

索引

審核二零二四至二五年度開支預算 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-1-c1.docx

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB001	3248	周浩鼎	28	(5) 航班事務及安全管理
TLB002	2453	梁熙	28	(2) 機場安全標準
TLB003	2184	梁文廣	28	(3) 航空交通管理
TLB004	2368	尚海龍	28	(3) 航空交通管理 (5) 航班事務及安全管理
TLB005	1206	田北辰	28	(5) 航班事務及安全管理
TLB006	0252	嚴剛	28	(4) 航空交通工程服務
TLB007	2875	張欣宇	28	(3) 航空交通管理
TLB008	2890	張欣宇	28	(1) 飛行標準
TLB009	1003	陳恒鑛	33	(3) 提供土地及基礎設施
TLB010	2329	陳穎欣	33	(2) 港口及海事設施
TLB011	0972	何俊賢	33	(2) 港口及海事設施
TLB012	0032	邵家輝	42	(2) 機械裝置安全
TLB013	3048	陳振英	60	(1) 基本工程
TLB014	0998	陳恒鑛	60	(1) 基本工程
TLB015	1015	陳恒鑛	60	(1) 基本工程
TLB016	2404	陳紹雄	60	(3) 鐵路發展
TLB017	2406	陳紹雄	60	(3) 鐵路發展
TLB018	1566	朱國強	60	(1) 基本工程
TLB019	3142	江玉歡	60	(2) 區域及維修工程
TLB020	0463	林健鋒	60	(1) 基本工程
TLB021	0464	林健鋒	60	(1) 基本工程 (2) 區域及維修工程 (3) 鐵路發展 (4) 技術服務
TLB022	0465	林健鋒	60	(3) 鐵路發展
TLB023	2713	林新強	60	(2) 區域及維修工程
TLB024	2550	李梓敬	60	(4) 技術服務
TLB025	3168	梁熙	60	(2) 區域及維修工程
TLB026	2647	李世榮	60	(3) 鐵路發展
TLB027	0432	龍漢標	60	(3) 鐵路發展
TLB028	0433	龍漢標	60	(3) 鐵路發展
TLB029	2378	尚海龍	60	(2) 區域及維修工程
TLB030	2047	鄧家彪	60	(4) 技術服務
TLB031	2048	鄧家彪	60	(1) 基本工程
TLB032	0751	謝偉銓	60	(2) 區域及維修工程
TLB033	2211	楊永杰	60	(1) 基本工程
TLB034	2872	張欣宇	60	(3) 鐵路發展
TLB035	1870	周小松	100	(2) 港口服務 (3) 本地海事服務

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
				(4) 船舶服務
TLB036	1554	朱國強	100	(3) 本地海事服務
TLB037	0973	何俊賢	100	(3) 本地海事服務
TLB038	0974	何俊賢	100	(3) 本地海事服務
TLB039	0975	何俊賢	100	(1) 基本設施 (3) 本地海事服務 (4) 船舶服務
TLB040	0976	何俊賢	100	(1) 基本設施 (3) 本地海事服務 (4) 船舶服務
TLB041	0977	何俊賢	100	(4) 船舶服務
TLB042	2601	江玉歡	100	(4) 船舶服務
TLB043	1269	易志明	100	(4) 船舶服務
TLB044	1281	易志明	100	(3) 本地海事服務
TLB045	0662	嚴剛	100	(1) 基本設施
TLB046	2470	陳克勤	158	(2) 陸路及水上交通
TLB047	2491	陳克勤	158	(2) 陸路及水上交通
TLB048	2492	陳克勤	158	(2) 陸路及水上交通
TLB049	1021	陳恒鑛	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB050	3294	陳恒鑛	158	(2) 陸路及水上交通
TLB051	0327	陳學鋒	158	(2) 陸路及水上交通
TLB052	0328	陳學鋒	158	(2) 陸路及水上交通
TLB053	0329	陳學鋒	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流發展
TLB054	0317	陳沛良	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB055	0416	陳沛良	158	(2) 陸路及水上交通
TLB056	3190	陳沛良	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB057	2403	陳紹雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB058	2405	陳紹雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB059	2413	陳紹雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB060	3096	陳紹雄	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB061	2314	陳穎欣	158	(2) 陸路及水上交通
TLB062	1582	陳月明	158	(2) 陸路及水上交通
TLB063	1583	陳月明	158	(2) 陸路及水上交通
TLB064	1881	周小松	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB065	3087	陳仲尼	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB066	1730	邱達根	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB067	0395	周文港	158	(2) 陸路及水上交通
TLB068	1565	朱國強	158	(2) 陸路及水上交通
TLB069	1567	朱國強	158	(2) 陸路及水上交通
TLB070	1568	朱國強	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB071	1997	霍啟剛	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB072	0869	何敬康	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB073	0870	何敬康	158	(2) 陸路及水上交通
TLB074	1169	葉劉淑儀	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB075	1298	郭偉強	158	(2) 陸路及水上交通
TLB076	1299	郭偉強	158	(2) 陸路及水上交通
TLB077	3160	林琳	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB078	2705	林新強	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
TLB079	0595	林筱魯	158	(2) 陸路及水上交通
TLB080	0533	林素蔚	158	(2) 陸路及水上交通
TLB081	1609	林素蔚	158	(2) 陸路及水上交通
TLB082	1805	林哲玄	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB083	2025	劉智鵬	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB084	0304	劉業強	158	(2) 陸路及水上交通
TLB085	0305	劉業強	158	(2) 陸路及水上交通
TLB086	1504	劉國勳	158	(2) 陸路及水上交通
TLB087	1614	李浩然	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB088	1620	李浩然	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB089	1628	李浩然	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB090	2423	梁熙	158	(2) 陸路及水上交通
TLB091	0732	廖長江	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB092	0167	盧偉國	158	(2) 陸路及水上交通
TLB093	0168	盧偉國	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流發展
TLB094	0169	盧偉國	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB095	0170	盧偉國	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB096	0171	盧偉國	158	(2) 陸路及水上交通
TLB097	0443	龍漢標	158	(2) 陸路及水上交通
TLB098	1441	陸頌雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB099	1442	陸頌雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB100	1453	陸頌雄	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB101	1454	陸頌雄	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB102	1455	陸頌雄	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB103	1458	陸頌雄	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB104	1461	陸頌雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB105	3044	吳永嘉	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB106	2369	尚海龍	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB107	2371	尚海龍	158	(2) 陸路及水上交通
TLB108	2376	尚海龍	158	(2) 陸路及水上交通
TLB109	0161	蘇長榮	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB110	1887	陳祖恒	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB111	2050	鄧家彪	158	(2) 陸路及水上交通
TLB112	1209	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB113	1210	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB114	1211	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB115	0497	謝偉銓	158	(2) 陸路及水上交通
TLB116	1253	謝偉俊	158	(2) 陸路及水上交通
TLB117	1525	黃國	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB118	2212	楊永杰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB119	2214	楊永杰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB120	1268	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB121	1270	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB122	1271	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB123	1272	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB124	1273	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB125	1274	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB126	1275	易志明	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
TLB127	0247	嚴剛	158	(2) 陸路及水上交通
TLB128	0250	嚴剛	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB129	0675	嚴剛	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB130	1946	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB131	1947	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB132	3020	陳振英	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB133	3028	陳振英	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB134	3029	陳振英	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB135	2469	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB136	2483	陳克勤	186	(4) 運輸服務管理
TLB137	2484	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB138	2489	陳克勤	186	(4) 運輸服務管理
TLB139	0996	陳恒鎭	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB140	1000	陳恒鎭	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB141	1007	陳恒鎭	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB142	1009	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB143	1011	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB144	1012	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB145	1013	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB146	1014	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB147	1016	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB148	1017	陳恒鎭	186	(4) 運輸服務管理
TLB149	1018	陳恒鎭	186	(4) 運輸服務管理
TLB150	1019	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB151	1020	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB152	3039	陳恒鎭	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB153	3129	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB154	3130	陳恒鎭	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB155	3265	陳恒鎭	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB156	0313	陳沛良	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB157	0314	陳沛良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB158	0315	陳沛良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB159	0316	陳沛良	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB160	0414	陳沛良	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB161	3289	陳沛良	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB162	2402	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB163	2409	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB164	2410	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB165	2411	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB166	2412	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB167	1880	周小松	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB168	1882	周小松	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB169	2532	鄭泳舜	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB170	3242	周浩鼎	186	(4) 運輸服務管理
TLB171	3259	周浩鼎	186	(4) 運輸服務管理
TLB172	1551	朱國強	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB173	1572	朱國強	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB174	1573	朱國強	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB175	1574	朱國強	186	(4) 運輸服務管理

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB176	1575	朱國強	186	(4) 運輸服務管理
TLB177	0861	何敬康	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB178	0863	何敬康	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB179	0864	何敬康	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB180	0865	何敬康	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB181	0866	何敬康	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB182	0867	何敬康	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB183	0868	何敬康	186	(4) 運輸服務管理
TLB184	0871	何敬康	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB185	1065	何敬康	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB186	2721	洪雯	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB187	1153	葉劉淑儀	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB188	3159	林琳	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB189	3272	林琳	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB190	0591	林筱魯	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB191	0598	林筱魯	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB192	0605	林筱魯	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB193	0534	林素蔚	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB194	0535	林素蔚	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB195	1493	劉國勳	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB196	1926	李鎮強	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB197	2537	李梓敬	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB198	2538	李梓敬	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB199	2543	李梓敬	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB200	2551	李梓敬	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB201	2559	李梓敬	186	(4) 運輸服務管理
TLB202	3299	李梓敬	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB203	1149	李慧琼	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB204	2456	梁熙	186	(4) 運輸服務管理
TLB205	3170	梁熙	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB206	2648	李世榮	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB207	1436	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB208	1437	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB209	1438	陸頌雄	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB210	1439	陸頌雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB211	1440	陸頌雄	186	(4) 運輸服務管理
TLB212	1443	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB213	1445	陸頌雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB214	1446	陸頌雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB215	0055	馬逢國	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB216	2370	尚海龍	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB217	0741	邵家輝	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB218	0742	邵家輝	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB219	1207	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB220	1208	田北辰	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB221	1212	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB222	1213	田北辰	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB223	1214	田北辰	186	(4) 運輸服務管理
TLB224	1215	田北辰	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
TLB225	0752	謝偉銓	186	(1) 規劃及發展事宜 (3) 區域交通及運輸服務 (4) 運輸服務管理
TLB226	0753	謝偉銓	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB227	0754	謝偉銓	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB228	2208	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB229	2209	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB230	2210	楊永杰	186	(4) 運輸服務管理
TLB231	2213	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB232	1261	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB233	1262	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB234	1263	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB235	1264	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB236	1265	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB237	1266	易志明	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB238	1267	易志明	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB239	1280	易志明	186	(4) 運輸服務管理
TLB240	1965	姚柏良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB241	1966	姚柏良	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB242	1967	姚柏良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB243	1968	姚柏良	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB244	2874	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB245	2877	張欣宇	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB246	2884	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB247	2885	張欣宇	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB248	2886	張欣宇	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB249	2888	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜 (3) 區域交通及運輸服務 (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
TLB250	2889	張欣宇	186	(4) 運輸服務管理
TLB251	2891	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB252	2892	張欣宇	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB253	2897	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜

管制人員的答覆

(問題編號：3248)

總目： (28) 民航處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (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：

在綱領中表示，繼續加強與相關內地當局聯絡，以落實《文旅規劃》及其他旅遊相關措施(包括《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》下的措施)；就此，可否告知本委員會：

1. 香港與內地省市疫情前的航班數量；及
2. 香港與內地省市疫情後的航班數量？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

就有關總目132 - 政府總部：文化體育及旅遊局綱領(6)旅遊的提問，根據民航處從香港機場管理局收集的資料，疫情前(即2019年期間)，每周來往香港及內地省市的客運航班數目平均約780班。在2024年2月底，每周來往兩地的客運航班數目約600班，恢復至疫情前約77%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2453)

總目： (28) 民航處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 機場安全標準
管制人員： 民航處處長(廖志勇)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

民航處指來年將會特別留意推展大灣區內跨境直升機服務的發展計劃。政府可否告知本會：

- 1) 政府早於2022年指出粵港兩地正探討進一步發展跨境商用直升機服務，現時進度如何？當局會如何加快推展大灣區內跨境直升機服務的發展計劃？
- 2) 政府已在前啟德機場跑道末端設於飛行服務隊啟德分部的直升機場，當時規劃時曾指將會容許營運商在該處經營跨境商用直升機服務，現時進度如何？
- 3) 業界早於2000年起曾多次提出打算在發展直升機本地穿梭，甚至中港跨境直升機服務，惟一直未得到政府支持，特別是自從2001年可供商用直升機升降的添馬艦的直升機坪被關閉後，政府一直未有為業界爭取一個在市區的商用直升機坪，而導致商用直升機業務停滯不前，原打算經營跨境直升機公司的兩間直升機公司此後更因而結束業務，當局有何回應？
- 4) 同在大灣區的深圳近年已發展無人機空中載客的士，亦開啟了深圳醫療用無人機緊急送血到不同醫院的服務，當局現時才推展大灣區內跨境直升機服務的發展計劃，是否已經大大落後大灣區的其他地區，削弱本港業界發展的最佳時機？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：144)

答覆：

1)至4)

為進一步加強與大灣區其他城市的互聯互通，運輸及物流局和民航處一直就促進跨境直升機服務的發展與內地相關當局保持緊密聯繫，務求在現行往來大灣區的運輸網絡基礎上，促進點對點跨境空中交通服務的發展。

跨境直升機服務的具體發展取決於市場需求，以及直升機服務營運商的商業考慮。自2019年起，市場上有數家內地的直升機服務營運商就往來香港與深圳或廣州的航線進行試飛，而有關服務在技術和操作上均屬可行。據了解，儘管早前受到疫情和相關旅遊限制的影響，有關服務營運商對經營跨境直升機服務仍感興趣，並會因應市場需求適當地調整其發展計劃。其中有營運商已於2023年重新開展往來香港與內地航線的試飛活動。

粵港兩地已設有多個可支援跨境直升機服務的直升機起降點，亦有多家直升機服務營運商可提供跨境商用直升機服務來往香港及澳門、深圳、珠海等地。目前，跨境直升機主要於上環港澳碼頭，已設有出入境清關安檢服務的空中快線直升機場起降。該直升機場的設計處理量為每年約50 000架次升降，在2019年(即疫情前)錄得約9 000架次的升降，而在2023年只錄得約200架次的升降，可見有關直升機場仍有空間吸納更多跨境直升機服務及航班。運輸及物流局和民航處會密切留意跨境直升機服務的發展和市場需求，適時檢討相關設施的發展。

因應無人機技術的迅速發展及廣泛應用，內地及一些海外地區當局有就引進各類先進空中運輸系統，包括無人駕駛空中的士等進行研究。民航處會密切留意相關技術的發展趨勢，並參考內地及其他國家和地區的經驗，探討在人口稠密的香港推行及協調跨境直升機以及無人機交通運輸模式的可行性，以期更靈活地推動本港先進空中運輸的發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2184)

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：

包括二號客運大樓的擴建工程的香港國際機場三跑道系統項目預計今年完工，預計大幅提升機場的客貨運能力，政府請告知本會：

- 1) 三跑道系統及客運大樓投入運作後預計額外公務員編制及人手開支；
- 2) 過去兩年用作為航空業相關專業職系人員安排培訓課程時數、金額及受培訓人數。

提問人：梁文廣議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1) 預計至2025年3月31日，民航處編制內有383名航空交通管制主任、140名航空交通事務員和65名航空通訊員，按薪級中點估計的年薪值計算，該等職位所涉薪酬開支合共5.36億元。民航處會繼續定期檢視人力需求，視乎情況按需要進一步增加人手，以應付不斷增加的航空交通服務需求和三跑道系統的運作需要。

2) 香港國際機場的航空交通服務，由民航處的航空交通管制人員負責。為應付不斷增加的航空交通服務需求及提升服務質素，民航處一直為航空交通管制人員安排內部培訓課程。這些課程屬民航處的常規職務，不涉及額外開支。在2022-23及2023-24年度，民航處分別舉辦了32項及37項專業空管培訓課程，其間受訓人員已獲發82項及117項空管執照或專業空管資格。

此外，民航處亦安排由本地及海外的專業機構提供的專科培訓給不同職級的航空交通管制人員，課程涵蓋基本空管培訓與日常空管運作以至支援三跑道系統相關的各個範疇，包括空域設計、飛行程序設計、航空交通管理、安全調查和分析、教授航空交通管制人員主管教學技巧等。在2022-23年度，涉及的實際開支約160萬元。而在2023-24年度，修訂預算約為500萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2368)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 航空交通管理、(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：

早前，有航空公司發生取消多班航班事件，這無疑會影響市民出行信心。雖然，取消航班屬航空公司的商業決定，只要航空公司只要符合《全球機場時刻準則》的要求，便可在來年的相同航季保留該等航班時刻，政府當局實難以介入。可是，本港自去年疫情結束後，市民對航班的需求量急增，因此，如持續有航空公司在旅客出發前取消航班，情況屬極不理想。就此，政府可否告知本會：

- (1) 按現時的預算及編制是否足以應付需求？民航處有否為此制定具體調配方案？
- (2) 雖然就有關事件，民航處與航空公司管理層就當時的航班安排會面，亦有敦促航空公司盡快向受影響乘客清楚交代航班整合後的相關安排，但政府當局亦必須制定措施促使有關問題得以解決。如有，詳情為何？如否，原因為何？
- (3) 香港國際機場第三跑道於啟用後航空處理能力不斷增加，政府可有任何措施提高效率，以確保有限度的開支增幅能在相應業務增加的情況下維持高質量服務水準？

提問人：尚海龍議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

- (1) 航班時刻協調服務屬民航處綱領(5)下的常規職務，有關工作由民航處的香港機場航班協調辦公室執行。該辦公室現時編制有6個職位。民航處會不時檢討相關工作和職務所帶來的工作量，並適當地調整或調配人手。
- (2) 民航處一直本着公平、公正及公開的原則，根據《全球機場時刻準則》(《準則》)的規定，分配香港國際機場航班時刻，確保機場基礎設施得

以善用。航空公司須根據該《準則》提交夏季和冬季的航班時刻申請。航空公司如在上年相應航季的航班時刻使用率符合該《準則》所規定的要求，便可根據該《準則》有關歷史優先權的規定，獲得航班時刻。其後，航空公司有責任為乘客提供穩定可靠的航班服務。若航空公司售票後基於任何原因未能提供有關服務，航空公司需及時通知所有受影響乘客和根據機票條款作出退款或合適的安排。同時，航空公司應盡快知會民航處涉及航班時刻的改動。民航處一直致力提升航班時刻分配的成效，並會根據該《準則》的規定，把機場剩餘的航班時刻或航空公司因應航班取消而歸還的航班時刻，分配予其他有需要的航空公司，確保有效使用航班時刻。

- 3) 民航處一直與香港機場管理局緊密合作密切留意香港國際機場交通流量的預測，靈活配合相應的資源及人手，為香港國際機場提供高質量服務水準。為預備香港國際機場的三跑道系統在今年開始運作及今後發展，民航處已積極招聘並培訓新增航空交通管制人員以應付未來需要，並且自去年十二月開始，為前線航空交通管制人員展開一系列三跑道系統的轉移培訓。此外，民航處會按計劃於年內正式啟用進場間距管理系統，以新科技幫助航空交通管制人員進一步增加航空交通處理能力及優化跑道容量，維持高質量的航空交通服務水準。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1206)

總目： (28) 民航處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (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：

民航處的職責，監察來往香港國際機場航機的噪音和飛行路線，並推行噪音消減計劃。然而，本會不時收到小欖、大欖及掃管笏一帶居民反映長期受航機噪音影響。就此，當局可否告知本會：

- (a) 三跑道系統啟用前後，每小時各跑道的飛機起飛及降落班次數據；
- (b) 過去及未來推行監察航機的噪音和飛行路線措施的詳情、開支及成效為何；
- (c) 過去5年，每月各飛機噪音監察站在晚上11時至翌日早上7時時段，錄得飛機噪音水平達70至74分貝、75至79分貝，以及80分貝或以上的數據；
- (d) 過年5年，每年來自青山公路及屯門公路，包括但不限於小欖、大欖及掃管笏一帶居民的投訴數量，及佔全港整體投訴個案數量的比率為何？
- (e) 承上題，經證實確實出現噪音的個案數量、時間及處理手法為何？
- (f) 會否定期檢討飛行航線對居民的影響？如會，進展為何，如否，原因為何？
- (g) 會否更改飛行航線，以避免居民受嘈音影響？如會，進展為何，如否，原因為何。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

香港國際機場(香港機場)的三跑道系統項目對保持香港作為國際航空樞紐的競爭力和應付日益增加的航空交通需求至關重要。民航處及香港機場管理局(機管局)非常重視三跑道系統項目所引起的環境問題，包括潛在的飛機噪音問題以及可能對相關持份者造成的影響。因此，經過充分考慮和平衡各項相關因素後，民航處及機管局已實施多項緩解措施，以減輕飛機噪音問題。

(a)至(e)

作為香港機場三跑道系統項目的一部份，第三跑道(即北跑道)於2022年11月25日正式啓用，而中跑道正在進行重新配置，以配合三跑道系統發展，整個三跑道系統項目計劃將於2024年完成。期間，香港機場以北跑道和南跑道運作，與過去的

雙跑道運作相似。目前，香港機場跑道的最高容量(即每小時飛機起飛和降落的總數)為每小時69架次。在三跑道系統運作下，香港機場跑道的容量目標最終為大約每小時102架次。

機管局在相關項目設計階段進行了法定的環境影響評估(環評)研究，涵蓋多方面範疇，包括飛機噪音和空氣質素等。為了解持份者的意見和促進社區參與，機管局在環評研究階段舉辦了多個持份者參與活動，包括立法會及區議會會議，以及在香港機場鄰近地區包括屯門(小欖／大欖涌／掃管笏)成立社區聯絡小組。機管局在舉辦相關活動期間，已向屯門區議會和社區聯絡小組就三跑道系統項目和初步的飛行航道設計作出解說及收集意見。在第三跑道展開運作後，機管局會繼續舉辦相關活動。相關詳情可參閱機管局三跑道系統網站(<https://env.threerunwaysystem.com/tc/clg.html>)。

此外，民航處使用電腦化飛機噪音及航迹監察系統(監察系統)，監察飛機運作所產生的噪音。監察系統由多個戶外噪音監察站(監察站)和一台電腦組成。該等監察站設於進出香港機場的航線沿途或附近地區，而該台電腦則把噪音數據與民航處雷達系統所記錄的飛機航迹聯繫起來。因應第三跑道於2022年11月25日正式啓用，民航處已擴大監察系統的覆蓋範圍，在第三跑道航道附近地區增設監察站。具體而言，分別位於屯門和小欖的兩個新監察站已於2022年7月投入運作。民航處會繼續擴大監察系統的覆蓋範圍，以監察飛機噪音情況。民航處每三個月把監察站所收集到的噪音數據，經整理後在民航處網站發布，以供公眾參考。於2019至2023年期間，各監察站於晚上11時至翌日上午7時所收集到的飛機噪音數據載於附件 I。

在2024-25年度，用於維修保養監察系統和採購／安裝額外監察站的預算開支分別為245萬元和80萬元。噪音緩解措施由民航處現有人員負責監察和推行，屬於綱領(5)下的常規職務。

在處理投訴方面，民航處會按既定程序，適時調查和跟進每宗投訴，以及告知投訴人有關調查結果的詳情。民航處在2019至2023年期間所處理的飛機噪音投訴數字載於附件 II。

(f)及(g)

飛行航道須符合嚴格的國際民航安全準則，在香港特有的地少山多及人口稠密環境，要設計出一套不影響飛行安全，而又完全避免飛越民居的航道，在技術上並不可行。香港機場飛行航道的設計，包括臨時雙跑道系統，均經過周詳而全面的考慮。根據國際標準及建議措施，飛行航道的設計要考慮多項安全和運作因素，包括但不限於跑道方向、地勢環境、超越障礙物時所要求的高度距離、導航設備位置、飛行運作條件、環境考慮因素、與鄰近機場的空域協調等。三跑道系統飛行航道的設計在全面考慮上述因素後作出平衡，當中亦顧及飛機噪音這重要環境因素，以及其對不同持份者的潛在影響，同時亦要確保飛行安全時刻得以維持。

民航處與機管局一直按照國際民用航空組織的建議，引進及實施了一系列的飛機噪音消減措施，以減低噪音對包括屯門(小欖／大欖涌／掃管笏)等社區可能構成的噪音影響。該等措施如下：

- (1) 禁止所有未能符合《國際民用航空公約》附件16第一卷第二部分第三章所載噪音標準(第三章噪音標準)的飛機在香港升降；
- (2) 進一步收緊上述措施，要求航空公司不可編排僅能剛好符合第三章噪音標準的飛機在香港升降；
- (3) 禁止航空公司編排未能符合更嚴格噪音標準，即《國際民用航空公約》附件16第一卷第二部分第四章噪音標準(或同等標準)的飛機，於晚上10時至翌日上午7時在香港升降；
- (4) 為進一步限制噪音水平較高的飛機在上述夜間時段(即晚上10時至翌日上午7時)的運作，機管局已實施「飛機音量管制配額計劃」，以進一步增強上述措施及減低噪音對社區的影響；以及
- (5) 在風向合適及飛行安全的情況下，安排晚上11時至翌日上午7時抵港的飛機從西南方經海面降落機場。這措施旨在減少航班在晚間飛越人口稠密的地區，包括屯門(小欖／大欖涌／掃管笏)。

另一方面，隨着航空科技的進步，新的飛機引擎會較以前的寧靜，而機體設計的改善亦有助減低噪音。為減低飛機噪音對航道附近地區的影響，多間航空公司已作出配合，正逐步使用更寧靜的飛機，新型號飛機佔機隊的比例日漸增加，長遠有助減少飛機噪音。除了採取上述飛機噪音緩解措施外，民航處會繼續密切監察航空公司更新其機隊的進度。

飛機噪音監察站於2019至2023年期間錄得的飛機噪音數據
(由晚上11時至翌日上午7時)

飛機噪音監察站	2019年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
葵涌	70 - 74	9	0	6	15	4	54	65	59	20	7	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大圍	70 - 74	0	0	1	0	0	0	4	4	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
筲箕灣	70 - 74	2	1	2	3	1	0	0	1	1	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
北角	70 - 74	2	1	5	3	0	0	1	4	2	0	0	0
	75 - 79	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中半山	70 - 74	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青龍頭	70 - 74	179	71	204	366	324	789	983	606	96	90	113	151
	75 - 79	12	4	13	24	20	33	36	24	4	2	2	6
	≥80	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
沙螺灣	70 - 74	530	460	535	432	523	355	384	558	665	418	737	748
	75 - 79	175	105	172	59	97	72	38	117	165	66	186	165
	≥80	12	5	5	2	4	4	4	7	11	1	14	11

飛機噪音監察站	2019年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
東涌	70 - 74	131	92	72	84	26	32	35	71	18	40	74	91
	75 - 79	1	2	0	1	0	0	2	0	0	0	1	1
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
汀九	70 - 74	30	15	35	143	122	426	522	351	44	87	6	13
	75 - 79	1	1	2	3	1	10	3	11	1	0	0	0
	≥80	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
馬灣	70 - 74	425	232	474	425	274	419	485	443	253	298	319	378
	75 - 79	51	9	75	71	38	88	73	64	29	34	32	34
	≥80	6	0	4	4	0	1	6	2	0	0	1	2
大欖涌	70 - 74	28	8	23	15	2	1	9	11	1	3	20	20
	75 - 79	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荃灣	70 - 74	21	7	20	86	61	267	311	212	33	0	0	2
	75 - 79	0	0	1	6	2	9	2	14	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#1	70 - 74	27	2	35	60	18	163	154	181	54	40	0	2
	75 - 79	15	0	1	2	0	5	6	4	3	1	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
欣澳	70 - 74	251	129	216	183	124	86	48	69	79	117	192	182
	75 - 79	5	4	4	9	1	2	0	3	2	3	6	5
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
渣甸山	70 - 74	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2019年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
青衣#2	70 - 74	7	0	5	6	1	22	28	33	3	3	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2020年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
葵涌	70 - 74	13	3	3	0	133	104	99	14	10	0	0	4
	75 - 79	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大圍	70 - 74	2	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
筲箕灣	70 - 74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
北角	70 - 74	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中半山	70 - 74	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青龍頭	70 - 74	176	76	114	134	172	531	553	237	116	88	118	137
	75 - 79	23	2	4	4	13	90	68	20	8	3	3	3
	≥80	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
沙螺灣	70 - 74	1,021	552	536	642	431	88	189	347	401	564	477	636
	75 - 79	271	188	156	274	96	12	25	68	74	142	104	190
	≥80	22	30	9	27	14	2	1	4	4	8	3	20
東涌	70 - 74	86	47	22	46	43	13	8	19	28	40	44	71
	75 - 79	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2020年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
汀九	70 - 74	57	12	17	2	44	327	340	98	19	3	13	11
	75 - 79	7	0	1	0	0	7	5	3	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
馬灣	70 - 74	371	143	354	282	284	400	356	210	237	284	339	454
	75 - 79	38	14	40	34	84	108	83	25	29	29	55	73
	≥80	0	0	0	3	4	5	1	2	3	0	1	3
大欖涌	70 - 74	29	7	14	17	14	13	3	8	10	11	24	44
	75 - 79	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荃灣	70 - 74	49	13	11	0	0	252	299	58	18	0	0	8
	75 - 79	1	0	1	0	0	4	3	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#1	70 - 74	21	18	8	1	381	249	262	40	23	0	0	6
	75 - 79	4	0	2	0	34	27	15	4	4	0	0	4
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
欣澳	70 - 74	168	108	136	102	55	17	21	61	64	145	172	247
	75 - 79	4	3	1	7	4	2	0	3	5	6	9	8
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
渣甸山	70 - 74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#2	70 - 74	10	8	3	2	69	69	50	7	5	0	2	10
	75 - 79	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2021年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
葵涌	70 - 74	12	0	4	3	44	63	34	35	13	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大圍	70 - 74	0	0	0	0	1	2	0	1	1	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
筲箕灣	70 - 74	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
北角	70 - 74	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1
	75 - 79	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中半山	70 - 74	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青龍頭	70 - 74	138	69	114	91	483	575	401	375	179	189	154	89
	75 - 79	3	4	8	7	40	47	31	26	9	11	6	2
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
沙螺灣	70 - 74	776	467	616	340	147	234	224	260	321	401	519	559
	75 - 79	279	184	176	64	33	34	32	39	80	96	146	187
	≥80	27	14	9	6	3	0	4	2	4	6	4	9

飛機噪音監察站	2021年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
東涌	70 - 74	33	27	24	15	5	9	7	14	17	1	13	35
	75 - 79	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
汀九	70 - 74	17	6	22	32	326	359	285	339	124	102	9	6
	75 - 79	1	0	1	2	13	5	10	11	0	0	1	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
馬灣	70 - 74	356	241	246	179	243	294	248	188	277	249	377	319
	75 - 79	48	25	44	18	41	69	36	34	39	25	42	54
	≥80	0	0	1	0	1	2	2	1	0	4	2	0
大欖涌	70 - 74	29	14	16	7	8	2	7	7	3	10	15	15
	75 - 79	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荃灣	70 - 74	14	0	10	22	223	252	167	229	76	47	1	2
	75 - 79	0	0	0	2	3	9	6	8	1	3	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#1	70 - 74	13	0	14	3	103	170	75	74	110	0	0	0
	75 - 79	4	0	0	2	3	4	5	2	2	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
欣澳	70 - 74	169	117	100	46	12	25	39	38	30	65	75	97
	75 - 79	4	11	6	0	1	1	3	1	1	2	2	7
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
渣甸山	70 - 74	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2021年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
青衣#2	70 - 74	13	1	1	1	15	21	8	13	9	1	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2022年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
葵涌	70 - 74	14	0	4	0	19	55	88	19	66	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大圍	70 - 74	0	0	0	0	1	2	1	1	5	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
筲箕灣	70 - 74	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
北角	70 - 74	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中半山	70 - 74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青龍頭	70 - 74	119	62	109	72	121	559	136	6	7	10	14	27
	75 - 79	6	3	5	1	15	76	35	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
沙螺灣	70 - 74	420	368	398	271	306	189	282	530	507	945	853	705
	75 - 79	152	162	88	77	60	27	43	97	179	456	351	266
	≥80	19	23	5	6	1	1	1	3	16	49	41	26
東涌	70 - 74	18	25	0	7	10	1	7	8	8	28	8	60
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2022年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
汀九	70 - 74	29	3	50	27	57	277	95	0	0	0	1	1
	75 - 79	11	0	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
馬灣	70 - 74	307	212	143	205	174	275	306	128	228	161	129	310
	75 - 79	48	15	15	17	34	54	66	17	57	2	0	12
	≥80	1	0	0	0	0	2	3	0	1	0	0	0
大欖涌	70 - 74	4	5	3	1	0	2	32	9	0	1	3	3
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荃灣	70 - 74	35	0	25	31	41	72	30	17	29	0	0	0
	75 - 79	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#1	70 - 74	25	0	3	23	47	152	182	71	138	0	0	0
	75 - 79	2	0	2	3	4	5	4	0	16	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
欣澳	70 - 74	63	74	37	32	27	22	14	37	19	113	87	171
	75 - 79	1	2	1	0	0	0	1	0	2	1	0	3
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
渣甸山	70 - 74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#2	70 - 74	10	1	1	5	9	18	5	1	59	0	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2022年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
屯門 [^]	70 - 74	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	1
	75 - 79	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
	≥80	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
小欖 [^]	70 - 74	-	-	-	-	-	-	-	7	1	0	1	17
	75 - 79	-	-	-	-	-	-	-	2	0	0	0	0
	≥80	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0

[^] 在屯門及小欖設置的流動監察站由2022年7月起開始運作。

飛機噪音監察站	2023年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
葵涌	70 - 74	6	3	8	15	44	41	75	102	26	13	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大圍	70 - 74	0	0	0	0	0	1	1	3	0	1	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
筲箕灣	70 - 74	1	0	0	4	1	1	0	0	2	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
北角	70 - 74	2	0	0	3	3	1	0	0	3	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中半山	70 - 74	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青龍頭	70 - 74	14	8	12	15	4	4	3	2	2	3	12	19
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
沙螺灣	70 - 74	672	607	673	529	301	376	373	370	537	575	710	779
	75 - 79	279	265	266	100	44	51	57	46	102	203	182	212
	≥80	35	23	30	9	6	6	12	14	5	24	6	13
東涌	70 - 74	41	13	8	8	28	9	19	44	19	17	13	69
	75 - 79	0	0	7	5	4	2	2	11	12	16	6	14
	≥80	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0

飛機噪音監察站	2023年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
汀九	70 - 74	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
馬灣	70 - 74	257	248	259	180	299	266	432	482	165	142	105	230
	75 - 79	18	2	15	11	40	43	57	91	20	20	2	16
	≥80	0	0	1	0	3	1	1	6	0	0	0	0
大欖涌	70 - 74	12	10	17	26	104	184	111	240	20	17	6	9
	75 - 79	0	1	2	4	6	24	11	18	2	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荃灣	70 - 74	3	3	1	4	3	4	12	5	2	3	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#1	70 - 74	19	9	29	41	153	147	241	307	39	52	0	1
	75 - 79	0	1	1	2	3	3	5	3	7	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
欣澳	70 - 74	109	107	111	85	65	72	49	95	52	63	119	204
	75 - 79	2	1	2	1	0	1	1	2	3	2	3	7
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
渣甸山	70 - 74	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#2	70 - 74	3	2	1	6	16	21	30	31	0	10	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2023年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
屯門	70 - 74	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小欖	70 - 74	18	13	18	23	69	146	82	188	21	19	16	14
	75 - 79	0	1	2	1	4	10	9	20	1	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

民航處於2019至2023年期間處理的飛機噪音投訴個案數目

年份	總數 (按每千航班升降量計算)
2019	0.9
2020	1.7
2021	2.2
2022	3.6 [^]
2023	2.5

[^] 2022 年的數目有所增加是由於航班升降量減少和投訴個案數目(包括屯門區)在第三跑道展開運作後增加所致。民航處會繼續密切監察噪音情況，並實施噪音緩解措施，盡量減少飛機噪音的影響。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0252)

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：

2024-25年度預算較2023-24(修訂)額增加10.6%，而衡量服務表現的主要目標或指標並不高於前兩年，而且職位並未增加。預算額增加主要由於薪酬遞增和填補職位空缺所需的撥款增加，以及其他運作開支和更換老化設備和系統的需求增加。就此，請告知本會：預算較大幅度增加的具體原因，以及預算增加幅度是否與機場運輸量增幅相適應？

提問人：嚴剛議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

為配合香港國際機場(香港機場)計劃於2024年年底開始運作三跑道系統，民航處已根據國際民用航空組織的全球空中航行計劃，採用新的空中航行服務設備，利用先進技術進一步提升安全和運作效率。

目前，中跑道正在進行重新配置，香港機場以北跑道和南跑道運作。民航處在新建的航空交通指揮塔正安裝各種新設備，並正為中跑道配置新的導航和相關設備。這些先進新設備將在今年年中開始進行全面的測試及各種試驗。隨着各項設備相繼配置完畢及投入運作，新設備相關的維護服務和運作費用也將相應增加，以應付2024年年底實施三跑道系統運作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2875)

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：

疫後香港航空業逐步復甦，預算提及將「繼續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」，就此，政府請告知本會：

1. 三跑落成後，香港國際機場跑道容量將由每小時69班增至每小時多少班？
2. 為充分發揮三跑跑道容量，所需要的航空交通管制主任、航空交通事務員、航空通訊員人手數目為何？現有的編制為何？
3. 有何措施確保招聘和培訓足夠的航空交通管制人員？通常的培訓週期為何？預算案演辭212段提及在2024-25年度，公務員編制維持零增長目標，是否同樣適用於航空交通管制人員？會否對未來招聘和培訓計劃產生影響？
4. 預算提及，綱領(3)在2024年至2025年將淨減少17個職位，原因為何？人手編制的減少是否有違「繼續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」，會否影響三跑道系統充分發揮跑道容量？
5. 航空交通管制人員主要為機場運作提供服務，政府有否向機管局收取相關的成本費用？如有，請提供過去5年(2019年、2020年、2021年、2022年、2023年)機管局所承擔的相關費用金額及2024年相關預算。如無此安排，請解釋原因。

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

1. 民航處一直密切留意香港國際機場(香港機場)的航班復常情況及航空交通需求增長的預測。三跑道系統投入運作後，民航處會繼續因應航空交通的需求，以循序漸進的方式提升香港機場的跑道容量，由現時

每小時處理最高69班航班逐步達至每小時處理102班航班的長遠目標。

- 截至2024年2月29日，民航處的編制內有353名航空交通管制主任，138名航空交通事務員和65名航空通訊員。為確保有足夠人手應付航空交通服務需求和支援三跑道系統運作需要，民航處會繼續招聘和培訓更多航空交通管制人員，並定期檢視人力需求。
- 為了確保部門能招聘和培訓足夠航空交通管制人員，民航處採取了多項措施，包括積極參與各大職業博覽會，以及在各大專院校和中學內介紹民航處航空交通管制人員職位。民航處亦與香港電台合作拍攝短片介紹民航處不同崗位的工作，並在電視上播出，從而加深廣大市民對民航處各種職位和運作的認識，吸引更多人投身航空交通管制人員專業。同時，民航處去年開始採用了電子化方式對申請見習航空交通管制主任職位的申請人進行考核，務求以更高效的方式挑選合適人士作培訓成為航空交通管制主任。為確保有足夠人手應付航空交通服務需求和支援三跑道系統運作需要，民航處會繼續加大力度以及更頻密地進行招聘，並進一步完善航空交通管制人員的培訓。一般而言，由見習航空交通管制主任晉升為二級航空交通管制主任需時約五至七年。民航處會定期檢視人力需求。

就有關預算案演辭212段提及在2024-25年度公務員編制維持零增長目標方面，民航處會貫徹及嚴格遵守政府所有的行政措施，靈活調配資源，因應在招聘和培訓上各階段的需要作出適當安排去配合。

- 綱領(3)提及在2024-25年度將淨減少的17個職位，主要因開設的時限職位屆滿或工作完成而刪除。現時航空交通管制人員的編制能夠應付未來兩至三年航空交通服務預測的需求，以及支援三跑道系統運作。民航處會繼續定期檢視人力需求。
- 根據政府「用者自付」的原則，民航處提供航空交通管制服務的成本，其中包括航空交通管制人員的開支，會按既定機制計算，通過向香港機場管理局(機管局)收取的航空交通管制服務費，全數收回。過去5個年度及2024-25年度的預算，政府向機管局收取的航空交通管制服務費如下：

年度	收入(億元)
2019-20	0.51 ^(註)
2020-21	5.30
2021-22	5.90
2022-23	7.39
2023-24 (修訂預算)	8.97
2024-25 (預算)	9.52

註：

為協助航空業界應對2019冠狀病毒病爆發以來的持續挑戰，政府在2020年3月23日聯同機管局宣布推出額外的10億元紓緩措施，當中6.7億元是政府向機管局豁免徵收2019-20年度的航空交通管制服務費。2019-20年度的收入約5,100萬元，是收取2018-19年度的實際航空交通管制服務費進行調整後的餘額。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2890)

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：

請按下表提供過去6年及2024年預算簽發的專業飛行員執照數量(直升機除外)，以及截至當年有效的專業飛行員(直升機除外)執照存量：

	專業飛行員執照簽發數量	有效專業飛行員執照存量
2018年		
2019年		
2020年		
2021年		
2022年		
2023年		
2024年(預算)		

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

民航處一直按照國際民用航空組織的規定處理私人和專業飛行員(飛機和直升機)執照申請，當中包括簽發飛行員執照、加簽等級、續期簽發執照等。

過去6年，截至每年的12月31日，民航處處理的飛行員執照數目和有效飛行員執照存量如下：

	處理飛行員執照數目 (註一)	有效飛行員執照存量
2018年	3 813	6 415
2019年	3 050	6 686
2020年	2 181	6 697
2021年	1 564	6 481
2022年	1 392	6 235
2023年	2 711	6 193
2024年(預算) (註二)	3 490	6 560

註一：處理飛行員執照數目包括簽發飛行員執照、加簽等級、續期簽發執照等相關數目。

註二：2024年預算是根據本地航空公司所提供的執照需求計算。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1003)

總目： (33) 土木工程拓展署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 提供土地及基礎設施
管制人員： 土木工程拓展署署長 (方學誠)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

土木工程拓展署繼續就在葵涌擬建多層綜合大樓作貨櫃相關用途及現代物流設施進行可行性研究，並繼續就在青衣擬建多層綜合大樓作貨櫃存放及貨物處理用途進行可行性研究的工作方面，可否交代最新進展，有否任何結論或選址，有關可行性研究何時完成？

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

政府一直積極物色合適土地發展多層式現代物流設施，作現代物流和港口後勤用途，以善用土地。正如在2023年10月31日公布的《現代物流發展行動綱領》裏所述，政府在葵青區貨櫃碼頭周邊物色了具發展潛力的物流用地，並計劃於2024年至2027年間，定期推出共四幅物流用地，以滿足業界對物流用地的短、中期需要。

就上述四幅物流用地，土木工程拓展署正推展相關的《青衣貨櫃儲存及貨物處理多層綜合大樓可行性研究》及《葵涌貨櫃相關用途及現代物流設施多層綜合大樓可行性研究》，兩項研究預計於2024年年內完成。政府會根據可行性研究的建議，並密切留意市場情況，以適時推出上述物流用地，供業界發展多層式現代物流設施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2329)

總目： (33) 土木工程拓展署
分目： (000) 運作開支
綱領： (2) 港口及海事設施
管制人員： 土木工程拓展署署長 (方學誠)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二四至二五年度需要特別留意的事項提及，政府將提升海事設施，包括避風塘防波堤和碼頭等，就此，政府可否告知本會：

- (a) 二零二四至二五年度預計會有多少個提升海事設施的工程項目；包括設計中、興建中及已完工的；各項工程的開支為何；
- (b) 為應對極端天氣，政府有何具體措施；
- (c) 過去3年，用於海事設施的定期檢查和維修保養的總開支為何？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

經諮詢發展局後，土木工程拓展署(土拓署)現回覆如下：

- (a) 土拓署負責規劃及進行多類型的公共海事工程，包括公眾碼頭的改善工程，以及海堤和防波堤、繫泊區及航標等的維修保養工程。在2024-25年度，有10個碼頭改善工程項目在興建中(其中兩個碼頭項目預計於2024-25年度完工)，及8個碼頭改善工程項目在詳細設計中。另外，1個碼頭已於2022-23年度完工，其工程合約賬目結算工作正在進行中。

已完工/興建中(包括預計於2024-25年度完工)的工程項目及其預算開支表列如下：

海事工程項目	工程階段	工程項目 預計開支 (按付款當日價格 計算) (百萬元)
重建南丫島北角碼頭	已完工 ^{註1}	72.4
滘西村碼頭改善工程	興建中 ^{註2}	77.8
荔枝莊碼頭改善工程	興建中 ^{註2}	108.8
糧船灣碼頭改善工程	興建中	88.3
深涌碼頭改善工程	興建中	111.9
二澳碼頭改善工程	興建中	128.5
榕樹灣公眾碼頭改善工程	興建中	157.4
石仔灣碼頭改善工程	興建中	57.5
三門仔村碼頭改善工程	興建中	110.8
馬灣涌碼頭改善工程	興建中	45.8
馬料水渡輪碼頭改善工程	興建中	40.3

註1. 重建南丫島北角碼頭已於2022-23年度完工，工程合約賬目結算工作正在進行中。

註2. 滘西村碼頭及荔枝莊碼頭的改善工程預計於2024-25年度完工。

上述工程項目在2024-25年度的預算開支約為2.2億元。至於正在進行設計的碼頭項目中，有3個碼頭改善工程的設計工作在2024-25年度預計涉及的費用共約5.3百萬元。

- (b) 就海事設施而言，為應對氣候變化和極端天氣，土拓署委託工程顧問進行相關研究，當中參考了聯合國政府間氣候變化專門委員會的《第六次評估報告》及就最新氣候變化進行的相關研究，在近年更新了《海港工程設計手冊》的設計標準，並按需要適時提升有關的海事設施。
- (c) 過去3年(2021-22至2023-24年度)，土拓署在海事設施的定期檢查和維修保養方面的總開支約為2.5億元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0972)

總目： (33) 土木工程拓展署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 港口及海事設施
管制人員： 土木工程拓展署署長(方學誠)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就碼頭事宜，請告知：

- (a) 全港各個可供各類漁船使用的碼頭數目及位置(請列出所在地區)分別為何？
- (b) 過去3年(2021-22 至 2023-24 年度)，有何上述碼頭曾經進行維修？維修時間分別為何？
- (c) 過去3年(2021-22 至 2023-24 年度)，及預計2024-25年，就上述事宜的人手編配及開支分別為何？

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

(a)及(b)

全港有逾190個公眾碼頭和登岸設施可供漁船使用。土木工程拓展署(土拓署)定期巡查上述公眾碼頭和登岸設施，並按需要進行維修保養工作。有關公眾碼頭和登岸設施的位置及過去三年的維修保養記錄，已載於附件。此外，漁船亦可使用由魚類統營處管理及維修保養的香港仔魚類批發市場和長沙灣魚類批發市場的碼頭。

(c)

過去三年(2021-22至2023-24年度)，土拓署在維修保養公眾碼頭和登岸設施方面的總開支約為4,900萬元。2024-25年度的預算開支則為1,500萬元。在人手方面，署內有約三名專業人員和14名技術人員負責處理有關設施的維修保養工作。至於維修保養上述兩個魚類批發市場碼頭所涉的人手和開支，則由魚類統營處提供及支付。

土木工程拓展署管理的公眾碼頭和登岸設施

(a) 公眾碼頭

	公眾碼頭名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度
1	中環九號碼頭	中西區	✓	✓	✓
2	中環十號碼頭	中西區	✓	✓	✓
3	糖水道碼頭	東區	✓	✓	—
4	長洲公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
5	芝麻灣碼頭	離島	✓	✓	✓
6	蘆荻灣碼頭	離島	✓	✓	✓
7	鹿洲村碼頭	離島	✓	✓	✓
8	北角碼頭	離島	不適用 (i)	✓	✓
9	坪洲公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
10	蒲台公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
11	西灣碼頭	離島	✓	✓	✓
12	沙螺灣碼頭	離島	✓	✓	✓
13	索罟灣二號碼頭	離島	✓	✓	✓
14	索罟灣公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
15	大利島碼頭	離島	✓	✓	✓
16	大澳公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
17	大水坑碼頭	離島	✓	✓	✓
18	東涌發展碼頭 (公眾)	離島	✓	✓	✓
19	東涌公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
20	榕樹灣發展碼頭	離島	✓	✓	✓
21	榕樹灣公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
22	青衣公眾碼頭	葵青	✓	✓	✓
23	觀塘公眾碼頭	觀塘	✓	✓	✓
24	鴨洲公眾碼頭	北區	✓	✓	—
25	吉澳洲碼頭	北區	✓	✓	✓
26	沙頭角公眾碼頭	北區	✓	✓	✓
27	廈門灣公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓
28	大廟灣公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓
29	北丫碼頭	西貢	✓	—	—
30	白沙灣第二碼頭	西貢	✓	✓	✓
31	布袋澳二號碼頭	西貢	—	—	✓
32	西貢新公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓
33	西貢公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓

	公眾碼頭名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度
34	沙橋公眾碼頭	西貢	—	—	—
35	橋咀碼頭	西貢	✓	—	—
36	大頭洲碼頭	西貢	—	—	✓
37	調景嶺碼頭	西貢	—	—	✓
38	早禾坑碼頭	西貢	✓	✓	✓
39	東龍洲北碼頭	西貢	✓	✓	✓
40	東龍洲公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓
41	鹽田仔碼頭	西貢	✓	✓	—
42	馬料水渡輪碼頭	沙田	✓	✓	✓
43	烏溪沙碼頭	沙田	✓	✓	✓
44	赤柱卜公碼頭	南區	✓	✓	✓
45	聖士提反灣(南)碼頭	南區	✓	✓	✓
46	大潭灣碼頭	南區	✓	✓	✓
47	赤徑碼頭	大埔	✓	✓	—
48	企嶺下海碼頭	大埔	✓	✓	✓
49	高流灣公眾碼頭	大埔	✓	✓	✓
50	荔枝莊碼頭	大埔	—	—	—
51	三門仔村碼頭	大埔	—	—	—
52	深涌碼頭	大埔	—	✓	—
53	大美督一號碼頭	大埔	✓	—	—
54	大美督二號碼頭	大埔	✓	—	—
55	大埔鐵路碼頭	大埔	✓	✓	✓
56	塔門碼頭	大埔	✓	✓	✓
57	東平洲公眾碼頭	大埔	✓	✓	✓
58	黃石公眾碼頭	大埔	✓	✓	✓
59	深井釣魚灣碼頭	荃灣	✓	✓	✓
60	深井公眾碼頭	荃灣	✓	✓	✓
61	大排咀碼頭	荃灣	✓	✓	✓
62	荃灣渡輪碼頭(西鐵)	荃灣	✓	✓	✓
63	荃灣公眾登岸台階(西鐵)	荃灣	✓	✓	✓
64	油柑頭碼頭	荃灣	✓	✓	✓
65	嘉道理碼頭	屯門	✓	✓	✓
66	九龍公眾碼頭	油尖旺	✓	✓	✓

(b) 公眾登岸設施

	公眾登岸設施名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度
67	中環十號梯台	中西區	✓	✓	✓
68	西寧街一號梯台	中西區	✓	✓	✓
69	西寧街二號梯台	中西區	✓	✓	✓
70	上環一號梯台	中西區	✓	✓	✓
71	上環二號梯台	中西區	✓	✓	✓
72	西環公眾貨物裝卸區一號梯台	中西區	✓	✓	✓
73	柴灣公眾貨物裝卸區梯台	東區	✓	✓	✓
74	鯪魚涌公園一號梯台	東區	✓	✓	✓
75	筲箕灣避風塘一號梯台	東區	✓	✓	✓
76	筲箕灣避風塘二號梯台	東區	✓	✓	✓
77	筲箕灣避風塘三號梯台	東區	✓	✓	✓
78	筲箕灣避風塘四號梯台	東區	✓	✓	✓
79	筲箕灣避風塘五號梯台	東區	✓	✓	✓
80	筲箕灣避風塘六號梯台	東區	✓	✓	✓
81	筲箕灣避風塘七號梯台	東區	✓	✓	✓
82	筲箕灣避風塘十號梯台	東區	✓	✓	✓
83	小西灣一號梯台	東區	✓	✓	✓
84	小西灣二號梯台	東區	✓	✓	✓
85	長洲市政大樓梯台	離島	✓	✓	✓
86	梅窩一號梯台	離島	✓	✓	✓
87	梅窩二號梯台	離島	✓	✓	✓
88	梅窩三號梯台	離島	✓	✓	✓
89	北社海傍路梯台	離島	✓	✓	✓
90	坪洲一號梯台	離島	✓	✓	✓
91	坪洲二號梯台	離島	✓	✓	✓
92	坪洲三號梯台	離島	✓	✓	✓
93	坪洲四號梯台	離島	✓	✓	✓
94	坪洲五號梯台	離島	✓	✓	✓
95	坪洲六號梯台	離島	✓	✓	—
96	坪洲七號梯台	離島	✓	✓	✓
97	坪洲八號梯台	離島	✓	✓	✓
98	坪洲九號梯台	離島	✓	✓	—
99	海傍街梯台	離島	✓	✓	✓
100	西灣梯台	離島	✓	✓	✓
101	大鴉洲一號梯台	離島	✓	—	✓
102	大鴉洲二號梯台	離島	✓	—	✓

	公眾登岸設施名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度
103	大鴉洲三號梯台	離島	✓	—	✓
104	大興堤路一號梯台	離島	✓	✓	✓
105	大興堤路二號梯台	離島	✓	—	✓
106	大澳海濱長廊一號梯台	離島	—	—	—
107	大澳海濱長廊二號梯台	離島	—	—	—
108	東涌發展區一號梯台	離島	✓	✓	✓
109	紅磡八號梯台	九龍城	✓	✓	✓
110	啟德一號梯台	九龍城	✓	—	—
111	啟德二號梯台	九龍城	✓	—	—
112	景雲街梯台	九龍城	✓	✓	✓
113	貴州街一號梯台	九龍城	—	✓	✓
114	貴州街二號梯台	九龍城	—	✓	✓
115	大環山梯台	九龍城	✓	✓	✓
116	跑道公園碼頭一號梯台	九龍城	✓	✓	✓
117	跑道公園碼頭二號梯台	九龍城	✓	✓	✓
118	三家村一號梯台	觀塘	✓	✓	✓
119	三家村二號梯台	觀塘	✓	✓	✓
120	三家村三號梯台	觀塘	✓	✓	✓
121	沙頭角一號梯台	北區	✓	✓	✓
122	沙頭角二號梯台	北區	✓	✓	✓
123	西貢市一號梯台	西貢	✓	✓	✓
124	西貢市二號梯台	西貢	✓	✓	✓
125	西貢市三號梯台	西貢	✓	✓	✓
126	西貢市五號碼頭	西貢	✓	✓	✓
127	沙下一號梯台	西貢	✓	✓	✓
128	沙下二號梯台	西貢	✓	✓	✓
129	沙下三號梯台	西貢	✓	✓	✓
130	沙下四號梯台	西貢	✓	✓	✓
131	將軍澳南梯台	西貢	✓	✓	✓
132	對面海一號梯台	西貢	✓	✓	✓
133	對面海二號梯台	西貢	✓	✓	✓
134	馬料水一號梯台	沙田	✓	✓	✓
135	馬料水二號梯台	沙田	✓	✓	✓
136	馬料水三號梯台	沙田	✓	✓	—
137	沙田七十七區梯台	沙田	✓	✓	✓
138	大水坑梯台	沙田	✓	—	✓
139	長沙灣三號梯台	深水埗	✓	✓	✓
140	香港仔海傍道一號梯台	南區	✓	✓	✓
141	香港仔海傍道二號梯台	南區	✓	✓	✓

	公眾登岸設施名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度
142	香港仔海傍道三號梯台	南區	✓	✓	✓
143	香港仔海傍道四號梯台	南區	✓	✓	✓
144	香港仔海傍道五號梯台	南區	✓	✓	✓
145	香港仔海傍道六號梯台	南區	✓	✓	✓
146	香港仔海傍道七號梯台	南區	✓	✓	✓
147	香港仔魚類批發市場三號梯台	南區	✓	✓	✓
148	鴨脷洲一號梯台	南區	✓	✓	✓
149	鴨脷洲二號梯台	南區	✓	✓	✓
150	鴨脷洲三號梯台	南區	✓	✓	✓
151	鴨脷洲四號梯台	南區	✓	✓	✓
152	鴨脷洲五號梯台	南區	✓	✓	✓
153	鴨脷洲六號梯台	南區	不適用 (ii)	不適用 (ii)	—
154	利南道梯台	南區	✓	✓	✓
155	布廠灣一號梯台	南區	✓	✓	✓
156	石排灣一號梯台	南區	✓	✓	✓
157	石排灣二號梯台	南區	✓	✓	✓
158	石排灣三號梯台	南區	✓	✓	✓
159	深灣一號梯台	南區	✓	✓	✓
160	大樹灣臨時登岸設施	南區	不適用 (i)	—	—
161	下圍梯台	大埔	✓	✓	✓
162	大灘海灣仔梯台	大埔	✓	✓	✓
163	白石角梯台	大埔	✓	✓	—
164	船灣防波堤一號梯台	大埔	✓	✓	✓
165	船灣防波堤二號梯台	大埔	✓	✓	✓
166	大美督梯台	大埔	✓	✓	✓
167	大埔廿七區梯台	大埔	✓	✓	✓
168	大埔工業區梯台	大埔	✓	✓	✓
169	馬灣珀林路梯台	荃灣	✓	✓	✓
170	荃灣二區一號梯台	荃灣	✓	✓	✓
171	荃灣二區二號梯台	荃灣	✓	✓	✓
172	屯門二十七區防波堤公眾登岸設施	屯門	✓	✓	—
173	屯門二十七區一號梯台	屯門	✓	✓	✓
174	屯門二十七區二號梯台	屯門	✓	✓	✓
175	屯門四十區梯台	屯門	✓	✓	✓
176	屯門四十四區二號梯台	屯門	✓	✓	✓

	公眾登岸設施名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度
177	銅鑼灣避風塘七號梯台	灣仔	✓	✓	✓
178	銅鑼灣避風塘八號梯台	灣仔	✓	✓	✓
179	東岸公園主題區一號梯台	灣仔	–	✓	✓
180	東岸公園主題區二號梯台	灣仔	不適用 (i)	–	–
181	東岸公園主題區三號梯台	灣仔	–	–	–
182	灣仔會議展覽中心梯台	灣仔	✓	✓	✓
183	灣仔繞道一號梯台	灣仔	✓	✓	✓
184	灣仔繞道二號梯台	灣仔	✓	✓	✓
185	灣仔繞道三號梯台	灣仔	✓	✓	✓
186	灣仔繞道四號梯台	灣仔	✓	✓	✓
187	灣仔繞道五號梯台	灣仔	✓	✓	✓
188	灣仔繞道六號梯台	灣仔	✓	✓	✓
189	大角咀梯台	油尖旺	✓	✓	✓
190	尖沙咀一號梯台	油尖旺	✓	✓	✓
191	尖沙咀二號梯台	油尖旺	✓	✓	✓
192	尖沙咀五號梯台	油尖旺	✓	✓	✓
193	油麻地避風塘一號梯台	油尖旺	✓	✓	✓
194	油麻地避風塘二號梯台	油尖旺	✓	✓	✓
195	油麻地避風塘三號梯台	油尖旺	✓	✓	✓
196	油麻地避風塘四號梯台	油尖旺	✓	✓	✓
197	油麻地避風塘五號梯台	油尖旺	✓	✓	✓

備註：

- (i) 土拓署由2022-23年度起負責維修此新建碼頭／登岸設施。
(ii) 土拓署由2023-24年度起負責維修此新建登岸設施。

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：0032)

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：

2024-25年度內，機電工程署將會繼續透過加強視察自願註冊計劃下的車輛維修技工及車輛維修工場，推廣及管理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；把電動車輛維修保養納入自願註冊計劃，以應對因電動車輛在香港普及而日益增長的維修需求；以及因應車輛市場的發展，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。就此，政府可否告知：

1. 現時全港有多少個電動車維修工場和多少名維修人員；
2. 電動車維修工場的安全及設備要求及維修人員需要具備的技術及專業資格；
3. 有何措施確保該等維修工場符合有關要求及該等維修人員具備所需的技術和專業資格；及
4. 有否為有關工作制訂目標、工作指標、時間表及分項開支；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：邵家輝議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

政府於2021年公布《香港電動車普及化路線圖》及《香港氣候行動藍圖2050》，訂定明確目標在2035年或之前，停止燃油及混合動力私家車的新登記。相關政策和電動車的發展將對車輛維修行業帶來影響。有見及此，政府經借鑑其他司法管轄區的做法，並諮詢「車輛維修技術諮詢委員會」(下稱「委員會」)後，計劃在現有「車輛維修技工自願註冊計劃」及「車輛維修工場自願註冊計劃」下新增電動車維修服務範圍，使車輛維修業能夠

與時並進，滿足本地的電動車維修服務需求，預計相關措施會在2024年年中正式實施。

1. 目前，大多數電動車仍處於售後保養期，其維修服務主要由各車輛品牌的代理商負責。由於本地電動車維修市場尚在起步階段，政府現時沒有統計提供電動車維修服務的車輛維修工場和車輛維修技工數目。隨着新增的電動車維修服務範圍推出，政府會掌握更多相關數據。
2. 因應新增的電動車維修服務範圍，機電工程署(機電署)聯同「委員會」經參考相關國際標準後，已為行業編製《電動車維修工作指引》。該指引列出電動車維修設施的建議清單，包括個人防護裝備、急救設備、消防設施、場地設置，以及測試和維修工具等。在車輛維修技工方面，與燃油車輛最大的分別是電動車涉及複雜及不同的機電技術，裝置使用的高壓電力一般可高達800伏特或以上，所以在維修方面衍生獨特的職業安全風險。職業訓練局及其他機構如職業安全健康局，已開辦有關電動車維修的課程，並配合機電署計劃在今年年中完善自願註冊計劃以涵蓋電動車維修。在新措施下，電動車維修工作會劃分為基礎、低電壓及高電壓三個級別，在完成相關電動車維修課程後會獲得相應的電動車維修服務的資格。
3. 機電署在接獲車輛維修工場或車輛維修技工的自願註冊申請後，會根據相關的註冊資格要求進行審批，當中包括巡查維修工場是否符合要求，審視技工的資歷及工作經驗等。在自願註冊計劃下，車輛維修技工需要參加持續專業進修，機電署亦會對車輛維修工場進行定期稽核巡查，以了解該工場和技工有否遵從《車輛維修工場實務指引》、《行為守則》和《電動車維修工作指引》，並會向相關註冊工場和技工提供指導和適切支援。機電署會對表現欠佳的註冊車輛維修工場或技工採取適當的紀律行動；如發現註冊工場或技工涉及違法行為，亦會轉交相關部門跟進。
4. 參考其他司法管轄區的做法，政府正先推出相關的系統化課程及完善自願註冊計劃以涵蓋電動車維修，計劃於2024年年中正式實施；並同步研究推展強制註冊，與「委員會」保持緊密合作，目標是支持車輛維修業與時並進、吸引新人入行，確保業界持續健康發展，以及盡量減輕對業界及從業員生計的影響。當有關強制註冊建議的方案與時間表確立後，政府會適時公布。機電署車輛維修註冊組負責與推行及推廣車輛維修註冊計劃有關的事宜，包括上述工作。有關工作在2024-25年度的預算開支為205萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3048)

總目： (60) 路政署
分目： (000) 運作開支
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：

該綱領在2024/25年度需要特別留意的事項，包括繼續推展「人人暢道通行」計劃，即於現有行人天橋、高架行人道及行人隧道加建無障礙通道設施。請提供截止去年12月31日，逾期未完成的工程項目：

1. 延誤的原因、
2. 最新預計的完工日期、
3. 預計超支金額，以及
4. 預計需向立法會申請追加撥款的金額。

提問人：陳振英議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

截至2023年12月31日，「人人暢道通行」計劃下共有157個工程項目正在施工，其中148個項目推展大致順利，並正如期進行，而餘下的9個工程項目則因個別承建商的表現欠佳而導致有延遲的情況。

在知悉個別承建商表現欠佳而導致9個工程項目出現延遲的情況時，路政署已即時根據既定程序採取措施敦促該承建商盡快完成餘下的工程，包括發出警告信及「表現欠佳報告」，及要求該承建商暫停投標道路及渠務公共工程合約，惟其整體表現仍未有改善。為盡快完成餘下的工程，經諮詢法律意見後，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」工程項目一併於2024年3月1日招標，爭取於2024年年中重新展開有關工程。此外，路政署會嚴格按照工程合約向相關承建商追索因部分工程延遲所引致的延期損害賠償，並會追索因上述工程安排所引致的額外費用。

上述9個工程項目的最新預計竣工日期表列如下：

項目	結構編號	位置	預計竣工日期
1	KS43	橫跨振華道近樂華南邨	2025年第3季
2	KF73	橫跨東頭村道近東隆道	2025年第3季
3	HF76	橫跨東區走廊近順泰道	2025年第4季
4	HF138	橫跨小西灣道近巴士總站	2025年第4季
5	K64	橫跨紅磡道近戴亞街	2026年第1季
6	SSP01	橫跨大坑東道近南山邨南安樓及大坑東邨東輝樓	2026年第1季
7	SSP02	橫跨大坑東道近大坑東邨東龍樓及東裕樓	2026年第1季
8	KF92A	橫跨龍蟠街近鳳德道	2026年第1季
9	HS14	橫跨順泰道近永泰道公園	2026年第3季

上述項目的估算工程費用並沒有因項目延遲而超出其支出上限，無需向立法會申請追加撥款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0998)

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：

就推展上坡電梯系統項目及就「人人暢道通行」計劃，請問：

1. 當局過去3年在建設此類項目時，有否實際支出高於預算的情況？若有，請表列。
2. 對於這些高於預算的工程，有否因為申請撥款的程序而造成工程延誤？如有，請表列延期的工程。

提問人： 陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

過去3年，路政署在推展上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統項目及「人人暢道通行」計劃時，並無出現實際支出高於預算的情況。在推展有關項目時，路政署會在施工階段緊密監察工程開支，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：1015)

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：

路政署負責推展及改善道路網絡，以應付增加的交通需求，請問於過去五年，香港道路的總長度按年增長情況為何？請按年度分別列出：

- (a) 每年香港道路總長度
- (b) 按年增長率
- (c) 道路增長主要來自工程
- (d) 相關工程涉支分別為何？
- (e) 未來五年透過各項工程將如何擴展道路網絡，及道路長度多少？

提問人： 陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

(a)及(b)

過去五年(2019至2023年)，香港道路總長度和按年增長率表列如下：

	2019	2020	2021	2022	2023
公共道路總長度(公里)(註1)	2 127	2 150	2 193	2 223	2 239
按年增長率(%)	-	1.1	2.0	1.4	0.7

註1：只包括由路政署保養的道路

(c)及(d)

過去五年(2019至2023年)，道路增長主要來自的工程項目及相關核准項目預算，按新增道路長度表列如下：

工程項目(註2)	新增道路長度 (公里)(註3)	核准項目預算 (億元)
港珠澳大橋香港口岸	26.8	359.0
屯門至赤鱸角連接路	24.4	448.0
港珠澳大橋香港連接路	23.5	250.5
蓮塘／香園圍口岸與相關工程－工地 平整及基礎建設工程	16.3	249.7
中環及灣仔繞道和東區走廊連接路	4.5	360.4
啟德發展計劃－前跑道南面發展項目 的基礎設施工程	1.3	57.6
啟德發展計劃－啟德機場北面停機坪 第3A期及第4期基礎設施	1.1	22.6

註2：只包括新增道路長度大於1公里的工程項目

註3：只包括由路政署保養的道路

(e)

政府一直積極推展運輸基建項目，擴展道路網絡，以滿足交通運輸和城市發展需要。未來五年(2024至2028年)預期完工的工程項目及其所涉及的預計新增道路長度表列如下：

工程項目(註4)	預計新增道路長度 (公里)(註5)
中九龍幹線	4.7
古洞北及粉嶺北新發展區前期地盤平整和基礎 設施工程	4.0
T2主幹路及茶果嶺隧道	3.4

註4：只包括預計道路長度大於1公里的工程項目

註5：只包括由路政署保養的道路

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2404)

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《鐵路發展策略2014》及《香港主要運輸基建發展藍圖》的本港基建鐵路項目的最新進展。就此，政府可否告知本會：

1. 各鐵路基建項目的(i)預計／動工日期、(ii)目標完工日期、(iii)預算開支、(iv)核准工程預算、(v)鐵路總長度、(vi)每公里造價、(vii)經濟內部回報率估算、(viii)滯後年期(如適用)及 (ix)超支／追加預算(如適用)及(x)研究或顧問費用(如適用)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										
交椅洲人工島環保集體運輸系統										
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										

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：20)

答覆：

1. 問題提及的鐵路項目的詳細資料載於附件1。
2. 路政署推展及監管鐵路項目涉及的編制(截至2024年3月1日)如下：

職級	常額職位數目	有時限職位數目
首長級	7	4*
專業職系	87	39
技術職系	31	-
一般職系	32	3

*首長級編外職位

上述職位在2024-25年度的薪酬開支(按薪級中點估計的年薪值)約為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。

根據最新規劃資料及所有建造及規劃中的主要運輸基建項目的落成情況，政府會就規劃中的運輸基建項目的落成時間表作全盤考慮，有序地推展各個項目，以應付長遠發展項目的運輸及物流需求。政府會因應各項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推展項目。

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

另外，機電工程署負責規管鐵路運作安全，並採用「風險為本」的方法，按過往的記錄，就可能會對鐵路安全運作構成較高風險的範疇(例如個別鐵路系統組件及設備)作出更嚴密的監察、審核、巡查檢驗及評估。對鐵路設施和系統作巡查檢驗是規管鐵路運作安全的其中一項服務表現指標。

鐵路項目的詳細資料

鐵路項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	預計 動工日期	預計 完工日期	建造成本 預算	核准 工程 預算	新增 鐵路 長度	每公里 造價 (註1)	經濟 內部 回報率 估算	滯後 年期 (如適用)	超支/ 追加預算 (如適用)
由路政署負責推展的項目									
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%	不適用	不適用
屯門南延線	已於2023年 動工	2030年	158億元 (按2023年7月 的價格計算)	見註2	約2.4 公里	不適用	0.6%	不適用	不適用
北環線第一期 古洞站	已於2023年 動工	2027年	59億元 (按2023年7月 價格計算)	見註2	不適用	不適用	6.5%	不適用	不適用
北環線主線	工程預計於 2025年開展	2034年	見註3	見註2	約10.7 公里	不適用	估算中	不適用	不適用
北環線支線	擬議北環線支線全長約 5.8 公里，將為深圳新皇崗口岸提供直接鐵路連接。港深政府正透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」合作推展項目，雙方亦正積極推展北環線支線的相關規劃工作，並預計於2024年內展開項目詳細規劃及設計。有關項目的工程造價和推展時間表，將於設計階段確定。								

鐵路項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	預計 動工日期	預計 完工日期	建造成本 預算	核准 工程 預算	新增 鐵路 長度	每公里 造價 (註1)	經濟 內部 回報率 估算	滯後 年期 (如適用)	超支/ 追加預算 (如適用)
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，初步目標於2039年及以後落成。由於項目仍在初期規劃階段，詳細的工程資料尚待確定。								
洪水橋站	主要工程 預計於 2024年 開展	2030年	見註3	見註2	不適用	不適用	估算中	不適用	不適用
南港島線 (西段)	政府正積極研究有否合適的替代運輸系統能滿足南港島線(西段)走線的運輸需求，同時能提高項目的技術可行性及整體成本效益，目標於今年內敲定推展項目的合適技術方案。在研究不同技術方案時，我們亦會評估相關方案的推展時間表及建造成本。因此我們需要在敲定技術方案後才能提供這方面的資料。								
東九龍 智慧綠色 集體運輸系統	初步走線全長約7公里，政府計劃於今年上半年尋求立法會工務小組委員會及財務委員會批准撥款，委聘顧問進行勘查研究及設計。如獲批准撥款，有關工作將於今年年中展開。政府亦計劃於今年下半年內邀請相關系統的供應商及營運商遞交意向書，從而敲定系統及其基礎設施的具體要求及設計。與此同時，我們正努力加快原有工作時間表，爭取於2026年就項目的建造工程進行招標，以期於2027年批出工程合約。有關項目的初步工程造價和推展時間表，將於勘查研究及設計階段確定。								
港深西部鐵路 (洪水橋至 前海)	擬議港深西部鐵路(洪水橋至前海)總長度約18公里，當中香港段長約8公里。港深政府通過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」開展的首階段研究已於2022年年底完成，次階段研究預計於2024年年中完成。有關項目的詳細規劃尚待與深圳進一步磋商。								

鐵路項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	預計 動工日期	預計 完工日期	建造成本 預算	核准 工程 預算	新增 鐵路 長度	每公里 造價 (註1)	經濟 內部 回報率 估算	滯後 年期 (如適用)	超支/ 追加預算 (如適用)
中鐵線	項目包括建造約17公里鐵路連接錦田至九龍塘，初步目標於2039年及以後落成。由於項目仍在初期規劃階段，詳細的工程資料尚待確定。								
東鐵線 羅湖南站	政府現正進行新界北新市鎮及文錦渡的規劃及工程研究涵蓋羅湖南範圍。政府會因應擬議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。由於研究仍在進行中，現階段未能提供進一步資料。								
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，初步目標於2034至2038年之間落成。由於項目仍在初期規劃階段，詳細的工程資料尚待確定。								
科學園/ 白石角站	政府一直聯同香港鐵路有限公司(港鐵公司)推展有關興建東鐵線科學園/白石角新車站的研究，以釋放有關地區的發展潛力和改善交通的暢達程度。新車站的規劃工作正在進行。								
小蠔灣站	已於2023年 動工	2030年	38億元 (按2022年 6月價格計算)	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
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，初步目標於2039年及以後落成。由於項目仍在初期規劃階段，詳細的工程資料尚待確定。								
由其他政府部門負責推展的項目									
啟德智慧綠色 集體運輸系統	初步走線全長約3.5公里，政府會以丁級工程項目進行該工程計劃的勘查研究工作。政府已就啟德系統聘請顧問進行勘查研究招標，以期於今年年中展開勘查研究工作。政府計劃於今年下半年內邀請相關供應商及營運商遞交意向書，並爭取於2026年就項目的建造工程進行招標，以期								

鐵路項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	預計 動工日期	預計 完工日期	建造成本 預算	核准 工程 預算	新增 鐵路 長度	每公里 造價 (註1)	經濟 內部 回報率 估算	滯後 年期 (如適用)	超支/ 追加預算 (如適用)
	於2027年上半年批出工程合約。項目的初步工程造價和推展時間表，將於勘查研究及設計階段確定。								
洪水橋／厦村 新發展區智慧 綠色集體運輸 系統	初步走線全長約16公里，政府會以丁級工程項目進行第一階段道路工程(長約4.5公里)的勘查研究及設計工作。政府正就此進行工程顧問聘請程序，以期可於今年年中展開相關的勘查研究及設計工作。第一階段道路工程項目的初步工程造價和推展時間表，將於勘查研究及設計階段確定。政府計劃於今年下半年內就洪水橋／厦村運輸系統邀請相關供應商及營運商遞交意向書。								
交椅洲人工島 環保集體運輸 系統	為配合交椅洲人工島的規劃發展和交通需求，政府初步建議以環保集體運輸系統連接三個人工島。政府會配合交椅洲人工島下一階段的規劃工作，檢視和制定環保集體運輸系統的模式和走線等。								
港島西至洪水 橋鐵路	政府目標在今年內為交椅洲人工島填海工程啟動法定環評程序及陸續開展詳細工程設計。財政司司長帶領的「大型發展項目融資委員會」會繼續為整體大型土地和運輸基建項目探討具體財務安排。政府會因應這些研究和評估的進展，為人工島制定具體的落實策略，就工程的投資和人力物力配置做好預算及務實的工程時間表，爭取今屆政府任期內啟動填海工程。雖然交椅洲人工島填海工程稍為推遲，但政府會繼續投放資源進行交椅洲人工島項目的研究工作，包括研究港島西至洪水橋鐵路等策略性運輸基建及交椅洲人工島環保集體運輸系統的工程技術可行性。項目編號5768CL中部水域人工島相關研究的核准工程預算為5.504億元，研究主要包括交椅洲人工島的規劃及工程研究、港島西至洪水橋鐵路及交椅洲人工島環保集體運輸系統的工程技術可行性研究。就上述鐵路及環保集體運輸系統的工程技術可行性研究，政府並無獨立的分項數字。								

鐵路項目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	預計 動工日期	預計 完工日期	建造成本 預算	核准 工程 預算	新增 鐵路 長度	每公里 造價 (註1)	經濟 內部 回報率 估算	滯後 年期 (如適用)	超支/ 追加預算 (如適用)
尖鼻咀至白泥 綠色運輸走廊 (有待研究)	政府現正探討以綠色運輸走廊連接尖鼻咀至白泥的可行性，詳細資料有待進一步研究。								

鐵路發展綱領下，擬由顧問公司在2024年進行的研究及其預算如下：

顧問公司進行的研究	核准工程預算／核准承擔額 (百萬元)
1. 跨越2030年的鐵路策略性研究	64.90
2. 審查東涌線延線項目設計的研究	9.84
3. 獨立審查屯門南延線項目財政安排－ 勘查研究	4.16
4. 港深西部鐵路(洪水橋至前海)－ 次階段研究	9.90
5. 獨立審查東鐵線古洞站財政安排－ 勘查研究	4.40
6. 獨立審查洪水橋站項目財政安排－ 勘查研究	4.79
7. 獨立審查北環線主線項目財政安排－ 勘查研究	9.93
8. 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	11.68

顧問公司進行的研究	核准工程預算／核准承擔額 (百萬元)
9. 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	11.86
10. 東九龍智慧綠色集體運輸系統－勘查研究及設計	190.90 (視乎招標及撥款申請結果， 預計於今年上半年尋求立法會 工務小組委員會及財務委員會 批准撥款)

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、屯門南延線及北環第一期古洞站透過「鐵路加物業」模式由香港鐵路有限公司(港鐵公司)推展，不涉及政府的核准工程預算。北環線主線及洪水橋站正進行詳細規劃和設計，政府會按個別情況為項目尋求最合適的融資方案。

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2406)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 鐵路發展
管制人員： 路政署署長(邱國鼎)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

路政署已設立北部都會區鐵路辦事處，以協助推展與北部都會區相關的鐵路項目。

1. 2023-24年度，北部都會區鐵路辦事處的工作詳情為何；
2. 2024-25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的分工和職能有何異同；及
4. 請按職級列出北部都會區鐵路辦事處與其他監督鐵路項目的政府部門分別涉及的人手編制(包括編內及編外職位)、職位數目及薪酬開支？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

- 1.及2. 路政署在2023-24年度增設北部都會區鐵路辦事處，以統籌及推展各項與北部都會區相關的鐵路項目，詳情表列如下：

鐵路項目	推展情況概述
1. 古洞站	建造工程已於2023年展開，預計於2027年竣工。
2. 洪水橋站	已大致完成詳細規劃及設計，建造工程預計於2024年展開，於2030年竣工。
3. 北環線主線	正進行詳細規劃及設計，建造工程預計於2025年展開，於2034年竣工。
4. 北環線支線	正與深方積極推展相關規劃工作，預計於2024年內展開詳細規劃及設計。

鐵路項目	推展情況概述
5. 港深西部鐵路 (洪水橋至前海)	首階段研究已確立項目的策略價值和必要性，並擬定初步可行方案。次階段研究包括鐵路方案規劃、初步工程可行性、效益、環境影響分析等預計於2024年完成。

3. 現時主要由路政署的鐵路拓展處和北都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。北部都會區鐵路辦事處負責統籌和推展與北部都會區相關的鐵路項目。鐵路拓展處則負責研究及制定鐵路網絡的進一步發展計劃，以配合香港社會、經濟、土地及房屋的持續發展，以及統籌和推展北部都會區以外的其他鐵路項目。
4. 北部都會區鐵路辦事處及鐵路拓展處截至2024年3月1日的人手編制如下：

北部都會區鐵路辦事處：

職級	常額職位數目	有時限職位數目
首長級	1	3*
專業職系	16	18
技術職系	4	-
一般職系	1	2

*首長級編外職位

2024-25年度，北部都會區鐵路辦事處的薪酬開支(按薪級中點估計的年薪值)約為5,000萬元。

鐵路拓展處：

職級	常額職位數目	有時限職位數目
首長級	6	1*
專業職系	71	21
技術職系	27	-
一般職系	31	1

*首長級編外職位

2024-25年度，鐵路拓展處的薪酬開支(按薪級中點估計的年薪值)約為1.5億元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1566)

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：

早前有媒體報道揭發，人人暢道通行計劃下，有承辦商因為財困等原因使項目停工，請當局告知本會：

1. 目前有多少個人人暢道通行項目的進度較預期落後？詳情為何；
2. 對於該等因為承建商財困或其他因素導致停工或滯後的項目，當局有何具體措施針對處理；
3. 人人暢道通行項目的平均完成時間(由策劃到開始施工、開始施工到完成工程可供使用)為何？有何具體措施能夠加快進度，減少對市民構成的影響？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

- 1.及2. 在「人人暢道通行」計劃下，現時有156個工程項目正在施工，其中147個項目推展大致順利，並正如期進行，而餘下的9個工程項目則因個別承建商的表現欠佳而導致有延遲的情況。該9個項目包括東區的HF76、HF138及HS14、九龍城區的K64，黃大仙區的KF73及KF92A、觀塘區的KS43和深水埗區的SSP01及SSP02加建升降機工程。

在知悉個別承建商表現欠佳而導致9個工程項目出現延遲的情況時，路政署已即時根據既定程序採取措施敦促該承建商盡快完成餘下的工程，包括發出警告信及「表現欠佳報告」，以及要求該承建商暫停投標道路及渠務公共工程合約，惟其整體表現仍未有改善。為盡快完成餘下的工程，經諮詢法律意見後，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」工程項目一併於2024年3月1日招標，爭取於2024年年中重新展開有關工程。此外，路政署會嚴格按照工程合約向相關承建商追索因部分工程延遲所引致的延期損害賠償，並會追索因上述工程安排所引致的額外費用。

3. 就已完成的項目而言，每個項目在勘測、設計和施工方面所需的整體時間平均約為5年。在推展「人人暢道通行」計劃下的工程項目時，為縮短在建造階段處理地下公用設施所需的時間，路政署已採取措施，包括利用前期工程合約進行土地勘測，以盡早確定地下公用設施的位置；採用「承建商早期參與」工程合約模式，讓承建商可在工程更早階段開始積極參與制訂解決地下公用設施問題的方案。此外，路政署亦採用「組裝合成」建築法建造升降機，把工地現場裝嵌的工作移師到廠房進行，務求能提供更大的工作空間、避免工程進度受戶外惡劣天氣影響，及讓多個工序同時在工地和廠房進行等，提升施工速度，預計可減少約六個月的工期。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3142)

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：

有市民反映，西九龍公路及東區走廊路段時有大型垃圾及矮樹雜草，經常未有及時處理，影響道路安全。而政府今年預留1.46億元予路政署作「道路清潔、街景改善及綠化採用噴漿混凝土護面的斜坡」用途。

就此，請提供1.46億元開支的服務細項、公路月均清潔次數以及承辦清潔服務商的數目。

提問人：江玉歡議員(立法會內部參考編號：40)

答覆：

路政署在2024年撥作道路設施清潔、街景改善及綠化採用噴漿混凝土護面的斜坡的預算開支分別約為5,950萬元、8,560萬元及90萬元。

按現行機制，路政署委聘四個道路維修承建商負責全港快速公路的日常清潔工作(包括清掃街道和清理垃圾)，每日進行一次。巡查時如發現有植物有機會影響道路使用者的視線，亦會即日處理。有關承建商亦負責快速公路的路旁植物護養工作，會最少六個月進行一次。其他公共道路的清潔工作由食物環境衛生署負責，至於路旁植物護養工作，會視乎地點由不同部門負責，包括路政署、地政總署、康樂及文化事務署、漁農自然護理署等。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0463)

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：

就綱領提及的道路工程項目中，請告知本會：

1. 屯門繞道工程以及屯門龍富路及海榮路擴展工程的估計費用、預計工程動工日期、預計啟用日期；
2. 獅子山隧道改善工程的估計工程費用、預計工程動工日期、預計啟用日期。

提問人：林健鋒議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

路政署現正分別就屯門繞道以及屯門龍富路及海榮路擴建工程進行勘查研究和詳細設計工作，亦正就獅子山隧道改善工程進行首階段設計及工地勘測。我們會持續審視如何更有效運用公共資源及工程開支的效益，並因應最新的發展情況，包括政策發展及政府財政狀況等，持續檢視在規劃中項目的優次緩急，適當調整推展進度。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0464)

總目： (60) 路政署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 基本工程，(2) 區域及維修工程，(3) 鐵路發展，
(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：

該綱領2024/25年度的的編制上限由2 4 7 6 個非首長級職位減至2 4 6 3 個，減幅為 1 3 個。 並由4 2 個首長級職位，減至二零二五年4 0個，減幅為 2 個。請告知本會擬刪減的職位及可節省的開支總額。

提問人：林健鋒議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

路政署於2024-25年度淨刪減15個職位(包括刪減36個現有職位及開設21個職位)，涉及職位的相關資料表列如下：

職位	開支^ (百萬元)
(i) 刪減36個現有職位(包括2個首長級職位及34個非首長級職位)：	-11.8
總工程師(有時限首長級職位)	2個
技術主任/見習技術主任(土木工程)	1個
高級打字員	3個
打字員	5個

職位		開支 [^] (百萬元)
助理文書主任*	3個	
繕校員	1個	
丈量員	20個	
辦公室助理員	1個	
(ii) 開設21個非首長級職位：		21.8
高級工程師	6個	
工程師/助理工程師	6個	
高級土力工程師	1個	
土力工程師/助理土力工程師	1個	
結構工程師/助理結構工程師	1個	
機電工程師/助理機電工程師	1個	
園境師/助理園境師	1個	
一級農林督察	2個	
二級私人秘書*	2個	

[^] 按薪級中點估計的年薪值計算

* 2個現有助理文書主任職位重整為2個二級私人秘書職位

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0465)

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：

綱領內當局會繼續推展《鐵路發展策略2014》建議中餘下的鐵路方案，以及有序地推展《香港主要運輸基建發展藍圖》定下的其他鐵路方案。就此，政府可否告知本會：

1. 《鐵路發展策略2014》項目的最新進展、未來工程時間表及開支預算。
2. 東九龍線規劃工作的最新進展及建造時間表。
3. 東九龍智慧綠色集體運輸系統的涵蓋範圍、建造時間表和開支預算。

提問人：林健鋒議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

1. 《鐵路發展策略2014》項目的最新進展、工程時間表及開支預算載於下表：

鐵路項目	最新進展	工程時間表	預算開支
1. 東涌線延線	建造工程已於2023年展開。	預計於2029年竣工。	建造成本預算為195億元(按2020年12月價格計算)。
2. 屯門南延線	建造工程已於2023年展開。	預計於2030年竣工。	建造成本預算為158億元(按2023年7月價格計算)。

鐵路項目	最新進展	工程時間表	預算開支
3. 北環線及古洞站	<u>古洞站</u> 建造工程已於2023年展開。 <u>北環線主線</u> 詳細規劃及設計進行中。	<u>古洞站</u> 預計於2027年竣工。 <u>北環線主線</u> 建造工程預計於2025年開展，於2034年竣工。	<u>古洞站</u> 建造成本預算為59億元(按2023年7月價格計算)。 <u>北環線主線</u> 見註1
4. 洪水橋站	詳細規劃及設計進行中。	主要工程預計於2024年開展，於2030年竣工。	見註1
5. 南港島線(西段)	鑑於沿線地勢起伏，受重型鐵路的爬升能力所限，南港島線(西段)部分路段須深入地底，其運輸及成本效益皆不理想。有見及此，政府正研究有否合適的替代運輸系統能滿足該走線的運輸需求，同時能提高項目的技術可行性及整體成本效益。我們目標於今年內敲定合適技術方案，以期鐵路項目能配合華富邨重建計劃的時間表。在研究不同技術方案時，我們亦會評估相關方案的推展時間表和建造成本。因此我們需要在敲定技術方案後才能提供這方面的資料。		
6. 東九龍線	參考答覆的第2及3部分。		
7. 北港島線	《香港主要運輸基建發展藍圖》指出隨著港島線信號系統的提升，其運載能力將會增加，直至2046年前都沒有迫切性推展北港島線。		

註1：政府與其獨立顧問現正因應港鐵公司的詳細規劃及設計進行評估，以更新成本估算。

- 2.及3. 擬議的東九龍智慧綠色運輸系統為原建議東九龍線的替代方案，走線全長約7公里，為觀塘上坡地區提供便捷的接駁交通服務，便利市民前往港鐵彩虹站及油塘站，途經彩雲、順利、順安、秀茂坪、寶達及馬游塘，並透過行人通道接駁安達臣道一帶。

政府計劃於2024年上半年尋求立法會工務小組委員會及財委會批准撥款，委聘顧問為「東九龍智慧綠色集體運輸系統」進行勘查研究及設計。如獲批准撥款，有關工作將於2024年年中展開。政府亦計劃於今年下半年內邀請本地及國內外智慧綠色集體運輸系統的供應商及營運商遞交意向書，從而敲定系統及其基建設施的具體要

求及設計。與此同時，我們正努力加快原有工作時間表，爭取於2026年就項目的建造工程招標，以期於2027年批出工程合約。項目的初步工程造價和推展時間表，將於勘查研究及設計階段確定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2713)

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：

香港不少道路的狀況未如理想，路面龜裂以至出現坑洞的情況比比皆是。就此，政府可否告知本會：

1. 路政署提及二零二三年度修葺路面坑洞工作在二十四小時內完成比率為百分之百，但多區路面仍存在坑洞，當局有否覆核該準則的真實性；
2. 當局於二零二三年為維修路面而使用的公共開支；以及二零二四年為維修路面而預留的開支預算；
3. 有市民反映重型車輛會破壞路面，導致路面凹凸不平，當局有否研究使用新的物料以鋪設更耐用的道路；如有，研究進度為何；如否，原因為何。

提問人：林新強議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

1. 路政署負責保養和維修轄下公共道路和附屬道路設施，並設有恆常的道路巡查機制，透過定期合約聘用承建商進行有關工作。在定期進行道路巡查時發現或收到公眾報告指路面或附屬道路設施有破損時，路政署會安排承建商盡快維修可能會引致道路安全問題的損毀。根據承建商提供的工作紀錄，全部修葺路面坑洞的工作在過去一年均可於24小時內完成。

路政署亦已在工程合約內訂下嚴謹機制監控承建商的工作表現。承建商在完成相關工作後，須按合約要求提交工作紀錄，包括維修前後的現場相片等資料。路政署會審閱有關工作紀錄或報告，確保維修工作符合維修合約中的要求及在所需的時間內完成。路政署亦會派員抽樣

檢查承建商的工作，如工作水平未能達到指定標準，路政署會根據合約規定及既定機制作適當的跟進。路政署會繼續嚴格監察承建商的工作表現，確保承建商在進行例行檢查及詳細檢查時，按相關規定記錄所有損毀情況，並適時完成有關的維修工作。

2. 路政署在2023年為道路重建、修復及重鋪而使用的開支約為6.51億元，而在2024年為有關工作預留的開支預算約為6.18億元。由於2023年在颱風和特大黑色暴雨過後多處須進行緊急修復工作，因此該年的開支相對較高。
3. 路政署一直致力研究更耐用的鋪路物料，以盡量減少維修工作的頻率及工程期間對市民造成的不便。例如在2018至2022年期間，路政署在超過30個繁忙路段試用與香港理工大學合作研發的一種較耐用瀝青物料 — 「高改性瀝青瑪蹄脂碎石混合料」。測試結果確定其抗變形、抗老化和抗疲勞方面的表現均較現有瀝青優勝，能改善道路的耐用性及有助減少路面維修的次數。路政署於2023年開始正式於道路維修工程使用該新瀝青物料，現時已於超過70個路段使用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2550)

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：

現時，路政署每年會因應鄉郊村民的申請，於「鄉郊路燈工作計劃」（計劃）下在鄉郊地區安裝新村燈或因應土地發展需要為現有村燈移位，並由民政事務總署及各區民政事務處負責收集、統籌各區的申請，但村燈增加的速度緩慢，計劃進度未如理想。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去四個年度，以18區劃分，每個年度各區的鄉村數目、新村燈申請數目、獲分配安裝新村燈的配額，以及已完成安裝的新村燈數目；
- (二) 過去四個年度，以18區劃分，每個年度各區的現有村燈移位申請數目及獲分配村燈移位的配額；及
- (三) 過去三個年度，每個年度計劃的實際開支或修訂預算開支？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

路政署每年會因應資源狀況設定「鄉郊路燈工作計劃」(下稱「計劃」)的全港整體配額，為有需要的鄉郊道路安裝新的村燈。此外，因應土地發展需要，路政署亦負責搬遷現有的村燈。民政事務總署及各區民政事務處負責收集、統籌各區的申請，並主要按照申請日期編定優先次序，然後編入路政署的計劃內予以執行。民政事務總署會視乎各區申請總數，按比例分配各區的配額。

在展開安裝新村燈的工程前，路政署及民政事務處須進行一系列準備及跟進工作，包括與村代表、申請人及相關部門舉行實地會議，如涉及私人土地，須取得有關業權人同意。部門亦須就有關反對意見與反對者進行調解

及達成共識後，方可進行安裝工作。就提問的各個部分，經諮詢民政總署後，現答覆如下：

(一) 過去四個財政年度，相關地區的村燈申請數目列於表一，獲分配安裝村燈的配額列於表二，而已完成安裝村燈的地區及其數量載於表三。

表一： 在過去四個財政年度有收到安裝新村燈申請的地區分布及相關數目(支)

	2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23年度	2023-24 年度 (截至2024年 3月初)
南區	0	1	3	7
離島	40	30	12	18
葵青	10	3	7	6
荃灣	18	0	0	12
沙田	46	11	23	4
西貢	10	18	19	64
大埔	64	107	9	20
北區	84	113	137	131
元朗	155	200	230	242
屯門	34	17	6	79
總計：	461	500	446	583

表二： 在過去四個財政年度獲分配安裝新村燈的地區分布及相關配額數目(支)

	2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度
南區	1	2	3	1
離島	42	38	33	21
觀塘	3	2	3	1
葵青	6	4	9	1
荃灣	8	12	14	8
沙田	15	26	22	28
西貢	43	42	34	35
大埔	71	63	65	103
北區	118	92	93	138
元朗	191	200	209	217
屯門	34	46	48	47
總計：	532	527	533	600

表三：過去四個財政年度已完成的新村燈數量(支)，所屬地區分布表列如下：

	2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度 (截至2024年 3月中)
東區	1	1	0	0
南區	6	3	0	14
離島	26	27	48	58
黃大仙	0	0	1	0
葵青	0	6	2	18
荃灣	14	8	3	32
沙田	10	18	26	25
西貢	28	38	32	60
大埔	27	85	99	81
北區	103	91	86	78
元朗	139	171	135	194
屯門	23	8	4	16
總計：	377	456	436	576

註：由於村燈安裝工程未必可於收到申請或獲分配配額同一財政年度內完成，路政署每年完成安裝的新村燈的數量並非對應同年度的配額或申請數目。因此，表一至表三所涉及的地區及相關數目不能作直接比較。

(二) 鄉郊居民申請搬遷村燈須提交合理的原因供部門考慮，現時相關申請不受配額的限制。過去四個財政年度已完成搬遷的村燈數量(支)，所屬地區分布表列如下：

	2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度 (截至2024年 3月中)
南區	0	0	0	1
離島	2	4	1	8
葵青	0	1	0	0
荃灣	0	0	1	3
沙田	7	3	2	3
西貢	6	3	1	0
大埔	19	19	14	10
北區	13	15	16	8
元朗	31	33	20	37
屯門	2	2	1	0
總計：	80	80	56	70

(三)「計劃」在2021-22和2022-23年度的實際開支分別為905.7萬元和1,546.6萬元，而2023-24年度的修訂預算開支為1,936.9萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3168)

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：

以路磚鋪設的行人路面容易因為日久失修及上水土流失導致凹凸不平，對途人使用安全構成威脅。關於行人路的質素及保養維修問題，政府可否告知本會：

- 1) 本屆政府「地區治理領導委員會」首次會議中提到會擴大重鋪香港行人路路面的規模，以提供更舒適的步行環境，有關計劃推行至今開支及工程進度為何；
- 2) 過去三年，全港每年涉及維修行人路面的工作詳情，包括處理相關投訴或舉報的人手、預算、實際開支、巡查次數及監察的詳情分別為何，並按區議會分區列出相關的分項數字；
- 3) 有否就工程承辦商的維修工程項目，包括工程進度及物料等進行監管；若有，請具體列出過去三年符合維修進度及因出現延誤而觸發罰款機制的金額各有多少，以及最長和平均延誤日數；
- 4) 有否探討改用質素較佳的物料鋪設路面，從而減少因路面不平坦或破損而導致的行政及維修費用；如有，詳情為何；如否，原因為何。

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

- 1)
為提供更舒適的步行環境，在「地區治理領導委員會」中有關擴大重鋪行人路路面計劃包含 40 段公共行人路，分兩階段推展。首階段 20 段公共行人路的路面重鋪工程已按計劃於 2023 年年底前全部展開。就第二階段共 20 段的工程，截至 2024 年 2 月底，其中 7 段已經展開，目標是於 2024 年第 2 季或之前開展餘下 13 段的工程。路政署會繼續積極跟進推展有關工

作，預計 2024 年年底前完成所有 40 段公共行人路的工程。截至 2024 年 2 月，相關工程開支約為 1,500 萬元。

2)

路政署以定期合約形式，聘用承建商進行路面及附屬道路設施的巡查及維修(包括行人路)，視乎行人路的位置及行人流量，例行檢查的頻次由每七天至每三個月一次不等。路政署亦會收到有關行人路面凹凸不平的公眾報告。如有關損毀可能引致行人安全問題，路政署會盡快安排維修，以維持行人路在良好狀況。此外，路政署會每六個月安排為轄下全港的公共道路(包括行人路)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。

截至2024年2月1日，路政署在區域及維修工程綱領下的人手編制為1 156 人，負責區域行政及道路維修工作，有關行人路方面的常規職務包括上述的行人路定期檢查和維修工作、處理相關投訴等。路政署沒有就進行相關工作的人手作詳細分列。

有關行人路維修工程於 2021 至 2023 年的預算和實際開支，按區議會分區 的各區數字如下：

地區	實際開支 / [預算開支] (萬元)		
	2021 年	2022年	2023年 (註1)
香港 (包括中西區、東區、南區 及灣仔)	194.1 [200]	265.4 [300]	657.6 [600]
九龍 (包括九龍城、觀塘、深水埗、 油尖旺及黃大仙)	1,761.8 [1,800]	1,875.9 [1,900]	2,574.8 [2,600]
新界東 (包括西貢、沙田、 大埔、北區及離島)	819.4 [800]	706.4 [800]	1,179.0 [1,100]
新界西 (包括荃灣、葵青、 屯門及元朗)	310.1 [300]	988.7 [700]	1,244.9 [1,100]

註 1：2023 年各區的實際和預算開支較 2021 年及 2022 年高是因為路政署於香港島（中環）、新界東（大圍）及新界西（荃灣）進行了小區美化工程，同時亦在九龍區進行較大規模的維修工作。

承建商在完成相關工作後，須按合約要求提交工作紀錄，包括維修前後的現場相片等資料。路政署會審閱有關工作紀錄或報告，確保維修工作符合維修合約中的要求。路政署亦會派員抽樣檢查承建商的工作，如工作水平未能達到指定標準，路政署會根據合約規定及既定機制作適當的跟進。路政署會繼續嚴格監察承建商的工作表現，保持轄下行人路的狀況良好。

3)

路政署已在工程合約內訂下嚴謹機制監管承建商的工程進度及採用的物料規格等。路政署會透過每月舉行的工程進度會議緊密留意承建商的進度。如果發現承建商的表現未如理想因而影響進度，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。如果情況沒有改善，路政署亦會把其不理想表現反映在表現評估報告上。同時，路政署會根據合約規定及既定機制向承建商追討因工程延誤所引致的延期損害賠償。過去三年，承建商能按時完成大部分工程施工令，詳情如下：

	2021年	2022年	2023年
已結算維修工程施工令	549	617	590
按時完成的數目	498	592	586
出現延誤的數目	51	25	4
延期損害賠償總額(萬元) (註2)	172	20	6
最長延誤日數(日)	134	174	52
平均延誤日數(日)	49.8	46.4	16.5

註 2：由於 2021 年部分出現延誤的工程項目規模相對較大，因此其延期損害賠償總額亦較高。

4)

行人路經日久使用，鋪路磚之間有機會逐漸出現高低不平的情況，常見原因包括因經常起卸重物或有車輛非法停泊而承受過重壓力、地下喉管漏水，以及個別承建商在行人路進行掘路工程後未有妥善修復等。為提高鋪路磚墊層的穩固程度，路政署在路磚下的細沙墊層會加入少量水泥加強路磚基底穩固程度，以及在路磚之間的夾縫鋪上填縫料。這些做法均有效改善路磚面高低不平的情況。

香港的行人路主要可分為以混凝土鋪設以及由預製鋪路磚鋪設(路磚行人路)兩大類。路政署一直因應行人路的負荷來決定所採用的物料，例如在主要為行人使用的街道一般會使用路磚，除有助優化市容外，亦較符合環保原則。在一些負荷相對較高的路磚行人路路段，例如在停車場出入口附近，路政署會採用魚骨式設計鋪設路磚以增加其互鎖性。然而，在一些位於工業區內有頻繁上落貨物和使用行人路運貨的街道，路政署則會使用較耐用的混凝土行人路面，務求能減低頻繁損壞的情況和所需的維修工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2647)

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：

有關鐵路發展方面：

1. 有關繼續進行沙田至中環線（沙中線）的餘下工程，餘下工程的詳情及預算為何？
2. 繼續推展《鐵路發展策略2014》建議中餘下的鐵路方案，其中原方案東九龍延線連接寶林站的研究方案，當時的研究為什麼認為原方案可行？而政府卻在2023年認為技術上不可行？有關的顧問研究涉及多少開支？而有關研究仍有多少參考價值？
3. 政府有否計劃參考如國內的新技術，重新研究原方案東九龍延線連接寶林站究的可行性？如有，詳情為何；如否，原因為何。

提問人：李世榮議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

1. 沙田至中環線(沙中線)的餘下工程主要包括：
 - (a) 沙田坳道(近龍翔道東行線)道路工程；
 - (b) 馬仔坑遊樂場重置工程；
 - (c) 連接北帝街與宋皇臺站的行人天橋；及
 - (d) 東鐵線旺角東站至羅湖站及落馬洲站之間的13個車站加裝自動月台閘門。

上述(a)、(b)及(c)三項的工程預算合共約11億元，而(d)項工程的開支是由香港鐵路有限公司負責。

2. 在制定《鐵路發展策略2014》(《策略》)時，政府已考慮東九龍線包括運輸需求、工程及營運可行性、環境影響等各方面的因素。正如在《策略》中指出，個別建議鐵路項目的進一步推展，須取決於日後就項目進行的詳細工程、環境及財務研究結果，以及最新的客運需求評估等因素。制定《策略》的研究涵蓋香港整體鐵路網絡的策略性規劃，並就鐵路系統的施展作出建議(包括東九龍線)，研究總開支為3,750萬元。

東九龍線原方案沿線地勢起伏，受重型鐵路的爬升能力所限，部分路段須深入地底，其運輸及成本效益皆不理想。經全面檢視項目的技術挑戰及運輸效益，我們會於東九龍引入智慧綠色集體運輸系統，以替代地下重型鐵路模式。在規劃東九龍智慧綠色集體運輸系統方案時，我們已經參考了東九龍線原方案的走線及車站位置。

3. 政府計劃於2024年上半年尋求立法會工務小組委員會及財委會批准撥款，委聘顧問為「東九龍智慧綠色集體運輸系統」進行勘查研究及設計。如獲批准撥款，有關工作將於2024年年中展開。政府亦計劃於今年下半年內邀請相關供應商及營運商遞交意向書，從而敲定系統及其基建設施的具體要求及設計，並會就擴展系統的可行性包括延伸至寶琳的建議作審視。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0432)

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：

在本綱領下，路政署於2023年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，在2023-24年度及2024-25年度分配予北部都會區鐵路辦事處工作的人手和資源為何？

提問人：龍漢標議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

路政署在2023-24年度增設北部都會區鐵路辦事處。該辦事處一共設立4個首長級職位，包括3個編外職位和1個從路政署鐵路拓展處內部重行調配的常額職位，以及41個非首長級職位，包括20個新開設的編外職位和21個從路政署鐵路拓展處內部重行調配的現有常額職位，以協助推展與北部都會區相關的鐵路項目。2024-25年度，北部都會區鐵路辦事處的薪酬開支(按薪級中點估計的年薪值)約為5,000萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0433)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 鐵路發展
管制人員： 路政署署長(邱國鼎)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據本綱領下衡量服務表現的主要指標，在2024年顧問公司進行的研究和其他工作的預算開支將會是6.073億元，較2023年的實際開支大幅增加50%以上。就此，政府可否告知本會：

- (a) 擬由顧問公司在2024年進行的研究的詳情；以及
- (b) 得出2024年預算開支會增加的依據？

提問人：龍漢標議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

(a) 鐵路發展綱領下，擬由顧問公司在2024年進行的研究的詳情如下：

	顧問公司進行的研究
2024年前已開展的研究	1. 沙田至中環線－建設、測試和調試階段的監測和驗證－勘查研究
	2. 沙田至中環線(沙中線)有關以服務經營權模式營運沙中線的專業服務－勘查研究
	3. 跨越2030年的鐵路策略性研究
	4. 審查東涌線延線項目設計的研究
	5. 獨立審查屯門南延線項目財政安排－勘查研究
	6. 港深西部鐵路(洪水橋至前海)－次階段研究

	顧問公司進行的研究
	7. 獨立審查東鐵線古洞站財政安排 – 勘查研究
	8. 獨立審查洪水橋站項目財政安排 – 勘查研究
2024 年內開展的研究	9. 獨立審查北環線主線項目財政安排 – 勘查研究
	10. 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
	11. 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
	12. 東九龍智慧綠色集體運輸系統 – 勘查研究及設計

(b) 2024 年顧問公司進行的研究和其他工作的預算開支較 2023 年的實際開支增加，主要是由於 2024 年將新增四個研究項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2378)

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：

路政署的其中一個職責是負責維修所有公用道路，包括：道路構築物、政府行車隧道、道路設備等，而本年度用作道路維修的預算約6億6千萬左右。而在二零二四至二五年度需要特別留意的事項中，有一項是關於路政署，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；請政府當局告知本會，當局會如何使用創新科技和把工作流程數碼化便提高維修工作效率；當局有何措施改善有關路段的路面狀況？

提問人：尚海龍議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

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和把工作流程數碼化，以提高工作效率及改善對市民提供的服務。路政署自2022年年底實施數碼道路維修管理系統，把巡查及監督程序數碼化，使路政署人員能更有效率地管理轄下道路維修承建商所進行的道路巡查工作及維修工程，而新系統所收集的數據亦能提供道路狀況的相關資料，讓路政署人員能更好規劃維修工作。系統現已在6個道路維修合約中使用，並計劃推展至現行餘下3個同類型合約使用，目標在2024年內把所有道路維修合約的大部分巡查及監督程序數碼化。

此外，路政署亦將於今年年中開始採用人工智能技術，透過分析在巡查時所收集的路面照片，自動找出道路的欠妥情況，如褪色道路標記及路面裂縫等，從而盡快安排合適的維修工程。路政署亦會繼續使用小型無人機，勘察難以到達的道路構築物(包括橋樑、隧道等)及斜坡的狀況，以提升檢查工作的效率和安全性。

路政署委聘道路維修承建商就轄下公共道路及相關的道路設施進行維修及保養工作。有關承建商會定期進行道路巡查，並在發現道路損毀和收到欠妥報告後安排所需的維修工程，將道路網絡保持在安全和可使用的狀態。除了為可能引致安全問題的道路損毀安排即時維修工程外，路政署亦會適時安排較大規模的路面重鋪或重建工程，進一步改善路面的整體情況。同時，路政署亦不斷研究和試用更耐用和環保的鋪路物料，以便在公共道路使用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2047)

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：

根據路政署數字，全港共有超過14萬支街燈，位於行車道路、行人路和單車徑，就政府試驗中的多功能智慧燈柱、太陽能街燈，政府可否告知本會：

- (a) 現時全港的太陽能路燈/裝置的數量，並列明所屬地區分布；
- (b) 每支太陽能路燈/裝置的成本及安裝預算費用，以及過去3年為太陽能路燈/裝置維修保養所涉及的開支為何；
- (c) 預計每年將會增加的數量及預算費用為何？

提問人：鄧家彪議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

路政署負責為公共道路和在「鄉郊路燈工作計劃」下為有需要的鄉郊道路設置路燈。在尚未有電力供應或於地底電纜損壞的情況下，設置太陽能路燈可作為臨時措施以提供有限度的照明服務。待有關地區設有或恢復永久電力供應後，一般路燈將取代太陽能路燈，以提供更可靠及穩定的公共照明服務。

(a) 現時香港共設置了115支太陽能路燈，所屬地區分布表列如下：

地區	太陽能路燈 (支)
北區	45
元朗	36
荃灣	9
大埔	7
屯門	5
九龍城	5
葵青	2
西貢	2
深水埗	2
觀塘	1
東區	1
總計	115

(b) 每支太陽能路燈的安裝費用約為17,500元。過去3個財政年度，太陽能路燈的維修費用共約6,000元。

(c) 太陽能路燈作為臨時措施以提供有限度的照明服務，其安裝數量將視乎實際情況及需要而定，例如相關道路是否有電力供應安裝一般路燈、周邊環境是否有足夠空間容許太陽能路燈正常運作及附近居民對設置太陽能路燈的意見等。因此，我們未能提供預計每年將會增加的數量及其預算費用。

然而，根據過去4個財政年度的紀錄，路政署平均每年在各區設置約25支太陽能路燈，安裝費用約為40萬元，我們會按實際情況及需要作出檢視，每年亦會預留相若的預算費用作安裝太陽能路燈之用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2048)

總目： (60) 路政署
分目： (000) 運作開支
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：

「人人暢道通行」計劃於二零一二年推行至今已十多年，就此，政府可否告知本會：

- (a) 計劃推行至今，每年完成的項目數目及總開支；
- (b) 未來準備施工的項目數目及總開支；
- (c) 政府有否估算過，如為所有「人人暢道通行」計劃內的升降機加裝閉路電視所需開支，如有，詳情為何，如否，原因為何？

提問人： 鄧家彪議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

- (a) 路政署一直致力推動「人人暢道通行」計劃下各階段共 384 個項目。截至 2024 年 2 月底，「人人暢道通行」計劃共有 202 個項目已經完成，每年完成的項目數目表列如下：

年份	完成的項目數目
2013	1
2014	9
2015	15
2016	20
2017	26
2018	40
2019	38
2020	20
2021	10

年份	完成的項目數目
2022	10
2023	12
2024 (截至2月底)	1

上述完成項目的總開支約為 53.9 億元。

- (b) 截至 2024 年 2 月底，「人人暢道通行」計劃下未完成的 182 個項目中，有 156 個項目正在施工，餘下 26 個項目的工程有待開展，當中包括 20 個正在招標的項目，預計可在 2024 年年中開展工程，涉及總開支約 5.4 億元，其餘 6 個項目則正在進行規劃及設計，有關的工程開展時間及開支有待確定。
- (c) 路政署已在所有於「人人暢道通行」計劃下興建的升降機安裝閉路電視攝影機，在升降機內攝下的畫面會被傳送到升降機外出入口旁的顯示器作實時播放，以提升升降機內部的保安管理。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0751)

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：

路政署負責維修保養所有公用道路和附屬道路設施，以維持完善的道路網絡並致力改善道路清潔情況。就此，可否告知本會：

1. 就2024-25年度的預算開支1億4千6百萬元，分別列出用於道路清潔、街景改善及綠化斜坡的開支為何？
2. 快速公路、主要幹路及市區幹道的清潔頻率及相關開支分別為何？
3. 政府當局有否採用應用科技於預防、監測及改善行車道路破損以及其路面（包括路旁路肩）的清潔情況？如有，詳情為何？如否，原因為何？
4. 政府當局有否研究和試用更耐用和環保的鋪路物料？如有，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

1. 路政署在2024年撥作道路設施清潔、街景改善及綠化採用噴漿混凝土護面的斜坡的預算開支分別約為5,950萬元、8,560萬元及90萬元。
2. 按現行機制，路政署負責快速公路的日常清潔工作(包括清掃街道和清理垃圾)，會每日進行一次；而其他公共道路(包括主要幹路及市區幹道)的清潔工作則由食物環境衛生署負責。

此外，路政署亦負責轄下公共道路設施的清潔工作。其中，行人天橋／隧道等道路構築物(包括扶手電梯及升降機)每季至少清潔一次。至於其

他設施，例如道路交通標誌及街名牌等，會每六個月至少清潔一次，在繁忙路段，有關工作次數會加密至每季至少清潔一次。

路政署並沒有備存上述清潔工作的分項開支數字。

3. 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和把工作流程數碼化，以提高工作效率及改善對市民提供的服務。路政署自2022年年底實施數碼道路維修管理系統，把巡查及監督程序數碼化，使路政署人員能更有效率地管理轄下道路維修承建商所進行的道路巡查工作及維修工程，而新系統所收集的數據亦能提供道路狀況的相關資料，讓路政署人員能更好規劃維修工作。系統現已在6個道路維修合約中使用，並計劃推展至現行餘下3個同類型合約使用，目標在2024年內把所有道路維修合約的大部分巡查及監督程序數碼化。

此外，路政署亦將於今年年中開始採用人工智能技術，透過分析在巡查時所收集的路面照片，自動找出道路的欠妥情況，如褪色道路標記及路面裂縫等，從而盡快安排合適的維修工程。路政署亦會使用小型無人機，勘察難以到達的道路構築物(包括橋樑、隧道等)及斜坡的狀況，以提升檢查工作的效率和安全性。

就道路清潔方面，路政署亦會使用機械掃街車定期清掃轄下快速道路兩旁和撿拾道路上的垃圾，以保持快速道路網的整潔。

4. 路政署一直致力研究更耐用的鋪路物料，以盡量減少維修工作的頻率及工程期間對市民造成的不便。例如在2018至2022年期間，路政署在超過30個繁忙路段試用與香港理工大學合作研發的一種較耐用瀝青物料 - 「高改性瀝青瑪蹄脂碎石混合料」。測試結果確定其抗變形、抗老化和抗疲勞方面的表現均較現有瀝青優勝，能改善道路的耐用性及有助減少路面維修的次數。路政署於2023年開始正式於道路維修工程使用該新瀝青物料，現時已於超過70個路段使用。

至於環保的鋪路物料方面，路政署現時已有循環使用瀝青廢棄物料用作生產新瀝青物料，以體現減廢及可持續發展的原則。此外，為減少廢輪胎棄置於堆填區的數量，路政署亦與香港理工大學共同研究將廢棄車胎橡膠粉加入傳統瀝青鋪路物料的可行性，並已於2023年年底完成實地測試，結果顯示橡膠瀝青能有效提高路面的耐用性。路政署會繼續研究如何於道路維修工程更廣泛使用有關物料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2211)

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」計劃下竣工項目、已展開項目及籌劃中的項目分別為何；
2. 會否加強監管承建商財務狀況，並評估承建商是否有能力承接多個工程項目；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
3. 會否研究要求承建商提交保證金，確保工程不會「爛尾」；若會，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

1. 過去一年，在「人人暢道通行」計劃下，九龍城和黃大仙區有2個項目竣工、17個項目正在施工中及2個項目正在招標。上述項目詳情分別載於表1、表2及表3：

表1：已竣工的項目

結構編號	位置	行人通道類別	設施類別	竣工日期
九龍城				
KC01	橫跨聯合道近聯福道	行人天橋	升降機	2023年5月
黃大仙				
KF76	橫跨鳳德道近龍蟠街	行人天橋	升降機	2023年12月

表2：正在施工的項目

結構編號	位置	行人通道類別	暫定竣工日期	情況
九龍城				
K64*	橫跨紅磡道近戴亞街	高架行人道	2026年3月	正在施工
KS41	橫跨漆咸道北近溫思勞街	行人隧道	2024年12月	正在施工
OM01	橫跨忠孝街近愛民邨敦民樓	行人隧道	2025年6月	正在施工
KS8	橫跨太子道西近獅子石道	行人隧道	2024年9月	正在施工
KS9	橫跨太子道西於九龍城交匯處	行人隧道	2024年12月	正在施工
KS32	橫跨馬頭涌道近世運道及九龍城交匯處	行人隧道	2024年9月	正在施工
KF107	橫跨船景街、紅磡南道及紅鸞道近愛景街	行人天橋	2024年12月	正在施工
KS23	橫跨東鐵線路軌近舒梨道及石竹路	行人隧道	2025年6月	正在施工
KF111	橫跨界限街近基堤道	行人天橋	2026年6月	正在施工
KS21	橫跨佛光街近和衷街	行人隧道	2027年3月	正在施工
黃大仙				
KF73*	橫跨東頭村道近東隆道	行人天橋	2025年9月	正在施工
WTS04	橫跨竹園道連接鵬程苑及竹園南邨	行人天橋	已完工 (1號升降機) 2027年6月 (2號升降機)	正在施工 (2號升降機)
KF92A*	橫跨龍蟠街近鳳德道	行人天橋	2026年3月	正在施工
KF62	橫跨鳳德道及蒲崗村道近鳳德邨	行人天橋	2027年3月	正在施工
KF77	橫跨龍翔道近斧山道	行人天橋	2026年12月	正在施工
CYS03	橫跨竹園道連接竹園廣場及竹園體育館	行人天橋	2027年3月	正在施工
WTS05	橫跨東頭村道近黃大仙下邨龍達樓	行人天橋	2026年12月	正在施工

表3：正在招標的項目

結構編號	位置	行人通道類別	暫定竣工日期	情況
黃大仙				
TZL01	橫跨雙鳳街連接慈樂邨(一期)及慈樂邨(二期)	行人天橋	2028年3月	正在招標
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	2027年9月	正在招標

註*：就個別承建商在「人人暢道通行」工程項目出現延誤的情況，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，並已把上述餘下工程與其他「人人暢道通行」工程項目一併於2024年3月1日招標，爭取於2024年年中重新展開有關工程。

- 為工務工程招聘承建商時，路政署一般會邀請在《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，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。

此外，在管理承建商名冊方面，所有納入《認可公共工程承建商名冊》的承建商必須持續符合一系列的要求，包括「管理」、「員工聘用」、「財務能力」、「安全」、「誠信」等要求。在財務能力方面，承建商必須按照《承建商管理手冊》的規定，定期向發展局提交經審計的周年財務報表和其他財務資料，以證明其財務能力完全符合相關的財務要求。如承建商未能在指定期限前提交財務報表／財務資料或達到訂明的財務要求，發展局可根據《承建商管理手冊》採取適當的規管行動，當中包括取消該承建商競投工務工程的資格、降低其級別或組別，甚至將其從認可名冊中除名。

- 考慮到承建商在繳交履約保證金所涉及的財務負擔，政府在一般情況下不會要求承建商在承接工務工程時繳交履約保證金。然而，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，該些保留金會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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2872)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 鐵路發展
管制人員： 路政署署長(邱國鼎)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就實施鐵路發展策略，請告知本會：

1. 自開展《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》至公布《香港主要運輸基建發展藍圖》，針對「三鐵三路」（港深西部鐵路、中鐵線、將軍澳線南延線、北都公路天水圍至古洞段、沙田繞道、將軍澳-油塘隧道）及「兩鐵一路」（北環線東延線、新界東北線、北都公路新界北新市鎮段），分別所產生的前期研究經費？
2. 2024/25年度，預算由顧問公司進行的研究和其他工作共計12項，請列明各項工作的主要內容及各個項目的核准預算。相關預算開支由3.962億元大幅上升至6.073億元，升幅超過50%，原因為何？
3. 2024年預算進行的126項由路政署提供鐵路規劃支援的運輸及規劃研究，研究內容及相關開支為何？

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 在《香港主要運輸基建發展藍圖》內倡議「三鐵三路」及「兩鐵一路」，均在《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》提出，當中鐵路部分和主幹道部分的前期研究費用估計分別為約6,490萬元和2,750萬元。

2. 鐵路發展綱領下，擬由顧問公司在2024年進行的研究及其預算如下：

	顧問公司進行的研究	核准工程預算／ 核准承擔額 (百萬元)
2024年前 已開展的 研究	1. 沙田至中環線－建設、測試和調試階段的監測和驗證－勘查研究	275.6
	2. 沙田至中環線(沙中線)有關以服務經營權模式營運沙中線的專業服務－勘查研究	9.37
	3. 跨越2030年的鐵路策略性研究	64.90
	4. 審查東涌線延線項目設計的研究	9.84
	5. 獨立審查屯門南延線項目財政安排－勘查研究	4.16
	6. 港深西部鐵路(洪水橋至前海)－次階段研究	9.90
	7. 獨立審查東鐵線古洞站財政安排－勘查研究	4.40
	8. 獨立審查洪水橋站項目財政安排－勘查研究	4.79
2024年內 開展的研 究	9. 獨立審查北環線主線項目財政安排－勘查研究	9.93
	10. 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	11.68
	11. 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	11.86
	12. 東九龍智慧綠色集體運輸系統－勘查研究及設計	190.90* (視乎招標及撥款申請結果)

* 預計於今年上半年尋求立法會工務小組委員會及財務委員會批准撥款。

2024-25年度顧問公司進行的研究和其他工作的預算合約總額較2023-24年度的實際合約總額增加，主要是由於2024年將新增四個研究項目。

3. 路政署會為各個政策局及部門進行的規劃及工程研究提供鐵路規劃相關的技術支援。在2024年預算支援的126項研究中，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。由於相關支援工作由路政署轄下鐵路拓展處及北部都會區鐵路辦事處不同職級的現有人手以部分時間進行，因此我們並無這一項工作的人手及薪酬開支的分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1870)

總目： (100) 海事處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 港口服務
(3) 本地海事服務
(4) 船舶服務
管制人員： 海事處處長(王世發)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於海上交通意外的執法事宜，政府可否告知本會：

- (一) 過去五年，每年本地海上交通意外宗數和傷亡人數，並按意外成因劃分；
- (二) 過去五年，每年海事處負責本港海上交通意外的執法人手的以下資料：(i) 人手編制、(ii) 實際員額、(iii) 人手流失情況(包括流失人數、流失率和流失原因)，以及(iv) 人手招聘情況(包括招聘工作的開支、申請人數及受聘人數)，並按職系列出分項資料；及
- (三) 過去五年，每年因涉及危及他人在海上的安全而違反《商船(本地船隻)條例》(第548章)及《船舶及港口管制條例》(第313章)的被定罪的個案數目和所涉每宗罪行平均罰則分別為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

(一) 海事處參考國際海事組織發出的《海上事故或事件安全調查國際標準和推薦做法規則》(“規則”)對在香港水域內發生的海事意外進行調查並分類為碰撞、接觸、觸礁/擱淺、入水/沉沒、火警/爆炸、翻船/傾斜和其他等。當中按規則屬於嚴重和非常嚴重的意外事故，其調查報告連同所汲取的教訓會上載於海事處網站供公眾參閱，以期藉着公布調查結果，避免日後再次發生有關同類意外事故。過去五年，每年香港水域內發生的海事意外由265至338宗不等，涉及人員傷亡數量由14人至34人不等(見表(一)至表(五))。當中屬於嚴重和非常嚴重的意外事故共有22宗(包括3宗發生在去年下半年、仍在調查的個案)，意外成因見表(六)(該表格內載列的每宗意外可能涉及一個或多個原因)。

表(一)

意外事故類別	宗數	死亡人數	受傷人數	失蹤人數	嚴重和非常嚴重意外事故	
					宗數	完成調查
碰撞	32	2	8	0	2	1
接觸	66	0	4	0	0	0
觸礁/擱淺	30	0	0	0	0	0
入水/沉沒	71	1	5	0	1	1
火警/爆炸	20	3	3	0	3	1
翻船/傾斜	30	0	4	0	0	0
其他	89	0	1	0	0	0
總計	338	6	25	0	6	3

表(二)

意外事故類別	宗數	死亡人數	受傷人數	失蹤人數	嚴重和非常嚴重意外事故	
					宗數	完成調查
碰撞	83	0	7	0	0	0
接觸	19	0	5	0	0	0
觸礁/擱淺	27	0	0	0	0	0
入水/沉沒	46	0	0	0	0	0
火警/爆炸	25	0	0	0	0	0
翻船/傾斜	11	0	0	0	0	0
其他	54	0	2	0	1	1
總計	265	0	14	0	1	1

表（三）

2021 年海事意外類別統計(香港水域範圍以內)						
意外事故類別	宗數	死亡人數	受傷人數	失蹤人數	嚴重和 非常嚴重意外事故	
					宗數	完成調查
碰撞	77	1	12	0	1	1
接觸	25	0	15	0	0	0
觸礁/擱淺	27	0	0	0	0	0
入水/沉沒	38	0	0	0	1	1
火警/爆炸	23	0	2	0	2	2
翻船/傾斜	20	1	1	0	1	1
其他	59	0	0	0	0	0
總計	269	2	30	0	5	5

表（四）

2020 年海事意外類別統計(香港水域範圍以內)						
意外事故類別	宗數	死亡人數	受傷人數	失蹤人數	嚴重和 非常嚴重意外事故	
					宗數	完成調查
碰撞	104	3	12	0	1	1
接觸	22	0	0	0	0	0
觸礁/擱淺	29	0	2	0	0	0
入水/沉沒	42	1	0	0	1	1
火警/爆炸	20	1	3	0	1	1
翻船/傾斜	20	2	3	0	1	1
其他	44	2	2	0	2	2
總計	281	9	22	0	6	6

表（五）

2019 年海事意外類別統計(香港水域範圍以內)						
意外事故類別	宗數	死亡人數	受傷人數	失蹤人數	嚴重和 非常嚴重意外事故	
					宗數	完成調查
碰撞	124	1	5	0	1	1
接觸	66	0	13	0	0	0
觸礁/擱淺	18	0	0	0	0	0
入水/沉沒	35	0	3	0	0	0
火警/爆炸	19	3	3	0	1	1
翻船/傾斜	12	2	3	0	1	1
其他	47	0	1	0	1	1
總計	321	6	28	0	4	4

表（六）

2019-2023 年嚴重和非常嚴重意外事故原因						
事故原因 ¹	碰撞	入水/ 沉沒	火警/ 爆炸	翻船/ 傾斜	其他	總計
未遵守海上避碰規則	3	0	0	0	0	3
天氣原因	0	0	0	2	0	2
未遵守相關的法例、工作守則、 牌照上的規定等	1	2	3	1	1	8
人為因素 (包括人員不適任、疏忽、 缺乏安全意識等)	0	3	2	2	2	9
船隻機械缺乏保養、機械故障 (主機、錨機、舵機失靈等)	0	1	2	0	1	4
未持有有效船隻操作人本地合格 證明書或遵守證明書的規定要求	2	1	0	0	2	5
未有遵從船上安全管理制度	0	0	2	0	1	3
其他	0	0	0	0	0	0

¹每宗意外可能涉及一個或多個原因

(二) 負責本港海上交通秩序和處理海上交通意外屬海事處海港巡邏組人員的常規職務，並以現有資源應付。過去五年海港巡邏組負責執行有關職務的人員編制如下：

職系	截至12月31日的數字				
	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
海事主任	8	8	8	8	8
助理海事監督	-	-	-	-	1
助理船務主任	9	9	9	10	10
海事督察	97	97	97	99	99
總數	114	114	114	117	118

海事處會根據部門的整體運作需要和人手情況，每年為不同職系進行招聘工作。海港巡邏組會由海事處各相關職系按其編制調配適當人手至該組別執行職務。海事處並沒有統計個別組別的人手流失和招聘情況的分項資料。

(三) 海事處在2019年至2023年，錄得涉及違反《商船（本地船隻）條例》（第548章）及《船舶及港口管制條例》（第313章）有關危及他人在海上安全的罪行數字及罰則如下：

	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
《商船（本地船隻）條例》 （第548章） 第32條 - 危及他人的安全	2宗 (每宗 罰款 \$10,000)	1宗 (100小 時社會 服務令)	0宗	0宗	0宗
《船舶及港口 管制條例》 （第313章） 第72條 - 危害他人的安全	0宗	0宗	0宗	0宗	0宗

[註：以上僅為海事處資料，並沒有包括警務處的數字。]

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1554)

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：

據悉，近年小型海上遊樂船隻數量不斷上升，當中有不少長期停泊於18個指定避風碇泊處。就管理避風塘及私人繫泊設備事宜，政府可否告知本會：

1. 過去三年，海事處就各種於避風碇泊處的船隻違規情況作出的檢控違規行為類別詳細分佈數字；
2. 會否研究為避風碇泊處非風暴期間所停泊的船隻數量建立初步統計數據，以有效改善現時碇泊處的泊位、衛生及安全管理；如會，詳情為何，如否，原因為何；
3. 過去三年，於指定避風碇泊處接獲發生意外如火警等事故數量及地點；
4. 有何措施應對小型海上遊樂船隻對泊位的需求並對現有碇泊處進行改善或優化工作；如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

- (1) 根據紀錄，過去三年，海事處就避風碇泊處的違規情況共提出238宗檢控（2021年44宗、2022年63宗及2023年131宗）。當中主要包括涉嫌無牌運作、不遵從指示、船隻沒有領有證明書、違反牌照條件及船上救生裝置或滅火器具不足等等。就各種於避風碇泊處每年的檢控數字，詳情請參閱附件A。

- (2)及(4) 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。我們留意到每天不同時段（比如日間工作時段和夜間非工作時段），甚至不同季節，避風碇泊處非風暴期間所停泊的船隻數量會有所變化。現時海事處並無備存相關統計數據。

我們會不時在避風塘和避風碇泊處巡邏，確保航道及避風塘內的通航區暢通以及船隻繫泊安全有序，並與不同部門不定時進行巡察，如發現船隻有安全問題或違反海事法例，會採取適當的跟進行動。除此以外，我們會就避風塘和避風碇泊處管理及船隻停泊事項，繼續與業界保持緊密溝通。

- (3) 根據紀錄，過去三年，於指定避風碇泊處接獲發生船舶事故共75宗（2021年28宗、2022年19宗及2023年28宗），當中主要包括觸碰、擱淺、沉沒及失火等。就各避風碇泊處每年的船舶事故數字，詳情請參閱**附件B**。

避風碇泊處每年的各種檢控數字

檢控類別	2021年	2022年	2023年
無牌運作	11	31	53
不遵從指示	0	2	11
沒有報告碰撞事故	5	1	1
違規讓乘客登船及離船	0	2	0
違反牌照條件	5	4	14
沒有將證明書的標記鬆上甲板室 兩邊船舷最易被看見的位置	4	3	2
船隻超速	7	9	5
沒有領有證明書	1	1	2
使用沒有第三者風險保險的船隻	1	2	1
沒有遵從指示移走擱淺、被棄或 沉沒船隻	0	0	10
干擾、掩蔽或除去船隻或附屬船隻上 的標記或在本地船隻或附屬船隻上 展示一個並不符合標記	1	1	17
沒有將有關書面租船協議或書面租購 協議存放於船隻上	1	0	0
船隻違規展示任何名稱或標記	0	0	1
第IV類別船隻用作非遊樂用途	0	4	0
使用第III類別船隻非作捕魚及有關用途	0	0	1
船上救生裝置不足	0	0	2
船上防火措施及滅火器具不足	0	0	2
船隻上沒有存放正式牌照、臨時牌照或 閒置船隻允許書	3	0	1
在臨時船東身分被取消沒有交付擁有權 證明書以及正式牌照、臨時牌照或 閒置船隻允許書	0	0	2
第IV類別船隻在航時未載有遊樂船隻 操作人	2	0	2

檢控類別	2021年	2022年	2023年
運載多於合法數目的人數	3	2	0
沒有在船上帶備本地合格證明書	0	1	1
未能出示保險單以供查閱	0	0	1
未獲私人繫泊設備的擁有人准許 而讓船繫泊於該設備	0	0	1
豎立或維持非法港口設備或浮動構築物	0	0	1
總數:	44	63	131

各避風碇泊處每年的船舶事故數字

	2021年	2022年	2023年
1.柴灣貨物裝卸灣	1 (1宗船隻冒煙)	0	0
2.長沙欄	0	1 (1宗船隻沉沒)	0
3.吉澳	0	0	0
4.熨波洲	1 (1宗船隻撞到游泳人士)	0	0
5.稔樹灣	1 (1宗船隻機械損壞)	0	1 (1宗船隻傾側)
6.白沙灣	8 (2宗船隻傾側、5宗船隻觸碰及1宗船隻與物件撞擊)	8 (4宗船隻觸碰、3宗船隻沉沒及1宗擱淺)	14 (1宗船隻傾側、2宗船隻觸碰、1宗撞船、2宗船隻失火、2宗船隻沉沒、2宗船隻失蹤、3宗船隻擱淺及1宗船員不適暈倒)
7.西貢	8 (1宗船隻傾側、3宗船隻觸碰、1宗船隻失火、2宗船隻沉沒及1宗撞船)	3 (2宗船隻觸碰及1宗船隻沉沒)	5 (1宗船隻觸碰、3宗船隻沉沒及1宗船隻惡劣天氣損壞)
8.沙頭角	0	0	1 (1宗船隻失火)
9.船灣海	0	0	1 (1宗船隻擱淺)
10.聖士提反灣	0	1 (1宗船隻觸碰)	0
11.大美督	0	2 (1宗船隻失火及1宗船隻擱淺)	0
12.大澳	0	1 (1宗船隻沉沒)	0

	2021年	2022年	2023年
13.大潭港	1 (1宗船隻擱淺)	0	4 (1宗船隻傾側、1宗撞船、1宗船隻沉沒及1宗船隻擱淺)
14.汀九	0	0	0
15.斬竹灣	5 (1宗水上運動意外、1宗乘客滑倒受傷、1宗乘客登船失平衡受傷、1宗撞船及1宗船隻沉沒)	1 (1宗水上運動意外)	1 (1宗乘客滑倒受傷)
16.荃灣	0	0	0
17.灣仔貨物裝卸灣	0	0	0
18.將軍澳	3 (1宗船隻失火、1宗船隻沉沒及1宗船隻與物件撞擊)	2 (1宗船隻沉沒及1宗船隻觸碰)	1 (1宗船隻沉沒)
總數:	28	19	28

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0973)

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

問題：

就本地船隻停泊處及避風泊位事宜，請告知：

- (a) 過去3年(2021-22至2023-24年度)全港14個避風塘、避風碇泊處的面積為何？允許總長度為30.4米、50米及75米的避風塘面積分別為何？
- (b) 過去3年(2021-22至2023-24年度)，於全港14個避風塘、避風碇泊處停泊的漁船、遊艇、貨船、住家船隻及其他類別船隻數量分別為何？
- (c) 過去3年(2021-22至2023-24年度)，各個避風塘(請按各個避風塘及允許總長度為30.4米、50米及75米的避風塘兩個分類作答)、避風碇泊處的每月平均使用情況、最高使用量及最低使用量或相關數據分別為何？
- (d) 過去3年(2021-22至2023-24年度)，政府就處理本地船隻停泊處及避風泊位相關工作的開支、人手編制及進展為何？
- (e) 過去3年(2021-22至2023-24年度)，政府於不同月份在全港14個避風塘所批出的「超長紙」數目分別為何？

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

- (a) 在2021年，船隻允許總長度不超過30.4米、50米及75米的避風塘面積分別為109.5公頃、232.9公頃和76.6公頃，憲報公布的14個避風塘的總面積計為419公頃。在2022年，船隻允許總長度不超過30.4米、50米及75米的避風塘面積分別為113.1公頃、232.9公頃和76.6公頃，憲報公布的14個避風塘的總面積計為422.6公頃(面積有所增加，原因是中環及灣仔繞道和東區走廊連接路工程在2022年完成後，銅鑼灣避風塘恢復提供3.6公頃的泊位面積)。在2023年，船隻允許總長度不超過30.4米、50米

及75米的避風塘面積分別為113.1公頃、232.9公頃和75.6公頃，憲報公布的14個避風塘的總面積計為421.6公頃(面積有所減少，原因是喜靈洲避風塘於2023年加建混凝土浮動防波堤，約佔1公頃的泊位面積)。至於避風碇泊處，在2021年和2022年，總面積為178.8公頃。而在2023年，總面積為182.2公頃(面積有所增加，原因是新增將軍澳避風碇泊處，提供3.4公頃的泊位面積)。

- (b) 除若干例外情況外(例如船隻載有危險品或超出避風塘允許長度)，所有本地船隻均可於任何時間進入任何避風塘並在其內停留。在2021年至2023年，共有3艘住家船隻停泊在銅鑼灣避風塘。海事處沒有記錄在各避風塘和避風碇泊處停泊的本地船隻數目和種類。
- (c) 海事處沒有備存避風塘和避風碇泊處平日的使用量，但會記錄在颱風襲港期間各避風塘的最高使用量，以確保可應付船隻在惡劣天氣下對避風泊位的需求。在颱風襲港期間各避風塘按船隻類別劃分的最高使用量載於附件A。
- (d) 為改善現有避風泊位的使用情況，海事處正推展本地船隻停泊位和避風泊位的相關工作。具體來說，海事處已在喜靈洲避風塘設立新的私人繫泊設備區，並擴充西貢的私人繫泊設備區。截至2024年2月，海事處已批准共139宗在喜靈洲避風塘敷設私人繫泊設備的申請，當中24個私人繫泊設備已完成敷設。至於擴充後的西貢私人繫泊設備區，海事處已批准共84宗申請，當中65個私人繫泊設備已完成敷設。此外，海事處已透過行政手段，在香港仔西避風塘內劃分3個對不同類別船隻的停泊區，即專供第III類別本地船隻停泊的A區和C區，以及供第I、II和III類別本地船隻(即遊樂船除外)停泊的B區。海事處會繼續監察情況，並在香港仔西避風塘定期巡邏，以確保船隻繫泊安全有序。

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

- (e) 海事處在2021、2022和2023年發出讓超長船隻進入14個避風塘的許可證數目，載於附件B。

表I — 2021年在避風塘觀察到的船隻數目和種類
(下表數字指各類船隻使用個別避風塘的最高數字)

	第I類別			第II類別						第III類別		第IV類別 遊樂船隻	內河 船隻	政府 小輪	總計	*百分比
	渡輪	小輪	其他	非自航 鋼躉	貨船	拖船	危險品 運輸船	固定 船隻	其他	漁船	P4舢舨					
香港仔避風塘# ₁	7	35	20	2	26	2	0	87	50	425	0	668	0	12	1334	64%
銅鑼灣避風塘 ₁	0	20	0	0	0	0	0	3	21	56	0	237	0	0	337	57%
長洲避風塘 ₂	1	6	0	0	4	4	0	6	11	142	38	53	0	1	266	49%
喜靈洲避風塘 ₃	1	1	0	22	0	4	0	0	4	0	0	5	0	2	39	27%
觀塘避風塘 ₂	2	2	0	10	0	0	0	0	24	3	0	219	0	4	264	76%
新油麻地避風塘 ₂	14	35	0	187	20	52	0	1	29	28	0	150	27	7	550	100%
藍巴勒海峽避風塘 ₂	0	0	0	23	0	16	0	0	3	25	0	35	36	1	139	100%
三家村避風塘 ₁	0	3	0	0	0	0	0	2	8	44	0	80	0	0	137	49%
筲箕灣避風塘 ₁	6	16	0	0	5	7	0	23	31	270	0	180	0	1	539	90%
船灣避風塘 ₁	0	4	0	0	0	0	0	0	5	31	24	87	0	6	157	46%
土瓜灣避風塘 ₂	2	8	0	74	0	23	0	0	15	0	0	7	0	0	129	94%
屯門避風塘 ₂	0	38	0	40	10	33	0	4	69	205	0	72	9	10	490	96%
鹽田仔避風塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	21	7%

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

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

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

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

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

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

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

2021年至2023年發出讓超長船隻進入14個避風塘的許可證數目

年份	發給超長船隻的許可證數目											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2021	44	64	51	39	55	39	38	29	35	32	30	38
2022	65	46	52	41	98	48	30	34	26	25	28	30
2023	58	40	38	45	74	54	41	43	39	41	38	37

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0974)

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

問題：

就著避風塘的改善措施，請告知：

過去3年(2021-22 至 2023-24 年度)，海事處對船隻在避風塘內碇泊時遭索取泊位報酬的執法情況；除了採取執法行動外，海事處是否有其他措施維持避風塘內船隻碇泊的安全和秩序，當中涉及的人手及開支為何？

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

香港警務處與海事處已加強在避風塘巡邏，過去3年(2021至2023年)共舉行了18次聯合行動，以遏止避風塘內的不法行為。直至目前為止，並無發現有關索取泊位報酬的不法行為。海事處會繼續與警務處聯手監察有關情況，並進行定期巡邏和聯合行動，以確保避風塘內船隻繫泊安全有序。

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0975)

總目： (100) 海事處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 基本設施
(3) 本地海事服務
(4) 船舶服務
管制人員： 海事處處長(王世發)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關漁船及行業相關船隻事宜，請告知：

- (a) 過去3年(2021-22 至 2023-24 年度)，運漁船、漁船、漁船舢舨(C7)、舷外機開敞式舢舨 (P4)，以及其他漁船及行業相關船隻的數目分別為何？
- (b) 過去3年(2021-22 至 2023-24 年度)，本地領牌船長度為10米以下及10至15米的數目分別為何？當中漁船的數字為何？

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

- (a) 《商船(本地船隻)(證明書及牌照事宜)規例》(第548D章)訂明，本地船隻分4個類別，而領有第III類別牌照的船隻(即漁船)則再分為4個類型。第III類別各類型船隻在過去3年的詳細分項數目如下：

第III類別船隻－類型	2021年	2022年	2023年
運魚船	21	19	23
漁船舢舨(俗稱C7)	1 861	1 832	1 829
漁船	1 626	1 384	1 486
舷外機開敞式舢舨(俗稱P4)	2 868	2 904	2 922
領牌船隻總數	6 376	6 139	6 260

海事處對上述船隻沒有進一步細分。

(b)(i) 總長度少於 10 米的本地領牌船隻在過去 3 年的數目載列如下：

船隻	2021年	2022年	2023年
本地船隻	13 854	14 386	14 550
當中屬第 III 類別的船隻(漁船)	4 619	4 630	4 633

(ii) 總長度為 10 至 15 米的本地領牌船隻在過去 3 年的數目載列如下：

船隻	2021年	2022年	2023年
本地船隻	2 197	2 233	2 270
當中屬第 III 類別的船隻(漁船)	329	312	310

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0976)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本設施，(3) 本地海事服務，(4) 船舶服務

管制人員： 海事處處長(王世發)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關《商船(本地船隻)(一般)規例》中的漁船入油事宜，請告知：

- (a) 過去3年(2021-22至2023-24年度)，香港浮動海上加油點及流動油躉的數目分別為何？
- (b) 過去3年(2021-22至2023-24年度)，指定供給燃料區有否任何變動？若有，分別為何？
- (c) 政府於未來有否計劃開設新的指定供給燃料區

提問人： 何俊賢議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

- (a)&(b) 香港水域內的指定供給燃料區及持牌石油運輸船在過去3年的數目分別如下：

年份 (截至年底)	指定供給燃料區數目	持牌石油運輸船數目
2021	8	170
2022		161
2023		163

- (c) 目前本港水域內設有8個指定供給燃料區讓石油運輸船向船隻供應燃油。這些燃料區均位於本地船隻(包括漁船)主要停泊處附近，以配合船隻的運作需要。政府沒有計劃在短期內開設新的指定供給燃料區。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0977)

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

問題：

就對本地領牌船隻和內河船隻進行初次和定期安全檢驗和檢查的事宜，請告知：

- (a) 過去3年(2021-22 至 2023-24 年度)，每年需要初次和定期安全檢驗和檢查的數字為何(請分別列出4類船隻或其他類別船隻的數字)；
- (b) 過去3年(2021-22 至 2023-24 年度)，每年委托政府初次和定期安全檢驗和檢查的數字為何(請分別列出4類船隻或其他類別船隻的數字)；
- (c) 過去3年(2021-22 至 2023-24 年度)，處理上述工作的人手編制為何；每年人均處理的數字為何？

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

第I類別船隻(即載客船隻)、運載危險品的第II類別船隻和大型的第IV類別船隻，其安全檢驗和檢查須由海事處人員或認可船級社處理。至於其他船隻的安全檢驗和檢查，則可由海事處人員、認可船級社或私營機構的特許驗船師進行。

- (a)(i) 過去3年須進行初次安全檢驗和檢查的本地領牌船隻(包括內河船隻)的數目如下：

	2021年	2022年	2023年
第 I 類別船隻	10	9	2
第 II 類別船隻	66	42	26
第 III 類別船隻	36	27	35
第 IV 類別船隻	7	5	11
總計	119	83	74

- (a)(ii) 過去3年須進行定期安全檢驗和檢查的本地領牌船隻(包括內河船隻)的數目如下：

	2021年	2022年	2023年
第 I 類別船隻	401	403	403
第 II 類別船隻	1 718	1 571	1 469
第 III 類別船隻	1 813	998*	1 737 [#]
第 IV 類別船隻	77	73	69
總計	4 009	3 045	3 678

* 在2022年，由於在內地進行檢驗的香港特許驗船師不再繼續服務，因此於2022年漁船檢驗數目較2021年有所減少。

海事處於2022年9月份起授權在內地的認可漁船檢驗機構的驗船師為香港流動漁船進行檢驗，因此於2023年漁船檢驗數目較2022年有所回升。

- (b)(i) 過去3年由海事處進行初次安全檢驗和檢查的本地領牌船隻(包括內河船隻)的數目如下：

	2021年	2022年	2023年
第 I 類別船隻	1	0	1
第 II 類別船隻	3	1	1
第 III 類別船隻	9	8	11
第 IV 類別船隻	1	0	0
總計	14	9	13

- (b)(ii) 過去3年由海事處進行定期安全檢驗和檢查的本地領牌船隻(包括內河船隻)的數目如下：

	2021年	2022年	2023年
第 I 類別船隻	390	386	372
第 II 類別船隻	409	358	300
第 III 類別船隻	457	278	371
第 IV 類別船隻	54	47	40
總計	1 310	1 069	1 083

- (c) 上述(b)項表格詳列的安全檢驗和檢查工作由隸屬海事處本地船舶安全組的20名驗船主任和驗船督察執行。每年人均處理的個案數目分別為2021年66宗、2022年54宗以及2023年55宗。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2601)

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：

預算案中提到政府會撥款6500萬元支持海事處推行為期三年的資助計劃，為在碳強度指標評級中達到A或B的在港註冊船舶提供優惠措施。就此，當局可否告知：

- (一) 該筆計劃開支會怎樣分配？每艘合資格在港註冊的船舶最高資助額為多少？
- (二) 請提供合資格在港註冊的船舶公司由申請此項計劃後至成功獲得資助款項預計需時多少個月；以及實施上述計劃後預期會有多少艘在港註冊的船舶會因而受惠？

提問人：江玉歡議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

為響應全球航運和港口業綠色轉型的趨勢，海事處計劃為在國際海事組織制訂的國際減碳標準中獲得高評級的香港註冊船舶提供綠色優惠，涉及撥款約6,500萬元。具體而言，由2024年至2026年間，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船舶年度營運碳強度指標(Carbon Intensity Indicator (CII))中A或B的評級，每艘船舶每年可獲得2萬元。換言之，每艘合資格的船舶於整個優惠措施期間最多可獲得6萬元。有關措施預計在2024年第二季推出。海事處預計每年現金流量需求如下一

年份	萬元
2024-2025	1,900
2025-2026	2,200
2026-2027	2,400
總計	6,500

在收到相關優惠措施的申請後，海事處會進行文件核對和審批。視乎實際情況，獲批的申請一般會於三個月內獲發放相關款項。我們預計超過1 200艘合資格香港註冊船舶將受惠於此措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1269)

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：

在2024至25年度需要特別留意的事項中，海事處將會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及推出以碳強度指標(CII)評級為基準的綠色優惠措施，請告知本會，兩項措施的優惠詳情及涉及的開支為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

雖然香港船舶註冊費用相對其他主要船旗已極具競爭力，為促進進一步增長，我們將制訂具競爭力的優惠措施，以增加香港船舶註冊處的吸引力。

我們會向船東提供批量註冊優惠，吸引船東在香港船舶註冊處自首次申請日起計24個月內完成兩艘或以上船舶(累計不少於50 000總噸且每艘船舶的船齡在登記時不多於10年)的登記。每艘船舶均可獲得船舶首次註冊費和註冊首年的噸位年費¹的豁免。政府收入在實施此項優惠措施的第一年預計減少約1,200萬元，但隨著新註冊的船舶從第二年開始須支付船舶註冊噸位年費，預計因每年累積的新註冊船舶數量而增加的噸位年費收入自第六年起可抵消因實施此優惠措施而減少的年收入。政府會就實施批量註冊優惠於2024年底前修訂《商船(註冊)(費用和收費)規例》(第415A章)，列明相關規則和申請資格等。

¹ 船舶首次註冊費上限為15,000元(超過500總噸的船舶)；船舶註冊噸位年費上限為77,500元(24,000淨噸及以上的船舶)。

為響應全球航運和港口業綠色轉型的趨勢，海事處計劃為在國際海事組織制訂的國際減碳標準中獲得高評級的香港註冊船舶提供綠色優惠，涉及撥款約6,500萬元。具體而言，由2024年至2026年間，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船舶年度營運碳強度指標(Carbon Intensity Indicator (CII))中A或B的評級，每艘船舶每年可獲得2萬元。有關措施預計在2024年第二季推出。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1281)

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：

受環球經濟影響，根據指標，抵港內河貨船的航次由2022年的48700下跌至2023年的43300，由於貨運量不足，內河駁船難以享用政府提供有效期為一個月的「多程進港許可證」買五送五優惠，就此，政府會否考慮把買五送五的優惠改為買二送二，如會，詳情為何；如不會，原因為何？政府在處理內河船隻進出港手續涉及的預算開支為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

運輸及物流局於2023年12月20日公布《海運及港口發展策略行動綱領》，從四個方向提出10大策略和32項具體行動措施，以支持香港海運及港口業的持續發展需要，當中包括提升港口競爭力及吸引更多貨船來港營運的行動措施。就此，我們將在2024年啟動並完成檢討向內河船隻徵收的許可證費。

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0662)

總目： (100) 海事處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 基本設施
管制人員： 海事處處長(王世發)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

鑒於香港近年來貨櫃吞吐量大幅下滑的趨勢，政府是否能參考海內外各大港口城市的做法，撥出小額預算對於今年香港海港吞吐量做出歷史上首次年初預測，或制定關於海港吞吐量的年度目標，以便能盡早協調業界做出改善？

提問人： 嚴剛議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

香港海運及港口業容易受外圍環境影響，例如全球經濟及貿易需求、地緣政局，以及鄰近港口競爭等多項因素。普遍預期香港面對的外圍環境和貨櫃吞吐量前景將充滿挑戰。地緣政治緊張局勢也可能增加下行風險。鑑於各種因素的不確定性，因此未能進行年初預測，或制定關於海港吞吐量的年度目標。

運輸及物流局於2023年12月20日公布《海運及港口發展策略行動綱領》，從四個方向提出10大策略和32項具體行動措施，以支持香港海運及港口業的持續發展需要，當中包括一系列增強港口競爭力的行動措施，以提升業界的長遠競爭力。要增強香港港口競爭力，運輸及物流局會全力打造香港成為綠色智慧港口，全方位引領全球各地貨源透過船運使用香港港口，共同應對全球航運業為達至零碳目標所帶來的挑戰。運輸及物流局正聯同環境及生態局及其他相關部門，就為本地船舶及遠洋船提供綠色甲醇加注開展可行性研究，預計將於今年內公布行動綱領，把香港打造成航運綠色能源加注中心。

運輸及物流局會在2024年聯同業界前往其他不同地區宣傳，發掘更多新商機，並善用香港世界級的多式聯運網絡優勢，藉著用好港珠澳大橋的契機，加強與粵西地區的物流聯繫，擴大貨源，為港口航運業開拓新機遇。運輸及物流局會繼續憑藉香港自身的獨特優勢擔當粵港澳大灣區內的「超級聯繫人」，並已在2023年5月與廣州市港務局簽訂《穗港大灣區港航事務合作協議》，建立雙方港口及航運事務溝通合作機制。運輸及物流局會尋求與區內其他港口和城市設立合作和交流機制，並聯同業界共同尋找發揮優勢互補的領域，促進雙邊合作。運輸及物流局亦積極與業界擴大香港港口的國際聯繫，以期增加經由香港港口處理的貨物的出發地和目的地。

香港蓬勃的航運生態系統也是吸引國際航運企業使用香港港口的重要要素之一。有見及此，政府在過去數年推出一系列針對航運業的稅務優惠措施，包括船舶租賃、海事保險業務、船舶代理、船舶管理和船舶經紀業務等，以擴大本地海運網絡。為繼續發展高增值海運服務，政府於二〇二四至二五年度《財政預算案》公布在2024年展開進一步優化有關措施的研究。

香港會繼續憑藉自身的獨特優勢，透過各項措施增強港口競爭力，鞏固香港作為區域中轉樞紐港和國際航運中心地位。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2470)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就白石角及周邊地區交通運輸發展，政府可否告知本會：

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

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：12)

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，按2021年人口普查的結果，居於白石角一帶的人口為15 705人。白石角一帶包括吐露港公路東北的科學園以及毗鄰的白石角住宅發展群。此外，根據香港科技園公司的資料，在2024年2月，科學園的工作人口約20 000人。
2. 及 4. 根據創新科技及工業局及發展局提供的資料，馬料水填海計劃下的新增土地主要用作創科發展，香港科技園公司正就此進行初步研究，而土木工程拓展署正就填海工程的技術評估及初步設計開展《馬料水填海工程研究》，當中亦會就填海工程所引致的潛在交通影響進行評

估。上述兩項研究預計於2024年內完成，相關部門會適時公布有關發展詳情。

3. 現時，大學站外澤祥街迴旋處的車流在繁忙時段仍未超過其計劃容量。回覆第(2)部份提及由香港科技園公司進行的初步研究，也會檢視相關地區的交通基建設施，當中包括澤祥街迴旋處。
5. 白石角車站的規劃正由香港鐵路有限公司（港鐵公司）進行中，港鐵公司會盡快完成詳細規劃、相關設計及法定程序，早日開展建造工程。白石角車站工程涉及在現有東鐵線上增建車站，港鐵公司須確保工程安全進行以及鐵路能夠按時恢復正常服務，施工期間亦須考慮東鐵線沿線各區的恆常鐵路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大約只有兩小時。基於以上的限制，港鐵公司正研究推展前期工程的可行性，以期盡快完成項目。此外，港鐵公司亦正研究採用不同的建築方法，例如「組裝合成」建築法（MiC）及「裝配式設計」（DfMA），以增加效率，縮短工期。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2491)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (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(陳美寶)

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：

- 籌備進展為何；
- 預計興建時間為何；
- 預算為何；
- 會否就興建計劃諮詢新一屆區議會；如否，請說明原因；
- 政府計劃何時就計劃提交立法會審議？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

路政署正就「大埔廣福行車橋」工程計劃作勘查研究，並將適時按既定程序推展項目。我們會持續審視如何更有效運用公共資源及工程開支的效益，並因應最新的發展情況，包括政策發展及政府財政狀況等，持續檢視在規劃中項目的優次緩急，適當調整推展進度。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2492)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就興建沙田T4號主幹路事宜，政府可否告知本會：

- 鑑於政府現正擴闊大埔公路和已實施三隧分流及不同時段不同收費等政策措施，政府會否重新評估T4號主幹路的效用；如會，詳情為何；如否，原因為何
- 此外，政府亦有意擴展獅子山隧道和興建沙田繞道，政府會否重新評估T4號主幹路的成本效益；如否，請說明原因；
- 鑑於現時早上繁忙時間最為擠塞的是連接大學站和馬鞍山的T6橋，有關擴闊工程的工作進展如何；
- 承上題，會否加快上述工程的興建；如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

就新界東而言，政府正推展一系列的主要幹道項目，當中包括建造中的大埔公路（沙田段）擴闊工程、正在申請撥款以開展建造工程的T4號主幹路、規劃中的獅子山隧道改善工程及大老山公路T6橋擴闊工程。我們預期在上述工程完成後，新界東的主要幹道網絡將大致能滿足短期至中期直至2041年的運輸及物流需要，而大部份現有及預期出現的交通瓶頸將得以紓緩。上述各個基建項目均有其獨特功能，能針對性地改善新界東道路網絡中的不同範疇。T4號主幹路配合大埔公路（沙田段）擴闊工程，可即時增加大埔公路（沙田段）的容車量，同時針對性地紓緩沙田、火炭、石門等地區內的主要路口和迴旋處的交通壓力。另一方面，大老山公路T6橋擴闊工程及獅子山隧道改善工程能直接加大往返新界東及市區的主要幹道的容車量，有效紓緩交通情況。

長遠而言，為配合「北部都會區」及新界東北的持續發展，在上述推展中的主要幹道項目的基礎上，我們於《香港主要運輸基建發展藍圖》進一步建議推展沙田繞道，增加一條直接往返「北部都會區」及「維港都會區」的南北走廊，以紓緩新界東現有南北走向的主要幹道（包括吐露港公路、大埔公路、尖山隧道、獅子山隧道和大老山隧道）預期將承受的交通壓力。

T4號主幹路作為新界東策略性項目之一，將提供一條直接路線，連接城門河道兩岸現有的主幹路，讓車輛可通過青沙公路或城門隧道直接往來馬鞍山／沙田東與荃灣／西九龍，無需駛經沙田區內的主要幹路，包括大埔公路（沙田段）及大老山公路T6橋，從而紓緩沙田區內的交通情況，進而惠及馬鞍山、大埔和北區往返沙田／荃灣／九龍的居民，便利出行。

沙田作為新界東的交通樞紐，是往返荃灣／九龍和北區、大埔、馬鞍山各區駕駛者的必經之地。現時繁忙時間沙田不少主要路口和迴旋處均十分擠塞，大埔公路（沙田段）的擠塞情況尤其備受公眾關注。交通數據顯示沙田區內近一半車流的目的地為沙田以外的地區，反映沙田區交通擠塞並不單單是地區問題，而是會成為整個新界東的交通瓶頸。再者，隨着馬鞍山／十四鄉／樟木頭一帶的房屋發展項目分階段落成，陸續遷入的超過5萬名市民的交通需求，將令到現有的交通基建超出負荷，車流更有機會出現倒灌的情況。雖然大埔公路（沙田段）擴闊工程預計今年內完成，但根據交通影響評估數據分析，大埔公路（沙田段）的交通容量在擴闊工程完成後的未來數年間會再度開始飽和，擠塞情況會於2034年愈趨嚴重。

我們詳細分析了交通數據，並已考慮最新的發展參數，當中包括大埔公路（沙田段）擴闊工程、過海隧道分時段收費，並計及獅子山隧道改善工程及沙田繞道完成後的交通狀況等因素，確定T4號主幹路項目的交通效益，不但紓緩地區的交通情況，更有助分流交通，為新界東北的持續發展發揮策略性的功能。因此，T4號主幹路、獅子山隧道改善工程、擴闊T6橋，以及沙田繞道均在處理新界東不同路段和流向的交通問題，彼此互補，以進一步完善整體道路網絡。

若得到立法會財務委員會批准撥款，T4號主幹路預計於6年內建成，可有效將馬鞍山／沙田東往荃灣／西九龍的車輛分流，即時釋放大埔公路（沙田段）的容車量，並針對性紓緩沙田、石門、馬料水等地區內的交通壓力，解決現時逼切的交通需要。如不推展T4號主幹路工程項目，沙田以至馬鞍山區內的交通擠塞問題將持續惡化，甚至堵塞新界東的交通網絡，將會影響到整個新界東北部，包括沙田區、大埔區和北區居民的出行。

就大老山公路T6擴闊工程，路政署現正就工程項目進行勘測研究和設計，並將適時按既定程序推展項目。我們會持續審視如何更有效運用公共資源及工程開支的效益，並因應最新的發展情況，包括政策發展及政府財政狀況等，持續檢視在規劃中項目的優次緩急，適當調整推展進度。

管制人員的答覆

(問題編號：1021)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

1. 政府在2023年7月推出與機管局一同推行「運輸業輸入勞工計劃－航空業」，以應對航空業人手短缺問題，請問：
 - (a) 計劃的申請數目及審批情況分別如何？
 - (b) 參與申請的航空公司分別為何？
 - (c) 上述申請的職位為何？
2. 當局預期上述計劃將會如何紓緩航空業不足的情況？
3. 未來會否繼續推行相關計劃？如有，詳情為何？

提問人：陳恒鑞議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

1 & 2. 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，適度容許與香港機場管理局（機管局）有直接合約關係的航空業相關公司申請輸入勞工，配額上限為6 300個，以支持香港航空交通的持續復蘇。

於計劃第一輪申請中，我們共批出來自28家合資格公司的申請，涉及2 841個配額，涵蓋計劃下所有10個工種：

1. 地勤人員
2. 機坪服務員
3. 機艙工作員
4. 飛機維修技工／技術員
5. 牽引車司機
6. 倉務處理員／貨站服務員

7. 機械／升降台操作員
8. 客戶服務員
9. 飛機拖車司機
10. 維修員

截至2024年3月7日，約1 020名輸入勞工已到港工作。

3. 我們於3月13日至3月26日期間接受第二輪申請，詳情已於運輸及物流局及機管局的網頁公布。政府亦會密切留意計劃的執行情況，並會考慮香港勞動人口變化及業界需求等因素以及計劃下的持份者諮詢小組對計劃相關事宜的意見，適時檢討及優化計劃。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3294)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局表示會繼續制定跨境交通安排並監督實施情況，包括與廣東省和澳門有關當局一同執行跨境車輛規管制度；並於24/25年度需要特別留意事項中，指會按情況與廣東省和澳門有關當局繼續一同制定跨境交通安排，並監督實施情況。

1. 請問，當局提及與澳門一同執行跨境車輛規管制度，相關制度詳情為何？截至現時為止，有關進展及措施細節將會何時公布？
2. 就與廣東省和澳門制定跨境交通安排及監督實施情況，請提供詳情及擬備新措施推行時間表

提問人：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：45)

答覆：

港珠澳大橋（大橋）自2018年10月開通以來，為粵港澳大灣區互聯互通及整體發展帶來重大機遇。粵港澳三地政府一直緊密合作，因應有關管制站及各自連接路的承受能力，推展各項新的跨境交通措施，以循序漸進的方式增加使用大橋的車輛。

在港澳跨境交通安排方面，港澳私家車的配額制度由香港及澳門當局共同管理，現時共發放配額10 400個，其中5 000個為2023年內新增配額。此外，大橋澳門口岸跨境貨物轉運站（澳門口岸轉運站）已於2023年8月起投入運作，香港貨車可由香港經大橋到澳門口岸轉運站交收貨物，並可同時將澳門輸港的貨物運送回港；而澳門貨車經大橋來港後可前往位於香港國際機場的物流設施交收貨物，並可同時將香港輸澳的貨物運送回澳門。

在粵港跨境交通安排方面，粵港私家車常規配額制度的配額由內地當局批出，現時批予私家車使用大橋的配額為21 000個。至於「港車北上」方面，

自計劃於2023年7月實施以來，我們一直密切留意實施情況，適時推行優化措施為申請者提供更佳便利及出行體驗。例如在接受申請數目方面，由開放申請後首星期每個工作天接受200個申請，已增加至現時每個工作天接受300個申請，足夠應付需求；在預約出行方面，為令出行安排更靈活，由2023年10月起每天出行時段已由6個調整至4個，而指定日子預約安排亦已於2024年2月作優化，縮短預約出行的期限及取消預約出行的期限（分別由2個曆日及3個曆日縮短至出行日子前一個曆日的中午12時或之前）；在車輛查驗方面，在香港專設為「港車北上」車輛查驗中心已由最初1間增加至現時3間，服務時間亦延長至晚上及週末；以及由2024年3月起，若申請人在其車輛查驗合格後的2年內再次提交「港車北上」申請，而申請人的內地電子臨時入境機動車牌證仍然有效，及申請人及車輛維持不變，可獲豁免進行車輛查驗。

我們會繼續抓緊大橋帶來的機遇，優化現時大橋通行措施，亦會與粵澳保持緊密合作，適時公布和推行各項安排，攜手帶動大灣區的發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0327)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

本年度政府會繼續推展《鐵路發展策略2014》所建議鐵路項目，當中包括南港島綫（西段）。去年12月政府指南港島綫西段放棄採用重鐵，可否告知：

- 1) 上述路線放棄採用重鐵後，能否配合華富邨的重建計劃時間表；以及新規劃衍生額外的設計時間及費用為何；
- 2) 會否向當區居民解釋修訂設計的原因及最新走線；若會，預留多少人手宣傳最新安排。

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

(1)

政府一直積極推進南港島綫（西段）的規劃工作，以連接香港仔、華富及數碼港等地區至南港島綫黃竹坑站和港島綫香港大學站。鑑於沿綫地勢起伏，受重型鐵路的爬升能力所限，南港島綫（西段）部分路段須深入地底，其運輸及成本效益皆不理想。有見及此，我們於去年12月發表的《香港主要運輸基建發展藍圖》中表示正研究有否合適的替代運輸系統能滿足該走綫的運輸需求，同時能提高項目的技術可行性及整體成本效益。我們會繼續推行相關規劃工作，目標於今年內敲定合適技術方案，以期鐵路項目能配合華富邨重建計劃的時間表。在研究不同技術方案時，我們亦會評估相關方案的推展時間表及建造成本。因此我們需要在敲定技術方案後才能提供這方面的資料。

(2)

政府及香港鐵路有限公司會適時就南港島綫（西段）的設計及走綫諮詢居民。項目的推展工作由路政署利用現有資源進行。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0328)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局早於2021年公佈，預計於2022/23財政年度成立設立新的鐵路署。在2024至25年度需要特別留意的事項提到，會繼續籌備成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。政府可否告知：

- 1) 成立鐵路署最新的時間表為何；以及上述部門延遲成立的原因；
- 2) 據報導，政府擬合併路政署鐵路拓展處及機電工程署鐵路科，重組為鐵路署，構思中的新架構人手編制為何；政府近年不斷引入智能化概念，預計在重組過程中，能省減多少人手；

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

政府擬議通過將路政署鐵路拓展處、路政署北部都會區鐵路辦事處及機電工程署鐵路科合併，在運輸及物流局轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。考慮到路政署北部都會區鐵路辦事處剛於2023年6月設立，我們正審視成立擬議鐵路署的安排，以配合各個鐵路項目的推展。籌備成立鐵路署的工作由現有人手，包括在路政署鐵路拓展處設立由13個非首長級職位組成的籌備小組處理。該13名職員亦會處理新鐵路項目相關的工作，在2024-25財政年度，他們的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值估算)為1,381萬元。

擬議的鐵路署成立後將設有321個職位，每年整體薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值計算)為3.205億元。在這321個職位中，210個職位(每年薪酬撥款為2.087億元)由路政署鐵路拓展處及北部都會區鐵路辦事處調派，59個

職位(每年薪酬撥款為6,418萬元)由機電工程署鐵路科調派，另有52個新職位(每年薪酬撥款為4,761萬元)則將會在擬議鐵路署下開設。擬議的鐵路署的預計每年營運開支(不包括薪酬撥款)約為9,510萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0329)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通
(3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

本年度政府將會「按情況與廣東省和澳門有關當局繼續一同制定跨境交通安排，並監督實施情況研究」，政府可否告知：

- 1) 去年7月1日正式開展港車北上計劃，預計何時會推出在「粵車南下」計劃；當中涉及多少人手；
- 2) 據報，推出「粵車南下」計劃首階段，會在港珠澳大橋香港口岸人工島上建設停車場配合上述計劃，有關計劃預計落實時間及涉及金額為何；
- 3) 就著跨境交通安排的顧客體驗，政府有否在相關口岸例如港珠澳大橋進行出入境旅客調查；若有，涉及多少人手及開支。

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

香港特區政府歡迎訪客來港，亦認為在粵港澳大灣區共同建設的概念裏，應該致力推動方便和暢順的人員流通。為達至上述目標並加以用好管好港珠澳大橋（大橋），我們正與內地有關部門積極探討「粵車南下」整體的實際方案。香港機場管理局（機管局）正在香港口岸人工島興建自動化停車場，預計首階段建造工程於2024年年底前完成。自動化停車場項目由機管局興建，不涉及額外政府開支。

至於跨境交通服務的顧客體驗方面，政府一直密切監察各管制站（包括大橋香港口岸）的情況，包括把市民透過不同途徑表達的相關意見轉交運輸署及其他有關決策局／部門作適當跟進，以滿足市民的跨境出行需要。

上述有關工作屬運輸及物流局日常工作一部分，所涉及資源並無分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0317)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案演辭163段中，提到政府過去數年推出一系列針對航運業的稅務優惠措施，包括船舶租賃、海事保險業務、船舶代理、船舶管理和船舶經紀業務等，有關措施初見成效。就此，政府可否告知本會：

1. 當局推動海事保險業務發展的具體措施為何，涉及的預算開支為何；及
2. 自2018年香港制定首份人才清單至今，共有多少名海事保險專才符合人才清單資格的申請，獲批申請數目為何；及
3. 鑒於有意見認為，本港要發展成為國際航運中心，對海事保險專才的需求會增加。當局未來對培育和吸引海事保險人才的計劃為何；會否與其他政府部門協作推動？若有，涉及什麼部門及需要預留多少費用？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

1. 為推動高端航運服務業發展，政府自2020年至2022年間推出的一系列針對航運業的稅務優惠措施，包括船舶租賃、海事保險業務、船舶代理、船舶管理和船舶經紀業務等。海事保險方面，《2019年稅務(修訂)(與保險有關的業務的利得稅寬減)條例草案》已於2020年7月獲立法會通過。其中包括為合資格保險業務(包括海事保險)提供半稅優惠(即稅率8.25%，為公司利得稅稅率16.5%的一半)。自2023-24年度起，政府已預留2,000萬元推動高端航運服務業的策略研究、加強業界在國際及大灣區的交流以及擴大每年一度的旗艦活動「香港海運週」。為進一步鞏固香港作為全球海運業務的首選地，政府將在2024年展開進一步優化航運業稅務優惠措施的研究。此外，政府將繼續致力與國際海運組織建立和深化緊密的合作關係。在「香港海

運週2023」，我們成功邀請國際航運保險聯盟和國際保賠協會集團加入成為支持機構之一，將支持機構數目增加至12間。期間，我們亦與有關機構就海事保險發展進行交流。

2. 自2018年至2024年2月底，分別有9宗及10宗涉及人才清單中「海事保險專才」及「專項保險專才」(涵蓋包括海事等不同界別的資深保險專才)的申請，並已全部獲批。

3. 自2014年起，海運及空運人才培訓基金設有專業培訓課程及考試費用發還計劃，資助海運和航空界從業員報讀經基金核准的課程及／或參加考試。合資格的申請人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。截至2024年2月底，計劃涵蓋6個海事保險課程和2個專業考試，合共批出263宗發還費用申請，涉及總額約443,000元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0416)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

2024-25年度需要特別留意的事項中，再次提及繼續籌備成立鐵路署。請當局告知本會：鐵路署至今仍未成立的原因為何；鐵路署目前籌備工作的進展詳情為何，預計何時成立；所涉及的人手編制、薪酬開支和營運開支分別為何？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

政府擬議通過將路政署鐵路拓展處、路政署北部都會區鐵路辦事處及機電工程署鐵路科合併，在運輸及物流局轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。考慮到路政署北部都會區鐵路辦事處剛於2023年6月設立，我們正審視成立擬議鐵路署的安排，以配合各個鐵路項目的推展。籌備成立鐵路署的工作由現有人手，包括在路政署鐵路拓展處設立由13個非首長級職位組成的籌備小組處理。該13名職員亦會處理新鐵路項目相關的工作，在2024-25財政年度，他們的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值估算)為1,381萬元。

擬議的鐵路署成立後將設有321個職位，每年整體薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值計算)為3.205億元。在這321個職位中，210個職位(每年薪酬撥款為2.087億元)由路政署鐵路拓展處及北部都會區鐵路辦事處調派，59個職位(每年薪酬撥款為6,418萬元)由機電工程署鐵路科調派，另有52個新職位(每年薪酬撥款為4,761萬元)則將會在擬議鐵路署下開設。擬議的鐵路署的預計每年營運開支(不包括薪酬撥款)約為9,510萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3190)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2024至25年度需要特別留意的事項中，提及繼續與機管局一同推行「運輸業輸入勞工計劃－航空業」。就此，政府可否告知本會：

- 1.請表列，該計劃推出至今已進行多少輪申請，每輪申請的詳情為何（包括申請宗數、審批通過宗數、涉及的輸入勞工配額、涵蓋的職位等）；
- 2.每輪申請中是否有不獲批准的申請個案，不獲批准的具體理由為何；
- 3.處理該計劃申請涉及到的人手編制及預算開支為何；及
- 4.當局有否評估已投入服務的人員表現如何；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：43)

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，適度容許與香港機場管理局（機管局）有直接合約關係的航空業相關公司申請輸入勞工，配額上限為6 300個。

於計劃第一輪申請中，我們共批出來自28家合資格公司的申請，涉及共2 841個配額，涵蓋計劃下所有10個工種，當中少數申請因不符合下列其中一項計劃基本要求，而未能全數獲批：

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

計劃第一輪的申請和批出配額數目如下：

工種類別	申請配額數目	批出配額數目
1. 地勤人員	728	719
2. 機坪服務員	465	445
3. 機艙工作人員	366	366
4. 飛機維修技工／技術員	390	390
5. 牽引車司機	325	306
6. 倉務處理員／貨站服務員	206	206
7. 機械／升降台操作員	193	193
8. 客戶服務員	90	90
9. 飛機拖車司機	30	30
10. 維修員	96	96
總數	2 889	2 841

處理計劃下的配額申請並不涉及政府的額外開支及人手。截至2024年3月7日，約1 020名輸入勞工已到港工作。

自輸入勞工去年10月開始到港工作後，計劃下持份者諮詢小組的僱主代表均反映，有關勞工能有效紓緩人手方面的壓力。政府與機管局亦推出不同措施，例如由香港國際航空學院舉辦為期兩天的基礎培訓課程，以及由勞工處和廉政公署代表講解僱傭權益及提升輸入勞工的反貪意識等，以協助勞工適應香港工作環境。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2403)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局繼續監督《香港主要運輸基建發展藍圖》所公布主要運輸基建項目的策略性規劃工作，及多個道路項目的規劃或推展工作及建造工程。就此，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(如適用)及(vii)超支／追加預算(如適用)及研究或顧問費用(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								
大埔公路(沙田段)擴闊工程								
青山公路青山灣段擴闊工程								
連接葵青交匯處上斜路至葵涌道天橋工程								
擴闊福亨村路工程(介乎青山公路－藍地段至福亨村里)								
沙田T4號主幹路								
荃青交匯處改善工程								
匡湖居至西貢市之間的西貢公路分隔車道工程								
屯門繞道								
屯門龍富路及海榮路擴建工程								
十一號幹線(元朗至北大嶼山段)								
青衣至大嶼山連接路								
元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程								
獅子山隧道改善工程								
青衣至大嶼山連接路								
元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程								
獅子山隧道改善工程								
大老山公路T6橋擴闊工程								
粉嶺公路改善工程(白石凹交匯處至寶石湖路交匯處)								
粉嶺繞道(西段)								
元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程								
荃灣路擴闊工程								
港島西至大嶼山東北連接路								

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：19)

答覆：

1. 有關施工中項目的所需資料表列如下：

	動工日期	目標完工日期	道路總長度(公里)(見註1)	設計容車量(每小時小客車)(見註2)	建造工程的核准工程預算(百萬元)(見註3)	研究／設計的核准工程預算(百萬元)(見註3)
中九龍幹線	2017年12月	2025年	約4.7	5 400	42,363.9	206.9 (顧問設計費及地盤勘測工作)
大埔公路(沙田段)擴闊工程	2018年7月	2024年	約1.1	往九龍方向: 5 785 往大埔方向: 5 440	2,739.7	43.2 (詳細設計及地盤勘測)
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)
青山公路青山灣段擴闊工程	2020年11月	2024年	約1.9	3 000	755.2	不適用
連接葵青交匯處上斜路至葵涌道天橋	2021年6月	2025年	約0.5	8 200	472.0	不適用
擴闊福亨村路工程(介乎青山公路－藍地段至福亨村里)	2022年10月	2025年	約0.6	1 100	72.8	不適用

就正在規劃階段的項目，其預算工程費用需在勘測和設計工作完成後方能確定。我們會持續審視如何更有效運用公共資源及工程開支的效益，並因應最新的發展情況，包括政策發展及政府財政狀況等，持續檢

視在規劃中項目的優次緩急，適當調整推展進度。有關項目的預計道路總長度、設計容車量及研究／設計的核准工程預算表列如下：

	預計道路 總長度 (公里) (見註1)	設計容車量 (每小時 小客車) (見註2)	研究／設計的 核准工程預算 (百萬元) (見註3)
十一號幹線(元朗至北大嶼山 段)	約15.0	檢視中	319.0 (勘查研究)
屯門繞道	約10.0	檢視中	不適用
青衣至大嶼山連接路	約6.9	檢視中	695.0 (勘查研究及 詳細設計)
匡湖居至西貢市之間的西貢公 路分隔車道工程	約4.6	3 000	不適用
元朗公路(藍地至唐人新村段) 擴闊工程	約3.0	檢視中	不適用
沙田T4號主幹路	約2.3	3 600	34.7 (詳細設計及 工地勘測)
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)
荃青交匯處改善工程	約0.8	不適用	不適用
大老山公路T6橋擴闊工程	約0.7	檢視中	不適用

經諮詢發展局後，有關正在規劃階段的港島西至大嶼山東北連接路、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)的資料如下：

	預計道路 總長度 (公里) (見註1)	設計容車量 (每小時 小客車) (見註2)	研究／設計的 核准工程預算 (見註3)
港島西至大嶼山東北連接路	約13	檢視中	見註4
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
粉嶺繞道(西段)	約2	1 250	見註5

- 註1： 因應各項目所包含的工程不盡相同，部份項目除道路建造工程以外，亦可能涉及受影響設施的重置工程以及改善工程等非道路建造工程，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。目前有關項目在建造階段並沒有出現實際支出高於預算的情況。
- 註4： 工程技術可行性研究屬項目編號5768CL - 「中部水域人工島相關研究」的核准工程預算(5.504億元)的一部分。
- 註5： 詳細設計及工地勘測屬項目編號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」的核准工程預算(7.645億元)的一部分。
2. 上述道路基建項目涉及的工作由有關決策局及政府部門的現有人力資源處理，涉及的人手和薪酬開支沒有詳細分項。根據最新規劃資料及所有建造及規劃中的主要運輸基建項目的落成情況，政府會就規劃中的運輸基建項目的落成時間表作全盤考慮，有序地推展各個項目，以應付長遠發展項目的運輸及物流需求。
3. 對於道路基建項目的安全、質量、工期及成本控制，政府一向有嚴格審核和監察機制，並會定時檢討有關成效。在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：2405)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二四至二五年度內，運輸及物流局將會繼續籌備成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。就此，可否告知本會：

1. 當局籌備成立鐵路署工作的最新進度及詳情為何；
2. 請按職級列出擬議鐵路署涉及的人手、編制、薪酬及營運開支分別為何；
3. 2024-25年度的開支預算有否涵括成立鐵路署所涉及的開支；
4. 有否為成立鐵路署設立時間表；如有，詳情為何；如否，原因為何；
5. 鐵路署是否因為北部都會區鐵路辦事處的成立而遭擱置；當局上一個財政年度表示沒有放棄成立鐵路署，只是先後次序問題，成立鐵路署的時機或須具備的條件為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

政府擬議通過將路政署鐵路拓展處、路政署北部都會區鐵路辦事處及機電工程署鐵路科合併，在運輸及物流局轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。考慮到路政署北部都會區鐵路辦事處剛於2023年6月設立，我們正審視成立擬議鐵路署的安排，以配合各個鐵路項目的推展。籌備成立鐵路署的工作由現有人手，包括在路政署鐵路拓展處設立由13個非首長級職位組成的籌備小組處理。該13名職員亦會處理新鐵路項目相關的工作，在2024-25財政年度，他們的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值估算)為1,381萬元。

擬議的鐵路署成立後將設有321個職位，每年整體薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值計算)為3.205億元。在這321個職位中，210個職位(每年薪酬撥

款為2.087億元)由路政署鐵路拓展處及北部都會區鐵路辦事處調派，59個職位(每年薪酬撥款為6,418萬元)由機電工程署鐵路科調派，另有52個新職位(每年薪酬撥款為4,761萬元)則將會在擬議鐵路署下開設。擬議的鐵路署的預計每年營運開支(不包括薪酬撥款)約為9,510萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2413)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局繼續監察3條過海隧道在實施不同時段不同收費後的交通情況，並決定如何推展中環電子道路收費先導計劃；就此，可否告知本會：

1. 未來一個財政年度，用於監察3條過海隧道實施不同時段不同收費的人手編制及涉及開支為何；
2. 當局探討推行電子道路收費計劃超過40年，並前後進行4次研究，每次涉及的研究費用分別及相關開支詳情分別為何；
3. 本會議員曾詢問當局，日後若推行電子道路收費計劃，會否考慮讓使用潔淨燃料的車輛(例如電動車、氫能車輛)在進入指定區域時可獲豁免收費；當局表示會考慮建議，但重申於2035年停止為使用傳統能源的私家車進行新登記，是否意味著2035年前均不會推行中環電子道路收費先導計劃；
4. 決定推展中環電子道路收費先導計劃的具體的條件及時機為何，與3條過海隧道實施不同時段不同收費的必然關係為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

1. 監察3條過海隧道實施分時段收費的工作主要由相關部門現有人員執行，屬於整體職務，故涉及的開支及人手沒有詳細分項。
2. 政府過去4次進行有關電子道路收費的研究資料如下：

研究名稱	完成年份	顧問費用
電子道路收費試辦計劃	1985年	3,650萬元
電子道路收費可行性研究	2001年	7,500萬元
交通擠塞收費運輸模型 - 可行性研究	2009年	594萬元
中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃 - 可行性研究	2022年	1,707萬元

3. 推展電子道路收費的目的，是透過價格誘因減少車輛進入收費區道路的數目，鼓勵駕駛人士轉乘公共交通工具，或在非繁忙時間駕車進入收費區。從交通管理角度而言，不論車輛是否使用潔淨能源或燃油，均會佔用路面空間，同樣可能造成交通擠塞，故此淘汰燃油車的步伐與推行電子道路收費的時間並無直接關係。
4. 政府一直以多管齊下的方式處理中環及其鄰近地區的交通擠塞情況，包括利用人工智能及自動車牌識別技術在中區測試「自動交通執法系統」、調節干諾道西及東邊街路口的交通燈號時間等，以打擊交通違法行為並疏導該區繁忙時間的車流。中環核心商業區毗鄰西隧和紅隧的港島出入口，不少使用3條過海隧道的車輛會以中環核心商業區為目的地，其交通情況與過海交通變化息息相關。3條過海隧道「分時段收費」實施後，得到駕駛人士的配合和調整出行安排，正見成效，隧道口的整體車龍和塞車情況已有舒緩。然而，「分時段收費」是一個新的收費安排，實施至今只有約三個月，過海交通情況未必穩定。駕駛人士仍需要時間調整出行習慣，包括路線選擇、出行時間、出行模式等。運輸署須持續觀察過海交通，以及其對港島北各區（包括中環）的交通影響，現階段未有整全的數據為「分時段收費」實施後對中環交通的影響作出穩妥的評估。政府必須小心評估電子道路收費計劃對交通及社會所帶來的影響，需要考慮計劃對道路使用者和區內居民的影響，乃至當前社會整體的經濟情況，因此，在中環及其鄰近地區實施電子道路收費未有落實時間表。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3096)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

綱領(3)2024-25年度的撥款較2023-24年度的修訂預算增加4,870萬元(21.0%)，主要由於其他運作開支和非經常開支項目的現金流量需求增加，部分增加的開支，因淨減少1個職位而抵銷。就此，政府可否告知本會：

1. 新增開支涉及的運作開支和非經常開支項目的分目詳情；
2. 減少1個職位而抵銷的開支的詳情為何；
3. 當局有否透過重訂工作優次、內部調配、精簡程序及提升效率，推展各項新政策及措施，以減少運作開支和非經常開支；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

1.
2024-25年度綱領(3)海空交通及物流發展的撥款較2023-24年度的修訂預算增加4,870萬元(21%)，主要由於預期非經常開支項目「第三方物流服務供應商資助先導計劃」和「海運及空運人才培訓基金」的現金流量需求，以及用以支援海運和物流的相關工作(包括各項外部推廣香港工作和活動)開支會增加。

2.
有關職位為一個有時限的民航事務主任職位。該職位於2020年開設，主要負責協助規管小型無人機操作方面的工作。《小型無人機令》(第448G章)相關立法工作已經完成，並已於2022年6月1日生效。因此，該職位將會在2024-25年度內刪除。

3.

今年《預算案》宣布在不影響綜緩及公共福利金等計劃的前題下，於2026-27年度削減各政策局及部門經常開支1%。運輸及物流局將全力配合，我們會透過重整工序或重訂工作的緩急優次，騰出資源作內部重新分配，改善現有服務或推展新服務，以提高運用資源的效率。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2314)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「三鐵三路」項目中的「中鐵線」，政府可否告知本會：

1. 根據局方在2023年12月發佈的《香港主要運輸基建發展藍圖》，中鐵線的建議落成時間為2039年及以後；在此年份之前，現階段局方有無建議就中鐵線工程開始(a)收集意向書、(b)勘查研究、(c)環境影響評估、(d)正式動工的時間表；
2. 鑒於現時每逢繁忙時間，乘客難以在錦上路站登上屯馬線南行列車，局方及港鐵將有何措施緩解此問題；
3. 現階段，局方有否(a)建議中鐵線(i)採用何種技術規格、(ii)列車車卡數為何、(iii)載客能力為何；(b)考慮先興建錦上路至荃景圍段，以期縮短工程時間；及(c)考慮將中鐵線與北環線實施貫通運行，以方便來往北部都會區的乘客無須在錦上路站轉車；
4. 在2024-25年度，局方就推展中鐵線的所耗費的(a)人手、(b)薪酬開支、(c)顧問費用（如有），及(d)總顧問費用（如有），分別為何？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

1, 3及4

政府正有序地推展《香港主要運輸基建發展藍圖》中各個主要運輸基建項目。個別項目的推展詳情將取決於其詳細工程、環境、經濟效益及財務研究的結果，以及屆時最新的需求評估、技術及科技應用水平，以及是否有足夠的資源等因素。此外，個別項目亦可能因規劃參數出現變化而需要重新考慮，或就推展時間表及走線作出相應調整。

我們正為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，以及安排邀請鐵路營運商提交項目建議書等。有關工作由運輸及

物流局及路政署的現有人力資源處理，我們並沒有這一項工作的人手及薪酬開支的分項數字。

根據初步評估，中鐵線會以重鐵模式建造。待項目進入詳細工程研究階段，我們將能確定中鐵線的進一步詳情，包括走線及車站位置、列車車卡數、對環境及鄰近地區的潛在影響、接駁與營運安排，以及建造時間表等。政府會適時按項目的最新情況提供進一步資料，並進行諮詢工作。

2. 香港鐵路有限公司（港鐵公司）一直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。為了疏導錦上路站的乘客，港鐵公司會在繁忙時段安排車站職員加強呼籲乘客前往月台較少人的位置候車，並於有需要時實施客流管理措施。根據港鐵公司的觀察，滯後的乘客一般均可登上下一班列車。此外，港鐵公司亦安排了兩班在平日早上繁忙時段由天水圍站開出的特別班次，以提升承載能力，疏導較繁忙車站（包括錦上路站）的人流。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1582)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

北部都會區的運輸基建

就北部都會區的運輸基建工程撥款事宜，政府可否告知本會：

- 1 由於運輸及物流局已公佈香港主要運輸基建發展藍圖，預計在2024-2025財政年度，用於北都的運輸基建工程撥款為何？
- 2 北都公路現分為兩段，走線由天水圍到打鼓嶺，預計2039年後才全線完工，會否考慮引入協助或其他方法再壓縮工程時間，以符合公眾期望？

提問人：陳月明議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

1 及 2

《香港主要運輸基建發展藍圖》(下稱《藍圖》)闡述了各項與「北部都會區」相關的主要運輸基建項目。為加強「北部都會區」內及跨境的連接，我們會推展港深西部鐵路(洪水橋至前海)、北環線支線、洪水橋站、北環線和古洞站、北環線東延線、新界東北線、北都公路、粉嶺繞道、元朗公路擴闊工程，以及粉嶺公路改善工程。至於「北部都會區」與「維港都會區」的連接方面，我們會推展中鐵線、十一號幹線、沙田繞道、屯門繞道、青衣至大嶼山連接路、荃灣路擴闊工程、大老山公路T6橋擴闊工程、獅子山隧道改善工程，以及交椅洲人工島相關的港島西至洪水橋鐵路及港島西至大嶼山連接路。項目的整體推展情況如下。

跨境鐵路項目方面，政府會繼續透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」推展跨境鐵路項目，包括港深西部鐵路（洪水橋至前海）及北環線支線。上述項目的研究正在進行中，現階段未能提供進一步資料。

本地鐵路項目方面，北環線第一期古洞站經已在2023年動工，而洪水橋站和北環線主線亦分別會於2024年及2025年動工，並在2027年起陸續完成。上述項目透過「鐵路加物業」模式由香港鐵路有限公司（港鐵公司）推展，不涉及政府的核准工程預算。

《藍圖》闡述的主要道路建設方面，目前已獲撥款的項目如下：

項目	核准工程預算 (以按付款當日價格計算)
粉嶺繞道東段	建造工程屬項目編號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」的工程核准工程預算(173.20億元)的一部分
青衣至大嶼山連接路	6.950億元 (勘查研究及詳細設計)
十一號幹線	3.190億元 (勘查研究)
獅子山隧道改善工程	2.407億元 (首階段設計及工地勘測)
港島西至大嶼山東北連接路	工程技術可行性研究屬項目編號5768CL-「中部水域人工島相關研究」的工程核准預算(5.504億元)的一部分

政府正計劃於2024年尋求立法會工務小組委員會及財務委員會批准撥款委聘顧問為北都公路進行勘查研究及設計，並於獲批撥款後立即展開研究工作。在可行的情況下，北都公路勘查研究下的各項工作將盡量同步進行，以加快項目的推展。我們會於勘查研究中制訂北都公路的推展時間表，當中會考慮合適的推展模式和分階段落成等安排，務求適時滿足「北部都會區」的運輸及物流需要。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1583)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

北部都會區內鄉郊現有道路改善

北部都會區範圍內的現有道路和村路落成多時，個別甚至是單線雙程行車，以及去年世紀暴雨，反映新界多個現有道路水浸的問題，就此，政府可否告知本會：

1 由於運輸及物流局已公佈香港主要運輸基建發展藍圖，區內的居民包括鄉郊居民希望盡快知悉區內現有道路的升級計劃以及道路應對極端氣候的短、中、長期措施，政府可否告知，如有，詳情為何？

2 承上，針對區內的單線雙程行車，例如蓮麻坑路個別路段，有無升級計劃？

提問人：陳月明議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

政府會按「基建先行」的規劃理念，為發展地區提供運輸基建設施及因應運輸及物流需求改善區內的現有道路，包括檢視改善現行單線雙程道路的需要及可行性，以滿足市民的出行需要。就蓮麻坑路方面，路政署已進行蓮麻坑路西段擴闊工程，包括將一段介乎平原河與坪輦路之間的蓮麻坑路擴闊為雙線不分隔行車道，有關工程已於2023年年底大致完成。

在規劃北部都會區的新發展區時，政府會進行規劃及工程研究，當中會進行交通影響評估及就新發展區內的道路提出建議道路網，亦會提出一些需要的地區性道路改善工程。這些工程既能滿足新發展所帶來的運輸及物流

需要，亦可改善區內的交通狀況。此外，在推展新發展區時，政府會諮詢地區人士的意見，在適當的情況下改善鄰近鄉郊地區的交通連繫。

為應對氣候變化，新發展區的擬議土地及道路平整水平會比過去的新市鎮高，以預留足夠空間應付暴雨和水位上升。在設計擬議道路和道路排水系統時，工程部門會參考最新的相關設計手冊和指引，並諮詢有關部門的意見。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1881)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於「運輸業輸入勞工計劃－（「計劃」），政府可否告知本會：

（一）按工種劃分，「計劃」第一輪的申請配額數目、批出配額數目及不獲批出配額數目及其原因分別為何；

（二）就第（一）項所述的批出配額，列出申請公司的名稱及其獲批輸入勞工的數目（按工種劃分），以及獲批輸入勞工已抵港數目及其每月工資中位數；及

（三）自計劃推行至今，有否進行調查以了解「計劃」對相關本地工友的薪酬待遇的影響；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：36)

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，適度容許與香港機場管理局（機管局）有直接合約關係的航空業相關公司申請輸入勞工，配額上限為6 300個。

於計劃第一輪申請中，我們共批出來自28家合資格公司的申請，涉及2 841個配額，涵蓋計劃下所有10個工種。當中少數申請因不符合下列其中一項計劃基本要求，而未能全數獲批：

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

計劃第一輪的申請和批出配額數目如下：

工種類別	申請配額數目	批出配額數目
1. 地勤人員	728	719
2. 機坪服務員	465	445
3. 機艙工作人員	366	366
4. 飛機維修技工／技術員	390	390
5. 牽引車司機	325	306
6. 倉務處理員／貨站服務員	206	206
7. 機械／升降台操作員	193	193
8. 客戶服務員	90	90
9. 飛機拖車司機	30	30
10. 維修員	96	96
總數	2 889	2 841

截至2024年3月7日，約1 020名輸入勞工已到港工作。我們從計劃下的持份者諮詢小組得悉，自計劃推出以來，業界相應上調了本地勞工的薪酬。我們沒有收編相關數據。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3087)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

香港國際航空學院成立至今，當局可否告知本會：(1) 過去三年(2023，2022及2021)招收學生的數目為何？(2) 過去三年(2023，2022及2021)畢業學生投身本港航空業的比例？(3) 過去三年(2023，2022及2021)及今年預算的營運開支為何？(4) 有沒有計劃增加收生人數，為本港航空業培育更多人才？

提問人：陳仲尼議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

政府支持香港機場管理局（機管局）在2016年成立香港國際航空學院（學院），旨在培育航空從業員及專業人才，以配合本地及區域航空界的可持續發展。學院營運以收回成本為原則，並不涉及政府開支及人手。

學院目前提供約115個基礎及專業課程，涵蓋範圍廣泛，以支援學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而設，因此大部分學員均為現職機場僱員。另外，為培訓更多本地飛機師，學院於2023年9月推出首個見習機師培訓課程。

在2021-22年度、2022-23年度及2023-24年度，學院分別向大約37 900、42 300及44 560名（截至2024年1月底數字）學員提供航空培訓。學院將繼續按行業需要，持續更新、優化及擴充培訓課程，為航空業培育更多人才。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1730)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案表示，機管局正與相關政府部門一起研究簡化運送及儲存可持續航空燃料（Sustainable Aviation Fuel，簡稱SAF）的審批程序，以便利更多航空公司在香港使用。此外，機管局最近已展開顧問研究，以了解全球的SAF發展趨勢，並從政策措施和基礎設施等層面提出建議。預計顧問研究今年第3季完成。就此：

- (1) 現時有幾多家航空公司在港使用SAF，佔航空業的整體比例？
- (2) 預計簡化運送及儲存SAF的審批程序將會帶來甚麼具體效益，以及政府有否制訂相關目標；可否提供量化數據作參考；預計最快何時完成有關簡化程序的研 究 ？
- (3) 有關SAF發展趨勢的顧問研究，其研究目的、範圍、費用分別為何；完成研究後，政府將有何後續跟進，包括是否需要修訂現有的法例？

提問人：邱達根議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

(1)

香港其中一家本地航空公司於2022年3月及7月成功在香港國際機場採用了兩個批次的可持續航空燃料（Sustainable Aviation Fuel, SAF）。

(2)

香港機場管理局(機管局)一直與相關政府部門協作簡化運送及儲存SAF的審批程序，以便利航空公司在香港注入SAF。其中，機場燃料基礎設施營運商近日已按照新修訂的《危險品條例》完成牌照更新。經修訂的《危險品條例》使本港危險品(包括SAF)的分類、標記及標籤等規管標準與國際接軌，也使製造、運送、貯存及使用危險品的發牌制度更加完善。機管局會

繼續檢視並適時進一步優化SAF在香港國際機場燃料基礎設施的運送及儲存流程。

(3)

機管局已應政府要求於今年2月就SAF展開顧問研究。研究旨在掌握SAF在國際、國家和地區層面的發展趨勢，包括其需求、供應和使用的現況及未來預測。顧問研究也會就使用和供應SAF，從政策支持、便利措施或基礎設施改善等層面，提出建議供政府考慮。有關研究預計於今年第三季完成，政府會參考機管局的報告作出前瞻性的部署，以訂定推動SAF的發展方向，我們的目標是透過帶動SAF在香港的應用，提高香港國際機場在國際間的競爭力，吸引更多航班往來香港和全球各地。顧問研究不涉及政府開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0395)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「大埔公路（沙田段）擴闊工程」（下稱「工程」），政府可否告知本會：

1. 鑑於當局去年於回覆本會書面問題時提及，相關工程的目標完工日期為2023年下半年，惟最新進度顯示，工程要待2024年底才有機會完工，有否評估，各項工程的分項預算（包括「道路工程」、「改建沙田鄉事會路交匯處」、「噪音緩解措施」、「駐工地人員的薪酬」等）的上漲幅度及金額分別為何，如有，請按分項列出，以及工程的應急費用是否足以支付上述額外開支；
2. 工程延誤的具體原因為何，以及有否措施緩解因工程而導致沙田鄉事會路和現有大埔公路（沙田段）的長時間擠塞情況；如有，開支為何？
3. 當局是否保證，工程將不遲於2024年底前完成，以免出現需要追加撥款的可能性；如否，原因為何？

提問人：周文港議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

1. 土木工程拓展署現正進行大埔公路（沙田段）擴闊工程，以期在2024年年底前將大埔公路擴闊至雙程三線行車道，並會盡快完成餘下的隔音屏障及隔音罩工程。工程的核准工程預算按付款當日價格計算為27億3,970萬元，各項工程的分項預算的價格波動已包含其中。其中，由於工期延誤，駐工地人員的薪酬預算由2.19億元增加至2.45億元。雖然該項目的預算支出較工程開展前的估計為高，但增加的金額可透過應急費用支付。我們預計相關工程費用會控制在核准工程預算之內。
2. 本工程自展開以來遇上了不少挑戰和困難，無可避免對工程進度有所影響，令工期延誤。第五波新冠疫情令不少建造業工人未能上班，建築物

料亦因內地封關而未能按計劃運抵工地，無可避免影響了施工進度。另外，除了需要維持大埔公路於施工期間保持雙向雙線行車外，因受無法預計的地下公用設施（電線、水管、污水管、電訊管線和煤氣管道等）影響，我們需時為這些地下公用設施進行改道和更改工程部分地基設計及其位置，以致工程比預期更具挑戰及耗用更長時間。加上本工程的施工區非常接近東鐵線的鐵路保護區（下稱「保護區」），為加強保障公眾及鐵路安全，我們與香港鐵路有限公司在工程推展期間作出進一步協調後，採取了比原設計更多的保護及預防措施，以提升保護區內的施工安全，相關措施亦增加了工程的所需時間。

3. 我們已與承建商和工程顧問探討及制定所有切實可行的措施來克服挑戰並加快工程進度，以盡早完成工程。根據最新估計，假如餘下工程進度順利，我們正積極爭取於今年第四季或之前將大埔公路擴闊至雙程三線行車道並開放予公眾使用，亦會盡快完成餘下的隔音屏障及隔音罩工程。我們預計相關工程費用會控制在核准工程預算之內。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1565)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在制定跨境交通安排方面，請當局知告本會：

1. 有何措施讓本地以公司名義登記和持有的車輛申請港車北上計劃；
2. 有何措施讓中小企、微企等，在未合符申請中港牌的情況下，利用「港車北上」計劃，讓該等公司名義持有的車輛能夠駛往內地城市；如否，原因為何？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

「港車北上」於2023年7月起實施，便利香港居民以自駕的方式經港珠澳大橋到廣東省作短期商務、探親或旅遊。粵港兩地政府同意參與「港車北上」的車輛須為以個人名義登記的私家車，並與「澳車北上」相關要求一致。往來粵港進行商務的人士，也可以駕駛或乘坐已參與「港車北上」的私家車出行。粵港雙方會密切監察「港車北上」的實施情況，並適時檢視包括申請條件在內的各項安排，以期繼續優化完善。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1567)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

網約車輛已經是世界潮流，讓市民能夠善用座駕創造財富，提供更多交通工具的選擇。請當局告知本會，在打擊利用汽車作非法出租或取酬載客用途的方向下，有否任何實質措施，讓該行為或行業，能夠在可控、備受監管的情況下適度發展；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

政府歡迎利用新科技，包括使用互聯網或流動應用程式召喚／預約出租汽車。在使用新科技或平台的同時，必須合乎法規，以保障乘客的安全及利益，確保道路的有效使用，以及現時有超過九成市民使用的公共交通系統的高效可靠及長遠健康發展。《道路交通條例》(第374章)第52(3)條訂明，任何人不得駕駛或使用汽車，或容受或允許他人駕駛或使用汽車，以作出租或取酬載客用途，除非符合指定條件，包括有關車輛領有有效的出租汽車許可證。警務處會繼續就汽車非法出租或取酬載客採取針對性執法行動，包括收集情報、進行「放蛇」行動，以及對轉介和投訴個案展開調查和跟進等；亦會繼續根據行動優次安排適當資源打擊非法載客取酬活動，並歡迎市民提供資料舉報非法載客取酬活動，警務處定會嚴肅跟進和調查；如有足夠證據，會對相關活動採取執法行動。

與此同時，政府正檢視現有的法例，以期更有效處理非法出租或取酬載客活動；亦正研究如何規管網約出租汽車平台，以期只有的士及持有出租汽車許可證的車輛可透過平台提供服務，加強打擊非法活動。政府計劃於今年年中，就有關規管所涉及的政策和法律觀點，以及海外經驗研究所得的考慮要點，與立法會議員、業界及其他相關持份者進行溝通及聽取意見。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1568)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在剛過去的財政年度，政府和運輸業界，指「禁止另類吸煙產品」令航空貨運受挫。請當局告知本會，請以列表列出，自通過《2023年進出口（修訂）條例草案》後，需經本地運送的另類吸煙產品的貨量為何；另類吸煙產品佔整體貨量百分比為何；就監管另類吸煙產品的運送的工作進度為何？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

隨著《2023年進出口（修訂）條例》於2023年6月30日刊憲並生效，香港海關於同日推出「另類吸煙產品轉運監管計劃」（計劃），以容許另類吸煙產品在計劃監管下從內地經香港國際機場轉運至海外市場，並防止另類吸煙產品在轉運過程中流入本地市場。

計劃實施以來運作暢順，截至2023年12月31日，合共有28家公司成功登記為合資格的營運人，而在計劃監管下經香港轉運至海外的另類吸煙產品貨量共2 665噸。

政府會繼續監管另類吸煙產品轉運的情況，確保計劃繼續暢順運作。

政府沒有另類吸煙產品佔整體貨量百分比的數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1997)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

特區政府為加強本港深度旅遊，鼓勵業界開拓各類型海上旅遊線路及產品，據國務院於2023年發布的有關粵港澳遊艇自由行文件所指，現已於深圳市內實行遊艇自由行實施免擔保政策，是為粵港澳遊艇自由行通航的里程碑式進展，為確保後續本港在接待海上旅遊的承載力，請告知本會：

1. 有否統計以“粵港澳遊艇自由行”來往通航的具體數據？
2. 現時可提供的船隻停泊處及避風泊位規模為何？
3. 當局如何配合政府方針，積極同內地有關部門商討，以推動粵港澳大灣區內遊艇自由行儘早全面落實，以及推動此工作的人手資源為何？

提問人：霍啟剛議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

1. 過去3年，從粵澳地區訪港遊樂船次數如下：

	粵(廣東省)	澳門
2021年	1	1
2022年	3	1
2023年	11	5

過去3年，從香港到訪粵澳地區遊樂船次數如下：

	粵(廣東省)	澳門
2021年	0	0
2022年	0	0
2023年	7	6

2. 全港現時設有14個避風塘，分佈於香港各區水域，共提供422公頃泊位面積供本地船隻使用。在惡劣天氣下，本地船隻除停泊在避風塘外，亦可因應其運作需要在全港18個避風碇泊處停泊。任何本地船隻停泊在避風塘及避風碇泊處均不需向海事處申請。另外，在香港不少地區均設有遊艇會和船會，提供社交、康樂、停泊和維修設施，當中有11個遊艇會和船會會提供船隻停泊服務予訪港內地和外國遊樂船隻。

3. 現時訪港遊樂船隻若要進入香港水域，須辦妥相關政府部門的關務手續，包括衛生署、入境事務處、海事處和海關(如需貨物清關和旅客清關)。根據《商船(本地船隻)(一般)規例》(第548F章)第8條，除非獲海事處允許，否則訪港遊樂船隻不可在香港水域內航行。訪港遊樂船隻的船主如因為參與賽事、前往船廠進行維修或更換停泊位置，可向海事處申請在香港水域內航行。海事處在2016年12月推出一項新措施，讓訪港遊樂船隻的船主在已於本地遊艇停泊處或遊艇會取得泊位並遵從安全及航行規定的前提下，可向海事處申請允許在香港水域航行作樂。由於上述工作涉及多個政策局及政府部門，有關人手編制難以分開量化。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0869)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就港珠澳大橋香港口岸的設施情況，請政府告知本會：

現時仍在興建的港珠澳大橋香港口岸人工島自動化停車場，目前涉及建築的開支明細為何；預計在甚麼時候可開放使用，以及停車場內各類型車輛的泊車位分配為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

香港機場管理局（機管局）正在香港口岸人工島興建自動化停車場，預計首階段建造工程於2024年年底前完成，自動化停車場項目由機管局興建，不涉及額外政府開支。就自動化停車場相關營運資料，機管局會適時公佈。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0870)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

自2023年恢復通關以來，港珠澳大橋的使用量有所回升。為此，請政府告知本會：

1. 在2023年，政府就港珠澳大橋（香港段）的大橋使用費收入為何，以及人手開支、日常營運和維修保養的開支數字為何；及
2. 政府預期對大橋在2024年各類型車輛的使用量分別為何，會為大橋帶來自使用費的收入為何，以及能否收窄收入與開支的差距？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

港珠澳大橋（大橋）管理局根據內地法律成立，作為非營利性事業單位法人，負責大橋主橋的建設、營運、管理和維護（包括財務事宜），以及向使用大橋主橋的車輛收取通行費。

大橋管理局以自收自支的方式營運。大橋主橋收入（包括通行費）由大橋管理局用以償還銀行貸款，以及支付大橋的日常營運及維護的開支。通行費收入並非由香港特區政府收取，我們亦不宜單方面披露有關大橋收入及開支的資料。

隨著粵港澳大灣區進一步互聯互通，將會有更多各類型車輛使用大橋往來香港與廣東省及澳門。三地政府將密切留意大橋的營運情況，並持續研究可行的優化方案，包括繼續推出措施增加大橋的車輛流量，藉以善用大橋。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1169)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府在預算案演辭第180段中提出今年全面檢討「海運及空運人才培訓基金」(基金)在吸引人才和促進業界人力發展的成效，以加強物流業的推廣和人才發展工作。就此，當局可否告知本會：

1. 請以詳細分項列出，2023-24年度，基金所資助的推廣宣傳活動數目、活動詳情及涉及的資助金額為何；以及
2. 請以詳細分項列出，2023-24年度，基金所推出的專業課程、受惠學生及從業員數目及涉及的資助金額為何？

提問人：葉劉淑儀議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

1. 在2023-24年度(截至2024年1月底)，海運及空運人才培訓基金(基金)所資助的推廣宣傳活動詳情如下：

項目名稱及詳情	資助金額 (萬元)
625海員日活動 - 包括海事常識問答比賽、船舶駕駛模擬器體驗營等	38.7
香港學生大連海事大學「育鯤」輪實習計劃 - 學習航海技術	41.4
香港海事博物館親子同樂日 - 包括免費開放、海洋生態講座、海上清理垃圾示範等	23.8
「我要做船長計劃」推廣活動 - 包括參觀船隻和海運設施，以及中學海事職業講座等	34.2

項目名稱及詳情	資助金額 (萬元)
粵港澳大灣區海事教育和航運發展論壇暨船舶展覽 - 促進香港與大灣區在海事教育和培訓方面的合作	34.1
STEM x 海洋航行器設計/制作比賽 - 本港中小學生比賽，促進海事產業發展和培養創新人才	44.0
大連海事大學「育鯤」輪海運週訪港交流 - 開放「育鯤」輪予公眾參觀	16.9
香港航海學校「維港遊」 - 向本港初中學生和家長介紹海事知識和海運設施	10.3
第二十二屆香港運輸物流學會中學生徵文比賽 - 以航空業為主題	1.1
大專學藝比賽 - 以航空業為主題	8.5

2. 基金支持和鼓勵學生及海運、航空和物流從業員接受相關培訓和修讀專業課程，以提升行業的整體競爭力和專業水平。在2023-24年度(截至2024年1月底)，基金共推出17項培訓資助計劃，受惠人數與涉及資助金額如下：

計劃名稱	受惠人數	資助金額 (萬元)
專業培訓課程及考試費用發還計劃	1 272	465.2
海運和航空業實習計劃	389	524.4
航海訓練獎勵計劃	24	325.3
船舶維修訓練獎勵計劃	11	12.4
本地船舶業訓練獎勵計劃	8	28.9
本地船舶能力提升計劃	63	82.2
香港航海及海運獎學金計劃	3	38.4
香港航運及物流獎學金計劃	8	188.5
香港大學—大連海事大學學術合作計劃	85	74.4
香港大學—上海海事大學學術合作計劃	1	22.2
海外交流學生資助計劃	11	33.0
飛機維修專門課程部分學費退還計劃	10	58.1
香港航空獎學金計劃	22	147.2
航空營運培訓獎勵計劃	53	109.2

基金17項培訓資助計劃中的3項，即海事培訓支援計劃、海事人才培訓資助計劃—法律，以及智慧及綠色物流專業培訓計劃為新推出的措施，正處於推行或審批階段，現時未有相關數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1298)

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

問題：

局方在2023年12月發佈的《香港主要運輸基建發展藍圖》第3.4.5段表示，「由於港島線的容量將因應信號系統的提升而有所增加，而且一些大型規劃發展項目（包括『交椅洲人工島』和『北部都會區』）會長遠改變香港居住和就業人口的分佈，因此經檢視後，政府預期未來港島線可繼續應付需求，直至2046年仍沒有迫切性推展北港島線。」就此，政府可否告知本會：

1. 在《鐵路發展策略2014》至《香港主要運輸基建發展藍圖》9年期間，局方就研究北港島線的所耗費的(a)人手、(b)薪酬開支及(c)顧問費用（如有）分別為何；
2. 假設現時開始推展北港島線，局方有否預計(a)造價（按付款當日計算）、(b)落成時間表、(c)載客能力為何；如否，原因為何；
3. 局方能否提供現時直至2046年港島線(a)載客能力、(b)乘搭人次、(c)班次密度的推算數字；
4. 鑒於現時每逢繁忙時間，金鐘站都會變得非常擠迫，乘搭港島線東行的乘客難以登上即班列車，局方及港鐵將有何措施緩解此問題？

提問人：郭偉強議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

1.

香港鐵路有限公司(港鐵公司)曾就《鐵路發展策略2014》中建議的北港島線進行研究，並向政府提交項目建議書。建議書由運輸及物流局及路政署的現有人力資源處理，我們並沒有這一項工作的人手及薪酬開支的分項數字。

2.及3.

根據港鐵公司提供的資料，港島線目前每小時每方向可載客量為80 000人(以每平方米站立6人計算)。另外，港鐵公司預期港島線的容量將因應信號系統的提升而有所增加。加上一些大型規劃發展項目(包括「交椅洲人工島」和「北部都會區」)會長遠改變香港居住和就業人口的分佈，經審視相關資料和考慮了香港居住和就業人口長遠分佈的改變後，我們預計未來港島線可繼續應付需求，直至2046年仍沒有迫切性推展北港島線。然而，若日後的規劃參數或實際條件出現顯著的變化，我們會適時檢視北港島線的需要性及其設計。

4. 港鐵公司一直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，完善車站空間布局等。

金鐘站是港鐵網絡其中一個最繁忙的轉車站。為紓緩金鐘站的擠迫情況，港鐵公司會在繁忙時段安排車站職員在月台當值，協助乘客上落車及維持秩序。因應月台情況，車站職員會採取適切的客流管理措施，確保月台秩序良好。此外，車務控制中心會按需要加插短途特別班次行走繁忙車站，以應付乘客需求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1299)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

局方在2023年12月發佈的《香港主要運輸基建發展藍圖》第3.4.4段表示，「鑑於沿線地勢起伏，受重型鐵路的爬升能力所限，南港島線（西段）部分路段須深入地底，其運輸及成本效益皆不理想。有見及此，我們正研究有否合適的替代運輸系統能滿足該走線的運輸需求，同時能提高項目的技術可行性及整體成本效益。我們會繼續推行相關規劃工作，目標於2024年內敲定推展南港島線（西段）的合適技術方案。」就此，政府可否告知本會：

1. 政府在發佈《鐵路發展策略2014》及事前進行研究時，有否預視沿線的地勢問題；
2. 在《鐵路發展策略2014》至《香港主要運輸基建發展藍圖》9年期間，局方就研究南港島線（西段）的所耗費的(a)人手、(b)薪酬開支、(c)顧問費用（如有）分別為何；
3. 現階段局方有無屬意替代方案（如採用智慧綠色集體運輸系統）；如有，詳情為何，及如何規劃與現有港鐵網絡的接駁；
4. 假設現時開始(a)按原有重鐵方案或(b)採用智慧綠色集體運輸系統推展南港島線（西段），局方有否預計(i)造價（按付款當日計算）、(ii)落成時間表及(iii)載客能力分別為何；如否，原因為何；
5. 南港島線（西段）將如何配合華富邨重建後居民遷入的時間表；若華富邨重建樓宇入伙後南港島線（西段）仍未通車，局方將有何措施緩解當地交通壓力？

提問人：郭偉強議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1.

在制定《鐵路發展策略2014》時，政府已考慮南港島線（西段）包括運輸需求、工程及營運可行性、環境影響等各方面的因素。然而，個別建議鐵路項目的進一步推展，須取決於日後就項目進行的詳細工程、環境及財務研究結果，以及最新的客運需求評估等因素。

2.

香港鐵路有限公司(港鐵公司)曾就《鐵路發展策略2014》中建議的南港島線（西段）以重鐵方案為基礎進行研究，並向政府提交項目建議書。項目建議書由運輸及物流局及路政署的現有人力資源處理，我們並無這一項工作的人手及薪酬開支的分項數字。

3.及4.

政府正積極推進南港島線（西段）的規劃工作，以連接香港仔、華富及數碼港等地區至南港島線黃竹坑站和港島線香港大學站。正如政府於去年12月發表的《香港主要運輸基建發展藍圖》中表示，我們目標於今年內敲定推展項目的合適技術方案。在研究不同技術方案時，我們亦會評估相關方案的載客量、推展時間表、建造成本、與現有鐵路網絡的銜接等。因此我們需要在敲定技術方案後才能提供這方面的資料。

5.

根據房屋署提供的資料，預計現有華富邨居民於2026年年底開始陸續由華富邨遷移至薄扶林南的5個接收屋邨。至於將來華富邨原址重建的公營房屋，入伙日期預計會在5個接收屋邨全部樓宇落成入伙之後10年(即約2041年)。如《香港主要運輸基建發展藍圖》所載，南港島線（西段）的初步目標落成時間為2034至2038年之間，預期鐵路項目能配合華富邨重建計劃的時間表。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3160)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「運輸業輸入勞工計劃－航空業」，可否告知本會：
1) 截至2024年3月31日，計劃接獲的申請配額數目、批出配額數目分別為何（按職位種類分別列出）；
2) 按照職位列出獲批勞工人數分布為何；
3) 當局計劃於何時推出餘下的配額予航空業界申請；
4) 根據計劃，僱主輸入機場員工須向機管局繳付款項，以補貼本地機場員工的交通費，實施的詳情如何；目前有多少名本地員工受惠？

提問人：林琳議員(立法會內部參考編號：42)

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，適度容許與香港機場管理局（機管局）有直接合約關係的航空業相關公司申請輸入勞工，配額上限為6 300個。

於計劃第一輪申請中，我們共批出來自28家合資格公司的申請，涉及共2 841個配額，涵蓋計劃下所有10個工種。

計劃第一輪的申請和批出配額數目如下：

工種類別	申請配額數目	批出配額數目
1. 地勤人員	728	719
2. 機坪服務員	465	445

工種類別	申請配額數目	批出配額數目
3. 機艙工作人員	366	366
4. 飛機維修技工／技術員	390	390
5. 牽引車司機	325	306
6. 倉務處理員／貨站服務員	206	206
7. 機械／升降台操作員	193	193
8. 客戶服務員	90	90
9. 飛機拖車司機	30	30
10. 維修員	96	96
總數	2 889	2 841

截至2024年3月7日，約1 020名輸入勞工已到港工作。我們於3月13日至3月26日期間接受第二輪申請，詳情已於運輸及物流局及機管局的網頁公布。

(4)

計劃規定，就每名輸入勞工，僱主除了須繳付每月400元的僱員再培訓徵費外，亦須向機管局繳付每月400元的額外款項。機管局將運用有關款項，加上每年自行撥出與僱主所付總額相若的款項，推出針對本地前線員工的交通津貼。機管局預計於2024年上半年內發放首次補貼，稍後將公佈有關詳情。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2705)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局在二零二三年度，是否有根據政府的《物料供應及採購規例》，在未經律政司的情況下，向外聘用律師作顧問服務；如有，有關支出的服務性質和所花費用為何。

提問人： 林新強議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

運輸及物流局委任了律師事務所作為空運牌照局的法律顧問，在2023-24年度，該事務所向空運牌照局提供法律顧問服務，相關的服務費用為港幣392,700元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0595)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

文中提及二零二三至二四年度內，運輸及物流局工作包括籌備成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作，可否告知本會：

1.鐵路署預計何時成立，預定人手編制為何，有多少為調配現有人手，多少為新增職位，營運開支預算為何；及
2.鐵路署成立對繼續推展《鐵路發展策略 2014》所建議鐵路項目及監督跨越二零三零年的鐵路項目的影響。

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

政府擬議通過將路政署鐵路拓展處、路政署北部都會區鐵路辦事處及機電工程署鐵路科合併，在運輸及物流局轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。考慮到路政署北部都會區鐵路辦事處剛於2023年6月設立，我們正審視成立擬議鐵路署的安排，以配合各個鐵路項目的推展。籌備成立鐵路署的工作由現有人手，包括在路政署鐵路拓展處設立由13個非首長級職位組成的籌備小組處理。該13名職員亦會處理新鐵路項目相關的工作，在2024-25財政年度，他們的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值估算)為1,381萬元。

擬議的鐵路署成立後將設有321個職位，每年整體薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值計算)為3.205億元。在這321個職位中，210個職位(每年薪酬撥款為2.087億元)由路政署鐵路拓展處及北部都會區鐵路辦事處調派，59個職位(每年薪酬撥款為6,418萬元)由機電工程署鐵路科調派，另有52個新職

位(每年薪酬撥款為4,761萬元)則將會在擬議鐵路署下開設。擬議的鐵路署的預計每年營運開支(不包括薪酬撥款)約為9,510萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0533)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府近年致力推廣大灣區養老，當局可否告知本會，針對輪椅使用等行動不便長者，會否提供資助或指引，讓他們更便捷往返兩地？

提問人： 林素蔚議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

就便利行動不便的乘客使用公共交通工具往返口岸而言，政府的政策是提供無障礙和暢通易達的公共運輸系統，方便殘疾人士參與和融入社會。運輸署一直與公共運輸營辦商緊密合作，改善殘疾人士和長者設施。

現時，所有服務陸路口岸的專營巴士及口岸穿梭巴士(即皇巴^{註1}及金巴^{註2})均以可接載輪椅使用者的低地台巴士營運，並在車上配置有停泊輪椅的位置。而所有鐵路車站均設無障礙設施，方便有需要的殘疾人士(包括輪椅使用者)使用鐵路前往鐵路口岸。此外，輪椅使用者亦可透過電召服務，預約可載乘輪椅的無障礙的士及復康巴士往返包括深圳灣口岸、落馬洲支線管制站、落馬洲管制站、香園圍管制站及港珠澳大橋香港口岸等。

註1： 落馬洲－皇崗過境穿梭巴士

註2： 港珠澳大橋穿梭巴士

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1609)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

西九龍高鐵自2018年通車，一地兩檢便捷來往內地香港，進一步增強兩地交流。但當前高鐵價錢差別較大，以西九龍到廣州南為例：西九龍直達到廣州南段二等座位售價人民幣215，一等座位售價人民幣344，商務座位售價人民幣645。然而，從西九龍到深圳北，再深圳北到廣州南，分開購買此段路程，則二等座位一共僅需人民幣149.5，一等座位僅需人民幣219.5，與直達段購買相差過百元。商務座位僅需人民幣425.5，相差較大。若從深圳北出發至廣州南，二等座位售價僅為人民幣74.5，一等座售價僅為人民幣99.5。

當局可否告知本會，分段購買路段價格差異的原因為何？且是否會考慮與內地相關部門進行討論，調整西九龍直達至廣州南段高鐵價格？

提問人：林素蔚議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

廣深港高速鐵路（高鐵）香港段連接內地高鐵網絡，票務安排上參照全國高鐵現行做法，並由香港和內地鐵路營運單位一同釐定。在釐定票價時，香港和內地雙方同意西九龍站與各短途站點之間的票價應適當地反映高鐵服務方便快捷的優點，同時為整個社會帶來最大的社會及經濟效益，而不損高鐵的競爭力。

如購買分段列車車票，乘客需於旅程途中等候轉乘另一班列車。相比之下，直達列車在旅程所需時間和方便程度上有明顯優勢，故兩種出行模式適用於有不同需要和考慮的乘客。

- 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： (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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

《2023年進出口(修訂)條例草案》通過以來，電子煙經由多式轉運的數目和價值為何？其中多少為陸空轉運，多少為海空轉運？電子煙佔東莞物流園區-香港國際機場海空轉運比例以重量計以及價值計分別為多少？

提問人： 林哲玄議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

《2023年進出口(修訂)條例草案》於2023年6月30日刊憲及生效。截至2023年12月31日，根據「另類吸煙產品轉運監管計劃」以陸空轉運及海空轉運的另類吸煙產品貨量分別為1 266噸及1 399噸。

根據香港機場管理局(機管局)的數據，截至2023年12月31日，以重量計，電子煙佔位於東莞的香港國際機場物流園處理貨物量比例的50%。機管局沒有經香港國際機場物流園處理的電子煙貨物價值的分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2025)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

鑒於三跑道系統預計今年年底投入運作，政府有否預留開支，支援航空業運力恢復？同時是否有相應措施防止出現早前新年期間航班大規模取消等情況出現？

提問人： 劉智鵬議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

為了在疫情過後加快重建香港國際機場的航空連繫，機場管理局（機管局）一直致力與航空公司磋商，並鼓勵它們復飛香港。其中，機管局自2022年12月起推出「着陸費回扣早鳥優惠計劃」，為各航空公司復飛香港提供財政誘因。機管局亦一直與非本地航空公司商討開展及增加往來香港的航班。運輸及物流局持續與本地航空公司就其疫後復蘇的情況保持緊密溝通，以期本地航空公司及香港整體航空業能有序復蘇。

為紓緩航空業界人手嚴重短缺的問題，政府在2023年7月推出針對香港航空業的運輸業輸入勞工計劃，讓機管局的特許經營商、專營商或營運許可證持有者可就填補機場前線非管理級的指定10個工種職位提出輸入勞工申請，配額上限為6 300個，以支持香港航空交通的持續復蘇。

為把握三跑道系統帶來的機遇，同時配合國家「空中絲綢之路」的建設，政府會針對現時香港國際機場的主要航線及具潛力的「一帶一路」航線，包括位於歐洲、非洲、南美洲及亞洲在內的地區，加強與相關國家之間的航空服務聯繫，鞏固及擴大香港的航空網絡。機管局亦會與相關單位合作加強宣傳工作，以增加來港旅遊及商務的需求。此外，隨着三跑道系統的啟用，香港國際機場的航班處理量將會上升，預計機場所需的人手亦會逐

步增加。機管局將於今年稍後進行新一輪機場人力資源調查，以更準確地評估未來的人手需求。

上述工作不會涉及運輸及物流局的任何額外開支及人手。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0304)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

2024/25年度需要特別留意的事項中提及，會繼續監督《香港主要運輸基建發展藍圖》（《藍圖》）所公布主要運輸基建項目的策略性規劃工作。就此，政府可否告知本會：

1. 以表列出，刊列在《藍圖》內所有鐵路和道路基建工程項目的：(i)預計推展時間、(ii)預計完工時間，以及(iii)財政預算；
2. 上述鐵路和道路基建工程項目的人手編制和財務安排為何，會否適度運用市場力量推展項目，包括公私營合作等融資方法？如會，詳情為何；及
3. 會否以北部都會區發展為主導，為上述鐵路和道路工程訂立緩急優次？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

政府整合了所有正在規劃、設計及施工中的主要運輸基建項目，於2023年12月發表《香港主要運輸基建發展藍圖》（下稱《藍圖》），宏觀規劃所有主要運輸基建項目的推展，為香港未來的運輸基建發展提供規劃框架。

1及2.

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、交椅洲人工島及其他主要規劃發展區的人口增長、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。按目前已知的主要發展項目預期引發的運輸及物流需求，我們已制訂各個項目的落成目標，有關目標載列於《藍圖》第4.2部分。

根據《藍圖》的宏觀規劃，政府正有序地推展各個主要運輸基建項目。政府會探討不同可行的模式和融資方案以推展項目，並會考慮適度運用市場力量，包括公私營合作等融資方法。項目的整體推展情況如下。

跨境鐵路項目方面，政府會繼續透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」推展跨境鐵路項目，包括港深西部鐵路（洪水橋至前海）及北環線支線。上述項目的研究正在進行中，現階段未能提供進一步資料。

本地鐵路項目方面，東涌線延線、小蠔灣站、屯門南延線和北環線第一期古洞站經已在2023年動工，而洪水橋站和北環線主線亦分別會於2024年及2025年動工，並在2027年起陸續完成。上述項目透過「鐵路加物業」模式由香港鐵路有限公司（港鐵公司）推展，不涉及政府的核准工程預算。預算由港鐵公司承辦的建造成本如下：

項目	建造成本預算
東涌線延線	195億元 (按2020年12月價格計算)
小蠔灣站	38億元 (按2022年6月價格計算)
屯門南延線	158億元 (按2023年7月的價格計算)
古洞站	59億元 (按2023年7月價格計算)
洪水橋站	見註1
北環線主線	見註1

註1: 政府與其獨立顧問現正評估港鐵公司的詳細規劃及設計，以更新成本估算。

同時，政府已展開智慧綠色集體運輸系統的籌備工作，並會於2024年下半年內邀請相關供應商及營運商遞交意向書，從而敲定各個系統及其基礎設施的具體要求及設計。政府計劃於2024年上半年尋求立法會工務小組委員會及財務委員會(財委會)批准撥款，委聘顧問為「東九龍智慧綠色集體運輸系統」進行勘查研究及設計，同時會以丁級工程項目進行「啟德智慧綠色集體運輸系統」的勘查研究工作。我們正努力加快原有工作時間表，爭取於2026年先後就啟德及東九龍項目的建造工程招標，以期於2027年分別批出工程合約。

道路建設方面，我們正全速興建中九龍幹線和T2主幹路及茶果嶺隧道，目標於2026年全線開通六號幹線。政府亦正推展一系列「新界西北道路基建」項目，以及《藍圖》提及的其他主要幹道項目。目前已獲撥款的項目如下：

項目	核准工程預算 (以按付款當日價格計算)
中九龍幹線	423.639億元 (建造工程)
T2主幹路及茶果嶺隧道	160.17億元 (建造工程)

項目	核准工程預算 (以按付款當日價格計算)
粉嶺繞道東段	建造工程屬項目編號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」的工程核准工程預算(173.20億元)的一部分
大嶼山P1公路(大蠔至欣澳段)	1.302億元 (工程研究)
青衣至大嶼山連接路	6.950億元 (勘查研究及詳細設計)
十一號幹線	3.190億元 (勘查研究)
獅子山隧道改善工程	2.407億元 (首階段設計及工地勘測)
港島西至大嶼山東北連接路	工程技術可行性研究屬項目編號5768CL-「中部水域人工島相關研究」的工程核准預算(5.504億元)的一部分

政府亦計劃於2024年尋求立法會工務小組委員會及財委會批准撥款開展沙田T4號主幹路工程，以及委聘顧問為北都公路進行勘查研究及設計。

除了上述項目外，政府亦正同步為《藍圖》內的其他鐵路及主要幹道項目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，以及安排邀請鐵路營運商就鐵路項目提交建議書等。

上述所有工作由運輸及物流局、路政署及土木工程拓展署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。

3. 推展運輸基建項目涉及龐大公共資源，對社會、民生及經濟發展影響深遠。在釐訂項目的優次時須要平衡多項因素，包括土地用途及發展項目的居住、就業及經濟活動情況；本地及跨境的運輸及物流需求以及未來增長；現有交通網絡及運輸系統的情況；項目的財務需求、經濟回報、運輸及成本效益；政府的財政情況及公共資源的運用；工程的複雜程度及技術限制、預期所需時間、工地交接及項目銜接等工程技術考慮，和業界的承受能力；及項目對地區及環境的潛在影響，和公眾與社區人士的意見。

個別項目的推展詳情將取決於其詳細工程、環境、經濟效益及財務研究的結果，以及屆時最新的需求評估、技術及科技應用水平，以及是否有足夠的資源等因素。此外，個別項目亦可能因規劃參數出現變化而需要重新考慮，或就推展時間表及走線作出相應調整。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0305)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

2024/25年度需要特別留意的事項中提及，將繼續監察3條過海隧道在實施不同時段不同收費後的交通情況，並決定如何推展中環電子道路收費先導計劃。就此，政府可否告知本會：

1. 以車輛種類列出，3條過海隧道在實施不同時段不同收費前後，在繁忙時段和非繁忙時段錄得的最高車流量；
2. 有否評估，3條過海隧道在實施不同時段不同收費後的交通情況，是否符合改善過海隧道擠塞情況的政策目標；及
3. 當局是否已收集到足夠數據，用於推展中環電子道路收費先導計劃，其人手編制和開支預算為何，最快於何時正式推展？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

1. 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」，有關3條過海隧道在實施新收費前後的車流量(以每月車流量最高的一個星期的平日日均車流量計算)，詳見[附件一](#)。
2. 3條過海隧道「分時段收費」自實施以來，得到駕駛人士的配合和調整出行安排，措施正見成效，隧道口的整體車龍和塞車情況已有舒緩，符合政府改善過海交通擠塞的政策目標。按運輸署的初步數據和觀察，紅隧和東隧的車流有所下降，西隧的車流則上升，更有效地運用其較高的容車量，整體過海車流在3條隧道之間的分配比以往較平均。紅隧和東隧繁忙時間的車龍和擠塞情況已見減少，鄰近隧道口的非過海交通亦有明顯改善。

3. 「分時段收費」是一個新的收費安排，實施至今只有約3個月，過海交通情況未必穩定。駕駛者仍需要時間調整出行習慣，包括路線選擇、出行時間、出行模式等。運輸署須持續觀察過海交通，以及其對港島北各區（包括中環）的交通影響，現階段未有整全的數據為「分時段收費」實施後對中環交通的影響作出穩妥的評估。政府必須小心評估電子道路收費計劃對交通及社會所帶來的影響，需要考慮計劃對道路使用者和區內居民的影響，乃至當前社會整體的經濟情況，因此，在中環及其鄰近地區實施電子道路收費未有落實時間表。上述有關電子道路收費的工作主要由運輸署現有人員執行，屬於整體職務，故涉及的開支及人手沒有詳細分項。

過海隧道每月車流量最高一星期的平日日均車流量（雙向）（架次）^{1,2,3 &4}

		西隧			紅隧			東隧		
		電單車 ⁵ 及私家車	的士	其他 商用車	電單車 ⁵ 及私家車	的士	其他 商用車	電單車 ⁵ 及私家車	的士	其他 商用車
「分時段收費」實施前										
2023年12月	繁忙時段	21 300	8 800	7 500	19 800	1 700	11 300	21 500	3 900	6 300
	繁忙時段 以外時間	23 500	17 700	8 700	37 000	11 800	23 300	27 700	10 100	9 800
「分時段收費」實施後										
2024年1月	繁忙時段	21 000	8 100	11 300	21 000	2 900	7 200	19 400	4 100	6 500
	繁忙時段 以外時間	32 800	15 500	16 000	36 000	13 400	15 000	26 200	9 400	10 500
2024年2月	繁忙時段	20 300	8 200	10 600	21 500	3 400	6 800	19 000	4 200	6 100
	繁忙時段 以外時間	31 200	15 500	14 900	35 800	14 500	14 200	24 500	9 300	9 700

註:

1. 平日指星期一至五(公眾假期除外)
2. 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. 「繁忙時段」指平日 07:30 至 10:30 及 16:30 至 19:30 (共 6 小時)
4. 「繁忙時段以外時間」指平日 00:00 至 07:30、10:30 至 16:30 及 19:30 至 24:00 (共 18 小時)
5. 包括機動三輪車

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1504)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二四至二五年度需要特別留意的事項中，運輸及物流局將繼續監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作，就此請問：

1. 未來一年中，是否有計劃加快北環線、中鐵線等新鐵路工程的進程，若有，預算及人手安排為何？若否，原因為何？
2. 現時北環線進入環境影響評估階段，其相關環評支出為何？當局何時可公布環評結果並進入工程建造階段？
3. 北環線計劃於工地應用各種智能科技及新興建造技術，實現「智能工地」以進一步提升工業安全及工程效率，就此預算開支詳情為何？
4. 來年度是否有增設鐵路，如東鐵線，屯馬線班次以緩解繁忙路段的交通壓力的計劃？
5. 施政報告中提及2024年將完成港深西部鐵路的次階段研究，該項工程的研究開支及未來工程預估算為何，是否會考慮加快該項工程進程？若否，原因為何？

提問人：劉國勳議員(立法會內部參考編號：43)

答覆：

- 1.、2.及3. 在2024-25年度，運輸及物流局及路政署會繼續以現有人手推進各項鐵路項目，包括北環線、中鐵線等新鐵路工程。我們並沒有相關的人手及開支的分項數字。

北環線第一期古洞站已於2023年動工，並預計於2027年開通。同時，北環線主線以「擁有權」模式為基礎正進行詳細規劃和設計，在「擁有權」模式下，香港鐵路有限公司（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。北環線主線的環境影響評估由港鐵公司進行，並

在今年二月獲得環境保護署批出環境許可證。北環線主線的建造工程預計於2025年展開，目標於2034年竣工。政府會一如以往，密切監察港鐵公司有效按時推進項目，並確保工程符合相關的安全標準。港鐵公司亦會在推行北環線項目時，應用合適的科技，加強施工的安全和效率。

此外，我們亦正為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，以及安排邀請鐵路營運商提交項目建議書等。

4. 港鐵公司一直密切監察各鐵路線的營運情況，適時相應調整列車服務，照顧乘客出行需要。例如港鐵公司最近於2024年3月16日起加強周末及公眾假期的東鐵線列車服務，以更切合東鐵線乘客的出行模式，並便利跨境旅客。港鐵公司亦會透過多管齊下的措施，包括靈活調整列車服務、加插短途特別班次行走繁忙車站、加強客流管理措施等，以疏導人流和提升乘客的出行體驗。
5. 為進一步促進大灣區的互聯互通，港深政府通過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」推動港深西部鐵路（洪水橋至前海）項目。首階段研究已於2022年年底完成，確立了項目的策略價值和必要性。次階段研究預計於2024年年中完成。港深西部鐵路（洪水橋至前海）次階段研究（與深方共同委聘顧問公司進行）的核准承擔額為990萬元。至於項目的造價估算，仍有待港深政府進一步研究和討論，現階段未能提供。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1614)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案第167段有關香港國際機場三跑道系統項目，當中提及政府會配合國家「空中絲綢之路」的建設，就此，請告知本會：

1. 有否針對配合國家「空中絲綢之路」的建設的具體計劃及開支預算；
2. 香港國際機場三跑道系統啟用在即，有否機制檢視及評估將來所需資源及人手；
3. 除「運輸業輸入勞工計劃－航空業」外，有否其他計劃培訓及吸引本地人才投身航空業？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

(1)

就政府與政府之間簽訂的民航協定，在超過150個「一帶一路」沿線國家當中，香港已經與大約50個簽訂了相關的協定。為把握三跑道系統帶來的機遇，同時配合國家「空中絲綢之路」的建設，特區政府會針對現時香港國際機場的主要航線及具潛力的「一帶一路」航線，包括位於歐洲、非洲、南美洲及亞洲在內的地區，加強與相關國家之間的航空服務聯繫，鞏固及擴大香港的航空網絡。有關工作不會涉及任何額外政府開支。

(2)

隨着航空業復蘇及三跑道系統於今年年底開始投入運作，香港國際機場的航班處理量將會上升，預計機場所需的人手亦會逐步增加。面對航空業界人手短缺的問題，為保持香港國際機場在航空業復蘇下的競爭力，政府一直與香港機場管理局（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，以紓緩業內的短期人手壓力。機管局將於今年稍後進行新一

輪機場人力資源調查，以更準確地評估未來的人手需求。同時，政府現正收集相關持份者就業內人手短缺事宜所提出的意見。

(3)

政府一直與機管局及航空業界保持緊密溝通，並推出不同措施以提高大眾對航空業的認識及興趣，並吸引人才加入航空業。在培訓人才方面，政府不時研究優化「海運及空運人才培訓基金」下的培訓及獎勵計劃，並推行新措施，包括今年1月推出的「航空業推廣活動資助計劃」，以鼓勵更多人接受與航空業相關的技術培訓或修讀專業課程，及幫助青年人發展事業和吸引更多新血入行。此外，政府支持香港國際航空學院（學院）培訓本地及區域空運管理人才。截至2024年1月，已有超過27萬人次參與包括機場管理、保安和航空服務等專業的培訓課程。學院亦於2023年9月推出首個見習機師培訓課程，為香港培育更多優質本地機師。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1620)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算中提及有關落實《現代物流發展行動綱領》措施，亦就新發展區打造物流圈，可否告知本會：

1. 根據《現代物流發展行動綱領》中提及，「計劃在2024-2027年期間，定期推出共四幅約佔19公頃的物流用地」，並不在本年度的賣地計劃中。就上述地塊，是否有工作計劃和賣地時間表？若是，詳情如何？若否，原因為何？
2. 香港的「物流圈」發展中，當局是否就北部都會區、葵青區以及香港其他地區的定位及分工，以及整體「物流圈」規劃開展研究？若是，詳了和進度為何？若否，原因為何？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1)
政府一直積極物色合適土地發展多層式現代物流設施，作現代物流和港口後勤用途，以善用土地。正如在2023年10月31日公布的《現代物流發展行動綱領》裏所述，政府在葵青區貨櫃碼頭周邊物了具發展潛力的物流用地，並計劃於2024年至2027年間，定期推出共4幅物流用地，以滿足業界對物流用地的短、中期需要。政府會密切留意市場情況，以適時推出上述物流用地。

2)
同時，政府已在北部都會區的新發展區預留了土地作現代物流發展，包括在洪水橋／厦村新發展區約37公頃的物流用地。正如行政長官在《2023年施政報告》中公布，我們首階段計劃在洪水橋／厦村新發展區的物流用地

建設現代物流圈，作為通往大灣區的物流門戶。為進一步推動現代物流發展，我們在2023年10月31日發表了《現代物流發展行動綱領》，當中包括提出在新發展區預留的物流用地打造不同功能的現代物流圈，藉此發揮群聚效應，增加物流業的營運效率，從而促進智慧物流在香港的持續發展。有別於以往物流用地的發展模式，政府會就新發展區的物流用地進行更全面的規劃，先以洪水橋／厦村預留作現代物流發展的37公頃土地作為試點，打造現代物流圈。相關規劃研究已於2024年3月下旬開展，預計於2025年公布有關研究結果。視乎研究結果，預計最快於2026年度起分階段批出有關物流圈用地，供市場發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1628)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

「海運及空運人才培訓基金」(“基金”)2014年4月1日開始運作，用以延續和提升政府對海運、航空及物流業的人力發展及推廣的支援；基金的承擔總額於2023-24財政年度達五億元。就此，請告知本會：

- (1) 過去五年，基金曾推出哪些專業課程和分別每年培訓的人才數目？
- (2) 承上題，在不同的專業課程下，畢業生成為從業員的狀況為何？
- (3) 基金如何支持香港的航運業邁向高增值發展，例如提供船舶買賣租賃、融資、保險和海事法律等高端專業服務？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

(1)及(2) 海運及空運人才培訓基金(基金)支持和鼓勵學生和海運、航空及物流業在職從業員接受相關培訓和修讀專業課程，以提升行業的整體競爭力和專業水平。過去5年，基金推出5項新計劃，即(i)航空營運培訓獎勵計劃、(ii)本地船舶能力提升計劃、(iii)海事培訓支援計劃、(iv)海事人才培訓資助計劃-法律，以及(v)智慧及綠色物流專業培訓計劃。

整體而言，基金在過去5年共惠及11 373名在職從業員和學生。部分基金計劃要求受惠人士畢業後在行業服務至少1年。這段時期，共有197名受惠人士加入相關行業。

(3) 基金設有專業培訓課程及考試費用發還計劃，當中資助高增值海運從業員報讀經基金核准的課程及／或參加考試，以提升技能及獲得專業資格。

合資格的申請人在完成核准課程或通過考試後，可獲發還8成費用，上限為3萬元。另外，為了支持和提升香港高增值海事服務業的人力資源發展，基金在2023年9月推出海事人才培訓資助計劃-法律，鼓勵從事海事業務的律師行或大律師，為有志投身海事法律工作的人士提供見習培訓，以培育更多本地海事律師，支援香港的高增值海運服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2423)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府在預算案演辭第187節提到正有序推展《香港主要運輸基建發展藍圖》中的鐵路及主要幹道項目，以加強不同地區連繫，並釋放發展潛力。然而，最新藍圖指出，因應信號系統的提升令港島線容量有所增加，令一直倡建的北港島線暫緩推展至2046年。就此，政府可否告知本會：

- 1) 當局自《鐵路發展策略2000》及《鐵路發展策略2014》倡建北港島線以來，至今共投放了多少資源作為項目的規劃及工程研究費用？
- 2) 有關採用更換新信號系統方案的評估指標（包括可行性、涉及的開支、成本效益、競爭力、建造障礙等）為何；該等評估指標和結果與建議興建北港島線項目的評估指標和結果如何比較（按項目及指標列出）；
- 3) 根據資料顯示，港島線更換新訊號系統時間表為2026/2027年度，在更換新訊號系統前，當局有何具體方案紓緩港島線載客量飽和的問題？
- 4) 鑑於當局是港鐵的大股東，就更換新信號系統方案，當局有否考慮撥出從港鐵公司收到的股息或其中部分作為經費，以推行有關方案；如有考慮，詳情為何；如沒有，原因為何？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

1.
香港鐵路有限公司(港鐵公司)曾就建議的北港島線進行研究，並向政府提交項目建議書。建議書由運輸及物流局及路政署的現有人力資源處理，我們並沒有這一項工作的人手及薪酬開支的分項數字。

2&4.
信號系統為重要及長遠的鐵路資產，港鐵公司正為荃灣線、港島線、觀塘線以及將軍澳線進行更換信號系統工程。新信號系統以移動區間的原理運

作，讓列車有空間加密班次，增加可載客量以配合未來的營運需要，預計當更換工程完成後，港鐵系統的整體可載客量將可提升約10%。另外，新信號系統的整體零件及組件數目亦較少，減低出現故障的機會，提升服務的整體可靠度。

根據港鐵公司的資料，按現時的工作計劃及進度，港島線的信號系統更換工程預計在2026至2027年完成，而整體更換信號系統工程則預計在2028至2029年完成。更換信號系統工程的開支由港鐵公司支付。

此外，一些大型規劃發展項目（包括「交椅洲人工島」和「北部都會區」）會長遠改變香港居住和就業人口的分佈，經審視相關資料和考慮了香港居住和就業人口長遠分佈的改變後，我們預計未來港島線可繼續應付需求，直至2046年仍沒有迫切性推展北港島線。然而，若日後的規劃參數或實際條件出現顯著的變化，我們會適時檢視北港島線的需要性及其設計。

3.

在2023年，港島線早上最繁忙一小時最繁忙單向路段（即天后至銅鑼灣）的乘客量為46 300人次，載客率(以每平方米站立4人計算)約為84%。港鐵公司會繼續密切監察乘客出行習慣的變化，因應乘客量及實際情況，適時調整列車服務，並加插短途班次行走繁忙車站，例如於早上繁忙時段由北角開往堅尼地城，以及於下午繁忙時段由金鐘開往柴灣，透過靈活的列車調配，疏導乘客。同時，港鐵公司亦會按需要加強客流管理措施，以疏導人流及提升乘客的乘車體驗。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0732)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

中央繼續支持香港拓展航空網絡，進一步鞏固和提升香港國際航空樞紐地位。運輸及物流局二零二四至二五年度特別留意的事項包括繼續以務實的方法，進一步開放香港與民航夥伴所訂立的航空服務安排，以及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與競爭力。

就此，請告知本會：

1. 2024-25 年度開展上述工作的人手及開支詳情；
2. 當局欲圖開展的航線，例如「一帶一路」沿線中東、中亞、非洲地區設立新航空服務安排，如果相關航空公司不配合，當局的應對方法為何？
3. 2024-25 年度綱領(3)淨減少1個職位的詳情及原因；
4. 二零二四至二五年度的撥款較二零二三至二四年度的修訂預算增加4,870萬元(21%)，主要是由於其他運作開支和非經常開支項目的現金流需求增加。相關增加的運作開支和非經常開支項目的詳情

提問人：廖長江議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

(1)和(2)

為把握三跑道系統帶來的機遇，同時配合國家「空中絲綢之路」的建設，特區政府會針對現時香港國際機場的主要航線及具潛力的「一帶一路」航線，包括位於歐洲、非洲、南美洲及亞洲在內的地區，加強與相關國家之間的航空服務聯繫，鞏固及擴大香港的航空網絡。本地航空公司積極恢復服務的同時，香港機場管理局(機管局)亦一直與非本地航空公司商討開展及增加往來香港的航班。此外，機管局亦會與相關單位合作加強宣傳工作，以增加來港旅遊及商務的需求。有關工作不會涉及任何額外政府開支及人手。

(3)

有關職位為一個有時限的民航事務主任職位。該職位於2020年開設，主要負責協助規管小型無人機操作方面的工作。《小型無人機令》(第448G章)相關立法工作已經完成，並已於2022年6月1日生效。因此，該職位將會在2024-25年度內刪除。

(4)

2024-25年度綱領(3)海空交通及物流發展的撥款較2023-24年度的修訂預算增加4,870萬元(21%)，主要由於預期非經常開支項目「第三方物流服務供應商資助先導計劃」和「海運及空運人才培訓基金」的現金流量需求，以及用以支援海運和物流的相關工作(包括各項外部推廣香港工作和活動)開支會增加。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0167)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局強調將繼續推展《鐵路發展策略2014》所建議鐵路項目的詳細規劃及落實工作，就此，請告知：

1. 在過去兩年，為此實際進行了哪些主要工作和取得哪些主要進展；及
2. 當局會否認真評估並汲取過去推進落實擬建鐵路項目造成延誤的經驗教訓，通過重新調撥資源，加快完成擬建項目的相關規劃和研究，以及訂立階段性目標和具體的落實時間表，盡快為新發展區的人口提供服務，若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：盧偉國議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

政府一直有序推展《鐵路發展策略 2014》所建議的鐵路項目，其中東涌線延線、屯門南延線及北環線第一期古洞站已於 2023 年動工，並預計於 2027 年起陸續落成。同時，屯馬線洪水橋站和北環線主線正進行詳細規劃與設計，兩個項目預計分別於 2024 年及 2025 年動工。

就南港島線（西段），我們正研究有否合適的替代運輸系統能滿足該走線的運輸需求，同時能提高項目的技術可行性及整體成本效益，目標於今年內敲定推展項目的合適技術方案。

此外，經全面檢視項目的技術挑戰及運輸效益，我們會於東九龍引入智慧綠色集體運輸系統，以替代地下重型鐵路模式。我們計劃於今年下半年邀請相關系統的供應商及營運商遞交意向書，爭取在 2026 年就建造工程招標，並於 2027 年批出工程合約。

正如上文所述，我們已為《鐵路發展策略 2014》下的各個項目擬定推展時間表，並會努力加快有關工作。我們會爭取於主要新增人口遷入新發展區階段適時啟用相關鐵路項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0168)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通
(3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局負責與廣東省和澳門有關當局一同制定跨境交通安排，並監督實施情況，就此，請告知：

1. 三地當局有否就進一步提升大橋每日車流量和客流量進行最新的評估和商討，包括增加跨境私家車常規配額，以及優化「港車北上」計劃的各項安排等，若有，詳情為何，若否，原因為何；及
2. 本港當局會否制定綜合規劃，利用港珠澳大橋帶來的便利和機遇，將香港國際機場打造成一個「機場城市」，若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：盧偉國議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1. 港珠澳大橋(大橋)自2018年10月開通以來，為粵港澳大灣區互聯互通及整體發展帶來重大機遇。粵港澳三地政府一直緊密合作，因應有關管制站及各自連接路的承受能力，推展各項新的跨境交通措施，以循序漸進的方式增加使用大橋的車輛。

粵港私家車常規配額制度的配額由內地當局批出，現時批予私家車使用大橋的配額為21 000個。港澳私家車的配額制度則由香港及澳門當局共同管理，現時共發放配額10 400個，其中5 000個為2023年內新增配額。

至於「港車北上」方面，自計劃於2023年7月實施以來，我們一直密切留意實施情況，適時推行優化措施為申請者提供更佳便利及出行體驗。例如在接受申請數目方面，由開放申請後首星期每個工作天接受200個申請，已增加至現時每個工作天接受300個申請，足夠應付需求；在預約出行方面，為令出行安排更靈活，由2023年10月起每天出行時段已由6個調整至4個，

而指定日子預約安排亦已於2024年2月作優化，縮短預約出行的期限及取消預約出行的期限（分別由2個曆日及3個曆日縮短至出行日子前一個曆日的中午12時或之前）；在車輛查驗方面，在香港專設為「港車北上」車輛查驗中心已由最初1間增加至現時3間，服務時間亦延長至晚上及週末；以及由2024年3月起，若申請人在其車輛查驗合格後的2年內再次提交「港車北上」申請，而申請人的內地電子臨時入境機動車牌證仍然有效，及申請人及車輛維持不變，可獲豁免進行車輛查驗。

2. 大橋的開通有效促進香港、珠三角西部及澳門的經濟發展，帶動香港國際航空需求的增長。政府支持香港機場管理局（機管局）提出「機場城市」願景及發展藍圖，充份利用香港機場獨特地理位置的優勢，服務粵港澳大灣區以至全球各地。機管局正積極推展「機場城市」願景下的各個項目。其中，「航天城」內的首個酒店項目和三幢辦公樓已於2022年開業。在港珠澳大橋香港口岸人工島上的自動化停車場項目，以及連接港珠澳大橋香港口岸和「航天城」的「航天走廊」的工程亦已展開。自動化停車場的首階段建造工程預計於2024年年底前落成，而「航天走廊」則會於2025年開始利用自動駕駛系統接載乘客。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0169)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局強調將繼續監督民航處與內地和澳門民航當局共同理順和優化珠江三角洲空域的有效使用的工作，為香港國際機場三跑道系統的啟用作好準備，就此，請告知：

1. 過去兩年，三地當局就上述事宜的商討涉及哪些主要問題、取得什麼進展；及
2. 當局會否加快與粵港澳大灣區內相關政府部門商討，加強區內現有機場的分工與合作，共同提升客貨流的運力，將大灣區發展成為世界級的航運及物流樞紐，並強化香港作為國際航空樞紐的地位，若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：盧偉國議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 民航處一直就珠江三角洲（珠三角）的整體空域管理方面與內地當局進行磋商。香港民航處、中國民用航空局（國家民航局）及澳門民航局於2004年成立了「珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施三方工作組」（三方工作組），全盤考慮整個珠三角地區的空域發展，制訂優化航空交通管理和規劃措施，推進空域管理新導航技術的應用，以善用大灣區內各機場的發展機遇和協同效應，以及應付區內持續不斷增長的航機升降量。

三方工作組過去一直保持緊密合作和溝通，召開多次會議商討優化措施，於2021年完成了《粵港澳大灣區空域規劃快速模擬評估三方空域優化模型建模評估工作報告》，現時正討論大灣區一些新航路規劃方案的可行性及商討提升區域流量管理效率的措施，並積極探索應用新導航技

術，推進大灣區空管運行的創新升級，以期不斷提升大灣區空域的運行效率。

民航處會繼續透過三方工作組，積極研究和落實各項優化粵港澳大灣區的空域管理措施，鞏固香港作為國際及區域航空樞紐的地位，並配合大灣區、國家以至亞太地區航空量持續增長的需要。

2. 在加強與大灣區其他機場的互動方面，香港機場管理局(機管局)一直致力與大灣區內機場進行戰略合作，達至善用區域資源和提高服務效率，締造一個多贏的局面，提升大灣區的國際競爭力。其中，與珠海機場的合作是重要一環。就此，機管局與珠海市政府於**2022年11月9日**簽署諒解備忘錄，標誌着兩地機場將深化合作，有助結合香港機場在國際航空網絡上的優勢和珠海機場日益壯大的內地航空網絡，加強兩者在客運和貨運上互聯互通，進而推展在高端航空產業上的合作，共創繁榮發展。而「經珠港飛」直通客運服務亦已於**2023年12月**開通。未來，機管局計劃將「經珠港飛」服務推廣至其他城市。

貨運方面，機管局正與東莞共同推展「海空貨物聯運」模式，並計劃在明年底前完成「香港國際機場物流園」永久設施的首階段建設，逐步達至每年處理一百萬噸貨量，以更好地滿足大灣區的國際貨運需求。機管局亦會積極擴展航空貨物服務，包括東莞物流園的冷鏈貨物服務、與珠海市共同開展國際貨運業務，以及吸引國際貨運公司及主要全球零售商以香港作為在亞洲的航空物流基地。

我們將聯同機管局繼續尋求機會與大灣區內其他城市合作，以善用各自的競爭優勢推動大灣區經濟增長，以及提升香港的國際航空樞紐地位。

至於航運方面，運輸及物流局於**2023年12月20日**公布《海運及港口發展策略行動綱領》，從四個方向提出**10大策略**和**32項**具體行動措施，以支持香港海運及港口業的持續發展需要，當中包括一系列強化大灣區航運協作的行動措施。

就此，我們會聯同業界持續探討香港與大灣區其他港口及城市之間更多合作領域，以提升香港港口以至大灣區港口群的整體競爭力。我們亦會繼續與大灣區海運業界舉辦年度盛事，例如與香港船東會在**2024年**內合辦「大灣區國際航運論壇」，共同打造大灣區航運論壇品牌及宣傳大灣區港口群綜合實力。香港會繼續憑藉自身的獨特優勢以及加強大灣區航運協作，鞏固香港作為國際航運中心地位，同時提升大灣區世界級港口群的綜合實力，貢獻大灣區和國家的高質量發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0170)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局表示將繼續與業界一同完善和推廣香港的飛機租賃制度，就此，請告知：

1. 過去兩年，在吸引飛機出租商以香港作為基地或在港設立附屬公司方面，當局曾採取什麼措施，並取得哪些主要成果；及
2. 當局未來會否推出配套政策措施，促使本港和內地的相關業界加強合作，致力提升本港在全球飛機租賃市場所佔份額，若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：盧偉國議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

自飛機租賃稅務優惠制度(飛機租賃稅制)於2017年推出以來，飛機租賃業務在香港開始發展。不少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。我們知悉以香港作為基地或在港設立附屬公司的飛機出租商已向內地及其他國家的飛機營運商共出租約100架飛機。

行政長官於2022年《施政報告》中提出進一步完善飛機租賃稅務優惠制度(飛機租賃稅制)，打造香港成為區內租賃飛機的首選地。修訂《稅務條例》(第112章)以優化飛機租賃稅制的條例草案已於2024年2月獲立法會通過，並追溯至2023年4月1日開始的課稅年度生效。業界普遍支持優化措施。由政府贊助，業界組織於2023年12月在香港舉辦了國際論壇，有份參與論壇的大型全球飛機出租商已表示有興趣重返香港或在香港設立新的營運機構。未來，我們會繼續積極宣傳已優化的飛機租賃稅制，以鼓勵更多飛機出租商來港進行業務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0171)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局強調將繼續監督在香港推動測試和應用自動駕駛車輛，以及訂立和實施新的規管制度，就此，請告知：

1. 過去兩年，就推動測試和應用自動駕駛車輛方面，當局曾採取哪些主要措施、過程中遇到哪些主要問題；及
2. 當局未來會否參考鄰近城市的相關經驗，盡快完善規管制度，並協助本港業界加強與內地的交流合作，以促進自動駕駛車輛在本港的研發、測試和應用，若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：盧偉國議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

(一)

政府於2017年12月和2019年7月分別發表《香港智慧城市藍圖》和《香港智慧出行路線圖》，當中提出的措施之一，是促進自動駕駛車輛(自動車)在香港進行測試。在2020年12月發表的《香港智慧城市藍圖2.0》中，其中一項智慧出行措施，是配合車聯網及自動車的技術和行業發展，為邁向實現在香港公共道路測試和使用自動車訂下願景。以往道路交通的法例是以規管有自然人駕駛的傳統汽車而設，法例有關傳統汽車的技術標準及駕駛規則，例如配備司機駕駛間等，未必能完全適用於自動車，有其局限性。即使如此，運輸署自2017年開始，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，以促

進其發展;截至2024年2月,運輸署已就19輛自動車發出「車輛行駛許可證」,以讓該等車輛於10個地點進行測試,包括大學校園、文化區、香港科學園及個別私人屋苑等。然而,藉「車輛行駛許可證」容許自動車測試的做法有所局限,只容許主要為「點對點」的行走範圍,而且有關車輛亦不可載客取酬。

為了便利業界在香港更廣泛地測試和應用自動車,運輸及物流局和運輸署先後於2023年5月及2024年1月完成《2023年道路交通(修訂)(自動駕駛車輛)條例》及《道路交通(自動駕駛車輛)規例》(第374AA章)的修例工作,為自動車在香港的進一步測試和應用提供具彈性的規管框架。新的自動車規管框架已於2024年3月1日實施,運輸署於同日發布《自動駕駛車輛測試及先導使用實務守則》(《實務守則》),就自動車的詳細技術和操作要求,向業界發出更清晰指引。

此外,政府透過「智慧交通基金」資助本地機構或企業進行與車輛有關的創新科技研究和應用,獲批項目當中包括自動車及車聯網技術項目,鼓勵業界引入更多自動車的試驗。過去兩年(由2022年至今),先後已有7個有關的項目。

(二)

政府在制訂自動車的規管框架時,已考慮到內地及世界不同地區的科技發展,並採納了相關的自動車標準,例如國家標準《汽車駕駛自動化分級》(GB/T 40429-2021)及國際自動機工程師學會的J3016標準。此外,《實務守則》亦已參考內地及其他地區的法規、指引和經驗,確保在香港研發的自動駕駛技術能與國家和國際的相關標準接軌。

此外,運輸署一直推動本地機構或企業與內地有關機構積極合作及測試自動車,而在審批測試自動車申請時,運輸署會考慮有關自動車曾在香港以外其他地方(包括內地)的測試經驗及表現,以加快向業界批出自動車測試申請。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0443)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2024-25年度需要特別留意的事項中，政府表示會「繼續籌備成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。」就此，請政府告知本會：

- (a) 在2023-24及2024-25年度為籌備成立鐵路署而調配的人手和資源；以及
- (b) 成立鐵路署的進度和時間表。

提問人：龍漢標議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

政府擬議通過將路政署鐵路拓展處、路政署北部都會區鐵路辦事處及機電工程署鐵路科合併，在運輸及物流局轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。考慮到路政署北部都會區鐵路辦事處剛於2023年6月設立，我們正審視成立擬議鐵路署的安排，以配合各個鐵路項目的推展。籌備成立鐵路署的工作由現有人手，包括在路政署鐵路拓展處設立由13個非首長級職位組成的籌備小組處理。該13名職員亦會處理新鐵路項目相關的工作，在2024-25財政年度，他們的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值估算)為1,381萬元。

擬議的鐵路署成立後將設有321個職位，每年整體薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值計算)為3.205億元。在這321個職位中，210個職位(每年薪酬撥款為2.087億元)由路政署鐵路拓展處及北部都會區鐵路辦事處調派，59個職位(每年薪酬撥款為6,418萬元)由機電工程署鐵路科調派，另有52個新職

位(每年薪酬撥款為4,761萬元)則將會在擬議鐵路署下開設。擬議的鐵路署的預計每年營運開支(不包括薪酬撥款)約為9,510萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1441)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

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

1. 在2023年，涉及非法載客取酬的(i)舉報、(ii)執法、(iii)檢控、(iv)被法庭定罪的數字分別為何；
2. 除透過已通過的《2023年道路交通法例（提升個人化點對點交通服務）（修訂）條例草案》中增加罰則以加強阻嚇力之外，在2024年，局方又有何措施加強打擊非法載客取酬行為；
3. 在2024年，局方會否研究如何更有效打擊非法「白牌車」及／或將網約車在港營運規範化；如會，涉及的(a)人手、(b)薪酬開支及(c)顧問費用為何；如否，原因為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

1. 根據運輸署的紀錄，在2023年，有關非法出租或取酬載客而被法庭定罪的數目為34宗。另外，同期間，警務處就非法出租或取酬載客個案所採取的執法行動數目為33宗。運輸署及警務處沒有備存問題所要求的其他分項數字。
2. 運輸署會繼續採取多項教育及宣傳措施，以免公眾無意間乘坐並無有效出租汽車許可證而出租或取酬載客的私家車。這些措施包括通過不同途徑進行宣傳，例如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，以及在公眾地方張貼海報。這些工作旨在進一步提高公眾對合法出租汽車服務的認識，以及宣傳如何通過查看車輛是否具有有效出租汽車許可證，識別已領牌的出租汽車。運輸署鼓勵市

民在出發前向服務營辦商查詢，或使用運輸署網上查詢系統查證有關私家車是否已獲發出租汽車許可證。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。此外，警務處亦會繼續就汽車非法出租或取酬載客採取針對性執法行動，包括收集情報、進行「放蛇」行動，以及對轉介和投訴個案展開調查和跟進等；亦會繼續安排適當資源加強打擊非法載客取酬活動，並歡迎市民與警務處合作，包括提供資料舉報非法載客取酬活動，警務處定會嚴肅跟進和調查；如有足夠證據，會對相關活動採取執法行動。

3. 政府正檢視現有的法例，以期更有效處理非法出租或取酬載客活動；亦正研究如何規管網約出租汽車平台，以期只有的士及持有出租汽車許可證的車輛可透過平台提供服務，加強打擊非法活動。政府計劃於今年年中，就有關規管所涉及的政策和法律觀點，以及海外經驗研究所得的考慮要點，與立法會議員、業界及其他相關持份者進行溝通及聽取意見。上述有關工作由運輸及物流局、運輸署及警務處現有人員執行，屬於恆常職務，所涉資源並無分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1442)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》、《交通運輸策略性研究》及《香港主要運輸基建發展藍圖》，政府可否告知本會：

1. 上述研究的(a)開始及完成時間、(b)局方督導的人手及薪酬開支、(c)負責的顧問公司(如有)及(d)顧問費用(如有)分別為何；
2. 局方及／或顧問公司以何準則決定某個項目(a)是否建議推展、(b)建議走線為何、(c)落成時間表為何；
3. 鑒於政府在2023年宣佈在2022年「三鐵三路」方案的基礎上加推「兩鐵一路」，局方有否評估額外(a)人手、(b)薪酬及(c)顧問開支(如有)為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 因應香港的長遠發展需求，政府於2020年12月開展《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》，審視現有道路和鐵路網絡促進規劃發展的能力，考慮所有規劃中及正在推展的鐵路和主要幹道項目，客觀地進行技術分析，確定交通節點的瓶頸，宏觀並具前瞻性地規劃香港所需要的主要運輸基建項目及其目標落成時間，並透過公眾諮詢聽取社會各界的意見。有關研究的鐵路部分及主要幹道部分的研究費用分別為6,490萬元及2,750萬元，分別由路政署及運輸署委託艾奕康有限公司進行。政府已整合研究結果，於2023年12月發表《香港主要運輸基建發展藍圖》(《藍圖》)。

運輸署於2021年年底委託奧雅納工程顧問展開《交通運輸策略性研究》，研究費用為6,038萬元。研究預計於2025年年底完成。

上述兩項研究所需的督導工作由運輸及物流局、路政署及運輸署現有

人員執行，涉及的人手和薪酬開支沒有詳細分項。

2. 運輸基建項目方面，政府整合了所有正在規劃、設計及施工中的主要運輸基建項目，於2023年12月發表《藍圖》，宏觀規劃所有主要運輸基建項目的推展，為香港未來的運輸基建發展提供規劃框架。

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、交椅洲人工島及其他主要規劃發展區的人口增長、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。

推展運輸基建項目涉及龐大公共資源，對社會、民生及經濟發展影響深遠。在釐訂項目的優次時須要平衡多項因素，包括土地用途及發展項目的居住、就業及經濟活動情況；本地及跨境的運輸及物流需求以及未來增長；現有交通網絡及運輸系統的情況；項目的財務需求、經濟回報、運輸及成本效益；政府的財政情況及公共資源的運用；工程的複雜程度及技術限制、預期所需時間、工地交接及項目銜接等工程技術考慮，和業界的承受能力；及項目對地區及環境的潛在影響，和公眾與社區人士的意見。

個別項目的推展詳情將取決於其詳細工程、環境、經濟效益及財務研究的結果，以及屆時最新的需求評估、技術及科技應用水平，以及是否有足夠的資源等因素。此外，個別項目亦可能因規劃參數出現變化而需要重新考慮，或就推展時間表及走線作出相應調整。

《交通運輸策略性研究》為一項全港性研究，旨在為香港制訂一份長遠的策略藍圖，讓香港的整體運輸系統繼續保持可靠、安全、智能和環保高效。運輸及物流局和運輸署於去年12月就該研究的九個初步運輸策略建議諮詢了立法會交通事務委員會。有關初步建議可歸納為三個策略，即「享·旅程」、「連·都市」和「活·出行」。我們的下一個工作目標是在2024年開始逐步推展先導計劃，以期在2025年公布長遠的策略藍圖。

3. 我們正為「三鐵三路」及「兩鐵一路」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，以及安排邀請鐵路營運商就鐵路項目提交建議書等。有關工作由運輸及物流局、路政署及土木工程拓展署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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1453)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭表示，在「海運及空運人才培訓基金」下，政府於今年一月推出「智慧及綠色物流專業培訓計劃」及「物流推廣資助計劃」，以加強物流業的推廣和人才發展工作，配合智慧及綠色物流的新發展。就此，政府可否告知本會：

1. (a)「智慧及綠色物流專業培訓計劃」及(b)「物流推廣資助計劃」的(i)承擔額及(ii)預計受惠人數分別為何；

2. 在開支預算卷1第539頁中，局方表示「海運及空運人才培訓基金」在2023-24年度的修訂預算開支為3,596萬元；請問(a)該等開支的資助項目具體為何；(b)每個項目的(i)受惠人數及(ii)現時仍然從事海運／空運行業的人數為何；

3. (a)在2023-24年度及(b)預計在2024-25年度，局方為「海運及空運人才培訓基金」提供支援的(i)專責人手及(ii)薪酬開支為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

1. 在去年公布的《現代物流發展行動綱領》中提到，我們的目標是加速物流業的高質量發展，打造香港成為可持續國際智慧物流樞紐。透過去年財政預算案為「海運及空運人才培訓基金」(基金)注資的二億元，加強物流業的人才發展和推廣工作提供更多專項資助，從而促進行業的可持續發展。「智慧及綠色物流專業培訓計劃」及「物流推廣資助計劃」於2024年1月推出，而物流業組織及培訓機構等將需時規劃相關培訓課程和推廣項目，以及熟習兩項計劃的申請要求和流程。我們會密切留意兩

項計劃的申請情況，以評估業界反應，以及預計計劃的承擔額及受惠人數。

- 基金的預算開支主要用於推行各項培訓資助計劃，以及資助業界組織和專業團體舉辦推廣活動。在2023-24年度(截至2024年1月底)，基金共推出17項培訓資助計劃，惠及1 960名學生及在職人士，當中1 392人為海運或航空從業員：

計劃名稱	受惠人數
專業培訓課程及考試費用發還計劃	1 272
海運和航空業實習計劃	389
航海訓練獎勵計劃	24
船舶維修訓練獎勵計劃	11
本地船舶業訓練獎勵計劃	8
本地船舶能力提升計劃	63
香港航海及海運獎學金計劃	3
香港航運及物流獎學金計劃	8
香港大學—大連海事大學學術合作計劃	85
香港大學—上海海事大學學術合作計劃	1
海外交流學生資助計劃	11
飛機維修專門課程部分學費退還計劃	10
香港航空獎學金計劃	22
航空營運培訓獎勵計劃	53

基金17項培訓資助計劃中的3項，即海事培訓支援計劃、海事人才培訓資助計劃—法律，以及智慧及綠色物流專業培訓計劃為新推出的措施，正處於推行或審批階段，現時未有相關數字。

- 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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1454)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第165段提到，政府於二零二零年撥款三億元推出「第三方物流服務供應商資助先導計劃」為合資格物流服務供應商提供資助，鼓勵物流業應用科技以提升生產力。就此，政府可否告知本會：

1. 政府對資助金額的審批流程為何；有否跟進受資助企業對資助金額的使用情況；
2. 現時本地物流業應用科技的發展情況為何，已取得哪些成效；

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：19)

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)。繼去年1月提高先導計劃的資助比率至2(政府):1(申請人)後，政府於今年二月優化先導計劃，將資助金額上限由每間企業100萬元增加至200萬元，並擴大資助範圍，以涵蓋項目培訓和應用環境、社會及管治(ESG)科技相關的服務。

運輸及物流局成立了包括來自物流業界、工業和專業界別代表的管理委員會，負責審視及批出先導計劃下的申請。管理委員會在審批申請時已考慮了各項因素，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。香港生產力促進局作為先導計劃的執行夥伴，會於申請獲得審批後持續檢視項目進度及評估項目結果。

截至2024年3月，管理委員會共通過資助244個項目，涉及款項約1億4,600萬元。先導計劃已協助超過210間物流企業應用科技及智慧方案升級轉型，以提高生產力，減低營運成本。至今獲批的物流科技應用項目包括貨運管理系統、企業物流資源管理系統、倉庫自動化機械人系統、倉庫／貨物分流

中心管理系統、物聯網(IoT)及射頻識別碼(RFID)技術應用、冷鏈物流科技倉存系統以及貨物體積重量測量系統等。根據受資助企業在項目完成後的問卷調查所得，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：1455)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第169段提到，機管局會積極擴展航空貨物服務，包括東莞物流園的冷鏈貨物服務、與珠海市共同開展國際貨運業務，以及吸引國際貨運公司及主要全球零售商以香港作為在亞洲的航空物流基地。就此，政府可否告知本會：

1. 政府2024-25年度預計會投入多少開支擴展航空貨物服務；
2. 現階段與東莞、珠海合作開展國際貨運業務的深度為何，已取得哪些進展及成效；
3. 政府有何進一步措施，打造香港成為亞洲的航空物流基地；

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

香港機場管理局（機管局）正與東莞共同推展「海空貨物聯運」模式，並計劃在明年底前完成設於東莞的「香港國際機場物流園」永久設施的首階段建設，逐步達至每年處理一百萬噸貨量，並且會擴展東莞物流園的冷鏈貨物服務，以更好地滿足大灣區的國際貨運需求。另外，機管局亦已於2022年11月與珠海市政府簽訂《珠海市人民政府與香港機場管理局合作諒解備忘錄》，以深化香港國際機場與珠海機場的合作，包括共同發展港珠國際貨運業務。

機管局會積極跟進有關工作，以及吸引國際貨運公司及主要全球零售商以香港作為在亞洲的航空物流基地。有關工作不會涉及任何額外政府開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1458)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

綱領(3)提及，政府會與相關部門合作，於新發展區打造現代物流圈，並開展規劃研究，以洪水橋／厦村新發展區作為發展物流圈的試點。就此，政府可否告知本會：

1. 政府預計為打造洪水橋／厦村新發展區作為發展物流圈的試點提供多少資金撥款；
2. 政府為打造洪水橋／厦村新發展區作為發展物流圈的短中長期規劃為何；

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1)及2)

政府已在北部都會區的新發展區預留了土地作現代物流發展，包括在洪水橋／厦村新發展區約37公頃的物流用地。正如行政長官在《2023年施政報告》中公布，我們首階段計劃在洪水橋／厦村新發展區的物流用地建設現代物流圈，作為通往大灣區的物流門戶。為進一步推動現代物流發展，我們在2023年10月31日發表了《現代物流發展行動綱領》，當中包括提出在新發展區預留的物流用地打造不同功能的現代物流圈，藉此發揮群聚效應，增加物流業的營運效率，從而促進智慧物流在香港的持續發展。有別於以往物流用地的發展模式，政府會就新發展區的物流用地進行更全面的規劃，先以洪水橋／厦村預留作現代物流發展的37公頃土地作為試點，打造現代物流圈。運輸及物流局已委託土木工程拓展署委聘顧問開展《洪水橋／厦村新發展區發展物流圈研究》(「研究」)。研究的核准項目費用約為3,774萬元。相關研究已於2024年3月下旬開展，預計於2025年公布有關研究結果。視乎研究結果，預計最快於2026年度起分階段批出有關物流圈用地，供市場發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1461)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第188段提到，政府會繼續透過「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，共同構建「軌道上的大灣區」。就此，政府可否告知本會：

1. 截至目前，「專班」的成員人數及薪酬開支；
2. 截至目前，「專班」推展的兩個跨境項目進展及運作資金；
3. 兩個跨境項目預期落成時間及成效；
4. 政府去年提供的資料顯示，專班亦會繼續跟進北環線支線經落馬洲河套地區的港深創新及科技園接入深圳新皇崗口岸的工作，並探討方案優化羅湖管制站及其交通接駁，以上規劃現時的進展情況如何，涉及的運作開支有多少；

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

- 1.及2. 為進一步促進大灣區基礎設施互聯互通，港深政府正透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」（專班）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，共同構建「軌道上的大灣區」。推展跨境鐵路項目屬運輸及物流局和路政署的常規工作，並以現有人手和資源處理，我們並無相關的開支分項數字。
- 3.及4. 專班已於2022年年底完成港深西部鐵路(洪水橋至前海)的首階段研究，並已展開次階段研究，包括鐵路方案的規劃、初步工程可行性、效益、環境影響，以及建設和營運安排等議題，預計於2024年年中完成。港深雙方亦正積極推展北環線支線的相關規劃工作，並預計於2024年內展開項目的詳細規劃及設計。

此外，港深政府會繼續就羅湖管制站規劃及相關交通接駁事宜保持溝通。相關工作由個別部門現有人手處理，我們並無相關開支分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3044)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在國家《十四五規劃綱要》和《粵港澳大灣區發展規劃綱要》的支持下，香港需在大灣區建立世界級港口群，並和大灣區港口建立合作關係，以支持香港海運及港口業的持續發展，推進海洋經濟發展。就此，政府於本年度財政預算中，可有增加相關對外宣傳的開支，以推廣香港在大灣區港口群集中的獨特性及海運實力？又有何具體政策增強粵港澳大灣區間的合作和交流，以擴大海運行業的生態圈？有關開支及人手編制如何？

提問人：吳永嘉議員(立法會內部參考編號：59)

答覆：

財政司司長在2023年2月公佈政府於2023-24年度財政預算案中預留2,000萬元，加快推動高端航運服務業的策略研究，以及加強業界在國際及大灣區的交流及擴大每年一度的旗艦活動「香港海運週」。隨後，運輸及物流局於2023年12月20日公布《海運及港口發展策略行動綱領》，從四個方向提出10大策略和32項具體行動措施，以支持香港海運及港口業的持續發展需要，當中包括一系列加強宣傳香港海運品牌及強化大灣區航運協作的行動措施，以提升業界的長遠競爭力。

我們一直與業界攜手合作，舉行及參與各項國際大型的海運會議和展覽會，以推廣香港的海運實力。當中，香港海運港口局在2023年11月19至25日舉辦「香港海運週2023」，吸引線上線下共約290萬人次參加。另外，運輸及物流局局長在2023年12月帶領香港海運港口局和業界代表團參加在上海舉辦、世界第二大的國際海事技術學術會議和展覽會。展覽會內設立了中國香港館推廣香港作為大灣區內的高增值航運服務中心，參與展出包括5間具國際背景在香港航運公司和香港船舶註冊處。展望未來，我們會加強統籌香港團隊的對外宣傳工作，繼續與業界合作推廣香港在大灣區港口群中的

獨特性及海運實力。尤其在增強大灣區航運合作和交流方面，運輸及物流局會繼續與大灣區海運業界舉辦年度盛事，例如與香港船東會在2024年內合辦「大灣區國際航運論壇」，共同打造大灣區航運論壇品牌。

我們會繼續透過不同措施加強宣傳香港海運品牌及大灣區航運協作，鞏固香港作為區域中轉樞紐港和國際航運中心地位，貢獻大灣區和國家的高質量發展。2024-25年度為支援上述工作的現金流已納入本年度的財政預算內。上述工作屬運輸及物流局恆常工作的一部分，有關人手編制難以分開量化。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2369)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

疫情曾經對香港航空業造成了毀滅性的打擊，導致業內人才流失嚴重。然而，隨著各國回復經濟活動，各地居民對航空運輸需求急劇增加，這間接導致航空業人力短缺問題更加嚴重。這不僅會影響國際航班供應，也會影響香港在祖國發展中的地位，甚至喪失國際航空樞紐的地位。就此，政府可否告知本會：

1. 政府是否了解航空業各種工作崗位的人力供需情況，包括2023年的總就業人數和現有的職位空缺數量，以及是否評估了航空業相關人力是否足以應對客貨運航班需求的增加；
2. 政府推出了什麼支援措施來幫助解決人力短缺問題，這些措施的效果如何？

3. 鑑於有些航空業工作，如飛行員、飛機維修工程師、跑道維護人員和空運物流裝卸人員等，面臨嚴重的人手短缺，政府會否考慮擴大「人才清單」至航空業界，將上述工作列入「香港人才清單」中，並通過「補充勞工計劃」引進這些技術型或以下工作的勞工，作為解決人力短缺問題的短期措施？如有，具體詳情為何？如否，原因為何？

提問人：尚海龍議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

(1)

隨着三跑道系統於今年年底開始投入運作，香港國際機場的航班處理量將會上升，預計機場所需的人手亦會逐步增加。香港機場管理局（機管局）繼去年進行了一輪機場人力資源調查後，將於今年稍後進行新一輪調查，以更準確地評估未來的人手需求。

(2)及(3)

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，以紓緩業內的人手壓力。這些措施包括由機管局與勞工處及工會舉辦大型招聘會、鼓勵公共交通營辦商為合資格機場職員提供優惠，以及由機管局延長減免若干機場費用。至於中、長期措施方面，除了由機管局引進創新科技，以提高香港國際機場的運作效率外，我們亦一直加強航空業的人才培訓，包括通過香港國際航空學院提供各類航空業培訓課程，以及透過政府的海運及空運人才培訓基金下各個航空業培訓及獎勵計劃，鼓勵更多年輕人修讀與航空相關的課程，以吸引他們投身航空業。

政府鼓勵本地航空公司積極實施飛機師和航空人員本地化的措施，並支持本地航空公司加強與本地教育機構合作培訓本地機師。同時，我們一直與相關政府部門緊密溝通，確保本地航空公司在「一般就業政策」和「輸入內地人才計劃」下提出的輸入非本地機師申請得以適當處理。在不影響本地航空公司推動飛機師和航空人員本地化的前提下，並透過相關輸入人才計劃協助業界解決燃眉之急之餘，我們會適時檢討是否把合適的航空業界崗位列入「香港人才清單」。

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

政府會密切留意各項措施的執行情況，並會考慮香港勞動人口變化及業界需求等因素，適時檢討及優化各項措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2371)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

香港的士業服務質素一直都備受詬病，如兜路，濫收車資等，歸根究柢是收入的問題。政府當局為改善的士服務，曾提出多項改善建議，包括：引入的士「車隊管理制度」、「的士司機違例記分制度」及增加的士最高乘客座位數目至6個等。就此，政府可否告知本會：

1. 正所謂「時代變遷，科技日新月異」，的士業界必須要好好應用科技去提升行業的競爭力。政府會否考慮設立統一的流動應用程式，提升車隊的服務質素，既可保障司機和乘客，儲存有關錄音避免爭拗之餘，還可讓司機或乘客更快地找到對方，提升營運效率？
2. 畢竟還用現金支付車資的國際化都市，如今已十分罕見，政府必須要盡快推行電子收費，以促進旅客的旅遊體驗。政府會否考慮在未來盡快推出有關措施，促使及協助的士業界推動電子支付的進一步普及化？
3. 承上題，如業界以安裝成本及電子支付平台的服務費或手續費為推行電子支付的主要障礙的話，政府當局會否考慮資助的士業界安裝電子支付系統，或與電子支付平台營辦商商討減低或免去有關的服務費或手續費，甚至由政府包辦有關費用，以達至建設智慧城市和提升遊客體驗的目標？

提問人：尚海龍議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

1. 政府早前檢視了整體的士營運和管理，並提出一系列措施提升個人化點對點交通服務的整體質素和形象，及促進的士業的長遠健康發展，當中包括引入的士車隊制度。有關的法例修訂已於2023年12月獲立法會通過，並於同月22日刊憲及生效。運輸署現正積極進行籌

備工作，並計劃在今年4月邀請業界申請的士車隊牌照，以期讓車隊的士可早日投入營運。

在的士車隊制度下，運輸署可發出的士車隊牌照，並透過法定要求和牌照條件，訂明車隊須提供的服務，例如要求車隊的士須安裝行車記錄器、閉路電視系統等裝置，以及要求車隊持牌人須提供網約渠道，以供乘客預約行程、提出查詢及投訴，以及在行程結束後就司機的表現評分。有關的網約渠道須包括手機程式及網站，以便乘客不下載任何應用程式也能預約的士。在的士車隊開始營運後，運輸署亦會在其網站設置一個專頁，列出各個車隊的網頁鏈接／二維碼鏈接，讓乘客可以一站式搜索到不同的士車隊的預約方法。

政府歡迎的士業界自組或建立的士網約平台，提供的士網約服務，以便利乘客預約行程。據我們了解，現時市場上已有不同的的士網約平台，這些平台可能各自有其市場定位和目標顧客群。我們相信透過不同的士網約平台之間的競爭，可以讓乘客有更多選擇，並按其需要選用合適的平台預約的士服務。相對於由政府主導設立或指定一個統一網約平台，我們認為由市場主導會在應用最新科技方面較為靈活，亦更能滿足乘客當前和不斷變化的需求。

- 2 & 3. 政府一直鼓勵的士業界引進不同的電子支付方式，以便利乘客支付車費。如上文提及，政府即將引入的士車隊制度，而在的士車隊制度下，運輸署會透過牌照條件，要求所有車隊的士必須提供電子支付方式。這樣可以在業界起帶頭和示範作用，有助進一步鼓勵更多的士司機引入電子支付方式，讓乘客在繳付車費時有更多選擇。

目前香港的士牌照總數為18 163個，牌照擁有權分散，在接近9 000個持牌人當中，接近七成半的持牌人只擁有一個的士牌照，而且的士司機大部分是向車主或車行租用的士以提供服務的自僱人士。雖然現時部分的士司機已提供電子支付方式讓乘客支付車費，但也有部分司機（特別是較年長的司機）仍然認為現金是最方便及直接的收費方式，亦較能便利他們繳付的士車租和燃料費。考慮到以上情況，我們認為現階段較適宜繼續通過不同方式積極鼓勵的士業界引入電子支付方式。

至於安裝電子支付系統的成本及服務費或手續費方面，據了解，部分電子支付平台現時已豁免的士司機的相關費用。政府會繼續與不同電子支付系統的營辦商保持溝通，以推動的士業界引進電子支付方式，方便乘客支付車費。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2376)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

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

1. 運輸及物流局至今仍未成立「鐵路署」的原因為何？
2. 在過去一個財政年度，政府投放在籌備成立「鐵路署」的工作進度及詳情為何？如政府打算在未來一個財政年度成立「鐵路署」的話，新部門涉及人手編制及開支為何？
3. 過去數年，港鐵在過去數年來發生多次「甩門」、「脫鈎」、電力及信號系統失誤等問題，但路政署並無相關專業團隊管理，每次意外發生後便由其他部門作解釋。請政府當局列出每年用於監管鐵路服務及執行鐵路安全相關條例的人手、編制及總開支為何？
4. 考慮到過去三個財政年度中都有雙位數字的乘客落入路軌，這顯然表明幕門安裝的迫切需求，而港鐵公司曾表示預計在2025年底才能完成為所有月台安裝好自動幕門工程，效率強差人意。政府當局是否了解港鐵公司為何需要兩年之久才能完成為所有月台安裝自動幕門的原因？

提問人：尚海龍議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1&2.政府擬議通過將路政署鐵路拓展處、路政署北部都會區鐵路辦事處及機電工程署(機電署)鐵路科合併，在運輸及物流局轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。考慮到路政署北部都會區鐵路辦事處剛於2023年6月設立，我們正審視成立擬議鐵路署的安排，以配合各個鐵路項目的推展。籌備成立鐵路署的工作由現有人手，包括在路政署鐵路拓展處設立由13個非首長級職位組成的籌備小組處理。該13名職員亦會處理新鐵路項目相關的工作，在2024-25財政年度，他們的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值估算)為1,381萬元。

擬議的鐵路署成立後將設有321個職位，每年整體薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值計算)為3.205億元。在這321個職位中，210個職位(每年薪酬撥款為2.087億元)由路政署鐵路拓展處及北部都會區鐵路辦事處調派，59個職位(每年薪酬撥款為6,418萬元)由機電署鐵路科調派，另有52個新職位(每年薪酬撥款為4,761萬元)則將會在擬議鐵路署下開設。擬議的鐵路署的預計每年營運開支(不包括薪酬撥款)約為9,510萬元。

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

職級	2021年	2022年	2023年
助理署長	1	1	1
總工程師	4*	4*	4*
高級工程師	15	15	15
工程師	28	28	28
督察	4	4	4

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

機電署鐵路科在過去3年的總開支載於下表：

	2021-22年度	2022-23年度	2023-24年度 (截至2024年2月)
開支(百萬元)	80.6	81.1	77.7 [^]

[^] 暫時未有2023-24財政年度的總開支資料。

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	2021	2022	2023
助理署長	1	1	1
首席運輸主任	1	1	1
總運輸主任	1	1	1
高級運輸主任	3	3	3
運輸主任	3	3	3

註：

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

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

4. 政府一直與港鐵公司就東鐵線月台安裝自動閘門緊密溝通，並敦促港鐵公司研究加快進度，包括增加資源及在可行的情況下在日間進行工程，以期盡快完成安裝。

港鐵公司於2023年年中起，已展開東鐵線13個車站（除紅磡、會展及金鐘站）的自動月台閘門安裝工程。工程至今進度理想，當中馬場及落馬洲站的閘門已於去年全部投入服務。大埔墟、上水、大圍及沙田站的所有閘門亦會於今年上半年完成安裝。另外，粉嶺站的工程已於2024年2月展開，而火炭、太和及九龍塘站的工程亦會於其後六個月內陸續展開。至於羅湖、旺角東及大學站3個月台弧度較大的車站，由於工程難度較高及具挑戰性，將於今年第四季起陸續啟動工程。港鐵公司預計將於2024年年底前完成合共9個車站的閘門安裝工作，並會在2025年內盡快完成餘下車站的工程。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0161)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據預算案第167段落，機管局正按計劃全速推進香港國際機場三跑道系統項目，目標於今年年底投入運作。為把握三跑道系統帶來的機遇，同時配合國家「空中絲綢之路」的建設，我們會針對現時的主要航線及具潛力的「一帶一路」航線，加強與相關國家之間的航空服務聯繫，擴大航空網絡。就此，政府可否告知本會：

1．目前已開通的往返香港與「一帶一路」沿線國家的航線總數是多少？請以表列形式，將上述「一帶一路」沿線國家往返香港的每週航班數量，按照國別，由高到低排序說明。

2．未來三年，政府還將計劃拓展哪些「一帶一路」沿線國家的航線？

提問人：蘇長榮議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

現時，有大約120家航空公司提供航班往來香港國際機場與全球約180個航點，當中包括34個「一帶一路」沿線國家的超過60個航點。現時每周往來香港及這些國家的空運航班數目載於附件。

就政府與政府之間簽訂的民航協定，在超過150個「一帶一路」沿線國家當中，香港已經與大約50個簽訂了相關的協定。為把握三跑道系統帶來的機遇，同時配合國家「空中絲綢之路」的建設，特區政府會針對現時香港國際機場的主要航線及具潛力的「一帶一路」航線，包括位於歐洲、非洲、南美洲及亞洲在內的地區，加強與相關國家之間的航空服務聯繫，鞏固及擴大香港的航空網絡。

現時每周往來香港及「一帶一路」沿線國家的空運服務
(2024年3月3日至3月9日的航班資料)

往來香港的客運服務

「一帶一路」 沿線國家	航班數目
泰國	238
菲律賓	147
韓國	140
馬來西亞	102
新加坡	88
越南	87
印尼	52
阿拉伯聯合酋長國	28
卡塔爾	14
紐西蘭	12
埃塞俄比亞	7
蒙古	7
尼泊爾	7
柬埔寨	6
土耳其	6
斐濟	5
孟加拉	4
汶萊	3
意大利	3
巴布亞新幾內亞	3
俄羅斯	3
南非	3
斯里蘭卡	3
總數	968

往來香港的貨運服務

「一帶一路」 沿線國家	航班數目	
	抵港	離港
阿拉伯聯合酋長國	80	85
馬來西亞	66	59
韓國	44	39
新加坡	42	31
越南	39	22
盧森堡	29	29
泰國	27	24
卡塔爾	23	23
埃塞俄比亞	23	23
阿塞拜疆	20	20
巴林	21	16
菲律賓	20	20
沙特阿拉伯	19	17
土耳其	10	10
意大利	10	8
孟加拉	7	9
哈薩克斯坦	6	7
印尼	4	4
埃及	3	3
約旦	3	0
柬埔寨	2	0
科威特	2	0
紐西蘭	1	0
阿曼	1	0
奧地利	0	2
匈牙利	0	4
總數	502	455

備註： 貨運服務的抵港和離港航班數目不同，是由於航空公司基於商業及服務需求等考量，在營運航空貨運服務時並不必定為兩個航點提供往返服務。貨運航班可能會單向服務數個航點，例如從甲航點飛抵乙航點，再飛抵香港及至丙航點。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1887)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

《預算案》演辭第169段提到：「機管局亦會積極擴展航空貨物服務，包括東莞物流園的冷鏈貨物服務、與珠海市共同開展國際貨運業務，以及吸引國際貨運公司及主要全球零售商以香港作為在亞洲的航空物流基地。」就此，政府可否告知本會：

1. 綱領(3)提及，有關海空交通及物流發展的預算開支較上年增加21%至2.8億元。請問預算開支增加的原因為何？
2. 就推動冷鏈貨物服務，政府有何具體工作計劃和措施，將香港打造成大灣區內的冷鏈物流樞紐？
3. 請問政府會否增撥資源，強化香港發展聯運高端食品、溫控藥品等航空冷鏈的能力和設施，例如用好物流園周邊土地，興建更多冷鏈和高增值商品物流、貨物清關設施等，鞏固和強化香港的國際航運中心地位，為香港發展跨境電商形成更大機遇？
4. 請問政府未來會否透過加強與東莞市政府或其他大灣區內地城市的合作，強化香港的冷鏈貨物服務發展？
5. 請問政府在推動冷鏈貨物服務上有何政策目標？預計未來五年香港國際機場處理冷鏈貨物的數量之增長為何？

提問人：陳祖恒議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

(1)

2024-25年度綱領(3)海空交通及物流發展的撥款較2023-24年度的修訂預算增加4,870萬元(21%)，主要由於預期非經常開支項目「第三方物流服務供應商資助先導計劃」和「海運及空運人才培訓基金」的現金流量需求，以及用以支援海運和物流的相關工作(包括各項外部推廣香港工作和活動)開支會增加。

(2)至(5)

近年溫控貨物的空運市場需求強勁，特區政府支持香港機場管理局（機管局）積極提升香港國際機場處理高價值、溫控貨物（包括藥品、鮮活貨物、活生動物和鋰電池）的能力。香港國際機場現時設有完善溫控航空運輸設備，包括全亞洲機場最大的冷凍拖卡車隊，貨運站亦有最低攝氏零下20度的專用冷凍庫。另外，香港國際機場3間航空貨運站一直致力提升處理對溫度敏感貨物的能力及服務質素。隨著最新的擴展，現時這3間貨運站共有約8 660平方米的冷藏倉儲面積，可處理對溫度敏感貨物，並設有溫度由攝氏零下28度至25度的專用冷藏庫，以迎合不同溫控貨物的特定需要。香港國際機場亦是全球首個獲得全數4項國際航空運輸協會CEIV認證的合作夥伴機場，足證香港國際機場在處理高價值、溫控空運貨物的能力。

機管局亦會積極擴展航空貨物服務，包括位於東莞的香港國際機場物流園的冷鏈貨物服務、與珠海市共同開展國際貨運業務，以及吸引國際貨運公司及主要全球零售商以香港作為在亞洲的航空物流基地。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2050)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就東九龍智慧綠色集體運輸系統，政府可否告知本會：

1. 在《鐵路發展策略2014》建議興建東九龍線至正式宣佈放棄在此線採用重型鐵路期間，局方就研究東九龍線的所耗費的(a)人手、(b)薪酬開支、(c)顧問費用(如有)分別為何；
2. 現階段局方有否比較各種可能技術方案(如單軌、膠輪輕軌、「雲巴」、「智軌」等)的長短處；如有，有無屬意技術方案；
3. 按局方在2023年12月15日向立法會交通事務委員會提交的文件(CB(4)1067/2023(01))中顯示的方案，局方有否估計，按付款當日計算，東九龍智慧綠色集體運輸系統的(a)總造價、(b)當中寶達至油塘東段的造價及(iii)如需在藍田東、碧雲道一帶增設車站，並因此須更改走線及建造行人接駁系統，所牽涉額外造價分別為何；如否，原因為何？

提問人： 鄧家彪議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1.

政府經全面檢視《鐵路發展策略2014》原建議東九龍線項目的技術挑戰及運輸效益後，建議於東九龍引入智慧綠色集體運輸系統，以替代地下重型鐵路模式。期間，路政署曾委聘顧問對智慧綠色集體運輸系統進行初步技術可行性研究，相關顧問費用共830萬元，而項目檢視工作則由路政署的現有人力資源進行，我們並無這一項工作的人手及薪酬開支的分項數字。

2.及3.

政府計劃於2024年上半年尋求立法會工務小組委員會及財務委員會批准撥款，委聘顧問為「東九龍智慧綠色集體運輸系統」進行勘查研究及設計。如獲批准撥款，有關工作將於2024年年中展開。政府亦計劃於今年下半年

內邀請相關供應商及營運商遞交意向書，從而敲定系統及其基建設施的具體要求及設計，並會審視系統的走線建議及其可行性。目前並沒有對任何系統設有既定立場。

項目的初步工程造價估算，將於勘查研究及設計階段確定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1209)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2024至25年度，運輸及物流局的工作包括繼續監督多個道路項目的規劃或推展工作。就此，當局可否告知本會：

(a) 過去數年直屬路政署署長的工程項目，包括但不限於道路及鐵路，數量、開支及規模為何？

(b) 以下項目的最新進展、總道路長度及預算開支：

	預計完工時間	總 道 路 長 度	預 算 開 支
T2主幹路及茶果嶺隧道工程			
中九龍幹線工程			
屯門繞道			
屯門區內主要道路擴建工程(例如龍富路及海榮路)			
十一號幹線			
青衣至大嶼山連接路			
沙田T4號主幹路			
元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程			
大嶼山P1公路			
大埔公路擴闊工程			
青山公路擴闊工程			
荃青交匯處改善工程			

(c) 完成(b)項所列的交通道路規劃前後，請以下表形式列出連接新界西北及市區各主要道路的現時車流量、預計容車量及行車量／容車量比率：

主要道路	現時上午繁忙時間車流量	容車量		預計行車量／容車量比率	
		完成前	完成後	完成前	完成後
青山公路				早繁：	早繁：
				晚繁：	晚繁：
屯門公路				早繁：	早繁：
				晚繁：	晚繁：
大欖隧道				早繁：	早繁：
				晚繁：	晚繁：
汀九橋				早繁：	早繁：
				晚繁：	晚繁：
青嶼幹線				早繁：	早繁：
				晚繁：	晚繁：
元朗公路(藍地至唐人新村段)				早繁：	早繁：
				晚繁：	晚繁：
北大嶼山公路				早繁：	早繁：
				晚繁：	晚繁：
屯門至赤鱗角連接路				早繁：	早繁：
				晚繁：	晚繁：

(d) 上述主要道路中，過去3年各類型車輛佔該道路總車流量的比率為何。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

(a) 過去5年(2019至2023年)，直屬路政署署長的工程項目，主要包括道路項目、鐵路項目、上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統項目及行人天橋項目。其數量及總核准工程預算表列如下：

	數量	總核准工程預算 (百萬元)
道路項目	11	131,610.0
鐵路項目	1	90,031.0

	數量	總核准工程預算 (百萬元)
上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統項目	8	2,428.8
行人天橋項目	3	416.8

註：只包括甲級建造工程項目。

(b) 有關施工中項目的所需資料表列如下：

	目標 完工時間	道路總長度 (公里)	核准工程預算 (百萬元)
大埔公路(沙田段)擴闊工程	2024年	約1.1	2,739.7
青山公路青山灣段擴闊工程	2024年	約1.9	755.2
中九龍幹線	2025年	約4.7	42,363.9
T2主幹路及茶果嶺隧道	2026年	約3.4	16,017.0

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

	預計道路總長度 (公里)
十一號幹線(元朗至北大嶼山段)	約15.0
屯門繞道	約10.0
青衣至大嶼山連接路	約6.9
元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程	約3.0
沙田T4號主幹路	約2.3
屯門龍富路及海榮路擴建工程	約2.1
荃青交匯處改善工程	約0.8

經諮詢發展局後，有關大嶼山P1公路的資料如下：

	目標 完工時間	道路總長度 (公里)	核准工程預算 (百萬元)
大嶼山P1公路(東涌至大蠔段)	2026年	約2.5	1,182.06
大嶼山P1公路(大蠔至欣澳段)	檢視中	約9.5	檢視中

c) b)項所述的道路項目是為應付最高交通流量而設計，一般為早上繁忙時間，因此未能提供晚上繁忙時間的交通預測。下列連接新界西北及市區各主要道路的現時車流量、設計容車量及預計行車量／容車量比率表列如下：

主要道路	現時車流量 (每小時 小客車) (見註1及註2)	設計容車量 (每小時小客車) (見註1)		預計行車量/ 容車量比率 (見註4)	
		擬議項目 完成前	擬議項目 完成後 (見註3)	擬議項目 完成前	擬議項目 完成後
青山公路(青山灣段)	見註2	1 300	3 000	1.2	0.6
屯門公路(小欖段)	見註2	6 100	6 100	1.2 (見註5)	1.0 (見註5)
屯門公路(深井段)	6 600	8 200 (見註6)	8 200 (見註6)	檢視中	檢視中
大欖隧道	4 200	5 400	5 400	1.2	0.7
汀九橋	6 800	6 100	6 100	1.1	0.7
青嶼幹線	2 800	6 100	6 100	1.1	0.8
元朗公路(藍地至唐人新村段)	5 100	6 100	8 200	1.1	0.9
北大嶼山公路	見註2	6 100	6 100	檢視中	檢視中
屯門—赤鱗角隧道	1 500	3 600	3 600	0.6	0.7

註1： 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2： 由於擬備2023年交通統計年報的交通數據仍在整合，我們只可提供2022年上午繁忙時間的車流量。交通統計年報就車流量／車輛類別進行的交通流量調查並不包括青山公路(青山灣段)、屯門公路(小欖段)和北大嶼山公路，因此未能提供該三個路段的每小時小客車流量。

註3： 十一號幹線、青衣至大嶼山連接路、屯門繞道和P1公路將提供替代路線，為屯門公路、大欖隧道、汀九橋、青嶼幹線、北大嶼山公路和屯門—赤鱗角隧道疏導車輛。因此，現有主要道路的容車量將維持不變。青山公路(青山灣段)擴闊工程完成後，現有雙線不分隔道路將會擴闊為雙線雙程的分隔道路，設計容車量將由每小時1 300小客車架次提升至每小時3 000小客車架次。元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程完成後，元朗公路有關路段將由雙程3線擴闊為雙程4線，設計容車量將由每小時6 100小客車架次提升至每小時8 200小客車架次。

註4： 就青山公路(青山灣段)，數值反映在青山公路青山灣段擴闊工程完成前及後於2031年的預測交通情況。至於其他道路，數值則反映在擬議主要運輸基建項目根據《香港主要運輸基建發展藍圖》的目標落成時間前及後於2036年的預測交通情況。行車量／容車量比率若相等於或低於1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量，行車

暢順。若行車量／容車量比率高於1.0，表示交通開始擠塞；若比率高於1.2，則表示擠塞情況越趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。

註5： 此段屯門公路(介乎小欖段及深井段)為雙程3線，並在市區方向設有1條巴士專線，而相關的行車量／容車量比率亦不包括巴士專線。屯門公路(小欖段及深井段)巴士專線的行車量／容車量比率在擬議項目推行後將減至低於1.0，表示巴士專線行車暢順。

註6： 此段屯門公路(介乎深井與青朗公路，包括深井支路)為雙程4線，並未設有巴士專線，設計容車量為每小時8 200小客車架次。

d) 由於擬備2023年交通統計年報的交通數據仍在整合，我們只可提供2020年、2021年及2022年(星期一至五)以下主要道路按車輛類別劃分的車流量如下：

主要道路(見註1)	年份	車輛類別(%) (見註2)				
		私家車	的士	貨車	巴士	電單車
屯門公路(深井段)	2020	48.3	5.4	35.7	7.8	3.0
	2021	48.0	6.7	34.6	7.5	3.2
	2022	46.8	7.7	34.5	7.9	3.0
大欖隧道	2020	47.9	5.2	37.1	8.3	1.5
	2021	45.6	6.0	38.8	7.6	2.0
	2022	47.5	6.6	35.7	8.0	2.2
汀九橋	2020	47.8	5.3	38.2	6.5	2.3
	2021	47.9	7.5	36.0	6.2	2.4
	2022	47.6	8.6	34.2	7.0	2.6
青嶼幹線	2020	42.2	7.9	39.2	8.2	2.5
	2021	43.8	9.6	36.1	7.1	3.3
	2022	44.2	17.5	28.4	8.0	2.0
元朗公路(藍地至唐人新村段)	2020	46.2	7.7	40.2	3.8	2.2
	2021	44.1	7.7	42.4	3.6	2.3
	2022	45.1	9.5	39.6	4.5	1.5
屯門—赤鱗角隧道(見註3)	2020	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
	2021	19.2	2.5	25.6	51.5	1.1
	2022	35.9	9.6	44.4	7.8	2.3

註1： 交通統計年報就車輛類別進行的交通流量調查並不包括青山公路(青山灣段)、屯門公路(小欖段)和北大嶼山公路，因此未能提供該三個路段的資料。

註2： 車輛比例以百分比表示(由於四捨五入關係，數值總和可能不等於100%。)

註3： 屯門—赤鱗角隧道在2020年12月通車。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1210)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局的職責，是繼續推展《鐵路發展策略 2014》所建議鐵路項目的詳細規劃及落實工作，以及監督跨越二零二零年的鐵路及主要幹道策略性研究，以及發表《香港主要運輸基建發展藍圖》的工作。就此，請告知本會洪水橋站、北環綫及古洞站、東涌西延綫、屯門南延綫、洪前鐵路、南港島綫(西段)、北港島綫及三條綠色集體運輸系統具體進度、推展模式及預計開支為何？

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

有關鐵路項目的最新進展、預計開支及推展模式載於下表：

鐵路項目	最新進展	預計開支	推展模式
1. 東涌線延綫	建造工程已於2023年展開	建造成本預算為195億元(按2020年12月價格計算)	擁有權(見註1)
2. 屯門南延綫	建造工程已於2023年展開	建造成本預算為158億元(按2023年7月價格計算)	擁有權(見註1)
3. 北環綫	<u>古洞站</u> 建造工程已於2023年展開	<u>古洞站</u> 建造成本預算為59億元(按	擁有權(見註1)

鐵路項目	最新進展	預計開支	推展模式
	<u>北環線主線</u> 詳細規劃及設計進行中	2023年7月價格 計算) <u>北環線主線</u> 見註2	
4. 洪水橋站	詳細規劃及設計進行中	見註2	擁有權 (見註1)
5. 南港島線 (西段)	<p>鑑於沿線地勢起伏，受重型鐵路的爬升能力所限，南港島線（西段）部分路段須深入地底，其運輸及成本效益皆不理想。有見及此，政府正研究有否合適的替代運輸系統能滿足該走線的運輸需求，同時能提高項目的技術可行性及整體成本效益。我們目標於今年內敲定合適技術方案，以期鐵路項目能配合華富邨重建計劃的時間表。在研究不同技術方案時，我們亦會評估相關方案的推展時間表、工程造价及推展模式。因此我們需要在敲定技術方案後才能提供這方面的資料。</p>		
6. 北港島線	<p>《香港主要運輸基建發展藍圖》指出隨著港島線信號系統的提升，其運載能力將會增加，直至2046年前都沒有迫切性推展北港島線。</p>		
7. 港深西部 鐵路(洪水 橋至前海)	<p>港深政府通過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」展開的首階段研究已於2022年年底完成，確立了項目的策略價值和必要性。次階段研究預計於2024年年中完成。項目的推展模式及預計開支有待與深圳進一步研究和磋商，現階段未能提供有關資料。</p>		
8. 智慧綠色 集體運輸 系統	<p>政府計劃於今年下半年就東九龍、啟德和洪水橋／厦村智慧綠色集體運輸系統邀請本地及國內外供應商及營運商提交意向書。</p> <p>政府計劃於2024年上半年尋求立法會工務小組委員會及財務委員會批准撥款，委聘顧問為「東九龍智慧綠色集體運輸系統」進行勘查研究及設計。如獲批准撥款，有關工作將於2024年年中展開。與此同時，我們正努力加快原有工作時間表，爭取於2026年就項目的建造工程招標，以期於2027年批出工程合約。</p> <p>至於啟德智慧綠色集體運輸系統，政府會以丁級工程項目進行該工程計劃的勘查研究工作。政府已就啟德系統聘請顧問進行勘查研究招標，以期於今年年中展開勘查研究工</p>		

鐵路項目	最新進展	預計開支	推展模式
	<p>作。政府爭取於2026年就項目的建造工程進行招標，以期於2027年上半年批出工程合約。</p> <p>就洪水橋／厦村智慧綠色集體運輸系統，政府會以丁級工程項目進行第一階段道路工程的勘查研究及設計工作。政府正就此進行工程顧問聘請程序，以期於今年年中展開相關的勘查研究及設計工作。</p> <p>上述三個項目的初步工程造价、推展時間表及推展模式，將於勘查研究及設計階段確定。</p>		

註1：在「擁有權」模式下，香港鐵路有限公司(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。對於在財務上不可行的鐵路項目，政府會提供資助，以填補項目的資金差額。在獲得政府的資助後，港鐵公司會承擔所有與新鐵路的設計、建造、營運和維修保養有關的商業風險。

註2：政府與其獨立顧問現正評估港鐵公司的詳細規劃及設計，以更新成本估算。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1211)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局的其中一項主要工作為籌備成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作；就此，可否告知本會：

(a) 目前成立鐵路署的進展、最新時間表及預計成立日期；

(b) 若成立鐵路署，需要額外聘請的人手及每年經常性開支為何。

提問人： 田北辰議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

政府擬議通過將路政署鐵路拓展處、路政署北部都會區鐵路辦事處及機電工程署鐵路科合併，在運輸及物流局轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。考慮到路政署北部都會區鐵路辦事處剛於2023年6月設立，我們正審視成立擬議鐵路署的安排，以配合各個鐵路項目的推展。籌備成立鐵路署的工作由現有人手，包括在路政署鐵路拓展處設立由13個非首長級職位組成的籌備小組處理。該13名職員亦會處理新鐵路項目相關的工作，在2024-25財政年度，他們的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值估算)為1,381萬元。

擬議的鐵路署成立後將設有321個職位，每年整體薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值計算)為3.205億元。在這321個職位中，210個職位(每年薪酬撥款為2.087億元)由路政署鐵路拓展處及北部都會區鐵路辦事處調派，59個職位(每年薪酬撥款為6,418萬元)由機電工程署鐵路科調派，另有52個新職位(每年薪酬撥款為4,761萬元)則將會在擬議鐵路署下開設。擬議的鐵路署的預計每年營運開支(不包括薪酬撥款)約為9,510萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0497)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第227段提到，財政司要求相關部門檢視「公共交通費用補貼計劃」就此請告知本會：

1. 局方預計何時完成「公共交通費用補貼計劃」檢討？會否計劃聘用顧問公司提供協助，如是，估計費用多少？
2. 估計涉及人手及支出為何？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

1. 政府預計公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的檢討會在年內完成。我們沒有計劃聘用顧問公司。
2. 補貼計劃的檢視工作由運輸及物流局和運輸署的現有人員執行，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：1253)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

據報，政府已就擬建東九龍和啟德綠色集體運輸系統分別聘請顧問進行研究，其中東九龍項目涉及2.77億元研究費用；而啟德項目則未有公布預算。請告知本會：

(一)上述東九龍研究項目會否於今個財政年度到財委會申請撥款；有關研究於何時展開及需時多久；

(二)與10年前當局斥9200萬進行的東九單軌列車顧問研究，具體有何差異；

(三)當局有否重新審視上一份顧問研究報告，了解是否有值得參考之處，以期壓縮本次顧問研究費用款額；

(四)啟德研究項目所需開支為何；有關研究於何時展開及需時多久；財赤情況下，當局會否考慮將研究改為內部人員負責，減省不必要開支；如會，詳情為何；如不會，原因為何？

提問人：謝偉俊議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

- (一) 政府計劃於2024年上半年尋求立法會工務小組委員會及財務委員會批准撥款，委聘顧問為「東九龍智慧綠色集體運輸系統」進行勘查研究及設計。如獲批准撥款，有關工作將於2024年年中展開，預計2027年完成。政府亦計劃於今年下半年內邀請本地及國內外智慧綠色集體運輸系統的供應商及營運商遞交意向書，從而敲定系統及其基建設施的具體要求及設計。與此同時，我們正努力加快原有工作時間表，爭取於2026年就項目的建造工程招標，以期於2027年批出工程合約。

- (二) 政府曾為九龍東建造單元高架模式的環保連接系統進行詳細可行性研究，走線涵蓋啟德發展區、九龍灣和觀塘商貿區。研究結果指出系統在技術上將受制於毗鄰的稠密發展，其建造成本和運作成本將會十分高昂，並非可持續和可取的選項。

經檢視智慧綠色集體運輸系統最新技術，並考慮啟德發展區的最新人口及發展情況，行政長官在《2023年施政報告》中宣佈在啟德前跑道區引入智慧綠色集體運輸系統，以連接啟德前跑道區至港鐵啟德站，強化區內商住發展、旅遊、文娛、康體及社區設施的連貫性，以及與鐵路網絡的連繫，服務該區的旅客、居住及就業人口。

- (三) 及(四) 至於啟德智慧綠色集體運輸系統，政府會以丁級工程項目進行該工程計劃的勘查研究工作。政府已就啟德系統聘請顧問進行勘查研究招標，以期於今年年中展開勘查研究工作，研究將參考過往相關項目的研究結果。政府計劃於今年下半年內邀請相關供應商及營運商遞交意向書，並爭取於2026年就項目的建造工程進行招標，以期於2027年上半年批出工程合約。

政府考慮了上述勘查研究對具備不同專長及資歷人員的要求、研究工作性質以及所需時間，經檢視政府部門內部整體的人力資源，認為需要聘請顧問公司協助進行勘查研究工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1525)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府財政預算案第162至169段指出，政府致力發展香港成為國際航運中心及國際航空樞紐，請告知：

- 1.有何政策鼓勵投身「海運及港口業」和「航空業」；
- 2.相關「海運及港口業」和「航空業」的本地課程/本地大學課程及每年學位數目，請分項列出；
- 3.會否考慮為報讀見習機師培訓課程的申請人提供資助或貸款，吸引更多有志人士投身航空業？

提問人：黃國議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

(1) & (3)

政府於2014年成立海運及空運人才培訓基金(基金)，承擔總額由2023-24財政年度起達5億元，用以延續和提升政府對海運業、航空業及物流業的人力發展及推廣支援。我們會繼續善用基金，包括鼓勵行業組織與各間教育機構及專業團體合作，舉辦各類面向市民大眾，特別是年輕一代的推廣活動。該等推廣活動預期可改善相關行業的形象，加深廣大市民對這些行業的認識，吸引更多人士投身業界。舉例來說，我們會繼續就遠洋航海、本地船舶、船舶維修，以及航空營運等推行訓練獎勵或獎學金計劃，鼓勵有志接受相關行業培訓的人士入行，協助他們在海運或航空業發展；繼續為高增值海事服務業推行人才培訓資助計劃，鼓勵參與公司提供更多見習職位；以及為大專學生舉辦實習計劃，讓年輕人有機會在這些行業工作，鼓勵他們畢業後投身業界。

就航空業而言，政府一直與香港機場管理局及航空業界保持緊密溝通，並推出不同措施以提高大眾對航空業的認識及興趣，吸引人才加入航空業。在培訓人才方面，政府不時研究優化基金下的培訓及獎勵計劃，盡量惠及更多有志投身航空業的人才。政府在今年1月推出「航空業推廣活動資助計劃」，以鼓勵更多人接受與航空業相關的技術培訓或修讀專業課程，及吸引更多新血入行。此外，政府支持香港國際航空學院（學院）培訓本地及區域空運管理人才。截至2024年1月，已有超過27萬人次參與由學院提供的培訓，課程包括機場管理、保安和航空服務等專業。學院亦於2023年9月推出首個見習機師培訓課程，為香港培育更多優質本地機師，多間本地航空公司已跟學院簽訂合作協議，增加畢業學員獲聘機會，從而提供課程的吸引力。政府會繼續聆聽參加者、課程提供者及業界人士的意見，並按需要檢視上述的培訓措施，以配合相關行業進一步發展的需要。

(2)

根據教育局提供的資料，政府以整筆撥款的形式向八所大學教育資助委員會（教資會）資助大學提供經常補助金，一般以三年為一個資助期，而教資會資助大學的學術周期亦以三年期的形式規劃。按照現行機制，一般而言，政府在三年資助期內只會訂定每間大學在各授課程度的核准學生人數指標。大學可按院校自主原則，靈活運用以整筆撥款方式發放的經常補助金，以自行決定所開辦的課程，並將學額分配予不同學科。在2023/24學年，各教資會資助大學開辦與航空、海運及物流業相關的資助學士學位課程按大學劃分的入學人數載於附件一。

2023/24學年按院校及修課程程度劃分可能與「海運及港口業」和「航空業」有關的非教資會資助全日制經本地評審本地專上課程的預計收生人數載於附件二。

2023/24學年按大學劃分與航空、海運及物流業相關的大學教育資助委員會資助學士學位課程的入學人數

			(人數)
大學	課程名稱	入學類別	2023/24 學年 (臨時數字)
香港城市大學	工學士(航空航天工程學)	第一年	1
	機械工程學系 [選項: 工學士(航空航天工程)、工學士(機械工程)、工學士(核子及風險工程)]	第一年	135
香港理工大學	航空工程學(榮譽)工學士組合課程	第一年	87
		高年級	50
	航空、航運及供應鏈管理(榮譽)工商管理學士組合課程 [註 1]	第一年	84
	航空營運及系統學 (榮譽) 理學士	高年級	38
	航空管理及物流 (榮譽) 工商管理學士	高年級	20
	國際航運及物流管理工商管理學士	高年級	72
	機械工程(榮譽)工學士 [註 2]	第一年	90
		高年級	31
香港科技大學	工學士(航空航天工程學)	高年級	1
	工學士(工學院) [註 3]	第一年	835
香港中文大學	機械與自動化工程(榮譽)工學士	第一年	59
		高年級	1
香港大學	工學學士 [註 4]	第一年	465
		高年級	26

註:

1. 此為大類收生課程，可選取主修範疇涵蓋「**航空管理及金融**」、「**國際航運及物流管理**」及「**供應鏈管理及分析**」。
2. 此為大類收生課程，可選取主修範疇涵蓋「**航宇工程**」、「**機器人與自動化系統**」、「**環境與能源工程**」及「**力學與材料科技**」。
3. 此為大類收生課程，可選取主修範疇涵蓋「**航空航天工程學**」、「**生物工程學**」、「**化學工程學**」、「**化學及環境工程學**」、「**土木工程學**」、「**土木及環境工程學**」、「**計算機工程學**」、「**計算機科學**」、「**決策分析學**」、「**電子工程學**」、「**工業工程及工程管理學**」、「**機械工程學**」及「**可持續能源工程學**」。
4. 此為大類收生課程，可選取主修範疇涵蓋「**工業工程與物流管理**」、「**土木工程**」、「**計算機工程**」、「**計算機科學**」、「**電機工程**」、「**電子工程**」及「**機械工程**」。

2023/24 學年按院校及修課程度劃分可能與「海運及港口業」和「航空業」有關的非大學教育資助委員會資助全日制經本地評審本地專上課程的預計收生人數

院校	修課程度	課程名稱	預計收生人數
香港浸會大學 持續教育學院	副學位	管理學高級文憑（航空行政管理）	@
香港專業進修學校	副學位	旅遊業管理高級文憑（航空服務）	11
香港都會大學及其 轄下李嘉誠專業進 修學院	副學位	旅遊及航空業高級文憑	30
	第一年級學士學位	航空服務管理榮譽工商管理學士	20
	銜接學士學位	航空服務管理榮譽工商管理學士 – 第二年 航空服務管理榮譽工商管理學士 – 第三年	@ 25
香港恒生大學	第一年級學士學位	供應鏈管理工商管理（榮譽）學士	105
	銜接學士學位	供應鏈管理工商管理（榮譽）學士 – 第三年	60
香港理工大學	研究院修課課程	工商管理碩士（航空）	@
		民用航空工程學理學碩士	60
		國際航運及物流管理理學碩士／深造文憑	66
香港科技大學	研究院修課課程	理學碩士（航空工程）	17
香港大學	研究院修課課程	文科碩士（運輸政策與規劃）	@
		工學碩士（運輸工程）	@
		理科碩士（城市設計與交通）	@
香港大學附屬學院	副學位	航空公司及機場服務高級文憑	40
		航空及飛行高級文憑	35
		航空學高級文憑	35
香港大學專業進修 學院	銜接學士學位	航空管理學士	30
香港伍倫貢學院	副學位	理學副學士（機場營運及航空物流）	15
	第一年級學士學位	營運及管理（榮譽）航空學士	20
		航運服務及營運管理學士（榮譽）	10
	銜接學士學位	營運及管理（榮譽）航空學士 – 三年級入學	10
		航運服務及營運管理學士（榮譽） – 三年級入學	10
職業訓練局 – 香 港專業教育學院／ 香港知專設計學院	副學位	機場營運管理高級文憑*	35
		航空學高級文憑*	30
		航空及物流高級文憑*	25
		航空機艙及客運服務高級文憑*	25
		航空服務及運輸學高級文憑*	25
		海事科技高級文憑*	35
		機械工程學高級文憑*	105
職業訓練局 – 香 港高等教育科技學 院	銜接學士學位	飛機工程（榮譽）工學士	11

註：

- 1 自資研究院修課課程涵蓋最少為期一年的深造證書、深造文憑、碩士學位及博士學位課程，包括全日制及兼讀制課程。
- 2 可能與「海運及港口業」和「航空業」有關的非教資會資助課程涵蓋英文名稱包含以下關鍵詞的課程：「Aeronautical」、「Airline」、「Airport」、「Aviation」、「Marine」、「Maritime」、「Navigation」、「Shipping」、「Transport」。
- 3 「*」指政府資助課程，其他課程為自資課程。
- 4 「@」指該院校沒有提供有關資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2212)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

《財政預算案》演辭187中提到，政府計劃在東九龍、啟德和洪水橋/廈村推展智慧綠色集體運輸系統，今年內將邀請相關的供應商及營運商提交意向書。就此，政府可否告知本會：

- 1.政府計劃邀請哪些供應商及營運商提交意向書，以及3個項目所涉開支預算分別為何；及
- 2.鑒於九龍東單軌鐵路已完成可行性研究，以及區內已預留土地興建智慧綠色集體運輸系統，局方會否與承建商研究分階段將走線接駁至港鐵油塘站，以及探討技術方案縮短建設時間，爭取5年內完工；若會，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

- (1) 政府計劃於今年下半年就東九龍、啟德和洪水橋／廈村智慧綠色集體運輸系統邀請本地及國內外供應商及營運商提交意向書。

政府計劃於2024年上半年尋求立法會工務小組委員會及財務委員會批准撥款，委聘顧問為「東九龍智慧綠色集體運輸系統」進行勘查研究及設計。如獲批准撥款，有關工作將於2024年年中展開，預計2027年完成。

至於啟德智慧綠色集體運輸系統，政府會以丁級工程項目進行該工程計劃的勘查研究工作。政府已就啟德系統聘請顧問進行勘查研究招標，以期於今年年中展開勘查研究工作，研究將參考過往相關項目的研究結果。

就洪水橋／厦村智慧綠色集體運輸系統，政府會以丁級工程項目進行第一階段道路工程的勘查研究及設計工作。政府正就此進行工程顧問聘請程序，以期於今年年中展開相關的勘查研究及設計工作。

上述三個項目的初步工程造价，將於勘查研究及設計階段確定。

- (2) 就將啟德項目延伸至港鐵油塘站的意見，政府必須進一步研究其技術可行性，以及對項目推展時間表和整體成本效益的影響。政府會就擴展或調整系統走線的可行性與供應商及營運商交流意見。

此外，鑑於智慧綠色集體運輸系統將是首次在香港營運，我們會同步為系統制定相關財務安排、營運要求及規管框架。與此同時，我們亦會進行相關法定程序(如環境影響評估、方案刊憲及批准、擬建車廠用地的規劃申請等)。

我們正努力加快原有工作時間表，爭取於2026年就項目的建造工程進行招標，以期於2027年上半年批出工程合約，並繼續積極探討技術方案來縮短建造時間，例如盡早進行前期工程、提早開始部分系統測試，以及運用可供製造及裝配的設計、機電裝備合成法等技術等，力爭早日完工。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2214)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就廣深港高鐵香港段營運事宜，政府可否告知本會：

1. 去年至今高鐵香港段通每月乘客量、長途站點及短途站點及班次數目分別為何；
2. 會否考慮將「靈活行」進一步覆蓋至東莞及廣州的班次；若會，詳情為何；若否，原因為何；
3. 會否考慮進一步加密往來福田和深圳北的列車班次，做到平均每10分鐘至15分鐘一班車；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
4. 會否考慮為短途線引進「企位列車」，以最大化增加載客量；若會，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

1. 廣深港高速鐵路(高鐵)香港段在2023年1月15日起陸續恢復服務。2023年至今，每月經香港西九龍口岸出入境的旅客人次表列如下：

年份／月份	旅客人次	
2023	1	257 782
	2	787 291
	3	1 154 834
	4	1 930 005
	5	1 710 545
	6	1 589 396
	7	2 130 849
	8	2 446 831
	9	1 521 596
	10	2 000 535
	11	1 788 899
	12	2 335 429
2024	1	2 094 739

高鐵列車由香港西九龍站往返共73個內地站點，包括10個短途目的地（福田、深圳北、光明城、虎門、慶盛、廣州南、東莞南、常平、東莞和廣州東）和63個長途目的地。自2023年10月11日起，高鐵每日開行94對車，包括75對短途列車及19對長途列車。

- 2-4. 自高鐵恢復服務以來，特區政府和香港鐵路有限公司(港鐵公司)積極優化高鐵服務，進一步便利兩地人員往來。其中，於2023年7月1日起，來往香港西九龍站和福田站的班次由每天30班增至38班，而來往香港西九龍站和深圳北站的班次由每天39班增至51班。其後，來往香港和深圳兩個站點的班次於2023年10月11日起進一步增加，連同途經福田站或深圳北站的長途列車，現時每日來往香港西九龍站和福田／深圳北站的班次已增加至合共184班。

為提高短途乘客行程安排的彈性，港鐵公司於2023年8月14日起推出「靈活行即日變更車次安排」（「靈活行」）。往返香港西九龍站與福田站的乘客，可按「靈活行」安排，透過手機應用程式、自助售票機、車站票務櫃位等免費改乘即日來往兩站的指定車次最多三次，提升乘客旅程的靈活性。於2024年3月18日起，「靈活行」擴展至深圳北站，並適用於共92班來往香港西九龍站、福田站和深圳北站的列車(其中38班只適用於福田站，27班只適用於深圳北站)。

為了讓更多乘客可靈活變更其行程安排，港鐵公司同時於往返香港西九龍站與福田站和深圳北站的指定車次推出「無預留座位」（亦即「企位」），供「靈活行」變更車次之用。

港鐵公司會密切留意「靈活行」的運作情況，並與內地鐵路單位緊密聯繫，持續提升服務，為旅客帶來更便捷的體驗。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1268)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就與機管局一同推行「運輸業輸入勞工計劃 - 航空業」(計劃)，以應對航空業人手短缺問題，請告知本會，自計劃推出以來接獲的申請及獲批數目、涉及的工種及人數，當中有多少已投入服務，及當局就是項工作涉及的開支為何？

隨著機場三跑系統於年內全面落成，會否考慮擴大計劃的配額，如會，詳情為何；如不會，有何措施確保機場三跑系統落成後有足夠的人力資源？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

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，適度容許與香港機場管理局(機管局)有直接合約關係的航空業相關公司申請輸入勞工，配額上限為6 300個，以支持香港航空交通的持續復蘇。

於計劃第一輪申請中，我們共批出來自28家合資格公司的申請，涉及共2 841個配額，涵蓋計劃下所有10個工種：

1. 地勤人員
2. 機坪服務員
3. 機艙工作人員
4. 飛機維修技工／技術員
5. 牽引車司機
6. 倉務處理員／貨站服務員

7. 機械／升降台操作員
8. 客戶服務員
9. 飛機拖車司機
10. 維修員

截至2024年3月7日，約1 020名輸入勞工已到港工作。有關計劃不會涉及運輸及物流局的任何額外開支及人手。

隨着三跑道系統於今年年底啟用，香港國際機場的航班處理量將會上升，預計機場所需的人手亦會逐步增加。機管局將於今年稍後進行新一輪機場人力資源調查，以更準確地評估未來的人手需求。政府亦會密切留意計劃的執行情況，並會考慮香港勞動人口變化及業界需求等因素以及計劃下的持份者諮詢小組對計劃相關事宜的意見，適時檢討及優化計劃。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1270)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就開放香港與民航伙伴所訂立的航空服務，最新進展為何；在2024至25年度有關工作的計劃及涉及的預算開支為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

就政府與政府之間簽訂的民航協定，在超過150個「一帶一路」沿線國家當中，香港已經與大約50個簽訂了相關的協定。我們與內地、台灣和澳門亦有相關民航安排。在2023年，我們與4個民航伙伴(內地、德國、阿拉伯聯合酋長國及緬甸)更新、檢討或擴大了雙邊航空運輸安排。在2024年的1月至2月，我們與盧森堡檢討及擴大了雙邊航空運輸安排。鑑於雙邊航空運輸安排的內容保密，並載有商業敏感資料，我們不宜提供有關安排的詳情。

為把握三跑道系統帶來的機遇，同時配合國家「空中絲綢之路」的建設，特區政府會針對現時香港國際機場的主要航線及具潛力的「一帶一路」航線，包括位於歐洲、非洲、南美洲及亞洲在內的地區，加強與相關國家之間的航空服務聯繫，鞏固及擴大香港的航空網絡。有關工作不會涉及任何額外政府開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1271)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2024至25年度內，運輸及物流局將會繼續監督民航處與內地和澳門民航當局共同理順和優化珠江三角洲空域的有效使用的工作，為香港國際機場三跑道系統的啟用作好準備，就此，請告知本會，有何措施滿足因三跑道系統落成而航班增加對空域的殷切需求；及有關工作涉及的開支為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

民航處一直就珠江三角洲（珠三角）的整體空域管理方面與內地當局進行磋商。香港民航處、中國民用航空局及澳門民航局於2004年成立了「珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施三方工作組」（三方工作組），全盤考慮整個珠三角地區的空域發展，制訂優化航空交通管理和規劃措施，推進空域管理新導航技術的應用，以善用大灣區內各機場的發展機遇和協同效應，以及應付區內持續不斷增長的航機升降量。民航處有信心在香港國際機場三跑道系統啟用後，可循序漸進達至三跑道系統長遠的設計目標容量(即每小時處理102航班)，以鞏固香港作為國際及區域航空樞紐的地位。

上述工作由民航處現有人員負責推行，屬於民航處總目(28)綱領(3)下的常規職務，不涉及額外開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1272)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2024至25年度內，運輸及物流局將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，就此，請當局告知本會，有何措施吸引更多航空公司提供往來香港的航班服務，如有，詳情為何；如沒有，原因為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

為把握三跑道系統帶來的機遇，同時配合國家「空中絲綢之路」的建設，政府會針對現時香港國際機場的主要航線及具潛力的「一帶一路」航線，包括位於歐洲、非洲、南美洲及亞洲在內的地區，加強與相關國家之間的航空服務聯繫，鞏固及擴大香港的航空網絡。

與此同時，政府一直與香港機場管理局（機管局）合作，研究和推展各項措施提升香港國際機場的功能及運力，從而提高吸引力和競爭力。舉例來說，機管局現正將香港國際機場打造成一個「機場城市」，集結商業、會展、旅遊、生活和物流等元素，成為世界級的地標。

特別在空運貨物業務方面，機管局會充分利用香港國際機場在處理高價值、溫控空運貨物的優勢。其中，機管局正與東莞共同推展「海空貨物聯運」模式，並計劃在明年底前完成「香港國際機場物流園」永久設施的首階段建設，逐步達至每年處理一百萬噸貨量，以更好地滿足大灣區的國際貨運需求。機管局亦會積極擴展航空貨物服務，包括東莞物流園的冷鏈貨物服務、與珠海市共同開展國際貨運業務，以及吸引國際貨運公司及主要全球零售商以香港作為在亞洲的航空物流基地。

至於客運方面，機管局近年不斷引進科技提升機場效率，務求改善旅客體驗。為針對性地增加客運的實際需求，機管局會與相關單位合作，加強對外的宣傳工作，以增加來港旅遊及商務的需求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1273)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2024至25年度內，運輸及物流局將會繼續與智慧港口發展專責小組和海運及港口業界緊密合作，並分階段試驗數據共享平台，就發展智慧港口，請告知本會最新進展，有關發展的時間表及預計涉及的開支為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

運輸及物流局於2023年12月20日公布《海運及港口發展策略行動綱領》，從四個方向提出10大策略和32項具體行動措施，以支持香港海運及港口業的持續發展需要，當中包括促進智慧港口發展並推動航運智能化，以提升業界的長遠競爭力。

政府正積極推動智慧港口發展，通過建立數碼化港口社區系統，促進航運、港口及物流業持份者信息互聯互通，增強港口競爭力。政府自2023年1月分階段建立和試用數據共享平台，目前追蹤冷鏈貨物的運輸流程（包括進口本地及跨境運輸以及出口整櫃和拼櫃貨物）的平台已推出供業界進行測試。我們的目標是在2025年前將港口社區系統擴展到冷鏈產品外更廣泛的產品和交付流程。有關平台將能精簡港口運作，優化多方協調，從而提升港口效率及增強香港港口的整體競爭力。同時，政府會鼓勵業界利用現有的數字解決方案和技術以提高貨物處理效率，並促進港口、機場和物流數據的互聯互通。

政府會繼續與香港海運港口局轄下的智慧港口發展專責小組和業界合作，持續優化平台運作及訂定具體要求，並進一步釐訂日後作廣泛使用的港口社區系統涉及的財政預算。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1274)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2024至25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，預計有關計劃涉及的開支為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

一直以來，香港在航空和航運方面的固有優勢，以及便捷的跨境運輸，讓大灣區以至內地其他地方的貨物可以透過香港國際機場及港口暢通無阻地轉運到世界各地。

正如政府於去年十月公布的《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以便利商貿活動，包括進一步拓展「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，及推展「空陸鮮活產品專屬快線」，更好發揮香港國際機場及港珠澳大橋的優勢，為往來海外和大灣區的鮮活產品打造一條「綠色通道」。與此同時，我們會支持香港機場管理局(機管局)繼續完善各項涉及空運服務的多式聯運。機管局正與東莞共同推展「海空貨物聯運」模式，並計劃在明年底前完成設於東莞的「香港國際機場物流園」永久設施的首階段建設，逐步達至每年處理一百萬噸貨量，以更好地滿足大灣區的國際貨運需求。機管局亦會積極擴展航空貨物服務，包括東莞物流園的冷鏈貨物服務。

上述有關工作由政府現有人員執行，屬於常規職務，所涉開支並無分項數字。與推展「海空貨物聯運」相關的開支則由機管局承擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1275)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就物色物流用地方面的工作，請告知本會

- 1) 葵青區內一幅原計劃一地多用，用以興建貨櫃堆場及多層倉儲大廈的物流用地，因新冠疫情而被轉作為「方艙醫院」，何時會釋放該地並作公開投標；
- 2) 在洪水橋新發展區約37公頃預留作物流發展的用地最新進展；及
- 3) 用於物色物流用地方面的工作開支為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

1)

政府一直積極物色合適土地發展多層式現代物流設施，作現代物流和港口後勤用途，以善用土地。正如在2023年10月31日公布的《現代物流發展行動綱領》裏所述，政府在葵青區貨櫃碼頭周邊物色了具發展潛力的物流用地，並計劃於2024年至2027年間，定期推出共4幅物流用地，以滿足業界對物流用地的短、中期需要，當中包括題述的青衣用地。政府會密切留意市場情況，以適時推出上述物流用地。政府早前已公布題述的青衣用地內社區隔離設施的短期使用安排。該設施會用作提供場地和配套設施予青年制服團體舉辦升旗及步操培訓和其他青年發展相關活動。政府會繼續檢視該設施的後續安排，並按部就班、適時有序公布和實行有關工作。

2)

政府已在北部都會區的新發展區預留了土地作現代物流發展，包括在洪水橋／厦村新發展區約37公頃的物流用地。正如行政長官在《2023年施政報告》中公布，我們首階段計劃在洪水橋／厦村新發展區的物流用地建設現

代物流圈，作為通往大灣區的物流門戶。為進一步推動現代物流發展，我們在2023年10月31日發表了《現代物流發展行動綱領》，當中包括提出在新發展區預留的物流用地打造不同功能的現代物流圈，藉此發揮群聚效應，增加物流業的營運效率，從而促進智慧物流在香港的持續發展。有別於以往物流用地的發展模式，政府會就新發展區的物流用地進行更全面的規劃，先以洪水橋／廈村預留作現代物流發展的37公頃土地作為試點，打造現代物流圈。相關規劃研究已於2024年3月下旬開展，預計於2025年公布有關研究結果。視乎研究結果，預計最快於2026年度起分階段批出有關物流圈用地，供市場發展。

3)

在2024-25年度，我們會繼續與相關部門合作，物色合適土地，研究用作現代物流發展的可行性。有關工作由運輸及物流局現有人員執行，屬於常規職務，所涉開支並無分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0247)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案提到，通脹整體上維持溫和，去年全年基本通脹率為百分之一點七，政府也預期今年的基本通脹率仍為百分之一點七。通脹數據看似溫和，但普通市民的體驗是基本生活開支（衣履、日用品、食品、外出用膳及交通）明顯上升，以公共交通為例，2023年6條離島渡輪加價2.6%至19.3%，港鐵加價2.3%，巴士加價3.9%至7%。就此，政府會否就公共交通價格調幅較高的部分予以限制，及在開展檢視「公共交通費用補貼計劃」的相關工作中將補貼額度與價格調幅掛鉤，若加價越多，則補貼額度越大？

提問人：嚴剛議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

政府的既定政策是公共交通服務基本上應由私營機構根據商業原則營運，確保服務為最具效率及能迅速和靈活回應市場情況。

因應各自的營運環境和成本上升的情況，各公共交通營辦商會不時申請調整票價，以改善財務可持續性。政府會一如以往，按既定機制以審慎的態度處理有關申請，考慮因素包括營辦商的收支財務情況及前景、公眾的接受程度和負擔能力等，做好把關工作。

港鐵票價調整機制則透過一個直接驅動的方程式，根據政府公布的數據作出票價調整，是一個公開、客觀及具透明度的機制。機制亦設有「負擔能力上限」安排，確保票價調整不會超過同期家庭住戶每月入息中位數的變化，以照顧市民的負擔能力。

至於公共交通費用補貼計劃（補貼計劃），政府在考慮補貼計劃的安排時，須在審慎理財的大前提下，謹慎平衡各項考慮因素，確保公帑運用得宜。

我們會從各方面進行檢視，目的是讓補貼計劃以財政上可持續的模式繼續提供。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0250)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

國際航運中心中提到，在國家「十四五」規劃及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》的支持下，政府於去年十二月公佈《海運及港口發展策略行動綱領》，制定十大策略和三十二項具體行動措施，以支持香港海運及港口業的持續發展，提升業界的長遠競爭力，鞏固和提升香港作為國際航運中心的地位。但本份預算案未提到向香港港口業界提供進一步的財稅等政策支援。據悉，廣州及深圳政府對於港口業務發展和吸引航線都有相當大力度的鼓勵和補貼政策。反觀香港，吸引內地貨源通過香港港口轉運的效率優勢不再明顯，成本劣勢進一步突出。

就此，請告知本會：香港政府會否考慮一些階段性的扶持政策，吸引更多國際中轉業務和航線來港，並彌補香港港口運營成本高的劣勢；會否考慮與廣東省政府加強溝通，建立大灣區港口行業管理部門的對話機制，推動廣州、深圳政府取消航線補貼政策，以營造大灣區港口業公平競爭、分工合作、優勢互補的市場環境？

提問人：嚴剛議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

運輸及物流局於2023年12月20日公布《海運及港口發展策略行動綱領》，從四個方向提出10大策略和32項具體行動措施，以支持香港海運及港口業的持續發展需要，當中包括一系列增強港口競爭力以及強化大灣區航運協作的行動措施，以提升業界的長遠競爭力。要增強香港港口競爭力，運輸及物流局會全力打造香港成為綠色智慧港口，全方位引領全球各地貨源透過船運使用香港港口，共同應對全球航運業為達致零碳目標所帶來的挑戰。正如二〇二四至二五年度《財政預算案》公布，海事處計劃為在國際海事組織制訂的國際減碳標準中獲得高評級的香港註冊船舶提供綠色優惠，涉及撥款約6,500萬元。此外，運輸及物流局正聯同環境及生態局及其他相關

部門，就為本地船舶及遠洋船提供綠色甲醇加注開展可行性研究，預計將於今年內公布行動綱領，把香港打造成航運綠色能源加注中心。

香港蓬勃的航運生態系統也是吸引國際航運企業使用香港港口的重要要素之一。有見及此，政府在過去數年推出一系列針對航運業的稅務優惠措施，包括船舶租賃、海事保險業務、船舶代理、船舶管理和船舶經紀業務等，以擴大本地海運網絡。有關措施初見成效。為繼續發展高增值海運服務，政府於二〇二四至二五年度《財政預算案》公布將在2024年展開進一步優化有關措施的研究。

就吸引更多國際中轉業務來港方面，我們會繼續與業界合作，吸引更多貨船來港作業及增加貨運量，提升粵港澳大灣區世界級港口群的地位。我們會善用香港世界級的多式聯運網絡優勢，藉著用好港珠澳大橋的契機，加強與粵西地區的物流聯繫，擴大貨源，為港口航運業開拓新機遇。我們亦積極與業界擴大香港港口的國際聯繫，以期增加經由香港港口處理的貨物的出發地和目的地。

運輸及物流局與廣州市港務局已在2023年5月簽訂《穗港大灣區港航事務合作協議》，在此框架下，我們會積極推動雙方港口及航運業界的合作，並通過定期舉行會面及交流會，研究港航事務合作事項。未來，我們會探討簽署更多諒解備忘錄，與大灣區港口、城市建立聯絡合作機制，共同探討優勢互補領域，加強雙邊合作等。我們會聯同業界持續探討香港與大灣區其他港口及城市之間更多合作領域，以提升香港港口以至大灣區港口群的整體競爭力。同時，我們亦會繼續與大灣區海運業界舉辦年度盛事，例如與香港船東會在2024年內合辦「大灣區國際航運論壇」，共同打造大灣區航運論壇品牌及宣傳大灣區港口群綜合實力。

香港會繼續憑藉自身的獨特優勢，透過各項措施增強港口競爭力並加強大灣區航運協作，鞏固香港作為區域中轉樞紐港和國際航運中心地位，同時提升大灣區世界級港口群的綜合實力，貢獻大灣區和國家的高質量發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0675)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭提到，運輸及物流局正聯同環境及生態局及其他相關部門，就為本地船舶及遠洋船提供綠色甲醇加注開展可行性研究，預計將於今年內公布行動綱領，把香港打造成航運綠色能源加注中心。就此，請告知本會：政府是否能針對綠色能源加注的專用碼頭進行提早規劃，以方便未來甲醇、氫能等大宗綠色能源原料進出香港？

提問人： 嚴剛議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

運輸及物流局已聯同環境及生態局及其他相關部門展開為本地船舶及遠洋船提供綠色甲醇加注的可行性研究。可行性研究將涵蓋在香港推行綠色甲醇等綠色燃料加注所需的設施及供應鏈設置，包括燃料來源、運輸、儲存及加注等方面。

政府會於2024年內公布行動綱領，以將香港打造成航運綠色能源加注中心。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1946)

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(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

行政長官在二〇二三年《施政報告》中表示，政府會繼續提升香港國際機場的競爭力。請告知本會：

1. 有何措施鼓勵航空公司復辦或新開辦航線，如有，詳情及預算為何，若否，原因為何；
2. 為加快航空及旅遊業的復蘇步伐，機管局推出「飛遇世界鉅賞」。請提供航空公司和旅行社所得機票數目、已派送機票數量、所贈予的客運市場、已使用的機票數量；
3. 當局是否掌握 2023 年全球主要國際機場的收費進行調查，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 年的數據之比較；

2023 年

所屬洲份	目的地機場	航空公司名稱	提供往來香港航班數目

2019 年

所屬洲份	目的地機場	航空公司名稱	提供往來香港航班數目

5. 當局於 2024-2025 年度將提供什麼誘因，以鼓勵航空公司開拓一帶一路沿線國家航線，以及復飛往來香港的航線，詳情及開支預算為何？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

(1) 和 (5)

為把握三跑道系統帶來的機遇，同時配合國家「空中絲綢之路」的建設，政府會針對現時香港國際機場的主要航線及具潛力的「一帶一路」航線，包括位於歐洲、非洲、南美洲及亞洲在內的地區，加強與相關國家之間的航空服務聯繫，鞏固及擴大香港的航空網絡。本地航空公司積極恢復服務的同時，香港機場管理局（機管局）亦一直與非本地航空公司商討開展及增加往來香港的航班。此外，機管局亦會與相關單位合作加強宣傳工作，以增加來港旅遊及商務的需求。有關工作不會涉及任何額外政府開支。

(2)

為支持香港特別行政區政府的「你好，香港！」宣傳活動，機管局在 2023 年 3 月 1 日推出「飛遇世界鉅賞」計劃，以歡迎旅客重臨香港，並支持本港航空業在疫情後復蘇。機管局把其向國泰航空、香港快運及香港航空 3 間本港航空公司購買合共約 50 萬張機票作全球宣傳用途，通過不同途徑，分階段向旅客送出機票。當中大部分機票為香港主要客運市場（例如內地、東南亞和東北亞等）的機票。

上述計劃由機管局贊助，不涉及政府開支。至於每家本地航空公司所涉的機票數量等詳情，由於涉及商業敏感資料，所以未能透露。

(3)

機管局一直根據市場化原則釐定機場收費水平。目前，一所航空業界權威的國際獨立顧問公司每年均會就全球主要國際機場的收費進行調查。2023 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及亞洲多個樞紐機場，包括倫敦希斯路機場、新加坡樟宜機場、日本關西機場等。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，有大約 120 家航空公司提供航班往來香港國際機場與全球約 180 個航點。疫情前及現時每周往來香港的空運航班數目分別載於附件一及附件二。

**疫情前每周往來香港的空運服務
(2019年3月3日至3月9日的航班資料)**

往來香港的客運服務

地區	航班數目
內地	854
日本	445
台灣	399
泰國	262
韓國	187
菲律賓	173
美國	144
新加坡	138
澳洲	113
馬來西亞	106
越南	105
印度	90
印尼	80
英國	65
阿拉伯聯合酋長國	49
加拿大	45
柬埔寨	35
德國	19
紐西蘭	19
法國	17
俄羅斯	15
荷蘭	14
卡塔爾	14
緬甸	13
瑞士	13
芬蘭	12
以色列	12
南非	12
意大利	11
尼泊爾	8
西班牙	8
巴林	7
汶萊	7
埃塞俄比亞	7

地區	航班數目
斯里蘭卡	7
關島	6
馬爾代夫	6
北馬里亞納群島	6
土耳其	6
孟加拉	5
丹麥	5
斐濟	5
蒙古	5
比利時	4
愛爾蘭	4
約旦	4
埃及	3
哈薩克斯坦	3
巴布亞新幾內亞	3
毛里裘斯	2
總數	3 572

往來香港的貨運服務

地區	航班數目	
	抵港	離港
美國	213	269
內地	78	80
日本	52	54
德國	47	40
印度	46	45
台灣	45	40
新加坡	44	26
阿拉伯聯合酋長國	44	46
韓國	40	29
越南	37	20
卡塔爾	23	21
盧森堡	22	22
馬來西亞	22	16
俄羅斯	22	25
泰國	21	19
孟加拉	16	18
巴林	14	2
意大利	10	6
墨西哥	10	6
阿塞拜疆	9	13
澳洲	8	3
比利時	8	6
土耳其	8	8
哈薩克斯坦	7	15
沙特阿拉伯	7	5
埃塞俄比亞	6	6
菲律賓	6	5
波蘭	4	0
英國	4	4
法國	3	5
科威特	3	0
荷蘭	3	1
斯里蘭卡	3	0
柬埔寨	2	0
加拿大	2	0
印尼	2	2
阿曼	2	0

地區	航班數目	
	抵港	離港
約旦	1	0
烏茲別克斯坦	1	0
奧地利	0	2
匈牙利	0	3
西班牙	0	1
總數	895	863

備註： 貨運服務的抵港和離港航班數目不同，是由於航空公司基於商業及服務需求等考量，在營運航空貨運服務時並不必定為兩個航點提供往返服務。貨運航班可能會單向服務數個航點，例如從甲航點飛抵乙航點，再飛抵香港及至丙航點。

現時每周往來香港的空運服務
(2024年3月3日至3月9日的航班資料)

往來香港的客運服務

地區	航班數目
內地	670
日本	398
台灣	331
泰國	238
菲律賓	147
韓國	140
馬來西亞	102
新加坡	88
越南	87
澳洲	76
美國	72
印尼	52
印度	45
英國	45
加拿大	30
阿拉伯聯合酋長國	28
法國	14
卡塔爾	14
德國	12
紐西蘭	12
荷蘭	10
瑞士	10
埃塞俄比亞	7
芬蘭	7
蒙古	7
尼泊爾	7
柬埔寨	6
土耳其	6
斐濟	5
孟加拉	4
汶萊	3
意大利	3
巴布亞新幾內亞	3
俄羅斯	3

地區	航班數目
南非	3
西班牙	3
斯里蘭卡	3
總數	2 691

往來香港的貨運服務

地區	航班數目	
	抵港	離港
美國	216	348
阿拉伯聯合酋長國	80	85
日本	72	59
馬來西亞	66	59
德國	63	43
內地	55	59
台灣	53	46
韓國	44	39
新加坡	42	31
越南	39	22
印度	33	41
盧森堡	29	29
泰國	27	24
埃塞俄比亞	23	23
卡塔爾	23	23
巴林	21	16
阿塞拜疆	20	20
菲律賓	20	20
沙特阿拉伯	19	17
澳洲	13	12
英國	13	21
意大利	10	8
土耳其	10	10
比利時	8	14
孟加拉	7	9
法國	7	11
以色列	7	7
墨西哥	7	23
哈薩克斯坦	6	7
印尼	4	4
加拿大	3	6
埃及	3	3
約旦	3	0
柬埔寨	2	0
科威特	2	0
荷蘭	2	2
關島	1	0

地區	航班數目	
	抵港	離港
紐西蘭	1	0
阿曼	1	0
匈牙利	0	4
奧地利	0	2
總數	1 055	1 147

備註： 貨運服務的抵港和離港航班數目不同，是由於航空公司基於商業及服務需求等考量，在營運航空貨運服務時並不必定為兩個航點提供往返服務。貨運航班可能會單向服務數個航點，例如從甲航點飛抵乙航點，再飛抵香港及至丙航點。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1947)

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(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

機場管理局與珠海市政府合作的「經珠港飛」客運項目去年12月開通，為內地乘客提供更便捷的國際出行服務。請當局告知本會

1. 請列出「經珠港飛」項目開通至今，每月由內地旅客經珠海機場來港轉機數目、海外旅客經香港機場經大橋前往珠海機場數目。
2. 請分列出過去兩年，機管局各個城市候機樓的使用人數。

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

(1)

隨著香港國際機場海天中轉大樓於去年8月啟用，「經珠港飛」客運服務於去年12月12日開通。初階段主要針對廣東省的出境及入境旅客。香港機場管理局（機管局）目前正積極與各大旅遊平台及珠海機場等合作打造「經珠港飛」產品，將此項服務推廣至更多內地城市。相關產品預計將於今年第二季開始分批推出。截至2024年3月中，約有11 000人次旅客使用「經珠港飛」客運服務。

(2)

疫情期間，機管局曾一度暫停粵港澳大灣區內多個城市候機樓的營運。自去年3月香港全面通關以來，城市候機樓的服務已逐步恢復。機管局致力於大灣區進一步擴展其城市候機樓網絡，並計劃在明年底前將城市候機樓數目增加至30個，以增強區域內的交通聯繫，為旅客帶來更便捷的體驗。機管局沒有備存各個城市候機樓的使用人數資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3020)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸業一直存在人手短缺的情況，為此運輸署推出「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」。請列出該計劃涉及的具體人手及預算開支清單。

提問人：陳振英議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

行政長官會同行政會議在2023年6月通過推出「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」(計劃)，在保障本地勞工優先就業的前提下，適度容許小巴／客車行業申請輸入司機，配額上限為1 700名，以紓緩行業長期面對的司機短缺問題，提供穩定的勞動力，從而維持公共交通服務的可靠性。

執行這計劃所涉及的運輸署人手及開支已納入運輸署整體撥款及編制內，因此未能分項列出。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3028)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署致力於推動「智慧出行」，推行和維護包括區域交通控制系統、主要幹線和主要道路的交通管制及監察系統等在內的智能運輸系統。請告知：

1. 智能運輸系統中各個系統過去1年的建設及維護開支及
2. 2024至2025年預計涉及的人手及開支。

提問人：陳振英議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

運輸署的智慧出行措施可歸納為三大關鍵範疇，即「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」。各項智慧出行措施在(1) 2023-24年度建設及維護的開支；以及(2) 2024-25年度建設及維護的預算開支表列如下：

智慧出行措施	2023-24年度的 開支	2024-25年度的 預算開支
智能運輸基礎建設		
1. 於政府收費隧道及青沙管制區實施「易通行」	4.202億元	4.65億元
2. 繼續運作安裝在主要幹線及主要道路上約1 200個交通探測器、行車時間顯示系統和行車速度屏系統，以收集和發放實時交	1,690萬元	1,900萬元

智慧出行措施	2023-24年度的 開支	2024-25年度的 預算開支
通資訊作交通管理、路線選擇和運輸規劃用途		
3. 在東涌市中心內8個聯動式交通燈控路口推行實時交通燈號調節系統，縮短在路口出現的車龍，減少延誤，以改善交通情況	453萬元	不適用
4. 在全港合適的獨立式燈控路口推行實時交通燈號調節系統，使路口可以因應車流及人流狀況即時調節燈號時間，以充分利用燈控路口的通行能力	不適用	(註1)
5. 委託顧問研究內地及海外對自動駕駛汽車的最新規管框架及現行技術標準，以落實《實務守則》的技術細節以及日後適時作出更新	75,000元	75,000元
6. 於汀九橋南行線推展智慧公路的先導計劃，提升該路段的交通管制及監察系統，測試技術，並了解駕駛人士使用智慧公路時的駕駛習慣	358萬元	1,960萬元
數據共享和分析		
7. 繼續提升「香港出行易」的現有功能和實時數據的覆蓋程度，改善用戶體驗，以回應用戶意見	342萬元	430萬元
8. 繼續維持專線小巴實時到站資訊資料蒐集和分享系統，並鼓勵公共交通營辦商開放數據	716萬元	600萬元

智慧出行措施	2023-24年度的 開支	2024-25年度的 預算開支
9. 繼續維持及完善「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	145萬元	260萬元
10. 繼續鼓勵公眾停車場營辦商提供實時空置泊車位資訊，以便利駕駛者尋找泊車位；並在土地契約及短期租約加入相關條款，要求有關公眾停車場提供實時空置泊車位資訊	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	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
應用和服務		
11. 因應系統的可靠性、易用程度及效率，鼓勵公共交通營辦商引入新電子支付系統	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	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。
12. 管理10億元的智慧交通基金(基金)，藉以推動與車輛有關的創新科技研究及應用	1.321億元	1.904億元 (包括預計批出的款項以及基金的行政開支)
13. 管理、營運及維修停車收費錶系統，該系統支援不同支付工具(包括「轉數快」及利用「入錶易」流動應用程式遙距繳費等)，並提供實時空置泊車位資訊；政府會繼續在合適的地點安裝停車收費錶及優化停車收費錶系統	5,121萬元	5,935萬元
14. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統項目，以期在短期租約用地及政府場地的公眾停車場更廣泛應用自動泊車系統，並鼓勵在私營發展項目的公眾停車場應用自動泊車系統	70萬元(註2)	120萬元(註2)

智慧出行措施	2023-24年度的 開支	2024-25年度的 預算開支
15. 繼續運作安裝於部分不設收費錶的路旁泊車位感應器，以提供實時空置泊車位資訊	35萬元	30萬元

註1：政府計劃於2024年內向立法會財務委員會申請撥款，以在全港合適的獨立式燈控路口推行實時交通燈號調節系統。

註2：2023-24年度的開支及2024-25年度的預算開支是用於委聘顧問公司，顧問公司會就運輸及物流局／運輸署推行的自動泊車系統項目提供技術意見；至於在政府場地的公眾停車場推展自動泊車系統項目的建設費用，政府已／會向立法會申請撥款，有關工程開支不計算在上表的金額內。

除上述第12項有關智慧交通基金的措施外，運輸署上表所列工作由該署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。而就基金而言，運輸署開設了兩個有時限的公務員職位(包括一名高級工程師和一名機電工程師／助理機電工程師)，在2020-21至2026-27年度期間協助推行基金的工作。運輸署亦已委聘香港生產力促進局為基金秘書處，其行政開支上限為基金總額的15%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3029)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署監督推行「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」，鼓勵的士業界轉用電動的士。請提供純電動的士的預計增加額及預算開支總額。

提問人：陳振英議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

政府在2023年9月4日推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」(貸款計劃)，以鼓勵的士業界轉用純電動的士。政府為貸款計劃提供總數64億元的承擔額，預計最高開支為21億7,600萬元。

政府的目標是在2027年年底前投入3 000輛電動的士。政府一直多管齊下推動電動的士的應用，其中一項措施是推出貸款計劃。貸款申請期由貸款計劃推出起計5年，讓的士車主可按其營運需要，有序地轉用純電動的士，政府會視乎需要作檢討及延長申請期。我們未有就貸款計劃接獲的申請數目訂定具體目標。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2469)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就現時港鐵東鐵綫的載客情況，政府可否告知本會，過去三年：

- (1) 請表列東鐵綫服務延誤次數、延誤時間及造成原因；
- (2) 承上題，有人於東鐵綫發生墮軌事故的數量及其詳情為何；
- (3) 自恢復通關以來，東鐵的設計載客量與實際載客量比例為何；會否進一步加密班次；
- (4) 承上題，目前前往落馬洲站與羅湖站的列車班次為「1：2」，會否進一步加密前往落馬洲站的班次數量；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (5) 鑑於東鐵綫改為由「九卡車」運行，造成東鐵綫部分月台高峰期人流更加擠迫，當局有何人流改善措施；

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

- (1) 過去3年，由香港鐵路有限公司(港鐵公司)控制範圍內的因素引起並導致8分鐘或以上東鐵線服務延誤事故的宗數如下：

年份	原因	事故宗數	延誤時間及相關宗數	
			延誤時間	宗數
2021	機件故障 ^(註)	55	8-30分鐘	48
			31分鐘或以上	7
	人為因素	0	--	--
2022	機件故障 ^(註)	28	8-30分鐘	27
			31分鐘或以上	1
	人為因素	1	8-30分鐘	1
			31分鐘或以上	0
2023	機件故障 ^(註)	13	8-30分鐘	13
			31分鐘或以上	0
	人為因素	0	--	--

註：包括站內機件故障、基礎設施、列車故障等

- (2) 過去3年，東鐵線有乘客進入路軌個案的數字(包括自殺、企圖自殺、墮軌及其他擅自闖入個案)載列如下：

年份	乘客進入路軌個案數
2021	12
2022	16
2023	44

東鐵線人流隨著2023年1月初通關後逐步上升，乘客進入路軌個案數字與疫情前相若(2018年的數字為47宗)。為保障乘客安全，東鐵線月台有不同的安全設施，包括於2023年起試用新科技偵測乘客不尋常的舉動及監測超越黃線的乘客，並即時向車站職員發出警示以加快偵測個案。港鐵公司亦已展開自動月台閘門安裝工程，預計於2025年內完成。

(3)至(5)

東鐵線的設計載客量為每小時單向82 500人次(以每平方米站立6人計算)。實際可載客量會受列車班次、車務安排及乘客需求等因素影響。現時，東鐵線早上最繁忙一小時最繁忙路段(即大圍至九龍塘)的可載客量為62 500人次(以每平方米站立6人計算)，約2.7分鐘一班車。在2023年，該路段的載客量為42 400人次，以每平方米站立6人或4人計算的載客率分別為68%和94%。港鐵公司會密切監察東鐵線的營運情況、市民出行模式及乘客量，因應實際需要和營運情況，適時調整列車服務。港鐵公司亦會按情況採取一系列措施疏導人流，包括實施乘客分流措施，引導乘客到較多空間的月台位置上車，讓客量分布更均勻，以及在乘客較多的車站安排短途班次列車疏導乘客。

政府及港鐵公司一直密切監察使用鐵路服務來往落馬洲站和羅湖站的乘客量，以適時按需要調整東鐵線服務。因應東鐵線在周末及公眾假期的早上及黃昏時段，使用鐵路服務來往落馬洲支線口岸的乘客需求有所上升，港鐵公司於2024年3月16日起加強該時段來往落馬洲站的列車服務。而因應東鐵線整體的乘客量增加，港鐵公司亦加密了來往金鐘和大埔墟站的班次，以更切合整體的乘客出行模式。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2483)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就本地交通情況，政府可否告知本會，過去三年：

- 香港10條主要幹線設計流量及繁忙時間使用量為何；
- 現時本地各隧道使用設計流量及繁忙時間使用量為何；
- 各主要公共交通工具平均每日使用人次為何，及其所佔比率為何；
- 政府實施隧道不同時段收費計劃後，繁忙時段隧道車流量減少數字為何？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

由於2023年交通統計年報的交通數據仍在整合中，我們現提供更新至2022年的交通流量統計數字。有關2020年至2022年10條主要幹線的設計容車量及早上繁忙時間使用率（以車輛行車量／容車量比率計算），載列於附件二。

各收費隧道的設計容車量及過去3年的繁忙時間使用率載列於附件二。

過去3年，公共交通工具的平均每日乘客人次載列於附件三。

為理順過海交通及善用隧道容量，政府在2023年分階段調整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））的隧道費，以便駕駛者有序適應隧道費調整。運輸署一直密切監察新收費實施後的交通情況，新收費實施後得到駕駛人士的配合和調整出行安排，已見成效，隧道口的整體車龍和塞車情況已有紓緩。實施分時段收費後，

紅隧和東隧的繁忙時段平日平均車流量（雙向）有所下降，西隧的車流則上升，詳見附件四。

主要幹線的設計容車量及早上繁忙時間¹使用率

路段	主要幹線 ²	方向	設計容車量 (架次/小時)	繁忙時間使用率		
				2020年	2021年	2022年
香港島						
夏慤道 (介乎添馬街與軍器廠街)	四號	西行	9 450	0.6	0.6	0.6
中環及灣仔繞道	四號	東行	4 700	0.5	0.5	0.4
九龍						
公主道 (介乎衛理道與培正道)	一號	南行	4 700	0.4	0.4	0.4
觀塘繞道 (介乎啓仁街與龍翔道)	二號	東行	4 700	0.6	0.6	0.6
西九龍公路 (介乎連翔道與興華街西)	三號	南行	4 700	0.9	0.8	0.7
東九龍走廊 (介乎馬頭角道與漆咸道北)	五號	北行	3 000	0.9	0.9	1.0
龍翔道 (介乎南昌街與獅子山隧道公路)	七號	東行	4 700	0.9	1.0	0.8

路段	主要幹線 ²	方向	設計容車量 (架次/小時)	繁忙時間使用率		
				2020年	2021年	2022年
新界東						
吐露港公路 (介乎馬料水交匯處與完善路交匯處)	九號	南行	6 300	1.1	1.1	1.1
粉嶺公路 (介乎掃管埔交匯處與和合石交匯處)	九號	北行	4 700	0.5	0.5	0.5
新界西						
汀九橋	三號	南行	4 700	1.2	1.2	1.1
南灣隧道	八號	東行	4 700	0.4	0.5	0.4
屯門公路 (介乎深井與青朗公路，包括深井支路)	九號	東行	6 300	0.9	0.9	0.9
港深西部公路 (介乎亦園路與深圳灣公路大橋)	十號	北行	4 700	0.1	0.1	0.1

註1：早上繁忙時間為平日（即星期一至五，公眾假期除外）上午7時至10時內最繁忙的1小時。

註2：六號幹線由中九龍幹線、T2主幹路及將軍澳—藍田隧道組成。由於六號幹線仍在施工，故未有其使用率數據。

各收費隧道的設計容車量及繁忙時間使用率

隧道 ¹	方向	設計容車量 (架次／小時)	使用率 ²		
			2021年	2022年	2023年 ⁴
香港仔隧道	北行	2 600	0.7	0.7	0.8
	南行	2 600	0.8	0.8	0.9
海底隧道	北行	2 600	1.1	1.1	1.0
	南行	2 600	1.1	1.1	1.0
東區海底隧道	北行	2 600	1.1	1.0	1.0
	南行	2 600	1.1	1.1	1.1
西區海底隧道	北行	4 200	0.9	0.8	0.8
	南行	4 200	0.9	0.8	0.8
獅子山隧道	北行	2 600	1.1	1.1	1.1
	南行	2 600	1.1	1.1	1.1
大老山隧道	北行	2 600	1.0	1.0	1.0
	南行	2 600	1.0	1.0	1.0
將軍澳隧道 ³	西行	2 600	1.2	1.1	-
	東行	2 600	1.2	1.2	-
尖山隧道及 沙田嶺隧道	北行	4 700	0.7	0.7	0.7
	南行	4 700	0.8	0.7	0.8
城門隧道	西行	2 600	0.8	0.8	0.8
	東行	2 600	0.8	0.7	0.7
大欖隧道	北行	4 700	0.5	0.4	0.4
	南行	4 700	0.7	0.6	0.6

註1： 運輸署沒有備存愉景灣隧道的數據，該隧道由私人公司建造，現時由私人公司營運，並只供獲許可車輛使用。

註2： 「使用率」指由隧道營辦商透過車輛繳費系統提供的平日（即星期一至五，公眾假期除外）最繁忙的每小時平均行車量與隧道設計容車量的比率。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： 政府已由2022年12月11日零時零分起豁免將軍澳隧道的隧道費，隧道不再設有車輛繳費系統，因此由該日起沒有備存隧道交通流量數據。

註4： 臨時數字

2021年至2023年公共交通工具平均每日乘客人次

	專營 巴士 (千人)	港鐵 (千人)	香港 電車 (千人)	公共 小巴 (千人)	渡輪 (千人)	的士 (千人)	居民 服務 (千人)	港鐵巴士 (新界西 北) (千人)	總計 (千人)
2021年	3 471.3 (32.9%)	4 290.3 (40.7%)	131.2 (1.2%)	1 481.5 (14.0%)	97.3 (0.9%)	762.3 (7.2%)	180.1 (1.7%)	138.0 (1.3%)	10 552.2 (100.0%)
2022年	3 105.5 (32.1%)	4 026.9 (41.6%)	116.6 (1.2%)	1 329.5 (13.8%)	82.1 (0.8%)	711.1 (7.4%)	165.4 (1.7%)	132.1 (1.4%)	9 669.3 (100%)
2023年	3 666.5 (31.9%)	5 038.7 (43.9%)	134.0 (1.2%)	1 463.1 [#] (12.7%)	106.9 (0.9%)	729.3 [#] (6.4%)	183.2 [#] (1.6%)	158.1 (1.4%)	11 479.7 [#] (100%)

註:

- ()括號內數字為該公共交通工具所佔百分比
- 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加

臨時數字

3條過海隧道平日繁忙時段的平均車流量(雙向)(架次)¹

繁忙時段 ²	西隧	紅隧	東隧
分時段收費實施前 ³	37 500	32 900	31 700
分時段收費實施後 ⁴	38 800 [+1 300]	31 200 [-1 700]	29 400 [-2 300]

註:

1. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
 2. 「繁忙時段」指平日 07:30 至 10:30 及 16:30 至 19:30（共 6 小時）
 3. 2023 年 12 月 4 日至 8 日期間
 4. 2024 年 2 月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）
- [] 括號內數字為分時段收費實施後的車流量變化

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2484)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

過去三年，就本地運輸事宜，政府可否告知本會：

1. 新登記的各燃料類型私家車和其他車輛數量為何；
2. 因應環境局將制定電動車普及化路線圖，運輸署將如何作出配合；
3. 本港路面擠迫，請分列各區每年所發出的違例泊車定額罰款通知書數字為何；
4. 十八區各區的泊車位數目為何；政府各停車場使用率為何；
5. 未來三年，十八區各區計劃新增的泊車位數字為何；
6. 就推行電子駕照及網上續牌，開支為何；預計能夠縮短運輸署各辦事處多少平均輪候時間；
7. 就「港車北上」計劃，申請人數為何；成功申請者比例為何；會否進一步請求內地增加計劃名額？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

1. 由 2021 年至 2023 年期間按車輛及燃料類別劃分的首次登記車輛數目載於 附件 1。
2. 運輸署一直與環境及生態局(環境局)／環境保護署(環保署)及有關政府部門緊密合作，共同推廣使用電動車。

在車輛審批方面，運輸署一直就不同國家及地區的相關車輛標準，定期檢視及修改現有本地法例和指引，以配合汽車市場的最新發展。例如，為支持引進不同新能源車輛，運輸署於 2010 年 11 月發布了《電動汽車的車輛構造審批要求》指引文件，作為香港的電動車技術要求，該指引已經加入接納有關電動汽車及電單車安全要求的國家標準。最新版本已於 2023 年 5 月發布，為電動車所需的技術要求進一步提供指引及規範，便利不同汽車業界提供電動車的相關技術資料，以簡化電動車申請及審批。運輸署亦於 2022 年 12 月向業界發出有關批量處理機制的新指引，讓業界以批量方式引進電動車，及簡化同款電動車型號的申請流程。截至 2024 年 2 月底，已有約四百多款電動車型號通過運輸署審批。運輸署會繼續與業界保持密切溝通並聽取業界意見，適時更新技術指引及優化審批流程以便利業界引進更多電動車型號，並確保這些電動車符合相關的技術要求。

運輸署亦一直積極協助環境局／環保署與相關公共交通業界保持緊密聯繫，推動試驗和應用新能源公共交通工具的工作，包括：

- (a) 於環保署推行電動公共小型巴士先導試驗計劃時，運輸署在揀選合適的車輛、公共運輸交匯處、路線組合以及聯繫和協調營辦商在營運方面配合等部份提供支援；
- (b) 協助專營巴士營辦商揀選合適的路線試行電動巴士。此外，運輸署亦要求新興建的公共運輸交匯處在設計階段，預留供電基礎設施，供專營巴士營辦商日後可按需要安裝充電設施；以及
- (c) 在全港不同地區挑選了多個的士站，讓相關部門研究在這些的士站設置的士專用充電設施的可行性，以擴展的士快速充電網絡。

另外，為了進一步鼓勵的士業界轉用純電動的士，政府已於 2023 年 9 月初推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」（貸款計劃），為合資格的的士車主提供百分百擔保的貸款。貸款計劃由香港按證保險有限公司負責管理，而運輸署則負責監督。

在停車場安裝電動車充電設施方面，運輸署協助環保署在運輸署轄下的 10 個公眾多層停車場已安裝電動車充電設施，包括根據環保署的要求在可行情況下劃出更多泊車位予其安裝充電設施。

3. 警務處處處理違例泊車定額罰款通知書及其他交通執法數字是以警察總區作劃分，故沒有按 18 區劃分的檢控數字。過去 3 年，警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)發出的違例泊車定額罰款通知書，按警察總區劃分的數字表列如下：

發出違例泊車定額罰款通知書的數字			
警察總區	2021 年	2022 年	2023 年
港島	688 592	624 000	523 167
東九龍	570 466	555 417	443 038
西九龍	862 992	1 011 084	960 276
新界南	584 706	570 895	471 527
新界北	595 404	602 075	615 011
合計	3 302 160	3 363 471	3 013 019

4. 截至 2024 年 2 月，18 區的泊車位數目載於附件 2。運輸署及康文署轄下公營停車場使用率分別載於附件 3及附件 4。由政府產業署出租的收費公眾停車場泊車位數目及使用率則載於附件 5。
5. 政府正積極推展一系列短期及中長期措施，在情況許可下適量增加泊車位供應。然而，由於各項措施可提供的泊車位數目和進度亦受多方面的因素影響，包括個別項目發展的速度及規模，以及地區持份者的意見等，所以技術上難以估算未來 3 年新增泊車位的數目。
6. 運輸署一直致力發展網上牌照服務，讓市民可以隨時隨地以手機或電腦填寫透過「智方便」的數碼簽署及／或填表通功能提交牌照申請，無須前往牌照事務處輪候櫃位服務，便可完成整個申請程序，省時又方便，完成辦理的牌證會以掛號信形式郵寄予申請人。就題述電子駕駛執照及網上續領車輛牌照措施，詳情如下：
- (a) **電子駕駛執照** - 運輸署計劃推出電子駕駛執照，作為一項附加形式的駕駛執照。運輸署會繼續發出實體駕駛執照，而電子駕駛執照則以流動應用程式顯示，並須透過「智方便」登入。屆時駕駛執照持有人可自行選擇攜帶實體或電子駕駛執照。運輸署現正進行修改法例的準備工作，待通過相關的法例修訂並在完成系統提升後，電子駕駛執照預計於 2024 年年底至 2025 年年初推出。
- (b) **網上續領車輛牌照** - 市民現時可在網上提交續領車輛牌照申請。運輸署一般會在收到申請後的十個工作天內完成處理，並將有關車輛牌照以掛號形式寄予申請人。另外，為進一步向市民提供更大便利，運輸署計劃推出電子車輛牌照，在車主續領車輛牌照時不再發出印有屆滿日期的紙本車輛牌照。當車主獲發首張沒有屆滿日期的紙本車輛牌照後，便無需在每次續期後更換新的紙本車輛牌照。同時，運輸署會設立網上免費查詢平台，方便車主日後查詢車輛牌照的屆滿日期。運輸署亦計劃簡化遞交續領車輛牌照申請時所需的證明文件，包括運輸署在後台上進行電腦化自動核對，讓申請人無需

再提交車輛宜於道路上使用證明書(即「驗車紙」)、車輛登記文件(即「牌簿」)及第三者保險單，逐步邁向全面自動化的處理程序。運輸署現正進行修改法例的準備工作，待通過相關的法例修訂並在完成系統提升後，電子車輛牌照預計於 2024 年內推行。

現時，市民可透過政府一站通網上預約四間牌照事務處所提供的駕駛執照及車輛牌照的相關櫃位服務，一般而言，已預約的市民可於 30 分鐘內可使用櫃位服務。除此之外，自 2024 年 3 月起，運輸署將九龍牌照事務處試行的駕駛執照相關櫃位服務派籌輪候系統擴展至其餘三間牌照事務處。即日籌號持有人只需掃描籌號上的二維碼或經運輸署網頁，便可得悉各牌照事務處的即時派籌及叫號情況，適時返回牌照事務處，無需一直逗留在牌照事務處等候，已取籌的市民可於叫號後 30 分鐘內使用櫃位服務。

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。

7. 為確保「港車北上」運作暢順，粵港政府同意就接受申請的數目設置上限，由開放申請後首星期每個工作天接受 200 個申請，已增加至現時每個工作天接受 300 個申請。此外，為了善用申請名額，運輸署設有遞補機制，將未有按獲分配的申請時間內遞交申請的申請者名額，撥入再下一輪的申請名額當中，以期充分利用每次的申請名額。截至今年 2 月 29 日，運輸署共進行了 21 輪「港車北上」抽籤，提供約 70 000 個抽籤配額供有意申請者參加抽籤。自第 12 輪抽籤起，所有登記抽籤的申請人均獲發配額提交申請。有關成功申請者的比例載於附件 6。兩地政府會繼續密切留意「港車北上」的運作情況及與相關的部門保持聯絡，適時檢視及進一步優化「港車北上」的申請手續及相關安排。

由 2021 年至 2023 年期間按車輛及燃料類別劃分的首次登記車輛數目

2021 年

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	石油氣	總數
電單車	9 013	0	79	0	9 092
私家車	29 724	2	9 583	0	39 309
的士	0	0	0	1 120	1 120
專營巴士	0	277	0	0	277
非專營公共巴士	0	277	0	0	277
私家巴士	0	74	0	0	74
公共小巴	0	13	0	146	159
私家小巴	0	63	0	46	109
貨車	2	7 045	55	0	7 102
特別用途車輛	0	91	13	11	115

2022 年

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	石油氣	總數
電單車	7 477	0	163	0	7 640
私家車	17 683	0	19 795	0	37 478
的士	10	0	1	1 094	1 105
專營巴士	0	217	19	0	236
非專營公共巴士	0	310	2	0	312
私家巴士	0	57	0	0	57
公共小巴	0	14	0	115	129
私家小巴	0	69	0	1	70
貨車	0	6 913	80	0	6 993
特別用途車輛	0	120	13	4	137

2023 年

車輛類別	首次登記車輛數目					
	汽油	柴油	電動	石油氣	氫	總數
電單車	4 632	0	211	0	0	4 843
私家車	15 628	0	28 541	0	0	44 169
的士	2	0	17	933	0	952
專營巴士	0	108	24	0	1	133
非專營公共巴士	0	401	15	0	0	416
私家巴士	0	90	0	0	0	90
公共小巴	0	93	1	21	0	115
私家小巴	0	81	1	0	0	82
貨車	0	4 701	308	0	0	5 009
特別用途車輛	0	81	7	5	0	93

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. 政府車輛無須登記，因此不包括在內。

全港 18 區的泊車位數目
(截至 2024 年 2 月)

分區	總計 ^(註)
中西區	41 033
灣仔區	40 559
東區	51 638
南區	43 467
油尖旺	39 810
深水埗	36 995
九龍城	55 952
黃大仙	24 750
觀塘	57 546
荃灣	42 866
屯門	48 590
元朗	48 395
北區	25 773
大埔	34 998
西貢	49 572
沙田	83 532
葵青	49 005
離島	22 288
總計	796 769

註： 泊車位總數包括私家車、電單車、輕型貨車、中型貨車、重型貨車、旅遊車和非專營公共巴士的泊車位。的士、專營巴士、公共小型巴士、私家小型巴士、特別用途車輛和政府車輛的泊車位沒有計算在內，因為這些車輛大多應停泊在車廠、公共交通總站內的巴士站，以及車站。至於的士，則通常全日在路上行駛，其泊車需求主要屬短時間停留。

2021 至 2023 年運輸署轄下公營停車場使用率

停車場	區域	泊車位 數目	私家車/客貨車 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		
			2021	2022	2023	2021	2022	2023
天星碼頭	中西區	377	80	81	82	25	27	31
大會堂		170	62	57	65	19	19	25
林士街		829	64	63	57	31	34	27
堅尼地城		195	88	85	86	80	80	80
天后	灣仔	428	81	81	79	67	66	64
筲箕灣	東區	385	83	83	80	80	80	78
香港仔	南區	293	68	69	64	82	83	79
雙鳳街	黃大仙	267	73	74	77	83	84	83
黃大仙 ^(註)		25	69	63	45	34	38	32
葵芳	葵青	521	79	80	83	75	76	76
荃灣	荃灣	545	84	84	86	80	80	82

註：數字包括旅遊巴士及貨車(5.5 公噸以上)。黃大仙停車場原本提供 25 個旅遊巴士泊車位。自 2020 年 9 月 1 日起，該停車場臨時開放予私家車、客貨車及貨車(5.5 公噸以上)停泊，有關臨時安排隨疫情過後於 2023 年 4 月 16 日取消。由 2023 年 11 月 18 日起，該停車場除旅遊巴士外，亦開放予貨車(5.5 公噸以上)停泊。

停車場	區域	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		
			2021	2022	2023	2021	2022	2023
天星碼頭	中西區	37	95	76	72	70	58	54
大會堂		27	86	74	77	66	60	68
林士街		164	90	82	93	79	75	87
堅尼地城		37	71	69	74	80	78	82
天后	灣仔	75	85	79	77	86	82	78
筲箕灣	東區	72	82	80	76	87	85	81
香港仔	南區	51	66	71	67	77	78	72
雙鳳街	黃大仙	74	72	70	67	82	79	75
葵芳	葵青	93	81	79	82	83	80	80
荃灣	荃灣	34	73	73	64	75	72	63

2021 至 2023 年康文署轄下公營停車場使用率

區域	平均使用率 (%)		
	2021	2022	2023
中西區	54%	37%	54%
灣仔	53%	52%	58%
東區	73%	73%	69%
南區	17%	16%	17%
油尖旺	36%	40%	38%
深水埗	18%	15%	22%
九龍城	65%	60%	57%
黃大仙	20%	17%	19%
觀塘	49%	53%	53%
荃灣	27%	28%	33%
屯門	59%	55%	59%
元朗	56%	55%	63%
北區	56%	57%	64%
大埔	28%	27%	26%
西貢	49%	44%	50%
沙田	62%	60%	70%
葵青	34%	30%	36%
離島	30%	27%	23%

2021 至 2023 年由政府產業署出租的收費公眾停車場泊車位數目及使用率

停車場位置	區域	泊車位數目		泊車位 平均使用率 (%)		
		私家車	電單車	2021	2022 ^(註 1)	2023 ^(註 2)
金鐘道政府合署	中西區	155	21	沒有相 關資料 (見 ^{註 1)})	13%	14%
灣仔政府大樓、入境 事務大樓及稅務大樓	灣仔區	157	10		25%	13%
北角政府合署	東區	95	0		41%	40%
柴灣市政大廈 ^(註 3)		39	6		91%	78%
長沙灣政府合署 ^(註 4)	深水埗區	250	13		52%	49%
土瓜灣街市暨 政府合署	九龍城區	29	4		37%	36%
工業貿易大樓		24	0		47%	38% (註 5)
西九龍政府合署	油尖旺區	50	0		38%	39%
順利紀律部隊宿舍 ^(註 3)	觀塘區	89	16		55%	94%
西貢政府合署	西貢區	70	0		18%	12%
沙田政府合署	沙田區	122	22		42%	49%
新界(沙田)法醫學大樓 (註 3)		50	0		-	13% (註 6)
大埔政府合署	大埔區	69	4		59%	63%
屯門政府合署	屯門區	42	0		23%	23%
元朗民政事務處大廈	元朗區	43	0		47%	46%
北區政府合署	北區	96	0		26%	36%
香園圍邊境管制站 ^(註 3)		415	36	-	45% (註 7)	
港珠澳大橋香港口岸 (註 3)	離島區	673	25	1%	26%	

註：

1. 此乃根據承辦商提供有關收費公眾停車場於 2022 年 4 月至 12 月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。政府產業署並沒有備存 2022 年 4 月之前的使用率數據。

2. 此乃根據承辦商提供有關收費公眾停車場於 2023 年 1 月至 12 月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。
3. 柴灣市政大廈、順利紀律部隊宿舍、新界(沙田)法醫學大樓、香園圍邊境管制站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。
4. 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。
5. 工業貿易大樓收費公眾停車場於 2023 年 10 月 10 日至今暫時停止營運，因此只能提供有關收費公眾停車場於 2022 年 4 月至 2023 年 9 月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。
6. 新界(沙田)法醫學大樓於 2023 年 2 月 1 日開始營運，因此只能提供有關收費公眾停車場於 2023 年 2 月至 12 月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。
7. 香園圍邊境管制站停車場於 2023 年 2 月 17 日開始營運，因此只能提供有關收費公眾停車場於 2023 年 2 月至 12 月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。

「港車北上」每輪抽籤中籤人數

抽籤	抽籤登記日期	登記抽籤 人數	中籤人數	成功申請 者比例
第 1 輪	2023 年 5 月 29 至 30 日	17 261	1 600	9.3%
第 2 輪	2023 年 6 月 5 至 8 日	13 476	2 700	20.0%
第 3 輪	2023 年 6 月 19 至 22 日	11 319	3 442	30.4%
第 4 輪	2023 年 7 月 3 至 6 日	10 523	3 557	33.8%
第 5 輪	2023 年 7 月 17 至 20 日	8 576	3 533	41.2%
第 6 輪	2023 年 7 月 31 日至 8 月 3 日	7 401	3 680	49.7%
第 7 輪	2023 年 8 月 14 至 17 日	7 387	3 571	48.3%
第 8 輪	2023 年 8 月 28 至 31 日	6 087	3 618	59.4%
第 9 輪	2023 年 9 月 11 至 14 日	4 834	3 728	77.1%
第 10 輪	2023 年 9 月 25 至 28 日	4 215	3 495	82.9%
第 11 輪	2023 年 10 月 9 至 12 日	3 527	3 452	97.9%
第 12 輪	2023 年 10 月 23 至 26 日	3 784	3 784	100%
第 13 輪	2023 年 11 月 6 至 9 日	3 871	3 871	100%
第 14 輪	2023 年 11 月 20 至 23 日	3 924	3 924	100%
第 15 輪	2023 年 12 月 4 至 7 日	4 068	4 068	100%
第 16 輪	2023 年 12 月 18 至 21 日	3 641	3 641	100%
第 17 輪	2024 年 1 月 1 至 4 日	4 000	4 000	100%
第 18 輪	2024 年 1 月 15 至 18 日	4 012	4 012	100%
第 19 輪	2024 年 1 月 29 日至 2 月 1 日	3 095	3 095	100%
第 20 輪	2024 年 2 月 12 至 15 日	2 449	2 449	100%
第 21 輪	2024 年 2 月 26 至 29 日	4 592	4 592	100%

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2489)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

現時本地除大欖隧道外，本港各條行車隧道均以「易通行」方式向車輛進行收費，就「易通行」系統，政府可否告知本會：

- 請分列各收費站人手和開支為何；較實行措施前減少成本為何；
- 接到的投訴數字為何；
- 道路擠塞減少的時間為何；
- 實施易通行後，原本按收費亭規劃的行車線需要調整，相關工程何時完工；
- 承上題，政府會否考慮因應行車線重新規劃，調整隧道巴士站位置；如會，工程計劃如何；如否，原因為何？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

在實施「易通行」不停車繳費服務前，運輸署委託的隧道營辦商負責日常管理、營運和維修保養各條政府隧道及管制區，並向隧道使用者收取隧道費。為配合實施「易通行」，政府透過公開招標，分別委託隧道費服務商及承辦商，以提供收取隧道費、營運及維修「易通行」後台系統和現場設備等服務。在2023-24年度，截至2024年2月29日，根據合約就履行上述職務支付的經常開支為1.28億元。

政府收費隧道及青沙管制區在實行「易通行」後，由於無需聘請收費員和提供自動收費車道的設備，故此付予管理、營運和維修的隧道營辦商的費用較在實行「易通行」前減少約3,000萬元；按照2024年2月所減少的費用估算，預計全年減少的金額約5,700萬元。

自「易通行」實施至2024年3月7日期間，與隧道費相關的查詢／投訴個案平均每日約68宗，佔整體使用「易通行」的每日平均車流量(約410 000架次)約0.017%。經調查後，有關個案不涉及系統問題，主要成因歸納如下：

- (a) 部份個案涉及未有安裝車輛貼的私家車，加上部分車輛所刻印在車牌的號碼未必足夠清晰而令自動車牌識別系統未能準確辨認，故此需要隧道費服務商進行人手辨認，而在人手辨認的過程中偶有出錯；以及
- (b) 部份個案涉及使用車種貼的私家車或使用司機卡的的士，未有按安裝指引正確地安裝車種貼／司機卡，因而影響「易通行」系統準確地感應相關車種貼／司機卡。

就上述的情況，隧道費服務商已採取以下相應的措施，包括：

- (a) 開發專屬程式以提升系統辨識車牌號碼的能力，並加強培訓前線員工；以及
- (b) 於「易通行」網站及向的士業界提供詳細的安裝車種貼／司機卡的安裝指引及教學短片，供用戶參考。此外，隧道費服務商亦在四個服務點提供為用戶檢查車種貼／司機卡安裝情況的服務。

「易通行」讓駕駛者使用繳費貼遙距繳交隧道費，無需於收費亭停車或排隊付款，省時方便，讓駕駛者的道路體驗更暢順，亦有助減少駕駛者於收費亭前切線的情況，改善隧道收費廣場一帶的交通。「易通行」實施後的隧道總體交通流量與實施前大致相若。就繁忙時段交通需求已超越容車量的隧道來說，一般而言整體行車速度及時間未因實施「易通行」而有顯著改變。

「易通行」實施後，政府已展開拆除隧道收費亭及收費島以及調整行車線的工程。我們已完成於青沙管制區的拆卸及調整行車線工程，而其他隧道的相關工程預計於2024年第二季至2025年年中內陸續完成。

實施「易通行」後騰出的空間可用作改善公共交通設施(如加設或改善巴士站候車環境)及隧道出入口交通。長遠而言，這些騰出的空間可配合鄰近區域的發展，政府在進行相關規劃工作時會一併考慮。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0996)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就繼續支援推行「港車北上」及制定「粵車南下」的安排，請問：

1. 政府對於在過去3年，對這方面的開支為何？有否投入資金令「港車北上」及制定「粵車南下」更加數字化、智能化？
2. 隨著內地汽車更多進入香港，請問當局將來會否考慮投入資金，以增強管制安排，或放開左軚車登記上路通行？

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

在「港車北上」方面，為便利市民申請，運輸署已推出一站式網上申請系統(www.hzmbqfs.gov.hk)以電子化流程處理抽籤、申請及預約出行。在過去3年，運輸署用於推行「港車北上」的開支約為1,063萬元，當中包括開發及持續更新一站式網上申請系統以處理抽籤、申請及預約出行，以及聘用外判人員處理申請、宣傳等。

至於在「粵車南下」方面，香港特區政府歡迎訪客來港，亦認為在粵港澳大灣區共同建設的概念裏，應該致力推動方便和暢順的人員流通。為達至上述目標並加以用好管好港珠澳大橋，我們正與內地有關部門積極探討「粵車南下」整體的實際方案，計劃詳情將適時公布。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1000)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

繼續以有效率和以客為本的態度提供簽發及續簽牌照、執照及許可證服務，
請問：

1. 當局會否接納國產車標準，並投入資金改善驗車流程？
2. 隨著技術進步，當局有否計劃重整驗車的人手及資金安排，以適應新要求？如會，具體時間表及計劃為何？如否，原因為何？

提問人：陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

1. 運輸署按照香港法例第374章《道路交通條例》及其附屬法例的要求而對車輛構造進行審批，並一直接受業界提交國家標準(國標)以證明車輛或其部件符合相關的技術要求。除了國標，運輸署亦接受其他國際標準，包括聯合國歐洲經濟委員會(UNECE)的標準等。
2. 運輸署一直就不同國家及地區的相關車輛標準，定期檢視及修改現有本地法例和指引，以配合汽車市場的最新發展。例如，為支持引進不同新能源車輛，運輸署於2010年11月發布《電動汽車的車輛構造審批要求》指引文件，作為香港的電動車技術要求，該指引已經加入接納有關電動汽車及電單車安全要求的國家標準。最新版本已於2023年5月發布，為電動車所需的技術要求進一步提供指引及規範，便利不同汽車業界提供電動車的相關技術資料，以簡化電動車申請及審批。

運輸署亦於2022年12月向業界發出有關批量處理機制的新指引，讓業界以批量方式引進電動車，及簡化同款電動車型號的申請流程。截至2024年2月底，已有約四百多款電動車型號通過運輸署審批。

運輸署會繼續與業界保持密切溝通並聽取業界意見，適時更新技術指引及優化審批流程以便利業界引進更多電動車型號，並確保這些電動車符合相關的技術要求。

上述職務涉及的運輸署人手及開支已納入運輸署整體撥款及編制內，因此未能分項列出。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1007)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就公共交通費用補貼計劃，請問自計劃開展以來至目前為止：

1. 市民領取津貼總金額為何？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. 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？
3. 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
4. 現時以個人八達通申領補貼計劃所百分比為何？
5. 於本年度特別留意事項中，運輸署表示會協助運輸及物流局推展把適用的電子支付平台納入補貼計劃，請問目前進度及時間表為何？

提問人：陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

1. 政府在2019年推出公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)，並於2020年優化補貼計劃。在經優化的補貼計劃下，政府就市民每月超出400元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，每張八達通的補貼金額以每月400元為上限。

為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放

寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

由2019年1月至2024年1月，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的人均補貼金額列於表一。

表一：

時期	補貼總金額 (百萬元)	平均每月補貼金額 (百萬元)	平均每月受惠人數 (千人)	每月的人均補貼金額 (元)
2019年1月至2019年12月 (補貼計劃優化前)	1,874	156.1	2 143	73
2020年1月至2020年6月 (沒有特別措施)	765	127.5	1 434	89
2020年7月至2021年12月 (特別措施生效期間)	5,091	282.8	2 843	99
2022年1月至2022年4月 (沒有特別措施)	380	95.1	1 099	87
2022年5月至2023年10月 (特別措施生效期間)	5,939	329.9	3 068	108
2023年11月至2024年1月 (沒有特別措施)	650	216.7	2 050	106

由2019年1月至2024年1月，按每月補貼金額劃分的受惠人數列於表二。

表二：

每月補貼金額	平均每月受惠人數 (千人) ^註					
	2019年1月至2019年12月 (補貼計劃優化前)	2020年1月至2020年6月 (沒有特別措施)	2020年7月至2021年12月 (特別措施生效期間)	2022年1月至2022年4月 (沒有特別措施)	2022年5月至2023年10月 (特別措施生效期間)	2023年11月至2024年1月 (沒有特別措施)
0.1元至100.0元	1 583	949	1 715	737	1 743	1 184
100.1元至200.0元	438	343	771	254	855	567

每月 補貼 金額	平均每月受惠人數 (千人) ^註					
	2019年 1月至 2019年 12月 (補貼計劃 優化前)	2020年 1月至 2020年 6月 (沒有特 別措施)	2020年 7月至 2021年 12月 (特別措 施生效 期間)	2022年 1月至 2022年 4月 (沒有特 別措施)	2022年 5月至 2023年 10月 (特別措 施生效 期間)	2023年 11月至 2024年 1月 (沒有特 別措施)
200.1元至 300.0元	117	100	260	74	327	202
300.1元 或以上	不適用	37	92	27	139	89

註：由於四捨五入，每年的平均每月受惠人數相加不等於表一所列出的總數。

- 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%。八達通卡有限公司已將逾期未領取的補貼退還給政府。

2019年至2023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 (計至最接近的千位)
2019	357 000
2020	371 000
2021	359 000
2022	245 000
2023 (截至10月) ^註	509 000

註：2023年11月或以後的補貼，在2024年3月初仍可領取，故上表並沒有包括有關數字。

- 2019年至2023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)
2019	156.1
2020	178.9
2021	309.1
2022	236.4

年份	每月平均補貼金額 (百萬元)
2023	325.7

過去三個財政年度，補貼計劃的經常開支(扣除補貼金額)如下：

財政年度	經常開支 (百萬元)
2021-22	41.8
2022-23	37.4
2023-24 (修訂預算)	40.9

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%。

4. 在2023年，約有32%合資格領取補貼的市民使用個人八達通申領補貼。
5. 我們知悉不同的電子支付平台日趨普及，目前政府正積極與個別電子支付系統營辦商商討，並就在補貼計劃下納入新的電子支付系統進行籌備工作。將合適的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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1009)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

自香港水上的士啟航以來，請問：

1. 各航線的乘客量為何？請按年度以及按航線分別列出。
2. 現時營辦商每年經營水上的士的盈／虧情況如何？請分別列出每年狀況。
3. 當局有沒有推出措施以提高市民及遊客使用水上的士？請分別列出各項措施。
4. 當局有沒有就水上的士發展前景作出檢討，如有情況為何？

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

1.及2.

水上的士主要屬觀光及旅遊性質，為市民和旅客提供往來維港兩岸的休閒服務。水上的士在2021年7月1日投入服務至今，營辦商因應乘客需求等因素，提供了不同穿梭維港兩岸的航線，而由於受2019冠狀病毒病疫情影響，部分航線的服務曾作調整。

水上的士在2021年7月起提供「紅磡-中環(經尖沙咀東(尖東))」的航線(「紅磡-中環」航線)，逢星期六開出一班。鑑於2022年初出現第五波疫情，該航線於2022年2月9日至5月20日期間暫停服務。

此外，為配合西九文化區M+博物館開幕，水上的士服務營辦商在2021年11月12日起開辦一條短途航線，逢星期日及公眾假期提供兩個「中環-尖東(經

西九龍)」航班(「中環-尖東」航線)。其後，因應第五波疫情，該航線由2022年1月16日起暫停服務。隨着疫情緩和而社交距離措施逐步解除，「中環-尖東」航線由2023年1月14日起調整為逢星期六開出兩個「尖東-西九龍(經灣仔及中環)」航班(「尖東-西九龍」航線)。

為吸引更多遊客使用水上的士服務，營辦商於2023年10月6日起加強服務，將「紅磡-中環」及「尖東-西九龍」兩條航線合併為「尖東-中環(經灣仔)」的航線，每日提供七個航班；而逢星期六、日及公眾假期，航線首兩個航班會先由尖東出發，經西九龍後返回尖東，再按原有航線繼續航程。

以上各航線按年乘客量如下：

航線	營運日期	乘客量			
		2021年	2022年	2023年	2024年 (截至 2月29日)
紅磡-中環 (經尖東)	2021年7月1日 至2023年9月30日	3 379	4 407	2 904	不適用
中環-尖東 (經西九龍)	2021年11月12日 至2022年1月15日	190	18	不適用	不適用
尖東-西九龍 (經灣仔及中環)	2023年1月14日 至2023年9月30日	不適用	不適用	1 101	不適用
尖東-中環 (經灣仔/ 西九龍)	2023年10月6日起 投入服務	不適用	不適用	17 958	23 366

渡輪營辦商的財務狀況屬於商業敏感資料，故此未能公開。

3.及4.

運輸署一直積極協助水上的士服務營辦商向市民及訪港旅客推廣水上的士服務。在服務宣傳方面，運輸署聯同香港旅遊發展局(旅發局)在旅客諮詢中心向到訪旅客發放水上的士的宣傳單張，並透過水上的士營辦商、運輸署、西九文化區管理局(西九管理局)及旅發局的網站，向市民及訪港旅客發放關於水上的士服務的資訊。另一方面，運輸署亦聯同相關政府部門及西九管理局，於西九文化區、尖沙咀及灣仔等地方加強旅客指示，例如在合適地方設置顯眼的指示牌及提供水上的士服務資訊等，以便利市民及旅客前

往乘搭水上的士。此外，運輸署亦協調有關政府部門，讓水上的士服務營辦商於尖東(近水上的士靠泊點)的位置設置一個售票亭，該售票亭於2023年10月開始營運，便利水上的士乘客。

運輸署與水上的士服務營辦商一直密切留意水上的士的需求情況而適時調整服務。隨着社會復常及遊客數目回升，水上的士服務在去年10月調整並加強服務，以及在政府、水上的士服務營辦商及相關機構加強宣傳推廣後，水上的士服務的乘客量自2023年下半年起明顯上升。運輸署會繼續與營辦商密切留意水上的士的服務及乘客需求情況，適時進一步優化服務，以吸引更多市民及訪港旅客使用水上的士服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1011)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長（李頌恩）
局長： 運輸及物流局局長

問題：

由專營巴士公司開設用以存入使用政府收費隧道及道路時獲豁免收費所節省開支「專營巴士豁免隧道費基金」，請問：

1. 「基金」自成立以來，各間專營巴士公司存入、提款及結餘的情況如何？請按年度以表分別列出（參考如下）。

專營巴士公司	存入款項	提取款項	基金結餘

2. 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，請問自基金成立以來，基金有否發揮相關功用？請解釋。

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。

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：28)

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」(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。

自2019年基金實施以來，各巴士公司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：

2019年

專營權 ^{註1}	2019年 存入款項 ^{註2} (千元) [A]	2019年 提取款項 (千元) [B]	2019年 基金結餘 (千元) [C] = [A] - [B]
九巴	170,559	0	170,559
城巴 (專營權1)	32,551	30,300	2,251
城巴 (專營權2)	18,073	0	18,073
新巴	40,493	39,020	1,473
龍運	25,795	0	25,795
嶼巴 ^{註4}	8.3	0	8.3

2020年

專營權 ^{註1}	由2019年 結轉的 基金結餘 (千元) [A]	2020年 存入款項 ^{註2} (千元) [B]	2020年 提取款項 (千元) [C]	2020年 基金結餘 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	170,559	173,141	0	343,700
城巴 (專營權1)	2,251	36,078	35,000	3,329
城巴 (專營權2)	18,073	15,814	0	33,887
新巴	1,473	43,370	44,619	224
龍運	25,795	23,368	0	49,163
嶼巴 ^{註4}	8.3	9	0	17.3

2021年

專營權 ^{註1}	由2020年 結轉的 基金結餘 (千元) [A]	2021年 存入款項 ^{註2} (千元) [B]	2021年 提取款項 (千元) [C]	2021年 基金結餘 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	343,700	149,334	76,450	416,584
城巴 (專營權1)	3,329	35,995	35,040	4,284
城巴 (專營權2)	33,887	737	34,080	544
新巴	224	42,672	42,896	0
龍運	49,163	939	49,428	674
嶼巴 ^{註4}	17.3	0.4	0	17.7

2022年

專營權 ^{註1}	由2021年結轉的基金結餘(千元) [A]	2022年存入款項 ^{註2} (千元) [B]	2022年提取款項(千元) [C]	2022年基金結餘(千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	416,584	134,849	102,600	448,833
城巴(專營權1)	4,284	31,040	35,000	324
城巴(專營權2)	544	602	0	1,146
新巴	0	34,401	34,401	0
龍運	674	867	0	1,541
嶼巴 ^{註4}	17.7	0.2	0	17.9

2023年

專營權 ^{註1}	由2022年結轉的基金結餘(千元) [A]	2023年存入款項 ^{註2} (千元) [B]	2023年提取款項(千元) [C]	2023年基金結餘(千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	448,833	169,990	199,760	419,063
城巴(市區及新界) ^{註3}	324	104,316	97,260	7,380
城巴(專營權2)	1,146	8,329	5,550	3,925
龍運	1,541	1,150	990	1,701
嶼巴 ^{註4}	17.9	0.1	0	18

註1：

- 九巴：九龍巴士(一九三三)有限公司
- 城巴(專營權1)：城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)
- 城巴(專營權2)：城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)
- 城巴(市區及新界)：城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)
- 新巴：新世界第一巴士服務有限公司
- 龍運：龍運巴士有限公司
- 嶼巴：新大嶼山巴士(1973)有限公司

註2：

存入款項包括專用帳戶在有關年份收取的利息(如有)。

註3：

按照行政長官會同行政會議的決定，城巴(專營權1)和新巴的專營權於2023年7月1日凌晨四時合併為一個新的十年專營權，即城巴(市區及新界)。城巴(專營權1)和新巴於該年合併前的基金結餘、存入及提取總額，已反映在上表中城巴(市區及新界) 2023年的數字。

註4：

嶼巴並無任何途經政府收費隧道的路線，只有一條假日路線使用青嶼幹線，而青嶼幹線亦由2020年12月27日起豁免使用費。因此嶼巴的基金基本上不會有款項存入。在基金累積結餘寥寥無幾的情況下，也未能通過提取基金減低車費加幅。

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。自實施基金以來，基金已在下列事例中發揮紓緩票價加幅或減輕加價壓力的作用：

九巴

- (a) 九巴的獨營路線在2021年4月4日上調車費時，乘客所需承擔的整體實際加權平均票價加幅由8.5%下降至5.8%；以及
- (b) 在2023年6月18日上調車費時，乘客所需承擔的整體實際加權平均票價加幅由5.5%下降至3.9%。

龍運

- (a) 在2018年9月申請加價，加權平均加幅為8.5%。該項申請於2021年3月被拒絕，但龍運改為獲准一筆過提取其基金帳戶截至2021年3月底的結餘；以及
- (b) 在2023年6月18日上調車費時，乘客所需承擔的整體實際加權平均票價加幅由4.5%下降至4.2%。

城巴(專營權1)和新巴

- (a) 在2019年1月20日上調車費時，城巴(專營權1)和新巴的乘客所需承擔的整體實際加權平均票價加幅分別由9.9%下降至7.0%，以及由9.9%下降至5.6%；以及
- (b) 城巴(專營權1)和新巴在2023年6月18日上調車費時，乘客所需承擔的整體實際加權平均票價加幅均由6.2%下降至4.9%。

城巴(專營權2)

- (a) 在2021年3月獲准一筆過提取其基金帳戶截至2021年3月底的結餘(與龍運的安排類似)，以減少其財務損失，紓緩加價壓力；以及
- (b) 在2023年6月18日上調車費時，乘客所需承擔的整體實際加權平均票價加幅由6.4%下降至4.2%。

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。部分專營巴士公司於過去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：

專營權	回饋乘客所涉及的金額(百萬元)		
	2021	2022	2023
九巴	5.0	0	0
新巴	4.0	0	0.4 [^]
城巴(專營權1)	0	0	
城巴(專營權2)	0	0	0
龍運	2.2	0	0
嶼巴	0.1	0.1	0.3

[^] 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)。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1012)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就公共交通運輸使用各條隧道的情況，請分別列出過去三年：

1. 分別行走三條過海隧道，以及三條連接九龍和沙田隧道的專營巴士路線、公共小巴及非專營巴士(俗稱村巴)路線數目，每天行走班次數目；
2. 列出相關隧道每年來自專營巴士路線、公共小巴及非專營巴士的收入分別為何，並以表分別列出。
3. 自三隧推行不同時段收費方案以來，專營巴士路線、公共小巴及非專營巴士(俗稱村巴)在行車時間，行走班次等有沒有受到影響?如有情況如何

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

1. 過去三年，行經3條過海隧道和3條連接九龍及沙田的隧道的專營巴士、專線小巴和居民巴士的路線數目及每日班次數目載列如下：

隧道	年份 (註(1))	專營巴士		專線小巴		居民巴士	
		路線數目	每日班次數目 (註(2))	路線數目 (註(3))	每日班次數目 (註(2))	路線數目	每日班次數目 (註(2))
海底隧道	2021	32	3 940	1	26	7	95
	2022	31	3 228	1	26	6	89
	2023	31	3 129	1	26	6	85
東區海底 隧道	2021	24	1 968	2	35	8	101
	2022	24	1 746	2	35	4	90
	2023	26	1 687	1	12	4	83

隧道	年份 (註(1))	專營巴士		專線小巴		居民巴士	
		路線數目	每日班次數目 (註(2))	路線數目 (註(3))	每日班次數目 (註(2))	路線數目	每日班次數目 (註(2))
西區海底隧道	2021	40	3 107	0	0	32	319
	2022	45	2 862	0	0	30	283
	2023	46	2 901	0	0	27	236
獅子山隧道	2021	30	3 096	7	264	9	127
	2022	30	2 840	7	279	8	122
	2023	30	2 700	7	251	7	116
大老山隧道	2021	37	3 498	0	0	17	240
	2022	40	3 150	0	0	12	218
	2023	40	3 060	0	0	12	203
尖山隧道	2021	20	651	0	0	6	34
	2022	22	682	0	0	4	25
	2023	24	833	0	0	3	20

註：

- (1) 所載數字是以該年年底情況為依據。
 - (2) 專營巴士的數字為每日實際班次數目，專線小巴和居民巴士的數字為每日編定班次數目。在相同服務詳情表下的巴士主路線服務及輔助路線服務只當作1條路線計算。
 - (3) 由於紅色小巴的服務路線及班次不受規管，故紅色小巴並不包括在內。
2. 有關隧道的車輛繳費系統只備存按車輛類別劃分為「巴士」(即單層和雙層的專營及非專營巴士)及「小巴」(即私家小巴及公共小巴)的繳費紀錄。過去三年有關隧道來自巴士及小巴的隧道費收入載列如下：

隧道	來自「巴士」的 隧道費收入 (百萬元) (註(4))			來自「小巴」的 隧道費收入 (百萬元)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
海底隧道	5.5	6.2	8.6	3.4	2.6	2.9
東區海底隧道	11.3	11.3	12.9	6.8	6.1	6.5
西區海底隧道 (註(5))	251.3	228.7	168.7	15.5	11.4	9.0
獅子山隧道	不適用 (註(6))		2.8 (註(7))	不適用 (註(6))		1.2 (註(7))
大老山隧道	7.1	6.5	8.9	1.2	1.1	1.3

隧道	來自「巴士」的 隧道費收入 (百萬元) ^{(註(4))}			來自「小巴」的 隧道費收入 (百萬元)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
尖山隧道	1.9	2.1	2.6	0.4	0.5	0.4

註：

- (4) 不包括專營巴士使用政府隧道的隧道費。因為自2019年2月17日專營巴士豁免隧道費基金實施以來，專營巴士使用政府收費隧道，包括海底隧道、東區海底隧道、西區海底隧道(在「建造、營運及移交」專營權於2023年8月2日屆滿而歸政府擁有起計)、獅子山隧道、大老山隧道和尖山隧道時，均獲豁免繳付隧道費。
- (5) 在「建造、營運及移交」專營權於2023年8月2日屆滿前，西區海底隧道是由香港西區隧道有限公司營運的隧道，其隧道費收入不屬政府收入。
- (6) 獅子山隧道劃一收費8元。獅子山隧道實施「易通行」前，由於其車輛繳費系統沒有備存按個別車輛類別劃分的繳費紀錄，運輸署沒有獅子山隧道來自巴士及小巴的隧道費收入紀錄。
- (7) 獅子山隧道於2023年5月28日凌晨5時實施「易通行」，有關數字只顯示2023年5月28日凌晨5時起至2023年年底的收入紀錄。
3. 「分時段收費」將3條過海隧道各時段的收費差距拉近甚至均一，有助減少駕駛人士繞路，理順3條隧道的過海車流，從而減輕紅隧和東隧的交通壓力。繁忙時段的整體過海車流量平均減少，隧道口的整體車龍和塞車情況已有紓緩(包括以往經常出現擠塞的紅隧)，隧道的整體交通亦見暢順，而鄰近隧道口的非過海交通亦有明顯改善，對專營巴士、公共小巴及非專營巴士等的運作應有所便利。至於西隧方面，雖然整體車流有所上升，但由於運輸署同時於西隧九龍入口增設了一段巴士專線，因此對巴士在繁忙時間的整體運作沒有明顯影響。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1013)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

請提供過去3年以及今個年度至今，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／豁免的項目及所涉支出分別為何？(請以表列回覆)

提問人：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

在2020-21至2023-24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)			
		2020-21	2021-22	2022-23	2023-24 (截至2024 年2月29日)
專營巴士	豁免車輛牌照費 ^(註1)	26,347	23,912	25,484	23,304
	發還地租及政府土地的租金 ^(註1及註2)	110,113	108,917	95,282	129,244 (截至2023年 12月31日)
	豁免政府隧道和道路的收費 ^(註3)	247,549	214,606	198,780	213,862 (截至2023年 12月31日)
	豁免首次登記稅	30,665	23,755	28,638	10,639
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用 ^(註4)	6,178	5,883	5,801	4,718

公共交通工具	豁免／資助項目	款額(千元)			
		2020-21	2021-22	2022-23	2023-24 (截至2024 年2月29日)
	資助在有蓋巴士站安裝座椅及巴士到站資訊顯示屏	6,270	9,061	4,863	897
	資助在現有巴士上安裝安全裝置 ^(註5)	40,555	180,121	127,107	45,471
非專營巴士	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用 ^(註4)	15,743	14,545	15,194	11,594
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用 ^(註4)	6,195	6,026	6,303	5,322
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證費用 ^(註4)	519	530	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)	1,326	1,255	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)	553	399	494	342
電車	資助更換和維修電車路軌	7,713	0	5,000	10,000
	發還地租及政府土地的租金 ^(註2及註6)	1,727	1,640	1,648	1,917
的士	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用 ^(註4)	55,892	55,811	55,261	43,230
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用 ^(註4)	10,070	10,034	9,962	8,336
渡輪	豁免船隻牌照費 ^(註7)	227	236	234	245
	發還碼頭租金 ^(註7)	2,384	2,452	2,415	3,989
	就離島渡輪航線特別協助措施發還費用 ^(註8)	122,676	186,691	215,282	216,146 (截至2024 年3月7日)

公共交通工具	豁免／資助項目	款額(千元)			
		2020-21	2021-22	2022-23	2023-24 (截至2024年2月29日)
公共小巴	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用 (註4)	35,638	35,164	34,723	26,467
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用 (註4)	2,789	2,828	2,762	2,273
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證費用(註4)	304	302	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)	747	728	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2020-21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輛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上層座椅安裝安全帶，以及加裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。安裝工作由2020年第三季起陸續展開，目標是在2024年內完成。

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。2020-21至2023-24年度持續獲提供特別協助措施的6條主要離島渡輪航線包括「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」及「中環－索罟灣」航線。由2020-21年度起，政府在另外7條離島渡輪航線的新牌照期開始時，陸續將特別協助措施擴展至涵蓋該等離島渡輪航線，包括「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。由2021年9月起，共有13條離島渡輪航線獲提供特別協助措施。

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。詳情載於下表：

公共交通工具	資助詳情	發放款額 (百萬元)
專營巴士及電車	在首輪「防疫抗疫基金」下提供燃油補貼，發還三分之一的實際燃料／電費支出，由2019年7月1日至2020年6月30日，為期12個月。	344.3
	在第二輪「防疫抗疫基金」下發還常規維修保養費用及保費，由2020年4月1日至9月30日，為期6個月。	324.0
	在第六輪「防疫抗疫基金」下提供燃油補貼，發還四成的實際燃料／電費支出，由2022年2月1日至9月30日，為期8個月。	320.3
	在第六輪「防疫抗疫基金」下，為每輛車輛提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼。	189.8
	在第六輪「防疫抗疫基金」下，由2022年4月至8月的5個月內，專營巴士營辦商和電車公司就聘用的	6.7

公共 交通工具	資助詳情	發放款額 (百萬元)
	每名合資格清潔和保安人員，每月可獲2,000元津貼和20元行政費。 在第六輪「防疫抗疫基金」下發還常規維修保養費用，由2022年7月1日至12月31日，為期6個月。(註1)	232.7
非專營巴士	在首三輪及第六輪「防疫抗疫基金」下，分別為每輛非專營巴士(包括本地非專營巴士及跨境巴士)的登記車主提供一筆過20,000元、30,000元、15,000元及30,000元的非實報實銷補貼。	653.2
	在向跨境客運業提供進一步財政支援的「防疫抗疫基金」督導委員會所批准的項目及第五輪「防疫抗疫基金」下，分別為每輛跨境巴士的登記車主提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼。	77.6
	在第六輪「防疫抗疫基金」下，由2022年4月至8月的5個月內，非專營巴士營辦商就聘用的每名合資格清潔和保安人員，每月可獲2,000元津貼和20元行政費。	1.5
的士及 公共小巴	在首輪「防疫抗疫基金」下，為液化石油氣的士及公共小巴提供每公升1.0元的液化石油氣折扣以及發還汽油的士及柴油公共小巴三分之一的實際燃油支出作為燃料補貼，由2020年7月1日至2021年6月30日，為期12個月。	432.5
	在第二輪及第六輪「防疫抗疫基金」下，分別為每輛的士、紅色小巴(紅巴)及每輛專線小巴客運營業證持有人提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼。	1,344.5
	在第二輪「防疫抗疫基金」下，為每名合資格的常規的士及紅巴司機提供每月6,000元的補貼，為期6個月，或發放一筆過7,500元的補貼。	1,666.5

公共 交通工具	資助詳情	發放款額 (百萬元)
	在第二輪「防疫抗疫基金」下，向專線小巴營辦商就僱用每名65歲或以上合資格僱員提供6,000元工資補貼，為期6個月。	99.2
	在第六輪「防疫抗疫基金」下，為液化石油氣的士及公共小巴提供每公升2.0元的液化石油氣折扣以及發還汽油的士及柴油公共小巴四成的實際燃油支出作為燃料補貼，由2022年5月1日至2022年12月31日，為期8個月。	583.0
	在第六輪「防疫抗疫基金」下，由2022年4月至8月的5個月內，專線小巴營辦商就聘用的每名合資格清潔和保安人員，每月可獲2,000元津貼和20元行政費。	0.5
本地渡輪	在首輪「防疫抗疫基金」下提供燃油補貼，發還三分之一的實際燃料支出，由2019年7月1日至2020年6月30日，為期12個月。	47.9
	在第二輪「防疫抗疫基金」下，發還常規維修保養費用及保費，由2020年4月1日至9月30日，為期6個月。	30.8
	在第二輪「防疫抗疫基金」下，向本地渡輪營辦商就僱用每名65歲或以上合資格僱員提供6,000元工資補貼，為期6個月。	3.3
	在第二輪及第六輪「防疫抗疫基金」下，分別為街渡營辦商就每艘用於街渡航線的船隻提供一筆過20,000元的非實報實銷補貼。	3.2
	在第六輪「防疫抗疫基金」下提供燃料補貼，發還四成的實際燃料支出，由2022年2月1日至9月30日，為期8個月。	77.7
	在第六輪「防疫抗疫基金」下，為專營／持牌渡輪服務營辦商就每艘用於本地渡輪服務的船隻提供	2.6

公共 交通工具	資助詳情	發放款額 (百萬元)
	一筆過30,000元的非實報實銷補貼。	
	在第六輪「防疫抗疫基金」下，由2022年4月至8月的5個月內，專營／持牌渡輪服務營辦商就聘用的每名合資格清潔和保安人員，每月可獲2,000元津貼和20元行政費。	0.6
	在第六輪「防疫抗疫基金」下發還常規維修保養費用，由2022年7月1日至12月31日，為期6個月。 ^(註1)	18.0

註：

1. 如在計及2022年領取所有抗疫基金的資助後，仍符合於2022年錄得營運虧損的條件，政府會向有關營辦商發還由2022年7月至12月的實際常規維修保養費用。

「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：1014)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

1. 請列出過去一年運輸署接獲各類公共交通工具提出加價申請的情況，包括路線，申請加價幅度及申請結果等，並請按其交通工具類別分別列出。
2. 請提供過去三年，跨交通機構提供的收費優惠情況：

轉乘計劃涉及的公共交通營辦商	每次轉乘可享的成人票價優惠	每日平均受惠轉乘的乘客人次	計劃開始及終止日期

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

1. 鑑於公共交通服務與民生息息相關，政府會一如以往，以審慎的態度處理加價申請，考慮因素包括營辦商的收支財務情況及前景、公眾的接受程度和負擔能力等，並會繼續做好把關工作。運輸署在2023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4A號	14.6%	建議加價6.3% ^{註(1)}

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全程)	申請結果
2.	港島第4B號	27.9%	建議加價7.0% ^{註(1)}
3.	港島第4C號	14.6%	建議加價6.3% ^{註(1)}
4.	港島第4M號	13.0%	建議加價6.5% ^{註(1)}
5.	港島第4S號	19.4%	建議加價6.5% ^{註(1)}
6.	港島第5號	14.6%	建議加價6.8% ^{註(1)}
7.	港島第5M號	13.0%	建議加價6.5% ^{註(1)}
8.	港島第8號	12.5%	建議加價6.7% ^{註(1)}
9.	港島第8X號	12.5%	建議加價6.7% ^{註(1)}
10.	港島第10號	9.2%	建議加價6.9% ^{註(1)}
11.	港島第10P號	9.2%	建議加價6.9% ^{註(1)}
12.	港島第16A號	11.1%	加價7.4%
13.	港島第16M號	11.1%	加價7.4%
14.	港島第16X號	15.0%	加價10.0%
15.	港島第18M號	19.0%	加價10.1%
16.	港島第20號	23.1%	加價10.8%
17.	港島第20M號	33.3%	加價13.3%
18.	港島第24A號	9.4%	建議加價7.5% ^{註(1)}
19.	港島第24M號	9.5%	建議加價5.4% ^{註(1)}
20.	港島第25號	9.4%	建議加價5.7% ^{註(1)}
21.	港島第31號	13.0%	建議加價7.8% ^{註(1)}
22.	港島第31X號	13.0%	建議加價7.8% ^{註(1)}
23.	港島第32號	12.5%	處理中
24.	港島第32A號	12.8%	處理中
25.	港島第33號	12.5%	處理中
26.	港島第33M號	12.8%	處理中
27.	港島第35M號	14.6%	建議加價6.3% ^{註(1)}
28.	港島第36X號	20.0%	處理中
29.	港島第37號	20.7%	處理中
30.	港島第39C號	15.4%	處理中
31.	港島第39M號	15.1%	處理中
32.	港島第40號	15.4%	處理中
33.	港島第40X號	15.4%	處理中
34.	港島第43M號	31.3%	處理中
35.	港島第44M號	22.2%	處理中
36.	港島第45A號	10.2%	處理中
37.	港島第45S號	10.2%	處理中
38.	港島第47E號	24.4%	處理中
39.	港島第47M號	23.8%	處理中
40.	港島第47S號	23.8%	處理中
41.	港島第48M號	25.0%	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
42.	港島第51號	17.6%	處理中
43.	港島第51A號	17.6%	處理中
44.	港島第51S號	15.4%	處理中
45.	港島第52號	15.8%	處理中
46.	港島第56號	9.5%	建議加價4.8% ^{註(1)}
47.	港島第56A號	9.5%	建議加價4.8% ^{註(1)}
48.	港島第56B號	9.5%	建議加價4.8% ^{註(1)}
49.	港島第58號	14.3%	處理中
50.	港島第58A號	14.3%	處理中
51.	港島第58M號	14.3%	處理中
52.	港島第59號	15.2%	處理中
53.	港島第59A號	14.3%	處理中
54.	港島第59B號	14.3%	處理中
55.	港島第59S號	15.0%	處理中
56.	港島第59X號	14.9%	處理中
57.	港島第63號	15.3%	處理中
58.	港島第63A號	15.6%	處理中
59.	港島第66號	14.7%	處理中
60.	港島第66A號	14.7%	處理中
61.	港島第68號	15.1%	處理中
62.	港島第69號	14.7%	建議加價12.4% ^{註(1)}
63.	港島第69A號	14.3%	建議加價11.1% ^{註(1)}
64.	港島第69X號	8.7%	建議加價8.7% ^{註(1)}
65.	港島第N4A號	14.5%	建議加價6.4% ^{註(1)}
66.	港島第N4C號	14.5%	建議加價6.4% ^{註(1)}
67.	港島第N4X號	14.5%	建議加價6.4% ^{註(1)}
68.	港島第N31號	13.8%	建議加價6.0% ^{註(1)}
69.	港島第N40號	14.6%	處理中
70.	港島第N51S號	16.3%	處理中
71.	港島第N59A號	15.7%	處理中
72.	港島第N69X號	15.1%	建議加價11.5% ^{註(1)}
九龍			
1.	九龍第3號	11.9%	處理中
2.	九龍第5M號	11.3%	處理中
3.	九龍第8號	12.7%	處理中
4.	九龍第8M號	10.0%	處理中
5.	九龍第8S號	12.7%	處理中
6.	九龍第9M號	20.0%	加價20.0%
7.	九龍第12號	14.8%	加價14.8%
8.	九龍第12A號	9.6%	加價9.6%

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全程)	申請結果
9.	九龍第12B號	9.6%	加價9.6%
10.	九龍第12S號	12.7%	加價12.7%
11.	九龍第17M號	15.1%	處理中
12.	九龍第20號	18.5%	加價13.0%
13.	九龍第20M號	15.0%	加價12.5%
14.	九龍第22A號	16.1%	處理中
15.	九龍第22M號	19.0%	處理中
16.	九龍第25A號	12.7%	處理中
17.	九龍第25B號	11.1%	處理中
18.	九龍第25M號	12.7%	處理中
19.	九龍第25MS號	15.7%	處理中
20.	九龍第37A號	11.4%	處理中
21.	九龍第37M號	11.4%	處理中
22.	九龍第38M號	22.7%	處理中
23.	九龍第39M號	22.7%	處理中
24.	九龍第44號	10.0%	處理中
25.	九龍第44A號	11.9%	處理中
26.	九龍第44M號	2.9%	處理中
27.	九龍第44S號	15.4%	處理中
28.	九龍第48號	12.5%	處理中
29.	九龍第49號	12.0%	處理中
30.	九龍第49M號	12.0%	處理中
31.	九龍第51M號	23.5%	加價17.6%
32.	九龍第52號	26.3%	加價15.8%
33.	九龍第53M號	23.5%	加價17.6%
34.	九龍第54號	11.5%	加價8.0%
35.	九龍第54M號	13.0%	加價8.7%
36.	九龍第54S號	12.5%	加價8.3%
37.	九龍第66S號	16.7%	建議加價8.3% ^{註(1)}
38.	九龍第71A號	13.6%	處理中
39.	九龍第71B號	13.6%	處理中
40.	九龍第72號	19.7%	加價13.6%
41.	九龍第73號	20.0%	加價12.9%
42.	九龍第75號	15.4%	處理中
43.	九龍第75A號	22.2%	處理中
44.	九龍第77M號	12.7%	處理中
45.	九龍第78號	17.6%	處理中
46.	九龍第78A號	17.6%	處理中
47.	九龍第80M號	10.9%	處理中
48.	九龍第81K號	10.9%	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
49.	九龍第89A號	21.4%	處理中
50.	九龍第89B號	20.0%	處理中
51.	九龍第89C號	21.4%	處理中
52.	九龍第90A號	19.0%	處理中
53.	九龍第90B號	19.0%	處理中
新界			
1.	新界第3號	26.3%	建議加價10.5% ^{註(1)}
2.	新界第3A號	9.4%	建議加價7.5% ^{註(1)}
3.	新界第4號	16.2%	建議加價10.8% ^{註(1)}
4.	新界第4A號	14.3%	建議加價9.5% ^{註(1)}
5.	新界第20A號	14.8%	處理中
6.	新界第20B號	15.4%	處理中
7.	新界第20C號	15.7%	處理中
8.	新界第20E號	15.7%	處理中
9.	新界第20K號	14.7%	處理中
10.	新界第20M號	14.8%	處理中
11.	新界第20P號	14.8%	處理中
12.	新界第20R號	15.5%	處理中
13.	新界第20S號	14.3%	處理中
14.	新界第20T號	15.4%	處理中
15.	新界第20X號	14.8%	處理中
16.	新界第21A號	14.3%	處理中
17.	新界第21K號	15.4%	處理中
18.	新界第22K號	16.2%	處理中
19.	新界第23K號	14.8%	處理中
20.	新界第23S號	15.3%	處理中
21.	新界第26號	14.0%	處理中
22.	新界第26A號	13.6%	處理中
23.	新界第41號	11.1%	處理中
24.	新界第44號	12.1%	處理中
25.	新界第44A號	12.1%	處理中
26.	新界第44A1號	12.1%	處理中
27.	新界第44B號	12.1%	處理中
28.	新界第44B1號	12.1%	處理中
29.	新界第45號	10.8%	處理中
30.	新界第46號	8.0%	加價4.0%
31.	新界第46A號	8.0%	加價4.0%
32.	新界第46M號	14.9%	處理中
33.	新界第46X號	8.0%	加價4.0%
34.	新界第47M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
35.	新界第47S號	13.7%	建議加價9.8% ^{註(1)}
36.	新界第48S號	13.7%	建議加價9.8% ^{註(1)}
37.	新界第49S號	12.2%	處理中
38.	新界第50A號	12.5%	處理中
39.	新界第50K號	12.5%	處理中
40.	新界第51B號	11.6%	處理中
41.	新界第51K號	11.9%	處理中
42.	新界第59A號	11.3%	處理中
43.	新界第59S號	8.8%	處理中
44.	新界第60K號	15.8%	處理中
45.	新界第60P號	15.8%	處理中
46.	新界第60R號	15.8%	處理中
47.	新界第61M號	15.2%	處理中
48.	新界第61S號	15.3%	處理中
49.	新界第62K號	15.8%	處理中
50.	新界第63A號	16.2%	建議加價5.4% ^{註(1)}
51.	新界第63B號	16.2%	建議加價5.4% ^{註(1)}
52.	新界第63K號	16.2%	建議加價5.4% ^{註(1)}
53.	新界第63S號	16.8%	建議加價3.6% ^{註(1)}
54.	新界第64A號	15.4%	建議加價5.1% ^{註(1)}
55.	新界第64K號	15.4%	建議加價5.1% ^{註(1)}
56.	新界第68K號	15.3%	處理中
57.	新界第68S號	15.0%	處理中
58.	新界第69K號	14.3%	處理中
59.	新界第71號	12.2%	建議加價6.1% ^{註(1)}
60.	新界第71A號	9.1%	建議加價6.1% ^{註(1)}
61.	新界第72號	12.2%	建議加價6.1% ^{註(1)}
62.	新界第73號	14.8%	建議加價8.2% ^{註(1)}
63.	新界第73A號	14.8%	建議加價8.2% ^{註(1)}
64.	新界第74號	14.8%	建議加價8.2% ^{註(1)}
65.	新界第74A號	13.2%	建議加價9.4% ^{註(1)}
66.	新界第75號	66.7%	建議加價14.9% ^{註(1)}
67.	新界第76號	59.4%	建議加價8.7% ^{註(1)}
68.	新界第87號	19.1%	加價14.9%
69.	新界第87A號	19.3%	加價12.3%
70.	新界第87K號	19.1%	加價14.9%
71.	新界第87M號	18.5%	加價13.0%
72.	新界第88號	17.6%	處理中
73.	新界第88B號	17.6%	處理中
74.	新界第89號	19.2%	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
75.	新界第89A號	19.2%	處理中
76.	新界第89B號	19.2%	處理中
77.	新界第89M號	20.4%	處理中
78.	新界第89P號	19.2%	處理中
79.	新界第89S號	20.4%	處理中
80.	新界第90A號	52.1%	處理中
81.	新界第90M號	16.7%	處理中
82.	新界第90P號	52.1%	處理中
83.	新界第91號	41.0%	處理中
84.	新界第91A號	46.3%	處理中
85.	新界第92M號	16.7%	處理中
86.	新界第93號	16.7%	處理中
87.	新界第93A號	18.9%	處理中
88.	新界第98號	20.4%	處理中
89.	新界第99號	10.5%	處理中
90.	新界第105號	18.7%	處理中
91.	新界第106號	9.5%	處理中
92.	新界第107號	10.0%	處理中
93.	新界第113號	11.3%	處理中
94.	新界第115號	9.1%	處理中
95.	新界第140M號	8.7%	加價5.8%
96.	新界第301號	22.0%	處理中
97.	新界第301M號	22.0%	處理中
98.	新界第302號	12.5%	處理中
99.	新界第310M號	10.4%	處理中
100.	新界第401號	14.9%	處理中
101.	新界第402S號	15.4%	處理中
102.	新界第403號	15.1%	處理中
103.	新界第403A號	15.1%	處理中
104.	新界第403P號	15.1%	處理中
105.	新界第403X號	15.1%	處理中
106.	新界第409號	19.7%	加價7.0%
107.	新界第409K號	19.7%	加價7.0%
108.	新界第409S號	19.7%	加價7.0%
109.	新界第410號	10.0%	建議加價6.0% ^{註(1)}
110.	新界第481號	15.1%	處理中
111.	新界第481A號	15.1%	處理中
112.	新界第481B號	15.1%	處理中
113.	新界第481X號	15.1%	處理中
114.	新界第482號	15.2%	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
115.	新界第505號	16.8%	處理中
116.	新界第601號	15.5%	建議加價9.9% ^{註(1)}
117.	新界第601C號	11.9%	建議加價1.7% ^{註(1)}
118.	新界第602號	15.5%	建議加價9.9% ^{註(1)}
119.	新界第602C號	20.0%	建議加價9.1% ^{註(1)}
120.	新界第603號	15.5%	建議加價9.9% ^{註(1)}
121.	新界第604號	14.5%	建議加價9.1% ^{註(1)}
122.	新界第605號	19.7%	建議加價9.9% ^{註(1)}
123.	新界第606S號	4.0%	建議加價4.0% ^{註(1)}
124.	新界第618號	22.1%	建議加價9.9% ^{註(1)}
125.	新界第620號	17.2%	建議加價10.3% ^{註(1)}
126.	新界第808號	12.3%	處理中
127.	新界第808P號	12.3%	處理中
128.	新界第809K號	12.5%	處理中
129.	新界第811號	14.5%	處理中
130.	新界第811A號	14.9%	處理中
131.	新界第811B號	15.7%	處理中
132.	新界第811K號	15.7%	處理中
133.	新界第811P號	14.5%	處理中
134.	新界第811S號	20.2%	處理中

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) 持牌渡輪服務

序號	持牌渡輪服務	申請票價加幅	申請結果
1.	北角—觀塘(危險品車輛渡輪服務)	60%	加價 60%
2.	中環—愉景灣	60%	處理中

(C) 的士

序號	的士類別	申請收費平均 加幅	申請結果
1.	市區的士 ^{註(2)}	16.95%	處理中
2.	新界的士 ^{註(3)}	15.37%	處理中
3.	大嶼山的士 ^{註(4)}	11.68%	處理中

註(2):

市區的士業界另外要求跳錶停車等候時間由60秒縮短至45秒；每件行李加收1元（由6元增至7元）；以及每隻動物或鳥類加收2元（由5元增至7元）。

註(3):

新界的士業界另外要求每件行李加收1元（由6元增至7元）；以及每隻動物或鳥類加收2元（由5元增至7元）。

註(4):

大嶼山的士業界另外要求每件行李加收2元（由6元增至8元）；每隻動物或鳥類加收3元（由5元增至8元）；以及每程電召預約服務的收費加收3元（由5元增至8元）。

2. 為方便市民轉乘不同的公共交通服務，公共交通服務營辦商之間設有轉乘票價優惠安排。有關安排在2021年至2023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(5)}	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(6)}
鐵路及專營巴士 2021年：28條路線 2022年：17條路線 2023年：19條路線	2021年：1.0元 2022及2023年： 0.6元- 2.0元	2021年：22 590 2022年：21 280 2023年：26 660	持續實施
鐵路及專線小巴 ^{註(7)} 2021年：551條路線 2022年：547條路線 2023年：所有路線	2021年至2023年 11月4日： 0.3元至3元 2023年11月5日 起： 0.5元至3元	2021年：411 930 2022年：392 950 2023年：456 560	持續實施
鐵路及街渡渡輪 (1條路線)	0.5元	2021年：390 2022年：320 2023年：370	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(8)} 2021年：585條路線 2022年：608條路線 2023年：629條路線	2021及2022年： 0.5元至37.0元 2023年： 0.1元至38.7元	2021年：176 530 2022年：157 270 2023年：180 900	持續實施

轉乘計劃涉及的公共交通營辦商 ^{註(5)}	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(6)}
專營巴士及專線小巴 2021年：36條路線 2022年：38條路線 2023年：71條路線	2021及2022年： 1.0元 2023年： 1.0元至4.0元	2021年：344 2022年：286 2023年：258	持續實施
專營巴士及電車 (35條路線)	2021及2022年： 2.6元 2023年： 3.0元	2021年：1 700 2022年：1 100 2023年：1 300	由2017年7月1日開始並持續實施
各專線小巴路線組合之間的轉乘 (41條路線)	1.0元至11.9元	不適用 ^{註(9)}	持續實施
不同渡輪營辦商之間的渡輪轉乘 (2條航線)	2021年： 3.6元至6.8元 2022年： 3.8元至6.8元 2023年： 3.8元至9.4元	2021年：22 2022年：18 2023年：21	由2011年7月1日開始並持續實施

註(5)：不包括同一營辦商轄下路線之間的轉乘票價優惠安排。

註(6)：運輸署沒有備存每項轉乘計劃開始日期的資料。

註(7)：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(8)：有關數字涵蓋各專營巴士公司所有已提供轉乘優惠的巴士路線。

註(9)：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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1016)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就泊車位數及設施方面：

- 請分別列出,於過去三年各區分別由政府及私營機構提供的 (a) 私家車 (b) 電單車及 (c) 貨車或商用泊車位數目。
- 上述政府及私營機構泊車位中,提供電動車充電設施的數目分別有多少?請分別列出。
- 現列出,過去三年及截至現時為止:
 - 全港泊車位與領有牌照車輛數目的比例
 - 全港商用車輛泊車位與領有商用車輛牌照車輛數目的比例
 - 全港電單車泊車位與領有電單車車輛牌照車輛數目的比例
- 請分別列出,於過去三年及今個年度,各區用作臨時停車場的短期租約數目,這些短期租約可提供停泊車輛數目,以及擬定收回時間。請參考以下列表。
x x 年度

地區	短期租約地點	可停泊車輛數目	擬定收回時間

- 當局於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，請問完成修訂後，至今增加了多少相關泊車位?請按區域列出。

6. 請以表列出於過去五年，當局增加泊車位的規劃措施，增加泊車位數目，以及涉支分別多少。
7. 請提供過去三年，政府多層停車場於繁忙時間及非繁忙時間的平均使用率分別為何？
8. 請提供過去三年，警方發出違例泊車定額罰款的檢控數字，並請以十八區分別列出。

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 過去3年，各區分別由政府及私營機構提供的私家車、電單車及商用泊車位數目載於附件1。
2. 根據環境保護署提供的資料，過去3年全港由政府及私營機構所提供的公共電動車充電器數目按18區載於附件2。
3. 過去3年，全港領有牌照的所有車輛、商用車輛和電單車的數目、三類車輛泊車位數目與三類領牌車輛數目的比例表列於附件3。
4. 綜合地政總署及運輸署備存的資料，過去3年按區議會分區劃分用作短期租約收費公眾停車場的數目、相關泊車位數目及已收回的短期租約收費公眾停車場的數目列於附件4。至於擬定收回短期租約收費公眾停車場的時間表，地政總署目前計劃於2024-25年度收回2個分別位於屯門及青衣的短期租約收費公眾停車場。
5. 運輸署於2021年8月修訂《香港規劃標準與準則》中增加了資助房屋項目的商用車輛泊車位種類及數目。是次修訂可提供的新泊車位數目取決於個別發展項目的進度，預期私人及資助房屋發展項目最快可在未來一至兩年開始陸續增加泊車位。
6. 政府一直積極推展一系列短期及中長期措施，在情況許可下適量增加泊車位供應。過去5年，全港的泊車位數目共增加了約32 400個。增加泊車位的短期及中長期措施及其進展詳載於附件5。

運輸署增加泊車位的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

7. 過去3年，運輸署轄下11個公眾停車場的平均使用率如下：

停車場	區域	平均使用率(%) [^]					
		上午10時至晚上6時			晚上6時至上午10時		
		2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
天星碼頭	中西區	80	81	82	25	27	31
大會堂		62	57	65	19	19	25
林士街		64	63	57	31	34	27
堅尼地城		88	85	86	80	80	80
天后	灣仔	81	81	79	67	66	64
筲箕灣	東區	83	83	80	80	80	78
香港仔	南區	68	69	64	82	83	79
雙鳳街	黃大仙	73	74	77	83	84	83
黃大仙 [#]		69	63	45	34	38	32
葵芳	葵青	79	80	83	75	76	76
荃灣	荃灣	84	84	86	80	80	82

[^] 不包括電單車泊車位

[#] 黃大仙停車場原本提供25個旅遊巴士泊車位的泊車設施。自2020年9月1日起，該停車場臨時開放予私家車、客貨車及貨車(5.5公噸以上)停泊，有關臨時安排隨疫情過後於2023年4月16日取消。由2023年11月18日起，該停車場除旅遊巴士外，亦開放予貨車(5.5公噸以上)停泊。

8. 警務處處理違例泊車定額罰款通知書及其他交通執法數字是以警察總區作劃分，故沒有按18區劃分的檢控數字。在2021年至2023年，警務處發出的違例泊車定額罰款通知書，按警察總區劃分的數字表列如下：

警察總區	違例泊車定額罰款通知書的數目		
	2021年	2022年	2023年
港島	688 592	624 000	523 167
東九龍	570 466	555 417	443 038
西九龍	862 992	1 011 084	960 276
新界南	584 706	570 895	471 527
新界北	595 404	602 075	615 011
合計	3 302 160	3 363 471	3 013 019

過去3年各區私家車、電單車及商用車輛泊車位數目^

地區	截至 每年 2 月	政府提供的泊車位			私營機構提供的泊車位		
		(a) 私家車	(b) 電單車	(c) 商用車輛	(a) 私家車	(b) 電單車	(c) 商用車輛
中西區	2024 年	4 410	996	643	34 058	483	443
	2023 年	4 443	979	644	34 065	483	515
	2022 年	4 446	944	647	34 065	480	521
灣仔	2024 年	3 598	1 024	313	35 123	321	180
	2023 年	3 589	991	284	35 209	323	181
	2022 年	3 745	964	280	35 483	352	182
東區	2024 年	3 703	1 183	545	43 136	1 455	1 616
	2023 年	3 668	1 151	537	43 112	1 440	1 617
	2022 年	3 664	1 152	537	42 750	1 451	1 626
南區	2024 年	3 329	935	330	36 751	1 053	1 069
	2023 年	3 317	930	331	37 144	1 021	1 049
	2022 年	3 295	925	381	36 610	1 008	1 066
油尖旺	2024 年	2 589	1 343	785	33 421	797	875
	2023 年	2 674	1 338	789	33 259	796	864
	2022 年	2 555	1 350	779	33 351	747	976
深水埗	2024 年	5 305	1 380	1 445	25 696	868	2 301
	2023 年	5 292	1 374	1 447	24 973	838	2 277
	2022 年	5 057	1 282	1 454	25 133	794	2 262
九龍城	2024 年	5 514	1 238	417	46 565	1 045	1 173
	2023 年	5 508	1 214	419	45 989	930	1 068
	2022 年	5 472	1 168	417	44 296	848	1 074

地區	截至 每年 2 月	政府提供的泊車位			私營機構提供的泊車位		
		(a) 私家車	(b) 電單車	(c) 商用車輛	(a) 私家車	(b) 電單車	(c) 商用車輛
黃大仙	2024 年	4 500	1 080	460	16 472	1 328	910
	2023 年	4 513	1 027	442	16 403	1 311	950
	2022 年	4 546	1 026	465	16 192	1 285	943
觀塘	2024 年	8 241	2 321	702	40 906	2 447	2 929
	2023 年	8 197	2 243	665	41 058	2 368	2 810
	2022 年	8 190	2 194	659	40 159	2 323	2 811
荃灣	2024 年	2 707	901	224	35 826	886	2 322
	2023 年	2 746	860	227	35 777	807	2 228
	2022 年	2 720	832	209	35 108	773	2 204
屯門	2024 年	5 060	1 118	669	38 656	958	2 129
	2023 年	4 788	1 052	631	38 143	872	2 105
	2022 年	4 796	1 035	564	37 595	808	2 100
元朗	2024 年	4 567	864	699	39 192	1 110	1 963
	2023 年	4 590	855	696	39 322	1 119	1 797
	2022 年	4 569	917	661	38 001	989	1 752
北區	2024 年	5 097	678	852	17 768	380	998
	2023 年	4 701	550	800	17 804	377	916
	2022 年	3 945	539	802	17 610	343	855
大埔	2024 年	2 659	366	665	29 763	850	695
	2023 年	2 455	339	658	29 432	845	692
	2022 年	2 326	291	638	28 674	827	673
西貢	2024 年	3 855	697	601	40 436	2 759	1 224
	2023 年	3 900	685	614	40 472	2 673	1 242
	2022 年	3 834	606	682	40 273	2 553	1 261

地區	截至 每年 2 月	政府提供的泊車位			私營機構提供的泊車位		
		(a) 私家車	(b) 電單車	(c) 商用車輛	(a) 私家車	(b) 電單車	(c) 商用車輛
沙田	2024 年	6 073	1 032	616	71 024	2 376	2 411
	2023 年	5 999	987	622	70 191	2 210	2 335
	2022 年	5 926	952	579	68 768	2 139	2 368
葵青	2024 年	5 345	1 606	975	30 841	1 378	8 860
	2023 年	5 252	1 566	960	30 887	1 362	10 282
	2022 年	5 229	1 534	962	30 808	1 350	10 275
離島	2024 年	2 721	336	397	17 579	371	884
	2023 年	2 111	261	266	13 835	386	890
	2022 年	2 213	277	307	13 732	370	887
總計	2024 年	79 273	19 098	11 338	633 213	20 865	32 982
	2023 年	77 743	18 402	11 032	627 075	20 161	33 818
	2022 年	76 528	17 988	11 023	618 608	19 440	33 836

^ 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各部門、機構、管理公司或營辦商可能會因應其需要對泊車位數目／種類作出調整，實際泊車位數目或會與上述有所不同。

過去3年各區由政府及私營機構提供的公共電動車充電器數目

地區	截至 每年年尾	公共電動車充電器數目		
		政府	私營機構	小計
中西區	2023年	300	125	425
	2022年	308	84	392
	2021年	244	78	322
灣仔	2023年	209	195	404
	2022年	210	170	380
	2021年	210	150	360
東區	2023年	179	202	381
	2022年	184	133	317
	2021年	90	119	209
南區	2023年	57	224	281
	2022年	57	183	240
	2021年	9	59	68
油尖旺	2023年	9	366	375
	2022年	9	325	334
	2021年	0	253	253
深水埗	2023年	121	134	255
	2022年	117	191	308
	2021年	76	191	267
九龍城	2023年	91	107	198
	2022年	87	89	176
	2021年	87	83	170
黃大仙	2023年	88	140	228
	2022年	46	61	107
	2021年	46	59	105
觀塘	2023年	109	1 094	1 203
	2022年	105	886	991
	2021年	104	858	962
荃灣	2023年	187	96	283
	2022年	185	61	246
	2021年	178	63	241
屯門	2023年	48	81	129
	2022年	40	56	96

地區	截至 每年年尾	公共電動車充電器數目		
		政府	私營機構	小計
	2021年	37	52	89
元朗	2023年	91	251	342
	2022年	91	137	228
	2021年	88	114	202
北區	2023年	306	160	466
	2022年	179	157	336
	2021年	94	167	261
大埔	2023年	104	59	163
	2022年	44	23	67
	2021年	41	17	58
西貢	2023年	49	309	358
	2022年	49	226	275
	2021年	27	174	201
沙田	2023年	247	993	1 240
	2022年	244	282	526
	2021年	227	309	536
葵青	2023年	119	106	225
	2022年	123	68	191
	2021年	108	66	174
離島	2023年	236	223	459
	2022年	132	92	224
	2021年	123	95	218
總計	2023年	2 550	4 865	7 415
	2022年	2 210	3 224	5 434
	2021年	1 789	2 907	4 696

過去 3 年領有牌照的所有車輛數目、商用車輛數目和
電單車數目與其各自的泊車位數目

	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
(a) 所有車輛	2023 年	775 391	798 492	1.03
	2022 年	770 150	786 058	1.02
	2021 年	777 310	776 126	1.00
(b) 商用車輛	2023 年	69 737	45 388	0.65
	2022 年	69 441	44 778	0.64
	2021 年	70 660	44 907	0.64
(c) 電單車	2023 年	73 480	39 864	0.54
	2022 年	74 259	38 356	0.52
	2021 年	70 937	37 317	0.53

2021-2023 年 18 區短期租約用地收費公眾停車場詳情

地區	年度 (截至該 年年底)	短期租約用 地收費公眾 停車場數目	泊車位 數目	過去三年(2021-2023 年)已收回的短期租約用地收費公眾停車場 數目 (相關編號及地點)
中西區	2023	3	185	2 (NHX804(東邊街北)及 SHX1356(薄扶林道))
	2022	4	165	
	2021	5	278	
灣仔	2023	-	-	-
	2022	-	-	
	2021	-	-	
東區	2023	9	945	1 (EHX510(創富道))
	2022	8	893	
	2021	9	918	
南區	2023	4	254	2 (SHX1331(春坎角)及 SHX1324(華樂徑))
	2022	5	229	
	2021	6	280	
油尖旺	2023	4	784	2 (KX3102(文匯街)及 STTKW0012(洗衣街))
	2022	5	667	
	2021	4	492	
深水埗	2023	5	832	1 (KX3086(通州街))
	2022	5	763	
	2021	5	763	
九龍城	2023	4	758	1
	2022	5	856	

地區	年度 (截至該 年年底)	短期租約用 地收費公眾 停車場數目	泊車位 數目	過去三年(2021-2023年)已收回的短期租約用地收費公眾停車場 數目 (相關編號及地點)
	2021	5	952	(KX2987(紅鸞道))
黃大仙	2023	3	362	1 (KX3015(黃大仙道))
	2022	4	347	
	2021	3	288	
觀塘	2023	11	1 188	4 (KX2921(宏展街)、 KX3094(彩興路)、 KX3127(安秀道)及 KX3081(碧雲道))
	2022	10	1 352	
	2021	10	1 352	
荃灣	2023	11	2 534	2 (STT1481(海盛路)及 STT1524(海盛路))
	2022	11	2 663	
	2021	13	2 475	
屯門	2023	18	2 263	4 (MX16007(湖山路)、 MX17003(屯義街)、TM0068 (亦園路)及 MX18020(三聖街))
	2022	17	2 627	
	2021	18	2 509	
元朗	2023	18	1 276	3 (STT2991(天壇街)、YL0090(天業路)及 STT2954(青山公路－潭尾段))
	2022	18	1 195	
	2021	17	1 098	
北區	2023	17	1 306	10 (STT1681(彩順街)、 STTNX1723(大窩西支路)、 STTNX1740(彩發街)、
	2022	21	1 975	
	2021	22	1 897	

地區	年度 (截至該 年年底)	短期租約用 地收費公眾 停車場數目	泊車位 數目	過去三年(2021-2023年)已收回的短期租約用地收費公眾停車場 數目 (相關編號及地點)
				STTNX1790(彩發街)、 STTNX1795(粉嶺)、 STT2954(彩暉街)、STT1651(新運路)、STTN0030(彩順街)、 STTNX1713(安居街)及 STTNX1791(保平路))
大埔	2023	11	1 388	-
	2022	10	1 336	
	2021	6	899	
西貢	2023	18	3 368	1 (SX5234(翠塘路))
	2022	18	3 509	
	2021	18	3 242	
沙田	2023	18	2 910	3 (STT2211(文林路)、 STT2086(彩沙街)及 STT2129(顯和里))
	2022	19	2 940	
	2021	18	2 747	
葵青	2023	48	4 811	2 (STT3776(荃青交匯處)及 STT3727(貨櫃碼頭南路))
	2022	52	7 727	
	2021	51	7 926	
離島	2023	4	47	2 (STTXC2889(喜東街)及 STTIS0099(銀樹街))
	2022	4	214	
	2021	4	165	

**增加泊車位的短期及中長期措施的進展
(截至 2024 年 2 月)**

措施	進展
I. 短期措施	
1. 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位	提供約 1 793 個商用車泊車位供貨車及旅遊巴士使用
2. 善用高架天橋的橋底位置地方劃設泊車位	提供約 1 639 個泊車位供電單車、私家車和商用車輛使用
3. 在非辦公時間開放更多政府大樓的泊車位予公眾使用	開放 13 個聯用辦公大樓內約 1 220 個泊車位
4. 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊	37 間學校合共提供約 108 個學生服務車輛泊車位
5. 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	涉及約 1 883 個商用車輛泊車位
6. 增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	提供約 1 226 個泊車位及 422 個上落客設施供旅遊巴士使用
II. 中長期措施	
7. 研究規定在合適的新發展項目開放一定數目的附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途	已於 2021 年 2 月或以後新推售的適用政府土地加入相關條款。
8. 按照「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發展項目盡量增加泊車位	現正推展約 20 個工程項目提供約 5 100 個泊車位，預計由 2024-25 年度開始陸續落成。
9. 善用地下公眾停車場總樓面面積寬免措施，規定合適的新發展或重建項目增設公眾停車場	按運輸署的數字，現時正在規劃並將應用地下公眾停車場總樓面面積寬免措施的發展項目大約有 24 個。
10. 在短期租約停車場及政府停車場內採用自動泊車系統	4 個已啟用／興建中的短期租約停車場提供自動泊車系統，預計可提供共約 900 個泊車位(包括傳統及自動泊車系統泊車位)。 此外，3 個興建中的政府停車場提供自動泊車系統，預計可提供共約 880 個泊車位(包括傳統及自動泊車系統泊車位)。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1017)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

三條過海隧道於2023年8月實施「633」固定方案,以及於2023年12月實施「分時段收費」,請問:

1. 三條過海隧道在繁忙時間及非繁忙時間,推行「633」固定方案及「分時段收費」方案時,兩方案下的平均行車時間(或車速)分別如何?請以表列出。
2. 三條過海隧道在繁忙時間及非繁忙時間,推行「633」固定方案及「分時段收費」方案時,按車種劃分使用三隧過海的情況為何?請以表列出。
3. 兩方案推出後,繁忙時間三條過海隧道的車龍平均長度為何?請分別列出,並以方案推出前及後作出比較

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

為理順過海交通及善用隧道容量,政府在2023年分階段調整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))的隧道費,以便駕駛者有序適應隧道費調整。運輸署一直密切監察新收費實施後的交通情況(特別是隧道入口上游連接路的交通情況),新收費實施後得到駕駛人士的配合和調整出行安排,已見成效,隧道口的整體車龍和塞車情況已有紓緩。

1. 有關3條過海隧道入口上游連接路在實施新收費下平日(即星期一至五,不包括公眾假期)平均車速,詳見附表一。
2. 有關3條過海隧道在實施新收費下按車種劃分的平日(即星期一至五,不包括公眾假期)平均過海車流,詳見附表二。

3. 有關 3 條過海隧道在實施新收費前後的平均最長車龍，詳見附表三。

平日上午繁忙時段3條過海隧道入口上游連接路南行的平均車速

平均車速（每公里／小時） ¹		西隧	紅隧	東隧
分時段收費 實施前 ²	上午繁忙時段 ⁴	56	14	33
	繁忙時段以外時間 ⁵	76	40	67
分時段收費 實施後 ³	上午繁忙時段 ⁴	53	24	40
	繁忙時段以外時間 ⁵	75	46	66

註：

1. 由最長車龍位置至隧道入口的平均行車速度
2. 即 2023 年 12 月 4 日至 8 日期間
3. 即 2024 年 2 月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）
4. 「上午繁忙時段」指平日 07:30 至 10:30（共 3 小時）
5. 「繁忙時段以外時間」指平日 00:00 至 07:30、10:30 至 16:30 及 19:30 至 24:00（共 18 小時）

3條過海隧道平日平均車流量(雙向)(架次)¹

		西隧			紅隧			東隧		
		電單車 ⁶ 及私家車	的士	其他 商用車	電單車 ⁶ 及私家車	的士	其他 商用車	電單車 ⁶ 及私家車	的士	其他 商用車
分時段收費 實施前 ²	繁忙時段 ⁴	21 300	8 800	7 500	19 800	1 700	11 300	21 500	3 900	6 300
	繁忙時段 以外時間 ⁵	23 500	17 700	8 700	37 000	11 800	23 300	27 700	10 100	9 800
分時段收費 實施後 ³	繁忙時段 ⁴	20 200	8 100	10 500	21 300	3 200	6 700	19 200	4 200	6 000
	繁忙時段 以外時間 ⁵	31 900	15 200	14 900	36 000	13 800	13 900	25 800	9 500	9 600

註：

1. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
2. 即 2023 年 12 月 4 日至 8 日期間
3. 即 2024 年 2 月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）
4. 「繁忙時段」指平日 07:30 至 10:30 及 16:30 至 19:30（共 6 小時）
5. 「繁忙時段以外時間」指平日 00:00 至 07:30、10:30 至 16:30 及 19:30 至 24:00（共 18 小時）
6. 「電單車」包括機動三輪車

平日上午繁忙時段的平均最長車龍

平均車龍 (公里)	西隧	紅隧	東隧
過海隧道收費調整前 ¹	0.1	2.6	1.7
「633」固定收費實施後 ²	0.7	2.2	1.7
分時段收費實施後 ³	1.3	1.5	1.1

註：

1. 即 2021 年 11 月期間（即政府調整 3 條過海隧道收費前）
2. 即 2023 年 9 月期間
3. 即 2024 年 2 月期間

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1018)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

1. 香港去年開始推行「易通行」道路繳費服務之後，發生拖欠情況的情況如何？(請列出相關個案數目)
2. 截至現時為止，獲處理及仍在進行處理的情況為何？
3. 服務至推行以來，出現系統出錯或多扣／少扣錢的情況有少宗？

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

- 1.及2. 所有政府收費隧道和青沙管制區已順利實施「易通行」，政府一直呼籲登記車主盡快完成「易通行」三步曲：(1) 安裝車輛貼、(2) 開立「易通行」戶口及(3) 設定自動繳費方式，以盡享「易通行」帶來的便利。登記車主必須在車輛駛經收費區的14個工作天內繳交隧道費，否則會被徵收附加費。運輸署可根據法例向裁判官提出申請要求有關車主繳清相關費用。

運輸署已陸續將欠繳交隧道費的個案交予裁判法院處理。截至2024年2月底，未有繳交隧道費的個案約34 000宗，佔總整體車流量(約125 000 000架次)約0.03%。裁判法院亦已陸續審理欠繳隧道費及附加費的案件，並已向涉案的登記車主發出命令，要求他們就每宗個案向裁判法院繳付所有欠繳款額(包括隧道費、首次附加費175元及額外附加費350元)，以及相關罰款和訟費。裁判法院亦已指示運輸署拒絕辦理涉案車輛的續牌及過戶申請，並可向拒絕繳交判決款額的車主發出扣押令，飭令以扣押並出售財物及實產的方式，向相關車主徵取判決款項。

3. 自「易通行」實施至2024年3月7日期間，與隧道費相關的查詢／投訴個案平均每日約68宗，佔整體使用「易通行」的每日平均車流量(約410 000架次)約0.017%。經調查後，有關個案不涉及系統問題，主要成因歸納如下：

- (a) 部份個案涉及未有安裝車輛貼的私家車，加上部分車輛所刻印在車牌的號碼未必足夠清晰而令自動車牌識別系統未能準確辨認，故此需要隧道費服務商進行人手辨認，而在人手辨認的過程中偶有出錯；以及
- (b) 部份個案涉及使用車種貼的私家車或使用司機卡的的士，未有按安裝指引正確地安裝車種貼／司機卡，因而影響「易通行」系統準確地感應相關車種貼／司機卡。

就上述的情況，隧道費服務商已採取以下相應的措施，包括：

- (a) 開發專屬程式以提升系統辨識車牌號碼的能力，並加強培訓前線員工；以及
- (b) 於「易通行」網站及向的士業界提供詳細的安裝車種貼／司機卡的安裝指引及教學短片，供用戶參考。此外，隧道費服務商亦在四個服務點提供為用戶檢查車種貼／司機卡安裝情況的服務。

「易通行」實施至今，西區海底隧道於2023年12月18日曾短暫發生一宗因人為疏忽而導致錯收隧道費的事件。運輸署已即時要求隧道費服務商退還款項，嚴肅調查以及即時堵塞錯誤漏洞。運輸署已於2023年12月22日發出新聞稿交代事件始末，並正密切監督服務商採取跟進改善工作，包括安排獨立審計檢視服務商的操作，以確保同類事件不再發生。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1019)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

請提供以下鐵路線於早上繁忙時間，最繁忙路段的載客率(載客率請以每平方米站立4人計算)。(請參考下表列之)

		沙中線 通車前 (即2022 年5月15 日前)	沙中線通 車後至 12/2022	2023年	2024年 至今
東鐵線	沙田至大圍				
	大圍至九龍塘				
屯馬線	錦上路至荃灣西				
港島線	北角至炮台山				
	天后至銅鑼灣				
觀塘線	石硤尾至太子				
	彩虹至九龍灣				
荃灣線	油麻地至佐敦				
	深水埗至太子				

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

各相關鐵路線在早上最繁忙一小時的最繁忙單向路段載客率如下^{註1}：

	最繁忙路段	載客率 ^{註2} (每平方米站立4人)		
		東鐵線過海段通車前 ^{註3}	東鐵線過海段通車後 ^{註3}	2023年
東鐵線	沙田至大圍	60%	-	-
	大圍至九龍塘	-	73%	94%
屯馬線	錦上路至荃灣西	76%	77%	-
	荃灣西至美孚	-	-	85%
港島線	北角至炮台山	73%	-	-
	天后至銅鑼灣	-	74%	81%
觀塘線	石硤尾至太子	73%	-	-
	彩虹至九龍灣	-	65%	68%
荃灣線	油麻地至佐敦	83%	-	-
	深水埗至太子	-	66%	73%

註1： 一般而言，除了有重大改動外(例如新鐵路線開通)，香港鐵路有限公司(港鐵公司)會按季度計算乘客量數字，以評估鐵路線的服務需求。故港鐵公司未能提供2024年第一季的載客率數字。

註2： 當評估鐵路線的服務需求時，一般會以最高載客率路段(即鐵路線最繁忙路段)的載客率作為指標。因此上表只提供相關鐵路線於表列時期內最繁忙單向路段的載客率。

註3： 指東鐵線過海段通車(2022年5月15日)前的一個星期和通車後的一個星期的平均載客率。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1020)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就泊車轉乘計劃：

1. 請提供過去三年，各區提供「泊車轉乘」設施的(a)停車場地點(b)泊車轉乘收費，以及(c)繁忙時間使用率
2. 會否計劃於未來增設更多「泊車轉乘」設施?如有，請提供詳情。

提問人：陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

1. 目前，全港有24個停車場提供合共約9 700個轉乘泊車位，有關泊車轉乘設施詳情載於附件。按我們掌握的數據，過去三年泊車轉乘每小時收費由\$4至\$21不等，而日泊收費(不計及機場快綫和高鐵泊車轉乘)則由\$60至\$105不等，收費視乎個別地點的泊車轉乘需求等因素而定。運輸署沒有備存各泊車轉乘設施繁忙時間使用率數字。
2. 運輸署正與地政總署研究，在合適的短期租約收費公眾停車場實施泊車轉乘的可行性，目標選址包括鄰近荃灣西站、青衣站和恒安站的短期租約停車場。在公眾泊車位方面，運輸署會繼續按照「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中加設公眾泊車位，並繼續密切留意需求，探討和研究於合適選址引入泊車轉乘設施，便利市民使用集體運輸。政府亦正在《交通運輸策略性研究》中研究在合適的運輸交匯樞紐提供泊車轉乘設施，進一步鼓勵駕駛人士使用公共交通服務，以及減少車輛進入交通繁忙的地區。

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\$4至\$21不等，而日泊收費(不計及機場快綫或高鐵泊車轉乘)則由\$60至\$105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	
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：3039)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就各道路過境口岸，即落馬洲、文錦渡、沙頭角、深圳灣、港珠澳大橋及香園圍：

1. 過去三年，上述各口岸獲發粵港跨境車輛常規配額（即兩地牌），分別多少？請按不同口岸，並按巴士、貨車及私家車類別分別列出。
2. 過去三年，上述各口岸設計的容車量及每日平均使用量分別多少？請按不同口岸，並按巴士、貨車及私家車類別分別列出。
3. 請問，過去三年及截至目前為止，從事跨境車輛司機從業員有多少？

提問人：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：39)

答覆：

1. 現時，粵港跨境車輛受到香港特區政府與廣東省政府共同管理的配額制度所規管。這些車輛必須取得廣東省公安廳發出的批准通知書以及運輸署發出的封閉道路通行許可證(許可證)，並辦妥相關機關所規定的手續，方可往來香港及廣東省。有關配額制度不包括往來落馬洲與皇崗的跨境穿梭巴士(即皇巴)、港珠澳大橋(大橋)穿梭巴士(即金巴)、香港跨境貨車，以及「港車北上」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的香港跨境私家車。

在過去三年，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

年份 類別	2021	2022	2023
貨車	11 510	21 625	10 151
巴士	943	877	2 703

b) 只可使用指定過境口岸的許可證

管制站	類別	年份		
		2021	2022	2023
落馬洲	貨車	262	675	115
	私家車	6 092	18 370	14 826
文錦渡	貨車	10	36	6
	私家車	434	1 880	1 888
沙頭角	貨車	57	107	14
	私家車	1 354	4 729	4 424
深圳灣	貨車	12	18	1
	私家車 ^(註1)	8 781	32 320	33 971
大橋香港口岸	貨車	10	12	85
	私家車 ^(註2)	8 477	19 109	26 890
香園圍	貨車	0	0	0
	私家車	9	273	2 493

註1：包括經深圳灣口岸前往內地的香港及澳門跨境私家車。

註2：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，以及過去三年經各管制站每日平均出入境車次(雙向)載列如下：

管制站	設計容車量 (車次/日) (雙向) ^(註3)	類別	年份		
			2021	2022	2023
落馬洲 ^(註4)	33 000	巴士	0	0	886
		貨車	5 098	1 458	3 078
		私家車	0	0	4 983
		總數	5 098	1 458	8 947
文錦渡 ^(註5)	14 000	巴士	0	0	228
		貨車	2 206	1 578	1 681
		私家車	0	0	188

管制站	設計容車量 (車次/日) (雙向) ^(註3)	類別	年份		
			2021	2022	2023
		總數	2 206	1 578	2 097
沙頭角 ^(註6)	5 000	巴士	0	0	0
		貨車	693	428	0
		私家車	0	0	0
		總數	693	428	0
深圳灣	78 000	巴士	5	3	235
		貨車	6 922	3 160	3 979
		私家車	13	8	5 412
		總數	6 940	3 171	9 626
大橋 香港口岸	57 300	巴士	34	27	1 255
		貨車	387	577	798
		私家車	3	6	3 912
		總數	424	610	5 965
香園圍 ^(註7)	17 850	巴士	0	0	157
		貨車	1 393	855	1 579
		私家車	0	0	500
		總數	1 393	855	2 236

資料來源：入境事務處、香港海關和大橋管理局

註3： 假設所有設於管制站內的車輛檢查亭同時運作的單日最高處理車流量。

註4： 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5： 文錦渡管制站於2020年1月30日至2023年1月7日期間暫停提供客運通關服務。

註6： 沙頭角管制站於2020年1月30日起暫停客運通關服務，及於2022年3月14日起暫停貨運清關服務。

註7： 香園圍邊境管制站於2020年8月26日正式啓用，客運清關服務於2023年2月6日開通。

3. 申請人在提交跨境巴士及貨車許可證申請時，須提供廣東省公安廳發出的批准通知書，而該通知書列明有關司機資料。運輸署備存跨境巴士及貨車的香港司機數目載列如下：

年份	跨境巴士及貨車的 香港司機數目
2021	14 566
2022	13 927
2023	13 918

至於跨境私家車方面，現時獲發出租汽車許可證的私家車共有608輛。運輸署並未備存涉及的香港司機數目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3129)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

中環灣仔繞道已於2019年2月通車，請問：

以下路段於通車前，以及最近三個年度，於早上繁忙時間的車流情況為何？
請分別以東西方向及以表列出。

- (1) 告士打道近中環廣場
- (2) 夏慤道近前紅十字會總部
- (3) 干諾道中近大會堂一帶
- (4) 西隧往港島方向
- (5) 東隧往港島方向

提問人： 陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：41)

答覆：

在中環灣仔繞道通車前(2018年)及通車後(2020年至2022年期間^註)，有關道路主要路段於早上繁忙時間的平均車流量載於附件。

註：交通統計年報所載的交通流量統計數字現時只提供至2022年。

道路	方向	早上繁忙時段 ^{註1} 平均車流量 (架次/小時)			
		中環灣仔繞道通車後			中環灣仔繞道通車前
		2022年	2021年	2020年	2018年
(1) 告士打道近中環廣場 ^{註2}	東行	3 700	3 810	3 830	4 390
	西行	4 230	4 330	4 260	5 610
(2) 夏慤道近前紅十字會總部 ^{註2}	東行	2 150	2 220	2 240	3 250
	西行	5 210	5 360	5 330	6 770
(3) 干諾道中近大會堂一帶 ^{註2}	東行	3 300	3 420	3 150	4 420
	西行	3 170	3 280	3 270	4 480
(4) 西隧 ^{註3及4}	南行 (往港島方向)	2 800	3 200	2 900	3 200
	北行 (往九龍方向)	1 300	1 500	1 300	1 800
(5) 東隧 ^{註3及4}	南行 (往港島方向)	2 700	2 800	2 800	2 900
	北行 (往九龍方向)	2 100	2 400	2 300	2 400

註1：指平日上午7時至10時的早上繁忙時段。

註2：交通統計年報所載的交通流量統計數字現時只提供至2022年。

註3：由隧道營辦商通過車輛繳費系統所得數據編製，並已調整至最接近的百位數。

註4：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：3130)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就的士服務業方面：

1. 現時推行「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」的申請及獲貸款個案數字為何？請分別列出。
2. 截至目前為止，無障礙的士（可供輪椅上落）數目有多？如當局沒有相關數據，會否考慮定期收集？當局就鼓勵的士業界引入無障礙的士的措施為何？
3. 現時持有的士駕駛牌照人數為何？請按年齡(59或以下/60至69歲/70歲或以上)分別列出。
4. 相關交通意外情況為何？請參考下表列出。

	2021年	2022年	2023年	2024年至今
涉及59歲或以下的司機				
涉及60歲至69歲的司機				
涉及70歲或以上的司機				

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：42)

答覆：

1. 政府在2023年9月4日推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」(貸款計劃)，以鼓勵的士業界轉用純電動的士。自貸款計劃推出至今年3月11日為止，參與計劃的貸款機構共接獲5宗申請。當中4宗申請已獲批出，1宗正在處理中。

2. 截至2024年2月29日，全港有18 163輛的士，當中約4 700輛的士可供輪椅上落。

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之的士及不同型號，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。

另一方面，為進一步改善的士服務質素，政府即將推出的士車隊制度，讓現有的士組成車隊並向運輸署申請的士車隊牌照。運輸署會透過牌照條件規管的士車隊的營運和管理，並訂明車隊必須包含一定數量可供輪椅上落的士，以便利輪椅使用者出行。運輸署現正積極進行籌備工作，並計劃在今年4月邀請業界申請的士車隊牌照，以期讓車隊的士早日投入營運。我們預計屆時會有更多無障礙的士陸續投入服務。

3. 截至2024年2月29日，持有有效的士正式駕駛執照的人數，按年齡組別表列如下：

持有有效的士正式駕駛執照的的士司機年齡組別	人數
59歲或以下	79 371
60至69歲	93 692
70歲或以上	34 496
總數	207 559

4. 承上題，自2021年起至2024年2月為止，涉及交通意外的的士司機按年齡組別劃分的數目表列如下：

涉及交通意外的的士司機年齡組別	2021年	2022年	2023年*	2024年 (1月至2月)*
59歲或以下	2 514	2 075	2 677	349
60至69歲	1 637	1 446	1 879	258
70歲或以上	418	454	626	102

*臨時數字

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3265)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

「港車北上」計劃於去年推行，請問：

1. 計劃自推展以來申請個案數目、申請個案佔配額比例，以及成功獲批個案數目分別為何？
2. 成功申請後取消預約出行的情況如何？請提供每個月的情況。
3. 有否評估取消預約的原因，如有，請按分類列出（例如不符合保險要求，未能通過驗車等）。
4. 有否收集數據，以評估申請人「港車北上」目的及抵達地點，如有，請詳列之；如否，當局會否考慮以作為評估政策成效之用。
5. 以「港車北上」計劃在內地駕駛的港車發生意外事故情況為何？請按意外種類列出。
6. 「計劃」下，每次獲批入境後可連續停留不超過30日，每年累計不得超過180日，請問「港車北上」車輛平均在內地逗留日子為何？過去有沒有逾期情況？如有個案數目及處理方法為何？
7. 未來將會如何完善「港車北上」計劃？請列出相關時間表，以及涉及開支。
8. 未來會否增加配額以及擴展計劃至廣東省以外地點？如有，請提供詳情

提問人：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：44)

答覆：

1. 為確保「港車北上」運作暢順，粵港政府同意就接受申請的數目設置上限，由開放申請後首星期每個工作天接受200個申請，已增加至現時每個工作天接受300個申請，足夠應付需求。截至今年2月29日，運輸署共進行了21輪抽籤，提供約70 000個抽籤名額供有意申請者參加抽籤，而約有48 000宗申請已完成所有申請程序並獲兩地政府簽發相關牌證。為了善用申請名額，運輸署設有遞補機制，將未有按獲分配的申請時間內遞交申請的申請者名額，撥入再下一輪的申請名額當中，以期充分利用每次的申請名額。因此，自第12輪抽籤起，所有登記抽籤的申請人均獲發配額提交申請。有關成功申請者的比例載於附件一。
- 2-4. 申請人須在申請過程中完成所有程序，包括通過車輛查驗及購買相關保險等，才會獲發相關牌證以符合資格出行。截至今年3月5日，成功預約出行日子及取消預約出行申請的數目載於附件二。
「港車北上」允許合資格的香港私家車可在無須取得常規配額下，經大橋往來香港與廣東省，便利香港居民以自駕方式到廣東省作短期商務、探親或旅遊。相關車輛只限在廣東省區域行駛。申請人在預約出行時毋須提供出行目的地資料，在取消預約出行申請時亦毋須提交取消預約的原因，因此運輸署沒有備存相關資料。
- 5-6. 根據內地相關部門的資料，在2023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共有88宗。根據「港車北上」管理辦法，香港車輛不可在內地連續停留超過30天，或者每年在內地累計停留超過180天，運輸署未有收到內地通知有違規個案。運輸署沒有備存問題要求的其他資料。
- 7-8. 自「港車北上」於去年7月實施以來以來，粵港兩地政府一直密切留意其實施情況，適時推行優化措施為申請人提供更佳便利及出行體驗。有關措施包括 –
 - (a) 接受申請數目：如上文第(1)部份指出，由開放申請後首星期每個工作天接受200個申請，已增加至現時每個工作天接受300個申請。此外，運輸署設有遞補機制，將未有按獲分配的申請時間內遞交申請的申請者名額，撥入再下一輪的申請名額當中；
 - (b) 預約出行：為令出行安排更靈活，由去年10月起每天出行時段已由六個調整至四個，而指定日子預約安排亦已於今年2月作優化，縮短預約出行的期限及取消預約出行的期限(分別由兩個曆日及三個曆日縮短至出行日子前一個曆日的中午十二時或之前)；以及
 - (c) 車輛查驗：在香港專設為「港車北上」車輛查驗中心已由最初1間增加至現時3間，服務時間亦延長至晚上及週末；以及由今

年3月起，若申請人在其車輛查驗合格後的兩年內再次提交「港車北上」申請，而申請人的內地電子臨時入境機動車牌證仍然有效，及申請人及車輛維持不變，可獲豁免進行車輛查驗。

粵港兩地政府會繼續密切留意「港車北上」的運作情況及與相關的部門保持聯絡，適時檢視及優化「港車北上」的安排。

「港車北上」每輪抽籤中籤人數

抽籤	日期	登記抽籤 人數	中籤人數	成功申請 者比例
第1輪	2023年5月29至30日	17 261	1 600	9.3%
第2輪	2023年6月5至8日	13 476	2 700	20.0%
第3輪	2023年6月19至22日	11 319	3 442	30.4%
第4輪	2023年7月3至6日	10 523	3 557	33.8%
第5輪	2023年7月17至20日	8 576	3 533	41.2%
第6輪	2023年7月31日至8月3日	7 401	3 680	49.7%
第7輪	2023年8月14至17日	7 387	3 571	48.3%
第8輪	2023年8月28至31日	6 087	3 618	59.4%
第9輪	2023年9月11至14日	4 834	3 728	77.1%
第10輪	2023年9月25至28日	4 215	3 495	82.9%
第11輪	2023年10月9至12日	3 527	3 452	97.9%
第12輪	2023年10月23至26日	3 784	3 784	100%
第13輪	2023年11月6至9日	3 871	3 871	100%
第14輪	2023年11月20至23日	3 924	3 924	100%
第15輪	2023年12月4至7日	4 068	4 068	100%
第16輪	2023年12月18至21日	3 641	3 641	100%
第17輪	2024年1月1至4日	4 000	4 000	100%
第18輪	2024年1月15至18日	4 012	4 012	100%
第19輪	2024年1月29日至2月1日	3 095	3 095	100%
第20輪	2024年2月12至15日	2 449	2 449	100%
第21輪	2024年2月26至29日	4 592	4 592	100%

預約出行及取消預約出行的申請數目

月份	預約出行申請數目	取消預約出行申請數目
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 (截至3月5日為止)	15 956	1 423

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0313)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案演辭227段中提及會在年內完成檢視「公共交通費用補貼計劃」。就此，政府可否告知本會：

1. 檢視該計劃所涉及的預算開支及人手編制為何；
2. 過去3年，每年對該計劃的補貼金額及經常開支詳情；
3. 過去3年，該計劃下每年的受惠人數及人均補貼金額；及
4. 當局初步預計何時公布檢視結果？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

1. 運輸署就公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的檢視工作由現有人員執行，涉及的開支及人手沒有詳細分項。
- 2.及3. 過去三年，補貼計劃下的補貼總金額、平均每月受惠人數及每月的人均補貼金額如下：

年份 ^註	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (計至最接近 的千位)	每月的人均 補貼金額 (元)
2021	3,709	2 999 000	103
2022	2,837	2 274 000	104
2023	3,909	3 036 000	107

註：為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，

以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

過去三個財政年度，補貼計劃的經常開支(扣除補貼金額)如下：

財政年度	經常開支 (百萬元)
2021-22	41.8
2022-23	37.4
2023-24 (修訂預算)	40.9

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%。

4. 政府預計公共交通費用補貼計劃的檢討會在年內完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0314)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局在2024至25年度需要特別留意的事項中，提及繼續支援推行「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」。就此，政府可否告知本會：

1. 該計劃推出至今，收到的百分百擔保貸款申請宗數及審批通過的個案宗數，涉及的純電動的士數量和獲批的貸款總額為何；
2. 受惠於該計劃，將石油氣、汽油或混能的士替換為純電動的士佔本港整體電動的士的比例為何；
3. 繼續推行該計劃涉及的人手安排及預算開支為何；及
4. 會否就計劃進行檢討和優化建議；如會，詳情和時間表為何；如否，原因為何？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

- 1.及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。自貸款計劃推出至今年3月11日為止，參與計劃的貸款機構共接獲5宗申請，涉及5輛的士。當中4宗申請已獲批出，涉及4輛的士和約132萬元的貸款總額，有關的士佔目前整體已領牌電動的士數目約11%^註。另外1宗申請正在處理中。
3. 貸款計劃由香港按證保險有限公司(按證保險公司)負責管理，而運輸署則負責監督。有關貸款計劃的監督工作主要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。
4. 自貸款計劃推出至今，運輸署一直透過不同渠道，包括該署網站、定期出版的《的士通訊》、宣傳單張，以及與的士業界定期和特別

會議，向的士業界發放有關貸款計劃的資訊。運輸署、按證保險公司，以及參與貸款計劃的貸款機構亦有與的士業界保持溝通，包括為業界舉行簡介會，以便有意申請貸款的人士了解貸款計劃的詳情，及早準備所需的資料。

貸款申請期由貸款計劃推出起計5年，讓的士車主可按其營運需要，有序地轉用純電動的士，政府會視乎需要作檢討及延長申請期。

註：截至2024年2月29日，已領牌的電動的士數目為36輛。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0315)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局在2024至25年度需要特別留意的事項中，提及繼續執行「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：

- 1.請表列，該計劃推出至今已進行多少輪申請，每輪申請的詳情為何（包括申請宗數、審批通過宗數、涉及的輸入勞工配額、涵蓋的職位等）；
- 2.每輪申請中是否有不獲批准的申請個案，不獲批准的具體理由為何；
- 3.處理該計劃申請涉及到的人手編制及預算開支為何；及
- 4.當局有否評估已投入服務的司機表現為何；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：22)

答覆：

行政長官會同行政會議2023年6月通過推出「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」(計劃)，在保障本地勞工優先就業的前提下，適度容許小巴／客車行業申請輸入司機，配額上限為1 700名，以紓緩行業長期面對的司機短缺問題，提供穩定的勞動力，從而維持公共交通服務的可靠性。就有關計劃的各項提問，現回覆如下：

1. 有關計劃的第一輪申請期為2023年7月17日至8月7日，共接獲118宗申請，涉及1 601個輸入勞工配額，涵蓋公共小巴司機及客車司機。經運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成的跨部門聯絡小組審議後，運輸署署長批准98宗申請，發放共969個配額，首輪申請的詳情載於附表。

運輸署已於2024年3月20日公布計劃的第二輪將於3月25日至4月26日接受申請。

2. 在首輪申請未獲批准的20宗個案中，有4宗申請是由申請者主動撤回，其餘16宗申請因不符合計劃的基本要求而未獲批准，原因包括未能符合進行本地招聘的規定，或未能符合全職本地員工與輸入勞工比例要求，以及申請人未持有有效的客運營業證。另外，在98宗獲批的個案中，有15宗申請因不符合申請人聘用全職本地員工與申請輸入勞工比例要求(即2：1)，申請配額未能全數獲批。
3. 執行上述計劃涉及的運輸署人手及開支已納入運輸署整體撥款及編制內，因此未能分項列出。
4. 輸入司機須通過相關車輛類型駕駛考試並獲得合格成績，以及完成職前訓練課程和取得課程證書後，方可取得相關車輛類型的正式駕駛執照。營辦商亦會在輸入司機投入服務前提供足夠的路線培訓，使其充分掌握服務路線的情況。運輸署亦有派員實地視察及了解，以確保輸入司機的駕駛及服務表現在其駕駛工作崗位上能符合乘客的要求。

附表

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
按工種劃分的分項數字

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0316)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局在2024至25年度需要特別留意的事項中，提及繼續支援推行「港車北上」及制定「粵車南下」的安排。就此，政府可否告知本會：

1. 自去年7月1日起實施「港車北上」，當局已於今年2月6日起優化指定日子預約系統，但仍有市民反映，該計劃的申請流程繁複，當局會否簡化該計劃的申請手續，例如取消抽籤環節、豁免每次通關前需先進行預約的要求，或與內地政府商討撤銷每日接受申請數目的上限；
2. 運輸署早前宣布，由今年3月1日起優化「港車北上」申請的車輛查驗安排，若申請人在其車輛查驗合格後的兩年內再次提交「港車北上」申請，而申請人的內地電子臨時入境機動車牌證仍然有效，及申請人及車輛維持不變，可獲豁免進行車輛查驗。當局有否預計有多少申請人可因此受惠；
3. 自「港車北上」實施以來，每輪抽籤的中籤人數和及後預約通關的人數分別為何；有否檢視，當局優化指定日子預約系統及車輛查驗安排後，「港車北上」申請人數是否有顯著增加，是否達到預期成效；
4. 就制定「粵車南下」安排，當局有否大致方向及初步時間表？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

- 1-3. 為確保「港車北上」運作暢順，粵港政府同意就每日出行車輛數目設置上限，並為「港車北上」設立網上預約出行系統，供申請人預約出行。自「港車北上」於去年7月實施以來，我們一直密切留意其實施

情況，適時推行優化措施為申請人提供更佳便利及出行體驗。有關措施包括：

- (a) 接受申請數目：由開放申請後首星期每個工作天接受200個申請，已增加至現時每個工作天接受300個申請，足夠應付需求。此外，為了善用申請名額，運輸署設有遞補機制，將未有按獲分配的申請時間內遞交申請的申請者名額，撥入再下一輪的申請名額當中，以期充分利用每次的申請名額；
- (b) 預約出行：為令出行安排更靈活，由去年10月起每天出行時段已由六個調整至四個，而指定日子預約安排亦已於今年2月作優化，縮短預約出行的期限及取消預約出行的期限(分別由兩個曆日及三個曆日縮短至出行日子前一個曆日的中午十二時或之前)；以及
- (c) 車輛查驗：在香港專設為「港車北上」車輛查驗中心已由最初1間增加至現時3間，服務時間亦延長至晚上及週末；以及由今年3月起，若申請人在其車輛查驗合格後的兩年內再次提交「港車北上」申請，而申請人的內地電子臨時入境機動車牌證仍然有效，及申請人及車輛維持不變，可獲豁免進行車輛查驗。根據目前的申請情況，已獲批「港車北上」資格的人士約有50 000名，如他們符合上述條件，在申請「港車北上」續期時均可受惠於此項優化車輛查驗安排。

自「港車北上」實施以來，每輪抽籤的中籤人數及每月預約出行申請數目分別載於附件一及附件二。截至今年2月29日，運輸署共進行了21輪「港車北上」抽籤，提供約70 000個抽籤配額供有意申請者參加抽籤。自第12輪抽籤起，所有登記抽籤的申請人均獲發配額提交申請。由於獲得相關出行資格的申請人正陸續增加，因而每月預約出行數目亦由去年7月的約3 700增加至今年2月的約55 000。另外，由今年2月起優化指定日子預約系統後，預約出行數目由今年1月的約42 000增加至今年2月的約55 000。兩地政府會繼續密切留意「港車北上」的運作情況及與相關部門保持聯絡，適時檢視及進一步優化「港車北上」的申請手續及預約出行安排。

- 4. 香港特區政府歡迎訪客來港，亦認為在粵港澳大灣區共同建設的概念裏，應該致力推動方便和暢順的人員流通。為達至上述目標並加以用好管好港珠澳大橋，我們正與內地有關部門積極探討「粵車南下」整體的實際方案。

「港車北上」每輪抽籤中籤人數

抽籤	日期	中籤人數
第1輪	2023年5月29至30日	1 600
第2輪	2023年6月5至8日	2 700
第3輪	2023年6月19至22日	3 442
第4輪	2023年7月3至6日	3 557
第5輪	2023年7月17至20日	3 533
第6輪	2023年7月31日至8月3日	3 680
第7輪	2023年8月14至17日	3 571
第8輪	2023年8月28至31日	3 618
第9輪	2023年9月11至14日	3 728
第10輪	2023年9月25至28日	3 495
第11輪	2023年10月9至12日	3 452
第12輪	2023年10月23至26日	3 784
第13輪	2023年11月6至9日	3 871
第14輪	2023年11月20至23日	3 924
第15輪	2023年12月4至7日	4 068
第16輪	2023年12月18至21日	3 641
第17輪	2024年1月1至4日	4 000
第18輪	2024年1月15至18日	4 012
第19輪	2024年1月29日至2月1日	3 095
第20輪	2024年2月12至15日	2 449
第21輪	2024年2月26至29日	4 592

「港車北上」每月預約出行申請數目

月份	預約出行申請數目
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（截至3月18日）	39 100

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0414)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就智慧出行措施，請當局告知本會：

1. 未來1年，智慧出行措施的目標、計劃、預算開支及人手；
2. 現時有關智慧交通基金的使用情況，已獲批項目的詳情及實施進展分別為何；
3. 新的路旁停車收費錶目前的運作情況；「入錶易」流動裝置目前的下載人次、使用人次、佔整體入錶數字的百分比、現存問題及優化計劃分別為何；及
4. 未來1年，自動泊車系統預計佔全港公眾停車場泊車位的百分比；位於短期租約公眾停車場及政府場地的公眾停車場的自動泊車系統的推展計劃？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

1. 運輸署的智慧出行措施可歸納為三大關鍵範疇，即「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」。各項智慧出行措施在2024-25年度的預算開支表列如下：

智慧出行措施	2024-25年度的 預算開支
智能運輸基礎建設	
1. 於政府收費隧道及青沙管制區實施「易通行」	4.65億元

智慧出行措施	2024-25年度的 預算開支
2. 繼續運作安裝在主要幹線及主要道路上約1 200個交通探測器、行車時間顯示系統和行車速度屏系統，以收集和發放實時交通資訊作交通管理、路線選擇和運輸規劃用途	1,900萬元
3. 在全港合適的獨立式燈控路口推行實時交通燈號調節系統，使路口可以因應車流及人流狀況即時調節燈號時間，以充分利用燈控路口的通行能力	(註1)
4. 委託顧問研究內地及海外對自動駕駛汽車的最新規管框架及現行技術標準，以落實《實務守則》的技術細節以及日後適時作出更新	75,000元
5. 於汀九橋南行線推展智慧公路的先導計劃，提升該路段的交通管制及監察系統，測試技術，並了解駕駛人士使用智慧公路時的駕駛習慣	1,960萬元
數據共享和分析	
6. 繼續提升「香港出行易」的現有功能和實時數據的覆蓋程度，改善用戶體驗，以回應用戶意見	430萬元
7. 繼續維持專線小巴實時到站資訊資料蒐集和分享系統，並鼓勵公共交通營辦商開放數據	600萬元
8. 繼續維持及完善「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	260萬元
9. 繼續鼓勵公眾停車場營辦商提供實時空置泊車位資訊，以便利駕駛者尋找泊車位；並在土地契約及短期租約加入相關條款，要求有關公眾停車場提供實時空置泊車位資訊	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。

智慧出行措施	2024-25年度的 預算開支
應用和服務	
10. 因應系統的可靠性、易用程度及效率，鼓勵公共交通營辦商引入新電子支付系統	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。
11. 管理10億元的智慧交通基金(基金)，藉以推動與車輛有關的創新科技研究及應用	1.904億元 (包括預計批出的款項以及基金的行政開支)
12. 管理、營運及維修停車收費錶系統，該系統支援不同支付系統(包括「轉數快」及利用「入錶易」流動應用程式遙距繳費等)，並提供實時空置泊車位資訊；政府會繼續在合適的地點安裝停車收費錶及優化停車收費錶系統	5,935萬元
13. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統項目，以期在短期租約用地及政府場地的公眾停車場更廣泛應用自動泊車系統，並鼓勵在私營發展項目的公眾停車場應用自動泊車系統	120萬元(註2)
14. 繼續運作安裝於部分不設收費錶的路旁泊車位的感應器，以提供實時空置泊車位資訊	30萬元

註1：政府計劃於2024年內向立法會財務委員會申請撥款，以在全港合適的獨立式燈控路口推行實時交通燈號調節系統。

註2：預算開支用於委聘顧問公司，顧問公司會就運輸及物流局／運輸署推行的自動泊車系統項目提供技術意見；至於在政府場地的公眾停車場推展自動泊車系統項目的建設費用，政府已／會向立法會申請撥款，有關工程開支不計算在上表的金額內。

除上述第11項有關智慧交通基金的措施外，運輸署上表所列工作由該署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。而就基金而言，運輸署開設了兩個有時限的公務員職位(包括一名高級工程師和一名機電工程師／助理機電工程師)，在2020-21至2026-27年度期間協助推行基金的工作。運輸署亦已委聘香港生產力促進局為基金秘書處，其行政開支上限為基金總額的15%。

2. 10億元的智慧交通基金在2021年3月推出並接受申請，旨在資助本地機構及企業進行創新科技研究和應用，以便利出行、提升道路網絡或路面使用效率和改善駕駛安全。

截至2024年2月，基金已批出50份申請，涉及總資助金額約3.35億元。獲批項目的詳情載於附件1。

3. 停車收費錶系統自2021年1月投入服務以來，運作大致暢順，現時系統每日處理約15萬宗泊車費交易，當中以「入錶易」手機應用程式遙距繳付泊車費佔整體交易約56%，「入錶易」的累積首次下載次數已有約76萬。運輸署會繼續透過不同渠道(例如社交媒體、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，研究加入最新的電子支付工具的可行性，以進一步提升系統表現和用戶體驗。
4. 運輸署一直留意世界各地應用自動泊車系統的最新發展。目前私家車自動泊車系統的技術已相當成熟，運輸署已於2020年起在本港開展落實設有自動泊車系統的公眾停車場項目，並積極在合適的短期租約停車場推行自動泊車系統。目前已有短期租約停車場的自動泊車系統投入運作，而已獲立法會批准撥款並設有自動泊車系統的工務工程項目，預計於2025年開始投入服務，詳情載於附件2。在政府推展中並設有自動泊車系統的工務工程項目中，自動泊車系統泊車位佔所有私家車泊車位平均超過50%。

智慧交通基金的獲批項目

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
全路網交通速度及車流估算器 ¹	本項目提出運用數據驅動模型的方法，開發一個全路網的交通速度及車流估算器，以同步估算交通速度和車流量。	\$1,976,187.18
安全駕駛計劃 ²	本項目旨在研發流動應用程式及駕駛數據分析系統，收集司機的駕駛數據和分析其駕駛行為。	\$1,162,850.00
小巴起動安全檢測系統研發 ²	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
吊臂位置監測系統研發 ²	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
物聯網和強化學習技術下的智能交通控制 ¹	本項目旨在建立一套交通燈號調節算法；在微觀模擬系統上開發虛擬測試平台；以及在香港選定的真實場景中驗證該虛擬測試平台，並與現有的交通控制系統比較。	\$1,682,512.30
基於多源數據及人工智能的空置泊車位預測理論研究及應用 ¹	本項目旨在建立一套路旁及停車場短期空置泊車位的預測理論模型，並透過網頁及流動應用程式向市民發放資訊。	\$985,034.47

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
提升香港交通競爭力和道路安全的進階流動車聯網應用 ²	本項目旨在探索如何在香港應用流動車聯網(C-V2X)技術和開放式C-V2X系統，包括進階C-V2X用例，以及建議適用於香港應用C-V2X技術的規範和參考設計。	\$16,134,684.00
基於三維地理空間模型的模擬駕駛道路安全評估方法 ¹	本項目旨在建立一個三維地理模型，用作模擬駕駛的安全評估，並透過循證決策支援工具，以識別易生意外的地點，及建議可提升道路安全的措施。	\$1,456,137.92
開發智能交通執法機械人 ²	本項目旨在利用人工智能及視頻分析技術偵測特定交通違例事項，例如違例泊車、非法進入黃色方格路口、在限制區內裝卸貨物等，以協助執法。	\$4,008,189.00
香港電車先進智能運輸管理系統及人工智能優化項目 ²	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升駕駛安全。	\$2,597,760.50
的士安全駕駛大數據智能系統 ²	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
自適應交通控制系統研發—動態路口交通燈控制及優化軟件系統(DISCO) ¹	本項目將會擴展DISCO系統原型到普遍交通情景，利用平行運算、人工智能、機器學習等方法提升運算速度，透過分布算法和雲端計算使訊號控制應用擴展到網絡規模，及建立一套軟件在環系統與微觀模擬系統連接以作核對。本項目亦會連接DISCO軟件與本港的真實交通控	\$7,982,521.45

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
	制系統作核對，及建立DISCO與雲端檢測器數據庫平台連接，將交通數據輸入DISCO以校對模型及計算最佳訊號。	
雙移動場景的智能塞車預警視頻系統 ²	本項目旨在建立一個可用於移動場景的視覺人工智慧演算法，並將其應用於移動攝像鏡頭以偵測及預測交通堵塞的情況。此項目亦會建立一套事故管理系統及一套用戶管理系統，以管理及應對移動攝像機檢測到的場景。	\$4,431,350.00
在探測器故障時運用深度學習預測行車速度和交通流量 ¹	本項目旨在開發一個深度學習模型，應用於部分探測器發生故障時仍能預測未來一小時內的車速和流量。該模型也可於離線應用時填補缺少的數據。	\$1,300,075.00
人工智能主導的無障礙智慧出行平台 – 抱抱出行 ²	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約車流動應用程式，以協助長者及殘疾人士預約無障礙交通工具，當中包括可供輪椅上落的的士、福祉車和復康巴士等。	\$3,387,108.00
5G自動駕駛於住宅園區的服務試點項目 ²	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。	\$19,730,872.00
研究以駕駛者行為及心理狀況變化為基礎的實時數據驅動智能自動化的可持續交通系統 ¹	本項目旨在通過智能自動化技術識別駕駛者心理狀況的不穩定性，從而開發在線數據驅動的冒險行為預測機制。	\$4,990,230.13

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
研究利用人工智能分析熱能圖像和影像中行人動作和異常情況 ¹	本項目旨在利用人工智能和深度學習技術，研究如何利用熱能圖像和影像分析行人的姿勢、動作、速度和異常情況，以提升道路安全。研究亦會探究利用行人動作姿勢，判斷是否長者和殘疾人士，以延長行人閃動「綠色人像燈」時間，方便相關人士橫過馬路及提升道路安全。	\$5,161,200.00
香港橋面效率和安全性的智能評估 ²	本項目旨在開發一套多層檢查方法，探測混凝土橋面的表面及地下缺陷。此項目並會開發一套使用無損評估技術建立的橋面智能效率評估模型，以提升道路安全。	\$8,099,657.00
基於無線信道狀態資訊學習的公共運輸車輛載客量統計系統 ¹	本項目旨在透過無線信道狀態資訊(CSI)深度學習，研發一套高效率及可靠的公共運輸車輛載客量統計系統。	\$1,349,416.67
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 ²	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
開發一套輔以擴充實境的平視顯示器的駕駛策略推薦機制 ¹	本項目旨在開發一套運用擴充實境技術的平視顯示器機制，透過視覺推理技術，識別駕駛場景以推薦駕駛策略。	\$1,315,127.35
運用車聯網技術及動態交通、電網和能源資訊，研發零排放自動駕駛電動汽車的智能充電系統 ¹	本項目旨在建立一個智能充電能源管理系統，用以推薦電動車輛充電的地點、時間、和充電模式，以減少尋找充電設施的車程。	\$2,205,792.00
開發一個優化營運及管理電召的士服務的模擬平台及人工智能演算法 ¹	本項目旨在開發一個模擬平台及人工智能演算法，讓電召的士服務供應商在推行不同範疇的新營商策略前(如乘客與的士匹配及的士重新定位等)，進行模擬測試，以便利供應商作策略規劃。	\$2,898,917.72

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
貨櫃車智能駕駛訓練及評核系統 ²	本項目旨在開發一個使用延展實境技術的模擬系統，為貨櫃車駕駛學員提供與實際駕駛環境相似的駕駛訓練，並輔以一套循證駕駛表現評核系統，以便利個人化培訓的設計。	\$12,042,800.00
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 ²	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
虛擬實境駕駛訓練系統 ²	本項目旨在研究在駕駛訓練及模擬駕駛考試中採用虛擬實境技術。項目團隊亦會研究應用實時模擬及虛擬實境技術，在訓練中加入在傳統駕駛練習中難以安排或遇到的情境，提升駕駛學習體驗。	\$3,820,680.00
聯網自動駕駛的智慧交通路旁基礎設施研究 ²	本項目旨在探討在透過支援流動車聯網技術驅動和路旁基礎設施的情況下建立聯網自動駕駛系統。	\$10,444,300.00
電腦視覺技術驅動智慧單車流量估算 ¹	本項目旨在研發一套由先進技術和工程方法驅動的智慧單車流量估算方案，使用的技術包括傳感科技、電腦視覺、數據驅動演算法及交通工程技術。	\$7,991,014.43
開發先進智能材料防撞柱以提升道路安全 ²	本項目旨在透過運用新穎結構的智能防護物料研發三種適用於不同類別及車速的車輛的交通防撞柱。	\$17,925,946.31
基於遙感技術進行偵測車輛及車輛里程估算 ¹	本項目會利用衛星遙感技術監測車輛流量，並會建立深度學習模型以提供更全面的車輛里程估算。	\$7,187,757.60
智能人機配合駕駛系統設計 ¹	本項目旨在開發一套人機配合駕駛系統以提升駕駛安全。系統並會監測司機駕駛狀況及實時估算駕駛風險。	\$2,652,156.53
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 ²	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	\$1,514,000.00

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
	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多地使用公共交通工具，以提高道路使用效率。	
基於駕駛風格的自適應虛擬實境訓練平台：培養自動駕駛中駕駛者安全行車習慣 ¹	本項目旨在設計及開發一套基於虛擬實境的培訓平台，為不同駕駛風格的司機提供個人化訓練，以改善司機在第二及第三級別自動駕駛(即人機共駕)下的駕駛習慣。	\$1,774,381.00
智慧小巴2.0 ²	本項目旨在開發三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。	\$1,183,205.97
開發一套優化新能源巴士規劃及調度的軟件 ¹	本項目旨在開發一套軟件，優化在不同路線使用新能源巴士的計劃及調度。	\$1,713,771.19
開發一套個人化的聯網先進駕駛輔助系統 ¹	本項目旨在開發一套個人化的聯網先進駕駛輔助系統，涵蓋個別駕駛者的駕駛習慣和附近其他車輛的移動路徑預測，從而透過提供預測性警示及駕駛建議，以改善駕駛安全。	\$4,057,220.83
開發新一代交通事故風險管理解決方案(ARM) ²	本項目旨在研發一套交通事故風險管理解決方案(ARM)，包括新一代高級駕駛輔助系統(ADAS)、電子數據記錄系統(EDRS)、超速警報系統(OAS)、警報按鈕系統(ABS)、車輛故障預測系統(PMS)及駕駛行為和車隊管理監測系統(DBMS)，以改善駕駛安全。	\$13,440,750.00
提升交通智慧及出行安全的智能運輸數據系統 ¹	本項目旨在開發一個智能的運輸數據系統，以實現更智能的交通和更安全的出行。該系統將利用人工智能物聯網(AIoT)和地理空間人工智能(GeoAI)技術，實時計算及分析道路和交通狀況。	\$7,629,654.94

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
自動駕駛巴士於公共道路上運行的試點項目 ²	本項目旨在開發香港首輛於公共道路上運行的無人駕駛自動穿梭巴士(AIBus)。項目將以西九文化區作為試驗平台，當中包括進行車聯網(V2X) 解決方案的研發。該項目將構建並促進AIBus、建築物、道路基礎設施、訪客和道路使用者之間的信息連繫。同時，該項目將為香港未來在公共道路採用自動駕駛技術提供實用數據。	\$19,998,500.00
智能的士雲咪錶營運、統計及數據分析系統 ²	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。項目亦研發智能計程錶，使用空中下載(OTA)技術自動更新的士收費，免除手動調較。司機數據庫和行車記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
安全及高效運輸組裝合成建築模塊的智慧規劃平台 ²	本項目旨在研發一個組裝合成建築模塊運輸智慧規劃平台，該平台將提供智能三維掃描路徑分析、路徑選擇和交通影響評估構成的三大核心技術，實現於本港進行安全和高效的組裝合成建築模塊運輸。	\$19,326,900.00
專綫網聯自動駕駛巴士 ²	項目將設計專綫網聯自動駕駛巴士，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
設計基於交通狀況數據對司機情緒預測的導航系統 ¹	項目旨在開發一套具有情感關懷的創新導航系統，採用機器學習技術模擬交通環境，分析其對司機情緒的影響，並應用路線規劃算法，選擇既能提高駕駛效率又能照顧司機情緒的適合路線，從而提升駕駛安全。	\$2,742,898.70

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
多種模式的超本地化物流系統 ²	本項目旨在透過研究新型物流模式，對歷史配送訂單數據進行大數據分析，以確定高密度派送地點，並有效結合步行者和車輛完成運輸流程。項目旨在減少車輛的使用，提高派送效率，並降低道路整體使用量。	\$3,916,070.00
具交通流量感知的貨車隊列技術及其對道路網絡的作用 ¹	本項目將為香港的物流公司提供具交通流量感知的貨車隊列協調解決方案，設計相關算法使貨車隊列協調者能根據交通擠塞情況安排貨車隊列，並使用SUMO模擬器研究協調貨車隊列對屯門公路的交通影響。	\$1,741,655.16
基於數字孿生的大跨橋樑健康監測 ²	本項目旨在開發一個基於數字孿生技術的長跨度橋樑健康監測平台，並以青馬大橋為應用案例，作研發橋樑交通自動監測系統、橋樑疲勞損傷評估和預測系統、車輛護欄碰撞監測系統以及強風下車輛安全評估系統。監測平台將結合橋樑監測傳感器、人工智能技術、有限元分析和橋樑信息模型，以提升道路網絡及路面使用效率，提升駕駛安全。	\$13,404,400.00
開發一套結合人工智能及位置服務的輔助導航及防撞系統 ¹	本項目旨在研發一套適用於城市環境的低成本高精度協同定位方案。該方案將包括開發一套算法以解決因為樓宇遮擋及反射而引起的衛星定位偏移問題，同時將研發防撞預警應用程序，用於發出早期警示並進行緊急干預，從而減少視覺盲區內的碰撞風險。	\$6,697,542.56
管理城市泊位的區塊鏈信息物理系統 ¹	項目將利用Web 3.0和區塊鏈技術，建立駕駛者的去中心化身份，實現停車場的智能出入控制，並開發時空聚集性	\$3,953,542.31

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
	分析系統，利用人工智能(AI)評估車位的供應與需求情況。	
基於空天地多傳感器信號構建香港高清地圖的人工智能模型 ¹	本項目旨在研發一套基於空天地多模態傳感器信號生成香港高清晰度地圖和半高清地圖的創新人工智能模型，以提供更精確的道路屬性及提升路面使用效率和輔助及自動駕駛車輛的安全性。	\$7,186,008.45

註1：純研究項目

註2：研究和應用項目

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統預計啟用日期	泊車位總數 (包括傳統及自動泊車系統泊車位)
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
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
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 (預計)	約210
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023年7月	2024年 (預計)	約200
B. 工務工程項目的自動泊車系統				
將軍澳第67區政府聯用辦公大樓	拼圖型	2020年9月	2025年 (預計)	約380
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	立體型	2022年5月	2026年 (預計)	約300
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023年8月	2026年 (預計)	約200
馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程	拼圖型	有待確定*		約350
將軍澳第66區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	有待確定#		約450
海庭道聯用綜合大樓	拼圖型	有待確定#		約170

*政府已就馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程項目於2024年2月徵詢民政及文化體育事務委員會的意見，並計劃在立法會財務委員會批准撥款後展開擬議工程，目標約在 4 年半內完成，實際建造日期及啟用日期有待確定。

#政府預計於本年內徵求立法會批准撥款，由於項目處於規劃或設計階段，實際建造日期及預計啟用日期有待確定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3289)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關自動駕駛車輛方面，近年政府已推出多項規範措施，推動自動駕駛的測試和使用，就此，政府可否告知本會：

1. 現時有關自動車駕駛測試的車輛數量、車輛種類、測試地點及測試進度分別為何；
2. 申請自動車駕駛先導計劃的車輛及車主的評定標準為何，及先導牌照5年有限期後的具體計劃為何？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：46)

答覆：

1. 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)向個別自動駕駛車輛(自動車)發出「車輛行駛許可證」(許可證)以進行自動車測試，並按個別情況訂定特定條件，以促進自動車在香港的測試和應用。截至2024年2月，運輸署已先後就19輛自動車發出許可證，以讓該等自動車於10個地點進行測試，包括大學校園、西九文化區、香港科學園及個別私人屋苑等，當中有九輛仍在進行不同階段的路面測試。相關自動車測試的詳情如下：

編號	車輛種類	測試地點
1	私家小巴	西九文化區
2	私家小巴	錦綉花園
3	私家小巴	錦綉花園
4	輕型貨車	香港科技大學
5	私家小巴	科學園

編號	車輛種類	測試地點
6	輕型貨車	科學園
7	私家車	生產力促進局
8	輕型貨車	科學園
9	私家小巴	峻巒

2. 政府先後於2023年5月及2024年1月完成《2023年道路交通(修訂)(自動駕駛車輛)條例》及《道路交通(自動駕駛車輛)規例》(第374AA章)(《自動車規例》)的修例工作，為自動車在香港的進一步測試和應用提供具彈性的規管框架，以便利業界在香港更廣泛地測試和應用自動車。新的自動車規管框架已於2024年3月1日實施，運輸署亦於同日發布了《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。

《自動車規例》已詳細列明在自動車先導計劃下進行自動車測試的車輛及其車主的申請條件及評定準則。任何人如有意在香港的道路上進行自動車先導計劃以測試及使用自動車，須先向運輸署申請先導牌照及自動車證書，並提交一份詳細的建議書，述明詳情，包括建議自動車先導計劃的目標、擬在該計劃下使用的自動車車輛數目、型號、設計及構造、自動車系統及其他相關技術及運作細節(如：自動車擬行走路線、風險分析及緩解措施等資料)。

運輸署會評審每宗申請，以確保有關自動車先導計劃符合公眾利益且屬安全，以及擬進行測試和先導使用的自動車宜於道路上使用。

此外，自動車先導牌照的申請人必須是該建議先導計劃下每輛自動車的車主，並須符合《自動車規例》所列的適當人選評定準則，包括是否有能力提供所需的技術支援及維持所需的設施、資源及人手等，以安全地推展有關自動車先導計劃。若申請人符合所有要求，運輸署會向申請人發出先導牌照，以及向每輛自動車發出自動車證書。申請人在獲發先導牌照後，正式成為先導營辦人，並可進行其自動車先導計劃以測試和使用自動車。

根據《自動車規例》，先導牌照有效期最長為五年，在牌照屆滿前四個月，先導營辦人可向運輸署提出牌照續期申請。運輸署會審視每宗申請是否仍符合上述發牌要求。符合申請條件的先導營辦人可獲續牌，最長有效期同樣為五年。

- 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 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就鐵路發展，政府可否告知本會：

1. 過去3年，請按職級列出監管鐵路服務及執行鐵路安全相關的人手編制及開支分別為何；
2. 過去3年，每年各鐵路綫的最高可載客量、平均乘客量、早上及晚上繁忙時段的可載客量及載客率(以每平方米站立4人和6人計算)分別為何；
3. 過去3年，各鐵路綫列車數目、卡數分佈，及於繁忙及非繁忙平均班次數目分別為何；
4. 過去3年，各鐵路綫服務延誤事故宗數，並按成因、延誤時間及每宗事故的罰款額分類表列；及
5. 表列各鐵路綫更換新訊號系統的時間表，預期投入服務時間、預期可增加的班次數量及可載客量分別為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

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

職級	2021	2022	2023
助理署長	1	1	1
總工程師	4*	4*	4*
高級工程師	15	15	15
工程師	28	28	28
督察	4	4	4

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

機電署鐵路科在過去3年的總開支載於下表：

	2021-22	2022-23	2023-24 (截至2024年2月)
開支 (百萬元)	80.6	81.1	77.7 [^]

[^] 暫時未有2023-24財政年度的總開支資料。

運輸署巴士及鐵路科則負責規管及監察港鐵服務、專營巴士、電車和非專營巴士服務，運輸署的其他分部亦協助處理包括事故協調、新鐵路相關運輸設施策劃等鐵路相關事宜。在過去3年，運輸署巴士及鐵路科負責規管及監察港鐵服務的人手編制載列如下：

職級	2021	2022	2023
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，因為該時段有較多乘客在相若時間出行。乘客的出行模式在黃昏繁忙時段則較為分散，所以黃昏繁忙時段的最高載客率一般較早上繁忙時段的最高載客率為低。因此，港鐵公司在評估個別鐵路線的服務需求時，主要會以早上繁忙時段的載客率為基礎，以評估該鐵路線最擠擁時的情況。

過去3年，各重鐵和輕鐵路線的可載客量、平均乘客量、在早上最繁忙一小時最繁忙單向路段的載客率及最繁忙路段資料分別載列於附件一及附件二。

3. 過去3年，各重鐵路線和輕鐵的列車和車卡數目載列於附件三，重鐵和輕鐵於繁忙及非繁忙時段班次表列於附件四。
4. 過去3年，由港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致服務延誤事故的宗數、成因，以及港鐵公司根據「服務表現安排」及經優化的「服務表現回贈」安排所撥出的款額載列於附件五。
5. 港鐵公司正為荃灣線、港島線、觀塘線以及將軍澳線進行更換信號系統工程。根據港鐵公司的資料，按現時的工作計劃及進度，荃灣線新信號系統會於2025至2026年投入服務。港島線、觀塘線及將軍澳線的信號系統提升工程則會借鑑荃灣線的經驗，其後估計約每年完成提升一條鐵路線的信號系統，整體工程預計在2028至2029年完成。工程計劃表列如下：

鐵路線	新信號系統預期投入服務時間
荃灣線	2025-26年
港島線	2026-27年
觀塘線	2027-28年
將軍澳線	2028-29年

預計當更換工程完成後，港鐵系統的整體可載客量將可提升約10%。

重鐵系統統計數字
(早上最繁忙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)
2021年^(註3)											
1.	最頻密列車班次下的最高可載客量(每平方米站立6人)(a)	不適用 (註6)	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)	73 300	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
3.	(a)項與(b)項的差距 ^(註4)	不適用	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600
4.	乘客量 (c)	30 100	36 100 (註7)	43 300	47 800	9 200	40 000	52 200	1 700	23 600	800
5.	載客率(每平方米站立6人)[(c)/(b)]{ }最繁忙路段	41% {沙田至大圍}	61% {荃灣西至美孚}	64% {油塘至鰂魚涌}	60% {天后至銅鑼灣}	55% {金鐘至海洋公園}	56% {石硤尾至太子}	70% {油麻地至佐敦}	39% {欣澳至迪士尼}	55% {九龍至香港}	25% {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.	現時載客率 (每平方米站立4人) ^(註5)	58%	86%	90%	84%	77%	79%	98%	55%	78%	不適用
7.	每月平均 乘客量 (百萬人次)	16.1	14.1 (註7)	9.4	22.9	1.9	17.2	25.3	0.3	5.6	0.2
8.	總乘客量 (百萬人次)	193.7	169.0 (註7)	113.3	275.2	22.9	206.1	303.2	3.3	67.3	2.2
2022年^(註3)											
1.	最頻密列車班次下的最高可載客量(每平方米站立6人) (a)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可載客量(每平方米站立6人) (b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
3.	(a)項與(b)項的差距 ^(註4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600
4.	乘客量 (c)	37 700	34 500	40 200	44 800	9 100	34 200	37 200	2 200	20 100	1 100
5.	載客率	60%	59%	59% {油塘至	56%	54% {金鐘至	48%	50%	51% {欣澳至	47%	34%

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段 共用路軌	
										東涌線 (註1)	機場 快線 (註1及2)
	(每平方米站立6人) [(c)/(b)]{ }最繁忙路段	{大圍至九龍塘}	{荃灣西至美孚}	鰂魚涌}	{天后至銅鑼灣}	海洋公園}	{彩虹至九龍灣}	{深水埗至太子}	迪士尼}	{奧運至九龍}	{青衣至機場}
6.	載客率(每平方米站立4人) (註5)	83%	82%	84%	79%	76%	67%	70%	72%	66%	不適用
7.	每月平均乘客量 (百萬人次)	15.3	19.9	8.8	20.9	1.8	16.0	23.1	0.3	5.2	0.3
8.	總乘客量 (百萬人次)	183.5	238.8	105.1	250.5	21.6	192.0	277.4	3.4	62.7	3.1
2023年											
1.	最頻密列車班次下的最高可載客量(每平方米站立6人) (a)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可載客量(每平方米站立6人) (b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 300	42 500	4 200

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段 共用路軌	
										東涌線 (註1)	機場 快線 (註1及2)
3.	(a) 項與 (b) 項 的差距 ^(註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}
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

註1： 由於機場快線及東涌線在部分路段共用路軌，該等鐵路線的整體可載客量受車務編排模式所影響。

註2： 機場快線的設計是提供座位予每名乘客，因此站立人數的乘客密度並不適用。有關數字按現有可載客量計算。

註3： 鑑於疫情影響，表列數字以疫情較為緩和的月份所收集到的數據為基礎。

- 註4：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。
- 註6：東鐵線在上述期間以現有12卡列車和新9卡列車並行的方式營運，因此設計可載客量及最高可載客量並不適用。
- 註7：西鐵線與屯馬線一期在2021年6月27日合併為屯馬線。屯馬線於2021年的乘客量指屯馬線一期和屯馬線(於2021年6月27日通車)的乘客量。西鐵線於2021年首六個月的每月平均乘客量和總乘客量則分別為1 140萬人次和6 830萬人次。

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)		
	2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
505	2 993	2 993	2 993	81%	68%	66%
506P ^(註2)	不適用	不適用	424	不適用	不適用	70%
507	2 544	2 827	2 827	81%	74%	83%
507P ^(註2)	不適用	212	212	不適用	80%	90%
610	1 995	2 056	2 056	98%	80%	93%
614	873	1 372	1 122	84% ^(註3)	70% ^(註3)	77% ^(註3)
614P	1 388	1 156	1 363			
615	998	748	960	83% ^(註3)	85% ^(註3)	74% ^(註3)
615P	1 388	1 388	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	78%	76%	63%
706	5 088	5 088	5 088	72%	85%	63%
751	2 650	2 857	2 993	79%	82%	64%
751P	205	398	398	40%	75%	60%
761P	4 625	4 240	4 240	70%	67%	64%

乘客量(百萬人次)

	2021年	2022年	2023年
每月平均乘客量	11.8	11.0	12.5
總乘客量	141.6	131.7	150.0

註1：由於輕鐵屬開放式系統，一個輕鐵車站可能有多條路線途經，因此無法採用現時評估重鐵線載客率的方法，即根據乘客出入車站的記錄預測其所選乘的路線，以計算個別輕鐵線的實際載客率或乘客量。港鐵公司現

時採用實地視察和調查的方式評估輕鐵車輛的載客率，重鐵載客率計算方法所採用的每平方米站立4人或6人的乘客密度標準並不適用。

註2： 港鐵公司分別在2022年9月及2023年9月加設507P線和506P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	2021		2022		2023	
	列車 數目	每列列 車的車 卡數目	列車 數目	每列列 車的車 卡數目	列車 數目	每列列 車的車 卡數目
東鐵線	36	12或9	36	9	37	9
屯馬線	56	8	59	8	65	8
將軍澳線	16	8	16	8	16	8
港島線	36	8	36	8	36	8
南港島線	10	3	10	3	10	3
觀塘線	39	8	41	8	39	8
荃灣線	35	8	35	8	35	8
迪士尼線	3	4	3	4	3	4
東涌線	16	8	16	8	16	8
機場快線	11	8	11	8	11	8

輕鐵系統以單卡或雙卡輕鐵車輛營運，後者由兩個車卡組成。在2021年、2022年和2023年，輕鐵車卡總數分別為145、146和149。

重鐵系統列車班次^(註1)

截至該年 12 月	2021		2022		2023	
	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)
東鐵線						
金鐘-上水 ^(註2)	2.9 - 8 (紅磡-上水)	4 - 8 (紅磡-上水)	2.7 - 5.2	5.5 - 8	2.7 - 3.8	4 - 8
金鐘-羅湖 ^(註3)	--	--	--	--	5.5	6 - 10
金鐘-落馬洲 ^(註3)	--	--	--	--	12	12 - 14.5
屯馬線	2.7 - 3	6 - 7	2.7 - 3	6 - 7	2.7 - 3	6 - 7
將軍澳線						
北角-將軍澳	2.2	--	2.2	--	2.2	--
北角-寶琳	2.5 - 4	5 - 6	2.5 - 4	5 - 6	2.5 - 4	5 - 6
北角-康城	6.7	--	6.7	--	6.7	--
調景嶺-康城	--	10 - 14	--	10 - 14	--	10 - 14
港島線	1.9	3.6 - 5	1.9	3.6 - 5	1.9	3.6 - 5
南港島線	3.3	6 - 7.5	3.3	6 - 7.5	3.3	6 - 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

截至該年 12 月	2021		2022		2023	
	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)
荃灣線	2	3.5 - 5	2	3.5 - 5	2	3.5 - 5
迪士尼線	10	10 - 20	10	10 - 20	5	10 - 20
東涌線						
香港-青衣	3 - 4	7 - 10	3 - 4	7 - 10	3 - 4	7 - 10
香港- 東涌	6 - 8	7 - 10	6 - 8	7 - 10	6 - 8	7 - 10
機場快線	15	30	15	15	10	10

註1： 上表所列为平日班次時間

註2： 在東鐵線過海段於2022年5月15日通車前，東鐵線只來往紅磡及上水。

註3： 因應2019冠狀病毒病疫情，羅湖站及落馬洲站曾於2020年2月4日起暫停服務。落馬洲站及羅湖站分別於2023年1月8日及2月6日重新開放。

輕鐵系統列車班次^(註1)

輕鐵路線 ^(註2)	2021		2022		2023	
	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)
505	6 - 10	9 - 17	6 - 10	10 - 18	6 - 11	10 - 18
507	5 - 9	8 - 15	5 - 9	7 - 16	6 - 9	7 - 16
610	6 - 10	6 - 17	8 - 10	9 - 17	8 - 10	9 - 17
614	14 - 18	12 - 23	12 - 18	12 - 23	12 - 18	12 - 23
614P	7 - 12	10 - 16	9 - 13	11 - 16	8 - 13	11 - 19
615	14 - 18	14 - 24	14 - 18	15 - 24	14 - 18	14 - 24
615P	7 - 12	10 - 16	9 - 12	10 - 19	9 - 13	10 - 19
705	5 - 7	7 - 12	5 - 7	7 - 12	5 - 7	7 - 12
706	4 - 7	7 - 13	5 - 7	7 - 12	5 - 7	7 - 12
751	5 - 9	7 - 17	5 - 11	8 - 17	7 - 12	8 - 17
761P	4 - 7	6 - 15	5 - 8	6 - 15	5 - 8	6 - 15

註1： 上表所列为平日班次時間

註2： 於平日早上繁忙時段另設路線506P、507P及751P，提供特別班次加強繁忙路段服務。

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	
2021	12	12	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0
2022	16	14	2	13	2	1	0	0	0	0	0	3
2023	17	17	0	15	0	2	0	0	0	0	0	2

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	
2021	6	4	2	3	2	1	0	0	0	0	0	1
2022	5	5	0	4	0	0	0	0	0	1	0	40
2023	8	8	0	7	0	1	0	0	0	0	0	1

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	
2021	9	9	0	6	0	3	0	0	0	0	0	5
2022	7	7	0	6	0	1	0	0	0	0	0	1
2023	5	5	0	4	0	1	0	0	0	0	0	1

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	
2021	14	13	1	11	1	2	0	0	0	0	0	2
2022	11	10	1	8	1	1	0	0	0	1	0	15.4
2023	6	6	0	4	0	2	0	0	0	0	0	3

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	
2021	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2022	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
2023	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

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	
2021	55	55	0	48	0	7	0	0	0	0	0	8
2022	29	28	1	27	1	1	0	0	0	0	0	1.2
2023	13	13	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0

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	
2021	19	19	0	16	0	3	0	0	0	0	0	3
2022	12	12	0	11	0	1	0	0	0	0	0	2.4
2023	18	18	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0

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	
2021	10	9	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0
2022	7	4	3	4	3	0	0	0	0	0	0	0
2023	10	8	2	7	2	1	0	0	0	0	0	1

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	
2021	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2022	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	40
2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

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	
2021	4	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0
2022	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
2023	5	4	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0

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	
2021	14	14	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0
2022	18	16	2	16	2	0	0	0	0	0	0	0
2023	18	14	4	13	2	1	1	0	0	0	1	17

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：2409)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就推展和落實智慧出行措施的工作，以及在交通管理上應用科技的情況，政府可否告知本會：

1. 2024-25年度，當局推行智慧出行的目標、推展時間表、預算開支及人手編制分別為何；
2. 過去3個財政年度，每年「香港出行易」流動應用程式的累計下載次數、日均點擊率，及用於維持「香港出行易」流動應用程式的營運開支分別為何；
3. 有否預留預算發展智慧公路及地理位置編碼，制定與內地接軌的數據基準，促進與其他大灣區內地城市的互聯互通；如有，詳情為何；如否，原因為何；
4. 有否為本港推行智慧出行定下績效指標，如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

1. 運輸署的智慧出行措施可歸納為三大關鍵範疇，即「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」。各項智慧出行措施在2024-25年度的預算開支及預計推行時間表列如下：

智慧出行措施	2024-25年度 的預算開支	預計推行時間
智能運輸基礎建設		
1. 於政府收費隧道及青沙管制區實施「易通行」	4.65億元	已於2023年實施
2. 繼續運作安裝在主要幹線及主要道路上約1 200個交通探測器、行車時間顯示系統和行車速度屏系統，以收集和發放實時交通資訊作交通管理、路線選擇和運輸規劃用途	1,900萬元	持續推行
3. 在全港合適的獨立式燈控路口推行實時交通燈號調節系統，使路口可以因應車流及人流狀況即時調節燈號時間，以充分利用燈控路口的通行能力		(註1)
4. 委託顧問研究內地及海外對自動駕駛汽車的最新規管框架及現行技術標準，以落實《實務守則》的技術細節以及日後適時作出更新	75,000元	2024-25年度
5. 於汀九橋南行線推展智慧公路的先導計劃，提升該路段的交通管制及監察系統，測試技術，並了解駕駛人士使用智慧公路時的駕駛習慣	1,960萬元	目標在2024年內開展先導計劃
數據共享和分析		
6. 繼續提升「香港出行易」的現有功能和實時數據的覆蓋程度，改善用戶體驗，以回應用戶意見	430萬元	持續推行
7. 繼續維持專線小巴實時到站資訊資料蒐集和分享系統，並鼓勵公共交通營辦商開放數據	600萬元	持續推行

智慧出行措施	2024-25年度的預算開支	預計推行時間
8. 繼續維持及完善「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	260萬元	持續推行
9. 繼續鼓勵公眾停車場營辦商提供實時空置泊車位資訊，以便利駕駛者尋找泊車位；並在土地契約及短期租約加入相關條款，要求有關公眾停車場提供實時空置泊車位資訊	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	持續推行
應用和服務		
10. 因應系統的可靠性、易用程度及效率，鼓勵公共交通營辦商引入新電子支付系統	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	持續推行
11. 管理10億元的智慧交通基金(基金)，藉以推動與車輛有關的創新科技研究及應用	1.904億元 (包括預計批出的撥款以及基金的行政開支)	持續推行
12. 管理、營運及維修停車收費錶系統，該系統支援不同支付工具(包括「轉數快」及利用「入錶易」流動應用程式遙距繳費等)，並提供實時空置泊車位資訊；政府會繼續在合適的地點安裝停車收費錶及優化停車收費錶系統	5,935萬元	持續推行
13. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統項目，以期在短期租約用地及政府場地的公眾停車場更廣泛應用自動泊車系統，並鼓勵在私營發展項目的公眾停車場應用自動泊車系統	120萬元(註2)	現時各個自動泊車系統項目的資料載於 <u>附件</u>

智慧出行措施	2024-25年度的預算開支	預計推行時間
14. 繼續運作安裝於部分不設收費錶的路旁泊車位的感應器，以提供實時空置泊車位資訊	30萬元	持續推行

註1：政府計劃於2024年內向立法會財務委員會(財委會)申請撥款，以在全港合適的獨立式燈控路口推行實時交通燈號調節系統，如獲財委會批准撥款，預計在2024年內開展項目。

註2：預算開支用於委聘顧問公司，顧問公司會就運輸及物流局／運輸署推行的自動泊車系統項目提供技術意見；至於在政府場地的公眾停車場推展自動泊車系統項目的建設費用，政府已／會向立法會申請撥款，有關工程開支不計算在上表的金額內。

除上述第11項有關智慧交通基金的措施外，運輸署上表所列工作由該署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。而就基金而言，運輸署開設了兩個有時限的公務員職位(包括一名高級工程師和一名機電工程師／助理機電工程師)，在2020-21至2026-27年度期間協助推行基金的工作。運輸署亦已委聘香港生產力促進局為基金秘書處，其行政開支上限為基金總額的15%。

2. 在過去三個財政年度，每年「香港出行易」流動應用程式的累計下載次數及平均每日點擊率如下：

財政年度	累計下載次數	平均每日點擊率
2021-22	約260萬	約5萬
2022-23	約260萬	約7萬
2023-24 (截至2024年2月底)	逾260萬	約16萬

在過去三個財政年度，每年用於維持「香港出行易」流動應用程式的營運開支(包括維修保養、系統寄存服務及系統提升費用)如下：

財政年度	營運開支 (萬元)
2021-22	452
2022-23	413
2023-24	342

備註：開支金額調整至最接近的1萬元

- 政府在2023年12月向立法會匯報《交通運輸策略性研究》的初步建議，當中提出在目前規劃中的主要幹道項目考慮適當地引入智慧公路管理系統的設計，提升道路的運載效率，配合未來運輸發展需求。相關系統的設計及建造開支將視乎個別項目的詳細設計而定，並會納入有關工程項目的預算內。

發展局在2021年第四季推出了機器可讀的「地理地址」(GeoAddress)措施，涵蓋了香港地圖上約十九萬個建築物地址。到2022年底，發展局在「空間數據共享平台」上開發的「GeoSpatialiser」網上工具，提供「地理地址」參考數據，以實現不同來源和格式的地址資料之間的互通互用。

政府將會嘗試以現有的「地理地址」及二維地理位置坐標系統為基礎，建立易於記憶和識別(同時可機讀)的字母數字地理位置編碼。編碼不僅兼容「地理地址」所涵蓋的建築物，還能覆蓋道路及整個香港的範圍，期望能方便公私營機構開發智慧位置服務應用程式，提升應用程式中的位置搜尋功能，從而推動香港智慧城市的發展。

政府會繼續與其他大灣區內地城市加強溝通以促進與其數據接軌及互聯互通。

- 為了推動智慧出行的發展，運輸署在2019年推出了《香港智慧出行路線圖》，為香港制訂了一套全面而連貫的整體策略，循序漸進地落實各項智慧出行的措施。在過去數年，運輸署按路線圖完成了多項智慧出行措施，例如在合適的獨立式燈控路口試行加設實時交通燈號調節系統、啟用自動泊車系統先導項目、於政府收費隧道及青沙管制區實施「易通行」不停車繳費服務等。另一方面，運輸署在項目完成後，會持續評估及監察各項目的落實情況，各項目的目標都合乎預期。

除了完善現有措施外，本署還將陸續推展其他智慧出行措施，以方便市民出行。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統預計啟用日期	泊車位總數 (包括傳統及自動泊車系統泊車位)
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
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
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 (預計)	約210
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023年7月	2024年 (預計)	約200
B. 工務工程項目的自動泊車系統				
將軍澳第67區政府聯用辦公大樓	拼圖型	2020年9月	2025年 (預計)	約380
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	立體型	2022年5月	2026年 (預計)	約300
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023年8月	2026年 (預計)	約200
馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程	拼圖型	有待確定*		約350
將軍澳第66區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	有待確定#		約450
海庭道聯用綜合大樓	拼圖型	有待確定#		約170

*政府已就馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程項目於2024年2月徵詢民政及文化體育事務委員會的意見，並計劃在立法會財務委員會批准撥款後展開擬議工程，目標約在 4 年半內完成，實際建造日期及啟用日期有待確定。

#政府預計於本年內徵求立法會批准撥款，由於項目處於規劃或設計階段，實際建造日期及預計啟用日期有待確定。

- 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
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就自動泊車系統項目的實施情況，政府可否告知本會：

1. 2024-25年度推展自動泊車系統項目的時間表、人手編制及開支預算為何；
2. 過去3個財政年度，當局推動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、開始建造工程日期、啟用日期及涉及開支分別為何；
3. 過去3個財政年度及未來1個財政年度，全港公眾停車場泊車位的數量及自動泊車系統所佔百分比分別為何；
4. 有何措施加快在更多地點推動自動泊車系統？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

- 1.及2. 運輸署一直留意世界各地各種自動泊車系統的最新發展，目前私家車自動泊車系統的技術已相當成熟，運輸署已於2020年起在本港開展落實設有自動泊車系統的公眾停車場項目，並積極在合適的短期租約停車場及工務工程項目推行自動泊車系統。有關在過去3年及2024-25年度自動泊車系統的推展詳情載於附件。

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。

3. 過去3年，全港公眾停車場泊車位的數量表列如下：

	2021年12月	2022年12月	2023年12月
公眾停車場泊車位數目	203 900	205 000	207 200

由於新泊車位的供應取決於多項因素，包括進行地區諮詢，以及個別發展項目的推展進度，運輸署難以準確預計未來1年新增公眾停車場泊車位的數目。運輸署亦沒有備存私營機構停車場提供自動泊車系統的數字。然而，在政府推展中並設有自動泊車系統的工務工程項目中，自動泊車系統泊車位佔所有私家車泊車位平均超過50%。

4. 運輸署會繼續在未來規劃合適的短期租約用地停車場時，考慮環境限制及成本效益等多項因素，研究盡量採用自動泊車系統。至於在未來附設公眾停車場的工務工程項目，運輸署亦會在項目規劃階段時，邀請相關工程部門積極考慮採用自動泊車系統的可行性，從而促使加快在更多地點推動自動泊車系統。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數 (包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
A. 短期租約停車場的自動泊車系統					
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	由短期租約營辦商支付
大埔白石角短期租約用地	拼圖型	2021年12月	2022年12月 (已啟用)	250	由短期租約營辦商支付
深水埗欽州街與通州街交界短期租約用地	拼圖型	2023年2月	2024年 (預計)	約 210	由短期租約營辦商支付
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023年7月	2024年 (預計)	約 200	由短期租約營辦商支付
B. 工務工程項目的自動泊車系統					
將軍澳第67區政府聯用辦公大樓	拼圖型	2020年9月	2025年 (預計)	約 380	52.284億元 ^{註1} (按付款當日價格計算)
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	立體型	2022年5月	2026年 (預計)	約 300	16.050億元 ^{註2} (按付款當日價格計算)
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023年8月	2026年 (預計)	約 200	7.779億元 ^{註3} (按付款當日價格計算)
馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程	拼圖型	有待確定*		約 350	有待確定*
將軍澳第66區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	有待確定#		約 450	有待確定#

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數 (包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
海庭道聯用綜合大樓	拼圖型	有待確定#		約 170	有待確定#

註1：此數字為2020年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註2：此數字為2022年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註3：此數字為2023年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

*政府已就馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程項目於2024年2月徵詢民政及文化體育事務委員會的意見，並計劃在立法會財務委員會批准撥款後展開擬議工程，目標約在 4 年半內完成，實際建造日期、啟用日期及預算開支有待確定。

#政府預計於本年內徵求立法會批准撥款，由於項目處於規劃或設計階段，實際建造日期及預算開支有待確定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2411)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」的實施情況，可否告知本會：

1. 第一階段的實施詳情及涉及開支為何；
2. 第二階段預計的推展時間表及預計開支為何；
3. 完成培訓、成功申領駕駛執照並已投入工作的員工數目及薪酬代遇分別為何；
4. 計劃是否能夠有效紓緩公共小巴業人手嚴重短缺的問題，並支持行業持續復蘇；及
5. 當局如何評估計劃的成效？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

行政長官會同行政會議2023年6月通過推出「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」(計劃)，在保障本地勞工優先就業的前提下，適度容許小巴／客車行業申請輸入司機，配額上限為1 700名，以紓緩行業長期面對的司機短缺問題，提供穩定的勞動力，從而維持公共交通服務的可靠性。就有關計劃的各項提問，現回覆如下：

- 1.及2. 有關計劃的第一輪申請期為2023年7月17日至8月7日，共接獲118宗申請，涉及1 601個輸入勞工配額，涵蓋公共小巴司機及客車司機。經運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成的跨部門聯絡小組

審議後，運輸署署長批准98宗申請，發放共969個配額，首輪申請的詳情載於附表一。運輸署已於2024年3月20日公布計劃的第二輪申請期為3月25日至4月26日，申請手續和運作細節與首輪申請相若。執行上述計劃涉及的運輸署人手及開支已納入運輸署整體撥款及編制內，因此未能分項列出。

3. 輸入司機須通過相關車輛類型駕駛考試並獲得合格成績，以及完成職前訓練課程和取得課程證書後，方可取得相關車輛類型的正式駕駛執照。營辦商亦會在輸入司機投入服務前提供足夠的路線培訓。截至2024年3月7日，共有109名輸入司機已投入不同的駕駛工作崗位服務市民。另外，按計劃的規定，輸入司機的每月工資必須不少於香港相關職位的每月工資中位數。有關工種的每月工資中位數載於附表二。
- 4.及5. 在推展計劃的同時，運輸署會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。根據小組最近一次在2024年1月底的會面，勞資雙方均同意現時業界長期面對司機人手嚴重短缺及老年化問題。資方代表認同輸入外勞可紓緩司機人手嚴重短缺問題，同時亦表示會繼續努力聘請本地司機。政府會繼續透過小組與各持份者保持緊密溝通，並參考相關意見，以適時檢討計劃。

附表一

運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業
第一輪申請及獲批配額數目
按工種劃分的分項數字

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

附表二

運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業
本地司機每月工資中位數

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2412)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就支援推行「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」的實施情況，政府可否告知本會：

1. 推行「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」的人手編制及涉及開支詳情為何；
2. 截至最新數字，全港獲准營運的電動的士數量及其佔全港的士總數的百分比；

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

1. 政府在2023年9月4日推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」(貸款計劃)，以鼓勵的士業界轉用純電動的士。貸款計劃由香港按證保險有限公司負責管理，而運輸署則負責監督。

有關貸款計劃的監督工作主要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。

2. 截至2024年2月29日，已領牌的電動的士數目為36輛，佔全港18 163輛的士約0.2%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1880)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」（「計劃」），政府可否告知本會：

(一) 按職位劃分，「計劃」第一輪的申請配額數目、批出配額數目及不獲批出配額數目及其原因分別為何；

(二) 就第(一)項所述的批出配額，列出申請公司的名稱及其獲批輸入勞工的數目（按職位劃分），以及該等獲批輸入勞工已抵港數目及其每月工資中位數；及

(三) 自計劃推行至今，有否進行調查以了解「計劃」對相關本地工友的薪酬待遇的影響；如有，詳情為何；如否，原因為何

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

行政長官會同行政會議2023年6月通過推出「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」（計劃），在保障本地勞工優先就業的前提下，適度容許小巴／客車行業申請輸入司機，配額上限為1 700名，以紓緩行業長期面對的司機短缺問題，提供穩定的勞動力，從而維持公共交通服務的可靠性。就有關計劃的各項提問，現回覆如下：

(一) 有關計劃的第一輪申請期為2023年7月17日至8月7日，共接獲118宗申請，涉及1 601個輸入勞工配額，涵蓋公共小巴司機及客車司機。經運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成的跨部門聯絡小組審議

後，運輸署署長批准98宗申請，發放共969個配額，首輪申請的詳情載於附表一。

在首輪申請未獲批准的20宗個案，有4宗申請是由申請者主動撤回，其餘16宗申請因不符合計劃的基本要求而未獲批准，原因包括未能符合進行本地招聘的規定，或未能符合全職本地員工與輸入勞工比例要求，以及申請人未持有有效的客運營業證。另外，在98宗獲批的個案中，有15宗申請因不符合申請人聘用全職本地員工與申請輸入勞工比例要求(即2:1)，申請配額未能全數獲批。

- (二) 獲批配額的營辦商共98間，涵蓋公共小巴及客車，並已陸續安排輸入司機分批到港，進行駕駛訓練和就讀職前課程，以取得相關車輛類型的正式駕駛執照。營辦商亦會在輸入司機投入服務前提供足夠的路線培訓。另外，按計劃的規定，輸入司機的每月工資必須不少於香港相關職位的每月工資中位數。截至2024年3月7日，已抵港的輸入司機數目，以及有關工種的每月工資中位數載於附表二。
- (三) 在推展計劃的同時，運輸署透過與相關運輸業界及勞工代表成立的持份者諮詢小組聽取各方對計劃的意見，包括勞工代表所反映本地勞工對計劃的關注。根據小組最近一次在2024年1月底的會面，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，資方代表亦表示會繼續努力聘請本地司機。政府會繼續透過小組與各持份者保持緊密溝通，並參考相關意見，以適時檢討計劃。

附表一

運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業
第一輪申請及獲批配額數目
按工種劃分的分項數字

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

附表二

運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業
按工種劃分的分項數字

司機類別	獲批司機配額的營辦商數目	已抵港司機數目 ^(註)	相關職位每月工資中位數(元)
公共小巴司機	59	173	14,300
本地客車司機	23	38	19,300
跨境直通巴士司機	16	112	22,000
總數	98	323	不適用

註：截至2024年3月7日

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1882)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「公共交通費用補貼計劃」（「計劃」），政府可否告知本會：

(一) 過去五年，「計劃」的每月(i)補貼金額及(ii)受惠人數分別為何，按補貼金額劃分（即0.1至100元、100.1至200元、200.1至300元、300.1至400元及400.1至500元）；

(二) 過去五年，「計劃」每月的(i)已領取補貼人數及其佔總受惠人數的百分比及(ii)已領取補貼金額及其佔補貼發放總額的百分比分別為何；及

(三) 鑑於據悉政府會對公共交通營辦商的內部監控系統進行定期鑒證工作及審視營辦商提供的營運資料等，以避免「計劃」被濫用，有關工作的所涉人手和開支分別為何；以及自「計劃」推出至今，有否發現公共交通營辦商濫用「計劃」；如有，濫用情況和當局的跟進行動分別為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

(一) 政府在2019年推出公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)，並於2020年優化補貼計劃。在經優化的補貼計劃下，政府就市民每月超出400元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，每張八達通的補貼金額以每月400元為上限。

為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放

寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

過去5年，補貼計劃下的補貼總金額、平均每月補貼金額及平均每月受惠人數列於表一。

表一：

年份	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 補貼金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (計至最接近 的千位)
2019	1,874	156.1	2 143 000
2020	2,147	178.9	1 982 000
2021	3,709	309.1	2 999 000
2022	2,837	236.4	2 274 000
2023	3,909	325.7	3 036 000

過去5年，按每月補貼金額劃分的受惠人數列於表二。

表二：

每月補貼 金額	平均每月受惠人數 (計至最接近的千位) ^{註1}				
	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
0.1元至 100.0元	1 583 000	1 291 000	1 756 000	1 327 000	1 732 000
100.1元至 200.0元	438 000	490 000	837 000	625 000	836 000
200.1元至 300.0元	117 000	148 000	293 000	226 000	321 000
300.1元至 400.0元	不適用	49 000	84 000	68 000	103 000
400.1元至 500.0元	不適用	不適用	32 000 ^{註2}	35 000 ^{註2}	45 000 ^{註2}

註1：由於四捨五入，每年的平均每月受惠人數相加不等於表一所列出的總數。

註2：有關數字只涵蓋2021年4月至12月及2022年5月至2023年10月期間的平均每月受惠人數。在上述期間，每月補貼金額上限暫時提高至500元。

- (二) 在補貼計劃下，每月發放的補貼可在3個月內領取。自補貼計劃推行以來，政府一直透過各項宣傳活動，提醒市民在限期內領取補貼。由2019年至2023年(截至10月)，(i) 已領取補貼人數及其佔總受惠人數的百分比；以及(ii)已領取補貼金額及其佔補貼總金額的百分比表列如下：

年份	已領取補貼人數		已領取補貼金額	
	每月平均已領取補貼人數 (計至最接近的千位)	佔總受惠人數百分比	每月平均已領取補貼金額 (百萬元)	佔補貼總金額百分比
2019	1 786 000	83%	141.1	90%
2020	1 611 000	81%	161.5	90%
2021	2 640 000	88%	292.3	95%
2022	2 029 000	89%	224.6	95%
2023 (截至10月) ^{註3}	2 725 000	84%	324.9	93%

註3：2023年11月或以後的補貼，在2024年3月初仍可領取，故上表並沒有包括有關數字。

- (三) 運輸署採取一系列監管措施，以確保公帑運用得宜及減少濫用情況。每個參與補貼計劃的公共運輸營辦商均須制定審計準則，以加強內部監控，並須每年向政府提交由獨立審計師按照香港會計師公會頒布的相關準則所擬備的鑑證報告。除此之外，運輸署採取的監管措施還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，以及核對八達通收費系統的交易記錄等。補貼計劃下的監管工作除運輸調查外，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。至於運輸調查，在2023-24年度所涉開支約為150萬元。自補貼計劃實施以來，有3宗涉及公共運輸營辦商職員涉嫌欺詐的個案，3宗個案均已轉交警方調查及跟進。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2532)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就繼續監督「一地多用」的原則下，在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目提供公眾停車場。就此，請告知本會：

1. 請列明目前正推展的自動泊車系統項目中，已啟用的停車場使用率、涉及的人手和維修保養開支；以及其餘項目的進展，包括工程開展、預計啟用日期、以及所需開支；
2. 鑑於深水埗居民對公眾泊車位需求殷切，位於欽州街西休憩用地及公眾停車場亦是居民所期待的，局方有否考慮加快興建進度，如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：鄭泳舜議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

1. 現時各個自動泊車系統項目的資料載於**附件**。當中已啟用的自動泊車系統項目包括荃灣海盛路和大埔白石角的短期租約停車場。該兩個停車場的自動泊車系統由相關短期租約用地承租人斥資興建並以商業形式營運，運輸署未有備存相關的自動泊車系統的使用率、涉及的人手及維修保養開支。
2. 按2023年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算，深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場將於批准撥款後展開工程計劃，目標約在 3 年內完成。相關建造工程已於2023年8月開始，預計於2026年完成。有關項目需要進行深地庫挖掘工程，而且該工地有各樣環境限制，例如狹窄的地盤空間，渠務預留地以及為毗鄰過渡性房屋預留的緊急車輛通道等。以上因素均為工程帶來挑戰，而現時的工程時間

表已相當緊湊；我們會密切監察施工過程，並敦促承建商如期完成工程。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數 (包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
A. 短期租約停車場的自動泊車系統					
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	由短期租約營辦商支付
大埔白石角短期租約用地	拼圖型	2021年12月	2022年12月 (已啟用)	250	由短期租約營辦商支付
深水埗欽州街與通州街交界短期租約用地	拼圖型	2023年2月	2024年 (預計)	約 210	由短期租約營辦商支付
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023年7月	2024年 (預計)	約 200	由短期租約營辦商支付
B. 工務工程項目的自動泊車系統					
將軍澳第67區政府聯用辦公大樓	拼圖型	2020年9月	2025年 (預計)	約 380	52.284 億元 ¹ (按付款當日價格計算)
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	立體型	2022年5月	2026年 (預計)	約 300	16.050 億元 ² (按付款當日價格計算)
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023年8月	2026年 (預計)	約 200	7.779 億元 ³ (按付款當日價格計算)
馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程	拼圖型	有待確定*		約 350	有待確定*

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數 (包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	有待確定#		約 450	有待確定#
海庭道聯用綜合大樓	拼圖型	有待確定#		約 170	有待確定#

註1：此數字為2020年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註2：此數字為2022年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註3：此數字為2023年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

*政府已就馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程項目於2024年2月徵詢民政及文化體育事務委員會的意見，並計劃在立法會財務委員會批准撥款後展開擬議工程，目標約在 4 年半內完成，實際建造日期、啟用日期及預算開支有待確定。

#政府預計於本年內徵求立法會批准撥款，由於項目處於規劃或設計階段，實際建造日期及預算開支有待確定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3242)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

1. 截至2024年2月為止，運輸署就「易通行」不停車繳費服務共投放了多少資源在有關項目的宣傳上？
2. 承上題，請列出過年1年，運輸署就推廣「易通行」所舉辦過的活動及工作。

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

- (1) 為配合在政府收費隧道及青沙管制區實施「易通行」不停車繳費服務，政府透過公開招標，分別委託隧道費服務商及承辦商，以提供收取隧道費、營運及維修「易通行」後台系統和現場設備等服務，當中包括就實施「易通行」所推出的宣傳活動相關工作。在2023-24年度，截至2024年2月29日，根據合約就履行上述職務支付的經常性開支為1.28億元，合約並沒有就宣傳工作支出提供分項。除了隧道費服務商的宣傳活動外，運輸署在2023-24年度在推廣「易通行」的開支為約90萬元。
- (2) 運輸署一直透過各種渠道向車主及運輸業界宣傳「易通行」的實施安排、提供使用「易通行」的操作詳情和實用資訊，以及呼籲車主和運輸業界盡早完成「易通行」三步曲，包括(1)申請車輛貼、(2)開立「易通行」戶口及(3)設定自動繳費方式。自運輸署在2023年初宣布「易通行」率先在青沙管制區實施起，政府就推廣「易通行」向登記車主和運輸業界的主要宣傳工作如下：

- (a) 登記車主
 - (i) 政府電視宣傳短片及電台宣傳聲帶；
 - (ii) 傳媒簡報會及新聞稿；
 - (iii) 電台及電視節目專訪；
 - (iv) 於政府收費隧道、青沙管制區及指定運輸署停車場的戶外地方展示宣傳橫額；
 - (v) 於隧道收費亭派發傳單、隧道管道內廣播及可變信息顯示屏發放訊息；
 - (vi) 在「易通行」網頁內上載「易通行」懶人包及教學短片；
 - (vii) 與媒體聯合製作專題報導及教學短片，介紹「易通行」運作及實用資訊，並透過節目解答「易通行」關注事項；以及
 - (viii) 去信主要物業管理公司，邀請他們鼓勵其住客申請「易通行」服務。

- (b) 運輸業界
 - (i) 出席運輸業界會議，並舉辦多場工作坊和講座，向運輸業界詳細介紹申請和使用「易通行」的方法，並為有興趣了解「易通行」的商會及團體進行講解、協助開設「易通行」戶口、查閱交易紀錄、增值、補繳和管理車隊隧道費；
 - (ii) 提供運輸業界外展服務，闡述分賬安排、協助車行及司機開立戶口；
 - (iii) 在業界通訊內刊登「易通行」的資訊；以及
 - (iv) 舉行「運輸業界試用計劃」邀請運輸業界持份者試用「易通行」。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3259)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

易通行方便了駕駛人士，加快行車時間。請問運輸署計劃每年以多少預算維持易通行服務，需要多少人員？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

「易通行」不停車繳費服務已在2023年先後於7條政府收費隧道及青沙管制區（即尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道）順利實施。

政府透過公開招標，分別委託隧道費服務商及承辦商，以提供收取隧道費、營運及維修「易通行」後台系統和現場設備等服務，以及籌備政府於2025年5月收回大欖隧道後實施「易通行」的各項工作。在2024-25年度，根據合約就履行上述職務支付的預算經常性開支為2.5億元。至於運輸署推行「易通行」的工作，由運輸署現有人員執行，屬於整體職務，故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：1551)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署表示會提出著手推行各項電子牌照措施，例如接納以流動應用程式出示電子駕駛執照；發出電子許可證；推行車輛牌照資料數碼化，讓車主在首次申領牌照後再無須於每次續期時更換紙本牌照等全面自動化工作；就此，可否告知本會：

1. 以上各項籌備工作於過去一個財政年度的工作進展及檢討；
2. 推動相關自動化工作的落實時間表及項目先後優次；
3. 未來一年，相關工作的計劃及預計進度為何？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

運輸署一直致力發展網上牌照服務，讓市民可以隨時隨地以手機或電腦填寫透過「智方便」的數碼簽署及／或填表通功能提交牌照申請，無須前往牌照事務處輪候櫃位服務，便可完成整個申請程序，省時又方便，完成辦理的牌證會以掛號信形式郵寄予申請人。就題述各項電子牌照措施，籌備工作的進展及來年的計劃如下：

- (a) **電子許可證** - 自2022年起，運輸署已分階段推出13款電子許可證，並預計可在2024年內推出全部14款電子許可證。電子許可證以「可攜式文件格式」(pdf)簽發，並通過電子郵件發送給申請人，供他們列印和展示。
- (b) **電子車輛牌照** - 運輸署計劃推出電子車輛牌照，在車主申領車輛牌照時不再發出印有屆滿日期的紙本車輛牌照。當車主獲發首張沒有屆滿日期的紙本車輛牌照後，便無需在每次續期後更換新的紙本車輛牌照。同時，運輸署會設立網上免費查詢平台，方便車主日後查詢車輛牌照的屆滿日期。運輸署亦計劃簡化遞交續領車輛牌照申請時所需的證明文件，

包括運輸署在後台上進行電腦化自動核對，讓申請人無需再提交車輛宜於道路上使用證明書(即「驗車紙」)、車輛登記文件(即「牌簿」)及第三者保險單，逐步邁向全面自動化的處理程序。運輸署現正進行修改法例的準備工作，待通過相關的法例修訂並在完成系統提升後，電子車輛牌照預計於2024年內推行。

- (c) **電子駕駛執照** - 運輸署計劃推出電子駕駛執照，作為一項附加形式的駕駛執照。運輸署會繼續發出實體駕駛執照，而電子駕駛執照則以流動應用程式顯示，並須透過「智方便」登入。屆時駕駛執照持有人可自行選擇攜帶實體或電子駕駛執照。運輸署現正進行修改法例的準備工作，待通過相關的法例修訂並在完成系統提升後，電子駕駛執照預計於2024年年底至2025年年初推出。

除了上述三項電子牌照措施，運輸署亦計劃於2024年推出「牌證易」及「網上車輛登記號碼拍賣平台」，詳情如下：

- (a) **「牌證易」** - 運輸署計劃推出一站式網上平台，以便利市民更容易掌握及管理運輸署的牌照和許可證。透過登記成為「牌證易」的用戶，市民便能隨時查看其持有的駕駛執照、車輛牌照及許可證的資料及屆滿日期、違例駕駛記分的記錄，就即將屆滿的牌照接收提示訊息，並查詢網上牌照申請的進度及結果。「牌證易」的用戶亦可以透過登入「牌證易」進行身份認證，使用運輸署的其他電子牌照服務，包括上述運輸署計劃推出的電子駕駛執照。有關措施預計於2024年年中推出。
- (b) **網上車輛登記號碼拍賣平台** - 運輸署計劃推出網上拍賣平台，讓市民透過「智方便+」或以電郵地址在網上平台註冊後，便可參與網上競投車輛登記號碼，繳付拍賣款項和收取拍賣相關資訊。有關措施預計於2024年第四季推出。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1572)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

公共交通交匯處的人流和車流量高，傳統設計的公共交通交匯處往往需要行人橫過車路，有見及此，請當局告知本會：

1. 過去五年，全港公共交通交匯處曾經發生多少宗傷及行人的交通意外；
2. 當局在設計新的交通交匯處和翻新舊有交通交匯處時，有否參考其他經驗，例如觀塘裕民坊人車分隔的巴士候車區模式，套用到新建的交通交匯處或新發展區內；如有，詳情為何，若否，原因為何；
3. 當局有否在不同公共交通交匯處，在不同季節和時間，檢測交匯處內的空氣質素、溫度和濕度，並檢視該等空間是否適合市民候車？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 2019年1月至2024年2月期間，於公共運輸交匯處(交匯處)曾經發生涉及車輛與行人碰撞的交通意外宗數載列如下：

年份	交通意外宗數
2019	31
2020	27
2021	33
2022	43
2023*	44
2024 (截至2月)*	3

* 臨時數字

2. 就新建的交匯處而言，負責興建交匯處的機構(包括私人發展商、公營機構或政府部門)，須遵照《運輸策劃及設計手冊》(《手冊》)內的指引規劃及設計交匯處和相關設施，並就擬定設計方案徵詢政府相關部門包括運輸署的意見及要求。《手冊》內的設計標準及技術細節等，已考慮現時最新的運輸規劃及設計的知識及經驗，例如要求新建的交匯處盡可能採用鋸齒形巴士停車灣的布局，讓乘客毋須橫過總站內行車道，達到人車分隔的效果。

除了考慮《手冊》的準則外，設計交匯處的專業人員亦須運用專業判斷，配合實地情況去制定合適的設計方案，考慮因素包括主體建築物的整體設計和空間、地理環境、鄰近配套設施等。在收到相關機構的設計方案時，運輸署會審視工程的技術範疇(包括整體布局、巴士灣安排、行人通道等)，亦會就運輸交匯處的乘客設施提供意見，要求或鼓勵相關機構在可行的情況下盡量為乘客提供較佳的候車環境。

政府亦一直致力改善現有交匯處的候車環境，並在切實可行的情況下提供合適的設施。最近，政府在馬鞍山市中心公共交通總站完成一系列改善工程，包括將傳統並排式巴士停車灣改成鋸齒形巴士停車灣，並加建設有空調設備、座椅、乘客資訊顯示屏及巴士實時到站時間顯示屏的乘客候車室，提供方便及舒適的候車環境。

3. 環境保護署制訂的《半封閉式公共交通交匯處的空氣污染管制》專業守則(《守則》)，訂定半封閉式公共交通交匯處內的空氣質素指引及為達至有關指引所需的設計及系統的操作和維修。空氣質素指引包括一氧化碳、二氧化硫及二氧化氮的濃度上限，但沒有溫度或濕度的指引。

現時運輸署管理73個有蓋交匯處。運輸署聯同機電工程署(機電署)就每個交匯處，約每兩年會進行空氣質素調查及定期監測通風系統操作情況，並對有關系統進行適當的維修保養。每次監測均涵蓋全日24小時所有時段，包括早上和黃昏的繁忙時間，收集相關空氣污染物的濃度數據。因應個別交匯處的監測結果及實際需要，運輸署聯同機電署會考慮是否需要進行適當的跟進工作改善空氣流通情況，例如延長通風系統每日的運作時間、調高系統的通風量、清洗通風系統、更換或更新系統組件、加裝額外通風設備及加強在交匯處內停車熄匙的管理等。

- 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： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就支援推行「港車北上」及制定「粵車南下」的安排，請當局告知本會，可有實質計劃讓市民能夠一站式辦理例如申請、購買保險、預約驗車等。如有，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

為便利市民申請「港車北上」，運輸署已推出一站式網上申請系統(www.hzmbqfs.gov.hk)以處理抽籤、申請及預約出行 –

- (a) 登記抽籤：合資格的申請人可透過上述指定網站就申請登記電腦抽籤；
- (b) 遞交申請：經電腦抽籤後中籤的申請人，可在指定的時間內透過上述指定網站遞交申請，並向運輸署繳交申請「封閉道路通行許可證」(許可證)的費用。運輸署收到申請後會根據提交資料作初步審批，然後上傳內地部門作進一步審批。申請人須透過內地「港車北上管理服務系統」繼續進行所需手續，當中包括申請人會接獲內地部門通知前往香港指定驗車地點查驗車輛、購買「機動車交通事故責任強制保險」(交強險)或「等效先認」保險，以及按需要到內地自助採檢中心辦理備案手續。待收到內地部門已通過的審核結果的通知後，運輸署會郵寄相關的許可證予申請人；以及
- (c) 預約出行：申請人可透過上述指定網站預約指定日子及時間出行。

粵港兩地政府會繼續密切留意「港車北上」的運作情況及與相關的部門保持聯絡，適時檢視及優化「港車北上」的安排。

至於「粵車南下」，香港特區政府歡迎訪客來港，亦認為在粵港澳大灣區共同建設的概念裏，應該致力推動方便和暢順的人員流通。為達至上述目標並加以用好管好港珠澳大橋，我們正與內地有關部門積極探討「粵車南下」整體的實際方案，計劃詳情將適時公布。

- 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： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就籌備大欖隧道專營權屆滿後的相關工作，請當局告知本會：
於收回大欖隧道後，當局有何實質措施使大欖隧道全面發揮分流作用，減少現時屯門公路的擠塞情況？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

大欖隧道的「建造、營運及移交」專營權將於2025年5月屆滿，隨後會由政府接收，成為政府隧道。運輸及物流局與運輸署已成立跨部門工作小組，進行接管隧道所需的籌備工作，包括準備設置「易通行」以便在接收隧道後盡快推出不停車繳費服務。

收取隧道費是一項重要的交通管理措施，能有效調節交通，善用有限的路面空間。此外，隧道是政府的重要資產，相比其他道路，營運隧道涉及較高費用和資源投放。我們正檢視大欖隧道未來的收費水平，會綜合考慮包括交通管理需要、附近道路網絡的運力或承受能力，以及對替代路線(包括屯門公路)的影響等相關因素。我們會根據最新的交通數據檢視大欖隧道收費，並計劃於今年年中就大欖隧道的接收安排和收費建議諮詢立法會。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1575)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就易通行的實施情況，政府可否告知本會：

1. 隨大欖隧道專營權屆滿並實施易通行後，快易通服務將不適用於本地所有行車收費區域，當局有否計劃措施確保現時市民不必支付額外行政費用提取於快易通帳戶內的儲值金額；如有，詳情為何；如否，原因為何；
2. 會否有計劃在港珠澳大橋落實支援易通行服務，以避免使用澳門口岸泊車轉乘計劃的市民在過橋時因使用快易通服務而被收取月費；如會，詳情為何，如否，原因為何？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

- (1) 大欖隧道的「建造、營運及移交」專營權將於2025年5月屆滿，隨後會由政府接收，成為政府隧道。政府計劃於接收大欖隧道後實施「易通行」不停車繳費服務，屆時所有人手收費亭及快易通車道將會取消，駕駛者透過繳費貼遙距繳交隧道費。駕駛人士使用「易通行」服務無需月費。

根據運輸署了解，「快易通」由快易通有限公司營運。「快易通」的具體帳戶條款(包括每月35元行政費)及退款安排，屬該公司與其用戶的商業協定；現時快易通有限公司並沒有就用戶申請退還儲值金額外收取行政費或其他費用。為配合政府實施「易通行」，快易通有限公司已推出新的行政費安排，由2023年11月1日起，如用戶的車輛於一個月內沒有使用「快易通」車道繳交隧道費，用戶將獲豁免該車輛該月的行政費。

- (2) 港珠澳大橋(大橋)管理局根據內地法律成立，作為非營利性事業單位法人，負責大橋主橋的建設、營運、管理和維護(包括財務事宜)，以及向使用大橋的車輛收取通行費，包括決定有關通行費的繳付方式。現時，位於主橋珠海口岸的收費站設有人工收費車道及不停車電子收費車道，支援駕駛人士使用多種支付方式繳付大橋主橋通行費，包括人民幣現金、銀行卡(包括銀聯、萬事達和VISA卡)、支付寶、微信、不停車智能卡(包括香港「快易通」或內地電子標籤)。政府將繼續與大橋管理局保持緊密聯繫，以期為駕駛人士帶來更多便利。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0861)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就總目5—「罰款、沒收及罰金」的分目030「定額罰款制度(交通違例事項)」，請政府告知本會：

1. 請問自「電子定額罰款通知書先導計劃」實施至今，期間每年由相關計劃發出的電子違例泊車告票數目為何，及佔所有發出告票的比率為何；
2. 請以表列形式及按18區列出，過去3年(2021年、2022年和2023年)發出違例泊車告票的分布；及
3. 根據政府公佈，2023/24年度「罰款、沒收及罰金」的修訂預算收入中，「定額罰款制度(交通違例事項)」為9.88億元，較原來預算少22.1%。相關數據或反映去年違例泊車情況有所改善，請問政府有否根據違例泊車告票發出數量較多的區域，研究及計劃覓土地資源或私人發展商商討，在相關區域增加停車場設施，以紓緩泊車位短缺問題？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

1. 自2020年3月起，警務處逐步於全港各警區開展「電子定額罰款通知書計劃」，讓前線執法人員以手提裝置讀取或輸入違泊車輛的資料，並即時列印定額罰款通知書，以減少因手寫發出違例泊車定額罰款通知書而造成的人為錯誤，從而提升整體執法的準確性。計劃實施至今，警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)發出的手寫及電子違例泊車定額罰款通知書的數字表列如下：

違例泊車定額罰款通知書數目		
年份	總數	電子
2020	2 707 869	1 068 795 (39%)
2021	3 302 160	2 366 658 (72%)
2022	3 363 471	3 075 398 (91%)
2023	3 013 019	2 955 229 (98%)

2. 警務處處處理違例泊車定額罰款通知書及其他交通執法數字是以警察總區作劃分，故沒有按18區劃分的檢控數字。過去3年，警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)發出的違例泊車定額罰款通知書，按警察總區劃分的數字表列如下：

警察總區	違例泊車定額罰款通知書數目		
	2021年	2022年	2023年
港島	688 592	624 000	523 167
東九龍	570 466	555 417	443 038
西九龍	862 992	1 011 084	960 276
新界南	584 706	570 895	471 527
新界北	595 404	602 075	615 011
合計	3 302 160	3 363 471	3 013 019

3. 政府提供泊車位的政策，是優先考慮及配合商用車輛的泊車需求，並在整體發展容許的情況下提供適量的私家車泊車位，但不鼓勵慣常乘搭公共交通工具的市民轉用私家車，以免加劇路面交通的負荷。雖然如此，政府明白部分市民基於不同原因選擇以私家車代步，因此政府一直積極推展一系列短期及中長期措施，在情況許可下適量增加泊車位供應，當中包括但不限於以下的措施：

- (i) 善用高架天橋的橋底位置劃設泊車位；
- (ii) 在不影響交通暢順、道路安全或其他車輛上落客貨的情況下，於合適地點增加路旁泊車位；
- (iii) 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位；
- (iv) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目；
- (v) 在非辦公時間開放更多政府大樓的泊車位予公眾使用；
- (vi) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；
- (vii) 按照2021年8月修訂的《香港規劃標準與準則》(《準則》)內所載的泊車位標準，要求新發展項目提供適當的泊車位。經修訂的《準則》增加私人及資助房屋發展項目的私家車附屬泊車位數目和增加資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目；
- (viii) 按照「一地多用」原則，在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位；以及

- (ix) 在合適的工務工程項目和短期租約停車場推展自動泊車系統，以增加泊車位密度並便利市民泊車。

運輸署在推展公眾泊車位項目時會就個別項目地點進行泊車位需求評估，考慮因素包括附近一帶的違例泊車數字及相關車輛類別。然而，違例泊車的情況並非只與泊車位供應有關，亦同時受不同因素影響，包括泊車費用、位置與其目的地的距離、該處的交通狀況及執法行動等。因此，政府在規劃公眾泊車位項目時，除考慮違例泊車的情況外，亦會同時考慮多項因素，如土地用途、空置泊車位的情況及地區交通狀況等，以評估地區實際泊車需求，同時配合該區發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0863)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就運輸署規劃和落實私家車自動泊車系統項目的進度和情況，請政府告知本會：

1. 請列出目前在政府轄下的公眾停車場及私營機構的停車場/泊車位中，自動泊車系統的泊位數目和所佔比率；及
2. 過去3個財政年度，自動泊車系統涉及的人手和開支分別為何，以及下一個財政年度的人手和開支預算為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

1. 運輸署一直留意世界各地應用自動泊車系統的最新發展。目前私家車自動泊車系統的技術已相當成熟，運輸署已於2020年起在本港開展落實設有自動泊車系統的公眾停車場項目，並積極在合適的短期租約停車場推行自動泊車系統。目前已有短期租約停車場的自動泊車系統投入運作，而已獲立法會批准撥款並設有自動泊車系統的工務工程項目，預計於2025年開始投入服務，詳情載於附件。在政府推展中並設有自動泊車系統的工務工程項目中，自動泊車系統泊車位佔所有私家車泊車位平均超過50%。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。
2. 推展自動泊車系統項目的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。

項目	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數(包括傳統及自動泊車系統泊車位)
已獲立法會批准撥款的工務工程項目的自動泊車系統			
將軍澳第67區政府聯用辦公大樓	2020年9月	2025年 (預計)	約380
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	2022年5月	2026年 (預計)	約300
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	2023年8月	2026年 (預計)	約200
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	2020年12月	2021年11月 (已啟用)	245
大埔白石角短期租約用地	2021年12月	2022年12月 (已啟用)	250
深水埗欽州街與通州街交界短期租約用地	2023年2月	2024年 (預計)	約210
油麻地海泓道短期租約用地	2023年7月	2024年 (預計)	約200

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0864)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

近年香港車輛數量增長迅速，香港的泊車位亦長期不足，就此，請政府告知本會：

1. 截至2024年2月的過去12個月，運輸署轄下各公眾停車場的每月使用率為何，請以區議會18分區劃分；
2. 請問政府在未來兩至三年，在「一地多用」的原則於政府設施和公共休憩用地內計劃興建停車場的數目和涉及開支為何；及
3. 請列出在各公眾停車場裏，設有電動車充電設施（標準及中速充電）的泊車位數目為何，以及佔停車場泊位的比率？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

1. 在2023年，運輸署轄下11個公眾停車場的每月平均使用率如下(請見下一頁)：

上午10時至晚上6時

停車場	區域	平均使用率(%) [^]											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
天星碼頭	中西區	81	83	86	82	80	84	78	83	77	83	85	86
大會堂		60	63	67	57	65	70	59	66	63	68	71	72
林士街		61	61	60	55	55	55	55	60	55	58	57	55
堅尼地城		87	85	89	89	87	87	86	84	86	86	84	86
天后	灣仔	80	79	80	75	78	77	74	76	78	81	83	84
筲箕灣	東區	81	78	80	79	79	80	81	80	79	80	79	79
香港仔	南區	67	64	64	66	64	60	66	63	64	66	60	63
雙鳳街	黃大仙	80	77	74	79	81	78	77	73	78	77	76	74
黃大仙 [#]		49	77	78	70	18	17	26	28	27	35	40	36
葵芳	葵青	83	85	86	85	85	83	87	88	84	79	76	76
荃灣	荃灣	87	87	87	89	88	88	88	88	86	85	81	81

[^] 上述數字只包括私家車/的士及客貨車泊車位。

[#] 黃大仙停車場原本提供25個旅遊巴士泊車位。自2020年9月1日起，該停車場臨時開放予私家車、客貨車及貨車(5.5公噸以上)停泊，有關臨時安排隨疫情過後於2023年4月16日取消。由2023年11月18日起，該停車場除旅遊巴士外，亦開放予貨車(5.5公噸以上)停泊。

晚上6時至上午10時

停車場	區域	平均使用率(%) [^]											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
天星碼頭	中西區	29	29	33	31	29	31	29	31	29	32	32	34
大會堂		19	21	23	24	26	27	23	24	25	28	28	30
林士街		32	29	27	25	24	21	26	29	27	28	26	26
堅尼地城		80	79	81	81	80	82	81	77	82	80	78	80
天后	灣仔	69	65	64	62	63	62	59	60	63	66	66	66
筲箕灣	東區	79	78	77	79	78	79	80	78	76	77	76	76
香港仔	南區	81	79	79	81	80	76	81	79	78	80	75	77
雙鳳街	黃大仙	86	84	81	87	85	85	83	78	83	83	82	79
黃大仙 [#]		39	56	55	55	18	19	15	13	17	19	26	23
葵芳	葵青	79	78	77	78	76	75	81	80	76	73	69	68
荃灣	荃灣	83	83	82	85	84	83	84	83	82	81	79	77

[^] 上述數字只包括私家車/的士及客貨車泊車位。

[#] 黃大仙停車場原本提供25個旅遊巴士泊車位。自2020年9月1日起，該停車場臨時開放予私家車、客貨車及貨車(5.5公噸以上)停泊，有關臨時安排隨疫情過後於2023年4月16日取消。由2023年11月18日起，該停車場除旅遊巴士外，亦開放予貨車(5.5公噸以上)停泊。

- 按照「一地多用」原則，運輸署一直積極探討在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目加設新的公眾停車場。視乎規劃中項目的技術可行性評估結果及申請所需批核的進度，以及已獲批項目的施工進度，預期約有20個合適的工程項目，由2024-25年度開始分批提供約共5 100個泊車位。

當中有多個項目已經動工，包括：

- 上水第4及第30區(地盤2)的公眾停車場
- 東涌第99區的公眾停車場

- 將軍澳第67區政府聯用辦公大樓
- 柴灣水務署總部暨香港及離島分署及懲教署總部大樓
- 將軍澳中醫醫院發展項目
- 四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場
- 深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場
- 重建元朗大球場－主要工程
- 觀塘綜合發展項目
- 安達臣道石礦場(地盤G2)聯用綜合大樓
- 粉嶺第11區新界東文化中心

至於其他項目，包括馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程、海庭道聯用綜合大樓、將軍澳第67區的聯用綜合大樓(附設街市)、重建石硤尾健康院計劃、將軍澳第66區市鎮公園及公眾停車場，以及上水彩順街公眾停車場，政府計劃於年內就該等項目徵求立法會批准撥款。

推展公眾停車場項目的工作由運輸署現有人員執行，故涉及的開支沒有詳細分項。

3. 在運輸署轄下公眾多層停車場內的電動車充電設施，主要由環保署提供。當中設有電動車充電設施(標準及中速充電)的泊車位數目，以及佔停車場泊位的比率如下：

停車場#	區域	泊車位數目 (不包括電單車)	充電設施	佔停車場 泊車位比率
天星碼頭	中西區	377	38 [^]	10%
大會堂		170	30	18%
林士街		829	110	13%
堅尼地城		195	59	30%
天后	灣仔	428	162	38%
筲箕灣	東區	385	116	30%
香港仔	南區	293	44	15%
雙鳳街	黃大仙	267	82	31%
葵芳	葵青	521	94	18%
荃灣	荃灣	545	162	30%

[^] 除了38個標準及中速充電設施外，天星碼頭停車場另有安裝1個快速充電設施。

黃大仙停車場現提供25個旅遊巴士/貨車(5.5公噸以上)泊車位，並沒有安裝充電裝置。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0865)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署成立10億元的智慧交通基金，是以提升出行便利、效率及安全為目標。就此，請政府告知本會：

1. 自基金成立以來，共接獲多少個項目申請，當中成功獲批、申請被拒及獲批後撤回申請的項目數字分別為何，以及獲批申請的項目分別涉及的資助款項為何；
2. 請問截至2024年2月，獲批申請的項目完成/進度情況為何，請以表列並以完成開發、正進行研究/開發，以及計劃開發3個類別；交代各項目的進度時間表；及
3. 獲批的申請項目分為「純研究項目」及「研究和應用項目」兩個類別，請問政府預期兩個類別會帶來甚麼成效，以及有多少個項目完成或有計劃將研究成果轉化成商品或可作實質應用？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

1. 10億元的智慧交通基金(基金)在2021年3月推出並接受申請，旨在資助本地機構及企業進行創新科技研究和應用，以便利出行、提升道路網絡或路面使用效率和改善駕駛安全。截至2024年2月，基金共接獲83份申請，並已批出50份申請，涉及總資助金額約3.35億元。在項目申請當中，11份申請被拒，另外分別有12份申請在審批前及一份申請在獲批後由申請機構撤回，一份申請在獲批後中止展開。另有八份申請則有待審批。

2. 在批出的50份申請中，有10個項目已完成研究，37個正在進行，其餘三個擬於2024年內展開。獲批項目的詳情載於附件。
3. 基金申請項目分為「純研究項目」及「研究和應用項目」兩個類別，「純研究項目」向本港研究機構提供資助，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」的申請機構會在項目完成後安排把研究成果商品化。在獲批的「研究和應用項目」當中，有六個項目已經完成研究。其中兩個由本地研發中心進行與吊臂位置監測及小巴起動安全檢測相關的項目已取得專利，並正安排把項目成果商業化；另外其中一個與電車管理及安全有關的項目已完成研究，相關技術將會應用於香港電車系統，以優化電車管理並提升行車安全。基金秘書處正與其餘已完成項目的申請機構作出跟進，以期使研究成果商業化。同時，基金管理委員會將繼續密切監察獲批項目的進展。

智慧交通基金下獲批項目的進度

(A) 已完成研究項目(10 項)

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	完成日期
全路網交通速度及車流估算器 ¹	本項目提出運用數據驅動模型的方法，開發一個全路網的交通速度及車流估算器，以同步估算交通速度和車流量。	\$1,976,187.18	2022年1月	2023年1月
安全駕駛計劃 ²	本項目旨在研發流動應用程式及駕駛數據分析系統，收集司機的駕駛數據和分析其駕駛行為。	\$1,162,850.00	2022年2月	2023年8月
小巴起動安全檢測系統研發 ²	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	2022年3月	2023年3月
吊臂位置監測系統研發 ²	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	2022年3月	2023年8月
物聯網和強化學習技術下的智能交通控制 ¹	本項目旨在建立一套交通燈號調節算法；在微觀模擬系統上開發虛擬測試平台；以及在香港選定的真實場景中驗證	\$1,682,512.30	2022年4月	2023年9月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	完成日期
	該虛擬測試平台，並與現有的交通控制系統比較。			
基於多源數據及人工智能的空置泊車位預測理論研究及應用 ¹	本項目旨在建立一套路旁及停車場短期空置泊車位的預測理論模型，並透過網頁及流動應用程式向市民發放資訊。	\$985,034.47	2022年5月	2023年4月
提升香港交通競爭力和道路安全的進階流動車聯網應用 ²	本項目旨在探索如何在香港應用流動車聯網(C-V2X)技術和開放式C-V2X系統，包括進階C-V2X用例，以及建議適用於香港應用C-V2X技術的規範和參考設計。	\$16,134,684.00	2022年5月	2023年11月
基於三維地理空間模型的模擬駕駛道路安全評估方法 ¹	本項目旨在建立一個三維地理模型，用作模擬駕駛的安全評估，並透過循證決策支援工具，以識別易生意外的地點，及建議可提升道路安全的措施。	\$1,456,137.92	2022年6月	2023年11月
開發智能交通執法機械人 ²	本項目旨在利用人工智能及視頻分析技術偵測特定交通違例事項，例如違例泊車、非法進入黃色方格路口、在限制區內裝卸貨物等，以協助執法。	\$4,008,189.00	2022年9月	2024年2月
香港電車先進智能運輸管理系統及人工智能優化項目 ²	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升駕駛安全。	\$2,597,760.50	2023年1月	2024年1月

(B) 正進行項目(37項)

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
的士安全駕駛大數據智能系統 ²	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舒緩的士保費偏高的問題。	\$11,835,000.00	2022年3月	2024年5月
自適應交通控制系統研發—動態路口交通燈控制及優化軟件系統(DISCO) ¹	本項目將會擴展DISCO系統原型到普遍交通情景，利用平行運算、人工智能、機器學習等方法提升運算速度，透過分布算法和雲端計算使訊號控制應用擴展到網絡規模，及建立一套軟件在環系統與微觀模擬系統連接以作核對。本項目亦會連接DISCO軟件與本港的真實交通控制系統作核對，及建立DISCO與雲端檢測器數據庫平台連接，將交通數據輸入DISCO以校對模型及計算最佳訊號。	\$7,982,521.45	2022年5月	2024年4月
雙移動場景的智能塞車預警視頻系統 ²	本項目旨在建立一個可用於移動場景的視覺人工智慧演算法，並將其應用於	\$4,431,350.00	2022年5月	2024年5月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
	<p>移動攝像鏡頭以偵測及預測交通堵塞的情況。此項目亦會建立一套事故管理系統及一套用戶管理系統，以管理及應對移動攝像機檢測到的場景。</p>			
<p>在探測器故障時運用深度學習預測行車速度和交通流量¹</p>	<p>本項目旨在開發一個深度學習模型，應用於部分探測器發生故障時仍能預測未來一小時內的車速和流量。該模型也可於離線應用時填補缺少的數據。</p>	<p>\$1,300,075.00</p>	<p>2022年6月</p>	<p>2024年5月</p>
<p>人工智能主導的無障礙智慧出行平台 - 抱抱出行²</p>	<p>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約車流動應用程式，以協助長者及殘疾人士預約無障礙交通工具，當中包括可供輪椅上落的的士、福祉車和復康巴士等。</p>	<p>\$3,387,108.00</p>	<p>2022年7月</p>	<p>2024年6月</p>
<p>5G自動駕駛於住宅園區的服務試點項目²</p>	<p>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。</p>	<p>\$19,730,872.00</p>	<p>2022年8月</p>	<p>2024年7月</p>

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
研究以駕駛者行為及心理狀況變化為基礎的實時數據驅動智能自動化的可持續交通系統 ¹	本項目旨在通過智能自動化技術識別駕駛者心理狀況的不穩定性，從而開發在線數據驅動的冒險行為預測機制。	\$4,990,230.13	2022年9月	2024年8月
研究利用人工智能分析熱能圖像和影像中行人動作和異常情況 ¹	本項目旨在利用人工智能和深度學習技術，研究如何利用熱能圖像和影像分析行人的姿勢、動作、速度和異常情況，以提升道路安全。研究亦會探究利用行人動作姿勢，判斷是否長者和殘疾人士，以延長行人閃動「綠色人像燈」時間，方便相關人士橫過馬路及提升道路安全。	\$5,161,200.00	2022年10月	2024年9月
香港橋面效率和安全性智能評估 ²	本項目旨在開發一套多層檢查方法，探測混凝土橋面的表面及地下缺陷。此項目並會開發一套使用無損評估技術建立的橋面智能效率評估模型，以提升道路安全。	\$8,099,657.00	2022年10月	2024年10月
基於無線信道狀態資訊學習的公共運輸車輛載客量統計系統 ¹	本項目旨在透過無線信道狀態資訊(CSI)深度學習，研發一套高效率及可靠的公共運輸車輛載客量統計系統。	\$1,349,416.67	2022年11月	2024年10月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
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 ²	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	2023年1月	2024年6月
開發一套輔以擴充實境的平視顯示器的駕駛策略推薦機制 ¹	本項目旨在開發一套運用擴充實境技術的平視顯示器機制，透過視覺推理技術，識別駕駛場景以推薦駕駛策略。	\$1,315,127.35	2023年1月	2024年12月
運用車聯網技術及動態交通、電網和能源資訊，研發零排放自動駕駛電動汽車的智能充電系統 ¹	本項目旨在建立一個智能充電能源管理系統，用以推薦電動車輛充電的地點、時間、和充電模式，以減少尋找充電設施的車程。	\$2,205,792.00	2023年2月	2024年7月
開發一個優化營運及管理電召的士服務的模擬平台及人工智能演算法 ¹	本項目旨在開發一個模擬平台及人工智能演算法，讓電召的士服務供應商在推行不同範疇的新營商策略前(如乘客與的士匹配及的士重新定位等)，進行模擬測試，以便利供應商作策略規劃。	\$2,898,917.72	2023年3月	2024年9月
貨櫃車智能駕駛訓練及評核系統 ²	本項目旨在開發一個使用延展實境技術的模擬系統，為貨櫃車駕駛學員提供與實際駕駛環境相似的駕駛訓練，並輔	\$12,042,800.00	2023年3月	2025年2月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
	以一套循證駕駛表現評核系統，以便利個人化培訓的設計。			
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 ²	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	2023年3月	2025年3月
虛擬實境駕駛訓練系統 ²	本項目旨在研究在駕駛訓練及模擬駕駛考試中採用虛擬實境技術。項目團隊亦會研究應用實時模擬及虛擬實境技術，在訓練中加入在傳統駕駛練習中難以安排或遇到的情境，提升駕駛學習體驗。	\$3,820,680.00	2023年3月	2025年3月
聯網自動駕駛的智慧交通路旁基礎設施研究 ²	本項目旨在探討在透過支援流動車聯網技術驅動和路旁基建設施的情況下建立聯網自動駕駛系統。	\$10,444,300.00	2023年6月	2024年11月
電腦視覺技術驅動智慧單車流量估算 ¹	本項目旨在研發一套由先進技術和工程方法驅動的智慧單車流量估算方案，使用的技術包括傳感科技、電腦視覺、數據驅動演算法及交通工程技術。	\$7,991,014.43	2023年6月	2025年1月
開發先進智能材料防撞柱以提升道路安全 ²	本項目旨在透過運用新穎結構的智能防護物料研發三種適用於不同類別及車速的車輛的交通防撞柱。	\$17,925,946.31	2023年6月	2025年1月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
基於遙感技術進行偵測車輛及車輛里程估算 ¹	本項目會利用衛星遙感技術監測車輛流量，並會建立深度學習模型以提供更全面的車輛里程估算。	\$7,187,757.60	2023年6月	2025年5月
智能人機配合駕駛系統設計 ¹	本項目旨在開發一套人機配合駕駛系統以提升駕駛安全。系統並會監測司機駕駛狀況及實時估算駕駛風險。	\$2,652,156.53	2023年6月	2025年5月
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 ²	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多地使用公共交通工具，以提高道路使用效率。	\$1,514,000.00	2023年8月	2024年7月
基於駕駛風格的自適應虛擬實境訓練平台：培養自動駕駛中駕駛者安全行車習慣 ¹	本項目旨在設計及開發一套基於虛擬實境的培訓平台，為不同駕駛風格的司機提供個人化訓練，以改善司機在第二及第三級別自動駕駛(即人機共駕)下的駕駛習慣。	\$1,774,381.00	2023年8月	2025年7月
智慧小巴2.0 ²	本項目旨在開發三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	2023年9月	2024年8月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
開發一套優化新能源巴士規劃及調度的軟件 ¹	本項目旨在開發一套軟件，優化在不同路線使用新能源巴士的計劃及調度。	\$1,713,771.19	2023年9月	2025年8月
開發一套個人化的聯網先進駕駛輔助系統 ¹	本項目旨在開發一套個人化的聯網先進駕駛輔助系統，涵蓋個別駕駛者的駕駛習慣和附近其他車輛的移動路徑預測，從而透過提供預測性警示及駕駛建議，以改善駕駛安全。	\$4,057,220.83	2023年9月	2025年8月
開發新一代交通事故風險管理解決方案 (ARM) ²	本項目旨在研發一套交通事故風險管理解決方案(ARM)，包括新一代高級駕駛輔助系統(ADAS)、電子數據記錄系統(EDRS)、超速警報系統(OAS)、警報按鈕系統(ABS)、車輛故障預測系統(PMS)及駕駛行為和車隊管理監測系統(DBMS)，以改善駕駛安全。	\$13,440,750.00	2023年12月	2025年5月
提升交通智慧及出行安全的智能運輸數據系統 ¹	本項目旨在開發一個智能的運輸數據系統，以實現更智能的交通和更安全的出行。該系統將利用人工智能物聯網(AIoT)和地理空間人工智能(GeoAI)技術，實時計算及分析道路和交通狀況。	\$7,629,654.94	2023年9月	2025年8月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
自動駕駛巴士於公共道路上運行的試點項目 ²	本項目旨在開發香港首輛於公共道路上運行的無人駕駛自動穿梭巴士(AIBus)。項目將以西九文化區作為試驗平台，當中包括進行車聯網(V2X) 解決方案的研發。該項目將構建並促進AIBus、建築物、道路基礎設施、訪客和道路使用者之間的信息連繫。同時，該項目將為香港未來在公共道路採用自動駕駛技術提供實用數據。	\$19,998,500.00	2023年10月	2025年10月
智能的士雲咪錶營運、統計及數據分析系統 ²	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。項目亦研發智能計程錶，使用空中下載(OTA)技術自動更新的士收費，免除手動調較。司機數據庫和行車記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	2023年12月	2024年11月
安全及高效運輸組裝合成建築模塊的智慧規劃平台 ²	本項目旨在研發一個組裝合成建築模塊運輸智慧規劃平台，該平台將提供智能三維掃描路徑分析、路徑選擇和交通影響評估構成的三大核心技術，實現於	\$19,326,900.00	2023年12月	2025年11月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
	本港進行安全和高效率的組裝合成建築模塊運輸。			
專綫網聯自動駕駛巴士 ²	項目將設計專綫網聯自動駕駛巴士，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	2023年12月	2025年12月
設計基於交通狀況數據對司機情緒預測的導航系統 ¹	項目旨在開發一套具有情感關懷的創新導航系統，採用機器學習技術模擬交通環境，分析其對司機情緒的影響，並應用路線規劃算法，選擇既能提高駕駛效率又能照顧司機情緒的適合路線，從而提升駕駛安全。	\$2,742,898.70	2024年1月	2025年12月
多種模式的超本地化物流系統 ²	本項目旨在透過研究新型物流模式，對歷史配送訂單數據進行大數據分析，以確定高密度派送地點，並有效結合步行者和車輛完成運輸流程。項目旨在減少車輛的使用，提高派送效率，並降低道路整體使用量。	\$3,916,070.00	2024年1月	2024年12月
具交通流量感知的貨車隊列技術及其對道路網絡的作用 ¹	本項目將為香港的物流公司提供具交通流量感知的貨車隊列協調解決方案，設計相關算法使貨車隊列協調者能根據交通擠塞情況安排貨車隊列，並使用	\$1,741,655.16	2024年2月	2026年1月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
	SUMO模擬器研究協調貨車隊列對屯門公路的交通影響。			
基於數字孿生的大跨橋樑健康監測 ²	本項目旨在開發一個基於數字孿生技術的長跨度橋樑健康監測平台，並以青馬大橋為應用案例，作研發橋樑交通自動監測系統、橋樑疲勞損傷評估和預測系統、車輛護欄碰撞監測系統以及強風下車輛安全評估系統。監測平台將結合橋樑監測傳感器、人工智能技術、有限元分析和橋樑信息模型，以提升道路網絡及路面使用效率，提升駕駛安全。	\$13,404,400.00	2024年2月	2026年1月

(C) 擬開展研究項目(3項)

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
開發一套結合人工智能及位置服務的輔助導航及防撞系統 ¹	本項目旨在研發一套適用於城市環境的低成本高精度協同定位方案。該方案將包括開發一套算法以解決因為樓宇遮擋及反射而引起的衛星定位偏移問題，同時將研發防撞預警應用程序，用於發出早期警示並進行緊急干預，從而減少視覺盲區內的碰撞風險。	\$6,697,542.56	2024年4月	2026年4月
管理城市泊位的區塊鏈信息物理系統 ¹	項目將利用Web 3.0和區塊鏈技術，建立駕駛者的去中心化身份，實現停車場的智能出入控制，並開發時空聚集性分析系統，利用人工智能(AI)評估車位的供應與需求情況。	\$3,953,542.31	2024年5月	2026年4月
基於空天地多傳感器信號構建香港高清地圖的人工智能模型 ¹	本項目旨在研發一套基於空天地多模態傳感器信號生成香港高清晰度地圖和半高清地圖的創新人工智能模型，以提供更精確的道路屬性及提升路面使用效率和輔助及自動駕駛車輛的安全性。	\$7,186,008.45	有待確定 ³	有待確定 ³

註1：純研究項目

註2：研究和應用項目

註3：新獲批項目的開始及完成日期有待簽署資助協議後確定

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0866)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

2021年開發的「智能交通執法機械人」，目前於中環皇后大道中近畢打街及雪廠街和觀塘開源道近觀塘道迴旋處兩個地點進行測試。就此，請政府告知本會：

1. 請問在兩個測試地點中，相關運作的開支和節省的人手細節為何；及
2. 有否選定其他經常出現車輛違泊及上落客貨而容易導致交通擠塞的地段，作為將來擴大「智能交通執法機械人」測試點時的選址；如有，涉及的開支預算為何；如否，原因為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

- 1及2. 正在中環皇后大道中近畢打街及雪廠街和觀塘開源道近觀塘道迴旋處兩個路段測試中的項目，是運輸署由2022年9月起，與警務處合作在上述路段設立的「自動交通執法系統」，透過視頻分析、人工智能及自動車牌識別技術，實時分析車輛動態、識別交通違例情況及記錄有關的交通違法行為和違例車輛的車牌號碼，以加強阻嚇力，減少該路段的擠塞。由於測試的系統尚未正式投入運作供交通執法之用，因此運輸署沒有相關運作的開支和節省的人手的資料。

運輸署正與警務處檢視「自動交通執法系統」的成效，會適時公布未來路向。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0867)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就本港新登記車輛的數據，請政府告知本會：

1. 過去3個財政年度，本港新登記車輛的數目為何，請以表列形式，根據車輛類別交代每個年度的有關數目和佔所有車輛總數的百分比，以及根據車輛使用燃料的類型列出每個年度的有關數字和百分比；及
2. 過去3個財政年度，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？請分別列出每個年度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：22)

答覆：

1. 過去3個財政年度(截至2024年2月29日)，按車輛類別及燃料類別劃分的新登記車輛數目表列如下(請見下一頁)：

2021-22年度

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	液化石油氣	總數 [該車輛類別佔所有車輛總數百分比]
電單車	8 865	0	63	0	8 928 [16.00%]
私家車	26 080	2	11 572	0	37 654 [67.48%]
的士	0	0	0	1 049	1 049 [1.88%]
專營巴士	0	230	2	0	232 [0.42%]
非專營公共巴士	0	209	0	0	209 [0.37%]
私家巴士	0	61	0	0	61 [0.11%]
公共小巴	0	9	0	144	153 [0.27%]
私家小巴	0	64	0	35	99 [0.18%]
貨車	2	7 230	58	0	7 290 [13.06%]
特別用途車輛	0	104	11	10	125 [0.22%]
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	34 947 [62.63%]	7 909 [14.17%]	11 706 [20.98%]	1 238 [2.22%]	年度首次登記車輛總數： 55 800

2022-23年度

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	液化石油氣	總數 [該車輛類別佔所有車輛總數百分比]
電單車	6 915	0	183	0	7 098 [12.55%]
私家車	17 629	0	22 946	0	40 575 [71.73%]
的士	12	0	5	1 040	1 057 [1.87%]
專營巴士	0	257	17	0	274 [0.48%]
非專營公共巴士	0	378	3	0	381 [0.67%]
私家巴士	0	78	0	0	78 [0.14%]
公共小巴	0	32	0	103	135 [0.24%]
私家小巴	0	76	0	1	77 [0.14%]
貨車	0	6 625	144	0	6 769 [11.97%]
特別用途車輛	0	106	16	3	125 [0.22%]
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	24 556 [43.41%]	7 552 [13.35%]	23 314 [41.21%]	1 147 [2.03%]	年度首次登記車輛總數： 56 569

2023-24年度(截至2024年2月29日)

車輛類別	首次登記車輛數目					
	汽油	柴油	電動	液化石油氣	氫	總數 [該車輛類別佔所有車輛總數百分比]
電單車	4 010	0	239	0	0	4 249 [8.01%]
私家車	14 137	0	28 767	0	0	42 904 [80.90%]
的士	0	0	33	909	0	942 [1.78%]
專營巴士	0	53	38	0	1	92 [0.17%]
非專營公共巴士	0	330	17	0	0	347 [0.65%]
私家巴士	0	60	0	0	0	60 [0.11%]
公共小巴	0	96	1	18	0	115 [0.22%]
私家小巴	0	101	1	0	0	102 [0.19%]
貨車	0	3 868	271	0	0	4 139 [7.80%]
特別用途車輛	0	74	3	8	0	85 [0.16%]
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	18 147 [34.22%]	4 582 [8.64%]	29 370 [55.38%]	935 [1.76%]	1 [0.00%]	年度首次登記車輛總數： 53 035

註1：混合動力車輛計入其相應燃料類別內，只有純電動車才計入電動車類別。

註2：政府車輛無須登記，因此不包括在內。

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%。

2. 過去3個財政年度(2021年4月1日至2024年2月29日),受惠於一般首次登記稅寬減安排(即非「一換一」計劃下首次登記的電動私家車)的電動私家車數目及涉及的金額表列如下:

財政年度	首次登記稅基本寬減額	
	電動私家車數目	豁免稅款總額 (百萬元)
2021-22	325	32
2022-23	326	32
2023-24 (截至 2024 年 2 月 29 日)	401	39

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0868)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就去年分兩個階段實施的三隧分流收費方案，請政府告知本會：

1. 請以表列形式，列出自2023年4月至第一階段的「633」固定收費方案實施前，三條過海隧道的車流、隧道費收入及營運開支數目分別為何；及
2. 在第一階段的「633」固定收費方案實施起至第二階段的「分時段收費」方案實施前，及「分時段收費」方案實施起至今，三條過海隧道的車流、隧道費收入及營運開支數目分別為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 政府在2023年8月2日收回西隧的同時，實施首階段的「633」固定收費方案，縮窄3條過海隧道之間的收費差距，讓駕駛人士逐步適應新收費模式。實施「633」固定收費方案後，平日(即星期一至五，不包括公眾假期)的全日總過海車流量與方案實施前相若，維持雙向全日約260 000架次。3條過海隧道在實施「633」固定收費前後的車流分布如下：

平日過海交通每日平均 流量(雙向)(架次)	西區海底 隧道	海底隧道	東區海底 隧道	總共
「633固定收費」實施前 ¹	66 900	110 700	76 300	253 900
「633固定收費」實施後 ²	79 200 [+18%] ³	104 600 [-6%] ³	76 400 [0%] ³	260 200 [+2%] ³

註：

1. 2023年7月的平日過海交通流量
2. 2023年8月的平日過海交通流量
3. 「633固定收費」實施後與實施前的變化

至於2023年4月1日至8月1日期間，3條過海隧道平均每日(包括期間所有日子，即連同週末及公眾假期)的車流、隧道費收入及營運開支的數據則載列如下：

隧道	平均每日架次	平均每日隧道費 收入 (百萬元) ¹	平均每日營運 開支 (萬元) ²
西區海底隧道	63 000	不適用 ³	
海底隧道	106 400	1.7	27
東區海底隧道	73 900	2.0	29

註：

1. 隧道費收入不包括獲豁免繳付隧道費的車輛(即專營巴士、政府車輛及由傷殘人士駕駛並獲豁免的車輛)。
 2. 表內所列開支是於有關期間付予管理、營運及維修承辦商的管理費，以及「易通行」隧道費服務商就相關隧道提供收費服務的費用，並未包括維修工程的費用。
 3. 隧道於此段期間屬「建造、營運及移交」隧道，由其私營公司擁有及營運，因此政府未能提供相關數字。
2. 隨着社會經濟活動進一步復常，3條過海隧道平日(即星期一至五，不包括公眾假期)總車流量於2023年12月回升至疫情前(即2019年)約270 000架次(雙向)的水平。政府於2023年12月17日起實施第二階段的「分時段收費」，藉此遏抑和分散繁忙時間的過海交通，更有效地利用3條隧道的容車量，理順過往因價格差距而出現分配不均的交通情況，從而進一步改善過海交通。實施「分時段收費」後，2024年2月的平日的全日總過海車流量與實施前相若，維持每日約270 000架次(雙向)。3條過海隧道在實施「分時段收費」前後的車流分布如下：

平日過海交通每日平均 流量(雙向)(架次)	西區海底 隧道	海底隧道	東區海底 隧道	總共
「分時段收費」實施前 ¹	87 300	104 900	79 200	271 500
「分時段收費」實施後 ²	100 900 [+16%] ³	94 800 [-10%] ³	74 300 [-6%] ³	270 000 [-1%] ³

註：

1. 2023年12月4日至8日的過海交通流量
2. 2024年2月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子(例如：農曆年三十、年初五至初七)
3. 「分時段收費」實施後與實施前的變化
4. 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加

至於2023年8月2日至12月16日期間(即第一階段的「633」固定收費方案實施起至第二階段的「分時段收費」方案實施前)，3條過海隧道平均每日(包括期間所有日子，即連同週末及公眾假期)的車流、隧道費收入及營運開支的數據則載列如下：

隧道	平均每日架次	平均每日隧道費 收入 (百萬元) ¹	平均每日營運 開支 (萬元) ²
西區海底隧道	75 100	3.8	42
海底隧道	101 600	2.4	27
東區海底隧道	73 000	2.1	33

2023年12月17日至2024年1月31日期間(即「分時段收費」方案實施起至今年1月底)，3條過海隧道的車流、隧道費收入及營運開支載列如下：

隧道	平均每日架次	平均每日隧道費 收入 (百萬元) ¹	平均每日營運 開支 (萬元) ²
西區海底隧道	91 500	3.0	40
海底隧道	91 900	2.7	27
東區海底隧道	67 100	2.0	32

註：

1. 隧道費收入不包括獲豁免繳付隧道費的車輛(即專營巴士、政府車輛及由傷殘人士駕駛並獲豁免的車輛)。

2. 表內所列開支是於有關期間付予管理、營運及維修承辦商的管理費，以及「易通行」隧道費服務商就相關隧道提供收費服務的費用，並未包括維修工程的費用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0871)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就公共交通費用補貼計劃(「計劃」)的推行，請政府告知本會：

1. 現時發放計劃的補貼款項中，政府需否向發放補貼款項的支付平台支付有關行政費用；如有，涉及的費用款額和佔補貼金額的百分比為何，以及自計劃推行至今，有關費用在各個財政年度的變化為何；
2. 鑒於現時計劃主要是透過八達通卡向市民發放補貼金額，而同樣由政府推出的「消費券計劃」則涵蓋了數間電子支付平台，請問將來會否增加計劃的適用平台，以切合交通費用支付方式日漸增加的大勢；及
3. 運輸署過往曾因應社會民生情況推出特別措施，放寬計劃的補貼計算準則和補貼上限，請問在推出特別措施和沒有特別措施的時期，受惠於計劃的市民人數和涉及的補貼款項分別為何；往後會如何評估是否需要再推出特別措施？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

1. 在2022-23年度，政府就八達通卡有限公司(八達通公司)在公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下提供的服務合共支付約2,200萬元，少於該年度補貼金額的1%。有關服務包括八達通公司計算和發放補貼、操作及保養相關軟件和硬件，以及八達通公司所委託第三方服務供應商提供的其他支援服務，例如專設顧客服務熱線及其他查詢服務。

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)，包括支付予八達通公司的費用以及其他行政費用，約相當於每年補貼金額的1%。

- 我們知悉不同的電子支付平台日趨普及，目前政府正積極與個別電子支付系統營辦商商討，並就在補貼計劃下納入新的電子支付系統進行籌備工作。然而要留意一點：將合適的電子支付系統納入補貼計劃時須考慮的因素與消費券計劃並不相同。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。
- 由2020年1月(優化補貼計劃後)至2024年1月，不同時期的平均每月受惠人數及平均每月補貼金額表列如下：

時期 ^註	平均每月受惠人數 (計至最接近的千位)	平均每月補貼金額 (百萬元)
2020年1月至2020年6月 (沒有特別措施)	1 434 000	127.5
2020年7月至2021年12月 (特別措施生效期間)	2 843 000	282.8
2022年1月至2022年4月 (沒有特別措施)	1 099 000	95.1
2022年5月至2023年10月 (特別措施生效期間)	3 068 000	329.9
2023年11月至2024年1月 (沒有特別措施)	2 050 000	216.7

註：為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

補貼涉及公帑的運用，雖然每張八達通每個月的補貼設有上限，但由於受惠人數眾多，補貼計劃每年的經常開支超過30億元。政府在考慮補貼計劃的安排時，須在審慎理財的大前提下，謹慎平衡各項考慮因素，確保公帑運用得宜。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1065)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

受新冠疫情影響，過去數年本港駕駛路試的輪候時間比以往更長，導致報考者長久未能考獲駕駛執照。就此，請政府告知本會：

1. 在2023年，本港4間指定駕駛學校考試中心的辦公情況為何，包括中心內各類車輛考試考生的輪候時間為何；
2. 在2023年，政府有否增撥資源和增聘人手，加快處理各項駕駛考試的進度？如有，詳情及開支分別為何，以及未來會否持續有助提升效率的措施，直至輪候時間得到有效縮短；及
3. 為解決公共小巴及客車業界人手不足問題，政府推出了「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴/客車行業」，內地小巴司機會在抵港後接受駕駛培訓並陸續考牌。請問直至2024年2月，涉及的開支為何？有否對香港考生的輪候時間造成影響？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 在2023年，四間指定駕駛學校的駕駛考試中心的全年開放日數表列如下。駕駛考試中心的開放日數取決於多項因素，包括場地的地理考慮、附近地區的交通情況、各類車種的考試需求、指定駕駛學校的運作需要及運輸署的人力資源調配。

駕駛考試中心	2023年開放日數 ^{註一}
元朗駕駛考試中心	261
小瀝源駕駛考試中心	262
鴨脷洲駕駛考試中心	207
新觀塘駕駛考試中心	98 ^{註二}

註一：運輸署駕駛考試中心的開放時間一般為星期一至五(公眾假期除外)。另外，運輸署由2023年3月起，在星期六額外進行駕駛考試，以縮短輪候時間。因此，如駕駛考試中心於星期六開放，會算作開放日。

註二：四個駕駛考試中心分別設於四間指定駕駛學校內。由於新觀塘駕駛學院的規模較其餘三間指定駕駛學校為小，日間亦需要進行駕駛訓練及練習，因此該駕駛考試中心的開放日數需要配合學院本身的運作需要。

截至2023年12月31日，四間指定駕駛學校各類路試的輪候時間表列如下：

路試類別		輪候時間(曆日日數)			
		元朗 駕駛學校	小瀝源 駕駛學校	鴨脷洲 駕駛學校	新觀塘 駕駛學院
私家車	合併	298	296	278	不適用 ^註
	乙部	47	59	80	173
	丙部	257	332	313	199
電單車	乙部 (能力考試)	124	101	120	159
	丙部 (路試)	220	235	192	157
輕型貨車	合併	305	295	278	不適用 ^註
	乙部	47	59	80	166
	丙部	257	332	313	213
中型貨車		80	81	不適用 ^註	不適用 ^註
公共／私家巴士		51	78	不適用 ^註	不適用 ^註
掛接式車輛		82	不適用 ^註	不適用 ^註	不適用 ^註

註：該指定駕駛學校並沒有舉行有關路試。

2. 為了增加路試數目，縮短駕駛考試輪候時間，運輸署會繼續透過全面採用電子駕駛考試表格，善用所節省的時間以提供每月約190個額外路試名額(用於快期駕駛考試)。另外，運輸署自2023年3月底起已安排考牌主任在星期六額外工作以增加考試時段。運輸署亦已於2023年底完成最新一輪考牌主任的招聘以填補空缺。在實施上述措施後，各類駕駛考試的輪候時間均有所減少，其中非指定駕駛學校私家車及輕型貨車合併試輪候時間，已從2023年初高峰時期超過300天，縮短至現時約240天。

長遠來說，運輸署會繼續諮詢相關部門意見，致力在全港物色合適用地，以期在不同地區設立更多駕駛考試中心，應付駕駛考試服務需求。

運輸署的上述工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

3. 政府在2023年6月通過推出「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」(計劃)，在保障本地勞工優先就業的前提下，適度容許小巴／客車行業申請輸入司機。為配合計劃，運輸署靈活調配現有資源，包括安排考牌主任在星期六額外工作，在不影響本地考生的情況下增加考試時段為輸入司機進行駕駛考試。

有關計劃帶來的新增工作量由運輸署現有人員執行，屬於整體職務，涉及的開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2721)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就政府在2019年起推出公共交通費用補貼計劃，可否告知本會：

1. 每年政府提供補貼的總額；
2. 每年受惠的市民總人數；
3. 每年各項交通工具如鐵路、巴士、電車、渡輪等補貼金額及所佔百分比。

提問人：洪雯議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

- 1.及2. 政府在2019年推出公共交通費用補貼計劃(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市民減輕交通費負擔。政府其後在2020年優化補貼計劃。在經優化的補貼計劃下，政府就市民每月超出400元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，每張八達通的補貼金額以每月400元為上限。

為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

2019年至2023年的補貼總金額、平均每月補貼金額及受惠人數表列如下：

年份	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 補貼金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (計至最接近 的千位)
2019	1,874	156.1	2 143 000
2020	2,147	178.9	1 982 000
2021	3,709	309.1	2 999 000
2022	2,837	236.4	2 274 000
2023	3,909	325.7	3 036 000

3. 補貼計劃下的補貼只會發放予受惠市民，而非公共交通營辦商。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1153)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

《預算案》第227段提出，政府會在年內檢視「公共交通費用補貼計劃」(計劃)的運作模式，讓有關計劃能以財政上可持續的方式繼續運作。就此，當局可否告知本會：

- 一、請以詳細分項列出，自計劃推行以來，每年獲補貼的公共交通工具種類及營運商名單、各營運商涉及的補貼額及其佔總補貼金額的百分比為何；
- 二、請以詳細分項列出，自計劃推行以來，每年所批出的補貼總額及與上一年比較的升/跌幅；以及
- 三、檢視工作預計所涉及的預算、人手編制及落實時間表為何。

提問人：葉劉淑儀議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

- 一及二、政府在2019年推出公共交通費用補貼計劃(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市民減輕交通費負擔。政府其後在2020年優化補貼計劃。在經優化的補貼計劃下，政府就市民每月超出400元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，每張八達通的補貼金額以每月400元為上限。補貼計劃下的補貼只會發放予受惠市民，而非公共交通營辦商。

為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

2019年至2023年補貼總金額及與上一年比較的升/跌幅表列如下：

年份	補貼總金額 (百萬元)	與上一年比較的升/跌幅 (升/跌幅百分比) ^註
2019	1,874	不適用
2020	2,147	+14.6%
2021	3,709	+72.8%
2022	2,837	-23.5%
2023	3,909	+37.8%

註：補貼總金額的變動除了受臨時特別措施影響外，亦受公共交通乘客人次所影響。在疫情期間，公共交通乘客人次曾大幅下降。

三、運輸署就補貼計劃的檢視工作由現有人員執行，涉及的開支及人手沒有詳細分項。政府預計補貼計劃的檢討會在年內完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3159)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」，可否告知本會：

- 1) 截至2024年3月31日，計劃接獲的申請配額數目、批出配額數目分別為何（按職位種類分別列出）；
- 2) 承上題，一共有多少宗申請不獲批准，其中是哪些原因而導致；
- 3) 輸入司機接受本地駕駛培訓後考獲本港駕駛執照的人數，以及入職人數分別為何；
- 4) 當局計劃於何時推出餘下的配額予運輸業界申請；會否於未來一年內進行中期檢討？

提問人：林琳議員(立法會內部參考編號：41)

答覆：

行政長官會同行政會議在2023年6月通過推出「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」(計劃)，在保障本地勞工優先就業的前提下，適度容許小巴／客車行業申請輸入司機，配額上限為1 700名，以紓緩行業長期面對的司機短缺問題，提供穩定的勞動力，從而維持公共交通服務的可靠性。就有關計劃的各項提問，現回覆如下：

- 1) 有關計劃的第一輪申請期為2023年7月17日至8月7日，共接獲118宗申請，涉及1 601個輸入勞工配額，涵蓋公共小巴司機及客車司機。經運輸

及物流局、勞工處和運輸署代表組成的跨部門聯絡小組審議後，運輸署署長批准98宗申請，發放共969個配額，首輪申請的詳情載於附表。

- 2) 在首輪申請未獲批准的20宗個案中，有4宗申請是由申請者主動撤回，其餘16宗申請因不符合計劃的基本要求而未獲批准，原因包括未能符合進行本地招聘的規定，或未能符合全職本地員工與輸入勞工比例要求，以及申請人未持有有效的客運營業證。另外，在98宗獲批的個案中，有15宗申請因不符合申請人聘用全職本地員工與申請輸入勞工比例要求(即2:1)，申請配額未能全數獲批。
- 3) 輸入司機須通過相關車輛類型駕駛考試並獲得合格成績，以及完成職前訓練課程和取得課程證書後，方可取得相關車輛類型的正式駕駛執照。營辦商亦會在輸入司機投入服務前提供足夠的路線培訓，使其充分掌握服務路線的情況。截至2024年3月7日，共有186名輸入司機取得相關車輛類型的正式駕駛執照，當中有109名輸入司機已投入不同的駕駛工作崗位服務市民。
- 4) 運輸署已於2024年3月20日公布計劃的第二輪將於3月25日至4月26日接受申請，計劃的申請手續和運作細節與首輪申請相若。在推展計劃的同時，運輸署會透過在計劃下成立包括勞資雙方代表的持份者諮詢小組會議，與運輸業界保持聯繫，了解勞資雙方對計劃的意見，在有需要時檢討有關計畫。

附表

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
 按工種劃分的分項數字

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

- 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 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署繼續支援推行「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」，可否告知本會：

- 1) 截至2024年2月29日，計劃接獲的申請數目、批出貸款數目分別為何；
- 2) 每宗平均申請時間、平均批出貸款金額分別為何；
- 3) 至今一共出現多少宗未能如期還款的個案，當局會採取哪些跟進措施；
- 4) 預計每年可以更換多少輛電動的士？

提問人：林琳議員(立法會內部參考編號：43)

答覆：

- 1) 至 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。自貸款計劃推出至今年3月11日為止，參與計劃的貸款機構共接獲5宗申請。當中4宗申請已獲批出，涉及的貸款總額為132萬元。另外1宗申請正在處理中。

貸款計劃由香港按證保險有限公司(按證保險公司)負責管理，而參與貸款計劃的貸款機構會審批貸款申請。現時按證保險公司一般可在收到參與貸款計劃的貸款機構提交文件已齊備的申請後的一星期內批出貸款。

- 3) 一般而言，當貸款計劃下出現借款人拖欠還款的情況，參與計劃的貸款機構作為貸款服務者，將會按其政策、商業慣例及計劃條款追討欠款。截至2024年2月29日，貸款計劃未有出現壞帳的情況。

- 4) 政府的目標是在2027年年底前投入3 000輛電動的士。政府一直多管齊下推動電動的士的應用，其中一項措施是推出貸款計劃。貸款申請期由貸款計劃推出起計5年，讓的士車主可按其營運需要，有序地轉用純電動的士，政府會視乎需要作檢討及延長申請期。我們未有就貸款計劃每年接獲的申請數目訂定具體目標。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0591)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二四至二五年度需要特別留意的事項中提到，將繼續推行智慧交通基金，為與車輛有關的創新科技研究及應用提供資助。經營帳目內提到，二零二三至二四修訂預算開支為1.3億元。可否告知本會：

智慧交通基金出爐以來，合共資助多少企業進行創新科技研究和應用，成功研發出多少項目，對香港的路面交通影響為何，有否顯著提升路面使用效率及駕駛安全性。

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

10億元的智慧交通基金(基金)在2021年3月推出並接受申請，旨在資助本地機構及企業進行創新科技研究和應用，以便利出行、提升道路網絡或路面使用效率和改善駕駛安全。

截至2024年2月，基金共接獲83份申請，並已批出50份申請，涉及總資助金額約3.35億元，當中有26份為研究和應用項目，涉及資助金額共約2.46億元；另外24份為純研究項目，涉及資助金額共約0.89億元。獲批項目的詳情載於附件。

在獲批的研究和應用項目當中，有六個項目已經完成研究。其中兩個由本地研發中心進行與吊臂位置監測及小巴起動安全檢測相關的項目已取得專利，並正安排把項目成果商業化；另外其中一個與電車管理及安全有關的項目已完成研究，相關技術將會應用於香港電車系統，以優化電車管理並提升行車安全。基金秘書處正與其餘已完成項目的申請機構作出跟進，以期使研究成果商業化。同時，基金管理委員會將繼續密切監察獲批項目的進展。

智慧交通基金的獲批項目

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
全路網交通速度及車流估算器 ¹	本項目提出運用數據驅動模型的方法，開發一個全路網的交通速度及車流估算器，以同步估算交通速度和車流量。	\$1,976,187.18
安全駕駛計劃 ²	本項目旨在研發流動應用程式及駕駛數據分析系統，收集司機的駕駛數據和分析其駕駛行為。	\$1,162,850.00
小巴起動安全檢測系統研發 ²	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
吊臂位置監測系統研發 ²	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
物聯網和強化學習技術下的智能交通控制 ¹	本項目旨在建立一套交通燈號調節算法；在微觀模擬系統上開發虛擬測試平台；以及在香港選定的真實場景中驗證該虛擬測試平台，並與現有的交通控制系統比較。	\$1,682,512.30
基於多源數據及人工智能的空置泊車位預測理論研究及應用 ¹	本項目旨在建立一套路旁及停車場短期空置泊車位的預測理論模型，並透過網頁及流動應用程式向市民發放資訊。	\$985,034.47

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
提升香港交通競爭力和道路安全的進階流動車聯網應用 ²	本項目旨在探索如何在香港應用流動車聯網(C-V2X)技術和開放式C-V2X系統，包括進階C-V2X用例，以及建議適用於香港應用C-V2X技術的規範和參考設計。	\$16,134,684.00
基於三維地理空間模型的模擬駕駛道路安全評估方法 ¹	本項目旨在建立一個三維地理模型，用作模擬駕駛的安全評估，並透過循證決策支援工具，以識別易生意外的地點，及建議可提升道路安全的措施。	\$1,456,137.92
開發智能交通執法機械人 ²	本項目旨在利用人工智能及視頻分析技術偵測特定交通違例事項，例如違例泊車、非法進入黃色方格路口、在限制區內裝卸貨物等，以協助執法。	\$4,008,189.00
香港電車先進智能運輸管理系統及人工智能優化項目 ²	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升駕駛安全。	\$2,597,760.50
的士安全駕駛大數據智能系統 ²	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
自適應交通控制系統研發—動態路口交通燈控制及優化軟件系統(DISCO) ¹	本項目將會擴展DISCO系統原型到普遍交通情景，利用平行運算、人工智能、機器學習等方法提升運算速度，透過分布算法和雲端計算使訊號控制應用擴展到網絡規模，及建立一套軟件在環系統與微觀模擬系統連接以作核對。本項目亦會連接DISCO軟件與本港的真實交通控	\$7,982,521.45

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
	制系統作核對，及建立DISCO與雲端檢測器數據庫平台連接，將交通數據輸入DISCO以校對模型及計算最佳訊號。	
雙移動場景的智能塞車預警視頻系統 ²	本項目旨在建立一個可用於移動場景的視覺人工智慧演算法，並將其應用於移動攝像鏡頭以偵測及預測交通堵塞的情況。此項目亦會建立一套事故管理系統及一套用戶管理系統，以管理及應對移動攝像機檢測到的場景。	\$4,431,350.00
在探測器故障時運用深度學習預測行車速度和交通流量 ¹	本項目旨在開發一個深度學習模型，應用於部分探測器發生故障時仍能預測未來一小時內的車速和流量。該模型也可於離線應用時填補缺少的數據。	\$1,300,075.00
人工智能主導的無障礙智慧出行平台 – 抱抱出行 ²	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約車流動應用程式，以協助長者及殘疾人士預約無障礙交通工具，當中包括可供輪椅上落的的士、福祉車和復康巴士等。	\$3,387,108.00
5G自動駕駛於住宅園區的服務試點項目 ²	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。	\$19,730,872.00
研究以駕駛者行為及心理狀況變化為基礎的實時數據驅動智能自動化的可持續交通系統 ¹	本項目旨在通過智能自動化技術識別駕駛者心理狀況的不穩定性，從而開發在線數據驅動的冒險行為預測機制。	\$4,990,230.13

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
研究利用人工智能分析熱能圖像和影像中行人動作和異常情況 ¹	本項目旨在利用人工智能和深度學習技術，研究如何利用熱能圖像和影像分析行人的姿勢、動作、速度和異常情況，以提升道路安全。研究亦會探究利用行人動作姿勢，判斷是否長者和殘疾人士，以延長行人閃動「綠色人像燈」時間，方便相關人士橫過馬路及提升道路安全。	\$5,161,200.00
香港橋面效率和安全性的智能評估 ²	本項目旨在開發一套多層檢查方法，探測混凝土橋面的表面及地下缺陷。此項目並會開發一套使用無損評估技術建立的橋面智能效率評估模型，以提升道路安全。	\$8,099,657.00
基於無線信道狀態資訊學習的公共運輸車輛載客量統計系統 ¹	本項目旨在透過無線信道狀態資訊(CSI)深度學習，研發一套高效率及可靠的公共運輸車輛載客量統計系統。	\$1,349,416.67
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 ²	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
開發一套輔以擴充實境的平視顯示器的駕駛策略推薦機制 ¹	本項目旨在開發一套運用擴充實境技術的平視顯示器機制，透過視覺推理技術，識別駕駛場景以推薦駕駛策略。	\$1,315,127.35
運用車聯網技術及動態交通、電網和能源資訊，研發零排放自動駕駛電動汽車的智能充電系統 ¹	本項目旨在建立一個智能充電能源管理系統，用以推薦電動車輛充電的地點、時間、和充電模式，以減少尋找充電設施的車程。	\$2,205,792.00
開發一個優化營運及管理電召的士服務的模擬平台及人工智能演算法 ¹	本項目旨在開發一個模擬平台及人工智能演算法，讓電召的士服務供應商在推行不同範疇的新營商策略前(如乘客與的士匹配及的士重新定位等)，進行模擬測試，以便利供應商作策略規劃。	\$2,898,917.72

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
貨櫃車智能駕駛訓練及評核系統 ²	本項目旨在開發一個使用延展實境技術的模擬系統，為貨櫃車駕駛學員提供與實際駕駛環境相似的駕駛訓練，並輔以一套循證駕駛表現評核系統，以便利個人化培訓的設計。	\$12,042,800.00
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 ²	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
虛擬實境駕駛訓練系統 ²	本項目旨在研究在駕駛訓練及模擬駕駛考試中採用虛擬實境技術。項目團隊亦會研究應用實時模擬及虛擬實境技術，在訓練中加入在傳統駕駛練習中難以安排或遇到的情境，提升駕駛學習體驗。	\$3,820,680.00
聯網自動駕駛的智慧交通路旁基礎設施研究 ²	本項目旨在探討在透過支援流動車聯網技術驅動和路旁基礎設施的情況下建立聯網自動駕駛系統。	\$10,444,300.00
電腦視覺技術驅動智慧單車流量估算 ¹	本項目旨在研發一套由先進技術和工程方法驅動的智慧單車流量估算方案，使用的技術包括傳感科技、電腦視覺、數據驅動演算法及交通工程技術。	\$7,991,014.43
開發先進智能材料防撞柱以提升道路安全 ²	本項目旨在透過運用新穎結構的智能防護物料研發三種適用於不同類別及車速的車輛的交通防撞柱。	\$17,925,946.31
基於遙感技術進行偵測車輛及車輛里程估算 ¹	本項目會利用衛星遙感技術監測車輛流量，並會建立深度學習模型以提供更全面的車輛里程估算。	\$7,187,757.60
智能人機配合駕駛系統設計 ¹	本項目旨在開發一套人機配合駕駛系統以提升駕駛安全。系統並會監測司機駕駛狀況及實時估算駕駛風險。	\$2,652,156.53
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 ²	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	\$1,514,000.00

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
	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多地使用公共交通工具，以提高道路使用效率。	
基於駕駛風格的自適應虛擬實境訓練平台：培養自動駕駛中駕駛者安全行車習慣 ¹	本項目旨在設計及開發一套基於虛擬實境的培訓平台，為不同駕駛風格的司機提供個人化訓練，以改善司機在第二及第三級別自動駕駛(即人機共駕)下的駕駛習慣。	\$1,774,381.00
智慧小巴2.0 ²	本項目旨在開發三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。	\$1,183,205.97
開發一套優化新能源巴士規劃及調度的軟件 ¹	本項目旨在開發一套軟件，優化在不同路線使用新能源巴士的計劃及調度。	\$1,713,771.19
開發一套個人化的聯網先進駕駛輔助系統 ¹	本項目旨在開發一套個人化的聯網先進駕駛輔助系統，涵蓋個別駕駛者的駕駛習慣和附近其他車輛的移動路徑預測，從而透過提供預測性警示及駕駛建議，以改善駕駛安全。	\$4,057,220.83
開發新一代交通事故風險管理解決方案(ARM) ²	本項目旨在研發一套交通事故風險管理解決方案(ARM)，包括新一代高級駕駛輔助系統(ADAS)、電子數據記錄系統(EDRS)、超速警報系統(OAS)、警報按鈕系統(ABS)、車輛故障預測系統(PMS)及駕駛行為和車隊管理監測系統(DBMS)，以改善駕駛安全。	\$13,440,750.00
提升交通智慧及出行安全的智能運輸數據系統 ¹	本項目旨在開發一個智能的運輸數據系統，以實現更智能的交通和更安全的出行。該系統將利用人工智能物聯網(AIoT)和地理空間人工智能(GeoAI)技術，實時計算及分析道路和交通狀況。	\$7,629,654.94

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
自動駕駛巴士於公共道路上運行的試點項目 ²	本項目旨在開發香港首輛於公共道路上運行的無人駕駛自動穿梭巴士(AIBus)。項目將以西九文化區作為試驗平台，當中包括進行車聯網(V2X) 解決方案的研發。該項目將構建並促進AIBus、建築物、道路基礎設施、訪客和道路使用者之間的信息連繫。同時，該項目將為香港未來在公共道路採用自動駕駛技術提供實用數據。	\$19,998,500.00
智能的士雲咪錶營運、統計及數據分析系統 ²	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。項目亦研發智能計程錶，使用空中下載(OTA)技術自動更新的士收費，免除手動調較。司機數據庫和行車記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
安全及高效運輸組裝合成建築模塊的智慧規劃平台 ²	本項目旨在研發一個組裝合成建築模塊運輸智慧規劃平台，該平台將提供智能三維掃描路徑分析、路徑選擇和交通影響評估構成的三大核心技術，實現於本港進行安全和高效的組裝合成建築模塊運輸。	\$19,326,900.00
專綫網聯自動駕駛巴士 ²	項目將設計專綫網聯自動駕駛巴士，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
設計基於交通狀況數據對司機情緒預測的導航系統 ¹	項目旨在開發一套具有情感關懷的創新導航系統，採用機器學習技術模擬交通環境，分析其對司機情緒的影響，並應用路線規劃算法，選擇既能提高駕駛效率又能照顧司機情緒的適合路線，從而提升駕駛安全。	\$2,742,898.70

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
多種模式的超本地化物流系統 ²	本項目旨在透過研究新型物流模式，對歷史配送訂單數據進行大數據分析，以確定高密度派送地點，並有效結合步行者和車輛完成運輸流程。項目旨在減少車輛的使用，提高派送效率，並降低道路整體使用量。	\$3,916,070.00
具交通流量感知的貨車隊列技術及其對道路網絡的作用 ¹	本項目將為香港的物流公司提供具交通流量感知的貨車隊列協調解決方案，設計相關算法使貨車隊列協調者能根據交通擠塞情況安排貨車隊列，並使用SUMO模擬器研究協調貨車隊列對屯門公路的交通影響。	\$1,741,655.16
基於數字孿生的大跨橋樑健康監測 ²	本項目旨在開發一個基於數字孿生技術的長跨度橋樑健康監測平台，並以青馬大橋為應用案例，作研發橋樑交通自動監測系統、橋樑疲勞損傷評估和預測系統、車輛護欄碰撞監測系統以及強風下車輛安全評估系統。監測平台將結合橋樑監測傳感器、人工智能技術、有限元分析和橋樑信息模型，以提升道路網絡及路面使用效率，提升駕駛安全。	\$13,404,400.00
開發一套結合人工智能及位置服務的輔助導航及防撞系統 ¹	本項目旨在研發一套適用於城市環境的低成本高精度協同定位方案。該方案將包括開發一套算法以解決因為樓宇遮擋及反射而引起的衛星定位偏移問題，同時將研發防撞預警應用程序，用於發出早期警示並進行緊急干預，從而減少視覺盲區內的碰撞風險。	\$6,697,542.56
管理城市泊位的區塊鏈信息物理系統 ¹	項目將利用Web 3.0和區塊鏈技術，建立駕駛者的去中心化身份，實現停車場的智能出入控制，並開發時空聚集性	\$3,953,542.31

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
	分析系統，利用人工智能(AI)評估車位的供應與需求情況。	
基於空天地多傳感器信號構建香港高清地圖的人工智能模型 ¹	本項目旨在研發一套基於空天地多模態傳感器信號生成香港高清晰度地圖和半高清地圖的創新人工智能模型，以提供更精確的道路屬性及提升路面使用效率和輔助及自動駕駛車輛的安全性。	\$7,186,008.45

註1：純研究項目

註2：研究和應用項目

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0598)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

於規劃及發展事宜的衡量服務表現準則中，分別有處理公共運輸營辦商的遠期計劃及處理巴士服務重組計劃，可否告知本會：

1. 預計這財政年度內重組298條巴士路線，共影響多少市民；
2. 有否檢討巴士服務重組的成效；如有，已完成有關檢討的地區及檢討結果為何；如否，當局如何得悉巴士服務重組的成效；及
3. 公共運輸營辦商的遠期計劃細節為何，有否初期計劃。

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

專營巴士公司^(註一)每年都須向運輸署呈交未來5年的遠期計劃。遠期計劃的內容涵蓋一系列營運事宜，包括購置和更換車輛的計劃、提供和配備巴士廠的計劃、車輛維修和檢修的計劃等方面，而當中的主要部分為巴士路線計劃的建議。運輸署會檢視各區的專營巴士路線服務水平及乘客需求情況，規劃改善及重整專營巴士服務，並就未來一年的巴士路線計劃諮詢地區意見。

在2024-25年度的巴士路線計劃中，運輸署與專營巴士公司共計劃提出約100個改善服務及重組服務項目，並已在2024年3月開始陸續諮詢各區區議會。連同已落實待推行的巴士路線計劃項目，運輸署預計在2024-25年度將實施298個巴士服務重組項目。

重組巴士路線的目的，是配合乘客出行的最新情況，把資源更有效地投放在需求較高的巴士服務或開辦新的巴士路線，提升專營巴士網絡的效率及

巴士服務的可持續性，整體而言令乘客受惠。重組的巴士路線，主要是由於人口變遷、新交通基建啓用、與其他公共交通服務重疊等原因，出現乘客需求大幅下降的情況。一般而言，原有巴士路線的乘客大多可使用合理的替代服務，包括現有的其他公共交通服務或轉乘服務。沒有合理替代服務而受明顯影響的乘客不多。

在實施巴士服務重組項目後，運輸署會透過各種渠道，包括審核專營巴士公司提交的營運報表、定期進行調查，以檢視重組計劃的成效。另外，運輸署也會在日常的工作中密切監察專營巴士的服務的水平和乘客需求，並在處理乘客及地區代表的投訴和建議時審視服務狀況，按需要與專營巴士公司研究調整服務，以配合乘客的需求。

除專營巴士服務之外，專營渡輪服務營辦商^(註二)亦須每年按照其專營權條款，向運輸署提交未來5年的長遠計劃，例如渡輪航線的建議服務調整、財務狀況預測，及渡輪服務或碼頭設施的改善建議等。運輸署會按既定程序審視有關長遠計劃，並會繼續與專營渡輪營辦商保持緊密聯繫，協助其推展提升渡輪服務的建議(例如提升碼頭配套設施及引入更多電子支付方式等)。

港鐵公司亦須每年向運輸署提交一份在西北鐵路服務範圍內的西北鐵路及港鐵巴士服務的5年經營計劃。經營計劃內容包括在西北鐵路服務範圍內的西北鐵路及其巴士服務路線發展，例如建議新的行走路線、服務班次，以及車輛購置和更換計劃等。此外，港鐵公司會在經營計劃內建議更新或增設車站設施，例如改善輕鐵站過路處的安全設施，以提升乘車體驗。

(註一) 現時有4間專營巴士公司，包括九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、城巴有限公司及新大嶼山巴士(1973)有限公司。

(註二) 現時有1個專營渡輪服務營辦商，即天星小輪有限公司。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0605)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

於非經營帳目「機器、車輛及設備」一欄，包括：在政府收費隧道及青沙管制區 設置不停車繳費系統。可否告知本會：

- 1.針對現行道路建設需要，有否全面考慮借助電子道路系統調控道路汽車使用流量，減少塞車狀況；及
- 2.會否因應落實電子道路管理系統後，道路的實際汽車流量情況，重新檢視建設新道路或幹道的必要性和緩急次序。

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

- 1.及2. 作為智慧出行的主要措施之一，我們在政府收費隧道及青沙管制區設置不停車繳費系統，有關係統容許駕駛者透過繳費貼繳付隧道費，無須於收費亭停車或排隊付款，省時方便。此外，我們現正進行的《交通運輸策略性研究》亦建議利用科技更有效地進行交通管理，例如引入智慧公路管理系統的概念。構思中的智慧公路管理系統，將利用科技充分善用有限的道路資源，並提升主要幹道處理和分流車輛流量的能力，從而使交通流動更加順暢。智慧公路管理系統可以提供實時交通流量數據和道路使用情況，這些數據可以用於交通管理，讓駕駛人士可以根據實時路況作出適當的行程規劃，提高運輸效率和改善道路使用的體驗。

我們會在目前規劃中的主要幹道項目考慮適當地引入智慧公路管理系統的設計，盡量使用最少額外土地及建造成本，靈活地提升道路的運載效率，配合未來運輸發展需求。至於現有主要幹道，我們

會把握將來更換交通管制及監察系統的契機，加入適合的智慧公路元素。視乎智慧公路管理系統的發展步伐，當其技術成熟並廣泛應用時，我們可以更準確地了解道路的負載情況和瓶頸路段，從而讓我們能更周詳地考慮建設新道路或幹道的必要性和緩急次序。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0534)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

過往有團體反映現時高鐵對支援殘疾人士的服務有改善空間，例如車廂的輪椅停泊空間不足、未有乘車優惠等。就此，當局可否告知本會，能否會考慮就提升高鐵無障礙服務與國內當局及港鐵交流，以提升殘疾人士無障礙跨境出行的便捷度？

提問人：林素蔚議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

政府的政策是提供無障礙和暢通易達的公共運輸系統，方便殘疾人士無障礙地使用公共交通工具，讓殘疾人士參與和融入社會。運輸署一直與香港鐵路有限公司(港鐵公司)緊密合作，改善殘疾人士的服務和設施。港鐵公司已為廣深港高速鐵路(高鐵)香港段提供一系列的無障礙服務和設施，當中的主要措施包括：

- (a) 高鐵西九龍站的部分主要出口設有無障礙通道，而站內已裝設64部升降機，連接車站各樓層和地面，方便殘疾人士及其他有需要的人士進出車站及使用各項設施；
- (b) 高鐵西九龍站於B1層大堂設有無障礙售票櫃位，其設計方便輪椅使用者使用，並裝有環線感應系統，方便聽障乘客辦理票務或其他查詢。同時，B1層大堂設有優先通道方便有需要乘客完成實名制驗證和檢票，以及保安及行李檢查。為配合輪椅使用者的乘車需要，輪椅使用者在高鐵西九龍站乘車時，其自用的輪椅，包括摺疊式或電動輪椅，都不會被當作行李處理；以及

- (c) 由港鐵公司營運的港鐵動感號於第七卡車廂設有輪椅使用者空間及無障礙洗手間，以照顧行動不便人士的需要。若有多於兩位輪椅使用者需要乘坐同一班列車，職員亦會因應列車空間盡量作出安排，照顧乘客需要。其他由內地高鐵營運商營運的列車則因應列車型號而有不同配置。

政府亦知悉港鐵公司會定期與殘疾人士團體溝通，了解殘疾人士對站內設施或服務的需要，務求持續提升鐵路服務(包括高鐵在內)的無障礙服務。

另一方面，高鐵香港段屬跨境鐵路，由內地及香港營運商(即港鐵公司)共同營運，故港鐵公司營運高鐵時亦需要配合內地相關的政策及法規。港鐵公司作為高鐵香港段的港方營運商，會繼續與內地鐵路單位積極溝通及緊密協作，按高鐵的營運情況及乘客需求，持續優化各項營運安排和設施，為乘客帶來更便捷的體驗。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0535)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

近年，透過「港珠澳大橋港車不上不設配額」等計劃，本地居民與大灣區地區的交流進一步加強。然而，現時各類可接載輪椅人士的無障礙車輛，缺乏足夠的跨境配套及支援，令本港廣大輪椅使用者(當中包括不少長者)難以便捷往來國內進行醫療、安老、探親或出遊活動。就此，當局可否告知本會：現時政府有何資源配套及計劃，以讓有需要的殘疾人士，使用各類交通(包括公共交通，或陸路無障礙/復康車輛)往返內地？

提問人：林素蔚議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

政府的政策是提供無障礙和暢通易達的公共運輸系統，方便殘疾人士參與和融入社會。運輸署一直與公共運輸營辦商緊密合作，改善殘疾人士和長者設施。

現時，所有服務陸路口岸的專營巴士及口岸穿梭巴士(即皇巴^{註1}及金巴^{註2})均以可接載輪椅使用者的低地台巴士營運，並在車上配置有停泊輪椅的位置。而所有鐵路車站均設無障礙設施，方便有需要的殘疾人士(包括輪椅使用者)使用鐵路前往鐵路口岸。此外，輪椅使用者亦可透過電召服務，預約可載乘輪椅的無障礙的士及復康巴士往返包括深圳灣口岸、落馬洲支線管制站、落馬洲管制站、香園圍管制站及港珠澳大橋香港口岸等。

註1：落馬洲－皇崗過境穿梭巴士

註2：港珠澳大橋穿梭巴士

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1493)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

「港車北上」計劃於2023年7月1日起開始實施，現時每日接受的申請數量上限為300個，隨著香港與大灣區的聯繫越來越緊密，當局計劃在港珠澳大橋香港口岸設自動化停車場，為「粵車南下」計劃作準備，為就此請問：

- 1.自「港車北上」計劃實施以來，每輪申請宗數有多少？抽籤的平均處理時間為多少？是否考慮簡化申請流程以縮短申請時間？若會，詳情為何；若否，原因為何？
- 2.自「港車北上」自實施以來部門額外增加及未來的人手開支分別為何？若撤銷每日接受申請數目上限，部門能否應付？若能，可應付的數量上限為多少？若否，原因為何？

提問人：劉國勳議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

自「港車北上」於2023年7月實施以來，我們一直密切留意實施情況，適時推行優化措施為申請人提供更佳便利及出行體驗。現時，運輸署收到「港車北上」的網上申請後，約需兩個工作天核對申請人提交的資料和證明文件及作初步審批，然後轉交內地部門作進一步審批，並按需要與內地部門及／或申請人跟進個別申請。待收到內地部門的審批結果後，運輸署會在下一個工作天郵寄「封閉道路通行許可證」予申請人。

有關「港車北上」每輪抽籤中籤人數載於附件。截至今年2月29日，運輸署共進行了21輪抽籤，提供約70 000個抽籤配額供有意申請者參加抽籤。接受申請數目方面，由開放申請後首星期每個工作天接受200個申請，已增加至現時每個工作天接受300個申請，足夠應付需求。此外，為了善用申請名額，

運輸署設有遞補機制，將未有按獲分配的申請時間內遞交申請的申請者名額，撥入再下一輪的申請名額當中，以期充分利用每次的申請名額。因此，自第12輪抽籤起，所有登記抽籤的申請人均獲發配額提交申請。

「港車北上」的工作主要由運輸署現有人員執行，其開支已納入運輸署的整體撥款及編制內，並沒有分項數字。為提升處理申請的能力及效率，在2023-24年度，本署共開設15個外判人員職位，相關薪酬預算開支約為185萬元。在2024-25年度，預計所需外判人手及薪酬開支與2023-24年度相若。

兩地政府會繼續密切留意「港車北上」的運作情況及與相關部門保持聯絡，適時檢視及優化「港車北上」的安排。

「港車北上」每輪抽籤中籤人數

抽籤	日期	登記抽籤人數	中籤人數
第1輪	2023年5月29至30日	17 261	1 600
第2輪	2023年6月5至8日	13 476	2 700
第3輪	2023年6月19至22日	11 319	3 442
第4輪	2023年7月3至6日	10 523	3 557
第5輪	2023年7月17至20日	8 576	3 533
第6輪	2023年7月31日至8月3日	7 401	3 680
第7輪	2023年8月14至17日	7 387	3 571
第8輪	2023年8月28至31日	6 087	3 618
第9輪	2023年9月11至14日	4 834	3 728
第10輪	2023年9月25至28日	4 215	3 495
第11輪	2023年10月9至12日	3 527	3 452
第12輪	2023年10月23至26日	3 784	3 784
第13輪	2023年11月6至9日	3 871	3 871
第14輪	2023年11月20至23日	3 924	3 924
第15輪	2023年12月4至7日	4 068	4 068
第16輪	2023年12月18至21日	3 641	3 641
第17輪	2024年1月1至4日	4 000	4 000
第18輪	2024年1月15至18日	4 012	4 012
第19輪	2024年1月29日至2月1日	3 095	3 095
第20輪	2024年2月12至15日	2 449	2 449
第21輪	2024年2月26至29日	4 592	4 592

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1926)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局表示將會繼續監察 3 條過海隧道在實施不同時段不同收費後的交通情況，並決定如何推展中環電子道路收費先導計劃。就此，當局可否告知本會：

1. 按時段列出現時3 條過海隧道每日的使用量以及其原本使用設計流量為何；
2. 在實施不同時段不同收費後，當局所節省的人手編制及日常開支為何；及
3. 有關中環電子道路收費先導計劃的實施進度為何？

提問人：李鎮強議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

1. 政府於2023年12月17日起在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」。實施「分時段收費」後，3條過海隧道的平日車流量載列於**附表**。

西隧、紅隧和東隧的設計容車量（每小時，單向）分別為4 200、2 600和2 600架次。

2. 有關實施「分時段收費」的工作主要由運輸署現有人員執行，屬於整體職務，故涉及的開支及人手沒有詳細分項。
3. 「分時段收費」是一個新的收費安排，實施至今只有約3個月，過海交通情況未必穩定。駕駛者仍需要時間調整出行習慣，包括路線選擇、出行時間、出行模式等。運輸署須持續觀察過海交通，以及其對港島北各區（包括中環）的交通影響，現階段未有整全的數據為「分時段收費」

實施後對中環交通的影響作出穩妥的評估。政府必須小心評估計劃對交通及社會所帶來的影響，需要考慮實施「分時段收費」對地區交通所產生的變化、計劃對道路使用者和區內居民的影響，乃至當前社會整體的經濟情況，因此，在中環及其鄰近地區實施電子道路收費未有落實時間表。

3條過海隧道平日平均車流量(雙向)(架次)¹

		西隧			紅隧			東隧		
		電單車 ⁵ 及私家車	的士	其他 商用車	電單車 ⁵ 及私家車	的士	其他 商用車	電單車 ⁵ 及私家車	的士	其他 商用車
分時段收 費實施後 ²	繁忙時段 ³	20 200	8 100	10 500	21 300	3 200	6 700	19 200	4 200	6 000
	繁忙時段 以外時間 ⁴	31 900	15 200	14 900	36 000	13 800	13 900	25 800	9 500	9 600

註：

1. 有關車流量並未計及於繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
2. 即 2024 年 2 月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）
3. 「繁忙時段」指平日 07:30 至 10:30 及 16:30 至 19:30（共 6 小時）
4. 「繁忙時段以外時間」指平日 00:00 至 07:30、10:30 至 16:30 及 19:30 至 24:00（共 18 小時）
5. 「電單車」包括機動三輪車

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2537)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

繼2022年為期半年的電動可移動工具先導試驗，運輸署與「樂區踩」合作，在去年三月再次於白石角推出為期一年的共享電動可移動工具試驗計劃（計劃）。就此，政府可否告知本會：

- (一) 「樂區踩」提供的共享電動輔助單車數目；
- (二) 已獲於計劃試驗期限及指定範圍內使用的許可證的共享電動輔助單車數目；
- (三) 已登記計劃的參加者數目；
- (四) 計劃的相關修訂預算開支；
- (五) 計劃下的車速限制；及
- (六) 計劃至今接獲的投訴和意外數目和詳情？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

- (一)至(三) 運輸署在2023年3月在白石角單車徑進行共享「電動可移動工具」的試驗計劃，旨在了解有關營運模式若將來在香港實施時的安排，以及市民對共享使用「電動可移動工具」的接受程度。當中運輸署為21輛共享電動輔助單車發出「車輛行駛許可證」以准許於試驗計劃內的指定範圍使用，參加者數目約為180人。
- (四) 電動輔助單車由承辦商提供。而運輸署在試驗計劃的相關開支(包括宣傳、小冊子、宣傳大使等)約為14萬元。

- (五) 電動輔助單車的車速限制為每小時25公里，超過每小時25公里後有關單車的電動馬達不再提供動力輔助。
- (六) 運輸署在白石角單車徑推行共享電動輔助單車的試驗計劃現已完結。試驗計劃運作大致順暢，運輸署在試驗計劃期間沒有接獲投訴，亦沒有意外事故發生。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2538)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

今年1月31日，全港首個容許對角通行的十字路口試驗計劃於沙田沙角街與逸泰街路口開放使用。就此，政府可否告知本：

(一) 試驗計劃所涉及的開支，包括但不限於劃上對角的行人過路黃色條紋並加裝交通燈等的開支；

(二) 試驗計劃的試驗期長度；

(三) 試驗計劃的十字路口原本的行人過路處間的距離；

(四) 試驗計劃新設的對角行人過路處的距離；及

(五) 是否有計劃把沙田沙角街與逸泰街的對角路口打造成如日本東京澀谷站前的十字路口般的著名地標；如有，詳情為何；如否，原因為何？

(六) 是否有計劃在田心村及隆亨邨對出路口試行斜角行人過路處；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

(一) 在沙角街與逸泰街交界處(試驗路口)進行的對角行人過路處試驗計劃所涉及的開支約為45萬元；

(二) 運輸署會觀察試驗路口的運作情況約6至9個月，考慮行人及駕駛者對設施的意見，檢討對角行人過路處的成效；

- (三) 行人使用原本的行人過路處，從路口其中一端步行到對角一端的距離平均約為35米；
- (四) 行人使用試驗路口的對角行人過路處橫過路口的步行距離約為22米；以及
- (五) 及 (六) 對角行人過路處試驗計劃讓行人可通過對角行人過路處以較短距離和時間步行至對角路口。除上述試驗路口外，運輸署亦計劃在2024年年中在尖沙咀加拿分道與加連威老道交界推行相同試驗計劃。

運輸署會研究沙田及尖沙咀兩個試點的結果，檢討成效，再考慮未來路向。運輸署現時未有計劃在田心村及隆亨邨對出路口試行對角行人過路處。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2543)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署近年在本港規劃和落實多個私家車自動泊車系統項目。就此，政府可否告知本會：

(一) 過去3年以及未來規劃中，政府推展自動泊車系統的項目、其自動泊車系統類型、開始建造工程日期、自動泊車系統啟用日期、泊車位總數，以及各個項目的預算或實際開支；

(二) 各自動泊車系統項目現時泊車位各自的每月泊車費，以及平均泊車所需時間；

(三) 2023-24年度，當局委聘顧問公司就自動泊車系統項目提供技術意見的修訂預算開支為何，以及其提供的技術意見的詳情；及

(四) 2024-25年度是否會就自動泊車系統項目委聘顧問公司；如是，預算開支為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

(一) 運輸署一直留意世界各地應用自動泊車系統的最新發展。目前私家車自動泊車系統的技術已相當成熟，運輸署已於2020年起在本港開展落實設有自動泊車系統的公眾停車場項目，並積極在合適的短期租約停車場推行自動泊車系統。目前已有短期租約停車場的自動泊車系統投入運作，而已獲立法會批准撥款並設有自動泊車系統的工務工程項目，預計於2025年開始投入服務。現時各個自動泊車系統項目的資料載於附件。

- (二) 已啟用的自動泊車系統項目包括荃灣海盛路和大埔白石角的短期租約停車場，分別提供245個和250個泊車位(包括傳統泊車位和自動泊車系統泊車位)。根據停車場營辦商提供的資料，荃灣海盛路自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為2,900至3,200元；大埔白石角自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為3,600元至4,400元，視乎泊車位位於哪一樓層而定。自動泊車系統的平均泊車所需時間約為2至3分鐘。
- (三) 運輸署於2023-24年度委聘顧問公司就推行自動泊車系統項目提供技術意見的修訂預算為70萬元。上述技術意見包括為自動泊車系統項目的前期可行性研究、在規劃及設計過程中提供的專業意見。
- (四) 運輸署於2024-25年度委聘顧問公司就推行自動泊車系統項目提供技術意見的預算開支為120萬元。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數 (包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
A. 短期租約停車場的自動泊車系統					
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	由短期租約營辦商支付
大埔白石角短期租約用地	拼圖型	2021年12月	2022年12月 (已啟用)	250	由短期租約營辦商支付
深水埗欽州街與通州街交界短期租約用地	拼圖型	2023年2月	2024年 (預計)	約 210	由短期租約營辦商支付
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023年7月	2024年 (預計)	約 200	由短期租約營辦商支付
B. 工務工程項目的自動泊車系統					
將軍澳第67區政府聯用辦公大樓	拼圖型	2020年9月	2025年 (預計)	約 380	52.284 億元 ¹ (按付款當日價格計算)
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	立體型	2022年5月	2026年 (預計)	約 300	16.050 億元 ² (按付款當日價格計算)
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023年8月	2026年 (預計)	約 200	7.779 億元 ³ (按付款當日價格計算)
馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程	拼圖型	有待確定*		約 350	有待確定*

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數 (包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	有待確定#		約 450	有待確定#
海庭道聯用綜合大樓	拼圖型	有待確定#		約 170	有待確定#

註1：此數字為2020年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註2：此數字為2022年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註3：此數字為2023年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

*政府已就馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程項目於2024年2月徵詢民政及文化體育事務委員會的意見，並計劃在立法會財務委員會批准撥款後展開擬議工程，目標約在 4 年半內完成，實際建造日期、啟用日期及預算開支有待確定。

#政府預計於本年內徵求立法會批准撥款，由於項目處於規劃或設計階段，實際建造日期及預算開支有待確定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2551)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府數年前推出流動應用程式「入錶易」，讓市民可遙距補購最多兩段最長泊車時間的泊車費，並提供空置泊車位的實時資訊。就此，政府可否告知本會：

(一) 過去三年，「入錶易」每年的下載次數、使用「入錶易」交易數目，以及「入錶易」交易所佔比例；

(二) 過去三年，發生「入錶易」服務受影響事故的次數；各次事故發生的日期、服務修復所需的時間，以及事故發生的原因；

(三) 未來有何措施提升「入錶易」的易用程度；及

(四) 過去三個年度，停車收費錶系統的經常開支的數目為何；以及是否打算分別記錄個停車收費錶系統中「入錶易」的維修費用；如是，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

(一) 配合新一代停車收費錶系統於2021年1月投入服務，運輸署推出流動應用程式「入錶易」，提供空置泊車位的實時資訊，同時讓市民遙距補購最多累計兩段「最長泊車時間」的泊車費。過去三年，「入錶易」的下載人次、交易數目及交易所佔比例的數字表列如下：

	2021年	2022年	2023年
累計下載人次 ^註	約 400 000	約 610 000	約 760 000
截至年底的交易數目(千宗)	約 18 000	約 46 480	約 54 460
使用「入錶易」交易所佔比例	38%	48%	56%

註：只計算首次下載「入錶易」的用戶。

- (二) 及 (三) 2021至2022年期間，「入錶易」系統曾發生四次因流動網絡信號傳輸或短暫系統故障而影響服務的事故。故障大多在當天修復，而停車收費錶系統期間仍可透過現場停車收費錶的付款設備(例如八達通或信用卡讀卡器)為駕駛者提供服務。運輸署已聯同機電工程署及停車收費錶承辦商完成一系列系統升級工程，並調配額外的後端資源，令系統的可靠度得以持續改善。2023年，「入錶易」服務並沒有發生系統事故。

運輸署會繼續密切監察收費錶系統表現，亦會透過不同渠道(例如社交媒體、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，研究加入最新的電子支付工具的可行性，以進一步提升系統表現和用戶體驗。

- (四) 過去3個財政年度，停車收費錶系統(包括「入錶易」的維修費用)在每個年度的經常開支如下：

	2020-21年度	2021-22年度	2022-23年度
經常開支(萬元)	3,009	3,652	4,661

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2559)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署去年二月在全港設立三十四個「易通行」諮詢站，並在去年七月加入更多位於民政諮詢中心的諮詢站，而今年一月底則關閉了二十五個設於港鐵站的諮詢站。就此，政府可否告知本會，去年二月至今：

- (一) 去年二月至今，當局在全港前後開設了多少個「易通行」諮詢站，以及各個諮詢站的開始及停止服務日期；
- (二) 當局開設多個「易通行」諮詢站的修訂預算開支或預算開支，以及其中各主要分項的開支；及
- (三) 是否有所記錄，各個「易通行」諮詢站總共處理了多少個協助車主申請「易通行」服務的個案，包括但不限於完成申請車輛貼、開立「易通行」戶口、連結車輛至戶口、設定繳費方式，以及更新他們現時在運輸署登記的電子聯絡方式；如是，詳情為何；如否，如何評估「易通行」諮詢站的成效？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

- (一) 「易通行」不停車繳費服務已於2023年先後在7條政府收費隧道及青沙管制區（即尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道）順利實施。

為了協助車主申請車輛貼、開立「易通行」戶口及設定繳費方式、設定電子通知方式，以及協助作網上補繳隧道費等，運輸署早前透過公開招標委聘服務承辦商，自2023年2月24日起在全港25個指定港鐵站及9個民政諮詢中心設立「易通行」諮詢站。

港鐵「易通行」諮詢站包括西營盤、灣仔、筲箕灣、黃竹坑、北角、黃大仙、啟德、牛頭角、南昌、紅磡、九龍、太子、九龍塘、何文

田、朗屏、上水、烏溪沙、大圍、荃灣西、兆康、大埔墟、東涌、青衣、葵芳及調景嶺站。其後因應服務調整，位於啟德、紅磡、九龍及大圍站的諮詢站於2023年5月8日起停止運作。運輸署於2024年1月公布，鑑於所有政府收費隧道及青沙管制區已順利實施「易通行」，加上超過九成車輛已獲發車輛貼及開立「易通行」戶口，所有「易通行」港鐵諮詢站已於2024年2月1日起終止服務。

民政諮詢中心的「易通行」諮詢站分別設於西貢、北區、大埔、沙田、離島(東涌)、屯門、元朗、葵青區的民政諮詢中心及荃灣多用途活動室(由2023年5月5日起更改至荃灣民政諮詢中心)。該9個民政諮詢中心諮詢站自2023年2月24日起提供服務。其後，運輸署由2023年7月17日起，將民政諮詢中心的諮詢站服務伸延至港島及九龍，並相應調整諮詢站地點，於中西區、東區、南區、油尖旺、觀塘及九龍城區的民政諮詢中心內新增「易通行」諮詢站，並保留了3個分別位於北區、沙田及元朗的新界諮詢站。所有設於民政諮詢中心的「易通行」諮詢站已於2023年11月1日起終止服務。

- (二) 運輸署用於「易通行」諮詢站的開支約為2,200萬元，當中港鐵諮詢站的開支約為2,000萬元，而民政諮詢中心諮詢站的開支則約為200萬元。
- (三) 「易通行」諮詢站有效協助車主申請使用「易通行」，為車主提供即時支援。車主在工作人員的協助下，一般可在5至10分鐘內完成申請程序。所有「易通行」諮詢站已合共有約12萬人次使用，以及已處理超過21萬宗的查詢及協助個案。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3299)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

三隧分流已經在2023年12月下旬實施，就此政府能否告知本會：

- (1) 實施分流前，尖山隧道、獅子山隧道及大老山隧道每日的行車駕次。
- (2) 三隧分流後，尖山隧道、獅子山隧道及大老山隧道每日的行車駕次。
- (3) 政府有沒有措施改善上下午繁忙時間，大老山隧道的擠塞問題。

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：44)

答覆：

- (1)及(2) 有關尖山隧道、獅子山隧道及大老山隧道在3條過海隧道實施分時段收費前後的平日平均車流量，詳見附表。
- (3) 政府一直密切監察全港各區的交通狀況及需求變化，並適時推展相應的交通改善措施。

「易通行」不停車繳費服務已於2023年先後在7條政府收費隧道及青沙管制區順利實施，當中包括3條接駁沙田及九龍市區的隧道，即尖山隧道、獅子山隧道及大老山隧道。駕駛人士可以使用繳費貼遙距繳交隧道費，無需於收費亭停車或排隊付款，省時方便，讓駕駛者的道路體驗更暢順。「易通行」亦有助減少駕駛者於收費亭前切線的情況，改善隧道收費廣場一帶的交通。

另外，因應新界東未來的房屋發展所帶來的交通需求及香港整體長遠發展需求，政府正推展一系列的基建項目，以改善由新界東部往返九龍區的交通情況。正在申請工程撥款的T4號主幹路項目，將連接沙田城門河兩岸現有的主幹道，讓車輛可

直接往來沙田東部／馬鞍山與荃灣／西九龍，同時理順往返沙田及九龍市區的交通。此外，正進行首階段設計和工地勘察的獅子山隧道改善工程，將藉着修復隧道的契機，增加現時獅子山隧道及其連接道的行車線，提升其容車量，減輕現有3條接駁沙田及九龍市區的隧道的交通壓力。長遠而言，規劃中的沙田繞道將會是一條走線較直接的南北走廊，貫通新界東北及九龍市區，有效分流新界東北經沙田往返九龍市區的交通。

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

尖山隧道、獅子山隧道及大老山隧道
平日平均車流量(雙向)(架次)

平日平均車流量 (雙向)(架次)	尖山隧道	獅子山隧道	大老山隧道
分時段收費前 ¹	67 000	90 400	62 000
分時段收費後 ²	67 600	89 800	60 500

註：

1. 2023年12月4日至8日期間
2. 2024年1月8日至31日期間的星期一至五

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1149)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案提出會檢視「公共交通費用補貼計劃」，請列出過去五年：

1. 每年計劃補貼發放總額、並按領取金額列出受惠人數及人均補貼金額；
2. 檢討「公共交通費用補貼計劃」的工作計劃詳情及時間表如何？

提問人：李慧琼議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

1. 政府在2019年推出公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)，並於2020年優化補貼計劃。在經優化的補貼計劃下，政府就市民每月超出400元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，每張八達通的補貼金額以每月400元為上限。

為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

過去5年，補貼計劃下的補貼總金額、平均每月受惠人數及每月的人均補貼金額列於表一。

表一：

年份	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (計至最接近 的千位)	每月的人均 補貼金額 (元)
2019	1,874	2 143 000	73
2020	2,147	1 982 000	90
2021	3,709	2 999 000	103
2022	2,837	2 274 000	104
2023	3,909	3 036 000	107

過去5年，按每月補貼金額劃分的受惠人數列於表二。

表二：

每月補貼 金額	平均每月受惠人數 ^註 (計至最接近的千位)				
	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
0.1元至 100.0元	1 583 000	1 291 000	1 756 000	1 327 000	1 732 000
100.1元 至200.0 元	438 000	490 000	837 000	625 000	836 000
200.1元 至300.0 元	117 000	148 000	293 000	226 000	321 000
300.1元 或以上	不適用	49 000	108 000	91 000	140 000

註：由於四捨五入，每年的平均每月受惠人數相加不等於表一所列出的總數。

2. 政府預計公共交通費用補貼計劃的檢討會在年內完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2456)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

為推動市民應用資訊及通訊科技事宜，政府資訊科技總監辦公室於2021年12月開始，在25個港鐵站設立流動支援站，以協助有需要市民使用「安心出行」，其後該批流動支援站轉用作「易通行」諮詢站至2024年1月底停止。當局可否告知本會：

- 1.該計劃由「安心出行」轉作「易通行」諮詢站時後，該站的開支繼續由政府資訊科技總監辦公室，還是轉由運輸部門承擔？
- 2.25個港鐵站流動支援站的每月平均開支為何？
- 3.«易通行»諮詢站至2024年1月底停止，該批為諮詢站招聘的人手去向如何？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：152)

答覆：

「易通行」不停車繳費服務已在2023年先後於7條政府收費隧道及青沙管制區（即尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道）順利實施。

為了協助車主申請車輛貼、開立「易通行」戶口及設定繳費方式、設定電子通知方式，以及協助作網上補繳隧道費等，運輸署早前透過公開招標委聘服務承辦商，自2023年2月24日起在全港25個指定港鐵站設立「易通行」諮詢站，其後調整至21個指定港鐵站。運輸署於2024年1月公布，鑑於所有政府收費隧道及青沙管制區已順利實施「易通行」，加上超過九成車輛已獲發車輛貼及開立「易通行」戶口，所有「易通行」港鐵諮詢站已於2024

年2月1日起終止服務。由2023年2月24日至2024年1月31日期間，「易通行」港鐵諮詢站的開支由運輸署負責。總開支約為2,000萬元。

「易通行」港鐵諮詢站的前線員工均受僱於服務承辦商，運輸署沒有服務承辦商僱員繼後工作安排的相關資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3170)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就公共交通費用補貼計劃，當局可否告知本會：

1. 本年度就執行及監察有關計劃涉及的人手為何；
2. 當局去年就對營辦商的內部監控系統進行定期鑒證工作、實地視察、進行運輸調查的次數及成效，以及本年度的目標為何；
3. 去年至今涉及營辦商濫用補貼的個案數目以及調查進度為何；
4. 有意見指當局的定期監察工作成效有限，就此當局有否評估兩者的成功揭發濫用比率為何，會否加強突擊檢查的工作，如有詳情為何，如否原因為何；
5. 當局就推展將適用的電子支付平台納入本計劃的進度為何，會否在本年度內完成工作，目標的電子支付平台數目及選拔準則為何。

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：92)

答覆：

1. 截至2024年2月，運輸署在執行及監察公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的人手編制概列如下：

職系	職級	職位數目
運輸主任	總運輸主任	1
	高級運輸主任	4
	一級運輸主任	1
	二級運輸主任	3
庫務會計師	高級庫務會計師	1
	庫務會計師	1
會計主任	二級會計主任	1
總計		12

- 2.至4. 運輸署採取一系列監管措施，以確保公帑運用得宜及減少濫用情況。每個參與補貼計劃的公共運輸營辦商均須制定審計準則，以加強內部監控，並須每年向政府提交由獨立審計師按照香港會計師公會頒布的相關準則所擬備的鑑證報告。除此之外，運輸署採取的監管措施還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，以及核對八達通收費系統的交易記錄等。

補貼計劃下的補貼只會發放予受惠市民，而非公共交通營辦商。在2023-24年度，運輸署平均每月進行約170次實地視察和監察調查，期間並無發現涉及營辦商濫用補貼的個案。運輸署會於2024-25年度繼續進行上述的監管工作，並維持每月進行相若次數的實地視察和監察調查。

5. 我們知悉不同的電子支付平台日趨普及，目前政府正積極與個別電子支付系統營辦商商討，並就在補貼計劃下納入新的電子支付系統進行籌備工作。將合適的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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2648)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統（上坡電梯系統），政府可否告知：

- 1.2020年第一季根據修訂的評審機制所篩選的20項首批推展項目的進展、開支及預算分別為何？
- 2.會否就上坡電梯系統建議項目的不同施工程序設定目標時限？有何措施加快推展項目及監督工程以確保按時完工？
- 3.過去3年，接獲其他新建議項目的數量及詳情為何？有何計劃推展餘下的建議項目及接獲的其他新建議項目？
- 4.會否定期檢視有關上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的評審機制？

提問人：李世榮議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

1.及2. 政府按新修訂的上坡電梯系統建議評審機制為過去收到的建議作初審、篩選及訂定優次。經綜合評分及排名後，11項較具明確效益的上坡電梯系統建議獲優先推展。運輸署已就該11項優先推展項目的初步擬定走線及概念設計方案諮詢相關地區的區議會或其相關委員會，並已獲得支持。這11項優先推展項目的推展進度詳情如下：

地區	編號	初步走線	推展進度
中西區	HKI03	由士美菲路沿蒲飛徑至蒲飛路	運輸署和路政署正進行初步技術可行性研究的前期工作
南區	HKI44	由漁輝道至漁光道	
灣仔區	HKI23	由活道至皇后大道東近聖若瑟小學	路政署已完成初步技術可行性研究，正進行勘測研究和設計
	HKI30	由留仙街至天后廟道	
東區	HKI34	由西灣河街至西灣河聖十字架堂	
	HKI35	由健康東街至百福道	
深水埗區	KLN04	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	
沙田區	NTE04	由愉景花園旁行人路至沙田頭路	
荃灣區	NTE12	由國瑞路公園至國瑞路	
葵青區	NTW10	由華星街至青山公路-葵涌段	
	NTW11	由石蔭路近金石樓至大白田街	

以上項目尚在研究及設計階段，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。我們會持續審視如何更有效運用公共資源及工程開支的效益，並因應最新的發展情況，包括政策發展及政府財政狀況等，持續檢視在規劃中項目的優次緩急，適當調整推展進度。目前並未有工程開支估算及施工時間表。

至於加快施工程序的措施，路政署會循各方面考慮，包括使用適切的設計和建造技術，例如建築信息模擬(BIM)、「組裝合成」(MiC)建築法，以縮短施工時間。在施工期間，工程團隊會定期巡視工地和舉行例會，監督工程進度，確保工程如期進行。

3. 過去3年，運輸署共收到19項於不同地區興建上坡電梯系統的新建議，詳情如下：

地區	過去3年所收到的新建議數目
中西區	1
南區	1
九龍城	1
黃大仙	2
觀塘	4
沙田	4

地區	過去3年所收到的新建議數目
葵青	4
荃灣	1
屯門	1
合共	19

考慮到可動用的資源，政府正有序推展上述11個優先項目。視乎這11個項目的推展進度及可用資源分配等因素，政府會適時按相關的評審機制對新建議進行初步可行性研究及篩選，及後將會與其他早前未被獲選為優先推展項目的建議一併跟進及進行評審，以選出餘下9項推展的建議項目。

4. 相比先前的評審機制，在新修訂的評審機制下，初步篩選階段會為項目進行較全面的初步技術評估，以評定建議的可行性。而詳細評分階段則會從「社會效益」及「成本效益」兩方面進行獨立評分，因此，被選出的建議對地區的市民既有明確的效益及認受性，同時亦具備成本效益。現行的評審機制較先前的評審機制已改善了評選項目的標準及制定項目推展優次的方法，政府現階段沒有計劃檢視該評審機制。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1436)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

局方在綱領(2)下2024-25年度需要特別留意的事項中提到，將繼續監督各項智慧出行措施的進度和發展，包括智慧交通基金和自動泊車系統項目的實施情況。就此，政府可否告知本會：

1. (a) 在2023年及(b) 預計在2024年，「智慧交通基金」(i) 批出的資助項目、(ii) 每個項目獲批資助金額及(iii) 每個項目的開始及完成日期為何；
2. 局方有無為「智慧交通基金」批出的資助項目訂立績效指標（如要求在特定時間內開始／完成項目、投入實際應用等）；如有，詳情為何；如否，原因為何；
3. (a) 在2023-24年度及(b) 預計在2024-25年度，局方為「智慧交通基金」提供支援的(i) 專責人手及(ii) 薪酬開支為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1. 10億元的智慧交通基金(基金)在2021年3月推出並接受申請，旨在資助本地機構及企業進行創新科技研究和應用，以便利出行、提升道路網絡或路面使用效率和改善駕駛安全。截至2024年2月，基金已批出50份申請，涉及總資助金額約3.35億元。

此外，截至2024年2月底，基金於2023-24年度已批出14份申請，涉及資助金額約1.322億元。獲批項目的詳情載於附件。至於2024-25年度，基金目前已收到八份正式申請，涉及約0.865億元的資助金額。基金秘書處正審視申請，如申請的資料齊備將安排於基金管理委員會會議審批。

2. 每個基金項目都會設有與研究內容和項目特性相關的績效指標(例如預測準確度、未來使用者數量等)。基金秘書處和基金管理委員會在審批階段中也會考慮這些指標。在項目完成後，秘書處和管理委員亦會評估研究成果是否符合申請機構所預期的成效。
3. 就基金而言，運輸署開設了兩個有時限的公務員職位(包括一名高級工程師和一名機電工程師／助理機電工程師)，在2020-21至2026-27年度期間協助推行基金的工作。運輸署已委聘香港生產力促進局為基金秘書處，其行政開支上限為基金總額的15%。

智慧交通基金於 2023-24 年度(截至 2024 年 2 月底)獲批項目

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
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 ²	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多地使用公共交通工具，以提高道路使用效率。	\$1,514,000.00	2023年8月	2024年7月
提升交通智慧及出行安全的智能運輸數據系統 ¹	本項目旨在開發一個智能的運輸數據系統，以實現更智能的交通和更安全的出行。該系統將利用人工智能物聯網(AIoT)和地理空間人工智能(GeoAI)技術，實時計算及分析道路和交通狀況。	\$7,629,654.94	2023年9月	2025年8月
自動駕駛巴士於公共道路上運行的試點項目 ²	本項目旨在開發香港首輛於公共道路上運行的無人駕駛自動穿梭巴士(AIBus)。項目將以西九文化區作為試驗平台，當中包括進行車聯網(V2X)解決方案的研發。該項目將構建並促進AIBus、建築物、道路基礎設施、訪客和道路使用者之間的信息連繫。同時，該	\$19,998,500.00	2023年10月	2025年10月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
	項目將為香港未來在公共道路採用自動駕駛技術提供實用數據。			
開發新一代交通事故風險管理解決方案 (ARM) ²	本項目旨在研發一套交通事故風險管理解決方案(ARM)，包括新一代高級駕駛輔助系統(ADAS)、電子數據記錄系統(EDRS)、超速警報系統(OAS)、警報按鈕系統(ABS)、車輛故障預測系統(PMS)及駕駛行為和車隊管理監測系統(DBMS)，以改善駕駛安全。	\$13,440,750.00	2023年12月	2025年5月
智能的士雲咪錶營運、統計及數據分析系統 ²	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。項目亦研發智能計程錶，使用空中下載(OTA)技術自動更新的士收費，免除手動調較。司機數據庫和行車記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	2023年12月	2024年11月
安全及高效運輸組裝合成建築模塊的智慧規劃平台 ²	本項目旨在研發一個組裝合成建築模塊運輸智慧規劃平台，該平台將提供智能三維掃描路徑分析、路徑選擇和交通影響評估構成的三大核心技術，實現於	\$19,326,900.00	2023年12月	2025年11月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
	本港進行安全和高效的組裝合成建築模塊運輸。			
專綫網聯自動駕駛巴士 ²	項目將設計專綫網聯自動駕駛巴士，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	2023年12月	2025年12月
設計基於交通狀況數據對司機情緒預測的導航系統 ¹	項目旨在開發一套具有情感關懷的創新導航系統，採用機器學習技術模擬交通環境，分析其對司機情緒的影響，並應用路線規劃算法，選擇既能提高駕駛效率又能照顧司機情緒的適合路線，從而提升駕駛安全。	\$2,742,898.70	2024年1月	2025年12月
多種模式的超本地化物流系統 ²	本項目旨在透過研究新型物流模式，對歷史配送訂單數據進行大數據分析，以確定高密度派送地點，並有效結合步行者和車輛完成運輸流程。項目旨在減少車輛的使用，提高派送效率，並降低道路整體使用量。	\$3,916,070.00	2024年1月	2024年12月
具交通流量感知的貨車隊列技術及其對道路網絡的作用 ¹	本項目將為香港的物流公司提供具交通流量感知的貨車隊列協調解決方案，設計相關算法使貨車隊列協調者能根據交通擠塞情況安排貨車隊列，並使用	\$1,741,655.16	2024年2月	2026年1月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
	SUMO模擬器研究協調貨車隊列對屯門公路的交通影響。			
基於數字孿生的大跨橋樑健康監測 ²	本項目旨在開發一個基於數字孿生技術的長跨度橋樑健康監測平台，並以青馬大橋為應用案例，作研發橋樑交通自動監測系統、橋樑疲勞損傷評估和預測系統、車輛護欄碰撞監測系統以及強風下車輛安全評估系統。監測平台將結合橋樑監測傳感器、人工智能技術、有限元分析和橋樑信息模型，以提升道路網絡及路面使用效率，提升駕駛安全。	\$13,404,400.00	2024年2月	2026年1月
開發一套結合人工智能及位置服務的輔助導航及防撞系統 ¹	本項目旨在研發一套適用於城市環境的低成本高精度協同定位方案。該方案將包括開發一套算法以解決因為樓宇遮擋及反射而引起的衛星定位偏移問題，同時將研發防撞預警應用程序，用於發出早期警示並進行緊急干預，從而減少視覺盲區內的碰撞風險。	\$6,697,542.56	2024年4月	2026年4月
管理城市泊位的區塊鏈信息物理系統 ¹	項目將利用Web 3.0和區塊鏈技術，建立駕駛者的去中心化身份，實現停車場的智能出入控制，並開發時空聚集性分析	\$3,953,542.31	2024年5月	2026年4月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
	系統，利用人工智能(AI)評估車位的供應與需求情況。			
基於空天地多傳感器信號構建香港高清地圖的人工智能模型 ¹	本項目旨在研發一套基於空天地多模態傳感器信號生成香港高清晰度地圖和半高清地圖的創新人工智能模型，以提供更精確的道路屬性及提升路面使用效率和輔助及自動駕駛車輛的安全性。	\$7,186,008.45	有待確定 ³	有待確定 ³

註1：純研究項目

註2：研究和應用項目

註3：新獲批項目的開始及完成日期有待簽署資助協議後確定

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1437)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

局方在綱領(2)下2024-25年度需要特別留意的事項中提到，將繼續監督各項智慧出行措施的進度和發展，包括智慧交通基金和自動泊車系統項目的實施情況。就此，政府可否告知本會：

1. (a)在2023年及(b)預計在2024年，新落成啟用之自動泊車系統的(a)地點、(b)泊車位數量、(iii)造價、(iv)泊車收費為何，及(v)政府有無就該系統批出任何資助；
2. 現時市面上有無適用於自動泊車系統的充電設備，讓電動車能夠在泊車時充電；如有，局方會否考慮引入本港；
3. (a)在2023-24年度及(b)預計在2024-25年度，局方為推行自動泊車系統項目提供支援的(i)專責人手及(ii)薪酬開支為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 荃灣海盛路及大埔白石角的短期租約停車場內的自動泊車系統相繼於2021年11月及2022年12月投入服務。我們預計2024年內，位於深水埗通州街與欽州街交界和油麻地海泓道的短期租約停車場內的自動泊車系統亦將陸續啟用，兩個停車場分別提供約210個和約200個泊車位(包括傳統泊車位和自動泊車系統泊車位)。短期租約停車場的自動泊車系統由相關短期租約用地承租人斥資設立，並以商業形式營運及決定泊車收費。運輸署沒有備存相關的自動泊車系統的造價資料，亦沒有就該系統批出任何資助。

2. 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。
3. 推展自動泊車系統項目的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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1438)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「香港出行易」應用程式，政府可否告知本會：

1. (a)在2023年及(b)預計在2024年，「香港出行易」的(i)下載次數、(ii)使用次數、(iii)新增的功能為何；
2. (a)在2023-24年度及(b)預計在2024-25年度，運輸署就「香港出行易」的(i)人手、(ii)薪酬開支及(iii)系統維護開支為何；
3. 鑒於有市民反映「香港出行易」交通消息推送並不及時，亦未有提供所有私營停車場的泊位數量，署方將如何解決這些問題？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

1. 截至2024年2月，「香港出行易」流動應用程式的累計下載次數逾260萬，平均每日點擊率約為16萬。我們預計「香港出行易」的下載次數將於2024-25年增加至約270萬，而點擊率則會增加至平均每日約18萬次。

於2023年，「香港出行易」流動應用程式優化及增加之功能包括優化過境口岸交通資訊介面，優化主頁書籤功能及提供過海隧道實時收費資訊等。

未來，「香港出行易」將會持續優化現有功能，當中包括加強「港車北上」口岸範圍的實時交通信息發佈、為各種功能增設主畫面小工具以及提升用戶體驗等等。運輸署亦會繼續留意各項智慧出行項目的推進情況並適時開發新功能以配合、推廣及促進智慧出行在香港的發展。

2. 運輸署「香港出行易」的工作由該署現有人員執行，涉及的人手及薪酬開支沒有詳細分項。

在2023-24年度及預計在2024-25年度用於維持「香港出行易」流動應用程式的營運開支(包括維修保養、系統寄存服務及系統提升費用)如下：

財政年度	營運開支 (萬元)
2023-24	342
2024-25	430 (預計)

備註：開支金額調整至最接近的1萬元

3. 「香港出行易」內的交通消息推送涵蓋各種不同類型的資訊，包括「道路事故」、「交通繁忙」、「鐵路事故」、「公共運輸服務消息」、「交通安排」、「運輸署消息」、「天氣警報」以及「其他消息」等。透過個人化設定，用戶可以根據所選擇的地區、時間、訊息類別等收取各種交通消息之推送，以配合其出行需要。因應不同情況，「香港出行易」會根據用戶之個人化設定，於數分鐘內推送選定之資訊予使用者。

私人停車場的空置泊車位資訊方面，截至2024年2月底，「香港出行易」已發放654個停車場的空置泊車位資訊，當中474個為私人停車場，涉及超過91,600個私人停車場泊車位。

地政總署已於2018年年中起，在新訂立的公眾停車場短期租約加入相關條款，要求營辦商必須提供實時空置泊車位資訊，相關數據會於「香港出行易」內發放。

政府已於2021年2月11日為合適的新土地契約制定了相關條款，要求業主於有關新發展項目落成後，向運輸署提供實時泊車位資訊，並於「香港出行易」內發放。運輸署會繼續鼓勵2021年2月11日前簽訂地契但仍未發放資訊的私人停車場營辦商提供實時空置泊車位資訊。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1439)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就運輸署駕駛考試服務，政府可否告知本會：

1. (a)在2023年及(b)預計在2024年，運輸署駕駛事務組舉行各類駕駛考試的次數（以下表列出，1人次應考作1次計算）；

	(a)	(b)
(i) 甲部（電腦化筆試）		
(ii) 私家車（合併試）		
(iii) 私家車（乙部試）		
(iv) 私家車（丙部試）		
(v) 電單車（乙部試）		
(vi) 電單車（丙部試）		
(vii) 輕型貨車（合併試）		
(viii) 輕型貨車（乙部試）		
(ix) 輕型貨車（丙部試）		
(x) 中型貨車		
(xi) 小巴		
(xii) 巴士		
(xiii) 的士（電腦化筆試）		
(xiv) 重型貨車		
(xv) 掛接車輛		

2. (a)在2023年及(b)預計在2024年，運輸署駕駛考試中心開放的日數（以下表列出，一個上午／下午作0.5日計算）；

	(a)	(b)
(i) 跑馬地駕駛考試中心		
(ii) 掃桿埔駕駛考試中心		
(iii) 常安駕駛考試中心		
(iv) 新港駕駛學院（鴨脷洲）內的駕駛考試中心		
(v) 忠義街駕駛考試中心		
(vi) 天光道駕駛考試中心		
(vii) 油塘駕駛考試中心		
(viii) 培正道駕駛考試中心		
(ix) 白雲街駕駛考試中心		
(x) 新觀塘駕駛學院內的駕駛考試中心		
(xi) 永孝街駕駛考試中心		
(xii) 荃灣駕駛考試中心		
(xiii) 石蔭駕駛考試中心		
(xiv) 源安駕駛考試中心（流動考試中心）		
(xv) 貨櫃碼頭南路駕駛考試中心（流動考試中心）		
(xvi) 香港駕駛學院（沙田）內的駕駛考試中心		
(xvii)香港駕駛學院（元朗）內的駕駛考試中心		

3. (a)在2023-24年度及(b)預計在2024-25年度，運輸署(i)一級考牌主任及(ii)二級考牌主任的(1)人手及(2)薪酬開支分別為何；
4. 鑒於現時署方亦已在星期六提供駕駛考試服務，請問是否考牌主任是否涉及超時工作；如有，(a)超時工作薪酬開支為何，(b)考牌主任平均每週工作時數為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 2023年已舉行及預計在2024年安排各類駕駛考試次數表列如下(請見下一頁)：

駕駛考試類別	2023年已舉行的次數 ^{註1}	2024年預計安排的次數 ^{註2}
(i) 甲部(電腦化筆試)	52 654	56 000
(ii) 私家車(合併試)	30 221	61 000
(iii) 私家車(乙部試)	2 298	
(iv) 私家車(丙部試)	23 434	
(v) 電單車(乙部試)	10 230	31 500
(vi) 電單車(丙部試)	13 440	
(vii) 輕型貨車(合併試)	29 599	64 500
(viii) 輕型貨車(乙部試)	1 987	
(ix) 輕型貨車(丙部試)	26 839	
(x) 的士(電腦化筆試)	11 398	14 500
(xi) 中型貨車	7 316	21 400
(xii) 小巴	253	
(xiii) 巴士	4 073	
(xiv) 重型貨車	3 893	
(xv) 掛接車輛	1 793	

註1：由於實際舉行的駕駛考試次數會受天氣或其他特殊原因(如交通意外)影響而未能舉行或完成，以及已報名參加駕駛考試的考生有機會因個人理由缺席駕駛考試，因此實際舉行的駕駛考試次數一般會少於已安排的駕駛考試次數。

註2：2024年預計安排的私家車、電單車及輕型貨車駕駛考試次數，並沒分別就合併試／乙部試／丙部試作詳細分項，有關安排會視乎實際需求而定。

2. 2023年及預計在2024年駕駛考試中心開放的日數表列如下：

駕駛考試中心		開放日數 ^{註1}	
		2023年	2024年
(i)	跑馬地駕駛考試中心	152	預計2024年駕駛考試中心的開放日數與2023年相若
(ii)	掃桿埔駕駛考試中心	203	
(iii)	常安駕駛考試中心	147	
(iv)	鴨脷洲駕駛學校內的駕駛考試中心	207	
(v)	忠義街駕駛考試中心	260	
(vi)	天光道駕駛考試中心	260	
(vii)	油塘駕駛考試中心	257	
(viii)	培正道駕駛考試中心	241	
(ix)	白雲街駕駛考試中心 ^{註2}	30	
(x)	新觀塘駕駛學院內的駕駛考試中心	98	
(xi)	永孝街駕駛考試中心	152	
(xii)	荃灣駕駛考試中心	242	
(xiii)	石蔭駕駛考試中心	157	
(xiv)	源安駕駛考試中心(流動考試中心)	70	
(xv)	貨櫃碼頭南路駕駛考試中心(流動考試中心)	15	
(xvi)	小瀝源駕駛學校的駕駛考試中心	262	
(xvii)	元朗駕駛學校內的駕駛考試中心	261	

註1：運輸署駕駛考試中心的開放時間一般為星期一至五(公眾假期除外)。另外，運輸署由2023年3月起，在星期六額外進行駕駛考試，以縮短輪候時間。因此，如駕駛考試中心於星期六有開放，會算作開放日。

註2：白雲街駕駛考試中心於2023年9月4日啟用。

3(a). 截至2024年3月1日，運輸署共有69名二級考牌主任及14名一級考牌主任，按薪級中點估計的年薪值計算的每年員工開支分別約為3,265萬元及921萬元。

(b). 預計在2024-25年度，運輸署共有70名二級考牌主任及14名一級考牌主任，按薪級中點估計的年薪值計算的每年員工開支分別約為3,313萬元及921萬元。

4. 運輸署會按實際運作需要，在不同情況下安排職員逾時工作。為了增加考試時段，以縮短重考生的輪候時間，運輸署安排部分職員於星期六額外工作，在2023-24年度(截至2024年2月)，相關逾時工作時數約為10 300小時，而涉及的員工開支約為220萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1440)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署表示，在2023年，署方在政府收費隧道及青沙管制區陸續推行「易通行」（即不停車繳費系統），讓駕駛者無須在收費亭停車亦可以遙距方式繳付隧道費。就此，政府可否告知本會：

1. 自「易通行」推行以來，各條隧道扣費錯誤的次數為何（按月、按車種列出）；
2. 鑒於據報，在2023年12月，「易通行」承辦商曾使用錯誤收費表，導致約4,700輛使用西區海底隧道的車輛被多收隧道費，署方對承辦商有否進行懲處；如有，詳情為何；如否，原因為何；
3. (a)在2023-24年度及(b)預計在2024-25年度，署方就「香港出行易」的(i)人手、(ii)薪酬開支及(iii)系統維護開支為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

- (1) 自「易通行」實施至2024年2月期間，與隧道費相關的查詢／投訴個案平均每日約68宗，佔整體使用「易通行」的每日平均車流量(約410 000架次)約0.017%。相關個案數字按月載列如下(運輸署沒有備存按車種及隧道劃分的個案數目)：

月份	與隧道費相關的查詢／投訴個案數目
2023年5月	524
2023年6月	1 527
2023年7月	2 395
2023年8月	2 476
2023年9月	2 165
2023年10月	2 162
2023年11月	2 596
2023年12月	2 649
2024年1月	2 194
2024年2月	1 688
總計	20 376

經調查後，有關個案不涉及系統問題，主要成因歸納如下：

- (a) 部份個案涉及未有安裝車輛貼的私家車，加上部分車輛所刻印在車牌的號碼未必足夠清晰而令自動車牌識別系統未能準確辨認，故此需要隧道費服務商進行人手辨認，而在人手辨認的過程中偶有出錯；以及
- (b) 部份個案涉及使用車種貼的私家車或使用司機卡的的士，未有按安裝指引正確地安裝車種貼／司機卡，因而影響「易通行」系統準確地感應相關車種貼／司機卡。

就上述的情況，隧道費服務商已採取以下相應的措施，包括：

- (a) 開發專屬程式以提升系統辨識車牌號碼的能力，並加強培訓前線員工；以及
- (b) 於「易通行」網站及向的士業界提供詳細的安裝車種貼／司機卡的安裝指引及教學短片，供用戶參考。此外，隧道費服務商亦在四個服務點提供為用戶檢查車種貼／司機卡安裝情況的服務。
- (2) 「易通行」實施至今，西區海底隧道於2023年12月18日曾短暫發生一宗因人為疏忽而導致錯收隧道費的事件。運輸署已即時要求隧道費服務商退還款項，嚴肅調查以及即時堵塞錯誤漏洞。服務商已作出內部懲處，包括對相關人員作書面警告及終止主管人員的職務。運輸署已

於2023年12月22日發出新聞稿交代事件始末，並正密切監督服務商採取跟進改善工作，包括安排獨立審計檢視服務商的操作，以確保同類事件不再發生。

- (3) 運輸署「香港出行易」的工作由該署現有人員執行，涉及的人手及薪酬開支沒有詳細分項。

在2023-24年度及預計在2024-25年度用於維持「香港出行易」流動應用程式的營運開支(包括維修保養、系統寄存服務及系統提升費用)如下：

財政年度	營運開支 (萬元)
2023-24	342
2024-25	430(預計)

備註：開支金額調整至最接近的1萬元

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1443)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(1)下2024-25年度需要特別留意的事項中提到，將繼續推展《交通運輸策略性研究》，以勾劃長遠的策略藍圖；而根據署方在2023年12月15日向立法會交通事務委員會提交的文件(CB(4)1067/2023(02))，其中一項建議是引入「邁向智慧公路管理應用」。就此，政府可否告知本會：

1. 在現有道路上，署方初步建議在(a)何等路段推行(b)何種智慧公路管理應用，(c)預計啟用時間及(d)造價如何；
2. 署方會否考慮在新建快速公路或主幹路上全面推行智慧公路管理應用；如會，方案如何；如否，原因為何；
3. 署方的智慧公路管理應用措施將如何與區域交通控制系統及實時交通燈號調節系統互相配合、發揮更佳協同效應，使車流更加暢順？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 為測試相關技術及了解駕駛人士使用智慧公路時的駕駛習慣，運輸署擬於汀九橋南行線推展智慧公路的先導計劃，優化該路段的交通管制及監察系統，提升該路段應對交通事故的能力。

上述的先導計劃會於汀九橋南行線進行，並在首階段把現有路肩轉為備用行車線，供突發事故或緊急情況時使用。我們的目標是在2024年內開展先導計劃，整項計劃的預計開支為3,820萬元。

2. 就新建的道路，我們會在目前規劃中的主要幹道項目考慮適當地引入智慧公路管理系統的設計，盡量使用最少額外土地及建造成本，靈活地提升道路的運載效率，配合未來運輸發展需求。

3. 隨著在主要幹道逐步推展智慧公路，運輸署可以更廣泛地收集和分析交通數據，從而實施更全面和有效的交通管理，包括配合區域交通控制系統及實時交通燈號調節系統等，以提升道路網絡的使用效率及在應對事故時的抗禦力。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1445)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

署方在綱領(2)下2024-25年度需要特別留意的事項中提到，將繼續監督在香港推動測試和應用自動駕駛車輛，以及訂立和實施新的規管制度。就此，政府可否告知本會：

1. (a)在2023-24年度及(b)預計在2024-25年度，署方就督導自動駕駛車輛的(a)人手、(b)薪酬開支、(c)設備開支及(d)顧問費用(如有)為何；
2. (a)在2023年年底及(b)預計在2024年年底，本港已／將有哪些(i)私家道路及(ii)公眾道路開放自動駕駛車輛進行測試？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

1. 政府先後於2023年5月及2024年1月完成《2023年道路交通(修訂)(自動駕駛車輛)條例》及《道路交通(自動駕駛車輛)規例》(第374AA章)的修例工作，為自動駕駛車輛(自動車)在香港的進一步測試和應用提供具彈性的規管框架，容許業界在香港更廣泛地測試和應用自動車，而同時確保公眾安全。新的自動車規管框架已於2024年3月1日實施。運輸署亦於同日發布了《自動駕駛車輛測試及先導使用實務守則》(《實務守則》)，列明測試和使用自動車的詳細技術、安全和操作要求。

運輸署在2022年委託顧問研究內地及海外在自動車規管制度及相關技術標準方面的最新發展，以落實《實務守則》的技術細節以及日後適時作出更新。在2023-24年度相關顧問研究開支為75,000元，預計2024-25年度顧問費用大致相約。其他相關工作由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

2. 自2017年開始，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」以進行自動車測試，並按個別情況訂定特定條件，以促進自動車在香港的測試和應用。截至2024年2月，運輸署已先後就19輛自動車發出「車輛行駛許可證」，以讓該等自動車於10個地點進行測試，包括大學校園、西九文化區、香港科學園及個別私人屋苑等，當中有九輛仍在進行路面測試。

至於2024年3月1日實施的自動車新規管框架並不限定進行自動駕駛測試的地區或規模，申請人可按其自動車測試或使用的目標考慮其測試地區或路線，向運輸署提出申請自動車先導牌照。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1446)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(2)下2024-25年度需要特別留意的事項中提到，將繼續協助運輸及物流局處理牌照事宜，以方便來自廣東及澳門並駕車途經港珠澳大橋的自駕旅客使用機場管理局將於香港口岸人工島發展的自動化停車場，並監督繼續支援推行「港車北上」及制定「粵車南下」的安排。就此，政府可否告知本會：

1. (a)在2023-24年度及(b)預計在2024-25年度，署方就處理「港車北上」申請的(a)人手、(b)薪酬開支、(c)系統維護開支及(d)顧問費用(如有)為何；
2. 特區政府有否與廣東省及澳門特區政府商討優化「港車北上」的申請流程，乃至利用「跨境通辦」一站式完成申請；如有，方案及落實時間表為何；如否，原因為何；

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1. 「港車北上」的工作主要由運輸署現有人員執行，其開支已納入運輸署的整體撥款及編制內，並沒有分項數字，亦沒有顧問費用。為提升處理「港車北上」申請的能力及效率，在2023-24年度，運輸署共開設15個外判人員職位，相關薪酬預算開支約為185萬元。而相關的系統啟用首年的費用已包括在開發費用內，故沒有額外的維護開支。在2024-25年度，預計所需外判人手及薪酬開支與2023-24年度相若，而系統維護開支約為96萬元。

2. 自「港車北上」於去年7月實施以來，粵港兩地政府一直密切聯絡並留意其實施情況，適時推行優化措施為申請人提供更佳便利及出行體驗。有關措施包括 –

- (a) 接受申請數目：由開放申請後首星期每個工作天接受200個申請，已增加至現時每個工作天接受300個申請，足夠應付需求。此外，為了善用申請名額，運輸署設有遞補機制，將未有按獲分配的申請時間內遞交申請的申請者名額，撥入再下一輪的申請名額當中，以期充分利用每次的申請名額；
- (b) 預約出行：為令出行安排更靈活，由去年10月起每天出行時段已由六個調整至四個，而指定日子預約安排亦已於今年2月作優化，縮短預約出行的期限及取消預約出行的期限(分別由兩個曆日及三個曆日縮短至出行日子前一個曆日的中午十二時或之前)；以及
- (c) 車輛查驗：在香港專設為「港車北上」車輛查驗中心已由最初1間增加至現時3間，服務時間亦延長至晚上及週末；以及由今年3月起，若申請人在其車輛查驗合格後的兩年內再次提交「港車北上」申請，而申請人的內地電子臨時入境機動車牌證仍然有效，及申請人及車輛維持不變，可獲豁免進行車輛查驗。

為便利市民申請「港車北上」，運輸署已推出一站式網上申請系統(www.hzmbqfs.gov.hk)以處理抽籤、申請及預約出行。在申請流程方面，合資格的申請人可透過上述運輸署指定網站遞交申請，運輸署作初步審批後會直接把申請上傳內地審批。內地亦設有一站式網上系統(港車北上管理服務系統)處理內地審批程序。申請人會透過該內地系統繼續處理內地申請步驟，當中包括申請人會接獲內地部門要求進行車輛查驗，申請人可選擇車輛查驗服務的指定機構進行驗車。車輛查驗機構會將查驗結果直接上傳予內地部門辦理，以簡化辦理申請的流程。經審核驗車程序後，申請人會透過內地系統接獲通知購買保險，申請人可選擇於不同的保險機構購買「機動車交通事故責任強制保險」(交強險)或「等效先認」保險，並把已購買保險後的保險證明上載至內地的系統，供內地部門審批。

兩地政府會繼續密切留意「港車北上」的運作情況及與相關的部門保持聯絡，適時檢視及優化「港車北上」的安排。

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：0055)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署正聯同機電工程署在各區共約100個行人過路處黑點或過往較多出現車輛與行人碰撞意外的交通燈控制路口，安裝投射紅光的輔助裝置，確保行人過路安全。就此，當局可否告知本會：

- 1.目前為止，當局在多少個行人過路處加裝了新型輔助裝置？成效如何？
- 2.其他地區例如南韓首爾、內地多個城市等，亦不乏類似的行人過路裝置，但甚少有裝置是直接投射紅色強光到馬路等候處，而是在地面或沿路邊加裝LED燈，除了有效提升美觀度外，更不會將強光直接投射到等候過路的行人上，令市民感到不適。局方未來會否考慮升級或改善裝置？預計費用為多少？
- 3.成本方面，採購及安裝每組新型輔助裝置約為1.6萬港元，鑑於社會上有不同意見，認為成本偏高，更質疑輔助裝置的必要性。局方未來會否因應實際情況，更針對性地為特定地點加裝輔助裝置？

提問人：馬逢國議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

- (1) 截至2024年2月底，連同運輸署於2022年7月分別在4個行人過路處試點安裝會投射紅光的新型輔助行人過路裝置(輔助裝置)，現時已共在21個地點完成安裝輔助裝置。根據香港大學於2023年初完成的評估，安裝輔助裝置後行人在「紅色人像」燈號亮着時橫過馬路的情況整體減少了約四分之一，成效正面。

(2)及(3) 運輸署有留意不同國家／地區提供類似功能的輔助裝置。由於香港的行人路環境一般較狹窄及使用量高，導致安裝在地面的輔助裝置較易耗損，因此選用了較適合香港道路環境，由上方投射對人體無害的紅光的輔助裝置。現時全港有近2 000個地點設有由交通燈控制的過路處。繼2022年在4個行人過路處試點安裝的輔助設施取得正面成效後，運輸署現階段揀選了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陸續安裝輔助裝置，以加強保障行人過路安全，並正陸續安裝。每套輔助裝置的材料和安裝成本約16,000元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2370)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在現有的「二元乘車優惠」機制下，合資格的長者或殘疾人士搭乘參與計劃的交通工具時只需支付港幣2元，相關的車資差額則由政府補貼，而在去年。而財政司司長已在本年度的「財政預算案」表示已要求相關部門檢視「二元乘車優惠」及「公共交通費用補貼計劃」計劃，期望在財政上可持續模式繼續提供有關服務。就此，政府可否告知本會：

請列出過去一年「公共交通費用補貼計劃」計劃的總開支為何？市民領取津貼總金額為何？

提問人：尚海龍議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

在2022-23年度，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的實際總開支為31.62億元，其中31.25億元為受惠市民在計劃下領取的補貼，佔總開支約99%。政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用，補貼計劃在2022-23年度的經常開支(扣除補貼金額)為3,700萬元，約相當於該年度實際總開支的1%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0741)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二四至二五年度內，運輸署將會繼續協助運輸及物流局制定提升的士服務質素的措施。當局可否告知相關工作計劃的詳情及時間表？

提問人：邵家輝議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

政府早前檢視了整體的士營運和管理，並提出一系列措施以提升個人化點對點交通服務的整體質素和形象，以促進的士業的長遠健康發展，當中包括引入的士車隊制度，以及就某些與的士司機相關的罪行引入的士司機違例記分制度(記分制)及兩級制罰則等。有關的法例修訂已於2023年12月獲立法會通過，並於同月22日刊憲。

在上述的措施當中，的士車隊制度是一個全新的規管制度，運輸署可發出的士車隊牌照，並透過法定要求和牌照條件，監察車隊持牌人的表現，以及要求車隊持牌人須滿足各項有關車隊的士或司機的要求。運輸署現正積極進行籌備工作，並計劃在今年4月邀請業界申請的士車隊牌照。運輸署會繼續積極推動及協助業界組建車隊，讓車隊的士可早日投入營運。

在加強打擊的士司機不當行為方面，兩級制罰則已經生效，而記分制將會於今年9月22日生效。兩級制罰則針對在現行法例下四項與的士司機有關且性質較嚴重罪行(包括濫收車資、兩項與拒載相關的罪行，以及毀損、損壞或更改的士咪錶)，而記分制則涵蓋11項與的士司機有關的現行罪行。在記分制下，視乎罪行的嚴重性，的士司機可被記3分、5分或10分。如在任何兩年期間內，某的士司機被記10分或以上，運輸署署長會要求該人在指定限期內自費修習並完成的士服務改進課程；如被記15分或以上，該人則可被取消駕駛的士資格一段時間。運輸署會在記分制生效前，向的士業界詳

細解釋法例的執行細節，以便業界掌握記分制的運作。另一方面，運輸署正進行有關的士服務改進課程的籌備工作，包括遴選提供的士服務改進課程的機構。運輸署預計於2024年上半年完成相關的籌備工作。

此外，早前立法會法案委員會在審議與上述措施有關的條例草案時，有議員建議政府應考慮強制所有的士必須在車廂內安裝中央雲端攝錄系統，以便當的士司機與乘客發生爭議時，執法部門可提取相關影像檔案作為客觀的佐證，保障司機及乘客雙方的權益，同時亦有助提高的士行車安全。就此，運輸署已於今年年初啓動研究，探討有關建議的可行性和其他相關事宜，並計劃於今年內諮詢的士業界的意見，從而凝聚共識，考慮是否推行有關強制措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0742)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二四至二五年度內，運輸署將會繼續促進跨境交通和運輸服務及陸路邊境管制站設施的規劃和順利運作。就此，當局可否告知：

1. 鑒於據報現時使用文錦渡口岸過境的旅客較少，當局會否考慮增撥資源，完善該區域往返市區的公共交通系統，鼓勵市民和旅客選用文錦渡口岸以分流其他陸路口岸通關壓力；及
2. 有否制訂應急方案並預留一定預算開支及人手，以備在重大節慶及盛事期間作交通協調，滿足旅客突增的跨境交通需求；如有，詳情為何？

提問人：邵家輝議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

1. 文錦渡管制站為跨境車輛及旅客提供出入境清關服務，亦提供貨檢服務，包括運載鮮活食物貨車。現時從內地經陸路運載鮮活食品的貨車，主要經文錦渡口岸進入香港，並接受食物安全中心人員抽查。而從內地經陸路運載活生食用動物的貨車，必須經文錦渡口岸進入香港，並接受食物安全中心人員檢驗。以2023年的數字計算，經文錦渡管制站出入境的旅客人數每日平均約3 600人次。鑑於文錦渡口岸供客運使用的設施的設計容量，現時該口岸的客運服務主要由跨境巴士提供，包括1條全日由上水市中心至文錦渡的跨境巴士路線，方便市民使用文錦渡口岸往返深圳，而有關跨境巴士服務能滿足需求。
2. 運輸署會與公共交通營辦商就節日、大型節慶及盛事活動預先制定計劃，確保相關的公共交通服務能滿足增加的乘客需求。運輸署的緊急事故交通協調中心亦會24小時運作，監察各區，特別是口岸及主要車

站在節日或重大盛事期間的交通情況，適時作出應對措施，並透過不同渠道發放最新交通資訊。另外，當保安局啟動緊急事故監察及支援中心時，運輸署也會參與及配合該中心的相關工作。

上述工作由運輸署現有人員執行，屬於整體職務，故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：1207)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的職責，是監察現有鐵路服務，評估新鐵路對其他公共運輸工具的影響，並在鐵路沿線維持協調的公共運輸服務網絡，就此，當局可否告知本會：

- (a) 2023年港鐵各路線列車班次的最高可載客量為何，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人計算的載客率)；
- (b) 2023年港鐵各路線現有乘客量為何，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人計算的載客率)；
- (c) 2023年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) 以每平方米站立4人計算，2023港鐵各路線早上繁忙時段每小時最繁忙路段單向的最新載客率為何，包括重鐵和輕鐵；及
- (e) 過去3年港鐵各路線編制及非編制維修人員的數目，包括重鐵和輕鐵；
- (f) 過去3年港鐵各路線的列車數目及卡數分佈，包括重鐵和輕鐵。
- (g) 過去5年港鐵發生半小時或以下、31分鐘至3小時、3至4小時，以及逾4小時事故的性質、次數及罰款(如有)；
- (h) 港鐵過去5年訊號故障的次數(以年計)，以及分別因硬件和軟件而發生的次數。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

(a)至(d)

2023年各重鐵和輕鐵路綫在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5 580人(2021年)、5 687人(2022年)和5 839人(2023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468人(2021年)、440人(2022年)和432人(2023年)。

(f) 過去3年，各重鐵路綫和輕鐵的列車和車卡數目載列於附件三。

(g) 過去5年，由港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致服務延誤事故的宗數、成因，以及港鐵公司根據「服務表現安排」及經優化的「服務表現回贈」安排所撥出的款額載列於附件四。

(h) 根據現行鐵路事故通報機制，任何鐵路事故若影響列車服務延誤8分鐘或預計延誤達8分鐘或以上，港鐵公司須通報運輸署，而如該事故是屬港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致，亦須將之分類為屬於機件故障(包括信號系統故障)或人為因素。運輸署沒有備存因信號故障而導致服務延誤的分項統計數字。

2023年重鐵系統統計數字
(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)
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.	現有可載客量(每平方米站立6人)(b) (註3)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 300	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.	現時乘客量(c)	42 400	35 700	40 400	46 300	9 800	34 500	38 800	3 200	21 200	1 700
5.	現時載客率(1)(每平方米站立6人) [(c)/(b)]	68% {大圍至九龍塘}	61% {荃灣西至美孚}	60% {油塘至}	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}

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段共用路軌	
										東涌線 (註1)	機場快線 (註1及2)
	{ }最繁忙路段			鰂魚涌}							機場}
6.	現時載客率 (2) (每平方米 站立4人) ^(註5)	94%	85%	84%	81%	82%	68%	73%	54%	70%	不適用

註1：由於機場快線及東涌線在部分路段共用路軌，該等鐵路線的整體可載客量受車務編排模式所影響。

註2：機場快線的設計是提供座位予每名乘客，因此站立人數的乘客密度並不適用。有關數字按現有可載客量計算。

註3：現時所有行走港鐵鐵路線的列車車廂均按鐵路興建時的業界標準設計，可容納每平方米站立6人的乘客密度。然而，在實際營運中，乘客不大願意登上看似擠迫但其實仍有空間的列車，因此目前列車一般只達到每平方米站立約4人的乘客密度。故運輸署提供以每平方米站立6人計算的可載客量以反映列車可負荷的最高水平，以及以每平方米站立4人計算的載客率，以反映實際營運中的情況。

註4：這是由於服務班次尚未增至信號系統可負荷的最高水平。

註5：以一系列行走市區的重鐵列車為例，一系列列車可提供340個座位，以及以每平方米站立6人的乘客密度計算下的2 160個企位，即每列列車的總計可載客量約為2 500人。若以每平方米站立4人的乘客密度計算，340個座位數目維持不變，而企位則減至1 440個，即每列列車的總計可載客量約為1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度計算的可載客量，相當於以每平方米站立6人計算的71.2%。東鐵線方面，由於該路線的列車設有1個頭等車廂，列車的座位和企位比例與其他重鐵列車稍有不同。若以每平方米站立6人計算，每列列車的總計可載客量為2 845人；以每平方米站立4人計算，則為2 061人。

2023年輕鐵系統統計數字
(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)
505	2 993	66%
506P	424	70%
507	2 827	83%
507P	212	90%
610	2 056	93%
614	1 122	77% ^(註2)
614P	1 363	
615	960	74% ^(註2)
615P	1 600	
705	4 240	63%
706	5 088	63%
751	2 993	64%
751P	398	60%
761P	4 240	64%

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：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	2021		2022		2023	
	列車 數目	每列列 車的車 卡數目	列車 數目	每列列 車的車 卡數目	列車 數目	每列列 車的車 卡數目
東鐵線	36	12或9	36	9	37	9
屯馬線	56	8	59	8	65	8
將軍澳線	16	8	16	8	16	8
港島線	36	8	36	8	36	8
南港島線	10	3	10	3	10	3
觀塘線	39	8	41	8	39	8
荃灣線	35	8	35	8	35	8
迪士尼線	3	4	3	4	3	4
東涌線	16	8	16	8	16	8
機場快線	11	8	11	8	11	8

輕鐵系統以單卡或雙卡輕鐵車輛營運，後者由兩個車卡組成。在2021年、2022年和2023年，輕鐵車卡總數分別為145、146和149。

由港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致服務延誤8分鐘或以上的事故宗數

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2019	121	102	19	92	19	6	0	0	0	4	0	86.5
2020	100	93	7	86	6	6	1	1	0	0	0	15
2021	143	137	6	121	6	16	0	0	0	0	0	19
2022	112	103	9	95	9	5	0	0	0	3	0	103
2023	101	94	7	86	5	8	1	0	0	0	1	25

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：1208)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局的責任及工作包括監督為現有專營巴士加設安全裝置的資助計劃實施情況。就此，當局可否告知本會：

- (a) 過去3年，各專營巴士及小巴每年針對司機各方面表現加設安全裝置，包括但不限於安全帶及響鬧系統、電子穩定系統、智能駕駛者監察系統及車速限制減速器等，的開支、數量及設備如何（按公司及資助項目分項列出）；
- (b) 過去3年，各專營巴士及小巴每年投資於任何「確保設施」，確保上述已安裝之安全設施發揮最大效果的開支、數量及設備如何（按公司及資助項目分項列出）；
- (c) 全面為現行專營巴士加設上述安全裝置及「確保設施」（如有）的完成時間表為何；
- (d) 過去3年，為現有專營巴士加設安全裝置及「確保設施」（如有）的總資助額為何？

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

(a)至(d)

為進一步提升專營巴士服務的安全程度，由2018年7月起，所有新採購的雙層巴士均已在所有乘客座椅裝設安全帶，並配備可加強車輛穩定性和減低翻側風險的電子穩定控制系統，以及車速限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。

至於現役巴士，因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商現正為約1 900輛雙層巴士的所有上層座椅安裝安全帶，以及為約4 000輛巴士加裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。政府已預留5億元，用以資助專營巴士

營辦商八成相關安裝費。

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在2024年內完成安裝上述安全裝置。在2021-22、2022-23及2023-24財政年度(截至2024年2月底)，各專營巴士公司為旗下巴士安裝安全裝置的數目表列如下：

專營巴士公司	各財政年度已安裝安全裝置的巴士總數								
	安全帶			電子穩定控制系統			車速限制減速器		
	2021-22	2022-23	2023-24	2021-22	2022-23	2023-24	2021-22	2022-23	2023-24
城巴有限公司(城巴)	186	74		297	299		297	299	
新世界第一巴士服務有限公司(新巴) ^(註)	149	115	4	138	178	93	138	178	93
龍運巴士有限公司(龍運)	65	51	0	65	51	0	65	51	0
九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)	444	221	164	812	991	264	832	993	264
新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)	11	11	0	3	4	0	4	35	0
合計	855	472	168	1 315	1 523	357	1 336	1 556	357
總計	1 495			3 195			3 249		

註：新巴與城巴(香港島及過海巴士網絡)的專營權於2023年7月1日合併，合併後新巴安裝安全裝置的巴士總數已計算在城巴內。

在2021-22、2022-23及2023-24財政年度(截至2024年2月底)，為現有專營巴士加裝以上三項安全裝置的政府資助總額表列如下：

財政年度	資助總額 (百萬元)
2021-2022	180.1
2022-2023	127.1
2023-2024 (截至2024年2月底)	45.5
合計	352.7

除了上述三項安全裝置外，專營巴士營辦商也一直全資自費試驗各類先進駕駛輔助系統，包括防止碰撞和保持行車線警報系統，以及司機狀態監察系統。截至2023年底，九巴和嶼巴已分別為旗下約1 600輛巴士及約30輛巴士安裝該等設備，而城巴及龍運則已在所有行走機場／北大嶼山路線的巴

士安裝該等設備，並且會為日後所有新購置的巴士安裝上述系統。此外，九巴、龍運及城巴亦已為整個車隊配備司機管理系統，以監測巴士車長的駕駛行為以進一步提升巴士安全，並會繼續為新巴士裝設該等系統。

公共小巴方面，由2023年9月1日起，所有首次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)新增的一項公共小巴發牌條件，安裝佩戴安全帶偵測及警示系統(系統)。截至2024年2月底，共有54輛首次登記的公共小巴已安裝該系統。該系統由各公共小巴車主或營辦商自資安裝，並負責日常的保養開支，不涉及政府資助，因此並沒有安裝該系統所涉及的開支數據。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1212)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的職責，是繼續推展多項增加泊車位的措施，包括在政府、機構或社區設施及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位，以及推展自動泊車系統項目。就此，請告知本會：

- (a) 2022及2023年各類機動及非機動車輛的登記數字及領牌數字為何；
- (b) 2022及2023年香港行車道總長度為何；
- (c) 現時香港已完工啟用的自動泊車系統位置、造價、收費、總泊車位數目及有紀錄發生故障的次數為何；
- (d) 未來已落實興建自動泊車系統位置、類型、時間表、造價及總泊車位數目為何；
- (e) 請按區議會分區列出過去5年香港路旁、政府停車場和私營停車場各類型泊車位，包括但不限於電單車、私家車及旅遊巴等，總數為何；
- (f) 截至2024年1月，本港傷殘人士泊車許可證的數目，以及請按區議會分區列出各區傷健人士泊車位的數目及使用率。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

(a) 2022及2023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	截至2022年底		截至2023年底	
	已登記	已領牌	已登記	已領牌
電單車	106 205	75 229	108 674	74 417
私家車	649 540	571 412	645 351	577 908
的士	18 163	17 892	18 163	17 806
專營巴士	6 198	5 827	6 230	5 899
非專營公共巴士	6 905	6 460	6 921	6 571
私家巴士	815	802	853	841
公共小巴	4 349	4 143	4 343	4 109
私家小巴	3 473	3 426	3 422	3 370
貨車	120 475	116 396	119 758	115 803
特別用途車輛	2 233	1 981	2 250	1 965
政府車輛	6 815	6 815	6 939	6 939
小計(i):	925 171	810 383	922 904	815 628
非機動車輛	截至 2022 年底		截至 2023 年底	
	已登記	已領牌	已登記	已領牌
拖車	14 396	10 552	14 233	11 153
小計(ii):	14 396	10 552	14 233	11 153
總計(i) + (ii):	939 567	820 935	937 137	826 781

(b) 2022及2023年，香港行車道總長度分別約為2 223及2 239公里(註)。

註：只包括由路政署保養的行車道。

(c) 已啟用的自動泊車系統項目包括荃灣海盛路和大埔白石角的短期租約停車場，兩個停車場分別提供245個和250個泊車位(包括傳統泊車位和自動泊車系統泊車位)。根據停車場營辦商提供的資料，荃灣海盛路自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為2,900至3,200元；大埔白石角自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為3,600元至4,400元，視乎泊車位位於哪一樓層而定。短期租約停車場的自動泊車系統由相關短期租約用地承租人斥資興建並以商業形式營運，運輸署未有備存相關的自動泊車系統的造價資料和故障紀錄。

(d) 回應提問，各個已落實而設有自動泊車系統的公眾停車場工程項目的有關資料載於附件1。

- (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2、附件3及附件4。
- (f) 截至2024年1月，有效的傷殘人士泊車許可證數目為1 656張。按區議會分區列出的各區路旁傷殘人士專用泊位數目和使用率則載於附件5及附件6。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數 (包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
A. 短期租約停車場的自動泊車系統					
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 (預計)	約 210	由短期租約營辦商支付
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023年7月	2024年 (預計)	約 200	由短期租約營辦商支付
B. 工務工程項目的自動泊車系統					
將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓	拼圖型	2020年9月	2025年 (預計)	約 380	52.284 億元 ¹ (按付款當日價格計算)
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	立體型	2022年5月	2026年 (預計)	約 300	16.050 億元 ² (按付款當日價格計算)
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023年8月	2026年 (預計)	約 200	7.779 億元 ³ (按付款當日價格計算)

註1：此數字為2020年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註2：此數字為2022年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註3：此數字為2023年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

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 每年二月底	私家車*	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計#
中西區	2024年	509	193	11	651	1 364
	2023年	522	193	11	628	1 354
	2022年	520	191	14	609	1 334
	2021年	472	199	11	601	1 283
	2020年	470	200	11	587	1 268
灣仔	2024年	1 020	24	48	761	1 853
	2023年	1 008	24	22	729	1 783
	2022年	991	25	17	684	1 717
	2021年	1 000	24	20	686	1 730
	2020年	1 003	22	20	687	1 732
東區	2024年	538	101	65	801	1 505
	2023年	525	91	62	777	1 455
	2022年	514	91	62	779	1 446
	2021年	443	78	59	753	1 333
	2020年	441	66	64	685	1 256
南區	2024年	648	53	85	447	1 233
	2023年	647	53	85	447	1 232
	2022年	625	53	135	442	1 255
	2021年	655	55	137	421	1 268
	2020年	662	53	137	415	1 267
油尖旺	2024年	1 613	371	141	1 309	3 434
	2023年	1 608	374	141	1 299	3 422
	2022年	1 491	368	137	1 311	3 307
	2021年	1 531	370	155	1 300	3 356
	2020年	1 522	369	155	1 275	3 321
深水埗	2024年	1 245	228	9	876	2 358
	2023年	1 219	227	9	876	2 331
	2022年	1 213	223	15	801	2 252
	2021年	1 238	215	7	778	2 238
	2020年	1 236	212	7	764	2 219
九龍城	2024年	2 336	141	135	991	3 603
	2023年	2 325	144	134	967	3 570
	2022年	2 274	135	143	931	3 483
	2021年	2 241	136	106	912	3 395
	2020年	2 242	136	106	889	3 373
黃大仙	2024年	306	131	0	519	956

地區	截至 每年二月底	私家車*	貨車	旅遊巴士/ 巴士	電單車	總計#
	2023 年	304	131	0	475	910
	2022 年	301	144	0	463	908
	2021 年	300	141	0	440	881
	2020 年	298	142	0	440	880
觀塘	2024 年	543	117	40	839	1 539
	2023 年	501	120	40	794	1 455
	2022 年	446	117	37	769	1 369
	2021 年	437	106	34	761	1 338
	2020 年	437	106	40	741	1 324
荃灣	2024 年	833	68	31	657	1 589
	2023 年	832	68	31	618	1 549
	2022 年	814	52	31	600	1 497
	2021 年	786	42	33	592	1 453
	2020 年	793	40	34	592	1 459
屯門	2024 年	1 291	331	113	886	2 621
	2023 年	1 287	331	112	886	2 616
	2022 年	1 302	332	44	869	2 547
	2021 年	1 278	328	55	834	2 495
	2020 年	1 278	328	47	816	2 469
元朗	2024 年	1 266	426	115	626	2 433
	2023 年	1 275	426	114	617	2 432
	2022 年	1 216	431	87	681	2 415
	2021 年	1 192	433	87	632	2 344
	2020 年	1 197	440	89	560	2 286
北區	2024 年	1 277	359	27	424	2 087
	2023 年	1 226	357	27	424	2 034
	2022 年	1 258	380	21	426	2 085
	2021 年	1 242	382	21	419	2 064
	2020 年	1 310	427	21	398	2 156
大埔	2024 年	1 549	358	84	270	2 261
	2023 年	1 558	354	83	259	2 254
	2022 年	1 539	336	84	218	2 177
	2021 年	1 478	337	80	203	2 098
	2020 年	1 487	331	75	202	2 095
西貢	2024 年	1 914	307	155	491	2 867
	2023 年	1 962	320	160	479	2 921
	2022 年	1 993	385	165	439	2 982
	2021 年	1 940	331	157	429	2 857
	2020 年	1 939	331	150	417	2 837
沙田	2024 年	1 594	337	69	550	2 550

地區	截至 每年二月底	私家車*	貨車	旅遊巴士/ 巴士	電單車	總計#
	2023 年	1 579	337	69	506	2 491
	2022 年	1 548	310	66	511	2 435
	2021 年	1 541	305	56	496	2 398
	2020 年	1 540	287	49	470	2 346
葵青	2024 年	430	360	39	751	1 580
	2023 年	416	364	21	721	1 522
	2022 年	393	368	21	694	1 476
	2021 年	411	361	21	694	1 487
	2020 年	411	361	22	585	1 379
離島	2024 年	517	55	78	205	855
	2023 年	510	56	78	152	796
	2022 年	496	44	65	175	780
	2021 年	466	58	74	148	746
	2020 年	460	58	74	148	740
總計#	2024 年	19 429	3 960	1 245	12 054	36 688
	2023 年	19 304	3 970	1 199	11 654	36 127
	2022 年	18 934	3 985	1 144	11 402	35 465
	2021 年	18 651	3 901	1 113	11 099	34 764
	2020 年	18 726	3 909	1 101	10 671	34 407

* 有關數字是為尺寸相若的車輛例如私家車、的士、小巴、三輪車及輕型貨車提供的路旁泊車位數字。

數字不包括約300個預留作特別公共服務用途(例如垃圾車和郵政車輛)的泊車位。

過去5年18區按車輛類別劃分的政府停車場泊車位數目[^]

地區	截至 每年二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
中西區	2024年	3 901	426	13	345	4 685
	2023年	3 921	427	13	351	4 712
	2022年	3 926	428	14	335	4 703
	2021年	3 915	470	13	345	4 743
	2020年	4 134	470	12	345	4 961
灣仔	2024年	2 578	230	11	263	3 082
	2023年	2 581	227	11	262	3 081
	2022年	2 754	227	11	280	3 272
	2021年	2 705	200	17	262	3 184
	2020年	2 766	301	17	267	3 351
東區	2024年	3 165	346	33	382	3 926
	2023年	3 143	351	33	374	3 901
	2022年	3 150	351	33	373	3 907
	2021年	3 161	347	26	364	3 898
	2020年	3 147	322	26	356	3 851
南區	2024年	2 681	182	10	488	3 361
	2023年	2 670	182	11	483	3 346
	2022年	2 670	182	11	483	3 346
	2021年	2 668	184	11	483	3 346
	2020年	2 725	182	11	482	3 400
油尖旺	2024年	976	253	20	34	1 283
	2023年	1 066	254	20	39	1 379
	2022年	1 064	254	20	39	1 377
	2021年	932	244	18	39	1 233
	2020年	1 652	244	18	115	2 029
深水埗	2024年	4 060	1 175	33	504	5 772
	2023年	4 073	1 178	33	498	5 782
	2022年	3 844	1 183	33	481	5 541
	2021年	4 003	1 163	33	466	5 665
	2020年	4 003	1 791	48	438	6 280
九龍城	2024年	3 178	134	7	247	3 566
	2023年	3 183	134	7	247	3 571
	2022年	3 198	134	5	237	3 574
	2021年	3 161	135	5	222	3 523
	2020年	2 842	135	5	191	3 173
黃大仙	2024年	4 194	285	44	561	5 084
	2023年	4 209	282	29	552	5 072

地區	截至 每年二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
	2022年	4 245	296	25	563	5 129
	2021年	4 213	291	25	550	5 079
	2020年	4 180	291	44	536	5 051
觀塘	2024年	7 698	511	34	1 482	9 725
	2023年	7 696	469	36	1 449	9 650
	2022年	7 744	468	37	1 425	9 674
	2021年	7 643	495	37	1 383	9 558
	2020年	7 422	486	36	1 346	9 290
荃灣	2024年	1 874	121	4	244	2 243
	2023年	1 914	124	4	242	2 284
	2022年	1 906	122	4	232	2 264
	2021年	1 948	122	4	221	2 295
	2020年	1 948	122	4	221	2 295
屯門	2024年	3 769	179	46	232	4 226
	2023年	3 501	142	46	166	3 855
	2022年	3 494	142	46	166	3 848
	2021年	3 488	144	48	166	3 846
	2020年	3 480	150	53	163	3 846
元朗	2024年	3 301	112	46	238	3 697
	2023年	3 315	107	49	238	3 709
	2022年	3 353	104	39	236	3 732
	2021年	3 315	103	36	236	3 690
	2020年	3 363	103	36	208	3 710
北區	2024年	3 820	411	55	254	4 540
	2023年	3 475	374	42	126	4 017
	2022年	2 687	374	27	113	3 201
	2021年	2 609	388	26	115	3 138
	2020年	2 552	384	28	105	3 069
大埔	2024年	1 110	208	15	96	1 429
	2023年	897	213	8	80	1 198
	2022年	787	210	8	73	1 078
	2021年	802	212	11	74	1 099
	2020年	804	212	11	74	1 101
西貢	2024年	1 941	73	66	206	2 286
	2023年	1 938	73	61	206	2 278
	2022年	1 841	70	62	167	2 140
	2021年	1 700	70	67	158	1 995
	2020年	1 674	70	67	155	1 966
沙田	2024年	4 479	179	31	482	5 171
	2023年	4 420	183	33	481	5 117

地區	截至 每年二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
	2022年	4 378	170	33	441	5 022
	2021年	4 062	167	33	410	4 672
	2020年	3 968	165	45	389	4 567
葵青	2024年	4 915	564	12	855	6 346
	2023年	4 836	563	12	845	6 256
	2022年	4 836	563	10	840	6 249
	2021年	4 830	563	10	840	6 243
	2020年	4 785	564	10	837	6 196
離島	2024年	2 204	247	17	131	2 599
	2023年	1 601	115	17	109	1 842
	2022年	1 717	181	17	102	2 017
	2021年	1 632	42	18	102	1 794
	2020年	1 653	36	18	87	1 794
總計	2024年	59 844	5 636	497	7 044	73 021
	2023年	58 439	5 398	465	6 748	71 050
	2022年	57 594	5 459	435	6 586	70 074
	2021年	56 787	5 340	438	6 436	69 001
	2020年	57 098	6 028	489	6 315	69 930

^ 上述泊車位資料由各部門或有關的停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。由於負責管理停車場的各部門、管理公司或營辦商可能會因應其需要對泊車位數目／種類作出調整，實際泊車位數目或會與上述有所不同。

過去5年18區按車輛類別劃分的私營停車場泊車位數目[^]

地區	截至 每年二月底	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	2024年	34 058	385	58	483	34 984
	2023年	34 065	457	58	483	35 063
	2022年	34 065	464	57	480	35 066
	2021年	34 109	480	57	473	35 119
	2020年	34 102	472	57	483	35 114
灣仔	2024年	35 123	83	97	321	35 624
	2023年	35 209	83	98	323	35 713
	2022年	35 483	85	97	352	36 017
	2021年	35 423	88	97	355	35 963
	2020年	35 872	97	93	351	36 413
東區	2024年	43 136	1 389	227	1 455	46 207
	2023年	43 112	1 379	238	1 440	46 169
	2022年	42 750	1 388	238	1 451	45 827
	2021年	43 033	1 443	239	1 456	46 171
	2020年	43 049	1 451	250	1 432	46 182
南區	2024年	36 751	892	177	1 053	38 873
	2023年	37 144	861	188	1 021	39 214
	2022年	36 610	877	189	1 008	38 684
	2021年	36 057	916	208	989	38 170
	2020年	36 029	922	208	967	38 126
油尖旺	2024年	33 421	774	101	797	35 093
	2023年	33 259	770	94	796	34 919
	2022年	33 351	869	107	747	35 074
	2021年	32 837	910	112	721	34 580
	2020年	31 490	1 907	109	709	34 215
深水埗	2024年	25 696	1 914	387	868	28 865
	2023年	24 973	1 890	387	838	28 088
	2022年	25 133	1 900	362	794	28 189
	2021年	24 272	1 901	378	791	27 342
	2020年	24 043	1 254	358	788	26 443
九龍城	2024年	46 565	1 060	113	1 045	48 783
	2023年	45 989	977	91	930	47 987
	2022年	44 296	962	112	848	46 218
	2021年	43 575	991	161	842	45 569
	2020年	43 736	1 022	121	868	45 747
黃大仙	2024年	16 472	865	45	1 328	18 710
	2023年	16 403	877	73	1 311	18 664

地區	截至 每年二月底	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
	2022年	16 192	880	63	1 285	18 420
	2021年	16 355	880	63	1 297	18 595
	2020年	16 386	855	116	1 300	18 657
觀塘	2024年	40 906	2 884	45	2 447	46 282
	2023年	41 058	2 765	45	2 368	46 236
	2022年	40 159	2 766	45	2 323	45 293
	2021年	39 628	2 752	109	2 258	44 747
	2020年	39 169	2 684	100	2 192	44 145
荃灣	2024年	35 826	1 960	362	886	39 034
	2023年	35 777	1 866	362	807	38 812
	2022年	35 108	1 817	387	773	38 085
	2021年	35 078	1 783	380	744	37 985
	2020年	34 330	1 784	377	678	37 169
屯門	2024年	38 656	2 036	93	958	41 743
	2023年	38 143	2 012	93	872	41 120
	2022年	37 595	2 007	93	808	40 503
	2021年	37 356	2 009	93	780	40 238
	2020年	36 571	2 080	91	758	39 500
元朗	2024年	39 192	1 676	287	1 110	42 265
	2023年	39 322	1 513	284	1 119	42 238
	2022年	38 001	1 516	236	989	40 742
	2021年	37 837	1 516	233	977	40 563
	2020年	37 128	1 562	232	1 003	39 925
北區	2024年	17 768	966	32	380	19 146
	2023年	17 804	884	32	377	19 097
	2022年	17 610	825	30	343	18 808
	2021年	17 630	871	30	340	18 871
	2020年	17 763	903	28	339	19 033
大埔	2024年	29 763	641	54	850	31 308
	2023年	29 432	638	54	845	30 969
	2022年	28 674	619	54	827	30 174
	2021年	28 720	612	54	808	30 194
	2020年	27 233	590	54	756	28 633
西貢	2024年	40 436	1 076	148	2 759	44 419
	2023年	40 472	1 103	139	2 673	44 387
	2022年	40 273	1 129	132	2 553	44 087
	2021年	38 868	1 136	112	2 428	42 544
	2020年	38 283	1 162	113	2 451	42 009
沙田	2024年	71 024	2 310	101	2 376	75 811
	2023年	70 191	2 234	101	2 210	74 736

地區	截至 每年二月底	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
	2022 年	68 768	2 224	144	2 139	73 275
	2021 年	68 539	2 232	144	2 107	73 022
	2020 年	68 046	2 224	138	2 106	72 514
葵青	2024 年	30 841	8 464	396	1 378	41 079
	2023 年	30 887	9 883	399	1 362	42 531
	2022 年	30 808	9 876	399	1 350	42 433
	2021 年	30 694	10 106	412	1 314	42 526
	2020 年	30 741	10 163	369	1 280	42 553
離島	2024 年	17 579	708	176	371	18 834
	2023 年	13 835	700	190	386	15 111
	2022 年	13 732	697	190	370	14 989
	2021 年	13 813	837	190	360	15 200
	2020 年	14 597	697	195	375	15 864
總計	2024 年	633 213	30 083	2 899	20 865	687 060
	2023 年	627 075	30 892	2 926	20 161	681 054
	2022 年	618 608	30 901	2 935	19 440	671 884
	2021 年	613 824	31 463	3 072	19 040	667 399
	2020 年	608 568	31 829	3 009	18 836	662 242

^ 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區路旁傷殘人士專用泊位數目
(截至2024年1月)

地區	路旁傷殘人士泊車位數目
中西區	28
灣仔	51
東區	39
南區	27
油尖旺	60
深水埗	38
九龍城	44
黃大仙	23
觀塘	34
荃灣	37
屯門	17
元朗	29
北區	12
大埔	17
西貢	22
沙田	25
葵青	31
離島	12
總計	546

18區路旁傷殘人士專用泊位使用率

地區	於 2023 年 9 月至 12 月進行 「即場調查」時的路旁傷殘 人士泊車位數目	使用率 ^{註 1}
中西區	28	57%
灣仔	50	68%
東區	39	79%
南區	27	44%
油尖旺	60	70%
深水埗	37	73%
九龍城	44	43%
黃大仙	23	57%
觀塘	33	55%
荃灣	35	60%
屯門	16	50%
元朗	29	45%
北區	12	33%
大埔	15	60%
西貢	22	50%
沙田	25	60%
葵青	31	52%
離島	13	38%
總計	539^{註 2}	58%

註：

- (1) 路旁傷殘人士泊車位的調查是以「即場調查」方式進行。上表反映於2023年9月至12月進行調查時泊車位當時的使用狀況。計算泊車位「使用率」時，違法佔用情況並不包括在內。
- (2) 截至2024年1月，路旁傷殘人士泊車位數已增加至546個。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1213)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的職責，是規管及監察現有口岸的本地及跨境公共運輸服務的運作，確保能配合本地市民及旅客的交通需求，包括疫情後恢復本地及跨境公共運輸服務，以配合香港與內地／澳門全面通關。就此，請以圖表形式列出：

- (a) 自去年2月通關至今，現時往返本港各口岸的所有公共交通工具路線、收費、載客量及班次；
(b) 自去年2月通關至今，本港各口岸於平日及假日的入境及出境人次分別為何（以每月計）。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

- (a) 現時往返各邊境管制站有多種公共交通工具，包括鐵路、本地專營巴士、專線小巴，以及跨境巴士服務^(註1)。截至2024年3月6日，各邊境管制站的公共交通定線服務表列如下：

服務種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3) (元)	每天載客量 ^(註4) (人次)	班次 ^(註5) (分鐘)
羅湖管制站				
鐵路服務	東鐵線	27至109.5	167 700	4.7至10

服務 種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3) (元)	每天載客量 ^(註4) (人次)	班次 ^(註5) (分鐘)
落馬洲管制站				
短途跨境 巴士服務	旺角線 (鴉蘭街(金都商場對開)－落馬洲管制站)	45至50	3 470	15至60
	油尖線 (柯士甸道過境巴士總站－落馬洲管制站)	45至50	1 442	20至45
	觀塘線 (藍田站公共運輸交匯處－落馬洲管制站)	50至55	3 443	20至45
	灣仔線 (會展站公共運輸交匯處－落馬洲管制站)	57至63	1 881	20至60
	荃灣線 (荃灣愉景新城公共運輸交匯處－落馬洲管制站)	45至48	3 455	15至30
跨境穿梭 巴士服務	落馬洲(新田)公共運輸交匯處－皇崗	10	9 020	5至15
專線小巴 服務	專線小巴第44B號線(通宵)	14.9至20.5	184	60

服務種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3) (元)	每天載客量 ^(註4) (人次)	班次 ^(註5) (分鐘)
	(屯門碼頭(湖山路)－落馬洲管制站)			
	專線小巴第79S號線(通宵) (天水圍(俊宏軒)－落馬洲管制站)	12.7	354	30至60
	專線小巴第616S號線(通宵) (旺角－落馬洲管制站)	25	448	30
香園圍邊境管制站				
專營巴士服務	城巴第B7號線 (粉嶺站／上水(寶運路)－香園圍邊境管制站)	10	15 035	7至20
	城巴第B8號線 (大圍站公共運輸交匯處－香園圍邊境管制站)	16.1	7 358	10至30
	九巴第B9號線 (屯門站－香園圍邊境管制站)	20.2	4 825	25至30

服務種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3) (元)	每天載客量 ^(註4) (人次)	班次 ^(註5) (分鐘)
專線小巴服務	專線小巴第59S號線 (上水站－香園圍邊境管制站)	9.1	12 036	3至8
落馬洲支線管制站				
鐵路服務	東鐵線	27至109.5	100 400	9.5至14.5
專營巴士服務	九巴第B1號線 (天慈邨－落馬洲支線公共運輸交匯處)	14.5	32 053	8至20
專線小巴服務	專線小巴第75號線 (元朗(福康街)－落馬洲支線公共運輸交匯處)	8.7	4 020	15至30
深圳灣口岸				
專營巴士服務	嶼巴第B2號線 (元朗港鐵站－深圳灣口岸)	14.4	5 979	20至30
	嶼巴第B2P號線 (天慈邨巴士總站－深圳灣口岸)	10.3	9 300	10至30

服務種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3) (元)	每天載客量 ^(註4) (人次)	班次 ^(註5) (分鐘)
	城巴第B3號線 (屯門碼頭－深圳灣口岸)	14.7	3 817	25至60
	城巴第B3X號線 (屯門市中心－深圳灣口岸)	14.7	14 836	15至25
	城巴第B3A號線 (山景邨－深圳灣口岸)	14.7	3 648	30至60
專線小巴服務	專線小巴第618號線 (天水圍(天恩邨)－深圳灣口岸)	13.1	4 418	15至20
港珠澳大橋香港口岸				
專營巴士服務	嶼巴第B4號線 (港珠澳大橋香港口岸－香港國際機場(經航天城交通總匯)(循環線))	9.1	2 454	15至30
	城巴第B5號線 (欣澳公共運輸交匯處－	6.1	5 876	15至35

服務種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3) (元)	每天載客量 ^(註4) (人次)	班次 ^(註5) (分鐘)
	港珠澳大橋 香港口岸)			
	嶼巴第 B6 號線 (東涌滿東邨 (裕東路)－港 珠澳大橋香 港口岸)	9.1	8 405	15至30
專線小巴 服務	專線小巴第 901號線 (港珠澳大橋 往東涌北(循 環線))	8.4	361	30
跨境穿梭 巴士服務	港珠澳大橋 香港口岸－ 港珠澳大橋 珠海口岸	65至70	23 127	5至30
	港珠澳大橋 香港口岸－ 港珠澳大橋 澳門口岸	65至70	37 104	
文錦渡口岸				
跨境巴士 服務	上水廣場－ 文錦渡口岸	20	3 035	10至15
香港西九龍站^(註6)				
高速鐵路 (高鐵)服 務	香港西九龍 站連接 73 個 直達內地站 點	人民幣 68 元 至 3,907.5 元 ^(註7)	76 300	每日 188 班 列車 ^(註8)

- 註1： 跨境巴士服務包括短途定線服務和長途服務。就前者，上表載列設有固定路線、固定收費和固定班次的短途服務的資料。後者(即長途服務)的路線和班次因應需求而定，因此收費浮動。
- 註2： 城巴 – 城巴有限公司
九巴 – 九龍巴士(一九三三)有限公司
嶼巴 – 新大嶼山巴士(1973)有限公司
- 註3： 鐵路和高速鐵路服務的車費範圍反映不同級別服務及行程起點／目的地的不同收費。其他路面公共交通的車費範圍一般反映日間和通宵服務的不同收費。
- 註4： 載客量為2023年12月的每日平均雙向載客量。
- 註5： 班次範圍反映繁忙時段，以及非繁忙時段／深宵時段的班次。各公共交通營辦商會因應實際情況加密班次以應付乘客需求。
- 註6： 高鐵分別在2023年1月15日及3月11日恢復短途服務及廣東省內長途服務，跨省長途列車則由2023年4月1日起恢復運作。
- 註7： 高鐵車費由中國國家鐵路集團有限公司以人民幣定價。港元票價會按匯率變動每月調整，並於每月首日公佈。
- 註8： 由2023年10月11日起的班次安排。

- (b) 入境事務處備存的2023年2月6日全面通關至2024年2月底期間，經各出入境管制站出入境的每日平均旅客人次^{註1}(以平日^{註2}和周末及假期^{註3}分類)按月載列於附件。

管制站	2023年2月6日至2月28日				2023年3月				2023年4月			
	平日		周末及假期		平日		周末及假期		平日		周末及假期	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
機場	27 813	25 821	30 351	29 543	33 807	34 821	35 801	35 933	42 933	40 241	45 466	44 566
羅湖	44 670	47 249	66 331	66 302	54 402	59 048	75 204	78 592	56 230	61 023	79 553	79 858
落馬洲支線	33 788	34 647	51 160	50 328	40 932	42 541	60 355	59 224	43 554	45 939	66 160	64 677
廣深港高速鐵路西九龍站	14 201	13 509	19 222	17 671	17 390	17 121	23 414	21 724	28 223	26 754	39 572	36 999
落馬洲	6 605	5 671	10 722	8 460	8 695	7 958	13 105	12 079	10 452	9 359	14 981	12 785
文錦渡 ^(註4)	1 721	1 411	1 664	1 319	2 210	1 995	1 896	1 520	2 124	1 976	2 196	1 864
深圳灣	19 059	19 649	28 204	26 359	23 069	24 094	33 461	32 195	28 208	28 648	40 019	37 349
港珠澳大橋香港口岸	18 832	19 407	35 539	34 767	21 293	24 445	37 741	37 439	24 635	29 336	42 249	43 025
香園圍 ^(註5)	6 792	6 744	11 452	10 264	12 116	10 426	18 066	14 687	13 853	11 320	20 065	16 565

管制站	2023年5月				2023年6月				2023年7月			
	平日		周末及假期		平日		周末及假期		平日		周末及假期	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
機場	39 375	39 209	43 134	41 243	44 454	43 800	47 952	46 030	47 938	49 725	52 303	53 386
羅湖	52 908	55 861	80 380	74 976	54 748	58 349	76 082	72 008	60 711	61 056	89 257	87 940
落馬洲支線	45 084	49 358	71 192	67 959	49 276	55 141	70 426	72 180	54 079	58 149	84 475	91 153
廣深港高速鐵路西九龍站	22 738	24 728	38 325	33 053	23 581	23 490	34 246	32 524	30 943	30 036	44 878	40 155
落馬洲	9 980	10 343	16 483	14 267	10 817	10 446	16 272	13 813	12 180	10 581	19 482	16 120
文錦渡 ^(註4)	2 271	2 110	2 170	1 701	2 200	2 076	1 897	1 627	1 460	1 060	1 721	1 363
深圳灣	24 636	26 719	39 842	34 085	26 257	27 708	38 188	35 050	29 789	29 526	45 414	42 811
港珠澳大橋香港口岸	20 697	24 846	38 294	35 616	21 292	25 958	33 154	32 870	26 055	30 016	42 158	43 107
香園圍 ^(註5)	13 495	11 752	21 820	17 411	13 894	12 957	21 981	18 581	17 152	14 282	26 928	23 190

管制站	2023年8月				2023年9月				2023年10月			
	平日		周末及假期		平日		周末及假期		平日		周末及假期	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
機場	53 931	49 374	57 692	53 015	40 907	43 205	46 777	46 925	50 384	44 921	53 557	48 430
羅湖	68 537	68 622	99 819	101 125	55 230	59 907	77 829	80 976	64 699	66 272	95 379	87 706
落馬洲支線	60 154	63 281	94 969	102 881	50 103	53 392	75 341	78 753	55 966	58 873	83 990	78 283
廣深港高速鐵路西九龍站	37 966	34 365	52 895	45 010	23 056	22 447	32 748	30 148	28 275	28 698	40 871	37 412
落馬洲	13 812	12 332	21 407	18 411	11 891	10 524	18 497	15 238	12 689	12 562	21 805	18 242
文錦渡 ^(註4)	1 665	1 513	2 069	1 853	417	385	248	169	0	0	0	0
深圳灣	34 994	33 668	53 307	50 706	28 270	28 658	42 969	41 267	32 669	34 008	51 527	45 561
港珠澳大橋香港口岸	30 976	35 417	47 535	50 348	19 378	26 045	33 638	38 247	23 938	30 578	46 392	42 638
香園圍 ^(註5)	20 034	16 603	31 034	26 643	18 421	16 098	22 048	19 574	23 581	19 533	32 710	25 969

管制站	2023年11月				2023年12月			
	平日		周末及假期		平日		周末及假期	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
機場	50 538	48 644	54 714	54 765	55 611	56 849	61 312	59 498
羅湖	68 852	70 571	102 031	100 750	71 683	74 300	100 376	107 259
落馬洲支線	60 245	62 928	93 331	95 610	62 268	65 112	92 049	97 235
廣深港高速鐵路西九龍站	26 207	25 738	41 783	38 984	31 130	31 222	50 258	45 639
落馬洲	12 667	11 670	22 305	18 304	13 592	12 654	21 909	20 446
文錦渡 ^(註4)	1 043	1 029	874	770	1 612	1 613	1 869	1 611
深圳灣	34 104	34 227	54 918	51 864	37 475	37 593	55 177	54 956
港珠澳大橋香港口岸	25 516	33 005	43 916	44 769	31 975	36 591	49 030	55 482
香園圍 ^(註5)	27 963	23 816	39 140	33 016	27 057	24 198	34 868	31 080

管制站	2024年1月				2024年2月			
	平日		周末及假期		平日		周末及假期	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
機場	51 508	49 431	58 804	54 291	57 052	53 316	59 715	58 003
羅湖	72 489	73 903	104 217	101 506	71 884	77 484	97 380	94 345
落馬洲支線	61 873	63 062	92 587	91 178	59 941	63 075	81 683	81 462
廣深港高速鐵路西九龍站	30 697	28 359	48 019	40 372	35 026	37 091	50 203	45 621
落馬洲	13 247	12 614	22 821	20 856	13 648	13 633	19 780	16 503
文錦渡 ^(註4)	1 869	1 811	1 921	1 676	1 718	1 683	1 612	1 392
深圳灣	37 474	36 247	58 929	51 714	40 179	42 280	58 659	53 095
港珠澳大橋香港口岸	27 474	30 739	46 374	44 301	34 500	39 865	56 856	58 849
香園圍 ^(註5)	27 426	24 902	38 470	32 863	27 359	25 129	34 696	29 634

註1: 臨時數字僅供參考之用。

註2: 「平日」包括星期一至星期五，公眾假期除外。

註3: 「周末及假期」包括星期六、星期日及公眾假期。

註4: 文錦渡管制站因路面出現沉降，由2023年7月10日起暫停北行客運及貨運通關服務。北行客運及貨運通關服務分別於2023年7月19日及2023年7月28日起恢復。另外，於2023年9月8日因暴雨引致部分設施水浸，口岸需暫時停止旅客及貨運清關服務，通關服務其後逐步恢復，詳情如下：

- 運載鮮活食品車輛通關服務自 2023 年 10 月 18 日起恢復;
- 貨運通關服務自 2023 年 11 月 2 日起恢復;以及
- 所有通關服務自 2023 年 11 月 13 日起全面恢復。

註5: 香園圍邊境管制站於2023年9月8日因暴雨引致部分設施水浸，旅客及貨運清關服務於2023年9月8日至2023年9月10日暫停。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1214)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的職責，是監察「易通行」在政府收費隧道的運作情況，並為大欖隧道於交還政府後實施「易通行」進行準備工作。就此，請告知本會：

- (a) 現時易通行的申請者總數；
- (b) 現時申請易通行所涉及的車輛類型及數量分佈為何；
- (c) 現時已發出的車輛貼數目；
- (d) 現時接獲未能成功領取車輛貼的個案數目；
- (e) 去年12月實行「三隧分流」前後兩個月，紅磡海底隧道、東區海底隧道及西區海底隧道私家車、電單車、的士、其他車輛（貨車、巴士等）的車流對比；
- (f) 「易通行」實行，以及「不同時段不同收費」實施後，出現故障，包括但不限於錯收車資的次數。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

- (a), (b)及(c) 截至2024年3月7日，運輸署已累計向登記車主發出810 223張繳費貼。按車輛類別劃分，已申請並獲發繳費貼的數目表列如下：

車輛類別	已申請並獲發繳費貼的數目 (截至2024年3月7日的情況)
電單車及機動三輪車	73 556
私家車	584 309
的士	18 283
公共小巴及私家小巴	5 856
輕型貨車	73 708

車輛類別	已申請並獲發繳費貼的數目 (截至2024年3月7日的情況)
中型貨車	33 269
重型貨車	7 544
公共巴士(單層)及私家巴士(單層)	7 461
公共巴士(雙層)及私家巴士(雙層)	6 237

註：繳費貼分為兩種，分別是只供指定車輛使用的「車輛貼」，以及適用於相關車輛類別的「車種貼」。上表顯示的繳費貼中，超過98%屬於「車輛貼」。上述數據並不包括已取消車輛登記的車輛的「車輛貼」。

(d) 在2024年1月至2月期間，隧道費服務商及運輸署合共接獲約150宗有關市民未收到其申請繳費貼的個案。經調查後，有關個案的主要成因及隧道費服務商採取的跟進行動如下：

(i) 申請人郵寄地址已改變但沒有適時通知運輸署，以致未能收到已寄往舊地址的車輛貼，隧道費服務商已按申請人提供的新地址重發繳費貼，並提醒他們更新運輸署車輛登記冊內的地址；以及

(ii) 繳費貼在郵寄途中遺失，隧道費服務商會就此向申請人重發繳費貼。

(e) 三條過海隧道實施「分時段收費」前後兩個月，私家車、電單車、的士及其他車輛的平均每日架次載列如下：

	平均每日架次			
	私家車	電單車	的士	其他車輛 ^(註)
(1) 實施「分時段收費」前兩個月(即2023年10月17日至12月16日)				
海底隧道	53 150	4 654	15 008	31 744
東區海底隧道	44 845	2 733	13 742	14 235
西區海底隧道	39 622	1 384	25 089	13 901
(2) 實施「分時段收費」後兩個月(即2023年12月17日至2024年2月16日)				
海底隧道	51 367	3 510	17 319	18 725
東區海底隧道	39 276	2 408	12 326	12 892
西區海底隧道	46 715	1 683	21 823	20 542

註：其他車輛即公共小巴及私家小巴、輕型貨車、中型貨車、重型貨車、公共巴士(單層)及私家巴士(單層)、公共巴士(雙層)及私家巴士(雙層)。

- (f) 「易通行」實施至今，曾發生1宗延遲收取隧道費及1宗錯收隧道費的事件，詳情如下：
- (i) 隧道費服務商在工作覆檢中發現2023年10月17至19日期間，海底隧道(紅隧)出現部分交易數據滯後問題，經調查後發現有關情況涉及前線人員人手處理數據失誤，以致交易數據未有即時上傳至後台作交易。事件不涉及系統出錯。隧道費服務商在2023年11月3日已向所有受影響車主發出繳費通知，並已作出適當跟進及訓示相關員工；以及
 - (ii) 西區海底隧道於2023年12月18日曾短暫發生一宗因人為疏忽而導致錯收隧道費的事件。運輸署已即時要求隧道費服務商退還款項，嚴肅調查以及即時堵塞錯誤漏洞。運輸署已於2023年12月22日發出新聞稿交代事件始末，並正密切監督服務商採取跟進改善工作，包括安排獨立審計檢視服務商的操作，以確保同類事件不再發生。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1215)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署於處理不同公共運輸工具的服務發展計劃和調整票價的申請。就此，請告知本會：

- (a) 本港各項公共交通工具過去5次加價的年份、加幅為何；
(b) 本港各項公共交通工具過去5次加幅百分比，與該年綜合消費物價指數的比較為何。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

下表臚列專營巴士、專線小巴、的士、專營渡輪和持牌渡輪，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) 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 (香港島及過海 巴士網絡 專營權) (城巴 (專營權1))	1997年12月1日	6.0%	10.3%
	2008年6月8日	2.0%	-4.6%
	2019年1月20日	7.0% ^(註1)	34.5%
	2021年4月4日	第一階段：8.5%	4.1%
	2022年1月2日	第二階段：3.2%	
	2023年6月18日	4.9% ^(註1,2)	3.1%
城巴有限公司 (機場及北大嶼)	2023年6月18日	4.2% ^(註1)	47.1% ^(註4)

專營權	生效日期	加權平均票價加幅	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
山巴士網絡專營權) (城巴(專營權2)) ^(註3)			
九龍巴士(一九三三)有限公司 (九巴)	2013年3月17日	4.9%	7.4%
	2014年7月6日	3.9%	5.6%
	2019年1月20日	只包括與城巴(專營權1)及新巴聯營的過海路線： 九巴／城巴(專營權1)路線：7.0% 九巴／新巴路線：5.6%	10.5%
	2021年4月4日	獨營路線：5.8% ^(註1,5)	15.0% ^(註6)
	2023年6月18日	3.9% ^(註1,2)	3.1%
龍運巴士有限公司 (龍運) ^(註7)	2008年6月8日	4.5%	-2.3% ^(註4)
	2011年5月15日	3.2%	7.3%
	2023年6月18日	4.2% ^(註1)	34.6%
新大嶼山巴士(1973)有限公司	1996年2月1日	10.4%	21.1%
	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%
新世界第一巴士服務有限公司(新巴)	2001年4月22日	2.4%	-9.2% ^(註4)
	2008年6月8日	5.0%	3.6%
	2019年1月20日	5.6% ^(註1)	34.5%
	2021年4月4日	第一階段：8.5%	4.1%
	2022年1月2日	第二階段：3.2%	
2023年6月18日	4.9% ^(註1,2)	3.1%	

註：

1. 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。
2. 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。
3. 自1997年6月專營權成立以來，城巴(專營權2)只加價1次。
4. 由於是相關專營權成立以來首次加價，該綜合消費物價指數的累積變動率是自專營權成立時開始計算。

5. 城巴(專營權1)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(專營權1)／新巴聯營的過海路線當時按照同樣的幅度加價。
6. 由於2019年1月20日加價只涉及與城巴(專營權1)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。
7. 自1997年6月專營權成立以來，龍運只加價3次。

(B) 專線小巴^(註1)

年份	實施票價調整的專線小巴路線數目	獲批加價幅度
2019	170	2.9%至19.6%
2020	55	2.4%至13.3%
2021	126	3.6%至11.5%
2022	275	1.9%至25.0%
2023	157	3.8%至50.0% ^(註2)

註：

1. 專線小巴的路線組合和加價申請數量眾多。我們現時並沒有資料庫儲存每宗申請所採用的綜合物價指數，故無法提供比較加價幅度與綜合物價指數的資料。
2. 較高加價幅度涉及通宵專線小巴路線。

(C) 的士

生效日期	平均收費調整幅度			自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
	市區	新界	大嶼山	
2008年11月30日	5.5%	-	7.7%	市區的士： 1.5% 大嶼山的士： -6.2%
2009年1月16日	-	5.0%	-	新界的士：1.5%
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%

(D) 專營渡輪

專營渡輪服務	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
尖沙咀—中環	2009年3月29日	第一階段： 4.5% - 17.6% 第二階段： 8.7% - 20.0%	_(註2)
	2010年1月1日		
	2012年6月24日	13.3% - 16.7%	10.6%
	2017年7月15日	8.0% - 10.7%	16.5%
	2021年2月9日	13.5% - 18.5%	7.1%
	2023年4月3日	53.8% - 56.3%	3.7%
尖沙咀—灣仔	2009年3月29日	第一階段： 4.5% - 13.6% 第二階段： 8.7% - 20.0%	_(註2)
	2010年1月1日		
	2012年6月24日	13.3%	10.6%
	2017年7月15日	8.0% - 8.8%	16.5%
	2021年2月9日	13.5% - 18.5%	7.1%
	2023年4月3日	54.8% - 56.3%	3.7%

註：

1. 有關數字為成人單程票的票價調整幅度。
2. 鑑於目前未能提供2008年以前的票價調整記錄，因此沒有綜合消費物價指數變動的相關數據。

(E) 持牌渡輪

持牌渡輪服務	生效日期	票價調整幅度 (註1)	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
長洲—中環	2011年7月1日	9.3% - 9.6%	7.0%
	2014年7月1日	4.8% - 5.4%	13.0%
	2017年7月1日	2.6% - 4.3%	7.0%
	2021年4月1日	4.4% - 4.9%	7.5%
	2023年9月24日	3.8% - 4.2%	3.7%
梅窩—中環	2011年4月1日	11.1% - 11.5%	6.0%
	2014年4月1日	4.8% - 5.4%	3.0%
	2017年4月1日	3.1% - 4.7%	7.8%
	2021年4月1日	4.4% - 5.0%	7.7%
	2023年9月24日	3.6% - 4.1%	3.7%
「橫水渡」	2011年7月1日	9.9%	7.0%
	2014年7月1日	4.9%	13.0%
	2017年7月1日	4.7%	7.0%

持牌渡輪服務	生效日期	票價調整幅度 (註1)	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
	2021年4月1日	4.5%	7.5%
	2023年9月24日	3.6%	3.7%
榕樹灣—中環	2011年7月1日	11.0% - 11.5%	7.0%
	2014年7月1日	6.2% - 6.3%	13.0%
	2017年7月1日	4.1% - 4.2%	7.0%
	2021年4月1日	4.5% - 4.9%	7.5%
	2023年9月24日	18.8% - 18.9%	3.7%
索罟灣—中環	2011年7月1日	11.9% - 12.0%	7.0%
	2014年7月1日	6.1% - 6.4%	13.0%
	2017年7月1日	4.0% - 4.8%	7.0%
	2021年4月1日	4.8% - 5.0%	7.5%
	2023年9月24日	19.0% - 19.1%	3.7%
坪洲—中環	2011年7月1日	9.4% - 12.5%	7.0%
	2014年7月1日	5.8% - 6.3%	13.0%
	2017年7月1日	3.9% - 4.1%	7.0%
	2021年4月1日	4.4% - 4.8%	7.5%
	2023年9月24日	18.8% - 19.3%	3.7%
愉景灣—中環	2009年5月1日	8.3% - 14.8%	_(註2)
	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%
西灣河—觀塘 ^(註3)	2009年11月1日	14.6%	_(註2)
	2013年1月11日	9.1%	13.5%
	2015年1月4日	50.0%	8.8%
西灣河—三家村 ^(註3)	2009年11月1日	14.6%	_(註2)
	2013年1月11日	9.1%	13.5%
	2015年1月4日	50.0%	8.8%
北角—紅磡	2011年4月1日	22.2%	_(註2)
	2014年4月1日	18.2%	13.0%
	2017年4月1日	15.4%	7.8%
	2021年4月1日	13.3%	7.4%
	2023年10月22日	17.6%	4.8%
北角—九龍城	2011年4月1日	22.2%	_(註2)
	2014年4月1日	18.2%	13.0%
	2017年4月1日	15.4%	7.8%
	2021年4月1日	13.3%	7.4%
	2023年10月22日	17.6%	4.8%
北角—	2017年3月26日	20.0%	_(註2)

持牌渡輪服務	生效日期	票價調整幅度 (註1)	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
觀塘—啟德 (註3)	2019年9月1日	16.7%	6.7%
	2023年9月3日	18.6%	5.3%
中環—紅磡 (註4)	2023年9月3日	18.9%	-
馬灣—中環	2010年7月25日	7.3%	_(註2)
	2011年7月24日	6.8%	8.0%
	2014年9月14日	8.5% - 11.8%	13.8%
	2016年5月8日	4.9% - 9.8%	3.8%
	2023年3月5日	12.6% - 33.3%	13.5%
馬灣—荃灣	2010年1月10日	25.0%	_(註2)
	2010年7月25日	16.2%	-1.4%
	2011年7月24日	14.0%	8.0%
	2014年9月14日	11.0%	13.8%
	2016年5月8日	4.1% - 8.1%	3.8%
香港仔—北角村—榕樹灣 (註3)	2015年9月27日	8.6%	_(註2)
	2018年10月7日	10.5%	7.2%
香港仔—模達—索罟灣 (註3)	2012年6月3日	19.6%	_(註2)
	2015年6月1日	9.1%	11.1%
	2020年1月1日	3.9% - 4.2%	9.1%
屯門—東涌—沙螺灣—大澳 (註3)	2020年1月26日	8.0%	_(註2)
北角—觀塘(危險品汽車)渡輪服務	2014年1月28日	9.2% - 9.8%	18.2%
	2020年1月4日	7.1% - 8.4%	13.3%
	2022年8月26日	15.0% - 15.6%	5.0%
	2023年9月2日	60.0%	2.1%
	2024年1月28日	20.2% - 31.0%	0.9%

註：

1. 有關數字為成人單程票的票價調整幅度(北角—觀塘(危險品汽車)渡輪服務除外)。
2. 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。
3. 目前未能提供2008年以前的票價調整記錄。
4. 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。

(F) 電車

生效日期	票價調整幅度 ^(註)	自上次加價日期後的 綜合消費物價指數變動
1997年1月12日	33.3%	23.1%
1998年3月21日	25.0%	5.9%
2011年6月7日	15.0%	2.2%
2018年7月2日	13.0%	23.6%
2022年7月11日	15.4%	6.6%

註：有關數字為12歲或以上人士的票價調整幅度。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0752)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜
(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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的工作包括規劃和發展公共運輸服務，並就這些服務制訂規管措施和策劃相關設施，亦會規劃和制訂巴士路線重組建議項目。就此，可否告知本會：

1. 政府當局有否在規劃和制訂巴士路線重組建議時，監察及檢視公共運輸交匯處/巴士總站的運用情況，避免出現現時如九龍塘 (沙福道) 公共運輸交匯處因巴士路線的閃減而出現大量空置的情況？如有，詳情為何？如否，原因為何？
2. 以試點形式翻新的馬鞍山市中心公共交通總站，透過提升其設計及設施，為乘客提供更舒適的候車環境，原定預計於2023年第二季竣工，現時進展為何？2024-25年度開支預算為何？
3. 目前，有49個政府擁有的有蓋交匯處已投入使用超過20年。政府當局會否有就這些交匯處展開翻新工程的計劃？如有，時間表及其開支預算為何？及如何釐訂各站的翻新優次？如否，原因為何？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1. 因應個別地區的發展、運輸建設落成、人口變遷、乘客需求和出行習慣改變等情況，運輸署會對區內的公共交通服務作出合適的規劃改善及

調整，並適當地調配和運用相關的交匯處／巴士總站，以善用資源和配合最新的營運需要。

就九龍塘(沙福道)公共運輸交匯處而言，該交匯處設有10條行車坑，當中2條行車坑供專營巴士使用，2條供過境巴士使用、5條供專線小巴使用以及1條供港鐵緊急接駁巴士使用。過去數年疫情期間，過境巴士暫停服務，而專營巴士和專線小巴服務亦因應乘客需求減少而有所調整，因此當時九龍塘(沙福道)公共運輸交匯處的使用量不高。自社會和經濟活動於2023年開始逐步復常，該交匯處現時的使用量已回復正常水平。

2. 政府早前預留2,900萬元進行馬鞍山市中心公共交通總站改善工程，項目包括改善車站照明、將傳統並排式巴士停車彎改成鋸齒式以更善用空間、加建設有空氣調節和配備洗手間的巴士站長室，及加建設有空調設備、座椅、乘客資訊顯示板及巴士實時到站時間顯示屏的乘客候車室。上述各項目經已完成，而巴士站長室和乘客候車室亦已分別於2024年2月和3月啟用。
3. 政府相關部門一直按各自職能負責管理和維修政府公共運輸交匯處的工作，例如建築署負責結構維修、機電工程署負責機電系統的維修保養、路政署負責定期巡查及保養交匯處的路面、交通和照明設施等，並由運輸署從中協調。按照各有蓋交匯處的實際情況，政府部門會根據既定機制為交匯處進行合適的維修保養，確保設施能夠滿足日常運作需要。現時暫未有其他有蓋交匯處需進行大規模的翻新工程。運輸署會繼續留意各交匯處的最新情況，在有需要時會聯同有關部門進行合適的工程。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0753)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署就推行和維護智能運輸系統的工作，包括區域交通控制系統、主要幹線和主要道路的交通管制及監察系統和交通探測器、偵察車速攝影機系統等，以加強交通管理及加強道路安全的執法工作，可否告知本會：

1. 所裝設的偵察車速攝影機系統能否分辨所偵測的車輛類別如重型車輛(中型及重型貨車和巴士)，從而判斷該車輛有否在該路段超速駕駛並進行針對性的執法？如有，詳情為何？如否，會否計劃就系統升級或改良以便更有效執法？
2. 就上述系統2024-25年度開支預算為何？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 現時本港使用的偵察車速攝影機系統能夠判斷該車輛是否屬於重型車輛，並對照適用於重型車輛在相關路段的車速限制，從而顯示有關車輛的超速情況並讓警務處進行交通執法。
2. 偵察車速攝影機系統的維修保養工作由警務處委托機電工程署進行，在2024-25年度的開支預算約為\$885萬。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0754)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署一直分階段在新界9個新市鎮為單車徑和單車設施推行改善措施。就此，可否告知本會：

1. 有關改善工程歷時已超過5年，現時進展為何？預計何時完成餘下工程？2024-25年度開支預算為何？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

運輸署一直分階段在新界九個新市鎮為單車徑和單車設施推行改善措施。第一批涉及約100個地點的改善工程已於2018年完成，而第二批涉及約450個地點的改善工程亦已於2021年完成。至於第三批約160個地點的改善工程，涉及規模較大和複雜的工程，其中21個地點的工程已於2023年或之前完成。運輸署現正與路政署商討優化餘下改善工程的設計方案，預計餘下工程在2025年開展及於約兩年完成。2024-25年度開支預算為175萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2208)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就打擊違例泊車事宜，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；
- 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；及
- 4.會否研究提高交通違例定額罰款金額，並積極進行全港反違例泊車執法行動，以打擊違泊問題；若會，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

1. 過往3年，警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)發出的違例泊車定額罰款通知書，按警察總區劃分的數字表列如下：

警察總區	發出違例泊車定額罰款通知書的數字		
	2021年	2022年	2023年
港島	688 592	624 000	523 167
東九龍	570 466	555 417	443 038
西九龍	862 992	1 011 084	960 276
新界南	584 706	570 895	471 527
新界北	595 404	602 075	615 011
合計	3 302 160	3 363 471	3 013 019

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. 2021年至2023年，按車輛及燃料類別劃分的首次登記車輛數目載於附件4：
4. 政府不時檢視交通違例事項(例如違例泊車、超速)的定額罰款水平是否有調整空間，其中考慮的因素包括罰則多年未有調整，是否仍有足夠阻嚇力、過往的通脹幅度、違例情況和趨勢等，以保障道路安全和處理擠塞情況。政府會適時向立法會提出建議。

在執法方面，警務處致力以「成果為本」的執法方式制訂整體交通警政策略，以減少在交通意外中死亡及嚴重受傷的人數，以及改變道路使用者阻礙道路的不負責任行為為目標，。警務處進行交通執法時，除了會按照既定指引，亦會考慮每宗個案的相關情況，靈活調配資源採取適當的管制及執法行動，從而提升道路安全。

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2月	私家車*	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計#
中西區	2024年	509	193	11	651	1 364
	2023年	522	193	11	628	1 354
	2022年	520	191	14	609	1 334
灣仔	2024年	1 020	24	48	761	1 853
	2023年	1 008	24	22	729	1 783
	2022年	991	25	17	684	1 717
東區	2024年	538	101	65	801	1 505
	2023年	525	91	62	777	1 455
	2022年	514	91	62	779	1 446
南區	2024年	648	53	85	447	1 233
	2023年	647	53	85	447	1 232
	2022年	625	53	135	442	1 255
油尖旺	2024年	1 613	371	141	1 309	3 434
	2023年	1 608	374	141	1 299	3 422
	2022年	1 491	368	137	1 311	3 307
深水埗	2024年	1 245	228	9	876	2 358
	2023年	1 219	227	9	876	2 331
	2022年	1 213	223	15	801	2 252
九龍城	2024年	2 336	141	135	991	3 603
	2023年	2 325	144	134	967	3 570
	2022年	2 274	135	143	931	3 483
黃大仙	2024年	306	131	0	519	956
	2023年	304	131	0	475	910
	2022年	301	144	0	463	908
觀塘	2024年	543	117	40	839	1 539
	2023年	501	120	40	794	1 455
	2022年	446	117	37	769	1 369
荃灣	2024年	833	68	31	657	1 589
	2023年	832	68	31	618	1 549
	2022年	814	52	31	600	1 497
屯門	2024年	1 291	331	113	886	2 621
	2023年	1 287	331	112	886	2 616
	2022年	1 302	332	44	869	2 547
元朗	2024年	1 266	426	115	626	2 433
	2023年	1 275	426	114	617	2 432
	2022年	1 216	431	87	681	2 415
北區	2024年	1 277	359	27	424	2 087

地區	截至 每年2月	私家車*	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計#
	2023 年	1 226	357	27	424	2 034
	2022 年	1 258	380	21	426	2 085
大埔	2024 年	1 549	358	84	270	2 261
	2023 年	1 558	354	83	259	2 254
	2022 年	1 539	336	84	218	2 177
西貢	2024 年	1 914	307	155	491	2 867
	2023 年	1 962	320	160	479	2 921
	2022 年	1 993	385	165	439	2 982
沙田	2024 年	1 594	337	69	550	2 550
	2023 年	1 579	337	69	506	2 491
	2022 年	1 548	310	66	511	2 435
葵青	2024 年	430	360	39	751	1 580
	2023 年	416	364	21	721	1 522
	2022 年	393	368	21	694	1 476
離島	2024 年	517	55	78	205	855
	2023 年	510	56	78	152	796
	2022 年	496	44	65	175	780
總計#	2024 年	19 429	3 960	1 245	12 054	36 688
	2023 年	19 304	3 970	1 199	11 654	36 127
	2022 年	18 934	3 985	1 144	11 402	35 465

* 有關數字是為尺寸相若的車輛例如私家車、的士、小巴、三輪車及輕型貨車提供的路旁泊車位數字。

數字不包括約300個預留作特別公共服務用途(例如垃圾車和郵政車輛)的泊車位。

過去3年18區按車輛類別劃分的政府停車場泊車位數目[^]

地區	截至 每年2月	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	2024年	3 901	426	13	345	4 685
	2023年	3 921	427	13	351	4 712
	2022年	3 926	428	14	335	4 703
灣仔	2024年	2 578	230	11	263	3 082
	2023年	2 581	227	11	262	3 081
	2022年	2 754	227	11	280	3 272
東區	2024年	3 165	346	33	382	3 926
	2023年	3 143	351	33	374	3 901
	2022年	3 150	351	33	373	3 907
南區	2024年	2 681	182	10	488	3 361
	2023年	2 670	182	11	483	3 346
	2022年	2 670	182	11	483	3 346
油尖旺	2024年	976	253	20	34	1 283
	2023年	1 066	254	20	39	1 379
	2022年	1 064	254	20	39	1 377
深水埗	2024年	4 060	1 175	33	504	5 772
	2023年	4 073	1 178	33	498	5 782
	2022年	3 844	1 183	33	481	5 541
九龍城	2024年	3 178	134	7	247	3 566
	2023年	3 183	134	7	247	3 571
	2022年	3 198	134	5	237	3 574
黃大仙	2024年	4 194	285	44	561	5 084
	2023年	4 209	282	29	552	5 072
	2022年	4 245	296	25	563	5 129
觀塘	2024年	7 698	511	34	1 482	9 725
	2023年	7 696	469	36	1 449	9 650
	2022年	7 744	468	37	1 425	9 674
荃灣	2024年	1 874	121	4	244	2 243
	2023年	1 914	124	4	242	2 284
	2022年	1 906	122	4	232	2 264
屯門	2024年	3 769	179	46	232	4 226
	2023年	3 501	142	46	166	3 855
	2022年	3 494	142	46	166	3 848
元朗	2024年	3 301	112	46	238	3 697
	2023年	3 315	107	49	238	3 709
	2022年	3 353	104	39	236	3 732
北區	2024年	3 820	411	55	254	4 540

地區	截至 每年2月	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
	2023年	3 475	374	42	126	4 017
	2022年	2 687	374	27	113	3 201
大埔	2024年	1 110	208	15	96	1 429
	2023年	897	213	8	80	1 198
	2022年	787	210	8	73	1 078
西貢	2024年	1 941	73	66	206	2 286
	2023年	1 938	73	61	206	2 278
	2022年	1 841	70	62	167	2 140
沙田	2024年	4 479	179	31	482	5 171
	2023年	4 420	183	33	481	5 117
	2022年	4 378	170	33	441	5 022
葵青	2024年	4 915	564	12	855	6 346
	2023年	4 836	563	12	845	6 256
	2022年	4 836	563	10	840	6 249
離島	2024年	2 204	247	17	131	2 599
	2023年	1 601	115	17	109	1 842
	2022年	1 717	181	17	102	2 017
總計	2024年	59 844	5 636	497	7 044	73 021
	2023年	58 439	5 398	465	6 748	71 050
	2022年	57 594	5 459	435	6 586	70 074

^ 上述泊車位資料由各部門或有關的停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。由於負責管理停車場的各部門、管理公司或營辦商可能會因應其需要對泊車位數目／種類作出調整，實際泊車位數目或會與上述有所不同。

過去3年18區按車輛類別劃分的私營停車場泊車位數目[^]

地區	截至 每年2月	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	2024年	34 058	385	58	483	34 984
	2023年	34 065	457	58	483	35 063
	2022年	34 065	464	57	480	35 066
灣仔	2024年	35 123	83	97	321	35 624
	2023年	35 209	83	98	323	35 713
	2022年	35 483	85	97	352	36 017
東區	2024年	43 136	1 389	227	1 455	46 207
	2023年	43 112	1 379	238	1 440	46 169
	2022年	42 750	1 388	238	1 451	45 827
南區	2024年	36 751	892	177	1 053	38 873
	2023年	37 144	861	188	1 021	39 214
	2022年	36 610	877	189	1 008	38 684
油尖旺	2024年	33 421	774	101	797	35 093
	2023年	33 259	770	94	796	34 919
	2022年	33 351	869	107	747	35 074
深水埗	2024年	25 696	1 914	387	868	28 865
	2023年	24 973	1 890	387	838	28 088
	2022年	25 133	1 900	362	794	28 189
九龍城	2024年	46 565	1 060	113	1 045	48 783
	2023年	45 989	977	91	930	47 987
	2022年	44 296	962	112	848	46 218
黃大仙	2024年	16 472	865	45	1 328	18 710
	2023年	16 403	877	73	1 311	18 664
	2022年	16 192	880	63	1 285	18 420
觀塘	2024年	40 906	2 884	45	2 447	46 282
	2023年	41 058	2 765	45	2 368	46 236
	2022年	40 159	2 766	45	2 323	45 293
荃灣	2024年	35 826	1 960	362	886	39 034
	2023年	35 777	1 866	362	807	38 812
	2022年	35 108	1 817	387	773	38 085
屯門	2024年	38 656	2 036	93	958	41 743
	2023年	38 143	2 012	93	872	41 120
	2022年	37 595	2 007	93	808	40 503
元朗	2024年	39 192	1 676	287	1 110	42 265
	2023年	39 322	1 513	284	1 119	42 238
	2022年	38 001	1 516	236	989	40 742
北區	2024年	17 768	966	32	380	19 146

地區	截至 每年2月	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
	2023年	17 804	884	32	377	19 097
	2022年	17 610	825	30	343	18 808
大埔	2024年	29 763	641	54	850	31 308
	2023年	29 432	638	54	845	30 969
	2022年	28 674	619	54	827	30 174
西貢	2024年	40 436	1 076	148	2 759	44 419
	2023年	40 472	1 103	139	2 673	44 387
	2022年	40 273	1 129	132	2 553	44 087
沙田	2024年	71 024	2 310	101	2 376	75 811
	2023年	70 191	2 234	101	2 210	74 736
	2022年	68 768	2 224	144	2 139	73 275
葵青	2024年	30 841	8 464	396	1 378	41 079
	2023年	30 887	9 883	399	1 362	42 531
	2022年	30 808	9 876	399	1 350	42 433
離島	2024年	17 579	708	176	371	18 834
	2023年	13 835	700	190	386	15 111
	2022年	13 732	697	190	370	14 989
總計	2024年	633 213	30 083	2 899	20 865	687 060
	2023年	627 075	30 892	2 926	20 161	681 054
	2022年	618 608	30 901	2 935	19 440	671 884

^ 上述泊車位資料由各部門、機構及停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。由於負責管理停車場的停車場提供者、管理公司或營辦商可能會因應其需要對泊車位數目／種類作出調整，實際泊車位數目或會與上述有所不同。

過去3年按車輛及燃料類別劃分的首次登記車輛數目

2021年

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	石油氣	總數
電單車	9 013	0	79	0	9 092
私家車	29 724	2	9 583	0	39 309
的士	0	0	0	1 120	1 120
專營巴士	0	277	0	0	277
非專營公共巴士	0	277	0	0	277
私家巴士	0	74	0	0	74
公共小巴	0	13	0	146	159
私家小巴	0	63	0	46	109
貨車	2	7 045	55	0	7 102
特別用途車輛	0	91	13	11	115

2022年

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	石油氣	總數
電單車	7 477	0	163	0	7 640
私家車	17 683	0	19 795	0	37 478
的士	10	0	1	1 094	1 105
專營巴士	0	217	19	0	236
非專營公共巴士	0	310	2	0	312
私家巴士	0	57	0	0	57
公共小巴	0	14	0	115	129
私家小巴	0	69	0	1	70
貨車	0	6 913	80	0	6 993
特別用途車輛	0	120	13	4	137

2023年

車輛類別	首次登記車輛數目					總數
	汽油	柴油	電動	石油氣	氫	
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

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：2209)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就打擊長期霸佔和濫用泊車位事宜，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年路旁停車位被車輛佔用而並未繳費的票控個案為何；
2. 過去3年，每年運輸署接獲不當佔用路旁收費停車位的投訴為何；
3. 有否備存路旁泊車位被商店長期用作商業用途的地點的統計資料；若有，泊車位位置為何；若否，原因為何；
4. 自更換新一代停車收費錶至今，每年收費錶識別出未有繳付泊車費而被佔用的停車位位置數目，以及警務處安排前線人員到場執法次數分別為何；
5. 有何措施確保路旁泊車位作短時間泊車之用；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
6. 是否知悉地磁感應停車收費系統，以及本港停車場有否引入地磁感應停車收費系統；若是，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

1. 過去3年，路旁泊車位被車輛佔用而並未繳費的票控個案宗數在2021年、2022年及2023年分別約為226 100宗、260 000宗及259 500宗。

2.、3.及4.

現時運輸署所委聘的停車收費錶營辦商會定期巡查各區的路旁停車收費錶，如發現收費錶停車位被不當佔用，營辦商會將有關情況向相關政府部門(如警務處、地政總署及食物環境衛生署)反映，以作跟進。運輸署並沒有備存投訴不當佔用路旁收費停車位或收費錶停車位是否被用作商業用途的資料。

此外，停車收費錶配備車位感應器，以偵測相關的路旁泊車位是否已被佔用。其後台電腦系統可綜合收費錶停車位的佔用和付費狀況，辨別哪些泊車位已被佔用而沒有繳費。運輸署已與警務處分享有關實時資訊，以便利警務處執法。

5. 現時運輸署會在使用率較高的路旁泊車位加設收費錶，以加快相關泊車位的流轉。收費錶亦會因應不同地區設置不同的「每次交易的最長泊車時間」(即半小時、1小時或2小時)。此外，「入錶易」亦限制駕駛者最多只可購買有關收費錶合共兩段「每次交易的最長泊車時間」，從而管理路旁泊車位作短期泊車之用。
6. 就運輸署轄下的公眾多層停車場而言，運輸署已採用地磁感應或其他懸掛式感應技術，為每個樓層設置電子顯示屏，顯示空置泊車位的數目，以方便駕駛人士尋找空置泊車位。此外，出入口的自動車牌識別功能亦方便駕駛人士繳付停泊費。運輸署會繼續留意相關科技發展，以適時提升服務水平。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2210)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「易通行」不停車繳費服務，政府可否告知本會：

1. 目前政府已發出的車輛貼數目及車輛開立「易通行」戶口數目為何；
2. 請以投訴類別列出，「易通行」推出至今，每月接獲投訴宗數為何；及
3. 會否優化「易通行」系統，避免出現扣錢數、扣不到數的問題；若會，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

1. 截至2024年3月7日，運輸署已向登記車主發出810 223張繳費貼，其中約九成已獲發車輛貼的車輛(即737 501)已開立「易通行」戶口。相關數據按車輛類別劃分載列如下：

車輛類別	已申請並已獲發 繳費貼的數目 (截至2024年3月7日)	已開立「易通行」戶口 的車輛數目 (截至2024年3月7日)
電單車及機動三輪車	73 556	56 544
私家車	584 309	539 359
的士	18 283	17 924
公共小巴及私家小巴	5 856	5 129
輕型貨車	73 708	67 652
中型貨車	33 269	30 744
重型貨車	7 544	7 114
公共巴士(單層)及 私家巴士(單層)	7 461	7 020
公共巴士(雙層)及 私家巴士(雙層)	6 237	6 015

註：

繳費貼分為兩種，分別是只供指定車輛使用的「車輛貼」，以及按車輛種類作分類，適用於相關類別車輛的「車種貼」。上表顯示的繳費貼中，超過98%屬於車輛貼。上述數據並不包括已取消車輛登記的車輛／「車輛貼」。

2. 自「易通行」實施至2024年2月期間，運輸署及隧道費服務商接獲的投訴數字按月份及投訴類別載列如下：

	投訴個案數目	
	隧道費及附加費相關	非隧道費及附加費相關
2023年5月	528	2 438
2023年6月	1 622	1 200
2023年7月	2 751	2 380
2023年8月	2 807	1 268
2023年9月	2 267	761
2023年10月	2 260	922
2023年11月	2 698	670
2023年12月	2 825	565
2024年1月	2 334	604
2024年2月	1 794	501
總計	21 886	11 309

3. 自「易通行」實施至2024年3月7日期間，與隧道費相關的查詢／投訴個案平均每日約68宗，佔整體使用「易通行」的每日平均車流量(約410 000架次)約0.017%。經調查後，有關個案不涉及系統問題，主要成因歸納如下：
- (a) 部份個案涉及未有安裝車輛貼的私家車，加上部分車輛所刻印在車牌的號碼未必足夠清晰而令自動車牌識別系統未能準確辨認，故此需要隧道費服務商進行人手辨認，而在人手辨認的過程中偶有出錯；以及
 - (b) 部份個案涉及使用車種貼的私家車或使用司機卡的的士，未有按安裝指引正確地安裝車種貼／司機卡，因而影響「易通行」系統準確地感應相關車種貼／司機卡。

就上述的情況，隧道費服務商已採取以下相應的措施，包括：

- (a) 開發專屬程式以提升系統辨識車牌號碼的能力，並加強培訓前線員工；以及
- (b) 於「易通行」網站及向的士業界提供詳細的安裝車種貼／司機卡的安裝指引及教學短片，供用戶參考。此外，隧道費服務商亦在四個服務點提供為用戶檢查車種貼／司機卡安裝情況的服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2213)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

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及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：18)

答覆：

1. 過去3年，各重鐵和輕鐵路綫每月平均乘客量、總乘客量、早上最繁忙一小時最繁忙單向路段的可載客量、載客率及最繁忙路段資料分別載列於附件一及附件二。

2. 過去3年，由香港鐵路有限公司(港鐵公司)控制範圍內的因素引起並導致8分鐘或以上的服務延誤事故宗數表列如下：

年份	成因	事故宗數
2021年	機件故障 ^(註)	137
	人為因素	6
2022年	機件故障 ^(註)	103
	人為因素	9
2023年	機件故障 ^(註)	94
	人為因素	7

註：包括站內機件故障、基礎設施、列車故障等。

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)
2021年 ^(註3)											
1.	最頻密列車班次下的最高可載客量(每平方米站立6人)(a)	不適用 (註6)	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)	73 300	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
3.	(a)項與(b)項的差距 ^(註4)	不適用	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600
4.	乘客量(c)	30 100	36 100 (註7)	43 300	47 800	9 200	40 000	52 200	1 700	23 600	800
5.	載客率(每平方米站立6人)	41% {沙田至大圍}	61% {荃灣西至美孚}	64% {油塘至}	60% {天后至銅鑼灣}	55% {金鐘至海洋公園}	56% {石硤尾至太子}	70% {油麻地至佐敦}	39% {欣澳至迪士尼}	55% {九龍至香港}	25% {青衣至}

		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)
	[(c)/(b)]{ }最繁忙路段			鰂魚涌}							機場}
6.	現時載客率 (每平方米站立4人) ^(註5)	58%	86%	90%	84%	77%	79%	98%	55%	78%	不適用
7.	每月平均乘客量 (百萬人次)	16.1	14.1 (註7)	9.4	22.9	1.9	17.2	25.3	0.3	5.6	0.2
8.	總乘客量 (百萬人次)	193.7	169.0 (註7)	113.3	275.2	22.9	206.1	303.2	3.3	67.3	2.2
2022年^(註3)											
1.	最頻密列車班次下的最高可載客量(每平方米站立6人) (a)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可載客量(每平方米站立6人) (b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
3.	(a)項與(b)項的差距 ^(註4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段共用路軌	
										東涌線 (註1)	機場快線 (註1及2)
4.	乘客量 (c)	37 700	34 500	40 200	44 800	9 100	34 200	37 200	2 200	20 100	1 100
5.	載客率 (每平方米站立 6 人) [(c)/(b)]{ }最繁忙路段	60% {大圍至九龍塘}	59% {荃灣西至美孚}	59% {油塘至鰂魚涌}	56% {天后至銅鑼灣}	54% {金鐘至海洋公園}	48% {彩虹至九龍灣}	50% {深水埗至太子}	51% {欣澳至迪士尼}	47% {奧運至九龍}	34% {青衣至機場}
6.	載客率(每平方米站立4人) (註5)	83%	82%	84%	79%	76%	67%	70%	72%	66%	不適用
7.	每月平均乘客量 (百萬人次)	15.3	19.9	8.8	20.9	1.8	16.0	23.1	0.3	5.2	0.3
8.	總乘客量 (百萬人次)	183.5	238.8	105.1	250.5	21.6	192.0	277.4	3.4	62.7	3.1
2023年											
1.	最頻密列車班次下的最高可載客量(每平方米站立6人) (a)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800

		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)
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}
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

註1：由於機場快線及東涌線在部分路段共用路軌，該等鐵路線的整體可載客量受車務編排模式所影響。

- 註2： 機場快線的設計是提供座位予每名乘客，因此站立人數的乘客密度並不適用。有關數字按現有可載客量計算。
- 註3： 鑑於疫情影響，表列數字以疫情較為緩和的月份所收集到的數據為基礎。
- 註4： 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。
- 註6： 東鐵線在上述期間以現有12卡列車和新9卡列車並行的方式營運，因此設計可載客量及最高可載客量並不適用。
- 註7： 西鐵線與屯馬線一期在2021年6月27日合併為屯馬線。屯馬線於2021年的乘客量指屯馬線一期和屯馬線(於2021年6月27日通車)的乘客量。西鐵線於2021年首六個月的每月平均乘客量和總乘客量則分別為1 140萬人次和6 830萬人次。

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)		
	2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
505	2 993	2 993	2 993	81%	68%	66%
506P ^(註2)	不適用	不適用	424	不適用	不適用	70%
507	2 544	2 827	2 827	81%	74%	83%
507P ^(註2)	不適用	212	212	不適用	80%	90%
610	1 995	2 056	2 056	98%	80%	93%
614	873	1 372	1 122	84% ^(註3)	70% ^(註3)	77% ^(註3)
614P	1 388	1 156	1 363			
615	998	748	960	83% ^(註3)	85% ^(註3)	74% ^(註3)
615P	1 388	1 388	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	78%	76%	63%
706	5 088	5 088	5 088	72%	85%	63%
751	2 650	2 857	2 993	79%	82%	64%
751P	205	398	398	40%	75%	60%
761P	4 625	4 240	4 240	70%	67%	64%

乘客量(百萬人次)

	2021年	2022年	2023年
每月平均乘客量	11.8	11.0	12.5
總乘客量	141.6	131.7	150.0

- 註1： 由於輕鐵屬開放式系統，一個輕鐵車站可能有多條路線途經，因此無法採用現時評估重鐵線載客率的方法，即根據乘客出入車站的記錄預測其所選乘的路線，以計算個別輕鐵線的實際載客率或乘客量。港鐵公司現時採用實地視察和調查的方式評估輕鐵車輛的載客率，重鐵載客率計算方法所採用的每平方米站立4人或6人的乘客密度標準並不適用。
- 註2： 港鐵公司分別在2022年9月及2023年9月加設507P線和506P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：1261)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就監督推行「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」，以鼓勵的士業界轉用電動的士，請告知本會自計劃推行至今的最新進展，包括申請及獲批的個案，涉及的車輛數目和有關工作的開支為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

政府在2023年9月4日推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」(貸款計劃)，以鼓勵的士業界轉用純電動的士。自貸款計劃推出至今年3月11日為止，參與計劃的貸款機構共接獲5宗申請，涉及5輛的士。當中4宗申請已獲批出，涉及4輛的士和約132萬元的貸款總額。另外1宗申請正在處理中。

貸款計劃由香港按證保險有限公司負責管理，而運輸署則負責監督。有關貸款計劃的監督工作主要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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1262)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就推行「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」，以紓緩運輸業界人手短缺的問題，請告知本會，自計劃推出以來各合資格的公交申請情況，包括接獲的申請及獲批數目、涉及的人數，當中有多少已投入服務，及有關工作涉及的開支為何？會否考慮簡化措施，以加快申請的審批，如有，詳情為何；如不會，原因為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

行政長官會同行政會議2023年6月通過推出「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」(計劃)，在保障本地勞工優先就業的前提下，適度容許小巴／客車行業申請輸入司機，配額上限為1 700名，以紓緩行業長期面對的司機短缺問題，提供穩定的勞動力，從而維持公共交通服務的可靠性。有關計劃的第一輪申請期為2023年7月17日至8月7日，共接獲118宗申請，涉及1 601個輸入勞工配額，涵蓋公共小巴司機及客車司機。經運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成的跨部門聯絡小組審議後，運輸署署長批准98宗申請，發放共969個配額，首輪申請的詳情載於附表。

輸入司機須通過相關車輛類型駕駛考試並獲得合格成績，以及完成職前訓練課程和取得課程證書後，方可取得相關車輛類型的正式駕駛執照。營辦商亦會在輸入司機投入服務前提供足夠的路線培訓。截至2024年3月7日，共有109名輸入司機已投入不同的駕駛工作崗位服務市民。

有關計劃申請流程及審批工作方面，政府已盡量簡化申請程序，以縮短審批的時間。計劃第一輪申請在截止申請日期後約7個星期內完成審批。至於安排駕駛考試方面，視乎個別司機的不同情況，他們由抵港進行培訓、完

成駕駛考試訓練，以至獲取正式的相關駕駛執照，最快可在1個至1個半月的時間內完成。運輸署會透過在計劃下成立包括勞資雙方代表參與的持份者諮詢小組，與運輸業界保持聯繫，並會在有需要時檢討有關計畫。

執行上述計劃涉及的運輸署人手及開支已納入運輸署整體撥款及編制內，因此未能分項列出。

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
按工種劃分的分項數字

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1263)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

請告知本會在2023至2024年度就檢討公共小巴營運狀況的工作，當中有何措施協助紅色小巴持續發展，有關工作涉及的開支為何；在2024至2025年度有關工作的計劃為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

公共小巴為乘客較少或不宜使用高載客量交通工具的地區提供服務，擔當重要的輔助角色。運輸署一直十分關注紅色公共小巴(紅巴)的營運狀況，政府的一貫政策是鼓勵紅巴轉為服務範圍較廣及營運環境相對穩定的專線小巴經營，以期改善營運狀況，同時可讓運輸署更有效進行監管，以確保服務質素水平。為配合有關政策，運輸署會規劃和制訂新的專線小巴路線組合，並會透過每年舉行的專線小巴營辦商遴選計劃，公開邀請有興趣人士(包括紅巴營辦商)申請經營。現時，為大型房屋發展項目規劃公共交通服務配套時，運輸署會採取整體規劃方法，考慮應否提供一個混合由專營巴士和專線小巴服務等多種公共交通服務模式組成的公共交通網絡，以適切地配合居民的不同交通需要，並藉此加快紅巴轉為專線小巴營運的步伐。截至2023年年底，登記專線小巴和紅色小巴數目分別為3 393輛及950輛。

在過去3年疫情期間，除了由香港金融管理局和銀行業推出「預先批核還息不還本」計劃，為合資格的企業客戶(包括公共小巴業界)提供信貸援助外，政府亦在防疫抗疫基金下為紅巴業界提供多項補貼，包括燃料補貼和非實報實銷補貼。雖然有關的臨時措施已隨著社會復常有序結束，「中小企融資擔保計劃」下「百分百擔保特惠貸款」的申請期已延長至本年3月底。該特惠貸款由政府百分百擔保，旨在紓解包括紅色小巴營辦商在內的合資格中小企業現金流問題。

另一方面，政府亦理解包括紅巴在內的公共小巴業界一直面臨持續及嚴重的司機短缺問題，因此在2023年7月推出「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」，在保障本地勞工優先就業的前提下容許合資格的公共小巴營辦商輸入外地司機。

在日常營運方面，運輸署會因應業界的求而提供適切及可行的協助，例如在考慮個別地點的實際道路情況後，適當地放寬或取消部分紅巴上落乘客的限制區或禁區；而在不影響道路安全及不會對道路使用者造成阻礙的前提下，批准部分紅巴在夜間停泊在指定的公共小巴站內，以配合紅巴的營運需要。

政府會繼續密切留意公共小巴的營運情況，並與相關持份者保持緊密溝通，探討更多改善業界營運環境的可行措施，維持公共交通服務的可靠性。

上述工作主要由運輸署現有職員執行，屬於整體職務，故涉及的開支及人手沒有詳細分行項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1264)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2024至25年度需要特別留意的事項中，運輸署將會進行法例修訂，更新車輛構造及保養要求，有關工作的詳情及涉及的開支為何；因應由內地引入的車輛數目不斷增加，除緊貼國際標準外，會否考慮加入國家標準，如會，詳情為何；如不會，原因為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

運輸署一直密切留意國際間相關汽車科技的發展和應用，為了加強道路安全和配合最新的車輛科技，政府正進行以下合共7項有關更新車輛構造要求的法例修訂工作：

- (1) 要求電動／混合動力車輛安裝車輛聲響警示系統；
- (2) 要求裝配可延伸架空結構的車輛安裝過高警示系統；
- (3) 修訂反射鏡的法定要求，並引入「攝影機－顯示器系統」的要求；
- (4) 修訂視象顯示器的法定要求；
- (5) 修訂駕駛規則，使司機能夠使用遙距控制泊車功能；
- (6) 按國際車輛標準和技術發展，更新對車輛結構的各項要求(包括放寬單層巴士最高允許的全高度、允許使用發光二極管作為車燈、提升有關照明及反光體技術要求以確保與國際標準一致)；以及
- (7) 擴闊可使用快速公路的電動車輛種類，使符合規格要求的電動車輛無需申領快速公路許可證便可在快速公路上行駛。

運輸署已就上述各項建議諮詢持份者，包括註冊車輛製造商、車身製造商、零部件供應商和車輛維修服務供應商等。運輸及物流局及運輸署亦諮詢了道路安全研究委員會、道路安全議會、立法會交通事務委員會和交通諮詢

委員會，委員普遍支持擬議的立法建議。法律草擬工作正在進行，運輸及物流局預計於今年內向立法會提交有關法例修訂建議。

上述工作主要由運輸署現有人員執行，屬於整體職務，故涉及的開支沒有詳細分項。

運輸署按照香港法例第374章《道路交通條例》及其附屬法例的要求而對車輛構造進行審批，並一直接受業界提交國家標準(國標)以證明車輛或其部件符合相關的技術要求。除了國標，運輸署亦接受其他國際標準，包括聯合國歐洲經濟委員會(UNECE)的標準等。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1265)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就打擊汽車非法出租或取酬載客方面，政府可否告知本會：

1. 在2023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及開支；
2. 當中被法庭定罪後車輛遭扣押並暫時吊銷牌照的數目為何；
3. 在2023至2024年度內，政府透過不同渠道向公眾宣傳避免乘坐沒有有效出租汽車許可證而出租或取酬載客的私家車，各項宣傳渠道涉及的開支為何；
4. 有指去年除夕，因非法出租或取酬載客的車輛阻塞，導致跨境巴士未能按時回程接載乘客，影響香港的形象，就此，當局有何措施打擊跨境非法載客活動，會否聯合內地部門執法，如會，詳情為何；如不會，原因為何？
5. 在2024至2025年度，會否加大打擊非法出租或取酬載客的力度，如會，詳情為何，包括計劃目標及增加的開支；如否，原因為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 在2023年，警務處就非法出租或取酬載客個案所採取的執法數目為33宗。上述有關工作由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。
2. 就非法出租或取酬載客活動，運輸署在2023年經法庭定罪後扣留27輛汽車，而其相關車輛牌照亦被暫時吊銷。
3. 運輸署一直採取多項教育及宣傳措施，包括通過不同途徑，例如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，以及在公眾地方張貼海報。這些工作旨在進一

步提高公眾對合法出租汽車服務的認識，以及宣傳如何通過查看車輛是否具有有效出租汽車許可證，識別已領牌的出租汽車。運輸署鼓勵市民在出發前向服務營辦商查詢，或使用運輸署網上查詢系統查證有關私家車是否已獲發出租汽車許可證。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。上述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。

- 4及5. 警務處會繼續就汽車非法出租或取酬載客採取針對性執法行動，包括收集情報、進行「放蛇」行動，以及對轉介和投訴個案展開調查和跟進等；亦會繼續安排適當資源加強打擊非法載客取酬活動，並歡迎市民與警務處合作，包括提供資料舉報非法載客取酬活動，警務處定會嚴肅跟進和調查；如有足夠證據，會對相關活動採取執法行動。

自全面通關以來，跨境交通日益頻繁，在2024年1月有3宗跨境私家車因非法出租或取酬載客而被拘捕的案件。警務處會在有關案件審結及在法庭定罪後，將涉事車輛的資料通知運輸署，運輸署便會根據法例暫時吊銷車輛牌照及要求車主將車輛移交運輸署署長保管。政府會繼續通過執法行動和公眾宣傳，打擊包括跨境私家車在內以出租或取酬方式非法載客的活動。

此外，政府正檢視現有法例，以期更有效處理非法出租或取酬載客活動；亦正研究如何規管網約出租汽車平台，以期只有的士及持有出租汽車許可證的車輛可透過平台提供服務，加強打擊非法活動。政府計劃於今年年中，就有關規管所涉及的政策和法律觀點，以及海外經驗研究所得的考慮要點，與立法會議員、業界及其他相關持份者進行溝通及聽取意見。上述有關工作由運輸及物流局、運輸署及警務處現有人員執行，屬於恆常職務，所涉資源並無分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1266)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就規劃和開辦新的綠色專線小巴服務，請告知本會：

- 1) 運輸署原計劃在2023年開辦6條新綠色專線小巴路線，但最終只開辦3條，原因為何；
- 2) 在2024年計劃開辦的8條新綠色專線小巴路線的詳情，包括涉及的路線、所需車輛數目、何時招標及投入服務；
- 3) 運輸署有沒有計劃推出措施加快紅色小巴轉為綠色專線小巴的計劃，如有，詳情為何；如沒有，原因為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

- (1) 運輸署在完成2022年專線小巴營辦商遴選工作後，原計劃於2023年開辦以下6條服務新界區的新專線小巴路線：
- (a) 第116號線(百勝角—將軍澳站(循環線))；
 - (b) 第506號線(置福圍—聯和墟(循環線))；
 - (c) 第507號線(馬適路—粉嶺站(循環線))；
 - (d) 第24號線(大埔(富蝶邨)—大埔(廣福道)(循環線))；
 - (e) 第117A號線(安達臣道石礦場發展區—尚德公共交通總站)；及
 - (f) 第117B號線(安達臣道石礦場發展區—油塘(循環線))

新增的專線小巴路線主要是配合新房屋發展項目入伙時間，為居民提供交通服務。上述6條新專線小巴路線中，第116、506及507號線已按計劃於2023年投入服務，第24號線亦已於2024年3月投入服務。至於服務安達臣道石礦場發展區的117A及117B號線，則預計最快於2024年內隨著房屋發展項目的落成逐步投入服務。

(2) 有關計劃在2024年內開辦的8條專線小巴路線的資料詳見下表：

	路線	最低車輛數目要求	刊憲邀請申請日期	投入服務日期(註)
1	新界第24號線 (大埔(富蝶邨)—大埔(廣福道)(循環線))	3	2022年8月5日	已於2024年3月投入服務
2	新界第117A號線 (安達臣道石礦場發展區—尚德公共交通總站)	3		預計2024年第四季
3	新界第117B號線 (安達臣道石礦場發展區—油塘(循環線))	5		
4	屯門(井財街)—龍逸邨 (循環線)	4	2023年6月30日	預計2024年第二／第三季
5	上水站—唐公嶺 (相當於現有的新界第57K號線)	4		
6	上水站—蕉徑 (相當於現有的新界第57K號線的輔助服務路線)	3		
7	上水站—丙崗 (相當於現有的新界第58K號線)	2		
8	上水站—古洞北福利服務綜合大樓	1		

註：新專線小巴路線的開辦日期視乎有關房屋發展項目的進度而定。

(3) 政府的一貫政策是鼓勵紅巴轉為服務範圍較廣及營運環境相對穩定的專線小巴經營，以改善營運狀況，同時可讓運輸署更有效進行監管，以確保服務質素水平。為配合有關政策，運輸署會規劃和制訂新的專線小巴路線組合，並會透過每年舉行的專線小巴營辦商遴選計劃，公開邀請有興趣人士(包括紅巴營辦商)申請經營。現時，為大型房屋發展項目規劃公共交通服務配套時，運輸署會採取整體規劃方法，考慮應否提供一個混合由專營巴士和專線小巴等多種公共交通服務模式組成的網絡，以適切地配合居民的不同交通需要，並藉此加快紅巴轉為專線小巴營運的步伐。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1267)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就支援推行「跨境客運業百分百擔保貸款專項計劃」，讓跨境巴士及跨境出租車能盡快恢復服務，請告知本會

- 1) 自計劃推出自今，接獲的申請及批核情況為何；
- 2) 現時跨境客運的恢復進度；
- 3) 由於計劃將於四月底完結，會否考慮進一步延長，如會，詳情為何；如不會，原因為何；及
- 4) 有關支援工作涉及的開支為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

- 1) 「跨境客運業百分百擔保貸款專項計劃」(專項計劃)於2023年4月推出，目的是讓合資格跨境客運營辦商／登記車主／船東可申請貸款，以盡快為車船維修及檢驗、購買保險等，將復修好的車船投入服務。截至2024年3月1日，香港按證保險有限公司共收到15宗由跨境巴士及跨境出租汽車車主的貸款申請，其中12宗已獲批出，其餘3宗則已逾期或被申請人自行撤回。
- 2) 自去年初內地與香港恢復全面通關後，跨境人流迅速回升，跨境巴士及跨境出租車營辦商陸續增加服務以配合乘客需求。截至2024年2月29日，已有1 199輛跨境巴士及608輛跨境出租汽車領有效牌照，可提供跨境客運服務。
- 3) 專項計劃的執行機構(香港按證保險有限公司)需要定期向政府提交進度報告及總結報告，供政府密切監督專項計劃的進度和檢視成效。政

府會繼續留意專項計劃的運作情況並適時檢視各項安排，包括應否延長計劃申請期。

- 4) 於2023-24年度，專項計劃的修訂預算開支為389.6萬元，主要用於付予參與計劃的貸款機構的貸款辦理費及供款管理費、香港按證保險有限公司的行政費，以及必要的實付開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1280)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就政府管理的公眾停車場，請告知本會

1. 按區議會分區劃分，過去三年（2021，2022及2023年），由早上10時至晚上6時及由晚上6時至早上10時兩個時段各車種泊車位的使用率分別為何；
2. 會否考慮就一些使用率較低的泊車位向商用車輛提供泊車優惠，如會，詳情為何；如不會，原因為何；及
3. 用於管理公眾停車場的開支？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1. 在2021至2023年，運輸署轄下公眾停車場於提問問及兩個時段的平均使用率見附件1。在2021至2023年，政府產業署及康文署轄下公眾停車場的平均使用率分別載於附件2及附件3。
2. 現時，運輸署轄下公眾停車場(除黃大仙停車場外)，客貨車的收費與私家車的收費相同。黃大仙停車場則提供25個旅遊巴士／貨車(5.5公噸以上)的泊車位，其收費水平與鄰近地區停車場的收費相約。考慮到運輸署轄下公眾停車場的收費水平普遍低於鄰近停車場的收費，而大部分停車場的平均使用率一般維持在八成或以上，運輸署現階段未有計劃在這些停車場向商用車輛提供進一步的泊車優惠。

3. 就運輸署轄下的11個公眾停車場而言，運輸署已透過公開招標，委託兩間停車場營辦商，為停車場提供日常管理、營運及維修保養。2023年支付予停車場營辦商的開支約為5,000萬元。

2021至2023年運輸署轄下公眾停車場的平均使用率

停車場	區域	私家車／客貨車 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		
		2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
天星碼頭	中西區	80	81	82	25	27	31
大會堂		62	57	65	19	19	25
林士街		64	63	57	31	34	27
堅尼地城		88	85	86	80	80	80
天后	灣仔	81	81	79	67	66	64
筲箕灣	東區	83	83	80	80	80	78
香港仔	南區	68	69	64	82	83	79
雙鳳街	黃大仙	73	74	77	83	84	83
黃大仙 (註)		69	63	45	34	38	32
葵芳	葵青	79	80	83	75	76	76
荃灣	荃灣	84	84	86	80	80	82

註：數字包括旅遊巴士及貨車(5.5公噸以上)。黃大仙停車場原本提供25個旅遊巴士泊車位。自2020年9月1日起，該停車場臨時開放予私家車、客貨車及貨車(5.5公噸以上)停泊，有關臨時安排隨疫情過後於2023年4月16日取消。由2023年11月18日起，該停車場除旅遊巴士外，亦開放予貨車(5.5公噸以上)停泊。

停車場	區域	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		
		2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
天星碼頭	中西區	95	76	72	70	58	54
大會堂		86	74	77	66	60	68
林士街		90	82	93	79	75	87
堅尼地城		71	69	74	80	78	82
天后	灣仔	85	79	77	86	82	78
筲箕灣	東區	82	80	76	87	85	81

停車場	區域	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		
		2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
香港仔	南區	66	71	67	77	78	72
雙鳳街	黃大仙	72	70	67	82	79	75
葵芳	葵青	81	79	82	83	80	80
荃灣	荃灣	73	73	64	75	72	63

2021至2023年由政府產業署出租的收費公眾停車場泊車位數目及使用率

停車場位置	區域	泊車位數目		泊車位 平均使用率* (%)		
		私家車	電單車	2021	2022 ^(註1)	2023 ^(註2)
金鐘道政府合署	中西區	155	21	沒有相 關資料 (見 ^{註1})	13%	14%
灣仔政府大樓、入境 事務大樓及稅務大樓	灣仔區	157	10		25%	13%
北角政府合署	東區	95	0		41%	40%
柴灣市政大廈 ^(註3)		39	6		91%	78%
長沙灣政府合署 ^(註4)	深水埗區	250	13		52%	49%
土瓜灣街市暨 政府合署	九龍城區	29	4		37%	36%
工業貿易大樓		24	0		47%	38% (註5)
西九龍政府合署	油尖旺區	50	0		38%	39%
順利紀律部隊宿舍 ^(註3)	觀塘區	89	16		55%	94%
西貢政府合署	西貢區	70	0		18%	12%
沙田政府合署	沙田區	122	22		42%	49%
新界(沙田)法醫學大樓 (註3)		50	0		-	13% (註6)
大埔政府合署	大埔區	69	4		59%	63%
屯門政府合署	屯門區	42	0		23%	23%
元朗民政事務處大廈	元朗區	43	0		47%	46%
北區政府合署	北區	96	0		26%	36%
香園圍邊境管制站 ^(註3)		415	36		-	45% (註7)
港珠澳大橋香港口岸 (註3)	離島區	673	25	1%	26%	

註：

* 政府產業署沒有備存由早上10時至晚上6時及由晚上6時至早上10時兩個時段泊車位的使用率數據。

- (1) 此乃根據承辦商提供有關收費公眾停車場於2022年4月至12月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。政府產業署並沒有備存2022年4月之前的使用率數據。
- (2) 此乃根據承辦商提供有關收費公眾停車場於2023年1月至12月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。
- (3) 柴灣市政大廈、順利紀律部隊宿舍、新界(沙田)法醫學大樓、香園圍邊境管制站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。
- (4) 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。
- (5) 工業貿易大樓收費公眾停車場於2023年10月10日至今暫時停止營運，因此只能提供有關收費公眾停車場於2022年4月至2023年9月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。
- (6) 新界(沙田)法醫學大樓於2023年2月1日開始營運，因此只能提供有關收費公眾停車場於2023年2月至12月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。
- (7) 香園圍邊境管制站停車場於2023年2月17日開始營運，因此只能提供有關收費公眾停車場於2023年2月至12月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。

2021至2023年康文署轄下公營停車場使用率*

區域	平均使用率 (%)		
	2021	2022	2023
中西區	54%	37%	54%
灣仔	53%	52%	58%
東區	73%	73%	69%
南區	17%	16%	17%
油尖旺	36%	40%	38%
深水埗	18%	15%	22%
九龍城	65%	60%	57%
黃大仙	20%	17%	19%
觀塘	49%	53%	53%
荃灣	27%	28%	33%
屯門	59%	55%	59%
元朗	56%	55%	63%
北區	56%	57%	64%
大埔	28%	27%	26%
西貢	49%	44%	50%
沙田	62%	60%	70%
葵青	34%	30%	36%
離島	30%	27%	23%

* 康文署沒有備存由早上 10 時至晚上 6 時及由晚上 6 時至早上 10 時兩個時段泊車位的使用率數據。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1965)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案在《全方位打造香港品牌》提到，要打造香港作為營商及旅遊首選目的地的品牌。本地旅遊配套服務亦有待進一步加強，就此，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年已登記的非專營巴士數量；及
2. 過去3年，每年各類服務批註的數目，分別接獲、批准、拒絕，以及正處理多少宗申請（按服務類別以表列出分項數字）；及
3. 考慮到現時牌照申請數量，政府有否考慮擴大申請額以應付未來旅業需求？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

1. 過去3年，每年已登記的非專營公共巴士數目表列如下：

年份(截至該年年底)	每年已登記的非專營公共巴士數目
2021	6 995
2022	6 905
2023	6 921

2. 過去3年，每年各類非專營公共巴士服務批註申請的分項數目表列如下：

年份	申請數目	服務批註類別						
		A01 遊覽 服務	A02 酒店 服務	A03 學生 服務	A04 僱員 服務	A05 國際乘 客服務	A06 居民 服務	A08 合約式 出租服務
2021	接獲	171	24	110	308	1	19	224
	批准	150	25	127	302	1	6	202
	拒絕	0	1	0	0	0	16	9
	處理中	0	0	0	0	0	0	0
2022	接獲	134	26	62	255	0	26	171
	批准	139	17	74	251	0	3	165
	拒絕	0	1	0	0	0	16	13
	處理中	0	0	0	0	0	0	0
2023	接獲	149	41	60	270	0	10	240
	批准	137	37	56	278	0	4	209
	拒絕	0	1	0	6	0	10	18
	處理中	0	0	0	0	0	1	0

註1：由於每年接獲的申請不一定於同年完成處理，每年內批准、拒絕和正在處理的申請數目總和，未必能對照該年接獲的申請數目。

註2：上述表列的申請數目為每年接獲非專營公共巴士服務批註的新申請數目，並不包括續領數目。

3. 非專營巴士營辦商會因應市場需求，申請相關車輛牌照批註以提供服務。政府沒有就遊覽服務車輛牌照批註數量設有限額，因此在收到營辦商申請時，會視乎需求等情況考慮批出相關車輛牌照批註。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1966)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 沒有指定

問題：

預算案提及加強本地特色遊活動，完善交通配套及安排，便利市民及遊客出行。就此，政府可否告知本會：

1. 過去3年，油麻地、尖沙咀、旺角、九龍城、啟德及北角的旅遊巴泊位數量及上落客設施（按地點以表列出分項數字）；及
2. 為配合旅遊業復甦，新景點如香港故宮文化博物館、K11 Musea附近旅遊巴泊位嚴重不足，道路擠塞。就此，政府有何措施加快增加各類商用車輛泊車位？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1. 過去3年，油尖旺區(包括油麻地、尖沙咀及旺角)、九龍城區(包括九龍城及啟德)及東區(包括北角)的旅遊巴泊車位及上落客設施數量表列如下：

地區	截至	旅遊巴泊車位數目	
		泊車位	上落客設施
油尖旺	2024年2月	268	92
	2023年2月	255	67
	2022年2月	264	67
九龍城	2024年2月	255	6
	2023年2月	232	8
	2022年2月	260	8
東區	2024年2月	325	130
	2023年2月	333	130

地區	截至	旅遊巴士泊車位數目	
		泊車位	上落客設施
	2022年2月	333	130

2. 政府一直積極推展一系列短期及中長期措施，以增加旅遊巴士／非專營巴士的泊車位供應，當中包括但不限於以下措施：
- (a) 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位，並提供路旁泊車位及上落客設施；
 - (b) 按照2021年8月修訂的《香港規劃標準與準則》(《準則》)內所載的泊車位標準，要求新發展項目提供適當的泊車位。經修訂的《準則》增加了資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目，旅遊巴士／非專營巴士可在該等泊車位停泊；
 - (c) 按照「一地多用」原則，在合適的「政府、機構或社區設施」及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位；以及
 - (d) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少需提供的旅遊巴士／非專營巴士泊車位數目。

經運輸署與西九文化管理局商討後，西九文化區內及附近已增加旅遊巴士泊車位和上落客位的數目，由原先在西九文化區內只提供5個旅遊巴士上落客位增至8個，同時亦增設了6個旅遊巴士泊車位，及於連接西九文化區和博物館道的一段柯士甸道西增設了15個旅遊巴士上落客位。

就K11 MUSEA及尖沙咀海傍一帶而言，運輸署持續留意區內交通，並與區內持份者保持聯繫，在合適地方增加旅遊巴士泊車位和上落客位。現時區內於梳士巴利道、漆咸道南、金馬倫道、科學館廣場路旁共設有16個旅遊巴士路旁泊車位及20個旅遊巴士上落客位。為了增加景點旅遊巴士上落客位的流轉速度，以及避免上落客活動阻塞梳士巴利道的交通，運輸署與旅遊業界達成共識，依循只於漆咸道南落客，梳士巴利道齊人上客的上落客分流安排。同時，運輸署亦與康樂及文化事務署及星光大道管理公司達成共識，在梳士巴利道旅遊巴士上客區清晰劃設多個排隊區域，以加強人流管理。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1967)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 沒有指定

問題：

預算案在《善用海濱資源》提到，優美維港和海濱是香港的自然瑰寶。旅遊業界以夜遊維港和藍色海上遊打造多個特色產品，提供更多元體驗。就此，政府可否告知本會：

1. 過去3年，本港跑道公園碼頭一號梯台、二號梯台、景雲街梯台、尖沙咀五號梯台、尖沙咀二號梯台、尖沙咀一號梯台、貴州街一號梯台及貴州街二號梯台的每月使用情況，以及鄰近旅遊巴泊位數量(按地點以表列出分項數字)；及
2. 過去3年，更新上述梯台配套設施情況，包括：碼頭上蓋，以及洗手間數量(按地點以表列出分項數字)；及
3. 現時尖沙咀一號梯台使用量不勝負荷，就此，政府有何措施加快增加臨時碼頭以便渡輪停泊？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

經徵詢相關部門(包括土木工程拓展署和康樂及文化事務署)後，運輸署現綜合回覆如下：

1. 運輸署曾於2021至2022年期間，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。惟進行這次調查的時間仍處於2019冠狀病毒病疫情流行階段，影響了梯台的正常使用情況，船隻使用量偏低，因此下表亦提供上一次於2019至2020年(疫情前)所作調查的結果，以供參閱。鄰近相關梯台的旅遊巴泊位數量亦見於下表：

登岸設施	設施的一天使用量 ^(註一) (艘船)				現時鄰近 的旅遊巴 泊位數量
	2019至2020 年度調查		2021至2022 年度調查		
	平日或 周六	周日或 公眾假期	平日或 周六	周日或 公眾假期	
跑道公園碼頭 一號梯台	7	5	0	0	共20
跑道公園碼頭 二號梯台	1	4	0	0	
景雲街梯台	11	18	5	3	共28
貴州街 一號梯台 ^(註二)	不適用	不適用	108	27	
貴州街 二號梯台 ^(註二)			36	18	
尖沙咀 一號梯台 ^(註三)	--	--	--	--	共12
尖沙咀 二號梯台	1	2	0	1	
尖沙咀 五號梯台	11	5	0	0	

註一：調查在正常天氣的一天由上午七時至下午八時期間進行。

註二：貴州街一號及二號梯台前身為馬頭角公眾碼頭，為配合中九龍幹線工程，該公眾碼頭於2020年拆卸，並於鄰近地點臨時重置貴州街一號及二號梯台以待工程完成。

註三：尖沙咀一號梯台現時由康樂及文化事務署管理，該署沒有備存有關於梯台的船隻使用量等資料。

- 登岸梯台屬於公眾登岸設施，為所有本地船隻而設，主要供船隻作上落乘客之用，而非作停泊用途。上述公眾登岸梯台中，除尖沙咀一號梯台由康樂及文化事務署管理外，其餘均由運輸署負責管理；至於更新及維修方面的工作則由土木工程拓展署負責。雖然這些梯台並沒有配置上蓋及洗手間作為配套設施，但大部分梯台附近已設有公廁或在鄰近商場設有洗手間。
- 政府會不時檢視公眾登岸設施的狀況，並聽取持份者的意見，以改善登岸設施的設計及使用安排。現時尖沙咀海旁一帶設有1個公眾碼頭(近天星小輪碼頭的九龍公眾碼頭)和3個公眾登岸梯台(位於尖沙咀東部海旁的尖沙咀一號、二號及五號梯台)，供船隻作上落乘客之用。按運輸署的相關設施使用量調查(見上表)，尖沙咀二號及五號梯台的使用量並不高，使用尖沙咀一號梯台的遊船營運者及市民可選擇鄰近的二號及五號梯台作上落船之用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1968)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案提及即將舉辦的第十五屆全國運動會，為更便利市民及遊客前往大灣區城市觀賽，進一步促進灣區互聯互通，港車北上已於23年7月1日起通行。就此，政府可否告知本會：

1. 2023年7月1日至2024年3月的每月私家車、貨車及旅遊巴使用港珠澳大橋的車流量（按類別以表列出分項數字）；及
2. 2019年每月各類車使用港珠澳大橋的車流量（按類別以表列出分項數字）；及
3. 港珠澳大橋管理局於23年9月29日至10月6日，以及24年2月9日至17日期間實施小型客車免費通行，就此，請表列出與過往一年同時段2個車流量的區別；及
4. 深中通道將於年內通車，為灣區居民生活提供更便捷空間。有意見指出，深中通道開通後，相比下，因大橋的高昂橋費窒礙使用量。就此，政府會否考慮降低大橋橋費？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

- 1-2. 2019年及2023年7月至2024年3月期間每月私家車、貨車及巴士使用港珠澳大橋(大橋)的數目表列如下：

	私家車 ^(註1)	貨車 ^(註2)	巴士 ^(註3)
2019年			
2019年1月	44 863	7 020	53 784
2019年2月	55 117	3 429	56 198
2019年3月	60 954	8 407	59 472
2019年4月	68 921	7 831	65 541
2019年5月	79 217	7 412	61 917
2019年6月	72 448	7 362	56 003
2019年7月	75 220	8 271	57 639
2019年8月	72 701	8 081	51 453
2019年9月	65 838	7 918	38 163
2019年10月	78 290	7 740	37 281
2019年11月	71 447	7 648	32 586
2019年12月	77 530	8 060	39 352
2023年7月至2024年3月			
2023年7月	129 427	25 538	42 640
2023年8月	153 973	28 606	47 344
2023年9月	147 290	27 454	36 662
2023年10月	198 555	27 004	45 843
2023年11月	200 308	29 007	43 344
2023年12月	255 688	26 216	54 661
2024年1月 ^(註4)	231 538	26 401	47 412
2024年2月 ^(註4)	271 397	18 863	53 151
2024年3月 ^(註4) (截至3月7日)	36 195	5 911	10 691

資料來源：大橋管理局

註：

(1)包括跨境私家車、跨境出租汽車，以及「港車北上」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的香港私家車。

(2)包括貨櫃車。

(3)包括往來香港與內地／澳門的跨境巴士，以及往來大橋香港口岸與珠海口岸／澳門口岸的跨境穿梭巴士。

(4)2024年1月至3月均為臨時數字。

3. 根據國務院現行《重大節假日免收小型客車通行費實施方案》，在2023年9月29日至10月6日國慶黃金周期間、及2024年2月9日至17日農曆新年黃金周期間，免除私家車車輛通行費。2022至2023年及2023至2024年在國慶黃金周和農曆新年黃金周期間的車流量表列如下：

	私家車 ^(註5)
國慶黃金周	
2022年10月1日至7日	31
2023年9月29日至10月6日	69 392
農曆新年黃金周	
2023年1月21日至27日	9 514
2024年2月9日至17日	122 502

資料來源：大橋管理局

註：

(5)包括跨境私家車、跨境出租汽車，以及「港車北上」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的香港私家車。2022年車流量受內地、香港及澳門於當時實施的防疫措施所影響。

4. 大橋管理局根據內地法律成立，作為非營利性事業單位法人，負責大橋的建設、運營、管理和維護(包括財務事宜)，以及向使用大橋的車輛收取通行費用，包括決定有關通行費水平。政府將繼續與大橋管理局保持緊密聯繫，以期為駕駛人士提供更多便利。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2874)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

請按以下表格格式告知本會，在收回西隧前、633收費階段、分時段收費階段：

1. 三條隧道平日繁忙時段內每小時車流量詳情為何？

平日過海 交通每日 平均流量 (雙向) (架次)	收回西隧 前			633收費階段			分時段收費 階段			西 隧	紅 隧	東 隧
				西 隧	紅 隧	東 隧	西 隧	紅 隧	東 隧			
07:30 - 08:30												
08:30 - 09:30												
09:30 - 10:15												
16:30 - 17:30												
17:30 - 18:30												
18:30 - 19:00												
全日車流 量												

2. 僅計算私家車，三條隧道平日繁忙時段內每小時車流量詳情為何？

私家車： 平日過海 交通每日 平均流量 (雙向) (架次)	收回西隧 前			633收費階段			分時段收費 階段					
				西 隧	紅 隧	東 隧	西 隧	紅 隧	東 隧	西 隧	紅 隧	東 隧
07:30 - 08:30												
08:30 - 09:30												
09:30 - 10:15												
16:30 - 17:30												
17:30 - 18:30												
18:30 - 19:00												
全日車 流量												

3. 僅計算的士，三條隧道平日繁忙時段內每小時車流量詳情為何？

的士： 平日過 海交通 每日平 均流量 (雙向) (架次)	收回西 隧前			633收費階段			分時段收費階段					
				西 隧	紅 隧	東 隧	西 隧	紅 隧	東 隧	西 隧	紅 隧	東 隧
07:30 - 08:30												
08:30 - 09:30												
09:30 - 10:15												
16:30 - 17:30												
17:30 - 18:30												
18:30 - 19:00												
全日車 流量												

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 為理順過海交通及善用隧道容量，政府在2023年分階段調整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））的隧道費，以便駕駛者有序適應隧道費調整。運輸署一直密切監察新收費實施後的交通情況（特別是隧道入口上游連接路的交通情況），新收費實施後得到駕駛人士的配合和調整出行安排，已見成效，隧道口的整體車龍和塞車情況已有紓緩。有關3條過海隧道在實施新收費前後的平日（即星期一至五，不包括公眾假期）繁忙時段內每小時車流量，詳見附表一及附表二。
2. 有關3條過海隧道在實施新收費前後的平日（即星期一至五，不包括公眾假期）繁忙時段內私家車的每小時車流量，詳見附表三及附表四。
3. 有關3條過海隧道在實施新收費前後的平日（即星期一至五，不包括公眾假期）繁忙時段內的士的每小時車流量，詳見附表五及附表六。

政府收回西隧前
平日繁忙時段過海交通平均流量(雙向)(架次)¹

平日過海交通平均流量 (雙向)(架次)	收回西隧前 ³			
	西隧	紅隧	東隧	總數
07:00 – 08:00 ²	2 300	5 300	3 300	10 900
08:00 – 09:00 ²	5 400	5 700	5 500	16 600
09:00 – 10:00 ²	5 800	5 900	5 300	17 000
17:00 – 18:00 ²	4 700	5 800	5 000	15 500
18:00 – 19:00 ²	5 600	5 900	5 500	17 000
19:00 – 20:00 ²	3 800	5 700	4 600	14 100
全日車流量	66 900	110 700	76 300	253 900

註：

1. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
2. 3條過海隧道在收回西隧前（即2023年8月2日前）並未全面實施「易通行」，因此隧道營辦商只能提供以整點劃分的每小時過海交通數據。
3. 2023年7月的平日過海交通流量
4. 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加

實施 633 收費及分時段收費
平日繁忙時段過海交通平均流量(雙向)(架次)¹

平日過海交通平均流量 (雙向)(架次)	633 收費 ²				分時段收費 ³			
	西隧	紅隧	東隧	總數	西隧	紅隧	東隧	總數
07:30 – 08:30	5 700	5 600	5 500	16 800	6 200	5 100	5 000	16 300
08:30 – 09:30	6 700	5 500	5 500	17 700	6 900	5 200	5 100	17 200
09:30 – 10:30	6 100	5 400	5 000	16 500	6 600	5 100	4 800	16 500
16:30 – 17:30	5 700	5 500	4 900	16 100	6 000	5 200	4 400	15 600
17:30 – 18:30	6 900	5 500	5 500	17 900	6 700	5 400	5 200	17 300
18:30 – 19:30	6 300	5 400	5 300	17 000	6 400	5 300	4 900	16 600
全日車流量	87 300	104 900	79 200	271 500	100 900	94 800	74 300	270 000

註：

1. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
2. 2023年12月4日至8日期間
3. 2024年2月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）
4. 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加

政府收回西隧前
平日繁忙時段過海私家車平均流量(雙向)(架次)¹

平日過海私家車平均流量 (雙向)(架次)	收回西隧前 ³			
	西隧	紅隧	東隧	總數
07:00 – 08:00 ²	900	2 600	1 700	5 200
08:00 – 09:00 ²	2 400	2 800	3 000	8 200
09:00 – 10:00 ²	2 500	2 500	2 600	7 600
17:00 – 18:00 ²	2 300	3 100	2 800	8 200
18:00 – 19:00 ²	3 000	3 500	3 200	9 700
19:00 – 20:00 ²	1 900	3 500	2 600	8 000
全日車流量	29 500	50 900	37 400	117 800

註：

1. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
2. 3條過海隧道在收回西隧前（即2023年8月2日前）並未全面實施「易通行」，因此隧道營辦商只能提供以整點劃分的每小時過海交通數據。
3. 2023年7月的平日過海交通流量
4. 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加

實施 633 收費及分時段收費
平日繁忙時段過海私家車平均流量(雙向)(架次) ¹

平日過海私家車 平均流量 (雙向)(架次)	633收費 ²				分時段收費 ³			
	西隧	紅隧	東隧	總數	西隧	紅隧	東隧	總數
07:30 – 08:30	3 100	3 300	3 600	10 000	3 100	3 300	3 100	9 500
08:30 – 09:30	3 400	2 600	3 300	9 300	3 000	3 000	2 900	8 900
09:30 – 10:30	2 800	2 300	2 700	7 800	2 600	2 600	2 400	7 600
16:30 – 17:30	3 200	2 900	3 000	9 100	3 100	3 300	2 600	9 000
17:30 – 18:30	4 200	3 200	3 800	11 200	3 800	3 700	3 500	11 000
18:30 – 19:30	3 900	3 400	3 700	11 000	3 800	3 700	3 400	10 900
全日車流量	43 200	51 800	46 100	141 100	50 200	53 300	42 300	145 700

註：

1. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
2. 2023年12月4日至8日期間
3. 2024年2月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）
4. 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加

政府收回西隧前
平日繁忙時段過海的士平均流量(雙向)(架次)¹

平日過海的士平均流量 (雙向)(架次)	收回西隧前 ³			
	西隧	紅隧	東隧	總數
07:00 – 08:00 ²	500	600	500	1 600
08:00 – 09:00 ²	1 000	400	800	2 200
09:00 – 10:00 ²	1 100	400	800	2 300
17:00 – 18:00 ²	800	400	600	1 800
18:00 – 19:00 ²	900	500	600	2 000
19:00 – 20:00 ²	800	700	700	2 200
全日車流量	14 700	19 200	14 100	48 000

註：

1. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
2. 3條過海隧道在收回西隧前（即2023年8月2日前）並未全面實施「易通行」，因此隧道營辦商只能提供以整點劃分的每小時過海交通數據。
3. 2023年7月的平日過海交通流量
4. 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加

實施 633 收費及分時段收費
平日繁忙時段過海的士平均流量(雙向)(架次)¹

平日過海的士 平均流量 (雙向)(架次)	633 收費 ²				分時段收費 ³			
	西隧	紅隧	東隧	總數	西隧	紅隧	東隧	總數
07:30 – 08:30	1 300	200	600	2 100	1 200	500	600	2 300
08:30 – 09:30	1 700	200	700	2 600	1 600	500	800	2 900
09:30 – 10:30	1 700	300	800	2 800	1 600	600	900	3 100
16:30 – 17:30	1 300	300	600	2 200	1 100	500	600	2 200
17:30 – 18:30	1 400	300	600	2 300	1 300	500	600	2 400
18:30 – 19:30	1 500	300	700	2 500	1 300	600	700	2 600
全日車流量	26 400	13 500	14 000	53 900	23 300	17 000	13 700	54 000

註：

1. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
2. 2023年12月4日至8日期間
3. 2024年2月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）
4. 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2877)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「公共交通費用補貼計劃」，運輸署提及將在二零二四至二五年度協助運輸及物流局推展把適用的電子支付平台納入補貼計劃，請告知本會：

- 過去一年，各公共交通服務營辦商分別透過現金、八達通、其他電子支付方式（包括二維碼支付、信用卡感應式支付和流動支付）所獲得的交通費收入的百分比，並按公共交通服務以表列出分項資料。
- 現時有無具體推行方案及時間表，將其他電子支付系統納入計劃？如已物色到適合納入計劃的電子支付系統，請一並說明。

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

- 在2023年，各主要公共交通服務營辦商經不同支付方式所獲得的票務收入的百分比如下：

支付方式	經不同支付方式 所獲得的票務收入的百分比
	2023年
鐵路	
現金	6.5%
八達通	88.5%
其他電子支付方式 ^{註1}	5.0%

支付方式	經不同支付方式 所獲得的票務收入的百分比
	2023年
專營巴士	
現金	2.9%
八達通	95.5%
其他電子支付方式 ^{註1}	1.6%
渡輪	
現金	7.4%
八達通	91.6%
其他電子支付方式 ^{註2}	1.0%
電車	
現金	13.3%
八達通	77.3%
其他電子支付方式 ^{註1}	9.4%

註1：包括二維碼支付、信用卡感應式支付和流動支付。

註2：包括二維碼支付。

由於公共小巴營辦商的數目眾多，政府沒有備存有關營辦商經不同支付方式所獲得的票務收入的百分比的資料。

- 我們知悉不同的電子支付平台日趨普及，目前政府正積極與個別電子支付系統營辦商商討，並就在公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下納入新的電子支付系統進行籌備工作。將合適的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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2884)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就運作「專營巴士豁免隧道費基金」，請按下表提供過去一年專營巴士營辦商所獲豁免的政府隧道及管制區收費：

隧道/道路	九巴	龍運	城巴	嶼巴	總數
1.海底隧道					
2.東區海底隧道					
3.西區海底隧道					
4.獅子山隧道					
5.大老山隧道					
6.城門隧道					
7.香港仔隧道					
8.青沙管制區					
總政府隧道收費 [佔營運成本的 %] [佔車費收入的 %]					

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

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」(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。

按專營權計，2023年專營巴士營辦商所獲豁免的政府隧道及管制區收費如下：

專營權 ^{註1}	九巴 (千元)	龍運 (千元)	城巴 (市區及 新界) ^{註2} (千元)	城巴 (專營權2) (千元)	總數 ^{註3} (千元)
隧道/道路					
1.海底隧道	18,149	-	14,919	264	33,332
2.東區海底隧道	30,536	-	29,617	125	60,278
3.西區海底隧道	31,014	-	43,557	7,862	82,433
4.獅子山隧道	8,199	-	498	13	8,710
5.大老山隧道	52,783	-	10,702	1	63,486
6.城門隧道	4,348	743	7	8	5,106
7.香港仔隧道	485	-	4,260	25	4,770
8.青沙管制區	3,130	333	751	21	4,235
總數 ^{註4} (千元)	148,644	1,076	104,311	8,319	262,350

註1：

- 九巴：九龍巴士(一九三三)有限公司
- 城巴(專營權2)：城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)
- 城巴(市區及新界)：城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)
- 龍運：龍運巴士有限公司

註2：

按照行政長官會同行政會議的決定，城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)和新世界第一巴士服務有限公司的專營權於2023年7月1日凌晨四時合併為一個新的十年專營權，即城巴(市區及新界)。兩個專營權於該年合併前所獲豁免的政府隧道及管制區收費，已反映在上表中城巴(市區及新界)的數字內。

註3：

新大嶼山巴士(1973)有限公司並無任何途經政府收費隧道的路線，因此沒有獲豁免的政府隧道及管制區收費。

註4：

由於各專營巴士營辦商尚未公佈2023年度的帳目，因此目前未能提供總政府隧道收費相等於其營運成本及車費收入的百分比。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2885)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

過去兩年，市區及新界早上繁忙時間內的平均車速均為23km/h及40km/h，預算2024年該地區的平均車速維持不變。請告知本會：

1. 為量度平均車速，選取了各區道路網絡中哪些具代表性的路線，各路線的平均車速細項為何？
2. 有否數據評估，過海隧道實施分時段收費如何影響平均車速？收回西隧前、633收費階段、分時段收費階段，平均車速有無變化？

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

1. 運輸署每年進行全面的車程時間調查，旨在收集香港各主要道路在平日繁忙時段的行車時間。這項調查從超過1 700個監測點收集不同路段的行車時間，並綜合考慮各路段在調查進行期間與交通相關的因素，進行資料分析，從而計算出各區在繁忙時段內所有車輛的平均行駛速度。

各區的平均車速並非直接等同區內個別路段的車速平均值，而是考慮了不同路段的車流量、調查進行的時間，以及調查進行時的路面情況等多種因素，透過專業分析後再加權處理。由於當中涉及以萬計的參數，在分析時需以電腦程式進行運算，因此我們無法概括地列出個別路段的行車速度。

2. 為理順過海交通及善用隧道容量，政府在2023年分階段調整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))的隧道費，以便駕駛者有序適應隧道費調整。運輸署一直密切監察新收費實施後的交通情況（特別是隧道入口上游連接路的交通情況），新收費實施後得到駕駛人士的配合和調整出行安排，已見成效，隧道口的整體車龍和塞車情況已有紓緩。有關3條過海隧道入口上游連接路，在實施「633」固定收費及「分時段收費」前後的平日（即星期一至五，不包括公眾假期）的平均車速，分別載於附表一及附表二。

「633固定收費」實施前後平日早上繁忙時段南行的平均車速^{1,5}

早上繁忙時段 ² 平均車速 (每公里／小時)	西隧	紅隧	東隧
「633固定收費」實施前 ³	69	18	34
「633固定收費」實施後 ⁴	59	19	42

註：

1. 實施新收費前或後當中最長車龍位置至隧道入口的平均車速
2. 「早上繁忙時段」指平日 07:30 至 10:30 (共 3 小時)
3. 2023年7月24日至28日期間，即政府接收西隧前
4. 2023年8月7日至11日期間
5. 平均車速是根據有關路段上的交通探測器所收集的數據計算

分時段收費實施前後平日早上繁忙時段南行的平均車速^{1,5}

早上繁忙時段 ² 平均車速 (每公里／小時)	西隧	紅隧	東隧
分時段收費實施前 ³	56	14	33
分時段收費實施後 ⁴	53	24	40

註：

1. 實施新收費前或後當中最長車龍位置至隧道入口的平均車速
2. 「早上繁忙時段」指平日 07:30 至 10:30 (共 3 小時)
3. 2023 年 12 月 4 日至 8 日期間
4. 2024 年 2 月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子 (例如：農曆年三十、年初五至初七)
5. 平均車速是根據有關路段上的交通探測器所收集的數據計算

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2886)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算提及，政府在二零二四至二五年度將收緊私家車使用兒童束縛設備的規定。請告知本會：

1. 計劃將如何收緊私家車使用兒童束縛設備的規定？初步考慮有哪些政策方向？
2. 會否考慮要求一定年齡以下的兒童坐在私家車後座時，亦必須使用認可的兒童束縛設備？

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

為進一步提升兒童乘客的安全，政府正考慮修例，加強私家車兒童乘客使用兒童束縛設備的規定。

我們於2022年7月至8月期間諮詢立法會交通事務委員會、交通諮詢委員會、道路安全議會及道路安全研究委員會；我們建議私家車內7歲或7歲以下的兒童乘客，無論在前座或後座，除非身高已達1.35米，否則必須使用兒童束縛設備。與會者普遍支持有關法例修訂建議，亦提出不少其他意見。運輸署正積極跟進所收集的意見，仔細研究其可行性。同時，我們正進行修例草擬工作，計劃在2024年內提交法例修訂建議予立法會審議。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2888)

總目： (186) 運輸署

分目： (700) 一般非經常開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜
(3) 區域交通及運輸服務
(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

經營帳目700顯示，2023-24年度一般非經常開支核准預算為10.71億元，但修訂預算大幅減少至7.4億元，原因為何？請提供分目700下項目845、855、862、890、892、89P、89Q、8A6、8A7的開支細項。

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

2023-24年度一般非經常開支修訂預算為7.4億元，較核准預算減少約3.3億元。主要由於以下兩個一般非經常開支項目所需的現金流量減少：

(a) 項目89P - 成立智慧交通基金(基金)

2023-24年度核准預算為2.3億元，基金秘書處其後按2022-23年度實際處理申請的情況對2023-24年度全年審批項目的估算作出調整，並下調2023-24年度修訂預算至約1.3億元；以及

(b) 項目89Q - 為離島渡輪航線提供的船隻資助計劃

項目的核准預算與修訂預算相差約2.3億元，主要是由於部分新船的建造期進度調整而需相應延後相關的付款期。

有關分目700下各項目的開支細項表列如下：

分目700項目	2023-24年度 修訂預算 (百萬元)	開支細項
845 - 為推行政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃而建立中央結算平台及提升相關系統	49.836	優化為推行政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃而建立的中央結算平台和其他相關系統及向65歲或以上人士發出「樂悠咭」的費用
855 - 提升香港易行度顧問研究	0.940	委聘顧問進行研究的費用以及工作服務的費用
862 - 跨越2030年的主要幹道策略性研究	5.133	委聘顧問進行研究的費用
890 - 提升公共交通配套設施以方便候車乘客 – 一次性資助專營巴士公司在巴士站／總站安裝座椅及實時巴士到站資訊顯示屏	1.122	資助專營巴士公司在巴士站／總站安裝座椅及有蓋巴士站／總站安裝實時巴士到站資訊顯示屏的費用
892 - 資助專營巴士公司在現有巴士上加裝合適安全裝置	65.565	資助專營巴士公司為雙層巴士的上層座椅安裝安全帶，以及為現有巴士加裝電子穩定控制系統和車速限制減速器的費用
89P - 成立智慧交通基金	132.127	付予智慧交通基金獲批項目的資助金額以及基金秘書處的行政開支
89Q - 為離島渡輪航線提供的船隻資助計劃	474.238	支付新船建造費用、法律顧問費用、監督新船建造的顧問服務費用及向運營商支付實地監督人員支出的費用
8A6 - 跨境客運業百分百擔保貸款專項計劃	3.896	付予參與計劃的貸款機構的貸款辦理費及供款管理費、香港按證保險公司的行政費，以及必要的實付開支

分目700項目	2023-24年度 修訂預算 (百萬元)	開支細項
8A7 - 純電動的士百分百擔保貸款專項計劃	7.567	付予參與計劃的貸款機構的貸款辦理費及供款管理費、香港按證保險公司的行政費，以及必要的實付開支

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2889)

總目： (186) 運輸署
分目： (603) 機器、車輛及設備
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

非經營帳目603下，項目89A「更換香港仔隧道的通風系統」及項目89G「更換將軍澳隧道的通風系統」分別超出核准承擔額4244萬元 (59.9%) 及3040萬元 (66.1%)，請告知本會：

1. 項目89A、89G超支原因為何？截至2023年3月31日的累積開支明細為何？要求增加承擔額的開支明細為何？
2. 項目89A、89G的開支預算何時經立法會審批？相關文件紀錄為何？

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

1. 項目89A「更換香港仔隧道的通風系統」的涵蓋範圍原本只包括更換香港仔隧道通風系統的清新空氣供應系統，以及相關消音器所有配線及配件。在進行詳細勘察及前期設計工作期間，機電工程署(機電署)認為有需要一併處理以下情況，以提升香港仔隧道的通風系統的可靠性：
 - (a) 通風系統的控制系統出現老化需要更換；
 - (b) 通風系統的供電系統出現老化需要更換；以及
 - (c) 清除含有石棉物料的通風格柵裝置。

以上3項工作需要增加承擔額4,244萬元。

截至2023年3月31日，項目89A的累積開支為631萬元，沒有超出已核准承擔額。開支用於現場勘察、項目設計、準備招標文件和處理石棉物料的安全評估。

至於項目89G「更換將軍澳隧道的通風系統」，原本涵蓋的範圍包括更換將軍澳隧道通風系統的噴流扇和相關控制台。在進行詳細勘察及前期設計工作期間，機電署認為有需要一併處理以下情況，以提升將軍澳隧道的通風系統的可靠性：

- (a) 通風系統的控制系統出現老化需要更換；
- (b) 通風系統的供電系統出現老化需要更換；以及
- (c) 通風系統的維修管道的通風裝置出現老化需要更換。

以上3項工作需要增加承擔額3,040萬元。

截至2023年3月31日，項目89G的累積開支為238萬元，沒有超出已核准承擔額。開支用於現場勘察、項目設計和準備招標文件。

2. 開立項目89A及項目89G所需撥款的申請分別連同《2019年撥款條例草案》及《2020年撥款條例草案》一併提交立法會批核。至於增加承擔額的申請現連同《2024年撥款條例草案》一併提交立法會批核。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2891)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

為鼓勵業界專用電動的士，政府於去年9月推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」。請告知本會：

1. 現時全港有多少純電動的士，其中經由該專項計劃轉用電動的士的有多少宗個案？申請正在審批中及申請被拒的個案各有多少？
2. 該計劃預算在2024年接獲多少宗申請？有何措施鼓勵更多的士車主參與計劃？

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1. 政府在2023年9月4日推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」(貸款計劃)，以鼓勵的士業界轉用純電動的士。自貸款計劃推出至今年3月11日為止，參與計劃的貸款機構共接獲5宗申請。當中4宗申請已獲批出，涉及4輛的士，有關的士佔目前整體已領牌電動的士數目約11%^註。另外1宗申請正在處理中。
2. 政府的目標是在2027年年底前投入3 000輛電動的士。政府一直多管齊下推動電動的士的應用，其中一項措施是推出貸款計劃。貸款申請期由貸款計劃推出起計5年，讓的士車主可按其營運需要，有序地轉用純電動的士，政府會視乎需要作檢討及延長申請期。我們未有就貸款計劃每年接獲的申請數目訂定具體目標。

自貸款計劃推出至今，運輸署一直透過不同渠道，包括該署網站、定期出版的《的士通訊》、宣傳單張，以及與的士業界定期和特別會議，向

的士業界發放有關貸款計劃的資訊。運輸署、負責管理貸款計劃的香港按證保險有限公司，以及參與貸款計劃的貸款機構亦有與的士業界保持溝通，包括為業界舉行簡介會，以便有意申請貸款的人士了解貸款計劃的詳情，及早準備所需的資料。

註：截至2024年2月29日，已領牌的電動的士數目為36輛。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2892)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

香園圍邊境管制站(下稱「管制站」)於2023年2月全面啟用，就此，政府可否告知本會：

- (1) 管制站的可處理的人流量上限，以及以表格列出現時全日出入境的使用人次(每小時計算)。
- (2) 使用者前往管制站 / 離開管制站時所使用的交通工具每日平均人數和各佔總人數的百分比。
- (3) 就完善管制站的公共交通接駁，未來政府有何計劃？

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

- (1) 由2023年2月6日全面投入運作至2024年2月底，香園圍邊境管制站平均每日出入境旅客流量為40 834人次。入境事務處沒有備存提問涉及的其他分項統計數字。
- (2) 香園圍邊境管制站是本港首個「人車直達」的邊境管制站，市民可利用多種公共交通服務(包括專營巴士、專線小巴、的士、本地非專營巴士、跨境巴士及跨境出租車)、私家車或連接口岸的行人隧道直達管制站。運輸署備有的公共交通工具在2023年12月的平均載客量數字如下：

	平均每日雙向載客量	佔管制站出入境人數比例
專營巴士	27 218	47.8%
專線小巴	12 036	21.1%

- (3) 目前，香園圍邊境管制站設有3條專營巴士路線往來屯門、元朗、沙田、大埔、上水及粉嶺，及1條專線小巴路線往來上水。運輸署一直密切留

意香園圍邊境管制站的人流及實際情況，按需要與各公共交通營辦商調整服務以應付乘客需求。在運輸署要求下，相關營辦商亦在繁忙時間安排備用巴士／專線小巴，在有需要時加強服務疏導乘客。參考2023年12月的數據，服務香園圍邊境管制站的專營巴士在繁忙時段的平均載客率介乎八至九成，而專線小巴在繁忙時段的平均班次約為3分鐘。現時有關公共交通服務整體上能應付乘客的需求。

運輸署與相關公共交通營辦商會繼續留意使用香園圍邊境管制站的旅客人數及其出行模式，在有需要時加強相關公共交通服務，以配合乘客的需求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2897)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

請政府提供過去一年東鐵綫在早上最繁忙一小時的有關數據如下表：

每小時南下(單向)	乘客量	載客率(%)
落馬洲站至上水站		
羅湖站至上水站		
上水站至粉嶺站		
粉嶺站至太和站		
太和站至大埔墟站		
大埔墟站至大學站		
大學站至火炭站		
火炭站至沙田站		
沙田站至大圍站		
大圍站至九龍塘站		
九龍塘站至旺角東站		
旺角東站至紅磡站		
紅磡站至會展站		
會展站至金鐘站		

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

根據香港鐵路有限公司提供的資料，當評估鐵路線的服務需求時，一般會以最高載客率路段(即鐵路線最繁忙路段)的載客率作為指標。

在2023年，東鐵線的最繁忙路段為大圍至九龍塘。有關路段在早上最繁忙一小時的乘客量為42 400人次，以每平方米站立4人計算的載客率為94%。

- 完 -