

東涌新市鎮擴展研究  
- 應議員要求提供補充資料

引言

在發展事務委員會的跟進事項列表中，其中一項委員會要求政府就東涌新市鎮擴展提供以下補充資料-

環境問題

- (a) 就香港國際機場因飛機運作時而對東涌產生的噪音污染，在三跑道系統實施及不實施的兩種不同情況下，提供現況及至2030年的預測（以5年作間隔）：
  - (i) 飛機噪音預測 25 等量線；
  - (ii) 飛機噪音預測 20 等量線；及
  - (iii) 在晚間因飛機運作時而產生超出 80 分貝噪音的次數；
- (b) 於每天中午12時至下午2時時段在東涌檢測到的空氣污染物（包括可吸入懸浮粒子和二氧化硫）數字；

港鐵東涌綫的可載客量

- (c) 就有議員關注港鐵東涌綫的剩餘載客量僅約4,000人，而估算未來東涌新市鎮在2031年全面擴展後會增加約15,000人次在繁忙時段使用港鐵列車服務的情況下，港鐵東涌綫能否滿足未來所需的交通運輸需求；

本區就業問題

- (d) 政府對大嶼山現有的人力錯配問題的解決措施，此問題可從現時的就業情況反映，一方面香港國際機場和大嶼山醫院存有大量的職位空缺，而另一方面東涌當地居民對就業機會的需求量亦很大；及
- (e) 政府會否考慮取消青馬大橋及未來的屯門至赤鱸角連接路的收費，以帶動東涌的經濟發展。

2. 以下提供的資料涵蓋相關決策局及部門的意見。

**(a) 飛機噪音**

3. 按照環境影響評估程序的技術備忘錄，評估飛機噪音影響應採用飛機噪音預測等量線為準則（而不是以分貝為噪音量度單位）。香港規劃標準與準則採用了同樣的準則，規定住宅發展應位於飛機噪音預測 25 等量線以外，而辦公室發展應位於飛機噪音預測 30 等量線以外。香港機場管理局（機管局）就三跑道系統項目進行的法定環境影響評估研究已評估了香港國際機場運作時的飛機噪音對東涌的影響，並按照環境影響評估程序的技術備忘

錄和環境影響評估研究概要的規定，制定了在 2011 年、2021 年、2030 年和 2032 年的飛機噪音預測 25 等量線。

4. 東涌鄰近香港國際機場及其發展項目，除其他環境和技術的限制之外，可能的擴展受制於香港國際機場運作時產生的噪音。根據三跑道系統的環評報告指出，按現時計劃，三跑道系統會在 2023 年全面運作，介時飛機噪音預測 25 等量線會與東涌新市鎮擴展的發展區有一段距離。機管局在環評報告亦提出了多項緩解措施以解決各種環境問題，包括飛機噪音。另一方面，如果香港國際機場的三跑道系統項目未能實施，根據香港國際機場現時的運作，東涌東建議填海範圍（靠海的一部分）將會位於飛機噪音預測 25 等量線之內，而在東涌新市鎮擴展研究（東涌研究）下東涌東建議填海範圍所規劃的住宅和商業混合發展則需要作出檢討。

5. 機管局已承諾在三跑道系統營運前提交一份飛機噪音監測計劃予環境保護署署長審批。該計劃須包括對代表性地點（包括東涌）的飛機噪音的監測工作。在三跑道系統全面運作後，機管局將收集和檢討每年的運作數據，如與環評報告出現偏差時會更新飛機噪音預測 25 等量線。

6. 三跑道系統的環境影響評估報告已於 2014 年 11 月 7 日獲環境保護署署長批准。該報告現存放於環境保護署辦事處及其網頁（[http://www.epd.gov.hk/eia/tc\\_chi/alpha/aspd\\_651.html](http://www.epd.gov.hk/eia/tc_chi/alpha/aspd_651.html)）供公眾查閱。

#### **(b) 東涌的空氣質素**

7. 環保署在 2013 年記錄東涌及其他 3 個新市鎮（即元朗、沙田及大埔）的空氣質素監測數據，以及環保署頒布的空氣質素指標所作出的比較，均詳列於下表。由於屯門空氣質素監測站剛於 2014 年啟用，因此沒有 2013 年數據以作比較。我們亦加入了位於市郊的塔門的監測數據作為香港一般的背景空氣質素以作參考。

表 1 2013 年空氣質素監測數據

空氣 污染物	參數	東涌	元朗	沙田	大埔	塔門 (參考 用)	空氣質素指標 <sup>[1]</sup>	
							濃度限 值 (微 克/立方 米)	容許超 標次數
二氧化氮 NO <sub>2</sub>	最高1小時平均 濃度(微克/立方 米)	210	230	259	186	109	200	18
	超標次數	2	7	4	0	0		
	第19高1小時平 均濃度(微克/立 方米)	177	183	180	159	79		
	全年平均濃度 (微克/立方米)	<u>49</u>	<u>54</u>	<u>47</u>	<u>53</u>	11	40	不適用
可吸入懸 浮粒子 RSP	最高24小時平 均濃度(微克/立 方米)	133	184	144	145	175	100	9
	超標次數	<u>16</u>	<u>47</u>	<u>14</u>	<u>11</u>	<u>28</u>		
	第10高24小時 平均濃度(微克/ 立方米)	<u>108</u>	<u>142</u>	<u>107</u>	<u>102</u>	<u>119</u>		
	全年平均濃度 (微克/立方米)	42	<u>56</u>	42	43	49	50	不適用
微細懸浮 粒子 FSP	最高24小時平 均濃度(微克/立 方米)	93	140	118	112	127	75	9
	超標次數	<u>10</u>	<u>33</u>	<u>15</u>	<u>12</u>	<u>13</u>		
	第10高24小時 平均濃度(微克/ 立方米)	<u>76</u>	<u>106</u>	<u>85</u>	<u>80</u>	<u>84</u>		
	全年平均濃度 (微克/立方米)	26	<u>37</u>	29	30	30	35	不適用
臭氧 O <sub>3</sub>	最高8小時平均 濃度(微克/立方 米)	234	183	244	191	246	160	9
	超標次數	<u>15</u>	<u>11</u>	<u>12</u>	6	<u>20</u>		
	第10高8小時平	<u>171</u>	<u>163</u>	<u>167</u>	156	<u>180</u>		

空氣 污染物	參數	東涌	元朗	沙田	大埔	塔門 (參考 用)	空氣質素指標 <sup>[1]</sup>	
							濃度限 值 (微 克/立方 米)	容許超 標次數
	均濃度(微克/立 方米)							
二氧化硫 SO <sub>2</sub> <sup>[2]</sup>	最高24小時平 均濃度(微克/立 方米)	54	53	45	36	51	125	3
	超標次數	0	0	0	0	0		
	第4高24小時平 均濃度(微克/立 方米)	39	33	33	24	29		
一氧化碳 CO	最高1小時平均 濃度(微克/立方 米)	1810	2690	沒有數 據	沒有數 據	1530	30,000	0
	最高8小時平均 濃度(微克/立方 米)	1640	1950	沒有數 據	沒有數 據	1441	10,000	0

註： [1] 附有下列數字代表該數據不符合相關空氣質素指標。現行的香港空氣質素指標容許以下的超標次數：

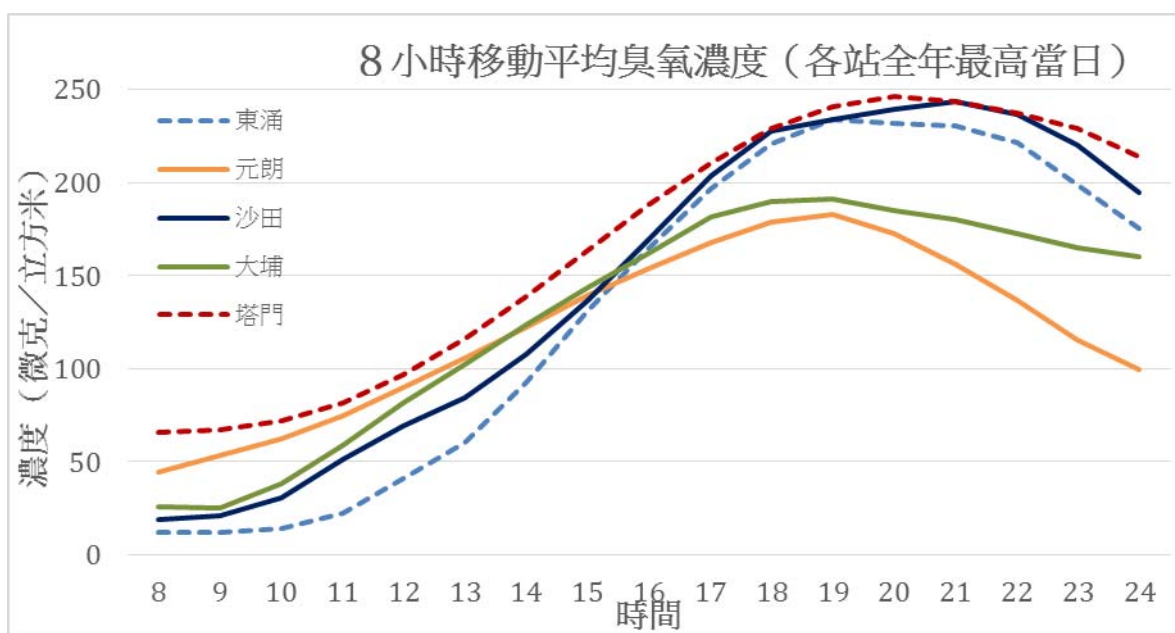
- 1小時平均二氧化氮濃度：每年 18 次
- 24小時平均可吸入懸浮粒子／24小時平均微細懸浮粒子／8小時平均臭氧濃度：每年 9 次
- 24小時平均二氧化硫：每年 3 次

[2] 未有可用的 10 分鐘平均二氧化硫的監測數據。

8. 按表 1 所示，於東涌錄得的各個空氣污染物濃度與其他新市鎮相若，並且均不是 4 個新市鎮中最高。雖然二氧化硫 (SO<sub>2</sub>) 濃度錄得為 4 個新市鎮中最高，但均遠低於相關的空氣質素指標。至於臭氧 (O<sub>3</sub>) 方面，值得注意的是，臭氧是光化學煙霧的主要成份，它並非直接來自人為的污染源，而是由陽光與初生污染物（例如氮氧化物及揮發性有機化合物）經光化學反應所產生。由於光化學反應需要幾小時才能完成，所以某地錄得的臭氧，可能來自遙遠地方排放的氮氧化物及有機化合物。換言之，臭氧是屬於區域性的空氣污染問題。由東涌錄得的臭氧數據與位於市郊的塔門錄得的相若可以說明這一點。

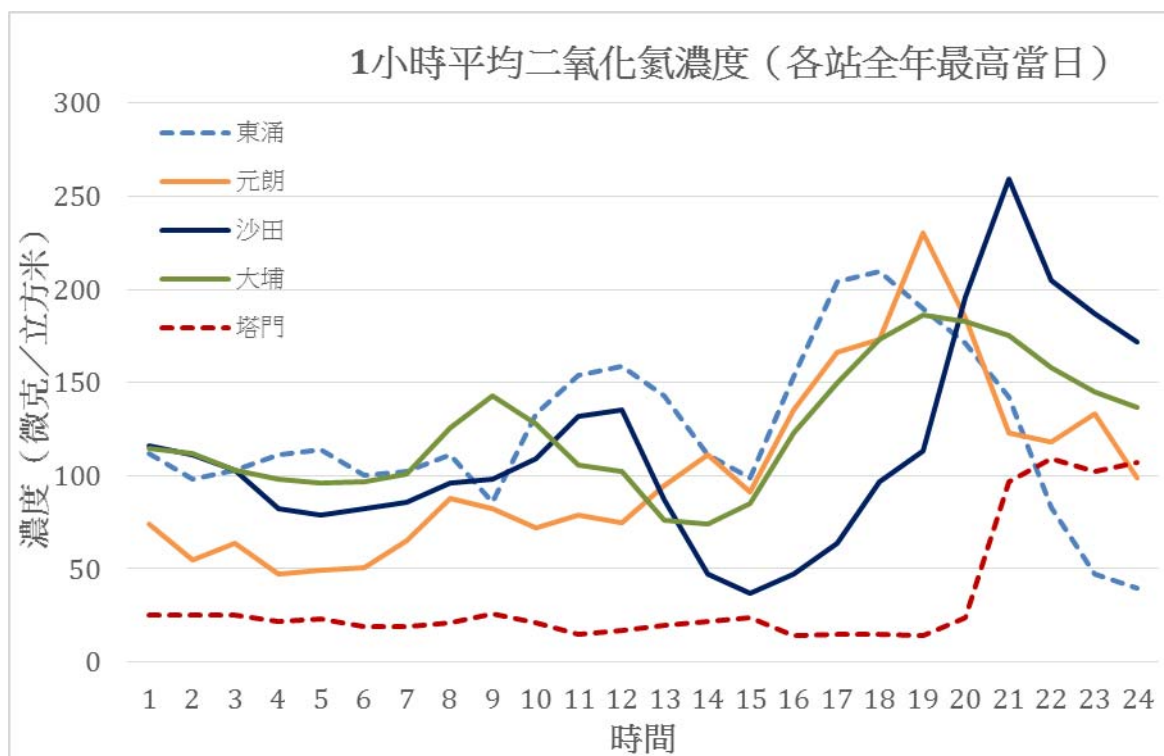
9. 我們亦比較了於各個監測站錄得的最高臭氧濃度及二氧化氮濃度當日的全日 8 小時移動平均臭氧濃度及 1 小時二氧化氮濃度，如以下圖表所示。

圖 1 8 小時移動平均臭氧濃度



註：東涌於 2013 年 8 月 21 日錄得全年最高 8 小時平均臭氧濃度的 234 微克／立方米。元朗於 2013 年 10 月 20 日錄得全年最高 8 小時平均臭氧濃度的 183 微克／立方米。沙田、大埔及塔門於 2013 年 4 月 15 日錄得全年最高的 8 小時平均臭氧濃度，分別為 244、191 及 246 微克／立方米。

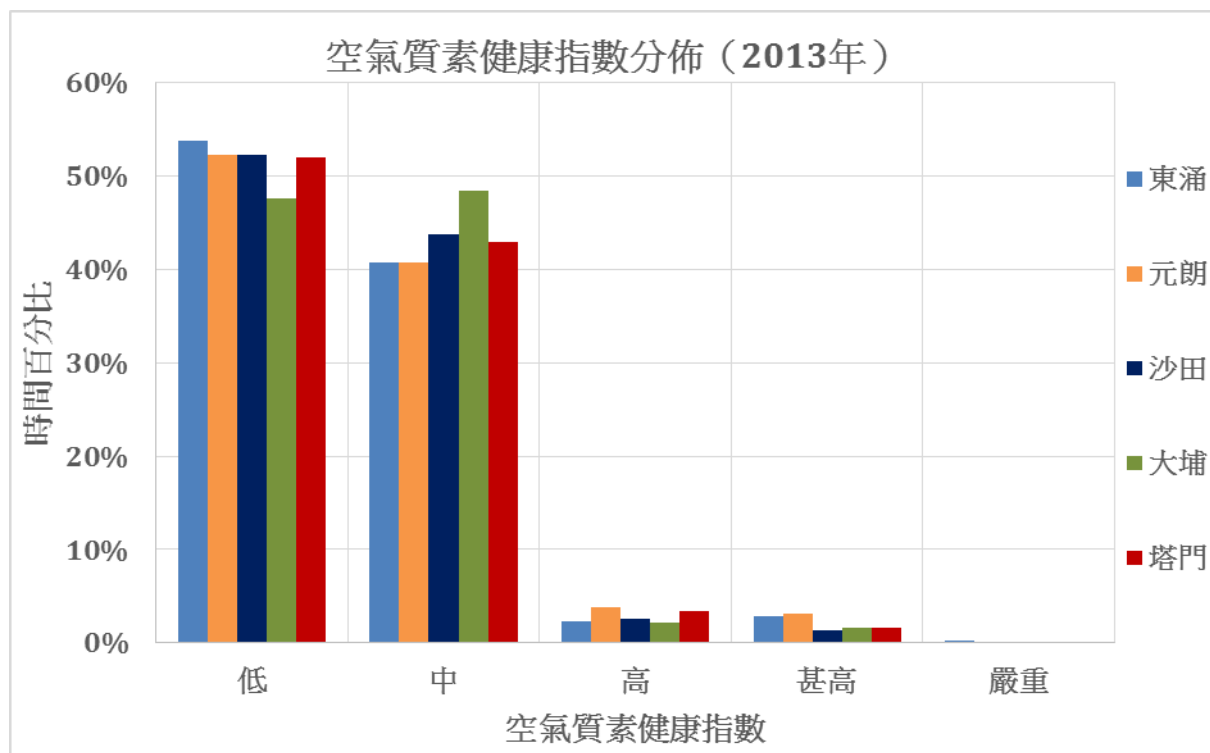
圖 2 1 小時平均二氧化氮濃度



註：東涌、元朗、沙田、大埔及塔門分別於 2013 年 12 月 9 日、1 月 22 日、4 月 14 日、3 月 8 日及 1 月 7 日錄得全年最高 1 小時平均二氧化氮濃度的 210、230、259、186 及 109 微克／立方米。

10. 各空氣污染物對健康的影響可按環保署推出空氣質素健康指數 (AQHI) 作評估。空氣質素健康指數是以 4 種空氣污染物[即臭氧、二氧化氮、二氧化硫和粒子(可吸入懸浮粒子/微細懸浮粒子)]的 3 小時移動平均濃度所引起的累積健康風險作為計算基礎。下圖是有關 4 個新市鎮及塔門的空氣質素健康指數的分佈。如下圖所見，東涌的空氣質素健康指數與其他新市鎮甚至塔門均十分相近。

圖 3 2013 年空氣質素健康指數分佈



註：當健康風險級別是在低和中等水平，市民可如常活動。當健康風險級別達到高水平時，兒童、長者及心臟病或呼吸系統疾病患者應盡量減少戶外體力消耗。當健康風險級別達到甚高或嚴重水平時，一般市民應盡量減少或避免戶外體力消耗。

11. 政府一直密切監察香港各處包括東涌的空氣污染問題，並已制定相關管制策略及實施一系列減排措施以解決本地空氣污染問題。除了減少來自本地的排放，我們亦與鄰近的廣東省政府攜手合作，致力改善珠江三角洲區域的空氣質素。

12. 我們已就東涌新市鎮擴展進行初步空氣質素影響評估，當中已考慮到附近其他同期的工程所產生的氣體排放量的累積空氣質素的影響，結果顯示所有空氣敏感受體的空氣質素均符合現行空氣質素指標，在運作階段不會出現不良影響。

## (c) 港鐵東涌線的可載客量

### 設計可載客量

13. 現時所有行走港鐵鐵路綫的列車車廂，均按鐵路興建時的業界標準設計，以可容納每平方米平均站立最多 6 人作為考慮，計算車廂內的最高可載客量。每列列車的車廂數目和列車班次在設計階段，會按照預計的乘客需求而釐定，而車站月台亦會因應列車的車廂數目來設計和建造，確保配合列車使用。列車服務班次方面，則由訊號系統調節。訊號系統保持列車最高的運作效率的同時，亦須確保行駛中的列車保持安全距離。增加列車可加密班次，而當訊號系統不能再容納更多列車時，列車班次便達到上限。這最高列車班次下的可載客量便是該鐵路綫的「設計可載客量」。

14. 具體來說，「設計可載客量」相當於一條鐵路綫的列車班次維持在訊號系統可負荷的最高水平，且列車車廂內所有供站立的空間均以每平方米站立 6 人的密度載滿乘客時（連同所有座位均坐滿乘客計）的每小時單向最高可載客量。因此，當列車所有車廂每平方米站立空間均站滿 6 名乘客（而所有座位均滿座），且列車班次又維持在最高水平時，該列車的載客量便已達至「設計可載客量」的飽和水平。港鐵現有網絡的各個環節，包括車站結構的設計、月台大小、行人通道、自動扶手電梯的可載客量等，在設計上均可在保持安全的前提下承受上述「設計可載客量」。換言之，當列車乘客密度達到每平方米站立 6 人的密度<sup>1</sup>，鐵路服務仍然安全運作。倘乘客需求超出「設計可載客量」，月台上輪候的乘客人龍會較長，大多數乘客或須等候多於一班車才能登上列車。港鐵亦會實施人流管理措施，以維持月台和大堂的秩序。

### 目前營運環境下的可載客量

15. 鐵路在實際營運中可載客量因受制於多項因素而並不能達致「設計可載客量」，令可載客量少於「設計可載客量」。

16. 列車的車門不時因乘客求助或物件被夾於車門之間而須重新開啟和關閉。每次重新開關車門會使列車停留在月台的時間延長約 10 秒。荃灣綫等繁忙的鐵路綫的繁忙時段列車班次為每兩分鐘一班。如一小時內發生 12 次車門重新開關的情況，列車班次便可能會因此減少一班，即可載客量減少約 2,500 人。

17. 根據近年觀察所得，乘客的乘車習慣有所轉變。現時的乘客不大願意登上看似擠逼但其實仍有空間的列車，而偏向等候下一班列車。此外，越來越多乘客因為在乘車期間閱讀報章或使用平板電腦、智能電話等流動器材，在列車上佔用較多個人空間。這些情況會令列車以至整條鐵路綫的可載客量減少。在實際營運中，目前最繁忙的路段及時段行走的列車只能達到每

---

<sup>1</sup> 我們留意到世界各地鐵路系統的設計可載客量不盡相同，大部分的密度為每平方米站立 4 至 6 人不等，然而實際上卻往往未能符合這些基準。舉例來說，日本地鐵的理想標準是每平方米站立 3.3 人，但目前的平均密度是每平方米站立 5 人。

平方米站立約 4 人的乘客密度，相較於在八十和九十年代，當時乘客密度可達到每平方米站立 6 人。

**現況**

18. 根據提交予立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會的文件(立法會 CB (1) 980 / 13-14 (03) 號文件)中引用的 2013 年 11 月的統計數據，東涌線於最繁忙路段（即奧運至九龍）在早上繁忙時段的乘客量約為每小時單方向 22,400 人次。

19. 相關路段目前在早上繁忙時段的可載客量以每平方米站立 6 人計算為每小時單方向 37,500 人，或以每平方米站立 4 人計算則為 26,700 人次；在現有基礎設施下當列車班次增加至最高水平，列車的最高可載客量以每平方米站立 6 人計算達到每小時單方向 45,000 人次，或以每平方米站立 4 人計算則為 32,000 人次（見表 2）。

**表 2 東涌線 - 目前的可載客量及在現有基礎設施下的最高可載客量**

狀況	以每平方米站立 6 人的密度計算		以每平方米站立 4 人的密度計算		假設
	青衣至香港	東涌至青衣	青衣至香港	東涌至青衣	
目前的可載客量 (每小時單方向人次)	37,500	25,000	26,700	17,800	每小時 15 班列車行駛，其中 10 班由東涌駛出
在現有基礎設施下的最高可載客量 (每小時單方向人次)	45,000	30,000	32,000	21,400	增加班次至每小時 18 班列車行駛，其中 12 班由東涌駛出

20. 根據 2013 年 11 月的統計數據，東涌線於最繁忙路段（奧運至九龍）的載客率以每平方米站立 6 人計算為 60%（即 22,400 / 37,500），或以每平方米站立 4 人計算為 84%（即 22,400 / 26,700），而欣澳至青衣的載客率以每平方米站立 6 人計算則為 23%（即 5,800 / 25,000），或以每平方米站立 4 人計算為 33%（即 5,800 / 17,800）。東涌線現有載客率詳列於表 3。



表 3 2013 年東涌線載客率

現有東涌新市鎮人口約 80,000 人

東涌線	以每平方米站立 6 人的密度計算		以每平方米站立 4 人的密度計算	
	奧運至九龍	欣澳至青衣	奧運至九龍	欣澳至青衣
2013 年 11 月於繁忙時段的乘客量 (每小時單方向人次) (a)	22,400	5,800	22,400	5,800
目前的可載客量 (每小時單方向人次) (b)	37,500	25,000	26,700	17,800
載客率 [(a) / (b)]	60%	23%	84%	33%

#### 預計在東涌新市鎮全面擴展後的情況

21. 在 2014 年 9 月發表的鐵路發展策略 2014 支持發展東涌西延線以配合東涌新市鎮的擴展計劃，初步建議落實時間<sup>2</sup>為 2020 年至 2024 年。視乎東涌新市鎮的發展方向及進一步的可行性研究，假如相關發展計劃在未來落實執行，日後可增設東涌東站以服務東涌東地區。就此，東涌研究已確立了東涌東站在技術上是可行的。

22. 東涌新市鎮擴展將會令區內增加 14 萬 4 千人口，而東涌新市鎮現時人口約 80,000，並可容納已規劃人口另約 44,000。東涌新市鎮在擴展完成後，長遠人口預計約為 268,000。東涌研究分析了相關的就業數據和包括其他路面公共交通服務的運輸模式，初步估計東涌線於繁忙時段的乘客量將分別達到每小時單方向 19,500 人次（欣澳至青衣）和 41,700 人次（九龍至香港<sup>3</sup>）。假如在 2036 年前沒有新的基礎設施改善東涌線，東涌線於九龍至香港的最高可載客量以每平方米站立 6 人計算為每小時單方向 45,000 人，或以每平方米站立 4 人計算則為 32,000 人次，而欣澳至青衣的最高可載客量以每平方米站立 6 人計算則為 30,000 人次，或以每平方米站立 4 人計算則為 21,400 人次。因此，東涌線於這關鍵路段（九龍至香港）的載客率以每平方米站立 6 人計算將達 93%，或以每平方米站立 4 人計算則達 130%。至於欣澳至青衣的載客率以每平方米站立 6 人計算則為 65%，或以每平方米站立 4 人計算則為 91%。

<sup>2</sup> 「落實時間」指項目可能施工至竣工的時期。

<sup>3</sup> 根據 2013 年 11 月的統計數據，東涌線於奧運至九龍和於九龍至香港在早上繁忙時段的乘客量分別是每小時單方向 22,400 人次及 22,200 人次。因此，奧運至九龍的數據列於表 3。另一方面，分析結果顯示，東涌線（九龍至香港）在 2036 年早上繁忙時段的乘客量將會略多於東涌線（奧運至九龍）繁忙時段的乘客量。因此，九龍至香港的數據列於表 4。

23. 為了滿足鐵路運輸需求的增長，掉車隧道將會興建（即新的基礎設施），而訊號系統將會於 2026 年前改進，以提高東涌線的最高載客量。在此兩項改善工程完成後，東涌線（九龍至香港）的最高可載客量以每平方米站立 6 人計算可進一步增加至每小時單方向 66,000 人次，或以每平方米站立 4 人計算則為 47,000 人次，而欣澳至青衣的最高可載客量以每平方米站立 6 人計算則增加至 44,000 人次，或以每平方米站立 4 人計算則為 31,300 人次。因此，東涌線於九龍至香港的載客率以每平方米站立 6 人計算為 63%，或以每平方米站立 4 人計算則為 89%，而欣澳至青衣的載客率以每平方米站立 6 人計算則為 44%，或以每平方米站立 4 人計算則為 62%。東涌線未來的載客率詳細預計列於表 4。

**表 4 2036 年東涌線載客率**

東涌新市鎮全面擴展後人口約 268,000 人<sup>4</sup>

東涌線	以每平方米站立 6 人的密度計算		以每平方米站立 4 人的密度計算	
	九龍至香港	欣澳至青衣	九龍至香港	欣澳至青衣
預計繁忙時段的乘客量(每小時單方向人次)(a)	41,700	19,500	41,700	19,500
在現有基礎設施下的最高可載客量(每小時單方向人次)(b)	45,000	30,000	32,000	21,400
預計載客率 [(a) / (b)]	93%	65%	130%	91%
可載客量(假設在現有基礎設施進行改善工程後)(每小時單方向人次)(c)	66,000	44,000	47,000	31,300
預計載客率 [(a) / (c)]	63%	44%	89%	62%

<sup>4</sup> 包括現有人口約 80,000 和已規劃人口約 44,000，以及東涌新市鎮擴展所新增人口約 144,000。

24. 我們估計在 2036 年東涌新市鎮擴展及該區其他發展會令東涌線於早上繁忙時段由欣澳至青衣的乘客量增加每小時單方向 13,700 人次。除了東涌新市鎮擴展之外，北大嶼山亦有多項其他發展項目正在興建或計劃中，例如港珠澳大橋香港口岸上蓋發展、機場北商業區、欣澳發展等。這些發展項目將會創造大量不同類型的就業機會，令東涌成為宜居宜業的地方，預計更多東涌居民能夠在原區就業，減低交通負荷。

25. 在東涌新市鎮擴展分階段推行時，我們會繼續與有關方面(包括運輸署和港鐵有限公司)檢視東涌線的承載力及服務水平。

#### **(d) 本區就業問題**

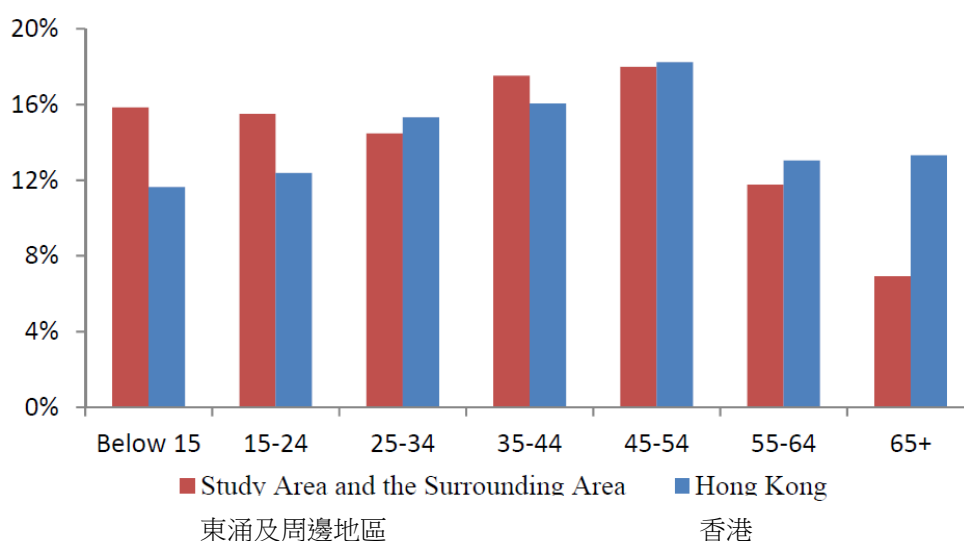
26. 在東涌研究的過程中已就東涌現有的人口結構和經濟特點進行分析。

##### 東涌現有人口概況

27. 根據 2011 年人口普查，東涌及周邊地區的人口約有 78,000 人。東涌現有的人口主要集中在東涌新市鎮的第 1 和第 2 期發展。東涌新市鎮第 3A 期的填海工程期已經完成，發展正在進行中。當已規劃的發展全部完成後，東涌新市鎮的人口預計會增至約 124,000 人。這些已規劃發展包括東涌第 27、39、54、55 和 56 區的住宅用地。

28. 如圖 4 所示，東涌的人口與香港整體的數字相比相對年輕。年齡介乎 15 至 64 歲之間的人口佔東涌整體人口約 77.23%（香港的整體數字為 75.1%），這個年齡組別的人口是勞動人口的主要來源。東涌新市鎮已根據香港規劃標準與準則為居民提供適當的教育設施，東涌現時有 14 所幼兒園、7 所小學和 7 所中學，但沒有專上院校或高等院校。如表 5 所示，東涌約有 26% 的人口擁有專上教育學歷，有 49% 的人口擁有中學/預科學歷，可見東涌居民的教育程度與香港平均水平（分別是 27% 和 50%）相比下並沒有太大的差別。

圖 4 東涌 2011 年的人口年齡分佈



來源：政府統計處 2011 人口普查

表 5 東涌人口的教育程度

教育程度	東涌	香港
未受教育/ 學前教育	9%	6%
小學	18%	17%
中學 / 預科	49%	50%
專上教育 (非學位課程)	9%	9%
專上教育 (學位課程)	17%	18%

來源：政府統計處 2011 人口普查

29. 在 2011 年，東涌約有 56.97% 的家庭住在公共屋邨，7.71% 住在資助自置居所房屋，只有 32.79% 的家庭住在私人樓宇<sup>5</sup>。而逸東邨的居民(約 41,000 人<sup>5</sup>) 佔東涌的人口一半以上。

30. 東涌約有 49.41%<sup>5</sup> (38,787 人) 的人口屬勞動人口，表 6 列出了這些勞動人口的就業情況。東涌勞動人口的比例比香港的平均數字 (59.7%)<sup>5</sup> 低。此外，東涌的勞動人口只有約 9.4%<sup>5</sup> 在同區工作，這亦較香港的平均數字 (17.6%)<sup>5</sup> 低。

<sup>5</sup> 政府統計處 2011 年人口普查

表 6 東涌現有勞動人口的職業

職業	勞動人口	百分比
經理及行政人員	3,778	9.8%
專業人員	2,473	6.5%
輔助專業人員	7,194	18.5%
文書支援人員	5,341	13.8%
服務工作及銷售人員	8,089	20.9%
工藝及有關人員	2,789	7.3%
機台及機器操作員及裝配員	1,657	4.0%
非技術工人	7,466	19.2%
漁農業熟練工人及不能分類的職業	-	0%
<b>總勞動人口</b>	<b>38,787</b>	<b>100%</b>

來源：政府統計處 2011 人口普查

31. 在 2011 年，東涌家庭住戶的每月平均收入約為 22,000 元<sup>5</sup>，比香港整體的數字（20,500 元<sup>5</sup>）高。然而，在東涌不同的地區，其家庭收入有顯著的差異。如表 7 所示，在私人樓宇集中的東涌北，家庭住戶每月收入中位數（45,330 元）是逸東邨南及北家庭的一倍以上。在逸東邨接受綜合社會保障援助（綜援）的家庭數量佔 14.6%，然而香港公營出租房屋整體的數字為 18.3%<sup>6</sup>。

表 7 2011 年東涌家庭住戶的每月平均收入（元）

	逸東邨北	逸東邨南	東涌南	東涌北	香港平衡數
每月平均收入	12,300	18,650	26,600	45,330	20,500

來源：政府統計處 2011 人口普查

32. 從東涌研究的各個階段公眾參與收到的公眾意見指出，東涌及周邊地區出現了人力資源的錯配，導致東涌有較高的失業率，然而該區的僱主亦難以聘請到足夠的工人。

<sup>6</sup> 由房屋署提供的資料

### 東涌和周邊地區提供的工作機會

33. 根據政府統計處的僱傭及職位空缺按季統計調查（2013）顯示，東涌新市鎮內現時有 10,630 個職位，其中約 29% 來自運輸、倉庫、郵政及速遞服務業，24% 來自教育行業，17% 來自住宿及膳食服務業及 16% 來自進出口貿易、批發及零售業。

34. 東涌的周邊地區亦提供大量的就業機會。根據政府統計處的僱傭及職位空缺按季統計調查（2013）顯示，香港國際機場共約有 52,000 個職位，其中 63% 的職位來自運輸、倉庫、郵政及速遞服務業，18% 來自製造業。這 52,000 個職位是指現在在香港國際機場工作的實際人數。根據香港機場管理局（機管局）的最新資料顯示，香港國際機場目前可提供 65,000 個就業機會。其中，12% 屬勞工密集型的職位，65% 屬技術職位，14% 屬專業職位，而 9% 屬管理職位<sup>7</sup>。根據勞工及福利局 2014 年的資料，香港國際機場仍有大量職位空缺（4,000 至 5,000 個職位），這些空缺包括零售、服務和飛機維修業的職位。

35. 根據機管局的資料顯示，香港國際機場三跑道系統在建造階段會創造 97,000 個職位。到 2030 年，三跑道系統會分別創造 141,000 個直接職位及 199,000 個間接職位。預期會有 50% 的就業機會會屬勞工密集型的職位，40% 屬技術職位，10% 屬專業及管理職位<sup>7</sup>。此外，規劃中的機場北商業區和港珠澳大橋香港口岸上蓋發展也將會創造大量的就業機會。

36. 根據僱傭及職位空缺按季統計調查（2013），目前共有 4,170 名員工在香港迪士尼樂園及其酒店工作，包括 70% 與藝術、娛樂及創作相關的工作，以及 28.5% 與住宿及餐飲相關的工作<sup>8</sup>。根據香港迪士尼樂園 2013 年年度報告顯示，他們目前有 4,800 名全職和 2,600 名兼職員工。當香港迪士尼樂園新的主題區及新酒店（提供 750 間房間）分別在 2016 年及 2017 年年初完工後，員工人數將會進一步增加。

### 東涌新市鎮擴展提供的就業機會

37. 東涌研究的建議發展大綱草圖，考慮了東涌周邊地區現有和計劃中的商業發展，特別是在北大嶼山及香港國際機場的發展，以制定新市鎮擴展區的商業發展的性質及規模。規劃中的機場北商業區和港珠澳大橋口岸設施會著重零售及酒店業發展，故此，我們建議把東涌新市鎮擴展的商業發展打造為區域辦公室樞紐，在東涌東提供 500,000 平方米總樓面面積作辦公室用途，以把握其策略位置。區域辦公室樞紐的商業用地提供了發展彈性，視乎市場需求，可發展成為與工業用途相關的辦公室，如作研發用途和物流公司的辦公室，資訊科技及通訊業、會議及展覽服務，以及為機場運作提供培訓的訓練中心。此外，東涌新市鎮擴展會提供 155,000 平方米總樓面面積作區域性零售，147,000 平方米總樓面面積作地區性零售，以及 50,000

---

<sup>7</sup> 由機管局提供的資料

<sup>8</sup> 立法會人力事務委員會由勞工及福利局於 2014 年 5 月 20 日提交的「2022 年人力資源推算」統計表

平方米總樓面面積作酒店用途。預計這些商業發展會創造約 40,000 個職位。根據政府統計處發表的「按行業及職業劃分的就業人數」（2014 年第 3 季度）統計表內的數據顯示，在零售、住宿及膳食行業的職位，約 63.8% 屬於服務工作及銷售，10.9% 屬非技術工人。在進出口批發業中，約 32.2% 的職位屬文書支援類工作，5.9% 屬非技術工作。而在金融，保險，地產，專業及商用服務業等需要專業知識的行業中，也有約 17.5% 的職位屬文書支援類工作及 24.7% 屬非技術工作。

38. 根據勞工及福利局對 2022 年人力需求的預計，從事文書支援或非技術的工作分別各佔 13.2% 的職位，服務及銷售行業的職位約佔 18.6%<sup>9</sup> (共佔勞動人口的 45%)。

39. 根據粗略的估計，東涌新市鎮擴展區提供的 40,000 個職位當中，約 45% (18,000 個職位) 屬文書支援、非技術、服務業等不須要或須相對較低技能的職位。加上香港國際機場三跑道系統運作後所創造的就業機會，將會有大量的就業機會以滿足東涌現有和未來人口的工作需求。

#### 交通費

40. 公眾在東涌研究各個階段的公眾參與活動均表示區內公共屋邨特別是逸東邨的交通配套不足，加上高昂的交通費，令居民缺乏誘因到其他區域或到北大嶼山的香港國際機場或香港迪士尼樂園等地方工作。運輸署及有關當局將不時檢討情況，並在有需要時引入調整。

41. 當局在規劃東涌新市鎮的擴展時，建議興建兩個鐵路站，分別位於東涌東的新發展區以及東涌西靠近逸東邨旁的現有土地，為提升鐵路服務的連接。為加強區內的連接，當局已規劃全面的道路網絡配套，包括行人徑及單車網絡，還有在鐵路站及公共屋邨附近設公共運輸交匯處，方便居民轉乘各種交通工具，令往來區內各處更方便。

#### 設立專上院校/高等院校

42. 教育局同意在東涌東的建議發展大綱草圖預留 2.5 公頃土地作專上院校或高等院校用途，以回應市民的意見。該土地可發展成為一所技術培訓學院，為中學畢業生或東涌青年提供職業培訓，使他們可以學習所須技能，以配合東涌及北大嶼山未來的發展。職業培訓的內容可包括當區商業發展所須的酒店及餐飲相關行業，以及航空相關的技術培訓。

#### **(e) 青嶼幹線及屯門至赤鱗角連接路收費**

43. 有關撤銷青嶼幹線收費及將來屯門至赤鱗角連接路免收費的建議，已在 2015 年 1 月 8 日大嶼山發展諮詢委員會交通及運輸小組提出討論。

44. 假如撤銷青嶼幹線收費及將來屯門至赤鱗角連接路免收費，政府將會無法根據「用者自付」原則收回用於提供、營運及維修保養這兩項大型基建

的全部成本，包括所投放的資本成本。換言之，這些費用將需要由公帑支付。運輸及房屋局對這些建議所能增加交通流量的幫助存有疑問，因此運輸及房屋局不建議跟進。日後在檢討青嶼幹線收費及釐訂屯門至赤鱗角連接路的使用費時，政府會考慮收費對交通流量的影響、經濟狀況，公眾負擔能力和接受程度等因素，務求作出平衡。

發展局  
規劃署  
土木工程拓展署  
2015年7月