

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補充問題的答覆

局長：運輸及物流局局長

第 13 節會議

綜合檔案名稱：TLB-2S-c1.docx

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
S-TLB001	S026	林偉江	42	(2) 機械裝置安全
S-TLB002	S027	林偉江	60	(3) 鐵路發展
S-TLB003	S028	林偉江	60	(2) 區域及維修工程
S-TLB004	S024	卜國明	158	(2) 陸路及水上交通
S-TLB005	S029	林偉江	158	(3) 海空交通及物流發展
S-TLB006	S030	林偉江	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流發展
S-TLB007	S031	林偉江	158	(3) 海空交通及物流發展
S-TLB008	S032	林偉江	158	(2) 陸路及水上交通
S-TLB009	S041	郭芙蓉	186	(3) 區域交通及運輸服務
S-TLB010	S042	郭芙蓉	186	(3) 區域交通及運輸服務
S-TLB011	S043	郭芙蓉	186	(1) 規劃及發展事宜
S-TLB012	S033	林偉江	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
S-TLB013	S034	林偉江	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
S-TLB014	S035	林偉江	186	(1) 規劃及發展事宜

管制人員的答覆

(問題編號：S026)

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：

(1) 第(e)題答覆提到，2025年，機電署向港鐵就52個需跟進事項提出86項改善建議。請問問題主要涉及哪些方面(如車廂、軌道、供電、信號系統)? 有哪些問題是現時仍在改善當中，或以往曾重複出現?

(2) 第(f)題答覆提到，港鐵外判工作主要涉及重複性較高或技術要求較低的工序；請問具體包括哪些？是否知悉過往有哪些崗位由港鐵直屬員工改由外判員工負責？

提問人：林偉江議員

答覆：

承答覆編號TLB012：

(1) 機電工程署(機電署)在2025年的「全面和直接審核」工作中發現需跟進並提出改善建議的事項，涉及載客列車、工程車輛、路軌、信號系統和電力系統等。主要範疇包括：維修保養工作程序的執行及記錄；設備故障對服務的評估；就工程車輛子系統進行的資產壽命評估；以及應急及事故處理準備。香港鐵路有限公司(港鐵公司)正持續落實機電署提出的改善建議，部分已經完成，例如把工程車輛的子系統故障的影響納入其定期評估計劃，並強化應急及事故演練後的跟進工作等。其餘改善建議預計將於未來6至12個月內陸續完成。在過往的審核中，機電署亦曾就有關維修保養記錄的問題提出改善建議。港鐵公司已就此訂立更清晰的工作指引和加強維修保養工作記錄的審查，並督導員工妥善

填寫維修保養記錄。另外，機電署亦已要求港鐵公司加強科技的應用以優化維修保養工作流程，包括應用新企業資產管理系統及數碼化維修保養記錄。機電署會持續監察港鐵公司落實相關改善建議的進度和成效。

- (2) 根據港鐵公司提供的資料，外判維修工種主要涉及重複性較高和技術要求相對較低的工作，包括部分車站和鐵路設施的冷氣、通風和照明系統、月台幕門及其他屋宇裝備系統等維修工作。另外，港鐵公司亦會安排外判人員執行法定要求訂明的專業工作，包括車站升降機及扶手電梯維修和消防設備維修等。機電署沒有備存港鐵公司由直屬員工改為外判員工負責的崗位資料。然而，機電署知悉港鐵公司一直採用一套根據國際標準制定的嚴謹維修保養機制。就外判的維修保養工作，承辦商員工必須取得所需的資格及證明，港鐵內部人員亦會負責督導承辦商，確保承辦商員工和合約代工的維修工作，符合相關安全及質量標準。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S027)

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：

第(d)題答覆提到，政府正為擬議的中鐵線籌備下一階段的推展工作。請問現階段有無預計的動工及完工時間表？如現時已敲定走線，會否考慮提早開展環評、收地等法定程序？

提問人：林偉江議員

答覆：

擬議的中鐵線全長約17公里，連接錦田至九龍塘，接通「北部都會區」及市區，支持「北部都會區」的長遠及持續發展。《香港主要運輸基建發展藍圖》指出，中鐵線初步目標於2039年及以後落成。我們會繼續按「北部都會區」的土地用途規劃及發展時間表檢視項目的實際走線及推展時間表，並籌備下一階段的推展工作，包括敲定推展模式、財務安排等，現時詳細的工程資料尚待確定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S028)

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：

第(iii)題答覆提到，路政署沒有為2026-27年度訂定使用不同新物料的比例。那麼請問署方有無統計，自去年4月採用「高改性瀝青瑪蹄脂碎石混合料」(HMSMA)以來，使用HMSMA6、HMSMA10、舊式瀝青、混凝土的鋪路長度與比例分別為何？HMSMA6、HMSMA10、舊式瀝青、混凝土的單位成本分別為何？

提問人：林偉江議員

答覆：

路政署在規劃道路維修工程時會根據路段的特性，例如交通流量、損耗程度、速度限制及鄰近環境等不同因素而決定最合適的鋪路物料。由2025年4月至2026年3月，路政署在道路維修工程中應用HMSMA6、HMSMA10、傳統瀝青及混凝土所鋪設的道路面積分別約為31 000、653 000、683 000及16 000平方米，相應比例約為2.2%、47.2%、49.4%及1.2%。

由於在道路維修工程合約中有關鋪路工程的價格包括物料、機械及工資等支出，因此路政署並沒有備存各類鋪路物料的分拆成本的有關資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S024)

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：

就本人問題答覆編號TLB058，政府可否告知：

1. 就洪水橋／厦村及元朗南、啟德、東九龍三個SGMTS項目，相應的設計最高小時載客量(pphpd)、目標班次/車隊規模、車站月台及車廠擴充預留要求為何；
2. 關於研究中的觀塘避風塘跨海橋樑，該橋樑會否與啟德SGMTS專案在走線、車站接駁、施工時序及營運管理上作一體化銜接？當局預計何時完成研究，並會否在SGMTS興建同時落實橋樑的具體方案，以避免兩者介面出現不協調或延誤？

提問人：卜國明議員

答覆：

1. 根據系統客運需求預測，洪水橋／厦村及元朗南、啟德、東九龍三個智慧綠色集體運輸系統項目在繁忙時段的最高載客量為每小時每方向約6 000至7 300人次，繁忙時段班次最大行車間距約為2.5至6分鐘。詳細要求會在相關招標文件中訂明。專營公司需就系統車輛載客量、車輛數量、車站及車廠的配置等提出建議，以證明相關設計能應付預計客運需求，並已預留足夠彈性以應付未來可能的延伸。
2. 為了早日完成啟德智慧綠色集體運輸系統項目（啟德項目），政府會以現時沿啟德前跑道區連接啟德郵輪碼頭和現有港鐵啟德站的走線為基礎推展，以期盡早開展建造工程，目標於2031年落成。在確立啟德項目基礎走線所採納的系統及設計後，政府會檢視建議延伸方案的

技術及財務可行性。如相關延伸方案需要配合研究中的觀塘避風塘跨海橋，政府會確保兩個研究會互相協調。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S029)

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：

第(b)題答覆提到，局方將「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」。請問具體包括哪些項目；申請資格與資助額分別為何？這些項目中，有哪些是現有項目，有哪些是新項目？

提問人：林偉江議員

答覆：

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「第三方物流服務供應商先導計劃」（「先導計劃」）並在2023年和2024年兩次優化計劃後，財政司司長於《2026-27年度財政預算案》宣佈政府年內會推出「未來智慧物流加速計劃」（「加速計劃」），促進業界轉型及物流數據互聯互通，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，「加速計劃」將能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。「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。「加速計劃」作為「先導計劃」下的子計劃，申請資格及資助配對比例須與「先導計劃」一致，資助亦與「先導計劃」相同，即以2(政府):1(企業)的比例提供。每家合資格企業在「先導計劃」（包括「加速計劃」）下最高可獲得200萬元資助。

在綠色燃料加注技術培訓方面，「專業培訓課程及考試費用發還計劃(海運)」(下稱「發還計劃(海運)」)於2026年4月2日推出附屬計劃—「導師培訓支援計劃」，首個資助主題為綠色燃料。該計劃旨在鼓勵具備指定知識和

資格、並在所屬海運公司擔任培訓角色的人員，將綠色燃料知識及專業技能薪火相傳。申請人必須為香港特別行政區永久性居民，由其任職的海運相關公司提名，並在海運行業擁有不少於 5 年的全職工作經驗。在完成「發還計劃（海運）」下經核准課程列表中與綠色燃料相關的課程後，申請人可獲發還 80% 的費用，上限為 30,000 元，以支援海事業界安全高效地操作綠色船舶，及應對本港海運業發展的人力需求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S030)

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
(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：

第(d)題答覆中，僅提到「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」。請問署方現時有無推展時間表、互認名額、適用車種等初步構思？自今年2月運輸及物流局發佈《運輸策略藍圖》以來，有無業界人士就互認事宜向局方提出意見？

提問人：林偉江議員

答覆：

正如早前公布的《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2027年落實有關安排。在過往數月，運輸署亦曾接獲業界就商用車輛駕駛執照互認事宜提出的意見。運輸署會考慮一籃子因素，包括三地商用車駕駛執照的分類、考試標準、考試範圍及水平等，以及業界提出的意見，並進一步與兩地政府商討細節，然後於適時就建議互認安排，包括適用車種、申請資格等，諮詢業界及相關持份者。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S031)

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：

第(f)題答覆中，沒有提供機管局本地前線機場員工的交通補貼計劃的開支。我們知道這不涉及政府開支，所以我們想問的是：局方是否從機管局掌握開支數字？輸入勞工徵費是否足以填補機管局交通補貼開支；若不能，是否代表機管局需要「揸荷包」填補差額？

提問人：林偉江議員

答覆：

根據香港機場管理局（機管局）本地前線機場員工交通費用補貼計劃的規定，運輸業輸入勞工計劃－航空業的僱主會就每名輸入勞工向機管局每月繳交400元。同時，機管局亦會撥出與有關公司所付總額相若的款項，並統籌雙方就每名輸入勞工所投放的款額，以向合資格本地前線機場員工發放交通補貼，上限為每月400元，最少為每月100元。截至2026年1月，共有5 373名輸入勞工通過計劃在港工作。機管局表示現時每月有約8 300名合資格員工受惠。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S032)

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：

現階段特區政府有無估計港深西部鐵路（洪水橋至前海）的港方負責部份的造價及佔整體比例如何？傾向由港鐵還是其他機構營運？有無初步的技術細節（如列車型號、最高速度等）建議？

提問人：林偉江議員

答覆：

如答覆編號TLB137所述，路政署已於2025年年中開展港深西部鐵路（洪水橋至前海）（「港深西部鐵路」）香港段的勘察及設計工作，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。

政府計劃透過公開招標推展項目的香港段，目標是在2027年具備技術條件可進行招標，以盡快開展詳細設計及建造工程。

此外，經綜合考慮項目的乘客量需求、鐵路站的分布和間距、以及成本效益等因素，現時初步以每小時140公里的行車速度為基礎設計港深西部鐵路。兩地政府會繼續透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」和「跨界軌道項目推展辦公室」商討詳細安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S041)

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：

局方在TLB213回覆中顯示，安裝100個投射紅光的輔助裝置後，行人違規橫過馬路的數字減少了約24%，涉及車撞行人的交通意外更由2020年的66宗下降至2025年的14宗。局方表示會「考慮在個別適切位置」安裝，本人認為此種態度過於保守。就此請問：

鑑於輔助裝置在降低意外及違規方面的成效，政府會否在2026-27年度主動擴大安裝範圍，特別是針對荃灣及葵青區等人口老化嚴重、行人眾多的舊區？

提問人： 郭芙蓉議員

答覆：

有關輔助裝置是透過投射紅光提醒行人注意交通燈號，尤其正在低頭注視手機的行人，從而加強行人過路安全。

運輸署持續審視各路口的交通情況及資源狀況，綜合考慮各方面因素(例如相關地點是否為行人過路處黑點、地理位置及環境限制等)，以確定安裝輔助裝置的需要及可行性，針對性及有效益地加強保障行人過路安全。事實上，運輸署已於2025年在12個新增涉及較多行人意外的行人過路處黑點安裝了輔助裝置。運輸署會繼續根據上述考慮因素在適切位置安裝輔助裝置，包括荃灣及葵青區合適的地點。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S042)

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：

局方在TLB 154中提到2024年在東涌試驗的「實時交通燈號調節系統」運作暢順。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。就此請問：

既然試驗結果理想，對於如西九龍、新界西南等交通飽和區，當局會否制定更進取的時間表，而非單純以50個路口作為階段性終點？

提問人： 郭芙蓉議員

答覆：

運輸署在2021年於本港5個選定獨立燈號控制路口完成「實時交通燈號調節系統」先導計劃。先導計劃運作大致暢順，燈號時間可以因應當刻的車流及人流而作出即時調節，將綠燈時間靈活分配至較多車輛的行車方向或等候過路的行人。總結先導計劃的經驗，「實時交通燈號調節系統」對具有以下特性的獨立燈控路口會有較顯著效果：

- (i) 路口整體上仍有足夠通行能力，讓系統有空間可靈活分配綠燈時間至車流較多的方向；
- (ii) 不同方向的车流及人流在短時間內容易出現較大及不規則的變化；
- (iii) 個別方向的车流容易因車流量大幅度變化而出現擠塞情況；以及
- (iv) 路口較常出現行人啟動過路按鍵後卻在行人過路燈號亮起前離開過路處。

至於在交通流量已經飽和的燈控路口，由於沒有剩餘的綠燈時間可供分配，「實時交通燈號調節系統」較難發揮作用。因此，我們根據上述的準則和各個路口的交通特性，在全港揀選了50個在加設「實時交通燈號調節系統」後會有較顯著效果的獨立燈控路口安裝有關系統。

至於較複雜的聯動式燈控路口，已於2022年年中起在東涌市中心8個地點進行試驗，以進一步試驗系統在聯動式路口的效果。系統已在2024年年中完成，現時大致運作暢順。

運輸署會根據推展上述項目的經驗，繼續在合適的燈控路口推行「實時交通燈號調節系統」。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S043)

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：

根據答覆編號TLB 172中的數據顯示，2025年接獲高達236條專線小巴線的加價申請，部分加幅甚至高達30%至33.3%，渡輪加幅亦達15%至35%。面對中東局勢動盪及油價波動，公共交通的經營環境雪上加霜。就此請問：儘管政府已推出18億元的燃油補貼，除了發放補貼與審批加價外，局方有無具體計劃協助小巴及渡輪業進行「結構性轉型」，例如加速新能源轉型等，從根本上解決公交事業面對受限於單一能源的風險？

另外，政府提供補貼給業界，但市民仍然面對公共交通加價的壓力。局方在規管公共交通加價的幅度的態度如何？或者有何方法減輕市民交通開支壓力？

提問人：郭芙蓉議員

答覆：

因應國際油價對社會的影響，特區政府已於2026年4月9日公布措施，包括對柴油價格進行補貼、減免所有政府收費隧道除私家車和電單車外所有商用車輛(包括專營巴士、公共小巴和的士)的隧道費50%等，並透過設立「公共交通服務特別申請工作組」(工作組)，與公共交通服務營辦商保持溝通，協助營辦商靈活應對燃油成本上升等。工作組於4月16日舉行了首次會議，聽取了3個專營巴士營辦商目前的經營環境和營運情況，並聆聽他們應對燃油成本上升的措施，亦肯定各營辦商在嚴峻的經營環境下致力提供穩定的公共交通服務。工作組會考慮具針對性的臨時措施，協助營辦商節省能源和提升營運效率，以應對油價變動。

另一方面，政府致力推動試驗各種新能源公共交通工具。環境及生態局和環境保護署於2022年開始推出電動公共小型巴士先導試驗計劃(先導試驗計劃)，預留8,000萬元資助電動公共小巴於不同專線小巴路線進行試驗，測

試市場上現有電動公共小巴型號的運作表現，以評估電動公共小巴在香港應用的可行性及有關充電安排。在試驗期間，專線小巴營辦商會向環境保護署提交電動小巴的日常運作數據，以及相關意見。此外，另有兩部電動公共小巴於新能源運輸基金下獲批資助展開運作試驗。環境及生態局已聯同業界成立工作小組，協助引入更具價格競爭力的電動車型號，並先以公共小巴為試驗對象，再視乎效果擴展到其他車種，以為電動商用車未來規模化應用創造條件。

政府亦正在推行新能源渡輪試驗，分別在港內和離島航線測試電動渡輪和混合動力渡輪。有關渡輪營辦商已於2024年12月底起陸續開展電動渡輪和混合動力渡輪的試驗。政府已成立跨部門工作小組，以監督進度和評估新能源渡輪在營運及環保方面的成效和表現。

就各公共交通營辦商的加價申請，政府會一如以往，以審慎態度按既定的機制處理。考慮因素包括營辦商的成本變化、財務狀況及前景、公眾的接受程度和負擔能力等。運輸署會繼續做好把關工作。

此外，政府亦有採取針對性的措施資助乘客，包括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亦可受惠於公共交通票價優惠計劃(即二元優惠計劃)。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S033)

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：

第(b)題答覆中，若將應考人次除以及格人數，可得知輸入司機考小巴牌平均需要2.3次、考巴士牌平均需要2.0次才能合格。相對於本地考生，輸入司機更常犯哪些導致考試不合格的駕駛錯誤？

另外，由於運輸署正在研究粵港澳三地商用車資格互認安排，署方如何評估對本港道路環境與運輸業界的影響，以免「免試簽發」變成對非本地職業司機「中門大開」，甚至由於欠缺本港駕駛考試的訓練而增加事故風險？

提問人： 林偉江議員

答覆：

根據運輸署的觀察，於公共小巴及公共巴士駕駛考試不及格的輸入司機，較常犯的錯誤包括未有查看交通情況、太接近物體等。

正如早前公布的《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2027年落實有關安排。在過往數月，運輸署亦曾接獲業界就商用車輛駕駛執照互認事宜提出的意見。運輸署將考慮一籃子因素，包括三地商用車駕駛執照的分類、考試標準、考試範圍及水平等，以及參考業界提出的意見，並進一步與兩地政府商討細節，然後於適時就建議互認安排，包括適用車種、申請資格等，諮詢業界及相關持份者。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S034)

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：

第(d)題答覆提到運輸署沒有備存公共小巴及客車司機年齡的數據。請問署方的考慮為何；會否考慮進行「普查」，以掌握司機年齡結構的(demographic)數據？

從答覆附表三「按年齡組別及商用車輛類別劃分的駕駛者交通意外率」表格可見，多類商用車輛的意外率呈年齡越大、意外率越低的趨勢，與坊間的迷思截然相反；唯獨是公共小巴、私家小巴卻呈上升趨勢，請問運輸署有否分析原因，又有何措施加以解決？

提問人：林偉江議員

答覆：

所有持公共小巴及公共巴士正式駕駛執照的人士均可分別從事公共小巴及客車司機的工作，這兩類正式駕駛執照持用人現時分別超過16萬及13萬，運輸署一向有備存上述車種的駕駛執照持有人數目及其年齡分佈的資料作為參考。由於部份公共小巴及客車司機以自僱聘用形式從事駕駛工作，而且司機流動性高，運輸署會繼續透過與業界定期會面及持續監察其日常服務，以及通過在「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」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，了解公共小巴及客車司機的聘用情況。

交通意外涉及多項因素，包括司機身體狀況、司機駕駛態度、路面情況及車輛狀況等。儘管年齡本身不一定能夠準確預測駕駛能力，但研究顯示高齡與身體機能衰退有直接關係。隨著人口老齡化，長者司機人數持續增長。而在涉及交通意外的司機當中，長者司機的比例亦持續上升。此外，商用車輛司機一般的駕駛時間和行駛路程比較長，對長者司機的體力要求比起駕駛私家車更高。當中長者司機發生交通意外時，面對的風險相對較大，

在意外中亦可能造成較嚴重後果及較高的傷亡數字等。根據政府數據，年長商用車司機涉及致命或嚴重交通意外的比率較年輕商用車司機為高。故此，我們有需要優化現有制度，確保年長商用車輛司機能更早及更頻繁進行體格評估，以保障司機和其他道路使用者。運輸署已於去年第四季邀請商用車業界人士參與體格評估試驗計劃，藉此收集業界和醫生的意見，同時正進一步吸納顧問團隊和專家小組的建議，從而敲定提升司機體格證明要求的立法建議和相關醫療指引。

此外，運輸署一直持續進行宣傳及教育工作推廣道路安全，包括舉辦「至Fit安全駕駛大行動」，以及與道路安全議會和業界合作，呼籲各年齡層的商用車輛司機注意安全及健康。運輸署亦定期與業界開會溝通，聯同營辦商加強提醒旗下司機關注駕駛安全。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S035)

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(謝詠宜)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

除了答覆提到的增加商用車泊車位的短期措施外，運輸署又會否考慮與警方及其他有關部門商討，在不阻礙交通的前提下，開放若干路邊供泊車用？如會，有無初步計劃；如否，原因為何？

提問人：林偉江議員

答覆：

運輸署一直積極推展路旁夜間商用車輛泊車位措施，在不會阻礙交通的前提下，將合適的路旁位置劃為夜間貨車或旅遊巴士泊車位。相關措施包括把部分路旁私家車泊車位改作「共用泊位」，日間維持私家車泊車用途，夜間則供貨車或旅遊巴士停泊。在選址過程中，運輸署會考慮和平衡多項因素，包括道路安全、道路容量、對道路使用者的影響、當區泊車位的需求、當區居民意見，以及運輸業界意見(包括運輸作業時間及地點等)。

截至2025年底，全港共設有超過2 000個路旁夜間商用車泊車位，涵蓋商用車輛夜間泊車需求較高的工業區。運輸署會繼續積極在各區物色合適位置增設路旁夜間商用車輛泊車位，並諮詢業界、當區居民及區議員，以期獲得支持增設更多路旁夜間商用車輛泊車位。

- 完 -