

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(4)1056/2023號文件

檔號：CB4/PL/TP

### 交通事務委員會 向立法會提交的報告

#### 目的

本報告按立法會《議事規則》第77(14)條的規定擬備，旨在匯報交通事務委員會（“事務委員會”）在2023年立法會會期內的工作。

#### 事務委員會

2. 立法會藉於1998年7月8日通過，並於2000年12月20日、2002年10月9日、2007年7月11日及2008年7月2日修訂的決議成立事務委員會，負責監察及研究與交通事宜有關的政府政策及公眾關注的事項。事務委員會的職權範圍載於**附錄1**。

3. 在2023年會期，事務委員會由20名委員組成。陳恒鑽議員及陳紹雄議員分別獲選為事務委員會的正副主席。事務委員會的委員名單載於**附錄2**。

#### 會議

4. 在2023年1月至11月期間，事務委員會共舉行9次會議。另一次例會定於2023年12月15日舉行。

## 主要工作

### 公共交通服務

#### 檢討港鐵票價調整機制的結果

5. 事務委員會於2023年4月21日聽取政府當局及香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)簡介港鐵票價調整機制的檢討結果。新的票價調整機制方案將票價調整方程式內的生產力因素的計算方式，與港鐵公司的香港物業發展利潤掛鉤。方案亦會優化“服務表現回贈”，港鐵公司須就引致較長服務延誤的事故撥出更多款額，並引入繁忙時間款額增加安排。

6. 委員普遍支持政府當局及港鐵公司有關將生產力因素的計算加入票價調整方程式的建議。然而，部分委員對於經修訂後的生產力數值按不同利潤等級設定下調為0.6%-0.8%感到失望，認為有關生產力因素數值未能令票價加幅獲得真正緩減，亦未能改變市民對港鐵公司賺取豐厚利潤卻仍然加價的看法。委員呼籲政府當局及港鐵公司考慮調高生產力因素數值的上限，或為票價調整引入封頂機制，當港鐵公司盈利達到某一個水平便會凍結票價。

7. 政府當局回應時表示，在計算生產力因素時將票價調整幅度與港鐵公司的香港物業發展盈利掛鉤的安排，可確保乘客在所有情況下均可享有每年至少0.6%的票價減幅，而根據港鐵公司香港物業發展的實際利潤，減幅更有上升空間。與香港物業發展利潤掛鉤的生產力因素會每年降低港鐵票價的基線，並會為將來票價調整帶來複合的效果。委員詢問，生產力因素的計算為何沒有將港鐵公司的物業租賃、廣告收益等利潤計算在內。政府當局回應時解釋，由於這些業務的收入會較為波動，將它們包括在生產力因素的計算內，未必能帶來穩定票價的效果。

8. 委員察悉，關於因“負擔能力上限”安排而延後的2.85%票價加幅，港鐵公司將為2023年的票價調整提供1.2%的票價特別扣減，並將剩餘的1.65%延後加幅推遲至2024年實施。此外，港鐵公司會額外將0.2%的2023年票價加幅延至2024年才實施。委員認為上述扣減安排未能顯著減輕市民的交通費負擔，呼籲政府當局及港鐵公司將所有延後加幅撤銷，與市民共渡時艱。

9. 有委員認為港鐵公司將“服務表現回贈”撥出的款額，在特定星期六或星期日為乘客提供“特別車費日”，未能令在平日上班上學的普羅大眾受惠。他們建議港鐵公司在平日提供85折的票價扣減。亦有委員認為“服務表現安排”應包括31分鐘以下的事故。港鐵公司回應時表示，“特別車費日”推出後反應理想。至於少於31分鐘的列車事故延誤，港鐵公司認為，若將之納入“服務表現安排”，或會對前線員工構成巨大壓力，長遠會對港鐵公司維持安全、高效及優質的列車服務帶來負面影響。新的票價調整機制方案於2023年6月開始實施。

### *專營巴士營辦商的加價申請*

10. 事務委員會在2023年3月17日的會議上聽取當局簡介5間專營巴士營辦商(即龍運巴士有限公司、九龍巴士(一九三三)有限公司、新大嶼山巴士(一九七三)有限公司、新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司)，為其營運的6個巴士專營權提出的加價申請。

11. 大部分委員批評有關加幅遠超出市民的接受程度，漠視市民的負擔能力。他們認為，現時社會才剛開始復常，巴士公司在此時申請大幅加價(某些路線加幅更高達五成)，勢將嚴重打擊香港經濟復蘇的步伐。他們強烈促請政府當局做好把關工作，確保票價加幅是市民可以接受的。

12. 有委員認為巴士公司錄得虧損或與其經營不善有關，故促請政府加強對專營巴士營運的監管，以減低巴士客量的流失。其他委員指出，專營巴士公司面對港鐵的激烈競爭，卻沒有地產發展及租務收益作營運補貼。另有委員建議設立巴士票價調整方程式，讓巴士公司每年按通脹率的某個百分比加價。

13. 政府當局回應時表示，運輸署一直有與巴士營辦商商討不同開源節流的方案，以改善其營運狀況。至於按照通脹率某個百分比加價的建議，政府當局認為，如果只根據單一指標決定巴士票價水平，巴士營辦商未必能有效應對燃料、人工等成本的上漲。

### *“港車北上”*

14. 在2023年5月19日的事務委員會會議上，政府當局向委員簡介“港車北上”計劃的詳情。該計劃由2023年6月1日起接受

合資格的香港私家車車主申請，並於2023年7月1日開始讓已獲批的香港私家車經港珠澳大橋往來香港與廣東省。

15. 委員普遍支持“港車北上”計劃。有委員關注到，粵港兩地政府在該計劃推出初期每日處理申請的上限為200至300宗，數目並不足夠。亦有意見認為，每日北上車輛數目的上限未能滿足香港居民因工作或商務原因而需頻繁往返內地的需求。

16. 政府當局回應時表示，為確保該計劃推出後運作暢順，兩地政府就每日的申請和北上車輛的數目設定上限。兩地政府會檢視該計劃推行的情況，並會商討逐步增加每日數目上限的可行性。

17. 委員指出，內地有關當局指定的香港驗車地點的驗車名額供不應求。就此，委員促請政府當局優化相關安排，並長遠設立互認制度，令車主無需重複驗車。政府當局答稱，經與內地有關當局進一步商討後，內地指定的驗車機構會為該計劃增設每日最多700個驗車名額，並會延長服務時間以應付需求。

#### 《交通運輸策略性研究》的最新進展

18. 在2023年7月14日的事務委員會會議上，政府當局向委員簡介《交通運輸策略性研究》（“《策略性研究》”）的最新進展，及“2022年交通習慣調查”的初步結果。根據《策略性研究》的初步分析，政府當局提出4個運輸策略概念：(i)新一代運輸交匯樞紐；(ii)“按需求提供的公共交通服務模式”；(iii)自動駕駛車輛發展；及(iv)智慧公路管理應用。委員普遍支持此4個策略概念，以及加強本港與深圳及粵港澳大灣區其他城市的交通連繫的政策方向。

19. 關於“2022年交通習慣調查”，委員詢問當局會否就調查結果作出微調，以全面反映市民在後疫情時期的交通習慣，以及有否考慮長者的出行需要及習慣。政府當局表示，由於在進行“2022年交通習慣調查”時，訪港旅客人數不多，當局正在進行與訪港旅客相關的調查，並會將相關統計數據放進《策略性研究》中。政府當局亦持續關注人口漸趨高齡化所產生的出行需要，並將會推出顧及輪椅使用者的出行需要的措施。

20. 委員指出，政府當局建議在洪水橋站建設新一代運輸交匯樞紐，但屯馬線的洪水橋站現時的設計卻不會有空調設備。他們又建議在欣澳及北部都會區建設新一代運輸交匯樞紐。政府當局回應稱，會研究能否善用洪水橋站的地下空間，建設地下通道連接相關運輸交匯樞紐設施。新一代運輸交匯樞紐概念可以應用於本港其他合適地點，並不局限於新發展區。

21. 關於政府當局建議引進新的“按需求提供的公共交通服務模式”，利用科技因應不同時段及乘客需求而靈活調配不同載客量的車輛(例如巴士或小巴)，委員詢問在該模式下，巴士公司是否需要收購小巴及的士牌照，並希望政府當局會注意此安排會令營辦商的人工成本上升，而預計該類服務的車費未必會便宜。

22. 數名委員指出，《策略性研究》的建議多聚焦在新發展區，惟本港其他地區(特別是舊區和偏遠地區)的交通問題仍未解決。他們又促請運輸及物流局及早與其他政府部門商討各交通運輸基建的整體規劃，以確保《策略性研究》的建議將來可順利推展。

#### *為跨境客運及的士業界提供的百分百擔保貸款計劃*

23. 在2023年3月17日的事務委員會會議上，政府當局向委員簡介跨境客運業貸款計劃和純電動的士貸款計劃，前者旨在讓合資格的跨境客運營辦商可盡快為其車船安排維修及檢驗等，後者旨在鼓勵的士車主將石油氣、汽油或混能的士替換為純電動的士。

24. 委員指出，業界為準備復業所需的費用或涉及把車船全面翻新，遠遠超出簡單的維修費。他們建議政府當局考慮提高貸款計劃下的最高貸款額，以及免除首兩年的利息。政府當局回應時表示，在制訂最高貸款額時，已考慮業界所需的開支。政府當局進一步解釋，貸款計劃下的年利率為香港最優惠利率減2.5%，比市場上的企業貸款的年利率優惠。

25. 委員詢問，當局有否就透過純電動的士貸款計劃將的士替換成純電動的士的數目訂下目標。政府當局回應時表示，的士車主在決定是否換車時會考慮不同因素，例如其財政負擔、的士車齡等，因此政府沒有就貸款計劃設定硬性指標。貸款計劃的5年申請期是為了方便的士車主按其需要，陸續將其

傳統的士更換為純電動的士。貸款計劃下的64億元擬議承擔額，應已足夠讓全港所有的士車主申請一次貸款。

## 交通基建

### *沙田T4號主幹路*

26. 政府當局於2023年10月20日向委員簡介提升705TH號“沙田T4號主幹路”計劃為甲級的撥款申請。委員察悉，按付款當日價格計算，工程計劃的初步估算費用約為71億6,420萬元。委員普遍支持推行工程計劃，但關注到工程計劃造價高昂。

27. 政府當局表示，與2006年的建議相比，目前的方案比較有所改進，因而令工程的估算費用增加。政府當局表示，擬在溱岸8號及曾大屋之間的路段興建一條約900米長的行車隧道。此外，當局亦會因應當區居民的意見，就工程計劃的設計作出一系列改善措施。

28. 除造價高昂外，委員亦察悉工程計劃需時6年才能完成，認為時間太長，並詢問政府當局可否縮短施工期。政府當局表示會進一步探討如何優化施工時間表。

29. 委員亦關注到，工程計劃將對一個私人屋苑的居民及T4號主幹路沿路學校的學生造成噪音及空氣污染問題，並詢問當局在施工期間有何緩解措施。政府當局表示，會指示工程計劃的承建商嚴格遵守環境保護署發出的環境許可證所訂明的規定。政府當局亦會在施工時採用隔音屏障。此外，當局會在施工期間成立一個社區聯絡小組，與有關各方保持聯絡，以回應其需要。

30. 委員對T4號主幹路在紓緩2034年以後的交通擠塞情況的成效表示關注，亦有部分委員促請政府當局盡快興建沙田繞道，以紓緩新界東的交通擠塞情況。

### *渡輪碼頭改善工程計劃*

31. 政府當局於2023年2月17日向委員簡介渡輪碼頭改善工程試點計劃的進展。委員察悉，榕樹灣渡輪碼頭改善工程已於2021年完成，政府當局計劃下一步翻新坪洲渡輪碼頭。委員普遍支持渡輪碼頭改善工程計劃。

32. 部分委員關注到榕樹灣渡輪碼頭所使用的新設備是否適合，其他委員則建議政府當局考慮增加在碼頭範圍外的單車泊位。政府當局表示，希望透過這個試點計劃探討在翻新碼頭時在設計及使用上可以改善之處，讓當局在推展其他渡輪碼頭的改善工程時，可汲取有關經驗。政府當局亦會跟進在碼頭範圍外單車泊位的問題。

33. 部分委員指出，渡輪碼頭的電力供應不足，令渡輪營辦商及碼頭商舖的租戶(尤其是食肆)面對重大的經營困難。因此，他們建議政府當局要求電力公司在渡輪碼頭增加電力供應。其他委員詢問，政府當局在協助渡輪營辦商增加非票務收入方面有何具體計劃。

34. 政府當局表示，會就電力需求諮詢渡輪營辦商的意見，並會積極研究增加渡輪碼頭電力供應的技術可行性。至於非票務收入，政府當局表示會在渡輪碼頭改善工程的設計階段，就商舖的商用面積諮詢渡輪營辦商的意見。運輸署亦會統籌相關部門，就渡輪營辦商向城市規劃委員會提交各項更改土地用途的申請的事宜提供協助。此外，當局對渡輪營辦商自行邀請共享單車公司租用碼頭範圍內的商舖一事持開放態度。

#### *深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場*

35. 政府當局於2023年4月21日就“深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場”工程計劃的撥款申請，諮詢事務委員會。該公眾停車場會包括應用全港首個“圓筒型”自動泊車系統的170個地下泊車位。

36. 數名委員關注到工程計劃的造價估計高達7億7,790萬元，並詢問當局，“圓筒型”自動泊車系統和其他自動泊車系統(例如“拼圖型”自動泊車系統)的造價比較，以及使用自動泊車系統的停車場和傳統地下停車場的造價比較。

37. 政府當局表示，“圓筒型”自動泊車系統的成本較高，主要是由於工程涉及在地底挖掘約30米深的空間。由於使用“圓筒型”自動泊車系統的停車場較傳統停車場可提供多五至六成的車位，因此政府當局在平衡各項因素後，決定採用上述系統。

38. 就工程計劃與本港其他停車場項目的比較，政府當局表示，由於每個工程項目均有其獨特性(例如工地位置、規模大小等)，因此未能就工程造价與其他項目作直接比較。撥款建議最終於2023年6月23日獲財務委員會(“財委會”)批准，按付款當日價格計算，估計所需費用為7億7,790萬元。

#### 荃青交匯處改善工程

39. 政府當局於2023年6月16日就荃青交匯處改善工程計劃的撥款申請，諮詢事務委員會。按付款當日價格計算，工程計劃的初步估算費用約為11億360萬元。委員普遍支持工程計劃，並促請政府當局盡快開展有關工程。

40. 委員詢問，接駁荃青交匯處上方往青衣方向的現有行車天橋尚未啟用部分(“尚未啟用路段”)的原先設計及閒置多年的原因為何。政府當局回應指，政府原先於1980年代就當時德士古道及荃灣繞道的交匯處制訂了一系列的改善工程，並分3個階段推展，以應付荃灣新市鎮及填海區發展所帶來的交通需求。

41. 政府當局解釋，第二階段改善工程於1995年完成，包括建造該尚未啟用路段，並已預留接駁口，以便在第三階段改善工程向北伸延。在《保護海港條例》(第531章)實施後，荃灣填海區工程計劃已取消，政府當局亦決定擱置第三階段改善工程。當局現時建議興建單線行車天橋及連接路，將德士古道西行往青衣方向的地面交通接駁至尚未啟用路段。

42. 部分委員詢問，工程計劃將如何改善荃青交匯處的交通，以及工程計劃帶來的效益能維持多少年。政府當局回應時表示，如不進行擬議改善工程，荃青交匯處的設計流量/容車量比率預計在2026年將達至1.19，更會在2031年上升至1.29，由此可見，該交匯處屆時會有超過其可承受的負荷。在擬議改善工程完成後，設計流量/容車量比率預計在2026年及2031年會分別下降至0.68及0.79。



## 匡湖居至西貢市之間的西貢公路分隔車道工程計劃

43. 政府當局在2023年6月16日的會議上就匡湖居至西貢市之間的西貢公路分隔車道工程計劃(“西貢工程計劃”)的撥款建議諮詢事務委員會。按付款當日價格計算，工程計劃的初步估算費用約為32億890萬元。

44. 部分委員認為擬議工程約需約8年才完成，需時過長，並促請政府當局及早進行有關工程。政府當局答稱，當局會在西貢工程計劃獲得財委會撥款後隨即開展項目的詳細設計工作，並會盡量壓縮施工時間，以加快工程進度。

45. 委員察悉，政府當局會為受西貢工程計劃影響的路段重置泊車位。他們詢問政府當局會否在西貢市中心或西貢公路沿途增加公眾泊車位，以滿足市民對西貢泊車位的殷切需求。政府當局回應時表示，所有受擬議工程影響的公眾泊車位將於附近位置重置，當局亦計劃在接近峯徑篤路的西貢公路旁，額外增加約40個公眾泊車位。

46. 部分委員察悉，政府當局在開展西貢工程計劃時，會一併進行污水渠和其他公共設施的鋪設工程，並詢問有關工程費用是否會包括在西貢工程計劃的造價預算內，以及如何協調不同工程項目的推展。政府當局答稱，渠務署已委託路政署進行污水渠工程，當局會另行向財委會申請撥款。中標的西貢工程計劃承建商在進行道路擴闊工程時，會一併鋪設污水渠，亦會負責協調西貢工程計劃的工程及其他公共設施的鋪設工程。

## 興盛路至大窩口道行人通道系統

47. 政府當局於2023年3月17日就興盛路至大窩口道行人通道系統的撥款申請諮詢事務委員會。此項工程計劃主要包括拆卸現有樓梯，以及加建有蓋雙向自動扶梯及樓梯，並附設輪椅升降台。

48. 委員普遍支持擬議工程計劃，以提高附近的兩所學校及葵盛東邨的暢達性。有委員問及工程項目的外觀設計、當局在施工期間如何減低工程噪音對附近居民的影響，以及當局擬就工程計劃收回兩幅私人地段的用途和賠償。

49. 政府當局解釋，在工程設計初段，當局曾分別考慮升降機塔及行人天橋的設計。然而，由於鄰近的學校及居民對景觀、私隱及保安問題提出關注，當局因此改用行人通道系統的設計，而該設計亦獲鄰近的學校及居民接納。政府當局表示會確保工程符合有關環保的要求，並會採取各項減低噪音的措施。

50. 至於擬收回的土地，政府當局表示，該幅土地位處該路段的斜坡上，主要用途為興建扶手電梯，預計徵用土地所涉金額約為93萬元。擬議工程計劃的撥款建議其後於2023年6月2日獲財委會批准，按付款當日價格計算，估計所需費用為1億9,250萬元。

### *將軍澳—藍田隧道開通帶來的交通分流*

51. 政府當局於2023年2月17日向委員簡介將軍澳隧道及將軍澳—藍田隧道（“將藍隧道”）自將藍隧道在2022年12月11日開通以來的初步交通狀況。

52. 委員認同將藍隧道開通後，將軍澳隧道於繁忙時段的交通擠塞情況明顯改善。然而，有意見認為，將軍澳隧道入口的車龍減少，可能是由於該隧道於將藍隧道開通當日起豁免收取隧道費。部分委員亦指出，在將藍隧道開通後的一個月期間，將藍隧道及將軍澳隧道的整體車流量實際上有所下降。

53. 政府當局回應指，雖然新開通的交通設施附近的交通狀況需要經過一段時間才會趨於穩定，但根據運輸署在將藍隧道開通後一個月期間所收集的車流數據，使用將藍隧道及將軍澳隧道日間出行的整體車流量每日增加大約4 000架次。將藍隧道平均可分流大概三成由將軍澳往來九龍的交通流量。至於將軍澳隧道豁免收費對使用該隧道的影響，當局表示由於將藍隧道於同日開通，署方難以就豁免收費的效果作出單一的評估。

### 其他諮詢

#### *對駕駛執照申請人/持有人體格證明的要求*

54. 政府當局於2023年5月19日就6項提升駕駛執照申請人/持有人體格證明要求的建議諮詢事務委員會，當中包括收

緊商用車輛司機提交體格證明的要求，由現時70歲或以上司機需每1至3年提交體格證明的安排，改為要求65歲或以上的司機每年提交體格證明。

55. 數名委員指出，現時商用車輛司機人手短缺，而司機團體則擔憂體格檢驗要求嚴格，可能導致他們無法繼續駕駛商用車輛以維持生計。委員建議放寬65歲至70歲商用車輛司機進行體格檢驗的頻密度。政府當局解釋，有關建議的原意並非阻止年長司機從事駕駛行業，而是旨在鼓勵年長司機養成定期進行體格檢驗的習慣，加強對自己的身體狀況的瞭解。

56. 大部分委員認為，政府當局應考慮向能提交在職證明的商用車輛司機提供體格檢驗的資助。有委員詢問，倘政府全數資助所有商用車輛司機進行體格檢驗，涉及的公帑款額大約為多少。

57. 政府當局表示，由於當局尚未就修訂後的“體格檢驗證明書”制訂醫療指引，供醫療服務提供者在評估應進行哪些體格檢驗工作時作為參考，因此體格檢驗的收費水平仍待釐定。在確立體格檢驗項目後，倘若政府當局認為收費水平會對商用車輛司機造成經濟負擔，便會考慮向商用車輛司機提供資助的可行性。惟由於涉及的司機人數不少，當局須慎重考慮有關建議，以防濫用。

58. 委員詢問體格檢驗服務可否由政府提供，政府當局回應時表示，鑒於本港對公營醫療服務需求殷切，政府當局須考慮有關方案是否屬善用資源。政府當局認為，主要由私家醫生提供相關服務比較合適。

### *電動可移動工具在香港的使用*

59. 在2023年6月16日的會議上，政府當局就訂立電動可移動工具規管架構的建議諮詢事務委員會。政府當局建議分階段容許在香港使用電動可移動工具，並從產品、使用者及使用範圍3方面規管電動可移動工具的使用。

60. 數名委員關注到，政府當局建議只容許電動可移動工具在以康樂用途為主的單車徑上使用，覆蓋範圍非常有限。委員認為，此項建議未能滿足市民使用電動可移動工具作短途代步的需要，並建議政府當局考慮在新發展區推動電動可移動

工具作為主流的接駁工具，以及容許市民在指定鄉郊區域內使用電動可移動工具作為代步工具。

61. 政府當局表示，大部分外國城市均禁止電動可移動工具在行人路上使用。由於行人和電動可移動工具在速度上差距甚大，加上全港行人路的闊度和人流各異，政府當局表示，基於安全考慮，不應容許電動可移動工具在行人路上使用。

62. 至於鄉郊道路，政府當局表示這些道路一般沒有明顯區分行車、行人及單車/電動可移動工具的使用範圍，因此難以有效分隔不同道路使用者。不過，政府當局會考慮在大型新發展區規劃完善的單車徑網絡，並在較寬闊的道路上，劃出供單車及電動可移動工具使用的範圍。

### 其他

63. 事務委員會於2023年11月17日聽取運輸及物流局局長就《行政長官2023年施政報告》內有關交通的各項施政措施作出簡報。委員積極就交通相關事宜表達意見，並提出相關建議。

64. 此外，政府當局亦曾/將會在本會期就以下建議諮詢事務委員會：

- (a) 實時交通燈號調節系統；
- (b) “人人暢道通行”計劃；
- (c) 《香港主要運輸基建發展藍圖》；及
- (d) 《交通運輸策略性研究》的初步建議。

立法會秘書處  
議會事務部4  
2023年12月5日

## 立法會

### 交通事務委員會

#### 職權範圍

1. 監察及研究與交通有關的政府政策及公眾關注的事項。
2. 就上述政策事宜交換及發表意見。
3. 在上述政策範圍內的重要立法或財務建議正式提交立法會或財務委員會前，先行聽取有關的簡介，並提出對該等建議的意見。
4. 按事務委員會認為需要的程度，監察及研究由事務委員會委員或內務委員會建議其處理的上述政策事宜。
5. 按照《議事規則》的規定向立法會或內務委員會提交報告。

立法會  
交通事務委員會

2023年會期委員名單

主席 陳恒鑾議員, BBS, JP

副主席 陳紹雄議員, JP

委員 陳克勤議員, SBS, JP  
葉劉淑儀議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP  
田北辰議員, BBS, JP  
易志明議員, GBS, JP  
盧偉國議員, GBS, MH, JP  
陸頌雄議員, JP  
劉業強議員, SBS, MH, JP  
謝偉銓議員, BBS, JP  
李世榮議員, MH  
李梓敬議員  
周小松議員  
林新強議員, JP  
姚柏良議員, MH  
陳學鋒議員, MH, JP  
張欣宇議員  
楊永杰議員  
鄧家彪議員, BBS, JP  
嚴剛議員

(總數：20名委員)

秘書 劉素儀女士

法律顧問 李凱詩小姐(至2023年7月17日止)  
容芷羚小姐(自2023年7月18日起)