

索引

審核二零二六至二七年度開支預算 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	2262	陳紹雄	28	(4) 航空交通工程服務
TLB002	2007	霍啟剛	28	(3) 航空交通管理
TLB003	0576	吳錦華	28	(-) 沒有指定
TLB004	0577	吳錦華	28	(-) 沒有指定
TLB005	0578	吳錦華	28	(1) 飛行標準 (4) 航空交通工程服務 (5) 航班事務及安全管理
TLB006	0579	吳錦華	28	(-) 沒有指定
TLB007	2204	葛珮帆	28	(1) 飛行標準
TLB008	0226	姚祖輝	28	(3) 航空交通管理
TLB009	2738	周小松	42	(2) 機械裝置安全
TLB010	0974	張培剛	42	(2) 機械裝置安全
TLB011	3028	林銘鋒	42	(2) 機械裝置安全
TLB012	3187	林偉江	42	(2) 機械裝置安全
TLB013	1492	鄧銘心	42	(2) 機械裝置安全
TLB014	0262	卜國明	60	(1) 基本工程
TLB015	0263	卜國明	60	(2) 區域及維修工程
TLB016	0264	卜國明	60	(2) 區域及維修工程
TLB017	0265	卜國明	60	(4) 技術服務
TLB018	0266	卜國明	60	(1) 基本工程
TLB019	0908	卜國明	60	(3) 鐵路發展
TLB020	0909	卜國明	60	(1) 基本工程
TLB021	2304	卜國明	60	(3) 鐵路發展
TLB022	2305	卜國明	60	(2) 區域及維修工程 (4) 技術服務
TLB023	1719	陳學鋒	60	(2) 區域及維修工程
TLB024	3167	陳家珮	60	(4) 技術服務
TLB025	3279	陳沛良	60	(1) 基本工程
TLB026	1948	陳紹雄	60	(3) 鐵路發展
TLB027	1739	陳永光	60	(1) 基本工程
TLB028	0313	何敬康	60	(2) 區域及維修工程
TLB029	0314	何敬康	60	(2) 區域及維修工程
TLB030	2334	林銘鋒	60	(3) 鐵路發展
TLB031	2335	林銘鋒	60	(4) 技術服務
TLB032	0062	林筱魯	60	(3) 鐵路發展
TLB033	0064	林筱魯	60	(2) 區域及維修工程
TLB034	0547	林偉江	60	(3) 鐵路發展
TLB035	0961	林偉江	60	(3) 鐵路發展
TLB036	2333	林偉江	60	(2) 區域及維修工程
TLB037	0116	劉智鵬	60	(3) 鐵路發展

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB038	0401	李梓敬	60	(1) 基本工程 (3) 鐵路發展
TLB039	0024	梁文廣	60	(1) 基本工程
TLB040	2606	梁美芬	60	(3) 鐵路發展
TLB041	2098	黃浩明	60	(1) 基本工程
TLB042	2104	黃浩明	60	(3) 鐵路發展
TLB043	2369	黃浩明	60	(2) 區域及維修工程
TLB044	0992	楊永杰	60	(1) 基本工程
TLB045	2294	嚴剛	60	(3) 鐵路發展
TLB046	1852	陳曉峰	100	(4) 船舶服務
TLB047	1355	鄭泳舜	100	(3) 本地海事服務
TLB048	1356	鄭泳舜	100	(3) 本地海事服務
TLB049	2239	邱達根	100	(2) 港口服務 (4) 船舶服務
TLB050	0927	朱立威	100	(3) 本地海事服務
TLB051	0772	林銘鋒	100	(2) 港口服務 (4) 船舶服務
TLB052	3259	林銘鋒	100	(3) 本地海事服務
TLB053	0084	梁進	100	(3) 本地海事服務
TLB054	3203	梁進	100	(4) 船舶服務
TLB055	2368	黃浩明	100	(2) 港口服務 (4) 船舶服務
TLB056	0205	嚴剛	100	(4) 船舶服務
TLB057	0919	嚴剛	100	(3) 本地海事服務
TLB058	0015	卜國明	158	(2) 陸路及水上交通
TLB059	1774	陳宗彝	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB060	1779	陳宗彝	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB061	1788	陳宗彝	158	(2) 陸路及水上交通
TLB062	1790	陳宗彝	158	(2) 陸路及水上交通
TLB063	1796	陳宗彝	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB064	1803	陳宗彝	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB065	1804	陳宗彝	158	(2) 陸路及水上交通
TLB066	1805	陳宗彝	158	(2) 陸路及水上交通
TLB067	3194	陳宗彝	158	(2) 陸路及水上交通
TLB068	2179	陳克勤	158	(2) 陸路及水上交通
TLB069	2180	陳克勤	158	(2) 陸路及水上交通
TLB070	1569	陳恒鎭	158	(2) 陸路及水上交通
TLB071	3151	陳恒鎭	158	(2) 陸路及水上交通
TLB072	3275	陳恒鎭	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB073	3276	陳恒鎭	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB074	3277	陳恒鎭	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB075	1851	陳曉峰	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB076	1720	陳學鋒	158	(2) 陸路及水上交通
TLB077	2347	陳博智	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB078	2348	陳博智	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB079	1884	陳沛良	158	(2) 陸路及水上交通
TLB080	1885	陳沛良	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB081	1886	陳沛良	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
TLB082	1887	陳沛良	158	(1) 局長辦公室 (2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流發展
TLB083	1937	陳紹雄	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB084	1949	陳紹雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB085	2261	陳紹雄	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB086	0661	周小松	158	(2) 陸路及水上交通
TLB087	1597	陳仲尼	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB088	1387	邱達根	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB089	2240	邱達根	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB090	1290	莊豪鋒	158	(2) 陸路及水上交通
TLB091	1292	莊豪鋒	158	(2) 陸路及水上交通
TLB092	1294	莊豪鋒	158	(2) 陸路及水上交通
TLB093	0409	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB094	0800	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB095	802	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB096	2211	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB097	2384	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB098	2645	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB099	0926	朱立威	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB100	1862	鍾奇峰	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB101	1863	鍾奇峰	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB102	1225	范駿華	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB103	1247	范駿華	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB104	3288	范駿華	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB105	3292	范駿華	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB106	2005	霍啟剛	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB107	2006	霍啟剛	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB108	0187	何俊賢	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB109	1055	江旻憻	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB110	1056	江旻憻	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB111	1057	江旻憻	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB112	2320	江旻憻	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB113	0724	林銘鋒	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB114	0760	林銘鋒	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB115	0767	林銘鋒	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB116	0771	林銘鋒	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB117	0962	林銘鋒	158	(2) 陸路及水上交通
TLB118	2336	林銘鋒	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB119	2337	林銘鋒	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB120	0088	林筱魯	158	(2) 陸路及水上交通
TLB121	0520	林偉江	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB122	0955	林偉江	158	(2) 陸路及水上交通
TLB123	0957	林偉江	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB124	0113	劉智鵬	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB125	0363	劉業強	158	(2) 陸路及水上交通
TLB126	0369	劉業強	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB127	0473	李鎮強	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB128	2229	李鎮強	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
TLB129	2696	李鎮強	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB130	2697	李鎮強	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB131	0448	李浩然	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB132	0690	李家駒	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB133	0249	梁進	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB134	2364	梁進	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB135	2365	梁進	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB136	3204	梁進	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB137	0548	梁子穎	158	(2) 陸路及水上交通
TLB138	2191	吳永嘉	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB139	0586	伍煥杰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB140	0635	伍煥杰	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB141	1506	譚鎮國	158	(2) 陸路及水上交通
TLB142	1511	譚鎮國	158	(2) 陸路及水上交通
TLB143	1512	譚鎮國	158	(2) 陸路及水上交通
TLB144	1908	陳祖恒	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB145	2060	黃永威	158	(2) 陸路及水上交通
TLB146	0597	吳英鵬	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB147	2324	吳英鵬	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB148	0137	姚祖輝	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB149	0920	嚴剛	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流發展
TLB150	0885	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB151	0886	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB152	0016	卜國明	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB153	0017	卜國明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB154	0018	卜國明	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB155	0104	卜國明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB156	0415	卜國明	186	(4) 運輸服務管理
TLB157	1773	陳宗彝	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB158	1791	陳宗彝	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB159	1792	陳宗彝	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB160	2183	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB161	2184	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB162	2185	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB163	1568	陳恒鎭	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB164	1570	陳恒鎭	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB165	1571	陳恒鎭	186	(4) 運輸服務管理
TLB166	1573	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB167	1574	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB168	2400	陳恒鎭	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB169	2401	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB170	2402	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB171	3150	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB172	3272	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB173	3273	陳恒鎭	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB174	3274	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB175	1712	陳學鋒	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB176	1654	陳家珮	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
TLB177	2414	陳家珮	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB178	2415	陳家珮	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB179	1883	陳沛良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB180	1889	陳沛良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB181	2412	陳沛良	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB182	2413	陳沛良	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB183	1934	陳紹雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB184	1936	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB185	1947	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB186	2417	陳紹雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB187	2418	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB188	0656	周小松	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB189	0657	周小松	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB190	0660	周小松	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB191	0680	周小松	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB192	2409	周小松	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB193	2410	周小松	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB194	0288	張培剛	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB195	0976	張培剛	186	(3) 區域交通及運輸服務 (4) 運輸服務管理
TLB196	1116	植潔鈴	186	(4) 運輸服務管理
TLB197	1117	植潔鈴	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB198	2427	植潔鈴	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB199	3211	植潔鈴	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB200	1407	邱達根	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB201	1291	莊豪鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB202	1295	莊豪鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB203	1296	莊豪鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB204	2424	莊豪鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB205	2425	莊豪鋒	186	(4) 運輸服務管理
TLB206	3086	莊豪鋒	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB207	3200	莊豪鋒	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB208	0359	方國珊	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB209	0361	方國珊	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB210	0307	何俊賢	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB211	0290	何敬康	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB212	0302	何敬康	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB213	0312	何敬康	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB214	0330	何敬康	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB215	0331	何敬康	186	(4) 運輸服務管理
TLB216	1304	葉傲冬	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB217	1305	葉傲冬	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB218	2428	葉傲冬	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB219	2429	葉傲冬	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB220	0761	林銘鋒	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB221	0762	林銘鋒	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB222	0768	林銘鋒	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB223	0769	林銘鋒	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB224	2423	林銘鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB225	3027	林銘鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB226	3030	林銘鋒	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB227	0057	林筱魯	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB228	0058	林筱魯	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB229	0883	林筱魯	186	(4) 運輸服務管理
TLB230	0531	林偉江	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB231	0533	林偉江	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB232	0535	林偉江	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB233	0544	林偉江	186	(4) 運輸服務管理
TLB234	0956	林偉江	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB235	0958	林偉江	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB236	0959	林偉江	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB237	0960	林偉江	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB238	2422	林偉江	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB239	0362	劉業強	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB240	0805	劉業強	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB241	2403	劉業強	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB242	2404	劉業強	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB243	3213	劉文君	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB244	0472	李鎮強	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB245	2407	李鎮強	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB246	2408	李鎮強	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB247	2698	李鎮強	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB248	0447	李浩然	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB249	0809	李浩然	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB250	2405	李浩然	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB251	0402	李梓敬	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB252	0839	李梓敬	186	(4) 運輸服務管理
TLB253	0840	李梓敬	186	(4) 運輸服務管理
TLB254	2406	李梓敬	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB255	2426	梁進	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB256	0027	梁文廣	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB257	2783	梁文廣	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB258	1342	邵家輝	186	(4) 運輸服務管理
TLB259	1507	譚鎮國	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB260	1517	譚鎮國	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB261	2421	鄧家彪	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB262	1979	黃國	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB263	0467	吳英鵬	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB264	1001	楊永杰	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB265	2419	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB266	2420	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB267	3173	楊永杰	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB268	0779	姚銘	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB269	0789	姚銘	186	(3) 區域交通及運輸服務

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB270	0790	姚銘	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB271	0734	姚柏良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB272	2411	姚柏良	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB273	3495	陳克勤	60	(1) 基本工程
TLB274	3693	陳克勤	60	(1) 基本工程
TLB275	3571	陳紹雄	60	(3) 鐵路發展
TLB276	3451	植潔鈴	60	(2) 區域及維修工程
TLB277	3389	林筱魯	60	(3) 鐵路發展
TLB278	3641	劉文君	60	(4) 技術服務
TLB279	3570	陳紹雄	100	(4) 船舶服務
TLB280	3645	朱立威	100	(2) 港口服務
TLB281	3304	吳永嘉	100	(2) 港口服務 (4) 船舶服務
TLB282	3635	姚祖輝	100	(4) 船舶服務
TLB283	3667	陳宗彝	158	(2) 陸路及水上交通
TLB284	3568	陳紹雄	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB285	3659	周小松	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB286	3649	莊豪鋒	158	(2) 陸路及水上交通
TLB287	3647	何俊賢	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB288	3395	林筱魯	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB289	3685	黃永威	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB290	3496	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB291	3497	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB292	3513	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB293	3661	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB294	3574	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB295	3650	陳紹雄	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB296	3662	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB297	3575	張培剛	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB298	3443	周浩鼎	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB299	3337	何俊賢	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB300	3412	江旻憓	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB301	3577	姚柏良	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員的答覆

(問題編號：2262)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 航空交通工程服務

管制人員： 民航處處長(廖志勇)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

民航處與運流局合作推行有關發展低空經濟的措施，特別是研究和部署低空基礎建設和無人機交通管理系統，政府可否告知本會：

- 1.推行發展低空經濟措施涉及的人事編制及涉及開支詳情為何；
- 2.政府預計今年上半年起分階段推行無人機交通管理系統、多用戶共享平台、跨境航線及載人飛行器等應用，亦正與內地積極探討開展跨境物流試飛項目，相關推展時間表及涉及開支為何；
- 3.會否考慮量化分析低空基礎建設及關聯產業創造的社會經濟效益，及探索運營空域的收益機制，以吸引更多基建投資，釋放低空經濟的發展潛力？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 民航處設有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：

職級	職位數目
高級民航事務主任(民航行政管理)	1
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

上述7個職位在2026-27年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為774萬元。另外，民航處在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)有時限職位，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2026-27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2026-27年度~~的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為376萬元。目前，除上述職位外，運輸及物流局及民航處會繼續運用現有資源推行發展低空經濟的相關工作。

2. 政府於2025年11月推出進階版低空經濟「監管沙盒~~2~~」試點項目，涵蓋無人機交通管理系統演示、非傳統航空器、跨境操作、多場景／多用戶共享平台及其他技術複雜度較高的應用場景。有關申請已於2026年2月28日截止。業界的反應熱烈，各應用場景均接獲多項申請。「發展低空經濟工作組」正詳細審閱有關申請，目標在今年上半年起陸續推出試點項目進行測試。目前，運輸及物流局及民航處會繼續運用現有資源推行「監管沙盒~~2~~」試點項目及其他相關的工作。
3. 「發展低空經濟工作組」會在今年草擬「發展低空經濟規劃行動綱領」，以期構建具國際競爭力的低空經濟生態圈，將香港打造為低空創新應用亞太區樞紐。政府會參考「監管沙盒」及「監管沙盒~~2~~」項目累積的經驗、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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2007)

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：

2026-27年度，香港的航機班次預計達到430 000，較2025-26年度增加8.7%，航空交通管理工作相信會變得更为繁重。2026-27年度航空交通管理的預算增加6.2%，主要因為薪酬遞增及2025-26年度填補空缺的開支增加，但同時亦會減少8個職位。就此，可否告知本會：

1. 薪酬增加的平均百分比；
2. 2025-26年度填補職位空缺的全年開支所需的撥款增加金額及原因；及
3. 在航機班次增加的情況下，減少8個職位的原因及有關員工佔總人數的比例？

提問人：霍啟剛議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 民航處有關人員按所屬職級的薪級表獲得一個增薪點的平均薪酬加幅約1.05%。
2. 民航處致力招聘和培訓更多航空交通管制人員，以填補新職位和職位空缺，應付航空交通服務需求和支援三跑道系統運作。綱領(3)「航空交通管理」的2026-27年度預算較2025-26年度修訂預算增加3,740萬元(6.2%)，主要由於民航處人員薪酬遞增，以及2025-26年度填補職位空缺的全年薪酬開支所需的撥款增加，而部分增幅因節省運作開支而抵銷。
3. 政府一直嚴格控制公務員編制，自2021-22年度起實施公務員整體編制零增長政策，將整體編制控制在不高於2021年3月底的水平。為配合政府「資源效率優化計劃」及優化人力資源運用的目標，公務員編制在2026-27及2027-28年度每年分別縮減2%。民航處會繼續透過管理措施及數碼化，重訂工作優次、內部調配、精簡程序及應用科技提升效率，在進一步精簡公務員隊伍的同時，繼續為市民提供優質公共服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0576)

總目： (28) 民航處

分目： (000) 運作開支

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 民航處處長(廖志勇)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

文件顯示，民航處2026-27年度總預算與上年度相若，預算總額為1,468.8百萬元，較2025-26年度原來預算微減0.5%（或較修訂預算增加0.9%）。與此同時，編制內的非首長級職位將由908個淨減少至892個，非首長級職位將淨減少16個（按薪級中點估計的年薪值）。在確保公務運用得宜及服務效能不受影響前提下，當局可否告知：

(a)請問處方如何解釋在削減職位的情況下，整體開支並未出現相應比例的下降？

(b)所節省的人手成本是否被其他開支項目（如薪酬遞增、更換老化設備等）完全抵銷？請提供具體分析及數據，說明各因素對預算變動的影響。

提問人：吳錦華議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

民航處會按政府整體縮減公務員編制下，在2026-27年度削減16個非首長級職位。在此期間，民航處將繼續增聘人手填補現有／預計出現的職位空缺，以提供安全、有效率及可持續發展的航空運輸系統和支援三跑道系統運作。因此在2026-27年度的個人薪酬和與人員有關的開支較2025-26年度修訂預算增加9,344萬元(11.4%)，此增幅已抵銷了削減職位的薪酬開支。另外，由於更換老化設備和系統的需求增加，及透過優化管理措施提升效率而可節省的運作開支，2026-27年度相關預算分別較2025-26年度修訂預算增加307萬元(39.4%)及減省8,269萬元(13.2%)。因上述原因，民航處2026-27年度預算總額為14.688億元，較2025-26年度修訂預算增加1,382萬元(0.9%)。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0577)

總目： (28) 民航處

分目： (000) 運作開支

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 民航處處長(廖志勇)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

比較各綱領2026-27年度預算與2025-26年度修訂預算，變幅差異顯著（例如：綱領(1)「飛行標準」增加10.2%，綱領(4)「航空交通工程服務」卻減少8.9%）。請詳細解釋每個綱領撥款大幅增加或減少的具體原因。特別是對於撥款減幅最大的綱領(4)，削減開支會否影響空中航行服務設備的保養及升級計劃，從而對航空安全及效率構成潛在風險？

提問人：吳錦華議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

民航處致力於安全、有效率及可持續發展的航空運輸系統，會不時檢視運作，優化服務及靈活調配資源，以提升效率，確保航空安全。

在2026-27年度，綱領(1)「飛行標準」、(2)「機場安全標準」、(3)「航空交通管理」及(5)「航班事務及安全管理」的預算較2025-26年度修訂預算增加3.2%至10.2%不等，主要由於民航處人員薪酬遞增，以及2025-26年度填補職位空缺的全年薪酬開支所需的撥款增加。另一方面，民航處亦透過優化人力資源運用、管理措施和數碼化、精簡程序運作，減少運作開支。至於綱領(4)「航空交通工程服務」的2026-27年度預算方面，所需的撥款因上述原因及更換老化設備和系統而有所增加，但民航處同時持續採取優化措施，包括與承辦商完善管理措施，提升營運效率和服務水平，運作開支因而節省，抵銷綱領下撥款增幅，令2026-27年度預算較2025-26年度修訂預算減少8.9%。綱領(6)「飛機乘客離境稅的管理」在2026-27年度的撥款與2025-26年度的修訂預算相同。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0578)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 飛行標準，(4) 航空交通工程服務及
(5) 航班事務及安全管理

管制人員： 民航處處長(廖志勇)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

文件在綱領(1)、(4)及(5)均提及將推行與發展「低空經濟」相關的措施，包括監管沙盒試點項目及研究無人機交通管理系統。

a)請說明在2026-27年度預算中，有多少撥款是專門用於上述與低空經濟相關的項目或研究？

b)處方如何評估這些試點項目或基礎建設研究的成本效益？是否有設定關鍵績效指標（KPI）來量度其成效（例如：促成的新服務數量、提升的空域使用效率等）？

提問人：吳錦華議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

a) 於2026-27年度，民航處將繼續運用現有資源推行「監管沙盒」、「監管沙盒Ⅱ」試點項目及研究無人機交通管理系統工作。民航處會持續檢視有關工作的推展進度。

b) 政府於2025年3月宣布38個首批「監管沙盒」項目。現時，38個試點項目名單當中，32個試點項目已經在指定航線內進行測試。個別較為成熟、風險較低、而又不涉及人車流量高的地區的應用場景已進入恆常實際運作階段（例如無人機清洗外牆、電纜、檢視鐵路設施等）。

政府於2025年11月推出進階版低空經濟「監管沙盒Ⅱ」試點項目，涵蓋無人機交通管理系統演示、非傳統航空器、跨境操作、多場景／多用戶共享平台及其他技術複雜度較高的應用場景。有關申請已於2026年2月28日截止。業界的反應熱烈，各應用場景均接獲多項申請。「發展低空

經濟工作組」正詳細審閱有關申請，目標在今年上半年起陸續推出試點項目進行測試。

政府會參考「監管沙盒」及「監管沙盒2」項目累積的經驗、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，包括確保相關的安排具成本效益。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0579)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 民航處處長(廖志勇)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

文件列明了多項服務表現指標（例如：處理各類申請的工作天目標、檢查次數等），大部分指標在2024-26年間維持不變，並計劃在2026年繼續保持。

a)在整體人手編制縮減的背景下，處方如何確保能持續達成所有既定的服務表現目標？是否有對各項服務進行優次排序或效率提升措施？

b)部分指標（如綱領(1)中「批閱本地/海外飛行員考試試卷數目」）預算在2026年將顯著減少，原因歸咎於「飛行員招聘工作放緩」及「課程遷回本地」。處方有否評估此趨勢對本地航空業人力資源長遠發展的影響，以及相關監管及考核人手的需求會否因而出現結構性變化？

提問人：吳錦華議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

在政府整體縮減公務員編制的前提下，民航處會繼續透過管理措施及數碼化，重訂工作優次、內部調配、精簡程序及應用科技提升效率，在進一步精簡公務員隊伍的同時，亦可繼續為市民提供優質的公共服務。

為促進和支持香港航空業的發展，以及維持香港作為國際航空樞紐的地位，民航處會繼續與本地航空公司保持緊密聯繫，了解業界的需要並適時作出相應部署。本地航空公司於過去數年持續增加招聘飛行員，該批飛行員已陸續完成培訓和考試並投入服務，因此對飛行員的招聘需求會漸趨緩和，然而預計2026年本港飛行員數目將大致保持平穩。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2204)

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：

有關低空經濟監管沙盒項目的進展，政府可否告知本會：

1. 首批「監管沙盒」的三十二個項目已在指定航綫進行測試，政府投入的相關開支為何；
2. 有關低空經濟監管沙盒項目的項目進度是否符合當局預期？還是有所滯後？若是，當中的原因為何；
3. 首批「監管沙盒」已啟動的全部項目內容涵蓋緊急救援、物流配送、維修和安全檢查、監測、低空基建設施等多個領域及不同應用場景，當局會否為制定低空經濟在各行各業申請正式商業營運的規則及方法訂下具體時間表；及
4. 預算演辭中提到，政府上半年起將分階段推行無人機交通管理系統、多用戶共享平台、跨境航綫及載人飛行器等應用，亦正與內地積極探討開展跨境物流試飛項目。請問當局上述各項應用及跨境物流試飛項目的詳情及具體預算開支為何？該具體統籌情況及進度時間表為何？

提問人：葛珮帆議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

1. 「監管沙盒」一般參加細則訂明，就準備申請和進行試驗的所需費用，悉數由試點項目申請者其自身的財務和／或由其他資金來源承擔。目前，運輸及物流局及民航處會繼續運用現有資源推行「監管沙盒」、「監管沙盒 α 」項目及其他發展低空經濟相關的工作。
- 2.及4. 政府於2025年3月宣布38個首批「監管沙盒」項目。現時，38個試點項目名單當中，32個試點項目已經在指定航綫內進行測試。個別較為成熟、風險較低、而又不涉及人車流量高的地區的應用場景已進

入恆常實際運作階段(例如無人機清洗外牆、電纜、檢視鐵路設施等)。

政府於2025年11月推出進階版低空經濟「監管沙盒Ⅱ」試點項目，涵蓋無人機交通管理系統演示、非傳統航空器、跨境操作、多場景／多用戶共享平台及其他技術複雜度較高的應用場景。有關申請已於2026年2月28日截止。業界的反應熱烈，各應用場景均接獲多項申請。「發展低空經濟工作組」(工作組)正詳細審閱有關申請，目標在今年上半年起陸續推出試點項目進行測試。目前，運輸及物流局及民航處會繼續運用現有資源推行「監管沙盒Ⅱ」項目的相關工作。

總括而言，「監管沙盒」及「監管沙盒Ⅱ」項目的相關工作都在有序推進，協助政府收集數據，驗證不同應用場景的可行性。

3. 工作組會在今年草擬「發展低空經濟規劃行動綱領」，以期構建具國際競爭力的低空經濟生態圈，將香港打造為低空創新應用亞太區樞紐。政府會參考「監管沙盒」及「監管沙盒Ⅱ」項目累積的經驗、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。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0226)

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：

在2026-27年度需要特別留意的事項，民航處會招聘和培訓更多航空交通管制人員，以應付航空交通服務需求和支援三跑道系統運作。請問所涉及的人手編制，開支及工作內容為何？相關職位是常設職員抑或臨時職位？

提問人：姚祖輝議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

為應付三跑道系統運作所帶來的航空交通量及航空交通服務需求增長，民航處將招聘和培訓更多航空交通管制人員，以填補新職位和現有／預計出現的職位空缺。民航處將於2026-27年度繼續增聘人手，計劃招聘約25名三級航空交通管制主任／見習航空交通管制主任。新入職的交通管制主任會按需要和入職安排接受相關空管培訓，包括理論課程及模擬器實習訓練，並在符合資格的管制人員監督下，於實際運作環境中接受在職訓練；在完成所有相關訓練及考核成功後，便會編派到工作崗位。上述職位屬常設職位，按薪級中點估計的年薪值計算，有關職位涉及的薪酬總開支約1,445萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2738)

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：

關於「車輛維修註冊計劃」，政府可否告知本會：

(一) 最近2年及今年至今，「車輛維修工場自願註冊計劃」的以下資料(以表列出每年數字)：

- (i) 每年新註冊及續期的車輛維修工場數量，並按維修服務範圍(即內燃機車、電動車(基礎)、電動車(低電壓)及電動車(高電壓))列出分項數字；
- (ii) 已註冊車輛維修工場的總數及佔全港整體車輛維修工場的百分比；
- (iii) 當局派員巡查已註冊車輛維修工場的次數；
- (iv) 接獲關於註冊車輛維修工場的投訴個案數目；及
- (v) 因證實嚴重違規而被取消車輛維修工場註冊的個案數目；

(二) 最近2年及今年至今，「車輛維修技工自願註冊計劃」推出至今的以下資料(以表列出每年數字)：

- (i) 每年新註冊及續期的車輛維修技工人數，並按註冊類別列出分項數字；
- (ii) 已註冊車輛維修技工的總數；
- (iii) 接獲關於註冊車輛維修技工的投訴個案數目；及
- (iv) 因證實嚴重違規而被取消技工註冊的個案數目；及

(三) 在「2026-27年度需要特別留意的事項」，政府表示將「研究引入車輛維修技工強制性註冊計劃和車輛維修工場強制性註冊計劃的可行性並制定方案」，當局目前的研究方向和進度為何，以及會否考慮訂立落實時間表；如會，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：30)

答覆：

(一) 「車輛維修工場自願註冊計劃」

- (i) 車輛維修工場的註冊有效期為三年。現時註冊車輛維修工場的服務範圍分為四類：內燃機車、內燃機車和電動車(基礎)、內燃機車和電動車(低電壓)，以及內燃機車和電動車(高電壓)。最近兩年及今年首兩個月，持有有效註冊、續期和新註冊的車輛維修工場數目按維修服務範圍表列如下：

	(甲)持有有效註冊的車輛維修工場數目	(乙)續期和新註冊的車輛維修工場數目 (按維修服務範圍分類)				註冊車輛 維修工場 總數 (甲+乙)
		內燃機車	內燃機車 和電動車 (基礎)	內燃機車 和電動車 (低電壓)	內燃機車 和電動車 (高電壓)	
2024年	1 381	462	5	67	8	1 923
2025年	1 146	575	16	73	11	1 821
2026年 (截至2月)	1 781	23	2	5	0	1 811

- (ii) 截至2026年2月，註冊車輛維修工場數目為1 811間，佔車輛維修工場總數(2 228間)約81%。

- (iii) 最近兩年及今年首兩個月，機電工程署(機電署)巡查註冊車輛維修工場的次數表列如下¹：

	巡查註冊車輛維修工場的次數
2024年	1 974
2025年	1 838
2026年(截至2月)	128

- (iv) 最近兩年及今年首兩個月，機電署接獲涉及註冊車輛維修工場的投訴個案數目如下：

	涉及註冊車輛維修工場的 投訴個案數目
2024年	1
2025年	1
2026年(截至2月)	0

- (v) 最近兩年及今年首兩個月，車輛維修工場因證實嚴重違規而被取消註冊的個案數目如下：

¹ 其他部門亦會按其工作範疇巡查各車輛維修工場。

	車輛維修工場 被取消註冊的個案數目
2024年	0
2025年	4
2026年(截至2月)	1

(二) 「車輛維修技工自願註冊計劃」

- (i) 車輛維修技工的註冊有效期為三年。技工可選擇註冊多個維修服務類別，包括機械、電工、車身修理、車身噴漆、電單車維修、輪胎工作、電池(24V)工作、更換機油工作、車輛配件工作、空調工作和車身裝嵌工作。最近兩年及今年首兩個月，續期和新註冊的車輛維修技工人數按維修服務類別表列於附件；持有有效註冊、續期和新註冊的車輛維修技工總人數表列如下：

	(甲)持有有效 註冊的車輛 維修技工人數	(乙) 續期 和新註冊 的車輛維 修技工人 數	註冊車輛維修技工 總數 (甲+乙)
2024年	5 363	2 035	7 398
2025年	5 530	1 889	7 419
2026年 (截至2月)	7 123	242	7 365

- (ii) 截至2026年2月，註冊車輛維修技工人數為7 365名。

- (iii) 最近兩年及今年首兩個月，機電署接獲涉及註冊車輛維修技工的投訴個案數目如下：

	涉及註冊車輛維修技工的 投訴個案數目
2024年	1
2025年	0
2026年(截至2月)	0

- (iv) 最近兩年及今年首兩個月，沒有錄得車輛維修技工因證實嚴重違規而被取消註冊的個案。

- (三) 政府現正參考其他司法管轄區的做法，逐步完善「車輛維修技工自願註冊計劃」和「車輛維修工場自願註冊計劃」下的電動車維修服務註冊安排，同時研究如何推行強制註冊計劃，當中涉及修改相關法例的研究。另外，政府與「車輛維修技術諮詢委員會」(下稱「委

員會」)保持緊密合作，支持車輛維修業與時並進，吸引新人入行，以確保業界持續健康發展，並盡量減輕政策對業界和從業員的影響。委員會成員來自業界組織、專業團體、培訓機構等界別，為政府提供適切及專業的建議。政府會適時公布強制註冊計劃的建議方案和時間表。

最近兩年及今年首兩個月
續期和新註冊的車輛維修技工人數按維修服務類別表列

	續期和新註冊的車輛維修技工人數(按維修服務類別表列)										
	機械	電工	車身 修理	車身 噴漆	電單車 維修	輪胎 工作	電池 (24V) 工作	更換 機油 工作	車輛 配件 工作	空調 工作	車身 裝嵌 工作
2024年	1 775	394	213	97	52	121	123	139	163	71	7
2025年	1 425	273	154	58	43	56	59	88	86	42	3
2026年 (截至2月)	167	31	16	14	4	4	3	7	7	2	1

備註：技工可選擇註冊多個維修服務類別

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0974)

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：

機電工程署負責監察香港鐵路有限公司(下稱「港鐵」)鐵路服務的機電系統安全表現，就此政府可否告知本會：

1. 過去3年，監察港鐵鐵路機電安全的總開支及列明各開支類別開支分別為多少；
2. 過去3年，每年發現港鐵的安全隱患宗數分別為多少；及就港鐵的安全問題合共發出多少宗整改通知；
3. 近年，港鐵多次發生事故，政府會否考慮增加開支用作監管港鐵，確保減少事故發生；如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：張培剛議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

1. 機電工程署(機電署)鐵路科根據相關鐵路安全條例，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、由香港機場管理局營運的香港國際機場旅客捷運系統、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年的總開支載於下表：

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

其他運作開支	15.3	16.3	16.3
總開支(百萬元)	87.1	91.8*	87.7^

* 2024-25年度的總開支較2023-24年度的有所增加，主要是由於2024-25年度公務員薪酬調整，以及員工退休前假期的薪金開支增加所致。

^ 2025-26年度的總開支預計會減少，主要是由於員工退休前假期的薪金開支減少。

2. 機電署一向以「風險為本」的原則巡查，即按過往的記錄，就可能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，當中包括定期巡查、突擊檢查和事故調查。機電署亦會進行「全面和直接審核」工作，即主動審核港鐵公司各營運鐵路線的資產和安全管理系統，以及早發現潛在問題。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。

過去3年，機電署在「全面和直接審核」工作中共發現226項需跟進事項。此外，在2025年的審核中發現6項需即時跟進事項，主要涉及電力系統和架空電纜的保養工作。機電署已即時要求港鐵公司跟進，並提出11項改善建議。現時該6項事項已獲妥善處理，改善建議亦正逐步落實。

3. 2025年，港鐵公司營運的重鐵網絡運作超過185萬班列車，平均每日接載超過470萬人次乘客，當中列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持在99.9%的高水平。在2025年，由港鐵公司控制範圍內的因素所造成的8分鐘或以上服務延誤有83宗，較2024年（89宗）的延誤事故數字為低。然而，政府非常重視每宗事故，會要求港鐵公司徹底調查找出事故原因，並採取改善措施以防止類似情況發生，確保鐵路運作安全可靠。機電署為法定鐵路安全監管機構，按《香港鐵路條例》(第556章)、《香港鐵路規例》(第556A 章)及其他有關法例執行有關鐵路安全監管的工作。除了調查事故外，機電署更主動和全面，以及具預防作用的審核方式，為主要鐵路系統建立監管制度，包括透過「全面和直接審核」在早期識別鐵路系統中可能導致事故的潛在系統缺陷和安全隱患，防患於未然。機電署亦會透過在新鐵路項目執行的「工程項目安全檢討」程序，加強長遠鐵路安全。

機電署鐵路科由1名助理處長／鐵路領導，旗下共有4名總工程師領導4個部別執行鐵路安全規管工作。當中，2個總工程師職位為有時限職位，於2021年開設，並於2025年獲批准延期5年至2030年，以加強對鐵路服務實施恆常和持續的安全規管。機電署會繼續善用現有資源，加

強審視港鐵公司各營運線主要鐵路系統，應用創新科技提升監察鐵路服務和資產維護表現等能力，保障鐵路安全。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：3028)

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：

關於車輛維修人手及車場，政府可否告知本會：

(一) 目前全港車輛維修技工總人數，以及當中已參與「車輛維修技工自願註冊計劃」的人數及其佔比為何；

(二) 鑑於當局在「車輛維修技工自願註冊計劃」下增加電動車維修服務類別，至今分別獲得基礎、低電壓及高電壓級別註冊資格的人數為何；

(三) 目前全港車輛維修工場總數，以及當中已參與「車輛維修工場自願註冊計劃」的工場數目及其佔比為何；現時已註冊為電動車維修工場的數目為何，並按工場級別列出分項數字；

(四) 鑑於有意見反映電動車維修涉及不少機電作業，當局會否將維修技工及工場自願註冊制度轉為強制，更好確保維修作業安全；如會，詳情為何；如否，原因為何；及

(五) 鑑於電動車數目持續增加，預計未來對電動車維修的需求有增無減，當局有無評估，未來五年本港分別需要多少個電動車維修技工及工場？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

(一) 截至2026年2月，註冊車輛維修技工人數為7 365名，佔車輛維修技工總人數(9 338名)約79%。

(二) 截至2026年2月，共有1 302名註冊車輛維修技工成功取得電動車維修服務資格，包括270名電動車(基礎)註冊技工、387名電動車(低電壓)註冊技工和645名電動車(高電壓)註冊技工。

- (三) 截至2026年2月，註冊車輛維修工場數目為1 811間，佔車輛維修工場總數(2 228間)約81%。共有146間註冊車輛維修工場成功新增電動車維修服務範圍，包括21間電動車(基礎)註冊工場、106間電動車(低電壓)註冊工場和19間電動車(高電壓)註冊工場。
- (四) 政府現正參考其他司法管轄區的做法，持續增潤現行「車輛維修技工自願註冊計劃」和「車輛維修工場自願註冊計劃」(統稱「自願註冊計劃」)下的電動車維修服務註冊安排，以配合市場發展；同時研究如何推行強制註冊計劃，當中涉及修改相關法例的研究。另外，政府與「車輛維修技術諮詢委員會」(下稱「委員會」)緊密合作，支持車輛維修業與時並進，吸引新人入行，以確保業界持續健康發展；委員會成員來自業界組織、專業團體、培訓機構等界別，為政府提供適切及專業的建議。政府會適時公布強制註冊計劃的建議方案和時間表。
- (五) 隨着市場對電動車維修需求增加，政府與委員正鼓勵更多車輛維修技工接受電動車維修培訓以提升技能，並自願註冊。目前，委員會已認可六間機構和院校合共開辦的十個電動車維修培訓課程，預期可以滿足市場上增長中的訓練需求，令更多維修技工和工場取得電動車維修資格。政府與委員會會密切監察業界情況，持續作出適切的規劃和支持業界發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3187)

總目： (42) 機電工程署

分目： (000) 運作開支

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：

機電工程署在綱領(2)2026-27年度需要特別留意的事項包括監察香港鐵路有限公司(港鐵)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；當中每次事故的日期和時間、受影響路段、成因、從發現事故到復修完成的時長、有限度服務期間最疏班次間隔(如適用)、估計受影響人數及在「服務表現回贈」機制下須撥出的款項分別為何(以表格列出)；

(b) 過去3年，港鐵各站扶手電梯及升降機的故障次數；當中每次故障的日期和時間、成因、是否有人受傷、有關扶手電梯／升降機的停止服務時長分別為何；

(c) 過去3年及預計在2026年，港鐵按計劃進行的扶手電梯及升降機更換工程次數；當中每次工程的地點、開工及完工時間分別為何；

(d) 在2024-25年度及預計在2026-27年度，機電工程署鐵路科監察港鐵安全涉及的人手編制，薪酬、運作及設備開支分別為何；由於署方在該綱領2026-27年度預算開支較2025-26年度大減37%至6.47億元，署方如何確保監察港鐵安全的工作不受影響；

(e) 在2025年，署方到港鐵巡查及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

(f) 署方有否備存過去3年港鐵維修開支，由港鐵長期聘用、由港鐵以合約形式聘用、外判、代工形式的維修人員數目分別為何；署方將如何確保外判、代工人員的專業性，以免維修質素參差、間接增加事故發生的機會？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

- (a) 2025年，香港鐵路有限公司(港鐵公司)營運的港鐵重鐵網絡運作超過185萬班列車，平均每日接載超過470萬人次乘客，當中列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持在99.9%的高水平。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，港鐵公司沒有備存相關統計數據。
- (b) 過去3年，港鐵公司按《升降機及自動梯條例》向機電工程署(機電署)呈報的升降機及自動梯事故的詳情表列如下：

設備	日期	地點	故障成因	受傷人數
自動梯	2023年6月7日	九龍塘站	自動梯控制線路接觸不良，導致自動梯緊急停止運行，令乘客受傷	1
	2023年10月15日	油麻地站	自動梯控制線路接觸不良，導致自動梯緊急停止運行，令乘客受傷	1
	2024年5月4日	屯門站	自動梯制動裝置調校不良，引致制動裝置部件冒煙	0
	2025年2月22日	香港大學站	自動梯扶手帶表面有鋼絲凸出，導致乘客握住扶手帶的右手被刮傷	1
	2025年7月29日	粉嶺站	自動梯扶手帶張力不足，導致扶手帶與梯級不同步，令乘客受傷	1

升降機	2025年9月28日	佐敦站	電器部件出現故障，導致升降機發生困人事故	0

註：根據《升降機及自動梯條例》，如升降機或自動梯的主要部件出現故障，升降機或自動梯的負責人須向機電署呈報事故；至於其他較輕微的部件故障，例如因乘客使用不當或受外物影響而導致的故障，註冊承辦商會記錄在工作日誌，無須向機電署呈報。

升降機或自動梯因故障而暫停服務的時間並非《升降機及自動梯條例》規定須呈交的資料項目，因此機電署沒有備存相關資料。

- (c) 根據港鐵公司提供的資料，港鐵公司在2023年至2025年期間，已在荃灣線、觀塘線、港島線，以及機場快線／東涌線等共32個車站，為26條自動梯和34部升降機展開更換工程。每條自動梯或每部升降機的更換工程一般需時6至8個月。截至2025年年底，約九成的更換工程已經完成。港鐵公司計劃於2026年，為觀塘線、將軍澳線、屯馬線和迪士尼線等共5個車站，進一步更換8條自動梯和3部升降機。
- (d) 綱領(2)「機械裝置安全」在2026-27年度的撥款較2025-26年度的修訂預算減少約3.8億元(約37%)，主要由於優化升降機資助計劃的大部分申請已在2025-26年度完成審批，因此所需的現金流量減少約3.8億元。

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、由香港機場管理局營運的香港國際機場旅客捷運系統、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至2025-26年度，以及預計在2026-27年度的人手編制載列如下：

職級	2024-25年度	2025-26年度	2026-27年度 (預計)
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職位，於2021年7月開設，並於2025年獲批延續5年至2030年。

機電署鐵路科在2024-25年度，以及預計2025-26至2026-27年度的總開支載於下表：

	2024-25年度	2025-26年度 (預計)	2026-27年度 (預計)
薪酬	75.5	71.4	71.4
其他運作開支	16.3	16.3	12.5
總開支(百萬元)	91.8	87.7 [^]	83.9 [*]

[^] 2025-26年度的總開支預計會減少，主要由於員工退休前假期的薪金開支減少。

^{*} 2026-27年度的總開支預計會減少，主要由於運作開支所需的撥款減少。

機電署鐵路科會繼續善用現有資源，持續審視港鐵公司各營運線主要鐵路系統，並應用創新科技以提升監察鐵路服務和資產維護表現等能力，保障鐵路安全。

(e) 2025年，機電署對鐵路設施／系統進行了499次巡查，包括對港鐵公司進行463次巡查。機電署一向以「風險為本」的原則巡查，即按過往的記錄，就可能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，當中包括定期巡查、突擊檢查和事故調查。機電署亦會進行「全面和直接審核」工作，即主動審核港鐵公司各營運鐵路線的資產和安全管理系統，及早發現潛在問題。機電署在2025年的「全面和直接審核」工作中，就52個需跟進事項向港鐵公司提出86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，並透過定期會議及實地巡查，監察港鐵公司落實改善建議的進度。

- (f) 港鐵公司一直採用一套符合國際標準的維修保養機制，並根據維修需求制定人力資源安排。現時港鐵公司的外判工作，主要涉及重複性較高或技術要求較低的工序。另外，港鐵公司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。該等承辦商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，須遵循相同程序和指引執行維修工作。港鐵公司內部人員亦負責督導承辦商，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，都會按同一標準監管。

根據港鐵公司提供的資料，過去3年(截至每年12月31日)，港鐵公司的重鐵和輕鐵系統維修人員編制數目分別為5 839人(2023年)、6 261人(2024年)和6 356人(2025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432人(2023年)、424人(2024年)和433人(2025年)。

港鐵公司沒有提供其維修開支分項數字。

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	
2023	17	17	0	15	0	2	0	0	0	0	0	2
2024	12	11	1	10	1	1	0	0	0	0	0	1
2025	4	3	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0

荃灣線

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	
2023	8	8	0	7	0	1	0	0	0	0	0	1
2024	10	10	0	9	0	1	0	0	0	0	0	1
2025	11	11	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0

港島線

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	
2023	5	5	0	4	0	1	0	0	0	0	0	1
2024	10	8	2	7	2	1	0	0	0	0	0	1
2025	5	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0

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	
2023	6	6	0	4	0	2	0	0	0	0	0	3
2024	12	10	2	10	2	0	0	0	0	0	0	0
2025	10	10	0	9	0	0	0	0	0	1	0	19.2

南港島線

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	
2023	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	4	4	0	3	0	1	0	0	0	0	0	1

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	
2023	13	13	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	11	11	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	12	11	1	9	1	2	0	0	0	0	0	2

屯馬線

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	
2023	18	18	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	6	6	0	5	0	1	0	0	0	0	0	1
2025	10	10	0	7	0	3	0	0	0	0	0	3

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	
2023	10	8	2	7	2	1	0	0	0	0	0	1
2024	11	10	1	9	1	1	0	0	0	0	0	1.2
2025	6	6	0	4	0	2	0	0	0	0	0	2

迪士尼線

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	
2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

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	
2023	5	4	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0
2024	7	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	9	7	2	7	2	0	0	0	0	0	0	0

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	
2023	18	14	4	13	2	1	1	0	0	0	1	17
2024	10	9	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0
2025	11	8	3	8	3	0	0	0	0	0	0	0

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、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：1492)

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：

近年香港鐵路系統故障頻生，包括信號故障、設備損壞及電力問題等，檢查減少可能放大現有隱患。但在指標項下，鐵路設施／系統的檢查數字在2026年預計為485次，比2025年的499次，下跌14次。就此，可否告知本會：

a) 2025年檢查的港鐵線路或站點分布為何？2026年會否一樣？如否，詳情為何？

b) 2025年的499次檢查中，有多少次能查找出實際問題？主要問題為何？如何跟進？

c) 2026年檢查數字減少，會否增加上述問題出現的風險，如演變為更嚴重事故，或在繁忙時間內出現脫軌或碰撞，威脅乘客安全？如會，有否補救或預防方案？如否，原因為何？

d) 特首去年曾提四要求冀防港鐵系統事故，署方如何加強配合或協助港鐵提升整體安全水平及風險監察和評估能力？詳情為何？

提問人：鄧銘心議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

2025年，香港鐵路有限公司(港鐵公司)營運的重鐵網絡運作超過185萬班列車，平均每日接載超過470萬人次乘客，當中列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持在99.9%的高水平。在2025年，由港鐵公司控制範圍內的因素所造成的8分鐘或以上服務延誤有83宗，較2024年(89宗)的延誤事故數字為低。然而，政府非常重視每宗事故，會要求港鐵公司徹底調查找

出事故原因，並採取改善措施以防止類似情況發生，確保鐵路運作安全可靠。現就問題各項的回覆如下。

a)和b) 機電工程署(機電署)鐵路科一向以「風險為本」的原則巡查，即按過往的記錄，就可能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，當中包括定期巡查、突擊檢查和事故調查。機電署亦會進行「全面和直接審核」工作，即主動審核香港鐵路有限公司(港鐵公司)各營運鐵路線的資產和安全管理系統，以及早發現潛在問題。2025年，機電署對鐵路設施／系統進行了499次巡查，包括對港鐵公司進行463次巡查，涉及各鐵路線上的列車、供電系統、路軌、信號系統、車站設施和維修車廠等，以及新鐵路項目，巡查次數按鐵路線分布表列如下。機電署會依據最新的風險評估結果安排巡查，適時調整巡查路線及設施。

鐵路線	港島線	觀塘線	荃灣線	將軍澳線	東鐵線	屯馬線	機場快線／東涌線／迪士尼線	輕鐵線	南港島線	高鐵線	新鐵路項目
巡查次數	32	39	78	34	58	39	43	26	24	53	37

2025年，機電署在巡查和審核期間發現的問題涉及機件故障、人為失誤和缺乏適當維修程序等。其中，在「全面和直接審核」工作中，於港鐵公司營運的鐵路線共發現52項需跟進事項，當中6項需即時跟進，主要涉及電力系統和架空電纜的保養工作。機電署已即時要求港鐵公司跟進，並提出11項改善建議。現時，該6項事項已獲妥善處理，改善建議亦正逐步落實。

- c) 2025年鐵路設施／系統的檢驗次數(499次)較前兩年為多(2023年和2024年分別為478次和455次)，是由於2025年2月、4月和5月發生3宗重大鐵路事故而須額外進行巡查所致。若扣除上述額外巡查，2026年的預計巡查次數(485次)與2025年的次數相若。如發現個別路線的系統設備風險上升，機電署會適時調整巡查策略，包括加密相關路線的檢測頻率、擴大檢查範圍，以及針對特定設施作更深入審視，及早識別及跟進潛在問題，防止事故發生。
- d) 機電署作為法定鐵路安全監管機構，一直密切監察港鐵的鐵路安全，督促港鐵公司走問題出現前，提升其鐵路系統的安全系數。港鐵公司已於2025年6月，按政府要求就預防及應對事故制定跟進計劃。該計劃涵蓋針對關鍵資產的即時一次性特別檢查，以及一系列中長期措施，包括透過加強鐵路資產的監察和風險管控提升鐵路網絡的整體韌性；就極端情況制定預案，加強不同情境的演習和訓練，裝備港鐵人員應對事故的決策及執行能力；以及提升事故時免費接駁巴士服務安排和加強資訊發放，包括事故復修進度、替代路線等，讓市民掌握最新情況以規劃行程，並凝聚地區力量支援受影響乘客。政府一直密切監察港鐵公司各項跟進工作的進度、落實情況和

成效。短期措施方面，港鐵公司已完成對架空電纜及道岔裝置等關鍵資產的一次性特別檢查，並修復所發現的問題。提升大規模事故應變能力方面，港鐵公司已建立演習管理系統，規範演習計劃的制定程序和事後評估機制。首次大型社區聯合演習已於2025年12月在將軍澳線順利舉行，機電署在演習中加入應對鐵路設備故障的情境，以加強前線人員的應變訓練，並即場提出改善建議，此類演習將定期舉行，以持續提升應變能力。創新科技應用方面，港鐵公司已在部分鐵路線運用科技，實時監察列車、架空電纜、路軌和道岔裝置等系統的健康狀況。機電署正積極發揮監督和指導作用，推動港鐵公司加快應用創新科技以邁向數據導向的資產管理，以及強化風險預測及管控。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0262)

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：

香港工程界近年面對工程量萎縮,建造業失業率創高,政府最新公布建造業失業率高達6.9%,居全港各行業之首。儘管2026-27年度基本工程預計開支增至預算案提出約1,280億元,但遠未能彌補整體工程量下降。

1. 有關下列各項工程目前進展情況,以及列出計劃展開工程時間表及預計完工日期。

a.北都公路工程

b.十一號幹線 (元朗至北大嶼山段)工程,特別是青龍橋

c.屯門繞道工程

d.元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程

e.獅子山隧道改善工程

2.上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統項目的勘測,設計工作和建造,請分別列出計劃的工程名稱及推展時間表和完工日期。

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

1. 有關工程項目進展表列如下：

	工程項目	項目進展、時間表及預計完工日期
a.	北都公路	路政署正全速進行北都公路的勘查研究,按「全盤規劃、分段推展」的方針,將優先推展北都公路(新田段),目標是在明年具備技術條件可為主體建造工程招標,爭取在2036年或之前開通。至

	工程項目	項目進展、時間表及預計完工日期
		於其他路段，政府會考慮相關新發展區的交通需求、現有及推展中的運輸基建項目、整體的成本效益，以及公共資源安排等因素，擬訂較具體時間表。
b.	十一號幹線 (元朗至北大嶼山段)	路政署現正就十一號幹線工程項目進行勘察研究，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，相關的工程計劃已獲授權進行。當中，十一號幹線擬分階段展開，現正研究率先興建南端的青龍大橋，分流現有主要道路（包括屯門公路（深井段）及汀九橋）的車輛，從而紓緩交通擠塞情況。
c.	屯門繞道	路政署現正就屯門繞道工程進行勘察研究，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，相關的工程計劃已獲授權進行。為優化工程項目，路政署現正尋求獨立專家意見，檢視屯門繞道的初步設計，包括如何優化中部通風大樓及其排氣口的詳細布局及施工期間的臨時交通措施，以減低工程對附近環境所造成的影響。 政府會持續審視工程項目的成本效益，按緩急優次適時及有序地推展相關項目。
d.	元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程	路政署已於2025年12月就工程招標。有關工程計劃擬於2026年第二/三季諮詢立法會，目標在財務委員會批准撥款後約五年完成工程。
e.	獅子山隧道改善工程	項目正處於設計階段。政府會持續審視工程項目的成本效益，按緩急優次適時及有序地推展相關項目。

2. 正在施工中的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統項目的資料表列如下：

項目名稱	動工日期	預計完工日期
寶馬山行人通道系統	2021年8月	2026年年中起分階段完成
興盛路至大窩口道行人通道系統	2023年7月	2026年第三季

就正在規劃中的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統項目，所需的建造時間須視乎各項目的個別情況，如岩土狀況、土地業權、工程複

雜性等。政府會持續審視工程項目的成本效益，按緩急優次適時及有序地推展相關項目。有關項目的推展進度如下：

項目名稱/建議走線	推展進度
由士美菲路沿蒲飛徑至蒲飛路	正進行初步技術可行性研究的前期工作
由漁暉道至漁光道	
竹園北邨行人通道系統	正進行勘測研究和設計
功樂道升降機及行人通道系統	
將軍澳寶琳北路至寶康路行人通道系統	
由活道至皇后大道東近聖若瑟小學	
由西灣河街至西灣河聖十字架天主堂	
由健康東街至百福道	
由呈祥道行人天橋近美孚港鐵站至荔景山路近清麗苑商場	
沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統	
由愉景花園旁行人路至沙田頭路	
由國瑞路公園至國瑞路	
由石蔭路近金石樓至大白田街	
由留仙街至天后廟道	正進行招標
葵涌荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統	
由華星街至青山公路-葵涌段	

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0263)

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：

1. 政府在2025年接收了大欖隧道管制區及中九龍幹線之後,為何2025年與2024年在已維修的道路的總面積,只增加50萬平方米面積?
2. 在道路維修開支方面,2025年比2024年只增加了1.7百萬元,與2026年度比較也只增加2.4百萬元,情況不成比例,請解釋有關原因?
3. 上述維修開支是否包括街燈及其他機電裝置的電費,水費等燈油火燭開支,請說明詳細分項內容。

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 因接收大欖隧道管制區及中九龍繞道(油麻地段)而新增的公共道路總面積約為60萬平方米。由於中九龍繞道(油麻地段)的道路設施在2025年12月底起陸續接收,部分道路維修記錄需要於2026年年初方能完成更新,因此相關的新增道路面積反映於2026年的數據中。
2. 道路維修的工作範圍廣泛,包括為路政署轄下公共道路、構築物及其附屬設施等進行定期檢查、日常維修、植物護養、緊急維修及保養等,以保持道路網絡良好及安全的狀況,保障道路使用者安全。維修保養工程的開支除了會因為新道路及相關設施啟用後移交予路政署保養而有所增加外,亦受其他因素影響,例如現有道路設施的狀況、新道路維修工程合約的造價、工資水平及材料成本等。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,以更具成本效益的方式提升路面

質素並減少維修頻率。因此，路政署在道路維修方面的開支未必與道路面積成固定的直接比例。

3. 有關維修開支不包括街燈及其他機電裝置的電費和水費等開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0264)

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：

在道路維修開支上,2026比2025年只增加2.4百萬元(1,660百萬元減去1657.6百萬元),不可能做到深層次的修復或更換。

1.請問當局可有5年“修復老舊基建”計劃,好像當年水務署的更換及修復水管工程(Replacement and rehabilitation of water mains)般的計劃,或大幅增加現有道路維修的開支?

2. 會否增撥資源做“白變黑”,即在現有殘舊的石屎馬路面(凹凸不平)鋪設特別的瀝青塗層,使其美觀及大幅改善駕駛安全,寧靜及舒適度?如會,詳情如何,如否,原因為何?

3. 在路旁斜坡工程的開支方面,為何2025年度下降至24.5百萬元?原因為何?如果是因為2025年資源不足,是否2026年可追回相差的,以免影響斜坡安全?

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

1. 路政署的道路維修工程大致可分為糾正性維修及計劃性保養工程。糾正性維修是修正由道路巡查中識別或接獲有關公共道路損毀或欠妥的報告或投訴的損毀，例如填補坑洞或修復對交通或行人可能構成即時危險的損毀。計劃性保養工程則主要包括重鋪及重建道路。這些工程的規模通常較大，費用較昂貴，但能提升道路的耐用性。路政署設有恆常的道路巡查機制，透過定期合約聘用承建商為轄下公共道路和附屬道路設施進行保養和維修。行車速度及車流量高的快速公路會每天進行一次道路例行巡查，其他主幹道路的巡查頻率為每星期一次，一般道路則為每一至三個月一次不等。路政署的道路巡查隊需每半年為各類道路進行一次詳

細檢查，收集道路表面及結構狀況的資料，以規劃中長期的維修工作。同時，路政署會因應道路的損耗情況、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），為道路制定合適的維修保養計劃和時間表，以保持道路在良好狀態，保障道路使用者安全。在現行機制下，路政署已掌握最新路面狀況，適時靈活安排合適的維修工作，為道路制定三個月至一年的保養工程。與此同時，路政署正積極研究針對老化公共道路的大型修復計劃，就交通影響、環境因素、資源安排及新物料技術的應用等方面進行全面評估，並適時就有關修復工程項目申請撥款。

2. 路政署最近引入在內地採用的路面表層鋪路物料－「高性能超薄磨耗層」，其採用的瀝青比現時本港採用的高改性瀝青更有黏性及彈性，採用的石料則具輝綠岩，為比本港常用的花崗岩更堅固耐磨。「高性能超薄磨耗層」適用於修復瀝青及混凝土路面，其厚度僅約20毫米，可減少資源消耗及節省施工時間。路政署已於2025年12月成功在港島區柴灣盛泰道及黃竹坑道天橋完成實地試鋪計劃，成效理想。另外，隨著中九龍繞道（油麻地段）通車，龍翔道及呈祥道的車流量有所下降，路政署正著手與相關部門共同制訂合適的臨時交通安排，計劃於今年暑假期間進行試行計劃，將龍翔道一段長約500米的混凝土路面鋪設「高性能超薄磨耗層」（即“白轉黑”的鋪設工程），以改善行車舒適度及路面狀況。在確立試行計劃的可行性後，路政署會進一步與相關部門檢視後續的分階段大規模重鋪路面工程的具體施工安排。未來，路政署將根據實際環境狀況及需要，在合適的位置應用以上物料，持續提升路面質素。
3. 2024至2026年，路政署用於路旁斜坡工程的實際和預算開支方面表列如下：

	2024年(實際)	2025年(實際)	2026年(預算)
路旁斜坡工程的開支(百萬元)	72.9	24.5	71.5

隨著現時合約內有關路旁斜坡的大型工程於2024年年底至2025年年初大致完成並進入工程保養期，2025年的開支主要用於支付工程餘額及小型修補工作等，因此2025年的實際開支較2024年下降。2026年將批出新的工程合約以及開展大型路旁斜坡工程，因此2026年的預計開支將回復至2024年進行大型工程時的相若水平。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0265)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 技術服務

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

1. 從綱領4的"技術服務"的財政撥款分析顯示，由2024年1125百萬元至2025年941.2百萬元和2026年的901.6百萬元，可見有明顯下降趨勢，原因為何？與香港街道被長期批評“凹凸不平”及與我們“國際城市”形象不符，加上我們須為日趨老化的基建作深層次修復或更換有所不符。

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

綱領(4)技術服務的財政撥款在2024-25年度至2026-27年度按年減少，主要是由於路政署按計劃逐步將傳統道路照明設施更換為發光二極管照明設施，令需要更換和維修的路燈數目減少，路燈維修開支亦相應下降。此外，兩家電力公司於期間收取的燃料調整費下降，亦令公共照明的電力供應支出減少。

路政署致力維持道路網絡的安全性及可用性，並提升路面質素，其公共道路及相關道路設施的維修保養工作歸類在綱領(2)區域及維修工程。綱領(2)的財政撥款由2024-25年度實際開支23.22億元增加到2025-26年度修訂預算25.98億元，而2026-27年度的預算進一步增加到29.12億元。

路政署現時設有恆常的道路巡查機制，透過定期合約聘用承建商為轄下公共道路和附屬道路設施進行保養和維修工作。行車速度及車流量高的快速公路會每天進行一次道路例行巡查，其他主幹道路的巡查頻次為每星期一次，而一般道路則為每一至三個月一次不等。路政署的道路巡查隊亦需每

半年為各類道路進行一次詳細檢查，收集道路表面及結構狀況的資料，以規劃中長期的維修工作。同時，路政署會因應道路的損耗情況、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），為道路制定合適的維修保養計劃和時間表，以保持道路在良好狀態，保障道路使用者安全。現時，路政署正積極研究針對老化公共道路的大型修復計劃，就交通影響、環境因素、資源安排及新物料技術應用等範疇進行全面評估，並將適時就有關修復工程項目擬定計劃。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0266)

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：

1. 請詳細交代以下項目工程進行時間表及預算開支：

- a) ”青龍橋“--因可立刻改善屯門公路及汀九橋現時長年的塞車問題。
- b) ”獅子山隧道改善工程“--除可解決每天沙田出九龍的樽頸大擠塞,更是長遠解決已超過50年的獅隧接近使用期的迫切問題,避免出現重大事故。
- c) ”龍翔道/程翔道“路面“白轉黑”的鋪設工程。因必須把握由中九龍繞道開通帶來這兩條幹線短期車流下降的交通契機,方便進行相關工程。
- d) ”香港仔隧道及堅拿道天橋“的路面狀況改善工程。因社會長期關注現有路面損毀嚴重問題。

提問人： 卜國明議員(立法會內部參考編號：39)

答覆：

1. 有關工程的所需資料如下：

- a) 青龍大橋是十一號幹線的重要組成部分，路政署已根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)就十一號幹線工程項目刊憲，相關工程計劃已獲授權進行。當中，十一號幹線擬分階段展開，現正研究率先興建南端的青龍大橋，分流現有主要道路(包括屯門公路(深井段)及汀九橋)的車輛，從而紓緩交通擠塞情況。十一號幹線工程項目正處於勘查研究階段，預算工程費用需在設計工作完成後方能確定。

b) 獅子山隧道改善工程項目正處於設計階段，預算工程費用需在設計工作完成後方能確定。政府會持續審視工程項目的成本效益，按緩急優次適時及有序地推展相關項目。

c) 龍翔道及呈祥道屬交通非常繁忙的主要幹道，路政署過去一直密切監察其路面狀況，並按需要局部維修破損的路面。然而，由於有關路段的維修工程一般須在晚間數小時內完成，因此要為其進行需時較長的大規模混凝土路面維修非常困難。

隨著中九龍繞道(油麻地段)通車，龍翔道及呈祥道的車流量有所下降，路政署正著手與相關部門共同制訂合適的臨時交通安排，計劃於今年暑假期間進行試行計劃，將龍翔道一段長約500米的混凝土路面鋪設「高性能超薄磨耗層」新型瀝青物料(即“白轉黑”的鋪設工程)，以改善行車舒適度及路面狀況。在確立試行計劃的可行性後，路政署會進一步與相關部門檢視後續的分階段大規模重鋪路面工程的具體施工安排，預算工程費用需在完成檢視後方能確定。

d) 路政署負責保養和維修轄下公共道路和附屬道路設施(包括香港仔隧道及堅拿道天橋的行車路)，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(例如車輛高速行駛時碰到坑洞可能會發生意外)。根據路政署的紀錄，過去3年，全部修葺路面坑洞的工程均達到路政署的服務承諾，即在收到報告後的48小時內完成。

路政署現時會安排在香港仔隧道夜間的封閉時段，不時進行道路檢查及維修工程。同時，路政署亦於2025年10月聘請顧問公司為香港仔隧道進行詳細檢查，分析隧道整體結構情況。路政署會按檢查結果，安排維修工程，預算工程費用需在完成檢查後方能確定。

另外，為提升堅拿道天橋的行車舒適度及改善路面整體外觀狀況，路政署目前正陸續於堅拿道天橋鋪設路面覆蓋保護層。為盡量減少對道路使用者的交通影響，相關工程將分階段進行，首階段工程已於2025年9月展開，並於同年12月底完成。第二階段的工程預計於2026年第二季開始展開，於2027年第一季完成；兩階段的工程費用共約1,200萬元。路政署會繼續密切監察堅拿道天橋的路面狀況，按需要在其餘合適的位置鋪設路面覆蓋保護層。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0908)

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：

關於在港鐵北環線項目、港深西部鐵路(洪水橋至前海)項目中應用《香港鐵路標準》，政府可否告知本會：

(1) 就北環線及港深西部鐵路(洪水橋至前海)(以及其他擬採用該標準的新鐵路項目)，在採用《香港鐵路標準》前後的(i)最新成本估算、(ii)預計節省金額及百分比、(iii)節省主要來自哪些範疇(如土建、機電、信號、車站設計、採購及測試驗收等)，並請按項目以表列方式交代；

(2) 政府就北環線支線(i)原訂與最新的關鍵里程碑(設計、招標、動工、測試及通車)時間表分別為何、(ii)提速的具體措施及關鍵假設為何、以及(iii)與主線同步開通的目標日期及風險評估(包括審批程序、土地收回、跨境協調、承建市場供應及工程接口風險)為何；及

(3) 政府如何在引入內地及海外合適標準並作本地化適應的同時，確保鐵路安全、質量及績效不受影響，包括(i)由哪個部門／獨立機構負責審批、核證及監督執行、(ii)是否設有第三方安全評估及審計機制、以及(iii)就關鍵系統(如信號、供電、通風消防、疏散及網絡保安等)有何不可降低的底線要求及驗收標準。

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

(1) 路政署公布的《香港鐵路標準》，可助新鐵路項目根據個別情況和需要選用更多不同的先進建築技術、建築物料、裝備及鐵路系統，並提供清晰的技術規範作為監管部門的審批依據，同時便利業界制定及優化施工工序，推動香港的新鐵路項目提速提效。具體而言，《香港鐵路標準》可鼓勵採用創新建築機械、技術和物料(例如更大型或更廣泛使用的標

準化預製裝配式技術、高強度鋼材及超高性能混凝土)，以及先進裝備和施工規範(例如隧道鑽掘機的選型、設計、施工與控制)。個別項目可節省的成本會因應實際情況而異，取決於該項目的性質、規模以至現場條件。

《香港鐵路標準》將率先應用於北環線項目和港深西部鐵路(洪水橋至前海)，未來會再擴展至其他新鐵路項目。就北環線項目而言，政府正審視港鐵公司的工程預算。我們粗略估算，通過採用《香港鐵路標準》，加上合併推展北環線主線及支線所產生的協同效應，有望為北環線項目節省約兩成建造成本，並提前支線的時間表兩年與主線在2034年或之前同步開通。至於港深西部鐵路(洪水橋至前海)香港段方面，勘查及設計工作已經展開，我們正進行設計和相關工地勘測工程、法定程序和財務評估等工作，過程中會估算項目香港段的工程造價，並會體現採用《香港鐵路標準》的效益。

- (2) 政府於去年7月與香港鐵路有限公司(「港鐵公司」))簽訂了北環線項目的第一部分項目協議，以全盤規劃、分段推展的策略，將北環線支線連同主線合併作為一個項目同步推展，優先啟動較成熟和較迫切的工程，並同步進行北環線支線的詳細規劃及設計和法定程序。如上所述，我們粗略估算，通過採用《香港鐵路標準》，加上合併推展北環線主線及支線所產生的協同效應，有望提前支線的時間表兩年與主線在2034年或之前同步開通。

港鐵公司現正就北環線支線進行詳細規劃及設計，包括環境評估和鐵路方案刊憲等法定程序。待相關工作大致完成時，政府與港鐵公司會盡快簽訂北環線項目的第二部分項目協議，落實餘下的工程和營運安排。當中會訂明通車前關鍵里程碑的時間，以及港鐵公司須提交整體總綱計劃供政府監察和控制項目進度。同時，港鐵公司須定期提交有關項目安全、質量和工期等方面的風險評估，主動向政府匯報任何重大問題／事件和作出預警，並及早採取必要的跟進行動。

- (3) 如《香港鐵路標準》的指引強調，《香港鐵路標準》保留了香港沿用的鐵路標準，並在確保鐵路安全、質量及績效為本的大前提下，引入了國家和全球不同地方的合適鐵路標準，當中經過詳細分析和比對，並因應香港環境條件作出調整。相關指引亦指出，《香港鐵路標準》的其中一個原則是遵循香港法例和法定要求，包括《建築物條例》(第123章)、《消防條例》(第95章)、《電力條例》(第406章)以及《環境影響評估條例》(第499章)等。

為有效落實《香港鐵路標準》，路政署透過調配內部資源成立了鐵路審批組，專責處理新鐵路項目的建築圖則審批工作。鐵路審批組隸屬路政署總辦事處，與推展鐵路項目的團隊(即鐵路拓展處和北部都會區鐵路辦事處)分開工作，以保持其獨立性。鐵路審批組會與相關部門包括機電工程署(「機電署」)共同協作，以確保建築圖則符合日後建築物及鐵

路系統的安全運作的需要。項目的建造標準、設計、審批、地盤監督、工程質量和建築安全等均會受《建築物條例》(第123章)規管，包括須就工程取得批准及同意，並由建築專業人士(包括認可人士、註冊工程師及註冊岩土工程師)及註冊承建商(包括一般建築承建商或專門承建商)負責。

此外，機電署會在新鐵路項目推行「工程項目安全檢討」程序，在工程項目的設計、建築、安裝及測試等階段，對新鐵路項目的長遠運作安全進行系統性評估，及早找出主要建築物及機電裝備的潛在安全隱患並提出意見，讓工程團隊適時跟進，保障長遠鐵路運作安全。新鐵路項目通車前，相關政府部門(包括機電署、運輸署、消防處等)亦須進行「安全及良好」審批，通過一系列嚴謹審查及檢驗程序，確保新建鐵路系統安全穩妥才可啟用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0909)

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：

香港工程界近年面對工程量萎縮,建造業失業率創高,政府最新公布建造業失業率高達6.9%,居全港各行業之首。儘管2026-27年度基本工程預計開支增至預算案提出約1,280億元,但遠未能彌補整體工程量下降。

工程項目不斷減少的同時,工程顧問開支方面亦大幅下降。

1. 在設計及建築階段的基本工程項目中,由顧問公司負責的項目數目,由前年2024年279項減至2026年預算的212項,項目費用少了接近480億元(211,813百萬元減164,036百萬元)。請解釋跌幅如此大的原因,以及詳細解釋少了哪些項目?

2. 在本年度用在設計及建築階段的基本工程項目的開支方面,同樣逐年遞減,從2024年11,307.6(百萬元)下降至本年度不到一半的5,374.6(百萬元),有關原因為何?

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1. 在設計及建築階段的基本工程項目中,由顧問公司負責的項目數目有所下降,主要是由於48個在「人人暢道通行」計劃相關的項目會於2025年及2026年竣工。惟路政署於2026-27年度投放於該計劃的預計開支較2024-25年度仍有增長,除了完成現階段餘下項目外,亦為計劃下一階段的項目進行可行性研究。

至於相關工程項目總預算下降的主要原因是由於「屯門至赤鱸角連接路－建造工程」項目已竣工及於2025-26年度完成結算工作，因此該項目約448億元的核准項目預算不用納入2026年的預算總額。

2. 本年度用在設計及建築階段的基本工程項目的開支方面，由顧問公司負責的項目在 2026 年的預算開支較 2024 年及 2025 年的實際開支有所減少，主要是由於數個工程項目(包括「中九龍幹線－主要工程」和「港珠澳大橋香港口岸－填海及口岸設施」)的開支隨著相關工程項目竣工及結算工作陸續完成後大幅減少，而其他規劃中的主要運輸基建工程(如北都公路)在進入建築期之前的開支相對較低。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：2304)

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：

1. 有關委託給鐵路公司或其他機構正進行設計及建築的基本工程項目,請詳細列出2025及2026的各“項目”及其開支預算。以及列出往後最少五年的預計開支每年數額?
2. 在顧問公司進行的研究和其他工作上,為何研究開支由2025年的731.5百萬元大幅下降至657.6百萬元?基於未來有很多北都或港深西部鐵路進行研究與策劃工作進行,為何研究項目及開支不升反減?

提問人： 卜國明議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

1. 路政署委託鐵路公司或其他機構正進行設計及建造的基本工程項目的資料表列如下：

項目		開支 (百萬元)	
		2025-26 (修訂預算)	2026-27 (預算)
1	6038TR - 西鐵(第1期)－屯門段主要 基建工程	5.0 (實際開支)	已完成
2	6045TR - 西鐵(第1期)－元朗段主要 基建工程	1.3 (實際開支)	已完成

3	6051TR - 沙田至中環線－設計及地盤勘測	-	1.2
4	6052TR - 廣深港高速鐵路香港段－設計及地盤勘測工作	-	0.1
5	6053TR - 廣深港高速鐵路香港段－鐵路建造工程	3.5	30.3
6	6056TR - 南港島線(東段)－主要基建工程	0.4	2.2
7	6057TR - 廣深港高速鐵路香港段－非鐵路建造工程	14.6	30.2
8	6061TR - 沙田至中環線－鐵路建造工程－餘下工程	505.5	432.5
9	6062TR - 沙田至中環線－非鐵路建造工程－餘下工程	114.9	39.3
10	6063TR - 沙田至中環線－鐵路建造工程－前期工程	-	0.1
11	6064TR - 沙田至中環線－非鐵路建造工程－前期工程	-	0.1

以上鐵路項目在往後年度的開支主要包括通車後的餘下工程和合約款項，有關預算取決於相關餘下工程進度及合約決算，並將反映於日後的財政年度預算開支。

2. 政府會因應每個新鐵路項目和智慧綠色集體運輸系統項目的規模、涉及的範疇、複雜性等因素，按需要聘用顧問公司協助進行相關工作。每個項目的顧問研究開支不同，每年的開支亦會因應相關項目的推展情況和進度而有所變化。在鐵路發展綱領下，2026年度由顧問公司進行研究的預算總額較2025年的實際總額少，主要由於2025年內有4個研究項目完成，另外有7個項目在2026年繼續進行，而2026年內新開展的研究項目只有2個，其總額亦較2025年完成的項目為低。整體而言，2026年的研究項目數量及總額比2025年均有所減少。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2305)

總目： (60) 路政署

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 區域及維修工程，(4) 技術服務

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

1. 2025-26年的運作開支，電力供應(分目272)和公路維修(549頁)上，實際開支跟核准預算分別大幅下降，2026-27年度的預算在電力供應更進一步下降，此與路政署年內進行／計劃進行大量基建及鐵路工程，以及年內接收大欖隧道和中九龍繞道等大型基建明顯有所不符，當中原因為何？

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：40)

答覆：

路政署於分目272公共照明的電力供應2025-26年度的修訂預算比2024-25年度的實際開支減少10.2%，也較2025-26年度的核准預算減少12.9%，主要是由於兩家電力公司期間收取的燃料調整費下降，以及路政署持續推動道路設施的節能措施，減低用電量。2026-27年度，路政署訂立減少2%電力支出的節能目標，預計2026-27年度在電力供應範疇的開支能更進一步下降。

公路維修方面，2025-26年度的修訂預算比2024-25年度的實際開支增加4.1%，較2025-26年度的核准預算減少7.7%。有關調整主要是由於部分新道路工程和相關項目的完工日期有改變，因此移交路政署進行維修保養的日期及開支亦有所調整。路政署於2025年接收大欖隧道和中九龍繞道（油蔴地段）等大型基建，並於2025-26年度的核准預算中為其預留電力供應和公路維修的所需撥款。然而，由於燃料調整費下降，以及其他道路工程和相關項目(包括鑽石山發展區的運輸基礎設施、「人人暢道通行」計劃下加裝的升降機和灣仔發展計劃第二期工程等)延後移交路政署進行維修保養，因此2025-26年度的修訂預算所需撥款亦相應減少。

分目000運作開支和分目272公共照明的電力供應只涵蓋路政署的經常開支，不包括進行基建及鐵路工程所需的開支。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：1719)

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：

過去10年，在北大嶼山公路因道路工程而釀成的意外事故，不少於四宗，本年度特別留意的事項包括監督公路工程的安全。政府可否告知，

1)請以區議會劃分，過去5年涉及道路工程而釀成的意外事故的個案數字、內容及是否有傷亡？

2)政府有否突擊巡查高速公路進行修路工程，確保承建商有遵守路政署的《道路工程的照明、標誌及防護工作守則》？若有，過去3年突擊巡查的次數及本年度預計次數何？

3)對於北大嶼山公路、龍翔道這類交通意外頻率較高的道路，政府來年有否改善計劃？若有，詳情及涉及金額為何？

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

1) 交通意外事故涉及多種成因，運輸署沒有就涉及道路工程的交通意外宗數作分項備存。

2) 任何政府部門及公共或私營機構委聘其工程承建商在高速公路進行工程時，必須為駕駛人士提供清晰的指示以保障道路使用者。相關的道路工程負責人須根據《道路工程的照明、標誌及防護工作守則》(下稱《守則》)，仔細策劃及妥善執行臨時交通安排，包括按工程類別設置適當的照明、標誌和防護(如交通圓筒、防欄及護航車)等措施，並就有關措施的設置、維持和移除提供足夠工作時間和空間，以減低施工地區被車輛撞及的風險，同時提醒駕駛人士倍加留意前方的道路工程。工程進行期間的臨時交通安排，亦必須事先得到相關交通管理部門的同意。

路政署在高速公路進行工程時，會派員到現場視察，以監管工程進度、工程質量等，當中包括檢查承建商根據《守則》設置臨時交通措施。而其他政府部門及機構在高速公路進行工程時，也須為其道路工程進行監管。

根據《道路交通(交通管制)規例》第374G章，香港警務處會根據行動需要，安排適當資源巡查道路工程，向道路工程的負責人發出指示，改善道路工程的不足之處。此外，路政署的審核巡查隊伍會就公共道路上挖掘工程的照明、標誌及防護措施進行抽樣審核，以審核巡查有關道路工程是否符合《守則》規定。若發現違規情況，路政署會通知有關道路工程負責人，要求他們盡快糾正，並按實際情況追究其違反相關規定的責任。路政署於2023年、2024年及2025年在高速公路之挖掘工地的審核巡查次數分別為1 028次、1 125次及1 367次。署方預計在2026年會繼續採取上述巡查策略。

3) 運輸署透過分析交通黑點和其他交通意外比較頻繁的地點的意外數據，詳細研究是否有明顯的意外模式以至意外的共同成因，並制定針對性的改善措施。整體而言，大多數交通意外涉及駕駛者因素，例如不專注地駕駛、行車時太貼近前面的車輛及不小心轉換行車線。就此，運輸署一直聯同香港警務處與道路安全議會透過宣傳教育及加強執法提升駕駛者的道路安全意識。運輸署和香港警務處也會繼續善用新科技完善交通管理，提升道路安全。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3167)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 技術服務

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「智能路燈管理系統」，政府可否告知本會：

1. 自2022-2023年度至今，當局每年度用於安裝「智能路燈管理系統」的開支為多少；預算本年度的相關開支為多少；
2. 過去三個年度，每年度「智能路燈管理系統」的運作開支為多少；本年度相關的運作開支為多少；
3. 請按18區區議會分區劃分，「智能路燈管理系統」推出至今，各區已安裝該系統的路燈數目為何；預算本年度及下年度，各區計劃安裝該系統的路燈數目為何；
4. 現時已安裝「智能路燈管理系統」的路燈，在故障後的平均復修時間為何；與過往未有系統時相比，復修時間有何變化；
5. 現時已安裝「智能路燈管理系統」的路燈，其夜間公共照明網絡的巡邏次數與過往未有系統時相比有何變化；
6. 過去三個年度，每年度負責管理和維修路燈的人手編制為何？

提問人：陳家珮議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

1. 自2022-2023年度至今，路政署每年度用於安裝「智能路燈管理系統」的開支如下：

	2022-2023 實際 (百萬元)	2023-2024 實際 (百萬元)	2024-2025 實際 (百萬元)	2025-2026* 實際 (百萬元)	2026-2027 預算 (百萬元)
安裝開支	11.54	6.30	17.79	20.21	47.07 ^{註1}

*截至2026年3月12日

註1:九龍及新界區的「智能路燈管理系統」正處於安裝及測試階段，預計較大部分相關開支會於2026-2027年度完成安裝工程後支付。

2. 過去三個年度及本年度，路政署每年度「智能路燈管理系統」的運作開支如下：

	2023-2024 實際 (百萬元)	2024-2025 實際 (百萬元)	2025-2026* 實際 (百萬元)	2026-2027 預算 (百萬元)
運作開支	3.36	4.48	6.13	12.14 ^{註2}

*截至2026年3月12日

註2:九龍及新界區的「智能路燈管理系統」預計於2026-2027年度陸續投入服務，因此運作開支會有所增加。

3. 「智能路燈管理系統」推出至今，各區已安裝該系統的路燈數目，及預計本年度及下年度各區計劃安裝該系統的路燈數目如下：

地區	已安裝 實際數目*	2026-2027 預計數目	2027-2028 預計數目
葵青	1 600	4 500	-
荃灣	-	5 100	-

地區	已安裝 實際數目*	2026-2027 預計數目	2027-2028 預計數目
屯門	7 700	800	-
元朗	500	19 600	-
北區	12,900	500	550
大埔	10 400	1 600	-
沙田	11 000	2 000	-
西貢	8 800	1 600	-
九龍城	4800	1 000	-
黃大仙	2 200	600	-
深水埗	3 500	1 000	-
觀塘	4 900	1 000	-
油尖旺	4 400	1 200	-
中西區	5 200	-	-
東區	4 000	-	-
灣仔	4 000	-	-
南區	4 400	-	-
離島	4 400	9 000	-

*截至2026年3月12日

4. 以往公共照明網絡未設有自動呈報設備故障的機制，路政署只能透過人手檢查或相關公眾報告得知公共照明設備出現異常狀況。在接獲公眾報告路燈故障後，路政署的承辦商一般會於3小時內完成修復涉及簡單修理工作(例如調校及更換燈具)的緊急故障個案，其他緊急故障個案亦會於12小時內完成修理。

「智能路燈管理系統」可通過實時測量每項照明設備的運作參數，監測公共照明網絡的健康狀況。當測量到異常運作參數時，系統會立即將故障信息發送給維護人員，以便進行故障調查及維修。總體而言，「智能路燈管

理系統」可識別約90%的公眾報告路燈故障，而約30%的故障個案則在收到公眾報告之前，已由承辦商完成修復。

5. 「智能路燈管理系統」在九龍及新界區仍然處於安裝階段，而香港島的系統正不斷微調以優化系統及提升其穩定性。在「智能路燈管理系統」全面投入服務後，夜間公共照明網絡的巡邏次數可望減少約50%。

6. 過去三個年度，路政署負責管理和維修路燈的人手編制如下：

	2023-2024	2024-2025	2025-2026
人手編制	116	116	114

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3279)

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：

在二零二六至二七年度需要特別留意的事項中提到繼續令香港更「易行」，包括監督各項與提升「易行」度相關工程計劃的推展及檢視工作，例如上坡電梯系統、「人人暢道通行」計劃及行人環境改善計劃。就此，請當局告知本會：

1. 預計將開展或繼續施工的上坡電梯系統項目有哪些？為此預留的具體撥款金額為何？
2. 當局有否就過往已完成的上坡電梯系統項目進行使用率統計？會否將有關數據作為日後規劃同類項目的參考？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：40)

答覆：

1. 正在施工的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統(上坡電梯系統)項目的資料表列如下：

工程項目	動工日期	預計完工日期	核准項目 預算 ¹ (億元)
寶馬山行人通道系統	2021年8月	2026年年中起分階段完成	6.826
興盛路至大窩口道行人通道系統	2023年7月	2026年第三季	1.925

註1：付款當日價格

就規劃中的上坡電梯系統項目，政府會持續審視工程項目的成本效益，按緩急優次適時及有序地推展相關項目。預計於2026-27年度開展的上坡電梯系統項目的資料如下：

工程項目	推展進度
留仙街至天后廟道升降機及行人通道系統	正進行招標，工程估算待定
葵涌荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統	
華星街至青山公路－葵涌段自動扶梯系統	

2. 政府一直十分重視上坡地區的易達性，並透過上坡電梯系統加強上坡及下坡地區行人通道的連接。在規劃上坡電梯系統項目時，運輸署會根據評審機制²，就「社會效益」及「成本效益」兩方面進行獨立評分，再綜合考慮，以確保推展項目對地區市民有明確效益及認受性，並符合成本效益。評審機制會推算市民在擬議上坡電梯系統啟用後的出行模式及分流情況的轉變，評估上坡電梯系統的受惠人數，以預計其使用量。

註2：依據政府於2019年年底向立法會上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統小組委員會匯報並獲得委員同意的評審機制。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：1948)

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，就此，政府可否告知本會：

- 1、2025-26年度，北部都會區鐵路辦事處的工作詳情為何；
- 2、2026-27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；
- 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				

5. 成立鐵路署的推展時間表為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：44)

答覆：

- 1.及2. 北部都會區鐵路辦事處於2025-26年度和2026-27年度主要負責統籌和推展與北部都會區相關的鐵路項目，包括古洞站、洪水橋站、北環線項目和港深西部鐵路(洪水橋至前海)。

古洞站和屯馬線洪水橋站的工程正在進行，預計分別於2027年及2030年竣工。另外，政府已與香港鐵路有限公司(港鐵公司)簽訂了北環線項目的第一部分項目協議，以新思維合併推進北環線主線和支線，爭取在2034年或之前同步開通。政府同時全力推動港深西部鐵路(洪水橋至前海)，早前已邀請相關承建商及營運商就項目香港段提交意向書，市場反應良好，收到的意向書達80多份。政府正同步推進勘查及設計工作，目標是讓項目的香港段具備技術條件可於2027年招標以盡快展開詳細設計及建造工程，爭取於2034年完成工程建設，並隨即進行聯調聯試，實現兩地政府於2035年開通港深西部鐵路的共同目標。

3. 新鐵路項目發展的工作涉及路政署和機電工程署(機電署)。路政署的鐵路拓展處和北部都會區鐵路辦事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，鐵路拓展處負責研究及制定香港鐵路網絡的未來發展計劃，並統籌和推展北部都會區以外的鐵路項目。北部都會區鐵路辦事處則負責統籌和推展與北部都會區相關的鐵路項目。此外，機電署鐵路科根據相關鐵路安全條例，負責規管及監察鐵路系統的安全運作。

4. 在路政署的開支總目下(即總目60)，北部都會區鐵路辦事處和鐵路拓展處截至2026年3月1日的人手編制及薪酬開支載於下表：

職級	常額職位 數目	薪酬開支 (百萬元) ^[註]	有時限職位 數目	薪酬開支 (百萬元) ^[註]
北部都會區鐵路辦事處				
首長級	1	2.10	3	7.10
專業職系	26	31.50	22	24.90
技術職系	4	2.40	-	-
一般職系	1	0.30	2	0.80
鐵路拓展處				
首長級	6	14.10	-	-
專業職系	69	81.20	24	27.50
技術職系	27	15.30	-	-
一般職系	30	14.50	1	1.60

^註 按薪級中點估計的年薪值。

在機電署的開支總目下(即總目42)，機電署鐵路科截至2026年3月1日的人手編制及薪酬開支載於下表。機電署鐵路科規管及監察的鐵路系統，包括由香港鐵路有限公司營運的鐵路系統、由香港機場管理局營運的香港國際機場旅客捷運系統、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。機電署沒有就新鐵路項目備存開支分項數字。

職級	常額職位 數目	薪酬開支 (百萬元) ^[註]	有時限職位 數目	薪酬開支 (百萬元) ^[註]
鐵路科				
首長級	3	6.66	2	4.18
專業職系	43	64.73	-	-
技術職系	4	4.92	-	-
一般職系	8	2.54	-	-

^註 按薪級中點估計的年薪值。

5. 政府早前擬成立鐵路署，通過整合現時路政署的北部都會區鐵路辦事處和鐵路拓展處，以及機電署的鐵路科，成為負責鐵路規劃、推展及安全規管的專責部門。由於成立新部門將牽涉新增經常性人手及資源需求，在更審慎控制經營開支的方向下，政府認為需要再考慮成立鐵路署的合適時機。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1739)

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：

因應依山而建社區的行人暢達性（尤其長者人口比例較高的社區，例如黃大仙竹園北邨）及上坡地區自動扶梯連接系統的規劃及資源安排，特區政府可否告知本會：

（一）現時有否就全港依山而建社區的步行暢達性與無障礙設施進行系統性審視，特別是長者人口比例較高的地區；在2026至27年財政年度有否預留專項資源開展或擴大相關暢達性研究；若有，預算金額、涵蓋地區範圍等詳情如何；

（二）在「上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統計劃」及「人人暢道通行」計劃下，過去3年政府在依山而建社區開展了多少個行人通道系統或相關無障礙設施項目；請分區列出每個項目的性質（如自動扶梯、升降機、行人隧道或有蓋行人天橋等）、服務人口結構（包括長者比例）、現時所處階段（技術可行性研究／設計／已獲撥款待動工／施工中）及預計完工時間；

（三）就竹園北邨行人通道系統這一屬「上坡地區自動扶梯連接系統」的擬建項目，其前期設計及技術可行性研究已完成的具體內容；估算工程費用；會否訂立具體的動工及啟用時間表；

（四）在2026至27年度預算安排下，路政署在總目60及相關基本工程儲備基金分目中，合共為改善依山而建社區暢達性的研究及工程（包括上坡地區自動扶梯／升降機系統及為行人天橋、高架行人道和行人隧道加建無障礙通道設施等）預留了多少資源；會否制訂更清晰的優次排序指標（例如坡度、與鐵路站／巴士總站的距離、長者人口比例等），並引入三維步行網絡分析等新工具，定期檢視及公開各依山而建社區的步行暢達性評級及改善時間表？

提問人：陳永光議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

(一) 及 (二)

政府一直十分重視社區的暢達性，並分別透過上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統(以下稱「上坡電梯系統」)及「人人暢道通行」計劃，提升上坡地區的易達性及為公共行人通道加建無障礙通道設施。

(I) 上坡電梯系統

運輸署規劃上坡電梯系統項目時，會依據立法會上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統小組委員會於2019年年底同意的評審機制，就「社會效益」(考慮因素包括受惠人數及對象、可否盡快落實，和便利成效)及「成本效益」兩方面進行獨立評分，再綜合考慮，以確保推展項目對地區市民有明確效益及認受性，並具備成本效益。

政府過去3年完成或開展的上坡電梯系統項目表列如下：

工程項目	設施	服務人數 (當中65歲 以上長者)	工程進度	預計完工時間
葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統	升降機及行人通道系統	17 500 (約3 600)	已於2023年 第四季度完成	-
富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統	升降機及行人通道系統	28 000 (約6 400)	已於2025年 第三季度完成	-
寶馬山行人通道系統	升降機及自動扶梯	16 500 (約4 100)	施工中	2026年年中起 分階段完成
興盛路至大窩口道行人通道系統	自動扶梯連接系統	24 000 (約4 200)	施工中	2026年 第三季
留仙街至天后廟道升降機及行人通道系統	升降機及行人通道系統	6 800 (約1 500)	正進行招標	2029年 第一季
華星街至青山公路(葵涌段)自動扶梯系統	自動扶梯連接系統	18 200 (約4 900)	正進行招標	2029年 第一季
葵涌荔景山路至麗祖路的升降機及行人通道系統	升降機及行人通道系統	24 000 (約11 000)	正進行招標	2029年 第三季

(II) 人人暢道通行計劃

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，適時擴展範疇，積極為全港現有公共行人通道(即公共行人天橋、高架行人道和行人隧道)，包括位於依山而建社區的行人通道，增設更多無障礙通道設施(即升降機或斜道)，以便利長者及有需要人士。在推展「人人暢道通行」計劃時，路政署會與地區人士保持溝通，就擬增設無障礙通道設施的行人通道、擬建電梯位置、建造方法等聽取他們的意見。過去3年，政府在「人人暢道通行」計劃下推展187個項目，涵蓋為依山而建社區的現有行人通道增設升降機，部分有關項目的資料表列如下¹：

工程項目	設施	工程進度	預計完工時間
沿閣麟街近敦和里的行人天橋(結構編號HF135)	為現有行人天橋增設升降機	已於2023年第四季度完成	--
橫跨翠琳路近翠林社區會堂(結構編號SK01)	為現有行人天橋增設升降機	已於2023年第四季度完成	--
橫跨青康路近長康邨第二商場(結構編號K&T01)	為現有行人天橋增設升降機	已於2024年第四季度完成	--
鄰近峰華邨峰霞道天橋橫跨翡翠道的高架行人道(結構編號FW01)	為現有高架行人道增設升降機	已於2025年第四季度完成	--
橫跨振華道近樂華南邨(結構編號KS43)	為現有行人隧道增設升降機	已於2025年第四季度完成	--
橫跨青康路近青盛苑(結構編號NF125)	為現有行人天橋增設升降機	已於2025年第四季度完成	--
黃大仙區橫跨竹園道連接竹園廣場及竹園體育館的行人	為現有行人天橋增設升降機	施工中	2027年第一季度

¹「人人暢道通行」計劃致力為全港所有公共行人天橋、高架行人路或隧道於可行情況下加建無障礙通道設施(即升降機及斜道)，服務人口結構不是作為推展項目的首要參考數據，因此路政署沒有備存每個項目所服務的長者人口比例等資料。

工程項目	設施	工程進度	預計完工時間
天橋(結構編號CYS03)			
橫跨竹園道連接鵬程苑及竹園南邨的行人隧道(結構編號WTS04)	為現有行人天橋增設升降機	施工中	2028年第一季
橫跨振華道近佐敦谷遊樂場(結構編號KT05)	為現有行人天橋增設升降機	施工中	2028年第一季
橫跨秀茂坪道近順天邨寧波第二中學(結構編號KT06)	為現有行人天橋增設升降機	施工中	2028年第一季

政府會適時檢視為全港依山而建社區的步行暢達性與無障礙設施進行系統性審視的需要，並因應最新的政策發展情況，探討會否預留專項資源開展相關暢達性研究。

- (三) 政府現正優化「竹園北邨行人通道系統」項目的初步設計，提升該系統的暢達性及工程成本效益。政府將在2026年上半年在相關地點進行土地勘測工程，收集岩土資料以進行下一階段的詳細設計工作。由於項目尚在研究及設計階段，目前未有工程開支估算。政府會因應最新的政策發展情況，持續檢視項目的優次緩急，適當調整推展進度。

(四) (I) 上坡電梯系統

政府預計「上坡電梯系統」工程在2026-27財政年度預算為2億1,850萬元，以支付該年度內勘測研究、設計和正在施工的工程費用。如上文所述，政府在推展上坡電梯系統項目時，會按照既定評審機制及清晰的指標，持續審視評審機制的成效及與各持分者溝通，確保有關項目切合公眾需要。

(II) 人人暢道通行計劃

政府預計「人人暢道通行」計劃工程在2026-27財政年度預算為11億2,332萬元，以支付該年度內勘測研究、設計和正在施工的工程的費用。如上文所述，路政署在推展「人人暢道通行」計劃時，會持續與地區人士溝通並提供各行人通道的相關資料，以便區議會與地區人士充分考慮有關因素後，釐定建造升降機的優次。

政府會繼續透過現有機制，監察及提升依山而建社區的步行設施及暢達性。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0313)

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：

行人路在經歷日常使用和受天氣情況的影響，路面不平情況時有出現，對途人造成不便甚至構成安全隱患。就此，政府可否告知本會：

(一)過去3年，政府接獲行人路面質素和狀況不佳的報告或投訴的個案數字為何？政府就處理個案和實地視察的人手和開支為何？請以表列形式並以18區作為分類，列出相關資料。

(二)過去3年，政府開展的路面保養維修及重鋪的工作項目和計劃分別為何？有關的開支明細和工程進度為何？請以表列形式並以18區作為分類，列出相關資料。

(三)過往有否利用科技，以有效監測行人路面的破損情況？如有，詳情為何？如否，未來會否優化路面的監測方法？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

(一)過去3年(即2023年至2025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	2023年	2024年	2025年
中西區	863	1 659	1 696
東區	639	1 034	814
南區	320	515	392

地區	2023年	2024年	2025年
灣仔區	469	675	491
九龍城區	258	415	549
油尖旺區	1 114	1 299	1 211
深水埗區	584	475	498
黃大仙區	158	217	116
觀塘區	319	661	613
大埔區	252	259	223
元朗區	699	702	535
屯門區	360	356	308
北區	374	482	404
西貢區	221	200	179
沙田區	387	542	470
荃灣區	504	663	537
葵青區	334	365	315
離島區	173	122	122

在接獲有關行人路路面不平的投訴後，路政署當區的道路維修組會派員到場視察，並按路面的實際狀況安排承建商進行所需的維修工作，亦會適時回覆投訴人以交代個案跟進情況。有關工作屬日常道路維修保養工作的一部分，路政署並無分拆備存處理行人路路面不平個案(包括就個案進行實地視察)的人手和開支的統計資料。

(二)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。若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，盡快採取適當的跟進行動(例如圍封相關路段、檢查附近路面、進行維修工程等)，並按需要適時重鋪行人路路面。

為提升公共行人路網絡的安全及可用性，路政署在過去3年於各區共80個路段開展大規模的行人路路面重鋪工程，工程開支共約9,000萬元。有關工程的資料如下：

地區	路段	工程進度
中西區	金鐘道/正義道、德輔道西、民光街	已完成
	永樂街介乎德輔道西與文咸東街、金鐘道西行介乎添馬街與紅棉路	進行中
東區	筲箕灣東大街、筲箕灣道、小西灣道近富怡道、天后廟道	已完成

地區	路段	工程進度
南區	香葉道、業勤街/業興街/南朗山道、南風道、薄扶林道近薄扶林村	已完成
灣仔區	利園山道、黃泥涌道、勿地臣街介乎羅素街和霎東街、告士打道及興發街近維多利亞公園	已完成
九龍城區	多福道、寶其利街、科發道、東正道	已完成
油尖旺區	梳士巴利道/九龍公園徑、科學館道、加連威老道、咸美頓街介乎砵蘭街和上海街、上海街近窩打老道、亞皆老街介乎聯運街和太平道	已完成
深水埗區	東京街、興華街、荔枝角道近港鐵美孚站A出口、順寧道介乎永隆街與長發街	已完成
黃大仙區	橫頭磡南道、龍翔道(近黃大仙中心)、毓華街及慈雲山道北行方向、龍翔道、蒲崗村道和盈鳳里	已完成
觀塘區	臨興街/宏冠道/宏照道、慶田街、油塘道、常悅道介乎新明大廈和瑞興中心、牛頭角道介乎聯安街和康寧道、新清水灣道	已完成
大埔區	創新路、科城路、馬窩路和馬聰路	已完成
	翠樂街	進行中
元朗區	天慈路、天瑞徑、公園南路、公園北路	已完成
屯門區	石排頭路、青松觀路、屯隆街、仁愛堂街、屯仁街、和平徑	已完成
北區	龍運街、智昌路、華明路、保健路介乎丙崗路和粉錦公路	已完成
	馬會道介乎天平路及寶運路	進行中
西貢區	佳景路、毓雅里、香港單車館、宜春街	已完成
沙田區	村南道、西沙路/寧泰路、源禾路、沙田頭路近車公廟體育館、大圍道近富嘉花園	已完成
荃灣區	蟹地坊、圓墩圍、沙咀道介乎曹公街和滿樂大廈、三陂坊	已完成
葵青區	華員徑、青綠街、興盛路、牙鷹洲街	已完成
離島區	涌盛街、東涌海濱路	已完成
	達東路	進行中

(三)路政署一直積極在公共道路的維修保養方面應用創新科技及將工作流程數碼化，提升道路維護的效率。路政署自2022年年底逐步實施電子化道路維修監察系統，把道路(包括行人路)巡查及監督程序數碼化，使路政署人員更有效管理轄下道路維修承建商的道路巡查工作及維修工程。系統在2024年已全面應用於所有道路維修合約。路政署現正開發該系統的第二階段，將納入更多監察管理功能，例如向進度不理想的承建商自動發出提示或警告，以及電子化審查程序等，進一步提升道路維護的效率與成效。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0314)

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：

就路政署對公用行車道路及道路設施的維修保養工作和改善道路工程，政府可否告知本會：

(一) 過去3年，政府得悉因行車路面狀況不佳而導致交通事故的個案數字為何？

(二) 就繁忙的交通幹道和路段進行路面實地視察的密度、人手和開支為何？請以表列形式，並以18區作為分類列出相關資料。

(三) 截至2025年為止，有否採用更耐用和環保物料以改善路面狀況的進度？如有，項目和計劃詳情為何？如否，未來會否開展有關研究或試行工作？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

(一) 過去3年，路政署沒有收到因行車路面狀況不佳而導致交通事故的個案。

(二) 路政署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。行車速度及車流量高的快速公路會每天進行一次道路例行巡查，其他主幹道路的巡查頻次為每星期一次，而一般道路則為每一至三個月一次不等。當發現道路有破損時，承建商便會適時安排適當的維修工程。

截至2025年3月31日，路政署在區域及維修工程綱領下的人手編制為1 139人，負責區域行政及道路維修工作。相關人手除了負責道路維修方面，包括定期道路檢查的工作外，還包括規劃及管理道路維修計劃及監督維修工程、管理緊急應變中心，以處理山泥傾瀉、沖毀道路及樹木倒塌等緊急事故，以及統籌各公用事業機構進行的挖路工程。此外，相關人手亦需處理其他區域行政工作，包括就賣地、政府和私人發展計劃及設置通道的道路事宜給予意見，以及進行小型道路改善工程等。路政署沒有就繁忙交通幹道和路段進行路面實地視察工作的人手編制備存分項數字。

路政署於2023年至2025年的道路維修開支分別為17.291億元、16.559億元及16.576億元。進行道路巡查屬於本署整體道路維修工作的一部分，本署沒有備存分區的分項數字。

(三) 路政署十分重視路面工程的質素，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，減少維修頻率和資源消耗。路政署於2025年4月1日起已全面推行於合適位置採用，在抗變形、抗老化及抗疲勞方面的表現均優於傳統瀝青的高改性瀝青物料「高改性瀝青瑪蹄脂碎石混合料(HMSMA)」，作鋪路之用。在高速公路路面的維修工程中，路政署會採用透水性高的高改性瀝青多孔摩擦層物料，協助路面雨水迅速排走，大大減低車輛因路面濕滑而引致交通意外的機會。另外，此物料亦可減低車輪輾過路面時發出的噪音，令道路環境更寧靜。路政署會持續研發及引入更耐用的瀝青物料作鋪路之用，在提升路面質素並減少維修頻率的同時，為駕駛者締造更好的駕駛環境。

此外，路政署最近亦引入在內地採用的路面表層鋪路物料—「高性能超薄磨耗層」，其採用的瀝青比現時本港採用的高改性瀝青更有黏性及彈性，而採用的石料則為比本港常用的花崗岩更堅固耐磨的輝綠岩。「高性能超薄磨耗層」適用於修復瀝青及混凝土路面，其厚度僅約20毫米，可減少資源消耗及節省施工時間。路政署已於2025年12月成功在港島區柴灣盛泰道及黃竹坑道天橋完成實地試鋪計劃，效果理想。未來，路政署將根據實際環境狀況及需要，在合適的位置應用這種物料，以持續提升路面質素。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2334)

總目： (60) 路政署

分目： (000) 運作開支

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：

1.就2026-27年工作指標，請表列下列四項內容中的：項目、總金額及年內開支預算：

i.9個委託給鐵路公司或其他機構，正進行設計及建築的基本工程項目；

ii.9個顧問公司進行的研究和其他工作；

2.請列出131項由路政署提供鐵路規劃支援的運輸及規劃研究；

3.在2026-27年度需要特別留意的事項中，提到就東九龍智慧綠色集體運輸系統，及港深西部鐵路香港段(洪水橋－前海)進行勘測及設計工作，在基本工程儲備基金中，6067TR在2026-27年預算4800餘萬；後者6070TR預算為1億1200餘萬，請問兩筆開支的用途、勘探和設計工作的進度為何；

4.“為建議實施的鐵路項目及其他較長遠的鐵路發展預留的路線”有哪些，過程中會否涉及收地，及需要在年度內申請撥款？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1. (i) 路政署委託鐵路公司或其他機構正進行設計及建造的基本工程項目的資料表列如下：

	項目	項目 總預算 (百萬元)	2026-27年 預算開支 (百萬元)
1	6051TR 沙田至中環線－設計及地盤勘測	2,407.5	1.2

2	6052TR 廣深港高速鐵路香港段－設計及地盤勘測工作	2,733.0	0.1
3	6053TR 廣深港高速鐵路香港段－鐵路建造工程	70,070.6	30.3
4	6056TR 南港島線(東段)－主要基建工程	1,213.2	2.2
5	6057TR 廣深港高速鐵路香港段－非鐵路建造工程	16,015.0	30.2
6	6061TR 沙田至中環線－鐵路建造工程－餘下工程	74,130.1	432.5
7	6062TR 沙田至中環線－非鐵路建造工程－餘下工程	7,350.1	39.3
8	6063TR 沙田至中環線－鐵路建造工程－前期工程	7,102.6	0.1
9	6064TR 沙田至中環線－非鐵路建造工程－前期工程	1,448.2	0.1

(ii)由顧問公司進行的9個研究如下：

	顧問研究	總預算 (百萬元)	2026-27年 預算開支 (百萬元)
1	東九龍智慧綠色集體運輸系統－勘查研究、設計及建造	173.8	32.9
2	港深西部鐵路(洪水橋至前海)香港段－勘查研究、設計及建造	158.0	54.0
3	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	275.6	0.4
4	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	9.5	0.1

	顧問研究	總預算 (百萬元)	2026-27年 預算開支 (百萬元)
5	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	10.5	1.8
6	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	10.6	1.4
7	獨立審查北環線項目第二部分的財政安排－勘查研究	9.6	5.9
8	為跨境鐵路及智慧綠色集體運輸系統項目實施建築管制機制提供專業支援－勘查研究	6.5	3.6
9	獨立審查白石角站的財政安排－勘查研究	待定 (視乎招標結果)	待定 (視乎招標結果)

2. 路政署會為各政策局、部門及機構的規劃及工程研究涉及鐵路規劃的部分提供技術支援。路政署預計在2026年需為131項研究提供支援，主要涉及於全港不同區域進行的發展及基建規劃，包括新發展區的規劃研究、新基建設施的勘查及工程研究、道路改善工程研究等，表列如下：

相關的政策局、部門或機構	研究項目數量 (項)
土木工程拓展署	71
渠務署	9
路政署	31
運輸署	6
水務署	3
其他 (包括發展局、創新科技及工業局、建築署、屋宇署、機電工程署、規劃署、香港鐵路有限公司及市區重建局等)	11

3. 項目6067TR是為東九龍智慧綠色集體運輸系統項目進行的勘查及設計，以及相關的工地勘測工程，有關工作已於2024年7月獲立法會財務委員會批准撥款後展開。這項目於2026-27年的預算主要是支付相關顧問合約開支。政府計劃於2026年就東九龍智慧綠色集體運輸系統項目招標，目標於2033年或之前通車。

項目6070TR是為港深西部鐵路(洪水橋至前海)香港段進行的勘查及設計工作，以及相關的工地勘測工程，有關工作已於2025年6月獲立法會財務委員會批准撥款後展開。這項目於2026-27年度的預算主要是支付現正進行的設計和相關工地勘測工程、法定程序和財務估算等工作。我們的目標是讓項目香港段具備技術條件於2027年招標，盡快展開詳細設計及建造工程，爭取於2034年完成工程建設，並隨即進行聯調聯試，實現兩地政府於2035年開通港深西部鐵路(洪水橋至前海)的共同目標。

4. 有關2026至2027年度需要特別留意的事項“為建議實施的鐵路項目及其他較長遠的鐵路發展預留路線”中，涉及的項目包括港深西部鐵路(洪水橋至前海)、北環線項目第二部分、南港島線(西段)、將軍澳線南延線、中鐵線、北環線東延線及新界東北線等。預計以上部分項目會涉及收回土地或地層。

北環線項目第二部分、南港島線(西段)及將軍澳線南延線計劃以「擁有權」方式推展，政府會因應項目的資金差額向鐵路公司批出物業發展權，由鐵路公司負責項目的財務、設計、建造、營運和維修保養，並最終擁有項目，當中不涉及政府的工程撥款。至於其餘項目，政府會因應每個鐵路項目的建造和營運情況，以及其獨特性及個別情況，審視項目的推展和財務安排，具體安排有待確定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2335)

總目： (60) 路政署

分目： (000) 運作開支

綱領： (4) 技術服務

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

1.在分目272公共照明的電力供應項，修訂預算為2億3000餘萬，較核准預算減少逾12%，請問修訂預算大幅減少由何導致？及2026-27年預算會進一步減少2%的原因；

2.公共設施採用環保能源將有助香港減少碳排放，現時路政署的道路及其他公共設施採用環保能源的比例若干，主要使用在哪些範疇，及年度內會否有進一步推展使用環保能源計劃，若有，內容為何及開支若干？若不，原因為何？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 分目272公共照明的電力供應涵蓋所有道路設施的電力支出，包括街道照明、交通燈、行人天橋和隧道的升降機及自動梯，以及公共交通交匯處通風設備。2025-26年度的修訂預算比核准預算減少12.9%，主要是由於兩家電力公司收取的燃料調整費下降，以及路政署持續推動道路設施節能措施，減低用電量。2026-27年，路政署進一步訂立減少2%電力支出的節能目標。

2. 為持續推廣能源效益和可再生能源，路政署會在合理可行範圍內，考慮在道路及相關公共設施項目採用可再生能源技術。路政署近年已在合適的行人天橋、行人隧道、有蓋行人道及隔音罩等道路構築物上安裝太陽能板及光伏系統，將太陽能轉換成電能，供不同道路設施（如照明及自動扶手電梯等設施）使用。道路構築物上的太陽能板系統每年合共產生約60 000千瓦小時的能源。2026-27年用於光伏系統的建造開支約為170萬元。

除了安裝在道路構築物上，路政署亦在中九龍繞道項目中的啟德行政大樓頂部安裝光伏發電板和太陽能熱水系統，每年合共可產生超過20 000千瓦小時的能源。

路政署會繼續審視其他技術和財務上可行的方案，在道路及相關公共設施項目採用環保能源。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0062)

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：

對比2025-26年度預算，2026-27年度的特別留意事項中剔除了「就擬議的港島西至洪水橋鐵路的規劃工作提供技術意見，以支援交椅洲人工島的擬建發展」的相關描述。請告知本會：

(1)剔除該項目描述是否意味著相關鐵路的推展時間表已被大幅押後或暫緩；

(2)目前港島西至洪水橋鐵路的整體規劃及研究情況為何？有否預備沒有交椅洲人工島的興建方案可供考慮；

(3)局方有否重新評估在缺乏該鐵路項目的情況下，如何有效連接北部都會區與港島核心商業區？

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

在《香港主要運輸基建發展藍圖》的規劃中，政府展示一系列與擬議交椅洲人工島相關的運輸基建項目，當中包括港島西至洪水橋鐵路，以連繫北部都會區和市區。

由於交椅洲人工島填海工程現階段未有明確的推展時間表，政府會檢視其相關運輸基建項目的規劃和推展安排，當中會考慮在未有交椅洲人工島發展下的不同方案，包括其運輸需求、技術可行性和運輸及成本效益，並按緩急優次適時及有序地推展相關項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0064)

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『26/27年度需要特別留意的事項』提及，致力使用創新科技和把工作流程數碼化，以便提高工作效率。此事項在過去多個年度亦有提及。請告知本會：

(1)過去三年，局方在道路維修及管理上落實了哪些具體的工作流程數碼化措施？其實際提升效率的成效為何；

(2)26/27年度預計將投入多少開支用於推展工作流程數碼化及應用創新科技；

(3)局方有否計劃將挖掘准許證管理系統與水務署、渠務署等其他部門的數據進一步整合，以減少重複挖掘道路對市民的影響？

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

(1)路政署一直致力在公共道路的維修保養方面使用創新科技及將工作流程數碼化，以提升工作效率。過去三年，路政署研發及推行的創新科技應用及工作流程數碼化措施如下：

現時，電子化道路維修監察系統 (Road Maintenance Monitoring System, RMMS)已在所有道路維修工程合約中使用，將道路維修的監察及行政工作全面電子化。過去當路政署工程人員巡查時發現有道路設施受損，做法是人員在完成巡查後填寫並傳送實體表格至承建商跟進。現時通過使用RMMS，工程人員在戶外巡查時只需登入系統，便能把實地擷取有關設施受損的資料以電子方式通知承建商，承建商可迅即收到有關資料並安排維修工作。承建商在完成維修工作後亦可使用RMMS匯報完工及提交維修記

錄。採用RMMS能減省繁複的文書工作及傳送時間，提高工作效率，方便路政署工程人員監察維修進度，令維修保養記錄更妥善。路政署現正開發RMMS系統的第二階段，將納入更多監察管理功能，例如向進度不理想的承建商自動發出提示或警告，以及電子化的審查程序等，進一步提升道路維護的效率與成效。系統的第二階段已在2026年年初先行在七個道路維修工程合約中使用，目標是在2026年年推展至所有道路維修工程合約。

路政署亦應用人工智能偵測道路欠妥系統(Road Defect Detection System, RDDS)為道路進行日常巡查。系統使用在巡路檢測車上安裝的高清相機拍攝路面情況，並用全球衛星定位技術記錄拍攝相片位置，再以人工智能技術自動識別路面裂縫及褪色路面標記，代替過往依靠巡路人員目測，確保偵測結果客觀準確。相比以往需依賴巡路員在封路後進行目測及量度，每天僅能檢測數百米行車道路面狀況，現時維修人員可在無需封路的情況下，全面掌握路面的最新狀況，從而更有效地規劃道路維修工作，減低對交通的影響。在全面採用RDDS後，承建商從完成道路檢測工作至提交道路檢測報告所需的時間平均由48小時大幅縮短至24小時。

路政署於2025年開展RDDS的系統升級工作，引入更先進的人工智能演算法以大幅提升圖像識別的精確度與處理速度。除了原有的路面裂縫及褪色路面標記識別功能外，偵測功能將擴展至識別交通標誌牌的褪色、變形或被植物遮擋的情況、路面雜草過度生長，以及破損的排水溝與沙井蓋等。相關的系統升級預計於2026年第四季完成。

此外，路政署自2024年起聘請服務承辦商研發激光掃描路面三維影像的路面狀況評估系統(Road Condition Assessment System, RCAS)，該系統利用配備激光掃描設備及全球衛星定位技術的檢測車以正常車速行駛，能自動識別並準確記錄行車路路面上各種類型的缺陷，例如坑洞、車轍等，並計算出每100米行車道的路面狀況指數供維修工程人員參考，決定該段路是否優先需要進行重建或重鋪工程。

RCAS每天能檢測約200公里的行車道。相對過去巡路員每天最多只能檢測數百米行車道的速度，RCAS能讓維修人員更全面掌握所有路面的最新狀況，更有效運用資源規劃道路維修工作。另外，RCAS在路面上進行偵測及量度時不需封路，省卻過往封路的資源和時間，亦能避免對交通造成影響。路政署將於今年開始陸續將該項技術納入新道路維修合約中推行。

(2)2026-27年度，路政署在綱領(2)下用於推展公共道路維修保養工作流程數碼化及創新科技的預算運作開支約為1,173萬元。

(3)路政署自2009年推出網上挖掘准許證管理系統（下稱“管理系統”），通過電子方式協調和管制公共道路挖掘工程，取代傳統紙本的申請。為了更全面掌握各項擬議挖掘工程的計劃以便互相協調、減少重複挖掘和對市民及交通的影響，挖掘工程倡議人在登記擬議道路挖掘工程後，管理系統會從相關數據中識別出不同擬議道路開掘工程可能出現衝突的情況（例如：開挖範圍互相重疊或開挖範圍相距較近而可能導致臨時交通安排發生衝突等），並會要求相關工程倡議人（如公用事業機構及政府工務部門，包括水務署、渠務署等）先互相溝通並提交協調報告，以便進一步考慮其申請。管理系統亦能確定擬議道路開掘是否符合道路開掘限制（即新建成的行車道及行人路在一般情況下分別於五年及一年內不准開掘）和重複開掘限制（即同一工程倡議人及其他工程倡議人分別不可在同一路段完成開掘後的六個月及三個月內重複開掘），從而減少重複挖掘對道路使用者的影響。

在合適的情況下，路政署會積極鼓勵不同的挖掘工程倡議人採用共同壕坑挖掘同一位置，並開挖適合所有工程的坑道。在各項工程有序完成後，由最後一名挖掘准許證持證人修復整個路面。這項工作可加強協調公共道路挖掘工程並減少重複挖掘道路。

此外，路政署於2019年亦已優化管理系統，使電腦程序自動識別出曾被界定為須協調的道路開掘工程且修訂其時間表至與其他工程倡議人的工程相隔三至六個月的申請個案，即沒有違反重複開掘限制但沒有採用共同壕坑挖掘的個案。為了鼓勵採用共同壕坑及避免重複挖掘，如挖掘工程倡議人未能提供合理理據解釋無法採用共同壕坑的原因，路政署可考慮拒絕其申請。

路政署正計劃在管理系統中開發新的程序及介面，讓工程倡議者能直接從管理系統下載其擬議開挖範圍的數據，並上載至由地政總署協助優化中的地下管線資訊系統，以顯示擬議開挖範圍內已整合的地下管線資料，包括供水管、雨水渠、污水渠、煤氣管、電纜等，讓挖掘工程倡議人對地下設施的走線及深度等進行分析，從而更有效地規劃工程的細節及施工方案，減少工程倡議者因未能掌握地下公用設施佔用情況而需要更改擬議開挖走線所導致的重複挖掘道路對市民造成的影響。上述優化功能預計於2027年上半年推出。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0547)

總目： (60) 路政署
分目： (000) 運作開支
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：

路政署近日宣佈成立鐵路審批組，以加快新鐵路項目的推展進程。就此，政府可否告知本會：

- (a) 鐵路審批組與路政署現有鐵路拓展處及北部都會區鐵路辦事處的之間有何分工，定位有何異同；
- (b) 過去3個年度及預計在2026-27年度，鐵路拓展處及北部都會區鐵路辦事處人員職系、職級、職位，薪酬、運作及設備開支分別為何；
- (c) 預計在2026-27年度，鐵路審批組人員的職系、職級、職位，薪酬、運作及設備開支分別為何；
- (d) 近年政府曾有建議成立鐵路署，將路政署鐵路拓展處、北部都會區鐵路辦事處及機電工程署鐵路科合併，以加強對鐵路工程與安全的督導；然而，去年和今年政府財政預算案的總目開支分析沒有提及「籌備成立鐵路署」，而路政署又已成立鐵路審批組，是否代表政府已擱置成立鐵路署的建議；及
- (e) 署方會否考慮在鐵路審批組加入機電工程師等人員，以在建造階段奠定日後鐵路營運安全的基礎？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

- (a) 路政署的鐵路拓展處和北部都會區鐵路辦事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，鐵路拓展處負責研究及制定香港鐵路網絡的未來發展計劃，並統籌和推展北部都會區以外的鐵路項目。

北部都會區鐵路辦事處則負責統籌和推展與北部都會區相關的鐵路項目。

此外，為有效落實《香港鐵路標準》，路政署透過調配內部資源成立了鐵路審批組，專責處理新鐵路項目的建築圖則審批工作，配合項目的進度集中及有效地進行審批，以提升行政效率。鐵路審批組隸屬路政署總辦事處，與推展鐵路項目的團隊(即鐵路拓展處和北部都會區鐵路辦事處)分開工作，以保持其獨立性。

- (b) 鐵路拓展處及北部都會區鐵路辦事處過往3個年度及預計在2026-27年度的人手編制如下：

年度	職系	職位數目	薪酬開支 (百萬元) ^[註]
2026-27 (預計)	首長級	10	23.30
	專業職系	138	161.60
	技術職系	31	17.70
	一般職系	34	17.20
2025-26	首長級	10	23.30
	專業職系	141	165.10
	技術職系	31	17.70
	一般職系	34	17.20
2024-25	首長級	11	25.40
	專業職系	128	149.70
	技術職系	31	17.70
	一般職系	35	17.50
2023-24	首長級	11	24.00
	專業職系	126	138.50
	技術職系	31	16.40
	一般職系	35	16.50

^註 按薪級中點估計的年薪值。

路政署就鐵路拓展處及北部都會區鐵路辦事處的其餘日常運作開支沒有備存分項數字。

- (c) 路政署總辦事處轄下的鐵路審批組在2026-27年度的人手編制見下表。有關數字為鐵路審批組的初期編制，路政署會因應不同鐵路項目的推展情況，檢視並按需要調整有關編制。

職系	職位數目	薪酬開支 (百萬元) ^[註]
專業職系	8	6.78
技術職系	2	0.65
一般職系	1	0.32

^註 按薪級中點估計的年薪值。

路政署就鐵路審批組的其餘日常運作開支沒有備存分項數字。

- (d) 鐵路審批組是負責審批新鐵路項目的建築圖則。政府早前擬成立的鐵路署計劃整合現時路政署的北部都會區鐵路辦事處和鐵路拓展處，以及機電工程署的鐵路科。當時的建議並不包括審批鐵路項目建築圖則，即鐵路審批組的職能。

由於成立新部門將牽涉新增經常性人手及資源需求，在審慎控制經營開支的方向下，政府認為需要再考慮成立鐵路署的合適時機。

- (e) 鐵路審批組專責處理新鐵路項目的建築圖則審批工作，成員包括屋宇測量師、結構工程師、土木工程師等與建築工程相關的專業人員。鐵路審批組會與相關部門包括機電工程署共同協作，以確保建築圖則符合建築物及鐵路系統的安全運作的需要。

此外，機電工程署會在新鐵路項目推行「工程項目安全檢討」程序，在工程項目的設計、建築、安裝及測試等階段，對新鐵路項目的長遠運作安全進行系統性評估，及早找出主要建築物及機電裝備的潛在安全隱患並提出意見，讓工程團隊適時跟進，保障長遠鐵路運作安全。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0961)

總目： (60) 路政署
分目： (000) 運作開支
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：

路政署近日發佈《香港鐵路標準》，推動香港的新鐵路項目提速提效，致力縮短工期及降低成本。就此，政府可否告知本會：

(a)《香港鐵路標準》(i)顧問研究開支及(ii)路政署督導顧問的人手及開支分別為何；

(b)據報，北環線將成為本港首個採用《香港鐵路標準》的鐵路項目，預計可節省20%建造成本，並將支線部份加快最少2年落成；所節省的成本與時間涉及哪些工序，且分別採用哪些新技術；

(c)署方在綱領(3)「確保北環線項目第一部分按時於二零三四年或之前完成」的目標中，2026年的計劃為10%；該數值乃根據何種指標衡量（如工程費用、土方量、工時、抑或其他因素）；既然政府爭取北環線主線與支線在2034年同步通車，為何署方不為北環線主線其他部份及支線設立同類指標；及

(d)由於北環線通車後，勢必加重屯馬線特別是錦上路站的負荷，當局會否藉發佈《香港鐵路標準》為契機，加快推進中鐵線早日動工；如會，時間表為何；如否，原因為何；及

(e)政府除從技術層面制定《香港鐵路標準》外，還有何措施對培育及留住鐵路人才作出規劃；如有，資源分配去向為何；如否，原因為何？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

(a)編制《香港鐵路標準》的相關顧問研究的合約費用約為292萬元。路政署是以現有人手負責《香港鐵路標準》的編制工作，未能分項列出。

(b)路政署公布的《香港鐵路標準》，幫助新鐵路項目根據個別情況和需要選用更多不同的先進建築技術、建築物料、裝備及鐵路系統，並提供清晰的技術規範作為監管部門的審批依據，同時便利業界制定及優化施工工序，推動香港的新鐵路項目提速提效。具體而言，《香港鐵路標準》鼓勵採用創新建築機械、技術和物料（例如更大型或更廣泛使用的標準化預製裝配式技術、高強度鋼材及超高性能混凝土），以及先進裝備和施工規範（例如隧道鑽掘機的選型、設計、施工與控制）。因應實際情況個別項目可節省的成本取決於該項目的性質、規模以至現場條件。

就北環線項目而言，政府正審視港鐵公司的工程預算。我們粗略估算，通過採用《香港鐵路標準》，加上合併推展北環線主線及支線所產生的協同效應，有望為北環線項目節省約兩成建造成本，並提前支線的時間表兩年與主線在2034年或之前同步開通。

(c)綱領(3)中北環線項目第一部分計劃於2026年完成的百分率，是以項目的累積開支除以總計劃成本為基礎而得出。北環線主線其他部分及支線屬於北環線項目第二部分的範圍，政府正與港鐵公司就該部分項目協議的財務安排進行磋商。北環線項目第二部分的相關年度目標將於簽訂第二部分項目協議後訂定。

(d)擬議的中鐵線將連接錦田至九龍塘，加強「北部都會區」和港九市區的連繫。我們正為擬議的中鐵線籌備下一階段的推展工作，包括敲定項目的推展模式、財務安排等，當中會考慮到應用《香港鐵路標準》的情況。

(e)《香港鐵路標準》為香港鐵路建設的設計、施工、營運及維修提供一套統一而清晰的技術依據和指引。我們預期新標準有助吸引更多熟悉國家或海外標準並具資格的工程顧問及承建商等相關專業人員參與香港鐵路項目，亦有助促進創新技術的應用及交流，加強市場競爭，對培育及留住鐵路人才有正面作用。

路政署亦會繼續善用內部資源，為相關政府專業和技術人員提供有關鐵路項目發展專業知識的培訓。另外，港鐵公司亦設有港鐵學院，推動人才培養與技術傳承，支援香港鐵路的長遠發展。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2333)

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：

路政署在綱領(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：
(i)2025-26年度原來預算為28.061億元，修訂預算為25.977億元，較原來減少2.084億元，減幅為7.4%；而2026-27年度的預算為29.124億元，較2025-26年度的修訂預算增加3.147億元，增幅為12.1%；今明兩年度的預算較原來出現明顯波動，原因為何；

(ii)2026-27年度，署方預計在綱領(2)淨減少30個職位至1,107個職位；所減少及保留的職位，涉及的職系、職位及薪酬開支分別為何；署方將如何確保有充足人手應付維修路面的需要；

(iii)在2026-27年度預算開支中，薪酬、運作、設備和物料的開支分別為何；在鋪路物料中，採用新物料(如「高改性瀝青瑪蹄脂碎石混合料」HMSMA6、HMSMA10)的比例為何；及

(iv)過去3個年度及預計在2026-27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：林偉江議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

(i) 2025-26年度綱領(2)的修訂預算比原來預算減少7.4%，主要反映部分新的道路工程和相關項目(包括鑽石山發展區的運輸基礎設施、「人人暢道通行」計劃下加裝的升降機和灣仔發展計劃第二期工程等)的完工日期有所改變，延後移交路政署進行維修保養，工場服務(包括機電服務等)所需的撥款亦因而減少。

2026-27年度的預算增加，主要反映上述延後項目和新的道路工程和相關項目會開始交由路政署進行維修保養，工場服務所需的撥款亦因而增加。

(ii) 2026-27年度綱領(2)預算減少30個職位，所屬職系、職位和薪酬開支(按薪級中點估計的年薪值)表列如下：

職系	職位	減少職位數目	薪酬開支(百萬元)
技術職系	二級監工	17	5.76
一般職系	文書助理及二級私人秘書等	6	1.63
	二級工人	4	0.80
	丈量員	3	0.79

另外，2026-27年度綱領(2)保留1 107個職位，所屬職系、職位和薪酬開支(按薪級中點估計的年薪值)表列如下：

職系	職位	職位數目	薪酬開支(百萬元)
專業職系	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	196.88
技術職系	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	757	380.21
一般職系	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、助理物料供應員、高級技工、技工、丈量員、二級工人及汽車司機等	174	54.85

路政署一直通過利用科技和精簡程序減省人手。在公共道路的維修保養方面，路政署積極使用創新科技和把工作流程數碼化，以提高工作效率。現時，電子化道路維修監察系統（Road Maintenance Monitoring System, RMMS）已全面應用在所有道路維修工程合約中。該系統有助減省繁複的文書工作及傳送時間，提升工作效率，方便路政署工程人員監察維修進度。

此外，路政署持續研發及引入更耐用的瀝青物料，以提升路面質素並減少維修頻率，有效提升道路的耐用性並減少維修次數（詳見下文第(iii)段）。

路政署會持續探討採用創新科技，研發更耐用物料，以及靈活調配人力資源，務求在財政資源及人手編制適度調整的同時，維持公共道路的巡查、維護及管理水平，為市民提供安全及暢順的出行環境。

(iii) 2026-27年度綱領(2)所涉及的撥款為29.124億元，預計開支如下：

	預算(億元)
個人薪酬及與員工有關連的開支	7.542
部門開支 (包括維修材料、工場服務和一般部門開支)	3.741
公路維修開支	16.791
公共照明的電力供應開支	1.050

路政署於2025年4月1日起已全面推行於合適位置採用，在抗變形、抗老化及抗疲勞方面的表現均優於傳統瀝青的高改性瀝青物料「高改性瀝青瑪蹄脂碎石混合料(HMSMA)」，作鋪路之用。此外，在高速公路路面的維修工程中，路政署會採用透水性高的高改性瀝青多孔摩擦層物料，協助路面雨水迅速排走，大大減低車輛因路面濕滑而引致交通意外的機會。另外，此物料亦可減低車輪輾過路面時發出的噪音，令道路環境更寧靜。路政署會在進行工程前為路段進行評估，根據其特性(例如交通流量、損耗程度、速度限制及鄰近環境等)選擇合適的鋪路物料，路政署沒有為2026-27年度訂定使用不同新物料的比例。

(iv) 綱領(2)下政府主要行車隧道在過去3個年度及預計在2026-27年度的維修保養開支表列如下^{註1}。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	2023-24年度 實際開支 ^{註2} (百萬元)	2024-25年度 實際開支 ^{註2} (百萬元)	2025-26年度 修訂預算 ^{註2} (百萬元)	2026-27年 預算 ^{註2} (百萬元)
獅子山隧道	1.33	0.79	0.93	0.88
城門隧道	0.14	0.19	0.30	0.45
將軍澳隧道	4.07	2.95	0.77	0.77
大老山隧道	0.47	1.18	1.19	0.55
觀景山隧道	1.52	2.71	7.30	3.81
機場隧道	1.73	0.08	0.33	0.28
龍山隧道	0.96	0.73	0.28	0.87
長山隧道	0.17	0.13	0.16	0.21

隧道名稱	2023-24年度 實際開支 ^{註2} (百萬元)	2024-25年度 實際開支 ^{註2} (百萬元)	2025-26年度 修訂預算 ^{註2} (百萬元)	2026-27年 預算 ^{註2} (百萬元)
屯門—赤鱗角 隧道	2.08	1.50	1.97	2.16
海底隧道	2.31	3.10	3.53	3.50
西區海底隧道	0.43	2.11	0.69	1.38
東區海底隧道	1.00	0.74	0.79	1.14
香港仔隧道	3.21	3.37	5.28	5.75
啟德隧道	1.86	1.32	2.62	1.20
中環及灣仔繞 道隧道	17.92	6.58	8.50	12.0
將軍澳—藍田 隧道 ^{註3}	-	0.34	0.54	0.62
大欖隧道 ^{註4}	-	-	0.15	0.17
中九龍繞道 (油麻地段隧 道) ^{註5}	-	-	0.80	2.00

註1：各年度的維修開支會隨檢查週期及實際維修需求而有所增減。

註2：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3：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4：大欖隧道於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。

註5：中九龍繞道(油麻地段隧道)於2025年12月21日通車，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：0116)

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：

政府就北部都會區預留的交通基建開支當中，支持「港深西部鐵路」及「北環線支線」相關規劃工作的預算為何？同時是否涉及計算相關跨境合作服務的人力資源或顧問服務等開支需求？若當中涉及跨境規劃發展等若出現提前或延誤情況，對現時開支有否影響？

提問人： 劉智鵬議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

港深西部鐵路（洪水橋至前海）（「港深西部鐵路」）方面，立法會財務委員會已於2025年6月批准撥款3億380萬元（按付款當日價格計算）開展香港段的勘查及設計，內容已包括支持與內地相關單位就港深西部鐵路的不同範疇進行溝通和協調，當中包括財務安排、設計標準、跨境乘客量預測、技術細節、兩地的營運及維護要求、與深圳境內口岸銜接的設計、深圳灣口岸站建造期間跨境口岸交通的臨時安排，以至一系列的跨境法律事宜，例如採購合約、委託設計安排等。若在勘查及設計期間對港深西部鐵路的時間表作出調整，預計一般情況下無須增加相關核准預算。

北環線項目由香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）以「擁有權」方式推展，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。在此基礎上，北環線支線的規劃與設計工作由港鐵公司負責，不涉及政府的工程撥款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0401)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程，(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：

就下列鐵路及道路改善工程的進展，當局可否告知本會：

(一) 東涌線延線的最新進度、預計完工日期、目標通車日期為何；當局會否考慮將東涌線延線進一步延伸至亞洲國際博覽館；如會，詳情為何；如否，原因為何；

(二) 東鐵線增設白石角車站工程的最新進度、預算相關詳細規劃及工程勘測工作的開展日期及開支、建造工程的預算開支，以及預計車站的落成時間為何；

(三) 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的最新進度、預算詳細規劃及工程勘測工作的開展日期及開支、建造工程的預算開支，以及預計通車日期分別為何；

(四) 獅子山隧道改善工程的最新進度、預算相關建造工程的開支、提交立法會申請撥款的日期，以及預計落成日期為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

(一) 東涌線延線項目的主要工程已於2023年5月動工，工程現正按計劃推進，目標於2029年通車。東涌線延線由東涌站伸延約1.3公里至東涌西，並在逸東邨的西面位置建造一個鐵路站，以及在東涌站與欣澳站之間的東涌東填海區增設一個鐵路站及改道約1.2公里長的鐵路軌道，為東涌新市鎮擴展區提供鐵路服務。現時需前往亞洲國際博覽館的乘客可乘坐機場快綫前往博覽館站；政府沒有計劃延伸東涌線延線項目至機場島上的亞洲國際博覽館。

（二）政府相關政策局及部門正積極與香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）跟進白石角綜合發展項目，包括在現有東鐵線上加建新鐵路站、重置教育大學運動中心到本部校園附近、以及利用重置教育大學運動中心後釋出的土地連同附近適合作住宅發展的用地提供房屋和配套設施。白石角綜合發展項目的籌備工作已處最後階段，政府會繼續與港鐵公司緊密協商，待完成內部程序後會盡快向外公布，交代發展項目的整體建議。新鐵路站的規劃一直按計劃進行，目標是在2033年或之前開通新鐵路站。

（三）按照構建「軌道上的大灣區」的願景，特區政府與深圳當局正繼續透過「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。為加強兩地工作對接，兩地政府早前在專班的框架下，設立「跨界軌道項目推展辦公室」和「法務小組」，推進兩個跨境鐵路項目的勘測、規劃和設計等工作，以及研究和討論兩個項目所涉及的法律事宜。

在港深西部鐵路（洪水橋至前海）方面，立法會財務委員會已於2025年6月批准撥款3億380萬元（按付款當日價格計算）開展香港段的勘查及設計工作。我們正進行設計和相關工地勘測工程、法定程序和財務評估等工作，過程中會對項目香港段的工程造價作出估算。我們早前已邀請相關承建商及營運商就項目香港段提交意向書，市場反應良好，收到的意向書達80多份。我們的目標是讓項目的香港段具備技術條件可於2027年招標，盡快展開詳細設計及建造工程，爭取於2034年完成工程建設，並隨即進行聯調聯試，實現兩地政府於2035年開通港深西部鐵路（洪水橋至前海）的共同目標。

就北環線支線而言，我們去年與港鐵公司簽訂北環線項目的第一部分項目協議，以全盤規劃、分段推展的策略合併推進北環線主線和支線，令整個項目提速提效，使支線的時間表較原先大幅提前兩年，爭取與主線在2034年或之前同步開通。港鐵公司已優先啟動北環線項目當中較成熟和較迫切的工程，包括於去年10月陸續開展北環線主線的工程（例如建造隧道鑽挖機啟動豎井），並同步進行北環線支線的詳細規劃及設計和法定程序，包括進行環境影響評估和準備為鐵路方案刊憲的程序。詳細規劃及設計的過程中亦會對項目的工程造價作出估算。

（四）獅子山隧道改善工程現處於設計階段。政府會持續審視工程項目的成本效益，按緩急優次適時及有序地推展相關項目。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0024)

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（下稱「計劃」），政府可否告知本會：

（一）按地區劃分，列出目前正在施工的項目名稱、原定完工日期及最新預計完工日期；如項目出現延誤，其具體原因為何；

（二）已完工項目的平均工期為何；

（三）過去五年，因承建商問題而收回工程並重新招標的項目數目為何；

（四）政府近年引入「組裝合成」建築法加快工程項目進度，截至2025年底，計劃內共有多少個項目採用此技術；

（五）目前「租者置其屋計劃」屋邨範圍內的行人通道未被納入計劃，政府有否計劃檢視上述地點並開展工程；如有，時間表為何；如否，原因為何？

提問人：梁文廣議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

- (一) 路政署一直致力推動「人人暢道通行」計劃，各階段共382至個項目。截至2026年2月底，落成項目數量共有272個，佔所有項目約7成，平均施工時間約為3年。計劃下正在施工中的項目共有105個，詳情載於附件。

計劃下的工程項目大致推展順利。過去五年，因個別承建商表現欠佳而導致工程項目延遲的有9個，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，並已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，當中的5個項目已於2025年落成並開放予公眾使用，路政署會爭取在今年內完成餘下的4個項目。

- (四) 2021年年底至今，路政署已在「人人暢道通行」計劃下批出共3份採用「組裝合成」建築法的合約，為53條行人通道加建76部升降機。
- (五) 政府一直致力為公共行人通道加建無障礙通道設施，於2012年8月推出「人人暢道通行」計劃，積極增設更多相關設施（即升降機及斜道），方便市民上落公共行人通道。因應社會要求，政府於2019年推展一項「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」、「可租可買計劃」屋邨和已拆售物業的公共屋邨的行人天橋、行人隧道和高架行人道加建升降機。現時「特別計劃」下涉及「租者置其屋計劃」屋邨的項目共有7個，其中一個項目已於2025年完成並開放予公眾使用。

按地區劃分目前正在施工中的項目
(截至2026年2月底)

結構編號	位置	預計完工日期
中西區		
HS22	薄扶林道及士美菲路交界	2027年第1季
東區		
HS14	橫跨順泰道近永泰道公園 ¹	2026年第3季
YT01	橫跨耀興道近東駿苑銀駿閣及耀東商場	2028年第2季
WT02	連接環翠商場及環翠邨逸翠樓平台	2027年第2季
南區		
HKS01	橫跨利東邨道近利東邨東昇樓	2027年第1季
LT03	橫跨利東邨道連接利東商場一期及二期近利東邨東昇樓	2028年第2季
九龍城		
K64	橫跨紅磡道近戴亞街 ¹	2026年第2季
KF111	橫跨界限街近基堤道	2026年第4季
KS21	橫跨佛光街近和衷街	2028年第1季
OM01	橫跨忠孝街近愛民邨敦民樓	2027年第1季
深水埗		
SSP01	橫跨大坑東道近南山邨南安樓及大坑東邨東輝樓 ¹	2026年第2季
黃大仙		
KS7	橫跨龍翔道近彩虹港鐵站	2028年第4季
WTS04	橫跨竹園道連接鵬程苑及竹園南邨	2028年第1季
KF92A	橫跨龍蟠街近鳳德道 ¹	2026年第4季

¹ 因個別承建商表現欠佳，導致工程項目曾出現延誤。路政署已收回相關工程項目，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，這些項目會在今年內陸續完成。

結構編號	位置	預計完工日期
KF62	橫跨鳳德道及蒲崗村道近鳳德邨	2027年第4季
KF77	橫跨龍翔道近斧山道	2026年第3季
KS14	橫跨太子道東近觀塘道	2027年第4季
WTS01	橫跨牛池灣街近彩雲邨豐澤樓	2027年第1季
WTS02	橫跨新清水灣道近坪石遊樂場	2026年第4季
WTS06	橫跨清水灣道及豐盛街交界	2028年第1季
TZL01	橫跨雙鳳街連接慈樂邨(一期)及慈樂邨(二期)	2028年第3季
WTH01	橫跨富美街連接橫頭磡邨宏暉樓及宏富樓/宏安樓	2028年第1季
CYS03	橫跨竹園道連接竹園廣場及竹園體育館	2027年第1季
觀塘		
K49	沿利安道橫跨新清水灣道	2028年第1季
KF148	橫跨東區海底隧道收費廣場	2027年第1季
KS62	橫跨彩榮路近彩德商場	2028年第1季
KT01	橫跨碧雲道連接廣田邨巴士總站及康栢苑	2028年第4季
KT05	橫跨振華道近佐敦谷遊樂場	2028年第1季
KT06	橫跨秀茂坪道近順天邨寧波第二中學	2028年第1季
KWT03	橫跨碧雲道連接廣田邨廣靖樓及康雅苑	2028年第1季
SL04	橫跨利安道連接順利邨利業樓及順緻苑	2027年第1季
TPN03	橫跨翠屏道連接翠屏北邨翠樟樓及翠梓樓	2028年第4季
元朗		
NF130	橫跨青山公路－元朗段及鳳翔路	2027年第2季
NF374	橫跨天福路近港鐵天水圍站D出口	2028年第2季
NF143	橫跨青山公路－元朗段近元朗東成里路連接巴士站與博愛醫院	2027年第4季

結構編號	位置	預計完工日期
NF307	橫跨青山公路－元朗段近豐年路連接元朗廣場	2027年第2季
NF341	橫跨天瑞路與天秀路	2027年第3季
NF383	橫跨香港濕地公園路近天瑞路	2028年第1季
NF404	橫跨朗和路連接港鐵元朗站G2出口及十八鄉五和村	2027年第3季
NS223	橫跨天城路及天恩路近天龍路	2028年第1季
YL01	橫跨天耀路近天水圍警署及天盛商場	2028年第2季
TY02	橫跨天城路近天慈輕鐵站	2028年第1季
屯門		
NF98	橫跨湖景路近兆禧苑商場	2027年第1季
NF93	橫跨鳴琴路近山景邨景樂樓	2026年第4季
NF94	橫跨鳴琴路近山景邨景華樓	2027年第3季
NF102	橫跨湖山路近龍門路	2026年第3季
NF103	橫跨龍門路近蝴蝶輕鐵站	2027年第1季
NF161	橫跨屯門河道、屯門公路及青山公路近鳳地輕鐵站	2026年第4季
NF169	橫跨震寰路連接大興邨及大興體育館	2026年第1季
NF189	橫跨青山公路－藍地段近藍地大街	2028年第1季
NF198	橫跨鳴琴路近田景路	2027年第1季
NF231	橫跨屯門鄉事會路近海珠路	2026年第2季
NF232	橫跨海榮路近三聖輕鐵站	2026年第2季
NF319	橫跨青山公路－嶺南段近屯貴路	2027年第1季
NF410	橫跨屯馬線近屯門醫院輕鐵站	2027年第4季
BF01	橫跨蝶景路連接蝴蝶廣場及湖景邨湖碧樓	2027年第3季
OT01	橫跨友愛路及屯門鄉事會路連接愛定商場及友愛邨愛曦樓	2028年第4季

結構編號	位置	預計完工日期
OT02	橫跨友愛路及屯門鄉事會路連接安定邨定德樓及友愛邨愛廉樓	2028年第3季
西貢		
SK02	橫跨翠琳路連接翠林商場及景明苑	2027年第2季
NF294	橫跨清水灣道近壁屋懲教所	2027年第2季
NS149	橫跨寶寧路近將軍澳寶寧路健康中心	2026年第4季
KM01	橫跨嶺光街連接健明邨及彩明商場	2028年第4季
TL01	橫跨翠琳路連接翠林邨停車場及安林樓	2027年第4季
大埔		
NF79	橫跨粉嶺公路近大窩村	2026年第4季
NS78	橫跨大埔太和路近大埔文娛中心	2027年第3季
KF02	橫跨寶湖道連接廣福商場	2028年第3季
KF04	橫跨寶湖道近廣福邨廣仁樓	2028年第1季
北區		
NF304	橫跨一鳴路近景盛苑商場	2026年第3季
NS50	橫跨馬會道近符興街	2027年第4季
NS113	橫跨百和路及保健路近太平邨	2026年第1季
NS120	橫跨馬會道及寶石湖路近興仁村	2027年第3季
NF228	橫跨新運路近粉嶺車站路	2028年第3季
CY06	橫跨現有道路連接彩園邨彩珠樓及彩華樓	2028年第1季
沙田		
NF66	橫跨大埔公路－沙田段近禾輦邨	2026年第3季
NF299	橫跨西沙路近頌安邨	2028年第1季
NF338	橫跨鞍駿街近馬鞍山公園	2026年第4季
NF446	橫跨東鐵線路軌近松嶺里	2026年第4季
NS41	橫跨田心街近車公廟路	2027年第1季

結構編號	位置	預計完工日期
NS57	橫跨翠田街近車公廟路	2027年第2季
NS183	橫跨馬鞍山路近馬鞍山警署	2027年第2季
NS286	橫跨馬鞍山路及恆德街近港鐵大水坑站	2026年第2季
ST01	橫跨錦英路近錦英商場	2026年第3季
ST02	橫跨美田路連接美松苑及美城苑	2028年第3季
HK01	橫跨顯徑街連接顯徑商場	2028年第3季
KY01	橫跨現有道路連接廣源商場及廣林苑	2028年第1季
LY01	橫跨現有道路連接瀝源邨福海樓及禾輦邨	2027年第3季
荃灣		
NF427	橫跨海安路近油柑頭碼頭	2027年第4季
NF439	橫跨青山公路－青龍頭段近浪翠園第3期	2026年第1季
NF440	橫跨青山公路－青龍頭段近浪翠園第4期	2028年第3季
NF167	橫跨大涌道近沙咀道	2028年第1季
NF220	橫跨石圍角路及象鼻山路	2028年第2季
SWK03	橫跨石圍角路近石蘭樓	2028年第4季
葵青		
NF123	橫跨涌美路近上高灘街	2027年第3季
NF124	橫跨涌美路近長康邨	2027年第2季
NF213	橫跨楓樹窩路近清心街	2026年第2季
NF225	橫跨興芳路及葵富路	2027年第1季
NF233	橫跨興芳路近葵益道	2026年第3季
NF275	橫跨安捷街近安蔭商場	2026年第3季
NF292	橫跨青衣鄉事會路近青衣分區警署	2026年第3季
K&T03	橫跨青敬路近長安邨安湖樓	2026年第3季

結構編號	位置	預計完工日期
K&T04	橫跨葵仁路近新都會廣場	2026年第4季
K&T06	橫跨大白田街連接石蔭邨及石蔭東邨	2027年第1季
NF214	橫跨青綠街近青怡花園	2028年第1季
SL16	橫跨現有道路連接石籬商場一期、石籬 (一)邨石泰樓及石安樓	2028年第3季
TWH01	橫跨大窩口道連接大窩口商場及大窩口邨 富強樓	2027年第2季

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2606)

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：

預算案演辭第224段提及正爭取北環線主線和支線在二零三四年或之前同步開通。至於港深西部鐵路（洪水橋至前海段），預計明年為詳細設計及建造工程招標，目標在二零三五年開通。就此，當局可否告知本會：

- 1.港深西部鐵路（洪水橋至前海）香港段的整體建設費用是否已有初步預算，若有，為何；
- 2.北環線主線和支線目前支出費用為何，請列出詳細開支。

提問人：梁美芬議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

路政署已於2025年年中開展港深西部鐵路(洪水橋至前海)香港段的勘查及設計工作，現正進行設計和相關工地勘測工程、法定程序和財務評估等工作，過程中會對項目香港段的工程造價作出估算。

北環線項目(包括北環線主線及支線)透過「鐵路加物業」模式由香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)以擁有權方式推展。在此基礎上，政府會因應項目的資金差額向港鐵公司批出物業發展權，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，當中不涉及政府的工程撥款。運輸及物流局與港鐵公司於2025年7月簽訂北環線第一部分項目協議，當中訂明政府給予港鐵公司的財務資助為390億5,000萬港元(按付款當日價格計算)。至於北環線第二部分，路政署正檢視相關的詳細規劃及設計方案，稍後會訂明所需的財務資助。

管制人員的答覆

(問題編號：2098)

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：

2025年，在53項基本工程中，3項未有如預期動用開支，原因為「需要較長時間完成帳目結算」。請問：

(a) 過去三年，每年有多少項基本工程項目出現帳目結算延誤？請按年度列出項目數目及平均延誤時間？

(b) 帳目結算延長的主要原因為何（如合約糾紛、工程量變更、承建商提交文件延誤、內部審批程序繁複等）？有何措施加快處理？

(c) 帳目結算延誤可能影響承建商的現金流，甚至影響中小型承建商的經營。路政署有否評估帳目結算延誤對承建商的影響？如有，結果為何？

(d) 當局會否將帳目結算效率納入未來的服務表現目標或需要特別留意的事項？

提問人：黃浩明議員(立法會內部參考編號：75)

答覆：

(a) 過去3年，路政署需要較長時間完成帳目結算的工程項目數目表列如下：

年份	項目數目
2023	4
2024	5
2025	3

上述數字涉及六個工務工程計劃項目，其中一個項目已在2025年完成結算，比預期慢一年時間。其餘五個項目的帳目結算工作仍然進行中，因此未能提供平均延誤時間。

- (b) 上述(a)項提及的六個項目當中，四個項目的延遲原因主要是需時與承建商商討結算帳目。為盡早完成結算工作，路政署已加快評定工程變更的造價、評估申索和處理付款申請，並按合約機制盡快完成最終結算帳目。

另外兩個項目關乎發展商需根據土地出售條件完成公共運輸交匯處建造並達致政府滿意後，政府才將指定的成本一次性償還予發展商。由於相關工程仍未符合若干條件，該些項目的帳目結算工作仍在進行中。

- (c) 路政署一直定期審視各工程項目的帳目結算進度，以及承建商按合約條款收取的款項，確保帳目結算工作按合約要求及相關指引進行。帳目結算工作需要較長時間完成的主要原因，是要需時處理承建商提出的申索和爭議事項。路政署與承建商商討及評估後，認為上述(a)項的延遲不會對承建商的整體經營構成重大影響。
- (d) 帳目結算進度受多項因素影響(包括項目是否涉及工程變更、承建商提出的申索和爭議事項數目和複雜程度、與承建商商討的進度等)，需要小心考慮是否可合適地將帳目結算效率納入未來服務表現目標或需特別留意事項。路政署會繼續密切監察各項目的帳目結算情況，盡量減少延誤。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2104)

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：

路政署以項目累積開支佔總計劃成本的比例，來衡量多個鐵路項目的完成進度（例如東涌線延線目標為54%，屯門南延線目標為50%）。就此，政府可否告知本會：

1.東涌線延線、屯門南延線、洪水橋站及小蠔灣站項目預計將在明年起陸續落成，請提供上述項目截至2026年3月底的最新（i）總體工程進度百分比、（ii）已產生的實際開支，以及（iii）相對於核准工程預算的盈餘或超支情況。

2.北環線項目第一部分（工作開始以來完成的百分率）的目標在2026年為10%，這是否已計及應用新鐵路標準所帶來的提速效益？若否，當局預計何時會反映此效益並更新表現目標？

提問人：黃浩明議員(立法會內部參考編號：78)

答覆：

1.截至2026年2月底，東涌線延線、屯門南延線、洪水橋站及小蠔灣站項目的總體工程進度分別為44%、36%、20%及35%，進度符合預期。政府會繼續監督香港鐵路有限公司(港鐵公司)的施工進度。

上述鐵路項目由港鐵公司以「擁有權」方式推展，並負責項目的財務、設計、建造、營運和維修保養，當中不涉及政府的工程撥款。

2. 路政署公布的《香港鐵路標準》，可助新鐵路項目根據個別情況和需要選用更多不同的先進建築技術、建築物料、裝備及鐵路系統，並提供清晰的技術規範作為監管部門的審批依據，同時便利業界制定及優化施工工序，推動香港的新鐵路項目提速提效。

北環線項目工程規模龐大和複雜，在全力推展項目第一部分較成熟和較迫切的工程的同時，亦正同步進行第二部分包括跨境部分的詳細規劃及設計和法定程序。綱領(3)中北環線項目第一部分預計於2026年完成的百分率，是基於現有資訊的預測。當項目的設計和工程進入更成熟的階段，我們對《香港鐵路標準》所帶來的效益會有更新估算。我們會持續檢視北環線項目的最新進度和時間表，適當反映於將來的管制人員報告中。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2369)

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：

路政署的職能包括「實施區內道路基礎建設工程，以促進和應付公共及私人機構的發展」。就此，當局可否告知本會：

(a) 2025-26年度的修訂預算為25.977億元，較原來預算的28.061億元減少7.4%，原因為何；

(b) 過去三年，因應公共機構發展（如公營房屋項目、政府設施）及私人機構發展（如私人住宅項目、商業發展項目）而進行的區內道路工程分別有多少項？分別涉及的總開支為何？

提問人：黃浩明議員(立法會內部參考編號：76)

答覆：

(a) 2025-26年度綱領(2)的修訂預算比原來預算減少7.4%，主要反映新的道路工程和相關項目(包括鑽石山發展區的運輸基礎設施、「人人暢道通行」計劃下加裝的升降機和灣仔發展計劃第二期工程等)的完工日期有所改變，延後移交路政署進行維修保養，工場服務(包括機電服務等)所需的撥款因而減少。

(b) 路政署負責轄下公共道路和附屬道路設施的保養工作，定期派員巡查，並適時安排維修工程。路政署亦會因應運輸署的建議為地區道路進行改善工程，配合地區發展(包括房屋項目、政府設施項目、商業發展項目等)優化道路設施，例如提供行人過路處及巴士停車處、改善地區性道路走線、擴闊道路以及加固護欄等。過去三年(即2023至2025年)，路政署共收到約5 025個運輸署就地區道路改善工程的施工要求，涉及總開支為1.6億元。路政署

沒有備存就因應公共機構發展(如公營房屋項目、政府設施)及私人機構發展(如私人住宅項目、商業發展項目)而進行的區內道路工程的開支分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0992)

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.有何新措施監管承建商的工程質量及財務狀況，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：20)

答覆：

1. 2025年3月至2026年2月期間，在「人人暢道通行」計劃下，九龍中區¹有5個項目竣工和11個項目正在施工中，沒有項目正在招標。詳情載於下表1及表2：

表1：過去1年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
九龍城區			
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

¹ 根據立法會地方選區分界說明，九龍中區包括九龍城區及黃大仙區西北部。

結構編號	位置	行人通道類別	設施類別
KS9	橫跨太子道西於九龍城交匯處	行人隧道	升降機
KS41	橫跨漆咸道北近溫思勞街	行人隧道	升降機
黃大仙區西北部			
KF73	橫跨東頭村道近東隆道	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

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
九龍城區			
K64	橫跨紅磡道近戴亞街	高架行人道	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
OM01	橫跨忠孝街近愛民邨敦民樓	行人隧道	升降機
黃大仙區西北部			
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
KF92A	橫跨龍蟠街近鳳德道	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
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
WTS04	橫跨竹園道連接鵬程苑及竹園南邨	行人天橋	升降機

路政署一直致力推動「人人暢道通行」計劃，各階段共382個項目。截至2026年2月底，「人人暢道通行」計劃下九龍中區如期完工的項目共有23個。除因個別承建商表現欠佳，導致4個項目出現平均約一年半延遲的情況，九龍中區其餘工程項目推展大致順利。路政署已收回上述4個工程項目，並已把這些餘下工程與其他「人人暢道通行」工程項目一併納入於2024年8月批出的新工程合約內。有關工程已經重新啟動，當中的1個項目已於2025年完工並開放予公眾使用，路政署會爭取在今年內陸續完成餘下3個項目。九龍中區已如期完工及出現延遲的項目詳情載於下表3和表4。

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
九龍城區			
K14	培正道天橋橫跨公主道	高架行人道	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
KC01	橫跨聯合道近聯福道	行人天橋	升降機
KF6	橫跨公主道近衛理道及愛民邨	行人天橋	升降機
KF25	橫跨九龍塘窩打老道近沙福道	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
KF102	橫跨紅磡南道近紅菱街及黃埔街	行人天橋	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
KF106	橫跨紅磡南道近紅磡道	行人天橋	升降機
KS8	橫跨太子道西近獅子石道	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
KS10	橫跨太子道東及馬頭涌道近打鼓嶺道	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
KS41	橫跨漆咸道北近溫思勞街	行人隧道	升降機
黃大仙區西北部			
K8	沿鳳舞街橫跨龍翔道	高架行人道	升降機
K36	於蒲崗村道橫跨龍翔道	高架行人道	斜道
KF57	橫跨龍翔道近天馬苑	行人天橋	升降機
KF58	橫跨龍翔道近馬仔坑道	行人天橋	升降機
KF76	橫跨鳳德道近龍蟠街	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
KS12	橫跨彩虹道近樂善道	行人隧道	升降機
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
KS35	橫跨太子道東近新蒲崗交匯處	行人隧道	斜道

表4：「人人暢道通行」計劃推出至今涉及出現延遲情況的九龍中區項目

結構編號	位置	行人通道類別	設施類別
九龍城區			
K64	橫跨紅磡道近戴亞街	高架行人道	升降機
黃大仙區西北部			
KF73	橫跨東頭村道近東隆道 ²	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) ³	行人天橋	升降機

2. 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，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。

- ² 橫跨東頭村道近東隆道的項目曾因個別承建商表現欠佳而出現延遲。該項目在納入於2024年8月批出的新工程合約後，已於2025年完工並開放予公眾使用。
- ³ 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，項目下的2號升降機如期完工，並沒有出現延誤的情況。

截至2026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。路政署會繼續緊密監察工程開支，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：2294)

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：

北環線開發是北都基礎設施中支出較大的項目。就此，請告知本會：（1）2026-27年度北環線施工的預計撥款費用為何？（2）隨著北環線採用內地標準，能夠為北環線的開發帶來預計多少的費用節省？

提問人： 嚴剛議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

北環線項目透過「鐵路加物業」模式由香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)以擁有權方式推展。在此基礎上，政府會因應項目的資金差額向港鐵公司批出物業發展權，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，當中不涉及政府的工程撥款。

路政署公布的《香港鐵路標準》，可助新鐵路項目選用更多不同的先進建築技術、建築物料、裝備及鐵路系統，並提供清晰的技術規範作為監管部門的審批依據，同時便利業界制定及優化施工工序，推動香港的新鐵路項目提速提效，致力縮短工期及降低成本。個別項目可節省的成本會因應實際情況而異，取決於該項目的性質、規模以至現場條件。就北環線項目而言，政府正審視港鐵公司的工程預算。我們粗略估算，通過採用《香港鐵路標準》，加上合併推展北環線主線及支線所產生的協同效應，有望為北環線項目節省約兩成建造成本。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1852)

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：

為鞏固香港船舶註冊的領先地位，政府年內會提交條例修訂草案，革新現行船舶註冊安排，包括容許雙旗船制，配合國際航運企業的多元營運模式。請問政府可否告知詳情？當局又會投放多少資源，及預期成效為何？(預算案演辭第146段)

提問人：陳曉峰議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

為提升鞏固香港船舶註冊的競爭力，政府計劃在 2026 年下半年向立法會提交條例修訂草案，革新香港船舶註冊制度，以配合國際航運企業多元的商業運作模式及海運業界的需求。修訂草案主要會涵蓋四大範疇，包括提升註冊安排靈活性、加強管控措施以維持船隊質素、刪除過時註冊程序，以及優化政府處理程序與收費。

其中，根據現行法例，擁有外地船舶註冊的船舶並不符合香港旗船的註冊資格。為配合當今船舶租賃的商業模式，修訂草案將建議在船東註冊暫停的情況下容許雙旗船制一轉管租約(入)註冊（即容許外地註冊船舶暫停其外地船旗註冊，在香港以轉管租約方式註冊及營運）及轉管租約(出)註冊（即容許香港註冊船舶暫停其香港船旗註冊，並以轉管租約註冊方式在外地船旗註冊及營運）。相比直接轉換船旗，建議安排將能為船東提供更大的營運靈活性，包括聘用船員國籍的彈性，滿足船舶租賃的商業模式，有助吸引更多類型的船東選擇在香港註冊其船舶。配合政府在海內外的宣傳推廣工作，以及《2026/27 年度財政預算案》中宣佈推出有關香港註冊綠色燃料船舶的新優惠計劃等，將會為香港船舶註冊帶來顯著的競爭優勢，強化香港船舶註冊的競爭力。

推行上述措施屬有關人員的常規職務，由現有資源應付，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：1355)

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：

就管理公眾貨物裝卸區事宜，請告知本委員會：

- 1.在過去3個財政年度，請按全港六個公眾貨物裝卸區逐一列出：(a)每個裝卸區的泊位總數、年均使用率，以及空置泊位數目及比率；(b)每個裝卸區每年處理的貨物總吞吐量；(c)每個裝卸區主要處理的貨物種類為何；
- 2.過去3年，當局對各公眾貨物裝卸區進行巡查的次數，以及相關巡查涉及的人手開支為何；
- 3.針對油麻地公眾貨物裝卸區，過去3年發生火警事故的數目為何；事故成因以及後續跟進和改善措施為何？

提問人：鄭泳舜議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

(1) 在2023、2024，及2025年，各公眾貨物裝卸區(裝卸區)的情況如下：

2023年					
公眾貨物裝卸區	泊位總數	使用中的泊位數目及比率	空置泊位數目及比率	貨物總吞吐量(公噸)*	處理的貨物種類
西區	23	20(87.0%)	3(13.0%)	376 000	一般貨物及貨櫃
柴灣	14	12(85.7%)	2(14.3%)	302 000	一般貨物及貨櫃、沙及碎石、廢紙，廢金屬

新油麻地	29	28(96.6%)	1(3.4%)	1 800 000	一般貨物及貨櫃，廢金屬
昂船洲	12	12(100%)	0(0%)	823 000	一般貨物及貨櫃，廢金屬
藍巴勒海峽	27	27(100%)	0(0%)	1 147 000	一般貨物及貨櫃、沙及碎石、廢紙，廢金屬
屯門	15	15(100%)	0(0%)	802 000	一般貨物及貨櫃、沙及碎石，廢紙
總計：				5 250 000	

*經四捨五入至最接近的千位數

2024年					
公眾貨物裝卸區	泊位總數	使用中的泊位數目及比率	空置泊位數目及比率	貨物總吞吐量 (公噸)*	處理的貨物種類
西區	23	21(91.3%)	2(8.7%)	328 000	一般貨物及貨櫃
柴灣	14	8(57.1%)	6(42.9%)	235 000	一般貨物及貨櫃、沙及碎石、廢紙，廢金屬
新油麻地	29	29(100%)	0(0%)	1 551 000	一般貨物及貨櫃，廢金屬
昂船洲	12	12(100%)	0(0%)	515 000	一般貨物及貨櫃，廢金屬
藍巴勒海峽	27	27(100%)	0(0%)	984 000	一般貨物及貨櫃、沙及碎石、廢紙，廢金屬
屯門	15	13(86.7%)	2(13.3%)	672 000	一般貨物及貨櫃、沙及碎石，廢紙
			總計：	4 285 000	

*經四捨五入至最接近的千位數

2025年					
公眾貨物裝卸區	泊位總數	使用中的泊位數目及比率	空置泊位數目及比率	貨物總吞吐量 (公噸)*	處理的貨物種類
西區	23	17(73.9%)	6(26.1%)	299 000	一般貨物及貨櫃
柴灣	14	6(42.9%)	8(57.1%)	195 000	一般貨物及貨櫃、沙及碎石、廢紙，廢金屬
新油麻地	29	29(100%)	0(0%)	1 625 000	一般貨物及貨櫃，廢金屬
昂船洲	12	11(91.7%)	1(8.3%)	507 000	一般貨物及貨櫃，廢金屬
藍巴勒海峽	27	25(92.6%)	2(7.4%)	945 000	一般貨物及貨櫃、沙及碎石、廢紙，廢金屬
屯門	15	12(80.0%)	3(20.0%)	613 000	一般貨物及貨櫃、沙及碎石，廢紙
			總計:	4 184 000	

*經四捨五入至最接近的千位數

- (2) 海事處每日均派員實地巡查各裝卸區。管理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) 在2023、2024，及2025年，共接獲10宗涉及新油麻地公眾貨物裝卸區火警報告。據了解，消防處人員在火警現場進行了調查，並無可疑之處，相信有關火警是由貨物夾雜的可燃物引起。

政府十分重視裝卸區的防火安全，已因應火警事故提前終止三份停泊位特許協議，要求各營運商遵守相關消防法規。海事處除出版了相關安全小冊子、安全指引和其他宣傳刊物外，亦積極舉辦安全講座及培訓活動，包括與相關政府部門、裝卸區營運商及商會協作舉行宣傳教育活動，以提升業界的防火及安全意識。海事處將繼續與有關部門緊

密合作，密切監察裝卸區及其毗鄰泊位的防火安全情況。如發現任何違反規定的情況，必定嚴正跟進。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1356)

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：

就管理避風塘事宜，請告知本委員會，過去3個財政年度：

- 1.每個避風塘的泊位總數及平均每月使用率為何；
- 2.在颱風或惡劣天氣期間，每個避風塘的最高使用量及按船隻種類劃分的停泊數字為何；
- 3.私人繫泊在所有避風塘及維多利亞港口界限以內的地方的泊位數目，以及平均每月使用率為何；及
- 4.就避風塘的長遠規劃而言，當局會否考慮全面審視現時14個避風塘泊位的使用率數據，並按各區避風塘的使用情況及船隻停泊需求，研究制訂相應的優化措施（如調整泊位分配）；若會，具體的時間表及研究方向為何？若否，原因為何？

提問人：鄭泳舜議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

- 1.&2. 全港現時設有14個避風塘¹，分佈於香港各區水域，提供共421.6公頃泊位面積供船隻使用。由於避風塘可供不同體積類別的本地船隻按其運作需要共同使用，海事處沒有就各避風塘定下船隻泊位總數。海事處沒有備存避風塘平日使用量的紀錄，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

¹ 14個經刊憲設立的法定避風塘分別為香港仔南避風塘、香港仔西避風塘、銅鑼灣避風塘、長洲避風塘、喜靈洲避風塘、觀塘避風塘、新油麻地避風塘、藍巴勒海峽避風塘、三家村避風塘、筲箕灣避風塘、船灣避風塘、土瓜灣避風塘、屯門避風塘及鹽田仔避風塘。

位的需求。過去3年(2023年至2025年)，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**。

3. 在全港14個避風塘中，有七個避風塘的部份水域劃為私人繫泊設備區，分別為新油麻地避風塘、銅鑼灣避風塘、三家村避風塘、香港仔南避風塘、長洲避風塘、屯門避風塘及喜靈洲避風塘。除避風塘外，維多利亞港口界限以內的水域亦設有八個私人繫泊設備區，分別為汀九、青衣北、荃灣、藍巴勒海峽、油麻地錨地以北、荔枝角、新油麻地避風塘（防波堤外）及土瓜灣。根據海事處紀錄，上述私人繫泊設備區合共設有**916**個私人繫泊設備，由於屬私人財產，海事處沒有備存有關設備使用情況的紀錄。
4. 政府的既定政策是在全港範圍內提供避風泊位，供本地船隻在惡劣天氣下停泊。海事處會以整體方法定期評估全港避風泊位面積的供求情況。一般而言，海事處約每五年進行一次評估，最近一輪在2022年12月發表的《避風塘面積需求評估》，預計由當年至**2035**年全港避風泊位面積整體供應，足夠應付本地船隻的需求。**2027**年至**2040**年的全港避風泊位面積整體供求而進行的評估已於**2025**年第三季展開，預計於**2027**年年底至**2028**年年初完成。

表I — 2023年在避風塘觀察到的船隻數目和種類

	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 ⁴
	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
銅鑼灣避風塘 ¹	0	30	0	0	0	0	0	3	30	80	0	205	0	0	348
長洲避風塘 ²	1	7	0	0	6	3	0	5	17	97	32	74	0	3	245
喜靈洲避風塘 ³	0	0	0	30	0	2	0	0	5	0	0	3	0	1	41
觀塘避風塘 ²	3	5	0	15	0	0	0	0	26	0	0	261	0	4	314
新油麻地避風塘 ²	8	30	0	177	26	37	0	1	24	19	0	134	25	4	485
藍巴勒海峽避風塘 ²	0	0	0	5	0	10	0	0	4	20	0	22	50	1	112
三家村避風塘 ¹	0	5	0	0	0	0	0	2	7	36	0	42	0	0	92
筲箕灣避風塘 ¹	9	8	0	0	8	2	0	23	50	261	0	146	0	2	509
船灣避風塘 ¹	3	0	0	0	0	0	0	0	2	44	45	154	0	9	257
土瓜灣避風塘 ²	2	6	0	80	0	18	0	0	11	0	0	6	0	1	124
屯門避風塘 ²	0	42	0	86	4	21	5	4	49	123	0	80	13	12	439
鹽田仔避風塘 ¹	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15

註： #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

⁴ - 在颱風襲港期間各避風塘的最高使用量

表II — 2024年在避風塘觀察到的船隻數目和種類

	第I類別			第II類別						第III類別		第IV類別	內河船隻	政府小輪	總計 ⁴
	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	遊樂船隻			
香港仔避風塘# ₁	1	31	16	3	11	3	0	88	48	326	0	713	0	8	1248
銅鑼灣避風塘 ₁	4	15	0	0	0	0	0	3	25	115	0	195	0	0	357
長洲避風塘 ₂	3	7	0	0	6	3	0	5	13	119	27	50	0	3	236
喜靈洲避風塘 ₃	0	0	0	29	0	2	0	0	4	0	0	3	0	1	39
觀塘避風塘 ₂	3	2	0	22	0	0	0	0	14	0	0	247	0	2	290
新油麻地避風塘 ₂	9	45	0	186	12	34	0	1	24	26	0	125	26	4	492
藍巴勒海峽避風塘 ₂	0	0	0	5	0	6	0	0	5	10	0	25	24	1	76
三家村避風塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	8	35	0	45	0	0	95
筲箕灣避風塘 ₁	6	6	0	0	6	2	0	23	33	183	0	183	0	0	442
船灣避風塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	0	0	48	48	132	0	12	245
土瓜灣避風塘 ₂	2	4	0	76	0	14	0	0	8	0	0	2	0	1	107
屯門避風塘 ₂	0	33	0	62	6	22	0	4	53	121	0	93	13	10	417
鹽田仔避風塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8

註： #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
₄ - 在颱風襲港期間各避風塘的最高使用量

表III — 2025年在避風塘觀察到的船隻數目和種類

	第I類別			第II類別						第III類別		第IV類別	內河船隻	政府小輪	總計 ⁴
	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	遊樂船隻			
香港仔避風塘 ^{#1}	1	31	16	5	11	4	0	88	10	414	0	821	0	8	1409
銅鑼灣避風塘 ¹	0	28	0	0	0	0	0	3	0	89	0	277	0	0	397
長洲避風塘 ²	2	8	0	2	10	2	0	4	0	165	44	63	0	4	304
喜靈洲避風塘 ³	2	2	0	28	0	2	0	0	6	9	0	5	0	1	55
觀塘避風塘 ²	6	10	0	26	0	0	0	0	25	0	0	308	0	1	376
新油麻地避風塘 ²	18	22	0	196	11	33	0	1	0	26	0	110	16	5	438
藍巴勒海峽避風塘 ²	0	0	0	5	0	6	0	0	5	9	0	30	28	1	84
三家村避風塘 ¹	0	5	0	0	0	0	0	2	0	32	0	49	0	0	88
筲箕灣避風塘 ¹	6	8	0	0	6	2	0	23	0	199	0	164	0	2	410
船灣避風塘 ¹	0	8	0	0	0	0	0	0	0	49	46	131	0	12	246
土瓜灣避風塘 ²	1	5	0	90	0	20	0	0	6	0	0	6	0	1	129
屯門避風塘 ²	0	38	0	44	16	20	5	4	0	190	0	179	12	7	515
鹽田仔避風塘 ¹	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	2	0	0	17

註： #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

⁴ - 在颱風襲港期間各避風塘的最高使用量

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2239)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 港口服務, (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：

政府推動綠色船舶航運的多項措施，包括2026年起推行、為期三年的「綠色船舶註冊優惠計劃」、同樣為期三年的「綠色船用燃料相關船隻港口費優惠計劃」，以及持續推行的以CII評級為基準的綠色優惠措施，政府可否告知：

- (1) 上述各項計劃在2026－27年度的預算開支分別為何；
- (2) 預計可受惠於各項計劃的船舶數目分別為何；
- (3) 為執行上述計劃而進行的監管、核查、系統開發及建設等工作，涉及的相關人手編制為何？

提問人：邱達根議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

- (1,2&3) 政府將於2026年分別推出為期3年的「綠色船舶註冊優惠計劃」及「綠色船用燃料相關船隻港口費優惠計劃」，向在港註冊的綠色燃料船舶提供優惠及為使用或運載綠色燃料的船舶提供港口費減免。

「綠色船舶註冊優惠計劃」將為使用綠色船用燃料的香港註冊船舶（包括現有及新註冊船舶）每年提供60,000元的獎勵，涉及開支約共2,320萬元。優惠計劃有助進一步推廣香港船舶註冊處的綠色船隊品牌，推動香港註冊船舶的綠色轉型，並提升香港在國際航運界的競爭力。此優惠計劃在2026-27年度的預算開支為550萬元。預計在三年計劃期內可吸引約100艘新綠色燃料船舶來港註冊，約佔全球同期新增綠色船舶數目的四分之一，連同現有的綠色船用燃料動力船舶，預計至2028-29年度將有約170艘使用綠色船用燃料的

香港註冊船舶受惠。此優惠計劃由現有編制人員處理，涉及人手沒有詳細分列。

「綠色船用燃料相關船隻港口費優惠計劃」將為在香港使用、運載及／或加注指定的綠色船用燃料的遠洋船提供25%或50%的港口費用減免，為期三年，涉及開支約1,070萬元。此優惠計劃在2026-27年度的預算開支為320萬元。有關措施將可降低船舶在香港進行綠色船用燃料加注的成本，預計在三年期內可吸引超過1 000次相關船舶來港停靠或加注綠色船用燃料。上述優惠計劃由現有編制人員處理，涉及人手沒有詳細分列。

「綠色優惠計劃」則於2024年6月28日推出，旨在鼓勵香港註冊船舶綠色轉型，為期三年。根據計劃，所有5 000總噸或以上的香港註冊船舶如達到國際海事組織制定的碳強度指標評級A或B，便符合資格獲得綠色優惠，每艘合資格的香港註冊船舶可於2024至2026年間就每個對應年份獲得港幣20,000元。「綠色優惠計劃」於2026-27年度的預算開支為2,432萬元。計劃自2024年6月推行至今，截至2026年2月28日，海事處共接獲984艘船舶合共1 529宗申請，當中已批准974艘船舶合共1 509宗申請。此優惠計劃由2024年起聘請三名額外合約員工協助處理申請。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0927)

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：

行政長官在2025年施政報告提出發展遊艇經濟，措施包括增建泊位；放寬對訪港遊艇要求，並設立遊艇動態監察系統，容許訪港遊艇無須在私人營運的遊艇會或碼頭預留泊位，於香港安全有序地自由航行和在政府指定水域範圍內錨泊；提升電子業務系統，容許訪港遊艇提前一站式提交入境資料，以便相關部門進行預先審核。就此，當局可否告知本會：

1. 過去三年境外遊艇入境的數目、使用本港的泊位數目、平均留港日數，以及平均同船人數如何，以及首三位境外來港遊艇的出發地區；
2. 據報導，遊艇動態監察系統將於年內設立，現時的進度為何，設立費用、每年經常開支，以及人員編制為何；
3. 處方有沒有考慮就上述的監察系統財政提出的原則，以用者自付方式進行收費，如有詳情為何，如否原因為何。

提問人：朱立威議員(立法會內部參考編號：101)

答覆：

1. 根據海事處紀錄，過去三年訪港遊艇數目及平均留港日數如下—

	訪港遊艇數目	平均留港日數
2023	80 艘	32.7 日
2024	68 艘	35.1 日
2025	84 艘	48.9 日

首三位訪港遊艇的出發地區為中國內地，意大利及菲律賓。海事處沒有備存訪港遊艇到港後使用本港泊位數目及同船人數資料。

2. 海事處現時正積極開發遊艇動態監察系統，預計於2026年內推出，涉及的項目開支約為270萬元，涵蓋系統設計、系統推行服務、資訊科技保安相關服務費用。系統的經常開支由2027-28年度起預計為每年約55萬元，有關開支涵蓋軟件及系統維修保養的費用。海事處將以現有資源承擔有關的經常開支。推行相關便利措施屬有關人員的常規職務，我們並無相關人員編制的分項數字。
3. 監察系統屬海事處航監系統的服務，法例沒有訂定船隻動向監察而向船隻收取費用。惟根據現行海事法例，訪港遊艇除須繳付到港證及出港證的申請費用外，在申請於香港水域內航行允許時，亦須按船隻面積（以平方米為單位）繳付相應的允許費用。就收回監察系統的有關服務成本，海事處會在定期進行的收費檢討時一併考慮。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0772)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 港口服務，(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：

關於構建綠色船用燃料加注中心，政府可否告知本會：

(一) 當局指將減免使用或運載綠色燃料船舶的港口費，以鼓勵更多船舶在港加注，過去3年有多少隻船舶在港加注綠色燃料，以及所涉加注次數為何；上述減免港口費的詳情為何；

(二) 當局去年中推出「綠色船用燃料加注獎勵計劃」，以鼓勵先行企業在香港開展綠色船用燃料加注的業務，該計劃的申請及獲批個案數目，以及獲批個案所涉獎勵金額為何；

(三) 當局指年內會修例提供更多錨地作綠色燃料加注，詳情為何，包括預計增加的錨地數目，以及可應付多少加注需求等；

(四) 當局指將向在港註冊的綠色燃料船舶提供優惠，以加速香港船隊綠色轉型，目前在港註冊的綠色燃料船舶數目（及其佔在港註冊船舶的百分比）為何；上述將推行的優惠與當局2024年中推出的「綠色優惠計劃」主要有何分別；

(五) 為協助香港註冊船舶綠色轉型，當局2024年中推出「綠色優惠計劃」，為5,000總噸或以上並且達到碳強度指標（CII）評級A或B的香港註冊船舶提供優惠，目前本港5,000總噸或以上的船舶有多少隻；申請以上優惠的船舶數目、批准宗數及所涉獎勵金額為何；

(六) 有否統計目前本港有多少名綠色船用燃料人才，以及有否評估未來三年本地需要多少名相關人才；如有，詳情為何；及

(七) 鑑於據悉，當局已核准大灣區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修讀有關課程，有否統計多少名從業員就讀該等課程；如有，詳情為何？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

政府於2024年11月公布《綠色船用燃料加注行動綱領》（「《行動綱領》」），將香港打造成為綠色船用燃料加注中心，我們正全力推進落實多燃料發展方向在內的各項策略措施。在《行動綱領》公布兩個月內，業界便於2025年2月14日完成首宗於錨地進行的液化天然氣加注作業，更於2025年6月5日在葵青貨櫃碼頭進行首宗液化天然氣加注及貨物同步裝卸作業。這使香港成為世界上能夠提供常規商業液化天然氣和生物柴油加注服務主要港口之列。香港港口更於2026年3月5日完成首宗於錨地進行的甲醇加注作業，並於2026年3月10日在葵青貨櫃碼頭完成首宗甲醇及貨物同步裝卸作業，顯示香港具備甲醇加注的能力。

（一）

截至2026年3月10日，共有12艘遠洋船舶先後在香港水域完成了20次綠色船用燃料加注活動，當中包括18次液化天然氣加注，2次甲醇加注。

為加快建設香港成為綠色船用燃料加注及交易中心，海事處將推出「綠色船用燃料相關船隻港口費優惠計劃」（「港口費優惠計劃」），減免綠色船用燃料相關船舶（相關船舶）的部份港口費，以助降低船舶轉用綠色船用燃料的開支，並吸引更多相關船舶到香港停靠和加注。

港口費優惠計劃將於2026年實施，為期三年。我們計劃向在香港使用、運載及／或加注指定綠色船用燃料的遠洋船舶提供25%或50%港口費優惠。預期在三年期內可吸引超過1 000船次相關船舶來港停靠或加注綠色船用燃料，涉及的總開支為1,070萬元。

（二）

為鼓勵先行企業在香港開展為遠洋船隻提供綠色船用燃料加注服務，海事處於2025年6月推出「綠色船用燃料加注獎勵計劃」，就指定綠色船用燃料首兩家加注商的首兩次加注操作，每次可獲50萬元的獎勵。截至2026年3月6日，就液化天然氣加注，共有兩間企業順利完成了4宗加注作業，各獲發100萬元的獎勵金。至於綠色甲醇加注，海事處正處理兩宗申請涉及兩間企業，所涉獎勵金額分別為50萬元。

（三）

《行動綱領》的其中一項行動措施是劃定綠色船用燃料加注船所需的碇泊處和避風泊位。就此，海事處重新審視了現時港口設施布局，並擬透過修例重新規劃港口設施，以推動香港綠色船用燃料加注的長遠發展。

建議包括設立新的碇泊處，把若干現有碇泊處改為可進行綠色船用燃料加注及停泊加注駁船的多用途碇泊處，以及把若干接近人口稠密地區的碇泊處遷移，以減少對附近居民的影響。建議的重新規劃將提升綠色船用燃料加注的運作靈活性，提供額外海域空間供綠色船用燃料加注作業使用，由現時645公頃增至2 877公頃，從而確保香港港口具備足夠能力應付日益增加的綠色船用燃料加注需求。在新布局下，不同類型燃料的加注船隻可停

泊於不同位置的危險品碇泊處，個別危險品碇泊處的用途亦會有所調整，以便利遠洋船隻在該處停泊及進行加注，增加港口運作的彈性。

（四）及（五）

「綠色優惠計劃」於2024年6月28日推出，旨在鼓勵香港註冊船舶綠色轉型，為期三年。根據計劃，所有5 000總噸或以上的香港註冊船舶如達到國際海事組織制定的碳強度指標評級A或B，便符合資格獲得綠色優惠，每艘合資格的香港註冊船舶可於2024至2026年間就每個對應年份獲得港幣二萬元。截至2026年2月28日，5 000總噸或以上的香港註冊船舶共有1 826艘，海事處已接獲984艘船舶合共1 529宗申請，當中已批准974艘船舶合共1 509宗申請，已發放獎勵金額合共3,018萬元。

至於綠色船舶註冊優惠計劃，目的為支持香港航運業向綠色船用燃料轉型，吸引更多使用綠色船用燃料的船舶在香港註冊，推廣香港船舶註冊處的綠色船隊品牌。有關計劃將於2026年推出，為每艘使用綠色船用燃料的香港註冊船舶（包括現有及新註冊船舶）每年提供60,000元的獎勵。截至2026年2月28日，約有70艘香港註冊船舶可使用綠色船用燃料，佔香港註冊船舶總數約3.5%。

兩個計劃的定位及受惠對象略有不同，但目標均旨在加快香港船隊的綠色轉型，提升香港船舶註冊處的競爭力，吸引更多綠色船舶在香港註冊。預計在「綠色船舶註冊優惠計劃」推行的三年期內可吸引約100艘新綠色燃料船舶來港註冊，約佔全球同期新增綠色船舶數目的四分之一。

（六）和（七）

《行動綱領》在2024年11月公佈後，運輸及物流局與海事處積極落實關於培訓綠色船用燃料相關人才的措施。直至目前為止，海事處已認可10個內地綠色船用燃料有關的培訓課程，供香港在職海事從業員（如海員）修讀，有關的培訓機構共簽發了39張培訓合格證明書和36張批註予修畢課程的香港在職海事從業員。此外，「海運及空運人才培訓基金」下的「專業培訓課程及考試費用發還計劃」在2026年3月推出一個分支計劃「導師培訓支援計劃」，資助已具備一定海事知識和資格的香港海事從業人員，經其公司提名後修讀與綠色船用燃料相關的導師培訓課程。修讀完畢後在其公司中擔當培訓角色，將必要的相關綠色燃料海事知識和專業技能傳授予公司其他員工，以協助香港航運企業為其員工提供與綠色船用燃料相關的培訓，尤其安全方面。相關人員在完成核准課程或通過考試後，可獲發還八成費用，上限為30,000元。此外，本地業界亦可透過「一般就業政策」、「輸入內地人才計劃」及「優秀人才入境計劃」下的「人才清單」引入「綠色航運專才」以配合業界發展所需。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3259)

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：

關於遊樂船隻泊位，政府可否告知本會：

(一) 過去5年(截至該年底)，每年(a)持有有效及(b)新申領第IV類別船隻(遊樂船隻)牌照的船隻數目，並按船隻尺寸(即(i)36英尺以下、(ii)36至60英尺、(iii)61至99英尺、(iv)100至199英尺及(v)200英尺或以上)列出分項數字；

(二) 目前可供遊樂船隻停泊的泊位數目及面積為何；有否評估是否足以應付遊樂船隻的停泊需求；及

(三) 過去5年(截至該年底)，每年非本地註冊的訪港遊樂船隻的抵港船次為何？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

1. 根據海事處紀錄，過去5年持有有效及新申領第IV類別船隻(遊樂船隻)牌照的船隻數目如下－

a) 持有有效第IV類別船隻牌照的船隻數目

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

	年份				
船隻尺寸	2021	2022	2023	2024	2025
100至199.9英尺	64	61	64	64	63
200 英尺或以上	0	0	1	0	2
總數	11 767	12 378	12 553	12 325	12 024

b) 新申領第IV類別船隻牌照的船隻數目

	年份				
船隻尺寸	2021	2022	2023	2024	2025
36英尺以下	1 189	1 041	722	407	315
36至60.9英尺	94	99	105	86	87
61至99.9英尺	48	33	23	29	34
100至199.9英尺	6	6	11	4	4
200 英尺或以上	0	0	0	0	1
總數	1 337	1 179	861	526	441

2. 在一般天氣下，本地船隻可按其日常業務和運作需要，在不妨礙海上交通的情況下在香港水域內任何安全和合適的位置碇泊（除禁止用作碇泊用途的水域外），包括避風塘及避風碇泊處，無須海事處批准。

海事處會定期評估全港避風泊位面積的整體供求情況。根據2022年12月發表的《避風塘面積需求評估》，按遊樂船隻一般使用泊位的情況估算，截至2025年年底遊樂船隻避風泊位面積的供應為254.1公頃，對避風泊位面積的需求為253.9公頃，剩餘泊位面積供應為0.2公頃。新一輪評估已於2025年第三季展開，以評估由2027年至2040年的全港避風泊位面積整體供求，預計於2027年年底至2028年年初完成。

3. 根據海事處紀錄，過去5年訪港遊樂船隻抵港船次如下－

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

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：0084)

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：

受外圍環境影響，現時抵港的內河貨船航次持續下跌。由於貨運量不足，內河駁船難以受惠於政府提供、有效期為一個月的「多程進港許可證」買五送五優惠。有意見建議將優惠改為「買一送一」。運輸及物流局表示，已於2023年12月制定支持海運及港口業發展的《海運及港口發展策略行動綱領》，當中包括檢討向內河船隻徵收許可證費的行動措施。就此，請政府告知本會

- 1) 過去三年（2023、2024及2025年），內河貨船使用「多程進港許可證」買五送五優惠的情況，包括進港的內河貨船每月平均次數，以及在優惠下的使用數目；
- 2) 政府就檢討向內河船隻徵收許可證費的行動措施，預計何時有結果並作出公布；及
- 3) 辦理內河船隻進出港手續所涉及的人力資源為何？

提問人：梁進議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

1. 過去3年，內河貨船每月平均進港次數及全年使用「多程進港許可證」的數目如下－

年度	內河貨船進港每月平均次數	全年已發出的內河貨船「多程進港許可證」數目
2023	3 622 次	743 張*
2024	3 668 次	5 650 張
2025	3 521 次	5 865 張

*註：新冠疫情期間豁免內河船隻「停留許可證」費用豁免期由2019年11月1日至2023年10月31日。由於豁免期內內河船隻無須繳交「停留許可證」費用，因此內河船隻亦無須申請「多程進港許可證」。

2. 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，相關細節適時公布。

3. 內河船隻進出香港手續屬於海事處人員的常規職務，涉及的人手沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3203)

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：

為吸引更多遠洋船舶在港註冊，政府自2024年推出為達 CII 評級A或B的香港註冊船舶提供優惠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。就此，請政府告知本會

- 1) 自上述兩個優惠推出以來，各計劃受惠的船東及船舶數目，當中因獲取優惠而新增在港註冊的船舶數目；及
- 2) 政府在處理船舶註冊方面的工作涉及的資源為何？

提問人：梁進議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

1. 「綠色優惠計劃」於2024年6月28日推出，為期三年，旨在鼓勵香港註冊船舶綠色轉型。根據計劃，所有5 000總噸或以上的香港註冊船舶如達到國際海事組織制定的碳強度指標評級A或B，便符合資格獲得綠色優惠，每艘合資格的香港註冊船舶可於2024至2026年間就每個對應年份獲得港幣二萬元。截至2026年2月28日，海事處共接獲984艘船舶合共1 529宗申請，當中已批准974艘船舶合共1 509宗申請，涉及750名船東及92名轉管租約承租人，而自該計劃推出以來共有35艘新註冊船舶獲取優惠。

「批量註冊優惠」在2025年2月14日推出，以吸引更多船東在香港註冊船舶。如船東於24個月內在港船舶註冊處註冊多於一艘合資格的船舶，便可獲退還相關船舶的註冊費及首年噸位年費。同一申請可涵蓋不同船東的船舶，並可由船東、船舶管理人或船舶代理人提出申請。截至2026年2月28日，海事處共接獲28宗申請，涉及87艘船舶，總噸位約為

5 500 000；其中53艘船舶（總噸位約為4 000 000）已完成註冊，涉及53名船東。

2. 海事處在處理船舶註冊方面的工作由海事處船舶註冊服務組負責。截至2026年2月28日，船舶註冊服務組共有11名人員。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：2368)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 港口服務, (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：

就鞏固香港國際航運中心地位及推動綠色航運的措施，當局可否告知本會：

1. 為期3年的「綠色優惠計劃」(以CII評級為基準)及「批量註冊優惠計劃」自推出以來的申請及審批數目為何；及
2. 文件提到將在2026年推出為期3年的「綠色船舶註冊優惠計劃」及「綠色船用燃料相關船隻港口費優惠計劃」。這兩個新計劃的具體內容、申請資格、資助金額及預計涉及的總開支分別為何？

提問人：黃浩明議員(立法會內部參考編號：73)

答覆：

1. 「綠色優惠計劃」於2024年6月28日推出，旨在鼓勵航運業綠色轉型。根據此計劃，所有5 000總噸或以上的香港註冊船舶如達到國際海事組織制定的碳強度指標評級A或B，便符合資格獲得綠色優惠，每艘合資格的香港註冊船舶可於2024至2026年間就每個對應年份獲得港幣二萬元。截至2026年2月28日，海事處共接獲1 529宗申請，當中已批准合共1 509宗申請。

「批量註冊優惠」在2025年2月14日推出，以吸引更多船東在香港註冊船舶。如船東於24個月內在港船舶註冊處註冊多於一艘合資格的船舶，便可獲退還相關船舶的註冊費及首年噸位年費。同一申請可涵蓋不同船東的船舶，並可由船東、船舶管理人或船舶代理人提出申請。截至2026年2月28日，海事處共接獲28宗申請，涉及87艘船舶，總噸位約為5 500 000；其中53艘船舶（總噸位約為4 000 000）已完成註冊。

2. 政府將於2026年年中分別推出為期3年的「綠色船舶註冊優惠計劃」及「綠色船用燃料相關船隻港口費優惠計劃」，向在港註冊的綠色燃料船舶提供優惠及為使用或運載綠色燃料的船舶提供港口費減免。

「綠色船舶註冊優惠計劃」將為使用綠色船用燃料的香港註冊船舶（包括現有及新註冊船舶）每年提供60,000元的獎勵，涉及開支約共2,320萬元。優惠計劃有助進一步推廣香港船舶註冊處的綠色船隊品牌，推動香港註冊船舶的綠色轉型，並提升香港在國際航運界的競爭力。預計在三年計劃期內可吸引約100艘新綠色燃料船舶來港註冊，約佔全球同期新增綠色船舶數目的四分之一。

「綠色船用燃料相關船隻港口費優惠計劃」將為在香港使用、運載及／或加注指定的綠色船用燃料的遠洋船提供25%或50%的港口費用優惠，為期三年，涉及開支約1,070萬元。有關措施將可降低船舶在香港進行綠色船用燃料加注的成本，預計在三年期內可吸引超過1 000次相關船舶來港停靠或加注綠色船用燃料。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0205)

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：

近年在香港註冊的船舶數目及總噸位均出現較明顯下滑。同時，2026-27年度船舶註冊相關服務的績效目標與評估指標較上年度未有明顯調整，惟相關預算較2025-26年度原預算增加3.0%。就此，請告知本會：(1)過去一年新增及退出在香港註冊的船舶統計資料，包括船舶原註冊地/新註冊地、船舶類型、使用燃料種類、總噸位，以及船東所屬國家或地區分別為何？(2)2026-27年度新增的預算會否考慮在本年度適當時間增設新的香港船舶註冊處區域辦事處？(3)增加3.0%的撥款能否滿足在國際航運業競爭日益激烈環境下的船舶註冊推廣活動？

提問人：嚴剛議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

- (1) 在2025年期間，共有138艘船舶在香港船舶註冊處新註冊，總噸位為8 364 888。其中有五艘船舶可使用液化天然氣或甲醇作為燃料，其餘船舶均使用傳統化石燃料。就新註冊船舶的來源而言，新造船隻佔最大比例，其餘主要來自利比里亞、巴拿馬、馬紹爾群島及中華人民共和國等註冊地。就船舶類型方面，新註冊船舶以散貨船、集裝箱船及油輪為主，亦有部分為油/化學品船及普通乾貨船。就船東背景方面，大部分新註冊船舶由來自中國香港、中華人民共和國、馬紹爾群島、英屬維爾京群島及巴拿馬等國家或地區的船東持有。

另外，共有419艘船舶在同期取消在香港船舶註冊處的註冊，總噸位為28 077 220，全數均使用傳統化石燃料。有關船舶取消香港註冊後，主要轉往新加坡、馬紹爾群島、巴哈馬、巴拿馬及比利時等註冊地。有關船舶的類型主要集中在集裝箱船、散貨船及油輪，有部分為油/化

學品船及普通貨船等。大部分取消香港註冊的船舶由來自中國香港、馬紹爾群島、巴拿馬、新加坡及挪威等國家或地區的船東持有。

- (2) 香港船舶註冊處剛於2025年12月於迪拜開設區域辦事處加強在中東地區提供的服務。連同在倫敦、上海、新加坡、悉尼、三藩市、東京及多倫多已經設立的區域支援團隊，更有效為香港註冊船舶及其航運公司提供技術支援，同時為國際船東提供香港船舶註冊的相關服務。我們會因應實際需要適時考慮加強相關服務，現階段未有計劃於短期內再增設新的區域辦事處。
- (3) 相關增加的撥款主要會用於支持在今年6月推出為期三年的「綠色船舶註冊優惠計劃」，為使用綠色船用燃料的香港註冊船舶（包括現有及新註冊船舶）在計劃實施的三年期間每年提供60,000元的獎勵，以加快香港船隊的綠色轉型，從而吸引更多綠色船舶在香港註冊。我們亦積極部署加強在本地、內地及海外（包括中東、東盟等地區）的推廣工作，革新現行船舶註冊條例為船東提供更多便利，連同現有及新推出的綠色優惠措施，致力提升香港船舶註冊處的國際競爭力。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0919)

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：

請提供：(1) 過去三年內河駁船訪港的年度掛靠艘次變化；(2) 內河駁船訪港須繳納的各費用項目名稱及對應金額；(3) 政府有否預留充足資金支持本地港口吸引珠三角貨物通過駁船來港中轉？若有，詳情為何？

提問人：嚴剛議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

1. 過去三年，內河貨船訪港數字及變化如下－

年度	訪港次數	年度變化
2023	43 467	-10.8%
2024	44 020	+1.3%
2025	42 255	-4.0%

2. 內河船隻訪港時須根據《商船(本地船隻)(費用)規例》(第548J章)繳交費用如下－

A) 到港證	58 元
B) 出港證	58 元
C) 單次停留許可證	船隻的繳費以面積(平方米)計算。如該船隻的面積為 400 平方米以下，所繳付費用為 820 元；如該船隻的面積為 400 平方米或以上，所繳付費用

或 一個月期間內使用不多於 10 次的許可證(一般稱為「多程進港許可證」)	為 820 元再就該船隻的面積與 400 平方米相差的每平方米(如該差額並非整數，則調高至下一個整數)，另加 2.2 元。 註:若船隻在香港水域內停留連續 8 日或以上，該船須就以下期間繳付與上述相同的費用，包括:(a)該次停留的每段連續 7 日的期間；及(b)該次停留的餘下日數。 船隻的繳費以面積(平方米)計算。如該船隻的面積為 400 平方米以下，所繳付費用為 4,100 元；如該船隻的面積為 400 平方米或以上，所繳付費用為 4,100 元再就該船隻的面積與 400 平方米相差的每平方米(如該差額並非整數，則調高至下一個整數)，另加 11 元。

3. 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》，提出各項鞏固香港區域中轉樞紐港和國際航運中心地位的行動措施，其中包括檢討向內河船隻徵收的許可證費用，以保持港口的競爭力及對業界的吸引力。我們正進行相關檢討，並會繼續密切留意行業的營運情況，以適時推出措施支持業界發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0015)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府剛發表的《財政預算案》表示正推展多個「智慧綠色集體運輸系統」(SGMTS)項目，包括洪水橋／厦村及元朗南新發展區、啟德及東九龍系統。就此，請問當局能否告知本會：

1. 預計2026-27年度就上述項目投入的人手編制及開支為何；
2. 就洪水橋／厦村及元朗南新發展區、啟德及東九龍項目，當局在規劃走線時會如何基於地理與流量數據分析，以決定採用架空或地面形式；對於預計今年招標的洪水橋項目及已展開招標的啟德項目，當局採取了什麼措施或設計確保預留充足容量以應付長遠需求；
3. 鑑於當年興建輕鐵時因過度優先而影響其他車輛通行的教訓，對於可能採用地面走線的路段，當局會否在路口設計中加入智慧交通措施（例如以資訊科技動態調節綠燈時間），以實現集運系統與其他車輛的協同通行，避免重複當年的問題，若會，詳情為何，若否，原因為何；及
4. 關於啟德發展，當局除了興建啟德智慧綠色集體運輸系統外，會否研究在啟德跑道末端規劃接駁觀塘的行車及行人橋樑，以改善該區對外連接，避免該路段成為斷頭路？

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1. 洪水橋／厦村及元朗南新發展區、啟德及東九龍三個智慧綠色集體運輸系統項目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，涉及的人手編制及開支沒有詳細分項。
2. 在決定採用架空或地面模式的運輸系統時，我們會整體考慮一籃子因素，當中包括系統就空間、走線坡度和弧度等的技術要求、系統對環境、現有道路交通和設施的影響、所需推展時間，以及運輸和成

本效益等。就啟德及東九龍的智慧綠色集體運輸系統而言，這兩個項目分別位於啟德以及東九龍觀塘北部上坡的已發展區域，樓宇密集，可建造集體運輸系統的空間非常有限，走線亦受制於現有樓宇及設施的布局。如該兩個項目採用地面形式，預期需佔用大量現有路面範圍，影響現有道路交通，並可能減低集體運輸系統的運輸效益。因此，該兩個項目均建議採用專屬高架走廊設計，與沿線的地面交通完全分隔，以免影響其他交通運作，亦免受地面交通狀況影響，以提供便捷的接駁交通服務。

至於洪水橋／厦村及元朗南新發展區項目，由於在規劃時已包括一條結合智慧綠色集體運輸系統道路、行人道和單車徑於一體的環保運輸走廊，因此項目可採用環保路面模式，以減低對附近環境的影響，並且能縮短建造時間和減低建造成本。

我們會在三個項目的招標文件中要求集體運輸系統在設計上（包括車輛載客量、車隊規模、車站及車廠的配置等）需可應付長遠的運輸需求，設計布局亦需預留足夠彈性以應付不同交通需求情況下的營運要求。

3. 洪水橋／厦村及元朗南新發展區智慧綠色集體運輸系統的大部分路段設計為地面專用道路，在與主要及繁忙路段的交界處建議採用分層分隔的安排（例如設置高架段），與其他路面交通分隔，以達致整體交通暢順。至於在非繁忙路段，建議運輸系統與其他交通共用路口。經優化設計及進一步評估道路容量，共用路口的數量已減至最少。而這些共用路口的設計亦已考慮將來發展的交通流量，預留足夠的容車量，並計劃採用實時交通燈號調節系統，按實際車流動態分配燈號時間，透過智能交通管理，令整體交通更暢順。
4. 政府正研究在現有觀塘避風塘上興建一條跨海橋樑，以直接連接啟德前跑道區與觀塘，改善前跑道區對外交通連繫。有關研究會配合啟德發展區的整體規劃及交通安排。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：1774)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第137段指出香港國際機場是全球最繁忙的貨運機場，去年貨運量突破五百萬公噸。客運量達六千一百萬人次，按年上升近一成半。並會與具發展潛力的地區，如中東、中亞、非洲及南美洲等，爭取訂立新民航協議及擴展航權，進一步提升香港作為國際航空樞紐的競爭力。就此，可否告知本會：

1.就新民航協議及擴展航權談判，政府能否向本會簡述訂下按年制定的量化目標（包括：新增航點、航班頻次、第五航權/第七航權安排、貨運配額等）及談判時間表？

2.隨着國際政經局勢的變化，傳統歐美市場的經貿量有所下跌，東盟及中東一帶一路等新興市場崛起。當局會如何針對這些地區開拓航線，為香港與當地更頻繁的商貿往來創造條件。會否按貿易增減趨勢，縮減美國航綫，增加新興市場一帶一路沿綫國家航綫？

3.面對鄰近機場擴容與補貼競爭，特別是鄰近的廣州、深圳和珠海機場，政府如何確保香港在客運(特別是商務旅客)、貨運、中轉這三類經營的差異化優勢？香港國際機場有否開航綫補貼政策，與鄰近地區機場看齊？

4.在今年5月機場二號客運大樓啟用後，旅客接待能力會更上台階。當局會否訂立關鍵績效指標去提升旅客人數，特別是針對商務旅客及高端過夜旅客？

提問人：陳宗彝議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

1.至2.

政府會繼續積極參加國際民航會議，並主動出訪民航伙伴，目標是在2026年內與10個或更多的民航伙伴探索加強民航聯繫（包括商討訂立新的民航協議或擴展航權），優先聚焦具進一步發展潛力及新增長點的地區，如南美洲、中亞、非洲及中東等，以支持香港國際機場進一步拓展其航線網絡。

政府亦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。

3.

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，機管局的「海天中轉大樓」方便來自澳門和內地的中轉旅客經快船服務或巴士接駁服務，直達香港國際機場禁區，無須辦理香港入境手續即可登機轉飛海外，反向亦然。機管局亦在大灣區內戰略性地點設置近40個城市候機樓讓旅客預辦登機手續，並正分階段啟用在港珠澳大橋香港口岸人工島上的自動化停車場。

另外，為吸引更多旅客在香港國際機場中轉，機管局於2025年9月與旅遊網站合作，推出專為轉機旅客而設的中轉本地遊服務，供中轉期間逗留最少7小時的轉機旅客免費參加。

貨運方面，機管局正積極發展香港國際機場與大灣區之間的「海空貨物聯運」，並正分階段完成「香港國際機場東莞空港中心」第一期永久設施，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。

航線補貼方面，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36間航空公司，開辦82條新航線及為現有14條航線增加了航班班次。上述計劃開支由機管局承擔，不涉及政府開支。

4.

機管局於2026年2月宣布，二號客運大樓的離境設施計劃於2026年5月27日啟用。擴建後的二號客運大樓將與機場快綫月台及一號客運大樓進行無縫連接，預計至今年底可以分流約20%的旅客，即約800萬人次。

另一方面，為吸引更多商務及高端旅客選用香港國際機場，香港商用航空中心第一期現址擴建工程的新客運大樓已於去年竣工啟用，航班處理能力增加1倍，以應對大灣區及其他地區對商用航空的熱切需求。中心的第二期工程亦即將完成，進一步回應市場多元化、高端的需求，包括包機、寵物旅遊及團體旅遊等。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1779)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第149段指出國際航運業正值綠色轉型，訂造綠色燃料新船或改造現有船舶所需資金巨大。香港會發揮優勢，推動金融中心與航運中心的聯動發展。就此，可否告知本會：

1.要推動綠色航運，不可或缺的是相關專才。政府在2024年底發表的《綠色船用燃料加注行動綱領》中其中一項策略是要培養綠色船用燃料相關人才，並預計於2026年年初可培訓出50名綠色船用燃料相關人才，同時會繼續透過不同計劃利便相關人才來港。請告知現時培訓人才的情況及有否追蹤其就業情況？

2.當局會如何推動把「金融—航運—專業服務」串連，以發揮聯動效應，形成有機結合的產業？

3.面對區內港口與金融中心競逐綠色航運，香港的優勢定位是甚麼？在人才與合規能力方面，當局有何跨部門培訓與引才路線圖？

提問人：陳宗彝議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 《綠色船用燃料加注行動綱領》(《行動綱領》)在2024年11月公佈後，運輸及物流局與海事處積極落實關於培訓綠色船用燃料相關人才的措施。直至目前為止，海事處已認可10個與綠色船用燃料有關的培訓課程，供香港在職海事從業員(如海員)修讀，至今有關的培訓機構共簽發了修畢相關培訓課程後的39張培訓合格證明書和36張批註。此外，「海運及空運人才培訓基金」下的「專業培訓課程及考試費用發還計劃」將在3月底前推出1個分支資助計劃—「導師培訓支援計劃」，旨在資助已具

備一定海事知識和資格的海事從業人員，經其公司提名後修讀與綠色船用燃料相關的導師培訓課程。修讀完畢後在其公司中承擔培訓角色，將必要的相關綠色燃料海事知識和專業技能傳授予公司的其他員工。相關人員在完成核准課程或通過考試後，可獲發還8成費用，上限為30,000元。本地業界可透過「一般就業政策」、「輸入內地人才計劃」及「優秀人才入境計劃」下的「人才清單」引入「綠色航運專才」以配合業界短期發展所需。

2. 航運業脫碳已成全球趨勢。國際海事組織於2023年訂立目標，在2050年前後實現國際航運淨零碳排放。國際航運界需要建造綠色船用燃料新船舶或改裝現有船舶，以逐步實現有關減排目標，因此資金需求龐大。2026-27年度財政預算案提出推動金融中心與航運中心聯動發展，以回應船東在綠色航運轉型所面對的龐大資金需求。憑藉香港優越的營商環境以及蓬勃的高增值海運服務業等優勢，再結合並發揮兩個中心的優勢，我們更好便利國際航運企業對接香港資本市場，協助航運業界開拓更多元的資金渠道，促進金融業界衍生更多元化的航運金融產品，吸引並留住國際航運界的商業主導人（尤其是外資船東）在港營運，成就香港成為「全球航運之都」的目標。
3. 在綠色船用燃料貿易方面，內地將會是全球最大的綠色船用燃料生產基地，香港背靠祖國，作為國際金融中心，擁有資金自由流動、交易可即時結算的優勢，加上政府計劃於今年內為包括綠色船用燃料的大宗商品的貿易提供半稅優惠，正好助力內地生產的綠色船用燃料經香港貿易平台遠銷全球。在人才及合規能力方面，我們會不斷優化「海運及空運人才培訓基金」下的相關培訓計劃，進一步加強培育人才方面的效率、靈活性和精準度，以提升本地海運人才及合規能力。我們會繼續加強與內地及國際培訓機構合作，引入新的課程以配合，支援整個航運業由航海以至高增值海運行業發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1788)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在二零二六至二七年度需要特別留意的事項，當局表示會繼續監督在政府收費隧道和青沙管制區實施和營運「易通行」的情況，以及監察3條過海隧道在實施不同時段不同收費後的交通情況。政府自2018年起豁免專營巴士隧道費，並設立基金抵銷未來加價，但其他商用車輛卻完全沒有類似支援，須獨自承受隧道費上升帶來的營運壓力。現行隧道收費既未能反映道路使用成本，也未能有效紓緩擠塞，對業界亦欠公平。香港的道路資源有限，政府不能再以不均衡的收費制度加重業界負擔，亦不能讓隧道擠塞成為長期結構性問題。為此，可否告知：

- 1.政府會否以收費調整配合交通管理，改善隧道擠塞，並公布具體的分流及紓塞目標？
- 2.政府是否掌握隧道費對物流、運輸、旅遊業的成本影響？如隧道收費對相關產業構成沉重營運負擔，政府有什麼幫扶政策協助行業？如有，詳情為何？

提問人：陳宗彝議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

政府在釐定各政府隧道的收費水平時，會全盤考慮四大原則，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。由於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。

如上文所述，在釐定各政府隧道的收費水平時，政府其中一項主要考量是效率優先。例如，在2023年訂定3條過海隧道新收費時，政府簡化不同類別

商用車輛的收費結構，不再以車輛大小或重量來收取不同商用車輛的隧道費，而是按效率優先的原則，顧及商用車輛的載客效率及對社會的經濟效益，下調貨車等商用車收費至與私家車相若的水平，利便業界運作。在2025年收回大欖隧道時，政府亦按相同原則，大幅下調商用車輛的隧道收費至與私家車相若的水平，例如輕、中、重型貨車的收費減幅達33%至46%，而小型巴士的減幅更高達66%。

如前述，政府釐定隧道費的另一重要考量是交通管理，例如實施分時段收費製造經濟誘因，利用繁忙時段和非繁忙時段之間的收費差異，鼓勵駕駛人士在繁忙時段以外出行，以減少繁忙時段的擠塞情況。事實上，過海隧道實施「分時段收費」後，整體過海擠塞有所紓緩。繁忙時段海底隧道(紅隧)和東區海底隧道的車龍普遍縮短；而在一般時段及非繁忙時段，即佔全日近八成時間，3條過海隧道（包括以往經常擠塞的紅隧）的交通較以往明顯暢順。鄰近隧道口的非過海交通亦有明顯改善。駕駛者可以按目的地選擇過海隧道並減少繞路，這有助顯著縮短商用車輛過海行車時間、降低燃油成本，並提升運作的效率。這些分流效果對整體市民出行、運輸物流和公交營運帶來正面影響。

運輸署會持續監察各隧道的交通情況，並適時檢討隧道收費安排和水平；亦會持續與商用車業界繼續密切聯絡，推出和優化不同措施支持物流業界的發展。

至於政府在2019年2月起豁免專營巴士營辦商使用政府隧道及管制區的收費，其目的是讓營辦商將所節省的隧道使用費存入豁免隧道費基金(基金)。當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，營辦商需先利用基金的結餘抵銷加幅。因此基金是用以降低乘客所需承擔的車費加幅，讓乘客直接受惠。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1790)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在二零二六至二七年度需要特別留意的事項，當局表示會提交有關規管網約車服務的附屬法例，以及監督相關規管制度的實施情況。就此，可否告知本會：

1.鑑於政府正提交規管網約車服務的附屬法例，請問政府將如何確保平台的佣金制度公平透明？政府會否要求平台披露抽成計算方法、保障司機最低收入。

2.請問政府在制定網約車規管制度時，會否參考內地的做法要求平台將香港用戶及司機的個人資料儲存於本地或受香港法例管轄的伺服器，以保障國家安全、地理信息的安全及市民私隱？因國際案例顯示，即使數據存於第三國，外國政府仍可基於國安或執法理由強制索取(如加拿大皇家騎警案)。

3.政府在制定規管制度時，會否要求平台在香港設立具稅務責任的實體、確保其公平繳稅？並會否就保險、合規成本、定價模式等方面設立「公平競爭基準」，以避免平台以不對稱成本結構壓倒持牌的士業界？例如繁忙時段最高上浮車資10%，非繁忙時段最低下調車資10%。是否可容許的士及網約車可上下浮車資10%，以達至訂價權公平競爭？

提問人：陳宗彝議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(「《條例草案》」)於2025年10月獲立法會通過，訂明規管網約車服務的法律框架和重要原則，包括規定提供網約車服務的平台、車輛和司機三方均須領取合適的牌證，並遵從相關的牌證條件。網約車與的士有不同的優勢和定位，並因應其服務性質和模式受到適當的規管，為乘客提供多元的出行選擇。

為確保網約車服務牌照持有人（「持牌平台」）具備足夠的營運能力，並且能提供優質的網約車服務，牌照申請人必須為在香港註冊的公司，並符合指定的入場門檻（例如申請人經營網約車平台的經驗、財政能力、在香港為經營平台而計劃作出的投資、其公司董事的資格）。營運方面，持牌平台須維持適當且具效率的網約車服務，並進行盡職審查，以確保旗下的網約車及司機均領有有效的許可證。車費方面，持牌平台可按市場情況自訂網約車服務的車費，但必須於行程開始前讓乘客知悉收費安排，政府有權在有需要時（例如市場上出現惡性競爭的情況下）規管收費安排。網約車服務牌照數目不設上限，平台可視乎自身的營運策略和商業考慮，透過不同的派單和佣金安排吸引司機合作提供服務。另一方面，透過不同平台的參與和良性競爭，有助市場出現具競爭力的定價和服務，為乘客和旅客提供優質和多元化的點對點出行服務，也為司機提供回報合理的工作機會。

此外，就有關備存資料方面，《條例草案》亦訂明持牌平台須備存和向運輸署提供營運資料的妥善紀錄，同時賦權運輸署署長可就一系列事宜（包括與平台所提供的載客服務相關的資料的收集、傳送、儲存和提供等）施加牌照條件，以確保資料安全，並讓運輸署可有效監察平台的服務。除此之外，持牌平台亦須遵守其他本地法例，包括與稅務和保障私隱相關的法律規定。

政府現正積極推展下一步的工作，並持續與各持份者溝通，以敲定規管網約車服務的技術細節，包括平台、車輛和司機的營運模式（例如平台須備存的具體資料和保存期限）、硬件配套等，並適當地將其納入附屬法例或牌證條件當中。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1796)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭提到第72項，政府今年上半年起將分階段推行無人機交通管理系統及載人飛行器等應用，為本人早前建議在香港利用無人機接載旅客，聯合旅遊業界開發低空觀光的構思，奠下重要的基礎。

低空經濟是中國經濟增長的重要引擎，更是加速賦能新質生產力的嶄新賽道，可否告知本會：

1.政府會否考慮從百億元「創科產業引導基金」中撥款，為低空經濟設立獨立專項基金，以支持低空經濟項目研發、試驗及示範應用？

2.在未有低空經濟項基金協助發展的前提下，「創科產業引導基金」會具體涵蓋低空經由產業鏈的哪些關鍵部分，如何推動並協助企業形成可持續經營的低空經濟產業鏈，包括集中鼓勵無人機應用、提供主要以載人電動垂直升降（eVTOL）服務為主、而研發、製造居次的完整配套？

3.「創科產業引導基金」如何具體刺激鼓勵旅遊業界盡快投入並迎接提供如旅客運送的體驗服務，特別是設立電動垂直起降（eVTOL）場地及設施，例如按企業升降架次為標準提供補貼，減輕企業前期基建的資金壓力。政府財務支持與商界投入資金目標比例如何？

提問人：陳宗彝議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

「創科產業引導基金」(「引導基金」)旨在發揮政府資金的引領和槓桿作用，鼓勵市場投資指定創新及科技產業下的項目，支持策略性新興和未來產業的發展。

任何項目(包括與低空經濟有關的項目)如果符合「引導基金」的目標產業範疇以及相關投資準則，也可納入在「引導基金」各子基金的投資考慮範圍內，基金經理會根據相關投資準則及其專業判斷選擇合適的投資項目。

就推動載人飛行器的試點應用方面，政府於2025年11月推出進階版低空經濟「監管沙盒2」試點項目，涵蓋非傳統航空器(包括載人飛行器及電動垂直起降飛行器)等技術複雜度較高的應用場景。有關申請已於2026年2月28日截止。業界反應熱烈，各應用場景均接獲多項申請。「發展低空經濟工作組」正詳細審閱有關申請，目標在今年上半年陸續推出試點項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1803)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在二零二六至二七年度需要特別留意的事項中，當局會與內地政府協商在大灣區建設可持續航空燃料產業鏈。就此，可否告知本會：

1.政府早前公布目標，預期在2030年，在香港出發的航班將實現應用1至2%的可持續航空燃料（SAF）。據悉，部份航空公司已啟動應用SAF計劃，當局有否統計現時SAF在香港應用的最新情況？

2.據悉目前SAF燃料仍較傳統燃料貴3至5倍，當局有何具體措施推動航空公司應用，以實現上述2030年的發展目標？

3.在建設可持續航空燃料產業鏈方面，當局將如何善用香港的規模效益優勢（採購量、融資與保險等專業服務、航司用量等）等，既加快相關產業鏈建設，亦為香港整體航空業界爭取利益，包括降低使用成本等？

提問人：陳宗彝議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

1. 香港國際機場現有的航空燃油基礎設施，已可供航空公司接收、儲存及採用預先混合的可持續航空燃料(Sustainable Aviation Fuel; SAF)。在2022年至2025年期間，航空公司在香港國際機場採用了4個批次的SAF。
2. 為支持SAF產業鏈的建設並提升香港國際機場的競爭力，我們已就從香港國際機場出發航班的SAF使用比例設立目標。視乎區內相關產業及供應鏈逐漸完善化及相關配套措施發展的進程，我們的目標是在2030年實現1%至2%的SAF使用比例。我們和香港機場管理局(機管局)

將繼續與業界保持緊密溝通，並提供支援，助力實現有關用量目標。其中，運輸及物流局會聯同環境及生態局研究建設SAF混合設施，長遠在港提供較便宜並已混合SAF的航油，以提升香港SAF產業競爭力和航空公司議價能力。此外，機管局亦會推出宣傳及推廣活動，以提升公眾與企業對SAF的認識及支持。

3. 為加速綠色技術落地，構建具影響力的新質生產力產業鏈，環境及生態局正與廣東省政府協商，帶領一間全球主要SAF供應商的本地企業在大灣區發展，涵蓋上游原料收集、廠房開設和規模化生產等，促進航空業新能源產業的發展。

環境及生態局會繼續探討和推動各種SAF供應方案，在大灣區建立區域性的SAF供應鏈，善用廣東省的廢食油資源和生產成本等優勢，提升SAF產業的整體競爭力。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1804)

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(丘卓恒)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在二零二六至二七年度需要特別留意的事項，當局表示會繼續推展《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。關於地鐵上蓋物業發展權制度與公共利益保障：

鑑於政府多年來以「鐵路加物業」模式推動鐵路建設，並賦予港鐵公司在車站上蓋物業的優先發展權，社會一直關注該制度是否能確保公共資源得到最有效運用，並避免因制度設計而造成市場壟斷、土地價值未能充分體現等問題。現時政府在批出上蓋物業發展權時，涉及土地估值、項目規模、收益分配及監管安排等多個環節，均與公共利益息息相關。就此，請告知本會：

- 1.政府現行批出地鐵上蓋物業發展權的制度基礎為何？包括審批準則、估值方法、風險分擔安排及監管機制等，請詳細列明。
- 2.政府如何確保港鐵公司在享有優先發展權的同時，不會造成市場壟斷或削弱競爭？是否有定期檢討相關制度的機制？
- 3.政府會否檢視現行制度是否仍能符合公共利益最大化的原則，並考慮引入更多透明度及競爭元素？

提問人：陳宗彝議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

1.
由於鐵路項目投資巨大，客運業務及車站商務等所得的收入往往未能令項目收支平衡，因此對於在「財務上不可行」的鐵路項目，即在扣除預計總開支後的預計總收入現值，少於預期的資本回報的項目，政府會提供資助，以填補資金差額。「鐵路加物業」模式是推展新鐵路項目其中一個行之有效的模式。除了以物業用地價值資助鐵路發展，該模式讓推展鐵路項目的單位，可以協調物業發展的備置工程和鐵路工程，令車站、車廠與物業發

展項目之間的工程銜接更為暢順，利便工程推展，也使將來居民使用鐵路和相關設施更為方便。推展單位亦有誘因盡力如期完成鐵路項目，以盡早提升物業項目的價值。在「鐵路加物業」模式下，政府無需動用公帑推展新鐵路項目。

根據「鐵路加物業」模式，政府會因應項目的資金差額批出物業發展權以提供財務資助，而鐵路公司則會承擔鐵路的設計、建造、營運和維修保養有關的商業風險。即使新鐵路項目日後的收益比預期為低，政府亦沒有義務再向鐵路公司提供任何資助。

現時於東涌線延線、屯門南延線、古洞站、洪水橋站、北環線第一部分等鐵路項目的財務資助形式是從物業發展用地的十足市值地價中扣除一筆協定的固定總額，以填補鐵路項目資金差額。日後臨近批出物業發展用地時，會按「設有鐵路」的基礎評定十足市值地價，並從中扣除雙方已同意的固定總額。港鐵公司需要承擔所有因市場波動及鐵路營運衍生的相關的商業風險。在推展新鐵路項目時，政府和港鐵公司均會作出評估，確立項目的財務可行性。政府在與港鐵公司簽訂項目協議前，項目的相關財務安排(包括為提供財務資助所批出物業發展用地)均須通過嚴格的審核，經周全考慮，證明符合公眾利益，並需獲行政會議審批。港鐵公司在發展物業時亦需遵從和執行地契條款以及相關法定規定。

2.及3.

一直以來，港鐵公司都為香港提供非常穩健的鐵路服務，廣受國際稱譽。然而，政府在推展新獨立鐵路路線時，在適當情況下亦會考慮引入港鐵以外的營運者，鼓勵競爭及創新。就此，我們計劃透過公開招標推展港深西部鐵路（洪水橋至前海）項目以及東九龍、啟德及洪水橋／厦村新發展區的綠色智慧集體運輸系統項目，鼓勵本地、中國內地和外國的投資者參與推展項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1805)

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在二零二六至二七年度需要特別留意的事項，當局表示會繼續推展《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。關於未來鐵路項目的發展權安排與政策檢討方向：

隨着政府推動北部都會區、交椅洲人工島及多項新鐵路規劃，未來將有大量車站上蓋物業涉及龐大土地及房屋供應潛力。現行「鐵路加物業」模式是否仍然適用？港鐵公司是否應繼續享有優先發展權？以及如何在鐵路建設、房屋供應與財政可持續性之間取得平衡，均屬重大政策議題。就此，請告知本會：

- 1.政府在規劃新鐵路項目時，會否全面檢討現行「鐵路加物業」模式，包括是否應重新界定港鐵公司的優先發展權？
- 2.政府會否考慮引入公開招標、收益共享、政府主導發展等其他模式，以提升競爭、增加庫房收入，並確保土地價值更有效回饋市民？
- 3.政府會否考慮把港鐵物業發展項目中屬政府的50%收益，劃撥成立「土地開發及房屋發展基金」，以長期支持土地及房屋供應、降低市民居住成本、提升人均居住面積，並透過加速公營房屋興建與流轉，縮窄貧富差距？

提問人：陳宗彝議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

1.及2.

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，亦會盡量善用市場力量推展項目。「鐵路加物業」模式是推展新鐵路項目其中一個行之有效的模式。除了以物業用地價值資助社會所需的鐵路發展，該模式讓推展鐵路項目的單位，可以協調物業發展的備置工程和鐵路工程，令車站、車廠與物業發展項目之間的工程銜接更為暢順，利便工程推展，也使將來居民使用鐵路和

相關設施更為方便。推展單位亦有誘因盡力如期完成鐵路項目，以盡早提升物業項目的價值。在「鐵路加物業」模式下，政府無需動用公帑推展新鐵路項目。

自二零二三年起，新鐵路項目採用了修訂的「鐵路加物業」模式，財務資助的形式是從物業發展用地的十足市值地價中扣除一筆協定的固定總額，以填補鐵路項目資金差額。日後當鐵路公司要求批出物業發展用地時，會在按「設有鐵路」的基礎評定地價中扣除該筆固定總額。相比過往鐵路公司需向政府支付市值地價(估值不計及鐵路發展)，並透過物業發展項目帶來的財務資助填補資金差額，修訂模式可提供足夠的財務資助和確定性，亦可以較少的物業發展用地提供財務資助。

除了「鐵路加物業」模式外，政府不排除採用其他合適的推展模式，例如個別項目可能沒有條件採用「鐵路加物業」模式。事實上過往亦有鐵路項目是以其他模式推展。

政府在推展新獨立鐵路路線時，在適當情況下亦會考慮引入公開招標模式，鼓勵競爭及創新。我們計劃透過公開招標推展港深西部鐵路（洪水橋至前海）項目以及東九龍、啟德及洪水橋／厦村新發展區的綠色智慧集體運輸系統項目，鼓勵本地、中國內地及外國的投資者參與競投。

3.

根據《公共財政條例》（第2章）第3條，政府從港鐵公司收取的現金股息為政府一般收入的一部分。這些收入會透過政府的各個政策範疇，用於廣大市民身上。政府會就如何運用資源作整體考慮，然後作出適當調撥。事實上，政府及香港房屋委員會亦提供充足資源，支持近年的大規模土地開發及公營房屋建設。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3194)

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在二零二六至二七年度需要特別留意的事項，運輸署會繼續支援推行「粵車南下」。面對港人周末北上消費成風，連帶以中產高消費群為主的「港車北上」2025年日均通行量達8,600輛次，導致本地餐飲及零售業界遭受嚴重打擊，餐飲零售業倒閉成風，當中包括不少老字號處於捱打狀態，鄰近邊境的商戶全年拍蒼蠅淪為鬼場，反觀「粵車南下」日均通行量僅100輛次，有違全球廣被接納的跨境配額「對等原則」，完全無助相關行業，可否告知本會：

1. 有關配額嚴重不對等的安排，內地廣東省政府主要以經濟為主要考量，相反當局除把道路安全作為配額分配的考量，是否會同時優先把支撐支援本地經濟的措施列作最重要的考量，以拯救奄奄一息的餐飲和零售業界？如無，原因為何？
2. 眼見餐飲和零售業界已快等不及，當局目前考慮放寬把「粵車南下」配額的檢討從100放寬至8600的時間表如何？
3. 有意透過「粵車南下」來港的車主面對配額、日子、時段、指定港珠澳口岸等限制，因難以選擇合適的日子及時段來港而造成惡性循環，進一步窒礙他們來港意欲，當局會否考慮把相關日子、時段及配額放寬至其他陸路口岸？如無，原因為何？
4. 現時港珠澳大橋口岸平日周二及周三容許車主「港車北上」出發前，透過相關網站預約出行時間時可獲豁免預約，相關安排什麼時候才可以按「對等原則」讓「粵車南下」車主享有同樣待遇？如無相關安排，原因為何？
5. 據去年官方數據，深圳人口規模為珠海的約七倍，深圳本地生產總值約為珠海的8.5倍，可看出深圳含金量大幅超越珠海，為什麼「粵車南下」僅開放予經港珠澳口岸來港車主，而沒有考慮含金量大幅超越珠海的深圳車主，可否告知本會會否開放更多深圳口岸，便利深圳車主選擇駕車訪港？如無此打算，原因為何？

提問人：陳宗彝議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

特區政府一直致力與粵方推動各項跨境通行措施，促進粵港澳大灣區（大灣區）的互聯互通。「粵車南下」是與「港車北上」的互惠安排，為大灣區融合發展注入更大動能，不僅促進粵港兩地居民雙向奔赴，「粵車南下」較高消費能力的旅客亦為香港的旅遊、零售及餐飲等行業帶來機遇，從而帶動本港經濟增長。

隨著「港車北上」自2023年7月的成功落實和推展，港珠澳大橋（大橋）的使用量持續攀升。在此基礎上，粵港雙方積極推進「粵車南下」，並於2025年年底正式實施，開啟內地居民另一訪港新模式。在「粵車南下」安排下，合資格的廣東私家車可透過創新簡便的途徑申請經大橋赴港，在大橋香港口岸人工島上的自動化停車場（口岸停車場）泊車後，司機和乘客可使用「易泊飛」服務經香港國際機場轉乘飛機，或使用將於稍後推出的「易泊遊」服務入境並轉乘香港本地交通工具訪港，有助於提升香港國際航空樞紐的地位；或在無須取得常規配額下以自駕方式經大橋直接入境並駛至香港市區（入境市區部分）。

現時口岸停車場可提供1 800個泊車泊位，2個口岸停車場全面開放後可提供最多約2 800個泊位，再加上每日100個預約名額入境市區。

我們按確保安全、有效分流、完備配套和簡便申請的策略，有序推展「粵車南下」，整體運作暢順。我們正累積實施經驗和密切留意推展情況，包括口岸運作、附近道路交通情況、用家和市民適應程度，以及配套設施的提升狀況等，與粵方持續檢視和商討有序增加名額，並計劃於實施半年後逐步由現時4個廣東省城市（即廣州、珠海、中山和江門）推展至廣東省其他城市，以穩健可控方式推進「粵車南下」。我們會適時公布有關安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2179)

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： 運輸及物流局常任秘書長(丘卓恒)

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. 請政府提供過去三年該區實際工作人口與居住人口的增長數據；
2. 當局有何機制，按白石角人口增長及科學園擴建進度，定期檢視並調整巴士及小巴的班次、營運時間及走線；
3. 針對區內非繁忙時段及周末服務較疏落的問題，當局有何具體改善方案；
4. 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：27)

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當時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。政府統計處現正進行2026年人口普查，搜集最新人口分布的數據。此外，根據香港科技園公司的資料，截至2026年1月，科學園的工作人口約20 000人。
2. 及現時白石角和科學園一帶共有27條專營巴士路線及10條專線小巴路線
3. 提供服務，往返大埔區內其他地點，以至港九新界各區，包括沙田、北區、將軍澳、荃灣、屯門、元朗、油尖旺、觀塘、灣仔及機場等。

運輸署一直與相關部門就白石角及香港科學園的發展及基建的進展和規劃保持溝通，並持續緊密監察附近一帶的公共交通需求，與公共交通營辦商適當調整或加強白石角一帶的公共交通服務，包括按需要調整現有服務的班次、營運時間及走線，或引入新服務等。過去兩年，運輸署參考大埔區議會的意見後，亦多次提升白石角和科學園一帶的公共交通服務。

4. 政府於2021年《施政報告》宣布為興建東鐵線白石角站及附近的綜合發展進行研究。政府亦邀請了香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)進行這項研究。及後，政府在2022年《施政報告》進一步表示會研究以2033年或之前開通白石角站為目標。白石角綜合發展項目除在東鐵線增加1個車站外，還要搬遷大學運動場設施，以騰出用地連同附近用地作住宅發展，為整個項目融資。自以上發展公布以來，持份者包括當區居民、科學園和其創科人員等，都普遍期待新鐵路站能盡快動工、盡快啓用。白石角綜合發展項目的籌備工作已處最後階段，政府會繼續與港鐵公司緊密協商，待完成內部程序後會盡快向外公布，交代發展項目的整體建議。

擬建新鐵路站的建設工程須在現有東鐵線上進行，具有一定挑戰性。根據港鐵公司的初步評估，新鐵路站工程包括建造月台、調整現有高空電纜及供電系統的設備、路軌及渡線軌道、機電系統、安裝月台幕門，以及於現有鐵路旁進行測試和檢測工作等。不少工程只能於晚上現有鐵路服務停止後的非行車時段內進行，並須確保能夠按時恢復東鐵線的正常服務。施工期間亦須考慮東鐵線沿線的恆常維修及其他同時進行的工程項目，以及協調列車調度工作，因此每晚可作施工的非行車時間非常有限，大約只有兩小時。此外，白石角一帶有不少現有的民居，在夜間進行工程時亦須顧及環保相關法例的要求，以及採用適當的施工方法，以減低對居民的影響。

經考慮相關技術限制和其他於運作中鐵路線上興建新鐵路站的經驗，我們現時以2033年或之前開通新鐵路站為目標。在詳細設計階段以至施工階段，我們會要求港鐵公司積極研究，盡量考慮採用新建築技術加快工程進度，例如裝配式建築設計、組裝合成建築法等。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2180)

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： 運輸及物流局常任秘書長(丘卓恒)

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：

擬議中的廣福行車橋構思已提出超過20年，為何至今仍未進入立法會財務委員會審議階段；阻礙項目推進的主要技術或規劃難點為何。

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

路政署現正就「大埔廣福行車橋」項目的技術問題進行研究及評估，當中包括行車橋與河岸兩旁現有道路網絡的連接及建橋對林村河排洪能力的影響。政府會持續審視工程項目的成本效益，按緩急優次適時及有序地推展相關項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1569)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

於2025年12月23日正式實施，初期每日配額100個，允許合資格的廣東私家車經港珠澳大橋直達香港市區，每輛車最多可留港3天。請問計劃實施以來：

1. 分別有多少申請及成功獲審批個案？
2. 當局有否統計過，「粵車南下」如何帶進香港經濟？請具體以數字說明。
3. 「粵車南下」車輛觸犯香港交通法例的情況如何？當中有多少個案是警告？有多少個案正式被定罪或其他？請按違規類別以表列之。
4. 當局如何就觸犯香港交通法例的內地駕駛者作出跟進？請具體說明。

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

1. 「粵車南下」(入境市區部分)由2025年12月9日起接受合資格廣東私家車申請。運輸署在接獲由內地部門轉交的申請後會作出審批，並會向成功的申請人發出電子「國際通行許可證」(下稱「許可證」)。獲發許可證的粵車可預約經港珠澳大橋入境香港，每次留港最多3日。

截至2026年2月底，運輸署共接獲約4 200宗申請，共發出逾3 500張許可證，其餘約700宗申請尚在處理中。

2. 「粵車南下」配合「港車北上」，是推動粵港澳大灣區融合發展的重要措施。不僅深化粵港兩地居民雙向奔赴，為內地旅客提供更多便捷靈活的選擇來港，促進人員和人才的流動，讓嶄新客群包括消費力更高的個人和家庭，自駕來港旅遊、經商、出席展覽或會議、使用專業服務和休閒飲食，讓香港居民和百業受惠，亦為粵港企業合作開闢新的機會。根據香港海關提供的資料，於2026年2月約9成車輛在香港逗留1至2天。此外，港珠澳大

橋香港口岸人工島上的自動化停車場提供的「易泊飛」服務亦有助提升香港國際航空樞紐的地位，使內地旅客有更多出行選項。預計「粵車南下」將支持香港旅遊、物流等多個行業的發展，並加強兩地之間的雙邊貿易和投資往來。

3及4. 政府一直致力透過宣傳教育，配合執法工作，打擊香港道路上的交通違例事項，確保道路安全。如發現粵車違反香港交通法例，警務處會根據本地法律及程序處理。違例情況屬零星個案，有關個案已獲處理或正在跟進中。

粵港政府亦會視乎個案的具體情況，按「粵車南下」口岸停車場和入境市區部分的管理辦法採取適當的措施，包括考慮暫停或取消有關車輛的參加資格。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3151)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

為進一步促進大灣區基礎設施互聯互通，政府正透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」，與深圳當局合作推展港深西部鐵路（洪水橋至前海）及北環線支線兩個跨境項目。

請問自「專班」成立以來，雙方就上述兩項目的推展成果及最近進展為何？除了上述項目外，未來將有何新規劃項目？

提問人：陳恒鎮議員(立法會內部參考編號：41)

答覆：

按照構建「軌道上的大灣區」的願景，港深政府於2021年成立「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）（「港深西部鐵路」）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，積極規劃及推進上述兩個跨境鐵路項目的工作，現階段未有其他項目。

「專班」於2022年審議港深西部鐵路的首階段研究成果，並於2024年審議港深西部鐵路次階段研究成果和北環線支線推展安排。為加強兩地工作對接，兩地政府於2024年年底在「專班」的框架下設立「跨界軌道項目推展辦公室」和「法務小組」，推進跨境鐵路項目的勘測、規劃和設計等工作，以及研究和討論兩個項目所涉及的法律事宜。

就港深西部鐵路而言，兩地政府同意採用「同步建設、統一營運」的模式推展，即港深雙方分別同步首先處理香港段和深圳段的設計及建造工程，隨後採用單一營運商統一營運及採購全線的鐵路系統，以提高港深西部鐵路的成本效益、營運效率和靈活性。為提升通關便利性和出行體驗，更好

發揮跨境鐵路的吸引力和效益，港深雙方同意於深圳設「一地兩檢」口岸，香港境內不設清關設施。

特區政府已於去年6月獲立法會財務委員會通過開展港深西部鐵路香港段的勘查及設計工作，而深圳市政府亦已同步研究項目深圳段啟動工程可行性。特區政府現正為港深西部鐵路香港段進行設計和相關工地勘測工程、法定程序和財務評估等工作，早前已邀請相關承建商及營運商就項目香港段提交意向書，市場反應良好，收到的意向書達80多份。我們的目標是在2027年具備技術條件可為香港段招標，以盡快開展詳細設計及建造工程，爭取於2034年完成工程建設，並隨即進行聯調聯試，實現兩地政府於2035年開通港深西部鐵路的共同目標。

至於北環線支線，兩地政府已同意由香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）統一營運，並且將來項目會接入新皇崗口岸。特區政府去年與港鐵公司簽訂北環線項目的第一部分項目協議，以全盤規劃、分段推展的策略合併推進北環線主線和支線，令整個項目提速提效，使支線的時間表較原先大幅提前兩年，爭取與主線在2034年或之前同步開通。港鐵公司已優先啟動北環線項目中較成熟和較迫切的工程，並同步進行北環線支線的詳細規劃及設計和法定程序，包括進行環境影響評估和準備為鐵路方案刊憲的程序。兩地政府正繼續就北環線支線深圳段的設計、建造和營運等安排的細節進行對接。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3275)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局表示會繼續完善「多式聯運」，以及推動大灣區貨物及物流信息的互聯互通,請問：

1. 過去一年，當局把航空轉運貨物豁免許可證安排擴展至其他多式聯運模式情況如何？所帶來的效益為何？
2. 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：陳恒鎮議員(立法會內部參考編號：43)

答覆：

1. 為了提升香港作為國際航空樞紐、國際航運中心和國際物流樞紐的競爭力，行政長官於《2024年施政報告》中宣布政府將會研究將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。據業界估計，經過與其他部門進行研究，我們現正探討將現時適用於空轉空的航空轉運貨物豁免許可證安排擴展至海運轉運以及海空轉運模式。政府的目標是在今年內向立法會提交條例草案，以將有關安排擴展至海路轉運或海空轉運模式。據業界估計，建議新措施落實後，可為香港港口每年帶來額外50萬個貨櫃。
2. 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9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3年快船服務的旅客量表列如下：

年份	旅客量(萬人次)
2025	72

2024	68
2023	47

註：2025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3年相關服務的旅客量表列如下：

年份	旅客量(萬人次)
2025	30
2024	24
2023	3

註一：2025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3年使用機管局陸路跨境營辦商的客車或轎車服務來往香港國際機場及內地或澳門的旅客量表列如下：

年份	旅客量(萬人次)
2025	87
2024	75
2023	51

註：2025年旅客量為臨時數字，實際數字尚待航空公司確認。

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，機管局已於2025年11月在香港口岸人工島的自動化停車場內提供「易泊飛」服務，供廣東及澳門非營運私家車經港珠澳大橋抵港停泊後轉乘飛機。

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2026年2月，已有30家航空公司和143家物流公司參與先導計劃。

自2023年4月至今，已處理超過6萬噸貨物，貨值超過600億港元。此「海空貨物聯運」模式將受惠於上文第一部分所述的轉運貨運豁免。

為進一步發展海空貨物聯運，機管局正分階段完成「香港國際機場東莞空港中心」（空港中心）第一期永久設施，目標讓空港中心在2027年4月1日投入商業試運行，並於6月1日正式投入運作，逐步達至每年可處理達100萬噸貨量。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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3276)

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局表示將會積極發展現代物流業，而冷鏈物流是高增值物流業其中一環，請問：

1. 當局近年如何支援業界推進冷鏈物流的科技應用？具體情況如何？相關措施如何為本港帶來經濟效益？
2. 過去一年及未來將會如何繼續推進冷鏈物流產業

提問人：陳恒鎮議員(立法會內部參考編號：44)

答覆：

政府於2023年公布《現代物流發展行動綱領》，提出多項策略和行動措施，將香港打造成為以高價值貨物和電商市場為主的可持續國際智慧物流樞紐。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」，經葵青貨櫃碼頭大量供應智利櫻桃往華南市場可見一斑。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」(「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。例如，有物流企業透過「先導計劃」資助引入配備無線充電功能的流動冷藏集裝箱及相關物聯網管理系統，實時監察冷鏈貨物的溫度及設備運作狀況，並透過數據平台進行集中管理，以加強處理冷鏈貨物的能力和運作效率。另一方面，政府亦透過「智慧及綠色物流專業培訓計劃」(「培訓計劃」)提供資助，以鼓勵物流從業員接受針對包括冷鏈物流在內的現代及智慧物流培訓，進一步支援業界推進包括冷鏈物流在內的智慧物流科技應用。現有課程涵蓋冷鏈物流知識、關鍵技術及實務操作等元素。

此外，政府亦積極提升貨物通關便利，並於2025年9月正式啟用「空陸鮮活產品專屬快線」，透過創新清關模式及科技應用，實現鮮活產品（包括水果、冰鮮及活海鮮）經香港國際機場和港珠澳大橋轉運全鏈條即時監控，從而大幅簡化中轉香港的通關流程，有助推動香港冷鏈物流發展。展望將來，政府將積極逐步擴展計劃適用的食品種類，並將覆蓋範圍擴展至澳門，讓香港成為大灣區的冷鏈物流樞紐。

政府亦積極增加供應適合發展包括冷鏈物流在內的現代物流的土地。就此，政府會按市場情況，有序推出三幅位於葵青貨櫃碼頭附近的物流用地。政府亦已在北部都會區洪水橋／厦村新發展區預留32公頃用地發展現代物流圈，有關的規劃研究結果已於今年1月公布，訂立以「企業為本」的發展方針，以及四大聚焦物流領域，當中包括包含冷鏈物流的高價值貨物物流。政府計劃在今年內就現代物流圈第一幅用地邀請業界提交發展意向書，以在考慮業界意向後，制訂相關用地的條款及發展模式，以配合現代物流業的發展需求。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：3277)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

請提供過去三年本港中轉航班數目為何？帶來乘客量及經濟效益分別有多少？

當局預期未來將會如何進一步發香港的空運中轉樞紐功能？

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：45)

答覆：

根據香港機場管理局（機管局）提供的資料，在2023年至2025年，以航空方式經香港國際機場過境及中轉的旅客表列如下：

年份	過境及中轉旅客（萬人次）
2023	804
2024	1 141
2025	1 630 ^註

註：2025年旅客量為臨時數字，實際數字尚待航空公司確認。

在提升香港國際機場的空運中轉樞紐功能方面，政府會繼續積極參加國際民航會議，並主動出訪民航伙伴，目標是在2026年內與10個或更多的民航伙伴探索加強民航聯繫（包括商討訂立新的民航協議或擴展航權），優先聚焦具進一步發展潛力及新增長點的地區，如南美洲、中亞、非洲及中東等，以支持香港國際機場進一步拓展其航線網絡。有關工作由現有人員處理。

機管局致力為各地旅客提供高效率和便捷的轉機服務，包括向轉機旅客提供「轉機易」預約服務，為乘搭於機場禁區不設登記服務的航空公司的旅客完成續程航班登記及託運行李手續，免卻辦理出入境及清關手續的需要。

另一方面，機管局於2025年9月與旅遊網站合作，推出專為轉機旅客而設的免費中轉本地遊服務，供中轉期間逗留最少7小時的轉機旅客參加。服務推出至今，已有超過5 000名旅客參與。

上述服務由機管局推展，不涉及政府開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1851)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府近年注重發展低空經濟，請問現時政府有否計劃為低空經濟訂立關鍵績效指標，例如測試航線數目、商業營運數目、相關就業及投資額，以評估相關成本效益？

提問人：陳曉峰議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

「發展低空經濟工作組」會在今年草擬「發展低空經濟規劃行動綱領」，以期構建具國際競爭力的低空經濟生態圈，將香港打造為低空創新應用亞太區樞紐。政府會參考「監管沙盒」及「監管沙盒2」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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1720)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府本年度將提交法例修訂建議，規定騎單車人士必須佩戴頭盔，政府可否告知：

1) 上述立法原意為何？規定騎單車人士佩戴頭盔，是為道路使用者提供安全環境的其中一個方法，局長會否同步要求單車使用者，必須先學習基本的道路知識，才能在公路上馳騁？若會，估計涉款多少？

2) 政府有否評估現時經常以單車代步的人士，佩戴符合國際標準的安全頭盔佔比為何？政府過往有否進行突擊巡查？若有，涉及多少人手？

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

政府的政策是在道路安全及環境許可的前提下，推動「單車友善」環境。為此，我們會在新發展區及新市鎮增設單車徑及相關配套設施，同時持續改善現有設施，以鼓勵市民以單車作為康樂或短途代步用途，從而減少依賴機動交通工具。然而，鑑於市區一般交通非常繁忙，基於道路安全考慮，政府不鼓勵市民在市區以單車作為日常交通工具。

為提升騎單車安全及負責任的使用單車態度，政府參考其他地區的規管經驗，亦綜合考慮本地各項相關因素，綜合制訂教育、宣傳、執法等策略。其中，運輸署一直與警務處及道路安全議會緊密合作，透過電視宣傳短片、電台廣播、「單車資訊中心」網頁及其他宣傳刊物等多渠道加強駕駛單車人士的安全意識及對相關法例及規則的認識；而《道路使用者守則》為市民提供使用單車的相關道路知識、法例要求和罪行，並鼓勵他們使用個人防護裝備（包括佩戴單車頭盔等），促進道路使用者之間互相尊重。有關工作涉及的開支由現有撥款承擔。

政府沒有備存騎單車人士佩戴頭盔的相關數字。然而，研究顯示頭盔能有效地保護騎單車人士，並可降低他們在交通意外中頭部受傷的機會。此外，資料顯示過去5年在交通意外中死亡及重傷的騎單車人士有近6成沒有佩戴頭盔。政府正小心研究有關加強單車人士安全保護的規定，並會聆聽社會各持份者的意見以凝聚共識及適時提出法例修訂建議。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2347)

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2020年10月12日正式成立「第三方物流服務供應商資助先導計劃」(先導計劃)，鼓勵物流業透過科技應用提升效率及生產力。先導計劃同時涵蓋為設立管制空運貨物安檢設施所須購買並符合民航處標準的安檢設備，包括X光檢查設備及爆炸物痕量探測設備(ETD)。當局可否告知本會：

(1)過去3年，成功申請先導計劃的企業獲得的資助分別為何？

(2)過去3年，每宗申請的平均審批時間為何？是否有空間縮短審批流程？會否為審批流程訂立最長審批期間？

(3)先導計劃全年接受申請，直至港幣三億元的計劃撥款用罄為止，計劃撥款現時剩餘的金額為何？

提問人：陳博智議員(立法會內部參考編號：28)

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、社會及管治科技相關的應用服務(包括顧問服務)。

截至2026年2月，「先導計劃」已批准307宗申請，批出約1.883億元資助。過去3個財政年度的獲批申請數目及涉及資助金額如下：

	獲批申請數目	資助金額 (萬元)
2023-24年度	44	2,782

	獲批申請數目	資助金額 (萬元)
2024-25年度	41	2,435
2025-26年度 (截至2026年2月底)	22	1,778

負責審批申請的委員會在審批過程中會考慮多項因素，包括申請企業在「先導計劃」下的資格、建議項目與申請企業業務的關聯性，以及項目預算和實施細節等。每宗申請的實際處理時間會視乎申請企業所提交的資料是否完整和清晰，以及是否需要補充資料而有所不同。

目前，「先導計劃」的尚餘撥款約1.117億元。政府會繼續密切監察計劃的實施進度，並綜合考慮市場發展狀況、業界的反饋和建議等因素，按需要適時優化計劃，以確保計劃能切合業界需要。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2348)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

為支援物流業培育更多專業人才，鼓勵在職從業員掌握最新知識，以支持行業朝向綠色和智慧方向升級和轉型，香港特別行政區政府（政府）已於2024年1月8日在「海運及空運人才培訓基金」下推出「智慧及綠色物流專業培訓計劃」（計劃）。當局可否告知本會：

(1)「海運及空運人才培訓基金」整體承擔額為5億元，截至目前累計的開支總額為何？其中分配給計劃的開支（包括預先撥款給秘書處及實際發還課程費用）佔比為何？

(2)計劃以來每年共批出多少個課程參加者的申請及總金額分別為何？

(3)若申請宗數低於預期，當局會否擴大宣傳或提升每名申請人的資助上限？

提問人：陳博智議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

「海運及空運人才培訓基金」（「基金」）於2014年4月1日開始運作時，有15個資助計劃，承擔額為1億元，以繼續和擴展當時納入「基金」各項有關海運業及空運業的計劃及獎學金，並推出新計劃項目，以支援相關行業的人力培訓。「基金」在2019年獲政府注資2億元，總額增至3億元，以延續和提升及支援「基金」的運作；並優化資助計劃，持續支持香港海運業及航空業的人才培育。

其後，「基金」在2023年再獲政府注資2億元，總額增至5億元。除了繼續優化資助及推廣計劃外，亦加強物流業人才培訓及設立「海事人才培訓資助計劃」的新計劃。後者鼓勵參與公司為有志投身海事法律工作的青年提供見習機會，同時透過注資在本地、內地和海外加強推廣香港作為國際航運中心、空運及物流樞紐的優勢。「基金」的資助範圍在2025年繼續擴闊，除

「海事人才培訓資助計劃」擴展至海事保險外，推廣活動範圍亦擴大至舉辦本地研討會、會議、工作坊及海外進行專業交流活動。截至2026年2月28日，「基金」的承擔總額為5億元，累計開支約為2.81億元，各項佔比大概為：海運（65%）、航空（31%）及物流（4%）。整體來就，「基金」旨在逐步建立1個有活力、多元化和具競爭力的專業及技術人才庫，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及支持相關產業的長遠發展。

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。此外，為簡化計劃的行政程序，合資格的物流從業員可從計劃的預先核准課程名單中，選擇適合提升業界從業員在智慧及綠色物流方面知識的課程，並可在圓滿修畢預先核准的課程後，向計劃申請發還高達80%的課程費用，每名申請人的資助上限為港幣30,000元。

截至2026年2月底，已有23項課程納入預先核准課程名單，共有75名從業員修畢課程並已向秘書處完成放還資助申請。有關資助總額約37萬元。由於一方面課程提供機構須在課程獲准成為預先核准課程後才可開始招生，而另一方面，學員修畢課程後可在完成課程後的4個月內才提交學費發還申請，所以以上數字只反映完成放還資助申請的從業員人數，並未計及已報名、正在修讀或已完成修讀但未向秘書處提交學費發還申請的從業員人數。

運輸及物流局會密切留意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：1884)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局在2026-27年度需要特別留意的事項中，提及會繼續監督落實各項優化措施，加強打擊利用汽車作非法出租或取酬載客用途，對此，請當局告知本會：過去5年，當局就打擊利用汽車作非法出租或取酬載客用途的執法、檢控、定罪的數字分別為何，以及當中涉及跨境車輛的數字為何；此外，《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》已三讀通過，當局表示將於今年上半年提交附屬法例處理網約車發牌數量等問題，當局可否告知具體立法時間表，至於發牌數量方面會否參考其他地區經驗，至少多於本港現時18,163輛的士牌照，如會，詳情為何；如否，原因為何。

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

就加強打擊利用汽車作非法出租或取酬載客方面，過去5年警務處的執法數字表列如下：

年份	2021	2022	2023	2024	2025
執法數字	19	26	33	47	118

在2024年警務處的執法行動中，共有19宗個案涉及往返粵港兩地的跨境車輛，而在2023及2025年的執法行動中，則沒有個案涉及跨境車輛。警務處沒有備存問題查詢的其他數字。

另一方面，為了讓需要個人化點對點公共交通服務的乘客有更多安全且合法合規的選擇，政府透過於2025年10月獲立法會通過的《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》，訂明規管網約車服務的法律框架和重要原

則，包括規定提供網約車服務的平台、車輛和司機三方均須領取合適的牌證並遵從相關牌證條件，以及就網約車數量實施總量限制等。

政府現正積極推展下一步的工作，持續與各持份者溝通，以敲定規管網約車服務的技術細節（包括網約車車輛許可證數量等），並適當地將其納入附屬法例或牌證條件當中。在考慮網約車車輛許可證數量時，政府會平衡多項因素，包括市民的乘車需求和體驗、道路網絡的承受能力、公共交通系統的生態、其他地區經驗，以及整體個人化點對點交通服務行業的健康和可持續發展。政府計劃於2026年上半年將相關附屬法例提交立法會審議。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1885)

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： 運輸及物流局常任秘書長(丘卓恒)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

特區政府於2014年成立「海運和航空業實習計劃」，邀請海運及航空業界的公司提供實習職位，讓年輕一代及早了解行業所提供的多元化就業機會，鼓勵他們在畢業後投身兩個業界。對此，請當局告知本會：

- 1.過去5年，「海運和航空業實習計劃」下海運、航空業的受惠人數及資助金額分別為何；本年度當局為「海運和航空業實習計劃」預留預算為何；
- 2.「海運和航空業實習計劃」參加者人數，當局表示由2026年起採用新指標，因此2026年計劃參加者預算為海運業130人，航空業375人；當局為何採用新指標以及新指標的詳情為何；
- 3.當局有否評估「海運和航空業實習計劃」參加者，畢業後投身兩個業界的人數為何，該計劃效果為何；如有，詳情為何；如否，原因為何。

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

1. 特區政府於2014年成立「海運和航空業實習計劃」（「計劃」），邀請海運及航空業界的公司提供實習職位，讓年輕一代及早了解行業所提供的多元化就業機會，鼓勵他們在畢業後投身兩個業界。過去5年，「計劃」下海運及航空業的受惠人數及資助金額表列如下：

海運業	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度	2025-26 年度 (截至 2026 年 2 月底)
(a) 受惠人數	196	206	135	154	133
(b) 資助金額 (萬元)	295	335	226	230	213

航空業	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度	2025-26 年度 (截至 2026 年 2 月底)
(a) 受惠人數	162	276	264	361	348
(b) 資助金額 (萬元)	192	355	318	495	522

2026-27年度「計劃」就海運業及航空業的預算分別為約2,912萬元及1,640萬元。

2. 為更有效衡量「計劃」的成效，我們從2026-27年度開始，引入參加者人數為衡量指標。參考過去5年數據，「計劃」的參加者人數持續平穩。我們估算2026年參加者人數分別為130人（海運業）及375人（航空業）。
3. 「計劃」多年來獲業界歡迎，反應正面，參加者人數持續平穩。完成實習後，參加者可選擇繼續學業或就業，他們在實習期間所獲得行業相關的技能和經驗，有助他們認識行業的多元化就業機會，以及了解行業的運作和發展，並能在更早階段清楚掌握自身的興趣和加入業界的意向。

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：1886)

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： 運輸及物流局常任秘書長(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

特區政府於2025年11月18日推出「海事人才培訓資助計劃-海事保險」，旨在鼓勵為從事海事業務的保險公司和保險經紀公司（申請人）為有志投身海事保險的人士提供實習機會（實習生），以培育更多本地海事保險從業員，支援香港的高增值海運服務。當局可否告知，截至目前參與該計劃的申請人及實習生詳情為何，並按培訓模式（A）多名實習生輪流培訓或培訓模式（B）單一實習生專門培訓，列出有關數字、資助金額、相關公司姓名，以及實習生是否為全職實習生或保險公司或經紀公司的全職僱員；2026-27年度海運及空運人才培訓基金為「海事人才培訓資助計劃-海事保險」預留預算為何。

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

「海事人才培訓資助計劃-海事保險」已於2025年11月18日推出，旨在鼓勵為從事海事業務的保險公司和保險經紀公司為有志投身海事保險的人士提供實習機會，以培育更多本地海事保險從業員，支援香港的高增值海運服務。計劃每年最多提供15個配額。以每個配額每年最多資助48萬元計算，計劃每年預算為720萬元。

秘書處已接獲多間保險公司和保險經紀公司查詢計劃及申請細節，截止2026年3月20日共收到5份申請，並正進行審核。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1887)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (000) 運作開支
(700) 一般非經常開支

綱領： (1) 局長辦公室
(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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2026-27年度運輸及物流局所需的薪金及開支預算為441,661,000元，較2025-26年度修訂預算增加30,071,000元。截至2026年3月31日止，運輸及物流局的人手編制有210個職位，預期在2026-27年度會淨減少7個職位。當局可否告知本會：擬增加的職位詳情及開支總額，與擬刪減的職位詳情及所節省的開支總額，分別為何。此外，較2025-26年度修訂預算增加30,071,000元，主要用於何處，詳情為何。

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

運輸及物流局在2026-27年度將淨減少7個職位，詳情如下：

職級	減少職位數目	按薪級中點估計的年薪值 (百萬元)
工程師/助理工程師	1	3.7
高級行政主任	1	
二級行政主任	1	
助理文書主任	1	
文書助理	2	
二級工人	1	
總計：	7	

運輸及物流局2026-27年度的撥款，較2025-26年度修訂預算增加約3,007萬元，主要是由於為推出青衣南1幅用地讓業界發展綠色船用燃料貯存設施進行可行性研究所需的撥款增加，以及為第三方物流服務供應商提供資助的先導資助計劃的現金流量需求增加。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：1937)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就推展低空經濟，政府可否告知本會：

- 1.《運輸策略藍圖》提到制訂《發展低空經濟規劃行動綱領》，涉及的人事編制、開支詳情及推展時間表分別為何；
- 2.《發展低空經濟規劃行動綱領》會否訂立清晰的關鍵績效指標，包括但不限於(i)基建設施數量；(ii)跨境應用項目；(iii)非傳統飛行器種類和數量；(iv)人才清單、數量及培訓課程；(v)本地初創企業數量等；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- 3.有否預留開支，在北部都會區設立低空經濟示範區，並建設發展低空經濟涉及的「軟基建」及「硬基建」；
- 4.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」；
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，構建具國際競爭力的低空經濟生態圈，發揮好本港「走出去」和「引進來」的重要橋樑和窗口作用？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

- 1及2. 「發展低空經濟工作組」(工作組)會在今年草擬「發展低空經濟規劃行動綱領」，以期構建具國際競爭力的低空經濟生態圈，將香港打造為低空創新應用亞太區樞紐，相關工作現時主要以現有資源及人手進行。

政府會參考「監管沙盒」及「監管沙盒2」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。

3. 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，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。
4. 工作組正積極與內地相關單位聯繫，就低空跨境飛行路線規劃、貨物通關安排等議題進行協商，目標是盡快開展試飛項目，為建立大灣區低空經濟走廊奠下基礎。

相關工作現時主要以現有資源進行。

5. 政府一直透過「創新及科技基金」(基金)支持各科技範疇的研發，包括透過基金下的資助計劃，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研發。為推動創科產業的發展，政府鼓勵企業(包括與低空經濟相關產業的企業)在港設立研發中心及新智能生產線，以推動實體經濟的發展。截至2025年10月，基金已支持14個直接與低空經濟相關的項目，涉及總資助額約2,800萬元。

另外，「創科創投基金」一直鼓勵及透過風險投資基金投資於本地創科初創企業，支援這些企業在香港建立業務運作，以及進行研究及發展。如低空經濟相關產業的企業合乎資格，亦可以受惠於「創科創投基金」。

政府會繼續與本地大學及科研機構保持緊密聯繫，適時探討提供不同形式的支援，推動低空經濟領域的科研工作持續發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1949)

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(丘卓恒)

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，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、(vii)勘查、設計及建造研究(如適用)及(viii)追加預算/超支費用(如適用)分別為何；

道路基建	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
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								
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)								
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)								
北都公路(新田段)								
將軍澳-油塘隧道								
北都公路(天水圍、古洞及新界北市鎮段)								
沙田繞道								

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；如何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：45)

答覆：

➤ 有關已開通及施工中項目的所需資料表列如下：

	動工日期	目標完工／通車日期	道路總長度(公里)(見註1)	設計容車量(每小時小客車)(見註2)	建造工程的核准項目預算(百萬元)(見註3)	研究／設計的核准項目預算(百萬元)(見註3)
中九龍幹線	2017年12月	已於2025年12月通車	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 (詳細設計及前期建造工程) 2026年2月 (建造工程)	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。政府會持續審視工程項目的成本效益，按緩急優次適時及有序地推展相關項目。有關項目的預計道路總長度、設計容車量及研究／設計的核准項目預算表列如下：

	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 核准項目預算 (百萬元) (見註3)
北都公路(新田段)	約9	檢視中	688.3 (勘查研究)
北都公路(天水圍、古洞及新界北 市鎮段)	約15	檢視中	
十一號幹線(元朗至北大嶼山段)	約15	檢視中	319.0 (勘查研究)
屯門繞道	約10	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	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
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
將軍澳—油塘隧道	約3.5	檢視中	不適用
沙田繞道	約15	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和大嶼山P1公路(大嶼至欣澳段)，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)和粉嶺繞道(西段)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 項目預算 (百萬元) (見註3)	建造工程 的核准 項目預算 (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

	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 項目預算 (百萬元) (見註3)	建造工程 的核准 項目預算 (百萬元) (見註3)
粉嶺繞道(西段)	約2	1 250	見註5	見註6

註1： 因應各項目所包含的工程不盡相同，部分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。目前有關項目在研究／設計及建造階段並沒有出現實際支出高於預算的情況。

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」(其核准項目預算為5億5,040萬元)的一部分。

註5： 粉嶺公路改善工程(白石凹交匯處至寶石湖路交匯處)及粉嶺繞道(西段)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」(其核准項目預算為7億6,450萬元)的一部分。

註6： 粉嶺公路改善工程(白石凹交匯處至寶石湖路交匯處)及粉嶺繞道(西段)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」(其核准項目預算為301億6,790萬元)的一部分。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，而粉嶺繞道(西段)建造工程已於2025年12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，嚴格監控施工進度，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：2261)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局監督民航處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等。就此，政府可否告知本會：

- 1.推行兩階段監管沙盒項目涉及的行政開支及人手編制分別為何；
- 2.請以表列方式，列出首批低空經濟「監管沙盒」的所有項目的推展詳情，及哪些項目已進入實際運作的階段；
- 3.首批「監管沙盒」項目從申請、試驗到實際運作階段，涉及的費用是否由申請者自行負擔，有否使用公帑；如有，詳情為何；
- 4.政府曾表示參考「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的最新進展、涉及開支以及評估需求和資源分配的詳情為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

1. 民航處設有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：

職級	職位數目
高級民航事務主任(民航行政管理)	1
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

上述7個職位在2026-27年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為774萬元。另外，民航處在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)有時限職位，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2026-27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2026-27年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為376萬元。

目前，除上述職位外，運輸及物流局及民航處會繼續運用現有資源推行「監管沙盒 α 」項目及其他相關的工作。

2. 政府於2025年3月宣布38個首批「監管沙盒」項目。現時，38個試點項目名單當中，32個試點項目已經在指定航線內進行測試。個別較為成熟、風險較低、而又不涉及人車流量高的地區的應用場景已進入恆常實際運作階段(例如無人機進行外牆清洗、電纜、鐵路設施檢視等)。有關項目詳情載於附件。
3. 低空經濟「監管沙盒」一般參加細則訂明，就準備申請和進行試驗的所需費用，悉數由項目申請者藉由其自身的財務和／或由其他資金來源承擔。
4. 「發展低空經濟工作組」會在今年草擬「發展低空經濟規劃行動綱領」，以期構建具國際競爭力的低空經濟生態圈，將香港打造為低空創新應用亞太區樞紐，相關工作現時主要以現有資源及人手進行。

政府會參考低空經濟「監管沙盒」及「監管沙盒 α 」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。

已推展的低空經濟「監管沙盒」項目詳情
(截至 2026 年 2 月底)

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
1	袋鼠有限公司 (深圳美團低空物流科技有限公司)	無人機配送	1. 往返香港科學園及大埔海濱公園 2. 往返香港科學園及大埔汀角村	測試範圍擴展中
2	中華電力有限公司	基建勘察	1) 西貢西灣 1) 城門郊野公園 2) 元朗牛潭尾 (近牛潭尾瀘水廠) 3) 梨木樹至荔枝角	實際運作
3	地政總署	監測	1) 西貢早禾坑 1) 西貢十四鄉 2) 大埔樟樹灘	實際運作
4	路政署	基建勘察	1) 將軍澳隧道公路 1) 將軍澳跨灣連接路 2) 大老山公路	實際運作
5	土木工程拓展署	基建勘察	西貢大網仔	實際運作
6	POI Corporation Limited (香港科技園公司)	建築物清潔	香港科學園	實際運作
7	香港吉歐系統有限公司 (i) 發展局；及 (ii) 香港無人機專門店)	基建勘察	1) 梅子林 1) 九龍水塘 2) 柴灣 3) 船灣淡水湖 4) 洪水橋 5) 萬宜水庫 6) 筲箕灣	實際運作

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
			7) 柴灣 8) 錦田河 9) 粉嶺 10) 上水污水處理廠 11) 廈村	
8	交控科技(香港)有限公司 (i) 香港鐵路有限公司； 及 (ii) 交控航空科技(深圳)有限公司)	基建勘察	1) 港鐵會展站至金鐘站行車隧道內 1) 上水站	實際運作
9	翱驊創意(香港)有限公司 (深圳市高巨創新科技開發有限公司)	無人機匯演系統	數碼港	實際運作
10	航景科技有限公司 (i) 招商局倉碼運輸有限公司； (ii) 香港理工大學； (iii) FlightPro 無人機顧問有限公司；及 (iv) 香港機械模型會有限公司)	系統／基礎建設	招商局碼頭	實際運作
11	消防處	緊急救援	1) 消防及救護學院 1) 指定郊野地區	實際運作
12	譽信有限公司 (i) 順豐速運(香港)有限公司；及 (ii) 醫院管理局(長洲醫院))	無人機配送	數碼港至長洲	進行中
13	未來翼新飛行科技有限公司	無人機配送	往返白石角海濱長廊至大埔海濱碼頭	進行中

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
	((i) 寧波翼新智能科技 有限公司；及 (ii) Easy Mobile Logistics Hong Kong Limited)			
14	Esri 中國（香港）有限公 司 ((i) 民眾安全服務隊； (ii) 大灣區低空經濟聯 盟； (iii) 中國移動香港有限 公司；及 (iv) Town Formation Limited)	緊急救援 / 設施巡檢	民安隊大灘訓練 營	實際運作
15	大漠大智控(香港)有限公 司 (深圳大漠大智控技術有 限公司)	無人機匯演 系統	招商局碼頭	實際運作
16	懲教署 (機電工程署)	基建勘察	塘福懲教所	實際運作
17	香港科技大學 (中國聯通（香港）創新研 究院有限公司)	其他	香港科技大學校 園	進行中
18	深城交數字科技(香港)有 限公司及香港理工大學 ((i) 港怡醫院； (ii) 香港寬頻企業方案 有限公司；及 (iii) AutosystemHK.ai)	無人機配送	香港理工大學校 園	進行中
19	聯合空域管理有限公司 ((i) 中國香港無人機總 會；及	無人機配送	流浮山	進行中

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
	(ii) Raspect Intelligence Inspection Limited)			
20	高度創新技術香港有限公司 (中國建築工程有限公司)	安全巡檢	安達臣道石礦場地盤	實際運作
21	香港專業無人機公會 (安樂影片有限公司)	航拍	粉嶺鶴藪	實際運作
22	Esri 中國（香港）有限公司 (i) 漁農自然護理署； (ii) 大灣區低空經濟聯盟； (iii) 中國移動香港有限公司；及 (iv) Town Formation Limited)	執法	吉澳	實際運作
23	5 代新多媒體有限公司 (大漠大智控(香港)有限公司)	無人機直播系統	數碼港	實際運作
24	物流及供應鏈多元技術研發中心 (曜暉科技有限公司)	系統／基礎建設	數碼港	實際運作
25	消防處	緊急救援	消防及救護學院	實際運作
26	Esri 中國（香港）有限公司 (i) 環境保護署； (ii) 大灣區低空經濟聯盟； (iii) 中國移動香港有限公司；	空氣監測	坪洲	實際運作

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
	(iv) 大漠大智控(香港)有限公司；及 (v) 深圳飛流雲享科技有限公司)			
27	香港物流機械人研究中心 (機電工程署)	安全巡檢	和合石墳場	進行中
28	Alpha AI Technology Limited (i) 香港電訊有限公司； (ii) 共同健康有限公司； (iii) 香港數碼港管理有限公司； (iv) 香港科技園公司； (v) Auki Labs Limited； 及 (vi) 理光(香港)有限公司)	樓宇檢測	數碼港	實際運作
29	中國移動香港有限公司 (i) 醫院管理局(瑪嘉烈醫院)； (ii) 大灣區低空經濟聯盟； (iii) 杭州送吧物流科技有限公司； (iv) Esri 中國(香港)有限公司；及 (v) 香港大學)	訊號測試	瑪嘉烈醫院	進行中
30	中國移動香港有限公司 (i) 醫療輔助隊； (ii) 大灣區低空經濟聯盟； (iii) POI Corporation Limited；及	監測	吐露港公路單車徑	實際運作

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
	(iv) Esri 中國(香港)有限公司)			
31	星滙智能航測服務有限公司 (i) Jadason Technology Limited ; (ii) 雍盛測量師行 ; (iii) 縱橫科技有限公司 ; (iv) 航景科技有限公司)	航空測量	青衣友聯船廠	實際運作
32	天潤時空技術(香港)有限公司 (地政總署)	航空測量	蒲台島	實際運作

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0661)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於推行「粵車南下」計劃情況，政府可否告知本會：

(一) 自計劃推行至今，「粵車南下」內地車輛在香港的以下資料：涉及交通意外或事故個案宗數、違反交通規例的宗數，並按違規類別分項列出，以及違反口岸停車場或入境市區部分的管理辦法個案宗數；

(二) 第(一)項所述的違例或違規個案中，當局向該等車輛的申請人分別發出警告信或提示訊息、通知廣東省有關部門、暫停或撤銷其「粵車南下」資格的個案宗數分別為何；及

(三) 當局會否與廣東省有關部門商討，在今年內擴展「粵車南下」至廣東省其他城市及增加每日申請名額；如會，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：14)

答覆：

(一) 及 (二) 政府一直重視確保道路和駕駛安全。就此，運輸署持續透過不同渠道為「粵車南下」司機提供資訊和進行宣傳教育，包括在內地查驗中心及社交媒體播放「香港駕駛須知」短片，介紹香港的交通規則、交通標誌和道路標記，以及駕駛時需注意的事項；並透過宣傳單張，提醒粵車司機注意內地與香港不同的道路設計、交通規則和設施。

如發現粵車違反香港交通法例，警務處會根據本地法律及程序處理。違例情況屬零星個案，有關個案已獲處理或正在跟進中。

粵港政府亦會視乎個案的具體情況，按照「粵車南下」口岸停車場和入境市區部分的管理辦法，採取相應措施，包括考慮暫停或取消有關車輛參加「粵車南下」的資格。計劃推行至今，沒有暫停或撤銷「粵車南下」資格

的個案。然而，在計劃推出初期，有4輛進入市區的粵車在香港不符運輸署的相關指引（如啟動自動駕駛、非法改裝）。運輸署曾暫停有關車輛預約出行的資格，並要求有關車主修正，亦已就有關個案通知廣東相關部門。

（三）「粵車南下」在2025年底開始實施，首階段先開放予廣州、珠海、中山和江門4個城市，其中每日提供100個名額入境市區，每輛粵車留港最多3天。計劃推出以來整體運作有序暢順。政府正累積實施經驗和密切留意推展情況，包括口岸運作、附近道路交通情況、用家和市民適應程度，以及配套設施的提升狀況等，與粵方持續檢視和商討有序增加名額，並計劃於實施半年後逐步由現時廣東省4個城市推展至廣東省其他城市，以穩健可控方式推進「粵車南下」。我們會適時公布有關安排。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1597)

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： 運輸及物流局常任秘書長(丘卓恒)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就2026-27年度財政預算案提及「我們着力培訓現職及新晉航空業人員。香港國際航空學院今年將與香港中文大學合辦全新的航空管理碩士課程。學院亦已與一家海外航空服務公司成立航空工程培訓中心，推出一系列飛機維修及部件處理和認證的專業課程」，以及香港國際航空學院（由機管局成立）正推動香港發展成為亞洲飛機部件處理及交易中心的相關措施，就此，當局可否告知本會：

- (1) 過去五年，香港國際航空學院在培訓現職及新晉航空業人員、航空管理及航空工程專業課程、設施建設及相關合作項目方面，所涉的總財政開支及實際支出為何？
- (2) 在2026-27年度，就香港國際航空學院與香港中文大學合辦全新航空管理碩士課程、與海外航空服務公司成立航空工程培訓中心，以及推出一系列飛機維修、部件處理和認證專業課程的具體措施為何？預計涉及的財政開支總額及細項預算為何？
- (3) 上述培訓措施的預計成效為何？包括2026-27年度各課程的計劃學額、培訓人次目標、預計畢業／結業人數，以及如何與香港國際航空樞紐、飛機部件處理及交易中心發展相互配合？當局將採用哪些指標評估成效，並會否定期向本會匯報？

提問人：陳仲尼議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

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業可持續發展。

學院與一家海外領先的航空服務公司Elior Group SA旗下子公司Elior Asia Holdings Ltd於2025年6月簽署合作備忘錄，並於同年12月成立航空工程培

訓中心，推出一系列飛機維修及部件處理和認證的專業培訓課程，培育本地飛機維修、工程及資產管理專才。培訓中心目前已開設首個試驗課程，學員為本地現職航空維修工程技術人員，共有11名學員入讀，而更多課程將於今年第二季陸續推出。

學院亦繼續積極拓展與本地及國際著名院校合作，開辦更多航空業學術課程，包括與法國國立民用航空學校(ENAC)合辦「航空安全管理高等碩士」課程，以及與英國高雲地利大學(Coventry University)合辦「航空管理理學士」課程。上述兩個課程已經分別於2025年9月及10月正式授課。另外，學院將與香港中文大學（中大）合作推出「航空管理理學碩士」課程，結合學院的國際認證及中大在航空研究方面的實力，為本地、內地及其他地區提供更多航空專業人才。課程將於2026年9月正式展開，現時預計將提供約60個學額。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。

有關工作由機管局及學院推展，不涉及政府開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1387)

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於「港口社區系統」的啟用情況及後續開支，政府可否告知：

- (1) 該系統今年正式啟用，截至目前為止，已登記使用的企業數目為何；
- (2) 針對該系統的後續營運、持續優化升級、市場推廣以及技術支援，政府在2026－27年度及未來三年的預計開支分別為何；
- (3) 當局預期該系統在實現數據共享、提升碼頭營運效率，以及推行跨境「一單多報」等方面預期帶來效率提升為何？

提問人：邱達根議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

港口社區系統是香港港口邁向數字化智慧港口的重要數碼基建，旨在促進航運、港口及物流業信息互聯互通。系統於2025年年底完成構建，並自2026年1月中正式投入服務。截至2026年2月底，已登記使用港口社區系統的企業數目已超過4 000間。

關於系統的後續開支，港口社區系統的開發及構建屬於非經常開支，立法會財務委員會於2025年3月批准撥款約2.1508億元在2025-26至2028-29四個年度構建系統。2026-27年度仍屬於系統的推行及優化階段，包括系統推行服務、雲端服務、資訊科技保安、用戶培訓及應急費用，用以持續優化系統功能、進行數據對接及整合測試、加強網絡安全防護，以及為業界提供技術支援和培訓。2027-28年度非經常開支主要用於系統的持續優化升級、功能模組擴展，以及與更多業界系統的應用程式介面對接工作。2028-29年度非經常開支主要用於系統的鞏固及提升，以及為系統於2029-30年度起轉入恆常營運作好準備。

作為香港港口邁向數字化智慧港口的重要數碼基建，港口社區系統將有助聯通本地業界、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。在本地方面，系統將以海運為基礎，聯通香港的海、陸、空貨物運輸資訊，再配合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。與內地及國際航運社區對接方面，系統與內地海關對接，提供貨物內地進出口報關狀態，並為促進香港與世界其他港口及全球航運商業數據平台對接創造條件，讓本地業界可緊貼航運數字世界的核心圈子。此外，系統以區塊鏈技術記錄貨流，而貨流能反映貿易流和資金流，所帶來的資訊透明度及可靠性亦被銀行證實能有效減低融資成本，長遠為香港的貿易融資業務創造新機遇，提升香港國際航運、貿易及金融中心地位。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2240)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

《預算案》提及，首批32個「低空經濟監管沙盒」項目已在指定航線進行測試，部分項目已進入實際運作階段。同時，政府將於今年上半年起，分階段推行無人機交通管理系統、多用戶共享平台等應用。就此：

1. 過去一年，當局支援「低空經濟監管沙盒」項目涉及的開支及人員編制為何？
2. 請以表列方式，分別列出i). 已進行測試及 ii). 已進入實際運作的「監管沙盒」項目。
3. 當局將發佈的《發展低空經濟規劃行動綱領》中，會否就預期開通的無人機航線或項目數量、吸引或培育的低空經濟相關企業數目、相關人才培訓目標，以及低空經濟產業鏈預計佔本地生產總值（GDP）的目標比率，設定明確的績效指標；若會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：邱達根議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 民航處設有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：

職級	職位數目
高級民航事務主任(民航行政管理)	1
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

上述7個職位在2026-27年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為774萬元。另外，民航處在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)有時限職位，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2026-27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2026-27年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為376萬元。

目前，除上述職位外，運輸及物流局及民航處會繼續運用現有資源推行「監管沙盒²」項目及其他相關的工作。

2. 政府於2025年3月宣布38個首批「監管沙盒」項目。現時，38個試點項目名單當中，32個試點項目已經在指定航線內進行測試。個別較為成熟、風險較低、而又不涉及人車流量高的地區的應用場景已進入恆常實際運作階段(例如無人機進行外牆清洗、電纜、鐵路設施檢視等)。有關項目詳情載於附件。
3. 「發展低空經濟工作組」會在今年草擬「發展低空經濟規劃行動綱領」，以期構建具國際競爭力的低空經濟生態圈，將香港打造為低空創新應用亞太區樞紐。政府會參考低空經濟「監管沙盒」及「監管沙盒²」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。

已推展的低空經濟「監管沙盒」項目詳情
(截至 2026 年 2 月底)

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
1	袋鼠有限公司 (深圳美團低空物流科技有限公司)	無人機配送	1) 往返香港科學園及大埔海濱公園 1) 往返香港科學園及大埔汀角村	測試範圍擴展中
2	中華電力有限公司	基建勘察	➤ 西貢西灣 ➤ 城門郊野公園 ➤ 元朗牛潭尾 (近牛潭尾濾水廠) ➤ 梨木樹至荔枝角	實際運作
3	地政總署	監測	1) 西貢早禾坑 1) 西貢十四鄉 2) 大埔樟樹灘	實際運作
4	路政署	基建勘察	1) 將軍澳隧道公路 1) 將軍澳跨灣連接路 2) 大老山公路	實際運作
5	土木工程拓展署	基建勘察	西貢大網仔	實際運作
6	POI Corporation Limited (香港科技園公司)	建築物清潔	香港科學園	實際運作
7	香港吉歐系統有限公司 (i) 發展局；及 (ii) 香港無人機專門店)	基建勘察	1) 梅子林 1) 九龍水塘 2) 柴灣 3) 船灣淡水湖 4) 洪水橋 5) 萬宜水庫 6) 筲箕灣	實際運作

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
			7) 柴灣 8) 錦田河 9) 粉嶺 10) 上水污水處理廠 11) 廈村	
8	交控科技(香港)有限公司 (i) 香港鐵路有限公司； 及 (ii) 交控航空科技(深圳)有限公司)	基建勘察	1) 港鐵會展站至金鐘站行車隧道內 1) 上水站	實際運作
9	翱驊創意(香港)有限公司 (深圳市高巨創新科技開發有限公司)	無人機匯演系統	數碼港	實際運作
10	航景科技有限公司 (i) 招商局倉碼運輸有限公司； (ii) 香港理工大學； (iii) FlightPro 無人機顧問有限公司；及 (iv) 香港機械模型會有限公司)	系統／基礎建設	招商局碼頭	實際運作
11	消防處	緊急救援	1) 消防及救護學院 1) 指定郊野地區	實際運作
12	譽信有限公司 (i) 順豐速運(香港)有限公司；及 (ii) 醫院管理局(長洲醫院))	無人機配送	數碼港至長洲	進行中
13	未來翼新飛行科技有限公司	無人機配送	往返白石角海濱長廊至大埔海濱碼頭	進行中

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
	(i) 寧波翼新智能科技 有限公司；及 (ii) Easy Mobile Logistics Hong Kong Limited)			
14	Esri 中國（香港）有限公 司 (i) 民眾安全服務隊； (ii) 大灣區低空經濟聯 盟； (iii) 中國移動香港有限 公司；及 (iv) Town Formation Limited)	緊急救援 / 設施巡檢	民安隊大灘訓練 營	實際運作
15	大漠大智控(香港)有限公 司 (深圳大漠大智控技術有 限公司)	無人機匯演 系統	招商局碼頭	實際運作
16	懲教署 (機電工程署)	基建勘察	塘福懲教所	實際運作
17	香港科技大學 (中國聯通（香港）創新研 究院有限公司)	其他	香港科技大學校 園	進行中
18	深城交數字科技(香港)有 限公司及香港理工大學 (i) 港怡醫院； (ii) 香港寬頻企業方案 有限公司；及 (iii) AutosystemHK.ai)	無人機配送	香港理工大學校 園	進行中
19	聯合空域管理有限公司 (i) 中國香港無人機總 會；及	無人機配送	流浮山	進行中

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
	(ii) Raspect Intelligence Inspection Limited)			
20	高度創新技術香港有限公司 (中國建築工程有限公司)	安全巡檢	安達臣道石礦場地盤	實際運作
21	香港專業無人機公會 (安樂影片有限公司)	航拍	粉嶺鶴藪	實際運作
22	Esri 中國（香港）有限公司 (i) 漁農自然護理署； (ii) 大灣區低空經濟聯盟； (iii) 中國移動香港有限公司；及 (iv) Town Formation Limited)	執法	吉澳	實際運作
23	5 代新多媒體有限公司 (大漠大智控(香港)有限公司)	無人機直播系統	數碼港	實際運作
24	物流及供應鏈多元技術研發中心 (曜暉科技有限公司)	系統／基礎建設	數碼港	實際運作
25	消防處	緊急救援	消防及救護學院	實際運作
26	Esri 中國（香港）有限公司 (i) 環境保護署； (ii) 大灣區低空經濟聯盟； (iii) 中國移動香港有限公司；	空氣監測	坪洲	實際運作

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
	(iv) 大漠大智控(香港)有限公司；及 (v) 深圳飛流雲享科技有限公司)			
27	香港物流機械人研究中心 (機電工程署)	安全巡檢	和合石墳場	進行中
28	Alpha AI Technology Limited (i) 香港電訊有限公司； (ii) 共同健康有限公司； (iii) 香港數碼港管理有限公司； (iv) 香港科技園公司； (v) Auki Labs Limited； 及 (vi) 理光(香港)有限公司)	樓宇檢測	數碼港	實際運作
29	中國移動香港有限公司 (i) 醫院管理局(瑪嘉烈醫院)； (ii) 大灣區低空經濟聯盟； (iii) 杭州送吧物流科技有限公司； (iv) Esri 中國(香港)有限公司；及 (v) 香港大學)	訊號測試	瑪嘉烈醫院	進行中
30	中國移動香港有限公司 (i) 醫療輔助隊； (ii) 大灣區低空經濟聯盟； (iii) POI Corporation Limited；及	監測	吐露港公路單車徑	實際運作

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
	(iv) Esri 中國(香港)有限公司)			
31	星滙智能航測服務有限公司 (i) Jadason Technology Limited ; (ii) 雍盛測量師行 ; (iii) 縱橫科技有限公司 ; (iv) 航景科技有限公司)	航空測量	青衣友聯船廠	實際運作
32	天潤時空技術(香港)有限公司 (地政總署)	航空測量	蒲台島	實際運作

- 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： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二六至二七年度內，運輸及物流局將會繼續檢討專營巴士的票價調整安排。就此，當局可否告知本會：

(a)具體詳情為何；

(b)本港各項公共交通工具過去5次加價的年份及加幅為何；

(c)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：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

(a) 在現行的專營巴士票價調整安排下，政府在評估巴士票價調整時，會參考一籃子因素，例如專營巴士營辦商的營運成本、收益及回報的變動、市民的接受程度及負擔能力、服務的質與量、可依據的票價調整幅度方程式的運算結果等，而專營巴士營辦商亦需要得到合理的回報率。有關的票價調整安排始於2006年，期間曾經作出檢討，結論大致是有關機制基本上運作良好，並能在營運財務可持續性和市民接受程度之間取得適當平衡。我們會持續檢討票價調整安排，包括檢視上述元素是否還有改良空間。

(b)及(c) 下表臚列港鐵、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次票價調整的日期和幅度，及相應期間綜合消費物價指數的變動：

(A) 港鐵

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
2018年6月30日	3.14%	4.4%
2019年6月30日	3.3%	3.2%
2021年6月27日	-1.85%	1.6%
2023年6月25日	2.3%	5.5%
2024年6月30日	3.09%	1.4%

註：

- 有關數字為整體票價調整幅度，相等於所有個別票價調整幅度的加權平均數值。港鐵的票價調整機制透過一個直接驅動的方程式，根據政府公布的數據調整票價，適用於港鐵公司所有受管制的票價，包括 -
 - 所有港鐵鐵路線成人、長者、學生及小童的票價（機場快線及高速鐵路除外，但包括為機場員工提供的機場快線優惠票價）；
 - 東鐵線頭等票價；及
 - 所有輕鐵及港鐵巴士票價。

(B) 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 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%
	2025年1月5日	7.5%	2.8%
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)) ^(註4)	2023年6月18日	4.2% ^(註2)	47.1% ^(註5)
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%

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
	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：

1. 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)」)2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)。
2. 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城巴(專營權2)、龍運及新巴的專營權分別於1997、1997及1998年成立時開始計算。
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。

(C) 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
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%
2025	158	1.3%至50.0% ^(註2)

註：

- 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。
- 較高加價幅度涉及通宵專線小巴路線/個別路線的分段收費。

(D) 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%

(E) 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%	-1.2% ^(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%
尖沙咀— 灣仔	2009年3月29日	第一階段： 4.5% - 13.6%	-1.2% ^(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%

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
	2023年4月3日	54.8% - 56.3%	3.7%

註：

1. 有關數字為成人單程票的票價調整幅度。
2. 有關數字為第二階段票價調整自上次加價日期(即1997年)後的綜合消費物價指數變動。

(F) 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	2014年7月1日	4.8% - 5.4%	13.0%
	2017年7月1日	2.6% - 4.3%	7.0%
	2021年4月1日	4.4% - 4.9%	7.5%
	2023年9月24日	3.8% - 4.2%	3.7%
	2026年4月1日	12.4% - 12.8%	4.2% (截至2026年1月)
梅窩－中環	2014年4月1日	4.8% - 5.4%	13.0%
	2017年4月1日	3.1% - 4.7%	7.8%
	2021年4月1日	4.4% - 5.0%	7.7%
	2023年9月24日	3.6% - 4.1%	3.7%
	2026年4月1日	12.5% - 12.6%(註2)	4.2% (截至2026年1月)
「橫水渡」 (來往坪洲、 梅窩、芝麻 灣與長洲)	2014年7月1日	4.9%	13.0%
	2017年7月1日	4.7%	7.0%
	2021年4月1日	4.5%	7.5%
	2023年9月24日	3.6%	3.7%
	2026年4月1日	12.4%	4.2% (截至2026年1月)
榕樹灣－ 中環	2014年7月1日	6.2% - 6.3%	13.0%
	2017年7月1日	4.1% - 4.2%	7.0%
	2021年4月1日	4.5% - 4.9%	7.5%
	2023年9月24日	18.8% - 18.9%	3.7%
	2026年4月1日	12.7%	4.2% (截至2026年1月)
索罟灣－ 中環	2014年7月1日	6.1% - 6.4%	13.0%
	2017年7月1日	4.0% - 4.8%	7.0%
	2021年4月1日	4.8% - 5.0%	7.5%
	2023年9月24日	19.0% - 19.1%	3.7%
	2026年4月1日	12.4%	4.2% (截至2026年1月)

持牌渡輪服務	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
坪洲－中環	2014年7月1日	5.8% - 6.3%	13.0%
	2017年7月1日	3.9% - 4.1%	7.0%
	2021年4月1日	4.4% - 4.8%	7.5%
	2023年9月24日	18.8% - 19.3%	3.7%
	2026年4月1日	12.3% - 12.7% ^(註2)	4.2% (截至2026年1月)
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4)	2009年11月1日	14.6%	_(註3)
	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4)	2009年11月1日	14.6%	_(註3)
	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3)
	2014年4月1日	18.2%	13.0%
	2017年4月1日	15.4%	7.8%
	2021年4月1日	13.3%	7.4%
	2023年10月22日	17.6%	4.8%
北角－九龍城	2011年4月1日	22.2%	_(註3)
	2014年4月1日	18.2%	13.0%
	2017年4月1日	15.4%	7.8%
	2021年4月1日	13.3%	7.4%
	2023年10月22日	17.6%	4.8%
北角－觀塘－啟德 ^(註4)	2017年3月26日	20.0%	_(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5)	2023年9月3日	18.9%	-
馬灣－中環	2010年7月25日	7.3%	_(註3)
	2011年7月24日	6.8%	8.0%
	2014年9月14日	8.5% - 11.8%	13.8%
	2016年5月8日	4.9% - 9.8%	3.8%
	2023年3月5日	12.6% - 33.3%	13.5%
馬灣－荃灣	2010年1月10日	25.0%	_(註3)
	2010年7月25日	16.2%	-1.4%

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
	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4)	2015年9月27日	8.6%	-(註3)
	2018年10月7日	10.5%	7.2%
香港仔—模達—索罟灣 ^(註4)	2012年6月3日	19.6%	-(註3)
	2015年6月1日	9.1%	11.1%
	2020年1月1日	3.9% - 4.2%	9.1%
	2025年9月21日	19.4% - 20.8%	10.8%
屯門—東涌—沙螺灣—大澳 ^(註4)	2020年1月26日	8.0%	-(註3)
北角—觀塘(危險品車輛)渡輪服務	2020年1月4日	7.1% - 8.4%	13.3%
	2022年8月26日	15.0% - 15.6%	5.0%
	2023年9月2日	60.0%	2.1%
	2024年1月28日	20.2% - 31.0%	0.9%
	2025年4月12日	20.0%	1.8%
愉景灣—坪洲／聖母神樂院 ^(註6)	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。
- 有關航線已全面改用高速船服務，並進行了單程票票價整合，普通船與高速船的單程票票價已改為劃一收費，並較現時高速船的票價為低。
- 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。
- 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。

(G) 電車

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
1998年3月21日	25.0%	5.9%
2011年6月7日	15.0%	2.2%
2018年7月2日	13.0%	23.6%

生效日期	票價調整幅度 ^(註 1)	自上次加價日期後的 綜合消費物價指數變動
2022年7月11日	15.4%	6.6%
2025年5月12日	10.0%	4.7%

註：

1. 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：1292)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府已在2025年正式實施「粵車南下」，當中有100個名額予粵車入市區。就此，當局可否告知本會：

(a) 經此方法赴港的內地旅客數目為何；

(b) 當局有否考慮推廣至廣東省其他城市；如有，詳情為何；如否，原因為何；

(c) 當局會否考慮設立「特許專額制度」，容許更多車輛南下停泊於大嶼山後轉乘公共交通工具進入市區，藉此在香港車多路少的地理局限下，推行更多名額；如有，詳情為何；如否，原因為何；

(d) 當局有否預留撥款用作於大嶼山增建公眾停車場；如有，詳情為何；如否，原因為何。

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

在「粵車南下」安排下，合資格的廣東私家車可透過創新簡便的途徑申請經港珠澳大橋（大橋）赴港，在大橋香港口岸人工島上的自動化停車場（口岸停車場）泊車後，司機和乘客可使用「易泊飛」服務經香港國際機場轉乘飛機，或使用將於稍後推出的「易泊遊」服務入境並轉乘香港本地交通工具訪港，有助於提升香港國際航空樞紐的地位；或在無須取得常規配額下以自駕方式經大橋直接入境並駛至香港市區（入境市區部分）。

「粵車南下」首階段先開放予廣州、珠海、中山和江門4個城市。現時口岸停車場可提供1 800個泊位作「易泊飛」服務，再加上每日提供100個預約名額入境市區，整體運作暢順。截至2026年2月底，口岸停車場有近3 000車次預約使用；而入境市區部分累計預約出行數目約2 500架次。政府沒有備存按跨境駕駛計劃的赴港內地旅客的分項數字。

我們會爭取盡快在口岸停車場推出「易泊遊」服務，為旅客提供多一個訪港選擇。我們亦會繼續做好入境市區部分總量管控、分流車輛和加強配套，並發放旅遊泊車指南，方便南下旅客配搭自駕與公共交通工具，選擇行程路線，引導旅客到訪全港各區，而不會集中於個別地點。我們正累積實施經驗和密切留意推展情況，包括口岸運作、附近道路交通情況、用家和市民適應程度，以及配套設施的提升狀況等，與粵方持續檢視和商討有序增加名額，並計劃於實施半年後逐步由現時4個廣東省城市推展至廣東省其他城市，以穩健可控方式推進「粵車南下」。我們會適時公布有關安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1294)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二六至二七年度內，運輸及物流局將會繼續推展《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，包括鐵路項目。就此，當局可否告知本會：

(a) 當局會否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) 政府表示債券發行的政策只用於基建投資，當局會否以發債方式，籌集專款用於興建洪水橋至欣澳鐵路；如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

- (a) 政府一直因應每個鐵路項目的建造和營運情況，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中國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。政府亦已於本年二月公布《香港鐵路標準》，有助充分善用及引進國家在鐵路建設上的豐富經驗和領先世界的建造技術，以及世界其他地方的優秀標準，推動香港的新鐵路項目提速提效，致力縮短工期及降低成本。在推展鐵路項目時，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。

- (b) 在《香港主要運輸基建發展藍圖》的規劃中，政府展示一系列與擬議交椅洲人工島相關的運輸基建項目，當中包括港島西至洪水橋鐵路。由於交椅洲人工島填海工程現階段未有明確的推展時間表，政府會檢視其相關運輸基建項目的規劃和推展安排，當中會考慮在未有交椅洲人工島發展下的不同方案，包括其運輸需求、技術可行性和運輸及成本效益，並按緩急優次適時及有序地推展相關項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0409)

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

香港國際機場與業界去年推出「免費中轉遊」(「中轉遊」)，讓經香港國際機場轉機的旅客提供的免費城市觀光遊，令旅客可在短短半天內深度感受香港的城市魅力與文化風貌。當局可否告知本會：

1. 「中轉遊」所涉及的開支為何？
2. 「中轉遊」推出以來，每月參加「中轉遊」的旅客數量、參加三條免費路線(懷舊市區、自然探索及夜間藝術之旅)的人數分別為何？
3. 來年度會否進一步改強宣傳「中轉遊」，如會，計劃為何？同時，會否視乎情況增加「中轉遊」路線？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

香港機場管理局(機管局)於2025年9月與旅遊網站合作，推出專為轉機旅客而設的免費中轉本地遊服務，供中轉期間逗留最少7小時的轉機旅客參加。有關免費中轉本地遊服務由機管局推展，不涉及政府開支。

本地遊服務讓旅客在中轉逗留期間可到香港觀光，體驗香港獨有文化，遊覽特色景點。合資格旅客可於網上預約或於香港國際機場即場登記有關服務，三條路線每日合共提供60個名額。服務推出至今，已有超過5 000名旅客參與。

機管局將繼續與旅遊網站、航空公司及香港旅遊發展局保持緊密合作，在海外市場加強推廣有關服務，吸引更多旅客在香港轉機，進一步鞏固香港國際機場作為領先國際航空樞紐的地位。同時，機管局將利用各社交媒體

宣傳，善用不同市場的數碼平台，並透過關鍵意見領袖及內容創作者，以更具吸引力及針對性的方式，向海外旅客介紹中轉本地遊。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：0800)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

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」、「見習資訊科技人員計劃」及「暑期實習生計劃」，當局可否告知本會：

- 1.過去三年(2025，2024及2023)四個計劃招收學生的數目分別為何？
2. 2022、2021及2020年為期三年「見習行政人員培訓計劃」的畢業學生投身本港航空業的比例為何？
3. 2023、2022及2021年為期兩年的「見習資訊科技人員計劃」的畢業學生投身本港航空業的比例為何？
- 4.「見習工程師計劃」中，2024、2023及2021年為期兩年的屋宇設備/電機工程/電子工程/機械工程的畢業學生投身相關行業的比例為何？
- 5.「見習工程師計劃」中，2022、2021及2020年為期三年的土木工程畢業生投身本港航空業的比例為何？
- 6.過去三年(2025，2024及2023)為期八星期的「暑期實習生計劃」的畢業學生投身本港航空業的比例為何？
- 7.過去三年(2025，2024及2023)及今年四個計劃預算的營運開支為何？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

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，機管局推行見習行政人員培訓計劃、見習工程師計劃、見習資訊科技人員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疇，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。根據機管局提供的資料，在2023至2025年，4個計劃參與人數表列如下：

	見習行政人員 培訓計劃	見習工程師計劃	見習資訊科技 人員計劃 (註)	暑期實習生計劃
2023	5	8	-	88
2024	10	6	-	107
2025	10	10	5	93

註：見習資訊科技人員計劃於2025年推出。

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：0802)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

為紓緩航空業界人手嚴重短缺的問題，政府在2023年7月推出「航空業輸入勞工計劃」（計劃），在保障本地勞工就業的前提下，適度容許與香港機場管理局有直接合約關係的航空業相關公司申請輸入勞工。當局可否告知本會：

- 1.過去三年(2025, 2024及2023)計劃下的10個指定工種輸入的勞工人數及各工種空缺數量為何？
- 2.過去三年(2025, 2024及2023) 10個指定工種的本地僱員與輸入的勞工的佔比為何？
- 3.會否推出再就業措施（如彈性工時等方式）鼓勵更多退休機師、維修工程師等以顧問或兼職形式重返行業，提高再就業吸引力？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

政府在2023年7月推出運輸業輸入勞工計劃－航空業（計劃），在保障本地勞工就業的前提下，適度容許香港機場管理局（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。根據計劃的規定，僱主須符合全職本地僱員與輸入勞工的人手比例為2：1。

計劃經過3輪申請後，6 300個配額已全數批出，涵蓋計劃下所有10個工種。截至2025年12月，已被使用的配額中，共有5 210名輸入勞工通過計劃在港工作。詳情請參閱下表。

工種類別	已到港工作數目		
	2023年8至12月	2024年	2025年
1. 地勤人員	54	1 278	320
2. 機坪服務員	59	726	135
3. 機艙工作員	10	545	332
4. 飛機維修技工／技術員	0	29	23
5. 牽引車司機	31	386	66
6. 倉務處理員／貨站服務員	3	226	53
7. 機械／升降台操作員	27	261	126
8. 客戶服務員	9	166	72
9. 飛機拖車司機	4	25	13
10. 維修員	4	120	107
總數	201	3 762	1 247

機管局及機場業界一直利用不同方法招攬人才，填補空缺。他們會繼續舉辦本地招聘活動，推廣航空業發展前景和就業機會；又會積極提升從業員的工作環境和福利，以挽留人才。為長遠減低人手需求的壓力，機管局亦正於機場服務上應用更多科技和智能技術。有關工作不涉及政府開支。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：2211)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

為實踐機場管理局（機管局）的社區投資願景，機管局於2015年進行了一項可行性研究，以了解鄰近社區的需要，並構思以人才發展為重心的先導計劃。「EXTRA MILE里·想高飛」項目於2018年年初推出，讓機管局及參與業務夥伴透過這個集體平台作投資並發揮三個目標社群的潛能，從而為機場社區招攬及挽留人才。2018年推出的三項先導計劃分別為「工作x假期@大嶼山」計劃、「先鋒」計劃及「家長·童樂」計劃。三個目標社群分別為在職青年、非華語人士，以及育有子女的機場員工。當局可否告知本會：

- 1.過去三年(2025，2024及2023)參與三項先導計劃的人數分別為何？
- 2.過去三年(2025，2024及2023)及今年三項先導計劃的營運開支為何？
- 3.如何評估三項先導計劃的成效？會否設立績效指標評估三項先導計劃的成效？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

香港機場管理局（機管局）致力吸納、培育及保留優秀人才。為招攬及挽留人才，機管局於2018年推出「EXTRA MILE 里·想高飛」項目下三個先導計劃，分別是「工作x假期@大嶼山」計劃、「先鋒」計劃及「家長·童樂」計劃，為在職青年及非華語人士提供機場就業機會，並向機場員工的子女提供課後支援服務。根據機管局提供的資料，先導計劃在2023至2025年的參與人數分別為138、118及101人。有關項目由機管局推展，不涉及政府開支。

- 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： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

為了打造現代物流業「智慧、創新、高端」的新形象，吸引更多年青人入行，以及向本地和海外企業推廣香港作為國際卓越物流樞紐的優勢，香港特別行政區政府（政府）已於2024年1月8日在「海運及空運人才培訓基金」（「基金」）下推出「物流推廣資助計劃」（計劃），以支持和鼓勵機構和專業團體舉辦以現代及智慧物流為主題的推廣項目。當局可否告知本會：

1.「基金」承擔總額為5億元，截至目前累計的開支總額為何？其中分配給計劃的開支佔比為何？

2.計劃以來每年各獲批項目的參加人數、涉及費用及每年總金額分別為何？

3.計劃以來每年獲批項目約6宗，當局認為是否符合預期？若否，會否加強宣傳或推出措施吸引機構或專業團體舉辦推廣項目並申請資助？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

「海運及空運人才培訓基金」（「基金」）於2014年4月1日開始運作時，共有15個資助計劃，承擔額為1億元，以繼續和擴展當時納入「基金」各項有關海運業及空運業的計劃及獎學金，並推出新計劃項目，以支援相關行業的人力培訓。「基金」在2019年獲政府注資2億元，總額增至3億元，以延續和提升及支援「基金」的運作，並優化資助計劃，持續支持香港海運業及航空業的人才培育。

其後，基金在2023年再獲政府注資2億元，總額增至5億元。除了繼續優化資助及推廣計劃外，亦加強物流業人才培訓及設立「海事人才培訓資助計劃」的新計劃。後者鼓勵參與公司為有志投身海事法律工作的青年提供見習機會，同時透過注資在本地、內地和海外加強推廣香港作為國際航運中

心、空運及物流樞紐的優勢。「基金」的資助範圍在2025年繼續擴闊，除「海事人才培訓資助計劃」擴展至海事保險外，推廣活動範圍亦擴大至舉辦本地研討會、會議、工作坊及海外進行專業交流活動。截至2026年2月28日，「基金」的承擔總額為5億元，累計開支約為2.81億元，各項佔比大概為：海運（65%）、航空（31%）及物流（4%）。

政府於2023年公布《現代物流發展行動綱領》（《行動綱領》），當中提出為現代物流業打造全新的「智慧、創新、高端」形象，推進行業革新，以吸引更多年青人入行，為行業發展注入新動力。為此，政府於2024年1月推出「物流推廣資助計劃」（「計劃」），資助物流相關機構和專業團體舉辦以現代及智慧物流為主題的本地推廣項目和活動。

自2024年推行至今，計劃已批准15項推廣項目，批出約977萬元資助，所有獲批項目的詳情已上載至計劃網頁。

在2024-25年度，共有五項推廣項目舉行，包括為海外及本地大專學生及中學生舉辦的物流數據運籌比賽；與物流相關的環境、社會及管治研討會；中學生現代物流短片拍攝比賽；推廣香港現代物流業的電視節目，以及表揚年青物流人才的年度物流大獎。相關實體活動的總參加人數約550人，而有關電視節目則錄得超過4 600萬人次收看。

在2025-26年度，共有十項推廣項目舉行，包括為中小學生製作物流業教材套及相關宣傳活動、為高中生而設的工作影子計劃、融合培訓工作坊和模擬訓練的校際物流比賽，以及物流科技博覽等。其中八項活動已圓滿舉行，總參加人數約1 904人，其餘兩個項目仍在進行。

為確保公帑運用得宜並讓計劃達至最大效益，香港物流發展局在審批過程中會考慮多項因素，包括項目的特色及預期成效；其性質和受惠對象是否與其他獲批項目重疊；預算和推行細節的合理性，以及申請機構過往舉辦類似推廣項目的經驗及表現等。

政府會繼續聯同香港物流發展局、業界組織、大專院校及培訓機構合作，推動更多不同形式的推廣項目，並加強宣傳，以鼓勵更多機構申請資助。與此同時，政府亦會持續檢視計劃的成效，並按需要適時優化計劃，以確保計劃能有效達到推廣現代物流業及培育物流人才的目標。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2645)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

現代物流實習計劃(「實習計劃」)是「海運及空運人才培訓基金」(「基金」)的資助計劃。目的是資助物流公司為全日制學生提供實習機會，讓他們能了解現代物流和供應鏈管理領域的發展前景和就業機會，從而鼓勵他們在畢業後投身物業界。計劃向合資格的物流公司提供最高為每名實習生每月酬金75%的資助，以每名實習生每月7,500港元為上限，為期最長三個月，為在香港或香港以外地方的大專院校或培訓機構修讀學士學位、副學位或文憑課程的全日制學生提供實習機會。當局可否告知本會：

- 1.「基金」承擔總額為5億元，截至目前累計的開支總額為何？其中分配給計劃的開支佔比為何？
- 2.計劃以來每年資助物流公司數目、實習生數目、修讀學位類別、各獲批項目的金額及每年總金額分別為何？
- 3.會否提升每名實習生每月資助上限，增加誘因從而吸引更多學生從事相關實習工作？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

「海運及空運人才培訓基金」(「基金」)於2014年4月1日開始運作時，有15個資助計劃，承擔額為1億元，以繼續和擴展當時納入「基金」各項有關海運業及空運業的計劃及獎學金，並推出新計劃項目，以支援相關行業的人力培訓。「基金」在2019年獲政府注資2億元，總額增至3億元，以延續和提升及支援「基金」的運作；並優化資助計劃，持續支持香港海運業及航空業的人才培育。

其後，「基金」在2023年再獲政府注資2億元，總額增至5億元。除了繼續優化資助及推廣計劃外，亦加強物流業人才培訓及設立「海事人才培訓資助

計劃」的新計劃。後者鼓勵參與公司為有志投身海事法律工作的青年提供見習機會，同時透過注資在本地、內地和海外加強推廣香港作為國際航運中心、空運及物流樞紐的優勢。「基金」的資助範圍在2025年繼續擴闊，除「海事人才培訓資助計劃」擴展至海事保險外，推廣活動範圍亦擴大至舉辦本地研討會、會議、工作坊及海外進行專業交流活動。截至2026年2月28日，「基金」的承擔總額為5億元，累計開支約為2.81億元，各項佔比大概為：海運（65%）、航空（31%）及物流（4%）。整體來就，「基金」旨在逐步建立1個有活力、多元化和具競爭力的專業及技術人才庫，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及支持相關產業的長遠發展。

現代物流實習計劃是「基金」下的資助計劃之一，旨在優化以往由香港物流發展局提供的暑期實習生計劃，接受本地或香港以外大專院校或培訓院校修讀任何學士學位、副學位或文憑課程的全日制學生（包括準畢業生），大部份參加實習的學生正在修讀學士學位。政府向參與公司提供最高為每名實習生每月薪金75%的資助，以每名實習生每月7,500港元為上限，為期最長3個月。每間參與公司在每個財政年度內最多可聘用10名實習生。截至2026年2月底，實習計劃的撥款開支約199萬元，有20間公司參與及125人受惠。

運輸及物流局會密切留意實習計劃的運作情況和成效，並適時檢討有關資助，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：0926)

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(丘卓恒)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就吸引高端過夜客羣，加強向具潛力的客源市場推廣，積極推動更多各類型的會議、展覽及獎勵旅遊在港舉行，請告知：
機管局2024年公布「擴大版」機場城市發展藍圖，當中包括發展提供逾500個遊艇泊位的遊艇港灣，當局人手編制及預算開支為何？目前最新進度為何？

提問人：朱立威議員(立法會內部參考編號：51)

答覆：

香港機場管理局（機管局）繼續為建設機場城市「SKYTOPIA」積極推進各項目發展。當中，遊艇港灣項目將提供超過500個泊位，包括可容納80米以上超級遊艇的泊位，並設有配套設施及水上娛樂區。透過提供各遊艇旅遊配套，吸引高端旅客。機管局於2026年將就遊艇港灣及配套設施邀請發展意向書，預計於2028年起分階段完成。有關項目由機管局推展，不涉及政府開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1862)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案第149提及：“推動金融中心與航運中心的聯動發展”。政府可否告知本會相關政策及財政撥款為何？

提問人：鍾奇峰議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

航運業脫碳已成全球趨勢。國際海事組織已訂立目標，在2050年或之前實現國際航運淨零碳排放。為逐步實現有關減碳目標，全球航運業正面臨綠色轉型壓力，未來對建造綠色船用燃料新船舶，或改裝現有船舶的需求將非常龐大並且具持續性。

香港既是國際航運中心，也是國際金融中心。面對全球航運業的綠色轉型浪潮，2026-27年度財政預算案提出推動金融中心與航運中心聯動發展，以回應船東在綠色航運轉型所面對的龐大資金需求。憑藉香港優越的營商環境以及蓬勃的高增值海運服務業等優勢，再結合並發揮兩個中心的優勢，更好便利國際航運企業對接香港資本市場，協助航運業界開拓更多元的資金渠道，促進金融業界衍生更多元化的航運金融產品，將金融市場力量轉化為吸引航運企業落戶香港的力量，打造香港成為「全球航運之都」。政府會聯同香港海運港口發展局和相關業界共同探索，便利和促進金融聯動航運，令兩個中心發揮最大的協同效應。

推動相關政策工作將由現有的人手及資源承擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1863)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案第150提到政府正準備修訂法例，“將現時航空轉運貨物豁免許可證安排，擴展至其他海路轉運或海空轉運模式。”有關計劃可否研究擴展至內河轉運？

提問人：鍾奇峰議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

為了提升香港作為國際航空樞紐、國際航運中心和國際物流樞紐的競爭力，行政長官於《2024年施政報告》中宣布政府將會研究將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。經過與其他部門進行研究，運輸及物流局現正探討將現時適用於空轉空的航空轉運貨物豁免許可證安排擴展至海運轉運以及海空轉運模式。

海路轉運模式將適用於經葵青貨櫃碼頭中轉而全程不會離開葵青貨櫃碼頭範圍的貨物。至於海空轉運模式將適用於以水路由香港國際機場運往香港國際機場東莞空港中心的貨物，反之亦然。只要內河轉運的貨物符合以上條件，亦將會適用於擴展後的轉運貨物豁免許可證安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1225)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

演辭第140段提及推動香港發展成為亞洲首個飛機部件處理及交易中心，而機管局正落實與一家海外領先的航空服務公司在港提供飛機拆解、部件回收等專業服務，就此當局可否告知本會；

1. 有關飛機拆解、部件回收等專業服務的佔地、規模、人手等詳情是怎樣，預期每年可處理的飛機或零件數目是多少；
2. 除該服務公司外，當局有否與其他相關服務的公司洽商，以引進更多飛機拆解、部件回收的企業進駐香港，以增加香港在有關服務方面的規模及網絡；如有，詳情為何，如否，原因為何；
3. 當局在成為亞洲首個飛機部件處理及交易中心上，有否時間表及路線圖？當局在規劃有關發展時，會否配合國產大飛機「出海」的進展而作出配合？
4. 當局在推展香港成為亞洲首個飛機部件處理及交易中心所涉及的資源及人手預算為何？

提問人： 范駿華議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

香港機場管理局（機管局）正落實與一家海外領先的航空服務公司Elior Group SA在港提供飛機拆解、部件回收等專業服務。其中，香港國際航空學院（學院）已與該公司旗下子公司Elior Asia Holdings Ltd於2025年6月簽署合作備忘錄，並於同年12月成立航空工程培訓中心，推出一系列飛機維修及部件處理和認證的專業培訓課程，培育本地飛機維修、工程及資產管理專才。培訓中心目前已開設首個試驗課程，更多課程將於今年第二季陸續推出，預計年內可提供300個培訓名額，並計劃逐步擴大招收非現職航空維修工程技術人員。上述工作由學院及有關航空服務公司推展，不涉及政府開支。上述項目有助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，支撐國家以至整個亞洲區內的航空發展。

政府會繼續跟機管局合作，協助有意在港從事有關行業的公司，以增加有關行業在港的規模。有關工作由現有人員處理，並無所涉及開支的分項數字。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1247)

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就綱領內提及「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」，請問當局：

1. 過去2年，每年申請入讀香港國際航空學院課程的人數，最後共取錄多少人，其中有多少屬中六離校生；
2. 過去2年，畢業於香港國際航空學院課程的人數是多少；當局有否向他們作出路調查，以了解他們的就業狀況以及是否從事航空業相關工作；如有，詳情為何；
3. 當局現時有何措施向香港青年及學生推廣香港國際航空學院的課程，當中舉辦的校園講座次數及涉及學校有多少；
4. 為增加本地航空業人才，並發展成為航空培訓樞紐，當局會否擴展香港國際航空學院的規模及課程種類，如會，詳情為何，未來會否引入「職學雙軌」等就讀模式，以吸納更多青年投身航空業發展？

提問人： 范駿華議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

香港機場管理局在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業可持續發展。學院的日常運作並不涉及政府開支。

根據學院資料，2024/2025年度及2025/2026年度（截至2月）入讀學院課程的人數分別約71 000人及67 000人，其中40人和70人為應屆香港中學文憑考試畢業生。學院目前提供超過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、航空保安及安全、飛行訓練及航空工程、基

礎及學術課程。學院提供的課程大多專為在職從業員及相關專才而設，因此大部分學員均為現職機場僱員。

學院除通過網頁及社交媒體推廣及介紹其課程外，亦定期參加教育及職業博覽會，為有志投身航空業的人士提供相關資訊，增進他們對航空業的了解和認識，以吸引更多青年加入航空業界。

– 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： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就綱領內提及「與中國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」，請問當局：

1. 過去一年有關工作的會議次數以及具體成果是怎樣，其中在提高空管運行效率和空中飛行流量上有何進展；
2. 去年度當局與大灣區內的各個機場，包括廣州白雲國際機場、澳門國際機場、深圳寶安國際機場及珠海機場的具體協作上有何進展及成果？來年度在有關範疇上的具體規劃、開支預算及人手安排又是怎樣？

提問人： 范駿華議員(立法會內部參考編號：40)

答覆：

(a)

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」（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，推進各優化項目及技術交流，以應付區內持續不斷增長的航機升降量。三方工作組於去年共舉行了8次工作會議，包括9月在澳門召開內地與香港、澳門空管高層會議，進一步研究大灣區外圍航路規劃，以及提升區域流量管理效率的措施，包括分享即時天氣情況及運行訊息等。

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，透過加強數據分享以提升區域流量管理效率，利用航機更精確的導航性及新技術應用，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，使區內各機場發揮最大功效，共同建設大灣區世界級機場群，主動對接國家「十五五」規劃和《粵港澳大灣區發展規劃綱要》的宏觀戰略。

(b)

香港機場管理局（機管局）積極加強香港國際機場與內地的連繫，並依據《粵港澳大灣區發展規劃綱要》鞏固其國際航空樞紐的地位，推動大灣區機場群錯位發展和良性互動，提升國家航空事業的競爭力。其中，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。有關工作由機管局推展，不涉及政府開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3292)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

綱領內提及「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、推行沙盒X項目、基建規劃」，請問當局：

1. 就上述三個範疇(即法例檢討，監管沙盒、基建規劃)，過去一年當局的工作及成果為何；
2. 針對內地已訂立促進低空經濟產業的法規，並且推出空中的士載人服務，並促進低空經濟生態圈，香港在此方面的進展及步伐為何，推展時間表是怎樣；
3. 當局來年用於發展低空經濟工作的人手及預算是多少？

提問人：范駿華議員(立法會內部參考編號：41)

答覆：

1. 就法例檢討方面，政府已完成第一階段的法例修改工作，擴大了現行《小型無人機令》(第448G章)的規管範圍以涵蓋重量介乎25至150公斤的無人機，並在《1995年飛航(香港)令》(第448C章)加入條文，容許非傳統航空器按照特定條件進行試驗。修訂法例已於2025年7月18日起生效。

就「監管沙盒」方面，政府於2025年3月宣布38個首批「監管沙盒」項目。現時，38個試點項目名單當中，32個試點項目已經在指定航線內進行測試。個別較為成熟、風險較低、而又不涉及人車流量高的地區的應用場景已進入恆常實際運作階段(例如無人機進行外牆清洗、電纜、鐵路設施檢視等)。

政府於2025年11月推出進階版低空經濟「監管沙盒X」試點項目，涵蓋無人機交通管理系統演示、非傳統航空器、跨境操作、多場景／多用戶

共享平台及其他技術複雜度較高的應用場景。有關申請已於2026年2月28日截止。業界的反應熱烈，各應用場景均接獲多項申請。「發展低空經濟工作組」(工作組)正詳細審閱有關申請，目標在今年上半年起陸續推出試點項目。

就基建規劃方面，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，並會在今年草擬「發展低空經濟規劃行動綱領」。政府會參考「監管沙盒」及「監管沙盒2」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。

2. 工作組正積極與內地相關單位聯繫，就低空跨境飛行路線規劃、貨物通關安排等議題進行協商，目標是盡快開展試飛項目，為建立大灣區低空經濟走廊奠下基礎。
3. 民航處設有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：

職級	職位數目
高級民航事務主任(民航行政管理)	1
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

上述7個職位在2026-27年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為774萬元。另外，民航處在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)有時限職位，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2026-27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2026-27年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為376萬元。

目前，除上述職位外，運輸及物流局及民航處會繼續運用現有資源推行「監管沙盒2」項目及其他相關的工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2005)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

人才是支撐香港國際航空樞紐發展的重要因素，運輸及物流局與機管局與業界共同推行了多項計劃以應對業界人手短缺問題。就此，可否告知本會：

1. 2025/26年度「運輸業輸入勞工計劃—運輸業」輸入勞工的具體情況；
2. 2025/26年度與機管局和民航處一同推行的民航培訓合作的培訓人數；
3. 上述兩項措施涉及的人手數目及開支；及
4. 現時業界的人才缺口，以及局方在2026/27年度解決人才需求的規劃及預計的開支？

提問人：霍啟剛議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1. 至 3.

政府在2023年7月推出運輸業輸入勞工計劃—航空業（計劃），在保障本地勞工就業的前提下，適度容許香港機場管理局（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。

計劃經過3輪申請後，6 300個配額已全數批出，涵蓋計劃下所有10個工種。截至2026年1月，已被使用的配額中，共有5 373名輸入勞工通過計劃在港工作。

另外，機管局轄下的香港國際航空學院（航空學院）亦積極為航空業界提供航空培訓，在2025-26年度約有90位民航處職員接受相關培訓。

上述兩項措施的行政工作及運作分別由機管局及航空學院負責，不涉及政府編制及開支。

4.

政府一直與業界保持溝通，包括就人手需求及人才培訓等議題交換意見。我們亦有主動提醒業界，可善用各項輸入人才計劃引入合適人才，以配合業界的發展需要。

就吸引外來人才方面，飛機維修工程師已於2025年3月被加入更新的人才清單，而飛機維修技術員亦於2025年6月被納入「一般就業政策」及「輸入內地人才計劃」下的「技術專才清單」，以應對本地飛機維修行業的人力短缺問題。

另外，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年支持機管局成立航空學院，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，而航空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。上述航空學院的培訓工作由機管局及航空學院推展，不涉及政府開支。在2026-27年度，基金中各項跟航空業相關計劃的預計總開支則約1,640萬元。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2006)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在環球的競爭情況下，香港國際航空樞紐的地位受到一定的挑戰。而要鞏固香港的地位，增加航線是重要的工作。就此，可否告知本會：

1. 2025/26年度與全球不同國家或地區訂立新的民航協議後增加的航線數目；
2. 上述工作涉及的人手數目及開支；及
3. 局方在2026/27年度進一步開放香港與民航夥伴的規劃、預計增加的航線數目及所需的開支？

提問人：霍啟剛議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

截止2025年，我們已簽訂86份民航雙邊文件，覆蓋全球超過700個航點。我們於2025年與多個民航伙伴更新/擴大雙邊民航安排，並分別與智利、秘魯、波蘭、多哥、阿根廷、厄瓜多爾及古巴就訂立新的雙邊民航協議達成共識。政府會繼續積極參加國際民航會議，並主動出訪民航伙伴，目標是在2026年內與10個或更多的民航伙伴探索加強民航聯繫（包括商討訂立新的民航協議或擴展航權），優先聚焦具進一步發展潛力及新增長點的地區，如南美洲、中亞、非洲及中東等，以支持香港國際機場進一步拓展其航線網絡。有關工作由現有人員處理。

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36間航空公司，開辦82條新航線及為現有14條航線增加了航班班次。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：0187)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

據調查，本地船舶業人力老化，不少船長已經超過60歲，另外，業界對輪機長、水手等均有殷切需求。就本地船舶業的人手問題，請告知：

(a) 運輸及物流局於2014年4月1日推出「海運及空運人才培訓基金」(基金)以支持業界人才培訓，過去三年，基金的各項計劃的資助詳情分別為何，每年開支及受惠人數分別為何？

(b) 為提升香港作為國際海事中心的地位，政府未來有何措施確保相關人才供應？相關預算為何？

提問人：何俊賢議員(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」)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，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及支持相關產業的長遠發展。過去3個年度，「基金」下計劃的受惠人數及資助金額詳列於附件。
2. 在2026-27年度，「基金」預計的現金流量需求為4,750萬元，其資助對象、培訓內容、以及預計的受惠人數大致與2025-26年度相若。除優化現行計劃和推行新措施外，「基金」亦會加強支援人才培訓，推動業界在不同的高端及高增值行業發展，並鼓勵業界與大專院校及專業團體合作，利用業界在本地海運產業鏈的知識與經驗，推動新知識與本地海運發展融合，為年青人提供行業所需的專業技能與實務知識，以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，提升本地海事人才的競爭力。此外，透過政府的「一般就業政策」、「輸入內地人才計劃」及「優秀人才入境計

劃」下的「人才清單」及「技術專才清單」，亦可確保業界有足夠的相關人才供應。

計劃名稱	2023-24 年度		2024-25 年度		2025-26 年度 (截至 2026 年 2 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	575	1 399	523	1 189	435
2. 智慧及綠色物流專業培訓計劃	不適用	不適用	14	9	61	37
3. 航海訓練獎勵計劃 %	28	405.4	23	451	17	340
4. 本地船舶業訓練獎勵計劃	4	32.9	7	21	17	22
5. 本地船舶能力提升計劃	100	125.4	223	284	264	331
6. 船舶維修訓練獎勵計劃 %	1	20	0	9	3	2 ⁺
7. 飛機維修專門課程部分學費退還計劃	10	58	9	32	3	33
8. 航空營運培訓獎勵計劃	53	109	37	34	/ ^	/ ^
9. 海事人才培訓資助計劃-法律 %	4	32.7	4	107	5	113
10. 海事人才培訓資助計劃-海事保險	不適用	不適用	不適用	不適用	@	@
11. 海運和航空業實習計劃	399	543.4	515	725	481	735
12. 現代物流實習計劃 [#]	60	96	67	108	58	91
13. 海事培訓支援計劃 ^c	0	196.6	24	254	39	280

計劃名稱	2023-24 年度		2024-25 年度		2025-26 年度 (截至 2026 年 2 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.海外交流學生資助計劃	11	33	9	27	2	12
15.香港航海及海運獎學金計劃	3	38.4	5	48	2	42
16.香港航運及物流獎學金計劃	8	188.5	10	249.8	10	265
17.香港大學—大連海事大學學術合作計劃	85	74.4	63	21.1	64	179
18.香港大學—上海海事大學學術合作計劃	1	22.2	0	-	0	-
19.香港航空獎學金計劃	22	147	34	284	/ ^	/ ^
20.海運推廣計劃撥款	14 324 *	135.5	10 599 *	185.6	6 509 **	112.4
21.航空業推廣活動資助計劃	173 *	6	1 600 *	53	506 *	11
22.物流推廣資助計劃	不適用	不適用	550 *	388	1 904 *	238.6

^ 資助一般於每年首季發放，今年有關資助仍在審批，因此未有有關資料。

* 數字為推廣活動的參與人數

** 數字只包含推廣計劃活動已統計的參與人數

前稱暑期實習計劃（供應鏈管理）

% 有關計劃資助年期多於1年，受惠人數為每年新加入計劃之人數，資助金額則為該年度撥出資助之總和。在2024/25年度沒有收到任何有關船舶維修訓練獎勵計劃的申請。

+ 部份款項將於2026年3月31日後發放

@ 有關計劃在2025年11月推出，因此未有受惠人數及資助金額的資料。

c 有關計劃於2021/22學年推出，旨在資助香港航海學校推行校本海事科課程，藉此培育和吸納人才。首屆學生於2024年畢業，因此在2023/24年度未錄有受惠人數。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1055)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局如何確保SKYTOPIA的亞博館二期何時投入重建及何時使用？機場二期如何聯動周邊酒店、零售和商業設施，令機場城市更有活力？

提問人：江旻憻議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

香港機場管理局（機管局）繼續為建設機場城市「SKYTOPIA」積極推進各項發展。當中，亞洲國際博覽館二期工程已於2025年啟動，預計於2028年落成。

另外，為服務三跑道系統啟用後持續上升的旅客人數，擴建後的機場二號客運大樓已於2025年9月起分階段啟用。當中，旅遊車候車大堂已於2025年9月啟用，離境設施計劃於2026年5月啟用。離境大堂將設有行人天橋連接周邊的酒店、零售和商業設施。連接機場與港珠澳大橋香港口岸的自動駕駛運輸系統另預計在今年內啟用，屆時各項設施之間的人流互通及協同效應將會進一步提升。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1056)

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局將針對遊艇港灣項目投入多少資源？何時使用？如何與本港旅遊業的最新政策（高端過夜旅客、會展獎勵旅遊等）對接？

提問人：江旻憻議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

香港機場管理局（機管局）繼續為建設機場城市「SKYTOPIA」積極推進各項發展。當中，遊艇港灣項目將提供超過500個泊位，包括可容納80米以上超級遊艇的泊位，並設有配套設施及水上娛樂區。透過提供各遊艇旅遊配套，吸引高端旅客。機管局於2026年將就遊艇港灣及配套設施邀請發展意向書，預計於2028年起分階段完成。有關項目由機管局推展，不涉及政府開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1057)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

經珠海到香港乘搭飛機的直通客運服務開通以來，已服務超過十萬人次。請問當局會否依據珠海-香港機場直通模式，增加大灣區其他主要城市，形成覆蓋珠三角的機場聯程服務網絡？若增加大灣區其他城市站點，預計投放多少資源？

提問人：江旻憻議員(立法會內部參考編號：36)

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，方便來自內地和澳門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。「經珠港飛」直通客運服務開通以來，已服務超過10萬人次。機管局將繼續加強宣傳，並進一步完善兩地接駁，吸引更多旅客使用香港國際機場。

另外，機管局亦營運在大灣區9個口岸¹與香港國際機場「海天中轉大樓」之間的快船服務，並在大灣區內戰略性地點設置近40個城市候機樓，讓旅客預辦登機手續。

¹ 即深圳的蛇口與福永、東莞虎門、廣州南沙及琶洲、中山、珠海九洲、以及澳門外港和氹仔。

同時，機管局已於2025年11月在香港口岸人工島的自動化停車場內提供「易泊飛」服務，供廣東及澳門非營運私家車經港珠澳大橋抵港停泊後轉乘飛機。

上述服務由機管局推展，不涉及政府開支。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2320)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就在2026至27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；如有，涉及的資源和開支為何？

提問人：江旻憓議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

政府會繼續積極參加國際民航會議，並主動出訪民航伙伴，目標是在2026年內與10個或更多的民航伙伴探索加強民航聯繫（包括商討訂立新的民航協議或擴展航權），優先聚焦具進一步發展潛力及新增長點的地區，如南美洲、中亞、非洲及中東等，以支持香港國際機場進一步拓展其航線網絡。有關工作由現有人員處理。

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36間航空公司，新開辦82條航線及為現有14條航線增加了航班班次。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：0724)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案第150段提到年內會修訂法例，將現時航空轉運貨物豁免許可證安排，擴展至其他海路轉運，或海空轉運模式，請問：

1. 立法時間表及具體安排，與目前航空轉運安排有何差異；
2. 是否已經與特定的內地碼頭達成安排及，除香港國際機場東莞空港中心海空聯運碼頭外，還有哪些碼頭？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

為了提升香港作為國際航空樞紐、國際航運中心和國際物流樞紐的競爭力，行政長官於《2024年施政報告》中宣布政府將會研究將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。經過與其他部門進行研究，運輸及物流局現正探討在把相關貨物流入市面的風險降至最低的前提下，把現時適用於空轉空的航空轉運貨物豁免許可證安排擴展至海運轉運以及海空轉運模式。

海空轉運方面，相關的豁免安排只適用於經海運來往香港國際機場的貨物。在此模式下，貨物須先於香港機場管理局於東莞設立的「香港國際機場東莞空港中心」內預先完成航空安檢、裝箱或打板及收貨等程序，再以有全程監控的駁船把貨物運至香港國際機場空側，卸貨的碼頭獲機場管理局認可，並設有特定安檢設施。貨物隨後直接載上飛機前往海外，反向亦然。相關安排與目前的航空轉運安排類同，故貨物流入市面的風險甚低。

至於海運轉運模式方面，來港遠洋船的貨物於葵青貨櫃碼頭轉運期間，須存放於指定的保安堆場，而堆場有嚴格的保安要求，例如配備人工智能偵測功能的24小時閉路電視監察系統，以及只有符合資格及預先登記的人員

才可接近存放場等，以確保貨物在轉運期間的完整性，以及減低貨物流入市面的風險。由於海運轉運模式並無指定貨物的裝運港或卸貨港，故無須與內地碼頭達成特定安排。

政府的目標是在今年內向立法會提交條例草案，以將有關安排擴展至海路轉運或海空轉運模式。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0760)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於推動物流業數碼化，政府可否告知本會：

(一) 鑑於當局指，將預留3,000萬元推行未來智慧物流加速計劃（加速計劃），加速計劃的推展詳情為何；

(二) 鑑於當局推出第三方物流服務供應商資助先導計劃（先導計劃），鼓勵物流業透過科技應用提升效率，在推動物流企業數碼化方面，上述加速計劃與先導計劃的主要分別為何；

(三) 自先導計劃推行至今，接獲、獲批及拒批申請數目分別為何；拒批主要原因及每宗獲批申請的平均處理時間為何；獲批申請主要所涉應用項目及資助金額為何；及

(四) 有否評估先導計劃的成效；如有，詳情為何？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

隨着政府及公營機構物流數據平台投入運作，政府將在年內推出「未來智慧物流加速計劃」（「加速計劃」），資助業界發展各種能夠與政府或公營機構營運的物流數據平台對接的數據平台上線解決方案，以便利業界使用相關數據平台，促進業界轉型，加強物流數據互聯互通，從而增強香港物流業的競爭力，並進一步打造香港成為國際智慧物流樞紐。

「加速計劃」將設於「第三方物流服務供應商資助先導計劃」（「先導計劃」）下，專門為數據平台上線解決方案提供資助。「先導計劃」資助範圍則涵蓋不同與智慧和綠色物流相關的解決方案。在「加速計劃」推出後，物流企業仍可繼續透過「先導計劃」申請資助，兩者並行不悖。政府現正參考「先導計劃」制訂「加速計劃」的細節，並會適時公布計劃詳情。

至於「先導計劃」，自2020年10月推行至2026年2月，共收到514宗申請，當中307宗申請已獲批，涉及約1.883億元資助。獲批項目主要涵蓋四大範疇，包括(一)物流營運管理系統，例如車隊管理、運輸管理、貨運管理、倉庫及堆場管理、訂單履行管理等系統；(二)企業及數據管理系統，例如企業資源規劃及電子數據交換系統；(三)人工智能及數據分析應用，例如自動化機械人、人工智能及物聯網技術；以及(四)貨物識別及檢測設備，例如與設立管制空運貨物安檢設施相關的X光檢查設備和爆炸物痕量探測設備、無線射頻識別系統及貨物體積重量測量系統。

「先導計劃」推行至今共有11宗申請不獲批，主要原因是申請企業未能符合計劃的申請資格，例如未能證明在香港有實質業務運作，或其業務性質與進出口物流服務未有關聯。至於每宗申請的處理時間，則視乎申請企業提交資料的完整性及清晰程度而定。

為評估「先導計劃」的成效，秘書處會邀請受資助企業在項目完成後填寫問卷調查。調查結果顯示，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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0767)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於航空業前線人手，政府可否告知本會：

(一) 鑑於據悉，運輸業輸入勞工計劃－航空業（計劃）下6,300個輸入勞工配額透過三輪申請已獲全數批出，獲批並已到港工作的輸入勞工人數為何，並按工種列出分項數字；

(二) 鑑於有意見反映，現時航空業前線人手仍然不足，而隨着機場二號客運大樓將來啟用後，機場前線人員的人力需求會陸續上升，當局會否考慮增加計劃的輸入勞工配額，並推出新一輪申請；

(三) 會否探討優化「計劃」的運作，包括放寬目前全職本地員工人數與輸入勞工的2：1比例要求、增加可輸入的工種等；及

(四) 有否研究推出更多措施，吸引和培訓更多本地人才投身航空業，紓緩業內人力短缺問題？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

(一)

政府在2023年7月推出運輸業輸入勞工計劃－航空業（計劃），在保障本地勞工就業的前提下，適度容許香港機場管理局（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。

計劃經過3輪申請後，6 300個配額已全數批出，涵蓋計劃下所有10個工種。截至2026年1月，已被使用的配額中，共有5 373名輸入勞工通過計劃在港工作。詳情請參閱下表。

工種類別	已到港工作數目
1. 地勤人員	1,716
2. 機坪服務員	948
3. 機艙工作人員	890
4. 飛機維修技工／技術員	52
5. 牽引車司機	495
6. 倉務處理員／貨站服務員	289
7. 機械／升降台操作員	420
8. 客戶服務員	263
9. 飛機拖車司機	42
10. 維修員	258
總數	5 373

（二）至（四）

為確保航空業有足夠人手，機管局及機場業界會繼續舉辦本地招聘活動，推廣航空業發展前景和就業機會；他們亦會積極提升從業員的工作環境和福利，以挽留人才。為長遠減低人手需求的壓力，機管局正於機場服務上應用更多科技和智慧技術。有關工作不涉及政府開支。

除此以外，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。

政府會參考機管局最新一輪機場人力資源調查結果、本地勞工市場的最新情況、計劃的執行情況、持份者對計劃的意見等多項相關因素，考慮計劃的未來路向。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0771)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於海運及空運人才培訓基金（基金），政府可否告知本會：

（一）過去5年，每年基金下與（a）海運業、（b）航空業及（c）物流業相關計劃的（i）申請、（ii）獲批及（iii）拒批個案數目為何；拒批主要原因及每個獲批個案的平均處理時間為何；

（二）就第（一）項所述的獲批個案，所涉受惠人數（列出在職從業員或學生的分項數字）及資助金額為何，按計劃列出分項數字；

（三）鑑於據悉，部分基金計劃要求受惠人士畢業後在行業服務至少1年，有否統計，第（一）項所述相關計劃的獲批獎學金或津貼的學生在履行該要求後有否持續從事相關行業；如有，詳情為何；及

（四）當局有否評估基金在2026-27年度的現金流量需求及每項計劃的預計受惠人數；如有，詳情為何？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

- （一）「海運及空運人才培訓基金」（「基金」）於2014年4月1日運作時，及有15個資助計劃，承擔額為1億元，以繼續和擴展當時納入「基金」
- （二）各項有關海運業及空運業的計劃及獎學金，並推出新計劃項目，以支援相關行業的人力培訓。「基金」於2019年獲政府注資2億元，總額增至3億元，以延續和提升培訓「基金」的運作，並優化資助計劃，持續支持香港海運業及航空業的人才培育。

其後，「基金」在2023年再獲政府注資2億元，總額增至5億元。除了繼續優化資助及推廣計劃外，亦加強物流業人才培訓及設立「海事人才培訓資助計劃」的新計劃。後者鼓勵參與公司為有志投身海事法律工作的青年提供見習機會，同時透過注資在本地、內地

和海外加強推廣香港作為國際航運中心、空運及物流樞紐的優勢。「基金」的資助範圍在2025年繼續擴闊，除「海事人才培訓資助計劃」擴展至海事保險外，推廣活動範圍亦擴大至舉辦本地研討會、會議、工作坊及進行海外專業交流活動。

過去5年，「基金」下與海運業、航空業及物流業相關計劃的申請個案數目、受惠人數及資助金額載列於附件。一般而言，所有申請均會按既定程序處理，主要拒批原因包括申請人資格不符、提交資料不足或不正確、逾時申請等。不同計劃的申請，所需處理時間頗為不同。

- (三) 「基金」部分計劃，例如《香港航運及物流獎學金計劃》、《海事人才培訓資助計劃-法律》及《香港航空獎學金計劃》，要求獎學金得主或培訓資助受益人必須承諾在完成有關學習或培訓後，在本地海運或航空業工作指定年期，否則需要按相關條款向政府交還已領取的獎學金或資助。以《海事人才培訓資助計劃-法律》為例，根據申請機構提供的資料，大部分獲資助人士在完成有關訓練後繼續在本地從事海事法律事務工作。
- (四) 在2026-27年度，「基金」預計的現金流量需求為4,750萬元，其對象、培訓內容、以及預計的受惠人數約與2025-26年度相約。

計劃名稱	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度	2025-26 年度 (截至 2026 年 2 月底)
	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)
(A) 海運業					
(I) 向業內現職人士提供資助					
(a) 專業培訓 課程及考 試費用發 還計劃 (海運)	(a) 1 350 (b) 1 060 (c) 285.3	(a) 922 (b) 799 (c) 235.8	(a) 1 014 (b) 1 022 (c) 317.2	(a) 968 (b) 836 (c) 251	(a) 771 (b) 556 (c) 179
(b) 航海訓練 獎勵計劃 %	(a) 20 (b) 20 (c) 270.4	(a) 40 (b) 40 (c) 400.2	(a) 28 (b) 28 (c) 405.4	(a) 23 (b) 23 (c) 451	(a) 17 (b) 17 (c) 340
(c) 本地船舶 業訓練獎 勵計劃	(a) 35 (b) 33 (c) 66	(a) 21 (b) 21 (c) 69.2	(a) 5 (b) 4 (c) 32.9	(a) 7 (b) 7 (c) 21	(a) 20 (b) 17 (c) 22
(d) 本地船舶 能力提升 計劃	(a) 61 (b) 67 (c) 80.4	(a) 93 (b) 84 (c) 100.8	(a) 108 (b) 100 (c) 125.4	(a) 245 (b) 223 (c) 284	(a) 252 (b) 264 (c) 331
(e) 船舶維修 訓練獎勵 計劃%	(a) 9 (b) 10 (c) 69	(a) 0 (b) 2 (c) 56	(a) 0 (b) 1 (c) 20	(a) 0 (b) 0 (c) 9	(a) 3 (b) 3 (c) 2 ⁺
(f) 海事人才 培訓資助 計劃-法 律%	不適用	不適用	(a) 6 (b) 4 (c) 32.7	(a) 4 (b) 4 (c) 107	(a) 1 (b) 5 (c) 113
(g) 海事人才 培訓資助 計劃-海 事保險	不適用	不適用	不適用	不適用	1. 3 2. @ 3. @
(II) 向學生提供資助					
(h) 海運和航 空業實習 計劃 (海 運)	(a) 201 (b) 196 (c) 295	(a) 214 (b) 206 (c) 335	(a) 150 (b) 135 (c) 226	(a) 157 (b) 154 (c) 230	(a) 144 (b) 133 (c) 213

計劃名稱	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度	2025-26 年度 (截至 2026 年 2 月底)
	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)
(i) 海事培訓 支援計劃 ^c	不適用	(a) 不適用 (b) 0 (c) 248	(a) 不適用 (b) 0 (c) 196.6	(a) 不適用 (b) 24 (c) 254	(a) 不適用 (b) 39 (c) 280
(j) 海外交流 學生資助 計劃	(a) 0 (b) 0 (c) 0	(a) 4 (b) 4 (c) 6	(a) 11 (b) 11 (c) 33	(a) 9 (b) 9 (c) 27	(a) 2 (b) 2 (c) 12
(k) 香港航海 及海運獎 學金計劃	(a) 3 (b) 3 (c) 55.3	(a) 2 (b) 2 (c) 27.1	(a) 3 (b) 3 (c) 38.4	(a) 5 (b) 5 (c) 48	(a) 2 (b) 2 (c) 42
(l) 香港航運 及物流獎 學金計劃	(a) 13 (b) 5 (c) 80.4	(a) 10 (b) 9 (c) 207.2	(a) 15 (b) 8 (c) 188.5	(a) 18 (b) 10 (c) 249.8	(a) 16 (b) 10 (c) 265
(m) 香港大學 —大連海 事大學學 術合作計 劃	(a) 46 (b) 44 (c) 64.2	(a) 70 (b) 69 (c) 46.9	(a) 87 (b) 85 (c) 74.4	(a) 64 (b) 63 (c) 21.1	(a) 64 (b) 64 (c) 179
(n) 香港大學 —上海海 事大學學 術合作計 劃	(a) 2 (b) 1 (c) 19.3	(a) 4 (b) 2 (c) 40.2	(a) 2 (b) 1 (c) 22.2	(a) 1 (b) 0 (c) -	(a) 1 (b) 0 (c) -
(III) 向相關機構或專業團體提供資助舉辦推廣活動					
(o) 海運推廣 計劃撥款	(a) 5 (b) 10 252* (c) 67.5	(a) 5 (b) 15 693* (c) 88.1	(a) 7 (b) 14 324* (c) 135.5	(a) 10 (b) 10 599* (c) 185.6	(a) 10 (b) 6 509** (c) 112.4
(B) 航空業					
(I) 向業內現職人士提供資助					
(p) 專業培訓 課程及考	(a) 686 (b) 581 (c) 200	(a) 840 (b) 730 (c) 280	(a) 595 (b) 507 (c) 258	(a) 721 (b) 563 (c) 272	(a) 734 (b) 633 (c) 256

計劃名稱	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度	2025-26 年度 (截至 2026 年 2 月底)
	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)
試費用發 還計劃 (航空)					
(II) 向學生提供資助					
(q) 海運和航 空業實習 計劃 (航 空)	(a) 163 (b) 162 (c) 192	(a) 284 (b) 276 (c) 355	(a) 264 (b) 264 (c) 318	(a) 367 (b) 361 (c) 495	(a) 349 (b) 348 (c) 522
(r) 飛機維修 專門課程 部分學費 退還計劃	(a) 45 (b) 43 (c) 113	(a) 13 (b) 13 (c) 82	(a) 10 (b) 10 (c) 58	(a) 10 (b) 9 (c) 32	(a) 3 (b) 3 (c) 33
(s) 香港航空 獎學金計 劃	(a) 23 (b) 23 (c) 211	(a) 28 (b) 28 (c) 242	(a) 22 (b) 22 (c) 147	(a) 34 (b) 34 (c) 284	(a) / ^ (b) / ^ (c) / ^
(t) 航空營運 培訓獎勵 計劃	(a) 21 (b) 21 (c) 31	(a) 36 (b) 36 (c) 50	(a) 53 (b) 53 (c) 109	(a) 37 (b) 37 (c) 34	(a) / ^ (b) / ^ (c) / ^
(III) 向相關機構或專業團體提供資助舉辦推廣活動					
(u) 航空業推 廣活動資 助計劃	不適用	不適用	(a) 1 (b) 173* (c) 6	(a) 4 (b) 1 600* (c) 53	(a) 1 (b) 506* (c) 11
(C) 物流業					
(I) 向業內現職人士提供資助					
(v) 智慧及綠 色物流專 業培訓計 劃	不適用	不適用	不適用	(a) 16 (b) 14 (c) 9	(a) 74 (b) 61 (c) 37
(II) 向學生提供資助					
(w) 現代物流 實習計劃	不適用	不適用	(a) 60 (b) 60	(a) 67 (b) 67	(a) 58 (b) 58

計劃名稱	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度	2024-25 年度	2025-26 年度 (截至 2026 年 2 月底)
	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)	(a)申請 (b)受惠人數 (c)資助金額 (萬元)
#			(c) 96	(c) 108	(c) 91
(III) 向相關機構或專業團體提供資助舉辦推廣活動					
(x) 物流推廣 資助計劃	不適用	不適用	不適用	(a) 8 (b) 550* (c) 388	(a) 11 (b) 1 904* (c) 238.6

^ 資助於每年首季發放，今年有關資助仍在審批，因此未有有關資料

* 數字為推廣活動的參與人數

** 數字只包含推廣計劃活動已統計的參與人數

前稱暑期實習計劃（供應鏈管理）

% 有關計劃資助年期多於1年，受惠人數為每年新加入計劃之人數，資助金額則為該年度撥出資助之總和。在2024/25年度沒有收到任何有關船舶維修訓練獎勵計劃的申請。

+ 部份款項將於2026年3月31日後發放

@ 有關計劃在2025年11月推出，因此未有受惠人數及資助金額的資料

c 有關計劃於2021/22學年推出，旨在資助香港航海學校推行校本海事科課程，藉此培育和吸納人才。首屆學生於2024年畢業，因此在2022/23及2023/24年度未錄有受惠人數。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0962)

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： 運輸及物流局常任秘書長(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就基本工程儲備基金6885TH：十一號幹線(元朗至北大嶼山段)勘查研究，核准項目預算為3億1900餘萬，請問：

1. 2025-26年的修訂預算2400餘萬的開支分配為何，及2026-27年預算4489萬的開支安排為何；
2. 比較截至2025財年結束的實際開支，近兩年的勘查開支較過往為少原因為何，及是否有必要增加勘探預算；
3. 幹線的主要工程青龍大橋，是否已經完成所有勘探和設計工作？在2026-27財年會否需要投入？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

1. 在6885TH號工程計劃下的開支，主要是用於十一號幹線(元朗至北大嶼山段)(下稱「十一號幹線」)的勘查工作和初步設計工作，以及相關工地勘測和工程監管工作。有關工程計劃於2025-26年度及2026-27年度的預算開支分配表列如下：

	2025-26年度 的預算開支 (百萬元)	2026-27年度 的預算開支 (百萬元)
勘查工作和初步設計工作	14.28	44.75
工地勘測和工程監管工作	9.85	0.14
總計	24.13	44.89

2. 十一號幹線的勘查研究於2021年9月展開，至2025-26年度已大致完成，因此在2025-26年度及2026-27年度的相關預算會較少。目前十一號幹線勘查研究的核准工程預算足以應付往後的工作，無需增加預算。

3. 青龍大橋的工地勘測工作已經完成。路政署現正根據工地勘測的結果優化青龍大橋的初步設計，並會在2026-27年度繼續投入資源以推進青龍大橋的相關工作，以爭取於2033年或之前開通。

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：2336)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於推動低空經濟發展，政府可否告知本會：

(一) 當局去年3月公布首批低空經濟「監管沙盒」項目，列出目前每個已落地推進項目的以下資料：申請機構、應用場景、地點及初步成效；

(二) 鑑於當局曾表示，會研究將首批「監管沙盒」項目較成熟的應用場景恆常化運作，有關工作的進展及詳情為何；

(三) 鑑於特區政府指正與內地積極探討開展跨境物流試飛項目，有關工作的詳情及時間表為何；及

(四) 有何措施加強培訓與低空經濟相關的本地人才？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

一及二、政府於2025年3月宣布38個首批「監管沙盒」項目。現時，38個試點項目名單當中，32個試點項目已經在指定航線內進行測試。個別較為成熟、風險較低、而又不涉及人車流量高的地區的應用場景已進入恆常實際運作階段(例如無人機進行外牆清洗、電纜、鐵路設施檢視等)。有關項目詳情(包括申請機構、項目範疇、應用場景及內容，以及試驗進展／結果)載於附件。

三、發展低空經濟工作組正積極與內地相關單位聯繫，就低空跨境飛行路線規劃、貨物通關安排等議題進行協商，目標是盡快開展試飛項目，為建立大灣區低空經濟走廊奠下基礎。

四、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，而科技人才入境計劃亦為輸入非本地人才來港從事研發工作實施快速處理安排。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，並與業界保持緊密溝通，適時作出相應部署。

已推展的低空經濟「監管沙盒」項目詳情
(截至 2026 年 2 月底)

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
1	袋鼠有限公司 (深圳美團低空物流科技有限公司)	無人機配送	1. 往返香港科學園及大埔海濱公園 2. 往返香港科學園及大埔汀角村	測試範圍擴展中
2	中華電力有限公司	基建勘察	(a) 西貢西灣 (b) 城門郊野公園 (c) 元朗牛潭尾 (近牛潭尾濾水廠) (d) 梨木樹至荔枝角	實際運作
3	地政總署	監測	1) 西貢早禾坑 1) 西貢十四鄉 2) 大埔樟樹灘	實際運作
4	路政署	基建勘察	1) 將軍澳隧道公路 1) 將軍澳跨灣連接路 2) 大老山公路	實際運作
5	土木工程拓展署	基建勘察	西貢大網仔	實際運作
6	POI Corporation Limited (香港科技園公司)	建築物清潔	香港科學園	實際運作
7	香港吉歐系統有限公司 (i) 發展局；及 (ii) 香港無人機專門店)	基建勘察	1) 梅子林 1) 九龍水塘 2) 柴灣 3) 船灣淡水湖 4) 洪水橋 5) 萬宜水庫	實際運作

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
			6) 筲箕灣 7) 柴灣 8) 錦田河 9) 粉嶺 10) 上水污水處理廠 11) 廈村	
8	交控科技(香港)有限公司 (i) 香港鐵路有限公司； 及 (ii) 交控航空科技(深圳)有限公司)	基建勘察	1) 港鐵會展站至金鐘站行車隧道內 1) 上水站	實際運作
9	翹驊創意(香港)有限公司 (深圳市高巨創新科技開發有限公司)	無人機匯演系統	數碼港	實際運作
10	航景科技有限公司 (i) 招商局倉碼運輸有限公司； (ii) 香港理工大學； (iii) FlightPro 無人機顧問有限公司；及 (iv) 香港機械模型會有限公司)	系統／基礎建設	招商局碼頭	實際運作
11	消防處	緊急救援	1) 消防及救護學院 1) 指定郊野地區	實際運作
12	譽信有限公司 (i) 順豐速運(香港)有限公司；及 (ii) 醫院管理局(長洲醫院))	無人機配送	數碼港至長洲	進行中

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
13	未來翼新飛行科技有限公司 (i) 寧波翼新智能科技有限公司；及 (ii) Easy Mobile Logistics Hong Kong Limited)	無人機配送	往返白石角海濱長廊至大埔海濱碼頭	進行中
14	Esri 中國（香港）有限公司 (i) 民眾安全服務隊； (ii) 大灣區低空經濟聯盟； (iii) 中國移動香港有限公司；及 (iv) Town Formation Limited)	緊急救援 / 設施巡檢	民安隊大灘訓練營	實際運作
15	大漠大智控(香港)有限公司 (深圳大漠大智控技術有限公司)	無人機匯演系統	招商局碼頭	實際運作
16	懲教署 (機電工程署)	基建勘察	塘福懲教所	實際運作
17	香港科技大學 (中國聯通（香港）創新研究院有限公司)	其他	香港科技大學校園	進行中
18	深城交數字科技(香港)有限公司及香港理工大學 (i) 港怡醫院； (ii) 香港寬頻企業方案有限公司；及 (iii) AutosystemHK.ai)	無人機配送	香港理工大學校園	進行中
19	聯合空域管理有限公司	無人機配送	流浮山	進行中

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
	((i) 中國香港無人機總會；及 (ii) Raspect Intelligence Inspection Limited)			
20	高度創新技術香港有限公司 (中國建築工程有限公司)	安全巡檢	安達臣道石礦場地盤	實際運作
21	香港專業無人機公會 (安樂影片有限公司)	航拍	粉嶺鶴藪	實際運作
22	Esri 中國(香港)有限公司 ((i) 漁農自然護理署； (ii) 大灣區低空經濟聯盟； (iii) 中國移動香港有限公司；及 (iv) Town Formation Limited)	執法	吉澳	實際運作
23	5 代新多媒體有限公司 (大漠大智控(香港)有限公司)	無人機直播系統	數碼港	實際運作
24	物流及供應鏈多元技術研發中心 (曜暉科技有限公司)	系統／基礎建設	數碼港	實際運作
25	消防處	緊急救援	消防及救護學院	實際運作
26	Esri 中國(香港)有限公司 ((i) 環境保護署； (ii) 大灣區低空經濟聯盟；	空氣監測	坪洲	實際運作

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
	(iii) 中國移動香港有限公司； (iv) 大漠大智控(香港)有限公司；及 (v) 深圳飛流雲享科技有限公司)			
27	香港物流機械人研究中心 (機電工程署)	安全巡檢	和合石墳場	進行中
28	Alpha AI Technology Limited (i) 香港電訊有限公司； (ii) 共同健康有限公司； (iii) 香港數碼港管理有限公司； (iv) 香港科技園公司； (v) Auki Labs Limited； 及 (vi) 理光(香港)有限公司)	樓宇檢測	數碼港	實際運作
29	中國移動香港有限公司 (i) 醫院管理局(瑪嘉烈醫院)； (ii) 大灣區低空經濟聯盟； (iii) 杭州送吧物流科技有限公司； (iv) Esri 中國(香港)有限公司；及 (v) 香港大學)	訊號測試	瑪嘉烈醫院	進行中
30	中國移動香港有限公司 (i) 醫療輔助隊； (ii) 大灣區低空經濟聯盟；	監測	吐露港公路單車徑	實際運作

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
	(iii) POI Corporation Limited；及 (iv) Esri 中國（香港）有限公司)			
31	星滙智能航測服務有限公司 (i) Jadason Technology Limited； (ii) 雍盛測量師行； (iii) 縱橫科技有限公司； (iv) 航景科技有限公司)	航空測量	青衣友聯船廠	實際運作
32	天潤時空技術(香港)有限公司 (地政總署)	航空測量	蒲台島	實際運作

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2337)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於擴展香港的航空網絡，政府可否告知本會：

(一) 目前香港已與多少個民航伙伴簽訂民航協定，以及覆蓋多少個航點；預計下年內會與多少個民航伙伴加強民航聯繫；

(二) 當局指會與具發展潛力的地區，如中東、中亞、非洲及南美洲等，爭取訂立新民航協議及擴展航權，有關工作的推展時間表為何；及

(三) 香港機場管理局2024年6月推出「航空網絡拓展計劃」，鼓勵航空公司開展新航線及為現有航線增加航班班次，政府是否知悉，該計劃下至今已吸引多少間航空公司參與，涉及開展多少個新航線、增加多少現有航線的航班班次，以及所涉財政獎勵為何？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

截止2025年，我們已簽訂86份民航雙邊文件，覆蓋全球超過700個航點。我們於2025年與多個民航伙伴更新/擴大雙邊民航安排，並分別與智利、秘魯、波蘭、多哥、阿根廷、厄瓜多爾及古巴就訂立新的雙邊民航協議達成共識。政府會繼續積極參加國際民航會議，並主動出訪民航伙伴，目標是在2026年內與10個或更多的民航伙伴探索加強民航聯繫（包括商討訂立新的民航協議或擴展航權），優先聚焦具進一步發展潛力及新增長點的地區，如南美洲、中亞、非洲及中東等，以支持香港國際機場進一步拓展其航線網絡。有關工作由現有人員處理。

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。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36間航

空公司，開辦82條新航線及為現有14條航線增加了航班班次。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：0088)

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在車輛維修方面，局方表示將因應市場發展，繼續研究推出車輛維修技工和車輛維修工場的強制註冊制度。請告知本會：

(1) 有關強制註冊制度的研究目前的進度為何，預計何時會展開公眾或業界諮詢；

(2) 鑑於電動車普及，局方在2026-27年度有否預留資源協助現職維修技工轉型或修讀電動車維修課程？如有，當局預期未來5年可以培訓多少名合資格維修電動的技工？如無，原因為何？

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

1) 政府現正參考其他司法管轄區的做法，逐步完善現行「車輛維修技工自願註冊計劃」和「車輛維修工場自願註冊計劃」（自願註冊計劃）下的電動車維修服務註冊安排，同時研究如何推行強制註冊計劃，包括相關法例修訂的研究。另外，政府與車輛維修技術諮詢委員會(委員會)保持緊密合作，支持車輛維修業與時並進，吸引新人入行，以確保業界持續健康發展，並盡量減輕政策對業界和從業員的影響。政府會適時公布強制註冊計劃的建議方案和時間表。

1) 政府與委員會鼓勵車輛維修技工接受電動車維修培訓以提升技能，並在自願註冊計劃下註冊。目前，委員會已認可6間機構和院校開辦合共10個電動車維修培訓課程，預期可以滿足市場增長的訓練需求。截至2026年2月底，約有1 300名技工已自費完成相關課程，提升專業技能，並註冊成為電動車維修技工。考慮到市場發展趨勢，隨着市場對電動車維修需求增加，預期將有更多技工完成相關課程並考取得電動車維

修資格。政府與委員會密切監察業界情況以提供適切的協助和支援。
上述工作由機電工程署現有資源承擔。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：0520)

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： 運輸及物流局常任秘書長(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局在綱領(3)2026-27年度需要特別留意的事項中，提到將「根據香港海運港口發展局轄下人力發展委員會、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)過去3年及預計在2026年，該基金各個項目的對象、培訓內容、開支、受惠人數及仍然從事海運／空運／物流行業的人數分別為何；

(b)在2026年，局方將如何配合《現代物流發展行動綱領》、《綠色船用燃料加注行動綱領》，以及香港海運港口局改革為香港海運港口發展局，在該基金下新增／優化項目，以及時培育並留住本地人才，並減緩輸入勞工的需要；及

(c)在2025-26年度及預計在2026-27年度，局方為該基金提供支援的人手編制，薪酬、運作及設備開支分別為何？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

1) 2014年推出的「海運及空運人才培訓基金」(「基金」)，其開支主要用於推行各項培訓、獎勵及推廣計劃。基金由2014年共設有15個資助計劃至現時增至22項。在過去3個年度(截至2026年2月底)，惠及超過6 900人（參與資助活動人數除外），當中5 000人為在職人士，詳情請參閱附件。在2026-27年度，「基金」預計的現金流量需求為4,750萬元，其資助對象、培訓內容、以及預計的受惠人數約與2025-26年度相若。

1) 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」下的相關培訓、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、航空及物流業。在2026年，局方將繼續優化「基金」，配合《行動綱領》推動智慧化與綠色轉型，並透過香港海運港口發展局強化人才培育，提供專項培訓補貼，資助業界進行物流數據共享研發，增加綠色燃料加注技術的培訓資助，以培育本地人才及加強海運人才的競爭力。

- 2) 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	2023-24 年度		2024-25 年度		2025-26 年度 (截至 2026 年 2 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	575	1 399	523	1 189	435
(2) 智慧及綠色物流專業培訓計劃	不適用	不適用	14	9	61	37
(3) 航海訓練獎勵計劃 %	28	405.4	23	451	17	340
(4) 本地船舶業訓練獎勵計劃	4	32.9	7	21	17	22
(5) 本地船舶能力提升計劃	100	125.4	223	284	264	331
(6) 船舶維修訓練獎勵計劃 %	1	20	0	9	3	2 ⁺
(7) 飛機維修專門課程部分學費退還計劃	10	58	9	32	3	33
(8) 航空營運培訓獎勵計劃	53	109	37	34	/ ^	/ ^
(9) 海事人才培訓資助計劃-法律 %	4	32.7	4	107	5	113
(10) 海事人才培訓資助計劃-海事保險	不適用	不適用	不適用	不適用	@	@
(11) 海運和航空業實習計劃	399	543.4	515	725	481	735
(12) 現代物流實習計劃 [#]	60	96	67	108	58	91

計劃名稱	2023-24 年度		2024-25 年度		2025-26 年度 (截至 2026 年 2 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)
(13) 海事培訓支援計劃 ^c	0	196.6	24	254	39	280
(14) 海外交流學生資助計劃	11	33	9	27	2	12
(15) 香港航海及海運獎學金計劃	3	38.4	5	48	2	42
(16) 香港航運及物流獎學金計劃	8	188.5	10	249.8	10	265
(17) 香港大學一大連海事大學學術合作計劃	85	74.4	63	21.1	64	179
(18) 香港大學一上海海事大學學術合作計劃	1	22.2	0	-	0	-
(19) 香港航空獎學金計劃	22	147	34	284	/ ^	/ ^
(20) 海運推廣計劃撥款	14 324 *	135.5	10 599 *	185.6	6 509 **	112.4
(21) 航空業推廣活動資助計劃	173 *	6	1 600 *	53	506 *	11
(22) 物流推廣資助計劃	不適用	不適用	550 *	388	1 904 *	238.6

^ 資助一般於每年首季發放，今年有關資助仍在審批，因此未有有關資料

* 數字為推廣活動的參與人數

** 數字只包含推廣計劃活動已統計的參與人數

前稱暑期實習計劃（供應鏈管理）

% 有關計劃資助年期多於1年，受惠人數為每年新加入計劃之人數，資助金額則為該年度撥出資助之總和。在2024/25年度沒有收到任何有關船舶維修訓練獎勵計劃的申請。

+ 部份款項將於2026年3月31日後發放

@ 有關計劃在2025年11月推出，因此未有受惠人數及資助金額的資料

c 有關計劃於2021/22學年推出，旨在資助香港航海學校推行校本海事科課程，藉此培育和吸納人才。首屆學生於2024年畢業，因此在2023/24年度未錄有受惠人數。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0955)

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： 運輸及物流局常任秘書長(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局先後在2023年12月及今年2月發佈《香港主要運輸基建發展藍圖》及《運輸策略藍圖》。就此，政府可否告知本會：

(a)《香港主要運輸基建發展藍圖》及《運輸策略藍圖》的(i)顧問研究開支及(ii)局方督導顧問的人手及開支分別為何；

(b)《香港主要運輸基建發展藍圖》所提各項基建的(i)前期研究費用、(ii)預計造價、(iii)融資方式、(iv)首次提出年份、(v)開展前期研究年份、(vi)開工年份、(vii)預計落成啟用年份、(viii)現時進展分別為何（請以表格列出）；

(c)《香港主要運輸基建發展藍圖》中的港島西至洪水橋鐵路與港島西至大嶼山東北連接路是交椅洲人工島的配套設施，有助舒緩新界西北經屯馬線與3號幹線來往維港都會區的壓力；然而，由於政府宣佈在本屆任期內不進行人工島填海工程，局方有否就如何防止屯馬線與3號幹線超負荷做出研究；如有，方案為何；如否，原因為何；及

(d)《運輸策略藍圖》建議4「便利跨境車輛」中提到，「運輸署正積極研究就粵港澳三地商用車輛駕駛執照互認的可行性，並將進一步與兩地政府商討相關細節，目標在2026年取得具體成果，以期於2027年落實有關安排」；有業界人士質疑局方事前未有向公眾透露，擔憂將進一步衝擊本地商用車司機就業機會；局方宣佈此政策前，有否諮詢業界，包括營辦商及前線從業員；如有，諮詢對象為何；如否，原因為何？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

(a) 路政署及運輸署於2020年12月委托顧問展開《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》，並根據研究結果制訂《香港主要運輸基建發展藍圖》。《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》的鐵路部分和主要幹道部分的開支分別為約6,180萬元和約2,340萬元。該研究所需

的督導工作由路政署及運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。

運輸署於2021年12月委托顧問展開《交通運輸策略性研究》，研究已大致完成。運輸及物流局和運輸署參考顧問研究結果，制訂《運輸策略藍圖》。有關的顧問費用和其他相關開支預計為7,719萬元。該研究所需的督導工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。

- (b) 《香港主要運輸基建發展藍圖》所提述的鐵路及智慧綠色集體運輸系統項目和主要幹道項目的資料分別載於附件一和附件二。
- (c) 在《香港主要運輸基建發展藍圖》的規劃中，政府展示一系列的擬議椅洲人工島相關的運輸基建項目，當中包括港島西至洪水橋的鐵路。由於交椅洲人工島填海工程現階段未有明確的推展時間表，政府會檢視其相關運輸基建項目的規劃和推展安排，當中會考慮在未有交椅洲人工島發展下的不同方案，包括其運輸需求、技術可行性和運輸及成本效益，並按緩急優次適時及有序地推展相關項目。
- (d) 運輸署正就粵港澳三地商用車輛駕駛執照互認的可行性進行研究，會適時諮詢持份者意見。

鐵路及智慧綠色集體運輸系統項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究費用	預計造價	融資方式	首次提出年份	開展前期研究、規劃及設計年份	開工年份	預計落成啟用年份	現時進展
東涌線延線	由香港鐵路有限公司(港鐵公司)負責	195億元 (按2020年12月價格計算)	見註1	2014	2020	2023	2029	工程進行中
屯門南延線	由港鐵公司負責	158億元 (按2023年7月價格計算)	見註1	2014	2020	2023	2030	工程進行中
小蠔灣站	由港鐵公司負責	38億元 (按2022年6月價格計算)	見註1	2015	2020	2023	2030	工程進行中
洪水橋站	由港鐵公司負責	66億3,900萬元 (按2024年9月價格計算)	見註1	2014	2021	2024	2030	工程進行中

鐵路及智慧綠色集體運輸系統項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究費用	預計造價	融資方式	首次提出年份	開展前期研究、規劃及設計年份	開工年份	預計落成啟用年份	現時進展
東鐵線古洞站	由港鐵公司負責	59億元 (按2023年7月價格計算)	見註1	2000	2020	2023	2027	工程進行中
北環線項目 (包括北環線主線和支線)(見註2)	由港鐵公司負責	北環線項目第一部分：314億港元 (按2025年7月價格計算) 北環線項目第二部分：有待確定	見註1	2000	北環線主線：2020 北環線支線：2025	北環線項目第一部分：2025 北環線項目第二部分：有待確定	2034年或之前同步開通北環線主線和支線	政府已與港鐵公司簽訂北環線項目第一部分項目協議。港鐵公司已優先啟動北環線項目當中較成熟和較迫切的工程，並同步進行北環線支線的詳細規劃及設計和法定程序。

鐵路及智慧綠色集體運輸系統項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究費用	預計造價	融資方式	首次提出年份	開展前期研究、規劃及設計年份	開工年份	預計落成啟用年份	現時進展
港深西部鐵路(洪水橋至前海)香港段	3億380萬元	項目的預計造價及融資方式有待確定。		2023	2025	目標是讓項目的香港段具備技術條件可在2027年招標以盡快展開詳細設計及建造工程	爭取於2035年開通	正進行勘察及設計，目標在2027年招標
白石角站	政府在2021年宣布為興建東鐵線白石角站及附近的綜合發展進行研究。白石角綜合發展項目的籌備工作已處最後階段，政府會繼續與港鐵公司緊密協商，待完成內部程序後會盡快向外公布，交代發展項目的整體建議。新鐵路站的規劃一直按計劃同步進行，目標是在2033年或之前開通新鐵路站。							
將軍澳線南延線	項目在2023年提出。港鐵公司已於2025年12月提交建議書。路政署正審視港鐵公司的建議書，並與港鐵公司緊密協商。詳細的工程資料尚待確定。							
中鐵線	項目在2023年提出。詳細的工程資料尚待確定。							
北環線東延線	項目在2023年提出。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。							
新界東北線	項目在2023年提出。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。							

鐵路及智慧綠色集體運輸系統項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究費用	預計造價	融資方式	首次提出年份	開展前期研究、規劃及設計年份	開工年份	預計落成啟用年份	現時進展
港島西至洪水橋鐵路	這兩個項目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」(其核准項目預算為5億5040萬元)的一部分，研究於2021年開展。這兩個項目於2022年首次提出，其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。由於交椅洲人工島填海工程現階段未有明確的推展時間表，項目的詳細資料尚待確定。							
交椅洲人工島環保集體運輸系統								
啟德智慧綠色集體運輸系統	約6,700萬元	見註3		2023	2023	預計2026年內批出合約	2031	招標中
東九龍智慧綠色集體運輸系統	約2億6,250萬元	見註3		2023	2024	預計2026年就項目招標	2033	正進行詳細規劃及設計
洪水橋／厦村新發展區智慧綠色集體運輸系統	第一階段：約4,411萬元 餘下階段：檢視中	檢視中		2023	2024	第一階段：目標2027 餘下階段：檢視中	第一階段：目標2031 餘下階段：檢視中	正進行詳細規劃及設計

鐵路及智慧綠色集體運輸系統項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究費用	預計造價	融資方式	首次提出年份	開展前期研究、規劃及設計年份	開工年份	預計落成啟用年份	現時進展
南港島線(西段)	由港鐵公司負責	見註4		2014	採用智慧綠色集體運輸系統：2024	前期建造工程預計於2027年開展	2034年或之前	正進行詳細規劃及設計

註1: 東涌線延線、屯門南延線、東鐵線古洞站、洪水橋站、北環線主線及北環線支線透過「鐵路加物業」模式由港鐵公司推展，而小蠔灣站的建造成本則從地價中扣除，這些項目均不涉及政府的核准項目預算。

註2: 北環線項目第一部分包括北環線主線當中由錦上路站通往牛潭尾車廠連接隧道和由新田站通往古洞站的兩段土木及結構工程，以及北環線支線的詳細規劃及設計工作。而項目第二部分則涵蓋北環線主線的餘下段落、牛潭尾車廠、由新田站至皇崗口岸站的北環線支線、全線的機電工程和列車，以及開通北環線項目之後的營運和保養。

註3: 政府計劃透過「公共運輸導向發展」模式推展啟德及東九龍的兩個智慧綠色集體運輸系統項目，不涉及政府的核准項目預算。

註4: 南港島線(西段)正進行詳細規劃及設計，政府將與港鐵公司在「擁有權」模式及「鐵路加物業」模式的基礎上商討項目的財務安排，有關項目的工程造價尚待確定。

附件二

主要幹道項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究費用 (見註1)	預計造價	融資方式	首次提出年份 (見註2)	開展前期研究年份 (見註3)	開工年份	預計落成啟用年份	現時進展
T2主幹路及茶果嶺隧道	1億3,360萬元 (勘測和設計)	160億1,700萬元	基本工程儲備基金撥款	2001	2009	2019	2026	工程進行中
中九龍幹線	2億690萬元 (詳細設計及工地勘測)	423億6,390萬元	基本工程儲備基金撥款	2007	2007	2017	已於2025年 通車	已於2025年 12月通車
粉嶺繞道 (東段)	見註4	見註5	基本工程儲備基金撥款	2014	2014	2020	2026	工程進行中，預計於 2026年4月底/5月初通車
粉嶺繞道 (西段)	見註6	見註7	基本工程儲備基金撥款	2019	2019	2025	2031	工程進行中
沙田T4號主幹路	3,470萬元 (詳細設計及工地勘測)	68億1,000萬元	基本工程儲備基金撥款	2005	2005	2024	2030	工程進行中
屯門繞道	見註8	見註9	見註9	2021	2022	見註9	見註9	正進行勘查研究

主要幹道項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究費用 (見註1)	預計造價	融資方式	首次提出年份 (見註2)	開展前期研究年份 (見註3)	開工年份	預計落成啟用年份	現時進展
十一號幹線 (元朗至北大嶼山段)	3億1,900萬元 (勘查研究)	見註9	見註9	2017	2021	見註9	見註9	正進行勘查研究
青衣至大嶼山連接路	6億9,500萬元 (勘查研究及詳細設計)	見註9	見註9	2003	2023	見註9	見註9	正進行勘查研究
元朗公路 (藍地至唐人新村段) 擴闊工程	見註8	見註9	見註9	2022	2022	見註9	見註9	路政署已於2025年12月就工程招標，有關工程計劃擬於2026年第二/三季諮詢立法會。
獅子山隧道改善工程	2億4,070萬元 (首階段設計及工地勘測)	見註9	見註9	2022	2019	見註9	見註9	正進行設計

主要幹道項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究費用 (見註1)	預計造價	融資方式	首次提出年份 (見註2)	開展前期研究年份 (見註3)	開工年份	預計落成啟用年份	現時進展
大老山公路T6橋擴闊工程	見註8	見註9	見註9	2022	2022	見註9	見註9	正進行設計
粉嶺公路改善工程(白石凹交匯處至寶石湖路交匯處)	見註6	見註7	基本工程儲備基金撥款	2019	2020	2024	2031	工程進行中
荃灣路擴闊及相關路口改善工程	見註8	見註9	見註9	2017	2019	見註9	見註9	勘察研究已完成
港島西至大嶼山東北連接路	這項目的工程技術可行性研究屬於工務工程項目編號5768CL-「中部水域人工島相關研究」(其核准項目預算為5億5040萬元)的一部分，研究於2021年開展。這項目於2022年首次提出，其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。由於交椅洲人工島填海工程現階段未有明確的推展時間表，項目的詳細資料尚待確定。							
大嶼山P1公路(大嶼至欣澳段)	1億3,020萬元 (勘測研究、初步設計及工地勘測)	見註9	見註9	2018	2021	見註9	見註9	預計於2026年年底完成現階段研究

主要幹道項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
	前期研究費用 (見註1)	預計造價	融資方式	首次提出年份 (見註2)	開展前期研究年份 (見註3)	開工年份	預計落成啟用年份	現時進展
北都公路	6億8,830萬元 (勘查研究)	見註9	見註9	2023	2025	見註9	見註9	正進行勘查研究
將軍澳-油塘隧道	有待確定	見註9	見註9	2023	不適用	見註9	見註9	規劃中
沙田繞道	有待確定	見註9	見註9	2023	不適用	見註9	見註9	規劃中

註1： 只包括與研究／設計相關的甲級工程項目的核准項目預算。

註2： 首次提出年份為北都公路、將軍澳-油塘隧道和沙田繞道項目於《香港主要運輸基建發展藍圖》提出的年份或有關工程項目開展勘查研究前諮詢相關區議會的年份。

註3： 開展前期研究年份為有關工程項目開展勘查研究的年份。

註4： 粉嶺繞道(東段)的詳細設計及工地勘測屬於工務工程項目編號7772CL-「古洞北新發展區及粉嶺北新發展區前期地盤平整和基礎設施工程－詳細設計和工地勘測」(其核准項目預算為3億4,080萬元)的一部分。

註5： 粉嶺繞道(東段)的建造工程屬於工務工程項目編號7747CL-「古洞北新發展區及粉嶺北新發展區前期地盤平整和基礎設施工程」(其核准項目預算為173億2,010萬元)的一部分。

- 註6：粉嶺繞道(西段)以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工務工程項目編號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」(其核准項目預算為7億6450萬元)的一部分。
- 註7：粉嶺繞道(西段)以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」(其核准項目預算為301億6790萬元)的一部分。
- 註8：有關工程項目的研究／設計費用由基本工程儲備基金總目706(公路)分目6100TX的年度撥款支付。
- 註9：就正在規劃階段的項目，其預計造價及融資方式需在勘測和設計工作完成後方能確定。政府會持續審視工程項目的成本效益，按緩急優次適時及有序地推展相關項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0957)

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： 運輸及物流局常任秘書長(丘卓恒)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局在綱領(3)2026-27年度需要特別留意的事項中，提到將繼續與機場管理局一同推行「運輸業輸入勞工計劃——航空業」。就此，政府可否告知本會：

(a)在2025-26年度及預計在2026-27年度，局方就該計劃下審批申請的人手編制，薪酬及運作開支分別為何；

(b)自該計劃推行以來，每一輪的(i)申請僱主數量、(ii)申請輸入／續約的勞工配額數量、(iii)獲批輸入／續約的勞工配額數量（(ii)及(iii)按職位列出）分別為何；

(c)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；

(d)自該計劃推行以來，當局有無調查本地航空業從業員的薪酬、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

(e)自該計劃推行以來，(i)因違反申請須知或其他法例／指引而被發出警誡信、撤銷已批出配額及暫時禁止申請的僱主數目分別為何；(ii)涉及的警誡信數量、被撤銷配額數量及禁止申請的最長時期分別為何；及

(f)該計劃規定，僱主須按每名輸入勞工向機管局繳付每月400元的款項，作為資助本地前線機場員工的交通補貼；局方是否知悉，過去3年及預計在2026年，該補貼計劃的每月開支及平均受惠人數為何？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

(a)及(b)

政府在2023年7月推出運輸業輸入勞工計劃—航空業（計劃），在保障本地勞工就業的前提下，適度容許香港機場管理局（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。

計劃經過首2輪申請後，未被使用連同餘下的配額合共2 206個，並於第3輪申請全數批出。6 300個配額經3輪申請後已全數分配予39間合資格公司，涵蓋計劃下所有10個工種。3輪申請公司數目分別為29、27及34間。詳情請參閱下表。

工種類別	第一輪申請 2023年7至8月		第二輪申請 2024年3至4月		第三輪申請 2025年3至4月	
	申請配 額數目	批出配 額數目	申請配 額數目	批出配 額數目	申請配 額數目	批出配 額數目
1. 地勤人員	728	719	1 213	1 184	951	510
2. 機坪服務員	465	445	549	545	714	472
3. 機艙工作員	366	366	283	263	398	328
4. 飛機維修技 工/ 技術員	390	390	192	192	210	60
5. 牽引車司機	325	306	212	212	218	103
6. 倉務處理員/ 貨站服務員	206	206	140	140	101	101
7. 機械 / 升降 台操作員	193	193	152	152	224	181
8. 客戶服務員	90	90	148	148	206	206
9. 飛機拖車司 機	30	30	10	10	15	13
10. 維修員	96	96	136	136	255	232
總數	2 889	2 841	3 035	2 982	3 292	2 206

為確保機場運作和服務的持續性，運輸及物流局及機管局於2025年7月起，容許僱主就續約事宜申請配額，以便與現有輸入勞工安排續約，共有32間公司提出申請。詳情請參閱下表。

工種類別	2025年7至8月		2026年1至2月	
	申請續約 配額數目	批出續約 配額數目	申請續約 配額數目	批出續約 配額數目
(a) 地勤人員	195	195	864	864
(b) 機坪服務 員	342	342	339	339
(c) 機艙工作 員	267	267	208	208
(d) 飛機維修 技工/ 技術	19	19	7	7

工種類別	2025年7至8月		2026年1至2月	
	申請續約 配額數目	批出續約 配額數目	申請續約 配額數目	批出續約 配額數目
員				
(e) 牽引車司機	226	226	130	128
(f) 倉務處理員/ 貨站服務員	91	91	118	118
(g) 機械 / 升降台操作員	130	130	106	106
(h) 客戶服務員	38	38	68	68
(i) 飛機拖車司機	19	19	5	5
(j) 維修員	28	28	68	68
總數	1 355	1 355	1 913	1 911

計劃的行政工作主要由機管局負責，不涉及政府開支。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。

(c)及(e)

自計劃推行以來，本局接獲勞工處共11宗與計劃相關的輸入勞工轉介個案。經機管局了解後，證實相關個案並不涉及勞工權益受損及職安健等事項，只牽涉如離職時的薪酬計算及續約薪酬等事宜。機管局已再次提醒僱主公司須與輸入勞工建立良好的溝通機制，向輸入勞工清楚解釋僱傭合約的條款。如個案涉及違反僱傭條例或僱傭合約的條款，機管局會轉介予相關執法部門。另外，本計劃並沒有行政制裁個案。

(d)及(f)

在保障本地勞工就業的前提下，本局已於2025年11月21日起調整計劃下可輸入工種的工資中位數，平均升幅為約3.6%。我們與機管局會持續檢視航空業工種的工資中位數，適時作出調整，以致力確保數字反映相關工種的最新情況。我們亦會繼續透過計劃下的持份者諮詢小組與相關持份者就計劃的執行情況保持溝通。

另外，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，用以補貼本地前線機場員工的交通費用。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2024年6月向合資格員工發

放，現時每月有約8 300名合資格員工受惠。有關項目由機管局負責，不涉及政府開支。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0113)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關培訓航空業人員，政府可否告知本會：

- 1.航空工程培訓中心預計每年可為市場輸出多少名合資格的飛機維修及部件處理人才？
- 2.培訓中心涉及的合作協議中，知識產權及技術轉移條款如何訂立？當局如何確保相關核心技術和課程認證權能逐步轉移至本地，以建立香港的自主培訓能力，而非單純為海外機構開拓市場？
- 3.當局有否評估培訓中心的畢業生就業前景？會否與本地航空公司或飛機工程公司建立配對機制，確保培訓人才能被市場吸納？

提問人：劉智鵬議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

香港國際航空學院（學院）與一家海外領先的航空服務公司Elior Group SA旗下子公司Elior Asia Holdings Ltd於2025年6月簽署合作備忘錄，有關合作協議涵蓋知識產權保護及促進技術及技能轉移的框架。雙方於同年12月成立航空工程培訓中心，推出一系列飛機維修及部件處理和認證的專業培訓課程，培育本地飛機維修、工程及資產管理專才。培訓中心目前已開設首個試驗課程，學員均為本地現職航空維修工程技術人員，而更多課程將於今年第二季陸續推出，預計年內可提供300個培訓名額，並計劃逐步擴大招收非現職航空維修工程技術人員。上述工作由學院及有關航空服務公司推展，不涉及政府開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0363)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就推展《香港主要運輸基建發展藍圖》所公布的主要運輸基建項目，包括鐵路及智慧綠色集體運輸系統項目，以及主要幹道項目，可否告知本會：
一、項目的規劃及落實進展，包括i) 展開／預計展開研究、規劃及設計日期、ii) 動工／預計動工日期、iii) 預計完竣日期，及iv) 預計開支；
二、此綱領在2026-27年度會淨減少6個職位，涉及的i) 部門、ii) 職系、iii) 負責事項，以及iv) 薪酬開支；及
三、有否評估減少職位對推展基建項目的影響，如何確保相關項目能得到妥善監督並如期完竣？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

- 一. 《香港主要運輸基建發展藍圖》所提及的鐵路及智慧綠色集體運輸系統和主要幹道項目的資料分別載於附件一和附件二。
- 二. 在2026-27年度削減的6個職位全部屬於運輸及物流局的編制，其詳細資料如下：

2026-27年度淨減少的職位				
職系	職位	職位數目	主要職務	按薪級中點估計的年薪值 (百萬元)
行政主任	高級行政主任	1	處理鐵路方案的 刊憲和相關工作	約2.83
	二級行政主任	1		
文書主任	助理文書主任	1		
文書助理	文書助理	2		

2026-27年度淨減少的職位				
職系	職位	職位數目	主要職務	按薪級中點估計的年薪值 (百萬元)
二級工人	二級工人	1	處理一般辦公室 職務	
總計：		6		

- 三. 當中2個行政主任職系及1個文書主任職系職位負責處理鐵路方案的刊憲和相關工作，而其餘3個職位主要負責處理一般辦公室運作的支援工作。運輸及物流局會透過內部調配資源、精簡程序及應用科技等措施，優化人力資源運用及提升效率，確保服務不受影響。

附件一

鐵路及智慧綠色集體運輸系統項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)
	前期研究費用	預計造價	開展前期研究、規劃及設計年份	動工年份	預計完竣年份	現時進展
東涌線延線	由香港鐵路有限公司(港鐵公司)負責	195億元 (按2020年12月價格計算) (見註1)	2020	2023	2029	工程進行中
屯門南延線	由港鐵公司負責	158億元 (按2023年7月價格計算) (見註1)	2020	2023	2030	工程進行中
小蠔灣站	由港鐵公司負責	38億元 (按2022年6月價格計算) (見註1)	2020	2023	2030	工程進行中
洪水橋站	由港鐵公司負責	66億3,900萬元 (按2024年9月價格計算) (見註1)	2021	2024	2030	工程進行中

鐵路及智慧綠色集體運輸系統項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)
	前期研究費用	預計造價	開展前期研究、規劃及設計年份	動工年份	預計完竣年份	現時進展
東鐵線古洞站	由港鐵公司負責	59億元 (按2023年7月價格計算) (見註1)	2020	2023	2027	工程進行中
北環線項目(包括北環線主線和支線) (見註2)	由港鐵公司負責	北環線項目第一部分：314億港元 (按2025年7月價格計算) 北環線項目第二部分：有待確定 (見註1)	北環線主線：2020 北環線支線：2025	北環線項目第一部分：2025 北環線項目第二部分：有待確定	2034年或之前同步開通北環線主線和支線	政府已與港鐵公司簽訂北環線項目第一部分項目協議。港鐵公司已優先啟動北環線項目當中較成熟和較迫切的工程，並同步進行北環線支線的詳細規劃及設計和法定程序
港深西部鐵路(洪水橋至前海)香港段	3億380萬元	有待確定	2025	目標是讓項目的香港段具備技術條	爭取於2035年開通	正進行勘查及設計

鐵路及智慧綠色集體運輸系統項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)
	前期研究費用	預計造價	開展前期研究、規劃及設計年份	動工年份	預計完竣年份	現時進展
				件可在2027年招標以盡快展開詳細設計及建造工程		
白石角站	政府在2021年宣布為興建東鐵線白石角站及附近的綜合發展進行研究。白石角綜合發展項目的籌備工作已處最後階段，政府會繼續與港鐵公司緊密協商，待完成內部程序後會盡快向外公布，交代發展項目的整體建議。新鐵路站的規劃一直按計劃同步進行，目標是在2033年或之前開通新鐵路站。					
將軍澳線南延線	港鐵公司於2025年12月提交建議書。路政署正審視港鐵公司的建議書，並與港鐵公司緊密協商。詳細的工程資料尚待確定。					
中鐵線	詳細的工程資料尚待確定。					
北環線東延線	項目的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。					
新界東北線	項目的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。					

鐵路及智慧綠色集體運輸系統項目	(i) 前期研究費用	(ii) 預計造價	(iii) 開展前期研究、規劃及設計年份	(iv) 動工年份	(v) 預計完竣年份	(vi) 現時進展
港島西至洪水橋鐵路	這兩個項目的工程技術可行性研究屬於工務工程項目編號5768CL - 「中部水域人工島相關研究」(其核准項目預算為5億5,040萬元)的一部分，研究於2021年開展。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。由於交椅洲人工島填海工程現階段未有明確的推展時間表，項目的詳細資料尚待確定。					
交椅洲人工島環保集體運輸系統						
啟德智慧綠色集體運輸系統	約6,700萬元	見註3	2023	預計2026年內批出合約	2031	招標中
東九龍智慧綠色集體運輸系統	約2億6,250萬元	見註3	2024	預計2026年就項目招標	2033	正進行詳細規劃及設計
洪水橋／厦村新發展區智慧綠色集體運輸系統	第一階段： 約4,411萬元 餘下階段： 檢視中	檢視中	2024	第一階段： 目標2027 餘下階段： 檢視中	第一階段：目標 2031 餘下階段：檢視中	正進行詳細規劃及設計
南港島線(西段)	由港鐵公司負責	見註4	採用智慧綠色集體運輸系統：2024	前期建造工程預計於2027年開展	2034年或之前	正進行詳細規劃及設計

- 註1: 東涌線延線、屯門南延線、東鐵線古洞站、洪水橋站、北環線主線及北環線支線透過「鐵路加物業」模式由港鐵公司推展，而小蠔灣站的建造成本則從地價中扣除，這些項目均不涉及政府的核准項目預算。
- 註2: 北環線項目第一部分包括北環線主線當中由錦上路站通往牛潭尾車廠連接隧道和由新田站通往古洞站的兩段土木及結構工程，以及北環線支線的詳細規劃及設計工作。而項目第二部分則涵蓋北環線主線的餘下段落、牛潭尾車廠、由新田站至皇崗口岸站的北環線支線、全線的機電工程和列車，以及開通北環線項目之後的營運和保養。
- 註3: 政府計劃透過「公共運輸導向發展」模式推展啟德及東九龍的兩個智慧綠色集體運輸系統項目，不涉及政府的核准項目預算。
- 註4: 南港島線(西段)正進行詳細規劃及設計，政府將與港鐵公司在「擁有權」模式及「鐵路加物業」模式的基礎上商討項目的財務安排，有關項目的工程造價尚待確定。

主要幹道項目	(i) 前期研究費用 (見註1)	(ii) 預計造價	(iii) 開展前期研究、規劃及 設計年份 (見註2)	(iv) 動工年份	(v) 預計完竣年份	(vi) 現時進展
T2主幹路及茶果嶺隧道	1億3,360萬元 (勘測和設計)	160億1,700萬元	2009	2019	2026	工程進行中
中九龍幹線	2億690萬元 (詳細設計及工地勘測)	423億6,390萬元	2007	2017	已於2025年通車	已於2025年12月通車
粉嶺繞道(東段)	見註3	見註4	2014	2020	2026	工程進行中，預計於2026年4月底/5月初通車
粉嶺繞道(西段)	見註5	見註6	2019	2025	2031	工程進行中
沙田T4號主幹路	3,470萬元 (詳細設計及工地勘測)	68億1,000萬元	2005	2024	2030	工程進行中
屯門繞道	見註7	見註8	2022	見註8	見註8	正進行勘查研究

主要幹道項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)
	前期研究費用 (見註1)	預計造價	開展前期研究、規劃及設計年份 (見註2)	動工年份	預計完竣年份	現時進展
十一號幹線(元朗至北大嶼山段)	3億1,900萬元 (勘查研究)	見註8	2021	見註8	見註8	正進行勘查研究
青衣至大嶼山連接路	6億9,500萬元 (勘查研究及詳細設計)	見註8	2023	見註8	見註8	正進行勘查研究
元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程	見註7	見註8	2022	見註8	見註8	路政署已於2025年12月就工程招標，有關工程計劃擬於2026年第二/三季諮詢立法會
獅子山隧道改善工程	2億4,070萬元 (首階段設計及工地勘測)	見註8	2019	見註8	見註8	正進行設計
大老山公路T6橋擴闊工程	見註7	見註8	2022	見註8	見註8	正進行設計
粉嶺公路改善工程(白石凹交	見註5	見註6	2020	2024	2031	工程進行中

主要幹道項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)
	前期研究費用 (見註1)	預計造價	開展前期研究、規劃及設計年份 (見註2)	動工年份	預計完竣年份	現時進展
匯處至寶石湖路交匯處)						
荃灣路擴闊及相關路口改善工程	見註7	見註8	2019	見註8	見註8	勘 查 研 究 已 完 成
港島西至大嶼山東北連接路	這項目的工程技術可行性研究屬於工務工程項目編號5768CL - 「中部水域人工島相關研究」(其核准項目預算為5億5,040萬元)的一部分，研究於2021年開展。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。由於交椅洲人工島填海工程現階段未有明確的推展時間表，項目的詳細資料尚待確定。					
大嶼山P1公路 (大嶼至欣澳段)	1億3,020萬元 (勘測研究、初步設計及工地勘測)	見註8	2025	見註8	見註8	預 計 於 2026 年 年 底 完 成 現 階 段 研 究
北都公路	6億8,830萬元 (勘查研究)	見註8	2025	見註8	見註8	正 進 行 勘 查 研 究
將軍澳-油塘隧道	有待確定	見註8	不適用	見註8	見註8	規劃中
沙田繞道	有待確定	見註8	不適用	見註8	見註8	規劃中

- 註1： 只包括與研究／設計相關的甲級工程項目的核准項目預算。
- 註2： 開展前期研究年份為有關工程項目開展勘查研究的年份。
- 註3： 粉嶺繞道(東段)的詳細設計及工地勘測屬於工務工程項目編號7772CL - 「古洞北新發展區及粉嶺北新發展區前期地盤平整和基礎設施工程－詳細設計和工地勘測」(其核准項目預算為3億4,080萬元)的一部分。
- 註4： 粉嶺繞道(東段)的建造工程屬於工務工程項目編號7747CL - 「古洞北新發展區及粉嶺北新發展區前期地盤平整和基礎設施工程」(其核准項目預算為173億2,010萬元)的一部分。
- 註5： 粉嶺繞道(西段)以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工務工程項目編號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」(其核准項目預算為7億6,450萬元)的一部分。
- 註6： 粉嶺繞道(西段) 以及粉嶺公路改善工程(白石凹交匯處至寶石湖路交匯處)的建造工程屬於工務工程項目編號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」(其核准項目預算為301億6,790萬元)的一部分。
- 註7： 有關工程項目的研究／設計費用由基本工程儲備基金總目706(公路)分目6100TX的年度撥款支付。
- 註8： 就正在規劃階段的項目，其預計造價需在勘測和設計工作完成後方能確定。政府會持續審視工程項目的成本效益，按緩急優次適時及有序地推展相關項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0369)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就推動低空經濟發展的相關事宜，政府可否告知本會：

一、以表列出，推展低空經濟「監管沙盒」及「監管沙盒X」的人手編制、職系、薪酬開支，以及行政開支；

二、以表列出，低空經濟「監管沙盒」及「監管沙盒X」試點項目的詳情，包括申請機構、項目範疇、應用場景及內容，以及試驗進展／結果；

三、推動低空經濟基礎設施規劃的人手編制、職系、薪酬開支，以及行政開支，是否已預留撥款興建與發展低空經濟相關基建；及

四、有否評估現有人手是否足以應對「監管沙盒」及「監管沙盒X」的推展，以及低空飛行法規的檢討工作，會否增撥資源加強引進及培育低空飛行的專業人才，以加快發展低空經濟？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

一、民航處設有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：

職級	職位數目
高級民航事務主任(民航行政管理)	1
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

上述7個職位在2026-27年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為774萬元。另外，民航處在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)有時限職位，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2026-27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2026-27年度的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值)為376萬元。

目前，除上述職位外，運輸及物流局及民航處會繼續運用現有資源推行「監管沙盒 α 」項目及其他相關的工作。

- 二、政府於2025年3月宣布38個首批「監管沙盒」項目。現時，38個試點項目名單當中，32個試點項目已經在指定航線內進行測試。個別較為成熟、風險較低、而又不涉及人車流量高的地區的應用場景已進入恆常實際運作階段(例如無人機進行外牆清洗、電纜、鐵路設施檢視等)。有關項目詳情(包括申請機構、應用場景／內容、地點／路線，以及試驗進展／結果)載於附件。

政府於2025年11月推出進階版低空經濟「監管沙盒 α 」試點項目，涵蓋無人機交通管理系統演示、非傳統航空器、跨境操作、多場景／多用戶共享平台及其他技術複雜度較高的應用場景。有關申請已於2026年2月28日截止。業界的反應熱烈，各應用場景均接獲多項申請。「發展低空經濟工作組」(工作組)正詳細審閱有關申請，目標在今年上半年起陸續推出試點項目。

- 三、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，並會在今年草擬「發展低空經濟規劃行動綱領」。政府會參考「監管沙盒」及「監管沙盒 α 」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。
- 四、運輸及物流局及民航處會繼續運用現有資源推行「監管沙盒」、「監管沙盒 α 」及低空經濟相關法規檢討工作，並持續檢視有關工作的推展進度。

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，並與業界保持緊密溝通，適時作出相應部署。

已推展的低空經濟「監管沙盒」項目詳情
(截至 2026 年 2 月底)

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
1	袋鼠有限公司 (深圳美團低空物流科技 有限公司)	無人機配送	1. 往返香港科學 園及大埔海濱 公園 2. 往返香港科學 園及大埔汀角 村	測試範圍擴 展中
2	中華電力有限公司	基建勘察	1. 西貢西灣 2. 城門郊野公園 3. 元朗牛潭尾 (近牛潭尾濾 水廠) 4. 梨木樹至荔枝 角	實際運作
3	地政總署	監測	1) 西貢早禾坑 1) 西貢十四鄉 2) 大埔樟樹灘	實際運作
4	路政署	基建勘察	1) 將軍澳隧道公 路 1) 將軍澳跨灣連 接路 2) 大老山公路	實際運作
5	土木工程拓展署	基建勘察	西貢大網仔	實際運作
6	POI Corporation Limited (香港科技園公司)	建築物清潔	香港科學園	實際運作
7	香港吉歐系統有限公司 (i) 發展局；及 (ii) 香港無人機專門店)	基建勘察	1) 梅子林 1) 九龍水塘 2) 柴灣 3) 船灣淡水湖 4) 洪水橋 5) 萬宜水庫 6) 筲箕灣	實際運作

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
			7) 柴灣 8) 錦田河 9) 粉嶺 10) 上水污水處理廠 11) 廈村	
8	交控科技(香港)有限公司 (i) 香港鐵路有限公司； 及 (ii) 交控航空科技(深圳)有限公司)	基建勘察	1) 港鐵會展站至金鐘站行車隧道內 1) 上水站	實際運作
9	翱驊創意(香港)有限公司 (深圳市高巨創新科技開發有限公司)	無人機匯演系統	數碼港	實際運作
10	航景科技有限公司 (i) 招商局倉碼運輸有限公司； (ii) 香港理工大學； (iii) FlightPro 無人機顧問有限公司；及 (iv) 香港機械模型會有限公司)	系統／基礎建設	招商局碼頭	實際運作
11	消防處	緊急救援	1) 消防及救護學院 1) 指定郊野地區	實際運作
12	譽信有限公司 (i) 順豐速運(香港)有限公司；及 (ii) 醫院管理局(長洲醫院))	無人機配送	數碼港至長洲	進行中
13	未來翼新飛行科技有限公司	無人機配送	往返白石角海濱長廊至大埔海濱碼頭	進行中

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
	(i) 寧波翼新智能科技 有限公司；及 (ii) Easy Mobile Logistics Hong Kong Limited)			
14	Esri 中國（香港）有限公 司 (i) 民眾安全服務隊； (ii) 大灣區低空經濟聯 盟； (iii) 中國移動香港有限 公司；及 (iv) Town Formation Limited)	緊急救援 / 設施巡檢	民安隊大灘訓練 營	實際運作
15	大漠大智控(香港)有限公 司 (深圳大漠大智控技術有 限公司)	無人機匯演 系統	招商局碼頭	實際運作
16	懲教署 (機電工程署)	基建勘察	塘福懲教所	實際運作
17	香港科技大學 (中國聯通（香港）創新研 究院有限公司)	其他	香港科技大學校 園	進行中
18	深城交數字科技(香港)有 限公司及香港理工大學 (i) 港怡醫院； (ii) 香港寬頻企業方案 有限公司；及 (iii) AutosystemHK.ai)	無人機配送	香港理工大學校 園	進行中
19	聯合空域管理有限公司 (i) 中國香港無人機總 會；及	無人機配送	流浮山	進行中

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
	(ii) Raspect Intelligence Inspection Limited)			
20	高度創新技術香港有限公司 (中國建築工程有限公司)	安全巡檢	安達臣道石礦場地盤	實際運作
21	香港專業無人機公會 (安樂影片有限公司)	航拍	粉嶺鶴藪	實際運作
22	Esri 中國(香港)有限公司 (i) 漁農自然護理署； (ii) 大灣區低空經濟聯盟； (iii) 中國移動香港有限公司；及 (iv) Town Formation Limited)	執法	吉澳	實際運作
23	5 代新多媒體有限公司 (大漠大智控(香港)有限公司)	無人機直播系統	數碼港	實際運作
24	物流及供應鏈多元技術研發中心 (曜暉科技有限公司)	系統／基礎建設	數碼港	實際運作
25	消防處	緊急救援	消防及救護學院	實際運作
26	Esri 中國(香港)有限公司 (i) 環境保護署； (ii) 大灣區低空經濟聯盟； (iii) 中國移動香港有限公司； (iv) 大漠大智控(香港)有限公司；及	空氣監測	坪洲	實際運作

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
	(v) 深圳飛流雲享科技有限公司)			
27	香港物流機械人研究中心 (機電工程署)	安全巡檢	和合石墳場	進行中
28	Alpha AI Technology Limited (i) 香港電訊有限公司； (ii) 共同健康有限公司； (iii) 香港數碼港管理有限公司； (iv) 香港科技園公司； (v) Auki Labs Limited； 及 (vi) 理光(香港)有限公司)	樓宇檢測	數碼港	實際運作
29	中國移動香港有限公司 (i) 醫院管理局(瑪嘉烈醫院)； (ii) 大灣區低空經濟聯盟； (iii) 杭州送吧物流科技有限公司； (iv) Esri 中國(香港)有限公司；及 (v) 香港大學)	訊號測試	瑪嘉烈醫院	進行中
30	中國移動香港有限公司 (i) 醫療輔助隊； (ii) 大灣區低空經濟聯盟； (iii) POI Corporation Limited；及 (iv) Esri 中國(香港)有限公司)	監測	吐露港公路單車徑	實際運作

	申請機構 (合作機構)	應用場景／ 內容	地點／路線	試驗進展／ 結果
31	星滙智能航測服務有限公司 (i) Jadason Technology Limited； (ii) 雍盛測量師行； (iii) 縱橫科技有限公司； (iv) 航景科技有限公司)	航空測量	青衣友聯船廠	實際運作
32	天潤時空技術(香港)有限公司 (地政總署)	航空測量	蒲台島	實際運作

—完—

管制人員的答覆

(問題編號：0473)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府表示上半年會提交條例修訂草案，優化現有海運服務業稅務優惠安排，並為合資格大宗商品貿易商提供半稅優惠，進一步推動香港高增值海運服務發展，有關詳情為何？

提問人：李鎮強議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

香港是國家支持、世界領先的國際航運中心。根據《2025新華·波羅的海：國際航運中心發展指數報告》，香港排名全球第4位，反映香港在港口條件、專業海運服務、整體環境等綜合實力優厚。在海運服務業方面，香港憑藉「一國兩制」、雙語普通話、自由經濟環境及簡單低稅制等優勢，成為全球海運服務企業設立業務據點的理想地。香港現時聚集超過1 200家港口及海運服務企業，較5年前增長約一成。

由於海運服務業屬高度國際化的行業，企業的運作模式普遍全球化且流動性高，面對世界其他地區的激烈競爭，香港必須持續鞏固提升海運服務業的競爭力及營商優勢，以保持香港國際航運中心的吸引力和領先地位。理想的稅務制度是吸引海運服務公司落戶香港的關鍵因素之一。香港的簡單低稅制一直是競爭力的優勢之一。政府在2020至2022年間推出了一系列稅務優惠措施，鼓勵更多海運服務公司選擇香港作為營運據點，包括：為船舶租賃活動提供利得稅免稅優惠，並為船舶租賃管理、海事保險、船舶管理、船舶代理及船舶經紀業務提供利得稅半稅優惠等，以減低海運服務公司營運成本，加強香港在高增值海運服務的領先地位。以船舶租賃為例，相關企業的數目由2020-21年度的11間倍增至2023-24年度的64間。

在推出上述稅務優惠後，國際稅務格局出現新的變化。為應對數碼化經濟帶來的侵蝕稅基和轉移利潤風險，經濟合作與發展組織（經合組織）於2021年頒布了「侵蝕稅基及轉移利潤」2.0方案（BEPS 2.0方案）。根據方案，年度綜合收入達7.5億歐元或以上的受涵蓋跨國企業集團，須就每個其營運所在的司法管轄區所產生的利潤，繳付至少15%的全球最低稅。為實施該方案，香港於2025年起實施15%的全球最低稅，以及徵收香港最低補足稅。倘若受涵蓋跨國企業集團在香港的有效稅率不足15%（例如因稅務優惠措施所導致），須為其成員實體繳付補足稅，稅率為有效稅率與15%最低稅率之間的差異。

因應國際稅務規則的改革，我們檢視了現行與航運有關活動的稅務優惠制度，認為有空間在符合國際稅務規則的前提下作出優化，包括引入與國際標準接軌的稅務扣除安排（例如為營運租約下的船舶租賃商提供船舶購置開支稅務扣除），同時確保香港為與航運有關活動所設立的稅務優惠制度在BEPS 2.0推行後保持競爭力，從而維持行業的發展動能。

金屬和礦產等大宗商品佔全球航運交易量一半以上。大宗商品貿易商是海運服務的使用者，亦是海運服務業生態圈的重要元素，吸引他們集聚於香港營運，將可帶動海運服務業邁向更蓬勃的發展，有助鞏固及提升香港國際航運中心的地位。為吸引更多海內外大宗商品交易商落戶香港或擴展其在港業務，我們將為合資格大宗商品貿易商提供利得稅半稅優惠，適用稅率降至8.25%（另加15%稅率選項讓企業因應是否受BEPS 2.0涵蓋而供其每年選擇），為香港海運服務業發展注入新動能。

我們已於今年2月3日向立法會經濟發展事務委員會介紹有關建議，獲得委員支持。現正籌備立法工作，計劃在今年上半年向立法會提交修訂法例草案。若條例順利獲得立法會通過，以上稅務優惠（包括優化現有與航運有關活動的稅務優惠，以及引進大宗商品貿易半稅優惠制度）將適用於2025年4月1日或之後開始的課稅年度的合資格利潤。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2229)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2026至27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的多式聯運？

提問人：李鎮強議員(立法會內部參考編號：7)

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；將「空陸鮮活產品專屬快線」所涵蓋的食品種類擴闊和覆蓋範圍擴展；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，以及不斷優化「一單兩報」項目，於2026年年中推出香港「貿易單一窗口」時同步上線，並逐步擴展至其他貿易文件及海運貨物，以節省企業報關所需的時間及人力等。與此同時，我們支持香港機場管理局（機管局）繼續與東莞全力推進「海空貨物聯運」模式。機管局正分階段完成「香港國際機場東莞空港中心」（空港中心）第一期永久設施，目標讓空港中心在2027

年4月1日投入商業試運行，並於6月1日正式投入運作，逐步達至每年可處理達100萬噸貨量。機管局亦已開展有關空港中心第二期的前期研究工作，引入更多高增值物流、跨境電商及快件服務設施。

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：2696)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就在 2026至27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：李鎮強議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

政府會繼續積極參加國際民航會議，並主動出訪民航伙伴，目標是在2026年內與10個或更多的民航伙伴探索加強民航聯繫（包括商討訂立新的民航協議或擴展航權），優先聚焦具進一步發展潛力及新增長點的地區，如南美洲、中亞、非洲及中東等，以支持香港國際機場進一步拓展其航線網絡。有關工作由現有人員處理。

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36間航空公司，新開辦82條航線及為現有14條航線增加了航班班次。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：2697)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

請政府告知本會，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2026至27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：李鎮強議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

飛機租賃業務自飛機租賃稅務優惠制度(飛機租賃稅制)於2017年推出後在香港開始發展，合共近50間內地及海外的主要飛機租賃業者已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制，推動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，而業界普遍支持優化措施。

另外，我們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2025年4月與天津東疆綜合保稅區管理委員會合辦培訓工作坊，推進人才交流和培訓。為加強飛機租賃稅制的宣傳工作，運輸及物流局於2025年4月底出席了於沙特阿拉伯利雅得舉辦的航空租賃及金融論壇，向來自世界各地的業界持份者簡介香港飛機租賃政策。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：0448)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2026-27年度財政預算案演辭段151提到將在今年內推出「未來智慧物流加速計劃」，促進物流數據互聯互通，增加物流業競爭力。就此，政府可否告知本會：

一、「未來智慧物流加速計劃」的具體內容（包括職能、目標及預期成效）為何？

二、承上題，該計劃與現有系統（例如港口社區系統PCS）的關聯性及互操作安排為何？

三、本屆政府重視人工智能，而智慧物流與數據及AI息息相關，請說明有何配套計劃以推動相關技術應用？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

政府早於2020年推出「第三方物流服務供應商資助先導計劃」（「先導計劃」），資助業界採用各類智慧物流技術方案，涵蓋人工智能、自動化科技、物聯網、物流實時定位系統，以及各類物流管理系統等，以提升生產力及營運效率。政府於2023年10月公布《現代物流發展行動綱領》，當中提出推動香港物流業朝着智慧化、數碼化方向發展，支援業界升級轉型邁向智慧物流。隨後，政府在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，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，包括結合人工智能技術的綠色物流科技方案，以鼓勵業界更廣泛採用創新科技，促進物流業持續升級轉型。

隨着人工智能技術日趨普及，現時不少在「先導計劃」下獲批的項目均涉及採用結合人工智能、大數據分析及／或物聯網技術的物流管理系統。例如，有企業利用人工智能分析過往訂單及運輸數據，以進行需求預測及運

力規劃；亦有企業透過人工智能演算法優化車輛路線規劃及車隊調度，以提升運輸效率；在倉庫管理方面，部分企業利用人工智能配合自動化設備或機械人進行貨物分揀及庫存管理，以提升倉庫運作效率及準確度。

另一方面，由政府構建和營運的港口社區系統已於今年1月正式啟用。系統以人工智能驅動及區塊鏈技術記錄貨流，提供一站式全天候實時貨物追蹤功能，並聯通海、陸、空運輸網絡，全面提升物流鏈的透明度、效率與互聯互通。不過，儘管包括港口社區系統等物流數據平台相繼投入運作，要充分發揮其潛能，仍須依賴物流業界齊參與使用平台和向平台提供物流數據。有見及此，政府將於年內在「先導計劃」下推出「未來智慧物流加速計劃」（「加速計劃」），資助業界發展各種能夠與政府或公營機構營運的物流數據平台對接的數據平台上線解決方案，而有關解決方案須應用人工智能、區塊鏈及／或大數據模型等技術，從而協助並鼓勵業界利用如港口社區系統等有關物流數據平台，促進業界轉型邁向智慧物流，加強物流數據互聯互通，以增強香港物流業的競爭力，並進一步打造香港成為國際智慧物流樞紐，同時促進智慧港口發展及增強香港港口競爭力。

「加速計劃」的目標受惠物流企業數目為100家。政府現正制訂其具體推行細節，並會適時公布計劃詳情。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0690)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

《2026-2027年度財政預算案》提出推行「智慧物流加速計劃」，推動物流業升級轉型。香港一直是圖書交易和發行的重要物流中心，隨著北部都會區發展智慧物流，此舉能夠進一步強化香港作為區域物流樞紐的優勢。如何確保「智慧物流加速計劃」能夠實現「雙向並行」的目標，讓內地圖書經香港輸出到海外，同時讓外地圖書輸入內地市場，充分發揮香港的橋樑角色，並善用科技賦能推動圖書與文創產品交易，從而更好發揮香港作為文化藝術交流中心的角色，是社會關注的焦點。就此，政府可否告知本會：

1. 有關「智慧物流加速計劃」的具體安排，該計劃的資助範圍及申請資格為何；
2. 該計劃有否設定關鍵績效指標（KPI），例如（i）參與企業數目、（ii）物流效率提升幅度、（iii）新增就業職位，以及（iv）帶動的圖書及文創產品交易額等？
3. 當局會否考慮在北部都會區預留專門用地，發展為跨境物流樞紐？；如會，詳情及時間表為何；如否，原因為何；
4. 當局有何具體措施鼓勵物流企業採用智慧科技（例如物聯網、大數據、自動化倉儲、區塊鏈溯源等），以提升圖書及文創產品的物流效率及透明度；
5. 北部都會區的智慧物流發展，會否與周邊地區（如前海、南沙等）的物流基建產生協同效應，形成區域性的物流網絡？
6. 就香港的發展定位所需，「智慧物流加速計劃」會否為一些特定行業的產品物流設立專項資助，鼓勵企業引進適合該類產品特性的智慧物流技術（例如智能分揀系統、溫濕度控制倉儲、版權保護溯源技術等）；

提問人：李家駒議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

為推動香港物流業的高質量發展，政府於2023年公布《現代物流發展行動綱領》，提出推動香港物流業朝着智慧化、現代化、綠色及可持續化、國際化和便利化五大方向發展。

其中，在推動行業數碼化方面，政府致力支援業界升級轉型，邁向智慧物流。繼2020年推出的「第三方物流服務供應商先導計劃」(「先導計劃」)並在2023和2024年兩次優化計劃，財政司司長於《2026-27財政預算案》宣佈政府年內會推出「未來智慧物流加速計劃」(「加速計劃」)，促進業界轉型和物流數據互聯互通，增加物流業競爭力。「加速計劃」將設於「先導計劃」下，專門資助數據平台推出上線解決方案，以便利其與政府或公營機構營運的物流數據平台對接，透過資助應用人工智能、區塊鏈及／或大數據模型等技術的解決方案，從而協助優化業務流程以便利業界上線至有關物流數據平台。「加速計劃」的目標受惠物流企業數目為100家。由於「先導計劃」的申請資格為在香港有實質業務運作、提供與進出口物流相關的第三方物流服務供應商，作為「先導計劃」下的子計劃，「加速計劃」的申請資格須與「先導計劃」一致。

除「加速計劃」外，物流企業可繼續透過「先導計劃」為不同與智慧和綠色物流相關的解決方案申請資助。「先導計劃」下企業會根據 2(政府):1(企業)的資助比例獲得高達 200 萬元資助。過往「先導計劃」下獲資助的解決方案主要涵蓋四大範疇，包括(一)物流營運管理系統；(二)企業及數據管理系統；(三)人工智能及數據分析應用；以及(四)貨物識別及檢測設備。因此，「先導計劃」已有效應對第三方物流服務供應商引進各種智慧物流技術的資金需求，包括針對個別行業較專門的技術。根據統計，高達九成受惠的物流企業表示「先導計劃」對其業務運作帶來正面成效，包括改善營運流程、提升營運效率及服務質素等。我們歡迎業界未來繼續善用「先導計劃」，引進先進物流技術支持香港處理更多不同種類的貨物，以充分發揮香港作為大灣區貨物進出口門戶的角色和配合香港發展文藝創意等各種優勢產業。另一方面，政府亦透過智慧及綠色物流專業培訓計劃資助物流企業從業員接受針對現代及智慧物流培訓，涵蓋多項與智慧物流、數碼化、人工智能、大數據分析、機器人、自動化技術、網絡安全技術及環境、社會及管治相關的課程，進一步支援企業升級轉型。

在推動物流現代化方面，充足的物流用地對相關發展至為重要。因此，為應付業界對物流用地的長遠需要，政府在洪水橋／廈村新發展區已預留約32公頃土地發展現代物流圈(下稱「洪水橋物流圈」)。相關規劃研究結果已於2026年1月公布。洪水橋物流圈緊鄰深圳前海及南山區，而且交通便利，距離深圳灣口岸僅5分鐘車程，並可於20分鐘內到達葵青貨櫃碼頭和香港國際機場。此外，洪水橋物流圈位於新界西北，與深圳僅10公里的直線距離，具條件試行低空飛行活動。因此，洪水橋物流圈十分有潛力發展跨境物流，成為外國貨物進入內地市場及內地產品經港「出海」的門戶。

政府會在2026年內就洪水橋物流圈的第一幅用地邀請業界提交發展意向書，並在考慮業界意向後，制訂相關用地的條款及發展模式，以配合業界的發展需求。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0249)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

全球物流供應鏈正因中東局勢動盪而受干擾，航班及遠洋貨輪紛紛改道，導致貨運成本及運輸時間均有所增加。就此，請政府告知本會

1) 政府是否已就中東局勢不穩對本港航運物流業的影響進行評估，如有，詳情為何；如沒有，原因為何；

2) 政府已採取什麼措施，以協助業界應對外圍局勢不穩所帶來的負面影響；及

3) 有關措施的開支及預計成效為何？

提問人：梁進議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

政府一直密切留意中東局勢發展對香港航運業及物流業的影響。整體而言，隨着中東緊張局勢持續，導致國際油價上漲，繼而推高運費，聯通全球貨物流動的香港航運業及物流業難免受到波及。

在海運方面，現時受中東地區軍事衝突影響的航線主要集中在霍爾木茲海峽一帶，該海域主要為油輪的重要航道，而使用香港港口的船舶主要為貨櫃船，香港港口現時的核心業務及航線與受影響海域的關聯性相對較低。不過，有船舶因中東緊張局勢而需要改道，加上戰事使全球油價波動，燃油成本及保險費用亦有所增加。

政府會持續關注中東局勢的最新發展及對香港航運物流業的影響，並會與業界保持密切溝通，有需要時採取適當措施。長遠而言，我們會繼續鞏固和提升香港國際航運中心及區域物流樞紐的競爭力，包括推動智慧港口發

展、發展綠色船用燃料加注、加強與「一帶一路」沿線國家的經貿聯繫等，以分散風險，增強香港應對外圍衝擊的韌性。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：2364)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就鞏固香港作為國際及區域航空中心的地位，請政府告知本會

1) 與更多民航伙伴簽訂民航安排的最新進展，以及在2026至27年度內的具體目標為何；

2) 自機管局在2024年6月推出「航空網絡拓展計劃」以來，新增及累計進駐的航空公司數目、新增航點涉及的航班數目，以及相關的客、貨運量為何；及

3) 就擴展航空網絡方面的工作，涉及的人力資源為何？

提問人：梁進議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

截止2025年，我們已簽訂86份民航雙邊文件，覆蓋全球超過700個航點。我們於2025年與多個民航伙伴更新/擴大雙邊民航安排，並分別與智利、秘魯、波蘭、多哥、阿根廷、厄瓜多爾及古巴就訂立新的雙邊民航協議達成共識。政府會繼續積極參加國際民航會議，並主動出訪民航伙伴，目標是在2026年內與10個或更多的民航伙伴探索加強民航聯繫（包括商討訂立新的民航協議或擴展航權），優先聚焦具進一步發展潛力及新增長點的地區，如南美洲、中亞、非洲及中東等，以支持香港國際機場進一步拓展其航線網絡。有關工作由現有人員處理。

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

36間航空公司，開辦82條新航線及為現有14條航線增加了航班班次。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：2365)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2025至26年度內，運輸及物流局跟進「香港港口發展策略 2030 研究」及「善用葵青區港口後勤用地的建議」的結果和建議。就此，請政府告知本會有關各項工作的最新進度及工作涉及的資源為何？

提問人：梁進議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

2014年公布的「香港港口發展策略 2030 研究」提出優化港口設施以提升香港港口的競爭力。為進一步鞏固和提升香港國際航運中心的地位，運輸及物流局已於2023年12月公布《海運及港口發展策略行動綱領》（《行動綱領》），從增強港口競爭力、發展高增值海運服務、加強宣傳香港海運品牌和培育人才，以及強化前香港海運港口局的支援四個方向，提出了10大策略和32項具體行動措施，全方位引領全球各地貨源透過船運使用香港港口。在《行動綱領》的基礎上，政府致力透過「提質提量」的策略增加香港港口的競爭力。

在「提質」方面，政府確立了「數字化」、「綠色化」及「智能化」為具體發展策略，目標是建設世界級綠色智慧港口，確保香港能緊貼全球航運趨勢，持續聯通國際，為航運企業提供難以取代的港口服務。

在數字化方面，政府於2026年1月推出港口社區系統供業界使用，提供貨物追蹤功能，聯通海、陸、空運輸資訊，以數字化方式打通貿易流和資金流，並提供「一單多報」貨物進出口報關等增值電子服務。在綠色化方面，政府已於2024年11月公布《綠色船用燃料加注行動綱領》，涵蓋燃料供應、基建配套、港口減排等多個範疇，並正積極落實各項行動措施。2025年香港綠色船用燃料累計加注量已突破22萬公噸，其中包括16次液化天然氣加

注和110次生物柴油加注。我們亦於今年三月初分別在錨地及貨櫃碼頭進行首次綠色甲醇加注，讓香港躋身能提供多種及多模式綠色船用燃料加注服務的主要港口之列。在智能化方面，葵青貨櫃碼頭多年來已採用電腦系統作中央資源調配及管理，碼頭營運商正逐步改造硬件設施以提升自動化水平，包括改造更多舊式起重機為遙距操作，以及引入更多無人駕駛電動內拖車。香港海運港口發展局轄下港口發展委員會正積極研究進一步推進香港貨櫃碼頭自動化的可行策略，以提升碼頭的整體營運效率。

在「提量」方面，政府近年積極建設通達內陸的「鐵海陸江」立體聯運體系，以拓展香港港口貨物腹地，成果顯著。港口營運商已開通不同的海鐵聯運線路，包括「渝深港圖定班列」、「蓉深港圖定班列」和「重慶-欽州-香港」海鐵聯運服務，透過貨列將來自中西部地區的貨物運至沿海港口，再透過駁船或其他班輪服務將貨物中轉至香港以接駁遠洋船。在2025年香港海運週期間，西部陸海新通道營運平台、廣西北部灣港以及香港兩個貨櫃碼頭營運商亦簽署了合作備忘錄，推出一條連通四川、重慶、廣西和香港的鐵海聯運精品航線。展望將來，運輸及物流局將繼續根據貨源地和貨量等因素，進一步拓展香港的貨源腹地。同時，我們亦正緊密留意廣西平陸運河於今年開通後對香港港口的影響，並會與業界共同研究如何把握平陸運河的機遇，為香港港口爭取更多中轉貨物。

另一方面，政府現正分階段落實善用葵青貨櫃碼頭週邊港口後勤用地的建議，以配合港口及物流發展的需要，並會在2026-27年度繼續有關工作。

自2015年起，政府優化以短期租約形式出租的葵青港口後勤用地的管理機制，以配合中小企物流企業的運作需要，相關條款包括把短期租約固定租期由3或5年延長至7年(視乎土地可供使用的情況而定)、取消在短期租約固定租期內可每3年重估租金1次，以及短期租約用地只能作一種主要用途。

我們會繼續與相關部門合作，提供合適的港口後勤用地，作貨櫃堆場空間和駁船泊位，從而提升葵青貨櫃碼頭處理貨物的效率。

此外，在港口後勤用地發展綜合大樓作多層現代物流設施暨公眾停車場、貨櫃存放和貨物處理用途的相關可行性研究經已完成。我們已在葵青貨櫃碼頭周邊物色了4幅具發展潛力的物流用地，首幅位於青衣的物流用地(即青衣市地段第202號)已於2025年2月透過公開招標形式售出。我們會按市場情況有序推出3幅位於葵青貨櫃碼頭附近的物流用地。

有關工作由運輸及物流局現有人員執行，屬於其常規職責，並無所涉開支的分項數字。

— 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： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

自政府推行「運輸業輸入勞工計劃－航空業」以來，已有效紓緩航空公司及機場地勤服務業人力資源不足的問題，服務質素亦有所提升。就有關計劃，請政府告知本會：

1.現時透過計劃輸入指定十個工種的外勞人數，當中屆滿兩年合約並申請續約而獲批的數目；

2. 有鑒於機場地勤服務業表示仍然面對招聘困難，當局會否考慮增加輸入航空業外勞的配額，如會，詳情為何，並會否進一步簡化申請程序，以縮短審批時間；如不會，原因為何，有何其他措施紓緩航空業人力資源不足的問題；及

3. 在2026至27年度內，運輸及物流局會繼續與機管局一同推行「運輸業輸入勞工計劃－航空業」，有關工作的計劃及涉及的資源為何？

提問人：梁進議員(立法會內部參考編號：39)

答覆：

1.

政府在2023年7月推出運輸業輸入勞工計劃－航空業（計劃），在保障本地勞工就業的前提下，適度容許香港機場管理局（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。

計劃經過3輪申請後，6 300個配額已全數批出，而首批輸入勞工的合約期已於2025年年底陸續屆滿。為確保機場運作和服務的持續性，運輸及物流局及機管局於2025年7月起，容許僱主就續約事宜申請配額，以便與現有輸入勞工安排續約。詳情請參閱下表。

工種類別	2025年7月		2026年1月	
	申請續約 配額數目	批出續約 配額數目	申請續約 配額數目	批出續約 配額數目
1) 地勤人員	195	195	864	864
1) 機坪服務員	342	342	339	339
2) 機艙工作人員	267	267	208	208
3) 飛機維修技 工/ 技術員	19	19	7	7
4) 牽引車司機	226	226	130	128
5) 倉務處理員/ 貨站服務員	91	91	118	118
6) 機械 / 升降 台操作員	130	130	106	106
7) 客戶服務員	38	38	68	68
8) 飛機拖車司 機	19	19	5	5
9) 維修員	28	28	68	68
總數	1 355	1 355	1 913	1 911

2.

為確保航空業有足夠人手，機管局及機場業界會繼續舉辦本地招聘活動，推廣航空業發展前景和就業機會；他們又會積極提升從業員的工作環境和福利，以挽留人才。為長遠減低人手需求的壓力，機管局亦正於機場服務上應用更多科技和智能技術。有關工作不涉及政府開支。

政府會參考機管局最新一輪機場人力資源調查結果、本地勞工市場的最新情況、計劃的執行情況、持份者對計劃的意見等多項相關因素，考慮計劃的未來路向。

3.

計劃的行政工作主要由機管局負責，不涉及政府開支。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，因此沒有涉及開支的分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0548)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案中近日公布《運輸策略藍圖》，提出推展多項鐵路、主要幹道及智慧綠色集體運輸系統項目，包括北環線主線及支線、港深西部鐵路（洪水橋至前海段）、北都公路，以及洪水橋／厦村智慧綠色集體運輸系統等工程。相關項目預計將於未來十年至十五年間陸續落成，涉及龐大公共資本開支。請告知本會：

（一）就港深西部鐵路及其他跨境項目而言，請問是否已與內地相關部門就資金分擔比例達成初步共識？若有，分擔原則及比例為何？

（二）上述鐵路及跨境項目是否會採用「鐵路加物業」模式、土地發展收益抵銷成本、專項債券、或其他公私營合作模式（PPP）融資？各模式所涉及的政府財政承擔為何？

（三）請問是否已就北環線落成後對現有鐵路網的整體客流分布進行詳細運輸需求預測；在北部都會區全面發展情景，預計東鐵線及屯馬線於繁忙時段的最高載客率分別為何？

提問人：梁子穎議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

- （一）政府一直因應每個鐵路項目的建造和營運情況，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
- （二）力量推展項目。現時鐵路項目主要採用「鐵路加物業」模式推展；政府會因應項目的資金差額批出物業發展權，而鐵路公司則會承擔新鐵路項目的設計、建造、營運和維修保養有關的商業風險，這安排行之有效。在這安排下，鐵路公司會協調物業發展工程和鐵路工程，讓車站、車廠與物業發展之間發揮協同效應，亦提供誘因予鐵路公司盡快完成鐵路項目，以提升物業發展的價值。在有需要的情

況下，政府不排除使用或混合其他方式為新鐵路項目提供財政支持。事實上，過往亦曾有鐵路項目是以其他模式推展。

按照構建「軌道上的大灣區」的願景，特區政府與深圳當局正繼續透過「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）（港深西部鐵路）和北環線支線兩個跨境鐵路項目。為加強兩地工作對接，兩地政府早前亦在專班的框架下，設立「跨界軌道項目推展辦公室」（辦公室）和「法務小組」，推進跨境鐵路項目的勘測、規劃和設計等工作，以及研究和討論兩個項目所涉及的法律事宜。

路政署已於2025年年中開展港深西部鐵路香港段的勘查及設計工作，現正進行設計和相關工地勘測工程、法定程序和財務評估等工作，過程中會對項目香港段的工程造價作出估算。關於分攤港深西部鐵路建設成本方面，兩地政府的初步共識是有明確屬地的工程部分例如鐵路站和隧道由兩地各自按屬地分擔，而全線共用設施例如列車和信號系統則由兩地平均分擔。兩地政府會繼續透過專班和辦公室商討詳細安排。

北環線項目（包括北環線主線及支線）透過「鐵路加物業」模式由香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）以擁有權方式推展，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，當中不涉及政府的工程撥款。運輸及物流局與港鐵公司於2025年7月簽訂北環線第一部分項目協議，當中訂明政府給予港鐵公司的財務資助為390.5億元（按付款當日價格計算）。至於北環線第二部分，路政署正檢視相關的詳細規劃及設計方案，稍後會訂明所需的財務資助。

- （三）2023年，政府公布《香港主要運輸基建發展藍圖》（下稱《藍圖》），前瞻性地整合所有正在規劃、設計及施工中的主要運輸基建項目，宏觀勾勒並提前布局策略性運輸基建發展，滿足至2046年及以後的運輸及物流需求。根據已知的土地發展規劃資料，《藍圖》已充分考慮北部都會區等主要規劃發展區，以及全港現有各區的人口增長、就業和經濟活動所帶來的運輸和物流需求，並按交通分析建議項目的推展優次。隨着各個主要運輸基建項目陸續落成，加上透過增加列車數目及提升系統，全面增加現有鐵路網絡的可載運量，預期本港的鐵路及主要道路網絡（包括屯馬線及東鐵線）將足以應付北部都會區的運輸及物流需求。

此外，政府會繼續督促港鐵公司因應社區發展、地區人口增長、社區規劃、增建車站等轉變，密切監察各鐵路線的乘客量，並透過多管齊下的措施改善人流和提升乘客出行體驗，包括靈活調整列車服務、加強客流管理措施，及完善車站空間布局等，繼續為社區提供安全可靠、高效的鐵路服務。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2191)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府在2023年7月推出航空業輸入勞工計劃，適度容許與香港機場管理局有直接合約關係的航空業相關公司申請輸入勞工，據報之前申請反應熱烈，用盡全部配額。根據綱領3，局方將繼續與機管局一同推行該計劃；就此，可否告知該計劃開展以來，合共批核輸入多少勞工？政府對相關航空業工種的人力短缺，有沒有最新估算數字？未來有否打算加大勞工輸入配額及擴大計劃的輸入工種？

提問人： 吳永嘉議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

政府在2023年7月推出運輸業輸入勞工計劃－航空業（計劃），在保障本地勞工就業的前提下，適度容許香港機場管理局（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。

計劃經過3輪申請後，6 300個配額已全數批出，涵蓋計劃下所有10個工種。截至2026年1月，已被使用的配額中，共有5 373名輸入勞工通過計劃在港工作。

隨着三跑道系統於2024年年底啟用，香港國際機場的航班處理量及旅客人數將持續上升，預計機場所需的人手亦會逐步增加。機管局及機場業界會繼續舉辦本地招聘活動，推廣航空業發展前景和就業機會；他們又會積極提升從業員的工作環境和福利，以挽留人才。為長遠減低人手需求的壓力，機管局亦正於機場服務上應用更多科技和智慧技術。有關工作不涉及政府開支。

政府會參考機管局最新一輪機場人力資源調查結果、本地勞工市場的最新情況、計劃的執行情況、持份者對計劃的意見等多項相關因素，考慮計劃的未來路向。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0586)

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： 運輸及物流局常任秘書長(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第77段提到，政府在保障道路安全的前提下，正加速自動駕駛無人化、規模化發展，達致商業營運，並推動業界以香港平台開拓海外市場。就此，局方可否告知本會：

(一) 除航天走廊外，政府是否已就自動駕駛在更廣泛限定區域（如北部都會區、科技園區或新發展區道路）的商業化試點制訂具體推展時間表及財政預算？若有，可否列明本財政年度擬投放的專項資源或基金安排？

(二) 為推動本地企業實質參與自動駕駛產業鏈（包括車載AI芯片、光學雷達及傳感器等等），政府是否有配套的稅務優惠、政府採購優先安排或融資支持措施，以培育可持續的商業模式？

提問人：伍煥杰議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

1. 政府一直透過政策支持、法規配合和財政資助三方面多管齊下，積極有序地推動自動駕駛車輛（下稱「自動車」）在香港發展。新的自動車規管框架已於2024年3月實施，運輸署同時發佈《自動駕駛車輛測試及先導使用實務守則》（下稱「守則」），列明測試和使用自動車的詳細技術、安全和操作要求，以促進自動車測試及先導使用。截至2026年2月底，運輸署共發出6個「先導牌照」，涉及62輛自動車，在6個不同地點（即北大嶼山、西九文化區、南區數碼港、九龍東啟德發展區一帶、機場「航天走廊」和港珠澳大橋香港口岸「轉機停車場」）進行測試。

為落實《2025年施政報告》和《運輸策略藍圖》推動自動車發展邁向更高台階的願景，全速引進和帶動業界在社區展開測試與應用，以期邁向無人駕駛、規模化和商業營運，運輸署署長已成立「自動駕駛車輛應用促進工作組」（下稱「工作組」），跨部門聯同業界推進相關工

作，包括審視個別自動車項目的進度，就自動車的測試地點及車輛類別，以及為配合自動車邁向商業發展所需要的牌證安排提供督導，研究合適的規管安排，准許自動車以個別試點形式，於特定範圍內提供一定程度的商業服務，加快推動自動駕駛技術由研發測試階段順利過渡至實際營運，讓更多市民接觸及體驗相關服務。

第一次工作組會議已於2026年3月17日舉行，有關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。

2. 「智慧交通基金」資助本地機構或企業進行創新科技研究和應用，以推動智慧出行。截至2026年2月底，「智慧交通基金」管理委員會已批出5個自動車測試及9個與車聯網技術相關和其他輔助的項目，總資助金額約1.7億元，測試路段涵蓋公共道路及不同應用場景，旨在提升自動車應付本港複雜路況的能力。透過智慧交通基金的項目，政府、業界與學術界共同累積經驗，加上跨部門協作，我們已吸引多家科技企業來港研發自動車及相關技術。

投資推廣署一直廣泛接觸全球各地涵蓋不同產業的企業，包括自動駕駛產業鏈相關公司，吸引並協助它們來港開設立或拓展業務。從策劃到落實業務全程予以協助，為它們提供一站式及量身訂製的支援服務。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0635)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第152段提出，政府在洪水橋／廈村新發展區預留約32公頃土地發展「現代物流圈」，並將於年內邀請業界提交發展意向書。就此，局方可否告知本會：

(一) 政府是否已完成該項目的成本效益分析？如有，請列明預計基建成本及經濟回報估算。

(二) 若業界提交的發展意向不足以支持項目落實，政府是否已制定替代土地用途或調整方案？

提問人：伍煥杰議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

為配合現代物流業發展並打造香港成為以高價值貨物和電商市場為主的可持續國際物流樞紐，政府於2023年10月公布《現代物流發展行動綱領》(《行動綱領》)，引領香港物流業的未來發展方向。《行動綱領》指出香港的物流用地供應不足，引致租金成本上升，將影響香港作為區域物流樞紐的競爭力。考慮到穩定的物流用地供應對推動現代物流發展至為重要，《行動綱領》當中提出在北部都會區(北都)的新發展區內打造具不同功能的現代物流圈。同年，政府亦發表《北部都會區行動綱領》，勾劃北都的發展藍圖，當中洪水橋／廈村新發展區位於北都的「高端專業服務和物流樞紐」區域，憑藉「東進東出、西進西出」的跨境貨運佈局和鄰近深圳灣口岸的優勢，可成為現代物流重鎮。因此，政府在洪水橋／廈村新發展區已預留約32公頃土地作現代物流圈的試點，應付業界對物流用地的長遠需要，發揮群聚效應，以及促進智慧綠色物流在香港的持續發展。相關規劃研究結果已於2026年1月公布。

洪水橋物流圈會以「企業為本」的方針發展。由於洪水橋物流圈涉及多幅用地，政府在推出個別地塊前，會邀請業界提交發展意向書，以了解市場意向，包括項目的經濟效益、推展及財務安排等。政府會在考慮業界意向後，制訂相關用地的條款及發展模式，以配合業界的發展需求。視乎業界的興趣和意見，我們會制訂合適的發展條件（包括土地用途、建築要求、批地方式、財務安排等），以及推地時間表等。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1506)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就預算案提及洪水橋／厦村新發展區的智慧綠色集體運輸系統項目預計今年招標，就此請告知本會：

1.項目招標及預計工程時間表為何？其整體施工時間表及相關開支預算為何？

2.根據早前政府研究結果，整個洪水橋／厦村及元朗南系統走線全長約16公里，服務約30萬居住人口，並將分階段投入服務。請問政府目前對兩個階段的預計落成及投入服務日期為何？

3.在推展智慧綠色集體運輸系統的同時，政府會否同步檢視及評估相關現有鐵路車站（如洪水橋站、天水圍站、朗屏站等）之承載能力、公共運輸交匯處及其他配套設施的需要，以確保不同運輸模式之間能無縫銜接？

提問人：譚鎮國議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

擬建洪水橋／厦村新發展區智慧綠色集體運輸系統全長約16公里。為配合新發展區不同階段發展的交通及運輸需求，政府會分階段推展系統。擬建系統的第一階段全長約4.5公里，擬設7個車站，連接泥圍和洪水橋／厦村新發展區內已規劃的住宅區、企業和科技區、現代物流圈及產業園。

政府目前正就系統的第一階段進行詳細設計，並同步檢視相關工程開支預算。政府目標是於今年下半年為第一階段項目招標，及於2027年批出項目合約，期望於2031年或之前通車，以配合洪水橋／厦村新發展區的第二期發展需要。我們亦會繼續規劃及分階段推展系統餘下部分，以配合洪水橋／厦村及元朗南新發展區不同階段發展的交通及運輸需求。

系統的走線設計會配合現有或擬建道路/公共運輸交匯處和鐵路車站的佈局，務求令系統完善銜接不同運輸模式，致力提供智能和高效的出行體驗。就第一階段規劃而言，系統會連接輕鐵泥圍站、興建中的屯馬線洪水橋站及規劃中的港深西部鐵路（洪水橋至前海），轉車站會有行人連接通道接駁上述車站，為市民提供便捷的接駁交通服務，以出行至全港各區。

整體而言，屯馬線（包括其車站的承載力）可以滿足洪水橋／厦村新發展區主要人口入住的交通需要。政府與港鐵公司亦一直密切監察各鐵路線的列車服務，並按乘客量變化及實際情況，適時透過多管齊下的措施，包括增加列車班次、靈活調整列車服務、加插短途列車服務及加強客流管理等，以改善人流及提升乘客出行體驗。此外，按現時規劃，洪水橋站附近將建設運輸交匯樞紐，便利市民轉乘不同公共交通。運輸署會參考相關交通顧問報告，研究加強區內公共交通服務(如專營巴士路線)以配合乘客需求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1511)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就寵物友善政策方面，請告知本會：

1. 當局是否有計劃修例（例：《香港鐵路附例》第28條），容許乘客攜帶寵物乘搭各種公共交通工具？如有，修例時間表為何？如沒有，原因為何？
2. 鑑於港鐵及專營巴士均曾舉辦試行計劃，寵主反應熱烈，當局有否向各公共交通工具營運公司，諮詢容許乘客攜帶寵物乘搭的意見及意向？相關回應是否正面？
3. 當局有否評估若容許乘客攜帶寵物乘搭公共交通工具，預計可額外帶來多少乘搭人次及車費／票務收益？

提問人：譚鎮國議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

現時，不同的公共交通服務就是否容許動物搭乘有不同的規定。就港鐵、公共小巴、渡輪和的士而言，其營辦商和的士司機可酌情決定是否容許動物乘搭。港鐵公司於2025年5月1日起，容許乘客在符合指定規則的情況下，於周末及公眾假期攜帶貓狗乘搭輕鐵；亦曾於2026年3月舉辦特別活動，容許符合資格的參加者攜帶寵物狗乘搭重鐵。

至於專營巴士方面，現時乘客不得攜帶動物乘車（陪同失明人士乘車的領行犬除外）。個別專營巴士營辦商則透過非專營巴士服務形式，提供寵物巴士服務。

我們留意到有意見希望放寬攜帶寵物乘搭公共交通工具的規定，同時亦有乘客擔憂有關建議或對公交運作帶來影響。在考慮是否允許乘客攜帶寵物使用公共交通服務時，營辦商需要綜合考慮多方面因素，以平衡寵物主人的需求與其他乘客的舒適和安全，當中包括各種公共交通工具的實際營運

情況、車廂的空間、座位的分布和載客量、寵物相關突發情況的處理，以至對其他乘客可能產生的影響等。

政府會繼續小心聆聽不同持份者和乘客的意見，並且和不同的公共交通營辦商保持溝通，以持續檢視和評估，並確保其服務能妥善照顧和平衡不同乘客的需要。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1512)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

局方在「陸路及水上交通」綱領中提及，將提交法例修訂建議，規管電動可移動工具的使用，以提供有效且安全的短途出行選項。政府可否告知本會：

- 1.現時相關最新進展及該等工具的認證標準進展詳情為何？預計何時會將修訂提交到立法會審議？
- 2.鑒於不時發生爆炸及傷人意外，立法前當局有否計劃加強執法及宣傳？如有，是否涉及額外開支？

提問人：譚鎮國議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

- (1) 政府一直以來對推動綠色出行的新科技秉持開放態度，同時非常重視道路安全。我們留意到電動可移動工具在世界各地日趨普及。我們計劃在今年提出規管建議和條例草案，以期容許並規管使用電動可移動工具，作為有效的首／尾程短途出行方案，同時配合新發展區的單車徑發展，成為個人綠色低碳出行的又一選擇。

為確保電動可移動工具的產品質素及安全，運輸署和香港生產力促進局經參考不同地區的做法，正擬訂一套產品認證機制。這套機制將要求由認可的認證機構，評估各型號電動可移動工具是否符合由運輸署訂定的技術規格，包括電機要求。獲認證的產品會貼上二維碼認證標籤，方便市民及執法人員辨識。就此，運輸署已徵詢不同持份者，包括製造商、供應商、使用者團體、測試實驗室、專業學會、立法會交通事務委員會、曾進行試驗安排的相關區議會，以及交通諮詢委員會的意見，以制訂切實可行、保障安全的機制和標準，運輸署亦正與生產力促進局推

行模擬認證安排，邀請業界參與，吸收試行經驗，以優化認證規定和安排。

- (2) 運輸署一直聯同道路安全議會及警務處透過不同的渠道，例如刊物、網頁及社交媒體等，向公眾宣傳有關道路安全和使用電動可移動工具（包括電池消防風險）的訊息。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。我們會繼續透過宣傳及教育工作，加強市民的安全意識。有關宣傳的開支將由現有撥款承擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1908)

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(丘卓恒)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

《預算案》演辭第142段提到，香港國際機場東莞空港中心第一期的海空聯運碼頭已完工，餘下工程將於年內完成，目標在明年上半年投入運作。就此，當居可否告知本會：

- 1.香港國際機場東莞空港中心第一期的海空聯運碼頭投入運作初期是否涉及額外人手及資源？如是，有關工作的人手編制為何？
- 2.香港國際機場東莞空港中心第二期的工作時間表為何？
3. 有鑑於《預算案》演辭第208段提到「漁業持續發展基金」會增設本地漁產品加工設施。當局會否加強與漁農自然護理署的溝通合作，研究在香港國際機場東莞空港中心增設漁產品冷鏈加工及物流設施，配合和善用東莞空港中心第二期的冷鏈貨物服務等配套，協同推動本港遠洋漁業發展，同時強化機場服務和競爭力？

提問人：陳祖恒議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

香港機場管理局（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，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。

機管局正分階段推展「香港國際機場東莞空港中心」（空港中心）第一期永久設施，目標讓空港中心在2027年4月1日投入商業試運行，並於6月1日正式投入運作，逐步達至每年可處理達100萬噸貨量。機管局亦已開展空港中心第二期的前期研究工作，引入更多高增值物流、跨境電商及快件服務設施。

同時，機管局正與東莞市政府積極推進在空港中心處理不同種類的貨物。其中，冷鏈貨物服務已於今年第一季度開展，冰鮮水產品可利用空港中心經香港進口大灣區。

有關項目由機管局推展，不涉及政府開支。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2060)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

《預算案》第225段提及洪水橋的智慧綠色集體運輸系統將於今年招標。惟對於工作人口達2萬6千人的科學園，往返大學站的交通配套嚴重不足。就此，當局可否告知本會：

- (a) 過去3年，運輸署接獲科學園及白石角公共交通不足的投訴宗數為何；
- (b) 針對科學園園方提出自費加開穿梭巴士的申請，當局會否考慮批准相關申請？如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (c) 既然洪水橋可引入新型運輸系統，當局會否盡快啟動連接科學園、白石角及大學站的「智慧綠色集體運輸系統」可行性研究？如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：黃永威議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

- 1) 過去3年，運輸署接獲關於科學園及白石角公共交通水平的投訴數字如下：

	2023年	2024年	2025年
投訴數字	98	97	91

- 1) 運輸署不時接獲由僱主提供運載其僱員往來科學園的非專營巴士服務申請。在接獲有關申請後，運輸署會考慮一籃子因素，包括擬辦服務的費用是否由僱主全數支付、擬辦服務的工作地點是否遠離鐵路車站及公共運輸交匯處，以及擬辦服務的乘客是否只限於有關僱主的僱員及對路面交通的影響等。運輸署現時已批准超過60條僱員服務往來科學園與全香港共88個不同地點。如接獲新申請，運輸署會繼續按上述機制審批。

除以上獲批的僱員服務外，現時已有27條專營巴士及8條專線小巴路線服務科學園，當中6條專營巴士及1條專線小巴路線前往或途經大學站。運輸署亦一直與公共運輸服務營辦商按乘客需求加強服務，以滿足科學園工作人口的交通需求。

- 2) 政府相關政策局及部門正積極與香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）跟進白石角綜合發展項目，包括在現有東鐵線上加建新鐵路站、重置教育大學運動中心到本部校園附近、以及利用重置教育大學運動中心後釋出的土地連同附近適合作住宅發展的用地提供房屋和配套設施。白石角綜合發展項目的籌備工作已處最後階段，政府會繼續與港鐵公司緊密協商，待完成內部程序後會盡快向外公布，交代發展項目的整體建議。新鐵路站的規劃一直按計劃同步進行，目標是在2033年或之前開通新鐵路站。

在考慮是否為個別地區引入智慧綠色集體運輸系統或類似的中型運輸系統時，我們須綜合考慮多項因素，包括該區的預計乘客需求和出行模式、建造系統和相關車廠設施所需的空間、對地區規劃以至環境的影響、系統的載客量、會否與其他公共交通服務重疊，以及建造和營運的成本效益。我們認為按照目前白石角一帶的發展規劃，規劃中的鐵路站輔以其他路面公共交通工具，應足以提供適切的區內和跨區公共交通服務。目前，我們沒有計劃在白石角一帶興建智慧綠色集體運輸系統。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0597)

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(丘卓恒)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據財政司司長在演辭第148段提及，為發展香港成為綠色船用燃料加注及貿易中心，涉及的政府資助約3400萬元，請告知本會：

- (1) 這3400萬資助金具體用於什麼用途？各部分分配佔比分別是多少？
- (2) 預計該筆投入能吸引多少船舶在港加注？
- (3) 如何測算該產業年內為香港帶來的直接及間接經濟產值？

提問人：吳英鵬議員(立法會內部參考編號：39)

答覆：

航運業脫碳已成全球趨勢。國際海事組織於 2023 年訂立目標於 2050 年前後實現國際航運淨零碳排放。航運業界已開始轉用低碳甚至零碳的綠色船用燃料，作為最有效的減排措施。

為鞏固在綠色航運時代的競爭力，香港必須把握國際趨勢，發展綠色船用燃料加注能力。為此，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，推動把香港發展成為綠色船用燃料加注和貿易中心。政府正全力落實各項行動措施，並在2026-27財政預算案宣佈，落實當中的兩項措施，包括為使用或運載綠色燃料的船舶提供港口費減免及向在港註冊的綠色燃料船舶提供優惠。

就此，政府將在 2026 年年中起，為在香港使用、運載及／或加注指定的綠色船用燃料的遠洋船提供 25%或 50%的港口費用減免，為期 3 年，涉及的總開支為 1,070 萬元。有關措施將可降低船舶在香港進行綠色船用燃料加注的成本，預計在 3 年期內可吸引超過 1 000 次相關船舶來港停靠或加注綠色船用燃料。

政府亦將同時推出為期 3 年的綠色船舶註冊優惠計劃，為使用綠色船用燃料的香港註冊船舶（包括現有及新註冊船舶）每年提供 60,000 元的獎勵，涉及的總開支為 2,320 萬元。優惠計劃有助進一步推廣香港船舶註冊處的綠色船隊品牌，提升香港在國際航運界的競爭力。預計在 3 年計劃期內可吸引約 100 艘新綠色燃料船舶來港註冊，約佔全球同期新增綠色船舶數目的四分之一。

上述措施將提升綠色船用燃料加注量，吸引更多綠色船舶在香港註冊，加快建設香港的綠色船用燃料加注中心。加注量增加將進而吸引綠色船用燃料加注供應鏈的其他參與者，如燃料供應商、加注營運商和貿易商，在香港建立和擴展其業務，對香港發展完善的綠色船用燃料加注產業鏈有提振作用。綠色燃料加注及貿易活動在港集聚，將進一步推動航運、金融、貿易及法律等高增值專業服務發展，鞏固提升香港作為國際航運中心、國際金融中心及國際貿易中心的協同優勢，為本地經濟注入新的增長動力。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2324)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據財政司司長在演辭第143段提及，政府全力推進物流業智慧化轉型，並同時拓展貨源腹地以爭取更多中轉貨物，請告知本會：

- (1) 2026/27年度用於物流業智慧化轉型的專項撥款為多少？資金將分配至哪些具體航運配套項目？
- (2) 預計通過物流業智慧化轉型，港口貨物處理效率能提升多少百分比？
- (3) 2026/27年度將會計劃拓展哪些貨源腹地？

提問人：吳英鵬議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

(1)

為打造香港成為國際智慧物流樞紐，財政司司長於《2026-27財政預算案》宣佈政府年內會推出「未來智慧物流加速計劃」(「加速計劃」)，促進業界轉型和物流數據互聯互通，增加物流業競爭力。「加速計劃」將會設於「第三方物流服務供應商資助先導計劃」(「先導計劃」)下。「加速計劃」按「先導計劃」的現行規定，申請企業須為按照《商業登記條例》(第310章)在香港登記的非上市企業，並在香港有實質第三方物流服務業務運作，其業務也須與進出口物流服務有關。政府正在擬定「加速計劃」的其他細節，並會在稍後公布計劃詳情。政府會與物流業界保持緊密溝通，確保計劃能切合業界需要，促進業界轉型和物流數據互聯互通，從而增加物流業競爭力。

(2)及(3)

為鞏固提升香港作為國際航運中心的地位，政府致力透過「提質提量」的策略增加香港港口的競爭力。

在「提質」方面，政府確立了「數字化」、「綠色化」及「智能化」為具體發展策略，目標是建設世界級的綠色智慧港口，確保香港能緊貼全球航運趨勢，持續聯通國際，為航運企業提供難以取代的港口服務。

在數字化方面，政府於2025年3月獲立法會批准撥款2.1508億元，用以全面構建及推行港口社區系統。系統已於2026年1月推出供業界使用，提供貨物追蹤功能，聯通海、陸、空運輸資訊，以數字化方式打通貿易流和資金流，並提供「一單多報」貨物進出口報關等增值電子服務。參考荷蘭的成功經驗，當地的港口社區系統(Portbase)為企業提升效率並帶來可觀的經濟效益，累計每年為當地企業提供的增加價值超過3億歐元。我們預計港口社區系統具潛力為香港的航運及物流業界帶來相若的經濟效益。運輸及物流局正與香港金融管理局及銀行業界合作，共同探索如何運用系統內以區塊鏈技術記錄的貨流數據，以提升香港的貿易融資業務效率，協助金融機構及中小企減低信貸成本及審批時間。

在智能化方面，葵青貨櫃碼頭多年來已採用電腦系統作中央資源調配及管理，碼頭營運商正逐步改造硬件設施以提升自動化水平，包括改造更多舊式起重機為遙距操作，以及引入更多無人駕駛電動內拖車。香港海運港口發展局轄下港口發展委員會正積極研究進一步推進香港貨櫃碼頭自動化的可行策略，以提升整體營運效率。

在綠色化方面，政府已於2024年11月公布《綠色船用燃料加注行動綱領》，涵蓋燃料供應、基建配套、港口減排等多個範疇，並正積極落實各項行動措施。2025年香港綠色船用燃料累計加注量已突破22萬公噸，其中包括16次液化天然氣加注和110次生物柴油加注。我們亦於今年3月初分別在錨地及貨櫃碼頭進行首次綠色甲醇加注，讓香港躋身能提供多種及多模式綠色船用燃料加注服務的主要港口之列。

政府深信透過上述措施，將能全面提升港口運作的效率與可靠性。由於有關成效將體現在整體供應鏈的順暢運作及業界競爭力的持續增強之上，所以實質的效率提升難以單一量化指標衡量。

在「提量」方面，政府近年積極建設通達內陸的「鐵海陸江」立體聯運體系，以拓展香港港口貨物腹地，成果顯著。港口營運商已開通不同的海鐵聯運線路，包括「渝深港圖定班列」、「蓉深港圖定班列」和「重慶-欽州-香港」海鐵聯運服務，透過貨列將來自中西部內陸地區的貨物運至沿海港口，再透過駁船或其他班輪服務將貨物中轉至香港以接駁遠洋船。在2025年香港海運週期間，西部陸海新通道營運平台、廣西北部灣港以及香港兩個貨櫃碼頭營運商亦簽署了合作備忘錄，推出一條連通四川、重慶、廣西和香港的鐵海聯運精品航線。展望將來，運輸及物流局將繼續根據貨源地和貨量等因素，到訪其他內陸省市，以進一步拓展香港的貨源腹地。同時，我們亦正緊密留意廣西平陸運河於今年開通後對香港港口的影響，並會與業界共同研究如何把握平陸運河的機遇，為香港港口爭取更多中轉貨物。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0137)

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(丘卓恒)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就綠色航運和智慧物流，請告知本會：

《2026-27財政預算案》演辭第151段提出，推出「未來智慧物流加速計劃」，預留3,000萬港元，目標受惠物流企業數目為100家。請問每間企業的資助上限為何？申請計劃的企業資格詳情為何？

提問人：姚祖輝議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

為打造香港成為國際智慧物流樞紐，財政司司長於《2026-27財政預算案》宣佈政府年內會推出「未來智慧物流加速計劃」(「加速計劃」)，促進業界轉型和物流數據互聯互通，增加物流業競爭力。「加速計劃」將會設於「第三方物流服務供應商資助先導計劃」(「先導計劃」)下。「加速計劃」按「先導計劃」的現行規定，申請企業須為根據《商業登記條例》(第310章)在香港登記的非上市企業，並在香港有實質第三方物流服務業務運作，其業務也須與進出口物流服務有關。政府正在擬定「加速計劃」的其他細節，並會在稍後公布計劃詳情。政府會與物流業界保持緊密溝通，確保計劃能切合業界需要，促進業界轉型和物流數據互聯互通，從而增加物流業競爭力。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0920)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政撥款由2025-26修訂234.4百萬元增至2026-27年度的264.5百萬元（增加12.8%）。就此，請告知本會：（1）此增幅涉及低空經濟措施及智慧綠色集體運輸系統的預算分別為何？（2）預計用於監督公共交通費用補貼計劃的預算撥款為何？會否將隨著公共交通補貼費用的增加而同比例增加，以及實施監督系統後是否能有效遏制濫用公共補貼的行為？

提問人：嚴剛議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

- (1) 有關增幅不涉及智慧綠色集體運輸系統的預算。至於低空經濟方面，現時運輸及物流局主要以現有資源及人手進行推動低空經濟發展的相關工作。「發展低空經濟工作組」會在今年草擬「發展低空經濟規劃行動綱領」，並會繼續審慎評估相關資源需求和分配。
- (2) 政府在2019年推出公共交通費用補貼計劃（補貼計劃），旨在為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。現時，政府會就市民每月超出500元的公共交通開支提供三分之一的補貼，每月的補貼上限為400元。運輸及物流局負責監督公共交通費用補貼計劃的實施情況，而運輸署則負責具體執行工作，包括實施監察措施以減少補貼計劃被濫用的情況。

由於市民在補貼計劃下須自行負擔大部分的公共交通開支，而補貼計劃亦設有每月補貼上限，相關設計已有助減少濫用的情況。與此同時，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，政府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2023-24至2025-26三個財政年度，運輸署平均每月都會進行約90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，有關補貼計劃的監督和具體監管工作由運輸及物流局和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：0885)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

本年度《預算案》提及，政府當局會維持和進一步發展香港的國際及區域航空中心地位，措施包括擴展航空網絡。請告知本會：

1. 請列出機管局2024年6月推出的「航空網絡拓展計劃」，至今吸引了多少家航空公司開展新航線、增加現有航班班次，以及新增多少個航點，該計劃是否會持續推行？
2. 除了利用機管局資源之外，政府當局有何措施鼓勵航空公司復辦或開辦新航線，以及加強宣傳香港國際機場中轉功能，如有，詳情及預算為何，若否，原因為何？
3. 當局是否掌握2025年全球主要國際機場對飛機乘客及航空公司使用機場的收費概況，以評估香港國際機場的競爭力，詳情為何？
4. 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年的數據作比較？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：43)

答覆：

1.及2.

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36間航空公司，開辦82條新航線及為現有14條航線增加了航班班次。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。繼去年開展來往美國達拉斯、意大利羅馬、德國慕尼黑、比利時

布魯塞爾、印度海得拉巴、澳洲阿德萊德及開恩茲、紐西蘭基督城、中國內地大同、恩施、桂林、張家界、烏魯木齊、海拉爾、義烏、常州、西安、泉州、麗江、貴陽、徐州及長沙等的直航客運服務後，今年稍後將開通來往美國西雅圖的直航航班，亦會增加來往澳洲及亞洲其他城市的航班。

3.

機管局一直根據市場化原則釐定機場收費水平。目前，1所航空業界權威的國際獨立顧問公司會不時就全球主要國際機場的收費進行調查。最近於2025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。

4.

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，有接近140家航空公司提供航班往來香港國際機場與全球約220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1月27日至2月2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	861
日本	456
台灣	410
泰國	264
南韓	196
菲律賓	177
美國	144
新加坡	140
澳洲	120
馬來西亞	112
越南	105
印度	88
印尼	84
英國	66
阿拉伯聯合酋長國	49
加拿大	46
柬埔寨	35
紐西蘭	31
德國	19
南非	17
法國	17
俄羅斯	15
緬甸	15
卡塔爾	14
荷蘭	14
瑞士	14
芬蘭	12
以色列	11
意大利	11
西班牙	8
汶萊	8
尼泊爾	8
埃塞俄比亞	7
馬爾代夫	7

地區	航班數目
巴林	7
斯里蘭卡	7
關島	6
土耳其	6
北馬利安納島	6
蒙古	6
斐濟	5
丹麥	5
愛爾蘭	4
比利時	4
約旦	4
孟加拉	4
巴布亞新幾內亞	3
埃及	3
哈薩克斯坦	3
毛里裘斯	2
總數	3 656

往來香港的貨運服務

地區	航班數目
美國	526
中國內地	158
阿拉伯聯合酋長國	104
日本	101
德國	94
印度	82
台灣	78
新加坡	70
南韓	67
越南	57
俄羅斯	45
卡塔爾	44
盧森堡	44
泰國	39
馬來西亞	37
孟加拉	31
哈薩克斯坦	23
阿塞拜疆	22
埃塞俄比亞	18
巴林	17
沙地阿拉伯	17
意大利	16
比利時	16
土耳其	16
墨西哥	15
菲律賓	13
澳洲	12
法國	9
英國	8
荷蘭	4
印尼	4
斯里蘭卡	3
科威特	3
波蘭	3
匈牙利	3
加拿大	2
阿曼	2
柬埔寨	2

奧地利	2
關島	1
約旦	1
烏茲別克	1
西班牙	1
總數	1 811

**現時每周往來香港的空運服務
(2026年1月25日至1月31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	817
日本	449
台灣	351
泰國	206
菲律賓	175
南韓	158
越南	129
澳洲	108
美國	101
新加坡	92
馬來西亞	90
印度	59
印尼	56
英國	49
加拿大	38
阿拉伯聯合酋長國	35
柬埔寨	26
紐西蘭	22
德國	18
瑞士	15
卡塔爾	14
法國	14
荷蘭	11
土耳其	10
尼泊爾	8
埃塞俄比亞	7
芬蘭	7
沙地阿拉伯	7
蒙古	7
南非	7
意大利	7
斯里蘭卡	7
汶萊	5
巴布亞新幾內亞	4

地區	航班數目
比利時	4
孟加拉	4
西班牙	4
斐濟	4
老撾	3
俄羅斯	3
北馬利安納島	2
總數	3 133

往來香港的貨運服務

地區	航班數目
美國	397
阿拉伯聯合酋長國	163
馬來西亞	150
德國	147
日本	126
中國內地	114
台灣	95
南韓	94
卡塔爾	82
新加坡	61
越南	60
印度	60
土耳其	59
盧森堡	58
泰國	43
阿塞拜疆	42
菲律賓	36
巴林	33
沙地阿拉伯	30
英國	30
法國	29
澳洲	28
意大利	26
比利時	25
埃塞俄比亞	24
墨西哥	23
印尼	18
荷蘭	13
哈薩克斯坦	12
以色列	11
孟加拉	10
匈牙利	7
西班牙	6
埃及	6
加拿大	5
挪威	3
柬埔寨	2
科威特	2

地區	航班數目
約旦	2
阿曼	1
關島	1
紐西蘭	1
總數	2 135

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0886)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運物局本年度的主要職責，包括：繼續協助機管局推展三跑道系統項目，以及分階段啟用三跑道系統的客運設施，請當局告知本會：

1. 請分別列出最近三年，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. 請列出最近三年，過境旅客與中轉旅客的數量分別為何；
3. 請列出最近三年，有多少來自大灣區的旅客使用香港國際機場；
4. 請列出最近三年，旅客透過城市候機樓、陸路口岸、海天中轉碼頭、高鐵來港，並使用香港國際機場中轉的旅客數字。

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：44)

答覆：

1.至3.

根據香港機場管理局（機管局）提供的資料，在2023至2025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	2 153	729	1 279	1 141	5 302
2025	2 187	798	1 483	1 630	6 097

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。

註三：2025年旅客量為臨時數字，實際數字尚待航空公司確認。

在2023至2025年，來自大灣區城市抵港／離港的內地及其他旅客分別為約582萬、952萬及1 089萬人次。

4.

根據機管局提供的資料，在2023至2025年，經陸路口岸及鐵路口岸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	經鐵路
2023	349	88
2024	582	133
2025	677	161

註：2025年旅客量為臨時數字，實際數字尚待航空公司確認。

另外，在2023至2025年，使用海天中轉碼頭的旅客量分別為47萬、68萬及71萬人次。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0016)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府表示運輸署多個部門正積極利用AI及相關科技，推動數智化，以提升公共服務水平，將研究建立結合大數據分析和AI的交通管理平台，更全面掌握交通實況及提升管理效率。就此，當局可否告知本會：

1. 預計2026-27年度為建立交通管理平台投入的人手編制及開支為何；請告知建設該平台的時間表和覆蓋範圍為何；
2. 當局會否設立績效指標以監督交通管理平台成效，包括擠塞指數下降、行車時間縮短、信號配時優化率等，並定期向立法會匯報；及
3. 為推動自動駕駛技術發展及與國際接軌，當局會否考慮在北部都會區的合適路段(例如新發展區內的新建道路)盡快試行自動駕駛車輛的商業營運，以累積實證數據與運作經驗？若會，具體的時間表及試點範圍為何，若否，原因為何？

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 運輸署善用大數據分析及人工智能技術，提升運輸網絡的整體效率，並計劃於2026年展開有關建立「交通管理平台」的研究，籌備推行區域性試點應用。

以上關於「交通管理平台」的研究包括以下工作：研究如何整合現有多個系統、數據和作業流程，以配合平台日後的功能；訂定平台開發和營運在功能、數據和技術上的各項要求；建議推展平台的整體策略、具體技術方案 and 在不同地區推行的時間表，及估算長遠建立整個平台的總成本。此外，運輸署會在合適地區推行區域性試點應用及檢視應用成

效。以上研究和試點應用的開支估算為6,200萬元。由於推展上述事項涉及整合多個現有交通管理系統，需要協調公共交通營辦商及其他部門間數據互換等額外工作，運輸署將在2026-27至2030-31年度開設兩個有時限的公務員職位，包括1名高級運輸主任和1名電子工程師／助理電子工程師。至於研究所需的其他人手，運輸署將透過內部資源調配，由現有運輸署人員執行。

2. 於上述研究內，運輸署會籌備區域性試點應用，評估「交通管理平台」在提升交通管理效率和運輸服務水平的成效。研究預計於2026年展開，期間運輸署會研究「交通管理平台」在香港不同地區應用的可行性，並考慮如何設立合適的績效指標。政府會適時就「交通管理平台」研究的成果向立法會匯報。
3. 北部都會區為香港自動車發展帶來無限機遇，憑藉其前瞻性的規劃、豐富的土地資源、跨境合作潛力、政策支持及社會需求，具備條件成為香港推動自動駕駛技術的其中一個理想試點。政府將會積極推動於北部都會區引進多情景供自動駕駛測試及應用，例如營運商可考慮推行區域之間的接駁，連接新發展地段與交通樞紐，發揮自動駕駛車輛在科技和物流產業上的作用；以及作跨境通行測試，促進自動駕駛車輛一併學習和適應內地與香港駕駛模式。

運輸署署長主持的「自動駕駛車輛應用促進工作組」於2026年3月舉行首次會議，正透過跨部門聯同行業持分者推進相關工作，並專責審視個別自動車項目的進度與需求，就自動車的測試地點及車輛類別，及為配合自動車邁向商業發展所需要的牌證安排提供督導，也會訂立自動車的長遠發展路線圖，研究包括促進自動車在北部都會區的發展。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0017)

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(謝詠誼)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在該綱領下的二零二六至二七年度需要特別留意的事項中當局指出，會繼續令香港更「易行」，包括監督各項與提升「易行」度相關工程計劃的推展及檢視工作，例如行人環境改善計劃，就此，政府可否告知本會：

1. 新增15個對角行人過路處路口的落實時間表為何；當局以何種標準篩選路口，如何確保在延長行人綠燈下，不顯著影響車流效率；
2. 有關擴展計劃涉及路口重劃、信號時相重調、設施安裝、標識優化等工程，在2026-27年度財政預算案中，相關人手編制及開支為何；及
3. 當局會如何評估設置成效，包括行人通行時間節省、路口擁堵改善、安全風險控制等，並建立調整機制？

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

1. 在評估個別路口是否適宜加設對角行人過路處時，運輸署會平衡不同道路使用者的需要，並小心考慮個別路口的交通情況，包括行人對角橫過路口的需求、路口的車流和人流、過路距離和所需時間等，以確保設立對角行人過路處後有關路口仍能維持足夠的車輛通行能力，避免因路口的車輛通行能力不足，使等候通過路口的車輛累積，甚至令車龍延伸至其他路口，影響經過的車輛及使用公共交通的乘客。

就新增的15個對角行人過路處路口，運輸署已聯同工程部門開展相關的規劃和設計工作，預計於2026下半年起分批啟用。

2. 加設對角行人過路處相關的工程項目預算為1,000萬元，將由基本工程儲備基金開支總目706項下的整體撥款分目6100TX支付，預計15個路口於2026-27及2027-28年度的工程費用分別約為400萬元及600萬元。

人手編制方面，有關加設對角行人過路處的規劃、設計和落實工作由運輸署及相關工程部門的現有人員執行，所涉資源並無分項數字。

3. 運輸署預期完成該15個對角行人過路處後，行人以對角方式橫過馬路的步行距離及時間，將會較原來直角過路平均縮短約三成，便利對角過路的行人。由於對角過路的距離比傳統過路處的距離長，加設對角行人過路處需相應延長行人綠燈時間，可能令路口的車輛通行時間相應減少。因此，當對角行人過路處啟用後，運輸署會繼續密切留意相關路口的交通情況，並在有需要時適當地調整燈號設定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0018)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在此綱領下，政府指出會繼續推行切實可行的措施，以改善交通管理和紓緩道路交通擠塞，就此，政府可否告知：

1. 鑑於有意見認為香港部份新發展區(以西九龍為例)的路口設計過於保守，路口過大且「全紅燈」時間過長，造成不必要的交通延誤，運輸署會否全面檢討現行燈控路口的時相設計，特別是在非繁忙時段，適度壓縮「全紅時間」，減少對社會資源的浪費；及
2. 當局會否研究在新發展區或合適路口，廣泛引入「右轉待轉區」，並參考國際做法(如內地及北美)，在安全前提下研究允許左轉車輛謹慎通過(即「緩慢滑行」或「讓線後通過」)的可行性，以提升路口通行能力？

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 運輸署在規劃及設計交通燈控制路口(「燈控路口」)時，會綜合考慮多項交通因素，包括燈控路口附近的交通佈局、現時及預計未來的行車及行人交通需求、以及車輛的轉向需求等。燈控路口的設計(包括路口佈局及燈號設計)均會符合相關設計標準及道路安全指引，令燈控路口既可滿足使用者的交通需要，同時保障道路安全。

為確保燈控路口安全運作，交通燈號設計須於前一階段行車綠燈完結後與隨後階段綠燈開始前，預留足夠的綠燈信號間隔時間，目的是讓在前一階段獲放行的車輛及／或行人可以安全離開路口範圍，避免與下一階段的交通產生衝突並引致危險。這個綠燈信號間隔時間會以黃燈、紅黃燈及／或「全紅燈」方式表達。間隔時間長度設定會因應個別路口的實

際情況，例如路口規模、佈局及行車速度等制定，以保障道路安全。為優化燈控路口的運作效率，運輸署已因應不同時段的交通及人流情況，設定不同的燈號時間，包括在非繁忙時段設置較短的燈號周期，以縮短車輛及行人的平均等候時間。運輸署會繼續留意各燈控路口的實際運作情況，不時檢討相關燈號時間設定，並在有需要時作出相應調整。

此外，運輸署已進行先導計劃，在指定的燈控路口裝設感應器及運算系統等附屬設備，透過人工智能技術運算合適的燈號時間。運輸署亦在2024年年中完成在東涌市中心8個聯動式燈控路口試驗「實時交通燈號調節系統」的先導計劃，運作大致暢順。為進一步推動智能交通管理及便利市民出行，運輸署正把系統推展至全港約50個合適的獨立燈控路口，系統預計在本年下半年開始陸續裝設及投入運作，整個項目預計在2027年完成。

2. 於燈控路口設置右轉待轉區(俗稱「右轉袋口位」)已是本港常用的燈控路口設計。此安排可讓車輛在綠色燈號亮着時駛進右轉袋口位等候，待逆行方向車流有足夠安全空間下才右轉，善用路口的通行能力。

容許車輛在燈控路口紅色燈號亮着時左轉的做法與本港一貫沿用的駕駛習慣及交通法例不同。如在本港一般交通較為繁忙的燈控路口採納此安排，左轉車輛與正在橫過馬路的行人或從其他方向駛進同一路段的車輛的碰撞風險或會增加。現時在一些左轉車流高的燈控路口，運輸署會按需要調節交通燈號時間或採用其他優化措施，例如增設左轉專用車道及／或使用分段式燈號控制方法，以提升路口交通容量。

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：0104)

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(謝詠誼)局長： 運輸及物流局局長問題：

預算案斷岸式終止了電動車稅務優惠，社會有意見指會窒礙電動車普及發展。就此，政府可否告知本會：

1. 請當局列出過去五年電動車登記數字，及佔總體車輛百分比。

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：36)答覆：

1. 過去5年，已登記電動車及已登記車輛於該年年底的數目表列如下：

年份	已登記電動車數目 (輛)	已登記車輛數目 (輛)	已登記電動車佔 所有已登記車輛 總數百分比
2021	27 855	919 550	3.03%
2022	47 330	918 356	5.15%
2023	76 220	915 965	8.32%
2024	109 776	897 254	12.23%
2025	148 337	902 154	16.44%

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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0415)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在此綱領下，請告知本會：

1. 請當局分別列出在2024-25年度及2025-26年度，就以下項目所涉及的撥款及資源：
 - (a) 隧道管制區(包括紅磡海底隧道、大老山隧道、大欖隧道等)的管理及營運；以及
 - (b) 「易通行」的推行、營運及維護；另外，請列出2026-27年度就上述(a)及(b)各項的預算撥款及資源；
2. 為何2025-26年度修訂開支為1,465.8百萬元，較2024-25年度實際開支的1,427.1百萬元僅增加38.7百萬元？請按主要開支分項解釋上述增幅偏小的原因；以及
3. 上述2025-26年度修訂開支是否已包括大欖隧道於政府接收後的管理及營運開支？如已包括，請列出所涉金額及涵蓋期(例如由接收日起計的月份)；如未包括，請說明將於哪個年度／哪個分目另行反映及其預算金額。

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：48)

答覆：

1及3.

在2024-25年度及預計在2025-26年度及2026-27年度各政府行車隧道(包括實行「易通行」的相關營運及維修保養費用)的開支載列於附件一。2025-26年度的開支數字為預計數字，當中包括大欖隧道由2025年5月31日至2026年3月31日的開支，實際數字仍在整合中。

2.

2025-26年度綱領(4)的修訂開支為1,465.8百萬元，較2024-25年度實際開支的1,427.1百萬元增加38.7百萬元，主要是運作開支增加並受非經營帳目開支減少所抵銷。而非經營帳目開支每年所需的現金流量會因應項目的數量、性質、規模及進度每年作出調整，因此各年度的現金流量難以作直接比較。

2024-25年度及預計2025-26年度和2026-27年度
各政府行車隧道的營運開支

收費隧道／管制區 ¹	2024-25 (百萬元)	2025-26 預計 (百萬元)	2026-27 預計 (百萬元)
海底隧道	196	204	216
東區海底隧道	240	235	243
西區海底隧道	328	320	有待招標結果 ⁴
大老山隧道	175	185	208
香港仔隧道	134	138	有待招標結果 ⁴
獅子山隧道	121	125	133
城門隧道	135	135	136
八號幹線	372	384	382
大欖隧道 ²	不適用	252	291
中九龍繞道 ³	不適用	(註3)	(註3)

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： 大欖隧道於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3： 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日開始營運。中九龍繞道的收費安排會於整條中九龍繞道(包括九龍灣段)全線通車時開始實施，其營運開支預期將由2027-28年度開始記入政府收費隧道經營帳目。

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2026-27年度屆滿並須進行公開招標，2026-27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 ⁵	2024-25 (百萬元)	2025-26 預計 (百萬元)	2026-27 預計 (百萬元)
屯門—赤鱗角隧道	81	88	89
將軍澳隧道	44	48	52
將軍澳—藍田隧道	62	71	90
中環及灣仔繞道隧道	152	168	171
龍山隧道	57	63	64
長山隧道	26	28	29

非收費隧道 ⁵	2024-25 (百萬元)	2025-26 預計 (百萬元)	2026-27 預計 (百萬元)
機場隧道	26	26	28
觀景山隧道	58	58	60
啟德隧道	49	47	50

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：1773)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2026至27年度需要特別留意的事項中，當局會繼續監督「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」的實施情況。就此，可否告知本會：

據悉，運輸業界從業人士，例如客車行業在處理配額續期時，本地員工因種種原因已離任，導致未能符合本地僱員與輸入勞工2：1的人手比例要求，在續期時出現阻滯。當局就此是否備存相關數字，以及會就此如何理順及支援業界應對？

提問人：陳宗彝議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

因應首批「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」輸入勞工的合約期於2025年年底陸續屆滿，運輸署於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。截至2026年2月底，589個配額獲批續期，並沒有營辦商因未能繼續符合計劃的準則(包括輸入勞工與全職本地員工1比2的人手比例、輸入勞工的薪酬不得低於相關職位的每月工資中位數、相關本地招聘要求等)而不獲批其配額續期申請。運輸署會繼續按計劃下的準則處理接獲的配額續期申請。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：1791)

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(謝詠誼)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在二零二六至二七年度需要特別留意的事項，當局表示繼續監督「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」的實施情況。為此，可否告知本會：

1. 政府分別在2023年中及2024年初展開第一及第二階段輸入司機計劃，至今已有一段時間，請問政府有否具體的申請數字、獲批名額及實際到港人數；輸入司機的留任率、工作時數、事故紀錄及投訴數字等？有否利用相關數據作為是否啟動下一階段的政策依據？
2. 現時是否已就啟動第三階段輸入司機進行評估？若有，請提供具體時間表、行業需求評估、預計輸入人數及與業界商討的進度；若否，原因為何？
3. 請問推行了「運輸業輸入勞工計劃」後，的士、公共小巴及客車行業的司機年齡中位數有否下跌？分別由原來幾歲？降至現今司機年齡中位數幾歲？

提問人：陳宗彝議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1. 政府一直關注公共小巴及客車行業的司機短缺問題。為紓緩業界人手問題，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」(計劃)，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。截至2026年2月底，共有1 600名輸入司機已抵港(不包括276名已提早終止合約的輸入司機)。

截至2026年2月底，運輸署曾接獲共61宗涉及輸入司機服務態度及駕駛技巧的投訴(見下表)，投訴事項包括未能在指定地點／站點讓乘客下車、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36宗經運輸署調查後證實成立。

	投訴輸入司機 的個案數字	已證實投訴成立 的個案數字
自計劃推行至 2025年2月底	33	28
2025年3月至 2026年2月底	28	8
總數	61	36

運輸署沒有備存輸入司機的工作時數及事故紀錄的數據。

- 在推展計劃的同時，運輸署一直透過計劃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。因此，我們相信延續現有的配額，可讓這批已通過本地駕駛考試及累積本地駕駛經驗的輸入司機，繼續向市民提供服務，有助確保公共交通服務的穩定及質素。此外，因應首批輸入勞工的合約期於2025年年底陸續屆滿，運輸署於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。截至2026年2月底，589個配額(包括324個公共小巴及265個客車輸入司機配額)獲批續期。運輸署會繼續處理已接獲的續期申請，包括審視有關營辦商是否仍然符合計劃的準則(包括輸入勞工與全職本地員工1比2的人手比例、輸入勞工的薪酬不得低於相關職位的每月工資中位數、須符合相關本地招聘要求等)。運輸署會繼續密切監察計劃的實施情況，通過諮詢小組與各持份者保持溝通及加強發放資訊，並參考相關意見，適時檢討計劃。
- 「運輸業輸入勞工計劃」涵蓋公共小巴及客車行業，並不適用於的士行業。運輸署沒有備存的士、公共小巴及客車行業司機年齡的數據。

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) 6 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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1792)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在二零二六至二七年度需要特別留意的事項，當局表示繼續監督商用車輛泊車顧問研究所載有關回應預期泊車需求的建議，以及《運輸策略藍圖》所載建議的實際情況。為此，可否告知本會：

1. 政府承認商用車泊位比例長期偏低(現時約0.64:1)，並已在《運輸策略藍圖》中提出要「從源頭增加泊車位供應」。政府會否制定具體時間表和地區目標，確保商用車輛能做到「夜有所泊」？政府會否承諾在未來3至5年內把商用車泊位比例提升至至少1:1，以避免司機跨區尋位、疲勞駕駛及違例泊車的情況持續惡化？
2. 政府表示正研究開放公共屋邨上落客貨處、學校、政府合署及工業區於夜間供商用車停泊。請問政府現時已落實的項目數目為何？涉及多少泊位？未來會否擴展至更多屋邨、醫院、校舍及工業區？政府會否制定統一指引，並成立跨部門小組協調，以加快推動「一地多用」由概念走向全面落實？
3. 有意見反映因泊位不足，司機需跨區尋找泊車位，甚至要到偏遠山路車場泊車，曾出現司機被流浪狗咬傷、每日工時延長至16-17小時、疲勞駕駛風險上升，令道路上多了十萬計以上的計時炸彈(長期不夠合理睡眠的司機)，以及增加道路負荷與排放等問題。請問政府是否已就此進行風險評估？會否把商用車泊位不足視為道路安全及公共衛生問題處理？政府會否在短期內推出緊急紓緩措施，例如增設夜間專用泊位、限制私家車佔用商用泊位、或在高需求地區增設臨時泊車場？

提問人：陳宗彝議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1.

運輸署一直檢視各區泊車位的供求情況，並採取多管齊下的策略，全方位增加泊車位。泊車位與領牌車輛數目的比例近年已逐漸回升，相關措施漸見成效。其中，商用車輛比例亦由2020年的1：0.64上升至2025年的1：0.67。政府正持續積極推展多項短、中及長期措施增加商用車輛泊車位。

為應對商用車輛泊車位短缺的問題，政府將制定更具針對性的方案，有系統地增加泊車位供應，長遠做到「商用車輛，夜有所泊」。具體新措施包括在北部都會區洪水橋／厦村等新發展區的規劃中，為工業及現代物流用途項目(例如洪水橋物流圈、多層現代產業大樓等)配置相應的商用車輛泊車設施；在新發展區推行商用車輛夜間路旁泊車位專項計劃，在合適路段預先設置夜間路旁商用車輛泊車位，以及在物流業較集中的地區推展公眾停車場項目時，優先提供更多商用車輛泊車位。

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。目前，商用車輛泊車位數目與需求並未計及停泊於本港棕地或內地以及在夜間作業的車輛，因此現時的商用車輛與泊車位比例未能反映因而較高的供應和較低的需求。

因此，正如《運輸策略藍圖》所述，運輸署將於2026年展開新一輪的泊車供求研究，檢視現有的泊車設施及各類車輛(尤其是商用車輛)的泊車位供求情況，並預期於2027年公布研究結果及建議。研究將分析商用車輛的作業模式、於私人土地等位置的實際停泊情況，並考慮本港的未來發展等因素，從而釐定商用車輛泊車位的需求缺口，提出針對性措施，確保泊車位供需匹配，長遠達致「商用車輛，夜有所泊」。

2.及3.

政府正積極推動「共用」泊車位政策，以提升泊車位在供應的靈活性及使用效率。在公共屋邨方面，由於不少商用車輛司機居住在公營房屋，若能將現有資助房屋的上落客貨處，在夜間開放予商用車輛停泊，將有助增加相關泊車位供應。為此，房屋署與運輸署於2025年11月，率先在5個^{註1}公共屋邨推行「夜間商用車泊位計劃」，開放上落客貨位供商用車輛夜間停泊；同時正積極探討將計劃擴展至更多公共屋邨，並進一步聚焦司機的居住地或其鄰近區域。

另外，現時已有42間學校參與「開放學校泊車位予學生服務車輛計劃」，於非上課時間開放校內合共126個泊車位予學生服務車輛使用；而路旁則設有約2 000個夜間商用車泊車位供貨車及旅遊巴士使用，涵蓋商用車輛夜間

泊車需求較高的工業區，例如大埔工業區、元朗東頭工業區，以及將軍澳工業邨等。運輸署會繼續在合適的地點增設夜間商用車輛泊車位。

此外，政府正從不同層面落實增加泊車位供應的措施，包括按「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目等增加公眾泊車位。各相關政策局和部門在推行「一地多用」項目時，已充分考慮在項目中加入公眾泊車位的可行性。現時已有16個提供公眾停車場的「一地多用」項目獲立法會撥款，其中3個已投入服務；其餘13個項目正予推展，預計於2026年至2031年間分批落成。

除了上述的針對性措施，運輸署會繼續加大力度，聚焦泊車位較短缺的地區，在可行的情況下增設夜間路旁泊車位，亦會繼續在合適的短期租約停車場訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目。

註1：包括香港仔石排灣邨、沙田豐和邨和水泉澳邨、大嶼山滿東邨，以及元朗洪福邨。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2183)

總目： (186) 運輸署
分目： (000) 運作開支
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)
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、 對於攜帶大型行李的旅客，當局會否要求港鐵公司在高峰時段，實施更加嚴格的行李額檢查，避免影響其他乘客的乘車體驗及安全；
- 5、 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：31)

答覆：

1-3、

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旅客過境高峰期預先制定計劃，要求營辦商適當地加強服務，以應對本地市民和旅客的出行需求。於節日假期期間，運輸署、香港鐵路有限公司(港鐵公司)和鐵路口岸前線部門一直保持緊密聯繫。港鐵公司會配合口岸實際情況及按不同地區乘客的出行模式和需求，適時調整東鐵線(包括來往羅湖站／落馬洲站跨境

段)及其他本地鐵路線的列車服務，以方便本地市民和旅客出行。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維持秩序，並加強廣播和資訊發放。

因應東鐵線乘客需求，港鐵公司已由2025年8月18日起，於平日早上9時至晚上9時，以及周末和公眾假期早上10時至晚上7時，調整東鐵線來往羅湖站及來往落馬洲站的列車服務，相關時段羅湖站及落馬洲站的班次比例由二比一提升至三比二。羅湖站的班次與原先班次相約，相關時段班次約5至6.7分鐘，而落馬洲站的班次則由約9.5至12分鐘提升至約7.9至10分鐘。

根據港鐵公司提供的資料，於2025年五一勞動節、2025年十一國慶，以及2026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
2025年五一勞動節 (2025年5月1日至 5月5日)	1 786 000	357 000
2025年十一國慶 (2025年10月1日至 10月8日)	2 600 000	325 000
2026年農曆新年 (2026年2月15日至 2月23日)	2 612 000	290 000

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3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38 000人，載客率約84%。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60%，其餘大部分時間的載客率均不超過42%。東鐵線整體上仍有空間處理額外服務需求。

- 4、根據港鐵公司發出的《運載行李條件》，每名乘搭市區線列車(即機場快線、高鐵、輕鐵以外的鐵路線)的乘客只可攜帶一件尺寸不超過指明限制的行李(即行李的長闊高相加的尺寸總和不得超過170厘米，行李任何一邊的長度也不得超過130厘米)。港鐵公司人員會按情況要求乘客將行李交予檢查及量度。此外，港鐵公司一直透過站內廣播、車站標示等渠道，呼籲攜帶大型物件或行李的乘客應使用升降機，以免對其他乘客造成不便。

- 5、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：2184)

總目： (186) 運輸署
分目： (000) 運作開支
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)
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. 東鐵線部分車站於早晚高峰時段出現嚴重擁擠，請提供過去三年沿線最擁擠的五個車站及時段數據；當局有何針對性改善措施；
2. 港鐵公司「車廂載客情況」已實施一段時間，政府有無數據，可評估有關信息對分流乘客的正面效果；如有，詳情為何；
3. 在平日高峰時段，東鐵綫短途特別班次的運營班次情況為何；
4. 當局還有何措施，紓緩東鐵綫高峰期擠迫？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1.、3.及4.

根據港鐵公司提供的資料，東鐵線於過去3年在早上最繁忙一小時的最繁忙路段為大圍至九龍塘，該路段於2023、2024、2025年早上最繁忙一小時的載客率分別為94%、94%和98%(以每平方米站立4人計算)。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最繁忙路段的載客率為基礎，因此沒有備存最擁擠的5個車站的統計資料。

因應東鐵線早上繁忙時段的乘客高峰需求及乘車模式，港鐵公司已採取一系列措施，多管齊下疏導人流，包括於繁忙時間增加短途列車行走繁忙車站(包括沙田站及大埔墟站)；實施乘客分流措施；透過科技和車站客流控制措施，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等。

政府與港鐵公司會繼續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。

2. 港鐵公司推出的「車廂載客情況」資訊旨在向乘客提供實時資訊，協助他們了解各車廂的載客狀況，在候車時作出更合適的選擇，提升整體乘車體驗。該資訊亦有助引導乘客到較多空間的月台位置上車，讓車廂乘客量分布更均勻，尤其在繁忙時段有助提升港鐵的營運效率。根據港鐵公司就相關資訊收集的乘客意見及日常營運觀察，大部分乘客認為「車廂載客情況」資訊有助他們選擇較不擠迫的車廂上車。港鐵公司會繼續透過乘客回饋及營運觀察，檢視有關資訊的應用情況。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2185)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

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. 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；
3. 十八區各區的泊車位數目為何；政府各停車場使用率為何；
4. 未來三年，十八區各區計劃新增的泊車位數字為何；
5. 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；
6. 每年就「港車北上」計劃，申請宗數和獲批宗數為何；
7. 自「粵車南下」計劃實施以來，申請宗數和獲批宗數為何；其中，違反香港交通規例的數字為何？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 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：

車輛類別	2023年首次登記車輛數目					
	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

車輛類別	2024年首次登記車輛數目					
	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

車輛類別	2025年首次登記車輛數目					
	汽油	柴油	電動	石油氣	氫	總數
電單車	3 562	0	223	0	0	3 785
私家車	13 568	0	37 467	0	0	51 035
的士	93	0	899	812	0	1 804
專營巴士	0	45	1	0	0	46
非專營公共巴士	0	402	36	0	0	438
私家巴士	0	38	6	0	0	44
公共小巴	0	41	11	1	0	53
私家小巴	0	89	5	0	0	94
貨車	0	2 383	551	0	0	2 934
特別用途車輛	1	72	6	0	3	82

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。

2. 過去3年每年就違例泊車發出的定額罰款通知書數目如下：

警察總區	發出違例泊車定額罰款通知書的數字		
	2023年	2024年	2025年
港島	523 167	397 077	302 958
東九龍	443 038	297 579	222 030
西九龍	960 276	872 319	742 407
新界南	471 527	390 462	329 572
新界北	615 011	585 760	471 140
合計	3 013 019	2 543 197	2 068 107

3. 截至2025年12月，十八區的泊車位數目載於附件1。過去3年，運輸署、政府產業署及康樂及文化事務署轄下公眾停車場使用率分別載於附件2、附件3及附件4。
4. 政府預計於2025及2026年兩年內，全港新增泊車位將超過12 000個，涵蓋私家車和商用車輛，當中包括將於2026年內完成增設超過220個咪錶位，以及至少100個路旁夜間商用車輛泊車位，並在未來兩年出租的短期租約停車場提供約600個泊車位。運輸署及各相關部門正按目標積極推展措施。

此外，首三個按照一地多用原則推展的公眾停車場已啟用^註，合共提供約860個泊車位。隨著更多公眾停車場項目相繼落成，包括在2026至2027年間完工的東涌第99區公眾停車場、四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場、重建元朗大球場，以及觀塘綜合發展項目，合共將提供約600個泊車位。連同其他發展項目及持續進行的短、中期泊位措施，未來數年泊車位的新供應將進一步增加。運輸署會繼續加大力度，聚

焦車位較短缺的地區，在可行情況下提供更多路旁泊車位，並會繼續在合適的短期租約停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目。

註：包括上水嘉富坊公眾停車場、將軍澳百勝角路公眾停車場及將軍澳政府合署公眾停車場。

5. 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)、「港車北上」、「粵車南下」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的私家車。

截至2026年2月底，上述在香港登記領牌並持有有效許可證的跨境巴士、貨車及私家車的數目表列如下：

車輛類別	持有有效許可證的香港車輛數目
貨車	9 671
巴士	1 125
私家車	57 896

6. 「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500宗。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，以期充分利用每輪的申請名額。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	115 948	108 534
2026年(1至2月)	22 732	18 288

7. 「粵車南下」(入境市區部分) 由12月9日起接受合資格廣東私家車申請。運輸署在接獲由內地部門轉交申請後會作出審批，並向成功的申請人發出電子「國際通行許可證」(下稱「許可證」)。獲發許可證的粵車可預約經港珠澳大橋入境香港，每次留港最多三日。

截至2026年2月底，運輸署共接獲約4 200宗申請，共發出逾3 500張許可證；其餘約700宗申請尚在處理中。

涉及「粵車南下」的違例情況屬零星個案，有關個案已獲處理或正在跟進中。

全港十八區的泊車位數目
(截至2025年12月)

分區	總計 ^註
中西區	41 844
灣仔區	41 178
東區	51 851
南區	44 564
油尖旺	39 466
深水埗	37 744
九龍城	59 789
黃大仙	24 541
觀塘	57 500
荃灣	43 179
屯門	49 267
元朗	49 294
北區	26 101
大埔	36 952
西貢	51 847
沙田	82 629
葵青	49 876
離島	24 051
總計	811 673

註： 的士一般可使用私家車泊車位；而專營巴士、公共小巴、私家小巴士、特別用途車輛和政府車輛大多停泊在車廠、公共交通總站內的巴士站，以及車站的泊車位，其泊車位並沒有計算在內。

2023年至2025年由運輸署營運的停車場使用率

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		
			2023年	2024年	2025年	2023年	2024年	2025年
中西區	天星碼頭	377	82	81	80	31	28	28
	大會堂	170	65	58	51	25	24	18
	林士街	829	57	62	60	27	33	34
	堅尼地城	195	86	85	87	80	80	88
灣仔	天后	428	79	75	73	64	62	61
東區	筲箕灣	385	80	76	74	78	75	74
南區	香港仔	293	64	63	62	79	78	78
黃大仙	雙鳳街	267	77	74	72	83	80	79
	黃大仙	25	45	36	33	32	39	44
葵青	葵芳	511	83	73	77	76	68	74
荃灣	荃灣	545	86	79	77	82	77	76

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	2025年	2023年	2024年	2025年
中西區	天星碼頭	37	72	65	65	54	47	45
	大會堂	27	77	74	77	68	67	68
	林士街	164	93	83	74	87	75	68
	堅尼地城	37	74	75	72	82	82	77
灣仔	天后	75	77	76	79	78	77	80
東區	筲箕灣	72	76	72	71	81	78	78
南區	香港仔	51	67	71	69	72	77	75
黃大仙	雙鳳街	74	67	65	68	75	73	79
葵青	葵芳	93	82	75	80	80	71	78
荃灣	荃灣	34	64	69	69	63	68	67

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。

2023 至 2025 年政府產業署轄下公眾停車場使用率

地區	停車場	平均使用率(%)		
		2023 ^(註 1)	2024 ^(註 2)	2025 ^(註 3)
中西區	金鐘道政府合署	14	32	32
灣仔	灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓	13	14 ^(註 6)	-
東區	北角政府合署	40	29	32
	柴灣市政大廈 ^(註 4)	78	30	60
南區	不適用			
油尖旺	西九龍政府合署	39	42	43
深水埗	長沙灣政府合署 ^(註 5)	49	54	54
九龍城	土瓜灣街市暨政府合署	36	77	97
	工業貿易大樓	38 ^(註 7)	29 ^(註 7)	31
黃大仙	不適用			
觀塘	順利紀律部隊宿舍 ^(註 4)	94	68	85
荃灣	不適用			
屯門	屯門政府合署	23	10	9
元朗	元朗民政事務處大廈	46	42	43
北區	北區政府合署	36	57	67
	香園圍邊境管制站 ^(註 4)	45 ^(註 8)	49	51
	嘉富坊公眾停車場 ^(註 4)	-	19 ^(註 9)	54
大埔	大埔政府合署	63	70	86
西貢	西貢政府合署	12	18	25
	將軍澳政府合署 ^{(註 4)(註 11)}	-	-	-
	香港中醫醫院 ^{(註 4)(註 12)}	-	-	-
沙田	沙田政府合署	49	43	33
	新界(沙田)法醫學大樓 ^(註 4)	13 ^(註 10)	20	23
葵青	不適用			
離島	港珠澳大橋香港口岸 ^(註 4)	26	18	19 ^(註 13)

註 1： 2023 年 1 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。

註 2： 2024 年 1 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。

註 3： 2025 年 1 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。

註 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、將軍澳政府合署、香港中醫醫院、新界(沙田)法醫學大樓及港珠澳大橋香港口岸的停車場為全日開放的收費公眾停車場。

上表其餘物業為政府聯用辦公大樓，有關泊車位只於非辦公時間開放予公眾使用。

- 註5：大樓部分為提供全日開放泊車位的收費公眾停車場；其餘是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。
- 註6：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。有關數據為2024年1月營運時間內泊車位的平均使用率。
- 註7：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。有關數據為2023年1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。
- 註8：香園圍邊境管制站停車場於2023年2月17日開始營運。有關數據為2023年2月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。
- 註9：嘉富坊公眾停車場於2024年11月中旬開始營運。有關數據為2024年12月起營運時間內泊車位的平均使用率。
- 註10：新界(沙田)法醫學大樓於2023年2月1日開始營運。有關數據為2023年2月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。
- 註11：將軍澳政府合署於2025年12月中旬開始營運。承辦商於2026年1月開始提供營運時間內泊車位的平均使用率。
- 註12：香港中醫醫院停車場於2025年12月中旬開始營運。承辦商於2026年1月開始提供營運時間內泊車位的平均使用率。
- 註13：港珠澳大橋香港口岸收費公眾停車場的租約由2025年7月16日起交由香港機場管理局管理。有關數據為2025年1月至6月營運時間內泊車位的平均使用率。

2023至2025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(%)		
	2023	2024	2025
中西區	54	43	41
灣仔	49	50	51
東區	69	52	41
南區	17	29	48
油尖旺	38	33	29
深水埗	23	23	24
九龍城	57	55	70
黃大仙	21	28	31
觀塘	50	44	44
荃灣	33	23	24
屯門	54	51	49
元朗	63	35	38
北區	65	58	52
大埔	27	28	29
西貢	51	44	38
沙田	55	52	42
葵青	36	36	47
離島	23	25	22

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1568)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

1. 「港車北上」計劃自實施以來，每月有多少香港私家車及市民透過該計劃前往內地？(請分別按新申請及續簽表列)
2. 在上述成功獲批的「港車北上」車輛中，前往內地的總車次多少？平均每月往返內地次數為何？
3. 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：27)

答覆：

- 1及2. 粵港兩地政府一直密切留意「港車北上」的實施情況，持續推行優化措施為申請人提供更佳便利，包括運輸署由2025年9月1日起推行優化措施，讓「港車北上」計劃下的車輛逢星期二及三(指定日子除外)無需預約，便可經港珠澳大橋出行前往廣東省。預約出行相關數字見附件，當中已反映上述逢星期二及三無需預約措施實施後的數字。運輸署沒有備存以新申請／續期申請人作分類的預約出行資料。運輸署沒有備存「港車北上」車輛每月平均出行次數的統計數字。
3. 港珠澳大橋由香港連接路、主橋和珠海連接線組成，當中香港連接路的維修保養由香港特區政府負責。香港連接路自2023年年初疫情後全面恢復通關，車流量逐漸提升，相應的維修保養開支亦因日常使用的損耗及檢查工作等實際需要而有所增加。根據路政署的資料，2021-22至2025-26年度，香港連接路每年維修保養開支如下：

年度	開支 (百萬港元)
2021-22 (實際開支)	8.6
2022-23 (實際開支)	5.7
2023-24 (實際開支)	21.7
2024-25 (實際開支)	39.8
2025-26 (修訂預算)	29.2

註：2025-26年度的修訂預算較2024-25年度的實際開支減少，主要是由於路政署需在2023-24及2024-25年度加設用以方便進入橋籠內作恆常檢查的永久性工作平台，以提升日後檢查效率及工地安全。

「港車北上」每月預約出行相關的數字

月份	預約出行數目 [#]
2023年7月	3 713
2023年8月	9 864
2023年9月	16 743
2023年10月	26 049
2023年11月	32 575
2023年12月	49 382
2024年1月	41 539
2024年2月	54 529
2024年3月	60 448
2024年4月	54 959
2024年5月	61 661
2024年6月	65 364
2024年7月	60 682
2024年8月	72 954
2024年9月	57 105
2024年10月	72 262
2024年11月	64 323
2024年12月	70 827
2025年1月	81 568
2025年2月	60 659
2025年3月	71 066
2025年4月	87 210
2025年5月	87 254
2025年6月	73 836
2025年7月	75 864
2025年8月	90 122
2025年9月 [*]	52 861
2025年10月 [*]	84 831
2025年11月 [*]	58 281
2025年12月 [*]	63 361
2026年1月 [*]	65 022
2026年2月 [*]	88 000

[#] 不包括已取消的預約。

- * 由2025年9月1日起，逢星期二及三(指定日子除外)，「港車北上」計劃下的車輛無須預約，可經港珠澳大橋出行前往廣東省。因此，在該月起的預約數字不應與之前月份的數字作直接比較。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1570)

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(謝詠誼)

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：

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，從事商用跨境車輛司機的香港從業員有多少?他們的平均年齡為何?

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：29)

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規管。這些車輛必須取得廣東省公安廳發出的批准通知書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)、「港車北上」、「粵車南下」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的私家車。

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	2023年	2024年	2025年
貨車	10 151	9 865	9 825
巴士	2 703	1 325	1 083

(b) 只可使用指定過境口岸的許可證

管制站	類別	2023年	2024年	2025年
落馬洲	貨車	115	81	79
	私家車	14 826	13 482	12 895
文錦渡	貨車	6	6	5
	私家車	1 888	1 922	1 858
沙頭角	貨車	14	9	9
	私家車	4 424	3 875	4 227
深圳灣	貨車	1	1	1
	私家車 ^(註2)	33 971	32 539	39 189
大橋香港口岸	貨車	85	106	110
	私家車 ^(註3)	26 890	30 733	37 664
香園圍	貨車	0	0	0
	私家車	2 493	3 245	5 143

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指定口岸往來內地和香港；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 ^(註4)	設計容車量 (車次／日) ^(註5) (雙向)	類別	每日平均出入境車次 ^(註6) (雙向)		
			2023年	2024年	2025年
落馬洲 ^{(註7)(註8)}	約33 000	巴士	886	1 111	1 181
		貨車	3 078	3 547	3 331
		私家車	4 983	6 870	8 193
		總數	8 947	11 528	12 705
文錦渡 ^(註9)	約14 000	巴士	228	193	223
		貨車	1 681	1 904	2 079
		私家車	188	276	323
		總數	2 097	2 373	2 625
深圳灣	約78 000	巴士	235	593	666
		貨車	3 979	4 489	4 774
		私家車	5 412	8 408	10 759
		總數	9 626	13 490	16 199
大橋香港口岸	約60 000	巴士	1 255	1 735	1 819
		貨車	798	946	1 317
		私家車	3 912	9 223	11 159
		總數	5 965	11 904	14 295
香園圍 ^(註10)	約17 850	巴士	157	190	242
		貨車	1 579	1 567	1 660
		私家車	500	1 339	2 063
		總數	2 236	3 096	3 965

資料來源：入境事務處、香港海關及大橋管理局

註4：不包括沙頭角管制站。沙頭角管制站自2020年1月30日起已暫停客運通關服務，並自2022年3月起暫停貨運通關服務，以配合沙頭角口岸重建項目。

註5：假設所有設於管制站內的車輛檢查亭同時運作時的單日最高可處理的車流量。

註6：以管制站的營運日數計算。

註7：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8：落馬洲管制站於2025年12月21日起停止跨境貨運車輛通關服務。

註9：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10：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，以及曾於2023年9月8日至10日暫停客運／貨運清關服務。

3. 申請人在提交跨境巴士及貨車許可證申請時，須提供由廣東省公安廳發出的批准通知書，該通知書列明有關司機資料。參考上述資料，運輸署備存過去3年的跨境巴士及貨車的香港司機數目及平均年齡載列如下：

年份	跨境巴士及貨車的香港司機	
	數目	平均年齡 (截至該年12月31日)
2023年	13 918	56
2024年	12 999	56
2025年	11 353	56

跨境出租車方面，截至2026年2月底，獲發私家服務(豪華房車)(過境服務)出租汽車許可證的私家車共有605輛。運輸署並無備存涉及的香港司機數目及平均年齡。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1571)

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(謝詠誼)

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. 請分別列出過去三年，各條不收費隧道的日常管理、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：30)

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 ³	收入 (百萬元)			營運開支 ⁴ (百萬元)		
	2022-23	2023-24	2024-25	2022-23	2023-24	2024-25
海底隧道	653	867	1,073	158	199	196
東區海底隧道	728	762	777	179	228	240
西區海底隧道 ¹	不適用	879	1,272	不適用	241	328
大老山隧道	438	431	437	143	167	175
香港仔隧道	106	109	126	97	125	134
獅子山隧道	247	269	274	91	136	121
城門隧道	88	100	105	125	152	135
八號幹線	167	191	203	342	391	372
大欖隧道 ²	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用

註1：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2：大欖隧道於2025年5月31日移交政府管理。

註3：中九龍繞道(油蔴地)於2025年12月21日開始營運。中九龍繞道今年全線通車後，所有車輛全日劃一收取八元。

註4：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)		
	2022-23	2023-24	2024-25
屯門—赤鱗角隧道	73	79	81
將軍澳隧道 ¹	35	31	44
將軍澳—藍田隧道 ¹	19	62	62
中環及灣仔繞道隧道	148	148	152
龍山隧道	61	57	57
長山隧道	19	25	26
機場隧道	26	26	26
觀景山隧道	55	55	58
啟德隧道	54	54	49

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：1573)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

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為各專營權個別設立的專用帳目，即「專營巴士豁免隧道費基金」，請問：

1. 過去三個年度，各間專營巴士公司存入、提款及結餘的情況如何？請按年度及專營巴士公司分別列出(1)存入款項(2)提取款項(3)基金結餘。
2. 專營巴士營辦商須利用基金結餘抵銷加幅，以降低乘客所需承擔的車費加幅，請問過去三年以來，基金如何發揮相關功用？請按專營巴士公司分別列出。
3. 請列出過去3年，各間專營巴士公司在現行票價調整機制安排下，在扣除准許利潤後向乘客回饋的措施及分別涉及的金額，並請按各間專營巴士公司列出相關回饋措施。

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：33)

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：

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 ^{註7}	18.0

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)	7,380	94,175	101,555	0
城巴 (專營權2)	3,925	7,464	0 ^{註6}	11,389
龍運	1,701	1,650	1,850	1,502 ^{註5}
嶼巴 ^{註4}	18.0	0.3	0 ^{註7}	18.3

2025年

專營權 ^{註1}	由2024年 結轉的 基金結餘 (千元) [A]	2025年 存入款項 (千元) [B] ^{註2}	2025年 提取款項 (千元) [C]	2025年 基金結餘 (千元) [D] = [A] + [B] – [C]
九巴	352,283	159,470	275,760	235,993
城巴(市區及 新界)	0	98,959	98,959	0
城巴 (專營權2)	11,389	8,453	0 ^{註6}	19,842
龍運	1,502 ^{註5}	3,413	1,850	3,064 ^{註5}
嶼巴 ^{註4}	18.3	<0.1	0 ^{註7}	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)

新巴：新世界第一巴士服務有限公司

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)

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。

註6：

城巴(專營權2)在2024及2025年度並未動用有關基金，基金結餘將留待日後有需要時作舒緩加價壓力之用。

註7：

由於嶼巴在2025年初實施的調整票價時，並無任何途經政府收費隧道或管制區的路線，基本上沒有隧道費基金結餘，因此未能運用隧道費基金舒緩加幅。

2. 利用基金減低車費加幅的程度取決於基金結餘的多寡，以及個別巴士公司轄下專營權的加價次數及幅度。過去3年，基金已在下列調整票價過程中發揮了舒緩加幅的作用：

九巴

- (a) 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

(b) 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

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)

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%。

3. 現行票價調整安排下設有「回饋乘客安排」。當專營權的固定資產平均淨值回報率超過巴士行業的加權平均資本成本(目前為按年8.7%)，便須與乘客均分超出的回報。乘客所得的部分會保留作「回饋乘客數額」，用以提供票價優惠，或紓緩日後的加價壓力。部分專營巴士營辦商於過去3年曾使用其累積的「回饋乘客數額」結餘向乘客提供票價優惠，所涉及的金額如下：

	回饋乘客所涉及的金額(百萬元)		
專營權	2023	2024	2025
九巴	0	0	0
城巴	0.4 ^{註1}	0.4	0.6
(市區及新界)			
城巴(專營權2)	0	28.2	41.8
龍運	0	0	0
嶼巴	0.3	0.4	0.5

註1：

如上所述，城巴(專營權1)及新巴於2023年7月1日合併為城巴(市區及新界)。兩個專營權於該年合併前所涉及的金額，已反映在上表中城巴(市區及新界) 2023年的數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1574)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署已發出多個正式的士車隊牌照(為期5年)，請問：

1. 截至目前為止，各持牌的士車隊的司機及已投入服務的車輛分別多少？請按各車隊的情況表列出來。
2. 各持牌的士車隊自營運以來，每日平均接單數目以及收費為何？請按各車隊的情況表列出來。
3. 各持牌的士車隊自營運以來，每月的營運成本及收益為何？請按各車隊的情況表列出來。
4. 各持牌的士車隊自營運以來，運輸署有沒有收到乘客投訴？如有，請列出投訴類別及數量。

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

- 1-3. 自運輸署於2025年7月向5支的士車隊發出的士車隊牌照以來，車隊的士的數字一直持續穩步增長。截至2026年3月13日，共有超過1 500輛車隊的士及約2 000位車隊的士司機投入服務，並完成超過288萬宗行程。根據牌照條件，的士車隊營辦商須於每個營運年度結束後的4個月內，向運輸署署長提交由合資格核數師按署長指定的方式及形式準備及核證之經審計的周年財務帳目，包括全面收益表、財務狀況表、現金流量表和權益變動表等財務資料。運輸署沒有備存的士車隊每日平均接單的收費及每月營運成本和收益。

4. 由的士車隊開始營運至2026年3月13日，運輸署共接獲175宗關於的士車隊服務的投訴，主要涉及服務態度、駕駛行為及收費爭議等。同期，運輸署接獲約6 500宗涉及非車隊的士的投訴。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2400)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「公共交通費用補貼計劃」，請問：

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，各項交通工具補貼金額及所佔百分比為何？
4. 逾期沒有領取津貼的數目為何？(請按年份分別列出。)請問當局會如何處理這些未領取的津貼？
5. 因應計劃，每月政府津貼額多少？以及相關行政費用多少？請分別列出；
6. 現時除了八達通外，AlipayHK將於二〇二五年一月一日起納入公共交通費用補貼計劃，請問分別使用AlipayHK、個人八達通及非個人八達通領取津貼比率為何？當局未來會否擴大其他電子支付方式選項？
7. 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：陳恒鑠議員議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

- 1-2. 過去3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列於表一，而按每月補貼金額劃分的平均每月受惠人數則列於表二。

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)
2023年1月至10月 (臨時特別措施 生效期間)	3,482	348.2	3 234	108
2023年11月至 2025年5月	4,038	212.5	2 002	106
2025年6月至12月 (經調整每月公共 交通開支水平後)	1,155	164.9	1 582	104

表二：

每月補貼金額	平均每月受惠人數(千人)		
	2023年 1月至10月 (臨時特別措施 生效期間)	2023年11月至 2025年5月	2025年 6月至12月 (經調整 每月公共交通 開支水平後)
0.1元至100.0元	1 840	1 163	939
100.1元至200.0元	890	550	418
200.1元至300.0元	346	198	151
300.1元或以上	152	91	73

註一：由於四捨五入，表二某一時期的平均每月受惠人數相加不等於表一就該時期所列出的總數。

註二：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由400元放寬至200元，以及暫時將每月補貼上限由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及每月補貼上限由2023年11月起回復至400元。

註三：由2025年6月起，補貼計劃下的每月公共交通開支水平由400元提高至500元。

3. 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，公共交通營辦商不會在補貼計劃下獲得任何補貼。

4. 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。平均有超過85%的受惠人在3個月的領取期內領取補貼，而所領取的補貼金額超過每月補貼總金額的90%。八達通及AlipayHK已將逾期未領取的補貼退還給政府。

2023年至2025年(截至10月)涉及逾期未領取補貼的每月平均受惠人數表列如下：

年份	涉及逾期未領取補貼的 每月平均受惠人數 (千人)
2023	453
2024	191
2025 (截至10月) ^註	162

註：2025年11月或以後的補貼，在2026年3月初仍可領取，故上表並沒有包括有關數字。

5. 2023年至2025年每月平均補貼金額按年份載列如下：

年份	每月平均補貼金額 (百萬元)
2023	325.7
2024	210.7
2025	186.5

過去3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)
2022-23	37.4
2023-24	40.1
2024-25	42.0

政府一直致力減省補貼計劃的行政費用。補貼計劃在過去三個財政年度的經常開支(扣除補貼金額)相當於每年補貼總金額的1.1%至1.7%。

6. 自2025年1月1日起，除八達通外，補貼計劃亦涵蓋透過AlipayHK支付的公共交通費用，為市民提供多一個電子支付方式選項。在2025年，約70%受惠人使用非個人八達通申領補貼，約28%受惠人使用個人八達通申領補貼，餘下約2%受惠人使用AlipayHK申領補貼。

在探討是否將更多電子支付系統納入補貼計劃時，我們須考慮有關的電子支付平台是否已普遍獲各個公共交通營辦商採用作收取車資。此外，由於補貼計劃每天需處理大量交易資料，納入補貼計

劃的電子支付平台須符合特定的運作要求，包括有關上傳和核對收費系統的交易紀錄、計算和發放補貼的安排，以及監察機制等方面的要求，以確保補貼計劃運作暢順。

7. 由於市民在補貼計劃下須自行負擔大部分的公共交通開支，而補貼計劃亦設有每月補貼上限，相關設計已有助減少濫用情況。與此同時，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。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，政府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2023-24至2025-26三個財政年度，運輸署平均每月進行約90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：2401)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」已於20日推出，請問計劃推出至今：

1. 有多少申請個案？
2. 成功獲審批的個案有多少？
3. 計劃推出至今獲貸款總額為何？

提問人：陳恒鎮議員(立法會內部參考編號：35)

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)，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，並由參與貸款計劃的貸款機構(貸款機構)負責審批貸款申請。

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接獲共927宗申請，當中864宗申請已獲批准；9宗申請正在處理中；54宗因申請人撤回或未有於按證保險公司指定時間內提取貸款而被取消貸款。在864宗獲批個案中，700宗個案的申請人已提取貸款，貸款總額約為2.3億元；其餘164宗個案則由於車輛未到付等原因而導致申請人仍未提取貸款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2402)

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(謝詠誼)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

請提供過去3年以及截至目前為止，各個年度專營巴士、非專營巴士、電車的士、渡輪、公共小巴分別獲政府津貼／豁免的項目，以及所涉支出分別為何？(請以表列回覆)

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

在2022-23至2025-26年度，政府向公共運輸業界提供不同形式的豁免／資助項目，詳情載於下表：

公共交通工具	豁免／資助項目	款額(千元)			
		2022-23	2023-24	2024-25	2025-26 (截至2026年2月28日)
專營巴士	豁免車輛牌照費 ^(註1)	25,484	25,333	25,641	18,724 (截至2025年12月31日)
	發還地租及政府土地的租金 ^(註1及註2)	95,282	248,679	449,035	331,143 (截至2025年12月31日)
	豁免政府隧道和道路的收費 ^(註3)	198,780	271,957	229,779	203,174 (截至2025年12月31日)

公共交通工具	豁免／資助項目	款額(千元)			
		2022-23	2023-24	2024-25	2025-26 (截至2026年2月28日)
	豁免首次登記稅	28,638	11,612	4,221	2,811
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用 (註4)	5,801	4,719	-	-
	資助在有蓋巴士站安裝座椅及巴士到站資訊顯示屏	4,863	911	263	159
	資助在現有巴士上安裝安全裝置(註5)	127,107	54,282	60,538	-
非專營巴士	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用 (註4)	15,194	11,594	-	-
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用 (註4)	6,303	5,497	-	-
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證費用(註4)	519	440	-	-
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證證明書費用 (註4)	1,223	952	-	-
	豁免合資格車輛類別新領或續領封閉道路許可證費用(註4)	494	342	-	-
電車	資助更換和維修電車路軌	5,000	10,000	10,000	-
	發還地租及政府土地的租金(註2及註6)	1,648	3,341	5,693	4,270
的士	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用 (註4)	55,261	43,230	-	-
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用 (註4)	9,962	8,443	-	-
渡輪	豁免船隻牌照費(註7)	234	263	259	210 (截至2025年12月31日)

公共交通工具	豁免／資助項目	款額(千元)			
		2022-23	2023-24	2024-25	2025-26 (截至2026年2月28日)
	發還碼頭租金 ^(註7)	2,415	5,286	9,166	6,792 (截至2025年12月31日)
	就離島渡輪航線特別協助措施發還費用 ^(註8)	215,282	218,879	221,541	215,351 (截至2026年3月9日)
公共小巴	豁免已登記商用車輛的車牌牌照費用 ^(註4)	34,723	26,467	-	-
	豁免已登記商用車輛的車牌檢驗費用 ^(註4)	2,762	2,304	-	-
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證費用 ^(註4)	303	238	-	-
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證證明書費用 ^(註4)	735	504	-	-

註：

1. 根據長者票價優惠計劃(優惠計劃)，政府豁免專營巴士繳交車輛牌照年費，並向專營巴士營辦商發還用作專營巴士營運的政府土地的租金。
2. 由2022-23年度至2023年6月，政府已寬減短期租約用地的75%租金。其後政府繼續寬減50%租金，直至2023年12月。
3. 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商的加價壓力。當專營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。
4. 就政府推出的紓困措施，政府由2019年12月至2023年12月，豁免已登記商用車輛的車牌牌照費和車輛檢驗費用，並豁免合資格車輛類別新

領或續領客運營業證、客運營業證證明書和封閉道路許可證費用，為期4年。

5. 為提升巴士安全，政府資助專營巴士營辦商八成費用，以供其在合適的現有專營巴士安裝安全裝置，例如電子穩定控制系統和車速限制減速器等。加裝工程已在2024年12月完成。
6. 政府根據優惠計劃向電車公司發還用作電車營運的政府土地的租金。
7. 政府已豁免在優惠計劃下的渡輪繳付船隻牌照年費，並根據優惠計劃向渡輪營辦商發還用作提供專營渡輪服務及持牌渡輪服務的碼頭的租金。
8. 特別協助措施的補助方式是發還若干營辦渡輪服務的開支，例如有關船隻及碼頭的開支。2022-23至2025-26年度持續獲提供特別協助措施的13條離島渡輪航線包括「中環－長洲」、「中環－梅窩」、來往坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲的「橫水渡」、「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」、「中環－索罟灣」、「愉景灣－中環」、「馬灣－中環」、「馬灣－荃灣」、「香港仔－索罟灣(經模達)」、「愉景灣－梅窩」、「香港仔－榕樹灣(經北角村)」及「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」航線。

除上述支援措施外，政府已完成向公共運輸業界發放在各輪「防疫抗疫基金」下及「防疫抗疫基金」督導委員會批准的項目共約64.6億元的補貼。「防疫抗疫基金」措施對財政的影響，並不在《撥款條例草案》或政府一般收入帳目預算的範圍內。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：3150)

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(謝詠誼)

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：

1. 請分別列出，過去三年及截至現時為止：
 - (a)十八區私家車、電單車、商用車位數目；
 - (b)上述車位分別由政府及私營機構提供的情況，以及使用率。
2. 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，請以十八區分別出。
3. 過去一個年度，各區用作臨時停車場的短期租約數目，請分別以「短期租約地點」、「可供停泊車輛數目」，以及「擬定收回時間」以表列出。
4. 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：陳恒鎭議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

1. 過去3年，十八區由政府及私營機構提供的私家車、電單車及商用車輛泊車位數目分別載於附件1；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2。

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，故沒有按十八區劃分的相關數字。過去3年，警務處根據《定額罰款(交通

違例事項)條例》(第237章)發出的定額罰款通知書，按警察總區劃分的數字及總定額罰款金額表列如下：

警察總區	違例泊車定額罰款通知書數目		
	2023	2024	2025
港島	523 167	397 077	302 958
東九龍	443 038	297 579	222 030
西九龍	960 276	872 319	742 407
新界南	471 527	390 462	329 572
新界北	615 011	585 760	471 140
合計	3 013 019	2 543 197	2 068 107
總定額罰款 金額	\$9.64億	\$8.14億	\$6.62億

3. 根據地政總署及運輸署備存的資料，2025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3；就「擬定收回時間」方面，根據地政總署資料，位於九龍鯉魚門鯉魚門徑短期租約編號KX3079擬於2026年第三季收回作其他用途。
4. 政府預計於2025及2026年兩年內，全港新增泊車位將超過12 000個，涵蓋私家車和商用車輛，當中包括將於2026年內完成增設超過220個咪錶位，以及至少100個路旁夜間商用車輛泊車位；此外，在未來兩年出租的短期租約停車場除提供約600個泊車位外，亦會在合適的停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目。運輸署及各相關部門正按目標積極推展措施。

此外，首三個按照一地多用原則推展的公眾停車場已啟用^註，合共提供約860個泊車位。隨著更多公眾停車場項目相繼落成，包括在2026至2027年間完工的東涌第99區公眾停車場、四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場、重建元朗大球場，以及觀塘綜合發展項目，合共將提供約600個泊車位。連同其他發展項目及持續進行的短、中期增加泊位措施，未來數年泊車位的新供應將進一步增加。運輸署會繼續加大力度，聚焦車位較短缺的地區，在可行情況下提供更多路旁泊車位，並繼續在合適的短期租約停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目。

自動泊車系統方面，運輸署沒有備存有提供自動泊車系統的私營機構停車場數目。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%。

註：包括上水嘉富坊公眾停車場、將軍澳百勝角路公眾停車場及將軍澳政府合署公眾停車場。

過去三年各區私家車、電單車及商用車輛泊車位數目^註

地區	截至每年 12 月底	私家車			電單車			商用車輛		
		政府提供	私營機構提供	總數	政府提供	私營機構提供	總數	政府提供	私營機構提供	總數
中西區	2025 年	4 321	34 805	39 126	996	608	1 604	603	511	1 114
	2024 年	4 330	34 750	39 080	996	601	1 597	651	498	1 149
	2023 年	4 411	34 045	38 456	994	483	1 477	643	443	1 086
灣仔	2025 年	3 468	35 789	39 257	1 051	384	1 435	308	178	486
	2024 年	3 457	35 523	38 980	1 044	359	1 403	490	178	668
	2023 年	3 595	35 138	38 733	1 024	321	1 345	313	180	493
東區	2025 年	3 716	43 200	46 916	1 208	1 602	2 810	534	1 591	2 125
	2024 年	3 715	42 914	46 629	1 189	1 562	2 751	533	1 596	2 129
	2023 年	3 694	43 136	46 830	1 200	1 455	2 655	545	1 616	2 161
南區	2025 年	3 303	37 780	41 083	949	1 111	2 060	323	1 098	1 421
	2024 年	3 329	36 970	40 299	935	1 079	2 014	323	1 073	1 396
	2023 年	3 326	36 751	40 077	935	1 053	1 988	327	1 069	1 396
油尖旺	2025 年	2 467	33 217	35 684	1 383	836	2 219	700	863	1 563
	2024 年	2 486	33 153	35 639	1 353	786	2 139	708	859	1 567
	2023 年	2 537	33 421	35 958	1 343	797	2 140	774	875	1 649
深水埗	2025 年	5 421	26 376	31 797	1 431	968	2 399	1 425	2 123	3 548
	2024 年	5 316	26 215	31 531	1 396	929	2 325	1 433	2 206	3 639
	2023 年	5 323	25 305	30 628	1 380	854	2 234	1 446	2 292	3 738
九龍城	2025 年	5 504	49 994	55 498	1 278	1 352	2 630	429	1 232	1 661
	2024 年	5 561	47 634	53 195	1 259	1 186	2 445	443	1 275	1 718

地區	截至每年 12 月底	私家車			電單車			商用車輛		
		政府提供	私營機構提供	總數	政府提供	私營機構提供	總數	政府提供	私營機構提供	總數
	2023 年	5 515	46 646	52 161	1 238	1 045	2 283	418	1 244	1 662
黃大仙	2025 年	4 703	15 877	20 580	1 185	1 406	2 591	458	912	1 370
	2024 年	4 604	16 132	20 736	1 135	1 426	2 561	468	921	1 389
	2023 年	4 493	16 472	20 965	1 080	1 328	2 408	458	910	1 368
觀塘	2025 年	7 957	40 556	48 513	2 491	2 706	5 197	643	3 147	3 790
	2024 年	8 244	40 976	49 220	2 430	2 576	5 006	723	3 083	3 806
	2023 年	8 233	41 130	49 363	2 316	2 449	4 765	702	2 943	3 645
荃灣	2025 年	2 758	35 916	38 674	999	1 050	2 049	223	2 233	2 456
	2024 年	2 749	35 644	38 393	944	883	1 827	225	2 288	2 513
	2023 年	2 756	35 826	38 582	873	886	1 759	219	2 322	2 541
屯門	2025 年	5 125	39 120	44 245	1 115	1 102	2 217	678	2 127	2 805
	2024 年	5 098	38 655	43 753	1 131	1 097	2 228	669	2 138	2 807
	2023 年	5 036	38 658	43 694	1 118	958	2 076	668	2 131	2 799
元朗	2025 年	4 586	40 134	44 720	866	1 276	2 142	670	1 762	2 432
	2024 年	4 612	39 363	43 975	878	1 149	2 027	676	1 909	2 585
	2023 年	4 609	39 436	44 045	864	1 110	1 974	699	1 811	2 510
北區	2025 年	5 761	17 516	23 277	659	412	1 071	967	786	1 753
	2024 年	5 849	17 511	23 360	694	411	1 105	869	767	1 636
	2023 年	5 103	17 842	22 945	678	380	1 058	852	1 007	1 859
大埔	2025 年	2 715	31 561	34 276	397	906	1 303	641	732	1 373
	2024 年	2 722	29 771	32 493	376	875	1 251	654	671	1 325
	2023 年	2 666	29 763	32 429	366	850	1 216	666	695	1 361

地區	截至每年 12 月底	私家車			電單車			商用車輛		
		政府提供	私營機構提供	總數	政府提供	私營機構提供	總數	政府提供	私營機構提供	總數
西貢	2025 年	4 180	41 849	46 029	760	3 000	3 760	662	1 396	2 058
	2024 年	3 875	41 071	44 946	713	2 955	3 668	586	1 322	1 908
	2023 年	3 873	40 415	44 288	687	2 759	3 446	599	1 224	1 823
沙田	2025 年	6 006	70 125	76 131	1 141	2 482	3 623	592	2 283	2 875
	2024 年	6 242	70 266	76 508	1 103	2 407	3 510	618	2 306	2 924
	2023 年	6 079	71 024	77 103	996	2 376	3 372	609	2 411	3 020
葵青	2025 年	5 261	30 848	36 109	1 791	1 540	3 331	994	9 442	10 436
	2024 年	5 533	30 845	36 378	1 673	1 478	3 151	972	8 809	9 781
	2023 年	5 329	31 004	36 333	1 581	1 378	2 959	950	10 054	11 004
離島	2025 年	2 860	18 891	21 751	397	604	1 001	255	1 044	1 299
	2024 年	2 862	17 541	20 403	397	370	767	255	1 044	1 299
	2023 年	2 628	18 022	20 650	319	390	709	389	884	1 273
總計	2025 年	80 112	643 554	723 666	20 097	23 345	43 442	11 105	33 460	44 565
	2024 年	80 584	634 934	715 518	19 646	22 129	41 775	11 296	32 943	44 239
	2023 年	79 206	634 034	713 240	18 992	20 872	39 864	11 277	34 111	45 388

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。

2023年至2025年由運輸署營運的停車場使用率

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		
			2023年	2024年	2025年	2023年	2024年	2025年
中西區	天星碼頭	377	82	81	80	31	28	28
	大會堂	170	65	58	51	25	24	18
	林士街	829	57	62	60	27	33	34
	堅尼地城	195	86	85	87	80	80	88
灣仔	天后	428	79	75	73	64	62	61
東區	筲箕灣	385	80	76	74	78	75	74
南區	香港仔	293	64	63	62	79	78	78
黃大仙	雙鳳街	267	77	74	72	83	80	79
	黃大仙	25	45	36	33	32	39	44
葵青	葵芳	511	83	73	77	76	68	74
荃灣	荃灣	545	86	79	77	82	77	76

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	2025年	2023年	2024年	2025年
中西區	天星碼頭	37	72	65	65	54	47	45
	大會堂	27	77	74	77	68	67	68
	林士街	164	93	83	74	87	75	68
	堅尼地城	37	74	75	72	82	82	77
灣仔	天后	75	77	76	79	78	77	80
東區	筲箕灣	72	76	72	71	81	78	78
南區	香港仔	51	67	71	69	72	77	75
黃大仙	雙鳳街	74	67	65	68	75	73	79
葵青	葵芳	93	82	75	80	80	71	78
荃灣	荃灣	34	64	69	69	63	68	67

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。

2023 至 2025 年政府產業署轄下公眾停車場使用率

地區	停車場	平均使用率(%)		
		2023 ^(註1)	2024 ^(註2)	2025 ^(註3)
中西區	金鐘道政府合署	14	32	32
灣仔	灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓	13	14 ^(註6)	-
東區	北角政府合署	40	29	32
	柴灣市政大廈 ^(註4)	78	30	60
南區	沒有政府產業署轄下停車場			
油尖旺	西九龍政府合署	39	42	43
深水埗	長沙灣政府合署 ^(註5)	49	54	54
九龍城	土瓜灣街市暨政府合署	36	77	97
	工業貿易大樓	38 ^(註7)	29 ^(註7)	31
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 ^(註4)	94	68	85
荃灣	沒有政府產業署轄下停車場			
屯門	屯門政府合署	23	10	9
元朗	元朗民政事務處大廈	46	42	43
北區	北區政府合署	36	57	67
	香園圍邊境管制站 ^(註4)	45 ^(註8)	49	51
	嘉富坊公眾停車場 ^(註4)	-	19 ^(註9)	54
大埔	大埔政府合署	63	70	86
西貢	西貢政府合署	12	18	25
	將軍澳政府合署 ^{(註4)(註11)}	-	-	-
	香港中醫醫院 ^{(註4)(註12)}	-	-	-
沙田	沙田政府合署	49	43	33
	新界(沙田)法醫學大樓 ^(註4)	13 ^(註10)	20	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 ^(註4)	26	18	19 ^(註13)

註1： 2023年1月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。

註2： 2024年1月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。

註3： 2025年1月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。

註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、將軍澳政府合署、香港中醫醫院、新界(沙田)法醫學大樓及港珠澳大橋香港口岸的停車場為全日開放的收費公眾停車場。上表其餘物業為政府聯用辦公大樓，有關泊車位只於非辦公時間開放予公眾使用。

- 註5：大樓部分為提供全日開放泊車位的收費公眾停車場；其餘是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。
- 註6：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。有關數據為2024年1月營運時間內泊車位的平均使用率。
- 註7：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。有關數據為2023年1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。
- 註8：香園圍邊境管制站停車場於2023年2月17日開始營運。有關數據為2023年2月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。
- 註9：嘉富坊公眾停車場於2024年11月中旬開始營運。有關數據為2024年12月起營運時間內泊車位的平均使用率。
- 註10：新界(沙田)法醫學大樓於2023年2月1日開始營運。有關數據為2023年2月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。
- 註11：將軍澳政府合署於2025年12月中旬開始營運。承辦商於2026年1月開始提供營運時間內泊車位的平均使用率。
- 註12：香港中醫醫院停車場於2025年12月中旬開始營運。承辦商於2026年1月開始提供營運時間內泊車位的平均使用率。
- 註13：港珠澳大橋香港口岸收費公眾停車場由2025年7月16日起交由香港機場管理局管理。有關數據為2025年1月至6月營運時間內泊車位的平均使用率。

2023至2025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(%)		
	2023	2024	2025
中西區	54	43	41
灣仔	49	50	51
東區	69	52	41
南區	17	29	48
油尖旺	38	33	29
深水埗	23	23	24
九龍城	57	55	70
黃大仙	21	28	31
觀塘	50	44	44
荃灣	33	23	24
屯門	54	51	49
元朗	63	35	38
北區	65	58	52
大埔	27	28	29
西貢	51	44	38
沙田	55	52	42
葵青	36	36	47
離島	23	25	22

2025年十八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	216
灣仔	-	-
東區	9	999
南區	4	230
油尖旺	3	577
深水埗	5	867
九龍城	3	786
黃大仙	3	409
觀塘	6	999
荃灣	9	2 221
屯門	16	1 832
元朗	15	1 154
北區	10	1 103
大埔	10	1 570
西貢	18	3 374
沙田	14	2 039
葵青	50	6 938
離島	2	500
總計	180	25 814

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3272)

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(謝詠誼)

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：
請分別以「轉乘計劃涉及的公共交通營辦商」、「每次轉乘可享的優惠」、「每日平均受惠轉乘人次」、「計劃開始及終止日期」列出。
3. 各公共交通工具的非票務收入情況為何，請提供相關非票務收入佔機構的盈利比例。
4. 過去一年及目前正提供月票或套票等公共交通工具具有哪些，使用人數為何

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：39)

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2025年接獲的公共交通服務票價調整申請如下：

(A) 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1號	7.6%	處理中
2.	港島第1A號	10.5%	處理中
3.	港島第2號	10.7%	處理中
4.	港島第3號	10.5%	處理中
5.	港島第3A號	10.5%	處理中
6.	港島第4A號	14.7%	處理中
7.	港島第4B號	14.7%	處理中
8.	港島第4C號	14.7%	處理中
9.	港島第4S號	14.3%	處理中
10.	港島第5號	21.2%	處理中
11.	港島第5M號	15.5%	處理中
12.	港島第8號	14.3%	處理中
13.	港島第8X號	8.1%	處理中
14.	港島第9號	11.2%	處理中
15.	港島第10號	11.4%	建議加價7.1% ^{註(1)}
16.	港島第10P號	11.4%	建議加價7.1% ^{註(1)}
17.	港島第12號	22.7%	處理中
18.	港島第13號	19.6%	處理中
19.	港島第16A號	10.3%	建議加價8.3% ^{註(1)}
20.	港島第16M號	10.3%	建議加價8.3% ^{註(1)}
21.	港島第16X號	13.6%	建議加價9.1% ^{註(1)}
22.	港島第18M號	17.2%	建議加價9.2% ^{註(1)}
23.	港島第20號	20.8%	建議加價9.7% ^{註(1)}
24.	港島第20M號	29.4%	建議加價11.8% ^{註(1)}
25.	港島第22號	21.7%	處理中
26.	港島第22S號	21.7%	處理中
27.	港島第22X號	21.7%	處理中
28.	港島第23號	14.1%	處理中
29.	港島第23M號	14.1%	處理中
30.	港島第24A號	8.8%	處理中
31.	港島第24M號	9%	處理中
32.	港島第25號	8.9%	處理中
33.	港島第28號	10.4%	處理中
34.	港島第28M號	10.4%	處理中
35.	港島第28S號	10.4%	處理中
36.	港島第31號	14.5%	建議加價7.3% ^{註(1)}
37.	港島第31X號	14.5%	建議加價7.3% ^{註(1)}
38.	港島第32號	12.5%	建議加價8.9% ^{註(1)}
39.	港島第32A號	12.8%	建議加價10.3% ^{註(1)}

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全程)	申請結果
40.	港島第33號	12.5%	建議加價8.9% ^{註(1)}
41.	港島第33M號	12.8%	建議加價10.3% ^{註(1)}
42.	港島第35M號	14.7%	處理中
43.	港島第39C號	14.3%	處理中
44.	港島第39M號	15.3%	處理中
45.	港島第40號	15.4%	處理中
46.	港島第40X號	15.4%	處理中
47.	港島第51號	16.7%	處理中
48.	港島第51A號	16.7%	處理中
49.	港島第51S號	17.1%	處理中
50.	港島第52號	14.9%	處理中
51.	港島第56號	14.2%	建議加價6.1% ^{註(1)}
52.	港島第56A號	14.2%	建議加價6.1% ^{註(1)}
53.	港島第56B號	14.2%	建議加價6.1% ^{註(1)}
54.	港島第69號	15.9%	處理中
55.	港島第69A號	12.9%	處理中
56.	港島第69X號	10.4%	處理中
57.	港島第N4A號	17.1%	處理中
58.	港島第N4C號	17.1%	處理中
59.	港島第N4M號	14.5%	處理中
60.	港島第N4X號	17.1%	處理中
61.	港島第N31號	14.7%	建議加價6.2% ^{註(1)}
62.	港島第N40號	15.2%	處理中
63.	港島第N51S號	15.4%	處理中
九龍			
1.	九龍第5M號	12.5%	建議加價10.7% ^{註(1)}
2.	九龍第9M號	14.3%	建議加價9.5% ^{註(1)}
3.	九龍第16號	10.5%	建議加價7.9% ^{註(1)}
4.	九龍第16A號	9.3%	建議加價7.0% ^{註(1)}
5.	九龍第16B號	9.3%	建議加價7.0% ^{註(1)}
6.	九龍第16S號	9.3%	建議加價7.0% ^{註(1)}
7.	九龍第17M號	13.6%	處理中
8.	九龍第22A號	16.4%	建議加價8.2% ^{註(1)}
9.	九龍第22M號	17.3%	建議加價8.7% ^{註(1)}
10.	九龍第25M號	11.6%	處理中
11.	九龍第25MS號	14.3%	處理中
12.	九龍第25A號	11.6%	處理中
13.	九龍第25B號	10.1%	處理中
14.	九龍第37A號	10.6%	建議加價8.5% ^{註(1)}
15.	九龍第37M號	10.6%	建議加價8.5% ^{註(1)}
16.	九龍第38M號	14.6%	處理中

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全程)	申請結果
17.	九龍第39M號	14.6%	處理中
18.	九龍第47號	11.5%	建議加價8.2% ^{註(1)}
19.	九龍第48號	11.5%	處理中
20.	九龍第49號	12.2%	處理中
21.	九龍第49M號	1.9%	處理中
22.	九龍第54號	10.6%	建議加價8.5% ^{註(1)}
23.	九龍第54M號	10.0%	建議加價10.0% ^{註(1)}
24.	九龍第54S號	10.3%	建議加價9.0% ^{註(1)}
25.	九龍第69號	23.6%	建議加價10.1% ^{註(1)}
26.	九龍第69A號	18.6%	建議加價9.3% ^{註(1)}
27.	九龍第76A號	10.6%	處理中
28.	九龍第76B號	10.6%	處理中
29.	九龍第77M號	6.5%	處理中
30.	九龍第78號	10.5%	處理中
31.	九龍第79K號	8.9%	建議加價8.9% ^{註(1)}
32.	九龍第79M號	9.1%	建議加價6.8% ^{註(1)}
33.	九龍第79S號	9.1%	建議加價6.8% ^{註(1)}
34.	九龍第82號	33.3%	建議加價8.9% ^{註(1)}
35.	九龍第83A號	22.2%	建議加價8.9% ^{註(1)}
36.	九龍第83B號	22.2%	建議加價8.9% ^{註(1)}
37.	九龍第83M號	22.2%	建議加價8.9% ^{註(1)}
38.	九龍第87號	18.1%	加價9.1%
39.	九龍第89A號	16.3%	處理中
40.	九龍第89B號	11.4%	處理中
41.	九龍第89C號	16.3%	處理中
新界			
1.	新界第101M號	11.9%	處理中
2.	新界第102B號	11.1%	處理中
3.	新界第102S號	20.2%	處理中
4.	新界第102號	11.1%	處理中
5.	新界第105號	20.0%	建議加價7.8% ^{註(1)}
6.	新界第106號	10.9%	處理中
7.	新界第107號	10.3%	處理中
8.	新界第108A號	10.8%	加價9.2%
9.	新界第111號	11.1%	處理中
10.	新界第112M號	7.7%	加價5.8%
11.	新界第113號	12.3%	處理中
12.	新界第115號	10.5%	處理中
13.	新界第140M號	20.5%	加價5.5%
14.	新界第15A號	15.4%	加價9.6%
15.	新界第15M號	11.8%	加價9.8%

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全程)	申請結果
16.	新界第15號	15.4%	加價9.6%
17.	新界第16號	11.5%	加價9.6%
18.	新界第17A號	13.3%	加價8.9%
19.	新界第17M號	13.3%	加價8.9%
20.	新界第17號	12.0%	加價9.3%
21.	新界第20A號	15.4%	處理中
22.	新界第20B號	15.7%	處理中
23.	新界第20C號	15.9%	處理中
24.	新界第20E號	15.9%	處理中
25.	新界第20G號	15.7%	處理中
26.	新界第20K號	15.3%	處理中
27.	新界第20M號	15.4%	處理中
28.	新界第20P號	15.4%	處理中
29.	新界第20R號	15.4%	處理中
30.	新界第20S號	15.4%	處理中
31.	新界第20T號	15.7%	處理中
32.	新界第20X號	15.4%	處理中
33.	新界第21A號	15.4%	處理中
34.	新界第21K號	15.9%	處理中
35.	新界第22K號	15.4%	處理中
36.	新界第23K號	15.8%	處理中
37.	新界第23S號	16.1%	處理中
38.	新界第24號	13.5%	處理中
39.	新界第26A號	10.0%	處理中
40.	新界第26號	10.0%	處理中
41.	新界第28A號	11.7%	處理中
42.	新界第28K號	18.0%	處理中
43.	新界第28S號	18.0%	處理中
44.	新界第29號	14.5%	加價10.80%
45.	新界第308A號	9.4%	建議加價7.3% ^{註(1)}
46.	新界第308M號	9.4%	建議加價7.3% ^{註(1)}
47.	新界第310M號	20.8%	加價5.7%
48.	新界第31A號	16.9%	處理中
49.	新界第31號	16.9%	處理中
50.	新界第32號	18.8%	處理中
51.	新界第39A號	16.4%	加價8.2%
52.	新界第39號	13.9%	加價8.3%
53.	新界第401號	14.6%	處理中
54.	新界第402S號	16.2%	處理中
55.	新界第403A號	15.1%	處理中
56.	新界第403P號	15.1%	處理中

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全程)	申請結果
57.	新界第403X號	15.1%	處理中
58.	新界第403號	15.1%	處理中
59.	新界第404M號	10.2%	加價8.5%
60.	新界第405號	10.0%	加價8.6%
61.	新界第406號	10.4%	建議加價5.2% ^{註(1)}
62.	新界第407A號	11.3%	建議加價6.5% ^{註(1)}
63.	新界第407B號	11.7%	建議加價5.2% ^{註(1)}
64.	新界第407號	11.8%	建議加價4.5% ^{註(1)}
65.	新界第410號	20.8%	加價3.8%
66.	新界第413號	14.5%	加價10.8%
67.	新界第43A號	11.3%	處理中
68.	新界第43B號	11.8%	處理中
69.	新界第43C號	12.1%	處理中
70.	新界第43S號	11.8%	處理中
71.	新界第43號	11.8%	處理中
72.	新界第46M號	17.0%	建議加價5.7% ^{註(1)}
73.	新界第47M號	17.0%	建議加價5.1% ^{註(1)}
74.	新界第481號	15.4%	處理中
75.	新界第482號	15.4%	處理中
76.	新界第501A號	20.4%	加價7.4%
77.	新界第501C號	20.4%	加價7.4%
78.	新界第501S號	20.4%	加價6.3%
79.	新界第502號	13.9%	加價3.6%
80.	新界第503K號	10.1%	處理中
81.	新界第503號	10.1%	處理中
82.	新界第504號	8.3%	處理中
83.	新界第505號	12.6%	處理中
84.	新界第50A號	12.9%	拒絕
85.	新界第50K號	12.9%	拒絕
86.	新界第51B號	12.2%	拒絕
87.	新界第51K號	11.6%	拒絕
88.	新界第52A號	15.4%	加價7.7%
89.	新界第52B號	16.7%	加價7.5%
90.	新界第52K號	16.7%	加價7.5%
91.	新界第54A號	15.4%	加價7.7%
92.	新界第54K號	16.1%	加價10.7%
93.	新界第56A號	12.8%	加價7.7%
94.	新界第618A號	11.1%	處理中
95.	新界第618B號	11.1%	處理中
96.	新界第618號	11.1%	處理中
97.	新界第65A號	15.4%	加價8.2%

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全程)	申請結果
98.	新界第65K號	13.3%	加價6.7%
99.	新界第65M號	17.2%	撤回申請，只減少票價優惠
100.	新界第65S號	12.9%	加價3.2%
101.	新界第66K號	13.3%	加價6.7%
102.	新界第67A號	26.1%	加價10.9%
103.	新界第67K號	14.9%	加價7.5%
104.	新界第71A號	11.4%	處理中
105.	新界第71號	11.5%	處理中
106.	新界第72號	11.5%	處理中
107.	新界第75號	30.0%	處理中
108.	新界第76號	30.0%	處理中
109.	新界第806A號	15.6%	加價7.8%
110.	新界第806B號	15.6%	加價7.8%
111.	新界第806C號	25.3%	加價10.5%
112.	新界第806M號	15.6%	加價7.8%
113.	新界第814號	11.4%	處理中
114.	新界第81M號	9.5%	加價4.8%
115.	新界第81號	9.7%	加價3.2%
116.	新界第82M號	10.4%	加價4.2%
117.	新界第82號	9.7%	加價3.2%
118.	新界第88A號	12.5%	建議加價7.5% ^{註(1)}
119.	新界第88C號	20.0%	建議加價6.7% ^{註(1)}
120.	新界第88F號	20.0%	建議加價7.5% ^{註(1)}
121.	新界第88G號	20.0%	建議加價6.7% ^{註(1)}
122.	新界第88M號	20.5%	建議加價7.2% ^{註(1)}
123.	新界第90A號	27.3%	建議加價9.1% ^{註(1)}
124.	新界第90M號	18.2%	建議加價6.1% ^{註(1)}
125.	新界第90P號	27.3%	建議加價9.1% ^{註(1)}
126.	新界第91A號	24.2%	建議加價9.7% ^{註(1)}
127.	新界第91號	21.8%	建議加價8.7% ^{註(1)}
128.	新界第92M號	18.2%	建議加價6.1% ^{註(1)}
129.	新界第93A號	18.6%	建議加價4.1% ^{註(1)}
130.	新界第93號	18.2%	建議加價6.1% ^{註(1)}
131.	新界第99號	19.0%	加價7.1%
132.	新界第616S號	24.0%	建議加價14.0% ^{註(1)}

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。

(B) 渡輪服務

序號	渡輪服務	申請票價加幅 (全程)	申請結果
1.	中環－長洲	20%	月票及多程優惠票種加幅為8%，而單程票加幅為12.5%，其中「中環－梅窩」及「中環－坪洲」兩條航線已全面改用高速船服務，並進行了單程票票價整合，將普通船與高速船的單程票票價改為劃一收費，票價整合後的單程票票價較整合前高速船的票價為低。
2.	中環－梅窩	20%	
3.	坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲	20%	
4.	中環－坪洲	15%至30%	
5.	中環－榕樹灣	15%至30%	
6.	中環－索罟灣	15%至30%	
7.	屯門－東涌－沙螺灣－大澳	35%	處理中
8.	北角－觀塘 (危險品汽車渡輪)	70%	處理中

2. 為方便市民使用不同公共交通服務，各公共交通服務營辦商之間設有轉乘票價優惠。有關安排在2023至2025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列載：

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 2023年： 19條路線 2024年： 25條路線 2025年： 19條路線	2023至2025年： 0.6元至2.0元	2023年： 26 660 2024年： 21 940 2025年： 22 900	持續實施
鐵路及專線小巴 註(4) 2023年： 556條路線 2024年： 560條路線 2025年： 570條路線	2023年1月1日至 11月4日： 0.3元至3元 2023年11月5日起： 0.5元至3元	2023年： 456 560 2024年： 468 530 2025年： 475 531	持續實施

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)
鐵路及街渡渡輪 (1條路線)	2023至2025年： 0.5元	2023年： 370 2024年： 350 2025年： 310	由2020年6月1日開始並持續實施
各專營巴士公司提供的巴士轉乘優惠 註(5) 2023年： 629條路線 2024年： 660條路線 2025年： 655條路線	2023至2025年： 0.1元至38.7元	2023年： 180 900 2024年： 191 340 2025年： 193 380	持續實施
專營巴士及專線小巴 2023年： 71條路線 2024年： 96條路線 2025年： 96條路線	2023至2025年： 1.0元至4.0元	2023年： 258 2024年： 304 2025年： 316	持續實施
專營巴士及電車 (36條路線)	2023年及2024年： 3.0元 2025年：3.3元	2023年： 1 300 2024年： 877 2025年： 856	由2017年7月1日開始並持續實施
各專線小巴路線組合之間的轉乘 (41條路線)	2023年及2024年： 1.0元至11.9元 2025年： 1.0元至12.3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)	2023年： 3.8元至9.4元 2024年及2025年： 5.5元至9.4元	2023年： 21 2024年： 21 2025年： 20	由2011年7月1日開始並持續實施

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)}

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營辦商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地協助公共交通營辦商按其營運模式研究以不同途徑增加非票務收入，從而改善財務狀況，相關舉措亦可助紓緩部分加價壓力。有關公共交通營辦商現時增加非票務收入的措施列載如下：

公共交通營辦商	增加非票務收入的措施	非票務收入佔其總收入比例
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。	18.5% ^{註(7)}
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；利用個別巴士車廠為非專營巴士提供入油/洗車/維修及檢查服務；在部分配置巴士充電設施的車廠為其他電動車輛提供充電服務；在個別車廠外牆張貼廣告；出租個別巴士車廠部分泊車位；出租個別車廠部分樓層；在合適的公共運輸交匯處／總站安裝售賣機、自助郵件智能櫃等可賺取收入的設施；以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。	約1-6%

公共交通營辦商	增加非票務收入的措施	非票務收入佔其總收入比例
公共小巴	在車身、車廂及多媒體展示廣告。	約1%
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；以及在碼頭的空置位置舉辦商業活動等。	約1-72%
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。	約60%

註(7)： 此數字為香港車站商務收入佔香港客運服務總收入的比例。

4. 政府一直鼓勵公共交通服務營辦商按其營運及財政情況、社會經濟環境和乘客的需求，盡量調低收費及提供優惠(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服務情況下，為乘客提供票價優惠。

有關有提供月票／套票的公共交通服務營辦商及在2025年使用人數列載如下：

涉及的公共交通營辦商	月票/套票	2025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、九巴「搭十送一」車票及預購車票	約80 720
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20
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330
渡輪營辦商(14條航線)	月票、多程票、來回票及四日旅遊票	約12 600
港鐵公司	「都會票」及「全月通」 ^{註(8)}	約300 000 ^{註(9)}

涉及的公共交通營辦商	月票/套票	2025年平均每日使用人次 (除特別註明)
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1 100 ^{註(10)}

註(8)：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(9)：此數字為「都會票」及各款「全月通」於2025年平均每日使用的乘客人次。

註(10)：此數字為月票及套票於2025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：3273)

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(謝詠誼)

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歲至79歲／80歲或上)分別列出。
2. 自2024年起至現時為止，以上各年齡群組涉及交通意外的情況如何？請以表列之。
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？
5. 目前無障礙的士(可供輪椅上落)及電動的士的數目分別有多少，請以分別列出？當局如何鼓勵的士業界引入無障礙的士及電動的士？相關措施為何？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：40)

答覆：

1. 截至2026年2月28日，持有有效的士駕駛執照的人數，按年齡組別表列如下：

年齡組別	人數
59歲或以下	80 369
60至69歲	92 126
70至79歲	37 232
80歲或以上	2 471
總數	212 198

2. 根據紀錄，於2024年1月至2026年2月，按年齡組別劃分的涉及交通意外的的士司機數目表列如下：

年齡組別	年份		
	2024	2025*	2026(1-2月)*
59歲或以下	2 944	2 639	256
60至69歲	2 022	1 644	194
70至79歲	625	668	74
80歲或以上	26	33	3

*臨時數字

3. 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		
	2023年	2024年	2025年
濫收車費	340	460	368
拒絕或忽略接受租用	361	306	204
拒絕或忽略駕駛的士至租用人指示的地方	28	52	38
沒有採用最直接而切實可行的路綫駛往目的地(俗稱「兜路」)	277	453	380
駕駛行為不當	374	366	409
舉止無禮	712	710	503
未有展示司機證	17	34	18
司機抽煙	26	36	38
阻礙交通	36	63	65
的士車輛狀況不佳	22	29	35

4. 過去3年，警務處就私家車和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	執法行動次數
2023	33
2024	47
2025	118

5. 截至本年至2月底，可供輪椅上落的無障礙的士及電動的士分別為6 289輛及1 096輛。

在「無障礙運輸」的理念下，政府一直積極鼓勵的士業界引入更多可供輪椅上落的士及不同型號，讓輪椅使用者有更多選擇，便利他們的出行需要。運輸署一直就的士業界或車輛供應商引入可供輪椅上落之的士型號保持開放態度，亦會繼續與的士業界和各車輛供應商溝通，協助他們了解相關的標準和審批程序，並在有需要時協調業界尋找適合在香港的道路上行走的型號。此外，為進一步改善的士服務質素，政府已於2025年7月向5支的士車隊發出的士車隊牌照。根據牌照條件，每支車隊須提供一定數量的可供輪椅上落的士。目前，5支車隊共有約130輛可供輪椅上落的士，便利輪椅使用者出行。

電動的士方面，政府已在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。最高貸款額為純電動的士的購買價，上限為35萬港元。截至2026年2月底，貸款計劃已批出864宗貸款申請。此外，政府於2024年12月公布《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，資助的士車主購買3 000輛電動的士，每輛電動的士的資助額為45,000元。環境及生態局今年2月公布《香港電動車普及化路線圖更新版》，提出會在今年進一步推出5,000萬元的電動輪椅的士資助計劃。環境及生態局現正擬訂新計劃的框架，並會在諮詢相關持份者後，制定細節和安排，適時公布詳情。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3274)

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(謝詠誼)

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」的推行情況，請問：

1. 措施自2023年推行以來，申請及成功輸入多少名司機？請詳細列車每輪申請配額數字、申請情況、獲批數字。
2. 上述獲批個案分佈於哪一項公共交通機構？請分別列之。
3. 上述輸入司機的平均月薪及年齡分別為何？
4. 運輸署有沒有就輸入外勞司機問題接獲投訴？如有，請按個案類別分別列出。

就泊車轉乘計劃，請提供現時各區(包括機場及各口岸)提供「泊車轉乘」設施的 (a)停車場地點(b)泊車轉 乘收費，以及(c)使用率

提問人：陳恒鎮議員(立法會內部參考編號：42)

答覆：

- 1-2. 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」(計劃)，並分別在2023年9月及2024年7月透過兩輪申請批出共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。因應首批輸入勞工的合約期於2025年年底陸續屆滿，運輸署於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。截至2026年2月底，589個配額(包括324個公共小巴及265個客車輸入司機

配額)獲批續期。運輸署會繼續處理接獲的續期申請，包括審視有關營辦商是否繼續符合計劃的準則(包括輸入勞工與全職本地員工1比2的人手比例、輸入勞工的薪酬不得低於相關職位的每月工資中位數、須符合相關本地招聘要求等)。此外，截至2026年2月底，已投入服務的輸入司機的數字載於下表。

司機類別	已投入服務的輸入司機數目
公共小巴司機	862
本地客車司機	365
跨境直通巴士司機	370
總數	1 597

3. 運輸署沒有備存輸入司機的平均月薪及年齡的數據。
4. 截至2026年2月底，運輸署曾收到共61宗涉及輸入司機服務態度及駕駛技巧的投訴(見下表)，投訴事項包括未能在指定地點／站點讓乘客下車、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。

	投訴輸入司機的個案數字
自計劃推行至2025年2月底	33
2025年3月至2026年2月底	28
總數	61

泊車轉乘計劃方面，目前，全港有24個停車場提供合共約9 700個轉乘泊車位，有關詳情載於附表二。根據運輸署所得資料，現時泊車轉乘每小時收費由\$7至\$24不等，而日泊收費(不計及機場快綫和高鐵泊車轉乘)則由\$98至\$120不等，收費視乎個別地點的泊車轉乘需求等因素而定。運輸署沒有備存泊車轉乘設施的使用率。

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) ⁽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) ⁽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⁽²⁾

註：

- (1) 6 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。

泊車轉乘設施詳情

地點	管理者	泊車轉乘收費
青衣站	港鐵公司	每小時收費由\$7至\$24不等，而日泊收費(不計及機場快綫或高鐵泊車轉乘)則由\$98至\$120不等。
錦上路停車場	港鐵公司	
九龍站	港鐵公司	
紅磡站	港鐵公司	
彩虹泊車轉乘公眾停車場	港鐵公司	
香港站	港鐵公司	
海洋公園站	港鐵公司	
西九龍站	港鐵公司	
荃灣西站	港鐵公司	
上水寶石湖邨第一期公眾停車場	房屋署	
屯門站	私人	
烏溪沙站	私人	運輸署沒有備存相關資料。
東港城停車場	私人	
奧海城一期商場	私人	
啟田商場停車場	領展	
朗屏停車場D	領展	
愛民停車場	領展	
樂富生活創庫停車場	領展	
樂富街市停車場	領展	
黃大仙中心北館停車場	領展	
黃大仙中心南館停車場	領展	
黃大仙二區有蓋停車場	領展	
天盛停車場A	領展	
愉翠商場停車場	領展	

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1712)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

現時全港配備數碼衝紅燈攝影機及安裝數碼偵速攝影機機箱，分別約有220及160個。在來年需要特別留意的事項包括，利用衝紅燈及偵察車速攝影機系統，加強對衝紅燈及超速罪行的執法行動，並就系統策劃和調配與相關政府部門聯繫。政府可否告知：

- 1) 今年會否增加衝紅燈及偵察車速攝影機系統？若會，數目為何，涉及多少款項？
- 2) 以上系統每年的維護費用多少？
- 3) 多功能智慧燈柱(智慧燈柱)旨在收集空氣質素、道路車流等實時城市數據，智慧燈柱能否兼容以上2個系統的職能？若能，智慧燈柱兼容與獨立安裝衝紅燈及偵察車速攝影機系統的成本價格比較為何？

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

- 1) 政府在2026年計劃分別加設10套衝紅燈攝影機系統及3套偵察車速攝影機系統，涉及總開支約為720萬元。
- 2) 新加設的衝紅燈攝影機系統及偵察車速攝影機系統的保養期為1年，保養期內的維修保養開支由承建商承擔，政府暫無維護費用支出。
- 3) 為確保衝紅燈攝影機系統及偵察車速攝影機系統偵測結果的可靠性，上述交通執法攝影機的安裝需符合位置(例如高度、角度及覆蓋範圍)的特定要求，同時亦須避免受到其他設備干擾。因此，現時交通執法攝影機一般需安裝在專用的支柱上作獨立運作，以符合上述技術及執法要求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1654)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就騎單車人士道路安全的事宜，請政府告知本會：

1. 過去三年，按意外發生地點(包括單車徑、行車道路等)劃分，每年涉及單車的交通事故的數量，以及當中導致死亡、重傷及輕傷的個案宗數分別為何？
2. 過去三年，按意外碰撞類別(例如單車撞及行人、單車之間相撞、單車與其他車輛碰撞、單車撞到物件等)劃分，每年涉及單車而導致死亡或嚴重受傷的意外宗數分別為何？
3. 過去三年，當局推出了哪些措施推廣單車安全及提高騎車人士的安全意識，以減少危險騎車行為；相關的開支是多少；今年又計劃推行哪些相關的宣傳或教育工作，預算開支又是多少？
4. 過去三年，當局在改善單車徑及相關配套設施方面進行了哪些工程或優化措施，以提升單車徑的安全水平；相關開支為多少；今年又有哪些改善單車徑狀況或設計的計劃，預算開支是多少？

提問人：陳家珮議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

1. 根據紀錄，過去3年，按地點及嚴重程度劃分涉及單車交通意外宗數表列如下：

年份	地點	交通意外宗數		
		致命	嚴重	輕微
2023 年	單車徑	1	30	852
	行車道路	5	53	818
	其他^	0	21	200
2024 年	單車徑	0	19	739
	行車道路	8	41	789
	其他^	1	7	275
2025 年*	單車徑	1	9	930
	行車道路	11	22	805
	其他^	0	5	315

註：

* 2025年交通意外宗數為臨時數字

^ 其他是指單車公園、遊樂場及空地等。

2. 根據紀錄，過去3年，按單車碰撞類別及嚴重程度劃分涉及交通意外中單車數目表列如下：

年份	單車碰撞類別 [#]	涉及交通意外中單車數目 [^]	
		致命	嚴重
2023 年	單車撞行人	0	11
	單車撞單車	2	16
	單車與其他車輛碰撞	4	30
	單車撞物	0	8
	單車沒有碰撞	1	48
2024 年	單車撞行人	0	7
	單車撞單車	0	6
	單車與其他車輛碰撞	5	28
	單車撞物	2	7
	單車沒有碰撞	2	23
2025 年*	單車撞行人	2	6
	單車撞單車	0	8
	單車與其他車輛碰撞	7	10
	單車撞物	1	1
	單車沒有碰撞	2	18

註：

* 2025年交通意外宗數為臨時數字

於一宗涉及多於一輛單車的交通意外中，每輛單車的碰撞類別有可能不同，例如於一宗交通意外，單車甲與單車乙碰撞，而單車乙再與行人碰撞，單車甲的碰撞類別為單車與單車碰撞，而單車乙的碰撞類別為單車與行人碰撞。故此，在按單車碰撞類別劃分時，以涉及交通意外單車數目作分析會較合適。

^ 同一宗涉及單車的交通意外，有機會涉及多於一輛單車(例如涉及兩輛或以上單車相撞)，故涉及交通意外單車數目可能較涉及單車的交通意外宗數為大。

3. 過去3年，運輸署與警務處及道路安全議會緊密合作，透過在單車徑、踏單車熱點及單車意外黑點派發單車安全宣傳品及單張、於社交平台發佈單車安全短片、製作「單車資訊中心」網頁及其他宣傳刊物，以及舉辦單車安全嘉年華等，提醒騎單車人士注意安全，以及鼓勵他們使用個人防護裝備，提升公眾對單車安全的意識。運輸署在今年會繼續聯同警務處從多渠道加強駕駛單車人士的安全意識及對相關法例及規則的認識。上述宣傳及教育工作由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。
4. 過去3年，政府已完成位於東涌道、大埔南運路及屯門鳴琴路的單車徑改善工程，相關開支約17萬元。

路政署現正進行位於將軍澳的單車徑改善工程，在2026-27年度的預算約58萬元。至於其他規劃中的改善工程，政府會因應最新情況，持續檢視公共資源的運用及工程效益，以及改善工程的優次緩急，適當調整時間表和訂定開支預算。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2414)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就著公共交通費用補貼計劃(計劃)，當局可否告知本會：

1. 過去三年，計劃(i)所發放的補貼總金額、(ii)平均每月受惠人數、(iii)與對上一年比較的升跌幅分別為何(按照八達通和AlipayHK的領取者分項列出)；以及
2. 當局有否就計劃的成效進行檢視，以確保公帑運用得當；如有，詳情為何；如否，原因為何及未來會否進行有關檢視？

提問人：陳家珮議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 過去3年，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下的補貼總金額、平均每月受惠人數及與上一年比較的升／跌幅百分比列於表一，按八達通和AlipayHK的分項數字則列於表二。

表一：

年份 ^{註一}	補貼總金額 (百萬元)	補貼總金額 與上一年比較 的升/跌幅 百分比	平均每月 受惠人數 (千人)	平均每月 受惠人數與 上一年比較 的升/跌幅 百分比
2023	3,909	+37.8%	3 036	+33.5%
2024	2,528	-35.3%	1 988	-34.5%
2025	2,238	-11.5%	1 764	-11.3%

註一：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由400元放寬至200元，以及暫時將每月補貼上限由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及每月補貼上限由2023年11月起回復至400元。由2025年6月起，補貼計劃下的每月公共交通開支水平由400元提高至500元。

表二：

年份	補貼總金額 (百萬元)		平均每月受惠人數 (千人)	
	八達通	AlipayHK ^{註二}	八達通	AlipayHK ^{註二}
2023	3,909	不適用	3 036	不適用
2024	2,528	不適用	1 988	不適用
2025	2,214	24	1 738	26

註二：自2025年1月1日起，除了八達通外，補貼計劃亦涵蓋透過AlipayHK支付的公共交通費用。

- 政府在2019年推出補貼計劃，旨在為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。補貼計劃簡單易明，操作簡便，自推出以來受社會大眾歡迎，至今運作順暢。為了讓計劃以財政上可持續的模式繼續運作，政府在2025年初完成關於補貼計劃的檢討，並自2025年6月起，將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。

政府會在審慎理財的大前提下，不時檢視補貼計劃，並因應當時的情況(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，以維持補貼計劃的可持續性和確保公帑運用得宜。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2415)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

大嶼山封閉道路通行許可證的簽發及收費，政府可否告知本會：

1. 過去三年，當局接獲大嶼山封閉道路通行許可證的申請數量及批出許可證的數量分別為何？

提問人：陳家珮議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

1. 過去3年，運輸署接獲的申請及簽發的大嶼山封閉道路通行許可證(許可證)的數目表列如下：

年份	2023年	2024年	2025年
申請數目	26 100	26 000	26 400
簽發數目(註)	36 800	37 200	37 300

註：由於申請可能涉及多於一張許可證，因此每年簽發的許可證總數或會超過接獲申請總數。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1883)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局在2026-27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，對此，請當局告知本會：

1. 請按司機類別，詳細告知兩輪申請下接獲的申請宗數、申請配額數目、獲批申請宗數、以及獲批司機配額數目分別為何；
2. 請按司機類別，詳細告知參與本地駕駛考試的人數、通過人數、已投入服務的司機人數分別為何；
3. 請按司機類別，詳細告知當前從業人手數量、人手短缺數量、所需人力需求分別為何；
4. 請按司機類別，詳細告知涉及輸入司機的投訴個案數字、個案性質及當局跟進情況；
5. 鑒於市民和旅客對公共交通，特別是本地客車和跨境巴士服務的需求有所上升，當局會否考慮增加該計劃配額及推出第三輪申請，如會，詳情為何；如否，原因為何。

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

1.、3.及5.

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。根據政府於2023年曾經進行的公共交通人力資源研究，本港公共小巴／客車行業的從業人手的數量載於下表：

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

為紓緩業界人手問題，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」(計劃)，並分別在2023年9月及2024年7月透過兩輪申請共批出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。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。因此，我們認為延續現有的配額，可以讓這批已通過本地駕駛考試及累積本地駕駛經驗的輸入司機，繼續向市民提供服務，有助確保公共交通服務的穩定及質素。因應首批輸入勞工的合約期於2025年年底陸續屆滿，運輸署於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。

截至2026年2月底，589個配額(包括324個公共小巴及265個客車輸入司機配額)獲批續期。運輸署會繼續處理接獲的續期申請，包括審視有關營辦商是否繼續符合計劃的準則(包括輸入勞工與全職本地員工1比2的人手比例、輸入勞工的薪酬不得低於相關職位的每月工資中位數、須符合相關本地招聘要求等)。運輸署暫時沒有計劃調整配額總數，未來會繼續密切留意本地勞工市場及人力情況的變化，並持續檢視計劃的實施情況及評估行業的人手需求，同時亦會通過諮詢小組與各持份者保持緊密溝通及加強發放資訊，並參考相關意見，適時檢討計劃。

- 截至 2026 年 2 月底，已參與本地駕駛考試的人數、通過本地駕駛考試及投入服務的輸入司機的數字載於下表。

參與本地駕駛考試的輸入司機數目 ^{註(1)}	通過本地駕駛考試的輸入司機數目 ^{註(1)}	已投入服務的輸入司機數目
1 812	1 656	1 597 ^{註(2)}

註：

- (1) 參與本地駕駛考試及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。

- 截至 2026 年 2 月底，運輸署共收到 61 宗涉及輸入司機服務態度及駕駛技巧的投訴(見下表)，投訴事項包括未能在指定地點／站點讓乘客下車、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 36 宗經運輸署調查後證實成立。

	投訴輸入司機 的個案數字	已證實投訴成立 的個案數字
自計劃推行至 2025年2月底	33	28
2025年3月至 2026年2月底	28	8
總數	61	36

一如本地公共小巴／客車司機，輸入司機的表現受營辦商監管。營辦商有責任按運輸署的規定提供適當及妥善的服務，包括監察所有受聘司機的駕駛及服務表現。運輸署已敦促相關營辦商加強司機管理。與此同時，運輸署會在恆常監管服務工作中，透過實地視察了解司機(包括本地及輸入司機)的表現，確保司機駕駛及服務表現能符合要求。如發現有不妥善的地方，運輸署會向相關營辦商跟進。整體而言，我們觀察到輸入司機能提供高水平的服務。

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) 6 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。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：1889)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領1下的工作包括的士方面，運輸署在2025年7月發出5個的士車隊牌照，並密切監察持牌的士車隊的運作。對此，當局可否告知本會：

1. 截至目前，5支車隊的的士數量分別為何(包含電動的士、輪椅的士、豪華的士數量)，每支車隊載客量、行程里數分別為何；政府對每支車隊的資助金額為何，5支車隊是否有完成當局的KPI，如有，詳情為何；如否，原因為何；
2. 現時乘客須分別下載5支車隊各自應用程式叫車十分繁瑣，八達通去年宣佈將在手機程式推出「Call車易」聚合平台，乘客毋須分別下載各車隊程式即可叫車。對此，當局是否知悉相關工作進展為何，平台預計何時推出，政府對此是否有資助，如有，詳情為何；
3. 鑒於的士車隊現時的士數量和司機不足，叫車不易等問題，給予乘客不好體驗，當局有否檢視的士車隊的成效，將如何進一步完善的士車隊，如有，詳情為何；如否，原因為何；及
4. 對於有傳媒報道近期多個的士車隊為挽救生意，正與不同的網約平台洽談合作，當局對此取態為何？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1&3.

政府引入的士車隊制度的目的，是旨在引入系統化的專業車隊管理，以提升的士服務質素。運輸署通過牌照條件規管車隊的營運和管理，並訂明車隊的士須安裝的裝置，以及就車隊規模、車齡，以及車隊持牌

人須提供的服務作出相關要求，例如必須提供網約渠道(包括召車手機程式、網頁或電話熱線)和電子支付方式，以及在車廂內安裝各項安全裝置(包括行車記錄儀、監察司機駕駛行為的系統等。運輸署自2025年7月向5支的士車隊發出的士車隊牌照以來，車隊的士的數字一直持續穩步增長。截至2026年3月13日，共有超過1 500輛車隊的士及約2 000位車隊的士司機投入服務，當中電動的士、輪椅的士和豪華的士數目分別約為740輛、135輛和690輛(這三類的士之間有所重疊，因某的士可同時為電動與豪華的士)，並完成超過288萬宗行程。

乘客普遍對車隊的士服務評價正面，認為車輛型號選擇較多(有六人的士、輪椅的士)、車齡較新、車廂寬敞整潔、設備亦有所提升，而司機亦待客有禮。總的來說，的士車隊提供優質服務，並展示更專業的管理模式，為的士業界運作帶來正面的新氣象。

政府一直積極就車隊的營運提供適當協調和協助，包括便利車隊的士驗車安排、協調車隊營辦商申請「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」、向市民及遊客宣傳車隊服務，以及推動各車隊與第三方平台合作以提供統一召車服務等。此外，為了方便車隊的士接載已預約行程的乘客，運輸署亦已於機場、部分跨境口岸、高鐵香港西九龍站、部分地鐵站、啟德郵輪碼頭、香港會議展覽中心二期、會展站公共運輸交匯處和M+博物館等16個地點，設置了約90個車隊的士專屬停車處。另外，運輸署亦協調部分車隊營運商與電力公司及其他公共交通營辦商合作，以便利電動的士充電。

另外，政府亦透過「智慧交通基金」向的士車隊提供資助，鼓勵車隊透過研究及應用科技項目，改善車隊的士服務的安全與質素。5支車隊各已就其申請項目獲批約1,000萬元資助。為確保成效，政府已根據每支車隊的項目研究內容及特性制訂了相應的績效指標(例如提升的士使用率、確保電動的士營運管理系統的運作率及可靠性，以及提升路線效率等)。目前有關項目正在進行中，基金秘書處及基金管理委員會將於項目完成後審視並評估相關的成果。

至於招募司機方面，運輸署一直有協助安排車隊營辦商參與勞工處的地區招聘會及專題招聘會，讓營辦商向求職者詳細講解車隊對司機的管理、培訓與支援，吸引現職司機和新血加入。同時，各個車隊亦採取不同措施致力招募更多司機，包括在電台和社交媒體上刊登廣告、提供新人介紹費和駕駛安全獎金，以及引入彈性工作時間等。根據我們了解，招聘會和上述措施吸引不少行外人士查詢，並成功招聘超過100人轉行成為車隊的士司機。另外，為吸引更多新人加入的士行業，運輸署已於2025年11月3日起進一步優化的士筆試，大幅減少和簡化有關地方和路線的試題，並同時加入與提升的士服務質素相關的新試題，務求在維持評估水平的同時，讓試題更切合的士業界的實務需要。截至2026年2月28日，平均每月報考人數從優化的士筆試前錄得的約1 380

人，上升至優化後錄得的約1 820人，升幅約三成，對增加整體行業人手以至車隊招募司機方面均有正面作用。

此外，運輸署正積極協調各車隊與的士業界不同持份者(如商會、工會、車行等)聯繫，以協助他們招募司機及車主。政府會繼續透過上述各項協調和協助措施，並會持續督促各車隊營辦商積極優化服務，加快招募司機及車主，推動各車隊邁向所承諾的規模，為乘客提供優質的士服務。

2. 為方便市民預約車隊的士，運輸署一直積極推動各車隊與第三方平台合作推出統一召車平台，讓市民可透過同一個應用程式預約各車隊的士。第三方平台已經與各車隊完成技術對接，現正作進行內部測試，以便盡快推出。
4. 運輸署一直鼓勵5支車隊營辦商積極透過不同渠道開拓更多商機，例如與網約平台合作，以便利乘客預約車隊的士服務。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2412)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局在2026-27年度需要特別留意的事項提及會繼續進一步優化「港車北上」的運作及支援推行「粵車南下」，對此，請當局告知本會：

1. 自「港車北上」實施以來，接獲申請數目、獲批申請數目、累計簽發的封閉道路通行許可證數目(當中約多少張為現時有效)、累計預約出行數目；
2. 自「粵車南下」實施以來，接獲申請數目、獲批申請數目、預定來港數目、口岸「轉機停車場」使用數目、入境香港市區數目分別為何；
3. 截止目前，有關「粵車南下」違例數字及個案性質詳情為何，當局後續執法及跟進情況為何；
4. 當局近日表示「粵車南下」計劃半年後覆蓋多4個廣東省城市，對此是否有具體時間表及城市名單；
5. 截至目前，港珠澳大橋雙向總車流為何，當中涉及「港車北上」及「粵車南下」的雙向總車流分別為何。

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：30)

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計劃的實施情況，並於適時推行優化措施以便利申請人。

在申請方面，由2025年10月起，獲批准參與「港車北上」的車輛無需申請封閉道路通行許可證(下稱「許可證」)，運輸署會向成功申請人發出電子批准信以確認其參與資格。截至2026年2月底，運輸署累計接獲約27萬宗「港車北上」申請，共簽發約25萬張許可證／電子批准信，當中(包括續期申請)約10萬張仍然有效。

預約出行方面，由2025年9月起，逢星期二及三(指定日子(包括香港或內地公眾假日及前夕、港珠澳大橋(大橋)免收橋費的日子及當局不時公布的日子)除外)，「港車北上」車輛可無需預約經大橋出行前往廣東省。截至2026年2月底，累計預約出行數目約190萬宗。

2. 在「粵車南下」安排下，合資格的廣東私家車可透過創新簡便的途徑申請經大橋赴港，在大橋香港口岸人工島上的自動化停車場(口岸停車場)泊車後，司機和乘客可使用「易泊飛」服務經香港國際機場轉乘飛機，或使用將於稍後推出的「易泊遊」服務入境並轉乘香港本地交通工具訪港，有助提升香港國際航空樞紐的地位；或在無須取得常規配額下以自駕方式經大橋直接入境並駛至香港市區(入境市區部分)。

口岸停車場於2025年11月啟用，截至2026年2月底，透過「易泊飛」服務使用的車次約3 000次。

入境市區部分由2025年12月起接受合資格廣東私家車申請。運輸署在接獲由內地部門轉交的申請後會作出審批，並會向成功申請人發出電子「國際通行許可證」(下稱「許可證」)。獲發許可證的粵車可預約經港珠澳大橋入境香港，每次留港最多三日。截至2026年2月底，運輸署共接獲約4 200宗申請，共發出逾3 500張許可證；其餘約700宗申請尚在處理中。累計預約出行數目約2 500架次。

3. 政府一直致力透過宣傳教育，配合執法工作，打擊香港道路上的交通違例事項，以確保道路安全。如發現粵車違反香港交通法例，警務處會按本地法律及程序處理。違例情況屬零星個案，有關個案已獲處理或正在跟進中。

粵港政府亦會視乎個案的具體情況，按「粵車南下」口岸停車場和入境市區部分的管理辦法採取適當措施，包括考慮暫停或取消有關車輛的參加資格。

4. 「粵車南下」首階段先開放予廣州、珠海、中山和江門四個城市，整體運作暢順。我們正累積實施經驗和密切留意推展情況，包括口岸運作、附近道路交通情況、用家和市民適應程度，以及配套設施的提升狀況等，與粵方持續檢視和商討有序增加名額，並計劃於實施半年後逐步由現時

四個廣東省城市推展至廣東省其他城市，以穩健可控方式推進「粵車南下」。我們會適時公布有關安排。

5. 大橋自2018年通車直至2025年的雙向行車架次表列如下，運輸署沒有備存當中涉及「港車北上」及「粵車南下」的相關統計數字：

年份	雙向行車架次
2018 ^{註(1)}	241 099
2019	1 521 114
2020 ^{註(2)}	301 378
2021 ^{註(2)}	154 732
2022 ^{註(2)}	222 878
2023	2 279 087
2024	4 356 925
2025	5 217 784

(資料來源：大橋管理局^{註(3)})

註：

(1) 大橋於2018年10月24日起正式啟用。

(2) 數字受內地、香港及澳門自2020年1月底起實施的防疫措施所影響。

(3) 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。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2413)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局在2026-27年度的撥款較2025-26年度的修訂預算增加7.187億元(34.3%)，主要由於2026-27年度公共交通費用補貼所需撥款增加，當中已考慮就檢討補貼計劃而實施的相關措施。對此，當局可否告知本會：

1. 過去5年，公共交通費用補貼計劃下的補貼總金額、涉及的行政開支、平均每月受惠人數、每月的人均補貼金額分別為何；
2. 過去5年，當局是否發現公共交通費用補貼計劃有被濫用的情況出現，如是，詳情及跟進為何；如否，原因為何；
3. 修訂預算增加7.187億元，當中用於就檢討補貼計劃而實施的相關措施預留預算為何，相關檢討措施的詳情為何。

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、平均每月受惠人數及每月人均補貼金額列於表一，補貼計劃的經常開支(扣除補貼金額)則列於表二。

表一：

年份 ^註	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (千人)	每月人均 補貼金額 (元)
2021	3,709	2 999	103
2022	2,837	2 274	104
2023	3,909	3 036	107
2024	2,528	1 988	106
2025	2,238	1 764	106

註：為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾於2020年7月至2021年12月和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由400元放寬至200元，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時將每月補貼上限由400元提高至500元。由2025年6月起，補貼計劃下的每月公共交通開支水平由400元提高至500元。

表二：

財政年度	經常開支 (百萬元)
2020-21	39.0
2021-22	41.8
2022-23	37.4
2023-24	40.1
2024-25	42.0

政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用。補貼計劃在過去5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1.8%。

- 由於市民在補貼計劃下須自行負擔大部分的公共交通開支，而補貼計劃亦設有每月補貼上限，相關設計已有助減少濫用情況。與此同時，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。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，政府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2021-22至2025-26的5個財政年度，運輸署平均每月進行約90至170次實地視察及運輸調查，在調查期間並無發現濫用補貼的個案。
- 為了讓補貼計劃以財政上可持續的模式繼續運作，政府在2025年初完成關於補貼計劃的檢討，並自2025年6月起，將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。運輸署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：1934)

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(謝詠誼)

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. 下一個財政年度，「自動駕駛車輛應用促進工作組」涉及的人事編制及開支詳情分別為何；
2. 訂立自動駕駛載客營運路線圖、落實自動駕駛商業營運及推動跨區運作，涉及的人事編制、開支詳情及推展時間表分別為何；
3. 截至最新日期，本港自動車測試的車輛類別、測試地點、車輛數量、測試進度、累計測試里數、累計載客人次(如適用)分別為何；及達致「無須車上後備操作員、僅設遙距操作員的遙距操作測試」的條件為準則為何；
4. 有否預留開支，把「車路雲一體化」架構納入北部都會區發展規劃；及在北部都會區設立自動駕駛試點區域；
5. 會否考慮成立自動駕駛專項基金及提供稅務優惠，以加強研發能力和創新動力，促進自動駕駛產業發展？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1－2.

政府一直透過政策支持、法規配合和財政資助三方面多管齊下，積極而有序地推動自動駕駛車輛(下稱「自動車」)在香港發展。新的自動車規管框架已於2024年3月實施，運輸署亦同時發佈了《自動駕駛車輛測

試及先導使用實務守則》(下稱「守則」)，列明測試和使用自動車的詳細技術、安全和操作要求，以促進自動車測試及先導使用。為落實《2025年施政報告》和《運輸策略藍圖》推動自動車發展邁向更高台階的願景，全速引進和帶動業界在不同社區展開自動車測試與應用，以期邁向無人駕駛、規模化，達至商業營運，運輸署署長已成立「自動駕駛車輛應用促進工作組」(下稱「工作組」)，跨部門聯同行業持份者推進相關工作，包括專責審視個別自動車項目的進度與需求，就自動車的測試地點及車輛類別，以及為配合自動車邁向商業發展所需要的牌證安排提供督導，研究合適的規管安排，准許自動車以個別試點形式，於特定範圍內提供一定程度的商業營運服務，務求加快推動自動駕駛技術由研發測試階段順利過渡至實際營運，讓更多市民能接觸及體驗相關服務。第一次工作組會議已於2026年3月17日舉行。在跨區應用方面，我們未來會循序漸進地增加試點及逐步擴大跨區測試規模，並通過不同項目有序擴大自動車應用網絡，包括區域性的測試，例如在2026年2月，北大嶼山自動駕駛項目已由現有的北大嶼山機場路線延伸到東涌以至欣澳。另外，運輸署正加速自動車的商業化實踐，爭取於2026年內落實連接香港國際機場「航天城」與港珠澳大橋香港口岸人工島的「航天走廊」自動駕駛項目的商業營運。上述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。

3. 截至2026年2月底，運輸署共發出6個「先導牌照」，涉及62輛自動車在6個地點進行測試，詳情如下：

	車輛種類 (車輛數目)	測試 地點	測試進度	累計測試 里數 (公里)
1	私家車 (30)	機場島	(1)進行公開道路(非載客)測試中 (2)進行非商業運作(指定人員)測試中- 累計接載指定人員人次: 700人	約137 800
		東涌	進行公開道路(非載客)測試中	約26 600
2	私家小巴 (2)	西九 文化區	進行公開道路(非載客)測試中	約1 400
3	私家車 (10)	南區 數碼港	進行公開道路(非載客)測試中	約7 600
4	私家車 (10)	東九龍啟 德發展區	進行公開道路(非載客)測試中	約2 500
5	公共小巴 (7)	機場「航 天走廊」	進行前期籌劃	0
6	私家車 (3)	港珠澳大 橋香港口	進行測試前準備工作	0

	車輛種類 (車輛數目)	測試 地點	測試進度	累計測試 里數 (公里)
		岸「轉機 停車場」		

為推進自動車無人駕駛(以遙距後備操作員代替車上後備操作員)的遙距操作自動車測試，守則已訂明自動車先導營辦人須建立遙距控制中心，並首先須在有車上後備操作員的情況下完成測試指明的里程，然後在運輸署批准後，透過遙距控制中心的遙距後備操作員實時監察及控制自動車操作。操作過程中，先導營辦人須確保遙距後備操作員在特定操作條件下，可有效接管該自動車。運輸署會嚴格把關，在確保道路安全的前提下批准測試項目。

4. 隨着自動駕駛技術逐步普及，現階段自動駕駛的發展雖傾向以「單車智能」(即無須倚靠車輛以外裝置操作)的方式進行；車聯網技術亦有助加強車輛間的實時數據交流，提升自動駕駛車輛應對複雜交通狀況的能力。運輸署會積極與相關部門溝通，研究在新發展區域，預留充足空間(如地下管道)以便日後在車聯網技術發展、標準和成本效益成熟時，可確保道路設計靈活調整。北部都會區為香港的自動車發展帶來機遇，憑藉其前瞻性的規劃、豐富的土地資源、跨境合作潛力、政策支持及社會需求，具備條件成為香港推動自動駕駛技術的其中一個理想試點，工作組亦會積極推動於北部都會區引進多場景自動車的測試及應用。
5. 政府一直透過「智慧交通基金」資助本地自動駕駛的研究及應用。截至2026年2月底，「智慧交通基金」管理委員會已批出5個自動駕駛實地測試項目，涵蓋多種道路場景，旨在穩步提升自動車應對本港複雜路況的能力。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1936)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二六至二七年度內，運輸及物流局將會提交有關規管網約車服務的附屬法例，以及監督相關規管制度的實施情況；就此，政府可否告知本會：

- 1、 規管網約車服務涉及的人事編制及開支詳情為何；
- 2、 會否考慮將自動駕駛車輛納入未來網約車條例適用範圍，為自動車在港規模化運營預留法律空間；
- 3、 會否考慮透過法例規定向網約車平台公司徵費，當網約車提供點對點服務時，將額外徵收費用，以支援的士行業提升其服務質素，從而惠及市民；如會，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：2)

答覆：

- 1、 有關規管網約車服務的工作由現有運輸署人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
- 2、 為推動自動駕駛車輛在香港的發展，政府已在2024年修訂法例，提供具適度彈性的規管制度，以配合科技發展。新的規管架構容許自動車可以如一般傳統汽車按照《道路交通條例》及其附屬法例進行車輛登記及領牌，與傳統汽車規管架構接軌，全面受法例所規管，當中包括車輛的類別、登記、領牌等。自動車在進行相關登記及領牌程序後，可根據其商業運作模式向運輸署申領符合其自動車車輛類型相關的牌照或許可證，經批准後便可營運。政府會繼續密切留意自動車技術和行業

的最新發展，安全有序地推動自動車無人駕駛、規模化發展及邁向商業營運。

- 3、《2025 年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》於 2025 年 10 月獲立法會通過，訂明規管網約車服務的法律框架和重要原則，包括規定提供網約車服務的平台、車輛和司機三方均須領取合適的牌證。政府會就各類牌證收取費用，包括申請費、牌證費和續期費用，而有關費用可高於行政成本。

至於提升的士服務質素方面，政府在過去數年積極推出多項措施，包括透過推出系統化管理的的士車隊、優化的士筆試、規定所有的士司機必須提供電子繳費媒介等，以提升的士業的形象和乘客的出行體驗。政府會繼續聆聽社會上的不同意見，訂定合適的措施以進一步提升整體的士服務質素。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1947)

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(謝詠誼)

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. 2025-26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的百分比分別為何；
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；
5. 已啟用的自動泊車系統且安裝於供公眾使用的自動泊車系統，有否涉及維護開支；如有，詳情為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：43)

答覆：

1.、3.及4.

自2020年起，運輸署已在本港開展設有自動泊車系統的公眾停車場項目，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。當中，有3個設有自動泊車系統的短期租約停車場已啟用；而第一個設

有自動泊車系統的工務工程項目位於將軍澳政府合署公眾停車場，該項目已於2025年12月啟用。自2020年起各有關項目的詳情載於附件。

現時市場上並未有成熟及經證明穩妥可在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特定標準，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。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。以將軍澳政府合署公眾停車場為例，相關部門經研究後已為拼圖型自動泊車系統的底層泊車位安裝中速充電器。現時該公眾停車場225個自動泊車系統泊位中，已提供102個配備中速充電器的泊位。

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^{註1}表列如下：

	2023年12月	2024年12月	2025年12月
公眾停車場 ^{註2} 泊車位數目	207 000	207 000	217 000

註1: 數目四捨五入至最接近的千位

註2: 公眾停車場包括政府轄下及私人發展項目內供公眾停泊的停車場，以及短期租約停車場。

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。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%。

5. 短期租約停車場內的自動泊車系統由營辦商建造、營運及支付相關維護開支。現時，政府轄下首個設有自動泊車系統的公眾停車場，即上文提及的將軍澳政府合署公眾停車場，由於停車場仍處於運作初期，實際維護開支仍有待確定；而其他設有自動泊車系統的公眾停車場正在施工中。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	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)	由短期租約停車場 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)	由短期租約停車場 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)	由短期租約停車場 營辦商支付
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023 年 7 月	2026 年 (預計)	約 200 (117)	由短期租約停車場 營辦商支付
慈雲山樂華街短期租約用地	拼圖型	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 180 (約 40)	由短期租約停車場 營辦商支付
馬鞍山保泰街短期租約用地	有待確定	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 270 (約 100)	由短期租約停車場 營辦商支付

B. 工務工程項目的自動泊車系統					
項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	預計啟用日期	泊車位總數 (自動泊車系統泊車位數目)	整個工務計劃項目的預算開支 ^{註 1}
將軍澳政府合署公眾停車場(即將將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓)	拼圖型	2020 年 9 月	2025 年 12 月 (已啟用)	388 (225)	52.284 億元 ^{註 2}
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	2027 年 (預計)	約 320 (約 160)	16.050 億元 ^{註 3}
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023 年 8 月	2028 年 (預計)	約 200 (約 170)	7.779 億元 ^{註 4}
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 ^{註 5}
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	2025 年 5 月	2029 年 (預計)	約 450 (約 300)	12.080 億元 ^{註 6}

註1：預算開支按付款當日價格計算，為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：包括政府部門辦公室和設施、普通科門診診所、就業中心、公務員診所和牙科診所、幼兒中心，以及公眾停車場的建造費用。

註3：包括休憩用地、體育館，以及公眾停車場的建造費用。

註4：包括休憩用地以及公眾停車場的建造費用。

註5：包括體育館、室內暖水游泳池、香港公共圖書館新書中心、社區會堂、沙田民政事務處馬鞍山分處，以及公眾停車場的建造費用。

註6：包括市鎮公園以及公眾停車場的建造費用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2417)

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(謝詠誼)

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：

- 1、過去3個財政年度各政府行車隧道的營運開支、設計容車量及繁忙時段使用率分別為何；
- 2、過去3年，請按車種劃分，表列3條過海隧道各車種平均每日車流量及其佔總體車流量的比率、繁忙時段的平均車流量及其佔比率分別為何；
- 3、自實施「分時段收費」後，3條過海隧道平日繁忙時段的車流量變化為何；及新收費有否誘發額外車流；
- 4、有否預留開支興建第四條過海隧道，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：13)

答覆：

- 1、有關過去3個財政年度各政府行車隧道的開支載列於附件一。

有關各政府行車隧道2022至2025年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)以一般年度表述載列於附件二。

- 2、有關3條過海隧道過去3年(即2023至2025年)按車種劃分的平日及繁忙時段的平均車流量及其所佔比率載列於附件三。
- 3、根據2025年交通數據，平日總過海車流量較「分時段收費」實施前(即2023年12月)上升約1%至約274 000架次。3條過海隧道的全日車流量則

分布如下：西隧上升約24%至約109 000架次；紅隧下降11%至約94 000架次；東隧下降約10%至71 000架次。在新收費實施後，平日過海車流量大致保持穩定，未有明顯誘發額外車流，同時交通在三隧之間更平均分布，善用各隧道的容車量。

另外，整體過海擠塞有所紓緩。繁忙時段紅隧和東隧的車龍普遍分別減少約1公里和0.3公里；而在一般時段及非繁忙時段，即佔全日近八成時間，三隧(包括以往經常擠塞的紅隧)的交通較以往明顯暢順。鄰近隧道口的非過海交通亦有明顯改善，減少影響加士居道以及觀塘繞道一帶的交通。這些分流效果對整體市民出行、運輸物流和公交營運帶來正面影響。

為進一步紓緩西隧交通，政府已於2025年11月30日在隧道港島出口往中上環方向增設一條行車線。根據開通至今的觀察，隧道出口車輛切線情況明顯減少，行車較以往更為順暢，讓更多車流通過隧道。上述工程移除了西隧港島出口的樽頸，釋放了西隧管道以往未能盡用的容車量。

- 4、政府一直監察過海交通情況。因應交椅洲人工島填海工程目前未有明確的推展時間表，我們會考慮不同方案，包括其運輸需求、技術可行性、運輸及成本效益，以加大連接港島的過海隧道容量，並按緩急優次適時及有序地推展相關項目。運輸署和路政署現正透過內部人手和資源進行上述的工作。

2022-23至2024-25年度
各政府行車隧道的營運開支

收費隧道／管制區 ^{1 4}	2022-23年度 (百萬元)	2023-24年度 (百萬元)	2024-25年度 (百萬元)
海底隧道	158	199	196
東區海底隧道	179	228	240
西區海底隧道 ²	不適用	241	328
大老山隧道	143	167	175
香港仔隧道	97	125	134
獅子山隧道	91	136	121
城門隧道	125	152	135
八號幹線	342	391	372
大欖隧道 ³	不適用	不適用	不適用

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： 大欖隧道於2025年5月31日移交政府管理。

註4： 中九龍繞道(油蔴地)於2025年12月21日開始營運。中九龍繞道今年全線通車後，所有車輛全日劃一收取八元。

非收費隧道 ⁵	2022-23年度 (百萬元)	2023-24年度 (百萬元)	2024-25年度 (百萬元)
屯門—赤鱗角隧道	73	79	81
將軍澳隧道 ⁶	35	31	44
將軍澳—藍田隧道 ⁶	19	62	62
中環及灣仔繞道隧道	148	148	152
龍山隧道	61	57	57
長山隧道	19	25	26
機場隧道	26	26	26
觀景山隧道	55	55	58
啟德隧道	54	54	49

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。

各政府行車隧道的設計容車量及繁忙時段¹使用率²

隧道 ⁴	設計容車量 (架次／小時)	繁忙時段使用率			
		2022年	2023年	2024年	2025年
香港仔隧道	2 600	0.8	0.8	0.8	0.8
海底隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.1
東區海底隧道	2 600	1.1	1.0	1.1	1.1
西區海底隧道	4 200	0.8	0.9	1.0	1.0
獅子山隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.1
大老山隧道	2 600	1.0	1.0	1.0	1.0
尖山隧道及 沙田嶺隧道	4 700	0.7	0.7	0.8	0.8
城門隧道	2 600	0.8	0.8	0.8	0.8
大欖隧道 ³	4 200	0.6	0.6	0.6	0.9
中九龍繞道	4 200	不適用			0.5 ⁴

註：

1. 表格所載列的數據反映上述隧道根據收費系統於2022至2025年間星期一至五(公眾假期除外)的全年平均車流量。除3條過海隧道外，「繁忙時段」是指上午7時至10時及下午5時至8時內最繁忙行車方向的一小時。為更準確反映過海車流，3條過海隧道「繁忙時段」是指上午7時30分至10時30分及下午4時30分至7時30分內最繁忙的一小時。
2. 使用率不計及正在排隊入隧道的車輛，不反映實際交通需求與設計容車量之間的關係。隧道的實際交通容量或會受其他交通因素影響，包括使用有關路段的不同車輛種類的比例、有關路段的形態等。因此，單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。
3. 參考政府於2025年接收大欖隧道和下調收費後的實際車輛組合，隧道設計容車量調整為每小時4 200架次，而2025年的使用率亦按接收大欖隧道後來的車流量進行計算。
4. 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日啟用，待今年全線通車後將成為第十條收費隧道，所有車輛全日劃一收取八元。因此，其2025年的繁忙時段使用率只根據2025年12月21日至2025年12月31日期間星期一至五(公眾假期除外)的數據計算，車流情況仍有待穩定。

3條過海隧道各車種平日平均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
2023	36 200 [50%]	1 400 [2%]	19 100 [27%]	4 200 [6%]	400 [1%]	10 700 [15%]
2024	51 300 [50%]	2 100 [2%]	22 700 [22%]	5 700 [6%]	500 [1%]	20 200 [20%]
2025	57 500 [53%]	2 200 [2%]	21 600 [20%]	6 000 [6%]	400 [0.4%]	20 800 [19%]

- 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%

3條過海隧道各車種平日平均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
2023	48 800 [48%]	4 500 [4%]	16 700 [16%]	6 400 [6%]	800 [1%]	24 600 [24%]
2024	53 600 [57%]	3 900 [4%]	17 200 [18%]	5 400 [6%]	600 [1%]	14 100 [15%]
2025	55 800 [60%]	3 600 [4%]	16 300 [17%]	5 200 [6%]	500 [1%]	12 300 [13%]

- 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%

3條過海隧道各車種平日平均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
2023	42 000 [57%]	2 600 [4%]	14 200 [19%]	2 800 [4%]	600 [1%]	11 200 [15%]
2024	40 800 [57%]	2 700 [4%]	12 800 [18%]	3 100 [4%]	600 [1%]	12 000 [17%]
2025	41 400 [58%]	2 700 [4%]	11 900 [17%]	3 200 [4%]	600 [1%]	11 600 [16%]

- 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%

3條過海隧道各車種繁忙時段平均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
2023 ⁶	16 400 [55%]	700 [2%]	6 400 [22%]	2 100 [7%]	200 [1%]	3 900 [13%]
2024	19 600 [50%]	900 [2%]	8 000 [20%]	2 800 [7%]	200 [0.5%]	8 000 [20%]
2025	21 200 [52%]	900 [2%]	7 600 [19%]	2 900 [7%]	200 [0.4%]	8 000 [20%]

註：

1. 除另外註明外，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繁忙時段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. 因「易通行」尚未全面實施，車流數據只可按整點提供，故繁忙時段為平日(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 時內的過海交通流量，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
7. 由於數字四捨五入，百分比細項相加可能不等於 100%
8. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍(如有)

3條過海隧道各車種繁忙時段平均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
2023 ⁶	17 300 [55%]	1 900 [6%]	2 400 [8%]	2 500 [8%]	200 [1%]	6 900 [22%]
2024	19 600 [63%]	1 600 [5%]	3 500 [11%]	2 000 [6%]	100 [0.4%]	4 400 [14%]
2025	20 000 [65%]	1 500 [5%]	3 500 [11%]	1 900 [6%]	100 [0.4%]	3 800 [12%]

註：

1. 除另外註明外，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繁忙時段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. 因「易通行」尚未全面實施，車流數據只可按整點提供，故繁忙時段為平日(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 時內的過海交通流量，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
7. 由於數字四捨五入，百分比細項相加可能不等於 100%
8. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍(如有)

3條過海隧道各車種繁忙時段平均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
2023 ⁶	18 200 [64%]	1 300 [4%]	4 000 [14%]	1 300 [4%]	200 [1%]	3 500 [12%]
2024	17 300 [60%]	1 300 [4%]	4 200 [15%]	1 400 [5%]	200 [1%]	4 500 [16%]
2025	17 400 [61%]	1 200 [4%]	4 000 [14%]	1 400 [5%]	200 [1%]	4 300 [15%]

註：

1. 除另外註明外，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繁忙時段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. 因「易通行」尚未全面實施，車流數據只可按整點提供，故繁忙時段為平日(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 時內的過海交通流量，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
7. 由於數字四捨五入，百分比細項相加可能不等於 100%
8. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍(如有)

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2418)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就監察現有鐵路服務，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、每宗事故的罰款額及受影響乘客人數分類表列；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：14)

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、由香港機場管理局營運的香港國際機場旅客捷運系統、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	2023年	2024年	2025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職位，於2021年7月開設，並於2025年獲批延續5年至2030年。

機電署鐵路科在過去3年的總開支載於下表：

	2023-24年度	2024-25年度	2025-26年度 (預計)
開支(百萬元)	87.1	91.8 [#]	87.7 [^]

[#] 2024-25年度的總開支較2023-24年度的有所增加，主要由於2024-25年度公務員薪酬調整，以及人員退休前假期的薪金開支增加。

[^] 2025-26年度的總開支預計會減少，主要由於人員退休前假期的薪金開支減少。

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	2023年	2024年	2025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，因為乘客較集中在相若時間出行。至於黃昏繁忙時段，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最擁擠時的情況及服務需求時，主要會以早上繁忙時段的載客率為基礎。

過去3年，各重鐵和輕鐵路線的可載客量、平均乘客量、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宗數、成因，以及港鐵公司經優化的「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、觀塘線及將軍澳線更換信號系統，長遠有助提升營運及維修管理效率，整體工程預計在2029年完成。荃灣線新信號系統已於2026年3月15日投入服務，其餘三條鐵路線會借鑑荃灣線信號系統提升工程的經驗，按下表陸續啟用：

鐵路線	新信號系統預期投入服務時間
荃灣線	已於2026年3月15日投入服務
港島線	2027年
觀塘線	2028年
將軍澳線	2029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)
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)(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)	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)	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}

		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5)	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) (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)	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 (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5)	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
2025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)(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	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	70 100	8 600	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)
	6人) (b)										
3.	(a) 項 與 (b) 項 的差距(註4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	4 900	1 000	2 500	600
4.	乘客量 (c)	44 400	38 400	38 700	43 900	10 100	33 800	38 400	3 000	22 200	1 900
5.	載客率 (每 平 方 米 站 立 6 人) [(c)/(b)]{ } 最 繁忙路段	71% {大圍 至 九龍塘}	65% {荃灣西 至 美孚}	57% {油塘 至 鰂魚涌}	55% {天后 至 銅鑼灣}	60% {金鐘至 海洋 公園}	47% {彩虹 至 九龍灣}	55% {深水埗 至 太子}	35% {欣澳至 迪士尼}	52% {奧運 至 九龍}	45% {青衣 至 機場}
6.	載 客 率 (每 平 方 米 站 立 4 人) (註5)	98%	92%	80%	77%	84%	66%	77%	49%	73%	不適用
7.	每月平均 乘客量 (百萬人次)	26.3	25.4	9.8	25.8	2.5	17.9	27.2	0.5	6.4	1.1
8.	總乘客量 (百萬人次)	315.7	304.2	117.7	309.9	29.6	214.6	326.4	6.2	76.8	13.3

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。

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)		
	2023年	2024年	2025年	2023年	2024年	2025年
505	2 993	2 993	2 993	66%	79%	82%
506P(註2)	424	424	424	70%	45%	70%
507	2 827	2 827	2 625	83%	85%	86%
507P	212	212	212	90%	90%	50%
610	2 056	2 056	2 056	93%	93%	84%
614	1 122	1 122	1 156	77%(註3)	77%	90%
614P	1 363	1 363	1 368			
615	960	960	960	74%(註3)	87%	75%
615P	1 600	1 600	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	63%	82%	72%
706	5 088	5 088	5 088	63%	80%	82%
720(註2)	不適用	212	212	不適用	20%	10%
751	2 993	2 993	2 857	64%	81%	85%
751P	398	398	424	60%	80%	95%
761P	4 240	4 240	4 240	64%	86%	76%

乘客量(百萬人次)

	2023年	2024年	2025年
每月平均乘客量	12.5	12.9	12.9
總乘客量	150.0	154.6	154.4

- 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2023年9月及2024年9月加設506P線及720線，在早上繁忙時段行駛。
- 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	2023年		2024年		2025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	37	9	37	9	37	9
屯馬線	65	8	65	8	65	8
將軍澳線	16	8	16	8	17	8
港島線	36	8	36	8	38	8
南港島線	10	3	10	3	10	3
觀塘線	39	8	39	8	39	8
荃灣線	35	8	35	8	34	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2023年、2024年和2025年，輕鐵車卡總數均為149。

重鐵系統列車班次(註1)

截至該年 12 月	2023 年		2024 年		2025 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	2.7 - 3.8	4 - 8	2.7 - 5.5	4 - 8	2.7 - 5.5	4 - 8
金鐘-羅湖(註 2)	5.5	6 - 10	3 - 7	6 - 10	3 - 7	4 - 10
金鐘-落馬洲(註 2)	12	12 - 14.5	9 - 14	12 - 14	9 - 14	8 - 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	4.5 - 6
北角-康城	6.7	--	6.7	--	6.7	--
調景嶺-康城	--	10 - 14	--	10 - 14	--	9 - 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	5 - 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	2.1	3.5 - 5

截至該年 12 月	2023 年		2024 年		2025 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	5	10 - 20	5	10	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	10	10	10	10	10	10

註1： 上表所列為平日班次時間

註2： 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)

輕鐵路綫(註2)	2023 年		2024 年		2025 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 - 11	10 - 18	6 - 10	10 - 18	6 - 10	10 - 18
507	6 - 9	7 - 16	6 - 9	9 - 21	6 - 9	9 - 21
610	8 - 10	9 - 17	8 - 11	9 - 17	8 - 11	9 - 17
614	12 - 18	12 - 23	15 - 18	15 - 23	15 - 18	15 - 23
614P	8 - 13	11 - 19	8 - 14	11 - 18	8 - 14	11 - 18
615	14 - 18	14 - 24	15 - 19	15 - 24	15 - 19	15 - 24
615P	9 - 13	10 - 19	8 - 14	11 - 18	8 - 14	11 - 18
705	5 - 7	7 - 12	5 - 7	6 - 12	5 - 7	6 - 12
706	5 - 7	7 - 12	5 - 7	6 - 12	5 - 7	6 - 12
751	7 - 12	8 - 17	7 - 11	8 - 15	7 - 11	8 - 15
761P	5 - 8	6 - 15	5 - 8	7 - 15	5 - 8	7 - 15

註1： 上表所列为平日班次時間

註2： 港鐵公司分别在2023年9月及2024年9月加設506P綫及720綫，在早上繁忙時段行駛。

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	
2023	17	17	0	15	0	2	0	0	0	0	0	2
2024	12	11	1	10	1	1	0	0	0	0	0	1
2025	4	3	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0

荃灣線

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	
2023	8	8	0	7	0	1	0	0	0	0	0	1
2024	10	10	0	9	0	1	0	0	0	0	0	1
2025	11	11	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0

港島線

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	
2023	5	5	0	4	0	1	0	0	0	0	0	1
2024	10	8	2	7	2	1	0	0	0	0	0	1
2025	5	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0

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	
2023	6	6	0	4	0	2	0	0	0	0	0	3
2024	12	10	2	10	2	0	0	0	0	0	0	0
2025	10	10	0	9	0	0	0	0	0	1	0	19.2

南港島線

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	
2023	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	4	4	0	3	0	1	0	0	0	0	0	1

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	
2023	13	13	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	11	11	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	12	11	1	9	1	2	0	0	0	0	0	2

屯馬線

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	
2023	18	18	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	6	6	0	5	0	1	0	0	0	0	0	1
2025	10	10	0	7	0	3	0	0	0	0	0	3

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	
2023	10	8	2	7	2	1	0	0	0	0	0	1
2024	11	10	1	9	1	1	0	0	0	0	0	1.2
2025	6	6	0	4	0	2	0	0	0	0	0	2

迪士尼線

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	
2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

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	
2023	5	4	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0
2024	7	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	9	7	2	7	2	0	0	0	0	0	0	0

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	
2023	18	14	4	13	2	1	1	0	0	0	1	17
2024	10	9	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0
2025	11	8	3	8	3	0	0	0	0	0	0	0

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)、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：0656)

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(謝詠誼)

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：

(一) 自「運輸業輸入勞工計劃-公共小巴／客車行業」推出至今，每輪申請的以下資料：

- (i) 接獲的新申請個案數字；
- (ii) 接獲的續約申請個案數字；
- (iii) 獲批的配額數量(按工種列出分項數字)；及
- (iv) 拒批的申請個案及涉及的配額數量(按工種列出分項數字)；

(二) 自「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」推出以來，接獲關於外勞公共小巴、本地客車及跨境直通巴士司機的投訴個案數字、涉及投訴個案性質、投訴成立的個案數字及相關跟進和懲處措施分別為何；及

(三) 有否參與計劃的僱主或抵港外勞被發現違反輸入規定或違反勞工相關法例；如有，相關數字及詳情為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

(一) 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」(計劃)，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。兩輪申請的詳情載於附表。此外，因應首批輸入勞工的合約期

於2025年年底陸續屆滿，運輸署於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。截至2026年2月底，運輸署共接獲733配額的續期申請(包括377個公共小巴及356個客車輸入司機配額)，當中589個配額(包括324個公共小巴及265個客車輸入司機配額)獲批續期。運輸署正在處理餘下續期申請，包括審視有關營辦商是否繼續符合計劃的準則(包括輸入勞工與全職本地員工1比2的人手比例、輸入勞工的薪酬不得低於相關職位的每月工資中位數、須符合相關本地招聘要求等)。

- (二) 截至2026年2月底，運輸署曾接獲共61宗涉及輸入司機服務態度及駕駛技巧的投訴(見下表)，投訴事項包括未能在指定地點／站點讓乘客下車、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36宗經運輸署調查後證實成立。

	投訴輸入司機 的個案數字	已證實投訴成立 的個案數字
自計劃推行至 2025年2月底	33	28
2025年3月至 2026年2月底	28	8
總數	61	36

一如本地公共小巴／客車司機，輸入司機的表現受營辦商監管。營辦商有責任按運輸署的規定提供適當及妥善的服務，包括監察所有受聘司機的駕駛及服務表現。運輸署已敦促相關營辦商加強司機管理。與此同時，運輸署會在恆常監管服務工作中，透過實地視察了解司機(包括本地及輸入司機)的表現，確保司機駕駛及服務表現能符合要求。如發現有不妥善的地方，運輸署會向相關營辦商跟進。整體而言，我們觀察到輸入司機能提供高水平的服務。

- (三) 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，相關執法部門並沒有需要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) ⁽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) ⁽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⁽²⁾

註：

- (1) 6 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。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：0657)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於新增泊車位的情況，政府可否告知本會：

- (一) 最近兩年及本年至今，每年本地新增泊車位設施的以下資料(按區議會分區列出分項數字)：路旁泊車位、夜間商用車輛泊車位、高架天橋橋底空間劃設的泊車位、短期租約停車場泊車位，以及政府大樓在非辦公時間開放的泊車位的(i)新增泊車位數量、(ii)按年變動百分比、(iii)相關泊車位的總數及(iv)未來兩年擬新增的泊位車數量；及
- (二) 現時全港各區按車輛種類劃分(即電單車、私家車、貨車、旅遊車及非專營公共巴士)的泊車位數目為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

- (一) 過去兩年^{註1}按18區劃分的路旁泊車位、路旁夜間商用車輛泊車位、高架天橋橋底空間劃設的泊車位、短期租約停車場泊車位，以及政府大樓在非辦公時間開放的泊車位的數目、增減數目及變幅分別載於**附件1**、**附件2**、**附件3**、**附件4**及**附件5**。

整體而言，過去兩年全港泊車位總數有所增加，但部分地區因不同因素，令泊車位數目出現下降。以短期租約停車場泊車位為例，部份停車場因配合城市發展而被收回，以致相關泊車位數目減少。

政府預計於2025及2026年兩年內，全港新增泊車位將超過12 000個，涵蓋私家車和商用車輛，當中包括將於2026年內完成增設超過220個咪錶位，以及至少100個路旁夜間商用車輛泊車位，並在未來兩年出

租的短期租約停車場提供約600個泊車位。運輸署及各相關部門正按目標積極推展措施。

此外，首三個按照一地多用原則推展的公眾停車場已啟用^註，合共提供約860個泊車位。隨著更多公眾停車場項目相繼落成，包括在2026至2027年間完工的東涌第99區公眾停車場、四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場，以及重建元朗大球場及觀塘綜合發展項目，合共將提供約600個泊車位。連同其他發展項目及持續進行的短、中期泊位措施，未來數年泊車位的新供應將進一步增加。運輸署會繼續加大力度，聚焦車位較短缺的地區，在可行情況下提供更多路旁泊車位，繼續在合適的短期租約停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目。

註1：各類泊車位由不同部門及營辦商管理，仍在收集及整理有關資料，故相關機構未能提供本年至今的數據。

註2：包括上水嘉富坊公眾停車場、將軍澳百勝角路公眾停車場及將軍澳政府合署公眾停車場。

(二) 現時全港18區按車輛種類劃分的泊車位數目載於附件6。

2024年及2025年按18區劃分的路旁泊車位
總數、數目變更及變幅

地區	泊車位總數		泊車位數目 變更 ^註	變幅
	2024年	2025年		
中西區	1 373	1 373	0	0.0%
灣仔	1 886	1 891	5	0.3%
東區	1 509	1 528	19	1.3%
南區	1 236	1 252	16	1.3%
油尖旺	3 415	3 451	36	1.1%
深水埗	2 411	2 444	33	1.4%
九龍城	3 683	3 709	26	0.7%
黃大仙	990	1 024	34	3.4%
觀塘	1 680	1 788	108	6.4%
荃灣	1 659	1 721	62	3.7%
屯門	2 631	2 648	17	0.6%
元朗	2 431	2 387	-44 ^註	-1.8%
北區	2 227	2 160	-67 ^註	-3.0%
大埔	2 319	2 329	10	0.4%
西貢	2 897	2 949	52	1.8%
沙田	2 606	2 522	-84 ^註	-3.2%
葵青	1 637	1 789	152	9.3%
離島	1 046	1 046	0	0.0%
總計	37 636	38 011	375	1.0%

註1:減少的原因包括(i)部分泊車位位置經釐清後，確認並非位於公眾道路，因此不再納入統計；(ii)泊車位所屬路段因公共工程而關閉；以及(iii)因配合發展需要而將泊車位重置於新發展項目的公眾停車場內。

2024年及2025年按18區劃分的路旁夜間商用車輛
泊車位總數、數目變更及變幅

地區	泊車位總數		泊車位數目 變更	變幅
	2024年	2025年		
中西區	96	96	0	0.0%
灣仔	19	19	0	0.0%
東區	82	87	5	6.1%
南區	17	17	0	0.0%
油尖旺	8	9	1	12.5%
深水埗	81	84	3	3.7%
九龍城	4	6	2	50.0%
黃大仙	27	45	18	66.7%
觀塘	139	215	76	54.7%
荃灣	32	32	0	0.0%
屯門	195	195	0	0.0%
元朗	212	218	6	2.8%
北區	184	194	10	5.4%
大埔	236	236	0	0.0%
西貢	141	149	8	5.7%
沙田	118	144	26	22.0%
葵青	256	266	10	3.9%
離島	8	8	0	0.0%
總計	1 855	2 020	165	8.9%

2024年及2025年按18區劃分的高架天橋橋底空間
劃設的泊車位總數、數目變更及變幅

地區	泊車位總數		泊車位數目 變更	變幅
	2024年	2025年		
中西區	147	147	0	0.0%
灣仔	87	87	0	0.0%
東區	116	116	0	0.0%
南區	0	0	0	0.0%
油尖旺	369	369	0	0.0%
深水埗	87	87	0	0.0%
九龍城	76	76	0	0.0%
黃大仙	49	60	11	22.4%
觀塘	165	165	0	0.0%
荃灣	160	227	67	41.9%
屯門	184	242	58	31.5%
元朗	9	9	0	0.0%
北區	6	6	0	0.0%
大埔	42	42	0	0.0%
西貢	0	0	0	0.0%
沙田	131	155	24	18.3%
葵青	34	34	0	0.0%
離島	0	0	0	0.0%
總計	1 662	1 822	160	9.6%

2024年及2025年按18區劃分的短期租約停車場泊車位
總數、數目變更及變幅^註

地區	泊車位總數		泊車位數目 變更	變幅
	2024年	2025年		
中西區	210	216	6	2.9%
灣仔	0	0	0	0.0%
東區	858	999	141	16.4%
南區	260	230	-30	-11.5%
油尖旺	727	577	-150	-20.6%
深水埗	896	867	-29	-3.2%
九龍城	758	786	28	3.7%
黃大仙	362	409	47	13.0%
觀塘	1 302	999	-303	-23.3%
荃灣	2 441	2 221	-220	-9.0%
屯門	2 079	1 832	-247	-11.9%
元朗	1 118	1 154	36	3.2%
北區	819	1 103	284	34.7%
大埔	1 359	1 570	211	15.5%
西貢	3 439	3 374	-65	-1.9%
沙田	2 124	2 039	-85	-4.0%
葵青	6 095	6 938	843	13.8%
離島	47	500	453	963.8%
總計	24 894	25 814	920	3.7%

註：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。

2024年及2025年按18區劃分的政府產業署轄下政府聯用辦公大樓在
非辦公時間開放的泊車位總數、數目變更及變幅

地區	停車場位置	泊車位總數		泊車位數 目變更	變幅
		2024年	2025年		
中西區	金鐘道政府合署	159	158	-1	-0.6%
灣仔	-	不適用			
東區	北角政府合署	95	95	0	0%
南區	-	不適用			
油尖旺	西九龍政府合署	50	50	0	0%
深水埗	長沙灣政府合署 [@]	250	250	0	0%
九龍城	土瓜灣街市暨 政府合署	28	28	0	0%
	工業貿易大樓	24	22	-2	-8.3%
黃大仙	-	不適用			
觀塘	-	不適用			
荃灣	-	不適用			
屯門	屯門政府合署	42	42	0	0%
元朗	元朗民政事務處大 廈	43	43	0	0%
北區	北區政府合署	96	96	0	0%
大埔	大埔政府合署	69	69	0	0%
西貢	西貢政府合署	70	70	0	0%
沙田	沙田政府合署	122	119	-3	-2.5%
葵青	-	不適用			
離島	-	不適用			
總計		1 048	1 042	-6	-0.6%

2025年12月18區按車輛種類劃分的泊車位數目^註

地區	私家車	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計
中西區	39 126	1 030	84	1 604	41 844
灣仔	39 257	342	144	1 435	41 178
東區	46 916	1 867	258	2 810	51 851
南區	41 083	1 138	283	2 060	44 564
油尖旺	35 684	1 316	247	2 219	39 466
深水埗	31 797	3 120	428	2 399	37 744
九龍城	55 498	1 408	253	2 630	59 789
黃大仙	20 580	1 280	90	2 591	24 541
觀塘	48 513	3 653	137	5 197	57 500
荃灣	38 674	2 056	400	2 049	43 179
屯門	44 245	2 553	252	2 217	49 267
元朗	44 720	2 031	401	2 142	49 294
北區	23 277	1 637	116	1 071	26 101
大埔	34 276	1 200	173	1 303	36 952
西貢	46 029	1 673	385	3 760	51 847
沙田	76 131	2 680	195	3 623	82 629
葵青	36 109	10 045	391	3 331	49 876
離島	21 751	1 008	291	1 001	24 051
總計	723 666	40 037	4 528	43 442	811 673

註：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：0660)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於推行「港車北上」計劃情況，政府可否告知本會：

- (一) 過去兩年及本年至今，每年當局抽查「港車北上」車輛的出入境紀錄，以確保出行人士按時出行的次數為何；
- (二) 第(一)項所述的抽查個案中，當局發現違反出行安排的個案數字，以及針對該等違規車輛的申請人分別發出警告信或提示訊息、暫停其透過「指定日子預約系統」預約出行資格、撤銷其「港車北上」資格，以及暫停其再次申請「港車北上」的資格的個案數字；
- (三) 過去兩年及本年至今，「港車北上」香港車輛在內地涉及交通意外或事故個案宗數；及
- (四) 過去兩年及本年至今，參與「港車北上」私家車的申請人因涉從事跨境非法載客取酬服務的檢控和罪成個案宗數為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

- (一)及(二) 「港車北上」的申請條款及條件中列明，除無需預約出行的日子外，出行人士須透過預約系統取得預約確認，方可經港珠澳大橋香港口岸前往廣東省。有關安排旨在確保出行人士按時出行和維持良好的通關秩序，以及配合口岸的交通管理。為提供更好的出行體驗，運輸署一直與內地相關部門保持緊密聯繫，透過不定時抽查方式，核對「港車北上」人士的預約紀錄及港珠澳大橋口岸的出入境資料，確保他們按預約日期及時間出行，保障「港車北上」運作暢順。我們一直按風險為本的原則，動態調整抽查的頻率。

截至2026年2月，經調查後，運輸署共發出約5 500個提示訊息或警告，以及暫停約500部參與「港車北上」車輛的預約出行資格。

- (三) 根據內地相關部門的資料，2024及2025年期間參與「港車北上」的香港車輛在內地涉及交通意外或事故的個案共約400宗。
- (四) 警務處沒有備存問題查詢的數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0680)

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(謝詠誼)局長： 運輸及物流局局長問題：

關於學校私家小巴泊車位供應，政府可否告知本會：

(一)最近兩年及今年至今，每年新增的學校私家小巴數目，以及現時私家小巴的總數；

(二)自「開放學校泊車位予學生服務車輛計劃」(「學校泊位計劃」)推出至今，每學年的參與學校的數目及提供的學校私家小巴泊車位數目；及

(三)當局會否考慮推出更多誘因，以加強鼓勵學校參與「學校泊位計劃」；如會，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：34)答覆：

(一)2024年至2026年2月底，每年首次登記的學校私家小巴數目表列如下：

年份	首次登記的學校私家小巴數目
2024年	10
2025年	8
2026年(截至2月底)	2

截至2026年2月底，已登記的私家小巴總數為3 393輛，當中1 858輛為學校私家小巴。

(二) 運輸署和教育局在2018／19學年以先導形式推行「開放學校泊車位予學生服務車輛計劃」(下稱「計劃」)。至今，參與的學校和開放的泊車位數目正穩步上升。每學年參與計劃的學校數目和涉及開放的學校私家小巴泊車位數目表列如下：

學年	參與學校數目	開放泊車位數目		
		私家小巴	旅遊巴	總數
2018／19	8	4	24	28
2019／20	24	14	60	74
2020／21	29	19	69	88
2021／22	32	19	76	95
2022／23	35	27	73	100
2023／24	37	31	77	108
2024／25	40	33	85	118
2025／26	42	34	92	126

(三)「開放學校泊車位予學生服務車輛計劃」可供所有公營學校和直資學校參與，鼓勵學校於非上課時間開放校內泊車位予學生服務車輛使用。

為推動學校參與計劃，教育局已發出通告邀請公營學校和直接資助計劃學校參與計劃。同時，為便利申請及加快安排，計劃由以往每年指定期間接受申請，改為自2022／23學年起全年接受申請，並加快審批流程。此外，教育局持續通過不同渠道，如透過教育局的高效資訊傳遞系統及與學校的日常溝通等，向學校提供有關計劃的資訊，鼓勵學校參與計劃。

截至2025／26學年，共有42間學校參與計劃，合共開放126個泊車位予學生服務車輛使用。為進一步鼓勵學校參與，運輸署聯同教育局於2025年8月及10月與學校／校巴業界代表會面，就優化計劃的措施交換意見，包括簡化申請流程及研究放寬參加資格的可行性等。其後，運輸署及教育局透過問卷調查收集設有校巴泊車位的學校名單、其開放意願及可供使用的泊車位數目。目前，運輸署及教育局正分析相關資料，以便更掌握學校關注的事項，並提供適切的協助，提高學校參與計劃的意願。運輸署會繼續透過不同措施，增加學生服務車輛泊車位的供應。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2409)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於「公共交通費用補貼計劃」(補貼計劃)，政府可否告知本會：

- (一) 補貼計劃於2025-26年度的修訂預算較原來預算大幅減少23.6%，當局有否分析過原因為何；如有詳情為何；如否，原因為何；
- (二) 補貼計劃在2026-27年度的預算較上年度修訂預算大幅提升34.3%，在計劃未有大幅調整的情況下，為何當局需要大幅提升預算；
- (三) 過去兩年及今年至今，計劃的以下資料(以表列出每月數字)：補貼總開支、經常開支(扣除補貼金額)、受惠人數，並按申領金額組別(即低於100元、101至200元、201元至300元及301元至400元)列出分項數字，以及人均補貼金額；及
- (四) 當局會否考慮研究下調補貼計劃的申請門檻和提升補貼上限，以減輕市民的交通費開支；如會，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：32)

答覆：

- (一) 公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)在2025-26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。
- (二) 由2025年6月1日起，補貼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。計及相關調整可減省的開支，補貼計劃在2026-27財政年度的預算總開支仍較2025-26財政年度的修訂預算增加約7.2億元，主要是考慮到公共交通乘客人次增長及票價調整等因素。

- (三) 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列於表一，按每月補貼金額劃分的平均每月受惠人數列於表二，而過去三個財政年度的經常開支(扣除補貼金額)則列於表三。

表一：

年份 ^{註一}	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (千人)	每月人均 補貼金額 (元)
2023	3,909	3 036	107
2024	2,528	1 988	106
2025	2,238	1 764	106

註一：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由400元放寬至200元，以及暫時將每月補貼上限由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及每月補貼上限由2023年11月起回復至400元。由2025年6月起，補貼計劃下的每月公共交通開支水平由400元提高至500元。

表二：

每月補貼金額	平均每月受惠人數 (千人) ^{註二}		
	2023年	2024年	2025年
0.1元至100.0元	1 732	1 157	1 033
100.1元至200.0元	836	545	475
200.1元至300.0元	321	196	173
300.1元或以上	140	90	83

註二：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。

表三：

財政年度	經常開支 (百萬元)
2022-23	37.4
2023-24	40.1
2024-25	42.0

政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用。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1.7%。

- (四) 補貼計劃的政策目標是為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。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)考慮是否有需要調整補貼計劃。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：2410)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於本港私家及商用車輛泊車位，政府可否告知本會：

(一)現時領有效牌照的各類機動及非機動車輛數字為何；

(二)過去兩年及本年至今，每年私家車、電單車及商用車輛的泊車位數目和比例分別為何；

(三)過去兩年及本年至今，每年全港路旁泊車位的以下資料：泊車位數目及按年變動百分比、平日使用率及週末及假日使用率，並按區議會分區劃分和車輛類別列出分項數字；

(四)過去兩年及本年至今，每年運輸署轄下停車場泊車位的以下資料：泊車位數目及按年變動百分比、平日使用率，以及週末及假日使用率，並按區議會分區劃分列出分項數字；

(五)過去兩年及本年至今，每年政府產業署出租的收費公眾停車場的以下資料：泊車位數目及按年變動百分比、平日使用率，以及週末及假日使用率，並按區議會分區劃分列出分項數字；及

(六)過去兩年及本年至今，每年涉及違例泊車的告票數目及須繳付的罰款金額分別為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

(一) 截至2025年年底，各類機動及非機動車輛的領牌數字表列如下：

機動車輛	截至2025年年底
	已領牌車輛數目
電單車	72 943
私家車	584 914
的士	17 695
專營巴士	5 793
非專營公共巴士	6 732
私家巴士	833
公共小巴	4 053
私家小巴	3 320
貨車	107 611
特別用途車輛	1 852
政府車輛	7 221
小計(i):	812 967
非機動車輛	已領牌車輛數目
拖車	10 186
小計(ii):	10 186
總計(i) + (ii):	823 153

(二) 2024年至2025年^註領有牌照的私家車、電單車和商用車輛的數目、其泊車位數目及比例表列如下：

車輛種類	截至每年 年尾	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	2025年	633 988	723 666	1 : 1.14
	2024年	628 790	715 518	1 : 1.14
電單車	2025年	72 134	43 442	1 : 0.60
	2024年	72 614	41 775	1 : 0.58
商用車輛	2025年	66 753	44 565	1 : 0.67
	2024年	67 243	44 239	1 : 0.66

註：各類泊車位由不同部門及營辦商管理，仍在收集及整理有關資料，故相關機構未能提供本年至今的數據。

(三) 2024年至2025年^註按各區議會分區設有路旁停車收費錶泊車位的數目整體有所增加。相關資料載於附件1及附件2；至於路旁電單車泊車位，數目同樣上升。相關資料載於附件3。

註：各類泊車位由不同部門及營辦商管理，仍在收集及整理有關資料，故相關機構未能提供本年至今的數據。

(四) 2024年至2025年^註按各區議會分區由運輸署營運的停車場泊車位數目大致相同，有關數目及使用率載於附件4。

註：運輸署營運的停車場由營辦商管理，仍在收集及整理有關資料，故未能提供本年至今的數據。

(五) 2024年至2026年1月政府產業署出租的收費公眾停車場的泊車位數目大致相同。其數目、變幅、平日使用率，以及週末及假日使用率，按區議會分區劃分列出分項數字，載於附件5。

(六) 2024年至2026年2月涉及違例泊車的告票數目及罰款金額分別如下：

2024年至2026年2月警務處發出違例泊車定額罰款通知書的數目			
年份	2024年	2025年	2026年 (截至2月) (註)
違例泊車定額罰款通知書的數目	2 543 197	2 068 107	248 831
定額罰款金額	\$8.14億	\$6.62億	\$9.95千萬

註：2026年的定額罰款通知書數目為初步數字。另外，由2026年1月1日起違例泊車定額罰款由320元調高至400元。

**2024 年至 2025 年按各區議會分區和車輛類別
設有路旁停車收費錶泊車位的數目及變幅**

地區	泊車位數目			
	2024年		2025年	
	一般車輛 ^{註1}	商用車輛 ^{註2}	一般車輛 ^{註1}	商用車輛 ^{註2}
中西區	482	117	481	117
東區	500	92	497	92
南區	598	87	601	87
灣仔	970	52	985	47
香港(小計)	2 550	348	2 564	343
九龍城	2 300	276	2 322	310
觀塘	537	93	544	94
深水埗	1 202	154	1 254	152
黃大仙	292	120	297	121
油尖旺	1 564	430	1 530	425
九龍(小計)	5 895	1 073	5 947	1 102
離島	137	38	137	38
葵青	443	142	442	158
北區	968	157	958	157
西貢	1 666	283	1 692	283
沙田	1 435	270	1 434	268
大埔	1 420	196	1 435	198
荃灣	620	65	634	64
屯門	1 107	169	1 128	175
元朗	944	285	942	284
新界(小計)	8 740	1 605	8 802	1 625
總計	17 185	3 026	17 313	3 070

以 2025 年 12 月對比 2024 年 12 月泊車位的總數，九龍區及新界區的泊車位均錄得約 1%的增幅，港島區則大致維持不變。

註 1：「一般車輛」指中型及重型貨車、巴士、電單車及單車以外的車輛

註 2：「商用車輛」指貨車及巴士

2024 年至 2025 年按各區議會分區
設有路旁停車收費錶泊車位的平均使用率

地區	2024年		2025年	
	平日 (%)	週末及假日 (%)	平日 (%)	週末及假日 (%)
中西區	93	86	91	84
東區	91	92	91	92
南區	68	73	68	73
灣仔	90	89	89	88
香港(小計)	88	85	87	85
九龍城	91	91	90	90
觀塘	92	93	93	92
深水埗	94	93	93	94
黃大仙	94	93	92	92
油尖旺	96	94	95	96
九龍(小計)	93	94	93	92
離島	75	73	74	74
葵青	96	91	95	91
北區	88	89	88	89
西貢	75	70	75	69
沙田	86	90	86	89
大埔	82	90	83	91
荃灣	90	92	88	93
屯門	84	92	83	94
元朗	89	85	90	86
新界(小計)	85	86	86	87
總計	88	88	88	88

**2024 年至 2025 年按各區議會分區
路旁電單車泊車位的數目、變幅及使用率^{註 1}**

地區	2024年		2025年	
	泊車位 數目	平日平均 使用率 (%)	泊車位 數目	平日平均 使用率(%)
中西區	651	100	651	100
東區	807	100	826	100
南區	447	100	461	99
灣仔	779	100	784	100
香港(小計)	2 684	100	2 722	100
九龍城	1 002	100	1 025	100
觀塘	921	100	998	100
深水埗	884	100	919	100
黃大仙	545	100	570	100
油尖旺	1 319	100	1 349	100
九龍(小計)	4 671	100	4 861	100
離島	261	83	261	89
葵青	772	100	898	100
北區	424	100	389	100
西貢	505	100	530	99
沙田	602	100	649	100
大埔	280	100	301	100
荃灣	700	100	755	100
屯門	892	100	876	100
元朗	636	100	624	100
新界(小計)	5 072	98	5 283	99
總計	12 427	99	12 866	99

以2025年12月對比2024年12月泊車位的總數，港島區錄得約1%的增幅，而九龍區及新界區均錄得約4%的增幅。

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車輛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。

**2024 年及 2025 年按各區議會分區
由運輸署營運的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	
			2024年	2025年	2024年	2025年
中西區	天星碼頭	377	81	80	28	28
	大會堂	170	58	51	24	18
	林士街	829	62	60	33	34
	堅尼地城	195	85	87	80	88
灣仔	天后	428	75	73	62	61
東區	筲箕灣	385	76	74	75	74
南區	香港仔	293	63	62	78	78
黃大仙	雙鳳街	267	74	72	80	79
	黃大仙	25	36	33	39	44
葵青	葵芳	511	73	77	68	74
荃灣	荃灣	545	79	77	77	76

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	
			2024年	2025年	2024年	2025年
中西區	天星碼頭	37	65	65	47	45
	大會堂	27	74	77	67	68
	林士街	164	83	74	75	68
	堅尼地城	37	75	72	82	77
灣仔	天后	75	76	79	77	80
東區	筲箕灣	72	72	71	78	78
南區	香港仔	51	71	69	77	75
黃大仙	雙鳳街	74	65	68	73	79
葵青	葵芳	93	75	80	71	78
荃灣	荃灣	34	69	69	68	67

以 2025 年 12 月對比 2024 年 12 月，泊車位(電單車除外)的總數減少約 0.2%。

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。

2024年至2026年1月政府產業署轄下公眾停車場泊車位數目、變幅及平均使用率(%)

地區	停車場	泊車位數目、變幅及平日、週末及假日平均使用率(%) ^{註1}										
		2024			2025				2026 ^(註2)			
		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	變幅	平日的平 均使用率	週末及假 日的平均 使用率	泊車位 數目	變幅	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	182	25%	26%	181	-1%	25%	25%	181	0%	- (註9)	- (註9)
灣仔	灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓 ^(註3)	於2024年3月15日起停止營運	2%	10%	-	-	-	-	-	-	-	-
東區	北角政府合署	95	5%	21%	95	0%	3%	15%	95	0%	4%	11%
	柴灣市政大廈	45	26%	39%	45	0%	38%	55%	45	0%	- (註9)	- (註9)
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	21%	45%	50	0%	20%	41%	50	0%	20%	42%
深水埗	長沙灣政府合署	263	24%	59%	263	0%	24%	59%	263	0%	24%	61%
九龍城	土瓜灣街市暨政府合署	32	50%	65%	32	0%	70%	70%	32	0%	67%	64%
	工業貿易大樓 ^(註4)	24	1%	2%	22	-8%	1%	1%	22	0%	0%	2%
黃大仙	沒有政府產業署轄下停車場											

地區	停車場	泊車位數目、變幅及平日、週末及假日平均使用率(%) ^{註1}										
		2024			2025				2026 ^(註2)			
		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	變幅	平日的平 均使用率	週末及假 日的平均 使用率	泊車位 數目	變幅	平日的平 均使用率	週末及假 日的平均 使用率
觀塘	順利紀律部隊宿舍	105	33%	46%	105	0%	40%	52%	105	0%	37%	56%
荃灣	沒有政府產業署轄下停車場											
屯門	屯門政府合署	42	6%	16%	42	0%	5%	14%	42	0%	7%	15%
元朗	元朗民政事務處大廈	43	28%	32%	43	0%	20%	32%	43	0%	22%	33%
北區	北區政府合署	96	9%	57%	96	0%	9%	63%	96	0%	9%	66%
	香園圍邊境管制站	466	46%	51%	466	0%	50%	54%	466	0%	50%	54%
	嘉富坊公眾停車場 ^(註5)	326	19%		326	0%	54%		326	0%	70%	
大埔	大埔政府合署	73	11%	76%	73	0%	13%	86%	73	0%	21%	89%
西貢	西貢政府合署	70	8%	30%	70	0%	25%	25%	70	0%	- (註9)	- (註9)
	將軍澳政府合署 ^(註6)	-	-	-	-	-	-	-	388	-	65%	
	香港中醫醫院 ^(註7)	-	-	-	-	-	-	-	146	-	75%	
沙田	沙田政府合署	143	2%	35%	140	-2%	1%	17%	140	0%	1%	11%
	新界(沙田)法醫學大樓	50	20%	21%	50	0%	22%	27%	50	0%	26%	27%

地區	停車場	泊車位數目、變幅及平日、週末及假日平均使用率(%) ^{註1}										
		2024			2025				2026 ^(註2)			
		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	變幅	平日的平 均使用率	週末及假 日的平均 使用率	泊車位 數目	變幅	平日的平 均使用率	週末及假 日的平均 使用率
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 ^(註 8)	733	15%	31%	733	0%	13%	29%	-	-	-	-

註1：停車場承辦商僅能提供時租泊車位的平均使用率，並未涵蓋整體泊車位(包括月租及時租)之相關數據。

註2：此乃由停車場承辦商提供該停車場於2026年1月營運時間內泊車位的平均使用率。

註3：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。有關數據為2024年1月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。

註4：工業貿易大樓收費公眾停車場於2024年4月25日恢復營運。有關數據為2024年5月起營運時間內泊車位的平均使用率。

註5：嘉富坊公眾停車場於2024年11月中旬開始營運。有關數據為2024年12月起營運時間內泊車位的平均使用率。

註6：將軍澳政府合署停車場於2025年12月中旬開始營運。有關數據為2026年1月營運時間內泊車位的平均使用率。

註7：香港中醫醫院停車場於2025年12月中旬開始營運。有關數據為2026年1月營運時間內泊車位的平均使用率。

註8：港珠澳大橋香港口岸收費公眾停車場的租約由2025年7月16日起由香港機場管理局管理。有關數據為2025年1月至6月營運時間內泊車位的平均使用率。

註9：承辦商暫時未能提供該停車場於2026年1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：0288)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署負責處理車輛牌照與駕駛，就此，請政府告知本會：

1. 運輸署在2026年預計在接獲小巴、巴士、中型和重型貨車及掛接車輛駕駛執照的申請後82天內舉行路試佔比較2024及2025年實際百分比下跌百分之五至九成五，唯據2025年運輸年報顯示報考私家車合併試及輕型貨車合併試人數在2021年起有按年下降的趨勢，服務目標水平卻未能維持；運輸署有否檢討人手編制安排以加快處理申請；相關人員數目及開支為何；
2. 近月免試簽發駕駛執照事宜，運輸署轉用在網上預約系統預約後增加，有否增加人手及開支以處理申請；如有，相關人員數目及開支為何；如否，原因為何；
3. 運輸署在上年底優化的士筆試，更新考核內容和調整試題數目，相關報考人數為何；
4. 部分新車型提供的如的士的低地台設計及主動安全系統在舊車型未有提供，以及在2023年9月前新登記的公共小巴未有「佩戴安全帶偵測及警示系統」；為此，相關公共車輛登記數量為何；(請分類列出，例如市區的士、新界的士、大嶼山的士、紅色小巴和綠色專線小巴)

提問人：張培剛議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1. 運輸署多年來為接獲小巴、巴士、中型和重型貨車及掛接車輛駕駛執照申請後舉行路試的目標等候時間訂定為82天，達標率定為95%。在2024及2025年，有關等候時間實際達標率為100%。就2026年為上述車

輛安排路試的等候時間及達標率，運輸署將繼續維持在82天及95%。運輸署會持續靈活調配資源提供駕駛考試服務，以盡量滿足各種類車駕駛考試的需求及縮短等候時間。

在2026-27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63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3,071萬元。運輸署正籌備新一輪招聘，確保考牌主任職系有足夠人手應付需求。

2. 運輸署一直積極重整牌照服務的運作流程，透過牌照服務電子化，以提升效率及更有效運用櫃位資源，同時省卻申請人親身到牌照事務處辦理申請的時間。其中，運輸署由2026年3月16日起，全面推行網上預約免試簽發香港正式駕駛執照(「免試簽發」)櫃位服務，並增加預約名額至每個工作日共550個，同時擴展服務至全港4間牌照事務處，進一步便利申請人及更有效運用資源。運輸署以現有資源處理上述工作，包括透過調動因推動牌照服務電子化所節省的人手，以應付增加「免試簽發」預約名額的相關工作。
3. 運輸署已於2025年11月3日起進一步優化的士筆試，減少有關地方和路線的試題，並加入提升的士服務質素相關的新試題，務求在維持評估水平的同時，讓試題更切合業界的實務需要。截至2026年2月28日，平均每月報考人數從優化的士筆試前錄得的約1 380人，上升至優化後錄得的約1 820人，升幅約三成，顯示措施有效吸引更多人報考的士筆試。
4. 截至2026年2月底，可供輪椅上落的無障礙的士及設有主動安全系統的的士數目分別為6 289輛及852輛。

由2023年9月1日起，所有新登記的公共小巴須按照運輸署署長根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(香港法例第374E章)就發牌時的條件，安裝佩戴安全帶偵測及警示系統。根據本署紀錄，截至2026年2月底，共有213輛於2023年9月後新登記的公共小巴配備「佩戴安全帶偵測及警示系統」。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0976)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務
(4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府表示會繼續監督3條過海隧道實施不同時段不同收費的情況，就此，政府可否告知本會：

1. 過去5年，3條過海隧道，分別提供不同種類車輛通行的次數以及收入；
2. 過去5年，3條過海隧道，分別提供開支總額為何；請逐項列明條過海隧道各項開支的具體金額；
3. 三隧分流政策實施以來，當局是否已就3條過海隧道的車流分流效果、繁忙時段擠塞時長變化、市民平均出行成本變動、對公共交通運量的連帶影響、道路安全狀況變化等，完成全面、客觀的獨立成效評估；
4. 有市民認為三隧分流後，統一商用車輛對輕型貨輛不公，令其過海開支大幅增加，影響生計，就此政府會否考慮檢視並作出調整；如會，詳情為何；如否原因為何？

提問人：張培剛議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 有關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)，過去5年(即2021至2025年)按車種劃分的平日平均車流量載列於附件一。

有關過去5個財政年度3條過海隧道的收入表列如下：

隧道	年度收入 (百萬元)				
	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24 ²	2024-25
紅隧	642	639	653	867	1,073
東隧	709	737	728	762	777
西隧 ¹	不適用	不適用	不適用	879	1,272

註1：西隧於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2：政府於2023年8月2日收回西隧的同時，於3條過海隧道實施首階段的「633」固定收費，及後於同年12月17日起在3條過海隧道實施第二階段的「分時段收費」。

2. 有關過去5個財政年度3條過海隧道的營運開支表列如下：

隧道	年度營運開支 ² (百萬元)				
	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25
紅隧	143	154	158	199	196
東隧	165	177	179	228	240
西隧 ¹	不適用	不適用	不適用	241	328

註1：西隧於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。

3. 根據2025年交通數據，3條過海隧道的全日車流量，與2023年12月(實施新收費前)相比，分布如下：西隧上升約24%至約109 000架次；紅隧下降11%至約94 000架次；東隧下降約10%至71 000架次。在新收費實施後，平日過海車流量大致保持穩定，交通在三隧之間更平均分布，善用各隧道的容車量。事實上，過海隧道實施「分時段收費」後，整體過海擠塞有所紓緩。繁忙時段紅隧和東隧的車龍普遍縮短，分別減少約1公里和0.3公里；而在一般時段及非繁忙時段，即佔全日近八成時間，3條過海隧道(包括以往經常擠塞的紅隧)的交通較以往明顯暢順。鄰近隧道口的非過海交通亦有明顯改善，減少影響加士居道以及觀塘繞道一帶的交通。這些分流效果對整體市民出行、運輸物流和公交營運帶來正面影響。

政府會持續監察交通情況，並觀察中九龍繞道全線開通對整體市區交通將會帶來的影響，以更全面地檢視三隧的交通狀況及收費安排，適時作出科學為本的交通管理措施，包括考慮透過法例訂明的機制調整繁忙時段的收費安排。

4. 在「分時段收費」下，政府簡化不同類別商用車輛的收費結構，按「效率優先」原則，下調貨車收費至與私家車相若的水平，讓更具運載效率的貨車享有較大的收費減幅，例如中型和重型貨車收費較以往平均過海隧道費分別下降17%和39%。

現時過海隧道在繁忙時段的整體車流量仍超出3條隧道的總容車量。考慮到輕型貨車／客貨車的運作開支比其他商用車輛為低，且運作模式較為靈活，對價格變動的敏感度相對較高。因此，若下調輕型貨車/客貨車的隧道費，或會引發額外車流，進一步增加過海隧道的交通壓力。運輸署正持續監察和檢視過海隧道的交通情況和收費水平的交通管理效果，會適時向立法會匯報。

3條過海隧道各車種平日平均車流量(雙向架次)¹

年份	西隧					
	私家車	電單車 ²	的士	巴士 ³	小巴 ⁴	貨車
2021	34 400	1 600	11 200	4 000	600	11 600
2022	27 900	1 400	10 100	3 600	400	10 500
2023	36 200	1 400	19 100	4 200	400	10 700
2024	51 300	2 100	22 700	5 700	500	20 200
2025	57 500	2 200	21 600	6 000	400	20 800

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. 「電單車」包括機動三輪車
3. 「巴士」包括公共及私家巴士
4. 「小巴」包括公共及私家小巴

3條過海隧道各車種平日平均車流量(雙向架次)¹

年份	紅隧					
	私家車	電單車 ²	的士	巴士 ³	小巴 ⁴	貨車
2021	48 700	5 400	18 100	6 800	1 000	25 300
2022	46 600	4 800	17 800	6 000	800	24 800
2023	48 800	4 500	16 700	6 400	800	24 600
2024	53 600	3 900	17 200	5 400	600	14 100
2025	55 800	3 600	16 300	5 200	500	12 300

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. 「電單車」包括機動三輪車
3. 「巴士」包括公共及私家巴士
4. 「小巴」包括公共及私家小巴

3條過海隧道各車種平日平均車流量(雙向架次)¹

年份	東隧					
	私家車	電單車 ²	的士	巴士 ³	小巴 ⁴	貨車
2021	47 600	3 000	14 600	3 000	600	12 600
2022	41 500	2 600	13 700	2 700	500	11 400
2023	42 000	2 600	14 200	2 800	600	11 200
2024	40 800	2 700	12 800	3 100	600	12 000
2025	41 400	2 700	11 900	3 200	600	11 600

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. 「電單車」包括機動三輪車
3. 「巴士」包括公共及私家巴士
4. 「小巴」包括公共及私家小巴

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1116)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「易通行」不停車繳費服務於2023年開展，逾期繳交隧道費會衍生附加費並有可能影響車輛續牌，就此政府可否告知本會：

1. 嚴重欠費者會轉交法庭並有可能獲處最高罰款每程\$5,000，過去三年每年轉交法庭的個案宗數分別為何？
2. 過去累積欠費最多而追繳費用的個案當中，首十個欠費最多的易通行帳戶涉及的欠繳次數及費用總金額分別為何？相關個案最後是否已獲清繳？
3. 過去三年，每年分別有多少宗就欠隧道費，提交相關表格申請豁免？當中每年分別有多少宗獲批？

提問人：植潔鈴議員(立法會內部參考編號：115)

答覆：

- 1-2. 運輸署按既定程序將欠繳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，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。運輸署於2024年、2025年及2026年(截至2月)，分別向法庭轉交約8 800宗、18 000宗及3 800宗欠繳隧道費個案。截至2026年2月，按個別登記車主被裁判法院追討金額計算，最高的10人被追討的交易宗數介乎約90宗至220宗，涉及總金額介乎約100,000元至270,000元，當中有1名登記車主已全數繳清法院追討的金額。裁判法院已就其餘9宗未繳付／部分繳付個案發出財物扣押令，除非法院追討金額獲清繳，否則會由執達主任扣押及售賣車主財物以追收欠款。

3. 過去3年，隧道費服務商共收到約40 000宗申請隧道退款個案，當中34 000宗獲接納，主要原因為車輛的車牌號碼懷疑被人非法盜用、車牌號碼不清晰或付款平台因網絡連接不穩定而偶爾重複扣款等。隨著隧道費服務商不斷改良自動車牌識別系統、加強培訓前線員工準確辨認車牌的技巧、以及要求個別車主更換號碼有欠清晰的車牌，需要安排隧道費退款的個案已有所下降。有關退款個案數字按年表列如下：

	提出隧道費退款的個案 (佔同期車流量)	獲接納的隧道費退款個案 (佔同期車流量)
2023年 (5月至12月)	15 000 (0.017%)	12 000 (0.014%)
2024年	17 000 (0.008%)	15 000 (0.007%)
2025年	8 000 (0.004%)	7 000 (0.003%)
總數	40 000 (0.008%)	34 000 (0.006%)

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1117)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

香港運輸署向在兩年內累計違例記分達8分或以上的駕駛者發出「違例駕駛記分通知書」，詳列扣分紀錄以提醒改善駕駛行為。就此，政府可否告知本會：

1. 過去三年，每年分別發出「違例駕駛記分通知書」的數字為何？
2. 每發出一封「違例駕駛記分通知書」的成本為何？
3. 運輸署自2024年推出「牌證易」網上電子牌照平台，過去一年經該平台登入查閱違例駕駛記分紀錄的總次數為何？
4. 為節省公帑及環保，政府有否考慮採用電子形成通知，減少甚至取消以紙本形式寄發出「違例駕駛記分通知書」。若有，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：植潔鈴議員(立法會內部參考編號：117)

答覆：

1. 在違例駕駛記分制度下，如某駕駛者在兩年內被記分達8分或以上，但少於15分時，根據《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)的規定，運輸署署長須向該駕駛者發出一份「違例駕駛記分通知書」。通知書會詳列該駕駛者在該兩年內因觸犯違例事項而被記分的紀錄，告知有關人士再被記分的後果，並提醒其改善駕駛行為。在2023、2024及2025年，運輸署分別發出44 603、39 424及38 547份通知書。

2. 運輸署以平郵方式發出違例駕駛記分通知書。在2025年，每份通知書的郵費成本為2.2元。至於準備及發出通知書所需的人手及其他開支已納入運輸署整體撥款及編制內，因此未能分項列出。
3. 截至2025年12月31日，「牌證易」一站式網上牌照管理平台約有16萬名登記用戶。運輸署沒有備存當中查閱違例駕駛記分記錄的分項數據。
4. 由「牌證易」實施開始，市民已可透過電子方式查詢其記分紀錄。根據現行《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)的規定，運輸署發出違例駕駛記分通知書時可以面交、郵遞或掛號郵遞的方式送達，但不包括以電子形式的通知。儘管如此，運輸署會按實際需要，適時檢視相關安排。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2427)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

進入大嶼山南部的所有道路為封閉道路，駕駛人士必須持有大嶼山封閉道路通行許可證才可駕車前往封閉路段。就此，政府可否告知本會：

1. 過去三年，每年分別批簽進入大嶼山南部的所有道路為封閉道路的許可證宗數分別為何？
2. 承上題，過去三年，每年分別經「大嶼山自駕遊」計劃批准的許可證的宗數分別為何？
3. 過去三年，每年分別有多少宗在沒有適當許可證而違規進入南大嶼山而被檢控的個案？
4. 承上題，每年分別有多少宗涉及跨境自駕入境香港車輛違規進入南大嶼山而被檢控的個案？
5. 現時主要靠警方執法或在東涌道架設路障適別車輛是否持有進入南大嶼山的許可證，政府有否研究運用智慧科技識別方式，識別車輛是否持有適當許可證進入南大嶼山？若有，詳情為何；若無，原因為何？

提問人：植潔鈴議員(立法會內部參考編號：114)

答覆：

1.-2.

過去3年，運輸署簽發大嶼山封閉道路通行許可證(許可證)及經「大嶼山自駕遊」計劃下簽發許可證的數目表列如下：

年份	2023年	2024年	2025年
(a) 簽發許可證數目 [包括(b)]	36 800	37 200	37 300
(b) 經「大嶼山自駕遊」計劃下簽發的 許可證數目	12 500	12 200	12 400

3.-4.

香港警務處沒有備存過去3年有關沒有適當許可證而違規進入南大嶼山及涉及跨境自駕入境香港車輛違規進入南大嶼山的相關檢控數字。

5. 為了加強監察大嶼山封閉道路的交通管制，土木工程拓展署、運輸署及香港警務處委託機電工程署進行一項概念驗證研究，利用科技儀器識別沒有持有有效封閉道路通行許可證而駛入大嶼山封閉道路的車輛。現場儀器已於2024年9月完成安裝及實地測試。執法部門現正展開相關執法系統的升級及對接工作，目標在2026年年中啟用系統。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3211)

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(謝詠誼)局長： 運輸及物流局局長問題：

車輛駛近沒有安全島的電車站時，需按法例需要在乘客上落車時於黃線前停車。然而不時有司機，特別是港島以外的司機未必及時注意而造成危險。就此，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年分別涉及電車的交通事故宗數分為多少宗？
2. 過去3年，每年分別有多少宗，因沒有在沒有安全島電車站適當位置停車的檢控數字？
3. 運輸署早前在沒有安全島的電車站進行改善工程，相關路面髹上紅色和「留意乘客」的道路標記。已完成或進行該改善工程的位置分別為何？相關開支為何？
4. 除了上述改善工程的措施，政府會否考慮加裝燈號或應用智慧科技，進一步提升沒有安全島電車站上落客的安全？

提問人：植潔鈴議員(立法會內部參考編號：116)答覆：

1. 根據紀錄，由2023至2025年，涉及電車的交通事故宗數表列如下：

年份	交通意外宗數
2023	37
2024	35
2025*	41

*臨時數字

2. 警務處沒有備存因沒有在無安全島的電車站適當位置停車的檢控數字。
3. 路政署已完成7個沒有安全島的電車站的改善工程，地點表列如下：

	位置	電車站號
1	皇后大道西	96W
2	堅彌地城海旁	98W
3	黃泥涌道	108
4	香港墳場	109
5	南康街	99E
6	柴灣道	101E
7	筲箕灣總站(近筲箕灣東大街134號)	-

有關改善工程包括在行車路面髹上紅色範圍和「留意乘客」的道路標記，工程的總開支約38萬元。

4. 香港電車有限公司已完成名為「香港電車先進智能運輸管理系統及人工智能優化項目」的研究，開發及實施一套基於無線射頻辨識技術及人工智能優化器的智能電車管理系統，輔以地理圍欄程式，提示司機注意行駛速度。其中，地理圍欄利用無線射頻辨識技術、車上感測器和路邊設備進行定位，當電車駛近預先所設定的位置及偵測到可能有超速時，系統會自動提示司機注意行駛速度，有效提升整體駕駛安全。有關系統現時已應用於香港電車日常營運上，提升管理效率，實現智能調度。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1407)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於締造行人友善環境，推動「香港好·易行」計劃，政府可否告知：

- (1) 請詳列過去三年，於各個選定地區已完成的行人環境改善措施，包含：項目名稱／地點、項目簡介(例如：為行人通道提供上蓋、行人導向標示等)、工程時長以及項目開支；
- (2) 有關未來計劃跟進的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統項目，請列出擬建項目地點、項目的預計開展工程時間表、及初步估算的工程開支？

提問人：邱達根議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

- (1) 過去3年，各區已完成的行人通道加建上蓋工程及行人導向標示系統項目表列如下：

(a) 行人通道加建上蓋工程

地區	上蓋走線	工程費用 ¹ (百萬元)	工程項目 開展日期	完工日期
深水埗區	港鐵石硤尾站A出口至石硤尾邨美亮樓的窩仔街行人路段	17.3	2020年	2023年
沙田區	港鐵火炭站A出口至榕翠園的樂景街行人通道	23.0	2021年	2023年

地區	上蓋走線	工程費用 ¹ (百萬元)	工程項目 開展日期	完工日期
南區	薄扶林道北行線的行人通道(連接第一階段已完成的上蓋至巴士站)	2.0	2022年	2023年
大埔區	寶湖路至港鐵大埔墟站的南運路行人通道	35.7	2021年	2024年
荃灣區	荃灣西站至海安路行人通道	47.4	2022年	2024年
九龍城區	連接香港兒童醫院的行人通道加建上蓋	11.1	2022年	2024年
九龍城區	連接香港眼科醫院的行人通道加建上蓋	17.3	2023年	2025年

註1：付款當日價格

(b) 行人導向標示系統

地區	工程費用 ² (百萬元)	工程項目 開展日期	完工日期
深水埗、中環、灣仔及銅鑼灣	3.7	2022年	2024年

註2：付款當日價格

(2) 有關上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統項目的推展進度如下：

(i) 正在進行規劃設計的項目

地區	項目名稱／建議走線	推展進度
中西區	由士美菲路沿蒲飛徑至蒲飛路	正進行初步技術可行性研究的前期工作
南區	由漁暉道至漁光道	
黃大仙區	竹園北邨行人通道系統	正進行勘測研究和設計
觀塘區	功樂道升降機及行人通道系統	
西貢區	將軍澳寶琳北路至寶康路行人通道系統	
灣仔區	由活道至皇后大道東近聖若瑟小學	
東區	由西灣河街至西灣河聖十字架天主堂	
	由健康東街至百福道	
深水埗區	由呈祥道行人天橋近美孚港鐵站至荔景山路近清麗苑商場	

地區	項目名稱／建議走線	推展進度
沙田區	沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統	
	由愉景花園旁行人路至沙田頭路	
荃灣區	由國瑞路公園至國瑞路	
葵青區	由石蔭路近金石樓至大白田街	

由於上述項目仍在規劃設計中，因此相關預算工程開支有待確定。

(ii) 正在進行招標或施工的項目

地區	項目名稱／建議走線	核准項目預算 ³ (億元)	工程項目開展日期	預計完工日期
灣仔區	留仙街至天后廟道升降機及行人通道系統	工程項目正進行招標，工程費用待定	2026年第二季 ⁴	2029年第一季度
葵青區	葵涌荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統		2026年第三季 ⁴	2029年第三季
	華星街至青山公路－葵涌段自動扶梯系統		2026年第二季 ⁴	2029年第一季度
東區	寶馬山行人通道系統	6.826	2021年8月	2026年年中起分階段完成
葵青區	興盛路至大窩口道行人通道系統	1.925	2023年7月	2026年第三季

註3：付款當日價格

註4：預計開展日期

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：1291)

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(謝詠誼)局長： 運輸及物流局局長問題：

二零二六至二七年度內，運輸及物流局將會提交法例修訂建議，規定騎單車人士必須佩戴頭盔。就此，當局可否告知本會：

- (a) 請以表列出，過去3年，涉及單車的(i)交通意外宗數、(ii)受傷及死亡人數、(iii)涉及頭部受傷的人數及比例、及(iv)意外發生時有否佩戴頭盔的傷者分佈分別為何；
- (b) 就該項新法例的(i)預計宣傳開支、(ii)預計行政開支、(iii)預計執法人員數目、及(iv)預計執法人員開支分別為何。

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：23)答覆：

- (a) 根據紀錄，於2023年至2025年期間，涉及單車的交通事故宗數，以及騎單車人士的傷亡數字表列如下：

	2023年	2024年	2025年*
交通意外宗數	1980	1879	2098
死亡人數	6	9	9
重傷人數	93	59	31
輕傷人數	1740	1623	1860
涉及頭部受傷人數及比例(註1)	719 (39%)	666 (39%)	597 (31%)
沒有佩戴頭盔人數(註2)	844	577	1084

註：

*臨時數字

- (1) 括號內的數字為頭部受傷人數佔所有傷亡人數的百分比
 - (2) 數字為傷亡人數中沒有佩戴頭盔的騎單車者，不論其頭部有否受傷
- (b) 有研究顯示，頭盔能有效地保護騎單車人士，並可令他們在交通意外中頭部受傷的機會降低。此外，資料顯示過去5年在交通意外中死亡及重傷的騎單車人士有近六成沒有佩戴頭盔。政府正小心研究有關騎單車人士佩戴頭盔的法定規定，並會聆聽社會各持份者的意見，以凝聚共識及適時提出法例修訂建議，並考慮宣傳、執法安排等，以至所需開支。

在上述研究期間，運輸署會繼續與警務處及道路安全議會緊密合作，透過電視宣傳短片、電台廣播、「單車資訊中心」網頁及其他宣傳刊物，多渠道加強駕駛單車人士對相關法例及規則的認識；而《道路使用者守則》亦已為市民提供使用單車時須知的道路知識、法例要求和相關罪行，該《守則》亦鼓勵他們使用個人防護裝備(包括佩戴單車頭盔等)，並促進道路使用者之間互相尊重。這些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：1295)

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(謝詠誼)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的職責是規劃和發展網約車服務，並就服務制訂規管措施和策劃相關設施。就此，當局可否告知本會：

- (a) 當局有否考慮將配額定於不少於10 000個；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (b) 當局有否考慮要求網約車平台引入人臉識別或其他生物特徵認證技術；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (c) 就「一車一司機」規定，當局有否評估該規定對車輛使用效率及司機家庭收入的影響；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》於2025年10月獲立法會通過，訂明規管網約車服務的法律框架和重要原則，包括規定提供網約車服務的平台、車輛和司機三方均須領取合適的牌證並遵從相關牌證條件，以及就網約車數量實施總量限制等。

此外，在平台方面，持有網約車服務牌照的平台須對旗下車輛及司機履行盡職審查的責任，確保所提供的載客服務合乎本地法規，以保障市民安全和權益。至於車輛和司機方面，只有以個人名義登記的私家車才可申請網約車車輛許可證(「車輛許可證」)，而日後亦只可由該私家車的登記車主駕駛該輛私家車提供網約車載客服務，此規定旨在防止衍生租賃市場及出現炒賣車輛許可證的情況，有助確保網約車的服務質素。

政府現正積極推展下一步的工作，並持續地與各持分者溝通，以敲定規管網約車服務的技術細節，包括平台、車輛和司機的營運模式(例如平台是否可以應用人臉識別或其他生物特徵認證技術以確保駕駛網約車的司機為持有合法許可證的人士)、硬件配套、車輛許可證數量等，並適當地將其納入附屬法例或牌證條件當中。在考慮車輛許可證數量時，政府會平衡多項因素，包括市民的乘車需求和體驗、道路網絡的承受能力、公共交通系統的生態，以及整體個人化點對點交通服務行業的健康和可持續發展。政府計劃於2026年上半年將相關附屬法例提交立法會審議。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1296)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二六至二七年度內，運輸署將會繼續跟進對使用電動可移動工具作出規管的法例修訂建議，以期為電動可移動工具制定完善的規管安排。就此，當局可否告知本會：

- (a) 會否考慮強制要求個人使用者或提供租借服務的共享企業購買第三者責任保險，以保障行人安全及意外賠償；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (b) 有否評估電動工具對使用者及路人帶來的安全風險；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (c) 當局於2023年在白石角推行「共享電動輔助單車」試驗計劃，目前的研究結果為何；
- (d) 有否評估共享營運模式在香港普及的可行性；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

(a)及(b)

由於電動可移動工具是由機械驅動，符合《道路交通條例》(第374章)中「汽車」的現行定義。因此使用未登記或領牌的電動可移動工具，可能違反相關法例。

然而，政府一直以來對推動綠色出行的新科技秉持開放態度，同時非常重視道路安全。我們亦留意到電動可移動工具在世界各地日趨普及。因此，我們計劃在今年提出電動可移動工具的規管架構和條例草案，訂明

該等工具的技術及安全要求，以期容許在指定範圍內安全使用該等工具。為確保電動可移動工具產品質素及安全，運輸署和香港生產力促進局經參考不同地區的經驗後，正擬訂一套產品認證機制，作為規管架構的核心。

在建議的認證機制下，合規格電動可移動工具的運作模式在不少方面也與單車相若，因此它們的風險預計亦相若。考慮到目前使用單車並沒有需要購買第三者保險，而其他司法管轄區大多也沒有強制規定電動可移動工具的使用須購買第三者保險，我們未有計劃作出如此要求。

(c)及(d)

運輸署曾於將軍澳南及香港科學園附近的單車徑進行電動可移動工具的試驗計劃。當中，運輸署於2023至2024年在白石角進行共享電動輔助單車試驗計劃。該計劃運作大致順暢，顯示共享模式需要適當配套及安排(如充電設施及充電頻率等)。運輸署正參考相關經驗，並會留意擬議法例實施後的實際使用情況，研究電動可移動工具共享服務的可行性及規管安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2424)

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(謝詠誼)

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，過去3年：

- (a) 請以表列出，港鐵各路線列車班次的最高可載客量，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人計算的載客率)；
- (b) 請以表列出，港鐵各路線現有乘客量，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人計算的載客率)；
- (c) 請以表列出，港鐵各路線繁忙時間的乘客量，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人計算的載客率)；
- (d) 請以表列出，港鐵各路線早上繁忙時段中每小時最繁忙路段單向的最新載客率，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人計算)；
- (e) 請以表列出，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) 請以表列出，港鐵各路線的列車數目及卡數，包括重鐵和輕鐵；
- (g) 港鐵發生半小時或以下、31分鐘至1小時、超過1小時但少於或等於2小時、超過2小時但少於或等於3小時、超過3小時但少於或等於4小時，以及逾4小時事故的性質及次數分別為何(如適用)；
- (h) 請以表列出，港鐵每年訊號故障的次數，以及分別因硬件和軟件而發生的次數。

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

(a)至(d)

過去3年，各重鐵和輕鐵路線早上最繁忙一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5 839人(2023年)、6 261人(2024年)和6 356人(2025年)。

港鐵公司會透過不同安排填補員工空缺，包括安排合約代工在港鐵人員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432人(2023年)、424人(2024年)和433人(2025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，如該事故屬港鐵公司控制範圍內的因素引起，須將其分類為機件故障(涵蓋信號系統故障)或人為因素。運輸署沒有就機件故障引致的事故作進一步詳細分項，因此未能提供涉及信號系統故障而導致服務延誤的分項統計數字。

重鐵系統統計數字
(早上最繁忙一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)
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)(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)	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)	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}

		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5)	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)(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)	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 (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5)	94%	86%	80%	77%	83%	67%	72%	46%	69%	N/A
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
2025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)(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)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	70 100	8 600	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4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	4 900	1 000	2 500	600
4.	乘客量(c)	44 400	38 400	38 700	43 900	10 100	33 800	38 400	3 000	22 200	1 900
5.	載客率 (每平方米 站立6人) [(c)/(b)][{ } 最繁忙路段	71% {大圍 至九龍 塘}	65% {荃灣西 至美孚}	57% {油塘至 鰂魚涌}	55% {天后至 銅鑼灣}	60% {金鐘至 海洋 公園}	47% {彩虹至 九龍灣}	55% {深水埗 至太子}	35% {欣澳至 迪士尼}	52% {奧運至 九龍}	45% {青衣 至 機場}
6.	載客率(每平 方米站立4人) (註5)	98%	92%	80%	77%	84%	66%	77%	49%	73%	不適用
7.	每月平均 乘客量 (百萬人次)	26.3	25.4	9.8	25.8	2.5	17.9	27.2	0.5	6.4	1.1
8.	總乘客量 (百萬人次)	315.7	304.2	117.7	309.9	29.6	214.6	326.4	6.2	76.8	13.3

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。

輕鐵系統統計數字
(早上最繁忙一小時最繁忙單向路段)

輕鐵路線	最高可載客量			載客率(註1)		
	2023年	2024年	2025年	2023年	2024年	2025年
505	2 993	2 993	2993	66%	79%	82%
506P(註2)	424	424	424	70%	45%	70%
507	2 827	2 827	2625	83%	85%	86%
507P	212	212	212	90%	90%	50%
610	2 056	2 056	2056	93%	93%	84%
614	1 122	1 122	1156	77%(註3)	77%(註3)	90%(註3)
614P	1 363	1 363	1368			
615	960	960	960	74%(註3)	87%(註3)	75%(註3)
615P	1 600	1 600	1600			
705	4 240	4 240	4240	63%	82%	72%
706	5 088	5 088	5088	63%	80%	82%
720(註2)	不適用	212	212	不適用	20%	10%
751	2 993	2 993	2857	64%	81%	85%
751P	398	398	424	60%	80%	95%
761P	4 240	4 240	4240	64%	86%	76%

乘客量(百萬人次)

	2023年	2024年	2025年
每月平均乘客量	12.5	12.9	12.9
總乘客量	150.0	154.6	154.4

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2023年9月及2024年9月加設506P線及720線，在早上繁忙時段行駛。

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	2023年		2024年		2025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	37	9	37	9	37	9
屯馬線	65	8	65	8	65	8
將軍澳線	16	8	16	8	17	8
港島線	36	8	36	8	38	8
南港島線	10	3	10	3	10	3
觀塘線	39	8	39	8	39	8
荃灣線	35	8	35	8	34	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2023年、2024年和2025年，輕鐵車卡總數均為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							
				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
2023	101	94	7	86	5	8	1	0	0	0	1
2024	89	82	7	77	7	5	0	0	0	0	0
2025	83	76	7	67	7	8	0	0	0	1	0

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)、列車故障等。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2425)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的宗旨之一，是確保有效管理政府的隧道及橋樑服務。就此，當局可否告知本會，各政府行車隧道、大型懸索橋樑及主幹道：

- (a) 在過去5年，每年個別營運開支分別為何；
- (b) 在過去5年，在繁忙及非繁忙時段的流量／容車量比率分別為何；
- (c) 當局未來考慮調整或徵收的收費標準為何。

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

- (a) 過去 5 個財政年度各政府行車隧道及管制區的開支載列於附件一。
- (b) 過去 5 年(即 2021 年至 2025 年)，各政府行車隧道繁忙和非繁忙時段使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於附件二。而各政府主要幹道及橋樑的相關數據，由於 2025 年的交通統計年報仍在編撰中，我們現於附件三提供 2020 年至 2024 年的交通流量統計數字。
- (c) 政府釐定隧道及主幹道的收費時，會遵從四大原則，即交通管理需要、效率優先、公共交通優先，以及「用者自付」，也會慎重考慮公眾可負擔程度，以及當時社會環境等因素。同時，我們會考慮每一條隧道及主幹道的具體情況，例如地理位置、服務對象、交通管理需要等，權衡各個原則的比重，因時制宜、因地制宜，為各隧道及主幹道制訂一個合適的收費。

**2020-21至2024-25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 ^{1,4}	2020-21 (百萬元)	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2024-25 (百萬元)
海底隧道	143	154	158	199	196
東區海底隧道	165	177	179	228	240
西區海底隧道 ²	不適用	不適用	不適用	241	328
大老山隧道	142	144	143	167	175
香港仔隧道	95	97	97	125	134
獅子山隧道	74	76	91	136	121
城門隧道	109	114	125	152	135
八號幹線	330	320	342	391	372
大欖隧道 ³	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用

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： 大欖隧道於2025年5月31日移交政府管理。

註4： 中九龍繞道(油蔴地)於2025年12月21日開始營運。中九龍繞道今年全線通車後，所有車輛全日劃一收取八元。

非收費隧道／ 管制區 ⁵	2020-21 (百萬元)	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2024-25 (百萬元)
屯門—赤鱗角隧道 ⁶	19	71	73	79	81
將軍澳隧道 ⁷	37	37	35	31	44
將軍澳—藍田隧道 ⁷	不適用	不適用	19	62	62
中環及灣仔繞道隧道	120	148	148	148	152
龍山隧道	57	61	61	57	57
長山隧道	18	19	19	25	26
機場隧道	25	25	26	26	26
觀景山隧道	54	54	55	55	58
啟德隧道	54	54	54	54	49
青嶼幹線 ⁶	133	133	139	142	147

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： 屯門—赤鱗角隧道由2020年12月27日開始營運而青嶼幹線亦於同日豁免使用費。屯門—赤鱗角隧道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7： 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。

各政府行車隧道的設計容車量及繁忙¹和非繁忙¹時段使用率

隧道	設計容車量 (架次／小時)	使用率 ²									
		2021年		2022年		2023年		2024年		2025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	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8
海底隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.0	1.1	1.0
東區海底隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.0	1.0	1.0	1.1	0.9	1.1	1.0
西區海底隧道	4 200	0.9	0.7	0.8	0.6	0.9	0.7	1.0	0.8	1.0	1.0
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	0.7	1.0	0.7	1.0	0.8	1.0	0.8
尖山隧道及沙田嶺隧道	4 700	0.8	0.5	0.7	0.4	0.7	0.5	0.8	0.5	0.8	0.5
城門隧道	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 ³	4 200	0.7	0.4	0.6	0.3	0.6	0.3	0.6	0.3	0.9	0.5
中九龍繞道 ⁴	4 200	不適用									0.5

註1：表格所載列的數據反映上述隧道根據收費系統於2021年至2025年間星期一至五(公眾假期除外)的全年平均車流量。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2：使用率不計及正在排隊入隧道的車輛，不反映實際交通需求與設計容車量之間的關係。隧道的實際交通容量或會受其他交通因素影響，包括使用有關路段的不同車輛種類的比例、有關路段的形態等。因此，單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3： 參考政府於2025年接收大欖隧道和下調收費後的實際車輛組合，隧道設計容車量調整為每小時4 200架次，而2025年的使用率亦按接收大欖隧道後的車流量進行計算。
- 註4： 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日啟用，待今年全線通車後將成為第十條收費隧道，所有車輛全日劃一收取八元。因此，其2025年的繁忙和非繁忙時段使用率只根據2025年12月21日至2025年12月31日期間星期一至五(公眾假期除外)的數據計算，車流情況仍有待穩定。

各政府主要幹道及橋樑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 及橋樑	設計容車量 (架次/小時)	使用率									
			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	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	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	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	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	0.9	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	1.1	1.0

路段	主要幹道 ² 及橋樑	設計容車量 (架次/小時)	使用率									
			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
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	0.8	0.8
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	1.2	0.7
南灣隧道	八號	4 700	0.4	0.3	0.5	0.3	0.4	0.3	0.5	0.4	0.5	0.4
青嶼幹線	八號	4 700	0.6	0.4	0.5	0.3	0.6	0.4	0.7	0.5	0.8	0.6
吐露港公路 (介乎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	1.2	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	0.7	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	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	0.2	0.2

- 註1： 表格所載列的數據反映各運輸設施於2020年至2024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： 六號幹線由中九龍繞道(油麻地段)、中九龍繞道(九龍灣段)和將軍澳—藍田隧道組成。由於整條六號幹線預計在今年全線通車，故現時未有其使用率數據。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3086)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局的職責是推動「智慧出行」，並推行和維護智能運輸系統，以及推展自動泊車系統項目。就此，當局可否告知本會：

- (a) 2024及2025年，各類機動及非機動車輛的登記數字及領牌數字分別為何；
- (b) 2024及2025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分別為何；
- (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分別為何；
- (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) 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；

就商用車輛夜間泊位，當局會否以「業界提出，政府審批」方式研究合適位置；如會，詳情為何；如否，原因為何。

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

- (a) 2024 及 2025 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	2024 年		2025 年	
	已登記	已領牌	已登記	已領牌
電單車	108 883	73 494	110 284	72 943
私家車	630 711	578 001	635 933	584 914
的士	18 163	17 773	18 163	17 695
專營巴士	6 160	5 870	6 117	5 793
非專營公共巴士	6 836	6 582	6 951	6 732
私家巴士	855	837	862	833
公共小巴	4 340	4 077	4 339	4 053
私家小巴	3 420	3 354	3 376	3 320
貨車	115 677	109 885	113 932	107 611
特別用途車輛	2 209	1 892	2 197	1 852
政府車輛	7 006	7 006	7 221	7 221
小計(i):	904 260	808 771	909 375	812 967
非機動車輛	2024 年		2025 年	
	已登記	已領牌	已登記	已領牌
拖車	13 443	9 877	13 226	10 186
小計(ii):	13 443	9 877	13 226	10 186
總計(i)+(ii):	917 703	818 648	922 601	823 153

- (b) 2024及2025年，香港行車道總長度分別約為2 241公里及2 269公里^註。

註：只包括由路政署保養的行車道。

- (c) 現時已啟用並設有自動泊車系統項目的短期租約停車場及政府停車場的相關資料載於附件1。

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。故障紀錄方面，由於相關短期租約停車場由承租人營運，故運輸署未有備存有關紀錄。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。政府首個設有自動泊車系統的公眾停車場位於將軍澳政府合署，於2025年12月底啟用，目前處於運作初期的適應及調整階段。

- (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2。

- (e) 過去5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3、附件4及附件5。
- (f) 截至2026年2月，有效的傷殘人士泊車許可證數目為1 499張。按區議會分區列出的各區路旁殘疾人士專用泊位數目和使用率則載於附件6及附件7。

在路旁夜間商用車輛泊車位的選址，運輸署一直透過定期會議、會面等渠道與業界保持緊密溝通，積極聽取業界就合適位置提出的建議，並會因應交通流量、道路安全、對居民的影響、泊車需求及工程可行性等因素，審視及推行可行的方案。與此同時，運輸署亦會密切監察各區泊車位供應的變動，關注不同行業的需求，從而推行一系列短期及中長期措施，以增加商用車輛泊車位的供應。相關措施包括：將日間可供上落貨的地點劃設為夜間商用車輛泊車位；彈性調整部分路旁泊車位的使用時段；將日間為路旁私家車泊車位的地點於夜間轉為商用車輛泊車位；因應貨車及旅遊巴士司機的普遍下班時間，靈活調整路旁夜間商用車輛泊車位的生效時段；以及在非營業時間開放小巴站，供小巴夜間停泊。運輸署會繼續加大力度，聚焦泊車位較短缺的地區，在可行的情況下增設相關泊車位；同時，亦會在新發展區推行商用車輛夜間路旁泊車位專項計劃，在合適路段預先規劃有關設施。

正如《運輸策略藍圖》所述，運輸署將於2026年展開新一輪的泊車供求研究，檢視現有泊車設施及各類車輛(尤其是商用車輛)的泊車位供求情況，預期於2027年公布研究結果及建議。是次研究將分析商用車輛的作業模式、於私人土地等位置的實際停泊情況，並考慮本港的未來發展等因素，從而釐定商用車輛泊車位的需求缺口，提出針對性措施，並在草擬相關措施時諮詢運輸業界、地區持分者及相關政府部門的意見，確保泊車位供需匹配，長遠達致「商用車輛，夜有所泊」。

已啟用的自動泊車系統項目、自動泊車位收費、泊車位數目以及預算開支

項目	自動泊車位收費 ^{註 1}	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停車場	月租 2,800 至 3,400 元 (不設時租)	245 (78)	由短期租約停車場營辦商支付
大埔白石角短期租約停車場	月租 3,600 元至 4,400 元 (不設時租)	250 (52)	由短期租約停車場營辦商支付
深水埗通州街短期租約停車場	時租 20 元 月租 3,300 元	210 (52)	由短期租約停車場營辦商支付

項目	自動泊車位收費 ^{註 1}	泊車位總數(自動泊車系統泊車位數目)	整個工務計劃項目的預算開支 ^{註 2}
B. 工務工程項目的自動泊車系統			
將軍澳政府合署公眾停車場(即將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓)	時租 14 元 月租 2,500 元	388 (225)	52.28 億元 ^{註 3}

註1：相關短期租約停車場由承租人斥資興建並以商業形式營運，而相關政府停車場則由政府出租予營辦商管理及營運，故停車場的收費及營運模式由營辦商根據市場情況而定。

註2：預算開支按付款當日價格計算，為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：包括政府部門辦公室和設施、普通科門診診所、就業中心、公務員診所和牙科診所、幼兒中心，以及公眾停車場的建造費用。

已落實興建的自動泊車系統項目的類型、建造及啟用日期、泊車位數目以及預算開支

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	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					
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023 年 7 月	2026 年 (預計)	約 200 (117)	由短期租約停車場 營辦商支付
慈雲山樂華街短期租約用地	拼圖型	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 180 (約 40)	由短期租約停車場 營辦商支付
馬鞍山保泰街短期租約用地	有待確定	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 270 (約 100)	由短期租約停車場 營辦商支付

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	預計啟用日期	泊車位總數 (自動泊車系統泊車位數目)	整個工務計劃項目的預算開支 ^{註 1}
B. 工務工程項目的自動泊車系統					
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	2027 年 (預計)	約 320 (約 160)	16.05 億元 ^{註 2}
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023 年 8 月	2028 年 (預計)	約 200 (約 170)	7.78 億元 ^{註 3}

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	預計啟用日期	泊車位總數 (自動泊車系統泊車位數目)	整個工務計劃項目的預算開支 ^{註 1}
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)	28.88 億元 ^{註 4}
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	2025 年 5 月	2029 年 (預計)	約 450 (約 300)	12.08 億元 ^{註 5}

註 1：預算開支按付款當日價格計算，為財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。預算包括停車場部分外，亦包括休憩用地、綜合設施大樓、體育館等設施。。

註 2：包括休憩用地、體育館，以及公眾停車場的建造費用。

註 3：包括休憩用地以及公眾停車場的建造費用。

註 4：包括體育館、室內暖水游泳池、香港公共圖書館新書中心、社區會堂、沙田民政事務處馬鞍山分處，以及公眾停車場的建造費用。

註 5：包括市鎮公園以及公眾停車場的建造費用。

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 ^{註 1}	貨車	旅遊巴 士／巴士	電單車	總計 ^{註 2}
中西區	2025	509	202	11	651	1 373
	2024	509	202	11	651	1 373
	2023	508	193	11	651	1 363
	2022	443	193	9	618	1 263
	2021	516	191	12	609	1 328
灣仔	2025	1 040	24	43	784	1 891
	2024	1 029	25	53	779	1 886
	2023	1 017	24	48	761	1 850
	2022	990	24	22	711	1 747
	2021	986	24	17	684	1 711
東區	2025	535	101	66	826	1 528
	2024	536	101	65	807	1 509
	2023	529	91	75	818	1 513
	2022	523	91	62	777	1 453
	2021	479	84	62	776	1 401
南區	2025	655	51	85	461	1 252
	2024	653	51	85	447	1 236
	2023	645	50	85	447	1 227
	2022	642	53	85	447	1 227
	2021	625	53	135	434	1 247
油尖旺	2025	1 592	369	141	1 349	3 451
	2024	1 586	369	141	1 319	3 415
	2023	1 561	363	138	1 309	3 371
	2022	1 389	364	94	1 299	3 146
	2021	1 578	371	138	1 306	3 393
深水埗	2025	1 296	219	10	919	2 444
	2024	1 295	220	12	884	2 411
	2023	1 273	229	9	876	2 387
	2022	1 249	228	9	861	2 347
	2021	1 221	223	15	787	2 246
九龍城	2025	2 373	157	154	1 025	3 709
	2024	2 378	143	160	1 002	3 683
	2023	2 336	143	134	991	3 604
	2022	2 296	140	140	965	3 541
	2021	2 288	140	143	921	3 492
黃大仙	2025	321	133	0	570	1 024
	2024	316	129	0	545	990
	2023	306	129	0	519	954
	2022	303	128	0	475	906
	2021	301	144	0	440	885

地區	截至每年 十二月底	私家車 ^{註 1}	貨車	旅遊巴 士／巴士	電單車	總計 ^{註 2}
觀塘	2025	600	134	56	998	1 788
	2024	586	120	53	921	1 680
	2023	531	115	42	834	1 522
	2022	538	123	42	795	1 498
	2021	484	117	43	771	1 415
荃灣	2025	868	67	31	755	1 721
	2024	859	69	31	700	1 659
	2023	888	63	31	629	1 611
	2022	814	67	31	623	1 535
	2021	811	49	31	595	1 486
屯門	2025	1 321	338	113	876	2 648
	2024	1 297	329	113	892	2 631
	2023	1 267	330	113	886	2 596
	2022	1 274	354	112	886	2 626
	2021	1 297	332	44	849	2 522
元朗	2025	1 240	445	78	624	2 387
	2024	1 266	419	110	636	2 431
	2023	1 308	427	114	626	2 475
	2022	1 274	426	114	617	2 431
	2021	1 203	433	89	681	2 406
北區	2025	1 388	354	29	389	2 160
	2024	1 406	365	32	424	2 227
	2023	1 283	359	27	424	2 093
	2022	1 228	357	27	424	2 036
	2021	1 249	422	21	426	2 118
大埔	2025	1 603	339	86	301	2 329
	2024	1 601	352	86	280	2 319
	2023	1 556	359	84	270	2 269
	2022	1 614	353	72	266	2 305
	2021	1 539	336	84	218	2 177
西貢	2025	1 941	319	159	530	2 949
	2024	1 930	316	146	505	2 897
	2023	1 932	305	155	481	2 873
	2022	1 971	316	146	479	2 912
	2021	1 954	332	165	439	2 890
沙田	2025	1 474	338	61	649	2 522
	2024	1 600	337	67	602	2 606
	2023	1 600	335	64	514	2 513
	2022	1 570	335	68	506	2 479
	2021	1 550	302	56	506	2 414
葵青	2025	484	376	31	898	1 789
	2024	484	360	21	772	1 637
	2023	424	353	21	726	1 524
	2022	416	364	21	721	1 522
	2021	411	368	21	694	1 494

地區	截至每年 十二月底	私家車 ^{註 1}	貨車	旅遊巴 士／巴士	電單車	總計 ^{註 2}
離 島	2025	640	67	78	261	1 046
	2024	640	67	78	261	1 046
	2023	517	55	75	205	852
	2022	510	55	79	152	796
	2021	496	44	65	175	780
總計 ^{註 2}	2025	19 880	4 033	1 232	12 866	38 011
	2024	19 971	3 974	1 264	12 427	37 636
	2023	19 481	3 923	1 226	11 967	36 597
	2022	19 044	3 971	1 133	11 622	35 770
	2021	18 988	3 965	1 141	11 311	35 405

註1：此類泊車位可停泊私家車、的士及尺寸相若的小巴、三輪車及輕型貨車。

註2：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^註

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	2025	3 812	377	13	345	4 547
	2024	3 821	425	13	345	4 604
	2023	3 903	426	13	343	4 685
	2022	3 921	427	13	351	4 712
	2021	3 926	428	14	335	4 703
灣仔	2025	2 428	230	11	267	2 936
	2024	2 428	401	11	265	3 105
	2023	2 578	230	11	263	3 082
	2022	2 605	227	11	262	3 105
	2021	2 754	227	11	280	3 272
東區	2025	3 181	346	21	382	3 930
	2024	3 179	346	21	382	3 928
	2023	3 165	346	33	382	3 926
	2022	3 143	351	33	374	3 901
	2021	3 150	351	33	373	3 907
南區	2025	2 648	177	10	488	3 323
	2024	2 676	177	10	488	3 351
	2023	2 681	182	10	488	3 361
	2022	2 670	182	11	483	3 346
	2021	2 670	182	11	483	3 346
油尖旺	2025	875	172	18	34	1 099
	2024	900	180	18	34	1 132
	2023	976	253	20	34	1 283
	2022	1 066	254	20	39	1 379
	2021	1 064	254	20	39	1 377
深水埗	2025	4 125	1 170	26	512	5 833
	2024	4 021	1 175	26	512	5 734
	2023	4 050	1 175	33	504	5 762
	2022	4 073	1 178	33	498	5 782
	2021	3 844	1 183	33	481	5 541
九龍城	2025	3 131	111	7	253	3 502
	2024	3 183	135	5	257	3 580
	2023	3 179	134	7	247	3 567
	2022	3 183	134	7	247	3 571
	2021	3 198	134	5	237	3 574
黃大仙	2025	4 382	282	43	615	5 322
	2024	4 288	295	44	590	5 217
	2023	4 187	285	44	561	5 077
	2022	4 213	282	25	552	5 072
	2021	4 245	296	25	563	5 129

地區	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	2025	7 357	430	23	1 493	9 303
	2024	7 658	520	30	1 509	9 717
	2023	7 702	511	34	1 482	9 729
	2022	7 696	469	36	1 449	9 650
	2021	7 744	468	37	1 425	9 674
荃灣	2025	1 890	121	4	244	2 259
	2024	1 890	121	4	244	2 259
	2023	1 868	121	4	244	2 237
	2022	1 914	124	4	242	2 284
	2021	1 906	122	4	232	2 264
屯門	2025	3 804	179	48	239	4 270
	2024	3 801	179	48	239	4 267
	2023	3 769	179	46	232	4 226
	2022	3 501	142	46	166	3 855
	2021	3 494	142	46	166	3 848
元朗	2025	3 346	111	36	242	3 735
	2024	3 346	111	36	242	3 735
	2023	3 301	112	46	238	3 697
	2022	3 315	107	49	238	3 709
	2021	3 353	104	39	236	3 732
北區	2025	4 373	529	55	270	5 227
	2024	4 443	417	55	270	5 185
	2023	3 820	411	55	254	4 540
	2022	3 475	374	42	126	4 017
	2021	2 687	374	27	113	3 201
大埔	2025	1 112	208	8	96	1 424
	2024	1 121	208	8	96	1 433
	2023	1 110	208	15	96	1 429
	2022	897	213	8	80	1 198
	2021	787	210	8	73	1 078
西貢	2025	2 239	121	63	230	2 653
	2024	1 945	73	51	208	2 277
	2023	1 941	73	66	206	2 286
	2022	1 938	73	61	206	2 278
	2021	1 841	70	62	167	2 140
沙田	2025	4 532	161	32	492	5 217
	2024	4 642	182	32	501	5 357
	2023	4 479	179	31	482	5 171
	2022	4 420	183	33	481	5 117
	2021	4 378	170	33	441	5 022
葵青	2025	4 777	575	12	893	6 257
	2024	5 049	579	12	901	6 541
	2023	4 905	564	12	855	6 336
	2022	4 836	563	12	845	6 256
	2021	4 836	563	10	840	6 249

地區	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	2025	2 220	71	39	136	2 466
	2024	2 222	71	39	136	2 468
	2023	2 111	242	17	114	2 484
	2022	1 601	115	17	109	1 842
	2021	1 717	181	17	102	2 017
總計	2025	60 232	5 371	469	7 231	73 303
	2024	60 613	5 595	463	7 219	73 890
	2023	59 725	5 631	497	7 025	72 878
	2022	58 467	5 398	461	6 748	71 074
	2021	57 594	5 459	435	6 586	70 074

註：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^註

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	2025	34 805	451	60	608	35 924
	2024	34 750	439	59	601	35 849
	2023	34 045	385	58	483	34 971
	2022	34 073	457	58	483	35 071
	2021	34 065	464	57	480	35 066
灣仔	2025	35 789	88	90	384	36 351
	2024	35 523	88	90	359	36 060
	2023	35 138	83	97	321	35 639
	2022	35 170	83	98	323	35 674
	2021	35 507	85	97	352	36 041
東區	2025	43 200	1 420	171	1 602	46 393
	2024	42 914	1 403	193	1 562	46 072
	2023	43 136	1 389	227	1 455	46 207
	2022	43 112	1 379	238	1 440	46 169
	2021	42 775	1 390	238	1 451	45 854
南區	2025	37 780	910	188	1 111	39 989
	2024	36 970	894	179	1 079	39 122
	2023	36 751	892	177	1 053	38 873
	2022	37 059	861	188	1 016	39 124
	2021	36 564	877	189	1 008	38 638
油尖旺	2025	33 217	775	88	836	34 916
	2024	33 153	773	86	786	34 798
	2023	33 421	774	101	797	35 093
	2022	33 280	770	94	753	34 897
	2021	33 351	869	107	745	35 072
深水埗	2025	26 376	1 731	392	968	29 467
	2024	26 215	1 820	386	929	29 350
	2023	25 305	1 905	387	854	28 451
	2022	24 774	1 891	387	817	27 869
	2021	24 469	1 902	362	794	27 527
九龍城	2025	49 994	1 140	92	1 352	52 578
	2024	47 634	1 171	104	1 186	50 095
	2023	46 646	1 090	154	1 045	48 935
	2022	45 911	977	91	896	47 875
	2021	44 141	962	112	834	46 049
黃大仙	2025	15 877	865	47	1 406	18 195
	2024	16 132	874	47	1 426	18 479
	2023	16 472	865	45	1 328	18 710
	2022	16 401	877	73	1 311	18 662
	2021	16 192	880	63	1 285	18 420
	2025	40 556	3 089	58	2 706	46 409

地區	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
荃灣	2025	35 916	1 868	365	1 050	39 199
	2024	35 644	1 914	374	883	38 815
	2023	35 826	1 960	362	886	39 034
	2022	35 777	1 866	362	807	38 812
	2021	35 120	1 817	387	773	38 097
屯門	2025	39 120	2 036	91	1 102	42 349
	2024	38 655	2 047	91	1 097	41 890
	2023	38 658	2 038	93	958	41 747
	2022	38 177	2 012	93	872	41 154
	2021	37 585	2 007	93	804	40 489
元朗	2025	40 134	1 475	287	1 276	43 172
	2024	39 363	1 621	288	1 149	42 421
	2023	39 436	1 524	287	1 110	42 357
	2022	39 196	1 512	281	1 099	42 088
	2021	38 004	1 516	237	989	40 746
北區	2025	17 516	754	32	412	18 714
	2024	17 511	735	32	411	18 689
	2023	17 842	975	32	380	19 229
	2022	17 804	884	32	361	19 081
	2021	17 533	825	30	343	18 731
大埔	2025	31 561	653	79	906	33 199
	2024	29 771	613	58	875	31 317
	2023	29 763	641	54	850	31 308
	2022	29 446	638	54	845	30 983
	2021	28 674	619	54	827	30 174
西貢	2025	41 849	1 233	163	3 000	46 245
	2024	41 071	1 176	146	2 955	45 348
	2023	40 415	1 076	148	2 759	44 398
	2022	40 472	1 103	139	2 657	44 371
	2021	40 273	1 129	132	2 553	44 087
沙田	2025	70 125	2 181	102	2 482	74 890
	2024	70 266	2 204	102	2 407	74 979
	2023	71 024	2 310	101	2 376	75 811
	2022	69 538	2 234	101	2 208	74 081
	2021	68 768	2 224	144	2 139	73 275
葵青	2025	30 848	9 094	348	1 540	41 830
	2024	30 845	8 628	181	1 478	41 132
	2023	31 004	9 658	396	1 378	42 436
	2022	30 887	9 883	399	1 358	42 527
	2021	30 715	9 876	399	1 350	42 340
離島	2025	18 891	870	174	604	20 539
	2024	17 541	870	174	370	18 955

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
	2023	18 022	708	176	390	19 296
	2022	13 835	700	190	386	15 111
	2021	13 732	697	190	370	14 989
總計	2025	643 554	30 633	2 827	23 345	700 359
	2024	634 934	30 314	2 629	22 129	690 006
	2023	634 034	31 169	2 942	20 872	689 017
	2022	625 413	30 892	2 923	19 986	679 214
	2021	617 320	30 905	3 002	19 420	670 647

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。

**18區路旁殘疾人士專用泊位數目
(截至2026年2月)**

地區	路旁殘疾人士 專用泊位數目
中西區	28
灣仔	55
東區	38
南區	27
油尖旺	60
深水埗	42
九龍城	48
黃大仙	25
觀塘	41
荃灣	40
屯門	18
元朗	31
北區	12
大埔	20
西貢	24
沙田	25
葵青	33
離島	14
總計	581

18區路旁殘疾人士專用泊位使用率
(2025年9月至12月的調查數據)

地區	路旁殘疾人士 專用泊位數目 ^{註 1}	使用率 ^{註 2}
中西區	28	57%
灣仔	52	63%
東區	40	45%
南區	27	33%
油尖旺	56	88%
深水埗	41	71%
九龍城	47	64%
黃大仙	24	75%
觀塘	37	78%
荃灣	39	59%
屯門	19	53%
元朗	33	45%
北區	12	67%
大埔	18	56%
西貢	24	42%
沙田	26	54%
葵青	32	47%
離島	14	14%
總計	569 ^{註 2}	59%

註1：數據為2025年9月至12月進行路旁殘疾人士專用泊位使用率調查時所得，故數據未包括在2025年12月後增加的專用泊位。另外，計算使用率時，違法佔用專用泊位情況並不包括在內。

註2：截至2026年2月，路旁殘疾人士專用泊位數目已增加至581個。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3200)

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(謝詠誼)局長： 運輸及物流局局長問題：

運輸署的宗旨是維持一個有效司機登記及簽發牌照系統，並透過對司機的有效規管，促進道路安全。就此，當局可否告知本會：

- (a) 過去5年，60歲或以上商用車輛司機的每年人數為何；
- (b) 請以表並按商用車輛類別列出，過去5年，涉及60歲或以上商用車輛司機的(i)交通意外宗數；(ii)傷亡人數；及(iii)涉及體檢合格後發病引致意外的個案數字分別為何。

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：38)答覆：

- (a) 現行法例沒有訂明「商用車輛」的釋義。就駕駛執照的分類而言，私家小巴及公共小巴、的士、私家巴士及公共巴士、專營巴士、中型貨車、重型貨車、掛接式車輛，以及特別用途車輛一般會被視為「商用車輛」。過去5年(截至每年年底)，60歲或以上各類商用車輛的有效正式駕駛執照持有人數目表列如下：

車輛類別	年份				
	2021	2022	2023	2024	2025
私家小巴	85 358	88 911	92 927	95 466	97 013
公共小巴	82 445	85 866	89 745	92 152	93 600
的士	117 356	122 139	127 592	130 621	131 884
私家巴士	55 071	58 251	61 973	64 655	66 699
公共巴士	55 025	58 157	61 823	64 455	66 445
專營巴士	10 746	11 090	11 554	11 878	12 007

車輛類別	年份				
	2021	2022	2023	2024	2025
中型貨車	79 813	83 647	87 681	90 413	92 220
重型貨車	50 478	50 978	51 859	51 982	51 692
掛接式車輛	19 703	21 186	22 662	23 722	24 586
特別用途車輛	5 424	5 985	6 536	7 017	7 467

註：每人持有的駕駛執照可有多於1個車輛類別的批註

(b) 根據紀錄，於2021年至2025年期間，按車輛類別劃分涉及60歲或以上商用車輛司機的交通意外宗數及傷亡人數表列如下：

車輛類別	年份									
	2021		2022		2023		2024		2025*	
	交通意外宗數	傷亡人數	交通意外宗數	傷亡人數	交通意外宗數	傷亡人數	交通意外宗數	傷亡人數	交通意外宗數	傷亡人數
私家小巴	43	51	29	46	46	82	63	70	57	86
公共小巴	500	660	475	669	557	898	667	966	561	791
的士	1 966	2 558	1 820	2 381	2 346	3 316	2 530	3 369	2 227	2 958
私家巴士	3	4	2	2	12	15	7	10	8	17
公共巴士	353	424	321	419	421	653	531	680	475	619
中型貨車	213	267	197	249	228	379	229	291	226	289
重型貨車	63	106	70	88	72	117	103	132	87	127
特別用途車輛	14	19	12	13	23	31	19	35	34	43

*臨時數字

運輸署沒有備存60歲或以上商用車輛司機涉及體檢合格後發病引致意外的個案數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0359)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

(一) 自中九龍繞道開通以來，不同類型車輛的使用率如何？

(二) 請列出自中九龍繞道開通以來，最主要影響的十條主要道路，並請提供相關數據。

提問人：方國珊議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

(一) 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日通車。截至2026年2月，中九龍繞道(油麻地段)平均平日雙向車流量約66 500架次。中九龍繞道會於年內全段通車，屆時能分辨不同車種的車輛探測器會投入服務；與此同時，運輸署亦會於年內進行週年統計收集全港主要道路交通數據。當相關數據完成收集後，我們便能提供不同類型車輛使用繞道的數據。

繞道仍處於通車初期，我們預期整體車流有待進一步穩定。運輸署會繼續密切監察中九龍繞道(油麻地段)及相關的交通情況。

(二) 中九龍繞道是連接九龍東西的主要幹道，率先開通的油麻地段隧道有助分流東西走向主幹道的交通。根據截至2026年2月的交通數據，龍翔道和加士居道的分流效果顯著。當中，龍翔道於早上繁忙時段的東西行車流減少約20%；而加士居道天橋的車流亦減少約10%，東西行在早上繁忙時段已沒有出現明顯車龍，有別於中九龍繞道(油麻地段)通車前車龍長度達500米或以上的情況。詳情如下表所示：

平日平均早上繁忙時段每小時車流量(架次)

		繞道通車前 ¹	繞道通車後	
			2026年1月 ²	2026年2月 ²
龍翔道	東行	3 680	3 160 [-14%]	3 260 [-11%]
	西行	4 070	3 230 [-21%]	3 090 [-24%]
	東西行平均變化：		-18%	-18%
西九龍走廊 (往返加士居 道天橋)	南行	2 000	1 990 [-1%]	1 940 [-3%]
	北行	1 290	1 090 [-16%]	1 030 [-20%]
	南北行 ⁵ 平均變化：		-9%	-12%

註：

1. 2025年12月9日及10日交通調查數據，繁忙時段最高每小時車流量。
2. 期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子。
3. [] 內百分比為繞道通車後較通車前的變化。
4. 車流量數據並未計及繁忙時段排隊進入路段的車龍(如有)。
5. 雖然西九龍走廊在地圖上的走線是南北方向，但從連接九龍各區的路線的功能上，與加士居道天橋一併考慮，屬於九龍東西方向車流所使用的道路。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0361)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

1. 有否考慮在部分車流量較少而附近泊車需求較大的道路，設置夜間泊車？如有計劃，請列出詳情。
2. 會否研究，例如在安達臣一帶的道路，設置夜間泊車？
3. 全港十八區泊車位是否充足，請提供數據說明。

提問人：方國珊議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

1. 政府的泊車位供應政策，以優先考慮及配合商用車輛的泊車需求為原則，並在整體發展容許的情況下，適量提供私家車泊車位。香港的土地資源有限，除適度增加泊車位供應外，亦須靈活運用及優化現有泊車資源。運輸署一直積極推行「一位多用」策略，並密切留意各區適合增設路旁夜間泊車位的地點，審慎平衡地理環境限制、對路面交通的影響、以及各種車輛的泊車需求等一籃子因素，務求在有限空間下增加泊車位供應。在具體措施方面，運輸署正積極將日間可供上落貨的地點劃設為夜間商用車輛泊車位，並將部分路旁私家車泊車位於夜間改作商用車輛泊車位，日間則恢復供私家車使用。截至2025年12月，全港已提供約2 000個夜間路旁商用車輛泊車位。運輸署會繼續加大力度，聚焦泊車位較短缺的地區，在可行的情況下增設相關泊車位；同時，亦會在新發展區推行商用車輛夜間路旁泊車位專項計劃，在合適路段預先規劃有關設施。
2. 運輸署一直留意安達臣新發展區的泊車供求情況，並根據交通狀況及公眾意見，研究增設夜間路旁商用車輛泊車位的可行性。運輸署已計劃於安愉道合適位置增設夜間路旁商用車輛泊車位，並正透過西貢民政事務處進行公眾諮詢，隨後將與路政署協調推展相關工程。此外，運輸署已

物色其他合適位置，正研究設置同類泊車位的可行性，並會配合安達臣新發展區項目的落成，適時諮詢公眾。

除了夜間路旁商用車輛泊車位外，安達臣道石礦場G2地盤聯用綜合大樓將設有公眾停車場，提供約300個泊車位；而位於安達臣新發展區一帶的大部分資助房屋項目，亦已按照2021年《香港規劃標準與準則》的修訂標準規劃，提供較修訂前更高比例的私家車、電單車及商用車輛附屬泊車位，合共提供約980個泊車位。

3. 運輸署一直檢視各區泊車位的供求情況，並採取多管齊下的策略，全方位增加泊車位。全港泊車位與領牌車輛數目的比例近年已逐漸回升，相關措施漸見成效。就私家車而言，比例由2020年的1：1.10穩定增長至2025年的1：1.14；商用車輛比例亦由1：0.64增至1：0.67。預計於2025及2026年兩年內，全港新增泊車位將超過12 000個，涵蓋私家車和商用車輛。

正如《運輸策略藍圖》所宣布，運輸署將於2026年展開新一輪的泊車供求研究，檢視現有的泊車設施及各類車輛(尤其是商用車輛)的泊車位供求情況，並預期於2027年公布研究結果及建議。是次研究將分析商用車輛的作業模式、於私人土地等位置的實際停泊情況，並考慮本港的未來發展等因素，從而釐定商用車輛泊車位的需求缺口，提出針對性措施，確保泊車位供需匹配，長遠達致「商用車輛，夜有所泊」。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0307)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就公眾碼頭配套設施，請告知：

- (a) 請表列出現時各個公眾碼頭的面積、提供泊位數量及使用量
- (b) 請表列出各個公眾碼頭的配套設施：碼頭上蓋、餐飲設施、登岸設施以及洗手間數量

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

(a)及(b)

全港現時共有約130個公眾碼頭，當中65個由運輸署負責日常管理，相關工務部門則負責維修保養。有關公眾碼頭並無設有餐飲設施及洗手間，它們的面積、登岸(泊位)設施數量、有否碼頭上蓋及使用量資料表列如下。至於其餘由不同部門管理的約65個公眾碼頭，運輸署沒有備存相關資料。

	結構 編號	公眾碼頭名稱	面積 (約m ²) (註一)	登岸 (泊位) 設施 數量 (註一)	碼頭上蓋 (有／-) (註一)	碼頭一天 使用量 (艘船) (註二)	
						平日 或 周六	周日 或 公眾 假期
香港							
1	HP105	糖水道碼頭	370	2	-	(註三)	
2	HP113	聖士提反灣 (南)碼頭	50	1	-	0	0
3	HP148	赤柱卜公碼頭	690	2	有	0	0
4	HP116	大潭灣碼頭	130	3	-	0	7
5	HP150	中環九號碼頭	1 350	6	有	35	54
6	HP151	中環十號碼頭	1 310	6	有	5	7
九龍							
7	KP058	觀塘公眾碼頭	730	4	有	166	125
8	KP070	九龍公眾碼頭	4 620	6	有	39	102
新界							
9	IP026	長洲公眾碼頭	580	4	有	32	26
10	IP027	西灣碼頭	改善工程進行中				
11	IP031	索罟灣二號碼頭	540	2	有	8	8
12	IP035	蘆荻灣碼頭	60	1	-	0	1
13	IP038	北角碼頭	400	2	有	14	17
14	IP039	索罟灣公眾碼頭	280	2	有	8	16
15	IP040	榕樹灣公眾碼頭	改善工程進行中				
16	IP047	芝麻灣碼頭	360	3	-	9	9
17	IP049	沙螺灣碼頭	380	1	-	7	16
18	IP050	大澳公眾碼頭	改善工程進行中				
19	IP051	大水坑碼頭	380	1	-	9	9
20	IP053	東涌公眾碼頭	270	2	-	3	5
21	IP055	坪洲公眾碼頭	390	3	有	18	43
22	IP056	大利島碼頭	340	1	-	0	0
23	IP058	蒲台公眾碼頭	140	2	有	1	2
24	IP061	東龍洲公眾碼頭	160	1	-	0	8
25	IP069	東龍洲北碼頭	210	2	-	1	2
26	IP075	大排咀碼頭	470	1	-	0	0

	結構 編號	公眾碼頭名稱	面積 (約m ²) (註一)	登岸 (泊位) 設施 數量 (註一)	碼頭上蓋 (有／-) (註一)	碼頭一天 使用量 (艘船) (註二)	
						平日 或 周六	周日 或 公眾 假期
27	IP076	榕樹灣發展碼頭	70	1	-	1	1
28	IP083	鹿洲村碼頭	210	1	-	2	2
29	IP101	東涌發展碼頭 (公眾)	760	1	有	29	18
30	KP092	荃灣渡輪碼頭	470	1	有	0	0
31	KP093	荃灣公眾登岸 台階	350	3	有	67	98
32	NP051	大廟灣公眾碼頭	610	2	-	0	0
33	NP053	東平洲公眾碼頭	270	2	-	2	3
34	NP059	北丫碼頭	160	1	-	0	0
35	NP065	鹽田仔碼頭	160	1	有	24	38
36	NP071	廈門灣公眾碼頭	60	1	-	4	7
37	NP073	西貢公眾碼頭	1 070	6	有	25	71
38	NP074	沙橋公眾碼頭	70	1	-	0	0
39	NP075	大頭洲碼頭	180	1	-	0	2
40	NP076	早禾坑碼頭	430	2	-	2	0
41	NP082	鴨洲公眾碼頭	160	1	-	7	7
42	NP083	吉澳洲碼頭	390	2	有	9	9
43	NP088	烏溪沙碼頭	160	1	有	0	1
44	NP091	深井公眾碼頭	80	2	有	1	0
45	NP094	三門仔村碼頭	910	3	有	11	8
46	NP095	大美督一號碼頭	40	1	-	2	3
47	NP096	大美督二號碼頭	40	1	-	4	4
48	NP097	大埔鐵路碼頭	220	1	-	0	0
49	NP108	赤徑碼頭	300	1	-	25	31
50	NP110	企嶺下海碼頭	330	2	-	0	0
51	NP111	荔枝莊碼頭	620	2	有	6	6
52	NP112	深涌碼頭	610	2	有	4	6
53	NP113	塔門碼頭	280	3	有	15	9

	結構 編號	公眾碼頭名稱	面積 (約m ²) (註一)	登岸 (泊位) 設施 數量 (註一)	碼頭上蓋 (有/-) (註一)	碼頭一天 使用量 (艘船) (註二)	
						平日 或 周六	周日 或 公眾 假期
54	NP123	青衣公眾碼頭	1 350	1	有	20	29
55	NP125	油柑頭碼頭	100	1	-	0	1
56	NP128	嘉道理碼頭	200	1	有	0	0
57	NP141	馬料水渡輪碼頭	440	2	有	6	15
58	NP147	布袋澳二號碼頭	290	1	-	1	3
59	NP149	白沙灣第二碼頭	560	5	有	47	110
60	NP161	深井釣魚灣碼頭	550	3	有	0	6
61	NP164	調景嶺碼頭	90	1	-	31	19
62	NP165	沙頭角公眾碼頭	1 730	4	有	14	20
63	NP166	黃石公眾碼頭	610	3	有	47	107
64	NP167	高流灣公眾碼頭	510	2	有	14	24
65	NP189	馬料水新渡輪碼頭	640	1	-	(註四)	

註一：相關公眾碼頭的面積、登岸(泊位)設施數量及是否有碼頭上蓋的資料由土木工程拓展署提供。「有」代表有碼頭上蓋；「-」代表無碼頭上蓋。

註二：使用量調查在 2023-2024 年度正常天氣的一天的上午 7 時至下午 8 時期間進行。

註三：為配合周邊的建築工程，北角糖水道碼頭(HP105)於 2023 年 5 月至 2025 年 6 月期間臨時封閉，運輸署未有相關使用量數據。

註四：馬料水新渡輪碼頭(NP189)於 2025 年 9 月啟用，運輸署未有相關使用量數據。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0290)

總目： (186) 運輸署
分目： (000) 運作開支
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關電動私家車首次登記稅寬減安排，政府可否告知本會：

- (一)自安排實施至今，本港各類型的新登記車輛數目為何，請以表列形式並根據車輛使用的燃料類型，列出每個年度的數字和百分比；及
- (二)自安排實施至今，每年分別有多少輛電動私家車受惠於一般首次登記稅寬減安排？請分別列出每年首次登記稅寬減涉及的款額。

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

政府為電動私家車、電動商用車、電動電單車(包括電動機動三輪車)提供首次登記稅寬減安排。

- (一)在過去5年(2021-2025)，按車輛及燃料類別劃分的首次登記車輛數目及百分比表列如下：

2021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 [該車輛類別佔所有車輛總數百分比]
電單車	9 013	0	79	0	0	9 092 [15.78%]
私家車	29 724	2	9 583	0	0	39 309 [68.20%]
的士	0	0	0	1 120	0	1 120 [1.94%]
專營巴士	0	277	0	0	0	277 [0.48%]
非專營公共巴士	0	277	0	0	0	277 [0.48%]
私家巴士	0	74	0	0	0	74 [0.13%]
公共小巴	0	13	0	146	0	159 [0.28%]
私家小巴	0	63	0	46	0	109 [0.19%]
貨車	2	7 045	55	0	0	7 102 [12.32%]
特別用途車輛	0	91	13	11	0	115 [0.20%]
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	38 739 [67.22%]	7 842 [13.61%]	9 730 [16.88%]	1 323 [2.30%]	0 [0.00%]	年度首次登記車輛總數： 57 634

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 [該車輛類別佔所有車輛總數百分比]
電單車	7 477	0	163	0	0	7 640 [14.11%]
私家車	17 683	0	19 795	0	0	37 478 [69.20%]
的士	10	0	1	1 094	0	1 105 [2.04%]
專營巴士	0	217	19	0	0	236 [0.44%]
非專營公共巴士	0	310	2	0	0	312 [0.58%]
私家巴士	0	57	0	0	0	57 [0.11%]
公共小巴	0	14	0	115	0	129 [0.24%]
私家小巴	0	69	0	1	0	70 [0.13%]
貨車	0	6 913	80	0	0	6 993 [12.91%]
特別用途車輛	0	120	13	4	0	137 [0.25%]
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	25 170 [46.48%]	7 700 [14.22%]	20 073 [37.06%]	1 214 [2.24%]	0 [0.00%]	年度首次登記車輛總數： 54 157

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 [該車輛類別佔所有車輛總數百分比]
電單車	4 632	0	211	0	0	4 843 [8.66%]
私家車	15 628	0	28 541	0	0	44 169 [79.01%]
的士	2	0	17	933	0	952 [1.70%]
專營巴士	0	108	24	0	1	133 [0.24%]
非專營公共巴士	0	401	15	0	0	416 [0.74%]
私家巴士	0	90	0	0	0	90 [0.16%]
公共小巴	0	93	1	21	0	115 [0.21%]
私家小巴	0	81	1	0	0	82 [0.15%]
貨車	0	4 701	308	0	0	5 009 [8.96%]
特別用途車輛	0	81	7	5	0	93 [0.17%]
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	20 262 [36.25%]	5 555 [9.94%]	29 125 [52.10%]	959 [1.72%]	1 [0.00%]	年度首次登記車輛總數： 55 902

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 [該車輛類別佔所有車輛總數百分比]
電單車	3 726	0	307	0	0	4 033 [7.25%]
私家車	13 503	0	33 206	0	0	46 709 [83.92%]
的士	4	0	140	827	0	971 [1.74%]
專營巴士	0	25	20	0	0	45 [0.08%]
非專營公共巴士	0	307	10	0	0	317 [0.57%]
私家巴士	0	63	3	0	0	66 [0.12%]
公共小巴	0	105	3	14	0	122 [0.22%]
私家小巴	0	132	1	0	0	133 [0.24%]
貨車	0	2 936	249	0	0	3 185 [5.72%]
特別用途車輛	2	71	3	5	0	81 [0.15%]
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	17 235 [30.96%]	3 639 [6.54%]	33 942 [60.98%]	846 [1.52%]	0 [0.00%]	年度首次登記車輛總數： 55 662

2025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 [該車輛類別佔所有車輛總數百分比]
電單車	3 562	0	223	0	0	3 785 [6.28%]
私家車	13 568	0	37 467	0	0	51 035 [84.61%]
的士	93	0	899	812	0	1 804 [2.99%]
專營巴士	0	45	1	0	0	46 [0.08%]
非專營公共巴士	0	402	36	0	0	438 [0.73%]
私家巴士	0	38	6	0	0	44 [0.07%]
公共小巴	0	41	11	1	0	53 [0.09%]
私家小巴	0	89	5	0	0	94 [0.16%]
貨車	0	2 383	551	0	0	2 934 [4.86%]
特別用途車輛	1	72	6	0	3	82 [0.14%]
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	17 224 [28.56%]	3 070 [5.09%]	39 205 [65.00%]	813 [1.35%]	3 [0.00%]	年度首次登記車輛總數： 60 315

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%。

(二) 過去5年(2021-2025年)，本港首次登記的電動私家車享有一般首次登記稅寬減額*的車輛數目及涉及的金額表列如下：

年份	一般首次登記稅寬減額*	
	數目	豁免稅款總額 (百萬元)
2021	266	26
2022	427	42
2023	326	32
2024	636	52
2025	4 677	274

* 在2026年3月31日或之前，未有透過「一換一」計劃登記的電動私家車如符合資格可享有一般首次登記稅寬減。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0302)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就提升交通黑點的道路安全水平和加強保障行人過路安全的工作，政府可否告知本會：

- (一) 政府有否就全港交通黑點進行系統性研究或評估；若有，相關研究數據及涉及的開支為何；
- (二) 過去3年，在各交通黑點，當局推行了哪些針對性的道路改善工程或交通管理優化措施？請按年度列明涉及的交通黑點位置、改善工程內容、相關開支，以及當局有否就各項工程的成效(例如交通事故數字的變化)進行評估；
- (三) 為更有效預防交通黑點事故，政府未來會否增派人手加強巡查及執法；若有，預計增加的人手及相關開支為何；
- (四) 當局會否透過加強宣傳教育、提升執法力度，或研究修訂罰則以增強阻嚇力，從而提升駕駛者的道路安全意識；
- (五) 政府未來有否計劃引入智能監測系統或動態交通燈號調節技術，以提升交通黑點的安全管理水平；若有，具體方案、推行時間表及開支預算為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

(一)及(二)

政府一直多管齊下加強道路安全，致力從源頭減少交通意外發生，包括改善道路設計和交通管理措施、檢視法例加強對駕駛安全的要求和罰則的阻嚇力、應用科技以提升交通管理，以及加強宣傳教育和執法。

在改善道路設計和交通管理措施方面，運輸署透過分析交通黑點和交通意外比較頻繁的地點的意外數據，詳細研究是否有明顯的意外模式或共同成因，並制定針對性的改善措施，例如調整交通燈號、加建中央分隔欄、改善行人過路設施、優化交通標誌及道路標記等。上述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。

2023 至 2025 年期間，運輸署為 65 個交通黑點和交通意外比較頻繁的地點制定及實施道路設施改善工程，截至 2025 年底，其中 47 個地點的改善工程已經完成，當中 31 個地點於改善工程完成後一年，整體交通意外宗數及傷亡人數較工程前一年分別下降約 22%及 36%。其餘 16 個地點的改善工程完成至今未滿一年，運輸署正持續收集及分析更多數據，以評估其成效。有關的工程地點及改善內容載列於附件，而工程的預算開支合共約 160 萬元。

(三)

「道路安全」是香港警務處重點交通執法項目之一，警務處會因應不同交通黑點的事故數據及分析結果，與相關政府部門檢視道路設計及交通設施，按實際需要調配資源，加強執法以提升對違例行為的阻嚇力。警務處亦會加強宣傳與教育工作，進一步提高所有道路使用者包括司機及行人的交通安全意識。

(四)及(五)

政府非常重視道路安全，持續推出不同優化措施。過去數年，政府向立法會提交多項提升道路安全的法例修訂，並已陸續生效，包括規定電動車安裝車輛聲響警報系統、規定有可延伸架空結構的車輛安裝過高警示系統、規定私家車的兒童乘客使用兒童束縛設備，以及加強規管司機在駕駛時使用流動電訊裝置，這些措施有助加強保障道路使用者的安全。此外，在 2025 年，政府向立法會建議上調違例泊車及 19 項與道路安全有關罪行(包括超速駕駛、沒有遵從交通標誌和道路標記、橫過連續雙白線等)的定額罰款，加強罰則的阻嚇作用，經立法會通過後已於 2026 年 1 月生效。

運輸署和警務處亦持續善用新科技完善交通管理，提升道路安全。運輸署於 2024 年底在全港各區共約 100 個出現較多車輛與行人碰撞意外的交通燈控制行人過路處黑點，安裝了投射紅光的新型輔助行人過路裝置，提醒行人不可在「紅色人像」燈號亮着時橫過馬路。就斑馬線過路處，運輸署已委託機電工程署為全港公共道路上的斑馬線過路處更換傳統黃波燈，有關工程已於 2024 年底展開。新型黃波燈有可發出閃動黃光的光環，支柱部分會發出閃動白光，相比傳統黃波燈更為顯眼易見，讓駕駛者加以留意斑馬線並提醒駕駛者停車讓路予行人。為進

一步推動智能交通管理及便利市民出行，運輸署正把實時交通燈號調節系統推展至全港約 50 個合適的獨立燈控路口，系統預計在本年下半年開始陸續裝設及投入運作，整個項目預計在 2027 年完成。

整體而言，大多數交通意外涉及駕駛者因素，包括不專注駕駛、行車時太貼近前面車輛及不小心轉換行車線。運輸署會繼續聯同警務處與道路安全議會，透過宣傳教育，例如製作和播放電視及網上宣傳片、出版和派發《道路安全通訊》及小冊子、在交通燈控制器貼上全身宣傳畫貼、到訪中小學及長者中心舉辦道路安全講座、透過社交媒體平台發放資訊等，向所有道路使用者推廣道路安全。

**附件 過去3年於交通黑點和交通意外比較頻繁的地點
實施的道路設施改善工程**

年份	施工地點	工程內容
2023	梳士巴利道／九龍公園徑交界	加大現有的交通燈燈頭
	南昌街／海壇街交界	調校現有燈號及改善道路標記
	淺水灣道／香島道交界	改善交通標誌
	大涌道交匯處／大涌道交界	改善交通標誌及道路標記
	長沙灣道／興華街交界	改善交通標誌及欄杆
	屯門公路東行近青朗公路	改善交通標誌
	關門口街／荃富街／荃灣街市街交界	改善欄杆
	營盤街／元州街交界	改善欄杆
	屯門公路西行近柴灣角	改善道路標記
	荃錦交匯處／蕙荃路交界	改善交通標誌、道路標記，及欄杆
	荃錦交匯處／大河道北交界	改善交通標誌
	荃錦交匯處／德士古道北交界	改善交通標誌及欄杆
	金馬倫道／加拿分道交界	改善欄杆
	荃錦公路近燈柱號碼 FA5570 to FA5576	改善交通標誌
	荃錦公路近川龍燈柱號碼 FA5583 to FA5589	改善交通標誌
	香島道近深水灣泳灘	改善欄杆
2024	順東路／達東路交界	加設新交通燈背板
	青山道／東京街交界	加設新交通燈背板
	大埔道／郝德傑道交界	改善欄杆
	清水灣道西行近牛池灣街市	改善交通標誌
	龍翔道西行近紅萼樓	改善交通標誌
	崇華街／雲華街交界	改善交通標誌及道路標記
	觀塘道／康寧道交界	改善交通標誌
	和宜合道／梨木道交界	改善欄杆
	花園街／豉油街交界	改善交通標誌及道路標記
	青山道／福華街交界	改善欄杆
	鴨脷洲橋道／利南道交界	改善交通標誌、道路標記，及欄杆
	青山道／長發街交界	改善欄杆
	青山道／通州西街交界	改善欄杆
	沙咀道／大涌道交界	改善道路標記
	荃錦交匯處／荃錦公路交界	改善交通標誌
	灣仔道／交加街／太和街交界	改善交通標誌及道路標記
	摩理臣山道／體育道交界	改善交通標誌及收窄行車道

年份	施工地點	工程內容
	眾安街／兆和街交界	改善交通標誌及道路標記
	興芳路／葵益道交界	改善道路標記
	屯門公路西行近海韻花園	改善交通標誌
	公主道／民豐徑交界	改善交通標誌
	欽州街／通州街交界	調校現有燈號及改善道路標記
	長沙灣道／荔枝角道交界	改善交通標誌及道路標記
	欽州街／醫局街交界	調校現有燈號及改善道路標記
	海防道／樂道交界	改善道路標記
	金巴利道／天文臺道交界	改善交通標誌及道路標記
	東涌東交匯處	改善交通標誌
	龍翔道東行近鳳舞街	改善交通標誌
	和宜合道／昌榮路交界	改善道路標記
	長青公路東行 近長青隧道西入口	改善交通標誌
	龍翔道南行近畢架山峰	改善交通標誌
2025	公主道／民豐徑交界	改善交通標誌
	上鄉道／九龍城道交界	改善交通標誌及道路標記
	文咸東街／禧利街／孖沙街交界	改善交通標誌及道路標記
	龍翔道東行近賽馬會乳健中心	改善交通標誌及道路標記
	牛頭角道近牛頭角港鐵站交界	改善欄杆
	青山公路－荃灣段／關門口街／城門道交界	改善道路標記
	青衣青衣鄉事會路／涌美路交界	改善道路標記
	朗日路近元朗站公共運輸交匯處	改善交通標誌及道路標記
	清水灣道西行近扎山道	改善交通標誌
	清水灣道／豐盛街交界	改善交通標誌
	摩理臣山道／體育道交界	改善交通標誌及收窄行車道
	柯士甸道近柯士甸路	改善欄杆
	青山公路－荃灣段／西樓角路交界	改善道路標記
	呈祥道(西行)近荔枝角公園	改善交通標誌
	大埔太和路北行近寶雅路	改善交通標誌
	港灣道／菲林明道交界	改善交通標誌
	葵涌道／葵安道／葵益道交界	改善道路標記
	粉嶺公路南行近里程距離20.6	改善交通標誌
	粉錦公路近打石湖石塘	改善交通標誌及道路標記

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0312)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就改善行人過路處安全的設施和工作，政府可否告知本會：

(一)就運輸署在各區特定行人過路處黑點的交通燈控制位置安裝投射紅光的輔助裝置，所涉及的開支(包括但不限於器材採購、安裝成本、運作成本、保養費用等)細節分別為何；

(二)在安裝了輔助裝置的該些地點後，發生意外和事故的數字為何；及

(三)如成效顯著，未來會否檢視全港更多行人過路處位置，並計劃加大安裝輔助裝置的覆蓋率？如否，理據為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

(一) 運輸署於2023年11月開始在各區共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)。安裝工程已於2024年12月完成。該100個路口安裝輔助裝置的總開支如下：

項目	開支(港元)
採購及安裝開支	約2,166萬元
每年電費開支 ^(註)	約26萬元
每年維護開支(包括巡查、維修和更換損毀裝置) ^(註)	約10萬元

註：2025年1月至12月期間的開支

- (二) 運輸署聘請了香港大學的專業學術團隊評估輔助裝置在提升行人安全方面的成效，該評估已於2025年11月完成。結果顯示，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24%。交通意外數字方面，在輔助裝置安裝前(2020年-2023年)、安裝期間(2024年)及安裝完成後(2025年)的交通意外數字表列如下：

年份	2020	2021	2022	2023*	2024*	2025^
在100個輔助裝置安裝地點發生涉及車撞行人的交通意外宗數	66	55	39	42	23	14

*輔助裝置的安裝工作於2023年11月至2024年12月期間進行。

^2025年交通意外宗數為臨時數字

- (三) 現時100個安裝了輔助裝置的地點，已涵蓋2023年年底敲定選址地點時所有涉及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。運輸署會持續審視各路口的交通情況及資源狀況，並考慮在個別適切位置(例如新增涉及較多行人意外的行人過路處黑點)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：0330)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就根據香港法例第230章《公共巴士服務條例》所提供的公共巴士服務(即專營巴士)，政府可否告知本會：

- (一) 在現時本港所有專營巴士營辦商旗下的路線中，每個營辦商分別設分段收費的路線數目，以及在所屬公司的比例為何？
- (二) 在提供分段收費的路線中，各營辦商設有巴士雙向分段收費(即乘客可在車程首段或末段都可享有分段車費)的路線數目分別為何？
- (三) 過往，有否從各專營巴士營辦商掌握各路線的雙向分段收費使用情況？如有，有關詳情為何？如否，未來會否計劃向營辦商整理有關資料？
- (四) 鑑於專營巴士路線車資與「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」下的補貼專營巴士車資差額掛鉤，若營辦商加強推展雙向分段收費政策，將可減低公帑補貼。就此請問政府，未來會否在巴士專營權續期進行審批時，要求申請的營辦商加強雙向分段收費政策？如否，會否要求營辦商維持一定程度的短途巴士路線服務？

提問人： 何敬康議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

(一)及(二)

截至2026年2月中，各間專營巴士營辦商(營辦商)提供分段收費的概況如下：

營辦商	主路線數目 ^(註1)	提供分段收費 ^(註2) 的主路線數目	提供分段收費的主路線比率	提供「全段分段收費」 ^(註3) 的主路線數目	提供「全段分段收費」的主路線比率
九巴	455	342	75%	97	21%
龍運	43	40	93%	1	2%
城巴 (專營權一)	208	189	91%	35	17%
城巴 (專營權二)	32	27	84%	6	19%
嶼巴	29	15	52%	10	34%

註1：包括聯營路線。

註2：一般而言，分段收費可分為「前段分段收費」及「後段分段收費」。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描二維碼，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。提供「前段分段收費」或「後段分段收費」其中一種分段收費的路線均已計算在內。

註3：即車程的「前段」和「後段」均設有分段收費。

(三)及(四)

政府一直鼓勵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。在考慮為巴士路線引入分段收費時，運輸署需要在整體交通服務和規劃上作審慎考慮，包括如何照顧及平衡短途及長途乘客的不同交通需求，以避免短途乘客佔用長

途路線運載力，或短途乘客中途下車後載客率過低而未能善用公共交通資源。

2025-26年度財政預算案中公布調整「二元優惠計劃」的措施，將有助減低計劃的公帑補貼。與此同時，運輸署一直積極與營辦商協調，為更多適合的巴士路線引入分段收費，並於2025-26年度內分階段增設100個「前段」分段收費計劃。截至2026年2月28日，當中88個計劃經已實施，餘下12個計劃會在本年內陸續實行。運輸署會與營辦商保持緊密聯繫，監察分段收費的推行。

運輸署會在考慮巴士專營權事宜時，會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，包括提供更多票價優惠。運輸署亦會不時審視營辦商的巴士路線，以應對乘客的出行需求。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0331)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據運輸資料年報2025，截至2024年底，全港共有約37 600個指定的路旁泊車位，以及運輸署轄下的10個多層停車場共提供約4 000個私家車泊車位和約600個電單車泊車位。就此，政府可否告知本會：

- (一) 為了提升運作效率和提升泊車位數量，目前將自動化系統公眾停車場的進度和開支為何？未來就推動自動泊車系統的預算為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

- (一) 自2020年起，運輸署已在本港開展設有自動泊車系統的公眾停車場項目，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。當中，有3個設有自動泊車系統的短期租約停車場已啟用；而第一個設有自動泊車系統的工務工程項目位於將軍澳政府合署公眾停車場，該項目已於2025年12月啟用。自2020年起各有關項目的詳情載於附件。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	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)	由短期租約停車場 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)	由短期租約停車場 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)	由短期租約停車場 營辦商支付
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023 年 7 月	2026 年 (預計)	約 200 (117)	由短期租約停車場 營辦商支付
慈雲山樂華街短期租約用地	拼圖型	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 180 (約 40)	由短期租約停車場 營辦商支付
馬鞍山保泰街短期租約用地	有待確定	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 270 (約 100)	由短期租約停車場 營辦商支付

B. 工務工程項目的自動泊車系統					
項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	預計啟用日期	泊車位總數 (自動泊車系統泊車位數目)	整個工務計劃項目的預算開支 ^{註 1}
將軍澳政府合署公眾停車場(即將將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓)	拼圖型	2020 年 9 月	2025 年 12 月 (已啟用)	388 (225)	52.284 億元 ^{註 2}
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	2027 年 (預計)	約 320 (約 160)	16.050 億元 ^{註 3}
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023 年 8 月	2028 年 (預計)	約 200 (約 170)	7.779 億元 ^{註 4}
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 ^{註 5}
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	2025 年 5 月	2029 年 (預計)	約 450 (約 300)	12.080 億元 ^{註 6}

註1：預算開支按付款當日價格計算，為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：包括政府部門辦公室和設施、普通科門診診所、就業中心、公務員診所和牙科診所、幼兒中心，以及公眾停車場的建造費用。

註3：包括休憩用地、體育館，以及公眾停車場的建造費用。

註4：包括休憩用地以及公眾停車場的建造費用。

註5：包括體育館、室內暖水游泳池、香港公共圖書館新書中心、社區會堂、沙田民政事務處馬鞍山分處，以及公眾停車場的建造費用。

註6：包括市鎮公園以及公眾停車場的建造費用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1304)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在二零二六至二七年度需要特別留意的事項中，有關持續監察持牌的士車隊運作方面，請告知本會：

1. 現時5支的士車隊，各車隊分別有多少輛的士註冊及每日有多少輛的士在營運？
2. 按照發牌條件，的士車隊要在發牌後4個月，即去年11月底達到共計3 500輛，惟至今仍未達標，當局會否訂下「死線」，如最終都未能達到有關條款便會收回牌照？如有詳情為何、如否原因為何？
3. 當局將會在今年就正式規管網約車立法，當局會否考慮要求網約車平台將的士車隊納入其中，以增加士車隊的使用率？如會，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：葉傲冬議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

1-2.

政府引入的士車隊制度的目的，是旨在引入系統化的專業車隊管理，以提升的士服務質素。運輸署通過牌照條件規管車隊的營運和管理，並訂明車隊的士須安裝的裝置，以及就車隊規模、車齡，以及車隊持牌人須提供的服務訂立相關要求，例如必須提供網約渠道(包括召車手機程式、網頁和電話熱線)和電子支付方式，以及在車廂內安裝各項安全裝置(包括行車記錄儀、監察司機駕駛行為的系統等)。運輸署自2025年7月向5支的士車隊發出的士車隊牌照以來，車隊的士的數字一直持續穩步增長。截至2026年3月13日，共有超過1 500輛車隊的士及約2 000位車隊的士司機投入服務，並完成超過288萬宗行程。

乘客普遍對車隊的士服務評價正面，認為車輛型號選擇較多(有六人的士、輪椅的士)、車齡較新、車廂寬敞整潔、設備亦有所提升，而司機亦待客有禮。總的來說，的士車隊提供優質服務，並展示更專業的管理模式，為的士業界運作帶來正面的新氣象。

政府一直積極就車隊的營運提供適當協調和協助，包括便利車隊的士驗車安排、協調車隊營辦商申請「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」、向市民及遊客宣傳車隊服務，以及推動各車隊與第三方平台合作以提供統一召車服務等。此外，為了方便車隊的士接載已預約行程的乘客，運輸署亦已於機場、部分跨境口岸、高鐵香港西九龍站、部分機場鐵路站、啟德郵輪碼頭、香港會議展覽中心二期、會展站公共運輸交匯處和M+博物館等16個地點，設置了約90個車隊的士專屬停車處。另外，運輸署亦協調部分車隊營運商與電力公司及其他公共交通營辦商合作，以便利電動的士充電。

至於招募司機方面，運輸署一直有協助安排車隊營辦商參與勞工處的地區招聘會及專題招聘會，讓營辦商向求職者詳細講解車隊對司機的管理、培訓與支援，吸引現職司機和新血加入。同時，各個車隊亦採取不同措施致力招募更多司機，包括在電台和社交媒體上刊登廣告、提供新人介紹費和駕駛安全獎金，以及引入彈性工作時間等。根據我們了解，招聘會和上述措施吸引不少行外人士查詢，並成功招聘超過100人轉行成為車隊的士司機。另外，為吸引更多新人加入的士行業，運輸署已於2025年11月3日起進一步優化的士筆試，大幅減少和簡化有關地方和路線的試題，並同時加入與提升的士服務質素相關的新試題，務求在維持評估水平的同時，讓試題更切合的士業界的實務需要。截至2026年2月28日，平均每月報考人數從優化的士筆試前錄得的約1 380人，上升至優化後錄得的約1 820人，升幅約三成，對增加整體行業人手以至車隊招募司機方面均有正面作用。

此外，運輸署正積極協調各車隊與的士業界不同持份者(如商會、工會、車行等)聯繫，以協助他們招募司機及車主。政府會繼續透過上述各項協調和協助措施，並會持續督促各車隊營辦商積極優化服務，加快招募司機及車主，推動各車隊邁向所承諾的規模，為乘客提供優質的士服務。

3. 《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(下稱「《條例草案》」)於2025年10月獲立法會通過，訂明規管網約車服務的法律框架和重要原則，包括規定提供網約車服務的平台、車輛和司機三方均須領取合適的牌證並遵從相關牌證條件。現時不少的士司機已習慣在接載街上截車的乘客之餘，亦會透過網約平台取得訂單，以提高收入。我們歡迎並鼓勵網約車平台同時提供網約私家車和的士的召車服務。這一方面可提升的士司機的競爭力，同時亦可增加平台的總運力供應，為乘客提供更多選擇，讓令乘客更方便和更快捷地透過網約車平台預約行程。

管制人員的答覆

(問題編號：1305)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就停車收費錶的使用情況，請告知本會：

1. 按全港不同分區，表列過去三年各區停車收費錶(收費時段)的使用率；
2. 按全港不同分區，表列2025年各區停車收費錶(收費時段)的使用率(按月份)；
3. 過去三年，每年全港停車收費錶的收入總額及維修和更換開支。

提問人：葉傲冬議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1.及2. 過去3年各區停車收費錶的平均使用率如下：

地區	2023年		2024年		2025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	90	81	93	86	91	84
東區	91	83	91	92	91	92
南區	62	70	68	73	68	73
灣仔區	91	91	90	89	89	88
香港(小計)	84	82	88	85	87	85
九龍城區	95	95	91	91	90	90
觀塘區	93	95	92	93	93	92
深水埗區	96	91	94	93	93	94
黃大仙區	91	91	94	93	92	92
油尖旺區	93	92	96	94	95	96
九龍(小計)	95	93	93	94	93	92
離島區	68	76	75	73	74	74
葵青區	92	92	96	91	95	91
北區	88	90	88	89	88	89
西貢區	74	76	75	70	75	69
沙田區	87	92	86	90	86	89
大埔區	88	92	82	90	83	91
荃灣區	88	92	90	92	88	93
屯門區	88	92	84	92	83	94
元朗區	88	90	89	85	90	86
新界(小計)	85	88	85	86	86	87
總計	88	89	88	88	88	88

運輸署並沒有備存停車收費錶按月份的平均使用率。

3. 過去 3 個財政年度，停車收費錶系統的收入及經常開支如下：

	2022-23年度	2023-24年度	2024-25年度
收入 (百萬元)	377	412	439
經常開支 (百萬元)	47	51	58

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2428)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就駕駛教師牌照的規管方面，請告知本會：

1. 過去三年，每年第1至3組別「活躍私人駕駛教師執照」佔該組別人數比率；
2. 當局有否檢討各組別私人駕駛教師近三年的供求情況？如有，詳情為何？
3. 此前政府亦曾經討論將三個組別的私人駕駛教師執照「三合一」，但一直未有落實，現時政府是否有意再次檢討有關建議？如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：葉傲冬議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

1. 私人駕駛教師提供訓練與否，受不同因素影響。按現行運輸署與業界的共識，一年內曾陪同考生出席駕駛考試的教師會被視為「活躍」。各組別「活躍」私人駕駛教師數目及所佔比率如下：

年份	第 1 組別		第 2 組別		第 3 組別	
	有效 駕駛 教師 執照 平均 數目	活躍 駕駛 教師 數目 (所佔%)	有效 駕駛 教師 執照 平均 數目	活躍 駕駛 教師 數目 (所佔%)	有效 駕駛 教師 執照 平均 數目	活躍 駕駛 教師 數目 (所佔%)
2023	1 015	814 (80.2%)	96	33 (34.4%)	171	75 (43.9%)
2024	1 000	812 (81.2%)	91	37 (40.7%)	168	73 (43.5%)
2025	953	796 (83.5%)	80	35 (43.8%)	162	72 (44.4%)

- 運輸署定期檢討簽發新私人駕駛教師執照的需要，並考慮各項相關因素，包括私人駕駛教師訓練服務的供應和需求等。運輸署已在2025年完成定期檢討，將會適時公布檢討結果。
- 運輸署已於2020年對駕駛訓練政策進行全面檢討，並於2021年優化私人駕駛教師執照簽發機制，包括引入配額機制，將75%的新私人駕駛教師執照分配為公眾配額讓新人入行，25%則分配為駕駛教師配額，讓其他組別的有效私人駕駛教師執照持有人、指定駕駛學校及專營巴士公司現職受限制駕駛教師及前任受限制駕駛教師申請。有關配額機制一方面可保障新人透過公眾配額入行(特別是第二及第三組別私人駕駛教師)，以引入競爭和提升服務質素，另一方面透過駕駛教師配額善用駕駛教師的經驗，靈活提供各組別的駕駛訓練服務，以保持整體供應穩定。

有關合併三個駕駛教師執照組別(「三合一」)的建議，運輸署認為對於不同組別的车辆，私人駕駛教師所需的教授技巧有別。現行把私人駕駛教師按技術專長分組的安排，是經與業界詳細商討而定出的，較為可取穩妥，亦與其他地區的普遍做法相符。

經優化後的私人駕駛教師執照簽發機制推出後運作暢順，運輸署會持續檢視該機制和配額分配方式的成效。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2429)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的其中一項職責，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：

1. 過去三年，港鐵發生半小時或以下、31分鐘至3小時、逾3小時事故的性質、次數及罰款(如有)；
2. 過去三年，每年港鐵訊號故障的次數，以及分別因硬件和軟件而發生的次數(按不同路線表列)；
3. 港鐵更換鐵路訊號系統，荃灣線將於今年啟用，其他線路的預期時間表為何？請以表列方式列明各線路更新訊號系統啟用時間；
4. 過去三年，將軍澳線(包括北角來往寶琳、北角來往康城、調景嶺來往康城)於繁忙時間及非繁忙時間的平均班次；
5. 因應康城居民與日俱增，當局是否有計劃要求港鐵公司加強該區的服務？如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：葉傲冬議員(立法會內部參考編號：7)

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服務延誤事故的宗數、成因，以及港鐵公司根據經優化的「服務表現回贈」安排所撥出的款額載列於附件一。

2. 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，如該事故屬港鐵公司控制範圍內的因素引起，須將其分類為機件故障(涵蓋信號系統故障)或人為因素。運輸署沒有就機件故障引致的事故作進一步分項，因此未能提供涉及信號系統故障而導致服務延誤的分項統計數字。
3. 港鐵公司正為荃灣線、港島線、觀塘線及將軍澳線更換信號系統，長遠有助提升營運及維修管理效率，整體工程預計在2029年完成。荃灣線新信號系統已於2026年3月15日投入服務，其餘3條鐵路線會借鑑荃灣線信號系統提升工程的經驗，按下表陸續啟用：

鐵路線	新信號系統預期投入服務時間
荃灣線	已於2026年3月15日投入服務
港島線	2027年
觀塘線	2028年
將軍澳線	2029年

4. 過去3年，將軍澳線(包括北角－將軍澳、北角－寶琳、北角－康城及調景嶺－康城)於平日繁忙時間及非繁忙時間的平均班次載列於附件二。
5. 自康城站啟用以來，港鐵公司一直因應將軍澳線沿線的乘客量變化和實際情況，適時調整列車服務，以滿足乘客需求。自2025年8月起，港鐵公司於平日早上繁忙時間在康城站試行使用兩邊月台讓乘客上落列車，以有效分隔抵站及離站的人流，令乘車流程更暢順，安排至今運作大致暢順。為進一步理順月台客流，由今年1月19日起，相關安排已提前在平日早上7時15分在康城站兩邊月台同時運作。此外，港鐵公司亦繼續多管齊下，包括透過靈活調動車務安排、加強客流管理，以及完善車站空間布局等措施，疏導人流及提升乘客的乘車體驗。

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	
2023	101	94	7	86	5	8	1	0	0	0	1	25
2024	89	82	7	77	7	5	0	0	0	0	0	5.2
2025	83	76	7	67	7	8	0	0	0	1	0	27.2

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)、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。

將軍澳線列車班次(註)

截至該年 12 月	2023 年		2024 年		2025 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)
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	4.5 - 6
北角－康城	6.7	--	6.7	--	6.7	--
調景嶺－康城	--	10 - 14	--	10 - 14	--	9 - 14

註：上表所列为平日班次時間

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0761)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於自動駕駛，政府可否告知本會：

- (一) 目前有多少輛根據第374章《道路交通條例》獲發「車輛行駛許可證」的自動車進行測試，列出每個測試項目的以下資料：開展測試日期、車輛種類、車輛數目、測試地點或路線及累計測試里數；
- (二) 根據2024年通過新的自動車法例，至今有多少個測試項目獲發「先導牌照」，列出每個測試項目的以下資料：開展測試日期、車輛種類、車輛數目測試地點或路線及累計測試里數；及
- (三) 至今「智慧交通基金」已資助多少個與自動駕駛相關的項目，列出每個項目的資料，包括項目主題、推行時間、資助金額及成效(如適用)等？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

- (一) 政府一直透過政策支持、法規配合和財政資助三方面多管齊下，積極而有序地推動自動車在香港發展。為促進自動駕駛車輛(下稱「自動車」)的技術和行業發展，自2017年起，運輸署根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(「第374E章」)向個別自動車發出「車輛行駛許可證」以進行測試，並按個別情況施加特定條件。目前，為繼續推進科研發展及促進其他測試，視乎個別測試項目的需要，運輸署會繼續發出「車輛行駛許可證」。在2026年2月底，有4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	測試 開展日期	累計測試 里數
1	私家小巴 (2)	錦綉花園	2024年第三季	約13 200公里(包括於內地的封閉道路測試里數)
2	特別用途車輛 (清掃用途) (1)	元朗潭尾 建造業輸入 勞工宿舍	2024年4月23日	約670公里
3	特別用途車輛 (清掃用途) (1)	攸壘路簡約 公屋	2025年10月16日	約6公里

(二) 新的自動車規管框架已於2024年3月實施，運輸署亦同時發佈了《自動駕駛車輛測試及先導使用實務守則》，列明測試和使用自動車的詳細技術、安全和操作要求，以促進自動車測試及先導使用。截至2026年2月底，運輸署已發出6個「先導牌照」，涉及62輛自動車在6個地點進行測試，詳情如下：

	車輛種類 (車輛數目)	測試地點	測試開展日期	累計測試里數 (公里)
1	私家車 (30)	機場島	2024年12月11日	約137 800
		東涌	2025年6月18日	約26 600
2	私家小巴 (2)	西九文化區	2025年10月3日	約1 400
3	私家車 (10)	南區數碼港	2025年8月21日	約7 600
4	私家車 (10)	東九龍啟德 發展區	2025年11月7日	約2 500
5	公共小巴 (7)	機場「航天 走廊」	未開展測試	0
6	私家車 (3)	港珠澳大橋 香港口岸 「轉機停車場」	未開展測試	0

(三) 政府一直透過「智慧交通基金」資助本地自動駕駛的研究及應用。截至2026年2月底，「智慧交通基金」管理委員會已批出5個自動駕駛實地測試項目，涵蓋多種道路場景，旨在穩步提升自動車應對本港複雜路況的能力(詳見附件)。

智慧交通基金
已批出的自動車實地測試項目

	項目名稱	項目主題	獲批資助金額	推展時間	項目成效
1	5G自動駕駛於住宅園區的服務試點項目	本項目旨在研發於香港低密度住宅園區行駛的自動駕駛小巴，並以錦綉花園作為實地試驗地點。	\$19,730,872.00	實地試驗已於2024年第三季開展，並運作至2026年3月底。	項目累積的測試數據與經驗為本地研發奠定重要基礎，有助提升其他自動車應對香港複雜路況的能力，同時推動自動車在香港的長遠發展。
2	自動駕駛巴士於公共道路上運行的試點項目	本項目旨在研發全港首輛於公共道路上行駛的自動駕駛小巴，並以西九文化區作為實地試驗地點。	\$19,998,500.00	道路測試(非載客)已於2025年第四季開展。	項目正進行中
3	專綫網聯自動駕駛巴士	本項目旨在研發網聯自動駕駛小巴，連接香港科學園區和大學港鐵站，行駛複雜的道路環境如迴旋處及公共交通交匯處。	\$19,995,050.00	道路測試(非載客)預計將於2026年年內開展。	
4	具備新一代智駕安全技術的自動駕駛智能巴士	本項目旨在研發可行駛長距離及適應隧道光暗變化的自動駕駛巴士，連接愉景灣住宅園區及欣澳公共交通交匯處。	\$17,475,400.00	道路測試(非載客)預計將於2027年年內開展。	
5	兼容多制式網聯自動駕駛巴士	本項目旨在研發可兼容內地和香港不同交通系統制式、處理各種交通系統信息和地理資訊差異的自動駕駛巴士，並以落馬洲河套	\$18,673,861.00	道路測試(非載客)預計將於2026年年內開展。	

	項目名稱	項目主題	獲批資助金額	推展時間	項目成效
		區作為實地試驗地點，推動未來的跨境自動駕駛的發展。			

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0762)

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(謝詠誼)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於交通管理數智化，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於當局指出，將研究建立結合大數據分析和人工智能的交通管理平台，更全面掌握交通實況及提升管理效率，建立該平台預計涉及的人手及開支為何；
- (二) 鑑於當局指出，將會先在市區的香港仔試行「交通管理平台」，並考慮陸續推展至更多區域，選擇推展地區次序的準則及試行時間表為何；及
- (三) 當局於2019年起推行實時交通燈號調節系統先導計劃，以及在2025年分別在新蒲崗及觀塘商貿區開展「智慧交通管理系統」，有否評估該兩個計劃或項目的成效為何；如有，詳情為何？

提問人：林銘鋒議員（立法會內部參考編號：11）

答覆：

- (一) 運輸署善用大數據分析及人工智能技術，提升運輸網絡的整體效率，並計劃於2026年展開有關建立「交通管理平台」的研究，籌備推行區域性試點應用。

以上關於「交通管理平台」的研究包括以下工作：研究如何整合現有多個系統、數據和作業流程，以配合平台日後的功能；訂定平台開發和營運在功能、數據和技術上的各項要求；建議推展平台的整體策略、具體技術方案 and 在不同地區推行的時間表，及估算長遠建立整個平台的總成本。此外，運輸署會在合適地區推行區域性試點應用及檢視應用成效。以上研究和試點應用的開支估算為6,200萬元。由於推展上述事項

涉及整合多個現有交通管理系統，需要協調公共交通營辦商及其他部門間數據互換等額外工作，運輸署將在2026-27至2030-31年度開設兩個有時限的公務員職位，包括1名高級運輸主任和1名電子工程師／助理電子工程師。至於研究所需的其他人手，運輸署將透過內部資源調配，由現有運輸署人員執行。

- (二) 考慮到香港仔近年的發展，以及該區的交通運輸網絡較依賴個別道路和公共交通服務，運輸署計劃以香港仔一帶作為首個試點選址，測試「交通管理平台」在香港道路環境的實際應用和功能，例如當該區的主幹道、地區道路或公共交通服務出現事故，或區內進行大型活動時，可透過「交通管理平台」收集和整合區內各類交通及運輸數據，從而預測交通變化、識別事故和交通瓶頸，以及制訂應急預案。研究將會審視及考慮不同地區的道路網絡、公共交通服務、不同時段的人流和車流情況，以及過去大型活動或突發事故對地區的交通影響等，從而研究日後在其他地區推展的次序準則、具體選址、試行時間表等。
- (三) 運輸署於2021年完成在5個選定的獨立交通燈號控制路口進行「實時交通燈號調節系統」先導計劃，在指定的燈控路口裝設感應器及運算系統等附屬設備，透過人工智能技術運算合適的燈號時間。根據先導計劃的經驗，在相關燈控路口加設系統後，這些路口可以因應當刻的車流及人流狀況靈活調節燈號時間，善用路口的剩餘綠燈時間，充分利用路口的通行能力。數據顯示在測試的燈控路口裝設「實時交通燈號調節系統」後，車輛通過路口的平均等候時間減少約5%至10%，路口的運作效率得以提高。運輸署正將系統推展至全港約50個合適的獨立燈控路口，系統預計在本年下半年開始陸續裝設及投入運作，整個項目預計在2027年完成。

「黃大仙警區智慧交通管理計劃」2025年在新蒲崗商貿區完成測試，旨在透過優化燈號配置及實施策略性重點執法，緩解區內交通擠塞情況。測試結果顯示，計劃實施後有效提升行車效率、縮短行人過路等候時間，並優化警務處人力資源調配效能。於繁忙時段，五芳街的交通延誤時間縮減超過三成；彩虹道的交通延誤時間改善約兩成半；大有街及三祝街的行人過路等候時間亦平均下降一至兩成。同時，黃大仙警區執行相關交通管制行動所需人手亦減少約八成半，使人手調配更為靈活高效。另外，觀塘商貿區的「智慧交通管理系統」已完成安裝及開始運作，並收集交通數據。政府會持續優化系統及分析交通狀況，並獲取充分數據檢視及評估該項目的成效。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0768)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於公共小巴司機人手，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於據悉，運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業(「計劃」)下900個小巴輸入司機配額已獲全數批出，至今已考取本地駕駛執照並投入工作的人數為何；
- (二) 鑑於有意見指出，小巴司機人手仍然不足，當局會否考慮增加「計劃」下小巴輸入司機配額，並推出新一輪申請；
- (三) 過去5年及本年至今，每年(a)持有有效及(b)新申領公共小巴正式駕駛執照的人數(撇除輸入司機)為何，並按年齡組別列出分項數字及其佔比；
- (四) 有否統計，過去5年及本年至今，每年活躍公共小巴司機人數(撇除輸入司機)為何；如有，詳情為何，並按年齡組別及聘用形式(全職或兼職)列出分項數字及其佔比；如否，有否計劃在將來進行相關統計；及
- (五) 有否研究推出更多措施，包括加強協助公共小巴業界改善經營環境，以吸引更多司機入行？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

(一)

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月透過兩輪申請共批出900個公共小巴輸入司機配額。截至2026年2月底，共有862名公共小巴輸入司機已通過本地駕駛考試並已於相關路線提供服務。

(二)

因應首批輸入勞工的合約期於2025年年底陸續屆滿，運輸署於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。截至2026年2月底，324個公共小巴輸入司機配額獲批續期。運輸署暫時沒有計劃調整配額總數，未來會繼續密切留意本地勞工市場及人力情況的變化，持續檢視計劃的實施情況及評估行業的人手需求，同時會通過諮詢小組與各持份者保持緊密溝通及加強發放資訊，並參考相關意見，適時檢討計劃。

(三)及(四)

過去5年(截至每年年底)及2026年截至2月底，持有有效公共小巴正式駕駛執照的人數及年齡組別的資料於附表。

年份	年齡組別					
	29歲或以下	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-69歲	70歲或以上
2021	1 035 (0.6%)	8 707 (5.2%)	27 452 (16.3%)	48 291 (28.8%)	61 756 (36.8%)	20 689 (12.3%)
2022	1 258 (0.8%)	7 580 (4.5%)	26 204 (15.7%)	45 706 (27.4%)	63 491 (38.1%)	22 375 (13.5%)
2023	1 427 (0.8%)	6 776 (4.1%)	24 918 (15.0%)	43 109 (26.0%)	65 201 (39.3%)	24 544 (14.8%)
2024	1 445 (0.9%)	6 338 (3.8%)	23 700 (14.4%)	41 398 (25.1%)	65 655 (39.8%)	26 497 (16.0%)
2025	1 480 (0.9%)	6 003 (3.7%)	22 636 (13.9%)	39 514 (24.2%)	65 369 (40.0%)	28 231 (17.3%)
2026 (截至2月底)	1 492 (0.9%)	5 967 (3.7%)	22 438 (13.8%)	39 276 (24.1%)	65 164 (40.0%)	28 479 (17.5%)

同期新申領公共小巴正式駕駛執照的人數及百份比，按年齡組別載列如下：

年份	年齡組別					
	29歲或以下	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-69歲	70歲或以上
2021	482 (25.9%)	518 (27.8%)	493 (26.5%)	308 (16.6%)	57 (3.1%)	1 (0.1%)
2022	472 (26.9%)	512 (29.2%)	432 (24.7%)	282 (16.1%)	54 (3.1%)	0 (0%)
2023	433 (22.1%)	524 (26.7%)	556 (28.4%)	374 (19.1%)	71 (3.6%)	2 (0.1%)
2024	340 (13.8%)	576 (23.4%)	898 (36.5%)	551 (22.4%)	94 (3.8%)	1 (0.1%)

年份	年齡組別					
	29歲或以下	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-69歲	70歲或以上
2025	380 (16.3%)	560 (24.1%)	797 (34.3%)	480 (20.6%)	107 (4.6%)	2 (0.1%)
2026 (截至2月底)	62 (19.4%)	72 (22.6%)	93 (29.1%)	79 (24.8%)	12 (3.8%)	1 (0.3%)

註：運輸署沒有備存新申領公共小巴正式駕駛執照的輸入司機分項數字。

因應推行「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」，政府於2023年曾經進行公共交通人力資源研究，顯示本港共有約6 300名在職小巴司機。運輸署沒有備存現職公共小巴司機年齡及聘用形式的資料。

(五)

政府一直十分關注小巴業界營運狀況，已實施多項措施協助業界改善經營環境。運輸署會繼續為業界提供適切的協助，優化業界營運環境及提升服務的可靠性。舉例來說，運輸署在規劃新發展地區的交通服務時，會適當引入新的專線小巴路線，並會透過調整班次和行車路線等，改善專線小巴的運作效率。在合適情況下，運輸署已容許公共小巴在非營運時間停泊在小巴站，以更好配合業界實際的營運需要。至於人手方面，除「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」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、協調業界參加各項就業計劃、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。與此同時，在運輸署與僱員再培訓局(再培訓局)協助下，再培訓局與公共小巴營辦商及第三方培訓機構已在2024年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。首批完成培訓課程及獲得所需的駕駛執照的學員已於2025年第二季起在相關專線小巴路線提供服務。再培訓局在2025年繼續推行專線小巴行業的就職掛勾駕駛培訓計劃，部份第二批學員已獲得所需的駕駛執照及接受路線訓練，並於2026年1月起在相關專線小巴路線提供服務。

政府將繼續鼓勵公共小巴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，並透過聘請兼職司機以應付繁忙時段服務的人手需求。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0769)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於本地客車和跨境直通巴士的司機人手，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於據悉，運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業(「計劃」)下800個客車行業司機配額已獲全數批出，至今已考取本地駕駛執照並投入工作的人數為何，並按司機類別列出分項數字；
- (二) 鑑於有意見指出，本地客車和跨境直通巴士司機仍然不足，當局會否研究增加「計劃」下相關輸入司機配額，並推出新一輪申請；
- (三) 過去5年及本年至今，每年(a)持有有效及(b)新申領公共巴士正式駕駛執照的人數(撇除輸入司機)為何，並按年齡組別列出分項數字及其佔比；及
- (四) 有否統計，過去5年及本年至今，每年活躍本地客車和跨境直通巴士司機人數(撇除輸入司機)為何；如有，詳情為何，並按年齡組別及聘用形式(全職或兼職)列出分項數字及其佔比；如否，有否計劃在將來進行相關統計；及
- (五) 有否研究推出更多措施，以吸引更多新司機入行？

提問人： 林銘鋒議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

(一)

政府一直關注本地客車和跨境直通巴士行業持續面對的司機短缺問題。為紓緩業界人手問題，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 月透過兩輪申請共批出了 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。輸入司機須通過相關車輛類型駕駛考試並獲得合格，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。截至 2026 年 2 月底，共有 735 名客車輸入司機已通過本地駕駛考試並已提供服務。

(二)

因應首批輸入勞工的合約期於 2025 年年底陸續屆滿，運輸署已於 2025 年 8 月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前 5 個月起，向運輸署遞交續期申請。截至 2026 年 2 月底，共有 265 個本地客車和跨境直通巴士輸入司機配額獲批續期。運輸署暫時沒有計劃調整配額總數，未來會繼續密切留意本地勞工市場及人力情況的變化，持續檢視計劃的實施情況及評估行業的人手需求，同時會通過諮詢小組與各持份者保持緊密溝通及加強發放資訊，並參考相關意見，適時檢討計劃。

(三)

過去5年(截至每年年底)及2026年截至2月底，持有有效公共巴士正式駕駛執照的人數及百份比，按年齡組別載列如下：

年份	年齡組別					
	29歲或以下	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-69歲	70歲或以上
2021	1 583 (1.2%)	10 250 (7.5%)	28 770 (21.0%)	41 351 (30.2%)	42 989 (31.3%)	12 036 (8.8%)
2022	1 636 (1.2%)	9 047 (6.6%)	27 651 (20.2%)	40 237 (29.5%)	44 828 (32.8%)	13 329 (9.7%)
2023	1 687 (1.2%)	8 183 (6.0%)	26 449 (19.3%)	39 061 (28.5%)	46 800 (34.1%)	15 023 (10.9%)
2024	1 621 (1.2%)	7 649 (5.6%)	25 303 (18.4%)	38 478 (28.0%)	47 875 (34.8%)	16 580 (12.0%)
2025	1 602 (1.2%)	7 156 (5.2%)	24 301 (17.7%)	37 626 (27.5%)	48 431 (35.3%)	18 014 (13.1%)
2026 (截至2月底)	1 606 (1.2%)	7 102 (5.2%)	24 093 (17.6%)	37 500 (27.4%)	48 403 (35.3%)	18 234 (13.3%)

同期新申領公共巴士正式駕駛執照的人數及百份比，按年齡組別載列如下：

年份	年齡組別					
	29歲或以下	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-69歲	70歲或以上
2021	432 (29.5%)	420 (28.6%)	378 (25.8%)	213 (14.5%)	24 (1.6%)	0 (0%)
2022	454 (28.8%)	463 (29.4%)	388 (24.6%)	241 (15.3%)	31 (1.9%)	0 (0%)
2023	429 (22.4%)	509 (26.6%)	574 (30.0%)	348 (18.2%)	53 (2.7%)	1 (0.1%)
2024	349 (14.8%)	544 (23.2%)	934 (39.8%)	448 (19.1%)	73 (3.1%)	0 (0%)
2025	390 (17.5%)	522 (23.4%)	800 (35.9%)	455 (20.4%)	61 (2.7%)	1 (0.1%)
2026 (截至二月底)	60 (21.2%)	72 (25.4%)	83 (29.3%)	61 (21.6%)	7 (2.5%)	0 (0%)

註：運輸署沒有備存新申領公共巴士正式駕駛執照的輸入司機分項數字。

(四)

因應推行「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」，政府於 2023 年曾經進行公共交通人力資源研究，顯示本港共有約 7 400 名在職客車司機。運輸署沒有備存公共巴士司機年齡及聘用形式的數據。運輸署一直與業界保持緊密溝通，透過定期會面及監察日常服務，了解司機短缺的情況。

(五)

除推出「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」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、協調業界參加各項就業計劃、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。

政府將繼續鼓勵本地客車和跨境直通巴士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，並透過聘請兼職司機以應付繁忙時段服務的人手需求。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2423)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於各行車隧道及主要幹道，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，每年各(a)行車隧道及(b)主要幹道的(i)設計容車量及(ii)繁忙和(iii)非繁忙時段使用率分別為何；
- (二) 過去3年，每年各(a)行車隧道及(b)主要幹道的營運及維修保養開支為何；及
- (三) 對比分時段收費實施前後，3條過海隧道(a)平日每日平均車流量(並按車種列出分項數字)及(b)平日上午繁忙時間的平均最長車龍分別為何？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

- (一) 在過去3年(即2023年至2025年)，各行車隧道的設計容車量及繁忙和非繁忙時段使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於附件一。而各政府主要幹道的相關數據，由於2025年的交通統計年報仍在編撰中，我們現提供2022年至2024年的交通流量統計數字，載列於附件二。
- (二) 在過去3個財政年度各政府行車隧道的開支載列於附件三。

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。

- (三) 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」。新收費

實施前及實施後各車種的平日平均車流量及平日上午繁忙時段的平均最長車龍，分別載列於附件四及附件五。

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					
		2023年		2024年		2025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
香港仔隧道	2 600	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8
海底隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.0	1.1	1.0
東區海底隧道	2 600	1.0	1.0	1.1	0.9	1.1	1.0
西區海底隧道	4 200	0.9	0.7	1.0	0.8	1.0	1.0
獅子山隧道	2 600	1.1	1.0	1.1	1.0	1.1	1.0
大老山隧道	2 600	1.0	0.7	1.0	0.8	1.0	0.8
尖山隧道及 沙田嶺隧道	4 700	0.7	0.5	0.8	0.5	0.8	0.5
城門隧道	2 600	0.8	0.6	0.8	0.6	0.8	0.6
大欖隧道 ⁴	4 200	0.6	0.3	0.6	0.3	0.9	0.5
中九龍繞道 ⁵	4 200	不適用				0.5	0.5

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根據收費系統於2023年至2025年間星期一至五(公眾假期除外)的全年平均車流量。除3條過海隧道外，「繁忙時段」是指上午7時至10時及下午5時至8時內最繁忙行車方向的一小時；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，3條過海隧道「繁忙時段」是指上午7時30分至10時30分及下午4時30分至7時30分內最繁忙的一小時。

- 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。
- 註4： 參考政府於2025年接收大欖隧道和下調收費後的實際車輛組合，隧道設計容車量調整為每小時4 200架次，而2025年的使用率亦按接收大欖隧道後的車流量進行計算。
- 註5： 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日啟用，待今年全線通車後將成為第十條收費隧道，所有車輛全日劃一收取八元。因此，其2025年的繁忙和非繁忙時段使用率只根據2025年12月21日至2025年12月31日期間星期一至五(公眾假期除外)的數據計算，車流情況仍有待穩定。

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					
			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
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
中環及灣仔繞道	四號	4 700	0.4	0.3	0.5	0.4	0.5	0.4
九龍								
公主道 (介乎衛理道與培正道)	一號	4 700	0.5	0.5	0.6	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
西九龍公路 (介乎連翔道與興華街西)	三號	4 700	0.7	0.7	0.8	0.7	0.9	0.7
東九龍走廊 (介乎馬頭角道與漆咸道北)	五號	3 000	1.0	0.9	1.0	0.9	1.1	1.0
龍翔道 (介乎南昌街與獅子山隧道公路)	七號	4 700	0.8	0.7	0.9	0.8	0.8	0.8
新界								
汀九橋	三號	4 700	1.1	0.7	1.2	0.8	1.2	0.7

路段	主要幹道 ²	設計容車量 (架次／小時)	使用率					
			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
南灣隧道	八號	4 700	0.4	0.3	0.5	0.4	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	1.2	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	0.6	0.4	0.6	0.6	0.7	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
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	0.2	0.2

註1： 表格所載列的數據反映各運輸設施於2022年至2024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： 六號幹線由中九龍繞道(油麻地段)、中九龍繞道(九龍灣段)和將軍澳—藍田隧道組成。由於整條六號幹線預計在今年全線通車，故現時未有其使用率數據。

**2022-23至2024-25年度
各政府行車隧道的營運開支**

收費隧道／管制區 ^{1,4}	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2024-25 (百萬元)
海底隧道	158	199	196
東區海底隧道	179	228	240
西區海底隧道 ²	不適用	241	328
大老山隧道	143	167	175
香港仔隧道	97	125	134
獅子山隧道	91	136	121
城門隧道	125	152	135
八號幹線	342	391	372
大欖隧道 ³	不適用	不適用	不適用

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： 大欖隧道於2025年5月31日移交政府管理。

註4： 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日開始營運。中九龍繞道今年全線通車後，所有車輛全日劃一收取八元。

非收費隧道 ⁵	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2024-25 (百萬元)
屯門—赤鱗角隧道	73	79	81
將軍澳隧道 ⁶	35	31	44
將軍澳—藍田隧道 ⁶	19	62	62
中環及灣仔繞道隧道	148	148	152
龍山隧道	61	57	57
長山隧道	19	25	26
機場隧道	26	26	26
觀景山隧道	55	55	58
啟德隧道	54	54	49

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。

3條過海隧道實施新收費前後各車種平日平均車流量(雙向架次)¹

	西隧					
	私家車	電單車 ⁴	的士	巴士 ⁵	小巴 ⁶	貨車
新收費實施前 ²	43 200	1 600	26 400	4 500	400	11 200
新收費實施後 ³	57 500	2 200	21 600	6 000	400	20 800

註：

1. 平日(即星期一至五，公眾假期除外)的過海交通流量
2. 即 2023 年 12 月 4 日至 8 日期間
3. 即 2025 年 1 月至 12 月期間，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
4. 「電單車」包括機動三輪車
5. 「巴士」包括公共及私家巴士
6. 「小巴」包括公共及私家小巴

3條過海隧道實施新收費前後各車種的平日平均車流量(雙向架次)¹

	紅隧					
	私家車	電單車 ⁴	的士	巴士 ⁵	小巴 ⁶	貨車
新收費實施前 ²	51 800	5 000	13 500	7 100	900	26 700
新收費實施後 ³	55 800	3 600	16 300	5 200	500	12 300

註：

1. 平日(即星期一至五，公眾假期除外)的過海交通流量
2. 即 2023 年 12 月 4 日至 8 日期間
3. 即 2025 年 1 月至 12 月期間，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
4. 「電單車」包括機動三輪車
5. 「巴士」包括公共及私家巴士
6. 「小巴」包括公共及私家小巴

3條過海隧道實施新收費前後各車種平日平均車流量(雙向架次)¹

	東隧					
	私家車	電單車 ⁴	的士	巴士 ⁵	小巴 ⁶	貨車
新收費實施前 ²	46 100	3 100	14 000	3 000	700	12 300
新收費實施後 ³	41 400	2 700	11 900	3 200	600	11 600

註：

1. 平日(即星期一至五，公眾假期除外)的過海交通流量
2. 即 2023 年 12 月 4 日至 8 日期間
3. 即 2025 年 1 月至 12 月期間，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
4. 「電單車」包括機動三輪車
5. 「巴士」包括公共及私家巴士
6. 「小巴」包括公共及私家小巴

3條過海隧道平日上午繁忙時段
平均最長車龍(公里)

	西隧 ³	紅隧	東隧 ⁶
新收費實施前 ¹	1.2	3.0 ⁴	1.7
新收費實施後 ²	1.8	1.9 ⁵	1.4

註：

1. 2023 年 12 月期間
2. 2025 年 1 月至 12 月期間，當中已剔除暑假、公眾假期及受其影響的日子
3. 以西九龍公路的車龍作比較
4. 最長車龍出現在加士居道天橋
5. 最長車龍出現在公主道
6. 以觀塘繞道的車龍作比較

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3027)

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(謝詠誼)局長： 運輸及物流局局長問題：

關於泊車位供應，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年(截至該年底)，每年私家車、電單車及商用車泊車位數目為何；同期，相關泊車位總數與領有牌照的對應類別車輛數目的比例分別為何；
- (二) 過去3年(截至該年底)，每年全港各區路旁泊車位、政府及私營停車場泊車位數目為何，並按車輛類別(例如貨車、旅遊巴士／巴士)列出分項數字
- (三) 過去3年，當局增加商用車泊車位供應的具體工作為何，包括措施、合共新增泊車位的數目，以及適用的車輛種類等；及
- (四) 未來一年預計增加多少商用車泊車位，相關詳情為何？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：8)答覆：

- (一) 過去3年，全港領有牌照的私家車、電單車及商用車輛的數目、相關泊車位數目及其比例表列如下：

車輛種類	年份 (截至該年底)	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	2025年	633 988	723 666	1 : 1.14
	2024年	628 790	715 518	1 : 1.14
	2023年	632 174	713 240	1 : 1.13

車輛種類	年份 (截至 該年底)	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
電單車	2025年	72 134	43 442	1 : 0.60
	2024年	72 614	41 775	1 : 0.58
	2023年	73 480	39 864	1 : 0.54
商用車輛	2025年	66 753	44 565	1 : 0.67
	2024年	67 243	44 239	1 : 0.66
	2023年	69 737	45 388	1 : 0.65

- (二) 過去3年，18區按商用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。
- (三) 有關過去3年增加商用車輛泊車位的措施及進度附載於附件4。
- (四) 政府預計於2025及2026年兩年內，全港新增泊車位將超過12 000個，涵蓋私家車和商用車輛，當中包括將於2026年內完成增設超過220個咪錶位，以及至少100個路旁夜間商用車輛泊車位；此外，在未來兩年出租的短期租約停車場除提供約600個泊車位外，亦會在合適的停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目。運輸署及各相關部門正按目標積極推展措施。

此外，首三個按照一地多用原則推展的公眾停車場已啟用^註，合共提供140個商用車輛泊車位。隨著更多公眾停車場項目相繼落成，包括在2026至2027年間完工的四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場、重建元朗大球場，以及觀塘綜合發展項目等，合共將提供約70個商用車輛泊車位。連同其他發展項目，以及持續進行的短、中期泊位措施，未來商用車輛泊車位的新供應將進一步增加。運輸署會繼續加大力度，聚焦泊車位較短缺的地區，在可行情況下提供更多路旁泊車位，亦會繼續在合適的短期租約停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目。

註：包括上水嘉富坊公眾停車場、將軍澳百勝角路公眾停車場及將軍澳政府合署公眾停車場。

過去3年18區按車輛類別劃分的路旁泊車位數目

地區	截至 每年12月	私家車 ^{註1}	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計 ^{註2}
中西區	2025	509	202	11	651	1 373
	2024	509	202	11	651	1 373
	2023	508	193	11	651	1 363
灣仔	2025	1 040	24	43	784	1 891
	2024	1 029	25	53	779	1 886
	2023	1 017	24	48	761	1 850
東區	2025	535	101	66	826	1 528
	2024	536	101	65	807	1 509
	2023	529	91	75	818	1 513
南區	2025	655	51	85	461	1 252
	2024	653	51	85	447	1 236
	2023	645	50	85	447	1 227
油尖旺	2025	1 592	369	141	1 349	3 451
	2024	1 586	369	141	1 319	3 415
	2023	1 561	363	138	1 309	3 371
深水埗	2025	1 296	219	10	919	2 444
	2024	1 295	220	12	884	2 411
	2023	1 273	229	9	876	2 387
九龍城	2025	2 373	157	154	1 025	3 709
	2024	2 378	143	160	1 002	3 683
	2023	2 336	143	134	991	3 604
黃大仙	2025	321	133	0	570	1 024
	2024	316	129	0	545	990
	2023	306	129	0	519	954
觀塘	2025	600	134	56	998	1 788
	2024	586	120	53	921	1 680
	2023	531	115	42	834	1 522
荃灣	2025	868	67	31	755	1 721
	2024	859	69	31	700	1 659
	2023	888	63	31	629	1 611
屯門	2025	1 321	338	113	876	2 648
	2024	1 297	329	113	892	2 631
	2023	1 267	330	113	886	2 596
元朗	2025	1 240	445	78	624	2 387
	2024	1 266	419	110	636	2 431
	2023	1 308	427	114	626	2 475
北區	2025	1 388	354	29	389	2 160
	2024	1 406	365	32	424	2 227
	2023	1 283	359	27	424	2 093
大埔	2025	1 603	339	86	301	2 329
	2024	1 601	352	86	280	2 319
	2023	1 556	359	84	270	2 269

地區	截至 每年12月	私家車 ^{註1}	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計 ^{註2}
西貢	2025	1 941	319	159	530	2 949
	2024	1 930	316	146	505	2 897
	2023	1 932	305	155	481	2 873
沙田	2025	1 474	338	61	649	2 522
	2024	1 600	337	67	602	2 606
	2023	1 600	335	64	514	2 513
葵青	2025	484	376	31	898	1 789
	2024	484	360	21	772	1 637
	2023	424	353	21	726	1 524
離島	2025	640	67	78	261	1 046
	2024	640	67	78	261	1 046
	2023	517	55	75	205	852
總計#	2025	19 880	4 033	1 232	12 866	38 011
	2024	19 971	3 974	1 264	12 427	37 636
	2023	19 481	3 923	1 226	11 967	36 597

註1:此類泊車位可停泊私家車、的士及尺寸相若的小巴、三輪車及輕型貨車。

註2: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^{註1}

地區	截至 每年12月	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	2025	3 812	377	13	345	4 547
	2024	3 821	425	13	345	4 604
	2023	3 903	426	13	343	4 685
灣仔	2025	2 428	230	11	267	2 936
	2024	2 428	401	11	265	3 105
	2023	2 578	230	11	263	3 082
東區	2025	3 181	346	21	382	3 930
	2024	3 179	346	21	382	3 928
	2023	3 165	346	33	382	3 926
南區	2025	2 648	177	10	488	3 323
	2024	2 676	177	10	488	3 351
	2023	2 681	182	10	488	3 361
油尖旺	2025	875	172	18	34	1 099
	2024	900	180	18	34	1 132
	2023	976	253	20	34	1 283
深水埗	2025	4 125	1 170	26	512	5 833
	2024	4 021	1 175	26	512	5 734
	2023	4 050	1 175	33	504	5 762
九龍城	2025	3 131	111	7	253	3 502
	2024	3 183	135	5	257	3 580
	2023	3 179	134	7	247	3 567
黃大仙	2025	4 382	282	43	615	5 322
	2024	4 288	295	44	590	5 217
	2023	4 187	285	44	561	5 077
觀塘	2025	7 357	430	23	1 493	9 303
	2024	7 658	520	30	1 509	9 717
	2023	7 702	511	34	1 482	9 729
荃灣	2025	1 890	121	4	244	2 259
	2024	1 890	121	4	244	2 259
	2023	1 868	121	4	244	2 237
屯門	2025	3 804	179	48	239	4 270
	2024	3 801	179	48	239	4 267
	2023	3 769	179	46	232	4 226
元朗	2025	3 346	111	36	242	3 735
	2024	3 346	111	36	242	3 735
	2023	3 301	112	46	238	3 697
北區	2025	4 373	529	55	270	5 227
	2024	4 443	417	55	270	5 185
	2023	3 820	411	55	254	4 540
大埔	2025	1 112	208	8	96	1 424
	2024	1 121	208	8	96	1 433
	2023	1 110	208	15	96	1 429

地區	截至 每年12月	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
西貢	2025	2 239	121	63	230	2 653
	2024	1 945	73	51	208	2 277
	2023	1 941	73	66	206	2 286
沙田	2025	4 532	161	32	492	5 217
	2024	4 642	182	32	501	5 357
	2023	4 479	179	31	482	5 171
葵青	2025	4 777	575	12	893	6 257
	2024	5 049	579	12	901	6 541
	2023	4 905	564	12	855	6 336
離島	2025	2 220	71	39	136	2 466
	2024	2 222	71	39	136	2 468
	2023	2 111	242	17	114	2 484
總計	2025	60 232	5 371	469	7 231	73 303
	2024	60 613	5 595	463	7 219	73 890
	2023	59 725	5 631	497	7 025	72 878

註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。

過去3年18區按車輛類別劃分的私營停車場泊車位數目^{註1}

地區	截至 每年12月	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	2025	34 805	451	60	608	35 924
	2024	34 750	439	59	601	35 849
	2023	34 045	385	58	483	34 971
灣仔	2025	35 789	88	90	384	36 351
	2024	35 523	88	90	359	36 060
	2023	35 138	83	97	321	35 639
東區	2025	43 200	1 420	171	1 602	46 393
	2024	42 914	1 403	193	1 562	46 072
	2023	43 136	1 389	227	1 455	46 207
南區	2025	37 780	910	188	1 111	39 989
	2024	36 970	894	179	1 079	39 122
	2023	36 751	892	177	1 053	38 873
油尖旺	2025	33 217	775	88	836	34 916
	2024	33 153	773	86	786	34 798
	2023	33 421	774	101	797	35 093
深水埗	2025	26 376	1 731	392	968	29 467
	2024	26 215	1 820	386	929	29 350
	2023	25 305	1 905	387	854	28 451
九龍城	2025	49 994	1 140	92	1 352	52 578
	2024	47 634	1 171	104	1 186	50 095
	2023	46 646	1 090	154	1 045	48 935
黃大仙	2025	15 877	865	47	1 406	18 195
	2024	16 132	874	47	1 426	18 479
	2023	16 472	865	45	1 328	18 710
觀塘	2025	40 556	3 089	58	2 706	46 409
	2024	40 976	3 044	39	2 576	46 635
	2023	41 130	2 896	47	2 449	46 522
荃灣	2025	35 916	1 868	365	1 050	39 199
	2024	35 644	1 914	374	883	38 815
	2023	35 826	1 960	362	886	39 034
屯門	2025	39 120	2 036	91	1 102	42 349
	2024	38 655	2 047	91	1 097	41 890
	2023	38 658	2 038	93	958	41 747
元朗	2025	40 134	1 475	287	1 276	43 172
	2024	39 363	1 621	288	1 149	42 421
	2023	39 436	1 524	287	1 110	42 357
北區	2025	17 516	754	32	412	18 714
	2024	17 511	735	32	411	18 689
	2023	17 842	975	32	380	19 229
大埔	2025	31 561	653	79	906	33 199
	2024	29 771	613	58	875	31 317
	2023	29 763	641	54	850	31 308

地區	截至 每年12月	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
西貢	2025	41 849	1 233	163	3 000	46 245
	2024	41 071	1 176	146	2 955	45 348
	2023	40 415	1 076	148	2 759	44 398
沙田	2025	70 125	2 181	102	2 482	74 890
	2024	70 266	2 204	102	2 407	74 979
	2023	71 024	2 310	101	2 376	75 811
葵青	2025	30 848	9 094	348	1 540	41 830
	2024	30 845	8 628	181	1 478	41 132
	2023	31 004	9 658	396	1 378	42 436
離島	2025	18 891	870	174	604	20 539
	2024	17 541	870	174	370	18 955
	2023	18 022	708	176	390	19 296
總計	2025	643 554	30 633	2 827	23 345	700 359
	2024	634 934	30 314	2 629	22 129	690 006
	2023	634 034	31 169	2 942	20 872	689 017

註1: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。

增加商用車輛泊車位的進度
(載至2025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	(一) 2023年至2025年新增約2 240個路旁泊車位 (二) 至2025年底合共提供約38 010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	(一) 2023年至2025年訂明最少約180個商用車輛泊車位於租約條款中 (二) 至2025年底合共涉及最少約2 030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	● 2023年至2025年新增7間學校合共提供26個學生服務車輛泊車位 ● 至2025年底合共有42間學校於非上課時間提供共約126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	● 首三個按照「一地多用」原則推展的公眾停車場已啟用，當中，上水嘉富坊公眾停車場已於2024年11月啟用，而將軍澳百勝角路公眾停車場及將軍澳政府合署公眾停車場已於2025年12月啟用，三個項目合共提供860個泊車位，當中140個為商用車輛泊車位。	貨車、非專營巴士、小型巴士
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：3030)

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(謝詠誼)局長： 運輸及物流局局長問題：

關於的士司機人手，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年及本年至今，每年的士筆試應考人數、及格人數和及格率為何；
- (二) 過去5年及本年至今，每年(a)持有有效及(b)新申領的士正式駕駛執照的人數為何，並按年齡組別列出分項數字及其佔比；
- (三) 過去5年及本年至今，每年活躍的士司機人數為何，並按年齡組別及聘用形式(全職或兼職)列出分項數字及其佔比；及
- (四) 當局有否評估本港的士業缺乏多少名司機，以及有何措施增加的士司機供應，包括會否考慮容許輸入外勞司機？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：24)答覆：

- (一) 過去5年(截至每年年底)及本年至2月底，的士筆試應考人次、及格人數和及格率如下：

年份	應考人次	及格人數	及格率
2021年	10 189	6 164	60%
2022年	7 654	4 551	59%
2023年	11 398	6 874	60%
2024年	13 813	8 259	60%
2025年	13 816	8 009	58%

年份	應考人次	及格人數	及格率
2026年 (截至2月底)	2 888	1 793	62%

(二) 過去5年(截至每年年底)及本年至2月底，持有有效的士正式駕駛執照的人數及百份比，按年齡組別載列如下：

年份	年齡組別					
	29歲或以下	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-69歲	70歲或以上
2021	1 931 (0.9%)	9 224 (4.5%)	20 897 (10.3%)	54 472 (26.7%)	89 655 (44.0%)	27 701 (13.6%)
2022	2 260 (1.1%)	9 475 (4.7%)	20 897 (10.3%)	49 271 (24.1%)	91 483 (44.8%)	30 656 (15.0%)
2023	2 778 (1.3%)	10 343 (5.0%)	21 596 (10.4%)	44 575 (21.6%)	93 661 (45.3%)	33 931 (16.4%)
2024	3 424 (1.6%)	11 832 (5.6%)	22 568 (10.8%)	41 585 (19.8%)	93 867 (44.7%)	36 754 (17.5%)
2025	3 925 (1.9%)	13 075 (6.2%)	23 779 (11.2%)	39 185 (18.5%)	92 461 (43.6%)	39 423 (18.6%)
2026 (截至 2月底)	4 062 (1.9%)	13 343 (6.3%)	24 038 (11.3%)	38 926 (18.3%)	92 126 (43.4%)	39 703 (18.8%)

同期新申領的士正式駕駛執照的人數及百份比，按年齡組別載列如下：

年份	年齡組別					
	29歲或以下	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-69歲	70歲或以上
2021	1 022 (19.2%)	1 566 (29.5%)	1 402 (26.4%)	1 022 (19.2%)	295 (5.6%)	3 (0.1%)
2022	811 (18.1%)	1 361 (30.4%)	1 234 (27.5%)	838 (18.7%)	235 (5.2%)	6 (0.1%)
2023	1 067 (16.6%)	1 959 (30.6%)	1 838 (28.7%)	1 160 (18.1%)	370 (5.8%)	16 (0.2%)
2024	1 331 (16.5%)	2 416 (29.9%)	2 278 (28.2%)	1 462 (18.1%)	559 (6.9%)	22 (0.4%)
2025	1 371 (17.7%)	2 244 (29.0%)	2 068 (26.7%)	1 419 (18.3%)	608 (7.9%)	32 (0.4%)
2026 (截至 2月底)	271 (18.8%)	383 (26.5%)	407 (28.2%)	280 (19.4%)	101 (7.0%)	2 (0.1%)

(三) 現時活躍的士司機數目約為46 000人，政府沒有備存問題所述分類數字。

(四) 政府一直多管齊下，壯大的士司機供應，包括在2025年11月3日起進一步優化的士筆試，減少有關地方和路線的試題，並加入與提升的士服務質素相關的新試題，務求在維持評估水平的同時，讓試題更切合的士業界的實務需要。截至2026年2月28日，平均每月報考人數從優化的士筆試前錄得的約1 380人，上升至優化後錄得的約1 820人，升幅約三成，顯示措施有效吸引更多報考的士筆試。

除了優化筆試外，政府亦已於2020年放寬申請的士駕駛執照的規限，由過往要求申請人必須持有有效私家車或輕型貨車正式駕駛執照最少3年，縮短為最少1年。另外，政府近年實施一系列措施提升的士服務水準及整體形象，包括推出系統化管理的的士車隊、舉辦的士服務嘉許計劃、增加的士乘客座位數目上限、引入的士司機違例記分制度，以及放寬的士禁區上落客限制等，為吸引新人入行帶來正面作用。此外，僱員再培訓局亦有提供與的士司機相關的培訓課程，協助學員投身的士行業。合資格人士更可獲學費減免。

有關輸入外勞的士司機方面，的士屬於個人化點對點交通服務，司機需要熟悉本港道路網絡及交通系統，並因應即時交通情況，採用最直接而切實可行的路線駛往目的地，亦需要與乘客保持溝通，以及按乘客需求調整路線和下車地點，其服務性質與定點定線的小巴或非專營巴士服務有所不同，而乘客對的士服務的期望和需求亦與其他公共交通模式有分別。政府目前未有計劃就的士行業輸入外勞。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0057)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二六至二七年度需特別留意事項中提及，將更新公共道路上斑馬線的黃波燈。請告知本會：

- (1) 根據分目603項目8A4，更新黃波燈設施的核准承擔額達6,180萬元，但截至2025年3月底累積開支僅約630萬元。請問目前設施更新進度為何？全面更換全港黃波燈的目標時間表為何；
- (2) 請問新一代黃波燈具體應用了甚麼新科技？相較舊款設計，當局有否進行試點數據分析，評估新設施能將斑馬線的交通意外率降低多少？或按照哪些指標評估新設計的效能？

提問人：林筱魯議員（立法會內部參考編號：23）

答覆：

- (1) 運輸署已委託機電工程署為全港公共道路上的斑馬線過路處更換傳統黃波燈，有關工程已於2024年底展開。工程開展的初始階段主要涉及新型黃波燈的詳細設計及審批，檢視各斑馬線過路處原有黃波燈的地基狀況並在個別地點進行安裝測試。工程在2025年進入大規模安裝階段，截至2026年2月底，全港公共道路上的斑馬線過路處中，已有148個完成更新(佔整體超過60%)。預計所有更新工程將於2027年完成。
- (2) 新型黃波燈有可發出閃動黃光的光環，支柱部分會發出閃動白光。相比傳統黃色球體燈及黑白間支柱的設計，新型黃波燈更顯眼易見，讓駕駛者加以留意斑馬線並提醒駕駛者停車讓路予行人。

運輸署在2022年推行優化斑馬線設施的試驗計劃，在葵青、深水埗、九龍城及大埔區內共5個斑馬線過路處設置上述的新型黃波燈。在以上位置更換新型黃波燈後，駕駛者於斑馬線前停車讓路予行人的比例顯著上升，由42%上升至80%。在更換新型黃波燈前(即由2020年至2022年4月)，上述試驗地點共發生5宗涉及行人的交通意外(包括2宗致命、1宗嚴重及2宗輕微)，而在更換新型黃波燈後直至2024年12月期間則錄得相關意外減至3宗，且均屬輕微性質。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0058)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據非經常開支項目89P「成立智慧交通基金」，截至2025年3月31日的累積開支約為6.95億元，尚餘約3.54億元結餘。請告知本會：

- (1) 基金至今共批出多少個項目？主要涵蓋哪些範疇的技術應用？已完成的項目中，有多少項成果已成功轉化為實際應用並獲業界或政府部門採納；
- (2) 預算案預計2026-27年度結餘為3.54億元，署方有何計劃加快基金的使用率，以推動更多與車輛有關的創新科技研究？

提問人：林筱魯議員（立法會內部參考編號：25）

答覆：

- (1) 截至2026年2月底，基金管理委員會已批出87項項目，主要涵蓋的範疇包括道路安全、駕駛行為、交通預測、泊車、車輛安全裝置及自動駕駛車輛的相關技術。

智慧交通基金的申請分為「純研究項目」及「研究和應用項目」兩大類別。「純研究項目」旨在資助本港申請機構進行與車輛有關的創新科技研究，為業界提供創新技術的機遇；而「研究和應用項目」的申請機構須在項目完成後，視乎研究成果將其商品化並投入實際應用。現時有12個「研究和應用」項目已先後完成研究並進入應用階段(詳見附件)。基金秘書處及管理委員會將繼續密切監察各獲批項目的推展進度與應用情況。

- (2) 智慧交通基金接受與車輛有關的創新科技研究申請。為進一步鼓勵業界、學術及研究界別之間的合作，基金於2023年11月把企業界別及研發

中心／教資會資助大學／香港政府創辦大學聯合提交的申請的最高資助比例，從原有的50%提高至70%。基金秘書處亦透過不同途徑繼續推廣智慧交通基金，以吸引更多優質的創新項目。以2025年為例，基金秘書處已舉行4次研討會，並聯繫各大專院校和科研機構，向潛在申請人推廣智慧交通基金及介紹申請資訊。

我們會繼續因應基金運作情況，適時作出檢視以進一步優化基金的運作安排。

智慧交通基金
完成研究並進入應用的研究和應用項目

	項目名稱	項目概要	獲批資助金額	相關的實際應用
1	的士安全駕駛大數據智能系統	本項目旨在運用安裝在的士內的智慧車載單元收集到的數據，開發一個的士司機駕駛風險評估模型，以評估的士司機的駕駛風險程度。本項目亦會建立一套網上平台及流動應用程式，為的士車主及司機提供可視化的駕駛風險評估數據。本項目亦旨在減低的士意外率及紓緩的士保費偏高的問題。	\$11,835,000.00	此系統已應用於的士。系統評估司機的駕駛風險程度，並透過網上平台及手機程式，為司機提供風險評估數據，有效提升整體的行車安全。
2	小巴起動安全檢測系統研發	本項目旨在研發一套裝有傳感器和控制器的系統，監測每當乘客上下車前後的小巴環境。系統若檢測到潛在危險，會採取適當的安全控制並提醒司機仔細檢查特定區域。	\$3,240,000.00	此檢測系統已應用於小巴。若偵測到潛在危險，系統會即時提醒司機檢查特定區域，防止小巴起動時發生意外，保障乘客安全。
3	吊臂位置監測系統研發	本項目旨在研發一套監測系統，監測吊臂車吊臂的實時位置(吊臂高度及水平範圍)，當吊臂位置對道路安全構成危險時會提醒駕駛者。用戶亦可在系統的網上平台檢視吊臂狀況及車輛位置。	\$3,240,000.00	此監測系統已應用於吊臂車上。當吊臂過高時系統會發出即時警報，避免行駛時碰撞天橋，提升吊臂車的行車安全。
4	5G自動駕駛於住宅園區的服務試點項目	本項目旨在於香港低密度住宅園區開發5G自動駕駛服務，以便利居民於園區內的出行。自動駕駛平台可探測周圍的車輛、行人、騎單車人士和其他障礙	\$19,730,872.00	此自動駕駛小巴已於低密度住宅園區完成測試。項目累積的測試數據與經驗為本地研發奠定重要基礎，有助提

	項目名稱	項目概要	獲批資助金額	相關的實際應用
		物，並會作出適時和適當的反應以避免碰撞。此項目會為本地研發自動駕駛技術提供人才和經驗。		升其他自動車項目應對香港複雜路況的能力，同時推動自動車在香港的長遠發展。
5	人工智能主導的無障礙智慧出行平台 - 抱抱出行	本項目旨在透過人工智能、大數據和機器學習技術研發一個預約無障礙交通工具的流動應用程式，以協助長者及殘疾人士預約可供輪椅上落的的士、福祉車和復康巴士等。	\$3,387,108.00	此項目已推出手機應用程式，協助長者及殘疾人士預約輪椅的士、福祉車及復康巴士等無障礙交通工具，以提升長者及殘疾人士的出行便捷性。
6	運用廣義線性模型及機器學習開發一套分析車輛使用、駕駛行為與交通意外之間關聯性的系統	本項目旨在開發一套系統分析車輛使用、駕駛行為與交通意外之間的關聯性。系統會透過車載資訊系統收集數據，並透過廣義線性模型及機器學習進行數據分析。	\$11,254,796.94	此系統已應用於的士。系統透過分析車輛使用、駕駛行為與交通意外之間的關聯性，為司機提供改善建議，有效提升整體的行車安全。
7	香港電車先進智能運輸管理系統及人工智能優化項目	本項目旨在開發及實施一套基於無線射頻辨識技術及人工智能優化器的智能電車管理系統，並輔以地理圍欄程式，提示司機注意行駛速度。	\$2,597,760.50	此系統已應用於香港電車日常營運上，提升管理效率，實現智能調度。同時，地理圍欄有效提升整體駕駛安全。
8	開發智能咪錶系統，提升的士司機駕駛便捷性及乘客出行體驗	本項目旨在開發智能咪錶平台，以提供自動付款、實時的士司機身份驗證、路旁截車熱點分析等。	\$9,602,315.46	此智能咪錶已應用於的士，透過整合智能咪錶及所研發的系統，實現自動付款，令截車及支付流程更順暢，提升乘客乘車的體驗。

	項目名稱	項目概要	獲批資助金額	相關的實際應用
9	智慧小巴2.0	本項目旨在開發3項與公共小型巴士有關的科技元素，包括動態限速機制、乘客點算系統以及智能小巴士站。	\$1,183,205.97	此系統已應用於私人住宅接駁服務，實時為住客提供座位資訊，提升屋苑交通的運作效率，以及便利乘客規劃行程。
10	開發一套便利視障人士出行的人工智能電腦視覺解決方案	本項目旨在開發人工智能電腦視覺技術，並透過專門設計的手機應用程式和智能眼鏡以識別障礙物、巴士站和巴士，便利視障人士出行和提高道路使用的安全，從而鼓勵視障人士更常使用公共交通工具。	\$1,514,000.00	此項目所研發的智能眼鏡已經分派予部份視障人士及寄放在視障人士中心供有需要人士借用，有效提升視障人士出行安全和便利。
11	開發新一代交通事故風險管理解決方案	本項目旨在研發一套交通事故風險管理解決方案，包括新一代高級駕駛輔助系統、電子數據紀錄系統、超速警報系統、警報按鈕系統、車輛故障預測系統及駕駛行為和車隊管理監測系統。	\$13,440,750.00	此交通事故風險管理解決方案已應用於小巴及旅遊巴士。系統提供風險熱圖及分析司機駕駛行為，為車隊管理公司提供全面的風險參考數據，有效提升車隊監管效率及整體行車安全。
12	智能雲的士咪錶系統	該項目旨在開發香港首個的士營運數據統計及分析平台。平台將透過遠程搜集計程錶數據，分析的士的營運情況。司機數據庫和行車紀錄將被上傳到雲端平台，為的士車隊管理公司及的士車主提供全面的司機駕駛行為和風險參考。	\$10,634,000.00	此智能咪錶已應用於的士。系統透過遠程收集及分析行車數據和收費資訊等，為車主及車隊管理公司提供全面的參考數據，有效提升車隊管理及調配效率。

管制人員的答覆

(問題編號：0883)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署表示將為中九龍繞道全線通車時實施「易通行」進行準備工作。請告知本會：

- 一、針對中九龍繞道的「易通行」系統，其設備採購、安裝及測試的預算總開支為何；
- 二、預計中九龍繞道通車並實施「易通行」後，每日可處理及分流多少車流量；
- 三、當局會否配合「易通行」的數據收集，探討對中九龍繞道及周邊道路實施不同時段的收費調節機制？

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

- 一、於中九龍繞道實施「易通行」，包括採購、安裝及測試相關設備的預算開支為7,860萬元(按付款當日價格計算)。
- 二、當中九龍繞道全線開通並實施8元隧道費後，我們估計平日全日雙向車流量約77 000架次，預計可分流約20%的九龍東西向主要道路(如龍翔道、加士居道天橋、觀塘繞道等)車流。
- 三、實施分時段收費的主要目的，是透過不同時段不同收費，在繁忙時段收取較高費用，以遏抑和分散過量交通，並鼓勵駕駛人士改變出行習慣，在繁忙時段以外出行，減少繁忙時段的擠塞情況。

就中九龍繞道而言，預計隧道的設計容車量能應付開通初期繁忙時段的車流量，故此，我們於中九龍繞道採用適用於所有車輛的全日固定收費。

當中九龍繞道全線開通後，運輸署將透過「易通行」及道路監測系統，持續收集繞道和周邊道路的車流數據，並會密切監察交通情況，適時檢視分流效果和收費安排。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0531)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(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2025年，運輸署駕駛事務組在各駕駛考試中心舉行各類駕駛考試的次數及合格人數分別為何；
- (b) 在2025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，應考人次、合格次數、合格率(按應考次數列出)分別為何；
- (c) 過去3年及預計到2026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，每月申請人數及中籤人數分別為何；及
- (e) 在2025-26年度及預計在2026-27年度，運輸署一級考牌主任、二級考牌主任及駕駛事務組其他人員的編制，薪酬、運作及設備開支分別為何？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

- (a) 運輸署舉辦各類型車輛的駕駛考試，其中筆試(甲部試)及的士筆試在長沙灣政府合署的筆試中心進行，路試則在駕駛考試中心進行。2025年各類駕駛考試的應考人次和及格人次見下表。個別駕駛考試中心在2025年進行的駕駛考試次數分項見附表一。運輸署沒有就個別駕駛考試中心的及格人次作統計。

駕駛考試類別	2025年應考人次	2025年及格人次
(i) 筆試(甲部試)	50 074	43 327
(ii) 私家車(合併試)	33 989	11 280
(iii) 私家車(乙部試)	3 051	2 454
(iv) 私家車(丙部試)	27 048	15 879
(v) 電單車(乙部試)	5 687	4 198
(vi) 電單車(丙部試)	10 498	4 846
(vii) 輕型貨車(合併試)	31 145	8 914
(viii) 輕型貨車(乙部試)	2 443	2 018
(ix) 輕型貨車(丙部試)	32 122	17 266
(x) 的士筆試	13 816	8 009
(xi) 中型貨車	6 987	2 371
(xii) 小巴	1 001	353
(xiii) 巴士	4 365	1 543
(xiv) 重型貨車	3 400	792
(xv) 掛接車輛	1 921	616

- (b) 在2025年，「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」下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；(iv)第二次考試及格司機人數及比例及(v)第三次或以上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	659	532
(ii) 及格人數	287	261
(iii) 首次考試及格人數 (佔總及格人數比例) ((iii) / (ii))	89 (31.0%)	112 (42.9%)
(iv) 第二次考試及格人數 (佔總及格人數比例) ((iv) / (ii))	92 (32.1%)	89 (34.1%)
(v) 第三次或以上考試及格人數 (佔總及格人數比例) ((v) / (ii))	106 (36.9%)	60 (23.0%)

- (c) 過去3年各類駕駛考試「尾期」(即候試名單之末的考期)每月的平均輪候日數及按月變化載於附表二。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2023年1月的約12個月縮減至2025年12月的約5個月。

由於路試輪候時間會因不同車輛／考試部分的需求，排期時的實際情況等因素而受到影響，運輸署沒有按月估算2026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臨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2025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月的28%增至2025年12月的73%。

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
2024年5月	10 843	4 138
2024年6月	9 850	4 426
2024年7月	11 143	4 318
2024年8月	10 035	4 833
2024年9月	9 304	4 082
2024年10月	9 573	5 003
2024年11月	8 354	4 092
2024年12月	8 897	3 773
2025年1月	7 774	3 849
2025年2月	8 436	4 166
2025年3月	8 131	3 386
2025年4月	7 854	4 441
2025年5月	6 870	4 222
2025年6月	7 361	4 447
2025年7月	6 851	4 751
2025年8月	5 748	3 593
2025年9月	6 017	3 201
2025年10月	6 140	3 516
2025年11月	5 148	3 997
2025年12月	5 105	3 734

- (e) 在2025-26年度，運輸署駕駛事務組編制共有19名一級考牌主任、65名二級考牌主任及72名其他職系人員。按薪級中點估計的年薪值計算，員工開支約為7,745萬元。

在2026-27年度，運輸署駕駛事務組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，而其他職系人員的編制減少至71名。按薪級中點估計的年薪值計算，員工開支約為7,720萬元。

駕駛事務組的運作及設備所涉開支已納入運輸署整體撥款內，因此未能分項列出。

2025年各駕駛考試中心進行的駕駛考試次數

駕駛考試 中心名稱	私家車 (合併試)	私家車 (乙部 試)	私家 車(丙 部試)	輕型 貨車 (合併 試)	輕型貨 車(乙 部試)	輕型 貨車 (丙部 試)	電單車 (乙部 試)	電單車 (丙部試)	中型 貨車	小 巴	巴士	重型 貨車	掛接 車輛
(I)香港區													
跑馬地	4 773	213	3 737	不適用									
掃桿埔	不適用			2 967	61	3 421	不適用	1 553	不適用				
常安	不適用								1 855	176	1 448	不適用	
新 港 駕 駛 學 院	2 908	132	2 610	1871	41	2 342	1 030	962	不適用				
(II)九龍區													
忠義街	5 792	不適用	2 830	2 204	不適用	1 225	不適用						
天光道	不適用			7 557	不適用	4 195	不適用	4 604	不適用				
油塘	不適用		2 099	5 393	不適用	4 644	不適用						
培正道	7 035	1	4 075	9	2	2	不適用						
白雲街	不適用					3 722	不適用						
新 觀 塘 駕 駛學院	不適用	1 651	不適用		1 699		1 549	不適用					
(III)新界區													
永孝街	1 452	889	2 212	2 989	539	4 648	不適用						
荃灣	不適用								3 927	702	1 744	3 400	不適用
石蔭	3 496	不適用	2 968	不適用									
源安	不適用												1 533

駕駛考試 中心名稱	私家車 (合併試)	私家車 (乙部 試)	私家 車(丙 部試)	輕型 貨車 (合併 試)	輕型貨 車(乙 部試)	輕型 貨車 (丙部 試)	電單車 (乙部 試)	電單車 (丙部試)	中型 貨車	小 巴	巴士	重型 貨車	掛接 車輛
貨 櫃 碼 頭 南路	不適用												127
香 港 駕 駛 學院(沙田)	5 767	111	4 129	4 876	58	4 467	1 778	1 678	455	123	493	不適用	
香 港 駕 駛 學院(元朗)	2 763	54	2 376	3 277	41	3 445	1 330	1 701	750	不 適 用	680	不 適 用	261
安 佳 駕 駛 學院*	3	不適用	12	2	2	11	不適用						

*安佳駕駛學院駕駛考試中心於2025年11月14日起開始運作

2023年至2025年各類駕駛考試「尾期」每月的平均輪候日數及按月變化

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)
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)

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
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)
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)

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
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)

2025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)	42 (-2)	39 (-3)	40 (+1)	40 (0)	40 (0)	40 (0)	37 (-3)	39 (+2)	40 (+1)	37 (-3)	38 (+1)	38 (0)
私家車 (合併試)	205 (+8)	203 (-2)	197 (-6)	189 (-8)	180 (-9)	174 (-6)	178 (+4)	172 (-6)	172 (0)	169 (-3)	168 (-1)	161 (-7)
私家車 (乙部試)	66 (-13)	72 (+6)	65 (-7)	72 (+7)	60 (-12)	58 (-2)	64 (+6)	65 (+1)	68 (+3)	62 (-6)	61 (-1)	61 (0)
私家車 (丙部試)	186 (+7)	191 (+5)	200 (+9)	193 (-7)	177 (-16)	165 (-12)	151 (-14)	139 (-12)	133 (-6)	130 (-3)	126 (-4)	113 (-13)
電單車 (丙部試)	144 (-5)	142 (-2)	137 (-5)	131 (-6)	130 (-1)	128 (-2)	121 (-7)	122 (+1)	122 (0)	115 (-7)	113 (-2)	109 (-4)
輕型貨車 (合併試)	194 (+2)	192 (-2)	188 (-4)	183 (-5)	182 (-1)	176 (-6)	178 (+2)	169 (-9)	169 (0)	166 (-3)	163 (-3)	158 (-5)
輕型貨車 (乙部試)	67 (-10)	70 (+3)	64 (-6)	72 (+8)	57 (-15)	60 (+3)	66 (+6)	60 (-6)	62 (+2)	66 (+4)	58 (-8)	61 (+3)
輕型貨車 (丙部試)	178 (+6)	186 (+8)	189 (+3)	177 (-12)	162 (-15)	148 (-14)	135 (-13)	124 (-11)	115 (-9)	117 (+2)	117 (0)	106 (-11)
中型貨車	49 (-10)	55 (+6)	62 (+7)	58 (-4)	52 (-6)	49 (-3)	52 (+3)	54 (+2)	51 (-3)	48 (-3)	46 (-2)	40 (-6)
小巴	47 (-3)	40 (-7)	38 (-2)	42 (+4)	38 (-4)	37 (-1)	41 (+4)	33 (-8)	36 (+3)	34 (-2)	29 (-5)	36 (+7)
巴士	48 (-7)	57 (+9)	56 (-1)	53 (-3)	43 (-10)	41 (-2)	41 (0)	47 (+6)	44 (-3)	40 (-4)	45 (+5)	41 (-4)
的士筆試	46 (+2)	45 (-1)	47 (+2)	47 (0)	46 (-1)	45 (-1)	46 (+1)	44 (-2)	42 (-2)	42 (0)	48 (+6)	48 (0)
重型貨車	40 (-8)	38 (-2)	44 (+6)	42 (-2)	45 (+3)	39 (-6)	36 (-3)	39 (+3)	31 (-8)	31 (0)	36 (+5)	33 (-3)

2025年												
考試類別	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
掛接車輛	60 (0)	63 (+3)	66 (+3)	68 (+2)	61 (-7)	62 (+1)	55 (-7)	60 (+5)	51 (-9)	70 (+19)	56 (-14)	50 (-6)

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0533)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就商用車司機有關數據，政府可否告知本會：

- (a) 過去3年，持有各類商用車輛駕駛執照的人數為何(按(i)車種(的士、小巴、巴士、中型貨車、重型貨車、特別用途車輛)及(ii)年齡組別(21-29歲、30-39歲、40-49歲、50-59歲、60-64歲、65-69歲、70-74歲、75-79歲、80歲或以上)列出；下同)；
- (b) 過去3年，新領取各類商用車輛駕駛執照的人數(按車種及年齡組別列出)；
- (c) 過去3年，持有各類商用車輛駕駛執照人士涉及的交通意外數目及意外率(按車種及年齡組別列出)；
- (d) 有否統計過去3年，以駕駛各類商用車的為工作的司機數目；如有，詳情為何(按車種及年齡組別列出)；如否，原因為何，及會否作出調查，以協助當局及業界作出人力資源規劃，避免過度輸入外勞；及
- (e) 過去3年及預計在2026年，運輸署「至FIT安全駕駛大行動」為商用車司機提供的免費健康檢查名額及開支為何；因應商用車司機普遍老化，以及署方建議強制65歲或以上商用車司機每年驗身一次方可續牌，署方會否考慮擴大免費驗身名額；如會，詳情為何，及預計每年涉及多少額外開支；如否，原因為何？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

現行法例沒有訂明「商用車輛」的釋義。就駕駛執照的分類而言，題述的駕駛執照類別(即的士、私家小巴及公共小巴、私家巴士及公共巴士、中型貨車、重型貨車以及特別用途車輛)一般會被視為「商用車輛」。

- (a) 過去3年，按商用車輛類別及年齡組別劃分的有效正式駕駛執照持有人數目載於附表一。
- (b) 過去3年，按商用車輛類別及年齡組別劃分的新申領正式駕駛執照人數載於附表二。
- (c) 過去3年，按商用車輛類別及年齡組別劃分的交通意外駕駛者數字和駕駛者交通意外率載於附表三。
- (d) 因應推行「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」(計劃)，政府於2023年曾經進行公共交通人力資源研究，其中本港公共小巴／客車行業的從業人手的數量載於下表：

司機類別	從業人手數量
公共小巴	6 290
本地客車司機	7 380
跨境直通巴士司機	
總數	13 670

運輸署沒有備存公共小巴及客車司機年齡的數據。

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，並參考相關意見，適時檢討計劃。

至於其他類型商用車，運輸署會繼續留意業界的需求及意見，適時作出跟進。

- (e) 運輸署「至FIT安全駕駛大行動」的免費「商用車司機健康檢查」(免費「檢查」)旨在鼓勵商用車司機定期接受基本身體檢查，以及早了解和跟進自己的身體狀況。每位合資格的商用車司機可於1年內登記運輸署提供的免費「檢查」1次。過去3年約有9 000參與人次，涉及開支約530萬元。

今年運輸署會繼續透過電台、社交媒體及網頁等宣傳，鼓勵商用車司機保持正確駕駛態度，多加關注個人健康，以及踴躍參加免費「檢查」。

上述免費「檢查」為鼓勵性質，任何年齡的商用車司機均可參與，而「檢查」亦只涉及較為基本的身體檢查項目，而非針對適宜駕駛車輛與否所作的體格評估，因此，有關檢查報告並不能取代年長司機申領

駕駛執照時需提交的體格證明。當運輸署日後推行提高商用車司機的體格證明要求時，會透過宣傳邀請更多醫生提供年長司機的健康評估服務，藉此引入市場力量令相關服務收費更具競爭力。運輸署亦會設立「醫生名單」，公布提供相關服務的醫生資料，方便司機按個人需要選擇合適的醫生進行體格評估。

按商用車輛類別及年齡組別劃分的正式駕駛執照持有人數目

(i) 截至2023年年底

商用車輛類別	年齡組別								
	21-29歲	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-64歲	65-69歲	70-74歲	75-79歲	80歲或以上
的士	2 778	10 343	21 596	44 575	47 508	46 153	23 710	8 302	1 919
私家小巴	2 112	8 778	27 669	45 836	34 633	32 768	16 660	6 926	1 940
公共小巴	1 427	6 776	24 918	43 109	33 373	31 828	16 026	6 662	1 856
私家巴士	2 109	8 709	26 992	39 474	24 896	22 098	10 415	3 779	785
公共巴士	1 687	8 183	26 449	39 061	24 789	22 011	10 371	3 783	869
中型貨車	2 648	12 945	32 387	48 261	33 509	30 694	15 844	6 113	1 521
重型貨車	951	4 951	13 220	19 467	14 466	17 983	12 490	5 478	1 442
特別用途車輛	238	1 509	4 099	5 039	2 976	2 317	971	241	31

(ii) 截至2024年年底

商用車輛類別	年齡組別								
	21-29歲	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-64歲	65-69歲	70-74歲	75-79歲	80歲或以上
的士	3 424	11 832	22 568	41 585	45 495	48 372	24 814	9 785	2 155
私家小巴	2 091	8 452	26 886	44 361	33 615	34 317	17 568	7 855	2 111
公共小巴	1 445	6 338	23 700	41 398	32 352	33 303	16 940	7 528	2 029
私家巴士	2 077	8 318	25 994	39 019	24 691	23 402	11 188	4 455	919
公共巴士	1 621	7 649	25 303	38 478	24 563	23 312	11 148	4 444	988
中型貨車	2 637	12 567	31 392	46 588	32 732	32 240	16 717	7 040	1 684
重型貨車	928	4 820	12 881	18 682	13 841	17 730	12 653	6 181	1 577
特別用途車輛	226	1 459	3 984	5 096	3 031	2 561	1 076	308	41

(iii) 截至2025年年底

商用車輛類別	年齡組別								
	21-29歲	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-64歲	65-69歲	70-74歲	75-79歲	80歲或以上
的士	3 925	13 075	23 779	39 185	42 372	50 089	25 413	11 622	2 388
私家小巴	2 125	8 103	26 114	42 696	32 172	35 555	18 116	8 856	2 314
公共小巴	1 480	6 003	22 636	39 514	30 886	34 483	17 504	8 500	2 227
私家巴士	2 106	7 954	25 157	38 287	24 162	24 515	11 748	5 220	1 054
公共巴士	1 602	7 156	24 301	37 626	24 010	24 421	11 701	5 198	1 115
中型貨車	2 605	12 226	30 800	44 858	31 410	33 606	17 185	8 135	1 884
重型貨車	893	4 671	12 713	17 884	13 313	17 243	12 391	6 998	1 747
特別用途車輛	205	1 416	3 824	5 080	3 068	2 778	1 174	396	51

註：每人持有的駕駛執照可有多於一個車輛類別的批註

按商用車輛類別及年齡組別劃分的新申領正式駕駛執照人數

(i) 截至2023年年底

商用車輛類別	年齡組別								
	21-29歲	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-64歲	65-69歲	70-74歲	75-79歲	80歲或以上
的士	1 067	1 959	1 838	1 160	287	83	15	1	0
私家小巴	537	674	748	436	68	15	1	0	0
公共小巴	433	524	556	374	58	13	2	0	0
私家巴士	537	672	742	418	59	12	0	0	0
公共巴士	429	509	574	348	44	9	1	0	0
中型貨車	789	1 117	860	327	37	2	0	0	0
重型貨車	332	480	426	146	15	1	0	0	0
特別用途車輛	60	160	169	155	81	53	6	0	0

(ii) 截至2024年年底

商用車輛類別	年齡組別								
	21-29歲	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-64歲	65-69歲	70-74歲	75-79歲	80歲或以上
的士	1 331	2 416	2 278	1 462	410	149	19	2	1
私家小巴	465	761	1 435	713	87	10	0	0	0
公共小巴	340	576	898	551	82	12	1	0	0
私家巴士	454	670	1 098	541	75	6	0	0	0
公共巴士	349	544	934	448	65	8	0	0	0
中型貨車	717	1 090	832	337	34	2	0	0	0
重型貨車	242	474	448	147	10	1	0	0	0
特別用途車輛	74	186	262	259	111	60	16	2	0

(iii) 截至2025年年底

商用車輛類別	年齡組別								
	21-29歲	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-64歲	65-69歲	70-74歲	75-79歲	80歲或以上
的士	1 371	2 244	2 068	1 419	458	150	31	1	0
私家小巴	528	713	1 142	606	87	23	2	0	0
公共小巴	380	560	797	480	82	25	2	0	0
私家巴士	520	658	954	537	63	9	1	0	0
公共巴士	390	522	800	455	53	8	1	0	0
中型貨車	692	1 083	947	339	25	3	1	0	0
重型貨車	233	431	517	183	10	2	1	0	0
特別用途車輛	61	162	175	179	78	35	7	1	0

按商用車輛類別及年齡組別劃分的交通意外駕駛者數字

年份	年齡組別	商用車輛類別							
		的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	私家巴士	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛
2023	21 - 29	150	1	0	139	0	34	16	8
	30 - 39	450	3	5	239	3	133	34	21
	40 - 49	794	48	9	504	7	201	50	25
	50 - 59	1 283	147	19	669	8	200	82	14
	60 - 64	989	163	15	305	8	140	44	11
	65 - 69	890	188	18	95	3	67	19	8
	70 - 74	491	137	10	20	1	22	10	5
	75 - 79	108	71	2	4	0	3	2	0
	≥ 80	27	9	1	0	0	0	0	0
2024	21 - 29	199	1	1	172	3	42	19	6
	30 - 39	595	14	0	290	1	152	42	18
	40 - 49	897	52	16	562	7	258	70	18
	50 - 59	1 253	129	24	770	13	251	74	26
	60 - 64	1 081	186	22	361	5	122	56	12
	65 - 69	941	217	19	137	2	84	33	7
	70 - 74	483	175	19	27	0	24	10	1
	75 - 79	142	91	3	9	0	4	5	0
	≥ 80	26	16	0	1	0	0	0	0
2025*	21 - 29	208	5	1	183	1	44	14	8
	30 - 39	554	15	1	266	4	152	51	18
	40 - 49	854	80	9	477	5	201	73	19
	50 - 59	1 023	133	18	742	14	255	96	19
	60 - 64	865	136	20	295	6	121	48	19
	65 - 69	779	177	21	152	2	86	30	10
	70 - 74	490	156	13	25	0	21	5	4
	75 - 79	178	84	3	4	0	1	4	1
	≥ 80	33	19	0	0	0	2	0	0

註：*臨時數字

按年齡組別及商用車輛類別劃分的駕駛者交通意外率（以每千名駕駛執照持有人計）[^]

年份	年齡組別	商用車輛類別							
		的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	私家巴士	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛
2023	21 - 29	59.3	0.4	0.0	32.2	0.0	9.1	6.3	33.3
	30 - 39	45.2	0.3	0.5	17.1	0.3	8.6	4.3	13.1
	40 - 49	37.3	1.8	0.3	14.7	0.2	5.8	3.1	6.0
	50 - 59	27.3	3.2	0.4	14.0	0.2	4.0	3.8	2.8
	60 - 64	20.4	4.8	0.4	10.3	0.3	4.1	2.9	3.7
	65 - 69	20.0	6.1	0.6	3.7	0.1	2.3	1.1	3.7
	70 - 74	21.4	8.9	0.6	1.7	0.1	1.4	0.8	5.5
	75 - 79	14.5	11.5	0.3	1.0	0.0	0.5	0.4	0.0
	≥ 80	15.2	5.2	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2024	21 - 29	64.1	0.4	0.3	41.3	0.9	11.7	8.5	24.4
	30 - 39	52.7	1.7	0.0	22.1	0.1	10.5	5.8	12.2
	40 - 49	40.6	2.0	0.6	16.9	0.2	7.6	4.5	4.5
	50 - 59	28.9	3.0	0.5	16.4	0.3	5.2	3.6	5.1
	60 - 64	23.1	5.6	0.6	12.4	0.2	3.7	3.9	4.0
	65 - 69	20.0	6.6	0.6	5.0	0.1	2.7	1.8	2.9
	70 - 74	19.9	10.7	1.1	2.1	0.0	1.5	0.8	1.0
	75 - 79	16.1	13.1	0.4	2.0	0.0	0.6	0.9	0.0
	≥ 80	13.1	8.4	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2025*	21 - 29	56.4	2.2	0.4	45.2	0.3	12.7	6.7	37.9
	30 - 39	44.3	2.0	0.1	21.4	0.4	11.0	7.6	12.5
	40 - 49	37.0	3.2	0.3	14.9	0.2	6.2	4.9	4.9
	50 - 59	25.3	3.2	0.4	16.1	0.4	5.5	4.9	3.7
	60 - 64	19.5	4.2	0.6	10.3	0.2	3.7	3.5	6.2
	65 - 69	15.9	5.2	0.6	5.3	0.1	2.6	1.7	3.8
	70 - 74	19.5	9.0	0.7	1.8	0.0	1.2	0.4	3.5
	75 - 79	16.8	10.6	0.4	0.7	0.0	0.1	0.6	2.9
	≥ 80	14.7	8.9	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0

註：^ 駕駛者涉及意外率是指每千名同一年齡組別的商用車輛類別駕駛執照持有人(以該年年中截算的駕駛資格)計涉及交通意外的該類駕駛者人數。表列數字是根據各商用車輛類別不同「年齡組別」的駕駛執照持有人(並非實際從事司機職業)的人數計算。各年齡組別之間實際從事相應商用車輛類別司機人數的比例會有所不同，故不同「年齡組別」商用車輛駕駛者涉及的意外率未必能直接比較。

* 臨時數字

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0535)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(2)2026-27年度需要特別注意的事項中提到，將繼續進一步優化「港車北上」的運作。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) 自「港車北上」實施以來及預計在2026-27年度，運輸署處理「港車北上」牌證申請的人手編制，薪酬、設備及運作開支分別為何；
- (c) 在2025-26年度及預計在2026-27年度，運輸署(或外判公司)支援「港車北上網上服務系統」的人手編制、薪酬開支及系統維護開支分別為何；及
- (d) 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：林偉江議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

- (a) 粵港兩地政府一直密切留意「港車北上」的實施情況，持續推行優化措施為申請人提供更佳便利，包括運輸署由2025年9月1日起推行優化措施，讓「港車北上」計劃下的車輛逢星期二及三(指定日子除外)無需預約經港珠澳大橋出行前往廣東省。

自「港車北上」實施以來，每月登記抽籤申請數目和獲簽發許可證／電子批准信數目載於附件一。每月預約出行及取消預約的數目載於附件二，當中已反映逢星期二及三無需預約措施實施後的數字。運輸署並無按月份備存問題要求的其他資料。

- (b) 處理「港車北上」牌證申請的工作主要由運輸署現有人員執行，相關開支及人手編制已納入運輸署的整體撥款與編制內，並沒有分項數字。為提升處理「港車北上」申請的能力及效率，運輸署在2023-24年度起開設外判人員職位；截至2025-26年度，相關外判人員職位的總開支約為770萬元。在2026-27年度，相關預算開支約為360萬元。
- (c) 「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，人手編制已納入運輸署的整體編制內，並沒有分項數字。在2025-26年度，用於系統優化、提升及外判的維護開支約為150萬元。在2026-27年度，預計系統維護及提升所涉及的開支約為180萬元。
- (d) 特區政府一直就「港車北上」與內地相關單位保持緊密溝通，適時推行優化措施，為市民提供更佳便利的出行體驗。有關「港車北上」伸延至一個港深陸路口岸的意見，粵、港政府早前已同意參考「港車北上」在大橋的實施經驗，積極研究適時延伸至一個深圳與香港的陸路口岸，讓香港私家車可以穿梭粵東粵西。

「港車北上」登記抽籤數目及
運輸署簽發封閉道路通行許可證／電子批准信數目

月份 ¹	登記抽籤以申請參加 「港車北上」數目 ²	簽發封閉道路 通行許可證／電子批 准信 ³ 數目
2023年5月 ⁴	17 261	不適用 ⁴
2023年6月 ⁴	24 795	474
2023年7月	19 099	3 615
2023年8月	14 788	5 169
2023年9月	15 136	6 037
2023年10月	7 311	8 428
2023年11月	7 795	7 740
2023年12月	7 709	5 957
2024年1月	8 012	6 836
2024年2月	5 544	5 983
2024年3月	12 253	5 696
2024年4月	7 468	6 063
2024年5月	7 196	5 897
2024年6月	6 832	5 602
2024年7月	6 359	7 986
2024年8月	10 478	7 687
2024年9月	8 648	7 285
2024年10月	11 195	8 983
2024年11月	13 148	7 754
2024年12月	13 957	7 428
2025年1月	18 181	9 161
2025年2月	8 874	7 820
2025年3月	6 409	9 095
2025年4月	5 298	8 500
2025年5月	5 790	7 319
2025年6月	6 964	8 248
2025年7月	6 089	9 838
2025年8月	4 942	8 798
2025年9月	4 673	8 726
2025年10月	5 611	10 073
2025年11月	5 734	10 054
2025年12月	7 873	10 902
2026年1月	6 279	9 964
2026年2月	4 559	8 324

- 註1： 以抽籤日期計算。
- 註2： 由於部分登記人曾參與多於一輪的抽籤，同一登記人的登記抽籤次數會悉數計算在內。
- 註3： 由2025年10月13日起，獲批准參與「港車北上」的車輛已無需申請封閉道路通行許可證(下稱「許可證」)，運輸署會向成功申請人發出電子批准信以確認其參與資格。
- 註4： 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
2025年3月	71 066	5 109
2025年4月	87 210	11 578
2025年5月	87 254	11 368
2025年6月	73 836	7 176
2025年7月	75 864	8 584
2025年8月	90 122	8 036
2025年9月 [*]	52 861	6 428
2025年10月 [*]	84 831	11 858
2025年11月 [*]	58 281	6 690
2025年12月 [*]	63 361	17 080
2026年1月 [*]	65 022	10 519
2026年2月 [*]	88 000	21 330

[#] 不包括已取消的預約。

* 由2025年9月1日起，逢星期二及三(指定日子除外)，「港車北上」計劃下的車輛無須預約，可經港珠澳大橋出行前往廣東省。因此，在該月起的預約數字不應與之前月份的數字作直接比較。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0544)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(4)的2025-26年度原來預算為15.215億元，修訂預算為14.658億元，較原來減少0.557億元，減幅為3.7%；而2026-27年度預算則為16.789億元，較2025-26年度修訂預算增加2.131億元，增幅為14.5%。署方解釋稱，「主要由於更換隧道和管制區的機器、車輛及設備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) 上述機器、車輛及設備為何，用在哪些隧道／管制區；
- (b) 今明兩年度的預算較原來出現明顯波動，原因為何；
- (c) 在2025-26年度及預計在2026-27年度，署方就監管政府隧道、橋樑管理的人手編制，薪酬、運作及設備開支分別為何；
- (d) 過去3個年度及預計在2026-27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；署方是否知悉承建商在合約內擬安排的人手編制、薪酬開支及薪酬調整機制為何；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：林偉江議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

(a)及(b)

運輸署綱領(4)的財政撥款包括非經營帳目及運作開支。非經營帳目主要涉及採購及更換運輸基礎設施的機器、車輛及設備的開支，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。

綱領(4)下2025-26年度的修訂開支為14.658億元，較2025-26年度原來預算的15.215億元減少0.557億元，主要是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。而2026-27年度預算為16.789億元，較2025-26年度修訂預算增加2.131億元，主要由於非經營帳目內已開展的隧道及管制區機器、車輛及設備更換工程在2026-27年度的整體現金流量需求按工程的實際進度的開支較2025-26年度增加，以及建議開立5個新項目，即非經營帳目分目603中項目8AE「更換青馬管制區的數據採集及中央監控系統」、8AF「更換西區海底隧道的中央監察及控制系統」、8AG「更換青馬管制區的高壓、低壓及發電機供電系統」、8AH「更換將軍澳隧道的照明系統」及8AJ「更換及優化青馬管制區下層維修通道的保安系統」。此外，2026-27年度的運作開支撥款增加主要由於支付管理、營運及維修中九龍繞道(油麻地段)承辦商的管理費的全年開支所需的撥款增加。

由於非經營帳目開支每年所需的現金流量會因應項目的數量、性質、規模及進度每年作出調整，因此各年度的現金流量難以作直接比較。

- (c) 運輸署負責監管23條政府隧道、青馬管制區及青沙管制區，以及監察由私人機構建造和營運的愉景灣隧道的日常運作。在2025-26年度及預計在2026-27年度，處理上述事宜包括有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名一級運輸監督和14名二級運輸監督。按薪級中點估計的年薪值計算員工開支約為3,155萬元。

監管政府隧道及橋樑管理的運作及設備所涉開支已納入運輸署整體撥款，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2026-27年度各政府行車隧道及管制區的開支載列於附件一。

運輸署已在各政府行車隧道及管制區管理、營運及維修合約規定最低人手編制。承辦商所涉及的薪酬開支已包括在支付承辦商的管理費內，並沒有詳細分項。

- (e) 過去3年(即2023年至2025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。

2022-23至2024-25年度及預計2026-27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 ^{1,4}	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2024-25 (百萬元)	2026-27 預計 (百萬元)
海底隧道	158	199	196	216
東區海底隧道	179	228	240	243
西區海底隧道 ²	不適用	241	328	有待招標結果 ⁵
大老山隧道	143	167	175	208
香港仔隧道	97	125	134	有待招標結果 ⁵
獅子山隧道	91	136	121	133
城門隧道	125	152	135	136
八號幹線	342	391	372	382
大欖隧道 ³	不適用	不適用	不適用	291

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： 大欖隧道於2025年5月31日移交政府管理。

註4： 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日開始營運。中九龍繞道的收費安排會於整條中九龍繞道(包括九龍灣段)全線通車時開始實施(所有車輛全日劃一收取八元)，其營運開支預期將由2027-28年度開始記入政府收費隧道經營帳目。

註5： 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2026-27年度屆滿並須進行公開招標，2026-27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 ⁶	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2024-25 (百萬元)	2026-27 預計 (百萬元)
屯門—赤鱗角隧道	73	79	81	89
將軍澳隧道 ⁷	35	31	44	52

非收費隧道／管制區 ⁶	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2024-25 (百萬元)	2026-27 預計 (百萬元)
將軍澳—藍田隧道 ⁷	19	62	62	90
中環及灣仔繞道隧道	148	148	152	171
龍山隧道	61	57	57	64
長山隧道	19	25	26	29
機場隧道	26	26	26	28
觀景山隧道	55	55	58	60
啟德隧道	54	54	49	50
青嶼幹線	139	142	147	158

註6： 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7： 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。

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	2023	1.28		0.55	1.83
	2024	1.02	0.38	0.44	1.85
	2025	1.03	0.36	0.43	1.81
海底隧道	2023	1.75	0.56	0.86	3.17
	2024	1.74	0.55	0.55	2.84
	2025	1.80	0.52	0.49	2.81
東區海底隧道	2023	1.42	0.42	0.40	2.24
	2024	1.27	0.37	0.41	2.06
	2025	1.29	0.34	0.40	2.03
西區海底隧道	2023	1.11	0.55	0.42	2.07
	2024	1.57	0.66	0.69	2.92
	2025	1.76	0.62	0.71	3.10
獅子山隧道 ²	2023	2.00		0.64	2.63
	2024	1.61	0.42	0.57	2.60
	2025	1.60	0.39	0.52	2.52
大老山隧道 ²	2023	1.33		0.43	1.76
	2024	1.05	0.23	0.45	1.73
	2025	1.06	0.22	0.46	1.73
城門隧道 ²	2023	1.03		0.48	1.51
	2024	0.76	0.24	0.49	1.48
	2025	0.77	0.22	0.48	1.47
尖山隧道及沙田嶺隧道 ²	2023	1.26		0.55	1.81
	2024	1.03	0.30	0.60	1.93
	2025	1.07	0.28	0.58	1.93
大欖隧道	2023	0.66	0.15	0.50	1.30
	2024	0.64	0.14	0.49	1.27
	2025	0.86	0.14	0.55	1.54
中九龍繞道 ⁴	2023	不適用			
	2024				
	2025	0.57			

非收費隧道及橋樑 ⁵	年份	每月車流量 ³
將軍澳隧道	2023	2.46
	2024	2.55
	2025	2.56
屯門—赤鱗角隧道	2023	0.91
	2024	1.11
	2025	1.15
將軍澳—藍田隧道	2023	0.77
	2024	0.83
	2025	0.85

非收費隧道及橋樑 ⁵	年份	每月車流量 ³
中環及灣仔繞道隧道	2023	1.40
	2024	1.56
	2025	1.48
龍山隧道	2023	0.61
	2024	0.70
	2025	0.77
長青隧道	2023	2.29
	2024	2.28
	2025	2.53
南灣隧道	2023	1.69
	2024	1.93
	2025	1.90
啟德隧道	2023	1.73
	2024	1.93
	2025	1.83
長山隧道	2023	0.25
	2024	0.36
	2025	0.43
觀景山隧道	2023	0.21
	2024	0.38
	2025	0.42
機楊隧道	2023	0.09
	2024	0.13
	2025	0.15
汀九橋	2023	2.82
	2024	2.84
	2025	2.95
昂船洲大橋	2023	1.73
	2024	1.94
	2025	1.91
青嶼幹線	2023	2.42
	2024	2.78
	2025	2.90

註1: 「電單車」包括機動三輪車。

註2: 相關隧道的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: 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日啟用。因此，其2025年的每月車流量只根據2025年12月21日至2025年12月31日期間的數據計算，數據並沒有按車種分類。

中九龍繞道的收費安排會於整條中九龍繞道(包括九龍灣段)全線通車時開始實施。

註5: 非收費隧道及橋樑沒有按車種分類的交通數據。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0956)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局在綱領(2)2026-27年度需要特別留意的事項中，提到將繼續監督商用車輛泊車顧問研究所載有關回應預期泊車需求的建議，以及《運輸策略藍圖》所載建議的實施情況。就此，政府可否告知本會：

- (a) 過去3年及預計在2026年，各類商用車(按的士、小巴、巴士、中型貨車、重型貨車、特別用途車輛列出，下同)的新登記數量及總數量分別為何；
- (b) 過去3年及預計在2026年，各類商用車路邊泊車位及室內泊車位的新增數量及總數量分別為何(按區議會分區列出)；
- (c) 過去3年，針對各類商用車違例泊車發出的定額罰款通知書數量為何；
- (d) 《運輸策略藍圖》提出長遠提供超過6 000個貨車泊車位，以期做到「商用車輛夜有所泊」；該等泊車位的分佈為何(按區議會分區、地點、計劃提供的泊位數量列出)；
- (e) 局方曾表示，將推進短期措施，例如善用天橋底、開放政府物業、鼓勵學校開放校舍等，以增加商用車夜間泊車位的供應；有否估計在未來3年，能夠透過上述措施增加多少各類商用車車位；及
- (f) 局方有何措施，確保收回短期租約商用車停車場後，車輛仍能在鄰近用地停泊？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

- (a) 過去3年及截至2026年2月，各類商用車輛(的士、小巴、巴士、中型貨車、重型貨車、特別用途車輛)的首次登記數目及總數表列如下：

車輛類別	首次登記車輛數目			
	2023年	2024年	2025年	2026年 (截至2月)
的士	952	971	1 804	226
小巴	197	255	147	33
巴士	639	428	528	73
中型貨車	1 191	758	841	75
重型貨車	596	541	383	40
特別用途車輛	93	81	82	19
總數	3 668	3 034	3 785	466

- (b) 過去3年18區按商用車輛類別劃分的路旁及停車場泊車位新增數目及總數分別載於附件1及附件2。
- (c) 過去3年，針對各類商用車違例泊車發出的定額罰款通知書數量如下：

車輛類型	違例泊車定額罰款通知書數目		
	2023 年	2024 年	2025 年
貨車	875 438	768 055	614 005
的士	83 025	74 898	60 942
公共巴士 ^註	53 187	50 711	45 235
公共小巴	7 715	6 144	4 316
其他車輛 ^註	15 675	13 341	9 765

註： 根據警務處備存的違例泊車定額罰款通知書資料，公共巴士包括專營巴士及非專營公共巴士；其他車輛包括私家巴士、私家小巴、特別用途車輛及拖車。

- (d) 正如《運輸策略藍圖》所述，為優先滿足商用車輛的泊車需求，政府會推出一系列具體措施，包括在北部都會區洪水橋／厦村等新發展區的規劃中，為工業及現代物流用途項目(例如洪水橋物流圈、多層現代產業大樓等)配置相應的商用車輛泊車設施；在新發展區推行商用車輛夜間路旁泊車位專項計劃，在合適路段預先設置夜間路旁商用車輛泊車位；在物流業較集中的地區推展公眾停車場項目時，優先提供更多商用車輛泊車位。隨著更多停車場項目相繼落實，預計長遠可提供超過6 000個貨車泊車位。由於上述措施的相關發展項目仍處於規劃階段，現階段未有具體泊車位的地點及數目等資料。政府會繼續按實際需要規劃，務求供應到位。

- (e) 政府預計於2025及2026年兩年內，全港新增泊車位將超過12 000個，涵蓋私家車和商用車輛，當中包括將於2026年內完成增設逾220個咪錶位，以及至少100個路旁夜間商用車輛泊車位。此外，在未來兩年出租的短期租約停車場除提供約600個泊車位外，亦會在合適的停車場訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目。運輸署及各相關部門正按目標積極推展措施。

此外，首三個按照一地多用原則推展的公眾停車場已啟用^註，合共提供140個商用車輛泊車位。隨著更多公眾停車場項目相繼落成，包括在2026至2027年間完工的四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場、重建的元朗大球場，以及觀塘綜合發展項目等，合共將提供約70個商用車輛泊車位。連同其他發展項目，以及持續進行的短、中期泊位措施，未來一年商用車輛泊車位的新供應將進一步增加。運輸署會繼續加大力度，聚焦車位較短缺的地區，在可行情況下提供更多路旁泊車位，並會繼續在合適的短期租約停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目。

註：包括上水嘉富坊公眾停車場、將軍澳百勝角路公眾停車場及將軍澳政府合署公眾停車場。

- (f) 如有短期租約停車場被收回作長遠發展用途，在規劃相關發展項目時，運輸署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，來補足相應的泊車位數目。

過去3年18區按商用車輛類別劃分
路旁泊車位的總數及新增數目^註

地區	截至 每年12月	泊車位總數		新增泊車位數目	
		貨車	旅遊巴士 ／巴士	貨車	旅遊巴士 ／巴士
中西區	2025年	202	11	0	0
	2024年	202	11	1	0
	2023年	193	11	0	1
灣仔	2025年	24	43	0	0
	2024年	25	53	1	1
	2023年	24	48	0	2
東區	2025年	101	66	0	2
	2024年	101	65	1	1
	2023年	91	75	0	1
南區	2025年	51	85	0	0
	2024年	51	85	0	0
	2023年	50	85	0	0
油尖旺	2025年	369	141	2	0
	2024年	369	141	1	2
	2023年	363	138	1	9
深水埗	2025年	219	10	1	0
	2024年	220	12	1	1
	2023年	229	9	1	0
九龍城	2025年	157	154	2	3
	2024年	143	160	0	1
	2023年	143	134	2	0
黃大仙	2025年	133	0	2	0
	2024年	129	0	0	0
	2023年	129	0	0	0
觀塘	2025年	134	56	14	4
	2024年	120	53	1	4
	2023年	115	42	1	3
荃灣	2025年	67	31	2	0
	2024年	69	31	2	1
	2023年	63	31	0	0
屯門	2025年	338	113	3	0
	2024年	329	113	0	0
	2023年	330	113	0	0

地區	截至 每年12月	泊車位總數		新增泊車位數目	
		貨車	旅遊巴士 ／巴士	貨車	旅遊巴士 ／巴士
元朗	2025年	445	78	25	0
	2024年	419	110	1	0
	2023年	427	114	2	1
北區	2025年	354	29	1	0
	2024年	365	32	1	3
	2023年	359	27	1	0
大埔	2025年	339	86	1	0
	2024年	352	86	0	1
	2023年	359	84	5	2
西貢	2025年	319	159	0	0
	2024年	316	146	11	2
	2023年	305	155	1	1
沙田	2025年	338	61	1	2
	2024年	337	67	0	0
	2023年	335	64	0	0
葵青	2025年	376	31	1	10
	2024年	360	21	0	1
	2023年	353	21	0	0
離島	2025年	67	78	0	0
	2024年	67	78	0	0
	2023年	55	75	0	0
總計	2025年	4 033	1 232	55	21
	2024年	3 974	1 264	21	18
	2023年	3 923	1 226	14	20

註：現時全港約有 370 個預留作特別公共服務用途的路旁泊車位；的士及私家小巴均使用私家車路旁泊車位，因此沒有專用路旁泊車位的分類。

過去3年18區按商用車輛類別劃分
停車場泊車位的總數及新增數目^註

地區	截至每年 12 月	泊車位總數		新增泊車位數目	
		貨車	旅遊巴士 ／巴士	貨車	旅遊巴士 ／巴士
中西區	2025 年	828	73	0	0
	2024 年	864	72	0	0
	2023 年	811	71	0	0
灣仔	2025 年	318	101	0	0
	2024 年	489	101	0	0
	2023 年	313	108	0	0
東區	2025 年	1 766	192	0	0
	2024 年	1 749	214	0	8
	2023 年	1 735	260	0	0
南區	2025 年	1 087	198	0	0
	2024 年	1 071	189	0	0
	2023 年	1 074	187	0	0
油尖旺	2025 年	947	106	0	0
	2024 年	953	104	0	6
	2023 年	1 027	121	0	20
深水埗	2025 年	2 901	418	9	0
	2024 年	2 995	412	0	0
	2023 年	3 080	420	0	0
九龍城	2025 年	1 251	99	7	0
	2024 年	1 306	109	74	0
	2023 年	1 224	161	104	0
黃大仙	2025 年	1 147	90	0	0
	2024 年	1 169	91	0	0
	2023 年	1 150	89	0	0
觀塘	2025 年	3 519	81	0	3
	2024 年	3 564	69	136	0
	2023 年	3 407	81	0	0
荃灣	2025 年	1 989	369	0	1
	2024 年	2 035	378	0	0
	2023 年	2 081	366	0	0
屯門	2025 年	2 215	139	0	0
	2024 年	2 226	139	47	0
	2023 年	2 217	139	0	0

地區	截至每年 12 月	泊車位總數		新增泊車位數目	
		貨車	旅遊巴士 ／巴士	貨車	旅遊巴士 ／巴士
元朗	2025 年	1 586	323	16	0
	2024 年	1 732	324	173	0
	2023 年	1 636	333	40	0
北區	2025 年	1 283	87	151	0
	2024 年	1 152	87	6	0
	2023 年	1 386	87	111	0
大埔	2025 年	861	87	65	0
	2024 年	821	66	1	0
	2023 年	849	69	0	0
西貢	2025 年	1 354	226	132	41
	2024 年	1 249	197	5	0
	2023 年	1 149	214	0	0
沙田	2025 年	2 342	134	60	0
	2024 年	2 386	134	0	0
	2023 年	2 489	132	69	0
葵青	2025 年	9 669	360	244	32
	2024 年	9 207	193	1 044	0
	2023 年	10 222	408	91	0
離島	2025 年	941	213	0	0
	2024 年	941	213	0	0
	2023 年	950	193	0	0
總計	2025 年	36 004	3 296	684	77
	2024 年	35 909	3 092	1 486	14
	2023 年	36 800	3 439	415	20

註：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。

的士一般可使用私家車泊車位；而專營巴士、公共小巴、私家小巴、特別用途車輛和政府車輛大多應停泊在車廠、公共交通總站內的巴士站，以及車站的泊車位，其泊車位並沒有計算在內。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0958)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(1)2026-27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2025-26年度及預計在2026-27年度，運輸署就該計劃下審批申請的人手編制，薪酬、運作及設備開支分別為何；
- (b) 自該計劃推行以來，在(i)公共小巴及(ii)客車行業，每一階段申請的申請公司數量、路線、申請輸入的勞工配額數量、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，通過駕駛考試而得以投入服務(請按考試次數列出)，及由於未能通過考試或其他原因而被僱主辭退的數字分別為何；
- (d) 承上題，署方是否知悉申請學習駕駛執照及考試的費用是由僱主還是輸入勞工承擔；當局有否就此提供資助計劃，如有，原因及資助額度為何；
- (e) 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；
- (f) 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
- (g) 自該計劃推行以來，(i)因違反申請須知或其他法例／指引而被發出警誡信、撤銷已批出配額及暫時禁止申請的僱主數目分別為何；(ii)涉及的警誡信數量、被撤銷配額數量及禁止申請的最長時期分別為何？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

- (a) 2025-26 年度及預計在 2026-27 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 月透過兩輪申請共批出 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 2026 年 2 月底，已通過本地駕駛考試、投入服務及提早終止合約的輸入司機數字載於附表二。運輸署沒有備存輸入司機因不同原因而被終止合約的分項數字。
- (d) 僱主須與輸入司機簽訂「標準僱傭合約」，並按合約規定免費為其提供公共巴士或公共小巴駕駛考試前的相關駕駛實習訓練和司機職前課程，進而考取及申領相關車輛類別的正式駕駛執照，以獲取資格從事「標準僱傭合約」所指定的工作。所有考試及申領駕駛執照的相關費用須由僱主全數支付，不能扣減僱員的工資。
- (e) 自計劃推行至今，運輸署共收到 5 宗與本地客車及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。
- (f) 公共小巴及客車行業長期面對司機短缺問題。政府一直通過在計劃下成立包括勞資雙方代表的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，運輸署持續透過日常監察，了解個別路線的營運及人手安排。政府會繼續密切留意本地勞工市場及人力情況的變化，並持續檢視計劃的實施情況及評估行業的人手需求。
- (g) 政府一直多管齊下，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，沒有需要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) 6 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。

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 2026 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	合約已提早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	335	862	149
	兩次	314		
	三次	146		
	四次	83		
	五次或以上	35		
	小計	913		
本地客車司機	一次	165	365	64
	兩次	110		
	三次	41		
	四次	27		
	五次或以上	17		
	小計	360		
跨境直通巴士司機	一次	223	370	63
	兩次	107		
	三次	43		
	四次	10		
	五次或以上	0		
	小計	383		
總人數		1 656	1 597 ^{註(2)}	276

註：

- (1) 由於部份司機因不同原因而提早終止合約，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：0959)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(2)2026-27年度需要特別注意的事項中提到，將繼續支援推行「粵車南下」。就此，政府可否告知本會：

- (a) 運輸署是否從廣東省政府方面知悉，自「粵車南下」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) 預計在2026-27年度，署方就處理「粵車南下」香港牌證申請的人手編制，薪酬、設備及運作開支分別為何；
- (c) 署方指「粵車南下」車輛須符合本港驗車標準，但據報有粵車車窗透光率不及本港登記車輛，引起有意見質疑標準執行不一；除車窗透光率外，本地車輛與粵車是否有其他方面適用不同技術標準；如是，法律依據為何，及署方會否研究統一技術標準；如否，原因為何；
- (d) 鑒於據報有粵車司機被指在香港境內駕駛期間使用本港尚未批准使用的「整體組合式駕駛輔助系統」，署方會否向粵車車主／司機提供已獲准及未獲准在本港使用的駕駛輔助功能清單，以免其觸犯有關法例；若粵車在港期間涉及違反法例，特區政府將如何確保有關車主／司機完成履行法律責任後才可離開香港；萬一特區政府未及發出定額罰款通知書或進行拘捕，有關車主／司機已離開香港，特區政府與內地有關部門之間有何機制處理；
- (e) 署方或其他有關部門有否統計，「粵車南下」車輛的違例、意外數字及比率與「FU/FV」兩地牌、「粵Z」兩地牌及本地車輛相比有無顯著差

異；若數據顯示「粵車南下」車輛的違例、意外數字及比率顯著高於其他車輛，署方或其他有關部門會否與廣東省政府商討推出措施增強「粵車南下」司機的安全意識；及

- (f) 現階段署方有否就增加「粵車南下」進入市區配額制定時間表；如有，詳情為何，及署方將如何評估來往熱門地區和景點周邊的潛在需求，確保道路容量、交通安全及泊車位供應不受過多影響？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

- (a) 「粵車南下」(入境市區部分) 由 2025 年 11 月起採用每月一輪的抽籤形式為合資格車主分配受理名額，並由 12 月 9 日起接受合資格廣東私家車提交申請。運輸署在接獲由內地部門轉交的申請後會作出審批，並向成功申請人發出電子「國際通行許可證」(下稱「許可證」)。獲發許可證的粵車可預約經港珠澳大橋入境香港，每次留港最多三日。按現時規例，「粵車南下」車輛無須申請封閉道路通行許可證。

根據內地部門在「粵車南下信息管理服務系統」網頁所公布的資料，內地部門自 2025 年 11 月起共進行了 4 輪抽籤，各輪接獲登記抽籤數目分別約為 2 400、1 700、7 300 及 6 500 人次。

至於運輸署每月接獲內地轉交的申請數目、發出許可證數目、預約出行車次及取消已預約的出行車次表列如下：

月份	運輸署接獲 內地轉交的 申請數目	發出 許可證 數目	預約 出行 車次 ^{註(2)}	取消已預 約的出行 車次
2025年12月	1 829	634	192	15
2026年1月	1 499	1 531	801	113
2026年2月	905	1 390	1 492	224

註：

1. 視乎申請人安排驗車及提交相關資料的進度，運輸署未必能在接獲的申請的同一月份完成審批。
2. 不包括已取消的預約。

運輸署並無備存問題要求的其他資料。

- (b) 在 2026-27 年度，處理「粵車南下」牌證申請的工作涉及的運輸署人手及開支會納入運輸署的編制及整體撥款內，因此未能分項列出。為處理相關申請及提高效率，運輸署需要開設外判人員職位，預計相關薪酬開支約 610 萬。

- (c) 政府一直重視道路及車輛安全，就此運輸署委任香港的營運商在廣東省設立車輛查驗中心，為「粵車南下」(入市區部份)的申請人進行車輛查驗。現時，運輸署委任了 13 間車輛查驗中心於廣州、珠海、江門和中山為粵車進行車輛查驗。車輛查驗中心的設施、日常運作，以及有關驗車人員的資歷及工作守則等，均須要符合運輸署的要求及受到香港的營運商監督，而車輛查驗工作亦根據《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374A 章) 進行，檢視車輛的車身結構、照明、軚盤、懸掛和制動系統等多個項目。對於在香港作短暫逗留的車輛，前擋風玻璃的透光度不可少於 70%，前座兩側窗玻璃透光度要求則沒有要求。有關安排參考了其他地方和本港的情況和規定。運輸署現正檢視車窗玻璃透光度要求及其他先進汽車技術，目標是在確保道路安全的大前提下，讓法規貼近科技發展。
- (d) 運輸署一直有參考世界各地科技、相關法例等各方面的發展，適時檢視本地的情況以更新相關法例。就各類輔助駕駛系統，運輸署已就「整體組合式駕駛輔助系統」發出審批指引。有關系統在控制車輛行駛時，均需要考慮當地路面資訊及交通規則，以確保道路安全。由於香港的交通標誌、道路標記、交通燈號、以及交通規則與內地不同（例如內地的道路系統就是左邊為快線、右邊為慢線，香港則相反），「整體組合式駕駛輔助系統」必須經過運輸署的審批，以確保系統的運作符合香港交通規則的要求。因此，未獲運輸署批准的「整體組合式駕駛輔助系統」，不可在香港道路上使用。

運輸署發出了《跨境車輛—自動駕駛「整體組合式駕駛輔助系統」及「遙控泊車系統」須知》，以提醒粵車車主／司機不可在香港道路上使用未獲運輸署批准的「整體組合式駕駛輔助系統」。相關須知除了上載到運輸署的網頁以供參與粵車南下申請人閱讀外，運輸署亦要求在內地的車輛查驗中心，向設有「整體組合式駕駛輔助系統」的車輛而又成功通過驗車的車主／司機派發相關指引，並透過查驗車輛合格通知書提示有關車主／司機不可在香港境內啟動「整體組合式駕駛輔助系統」。與此同時，運輸署亦會向成功通過驗車的申請人發出電郵作出同樣的提醒。

- (e) 根據紀錄，2025 年在香港涉及左軚車的交通意外率為 0.28%^(註 1,2)，相比香港整體車輛交通意外率(3.37%)^(註 1,2)為低，反映左軚車沒有為香港道路安全構成明顯的風險。然而，在推動「粵車南下」時，運輸署持續透過不同渠道為「粵車南下」司機提供資訊和進行宣傳教育，包括在內地查驗中心及社交媒體播放「香港駕駛須知」短片，介紹香港的交通規則、交通標誌和道路標記，以及駕駛時需注意的事項；並透過宣傳單張，進一步加強教育，提醒粵車司機注意內地與香港不同的道路設計、交通規則和設施，以確保道路和駕駛安全。

如發現粵車違反香港交通法例，警務處會按本地法律及程序處理。違例情況屬零星個案，有關個案已獲處理或正在跟進中。

粵港政府亦會視乎個案的具體情況，按「粵車南下」管理辦法，採取適當措施，包括考慮暫停或取消有關車輛的參加資格。然而，在計劃推出初期，有 4 輛進入市區的粵車在香港不符運輸署的相關指引(如啟動自動駕駛、非法改裝)。運輸署曾暫停有關車輛預約出行的資格，並要求有關車主修正有關情況，亦已就有關個案通知廣東有關部門。

註：

1. 臨時數字
2. 涉及意外率以年中領牌車輛數目計算

- (f) 「粵車南下」首階段先開放予廣州、珠海、中山和江門四個城市。入境市區部分以每日100個預約名額開展，整體運作有序暢順。我們會繼續做好入境市區部分總量管控、分流車輛和加強配套，並發放旅遊泊車指南，方便南下旅客配搭自駕與公交，選擇文化、體育、展覽、購物及主題樂園行程路線，引導旅客至全港各區，而不會集中於個別地點。我們正累積實施經驗和密切留意推展情況，包括口岸運作、附近道路交通情況、用家和市民適應程度，以及配套設施的提升狀況等，與粵方持續檢視和商討有序增加名額，並計劃於實施半年後逐步由現時四個廣東省城市(即廣州、珠海、中山和江門)推展至廣東省其他城市，以穩健可控方式推進「粵車南下」。我們會適時公布有關安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0960)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(2)2026-27年度需要特別注意的事項中提到，將繼續重整牌照服務的運作流程，包括安排更多網上服務及利用人工智能協助處理牌照申請。就此，政府可否告知本會：

- (a) 過去3個年度及預計在2026-27年度，運輸署處理牌照申請的人手編制，薪酬、運作及設備開支分別如何；
- (b) 過去3個年度及預計在2026-27年度，署方經(i)各個牌照事務處櫃位及(ii)網上處理各類牌照申請的人數分別為何(在駕駛執照有關申請中，請細分為學習駕駛執照、暫准駕駛執照、通過暫准駕駛期而申領正式駕駛執照、續領正式駕駛執照、經「免試簽發」申領正式駕駛執照)；
- (c) 由於內地人才來港及「粵車南下」進入市區計劃實施，導致「免試簽發」的需求上升，一度衍生收費中介「排隊黨」在金鐘運輸署香港牌照事務處外輪候即日籌的情況；為解決此問題，署方將在今年3月16日起取消「電子即日籌」，櫃位服務將全面改用網上預約；就此，署方開發預約系統的開支為何；該系統有無辦法分辨進入系統進行預約者是否申請者本人；署方會否研究在牌照事務處現場分開親身及代辦申請隊伍，優先處理親身申請個案；
- (d) 長遠而言，署方有否計劃將「免試簽發」申請流程全面電子化，取消櫃位服務；如有，時間表為何，會否考慮及將如何確保申請人所提交證明文件的真確性；如否，原因為何；
- (e) 為解決網上預約「免試簽發」服務也可能出現「排隊」的問題，署方會否與廣東省政府方面商討優化「粵車南下」申請流程，例如研究為申請

人提供專屬配額，授權內地驗車機構向申請人收集資料傳送予特區政府運輸署，以代辦有關手續；及

- (f) 運輸及物流局在《運輸策略藍圖》建議4「便利跨境車輛」中提到，「運輸署正積極研究就粵港澳三地商用車輛駕駛執照互認的可行性，並將進一步與兩地政府商討相關細節，目標在2026年取得具體成果，以期於2027年落實有關安排」；此安排是否涉及擴大「免試簽發」車輛類別適用範圍及修改法例；由於三地商用車輛的分類、技術規格與考試內容均有差異，署方將如何評估外地商用車輛在本港行駛的安全性，以保障本港道路安全？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

- (a) 處理牌照申請的工作由運輸署現有人員執行，其人手編制、薪酬、運作及設備開支已納入運輸署的整體編制及撥款內，沒有分項數字。
- (b) 現時，運輸署牌照事務處利用「車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統」(電腦系統)處理各項駕駛執照及車輛牌照的申請。電腦系統將申請渠道分為「互聯網」及「其他申請渠道」兩類，當中「其他申請渠道」涵蓋經服務櫃位、投遞箱及郵寄遞交的處理事項宗數，並無進一步分項。根據以上條件分類，運輸署過去3個年度接獲的駕駛執照及車輛牌照相關處理事項宗數表列如下，預計2026-27年度整體處理牌照事項宗數與2025-26年度大致相若。

駕駛執照相關處理事項

	處理事項宗數		
	2023-24	2024-25	2025-26 (截至2026年 1月底)
(1) 簽發學習駕駛執照			
經服務櫃位、投遞箱及郵寄遞交	93 829	75 410	45 356
經「互聯網」遞交	16 488	27 948	26 740
總數	110 317	103 358	72 096
(2) 簽發暫准駕駛執照			
經服務櫃位、投遞箱及郵寄遞交	42 004	37 225	24 226
經「互聯網」遞交	13 722	23 888	27 447
總數	55 726	61 113	51 673
(3) 新領正式駕駛執照			
經服務櫃位、投遞箱及郵寄遞交	34 659	29 666	20 273
經「互聯網」遞交	5 668	18 764	24 800
總數	40 327	48 430	45 073

	處理事項宗數		
	2023-24	2024-25	2025-26 (截至2026年 1月底)
(4) 續領正式駕駛執照			
經服務櫃位、投遞箱及郵寄遞交	97 602	85 040	67 000
經「互聯網」遞交	49 559	63 456	62 384
總數	147 161	148 496	129 384
(5) 免試簽發香港正式駕駛執照			
經服務櫃位遞交 ^(註)	71 023	73 455	75 370
總數	71 023	73 455	75 370
(6) 其他駕駛執照相關處理事項			
經服務櫃位、投遞箱及郵寄遞交	665 490	561 124	394 887
經「互聯網」遞交	101 806	242 690	253 911
總數	767 296	803 814	648 798

註：申請人只可以經牌照事務處櫃位遞交免試簽發香港正式駕駛執照申請。

車輛牌照相關處理事項

	處理事項宗數		
	2023-24	2024-25	2025-26 (截至2026年 1月底)
經服務櫃位、投遞箱及郵寄遞交	1 205 783	1 120 320	892 890
經「互聯網」遞交	130 276	187 331	225 185
總數	1 336 059	1 307 651	1 118 075

(c) 至 (e)

運輸署由2026年3月16日起，全面推行網上預約免試簽發香港正式駕駛執照(「免試簽發」)櫃位服務，同時擴展服務至全港4間牌照事務處，並增加預約名額四成至每個工作日550個。申請人或其委託的人士可按預約日期及時間到指定牌照事務處提交申請，節省排隊輪候時間。經優化的網上預約系統採取「實名制」，申請人網上預約時須使用「智方便」帳戶登入或上載身份證明文件及駕駛執照，系統會透過人工智能初步審核申請人提交的資料，以核實身份。上述安排可進一步便利申請人，亦有助人流管理及更有效運用資源。開發優化預約系統的開支約為122萬元。

運輸署會密切留意新安排的推行情況，確保系統運作暢順，並適時檢視及推出優化措施。運輸署亦會積極研究以人工智能技術處理「免試簽發」申請，讓申請人可於新網上平台上載文件供系統初步審批，然後按其預約時段前往牌照事務處核實文件正本，以確保文件的真確性，以及令申請過程順暢快捷。

另外，「粵車南下」(入境市區部分)由2025年12月9日起接受合資格廣東私家車申請。特區政府一直密切留意推行情況，並與內地相關單位保持緊密溝通，持續檢視和商討優化措施。

- (f) 現時「免試簽發香港正式駕駛執照」的相關法例未涵蓋商用車輛，為深化大灣區互聯互通，促進三地交通聯繫，政府已於早前公布的《運輸策略藍圖》中指出運輸署正積極研究粵港澳三地商用車輛駕駛執照互認的可行性，並將進一步與兩地政府商討細節，爭取於明年落實有關安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2422)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2025年6月起，「公共交通費用補貼計劃」領取補貼的門檻已由每月交通費達400元以上提升至500元以上。就此，政府可否告知本會：

- (a) 2025-26年度的修訂預算為20.964億元，較原來預算的27.445億元減少6.481億元，減幅為23.6%；但2026-27年度的預算卻為28.151億元，較2025-26年度的修訂預算增加7.187億元，增幅為34.3%；今明兩年度的預算較原來出現明顯波動，原因為何；
- (b) 在2025-26年度及預計在2026-27年度，(i)向市民直接發放的補貼款項、(ii)監管該計劃的運輸署人手編制及薪酬開支，及(iii)其他運作開支分別為何；
- (c) 在2025年及預計在2026年，使用八達通卡及AlipayHK領取補貼的平均每月人數分別為何；
- (d) 在2025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；及
- (e) 2025-26年度政府財政預算案發表後，據報政府當時預計，提高領取補貼門檻後，平均每月受惠人數將由約200萬人減至約190萬人，為政府每年節省5.4億元開支；然而，根據署方現時提供的數據，受惠人數減少了約22萬人，而節省的支出則為6.481億元，削減的幅度較預期明顯，當中原因為何？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

- (a) 公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)在2025-26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。

由2025年6月1日起，補貼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。計及相關調整可減省的開支，補貼計劃在2026-27財政年度的預算總開支仍較2025-26財政年度的修訂預算增加約7.2億元，主要是考慮到公共交通乘客人次增長及票價調整等因素。

- (b) 補貼計劃在2025-26財政年度的修訂預算為約20.96億元，而在2026-27財政年度的預算總開支為約28.15億元，其中分別約20.50億元及約27.67億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，政府會繼續盡力減省補貼計劃的行政費用。

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) 在補貼計劃下，2025年的平均每月受惠人數約為176萬人，其中透過八達通申領補貼的受惠人數約為174萬人，而透過AlipayHK申領補貼的受惠人數約為2萬人。2026年的預計平均每月受惠人數為180萬人，我們沒有按電子支付方式細分的預計數字。

(d)(i)

在補貼計劃下，2025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／AlipayHK帳戶 每月平均數量 (計至最接近的千位)
400.1元-500元	458 000
500.1元-600元	385 000
600.1元-700元	313 000
700.1元-800元	242 000
800.1元-900元	182 000
900.1元-1,000元	135 000
1,000.1元-1,100元	96 000
1,100.1元-1,200元	68 000
1,200.1元-1,300元	46 000
1,300.1元-1,400元	33 000
1,400.1元-1,500元	22 000
1,500.1元-1,600元	15 000
1,600.1元-1,700元	11 000

補貼計劃下每月的 公共交通開支金額	涉及的八達通／AlipayHK帳戶 每月平均數量 (計至最接近的千位)
1,700.1元或以上	22 000

(d)(ii)

在補貼計劃下，2025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	1 033
100.1元-200.0元	475
200.1元-300.0元	173
300.1元或以上	83

(d)(iii)

在補貼計劃下，2025年每月人均補貼金額為106元。

(e) 在調整補貼計劃下的每月公共交通實際開支水平前，2025年1月至5月的每月平均補貼金額約為2億1,700萬元，每月平均受惠人數約為200萬人；而在調整補貼計劃後，2025年6月至2026年2月的每月平均補貼金額約為1億6,200萬元，每月平均受惠人數約為160萬人。有關調整有效減省開支，讓補貼計劃保持財政可持續性，並同時保留政策原意，即為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。

補貼計劃下的補貼金額與受惠人數會受市民的實際公共交通開支、公共交通乘客人次的變化，以及票價調整等多方面的因素影響，政府會繼續密切監察補貼計劃的運作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0362)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

此綱領在2026-27年度會淨減少42個職位。就此，可否告知本會：

1. 減少職位的詳情，包括：i)部門、ii)職系、iii)負責事項，以及iv)薪酬開支；
2. 此綱領2026-27年度需要特別留意的事項中提到，將繼續重整牌照服務的運作流程，相關詳情和進展為何，包括推出更多網上服務及利用人工智能所節省的人手編制和開支；及
3. 此綱領2026-27年度需要特別留意的事項中提到，將進一步優化「港車北上」的運作及支援推行「粵車南下」，當局有否評估，減少42個職位對推展上述兩個計劃的影響，以及能否維持此綱領下的服務表現準則？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 在綱領(2)下2026-27年度淨減少的42個職位包括1個系統分析／程序編製主任職系、1個行政主任職系，以及40個文書主任／文書助理職系的職位；職責主要是支援電腦系統的相關工作。該等職位涉及的按薪級中點估計的總年薪值約為1,490萬元。
2. 運輸署一直透過簡化申請程序、推行電子牌照措施和應用人工智能等新科技，令工作提速提效，並配合政府的「精明規管」計劃，回應市民對牌照服務持續增加的需求。運輸署現時提供超過20項網上服務，讓市民隨時隨地以手機或電腦，並透過「智方便」的數碼簽署及／或填表通功能提交牌證申請。

運輸署在近年推出多項電子牌照新措施，包括優化車輛牌照、「牌證易」、「拍牌易」、「國際駕駛許可證」自助服務站、電子駕駛執照和電子國際通行許可證。優化車輛牌照後，網上續領車輛牌照的申請數量由2024年約15萬宗大幅增加62%至2025年約25萬宗；而在2025年9月推出的電子駕駛執照，在半年間至今已有約35萬人使用。此外，運輸署剛於2026年3月16日全面推行網上預約免試簽發香港正式駕駛執照櫃位服務，取消即日籌安排，以及將該服務擴展至全港4間牌照事務處，進一步便利申請人及更有效運用資源。

在2026-27年度，為配合數字政策辦公室推出企業版的「智方便」平台「數碼企業身份」，運輸署會提升系統以支援企業在網上續領車輛牌照，以及推出申請私人駕駛教師考試的網上服務。我們會繼續積極推廣電子牌照服務，善用人工智能加快處理及審批牌照，省卻使用櫃位服務的需要和時間，調撥節省下來的人力資源，以滿足與日俱增的牌照服務需求。

3. 在2026-27年度，政府將繼續進一步優化「港車北上」的運作及支援推行「粵車南下」。在綱領(2)下淨減少的職位不涉及該兩個計劃，相關服務不會受到影響。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0805)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就廣深港高速鐵路香港段的運作情況，政府可否告知本會：

- 一、按短途站點及長途站點分別列出，過去三年高鐵西九龍站每日平均乘客量及最高單日乘客量；
- 二、自高鐵香港段營運以來，九鐵公司與港鐵公司有否因客流量偏差而啟動上下限調節機制；若有，詳情為何；
- 三、按固定內地站點分別列出，自計次票及定期票推出以來的累積購買人次，會否研究其他更具彈性的票務安排及提供更多折扣；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- 四、會否考慮將「靈活行」進一步擴展至現時開通的所有短途站點，如廣州、虎門和東莞等，提升乘客旅程的靈活性；若會，具體時間表為何；及
- 五、鑑於往返香港西九龍站的直達站點已增至110個，較2018年的44個大增幅加，政府有否與港鐵公司評估，現時站內設施是否足以應對客流量的持續增加，會否預留款項推展優化工程？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

- 一、廣深港高速鐵路(高鐵)香港段於2018年9月23日投入服務，截至2026年3月，香港西九龍站直達的內地站點已由通車時的44個增至目前的110個，其中短途目的地已由6個增至11個(註1)，長途目的地則由38個增至99個。根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)於2023至2025年間的高鐵

車票出售資料，來往香港西九龍站和短途站點和長途站點的每日平均乘客量及最高單日乘客量表列如下：

高鐵列車服務	每日平均乘客量	最高單日乘客量(註2)
2023年		
短途服務	47 000	105 000
長途服務	10 000	25 000
2024年		
短途服務	60 000	108 000
長途服務	13 000	26 000
2025年		
短途服務	70 000	115 000
長途服務	15 000	33 000

註1：通車時的6個短途目的地包括：福田、深圳北、光明城、虎門、慶盛(現更名為南沙北)和廣州南；目前的11個短途目的地包括福田、深圳北、光明城、東莞南、常平、東莞、虎門、南沙北、廣州新塘、廣州南及廣州東。

註2：短途服務、長途服務的最高單日乘客量並不一定在同一日錄得。

二、按九廣鐵路公司(九鐵公司)與香港鐵路有限公司(港鐵公司)就高鐵香港段簽訂的《服務經營權補充協議》中的「乘客量上下限機制」(機制)，當高鐵每年實際乘客量與預期乘客量的偏差在15%以上，九鐵公司和港鐵公司會就有關偏差攤分收益或分擔風險。高鐵香港段曾於2020年1月30日至2023年1月14日期間暫停服務，而九鐵公司已按機制承擔部分風險。

三及四、

除了陸續增加站點外，港鐵公司亦積極與內地鐵路單位探討各項多元化的高鐵列車服務和產品，便利旅客和滿足他們不同的需要。港鐵公司於2024年1月25日起為多次乘車往返香港西九龍站及一個固定內地短途站點的乘客推出跨境多程票，包括20次計次票及30日定期票，便利商務和通勤旅客。有關跨境多程票的銷售數字屬高鐵營運的內部商業資料，政府未有備存有關數字。

此外，港鐵公司分別於2023年8月14日和2024年3月18日推出往返香港西九龍站與福田站和深圳北站的「靈活行」安排，讓旅客免費改乘同日來往兩站的指定車次最多三次，此為一項嶄新的票務安排，便利旅客彈性出行。我們知悉港鐵公司會與內地相關單位，探討在高鐵香港段合適的短途站點引入電子客票「當日一次有效」安排的可行性，進一步提升高鐵乘車的靈活性。特區政府與香港和內地的鐵路單位會繼續積極留意全國高鐵網絡的發展，適時優化高鐵服務，為旅客提供更多元化的選擇和服務。

五、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於2018年開通以來，港鐵公司作為高鐵香港段的營運者，一直密切留意車站的運作情況，以及旅客的出行模式和需求。在客量提升的同時，港鐵公司會持續檢視並按需要優化香港西九龍站的配套設施，包括提升票務及候車大堂的布局、車站內的商鋪、座椅等設施，滿足乘客需要和高鐵長遠發展。優化車站設施的開支將由港鐵公司承擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2403)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

公共交通費用補貼計劃的補貼領取門檻於2025年6月1日起作出調整，由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元，並預計經調整後，2025-26至2029-30財政年度預計可減省共約35.6億元的開支。然而，此綱領2026-27年度的撥款卻較2025-26年度的修訂預算增加7.187億元(34.3%)。就此，可否告知本會：

- 一、 2024-25、2025-26財政年度，以及預計2026-27財政年度，補貼計劃的
i)補貼總金額、ii)平均每月受惠人數，及iii)每月人均補貼金額；
- 二、 除八達通卡和AlipayHK「易乘碼」外，當局有否研究將其他支付工具納入補貼計劃中，便利市民出行，如有，詳情為何；及
- 三、 當局如何評估，補貼計劃經調整後在2026-27年度的撥款仍大幅增加，上述提到減省共約35.6億元開支的目標會否有所改變？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

- 一、 公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下的補貼總金額、平均每月受惠人數及每月人均補貼金額如下：

財政年度	實際/預計 補貼總金額 (百萬元)	實際平均每月 受惠人數 (千人)	實際每月人均 補貼金額 (元)
2024-25	2,441	1 996	102
2025-26	2,050 (修訂預算)	不適用	不適用
2026-27	2,767 (預算)	不適用	不適用

- 二、自2025年1月1日起，除了八達通外，補貼計劃亦涵蓋透過AlipayHK支付的公共交通費用，讓市民在補貼計劃下有多一個電子支付方式選項。在探討是否將更多電子支付系統納入補貼計劃時，我們須考慮有關的電子支付平台是否已普遍獲各個公共交通營辦商採用作收取車資。此外，由於補貼計劃每天需要處理大量交易資料，納入補貼計劃的電子支付平台須符合特定的運作要求，包括有關上傳和核對收費系統的交易紀錄、計算和發放補貼的安排，以及監察機制等方面的要求，以確保補貼計劃運作暢順。
- 三、由2025年6月1日起，補貼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。在調整補貼計劃前，2025年1月至5月的每月平均補貼金額約為2億1,700萬元，而在調整補貼計劃後，2025年6月至2026年2月的每月平均補貼金額約為1億6,200萬元，即每月平均減少約5,500萬元。有關調整有效減省開支，讓補貼計劃保持財政可持續性，並同時保留政策原意，即為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。

計及相關調整可減省的開支，補貼計劃在2026-27財政年度的預算總開支仍較2025-26財政年度的修訂預算增加約7.2億元，主要是考慮到公共交通乘客人次增長及票價調整等因素。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2404)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「港車北上」的運作事宜及支援推行「粵車南下」的相關措施，政府可否告知本會：

- 一、 自「港車北上」實施至今，每月i)接獲抽籤登記申請宗數、ii)批出「封閉道路通行許可證」或「電子批准信」數目、iii)預約出行數目，以及iv)取消預約數目；
- 二、 自「粵車南下」實施至今，每月i)接獲抽籤登記申請宗數、ii)發出電子「國際通行許可證」及批准信數目、iii)預約出行數目，以及iv)取消預約數目；
- 三、 過去三年，涉及「港車北上」及「粵車南下」的道路違規及交通意外數字；及
- 四、 會否研究將「港車北上」及「粵車南下」擴展至其他陸路口岸，以及在口岸引入創新科技便利車輛通關往返，若會，相關開支及詳情為何？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

- 一、 粵港兩地政府一直密切留意「港車北上」的實施情況，持續推行優化措施為申請人提供更佳便利，包括運輸署由2025年9月1日起推行優化措施，讓「港車北上」計劃下的車輛逢星期二及三(指定日子除外)無需預約，便可經港珠澳大橋出行前往廣東省。

自「港車北上」實施以來，每月登記抽籤申請數目和獲簽發許可證／電子批准信數目載於附件一。每月預約出行及取消預約的數目見附件二，當中已反映上述逢星期二及三無需預約措施實施後的數字。

- 二、「粵車南下」(入境市區部份)採用每月一輪的抽籤形式為合資格車主分配受理名額。由2025年11月起，合資格的廣東私家車車主可向內地相關部門登記抽籤，以取得「粵車南下」(入境市區部分)的受理名額。中籤的車主可向內地部門提交申請。內地部門完成審核後會將申請轉交予運輸署審批。運輸署會向成功的申請人發出電子「國際通行許可證」(下稱「通行證」)。獲發通行證的粵車可由12月23日起經港珠澳大橋入境香港市區，每次留港最多3日。

根據內地部門在「粵車南下信息管理服務系統」網頁所公布的資料，自2025年11月「粵車南下」(入境市區部分)開始接受第一輪抽籤登記以來，內地部門共進行了四輪抽籤，各輪接獲登記抽籤數目分別約為2 400、1 700、7 300及6 500人次。

於2025年12月、2026年1月及2月，運輸署分別接獲內地轉交約1800、1500及900宗申請。在完成審批後，運輸署於同期分別發出約600、1 500及1 400張通行證。

由2025年12月23日至2026年2月28日期間，每月預約出行車次及取消已預約的出行車次表列如下：

月份	預約出行車次 ^註	取消已預約的出行車次
2025年12月 (23日至31日)	192	15
2026年1月	801	113
2026年2月	1 492	224

註：不包括已取消的預約。

- 三、根據內地相關部門的資料，過去3年，參與「港車北上」的香港車輛在內地涉及交通意外或事故的個案約有500宗。涉及「粵車南下」的違例情況屬零星個案，有關個案已獲處理或正在跟進中。
- 四、特區政府一直就「港車北上」和「粵車南下」與內地相關單位保持緊密溝通，適時推行優化措施，為市民提供更佳便利及出行體驗。我們會先按廣東的管理辦法聚焦讓港車和粵車經港珠澳大橋(下稱「大橋」)往來廣東和香港。香港機場管理局提供「易泊飛」服務的停車場位處大橋香港口岸，因此「粵車南下」車輛使用大橋是非常合適。特區政府會持續密切留意大橋口岸在尖峰日子和時段的通關和交通情況，採取不同優化措施，以提升香港口岸的通關能力，保障車流暢順。

為配合智慧海關的發展及應付持續上升的跨境私家車車流，根據香港海關(下稱「海關」)提供的資料，海關自2025年起研發自動化私家車清關系統(下稱「系統」)，透過智能硬件與自動化技術，配備由電腦操控的自動升降閘杆及可讀取粵港澳三地車牌的高清鏡頭，協助前線海關人員對車輛進行清關工作。在系統試行運作下，一位海關人員可以同時處理兩至三條私家車檢查亭的清關工作，從而減輕前線人手壓力，以應付繁忙的跨境私家車車流。

2026年1月起，海關以港珠澳大橋香港口岸作試點推出先導計劃，並將逐步擴大該系統的適用範圍至其他陸路邊境口岸，預計於2027年完成。海關以現有人手及資源進行系統開發及試行，所涉及的資源已包括在一般營運開支內，沒有就此備存分項數字。

「港車北上」登記抽籤數目及
運輸署簽發封閉道路通行許可證／電子批准信數目

月份 ¹	登記抽籤以申請參加 「港車北上」數目 ²	簽發封閉道路 通行許可證／電子批 准信 ³ 數目
2023年5月 ⁴	17 261	不適用 ⁴
2023年6月 ⁴	24 795	474
2023年7月	19 099	3 615
2023年8月	14 788	5 169
2023年9月	15 136	6 037
2023年10月	7 311	8 428
2023年11月	7 795	7 740
2023年12月	7 709	5 957
2024年1月	8 012	6 836
2024年2月	5 544	5 983
2024年3月	12 253	5 696
2024年4月	7 468	6 063
2024年5月	7 196	5 897
2024年6月	6 832	5 602
2024年7月	6 359	7 986
2024年8月	10 478	7 687
2024年9月	8 648	7 285
2024年10月	11 195	8 983
2024年11月	13 148	7 754
2024年12月	13 957	7 428
2025年1月	18 181	9 161
2025年2月	8 874	7 820
2025年3月	6 409	9 095
2025年4月	5 298	8 500
2025年5月	5 790	7 319
2025年6月	6 964	8 248
2025年7月	6 089	9 838
2025年8月	4 942	8 798
2025年9月	4 673	8 726
2025年10月	5 611	10 073
2025年11月	5 734	10 054
2025年12月	7 873	10 902
2026年1月	6 279	9 964
2026年2月	4 559	8 324

註1： 以抽籤日期計算。

註2： 由於部分登記人曾參與多於一輪的抽籤，同一登記人的登記抽籤次數會悉數計算在內。

註3： 由2025年10月13日起，獲批准參與「港車北上」的車輛已無需申請封閉道路通行許可證(下稱「許可證」)，運輸署會向成功申請人發出電子批准信以確認其參與資格。

註4： 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
2025年3月	71 066	5 109
2025年4月	87 210	11 578
2025年5月	87 254	11 368
2025年6月	73 836	7 176
2025年7月	75 864	8 584
2025年8月	90 122	8 036
2025年9月 [*]	52 861	6 428
2025年10月 [*]	84 831	11 858
2025年11月 [*]	58 281	6 690
2025年12月 [*]	63 361	17 080
2026年1月 [*]	65 022	10 519
2026年2月 [*]	88 000	21 330

[#] 不包括已取消的預約。

* 由2025年9月1日起，逢星期二及三(指定日子除外)，「港車北上」計劃下的車輛無須預約，可經港珠澳大橋出行前往廣東省。因此，在該月起的預約數字不應與之前月份的數字作直接比較。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3213)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二六至二七年度需要特別留意的事項提及，繼續推行切實可行的措施，以改善交通管理和紓緩道路交通擠塞，包括逐步推展《運輸策略藍圖》。有建議提出利用大數據和雲端計算技術分析交通數據，讓公共交通系統按實時需求調整鄉郊地區的巴士及渡輪班次，實現「智慧出行」。就此，請政府告知本會：

當局會否研究在離島及偏遠鄉郊地區試行相關技術，以改善居民及遊客的交通體驗？如會，當局有否就鄉郊地區的「智慧出行」發展制訂長遠規劃及資源投放計劃？具體的時間表及績效指標為何？如不會，原因為何？

提問人：劉文君議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

為了提升公共交通服務的靈活性，《運輸策略藍圖》建議透過科技監察和預測乘客需求，尤其在乘客出行需求比較分散、位置較偏遠的地區，或是客流量較少的時段，因應需求彈性採用更有效率的路線及靈活編配班次，以善用資源。在此需求導向智慧公交模式下，乘客可利用手機應用程式預先提出行程需求，公共交通服務營辦商的後端系統會根據收集到的綜合需求(包括出行時間、出發點及目的地)，按實時交通路況及乘客的上落地點，靈活制定合適的行車路線及班次。

為測試上述營運模式在香港推行的可行性，在智慧交通基金的資助下，有本地科研機構會聯同公共小巴營辦商於今年內在公共小巴路線上進行測試，以檢視此模式的相關技術及實際操作。此外，運輸署正積極與專營巴士營辦商探討引入相關的智能化營運模式的可行性，在一些特定的專營巴士路(例如機場通宵線、觀光巴士線等)進行測試。政府會研究在原有專營巴

士服務以外，因應需求透過科技靈活安排和編配服務班次。政府會視乎此營運模式的測試成效及發展情況，考慮把這種模式擴展至合適的公共交通服務進行測試。

— 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： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

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2025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2025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2026至2027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；及
4. 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：李鎮強議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1. 在2025年，警務處就汽車非法出租或取酬載客個案採取118次執法行動，當中並沒有涉及跨境車輛。
2. 在2025年，有55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。當中有4輛為跨境車輛，屬2024年執法行動的個案。
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，於 2025 年 10 月獲立法會通過的《2025 年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(下稱《條例草案》)，除了訂定規管網約車服務的框架外，亦同時加強針對非法出租或取酬載客的罰則，訂明被定罪的司機須被取消駕駛執照至少 12 個月，並可長達三年；以及強化暫時吊銷相關車輛牌照及扣押車輛的安排，讓政府在未能辨識涉事司機而未能作出刑事檢控的情況下，仍然有機制可扣押涉案車輛，以加強阻嚇及打擊車主或司機使用車輛作非法出租或取酬載客。

此外，根據《條例草案》，在將落實的網約車服務規管框架下，任何平台如未領有有效網約車服務牌照而提供網約車平台服務，即屬犯罪，最高可被處罰款 100 萬元及監禁 12 個月。而任何人如駕駛或使用私家車提供網約車載客服務，而該私家車沒有網約車車輛許可證，或該司機沒有網約車車輛駕駛許可證，或有關行程並非經持有有效網約車服務牌照的平台安排，即屬犯罪，初次定罪最高可被處第 3 級罰款(10,000 元)和監禁 6 個月，再次定罪則最高可被處第 4 級罰款(25,000 元)和監禁 12 個月。《條例草案》的實施日期將以憲報公告形式另行公布。

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. 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：2407)

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(謝詠誼)

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：李鎮強議員(立法會內部參考編號：8)

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)，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，並由參與貸款計劃的貸款機構(貸款機構)負責審批貸款申請。

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接獲共927宗申請，當中864宗申請已獲批准；9宗申請正在處理中；54宗因申請人撤回或未有於按證保險公司指定時間內提取貸款而被取消貸款。在864宗獲批個案中，700宗個案的申請人已提取貸款，貸款總額約為2.3億元；其餘164宗個案則由於車輛未到付等原因而導致申請人仍未提取貸款。

現時按證保險公司在收到貸款機構提交已齊備文件的申請後，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：2408)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就增加泊車位，政府請告知本會：

1. 運輸署在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：李鎮強議員(立法會內部參考編號：9)

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。政府的泊車位供應政策，以優先考慮及配合商用車輛的泊車需求為原則，並一直多管齊下，積極推展一系列短期及中長期措施，全方位增加商用車輛泊車位，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，並彈性調整路旁夜間商用車輛泊車位的生效時段；

- (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，物色合適用地作短期租約停車場，並在合適的停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目；
- (v) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；
- (vi) 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提供公眾停車場，包括商用車輛泊車位。首三個按照「一地多用」原則興建的「上水嘉富坊公眾停車場」、「將軍澳中醫醫院百勝角路公眾停車場」及「將軍澳政府合署公眾停車場」已啟用；
- (vii) 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、根據不同類型商用車輛的尺寸大小引入兩款「共用」泊車位^{註1}，以及增加資助房屋附設的上落客貨處，並且開放這些上落客貨處作大型商用車輛(即中型／重型貨車及旅遊巴)夜間泊車位用途；及
- (viii) 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2025年按地區劃分的商用車輛泊車位分布及數目變更載於附件。整體而言，車位數目增加326個，而由於沒有相關分項數字，此數目未包括在車廠、公共交通總站，以及車站等地方的泊車位。

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。

註1：一款為輕型貨車及小型巴士共用，另一款為中型／重型貨車及旅遊巴共用。

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1})，客貨車與私家車的收費相同。上述11個公眾停車場的收費普遍低於鄰近停車場的收費，而當中6個停車場^{註2}在晚上使用率相對較低的時段已提供夜泊優惠，以吸引駕駛人士，包括客貨車司機。

註1：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。

註2：該6個停車場為林士街停車場、大會堂停車場、天星碼頭停車場、荃灣停車場、葵芳停車場及黃大仙停車場。

3. 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，亦有不少司機因從事過境工作，將車輛停泊於內地。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。目前，商用車輛泊車位數目與需求並未把上述三種車輛

計算在內，因此現時的商用車輛與泊車位比例未能反映較高的供應和較低的需求。

正如《運輸策略藍圖》所述，運輸署將於2026年展開新一輪的泊車供求研究，檢視現有泊車設施及各類車輛(尤其是商用車輛)的泊車位供求情況，並預期於2027年公布研究結果及建議。是次研究將分析商用車輛的作業模式、於私人土地等位置的實際停泊情況，並考慮本港的未來發展等因素，從而釐定商用車輛泊車位的需求缺口，提出針對性措施，確保泊車位供需匹配，長遠達致「商用車輛，夜有所泊」。

2025年18區按商用車輛種類劃分的泊車位數目變更^{註1}

地區	泊車位數目變更	
	貨車	旅遊巴士／巴士
中西區	-36	1
灣仔	-172	-10
東區	17	-21
南區	16	9
油尖旺	-6	2
深水埗	-95	4
九龍城	-41	-16
黃大仙	-18	-1
觀塘	-31	15
荃灣	-48	-9
屯門	-2	0
元朗	-120	-33
北區	120	-3
大埔	27	21
西貢	108	42
沙田	-43	-6
葵青	478	177
離島	0	0
總計	154	172

註1：的士一般可使用私家車泊車位；而專營巴士、公共小巴、私家小巴士、特別用途車輛和政府車輛大多停泊在車廠、公共交通總站內的巴士站，以及車站的泊車位，其泊車位並沒有計算在內。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2698)

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(謝詠誼)

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，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，請告知本會：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：李鎮強議員(立法會內部參考編號：10)

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」(計劃)，並分別在2023年9月及2024年7月透過兩輪申請批出共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。此外，因應首批輸入勞工的合約期於2025年年底陸續屆滿，運輸署於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。截至2026年2月底，589個配額(包括324個公共小巴及265個客車輸入司機配額)獲批續期。運輸署會繼續處理接獲的續期申請，包括審視有關營辦商是否繼續符合計劃的準則(包括輸入勞工與全職本地員工1比2的人手比例、輸入勞工的薪酬不得低於相關職位的每月工資中位數、須符合相關本地招聘要求等)。

運輸署暫時沒有計劃調整配額總數，未來會繼續密切留意本地勞工市場及人力情況的變化，持續檢視計劃的實施情況及評估行業的人手需求，同時亦會通過諮詢小組與各持份者保持緊密溝通及加強發放資訊，並參考相關意見，適時檢討計劃。

此外，運輸署一直與業界保持緊密溝通，透過定期會面及日常服務的監察，了解司機短缺的情況。除「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」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、協調業界參加各項就業計劃、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。與此同時，在運輸署與再培訓局協助下，再培訓局與公共小巴營辦商及第三方培訓機構已在2024年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。首批完成培訓課程及獲得所需的駕駛執照的學員已於2025年第二季起在相關專線小巴路線提供服務。再培訓局在2025年繼續推行專線小巴行業的就職掛勾駕駛培訓計劃，部份第二批學員已獲得所需的駕駛執照及接受路線訓練，已於2026年1月起在相關專線小巴路線提供服務。

政府將繼續鼓勵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，並透過聘請兼職司機以應付繁忙時段服務的人手需求。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0447)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2026-27年度財政預算總目158當中提到，運輸及物流局將會提交法例修訂建議，規管電動可移動工具的使用，請政府告知本會：

- 一、在過去三年，電動可移動工具的意外個案宗數，及意外當中有造成人員傷亡的數字為何？
- 二、在過去三年，因非法使用電動可移動工具被捕的個案宗數為何？
- 三、有否計劃完善相關基礎設施(例如停泊處、充電設備等)？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

- 一、在過去3年，涉及傷亡的電動可移動工具相關交通意外個案數字表列如下：

	2023年	2024年	2025年
致命意外	0	0	0
嚴重意外	1	1	0
輕微意外	9	2	8
意外總數(註1及2)	10	3	8

註：

- (1) 警務處未有備存相關意外傷亡人數的數字。
- (2) 致命意外是指在該意外中有 1 位或多位人士於發生意外之後 30 日內因此事故以致死亡。

嚴重意外是指在該意外中有 1 位或多位受傷人士因意外而留醫超過 12 小時。

輕微意外是指在該意外中只涉及 1 位或多位受傷人士而無需入院或留醫不超過 12 小時。

- 二、在 2023 年、2024 年及 2025 年，因使用未有領牌的電動可移動工具被警務處拘捕的人數分別為 267、647 及 760。
- 三、電動可移動工具可作為短途出行和首／尾程接駁鐵路站和車站等的代步工具，讓市民有更多主動出行方式選擇。我們計劃在今年提出電動可移動工具的規管架構和條例草案。為確保電動可移動工具產品質素及安全，運輸署和香港生產力促進局經參考不同地區的經驗後，正擬訂一套產品認證機制，作為規管架構的核心。運輸署已積極與相關部門商討，在新發展區(例如洪水橋新發展區)建設全面的單車徑網絡，同時在其他地區選取合適的單車徑 (例如闊度充足、連貫性較高的單車徑)，容許單車及電動可移動工具同時安全行駛。

在停泊設施方面，運輸署會採取措施增加單車泊位及其他配套設施，包括將單車泊位納入為土地用途的附屬設施，按相關土地用途的需求，在合適用地內提供足夠單車泊位。這些泊位將會同時適合電動輔助單車停泊。至於體積較小的電動可移動工具(如「電動滑板車」)，參考其他城市的做法，我們將鼓勵在適當地點(例如「運輸交匯樞紐」)提供儲存設施，以方便市民利用電動可移動工具作接駁用途。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0809)

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(謝詠誼)局長： 運輸及物流局局長問題：

政府早前發布《運輸策略藍圖》，其中一項建議為持續全方位增加泊車位，請告知本會：

一、過去三年，商用車泊車位與商用車的數量和比率為何？

二、過去三年，按地區劃分的商用車泊車位分布數量及增長率為何？

三、過去三年，設有停車收費錶的咪錶位按地區劃分的分布數量、使用率為何？

四、有意見指設有停車收費錶的咪錶位有被濫用的情況(例如長期停泊、不繳交停車收費、利用泊車位進行商業活動)，政府有否留意到有關情況？如有，將採取什麼措施避免咪錶位被濫用情況？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

一、過去3年，已領牌商用車輛和泊車位數目，以及其比率表列如下：

年份	已領牌 商用車輛數目	商用車輛 泊車位數目	比率
2023年12月	69 737	45 388	0.65
2024年12月	67 243	44 239	0.66
2025年12月	66 753	44 565	0.67

二、過去3年，18區的商用車輛泊車位數目和變幅表列如下：

地區	商用車輛泊車位數目			變幅(2023年 至2025年)
	2023年	2024年	2025年	
中西區	1 086	1 149	1 114	2.6%
灣仔	493	668	486	-1.4%
東區	2 161	2 129	2 125	-1.7%
南區	1 396	1 396	1 421	1.8%
油尖旺	1 649	1 567	1 563	-5.2%
深水埗	3 738	3 639	3 548	-5.1%
九龍城	1 662	1 718	1 661	-0.1%
黃大仙	1 368	1 389	1 370	0.1%
觀塘	3 645	3 806	3 790	4.0%
荃灣	2 541	2 513	2 456	-3.3%
屯門	2 799	2 807	2 805	0.2%
元朗	2 510	2 585	2 432	-3.1%
北區	1 859	1 636	1 753	-5.7%
大埔	1 361	1 325	1 373	0.9%
西貢	1 823	1 908	2 058	12.9%
沙田	3 020	2 924	2 875	-4.8%
葵青	11 004	9 781	10 436	-5.2%
離島	1 273	1 299	1 299	2.0%

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，隨著本港整體發展需要，部份短期租約停車場陸續被收回作長遠發展用途，以致個別地區的商用車輛泊車位數目有所減少。為紓緩整體短期泊車位供應壓力，運輸署一直密切監察各區泊車位的供求變化，並積極在可行的情況下，透過增設路旁及夜間商用車輛泊車位，以及在合適的短期租約停車場提供更多相關泊車位。在各項措施逐步落實後，全港商用車輛泊車位的總數已於2025年回升。

正如《運輸策略藍圖》所述，運輸署將於2026年展開新一輪的泊車供求研究，檢視現有的泊車設施及各類車輛(尤其是商用車輛)的泊車位供求情況，並預期於2027年公布研究結果及建議。是次研究將分析商用車輛的作業模式、於私人土地等位置的實際停泊情況，並考慮本港的未來發展等因素，從而釐定商用車輛泊車位的需求缺口，提出針對性措施，確保泊車位供需匹配。

三、過去3年，停車收費錶按地區劃分的分布數量表列如下：

地區	2023年	2024年	2025年
中西區	599	599	598
東區	579	592	589
南區	687	685	688
灣仔	1 019	1 022	1 032
香港(小計)	2 884	2 898	2 907
九龍城	2 564	2 576	2 632
觀塘	575	630	638
深水埗	1 347	1 356	1 406
黃大仙	403	412	418
油尖旺	1 982	1 994	1 955
九龍(小計)	6 871	6 968	7 049
離島	175	175	175
葵青	516	585	600
北區	1 069	1 125	1 115
西貢	1 863	1 949	1 975
沙田	1 699	1 705	1 702
大埔	1 599	1 616	1 633
荃灣	669	685	698
屯門	1 269	1 276	1 303
元朗	1 182	1 229	1 226
新界(小計)	10 041	10 345	10 427
總計	19 796	20 211	20 383

過去3年，停車收費錶的平均使用率表列如下：

地區	2023年		2024年		2025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	90	81	93	86	91	84
東區	91	83	91	92	91	92
南區	62	70	68	73	68	73
灣仔	91	91	90	89	89	88
香港(小計)	84	82	88	85	87	85
九龍城	95	95	91	91	90	90
觀塘	93	95	92	93	93	92
深水埗	96	91	94	93	93	94
黃大仙	91	91	94	93	92	92
油尖旺	93	92	96	94	95	96

地區	2023年		2024年		2025年	
	平日 (%)	週末 及 假日 (%)	平日 (%)	週末 及 假日 (%)	平日 (%)	週末 及 假日 (%)
九龍(小計)	95	93	93	94	93	92
離島	68	76	75	73	74	74
葵青	92	92	96	91	95	91
北區	88	90	88	89	88	89
西貢	74	76	75	70	75	69
沙田	87	92	86	90	86	89
大埔	88	92	82	90	83	91
荃灣	88	92	90	92	88	93
屯門	88	92	84	92	83	94
元朗	88	90	89	85	90	86
新界(小計)	85	88	85	86	86	87
總計	88	89	88	88	88	88

四、政府一直致力打擊非法霸佔停車收費錶泊車位(咪錶位)的情況，遏制不付費泊車以及以其他方式非法佔用咪錶位，以加快咪錶位的流轉，滿足駕駛者短期泊車需要的目的。警務處透過巡查，對沒有繳費入錶的地點採取執法行動，並且於地區層面與有關部門如運輸署保持密切聯繫，持續監察。收費錶系統配備感應器，可實時偵測泊車位有否被佔用，以及讓運輸署透過後台電腦系統識別未有付費的咪錶位，並可通過專用應用程式與警務處分享資訊，協助執法。

運輸署委聘的咪錶營辦商將咪錶感應器偵測到正被使用而未有付款的泊車位資料交予警務處跟進，亦派員定期巡查各區的咪錶，如發現咪錶位被不當佔用，營辦商會將情況向有關政府部門如警務處、地政總署及食物環境衛生署通報，以便採取執法行動。

另外，運輸署正安排測試人工智能感光元件，以期分辨佔用咪錶位的物件是否車輛，提升咪錶位的管理和應用效率以及便利相關執法部門跟進。運輸署與機電工程署已制定試點計劃技術細節，並於今年第一季完成招標，預計於今年第二季開始相關設備的開發工作，隨後進行為期六個月的實地測試。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2405)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「三隧分流」計劃自2023年底實施至今已逾2年，請告知本會：

- 一、過去三年，3條過海隧道各車種平均每日車流量及其佔比為何？
- 二、過去三年，3條過海隧道的設計流量及繁忙時間使用量為何？
- 三、「三隧分流」後，西區海底隧道車流量出現大幅上升，政府在過去兩年採取了什麼措施紓緩西區海底隧道在繁忙時段的堵塞情況以及對周邊道路車流量的影響？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

- 一、有關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)，過去3年(即2023年至2025年)按車種劃分的平日平均車流量及其所佔比率載列於附件一。
- 二、有關3條過海隧道過去3年(即2023年至2025年)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)載列於附件二。
- 三、根據2025年交通數據，「分時段收費」實施後，平日三隧總過海車流量大致保持穩定，未有明顯誘發額外車流，同時交通在三隧之間更平均分布，善用各隧道的容車量，有效達到政策目標及預期。

隨著收費下調，西隧的車流較以往繁忙。為紓緩西隧交通，政府已於2025年11月30日在隧道港島出口往中上環方向增設一條行車線，讓車輛更直接前往中上環和西營盤，尤其是重型車輛和巴士無需切線。根

據行車線開通至今的觀察，隧道出口車輛切線情況明顯減少，行車較以往明顯順暢，讓更多車流通過隧道，提升了隧道實際可處理的車輛數量。

3條過海隧道各車種平日平均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
2023	36 200 [50%]	1 400 [2%]	19 100 [27%]	4 200 [6%]	400 [1%]	10 700 [15%]
2024	51 300 [50%]	2 100 [2%]	22 700 [22%]	5 700 [6%]	500 [1%]	20 200 [20%]
2025	57 500 [53%]	2 200 [2%]	21 600 [20%]	6 000 [6%]	400 [1%]	20 800 [19%]

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全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%

3條過海隧道各車種平日平均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
2023	48 800 [48%]	4 500 [4%]	16 700 [16%]	6 400 [6%]	800 [1%]	24 600 [24%]
2024	53 600 [57%]	3 900 [4%]	17 200 [18%]	5 400 [6%]	600 [1%]	14 100 [15%]
2025	55 800 [60%]	3 600 [4%]	16 300 [17%]	5 200 [6%]	500 [1%]	12 300 [13%]

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全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%

3條過海隧道各車種平日平均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
2023	42 000 [57%]	2 600 [4%]	14 200 [19%]	2 800 [4%]	600 [1%]	11 200 [15%]
2024	40 800 [57%]	2 700 [4%]	12 800 [18%]	3 100 [4%]	600 [1%]	12 000 [17%]
2025	41 400 [58%]	2 700 [4%]	11 900 [17%]	3 200 [4%]	600 [1%]	11 600 [16%]

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全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%

3條過海隧道的設計容車量及繁忙時段¹使用率²

隧道	設計容車量 (架次／小時)	繁忙時段使用率		
		2023年	2024年	2025年
西隧	4 200	0.9	1.0	1.0
紅隧	2 600	1.1	1.1	1.1
東隧	2 600	1.0	1.1	1.1

註：

1. 過海隧道繁忙時段為平日(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。
2. 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。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0402)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府近年積極推動智慧出行，包括發展自動泊車系統及優化「入錶易」流動應用程式。就此，當局可否告知本會：

- (一) 2026-27年度，用於興建及規劃自動泊車系統的預算開支為何；當中包括於港珠澳大橋香港口岸人工島自動化停車場、新建政府停車場及短期租約停車場項目推行自動泊車系統的具體預算金額為何；
- (二) 截至2026年2月底，全港各區已投入服務的自動泊車位數目為何；按政府目標，2026年或之前將提供不少於3 000個自動化泊車位，目前進度是否符合預期，預計可全面達標的日期為何；
- (三) 過去3個財政年度(2023-24至2025-26年度)，每年度用於營運及優化「入錶易」應用程式的開支為何；2026-27年度相關預算開支為何；
- (四) 上年度(2025-26年度)，透過「入錶易」進行的交易數目及佔全港路邊泊車位付費交易總數的比例為何；平均每月活躍用戶數目為何；
- (五) 2026-27年度，運輸署有否預留資源進一步優化「入錶易」應用程式功能，例如加入空置車位實時資訊、延長遙距付款時限或整合更多智慧出行服務，以提升用戶體驗及泊車效率；如有，有關詳情及預算開支為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

(一)及(二)

自2020年起，運輸署已在本港開展設有自動泊車系統的公眾停車場項目，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。當中，有3個設有自動泊車系統的短期租約停車場已啟用；而第一個設有自動泊車系統的工務工程項目位於將軍澳政府合署公眾停車場，該項目已於2025年12月啟用。自2020年起各有關項目的詳情載於附件。而港珠澳大橋香港口岸人工島上的自動化停車場項目由機場管理局興建，不涉及額外政府開支。政府正按目標推展各項目。

(三)

過去3個財政年度及2026-27年度預算，停車收費錶(咪錶)系統的經常開支如下：

	2023-24年度	2024-25年度	2025-26年度 (預算)	2026-27年度 (預算)
經常性開支 (百萬元)	51	58	62	68

(四)

配合新一代咪錶系統於2021年1月投入服務，運輸署推出「入錶易」流動應用程式，其累計下載人次已達約100萬。截至2025-26年2月，咪錶系統共處理約5 800萬宗交易，當中超過六成透過「入錶易」完成。

(五)

現時，「入錶易」已提供咪錶泊車位實時資訊，協助駕駛者尋找空置泊車位，以及透過流動應用程式利用多款電子付款方法遙距繳付泊車費。「入錶易」亦已連結「香港出行易」流動應用程式，以提供更多元及一站式的智慧出行服務。運輸署會繼續密切監察咪錶系統表現，透過不同渠道，如社交媒體、應用程式商店留言和電話熱線，收集用戶意見，並密切留意相關的技術發展，以進一步提升系統表現和用戶體驗。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	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)	由短期租約停車場 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)	由短期租約停車場 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)	由短期租約停車場 營辦商支付
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023 年 7 月	2026 年 (預計)	約 200 (117)	由短期租約停車場 營辦商支付
慈雲山樂華街短期租約用地	拼圖型	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 180 (約 40)	由短期租約停車場 營辦商支付
馬鞍山保泰街短期租約用地	有待確定	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 270 (約 100)	由短期租約停車場 營辦商支付

B. 工務工程項目的自動泊車系統					
項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	預計啟用日期	泊車位總數 (自動泊車系統泊車位數目)	整個工務計劃項目的預算開支 ^{註 1}
將軍澳政府合署公眾停車場 (即將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓)	拼圖型	2020 年 9 月	2025 年 12 月 (已啟用)	388 (225)	52.284 億元 ^{註 2}
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	2027 年 (預計)	約 320 (約 160)	16.050 億元 ^{註 3}
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023 年 8 月	2028 年 (預計)	約 200 (約 170)	7.779 億元 ^{註 4}
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 ^{註 5}
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	2025 年 5 月	2029 年 (預計)	約 450 (約 300)	12.080 億元 ^{註 6}

註1：預算開支按付款當日價格計算，為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：包括政府部門辦公室和設施、普通科門診診所、就業中心、公務員診所和牙科診所、幼兒中心，以及公眾停車場的建造費用。

註3：包括休憩用地、體育館，以及公眾停車場的建造費用。

註4：包括休憩用地以及公眾停車場的建造費用。

註5：包括體育館、室內暖水游泳池、香港公共圖書館新書中心、社區會堂、沙田民政事務處馬鞍山分處，以及公眾停車場的建造費用。

註6：包括市鎮公園以及公眾停車場的建造費用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0839)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就三隧分流實施後對新界東連接九龍的三條隧道(尖山隧道及沙田嶺隧道、獅子山隧道和大老山隧道)車流分布的影響及相關改善措施，當局可否告知本會：

- (一) 三隧分流實施前後(2023年、2024年及2025年)，尖山隧道及沙田嶺隧道、獅子山隧道和大老山隧道每年的平均每日行車架次為何；當中私家車、的士及商用車輛等各類車輛的車流量及車流變化為何；
- (二) 2026-27年度，當局有何新措施改善大老山隧道繁忙時間的擠塞情況；具體措施及所涉開支為何；
- (三) 2026-27年度，當局擴建大老山隧道沙田出入口的巴士轉乘站的預算工程開支為何；預計何時完成工程並啟用；
- (四) 當局會否考慮調整三條隧道的收費結構，進一步善用尖山隧道的剩餘容量，以紓緩大老山及獅子山隧道的壓力；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (五) 中九龍幹線預計於2026年內全面通車，當局有否評估該幹線通車後，對新界東三條隧道的車流及分流效果帶來的影響；如有評估，結果為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

(一) 2023年、2024年及2025年尖山隧道及沙田嶺隧道、獅子山隧道和大老山隧道(下稱「三條過山隧道」)的平均每日車流量及按車種劃分的每日車流量載列於附件。

(二)、(四)及(五)

政府一直多管齊下，透過改善交通基建、擴展和改善公共交通系統，以及管理道路的使用，紓緩交通壓力。

自2024年大埔公路(沙田段)擴闊工程完成後，駕駛者使用八號幹線(包括尖山隧道和沙田嶺隧道)往返新界東及市區的行車更為暢順。興建中的沙田T4號主幹路將連接城門隧道公路、青沙公路及沙田路；沙田T4號主幹路落成後，新界東特別是沙田東部及馬鞍山一帶的居民，可經該幹路直接前往荃灣及西九龍，無需駛經沙田市中心，這將進一步完善新界東往返市區的道路網絡，紓緩新界東的交通壓力。預計三條過山隧道的車流分布屆時會有所改變，將更能善用現時仍有剩餘容量的尖山隧道和沙田嶺隧道。

整條六號幹線將於今年年底中九龍幹線(九龍灣段)工程完成後全線開通，將進一步分流九龍東西走向主幹道的交通，包括連接三條過山隧道的龍翔道等。屆時，駕駛者選擇隧道和行車路線將更有彈性，三條過山隧道的車流分布亦可能出現變化。

我們會持續監測整體交通情況，根據最新的交通數據，探討調整三條過山隧道收費結構和水平的空間，以更有效理順交通。

(三) 在2026-27年度，擬議大老山隧道巴士轉乘站的工程項目預算開支為240萬元。預期該工程項目將於2029年完成及啟用。

尖山隧道及沙田嶺隧道各車種平均每日車流量(雙向架次)¹

年份	私家車、的士和電單車				商用車輛 ²	總共
	私家車	的士	電單車	小計		
2023	40 650 ³		900	41 550	18 050	59 610
2024	32 960	9 800	930	43 690 (+5.2%)	19 550 (+8.3%)	63 250 (+6.1%)
2025	34 250	9 200	920	44 380 (+1.6%)	19 190 (-1.9%)	63 570 (+0.5%)

獅子山隧道各車種平均每日車流量(雙向架次)¹

年份	私家車、的士和電單車				商用車輛 ²	總共
	私家車	的士	電單車	小計		
2023	65 600 ⁴			65 600	20 960	86 560
2024	51 170	13 760	1 570	66 500 (+1.4%)	18 790 (-10.4%)	85 290 (-1.5%)
2025	51 254	12 910	1 480	65 650 (-1.3%)	17 200 (-8.4%)	82 850 (-2.9%)

大老山隧道各車種平均每日車流量(雙向架次)¹

年份	私家車、的士和電單車				商用車輛 ²	總共
	私家車	的士	電單車	小計		
2023	42 320 ⁵		1 370	43 690	14 250	57 940
2024	33 030	7 550	1 360	41 940 (-4.0%)	14 900 (+4.5%)	56 840 (-1.9%)
2025	33 470	7 090	1 300	41 850 (-0.2%)	15 020 (+0.8%)	56 870 (+0.1%)

註：

1. 括號內數字表示按年變動。
2. 商用車輛包括巴士、小巴及貨車。
3. 尖山隧道及沙田嶺隧道於2023年5月7日上午5時起實施「易通行」不停車繳費服務。在此前，只有私家車和的士的合計的數字。
4. 獅子山隧道於2023年5月28日上午5時起實施「易通行」不停車繳費服務。在此前，只有私家車、的士及電單車的合計的數字。
5. 大老山隧道於2023年11月26日上午5時起實施「易通行」不停車繳費服務。在此前，只有私家車和的士的合計的數字。
6. 由於數字四捨五入(至最接近的十分位)，總數可能不等於細項相加。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0840)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「易通行」不停車繳費系統自2023年5月起逐步在各條政府隧道推行，取代傳統收費亭。就有關系統的整體開支及營運成效，當局可否告知本會：

- (一) 截至2026年2月底，「易通行」系統的總開支為何，包括系統開發及設計、日常營運及維護、客戶服務及諮詢、宣傳推廣及其他相關費用的具體金額為何；
- (二) 請按年列出2022年至2025年各隧道每年發生的交通意外宗數；自各條隧道轉用「易通行」系統後，收費廣場一帶的交通意外宗數有否增加／減少；
- (三) 2026-27年度，當局有否預留資源優化「易通行」系統的資訊發放安排，包括加強熱線職員培訓及完善流動應用程式功能，以提升透明度及服務質素；如有，有關詳情及具體開支為何；
- (四) 截至2026年2月底，運輸署累計接獲與「易通行」相關的查詢或投訴個案宗數為何；請按投訴性質分類(包括錯誤扣費、未能辨識車牌、帳戶管理問題、欠費通知延誤等)列出投訴數字；
- (五) 就上述投訴個案，當局已完成處理的宗數及百分比為何；當中涉及退款的宗數及金額為何；2026-27年度有否預留資源改善投訴處理機制及縮短回覆時間；如有，有關詳情及開支為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 在政府收費隧道及青沙管制區安裝「易通行」系統的核准承擔額為9億4,598萬元。另外，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(包括客戶服務及推廣)，以及維修「易通行」後台系統和現場設備等服務。自2023-24年度起，運輸署根據合約就履行上述職務支付的經常性開支分別為：2023-24年度2.0億元；2024-25年度2.3億元；2025-26年度2.5億元(修訂預算)。
2. 於2022年至2025年間，各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	2025年 ¹
海底隧道 ²	66	67	40	35
西區海底隧道 ²	29	47	98	90
東區海底隧道 ²	40	32	23	23
大老山隧道	22	36	22	24
獅子山隧道	32	33	24	38
將軍澳隧道	45	33	34	22
城門隧道	30	27	35	37
香港仔隧道	22	24	29	30
啟德隧道	28	24	35	24
大欖隧道	14	22	24	37
長青隧道	5	17	26	24
大圍隧道、沙田嶺隧道及尖山隧道	15	16	12	13
屯門-赤鱗角隧道	5	14	11	13
中環及灣仔繞道隧道	4	11	12	9
將軍澳-藍田隧道 ³	0	8	6	6
龍山隧道及長山隧道	3	4	8	14
南灣隧道	1	3	6	9
愉景灣隧道及連接道路	0	1	1	0
機場隧道	0	0	0	0
觀景山隧道	0	0	2	0
中九龍繞道 (油蔴地段隧道) ⁴	不適用	不適用	不適用	0

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3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。

註4：中九龍繞道(油麻地段隧道)由2025年12月21日起開始營運。

各隧道收費廣場在實施「易通行」前後每年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 ⁵			實施後 ⁵		
	第三年	第二年	第一年	第一年	第二年 ⁶	第三年 (截至2026年 2月) ^{6,7}
大圍隧道、沙田嶺 隧道及尖山隧道 (2023年5月7日)	1	1	8	4	7	1
城門隧道 (2023年5月21日)	5	16	8	5	2	5
獅子山隧道 (2023年5月28日)	20	26	33	11	12	4
海底隧道 ⁹ (2023年7月23日)	42	32	32	19	9	4
西區海底隧道 ⁹ (2023年8月6日)	13	8	10	15	16	10
東區海底隧道 ⁹ (2023年8月27日)	16	17	16	7	12	2
大老山隧道 (2023年11月26日)	9	6	18	6	5	0
香港仔隧道 (2023年12月24日)	5	6	7	5	8	0
大欖隧道 (2025年5月31日)	7	16	22 ⁶	11 ^{6,8}	不適用	不適用

註5：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6：臨時數字。

註7：各隧道(除大欖隧道)實施易通行的年期均少於三年，故實施易通行後第三年的交通意外宗數為截至2026年2月的數目。

註8：大欖隧道實施易通行的年期少於1年，故實施易通行後第一年

的交通意外宗數為截至2026年2月的數目。

註9：政府於2023年8月接收西區海底隧道，並在3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，絕大部分隧道於實施「易通行」後在收費廣場發生的交通意外宗數與實施前相若或有所下降。西區海底隧道收費廣場的交通意外宗數稍為上升，估計與西隧自2023年8月起實施新收費後的車流增加有關。

3. 運輸署一直密切監察隧道費服務商的服務表現，並要求隧道費服務商為前線熱線職員提供合適的培訓，確保職員能妥善回應公眾查詢。隧道費服務商亦一直持續優化「易通行」的服務，盡力透過內部資源提升服務質素。
- 4-5. 自「易通行」開始推行至2026年2月，投訴個案平均每日約67宗，佔整體使用「易通行」的每日平均車流量(約650,000架次)約0.01%。隨著市民逐漸熟悉「易通行」的運作，投訴數字由2023年每月平均約3 500宗大幅減少約七成至2025年約1 200宗，有關「易通行」投訴個案分類如下：

	投訴個案數目	
	隧道費及或／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	12 166	2 193
2026年 (截至2月)	1 725	580

在上述投訴個案中，整體超過九成的投訴個案已完成處理，其餘仍在處理的個案主要為隧道費退款個案。由於有部分退款無法按原付款方式退款(例如車主在便利店以現金繳款)，因此服務商需要電郵退款表格並待車主提供銀行資料後方能安排退款。運輸署及隧道費服務商會繼續研究優化及升級系統，包括設立網上退款申請平台，以加快處理退款申請個案和進一步提升服務水平。

此外，自2023年5月至2025年12月，獲接納的隧道費退款申請(佔同期車流量約0.006%)，涉及金額約730,000元。由於處理投訴及退款申請屬「易通行」服務合約要求，所涉開支並無分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2406)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府由2025年6月起將「公共交通費用補貼計劃」(計劃)的領取門檻由每月400元提高至500元，而補貼比率及上限則維持不變。就有關計劃的最新開支及使用情況，當局可否告知本會：

- (一) 過去5個財政年度(2021-22至2025-26年度)，每年度「公共交通費用補貼計劃」的實際開支為何；2026-27年度的預算開支為何；與2025-26年度修訂預算比較，增減幅度及原因為何；
- (二) 過去5個財政年度(2021-22至2025-26年度)，每年每月平均領取補貼的市民人數及平均補貼金額為何；當中領取補貼金額上限(即400元)的人數及佔整體領取補貼人數的比例為何；預算2026-27年度的受惠人數及平均領取的補貼金額為何？
- (三) 自2025年6月提高領取門檻後到今年2月底，與調整前同期相比，每月領取補貼的市民人數及領取補貼的開支之變化為何；
- (四) 過去5個財政年度(2021-22至2025-26年度)，每年度計劃的行政開支為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

(一)及(四)

在2021-22至2024-25財政年度，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下的總開支及經常開支(扣除補貼金額)如下：

財政年度	補貼計劃 總開支 (百萬元)	經常開支 (扣除補貼金額) (百萬元)
2021-22	3,363.8	41.8
2022-23	3,162.0	37.4
2023-24	3,535.3	40.1
2024-25	2,482.6	42.0

註：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由400元放寬至200元，以及暫時將每月補貼上限由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及每月補貼上限在2023年11月至2025年5月期間為400元。

由2025年6月1日起，補貼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。計及相關調整可減省的開支，補貼計劃在2026-27財政年度的預算總開支為28.15億元，較2025-26財政年度修訂預算的20.96億元增加約7.2億元，主要是考慮到公共交通乘客人次增長及票價調整等因素。根據2025-26財政年度的修訂預算，補貼計劃的經常開支(扣除補貼金額)預計為4,600萬元。

(二) 過去5年，補貼計劃下的平均每月受惠人數、每月人均補貼金額、領取每月補貼上限的受惠人數及其佔整體受惠人數的百分比如下：

年份	平均每月 受惠人數 (千人)	每月人均 補貼金額 (元)	領取每月補貼上限	
			每月平均 受惠人數 (千人)	佔整體 受惠人數 的百分比
2021	2 999	103	9	0.3%
2022	2 274	104	9	0.4%
2023	3 036	107	15	0.5%
2024	1 988	106	28	1.4%
2025	1 764	106	27	1.5%

2026-27財政年度的預算補貼金額為約27.67億元。

(三) 在調整補貼計劃後，2025年6月至2026年2月的每月平均補貼金額約為1億6,200萬元，每月平均受惠人數約為160萬人，與調整前同期相比(即2024年6月至2025年2月)，每月平均補貼金額及每月平均受惠人數分別減少約5,200萬元及約40萬人。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2426)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

自政府推行「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴」以來，已有效紓緩公共小巴司機不足的問題，服務質素有所提升，如減少脫班情況，而外勞司機的工作態度亦普遍良好。就有關計劃，請政府告知本會：

1. 現時透過計劃來港工作的司機人數，當中屆滿兩年合約並申請續約而獲批的數目；及
2. 有鑒於小巴業表示仍然面對招聘困難，當局會否考慮增加輸入司機的配額，如會，詳情為何，會否進一步簡化申請程序，以縮短審批時間；如不會，原因為何，有何其他措施紓緩運輸業界司機不足的問題？

提問人：梁進議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

1.及2.

政府一直關注公共小巴行業持續面對的司機短缺問題。為紓緩業界人手問題，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」(計劃)，並分別在2023年9月及2024年7月透過兩輪申請批出共900個公共小巴輸入司機配額，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。此外，因應首批輸入勞工的合約期於2025年年底陸續屆滿，運輸署已於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。截至2026年2月底，324個公共小巴輸入司機配額獲批續期。運輸署會繼續處理接獲的續期申請，包括審視有關營辦商是否繼續符合計劃的準則(包括輸入勞工與全職本地員工1比2的人手比例、輸入勞工的薪酬不得低於相關職位的每月工資中位數、須符合相關

本地招聘要求等)。運輸署暫時沒有計劃調整配額總數，未來會繼續密切留意本地勞工市場及人力情況的變化，並持續檢視計劃的實施情況及評估行業的人手需求，同時亦會通過諮詢小組與各持份者保持緊密溝通及加強發放資訊，並參考相關意見，適時檢討計劃。

此外，運輸署一直與業界保持緊密溝通，透過定期會面及日常服務的監察，了解司機短缺的情況。除「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」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、協調業界參加各項就業計劃、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。與此同時，在運輸署與再培訓局協助下，再培訓局與公共小巴營辦商及第三方培訓機構已在2024年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。首批完成培訓課程及獲得所需的駕駛執照的學員已於2025年第二季起在相關專線小巴路線提供服務。再培訓局在2025年繼續推行專線小巴行業的就職掛勾駕駛培訓計劃，部份第二批學員已獲得所需的駕駛執照及接受路線訓練，並於2026年1月起在相關專線小巴路線提供服務。

政府將繼續鼓勵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，並透過聘請兼職司機以應付繁忙時段服務的人手需求。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0027)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就自動泊車系統的推行進度，政府可否告知本會：

(一) 目前政府建設的自動化停車場合共提供多少個泊車位；

(二) 過去一年，各個政府自動化停車場的平均使用率分別為何；

(三) 當局未來已規劃的自動化停車場項目詳情及選址為何；相關項目的最新進度及預計完工日期分別為何；

(四) 當局會否推出更多措施，鼓勵私人發展商採用自動化泊車系統；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：梁文廣議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

(一)及(三)

自2020年起，運輸署已在本港開展設有自動泊車系統的公眾停車場項目，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。當中，有3個設有自動泊車系統的短期租約停車場已啟用，分別位於荃灣海盛路、大埔白石角及深水埗通州街；而第一個設有自動泊車系統的工務工程項目位於將軍澳政府合署公眾停車場，該項目已於2025年12月啟用。自2020年起有關推展自動泊車系統的項目詳情載於附件。

(二)

政府停車場方面，將軍澳政府合署公眾停車場已於2025年12月啟用，相關部門正收集更多月份的數據，以計算其平均使用率。

短期租約停車場方面，3個已啟用的停車場由相關承租人斥資興建並以商業形式營運。根據承租人提供的資料，相關停車場的自動泊車系統於2025年平均使用率約為70%至90%。

(四)

政府早前就如何促進私人發展項目使用自動泊車系統諮詢相關持份者，包括香港地產建設商會、專業團體、香港汽車會、停車場營運商，以及自動泊車系統供應商等，並取得寶貴意見。繼機電工程署發佈的《設置機械化泊車系統的指引》，運輸署於2022年更新了《交通規劃與設計手冊》以加入自動泊車系統的設計考慮及技術要求，供業界參考。政府相信透過推展多個設有自動泊車系統的公眾停車場項目，可為業界提供有用的參考，加強發展商及私人物業業主應用自動泊車系統的信心。政府會適時與持份者分享推展自動泊車系統項目的經驗，以助政府及業界日後在香港更廣泛和有效地應用自動泊車系統。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	預計啟用日期	泊車位總數(自動泊車系統泊車位數目)
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)
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)
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)
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023 年 7 月	2026 年 (預計)	約 200 (117)
慈雲山樂華街短期租約用地	拼圖型	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 180 (約 40)
馬鞍山保泰街短期租約用地	有待確定	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 270 (約 100)
B. 工務工程項目的自動泊車系統				
將軍澳政府合署公眾停車場(即將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓)	拼圖型	2020 年 9 月	2025 年 12 月 (已啟用)	388 (225)
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	2027 年 (預計)	約 320 (約 160)
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023 年 8 月	2028 年 (預計)	約 200 (約 170)
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)
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	2025 年 5 月	2029 年 (預計)	約 450 (約 300)

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2783)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就本港的泊車位供應，政府可否告知本會：

- (一) 過去一年，按私家車及電單車劃分，本港各區的泊車位數目為何；
- (二) 過去一年，政府各停車場的使用率分別為何；
- (三) 未來三年，按私家車及電單車劃分，各區計劃新增的泊車位數目為何；
- (四) 現時有多少個政府及短期租約停車場已接入「香港出行易」平台；所佔百分比為何；當局會否與房委會及房協探討，將公共屋邨停車場的實時數據整合至平台；
- (五) 當局有否設立機制評估各區的泊車需求；如有，具體指標為何；如否，原因為何？

提問人：梁文廣議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

- (一) 截至2025年12月，全港18區私家車及電單車泊車位的數目載於附件1。
- (二) 截至2025年12月，運輸署、政府產業署及康樂及文化事務署轄下公眾停車場使用率分別載於附件2、附件3及附件4。
- (三) 政府預計於2025及2026年兩年內，全港新增泊車位將超過12 000個，涵蓋私家車和電單車。此外，首三個按照一地多用原則推展的公眾停車場^註已啟用，合共提供約680個私家車泊車位及35個電單車泊車位。隨著更多公眾停車場項目陸續落成，包括東涌第99區公眾停車場、四

美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場、重建元朗大球場，以及觀塘綜合發展項目，合共提供約460個私家車泊車位及約60個電單車泊車位。連同其他發展項目及持續進行的短、中期泊位措施，未來數年泊車位新供應將進一步增加。運輸署會繼續加大力度，聚焦車位較短缺的地區，在可行情況下提供更多路旁泊車位，亦會繼續在合適的短期租約停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目。

註：包括上水嘉富坊公眾停車場、將軍澳百勝角路公眾停車場及將軍澳政府合署公眾停車場。

- (四) 運輸署一直鼓勵公眾停車場營辦商提供空置泊車位實時資訊，便利駕駛者尋找泊車位。現時，「香港出行易」應用程式已為225個政府停車場及77個短期租約停車場提供實時資訊，合共佔「香港出行易」所涵蓋758個提供實時資訊的停車場的大約40%。

另外，運輸署一直與香港房屋委員會及香港房屋協會聯繫。現時，「香港出行易」已提供108個香港房屋委員會及香港房屋協會轄下公共屋邨停車場的實時泊車位資訊。

- (五) 運輸署一直檢視各區泊車位的供求情況，並多管齊下，全方位增加泊車位。全港泊車位與領牌車輛數目的比例近年已逐漸回升，相關措施漸見成效。就私家車而言，比例由2020年的1：1.10穩定增長至2025年的1：1.14；商用車輛比例亦由1：0.64增至1：0.67。政府正持續積極推展多項短、中及長期措施增加泊車位。

每個地區的泊車位需求受多項因素影響，例如整體經濟狀況、地區人口結構和經濟活動形態等。私家車泊車位需求亦受家庭收入及房屋類型影響；商用車輛泊車位需求則視乎地區泊車位供求、作業模式、停泊習慣，以及司機的居住及工作地點等。因此，在規劃及推展停車場項目時，運輸署會按地區層面估算需求，當中包括檢視附近的違例泊車情況，以及鄰近設施與配套，務求做到供需匹配。

正如《運輸策略藍圖》所述，運輸署將於2026年展開新一輪的泊車供求研究，檢視現有泊車設施及各類車輛(尤其是商用車輛)的泊車位供求情況，預期於2027年公布研究結果及建議。研究除了分析商用車輛的需求缺口，亦會預測各地區的中長期泊車位需求。

截至2025年12月18區私家車及電單車泊車位數目^註

地區	泊車位數目	
	私家車	電單車
中西區	39 126	1 604
灣仔	39 257	1 435
東區	46 916	2 810
南區	41 083	2 060
油尖旺	35 684	2 219
深水埗	31 797	2 399
九龍城	55 498	2 630
黃大仙	20 580	2 591
觀塘	48 513	5 197
荃灣	38 674	2 049
屯門	44 245	2 217
元朗	44 720	2 142
北區	23 277	1 071
大埔	34 276	1 303
西貢	46 029	3 760
沙田	76 131	3 623
葵青	36 109	3 331
離島	21 751	1 001
總計	723 666	43 442

註：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。

2025年由運輸署營運的停車場使用率

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
中西區	天星碼頭	377	80	28
	大會堂	170	51	18
	林士街	829	60	34
	堅尼地城	195	87	88
灣仔	天后	428	73	61
東區	筲箕灣	385	74	74
南區	香港仔	293	62	78
黃大仙	雙鳳街	267	72	79
	黃大仙	25	33	44
葵青	葵芳	511	77	74
荃灣	荃灣	545	77	76

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 泊車位平均使用率(%)		
		電單車 泊車位 數目	上午10時至 晚上6時	晚上6時至 上午10時
中西區	天星碼頭	37	65	45
	大會堂	27	77	68
	林士街	164	74	68
	堅尼地城	37	72	77
灣仔	天后	75	79	80
東區	筲箕灣	72	71	78
南區	香港仔	51	69	75
黃大仙	雙鳳街	74	68	79
葵青	葵芳	93	80	78
荃灣	荃灣	34	69	67

2025年政府產業署轄下公眾停車場平均使用率(%)

地區	停車場	平均使用率(%)
		2025 ^(註1)
中西區	金鐘道政府合署	32
灣仔	沒有政府產業署轄下停車場	
東區	北角政府合署	32
	柴灣市政大廈 ^(註2)	60
南區	沒有政府產業署轄下停車場	
油尖旺	西九龍政府合署	43
深水埗	長沙灣政府合署 ^(註3)	54
九龍城	土瓜灣街市暨政府合署	97
	工業貿易大樓	31
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 ^(註2)	85
荃灣	沒有政府產業署轄下停車場	
屯門	屯門政府合署	9
元朗	元朗民政事務處大廈	43
北區	北區政府合署	67
	香園圍邊境管制站 ^(註2)	51
	嘉富坊公眾停車場 ^(註2)	54
大埔	大埔政府合署	86
西貢	西貢政府合署	25
	將軍澳政府合署 ^{(註2)(註4)}	-
	香港中醫醫院 ^{(註2)(註5)}	-
沙田	沙田政府合署	33
	新界(沙田)法醫學大樓 ^(註2)	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 ^{(註2)(註6)}	19

註 1： 此乃根據承辦商提供該停車場於 2025 年 1 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。

註 2： 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、將軍澳政府合署、香港中醫醫院、新界(沙田)法醫學大樓及港珠澳大橋香港口岸的停車場為全日開放的收費公眾停車場。上表其餘物業為政府聯用辦公大樓，有關泊車位只於非辦公時間開放予公眾使用。

註 3： 大樓部分是提供全日開放泊車位的收費公眾停車場，其餘是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。

- 註 4：將軍澳政府合署停車場於 2025 年 12 月中旬開始營運。承辦商於 2026 年 1 月開始提供營運時間內泊車位的平均使用率。
- 註 5：香港中醫醫院停車場於 2025 年 12 月中旬開始營運。承辦商於 2026 年 1 月開始提供營運時間內泊車位的平均使用率。
- 註 6：港珠澳大橋香港口岸收費公眾停車場的租約由 2025 年 7 月 16 日起交由香港機場管理局管理。有關數據為 2025 年 1 月至 6 月營運時間內泊車位的平均使用率。

2025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
中西區	41%
灣仔	51%
東區	41%
南區	48%
油尖旺	29%
深水埗	24%
九龍城	70%
黃大仙	31%
觀塘	44%
荃灣	24%
屯門	49%
元朗	38%
北區	52%
大埔	29%
西貢	38%
沙田	42%
葵青	47%
離島	22%

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1342)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署負責統籌渡輪碼頭的保養及翻新工程。就此當局可否告知：

1. 現時全港正使用的渡輪碼頭及公眾碼頭數目；
2. 過去5年，每年渡輪碼頭及公眾碼頭的保養及翻新工程的位置，以及相關開支；及
3. 會否考慮加快優化離島及郊外地區的公眾碼頭及其登岸設施，以便利旅客遊覽；如會，相關工作安排及開支為何？

提問人：邵家輝議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

1. 現時，全港共有29個渡輪碼頭供持牌及專營渡輪航線使用，以及約130個公眾碼頭供船隻使用。
2. 運輸署負責其中26個渡輪碼頭及65個公眾碼頭的日常管理。該等渡輪碼頭由多個工務部門(包括建築署、土木工程拓展署及機電工程署)負責維修保養，而公眾碼頭由土木工程拓展署負責。過去5年(2021-22至2025-26年度)，相關工務部門就渡輪碼頭完成的主要工程項目及所涉及的開支載於附件；而土木工程拓展署整體而言就公眾碼頭的總開支約為8,100萬元。

運輸署沒有備存由其他部門管理的碼頭的維修保養相關的資料。

3. 政府通過「改善碼頭計劃」，完善新界及離島多個偏遠地區公眾碼頭的設施；該計劃由發展局牽頭、土木工程拓展署執行。就運輸署負責日常

管理的公眾碼頭而言，運輸署會定期安排實地調查以檢視其使用量及維修狀態，並透過統籌土木工程拓展署的維修保養工作，維持其運作狀況良好，以便利旅客及其他使用者。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。

相關工務部門於過去5年在渡輪碼頭完成的主要工程項目及所涉及的開支

財政年度	工務部門	渡輪碼頭	工程內容	涉及開支 (百萬元)
2021-22	建築署	中環4號碼頭	天台防水層翻修工程	2.21
		中環6號碼頭		2.65
		中環7號碼頭	外牆油漆工程	2.38
		觀塘渡輪碼頭	天台防水層、油漆等翻修以及加裝圍欄工程	3.20
	土木工程拓展署	北角(西)渡輪碼頭	碼頭承台及以下結構的大型維修保養工程	2.27
		梅窩渡輪碼頭		1.28
2022-23	建築署	中環5號碼頭	天台防水層翻修工程	3.16
	土木工程拓展署	紅磡(南)渡輪碼頭	碼頭承台及以下結構的大型維修保養工程	1.72
		紅磡(北)渡輪碼頭		0.66
2023-24	建築署	中環3號碼頭	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	1.80
		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
		紅磡(北)渡輪碼頭	碼頭承台及以下結構的大型維修保養工程	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	碼頭承台及以下結構的大型維修保養工程	0.20
		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

財政年度	工務部門	渡輪碼頭	工程內容	涉及開支 (百萬元)
	機電 工程署	北角汽車渡輪 碼頭	行車吊橋維修工程	7.30
2025-26	建築署	中環4號碼頭	室內地台及外牆飾 面等維修保養工程	4.23
		中環5號碼頭		2.50
		中環6號碼頭		3.96
		北角(東)渡輪 碼頭	天台防水層及飾 面、圍欄、室內油 漆等翻修工程	4.20
	土木工程 拓展署	榕樹灣渡輪碼 頭	碼頭承台及以下結 構的大型維修保養 工程	0.13
		觀塘渡輪碼頭		1.63
		坪洲渡輪碼頭		0.56
	機電 工程署	梅窩渡輪碼頭 (南面泊位)	行車吊橋維修工程	1.51
		東涌發展碼頭		1.94

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1507)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

新界北交通極需改善。請告知本會：

1. 局方在2026-27年度的預算中，有否預留撥款就有關改善上水及周邊道路進行可行性研究或初步設計(例如興建跨越雞嶺迴旋處的新車道等)? 若有，相關開支及時間表為何? 若否，鑑於現時交通頻繁癱瘓，局方會否考慮將有關項目納入相關改善計劃中即時展開研究?
2. 運輸署已計劃在2026年起分階段將「實時交通燈號調節系統」推展至全港約50個合適的獨立燈控路口，考慮到上水大頭嶺迴旋處及周邊路口的交通流量高的特性，當局會否將該區相關路口納入上述50個獨立燈控路口或下一階段聯動式燈控路口的擴展計劃之中? 如有，涉及的安裝測試開支及預計啟用日期為何? 如否，原因為何，有何具體措施改善交通問題?

提問人：譚鎮國議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

1. 為紓緩北區一帶的交通，政府正積極推展各項交通基建項目，其中包括粉嶺繞道(西段)、古洞北至大頭嶺之間的粉嶺公路擴闊工程，以及連接寶石湖路至粉嶺公路西行線的行車天橋。這些基建工程已涵蓋於「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」的項目(工程計劃編號828CL)當中，並於2024年6月獲得立法會撥款。土木工程拓展署正全力進行上述建造工程，預計於2031年竣工。而粉嶺繞道(東段)，即預計於本年4月底／5月初率先開放予公眾啟用。

另外，土木工程拓展署擬於掃管埔交匯處(又稱雞嶺迴旋處)一帶進行改善工程，當中包括興建一條橫跨掃管埔交匯處的南北連接道路以改善現時該交匯處的交通情況，並已於2025年11月就工程招標。有關工程計劃擬於2026年第二季諮詢立法會，目標在財務委員會批准撥款後約五年半完成工程。

2. 運輸署正逐步把「實時交通燈號調節系統」推展至全港約50個合適的獨立燈控路口，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年下半年開始陸續裝設及投入運作，整個項目預計在2027年完成。由於上水大頭嶺迴旋處並非燈控路口，而周邊路口(例如粉錦公路和青山公路交界)在繁忙時間的車流量很高，已接近飽和，並沒有剩餘空間靈活調節燈號，因此並不包括在上述計劃之內。事實上，土木工程拓展署正於大頭嶺迴旋處興建連接寶石湖路至粉嶺公路西行線的行車天橋，落成後將有助分流部分由上水駛往元朗方向的車流，減輕迴旋處的交通壓力。為了進一步改善粉錦公路及大頭嶺迴旋處的交通情況，運輸署已委託土木工程拓展署在該迴旋處加設1條由粉錦公路往粉嶺公路(元朗方向)的專用左轉線，讓粉錦公路北行的車輛不需進入迴旋處，即可直接通往粉嶺公路。工程預計在2027年年底完成。運輸署會繼續與相關部門協調，以期盡早完成各項交通基建項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1517)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二六至二七年度需要特別留意的事項中提及，繼續監督新市鎮現有單車徑和單車停泊設施的改善工程。就此，當局可否告知本會：

1. 目前正在進行或已規劃的新市鎮現有單車徑改善工程的具體位置、改善範圍及工程時間表為何？這些工程項目在二零二六至二七年度預計達到的進度目標及獲分配的開支預算為何？
2. 當局如何評估現有單車停泊設施的供應是否足夠？在改善工程中，預計會為哪些新市鎮的哪些地點增加或優化多少個單車停泊位？
3. 就新界北經常有單車違泊的問題，政府有何應對？

提問人：譚鎮國議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

1. 目前正在進行或已規劃的新市鎮現有單車徑改善工程的具體位置載於**附表**。當中，路政署現正進行位於將軍澳的單車徑改善工程，在2026-27年度的預算約58萬元。至於其他規劃中的改善工程，政府會因應最新情況，持續檢視公共資源的運用及工程效益，以及單車徑改善工程的優次緩急，適當調整時間表和訂定開支預算。

2.-3.

政府的政策是在道路安全及環境許可的前提下，推動「單車友善」環境。為此，我們會在新發展區及新市鎮增設單車徑及相關配套設施，同時持續改善現有設施，以鼓勵市民以單車作康樂或短途代步用途，減少依賴機動交通工具。然而，鑑於市區一般交通非常繁忙，基於道路安全考慮，政府不鼓勵市民以單車作為日常交通工具。

截至2025年12月，全港約有66 000個公眾單車泊位，當中約42 000個由運輸署管理，其餘由房屋署(主要在其轄下屋邨)及康樂及文化事務署等部門提供。而透過附表於新市鎮的單車設施改善工程，我們預計將會增加約800個單車泊位。為應對未來需求，我們正研究將單車泊位列為土地用途的附屬設施，要求合適的新發展項目按其土地用途及規模，配備足夠單車泊位。我們亦會和地區相關持份者(包括區議會)溝通，了解地區對單車泊位的需求，並會繼續在各新發展區物色合適地點，增設公眾單車泊位，供市民及共享單車使用。此安排既能進一步推動「單車友善」環境，亦有助減少行人路上的違例停泊單車情況。

針對違例停泊及棄置單車，現時各相關部門包括分區民政事務處、分區地政處、運輸署、警務處和食環署等，會按實際情況和需要適時採取聯合行動，清理違例停泊或棄置的單車。在2025年，相關部門在北區及元朗區共進行了89次聯合行動，合共移除超過5 000輛違例停泊或棄置的單車。政府會繼續密切監察各區的情況，並不時檢討行動成效，繼續推進相關工作。

新市鎮單車徑和單車設施改善工程地點^{註1}

新市鎮	正在進行或已規劃的單車徑改善工程 ^{註2}	提供額外單車泊位的地點
天水圍	-天富苑 -天葵路 -天秀路 -天城路 -天瑞邨 -天瑞路 -天榮路 -天逸邨 -天影路 -濕地公園路	-輕鐵洪水橋站 -天葵路 -天城路 -天耀路
元朗	-凹頭交匯處 -福喜街 -大棠路 -宏利街	-鳳攸北街 -馬田路 -又新街
屯門	-輕鐵青山村站 -鳴琴路	-輕鐵兆康站 -輕鐵屯門醫院站 -友愛橋
荃灣		-港鐵荃灣西站
東涌	-達東路 -東涌發展碼頭 -東涌海濱路 -東涌道 -裕東路	-文東路 -港鐵東涌站 -達東路 -裕東路
將軍澳	-寶琳北路 -常寧遊樂場 -常寧路	-康城路 -港鐵調景嶺站 -港鐵將軍澳站 -寶寧路 -常寧路
沙田／馬鞍山	-火炭路 -馬鞍山路	-馬鞍山路 -港鐵大水坑站 -寧泰路 -安群街 -水泉坳街 -安睦街
大埔	-南運路 -安埔路	-港鐵大埔墟站 -南運路

新市鎮	正在進行或已規劃的單車徑改善工程 ^{註2}	提供額外單車泊位的地點
粉嶺／ 上水	-祥華邨 -清曉路 -粉錦公路 -馬會道 -馬適路 -港鐵粉嶺站 -近粉嶺公路 -百和路 -掃管埔路	-粉嶺樓路 -馬會道 -龍琛路 -新運路 -華明路 -和睦路 -和滿街

註1：在此附件所列的位置內，同一位置中可能包含多於一個地點。

註2：改善工程的例子包括在急彎、陡斜坡道和行人過路處增設安全設施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2421)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關商用車輛及電單車的泊車位供應，政府可否告知本會：

- (a) 請列出過去3年每年新登記的電單車數量；以及全港電單車總數量；
- (b) 請以區議會的分區劃分列出電單車泊車位數量及百分比；
- (c) 過去3年，按區議會分區劃分，涉及電單車的違例泊車定額罰款通知書數目為何；及
- (d) 政府有否計劃興建新的電單車泊位；如有，請分項目列出選址位置及泊車數量及預計的完工時間。

提問人：鄧家彪議員(立法會內部參考編號：14)答覆：

- (a) 過去3年，首次登記的電單車及截至該年年底已登記電單車的數目表列如下：

年份	首次登記的電單車數目 (輛)	已登記電單車數目 (截至該年年底) (輛)
2023	4 843	108 674
2024	4 033	108 883
2025	3 785	110 284

- (b) 截至2025年12月，全港按18區劃分的電單車泊車位數目及其在全港電單車泊車位總數中的所佔比載於附件。

- (c) 根據運輸署電腦系統紀錄，警務處按《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)向電單車所發出的違例泊車定額罰款通知書是以港島、九龍及新界3個地區作劃分。過去3年，相關數字表列如下：

地區	電單車違例泊車定額罰款通知書數目		
	2023	2024	2025
港島	31 684	20 917	15 763
九龍	93 085	70 787	62 069
新界	67 048	56 480	48 718
合計	191 817	148 184	126 550

- (d) 香港擁有完善的公共交通網絡，政府鼓勵市民盡量使用公共交通服務。不過，政府亦在情況許可下，適量增加私家車及電單車泊車位供應。當中與電單車有關的措施包括：

- (a) 善用高架天橋的橋底位置，在可行的情況下劃設電單車泊位；
- (b) 在非辦公時間開放更多政府大樓的電單車泊位予公眾使用；
- (c) 在交通情況可行下，探討在合適的路旁位置提供電單車泊位；
- (d) 按照「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中提供公眾電單車泊位；及
- (e) 按照《香港規劃標準與準則》內的泊車標準，在發展項目提供電單車泊位。

透過「一地多用」原則興建的公眾停車場當中，現已落成3個，其中一個位於上水，另外兩個位於將軍澳，合共提供35個電單車泊車位。預計在2026至2027年間，將有4個停車場相繼落成，分別位於東涌、新蒲崗、觀塘及元朗，屆時將再提供約60個電單車泊車位。其餘正在施工中的停車場亦會額外提供約190個電單車泊車位。

此外，房屋署與運輸署正緊密合作，在現有及未來的資助房屋項目中，於可行情況下適量增加更多電單車泊車位。隨著未來房屋發展項目及公眾停車場項目陸續落成，加上運輸署持續積極物色合適位置劃設更多路旁泊車位，電單車泊車位將會持續增加。

全港18區電單車泊車位數目及其在全港電單車泊車位總數中的所佔比

地區	泊車位數目	佔比
中西區	1 604	4%
灣仔	1 435	3%
東區	2 810	6%
南區	2 060	5%
油尖旺	2 219	5%
深水埗	2 399	6%
九龍城	2 630	6%
黃大仙	2 591	6%
觀塘	5 197	12%
荃灣	2 049	5%
屯門	2 217	5%
元朗	2 142	5%
北區	1 071	2%
大埔	1 303	3%
西貢	3 760	9%
沙田	3 623	8%
葵青	3 331	8%
離島	1 001	2%
總計	43 442	100%

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1979)

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(謝詠誼)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署自2025年12月22日起實施車輛登記及領牌新制度，向兩年或以上未領牌車輛的登記車主發出通知書，要求車主必須在發出通知書日期的三個月內為車輛領牌，或把車輛拆毀或永久送離香港後，將相關證明文件提交運輸署，並取消登記，請告知：

1. 就實施車輛登記及領牌新制度，相關人手安排及宣傳開支；
2. 新制度實施至今發出通知書數目，車主把車輛拆毀或永久送離香港後將證明文件提交運輸署並取消登記數目，以及獲批豁免的數目；
3. 有車主反映未有收到通知書，「牌證易」網上平台亦無顯示未續牌車輛的資料；署方有否察悉相關問題；如有，成因為何？

提問人：黃國議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

1.至3.

車輛登記及領牌新制度於2025年12月22日開始實施，旨在加強規管長期未領牌的車輛並引入新罪行以提高阻嚇力，從源頭解決不當棄置車輛的問題。運輸署正陸續向兩年或以上未領牌車輛的登記車主發出通知書，要求車主在接獲通知後三個月內：(一)為其兩年未領牌的車輛續牌；或(二)把車輛拆毀或永久送離香港後向運輸署取消車輛登記；或(三)因特殊原因向運輸署申請豁免採取上述行動。車主須及時妥善處理車輛，以免觸犯法例。新制度的相關工作由運輸署現有人員執行，沒有分項數字，而涉及的宣傳開支則約為6萬元。

截至2026年3月中，運輸署已發出約1 500張通知書，當中涉及車主把車輛拆毀或永久送離香港後將證明文件提交運輸署並取消登記數目約有250宗。另一方面，運輸署批出的豁免宗數約有250宗。

運輸署於2024年12月推出的「牌證易」網上平台，提供一站式牌證申請及查詢服務。車主可透過「牌證易」查詢其名下已登記車輛的資料(包括其車輛是否領牌和牌照屆滿日期等)，登記車主亦可在「牌證易」設定通知，以電郵方式接收已登記車輛的牌照續領提示。

- 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： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就新的自動駕駛車輛規管框架已於2024年3月1日實施，允許自動駕駛車輛在特定條件下進行公開道路測試及應用情況。就此，政府可否告知本會：

1. 在新的自動駕駛車輛規管框架實施至今，就自動駕駛車輛牌照申請數目、獲批數目、平均處理一宗申請所需的時間；
2. 在新的自動駕駛車輛規管框架實施至今，就自動駕駛車輛接獲的投訴數目及事故數目；
3. 在新的自動駕駛車輛規管框架實施至今，用於提升自動駕駛車輛發展的項目數量、內容、成效及相關開支。

提問人：吳英鵬議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1.及3.

政府一直透過政策支持、法規配合和財政資助三方面多管齊下，積極有序地推動自動駕駛車輛(下稱「自動車」)在香港的發展。新的自動車規管框架已於2024年3月實施，運輸署同時發佈《自動駕駛車輛測試及先導使用實務守則》(下稱「守則」)，列明測試和使用自動車的詳細技術、安全和操作要求，以促進自動車測試及先導使用。

運輸署歡迎有興趣的機構或企業提交自動車先導牌照申請。在接獲申請後，運輸署會按《守則》考慮自動駕駛系統的設計運行範圍及功能、相關的國家標準(下稱「國標」)或國際標準／指引、道路測試情況等因素進行審批。審批過程中，運輸署會接受國標以證明車輛或其部件符合相關技術要求及車輛構造標準，並會參考自動車在內地及其他地方

的測試經驗及表現，例如依照國標進行測試的報告，以評估車輛的自動駕駛性能。另外，運輸署會諮詢相關政府部門，並就擬議的測試路線諮詢地區人士及持分者的意見，在有需要時調整測試路線或時間。

運輸署至今已發出6個自動車先導牌照，涉及62輛自動車分佈在北大嶼山(30輛)、西九文化區(2輛)、南區數碼港(10輛)、九龍東啟德發展區一帶(10輛)、機場「航天走廊」(7輛)和港珠澳大橋香港口岸「轉機停車場」(3輛)。綜合上述6個已批出的自動車先導項目，每個項目的平均處理時間約為兩個月。運輸署會持續以駕駛和路面安全為首要原則，汲取經驗優化技術標準，審慎處理申請。

有關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。

2. 新的自動車規管框架實施至今，運輸署未有接獲涉及自動車測試的投訴。此外，測試期間未有發生任何重大安全事故。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1001)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就專線小巴運營事宜，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年各專線小巴的脫班率為何，以及有何措施改善專線小巴脫班問題；及
2. 過去3年，每年運輸署(i)飭令專線小巴營辦商以書面解釋導致服務脫離指定路線行駛的情況、(ii)向沒有遵照客運營業證條件維持服務的專線小巴營辦商發信、(iii)撤銷專線小巴營辦商客運營業證數目分別為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

1. 運輸署一直透過多個渠道，包括進行定期及不定期調查或實地視察、跟進乘客就專線小巴服務提出的投訴或建議，以及與專線小巴營辦商保持緊密聯繫等安排，有效監察專線小巴的經營情況，確保其按照客運營業證條件維持適當和有效的服務。若在巡查或調查時發現任何服務失準的情況，運輸署會要求有關專線小巴營辦商進行跟進調查，並提供書面解釋及相關資料。如營辦商違反客運營業證條件，運輸署可發出警告信，並會在進行中期檢討期間，考慮所發出的警告次數和營辦商的服務表現，以決定會否延續其客運營業證。如違規情況嚴重及持續，運輸署可按《道路交通條例》(第374章)，對該專線小巴營辦商進行研訊，以及經考慮研訊的結果後，考慮暫時吊銷、取消或更改營辦商的客運營業證。

雖然現時運輸署並沒有備存專線小巴服務的脫班率數據，但專線小巴實時到站資訊系統可提供營運數據以追查脫班投訴，從而讓運輸署監察和規管專線小巴服務。

2. 過去3年，運輸署(i)飭令專線小巴營辦商以書面解釋導致服務脫離指定路線行駛的情況、(ii)向沒有遵照客運營業證條件維持服務的專線小巴營辦商發警告信、(iii)撤銷專線小巴營辦商客運營業證的個案數目載於下表：

個案	年份		
	2023	2024	2025
i) 運輸署飭令專線小巴營辦商以書面解釋導致服務脫離指定路線行駛的情況(宗數)	594	659	829
ii) 運輸署向沒有遵照客運營業證條件維持服務的專線小巴營辦商發警告信(宗數)	12	8	1
iii) 運輸署撤銷專線小巴營辦商客運營業證(宗數)	0	0	0

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2419)

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(謝詠誼)

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：19)答覆：

1. 過去3年，警務處按《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)所發出的違例泊車定額罰款通知書數字表列如下：

警察總區	違例泊車定額罰款通知書數目		
	2023	2024	2025
港島	523 167	397 077	302 958
九龍東	443 038	297 579	222 030
九龍西	960 276	872 319	742 407
新界南	471 527	390 462	329 572
新界北	615 011	585 760	471 140
合計	3 013 019	2 543 197	2 068 107

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：

車輛類別	2023年首次登記車輛數目					
	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

車輛類別	2024年首次登記車輛數目					
	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

車輛類別	2025年首次登記車輛數目					
	汽油	柴油	電動	石油氣	氫	總數
電單車	3 562	0	223	0	0	3 785
私家車	13 568	0	37 467	0	0	51 035
的士	93	0	899	812	0	1 804
專營巴士	0	45	1	0	0	46
非專營公共巴士	0	402	36	0	0	438
私家巴士	0	38	6	0	0	44
公共小巴	0	41	11	1	0	53
私家小巴	0	89	5	0	0	94
貨車	0	2 383	551	0	0	2 934
特別用途車輛	1	72	6	0	3	82

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。

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 ^{註1}	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計 ^{註2}
中西區	2025	509	202	11	651	1 373
	2024	509	202	11	651	1 373
	2023	508	193	11	651	1 363
灣仔	2025	1 040	24	43	784	1 891
	2024	1 029	25	53	779	1 886
	2023	1 017	24	48	761	1 850
東區	2025	535	101	66	826	1 528
	2024	536	101	65	807	1 509
	2023	529	91	75	818	1 513
南區	2025	655	51	85	461	1 252
	2024	653	51	85	447	1 236
	2023	645	50	85	447	1 227
油尖旺	2025	1 592	369	141	1 349	3 451
	2024	1 586	369	141	1 319	3 415
	2023	1 561	363	138	1 309	3 371
深水埗	2025	1 296	219	10	919	2 444
	2024	1 295	220	12	884	2 411
	2023	1 273	229	9	876	2 387
九龍城	2025	2 373	157	154	1 025	3 709
	2024	2 378	143	160	1 002	3 683
	2023	2 336	143	134	991	3 604
黃大仙	2025	321	133	0	570	1 024
	2024	316	129	0	545	990
	2023	306	129	0	519	954
觀塘	2025	600	134	56	998	1 788
	2024	586	120	53	921	1 680
	2023	531	115	42	834	1 522
荃灣	2025	868	67	31	755	1 721
	2024	859	69	31	700	1 659
	2023	888	63	31	629	1 611
屯門	2025	1 321	338	113	876	2 648
	2024	1 297	329	113	892	2 631
	2023	1 267	330	113	886	2 596
元朗	2025	1 240	445	78	624	2 387
	2024	1 266	419	110	636	2 431
	2023	1 308	427	114	626	2 475
北區	2025	1 388	354	29	389	2 160
	2024	1 406	365	32	424	2 227
	2023	1 283	359	27	424	2 093
大埔	2025	1 603	339	86	301	2 329
	2024	1 601	352	86	280	2 319

地區	年份 (截至每年 十二月底)	私家車 ^{註1}	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計 ^{註2}
	2023	1 556	359	84	270	2 269
西貢	2025	1 941	319	159	530	2 949
	2024	1 930	316	146	505	2 897
	2023	1 932	305	155	481	2 873
沙田	2025	1 474	338	61	649	2 522
	2024	1 600	337	67	602	2 606
	2023	1 600	335	64	514	2 513
葵青	2025	484	376	31	898	1 789
	2024	484	360	21	772	1 637
	2023	424	353	21	726	1 524
離島	2025	640	67	78	261	1 046
	2024	640	67	78	261	1 046
	2023	517	55	75	205	852
總計 ^{註2}	2025	19 880	4 033	1 232	12 866	38 011
	2024	19 971	3 974	1 264	12 427	37 636
	2023	19 481	3 923	1 226	11 967	36 597

註1：此類泊車位可停泊私家車、的士及尺寸相若的小巴、三輪車及輕型貨車。

註2：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^{註1}

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	2025	3 812	377	13	345	4 547
	2024	3 821	425	13	345	4 604
	2023	3 903	426	13	343	4 685
灣仔	2025	2 428	230	11	267	2 936
	2024	2 428	401	11	265	3 105
	2023	2 578	230	11	263	3 082
東區	2025	3 181	346	21	382	3 930
	2024	3 179	346	21	382	3 928
	2023	3 165	346	33	382	3 926
南區	2025	2 648	177	10	488	3 323
	2024	2 676	177	10	488	3 351
	2023	2 681	182	10	488	3 361
油尖旺	2025	875	172	18	34	1 099
	2024	900	180	18	34	1 132
	2023	976	253	20	34	1 283
深水埗	2025	4 125	1 170	26	512	5 833
	2024	4 021	1 175	26	512	5 734
	2023	4 050	1 175	33	504	5 762
九龍城	2025	3 131	111	7	253	3 502
	2024	3 183	135	5	257	3 580
	2023	3 179	134	7	247	3 567
黃大仙	2025	4 382	282	43	615	5 322
	2024	4 288	295	44	590	5 217
	2023	4 187	285	44	561	5 077
觀塘	2025	7 357	430	23	1 493	9 303
	2024	7 658	520	30	1 509	9 717
	2023	7 702	511	34	1 482	9 729
荃灣	2025	1 890	121	4	244	2 259
	2024	1 890	121	4	244	2 259
	2023	1 868	121	4	244	2 237
屯門	2025	3 804	179	48	239	4 270
	2024	3 801	179	48	239	4 267
	2023	3 769	179	46	232	4 226
元朗	2025	3 346	111	36	242	3 735
	2024	3 346	111	36	242	3 735
	2023	3 301	112	46	238	3 697
北區	2025	4 373	529	55	270	5 227
	2024	4 443	417	55	270	5 185
	2023	3 820	411	55	254	4 540
大埔	2025	1 112	208	8	96	1 424
	2024	1 121	208	8	96	1 433
	2023	1 110	208	15	96	1 429

地區	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
西貢	2025	2 239	121	63	230	2 653
	2024	1 945	73	51	208	2 277
	2023	1 941	73	66	206	2 286
沙田	2025	4 532	161	32	492	5 217
	2024	4 642	182	32	501	5 357
	2023	4 479	179	31	482	5 171
葵青	2025	4 777	575	12	893	6 257
	2024	5 049	579	12	901	6 541
	2023	4 905	564	12	855	6 336
離島	2025	2 220	71	39	136	2 466
	2024	2 222	71	39	136	2 468
	2023	2 111	242	17	114	2 484
總計	2025	60 232	5 371	469	7 231	73 303
	2024	60 613	5 595	463	7 219	73 890
	2023	59 725	5 631	497	7 025	72 878

註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。

過去3年18區按車輛類別劃分的私營停車場泊車位數目^{註1}

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	2025	34 805	451	60	608	35 924
	2024	34 750	439	59	601	35 849
	2023	34 045	385	58	483	34 971
灣仔	2025	35 789	88	90	384	36 351
	2024	35 523	88	90	359	36 060
	2023	35 138	83	97	321	35 639
東區	2025	43 200	1 420	171	1 602	46 393
	2024	42 914	1 403	193	1 562	46 072
	2023	43 136	1 389	227	1 455	46 207
南區	2025	37 780	910	188	1 111	39 989
	2024	36 970	894	179	1 079	39 122
	2023	36 751	892	177	1 053	38 873
油尖旺	2025	33 217	775	88	836	34 916
	2024	33 153	773	86	786	34 798
	2023	33 421	774	101	797	35 093
深水埗	2025	26 376	1 731	392	968	29 467
	2024	26 215	1 820	386	929	29 350
	2023	25 305	1 905	387	854	28 451
九龍城	2025	49 994	1 140	92	1 352	52 578
	2024	47 634	1 171	104	1 186	50 095
	2023	46 646	1 090	154	1 045	48 935
黃大仙	2025	15 877	865	47	1 406	18 195
	2024	16 132	874	47	1 426	18 479
	2023	16 472	865	45	1 328	18 710
觀塘	2025	40 556	3 089	58	2 706	46 409
	2024	40 976	3 044	39	2 576	46 635
	2023	41 130	2 896	47	2 449	46 522
荃灣	2025	35 916	1 868	365	1 050	39 199
	2024	35 644	1 914	374	883	38 815
	2023	35 826	1 960	362	886	39 034
屯門	2025	39 120	2 036	91	1 102	42 349
	2024	38 655	2 047	91	1 097	41 890
	2023	38 658	2 038	93	958	41 747
元朗	2025	40 134	1 475	287	1 276	43 172
	2024	39 363	1 621	288	1 149	42 421
	2023	39 436	1 524	287	1 110	42 357
北區	2025	17 516	754	32	412	18 714
	2024	17 511	735	32	411	18 689
	2023	17 842	975	32	380	19 229
大埔	2025	31 561	653	79	906	33 199
	2024	29 771	613	58	875	31 317
	2023	29 763	641	54	850	31 308

地區	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
西貢	2025	41 849	1 233	163	3 000	46 245
	2024	41 071	1 176	146	2 955	45 348
	2023	40 415	1 076	148	2 759	44 398
沙田	2025	70 125	2 181	102	2 482	74 890
	2024	70 266	2 204	102	2 407	74 979
	2023	71 024	2 310	101	2 376	75 811
葵青	2025	30 848	9 094	348	1 540	41 830
	2024	30 845	8 628	181	1 478	41 132
	2023	31 004	9 658	396	1 378	42 436
離島	2025	18 891	870	174	604	20 539
	2024	17 541	870	174	370	18 955
	2023	18 022	708	176	390	19 296
總計	2025	643 554	30 633	2 827	23 345	700 359
	2024	634 934	30 314	2 629	22 129	690 006
	2023	634 034	31 169	2 942	20 872	689 017

註1: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：2420)

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(謝詠誼)

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，每年各鐵路綫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：21)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加二。
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
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
2025年	機件故障(註)	76
	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)
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)(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)	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)	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}

		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5)	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)(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)	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 (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5)	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
2025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) (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)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	70 100	8 600	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4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	4 900	1 000	2 500	600
4.	乘客量(c)	44 400	38 400	38 700	43 900	10 100	33 800	38 400	3 000	22 200	1 900
5.	載客率 (每平方米站 立6人) [(c)/(b)]{ } 最繁忙路段	71% {大圍 至 九龍塘}	65% {荃灣西 至 美孚}	57% {油塘 至 鰂魚涌}	55% {天后 至 銅鑼灣}	60% {金鐘 至 海洋 公園}	47% {彩虹 至 九龍灣}	55% {深水埗 至 太子}	35% {欣澳 至 迪士尼}	52% {奧運 至 九龍}	45% {青衣 至 機場}
6.	載客率(每平 方米站立 4人)(註5)	98%	92%	80%	77%	84%	66%	77%	49%	73%	不適用
7.	每月平均 乘客量 (百萬人次)	26.3	25.4	9.8	25.8	2.5	17.9	27.2	0.5	6.4	1.1
8.	總乘客量 (百萬人次)	315.7	304.2	117.7	309.9	29.6	214.6	326.4	6.2	76.8	13.3

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。

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)		
	2023年	2024年	2025年	2023年	2024年	2025年
505	2 993	2 993	2993	66%	79%	82%
506P(註2)	424	424	424	70%	45%	70%
507	2 827	2 827	2 625	83%	85%	86%
507P	212	212	212	90%	90%	50%
610	2 056	2 056	2 056	93%	93%	84%
614	1 122	1 122	1 156	77%(註3)	77%(註3)	90%(註3)
614P	1 363	1 363	1 368			
615	960	960	960	74%(註3)	87%(註3)	75%(註3)
615P	1 600	1 600	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	63%	82%	72%
706	5 088	5 088	5 088	63%	80%	82%
720(註2)	不適用	212	212	不適用	20%	10%
751	2 993	2 993	2 857	64%	81%	85%
751P	398	398	424	60%	80%	95%
761P	4 240	4 240	4 240	64%	86%	76%

乘客量(百萬人次)

	2023年	2024年	2025年
每月平均乘客量	12.5	12.9	12.9
總乘客量	150.0	154.6	154.4

- 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2023年9月及2024年9月加設506P線及720線，在早上繁忙時段行駛。
- 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：3173)

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(謝詠誼)局長： 運輸及物流局局長問題：

過去3年，每年運輸署接獲有關九巴、龍運巴士、城巴、新巴、新大嶼山巴士、的士及公共小巴的投訴數目(按性質列出)分別為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

過去3年，運輸署接獲有關九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)、龍運巴士有限公司(龍運)、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))、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))、新世界第一巴士服務有限公司(新巴)、新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)、的士和公共小巴的投訴數字和性質載列於下表：

2023年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註1)			
	服務質量	服務水準	一般性質 ^(註2)	總計
專營巴士				
九巴	961	18 367	2 265	21 593
龍運	64	939	434	1 437
城巴(市區及新界) ^(註3)	659	6 917	635	8 211
城巴(專營權2)	486	1 015	150	1 651
新巴 ^(註3)	116	1 292	61	1 469
嶼巴	29	436	142	607
其他 ^(註4)	669	1 894	688	3 251
的士	6	2 299	239	2 544
公共小巴	1 701	13 679	627	16 007
總數	4 691	46 838	5 241	56 770

2024年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註1)			
	服務質量	服務水準	一般性質 ^(註2)	總計
專營巴士				
九巴	2 606	20 170	1 221	23 997
龍運	367	1 568	53	1 988
城巴(市區及新界) ^(註3)	1 222	5 629	429	7 280
城巴(專營權2)	311	1 282	101	1 694
嶼巴	102	540	25	667
其他 ^(註4)	682	1 958	507	3 147
的士	4	2 644	219	2 867
公共小巴	1 571	15 099	732	17 402
總數	6 865	48 890	3 287	59 042

2025年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註1)			
	服務質量	服務水準	一般性質 ^(註2)	總計
專營巴士				
九巴	2 195	16 865	1 201	20 261
龍運	203	1 886	32	2 121
城巴(市區及新界) ^(註3)	543	5 648	290	6 481
城巴(專營權2)	201	1 112	110	1 423
嶼巴	146	580	31	757
其他 ^(註4)	431	2 006	554	2 991
的士	12	2 214	189	2 415
公共小巴	1 563	15 502	669	17 734
總數	5 294	45 813	3 076	54 183

註：

1. 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。
2. 一般性質的投訴包括與票價及付款方法等有關的投訴。
3. 根據行政長官會同行政會議於2022年7月的決定，新巴及城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)2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間專營巴士營辦商、聯營路線或未能確定相關專營巴士營辦商的投訴。

2025年公共交通工具的總投訴宗數較2023年及2024年為低。為持續改善整體公共交通路線網絡的營運效率和更有效運用資源，運輸署與營辦商會通

過既定機制檢視各區的公共道路服務水平及乘客需求情況，以規劃、改善及重整公共交通服務，包括調整巴士及公共小巴路線的服務班次、時間等。就的士而言，政府已推出多項措施改善的士服務質素，包括系統化管理的的士車隊、優化的士筆試、引入的士司機違例記分制度和兩級制罰則等。

運輸署會繼續相關工作，推動公共交通營辦商持續提升服務質素及效率，滿足乘客的出行需要。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0779)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據綱領稱，將會繼續改善新界新市鎮的現有單車徑和相關設施，就此請告知本會：

1. 過去三年，按區議會分區劃分，當區所接獲的非法棄置單車的投訴宗數、處理個案數目及移除單車總數為何；當中涉及共享單車的比例為何；以及政府就此類個案的總開支(如聯合行動及清理成本)情況；
2. 政府針對新界區主動處理非法棄置單車所採取的跨部門聯合行動(如包括食物環境衛生署、地政總署及運輸署等)的次數、所處理單車數目及成效評估標準為何；過去三年相關行動的總預算及開支細節情況；
3. 鑑於新界區非法棄置單車情況影響街道衛生及行人安全，政府是否有計劃或已進行研究，引入科技管理措施，以預防此類問題？如有，請提供研究詳情、預計時間表及所涉財政預算案開支；如否，請說明原因及是否有替代措施？

提問人：姚銘議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

1. – 2. 過去3年，政府透過1823電話中心接獲有關違例停泊單車的投訴數字及處理個案數目如下：

	有關違例停泊或棄置單車的投訴數字 及處理個案數目 (共享單車相關數字)		
	2023	2024	2025
中西區	178(0)	458(0)	520(0)
灣仔區	145(0)	357(0)	432(0)
東區	207(0)	335(0)	300(0)
南區	34(0)	39(0)	47(0)
油尖旺區	222(0)	417(0)	695(2)
深水埗區	152(0)	281(0)	294(0)
九龍城區	122(0)	147(0)	174(0)
黃大仙區	96(0)	145(0)	110(0)
觀塘區	234(0)	198(0)	293(1)
荃灣區	130(2)	174(1)	204(8)
屯門區	195(5)	187(8)	362(49)
元朗區	403(9)	610(15)	614(29)
北區	262(3)	514(3)	483(29)
大埔區	182(8)	146(6)	233(19)
西貢區	223(18)	304(8)	395(33)
沙田區	317(5)	539(15)	546(26)
葵青區	56(0)	65(0)	92(2)
離島區	82(0)	126(5)	121(8)
沒指明地點／多於一區	38(0)	51(2)	92(8)

現時各相關部門包括分區民政事務處、分區地政處、運輸署、警務處和食環署等，會按實際情況和需要適時採取聯合行動，清理違例停泊或棄置的單車。過去3年(即由2023年至2025年)，相關部門在新界區(包括離島、葵青、北區、西貢、沙田、大埔、荃灣、屯門及元朗)共採取736次聯合行動，移除超過45 000輛違例停泊或棄置的單車。聯合行動次數每年相若，而每次行動中清理的單車數目逐年下降，反映行動具阻嚇性，有效打擊違例停泊或棄置單車的情況。有關分項數字如下：

年份	聯合行動次數	清理的單車數量
2023	243	15 837
2024	248	15 480
2025	245	13 930
總數	736	45 247

聯合行動的開支由各部門的整體資源承擔，未有分開計算。而移除共享單車由營辦商負責，運輸署沒有相關開支的資料。

3. 截至2025年12月，全港約有66 000個公眾單車泊位，當中約42 200個由運輸署管理，其餘由房屋署(主要在其轄下屋邨)及康樂及文化事務署等部門提供。為配合推廣單車使用的政策，並應付未來的單車泊位需求，政府正研究在新發展區及新市鎮，將單車泊位列為土地用途的附屬設施，要求合適的新發展項目按其土地用途及發展規模，配備足夠的單車泊位。政府會繼續在新發展區物色合適地點，增設公眾單車泊位，供市民及共享單車使用。此舉既能進一步推動「單車友善」環境，亦有助減少行人路上的違例停泊單車情況。針對違例棄置單車，政府會定期在各區採取聯合行動，清理相關棄置單車。

有關引入科技管理措施以預防違例棄置或停泊單車，政府會適時檢視相關科技的發展趨勢，並按成本效益及可行性等因素，考慮適當的安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0789)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府透過實施交通管理計劃、運用智能運輸系統、監察及規管公共運輸的運作、制訂和實施道路安全策略和措施，以及與區議會和其他公共機構定期保持聯絡，確保行人和行車的安全和秩序。就全港的道路交通黑點，當局可否告知本會：

1. 過去3年，交通意外死亡人數總數為何；
2. 列出現有全港交通黑點總數及位置，及過去3年的黑點意外宗數，傷亡人數分別為何；
3. 過去1年為多少個黑點實施改善工程，成效如何，對於長期未解決的黑點，有何針對性跟進計劃；
4. 長遠而言，政府會否全面檢討全港道路設計、引入智能交通系統，如AI監測車速等，以減少黑點數目？

提問人：姚銘議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

1. 根據紀錄，於2023年至2025年期間，交通意外的死亡人數表列如下：

年份	死亡人數
2023	96
2024	88
2025*	95

*臨時數字

2. 2023年至2025年於交通黑點發生的交通意外宗數及傷亡人數表列如下：

年份	交通意外宗數	傷亡人數		
		死亡	重傷	輕傷
2023	729	10	38	899
2024	649	8	27	809
2025*	508	3	12	619

*臨時數字

現時本港的交通黑點位置載列於附件。

- 3.及4. 政府一直採取多項措施加強道路安全，致力從源頭減少交通意外發生，包括改善道路設計和交通管理措施、檢視法例以加強對駕駛安全的要求和罰則的阻嚇力、應用科技以提升交通管理效能，以及加強宣傳教育和執法工作。

在改善道路設計和交通管理措施方面，運輸署透過分析交通黑點和交通意外比較頻繁的地點的意外數據，詳細研究是否有明顯的意外模式或共同成因，並制定針對性的改善措施，例如調整交通燈號、加設中央分隔欄、改善行人過路設施、優化交通標誌及道路標記等。2025年期間，運輸署已於19個交通黑點和交通意外比較頻繁的地點完成道路設施改善工程，當中3個地點於改善工程完成後一年，整體交通意外宗數及傷亡人數較工程前一年分別下降約27%及18%。其餘16個地點的改善工程完成至今未滿一年，運輸署正持續收集及分析更多數據，以評估其成效。

此外，運輸署和香港警務處亦持續善用新科技完善交通管理，提升道路安全。運輸署於2024年年底在全港各區共約100個出現較多車輛與行人碰撞意外的交通燈控制行人過路處黑點，安裝了會投射紅光的新型輔助行人過路裝置，以提醒行人不可在「紅色人像」燈號亮着時橫過馬路。就斑馬線過路處方面，運輸署已委託機電工程署

為全港公共道路上的斑馬線過路處更換傳統黃波燈，有關工程已於2024年年底展開。新型黃波燈有可發出閃動黃光的光環，支柱部分會發出閃動白光，相比傳統黃波燈更為顯眼易見，讓駕駛者加以留意斑馬線並提醒駕駛者停車讓路予行人。

整體而言，大多數交通意外涉及駕駛者因素，包括不專注地駕駛、行車時太貼近前面的車輛及不小心轉換行車線。有見及此，運輸署會繼續聯同香港警務處與道路安全議會，透過宣傳教育及執法工作，提升駕駛者的道路安全意識。

本港交通黑點*(路口)位置

1	亞皆老街，西洋菜南街
2	柯士甸道，覺士道，松山道
3	柯士甸道，白加士街
4	廣東道，柯士甸道，柯士甸道西
5	漆咸道南，柯士甸道，暢運道
6	漆咸道南，金馬倫道
7	車公廟路，紅梅谷路，美田路（車公廟路 近 新翠邨）
8	暢連路，機場路，機場南交匯處（機場路(北)）
9	暢連路，機場路，機場南交匯處（機場路(南)）
10	暢連路，機場路，機場南交匯處（暢連路(東)）
11	長沙灣道，荔枝角道
12	長沙灣道，東京街
13	長沙灣道，欽州街
14	呈祥道，蝴蝶谷道
15	川龍街，河背街
16	海防道，樂道
17	港灣道，菲林明道
18	佐敦道，連翔道
19	九龍公園徑，北京道
20	鯉魚門道(西行)，茶果嶺道
21	摩理臣山道，體育道
22	彌敦道，亞皆老街
23	彌敦道，柯士甸道
24	彌敦道，佐敦道
25	彌敦道，太子道西
26	彌敦道，梳士巴利道
27	彌敦道，窩打老道
28	博愛交匯處，元朗公路（近博愛醫院）
29	太子道東(東行)，景泰街
30	公主道，民豐徑
31	沙咀道，大河道（近荃灣大會堂）
32	大涌道交匯處，大涌道
33	担杆山交匯處，楓樹窩路
34	德士古道北，國瑞路
35	荃錦交匯處，蕙荃路
36	荃青交匯處，德士古道
37	荃青交匯處，荃灣路
38	窩打老道，亞皆老街，公主道

39	卑路乍街，士美菲路
40	置富道，薄扶林道支路
41	輔仁街，瑞和街
42	荔枝角道，太子道西，新填地街
43	落山道，馬頭圍道
44	龍蟠街，鑽石山站公共運輸交匯處連接路
45	馬頭圍道，佛光街，民裕街
46	竹篙灣公路，竹篙灣公路迴旋處
47	石硤尾街，窩仔街
48	天瑞路，天恩邨通路
49	屯門鄉事會路，屯合街
50	青山道，發祥街
51	眾安街，河背街
52	電氣道，清風街
53	禧利街，永樂街
54	基隆街，北河街
55	金巴利道，天文臺道
56	吉勝街，利眾街
57	桂林街，大南街
58	彌敦道，山東街
59	北河街，大南街
60	上海街，永星里
61	崇齡街，彝倫街
62	爵祿街，康強街

* 任何地點如：

- (i) 在過去1年之內，發生了6宗或以上涉及行人傷亡的交通意外；或
- (ii) 在過去1年之內，發生了9宗或以上涉及傷亡的交通意外；或
- (iii) 在過去5年之內，發生了2宗或以上涉及死亡的交通意外；或
- (iv) 在過去3年之內，發生了8宗或以上涉及行人傷亡的交通意外，會被列作交通意外黑點。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0790)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「粵車南下」實施情況，當局可否告知本會：

1. 計劃實施至今，粵車南下入境香港市區的累計申請宗數、獲批宗數、實際入境數量分別為何，當局有否計劃調整配額／逗留日數；
2. 粵車在港違反交通規則的個案宗數，以及主要違規類型為何；
3. 與香港整體交通意外率比較，粵車意外率是否維持低水平？當局會否加強與內地部門協調宣傳香港駕駛規範，以減低違規風險及提升市民信心？

提問人：姚銘議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

1. 「粵車南下」(入境市區部分)由2025年12月9日起接受合資格廣東私家車申請。運輸署在接獲由內地部門轉交的申請後會作出審批，並向成功申請人發出電子「國際通行許可證」(下稱「許可證」)。獲發許可證的粵車可預約經港珠澳大橋入境香港，每次留港最多三日。

截至2026年2月底，運輸署共接獲約4 200宗申請，共發出逾3 500張許可證，累計預約出行數目約2 500架次；其餘約700宗申請尚在處理中。

「粵車南下」推出以來整體運作有序暢順。政府正累積實施經驗和密切留意推展情況，包括口岸運作、附近道路交通情況、用家和市民適應程度，以及配套設施的提升狀況等，與粵方持續檢視和商討有序增加名額，並計劃於實施半年後逐步由現時廣東省四個城市(即廣州、珠海、中山

和江門)推展至廣東省其他城市，以穩健可控方式推進「粵車南下」。我們會適時公布有關安排。

2. 涉及「粵車南下」的違例情況屬零星個案，有關個案已獲處理或正在跟進中。
3. 根據紀錄，2025年在香港涉及左軚車的交通意外率為0.28%^(註1,2)，相比香港整體車輛交通意外率(3.37%)^(註1,2)為低，反映左軚車沒有為香港道路安全構成明顯的風險。然而，在推動「粵車南下」時，運輸署持續透過不同渠道為「粵車南下」司機提供資訊和進行宣傳教育，包括在內地查驗中心及社交媒體播放「香港駕駛須知」短片，介紹香港的交通規則、交通標誌和道路標記，以及駕駛時需注意的事項；並透過宣傳單張，進一步加強教育，提醒粵車司機注意內地與香港不同的道路設計、交通規則和設施，以確保道路和駕駛安全。

註：

1. 臨時數字
2. 涉及意外率以年中領牌車輛數目計算

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0734)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案提到優化海濱用途，政府可否告知本會，

1. 請提供2024至2025年度，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、貴州街一號梯台及貴州街二號梯台的每月使用情況。
2. 當局如何評估尖沙咀五號梯台和尖沙咀二號梯台的使用情況？當局會否有計劃優化該兩梯台，以增加使用量，分流尖沙咀一號梯台不勝負荷的情況。

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

經諮詢相關部門(包括文化體育及旅遊局、康樂及文化事務署(康文署)及土木工程拓展署(土拓署))，運輸署的綜合回覆如下：

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。由於2025-26年度的登岸設施使用量調查尚未完成，相關登岸梯台於2023-24年度的使用量調查結果總結於下表：

	登岸設施的一天使用量 ^(註) (船次)	
	平日或 周六	周日或 公眾假期
跑道公園碼頭一號梯台	21	16
跑道公園碼頭二號梯台	8	10
景雲街梯台	15	5
貴州街一號梯台	55	35
貴州街二號梯台	13	4
尖沙咀二號梯台	0	0
尖沙咀五號梯台	0	0

註：調查在正常天氣的一天由上午7時至下午8時期間進行。

- 登岸梯台屬於公眾登岸設施，供船隻上落乘客。就尖沙咀東一帶而言，尖沙咀一號梯台現時由康文署管理，其餘二號及五號梯台則由運輸署負責管理及監察其使用量；上述公眾登岸梯台均由土拓署負責其保養及維修。

根據康文署及旅遊業監管局的觀察，尖沙咀一號梯台有較多遊船使用，現時運作整體暢順，星光大道的排隊秩序亦大致良好。

至於尖沙咀二號及五號梯台，現時則有閒置容量(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，或九龍公眾碼頭作上落船之用。政府會持續檢視公眾登岸設施的使用情況，並聽取持份者的意見，以改善登岸設施的設計及使用安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2411)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府可否告知本會：

1. 過去1年，已登記的非專營巴士數量；及
2. 過去3年，當局增加商用車輛(適合於非專營巴士)泊車位的進度，以及現時全港共提供多少個上述泊車位？
3. 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，自計劃推出至今，申請數目、種類及審批情況分別為何？
4. 請列出該「行業計劃」各輪申請及獲批配額數目，以及司機類別(公共小巴、本地客車及跨境直通巴司機)的分項數字。

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：45)

答覆：

1. 截至2025年12月，已登記的非專營公共巴士數目為6 951輛，而私家巴士數目為862輛。
2. 截至2025年12月，全港共有4 528個適合非專營巴士使用的商用車輛泊車位。在過去數年，部份短期租約停車場因配合城市發展需要而被收回，令非專營巴士泊車位的數目由2023年的4 665個下降至2024年的4 356個。隨著政府持續積極增加商用車輛泊車位的供應，非專營巴士泊車位數目於2025年回升至4 528個。政府正繼續在「一地多用」停車場提供非專營巴士泊車位、在合適的短期租約停車場訂明最少需提供的商用車輛泊車位數目、增設更多路旁商用車輛泊車位(包括夜間泊車位)、在新發

展項目開放附屬泊車位及上落客貨區作夜間公眾商用車輛停泊用途，以及鼓勵學校於非上課時間開放校舍的非專營巴士泊車位供學生服務車輛停泊等。

3. 及 4.

為紓緩業界人手問題，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」(計劃)，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。兩輪申請的詳情載於附件。此外，因應首批輸入勞工的合約期於2025年年底陸續屆滿，運輸署於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。在接獲續期申請後，運輸署會審視有關營辦商是否繼續符合計劃的準則(包括輸入勞工與全職本地員工1比2的人手比例、輸入勞工的薪酬不得低於相關職位的每月工資中位數、須符合相關本地招聘要求等)。截至2026年2月底，589個配額(包括324個公共小巴及265個客車輸入司機配額)獲批續期。

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) 6 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。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：3495)

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. 根據路政署回覆，擬建工程大部分座落於香港房屋委員會及安望置業有限公司共同擁有的私人地段內；路政署與相關業權人商討的具體時間表及已達成的共識為何；
2. 如業權協調導致工程延期，當局有何應變方案或替代走線建議；如有，詳情為何；如無，原因為何；
3. 在自動扶梯系統落成前的過渡期；運輸署有否檢視現有巴士及專線小巴路線的班次，以協助區內長者及行動不便人士出行；如有，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：49)

答覆：

1.就擬建「沙田穗禾苑至火炭路底行人徑行人通道系統」工程項目，路政署與相關業權人商討的工作已大致完成，項目的走線亦已大致敲定。因應擬建工程走線涉及私人土地和東鐵綫，路政署現正與相關業權人和地政總署就項目的土地安排（包括設立地役權、永久及暫時佔用土地的權利等）作詳細檢視和適當修改，藉以制訂工程項目刊憲內容。

2. 為盡可能減少收回私人土地和相應的補償金額，路政署建議為擬建工程設定地役權，並與相關持份者商討永久及暫時佔用土地的權利的安排。由

於擬建走線目前沒有重大爭議，路政署暫不考慮為工程項目增設替代走線或其他應變方案。

3. 運輸署一直透過不同方式，包括安排實地調查及檢視公共運輸服務營辦商提交的營運資料及數據等，密切監察區內的乘客出行模式及公共運輸服務水平，並會與相關部門保持聯繫，因應地區發展、人口變遷及乘客需求變化，適時與公共運輸服務營辦商商討調整服務的可行性，配合乘客出行需求。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3693)

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：

大老山公路T6橋其擴闊工程時間表為何？

提問人： 陳克勤議員(立法會內部參考編號：68)

答覆：

大老山公路T6橋擴闊工程項目的勘察研究已於2023年第4季完成。路政署現正根據勘察研究所得積極循多方面探討推展該項目的可行方案，包括優化橋樑擴闊部分的設計、研究前期公用設施改道安排，以及引入創新設計和建造技術等，以期減低工程項目的建造成本及縮短施工時間。政府會持續審視工程項目的成本效益，按緩急優次適時及有序地推展相關項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3571)

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，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)追加預算/超支費用(如適用)及(x)推展部門分別為何；

鐵路項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)	(x)
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										
中鐵線										
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.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：46)

答覆：

1. 問題提及的鐵路項目的詳細資料載於附件。

1. 路政署推展及監管鐵路項目涉及的編制(截至2026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	3
專業職系	95	46
技術職系	31	-
一般職系	31	3

上述職位在2026-27年度的薪酬開支(按薪級中點估計的年薪值)約為2.2億元。

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。

2. 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符合施工質量及如期完工。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)	(x)
	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)	追加預算/超支費用 (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	不適用	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	不適用	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)	見註2	不適用	不適用	不適用	由港鐵公司負責	不適用	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	不適用	路政署
東鐵線古洞站	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	不適用	路政署

鐵路項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)	(x)
	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)	追加預算/超支費用(如適用)	推展部門
北環線項目(包括主線和支線)	北環線項目第一部分(註3)：2025年 北環線項目第二部分：有待確定	2034年或之前同步開通北環線主線和支線	北環線項目第一部分：314億元(按2025年7月價格計算) 北環線項目第二部分：有待確定	見註2	北環線主線：約10.7公里 北環線支線：約6.2公里	不適用	有待確定	由港鐵公司負責	不適用	路政署
港深西部鐵路(洪水橋至前海)	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。立法會財務委員會已於2025年6月批准撥款3億380萬元(按付款當日價格計算)開展香港段的勘查及設計工作。我們正進行設計和相關工地勘測工程、法定程序和財務評估等工作，過程中會對項目香港段的工程造價及經濟內部回報率作出估算。我們的目標是讓項目的香港段具備技術條件可於2027年招標以盡快展開詳細設計及建造工程，爭取於2034年完成香港段工程建設，並隨即進行聯調聯試，實現兩地政府於2035年開通港深西部鐵路(洪水橋至前海)的共同目標。									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。立法會財務委員會已於2024年7月批准撥款2億6,250萬元(按付款當日價格計算)為項目進行勘查及設計，以及相關工地勘測工作。我們正進行設計和相關工地勘測工程、法定程序和財務評估等工作，過程中會對項目的工程造價及經濟內部回報率作出估算。政府計劃於2026年就項目招標，目標於2033年或之前通車。									路政署

鐵路項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)	(x)
	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)	追加預算/超支費用(如適用)	推展部門
南港島線(西段)	前期建造工程預計於2027年開展	2034年或之前	見註4	見註4	約7.5公里	不適用	見註4	由港鐵公司負責	不適用	路政署
白石角站	政府在2021年宣布為興建東鐵線白石角站及附近的綜合發展進行研究。白石角綜合發展項目的籌備工作已處最後階段，政府會繼續與港鐵公司緊密協商，待完成內部程序後會盡快向外公布，交代發展項目的整體建議。新鐵路站的規劃一直按計劃同步進行，目標是在2033年或之前開通新鐵路站。									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。港鐵公司已於2025年12月提交建議書。路政署正審視港鐵公司的建議書，並與港鐵公司緊密協商。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。									

鐵路項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)	(x)
	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)	追加預算/超支費用(如適用)	推展部門
啟德智慧綠色集體運輸系統	預計2026年內批出合約	2031年	註2	註2	3.5公里	不適用	有待確定	已完成勘查研究及初步設計，由專營公司負責詳細設計及建造研究。	不適用	土木工程拓展署
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，目前正進行詳細設計，以進一步評估工程造价。預計今年內會為第一階段項目進行投標，目標於2031年或之前通車。會繼續規劃及分階段推展其餘部分，以配合洪水橋／厦村及元朗南新發展區不同階段發展的交通及運輸需求。									土木工程拓展署
交椅洲人工島環保集體	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。由於交椅洲人工島填海工程現階段未有明確的推展時間表，詳細的工程資料尚待確定。									土木工程拓展署

鐵路項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)	(x)
	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)	追加預算/超支費用(如適用)	推展部門
運輸系統										
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。由於交椅洲人工島填海工程現階段未有明確的推展時間表，項目的詳細資料尚待確定。									土木工程拓展署
尖鼻咀至白泥綠色運輸走廊	政府現正探討適合在綠色運輸走廊採用的綠色公交模式。									

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、東鐵線古洞站、洪水橋站及北環線項目透過「鐵路加物業」模式由港鐵公司推展，小蠔灣站的建造成本則從地價中扣除，而啟德智慧綠色集體運輸系統項目透過「公共運輸導向發展」模式推展，故不涉及政府的核准工程預算。

註3: 北環線項目第一部分包括北環線主線當中由錦上路站通往牛潭尾車廠連接隧道和由新田站通往古洞站的兩段土木及結構工程，以及北環線支線的詳細規劃及設計工作。而項目第二部分則涵蓋北環線主線的餘下段落、牛潭尾車廠、由新田站至皇崗口岸站的北環線支線、全線的機電工程和列車，以及開通北環線項目之後的營運和保養。

註4: 南港島線(西段)正進行詳細規劃及設計，政府將與港鐵公司在「擁有權」模式及「鐵路加物業」模式的基礎上商討項目的財務安排，有關項目的工程造價尚待確定。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3451)

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：

路政署負責維修公用道路，包括接獲在行車路面出現坑洞或路面不平時，進行「緊急修葺」或較全面及持久的「路面重鋪」工程，就此政府可否告知本會：

- 1.過去三年，每年本港各區分別接獲要求修葺路面坑洞的個案宗數為何？
- 2.過去三年，因應有修葺路面坑洞的要求後，每年各區分別進行「緊急修葺」及「路面重鋪」的次數分別為何？
- 3.路政署有監管機制以確保道路維修工程的質素及耐用程度。過去三年每年各區分別有多少宗跟進承建商修葺路面坑洞欠妥的跟進個案？
- 4.承上題，過去三年每年分別共有多少向相關承辦商扣減合約款項及發出警告信的跟進個案？有否承辦商因不符合要求最終被撤銷工程合約
- 5.署方因應什麼因素決定為個案考慮「路面重鋪」，而非進行臨時性的「緊急修葺」？

提問人：植潔鈴議員(立法會內部參考編號：118)

答覆：

1. 過去3年，路政署接獲各區要求修葺路面坑洞的個案數字表列如下：

地區	2023年	2024年	2025年
中西區	39	30	161
東區	21	58	93
南區	10	28	56

地區	2023年	2024年	2025年
灣仔區	112	142	88
九龍城區	9	56	75
油尖旺區	63	104	152
深水埗區	127	192	130
黃大仙區	3	3	17
觀塘區	22	37	102
大埔區	9	19	71
元朗區	246	312	293
屯門區	41	84	99
北區	98	162	168
西貢區	26	55	50
沙田區	57	36	136
荃灣區	17	25	76
葵青區	69	83	97
離島區	34	62	48

2及5. 除跟進有關公共道路損毀或欠妥的報告或投訴外，路政署亦透過合約委聘承建商進行定期道路巡查，在得悉路面出現坑洞後，按部門服務承諾在**48**小時內完成路面坑洞的緊急修葺工作。過去三年，全部修葺路面坑洞的工程均在收到報告後的**48**小時內完成。完成緊急修葺工作後，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，進一步改善路面的整體狀況。路政署沒有就因修葺坑洞而進行的「緊急修葺」及「路面重鋪」作分類統計。

3及4. 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道路維修工程的質素及耐用程度。承建商在完成道路巡查及維修保養工作後，須提交完工報告供路政署查核。路政署除檢視承建商提交的道路檢查及維修完工報告外，亦會抽樣選出一定數量已完成的道路檢查，以及就進行中或已完成的維修保養工作，進行現場審核巡查以核實承建商有否妥善完成有關工作。

如發現承建商的工作欠妥，未達到合約指定水平，路政署會根據合約規定作跟進，包括因應承建商未有準時及妥善完成道路維修保養工作並提交相關報告，向其發出欠妥事項的違約通知書；將審核巡查期間發現的不足之處記錄在報告內，用以評估承建商的服務水平；根據發出違約通知書的情況及承建商的服務水平扣減合約款項；以及因應承建商整體表現欠佳，或表現欠妥導致發生嚴重事故發出警告信等，並會在每月進度會議上責成承建商跟進及改善。路政署亦會將承建商的欠妥表現反映在其表現評核報告，報告的評分

會直接影響承建商日後投得新工務工程合約的機會；若報告持續被評為不合格，承建商更有機會被暫停投標資格。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，並適時完成有關維修工作，以確保道路安全。

路政署曾於過去三年在發現道路維修工作欠妥時，根據相關合約條款作出跟進(例如向表現不理想的承建商發出違約通知書)，但並無因承建商表現欠佳而提前終止轄下任何道路維修保養合約。由於相關跟進工作涉及各種維修工作欠妥的情況，路政署並無就承建商修葺路面坑洞欠妥的跟進個案分拆備存有關數據。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3389)

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：

在『26/27年度需要特別留意的事項』提及，繼續就港深西部鐵路香港段(洪水橋－前海)進行勘測及設計工作，並與深圳當局磋商推展工作。請告知本會：

(1)目前港深兩地政府就跨境鐵路橋樑/隧道部分的建設成本分攤機制是否已達成共識？若有，詳情為何；

(2)當局有否就該鐵路項目的營運模式與深圳當局制定初步定案？

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：41)

答覆：

按照構建「軌道上的大灣區」的願景，特區政府與深圳當局正繼續透過「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港深西部鐵路（洪水橋至前海）。為加強兩地工作對接，兩地政府早前亦在專班的框架下，設立「跨界軌道項目推展辦公室」（辦公室）和「法務小組」，推進跨境鐵路項目的勘測、規劃和設計等工作，以及研究和討論兩個項目所涉及的法律事宜。

兩地政府同意採用「同步建設、統一營運」的模式推展港深西部鐵路（洪水橋至前海）下一階段工作，即港深雙方分別同步首先處理香港段和深圳段的設計及建造工程，隨後採用單一營運商統一營運及採購全線的鐵路系統，以提高港深西部鐵路（洪水橋至前海）的成本效益、營運效率和靈活性。

關於分攤港深西部鐵路（洪水橋至前海）建設成本方面，兩地政府的初步共識是有明確屬地的工程部分，例如鐵路站和隧道，由兩地各自按屬地分擔，而全線共用設施例如列車和信號系統，則由兩地平均分擔。兩地政府會繼續透過專班和辦公室商討詳細安排。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3641)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 技術服務

管制人員： 路政署署長(邱國鼎)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局曾就提出就本港新鐵路項目設立「電子中央審批平台」簡化流程，屆時將大大簡化流程，即時追蹤及查閱審批情況，請問此平台設立的進度為何？會否將「中央審批」模式進一步推展至北都其他項目？

提問人： 劉文君議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

路政署透過調配內部資源成立了鐵路審批組，專責處理新鐵路項目的建築圖則審批工作，並設立電子中央審批平台，便利提交文件及審批建築圖則，提升行政效率。鐵路審批組將負責審批多個新鐵路和集體運輸系統項目，包括北環線、港深西部鐵路（洪水橋至前海），以及位於啟德和東九龍的智慧綠色集體運輸系統項目等。相關電子中央審批平台已投入運作。

除了上述鐵路審批組的電子中央審批平台外，路政署亦已為北都公路的勘察研究工作設立電子平台，讓政府部門、顧問及相關機構透過該平台提交及回覆文件，以提升效率。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3570)

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：

海事處自2024年推出以CII評級為基準的綠色優惠措施，並在2025年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。就此，請政府告知本會：

- (1)當局以CII評級為基準的綠色優惠措施推出至今，每年有多少船舶取得優惠？涉及的優惠金額有多少？
- (2)每年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)綠色優惠措施原定為期三年，當局評估成效若何？會否延長有關優惠措施？
- (4)計劃推行至今，有多少香港註冊的船舶已取得批量註冊優惠？涉及的優惠金額是多少？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

答覆：

綠色優惠計劃於2024年6月28日推出，以鼓勵航運業綠色轉型。根據此計劃，所有5 000總噸或以上的香港註冊船舶如達到國際海事組織制定的碳強度指標評級A或B，便符合資格獲得綠色優惠，每艘合資格的香港註冊船舶可於2024至2026年間就每個對應年份獲得港幣二萬元。批量註冊優惠則在2025年2月14日推出，以吸引更多船東在香港註冊船舶。船東於24個月內在香港船舶註冊處註冊多於一艘合資格的船舶，便可獲退還相關船舶的註冊

費及首年噸位年費。同一申請可涵蓋不同船東的船舶，並可由船東、船舶管理人或船舶代理人作出申請。

(1) 在2024-25年度獲批綠色優惠的船舶共817艘，涉及的優惠金額為港幣16,340,000元；而在2025-26年度（截至2026年2月28日）獲批綠色優惠的船舶共692艘，涉及的優惠金額為港幣13,840,000元。

(2) 獲批綠色優惠的船舶中，獲碳強度指標評級A和B的數目分別為：

(i) 碳強度指標評級A：406艘（2024-25年度）；及330艘（2025-26年度，截至2026年2月28日）；及

(ii) 碳強度指標評級B：411艘（2024-25年度）；及362艘（2025-26年度，截至2026年2月28日）。

(3) 綠色優惠計劃自2024年6月推行至今，截至2026年2月28日，海事處已批准合共1 509宗申請，發放的獎勵金額合共港幣30,180,000元，該計劃將於本年12月31日結束。計劃讓航運界知悉香港船舶註冊處努力推廣環境保護及碳減排的目標，並建立優質船舶註冊的形象。我們會密切留意國際海事組織於本年稍後時間完成碳強度指標評級的檢討結果再作檢視。

(4) 截至2026年2月28日，批量註冊優惠申請涉及87艘船舶，總噸位約為5 500 000。其中53艘船舶（總噸位約為4 000 000）已完成註冊，涉及的優惠金額約為港幣4,000,000元。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3645)

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：

就吸引高端過夜客羣，加強向具潛力的客源市場推廣，積極推動更多各類型的會議、展覽及獎勵旅遊在港舉行，請告知：

海事處早前已與廣東海事局成立專項工作組，就便利遊艇出行的各項議題（包括廣東省提出的遊艇自由行方案）保持磋商與合作，共同制訂相關實施措施，最新進度為何？有沒有具體路線圖和時間表？如有，詳情如何？如否，原因為何？

提問人：朱立威議員(立法會內部參考編號：51)

答覆：

海事處正積極與廣東海事局就「港艇北上」和「粵艇南下」的便利措施細節進行磋商，包括遊樂船隻的安全標準和技術要求，相關細節待確實後會適時公布。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3304)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 港口服務，(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：

為加快建設香港成為綠色船用燃料加注及交易中心，《財政預算案》提出減免綠色燃料船舶港口費，以及向在港註冊的此類船舶提供優惠，涉及3400萬元資助。根據綱領3，局方將與相關部門合作，落實措施支援綠色船用燃料在香港的發展；就此，可否告知推出有關減免及優惠，預計可吸引多少船隻來港加注？又可吸引多少新船註冊？有關減免及優惠有沒有期限？

提問人：吳永嘉議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

為加快建設香港成為綠色船用燃料加注及交易中心，海事處將推出「綠色船用燃料相關船隻港口費優惠計劃」（「港口費優惠計劃」），減免綠色船用燃料相關船舶（相關船舶）的部份港口費，有助降低船舶轉用綠色船用燃料的開支，並吸引更多相關船舶到香港停靠和加注。港口費優惠計劃將於2026年實施，為期三年。我們計劃向在香港使用、運載及／或加注指定綠色船用燃料的遠洋船舶提供25%或50%港口費優惠，預期在三年期內可吸引超過1 000船次相關船舶來港停靠或加注綠色船用燃料，涉及的總開支為1,070萬元。

此外，政府將同時推出為期三年的「綠色船舶註冊優惠計劃」，為使用綠色船用燃料的香港註冊船舶（包括現有及新註冊船舶）每年提供60,000元的

獎勵，涉及開支約共2,320萬元。優惠計劃有助進一步推廣香港船舶註冊處的綠色船隊品牌，推動香港註冊船舶的綠色轉型，並提升香港在國際航運界的競爭力。預計在三年計劃期內可吸引約100艘新綠色燃料船舶來港註冊，約佔全球同期新增綠色船舶數目的四分之一。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3635)

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：

就綠色航運和智慧物流，請告知本會：

二零二六至二七年度需要特別留意的事項表示，繼續推行在二零二四年所推出以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。截至今年2月底，已經審批通過多少香港註冊的船舶取得綠色優惠？涉及的金額詳情為何？

提問人： 姚祖輝議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

綠色優惠計劃於2024年6月28日推出，旨在鼓勵航運業綠色轉型。根據此計劃，所有5 000總噸或以上的香港註冊船舶如達到國際海事組織制定的碳強度指標評級A或B，便符合資格獲得綠色優惠，每艘合資格的香港註冊船舶可於2024至2026年間就每個對應年份獲得港幣二萬元。截至2026年2月28日，海事處已批准974艘香港註冊船舶合共1 509宗申請，涉及獎勵金額合共為3,018萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3667)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二六至二七年度需要特別留意的事項，運輸署將會：繼續進一步優化「港車北上」的運作及支援推行「粵車南下」。由於「港車北上」持續造成本地消費外流，零售及餐飲業界反映假日及高端消費群體明顯流失。可否告知本會：

會否同步檢視跨境交通政策，確保本地經濟不再因政策滯後而承受不必要的流失？

提問人：陳宗彝議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

特區政府一直致力與粵方推動各項跨境通行措施，促進粵港澳大灣區（大灣區）的互聯互通。「粵車南下」是與「港車北上」的互惠安排，為大灣區融合發展注入更大動能，不僅促進粵港兩地居民雙向奔赴，「粵車南下」較高消費能力的旅客亦為香港的旅遊、零售及餐飲等行業帶來機遇，從而帶動本港經濟增長。

隨著「港車北上」自2023年7月的成功落實和推展，港珠澳大橋（大橋）的使用量持續攀升。在此基礎上，粵港雙方積極推進「粵車南下」，並於2025年年底正式實施，開啟內地居民另一訪港新模式。在「粵車南下」安排下，合資格的廣東私家車可透過創新簡便的途徑申請經大橋赴港，在大橋香港口岸人工島上的自動化停車場泊車後，司機和乘客可使用「易泊飛」服務經香港國際機場轉乘飛機，或使用將於稍後推出的「易泊遊」服務入境並轉乘香港本地交通工具訪港，有助於提升香港國際航空樞紐的地位；或在無須取得常規配額下以自駕方式經大橋直接入境並駛至香港市區。

我們按確保安全、有效分流、完備配套和簡便申請的策略，有序推展「粵車南下」，整體運作暢順。我們正累積實施經驗和密切留意推展情況，包括口岸運作、附近道路交通情況、用家和市民適應程度，以及配套設施的提升狀況等，與粵方持續檢視和商討有序增加名額，並計劃於實施半年後逐步由現時4個廣東省城市（即廣州、珠海、中山和江門）推展至廣東省其他城市，以穩健可控方式推進「粵車南下」。我們會適時公布有關安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3568)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局就青衣南一幅用地，讓業界發展綠色船用燃料貯存設施進行可行性研究增加撥款。就此，請政府告知本會：

(1)當局在去年9月曾邀請業界就青衣南一用地發展綠色船用燃料貯存設施提交意向書，有關意見若何？

(2)當局就此項可行性研究的預算開支是多少？涉及人手又是多少？

(3)預計這項可行性研究甚麼時候完成？

(4)據了解當局今年內會完成綠氨和氫氣加注可行性研究，相關研究涉及開支和人手為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

為把握國際航運脫碳的趨勢，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，推動把香港發展成為綠色船用燃料加注和貿易中心。政府正全力落實各項行動措施，當中包括為推動為不同綠色船用燃料提供貯存設施。

我們在青衣南預留一幅沿海用地，為發展綠色船用燃料貯存設施作準備，早前亦已向業界徵集意向書，了解市場對在該用地上發展綠色船用燃料貯存設施的興趣及計劃。我們收到來自本地、內地和海外企業遞交共7份意向書，表示相關用地適合用作發展各種綠色船用燃料的貯存設施，並就發展參數和用地規劃等提供意見。我們正聯同土木工程拓展署及其委聘的顧問公司，參考這些資訊進行可行性研究，為進行法定和規劃申請許可作準備，適時推出市場。相關可行性研究的總預算為1,750萬元，預計於2027年底完成。

至於綠氨和氫氣加注可行性研究，將聚焦於綠氨和氫氣作為船用燃料的安全性、基礎設施建設及供應鏈整合，為未來香港進行綠氨氣及氫氣加注的發展方向提供參考。該可行性研究預算為400萬元。海事處正著手準備相關招標文件，預計於2026年第二季經公開招標程序委聘顧問展開可行性研究，顧問公司將於2026年第四季向海事處及運輸及物流局提交初步建議。

至於進行上述兩項可行性研究的相關工作，由於決策局和部門將透過現有的人手處理，所以沒有相關開支和人手的分項資料。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3659)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

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：

(一) 自「運輸業輸入勞工計劃-航空業」推出至今，每輪申請的以下資料：

(i) 接獲的新申請個案數字；

(ii) 接獲的續約申請個案數字；

(iii) 獲批的配額數量（按工種列出分項數字）；及

(iv) 拒批的申請個案及涉及的配額數量（按工種列出分項數字）；及

(二) 有否參與計劃的僱主或抵港外勞被發現違反輸入規定或違反勞工相關法例；如有，相關數字及詳情為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

政府在2023年7月推出運輸業輸入勞工計劃－航空業（計劃），在保障本地勞工就業的前提下，適度容許香港機場管理局（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。

計劃經過首兩輪申請後，未被使用連同餘下的配額合共2 206個，並於第三輪申請全數批出。詳情請參閱下表。

工種類別	第一輪申請 2023年7至8月		第二輪申請 2024年3至4月		第三輪申請 2025年3至4月	
	申請配 額數目	批出配 額數目	申請配 額數目	批出配 額數目	申請配 額數目	批出配 額數目
1. 地勤人員	728	719	1 213	1 184	951	510
2. 機坪服務員	465	445	549	545	714	472
3. 機艙工作員	366	366	283	263	398	328
4. 飛機維修技 工/ 技術員	390	390	192	192	210	60
5. 牽引車司機	325	306	212	212	218	103
6. 倉務處理員/ 貨站服務員	206	206	140	140	101	101
7. 機械 / 升降 台操作員	193	193	152	152	224	181
8. 客戶服務員	90	90	148	148	206	206
9. 飛機拖車司機	30	30	10	10	15	13
10. 維修員	96	96	136	136	255	232
總數	2 889	2 841	3 035	2 982	3 292	2 206

為確保機場運作和服務的持續性，運輸及物流局及機管局於2025年7月起，容許僱主就續約事宜申請配額，以便與現有輸入勞工安排續約。詳情請參閱下表。

工種類別	2025年7至8月		2026年1至2月	
	申請續約 配額數目	批出續約 配額數目	申請續約 配額數目	批出續約 配額數目
1. 地勤人員	195	195	864	864
2. 機坪服務員	342	342	339	339
3. 機艙工作員	267	267	208	208
4. 飛機維修技 工/ 技術員	19	19	7	7
5. 牽引車司機	226	226	130	128
6. 倉務處理員/ 貨站服務員	91	91	118	118
7. 機械 / 升降 台操作員	130	130	106	106
8. 客戶服務員	38	38	68	68
9. 飛機拖車司機	19	19	5	5
10. 維修員	28	28	68	68
總數	1 355	1 355	1 913	1 911

一般而言，上述兩類申請會因不符合下列情況而未能獲批：

- 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；
- 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；及
- 五、擬申請配額的工作合乎有關申請人短中期的需要。

自計劃推行以來，本局接獲勞工處共11宗與計劃相關的輸入勞工轉介個案。經機管局了解後，證實相關個案並不涉及僱主違反計劃的輸入規定，只牽涉如離職時的薪酬計算及續約薪酬等事宜。機管局已再次提醒僱主公司須與輸入勞工建立良好的溝通機制，向輸入勞工清楚解釋僱傭合約的條款。如個案涉及僱主或輸入勞工違反勞工相關法例，機管局會轉介予相關執法部門。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3649)

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(丘卓恒)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

土木工程拓展署已就南大嶼生態康樂走廊相關措施展開詳細技術研究工作，亦繼續進行優化連接南大嶼的道路網絡的可行性研究。就此，當局可否告知本會：

當局會否考慮興建一條連接南大嶼和港珠澳大橋的道路；如會，詳情為何；如否，原因為何。

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

政府早前公布《香港主要運輸基建發展藍圖》（下稱《藍圖》），前瞻性地整合所有正在規劃、設計及施工中的主要運輸基建項目，宏觀勾勒並提前布局策略性運輸基建發展，滿足至2046年及以後的運輸及物流需求。

根據已知的土地發展規劃資料，《藍圖》已充分考慮「北部都會區」等主要規劃發展區，以及全港現有各區（包括大嶼山南部一帶）的人口增長、就業和經濟活動所帶來的運輸和物流需求，並按交通分析建議項目的推展優次。南大嶼以生態保育和康樂為主題。目前，我們沒有計劃興建一條新的道路連接大嶼山南部和港珠澳大橋。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3647)

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就本港船廠用地及營運情況，請告知：

鑑於遊艇產業的發展需求，是否有規劃為船舶維修業提供長遠用地規劃？如有，詳情為何，如否，原因為何？

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

運輸及物流局一向支持繼續保留現時位於海旁的船廠用地，為遠洋船舶、本地船隻（包括漁船、本地營業船如渡輪，以及遊樂船）提供日常及緊急維修保養服務，以維持船隻及港口的日常運作，並促進海上安全。

船舶維修用地必須是臨海、可容納重型機械的場地，供應相對有限。根據地政總署提供的資料，船廠用地分佈於香港仔、鴨脷洲、筲箕灣、長沙灣、青衣西及北、大埔、大嶼山等一帶的沿海用地。大部分以短期租約形式租予本地船廠，為香港水域的漁船、營業船及遊樂船提供維修保養服務。

船廠的營運由私人市場主導。根據海事處的資料，香港領牌船隻數目在過去十年大部分時間保持增長，惟近年本地領牌船隻（包括遊樂船）數目自2023年起呈現下降趨勢，對船舶維修業的經營帶來挑戰。有鑑於近年本港船廠的營運情況，我們會持續觀察行業的發展情況，並考慮遊艇產業帶來的額外船舶維修需求，作出適當跟進。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3395)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在「26/27年度需要特別留意的事項」提及，繼續管理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。此措施為延續項目，請告知本會：

(1)該先導計劃自推出至今，共接獲多少宗申請？當中獲批核的宗數及涉及的總資助額為何；

(2)在26/27年度，針對該先導計劃的預算現金流量需求具體為何？預期能額外惠及多少間物流企業；

(3)當局有否設立機制評估該先導計劃對提升本港物流業生產力的實際成效？如有，請提供過去兩年相關的成效評估數據。如無，原因為何？

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：47)

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、社會及管治科技相關的應用服務(包括顧問服務)。

截至2026年2月，「先導計劃」共收到514宗申請，其中307宗已獲批，涉及約1.883億元資助，受惠企業超過240間。綜觀過往數據，我們預計2026-27年度的資助需求與過往水平相若，即每年平均批准約36宗申請，批出約2,400萬元資助。

為評估「先導計劃」的成效，秘書處會邀請受資助企業在項目完成後填寫問卷調查。根據統計，高達9成物流企業表示「先導計劃」對其業務運作帶來正面成效，包括改善營運流程、提升營運效率及服務質素等。

政府會繼續密切監察計劃的實施進度，並綜合考慮市場發展狀況、業界的反饋和建議等因素，按需要適時進一步優化計劃，以確保計劃能切合業界需要。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3685)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： ()

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(丘卓恒)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

《預算案》第145段提出為大宗商品貿易商提供半稅優惠，第152段則預留洪水橋23公頃土地發展現代物流圈。就此，當局可否告知本會：當局在洪水橋物流用地的規劃及基建研究上的預算開支為何？

提問人：黃永威議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

為配合現代物流業發展並打造香港成為以高價值貨物和電商市場為主的可持續國際物流樞紐，政府於2023年10月公布《現代物流發展行動綱領》(《行動綱領》)，引領香港物流業的未來發展方向。《行動綱領》指出香港的物流用地供應不足，引致租金成本上升，將影響香港作為區域物流樞紐的競爭力。考慮到穩定的物流用地供應對推動現代物流發展至為重要，《行動綱領》當中提出在北部都會區(北都)的新發展區內打造具不同功能的現代物流圈。同年，政府亦發表《北部都會區行動綱領》，勾劃北都的發展藍圖，當中洪水橋／厦村新發展區位於北都的「高端專業服務和物流樞紐」區域，憑藉「東進東出、西進西出」的跨境貨運佈局和鄰近深圳灣口岸的優勢，可成為現代物流重鎮。因此，政府在洪水橋／厦村新發展區已預留約32公頃土地作現代物流圈的試點，應付業界對物流用地的長遠需要，發揮群聚效應，以及促進智慧綠色物流在香港的持續發展。

洪水橋物流圈的規劃研究已於2024年3月開展及於2025年12月完成，研究結果已於2026年1月公布。研究的顧問費用約為3,087萬港元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3496)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

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. 計劃實施後，三條隧道發生交通事故的總體數字為何；對比計劃實施前，事故率有否上升；平均事故處理時間有無變化；
7. 運輸署有否建立常設機制，定期評估三隧分流計劃對青沙公路、東區走廊、西九龍走廊、觀塘繞道等主要連接道路的交通影響？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：50)

答覆：

- 1. 由於2025年的交通統計年報仍在編撰中，我們現提供2024年的交通流量統計數字。有關2024年各政府主要幹道的設計容車量及繁忙時段使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)，載列於附件一。
- 2. 2025年各行車隧道的設計容車量及繁忙時段使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於附件二。
- 3.-5.及7.
有關3條過海隧道過去5年(即2021年至2025年)按車種劃分的平日平均車流量及其所佔比率載列於附件三。

根據2025年交通數據，平日總過海車流量較「分時段收費」實施前(即2023年12月)上升約1%至約274 000架次。3條過海隧道的全日車流量則分布如下：西隧上升約24%至約109 000架次；紅隧下降11%至約94 000架次；東隧下降約10%至71 000架次。新收費實施後，平日過海車流量大致保持穩定，未有明顯誘發額外車流，同時交通在三隧之間更平均分布，善用各隧道的容車量。

另外，整體過海擠塞有所紓緩。以車龍為例，繁忙時段紅隧和東隧的車龍普遍分別減少約1公里和0.3公里；而在一般時段及非繁忙時段，即佔全日近八成時間，3條過海隧道(包括以往經常擠塞的紅隧)的交通較以往明顯暢順。鄰近隧道口的非過海交通亦有明顯改善，減少影響加士居道以及觀塘繞道一帶的交通。這些分流效果對整體市民出行、運輸物流和公交營運帶來正面影響。

為進一步紓緩西隧交通，政府已於2025年11月30日在隧道港島出口往中上環方向增設一條行車線。根據開通至今的觀察，隧道出口車輛切線情況明顯減少，行車較以往更為順暢，讓更多車流通過隧道。上述工程移除了西隧港島出口的樽頸，釋放了西隧管道以往未能盡用的容車量。

政府一直密切監察過海交通，包括過海車流對非隧道交通的影響，以更全面地檢視三隧的交通狀況及收費安排，適時作出以科學為本的交通管理措施。

- 6. 於2021年至2025年間，各過海隧道在管制區範圍內發生的交通意外宗數及每百萬車輛行駛公里計意外率表列如下：

過海隧道 ¹		年份				
		2021	2022	2023	2024	2025 ²
海底隧道	交通意外宗數	68	66	67	40	35
	每百萬車輛行駛公里計意外率	0.79	0.79	0.79	0.53	數據正在整理

過海隧道 ¹		年份				
		2021	2022	2023	2024	2025 ²
東區海底隧道	交通意外宗數	49	40	32	23	23
	每百萬車輛行駛公里計意外率	0.34	0.30	0.23	0.18	數據正在整理
西區海底隧道	交通意外宗數	38	29	47	98	90
	每百萬車輛行駛公里計意外率	0.77	0.67	0.80	1.18	數據正在整理
所有過海隧道	交通意外宗數	155	135	146	161	148
	每百萬車輛行駛公里計意外率	0.55	0.52	0.52	0.57	數據正在整理

註1：政府於2023年8月2日收回西隧的同時，於3條過海隧道實施首階段的「633」固定收費，及後於同年12月17日起在3條過海隧道實施第二階段的「分時段收費」。

註2：2025年交通意外宗數為臨時數字

總體而言，除西區海底隧道(西隧)外，其他過海隧道於實施新收費後在隧道範圍內發生的交通意外宗數及意外率與實施前有所下降。西區海底隧道的交通意外宗數及意外率上升，估計與西隧實施新收費後的車流增加有關。而3條過海隧道的總意外宗數在實施新收費後保持穩定，每年約150宗。就事故處理方面，營辦商按合約規定時限抵達現場處理。而事故處理的時間，則需視乎個別事故的性質和嚴重程度，不宜以平均處理事故的時間作直接對比。

各主要幹道的設計容車量及繁忙¹時段使用率

路段	主要幹道 ²	設計容車量 (架次／小時)	2024年 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	0.6
中環及灣仔繞道	四號	4 700	0.5
九龍			
公主道 (介乎衛理道與培正道)	一號	4 700	0.6
觀塘繞道 (介乎啓仁街與龍翔道)	二號	4 700	0.6
西九龍公路 (介乎連翔道與興華街西)	三號	4 700	0.9
東九龍走廊 (介乎馬頭角道與漆咸道北)	五號	3 000	1.1
龍翔道 (介乎南昌街與獅子山隧道公路)	七號	4 700	0.8
新界			
汀九橋	三號	4 700	1.2
南灣隧道	八號	4 700	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	1.2
粉嶺公路 (介乎掃管埔交匯處與和合石交匯處)	九號	4 700	0.7
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
港深西部公路 (介乎亦園路與深圳灣公路大橋)	十號	4 700	0.2

- 註1： 表格所載列的數據反映各運輸設施於2024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。
- 註2： 六號幹線由中九龍繞道(油麻地段)、中九龍繞道(九龍灣段)和將軍澳—藍田隧道組成。由於整條六號幹線預計在今年全線通車，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時段使用率

隧道 ¹	設計容車量 (架次／小時)	2025年 繁忙時段 使用率 ³
香港仔隧道	2 600	0.8
海底隧道	2 600	1.1
東區海底隧道	2 600	1.1
西區海底隧道	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	4 200	0.9
中九龍繞道	4 200	0.5 ⁵

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根據收費系統於2025年間星期一至五(公眾假期除外)的全年平均車流量。除3條過海隧道外，「繁忙時段」是指上午7時至10時及下午5時至8時內最繁忙行車方向的一小時。為更準確反映過海車流，3條過海隧道「繁忙時段」是指上午7時30分至10時30分及下午4時30分至7時30分內最繁忙的一小時。

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。

註4：參考政府於2025年接收大欖隧道和下調收費後的實際車輛組合，隧道設計容車量調整為每小時4 200架次，而2025年的使用率亦按接收大欖隧道後的車流量進行計算。

註5：中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日啟用，待今年全線通車後將成為第十條收費隧道，所有車輛全日劃一收取八元。因此，其2025年的繁忙時段使用率只根據2025年12月21日至2025年12月31日期間星期一至五(公眾假期除外)的數據計算，車流情況仍有待穩定。

3條過海隧道各車種平日平均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
2021	34 400 [54%]	1 600 [3%]	11 200 [18%]	4 000 [6%]	600 [1%]	11 600 [18%]
2022	27 900 [52%]	1 400 [3%]	10 100 [19%]	3 600 [7%]	400 [1%]	10 500 [19%]
2023	36 200 [50%]	1 400 [2%]	19 100 [27%]	4 200 [6%]	400 [1%]	10 700 [15%]
2024	51 300 [50%]	2 100 [2%]	22 700 [22%]	5 700 [6%]	500 [1%]	20 200 [20%]
2025	57 500 [53%]	2 200 [2%]	21 600 [20%]	6 000 [6%]	400 [1%]	20 800 [19%]

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

註 2：括號內數字為該車種在每日總車流量所佔百分比

註 3：「電單車」包括機動三輪車

註 4：「巴士」包括公共及私家巴士

註 5：「小巴」包括公共及私家小巴

註 6：由於數字四捨五入，百分比細項相加可能不等於 100%

3條過海隧道各車種平日平均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
2021	48 700 [46%]	5 400 [5%]	18 100 [17%]	6 800 [6%]	1 000 [1%]	25 300 [24%]
2022	46 600 [46%]	4 800 [5%]	17 800 [18%]	6 000 [6%]	800 [1%]	24 800 [25%]
2023	48 800 [48%]	4 500 [4%]	16 700 [16%]	6 400 [6%]	800 [1%]	24 600 [24%]
2024	53 600 [57%]	3 900 [4%]	17 200 [18%]	5 400 [6%]	600 [1%]	14 100 [15%]
2025	55 800 [60%]	3 600 [4%]	16 300 [17%]	5 200 [6%]	500 [1%]	12 300 [13%]

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

註 2：括號內數字為該車種在每日總車流量所佔百分比

註 3：「電單車」包括機動三輪車

註 4：「巴士」包括公共及私家巴士

註 5：「小巴」包括公共及私家小巴

註 6：由於數字四捨五入，百分比細項相加可能不等於 100%

3條過海隧道各車種平日平均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
2021	47 600 [58%]	3 000 [4%]	14 600 [18%]	3 000 [4%]	600 [1%]	12 600 [15%]
2022	41 500 [57%]	2 600 [4%]	13 700 [19%]	2 700 [4%]	500 [1%]	11 400 [16%]
2023	42 000 [57%]	2 600 [4%]	14 200 [19%]	2 800 [4%]	600 [1%]	11 200 [15%]
2024	40 800 [57%]	2 700 [4%]	12 800 [18%]	3 100 [4%]	600 [1%]	12 000 [17%]
2025	41 400 [58%]	2 700 [4%]	11 900 [17%]	3 200 [4%]	600 [1%]	11 600 [16%]

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

註 2: 括號內數字為該車種在每日總車流量所佔百分比

註 3: 「電單車」包括機動三輪車

註 4: 「巴士」包括公共及私家巴士

註 5: 「小巴」包括公共及私家小巴

註 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：3497)

總目： (186) 運輸署
分目： (000) 運作開支
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)
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？
- 4、 按高峰時段(如周末、公眾假期)與非高峰時段分類，旅客完成內地及香港兩地出入境手續的平均時間分別為何；
- 5、 針對西九龍站單日客流量屢創新高，當局有否設定人流警戒指標及相應的應急疏導方案；
- 6、 當局有何措施加強向旅客發佈實時人流資訊及預留時間建議，並評估有關宣傳的覆蓋率及成效？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：51)

答覆：

- 1-3、 高鐵香港段於2018年9月23日投入服務，連接現時超過50 000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110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、南沙北(原稱慶盛)、廣州新塘、廣州南及廣州東)和99個長途目的地，每日提供至少106對(即212班)短途及

長途列車班次。高鐵香港段自投入服務以來，單日乘客量最高為近145 800人次，於2025年的總乘客量超過3 100萬人次(平均每日乘客量約85 000人次)。

根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供的最新營運數字，於2026年2月，往來香港西九龍站客流量最高的10個高鐵班次，以汕頭、深圳北、廣州南、長沙南或汕尾為始發站或終點站，而每個班次在2026年2月的總客流量分別達到29 000至32 000人次。

港鐵公司會持續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，繼續與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。

- 4、 高鐵西九龍管制站自通關以來一直運作暢順。整體而言，百分之九十八的香港居民能夠在15分鐘內辦妥香港出入境手續，百分之九十五的訪客亦能夠在30分鐘內辦妥香港出入境手續。
- 5-6、 各出入境管制站相關部門時刻監察口岸的實時情況，並與內地對應口岸的相關部門保持聯繫，在有需要時啟動應變機制，透過緊密協調，靈活調配人手，加開檢查櫃枱和通道，並採取適當人流管控及交通疏導措施，以疏導旅客及維持口岸秩序。為便利旅客及早計劃跨境行程，保安局於2025年9月底推出一站式過關資訊平台「口岸通」，提供包括高鐵西九龍管制站等各陸路管制站的即時過關及其他有用資訊，便利旅客掌握各陸路管制站的最新情況。港鐵公司亦透過車站大堂的大型屏幕提供即時車次及入閘登車資訊、「通關情況顯示」(預計通關所需時間的實時資訊)；在B1層設置自助閘機以及輔助通道並加設大型行李檢查機；以及將部分B3層的檢票閘口的入口延伸至大堂中央位置，提升人流高峰時段的服務效率。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3513)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

現時大老山公路T6橋使用量為何？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：68)答覆：

大老山公路T6橋現時的設計行車量及繁忙時間使用率如下：

路段	設計行車量 (架次／小時)	使用率 ¹
大老山公路T6橋(南行)	3 000	1.03
大老山公路T6橋(北行)	3 000	1.01

註1:使用率指早上繁忙時間(即平日早上7時至早上10時最繁忙的1小時)交通流量與設計行車量的比率。使用率不計及正在排隊進入道路的車輛，不反映實際交通需求與設計容車量之間的關係。道路實際交通容量或會受其他交通因素影響，包括使用有關路段不同車輛的種類比例、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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3661)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

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：

在行車橋規劃敲定前，政府有何具體短期措施緩解廣福邨及大埔墟一帶的交通擠塞；會否考慮臨時交通管理措施或優化現有巴士路線？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

現時，廣福邨及大埔墟一帶的居民，主要依賴廣福道的東西通道及寶鄉街的南北通道出行。政府有以下短期措施紓緩區內的交通：

- (i) 土木工程拓展署會於廣福迴旋處進行改善工程，為廣宏街南行增設專用左轉線。待有關工程復工及完成後，由廣宏街南行往沙田及九龍方向的車輛無需進入迴旋處，從而減少進入迴旋處的車輛，提升迴旋處的運作效率；
- (ii) 運輸署正計劃擴闊廣福迴旋處西邊出口，增設額外行車線，讓更多車輛可更快駛出迴旋處，改善迴旋處的運作。運輸署已為工程完成地區諮詢，期間沒有收到反對意見。路政署現正為該項目進行詳細設計，並會爭取於2026年內為改善工程進行招標；
- (iii) 運輸署已委託路政署改善及擴闊寶鄉街與鄉事會街的路口，容許兩部長車同時在鄉事會街西行右轉入寶鄉街北行，從而改善交通安全及疏導區內交通。工程預計於2026年下旬開展；
- (iv) 運輸署在規劃公共運輸服務網絡，包括考慮調整現有巴士服務路線時，會審視現有公共交通服務的情況、乘客需求、服務調整對原有乘

客的影響、周邊的交通負荷的變化及整體資源運用等相關因素。運輸署會持續密切留意廣福邨及大埔墟一帶的交通情況、乘客出行模式及巴士路線營運實況，並參考上述因素，適時與專營巴士營辦商研究優化現有巴士路線的需要及可行性，便利市民出行；

- (v) 大埔警區一直依據重點交通執法項目政策，對違例事項採取嚴厲執法行動，以改變道路使用者引致交通意外或阻塞交通的不負責任行為，當中位置包括大埔墟一帶的主要道路如廣福道、鄉事會街及寶鄉街；及
- (vi) 運輸署會密切留意最新的交通情況，不時檢視區內繁忙路口的燈號設定以紓緩交通，並在有需要時推展其他合適的交通改善措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3574)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據《運輸資料年報2025》，香港道路交通意外傷亡每年數字呈上升趨勢，由2015年由20 381名傷者，上升至2024年23 656名傷者。當中60歲以上的駕駛者傷亡數字，更由2015年710名傷者，上升至2024年1 710名傷者。為提升道路交通安全，運輸及物流局將於2026-27年度提交法例修訂建議，提高駕駛執照申請人或持有人體格證明的要求；就此，可否告知本會：

1. 過去三年，每年涉及商用車司機的道路交通意外的傷亡數字為何；請以表列方式，按i).商用車類別ii).涉事駕駛者年齡組別(20歲以下、20至39歲、40至59歲、60歲及以上); iii).引致交通意外的主要因素(包括a).涉及駕駛者的因素、b).涉及傷亡者(駕駛者、乘客或行人)的因素、c).涉及車輛的因素、和d).涉及環境的因素)列出分項數字；及就涉及駕駛者因素的交通意外宗數，請進一步分為a).不專注地駕駛、b).行車時太貼近前面的車輛、c).不小心轉換行車線、d).車輛失控、e).疏忽地右／左轉及f).其他原因；
2. 政府曾先後提出不同計劃鼓勵商用車司機培養良好駕駛習慣，包括「至fit安全駕駛大行動」下的免費商用車司機健康檢查等計劃；過去三年，該等計劃的總開支以及參與人數分別為何；
3. 政府擬於2026-27年度提交法例修訂建議，提高駕駛執照申請人或持有人體格證明的要求；早前，政府曾表示會研究利用創新科技與人工智能進行反應測試，模擬路面情況評估司機的身體反應能力，或模擬路面情況和駕駛條件，以測試年長司機在不同情況下的駕駛反應；該計劃的總開支，以及參與人數為何；

4. 本地研究機構已有創科成果可精準檢測急加速、頻繁切線、駕駛時使用手機等駕駛行為，政府會否考慮要求商用車使用類似系統，藉創科成果提升駕駛安全；如會，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：47)

答覆：

1.

- (i) 根據紀錄，於2023年至2025年間，按商用車輛類別劃分涉及商用車輛駕駛者的道路交通意外的傷亡者[#]數字表列如下：

年份	交通意外所涉及的商用車輛類別								
	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	私家巴士	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛	所有商用車輛 [^]
2023	6 243	1 207	133	2 777	44	1 119	402	118	10 554
2024	6 782	1 248	145	3 014	48	1 167	414	120	11 699
2025*	6 024	1 120	138	2 791	49	1 179	426	156	10 739

註：[#]傷亡者包括在意外中所有傷亡的駕駛者、騎單車者、乘客及行人。

[^]若1宗交通意外涉及多於1類商用車輛，該宗意外的傷亡者會同時計算在涉及該宗意外的所有「商用車輛」類別內。因此，個別「商用車輛」類別的傷亡者數字總和，會大於「所有商用車輛」類別的實際傷亡者數字。

*2025年交通意外宗數為臨時數字

- (ii) 根據紀錄，於2023年至2025年間，按商用車輛駕駛者年齡組別劃分涉及商用車輛駕駛者的道路交通意外的傷亡者[#]數字表列如下：

年份	商用車輛駕駛者年齡組別				
	<20	20-39	40-59	≥ 60	所有年齡組別的商用車輛駕駛者 [^]
2023	0	1 687	5 220	5 008	10 554
2024	0	2 097	5 591	5 363	11 699
2025*	0	2 103	5 129	4 755	10 739

註：[#]傷亡者包括在意外中所有傷亡的駕駛者、騎單車者、乘客及行人。

[^]若1宗交通意外涉及多於1個「年齡組別」的商用車輛駕駛者，該宗意外的傷亡者會同時計算在涉及該宗意外的所有商用車輛駕駛者「年齡組別」內。因此，個別商用車輛駕駛者「年齡組別」的傷亡者數字的總和，會大於「所有商用車輛駕駛者」組別的實際傷亡者數字。

*2025年交通意外宗數為臨時數字

(iii)(a) 根據紀錄，於2023年至2025年間，按商用車輛駕駛者引致交通意外的因素而劃分的駕駛者數字^表列如下：

年份	商用車輛駕駛者引致交通意外的因素	商用車輛駕駛者數字
2023	不專注地駕駛	2 157
	行車時太貼近前面的車輛	1 030
	不小心轉換行車線	589
	疏忽地右/左轉	205
	車輛失控	62
	其他	1 280
2024	不專注地駕駛	2 293
	行車時太貼近前面的車輛	1 039
	不小心轉換行車線	628
	疏忽地右/左轉	251
	車輛失控	45
	其他	1 384
2025*	不專注地駕駛	2 229
	行車時太貼近前面的車輛	830
	不小心轉換行車線	510
	疏忽地右/左轉	218
	車輛失控	49
	其他	1 097

註：^由於涉及意外的商用車輛駕駛者，並非全部與意外因素有關，因此表中所示的數字總和並不等於涉及交通意外的商用車輛駕駛者總人數。

*2025年交通意外宗數為臨時數字

(iii)(b) 根據紀錄，於2023年至2025年間，按主要傷亡者因素劃分涉及商用車輛意外的傷亡者數字^表列如下：

年份	涉及商用車輛意外的主要傷亡者因素	傷亡者數字
2023	乘客在車廂內 (非樓梯) 失去平衡	409
	乘客在車廂內樓梯失去平衡	109
	行人不留神	90
	不顧交通情況橫過馬路 (在過路處以外的地方)	90
	上車/落車時失去平衡跌倒	40
	不顧交通情況橫過馬路 (在過路處)	37
2024	乘客在車廂內 (非樓梯) 失去平衡	490
	乘客在車廂內樓梯失去平衡	137
	行人不留神	100
	不顧交通情況橫過馬路 (在過路處以外的地方)	64
	不顧交通情況橫過馬路 (在過路處)	36
	上車/落車時失去平衡跌倒	35

年份	涉及商用車輛意外的主要傷亡者因素	傷亡者數字
2025*	乘客在車廂內 (非樓梯) 失去平衡	433
	乘客在車廂內樓梯失去平衡	137
	不顧交通情況橫過馬路 (在過路處以外的地方)	84
	行人不留神	68
	不顧交通情況橫過馬路 (在過路處)	57
	並非橫過馬路而在馬路上行走 (任意在馬路行走)	28

註：^由於涉及意外的商用車輛駕駛者，並非全部與意外因素有關，因此表中所示的數字總和並不等於涉及交通意外的商用車輛駕駛者總人數。

*2025年交通意外宗數為臨時數字

(iii)(c) 根據紀錄，2023年至2025年涉及意外而有車輛因素的商用車輛數目分別為57架、56架及58架(2025年為臨時數字)。

(iii)(d) 根據紀錄，2023年至2025年涉及商用車輛而有環境因素的交通意外宗數分別為44宗、50宗及36宗(2025年為臨時數字)。

2.

運輸署「至FIT安全駕駛大行動」的免費「商用車司機健康檢查」(免費「檢查」)旨在鼓勵商用車司機定期接受基本身體檢查，好讓他們及早了解和跟進自己的身體狀況。每位合資格的商用車司機可於1年內登記運輸署提供的免費「檢查」1次。過去3年合共約有9 000參與人次，涉及開支約530萬元。

3.

為推行提高駕駛執照申請人或持有人體格證明的要求，在香港大學顧問團隊及醫學專家小組的協助下，運輸署正制訂詳細的醫療指引及新的體格檢驗證明書，以落實相關建議。醫療指引會涵蓋認知及運動功能的評估，同時訂明醫生就評估司機適宜駕駛與否的相關準則。長遠而言，為更全面評估年長司機的駕駛能力，政府將研究利用創新科技及人工智能技術，並借鑑不同地區善用科技創新方面的經驗，以協助測試司機的身體反應能力，或透過模擬不同路面情況及駕駛環境，評估年長駕駛人士在不同情境下的反應表現。政府會繼續留意其他地區相關安排的成效，並考慮如何運用科技優化對年長司機駕駛能力的評估。

4.

專營巴士營辦商已陸續為巴士車隊安裝車長管理系統，以監測駕駛行為及加強行車安全。九巴、龍運及城巴所配備的系統均能利用實時數據偵測(包括超速、急加速及急煞車等)駕駛行為，並即時向車長發出提示。嶼巴則於2025年第三季開始使用車長管理系統，並計劃於2026年第三季全面應用於其車隊。

政府會繼續密切留意科技發展，適時制訂策略及推行措施，進一步提升駕駛安全。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3650)

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(謝詠誼)

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. 請表列五年減省共約六十二億元的開支詳情，包括每個財政年度、每個計劃可以節省的公帑、涉及的行政開支分別為何；
2. 過去三個財政年度，表列「公共交通費用補貼計劃」下的補貼總金額、平均每月受惠人數及每月人均補貼金額為何；
3. 會否公開「公共交通費用補貼計劃」調整方案的檢討報告和相關數據；如會，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：8)

答覆：

- 1及3. 政府在2025年完成檢討公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)後，由2025年6月1日起，補貼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。在調整補貼計劃前，2025年1月至5月的每月平均補貼金額約為2億1,700萬元，調整補貼計劃後，2025年6月至2026年2月的每月平均補貼金額約為1億6,200萬元，即每月平均減少約5,500萬元。有關調整有效減省開支，讓補貼計劃保持財政可持續性，同時保留政策原意，即為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。2026-27財政年度的預計補貼金額約為27.7億元，與調整前的預計補貼金額相比，節省約7.2億元。

政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用，補貼計劃在2026-27財政年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)為4,810萬元，佔預算補貼金額約1.7%。

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表列如下：

年份	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (千人)	每月人均 補貼金額 (元)
2023	3,909	3 036	107
2024	2,528	1 988	106
2025	2,238	1 764	106

- 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： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就進一步推動電動的士的應用，政府可否告知本會：

- 1、 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；
- 2、 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；
- 3、 參與「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」的電動的士數量、已批核的資助金額分別為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

- 1、 截至2026年2月28日，已領牌的電動的士數目為1 096輛，佔全港18 163輛的士約6.0%。
- 2、 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，參與貸款計劃的貸款機構(貸款機構)負責審批貸款申請，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，屬於整體職務，故涉及的開支及人手安排沒有詳細分項。

- 3、 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927宗申請，當中864宗申請已獲批准；9宗申請正在處理中；54宗因申

請人撤回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。在864宗獲批個案當中，700宗個案的申請人已提取貸款，貸款總額約為2.3億元；其餘164宗個案則由於車輛未到付等原因而導致申請人仍未提取貸款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3575)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署表示，將持續重整牌照服務運作流程，包括推出更多網上服務、引入人工智能協助處理牌照申請，針對免試簽發正式駕駛執照業務，政府可否告知本會：

一、請詳細提供過去5年，本港免試簽發駕駛執照的相關完整數據，包括但不限於：

- (1) 過去5年的申請總數、獲批總數、拒批總數及整體批核率，並按申請人所持原駕照的簽發國家／地區分項列出詳細數據；
- (2) 按私家車、輕型貨車、電單車等不同車輛類別，分別列明過去5年的免試簽發數量及佔比；
- (3) 過去5年拒批申請的主要原因分類及對應數量；

二、針對免試簽發正式駕駛執照業務，政府會否推出更多網上服務、引入人工智能協助處理牌照申請，如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：張培剛議員(立法會內部參考編號：40)

答覆：

一、

- (1) 現時，持有《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)附表4所列的國家或地方簽發駕駛執照的人士，可向運輸署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。過去5年，按申請人所持駕駛執照的簽發國家或地方劃分的「免試簽發」申請及審批數字載於附件。

- (2) 過去5年，按車輛類別劃分的「免試簽發」獲批申請數目及其佔該年獲批申請總數的百份比表列如下：

年份	車輛類別				(e) 獲批准的 申請總數 ^註
	(a) 私家車 [(a) / (e) x100%]	(b) 輕型貨車 [(b) / (e) x100%]	(c) 電單車 [(c) / (e) x100%]	(d) 機動三輪車 [(d) / (e) x100%]	
2021	26 872 [99.9%]	6 481 [24.1%]	7 008 [26%]	7 008 [26%]	26 905
2022	28 676 [99.3%]	6 360 [22%]	7 175 [24.9%]	7 175 [24.9%]	28 868
2023	67 021 [99.3%]	10 738 [15.9%]	14 405 [21.3%]	14 405 [21.3%]	67 471
2024	72 932 [99.3%]	11 457 [15.6%]	16 689 [22.7%]	16 689 [22.7%]	73 421
2025	83 470 [98.8%]	13 051 [15.4%]	19 873 [23.5%]	19 873 [23.5%]	84 493

註：每宗「免試簽發」獲批申請可涉及多於一個車輛類別

- (3) 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《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)所訂明的申請條件，例如駕駛執照已被註銷或屆滿超過3年，以及申請人並非以正式駕駛執照提出申請等。運輸署沒有備存按被拒原因而分類的統計數字。

- 二、運輸署由2026年3月16日起全面推行網上預約「免試簽發」櫃位服務，並增加預約名額四成至每個工作日550個，同時擴展服務至全港4間牌照事務處，進一步便利申請人及更有效運用資源。

經優化的網上預約系統已加入措施確保系統穩定性和減低濫用服務的機會，包括強化虛擬排隊系統、利用「智方便」和人工智能核實申請人身分、使用一次性密碼核實、設立人機驗證機制，以偵測並阻擋以自動程式操作搶籌等，務求做到預約流程暢順。運輸署會密切留意新安排的推行情況，確保系統運作暢順。

另外，運輸署亦會積極研究利用人工智能技術處理「免試簽發」申請程序，讓申請人可於新網上平台上載文件供系統初步審批，然後按其

預約時段前往牌照事務處核實文件正本，以確保文件的真確性，同時更好確保申請過程順暢快捷。

按申請人所持駕駛執照的簽發國家或地方劃分的
「免試簽發」申請及審批數字

(i) 2021年

駕駛執照簽發 國家或地方	接獲的 申請數目	獲批准的 申請數目	遭拒絕的 申請數目	獲批准 比率
中華人民共和國				
-內地	18 182	18 117	65	99.6%
-台灣	670	670	0	100%
-澳門	184	184	0	100%
丹麥	14	14	0	100%
巴基斯坦	1 452	1 410	42	97.1%
日本	261	261	0	100%
比利時	21	21	0	100%
以色列	20	20	0	100%
加拿大	604	601	3	99.5%
尼日利亞	22	20	2	90.9%
冰島共和國	0	0	0	-
印度	907	907	0	100%
西班牙	47	47	0	100%
孟加拉國	9	9	0	100%
法國	231	231	0	100%
芬蘭	5	5	0	100%
南非共和國以及 西南非	129	129	0	100%
美國	1 330	1 330	0	100%
挪威	5	5	0	100%
紐西蘭	112	112	0	100%
馬來西亞	240	240	0	100%
荷蘭	60	60	0	100%

駕駛執照簽發 國家或地方	接獲的 申請數目	獲批准的 申請數目	遭拒絕的 申請數目	獲批准 比率
奧地利	9	9	0	100%
意大利	58	58	0	100%
愛爾蘭共和國	35	35	0	100%
新加坡	206	206	0	100%
瑞士	51	51	0	100%
瑞典	44	44	0	100%
葡萄牙	11	11	0	100%
德國	112	110	2	98.2%
澳洲	676	673	3	99.6%
盧森堡	3	3	0	100%
英國	999	999	0	100%
韓國	313	313	0	100%
其他 [#]	1	0	1	0%
總計	27 023	26 905	118	99.6%

#註：以非《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)附表4所列國家或地方駕駛執照提交的「免試簽發」申請被拒個案。

(ii) 2022年

駕駛執照簽發 國家或地方	接獲的 申請數目	獲批准的 申請數目	遭拒絕的 申請數目	獲批准 比率
中華人民共和國				
-內地	20 306	20 289	17	99.9%
-台灣	785	784	1	99.9%
-澳門	221	220	1	99.5%
丹麥	8	8	0	100%
巴基斯坦	1 592	1 591	1	99.9%
日本	220	220	0	100%
比利時	31	30	1	96.8%
以色列	9	9	0	100%

駕駛執照簽發 國家或地方	接獲的 申請數目	獲批准的 申請數目	遭拒絕的 申請數目	獲批准 比率
加拿大	599	597	2	99.7%
尼日利亞	25	24	1	96.0%
冰島共和國	7	7	0	100%
印度	970	970	0	100%
西班牙	28	28	0	100%
孟加拉國	12	12	0	100%
法國	182	182	0	100%
芬蘭	4	4	0	100%
南非共和國以及 西南非	117	117	0	100%
美國	1 145	1 142	3	99.7%
挪威	11	11	0	100%
紐西蘭	113	112	1	99.1%
馬來西亞	226	226	0	100%
荷蘭	36	36	0	100%
奧地利	9	9	0	100%
意大利	46	46	0	100%
愛爾蘭共和國	20	20	0	100%
新加坡	170	170	0	100%
瑞士	39	39	0	100%
瑞典	32	32	0	100%
葡萄牙	7	7	0	100%
德國	62	62	0	100%
澳洲	629	627	2	99.7%
盧森堡	5	5	0	100%
英國	988	985	3	99.7%
韓國	247	247	0	100%
總計	28 901	28 868	33	99.9%

(iii) 2023年

駕駛執照簽發 國家或地方	接獲的 申請數目	獲批准的 申請數目	遭拒絕的 申請數目	獲批准 比率
中華人民共和國				
-內地	57 914	57 894	20	100%
-台灣	1 115	1 115	0	100%
-澳門	671	670	1	99.9%
丹麥	7	7	0	100%
巴基斯坦	698	697	1	99.9%
日本	221	221	0	100%
比利時	26	26	0	100%
以色列	10	10	0	100%
加拿大	1 039	1 039	0	100%
尼日利亞	26	24	2	92.3%
冰島共和國	0	0	0	-
印度	747	747	0	100%
西班牙	43	43	0	100%
孟加拉國	23	23	0	100%
法國	183	181	2	98.9%
芬蘭	1	1	0	100%
南非共和國以及 西南非	100	100	0	100%
美國	1 593	1 592	1	99.9%
挪威	8	8	0	100%
紐西蘭	124	123	1	99.2%
馬來西亞	295	295	0	100%
荷蘭	58	58	0	100%
奧地利	7	7	0	100%
意大利	47	47	0	100%
愛爾蘭共和國	30	30	0	100%

駕駛執照簽發 國家或地方	接獲的 申請數目	獲批准的 申請數目	遭拒絕的 申請數目	獲批准 比率
新加坡	183	182	1	99.5%
瑞士	47	47	0	100%
瑞典	25	25	0	100%
葡萄牙	5	5	0	100%
德國	103	103	0	100%
澳洲	737	737	0	100%
盧森堡	6	6	0	100%
英國	1 134	1 133	1	99.9%
韓國	275	275	0	100%
其他 [#]	2	0	2	0.0%
總計	67 503	67 471	32	99.9%

[#]註：以非《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)附表4所列國家或地方駕駛執照提交的「免試簽發」申請被拒個案。

(iv) 2024年

駕駛執照簽發 國家或地方	接獲的 申請數目	獲批准的 申請數目	遭拒絕的 申請數目	獲批准 比率
中華人民共和國				
-內地	64 575	64 475	100	99.8%
-台灣	1 064	1 064	0	100%
-澳門	543	542	1	99.8%
丹麥	10	10	0	100%
巴基斯坦	468	466	2	99.6%
日本	196	196	0	100%
比利時	20	20	0	100%
以色列	14	14	0	100%
加拿大	1 076	1 075	1	99.9%
尼日利亞	19	15	4	78.9%
冰島共和國	0	0	0	-

駕駛執照簽發 國家或地方	接獲的 申請數目	獲批准的 申請數目	遭拒絕的 申請數目	獲批准 比率
印度	576	575	1	99.8%
西班牙	38	38	0	100%
孟加拉國	22	22	0	100%
法國	197	195	2	99.0%
芬蘭	7	7	0	100%
南非共和國以及 西南非	98	98	0	100%
美國	1 487	1 485	2	99.9%
挪威	5	5	0	100%
紐西蘭	133	133	0	100%
馬來西亞	239	239	0	100%
荷蘭	52	52	0	100%
奧地利	7	7	0	100%
意大利	42	41	1	97.6%
愛爾蘭共和國	28	28	0	100%
新加坡	197	197	0	100%
瑞士	46	45	1	97.8%
瑞典	19	19	0	100%
葡萄牙	6	6	0	100%
德國	92	91	1	98.9%
澳洲	750	749	1	99.9%
盧森堡	3	3	0	100%
英國	1 253	1 249	4	99.7%
韓國	260	260	0	100%
總計	73 542	73 421	121	99.8%

(v) 2025年

駕駛執照簽發 國家或地方	接獲的 申請數目	獲批准的 申請數目	遭拒絕的 申請數目	獲批准 比率
中華人民共和國				
-內地	75 362	75 312	50	99.9%
-台灣	997	997	0	100%
-澳門	428	428	0	100%
丹麥	9	9	0	100%
巴基斯坦	805	803	2	99.8%
日本	203	203	0	100%
比利時	25	25	0	100%
以色列	12	12	0	100%
加拿大	1 222	1 222	0	100%
尼日利亞	17	17	0	100%
冰島共和國	2	2	0	100%
印度	594	594	0	100%
西班牙	27	27	0	100%
孟加拉國	46	45	1	97.8%
法國	174	171	3	98.3%
芬蘭	1	1	0	100%
南非共和國以及 西南非	101	101	0	100%
美國	1 474	1 474	0	100%
挪威	8	8	0	100%
紐西蘭	145	145	0	100%
馬來西亞	224	224	0	100%
荷蘭	78	78	0	100%
奧地利	10	10	0	100%
意大利	61	61	0	100%
愛爾蘭共和國	22	22	0	100%

駕駛執照簽發 國家或地方	接獲的 申請數目	獲批准的 申請數目	遭拒絕的 申請數目	獲批准 比率
新加坡	208	208	0	100%
瑞士	40	40	0	100%
瑞典	17	17	0	100%
葡萄牙	4	4	0	100%
德國	73	73	0	100%
澳洲	706	706	0	100%
盧森堡	2	1	1	50.0%
英國	1 228	1 227	1	99.9%
韓國	226	226	0	100%
總計	84 551	84 493	58	99.9%

- 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(謝詠誼)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

2025年5月，政府收回大欖隧道並實施新收費。當局可否告知本會：

1. 自2025年5月，每月繁忙時段及非繁忙時段使用該隧道的總車量，請表列出與2024年同月的數字作比較。
2. 新收費模式下，大欖隧道的通車狀況是否符合當局的預期。如是，詳情為何。如否，將增加多少資源及人手協助解決有關問題。

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：45)

答覆：

- 1-2. 政府在2025年5月31日收回大欖隧道並下調收費，以期吸引部分車輛轉用大欖隧道，以善用其剩餘容車量，紓緩其替代路線(例如屯門公路)的繁忙交通。運輸署一直密切監察大欖隧道新收費實施後的交通情況。大欖隧道的車流量如預期增加，而交通仍維持暢順，根據截至2025年12月實施新收費後的初步數據，大欖隧道平日繁忙時間較繁忙方向車流量／容車量比率介乎0.8至1.0。有關2024年及2025年6至12月繁忙時段及非繁忙時段使用大欖隧道的車流量載列於附件。

**2024年及2025年6至12月
大欖隧道平日平均車流量¹(雙向架次)**

月份	繁忙時段 ²	按年變化	一般時段 ²	按年變化	非繁忙時段 ²	按年變化
2024年						
6月	17 100	--	16 500	--	12 300	--
7月	15 900	--	16 100	--	12 100	--
8月	15 300	--	15 900	--	12 100	--
9月	16 600	--	16 200	--	12 400	--
10月	16 700	--	16 000	--	12 200	--
11月	16 800	--	16 400	--	12 400	--
12月	16 800	--	16 800	--	12 700	--
2025年						
6月	19 900	+ 16%	20 900	+ 27%	17 100	+ 39%
7月	19 400	+ 22%	21 300	+ 32%	17 400	+ 45%
8月	19 000	+ 24%	21 300	+ 34%	17 900	+ 48%
9月	19 300	+ 16%	20 700	+ 28%	17 300	+ 39%
10月	21 900	+ 31%	22 600	+ 41%	18 900	+ 55%
11月	22 500	+ 34%	23 100	+ 41%	19 100	+ 54%
12月	21 800	+ 30%	23 600	+ 41%	19 400	+ 52%

註：

1. 平日(即星期一至五，公眾假期除外)的交通流量，數據未剔除受長假期影響的日子
2. 「繁忙時段」是指上午7時至10時及下午5時至7時，「一般時段」是指上午10時至下午5時，而「非繁忙時段」為其餘時間。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3337)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜沒有指定

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就公眾碼頭管理及維護開支，請告知：

- (a) 除涉「改善碼頭計劃」的工程開支外，請表列過去5年各公眾碼頭的日常管理及維護開支，並分項說明。

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：64)

答覆：

- (a) 現時，全港共有約130個公眾碼頭供船隻使用，運輸署負責當中65個的日常管理，由路政署及食物環境衛生署進行日常維護工作，並由土木工程拓展署進行維修保養。上述部門就其負責的公眾碼頭進行有關工作的開支載於附件。

運輸署沒有備存由其他部門負責管理的碼頭的開支資料。

相關部門於過去5年就公眾碼頭的日常管理、維護及維修保養工作
所涉及的開支

部門	工作內容	涉及開支 (元)
運輸署	65個公眾碼頭的日常 管理	相關工作由現有運輸署人員執行，所涉開支沒有詳細分項。
路政署	公眾碼頭照明	約170萬*
食物環境衛生署	公眾碼頭環境衛生 及清潔	食物環境衛生署沒有備存為公眾碼頭提供環境衛生服務的分項開支。
土木工程拓展署	公眾碼頭設施維修 保養	約8,100萬元

*截至2026年1月

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3412)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署繼續改善新界新市鎮的現有單車徑和相關設施。未來一年，準備開放幾多單車徑，開支預算是幾多，會否與旅發局合作推廣成熟的單車徑。

提問人：江旻憻議員(立法會內部參考編號：41)

答覆：

現時已開放讓市民使用的單車徑共長約250公里。在2026-27年度，政府預計於東涌東開放約800米長的單車徑供公眾使用。該單車徑屬於工務計劃項目第7859CL號「東涌新市鎮擴展－工地平整及基礎設施工程」所涵蓋的範圍，因此並沒有該單車徑開支預算的分項數字。

宣傳推廣方面，香港旅遊發展局在「Discover Hong Kong」一站式旅遊資訊平台設有香港單車遊專頁，向旅客推介香港單車遊熱門路線及騎行好去處，涵蓋大埔、沙田、屯門、元朗區等地區的單車徑，以及在香港市區和離島開放予旅客騎單車的景點和地方，鼓勵旅客欣賞香港優美的郊區和城市景色。政府亦在網上專頁提供多項單車騎行安全的資訊，提醒旅客在香港騎行單車時須注意交通安全。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：3577)

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(謝詠誼)局長： 運輸及物流局局長問題：

港車北上已於23年7月1日起通行，粵車南下則於去年11月中旬分階段實行。就此，政府可否告知本會：

1. 過去一年每月私家車、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. 有否統計過去兩年，「港車北上」計劃下的私家車平均停留在廣東省的日數；及
3. 請列出自實施「粵車南下」，接到的申請、每月批出的配額、以及計劃下的「粵車」平均停留在港的日數為何。

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：46)答覆：

1. 根據港珠澳大橋管理局^{註(1)}提供的資料，2025年每月私家車、貨車及巴士使用港珠澳大橋的數目表列如下：

2025年	私家車 ^{註(2)}	貨車 ^{註(3)}	巴士 ^{註(4)}
1月	317 581	33 442	57 300
2月	297 155	27 129	52 557
3月	312 445	35 734	55 786
4月	348 779	34 861	61 256
5月	355 960	38 020	56 180
6月	324 073	38 860	52 149
7月	331 362	40 482	56 463
8月	374 125	42 190	61 590

2025年	私家車 ^{註(2)}	貨車 ^{註(3)}	巴士 ^{註(4)}
9月	293 475	45 206	46 530
10月	391 998	46 947	54 037
11月	341 498	49 536	51 723
12月	384 597	48 451	58 307

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) 包括跨境私家車(兩地牌及三地牌車)、跨境出租汽車，「港車北上」、「粵車南下」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的私家車。
 - (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。
2. 運輸署沒有備存「港車北上」下私家車平均停留在廣東省的日數。按照規定，「港車北上」車輛每次進入內地後連續停留不得超過30天，每年在內地累計停留不得超過180天。
 3. 「粵車南下」(入境市區部分)由2025年12月9日起接受合資格廣東私家車申請。運輸署在接獲由內地部門轉交申請後會作出審批，向成功的申請人發出電子「國際通行許可證」(下稱「許可證」)。獲發許可證的粵車可預約經港珠澳大橋入境香港，每次留港最多三日。

截至2026年2月底，運輸署共接獲約4 200宗申請，共發出逾3 500張許可證；其餘700宗申請仍在處理中。根據香港海關提供的資料，在2026年2月約九成車輛在香港逗留一至兩天。

- 完 -