和登岸設施，並按需要進行維修保養工作。有關公眾碼頭和登岸設施的位置及過去3年的維修保養記錄，已載於附件。此外，漁船亦可使用由魚類統營處管理及維修保養的香港仔魚類批發市場和長沙灣魚類批發市場的碼頭。

(c)

過去3年(2022-23至2024-25年度)，土木工程拓展署在維修保養公眾碼頭和登岸設施方面的總開支約為4,400萬元。2025-26年度的預算開支則為1,800萬元。在人手方面，署內有約3名專業人員和14名技術人員負責處理有關設施的維修保養工作。至於維修保養上述兩個魚類批發市場碼頭所涉的人手和開支，則由魚類統營處提供及支付。

土木工程拓展署管理的公眾碼頭和登岸設施

(a) 公眾碼頭

	公眾碼頭名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度
1	中環九號碼頭	中西區	✓	✓	✓
2	中環十號碼頭	中西區	✓	✓	✓
3	糖水道碼頭	東區	✓	—	—
4	長洲公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
5	芝麻灣碼頭	離島	✓	✓	✓
6	蘆荻灣碼頭	離島	✓	✓	✓
7	鹿洲村碼頭	離島	✓	✓	✓
8	北角碼頭	離島	✓	✓	✓
9	坪洲公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
10	蒲台公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
11	西灣碼頭	離島	✓	✓	✓
12	沙螺灣碼頭	離島	✓	✓	✓
13	索罟灣二號碼頭	離島	✓	✓	✓
14	索罟灣公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
15	大利島碼頭	離島	✓	✓	✓
16	大澳公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
17	大水坑碼頭	離島	✓	✓	✓
18	東涌發展碼頭 (公眾)	離島	✓	✓	✓
19	東涌公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
20	榕樹灣發展碼頭	離島	✓	✓	✓
21	榕樹灣公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
22	青衣公眾碼頭	葵青	✓	✓	✓
23	觀塘公眾碼頭	觀塘	✓	✓	✓
24	鴨洲公眾碼頭	北區	✓	—	—
25	吉澳洲碼頭	北區	✓	✓	✓
26	沙頭角公眾碼頭	北區	✓	✓	✓
27	廈門灣公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓
28	大廟灣公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓
29	北丫碼頭	西貢	—	—	—
30	白沙灣第二碼頭	西貢	✓	✓	✓
31	布袋澳二號碼頭	西貢	—	✓	—
32	西貢新公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓
33	西貢公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓
34	沙橋公眾碼頭	西貢	—	—	—

	公眾碼頭名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度
35	橋咀碼頭	西貢	—	—	—
36	大頭洲碼頭	西貢	—	✓	—
37	調景嶺碼頭	西貢	—	✓	—
38	早禾坑碼頭	西貢	✓	✓	✓
39	東龍洲北碼頭	西貢	✓	✓	✓
40	東龍洲公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓
41	鹽田仔碼頭	西貢	✓	—	✓
42	馬料水渡輪碼頭	沙田	✓	✓	✓
43	烏溪沙碼頭	沙田	✓	✓	✓
44	赤柱卜公碼頭	南區	✓	✓	✓
45	聖士提反灣(南)碼頭	南區	✓	✓	✓
46	大潭灣碼頭	南區	✓	✓	✓
47	赤徑碼頭	大埔	✓	—	✓
48	企嶺下海碼頭	大埔	✓	✓	✓
49	高流灣公眾碼頭	大埔	✓	✓	✓
50	荔枝莊碼頭	大埔	—	—	—
51	三門仔村碼頭	大埔	—	—	—
52	深涌碼頭	大埔	✓	—	—
53	大美督一號碼頭	大埔	—	—	—
54	大美督二號碼頭	大埔	—	—	✓
55	大埔鐵路碼頭	大埔	✓	✓	✓
56	塔門碼頭	大埔	✓	✓	✓
57	東平洲公眾碼頭	大埔	✓	✓	✓
58	黃石公眾碼頭	大埔	✓	✓	✓
59	深井釣魚灣碼頭	荃灣	✓	✓	✓
60	深井公眾碼頭	荃灣	✓	✓	✓
61	大排咀碼頭	荃灣	✓	✓	✓
62	荃灣渡輪碼頭(西鐵)	荃灣	✓	✓	✓
63	荃灣公眾登岸台階(西鐵)	荃灣	✓	✓	✓
64	油柑頭碼頭	荃灣	✓	✓	✓
65	嘉道理碼頭	屯門	✓	✓	✓
66	九龍公眾碼頭	油尖旺	✓	✓	✓

(b) 公眾登岸設施

	公眾登岸設施名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度
67	中環十號梯台	中西區	✓	✓	✓
68	西寧街一號梯台	中西區	✓	✓	✓
69	西寧街二號梯台	中西區	✓	✓	✓
70	上環一號梯台	中西區	✓	✓	✓
71	上環二號梯台	中西區	✓	✓	✓
72	西環公眾貨物裝卸區一號梯台	中西區	✓	✓	✓
73	柴灣公眾貨物裝卸區梯台	東區	✓	✓	✓
74	鰂魚涌公園一號梯台	東區	✓	✓	✓
75	筲箕灣避風塘一號梯台	東區	✓	✓	✓
76	筲箕灣避風塘二號梯台	東區	✓	✓	✓
77	筲箕灣避風塘三號梯台	東區	✓	✓	✓
78	筲箕灣避風塘四號梯台	東區	✓	✓	✓
79	筲箕灣避風塘五號梯台	東區	✓	✓	✓
80	筲箕灣避風塘六號梯台	東區	✓	✓	✓
81	筲箕灣避風塘七號梯台	東區	✓	✓	✓
82	筲箕灣避風塘十號梯台	東區	✓	✓	✓
83	小西灣一號梯台	東區	✓	✓	✓
84	小西灣二號梯台	東區	✓	✓	✓
85	長洲市政大樓梯台	離島	✓	✓	✓
86	梅窩一號梯台	離島	✓	✓	✓
87	梅窩二號梯台	離島	✓	✓	✓
88	梅窩三號梯台	離島	✓	✓	✓
89	北社海傍路梯台	離島	✓	✓	✓
90	坪洲一號梯台	離島	✓	✓	✓
91	坪洲二號梯台	離島	✓	✓	✓
92	坪洲三號梯台	離島	✓	✓	✓
93	坪洲四號梯台	離島	✓	✓	✓
94	坪洲五號梯台	離島	✓	✓	✓
95	坪洲六號梯台	離島	✓	—	—
96	坪洲七號梯台	離島	✓	✓	✓
97	坪洲八號梯台	離島	✓	✓	✓
98	坪洲九號梯台	離島	✓	—	✓
99	海傍街梯台	離島	✓	✓	✓
100	西灣梯台	離島	✓	✓	✓
101	大鴉洲一號梯台	離島	—	✓	—
102	大鴉洲二號梯台	離島	—	✓	—

	公眾登岸設施名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度
103	大鴉洲三號梯台	離島	—	✓	—
104	大興堤路一號梯台	離島	✓	✓	✓
105	大興堤路二號梯台	離島	—	✓	✓
106	大澳海濱長廊一號梯台	離島	—	—	✓
107	大澳海濱長廊二號梯台	離島	—	—	✓
108	東涌發展區一號梯台	離島	✓	✓	✓
109	紅磡八號梯台	九龍城	✓	✓	✓
110	啟德一號梯台	九龍城	—	—	✓
111	啟德二號梯台	九龍城	—	—	✓
112	景雲街梯台	九龍城	✓	✓	✓
113	貴州街一號梯台	九龍城	✓	✓	✓
114	貴州街二號梯台	九龍城	✓	✓	✓
115	大環山梯台	九龍城	✓	✓	✓
116	跑道公園碼頭一號梯台	九龍城	✓	✓	✓
117	跑道公園碼頭二號梯台	九龍城	✓	✓	✓
118	三家村一號梯台	觀塘	✓	✓	✓
119	三家村二號梯台	觀塘	✓	✓	✓
120	三家村三號梯台	觀塘	✓	✓	✓
121	沙頭角一號梯台	北區	✓	✓	✓
122	沙頭角二號梯台	北區	✓	✓	✓
123	西貢市一號梯台	西貢	✓	✓	✓
124	西貢市二號梯台	西貢	✓	✓	✓
125	西貢市三號梯台	西貢	✓	✓	✓
126	西貢市五號碼頭	西貢	✓	✓	✓
127	沙下一號梯台	西貢	✓	✓	✓
128	沙下二號梯台	西貢	✓	✓	✓
129	沙下三號梯台	西貢	✓	✓	✓
130	沙下四號梯台	西貢	✓	✓	✓
131	將軍澳南梯台	西貢	✓	✓	✓
132	對面海一號梯台	西貢	✓	✓	✓
133	對面海二號梯台	西貢	✓	✓	✓
134	馬料水一號梯台	沙田	✓	✓	✓
135	馬料水二號梯台	沙田	✓	✓	✓
136	馬料水三號梯台	沙田	✓	—	✓
137	沙田七十七區梯台	沙田	✓	✓	✓
138	大水坑梯台	沙田	—	✓	✓
139	長沙灣三號梯台	深水埗	✓	✓	✓
140	香港仔海傍道一號梯台	南區	✓	✓	✓

	公眾登岸設施名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度
141	香港仔海傍道二號梯台	南區	✓	✓	✓
142	香港仔海傍道三號梯台	南區	✓	✓	✓
143	香港仔海傍道四號梯台	南區	✓	✓	✓
144	香港仔海傍道五號梯台	南區	✓	✓	✓
145	香港仔海傍道六號梯台	南區	✓	✓	✓
146	香港仔海傍道七號梯台	南區	✓	✓	✓
147	香港仔魚類批發市場三號梯台	南區	✓	✓	—
148	鴨脷洲一號梯台	南區	✓	✓	✓
149	鴨脷洲二號梯台	南區	✓	✓	✓
150	鴨脷洲三號梯台	南區	✓	✓	✓
151	鴨脷洲四號梯台	南區	✓	✓	✓
152	鴨脷洲五號梯台	南區	✓	✓	✓
153	鴨脷洲六號梯台	南區	不適用 (i)	-	✓
154	利南道梯台	南區	✓	✓	✓
155	布廠灣一號梯台	南區	✓	✓	✓
156	石排灣一號梯台	南區	✓	✓	✓
157	石排灣二號梯台	南區	✓	✓	✓
158	石排灣三號梯台	南區	✓	✓	✓
159	深灣一號梯台	南區	✓	✓	—
160	大樹灣臨時登岸設施	南區	—	—	—
161	下圍梯台	大埔	✓	✓	✓
162	大灘海灣仔梯台	大埔	✓	✓	✓
163	白石角梯台	大埔	✓	—	✓
164	船灣防波堤一號梯台	大埔	✓	✓	—
165	船灣防波堤二號梯台	大埔	✓	✓	✓
166	大美督梯台	大埔	✓	✓	✓
167	大埔廿七區梯台	大埔	✓	✓	✓
168	大埔工業區梯台	大埔	✓	✓	✓
169	馬灣珀林路梯台	荃灣	✓	✓	✓
170	荃灣二區一號梯台	荃灣	✓	✓	✓
171	荃灣二區二號梯台	荃灣	✓	✓	✓
172	屯門二十七區防波堤公眾登岸設施	屯門	✓	—	✓
173	屯門二十七區一號梯台	屯門	✓	✓	✓
174	屯門二十七區二號梯台	屯門	✓	✓	✓
175	屯門四十區梯台	屯門	✓	✓	✓
176	屯門四十四區二號梯台	屯門	✓	✓	✓

	公眾登岸設施名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度
177	銅鑼灣避風塘七號梯台	灣仔	✓	✓	✓
178	銅鑼灣避風塘八號梯台	灣仔	✓	✓	✓
179	東岸公園主題區一號梯台	灣仔	✓	✓	✓
180	東岸公園主題區二號梯台	灣仔	—	—	✓
181	東岸公園主題區三號梯台	灣仔	—	—	✓
182	灣仔會議展覽中心梯台	灣仔	✓	✓	✓
183	灣仔繞道一號梯台	灣仔	✓	✓	✓
184	灣仔繞道二號梯台	灣仔	✓	✓	✓
185	灣仔繞道三號梯台	灣仔	✓	✓	✓
186	灣仔繞道四號梯台	灣仔	✓	✓	✓
187	灣仔繞道五號梯台	灣仔	✓	✓	✓
188	灣仔繞道六號梯台	灣仔	✓	✓	✓
189	大角咀梯台	油尖旺	✓	✓	✓
190	尖沙咀一號梯台	油尖旺	✓	✓	✓
191	尖沙咀二號梯台	油尖旺	✓	✓	✓
192	尖沙咀五號梯台	油尖旺	✓	✓	✓
193	油麻地避風塘一號梯台	油尖旺	✓	✓	✓
194	油麻地避風塘二號梯台	油尖旺	✓	✓	✓
195	油麻地避風塘三號梯台	油尖旺	✓	✓	✓
196	油麻地避風塘四號梯台	油尖旺	✓	✓	✓
197	油麻地避風塘五號梯台	油尖旺	✓	✓	✓

備註：

(i) 本署由2023-24年度起負責維修此新建登岸設施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3979)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 鐵路發展

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

北環線第一期的古洞站項目經已動工，第二期的前期工程亦已展開。根據2025-26年度開支預算，當局對於北環線主線工程的撥款預算詳情為何？是否計劃加快北環線支線建設；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人： 劉國勳議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

為加快北環線第二期（即北環線主線）的推展，政府與香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）就北環線第一期（即古洞站）簽訂項目協議時，已同時要求港鐵公司預留預算進行北環線主線的詳細規劃與設計和部分前期工程。相關工作不涉及政府的工程撥款。

北環線支線項目方面，港深兩地政府正透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」（「專班」）共同推展跨境鐵路項目包括北環線支線項目。專班已於2024年11月審議北環線支線推展安排。港深雙方同意由兩地政府相關部門共同成立「跨界軌道項目推展辦公室」，推進跨境鐵路項目下一階段的規劃和設計等工作。我們預計於2025年內展開北環線支線的詳細規劃及設計。

作為深港雙方共同推進的項目，跨境鐵路為雙方提供契機互相借鏡推展和營運鐵路項目的優勢和經驗。政府會著力研究結合香港的靈活多變和內地建設基建的優勢，透過政策和技術「雙創新」，探索不同推展方法，致力降低項目香港段的建造成本和壓縮建造時間。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3455)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 區域及維修工程

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

法院早前有案例曾裁定公共機構一般情況下，無須就涉及公眾通行權的疏忽不履責申索承擔責任。但在包括公共行人路在內的公眾地方絆倒受傷或死亡，市民仍有權向政府投訴及索償，就知政府可否告知本會：

1. 過去三年，路政署每年分別接獲各區行人路路面不平坦的投訴個案數字及進行維修的次數為何？(請分區分年列出)
2. 過去三年，署方分別接獲多少宗因公共通路的路面不平，而因致受傷或死亡的索償個案。
3. 署方有何措施及早處理市民的投訴和加快維修不平坦的行人路路面？有否就路面不平的處理時間作出服務承諾？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

5. 過去三年（即2022年至2024年），路政署接獲各區行人路路面不平的投訴個案數字如下：

地區	2022年	2023年	2024年
中西區	881	863	1659
東區	592	639	1034
南區	252	320	515
灣仔區	608	469	675
九龍城區	230	258	415
油尖旺區	1051	1114	1299
深水埗區	409	584	475

地區	2022年	2023年	2024年
黃大仙區	156	158	217
觀塘區	294	319	661
大埔區	190	252	259
元朗區	624	699	702
屯門區	393	360	356
北區	376	374	482
西貢區	134	221	200
沙田區	417	387	542
荃灣區	489	504	663
葵青區	310	334	365
離島區	156	173	122

路政署透過定期合約委聘承建商進行定期道路，包括行人路巡查及維修保養工作，如定期巡查時發現或接獲公眾報告指行人路及其設施有破損，本署會按實際情況適時安排合適的維修工程。由於承建商在進行維修時一般會一併處理在道路巡查中發現行人路的各類型破損（包括行人路路面不平、路旁欄杆及交通標誌破損等），路政署並沒有就個別類型破損的維修次數作統計。

6. 過去三年（即2022年至2024年），路政署接獲市民因公共道路（包括公共行人路及行車路）的路面不平而受傷並提出索償的個案數字分別為30宗、22宗及33宗。路政署沒有接獲涉及死亡而提出索償的個案。
7. 路政署定期巡查轄下的行人路，並會適時安排適當的維修工程，以確保行人路維持良好的狀況。由2024年年中開始，路政署在各區的道路維修定期合約中逐步加密行人路的定期巡查次數，將以往每一至三個月進行一次的行人路例行檢查及每六個月進行一次的詳細檢查整合為綜合檢查，並加密檢查頻率至每個月一次。重要的行人路（例如位於行人專用區計劃範圍內的行人路）則每七天進行一次例行檢查，檢查頻率較其他行人路為高。若在檢查時發現可能會引致行人路安全問題的損毀，或接獲有關行人路路面凹凸不平的投訴或報告，路政署會進行評估，並就有需要進行維修的行人路面盡快採取適當的跟進行動（例如圍封相關路段、在現場附近一帶進行檢查等）及完成修葺工程。

另外，路政署亦為巡查的質素方面制定措施，例如在巡查隊編制上訂定相關資歷的要求，以確保巡查工作有效地執行。在巡查紀錄方面，路政署亦有既定指引，巡查隊除了需要紀錄路面的損耗情況外，亦要為相關損耗配以待修級別，以便路政署更有效地安排道路維修的優次。為提升維修工程的服務水平，路政署會定時檢討和改善合約要求及機制，例如在最新的合約中已進一步要求承建商增加負責恆常維修的工人數量，以加快處理有關維修工作。

當行人路路面出現坑洞時，路政署會按部門的服務承諾，在接獲報告後的48小時內完成坑洞的修葺工作。根據路政署的紀錄，在過去兩年，全部修葺路面坑洞的工程均在收到報告後的24小時內完成。至於其他類型的行人路面損毀，由於每項損毀個案的程度有所不同，修葺工程的規模會有很大差別，路政署未有就維修其他類型的行人路路面損毀訂定相關的服務承諾。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3475)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

自「人人暢道通行」計劃在2012年推出以來，政府已擴展計劃範疇，以期涵蓋更多行人通道。就此，政府可否告知本會：

- 1) 請提供過去三年該計劃的工程進度、成本超支情況及公眾滿意度數據。
- 2) 過去三年用於設施維護方面的開支佔總撥款比例為何？未來五年是否編列專項預算以應對逐漸老舊設施的更新需求？若有，詳情為何；若否，原因為何？
- 3) 請提供未來三年各子項目（如升降機加建、無障礙通道、上蓋工程）的具體預算分配、預計及實際支出及完工比例，並說明不同區域的資源分配準則是否基於客觀需求指標（如人口老化率、殘疾人士比例）。
- 4) 在目前財政資源緊絀下，有否評估暫緩部分工程，如一些造價過高、需求較低或技術複雜的項目？若有，請列明具體暫緩工程名稱、區域、暫緩原因、預計節省費用，並說明如何避免弱勢群體權益受損；若否，原因為何？
- 5) 針對部分成本較高的項目，有否重新評估項目的經濟可行性，並考慮採用其他替代的設計方案已減省成本？若有，相關評估報告預計何時對外公開？若否，原因為何？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：68)

答覆：

1. 截至2025年2月底，路政署於過去三年在「人人暢道通行」計劃下共完成59個項目，另有138個項目正在施工，並有5個項目正在規劃中。

路政署自2012年推展「人人暢道通行」計劃以來，並無出現實際支出高於預算的情況。路政署一直與各相關持份者（包括區議會及其轄下委員會、附近居民及非政府組織代表）保持聯繫，聆聽市民的意見。過去3年，路政署收到超過25封來自立法會議員、區議員和附近居民有關「人人暢道通行」計劃的嘉許信，其中包括表揚部門在工程期間致力減少對居民的滋擾及採用創新科技等。另外，路政署亦與各持份者進行實地視察逾160次，聽取各持份者的意見及接受反饋，當中包括有關工程進度、升降機相關配套（如建議增設非接觸式按鈕和反光板）等方面的關注。計劃實行以來，各持份者對本計劃均大致表示支持及讚賞。

2. 「人人暢道通行」計劃下每台升降機的經常性開支，包括升降機的電費、維修所需成本及其他相關費用，會視乎個別升降機的設計（包括容量、尺寸規格及其他配套設施、機齡及使用情況等）而有所不同，平均約為每台每年37萬元。路政署並沒有分別備存有關設施維護方面的開支。

路政署透過與機電工程營運基金訂立的《服務水平協議》，委託機電工程署為轄下道路構築物附屬的升降機及扶手電梯等設施的機電裝置進行維修保養，當中包括在「人人暢道通行」計劃下加設的升降機。由於《服務水平協議》涵蓋路政署轄下所有道路構築物附屬的升降機及扶手電梯等設施的機電裝置維修費用，路政署並沒有分別統計只涵蓋「人人暢道通行」計劃下加設的升降機有關維護方面的開支。路政署會與機電工程署每年檢視《服務水平協議》，並因應轄下道路構築物附屬設施的狀況，按需要調整《服務水平協議》的預算，確保有關設施得到適當的維修保養，包括為逐漸老舊的設施更新部件等。有關支出的預算已包括在路政署的部門開支預算中。

3. 路政署預計未來3年「人人暢道通行」計劃下可分階段完成118個加建升降機項目，涉及總開支約27.6億元。未來3年並沒有在「人人暢道通行」計劃下加建無障礙斜道或行人路上蓋工程的子項目。

政府在推展「人人暢道通行」計劃下「原有計劃」的項目時，旨在為並未配備標準無障礙通道設施，且在約100米範圍內沒有替代無障礙行人過路設施的公共行人通道加建升降機或標準斜道，以回應平等機會委員會的建議。在這些行人通道加建升降機，是為了讓有需要的人士可享有平等機會使用本港的公共行人通道，方便他們出入，因此有需要繼續進行有關工程。為令更多市民受惠，政府其後推展「擴展計劃」、「第二階段計劃」及「第三階段計劃」，把計劃擴展至已裝設標準斜道的現有行人通道，惟項目需符合特定條件，以確保公帑用得其所。在推展上述

「原有計劃」外的計劃時，政府邀請18區區議會，就市民建議的區內新項目制定優次，各區議會分別選出三條公共行人通道作優先推行。及後，政府於2019年推出「特別計劃」，在符合特定條件的情況下為香港房屋委員會轄下「租者置其屋計劃」屋邨、「可租可買計劃」屋邨和已拆售物業的公共租住屋邨的行人天橋、行人隧道和高架行人道加建升降機。為協助區議會考慮推展項目的優次，政府向各區議會提供各行人通道的相關資料，包括人流、收到的建議數目、載有擬建升降機位置及照片的圖則、是否設有斜道、附近供長者及有需要人士使用的設施、在100米範圍內替代地面過路處及附近的其他升降機等，以便區議會在考慮優次時作全面考慮。政府尊重各個區議會根據地區情況經充分討論後所作的決定，並會推展有關加建項目。

4. 「人人暢道通行」計劃下沒有任何項目因為財政狀況而須暫緩。路政署會繼續推展未完成的項目，以確保計劃下的項目能按計劃完成，利民便民。
5. 「人人暢道通行」計劃下的「原有計劃」是為了讓有需要的人士可享平等機會使用本港的公共行人通道，方便他們出入，因此經濟可行性並非主要的考慮因素。計劃範疇及後擴展至「擴展計劃」、「第二階段計劃」、「第三階段計劃」及「特別計劃」時，政府亦有向相關區議會提供每條行人通道初步估算的建造成本等資料，以供考慮。方案經確認為技術上可行，並獲得區議會的支持，路政署才會展開詳細設計工作。在推展項目時，政府會按既定的投標及項目管理制度，以具成本效益的方式落實由各區議會選出的項目。例如路政署在設計階段會盡早確定地下公用設施的實際位置及情況，從而優化升降機塔的設計以減少因重置相關地下公用設施所需的費用。

另外，路政署亦已採取一系列措施為項目提速提效，以提升項目的成本效益，包括按項目的勘測及設計進度分批批出工程合約；採用新的工程合約模式「承建商前期參與」，讓承建商在項目的前期階段參與設計工作，以提升設計的可建性並縮短施工時間；及採用「組裝合成」建築法，預先在廠房完成升降機塔／升降機部件的裝嵌，再運往工地作整體安裝，以提升施工速度和建造成本效益。路政署亦會嚴格監管施工的素質，以確保公帑用得其所，同時全面照顧各持份者的需要。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3752)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本設施， (3) 本地海事服務， (4) 船舶服務

管制人員： 海事處處長(王世發)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關漁船及行業相關船隻事宜，請告知：

- (a) 過去3年(2022-23至2024-25年度)，運漁船、漁船、漁船舢舨(C7)、舷外機開敞式舢舨(P4)，以及其他漁船及行業相關船隻的數目分別為何？
- (b) 過去3年(2022-23至2024-25年度)，本地領牌船長度為10米以下及10至15米的數目分別為何？當中漁船的數字為何？

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：40)

答覆：

- (a) 《商船(本地船隻)(證明書及牌照事宜)規例》(第548D章)訂明，本地船隻分4個類別，而領有第III類別牌照的船隻(即純粹用作捕魚及有關用途的船隻)則再分為4個類型。第III類別各類型船隻在過去3年的詳細分項數目如下：

第III類別船隻－類型	2022年	2023年	2024年
運魚船	19	23	19
漁船舢舨(俗稱C7)	1 832	1 829	1 811
漁船	1 384	1 486	1 364
舷外機開敞式舢舨(俗稱P4)	2 904	2 922	2 931
領牌船隻總數	6 139	6 260	6 125

海事處對漁船及行業相關船隻沒有進一步細分。

(b) (i) 總長度少於 10 米的本地領牌船隻在過去 3 年的數目載列如下：

船 隻	2022 年	2023 年	2024 年
本地船隻	14 386	14 550	14 295
當中屬第III類別的船隻(漁船)	4 630	4 633	4 610

(ii) 總長度為 10 至 15 米的本地領牌船隻在過去 3 年的數目載列如下：

船 隻	2022 年	2023 年	2024 年
本地船隻	2 233	2 270	2 287
當中屬第III類別的船隻(漁船)	312	310	310

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3779)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 船舶服務

管制人員： 海事處處長(王世發)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就對本地領牌船隻和內河船隻進行初次和定期安全檢驗和檢查的事宜，請告知：

- (a) 過去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，每年需要初次和定期安全檢驗和檢查的數字為何(請分別列出4類船隻或其他類別船隻的數字)；
- (b) 過去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，每年委托政府初次和定期安全檢驗和檢查的數字為何(請分別列出4類船隻或其他類別船隻的數字)；
- (c) 過去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，處理上述工作的人手編制為何；每年人均處理的數字為何？

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：69)

答覆：

第I類別船隻(即載客船隻)、運載危險品的第II類別船隻和大型的第IV類別船隻，其安全檢驗和檢查須由海事處人員或認可船級社處理。至於其他船隻的安全檢驗和檢查，則可由海事處人員、認可船級社或私營機構的特許驗船師進行。

- (a)(i) 過去3年須進行初次安全檢驗和檢查的本地領牌船隻(包括內河船隻)的數目如下：

	2022 年	2023 年	2024 年
第 I 類別船隻	9	2	15
第 II 類別船隻	42	26	31
第 III 類別船隻	27	35	42
第 IV 類別船隻	5	11	6
總計	83	74	94

- (a)(ii) 過去3年須進行定期安全檢驗和檢查的本地領牌船隻(包括內河船隻)的數目如下：

	2022 年	2023 年	2024 年
第 I 類別船隻	403	403	391
第 II 類別船隻	1 571	1 469	1 393
第 III 類別船隻	998	1 737*	1 106 [#]
第 IV 類別船隻	73	69	72
總計	3 045	3 678	2 962

* 海事處於2022年9月份起授權內地認可漁船檢驗機構的驗船師為香港流動漁船在內地進行檢驗，因此2023年漁船檢驗數目較2022年有所回升。

因第III類別船隻檢驗的週期性，2024年漁船檢驗數目較2023年有所減少。

- (b)(i) 過去3年由海事處進行初次安全檢驗和檢查的本地領牌船隻(包括內河船隻)的數目如下：

	2022 年	2023 年	2024 年
第 I 類別船隻	0	1	0
第 II 類別船隻	1	1	3
第 III 類別船隻	8	11	9
第 IV 類別船隻	0	0	0
總計	9	13	12

- (b)(ii) 過去3年由海事處進行定期安全檢驗和檢查的本地領牌船隻(包括內河船隻)的數目如下：

	2022 年	2023 年	2024 年
第 I 類別船隻	386	372	356
第 II 類別船隻	358	300	265
第 III 類別船隻	278	371	250
第 IV 類別船隻	47	40	37
總計	1 069	1 083	908

- (c) 上述(b)項表格詳列的安全檢驗和檢查工作由隸屬海事處本地船舶安全組的20名驗船主任和驗船督察執行。過去3年每年人均處理的個案數目分別為2022年54宗、2023年55宗以及2024年46宗。

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：3799)

總目： (100) 海事處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 本地海事服務
管制人員： 海事處處長(王世發)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就著避風塘的改善措施，請告知：

過去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，海事處對船隻在避風塘內碇泊時遭索取泊位報酬的執法情況；除了採取執法行動外，海事處是否有其他措施維持避風塘內船隻碇泊的安全和秩序，當中涉及的人手及開支為何？

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：89)

答覆：

海事處與香港警務處已加強在避風塘巡邏，過去3年(2022至2024年)共舉行了26次聯合行動，以遏止避風塘內的不法行為。直至目前為止，並無發現有關索取泊位報酬的不法行為。海事處會繼續與警務處聯手監察有關情況，並進行定期巡邏和聯合行動，以確保避風塘內船隻繫泊安全有序。

推行上述措施屬有關人員的常規職務，並以現有資源應付，涉及的人手和開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3800)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本設施，(3) 本地海事服務，(4) 船舶服務

管制人員： 海事處處長(王世發)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關《商船(本地船隻)(一般)規例》中的漁船入油事宜，請告知：

- (a) 過去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，香港浮動海上加油點及流動油趸的數目分別為何？
- (b) 過去3年(2022-23 至 2024-25 年度)，指定供給燃料區有否任何變動？若有，分別為何？
- (c) 政府於未來有否計劃開設新的指定供給燃料區

提問人： 何俊賢議員(立法會內部參考編號：90)

答覆：

- (a)&(b) 香港水域內的指定供給燃料區及持牌石油運輸船在過去3年的數目分別如下：

年份 (截至年底)	指定供給燃料區數目	持牌石油運輸船數目
2022	8	161
2023		163
2024		153

- (c) 目前本港水域內設有8個指定供給燃料區讓石油運輸船向船隻供應燃油。這些燃料區均位於本地船隻（包括漁船）主要停泊處附近，以配合船隻的運作需要。政府沒有計劃在短期內為石油運輸船開設新的指定供給燃料區。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3458)

總目： (100) 海事處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 本地海事服務
管制人員： 海事處處長(王世發)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

近年有人從外地引入電動滑浪板，在本港各區不同水域耍樂，有人更借此開班教授他人遊玩電動滑浪板，收費每小時由數百元至數千元不等。惟根據法例規定電動滑浪板須領牌照及第三者保險方能玩耍，否則隨時觸犯法例。就此，政府可否告知本會：

1. 過去三年，每年分別有多少人因違規在本港水域使用電動滑浪板而被警告或檢控？
2. 過去三年，海事處接獲多少宗有關因違規在本港水域使用電動滑浪板的投訴？
3. 現時本港有多少部電動滑浪板，已按法例規定電動滑浪板須領牌照？遊玩者又是否需要申領任何船隻駕照？
4. 如有人希望收費開設電動滑浪板的訓練班，處方對該教練有施加額外的規定？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

1. 海事處在過去三年（2022年至2024年）成功檢控違規在本港水域使用電動滑浪板的個案數目如下：

2022年	2023年	2024年
1宗	0宗	0宗*

*2024年有1宗檢控正在排期等待審訊。

2. 海事處在過去三年（2022年至2024年）接獲在本港水域使用電動滑浪板的投訴個案數目如下：

2022年	2023年	2024年
8宗	1宗	0宗

3. 根據香港法例《商船(本地船隻)條例》（第548章），所有純為遊樂用途而使用且裝設引擎的船隻均須領取本地牌照。由於電動滑浪板操控或運作模式會對操作者自身和其他港口使用者構成危險，基於海上人員及港口安全考慮，海事處不會為電動滑浪板發牌，故此電動滑浪板是禁止在香港水域內使用的。
4. 海事處重申，香港水域內禁止使用電動滑浪板。如海事處在巡邏期間發現任何人使用電動滑浪板，由於其未獲發本地船隻牌照，海事處將按既定程序執法並作出檢控。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3359)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 海空交通及物流發展
管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就航空業人手短缺問題，請問：

1. 機管局和民航處一同推行培訓方面的合作項目有哪些，學員人數、畢業後從事本港航空業的比率有多少？是否有相關措施吸引更多學生，詳情為何？
2. 「運輸業輸入勞工計劃-航空業」計劃自推出以來，申請數目、審批情況及職位類別為何？
3. 海運及空運人才培訓基金的申請人數、合資格申請人數、申請類別及其金額為何？
4. 為吸引更多人才加入航空業，有何宣傳工作，成效及其開支為何？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：47)

答覆：

1.

政府支持香港機場管理局(機管局)在2016年成立香港國際航空學院(學院)，旨在培育航空從業員及專業人才，以配合本地及區域航空界的可持續發展。學院目前提供約110個基礎及專業課程，涵蓋範圍廣泛，以支援從業員在特定航空範疇發展所需的技能及知識。這些課程涵蓋航空交通管理、機場營運及危機管理、航空安全及保安、飛行訓練及航空工程，以及基礎及學術課程。學院提供的課程大多專為在職從業員而設，因此大部分學員均為現職機場僱員。

在2024-25年度，學院向約64 600名(截至2025年2月數字)來自香港、內地及海外(包括一帶一路國家)學員提供航空培訓，當中包括127名民航處職員。

2.

政府在2023年7月推出針對香港航空業的運輸業輸入勞工計劃(計劃)，讓機管局的特許經營商、專營商或營運許可證持有者可就填補機場前線非管理級的指定10個工種職位提出輸入勞工申請，配額上限為6 300個。

根據入境事務處提供的資料，計劃經過兩輪申請後，已有4 109名輸入勞工獲批並到港工作，涵蓋計劃下所有10個工種。我們亦剛於今年3月接受新一輪輸入勞工配額申請。

3.及4.

政府於2014年成立海運及空運人才培訓基金(基金)，以推動航空業界的專業發展，並吸引更多年輕人加入航空業。政府不時研究優化基金下的培訓及獎勵計劃，吸引並培育更多航空業人才。其中，基金下設有「航空業推廣活動資助計劃」(推廣活動資助計劃)，目的為鼓勵在香港與航空業相關的機構或學術機構舉辦不同的活動，推廣航空業的不同範疇，提高大眾及／或相關界別人士對航空業的認識及興趣，以吸引更多人才加入航空業。

過去三個年度，基金下與航空業相關的計劃(包括推廣活動資助計劃)的受惠人數及開支總額詳情請參閱附件。

計劃名稱	2022-23年度		2023-24年度		2024-25年度 (截至2025年1月底)	
	受惠人數	資助金額 (萬元)	受惠人數	資助金額 (萬元)	受惠人數	資助金額 (萬元)
1. 專業培訓課程及考試費用發還計劃 - 航空業	730	280.1	506	257.8	411	225.4
2. 海運和航空業實習計劃 - 航空業	276	354.7	264	317.6	351	482.0
3. 飛機維修專門課程部分學費退還計劃	13	81.9	10	58.1	/ ^	/ ^
4. 香港航空獎學金計劃	28	242	22	147.1	/ ^	/ ^
5. 航空營運培訓獎勵計劃	36	50.4	53	109.2	/ ^	/ ^
6. 航空業推廣活動資助計劃	/	/	173 *	5.65	1 600 *	39

^ 資助於每年2至3月發放，因此未有受惠人數及資助金額的資料

* 數字為推廣活動的參與人數

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3373)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局於去年三讀通過《2023年稅務(修訂)(飛機租賃稅務寬減)條例》並就有關飛機租賃制度作出了優化,請問：

1. 上述優化後的措施詳情為何? 請分別列出。
2. 上述措施推行後,如何增加飛機經香港平台出租,請提供相關數量,以及如何帶來經濟效益和就業職位。
3. 當局未來將會有哪些具體推廣活動,請列出。

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：50)

答覆：

自飛機租賃稅務優惠制度(飛機租賃稅制)於2017年推出以來,飛機租賃業務在香港開始發展,已錄得約40間內地及海外的主要飛機租賃業者在香港設立附屬公司／營運機構,包括全球以飛機數目排行頭五位中的4間飛機出租商。

行政長官於2022年《施政報告》中提出進一步完善飛機租賃稅務優惠制度(飛機租賃稅制),打造香港成為區內租賃飛機的首選地。修訂《稅務條例》(第112章)以優化飛機租賃稅制的條例草案已於2024年2月獲立法會通過,並追溯至2023年4月1日開始的課稅年度生效。有關修訂涵蓋以下範疇：

- 容許合資格飛機出租商就為取得飛機而招致的開支扣稅；
- 擴闊飛機租賃稅制的涵蓋範圍以包括濕租租約及融購租約並取消租約年期須為至少一年的要求；
- 賦予「飛機租賃活動」一詞較廣泛的定義,以涵蓋將飛機出租予飛機營運商以外的租賃活動；

- 容許扣除因購置飛機而支付予香港境外的非財務機構融資人(可能為借款人相聯者)的利息開支；及
- 為合資格飛機出租商和飛機租賃管理商訂明門檻要求以符合經濟合作與發展組織的規定。

我們於2024年4月與天津東疆綜合保稅區管理委員會就深化飛機租賃和融資產業合作發展簽訂備忘錄，並於2024年9月底在天津舉行的第十一屆中國航空金融發展(東疆)國際論壇，向業界介紹香港的優勢。業界對優化措施表示歡迎，不少公司正積極考慮在港開展業務，當中包括內地和跨國龍頭企業。未來我們會繼續宣傳香港飛機租賃政策和優惠稅制的最新發展，以鼓勵全球飛機出租商來港進行業務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3374)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局表示，將會研究稅務優惠，吸引海內外大宗商品交易企業落戶香港，構建大宗商品交易生態圈，帶動海運服務；請問：相關稅務優惠詳情為何？有否制訂落實時間表？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：51)

答覆：

金屬和礦產等大宗商品佔全球航運交易量一半以上。大宗商品交易商是海運服務採購的主要使用者，吸引他們集聚香港運作可帶動海運服務的發展，有利鞏固提升香港國際航運中心地位。為鼓勵現有企業擴充業務及吸引更多海內外大宗商品交易商落戶香港(從而帶動更多海事服務業戶在香港設立據點及壯大香港的航運生態圈)，2025-26年度財政預算案建議為合資格大宗商品交易商提供半稅優惠—即以8.25%的減半稅率評估利得稅。

政府正為上述建議措施制訂細節，目標是於2026年上半年向立法會提交條例草案。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3375)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局自二零二四年起以 CII 評級為基準的綠色優惠措施，為達到CII評級A或B的香港註冊船舶提供優惠，為期3年，以及為在指定期間於香港船舶註冊處註冊多艘船舶的船東提供批量註冊優惠，請問：

截至現時為止，上述措施申請及審批的情況為何？涉及金額多少？請列出詳情。另外，當局會否進一步擴大相關優惠。

提問人：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：52)

答覆：

為減緩氣候變化，國際海事組織提倡減少溫室氣體排放，以期航運業逐步邁向淨零碳排放。政府於2023年12月公布《海運及港口發展策略行動綱領》，支持香港海運及港口業的持續發展需要，並推動綠色航運發展，提升業界的長遠競爭力。

海事處為鼓勵航運業綠色轉型，於2024年6月28日推出全球首個以碳強度指標(Carbon Intensity Indicator)(CII)為評級的「綠色優惠計劃」，向香港註冊船舶提供綠色優惠，以鼓勵在國際海事組織制定的國際減碳標準中獲得高評級的香港註冊船舶。在上述計劃下，所有5 000總噸或以上的香港註冊船舶，並持有有效的遵行規定證明(耗油報告及營運碳強度)，顯示該船舶達到碳強度指標評級A或B，便符合資格於2024年至2026年間每年獲得港幣2萬元。計劃由2024年6月28日起接受合資格香港註冊船舶申請，截至2025年2月28日，海事處已收到共697艘香港註冊船舶申請「綠色優惠計劃」，並已批准685宗，獎勵金額為港幣1,370萬元。海事處會繼續加強推廣「綠色優惠計劃」，鼓勵香港註冊船舶成為綠色船隊。

批量註冊優惠計劃為政府2023年12月公布的《海運及港口發展策略行動綱領》下另一項建議行動措施，以鞏固香港船舶註冊的競爭力。在該計劃下，於24個月內在船舶註冊處註冊多於一艘合資格船舶的船東，可獲退還船舶註冊費及首年噸位年費。申請可由船東、船舶管理人或船舶代理人作出，同一申請可涵蓋不同船東的船舶。截至2025年3月5日，海事處已收到4份申請，共涉及19艘船舶。由於相關船舶的噸位尚未確定而亦未有正式註冊，故此未能計算涉及的金額。海事處將積極透過其海內外網絡，向船東及相關船務公司作宣傳推廣。同時，海事處亦已製作宣傳單張以推廣香港船舶註冊處的工作及介紹有關的批量註冊優惠計劃。

本局會適時評估及檢視這兩項措施的成效，現階段未有進一步擴大相關優惠的計劃。

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：3376)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 海空交通及物流發展
管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局正積極完善「多式聯運」以滿足貨物運輸，以及不同旅客的需要，過去三年以及預期本年度，本港各項不同類別的「多式聯運」詳情，並分別列出各項聯運帶來的經濟效益，包括使用海空聯運的乘客量，陸空聯運的運輸量及約可縮短多少時間等。

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：53)

答覆：

香港機場管理局(機管局)致力發展綜合多式聯運網絡，提高粵港澳大灣區(大灣區)內的客與貨經香港來往世界各地的便利。客運方面，機管局營運在大灣區九個口岸與香港國際機場「海天中轉大樓」之間的快船服務。根據機管局提供的資料，過去三年快船服務的旅客量表列如下：

年份	旅客量(萬人次)
2024	68
2023	47
2022	13

註一：2024年旅客量為臨時數字，實際數字尚待航空公司確認。

此外，機管局分別於2023年8月及12月開始提供來往「海天中轉大樓」和港珠澳大橋澳門口岸及珠海口岸的巴士接駁服務，並同步於2023年12月開通「經珠港飛」直通客運服務，方便來自澳門和內地的中轉旅客通過港珠澳大橋直達香港國際機場轉飛海外，反向亦然。根據機管局提供的資料，過去兩年相關服務的旅客量表列如下：

年份	旅客量(萬人次)
2024	24
2023	3

註一：2024年旅客量為臨時數字，實際數字尚待航空公司確認。

註二：2023年旅客量為有關服務開通後，即8月至12月的數字。

此外，機管局亦有安排來往香港國際機場及大灣區城市（包括城市候機樓）的客車或轎車服務。根據機管局提供的資料，過去兩年使用機管局陸路跨境營辦商的客車或轎車服務的來往香港國際機場及內地或澳門旅客量表列如下：

年份	旅客量(萬人次)
2024	79
2023	51

註一：2024年旅客量為臨時數字，實際數字尚待航空公司確認。

註二：有關服務於2022年因疫情而暫停

除了上述由機管局安排直接往返香港國際機場的交通服務外，往返內地的旅客亦可選乘其他交通工具出入境香港(如高鐵、過境巴士等)，並使用香港國際機場前往世界各地。機管局一直致力透過不同措施便利相關跨境旅客，例如在大灣區城市設置城市候機樓讓旅客預辦登機手續，在西九龍高鐵站提供行李託運服務等。

與此同時，機管局正分階段完成在港珠澳大橋香港口岸人工島上，供過境或訪港的粵澳旅客使用的自動化停車場。

貨運方面，機管局正與東莞全力推進「海空貨物聯運」創新發展，讓內地出口貨物可無縫運達香港國際機場，利用香港的國際航空網絡直接轉運到世界各地，反向流程亦適用於進口貨物。機管局已於2021年年底開始利用位於東莞和香港國際機場的臨時設施就「海空貨物聯運」模式進行先導計劃，並分別於2023年4月和12月確立先導計劃下的整套出口和進口運作流程。截至2025年1月，已有21家航空公司和125家物流公司參與先導計劃。自2023年4月至今，已處理超過2萬噸貨物，貨值超過200億港元。

為進一步發展海空貨物聯運，機管局正推展「香港國際機場東莞空港中心」永久設施建設，預計空港中心全面運作後，貨物運輸的營運成本可減少約一半，而貨物處理時間可節省約三分之一。機管局預計第一期首階段建設將於年內完成，而第二期前期研究亦即將開始。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3949)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通
(3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2025至26年度需要特別留意的事項中，提及繼續支援推行「港車北上」及籌備推行「粵車南下」。就此，政府可否告知本會：

1. 香港口岸人工島發展的自動化停車場預計何時正式啟用；及
2. 「粵車南下」整體進展如何；實施細節預計何時正式公佈？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

香港特區政府歡迎內地訪客來港，亦認為在粵港澳大灣區共同建設的概念裏，應該致力推動方便和暢順的人員流通，同時推動香港經濟發展。為此，特區政府正繼續與各內地單位積極探討「粵車南下」的詳細方案和實施安排，預期會在今年內公布細節。作為「粵車南下」的一部分，香港機場管理局(機管局)正分階段完成在港珠澳大橋(大橋)香港口岸人工島上的自動化停車場，包括「轉機停車場」及「訪港停車場」，供廣東及澳門非營運私家車經大橋來港停泊，旅客可經香港國際機場轉飛或到大橋香港口岸旅檢大樓辦理香港入境手續後訪港。機管局會配合「粵車南下」整體時間表啟用自動化停車場，並作適時公布。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4025)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

面臨鄰近機場的崛起，當局如何維持及提升香港國際機場的競爭力？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

香港是國際航空樞紐。此定位在國家「十四五」規劃和《粵港澳大灣區發展規劃綱要》均得到確認。為落實此國家策略，特區政府及香港機場管理局(機管局)推出一系列的措施，包括擴大航空網絡、加強機場與粵港澳大灣區(大灣區)城市的聯繫、發展「機場城市」等，提升香港國際機場及航空業的長遠競爭力。

航空網絡方面，為充分把握三跑道啟用帶來的機遇，我們會以更前瞻視角發展及擴大航空網絡，包括支持香港國際機場加強其主要航線的服務，並提早布局針對現時主要航線及具潛力的「一帶一路」國家，包括位於北美洲、歐洲、非洲、南美洲及東南亞在內的地區的民航合作，商討及優化民航協定並加強與相關地區之間的航空服務聯繫。我們的目標是在 2025 年內與 10 個或更多的民航伙伴探索加強民航聯繫。

此外，機管局致力發展綜合多式聯運網絡，提高大灣區內的客與貨經香港來往世界各地的便利。措施包括在大灣區內更多戰略性地點設置城市候機樓，目標是於 2025 年內由年初的 27 個增至逾 30 個。另外，機管局與珠海交通控股集團於 2024 年 11 月簽署入股珠海機場的股權合作協議，為加強兩個機場的深化合作提供更堅實的基礎。其中，我們會與珠海機場加強「經珠港飛」直通客運服務，將其推廣至更多內地其他城市。機管局亦正分階段完成在港珠澳大橋香港口岸人工島上，供過境或訪港的粵澳旅客使用的自動化停車場。貨運方面，機管局正積極發展香港國際機場與東莞之間的

「海空貨物聯運」。香港國際機場東莞空港中心第一期首階段的永久設施，預計 2025 年內完成，而第二期前期研究亦即將開始。

在「機場城市」發展方面，機管局已於 2025 年 1 月擴大「機場城市」的發展大綱，計劃利用機場島及鄰近土地和海域，以航空產業為重心，發展集高端商業、藝術、旅遊及休閒活動於一身的新亮點。有關項目可吸引全國以至世界各地的商務及休閒旅客到香港停留或過境轉機，提升香港在促進國家與世界各地在商貿、文化、旅遊等範疇的連繫人角色。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3908)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就北部都會區的發展，政府可否告知本會：

1) 財政預算案提及將會為北環線支線詳細規劃和設計，就此有關項目的預算開支為何，政府有否針對北環線支線的發展制定藍圖？這部分工作的預計人手編制及預算為何？

2) 針對北環線主線，政府曾預計於本年度展開建造工程。然而，本次財政預算案未有提及相關預算，請問其原因為何？政府能否提供確切的工程時間表？此外，關於北環線主線的項目研究進度及工程造價，政府可否提供相關資料？

提問人：陳勇議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

1) 按照共同構建「軌道上的大灣區」的願景，特區政府與深圳當局正透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」(「專班」)攜手推展跨境鐵路項目包括北環線支線。

兩地政府自「專班」成立以來一直密切合作，就跨界軌道基礎設施進行深入研究，積極推展北環線支線的相關規劃工作。「專班」已於2024年11月審議北環線支線推展安排。雙方同意由兩地政府相關部門共同成立「跨界軌道項目推展辦公室」，推進跨境鐵路項目包括北環線支線項目下一階段的規劃和設計等工作。

北環線支線的詳細規劃及設計預計會於今年展開，我們會爭取同步推展北環線主線和北環線支線項目，讓兩個項目的工程能夠受惠於一定的協同效應，目標是讓北環線支線能提早與北環線主線同步於2034年完成開通。

推展北環線支線項目的工作由運輸及物流局的現有人手和資源處理，我們並無相關的開支分項數字。

- 2) 為加快北環線主線的推展，政府與香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)簽訂北環線第一期即古洞站的項目協議時，已同時要求港鐵公司預留預算進行北環線主線的詳細規劃與設計和部分前期工程。相關工作不涉及政府的工程撥款。

北環線主線的詳細規劃與設計已大致完成，前期工程亦已經開展。此外，鐵路方案刊憲程序相信亦可在短期內完成。政府現正因應港鐵公司的詳細規劃及設計進行評估，以更新北環線主線的造價估算。我們的目標是於2034年完成北環線主線。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3946)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通
(3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在推動社會各界提升旅遊配套，以吸引中東、東盟等穆斯林旅客方面，請告知本委員會：

1. 在機場提供阿拉伯語資訊及鼓勵的士車隊以阿拉伯語提供車隊服務資訊，進度為何？
2. 香港國際機場優化祈禱室進度為何？

提問人： 鄭泳舜議員(立法會內部參考編號：64)

答覆：

1.

就鼓勵的士車隊以阿拉伯語提供車隊服務資訊，運輸署一直與各車隊營辦商保持溝通。五支的士車隊已承諾將會在投入服務時，在其網站或手機應用程式中，以阿拉伯語提供有關其車隊服務的資訊，例如的士種類、收費模式等。的士車隊將於今年7月底前陸續投入服務。

香港機場管理局(機管局)已於機場離境大堂及抵港範圍的49個關鍵位置加設阿拉伯語指示牌，為來自中東、東盟等地的穆斯林旅客提供清晰的指引。機管局亦於客運大樓的37個互動旅客服務中心加入阿拉伯語二維碼，指示旅客前往鄰近配有即時翻譯器的顧客服務中心，以便提供更適切的服務。

2.

為配合不同宗教背景旅客的需要，香港國際機場在禁區及公共空間設有四間祈禱室。機管局已於近年進行祈禱室優化工程，提供濯足盆及顯示伊斯蘭教禮拜方向的指示標誌(QIBLA)。機管局於2024年11月就進一步優化祈

禱室的方案向香港六宗教領袖進行諮詢，初步計劃在部分祈禱室設立隔板，及在抵港層增設一間祈禱室，以滿足旅客的不同需求。相關設施預計會在2025-26財政年度分階段落實。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3370)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案講辭中提出，香港將助力國家自主研發的C919飛機打進國際市場。香港國際航空學院會把培訓課程擴展至涵蓋與C919飛機相關的範疇。就此，政府可否告知本會：

1. 當局助力C919打進國際市場方面，有何工作計劃及詳情？涉及的開支及人手如何。
2. 香港國際航空學院計劃開設的課程和目標招生數目為何？

提問人：周文港議員(立法會內部參考編號：47)

答覆：

香港作為匯聚中國和國際優勢的世界級城市，可以在飛機維修、培訓及租賃／買賣等方面作出配合，推動國產飛機C919打進國際市場。

在飛機維修方面，香港國際機場在飛機維修方面具備豐富經驗和完善配套，能夠充分支持國產飛機在境外進行維修工作。加上三跑道系統正式啟用，香港國際機場的容量將顯著提升，有能力支持更多飛機維修工作。在租賃／買賣方面，特區政府一直積極發展飛機租賃，並於去年優化飛機租賃優惠稅制，提供具競爭力的利得稅優惠。基於香港完善的法律、穩健的金融制度以及與周邊地區的友好關係，加上香港是全球最大和最重要的離岸人民幣業務中心，香港在飛機租賃所具備的優勢，將有利於國產飛機在香港透過「融資租賃」等方式打進國際市場。

在培訓方面，香港國際航空學院(學院)計劃逐步將培訓課程擴展至涵蓋與C919機型相關的範疇。學院正與中國商用飛機公司及有關飛機維修機構研究及制定針對C919的專業課程，涵蓋飛行、維修、航空管理等多個關鍵領

域，為相關行業培育更多高素質的專業人才。學院正積極籌備及討論相關的課程內容和細節，並會適時公佈相關課程的資訊。

上述的工作並不涉及額外的政府開支。

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：3851)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第56段指出，「發展低空經濟工作組」正審議首批監管沙盒試點項目的申請，並即將宣布結果；第57段亦指出，政府正檢討民航法例，以完善配合低空經濟長遠發展的規管制度，並會研究為各類「先進空中運輸系統」訂立新的專用法例，積極與內地當局就低空經濟相關議題加強對接。就此，可否告知本會：

- 1)當局審議監管沙盒試點項目申請的準則，以及首批試點項目的數目有否設限；如有，上限為何；
- 2)2025-26年度，在財政司副司長領導的工作組下，當局的主要職責分工、與低空經濟相關工作的預算開支及人手編制；
- 3)各類「先進空中運輸系統」的專用法例涵蓋什麼範疇，會否包括載人無人機法例及跨境載人載貨無人機法例；如會，研究時間表為何；如否，原因為何；及
- 4)當局有何計劃與內地當局就低空經濟相關議題加強規則銜接、機制對接？

提問人：簡慧敏議員(立法會內部參考編號：70)

答覆：

1) 行政長官在2024年《施政報告》中宣布成立「發展低空經濟工作組」(「工作組」)，制訂發展策略和跨部門行動計劃，以推動香港低空經濟發展。工作組於今年年初起陸續推行「監管沙盒」試點項目，以促進創新及測試低空飛行活動的潛在應用場景。首批「監管沙盒」試點項目於去年十一月開始接受申請，並已於去年年底截止。工作組一共收到由72位申請者提交的項目，在審閱每份合資格申請時，考慮了一籃子因素，包括但不限於應用範圍、是否具有創新意念和應用本地研發技術、是否有助增加對發展低空經濟的不同領域的本地經驗(例如航線網絡設計、基礎建設要求、緊急情況應對、監管機制等)。工作組已於今年3月20日公布首批試點項目的申請結

果。視乎首批試點項目的推行情況，我們將於稍後時間公布第二批「監管沙盒」試點項目的申請詳情。

2) 發展本港低空經濟是一項龐大的系統工程，牽涉法規、航空安全政策制定、技術研發、基建配套、土地規劃及商業應用等範疇，涉及多個政策局和部門的協作。就運輸及物流局而言，我們運用現有資源開展相關工作。

另一方面，在2025-26年度，民航處擬開設以下常額職位以推展有關發展低空經濟措施的工作，包括推行監管沙盒項目相關的工作：

將開設的常額職位		
職級	職位數目	按薪級中點估計的年薪值 (百萬元)
高級民航事務主任(民航行政管理)	1	7.74
民航事務主任(民航行政管理)	1	
民航事務主任(適航)	1	
助理民航事務主任(民航行政管理)	1	
高級電子工程師	1	
電子工程師／助理電子工程師	2	
總計：	7	

另外，民航處將在2025-26至2026-27年度保留1個首長級乙級政務官(首長級薪級第 3 點)有時限編外職位^註，以及1個總行政主任和1個高級行政主任有時限職位，以處理有關三跑道系統啟用後提升香港國際航空樞紐地位、支持香港低空經濟發展，以及提升民航處的整體行政管治等多項工作，上述3個職位在2025-26年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為580萬元。運輸及物流局則擬在2025-26至2029-30年度開設3個有時限職位(1個高級工程師、1個工程師／助理工程師以及1個高級行政主任)，以支援提升香港作為國際航空樞紐的地位及推展有關發展低空經濟的工作，上述3個職位在2025-26年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為376萬元。

3) 政府正在檢討現行的民航法例和規管制度，目標是在今年第二季內向立法會提交第一階段的修例建議，擴大現行《小型無人機令》(第448G章)的規管範圍，涵蓋重量介乎25至150公斤的無人機。我們亦計劃趁此機會，同步在《1995年飛航(香港)令》(第448C章)加入條文，賦權民航處處長在符合民航安全的前提下容許載人的「先進空中運輸系統」(Advanced Air Mobility, 簡稱AAM)在特定條件下進行試飛。此法例修改可以加速未來「監

^註 公務員編制包括常額編制的職位及屬「常額以外」編制的職位(即有時限職位)。有時限的首長級職位稱為「首長級編外職位」，意思是指「常額以外」編制的有時限首長級職位，而並非指有關職位沒有計算在編制內。

管沙盒」試點項目的推進，並容許高載重和載人項目在符合民航安全的情況下進行試驗。

長遠而言，我們正着手研究為重量超過150公斤的各類AAM制定新的專用法例，此修例工作不但能配合未來技術及應用的發展，亦為日後的低空載人飛行活動奠定基礎。考慮到制定一套新法例所涉及的相關立法工作的複雜性，我們預計法例檢討和制定過程需要較長時間。

4) 工作組正積極推動與相關內地當局對接，以商討共同建構低空跨境航線、清關安排和基礎設施配套等事宜。去年十一月，在財政司副司長的帶領下，運輸及物流局、保安局、民航處、入境事務處，以及香港海關的代表前往深圳，與有關當局就無人機及直升機跨境飛行活動進行交流。工作組將繼續與有關當局商討，為建設大灣區低空跨境通道創造有利條件。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3944)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第142段指出，中央於去年底恢復深圳市戶籍居民赴香港「一簽多行」個人遊簽注，並把安排擴展至持深圳市居住證的非戶籍居民。就此，可否告知本會：

當局會否促請港鐵公司研究調整上水至羅湖/落馬洲的票價和高鐵票務安排及壓降行政費用以吸引更多人使用高鐵服務；如會，詳情為何；如否，原因為何。

提問人：簡慧敏議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

一般而言，香港鐵路有限公司(港鐵公司)的本地重鐵系統是以車程距離為定價的基本準則，並同時考慮其他因素，例如市場競爭力、車程性質(例如是否涉及過海段或過境段)，以及現存整體車費結構等。東鐵線與其他鐵路線不同，是結合本地及過境服務的鐵路，其票價在2007年兩鐵合併前已按本身的票價結構釐定，有其歷史因素及特殊情況。當中，經由羅湖站及落馬洲站的過境旅程的主要服務對象與本地車程不同，故此不應與重鐵系統下其他鐵路線作直接比較。自兩鐵合併後，港鐵公司按照與政府簽訂的營運協議，採用客觀、具透明度及以直接驅動方程式形式運作的「票價調整機制」釐定每年票價調整的幅度，機制適用於包括東鐵線上水至羅湖／落馬洲車程在內的票價。

另一方面，高速鐵路(高鐵)香港段連接內地高鐵網絡，其票務安排參照全國高鐵現行做法，並由香港和內地鐵路營運單位一同釐定。乘客若利用位於西九龍站的中國鐵路(香港)控股有限公司的櫃位購買內地段的車票，須向該公司繳付手續費；自2023年高鐵香港段復運後，乘客可以選擇透過中國鐵路12306線上票務平台免手續費購買車票。港鐵公司會按市場需要及運作

情況，與內地相關單位考慮推出不同的推廣及優惠票價，藉以讓更多不同乘客群體驗高鐵服務。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3911)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：
港車北上自2023年7月推出，請告知本會：
粵車南下推出時間表為何？

提問人：林健鋒議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

香港特區政府歡迎內地訪客來港，亦認為在粵港澳大灣區共同建設的概念裏，應該致力推動方便和暢順的人員流通，同時推動香港經濟發展。為此，特區政府正繼續與各內地單位積極探討「粵車南下」的詳細方案和實施安排，預期會在今年內公布細節。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3984)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第120段提到，政府一直致力物色及推出合適的物流用地。就此，政府可否告知本會：

《現代物流發展行動綱領》首次提出「北部都會區物流圈」，預計今年公佈研究結果，是否會額外推出土地以滿足物流及工業需求？政府會否將此與現有措施結合，例如片區開發政策？如會，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

為進一步推動現代物流發展，政府於2023年10月公布的《現代物流發展行動綱領》(下稱「《行動綱領》」)內提出在新發展區預留的物流用地打造不同功能的現代物流圈，並以在洪水橋／厦村新發展區預留作現代物流發展約36公頃的物流用地作試點。相關規劃研究已於2024年3月開展。

所謂物流圈，就是把現代化的物流設施和相互聯繫並存的物流企業和相關機構匯聚一方有機發展。因此，在發展物流圈時，我們會參考內地及外國建設物流圈的成功先例，以「企業為本」為發展導向，營造優良的物流發展環境，引入錨點企業，帶動整個物流圈有機發展，並吸引其他配套供應鏈服務匯聚於區內，形成有機的物流生態圈。

洪水橋／厦村的第二期發展下的土地平整和基礎建設工程已於2024年5月獲得立法會撥款批准後逐步展開，當中涵蓋9幅物流圈用地之中的7幅。我們會繼續有序推展相關工程。根據目前計劃，物流圈用地的土地平整及基礎設施工程將會在2026年收地完成後兩年內陸續完成。在不斷變化的經濟環境下，我們會在推出土地前，邀請業界遞交發展意向書，以確保物流圈

的規劃緊貼業界需求。

除北部都會區物流圈外，我們在《行動綱領》內亦提出在2024年至2027年間定期推出毗鄰葵青貨櫃碼頭的四幅物流用地，其中首幅位於青衣的用地已於2025年2月售出。我們會按《行動綱領》及考慮市場情況，適時推出餘下三幅用地。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3943)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

隨著啟德體育園投入服務，社會期望啟德發展區能否通過協同發展，將體育園、郵輪碼頭及正在規劃發展的「青年驛站」打造為集體育、文化、旅遊與青年發展於一體的多元樞紐。

是否有計劃改善區內的交通配套，確保旅客與市民能夠無縫連接各主要設施？

提問人：李慧琼議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

政府一直密切留意啟德區內各項目的發展情況，包括啟德體育園、啟德郵輪碼頭以及規劃中的「青年驛站」旅舍和青年文化藝術與體育交流空間，並因應啟德發展區的整體規劃及項目落成進度，持續協調各公共交通營辦商提供服務，以滿足市民和旅客往返區內設施的交通需求。

就啟德體育園和啟德郵輪碼頭而言，啟德體育園距離港鐵啟德站和宋皇臺站分別約10至15分鐘步程，其附近的巴士站有逾40條專營巴士路線接駁至港九新界各區；而啟德郵輪碼頭則有4條專營巴士及1條專線小巴路線接駁至港鐵啟德站及鄰近多個港鐵站、高鐵西九龍站，以及油尖旺一帶，相關專營巴士服務亦連接啟德郵輪碼頭與啟德體育園，方便旅客與市民於區內往返。

規劃中的「青年驛站」旅舍和青年文化藝術與體育交流空間毗鄰啟德郵輪碼頭，政府計劃在該設施與啟德郵輪碼頭之間興建行人通道，方便住客和旅客步行前往啟德郵輪碼頭，及使用啟德郵輪碼頭的公共交通服務往返港鐵啟德站、啟德體育園及其他地點。

運輸署亦已計劃新增 2 條專營巴士路線服務啟德郵輪碼頭，即城巴第 20X 號線和第 22S 號線，分別提供直達紅磡與尖沙咀的特快服務，以及往返港鐵啟德站的接駁服務。有關路線會視乎啟德跑道區一帶的發展及入伙進度而適時投入服務。政府會繼續密切留意啟德發展區內各項目的進展，規劃適切的公共交通服務以配合市民與旅客的乘車需要。

此外，我們正全力推展啟德智慧綠色集體運輸系統(下稱「項目」)，以連接啟德前跑道區至港鐵啟德站，強化區內商住發展、旅遊、文娛、康體及社區設施的連貫性，以及與鐵路網絡的連繫。我們已於去年展開項目的勘察和研究工作，亦已於去年8月就項目邀請相關系統的供應商及營運商提交意向書，以收集市場意見。我們共收到30份來自本地、內地及海外公司的意向書。我們正參考從意向書所收集的意見，以敲定系統的技術細節、推展方式及財務安排，以準備今年下半年為項目招標。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3476)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在「規劃及發展事宜」綱領中提及，將繼續推展《香港主要運輸基建發展藍圖》下的項目，包括東九龍、啟德、洪水橋／厦村及元朗南新發展區的智慧綠色集體運輸系統。就此，政府可否告知本會：

- 1) 就東九龍、啟德及洪水橋／厦村項目邀請供應商及營運商提交意向書共收到多少份意向書？業界對系統技術可行性（如自動駕駛、能源效益）、營運模式及財務分攤的主要意見為何？
- 2) 請提供各項目最新的具體規劃範圍（如路線長度、車站數量）、工程時間表及開支預算為何？
- 3) 現行預算是否足以應對上述工程的複雜性（如地下管線遷移、環保要求）？過去一年有否因物料價格上漲或設計變更導致超支？若有，超支金額及填補方案為何？
- 4) 在資源有限下，上述三條智慧綠色運輸系統會將如何排序？有否根據成本考量延期或縮減部分項目規模，如減少車站數目、改用較低成本的技術等？如有，預計可減省多少成本為何；如否，原因為何？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：70)

答覆：

- (1) 政府於2024年就三個智慧綠色集體運輸系統邀請相關供應商及營運商遞交意向書，啟德、東九龍及洪水橋／厦村項目分別收到30份、35份及27份意向書。意向書建議的系統種類廣泛，其個別技術表現各有千秋。因應每個項目的特性，各項目對系統技術的要求(如爬升能力、載客量及靈活性)亦不盡相同，故難以簡單概括而論。大部份回應者對政府初步探討的各個推展方式及財務安排方案持開放態度。政府會繼續與業界溝通，以敲定項目及相關基建的具體要求及設計、推展方式及財務安排。

(2)及(3) 各智慧綠色集體運輸系統項目最新的具體規劃範圍如下：

東九龍智慧綠色集體運輸系統

系統全長約7公里，擬設9個車站，為觀塘上坡地區提供便捷的接駁交通服務，便利市民前往港鐵彩虹站及油塘站。初步走線途經彩雲、順利、順安、秀茂坪、寶達、馬游塘及藍田北。系統主要在專屬高架道上運作，由藍田北至油塘的一段則建議以隧道形式運作。我們目標爭取於2026年招標。視乎最終所採用的智慧綠色集體運輸系統，我們會在標書內訂明要求投標者盡快完成建造工程。

啟德智慧綠色集體運輸系統

系統全長約3.5公里，擬設6個車站，採用高架專屬車道走廊(以高架橋／軌道系統等形式)設計，連接啟德前跑道區至港鐵啟德站，強化區內商住發展、旅遊、文娛、康體及社區設施的連貫性，以及與現行鐵路網絡的連繫。我們目標是在今年下半年招標。

洪水橋／厦村及元朗南新發展區智慧綠色集體運輸系統

系統初步走線全長約16公里，貫通洪水橋／厦村和元朗南新發展區，並連接屯馬線洪水橋站和天水圍站、輕鐵頌富站和泥圍站，以及新建和現有的公共運輸交匯處，為市民提供便捷的接駁交通服務以出行至全港各區。洪水橋／厦村項目的第一階段長約4.5公里，初步擬設7個車站，連接泥圍至洪水橋／厦村新發展區的物流、企業和科技區一帶，以配合洪水橋／厦村新發展區的第二期發展。系統採用環保路面模式，無需實體軌道，靈活性較高，可配合新發展區的分階段發展和不同時段的實際交通運載需求。我們的目標是爭取在2026年內就項目招標。我們會分階段推展項目，以配合新發展區不同階段發展的交通及運輸需求。項目推展時間表將視乎新發展區主要人口入住的時間表而定。

上述項目的建造工程造价估算須待其實際走線和設計確立後才能確定。

- (4) 政府正全力推展三個智慧綠色集體運輸系統，並正參考勘察研究的結果及從意向書收取的意見，檢視各項目的設計方案，以進一步提升項目的成本效益。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4022)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 海空交通及物流發展
管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

隨著全球航空業積極尋求減少碳排放的方案，可持續航空燃料（SAF）已成為一項重要的發展趨勢。政府指出現正推動在香港國際機場應用可持續航空燃料(SAF)。然而，香港在 SAF 的發展和應用方面仍處於起步階段，就此，政府可否告知本會：

1. 會否考慮成立由政府主導的多方工作小組，協調政府、業界及持份者的合作；若會，小組的成員組成和具體職能為何？若否，原因為何；
2. 有建議指可提供SAF補貼並逐步實施徵費，以提升市場需求，政府會否採納此建議；相關徵費機制會如何設計以平衡業界負擔與減碳目標；及
3. 政府表示會訂立從香港國際機場起飛航班的SAF用量目標，當局會如何制定具體目標及時間表；會否參考國際標準（如國際民航組織的建議）並與業界協商，確保目標切實可行？

提問人：盧偉國議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

1.及3.

政府自2023年年底起一直接觸業界持分者(包括香港機場管理局(機管局)、本地航空公司、飛機製造商等)，並透過機管局的顧問研究了解可持續航空燃料(Sustainable Aviation Fuel, SAF)在國際、國家及區域層面的發展，以及SAF在香港的需求及供應等。

政府正參考機管局的顧問報告以制定合適的SAF用量目標，其中國際及本地的情況、乘客的承受力、持份者的意見等均是重要的考慮因素。在敲定最終方案前，政府會進一步諮詢業界，確保建議切合香港的實際情況。政府初步計劃在2025年第二季至第三季諮詢業界，以期在2025年內宣布SAF的用量目標。

2.

政府會根據機管局的顧問研究結果，在不影響香港國際航空樞紐地位的前提下，制定適合香港的未來路向。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3973)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通
(3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(2)下2025-26年度需要特別留意的事項中提到，將繼續協助運輸及物流局處理牌照事宜，以方便來自廣東及澳門並駕車途經港珠澳大橋的自駕旅客使用機場管理局將於香港口岸人工島發展的自動化停車場，並繼續支援推行「港車北上」及籌備推行「粵車南下」。就此，政府可否告知本會：

(a) 香港口岸人工島發展的自動化停車場將於何時啟用；屆時特區政府會否同步實施第一階段「粵車南下」及「澳車入港」；如會，初步建議配額為何；如否，原因為何；及

(b) 特區政府有否與廣東省政府商討在一個港深陸路口岸開放「港車北上」；如有，方案及落實時間表為何；如否，原因為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

在「粵車南下」方面，香港特區政府歡迎內地訪客來港，亦認為在粵港澳大灣區共同建設的概念裏，應該致力推動方便和暢順的人員流通，同時推動香港經濟發展。為此，特區政府正繼續與各內地單位積極探討「粵車南下」的詳細方案和實施安排，預期會在今年內公布細節。作為「粵車南下」的一部分，香港機場管理局(機管局)正分階段完成在港珠澳大橋(大橋)香港口岸人工島上的自動化停車場，包括「轉機停車場」及「訪港停車場」，供廣東及澳門非營運私家車經大橋來港停泊，旅客可經香港國際機場轉飛或到大橋香港口岸旅檢大樓辦理香港入境手續後訪港。機管局會配合「粵車南下」整體時間表啟用自動化停車場，並作適時公布。

至於在「港車北上」方面，粵港政府將檢視「港車北上」在大橋的實施情況，研究適時把計劃延伸至一個香港和深圳的陸路口岸，讓香港私家車可以無需配額穿梭粵東粵西。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3325)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據綱領2，運輸及物流局負責制訂政策以管理交通，局方下年度繼續監督新市鎮現有單車徑和單車停泊設施的改善工程，有關設立電動可移動工具規管架構，運輸及物流局已於2023年下半年開展法例修訂草擬工作，現時相關最新進展詳情為何？預計何時會將修訂提交到立法會審議？局方於2023年發布的《交通運輸策略性研究》建議，提及在新發展區和新市鎮推廣騎單車及支援電動可移動工具的使用，並建議於新發展區建設全面的單車徑網絡，相關工作的最新進展為何？下年度推行相關工作涉及的人手和開支分別為何？

提問人：吳永嘉議員(立法會內部參考編號：244)

答覆：

電動可移動工具的規管架構涉及不同層面及複雜的法律草擬工作，包括須修訂《道路交通條例》(第374章)及在《道路交通條例》下引入全新的附屬法例、修訂相關的附屬法例，以及參考相關法例用以釐訂定額罰款安排等。與此同時，政府需要一併詳細研究電動可移動工具使用者守則以及產品認證等在法律及技術層面的相關問題，因此需時充分徵詢相關部門和各持份者，以確保規管的建議有效可行，並切合市民使用電動可移動工具的出行需要。政府現正與相關部門積極進行法律草擬工作及訂立具體規管方案，會爭取盡快完成草擬修訂條例草案，並適時提交立法會審議。

有關《交通運輸策略性研究》初步建議當中提到於新發展區建設全面的單車徑網絡，運輸署正積極與相關部門商討細節，盡量以單車徑貫通新發展區內不同用地，並同時連接運輸交匯樞紐。而不同新發展區的單車徑網絡將會配合基礎設施發展進度推展。上述有關工作由運輸署現有人員執行，故涉及的人手和開支沒有詳細分項。政府會繼續在新市鎮及新發展區締造

「單車友善」環境，包括改善現有單車徑和單車停泊設施，提升單車安全，以方便市民騎單車作為康樂或短途代步用途，減少使用機動交通工具。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3330)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據綱領3，局方將繼續與本地及非本地教育機構合作，支持海運業培訓和人力發展的新措施。就此，可否告知現時本港海運業人力需求的數據？下年度預計投放於海運業培訓的開支為何？預計培訓哪些專業項目？

提問人：吳永嘉議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

就本港海運業人力需求，我們會參考職業訓練局轄下的海事服務業訓練委員會每四年進行的海事服務業人力報告及其間的人力更新報告或政府定期進行宏觀層面的人力推算。根據勞工及福利局最新於2024年11月14日公布的「2023年人力推算」報告顯示，香港作為國際航運中心，該產業的人力需求(涵蓋陸路和水上客運及貨運服務、貨倉及倉庫服務，和郵政及速遞服務。航空貨運及相關服務不包括在內。)，將由2023年的250 100人，推算增加至2028年的253 000人，增加約2 900人。

預計「海運及空運人才培訓基金」(「基金」)在2025-26年度的現金流量需求約為5,200萬元，當中約2,900萬元將投放於海運業培訓項目，相關項目見附件。我們會繼續善用「基金」以推行海運業的培訓、獎勵及推廣計劃，並適時就項目推出優化措施，務求令培訓措施更為全面和多元化，為本港海運業培育更多人才。

計劃名稱
1. 專業培訓課程及考試費用發還計劃 – 海運業
2. 海運和航空業實習計劃– 海運業
3. 航海訓練獎勵計劃
4. 船舶維修訓練獎勵計劃
5. 本地船舶業訓練獎勵計劃
6. 本地船舶能力提升計劃
7. 香港航海及海運獎學金計劃
8. 香港航運及物流獎學金計劃
9. 香港大學－大連海事大學學術合作計劃
10. 香港大學－上海海事大學學術合作計劃
11. 海外交流學生資助計劃
12. 海事培訓支援計劃
13. 海事人才培訓資助計劃–法律
14. 海運推廣計劃撥款

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：3964)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(蔡傑銘)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2024年施政報告提到，會研究稅務優惠和配套，吸引相關海內外企業落戶香港，構建大宗商品交易生態圈，有關的進展為何？

提問人：黃俊碩議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

金屬和礦產等大宗商品佔全球航運交易量一半以上。大宗商品交易商是海運服務採購的主要使用者，吸引他們集聚香港運作可帶動海運服務的發展，有利鞏固提升香港國際航運中心地位。為鼓勵現有企業擴充業務及吸引更多海內外大宗商品交易商落戶香港(從而帶動更多海事服務業戶在香港設立據點及壯大香港的航運生態圈)，2025-26年度財政預算案建議為合資格大宗商品交易商提供半稅優惠—即以8.25%的減半稅率評估利得稅。

政府正為上述建議措施制訂細節，目標是於2026年上半年向立法會提交條例草案。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3383)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就高鐵香港段營運情況，請當局告知本會：

- 1、 請列出前10位客流量的列車班次及客流量數字；
- 2、 現時每日開行班次為何；與香港高鐵站最飽和運行情況相比較比例為何；
- 3、 未來，就進一步提升班次和客流量，當局有何目標；對於拓展新班次目的地，當局有何計劃？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：47)

答覆：

1-3、

高鐵香港段自2018年9月23日起投入服務，連接至現時超過46 000公里的國家高鐵網絡。目前，香港西九龍站連接的內地直達站點已由通車時的44個增加至93個，包括11個短途目的地(福田、深圳北、光明城、東莞南、常平、東莞、虎門、慶盛、新塘、廣州南及廣州東)和82個長途目的地，並每日提供至少104對(即208班)短途及長途列車班次。高鐵香港段於2024年的總乘客量超過2 600萬人次，平均每日乘客量約73 000人次。

根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供最新的營運數字，於2025年2月，往來香港西九龍站客流量最高的10個高鐵班次的始發站或終點站，分別為廣州南、福州、廈門、深圳北及北京西，這些班次在該月的總客流量介乎約20 500至29 000人次。

香港西九龍站的布局是根據工程規劃時，內地與香港的鐵路發展藍圖及客量預測設計。自高鐵香港段和西九龍站投入服務以來，港鐵公司作為高鐵香港段的港方營運者，一直密切留意車站和高鐵服務的運作情況，以及旅客的出行模式和需求，並持續按需要提升車站設施和高鐵服務。在2024年，高鐵香港段平均每日乘客約73 000人次；而自高鐵開通以來單日乘客量最高為近136 000人次。特區政府和港鐵公司會繼續和內地相關部門及鐵路單位合作，持續提升高鐵服務，並因應國家高鐵網絡的發展，適時增加連接香港西九龍站的內地直達站點，滿足旅客出行需求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3392)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「易通行」的事宜，政府可否告知本會，過去一年：

1. 沒有安裝車輛貼的數字為何；
2. 「易通行」系統感應出現問題為數為何；
3. 請分列各隧道就「易通行」的開支為何；
4. 接到的投訴數字為何；
5. 逾期繳費及附加費數字和金額為何；
6. 按隧道列出，實施「易通行」後，原本按行車線騰出的空間用途為何，各相關工程進展為何？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：56)

答覆：

1. 運輸署只備存向登記車主發出車輛貼的數目，並沒有備存沒有安裝車輛貼的車輛數字。

自「易通行」不停車繳費服務實施至2025年2月期間，運輸署已向登記車主發出約822 000張繳費貼(包括約815 000張車輛貼和約7 000張車種貼)，而接近九成半已獲發車輛貼的車輛(即約774 000輛)已開立「易通行」戶口。

2. 在2024年「易通行」並沒有出現系統感應問題的情況。
3. 政府透過公開招標，分別委託隧道費服務商及承辦商，為所有政府收費隧道提供收取隧道費、營運及維修「易通行」後台系統和現場設備等服務。在2024-25年度(截至2025年2月28日)，政府根據合約向隧道費服務商及承辦商支付的經常開支為1.78億元。

4. 自「易通行」實施至2025年2月期間，與隧道費相關的查詢／投訴個案平均每日約54宗，佔整體使用「易通行」的每日平均車流量(約505 000架次)約0.01%。運輸署及隧道費服務商於2024年接獲的投訴數字如下：

	投訴個案數目	
	隧道費及附加費相關	非隧道費及附加費相關
2024年	18 751	5 710

5. 根據《行車隧道(政府)規例》(第368A章)及《青沙管制區(隧道費、費用及收費)規例》(第594B章)規定，繳付隧道費的法律責任由登記車主作為負責人承擔。登記車主必須在車輛駛經收費區的14個工作天內繳交隧道費，否則會被徵收附加費。視乎情況，運輸署可根據法例規定向法院提出申請，追討待繳款項、罰款和訟費。法庭亦可發出指示，下令運輸署拒絕處理該欠款人的車輛過戶及車輛牌照申請。政府一直呼籲登記車主盡快完成「易通行」三步曲：(1)安裝車輛貼、(2)開立「易通行」戶口及(3)設定自動繳費方式，以盡享「易通行」帶來的便利。運輸署一直進行宣傳工作，包括透過網站、社交媒體、海報、單張等，提醒車主須適時查閱及繳付未交的隧道費。此外，運輸署亦有發信要求個別尚有未付隧道費及附加費的車主盡快繳清相關費用。

在2024年，登記車主未有及時繳交隧道費而被徵收首筆附加費及／或額外附加費的個案有750 000宗(佔同期車流量約0.35%)。在2024-25年度，截至2024年12月，政府已收取「首筆附加費」及「額外附加費」的總金額約為6,400萬元。

6. 各政府隧道／管制區實施「易通行」後騰出的空間用途及相關道路工程的最新進展如下：

政府隧道／ 管制區	騰出的空間用途及工程進展
青沙管制區	騰出的空間用作理順行車線的安排、隧道管理用途、以及增建巴士站供單管雙程行車時使用。工程已完成。
獅子山隧道	騰出的空間用作理順行車線的安排、隧道管理用途、以及預留用作隧道改善工程。工程已完成。
城門隧道	騰出的空間用作理順行車線的安排，以及延長現有的巴士站。巴士站工程已經展開，並預計於2025年第三季完成。
大老山隧道	騰出的空間用作理順行車線的安排，以及延長現有的巴士轉乘站。巴士站工程預計於2026年第一季展開，並於2028年完成。

政府隧道／ 管制區	騰出的空間用途及工程進展
香港仔隧道	騰出的空間用作理順行車線的安排，以及興建巴士轉乘站。巴士站工程已經展開，並預計於2026年完成。
西區海底隧道	騰出的空間用作理順行車線的安排，以及增加車道旁的緩衝區以確保隧道安全運作。工程已經展開並預計於2025年第二季完成。
海底隧道	騰出的空間用作理順行車線的安排，以及隧道管理用途。工程已完成。
東區海底隧道	騰出的空間用作理順行車線的安排、隧道管理用途、以及增加車道旁的緩衝區以確保隧道安全運作。工程已完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3354)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

請提供以下鐵路線於早上繁忙時間，最繁忙路段的載客率(載客率請以每平方米站立4人計算)。(請參考下表列)

		2023年	2024年	2025年至今
東鐵線	沙田至大圍			
	大圍至九龍塘			
屯馬線	錦上路至荃灣西			
港島線	北角至炮台山			
	天后至銅鑼灣			
觀塘線	石硤尾至太子			
	彩虹至九龍灣			
荃灣線	油麻地至佐敦			
	深水埗至太子			

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：42)

答覆：

各相關鐵路線在早上最繁忙一小時的最繁忙單向路段載客率如下^{註1}：

	2023年及2024年 最繁忙路段	載客率 ^{註2} (每平方米站立4人)	
		2023年	2024年
東鐵線	大圍至九龍塘	94%	94%
屯馬線	荃灣西至美孚	85%	86%
港島線	天后至銅鑼灣	81%	77%
觀塘線	彩虹至九龍灣	68%	67%
荃灣線	深水埗至太子	73%	72%

註1：一般而言，除了有重大變動外(例如新鐵路線開通)，香港鐵路有限公司(港鐵公司)會按季度計算乘客量數字，以評估鐵路線的服務需求。因港鐵公司現時未有2025年第一季的乘客量數字，故未能提供相應的載客率數字。

註2：有關數字為相關鐵路線於表列年份內最繁忙單向路段的載客率。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3355)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就公共交通運輸使用各條隧道的情況，請分別列出過去三年：

1. 分別行走三條過海隧道，以及三條連接九龍和沙田隧道的專營巴士路線、公共小巴及非專營巴士(俗稱村巴)路線數目，每天行走班次數目；
2. 列出相關隧道每年來自專營巴士路線、公共小巴及非專營巴士的收入分別為何，並以表分別列出。

提問人：陳恒鎭議員(立法會內部參考編號：43)

答覆：

1. 過去3年，行經3條過海隧道和3條連接九龍及沙田的隧道的專營巴士、專線小巴和居民巴士的路線數目及每日班次數目載列如下：

隧道	年份 (註(1))	專營巴士		專線小巴 ^{(註(4))}		居民巴士	
		路線數目 (註(2))	每日班次數目 (註(3))	路線數目	每日班次數目 (註(3))	路線數目	每日班次數目 (註(3))
海底隧道	2022	31	3 228	1	26	6	89
	2023	31	3 129	1	26	6	85
	2024	31	3 077	1	26	5	81
東區海底隧道	2022	24	1 746	2	35	4	90
	2023	26	1 687	1	12	4	83
	2024	26	1 680	1	12	3	80
西區海底隧道	2022	45	2 862	0	0	30	283
	2023	46	2 901	0	0	27	236
	2024	47	2 994	0	0	24	204
獅子山隧道	2022	30	2 840	7	279	8	122
	2023	30	2 700	7	251	7	116
	2024	29	2 456	7	315	5	115
大老山隧道	2022	40	3 150	0	0	12	218
	2023	40	3 060	0	0	12	203
	2024	41	2 972	0	0	9	187
尖山隧道	2022	22	682	0	0	4	25
	2023	24	833	0	0	3	20
	2024	26	972	0	0	3	20

註：

- (1) 所載數字是以該年年底情況為依據。
- (2) 在相同服務詳情表下的巴士主路線服務及輔助路線服務只當作1條路線計算。
- (3) 專營巴士的數字為每日實際班次數目，專線小巴和居民巴士的數字為每日編定班次數目。
- (4) 紅色小巴沒有固定路線及班次，故有關數字不包括紅色小巴的服務。

2. 相關隧道的車輛繳費系統只備存按車輛類別劃分為「巴士」(即單層和雙層的專營及非專營巴士)及「小巴」(即私家小巴及公共小巴)的繳費紀錄。過去3年相關隧道來自巴士及小巴的隧道費收入載列如下：

隧道	來自「巴士」的 隧道費收入 (百萬元) (註(5))			來自「小巴」的 隧道費收入 (百萬元)		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
海底隧道	6.2	8.6	26.2	2.6	2.9	8.2
東區海底 隧道	11.3	12.9	14.6	6.1	6.5	8.1
西區海底 隧道 (註(6))	228.7	168.7	28.7	11.4	9.0	6.1
獅子山 隧道	不適用 (註(7))	2.8 (註(8))	5.1	不適用 (註(7))	1.2 (註(8))	2.0
大老山 隧道	6.5	8.9	10.6	1.1	1.3	0.8
尖山隧道	2.1	2.6	3.3	0.5	0.4	0.3

註：

- (5) 不包括專營巴士使用政府隧道的隧道費。政府於2019年2月起豁免專營巴士使用政府隧道及管制區的收費，以節省的隧道費設立「專營巴士豁免隧道費基金」。相關的政府收費隧道，包括海底隧道、東區海底隧道、西區海底隧道(在「建造、營運及移交」專營權於2023年8月2日屆滿而歸政府擁有起計)、獅子山隧道、大老山隧道和尖山隧道。
- (6) 在「建造、營運及移交」專營權於2023年8月2日屆滿前，西區海底隧道由香港西區隧道有限公司營運，其隧道費收入不屬政府收入。
- (7) 獅子山隧道劃一收費8元。獅子山隧道於2023年5月28日凌晨5時起實施「易通行」前，由於其車輛繳費系統沒有備存按個別車輛類別劃分的繳費紀錄，因此運輸署沒有獅子山隧道來自巴士及小巴的隧道費收入紀錄。
- (8) 獅子山隧道於2023年5月28日凌晨5時實施「易通行」，有關數字只顯示2023年5月28日凌晨5時起至2023年年底的隧道費收入紀錄。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3356)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府於2023年6月，推出運輸業輸入勞工計劃-公共小巴／客車行業計劃，以應對運輸業人手短缺問題，請問：

1. 自計劃推出至今，申請數目、種類及審批情況分別為何？
2. 自計劃推出至今，輸入司機通過駕駛訓練最終獲發駕駛執照的人數比例為何，請以1個月內、1-2個月、2個月以上分別列出；
3. 過去3年，公共小巴、專營巴士及非專營巴士的司機年齡情況為何，請以20歲以下、20-40歲、40-60歲、60-70歲、70歲以上分別列出。

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：44)

答覆：

1. 政府一直關注公共小巴及客車行業持續面對的司機短缺問題。為進一步紓緩業界人手問題，政府於 2023 年 6 月公布「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」，並分別在 2023 年 9 月及 2024 年 7 月透過兩輪申請批出了 900 個公共小巴及 800 個客車輸入司機配額，所有申請均經跨部門聯絡小組(由運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成)審核。

第一輪共接獲 118 宗申請，當中 98 宗申請獲批，涉及 969 個輸入司機的配額。第二輪共接獲 129 宗申請，當中 125 宗申請獲批，涉及 849 個輸入司機的配額(當中包括因申請人在第一輪未有使用而撥至第二輪作分配的 118 個配額)。兩輪申請的詳情載於附表一。

2. 輸入司機須通過相關車輛類型駕駛考試並獲得合格成績，以及完成職前訓練課程和取得課程證書後，方可取得相關車輛類型的正式駕駛執照。營辦商亦會在輸入司機投入服務前提供足夠的路線培訓。截至 2025 年 2 月底，共有 1 278 名輸入司機已通過本地駕駛考試，當中超過 1 200 名輸入司機已於相關路線提供服務，其餘已通過本地駕駛考試的輸入司機在進行路線訓練後亦會陸續投入服務。運輸署沒有備存輸入司機通過駕駛訓練和獲發駕駛執照所需時間的數據。
3. 根據專營巴士營辦商提供的資料，2022至2024年專營巴士全職司機的年齡分佈載於附表二。專營巴士營辦商只備存按司機年齡組別：20-39 歲、40-59 歲及 60 歲或以上劃分的分項數字。運輸署沒有備存公共小巴和非專營巴士司機年齡的數據。

附表一

運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業

第一輪申請及獲批配額數目
按司機類別劃分的分項數字

司機類別	接獲申請 宗數	申請配額 數目	獲批申請 宗數	獲批司機 配額數目
公共小巴司機	68	547	59	461
本地客車司機	32	689	23	262
跨境直通巴士司機	18	365	16	246
總數	118	1 601	98	969

第二輪申請及獲批配額數目
按司機類別劃分的分項數字

司機類別	接獲申請 宗數	申請配額 數目	獲批申請 宗數	獲批司機 配額數目
公共小巴司機	82	842	82	467
本地客車司機	31	394	27	228
跨境直通巴士司機	16	237	16	154
總數	129	1 473	125	849^註

註：包括 118 個於第一輪申請批出而未有使用的配額，已撥至第二輪作分配。

附表二

專營巴士全職司機的年齡分佈^{註1}

按年齡組別劃分的分項數字

年份	司機數目(年終數字) ^{註2}			
	20-39 歲	40-59 歲	60 歲或以上	總數
2022 年	1 780	8 040	2 890	12 710
2023 年	1 690	7 720	3 070	12 480
2024 年	1 680	7 640	3 120	12 440

註 1：資料由專營巴士營辦商提供

註 2：司機數目約至十位數

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：3357)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就各道路過境口岸，即落馬洲、文錦渡、沙頭角、深圳灣、港珠澳大橋及香園圍，請問

1. 過去三年，上述各口岸獲發粵港跨境車輛常規配額(即兩地牌)，分別多少？請按不同口岸，並按巴士、貨車及私家車類別分別列出。
2. 過去三年，上述各口岸設計的容車量及每日平均使用量分別多少？請按不同口岸，並按巴士、貨車及私家車類別分別列出。
3. 請問，過去三年及截至目前為止，從事跨境車輛司機從業員有多少？
4. 就可預約使用泊車位的陸路口岸，泊車位數目及平均使用情況為何？

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：45)

答覆：

1. 現時，粵港跨境車輛受到香港特區政府與廣東省政府共同管理的配額制度所規管。這些車輛必須取得廣東省公安廳發出的批准通知書以及運輸署發出的封閉道路通行許可證(許可證)，並辦妥相關機關所規定的手續，方可往來香港及廣東省。有關配額制度不包括往來落馬洲與皇崗的跨境穿梭巴士(即皇巴)、港珠澳大橋(大橋)穿梭巴士(即金巴)、香港跨境貨車，以及「港車北上」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的香港跨境私家車。

在過去3年，運輸署向巴士、貨車及私家車(包括獲發出租汽車許可證的私家車)發出的許可證(包括新領及續領的許可證)數目表列如下：

(a) 可使用多個過境口岸的許可證^(註1)

類別	2022年	2023年	2024年
貨車	21 625	10 151	9 865
巴士	877	2 703	1 325

(b) 只可使用指定過境口岸的許可證

管制站	類別	2022年	2023年	2024年
落馬洲	貨車	675	115	81
	私家車	18 370	14 826	13 482
文錦渡	貨車	36	6	6
	私家車	1 880	1 888	1 922
沙頭角	貨車	107	14	9
	私家車	4 729	4 424	3 875
深圳灣	貨車	18	1	1
	私家車 ^(註2)	32 320	33 971	32 539
大橋香港口岸	貨車	12	85	106
	私家車 ^(註3)	19 109	26 890	30 733
香園圍	貨車	0	0	0
	私家車	273	2 493	3 245

註1：現時跨境貨車及跨境巴士會獲發可使用多個過境口岸的許可證。跨境貨車可根據營運需要，選擇合適的口岸來往內地和香港。而跨境巴士須依循香港特區政府與廣東省政府共同分配給跨境巴士營辦商的配額及其指定口岸來往內地和香港；每個配額容許營辦商安排每天經指定口岸的1個北行及1個南行跨境巴士班次。

註2：包括經深圳灣口岸前往內地的香港及澳門跨境私家車。

註3：包括經大橋前往珠海及澳門口岸的香港及澳門跨境私家車。

2. 經諮詢相關部門，各陸路邊境管制站的設計容車量，以及過去3年經各管制站每日平均出入境車次(雙向)載列如下：

管制站	設計容車量 (車次／日) (雙向) ^(註4)	類別	每日平均出入境車次 ^(註5) (雙向)		
			2022年	2023年	2024年
落馬洲 ^(註6)	約33 000	巴士	0	886	1 111
		貨車	1 458	3 078	3 547
		私家車	0	4 983	6 870
		總數	1 458	8 947	11 528
文錦渡 ^(註7)	約14 000	巴士	0	228	193
		貨車	1 578	1 681	1 904
		私家車	0	188	276
		總數	1 578	2 097	2 373
沙頭角 ^(註8)	約5 000	巴士	0	0	0
		貨車	428	0	0
		私家車	0	0	0
		總數	428	0	0
深圳灣	約78 000	巴士	3	235	593
		貨車	3 160	3 979	4 489
		私家車	8	5 412	8 408
		總數	3 171	9 626	13 490
大橋 香港口岸	約60 000	巴士	27	1 255	1 735
		貨車	577	798	946
		私家車	6	3 912	9 223
		總數	610	5 965	11 904
香園圍 ^(註9)	約17 850	巴士	0	157	190
		貨車	855	1 579	1 567
		私家車	0	500	1 339
		總數	855	2 236	3 096

資料來源：入境事務處、香港海關和大橋管理局

註4： 假設所有設於管制站內的車輛檢查亭同時運作的單日最高處理車流量。

註5： 以管制站的營運日數計算。

- 註6：落馬洲管制站於2020年2月4日至2023年2月5日期間暫停提供客運通關服務。
- 註7：文錦渡管制站於2020年1月30日至2023年1月7日暫停客運清關服務，以及於2023年7月至11月不同時段暫停客運／貨運清關服務。
- 註8：沙頭角管制站於2020年1月30日起暫停客運通關服務，及於2022年3月14日起暫停貨運清關服務。
- 註9：香園圍管制站於2020年8月26日正式啟用並開通其貨運清關服務，客運清關服務則於2023年2月6日開通。

3. 申請人在提交跨境巴士及貨車的許可證申請時，須提供廣東省公安廳發出的批准通知書，而該通知書列明有關司機資料。參照上述資料，運輸署備存過去3年的跨境巴士及貨車的香港司機數目載列如下：

年份	跨境巴士及貨車的香港司機數目
2022年	13 927
2023年	13 918
2024年	12 999

至於跨境出租車方面，截至2025年2月底，獲發出租汽車許可證的私家車共有604輛。運輸署並無備存涉及的香港司機數目。

4. 大橋香港口岸及香園圍邊境管制站非禁區位置內的兩個收費公眾停車場由政府產業署負責管理，並分別出租予停車場承辦商營運。就上述停車場而言，可供公眾預約使用的泊車位數目及平均使用情況如下：

停車場位置	泊車位種類	泊車位數目	泊車位平均使用率 ^(註1)
大橋 香港口岸 收費公眾停車場 (共733個泊車位)	私家車	673	17.9%
	電單車	25	33.6%
	輕型貨車	14	49.7%
	的士	21	37.3%
香園圍邊境管制站 收費公眾停車場 (共466個泊車位)	私家車	415	48.9%
	電單車	36	41.6%
	客貨車	15	24.6%

註1：根據停車場承辦商提供2024年1月至12月營運期間各類泊車位的平均使用率。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3358)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就的士服務業方面：

1. 現時持有的士駕駛牌照人數為何?請按年齡(59或以下／60至69歲／70歲或以上)分別列出。
2. 相關交通意外情況為何?請參考下表列出。

	2022年	2023年	2024年	2025年至今
涉及59歲或以下的司機				
涉及60歲至69歲的司機				
涉及70歲或以上的司機				

3. 過去三年，政府接獲涉及的士司機違規行為的投訴數字，請以檢控最多的十個類別分別列出。
4. 過去三年，對非法出租或取酬載客的私家車及貨車違規檢控數字為何？

提問人：陳恒鎮議員(立法會內部參考編號：46)

答覆：

1. 截至2025年2月28日，持有有效的士正式駕駛執照的人數，按年齡組別表列如下：

年齡組別	人數
59歲或以下	79 445
60至69歲	93 753
70歲或以上	37 230
總數	210 428

2. 自2022年起至2025年2月為止，涉及交通意外的的士司機按年齡組別劃分的數目載列如下：

年齡組別	2022 年	2023 年	2024 年*	2025 年 (1 月至 2 月)*
59 歲或以下	2 075	2 677	2 944	329
60 至 69 歲	1 446	1 879	2 021	244
70 歲或以上	454	626	651	95

*臨時數字

3. 與的士服務相關的檢控工作由警務處負責，運輸署沒有備存有關數字。過去3年，運輸署每年接獲有關的士司機的投訴數字，按接獲最多投訴的10個類別表列如下。有關數字已涵蓋由1823電話中心、交通諮詢委員會轄下的交通投訴組及其他政府部門或機構轉交的投訴個案。

類別	運輸署接獲的投訴個案數字		
	2022年	2023年	2024年
濫收車費	152	340	460
拒絕或忽略接受租用	207	361	306
拒絕或忽略駕駛的士至租用人指示的地方	24	28	52
沒有採用最直接而切實可行的路綫駛往目的地（俗稱「兜路」）	191	277	453
駕駛行為不當	254	374	366
舉止無禮	402	712	710
未有展示司機證	19	17	34
司機抽煙	20	26	36
阻礙交通	44	36	63
的士車輛狀況不佳	26	22	29

4. 過去3年，警務處就私家車及輕型貨車非法出租或取酬載客個案所作出的執法行動次數載列如下：

年份	私家車	輕型貨車	總計
2022	16	10	26
2023	20	13	33
2024	46	1	47

同期，就私家車及輕型貨車涉及非法出租或取酬載客而被定罪的個案數目載列如下：

年份	私家車	輕型貨車	總計
2022	8	3	11
2023	19	15	34
2024	53	6	59

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3371)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

1. 「港車北上」計劃於2023年7月實施以來，至今接獲多少宗申請，當中成功獲審批的個案宗數為何？成功個案的平均審批時間為何？
2. 在上述成功獲批的「港車北上」車輛中，平均每月往返內地次數為何？
3. 過去三年，使用港珠澳大橋的私家車當中，各項不同類別私家車輛的車流情況如何？請按不同類別分別列出。(例如「港車北上」/領有粵港車牌/指定過境口岸的許可證)
4. 請問特區政府一方自大橋通車以來，香港段的維修保養大橋費用開支多少？請以表列出每年支出情況。

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：48)

答覆：

1. 自「港車北上」於2023年7月實施以來，粵港兩地政府一直密切留意其實施情況，適時推行優化措施為申請人提供更佳便利和出行體驗。其中，接受申請數目已由最初每個工作天接受200宗申請逐步增加至現時的500宗，並設有遞補機制，將未有按獲分配的申請時間內遞交申請的申請者名額，撥入再下一輪的申請名額當中，以期充分利用每次的申請名額。現時運輸署收到「港車北上」的網上申請後，約需兩個工作天核對申請人提交的資料和證明文件及作初步審批，然後轉交內地部門作進一步審批，並按需要與內地部門及／或申請人跟進個別申請。待收到內地部門的審批結果後，運輸署會在下一個工作天簽發「封閉道路通行許可證」予申請人。整體的申請處理時間會

因應申請人辦理內地審批程序的進度而異(包括車輛查驗及提交內地車輛保險證明)。截至2025年2月28日，運輸署共進行了47輪「港車北上」名額抽籤，提供約160 000個名額供有意申請人士參加抽籤，共約有138 000宗新申請及續期申請已完成所有申請程序並獲兩地政府簽發相關牌證。

2. 根據香港海關提供的資料，在2024年透過「港車北上」前往廣東省的總車次約為69萬。運輸署沒有備存許可證持有人平均每月往返廣東省的次數。
3. 根據港珠澳大橋(大橋)管理局提供的資料，在2022年、2023年及2024年使用大橋的私家車總架次(雙向)分別約為2 300(註1)、153萬及338萬。現時，使用大橋的跨境私家車包括持常規配額的車輛，以及「港車北上」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的車輛。大橋管理局透過收費亭的收費系統收集大橋的車流量，並未備存相關車輛所前往的目的地及個別類別私家車的通行數目。

註1：2022年車流量受內地、香港及澳門於當時實施的2019冠狀病毒病防疫措施所影響。

4. 大橋管理局根據內地法律成立，作為非營利性事業單位法人，負責大橋主橋的建設、營運、管理和維護(包括財務事宜)，以及向使用大橋主橋的車輛收取通行費。大橋管理局以自收自支的方式營運。大橋主橋收入(包括通行費)由大橋管理局用以償還銀行貸款，以及支付大橋的日常營運及維護的開支。通行費收入並非由香港特區政府收取，我們亦不宜單方面披露有關大橋收入及開支的資料。

大橋香港連接路的維修保養由特區政府負責，過去五年的每年開支介乎約570萬至3,610萬港元，因應年內使用損耗和檢查工作所需等而定，詳情如下：

財政年度	開支 (百萬港元)
2020-21 (實際開支)	9.2
2021-22 (實際開支)	8.6
2022-23 (實際開支)	5.7
2023-24 (實際開支)	21.7(註2)
2024-25 (修訂預算)	36.1(註2)

註2： 2023-24和2024-25財政年度的開支增加，主要由於需設置用以檢查鋼纜的永久性工作平台，以提升效率及安全性；以及因應香港連接路因日常使用出現損耗而進行的路面重鋪工程。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：3372)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

1. 運輸署會批出合約予不同的營辦商，以負責隧道的日常管理、營運及維修保養。請分別列出過去三年，各條收費隧道的收入，以及日常管理、營運及維修保養支出情況。

年度

隧道名稱	收費收入	日常管理、營運及維修保養支出

2. 現時尚有11條不設收費的政府隧道，請分別列出過去三年，各條隧道的日常管理、營運及維修保養支出情況。

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：49)

答覆：

1. 在過去3個財政年度各政府收費隧道的收入及營運開支如下：

收費隧道／ 管制區 ¹	收入 (百萬元)			營運開支 ³ (百萬元)		
	2021-22	2022-23	2023-24	2021-22	2022-23	2023-24
海底隧道	639	653	867	154	158	199
東區海底隧道	737	728	762	177	179	228
西區海底隧道 ²	不適用	不適用	879	不適用	不適用	241
大老山隧道	441	438	431	144	143	167
香港仔隧道	102	106	109	97	97	125
獅子山隧道	246	247	269	76	91	136

收費隧道／ 管制區 ¹	收入 (百萬元)			營運開支 ³ (百萬元)		
	2021-22	2022-23	2023-24	2021-22	2022-23	2023-24
城門隧道	88	88	100	114	125	152
八號幹線	169	167	191	320	342	391

註1：表格載列的收費隧道並不包括大欖隧道。此隧道屬「建造、營運及移交」隧道，於2025年5月31日前仍是由其專營公司營運。

註2：西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的數字為2023年8月2日至2024年3月31日的數字。

註3：表內所列的開支包括付予管理、營運及維修承辦商的管理費、實行「易通行」的相關營運及維修保養費用，以及隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

2. 在過去3個財政年度各政府非收費隧道的營運開支如下：

非收費隧道	營運開支 ² (百萬元)		
	2021-22	2022-23	2023-24
屯門－赤鱗角隧道	71	73	79
將軍澳隧道 ¹	37	35	31
將軍澳－藍田隧道 ¹	不適用	19	62
中環及灣仔繞道隧道	148	148	148
龍山隧道	61	61	57
長山隧道	19	19	25
機場隧道	25	26	26
觀景山隧道	54	55	55
啟德隧道	54	54	54

註1：將軍澳－藍田隧道由2022年12月11日開始營運而將軍澳隧道亦於同日豁免隧道收費。將軍澳－藍田隧道2022-23年度的數字為2022年12月11日至2023年3月31日的數字。

註2：政府非收費隧道並不列入政府收費隧道經營帳目。表內所列開支是於有關年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費，並未包括隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3426)

總目： (186)運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就推展和落實智慧出行措施的工作，以及在交通管理上應用科技的情況，政府可否告知本會：

1. 2025-26年度，當局推行智慧出行的目標、推展時間表、預算開支及人手編制分別為何；
2. 過去3個財政年度，每年「香港出行易」流動應用程式的累計下載次數、日均點擊率，及用於維持「香港出行易」流動應用程式的營運開支分別為何；
3. 有否預留預算發展智慧公路及地理位置編碼，制定與內地接軌的數據基準，促進與其他大灣區內地城市的互聯互通；如有，詳情為何；如否，原因為何；
4. 有否為本港推行智慧出行定下績效指標，如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：42)

答覆：

1. 運輸署的智慧出行措施可歸納為三大關鍵範疇，即「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」。各項智慧出行措施在2025-26年度的預算開支及預計推行時間表列如下：

智慧出行措施	2025-26年 度的預算 開支	預計推行時間
智能運輸基礎建設		
1. 於政府收費隧道及青沙管制區實施「易通行」	4.71億元	已於2023年開始實施，並持續推行
2. 繼續運作在主要幹線及主要道路上約1 200個交通探測器、行車時間顯示系統和行車速度屏系統，以收集和發放實時交通資訊作交通管理、路線選擇和運輸規劃用途	2,010萬元	持續推行
3. 在全港合適的獨立式燈控路口推行實時交通燈號調節系統，使路口可以因應車流及人流狀況即時調節燈號時間，以充分利用燈控路口的通行能力	247萬元	2024年中開展項目，2026年開始陸續投入運作
4. 研究內地及海外對自動駕駛車輛的最新規管框架及現行技術標準，以適時更新《實務守則》的技術細節	75,000元	2025-26年度
5. 繼續推展及完善汀九橋智慧公路先導計劃，監察交通事故自動偵察系統及相關設備的運作，並收集數據及了解駕駛人士使用智慧公路時的駕駛習慣，以制定未來智慧公路的推展策略	2,462萬元	已於2024年12月開展
數據共享和分析		
6. 繼續提升「香港出行易」的現有功能和實時數據的覆蓋度，改善用戶體驗，以回應用戶意見	460萬元	持續推行
7. 繼續維持專線小巴實時到站資訊的資料蒐集和分享系統，並鼓勵公共交通營辦商開放數據	570萬元	持續推行
8. 繼續維持及完善「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	500萬元	持續推行

智慧出行措施	2025-26年 度的預算 開支	預計推行時間
9. 繼續鼓勵更多公眾停車場營辦商提供實時空置泊車位資訊，以便利駕駛者尋找泊車位；並在土地契約及短期租約加入相關條款，規定有關公眾停車場提供實時空置泊車位資訊	涉及的開支沒有詳細分項	持續推行
應用和服務		
10. 因應系統的可靠性、易用程度及效率，鼓勵公共交通營辦商引入新電子支付系統	涉及的開支沒有詳細分項	持續推行
11. 管理10億元的智慧交通基金(基金)，藉以推動與車輛有關的創新科技研究及應用	2.694億元 (包括預計批出的款項及基金的行政開支)	持續推行
12. 管理、營運及維修停車收費錶系統，該系統支援不同支付工具(包括「轉數快」及利用「入錶易」流動應用程式遙距繳費等)，並提供實時空置泊車位資訊；政府會繼續在合適的地點安裝停車收費錶及優化停車收費錶系統	6,074萬元	持續推行
13. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統項目，以期在全港合適的短期租約用地及政府場地的公眾停車場更廣泛應用自動泊車系統，並鼓勵私營發展項目的公眾停車場應用自動泊車系統	涉及的開支沒有詳細分項	持續推行
14. 繼續運作於部分不設收費錶的路旁泊車位感應器，以提供實時空置泊車位資訊	40萬元	持續推行
15. 推出電子駕駛執照，讓執照持有人可自行選擇攜帶實體駕駛執照	425萬元	2025年9月

智慧出行措施	2025-26年 度的預算 開支	預計推行時間
或在其智能手機展示電子駕駛執照		

除上述第11項有關智慧交通基金的措施外，運輸署上表所列工作由本署現有人員執行。而就基金而言，運輸署開設了兩個有時限的公務員職位(包括一名高級工程師和一名機電工程師／助理機電工程師)，在2020-21至2026-27年度期間協助推行基金的工作。運輸署亦已委聘香港生產力促進局為基金秘書處，其行政開支上限為基金總額的15%。

2. 在過去3個財政年度，每年「香港出行易」流動應用程式的累計下載次數及平均每日點擊率如下：

財政年度	累計下載次數	平均每日點擊率
2022-23	約260萬	約7萬
2023-24	約270萬	約16萬
2024-25 (截至2025年2月底)	約280萬	約19萬

在過去3個財政年度，每年用於維持「香港出行易」流動應用程式的營運開支(包括維修保養、系統寄存服務及系統提升費用)如下：

財政年度	營運開支 (萬元)
2022-23	413
2023-24	342
2024-25	436

備註：開支金額調整至最接近的1萬元

3. 政府目前正在進行的《交通運輸策略性研究》，初步建議包括在本港前期規劃階段及《香港主要運輸基建發展藍圖》下擬議興建的主要幹道中，引入智慧公路管理系統的設計，提升道路應對突發事件的效率。運輸署正透過汀九橋智慧公路先導計劃收集相關數據，將評估成效，並以此為基礎制定未來智慧公路的推展策略。至於推動智慧公路的設計及建造開支，將視乎個別項目而定，並會納入相關工程項目的預算內。

此外，發展局在2021年第四季推出了機器可讀的「地理地址」(GeoAddress)措施，涵蓋了香港地圖上約十九萬個建築物地址。到2022年底，發展局在「空間數據共享平台」上開發的「GeoSpatialiser」網上

工具，提供「地理地址」參考數據，以實現不同來源和格式的地址資料之間的互通互用，並會繼續優化共享平台的服務。

政府會嘗試透過現有的「地理地址」及二維地理位置坐標系統為基礎，建立數字地理位置編碼，兼容「地理地址」所涵蓋的建築物及覆蓋道路以至整個香港的範圍，以方便公私營機構開發位置服務應用程式，支援智慧城市的發展。政府亦會繼續與大灣區內地城市加強溝通，以促進與其數據接軌及互聯互通。

4. 為了推動智慧出行的發展，運輸署在2019年推出了《香港智慧出行路線圖》，制訂了一套全面而連貫的整體策略，循序漸進地落實香港的各項智慧出行的措施。在過去數年，運輸署按路線圖推出了多項相關項目，例如在合適的獨立式燈控路口推行實時交通燈號調節系統、啟用自動泊車系統先導項目、於政府收費隧道及青沙管制區實施「易通行」不停車繳費服務、推動自動駕駛車輛測試項目、電子化牌照服務等。另一方面，運輸署在項目完成後，會持續評估及監察各項目的落實情況，確保各項目的目標合乎預期。

除了完善現有措施外，本署會繼續推展其他智慧出行項目，並適時引入科技和相關的輔助措施，從而帶領香港成為更宜居及可持續發展的智慧城市。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3427)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就支援推行「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」的實施情況，政府可否告知本會：

1. 推行「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」的人手編制及涉及開支詳情為何；
2. 截至最新數字，全港獲准營運的電動的士數量及其佔全港的士總數的百分比。

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：43)

答覆：

1. 政府在2023年9月4日推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」(貸款計劃)，以鼓勵的士業界轉用純電動的士。貸款計劃由香港按證保險有限公司負責管理，而運輸署則負責監督。

有關貸款計劃的監督工作由運輸署現有人員負責，涉及的開支及人手沒有詳細分項。

2. 截至2025年2月28日，已領牌的電動的士數目為189輛，佔全港18 163輛的士約1%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3431)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就香港鐵路有限公司的發展，政府可否告知本會：

1. 過去3年，請按職級列出監管鐵路服務及執行鐵路安全相關的人手編制及開支分別為何；
2. 過去3年，每年各鐵路綫的最高可載客量、平均乘客量、早上及晚上繁忙時段的可載客量及載客率(以每平方米站立4人和6人計算)分別為何；
3. 過去3年，各鐵路綫列車數目、卡數分佈，及於繁忙及非繁忙平均班次數目分別為何；
4. 過去3年，各鐵路綫服務延誤事故宗數，並按成因、延誤時間及每宗事故的罰款額分類表列；及
5. 表列各鐵路綫更換新訊號系統的時間表，預期投入服務時間、預期可增加的班次數量及可載客量分別為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：47)

答覆：

1. 機電工程署(機電署)鐵路科根據鐵路安全相關條例，負責規管及監察鐵路系統的安全運作，包括由香港鐵路有限公司(港鐵公司)營運的鐵路系統、香港國際機場的旅客捷運系統、由香港電車有限公司營運的電車系統，以及由山頂纜車有限公司營運的山頂纜車系統。機電署鐵路科在過去3年的人手編制載列如下：

職級	2022年	2023年	2024年
助理署長	1	1	1
總工程師	4*	4*	4*
高級工程師	15	15	15
工程師	28	28	28
督察	4	4	4

* 2個總工程師職位為首長級有時限編外職位，自2021年7月起開設，為期4年。

機電署鐵路科在過去3年的總開支載於下表：

	2022-23年度	2023-24年度	2024-25年度 (截至2025年2月)
開支(百萬元)	81.1	87.1	82.1

運輸署巴士及鐵路科則負責規管及監察港鐵服務、專營巴士、電車和非專營巴士服務，運輸署的其他分部亦協助處理包括事故協調、新鐵路相關運輸設施策劃等鐵路相關事宜。在過去3年，運輸署巴士及鐵路科負責規管及監察港鐵服務的人手編制載列如下：

職級	2022年	2023年	2024年
助理署長	1	1	1
首席運輸主任	1	1	1
總運輸主任	1	1	1
高級運輸主任	3	3	3
運輸主任	3	3	3

註：

除規管及監察港鐵服務外，上述部分人手編制亦負責巴士及鐵路科的其他事宜，例如監管專營及非專營巴士服務和電車服務。

規管及監察鐵路服務屬於上述運輸署人員的部分常規職務，而運輸署其他分部亦協助處理鐵路相關事宜，涉及的開支預算沒有詳細分項。

- 根據港鐵公司的資料，一般而言，鐵路線的最高載客率會在早上繁忙時段出現，因為乘客的出行模式會較集中在相若時間出行。至於在黃昏繁忙時段，乘客的出行模式則較為分散，所以黃昏繁忙時段的最高載客率一般較早上繁忙時段的最高載客率為低。因此，港鐵公司在評估個別鐵路線的服務需求時，主要會以早上繁忙時段的載客率為基礎，以評估該鐵路線最擠擁時的情況。

過去3年，各重鐵和輕鐵路線的可載客量、平均乘客量、在早上最繁忙1小時最繁忙單向路段的載客率及最繁忙路段資料分別載列於附件一及附件二。

3. 過去3年，各重鐵路線和輕鐵的列車和車卡數目載列於附件三，重鐵和輕鐵於繁忙及非繁忙時段班次表列於附件四。
4. 過去3年，由港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致服務延誤事故的宗數、成因，以及港鐵公司根據「服務表現安排」及經優化的「服務表現回贈」安排所撥出的款額載列於附件五。
5. 港鐵公司正為荃灣線、港島線、觀塘線以及將軍澳線進行更換信號系統工程。根據港鐵公司的資料，按現時的工作計劃及進度，荃灣線新信號系統預計可於2025至2026年率先投入服務。港島線、觀塘線及將軍澳線的信號系統提升工程則會借鑑荃灣線的經驗，之後會在其他鐵路線陸續啟用，整體工程預計在2028至2029年完成。工程計劃表列如下：

鐵路線	新信號系統預期投入服務時間
荃灣線	2025-26年
港島線	2026-27年
觀塘線	2027-28年
將軍澳線	2028-29年

預計當更換工程完成後，港鐵系統的整體可載客量將可提升約10%。

重鐵系統統計數字
(早上最繁忙1小時最繁忙單向路段)

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段 共用路軌	
										東涌線 (註1)	機場 快線 (註1 及2)
2022年(註3)											
1.	最頻密列車 班次下的最 高可載客量 (每平方米站立 6人) (a) (註4)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可載客量 (每平方米 站立6人) (b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
3.	(a)項與(b)項的 差距(註5)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600
4.	乘客量(c)	37 700	34 500	40 200	44 800	9 100	34 200	37 200	2 200	20 100	1 100
5.	載客率 (每平方米站立 6人) [(c)／(b)] { }最繁忙路段	60% {大圍 至九 龍塘}	59% {荃灣 西至 美孚}	59% {油塘 至鰂 魚涌}	56% {天后 至銅 鑼灣}	54% {金鐘至 海洋公 園}	48% {彩虹 至九 龍灣}	50% {深水 埗至 太子}	51% {欣澳 至迪 士尼}	47% {奧運 至 九龍}	34% {青衣 至 機場}

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段 共用路軌	
										東涌線 (註1)	機場 快線 (註1 及2)
6.	載客率(每平方米 站立4人)(註6)	83%	82%	84%	79%	76%	67%	70%	72%	66%	不適用
7.	每月平均乘客量 (百萬人次)	15.3	19.9	8.8	20.9	1.8	16.0	23.1	0.3	5.2	0.3
8.	總乘客量 (百萬人次)	183.5	238.8	105.1	250.5	21.6	192.0	277.4	3.4	62.7	3.1
2023年											
1.	最頻密列車 班次下的最 高可載客量 (每平方米站立 6人) (a)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可載客量 (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)項與(b)項的 差距(註4) (註5)	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

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段 共用路軌	
										東涌線 (註1)	機場 快線 (註1 及2)
5.	載客率 (每平方米站立 6人) [(c)／(b)] { }最繁忙路段	68% {大圍 至九 龍塘}	61% {荃灣 西至 美孚}	60% {油塘 至鰂 魚涌}	58% {天后 至銅 鑼灣}	58% {金鐘至 海洋 公園}	48% {彩虹 至九 龍灣}	52% {深水 埗至 太子}	39% {欣澳 至迪 士尼}	50% {奧運 至 九龍}	40% {青衣 至 機場}
6.	載客率(每平方 米站立4人)(註6)	94%	85%	84%	81%	82%	68%	73%	54%	70%	不適用
7.	每月平均乘客量 (百萬人次)	23.7	23.9	9.8	25.7	2.2	18.2	27.7	0.5	6.5	0.9
8.	總乘客量 (百萬人次)	283.6	280.3	114.8	311.0	25.8	215.1	344.6	5.8	77.1	10.8
2024年											
1.	最頻密列車 班次下的最 高可載客量 (每平方米站立 6人) (a)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可載客量 (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)項與(b)項的 差距(註5)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 000	2 500	600

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段 共用路軌	
										東涌線 (註1)	機場 快線 (註1 及2)
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
5.	載客率 (每平方米站立 6人) [(c)／(b)] { }最繁忙路段	68% {大圍 至九 龍塘}	62% {荃灣 西至 美孚}	57% {油塘 至鰂 魚涌}	55% {天后 至銅 鑼灣}	59% {金鐘至 海洋公 園}	48% {彩虹 至九 龍灣}	51% {深水 埗至 太子}	33% {欣澳 至迪 士尼}	49% {奧運 至 九龍}	48% {青衣 至 機場}
6.	載客率(每平方 米站立4人)(註6)	94%	86%	80%	77%	83%	67%	72%	46%	69%	不適 用
7.	每月平均乘客量 (百萬人次)	25.9	24.7	9.8	25.9	2.4	18.2	27.7	0.5	6.5	1.1
8.	總乘客量 (百萬人次)	310.3	296.9	118.0	311.4	29.0	218.1	332.1	6.4	77.8	13.1

註1： 由於機場快線及東涌線在部分路段共用路軌，該等鐵路線的整體可載客量受車務編排模式所影響。

註2： 機場快線的設計是提供座位予每名乘客，因此站立人數的乘客密度並不適用。有關數字按現有可載客量計算。

註3： 鑑於疫情影響，表列數字以疫情較為緩和的月份所收集到的數據為基礎。

註4: 現時所有行走港鐵鐵路線的列車車廂均按鐵路興建時的業界標準設計，可容納每平方米站立6人的乘客密度。然而，在實際營運中，乘客不大願意登上看似擠迫但其實仍有空間的列車，因此目前列車一般只達到每平方米站立約4人的乘客密度。故運輸署提供以每平方米站立6人計算的可載客量以反映列車可負荷的最高水平，以及以每平方米站立4人計算的載客率，以反映實際營運中的情況。

註5: 這是由於服務班次尚未增至信號系統可負荷的最高水平。

註6: 以一系列行走市區的重鐵列車為例，一系列列車可提供340個座位，以及以每平方米站立6人的乘客密度計算下的2 160個企位，即每列列車的總計可載客量約為2 500人。若以每平方米站立4人的乘客密度計算，340個座位數目維持不變，而企位則減至1 440個，即每列列車的總計可載客量約為1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度計算的可載客量，相當於以每平方米站立6人計算的71.2%。東鐵線方面，由於該路線的列車設有1個頭等車廂，列車的座位和企位比例與其他重鐵列車稍有不同。若以每平方米站立6人計算，每列列車的總計可載客量為2 845人，以每平方米站立4人計算，則為2 061人。

輕鐵系統統計數字
(早上最繁忙1小時最繁忙單向路段)

輕鐵路線	最高可載客量			載客率 ^{註1}		
	2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
505	2 993	2 993	2 993	68%	66%	79%
506P ^{註2}	不適用	424	424	不適用	70%	45%
507	2 827	2 827	2 827	74%	83%	85%
507P ^{註2}	212	212	212	80%	90%	90%
610	2 056	2 056	2 056	80%	93%	93%
614	1 372	1 122	1 122	70% ^{註3}	77% ^{註3}	77% ^{註3}
614P	1 156	1 363	1 363			
615	748	960	960	85% ^{註3}	74% ^{註3}	87% ^{註3}
615P	1 388	1 600	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	76%	63%	82%
706	5 088	5 088	5 088	85%	63%	80%
720 ^{註2}	不適用	不適用	212	不適用	不適用	20%
751	2 857	2 993	2 993	82%	64%	81%
751P	398	398	398	75%	60%	80%
761P	4 240	4 240	4 240	67%	64%	86%

乘客量(百萬人次)

	2022年	2023年	2024年
每月平均乘客量	11.0	12.5	12.9
總乘客量	131.7	150.0	154.6

- 註1： 由於輕鐵屬開放式系統，一個輕鐵車站可能有多條路線途經，因此無法採用現時評估重鐵線載客率的方法，即根據乘客出入車站的記錄預測其所選乘的路線，以計算個別輕鐵線的實際載客率或乘客量。港鐵公司現時採用實地視察和調查的方式評估輕鐵車輛的載客率，重鐵載客率計算方法所採用的每平方米站立4人或6人的乘客密度標準並不適用。
- 註2： 港鐵公司分別在2022年9月、2023年9月及2024年9月加設507P、506P及720線，在平日早上繁忙時段行駛。
- 註3： 數字為614／614P線及615／615P線的平均載客率。在屯門區內，614與614P線的走線完全重疊，615與615P線亦同樣重疊。然而，614P及615P線只來往屯門碼頭與兆康站，614及615線行經兆康站後則會跨區前往元朗。該兩條輕鐵線最繁忙的路段一般在屯門區內重疊的路段出現。對乘客而言，在屯門區內乘搭614或614P線、615或615P線並無分別。因此，該等輕鐵線的平均載客率可更準確反映實際情況。

重鐵和輕鐵列車和車卡數目

截至 該年12月	2022年		2023年		2024年	
	列車 數目	每列列 車的車 卡數目	列車 數目	每列列 車的車 卡數目	列車 數目	每列列 車的車 卡數目
東鐵線	36	9	37	9	37	9
屯馬線	59	8	65	8	65	8
將軍澳線	16	8	16	8	16	8
港島線	36	8	36	8	36	8
南港島線	10	3	10	3	10	3
觀塘線	41	8	39	8	39	8
荃灣線	35	8	35	8	35	8
迪士尼線	3	4	3	4	3	4
東涌線	16	8	16	8	16	8
機場快線	11	8	11	8	11	8

輕鐵系統以單卡或雙卡輕鐵車輛營運，後者由2個車卡組成。在2022年輕鐵車卡總數為146，在2023年和2024年則為149。

重鐵系統列車班次^{註1}

截至該年 12 月	2022 年		2023 年		2024 年	
	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)
東鐵線：						
金鐘-上水 ^{註2}	2.7 - 5.2	5.5 - 8	2.7 - 3.8	4 - 8	2.7 - 5.5	4 - 8
金鐘-羅湖 ^{註3}	-	-	5.5	6 - 10	3 - 7	6 - 10
金鐘-落馬洲 ^{註3}	-	-	12	12 - 14.5	9 - 14	12 - 14
屯馬線	2.7 - 3	6 - 7	2.7 - 3	6 - 7	2.7 - 3	6 - 7
將軍澳線：						
北角-將軍澳	2.2	-	2.2	-	2.2	-
北角-寶琳	2.5 - 4	5 - 6	2.5 - 4	5 - 6	2.5 - 4	5 - 6
北角-康城	6.7	-	6.7	-	6.7	-
調景嶺-康城	-	10 - 14	-	10 - 14	-	10 - 14
港島線	1.9	3.6 - 5	1.9	3.6 - 5	1.9	3.6 - 5
南港島線	3.3	6 - 7.5	3.3	6 - 7.5	3.3	5 - 7.5
觀塘線：						
調景嶺-何文田	2.1	3.5 - 5	2.1	3.5 - 5	2.1	3.5 - 5
何文田-黃埔	4.2	3.5 - 5	4.2	3.5 - 5	4.2	3.5 - 5
荃灣線	2	3.5 - 5	2	3.5 - 5	2	3.5 - 5

截至該年 12 月	2022 年		2023 年		2024 年	
	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)
迪士尼線	10	10 - 20	5	10 - 20	5	10
東涌線：						
香港-青衣	3 - 4	7 - 10	3 - 4	7 - 10	3 - 4	7 - 10
香港-東涌	6 - 8	7 - 10	6 - 8	7 - 10	6 - 8	7 - 10
機場快線	15	15	10	10	10	10

註1： 上表所列为平日班次時間。

註2： 在東鐵線過海段於2022年5月15日通車前，東鐵線只來往紅磡及上水。

註3： 因應2019冠狀病毒病疫情，羅湖站及落馬洲站曾於2020年2月4日起暫停服務。落馬洲站及羅湖站分別於2023年1月8日及2月6日重新開放。

輕鐵系統列車班次^{註1}

輕鐵路線 ^{註2}	2022 年		2023 年		2024 年	
	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)
505	6 - 10	10 - 18	6 - 11	10 - 18	6 - 10	10 - 18
507	5 - 9	7 - 16	6 - 9	7 - 16	6 - 9	9 - 21
610	8 - 10	9 - 17	8 - 10	9 - 17	8 - 11	9 - 17
614	12 - 18	12 - 23	12 - 18	12 - 23	15 - 18	15 - 23
614P	9 - 13	11 - 16	8 - 13	11 - 19	8 - 14	11 - 18
615	14 - 18	15 - 24	14 - 18	14 - 24	15 - 19	15 - 24
615P	9 - 12	10 - 19	9 - 13	10 - 19	8 - 14	11 - 18
705	5 - 7	7 - 12	5 - 7	7 - 12	5 - 7	6 - 12
706	5 - 7	7 - 12	5 - 7	7 - 12	5 - 7	6 - 12
751	5 - 11	8 - 17	7 - 12	8 - 17	7 - 11	8 - 15
761P	5 - 8	6 - 15	5 - 8	6 - 15	5 - 8	7 - 15

註1： 上表所列為平日班次時間。

註2： 港鐵公司分別在2022年9月、2023年9月及2024年9月加設507P、506P及720線，在平日早上繁忙時段行駛。

由港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致服務延誤8分鐘或以上的事故宗數

觀塘線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	16	14	2	13	2	1	0	0	0	0	0	3
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

荃灣線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	5	5	0	4	0	0	0	0	0	1	0	40
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

港島線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	7	7	0	6	0	1	0	0	0	0	0	1
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

將軍澳線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	11	10	1	8	1	1	0	0	0	1	0	15.4
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

南港島線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
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

東鐵線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	29	28	1	27	1	1	0	0	0	0	0	1.2
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

屯馬線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	12	12	0	11	0	1	0	0	0	0	0	2.4
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

東涌線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	7	4	3	4	3	0	0	0	0	0	0	0
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

迪士尼線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	40
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

機場快線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
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

輕鐵

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2022	18	16	2	16	2	0	0	0	0	0	0	0
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

註1：任何鐵路事故若影響列車服務延誤8分鐘或預計延誤達8分鐘或以上，根據現行鐵路事故通報機制，港鐵公司須於事故發生後8分鐘內通報運輸署。少於8分鐘的列車服務延誤對乘客影響相對輕微，港鐵公司無須向運輸署通報，故運輸署並沒有備存8分鐘以下的服務延誤事故數字。

註2：機件故障包括站內機件、基礎設施(例如信號系統)以及列車故障等。

註3：2023年票價調整機制檢討後落實的「服務表現回贈」安排，調高了港鐵公司須就服務延誤超過3小時的事故相應撥出的金額，以及每宗事故的最高撥款金額，並引入繁忙時間款額增加安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3914)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第232段提出了「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(2元優惠計劃)及「公共交通費用補貼計劃」的檢討方案；第233段則提到政府可在未來5年減省共約62億元的開支。就此，政府可否告知本會：

- (a) 預計未來5個年度，在公共交通費用補貼計劃節省的開支分別為何；
- (b) 就公共交通費用補貼計劃，政府有否委聘顧問公司進行檢討；如有，顧問費開支為何；如無，涉及的政府(i)人手編制及(ii)薪酬、運作及設備開支分別為何？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

- (a) 由2025年6月1日起，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26至2029-30財政年度預計可減省共約35.6億元的開支。
- (b) 運輸署沒有就協助檢討補貼計劃的工作委聘顧問公司，相關工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手及開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3850)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第232(二)段指出，「公共交通費用補貼計劃」會由二零二五年六月起，將計劃的補貼領取門檻，由每月公共交通實際開支水平四百元提高至五百元。就此，可否告知本會：

- 1) 過去5年度(2020-21至2024-25)，以表列出每月平均受惠人數及補貼總額；
- 2) 過去5年度(2020-21至2024-25)，按計劃的補貼領取門檻以表列出每月公共交通實際開支水平達400元或以上及500元或以上的受惠人數；
- 3) 相關細節何時公佈，以及在落實調整方案後，預計可節省開支為何；及
- 4) 有否評估政策目的是否已達成；如有，相關數據為何；如否，會否訂立評估指標。

提問人：簡慧敏議員(立法會內部參考編號：69)

答覆：

- 1) 過去5年，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下的補貼總金額、平均每月補貼金額及平均每月受惠人數如下：

年份 ^註	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 補貼金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (計至最接近 的千位)
2020	2,147	178.9	1 982 000
2021	3,709	309.1	2 999 000
2022	2,837	236.4	2 274 000
2023	3,909	325.7	3 036 000
2024	2,528	210.7	1 988 000

註：為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出多輪臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

- 2) 過去5年，補貼計劃下每月公共交通開支達400元或以上及500元或以上的八達通每月平均數量如下：

補貼計劃下 每月的公共交通 開支金額	涉及的八達通每月平均數量 (計至最接近的千位)				
	2020	2021	2022	2023	2024
400元或以上	1 372 000	1 709 000	1 473 000	1 881 000	1 988 000
500元或以上	961 000	1 240 000	1 082 000	1 419 000	1 528 000

- 3)及4) 政府在2025-26財政年度的財政預算案中宣布，由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)減少約5.4億元，2025-26至2029-30財政年度預計可減省共約35.6億元的開支。

有關調整方案符合政府的政策目的，讓補貼計劃能夠保持財政上的可持續性，亦同時保留推行補貼計劃的政策原意，即為日常使用本地公共交通服務出行而公共交通開支較高的市民減輕交通費負擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3963)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案演辭第179段提到，政府會在年中推出三億元資助計劃，推動業界裝置高速充電樁，鼓勵更廣泛使用電動車。就此，政府可否回覆本會：

1. 過去1年，電動私家車、電動商用車、電動電單車和電動機動三輪車的新登記數字。

提問人：林順潮議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

1. 2024年間，電動私家車、電動商用車、電動電單車和電動機動三輪車的首次登記車輛數目表列如下：

車輛類別	車輛數目
電動私家車	33 206
電動商用車	409
電動電單車	304
電動機動三輪車	3

註：政府車輛無須登記，因此不包括在內。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3894)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第249(三)段提及，運輸及物流局將檢視各政府隧道及主幹道的收費。就此，政府可否告知本會：

過去三個財政年度，香港各主要幹線和行車隧道的

- i) 總開支(包括維修、保養、管理等)
- ii) 設計容車量
- iii) 平均車流量；及
- iv) 繁忙時間的使用率？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

- i) 在過去3個財政年度，各政府行車隧道的開支載列於附件一。至於道路(包括主要幹道)的維修保養，路政署沒有分拆備存個別道路的維修保養開支。

ii)-iv)

由於沒有按財政年度劃分的交通數據，以及2024年的交通統計年報仍在編撰中，我們現提供2021年至2023年的交通流量統計數字。有關各主要幹道的設計容車量、平均車流量及繁忙時間使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於附件二。

各行車隧道於2021年至2024年的設計容車量、平均車流量及繁忙時間使用率則載列於附件三。

各政府行車隧道的營運開支

收費隧道／ 管制區 ^{1,2}	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
海底隧道	154	158	199
東區海底隧道	177	179	228
西區海底隧道 ³	不適用	不適用	241
大老山隧道	144	143	167
香港仔隧道	97	97	125
獅子山隧道	76	91	136
城門隧道	114	125	152
八號幹線	320	342	391

註1： 表格載列的收費隧道並不包括大欖隧道。此隧道屬「建造、營運及移交」隧道，於2025年5月31日前仍是由其專營公司營運。

註2： 表內所列的開支包括付予管理、營運及維修承辦商的管理費、實行「易通行」的相關營運及維修保養費用，以及隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註3： 西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的數字為2023年8月2日至2024年3月31日的數字。

非收費隧道 ⁴	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
屯門—赤鱗角隧道	71	73	79
將軍澳隧道 ⁵	37	35	31
將軍澳—藍田隧道 ⁵	不適用	19	62
中環及灣仔繞道隧道	148	148	148
龍山隧道	61	61	57
長山隧道	19	19	25
機場隧道	25	26	26
觀景山隧道	54	55	55
啟德隧道	54	54	54

註4： 政府非收費隧道並不列入政府收費隧道經營帳目。表內所列開支是於有關年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費，並未包括隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註5： 將軍澳—藍田隧道由2022年12月11日開始營運而將軍澳隧道亦於同日豁免隧道收費。將軍澳—藍田隧道2022-23年度的數字為2022年12月11日至2023年3月31日的數字。

各主要幹道的設計容車量、平日平均車流量及繁忙¹時段使用率

路段	主要幹道 ²	設計容車量 (架次／小時)	2021年		2022年		2023年	
			平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率	平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率	平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率
香港島								
夏慤道 (西行方向介乎添馬街與軍器廠街)	四號	9 450	116 700	0.6	112 000	0.6	121 800	0.6
中環及灣仔繞道	四號	4 700	40 200	0.5	36 900	0.4	42 700	0.5
九龍								
公主道 (介乎衛理道與培正道)	一號	4 700	73 300	0.5	70 300	0.5	74 500	0.6
觀塘繞道 (介乎啓仁街與龍翔道)	二號	4 700	66 600	0.6	63 200	0.6	63 400	0.6
西九龍公路 (介乎連翔道與興華街西)	三號	4 700	79 000	0.8	73 700	0.7	92 100	0.8
東九龍走廊 (介乎馬頭角道與漆咸道北)	五號	3 000	74 100	1.0	68 400	1.0	68 500	1.0
龍翔道 (介乎南昌街與獅子山隧道公路)	七號	4 700	99 500	1.0	101 100	0.8	110 900	0.9

路段	主要幹道 ²	設計容車量 (架次／小時)	2021年		2022年		2023年	
			平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率	平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率	平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率
新界								
汀九橋	三號	4 700	99 600	1.2	93 900	1.1	99 900	1.2
南灣隧道	八號	4 700	43 700	0.5	43 400	0.4	59 300	0.5
吐露港公路 (介乎馬料水交匯處與完善路交匯處)	九號	6 300	162 100	1.1	153 000	1.1	162 100	1.1
粉嶺公路 (介乎掃管埔交匯處與和合石交匯處)	九號	4 700	65 900	0.6	63 300	0.6	78 400	0.6
屯門公路 (東行方向介乎深井與青朗公路，包括深井支路)	九號	6 300	133 300	0.9	126 900	0.9	130 100	0.9
港深西部公路 (介乎亦園路與深圳灣公路大橋)	十號	4 700	10 400	0.1	6 700	0.1	15 800	0.1

註1：表格所載列的數據反映各運輸設施於2021年至2023年間星期一至五(公眾假期除外)的車流量。「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；而「非繁忙時段」為其餘時間最繁忙行車方向的一小時。

註2：六號幹線由中九龍幹線、T2主幹路及茶果嶺隧道項目和將軍澳—藍田隧道組成。由於整條六號幹線預計在2026年全線通車，故現時未有其使用率數據。

各行車隧道的設計容車量、平日平均車流量及繁忙²時段使用率³

隧道 ¹	設計容車量 (架次／小時)	2021年		2022年		2023年		2024年 ⁴	
		平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率	平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率	平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率	平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率
香港仔隧道	2 600	62 300	0.8	59 200	0.8	62 200	0.8	62 700	0.8
海底隧道	2 600	105 300	1.1	100 900	1.1	101 900	1.1	94 700	1.1
東區海底隧道	2 600	81 300	1.1	72 300	1.1	73 400	1.0	72 100	1.1
西區海底隧道	4 200	63 300	0.9	53 900	0.8	72 000	0.9	102 500	1.0
獅子山隧道	2 600	90 400	1.1	85 300	1.1	86 900	1.1	86 700	1.1
大老山隧道	2 600	62 100	1.0	56 100	1.0	56 200	1.0	59 800	1.0
尖山隧道及沙田嶺隧道	4 700	65 800	0.8	59 800	0.7	64 200	0.7	67 900	0.8
城門隧道	2 600	53 800	0.8	50 700	0.8	51 300	0.8	50 400	0.8
大欖隧道	4 700	47 200	0.7	41 400	0.6	42 200	0.6	38 700	0.6

註1：運輸署沒有備存愉景灣隧道的數據，該隧道由私人公司建造，現時由私人公司營運，並只供獲許可車輛使用。

註2：表格所載列的數據反映上述隧道於2021年至2024年間星期一至五(公眾假期除外)的車流量。除三條過海隧道外，「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；而「非繁忙時段」為其餘時間最繁忙行車方向的一小時。為更準確反映過海車流，三條過海隧道「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。

註3：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，

單憑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。收費隧道的使用率是指由車輛繳費系統提供的每小時平均行車量與隧道設計容車量的比率。

註4： 臨時數字

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3442)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署於馬鞍山市中心公共交通總站進行改善工程，提升其設計及設施，為乘客提供更舒適的候車環境；該總站內首個公共冷氣候車室於2024年3月啟用。就知政府可否告知本會：

1. 該巴士總站的改善工程總建造成本及每年營運經費為何？
2. 站內的公共冷氣候車室在2024年開放不足兩個月，便因設施損壞長時間關閉未能使用，原因為何？該次損壞維修有否增加改善工程的成本？
3. 該公共冷氣候車室開放後每月的平均使用人次為何？
4. 不少室內公共運輸交匯處的巴士站一直都有通風欠佳的情況，當局在試行的馬鞍山市中心公共交通總站改善工程後，有否檢討其成效，考慮在更多室內公共運輸交匯處設立公共冷氣候車室？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 馬鞍山市中心公共交通總站改善工程共分兩期進行，由建築署負責結構工程，機電工程署負責機電設施。第一期工程項目包括改善車站照明、將傳統並排式巴士停車彎改為鋸齒式以更善用空間、加建配備空氣調節和洗手間的巴士站長室，及加建設有空調設備、座椅、乘客資訊顯示板及巴士實時到站時間顯示屏的乘客候車室。上述各項目經已完成，而巴士站長室和乘客候車室亦已分別於2024年2月和3月啟用。

第二期工程項目包括加建有空調設備及座椅的乘客候車室，及翻新的士站及站旁的方柱，預計於2026年完成。

建築署預算兩期工程的總開支約4,600萬元(包括第一期的2,900萬元及第二期的1,700萬元)。在第一期工程中增設的乘客候車室及巴士站長室等設施，每年營運費用預算約17萬元。

2. 在2024年5月8日，乘客候車室的自動門發生故障，基於安全考慮該乘客候車室因而暫停使用。經相關工程部門實地視察，估計有機會由於乘客使用不當導致自動門偏離正常位置。候車室已於自動門維修後於2024年6月25日重新開放。該次維修屬一般性質，不會增加改善工程的總開支內。
3. 現時該乘客候車室外有2條巴士路線，根據該站上車乘客人數推算，每月平均約有42 000人次使用。
4. 政府一直致力改善公共運輸交匯處的候車環境。由於每個公共運輸交匯處的面積、設計、公共運輸服務種類及路線、乘客數量等不盡相同，所以並非每一個公共運輸交匯處均適合設立公共冷氣候車等設施。政府會因應個別公共運輸交匯處的設計、候車環境和設施狀況等因素，研究進行合適的改善工程，包括改善通風系統，為乘客帶來更舒適的候車環境。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3443)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

本港公共小型巴士的數目規定最多為4 350輛，就此政府可否告知本會：

1. 現時全港分別有多少輛綠色專線小巴及紅色小巴登記行駛？
2. 上述登記小巴中，有多少輛為19座小巴，有多少為16座小巴？
3. 上述登記小巴中，分別有多少輛為電動小巴、混合動力小巴、石油氣小巴或柴油小巴？
4. 上述登記小巴中，分別有多少輛為可容納輪椅乘客的低地台小巴？
5. 本港不時引入低地台小巴在個別路線行駛，惟至今仍未能全面普及，低地台小巴亦不時因為要維修而停駛，而引致乘客不便。署方有可方法加快推廣低地台小巴在港行駛，以推動無障礙出行？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

公共小巴可分為綠色專線小巴(專線小巴)和紅色小巴(紅巴)兩類。就上述各項提問，現回覆如下：

1-3.

截至2025年2月底，登記專線小巴和紅巴數目分別為3 430輛和910輛，按車輛及燃料類別劃分的車輛數目載於下表：

車輛類別	16座車輛	19座車輛	總數
專線小巴	1 586 (註)	1 844	3 430
紅色小巴	714	196	910
總數	2 300	2 040	4 340

註：包括2輛設有行李架以營運往返港珠澳大橋香港口岸路線的17座專線小巴。

燃料類別	電動小巴	混合動力小巴	石油氣小巴	柴油小巴	總數
專線小巴	5	28	2 643	754	3 430
紅色小巴	0	0	828	82	910
總數	5	28	3 471	836	4 340

4-5.

政府一直積極鼓勵公共小巴業界引入更可供輪椅上落的低地台公共小巴，便利輪椅使用者出行，包括：

- (1) 運輸署透過專線小巴營辦商遴選計劃鼓勵營辦商使用設有無障礙設施的公共小巴。由2018年8月起，運輸署已落實要求所有營運新開辦往醫院路線的專線小巴營辦商必須提供至少1輛可供輪椅上落的低地台小巴。此外，由2020年11月起，在開辦新專線小巴路線的營辦商遴選工作時，如競投的營辦商承諾在新路線使用低地台小巴，將會獲得較高評分；
- (2) 現時，可供輪椅上落的低地台小巴均由營辦商自資購置。若專線小巴營辦商因經營成本上升而申請調整車費，運輸署會按個別路線的營運及財務狀況予以考慮；及
- (3) 環境保護署已開展電動公共小型巴士先導試驗計劃，資助營辦商購置電動小巴於不同專線小巴路線進行試驗，當中包括低地台電動小巴型號的選擇。

截至2025年2月底，全港共有4輛可供輪椅上落的低地台公共小巴，分別在4條專線小巴路線提供服務，載於下表：

路線編號	起點—終點
新界第413號線	青衣碼頭—瑪嘉烈醫院
九龍第CX1號線	柯士甸站—香港故宮文化博物館(循環線)
九龍第90A號線	油塘(油麗邨)—香港兒童醫院
新界第503號線	皇后山邨—北區醫院

除上述4條設有可供輪椅上落的低地台小巴的路線外，以下11條專線小巴路線將於1至2年內陸續提供低地台小巴服務(註1)。

路線編號	起點—終點	擬使用的 低地台小巴 數目
九龍第2號線	黃埔花園— 又一城公共運輸交匯處	1
九龍第2A號線	黃埔花園— 又一城公共運輸交匯處 (輔助路線)	
新界第116號線	百勝角—將軍澳站(循環線)	2
新界第506號線	置福圍—聯和墟(循環線)	2
新界第507號線	馬適路—粉嶺站(循環線)	
新界第117A號線 (註2)	安達臣道石礦場發展區— 尚德公共交通總站	2
新界第117B號線 (註2)	安達臣道石礦場發展區— 油塘(循環線)	
新界第57K號線	上水站—唐公嶺	2
新界第58K號線	上水站—丙崗	
新界第508號線 (註2)	上水站— 古洞北福利服務綜合大樓	
新界第24號線	大埔(富蝶邨)— 大埔(廣福道)(循環線)	1

註：

- (1) 在專線小巴路線營辦商遴選工作中，營辦商一般承諾在開辦新路線後1至3年內提供低地台小巴服務(可為可供輪椅上落的低地台小巴或只配備低地台設計的小巴)。
- (2) 預計於2025年第二季投入服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3444)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

本港各區不少地方均設有室內巴士總站或公共運輸交匯處(Public Transport Interchange)，方便市民輪候及轉乘不同路面公共交通工具，惟有意見反映不少公共運輸交匯處的衛生惡劣，天花、牆壁及通風槽被廢氣熏黑或長期有塵埃累積，卻未有定期清潔，就此，政府可否告知本會：

1. 現時本港共有多少個室內巴士總站或公共運輸交匯處？當中有多少個屬政府擁有並由運輸署管理？
2. 過去五年，運輸署每年接獲多少宗有關室內巴士總站或公共運輸交匯處的清潔或衛生的投訴？
3. 由運輸署管理的室內巴士總站或公共運輸交匯處會否進行定期的清潔工作，當中會否要求清潔承辦商進行包括為整個地方進行包括天花、牆壁及通風槽在內的深層大清潔？若有，其詳情如何；若否，原因為何？
4. 非運輸署管理的室內巴士總站或公共運輸交匯處，相關部門會否定期進行其清潔及衛生的監管工作，當中會否要求相關業權人委託承辦商，進行包括為整個地方進行包括天花、牆壁及通風槽在內的深層大清潔？若有，其詳情如何；若否，原因為何？
5. 政府會否考慮加強投入清潔室內巴士總站或公共運輸交匯處的資源，以令相關地方的衛生得以提升，減低對使用者的影響外，亦藉增加市民的幸福感和遊客對相關處所的觀感？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

1. 截至2024年12月底，本港共有129個有蓋公共運輸交匯處(「有蓋交匯處」)(包括巴士總站)，分別由政府、香港房屋委員會及私人發展商擁有，當中共75個由政府負責管理及維修(包括68個由政府擁有的交匯處及7個由香港房屋委員會擁有但根據協議交由政府管理的交匯處)。
2. 過去5年，運輸署每年接獲有關有蓋交匯處的清潔或衛生投訴的宗數如下：

年份	投訴宗數
2020	54
2021	51
2022	60
2023	80 ^註
2024	181 ^註

註：2023及2024年的投訴宗數較高，原因是有一間機構在該兩年內就同一事宜作出共123宗重覆投訴。該機構指天后公共運輸交匯處有露宿者阻塞道路及帶來衛生問題。有關事宜由多個政府部門聯合跟進，而運輸署一直擔當協調角色。2024年至2025年2月期間，運輸署連同相關部門平均每月進行1次聯合清潔行動，以處理有關地點的環境衛生問題。社會福利署亦持續派員進行外展探訪及輔導，鼓勵露宿者離開露宿生活。

- 3.至5. 政府一直致力改善現有公共運輸交匯處的候車環境。運輸署、路政署、建築署、機電工程署及食物環境衛生署按各自職能負責管理和維修政府公共運輸交匯處的工作，以確保設施能夠滿足日常運作需要，為乘客提供方便及舒適的候車環境。

就政府負責管理及維修的75個有蓋交匯處，食物環境衛生署負責一般清潔工作，運輸署則每年定期安排承辦商清潔天花、牆身、通風槽、掛牆風扇及街道設施等，並在有需要時加強清潔。至於非政府管理的有蓋交匯處，相關的清潔及衛生工作則會由該交匯處的業權人負責安排。

為進一步提升乘客在公共運輸交匯處候車期間的舒適度，運輸署已與相關政府部門審視了全港18區有蓋交匯處候車環境和設施的狀況，包括照明系統、通風及牆身狀況。在考慮交匯處啟用時間、乘客使用率、目前設施的狀況等因素後，運輸署與相關的部門會在全港18區每區選取1個有蓋交匯處進行提升工程，包括提升照明裝置、改善通風系統、維修及翻新牆身和天花，以期為乘客帶來更舒適的候車環境。有關工程已於今年陸續展開，當中11個預計會於2025年內完

成，餘下的則會在2026年完成。待工程完成後，運輸署會與相關部門檢視成效，並研究在其他有蓋交匯處推行改善工程。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3446)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

近年運輸署就新發展區的專營巴士服務進行招標，如火炭黃竹洋區、皇后山區及屯門第54區的專營路線在招標後，區內有多於一間巴士公司營運區內路線引入競爭。新區的居民來往其他地區時，往往因區內交通未臻完善，需要轉乘其他路線。惟由於現時不同巴士公司之間並沒有跨公司轉乘優惠計劃，以至新發展區居民反而未能受惠該區的轉乘網絡。就此，政府可否告知本會：

1. 根據運輸署資料，現時本港有否任何跨專營巴士公司的轉乘優惠方案？如有，詳細如何？若否，原因為何？
2. 跨公司轉乘優惠計劃除可令居民縮短轉車時間外，更可以成為路線重組契機，減少路面上重覆路線的巴士在街道上行駛，更有助縮短巴士車程及路面擠塞。當局有否曾有具體行動，為本港推動跨公司轉乘優惠計劃，以完善本港巴士轉乘網絡。如有詳情為何？如沒有，原因為何？
3. 過去不少地區團體及居民多年來，均希望爭取更完善巴士轉優惠，惟由於巴士公司往往是競爭對手關係，不會主動設立跨巴士公司的轉乘優惠方案。請問政府會否於未來考慮在專營權條款或政府資助等其他形式，促使本港增加跨公司轉乘優惠計劃？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

- 1-3. 政府一直鼓勵專營巴士營辦商提供更多轉乘優惠安排，包括不同專營巴士營辦商之間的跨公司轉乘優惠計劃，讓乘客以優惠票價前往更多

目的地、減少開設長途及直接點對點巴士服務的需要，以及提高整體巴士網絡的效率。

截至2024年年底，各專營巴士營辦商合共提供565個巴士轉乘優惠計劃，其中有90個屬於不同專營巴士營辦商之間的跨公司計劃，共覆蓋約570條巴士路線。有關跨專營巴士營辦商的轉乘優惠計劃主要涉及機場及北大嶼山巴士路線與其他市區、新界及過海巴士路線之間的轉乘安排，以及過海巴士路線於隧道巴士轉乘站的轉乘安排，而每次轉乘所提供的成人票價優惠由0.1元至32.4元不等。2024年，每日平均約有27 000乘客人次使用跨專營巴士營辦商的轉乘優惠計劃。

專營巴士營辦商會因應其營運及財政狀況、社會經濟環境及乘客需求等相關因素，考慮提供更多轉乘優惠計劃及優化有關優惠計劃的內容。政府在考慮巴士專營權事宜時，會致力推動營辦商採取不同措施提升營運效率，保持財務穩健，以進一步提高巴士服務質素及提供更多的票價優惠。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3447)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

持有有效的內地駕駛執照可以到運輸署免考試而申請換領香港駕照。就此，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年分別以上述方法申請換領香港駕照的個案數字為何？當中多少宗獲批或拒批？
2. 平均審批每宗申請個案的總成本為何？
3. 上述拒批個案的首三個主要原因為何？該署接獲申請後會考慮什麼因素而決定是否審批該個案申請？
4. 申請換領香港駕照人士，是否申請前必須已持有內地駕照不少於5年？若否，原因為何？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1-4.

所有以內地駕駛執照申請免試簽發香港正式駕駛執照(「免試簽發」)以駕駛私家車、輕型貨車、電單車及機動三輪車的人士，必須符合《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)所訂明的條件，包括：

- (a) 在申請日期起計前3年內某段時間，持有內地授權申請人駕駛相關種類汽車的有效駕駛執照；
- (b) 該駕駛執照是申請人在內地經成功完成駕駛有關種類或類別汽車的考試後獲得；及
- (c) 須符合下列三項要求的其中一項規定：

- (i) 該內地執照是於申請人在內地居留不少於6個月的期間發出；或
- (ii) 該執照是於緊接提交申請前不少於5年前向申請人發出；或
- (iii) 申請人持有內地發出的護照或其他同等旅行證件。

換言之，如申請人以內地駕駛執照在香港申請「免試簽發」，在符合上述(a)及(b)的申請條件前提下，即使他持有內地駕照少於5年，但如他所持的內地駕照是他在內地居留不少於6個月的期間發出並能提供相關居留證明(註)，或他持有內地護照或其他同等旅行證件(例如「往來港澳通行證」)，亦可申請「免試簽發」。

註：就以內地駕駛執照提出的申請而言，運輸署一般會接納作為內地居住證明的文件包括：須涵蓋該執照的發出日期而不少於 6 個月期間的出入境記錄，以及申請人在內地學校的成績表／受聘公司發給的聘用期間證明文件等。申請人不能夠單憑港澳居民內地居住證或內地房產證／物業證明文件作為居住證明。

於過去3年，以持有內地駕駛執照申請「免試簽發」的數目表列如下：

年份	接獲的 申請數目	獲批准的 申請數目	遭拒絕的 申請數目
2022	20 306	20 289	17
2023	57 914	57 894	20
2024	64 575	64 475	100

申請「免試簽發」被拒的個案，主要是因為申請人未能完全符合上述的申請條件。運輸署沒有備存被拒個案的原因作分類統計。

處理「免試簽發」申請的工作是由運輸署現有處理牌證人員負責，故就審批每宗申請所涉及的人手及開支並沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3961)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

易通行不停車繳費系統於2023年5月起陸續於各隧道投入服務，取代過往收費站的人手及自動收費亭，其後收費廣場範圍土地陸續拆除並改變行車線，駕駛者駛經隧道時的模式亦隨之改變。就此，政府可否告知本會？

1. 過去三年，各政府隧道在管制區範圍內，每年發生的交通意外數字分別為何？(請分隧道列出)
2. 綜觀而言，全港隧道管制區範圍內發生的交通意外數字有否因易通行實際而改善？
3. 過去三年，各政府隧道每年的維修開支分別為何？(請分隧道列出)
4. 過去三年，各政府隧道每年的薪金開支分別為何？(請分隧道列出)

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1. 於2022年至2024年間，各政府隧道在隧道範圍內發生的交通意外宗數表列如下：

隧道	交通意外宗數		
	2022 年	2023 年	2024 年 ¹
海底隧道 ²	66	67	45
東區海底隧道 ²	40	32	25
西區海底隧道 ²	29	47	87
將軍澳隧道	45	33	30
獅子山隧道	32	33	25
城門隧道	30	27	40
啟德隧道	28	24	23
香港仔隧道	22	24	19
大老山隧道	22	36	21
大圍隧道、沙田嶺隧道及尖山隧道	15	16	15
長青隧道	5	17	27
屯門-赤鱗角隧道	5	14	16
中環及灣仔繞道隧道	4	11	9
龍山隧道及長山隧道	3	4	6
南灣隧道	1	3	10
機場隧道	0	0	0
觀景山隧道	0	0	1
將軍澳－藍田隧道 ³	0	8	5

註1： 臨時數字。

註2： 政府於2023年8月接收西區海底隧道，並在三條過海隧道實施「633」固定收費方案，其後於2023年12月開始實施分時段收費。

註3： 將軍澳－藍田隧道由2022年12月11日起開始營運。

2. 各隧道在實施易通行前後每年在隧道範圍內發生的交通意外宗數表列如下：

隧道 (實施易通行的日期)	交通意外宗數				
	實施前 ³			實施後 ³	
	第三年	第二年	第一年	第一年 ⁴	第二年 (截至 2025年2月) ^{4,5}
大圍隧道、沙田嶺隧道 及尖山隧道 (2023年5月7日)	12	10	18	17	14
城門隧道 (2023年5月21日)	27	43	34	30	26
獅子山隧道 (2023年5月28日)	35	47	31	31	20
海底隧道 ⁶ (2023年7月23日)	64	63	72	54	26
西區海底隧道 ⁶ (2023年8月6日)	38	30	35	68	47
東區海底隧道 ⁶ (2023年8月27日)	39	44	36	25	18
大老山隧道 (2023年11月26日)	27	26	34	22	7
香港仔隧道 (2023年12月24日)	27	21	25	19	6

註3：實施前後之年期按12個月計算。以大圍隧道、沙田嶺隧道及尖山隧道為例，實施前第一年指2022年5月7日至2023年5月6日，實施前第二年指2021年5月7日至2022年5月6日；實施後第一年指2023年5月7日至2024年5月6日，如此類推。

註4：臨時數字。

註5：上述隧道實施易通行的年期均少於兩年，故實施易通行後第二年的交通意外宗數截至2025年2月。

註6：政府於2023年8月接收西區海底隧道，並在三條過海隧道實施「633」固定收費方案，其後於2023年12月開始實施分時段收費。

總體而言，除西區海底隧道(西隧)外，各隧道於實施易通行後在隧道範圍內發生的交通意外宗數與實施前相若或有所下降。西區海底隧道的交通意外宗數上升，與西隧自2023年8月起實施新收費後的車流增加有關。

3.及4. 在過去3個財政年度，各政府行車隧道的營運開支如下：

收費隧道／管制區 ^{1,2}	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
海底隧道	154	158	199
東區海底隧道	177	179	228
西區海底隧道 ³	不適用	不適用	241
大老山隧道	144	143	167
香港仔隧道	97	97	125
獅子山隧道	76	91	136
城門隧道	114	125	152
八號幹線	320	342	391

註1： 表格載列的收費隧道並不包括大欖隧道。此隧道屬「建造、營運及移交」隧道，於2025年5月31日前仍是由其專營公司營運。

註2： 表內所列的開支包括付予管理、營運及維修承辦商的管理費、實行「易通行」的相關營運及維修保養費用，以及隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註3： 西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的數字為2023年8月2日至2024年3月31日的數字。

非收費隧道 ⁴	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
屯門—赤鱗角隧道	71	73	79
將軍澳隧道 ⁵	37	35	31
將軍澳—藍田隧道 ⁵	不適用	19	62
中環及灣仔繞道隧道	148	148	148
龍山隧道	61	61	57
長山隧道	19	19	25
機場隧道	25	26	26
觀景山隧道	54	55	55
啟德隧道	54	54	54

註4： 政府非收費隧道並不列入政府收費隧道經營帳目。表內所列開支是於有關年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費，並未包括隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註5： 將軍澳—藍田隧道由2022年12月11日起開始營運而將軍澳隧道亦於同日豁免隧道收費。將軍澳—藍田隧道2022-23年度的數字為2022年12月11日至2023年3月31日的數字。

管理、營運及維修承辦商所涉及的維修開支及薪金開支已包括在付予承辦商的管理費內，故有關開支沒有詳細分項。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3907)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政司司長在預算案演辭第232段中，提出調整兩項涉及開支較大及增長迅速的交通資助計劃，即「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(簡稱「2元優惠計劃」)及「公共交通費用補貼計劃」；「公共交通費用補貼計劃」由2025年6月起，將計劃的補貼領取門檻，由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。請告知本會，「公共交通費用補貼計劃」在過去一個年度的開支分別是多少？其中行政費佔多少？而調整所需的行政費分別是多少？涉及多少人手開支？

提問人：吳傑莊議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

在2023-24財政年度，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的實際總開支為35.35億元。政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用，補貼計劃在2023-24財政年度的經常開支(扣除補貼金額)為4,010萬元，約相當於該年度實際總開支的1%。

由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻，將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。政府現正與參與補貼計劃的電子支付工具營辦商商討有關補貼計劃調整方案的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)，目前未能提供有關的行政開支估算。運輸署會由現有人員負責推行補貼計劃的調整方案，涉及的開支及人手沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3338)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據綱領6，當局下年度繼續監督公共交通費用補貼計劃及其檢討結果，由2025年6月1日起，公共交通費用補貼計劃的補貼領取門檻，將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元，有否估算有多少市民因提高門檻而未能繼續受惠計劃？有否估算政府下年度可因此節省多少支出？當局會否承諾如果政府財政狀況許可，會將補貼領取門檻降低？如會，詳情為何？

提問人：吳永嘉議員(立法會內部參考編號：249)

答覆：

由2025年6月1日起，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)減少約5.4億元；預計每月平均受惠人數約為190萬人。

為維持補貼計劃的可持續性和確保公帑運用得宜，政府會在審慎理財的大前提下，不時檢視補貼計劃，並因應政府推出計劃的目標及當時的情況(包括公共交通開支水平、通脹、政府財政狀況、整體經濟環境等)考慮是否需要調整補貼計劃。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3931)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第249(三)段指出政府三年前取消了一些主要隧道和幹道的收費，部分隧道的收費亦超過三十年未有調整。由於政府投入龐大資金興建這些基建，為體現「用者自付」的原則，運輸及物流局會檢視各政府隧道及主幹道的收費。就此，當局可否告知本會：

(a) 現時9條由政府擁有的免費隧道中，每條隧道每年的營運開支分別為何？

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

(a) 2023-24年度各政府非收費隧道的營運開支如下：

隧道	營運開支(註) (百萬元)
屯門－赤鱗角隧道	79
將軍澳隧道	31
將軍澳－藍田隧道	62
中環及灣仔繞道隧道	148
龍山隧道	57
長山隧道	25
機場隧道	26
觀景山隧道	55
啟德隧道	54

註：政府非收費隧道並不列入政府收費隧道經營帳目。表內所列開支是於2023-24年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費，並未包括隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3661)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

現時運輸署會批出「傷殘人士泊車許可證」(俗稱「藍證」)及持有「司機接載行動不便的殘疾人士泊車證明書」(俗稱「灰證」)，方便殘疾人士日常生活。現查詢過去5年的藍證及灰證的數字，及申請者的分類，如殘疾者類別。

提問人：狄志遠議員(立法會內部參考編號：189)

答覆：

為平衡及照顧不同類別的殘疾人士(包括有能力自行駕駛及未能駕駛的殘疾人士)的出行需要，政府於2021年1月底實施新措施，將路旁殘疾人士專用泊位(下稱「路旁專用泊位」)的使用資格由過往只供持有「傷殘人士泊車許可證」(下稱「藍證」)的殘疾駕駛者使用，擴展至「司機接載行動不便的殘疾人士泊車證明書」(下稱「灰證」)的持證人。

「藍證」持證人是患有永久性疾病或身體傷殘以致步行有相當困難並持有有效駕駛執照的人士，他們在駕駛時可使用路旁專用泊位。至於「灰證」持證人是有關車輛駕駛者，他們在接載指定的下肢肢體行動不便的殘疾人士時，可使用路旁專用泊位。運輸署沒有備存有關申請所涉及的殘疾類別的資料。

在過去5年，獲運輸署批出的「藍證」和「灰證」的數目如下：

截至 每年年底	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年 (截至2月底)
有效的「藍證」數目	1 743	1 703	1 661	1 592	1 583
有效的「灰證」數目	2 395	2 771	2 986	3 254	3 290

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3662)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

因得悉灰證有濫用泊車證情況，故查詢過去5年，有關濫用數字，以及其濫用原因的分類；另曾因濫用，被罰個案數字，以及罰則分類。

提問人： 狄志遠議員(立法會內部參考編號：189)

答覆：

為平衡及照顧不同類別的殘疾人士(包括有能力自行駕駛及未能駕駛的殘疾人士)的出行需要，政府於2021年1月底實施新措施，將路旁殘疾人士專用泊位(下稱「路旁專用泊位」)的使用資格由過往只供持有「傷殘人士泊車許可證」(下稱「藍證」)的殘疾駕駛者使用，擴展至「司機接載行動不便的殘疾人士泊車證明書」(下稱「灰證」)的持證人。

為監察路旁專用泊位有否被不當使用，運輸署定期在使用率高的泊位地點(例如位於市區繁忙地段及殘疾人士經常使用的路旁專用泊位)及接獲市民投訴或舉報的地點進行調查。如證實「灰證」持證人違反「灰證」批准條件使用路旁專用泊位，例如使用路旁專用泊位時沒有接載下肢肢體傷殘行動不便的殘疾人士、非由持證人使用「灰證」、或持續停泊車輛於路旁專用泊位超過24小時等，運輸署會向持證人發出警告信，嚴正提醒持證人必須遵守使用條件。如發現有關「灰證」再次被濫用，運輸署會考慮取消該「灰證」。

由2021年至2025年2月，運輸署證實濫用「灰證」的個案數字表列如下：

截至 每年年底	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年 (截至2月)
「灰證」被濫 用的個案 數目(註)	45	142	381	318	30

註：運輸署自2022年3月起增撥資源，定期並加強在使用率高的路旁專用泊位調查及跟進懷疑濫用個案。

運輸署沒有備存「灰證」被濫用原因的分類數字。另外，運輸署在2021年至2025年2月期間，經跟進個案後取消了168張「灰證」。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3663)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

因「藍證」是受法監管，為此，未來5年，如「灰證」濫用情況日漸嚴重，是否需要與「藍證」同被立法規管，以及加重罰則，阻嚇濫用者？

提問人：狄志遠議員(立法會內部參考編號：189)

答覆：

為平衡及照顧不同類別的殘疾人士(包括有能力自行駕駛及未能駕駛的殘疾人士)的出行需要，政府於2021年1月底實施新措施，將路旁殘疾人士專用泊位(下稱「路旁專用泊位」)的使用資格由過往只供持有「傷殘人士泊車許可證」(下稱「藍證」)的殘疾駕駛者使用，擴展至「司機接載行動不便的殘疾人士泊車證明書」(下稱「灰證」)的持證人。

為進一步確保路旁專用泊位使用得宜，運輸署早前已全面檢視「灰證」的申請資格及審批準則，以及加強阻嚇各種不當使用「灰證」行為的措施。就此，運輸署在2023年12月底、2024年7月底及2024年11月底透過「殘疾人士使用公共交通工具工作小組」的會議諮詢殘疾人士團體的意見，以及在2024年1月中至2月中向約5 000名「灰證」及「藍證」持證人進行書面諮詢。

運輸署經考慮諮詢期間持份者提出的意見後，由2025年4月1日起實施多項新措施，包括：

- (1) 在申請資格上，被接載的下肢肢體傷殘行動不便的殘疾人士(被接載者)，須經由衛生署或醫院管理局醫生證明該被接載者因患有疾病或身體傷殘，以致步行有相當困難；
- (2) 如「灰證」被證實在3年內2次被濫用，運輸署會考慮取消該「灰證」；

- (3) 在處理不當使用行為上，按「灰證」持證人被取消「灰證」的紀錄，停止受理有關持證人申請「灰證」12至36個月不等；以及
- (4) 如「灰證」持證人被發現使用路旁專用泊位作商用用途(包括上落貨)，運輸署會直接取消有關證明書而不予事先警告等。

運輸署會檢視實施新措施後的成效，需要時會考慮適當的進一步措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3664)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

另查詢過去5年的傷殘人士泊車位數字，及有關分類，如公私營車位的分佈，如 醫院、學校、商場、路面位置、停車場等，分類項目

提問人： 狄志遠議員(立法會內部參考編號：192)

答覆：

過去5年的路旁殘疾人士專用泊車位數目表列如下：

截至每年12月底	路旁殘疾人士專用泊車位數目
2020年	449
2021年	466
2022年	522
2023年	546
2024年	565

就街道以外供殘疾人士使用的泊車位，《香港規劃標準與準則》(下稱「《準則》」)已根據《建築物(規劃)規例》第123F章第72條，訂明住宅發展、商業設施、工業和商貿發展、社區設施及其他發展的殘疾人士泊車位最低供應數目。此外，《準則》規定，住宅發展所提供的訪客泊車位中，至少須有一個符合暢通易達泊車位的規定；而在醫務設施及急症室附近，亦須闢設至少一個供殘疾人士使用的訪客泊車位。

運輸署並沒有備存路旁殘疾人士專用泊車位以外的其他殘疾人士專用泊車位的數目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3665)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

另得悉傷殘人士泊車位位置／空間不一，部份泊車位空間不足，對殘疾人士很不便，故查詢有關泊車位置是否有標準及監管，以及未來5年，會否有關增加車位計劃和數字，以及其分類，如公私營的場所，分類項目。

提問人： 狄志遠議員(立法會內部參考編號：193)

答覆：

根據《建築物(規劃)規例》(第123F章)第72條的規定，任何建築物如有或在合理情況下預期會有殘疾人士進出，該建築物的設計須能便利殘疾人士進出和使用建築物及其設施，並達到屋宇署滿意的程度。此外，屋宇署的《設計手冊：暢通無阻的通道》(簡稱《設計手冊》)，亦提供有關無障礙通道和設施的指引。所有新建築物以及現有建築物的改建、改動或加建，均須符合《建築物(規劃)規例》和《設計手冊》所載列的無障礙設計標準。有關無障礙設計標準亦涵蓋了停車場內為殘疾人士提供的暢通易達停車位的數量和設計要求。

屋宇署已於2024年第一季委聘顧問檢討《設計手冊》，旨在提升私人樓宇的無障礙設施標準，融合通用設計概念，以切合殘疾人士的最新需求及國際趨勢，並確保有關標準能在本地環境下實施亦務實可行。顧問研究範圍亦涵蓋暢通易達停車位的設計標準。顧問研究預期在2026年第一季完成。

設立殘疾人士專用泊車位(「路旁專用泊位」)旨在滿足殘疾人士駕駛者的短期泊車需要。根據《香港規劃標準與準則》訂明，政府應在殘疾人士常到的設施(例如診療所、醫院、銀行、零售市場、郵政局、社區會堂等)附近，以及在其他泊車位數目不足的地點，為殘疾人士闢設路旁專用泊位。運輸署不時檢視有關泊位的供求，亦會因應殘疾人士團體或個別人士提出的建

議，在切實可行，即交通流量、道路安全和其他道路使用者上落客貨活動不受影響的情況下，於個別位置提供路旁專用泊車位。有關路旁殘疾人士專用泊車位的設計指引則載於運輸署的《運輸策劃及設計手冊》。

截至2024年12月，全港的路旁專用泊位的數目已增至565個，較2020年底增加超過25%。至於未來5年路旁專用泊位供應，增加相關泊車位數目和推行進度均受多種因素影響，包括個別私人項目發展的速度及相關持份者的意見等，因此技術上難以估算具體數目。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3301)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署就推行和維護智能運輸系統的工作，包括區域交通控制系統、主要幹線和主要道路的交通管制及監察系統和交通探測器、偵察車速攝影機系統等，以加強交通管理及道路安全的執法工作，就此，可否告知本會：

1. 現時本港使用的偵察車速攝影機系統能否判斷該車輛是否屬於重型車輛，並對照適用於重型車輛在相關路段的車速限制，從而顯示有關車輛的超速情況，協助政府執法人員的交通執法，如是，相關系統所使用的辨識技術為何，如否，有否計劃設置相關系統及詳情為何？
2. 提供在過去七年，每年涉重型車輛在車速限制為100公里以上路段因車速超過70公里而轉介至有關政府部門執行超速個案數字分別為何？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：81)

答覆：

1. 現時本港使用的偵察車速攝影機系統採用雷達或感應線圈技術判斷該車輛是否屬於重型車輛，並對照適用於重型車輛在相關路段的車速限制，從而顯示有關車輛的超速情況並讓警務處進行交通執法。
2. 現有資料沒有重型車輛於不同車速限制路段的超速個案的詳細分項。根據警務處的資料紀錄，過往七年涉及重型車輛超速的個案數字如下：

年度	重型車輛超速個案
2018	1 615
2019	1 590
2020	2 373
2021	2 212
2022	2 179
2023	2 154
2024	1 644

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3896)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜
(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府三年前取消了一些主要隧道和幹道的收費，部分隧道的收費亦超過三十年未有調整。為體現「用者自付」的原則，運輸及物流局會檢視各政府隧道及主幹道的收費。局方亦會檢討電動私家車牌照費、停車收費錶的收費，和交通違例事項的定額罰款。初步估計相關調整可每年增加約二十億元收入。就此，當局可否告知本會：

1. 局方有否計劃在調高路邊咪錶位收費時引入分區不同收費，善用創新科技，加強打擊長期霸佔咪錶位及其他政府泊車位，如會，詳請為何；
2. 過去5年，受惠於一般首次登記稅寬減安排及「一換一」計劃下首次登記的電動私家車數目及涉及的金額分別為何？獲全數寬免首次登記稅的其他類別電動車(包括電動商用車、電動電單車和電動機動三輪車)數目及涉及的金額分別為何？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：75)

答覆：

1. 政府在路旁設立停車位是為應付短期泊車需求，這些泊車位一般會豎立收費錶(俗稱咪錶)，目的是避免停車位被長期佔用，讓更多駕駛者可使用這些停車位。現時咪錶泊車位的最高收費為每15分鐘2元，已超過30年沒有調整。有見咪錶位的使用率甚高(接近9成)，我們正檢視收費，以加快車位流轉，考慮的因素包括泊車位需求、交通諮詢委員會的意見、過往的通脹幅度，及其他泊車位的收費水平等。我們正研究調整咪錶泊車位收費的具體建議，完成檢討後會適時向立法會提出調整建議。

在設定咪錶位的收費時，我們會根據各地區道路的泊車情況及使用率，結合最長的泊車時限及收費時段等因素，制定合適收費。就善用創新科技加強打擊長期霸佔咪錶位方面，現時停車收費錶已配備車位感應器，可實時偵測路旁泊車位的使用情況，並透過後台電腦系統綜合收費錶停車位的佔用和付費狀態，以識別未繳費而被佔用的車位。運輸署已與警務處分享有關實時資訊，以便利警務處執法。

2. 過去5年，本港首次登記的電動私家車獲批「一換一」計劃或享有首次登記稅基本寬減額的車輛數目及涉及的金額表列如下：

年份	「一換一」計劃		首次登記稅基本寬減額	
	車輛數目	首次登記稅寬減總額 (百萬元)	車輛數目	首次登記稅寬減總額 (百萬元)
2020	4 264	955	331	32
2021	9 317	2,381	266	26
2022	19 365	5,295	427	42
2023	28 195	7,392	326	32
2024	32 460	6,938	636	52

過去5年，本港首次登記的其他類別電動車^註(包括電動商用車、電動電單車和電動機動三輪車)獲全數寬免首次登記稅的車輛數目及涉及的金額表列如下：

年份	車輛數目	首次登記稅寬免總額 (百萬元)
2020	69	3
2021	147	5
2022	259	10
2023	560	27
2024	710	30

註： 政府車輛、總領事館及官方認許機構車輛以及專營巴士無須繳付首次登記稅，因此不包括在內。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3527)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案在《善用海濱資源》提到，優美維港和海濱是香港的自然瑰寶。旅遊業界以夜遊維港和藍色海上遊打造多個特色產品，提供更多元體驗。就此，政府可否告知本會：

1. 過去3年，本港跑道公園碼頭一號梯台、二號梯台、景雲街梯台、尖沙咀五號梯台、尖沙咀二號梯台、尖沙咀一號梯台、貴州街一號梯台及貴州街二號梯台的每月使用情況，以及鄰近旅遊巴泊位數量(按地點以表列出分項數字)；及
2. 過去3年，更新上述梯台配套設施情況，包括：碼頭上蓋，以及洗手間數量(按地點以表列出分項數字)；及
3. 現時尖沙咀一號梯台使用量不勝負荷，就此，政府有何措施加快增加臨時碼頭以便渡輪停泊？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

經諮詢相關部門(包括土木工程拓展署和康樂及文化事務署)後，運輸署現回覆如下：

1. 運輸署約每兩年對其負責管理的登岸設施(包括公眾碼頭和登岸梯台)進行使用量調查。於過去3年，相關登岸梯台的使用量調查結果，及其鄰近的旅遊巴泊位數量見於下表：

登岸設施	設施的一天使用量 ^(註一) (艘船)				現時鄰近 的旅遊巴 泊位數量
	2021至2022 年度調查		2023至2024 年度調查		
	平日或 周六	周日或 公眾假期	平日或 周六	周日或 公眾假期	
跑道公園碼頭 一號梯台	0	0	21	16	共10
跑道公園碼頭 二號梯台	0	0	8	10	
景雲街梯台	5	3	15	5	共28
貴州街 一號梯台 ^(註二)	108	27	55	35	
貴州街 二號梯台 ^(註二)	36	18	13	4	
尖沙咀 一號梯台 ^(註三)	--	--	--	--	共12
尖沙咀 二號梯台	0	1	0	0	
尖沙咀 五號梯台	0	0	0	0	

註一：調查在正常天氣的一天由上午7時至下午8時期間進行。

註二：貴州街一號及二號梯台前身為馬頭角公眾碼頭，為配合中九龍幹線工程，該公眾碼頭於2020年拆卸，並於鄰近地點臨時重置貴州街一號及二號梯台以待工程完成。

註三：尖沙咀一號梯台現時由康樂及文化事務署管理，該署沒有備存有關於梯台的船隻使用量等資料。

- 登岸梯台屬於公眾登岸設施，為所有本地船隻而設，主要供船隻作上落乘客之用，而非作停泊用途。上述公眾登岸梯台中，除尖沙咀一號梯台由康樂及文化事務署管理外，其餘均由運輸署負責管理；至於結構維修和保養方面的工作則由土木工程拓展署負責。雖然這些梯台並沒有配置上蓋及洗手間作為配套設施，但大部分梯台附近已設有公廁或在鄰近商場設有洗手間。
- 政府會不時檢視公眾登岸設施的狀況，並聽取持份者的意見，以改善登岸設施的設計及使用安排。現時尖沙咀海旁一帶設有1個公眾碼頭(近天星小輪碼頭的九龍公眾碼頭)和3個公眾登岸梯台(位於尖沙咀東部海旁的尖沙咀一號、二號及五號梯台)，供船隻作上落乘客之用。按運輸署的相關設施使用量調查，尖沙咀二號及五號梯台的使用量偏低(見上表)，

使用尖沙咀一號梯台的遊船營運者及市民可選擇鄰近的二號及五號梯台作上落船之用。

— 完 —