

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(3)1454/2025號文件

檔號：CB3/PL/TP

## 交通事務委員會 向立法會提交的報告

### 目的

本報告旨在匯報交通事務委員會(“事務委員會”)在2025年立法會會期內的工作，並會根據立法會《議事規則》第77(14)條的規定，在2025年10月22日的立法會會議席上提交議員省覽。

### 事務委員會

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

3. 在2025年會期，事務委員會由20名委員組成。陳紹雄議員及姚柏良議員分別獲選為事務委員會的正副主席。事務委員會的委員名單載於[附錄2](#)。

### 主要工作

#### 公共交通收費

香港電車有限公司(“電車公司”)的加價申請

4. 電車公司向政府提交加價申請<sup>1</sup>，並就該項申請徵詢事務委員會的意見。根據有關建議，成人票價加3毫至3.3元(+10%)，小童

---

<sup>1</sup> 電車公司在2024年4月提交加價申請，並於2024年10月和2025年1月提交經修訂的新票價建議。

票價加1毫至1.6元(+6.7%)，而65歲或以上長者票價加2毫至1.5元(+15.4%)，月票價格則維持不變。

5. 電車公司解釋，電車的每日乘客量自2010年起逐年下跌，在2024年，電車平均每日載客較2019年的每日乘客量低約8%。考慮到香港島居住人口持續下跌及來自鐵路和專營巴士的激烈競爭，電車公司預計未來數年電車乘客量增長將顯著放緩。另一方面，在過去數年，電車公司的總營運成本持續上升，2020年較2024年的增幅約65%，主要由於員工成本及推行改善項目所投放資本而導致的折舊開支顯著增加。電車公司指出，其成本結構較缺乏彈性，員工成本佔總營運成本約三分之二，故電車公司可節省成本的空間非常有限。

6. 委員普遍支持電車公司申請加價，認為加幅溫和，相信不會對市民造成太大壓力，並敦促電車公司加強吸引旅客乘搭，以及拓展非票務收入，例如將電車廠發展成博物館，供市民及旅客參觀，及讓不同年代和款式的電車重新行駛；亦有委員建議電車公司推出不同系列及主題的電車車隊。電車公司回應指，近年已積極開拓相關收入來源，加強向旅客推廣“電車全景遊”及提升派對電車的體驗、配合“無處不旅遊”的理念。此外，就開放電車廠給公眾參觀，考慮到車廠空間不足和訪客安全等問題，加上設立博物館要投放大量資源，因此電車公司認為要落實有關建議並不容易。

7. 行政長官會同行政會議其後於本年4月8日根據《電車條例》（第107章）第51條，同意電車公司修訂車費。經修訂的車費率於本年5月12日起生效。

### 2025年港鐵票價調整及機場快線票價調整

8. 政府當局及香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）向事務委員會簡介港鐵公司2025年票價調整的結果，以及就機場快線票價調整的建議諮詢事務委員會。按照港鐵票價調整機制，2025年港鐵票價將維持不變。<sup>2</sup>此外，港鐵公司建議調整機場快線票價（整體調整幅度為+9.4%），以確保有可持續的收入，以達致收支平衡，應付營運成本上漲及更新鐵路資產，維持優質的服務水平。

---

<sup>2</sup> 2025年按調整機制得出的票價調整結果幅度為+1.45%。根據調整機制，由於調整幅度介乎±1.5%之間，今年的+1.45%調整幅度將會轉撥至隨後一年（即2026年）票價調整時計算。而原定延至本年度實施的合共+1.91%調整幅度，連同去年按“負擔能力上限”安排於2026年實施的+0.05%調整，亦將於來年一併處理。

9. 部分委員認為經2023年檢討修訂後的票價調整機制，對緩減車票加幅的作用並不顯著。有委員建議調高票價調整方程式內生產力因素的上限數值，並將港鐵公司過去一年的物業出租收入一併計算在內，令有關機制更能反映港鐵公司物業發展的利潤。亦有委員建議港鐵公司為乘客提供更多票價優惠(例如在平日為乘客提供票價扣減，或於港鐵公司盈利較高的年份為乘客提供額外優惠等)。此外，委員普遍關注延後加幅不斷累積，會對將來的票價構成壓力，重申政府當局及港鐵公司應取消多年仍未實施的累積延後加幅，並在未來檢討票價調整機制時，就延後加幅設定時間或百分比的上限。

10. 政府當局及港鐵公司回應指，根據“負擔能力上限”安排，每年的實際票價調整幅度會按機制以同期家庭住戶每月入息中位數變動的百分比為上限。若票價調整幅度觸及“負擔能力上限”的封頂安排，港鐵公司便不可實施高於上限的加幅，以確保每年的實際票價調整幅度能照顧市民的負擔能力。政府當局及港鐵公司表示，票務收入是港鐵公司穩定的經常性收入來源，對確保港鐵公司的財務可持續性十分重要，以支持鐵路維修、保養及鐵路資產更新等的支出。

11. 至於機場快線票價調整，委員察悉機場快線票價自2017年調整至今已多年未曾調整，惟關注機場快線面對來自專營巴士及的士等其他交通工具的競爭，擔心這次加價會進一步削弱機場快線的吸引力，事實上，現時機場快線的乘客量只恢復至疫情前約七成的水平，因此建議港鐵公司為旅客提供更多票價優惠以減低加價的影響。

12. 港鐵公司表示，會持續投放資源提升機場快線的設施及服務，包括在未來數年投資超過20億元加建新月台連接機場二號客運大樓、更換出入閘機及列車等，以提升旅客出行的體驗。此外，港鐵公司亦會為乘客提供票務優惠、的士轉乘優惠和免費港鐵接駁服務，以增加乘客使用機場快線的便利性。另外，港鐵公司會加強與旅遊業界的合作，推出各項旅遊產品、套票優惠及聯乘折扣，並正積極爭取更多航空公司提供市區預辦登機服務，以及與不同單位商討加強機場快線與高鐵及港珠澳大橋的交通聯運，務求為旅客提供更便捷的服務。

## 交通違例事項定額罰款以及檢討電動私家車牌照費及停車收費錶(“咪錶位”)的收費

13. 政府當局就(i)調整交通違例事項的定額罰款水平<sup>3</sup>、(ii)理順電動私家車牌照費架構和水平，以及(iii)咪錶位最高收費水平的檢討結果及建議，徵詢事務委員會的意見。

14. 部分委員憂慮當局建議把違例泊車定額罰款由320元調至400元，將增加商用車司機壓力。有委員建議當局只增加私家車違例泊車定額罰款，商用車則維持不變。另外，委員普遍認為政府必須正視現時泊車位不足的情況，並指出商用車泊車位比例是每3架車只有兩個泊位。委員促請當局加快增加商用車泊車位，並且容許商用車在不構成道路安全風險的情況下，在非繁忙路段停泊(例如准許的士或公共小巴於晚上停泊於的士站/小巴站內，以及容許校巴於非上課時間在學校停泊)。此外，有委員建議增加商用車上落貨或上落客區，以減少司機被“抄牌”的機會。

15. 政府當局回應指，當局自2019年積極推展短、中及長期措施增加泊車位供應，在過去3年間，當局新增了超過15 000個泊車位，令總數達30 000個，當中商用車泊車位佔約三分之一。當局亦引入不同措施便利業界營運，包括開放雙黃線或單黃線以外的指定區域作上落貨點、在2024年放寬禁區生效時間以方便小巴上落客，以及允許公共小巴在非營運時間停泊在由運輸署設立的公共小巴站內。此外，運輸署亦在合適的的士站劃分部分範圍作的士停泊處，讓的士司機可在指定時段內在該處停泊。當局預計未來兩年可增加超過12 000個泊車位。

16. 就委員所建議不調整商用車違例泊車的罰款水平，政府當局解釋，訂立違例泊車罰款的政策目的是防止交通阻塞及確保道路安全，因此有關罰則應同時適用於私家車與商用車輛。警務處補充，警務人員執行職務時亦一直適當行使酌情權，2024年違例泊車的檢控數字為254萬宗，按年下降25%。

---

<sup>3</sup> 包括根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)發出的定額罰款通知書(適用於與泊車有關的罪行)，每項罪行的罰款額劃一為320元；以及根據《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)章發出的定額罰款通知書，即針對干犯《道路交通條例》(第374章)及其附屬法例所規管的交通罪行，包括超速駕駛、超重駕駛、在限制區內上落乘客等共71項罪行，定額罰款額由230元至1,000元不等。

17. 就有關理順電動私家車牌照費架構和水平的建議，委員普遍支持按額定功率分級計算電動私家車牌費，以配合電動車的技術發展及與其他經濟體系的做法接軌。惟部分委員認為有關牌照費加幅過高，擔心會打擊市民轉用電動私家車的意欲，而且對已經購買電動私家車的車主不公平。

18. 政府當局指出，調整後的電動私家車牌費相比起燃油私家車牌費仍有較大折讓，加上使用電動私家車的開支(如能源開支、維修保養費用等)相比燃油私家車仍具吸引力，當局認為調整牌費架構及收費水平不會影響市民轉用電動私家車的意欲。經考慮委員的意見，當局其後修訂其建議，改為把調整進程分5個階段在6年間進行，讓市民有較長的適應期。

19. 至於有關咪錶位的收費水平，委員察悉，咪錶位的收費多年未有調整，為妥善運用有限的路面資源，委員普遍不反對增加咪錶位的最高收費，惟認為路旁停車位嚴重不足，未能滿足駕駛人士的需要，因此建議縮短咪錶位每次交易的最長泊車時間，以促進車位的流轉。亦有委員關注咪錶位被非法佔用的情況嚴重，要求當局加強執法。

20. 立法會已藉決議修訂上述的交通違例事項定額罰款額，新的罰款額將由2026年1月1日起生效。至於有關電動私家車新牌照費架構以及咪錶位收費調整，立法會已完成審議相關附屬法例的修訂。新電動私家車牌照費架構將於2025年11月1日起實施；咪錶位收費調整已於2025年9月28日起實施。

### 檢視隧道收費

21. 政府當局建議調高香港仔隧道及城門隧道收費，所有車種全日劃一收費由5元調整至8元。當局指出，香港仔隧道和城門隧道已34年未有調整收費，同期通脹超過130%。當局認為8元收費對交通造成的影響輕微，預計調整收費後該兩條隧道的營運可達致收支平衡。委員普遍不反對有關調整。

22. 此外，政府當局亦建議，當中九龍繞道於2026年年中全線開通<sup>4</sup>，屆時同步開始收費，並建議所有車輛全日劃一收費10元。惟委員普遍認為擬議收費過高，或會導致公共交通營辦商加價以降低

---

<sup>4</sup> 中九龍繞道部分路段(油麻地段隧道)工程在2025年年底完成後開通，預計安裝和測試“易通行”的相關工作，將能配合中九龍繞道其餘路段(九龍灣段隧道)的工程進度在2026年完成。

成本，加重市民的負擔，而且亦會影響啟德發展區(包括郵輪碼頭及啟德體育園)的交通。委員建議政府考慮中九龍繞道(油麻地段隧道)通車後，收集有關車流量數據後才考慮收費水平；亦有委員建議分時段收費，於非繁忙時段降低收費甚至免收費；另外有委員建議政府以10元的隧道費為上限，測試不同收費水平對中九龍繞道交通流量的影響。此外，有委員建議豁免商用車收費以支援業界的營運。

23. 政府當局回應指，由於中九龍繞道的功能是紓緩九龍主要幹路的交通擠塞，當局需要確保該主幹道有足夠剩餘容車量應付新發展區未來的人口和車流增長，並保持交通暢順。此外，按當局提交的建議，商用車和公共交通車輛須繳付的費用與體積較小的私家車的收費一致，體現了效率優先的原則。然而，經考慮事務委員會及社會意見後，當局其後建議調低中九龍繞道的收費至8元。當局指有關收費能有效分流九龍區內繁忙主要道路約20%的車流，與10元收費情景的整體交通分流效果相若，可更針對性地分流個別繁忙幹道的交通，亦可保留約15%的剩餘容車量以應付未來交通增長，並可收回近八成的基本營運成本。

24. 為落實上述收費方案，政府當局已於2025年7月23日向立法會提交《2025年行車隧道(政府)(修訂)(第2號)規例》進行先訂立後審議程序。香港仔隧道及城門隧道的新收費已於2025年9月21日起實施，中九龍繞道(油麻地段隧道)的收費將自運輸及物流局局長以憲報公告指定的日期起實施。

### 公共小巴業界的經營環境

25. 政府當局向事務委員會匯報公共小巴業界經營環境的情況及當局為優化業界經營環境所推行的措施。委員普遍關注，鐵路的擴展及經營成本上漲，令公共小巴經營面對持續的挑戰。委員提出多項建議改善業界經營環境，包括加快開辦新專線小巴路線並優化現有路線(特別是旅遊和醫院路線)、下調公共小巴的隧道收費及為營辦商提供燃料補貼、調低小巴牌費及考慮放寬小巴座位限制等。委員亦促請當局採取措施便利業界營運，例如放寬小巴使用快速公路的限制，並關注當局推展容許小巴於非營運時間停泊於站內的工作進度。

26. 政府當局表示，運輸署會按地區發展、居民出行需要等多項因素規劃公共交通服務，例如在新發展區和大型房屋發展項目制訂專線小巴的新路線組合，及因應乘客需求增加專線小巴車輛數目、

調整班次、修改和合併路線等，以改善專線小巴的運作效率及財務狀況。運輸署亦會每年檢討專營巴士和專線小巴路線的規劃，加強協調兩者之間的服務。此外，運輸署會審慎及適時處理專線小巴營辦商票價調整的申請，以助各路線維持財務穩健。

27. 當局表示，運輸署已放寬部分紅色小巴使用快速公路的限制，並考慮實際道路情況，適當地放寬或取消紅色小巴上落乘客的限制區或禁區，以利便業界營運。至於商用車的隧道費、小巴牌照費及小巴座位限制方面，當局會按實際情況及需要檢討是否有空間作出調整。

28. 委員亦關注小巴業界司機人手不足及老齡化問題，並指出政府透過“運輸業輸入勞工計劃—公共小巴/車行業”輸入的首批小巴司機的簽證亦快將到期，因此建議當局延長輸入司機的合約年期，以確保業界有足夠人手。然而，部分委員關注輸入外地勞工對本地工人的影響，並建議當局積極培訓本地司機及協助更多新人入行。

29. 政府當局回應指，直至2025年2月中，超過650名透過“運輸業輸入勞工計劃”輸入的司機已考取本地駕駛執照並開始投入服務，有關僱主亦對其服務表示滿意。就首批輸入司機的簽證將於2025年年底到期，當局會適時公布相關安排。另一方面，僱員再培訓局及第三方培訓機構已在2024年12月推出以專線小巴行業為試點的“就職掛勾駕駛培訓計劃”，預計首批完成課程的學員可在2025年第二季起投入服務。運輸署會繼續與相關持份者合作，推廣本地招聘。

## 行人過路設施及道路維修

### *提升及優化行人過路設施*

30. 政府當局向事務委員會簡介兩項正在進行的行人過路設施計劃，分別為(i)更新電子行人過路發聲裝置(“發聲裝置”)<sup>5</sup>；及(ii)更新公共道路上斑馬線的黃波燈。有關計劃旨在提升行人過路設施的易行度，創造行人友善環境，並推動步行成為可持續的出行模式。

---

<sup>5</sup> 發聲裝置為視障人士提示行人燈號狀態，令視障人士可依照聲音提示安全橫過馬路。在部分行人過路處，發聲裝置更設有按鍵，供行人啟動行人過路綠燈燈號。

31. 政府當局表示，現有的發聲裝置於2003年起開始安裝，大部分裝置已連續運作20年以上，超過正常使用年限，而且故障率亦逐漸上升，因此需要進行大規模的更換。委員普遍支持更新發聲裝置，從而更便利視障人士及其他市民使用過路處。委員察悉，上述更換計劃將涵蓋全港，包括新界鄉郊地區，更換合共約13 000套發聲裝置。

32. 有委員建議當局檢視全港交通燈的整體規劃以配合智慧交通的發展，政府當局表示，交通燈柱目前是模組化設計，可以安裝不同設施，例如發聲裝置及過路處投射紅光輔助裝置以提醒行人注意交通信號。模組化安排讓交通燈燈柱可按需要裝設不同功能的設備，應對不同的路面環境的路口。

33. 至於更新公共道路上斑馬線的黃波燈計劃，有委員認為，駕駛者會否在斑馬線前停車讓市民橫過馬路，取決於他們的駕駛態度，因此建議當局加強公眾教育和執法，以及在黃波燈柱上安裝攝錄系統以加強阻嚇力。

34. 政府當局表示，警方一直努力打擊司機在斑馬線違規的行為，有關執法數字在過去5年一直上升。當局同時亦加強公眾教育，透過不同渠道宣傳斑馬線上行人優先的信息。有委員建議當局在黃波燈有損壞的情況下才進行更換，以節省公帑。當局解釋，大規模更換黃波燈能降低整體成本，比起黃波燈在有損壞的情形下逐個更換更具成本效益。

#### *加強公共道路維修保養策略的行動計劃*

35. 政府當局向事務委員會匯報路政署公共道路維修策略的優化計劃。政府當局表示，在發展稠密的香港都市內為道路進行維修及保養工作面對不少挑戰，包括道路損毀速度加快、公共道路網顯著增長、勞工短缺和老齡化，以及實施臨時交通措施面臨困難。為克服上述挑戰，路政署在今年三月成立道路維修策略委員會，並致力推展署方為加強公共道路維修保養提出的三大策略並監察其成效。有關策略包括：採用創新科技及推展數字化管理以提升維修效率、採用嶄新物料進行維修工作，以及與其他部門合作加快推展較大規模的道路維修工程。委員支持有關策略，以加快推展較大規模的道路維修工程，從而進一步保障市民的出行安全和提升使用道路的舒適度。



36. 有關採用嶄新物料進行維修工作方面，委員支持新物料的研發及應用，以提升路面物料性能及耐用性，及減慢路面的損毀速度。委員察悉，目前當局均有使用混凝土及瀝青作鋪路之用。而根據政府文件所述，高改性瀝青的新型路面材料具有高耐用性，且能有效降低噪音。委員欣悉，自2025年4月1日起，路政署已全面採用上述高改性瀝青物料於合適位置作鋪路之用，以進一步提升本港整體路面質素。雖然使用新型瀝青物料的整體工程成本(包括建造及維修保養)略高於傳統瀝青物料，但新型物料具有更優異的耐用性，能夠減低路面維修的頻率及重鋪路面工程對公眾造成的不便，從而減少社會成本。隨著高改性瀝青物料在道路維修合約中的全面採用，其成本預計將逐步下降。

37. 此外，委員關注夜間道路維修的安全問題，建議研究新技術以加強對駕駛者的預警，防止意外發生，政府當局表示，針對維修工作的危險性，路政署採取了多項安全措施，包括使用“雪糕筒”、“箭嘴車”和防撞車等設備。儘管如此，在夜間進行維修時仍偶有意外發生，例如即使放置了“雪糕筒”，有駕駛者仍撞上防撞車，原因包括疲勞駕駛或車輛失靈等。署方正在研究新的安全措施，包括與運輸署和警方合作，在維修路段實施臨時降速限制，例如將原本80公里限速降至50公里，以提醒駕駛者提前減速，確保施工安全。

### 智慧交通的推展

38. 政府當局向事務委員會匯報有關各項智慧出行措施的最新情況。委員察悉，政府在2019年7月發布《香港智慧出行路線圖》，亦於2020年12月再公布《香港智慧城市藍圖2.0》，目的是優化交通管理及提升效率，並推動與車輛有關的創科及應用。當局表示，藉着“智能運輸基礎建設”、“數據共享和分析”及“科技應用與服務”三大板塊相互協同實現目標，政府已成功推出多個項目，重點範疇包括自動駕駛技術、車輛創新技術、自動泊車系統及多項電子牌照措施等。以自動駕駛技術範疇為例，多個自動車項目現正推進。截至2025年6月底，運輸署已先後向21輛自動車發出“車輛行駛許可證”，允許在12個地點進行測試。各項目印證了經訓練的自動駕駛系統能適用於香港交通模式，而相關技術可推展自動駕駛於公共道路上試用。

39. 此外，運輸署已根據2024年新制訂的《道路交通(自動駕駛車輛)規例》(第374AA章)向兩個測試項目發出自動駕駛車輛先導牌照，當中北大嶼山測試項目共批出30輛自動車，而西九龍文化區

測試項目則允許2輛自動駕駛小型巴士在區內進行測試。當局期望自動駕駛服務在未來一兩年可在個別社區投入應用。

40. 委員歡迎政府推動智慧出行，並支持政府把科技融入交通管理，以提升整體運輸效率、促進道路安全及實現交通服務數碼化。部分委員關注，雖然政府近年在推動自動駕駛方面取得重要進展，但由於2019年發布的《香港智慧出行路線圖》距今已6年，就技術而言，在有關範疇已有新的發展和突破，因此建議當局針對自動駕駛(包括無人車及高階輔助駕駛)，再制訂一份新的路線圖或藍圖，亦藉此宣傳有關香港推動自動駕駛方面取得的進展，以加強吸引海外科技企業來港合作。

41. 政府當局表示，政府正加強宣傳香港自動駕駛發展，並指出香港具備先進的法律框架，自動駕駛技術亦與國際及內地水平標準接軌。目前已有科技公司對香港市場表示興趣，政府將繼續努力吸引海外企業來港合作。

42. 委員欣悉政府當局現正致力深化各項研究，並由相關政策局及部門共同商討推進有關策略及建議的細節，目標是在2025年內公布《運輸策略藍圖》。委員期待《運輸策略藍圖》的公布，能助力香港的整體運輸系統繼續保持可靠、安全、智能和環保高效。

#### 規管網絡預約出租汽車(“網約車”)服務的立法建議

43. 政府當局就規管網約車服務的立法建議，徵詢事務委員會的意見。委員察悉，在擬議的規管制度下，提供網約車服務的平台、車輛及司機均須領取合適的牌證，並須滿足運輸署所施加的牌證條件。政府將就申請營運的平台設立入場門檻(包括須為在香港註冊公司、營運經驗、財力證明、資本投入、董事資格等)，平台亦須維持適當且具效率的網約車服務，並對旗下車輛和司機進行盡職審查，確保他們領有合適的許可證。

44. 網約車方面，政府建議車輛須由個人名義登記並只能由登記車主提供服務；而車輛須持有合適的第三者風險保險以及按規定展示標識以供識別。至於網約車司機方面，政府建議申請人須符合一系列條件及完成指定考核。有關條件包括年滿21歲及持有香港永久性居民身分證，以及在申請日期前5年內無嚴重交通定罪紀錄等。

45. 此外，為更有效打擊這些非法出租或取酬載客活動，加強保障乘客和合法合規的個人化點對點交通服務，政府建議加強在司機被定罪後取消其駕駛資格的罰則，並強化有關扣押車輛及暫時吊銷相關車輛牌照的安排。

46. 事務委員會歡迎政府提出規管網約車服務的立法建議，並從平台、車輛及司機三方面着手，確保所提供的服務符合法例、有關安全標準和服務質素的規管要求，以保障乘客安全和權益，滿足和便利市民出行需要。事務委員會期望在有關規管落實後，的士與網約車兩者並存互補，滿足乘客多元化的出行需求之餘，亦為個人化點對點交通服務市場締造一個良性及可持續發展的競爭環境。委員亦普遍支持政府就強化扣押車輛及暫時吊銷相關車輛牌照的建議，並且支持當局盡快將有關的《條例草案》提交立法會。委員並對多項相關事宜提出關注，當中包括：提供有關服務的平台、車輛及司機的擬議規管框架；網約車收費及保險安排；就網約車車輛每次申請車輛許可證(或申請續期)時的車齡限制，以及應容許多少網約車車輛營運。

47. 政府當局進一步建議，現階段先向立法會提交相關的《條例草案》，就社會上和立法會已確立共識的原則性事宜訂定規管框架及條文。至於其他技術細節(例如網約車車輛許可證數量、牌證費用水平等)，當局會和各持分者聚焦討論磋商，並將其適當地納入於2026年上半年向立法會提交的附屬法例或牌證條件當中。委員支持政府先向立法會提交主體法例修訂以訂明原則性事宜，並在下階段透過附屬法例或牌證條件處理其他技術細節，以期盡快落實網約車服務的規管。

48. 經徵詢事務委員會的意見後，政府已安排《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》於2025年9月5日在憲報刊登，並於2025年9月10日的立法會會議上首讀。該《條例草案》已經相關法案委員會審議。政府當局擬於2025年10月15日的立法會會議上恢復該《條例草案》的二讀辯論。

### 其他事項

49. 在本立法年度內，事務委員會曾在2025年10月2日的會議上聽取政府當局就《2025年施政報告》所載的交通政策措施作出簡報；以及曾討論：

- (a) 公共道路設施優化及景觀美化工作；及

- (b) 更換/更新策略性道路的交通管制及監察系統。

### 曾舉行的會議及訪問活動

50. 在2025年1月至10月初期間，事務委員會共舉行了8次會議。事務委員會已編訂於2025年10月17日舉行會議，討論(a)“粵車南下”；及(b)交通運輸策略性研究的進展。

51. 此外，事務委員會曾進行以下3次本地訪問活動：

- (a) 參觀紅磡站“站見”鐵路展新增展品及出席開幕儀式；
- (b) 前往香港警察總部參觀電子交通告票平台功能示範；  
及
- (c) 參觀中九龍繞道(油麻地段)。

立法會秘書處

議會事務部

2025年10月14日

**立法會**  
**交通事務委員會**  
**職權範圍**

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

**交通事務委員會**

**2025年會期委員名單**

**主席** 陳紹雄議員, BBS, JP

**副主席** 姚柏良議員, MH, JP

**委員** 陳克勤議員, SBS, JP  
葉劉淑儀議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP  
田北辰議員, BBS, JP  
易志明議員, GBS, JP  
陳恒鑾議員, BBS, JP  
盧偉國議員, GBS, MH, JP  
陸頌雄議員, JP  
劉業強議員, SBS, MH, JP  
李世榮議員, MH, JP  
李梓敬議員  
周小松議員  
林筱魯議員, SBS, JP  
梁文廣議員, MH  
陳沛良議員  
陳穎欣議員  
陳學鋒議員, MH, JP  
張欣宇議員  
嚴剛議員, JP

(合共：20位委員)

**秘書** 麥麗嫻女士

**法律顧問** 容芷羚女士