

索引

審核二零二五至二六年度開支預算 管制人員對立法會議員初步問題的答覆

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB133	1797	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB134	1798	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB135	1799	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB136	3105	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB137	0086	陳恒鎭	186	(4) 運輸服務管理
TLB138	0460	陳恒鎭	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB139	0467	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB140	0468	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB141	0471	陳恒鎭	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB142	0472	陳恒鎭	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB143	0474	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB144	3280	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB145	0540	陳沛良	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB146	0631	陳沛良	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB147	2052	陳紹雄	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB148	2056	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB149	2057	陳紹雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB150	3287	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB151	2213	陳穎欣	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB152	2215	陳穎欣	186	(4) 運輸服務管理
TLB153	2220	陳穎欣	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB154	2222	陳穎欣	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB155	2794	周小松	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB156	2795	周小松	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB157	0835	陳仲尼	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB158	0170	張宇人	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB159	0171	張宇人	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB160	1538	周文港	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB161	1539	周文港	186	(4) 運輸服務管理
TLB162	1540	周文港	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB163	1708	朱國強	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB164	3010	朱國強	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB165	3011	朱國強	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB166	1442	何敬康	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB167	1466	何敬康	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB168	1467	何敬康	186	(4) 運輸服務管理
TLB169	1635	洪雯	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB170	1297	葉劉淑儀	186	(4) 運輸服務管理
TLB171	3206	郭偉强	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB172	2878	林振昇	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB173	1025	林健鋒	186	(4) 運輸服務管理
TLB174	1028	林健鋒	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB175	0504	林筱魯	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB176	0745	林素蔚	186	(4) 運輸服務管理
TLB177	0749	林素蔚	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB178	0756	林素蔚	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB179	1385	劉業強	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB180	2553	劉國勳	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB181	2420	李鎮強	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB182	0887	李梓敬	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB183	2088	梁熙	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB184	2090	梁熙	186	(4) 運輸服務管理
TLB185	2091	梁熙	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB186	2108	梁熙	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB187	2269	陸頌雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB188	2270	陸頌雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB189	2271	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB190	2273	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB191	2274	陸頌雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB192	2275	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB193	0884	馬逢國	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB194	0199	邵家輝	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB195	0200	邵家輝	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB196	0201	邵家輝	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB197	0203	邵家輝	186	(4) 運輸服務管理
TLB198	1606	蘇長榮	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB199	2031	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB200	2032	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB201	2033	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB202	2037	田北辰	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB203	1354	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB204	1356	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB205	1357	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB206	1222	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB207	1223	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB208	1224	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB209	1225	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB210	1226	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB211	1227	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB212	1228	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB213	1229	易志明	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB214	2557	姚柏良	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB215	2565	姚柏良	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB216	2579	姚柏良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB217	1495	容海恩	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB218	2984	張欣宇	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB219	3004	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB252	3383	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB253	3392	陳克勤	186	(4) 運輸服務管理

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB254	3354	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB255	3355	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB256	3356	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB257	3357	陳恒鎭	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB258	3358	陳恒鎭	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB259	3371	陳恒鎭	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB260	3372	陳恒鎭	186	(4) 運輸服務管理
TLB261	3426	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB262	3427	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB263	3431	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB264	3914	陳穎欣	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB265	3850	簡慧敏	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB266	3963	林順潮	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB267	3894	劉業強	186	(4) 運輸服務管理
TLB268	3442	梁熙	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB269	3443	梁熙	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB270	3444	梁熙	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB271	3446	梁熙	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB272	3447	梁熙	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB273	3961	梁熙	186	(4) 運輸服務管理
TLB274	3907	吳傑莊	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB275	3338	吳永嘉	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB276	3931	田北辰	186	(4) 運輸服務管理
TLB277	3661	狄志遠	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB278	3662	狄志遠	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB279	3663	狄志遠	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB280	3664	狄志遠	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB281	3665	狄志遠	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB282	3301	謝偉銓	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB283	3896	謝偉銓	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB284	3527	姚柏良	186	(1) 規劃及發展事宜
LWB(W)201	1782	陳克勤	186	(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
LWB(W)202	0473	陳恒鎭	186	(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
LWB(W)203	0659	陳健波	186	(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
LWB(W)204	0539	陳沛良	186	(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
LWB(W)205	2051	陳紹雄	186	(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

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
LWB(W)206	2704	陳永光	186	(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
LWB(W)207	2214	陳穎欣	186	(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
LWB(W)208	2217	陳穎欣	186	(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
LWB(W)209	2218	陳穎欣	186	(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
LWB(W)210	2219	陳穎欣	186	(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
LWB(W)211	2221	陳穎欣	186	(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
LWB(W)212	1404	邱達根	186	(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
LWB(W)213	1471	何敬康	186	(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
LWB(W)214	1148	何君堯	186	(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
LWB(W)215	2951	簡慧敏	186	(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
LWB(W)216	1261	江玉歡	186	(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
LWB(W)217	2966	林振昇	186	(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
LWB(W)218	0289	林順潮	186	(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
LWB(W)219	0306	林順潮	186	(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
LWB(W)220	0307	林順潮	186	(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
LWB(W)221	0508	林筱魯	186	(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

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
LWB(W)222	0746	林素蔚	186	(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
LWB(W)223	1384	劉業強	186	(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
LWB(W)224	2425	李鎮強	186	(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
LWB(W)225	2461	李浩然	186	(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
LWB(W)226	0188	梁文廣	186	(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
LWB(W)227	1938	李世榮	186	(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
LWB(W)228	1939	李世榮	186	(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
LWB(W)229	0916	吳傑莊	186	(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
LWB(W)230	0780	邵家輝	186	(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
LWB(W)231	1741	蘇長榮	186	(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
LWB(W)232	2172	鄧家彪	186	(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
LWB(W)233	2035	田北辰	186	(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
LWB(W)234	2634	狄志遠	186	(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
LWB(W)235	2638	狄志遠	186	(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
LWB(W)236	2639	狄志遠	186	(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
LWB(W)237	3271	謝偉銓	186	(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

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
LWB(W)238	2675	黃俊碩	186	(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
LWB(W)239	2989	張欣宇	186	(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
LWB(W)378	3381	陳克勤	186	(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
LWB(W)379	3915	陳紹雄	186	(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
LWB(W)380	3683	狄志遠	186	(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
LWB(W)381	3805	狄志遠	186	(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
SV-TLB003	SV034	陳沛良	186	(1) 規劃及發展事宜
SV-TLB004	SV037	蘇長榮	186	(3) 區域交通及運輸服務
SV-TLB005	SV031	鄧家彪	186	(1) 規劃及發展事宜
SV-TLB006	SV033	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
SV-TLB007	SV035	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜
S- LWB(W)17	S049	簡慧敏	186	(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
S- LWB(W)18	S052	張欣宇	186	(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

管制人員的答覆

(問題編號：1797)

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：

就香港交通情況，當局可否告知本會：

- 1、 香港10條主要幹線設計流量及繁忙時間使用量為何；
- 2、 現時本地各隧道使用設計流量及繁忙時間使用量為何；
- 3、 請列出過去5年，各類型車輛(貨車、私家車、公共巴士、小巴、的士)平均每日使用三條海底隧道的車流量，及其所佔比率為何；
- 4、 政府實施隧道不同時段收費計劃後，繁忙時段隧道車流量變化數字為何？
- 5、 三隧分流計劃實施後，分流有否造成來往海底隧道的相關道路較以往擠塞，如有，詳情為何；
- 6、 如較以往擠塞，當局會否考慮對有關道路進行分流，與三隧計劃形成聯動效應？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

- 1-2、 2024年的交通統計年報仍在編撰中，我們現提供更新至2023年的相關交通流量統計數字。有關各主要幹道的設計容車量及繁忙時間使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於附件一。各收費行車隧道的設計容車量及繁忙時間使用率則載列於附件二。

- 3、有關三條過海隧道，即西區海底隧道(西隧)、海底隧道(紅隧)和東區海底隧道(東隧)，過去5年(即2020年至2024年)按車種劃分的每日車流量及其所佔比率載列於附件三。
- 4、政府於2023年12月17日在三條過海隧道實施「分時段收費」。在新收費實施前及實施後的1年(即2023年12月至2024年12月)，三條過海隧道平日繁忙時段的車流量載列如下：

平日繁忙時段 車流量 (雙向)(架次)	西隧	紅隧	東隧	總共
「分時段收費」 實施前 ¹	37 500	32 900	31 700	102 000
「分時段收費」 實施後 ²	40 100 [+7%] ³	31 500 [-4%] ³	29 400 [-7%] ³	101 100 [-1%] ³

註：

1. 2023年12月4日至8日期間
 2. 2023年12月至2024年12月期間的星期一至五，當中已剔除暑假、公眾假期及受其影響的日子
 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
- 5-6、數據顯示，新收費實施後全日過海交通量保持穩定，三條過海隧道的總車流量與實施「分時段收費」前相若，新收費未見誘發額外車流，同時使過海交通在三隧之間更平均分佈，善用各隧道的容車量。

除了地域上的分流外，新收費亦促進在不同時間上的分流。整體而言，三隧繁忙時段的車流量有所減少，而繁忙時段以外的時間，三隧的整體車流上升，反映部分駕駛者的出行習慣有所改變，選擇在隧道費較低的時段出行。

以上情況符合預期。過往紅隧全日車流一直高企，而容車量最高的西隧於全日大部分時間則未被善用。現時的收費已更有效地利用三隧的容車量，理順過往由收費衍生車流分佈失衡的情況。紅隧和東隧於繁忙時段的擠塞情況已見紓緩，鄰近隧道口的非過海交通情況也有明顯改善。在一般時段及非繁忙時段，即佔全日近八成時間，過海隧道的整體交通較以往明顯暢順。這對過海巴士乘客、駕駛私家車的人士、公共交通業界、商用車運輸業界，以至整個社會均帶來裨益。

由於收費下調，西隧早上繁忙時段行車時間有所增加。為提升西隧港島出口往中上環方向連接路段的容車量，並減少車輛切線匯合的需要，從而令隧道口及其周邊交通更為暢通，運輸署和路政署正積

極推展於西隧港島出口往中上環方向增建一條行車線的道路改善工程。相關工程已於2024年12月展開，並預計於2026年年中完成。工程完成後，預計西隧港島出口的交通將有所改善。

政府現正整合和分析2024年全年過海交通數據，以檢視各過海隧道繁忙時段的現行安排，預計在今年年中會完成，並會向立法會匯報檢視結果。

各主要幹道的設計容車量及繁忙時段使用率

主要幹道 ¹	路段	設計容車量 (架次/小時)	2023年 繁忙時段 使用率 ²
香港島			
四號	夏慤道 (介乎添馬街與軍器廠街)	9 450 ³	0.6
四號	中環及灣仔繞道	4 700	0.5
九龍			
一號	公主道 (介乎衛理道與培正道)	4 700	0.6
二號	觀塘繞道 (介乎啓仁街與龍翔道)	4 700	0.6
三號	西九龍公路 (介乎連翔道與興華街西)	4 700	0.8
五號	東九龍走廊 (介乎馬頭角道與漆咸道北)	3 000	1.0
七號	龍翔道 (介乎南昌街與獅子山隧道公路)	4 700	0.9
新界			
三號	汀九橋	4 700	1.2
八號	南灣隧道	4 700	0.5
九號	吐露港公路 (介乎馬料水交匯處與完善路交匯處)	6 300	1.1
九號	粉嶺公路 (介乎掃管埔交匯處與和合石交匯處)	4 700	0.6
九號	屯門公路 (介乎深井與青朗公路，包括深井支路)	6 300 ⁴	0.9
十號	港深西部公路 (介乎亦園路與深圳灣公路大橋)	4 700	0.1

註 1： 六號幹線由中九龍幹線、T2主幹路及茶果嶺隧道和將軍澳—藍田隧道組成。由於整條六號幹線在2026年才全線通車，故未有其使用率數據。

註 2： 繁忙時段為平日(即星期一至五，公眾假期除外)上午7時至10時及下午5時至8時內最繁忙行車方向的1小時

註 3： 夏慤道西行

註 4： 屯門公路東行

各收費行車隧道¹的設計容車量及繁忙時段²使用率³

隧道	設計容車量 (架次/小時)	2024年 繁忙時段 使用率
香港仔隧道	2 600	0.8
海底隧道 ⁴	2 600	1.1
東區海底隧道 ⁴	2 600	1.1
西區海底隧道 ⁴	4 200	1.0
獅子山隧道	2 600	1.1
大老山隧道	2 600	1.0
尖山隧道及沙田嶺隧道	4 700	0.8
城門隧道	2 600	0.8
大欖隧道	4 700	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：繁忙時段為平日(即星期一至五，公眾假期除外)上午7時至10時及下午5時至8時內最繁忙行車方向的1小時。

註3：收費隧道的使用率是指由車輛繳費系統提供的每小時平均行車量與隧道設計容車量的比率。表格載列的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4：過海隧道(即海底隧道、東區海底隧道、西區海底隧道)自2023年12月17日實施「分時段收費」後，繁忙時段為平日(即星期一至五，公眾假期除外)上午7時30分至10時30分及下午4時30分至7時30分內最繁忙的一小時。

三條過海隧道各車種平均每日車流量及其所佔比率(雙向架次)^{1&2}

年份	西隧					
	私家車	電單車 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	貨車
2020	31 000 [55%]	1 400 [2%]	9 200 [16%]	3 900 [7%]	600 [1%]	10 100 [18%]
2021	34 400 [54%]	1 600 [3%]	11 200 [18%]	4 000 [6%]	600 [1%]	11 600 [18%]
2022	27 900 [52%]	1 400 [3%]	10 100 [19%]	3 600 [7%]	400 [1%]	10 500 [19%]
2023	36 200 [50%]	1 400 [2%]	19 100 [27%]	4 200 [6%]	400 [1%]	10 700 [15%]
2024	51 300 [50%]	2 100 [2%]	22 700 [22%]	5 700 [6%]	500 [1%]	20 200 [20%]

註：

1. 平日(即星期一至五，公眾假期除外)的過海交通流量，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
2. 括號內數字為該車種在每日總車流量所佔百分比
3. 「電單車」包括機動三輪車
4. 「巴士」包括公共及私家巴士
5. 「小巴」包括公共及私家小巴
6. 由於數字四捨五入，百分比細項相加可能不等於 100%

三條過海隧道各車種平均每日車流量及其所佔比率(雙向架次)^{1&2}

年份	紅隧					
	私家車	電單車 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	貨車
2020	49 400 [47%]	5 500 [5%]	17 200 [16%]	6 300 [6%]	900 [1%]	24 800 [24%]
2021	48 700 [46%]	5 400 [5%]	18 100 [17%]	6 800 [6%]	1 000 [1%]	25 300 [24%]
2022	46 600 [46%]	4 800 [5%]	17 800 [18%]	6 000 [6%]	800 [1%]	24 800 [25%]
2023	48 800 [48%]	4 500 [4%]	16 700 [16%]	6 400 [6%]	800 [1%]	24 600 [24%]
2024	53 600 [57%]	3 900 [4%]	17 200 [18%]	5 400 [6%]	600 [1%]	14 100 [15%]

註：

1. 平日(即星期一至五，公眾假期除外)的過海交通流量，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
2. 括號內數字為該車種在每日總車流量所佔百分比
3. 「電單車」包括機動三輪車
4. 「巴士」包括公共及私家巴士
5. 「小巴」包括公共及私家小巴
6. 由於數字四捨五入，百分比細項相加可能不等於 100%

三條過海隧道各車種平均每日車流量及其所佔比率(雙向架次)^{1&2}

年份	東隧					
	私家車	電單車 ³	的士	巴士 ⁴	小巴 ⁵	貨車
2020	45 900 [60%]	2 900 [4%]	12 200 [16%]	2 900 [4%]	500 [1%]	11 700 [15%]
2021	47 600 [58%]	3 000 [4%]	14 600 [18%]	3 000 [4%]	600 [1%]	12 600 [15%]
2022	41 500 [57%]	2 600 [4%]	13 700 [19%]	2 700 [4%]	500 [1%]	11 400 [16%]
2023	42 000 [57%]	2 600 [4%]	14 200 [19%]	2 800 [4%]	600 [1%]	11 200 [15%]
2024	40 800 [57%]	2 700 [4%]	12 800 [18%]	3 100 [4%]	600 [1%]	12 000 [17%]

註：

1. 平日(即星期一至五，公眾假期除外)的過海交通流量，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
2. 括號內數字為該車種在每日總車流量所佔百分比
3. 「電單車」包括機動三輪車
4. 「巴士」包括公共及私家巴士
5. 「小巴」包括公共及私家小巴
6. 由於數字四捨五入，百分比細項相加可能不等於 100%

管制人員的答覆

(問題編號：1798)

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. 每年新登記的各燃料類型私家車和其他車輛數量為何；
2. 就推動新能源汽車方面，運輸署將如何作出配合；
3. 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. 運輸署近年積極推展自動泊車系統項目；有關開支及成效為何；有否出現故障；
7. 現時本地持有粵港車牌的車輛數字為何；按不同車輛類型列出；
8. 每年就「港車北上」計劃，申請宗數和獲批宗數為何？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

1. 2022 年至 2024 年，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. 運輸署一直支持引進新的汽車科技，適時審視科技發展及與業界緊密聯繫以聽取意見，並考慮道路安全、本港的交通狀況和參考其他地方的規管經驗及相關技術要求，修訂相關法例和技術指引，容讓業界引進新科技，以配合汽車市場的最新發展。響應推動新能源汽車的相關政策，運輸署支持引進不同類型的電動車，早於2010年發布《電動汽車的車輛構造審批要求》指引文件，詳細闡述在本港使用的電動車的技術和安全要求。在2023年5月更新的版本內，運輸署為電動車所需的技術和安全要求進一步提供指引及規範，同時簡化汽車業界向運輸署提供電動車的相關資料，從而加快審批電動車申請。運輸署於2024年6月

發布了最新版本的指引文件，接納設有換電技術的電動車作出車輛類型評定申請。

另一方面，運輸署亦已完成修例工作，准許額定功率不少於7 000瓦的電動的士、電動私家小巴、電動巴士(包括私家和公共巴士)、電動貨車(包括輕、中和重型貨車)和電動救援車輛於2025年3月1日起可在快速公路上行駛，而無須申領快速公路許可證。運輸署已通知業界團體此項修訂。至於電動私家車、電單車及機動三輪車，其額定功率分別不低於7 000瓦或3 000瓦者，一直獲准在高速公路上行駛而無需領取許可證。

此外，為配合氫燃料發展趨勢，政府於2022年成立了氫能源跨部門工作小組(「工作小組」)，統籌各政策局和部門籌備本地氫燃料應用的工作，推動氫能在本地使用。運輸署一直向「工作小組」就不同的氫燃料試驗項目申請提供交通運輸方面的專業意見。運輸署亦與各政府部門保持緊密溝通和協調，以確保氫燃料電池車輛在車輛登記前的驗車過程順利完成。

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進一步推動新能源汽車的發展，並確保這些車輛符合相關的技術要求。

3. 過去3年，警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)就違例泊車發出的定額罰款通知書，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		
	2022年	2023年	2024年
港島	624 000	523 167	397 077
東九龍	555 417	443 038	297 579
西九龍	1 011 084	960 276	872 319
新界南	570 895	471 527	390 462
新界北	602 075	615 011	585 760
合計	3 363 471	3 013 019	2 543 197

4. 截至2024年12月，18區的泊車位數目載於附件2。過去3年，運輸署、康樂及文化事務署及政府產業署轄下公眾停車場使用率分別載於附件3、附件4及附件5。柴灣市政大廈、順利紀律部隊宿舍、香園圍邊境管制站、嘉富坊公眾停車場、新界(沙田)法醫學大樓、港珠澳大橋香港口岸的收費公眾停車場及長沙灣政府合署部分泊車位全日開放予公眾使用。而其餘的收費公眾停車場為政府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. 就政府停車場而言，第一個按照一地多用原則推展的公眾停車場項目「上水嘉富坊公眾停車場」已於2024年11月啟用，提供326個泊車位。至於未來一年泊車位供應，將軍澳中醫醫院和將軍澳第67區政府聯用辦公大樓內的公眾停車場預計將於2025年落成並投入服務，能額外提供超過500個泊車位。在之後數年隨著更多公眾停車場落成及投入服務，泊車位會進一步增加。而短期租約停車場泊車位及路旁泊車位因受多個因素包括相關持份者的意見及發展項目的推展進度影響，因此技術上難以估算相關的數量。
6. 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對成熟，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。

現時位於荃灣海盛路、大埔白石角及深水埗通州街短期租約停車場內的自動泊車系統已投入運作，上述3個停車場的自動泊車系統於2024年第三季平均使用率約為60%至90%。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。然而，自動泊車系統受《升降機及自動梯條例》(第618章)監管，並由註冊升降機承辦商定期檢查及進行維修保養。根據短期租約用地承租人的經驗，自動泊車系統甚少發生故障，能夠持續穩定運作。

現時建造中並設有自動泊車系統的工務工程項目的相關資料載於附件6。

7. 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。

截至2025年2月底，除「港車北上」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」外，持有有效許可證的粵港跨境巴士、貨車及私家車的數目表列如下：

車輛類別	有效許可證數目
貨車	9 545
巴士	1 285
私家車	59 150

8. 「港車北上」自2023年7月開始實施。為確保「港車北上」有序落實，粵港兩地政府同意就接受申請數目設置上限，並以電腦抽籤方式分配。運輸署已由最初每個工作天接受200宗申請，增加至現時每個工作天接受500宗申請。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，以期充分利用每次的申請名額。運輸署由2023年6月起接獲的申請數目(包括新申請及續期申請)和獲批申請數目如下：

年份	接獲申請數目	獲批申請數目
2023年(6至12月)	41 620	36 079
2024年	91 316	82 333
2025年(1至2月)	18 902	16 981

按車輛及燃料類別劃分的首次登記車輛數目

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

2024 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	3 726	0	307	0	0	4 033
私家車	13 503	0	33 206	0	0	46 709
的士	4	0	140	827	0	971
專營巴士	0	25	20	0	0	45
非專營公共巴士	0	307	10	0	0	317
私家巴士	0	63	3	0	0	66
公共小巴	0	105	3	14	0	122
私家小巴	0	132	1	0	0	133
貨車	0	2 936	249	0	0	3 185
特別用途車輛	2	71	3	5	0	81

- 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。

全港18區的泊車位數目
(截至2024年12月)

分區	總計 ^註
中西區	41 826
灣仔區	41 051
東區	51 509
南區	43 709
油尖旺	39 345
深水埗	37 495
九龍城	57 358
黃大仙	24 686
觀塘	58 032
荃灣	42 733
屯門	48 788
元朗	48 587
北區	26 101
大埔	35 069
西貢	50 522
沙田	82 942
葵青	49 310
離島	22 469
總計	801 532

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。

2022年至2024年由運輸署營運的公眾停車場使用率

地區	停車場	泊車位 (電單車 除外)數 目 ^註	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		
			2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
中西區	天星碼頭	377	81	82	81	27	31	28
	大會堂	170	57	65	58	19	25	24
	林士街	829	63	57	62	34	27	33
	堅尼地城	195	85	86	85	80	80	80
灣仔	天后	428	81	79	75	66	64	62
東區	筲箕灣	385	83	80	76	80	78	75
南區	香港仔	293	69	64	63	83	79	78
黃大仙	雙鳳街	267	74	77	74	84	83	80
	黃大仙	25	63	45	36	38	32	39
葵青	葵芳	521	80	83	73	76	76	68
荃灣	荃灣	545	84	86	79	80	82	77

註：黃大仙停車場的泊車位數目為旅遊巴士／貨車(5.5公噸以上)的泊車位數目；而其餘10個停車場的泊車位數目則為私家車／客貨車的泊車位數目。

地區	停車場	電單車 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		
			2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
中西區	天星碼頭	37	76	72	65	58	54	47
	大會堂	27	74	77	74	60	68	67
	林士街	164	82	93	83	75	87	75
	堅尼地城	37	69	74	75	78	82	82
灣仔	天后	75	79	77	76	82	78	77
東區	筲箕灣	72	80	76	72	85	81	78
南區	香港仔	51	71	67	71	78	72	77
黃大仙	雙鳳街	74	70	67	65	79	75	73
葵芳	葵青	93	79	82	75	80	80	71
荃灣	荃灣	34	73	64	69	72	63	68

2022年至2024年康樂及文化事務署轄下公眾停車場使用率

地區	平均使用率		
	2022	2023	2024
中西區	37%	54%	43%
灣仔	44%	49%	50%
東區	72%	69%	52%
南區	16%	17%	29%
油尖旺	40%	38%	33%
深水埗	17%	23%	23%
九龍城	62%	57%	55%
黃大仙	17%	21%	28%
觀塘	53%	50%	44%
荃灣	28%	33%	23%
屯門	43%	54%	51%
元朗	55%	63%	35%
北區	57%	65%	58%
大埔	27%	27%	28%
西貢	44%	51%	44%
沙田	43%	55%	52%
葵青	30%	36%	36%
離島	27%	23%	25%

2022年至2024年政府產業署轄下公眾停車場使用率

地區	停車場	泊車位 數目	平均使用率(%)		
			2022 ^(註 1)	2023 ^(註 2)	2024 ^(註 3)
中西區	金鐘道政府合署	181	13%	14%	32%
灣仔	灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓	於2024年3月15日起停止營運	25%	13%	14% ^(註 4)
東區	北角政府合署	95	41%	40%	29%
	柴灣市政大廈	45	91%	78%	30%
南區	沒有政府產業署轄下停車場				
油尖旺	西九龍政府合署	50	38%	39%	42%
深水埗	長沙灣政府合署	263	52%	49%	54%
九龍城	土瓜灣街市暨政府合署	32	37%	36%	77%
	工業貿易大樓	24	47%	38% ^(註 5)	29% ^(註 5)
黃大仙	沒有政府產業署轄下停車場				
觀塘	順利紀律部隊宿舍	105	55%	94%	68%
荃灣	沒有政府產業署轄下停車場				
屯門	屯門政府合署	42	23%	23%	10%
元朗	元朗民政事務處大廈	43	47%	46%	42%
北區	北區政府合署	96	26%	36%	57%
	香園圍邊境管制站	466	-	45% ^(註 6)	49%
	嘉富坊公眾停車場	326	-	-	19% ^(註 7)
大埔	大埔政府合署	73	59%	63%	70%
西貢	西貢政府合署	70	18%	12%	18%
沙田	沙田政府合署	143	42%	49%	43%
	新界(沙田)法醫學大樓	50	-	13% ^(註 8)	20%
葵青	沒有政府產業署轄下停車場				
離島	港珠澳大橋香港口岸	733	1%	26%	18%

註：

- (1) 此乃由停車場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) 此乃由停車場承辦商提供有關收費公眾停車場於 2023 年 1 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。

- (3) 此乃由停車場承辦商提供有關收費公眾停車場於 2024 年 1 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (4) 灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓收費公眾停車場於 2024 年 3 月 15 日起停止營運。停車場承辦商只提供了該收費公眾停車場於 2024 年 1 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (5) 工業貿易大樓收費公眾停車場於 2023 年 10 月 10 日至 2024 年 4 月 25 日暫時停止營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2022 年 4 月至 2023 年 9 月及 2024 年 5 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (6) 香園圍邊境管制站停車場於 2023 年 2 月份開始營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2023 年 2 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (7) 嘉富坊公眾停車場於 2024 年 11 月中旬開始營運，因此只能提供該收費公眾停車場於 2024 年 12 月及 2025 年 1 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (8) 新界(沙田)法醫學大樓於 2023 年 2 月 1 日開始營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2023 年 2 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。

設有自動泊車系統的工務工程項目	自動泊車系統的預計啟用日期
將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓	2025 年 (預計)
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	2026 年 (預計)
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	2026 年 (預計)
馬鞍山第 103 區綜合設施大樓	2029 年 (預計)
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	2029 年 (預計)

管制人員的答覆

(問題編號：1799)

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：

就黃金周旅客使用跨境港鐵服務，請當局告知本會：

- (1) 黃金周期間，旅客使用東鐵等跨境服務的人數為何；與本地居民的比例為何；
- (2) 鑑於大量旅客使用東鐵線服務，在早晚高峰時段，東鐵線是否出現擠迫情況；是否超出載客運行能力；如有，詳情為何；
- (3) 對於假期期間的額外服務需求，當局及持份者有何措施，以保障居民和旅客需求；
- (4) 旅客對香港公共交通的乘車習慣、規則規章不甚了解，當局有何措施幫助遊客了解相關規章制度？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

(1)至(3)

農曆新年、五一勞動節和十一國慶黃金周為內地旅客訪港的高峰期。政府一向會與公共交通營辦商就過境高峰期預先制定計劃，並適當地加強服務，應對市民和旅客的出行需求。當中，香港鐵路有限公司(港鐵公司)會按需要加密東鐵線來往羅湖站／落馬洲站的班次，以及其他本地鐵路線的班次，方便本地市民和旅客出行。於節日假期期間，港鐵公司會與鐵路口岸前線部門保持緊密聯繫，配合口岸實際情況，適時調整東鐵線列車跨境段的服務，並加強廣播和資訊發放。此外，港鐵公

司亦會加強人手，按需要於上水站和其他東鐵線主要車站實施人流管制，以維持秩序。

另一方面，運輸署和港鐵公司亦一直保持緊密聯繫，而港鐵公司會按不同地區乘客的出行模式及需求，適時調整列車服務安排。因應東鐵線乘客需求，港鐵公司已於2024年3月16日起加強周末及公眾假期早上和黃昏時段來往落馬洲站的列車服務，以及於2024年8月31日起加密平日、周末及公眾假期早上及晚上部分時段來往金鐘至羅湖及落馬洲站的列車班次。隨着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。

根據港鐵公司提供的資料，於2024年五一勞動節、2024年十一國慶，以及2025年農曆新年黃金周期間，使用東鐵線來往羅湖站／落馬洲站的乘客人次如下：

	來往羅湖站／落馬洲站的總乘客人次	
	總乘客人次	平均每日乘客人次
2024年五一勞動節 (2024年5月1日至 5月5日)	1 426 000	285 200
2024年十一國慶 (2024年10月1日至 10月7日)	2 217 000	317 000
2025年農曆新年 (2025年1月28日至 2月4日)	2 228 000	279 500

運輸署及港鐵公司沒有備存本地市民或旅客使用東鐵線跨境段服務的數字。

在上述三個黃金周假期期間，東鐵線在平日早上最繁忙一小時最繁忙路段(大圍至九龍塘)的載客量約40 300人，載客率約92%。至於周末或公眾假期期間，最繁忙時段期間最繁忙路段的載客率約58%，其餘大部分時間的載客率均不超過48%。東鐵線整體上仍然有空間處理額外乘客需求。

- (4) 港鐵公司一直透過不同渠道為乘客(包括乘坐東鐵線及高鐵的旅客)提供港鐵的車務資訊，例如規章制度、票務、乘車禮儀等。除了於站內及列車上張貼告示、標貼、於車站及車廂作出廣播，及提供電子資訊外，港鐵公司亦會定期推出不同主題的宣傳活動及於遊客常用的社交媒體作宣傳教育。政府會繼續鼓勵港鐵公司為乘客提供貼心舒適的服務，提升市民和旅客的出行體驗。

管制人員的答覆

(問題編號：3105)

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？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：38)

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	
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	--	--
2024	機件故障 ^(註)	11	8-30分鐘	11
			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(例如信號系統)以及列車故障等。

(2) 過去3年，乘客進入東鐵線路軌個案(包括自殺、企圖自殺、墮軌及其他擅自闖入個案)的宗數如下：

年份	乘客進入路軌個案宗數
2022	16
2023	44
2024	18

為進一步保障乘客安全，港鐵公司陸續在東鐵線月台安裝自動月台閘門。截至2025年2月底，已有10個車站的月台閘門全數投入運作，餘下3個車站(即羅湖、旺角東及大學站)的安裝工程則將於2025年內完成。同時，港鐵公司在東鐵線月台實施不同的安全設施，包括於2023年起試用新科技偵測乘客超越黃線及其他不尋常的舉動，並即時向車站職員發出警示。因應上述不同安全措施的逐步落實，2024年乘客進入路軌個案宗數較2023年減少26宗至18宗。

(3)至(4)

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)約2.7分鐘一班車，可載客量為62 500人次(以每平方米站立6人計算)；在2024年的載客量為42 800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，包括透過科技及車站客流控制措施，引導乘客到較多空間的月台位置上車，讓乘客量分布更均勻，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。因應東鐵線乘客需求，港鐵公司已於2024年3月16日起加強周末及公眾假期早上和黃昏時段來往落馬洲站的列車服務，以及於2024年8月31日起加密平日、周末及公眾假期早上及晚上部分時段來往金鐘至羅湖及落馬洲站的列車班次。隨着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列車班次，以更切合整體的乘客出行模式。

管制人員的答覆

(問題編號：0086)

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：

請問運輸署有關提供公營停車場服務事宜：

1. 目前全港有多少收費的公眾停車場，當中有多少個由運輸署營運及管理；另有多少外判承辦商管理？
2. 有關由運輸署負責管理的公眾停車場，當局需要動用多少人手及資金營運，而當中用於維修保養的工作的開支有多少？至於，由外判承辦商管理的公眾停車，運輸署要動用多少人手負責監察，以及需要動用多少開支協助承辦商為公眾停車場進行維修保養事宜？

提問人：陳恒鎭議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 截至2024年12月，全港共有30個由政府部門營運及管理的收費公眾停車場，其中11個由運輸署營運，其餘19個則由政府產業署或康樂及文化事務署營運，詳細資料載於附件。運輸署轄下的11個公眾停車場是透過公開招標，以服務合約形式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。
2. 運輸署在2024年向兩間停車場營辦商支付的費用約為5,700萬元。至於監察由運輸署負責管理的11個公眾停車場運作所需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。

政府部門營運及管理的收費公眾停車場

營運部門	收費公眾停車場
運輸署 (共11個)	天星碼頭
	大會堂
	林士街
	堅尼地城
	天后
	筲箕灣
	香港仔
	雙鳳街
	黃大仙
	葵芳
	荃灣
政府產業署 (共18個)	北角政府合署
	金鐘道政府合署
	北區政府合署
	元朗民政事務處大廈
	西貢政府合署
	屯門政府合署
	大埔政府合署
	西九龍政府合署
	土瓜灣街市暨政府合署
	工業貿易大樓
	沙田政府合署
	長沙灣政府合署
	柴灣市政大廈
	順利紀律部隊宿舍
	港珠澳大橋香港口岸
	新界(沙田)法醫學大樓
	嘉富坊公眾停車場
	香園圍邊境管制站
康樂及文化事務署 (共1個)	大埔東昌街康體大樓

註：由房屋委員會管理在資助房屋內以及由康樂文化事務署管理在康樂文化設施內可給公眾停泊的附屬停車場並沒有包括在內。

管制人員的答覆

(問題編號：0460)

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方面，請問：

1. 請表列過去3年，智慧交通基金內被暫停或終止資助批准的項目。
2. 自動泊車系統項目在全港的分佈情況，以及請表列每年所需維護開支。

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

1. 在過去3年獲智慧交通基金委員會批准的申請當中，有2份獲批申請由申請機構主動取消，並獲基金委員會接納，而基金亦未有發放任何資助金額予相關申請機構。詳情列於下表：

項目名稱	項目概要
智慧交通5G聯網車輛智能協同的關鍵技術研究 (純研究項目)	本項目旨在建立一套自動駕駛系統以配備終身學習感知模型和基於車聯網技術的協同路徑規劃機制。
智能電動車駕駛方案及風險評估模型 (研究和應用項目)	本項目旨在為香港電動車駕駛者開發一套人工智能驅動的風險評估模型、智能駕駛應用程式和風險追蹤管理網站。項目將收集和分析電動車司機的駕駛數據，並實時可視化相關駕駛風險。該風險評估模型可幫助汽車保險公司考慮調整電動車保費。

2. 公眾停車場內的自動泊車系統主要安裝於下述類型的發展項目：

- (i) 短期租約停車場；
- (ii) 政府的物業/設施；及
- (iii) 私營發展項目。

就安裝於(i)及(ii)供公眾使用的自動泊車系統，相關情況列於下表。

已啟用或正在興建中的 自動泊車系統項目	
(i) 短期租約停車場內的自動泊車系統	
荃灣海盛路短期租約用地*	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，運輸署沒有備存相關的維護開支資料。
大埔白石角短期租約用地*	
深水埗欽州街與通州街交界短期租約用地*	
油麻地海泓道短期租約用地#	
(ii) 政府物業/設施內的自動泊車系統	
將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓#	自動泊車系統仍處於建造階段，因此維護工作尚未開始，故未有相關的開支資料。
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 #	
馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程#	
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場#	

*營運中。

#正在或即將施工。

至於私營發展項目內的自動泊車系統，運輸署沒有備存相關的維護開支資料。

管制人員的答覆

(問題編號：0467)

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：

關於巴士服務重組工作，政府可否告知本會：

1. 巴士服務路線重組情況為何，請按服務地區、重組服務路線的數量，包括已完成、正在推行及將會推行，請以表格形式依次列出；
2. 巴士服務重組後，與重組前相比，(i)巴士路線整體的載客量、(ii)巴士車輛數目、(iii)司機人數、(iv)營運支出及(v)車資收費情況分別為何，請按服務地區以表格形式依次列出；
3. 當局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？

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

1. 運輸署一直與專營巴士營辦商透過既定機制(包括每年的「巴士路線計劃」)，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。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，部份巴士路線出現乘客需求大幅下降的情況。重組有關巴士路線，能夠配合乘客出行的最新情況，令營辦商可以善用資源於需求較高的路線或開辦新路線，提升巴士網絡的效率及服務的可持續性，從而令乘客整體受惠。舉例而言，因應服務需求增長，專營巴士營辦商在過去一年投放資源加強了接駁出入境管制站路線的服務。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，從而減低對乘客的影響。

運輸署在2023年及2024年，分別實施共318個和357個重組項目，涉及各區的項目詳情載列如下：

	已實施的巴士服務重組項目 ^(註1)	
地區	2023年	2024年
中西區	10	5
灣仔區	3	1
東區	7	3
南區	25	10
九龍城區	16	11
觀塘區	27	50
黃大仙區	21	28
深水埗區	15	14
油尖旺區	10	0
西貢區	12	17
北區	14	10
大埔區	23	33
沙田區	48	63
荃灣區	13	20
葵青區	24	28
屯門區	27	30
元朗區	18	25
離島區	5	9
總計	318	357

註1：

由於不少路線橫跨多於一個地區，為免重複計算，上述數字是根據路線的起點計算。

- 2.及3. 實施巴士服務重組項目後，運輸署會透過各種渠道，包括審核專營巴士營辦商提交的營運報表、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營運狀況和服務水平，包括監察巴士車輛和司機數目，確保營辦商有足夠車輛及人手，提供所需的班次，應付乘客需求。

巴士服務的營運數據的變化受多項因素影響(包括服務重組所帶來的效益、乘客出行模式的改變、整體經濟環境、其他營運成本如燃油價格及員工薪酬的轉變、資產折舊等)。運輸署沒有備存相關數據於服務重組前及後的對比。

管制人員的答覆

(問題編號：0468)

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：

關於泊車位數量及設施方面，政府可否告知本會：

- 請列出，過去三年及截至現時為止：
 - 過去三年，各區的私家車、電單車、貨車數目；
 - 各區的政府及私營機構提供的商用泊車位數目；
 - 各區的停車場使用率情況；
- 過去三年，警方發出違例泊車定額罰款的檢控數字及總罰款金額為何，其中電子違例泊車告票的數目佔比為何，並請以十八區分別出；
- 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。

xx年度

地區	短期租約地點	可停泊車輛數目	擬定收回時間

- 未來三年，十八區各區計劃新增的泊車位數字為何，其中自動泊車系統的比例為多少

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

- 過去3年，各區的私家車、電單車及貨車泊車位數目，以及各區由政府及私營機構提供的商用車輛泊車位數目分別載於附件1及附件2。過去

3年，各區運輸署、政府產業署及康樂及文化事務署轄下公眾停車場的使用率載於附件3。柴灣市政大廈、順利紀律部隊宿舍、香園圍邊境管制站、嘉富坊公眾停車場、新界(沙田)法醫學大樓、港珠澳大橋香港口岸的收費公眾停車場及長沙灣政府合署部分泊車位全日開放予公眾使用。而其餘的收費公眾停車場為政府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。

運輸署沒有備存私人停車場的使用率數據。

2. 警務處發出違例泊車定額罰款通知書的數字是以警察總區作劃分，故沒有按18區劃分的相關數字。過去3年，警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)就違例泊車發出的定額罰款通知書，按警察總區劃分的數字表列如下：

警察總區	2022年		2023年		2024年	
	總數	電子	總數	電子	總數	電子
港島	624 000	542 480 (86.9%)	523 167	501 545 (95.9%)	397 077	388 112 (97.7%)
東九龍	555 417	526 486 (94.8%)	443 038	439 529 (99.2%)	297 579	296 785 (99.7%)
西九龍	1 011 084	934 178 (92.4%)	960 276	949 590 (98.9%)	872 319	868 003 (99.5%)
新界南	570 895	518 108 (90.8%)	471 527	459 872 (97.5%)	390 462	386 628 (99.0%)
新界北	602 075	554 146 (92.0%)	615 011	604 693 (98.3%)	585 760	582 811 (99.5%)
合計	3 363 471	3 075 398 (91.4%)	3 013 019	2 955 229 (98.1%)	2 543 197	2 522 339 (99.2%)

過去3年，警務處發出違例泊車定額罰款通知書涉及的罰款金額表列如下：

2022年至2024年發出違例泊車定額罰款通知書涉及的罰款金額			
年份	2022年	2023年	2024年
定額罰款金額 (億元)	\$10.76	\$9.64	\$8.14

3. 根據地政總署及運輸署備存的資料，2024年按區議會分區劃分用作短期租約收費公眾停車場數目及相關泊車位數目載於附件4。地政總署目前未有計劃收回任何短期租約收費公眾停車場。

4. 就政府停車場而言，第一個按照一地多用原則推展的公眾停車場項目「上水嘉富坊公眾停車場」已於2024年11月啟用，提供326個泊車位。至於未來一年泊車位供應，將軍澳中醫醫院和將軍澳第67區政府聯用辦公大樓內的公眾停車場預計將於2025年落成並投入服務，能額外提供超過500個泊車位。在之後數年隨著更多公眾停車場落成及投入服務，泊車位會進一步增加。至於私人停車場，由於涉及個別商業項目發展的速度、市場因素等，我們難以估算未來私人停車場的泊車位數目。

至於自動泊車系統方面，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。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%。

過去3年各區私家車、電單車及貨車泊車位數目^註

地區	截至每年 12 月底	私家車	電單車	貨車
中西區	2024	39 080	1 597	1 066
	2023	38 456	1 477	1 004
	2022	38 437	1 452	1 077
灣仔	2024	38 980	1 403	514
	2023	38 733	1 345	337
	2022	38 765	1 296	334
東區	2024	46 629	2 751	1 850
	2023	46 830	2 655	1 826
	2022	46 778	2 591	1 821
南區	2024	40 299	2 014	1 122
	2023	40 077	1 988	1 124
	2022	40 371	1 946	1 096
油尖旺	2024	35 639	2 139	1 322
	2023	35 958	2 140	1 390
	2022	35 735	2 091	1 388
深水埗	2024	31 531	2 325	3 215
	2023	30 628	2 234	3 309
	2022	30 096	2 176	3 297
九龍城	2024	53 195	2 445	1 449
	2023	52 161	2 283	1 367
	2022	51 390	2 108	1 251
黃大仙	2024	20 736	2 561	1 298
	2023	20 965	2 408	1 279
	2022	20 917	2 338	1 287
觀塘	2024	49 220	5 006	3 684
	2023	49 363	4 765	3 522
	2022	48 735	4 598	3 357
荃灣	2024	38 393	1 827	2 104
	2023	38 582	1 759	2 144
	2022	38 505	1 672	2 057
屯門	2024	43 753	2 228	2 555
	2023	43 694	2 076	2 547
	2022	42 952	1 924	2 508
元朗	2024	43 975	2 027	2 151
	2023	44 045	1 974	2 063
	2022	43 785	1 954	2 045
北區	2024	23 360	1 105	1 517
	2023	22 945	1 058	1 745
	2022	22 507	911	1 615
大埔	2024	32 493	1 251	1 173
	2023	32 429	1 216	1 208

地區	截至每年 12 月底	私家車	電單車	貨車
	2022	31 957	1 191	1 204
西貢	2024	44 946	3 668	1 565
	2023	44 288	3 446	1 454
	2022	44 381	3 342	1 492
沙田	2024	76 508	3 510	2 723
	2023	77 103	3 372	2 824
	2022	75 528	3 195	2 752
葵青	2024	36 378	3 151	9 567
	2023	36 333	2 959	10 575
	2022	36 139	2 924	10 810
離島	2024	20 403	767	1 008
	2023	20 650	709	1 005
	2022	15 946	647	870
總計	2024	715 518	41 775	39 883
	2023	713 240	39 864	40 723
	2022	702 924	38 356	40 261

註：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年各區商用車輛泊車位數目

地區	截至每年 12 月底	商用車輛泊車位數目 ^註	
		政府提供	私營機構提供
中西區	2024	651	498
	2023	643	443
	2022	642	515
灣仔	2024	490	178
	2023	313	180
	2022	284	181
東區	2024	533	1 596
	2023	545	1 616
	2022	537	1 617
南區	2024	323	1 073
	2023	327	1 069
	2022	331	1 049
油尖旺	2024	708	859
	2023	774	875
	2022	732	864
深水埗	2024	1 433	2 206
	2023	1 446	2 292
	2022	1 448	2 278
九龍城	2024	443	1 275
	2023	418	1 244
	2022	421	1 068
黃大仙	2024	468	921
	2023	458	910
	2022	435	950
觀塘	2024	723	3 083
	2023	702	2 943
	2022	670	2 810
荃灣	2024	225	2 288
	2023	219	2 322
	2022	226	2 228
屯門	2024	669	2 138
	2023	668	2 131
	2022	654	2 105
元朗	2024	676	1 909
	2023	699	1 811
	2022	696	1 793
北區	2024	869	767
	2023	852	1 007
	2022	800	916
大埔	2024	654	671
	2023	666	695

地區	截至每年 12 月底	商用車輛泊車位數目 ^註	
		政府提供	私營機構提供
	2022	646	692
西貢	2024	586	1 322
	2023	599	1 224
	2022	596	1 242
沙田	2024	618	2 306
	2023	609	2 411
	2022	619	2 335
葵青	2024	972	8 809
	2023	950	10 054
	2022	960	10 282
離島	2024	255	1 044
	2023	389	884
	2022	266	890
總計	2024	11 296	32 943
	2023	11 277	34 111
	2022	10 963	33 815

註：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。

2022至2024年由運輸署營運的公眾停車場使用率

地區	停車場	泊車位 (電單車 除外)數 目 ^註	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		
			2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
中西區	天星碼頭	377	81	82	81	27	31	28
	大會堂	170	57	65	58	19	25	24
	林士街	829	63	57	62	34	27	33
	堅尼地城	195	85	86	85	80	80	80
灣仔	天后	428	81	79	75	66	64	62
東區	筲箕灣	385	83	80	76	80	78	75
南區	香港仔	293	69	64	63	83	79	78
黃大仙	雙鳳街	267	74	77	74	84	83	80
	黃大仙	25	63	45	36	38	32	39
葵青	葵芳	521	80	83	73	76	76	68
荃灣	荃灣	545	84	86	79	80	82	77

註：黃大仙停車場的泊車位數目為旅遊巴士／貨車(5.5公噸以上)的泊車位數目；而其餘10個停車場的泊車位數目則為私家車／客貨車的泊車位數目。

地區	停車場	電單車 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		
			2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
中西區	天星碼頭	37	76	72	65	58	54	47
	大會堂	27	74	77	74	60	68	67
	林士街	164	82	93	83	75	87	75
	堅尼地城	37	69	74	75	78	82	82
灣仔	天后	75	79	77	76	82	78	77
東區	筲箕灣	72	80	76	72	85	81	78
南區	香港仔	51	71	67	71	78	72	77
黃大仙	雙鳳街	74	70	67	65	79	75	73
葵芳	葵青	93	79	82	75	80	80	71
荃灣	荃灣	34	73	64	69	72	63	68

2022至2024年政府產業署轄下公眾停車場使用率

地區	停車場	泊車位數目	平均使用率(%)		
			2022 ^(註1)	2023 ^(註2)	2024 ^(註3)
中西區	金鐘道政府合署	181	13%	14%	32%
灣仔	灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓	於2024年3月15日起停止營運	25%	13%	14% ^(註4)
東區	北角政府合署	95	41%	40%	29%
	柴灣市政大廈	45	91%	78%	30%
南區	沒有政府產業署轄下停車場				
油尖旺	西九龍政府合署	50	38%	39%	42%
深水埗	長沙灣政府合署	263	52%	49%	54%
九龍城	土瓜灣街市暨政府合署	32	37%	36%	77%
	工業貿易大樓	24	47%	38% ^(註5)	29% ^(註5)
黃大仙	沒有政府產業署轄下停車場				
觀塘	順利紀律部隊宿舍	105	55%	94%	68%
荃灣	沒有政府產業署轄下停車場				
屯門	屯門政府合署	42	23%	23%	10%
元朗	元朗民政事務處大廈	43	47%	46%	42%
北區	北區政府合署	96	26%	36%	57%
	香園圍邊境管制站	466	-	45% ^(註6)	49%
	嘉富坊公眾停車場	326	-	-	19% ^(註7)
大埔	大埔政府合署	73	59%	63%	70%
西貢	西貢政府合署	70	18%	12%	18%
沙田	沙田政府合署	143	42%	49%	43%
	新界(沙田)法醫學大樓	50	-	13% ^(註8)	20%
葵青	沒有政府產業署轄下停車場				
離島	港珠澳大橋香港口岸	733	1%	26%	18%

註：

- (1) 此乃由停車場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) 此乃由停車場承辦商提供有關收費公眾停車場於 2023 年 1 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (3) 此乃由停車場承辦商提供有關收費公眾停車場於 2024 年 1 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (4) 灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓收費公眾停車場於 2024 年 3 月 15 日起停止營運。停車場承辦商只提供了該收費公眾停車場於 2024 年 1 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (5) 工業貿易大樓收費公眾停車場於 2023 年 10 月 10 日至 2024 年 4 月 25 日暫時停止營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2022 年 4 月至 2023 年 9 月及 2024 年 5 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (6) 香園圍邊境管制站停車場於 2023 年 2 月份開始營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2023 年 2 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (7) 嘉富坊公眾停車場於 2024 年 11 月中旬開始營運，因此只能提供該收費公眾停車場於 2024 年 12 月及 2025 年 1 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (8) 新界(沙田)法醫學大樓於 2023 年 2 月 1 日開始營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2023 年 2 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。

2022至2024年康樂及文化事務署轄下公眾停車場使用率

地區	平均使用率		
	2022	2023	2024
中西區	37%	54%	43%
灣仔	44%	49%	50%
東區	72%	69%	52%
南區	16%	17%	29%
油尖旺	40%	38%	33%
深水埗	17%	23%	23%
九龍城	62%	57%	55%
黃大仙	17%	21%	28%
觀塘	53%	50%	44%
荃灣	28%	33%	23%
屯門	43%	54%	51%
元朗	55%	63%	35%
北區	57%	65%	58%
大埔	27%	27%	28%
西貢	44%	51%	44%
沙田	43%	55%	52%
葵青	30%	36%	36%
離島	27%	23%	25%

2024年18區短期租約用地收費公眾停車場詳情

地區	停車場數目	泊車位數目
中西區	3	210
灣仔	-	-
東區	8	858
南區	4	260
油尖旺	4	727
深水埗	5	896
九龍城	3	758
黃大仙	3	362
觀塘	8	1 302
荃灣	10	2 441
屯門	14	2 079
元朗	13	1 118
北區	9	819
大埔	11	1 359
西貢	16	3 439
沙田	13	2 124
葵青	37	6 095
離島	1	47
總計	162	24 894

管制人員的答覆

(問題編號：0471)

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：

就電子交通執法制度，政府可否告知本會：

截至目前為止，全港車主、各類牌照、許可證及駕駛執照持有人的登記情況為何，收集數據的費用及人手安排情況為何？

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

由2024年11月18日起，當申請人向運輸署申請牌證或續牌時，須提供和核實香港流動電話號碼或電郵地址作為「電子聯絡方式」，以在未來接收香港警務處和運輸署的電子訊息，為推行電子交通執法做好準備。「電子聯絡方式」的核實記錄有效期為三個月，期間可用於多個牌照申請，並可套用於同一車主名下所有登記車輛、駕駛執照、各類牌照及許可證(如適用)的記錄。截至2025年3月5日，共有約455 000位車主或各類牌證持有人向運輸署提供及核實其「電子聯絡方式」。

由於提供和核實「電子聯絡方式」是申請人在申請各類牌證程序的一部分，因此不涉及額外人手。而實行新措施以來，用於提供及核實「電子聯絡方式」的短訊費用則約為25萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：0472)

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」，政府可否告知本會：

1. 過去三年，市民領取津貼總金額及人數？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. 過去三年，「計劃」經調整後，市民少領取補貼平均約為多少，請以0至10元、10元至20元、20元至30元或以上的人數情況分別列出；
3. 過去三年，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為何？
4. 過去三年，「計劃」被濫用的人數有多少？為減少補貼被濫用情況，當局有何監察措施，涉及的人手開支為何？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

- 1－2. 2022年1月至2024年12月期間，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)	每月人均 補貼金額 (元)
2022年1月至 2022年4月 (沒有特別措施 ^註)	380	95.1	1 099	87
2022年5月至 2023年10月 (特別措施 ^註 生效期間)	5,939	329.9	3 068	108
2023年11月至 2024年12月 (沒有特別措施 ^註)	2,955	211.0	1 996	106

註：為了讓更多市民在疫情期間受惠於公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)，政府曾於2022年5月至2023年10月期間推出臨時特別措施，暫時將補貼計劃下的每月公共交通開支水平放寬至200元，以及暫時將每月補貼上限提高至500元。

2022年1月至2024年12月期間，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) ^{註一}		
	2022年1月至 2022年4月 (沒有 特別措施 ^{註二})	2022年5月至 2023年10月 (特別措施 ^{註二} 生效期間)	2023年11月至 2024年12月 (沒有 特別措施 ^{註二})
0.1元至100.0元	737	1 743	1 162
100.1元至200.0元	254	855	548
200.1元至300.0元	74	327	196
300.1元或以上	27	139	89

註一：由於四捨五入，各時期的平均每月受惠人數相加不等於表一所列出的總數。

註二：為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾於2022年5月至2023年10月期間推出臨時特別措施，暫時將補貼計劃下的每月公共交通開支水平放寬至200元，以及暫時將每月補貼上限提高至500元。

3. 補貼計劃下的受惠對象為日常使用本地公共交通服務而相關交通開支較高的市民，公共交通營辦商並不會在補貼計劃下獲得任何補貼。

4. 市民在補貼計劃下須自行負擔大部分的公共交通開支，補貼計劃亦設有每月補貼上限，有關設計有助減少濫用的情況。

同時，運輸署亦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亦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，以及核對收費系統的交易記錄等。在2022-23至2024-25三個財政年度，運輸署平均每月都會進行約150至170次實地視察及運輸調查，期間並無發現濫用補貼的個案。

運輸調查除外，補貼計劃下的監管工作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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0474)

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：

就公共交通加價事宜，當局請告知本會：

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

3. 各公共交通工具的非票務收入情況為何，為擴大非票務收入有何措施？
4. 現時提供月票或套票的公共交通工具有哪些，使用人數為何，有何措施可降低市民出行的交通負擔，如擴大套票的使用範圍等？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：34)

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2024年接獲的公共交通服務票價調整申請如下：

(A) 專營巴士

序號	專營巴士	申請票價加幅 (全程)	申請結果
1.	九龍巴士(一九三三)有限公司	6.5%	加權平均加幅為4.3%
2.	城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)	9.5%	加權平均加幅為7.5%
3.	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司	6.5%	加權平均加幅為6.5%

(B) 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14M號	23.8%	處理中
2.	港島第21A號	21.3%	處理中
3.	港島第21M號	22.6%	處理中
4.	港島第30號	17.6%	建議加價9.8% ^{註(1)}
5.	港島第54號	14.8%	建議加價8.0% ^{註(1)}
6.	港島第54M號	15.2%	建議加價7.6% ^{註(1)}
7.	港島第54S號	15.4%	建議加價9.2% ^{註(1)}
8.	港島第55號	15.3%	建議加價7.1% ^{註(1)}
9.	港島第65號	21.6%	建議加價9.5% ^{註(1)}
10.	港島第65A號	21.6%	建議加價9.5% ^{註(1)}
11.	港島第65X號	21.6%	建議加價9.5% ^{註(1)}
九龍			
1.	九龍第2號	25.3%	建議加價13.9% ^{註(1)}
2.	九龍第2A號	25.3%	建議加價13.9% ^{註(1)}
3.	九龍第18M號	14.0%	處理中
4.	九龍第19號	12.1%	處理中
5.	九龍第19A號	10.0%	處理中
6.	九龍第19M號	13.0%	處理中
7.	九龍第19S號	13.0%	處理中
8.	九龍第27M號	20.5%	建議加價5.7% ^{註(1)}
9.	九龍第27MS號	20.7%	建議加價6.9% ^{註(1)}
10.	九龍第28M號	20.5%	建議加價5.7% ^{註(1)}
11.	九龍第28MS號	20.7%	建議加價6.9% ^{註(1)}
12.	九龍第29A號	19.3%	建議加價8.8% ^{註(1)}
13.	九龍第29B號	19.3%	建議加價8.8% ^{註(1)}

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全程)	申請結果
14.	九龍第30A號	10.8%	建議加價10.8% ^{註(1)}
15.	九龍第30B號	10.6%	建議加價10.6% ^{註(1)}
16.	九龍第32M號	10.7%	建議加價10.7% ^{註(1)}
17.	九龍第33A號	14.6%	處理中
18.	九龍第33M號	14.6%	處理中
19.	九龍第34M號	12.2%	建議加價7.3% ^{註(1)}
20.	九龍第34S號	12.2%	建議加價7.3% ^{註(1)}
21.	九龍第35號	13.6%	建議加價9.1% ^{註(1)}
22.	九龍第36A號	12.2%	建議加價7.3% ^{註(1)}
23.	九龍第41A號	14.9%	建議加價14.9% ^{註(1)}
24.	九龍第41M號	14.9%	建議加價14.9% ^{註(1)}
25.	九龍第42號	11.8%	建議加價11.8% ^{註(1)}
26.	九龍第56號	10.9%	建議加價6.3% ^{註(1)}
27.	九龍第60號	10.5%	建議加價7.0% ^{註(1)}
28.	九龍第70號	10.3%	建議加價7.2% ^{註(1)}
29.	九龍第70A號	10.3%	建議加價7.2% ^{註(1)}
30.	九龍第86號	14.1%	建議加價10.9% ^{註(1)}
31.	九龍第88號	22.4%	建議加價12.2% ^{註(1)}
新界			
1.	新界第1號	11.7%	加價5.8%
2.	新界第1A號	11.7%	加價5.8%
3.	新界第1S號	7.4%	加價5.0%
4.	新界第2號	18.2%	加價7.3%
5.	新界第7號	9.5%	加價5.8%
6.	新界第9號	7.6%	加價6.3%
7.	新界第9A號	9.2%	加價7.6%
8.	新界第11號	11.1%	建議加價8.6% ^{註(1)}
9.	新界第11A號	8.1%	建議加價8.1% ^{註(1)}
10.	新界第11B號	11.1%	建議加價8.6% ^{註(1)}
11.	新界第11M號	11.7%	建議加價8.3% ^{註(1)}
12.	新界第11S號	10.2%	建議加價9.2% ^{註(1)}
13.	新界第12號	11.4%	建議加價8.9% ^{註(1)}
14.	新界第28K號	18.0%	拒絕
15.	新界第28S號	18.0%	拒絕
16.	新界第29號	14.5%	建議加價10.8% ^{註(1)}
17.	新界第33號	11.8%	建議加價7.9% ^{註(1)}
18.	新界第34A號	12.2%	建議加價9.5% ^{註(1)}
19.	新界第35號	11.8%	建議加價8.8% ^{註(1)}
20.	新界第36號	34.1%	加價5.9%
21.	新界第37號	34.1%	加價5.9%

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全程)	申請結果
22.	新界第38號	34.1%	加價5.9%
23.	新界第40號	30.8%	處理中
24.	新界第42號	13.0%	建議加價7.4% ^{註(1)}
25.	新界第46號	19.2%	處理中
26.	新界第46A號	19.2%	處理中
27.	新界第46X號	19.2%	處理中
28.	新界第54A號	15.4%	處理中
29.	新界第54K號	16.1%	處理中
30.	新界第55K號	12.0%	加價6.5%
31.	新界第56A號	12.8%	建議加價7.7% ^{註(1)}
32.	新界第56B號	12.0%	加價7.6%
33.	新界第56C號	12.7%	加價6.3%
34.	新界第56K號	12.2%	加價7.1%
35.	新界第65A號	15.4%	處理中
36.	新界第65K號	13.3%	處理中
37.	新界第65M號	17.2%	處理中
38.	新界第65S號	12.9%	處理中
39.	新界第66K號	13.3%	處理中
40.	新界第67A號	26.1%	處理中
41.	新界第67K號	14.9%	處理中
42.	新界第79S號	19.7%	建議加價15.0% ^{註(1)}
43.	新界第80號	18.1%	建議加價8.3% ^{註(1)}
44.	新界第83A號	18.8%	處理中
45.	新界第84號	18.2%	處理中
46.	新界第85號	18.8%	處理中
47.	新界第86號	18.8%	處理中
48.	新界第86A號	20.0%	處理中
49.	新界第86M號	18.8%	處理中
50.	新界第87號	9.3%	建議加價5.6% ^{註(1)}
51.	新界第87A號	20.3%	建議加價9.4% ^{註(1)}
52.	新界第87K號	9.3%	建議加價5.6% ^{註(1)}
53.	新界第87M號	9.8%	建議加價3.3% ^{註(1)}
54.	新界第88D號	13.2%	建議加價9.4% ^{註(1)}
55.	新界第94號	15.9%	加價14.3%
56.	新界第94A號	15.9%	加價14.3%
57.	新界第94S號	15.2%	加價13.6%
58.	新界第95號	27.9%	建議加價11.6% ^{註(1)}
59.	新界第95A號	27.0%	建議加價13.5% ^{註(1)}
60.	新界第95K號	27.9%	建議加價9.3% ^{註(1)}
61.	新界第95M號	27.0%	建議加價13.5% ^{註(1)}

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全程)	申請結果
62.	新界第96號	18.1%	建議加價8.3% ^{註(1)}
63.	新界第96A號	20.0%	建議加價8.0% ^{註(1)}
64.	新界第96B號	27.9%	建議加價9.3% ^{註(1)}
65.	新界第96C號	18.1%	建議加價8.3% ^{註(1)}
66.	新界第96M號	18.1%	建議加價8.3% ^{註(1)}
67.	新界第96P號	30.2%	建議加價9.3% ^{註(1)}
68.	新界第109M號	34.1%	加價7.3%
69.	新界第114A號	23.3%	建議加價16.3% ^{註(1)}
70.	新界第114B號	23.3%	建議加價16.3% ^{註(1)}
71.	新界第312號	10.7%	建議加價6.7% ^{註(1)}
72.	新界第313號	10.9%	建議加價7.6% ^{註(1)}
73.	新界第409號	10.5%	處理中
74.	新界第409K號	10.5%	處理中
75.	新界第409S號	10.5%	處理中
76.	新界第411號	11.7%	建議加價9.6% ^{註(1)}
77.	新界第413號	14.5%	建議加價10.8% ^{註(1)}
78.	新界第502號	13.9%	處理中
79.	新界第506號	50.0%	拒絕
80.	新界第507號	50.0%	拒絕
81.	新界第608號	11.0%	建議加價6.8% ^{註(1)}
82.	新界第608S號	6.6%	建議加價3.3% ^{註(1)}
83.	新界第609號	17.6%	建議加價7.8% ^{註(1)}
84.	新界第609B號	17.6%	建議加價7.8% ^{註(1)}
85.	新界第609S號	17.6%	建議加價7.8% ^{註(1)}
86.	新界第610S號	8.3%	建議加價7.5% ^{註(1)}
87.	新界第611號	9.4%	加價7.5%
88.	新界第611A號	10.0%	加價10.0%
89.	新界第611B號	9.4%	加價9.4%
90.	新界第611P號	9.4%	加價7.5%
91.	新界第611S號	10.0%	加價10.0%
92.	新界第806A號	15.6%	建議加價7.8% ^{註(1)}
93.	新界第806B號	15.6%	建議加價7.8% ^{註(1)}
94.	新界第806C號	25.3%	建議加價10.5% ^{註(1)}
95.	新界第806M號	15.6%	建議加價7.8% ^{註(1)}
96.	新界第814號	10.1%	拒絕
97.	新界第901號	50.0%	加價16.7%
98.	新界第97A號	10.0%	加價8.7%

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。

(C) 持牌渡輪服務

序號	持牌渡輪服務	申請票價加幅 (全程)	申請結果
1.	愉景灣－坪洲／聖母神樂院	31.6%-33.3%	加價18.4%-20%
2.	香港仔－索罟灣（經模達）	24.8-25.1%	處理中
3.	北角－觀塘（危險品汽車渡輪）	25%	處理中

(D) 電車

序號	電車	申請票價加幅 (全程)	申請結果
1.	12歲或以上人士	10%	處理中
	小童(3至11歲)	6.7%	
	長者(65歲或以上)	15.4%	
	月票	維持不變	

2. 為方便市民轉乘不同的公共交通服務，公共交通營辦商之間設有轉乘票價優惠安排。有關安排在2022年至2024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載列如下：

轉乘計劃涉及的公共交通營辦商 ^{註(2)}	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(3)}
鐵路及專營巴士 2022年：17條路線 2023年：19條路線 2024年：25條路線	2022至2024年： 0.6元- 2.0元	2022年：21 280 2023年：26 660 2024年：21 940	持續實施
鐵路及專線小巴 ^{註(4)} 2022年：547條路線 2023年：556條路線 2024年：560條路線	2022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	2022年：392 950 2023年：456 560 2024年：468 530	持續實施
鐵路及街渡渡輪 (1條路線)	0.5元	2022年：320 2023年：370 2024年：350	由2020年6月1日開始並持續實施

轉乘計劃涉及的公共交通營辦商 ^{註(2)}	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(3)}
各專營巴士公司提供的巴士轉乘優惠 ^{註(5)} 2022年：608條路線 2023年：629條路線 2024年：660條路線	2022年： 0.5元至37.0元 2023及2024年： 0.1元至38.7元	2022年：157 270 2023年：180 900 2024年：191 340	持續實施
專營巴士及專線小巴 2022年：38條路線 2023年：71條路線 2024年：96條路線	2022年：1.0元 2023及2024年： 1.0元至4.0元	2022年：286 2023年：258 2024年：304	持續實施
專營巴士及電車 (35條路線)	2022年：2.6元 2023及2024年： 3.0元	2022年：1 100 2023年：1 300 2024年：877	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(6)}	持續實施
不同渡輪營辦商之間的渡輪轉乘 (2條航線)	2022年： 3.8元至6.8元 2023年： 3.8元至9.4元 2024年： 5.5元至9.4元	2022年：18 2023年：21 2024年：21	由2011年7月1日開始並持續實施

註(2)：不包括同一營辦商轄下路線之間的轉乘票價優惠安排。

註(3)：運輸署沒有備存每項轉乘計劃開始日期的資料。

註(4)：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(5)：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(6)：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。

3. 政府一直鼓勵及適切協助公共交通營辦商因應其營運模式研究透過不同途徑增加非票務收入，從而改善其財務狀況，相關舉措亦有助紓緩部分加價壓力。各公共交通營辦商增加非票務收入的措施載列如下：

公共交通營辦商	增加非票務收入的措施
港鐵	於車站內提供多元化的零售店鋪和服務；及於車站及列車內展示廣告及提供多媒體廣播服務等。
專營巴士	在巴士車身、車廂、有蓋巴士站等展示廣告；通過商業合作或贊助為市民提供免費乘車；利用巴士車廠為非專營巴士提供維修及保養服務；出租個別巴士車廠部分泊車位或車輛檢驗位置，或出租車廠部分樓層；在合適的公共運輸交匯處／總站安裝售賣機、自取郵件智能櫃等可賺取收入的設施；及在合適的巴士轉乘站或公共運輸交匯處／總站設置顧客服務站等。
公共小巴	在車身、車廂及多媒體展示廣告。
渡輪	於航線營運時間以外出租船隻；分租碼頭空間作商業和零售用途，如商鋪租賃、廣告燈箱出租；及在碼頭的空置位置舉辦商業活動等。
電車	在電車車身及電車站上蓋展示廣告；企業贊助免費乘車日；包車服務；「電車全景遊」遊覽服務套票以及售賣紀念品等。

4. 政府一直鼓勵公共交通營辦商因應其營運及財政情況、社會經濟環境和乘客的需求，盡可能調低收費及提供優惠措施(例如向不同客群而提供的票務優惠和轉乘優惠等)，以減低市民的公共交通開支。我們會繼續鼓勵各公共交通營辦商在確保能夠維持適當及有效率的公共交通服務情況下，為乘客提供票價優惠。

有關公共交通營辦商提供月票／套票及在2024年使用人數載列如下：

公共交通營辦商	月票／套票	2024年平均每日使用人次 (除特別註明)
九龍巴士(一九三三)有限公司／龍運巴士有限公司	月票及九巴「搭十送一」車票	約85 200
新大嶼山巴士(一九七三)有限公司	嶼巴第1、2、3M、4、11、21、23、A35、N1及N35號線的車票兌換安排	約20
城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)	第B7號線「三天來回車票」及第B8號線「兩天來回車票」	約30
城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)	城巴機場快線來回車票及第B5號線「三天來回車票」	約300
渡輪營辦商 (13條航線)	月票、多程票、來回票及四日旅遊票	約12 500
港鐵公司	「都會票」及「全月通」 ^{註(7)}	約300 000 ^{註(8)}
電車公司	月票及「電車全景遊」黃金套票	平均每月銷售數字： 約1 400 ^{註(9)}

註(7)： 目前港鐵公司提供5款「全月通」，包括全月通1(上水／烏溪沙-尖東)、全月通2(屯門-南昌)、全月通3(屯門-紅磡)、全月通4(東涌-南昌)及全月通5(東涌-香港)。

註(8)： 此數字為「都會票」及各款「全月通」於2024年平均每日使用的乘客人次。

註(9)： 此數字為月票及套票於2024年平均每月的銷售數字。由於持票者只需在下車時向車長展示月票／套票通行證，因此電車公司沒有備存每日使用月票／套票通行證的乘客人次。

除了上述優惠措施，政府亦有採取針對性的措施資助乘客，例如實施公共交通費用補貼計劃，為日常使用本地公共交通服務出行而公共交通開支較高的乘客減輕交通費負擔；而政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(即二元優惠計劃)亦可惠及長者和合資格殘疾人士。

管制人員的答覆

(問題編號：3280)

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) 過去三年，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) 自成立以來，每次巴士票價調整，「基金」抵消的加幅情況為何？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：41)

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每間專營巴士營辦商設立的專用帳目，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巴士營辦商的加價壓力。當專營巴士營辦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。

過去3年，各專營巴士營辦商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：

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 (千元) [B] ^{註2}	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 (千元) [B] ^{註2}	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

2024年

專營權 ^{註1}	由2023年 結轉的 基金結餘 (千元) [A]	2024年 存入款項 (千元) [B] ^{註2}	2024年 提取款項 (千元) [C]	2024年 基金結餘 (千元) [D] = [A] + [B] – [C]
九巴	419,063	146,470	213,250	352,283
城巴(市區 及新界) ^{註3}	7,380	94,175	101,555	0
城巴 (專營權2)	3,925	7,464	0	11,389
龍運	1,701	1,650	1,850	1,502 ^{註5}
嶼巴 ^{註4}	18.0	0.3	0	18.3

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：

存款包含專用基金帳目於該年所收取的利息(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。

註5：

由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加。

- (2) 利用基金減低車費加幅的程度取決於基金結餘的多寡，以及個別專營巴士營辦商轄下專營權的加價次數及幅度。自實施以來，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%；
- (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%；以及
- (c) 在2025年1月5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5.2%下降至4.3%。

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%。

管制人員的答覆

(問題編號：0540)

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2025至26年度需要特別留意的事項中，提及繼續支援推行「港車北上」及籌備推行「粵車南下」。就此，政府可否告知本會：

1. 自「港車北上」實施以來，申請人數、中籤人數和及後預約通關的人數分別為何；
2. 自「港車北上」實施以來，獲批「港車北上」封閉道路通行許可證的車輛數目為何，當中約多少張為現時有效；當中購買「等效先認」跨境汽車保險人士的數目為何；
3. 自港珠澳大橋正式啟用以來，每年的使用率為何；香港每年在維護大橋的費用開支、人手開支分別為何；
4. 過去五年，每年透過各個陸路邊境口岸出入境的私家車的架次為何，請按不同陸路邊境口岸列出。

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 「港車北上」自2023年7月起實施。截至2025年2月，「港車北上」累計約有16萬人次中籤，當中約15萬已提交申請；而預約出行數目累計約為100萬次。
2. 「港車北上」申請人須向運輸署申請封閉道路通行許可證，最長有效期為一年。截至2025年2月，運輸署已累計簽發約14萬張許可證，當中約8萬張於2025年2月28日仍然有效。

在「等效先認」安排下，「港車北上」申請人可在其車輛的香港法定汽車保險保單有效期內，附加內地「機動車交通事故責任強制保險」（「交強險」），並按需要選擇額外投保內地車輛商業保險（「商業險」）。截至2024年年底，香港保險公司共發出約1萬張跨境汽車「等效先認」保單。

3. 在2018年至2024年期間，港珠澳大橋（「大橋」）的雙向行車架次表列如下：

年份	雙向行車架次
2018 ^{註(1)}	241 099
2019	1 521 114
2020	301 378
2021	154 732
2022	222 878
2023	2 279 087
2024	4 356 925

（資料來源：大橋管理局）

註(1)：大橋自2018年10月24日起正式啟用

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。

4. 在過去5年，各陸路邊境管制站每年的私家車出入境車次載列如下：

管制站	2020	2021	2022	2023	2024
落馬洲 ^{註(2)}	254 058	0	0	1 639 511	2 514 254
文錦渡 ^{註(3)}	10 962	0	0	54 953	100 892
沙頭角 ^{註(4)}	31 429	0	0	0	0
深圳灣	301 512	4 876	2 959	1 975 357	3 077 399
港珠澳大橋	125 864	943	2 312	1 529 229	3 375 673
香園圍 ^{註(5)}	不適用	不適用	不適用	162 867	490 080

（資料來源：香港海關及大橋管理局）

註(2)： 為減低2019冠狀病毒病疫情（「疫情」）在社區擴散的風險，落馬洲口岸於2020年2月4日至2023年2月5日暫停開放跨境私家車通道。

註(3)： 為減低疫情在社區擴散的風險，文錦渡口岸於2020年1月30日

至2023年1月7日暫停開放跨境私家車通道。

註(4)：沙頭角口岸自2020年1月30日起暫停開放跨境私家車通道。

註(5)：香園圍口岸於2023年2月6日起啟用跨境私家車通道。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0631)

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：

財政預算案演辭第232段中，提到由二零二五年六月起，將「公共交通費用補貼計劃」的補貼領取門檻，由每月公共交通實際開支水平四百元提高至五百元。政府就市民每月超出五百元的開支部分，維持提供三分之一的補貼，每月四百元的補貼上限亦會維持不變。就此，政府可否告知本會：

1. 過去五年，每年對「公共交通費用補貼計劃」的補貼款項為何；平均每月受惠人數目為何；及
2. 在新方案下，預計每年的支出為何；相較以前，每年可減省多少開支；預計平均每月受惠人數目為何？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1. 過去5年，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下的補貼總金額及平均每月受惠人數如下：

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)
2020	2,147	1 982 000
2021	3,709	2 999 000
2022	2,837	2 274 000
2023	3,909	3 036 000
2024	2,528	1 988 000

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。

2. 由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻，將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)減少約5.4億元；預計每月平均受惠人數則為190萬人。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2052)

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：

政府調整「二元優惠計劃」及「公共交通費用補貼計劃」，在落實調整方案後，可在未來五年減省共約六十二億元的開支。就此，政府可否告知：

1. 未來5個財政年度，「公共交通費用補貼計劃」每年可以節省的公帑、涉及的行政開支為何；
2. 過去3個財政年度，「公共交通費用補貼計劃」每年補貼總金額、平均每月受惠人數及每月的人均補貼金額分別為何；
3. 「公共交通費用補貼計劃」調整方案，涉及的檢討開支為何；會否公開檢討報告和相關數據？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

- 1及3 由2025年6月1日起，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)減少約5.4億元，2025-26至2029-30財政年度預計可減省共約35.6億元的開支。

政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用，補貼計劃在2025-26財政年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)為5,450萬元，佔預算補貼金額約2%。

協助檢討補貼計劃的工作由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

2. 過去3年，補貼計劃下的補貼總金額、平均每月受惠人數及每月人均補貼金額如下：

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)	每月人均 補貼金額 (元)
2022	2,837	2 274 000	104
2023	3,909	3 036 000	107
2024	2,528	1 988 000	106

註：為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出多輪臨時特別措施，包括在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，以及暫時提高每月補貼上限。

管制人員的答覆

(問題編號：2056)

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，全港公眾停車場泊車位的數量、自動泊車系統泊車位的數量及其所佔百分比分別為何；
3. 本港於2020年起推展自動泊車系統的公眾停車場項目，請表列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(不包括傳統泊車位)、開始建造工程日期、啟用日期及涉及開支分別為何；
4. 未來3個財政年度，預計落成的自動泊車系統詳情為何；新系統會否安裝電動車充電網絡(中速充電或快速充電)，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：6)

答覆：

- 1,3及4. 運輸署持續關注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對成熟。自2020年起，運輸署已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展自動泊車系統。自2020年起有關推展自動泊車系統的項目詳情載於附件。

現時市場上尚未有成熟及經證明穩妥可應用於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具體標準。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，政府會研究如何提供配備充電設施的自動泊車位。儘管如此，相關的工務工程項目已按環境及生態局現行準則，預留電力供應以支援安裝中速充電器的電力需求。以將軍澳第67區政府聯用辦公大樓的公眾停車場為例，政府積極計劃為該公眾停車場內的拼圖型自動泊車系統底層的泊車位配置中速充電設施。政府將繼續與相關部門研究在技術及財務可行的情況下，盡可能為自動泊車系統安裝電動車充電設施。

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。

2. 過去3年，全港公眾停車場泊車位的數量(四捨五入至最接近的千位)表列如下：

	2022年12月	2023年12月	2024年12月
公眾停車場 ^註 泊車位數目	205 000	207 000	207 000

註：公眾停車場包括政府轄下及私人發展項目內供公眾停泊停車場，以及短期租約停車場。

在政府推展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%。

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 (自動泊車系統泊車位數目)	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 (78)	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 (52)	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 4 月 (已啟用)	210 (52)	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	2025 年 (預計)	約 200 (約 90)	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 (約 220)	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 320 (約 160)	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 (約 170)	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	拼圖型	2024 年 11 月	2029 年 (預計)	約 350 (約 180)	28.884 億元 ⁴ (按付款當日價格計算)

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 (自動泊車系統泊車位數目)	預算開支
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	2025 年 5 月 (預計)	2029 年 (預計)	約 450 (約 300)	12.080 億元 ⁵ (按付款當日價格計算)
海庭道聯用綜合大樓	拼圖型	有待確定#		約 170 (約 90)	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。

註4：此數字為2024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5：此數字為2025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。

管制人員的答覆

(問題編號：2057)

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：

就促進自動駕駛車輛在本港作更廣泛的測試和使用，政府可否告知本會

- 1、過去一個財政年度，自動駕駛車輛在本港的研發、測試和應用涉及人手編制及開支詳情為何；
- 2、請表列截至最新日期，本港自動車測試的車輛種類、測試地點、車輛數量、測試進度、累計測試里數及累計載客人次(如適用)分別為何；
- 3、下一個財政年度，政府在促進自動駕駛車輛發展的具體目標、所涉開支及人手編制分別為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

政府一直透過政策支持、法規配合和財政資助三方面相互結合，推動自動駕駛車輛(自動車)在香港的進一步發展。運輸署自2017年起，根據第374章《道路交通條例》向測試自動車發出「車輛行駛許可證」，以便利自動車測試。目前，有9輛獲發「車輛行駛許可證」的自動車在不同地點繼續進行測試，詳情如下：

項目	車輛種類 車輛(數目)	測試地點	累計測試里數
1	輕型貨車／ 私家小巴 (4)	沙田香港科學園	運輸署未有備存有關資料 (註1)
2	私家車 (1)	生產力促進局／ 九龍灣承豐道	
3	特別用途車輛 (1)	元朗潭尾建造業輸 入勞工宿舍	
4	私家巴士 (1)	屯門環保園	
5	私家小巴 (2)	元朗錦綉花園	11600公里(包括於內地的 封閉道路測試里數)(註2)

註1: 這些為早期自動車研發項目，有關研發機構未有向運輸署提供參與人次資料。

註2: 由於「智慧交通基金」有關項目的研發關注點是自動小巴的出車率，故此未有備存參與人次資料。

考慮到要配合不斷發展的自動車技術並確保道路安全，政府已先後於2023年5月及2024年1月完成修訂《道路交通條例》及制訂《道路交通(自動駕駛車輛)規例》，而新的自動駕駛車輛(自動車)規管框架已於2024年3月1日實施。同時，運輸署頒布《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。在新的自動車法例實施後，現時已有2個測試項目獲發「先導牌照」，涉及12輛自動車在2個地點(包括北大嶼山和西九文化區)進行測試，詳情如下：

項目	車輛種類 (車輛數目)	測試地點	累計測試里數(註3)
1	私家車 (10)	北大嶼山	6600公里
2	私家小巴 (2)	西九文化區	4700公里 (包括於內地的封閉道路 測試里數)

註3: 項目未開始載客道路測試。

政府亦一直為業界提供財政誘因，資助企業或機構進行與車輛(包括自動車及車聯網)有關的創新科技研究和應用。截至2025年1月，「智慧交通基金」共資助了13個與自動駕駛及車聯網技術相關的項目。當中包括5個與自動車測試及8個與車聯網技術相關和其他輔助的項目，測試路段涵蓋公共道路及不同應用場景，總資助金額分別約9,600萬元和6,900萬元。

預計在2025-26年度，將再有兩個項目於本港試行，包括往來沙田香港科學園與港鐵大學站的自動駕駛小型巴士，以及連接香港國際機場「航天城」和港珠澳大橋香港口岸人工島的自動駕駛運輸系統。上述項目正穩步增加自動車承載量，以及行走更為繁忙的現有公共道路。政府會繼續推動自動車在香港的發展，務求使香港與內地以至世界其他推動自動車的主要城市接軌。

2024-25年度的開支主要涉及更新《實務守則》的技術標準的顧問研究費用75,000元，預計2025-26年度相關顧問費用大致相若。至於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：3287)

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」，政府可否告知本會：

第一階段及第二階段分別涉及的行政開支為何；

1. 過去3年，本港公共小巴／客車行業的從業人手及人手短缺的數量分別為何；現時獲批申請宗數中，請按(a) 完成培訓、(b) 成功申領駕駛執照、(c) 已投入工作分項列出人數，以及佔全港從業員人數的百分比為何；
2. 請按司機類別，分別列出其平均薪酬待遇；
3. 計劃能否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；當局如何評估計劃成效，及會否延續相關計劃？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：41)

答覆：

政府一直關注公共小巴及客車行業持續面對的司機短缺問題。為進一步紓緩業界人手問題，政府於2023年6月公布「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」，並分別在2023年9月及2024年7月透過兩輪申請批出了900個公共小巴及800個客車輸入司機配額，所有申請均經跨部門聯絡小組(由運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成)審核。就有關計劃的各項提問，現回覆如下：

1. 根據2023年人力資源研究的初步結果以及與業界的持續討論，本港公共小巴／客車行業的從業人手及人手短缺的數量載於下表：

司機類別	所需人力需求	從業人手數量	人手短缺的數量
公共小巴	8 270	6 290	1 980
本地客車司機	9 000	7 380	1 620
跨境直通巴士司機			
總數	17 270	13 670	3 600

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 2025 年 2 月底，共有 1 278 名輸入司機已通過本地駕駛考試，當中超過 1 200 名輸入司機已於相關路線提供服務，共佔全港從業員人數約百分之八。

- 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。有關司機類別的每月工資中位數載於下表：

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

- 在推展計劃的同時，運輸署一直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。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。政府會繼續透過小組與相關運輸業界及勞工代表保持緊密溝通，密切監察計劃的實施情況。運輸及物流局和運輸署正檢視計劃的實施情況，及評估行業未來數年的人手需求。視乎檢討的結果，我們會適時公佈計劃的未來路向。

另外，執行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。

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：

據市民反映，專營巴士脫班、延誤、服務不足等問題時有發生；然而，運輸署未有定期公佈各條專營巴士路線的脫班率，令市民難以監察專營巴士公司的服務表現。就此，政府可否告知本會：

- (a) 過去5年，就專營巴士路線脫班、延誤、服務不足等投訴，政府(i)接獲、(ii)調查屬實、(iii)已經處理及(iv)就先前已經處理的個案再次投訴，個案數字分別為何(按專營權列出)；
- (b) 過去5年，在第(a)(ii)題所述調查屬實的投訴個案中，涉及(i)車輛故障或不足、(ii)車長缺勤或人手不足、(iii)編訂行車時間不合理及(iv)其他原因的個案數字分別為何(按專營權列出)；
- (c) 運輸署有否備存過去5年各條專營巴士路線的脫班率數字；如有，詳情為何，及署方會否考慮日後定期發佈；如否，原因為何；及
- (d) 過去5年及預計在2025-26年度，負責監察專營巴士服務表現的(i)人手編制、(ii)職系、職級和職位及(iii)薪酬開支分別為何？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

(a)至(b)：

政府訂有嚴謹而公平的既定機制，評估和跟進專營巴士營辦商(營辦商)提供服務的情況。運輸署一直透過多種渠道，包括與營辦商定期舉行會議、審核和檢視營辦商的營運報表、定期進行調查，以及分析乘客的投訴或建議等，以密切監察專營巴士的服務水平及穩定性，並會嚴肅跟進服務不穩／不足的原因。如營辦商未能依照運輸署的規定提供服務，運輸署一般會正式發出提示信要求營辦商作出跟進及清楚說明須予改善之處。若營辦商未能提出合理解釋或作出改善，署方會再以勸喻信提醒營辦商必須遵行規定，

並在指定的時間內落實改善措施。運輸署會視乎每宗個案的持續性、性質及嚴重程度向營辦商發出警告信。

巴士脫班、延誤及服務不足的成因眾多，有些屬於營辦商控制範圍以內的因素，例如車程時間、車輛故障或不足、人手調配；有些則屬於營辦商難以控制的情況，例如惡劣天氣、交通擠塞或突發路面情況等。

過去5年，運輸署接獲有關營辦商服務水準(包括「脫班」及「延誤」)及服務質量(包括班次不足)的投訴數字載列於下表：

2020年

專營巴士專營權 ^(註1)	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註2)	
	服務水準	服務質量
九巴	7 109	968
龍運	224	145
城巴(港島及過海) ^(註3)	632	202
城巴(專營權2)	288	102
新巴 ^(註3)	942	140
嶼巴	113	30
其他 ^(註4)	1 451	233
總計	10 759	1 820

2021年

專營巴士專營權 ^(註1)	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註2)	
	服務水準	服務質量
九巴	7 869	1 896
龍運	328	323
城巴(港島及過海) ^(註3)	1 339	531
城巴(專營權2)	269	113
新巴 ^(註3)	2 481	369
嶼巴	190	55
其他 ^(註4)	1 570	593
總計	14 046	3 880

2022年

專營巴士專營權 ^(註1)	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註2)	
	服務水準	服務質量
九巴	17 020	2 278
龍運	388	177
城巴(港島及過海) ^(註3)	2 749	967
城巴(專營權2)	405	181
新巴 ^(註3)	3 344	647
嶼巴	167	44

專營巴士專營權 ^(註1)	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註2)	
	服務水準	服務質量
其他 ^(註4)	1 687	856
總計	25 760	5 150

2023年

專營巴士專營權 ^(註1)	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註2)	
	服務水準	服務質量
九巴	18 367	961
龍運	939	64
城巴(市區及新界) ^(註3)	6 917	659
城巴(專營權2)	1 015	486
新巴 ^(註3)	1 292	116
嶼巴	436	29
其他 ^(註4)	1 894	669
總計	30 860	2 984

2024年

專營巴士專營權 ^(註1)	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註2)	
	服務水準	服務質量
九巴	20 170	2 606
龍運	1 568	367
城巴(市區及新界) ^(註3)	5 629	1 222
城巴(專營權2)	1 282	311
嶼巴	540	102
其他 ^(註4)	1 958	682
總計	31 147	5 290

隨着疫情後社會復常，乘客對巴士服務的需求大增，而營辦商則普遍面對人手不足問題，有關專營巴士服務的投訴數字自2022年起有上升趨勢。因應疫情後乘客整體出行模式及需求的變化，運輸署當時已與營辦商通過既定機制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，包括調整路線的服務班次、服務時間，或重組巴士服務等。運輸署會繼續相關的工作，推動營辦商持續改善服務，以滿足乘客的出行需要。

運輸署已按既定機制處理上文提及的接獲投訴個案，當中的部分個案可能由一個或多個性質及成因導致。運輸署並沒有備存接獲投訴個案(包括已處理後再次投訴的個案)調查的詳細分項。

(c) :

就脫班率方面，各專營巴士路線有不同的營運模式(如全日服務、只在繁忙時間或周末和假日營運的服務)，個別路線的「脫班率」數值高低亦視乎該路線訂定班次的數目，不宜直接比較。按專營權計算的整體「脫班率」會較有參考價值。營辦商的年報有按年公佈脫班率數字予公眾參考。

過去5年，各營辦商的脫班率載列如下：

專營巴士專營權 ^(註1)	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
九巴	6.9%	3.2%	2.5%	3.6%	2.7%
城巴(市區及新界) ^(註3)	4.4%	1.5%	2.1%	5.0%	2.5%
城巴(專營權2)	2.0%	0.6%	1.2%	3.3%	1.6%
新巴 ^(註3)	6.7%	2.9%	3.0%	4.5%	不適用
龍運	4.7%	1.4%	1.9%	3.1%	2.0%
嶼巴	3.0%	0.3%	0.4%	1.1%	0.3%
整體	6.3%	2.8%	2.4%	3.8%	2.5%

脫班率數字與變動受多項因素影響。例如，2020年各營辦商的脫班率是過去5年最高，主要原因是2020年2月及3月疫情爆發初期，不少車長感染2019冠狀病毒病或曾與感染者有密切接觸，導致人手短缺而出現脫班情況。運輸署當時已立即透過提示信和勸諭信，要求營辦商作出改正，並按照獲批准的行車時間表營運。運輸署隨後訂立機制，讓營辦商申請臨時調整服務。上述機制及措施實施後，專營巴士的整體脫班率已見改善，由2020年的6.3%下降至2021年的2.8%，其後再下降至2022年的2.4%。

2023年的整體脫班率較2022年增加，部分原因或與2023年下半年部分日子受極端或惡劣天氣影響，導致出現營辦商難以控制的情況。

在2024年，營辦商積極採取多管齊下的方式改善專營巴士服務，並加強招聘力度及提高薪酬待遇以挽留人手，從而減少因車長不足或流失引致脫班的情況。2024年的脫班情況已回落至2.5%。

(d) 監察專營巴士服務由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，涉及的人手及開支預算沒有詳細分項。

註：

1. 九巴－九龍巴士(一九三三)有限公司
龍運－龍運巴士有限公司
城巴(港島及過海)－城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)
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)
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)
新巴－新世界第一巴士服務有限公司
嶼巴－新大嶼山巴士(1973)有限公司

2. 投訴來源包括運輸署直接收到的書面或電郵投訴，以及由交通投訴組及政府1823電話中心轉介至運輸署的投訴。
3. 根據行政長官會同行政會議於2022年7月的決定，新巴及城巴(港島及過海)兩個專營權已由 2023年7月1日開始合併為新的10年專營權，即城巴(市區及新界)。
4. 涉及多於1間營辦商、聯營路線或未能確定相關營辦商的投訴。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2215)

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：

運輸署綱領(4)的2024-25年度原來預算為15.947億元，修訂預算為14.211億元，較原來減少10.9%；而2025-26年度預算則為15.215億元，較2024-25年度修訂預算增加7.1%。局方解釋稱，「主要由於非經營帳目項目的現金流量需求增加，以及運作開支所需的撥款增加」。就此，政府可否告知本會：

- (a) 上述「非經營帳目」及「運作開支」具體涉及哪些項目；
- (b) 2024-25年度的修訂預算較原來預算減少，原因為何；
- (c) 在2024-25年度及預計在2025-26年度，署方就監管政府隧道、橋樑管理的 (i)人手編制、(ii)職系、職級和職位及(iii)薪酬、運作及設備開支分別為何；
- (d) 過去3個年度及預計在2025-26年度，署方就批出各條政府隧道、橋樑管理合約開支分別為何；及
- (e) 過去3年，各條政府隧道、橋樑的每月車流量分別為何(按車種列出)？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

- (a) 運輸署綱領(4)下「非經營帳目」主要涉及採購及更換運輸基礎設施的機器、車輛及設備，以及在大欖隧道實施「易通行」不停車繳費服務的支出，而「運作開支」則主要涉及委聘營辦商管理、營運和維修各項政府運輸基礎設施的支出。

- (b) 運輸署綱領(4)的2024-25年度修訂預算較原來預算減少，主要由於「經營帳目」項目所需的撥款減少；以及因應「非經營帳目」下採購項目的進度及實際情況有所調整，及部份項目經公開招標後的合約價格較預算為低。
- (c) 運輸署轄下隧道及青馬事務組負責監管政府隧道、青馬管制區及青沙管制區的工作。該組別亦監察由私人機構建造和營運的大欖隧道及愉景灣隧道的日常運作。

在2024-25年度，隧道及青馬事務組共有2名總運輸主任、5名高級運輸主任、6名一級運輸主任、4名二級運輸主任、4名高級運輸監督、8名一級運輸監督、14名二級運輸監督和1名合約庫務會計師。按薪級中點估計的年薪值計算員工開支約為3,250萬元。

預計在2025-26年度，隧道及青馬事務組將會增加1名一級運輸監督，以應付政府收回大欖隧道，和中九龍幹線及T2主幹路通車後的監察工作。該組別按薪級中點估計的年薪值計算員工開支約為3,315萬元。

隧道及青馬事務組的運作及設備所涉開支已納入運輸署整體撥款，因此未能列出。而運輸署其他分部亦協助處理隧道相關事宜，涉及的開支預算沒有詳細分項。

- (d) 在過去3個財政年度及預計在2025-26年度各政府行車隧道及管制區的開支載列於附件一。
- (e) 過去3年(即2022年至2024年)，各條政府隧道及橋樑，按車種劃分的每月車流量，載列於附件二。

**2021-22至2023-24年度及預計2025-26年度
各政府行車隧道及管制區的營運開支**

收費隧道／管制區 ¹	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2025-26 預計 (百萬元)
海底隧道	154	158	199	196
東區海底隧道	177	179	228	有待招標結果 ⁴
西區海底隧道 ²	不適用	不適用	241	340
大老山隧道	144	143	167	182
香港仔隧道	97	97	125	131
獅子山隧道	76	91	136	135
城門隧道	114	125	152	139
八號幹線	320	342	391	有待招標結果 ⁴
大欖隧道 ³	不適用	不適用	不適用	393

註1： 表內所列的開支包括付予管理、營運及維修承辦商的管理費、實行「易通行」的相關營運及維修保養費用，以及隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註2： 西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的數字為2023年8月2日至2024年3月31日的數字。

註3： 大欖隧道屬「建造、營運及移交」隧道，將於2025年5月31日移交政府管理。2025-26年度的數字為2025年5月31日至2026年3月31日的數字。

註4： 由於營運開支包括有關隧道的管理、營運及維修承辦商的管理費，而相關管理、營運及維修合約將於2025-26年度屆滿並須進行公開招標，2025-26年度的管理費取決於招標結果，因此現時未能提供預計營運開支數字。

非收費隧道／管制區 ⁵	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2025-26 預計 (百萬元)
屯門—赤鱗角隧道	71	73	79	88
將軍澳隧道 ⁶	37	35	31	48
將軍澳—藍田隧道 ⁶	不適用	19	62	有待招標結果 ⁷
中環及灣仔繞道隧道	148	148	148	168
龍山隧道	61	61	57	63
長山隧道	19	19	25	28
機場隧道	25	26	26	26

非收費隧道／管制區 ⁵	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2025-26 預計 (百萬元)
觀景山隧道	54	55	55	58
啟德隧道	54	54	54	47
青嶼幹線	133	139	142	有待招標結果 ⁷

註5： 政府非收費隧道並不列入政府收費隧道經營帳目。表內所列開支是於有關年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費，並未包括隧道及青嶼幹線在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註6： 將軍澳－藍田隧道由2022年12月11日開始營運而將軍澳隧道亦於同日豁免隧道收費。將軍澳－藍田隧道2022-23年度的數字為2022年12月11日至2023年3月31日的數字。

註7： 有關隧道及管制區的管理、營運及維修合約將於2025-26年度屆滿並須進行公開招標，2025-26年度的管理費取決於招標結果，因此現時未能提供。

政府隧道及橋樑按車種分類的每月車流量(百萬雙向架次)

收費隧道	年份	私家車及電單車 ¹	的士	其他商用車	每月車流量 ³
香港仔隧道 ²	2022	1.23		0.52	1.75
	2023	1.28		0.55	1.83
	2024	1.02	0.38	0.44	1.85
海底隧道	2022	1.68	0.59	0.89	3.16
	2023	1.75	0.56	0.86	3.17
	2024	1.74	0.55	0.55	2.84
東區海底隧道	2022	1.37	0.41	0.39	2.17
	2023	1.42	0.42	0.40	2.24
	2024	1.27	0.37	0.41	2.06
西區海底隧道	2022	0.84	0.28	0.39	1.51
	2023	1.11	0.55	0.42	2.07
	2024	1.57	0.66	0.69	2.92
獅子山隧道 ²	2022	1.93		0.63	2.56
	2023	2.00		0.64	2.63
	2024	1.61	0.42	0.57	2.60
大老山隧道 ²	2022	1.29		0.42	1.71
	2023	1.33		0.43	1.76
	2024	1.05	0.23	0.45	1.73
城門隧道 ²	2022	1.00		0.49	1.49
	2023	1.03		0.48	1.51
	2024	0.76	0.24	0.49	1.48
尖山隧道及沙田嶺隧道 ²	2022	1.16		0.52	1.68
	2023	1.26		0.55	1.81
	2024	1.03	0.30	0.60	1.93

非收費隧道及橋樑 ⁴	年份	每月車流量 ³
將軍澳隧道	2022	2.75
	2023	2.46
	2024	2.55
屯門—赤鱗角隧道	2022	0.59
	2023	0.91
	2024	1.11
將軍澳—藍田隧道 ⁵	2022	-
	2023	0.77
	2024	0.83
中環及灣仔繞道隧道	2022	1.27
	2023	1.40
	2024	1.56
龍山隧道	2022	0.49
	2023	0.61
	2024	0.70

非收費隧道及橋樑 ⁴	年份	每月車流量 ³
長青隧道	2022	2.01
	2023	2.29
	2024	2.28
南灣隧道	2022	1.23
	2023	1.69
	2024	1.93
啟德隧道	2022	1.55
	2023	1.73
	2024	1.93
長山隧道	2022	0.13
	2023	0.25
	2024	0.36
觀景山隧道	2022	0.03
	2023	0.21
	2024	0.38
機場隧道	2022	0.02
	2023	0.09
	2024	0.13
汀九橋	2022	2.69
	2023	2.82
	2024	2.84
昂船洲大橋	2022	1.19
	2023	1.73
	2024	1.94
青嶼幹線	2022	1.56
	2023	2.42
	2024	2.78

註1： 「電單車」包括機動三輪車

註2： 相關隧道的2022年及2023年交通數據沒有按個別車種分類

註3： 有關數據包括星期六、日及公眾假期。由於四捨五入關係，表內個別數字之和可能不等於其總數。

註4： 非收費隧道及橋樑沒有按車種分類的交通數據。

註5： 將軍澳—藍田隧道於2022年12月11日通車。

管制人員的答覆

(問題編號：2220)

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：

預算案演辭第232(二)段提到將調整「公共交通費用補貼計劃」，領取補貼的門檻建議由每月交通費達400元以上提升至500元。就運輸署綱領(6)的工作，政府可否告知本會：

- (a) 在2024-25年度修訂預算的24.525億元中，(i)向市民直接發放的補貼款項、(ii)運輸署人員薪酬、(iii)運輸署人員或委託第三方進行實地巡查及(iv)其他運作及設備的開支分別為何；
- (b) 預計在2025-26年度預算的27.445億元中，(i)向市民直接發放的補貼款項、(ii)運輸署人員薪酬、(ii)運輸署人員或委託第三方進行實地巡查及(iv)其他運作及設備的開支分別為何；
- (c) 2024-25年度修訂預算比原來預算的35.063億元減少30.1%，原因為何；
- (d) 2024年該計劃的(i)平均每月合資格交通費支出(按(1)400.1-500.0元、(2)500.1-600.0元、.....、(13)1,600.1-1,700.0元及(14)1,700.1元或以上列出)、(ii)平均每月受惠人數(按補貼金額(1)0.1-100.0元、(2)100.1-200.0元、(3)200.1-300.0元及(4)300.1-400.0元列出)及(iii)人均每月補貼金額分別為何；
- (e) 據報，擬議檢討方案實行後，每年開支預計將節省約5.4億元，然而2025-26年度預算的27.445億元反較2024-25年度修訂預算增加11.9%；請問該預算是否已經計及擬議檢討方案實行後所節省的支出；如否，開支大增的原因為何；及

- (f) 若擬議檢討方案如期在2025年6月實行，預計在2025-26年度，平均每月將有多少人由原來可領取補貼變成無法領取補貼？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

(a)-(b)

公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)在2024-25財政年度的修訂預算為約24.53億元，而在2025-26財政年度的預算總開支為約27.45億元，其中分別約24.09億元及約26.90億元為受惠市民在計劃下領取的補貼，佔相關財政年度的預算總開支約98%。其餘約2%為補貼計劃的行政費用，當中包括進行運輸調查的預算開支。政府會繼續盡力減省補貼計劃的行政費用。

除運輸調查外，補貼計劃下的監管工作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。

- (c) 補貼計劃在2024-25財政年度的修訂預算較原來預算低，主要原因是補貼金額開支較預期少，當中涉及的因素包括公共交通乘客人次較預期為低。

(d)(i)

在補貼計劃下，2024年的公共交通開支分布如下：

補貼計劃下每月的公共交通開支金額	涉及的八達通每月平均數量 (計至最接近的千位)
400.1元-500元	460 000
500.1元-600元	385 000
600.1元-700元	311 000
700.1元-800元	237 000
800.1元-900元	179 000
900.1元-1,000元	129 000
1,000.1元-1,100元	91 000
1,100.1元-1,200元	63 000
1,200.1元-1,300元	43 000
1,300.1元-1,400元	29 000
1,400.1元-1,500元	19 000
1,500.1元-1,600元	13 000
1,600.1元-1,700元	10 000
1,700.1元或以上	18 000

(d)(ii)

在補貼計劃下，2024年按每月補貼金額劃分的平均每月受惠人數如下：

每月補貼金額	平均每月受惠人數(千人)
0.1元-100.0元	1 157
100.1元-200.0元	545
200.1元-300.0元	196
300.1元或以上	90

(d)(iii)

在補貼計劃下，2024年每月人均補貼金額為106元。

(e)-(f)

由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)減少約5.4億元，預計每月平均受惠人數約為190萬人。計及調整方案生效後可減省的開支，補貼計劃在2025-26財政年度的預算總開支仍較2024-25財政年度的修訂預算增加約2.9億元，主要是由於補貼金額的預算增加，其中考慮到公共交通乘客人次的增長以及公共交通營辦商的票價調整等因素。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2222)

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)2025-26年度需要特別留意的事項中，提到將「繼續與專營巴士公司透過每年的巴士路線計劃，規劃和制訂巴士路線重組建議項目」；然而，過往有不少巴士路線重組建議被指將削減巴士服務，未能切合居民的出行需要、甚至變相誘導居民改乘鐵路，因此不獲區議會支持而需撤回。就此，政府可否告知本會：

- (a) 巴士路線計劃的諮詢機制為何；運輸署以何準則草擬路線重組建議並納入巴士路線計劃；
- (b) 過去5年，由(i)運輸署、(ii)專營巴士公司、(iii)區議員、立法會議員、「三會」成員等諮詢架構成員及(iv)公眾人士提出，而獲納入巴士路線計劃的 路線重組建議數目分別為何；
- (c) 過去5年，在運輸署巴士路線計劃中，(i)未經修訂而實施、(ii)經修訂而實施、(iii)有待實施及(iv)因不獲區議會支持或其他原因而收回的路線重組建議數目分別為何(按區議會分區列出)；
- (d) 過去3個年度及預計在2025-26年度，負責巴士路線計劃的(i)人手編制、(ii) 職系、職級和職位及(iii)薪酬開支分別為何；及
- (e) 運輸署對招聘第(d)項所述人手的要求為何；如何確保其制訂巴士路線計劃時能夠充份吸納居民意見並切合居民出行需要？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

- (a)至(c) 運輸署一直與專營巴士營辦商透過既定機制(包括每年的「巴士路線計劃」)，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。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，部份巴士路線出現乘客需求下降的情況。重組有關巴士路線，能夠配合乘客出行的最新情況，令營辦商可以善用資源於需求較高的路線或開辦新路線，提升巴士網絡的效率及服務的可持續性，從而令乘客整體受惠。舉例而言，因應服務需求增長，專營巴士營辦商在過去一年投放資源加強了接駁出入境管制站路線的服務。運輸署在2023年及2024年的巴士路線計劃下，已分別落實16及23個重組項目。

運輸署恒常與立法會議員、區議員及地區人士保持溝通，聆聽不同持分者對專營巴士服務的意見。另外，市民的建議也有助運輸署了解專營巴士服務需要改善的地方。在審視專營巴士營辦商提交的巴士路線計劃時，運輸署會考慮地區發展、人口變化、乘客需求、新落成的運輸設施、各區現有和規劃中的公共運輸服務等多項因素，以及從上述途徑收到的意見。運輸署亦會就巴士路線計劃諮詢相關區議會及公眾。

過去5年巴士路線計劃的路線重組建議項目實施情況載於附表。

- (d)及(e)上述工作由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，故涉及的人手及開支沒有詳細分項。

過去5年巴士路線計劃的重組建議項目實施情況^{註1}

	2020年				2021年			
	落實項目			(iv) 撤回項目	落實項目			(iv) 撤回項目
地區	(i) 未經修訂實 施項目	(ii) 經修訂後實 施項目	(iii) 未實施項目 ^{註2}		(i) 未經修訂實 施項目	(ii) 經修訂後實 施項目	(iii) 未實施項目 ^{註2}	
中西區	1	0	0	1	1	0	0	0
灣仔區	0	0	0	0	0	0	0	0
東區	1	0	0	0	2	0	0	0
南區	0	0	0	5	9	0	0	2
九龍城區	0	0	0	0	1	0	0	0
觀塘區	1	0	0	0	2	0	0	0
黃大仙區	0	0	0	0	0	0	0	0
深水埗區	0	0	0	0	0	0	0	0
油尖旺區	0	0	0	0	0	0	0	0
西貢區	0	0	0	0	1	0	0	0
北區	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔區	0	0	0	0	0	0	0	0
沙田區	1	0	0	0	2	0	0	0
荃灣區	2	0	0	0	0	0	0	0
葵青區	0	0	0	1	2	0	0	1
屯門區	0	0	0	0	1	0	0	0
元朗區	0	0	0	0	0	0	0	0
離島區	2	0	1	0	1	0	0	1
總計	8	0	1	7	22	0	0	4

	2022年				2023年			
	落實項目			(iv) 撤回項目	落實項目			(iv) 撤回項目
地區	(i) 未經修訂實 施項目	(ii) 經修訂後實 施項目	(iii) 未實施項目 註 2		(i) 未經修訂實 施項目	(ii) 經修訂後實 施項目	(iii) 未實施項目 註 2	
中西區	1	0	0	0	0	0	0	1
灣仔區	0	0	0	0	0	0	0	1
東區	4	0	0	0	1	0	0	1
南區	2	2	2	0	1	4	2	1
九龍城區	0	0	0	0	0	0	0	0
觀塘區	0	0	1	0	0	0	0	2
黃大仙區	0	0	0	0	1	0	0	0
深水埗區	2	1	0	0	0	0	0	0
油尖旺區	1	0	0	0	0	0	0	0
西貢區	3	0	0	0	1	0	0	0
北區	1	0	0	0	0	0	0	0
大埔區	0	0	0	0	2	1	0	0
沙田區	7	0	0	0	2	0	0	0
荃灣區	1	0	0	0	0	0	0	0
葵青區	3	0	0	0	0	0	0	0
屯門區	1	0	0	0	0	0	0	0
元朗區	0	0	0	0	1	0	0	0
離島區	1	0	0	0	0	0	0	0
總計	27	3	3	0	9	5	2	6

	2024年			
	落實項目			(iv) 撤回項目
地區	(i) 未經修訂實 施項目	(ii) 經修訂後實 施項目	(iii) 未實施項 目 ^{註2}	
中西區	0	0	0	0
灣仔區	1	0	0	0
東區	1	0	0	0
南區	1	0	1	0
九龍城區	0	0	0	0
觀塘區	0	0	0	0
黃大仙區	0	1	0	0
深水埗區	0	0	0	0
油尖旺區	0	0	0	0
西貢區	2	0	0	0
北區	1	0	0	1
大埔區	1	0	0	0
沙田區	8	4	0	0
荃灣區	1	0	0	1
葵青區	0	0	0	2
屯門區	0	0	0	0
元朗區	1	0	0	0
離島區	0	0	0	0
總計	17	5	1	4

註1：由於不少重組建議項目內的路線橫跨多於1個地區，為免重複計算，上述數字是根據相關路線的起點計算。

註2：尚未實施的項目會因應地區最新發展、乘客需求、資源調配的安排等因素而有序實施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2794)

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」推行情況，政府可否告知本會：

1. 自「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」推出以來，獲批的外勞公共小巴、本地客車司機及跨境直通巴士司機分別首次參與駕駛考試和重考的次數，以及合格率分別為何；
2. 當局接獲關於市民投訴外勞公共小巴、本地客車及跨境直通巴士司機的個案數字、涉及投訴性質及已證實投訴成立的個案數字為何；及
3. 當局有否監察在輸入計劃下外勞司機的駕駛表現，包括統計外勞司機涉及交通違例及交通意外的數字；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：2)

答覆：

1. 政府一直關注公共小巴及客車行業持續面對的司機短缺問題。為進一步紓緩業界人手問題，政府於 2023 年 6 月公布「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」，並分別在 2023 年 9 月及 2024 年 7 月透過兩輪申請批出了 900 個公共小巴及 800 個客車輸入司機配額，所有申請均經跨部門聯絡小組(由運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成)審核。截至 2025 年 2 月底，共有 1 278 名輸入司機已通過本地駕駛考試，詳情載於下表。

司機類別	通過本地駕駛考試的輸入司機 ^{註一}	
	考試次數	司機人數
公共小巴司機	一次	276
	兩次	240
	三次	120
	四次	63
	五次或以上	23
	總人數[考試及格率] ^{註二}	722[42.0%]
本地客車司機	一次	129
	兩次	71
	三次	19
	四次	19
	五次或以上	11
	總人數[考試及格率] ^{註二}	249[42.3%]
跨境直通巴士司機	一次	181
	兩次	87
	三次	33
	四次	6
	五次或以上	0
	總人數[考試及格率] ^{註二}	307[55.1%]

註一：由於部份司機因不同原因而終止合約，獲批配額可用作輸入替補司機，通過本地駕駛考試的總人數包括替補司機

註二：及格司機人數佔該類別輸入司機總考試次數的比率

- 截至 2025 年 2 月底，運輸署曾接獲共 33 宗涉及輸入司機的服務態度及駕駛技巧的投訴，如未能在指定地點／站點讓乘客下車，或向乘客提供不正確的路線／目的地／車費／班次時間表的資料等。當中有 28 宗經運輸署調查後證實成立。
- 運輸署十分重視輸入司機的駕駛及服務表現。根據計劃的規定，獲批輸入司機配額後，僱主需適時安排司機來港進行職前培訓及完成駕駛考試訓練。待考取正式的相關駕駛執照和完成路線培訓後，輸入司機才可投入服務。計劃下的輸入司機須遵循及通過與本地司機相同的相關駕駛考試安排及標準；換言之，所有參加相關駕駛考試的人士必須達到運輸署訂定的劃一標準，才可取得合格成績，以保障道路安全。在輸入司機投入服務後，運輸署會派員實地了解司機的駕駛表現，確保司機駕駛及服務表現能符合要求。運輸署沒有備存輸入司機涉及交通違例及交通意外的數據。

管制人員的答覆

(問題編號：2795)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

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：

關於私家車、電單車及商用車輛泊車位，政府可否告知本會：

- (一) 目前本地領有效牌照私家車、電單車及商用車輛及泊車位數目和比例分別為何；
- (二) 過去兩年每年及本年至今，按區議會分區劃分，全港各區咪錶泊車位和路旁電單車泊車位的以下資料：(i)泊車位數目、(ii)平日使用率，以及(iii)週末及假日使用率別為何；
- (三) 過去兩年每年及本年至今，按區議會分區劃分，運輸署轄下停車場泊車位的以下資料：(i)泊車位數目、(ii)平日使用率，以及(iii)週末及假日使用率別為何；及
- (四) 過去兩年每年及本年至今，按區議會分區劃分，由政府產業署出租的收費公眾停車場的以下資料：(i)泊車位數目、(ii)平日使用率，以及(iii)週末及假日使用率別為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

1. 截至2025年2月，全港領有牌照的私家車、電單車和商用車輛的數目、泊車位數目與比例表列如下：

	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
私家車	630 570	717 223	1.14
電單車	72 824	41 885	0.58
商用車輛	67 401	44 237	0.66

2. 2023年至2024年按各區議會分區設有路旁停車收費錶泊車位的數目及使用率載於附件1；路旁電單車泊車位的數目及使用率則載於附件2。
3. 2023年至2024年按各區議會分區由運輸署營運的公眾停車場泊車位數目及使用率載於附件3。
4. 2023年至2025年1月按各區議會分區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載於附件4。柴灣市政大廈、順利紀律部隊宿舍、香園圍邊境管制站、嘉富坊公眾停車場、新界(沙田)法醫學大樓、港珠澳大橋香港口岸的收費公眾停車場及長沙灣政府合署部分泊車位全日開放予公眾使用。而其餘的收費公眾停車場業為政府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。

**2023年及2024年按各區議會分區
設有路旁停車收費錶泊車位的數目及使用率**

地區	2023年			2024年		
	泊車位 數目	平日的 平均使 用率(%)	週末及 假日的 平均使 用率(%)	泊車位 數目	平日的 平均使 用率(%)	週末及 假日的 平均使 用率(%)
中西區	599	90	81	599	93	86
東區	579	91	83	592	91	92
南區	687	62	70	685	68	73
灣仔區	1 019	91	91	1 022	90	89
香港(小計)	2 884	84	82	2 898	88	85
九龍城區	2 564	95	95	2 576	91	91
觀塘區	575	93	95	630	92	93
深水埗區	1 347	96	91	1 356	94	93
黃大仙區	403	91	91	412	94	93
油尖旺區	1 982	93	92	1 994	96	94
九龍(小計)	6 871	95	93	6 968	93	94
離島區	175	68	76	175	75	73
葵青區	516	92	92	585	96	91
北區	1 069	88	90	1 125	88	89
西貢區	1 863	74	76	1 949	75	70
沙田區	1 699	87	92	1 705	86	90
大埔區	1 599	88	92	1 616	82	90
荃灣區	669	88	92	685	90	92
屯門區	1 269	88	92	1 276	84	92
元朗區	1 182	88	90	1 229	89	85
新界(小計)	10 041	85	88	10 345	85	86
總計	19 796	88	89	20 211	88	88

2023年及2024年按各區議會分區路旁電單車泊車位的數目及使用率^{註1}

地區	2023年		2024年	
	電單車泊車位數目	平日的平均使用率(%)	電單車泊車位數目	平日的平均使用率 (%)
中西區	651	100	651	100
東區	818	100	807	100
南區	447	100	447	100
灣仔區	761	100	779	100
香港(小計)	2 677	100	2 684	100
九龍城區	991	100	1 002	100
觀塘區	834	100	921	100
深水埗區	876	100	884	100
黃大仙區	519	100	545	100
油尖旺區	1 309	100	1 319	100
九龍(小計)	4 529	100	4 671	100
離島區	205	87	261	83
葵青區	726	100	772	100
北區	424	100	424	100
西貢區	481	100	505	100
沙田區	514	100	602	100
大埔區	270	100	280	100
荃灣區	629	100	700	100
屯門區	886	100	892	100
元朗區	626	100	636	100
新界(小計)	4 761	99	5 072	98
總計	11 967	99	12 427	99

註1:由於部分使用路旁電單車泊車位的人士並沒有按車位分隔線停泊電單車，因此可能會出現停泊路旁電單車泊車位的電單車數目多於泊車位數目的情況。故此，上表中的使用率顯示為100%。此外，運輸署未有備存路旁電單車泊車位於週末及假日使用率數據。

2023年及2024年按各區議會分區
由運輸署營運的公眾停車場泊車位數目及使用率^{註1}

地區	停車場	泊車位(電單車除外) 數目 ^{註2}	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	
			2023年	2024年	2023年	2024年
中西區	天星碼頭	377	82	81	31	28
	大會堂	170	65	58	25	24
	林士街	829	57	62	27	33
	堅尼地城	195	86	85	80	80
灣仔	天后	428	79	75	64	62
東區	筲箕灣	385	80	76	78	75
南區	香港仔	293	64	63	79	78
黃大仙	雙鳳街	267	77	74	83	80
	黃大仙	25	45	36	32	39
葵青	葵芳	521	83	73	76	68
荃灣	荃灣	545	86	79	82	77

註1: 運輸署未有備存由運輸署營運的停車場泊車位於週末及假日使用率數據。

註2: 黃大仙停車場的泊車位數目為旅遊巴士／貨車(5.5公噸以上)的泊車位數目；而其餘10個停車場的泊車位數目則為私家車／客貨車的泊車位數目。

地區	停車場	電單車 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	
			2023年	2024年	2023年	2024年
中西區	天星碼頭	37	72	65	54	47
	大會堂	27	77	74	68	67
	林士街	164	93	83	87	75
	堅尼地城	37	74	75	82	82
灣仔	天后	75	77	76	78	77
東區	筲箕灣	72	76	72	81	78
南區	香港仔	51	67	71	72	77
黃大仙	雙鳳街	74	67	65	75	73
葵青	葵芳	93	82	75	80	71
荃灣	荃灣	34	64	69	63	68

2023年至2025年1月政府產業署轄下公眾停車場使用率

地區	停車場	泊車位數目	平均使用率(%)					
			2023		2024		2025 ^(註1)	
			平日的平均使用率	週末及假日的平均使用率	平日的平均使用率	週末及假日的平均使用率	平日的平均使用率	週末及假日的平均使用率
中西區	金鐘道政府合署	181	17%	18%	25%	26%	25%	25%
灣仔	灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓 ^(註2)	於2024年3月15日起停止營運	2%	7%	2%	10%	-	
東區	北角政府合署	95	24%	30%	5%	21%	4%	16%
	柴灣市政大廈	45	53%	59%	26%	39%	31%	83%
南區	沒有政府產業署轄下停車場							
油尖旺	西九龍政府合署	50	20%	43%	21%	45%	20%	43%
深水埗	長沙灣政府合署	263	25%	59%	24%	59%	24%	59%
九龍城	土瓜灣街市暨政府合署	32	8%	8%	50%	65%	92%	77%
	工業貿易大樓 ^(註3)	24	0%	1%	1%	2%	9%	0%
黃大仙	沒有政府產業署轄下停車場							
觀塘	順利紀律部隊宿舍	105	82%	89%	33%	46%	39%	51%
荃灣	沒有政府產業署轄下停車場							
屯門	屯門政府合署	42	15%	33%	6%	16%	6%	15%
元朗	元朗民政事務處大廈	43	24%	39%	28%	32%	21%	36%
北區	北區政府合署	96	15%	35%	9%	57%	6%	54%
	香園圍邊境管制站 ^(註4)	466	40%	53%	46%	51%	45%	52%
	嘉富坊公眾停車場 ^(註5)	326	-		19%		25%	

地區	停車場	泊車位數目	平均使用率(%)					
			2023		2024		2025 ^(註1)	
			平日的平均使用率	週末及假日的平均使用率	平日的平均使用率	週末及假日的平均使用率	平日的平均使用率	週末及假日的平均使用率
大埔	大埔政府合署	73	15%	72%	11%	76%	13%	93%
西貢	西貢政府合署	70	4%	23%	8%	30%	25%	25%
沙田	沙田政府合署	143	3%	49%	2%	35%	1%	24%
	新界(沙田)法醫學大樓 ^(註6)	50	13%	13%	20%	21%	21%	23%
葵青	沒有政府產業署轄下停車場							
離島	港珠澳大橋香港口岸	733	23%	38%	15%	31%	12%	26%

註：

- (1) 此乃由停車場承辦商提供該收費公眾停車場於 2025 年 1 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (2) 灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓收費公眾停車場於 2024 年 3 月 15 日起停止營運。停車場承辦商只提供了該收費公眾停車場於 2024 年 1 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (3) 工業貿易大樓收費公眾停車場於 2023 年 10 月 10 日至 2024 年 4 月 25 日暫時停止營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2023 年 1 月至 9 月、2024 年 5 月至 12 月及 2025 年 1 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (4) 香園圍邊境管制站收費公眾停車場於 2023 年 2 月份開始營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2023 年 2 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。
- (5) 嘉富坊公眾停車場於 2024 年 11 月中旬開始營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於 2024 年 12 月及 2025 年 1 月營運時間內泊車位的平均使用率。

- (6) 新界(沙田)法醫學大樓收費公眾停車場於2023年2月1日開始營運，因此停車場承辦商只能提供該收費公眾停車場於2023年2月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0835)

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：

由二零二五年六月起，將「公共交通費用補貼計劃」的補貼領取門檻，由每月公共交通實際開支水平四百元提高至五百元。政府就市民每月超出五百元的開支部分，維持提供三分之一的補貼，每月四百元的補貼上限亦會維持不變。就此，當局可否告知本會：

1. 過去五年，「公共交通費用補貼計劃」每年的財政開支是多少？其中用於補貼市民公共交通開支的費用是多少，用於計劃管理的行政成本是多少？每年實際領取補貼的使用人數大概是多少？
2. 已知從二零二五年六月起，「公共交通費用補貼計劃」的補貼領取門檻由每月四百元提高至五百元，政府就市民每月超出五百元的開支部分，維持提供三分之一的補貼，每月四百元的補貼上限亦維持不變。基於目前的情況和過往數據預測，在2025年補貼領取門檻調整後，預計該計劃在剩餘半年時間里的財政開支是多少？預計涉及的領取補貼人數會有怎樣的變化？在執行該計劃調整後的工作中，預計需額外投入的人力是多少？

提問人：陳仲尼議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

1. 過去5個財政年度，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下的總開支、受惠市民領取的補貼金額及經常開支(扣除補貼金額)列於表一。

表一：

財政年度 ^{註一}	補貼計劃 總開支 (百萬元)	受惠市民領取的 補貼金額 (百萬元)	經常開支 (扣除補貼金額) (百萬元)
2019-20	1,734.7	1,689.5	42.1
2020-21	2,176.2	2,137.1	39.0
2021-22	3,363.8	3,321.9	41.8
2022-23	3,162.0	3,124.5	37.4
2023-24	3,535.3	3,495.2	40.1

註一：為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出多輪臨時特別措施，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。

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2020年至2024年(截至10月)，每月平均已領取補貼人數列於表二。

表二：

曆年	每月平均已領取補貼人數 (計至最接近的千位)
2020	1 611 000
2021	2 640 000
2022	2 029 000
2023	2 583 000
2024 (截至10月) ^{註二}	1 786 000

註二：考慮到在2025年3月初仍可領取2024年11月或以後的補貼，2024年11月或之後的統計數字或會有所變動，因此上表沒有包括有關數字。

- 由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)減少約5.4億元；預計每月平均受惠人數約為190萬人。

運輸署會由現有人員負責推行補貼計劃的調整方案，以及持續監察補貼計劃的運作，涉及的開支及人手沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：0170)

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：

就泊車位供應：

1. 增加短、中及長期的泊車供應的措施詳情，包括具體措施、指標、所涉及的人手及開支分別為何？
2. 請表列過去三年每年全港 18區各區可供公眾使用的路旁泊車位(設有收費錶)及位於政府和私營停車場泊車位的數目及變幅；
3. 預計在未來一年全港 18區各區可供公眾使用的路旁泊車位(設有收費錶)及位於政府和私營停車場的泊車位的數目及變幅。

提問人：張宇人議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1. 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。為避免加劇路面交通的負擔，政府不鼓勵慣常乘搭公共交通工具的市民轉用私家車。儘管如此，政府理解部分市民基於不同原因選擇以私家車代步，因此政府一直持續積極推展一系列短期及中長期措施，在情況允許下適度增加泊車位供應，相關措施包括但不限於以下項目：
 - (i) 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，包括停車收費錶；
 - (ii) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位；
 - (iii) 善用高架天橋橋底空間劃設泊車位；
 - (iv) 繼續與地政總署保持緊密聯繫，因應區內的泊車需求，物色合適的用地用作短期租約停車場，以期在不同地區增加泊車位供應；

- (v) 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；
- (vi) 在非辦公時間開放更多政府大樓的泊車位予公眾使用；
- (vii) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；
- (viii) 依據2021年8月修訂的《香港規劃標準與準則》(《準則》)所訂定的泊車位標準，要求新發展項目提供適當的泊車位。修訂後的《準則》增加了私人及資助房屋發展項目的私家車附屬泊車位數目，並增加資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目；
- (ix) 遵循「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
- (x) 在合適的工務工程項目和短期租約停車場^{註1}推展自動泊車系統，以增加泊車位密度並便利市民泊車。

註1：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。

泊車位需求受多項因素影響，例如整體經濟狀況和地區泊車位供求。其中，影響私家車泊車位需求的因素包括家庭收入及房屋類型，而影響商用車輛泊車位需求的因素則涵蓋商用車輛作業模式、停泊習慣、以及司機的居住及工作地點等。此外，香港土地資源極為有限，在考慮增加泊車位數量的同時，也需兼顧住屋及其他空間的需求之間的平衡。因此，我們認為不適宜就上述泊車供應項目均訂立硬性指標。

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。

2. 過去三年，各區可供公眾使用的收費路旁泊車位、政府停車場及私營停車場的泊車位數目與變幅分別載於附件1、附件2及附件3。隨著政府過去數年持續多管齊下增加泊車位，並控制車輛增長，過去數年間泊車位與領牌車輛數目的比例有逐漸回升的趨勢。就私家車而言，比例已由2020年的1.10上升至2024年的1.14，而商用車輛的比例亦由2020年的0.64上升至2024年的0.66。
3. 就政府停車場而言，第一個按照一地多用原則推展的公眾停車場項目「上水嘉富坊公眾停車場」已於2024年11月啟用，提供326個泊車位。至於未來一年泊車位供應，將軍澳中醫醫院和將軍澳67區新政府大樓的公眾停車場預計將於2025年落成並投入服務，能額外提供超過500個泊車位。在之後數年隨著更多公眾停車場落成及投入服務，泊車位會進一步增加。而路旁泊車位因受多個因素包括相關持份者的意見影響，因此技術上難以估算相關的數量。

至於私人停車場，由於涉及個別商業項目發展的速度、市場因素等，我們難以估算未來私人停車場的泊車位數目。

過去3年18區的收費路旁泊車位數目及變幅

地區	泊車位數目			變幅	
	2022年	2023 年	2024 年	2022 年至 2023 年	2023 年至 2024 年
中西區	612	599	599	-2.1%	0%
灣仔	985	1 019	1 022	3.5%	0.3%
東區	567	579	592	2.1%	2.2%
南區	687	687	685	0%	-0.3%
油尖旺	1 976	1 982	1 994	0.3%	0.6%
深水埗	1 324	1 347	1 356	1.7%	0.7%
九龍城	2 534	2 564	2 576	1.2%	0.5%
黃大仙	401	403	412	0.5%	2.2%
觀塘	558	575	630	3.0%	9.6%
荃灣	656	669	685	2.0%	2.4%
屯門	1 266	1 269	1 276	0.2%	0.6%
元朗	1 072	1 182	1 229	10.3%	4.0%
北區	1 041	1 069	1 125	2.7%	5.2%
大埔	1 600	1 599	1 616	-0.1%	1.1%
西貢	1 623	1 863	1 949	14.8%	4.6%
沙田	1 684	1 699	1 705	0.9%	0.4%
葵青	503	516	585	2.6%	13.4%
離島	177	175	175	-1.1%	0%
總計	19 266	19 796	20 211	2.8%	2.1%

過去3年18區的政府停車場公眾泊車位數目及變幅[^]

地區	泊車位數目			變幅	
	2022年	2023 年	2024 年	2022 年至 2023 年	2023 年至 2024 年
中西區	2 177	2 164	2 160	-0.6%	-0.2%
灣仔	847	847	680	0%	-19.7%
東區	910	913	908	0.3%	-0.5%
南區	855	864	864	1.1%	0%
油尖旺	88	88	88	0%	0%
深水埗	1 040	957	1 068	-8.0%	11.6%
九龍城	313	231	228	-26.2%	-1.3%
黃大仙	955	926	926	-3.0%	0%
觀塘	1 489	1 447	1 461	-2.8%	1.0%
荃灣	761	757	773	-0.5%	2.1%
屯門	333	365	357	9.6%	-2.2%
元朗	475	489	465	2.9%	-4.9%
北區	1 080	978	1 435	-9.4%	46.7%
大埔	516	699	699	35.5%	0%
西貢	303	303	303	0%	0%
沙田	1 014	903	1 070	-10.9%	18.5%
葵青	1 101	1 110	1 141	0.8%	2.8%
離島	895	1 361	845	52.1%	-37.9%
總計	15 152	15 402	15 471	1.6%	0.4%

[^] 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區的私營停車場公眾泊車位數目及變幅[^]

地區	泊車位數目			變幅	
	2022年	2023 年	2024 年	2022 年至 2023 年	2023 年至 2024 年
中西區	8 694	8 631	9 029	-0.7%	4.6%
灣仔	9 404	9 386	9 342	-0.2%	-0.5%
東區	12 107	12 121	12 007	0.1%	-0.9%
南區	7 918	7 893	8 001	-0.3%	1.4%
油尖旺	16 880	17 065	16 928	1.1%	-0.8%
深水埗	9 872	9 834	9 616	-0.4%	-2.2%
九龍城	8 166	8 575	10 121	5.0%	18.0%
黃大仙	5 621	5 609	5 339	-0.2%	-4.8%
觀塘	15 617	15 707	16 102	0.6%	2.5%
荃灣	11 892	11 922	11 602	0.3%	-2.7%
屯門	10 716	10 262	9 929	-4.2%	-3.2%
元朗	9 721	9 845	9 771	1.3%	-0.8%
北區	5 140	5 261	4 657	2.4%	-11.5%
大埔	6 215	6 393	6 021	2.9%	-5.8%
西貢	12 118	12 136	12 468	0.1%	2.7%
沙田	17 513	17 839	17 888	1.9%	0.3%
葵青	16 649	16 479	15 409	-1.0%	-6.5%
離島	5 576	6 806	7 254	22.1%	6.6%
總計	189 819	191 764	191 484	1.0%	-0.1%

[^] 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。

管制人員的答覆

(問題編號：0171)

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：

就電動車首次登記稅的寬減安排，政府可否告知本會：

- (一) 自2022年至今，本港首次登記的電動私家車及非電動私家車的數目為何？
- (二) 自2022年至今，本港首次登記的電動私家車獲批「一換一」計劃或享有首次登記稅基本寬減額的車輛數目及涉及的金額為何？
- (三) 自2022年至今，應課稅價值30萬元或以下、30萬以上至40萬元、40萬以上至50萬元，及50萬元以上的新登記電動私家車，分別佔整體新登記的電動私家車的百份比及涉及的金額為何？

提問人：張宇人議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

- (一) 2022年至2024年本港首次登記的電動私家車及非電動私家車數目表列如下：

年份	首次登記的私家車數目	
	電動私家車	非電動私家車
2022	19 795	17 683
2023	28 541	15 628
2024	33 206	13 503

註：由於政府車輛無須登記，故政府車輛不包括在內。

- (二) 2022年至2024年本港首次登記的電動私家車獲批「一換一」計劃或享有首次登記稅基本寬減額的車輛數目及涉及的金額表列如下：

年份	首次登記稅基本寬減額		「一換一」計劃	
	電動私家車數目	獲批的首次登記稅寬減金額(百萬元)	電動私家車數目	獲批的首次登記稅寬減金額(百萬元)
2022	427	42	19 365	5,295
2023	326	32	28 195	7,392
2024	636	52	32 460	6,938

- (三) 2022年至2024年本港首次登記的電動私家車的車輛數目、佔整體首次登記的電動私家車百分比及涉及的金額按車輛應課稅價值表列如下：

2022年

電動私家車應課稅價值	電動私家車數目	佔整體首次登記的電動私家車百分比	獲批的首次登記稅寬減金額(百萬元)
30萬元或以下	1 204	6%	212
30萬以上至40萬元	13 388	68%	3,647
40萬以上至50萬元	3 903	20%	1,108
50萬元以上	1 300	7%	370
總數	19 795	100%	5,337

2023年

電動私家車應課稅價值	電動私家車數目	佔整體首次登記的電動私家車百分比	獲批的首次登記稅寬減金額(百萬元)
30萬元或以下	5 178	18%	912
30萬以上至40萬元	11 115	39%	2,997
40萬以上至50萬元	9 110	32%	2,615
50萬元以上	3 138	11%	900
總數	28 541	100%	7,424

2024年

電動私家車 應課稅價值	電動私家車數 目	佔整體首次登記 的電動私家車 百分比	獲批的首次登記 稅寬減金額(百 萬元)
30萬元或以下	12 845	39%	2,047
30萬以上至40萬元	11 981	36%	2,726
40萬以上至50萬元	5 993	18%	1,560
50萬元以上	2 387	7%	658
總數	33 206	100%	6,990

註：由於四捨五入關係，數字累加未必等於總數／有關百分比相加總和不一定等於100%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1538)

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：

2024年，5個相關陸路口岸(文錦渡、落馬洲、深圳灣、港珠澳大橋香港口岸，以及香園圍)的全年及每日平均私家車車輛流量(按出、入境劃分)為何？

提問人：周文港議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

根據香港海關及港珠澳大橋管理局^[註1]的資料，各陸路邊境管制站^[註2]在2024年的私家車出入境架次表列如下：

管制站	平均每日車次		全年總車次	
	入境	出境	入境	出境
落馬洲	3 454	3 416	1 264 020	1 250 234
文錦渡	138	138	50 392	50 500
深圳灣	4 191	4 217	1 533 875	1 543 524
大橋香港口岸	4 602	4 621	1 684 268	1 691 405
香園圍	667	672	244 063	246 017

註1： 港珠澳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。

註2： 沙頭角管制站自2020年1月30日起暫停提供客運清關服務。

管制人員的答覆

(問題編號：1539)

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：

就政府隧道管理事宜，政府可否告知本會：

1. 據了解，運輸署會批出合約予不同的營辦商，以負責隧道的日常管理、營運及維修保養；按21條行車隧道劃分，過去三個財政年度，有關開支及經營成本為何；
2. 2023年12月17日，當局正式實施三條過海隧道(「三隧」)「分時段收費」方案；按(i)車種、(ii)日子(平日、公眾假期)，以及(iii)時段(早晚非繁忙時段、早晚過渡時段及繁忙時段、一般時段)劃分，三隧(a)2023年1月至8月1日、(b)2023年8月2日至12月16日、(c)2023年12月17日至2024年全年，以及(d)2025年首3個月的每日平均車流量為何；
3. 鑑於政府將於今年5月收回大欖隧道的專營權，當局有否制訂相關宣傳解說措施，以鼓勵尤其是商用車車主使用在實施新收費方案後的大欖隧道；如有，詳情及預計開支為何；如否，原因為何？

提問人：周文港議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 在過去3個財政年度各政府行車隧道的營運開支如下：

收費隧道／管制區 ^{1,2}	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
海底隧道	154	158	199
東區海底隧道	177	179	228
西區海底隧道 ³	不適用	不適用	241

收費隧道／管制區 ^{1,2}	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
大老山隧道	144	143	167
香港仔隧道	97	97	125
獅子山隧道	76	91	136
城門隧道	114	125	152
八號幹線	320	342	391

註1：表格載列的收費隧道並不包括大欖隧道。此隧道屬「建造、營運及移交」隧道，於2025年5月31日前仍是由其專營公司營運。

註2：表內所列的開支包括付予管理、營運及維修承辦商的管理費、實行「易通行」的相關營運及維修保養費用，以及隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註3：西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的數字為2023年8月2日至2024年3月31日的數字。

非收費隧道 ⁴	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
屯門—赤鱗角隧道	71	73	79
將軍澳隧道 ⁵	37	35	31
將軍澳—藍田隧道 ⁵	不適用	19	62
中環及灣仔繞道隧道	148	148	148
龍山隧道	61	61	57
長山隧道	19	19	25
機場隧道	25	26	26
觀景山隧道	54	55	55
啟德隧道	54	54	54

註4：政府非收費隧道並不列入政府收費隧道經營帳目。表內所列開支是於有關年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費，並未包括隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註5：將軍澳—藍田隧道由2022年12月11日開始營運而將軍澳隧道亦於同日豁免隧道收費。將軍澳—藍田隧道2022-23年度的數字為2022年12月11日至2023年3月31日的數字。

管理、營運及維修承辦商所涉及的經營成本已包括在付予承辦商的管理費內，並沒有詳細分項。

2. 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」。3條過海隧道於實施新收費前後按時段、日子及車種劃分的每日車流量載於附件一。

2025年首3個月的過海交通數據仍在收集、分析及整合中，故目前未有相關數據可提供。

3. 政府將於今年5月31日接收大欖隧道並實施新收費。新收費安排迎合市民對下調隧道費的期望，同時滿足交通管理需要，以及支援運輸業界營運，對公交乘客、運輸業界和使用私家車的市民等均會帶來裨益。政府將於未來數月陸續展開宣傳工作，向公眾及不同的道路使用者解說大欖隧道接收安排和新收費。宣傳活動將透過多種途徑進行，包括電台、電視台、社交媒體、隧道廣播、「香港出行易」流動應用程式、路旁可變信息顯示屏等，以提示駕駛人士。預計相關宣傳開支約80萬元。

過海隧道實施「分時段收費」前後按時段、日子及車種劃分的每日車流量(雙向)(架次)¹

			西隧			紅隧			東隧		
			電單車 ¹⁵ 及 私家車	的士	其他 商用 車	電單車 ¹⁵ 及 私家車	的士	其他 商用車	電單車 ¹⁵ 及 私家車	的士	其他 商用 車
「633 固定 收費」 實施前 ²	平日 星期一至五 (不包括 公眾 假期)	繁忙時段 ⁵	15 800	5 400	6 000	18 800	2 700	9 400	19 400	4 100	4 900
		一般時段 ⁶	14 200	6 100	6 600	17 500	3 700	15 100	16 800	5 600	7 900
		非繁忙 時段 ⁷	4 400	4 000	2 300	15 800	12 500	6 300	8 200	5 100	1 500
	星期日 和 公眾 假期	一般時段 ⁸	12 800	5 300	2 800	30 100	7 200	8 700	23 000	5 300	3 200
		非繁忙 時段 ⁹	6 900	4 700	2 800	26 000	18 300	9 000	14 200	7 000	2 200
「分 時段 收費」 實施前 ³	平日 星期一至五 (不包括 公眾 假期)	繁忙時段 ⁵	18 900	7 800	6 400	19 800	2 000	10 100	19 600	3 800	5 200
		一般時段 ⁶	17 400	9 600	7 500	18 800	2 500	16 200	16 900	4 900	8 200
		非繁忙 時段 ⁷	5 500	6 900	1 500	16 700	8 900	7 500	8 300	4 800	1 700

			西隧			紅隧			東隧		
			電單車 ¹⁵ 及 私家車	的士	其他 商用 車	電單車 ¹⁵ 及 私家車	的士	其他 商用車	電單車 ¹⁵ 及 私家車	的士	其他 商用 車
「分 時段 收費」 實施前 ³	星期日 和 公眾 假期	一般時段 ⁸	16 000	9 900	3 000	31 900	5 000	9 500	22 300	4 800	3 300
		非繁忙 時段 ⁹	8 900	10 200	2 200	27 500	13 300	10 400	14 500	7 000	2 400
「分 時段 收費」 實施後 ⁴	平日 星期一至五 (不包括 公眾 假期)	繁忙時段 ¹⁰	20 400	8 000	10 900	21 100	3 500	6 600	18 600	4 200	6 100
		一般時段 ¹¹	18 400	7 300	10 900	18 000	4 300	8 400	13 200	3 900	7 100
		非繁忙 時段 ¹²	14 500	7 400	4 500	18 300	9 300	5 200	11 700	4 800	2 600
	星期日 和 公眾 假期	一般時段 ¹³	25 800	8 500	5 400	30 400	6 900	5 600	20 400	4 100	3 400
		非繁忙 時段 ¹⁴	17 900	9 100	5 100	23 500	12 200	6 300	14 500	5 700	3 000

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. 即 2023 年 1 月 1 日至 8 月 1 日期間(3 條過海隧道在這期間並未全面實施「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. 即 2023 年 8 月 2 日至 12 月 16 日期間(3 條過海隧道在這期間並未全面實施「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)
4. 即 2023 年 12 月 17 日至 2024 年 12 月 31 日期間

5. 指平日 07:00 至 10:00 及 17:00 至 20:00 (共 6 小時)
6. 指平日 10:00 至 17:00 (共 7 小時)
7. 指平日 00:00 至 07:00 及 20:00 至 24:00 (共 11 小時)
8. 指假日 10:00 至 19:00 (共 9 小時)
9. 指假日 00:00 至 10:00 及 19:00 至 24:00 (共 15 小時)
10. 指平日 07:30 至 10:30 及 16:30 至 19:30 (共 6 小時)
11. 指平日 10:30 至 16:30 (共 6 小時)
12. 指平日 00:00 至 07:30 及 19:30 至 24:00 (共 12 小時)
13. 指假日 10:30 至 19:30 (共 9 小時)
14. 指假日 00:00 至 10:30 及 19:30 至 24:00 (共 15 小時)
15. 「電單車」包括機動三輪車

管制人員的答覆

(問題編號：1540)

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」(補貼計劃)相關事宜，政府可否告知本會：

1. 綱領中提及，政府會實施監察措施，盡量減少補貼計劃被濫用的情況；過去三個財政年度，運輸署每年就監察計劃運作所安排的專責人手、進行實地視察及運輸調查的次數，以及當中揭發出多少宗違規個案(及對於違規個案的跟進工作)為何；
2. 2024年1月至2025年2月，每月補貼計劃下的補貼總金額、平均每月受惠人數，以及每月的人均補貼金額為何；
3. 《預算案》宣佈，由今年6月起，政府會將補貼計劃的領取門檻，由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元；鑑於預料補貼計劃的受惠人數及政府的補貼開支將會減少，而本綱領的開支預算仍比去年的修訂預算錄得約2.9億元(11.9%)的增幅，當中的估算基礎(包括政府預計補貼門檻提高後所能節省開支，以及部分公共交通營辦商因調整票價而令政府衍生額外的補貼開支)為何？

提問人：周文港議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

1. 過去三個財政年度，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		
		截至2023年2月	截至2024年2月	截至2025年2月
運輸主任	總運輸主任	1	1	1
	高級運輸主任	4	4	4
	一級運輸主任	2	1	1
	二級運輸主任	3	3	3
庫務會計師	高級庫務會計師	1	1	1
	庫務會計師	2	1	1
會計主任	二級會計主任	1	1	1
總計		14	12	12

市民在補貼計劃下須自行負擔大部分的公共交通開支，補貼計劃亦設有每月補貼上限，有關設計有助減少濫用的情況。同時，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亦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，以及核對收費系統的交易記錄等。在2022-23至2024-25三個財政年度，運輸署平均每月都會進行約150至170次實地視察及運輸調查，期間並無發現濫用補貼的個案。

2. 在2024年1月至2025年2月期間，補貼計劃下的平均每月補貼金額約為2.1億元，平均每月受惠人數約為199萬人，以及每月人均補貼金額約為106元。
3. 由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)減少約5.4億元。計及調整方案生效後可減省的開支，補貼計劃在2025-26財政年度的預算總開支仍較2024-25財政年度的修訂預算增加約2.9億元，主要是由於補貼金額的預算增加，其中考慮到公共交通乘客人次的增長以及公共交通營辦商的票價調整等因素。

管制人員的答覆

(問題編號：1708)

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：

洪水橋廈村新發展區將發展為高端專業服務和物流樞紐，因此商用車輛的停泊需求預計將會增加。根據政府每年委託顧問進行的商用車輛泊車需求研究，請當局告知本會：

1. 顧問研究的結果與實際商用車輛泊車需求的符合程度如何？請提供具體數據或百分比，以說明兩者之間的差異；
2. 在現有的商用車輛泊車位置中，有多少比例的車輛停泊在駕駛者居所附近(例如1公里範圍內)？請提供相關的統計數據及分析；
3. 在過去三年中，當局在商用車輛泊車顧問研究上的每年開支為何？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1. 商用車輛泊車位需求受多項因素影響，例如整體經濟狀況、地區泊車位供求、商用車輛作業模式、停泊習慣、司機居住及工作地點等。現時，有不少商用車輛會停泊在棕地上，亦有不少商用車輛司機因從事過境工作，會將車輛停泊於內地。此外，部分商用車輛(如食品運輸及配送車輛)則因應行業需要於夜間作業。加上已登記商用車輛數目未能準確反映實際的泊車位需求，因此，技術上難以準確估算泊車需求，而所收集數據的誤差，或較每年數據變化的幅度更大。考慮到成本效益，運輸署並沒有每年委託顧問進行商用車輛泊車需求研究的安排。

儘管如此，運輸署仍持續監察商用車輛泊車的情況，並探討各項增加商用車輛泊車位供應的措施。就此，運輸署於2017年12月委托顧問展開「商用車輛泊車位顧問研究」(下稱「顧問研究」)，並於2021年7月

完成，相關研究報告已上載於運輸署網站。顧問研究提出多項建議措施增加商用車輛泊車位的供應。運輸署現正在落實顧問研究所提出的建議，作為增加商用車輛泊車位供應的恆常措施，當中包括：

- (i) 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，包括停車收費錶；
- (ii) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位；
- (iii) 善用高架天橋橋底空間劃設商用車輛泊車位；
- (iv) 繼續與地政總署保持緊密聯繫，因應區內的泊車需求，物色合適的用地用作短期租約停車場，以期在不同地區增加泊車位供應；
- (v) 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；
- (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) 遵循「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包括商用車輛的公眾泊車位。第一個按照「一地多用」原則興建的項目「上水嘉富坊公眾停車場」已於2024年11月啟用，提供私家車及商用車輛泊車位；
- (viii) 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；及
- (ix) 在合適的新發展項目中規定開放一定數目的附屬泊車位及上落客貨區作夜間公眾商用車輛停泊用途。

運輸署於2024年已額外增設約90個路旁夜間商用車輛泊車位，以及38個路旁旅遊巴士泊車位。此外，政府持續在合適的短期租約停車場的租約加入特別條款，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目，而相關泊車位的數目已較2023年增加322個。

就新建的政府停車場而言，除了上述的「上水嘉富坊公眾停車場」，政府預計於2025年落成的將軍澳中醫醫院和將軍澳第67區政府聯用辦公大樓內的公眾停車場，將合共增加超過130個商用車輛泊車位。另外，政府預計在未來三年，隨著更多按「一地多用」原則推展的公眾停車場項目落成，會再額外增加超過70個商用車輛泊車位。而部分私人停車場和短期租約停車場亦會提供商用車輛泊車位。

2. 運輸署未有備存個別商用車輛停泊位置與其駕駛者居所地點的資料。然而，根據顧問研究的調查所得，大部份商用車輛司機居住在資助房屋。因此，運輸署已根據顧問研究的建議，於2021年修訂《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和數目。新修訂的標準亦根據不同類型商用車輛的尺寸大小引入兩款「共用」泊車位，一款供輕型貨車及小型巴士共用，另一款供中型／重型貨車及旅遊巴士共用。此外，《規劃標準》修訂前要求公共租住房屋每200至600個單位須提供一個輕型貨車泊車位。修訂後，透過新增的共用泊車位模式，資助房屋須按每260個單位提供一個輕型貨車及小型巴士共用泊車位。至

於中／重型貨車的上落貨位數量亦由每幢房屋提供一個增至兩個，並須於夜間開放供中／重型貨車或旅遊巴停泊。

3. 如上述所指，考慮到成本效益，運輸署並沒有每年委託顧問進行商用車輛泊車需求研究的安排，因此沒有相關的每年開支。至於推行增加商用車輛泊車位建議及措施的工作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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3010)

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：

針對目前進行中的「對角行人過路處」試驗計劃，旨在改善行人環境和安全性。就此，政府可否告知本會：

1. 有關對角行人過路處所需增設的道路安全措施(包括但不限於倒數提示顯示牌)的研究工作及法例修訂進度為何；
2. 此試驗計劃會否擴大至跨度更大的過路設施(例如將軍澳寶邑路與唐俊街交界)，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：34)

答覆：

1. 對角行人過路處是運輸署推出的行人友善措施之一，讓行人可以用較短的距離及時間橫過馬路至路口對角位置。運輸署於沙田及尖沙咀的試驗計劃已大致完成，路口的運作至今整體安全暢順。運輸署正根據試點的使用情況及市民的意見，制定一套適用於香港的對角行人過路處設計標準(包括配套設施)及指引。現階段對角行人過路處的安排及設計並不涉及法例修訂。
2. 大型路口涉及的對角步行距離較長，需要處理的車流人流等交通操作亦較小型路口複雜，在燈號運作上亦需要作較大的調整(例如減少行車綠燈時間)。在大型路口加設對角過路處需小心評估對路口現有通行能力的影響，避免大幅影響該路口及附近一帶交通的正常運作，導致交通擠塞。運輸署正檢視及探討在部分對角過路需求較高及交通繁忙的大型路口加設對角行人過路處的可行性及方案。

管制人員的答覆

(問題編號：3011)

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：

運輸署繼續表示會提出著手推行各項電子牌照措施，包括接納以流動應用程式出示電子駕駛執照等。就此，政府可否告知本會：

1. 以上籌備工作於過去一個財政年度的工作進展及檢討；
2. 未來一年，相關工作的計劃及推行的時間表詳情為何？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

1. 運輸署一直透過精簡程序及推行電子化措施致力創新牌照管理，讓市民可以隨時隨地以手機或電腦透過「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。各項電子牌照措施均取得良好進展，在過去一年的工作進展如下：
 - (a) **網上牌照服務及電子許可證** - 運輸署現時已提供超過20項網上牌照服務，包括續領車輛牌照和駕駛執照等需求較高的服務。在2024年，分別有近40%及17%的申請人經網上續領正式駕駛執照和車輛牌照。另外，在2023年9月推出網上申領國際駕駛許可證服務後，現時已有近44%的申請是經由網上遞交。此外，截至2024年底，運輸署已陸續推出14款電子許可證，這些許可證以「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) **優化車輛牌照** - 優化車輛牌照措施已於2024年12月30日推出，在車主申領車輛牌照時發出不再載有屆滿日期的紙本車輛牌照。如車輛資料

不變，車主每次續牌後可沿用同一張車輛牌照而無需更換。同時，運輸署設立網上免費查詢平台，方便車主查詢車輛牌照的屆滿日期。此外，運輸署亦簡化遞交續領車輛牌照申請時所需的證明文件，包括在後台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」）及車輛登記文件（即「牌簿」）。經網上申請續牌方面，如運輸署成功經香港保險業聯會的網上系統即時核實車輛保險紀錄作為有效的證明，車主便無需上載保險單，逐步邁向全面自動化的處理程序。這些簡化安排讓車主可更便捷地完成續領手續，並鼓勵更多車主於網上提出申請。

- (c) **「牌證易」一站式網上牌照管理平台** - 「牌證易」已於2024年12月14日推出，以便利市民更容易掌握及管理運輸署的牌照和許可證。登記成為「牌證易」的用戶後，市民便能隨時查看其持有的駕駛執照和車輛牌照的資料及屆滿日期、違例駕駛記分記錄，以及接收車輛牌照和正式駕駛執照的續領電郵提示。
 - (d) **「拍牌易」網上車輛登記號碼拍賣平台** - 「拍牌易」已於2024年12月23日推出，市民透過「智方便+」或以電郵地址在網上平台註冊後，便可參與網上競投普通車輛登記號碼，繳付拍賣款項和收取拍賣相關資訊。
 - (e) **國際駕駛許可證自助服務站** - 香港牌照事務處和九龍牌照事務處於2025年1月13日起各增設一個「國際駕駛許可證自助服務站」，為市民提供多一個申請的途徑以及即日取證的服務。由於所有申請均可於完成手續後約半小時內領取證件，「自助服務站」深受市民歡迎。
2. 在未來一年，運輸署會推出電子駕駛執照，並會繼續優化其他電子牌照服務以提升效率。各項相關工作的計劃如下：
- (a) **電子駕駛執照** - 政府已於2025年3月7日在憲報刊登《2025年道路交通(修訂)條例草案》，並於3月19日提交立法會進行首讀，以計劃在9月推行電子駕駛執照，為駕駛執照(包括駕駛教師執照)持有人提供另一個選擇，讓他們可通過智能手機展示其電子執照，以符合攜帶或出示駕駛執照以供檢查或查閱的相關法定要求。電子駕駛執照並非取代實體駕駛執照，駕駛執照持有人仍會獲發實體駕駛執照，並可按其意願選擇使用電子駕駛執照。此外，市民如經網上申請駕駛執照，獲批後便可即時使用電子駕駛執照而無需等候郵遞實體駕駛執照。
 - (b) **網上牌照服務及電子許可證** - 運輸署計劃於2025年起繼續分階段將網上服務進一步延伸至其他牌證服務及許可證，包括申請「自訂登記號碼分配證明書」複本及「無欠繳罰款或訴訟費記錄及無違例記錄證明書」。

- (c) 「牌證易」 - 「牌證易」在2025年第二季會推出更多功能，屆時用戶可使用自動填表功能提交網上牌照申請、查詢申請進度和結果、網上預約駕駛考試，並查閱各類許可證資料。
- (d) 「拍牌易」 - 首場「拍牌易」網上拍賣於2025年2月20至24日順利舉行，並成功售出50個車輛登記號碼。第二場網上拍賣亦於3月20至24日舉行，成功售出80個車輛登記號碼。運輸署會在檢視情況後逐步增加拍賣次數及每場拍賣的車牌號碼數量，以確保拍賣平台運作暢順。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1442)

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：

請政府告知，自2018年至今：

1. 本港各道路口岸(落馬洲、文錦渡、沙頭角、深圳灣、港珠澳大橋及香園圍)每年於平日及假日的入境及出境私家車架次分別為何？請以表列形式，列出各口岸於每年每月的私家車流量數據。
2. 往返本港各口岸的所有公共交通工具路線資料及車資、乘客人次和班次數目為何？請以表列形式，列出各路線於每年每月的數據。

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1. 根據香港海關及港珠澳大橋管理局^[註1]的資料，在2020年至2024年期間經各陸路邊境管制站出入境的私家車架次載於附表一。有關部門沒有備存各陸路邊境管制站私家車於平日及假日出入境架次的分項數據。有關2020年之前各陸路邊境管制站跨境車輛出入境架次詳情可參閱已上載至以下運輸署網頁列於第八組資料下的過境車輛交通表8.1(a)至8.1(f)。

https://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/transport_figures/monthly_traffic_and_transport_digest/index.html

註1：港珠澳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。

2. 現時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)往返各陸路邊境管制站。截至2025年2月底，各邊境管制站的公共交通定線服務詳情(包括路線資料、車資、每天乘客人次和班次)載於附表二。

附表一

2020年至2024年經各陸路邊境陸路管制站私家車出入境架次

	落馬洲 ^[註1]		文錦渡 ^[註2]		沙頭角 ^[註3]		深圳灣		港珠澳大橋		香園圍 ^[註4]	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
2020年												
一月	122 086	119 808	5 403	5 559	15 793	15 636	122 944	123 064	36 276	36 165	-	-
二月	6 170	5 994	-	-	-	-	23 094	23 314	12 473	12 679	-	-
三月	-	-	-	-	-	-	1 500	2 235	12 835	13 288	-	-
四月	-	-	-	-	-	-	347	211	232	81	-	-
五月	-	-	-	-	-	-	515	301	230	59	-	-
六月	-	-	-	-	-	-	549	444	232	88	-	-
七月	-	-	-	-	-	-	369	454	298	227	-	-
八月	-	-	-	-	-	-	203	200	102	65	-	-
九月	-	-	-	-	-	-	239	228	98	28	-	-
十月	-	-	-	-	-	-	196	240	82	55	-	-
十一月	-	-	-	-	-	-	174	221	92	47	-	-
十二月	-	-	-	-	-	-	172	298	90	42	-	-
2021年												
一月	-	-	-	-	-	-	158	274	80	28	-	-
二月	-	-	-	-	-	-	161	231	64	11	-	-
三月	-	-	-	-	-	-	123	300	43	5	-	-
四月	-	-	-	-	-	-	131	277	43	9	-	-
五月	-	-	-	-	-	-	135	252	55	15	-	-
六月	-	-	-	-	-	-	80	133	59	17	-	-
七月	-	-	-	-	-	-	125	183	74	29	-	-
八月	-	-	-	-	-	-	188	182	50	14	-	-

	落馬洲 ^[註1]		文錦渡 ^[註2]		沙頭角 ^[註3]		深圳灣		港珠澳大橋		香園圍 ^[註4]	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
九月	-	-	-	-	-	-	215	261	73	26	-	-
十月	-	-	-	-	-	-	176	191	52	22	-	-
十一月	-	-	-	-	-	-	242	275	64	24	-	-
十二月	-	-	-	-	-	-	278	305	67	19	-	-
2022年												
一月	-	-	-	-	-	-	168	199	50	26	-	-
二月	-	-	-	-	-	-	85	84	26	28	-	-
三月	-	-	-	-	-	-	45	61	11	4	-	-
四月	-	-	-	-	-	-	81	73	37	6	-	-
五月	-	-	-	-	-	-	131	126	61	7	-	-
六月	-	-	-	-	-	-	169	153	80	16	-	-
七月	-	-	-	-	-	-	114	186	83	18	-	-
八月	-	-	-	-	-	-	119	148	118	43	-	-
九月	-	-	-	-	-	-	107	145	76	25	-	-
十月	-	-	-	-	-	-	102	130	119	38	-	-
十一月	-	-	-	-	-	-	92	125	128	30	-	-
十二月	-	-	-	-	-	-	133	183	739	543	-	-
2023年												
一月	-	-	306	322	-	-	7 312	7 603	13 123	13 483	-	-
二月	24 392	23 702	1 561	1 568	-	-	38 533	39 042	23 652	23 477	12	17
三月	52 555	51 842	2 795	2 801	-	-	63 571	65 328	35 121	35 430	150	188
四月	62 635	61 496	3 225	3 197	-	-	74 114	75 595	46 000	46 991	742	782
五月	69 980	69 255	3 264	3 190	-	-	83 271	85 097	50 401	50 156	1 837	1 939
六月	74 634	73 336	3 336	3 313	-	-	88 209	89 916	52 409	53 745	2 508	2 515
七月	81 663	80 451	3 327	2 512	-	-	96 081	97 974	64 583	64 844	4 913	5 391

	落馬洲 ^[註1]		文錦渡 ^[註2]		沙頭角 ^[註3]		深圳灣		港珠澳大橋		香園圍 ^[註4]	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
八月	90 536	89 058	3 764	3 673	-	-	103 583	104 841	76 625	77 348	11 869	12 132
九月	86 056	84 260	722	716	-	-	96 340	97 002	70 487	76 803	12 011	12 292
十月	93 652	92 108	-	-	-	-	106 811	108 536	101 299	97 256	15 075	15 270
十一月	92 505	91 073	2 018	2 000	-	-	106 919	108 099	99 616	100 692	15 544	15 626
十二月	98 008	96 314	3 698	3 645	-	-	115 495	116 085	125 815	129 873	16 061	15 993
2024年												
一月	101 272	101 437	3 962	3 904	-	-	122 110	122 927	117 129	114 409	17 402	17 627
二月	84 499	83 476	3 398	3 371	-	-	107 456	108 430	135 398	135 999	15 135	15 254
三月	99 917	98 629	3 955	3 945	-	-	120 451	122 352	134 181	145 329	18 525	18 814
四月	100 270	98 577	3 929	3 939	-	-	123 671	124 028	143 171	134 572	19 042	19 059
五月	102 004	100 670	4 090	4 091	-	-	121 656	123 007	139 102	139 576	19 872	20 046
六月	101 400	99 826	4 052	4 067	-	-	120 006	121 691	133 532	142 539	19 651	19 933
七月	108 212	107 493	4 454	4 498	-	-	130 041	130 028	146 036	138 165	20 687	20 933
八月	112 415	110 705	4 578	4 569	-	-	137 302	137 822	152 536	157 140	21 721	21 901
九月	107 967	106 616	4 501	4 565	-	-	130 433	130 630	129 426	127 362	21 897	22 060
十月	114 804	113 472	4 535	4 511	-	-	140 245	141 787	159 906	158 684	22 556	22 757
十一月	111 828	110 738	4 298	4 359	-	-	135 064	135 697	137 319	143 133	23 196	23 232
十二月	119 432	118 595	4 640	4 681	-	-	145 440	145 125	156 532	154 497	24 379	24 401

註1: 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清關服務。

註2: 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清關服務。另曾於2023年7月10日至7月18日及於2023年9月8日至11月12日期間分別暫停客運清關服務。

註3: 沙頭角管制站自2020年1月30日起暫停提供客運清關服務。

註4: 香園圍管制站客運清關服務於2023年2月6日開通。

各陸路邊境管制站的公共交通定線服務詳情^[註1]
(截至2025年2月底)

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)
<u>羅湖管制站</u>				
鐵路服務	東鐵線	28.0至112.5	194 400	3至10
<u>落馬洲管制站</u>				
短途跨境 巴士服務	旺角線 (鴉蘭街(金都商場對開)－皇崗)	45至50	3 690	15至30
	油尖線 (柯士甸道過境巴士總站－皇崗)	50至55	1 527	20至60
	觀塘線 (藍田站公共運輸交匯處－皇崗)	55至60	4 168	20至45
	灣仔線 (會展站公共運輸交匯處－皇崗)	57至63	2 601	20至60
	荃灣線 (荃灣愉景新城公共運輸交匯處－皇崗)	45至48	4 105	15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)
跨境穿梭 巴士服務	落馬洲(新田) 公共運輸交 匯處－皇崗	10	9 513	5至15
專線小巴 服務	專線小巴第 N44B號線(通 宵) (屯門碼頭(湖 山路)－落馬 洲管制站)	21.7	198	60
	專線小巴第 79S號線(通 宵) (天水圍(俊宏 軒)－落馬洲 管制站)	12.7	378	30至60
	專線小巴第 616S號線(通 宵) (旺角－落馬 洲管制站)	25	363	5至15
<u>香園圍邊境管制站</u>				
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)	11.3	16 650	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)	18.1	13 708	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)
	九巴第B9號線 (屯門站－香園圍邊境管制站)	21.3	3 832	20至30
	九巴第B9A號線 (元朗(西)－香園圍邊境管制站)	17.2		
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)	9.9	17 757	2至8
落馬洲支線管制站				
鐵路服務	東鐵線	28.0至112.5	108 000	9至14
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)	15.3	41 895	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)	10	5 346	10至20

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)
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)	15.8	7 505	20至30
	嶼巴第B2P號線 (天慈邨巴士總站－深圳灣口岸)	11.3	12 821	10至25
	城巴第B3號線 (屯門碼頭－深圳灣口岸)	16.5	5 421	20至60
	城巴第B3X號線 (屯門市中心－深圳灣口岸)	16.5	17 918	8至25
	城巴第B3A號線 (山景邨－深圳灣口岸)	16.5	5 786	15至60
	城巴第B3M號線 (深圳灣口岸－屯門站(循環線))	16.5	525	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)
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)	14.4	5 597	8至15
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))	9.8	3 010	15至30
	城巴第B5號 線 (欣澳公共運 輸交匯處－ 港珠澳大橋 香港口岸)	6.1	5 156	12至35
	嶼巴第B6號 線 (東涌滿東邨 (裕東路)－港 珠澳大橋香 港口岸)	9.8	7 433	15至30
	嶼巴第B6S號 線 (東涌滿東邨 (裕東路)－港 珠澳大橋香 港口岸)	9.8	244	15

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 901號 線 (港 珠 澳 大 橋 往 東 涌 北 (循 環 線))	9.8	451	20至 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	26 438	5至 30
	港 珠 澳 大 橋 香 港 口 岸 — 港 珠 澳 大 橋 澳 門 口 岸	65至 70	33 437	
文錦渡口岸				
跨 境 巴 士 服 務	上 水 廣 場 — 文 錦 渡 口 岸	10至 20	3 956	10至 30
香港西九龍站				
高 速 鐵 路 (高 鐵) 服 務	香 港 西 九 龍 站 連 接 93 個 直 達 內 地 站 點 ^[註 6]	人 民 幣 68.0 元 至 4,269.0 元 ^[註 7]	92 700	每 日 至 少 208 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：載客量為營辦商提供於2024年12月的每日平均雙向載客量。個別路線的載客人次屬營辦商的內部營運資料，不宜按月逐一公開。
- 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：由2025年1月5日起的服務安排。
- 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2025年1月5日起的班次安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1466)

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：

預算案演辭第179段，提到本港有超過十萬輛電動車，是五年前的八倍。去年，特區政府將電動車登記稅寬減計劃延長至2026年3月31日，並就登記稅寬減訂立新安排，包括將登記稅寬減額上限由97,500元調整至58,500元。請政府告知：

請以表列形式，並根據車輛類別和使用燃料的類型，交代過去5個財政年度的各類汽車的新登記數目和佔所有新登記車輛總數的百分比。

提問人： 何敬康議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

過去5個財政年度(截至2025年2月28日)，按車輛類別及燃料類別劃分的首次登記車輛數目表列如下：

2020-21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	9 684	0	51	0	9 735 [17.42%]
私家車	33 612	0	4 944	0	38 556 [68.99%]
的士	0	0	0	876	876 [1.57%]
專營巴士	0	309	0	0	309 [0.55%]
非專營 公共巴士	0	254	0	0	254 [0.45%]
私家巴士	0	49	0	0	49 [0.09%]
公共小巴	0	12	0	123	135 [0.24%]
私家小巴	0	64	0	66	130 [0.23%]
貨車	2	5 712	26	0	5 740 [10.27%]
特別用途 車輛	0	76	9	14	99 [0.18%]
總數 [該燃料類別佔 所有車輛總數 百分比]	43 298 [77.48%]	6 476 [11.59%]	5 030 [9.00%]	1 079 [1.93%]	年度首次登 記車輛總 數： 55 883

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

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	4 341	0	251	0	0	4 592 [7.69%]
私家車	15 159	0	33 663	0	0	48 822 [81.75%]
的士	0	0	42	997	0	1 039 [1.74%]
專營巴士	0	56	43	0	1	100 [0.17%]
非專營公共巴士	0	358	17	0	0	375 [0.63%]
私家巴士	0	66	0	0	0	66 [0.11%]
公共小巴	0	101	3	18	0	122 [0.20%]
私家小巴	0	108	1	0	0	109 [0.18%]
貨車	0	4 117	284	0	0	4 401 [7.37%]
特別用途車輛	0	81	3	8	0	92 [0.15%]
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	19 500 [32.65%]	4 887 [8.18%]	34 307 [57.45%]	1 023 [1.71%]	1 [0.00%]	年度首次登記車輛總數： 59 718

2024-25年度(截至2025年2月28日)

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	3 222	0	289	0	3 511 [7.60%]
私家車	12 223	0	26 052	0	38 275 [82.88%]
的士	19	0	155	756	930 [2.01%]
專營巴士	0	26	1	0	27 [0.06%]
非專營公共巴士	0	300	9	0	309 [0.67%]
私家巴士	0	63	3	0	66 [0.14%]
公共小巴	0	86	2	11	99 [0.21%]
私家小巴	0	97	1	0	98 [0.21%]
貨車	0	2 568	230	0	2 798 [6.06%]
特別用途車輛	2	62	4	2	70 [0.15%]
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	15 466 [33.49%]	3 202 [6.93%]	26 746 [57.91%]	769 [1.67%]	年度首次登記車輛總數： 46 183

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。

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%。

管制人員的答覆

(問題編號：1467)

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：

三隧分流收費方案已於2023年分兩個階段實施，請政府告知：

1. 自「分時段收費」的方案實施後，三條過海隧道在平日繁忙時段和非繁忙時段以及周六和周日分別錄得的最高車流量分別為何？請以車輛種類別，以表列形式列出有關數字。
2. 收費方案實施前及自「分時段收費」方案實施後，三條過海隧道的隧道費收入及營運開支分別為何？
3. 隨著三條過海隧道的新收費方案已實施超過一年，無論根據上述數據與否，請問當局有否訂立任何指標，以衡量政策成效？如有，詳情及結果為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

1. 政府於2023年12月17日起在三條過海隧道，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」。在新收費實施後的一年(即2023年12月至2024年12月)，三條過海隧道按時段及車種劃分的最高一小時車流量載於附件。
2. 政府於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，及後於同年12月17日起在三條過海隧道實施第二階段的「分時段收費」方案。

2023年4月1日至8月1日期間(即2023-24年度開始至第一階段的「633」固定收費方案實施前)，三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)的隧道費收入及營運開支的數據載列如下：

隧道	平均每日隧道費收入 (百萬元) ¹	平均每日營運開支 (萬元) ²
西隧	不適用 ³	
紅隧	1.7	27
東隧	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，並未包括隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。
3. 西隧於此期間仍由「建造、營運及移交」專營權公司營運，因此政府未能提供相關數字。

至於在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)的隧道費收入及營運開支的數據載列如下：

隧道	平均每日隧道費收入 (百萬元) ¹	平均每日營運開支 (萬元) ²
西隧	3.8	42
紅隧	2.4	27
東隧	2.1	33 ³

註：

1. 見上表註1。
2. 見上表註2。
3. 東區海底隧道於2023年8月2日至12月16日期間平均每日營運開支較2023年4月1日至8月1日有所增加，主要是由於管理、營運和維修隧道營辦商的管理費按合約條款調整。

在2023年12月17日至2024年12月31日期間(即「分時段收費」方案實施起至2024年12月底)，三條過海隧道的隧道費收入及營運開支載列如下：

隧道	平均每日隧道費收入 (百萬元) ¹	平均每日營運開支 (萬元) ²
西隧	3.2	40
紅隧	2.7	28
東隧	2.0	33

註：

1. 見上表註1。
2. 見上表註2。

3. 數據顯示，新收費實施後全日過海交通量大致保持穩定，三隧的總車流量與實施「分時段收費」前相若，未誘發額外車流，同時使過海交通在三隧之間更平均分佈，善用各隧道的容車量。

除了地域上的分流外，新收費亦促進在時間上的分流。整體而言，三隧繁忙時段的車流量有所減少，而繁忙時段以外的時間，三隧的整體車流上升，反映部分駕駛者的出行習慣有所改變，選擇在隧道費較低的時段出行。

以上情況符合預期。過往紅隧全日車流一直高企，而容車量最高的西隧於全日大部分時間則未被善用。現時的收費已更有效地利用三隧的容車量。紅隧和東隧於繁忙時段的擠塞情況已見紓緩，鄰近隧道口的非過海交通情況也有明顯改善。在一般時段及非繁忙時段，即佔全日近八成時間，過海隧道的整體交通較以往明顯暢順。這對過海巴士乘客、駕駛私家車的人士、公共交通業界、商用車運輸業界，以至整個社會均帶來裨益。

政府現正整合和分析2024年全年過海交通數據，以檢視各過海隧道繁忙時段的現行安排，預計在今年年中會完成，並會匯報檢視結果。

三條過海隧道實施「分時段收費」後的一年(即2023年12月至2024年12月)
按時段及車種劃分的最高一小時車流量(較繁忙行車方向)(架次)¹

		西隧			紅隧			東隧		
		電單車 ⁷ 及私家車	的士	其他 商用車	電單車 ⁷ 及私家車	的士	其他 商用車	電單車 ⁷ 及私家車	的士	其他 商用車
星期一至五	繁忙時段 ²	1 700	800	1 600	1 800	300	800	1 700	400	700
	一般時段 ³	2 000	700	1 200	1 500	300	800	1 300	400	700
	非繁忙時段 ⁴	1 800	600	400	1 600	600	300	1 400	300	400
星期六	繁忙時段 ²	1 900	600	800	1 600	400	800	1 300	400	600
	一般時段 ³	2 100	600	900	1 700	400	600	1 300	400	500
	非繁忙時段 ⁴	1 600	500	200	1 800	600	200	1 300	300	100
星期日和 公眾假期	一般時段 ⁵	1 700	500	300	1 900	400	200	1 300	200	200
	非繁忙時段 ⁶	1 500	400	200	1 600	500	200	1 200	300	100

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)。上表列出各隧道在不同時段內每小時的最高車流量(按較繁忙行車方向而定)，並按車輛種類細分。由於各隧道的交通情況不同，即使在同一時段，各隧道錄得最高車流量的時間或會有別。因此，不宜直接將各隧道的車流數據相加以計算某時段的總過海車流量。整體而言，繁忙時段的總過海車流量最高，其次為一般時段，非繁忙時段的總過海車流量則最低。
2. 指平日07:30至10:30及16:30至19:30(共6小時)
3. 指平日10:30至16:30(共6小時)
4. 指平日00:00至07:30及19:30至24:00(共12小時)
5. 指假日10:30至19:30(共9小時)
6. 指假日00:00至10:30及19:30至24:00(共15小時)
7. 「電單車」包括機動三輪車
8. 西隧、紅隧和東隧的設計容車量(單向)分別為4 200、2 600和2 600架次／小時。然而，實際通過隧道的車流量會受多項因素的影響，包括不同車輛種類的比例、隧道連接路的容車量限制等。因此，實際車流量及設計容車量的比較未必能準確反映實際交通情況。

管制人員的答覆

(問題編號：1635)

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：

當局可否提供過去3年，各個不同陸路邊境管制站離境的私家車的數量。

提問人：洪雯議員(立法會內部參考編號：40)

答覆：

根據香港海關及港珠澳大橋管理局^[註1]的資料，在過去3年(即2022年至2024年)經各陸路邊境管制站^[註2]的私家車出境架次表列如下：

管制站	2022年	2023年	2024年
落馬洲 ^[註3]	0	812 895	1 250 234
文錦渡 ^[註4]	0	26 937	50 500
深圳灣	1 613	995 118	1 543 524
大橋香港口岸	784	770 098	1 691 405
香園圍 ^[註5]	不適用	82 145	246 017

註1： 港珠澳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。

註2： 沙頭角管制站自2020年1月30日起暫停提供客運清關服務。

註3： 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清關服務。

註4: 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清關服務。另曾短暫於2023年7月10日至7月18日及2023年9月8日至11月12日期間暫停客運清關服務。

註5: 香園圍管制站客運清關服務於2023年2月6日開通。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1297)

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：

就香港各行車隧道及主要幹道，請告知本會：

1. 2020-21至2024-25財政年度，每條行車隧道及主要幹道的設計流量及非繁忙／繁忙時間的使用量；
2. 請以詳細分項列出，2020-21至2024-25財政年度，每條行車隧道及主要幹道的營運總開支分別為何；
3. 請以詳細分項列出，2020-21至2024-25財政年度，每條行車隧道及主要幹道用於維修保養的各項開支分別為何；及
4. 請以詳細分項列出，2025-26財政年度，行車隧道及主要幹道的改善工程計劃及預算開支分別為何？

提問人：葉劉淑儀議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1. 由於沒有按財政年度劃分的交通數據，以及2024年的交通統計年報仍在編撰中，我們現提供2020年至2023年的交通流量統計數字。有關各主要幹道的設計容車量及繁忙和非繁忙時間使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於附件一。

各行車隧道於2020年至2024年的設計容車量及繁忙和非繁忙時間使用率則載列於附件二。

- 2.及3. 在2020-21至2023-24財政年度，各政府行車隧道的開支載列於附件三。至於2024-25財政年度，有關數字仍在整合中。

至於道路(包括主要幹道)的維修保養，路政署沒有分拆備存個別道路的維修保養開支。

4. 在2025-26年度，政府計劃在政府行車隧道及主要幹道的改善工程及相關預算載列於附件四。

各主要幹道的設計容車量及繁忙¹和非繁忙¹時段使用率

路段	主要 幹道 ²	設計 容車量 (架次／ 小時)	使用率							
			2020年		2021年		2022年		2023年	
			繁忙 時段	非繁忙 時段	繁忙 時段	非繁忙 時段	繁忙 時段	非繁忙 時段	繁忙 時段	非繁忙 時段
香港島										
夏慤道 (西行方向介乎添馬街與軍器廠街)	四號	9 450	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
中環及灣仔繞道	四號	4 700	0.5	0.4	0.5	0.4	0.4	0.3	0.5	0.4
九龍										
公主道 (介乎衛理道與培正道)	一號	4 700	0.6	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.6	0.5
觀塘繞道 (介乎啓仁街與龍翔道)	二號	4 700	0.6	0.5	0.6	0.5	0.6	0.5	0.6	0.5
西九龍公路 (介乎連翔道與興華街西)	三號	4 700	0.9	0.7	0.8	0.7	0.7	0.7	0.8	0.7
東九龍走廊 (介乎馬頭角道與漆咸道北)	五號	3 000	0.9	0.9	1.0	1.0	1.0	0.9	1.0	0.9
龍翔道 (介乎南昌街與獅子山隧道公路)	七號	4 700	0.9	0.7	1.0	0.7	0.8	0.7	0.9	0.8

路段	主要幹道 ²	設計容車量 (架次／小時)	使用率							
			2020年		2021年		2022年		2023年	
			繁忙時段	非繁忙時段	繁忙時段	非繁忙時段	繁忙時段	非繁忙時段	繁忙時段	非繁忙時段
新界										
汀九橋	三號	4 700	1.2	0.8	1.2	0.8	1.1	0.7	1.2	0.8
南灣隧道	八號	4 700	0.4	0.3	0.5	0.3	0.4	0.3	0.5	0.4
吐露港公路 (介乎馬料水交匯處與完善路交匯處)	九號	6 300	1.1	0.8	1.1	0.8	1.1	0.8	1.1	0.8
粉嶺公路 (介乎掃管埔交匯處與和合石交匯處)	九號	4 700	0.5	0.4	0.6	0.4	0.6	0.4	0.6	0.6
屯門公路 (東行方向介乎深井與青朗公路，包括深井支路)	九號	6 300	0.9	0.7	0.9	0.7	0.9	0.7	0.9	0.7
港深西部公路 (介乎亦園路與深圳灣公路大橋)	十號	4 700	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1

註1：表格所載列的數據反映各運輸設施於2020年至2023年間星期一至五(公眾假期除外)的車流量。「繁忙時段」是指上午7時至10時及下午5時至8時內最繁忙行車方向的一小時；而「非繁忙時段」為其餘時間最繁忙行車方向的一小時。

註2：六號幹線由中九龍幹線、T2主幹路及茶果嶺隧道項目和將軍澳—藍田隧道組成。由於整條六號幹線預計在2026年全線通車，故現時未有其使用率數據。

各行車隧道的設計容車量及繁忙²和非繁忙²時段使用率

隧道 ¹	設計容車量 (架次／小時)	使用率 ³									
		2020年		2021年		2022年		2023年		2024年	
		繁忙時段	非繁忙時段	繁忙時段	非繁忙時段	繁忙時段	非繁忙時段	繁忙時段	非繁忙時段	繁忙時段	非繁忙時段
香港仔隧道	2 600	0.8	0.7	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8
海底隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.0
東區海底隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.0	1.0	1.0	1.1	0.9
西區海底隧道	4 200	0.9	0.6	0.9	0.7	0.8	0.6	0.9	0.7	1.0	0.8
獅子山隧道	2 600	1.1	1.0	1.1	1.0	1.1	1.0	1.1	1.0	1.1	1.0
大老山隧道	2 600	1.0	0.8	1.0	0.8	1.0	0.7	1.0	0.7	1.0	0.8
尖山隧道及沙田嶺隧道	4 700	0.8	0.5	0.8	0.5	0.7	0.4	0.7	0.5	0.8	0.5
城門隧道	2 600	0.8	0.6	0.8	0.6	0.8	0.6	0.8	0.6	0.8	0.6
大欖隧道	4 700	0.7	0.4	0.7	0.4	0.6	0.3	0.6	0.3	0.6	0.3

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：表格所載列的數據反映上述隧道於2020年至2024年間星期一至五(公眾假期除外)的車流量。除三條過海隧道外，「繁忙時段」是指上午7時至10時及下午5時至8時內最繁忙行車方向的一小時；而「非繁忙時段」為其餘時間最繁忙行車方向的一小時。為更準確反映過海車流，三條過海隧道「繁忙時段」是指上午7時30分至10時30分及下午4時30分至7時30分內最繁忙的一小時。

註3：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。收費隧道的使用率是指由車輛繳費系統提供的每小時平均行車量與隧道設計容車量的比率。

各政府行車隧道的營運開支

收費隧道/ 管制區 ^{1,2}	2020-21 (百萬元)	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
海底隧道	143	154	158	199
東區海底隧道	165	177	179	228
西區海底隧道 ³	不適用	不適用	不適用	241
大老山隧道	142	144	143	167
香港仔隧道	95	97	97	125
獅子山隧道	74	76	91	136
城門隧道	109	114	125	152
八號幹線	330	320	342	391

註1： 表格載列的收費隧道並不包括大欖隧道。此隧道屬「建造、營運及移交」隧道，於2025年5月31日前仍是由其專營公司營運。

註2： 表內所列的開支包括付予管理、營運及維修承辦商的管理費、實行「易通行」的相關營運及維修保養費用，以及隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註3： 西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的數字為2023年8月2日至2024年3月31日的數字。

非收費隧道 ⁴	2020-21 (百萬元)	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
屯門—赤鱗角 隧道 ⁵	19	71	73	79
將軍澳隧道 ⁶	37	37	35	31
將軍澳—藍田 隧道 ⁶	不適用	不適用	19	62
中環及灣仔 繞道隧道	120	148	148	148
龍山隧道	57	61	61	57
長山隧道	18	19	19	25
機場隧道	25	25	26	26
觀景山隧道	54	54	55	55
啟德隧道	54	54	54	54

註4： 政府非收費隧道並不列入政府收費隧道經營帳目。表內所列開支是於有關年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費，並未包括隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註5： 屯門—赤鱗角隧道由2020年12月27日開始營運。2020-21年度的數字為2020年12月27日至2021年3月31日的數字。

註6： 將軍澳—藍田隧道由2022年12月11日開始營運而將軍澳隧道亦於同日豁免隧道收費。將軍澳—藍田隧道2022-23年度的數字為2022年12月11日至2023年3月31日的數字。

附件四

隧道及主要幹道	改善工程項目	2025-26年度 預算開支 (百萬元)
海底隧道	更換交通管制及監察系統	6.05
西區海底隧道	更換高壓配電系統	3.78
	更換交通管制及監察系統	8.22
	往香港島方向出口增設行車線	10.00
大老山隧道	更換通風系統	0.67
香港仔隧道	擬議巴士轉乘站	17.10
青沙管制區	更換交通管制及監察系統	2.24

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3206)

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：

請運輸署就停車收費錶提供以下資料：

- (a) 過去3年，路邊停車收費錶的數量及使用率為何(按區議會分區列出)；
- (b) 過去3個年度及預期在2025-26年度，運輸署(或外判公司)對停車收費錶進行維修保養涉及的人手編制、薪酬開支及設備開支分別為何；
- (c) 過去3個年度，運輸署停車收費錶的收入為何，是否能收回成本(按區議會分區列出)；
- (d) 預算案演辭第249段提出檢討停車收費錶的收費，以體現「用者自付」原則；請問現階段有無擬議收費方案，及有否評估對停車收費錶使用率有何影響；及
- (e) 署方會否因應不同區域停車收費錶的營收狀況，拆除使用率低的停車收費錶；並於使用率高的區域增設停車收費錶，以增加政府的收入？

提問人：郭偉強議員(立法會內部參考編號：39)

答覆：

- (a) 有關過去3年全港各區議會分區設有路旁停車收費錶泊車位的數目及平均使用率如下：

(i) 設有路旁停車收費錶泊車位的數目

地區	2022年	2023年	2024年
中西區	612	599	599
東區	567	579	592
南區	687	687	685
灣仔區	985	1 019	1 022
香港(小計)	2 851	2 884	2 898
九龍城區	2 534	2 564	2 576
觀塘區	558	575	630
深水埗區	1 324	1 347	1 356
黃大仙區	401	403	412
油尖旺區	1 976	1 982	1 994
九龍(小計)	6 793	6 871	6 968
離島區	177	175	175
葵青區	503	516	585
北區	1 041	1 069	1 125
西貢區	1 623	1 863	1 949
沙田區	1 684	1 699	1 705
大埔區	1 600	1 599	1 616
荃灣區	656	669	685
屯門區	1 266	1 269	1 276
元朗區	1 072	1 182	1 229
新界(小計)	9 622	10 041	10 345
總計	19 266	19 796	20 211

(ii) 路旁停車收費錶泊車位的平均使用率

地區	2022年		2023年		2024年	
	平日 (%)	週末 及 假日 (%)	平日 (%)	週末 及 假日 (%)	平日 (%)	週末 及 假日 (%)
中西區	91	82	90	81	93	86
東區	90	84	91	83	91	92
南區	61	70	62	70	68	73
灣仔區	92	92	91	91	90	89
香港(小計)	90	87	84	82	88	85
九龍城區	95	95	95	95	91	91
觀塘區	94	93	93	95	92	93
深水埗區	96	92	96	91	94	93
黃大仙區	92	92	91	91	94	93
油尖旺區	93	92	93	92	96	94
九龍(小計)	94	93	95	93	93	94

地區	2022年		2023年		2024年	
	平日 (%)	週末 及 假日 (%)	平日 (%)	週末 及 假日 (%)	平日 (%)	週末 及 假日 (%)
離島區	72	77	68	76	75	73
葵青區	93	91	92	92	96	91
北區	91	90	88	90	88	89
西貢區	75	78	74	76	75	70
沙田區	88	92	87	92	86	90
大埔區	90	91	88	92	82	90
荃灣區	89	91	88	92	90	92
屯門區	89	94	88	92	84	92
元朗區	91	91	88	90	89	85
新界(小計)	85	90	85	88	85	86
總計	91	92	88	89	88	88

(b) & (c)

過去3個財政年度，停車收費錶系統的收入及經常性開支如下：

	2021-22年度	2022-23年度	2023-24年度
收入 (百萬元)	308	377	412
經常性開支 (百萬元)	37	47	51

此外，監管停車收費錶營辦商提供的服務屬於運輸署人員的部分常規職務，涉及的開支預算沒有詳細分項。

(d) & (e)

政府在路旁設立停車位是為應付短期泊車需求，這些停車位一般會豎立收費錶(俗稱咪錶)，目的是避免停車位被長期佔用，讓更多駕駛者可使用這些停車位。現時咪錶位的最高收費定於每15分鐘2元，超過30年沒有調整。

從上述可見，咪錶位的使用率甚高，在香港島、九龍及新界，在平日、週末及假日，使用率普遍介乎85%至94%。為此，運輸署一直積極致力增加更多咪錶位，以滿足泊車需求。在過去三年中，咪錶位數量增加了約5%，即945個，總數達到20 211個。在訂定咪錶位的收費時，政府會根據各地區道路的泊車情況及使用率，結合最長的泊車時限及收費時段等因素，訂定合適收費。

管制人員的答覆

(問題編號：2878)

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：

鑒於近年「跨境白牌車」問題猖獗，據報不少內地司機以商務簽證來港，駕駛「粵Z」中港車賺取酬勞載客，這不僅打擊本地業界從業員生計，更衍生道路安全及保險相關問題。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去三年，每年當局進行打擊「跨境白牌車」執法行動的次數，以及在行動中被捕及檢控的司機人數分別為何；
- (二) 過去三年，每年有多少名內地司機因以訪客身份駕駛粵港跨境車輛從事載客取酬工作被判罪成，以及相關案件的罰則為何；及
- (三) 據悉，有部分網上平台在沒有獲得出租許可證的情況下，提供「跨境白牌車」服務，當局有否採取措施打擊這些違法行為；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：林振昇議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

(一)及(二)

警務處在2022年、2023年及2024年就汽車非法出租或取酬載客個案所採取的執法行動分別為26次、33次和47次。同期，涉及非法出租或取酬載客而被定罪的個案數目分別為11宗、34宗和59宗。於2022及2023年，當中並沒有涉及跨境非法出租或取酬載客的個案。於2024年，當中有19宗個案涉及跨境汽車非法出租或取酬載客。警務處沒有備存問題所要求的其他統計數字。視乎個別個案的情況，法庭判處的刑罰包括罰款，以及暫時取消涉事司機駕駛資格；涉事車輛牌照及車輛均分別按照法例列明的法定期間予以吊銷和扣押。

(三)

政府一直十分關注利用汽車作非法出租或取酬載客的情況。警務處一直採取針對性執法行動，並透過不同渠道收集情報，以打擊非法出租或取酬載客活動。若發現有足夠證據證明未領有出租汽車許可證的車輛涉嫌被用作非法出租或取酬載客，會馬上採取適當的執法行動。警務處會繼續調配適當資源以打擊非法出租或取酬載客活動，保障乘客和道路使用者的安全。

為加強打擊非法出租或取酬載客，我們已於2023年12月修訂法例以提高有關罰則，包括提高罰款額由首次定罪判處的最高第二級罰款(5,000元)及再次定罪的最高第三級罰款(10,000元)，分別增至第三級罰款(10,000元)及第四級罰款(25,000元)；暫時吊銷車輛牌照和扣押車輛的期限，由首次定罪判處的3個月及再次定罪的6個月，分別增至6個月及12個月；及最高監禁期，由首次定罪判處的最高3個月及再次定罪的最高6個月，分別增至6個月及12個月。政府正研究進一步完善現有法例，以期盡快向立法會提交修例建議，令執法可更到位和有效，出發點是保障乘客安全。

此外，若跨境汽車被用作非法出租或取酬載客，運輸署會以違反「封閉道路通行許可證」(下稱「通行許可證」)的條件為由，撤銷涉事車輛的「通行許可證」。此外，運輸署已進一步加強宣傳，包括於各陸路管制站及機場豎立宣傳海報及告示，並透過電郵和派發宣傳單張等方式，提醒「通行許可證」持有人及有關營運者切勿從事非法出租或載客取酬活動，以及從事非法活動的後果與罰則。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1025)

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：

政府擁有8條收費隧道，請告知本會：

- 1) 每條收費隧道過去5年，A)每年維護成本開支，B)職員人手數目，C)涉及職員薪酬
- 2) 易通行實施以來，每年維護成本為何？易通行在最新一年對比上個財政年度的開支有否減少，如減少，詳情為何；如增加，原因為何？
- 3) 易通行實施以來，隧道收費站人手如何再度編配？
- 4) 剩下10條政府隧道，局方會否研究考慮收費？如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：林健鋒議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

1(A)

8條政府收費隧道在過去5個財政年度的營運開支如下：

收費隧道／ 管制區 ¹	2019-20 (百萬元)	2020-21 (百萬元)	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
海底隧道 ²	(註2)	143	154	158	199
東區海底隧道 ²	(註2)	165	177	179	228
西區海底隧道 ³	不適用	不適用	不適用	不適用	241
大老山隧道 ²	(註2)	142	144	143	167
香港仔隧道	81	95	97	97	125

收費隧道／ 管制區 ¹	2019-20 (百萬元)	2020-21 (百萬元)	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
獅子山隧道	70	74	76	91	136
城門隧道	97	109	114	125	152
八號幹線	288	330	320	342	391

註1：表內所列的開支包括付予管理、營運及維修承辦商的管理費、實行「易通行」的相關營運及維修保養費用，以及隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註2：按現有資料，海底隧道、東區海底隧道和大老山隧道的最早數字為2020-21年度。

註3：西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的數字為2023年8月2日至2024年3月31日的數字。

1(B)－(C)

8條政府收費隧道的管理、營運及維修營辦商在過去5年的實際人手如下：

隧道	2020年 12月	2021年 12月	2022年 12月	2023年 12月 ⁷	2024年 12月 ⁷
海底隧道	216	203	167	153	148
東區海底隧道	233	218	229	182	189
西區海底隧道 ⁵	不適用	不適用	不適用	208	194
大老山隧道	221	206	206	174	165
香港仔隧道	152	146	149	141	117
獅子山隧道	157	152	146	93	97
城門隧道	139	135	129	89	95
八號幹線 ⁶	387	387	364	347	353

註5：西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。

註6：有關實際人手涵蓋青沙管制區，即八號幹線沙田至長沙灣段及青衣至長沙灣段，包括大圍隧道、荔枝角高架道路、尖山隧道、沙田嶺隧道、南灣隧道和昂船洲大橋。

註7：因應「易通行」不停車繳費服務在2023年5月至12月分階段於8條政府收費隧道實施，營辦商實際人手均較2022年12月「易通行」尚未實施時有所下調。

有關營辦商所涉及的人手開支已包括在付予營辦商的管理費內，故有關人手開支沒有詳細分項。

(2)

「易通行」不停車繳費服務已在2023年先後於8條政府收費隧道順利實施。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。根據合約就履行上述職務支付的經常性開支，2024-25年度為2.2億元(修訂預算)，2025-26年度為2.7億元(預算)。預算增加的主要原因包括在大欖隧道實施「易通行」，相關系統雲端服務使用量的增加，以及因保養期結束而需支付的維護開支。

(3)

運輸署一直與營辦商保持緊密聯繫，協助及支援受影響的員工在持續就業作出準備。營辦商亦有向受影響員工交代調職／離職的安排、解僱補償的細節、行政支援(如電話熱線服務等)，以及分享由勞工處及僱員再培訓局提供的資訊。

政府收費隧道及青沙管制區在實行「易通行」後，共有226名收費員受影響。當中，有41名收費員已繼續獲聘在隧道服務，其餘員工則按個人意願離職。營辦商已根據《僱傭條例》及管理、營運及維修合約的相關條款，在終止僱傭合約時，支付相關員工應得的所有解僱補償。

(4)

政府在釐定各政府隧道的收費水平時，將全盤考慮四大原則，即交通管理需要、「用者自付」、公交優先、以及效率優先，同時亦會慎重考慮公眾可負擔程度以及當時社會環境等因素。當中，政府會先考慮交通管理需要，以及顧及公眾可負擔程度。在「收回成本」的基礎上，如收費未足以有效管理交通，便需考慮調整收費。各條隧道的具體情況不同，例如地理位置、服務對象、交通管理需要等，政府需權衡各個原則，因時制宜、因地制宜，為各隧道制訂一個合適的收費。

管制人員的答覆

(問題編號：1028)

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：

港車北上自2023年7月推出，請告知本會：

1. 計劃推出以來，每年車流輛次；
2. 港珠澳大橋過去5年每年維護支出；
3. 會否考慮調整港珠澳大橋收費？如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：林健鋒議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

1. 「港車北上」自2023年7月1日起實施。根據港珠澳大橋(大橋)管理局提供的資料，2023年及2024年大橋雙向總車流分別約為230萬及440萬架次，其中「港車北上」雙向總車流分別約為27萬及160萬架次。
- 2 & 3. 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，包括決定有關通行費水平。政府持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。就社會上有關調整通行費的意見，港方已向大橋管理局反映，以供其參考及考慮。

現時，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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0504)

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：

在『25/26年度需要特別留意的事項』提及，透過對交通和天氣的累積數據進行大數據分析，改善『交通數據分析系統』。而此事項在23/24年度的文件已有提及。請告知本會：

1. 有否評估交通數據分析系統對路線規劃預測行車時間的準確度？如有，請說明評估方法以及評估結果；如否，請說明原因；
2. 有否評估在惡劣天氣下，路面交通的行車效率以及擠塞情況？如有，請提供過去2年在惡劣天氣期間的交通數據；如否，請說明原因；
3. 有否評估運用大數據對交通管理措施的效益；如有，請說明評估方式及評估結果；如否，請說明原因；
4. 會否考慮將大數據應用在整體電子道路交通管理系統上，以提高交通管理措施的效益，如會，請說明現階段的規劃進度；如否，請說明不應用的原因。

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1. 運輸署聯同數字政策辦公室(前資訊科技總監辦公室)利用大數據分析技術，開發了「交通數據分析系統」，整合交通數據並分析過去和實時的交通運輸和天氣數據及天文台的天氣預測數據，提供即時及未來15至90分鐘內的預計行車時間。

於開發及維護大數據模型時，運輸署已就不同路段及時段駕駛車輛實地驗證模型的準確性，並對實時車速與預測車速之間的差異進行比較。系統的準確度會隨著路面情況的不同而有所變化。在一般情況下，預測車速的準確度約為70%至80%。運輸署會持續收集數據以優化數據模型。

2. 在惡劣天氣下，路面的交通情況會受惡劣天氣強度、影響的範圍以及持續時間等多種因素影響。「交通數據分析系統」會分析交通運輸和天氣數據，以預測惡劣天氣下的車速和行車時間。根據過去2年的數據分析，當紅色或黑色暴雨警告信號惡劣天氣生效時，車速平均一般會下降約5%，擠塞情況大致相同或略有增加。
- 3-4. 現時，運輸署在交通管理上已有應用人工智能和大數據分析，其中包括結合大數據應用的「交通數據分析系統」，以及正在東涌運作並應用人工智能的「實時交通燈號調節系統」。

如上所述，「交通數據分析系統」分析過去和實時的交通和天氣數據及天文台的天氣預測數據，提供預計行車時間，並透過「香港出行易」和「開放數據平台」向公眾發放，方便市民預先規劃行程。

實時交通燈號調節系統方面，運輸署正推展在全港約50個合適的獨立燈控路口加設「實時交通燈號調節系統」，透過加設在路口的感應器及運算系統等附屬設備，使燈號可以因應當刻的車流及人流而即時調節，減少通過路口時的延誤。系統預計在2026年開始陸續裝設及投入運作，整個項目預計在2027年完成。運輸署亦正安排在另外兩處交通流量較高的聯動式路口試點安裝「實時交通燈號調節系統」，並測試內地的相關技術，以協助制定把系統推展至其他合適路口的計劃。在籌劃新發展區時，運輸署亦會聯繫負責項目的相關部門，於合適燈控路口一併推行「實時交通燈號調節系統」。

管制人員的答覆

(問題編號：0745)

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：

全港目前18條政府行車隧道，其中10條是免費。預算案演辭249提到，運輸及物流局會檢視各政府隧道及主幹道的收費。就此，當局可否告知本會：

1. 有否統計全港政府的行車隧道的2024年營運成本(包括維護、人工)及收入(包括隧道費及其他收入)，如有，請按收費和免費分類列出，如否，原因為何；
2. 政府以什麼原則判斷隧道是否要收費，是否會參考隧道使用率及周邊交通分流能力來制定差異化收費？如何判斷「用者自付」原則下的合理收費水平？
3. 現時10條免費隧道的營運成本是否已納入政府長期財政規劃？若未來實施收費，預計每年可增加多少收入？

提問人：林素蔚議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1. 2023-24年度各政府行車隧道的營運開支及收入載列於附件。
2. 政府在決定隧道是否收費及其收費水平時，將全盤考慮四大原則，即交通管理需要、「用者自付」、公交優先、以及效率優先，同時亦會慎重考慮公眾可負擔程度以及當時社會環境等因素。當中，政府會先考慮交通管理需要，以及顧及公眾可負擔程度；在「收回成本」的基礎上，如收費未足以有效管理交通，便需考慮調整收費。相較一般在地面上興建的道路，隧道的管理及營運需較高費用和資源投放，例如需長時間運作通風和照明系統，較複雜的結構檢查和維修，並聘請營辦商

負責管理等。因此，政府一直慎重考慮「用者自付」和「收回成本」原則，研究需徵收合理的費用，以確保這些運輸設施的財務可持續性。然而，各條隧道的具體情況不同，例如地理位置、服務對象、交通管理需要等，政府需權衡各個原則，為各隧道制訂一個合適的收費。

3. 現時政府非收費隧道的營運成本已納入政府一般收入帳目的開支範疇，因此是財政預算的一部分。運輸署正檢視和評估隧道的收費水平。有關檢討工作和評估完成後，政府將諮詢立法會交通事務委員會及持份者。

2023-24 年度各政府行車隧道的營運開支及收入

收費隧道／管制區 ¹	營運開支 ³ (百萬元)	收入 (百萬元)
海底隧道	199	867
東區海底隧道	228	762
西區海底隧道 ²	241	879
大老山隧道	167	431
香港仔隧道	125	109
獅子山隧道	136	269
城門隧道	152	100
八號幹線	391	191

註1：表格載列的收費隧道並不包括大欖隧道。此隧道屬「建造、營運及移交」隧道，於2025年5月31日前仍是由其專營公司營運。

註2：西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的數字為2023年8月2日至2024年3月31日的數字。

註3：表內所列的開支包括付予管理、營運及維修承辦商的管理費、實行「易通行」的相關營運及維修保養費用，以及隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

非收費隧道	營運開支 ⁴ (百萬元)
屯門－赤鱗角隧道	79
將軍澳隧道	31
將軍澳－藍田隧道	62
中環及灣仔繞道隧道	148
龍山隧道	57
長山隧道	25
機場隧道	26
觀景山隧道	55
啟德隧道	54

註4：政府非收費隧道並不列入政府收費隧道經營帳目。表內所列開支是於有關年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費，並未包括隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

管制人員的答覆

(問題編號：0749)

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3年經陸路邊境管制站(如落馬洲、深圳灣)離境的車輛分類數據，包括：私家車、旅遊巴士及貨車的每日平均流量及比例為何？

提問人：林素蔚議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

根據入境事務處、香港海關和港珠澳大橋管理局^(註1)的資料，於過去3年(即2022年至2024年)，按車輛類別經各陸路邊境管制站的每日平均出境車輛架次及比例載列如下：

管制站	車輛類別	2022年		2023年		2024年	
		每日平均 離境車次	比例 (註2) (%)	每日平均 離境車次	比例 (註2) (%)	每日平均 離境車次	比例 (註2) (%)
落馬洲 (註3)	巴士	0	—	444	10%	558	9%
	貨車	678	100%	1 625	36%	1 921	33%
	私家車	0	—	2 471	54%	3 416	58%
	總數	678	—	4 540	—	5 895	—
文錦渡 (註4)	巴士	0	—	117	11%	96	8%
	貨車	787	100%	894	81%	974	81%
	私家車	0	—	95	9%	138	11%
	總數	787	—	1 106	—	1 208	—
沙頭角 (註5)	巴士	0	—	0	—	0	—
	貨車	282	100%	0	—	0	—

管制站	車輛類別	2022年		2023年		2024年	
		每日平均離境車次	比例 (註2) (%)	每日平均離境車次	比例 (註2) (%)	每日平均離境車次	比例 (註2) (%)
	私家車	0	—	0	—	0	—
	總數	282	—	0	—	0	—
深圳灣	巴士	1	—	119	2%	295	4%
	貨車	1 609	100%	1 936	40%	2 176	33%
	私家車	4	—	2 726	57%	4 217	63%
	總數	1 614	—	4 781	—	6 688	—
港珠澳大橋	巴士	14	5%	628	20%	868	15%
	貨車	288	95%	351	11%	420	7%
	私家車	2	1%	2 110	68%	4 621	78%
	總數	304	—	3 089	—	5 909	—
香園圍 (註6)	巴士	0	—	78	7%	94	6%
	貨車	436	100%	802	71%	732	49%
	私家車	0	—	252	22%	672	45%
	總數	436	—	1 132	—	1 498	—

註1: 港珠澳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。

註2: 各類車輛每日平均離境架次與每日平均離境架次總數的比例(四捨五入至最接近的個位數)。由於四捨五入關係，百分比相加未必等於100%。

註3: 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4: 文錦渡管制站曾於2020年1月30日至2023年1月7日及2023年7月至11月不同時段暫停客運／貨運清關服務。

註5: 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6: 香園圍管制站貨運服務於2020年8月26日開通，客運通關服務於2023年2月6日開通。

管制人員的答覆

(問題編號：0756)

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：

預算案演辭249提出，會檢視停車收費錶收費及交通違例定額罰款，以更好管理交通。就此，當局可否告知本會：

現時香港登記車輛及公眾停車場、停車錶位數目分別為何？停車位供應數量與登記車輛的增長是否成正比？

鑑於政府曾於2017年建議提高相關罰款至400元，但因泊車位不足問題未能解決、車主和司機反對而擱置，當局有否評估現時停車位的供求是否較2017年有所改善？

如否，當局有否考慮積極開拓更多停車位，並改變現時的政府空置用地用途，用作興建公眾停車場或臨時錶位，以滿足停車需求？

提問人：林素蔚議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

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。為避免加劇路面交通的負擔，政府不鼓勵慣常乘搭公共交通工具的市民轉用私家車。儘管如此，政府理解部分市民基於不同原因選擇以私家車代步，因此政府一直持續積極推展一系列短期及中長期措施，在情況允許下適度增加泊車位供應。

截至2024年12月，全港泊車位數目共有約801 500個，當中包括約207 000個公眾泊車位及約37 600個路旁泊車位。過去7年間，泊車位與領牌車輛數目的比例由2017年^{註1}的1.03微升至2024年的1.04，其中私家車泊車位的比例已由2017年的1.11上升至2024年的1.14。政府會持續積極推展一系列短期及中

長期措施，在情況允許下適度增加泊車位供應，相關措施包括但不限於以下項目：

- (i) 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，包括停車收費錶；
- (ii) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位；
- (iii) 善用高架天橋橋底空間劃設泊車位；
- (iv) 繼續與地政總署保持緊密聯繫，因應區內的泊車需求，物色合適的用地用作短期租約停車場，以期在不同地區增加泊車位供應；
- (v) 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；
- (vi) 在非辦公時間開放更多政府大樓的泊車位予公眾使用；
- (vii) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；
- (viii) 依據 2021 年 8 月修訂的《香港規劃標準與準則》(《準則》)所訂定的泊車位標準，要求新發展項目提供適當的泊車位。修訂後的《準則》增加了私人和資助房屋發展項目的私家車附屬泊車位數目，並增加資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目；
- (ix) 遵循「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
- (x) 在合適的工務工程項目和短期租約停車場^{註 2}推展自動泊車系統，以增加泊車位密度並便利市民泊車。

註1： 政府曾於2017年2月建議將違例泊車的定額罰款由320元提高至480元，並擬循先審議後訂立的程序通過決議，但不獲立法會支持。其後，政府曾於2017年5月將建議的定額罰款額修訂為400元，但仍未獲立法會通過。

註2： 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。

管制人員的答覆

(問題編號：1385)

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，將由2025年6月起，上調「公共交通費用補貼計劃」(補貼計劃)的領取門檻，由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。就此，政府可否告知本會：

- 一) 按每月領取的補貼金額列出(0.1-100元、100.1-200元、200.1-300元、300元或以上)，自補貼計劃推出至今，平均每月的受惠人數；
- 二) 補貼計劃自推出以來經過多次調整，請以表列出，補貼計劃每個調整時期的i)補貼總額、ii)受惠總人數，及iii)每月人均補貼金額；
- 三) 政府表示在落實補貼計劃和二元優惠計劃的調整方案後，可在未來五年減省共約62億元開支，當局評估上調補貼計劃領取門檻後的五個財政年度，每年可減省多少開支，以及受惠人數的變化；及
- 四) 當局如何評估，為何在今年上調補貼計劃的領取門檻後，此綱領2025/26年度的預算仍較上個財政年度增加2.920億元？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

- 一) 過去5年，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下按每月補貼金額劃分的平均每月受惠人數如下：

每月補貼金額	平均每月受惠人數 (千人)				
	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
0.1元至100.0元	1 291	1 756	1 327	1 732	1 157
100.1元至200.0元	490	837	625	836	545
200.1元至300.0元	148	293	226	321	196
300.1元或以上	49	108	91	140	90

- 二) 政府自2019年1月1日起推行補貼計劃，並於2020年1月1日優化補貼計劃。在疫情期間，政府曾推出多輪臨時特別措施，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，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人均補貼金額如下：

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)	每月人均補貼金額 (元)
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12月 (沒有特別措施)	2,955	211.0	1 996	106

- 三) 由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)

減少約5.4億元；預計每月平均受惠人數約為190萬人。2025-26至2029-30財政年度預計可減省共約35.6億元的開支。

- 四) 計及調整方案生效後可減省的開支，補貼計劃在2025-26財政年度的預算總開支仍較2024-25財政年度的修訂預算增加約2.9億元，主要是由於補貼金額的預算增加，其中考慮到公共交通乘客人次的增長以及公共交通營辦商的票價調整等因素。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2553)

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：

請當局告知本會：

- (1) 過去三年，當局接獲封閉道路通行許可證的申請數量為何？處理每宗申請的平均所需時間為何？目前尚未處理的申請宗數及平均輪候時間為何？
- (2) 過去三年，按口岸列明使用口岸跨境車數量為何？

提問人：劉國勳議員(立法會內部參考編號：40)

答覆：

- (1) 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，推展各項跨境交通措施，包括增發常規配額、推行新措施例如「港車北上」、「港珠澳大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」和「跨境私家車一次性特別配額」，以便合資格的跨境車輛經指定陸路口岸往來粵港澳三地。

現時，跨境車輛必須先向運輸署申請「封閉道路通行許可證」(「許可證」)，以及辦理內地／澳門政府所需手續，才可經指定陸路邊境管制站來往香港與廣東省／澳門。因應上述各項措施，發出跨境車輛的許可證申請數目持續上升。

在過去3年，運輸署接獲跨境車輛的許可證申請數目如下：

年份	許可證申請數目
2022	27 823
2023	166 626
2024	197 550

整體而言，三地政府相關部門會協調審批流程，盡量為申請人提供便利。然而，由於各項跨境計劃涉及相關政府的內部審批流程，因此處理所需時間均有不同，申請人須按個別計劃的要求提交所需的申請文件、進行指定申請程序(例如車輛檢驗、提交車輛保險證明及／或向內地部門進行備案)，故申請人完成整項辦理申請程序的時間亦各有差異。就運輸署簽發許可證而言，一般在粵港有關部門完成所需審批後，可於5個工作天內向申請人簽發許可證。

截至2025年2月28日，就不同跨境計劃尚待處理或正在處理的許可證申請數目約為4 100宗。

- (2) 根據入境事務處、香港海關和港珠澳大橋管理局^[註1]的資料，在過去3年(即2022年至2024年)經各陸路邊境管制站的跨境車輛出入境架次載於附表。

註1: 港珠澳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。

2022年至2024年各陸路邊境陸路管制站車輛出入境架次

管制站 ^(註1)	私家車		巴士		貨車		總數	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
2022年								
落馬洲	0	0	0	0	284 418	247 584	284 418	247 584
文錦渡	0	0	0	0	288 533	287 387	288 533	287 387
沙頭角	0	0	0	0	11 370	20 297	11 370	20 297
深圳灣	1 346	1 613	513	495	566 040	587 320	567 899	589 428
港珠澳大橋	1 528	784	5 028	5 020	105 249	105 269	111 805	111 073
香園圍 ^(註2)	不適用	不適用	不適用	不適用	153 137	159 009	153 137	159 009
2023年								
落馬洲	826 616	812 895	145 285	146 213	530 201	593 272	1 502 102	1 552 380
文錦渡	28 016	26 937	33 650	33 013	272 017	274 350	333 683	334 300
沙頭角	0	0	0	0	0	0	0	0
深圳灣	980 239	995 118	42 538	43 407	745 662	706 763	1 768 439	1 745 288
港珠澳大橋	759 131	770 098	229 191	229 233	163 152	128 282	1 151 474	1 127 613
香園圍 ^(註2)	80 722	82 145	25 631	25 441	280 976	290 475	387 329	398 061
2024年								
落馬洲	1 264 020	1 250 234	202 375	204 325	595 014	703 250	2 061 409	2 157 809
文錦渡	50 392	50 500	35 427	35 306	340 306	356 519	426 125	442 325
沙頭角	0	0	0	0	0	0	0	0
深圳灣	1 533 875	1 543 524	109 175	107 821	846 643	796 334	2 489 693	2 447 679
港珠澳大橋	1 684 268	1 691 405	317 436	317 542	193 070	153 204	2 194 774	2 162 151
香園圍	244 063	246 017	35 132	34 532	305 508	268 052	584 703	548 601

註1: 以下管制站曾於2019冠狀病毒病疫情期間或因其他運作原因暫停服務，詳情如下：

- 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。
- 文錦渡管制站曾於2020年1月30日至2023年1月7日及2023年7月至11月不同時段暫停客運／貨運清關服務。
- 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2: 香園圍管制站貨運服務於2020年8月26日開通，客運通關服務於2023年2月6日開通。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2420)

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232段提及，「公共交通費用補貼計劃」由2025年6月起，將計劃的補貼領取門檻，由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。政府就市民每月超出500元的開支部分，維持提供三分之一的補貼，每月400元的補貼上限亦會維持不變。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，每年政府就該計劃的總補貼金額為何；
3. 過去3年，每年受惠於該計劃的人數及人均補貼金額為何；
4. 預計調整計劃後受惠於該計劃的人數及人均補貼金額為何；及
5. 當局每年可節省多少補貼金額？

提問人：李鎮強議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 協助檢討公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的工作由運輸署現有人員執行，涉及的開支及人手沒有詳細分項。

- 2.及 3. 過去3年，補貼計劃下的補貼總金額、平均每月受惠人數及每月人均補貼金額如下：

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)	每月人均 補貼金額 (元)
2022	2,837	2 274 000	104
2023	3,909	3 036 000	107
2024	2,528	1 988 000	106

註： 為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出多輪臨時特別措施，包括在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，以及暫時提高每月補貼上限。

- 4.及 5. 由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)減少約5.4億元；預計每月平均受惠人數約為190萬人。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0887)

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：

運輸署於2023年11月開始在各區共約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(輔助裝置)。就此，政府可否告知本會：

- 請按區議會分區列出，各區行人過路處安裝輔助裝置的數量；
- 當局去年用於安裝輔助裝置的開支為多少；
- 當局曾聘請香港大學的專業學術團隊就輔助裝置在提升行人安全方面的成效進行評估，有關的詳情和開支為何；按大學團隊的評估，輔助裝置的成效如何；透過現場問卷調查收集行人和持份者(如附近商鋪)的具體意見為何；
- 當局會否考慮在更多行人過路處安裝輔助裝置；如會，有關詳情為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

運輸署於2023年11月開始在各區共100個過往較多出現車輛與行人碰撞意外的交通燈控制路口黑點，安裝投射紅光的輔助裝置(輔助裝置)。按區議會分區，各區行人過路處安裝輔助裝置的數量如下：

地區	路口數目	輔助裝置數目
中西區	2	26
東區	3	44
離島區	1	4
九龍城區	8	121
葵青區	2	28
觀塘區	13	163
北區	3	48
西貢區	2	24
沙田區	2	18
深水埗區	20	324
南區	2	28
大埔區	2	14
荃灣區	3	32
屯門區	5	68
灣仔區	5	67
黃大仙區	2	25
油尖旺區	20	299
元朗區	5	79
總計	100	1 412

就以上100個路口，運輸署於2023年11月至2024年12月完成了共1 412個輔助裝置的安裝工作，相關的安裝開支(包括採購和安裝成本)約為2,166萬元。

運輸署於2022年進行輔助裝置試驗計劃，聘請了香港大學評估輔助裝置在提升行人安全方面的成效，包括觀察和比較有關過路處安裝輔助裝置前後行人的過馬路行為、在有關過路處進行面對面的行人意見調查、以及與附近的其他持份者(例如商店和居民)進行面訪調查。調查費用約為33萬元。評估結果顯示，安裝輔助裝置後，整體行人在「紅色人像」燈號亮着時橫過馬路的數字減少約四分之一，成效正面。香港大學亦透過與行人和鄰近持分者的問卷調查和個別訪談評估了輔助裝置的效能。大多數受訪者認為輔助裝置的紅光投射覆蓋範圍足夠，普遍對安裝新的輔助設備持正面態度。

現時在100個選定地點安裝的輔助裝置，已經能夠涵蓋2023年10月敲定選址地點時所有涉及過往較多出現車輛與行人碰撞意外的交通燈控制路口黑點。運輸署會繼續審視資源並考慮在一些特定位置(例如新增涉及較多行人意外的交通黑點)安裝輔助裝置，以針對性及有效益地加強保障行人過路安全。

管制人員的答覆

(問題編號：2088)

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：

專營巴士是指根據香港法例第230章《公共巴士服務條例》所提供的公共巴士服務。而巴士雙向分段收費是指乘客不論是在車程首段或末段登車，都可按下車時的路程長短繳付分段車費。就此政府可否告知本會：

1. 現時本港三間巴士公司的路線當中，撇除下車時於拍卡機拍八達通卡或掃描二維碼的「區域性短途分段收費計劃」外，分別有多少條路線提供上車、下車時拍八達通卡的雙向分段收費？佔該巴士公司總營運路線的比例是多少？
2. 現時本港的專營巴士營辦商當中，共提供「區域性短途分段收費計劃」計劃，共涉及多少條巴士線提供在車站拍卡或掃描二維碼的雙向分段收費？
3. 由於專營巴士車費收入當中，包括由「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」下由公帑補貼專營巴士的車費差額，因此若更多專營巴士線提供雙向分段收費，將「實報實銷」有助減低公帑補貼。請問政府會否在未來審批巴士專營權續期時，加入必須增加雙向分段收費的條款，促使巴士公司陸續在所有巴士線中提供雙向分段收費？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

政府一直鼓勵專營巴士營辦商因應其營運及財政狀況、整體經濟環境、乘客需求，以及車輛資源等因素，提供票價優惠，包括分段收費。截至2024年底，各間營辦商704條專營巴士路線中，155條主要為短途路線，其車程較短而且車費較低，不適合提供分段收費。其餘549條路線中，約有100條

路線提供「全段分段收費」，約450條則在後段設有分段收費。一般而言，乘客在下車前，需到車上的收費系統或者設於巴士站的分端機再次拍八達通卡或掃瞄二維碼，以獲取「前段分段收費」車費回贈。此外，部份路線則透過司機在乘客上車時因應乘客的目的地調校較低的車費，以提供優惠。「後段分段收費」是指於巴士路線車程較後的指定分站設有車費優惠，乘客在設有後段分段收費的路線上車時，於車上拍卡或掃描二維碼支付車費時便即時享有車費優惠。

現時，九龍巴士(一九三三)有限公司提供的「全段分段收費」路線中，包括在其「區域性短途分段收費計劃」下，在屯門、元朗、西貢及北區區內營辦的46條巴士路線。

2025-26年度財政預算案中公布會調整「二元優惠計劃」的措施，將有助減低計劃的公帑補貼。運輸署會在考慮巴士專營權事宜時，繼續致力推動營辦商採取不同措施提升營運效率，保持財務穩健，以進一步提升巴士服務質素，包括提供更多的票價優惠。運輸署正積極為更多適合的巴士路線引入「全段分段收費」，以確保公帑用得其所，亦會審視不同路線的情況，以達致有足夠運力應付長途乘客的出行需求。

管制人員的答覆

(問題編號：2090)

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」不停車繳費安排於2023年5月起實施，政府可否告知本會：

1. 由安排實施至今，共開設多少個戶口？各類繳費貼的登記數字為何？
2. 由安排實施至今，分別有多少個戶口因不合資格或用戶主動注銷？
3. 由安排實施至今，「易通行」每年分別收到多少宗投訴個案？
4. 由安排實施至今，「易通行」每年分別接獲多少宗懷疑被非法盜用的個案？
5. 由安排實施至今，「易通行」每年分別有多少宗收費錯誤而要跟進的交易？
6. 由安排實施至今，每年分別有多少宗「於14個工作天的限期內繳交隧道費」而要徵收首筆附加費(\$175)的交易？
7. 由安排實施至今，每年分別有多少宗「未能於附加費通知所指明日期內繳付未繳的隧道費及首筆附加費」，而要徵收額外附加費(\$350)的交易？
8. 由安排實施至今，運輸署每年分別已收取「首筆附加費」及「額外附加費」的總金額是？
9. 就個別戶口而言，因未能在限期內，而被追收隧道費及所有附加費合共最高金額的十個個案，分別被追討的金額是？

10. 有連結銀行戶口自動轉帳的「易通行」使用者反映指，因自動轉帳授權無效而在未有足夠通知的情況下被徵收高額附加費，請問如出現上述情況，現時的處理機制為何？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 自「易通行」不停車繳費服務實施至2025年2月期間，運輸署已向登記車主發出約822 000張繳費貼(包括約815 000張車輛貼和約7 000張車種貼)，而接近九成半已獲發車輛貼的車輛(即約774 000輛)已開立「易通行」戶口。
2. 自「易通行」實施至2025年2月期間，約有34 000個「易通行」戶口由用戶取消。運輸署及隧道費服務商沒有收到因不合資格而未能開立「易通行」戶口相關投訴。

3.及5.

自「易通行」實施至2025年2月期間，與隧道費相關的查詢／投訴個案平均每日約54宗，佔整體使用「易通行」的每日平均車流量(約505 000架次)約0.01%。運輸署及隧道費服務商每年接獲的投訴數字如下：

	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	17 758	10 204
2024年	18 751	5 710
2025年(截至2月)	2 446	419

4. 自「易通行」實施至2025年2月期間，與懷疑車牌號碼被盜用相關的查詢／投訴個案於2023年5至12月、2024年及2025年1至2月分別為14宗、125宗及5宗。在收到有關查詢／投訴後，隧道費服務商會翻查紀錄，確認相關車牌號碼並回覆有關車主，以便車主向警務處尋求協助。隧道費服務商亦會在需要時向警務處提供相關資料協助調查。

6至9.

根據《行車隧道(政府)規例》(第368A章)及《青沙管制區(隧道費、費用及收費)規例》(第594B章)規定，繳付隧道費的法律責任由登記車主作為負責人承擔。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。視乎情況，運輸署可根據法例規定向法院提出申請，追討待繳款項、罰款和訟費。法庭亦可發出指示，下令運輸署拒絕處理該欠款人的車輛過戶及車輛牌照申請。

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。運輸署一直進行宣傳工作，包括透過網站、社交媒體、海

報、單張等，提醒車主須適時查閱及繳付未交的隧道費。此外，運輸署已發信要求個別尚有未付隧道費及附加費的車主盡快繳清相關費用。

自「易通行」實施至2025年2月期間，有關登記車主未有按時繳交隧道費而被徵收附加費的個案於2023年5至12月、2024年及2025年1至2月分別約為188 000宗(佔同期車流量約0.22%)、750 000宗(佔同期車流量約0.35%)及63 000宗(佔同期車流量約0.18%)。政府在2023-24年度已收取「首筆附加費」及「額外附加費」的總金額約為3,600萬元。在2024-25年度，截至2024年12月，已收取的總金額約為6,400萬元。

運輸署已陸續將欠繳交隧道費的個案交予裁判法院處理，裁判法院正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。按個別登記車主被裁判法院追討金額最高10名計算，有關被追討的金額介乎約44,000元至173,000元。

10. 目前登記車主可開立「易通行」戶口及設定自動繳費方式(包括銀行戶口、信用卡及指定儲值戶口)繳付隧道費。如用戶未能成功自動繳費，「易通行」系統會向戶口持有人及／或登記車主發出相關的電子通知，包括隧道費交易自動付款不成功，及尚有未繳隧道費的付款提示等。此外，如「易通行」系統發現用戶連結的銀行戶口自動轉帳授權已失效，隧道費服務商會向用戶發出電子通知或致電告知其有關情況，以使用戶跟進及補交隧道費。如用戶對被徵收附加費有異議，可填寫附加費通知書內夾附的表格提出爭議，隧道費服務商會作妥善跟進及調查。

管制人員的答覆

(問題編號：2091)

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：

車輛故障及交通意外在本港高速公路時有發生，倘車輛在緊急情況下未能停在靠左或路肩停車，而要停在行車線上，後來的車輛有可能未能即時作出反應，而導致本港不時發生追撞事故。如2024年9月港深西部公路發生致命交通意外，兩輛的士司機疑因輕微碰撞後落車相討善後時，同因「二次事故」被後至的一輛收掣不及的私家車撞死。就此，政府可否告知本會：

1. 過去五年，本港每年有多少宗交通意外屬「二次事故」？又有多少車上司機或乘客，因故障或意外停車後落車，而在路上被撞及的意外？
2. 為避免「二次事故」，政府曾否考慮立法規定車輛因故障或意外，需要在高速公路停車時，必須在車後方放置三角警示牌或使用警示燈光，否則將被加強罰款及安全意識。若有，該研究結果為何；若否原因為何？
3. 包括內地等不少國家或地區，均已立法規定因故障或意外，需要在高速公路停車時，必須在車後方放置三角警示牌或使用警示燈光。本港未有相應的做法，原因為何？
4. 香港駕駛者對預防發生「二次事故」或使用三角警示牌重視度不高，大部份車輛均未有在車上配置三角警示牌，以作緊急時使用，亦常見有司機在行車線上處理意外。除研究立法外，政府有否任何方法，增加駕駛者使用三角警示牌或防止發生「二次事故」的意識？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 運輸署沒有備存涉及「二次事故」交通意外宗數及相關傷亡人數的分項資料。
- 2-4. 現行《道路交通(交通管制)規例》(第374G章)已有規定，司機如因汽車故障或涉及該汽車的緊急事故，而在快速公路或車速限制超過每小時50公里的道路上停留不動，司機須展示危險警告燈，用以警告駛來車輛。

運輸署根據第374章出版的《道路使用者守則》亦說明了使用道路的規則與安全提示，包括司機處理緊急事故的提示。概括而言，如事故只涉及車輛或財物輕微損毀而沒有人傷亡，駕駛人士應將車輛駛至附近路旁的安全地方作善後處理。但如意外涉及死亡或嚴重受傷，或有任何車輛或財物遭到嚴重損害，除為挽救性命、滅火或應付其他緊急事故外，否則在未獲警務人員許可下，任何人不得移動或干擾該宗意外的車輛。司機應亮着車身四邊的危險警告燈，以警告其他駕駛人士；司機和乘客亦必須肯定自己可以安全地離開行車道，並可以在一個安全地方(例如防撞欄後)等待救援時方可下車。否則，他們應扣上安全帶並留在車內等待救援。

司機在其它車輛正在行駛的快速公路或車速限制超過每小時50公里的道路上擺放警告物品，會為自己及其他道路使用者構成危險。因此司機在這些路段處理事故時須亮起危險警告燈，但不應嘗試在道路擺放任何警告物品。

運輸署一直聯同道路安全議會及香港警務處向道路使用者推廣道路安全信息，例如製作電視及電台廣播、出版和派發《道路安全通訊》及小冊子，在隧道內播放及在可變信訊顯示屏上顯示安全信息、與相關業界舉行道路安全講座、以及透過社交媒體平台發放網上短片及資訊，提醒司機駕駛時應注意的事項及如何處理緊急事故等。我們會繼續推行宣傳教育，加強道路使用者的安全意識。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2108)

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：

運輸署擬將2025-26年度「公共交通費用補貼計劃」撥款增加11.9%(至27.445億元)，但平均每月受惠人數預算卻從2023年的303.57萬人大幅下降至197萬人，兩者趨勢明顯背離。就此，政府可否告知本會：

1. 受惠人數預算下降的具體理據為何？是否與補貼門檻調整、市民出行模式改變，或公共交通工具票價加幅過高有關？
2. 現行補貼金額與受惠人數的計算模型為何？能否公開用於推算的統計數據(如市民每月交通開支分佈、跨區就業比例)及相關研究報告詳情？如否，原因為何？
3. 現時補貼計劃的行政成本，包括系統維護、審計、營辦商監管等開支等佔總撥款的比例為何？過去三年相關開支的變化趨勢如何？
4. 政府會否檢討行政流程(如簡化審批、整合電子支付平台)，以降低行政成本並將節省得到的資源更直接惠及市民？
5. 除補貼計劃外，有否計劃推動結構性改革，如引入競爭、開放新營運者投標路線，從根本降低票價上漲壓力？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：69)

答覆：

1. 為了讓更多市民在疫情期間受惠於公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)，政府曾推出多輪臨時特別措施，包括於2022年5月至2023年10月期

間暫時將補貼計劃下的每月公共交通開支水平由 400 元放寬至 200 元，並將每月補貼上限由 400 元提高至 500 元。隨著臨時特別措施的期限屆滿，每月公共交通開支水平由 2023 年 11 月 1 日起回復至 400 元，平均每月受惠人數亦因而由 2023 年約 304 萬人下降至 2024 年約 199 萬人。

由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計2025年的每月平均受惠人數約為197萬人。

2. 補貼計劃下的補貼金額與受惠人數會受市民的公共交通開支、公共交通乘客人次的變化，以及公共交通營辦商的票價調整等多方面的因素影響。在就補貼金額和受惠人數作估算時，我們會參考過去的實際數字，並考慮上述因素。

3-4.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	40.1

補貼計劃的運作簡單易明，毋須市民申請，亦不涉及審批申請的程序。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1.1%至1.3%。政府會繼續盡力減省補貼計劃的行政費用。

5. 運輸署一直協調不同公共交通服務，以提升整體運輸網絡的效率，為市民提供更具效率的公共交通服務。就票價方面，政府會一如以往，以審慎的態度審批加價申請，考慮各方面的因素(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)，繼續做好把關工作。

管制人員的答覆

(問題編號：2269)

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)的工作包括就的士司機違例記分制度的個案採取檢控行動；就此，政府可否告知本會：

- (a) 該制度自2024年9月22日實施以來，當局(i)接獲的舉報、(ii)檢控、(iii)被法庭定罪及(iv)被記滿15分而被取消駕駛的士資格的個案數目分別為何；
- (b) 在2024-25年度及預計在2025-26年度，署方負責檢控的(i)人手編制、(ii)職系、職級和職位及(iii)薪酬開支分別為何；及
- (c) 署方如有法定權力進行「放蛇」，在2024-25年度及預計在2025-26年度，所涉及的(i)人手編制、(ii)職系、職級和職位及(iii)薪酬開支分別為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

政府早前已檢視整體的士的營運和管理，並提出一系列提升的士服務質素的措施，當中包括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)，以打擊的士司機的違法行為，加強對屢犯者的阻嚇作用。

記分制在2024年9月22日生效，涵蓋11項與的士司機相關的罪行(例如：濫收車費、拒載、兜路等)，如的士司機干犯有關罪行並被判定額罰款或被法庭定罪，視乎所犯罪行，會被記3分、5分或10分。如的士司機在任何兩年期間被記15分或以上，將被取消駕駛的士資格一段時間。

- (a) 根據運輸署的記錄，截至2025年3月9日，共有66名的士司機在記分制下被記分，涉及的罪行包括濫收車資、拒載、兜路等。當中，5名的士司機被記3分，12名的士司機被記5分，及49名的士司機被記10分。目前沒有的士司機被記15分或以上而須被取消駕駛的士資格。

運輸署的工作包括就干犯《的士司機違例記分條例》(《條例》)下的罪行(例如：某人在記分制下被法庭飭令取消駕駛的士資格但沒有遵從有關命令)採取檢控行動。至於記分制所涵蓋的11項罪行的檢控工作並非由運輸署負責，運輸署沒有備存相關的舉報、檢控或定罪數字。

- (b) 與記分制相關的工作由運輸署現有人員負責執行，屬於恆常職務，涉及的開支沒有詳細分項。
- (c) 運輸署沒有權力就記分制所涵蓋的11項罪行進行執法行動。

管制人員的答覆

(問題編號：2270)

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2025-26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，並繼續支援推行「港車北上」及籌備推行「粵車南下」。就此，政府可否告知本會：

- (a) 自「港車北上」實施以來，每月的(i)登記抽籤申請、(ii)發出封閉道路許可證、(iii)預約出行、(iv)按預約時間到達關口的出行、(v)在預約時間後才到達關口的出行、(vi)申請取消已預約的出行及(vii)未申請取消出行而又未到達關口的個案，數目分別為何；
- (b) 在2024-25年度及預計在2025-26年度，就「港車北上網上服務系統」，運輸署(或外判公司)的(i)人手編制、(ii)薪酬開支及(iii)系統維護開支分別為何；及
- (c) 鑒於有意見反映，「港車北上」申請人須分別登入香港及內地系統，加上須購買保險及預約驗車，程序十分繁瑣，特區政府有否與廣東省及澳門特區政府商討進一步優化「港車北上」的申請流程；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：31)

答覆：

- (a) 自「港車北上」實施以來，每月登記抽籤申請數目和獲簽發出封閉道路通行許可證數目載於附件一。截至2025年2月底，運輸署共進行了47輪「港車北上」名額抽籤，提供約160 000個名額供有意申請人士參加抽籤，共約有138 000宗新申請及續期申請已完成所有申請程序並獲兩地政府簽發相關牌證。而每月預約出行及取消預約的數目載於附件二。運輸署並無備存問題要求的其他資料。

(b) 「港車北上網上服務系統」的工作主要由運輸署現有人員執行，其人手編制和薪酬開支已納入運輸署的整體編制及撥款內，並沒有分項數字。在2024-25年度，運輸署用於系統優化、提升及外判的維護開支約為188萬元。在2025-26年度，預計系統維護及提升所涉及的開支與2024-25年度相若。

(c) 為便利「港車北上」申請人，運輸署已推出一站式網上申請系統以處理抽籤、申請及預約出行。內地部門亦設有一站式的「港車北上管理服務系統」進行其審批程序，期間內地部門會直接通知申請人進行所需手續和按需要上傳資料，包括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，及按需要要求申請人到內地自助採檢中心辦理備案手續。在通過審核後，內地政府會向申請人發出電子臨時入境機動車牌證，而運輸署會在接收及處理內地審核結果後簽發封閉道路通行許可證予申請人。

粵港兩地政府一直密切留意「港車北上」的實施情況，及適時推行優化措施為申請人提供更佳便利，當中包括 -

(i) 接受申請數目：已由最初每個工作天接受200宗申請，增加至現時每個工作天接受500宗申請。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，以期充分利用每次的申請名額；

(ii) 續期安排：運輸署於2024年5月起優化「港車北上」續期申請的安排，合資格的續期申請人可在無需參與電腦抽籤的情況下，在運輸署分配的指定時間內於網上提交申請。而為便利從新遞交申請的人士參與電腦抽籤，運輸署已同時放寬登記抽籤的時限，由封閉道路通行許可證有效期屆滿前30日放寬至60日前；

(iii) 車輛查驗：在「港車北上」推出的首半年內，於香港專設為「港車北上」車輛查驗中心已由最初1間增加至現時3間，每日提供查驗服務(公眾假期除外)並延長服務時間至晚上；以及由2024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，及申請人和車輛維持不變，可獲豁免進行車輛查驗；及

(iv) 預約出行：為令出行安排更靈活，已由2023年10月起每天出行時段由六個調整至四個，而預約安排亦已於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)。

粵港兩地政府會繼續密切留意「港車北上」的運作情況並保持緊密聯絡，適時檢視及進一步優化「港車北上」的申請安排。

「港車北上」登記抽籤數目及
獲簽發封閉道路通行許可證數目

月份 ¹	登記抽籤數目 ²	獲簽發封閉道路通行許可證數目
2023年5月 ³	17 261	不適用 ³
2023年6月 ³	24 795	474
2023年7月	19 099	3 615
2023年8月	14 788	5 169
2023年9月	15 136	6 037
2023年10月	7 311	8 428
2023年11月	7 795	7 740
2023年12月	7 709	5 957
2024年1月	8 012	6 836
2024年2月	5 544	5 983
2024年3月	12 253	5 696
2024年4月	7 468	6 063
2024年5月	7 196	5 897
2024年6月	6 832	5 602
2024年7月	6 359	7 986
2024年8月	10 478	7 687
2024年9月	8 648	7 285
2024年10月	11 195	8 983
2024年11月	13 148	7 754
2024年12月	13 957	7 428
2025年1月	18 181	9 161
2025年2月	8 874	7 820

註1：以抽籤日期計算。

註2：同一登記人參與多於一輪的登記抽籤次數計算在內。

註3：運輸署由2023年5月29日起接受「港車北上」登記，並由2023年6月起簽發許可證，讓成功申請人可由2023年7月1日起出行經港珠澳大橋前往廣東省。

「港車北上」每月預約出行相關的數字

月份	預約出行數目	取消預約數目
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	60 448	6 301
2024年4月	54 959	6 439
2024年5月	61 661	6 827
2024年6月	65 364	7 924
2024年7月	60 682	5 378
2024年8月	72 954	5 562
2024年9月	57 105	5 963
2024年10月	72 262	7 664
2024年11月	64 323	5 040
2024年12月	70 827	8 816
2025年1月	81 568	10 536
2025年2月	60 659	5 813

管制人員的答覆

(問題編號：2271)

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)2025-26年度需要特別留意的事項中，提到將繼續監察「專營巴士豁免隧道費基金」的運作狀況。就此，政府可否告知本會：

- (a) 過去5年，各專營巴士公司在該基金的存取情況及結餘分別為何；
- (b) 預計在2025年，各專營巴士公司將在該基金存入多少款項；
- (c) 由於「三隧分流」實施及政府將在2025年5月收回大欖隧道，專營巴士使用有關隧道的費用大幅下降，使專營巴士公司在該基金存入的款項較以往減少，繼而使政府有較少空間削減票價加幅；運輸署有否與專營巴士公司檢討該基金的持續性，以確保未來的票價加幅不會比過去大幅上升；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (d) 在2024-25年度及預計在2025-26年度，署方監察該基金運作狀況涉及的(i)人手編制、(ii)職系、職級和職位及(iii)薪酬開支分別為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

- (a) 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巴士營辦商設立的專用帳目，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巴士營辦商的加價壓力。當專營巴士營辦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。

過去5年，各專營巴士營辦商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：

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 (千元) [B] ^{註2}	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 (千元) [B] ^{註2}	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 (千元) [B] ^{註2}	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

專營權 ^{註1}	由2021年 結轉的 基金結餘 (千元) [A]	2022年 存入款項 (千元) [B] ^{註2}	2022年 提取款項 (千元) [C]	2022年 基金結餘 (千元) [D] = [A] + [B] – [C]
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 (千元) [B] ^{註2}	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

2024年

專營權 ^{註1}	由2023年 結轉的 基金結餘 (千元) [A]	2024年 存入款項 (千元) [B] ^{註2}	2024年 提取款項 (千元) [C]	2024年 基金結餘 (千元) [D] = [A] + [B] – [C]
九巴	419,063	146,470	213,250	352,283
城巴(市區及 新界) ^{註3}	7,380	94,175	101,555	0
城巴 (專營權2)	3,925	7,464	0	11,389
龍運	1,701	1,650	1,850	1,502 ^{註5}
嶼巴 ^{註4}	18.0	0.3	0	18.3

註1：

- 九巴：

九龍巴士(一九三三)有限公司。九巴在2021年4月4日及2023年6月18日上調車費時，獲准由基金提取款項以紓緩票價加幅。

- 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1)在2019年1月20日及2023年6月18日上調車費時，獲准由基金提取款項以紓緩票價加幅。
- 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(專營權2)在2021年3月獲准一筆過提取其基金的結餘，以紓緩財務壓力。此外，城巴(專營權2)在2023年6月18日上調車費時亦獲准由基金提取款項以紓緩票價加幅。
- 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。新巴在2019年1月20日及2023年6月18日上調車費時，獲准由基金提取款項以紓緩票價加幅。
- 龍運：
龍運巴士有限公司。龍運在2018年9月的加價申請於2021年3月被拒絕，但改為獲准一筆過提取其基金帳戶的結餘，以紓緩財務壓力。此外，龍運在2023年6月18日上調車費時，亦獲准由基金提取款項以紓緩票價加幅。
- 嶼巴：
新大嶼山巴士(1973)有限公司

註2：
存款包含專用基金帳目於該年所收取的利息(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4時合併為1個新的10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1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。

註5：
由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加。

(b)-(c)

現時，大欖隧道是由三號幹線(郊野公園段)有限公司營運及管理的隧道。由於大欖隧道目前並非政府隧道，因此基金的安排並不適用於專營巴士營辦商使用大欖隧道的開支。大欖隧道的「建造、營運及移交」專營權將於2025年5月31日凌晨屆滿，屆時會由政府接收，成為政府隧道，由此時起行經大欖隧道的專營巴士可獲豁免繳付大欖隧道的使用費，並將所節省的隧道費存入基金內，預留作紓緩票價加幅之用。

假設各專營巴士營辦商行經各政府隧道的路線及班次數目與現時情況相若，以及考慮到大欖隧道成為政府隧道後的基金收入，預計各專營巴士營辦商在2025年存入基金的總額約為2.6億元。

事實上，政府在處理去年的專營巴士加價申請時，已將政府收回大欖隧道的效益充分納入考慮。在計及基金的紓緩作用後，九巴票價的整體加幅為4.3%(未計及紓緩作用前為5.2%)。由於城巴(市區及新界)行經大欖隧道的路線不多，即使大欖隧道成為政府隧道後，相關額外存入基金的隧道費較少，並未能於是次加價發揮紓緩作用。

政府會繼續密切監察基金的運作，並在有需要時檢討現行安排。

(d) 運輸署監察基金的工作由運輸署現有人員執行，屬於整體職務的一部分，故未能提供所涉人手及的開支分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2273)

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)2025-26年度需要特別留意的事項中，提到將「繼續推展6條主要離島渡輪航線在船隻資助計劃下採購新船的工作，並監察為13條離島渡輪航線提供的特別協助措施」；然而，綱領(1)的2025-26年度預算開支為16.537億元，較2024-25年度修訂預算的19.906億元減少16.9%，又將淨減少6個職位，署方解釋指「主要由於為離島渡輪航線提供的船隻資助計劃的現金流量需求減少」。就此，政府可否告知本會：

- (a) 上述13條離島渡輪航線分別為何；
- (b) 在2024-25年度及預計在2025-26年度，政府向上述13條離島渡輪航線營辦商發還的開支及其細項分別為何；
- (c) 上述船隻資助計劃的(i)總開支、(ii)2024-25年度所需現金流及(iii)2025-26年度所需現金流分別為何；及
- (d) 淨減少的6個職位，所涉及的(i)職系、職級和職位、(ii)職責及(iii)薪酬開支分別為何；如何確保對離島渡輪航線的支援不會因職位和開支削減而受到影響？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

(a)-(b)

政府自2011年起為6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施，並於2020年4月起陸續把安排擴展至其他離島渡輪航線。現時獲提供特別協助措施的離島渡輪航線有13條，分別為：(i)「中環－長洲」、(ii)「中環－

梅窩」、(iii)「坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲(「橫水渡」)」、(iv)「中環－坪洲」、(v)「中環－榕樹灣」、(vi)「中環－索罟灣」、(vii)「香港仔－榕樹灣(經北角村)」、(viii)「香港仔－索罟灣(經模達)」、(ix)「愉景灣－梅窩」、(x)「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」、(xi)「愉景灣－中環」、(xii)「馬灣－中環」及(xiii)「馬灣－荃灣」航線。

特別協助措施透過實報實銷方式向渡輪營辦商發還若干營運開支，包括：碼頭相關開支、船隻相關開支及票務優惠相關開支。政府在2024-25財政年度已向13條離島渡輪航線營辦商發還約2億2,150萬元，當中碼頭開支、船隻開支及票務優惠開支分別佔7%、68%及25%。政府亦已預留約2億7,360萬元在2025-26財政年度繼續向有關渡輪營辦商提供特別協助措施。

- (c) 船隻資助計劃(資助計劃)旨在協助離島渡輪航線營辦商更新船隊及採用更環保船隻，以改善船隻質素和推動環保，並提升乘客體驗。資助計劃分兩階段全數資助10條離島渡輪航線採購合共44艘新船，預計總開支約為57.88億元。第一階段資助計劃已開展，涉及資助6條主要離島渡輪航線採購22艘新船(包括4艘混合動力船隻)。截至2025年3月，14艘新船(包括3艘混合動力船隻)已交付並陸續投入服務或展開混合動力船隻試驗。餘下8艘新船(包括1艘混合動力船隻)預計會於2025年年底前陸續交付，並於2026年第一季內全部投入服務。

在2024-25年度及2025-26年度，政府推行資助計劃的開支分別為約7億1,100萬元及約4億7,800萬元(預算)。2025-26年度的預算開支較2024-25年度的開支減少，主要原因是第一階段資助計劃的現金流量需求隨著大部分船隻交付而相應減少。

- (d) 在2025-26年度內，政府將會繼續推展6條主要離島渡輪航線在資助計劃下採購新船的工作，並會繼續為13條離島渡輪航線提供的特別協助措施。在綱領(1)下淨減少的6個職位是部門整體減少的職位數目，並不涉及支援離島渡輪航線相關工作的職位。

管制人員的答覆

(問題編號：2274)

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：

運輸署綱領(2)的工作包括為司機及駕駛教師安排筆試及路試。就此，政府可否告知本會：

- (a) 在2024年及預計在2025年，運輸署駕駛事務組各類駕駛考試的(i)應考人次及(ii)合格人次分別為何；
- (b) 在2024年，「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」輸入勞工在(i)小巴及(ii)巴士駕駛考試中，(1)應考人次、(2)合格人次、(3)一次合格率及(4)兩次合格率分別為何；
- (c) 過去3年及預計到2025年年尾，各類駕駛考試「尾期」的輪候日數變化分別為何(按月列出)；
- (d) 過去3年，在設有重考生「快期」預約服務的各類駕駛考試中，每月(i)申請人數及(ii)中籤人數分別為何；
- (e) 在2024-25年度及預計在2025-26年度，運輸署一級考牌主任及二級考牌主任的(i)人手編制、及(ii)薪酬開支分別為何；及
- (f) 在2024年及預計在2025年，運輸署就私人駕駛教師(i)舉行筆試、(ii)舉行路試、(iii)發出新執照、(iv)批准執照續期的數字分別為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

- (a) 在2024年及預計在2025年，運輸署駕駛事務組各類駕駛考試的(i)應考人次及(ii)及格人次如下：

駕駛考試類別	2024年的應考人次	2024年的及格人次
(i) 筆試(甲部試)	51 595	44 108
(ii) 私家車(合併試)	36 512	11 202
(iii) 私家車(乙部試)	2 797	2 251
(iv) 私家車(丙部試)	26 746	14 998
(v) 電單車(乙部試)	8 542	6 034
(vi) 電單車(丙部試)	13 298	6 040
(vii) 輕型貨車(合併試)	34 152	8 561
(viii) 輕型貨車(乙部試)	2 151	1 766
(ix) 輕型貨車(丙部試)	35 266	17 568
(x) 的士筆試	13 813	8 259
(xi) 中型貨車	7 241	2 403
(xii) 小巴	1 654	642
(xiii) 巴士	4 923	1 681
(xiv) 重型貨車	3 782	770
(xv) 掛接車輛	1 910	590

駕駛考試類別	2025年 預計安排 的次數(註1)	2025年的 預計及格人次
(i) 筆試(甲部試)	54 400	由於實際及格人次取決於考生的臨場考試表現，因此本署未有預計2025年的駕駛考試及格人次。
(ii) 私家車(合併試)	71 000	
(iii) 私家車(乙部試)		
(iv) 私家車(丙部試)		
(v) 電單車(乙部試)	29 800	
(vi) 電單車(丙部試)		
(vii) 輕型貨車(合併試)	76 200	
(viii) 輕型貨車(乙部試)		
(ix) 輕型貨車(丙部試)		
(x) 的士筆試	16 700	
(xi) 中型貨車	23 600	
(xii) 小巴		
(xiii) 巴士		
(xiv) 重型貨車		
(xv) 掛接車輛		

註1：2025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。

- (b) 在2024年，「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」輸入勞工在小巴及巴士駕駛考試中，(i)應考人次、(ii)及格人數、(iii)首次考試及格司機人數及比例及(iv)第二次考試及格司機人數及比例分別如下：

	小巴駕駛考試	巴士駕駛考試
(i) 應考人次	1 447	988
(ii) 及格人數	610	483
(iii) 首次考試及格人數 (佔總及格人數比例)	241 (39.5%)	277 (57.3%)
(iv) 第二次考試及格人數 (佔總及格人數比例)	215 (35.2%)	128 (26.5%)

- (c) 過去3年各類駕駛考試「尾期」每月的平均輪候日數及按月變化載於附表。整體而言，私家車合併試及輕型貨車合併試的輪候時間均由2022年1月的十二個月縮減至2024年12月的約六個月。

由於路試輪候時間會因應不同車輛／考試部分的需求，以及排期時的實際情況等因素而受到影響，運輸署並沒有按月估算2025年平均輪候日數的變化。運輸署會繼續密切監察情況，盡可能安排資源及採取可行措施縮短路試輪候時間。

- (d) 為善用因考生申請駕駛考試延期或暫時取消考期而騰出的考期空缺(俗稱「快期」)，運輸署設立了重考生快期預約服務。由2023年3月28日起，重考生可登記參加重考生快期抽籤，快期空缺以電腦抽籤方式分配。由抽籤安排開始實施至2024年12月，各類駕駛考試快期總申請人次及中籤並已揀選考期人次表列如下。整體而言，中籤並已揀選考期的人次比率由2023年4月開始時的28%增至2024年12月的42%。

月份	總申請人次	中籤並已揀選考期人次
2023年3月	6 215	321
2023年4月	11 852	3 294
2023年5月	15 652	3 471
2023年6月	15 464	3 133
2023年7月	14 875	2 427
2023年8月	19 026	3 003
2023年9月	18 298	2 272
2023年10月	17 841	2 645
2023年11月	16 901	4 736
2023年12月	14 061	3 689
2024年1月	14 810	4 616
2024年2月	11 661	3 941
2024年3月	11 458	4 305
2024年4月	10 952	4 660

月份	總申請人次	中籤並已揀選考期人次
2024年5月	10 843	4 138
2024年6月	9 850	4 426
2024年7月	11 143	4 318
2024年8月	10 035	4 833
2024年9月	9 304	4 082
2024年10月	9 573	5 003
2024年11月	8 354	4 092
2024年12月	8 897	3 773

- (e) (i) 截至2025年3月1日，運輸署編制共有19名一級考牌主任及65名二級考牌主任，兩者實際員額分別為16名及67名(註2)。按薪級中點估計的年薪值計算，一級考牌主任及二級考牌主任的每年員工開支分別約為1,084萬元及3,266萬元。
- (ii) 在2025-26年度，運輸署一級考牌主任及二級考牌主任的編制維持不變，分別為19及65名，預計兩者實際員額則分別為19名及64名。按薪級中點估計的年薪值計算，一級考牌主任及二級考牌主任的每年員工開支分別約為1,287萬元及3,120萬元。

註2：包括3名正署任一級考牌主任的二級考牌主任。

- (f) 運輸署繼續為合資格的申請人按其抽籤次序安排有關駕駛教師考試。根據現行安排，若考生未能通過駕駛考試，運輸署會按抽籤次序安排下一名申請人參加考試。在2024年，運輸署就私人駕駛教師舉行了26次筆試及18次路試，共發出9個新私人駕駛教師執照。截至2024年12月底，尚有5個私人駕駛教師執照有待發出，視乎考生的駕駛考試表現，運輸署預計所有5個執照將於2025年全部發出。由於舉行考試的次數取決於考生的駕駛考試表現，運輸署未有估算2025年就私人駕駛教師舉行考試的次數。

私人駕駛教師執照持有人如申請續領執照，必須在其續領執照前3年內完成駕駛教師複修課程(包括通過筆試)，才可續領其執照。運輸署於2024年共批准1 504個執照的續期。由於在現行安排下，私人駕駛教師執照持有人可在執照有效期屆滿後3年內續領執照，運輸署未有估算2025年批准執照續期的數目。

附表

2022年												
考試類別	平均輪候日數 (較上月變化)											
	1月*	2月*	3月*	4月*	5月*	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
筆試 (甲部試)	40 (0)	20 (-20)	1 (-19)	0 (-1)	39 (+39)	44 (+5)	39 (-5)	40 (+1)	40 (0)	39 (-1)	40 (+1)	40 (0)
私家車 (合併試)	367 (+1)	339 (-28)	308 (-31)	279 (-29)	293 (+14)	317 (+24)	339 (+22)	361 (+22)	364 (+3)	364 (0)	369 (+5)	361 (-8)
私家車 (乙部試)	103 (-13)	78 (-25)	57 (-21)	63 (+6)	90 (+27)	103 (+13)	110 (+7)	122 (+12)	113 (-9)	112 (-1)	109 (-3)	107 (-2)
私家車 (丙部試)	276 (+4)	249 (-27)	219 (-30)	186 (-33)	232 (+46)	268 (+36)	287 (+19)	320 (+33)	341 (+21)	351 (+10)	356 (+5)	353 (-3)
電單車 (丙部試)	261 (-3)	233 (-28)	203 (-30)	181 (-22)	254 (+73)	259 (+5)	264 (+5)	259 (-5)	278 (+19)	256 (-22)	249 (-7)	244 (-5)
輕型 貨車 (合併試)	375 (+3)	347 (-28)	316 (-31)	286 (-30)	303 (+17)	325 (+22)	346 (+21)	364 (+18)	368 (+4)	365 (-3)	370 (+5)	365 (-5)
輕型 貨車 (乙部試)	109 (-12)	82 (-27)	60 (-22)	67 (+7)	90 (+23)	102 (+12)	116 (+14)	123 (+7)	116 (-7)	116 (0)	121 (+5)	109 (-12)
輕型 貨車 (丙部試)	277 (+3)	250 (-27)	219 (-31)	189 (-30)	227 (+38)	261 (+34)	286 (+25)	317 (+31)	341 (+24)	349 (+8)	352 (+3)	350 (-2)
中型 貨車	95 (+5)	69 (-26)	38 (-31)	67 (+29)	79 (+12)	93 (+14)	97 (+4)	92 (-5)	91 (-1)	94 (+3)	107 (+13)	104 (-3)
小巴	107 (+25)	79 (-28)	48 (-31)	60 (+12)	78 (+18)	103 (+25)	102 (-1)	98 (-4)	82 (-16)	95 (+13)	79 (-16)	88 (+9)

2022年												
考試類別	平均輪候日數 (較上月變化)											
	1月*	2月*	3月*	4月*	5月*	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
巴士	92 (+3)	66 (-26)	23 (-43)	66 (+43)	95 (+29)	104 (+9)	112 (+8)	106 (-6)	115 (+9)	110 (-5)	104 (-6)	101 (-3)
的士 筆試	38 (0)	27 (-11)	4 (-23)	0 (-4)	36 (+36)	47 (+11)	46 (-1)	46 (0)	40 (-6)	40 (0)	45 (+5)	45 (0)
重型 貨車	106 (-5)	81 (-25)	50 (-31)	83 (+33)	99 (+16)	116 (+17)	117 (+1)	113 (-4)	108 (-5)	112 (+4)	105 (-7)	109 (+4)
掛接 車輛	88 (-2)	62 (-26)	31 (-31)	64 (+33)	76 (+12)	98 (+22)	98 (0)	95 (-3)	100 (+5)	98 (-2)	114 (+16)	107 (-7)

* 為配合政府的防疫措施，運輸署的駕駛考試及排期服務曾於2022年1月27日至5月5日期間暫停，因此該段期間的駕駛考試論候日數亦受到影響。

2023年												
考試類別	平均輪候日數 (較上月變化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
筆試 (甲部試)	40 (0)	43 (+3)	41 (-2)	41 (0)	41 (0)	44 (+3)	44 (0)	42 (-2)	40 (-2)	40 (0)	41 (+1)	41 (0)
私家車 (合併試)	363 (+2)	356 (-7)	352 (-4)	347 (-5)	339 (-8)	328 (-11)	317 (-11)	310 (-7)	301 (-9)	290 (-11)	278 (-12)	275 (-3)
私家車 (乙部試)	93 (-14)	89 (-4)	89 (0)	84 (-5)	88 (+4)	89 (+1)	95 (+6)	96 (+1)	103 (+7)	102 (-1)	93 (-9)	83 (-10)
私家車 (丙部試)	348 (-5)	342 (-6)	335 (-7)	317 (-18)	306 (-11)	298 (-8)	286 (-12)	279 (-7)	274 (-5)	257 (-17)	243 (-14)	227 (-16)
電單車 (丙部試)	238 (-6)	237 (-1)	234 (-3)	226 (-8)	223 (-3)	220 (-3)	216 (-4)	216 (0)	213 (-3)	210 (-3)	210 (0)	202 (-8)
輕型 貨車 (合併試)	367 (+2)	363 (-4)	358 (-5)	351 (-7)	342 (-9)	331 (-11)	320 (-11)	311 (-9)	303 (-8)	292 (-11)	284 (-8)	280 (-4)
輕型 貨車 (乙部試)	97 (-12)	98 (+1)	92 (-6)	86 (-6)	86 (0)	87 (+1)	88 (+1)	98 (+10)	95 (-3)	99 (+4)	96 (-3)	89 (-7)
輕型 貨車 (丙部試)	347 (-3)	341 (-6)	334 (-7)	313 (-21)	298 (-15)	284 (-14)	273 (-11)	267 (-6)	260 (-7)	252 (-8)	239 (-13)	223 (-16)
中型 貨車	100 (-4)	102 (+2)	100 (-2)	93 (-7)	89 (-4)	85 (-4)	83 (-2)	84 (+1)	78 (-6)	78 (0)	77 (-1)	73 (-4)
小巴	71 (-17)	57 (-14)	81 (+24)	68 (-13)	49 (-19)	61 (+12)	44 (-17)	41 (-3)	67 (+26)	59 (-8)	48 (-11)	31 (-17)
巴士	97 (-4)	94 (-3)	99 (+5)	87 (-12)	79 (-8)	78 (-1)	79 (+1)	82 (+3)	76 (-6)	76 (0)	75 (-1)	69 (-6)

2023年												
考試類別	平均輪候日數 (較上月變化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
的士筆試	43 (-2)	44 (+1)	47 (+3)	43 (-4)	42 (-1)	45 (+3)	43 (-2)	47 (+4)	45 (-2)	43 (-2)	44 (+1)	44 (0)
重型貨車	100 (-9)	97 (-3)	90 (-7)	80 (-10)	72 (-8)	74 (+2)	78 (+4)	76 (-2)	75 (-1)	73 (-2)	68 (-5)	67 (-1)
掛接車輛	94 (-13)	94 (0)	93 (-1)	82 (-11)	89 (+7)	90 (+1)	92 (+2)	92 (0)	93 (+1)	79 (-14)	67 (-12)	77 (+10)

2024年												
考試類別	平均輪候日數 (較上月變化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
筆試 (甲部試)	40 (-1)	39 (-1)	42 (+3)	38 (-4)	39 (+1)	41 (+2)	42 (+1)	43 (+1)	40 (-3)	37 (-3)	44 (+7)	44 (0)
私家車 (合併試)	270 (-5)	259 (-11)	252 (-7)	243 (-9)	237 (-6)	227 (-10)	220 (-7)	212 (-8)	211 (-1)	210 (-1)	204 (-6)	197 (-7)
私家車 (乙部試)	95 (+12)	86 (-9)	90 (+4)	87 (-3)	90 (+3)	83 (-7)	79 (-4)	79 (0)	80 (+1)	87 (+7)	87 (0)	79 (-8)
私家車 (丙部試)	214 (-13)	205 (-9)	194 (-11)	186 (-8)	179 (-7)	173 (-6)	165 (-8)	162 (-3)	156 (-6)	156 (0)	168 (+12)	179 (+11)
電單車 (丙部試)	200 (-2)	198 (-2)	191 (-7)	186 (-5)	180 (-6)	175 (-5)	168 (-7)	161 (-7)	147 (-14)	155 (+8)	150 (-5)	149 (-1)
輕型 貨車 (合併試)	276 (-4)	265 (-11)	256 (-9)	249 (-7)	242 (-7)	230 (-12)	221 (-9)	211 (-10)	211 (0)	209 (-2)	202 (-7)	192 (-10)
輕型 貨車 (乙部試)	89 (0)	94 (+5)	77 (-17)	71 (-6)	85 (+14)	82 (-3)	82 (0)	80 (-2)	82 (+2)	86 (+4)	84 (-2)	77 (-7)
輕型 貨車 (丙部試)	216 (-7)	199 (-17)	201 (+2)	190 (-11)	184 (-6)	178 (-6)	166 (-12)	163 (-3)	161 (-2)	151 (-10)	160 (+9)	172 (+12)
中型 貨車	74 (+1)	68 (-6)	60 (-8)	56 (-4)	59 (+3)	62 (+3)	50 (-12)	57 (+7)	58 (+1)	62 (+4)	62 (0)	59 (-3)
小巴	41 (+10)	77 (+36)	54 (-23)	49 (-5)	62 (+13)	52 (-10)	64 (+12)	59 (-5)	58 (-1)	61 (+3)	52 (-9)	50 (-2)
巴士	66 (-3)	59 (-7)	55 (-4)	53 (-2)	59 (+6)	50 (-9)	55 (+5)	56 (+1)	63 (+7)	63 (0)	60 (-3)	55 (-5)

2024年												
考試類別	平均輪候日數 (較上月變化)											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
的士筆試	43 (-1)	47 (+4)	45 (-2)	45 (0)	46 (+1)	46 (0)	44 (-2)	42 (-2)	49 (+7)	44 (-5)	43 (-1)	44 (+1)
重型貨車	70 (+3)	61 (-9)	52 (-9)	51 (-1)	49 (-2)	51 (+2)	47 (-4)	54 (+7)	49 (-5)	46 (-3)	48 (+2)	48 (0)
掛接車輛	79 (+2)	67 (-12)	61 (-6)	68 (+7)	69 (+1)	70 (+1)	63 (-7)	66 (+3)	59 (-7)	68 (+9)	81 (+13)	60 (-21)

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2275)

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)2025-26 年度需要特別留意的事項中，提到將繼續執行「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：

- (a) 在 2024-25 年度及預計在 2025-26 年度，署方就該計劃下審批申請的(i)人手編制、(ii)職系、職級和職位及(iii)薪酬開支分別為何；
- (b) 自該計劃推行以來，在(i)公共小巴及(ii)客車行業，每一階段申請的(1)申請公司數量、(2)路線、(3)申請輸入的勞工配額數量、(4)獲批輸入的勞工配額數量分別為何；
- (c) 在(i)公共小巴及(ii)客車行業獲批輸入的勞工中，(1)通過駕駛考試而得以投入服務(請按考試次數列出)及(2)遲遲未能通過考試而被僱主辭退的數字分別為何；
- (d) 自該計劃推行以來，當局有否備存輸入勞工報稱權益受到剝削、職安健未能得到保障等投訴數字；如有，詳情為何；如無，原因為何；
- (e) 自該計劃推行以來，當局有無調查本地司機的薪酬、就業機會、失業／開工不足情況有何變化；如有，詳情為何；如無，原因為何；及
- (f) 自該計劃推行以來，(i)因違反申請須知或其他法例／指引而被(1)發出警誡信、(2)撤銷已批出配額及(3)暫時禁止申請的僱主數目分別為何；(ii)涉及的(1)警誡信數量、(2)被撤銷配額數量及(3)禁止申請的最長時期分別為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

- (a) 在 2024-25 年度及預計在 2025-26 年度，執行「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」(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。
- (b) 政府分別在 2023 年 9 月及 2024 年 7 月透過兩輪申請批出了 900 個公共小巴及 800 個客車輸入司機配額，所有申請均經跨部門聯絡小組(由運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成)審核。兩輪申請的詳情載於附表一。
- (c) 截至 2025 年 2 月底，已通過本地駕駛考試、已投入服務及合約已終止的輸入司機的數字載於附表二。運輸署沒有備存輸入司機因不同原因而終止合約的分項數字。
- (d) 自計劃推行至今，運輸署共接獲 4 宗與跨境直通巴士司機類別相關的投訴個案，主要涉及指控僱主員工收取回佣、僱主未有按合約標準提供合適住宿及未有支付超時工作酬勞等。運輸署已按既定程序在收到投訴個案後，轉介勞工處跟進。
- (e) 公共小巴及客車行業長期面對司機短缺問題。政府一直透過持份者諮詢小組與相關運輸業界及勞工代表保持溝通，密切監察計劃的實施情況。同時，運輸署一直恆常透過日常監察，以了解個別路線的營運及人手安排。運輸及物流局和運輸署正檢視計劃的實施情況，及評估行業未來數年的人手需求。
- (f) 政府一直採取多管齊下的策略，包括制訂「標準僱傭合約」(標準合約)、巡查、執法及教育推廣，致力保障輸入勞工的權益和福利。僱主如違反相關勞工或入境法例條文、計劃或標準合約的規定，政府會按情況考慮向有關僱主作出行政制裁，包括拒絕審理根據計劃輸入司機的申請及撤銷所獲得的輸入司機批准。自計劃推行至今，並沒有實施行政制裁的個案。

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
按司機類別劃分的分項數字

司機類別	接獲申請 宗數	申請配額數 目	獲批申請 宗數	獲批司機 配額數目
公共小巴司機	68 (涉及 68 個 路線組別)	547	59	461
本地客車司機	32 (涉及 6 個服 務批註) ^{註(1)}	689	23	262
跨境直通巴士司機	18 (涉及使用 6 個道路過境 口岸/管制站 的路線)	365	16	246
總數	118	1 601	98	969

第二輪申請及獲批配額數目
按司機類別劃分的分項數字

司機類別	接獲申請 宗數	申請配額數 目	獲批申請 宗數	獲批司機 配額數目
公共小巴司機	82 (涉及 82 個 路線組別)	842	82	467
本地客車司機	31 (涉及 6 個服 務批註) ^{註(1)}	394	27	228
跨境直通巴士司機	16 (涉及使用 6 個道路過境 口岸/管制站 的路線)	237	16	154
總數	129	1 473	125	849 ^{註(2)}

註：

- (1) 六個服務批註包括(i)遊覽服務、(ii)酒店服務、(iii)學生服務、(iv)僱員服務、(v)居民服務及(vi)合約式出租服務。
- (2) 包括 118 個於第一輪申請批出而未有使用的配額，已撥至第二輪作分配。

附表二

運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業
已通過本地駕駛考試、投入服務及終止合約的輸入司機
按司機類別劃分的分項數字
(截至 2025 年 2 月底)

司機類別	通過本地駕駛考試的輸入司機 ^{註(1)}		已投入服務的輸入司機數目	合約已終止的輸入司機數目
	考試次數	司機人數		
公共小巴司機	一次	276	681	109
	兩次	240		
	三次	120		
	四次	63		
	五次或以上	23		
	小計	722		
本地客車司機	一次	129	236	49
	兩次	71		
	三次	19		
	四次	19		
	五次或以上	11		
	小計	249		
跨境直通巴士司機	一次	181	286	40
	兩次	87		
	三次	33		
	四次	6		
	五次或以上	0		
	小計	307		
總人數		1 278	1 203 ^{註(2)}	198

註：

- (1) 由於部份司機因不同原因而終止合約，獲批配額可用作輸入替補司機，通過本地駕駛考試的總人數包括替補司機。
- (2) 通過本地駕駛考試的輸入司機在進行路線訓練後會陸續投入服務。

管制人員的答覆

(問題編號：0884)

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2022年起在行人過路處及交通意外黑點安裝會投射紅光的新型輔助行人過路裝置，確保行人過路安全。就此，當局可否告知本會：

1. 請詳細列明由計劃實施至今相關的總開支成本，包括採購開支、行政費用、營運及維護成本？
2. 請以表格形式列明，當局至今在全港18區分別已加裝了多少個行人過路輔助裝置？另外有多少個輔助裝置有待完成？
3. 當局有否統計在已加裝行人過路輔助裝置的過路處，涉及行人過路的交通意外有否減少？如有，請提供相關數據？

提問人：馬逢國議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

1. 運輸署2022年在4個路口進行輔助行人過路裝置試驗計劃，並聘請了香港大學的專業學術團隊進行評估。評估顯示在安裝輔助裝置後，整體行人在「紅色人像」燈號亮着時橫過馬路的數字減少約四分之一，成效正面。其後，運輸署於2023年11月開始在各區共100個過往較多出現車輛與行人碰撞意外的交通燈控制路口黑點安裝該輔助裝置。

該100個路口安裝輔助裝置的總開支成本如下：

項目	開支(港元)
採購及安裝開支	約2,166萬元(註1)
行政開支	不適用(註2)
營運開支(電費)	約16萬元(註3)
維護開支	暫無(註4)

註1：最終結算開支

註2：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。

註3：截至2025年2月的電費開支

註4：維修保養期間所有開支由供應商及承建商承擔

2. 運輸署在100個路口安裝輔助裝置的工程已於2024年12月全部完成。各區所涉及的路口和輔助裝置數目如下：

地區	路口數目	輔助裝置數目
中西區	2	26
東區	3	44
離島區	1	4
九龍城區	8	121
葵青區	2	28
觀塘區	13	163
北區	3	48
西貢區	2	24
沙田區	2	18
深水埗區	20	324
南區	2	28
大埔區	2	14
荃灣區	3	32
屯門區	5	68
灣仔區	5	67
黃大仙區	2	25
油尖旺區	20	299
元朗區	5	79
總計	100	1 412

3. 運輸署已聘請香港大學的專業學術團隊，評估上述輔助裝置在提升行人安全方面的成效，例如行人在「紅色人像」燈號亮着時橫過馬路的情況。有關評估預計於本年第三季完成。

運輸署會繼續審視資源狀況並考慮在一些特定位置(例如新增涉及行人意外的交通黑點)安裝輔助裝置，以針對性及有效益地加強保障行人過路安全。

管制人員的答覆

(問題編號：0199)

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：

運輸署將繼續協助運輸及物流局制定提升的士服務質素的措施，包括規定所有的士必須安裝攝錄設備，以及所有的士司機必須提供電子支付方式。請問當局：

1. 目前已安裝攝錄設備及提供電子支付方式的的士數目，以及其佔的士總數的百分比；
2. 有否就的士安裝攝錄設備及提供電子支付方式訂定時間表或目標；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
3. 會否考慮向的士業界提供資助或支援措施；如會，詳情和涉及開支為何；如否，原因為何？

提問人：邵家輝議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 政府沒有備存現時已在車廂內安裝攝錄設備之的士或有提供電子支付方式之的士司機的相關數字。
2. 政府正在草擬相關的法例修訂條文，以規定所有的士必須安裝車廂攝錄機、行車記錄儀及全球衛星導航系統(下稱「攝錄系統」)，以及所有的士司機必須提供電子支付方式。我們會爭取於2025年第二季向立法會提交法例修訂建議。

落實時間方面，考慮到市場上現時已有不少電子支付方式供的士業界選用，如有關法例修訂建議獲立法會支持，我們計劃於2025年年底落實提供電子支付方式的建議。至於安裝攝錄系統的建議方面，如獲立

法會支持有關法例修訂建議，運輸署計劃於2025年年中接受合規格的攝錄系統提出審批申請，並會同步招聘承辦商架設中央平台，以便在有需要時處理和儲存攝錄系統所收集的影音記錄和數據。我們積極與業界攜手爭取於2025年年底至2026年年中陸續安裝攝錄系統，並於2026年內完成安裝，屆時將實施有關法例。

3. 安裝攝錄系統有助保障的士司機和乘客雙方的權益，亦可監察司機的駕駛行為，改善駕駛安全，長遠而言有助提升的士服務質素和整體形象，增加市民對的士服務的信心，從而為行業帶來更多生意和收入。此外，攝錄系統所拍攝的路面片段，可以在發生交通意外時作為證據，盡快釐清意外責任，方便保險公司和的士車主處理有關保險的事宜，長遠令的士保費有下調空間，減少車主的開支。的士車主亦可在有需要時擷取相關記錄，以管理其的士。

考慮到上述因素，政府認為的士車主作為的士業的主要持份者，以及攝錄系統的主要用家，應有責任承擔攝錄系統的一次性採購和安裝成本，以及每年的經常性開支。

按照目前市場上同類型產品的價格，我們預計相關開支只會佔的士的經營成本的小部分，而在政府引入有關規定後，市場上應會出現更多合規格的攝錄系統型號供車主選擇，透過市場競爭令相關費用進一步下調。

因應具體的落實時間表，運輸署會適時透過該署網站、定期出版的《的士通訊》、宣傳單張，以及與的士業界的定期會議等渠道，及早向業界和前線司機介紹有關的規定和細節，以便他們在相關規定生效前作好準備。

管制人員的答覆

(問題編號：0200)

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：

運輸署負責為跨境車輛辦理國際通行許可證及封閉道路通行許可證的業務，獲發上述雙證的車輛將獲編配FV/FU字頭的車牌，並可在本港行駛。當局可否告知：

1. 過去5年，每年接獲並批出的國際通行許可證申請數目，以及截止至當年年底獲簽發的有效許可證數目；及
2. 按申請人所屬國家／地區劃分的獲批准國際通行許可證申請數目？

提問人：邵家輝議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

1. 在過去5年，運輸署批出的「國際通行許可證」(「許可證」)申請數目，以及截至當年年底獲簽發的有效許可證數目如下：

年份	獲批的許可證申請數目	截至該曆年年底的有效許可證數目 ¹
2020	2 781	2 191
2021	3 387	3 136
2022	2 353	1 897
2023	15 666	10 946
2024	18 635	15 997

註：

¹ 許可證的有效期限最長為12個月。由於許可證的有效期限於不同時間屆滿、或申請人可能在許可證有效期內申請更換車輛而須重新申請許可證，故此在該曆年批出的許可證申請數目會多於截至年底的有效許可證數目。

2. 在過去5年，按申請人所屬國家／地區劃分的獲批准許可證申請數目如下：

國家／地區	獲批准的許可證申請數目				
	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
內地	1 297	264	453	8 939	8 896
澳門	1 482	3 123	1 900	6 727	9 739
英國	1	0	0	0	0
加拿大	1	0	0	0	0
總數	2 781	3 387	2 353	15 666	18 635

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0201)

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：

運輸署將繼續協助運輸及物流局處理有關制定打擊汽車非法出租或取酬載客措施的事宜，請問當局：

1. 相關工作詳情、編配人手和開支；及
2. 過去3年，如何協助警方進行打擊汽車非法出租或取酬載客的執法行動及評估成效？

提問人：邵家輝議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1.及2.

政府一直十分關注利用汽車作非法出租或取酬載客的情況，並對違規行為嚴厲執法。為加強打擊非法出租或取酬載客，我們已於2023年12月修訂法例提高有關罰則，包括提高罰款額由首次定罪判處的最高第二級罰款(5,000元)及再次定罪的最高第三級罰款(10,000元)，分別增至第三級罰款(10,000元)及第四級罰款(25,000元)；暫時吊銷車輛牌照和扣押車輛的期限，由首次定罪判處的三個月及再次定罪的六個月，分別增至六個月及十二個月；及最高監禁期，由首次定罪判處的最高三個月及再次定罪的最高六個月，分別增至六個月及十二個月。政府正研究進一步完善現有法例，以期盡快向立法會提交修例建議，令執法可更到位和有效，出發點始終是以保障乘客安全為依歸。

同時，運輸署一直通過不同途徑進行教育及宣傳，例如在社交平台上發文宣傳、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，以及在各陸路管制站、機場及公眾地方張貼海報等，

提醒市民出行時應選擇合法的公共交通工具，於出行前向相關服務營辦商查詢有關車輛是否已獲發出租汽車許可證；並推出網上查詢系統，讓市民查詢核實有關車輛是否已獲發有效的出租汽車許可證。運輸署會繼續提醒市民注意安全，強調使用非法出租汽車服務會令乘客蒙受風險，因為當發生交通事故時，提供非法出租汽車服務的車輛的第三者責任保險或會失效。運輸署會繼續致力宣傳，並與警務處交換情報，以打擊汽車用作非法出租或取酬載客的活動。

執法方面，警務處在2022年、2023年及2024年就汽車非法出租或取酬載客個案分別採取26次、33次和47次執法行動。有關案件經法庭定罪後，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。運輸署在2022年、2023年及2024年分別扣留35輛、27輛和43輛相關車輛，並暫時吊銷相關的車輛牌照。

上述運輸署的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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0203)

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：

運輸署的工作包括負責統籌渡輪碼頭的保養及翻新工程。當局可否告知：

1. 全港渡輪碼頭數目及位置；
2. 過去3年，哪些渡輪碼頭分別正計劃、進行中或已完成保養及翻新工程，以及各分項開支；及
3. 會否為配合落實“香港無處不旅遊”和發展“藍色旅遊”的政策方針而作出相應工作或計劃；如有，詳情及開支為何；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：

1. 現時，全港共有28個渡輪碼頭供持牌及專營渡輪航線使用，當中26個渡輪碼頭屬於政府渡輪碼頭，其餘2個屬於私人碼頭，分別為珀麗灣碼頭及愉景灣碼頭。有關渡輪碼頭的位置表列如下：

地區		渡輪碼頭名稱
香港島	中西區	1. 中環2號碼頭 2. 中環3號碼頭 3. 中環4號碼頭 4. 中環5號碼頭 5. 中環6號碼頭 6. 中環7號碼頭 7. 中環8號碼頭
	灣仔區	8. 灣仔渡輪碼頭
	東區	9. 北角(東)渡輪碼頭 10. 北角(西)渡輪碼頭 11. 北角汽車渡輪碼頭 12. 西灣河渡輪碼頭
九龍	油尖旺區	13. 尖沙咀渡輪碼頭
	九龍城區	14. 紅磡(南)渡輪碼頭 15. 紅磡(北)渡輪碼頭 16. 九龍城渡輪碼頭
	觀塘區	17. 觀塘渡輪碼頭 18. 觀塘汽車渡輪碼頭 19. 三家村渡輪碼頭
新界	荃灣區	20. 珀麗灣碼頭 (私人碼頭)
	屯門區	21. 屯門渡輪碼頭
	離島區	22. 愉景灣碼頭 (私人碼頭) 23. 東涌發展碼頭 24. 長洲渡輪碼頭 25. 坪洲渡輪碼頭 26. 榕樹灣渡輪碼頭 27. 梅窩渡輪碼頭 28. 梅窩汽車渡輪碼頭

2. 就持牌或專營渡輪營辦商使用的渡輪碼頭而言，營辦商會負責碼頭的日常運作，而運輸署則負責統籌各工務部門(包括建築署、土木工程拓展署及機電工程署)為渡輪碼頭作定期的維修保養，以確保碼頭結構及相關設施安全及運作正常。各工務部門會持續定期檢視碼頭結構及設施，並會按需要計劃維修保養工程。

相關工務部門於過去3年在渡輪碼頭完成的主要工程項目及所涉及的開支表列如下：

財政年度	工務部門	渡輪碼頭	涉及開支 (百萬元)	工程內容
2022-23	建築署	中環5號碼頭	3.16	天台防水層翻修工程
	土木工程 拓展署	紅磡(南)渡輪碼頭	1.72	碼頭承台及 以下結構的 大型維修保 養工程
		紅磡(北)渡輪碼頭	0.66	
2023-24	建築署	中環3號碼頭	1.80	天台防水層 及飾面、室 內油漆、廁 所等翻修工 程；以及電 力裝置和無 障礙設施等 改善工程
		北角(西)渡輪碼頭	2.73	
		紅磡(南)渡輪碼頭	4.92	
	土木工程 拓展署	紅磡(南)渡輪碼頭	0.21	碼頭承台及 以下結構的 大型維修保 養工程
		紅磡(北)渡輪碼頭	0.79	
		榕樹灣渡輪碼頭	0.77	
		北角汽車渡輪碼頭	0.54	
2024-25	土木工程 拓展署	紅磡(南)渡輪碼頭	0.20	碼頭承台及 以下結構的 大型維修保 養工程
		紅磡(北)渡輪碼頭	0.07	
		榕樹灣渡輪碼頭	1.22	
		北角汽車渡輪碼頭	0.79	
	機電 工程署	北角汽車渡輪碼頭	7.30 (註1)	行車吊橋維 修工程

註1：工程由運輸署委託機電工程署轄下機電工程營運基金進行，相關費用由運輸署支付。

相關工務部門現正在渡輪碼頭進行的主要工程項目及預計涉及開支表列如下：

工務部門	渡輪碼頭	預計 涉及開支 (百萬元)	工程內容
建築署	中環4號碼頭	4.40	天台防水層及飾面、外牆 及地台飾面、室內油漆等 翻修工程；以及廁所、電 力裝置和室內設施等改 善工程
	中環5號碼頭	2.62	
	中環6號碼頭	4.32	
	中環7號碼頭	1.40	
	北角(東)渡輪碼頭	5.44	
	尖沙咀渡輪碼頭	5.20	
	屯門渡輪碼頭	7.40	

工務部門	渡輪碼頭	預計 涉及開支 (百萬元)	工程內容
	東涌發展碼頭	2.20	
	梅窩渡輪碼頭	1.00	
	坪洲渡輪碼頭	29.92 (註2)	
土木工程 拓展署	觀塘渡輪碼頭	2.80	碼頭承台及以下結構的大型維修保養工程
機電 工程署	尖沙咀渡輪碼頭	2.50 (註3)	為四個渡輪泊位上層吊橋進行橋板維修工程

註2：鑑於坪洲渡輪碼頭的改善工程涉及電力升級及相關的挖掘工程、拆卸及重建碼頭外現有之有蓋行人通道，以及廁所改善工程及其相關排污系統工程，因此工程的預計開支較其他碼頭工程高。

註3：工程由運輸署委託機電工程署轄下機電工程營運基金進行，相關費用由運輸署支付。

3. 運輸署不時透過相關部門及持份者了解旅客對海上公共交通服務的需求，並會因應居民及旅客對日常渡輪服務需求的變化，與渡輪營辦商研究合適可行的渡輪航線或服務調整以配合需求。另一方面，運輸署會繼續透過統籌各工務部門的碼頭維修保養工作，維持渡輪碼頭及相關設施運作狀況良好，以及透過持牌或專營渡輪營辦商利用碼頭設施協助展示或發放旅遊資訊，方便旅客出行。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。

管制人員的答覆

(問題編號：1606)

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：

演辭第138條提及預留資源加強對郵輪業的支援，吸引郵輪在淡季停靠啟德郵輪碼頭。在啟德郵輪碼頭的本地水上運輸方面，除了現時的「北角-觀塘」持牌渡輪服務，局方會否考慮增設更多短線，比如增設海運碼頭、中環碼頭到啟德郵輪碼頭的短途渡輪航線，增加更多客流量和碼頭的使用量？

提問人：蘇長榮議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

在本港公共交通系統中，港內線渡輪發揮輔助角色，為市民提供鐵路及路面服務以外的過海交通服務選擇，其服務會因應乘客需求而不時調整。運輸署一直鼓勵渡輪營辦商因應乘客需求積極考慮開拓合適可行的新渡輪航線以吸引更多市民及旅客使用渡輪服務，並歡迎有意營辦新持牌渡輪航線的營辦商提出申請。如收到渡輪營辦商的申請，運輸署會按既定程序考慮所有相關因素，例如現行交通政策、現有及已規劃的公共交通服務、乘客需求、財務可行性，以及碼頭或登岸梯級設施的供應情況等，就擬議航線的服務詳情與營辦商商討及提供意見。

現時「北角-觀塘」持牌渡輪服務於星期六、星期日及公眾假期的航班會在啟德跑道公園碼頭停靠。該碼頭與啟德郵輪碼頭相距約10分鐘步程。運輸署會密切留意該渡輪服務的需求變化，並因應實際情況與營辦商檢視和調整服務，以配合乘客需要。

管制人員的答覆

(問題編號：2031)

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) 2024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) 2024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) 2024年，港鐵各路線繁忙時間的乘客量為何，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人計算的載客率)；
- (d) 以每平方米站立4人計算，2024年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；
- (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) 過去5年，港鐵訊號故障的次數(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)

2024年各重鐵和輕鐵路線在早上最繁忙1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5 687人(2022年)、5 839人(2023年)和6 261人(2024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440人(2022年)、432人(2023年)和424人(2024年)。

(f) 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。

(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。

2024年重鐵系統統計數字
(早上最繁忙1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.	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	8 600	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	1 000	2 500	600
4.	乘客量(c)	42 800	36 200	38 400	44 100	9 900	34 200	38 400	2 800	20 900	2 000

		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)
5.	載客率(1) (每平方米站立6人) [(c)/(b)] { }最繁忙 路段	68% {大圍 至九 龍塘}	62% {荃灣西 至 美孚}	57% {油塘 至鰂 魚涌}	55% {天后 至銅 鑼灣}	59% {金鐘 至海洋 公園}	48% {彩虹 至九 龍灣}	51% {深水 埗至 太子}	33% {欣澳 至迪 士尼}	49% {奧運 至 九龍}	48% {青衣 至 機場}
6.	載客率(2) (每平方米站立4人)(註5)	94%	86%	80%	77%	83%	67%	72%	46%	69%	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。

2024年輕鐵系統統計數字
(早上最繁忙1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	79%
506P	424	45%
507	2 827	85%
507P	212	90%
610	2 056	93%
614	1 122	77%(註3)
614P	1 363	
615	960	87%(註3)
615P	1 600	
705	4 240	82%
706	5 088	80%
720(註2)	212	20%
751	2 993	81%
751P	398	80%
761P	4 240	86%

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：港鐵公司在2024年9月加設720線，在平日早上繁忙時段行駛。

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2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	2022		2023		2024	
	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	9	37	9	37	9
屯馬線	59	8	65	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	41	8	39	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2022年輕鐵車卡總數為146，在2023年和2024年則為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	
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
2024	89	82	7	77	7	5	0	0	0	0	0	5.2

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(例如信號系統)以及列車故障等。

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。

管制人員的答覆

(問題編號：2032)

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，當局可否告知本會：

- (a) 2023及2024年，各類機動及非機動車輛的登記數字及領牌數字為何；
- (b) 2023及2024年，本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2025年2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分別為何。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

(a) 2023及2024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	2023年		2024年	
	已登記	已領牌	已登記	已領牌
電單車	108 674	74 417	108 883	73 494
私家車	645 351	577 908	630 711	578 001
的士	18 163	17 806	18 163	17 773
專營巴士	6 230	5 899	6 160	5 870
非專營公共巴士	6 921	6 571	6 836	6 582
私家巴士	853	841	855	837
公共小巴	4 343	4 109	4 340	4 077
私家小巴	3 422	3 370	3 420	3 354
貨車	119 758	115 803	115 677	109 885
特別用途車輛	2 250	1 965	2 209	1 892
政府車輛	6 936	6 936	7 006	7 006
小計(i):	922 901	815 625	904 260	808 771
非機動車輛	2023 年		2024 年	
	已登記	已領牌	已登記	已領牌
拖車	14 233	11 153	13 443	9 877
小計(ii):	14 233	11 153	13 443	9 877
總計(i) + (ii):	937 134	826 778	917 703	818 648

(b) 2023及2024年，香港行車道總長度分別約為2 239及2 241公里(註)。

註：只包括由路政署保養的行車道。

(c) 現時已啟用的荃灣海盛路、大埔白石角及深水埗通州街的自動泊車系統項目短期租約停車場，分別提供245個、250個及210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，荃灣海盛路自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為3,100至3,400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；深水埗通州街自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為\$3,300元。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。然而，自動泊車系統受《升降機及自動梯條例》(第618章)監管，並由註冊升降機承辦商定期檢查及進行維修保養。根據短期租約用地承租人的經驗，自動泊車系統甚少發生故障，能夠持續穩定運作。

(d) 各個已落實興建而設有自動泊車系統的公眾停車場工程項目的相關資料載於附件1。

- (e) 過去五年，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2025年2月，有效的傷殘人士泊車許可證數目為1 583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。

附件1

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					
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023 年 7 月	2025 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 320	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	拼圖型	2024 年 11 月	2029 年 (預計)	約 350	28.884 億元 ⁴ (按付款當日價格計算)
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	2025 年 5 月 (預計)	2029 年 (預計)	約 450	12.080 億元 ⁵ (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。

註4：此數字為2024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5：此數字為2025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 十二月底	私家車*	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計#
中西區	2024	509	202	11	651	1 373
	2023	508	193	11	651	1 363
	2022	443	193	9	618	1 263
	2021	516	191	12	609	1 328
	2020	472	199	11	601	1 283
灣仔	2024	1 029	25	53	779	1 886
	2023	1 017	24	48	761	1 850
	2022	990	24	22	711	1 747
	2021	986	24	17	684	1 711
	2020	1 000	22	20	686	1 728
東區	2024	536	101	65	807	1 509
	2023	529	91	75	818	1 513
	2022	523	91	62	777	1 453
	2021	479	84	62	776	1 401
	2020	443	76	59	747	1 325
南區	2024	653	51	85	447	1 236
	2023	645	50	85	447	1 227
	2022	642	53	85	447	1 227
	2021	625	53	135	434	1 247
	2020	655	55	137	417	1 264
油尖旺	2024	1 586	369	141	1 319	3 415
	2023	1 561	363	138	1 309	3 371
	2022	1 389	364	94	1 299	3 146
	2021	1 578	371	138	1 306	3 393
	2020	1 531	370	155	1 300	3 356
深水埗	2024	1 295	220	12	884	2 411
	2023	1 273	229	9	876	2 387
	2022	1 249	228	9	861	2 347
	2021	1 221	223	15	787	2 246
	2020	1 237	215	7	778	2 237
九龍城	2024	2 378	143	160	1 002	3 683
	2023	2 336	143	134	991	3 604
	2022	2 296	140	140	965	3 541
	2021	2 288	140	143	921	3 492
	2020	2 241	136	106	912	3 395
黃大仙	2024	316	129	0	545	990
	2023	306	129	0	519	954
	2022	303	128	0	475	906
	2021	301	144	0	440	885
	2020	300	141	0	440	881

地區	截至每年 十二月底	私家車*	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計#
觀塘	2024	586	120	53	921	1 680
	2023	531	115	42	834	1 522
	2022	538	123	42	795	1 498
	2021	484	117	43	771	1 415
	2020	437	106	34	761	1 338
荃灣	2024	859	69	31	700	1 659
	2023	888	63	31	629	1 611
	2022	814	67	31	623	1 535
	2021	811	49	31	595	1 486
	2020	792	42	33	592	1 459
屯門	2024	1 297	329	113	892	2 631
	2023	1 267	330	113	886	2 596
	2022	1 274	354	112	886	2 626
	2021	1 297	332	44	849	2 522
	2020	1 278	328	55	828	2 489
元朗	2024	1 266	419	110	636	2 431
	2023	1 308	427	114	626	2 475
	2022	1 274	426	114	617	2 431
	2021	1 203	433	89	681	2 406
	2020	1 192	440	87	628	2 347
北區	2024	1 406	365	32	424	2 227
	2023	1 283	359	27	424	2 093
	2022	1 228	357	27	424	2 036
	2021	1 249	422	21	426	2 118
	2020	1 233	382	21	415	2 051
大埔	2024	1 601	352	86	280	2 319
	2023	1 556	359	84	270	2 269
	2022	1 614	353	72	266	2 305
	2021	1 539	336	84	218	2 177
	2020	1 473	337	74	203	2 087
西貢	2024	1 930	316	146	505	2 897
	2023	1 932	305	155	481	2 873
	2022	1 971	316	146	479	2 912
	2021	1 954	332	165	439	2 890
	2020	1 937	331	157	429	2 854
沙田	2024	1 600	337	67	602	2 606
	2023	1 600	335	64	514	2 513
	2022	1 570	335	68	506	2 479
	2021	1 550	302	56	506	2 414
	2020	1 541	305	56	480	2 382
葵青	2024	484	360	21	772	1 637
	2023	424	353	21	726	1 524
	2022	416	364	21	721	1 522
	2021	411	368	21	694	1 494
	2020	411	361	21	654	1 447

地區	截至每年 十二月底	私家車*	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計#
離島	2024	640	67	78	261	1 046
	2023	517	55	75	205	852
	2022	510	55	79	152	796
	2021	496	44	65	175	780
	2020	460	58	74	148	740
總計#	2024	19 971	3 974	1 264	12 427	37 636
	2023	19 481	3 923	1 226	11 967	36 597
	2022	19 044	3 971	1 133	11 622	35 770
	2021	18 988	3 965	1 141	11 311	35 405
	2020	18 633	3 904	1 107	11 019	34 663

* 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370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 十二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
中西區	2024	3 821	425	13	345	4 604
	2023	3 903	426	13	343	4 685
	2022	3 921	427	13	351	4 712
	2021	3 926	428	14	335	4 703
	2020	3 933	470	13	345	4 761
灣仔	2024	2 428	401	11	265	3 105
	2023	2 578	230	11	263	3 082
	2022	2 605	227	11	262	3 105
	2021	2 754	227	11	280	3 272
	2020	2 705	200	17	262	3 184
東區	2024	3 179	346	21	382	3 928
	2023	3 165	346	33	382	3 926
	2022	3 143	351	33	374	3 901
	2021	3 150	351	33	373	3 907
	2020	3 161	347	26	364	3 898
南區	2024	2 676	177	10	488	3 351
	2023	2 681	182	10	488	3 361
	2022	2 670	182	11	483	3 346
	2021	2 670	182	11	483	3 346
	2020	2 668	184	11	483	3 346
油尖旺	2024	900	180	18	34	1 132
	2023	976	253	20	34	1 283
	2022	1 066	254	20	39	1 379
	2021	1 064	254	20	39	1 377
	2020	1 282	244	18	73	1 617
深水埗	2024	4 021	1 175	26	512	5 734
	2023	4 050	1 175	33	504	5 762
	2022	4 073	1 178	33	498	5 782
	2021	3 844	1 183	33	481	5 541
	2020	4 003	1 163	33	466	5 665
九龍城	2024	3 183	135	5	257	3 580
	2023	3 179	134	7	247	3 567
	2022	3 183	134	7	247	3 571
	2021	3 198	134	5	237	3 574
	2020	3 161	135	5	222	3 523
黃大仙	2024	4 288	295	44	590	5 217
	2023	4 187	285	44	561	5 077
	2022	4 213	282	25	552	5 072
	2021	4 245	296	25	563	5 129
	2020	4 213	291	25	550	5 079

地區	截至每年 十二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
觀塘	2024	7 658	520	30	1 509	9 717
	2023	7 702	511	34	1 482	9 729
	2022	7 696	469	36	1 449	9 650
	2021	7 744	468	37	1 425	9 674
	2020	7 643	495	37	1 383	9 558
荃灣	2024	1 890	121	4	244	2 259
	2023	1 868	121	4	244	2 237
	2022	1 914	124	4	242	2 284
	2021	1 906	122	4	232	2 264
	2020	1 948	122	4	221	2 295
屯門	2024	3 801	179	48	239	4 267
	2023	3 769	179	46	232	4 226
	2022	3 501	142	46	166	3 855
	2021	3 494	142	46	166	3 848
	2020	3 488	144	48	166	3 846
元朗	2024	3 346	111	36	242	3 735
	2023	3 301	112	46	238	3 697
	2022	3 315	107	49	238	3 709
	2021	3 353	104	39	236	3 732
	2020	3 315	103	36	236	3 690
北區	2024	4 443	417	55	270	5 185
	2023	3 820	411	55	254	4 540
	2022	3 475	374	42	126	4 017
	2021	2 687	374	27	113	3 201
	2020	2 609	388	26	115	3 138
大埔	2024	1 121	208	8	96	1 433
	2023	1 110	208	15	96	1 429
	2022	897	213	8	80	1 198
	2021	787	210	8	73	1 078
	2020	802	212	11	74	1 099
西貢	2024	1 945	73	51	208	2 277
	2023	1 941	73	66	206	2 286
	2022	1 938	73	61	206	2 278
	2021	1 841	70	62	167	2 140
	2020	1 700	70	67	158	1 995
沙田	2024	4 642	182	32	501	5 357
	2023	4 479	179	31	482	5 171
	2022	4 420	183	33	481	5 117
	2021	4 378	170	33	441	5 022
	2020	4 062	167	33	410	4 672
葵青	2024	5 049	579	12	901	6 541
	2023	4 905	564	12	855	6 336
	2022	4 836	563	12	845	6 256
	2021	4 836	563	10	840	6 249
	2020	4 830	563	10	840	6 243

地區	截至每年 十二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
離島	2024	2 222	71	39	136	2 468
	2023	2 111	242	17	114	2 484
	2022	1 601	115	17	109	1 842
	2021	1 717	181	17	102	2 017
	2020	1 632	182	18	102	1 934
總計	2024	60 613	5 595	463	7 219	73 890
	2023	59 725	5 631	497	7 025	72 878
	2022	58 467	5 398	461	6 748	71 074
	2021	57 594	5 459	435	6 586	70 074
	2020	57 155	5 480	438	6 470	69 543

^ 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 十二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
中西區	2024	34 750	439	59	601	35 849
	2023	34 045	385	58	483	34 971
	2022	34 073	457	58	483	35 071
	2021	34 065	464	57	480	35 066
	2020	34 074	480	57	473	35 084
灣仔	2024	35 523	88	90	359	36 060
	2023	35 138	83	97	321	35 639
	2022	35 170	83	98	323	35 674
	2021	35 507	85	97	352	36 041
	2020	35 423	88	97	355	35 963
東區	2024	42 914	1 403	193	1 562	46 072
	2023	43 136	1 389	227	1 455	46 207
	2022	43 112	1 379	238	1 440	46 169
	2021	42 775	1 390	238	1 451	45 854
	2020	43 033	1 443	239	1 456	46 171
南區	2024	36 970	894	179	1 079	39 122
	2023	36 751	892	177	1 053	38 873
	2022	37 059	861	188	1 016	39 124
	2021	36 564	877	189	1 008	38 638
	2020	36 061	916	208	989	38 174
油尖旺	2024	33 153	773	86	786	34 798
	2023	33 421	774	101	797	35 093
	2022	33 280	770	94	753	34 897
	2021	33 351	869	107	745	35 072
	2020	32 682	910	112	721	34 425
深水埗	2024	26 215	1 820	386	929	29 350
	2023	25 305	1 905	387	854	28 451
	2022	24 774	1 891	387	817	27 869
	2021	24 469	1 902	362	794	27 527
	2020	24 206	1 901	378	791	27 276
九龍城	2024	47 634	1 171	104	1 186	50 095
	2023	46 646	1 090	154	1 045	48 935
	2022	45 911	977	91	896	47 875
	2021	44 141	962	112	834	46 049
	2020	43 285	991	161	842	45 279
黃大仙	2024	16 132	874	47	1 426	18 479
	2023	16 472	865	45	1 328	18 710
	2022	16 401	877	73	1 311	18 662
	2021	16 192	880	63	1 285	18 420
	2020	16 355	880	63	1 297	18 595

地區	截至每年 十二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
觀塘	2024	40 976	3 044	39	2 576	46 635
	2023	41 130	2 896	47	2 449	46 522
	2022	40 501	2 765	45	2 354	45 665
	2021	39 852	2 766	111	2 323	45 052
	2020	39 261	2 768	109	2 258	44 396
荃灣	2024	35 644	1 914	374	883	38 815
	2023	35 826	1 960	362	886	39 034
	2022	35 777	1 866	362	807	38 812
	2021	35 120	1 817	387	773	38 097
	2020	35 078	1 783	380	744	37 985
屯門	2024	38 655	2 047	91	1 097	41 890
	2023	38 658	2 038	93	958	41 747
	2022	38 177	2 012	93	872	41 154
	2021	37 585	2 007	93	804	40 489
	2020	37 118	2 009	93	780	40 000
元朗	2024	39 363	1 621	288	1 149	42 421
	2023	39 436	1 524	287	1 110	42 357
	2022	39 196	1 512	281	1 099	42 088
	2021	38 004	1 516	237	989	40 746
	2020	37 418	1 540	233	977	40 168
北區	2024	17 511	735	32	411	18 689
	2023	17 842	975	32	380	19 229
	2022	17 804	884	32	361	19 081
	2021	17 533	825	30	343	18 731
	2020	17 630	871	30	340	18 871
大埔	2024	29 771	613	58	875	31 317
	2023	29 763	641	54	850	31 308
	2022	29 446	638	54	845	30 983
	2021	28 674	619	54	827	30 174
	2020	28 720	612	54	808	30 194
西貢	2024	41 071	1 176	146	2 955	45 348
	2023	40 415	1 076	148	2 759	44 398
	2022	40 472	1 103	139	2 657	44 371
	2021	40 273	1 129	132	2 553	44 087
	2020	38 868	1 136	112	2 428	42 544
沙田	2024	70 266	2 204	102	2 407	74 979
	2023	71 024	2 310	101	2 376	75 811
	2022	69 538	2 234	101	2 208	74 081
	2021	68 768	2 224	144	2 139	73 275
	2020	68 539	2 232	144	2 107	73 022
葵青	2024	30 845	8 628	181	1 478	41 132
	2023	31 004	9 658	396	1 378	42 436
	2022	30 887	9 883	399	1 358	42 527
	2021	30 715	9 876	399	1 350	42 340
	2020	30 694	10 091	412	1 311	42 508

地區	截至每年 十二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
離島	2024	17 541	870	174	370	18 955
	2023	18 022	708	176	390	19 296
	2022	13 835	700	190	386	15 111
	2021	13 732	697	190	370	14 989
	2020	13 807	697	190	360	15 054
總計	2024	634 934	30 314	2 629	22 129	690 006
	2023	634 034	31 169	2 942	20 872	689 017
	2022	625 413	30 892	2 923	19 986	679 214
	2021	617 320	30 905	3 002	19 420	670 647
	2020	612 252	31 348	3 072	19 037	665 709

^ 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。

各區路旁殘疾人專用泊位數目
(截至2025年2月)

地區	路旁殘疾人士泊車位 數目
中西區	28
灣仔	54
東區	38
南區	27
油尖旺	60
深水埗	40
九龍城	44
黃大仙	24
觀塘	39
荃灣	37
屯門	19
元朗	30
北區	12
大埔	18
西貢	24
沙田	25
葵青	32
離島	14
總計	565

各區路旁傷殘人士專用泊位使用率

地區	於 2024 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	68%
灣仔	51	67%
東區	38	66%
南區	27	44%
油尖旺	60	82%
深水埗	36	86%
九龍城	44	80%
黃大仙	23	65%
觀塘	38	79%
荃灣	35	49%
屯門	17	65%
元朗	30	63%
北區	12	75%
大埔	15	47%
西貢	24	38%
沙田	25	68%
葵青	32	50%
離島	13	46%
總計	548 ^{註 2}	66%

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2024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2025年2月，路旁傷殘人士泊車位數已增加至565個。

管制人員的答覆

(問題編號：2033)

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：

運輸署負責處理不同公共運輸工具的服務發展計劃及調整票價的申請。就此，請告知本會：

- (a) 本港各項公共交通工具過去5次加價的年份及加幅為何；
(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：20)

答覆：

下表臚列專營巴士、專線小巴、的士、專營渡輪及持牌渡輪，以及電車過去5次加價的日期和幅度，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 (市區及新界巴士網絡專營權) (城巴 (市區及新界)) (註1)	2008年6月8日	2.0%	-4.6%
	2019年1月20日	7.0% ^(註2)	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2,3)	3.1%
	2025年1月5日	7.5%	2.8%
城巴有限公司 (機場及北大嶼)	2023年6月18日	4.2% ^(註2)	47.1% ^(註5)

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4)			
九龍巴士(一九三三)有限公司 (九巴)	2014年7月6日	3.9%	5.6%
	2019年1月20日	只包括與城巴(港島及過海)及新巴聯營的過海路線： 九巴／城巴(港島及過海)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2,6)	15.0% (註7)
	2023年6月18日	3.9% ^(註2,3)	3.1%
	2025年1月5日	4.3% ^(註2,3)	2.8%
龍運巴士有限公司 (龍運) ^(註8)	2008年6月8日	4.5%	-2.3% ^(註5)
	2011年5月15日	3.2%	7.3%
	2023年6月18日	4.2% ^(註2)	34.6%
新大嶼山巴士(1973)有限公司	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%
	2025年1月5日	6.5%	2.8%
新世界第一巴士服務有限公司(新巴) ^(註1)	2001年4月22日	2.4%	-9.2% ^(註5)
	2008年6月8日	5.0%	3.6%
	2019年1月20日	5.6% ^(註2)	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2,3)	3.1%

註：

- 根據行政長官會同行政會議於2022年7月的決定，新世界第一巴士服務有限公司(「新巴」)及城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)(「城巴(港島及過海)」)兩個專營權已由2023年7月1日開始合併為新的十年專營權，即城巴(市區及新界)。
- 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。

- 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。
- 自1997年6月專營權開始以來，城巴(專營權2)只加價1次。
- 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。
- 城巴(港島及過海)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(港島及過海)／新巴聯營的過海路線當時按照同樣的幅度加價。
- 由於2019年1月20日加價只涉及與城巴(港島及過海)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。
- 自1997年6月專營權開始以來，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
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)
2024	258	1.7%至17.6%

註：

- 專線小巴的路線組合和加價申請數量眾多。我們現時並沒有備存每宗申請自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動，故無法提供加價幅度與綜合消費物價指數變動的比較。
- 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	
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%
2024年7月14日	8.9%	9.6%	10.9%	4.7%

(D) 專營渡輪

專營渡輪 服務 (註1)	生效日期	票價調整幅度	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%	_(註2)
	2010年1月1日	第二階段： 8.7% - 20.0%	
	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%	_(註2)
	2010年1月1日	第二階段： 8.7% - 20.0%	
	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」 (來往坪洲、	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
梅窩、芝麻 灣與長洲)	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	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%
	2024年8月11日	14.0% - 21.3%	11.1%
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(危險品車輛)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%
愉景灣—坪洲／聖母神樂院 (註5)	2025年1月19日	20.0%	5.2%

註：

- 有關數字為成人單程票的票價調整幅度，除北角—觀塘(危險品車輛)渡輪服務的數字為每部車輛按車輛種類劃分的票價調整幅度。
- 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。
- 目前未能提供2008年以前的票價調整記錄。
- 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。

5. 愉景灣—坪洲／ 聖母神樂院航線於2023年7月7日由街渡服務轉為持牌渡輪服務。該持牌渡輪航線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。

管制人員的答覆

(問題編號：2037)

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：

運輸署的職責，是管理交通、監管公共交通機構、簽發駕駛執照及車輛牌照，以及制訂長遠規劃以配合交通設施和服務需求的增長。個人化點對點交通服務是本港運輸系統中的重要一環。就此，當局可否告知本會：

- (a) 截至2025年2月，本港出租汽車許可證限額數量為何；
- (b) 當局有否就未來因立法取締白牌車而引致的市場供應缺口，考慮放寬及增加出租汽車許可證的要求和數量；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

(a)

現時《出租汽車許可證(數目限定)公告》(第374L章)訂明出租汽車服務類型及許可證數目上限，有關每類許可證的數目上限表列如下：

出租汽車許可證的種類	法例訂明的許可證數目上限
私家出租汽車服務(註1)	1 500
酒店出租汽車服務	400
旅遊出租汽車服務	400
機場出租汽車服務(註2)	60
學校出租汽車服務(註2)	1 500

註1：私家出租汽車服務包括私家服務(豪華房車)及私家服務(豪華房車)(過境服務)。

註2：機場出租汽車在1980年代中期已逐步由私家出租汽車服務中的豪華房車代替，而學校出租汽車亦逐步由學校私家小巴取代，運輸署亦已再沒有接獲這兩類出租汽車許可證的申請。

(b)

政府會密切留意社會對出租汽車服務的需求，並適時檢視出租汽車許可證的審批準則及數目上限，以配合市場對此類服務的需求。現時有效的出租汽車許可證數目均低於可發出的許可證數目上限，因此有興趣營運有關服務的人士可以提出申請。運輸署會按《道路交通(公共服務車輛)規例》(第374D章)的要求審批出租汽車許可證的申請。有關車輛的服務須有合理理由需要，而申請人所提交的使用出租汽車紀錄或已簽訂之合約也是考慮因素之一。運輸署已由2017年起推出相關措施，便利新服務提供者加入出租汽車市場。

另外，為提升個人化點對點交通服務的質素，運輸署正進行研究，檢視個人化點對點交通服務的整體供求，了解乘客需求及轉變。交通諮詢委員會轄下亦已成立「提升個人化點對點交通服務工作小組」，探討有關服務的策略方向及如何規管網約車平台。該工作小組在綜合運輸署正在進行的供求研究的結果和各持份者的意見後，會盡快向政府提交建議報告。政府在全面考慮工作小組的報告以及所收集到的意見後，會於今年內就規管網約車平台訂定立法建議。

管制人員的答覆

(問題編號：1354)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜
(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，每年警務處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；及
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？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1. 過去3年，警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)就違例泊車發出的定額罰款通知書，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		
	2022年	2023年	2024年
港島	624 000	523 167	397 077
東九龍	555 417	443 038	297 579
西九龍	1 011 084	960 276	872 319
新界南	570 895	471 527	390 462
新界北	602 075	615 011	585 760
合計	3 363 471	3 013 019	2 543 197

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. 過去3年，按車輛及燃料類別劃分的首次登記車輛數目表列如下：

2022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	7 477	0	163	0	0	7 640
私家車	17 683	0	19 795	0	0	37 478
的士	10	0	1	1 094	0	1 105
專營巴士	0	217	19	0	0	236
非專營公共巴士	0	310	2	0	0	312
私家巴士	0	57	0	0	0	57
公共小巴	0	14	0	115	0	129
私家小巴	0	69	0	1	0	70
貨車	0	6 913	80	0	0	6 993
特別用途車輛	0	120	13	4	0	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

2024 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	3 726	0	307	0	0	4 033
私家車	13 503	0	33 206	0	0	46 709
的士	4	0	140	827	0	971
專營巴士	0	25	20	0	0	45
非專營公共巴士	0	307	10	0	0	317
私家巴士	0	63	3	0	0	66
公共小巴	0	105	3	14	0	122
私家小巴	0	132	1	0	0	133
貨車	0	2 936	249	0	0	3 185
特別用途車輛	2	71	3	5	0	81

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。

過去3年18區按車輛類別劃分的路旁泊車位數目

地區	年份 (截至每年 十二月底)	私家車*	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計#
中西區	2024	509	202	11	651	1 373
	2023	508	193	11	651	1 363
	2022	443	193	9	618	1 263
灣仔	2024	1 029	25	53	779	1 886
	2023	1 017	24	48	761	1 850
	2022	990	24	22	711	1 747
東區	2024	536	101	65	807	1 509
	2023	529	91	75	818	1 513
	2022	523	91	62	777	1 453
南區	2024	653	51	85	447	1 236
	2023	645	50	85	447	1 227
	2022	642	53	85	447	1 227
油尖旺	2024	1 586	369	141	1 319	3 415
	2023	1 561	363	138	1 309	3 371
	2022	1 389	364	94	1 299	3 146
深水埗	2024	1 295	220	12	884	2 411
	2023	1 273	229	9	876	2 387
	2022	1 249	228	9	861	2 347
九龍城	2024	2 378	143	160	1 002	3 683
	2023	2 336	143	134	991	3 604
	2022	2 296	140	140	965	3 541
黃大仙	2024	316	129	0	545	990
	2023	306	129	0	519	954
	2022	303	128	0	475	906
觀塘	2024	586	120	53	921	1 680
	2023	531	115	42	834	1 522
	2022	538	123	42	795	1 498
荃灣	2024	859	69	31	700	1 659
	2023	888	63	31	629	1 611
	2022	814	67	31	623	1 535
屯門	2024	1 297	329	113	892	2 631
	2023	1 267	330	113	886	2 596
	2022	1 274	354	112	886	2 626
元朗	2024	1 266	419	110	636	2 431
	2023	1 308	427	114	626	2 475
	2022	1 274	426	114	617	2 431
北區	2024	1 406	365	32	424	2 227
	2023	1 283	359	27	424	2 093
	2022	1 228	357	27	424	2 036

地區	年份 (截至每年 十二月底)	私家車*	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計#
大埔	2024	1 601	352	86	280	2 319
	2023	1 556	359	84	270	2 269
	2022	1 614	353	72	266	2 305
西貢	2024	1 930	316	146	505	2 897
	2023	1 932	305	155	481	2 873
	2022	1 971	316	146	479	2 912
沙田	2024	1 600	337	67	602	2 606
	2023	1 600	335	64	514	2 513
	2022	1 570	335	68	506	2 479
葵青	2024	484	360	21	772	1 637
	2023	424	353	21	726	1 524
	2022	416	364	21	721	1 522
離島	2024	640	67	78	261	1 046
	2023	517	55	75	205	852
	2022	510	55	79	152	796
總計#	2024	19 971	3 974	1 264	12 427	37 636
	2023	19 481	3 923	1 226	11 967	36 597
	2022	19 044	3 971	1 133	11 622	35 770

* 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370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	年份 (截至每年 十二月底)	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	2024	3 821	425	13	345	4 604
	2023	3 903	426	13	343	4 685
	2022	3 921	427	13	351	4 712
灣仔	2024	2 428	401	11	265	3 105
	2023	2 578	230	11	263	3 082
	2022	2 605	227	11	262	3 105
東區	2024	3 179	346	21	382	3 928
	2023	3 165	346	33	382	3 926
	2022	3 143	351	33	374	3 901
南區	2024	2 676	177	10	488	3 351
	2023	2 681	182	10	488	3 361
	2022	2 670	182	11	483	3 346
油尖旺	2024	900	180	18	34	1 132
	2023	976	253	20	34	1 283
	2022	1 066	254	20	39	1 379
深水埗	2024	4 021	1 175	26	512	5 734
	2023	4 050	1 175	33	504	5 762
	2022	4 073	1 178	33	498	5 782
九龍城	2024	3 183	135	5	257	3 580
	2023	3 179	134	7	247	3 567
	2022	3 183	134	7	247	3 571
黃大仙	2024	4 288	295	44	590	5 217
	2023	4 187	285	44	561	5 077
	2022	4 213	282	25	552	5 072
觀塘	2024	7 658	520	30	1 509	9 717
	2023	7 702	511	34	1 482	9 729
	2022	7 696	469	36	1 449	9 650
荃灣	2024	1 890	121	4	244	2 259
	2023	1 868	121	4	244	2 237
	2022	1 914	124	4	242	2 284
屯門	2024	3 801	179	48	239	4 267
	2023	3 769	179	46	232	4 226
	2022	3 501	142	46	166	3 855
元朗	2024	3 346	111	36	242	3 735
	2023	3 301	112	46	238	3 697
	2022	3 315	107	49	238	3 709
北區	2024	4 443	417	55	270	5 185
	2023	3 820	411	55	254	4 540
	2022	3 475	374	42	126	4 017

地區	年份 (截至每年 十二月底)	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
大埔	2024	1 121	208	8	96	1 433
	2023	1 110	208	15	96	1 429
	2022	897	213	8	80	1 198
西貢	2024	1 945	73	51	208	2 277
	2023	1 941	73	66	206	2 286
	2022	1 938	73	61	206	2 278
沙田	2024	4 642	182	32	501	5 357
	2023	4 479	179	31	482	5 171
	2022	4 420	183	33	481	5 117
葵青	2024	5 049	579	12	901	6 541
	2023	4 905	564	12	855	6 336
	2022	4 836	563	12	845	6 256
離島	2024	2 222	71	39	136	2 468
	2023	2 111	242	17	114	2 484
	2022	1 601	115	17	109	1 842
總計	2024	60 613	5 595	463	7 219	73 890
	2023	59 725	5 631	497	7 025	72 878
	2022	58 467	5 398	461	6 748	71 074

^ 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	年份 (截至每年 十二月底)	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	2024	34 750	439	59	601	35 849
	2023	34 045	385	58	483	34 971
	2022	34 073	457	58	483	35 071
灣仔	2024	35 523	88	90	359	36 060
	2023	35 138	83	97	321	35 639
	2022	35 170	83	98	323	35 674
東區	2024	42 914	1 403	193	1 562	46 072
	2023	43 136	1 389	227	1 455	46 207
	2022	43 112	1 379	238	1 440	46 169
南區	2024	36 970	894	179	1 079	39 122
	2023	36 751	892	177	1 053	38 873
	2022	37 059	861	188	1 016	39 124
油尖旺	2024	33 153	773	86	786	34 798
	2023	33 421	774	101	797	35 093
	2022	33 280	770	94	753	34 897
深水埗	2024	26 215	1 820	386	929	29 350
	2023	25 305	1 905	387	854	28 451
	2022	24 774	1 891	387	817	27 869
九龍城	2024	47 634	1 171	104	1 186	50 095
	2023	46 646	1 090	154	1 045	48 935
	2022	45 911	977	91	896	47 875
黃大仙	2024	16 132	874	47	1 426	18 479
	2023	16 472	865	45	1 328	18 710
	2022	16 401	877	73	1 311	18 662
觀塘	2024	40 976	3 044	39	2 576	46 635
	2023	41 130	2 896	47	2 449	46 522
	2022	40 501	2 765	45	2 354	45 665
荃灣	2024	35 644	1 914	374	883	38 815
	2023	35 826	1 960	362	886	39 034
	2022	35 777	1 866	362	807	38 812
屯門	2024	38 655	2 047	91	1 097	41 890
	2023	38 658	2 038	93	958	41 747
	2022	38 177	2 012	93	872	41 154
元朗	2024	39 363	1 621	288	1 149	42 421
	2023	39 436	1 524	287	1 110	42 357
	2022	39 196	1 512	281	1 099	42 088
北區	2024	17 511	735	32	411	18 689
	2023	17 842	975	32	380	19 229
	2022	17 804	884	32	361	19 081

地區	年份 (截至每年 十二月底)	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
大埔	2024	29 771	613	58	875	31 317
	2023	29 763	641	54	850	31 308
	2022	29 446	638	54	845	30 983
西貢	2024	41 071	1 176	146	2 955	45 348
	2023	40 415	1 076	148	2 759	44 398
	2022	40 472	1 103	139	2 657	44 371
沙田	2024	70 266	2 204	102	2 407	74 979
	2023	71 024	2 310	101	2 376	75 811
	2022	69 538	2 234	101	2 208	74 081
葵青	2024	30 845	8 628	181	1 478	41 132
	2023	31 004	9 658	396	1 378	42 436
	2022	30 887	9 883	399	1 358	42 527
離島	2024	17 541	870	174	370	18 955
	2023	18 022	708	176	390	19 296
	2022	13 835	700	190	386	15 111
總計	2024	634 934	30 314	2 629	22 129	690 006
	2023	634 034	31 169	2 942	20 872	689 017
	2022	625 413	30 892	2 923	19 986	679 214

^ 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。

管制人員的答覆

(問題編號：1356)

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. 會否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；若會，詳情為何；若否，原因為何；
3. 運輸署轄下已採用地磁感應或其他懸掛式感應技術的公眾多層停車場名稱及採用有關技術的原因分別為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

1. 過去3年，警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章) 發出涉及違例佔用路旁停車位的定額罰款通知書的檢控數字表列如下：

年份	2022年	2023年	2024年
檢控數字	259 992	259 497	242 309

2. 現時，運輸署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反映至相關政府部門(如警務處、地政總署及食物環境衛生署)，以作調查及跟進。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，停車收費錶配備的車位感應器可偵測相關的路旁泊車位是否已被佔用，並透過後台電腦系統綜合收費錶停車位的佔用和付費狀況，

以識別未繳費而被佔用的泊車位。運輸署已與警務處分享有關實時資訊，以便利警務處執法。

3. 由運輸署營運並已採用懸掛式感應或／及地磁感應技術的公眾多層停車場共有10個，包括天星碼頭、大會堂、林士街、堅尼地城、天后、筲箕灣、香港仔、雙鳳街、葵芳及荃灣停車場。有關技術旨在識別泊車位是否空置，並透過停車場內的電子顯示屏顯示各層空置泊車位數量，以便駕駛人士尋找泊車位。「香港出行易」流動應用程式亦會提供部份停車場的實時空置泊位資訊。其中，由於天星碼頭、大會堂、堅尼地城及葵芳停車場的部分樓層屬開放式設計，因此無法採用懸掛式感應技術，需採用地磁感應技術，以收集有關空置泊車位資訊。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1357)

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，每年各鐵路線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、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：35)

答覆：

1. 過去3年，各重鐵和輕鐵路線每月平均乘客量、總乘客量、早上最繁忙1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
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
2024年	機件故障(註)	82
	人為因素	7

註：包括站內機件故障、基礎設施(例如信號系統)以及列車故障等。

重鐵系統統計數字
(早上最繁忙1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)
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) (註4)	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5)	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(每平方米站立6人) [(c)／(b)]	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}

		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										
6.	載客率 (每平方米 站立4人) (註6)	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5)	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6)	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
2024年											
1.	最頻密列車 班次下的最 高可載客量	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)
	(每平方米站立6人) (a)										
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	8 600	42 500	4 200
3.	(a)項與(b)項 的差距(註5)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 000	2 500	600
4.	乘客量(c)	42 800	36 200	38 400	44 100	9 900	34 200	38 400	2 800	20 900	2 000
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}	62% {荃灣西 至 美孚}	57% {油塘 至 鰂魚涌}	55% {天后 至 銅鑼灣}	59% {金鐘 至海洋 公園}	48% {彩虹 至九龍 灣}	51% {深水 埗至 太子}	33% {欣澳 至 迪士尼}	49% {奧運 至 九龍}	48% {青衣 至 機場}
6.	載客率 (每平方米 站立4人) (註6)	94%	86%	80%	77%	83%	67%	72%	46%	69%	不適用
7.	每月平均 乘客量 (百萬人次)	25.9	24.7	9.8	25.9	2.4	18.2	27.7	0.5	6.5	1.1
8.	總乘客量 (百萬人次)	310.3	296.9	118.0	311.4	29.0	218.1	332.1	6.4	77.8	13.1

- 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： 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5： 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6： 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。

輕鐵系統統計數字
(早上最繁忙1小時最繁忙單向路段)

輕鐵路綫	最高可載客量			載客率(註1)		
	2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
505	2 993	2 993	2 993	68%	66%	79%
506P(註2)	不適用	424	424	不適用	70%	45%
507	2 827	2 827	2 827	74%	83%	85%
507P(註2)	212	212	212	80%	90%	90%
610	2 056	2 056	2 056	80%	93%	93%
614	1 372	1 122	1 122	70%(註3)	77%(註3)	77%(註3)
614P	1 156	1 363	1 363			
615	748	960	960	85%(註3)	74%(註3)	87%(註3)
615P	1 388	1 600	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	76%	63%	82%
706	5 088	5 088	5 088	85%	63%	80%
720(註2)	不適用	不適用	212	不適用	不適用	20%
751	2 857	2 993	2 993	82%	64%	81%
751P	398	398	398	75%	60%	80%
761P	4 240	4 240	4 240	67%	64%	86%

乘客量(百萬人次)

	2022年	2023年	2024年
每月平均乘客量	11.0	12.5	12.9
總乘客量	131.7	150.0	154.6

- 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、2023年9月及2024年9月加設507P、506P及720線，在平日早上繁忙時段行駛。
- 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：1222)

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」，請告知本會，自計劃於2023年9月推行至今的最新進展，包括各貸款機構接獲及批出的申請數目；涉及的車輛數目和金額，申請個案的審批時間為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：10)

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。

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(貸款機構)會審批貸款申請。自貸款計劃推出至今年2月28日為止，按證保險公司從貸款機構共接獲184宗申請，當中166宗申請(涉及166部電動的士)已獲批出，貸款總額約為5,700萬元；5宗申請正在處理中；13宗因申請人撤回申請或未有於按證保險公司指定的時間內提取貸款而被取消貸款。

現時按證保險公司在收到貸款機構提交文件已齊備的申請後，一般可在約1星期內批出貸款。

管制人員的答覆

(問題編號：1223)

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：

就增加泊車位，請告知本會：

1. 運輸在2024年推展多項增加泊車位的措施按區域說明所增加各商用車種(的士、小巴、貨車、非專型巴士)的泊車位數目及有關工作涉及的資源；
2. 就11個政府公眾停車場，政府會否考慮推出優惠措施，以吸引特別是商用車輛於使用率較低的時段停泊，如會，詳情為何；如不會原因為何？
3. 商用車輛數目及其泊車位數目長時間維持在1:0.6的水平，政府會否考慮把增加泊車位數目訂下績效指標，以確保商用車輛泊車位不足的問題能夠逐步改善，如會，詳情為何；如不會，原因為何，有何措施有效地改善商用車輛泊車位不足的問題？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1. 商用車輛提供客貨運輸，在各行各業以至整體經濟方面擔當重要角色。政府會盡量配合商用車輛的泊車需求，並就有關泊車位的供應一直積極推展一系列短期及中長期措施，包括：
 - (i) 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商用車輛泊車位，包括停車收費錶；
 - (ii) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位；
 - (iii) 善用高架天橋橋底空間劃設泊車位；

- (iv) 繼續與地政總署保持緊密聯繫，因應區內的泊車需求，物色合適的用地用作短期租約停車場，以期在不同地區增加泊車位供應；
- (v) 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；
- (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) 遵循「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目提供包括商用車輛的公眾泊車位。第一個按照「一地多用」原則興建的項目「上水嘉富坊公眾停車場」已於2024年11月啟用，提供私家車及商用車輛泊車位；
- (viii) 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；及
- (ix) 在合適的新發展項目中規定開放一定數目的附屬泊車位及上落客貨區作夜間公眾商用車輛停泊用途。

有關在2024年增加商用車輛泊車位的進度附載於附件1。

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。

2. 現時，運輸署營運的11個公眾停車場(除黃大仙停車場外^註)，客貨車的收費與私家車的收費相同。上述11個公眾停車場的收費水平普遍低於鄰近停車場的收費，而當中6個停車場在晚上使用率較低的時段已提供夜泊優惠收費，以吸引駕駛人士使用。
3. 運輸署一直積極聽取業界建議及密切監察各區短期泊車位供應的變動，以及留意個別行業的需要，推行短期及中長期措施提供商用車輛泊車位。另外，如有短期租約停車場被收回作長遠發展用途，在進行相關發展項目的規劃時，運輸署亦會要求項目倡議人檢視發展項目對泊車位供求的影響，並採取適當的短期緩解措施，包括另覓地點或在相關發展項目提供適量公眾泊車位，來盡量補足相應數目的泊車位。

就新建的政府停車場而言，除了上述的「上水嘉富坊公眾停車場」，政府預計於2025年落成的將軍澳中醫醫院和將軍澳第67區政府聯用辦公大樓內的公眾停車場，將合共增加超過130個商用車輛泊車位。另外，政府預計在未來三年，隨著更多按「一地多用」原則推展的公眾停車場項目落成，會再額外增加超過70個商用車輛泊車位。而部分私人停車場和短期租約停車場亦會提供商用車輛泊車位。

商用車輛泊車位需求受多項因素影響，例如整體經濟狀況、地區泊車位供求、商用車輛作業模式、停泊習慣、司機居住及工作地點等。現時，有不少商用車輛會停泊在棕地上，亦有不少商用車輛司機因從事過境工作，會將車輛停泊於內地。此外，部分商用車輛(如食品運輸及配送車輛)則因應行業需求在夜間作業。就商用車輛泊車比率設定硬性指標缺乏彈性，亦難以準確反映個別地區的實際情況。此外，香港土地

資源極為有限，在考慮增加商用車輛泊車位數量的同時，也須兼顧住屋及其他空間的需求。因此，我們認為不適宜就商用車輛泊車供應訂立硬性指標。

註：黃大仙停車場僅提供旅遊巴士／貨車(5.5公噸以上)的泊車位，並未提供客貨車與私家車的泊車位。

**增加商用車輛泊車位的進度
(載至2024年12月)**

	措施	進展	適用車輛種類
1.	在合適的路旁地點劃設路旁泊車位，包括夜間泊車位	- 2024年新增約1 040個路旁泊車位 - 合共提供約 37 640 個路旁泊車位	貨車、非專營巴士、小型巴士、的士
2.	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	- 2024 年新訂明最少約 320 個商用車輛泊車位於租約條款中 - 合共涉及最少約 2 090 個商用車輛泊車位	貨車、非專營巴士、小型巴士
3.	鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊	- 2024年新增三間學校合共提供10個學生服務車輛泊車位 - 合共有40間學校於非上課時間提供共約120個泊車位供學生服務車輛停泊	非專營巴士、小型巴士
4.	在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地發展項目等增加包括商用車輛的公眾泊車位。	- 2024年完成首個「一地多用」項目-上水嘉富坊公眾停車場，提供6個商用車輛泊車位	貨車
5.	在合適的新發展項目中開放一定數目的附屬泊車位及上落客貨區作夜間公眾商用車輛停泊用途	- 合共在四個推售的新發展項目開放附屬泊車位及上落客貨區提供約270個夜間公眾商用車輛泊車位	貨車、非專營巴士、的士

管制人員的答覆

(問題編號：1224)

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：

1. 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，未獲批的原因及有關工作涉及的資源為何；
2. 本港的失業率一直維持在低水平，運輸業仍然面對招聘困難，當局會否考慮增加輸入司機的配額，如會，詳情為何，會否進一步簡化措施，以加快申請的審批；如不會，原因為何，有何措施紓緩運輸業界司機不足的問題？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

1. 政府一直關注公共小巴及客車行業持續面對的司機短缺問題。為進一步紓緩業界人手問題，政府於 2023 年 6 月公布「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」，並分別在 2023 年 9 月及 2024 年 7 月透過兩輪申請批出了 900 個公共小巴及 800 個客車輸入司機配額，所有申請均經跨部門聯絡小組(由運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成)審核。

第一輪共接獲 118 宗申請，當中 98 宗申請獲批，涉及 969 個輸入司機的配額。第二輪共接獲 129 宗申請，當中 125 宗申請獲批，涉及 849 個輸入司機的配額(當中包括因申請人在第一輪未有使用而撥至第二輪作分配的 118 個配額)。在兩輪申請中，未獲批准的申請個案的原因包括：未能符合進行本地招聘的規定、未能符合全職本地員工與輸入勞工

比例要求及申請人未持有有效的客運營業證。截至 2025 年 2 月底，共有 1 278 名輸入司機已通過本地駕駛考試，當中超過 1 200 名輸入司機已投入服務。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。

2. 政府會繼續透過持份者諮詢小組與相關運輸業界及勞工代表保持溝通，密切監察計劃的實施情況。運輸及物流局和運輸署正檢視計劃的實施情況，及評估行業未來數年的人手需求。視乎檢討的結果，我們會適時公佈計劃的未來路向。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1225)

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：

就公共小巴的營運，請告知本會：

1. 政府去年推出「特選紅轉綠」計劃後，已有兩條紅巴路線轉為綠色專線小巴(專線小巴)路線模式營運，政府會否考慮優化措施，以吸引更多紅色小巴轉為綠色小巴，如會，詳情為何；如不會，原因為何；
2. 由於紅色小巴的經營範圍有所限制，運輸署提供了什麼協助，以促使紅色小巴能夠持續發展；及
3. 在2025至26年度，運輸署會繼續檢討公共小巴營運狀況，並支援環境保護署推行電動公共小巴試驗計劃，有關工作的計劃詳情及涉及的資源為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

1. 政府的一貫政策是鼓勵紅色小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。政府在2024年中推出「特選紅轉綠」計劃，邀請了11條符合指定條件的紅色小巴路線營辦商，申請把紅色小巴路線直接轉為專線小巴路線營運。為更有效監管公共小巴服務，獲批的營辦商日後需要符合「經營公共小巴(專線)服務的條件」，包括聘請司機駕駛有關路線，而其日常運作和票價須受運輸署批核及監管。運輸署在計劃申請期內共接獲兩宗申請，包括元朗(峻巒)一元朗站(朗明街)(循環線)及秀茂坪(曉光街)－佐敦(北海街)及，涉及12輛小巴。運輸署已於2025年1月批准有關申請，而兩條路線分別在2025年3月9日

及30日投入服務。運輸署會視乎首批參與「特選紅轉綠」計劃的指定路線的落實情況，以及業界對有關計劃的意見及反饋，考慮進一步開放「特選紅轉綠」計劃予更多紅巴路線參與。

2. 政府一直十分關注公共小巴業界營運狀況，並實施多項措施協助業界改善經營環境。在日常營運方面，運輸署會因應業界的要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；以及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，容許公共小巴在非營運時間內停泊在由運輸署設立的公共小巴站內，以配合業界的實際營運及泊車需要。

另一方面，為配合鼓勵紅色小巴轉為專線小巴營運的政策，運輸署過往一直有按地區發展及乘客需求規劃和制訂新專線小巴路線，並透過現時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)申請營運。

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，探討更多可行措施，改善業界營運環境。

3. 環境保護署(環保署)已開展電動公共小型巴士先導試驗計劃(先導試驗計劃)，資助營辦商購置電動小巴於不同專線小巴路線進行試驗，並評估電動小巴在香港應用的可行性及有關充電安排。運輸署一直積極配合進行先導試驗計劃，包括就安裝充電設施的小巴站選址提供意見，並協助環保署就先導試驗計劃諮詢公共小巴業界的意見。此外，在試驗期間，運輸署亦協調參加了先導試驗計劃的公共小巴營辦商向環保署提交電動小巴的日常運作數據，以供分析計劃成效。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。

管制人員的答覆

(問題編號：1226)

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：

在2025至26年度，運輸署會繼續協助運輸及物流局制定提升的士服務質素的措施，包括制定和推行立法建議，規定所有的士必須安裝攝錄設備，以及所有的士司機必須提供電子支付方式，請告知本會，就上述立法建議的時間表及有關工作涉及的資源為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

為了善用科技提升整體的士服務質素，政府建議規定所有的士必須安裝車廂攝錄機、行車記錄儀及全球衛星導航系統(下稱「攝錄系統」)，以及規定所有的士司機必須提供電子支付方式。我們正在草擬相關的法例修訂條文，並爭取於2025年第二季向立法會提交法例修訂建議。

考慮到市場上現時已有不少電子支付方式供的士業界選用，如有關法例修訂建議獲立法會支持，我們計劃於2025年年底落實提供電子支付方式的建議。至於安裝攝錄系統的建議方面，如獲立法會支持有關法例修訂建議，運輸署計劃於2025年年中接受合規格的攝錄系統提出審批申請，並會同步招聘承辦商架設中央平台，以處理和儲存攝錄系統所收集的影音記錄和數據，支援相關的執法和管理工作。我們積極與業界攜手爭取於2025年年底至2026年年中陸續安裝攝錄系統，並於2026年內完成安裝，屆時將實施有關法例。

有關協助制定上述立法建議的工作由現有運輸署人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：1227)

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2024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，當中有多少宗是涉及跨境車輛；
2. 在2024年因涉及非法出租或取酬載客的車輛遭扣押並暫時吊銷牌照的數目，當中有多少宗是涉及跨境車輛；
3. 在2025至2026年度內，運輸署會繼續協助運輸及物流局處理有關制定打擊汽車非法出租或取酬載客措施的事宜，有關工作的計劃詳情及涉及的資源為何；
4. 就訂定規管網約車平台的立法建議時間表；及
5. 會否要求警方加大打擊非法出租或取酬載客的力度，如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

1. 在2024年，警務處就汽車非法出租或取酬載客個案採取47次執法行動，當中有19宗涉及跨境車輛。
2. 在2024年，有43輛因涉及非法出租或取酬載客的汽車而被運輸署扣押並暫時吊銷牌照，當中8輛為跨境車輛。

3. 運輸署一直通過不同途徑進行教育及宣傳，例如在社交平台上發文宣傳、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，以及在各陸路管制站、機場及公眾地方張貼海報等，提醒市民出行時應選擇合法的公共交通工具，於出行前向相關服務營辦商查詢有關車輛是否已獲發出租汽車許可證；並推出網上查詢系統，讓市民查詢核實有關車輛是否已獲發有效的出租汽車許可證。運輸署會繼續提醒市民注意安全，強調使用非法出租汽車服務會令乘客蒙受風險，因為當發生交通事故時，提供非法出租汽車服務的車輛的第三者責任保險或會失效。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的活動。此外，運輸署正參與政府研究進一步完善法例的工作，以期盡快向立法會提交修例建議，令執法可更到位和有效，出發點是保障乘客安全。

上述運輸署的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. 為提升個人化點對點交通服務的質素，運輸署正進行研究，檢視個人化點對點交通服務的整體供求，了解乘客需求及轉變。交通諮詢委員會轄下亦已成立「提升個人化點對點交通服務工作小組」，探討有關服務的策略方向及如何規管網約車平台。該工作小組在綜合運輸署正在進行的供求研究的結果和各持份者的意見後，會盡快向政府提交建議報告。政府在全面考慮工作小組的報告以及所收集到的意見後，會於今年內盡快就規管網約車平台訂定立法建議。
5. 政府一直十分關注利用汽車作非法出租或取酬載客的情況。警務處一直採取針對性執法行動，並透過不同渠道收集情報，以打擊非法出租或取酬載客活動。若發現有足夠證據證明未領有出租汽車許可證的車輛涉嫌被用作非法出租或取酬載客，會馬上採取適當的執法行動。警務處會繼續調配適當資源以打擊非法出租或取酬載客活動，保障乘客和道路使用者的安全。

管制人員的答覆

(問題編號：1228)

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：

就新開辦的綠色專線小巴路線，請告知本會：

- 1) 運輸署原計劃在2024年開辦8條新綠色專線小巴路線，但最終只開辦4條，原因為何；及
- 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？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

運輸署原計劃於2024年開辦8條新專線小巴路線(見下表)，相關專線小巴營辦商遴選工作已經完成，截至2024年底，4條新專線小巴路線經已投入服務。

	路線	最低車輛 數目要求	刊憲邀請申請 日期	投入服務日期
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		預計於2025年 第二季 投入服務
3	新界第117B號線 (安達臣道石礦場發展區 －油塘(循環線))	5		預計於2025年 第二季 投入服務

	路線	最低車輛 數目要求	刊憲邀請申請 日期	投入服務日期
4	新界第143號線 (屯門新墟—龍逸邨 (循環線))	4	2023年6月30日 (註)	(註)
5	新界第57K號線 (上水站—唐公嶺)	4	2023年6月30日	已於2024年 8月投入服務
6	新界第57K號線輔助線 (上水站—蕉徑)	3		已於2024年 8月投入服務
7	新界第58K號線 (上水站—丙崗)	2		已於2024年 8月投入服務
8	新界第508號線 (上水站—古洞北福利服 務綜合大樓)	1		預計於2025年 第三季 投入服務

註：獲選營辦商於2024年7月撤回開辦該專線小巴服務。

在2024年未有開辦4條新綠色專線小巴路線原因如下：

- 第117A及117B號線：有關路線的開辦日期需視乎安達臣道石礦場發展區一帶新房屋發展項目的落成進度，預計於2025年第二季投入服務。
- 第143號線：運輸署已於2024年3月完成專線小巴營辦商遴選工作並通知獲選的營辦商，惟該營辦商在考慮營運環境後於2024年7月撤回開辦該專線小巴服務。運輸署其後檢視及調整了該專線小巴服務的總站位置及行車路線，以進一步提升其財務可行性，並已於2025年1月重新邀請營辦商申請營運該專線小巴服務。
- 第508號線：待上水站的新建專線小巴總站設施完工後，有關路線預計於2025年第三季投入服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1229)

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：

在2025至26年度，運輸署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，有關工作的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：17)

答覆：

香港目前共設有9個陸路管制站，包括3個鐵路過境通道，即羅湖、落馬洲支線和香港西九龍高速鐵路站；以及6個道路過境通道，即深圳灣、落馬洲、文錦渡、沙頭角、港珠澳大橋及香園圍。政府會因應各口岸的性質和定位，規劃合適的公共交通接駁服務，以及持續推動相關政策以促進香港與粵港澳大灣區其他城市的連繫。以港珠澳大橋口岸為例，我們已於2023年實施「港車北上」並持續優化其安排以方便車主，亦正與各內地單位積極探討「粵車南下」實際方案，以期進一步促進粵港澳大灣區互聯互通。

運輸署一直密切監察各口岸的通關安排和旅客人流情況，與各公共運輸營辦商保持緊密溝通，留意旅客出行模式和數量的變化，適時按需要調整相關公共運輸服務及制訂不同交通管理/改善方案，以配合旅客的需求和便利兩地人員往來。例如運輸署會與公共交通營辦商就節日、大型節慶及盛事活動制定預案，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。

在2025至26年度，運輸署會繼續就新皇崗口岸及沙頭角管制站重建規劃，向相關工務部門提供道路及公共運輸交匯處等交通設施的意見。運輸署亦

會為新皇崗口岸規劃各類公共運輸服務，以配合新口岸的運作，令往來港深兩地人流車流更為快捷暢順，加強香港與深圳以及大灣區內其他城市的連繫。

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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2557)

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：

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. 過去兩年每月私家車、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. 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》，以及五一勞動節假期期間，港珠澳大橋實施小型客車免費通行。就此，請表列出與過往三年同時段車流量的區別；及
4. 深中通道去年通車，為灣區居民生活提供更便捷空間。請提供在深中通道正式通車後，粵港跨境私家車(雙牌車)每月使用港珠澳大橋的車流量。

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

- 1-2. 根據港珠澳大橋(大橋)管理局(註1)提供的資料，2019年及過去兩年每月私家車、貨車及巴士使用大橋的數目表列如下：

	私家車(註2)	貨車(註3)	巴士(註4)
2019年			
1月	44 863	7 020	53 784
2月	55 117	3 429	56 198
3月	60 954	8 407	59 472
4月	68 921	7 831	65 541
5月	79 217	7 412	61 917
6月	72 448	7 362	56 003
7月	75 220	8 271	57 639
8月	72 701	8 081	51 453
9月	65 838	7 918	38 163
10月	78 290	7 740	37 281
11月	71 447	7 648	32 586
12月	77 530	8 060	39 352
2023年			
1月	26 606	18 425	16 736
2月	47 129	16 226	23 602
3月	70 551	21 843	33 209
4月	92 991	21 046	42 818
5月	100 557	23 943	37 207
6月	106 154	26 126	34 358
7月	129 427	25 538	42 640
8月	153 973	28 606	47 344
9月	147 290	27 454	36 662
10月	198 555	27 004	45 843
11月	200 308	29 007	43 344
12月	255 688	26 216	54 661
2024年			
1月	231 538	26 401	47 412
2月	271 397	18 863	54 181
3月	279 510	26 510	57 166
4月	277 743	26 283	53 877
5月	278 678	27 686	50 705
6月	276 071	26 167	50 856
7月	284 201	29 083	53 528
8月	309 676	31 822	55 389
9月	256 788	30 104	45 887
10月	318 590	32 701	55 963
11月	280 452	35 150	51 404
12月	311 029	35 504	58 610

註：

- (1) 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。
- (2) 包括跨境私家車(兩地牌及三地牌車)、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。
- (3) 包括貨櫃車。
- (4) 包括往來香港與內地／澳門的跨境巴士、往來大橋香港口岸與珠海口岸／澳門口岸的跨境穿梭巴士、往來大橋珠海口岸／澳門口岸與香港國際機場海天中轉大樓穿梭巴士，以及往來大橋珠海口岸與藍海豚島作旅遊之用的穿梭巴士。

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》，在內地農曆新年、清明節、勞動節及國慶4個國家法定節假日，免除小型客車的大橋通行費。根據大橋管理局提供的資料，在過去3年免除小型客車通行費時段的大橋車流量如下：

	私家車(註5)
農曆新年黃金周	
2022年1月31日至2月6日	8
2023年1月21日至27日	9 514
2024年2月9日至17日	122 502
清明節	
2022年4月3日至5日	2
2023年4月5日	4 038
2024年4月4日至6日	46 282
勞動節	
2022年4月30日至5月4日	7
2023年4月29日至5月3日	21 248
2024年5月1日至5日	66 329
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
2024年10月1日至7日	102 030

註：

- (5) 包括跨境私家車(兩地牌及三地牌車)、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. 現時，往來大橋的跨境私家車包括粵港兩地牌車、港澳兩地牌車、粵港澳三地牌車以及「港車北上」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的單

牌車。大橋管理局透過收費亭的收費系統收集大橋的車流量，並未備存相關車輛所前往的目的地及個別類別私家車(包括粵港兩地牌車)的分項通行數目。根據上文提供的大橋車流量數字，在深中通道於2024年6月30日開通後，大橋私家車每月總車流整體仍然呈上升趨勢，由2024年7月約28萬車次上升至12月約31萬車次。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2565)

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：

根據《道路交通(公共服務車輛)規例》(第374D章)(i)私家、(ii)酒店及(iii)旅遊三類出租汽車服務發出的出租汽車許可證(許可證)數目的上限，分別僅為1 500張、400張及400張。政府可否告知本會：

- (一) 過去三年，每年政府分別收到及批准多少宗對上述每類許可證的申請(以表列出)；
- (二) 就上述每類許可證所訂定的上限的理據為何，以及有否機制按業界和市場的需求作出檢討；及
- (三) 政府會否考慮調高該等許可證數目的上限和降低申請門檻，以協助旅遊業界營商？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

- (一) 過去3年，有關私家、酒店及旅遊出租汽車許可證的新申請及發出數目，載列於下表：

出租汽車許可證的種類	相關數字(註1)	2022年	2023年	2024年
私家出租汽車服務(註2)	新申請數目	49	60	84
	發給新申請許可證數目	29	64	83
酒店出租汽車服務	新申請數目	0	6	3

出租汽車許可證的種類	相關數字(註1)	2022年	2023年	2024年
	發給新申請許可證數目	0	4	11
旅遊出租汽車服務	新申請數目	6	21	15
	發給新申請許可證數目	1	5	13

註1：申請人必須提供足夠資料以支持其申請。視乎申請人提交申請的日期及能否適時提交所需資料，成功申請的個案未必於遞交申請同年完成審批，部分申請亦可能被拒或被申請人撤回；而同一宗申請亦可能涉及多於1個許可證。

註2：私家出租汽車服務包括私家服務(豪華房車)及私家服務(豪華房車)(過境服務)。

(二)及(三)

為免影響公共交通工具的運作及加劇道路擠塞，《出租汽車許可證(數目限定)公告》(第374L章)訂明出租汽車服務類型及數目上限。有關上述三類許可證的數目上限載列於下表，政府會因應實際情況不時檢視可發出的出租汽車許可證數目上限。

出租汽車許可證的種類	法例訂明的許可證數目上限
私家出租汽車服務	1 500
酒店出租汽車服務	400
旅遊出租汽車服務	400

現時有效的私家、酒店及旅遊出租汽車許可證數目均低於可發出的許可證數目上限，因此有興趣營運有關服務的人士可以提出申請。運輸署會按《道路交通(公共服務車輛)規例》(第374D章)的要求審批出租汽車許可證的申請。有關車輛的服務須有合理理由需要，而申請人所提交的出租汽車紀錄或已簽訂之合約也是考慮因素之一。

為了便利新服務提供者加入出租汽車市場，運輸署已推出相關措施，包括讓有興趣申請出租汽車許可證人士可在無須提交車輛登記文件的情況下，提出「預先評估」請求，在得悉其出租汽車許可證申請有機會獲批准後，才購買車輛；另外，在申請私家服務(豪華房車)出租汽車許可證方面，即使申請人未能提供使用出租汽車紀錄或有效的出租服務合約，亦可就其擬議經營模式提供充分理據及證明資料支持其申請，運輸署可就有關申請予以特別考慮。

政府會繼續密切留意社會對出租汽車服務的需求，並適時檢視出租汽車許可證的審批準則及數目上限，以配合市場對此類服務的需求。

管制人員的答覆

(問題編號：2579)

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：

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：14)

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)	已登記的非專營公共巴士數目
2022	6 905
2023	6 921
2024	6 835

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
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
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
2024	接獲	138	42	79	211	1	13	215
	批准	140	39	79	209	1	7	202
	拒絕	0	1	2	2	0	7	11
	處理中	16	6	0	4	0	1	10

註1：由於每年接獲的申請不一定於同年完成處理，故此每年內批准、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。

管制人員的答覆

(問題編號：1495)

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：

就各類電動可移動工具(包括但不限於電動單輪車、電動平衡車、電動滑板車、電動滑板、電動單車)，政府可否告知：

1. 請以列表列出，過去5年，每年各類電動可移動工具的留用進口量；
2. 過去5年，每年就各類電動可移動工具接獲的投訴數目、意外數目、意外傷亡人數；
3. 過去5年，每年因非法使用各類電動可移動工具而拘捕人數、起訴人數、成功檢控人數及相關罪行；
4. 過去5年，每年將單車徑改為容許單車和合規格的電動可移動工具同時使用的單車徑的工程數目、項目內容及相關開支；
5. 過去5年，每年新建成且容許單車和合規格的電動可移動工具同時使用的單車徑數目、位置、長度及相關開支；
6. 政府曾表示會就各類電動可移動工具展開修例工作，然而迄今未有消息，就此，請告知目前就規管架構的修例草擬工作進度，以及立法時間表。

提問人：容海恩議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

1. 根據政府統計處的資料，電動可移動工具的留用進口量如下：

年份	留用進口(註1,2,3) (輛)
2023	1 457
2024	197

註：

- (1) 留用進口量即進口量減去轉口量。由於受到貨物進口和轉口之間的時間差距等因素影響，某一年的進口量與轉口量的差別並不等於該年本地的銷售數字。
- (2) 根據政府統計處的資料，在2023年之前的「香港貨物協調制度」下，電動可移動工具並沒有獨立的貨物編號，其所屬的貨物編號也包含其他車輛，故未能提供該貨物在2023年之前的進口、轉口或留用進口量。
- (3) 相關數據沒有就各類電動可移動工具作分類記錄。

2. 過去5年涉及電動可移動工具的投訴／意見數目和意外個案數字(註1)表列如下：

	2020	2021	2022	2023	2024
投訴／意見數目	106	242	226	247	717
致命意外	2	1	1	0	0
嚴重意外	6	8	2	1	1
輕微意外	9	14	9	9	2
意外總數(註2及3)	17	23	12	10	3

註：

- (1) 相關數據沒有就各類電動可移動工具作分類記錄。
 - (2) 警務處未有備存相關意外傷亡人數的數字。
 - (3) 致命意外：在意外中有一位或多位人士於發生意外之後三十日內因此事故以致死亡。
嚴重意外：在意外中有一位或多位受傷人士因意外而留醫超過十二小時。
輕微意外：在意外中只涉及一位或多位受傷人士而無需入院或留醫不超過十二小時。
3. 「道路安全」一直是警務處首要行動項目的其中一項，而打擊非法使用電動可移動工具屬於警務處的重點交通執法項目之一。警務處不時展開行動，針對非法使用電動可移動工具嚴厲執法，確保道路安全。

過去5年，因非法使用電動可移動工具被警務處拘捕的人數表列如下：

	2020	2021	2022	2023	2024
拘捕人數	274	207	236	267	647

當中所涉罪行包括：沒有第三者保險而使用車輛，最高可被判處罰款10,000元、監禁12個月及取消駕駛執照資格1至3年；駕駛未有登記車輛，初犯者可被判處罰款5,000元及監禁3個月，再犯者可被判處罰款10,000元及監禁6個月；以及駕駛時無有效駕駛執照，罰則與駕駛未有登記車輛相同。警務處及運輸署未有備存相關法庭起訴人數及成功檢控人數的數字。

4-5.

電動可移動工具由機械驅動，因此符合《道路交通條例》(第374章)中「汽車」的定義，須要領牌方可使用。現時在道路上(包括行人路及單車徑)使用電動可移動工具會被視為駕駛未領牌的「汽車」，可能違反相關法例。

政府一直在新界及新市鎮為單車徑和單車設施推行改善措施，但沒有就現有單車徑改為容許單車和將來合規格的電動可移動工具同時使用的單車徑的工程項目作出分類。然而，在新發展區和新市鎮新建成的單車徑一般應符合「3.5米闊、連通度高及有較完善的單車徑網絡」的要求，視乎擬定的立法修訂及立法會的討論結果，我們預計這些單車徑應可容許單車和將來合規格的電動可移動工具同時使用。

上述有關工作由相關工務部門現有人員執行，屬於恆常職務，所涉資源並無分項數字。

6. 政府現正為電動可移動工具制訂妥善的規管安排，以確保其安全有效的應用。

電動可移動工具的規管架構涉及不同層面及複雜的法律草擬工作，包括須修訂《道路交通條例》(第374章)及在《道路交通條例》下引入全新的附屬法例、修訂相關的附屬法例、以及參考相關法例用以釐訂定額罰款安排等。與此同時，政府需要一併詳細研究電動可移動工具使用者守則以及產品認證等在法律及技術層面的相關問題，因此需時充分徵詢相關部門和各持份者，以確保規管的建議有效可行，並切合市民使用電動可移動工具的出行需要。政府現正與相關部門積極進行法律草擬工作及訂立具體規管方案，會爭取盡快完成草擬修訂條例草案，並適時提交立法會審議。

管制人員的答覆

(問題編號：2984)

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」，請告知本會：

1. 過去三年的平均每月受惠人次及補貼金額，並按年齡組別 (60歲以下、60-64歲、65歲以上) 列出；
2. 從2025年1月1日將AlipayHK納入補貼計劃至今，使用AlipayHK的受惠用戶增長情況如何，請按年齡組別 (60歲以下、60-64歲、65歲以上) 列出每月受惠人次及補貼金額。

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

- 1-2. 過去3年，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下的平均每月受惠人數及平均每月補貼金額如下：

年份 ^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)
2022	2 274 000	236.4
2023	3 036 000	325.7
2024	1 988 000	210.7

註：為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出多輪臨時特別措施，包括在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，以及暫時提高每月補貼上限。

補貼計劃下的受惠對象為日常使用本地公共交通服務而相關交通開支較高的市民。補貼計劃簡單易明，操作簡便，市民毋須就補貼計劃

提出申請或作預先登記。運輸署沒有按年齡組別劃分的補貼金額及受惠人數的統計數據。

自2025年1月1日起，補貼計劃除了涵蓋八達通外，亦已涵蓋多一個電子支付方式AlipayHK。2025年首兩個月透過AlipayHK帳戶可領取的補貼金額平均每月約為110萬元，而平均每月受惠人數約為17 000人。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3004)

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：

1. 按年列出過去5年 (2020-2024) 港鐵各線路的「受影響乘客比例」(Passenger Affected Ratio)；
2. 按年列出過去5年 (2020-2024) 港鐵發生的半小時以上延誤事故詳情，包括每宗事故的延誤原因(機件故障或人為因素)、相應罰款、其中延誤超過5分鐘以上的列車班次數量、及受影響乘客人數。

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：43)

答覆：

1. 香港鐵路有限公司(港鐵公司)以「乘客車程準時程度」指標，統計港鐵鐵路網絡下(註1)按照原定車程時間5分鐘以內完成的乘客車程比例。該指標可反映因鐵路服務延誤而被影響的乘客車程比例；指標數字愈高，代表因服務延誤而延長了車程的乘客數字比例愈小。在2020至2024年期間，港鐵公司每季度的「乘客車程準時程度」均達99.8%至100%(註2)。換言之，乘客每乘搭逾一千次車，才有可能遇到一次列車未能按照原定車程時間五分鐘以內完成車程。

註1： 包括觀塘線、荃灣線、港島線、將軍澳線、南港島線、東涌線、迪士尼線、機場快線、東鐵線及屯馬線。

註2： 於計算「乘客車程準時程度」時，乘客的行為、外來因素(如颱風)或獲豁免事件(如擴建工程)所造成的延誤並不包括在內。

2. 過去5年，由港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致8分鐘或以上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如下。港鐵公司沒有提供延誤超過5分鐘以上的列車班次數量及受影響乘客人數的數字。

年 份	宗 數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註 3
				8分鐘至半小時 ^{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	
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
2024	89	82	7	77	7	5	0	0	0	0	0	5.2

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(例如信號系統)以及列車故障等。

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。

管制人員的答覆

(問題編號：3383)

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：

就高鐵香港段營運情況，請當局告知本會：

- 1、 請列出前10位客流量的列車班次及客流量數字；
- 2、 現時每日開行班次為何；與香港高鐵站最飽和運行情況相比較比例為何；
- 3、 未來，就進一步提升班次和客流量，當局有何目標；對於拓展新班次目的地，當局有何計劃？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：47)

答覆：

1-3、

高鐵香港段自2018年9月23日起投入服務，連接至現時超過46 000公里的國家高鐵網絡。目前，香港西九龍站連接的內地直達站點已由通車時的44個增加至93個，包括11個短途目的地(福田、深圳北、光明城、東莞南、常平、東莞、虎門、慶盛、新塘、廣州南及廣州東)和82個長途目的地，並每日提供至少104對(即208班)短途及長途列車班次。高鐵香港段於2024年的總乘客量超過2 600萬人次，平均每日乘客量約73 000人次。

根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供最新的營運數字，於2025年2月，往來香港西九龍站客流量最高的10個高鐵班次的始發站或終點站，分別為廣州南、福州、廈門、深圳北及北京西，這些班次在該月的總客流量介乎約20 500至29 000人次。

香港西九龍站的布局是根據工程規劃時，內地與香港的鐵路發展藍圖及客量預測設計。自高鐵香港段和西九龍站投入服務以來，港鐵公司作為高鐵香港段的港方營運者，一直密切留意車站和高鐵服務的運作情況，以及旅客的出行模式和需求，並持續按需要提升車站設施和高鐵服務。在2024年，高鐵香港段平均每日乘客約73 000人次；而自高鐵開通以來單日乘客量最高為近136 000人次。特區政府和港鐵公司會繼續和內地相關部門及鐵路單位合作，持續提升高鐵服務，並因應國家高鐵網絡的發展，適時增加連接香港西九龍站的內地直達站點，滿足旅客出行需求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3392)

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」的事宜，政府可否告知本會，過去一年：

1. 沒有安裝車輛貼的數字為何；
2. 「易通行」系統感應出現問題為數為何；
3. 請分列各隧道就「易通行」的開支為何；
4. 接到的投訴數字為何；
5. 逾期繳費及附加費數字和金額為何；
6. 按隧道列出，實施「易通行」後，原本按行車線騰出的空間用途為何，各相關工程進展為何？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：56)

答覆：

1. 運輸署只備存向登記車主發出車輛貼的數目，並沒有備存沒有安裝車輛貼的車輛數字。

自「易通行」不停車繳費服務實施至2025年2月期間，運輸署已向登記車主發出約822 000張繳費貼(包括約815 000張車輛貼和約7 000張車種貼)，而接近九成半已獲發車輛貼的車輛(即約774 000輛)已開立「易通行」戶口。

2. 在2024年「易通行」並沒有出現系統感應問題的情況。
3. 政府透過公開招標，分別委託隧道費服務商及承辦商，為所有政府收費隧道提供收取隧道費、營運及維修「易通行」後台系統和現場設備等服務。在2024-25年度(截至2025年2月28日)，政府根據合約向隧道費服務商及承辦商支付的經常開支為1.78億元。

4. 自「易通行」實施至2025年2月期間，與隧道費相關的查詢／投訴個案平均每日約54宗，佔整體使用「易通行」的每日平均車流量(約505 000架次)約0.01%。運輸署及隧道費服務商於2024年接獲的投訴數字如下：

	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
2024年	18 751	5 710

5. 根據《行車隧道(政府)規例》(第368A章)及《青沙管制區(隧道費、費用及收費)規例》(第594B章)規定，繳付隧道費的法律責任由登記車主作為負責人承擔。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。視乎情況，運輸署可根據法例規定向法院提出申請，追討待繳款項、罰款和訟費。法庭亦可發出指示，下令運輸署拒絕處理該欠款人的車輛過戶及車輛牌照申請。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。運輸署一直進行宣傳工作，包括透過網站、社交媒體、海報、單張等，提醒車主須適時查閱及繳付未交的隧道費。此外，運輸署亦有發信要求個別尚有未付隧道費及附加費的車主盡快繳清相關費用。

在2024年，登記車主未有及時繳交隧道費而被徵收首筆附加費及／或額外附加費的個案有750 000宗(佔同期車流量約0.35%)。在2024-25年度，截至2024年12月，政府已收取「首筆附加費」及「額外附加費」的總金額約為6,400萬元。

6. 各政府隧道／管制區實施「易通行」後騰出的空間用途及相關道路工程的最新進展如下：

政府隧道／ 管制區	騰出的空間用途及工程進展
青沙管制區	騰出的空間用作理順行車線的安排、隧道管理用途、以及增建巴士站供單管雙程行車時使用。工程已完成。
獅子山隧道	騰出的空間用作理順行車線的安排、隧道管理用途、以及預留用作隧道改善工程。工程已完成。
城門隧道	騰出的空間用作理順行車線的安排，以及延長現有的巴士站。巴士站工程已經展開，並預計於2025年第三季完成。
大老山隧道	騰出的空間用作理順行車線的安排，以及延長現有的巴士轉乘站。巴士站工程預計於2026年第一季展開，並於2028年完成。

政府隧道／ 管制區	騰出的空間用途及工程進展
香港仔隧道	騰出的空間用作理順行車線的安排，以及興建巴士轉乘站。巴士站工程已經展開，並預計於2026年完成。
西區海底隧道	騰出的空間用作理順行車線的安排，以及增加車道旁的緩衝區以確保隧道安全運作。工程已經展開並預計於2025年第二季完成。
海底隧道	騰出的空間用作理順行車線的安排，以及隧道管理用途。工程已完成。
東區海底隧道	騰出的空間用作理順行車線的安排、隧道管理用途、以及增加車道旁的緩衝區以確保隧道安全運作。工程已完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3354)

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)

		2023年	2024年	2025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：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：42)

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}：

	2023年及2024年 最繁忙路段	載客率 ^{註2} (每平方米站立4人)	
		2023年	2024年
東鐵線	大圍至九龍塘	94%	94%
屯馬線	荃灣西至美孚	85%	86%
港島線	天后至銅鑼灣	81%	77%
觀塘線	彩虹至九龍灣	68%	67%
荃灣線	深水埗至太子	73%	72%

註1：一般而言，除了有重大變動外(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。因港鐵公司現時未有2025年第一季的乘客量數字，故未能提供相應的載客率數字。

註2：有關數字為相關鐵路線於表列年份內最繁忙單向路段的載客率。

管制人員的答覆

(問題編號：3355)

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。

提問人：陳恒鎰議員(立法會內部參考編號：43)

答覆：

1. 過去3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 ^{(註(4))}		居民巴士	
		路線數目 (註(2))	每日班次數目 (註(3))	路線數目	每日班次數目 (註(3))	路線數目	每日班次數目 (註(3))
海底隧道	2022	31	3 228	1	26	6	89
	2023	31	3 129	1	26	6	85
	2024	31	3 077	1	26	5	81
東區海底隧道	2022	24	1 746	2	35	4	90
	2023	26	1 687	1	12	4	83
	2024	26	1 680	1	12	3	80
西區海底隧道	2022	45	2 862	0	0	30	283
	2023	46	2 901	0	0	27	236
	2024	47	2 994	0	0	24	204
獅子山隧道	2022	30	2 840	7	279	8	122
	2023	30	2 700	7	251	7	116
	2024	29	2 456	7	315	5	115
大老山隧道	2022	40	3 150	0	0	12	218
	2023	40	3 060	0	0	12	203
	2024	41	2 972	0	0	9	187
尖山隧道	2022	22	682	0	0	4	25
	2023	24	833	0	0	3	20
	2024	26	972	0	0	3	20

註：

- (1) 所載數字是以該年年底情況為依據。
- (2) 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) 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。
- (4) 紅色小巴沒有固定路線及班次，故有關數字不包括紅色小巴的服務。

2. 相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3年相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(5))			來自「小巴」的 隧道費收入 (百萬元)		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
海底隧道	6.2	8.6	26.2	2.6	2.9	8.2
東區海底 隧道	11.3	12.9	14.6	6.1	6.5	8.1
西區海底 隧道 (註(6))	228.7	168.7	28.7	11.4	9.0	6.1
獅子山 隧道	不適用 (註(7))	2.8 (註(8))	5.1	不適用 (註(7))	1.2 (註(8))	2.0
大老山 隧道	6.5	8.9	10.6	1.1	1.3	0.8
尖山隧道	2.1	2.6	3.3	0.5	0.4	0.3

註：

- (5) 不包括專營巴士使用政府隧道的隧道費。政府於2019年2月起豁免專營巴士使用政府隧道及管制區的收費，以節省的隧道費設立「專營巴士豁免隧道費基金」。相關的政府收費隧道，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。
- (6) 在「建造、營運及移交」專營權於2023年8月2日屆滿前，西區海底隧道由香港西區隧道有限公司營運，其隧道費收入不屬政府收入。
- (7) 獅子山隧道劃一收費8元。獅子山隧道於2023年5月28日凌晨5時起實施「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，因此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。
- (8) 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年年底的隧道費收入紀錄。

管制人員的答覆

(問題編號：3356)

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：

政府於2023年6月，推出運輸業輸入勞工計劃-公共小巴／客車行業計劃，以應對運輸業人手短缺問題，請問：

1. 自計劃推出至今，申請數目、種類及審批情況分別為何？
2. 自計劃推出至今，輸入司機通過駕駛訓練最終獲發駕駛執照的人數比例為何，請以1個月內、1-2個月、2個月以上分別列出；
3. 過去3年，公共小巴、專營巴士及非專營巴士的司機年齡情況為何，請以20歲以下、20-40歲、40-60歲、60-70歲、70歲以上分別列出。

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：44)

答覆：

1. 政府一直關注公共小巴及客車行業持續面對的司機短缺問題。為進一步紓緩業界人手問題，政府於 2023 年 6 月公布「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」，並分別在 2023 年 9 月及 2024 年 7 月透過兩輪申請批出了 900 個公共小巴及 800 個客車輸入司機配額，所有申請均經跨部門聯絡小組(由運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成)審核。

第一輪共接獲 118 宗申請，當中 98 宗申請獲批，涉及 969 個輸入司機的配額。第二輪共接獲 129 宗申請，當中 125 宗申請獲批，涉及 849 個輸入司機的配額(當中包括因申請人在第一輪未有使用而撥至第二輪作分配的 118 個配額)。兩輪申請的詳情載於附表一。

2. 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 2025 年 2 月底，共有 1 278 名輸入司機已通過本地駕駛考試，當中超過 1 200 名輸入司機已於相關路線提供服務，其餘已通過本地駕駛考試的輸入司機在進行路線訓練後亦會陸續投入服務。運輸署沒有備存輸入司機通過駕駛訓練和獲發駕駛執照所需時間的數據。
3. 根據專營巴士營辦商提供的資料，2022至2024年專營巴士全職司機的年齡分佈載於附表二。專營巴士營辦商只備存按司機年齡組別：20-39 歲、40-59 歲及 60 歲或以上劃分的分項數字。運輸署沒有備存公共小巴和非專營巴士司機年齡的數據。

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
按司機類別劃分的分項數字

司機類別	接獲申請 宗數	申請配額 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

第二輪申請及獲批配額數目
按司機類別劃分的分項數字

司機類別	接獲申請 宗數	申請配額 數目	獲批申請 宗數	獲批司機 配額數目
公共小巴司機	82	842	82	467
本地客車司機	31	394	27	228
跨境直通巴士司機	16	237	16	154
總數	129	1 473	125	849 ^註

註：包括 118 個於第一輪申請批出而未有使用的配額，已撥至第二輪作分配。

附表二

專營巴士全職司機的年齡分佈^{註1}

按年齡組別劃分的分項數字

年份	司機數目(年終數字) ^{註2}			
	20-39 歲	40-59 歲	60 歲或以上	總數
2022 年	1 780	8 040	2 890	12 710
2023 年	1 690	7 720	3 070	12 480
2024 年	1 680	7 640	3 120	12 440

註 1：資料由專營巴士營辦商提供

註 2：司機數目約至十位數

管制人員的答覆

(問題編號：3357)

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，請問

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？
4. 就可預約使用泊車位的陸路口岸，泊車位數目及平均使用情況為何？

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：45)

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3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^(註1)

類別	2022年	2023年	2024年
貨車	21 625	10 151	9 865
巴士	877	2 703	1 325

(b) 只可使用指定過境口岸的許可證

管制站	類別	2022年	2023年	2024年
落馬洲	貨車	675	115	81
	私家車	18 370	14 826	13 482
文錦渡	貨車	36	6	6
	私家車	1 880	1 888	1 922
沙頭角	貨車	107	14	9
	私家車	4 729	4 424	3 875
深圳灣	貨車	18	1	1
	私家車 ^(註2)	32 320	33 971	32 539
大橋香港口岸	貨車	12	85	106
	私家車 ^(註3)	19 109	26 890	30 733
香園圍	貨車	0	0	0
	私家車	273	2 493	3 245

註1：現時跨境貨車及跨境巴士會獲發可使用多個過境口岸的許可證。跨境貨車可根據營運需要，選擇合適的口岸來往內地和香港。而跨境巴士須依循香港特區政府與廣東省政府共同分配給跨境巴士營辦商的配額及其指定口岸來往內地和香港；每個配額容許營辦商安排每天經指定口岸的1個北行及1個南行跨境巴士班次。

註2：包括經深圳灣口岸前往內地的香港及澳門跨境私家車。

註3：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3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4)	類別	每日平均出入境車次 ^(註5) (雙向)		
			2022年	2023年	2024年
落馬洲 ^(註6)	約33 000	巴士	0	886	1 111
		貨車	1 458	3 078	3 547
		私家車	0	4 983	6 870
		總數	1 458	8 947	11 528
文錦渡 ^(註7)	約14 000	巴士	0	228	193
		貨車	1 578	1 681	1 904
		私家車	0	188	276
		總數	1 578	2 097	2 373
沙頭角 ^(註8)	約5 000	巴士	0	0	0
		貨車	428	0	0
		私家車	0	0	0
		總數	428	0	0
深圳灣	約78 000	巴士	3	235	593
		貨車	3 160	3 979	4 489
		私家車	8	5 412	8 408
		總數	3 171	9 626	13 490
大橋 香港口岸	約60 000	巴士	27	1 255	1 735
		貨車	577	798	946
		私家車	6	3 912	9 223
		總數	610	5 965	11 904
香園圍 ^(註9)	約17 850	巴士	0	157	190
		貨車	855	1 579	1 567
		私家車	0	500	1 339
		總數	855	2 236	3 096

資料來源：入境事務處、香港海關和大橋管理局

註4： 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5： 以管制站的營運日數計算。

- 註6：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7：文錦渡管制站於2020年1月30日至2023年1月7日暫停客運清關服務，以及於2023年7月至11月不同時段暫停客運／貨運清關服務。
- 註8：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9：香園圍管制站於2020年8月26日正式啟用並開通其貨運清關服務，客運清關服務則於2023年2月6日開通。

3. 申請人在提交跨境巴士及貨車的許可證申請時，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。參照上述資料，運輸署備存過去3年的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
2022年	13 927
2023年	13 918
2024年	12 999

至於跨境出租車方面，截至2025年2月底，獲發出租汽車許可證的私家車共有604輛。運輸署並無備存涉及的香港司機數目。

4. 大橋香港口岸及香園圍邊境管制站非禁區位置內的兩個收費公眾停車場由政府產業署負責管理，並分別出租予停車場承辦商營運。就上述停車場而言，可供公眾預約使用的泊車位數目及平均使用情況如下：

停車場位置	泊車位種類	泊車位數目	泊車位平均使用率 ^(註1)
大橋 香港口岸 收費公眾停車場 (共733個泊車位)	私家車	673	17.9%
	電單車	25	33.6%
	輕型貨車	14	49.7%
	的士	21	37.3%
香園圍邊境管制站 收費公眾停車場 (共466個泊車位)	私家車	415	48.9%
	電單車	36	41.6%
	客貨車	15	24.6%

註1：根據停車場承辦商提供2024年1月至12月營運期間各類泊車位的平均使用率。

管制人員的答覆

(問題編號：3358)

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。
2. 相關交通意外情況為何?請參考下表列出。

	2022年	2023年	2024年	2025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				

3. 過去三年，政府接獲涉及的士司機違規行為的投訴數字，請以檢控最多的十個類別分別列出。
4. 過去三年，對非法出租或取酬載客的私家車及貨車違規檢控數字為何？

提問人：陳恒鎮議員(立法會內部參考編號：46)

答覆：

1. 截至2025年2月28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：

年齡組別	人數
59歲或以下	79 445
60至69歲	93 753
70歲或以上	37 230
總數	210 428

2. 自2022年起至2025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載列如下：

年齡組別	2022 年	2023 年	2024 年*	2025 年 (1 月至 2 月)*
59 歲或以下	2 075	2 677	2 944	329
60 至 69 歲	1 446	1 879	2 021	244
70 歲或以上	454	626	651	95

*臨時數字

3. 與的士服務相關的檢控工作由警務處負責，運輸署沒有備存有關數字。過去3年，運輸署每年接獲有關的士司機的投訴數字，按接獲最多投訴的10個類別表列如下。有關數字已涵蓋由1823電話中心、交通諮詢委員會轄下的交通投訴組及其他政府部門或機構轉交的投訴個案。

類別	運輸署接獲的投訴個案數字		
	2022年	2023年	2024年
濫收車費	152	340	460
拒絕或忽略接受租用	207	361	306
拒絕或忽略駕駛的士至租用人指示的地方	24	28	52
沒有採用最直接而切實可行的路綫駛往目的地（俗稱「兜路」）	191	277	453
駕駛行為不當	254	374	366
舉止無禮	402	712	710
未有展示司機證	19	17	34
司機抽煙	20	26	36
阻礙交通	44	36	63
的士車輛狀況不佳	26	22	29

4. 過去3年，警務處就私家車及輕型貨車非法出租或取酬載客個案所作出的執法行動次數載列如下：

年份	私家車	輕型貨車	總計
2022	16	10	26
2023	20	13	33
2024	46	1	47

同期，就私家車及輕型貨車涉及非法出租或取酬載客而被定罪的個案數目載列如下：

年份	私家車	輕型貨車	總計
2022	8	3	11
2023	19	15	34
2024	53	6	59

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3371)

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：

1. 「港車北上」計劃於2023年7月實施以來，至今接獲多少宗申請，當中成功獲審批的個案宗數為何？成功個案的平均審批時間為何？
2. 在上述成功獲批的「港車北上」車輛中，平均每月往返內地次數為何？
3. 過去三年，使用港珠澳大橋的私家車當中，各項不同類別私家車輛的車流情況如何？請按不同類別分別列出。(例如「港車北上」/領有粵港車牌/指定過境口岸的許可證)
4. 請問特區政府一方自大橋通車以來，香港段的維修保養大橋費用開支多少？請以表列出每年支出情況。

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：48)

答覆：

1. 自「港車北上」於2023年7月實施以來，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和出行體驗。其中，接受申請數目已由最初每個工作天接受200宗申請逐步增加至現時的500宗，並設有遞補機制，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。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簽發「封閉道路通行許可證」予申請人。整體的申請處理時間會

因應申請人辦理內地審批程序的進度而異(包括車輛查驗及提交內地車輛保險證明)。截至2025年2月28日，運輸署共進行了47輪「港車北上」名額抽籤，提供約160 000個名額供有意申請人士參加抽籤，共約有138 000宗新申請及續期申請已完成所有申請程序並獲兩地政府簽發相關牌證。

2. 根據香港海關提供的資料，在2024年透過「港車北上」前往廣東省的總車次約為69萬。運輸署沒有備存許可證持有人平均每月往返廣東省的次數。
3. 根據港珠澳大橋(大橋)管理局提供的資料，在2022年、2023年及2024年使用大橋的私家車總架次(雙向)分別約為2 300(註1)、153萬及338萬。現時，使用大橋的跨境私家車包括持常規配額的車輛，以及「港車北上」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的車輛。大橋管理局透過收費亭的收費系統收集大橋的車流量，並未備存相關車輛所前往的目的地及個別類別私家車的通行數目。

註1：2022年車流量受內地、香港及澳門於當時實施的2019冠狀病毒病防疫措施所影響。

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。

大橋香港連接路的維修保養由特區政府負責，過去五年的每年開支介乎約570萬至3,610萬港元，因應年內使用損耗和檢查工作所需等而定，詳情如下：

財政年度	開支 (百萬港元)
2020-21 (實際開支)	9.2
2021-22 (實際開支)	8.6
2022-23 (實際開支)	5.7
2023-24 (實際開支)	21.7(註2)
2024-25 (修訂預算)	36.1(註2)

註2： 2023-24和2024-25財政年度的開支增加，主要由於需設置用以檢查鋼纜的永久性工作平台，以提升效率及安全性；以及因應香港連接路因日常使用出現損耗而進行的路面重鋪工程。

- 完 -

審核2025-26年度
開支預算

答覆編號

TLB260

管制人員的答覆

(問題編號：3372)

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. 運輸署會批出合約予不同的營辦商，以負責隧道的日常管理、營運及維修保養。請分別列出過去三年，各條收費隧道的收入，以及日常管理、營運及維修保養支出情況。

年度

隧道名稱	收費收入	日常管理、營運及維修保養支出

2. 現時尚有11條不設收費的政府隧道，請分別列出過去三年，各條隧道的日常管理、營運及維修保養支出情況。

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：49)

答覆：

1. 在過去3個財政年度各政府收費隧道的收入及營運開支如下：

收費隧道／ 管制區 ¹	收入 (百萬元)			營運開支 ³ (百萬元)		
	2021-22	2022-23	2023-24	2021-22	2022-23	2023-24
海底隧道	639	653	867	154	158	199
東區海底隧道	737	728	762	177	179	228
西區海底隧道 ²	不適用	不適用	879	不適用	不適用	241
大老山隧道	441	438	431	144	143	167
香港仔隧道	102	106	109	97	97	125
獅子山隧道	246	247	269	76	91	136

收費隧道／ 管制區 ¹	收入 (百萬元)			營運開支 ³ (百萬元)		
	2021-22	2022-23	2023-24	2021-22	2022-23	2023-24
城門隧道	88	88	100	114	125	152
八號幹線	169	167	191	320	342	391

註1：表格載列的收費隧道並不包括大欖隧道。此隧道屬「建造、營運及移交」隧道，於2025年5月31日前仍是由其專營公司營運。

註2：西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的數字為2023年8月2日至2024年3月31日的數字。

註3：表內所列的開支包括付予管理、營運及維修承辦商的管理費、實行「易通行」的相關營運及維修保養費用，以及隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

2. 在過去3個財政年度各政府非收費隧道的營運開支如下：

非收費隧道	營運開支 ² (百萬元)		
	2021-22	2022-23	2023-24
屯門－赤鱗角隧道	71	73	79
將軍澳隧道 ¹	37	35	31
將軍澳－藍田隧道 ¹	不適用	19	62
中環及灣仔繞道隧道	148	148	148
龍山隧道	61	61	57
長山隧道	19	19	25
機場隧道	25	26	26
觀景山隧道	54	55	55
啟德隧道	54	54	54

註1：將軍澳－藍田隧道由2022年12月11日開始營運而將軍澳隧道亦於同日豁免隧道收費。將軍澳－藍田隧道2022-23年度的數字為2022年12月11日至2023年3月31日的數字。

註2：政府非收費隧道並不列入政府收費隧道經營帳目。表內所列開支是於有關年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費，並未包括隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

管制人員的答覆

(問題編號：3426)

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. 2025-26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：42)

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2025-26年度的預算開支及預計推行時間表列如下：

智慧出行措施	2025-26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」	4.71億元	已於2023年開始實施，並持續推行
2. 繼續運作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	2,010萬元	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	247萬元	2024年中開展項目，2026年開始陸續投入運作
4. 研究內地及海外對自動駕駛車輛的最新規管框架及現行技術標準，以適時更新《實務守則》的技術細節	75,000元	2025-26年度
5. 繼續推展及完善汀九橋智慧公路先導計劃，監察交通事故自動偵察系統及相關設備的運作，並收集數據及了解駕駛人士使用智慧公路時的駕駛習慣，以制定未來智慧公路的推展策略	2,462萬元	已於2024年12月開展
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度，改善用戶體驗，以回應用戶意見	460萬元	持續推行
7. 繼續維持專線小巴實時到站資訊的資料蒐集和分享系統，並鼓勵公共交通營辦商開放數據	570萬元	持續推行
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	500萬元	持續推行

智慧出行措施	2025-26年 度的預算 開支	預計推行時間
9. 繼續鼓勵更多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，規定有關公眾停車場提供實時空置泊車位資訊	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	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	2.694億元 (包括預計批出的款項及基金的行政開支)	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	6,074萬元	持續推行
13. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統項目，以期在全港合適的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，並鼓勵私營發展項目的公眾停車場應用自動泊車系統	涉及的開支沒有詳細分項	持續推行
14. 繼續運作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	40萬元	持續推行
15. 推出電子駕駛執照，讓執照持有人可自行選擇攜帶實體駕駛執照	425萬元	2025年9月

智慧出行措施	2025-26年 度的預算 開支	預計推行時間
或在其智能手機展示電子駕駛執照		

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本署現有人員執行。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
2022-23	約260萬	約7萬
2023-24	約270萬	約16萬
2024-25 (截至2025年2月底)	約280萬	約19萬

在過去3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)
2022-23	413
2023-24	342
2024-25	436

備註：開支金額調整至最接近的1萬元

3. 政府目前正在進行的《交通運輸策略性研究》，初步建議包括在本港前期規劃階段及《香港主要運輸基建發展藍圖》下擬議興建的主要幹道中，引入智慧公路管理系統的設計，提升道路應對突發事故的效率。運輸署正透過汀九橋智慧公路先導計劃收集相關數據，將評估成效，並以此為基礎制定未來智慧公路的推展策略。至於推動智慧公路的設計及建造開支，將視乎個別項目而定，並會納入相關工程項目的預算內。

此外，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，並會繼續優化共享平台的服務。

政府會嘗試透過現有的「地理地址」及二維地理位置坐標系統為基礎，建立數字地理位置編碼，兼容「地理地址」所涵蓋的建築物及覆蓋道路以至整個香港的範圍，以方便公私營機構開發位置服務應用程式，支援智慧城市的發展。政府亦會繼續與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。

4. 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》，制訂了一套全面而連貫的整體策略，循序漸進地落實香港的各項智慧出行的措施。在過去數年，運輸署按路線圖推出了多項相關項目，例如在合適的獨立式燈控路口推行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、推動自動駕駛車輛測試項目、電子化牌照服務等。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，確保各項目的目標合乎預期。

除了完善現有措施外，本署會繼續推展其他智慧出行項目，並適時引入科技和相關的輔助措施，從而帶領香港成為更宜居及可持續發展的智慧城市。

管制人員的答覆

(問題編號：3427)

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：43)

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由運輸署現有人員負責，涉及的開支及人手沒有詳細分項。

2. 截至2025年2月28日，已領牌的電動的士數目為189輛，佔全港18 163輛的士約1%。

管制人員的答覆

(問題編號：3431)

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：

就香港鐵路有限公司的發展，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：47)

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	2022年	2023年	2024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：

	2022-23年度	2023-24年度	2024-25年度 (截至2025年2月)
開支(百萬元)	81.1	87.1	82.1

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	2022年	2023年	2024年
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，因為乘客的出行模式會較集中在相若時間出行。至於在黃昏繁忙時段，乘客的出行模式則較為分散，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1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，荃灣線新信號系統預計可於2025至2026年率先投入服務。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，之後會在其他鐵路線陸續啟用，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1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)
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) (註4)	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5)	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 (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}

		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.	載客率(每平方米 站立4人)(註6)	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
3.	(a)項與(b)項的 差距(註4) (註5)	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

		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)
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6)	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
2024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	8 600	42 500	4 200
3.	(a)項與(b)項的 差距(註5)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 000	2 500	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)	42 800	36 200	38 400	44 100	9 900	34 200	38 400	2 800	20 900	2 000
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}	62% {荃灣 西至 美孚}	57% {油塘 至鰂 魚涌}	55% {天后 至銅 鑼灣}	59% {金鐘至 海洋公 園}	48% {彩虹 至九 龍灣}	51% {深水 埗至 太子}	33% {欣澳 至迪 士尼}	49% {奧運 至 九龍}	48% {青衣 至 機場}
6.	載客率(每平方 米站立4人)(註6)	94%	86%	80%	77%	83%	67%	72%	46%	69%	不適用
7.	每月平均乘客量 (百萬人次)	25.9	24.7	9.8	25.9	2.4	18.2	27.7	0.5	6.5	1.1
8.	總乘客量 (百萬人次)	310.3	296.9	118.0	311.4	29.0	218.1	332.1	6.4	77.8	13.1

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: 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5: 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6: 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。

輕鐵系統統計數字
(早上最繁忙1小時最繁忙單向路段)

輕鐵路線	最高可載客量			載客率 ^{註1}		
	2022年	2023年	2024年	2022年	2023年	2024年
505	2 993	2 993	2 993	68%	66%	79%
506P ^{註2}	不適用	424	424	不適用	70%	45%
507	2 827	2 827	2 827	74%	83%	85%
507P ^{註2}	212	212	212	80%	90%	90%
610	2 056	2 056	2 056	80%	93%	93%
614	1 372	1 122	1 122	70% ^{註3}	77% ^{註3}	77% ^{註3}
614P	1 156	1 363	1 363			
615	748	960	960	85% ^{註3}	74% ^{註3}	87% ^{註3}
615P	1 388	1 600	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	76%	63%	82%
706	5 088	5 088	5 088	85%	63%	80%
720 ^{註2}	不適用	不適用	212	不適用	不適用	20%
751	2 857	2 993	2 993	82%	64%	81%
751P	398	398	398	75%	60%	80%
761P	4 240	4 240	4 240	67%	64%	86%

乘客量(百萬人次)

	2022年	2023年	2024年
每月平均乘客量	11.0	12.5	12.9
總乘客量	131.7	150.0	154.6

- 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、2023年9月及2024年9月加設507P、506P及720線，在平日早上繁忙時段行駛。
- 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	2022年		2023年		2024年	
	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	9	37	9	37	9
屯馬線	59	8	65	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	41	8	39	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2個車卡組成。在2022年輕鐵車卡總數為146，在2023年和2024年則為149。

重鐵系統列車班次^{註1}

截至該年 12 月	2022 年		2023 年		2024 年	
	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}	2.7 - 5.2	5.5 - 8	2.7 - 3.8	4 - 8	2.7 - 5.5	4 - 8
金鐘-羅湖 ^{註3}	-	-	5.5	6 - 10	3 - 7	6 - 10
金鐘-落馬洲 ^{註3}	-	-	12	12 - 14.5	9 - 14	12 - 14
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	5 - 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
荃灣線	2	3.5 - 5	2	3.5 - 5	2	3.5 - 5

截至該年 12 月	2022 年		2023 年		2024 年	
	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)
迪士尼線	10	10 - 20	5	10 - 20	5	10
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	15	10	10	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}	2022 年		2023 年		2024 年	
	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	10 - 18	6 - 11	10 - 18	6 - 10	10 - 18
507	5 - 9	7 - 16	6 - 9	7 - 16	6 - 9	9 - 21
610	8 - 10	9 - 17	8 - 10	9 - 17	8 - 11	9 - 17
614	12 - 18	12 - 23	12 - 18	12 - 23	15 - 18	15 - 23
614P	9 - 13	11 - 16	8 - 13	11 - 19	8 - 14	11 - 18
615	14 - 18	15 - 24	14 - 18	14 - 24	15 - 19	15 - 24
615P	9 - 12	10 - 19	9 - 13	10 - 19	8 - 14	11 - 18
705	5 - 7	7 - 12	5 - 7	7 - 12	5 - 7	6 - 12
706	5 - 7	7 - 12	5 - 7	7 - 12	5 - 7	6 - 12
751	5 - 11	8 - 17	7 - 12	8 - 17	7 - 11	8 - 15
761P	5 - 8	6 - 15	5 - 8	6 - 15	5 - 8	7 - 15

註1： 上表所列為平日班次時間。

註2： 港鐵公司分別在2022年9月、2023年9月及2024年9月加設507P、506P及720線，在平日早上繁忙時段行駛。

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	
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
2024	12	11	1	10	1	1	0	0	0	0	0	1

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	
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
2024	10	10	0	9	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	
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
2024	10	8	2	7	2	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	
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
2024	12	10	2	10	2	0	0	0	0	0	0	0

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	
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
2024	0	0	0	0	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	
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
2024	11	11	0	11	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	
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
2024	6	6	0	5	0	1	0	0	0	0	0	1

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	
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
2024	11	10	1	9	1	1	0	0	0	0	0	1.2

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	
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
2024	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	
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
2024	7	7	0	7	0	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	
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
2024	10	9	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0

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(例如信號系統)以及列車故障等。

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。

管制人員的答覆

(問題編號：3914)

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：

預算案演辭第232段提出了「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(2元優惠計劃)及「公共交通費用補貼計劃」的檢討方案；第233段則提到政府可在未來5年減省共約62億元的開支。就此，政府可否告知本會：

- (a) 預計未來5個年度，在公共交通費用補貼計劃節省的開支分別為何；
- (b) 就公共交通費用補貼計劃，政府有否委聘顧問公司進行檢討；如有，顧問費開支為何；如無，涉及的政府(i)人手編制及(ii)薪酬、運作及設備開支分別為何？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

- (a) 由2025年6月1日起，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26至2029-30財政年度預計可減省共約35.6億元的開支。
- (b) 運輸署沒有就協助檢討補貼計劃的工作委聘顧問公司，相關工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手及開支沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：3850)

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：

預算案演辭第232(二)段指出，「公共交通費用補貼計劃」會由二零二五年六月起，將計劃的補貼領取門檻，由每月公共交通實際開支水平四百元提高至五百元。就此，可否告知本會：

- 1) 過去5年度(2020-21至2024-25)，以表列出每月平均受惠人數及補貼總額；
- 2) 過去5年度(2020-21至2024-25)，按計劃的補貼領取門檻以表列出每月公共交通實際開支水平達400元或以上及500元或以上的受惠人數；
- 3) 相關細節何時公佈，以及在落實調整方案後，預計可節省開支為何；及
- 4) 有否評估政策目的是否已達成；如有，相關數據為何；如否，會否訂立評估指標。

提問人：簡慧敏議員(立法會內部參考編號：69)

答覆：

- 1) 過去5年，公共交通費用補貼計劃(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如下：

年份 ^註	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)
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
2024	2,528	210.7	1 988 000

註：為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出多輪臨時特別措施，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。

- 2) 過去5年，補貼計劃下每月公共交通開支達400元或以上及500元或以上的八達通每月平均數量如下：

補貼計劃下 每月的公共交通 開支金額	涉及的八達通每月平均數量 (計至最接近的千位)				
	2020	2021	2022	2023	2024
400元或以上	1 372 000	1 709 000	1 473 000	1 881 000	1 988 000
500元或以上	961 000	1 240 000	1 082 000	1 419 000	1 528 000

- 3)及4) 政府在2025-26財政年度的財政預算案中宣布，由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)減少約5.4億元，2025-26至2029-30財政年度預計可減省共約35.6億元的開支。

有關調整方案符合政府的政策目的，讓補貼計劃能夠保持財政上的可持續性，亦同時保留推行補貼計劃的政策原意，即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。

管制人員的答覆

(問題編號：3963)

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：

財政預算案演辭第179段提到，政府會在年中推出三億元資助計劃，推動業界裝置高速充電樁，鼓勵更廣泛使用電動車。就此，政府可否回覆本會：

1. 過去1年，電動私家車、電動商用車、電動電單車和電動機動三輪車的新登記數字。

提問人：林順潮議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

1. 2024年間，電動私家車、電動商用車、電動電單車和電動機動三輪車的首次登記車輛數目表列如下：

車輛類別	車輛數目
電動私家車	33 206
電動商用車	409
電動電單車	304
電動機動三輪車	3

註：政府車輛無須登記，因此不包括在內。

管制人員的答覆

(問題編號：3894)

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：

預算案演辭第249(三)段提及，運輸及物流局將檢視各政府隧道及主幹道的收費。就此，政府可否告知本會：

過去三個財政年度，香港各主要幹線和行車隧道的

- i) 總開支(包括維修、保養、管理等)
- ii) 設計容車量
- iii) 平均車流量；及
- iv) 繁忙時間的使用率？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

- i) 在過去3個財政年度，各政府行車隧道的開支載列於附件一。至於道路(包括主要幹道)的維修保養，路政署沒有分拆備存個別道路的維修保養開支。

ii)-iv)

由於沒有按財政年度劃分的交通數據，以及2024年的交通統計年報仍在編撰中，我們現提供2021年至2023年的交通流量統計數字。有關各主要幹道的設計容車量、平均車流量及繁忙時間使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於附件二。

各行車隧道於2021年至2024年的設計容車量、平均車流量及繁忙時間使用率則載列於附件三。

各政府行車隧道的營運開支

收費隧道／ 管制區 ^{1,2}	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
海底隧道	154	158	199
東區海底隧道	177	179	228
西區海底隧道 ³	不適用	不適用	241
大老山隧道	144	143	167
香港仔隧道	97	97	125
獅子山隧道	76	91	136
城門隧道	114	125	152
八號幹線	320	342	391

註1： 表格載列的收費隧道並不包括大欖隧道。此隧道屬「建造、營運及移交」隧道，於2025年5月31日前仍是由其專營公司營運。

註2： 表內所列的開支包括付予管理、營運及維修承辦商的管理費、實行「易通行」的相關營運及維修保養費用，以及隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註3： 西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的數字為2023年8月2日至2024年3月31日的數字。

非收費隧道 ⁴	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
屯門—赤鱗角隧道	71	73	79
將軍澳隧道 ⁵	37	35	31
將軍澳—藍田隧道 ⁵	不適用	19	62
中環及灣仔繞道隧道	148	148	148
龍山隧道	61	61	57
長山隧道	19	19	25
機場隧道	25	26	26
觀景山隧道	54	55	55
啟德隧道	54	54	54

註4： 政府非收費隧道並不列入政府收費隧道經營帳目。表內所列開支是於有關年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費，並未包括隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註5： 將軍澳—藍田隧道由2022年12月11日開始營運而將軍澳隧道亦於同日豁免隧道收費。將軍澳—藍田隧道2022-23年度的數字為2022年12月11日至2023年3月31日的數字。

各主要幹道的設計容車量、平日平均車流量及繁忙¹時段使用率

路段	主要幹道 ²	設計容車量 (架次／小時)	2021年		2022年		2023年	
			平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率	平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率	平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率
香港島								
夏慤道 (西行方向介乎添馬街與軍器廠街)	四號	9 450	116 700	0.6	112 000	0.6	121 800	0.6
中環及灣仔繞道	四號	4 700	40 200	0.5	36 900	0.4	42 700	0.5
九龍								
公主道 (介乎衛理道與培正道)	一號	4 700	73 300	0.5	70 300	0.5	74 500	0.6
觀塘繞道 (介乎啓仁街與龍翔道)	二號	4 700	66 600	0.6	63 200	0.6	63 400	0.6
西九龍公路 (介乎連翔道與興華街西)	三號	4 700	79 000	0.8	73 700	0.7	92 100	0.8
東九龍走廊 (介乎馬頭角道與漆咸道北)	五號	3 000	74 100	1.0	68 400	1.0	68 500	1.0
龍翔道 (介乎南昌街與獅子山隧道公路)	七號	4 700	99 500	1.0	101 100	0.8	110 900	0.9

路段	主要幹道 ²	設計容車量 (架次／小時)	2021年		2022年		2023年	
			平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率	平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率	平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率
新界								
汀九橋	三號	4 700	99 600	1.2	93 900	1.1	99 900	1.2
南灣隧道	八號	4 700	43 700	0.5	43 400	0.4	59 300	0.5
吐露港公路 (介乎馬料水交匯處與完善路交匯處)	九號	6 300	162 100	1.1	153 000	1.1	162 100	1.1
粉嶺公路 (介乎掃管埔交匯處與和合石交匯處)	九號	4 700	65 900	0.6	63 300	0.6	78 400	0.6
屯門公路 (東行方向介乎深井與青朗公路，包括深井支路)	九號	6 300	133 300	0.9	126 900	0.9	130 100	0.9
港深西部公路 (介乎亦園路與深圳灣公路大橋)	十號	4 700	10 400	0.1	6 700	0.1	15 800	0.1

註1：表格所載列的數據反映各運輸設施於2021年至2023年間星期一至五(公眾假期除外)的車流量。「繁忙時段」是指上午7時至10時及下午5時至8時內最繁忙行車方向的一小時；而「非繁忙時段」為其餘時間最繁忙行車方向的一小時。

註2：六號幹線由中九龍幹線、T2主幹路及茶果嶺隧道項目和將軍澳—藍田隧道組成。由於整條六號幹線預計在2026年全線通車，故現時未有其使用率數據。

各行車隧道的設計容車量、平日平均車流量及繁忙²時段使用率³

隧道 ¹	設計容車量 (架次／小時)	2021年		2022年		2023年		2024年 ⁴	
		平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率	平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率	平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率	平日平均車流量 (雙向架次)	繁忙時段使用率
香港仔隧道	2 600	62 300	0.8	59 200	0.8	62 200	0.8	62 700	0.8
海底隧道	2 600	105 300	1.1	100 900	1.1	101 900	1.1	94 700	1.1
東區海底隧道	2 600	81 300	1.1	72 300	1.1	73 400	1.0	72 100	1.1
西區海底隧道	4 200	63 300	0.9	53 900	0.8	72 000	0.9	102 500	1.0
獅子山隧道	2 600	90 400	1.1	85 300	1.1	86 900	1.1	86 700	1.1
大老山隧道	2 600	62 100	1.0	56 100	1.0	56 200	1.0	59 800	1.0
尖山隧道及沙田嶺隧道	4 700	65 800	0.8	59 800	0.7	64 200	0.7	67 900	0.8
城門隧道	2 600	53 800	0.8	50 700	0.8	51 300	0.8	50 400	0.8
大欖隧道	4 700	47 200	0.7	41 400	0.6	42 200	0.6	38 700	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：表格所載列的數據反映上述隧道於2021年至2024年間星期一至五(公眾假期除外)的車流量。除三條過海隧道外，「繁忙時段」是指上午7時至10時及下午5時至8時內最繁忙行車方向的一小時；而「非繁忙時段」為其餘時間最繁忙行車方向的一小時。為更準確反映過海車流，三條過海隧道「繁忙時段」是指上午7時30分至10時30分及下午4時30分至7時30分內最繁忙的一小時。

註3：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。收費隧道的使用率是指由車輛繳費系統提供的每小時平均行車量與隧道設計容車量的比率。

註4： 臨時數字

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3442)

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：

運輸署於馬鞍山市中心公共交通總站進行改善工程，提升其設計及設施，為乘客提供更舒適的候車環境；該總站內首個公共冷氣候車室於2024年3月啟用。就知政府可否告知本會：

1. 該巴士總站的改善工程總建造成本及每年營運經費為何？
2. 站內的公共冷氣候車室在2024年開放不足兩個月，便因設施損壞長時間關閉未能使用，原因為何？該次損壞維修有否增加改善工程的成本？
3. 該公共冷氣候車室開放後每月的平均使用人次為何？
4. 不少室內公共運輸交匯處的巴士站一直都有通風欠佳的情況，當局在試行的馬鞍山市中心公共交通總站改善工程後，有否檢討其成效，考慮在更多室內公共運輸交匯處設立公共冷氣候車室？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 馬鞍山市中心公共交通總站改善工程共分兩期進行，由建築署負責結構工程，機電工程署負責機電設施。第一期工程項目包括改善車站照明、將傳統並排式巴士停車彎改為鋸齒式以更善用空間、加建配備空氣調節和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。

第二期工程項目包括加建有空調設備及座椅的乘客候車室，及翻新的士站及站旁的方柱，預計於2026年完成。

建築署預算兩期工程的總開支約4,600萬元(包括第一期的2,900萬元及第二期的1,700萬元)。在第一期工程中增設的乘客候車室及巴士站長室等設施，每年營運費用預算約17萬元。

2. 在2024年5月8日，乘客候車室的自動門發生故障，基於安全考慮該乘客候車室因而暫停使用。經相關工程部門實地視察，估計有機會由於乘客使用不當導致自動門偏離正常位置。候車室已於自動門維修後於2024年6月25日重新開放。該次維修屬一般性質，不會增加改善工程的總開支內。
3. 現時該乘客候車室外有2條巴士路線，根據該站上車乘客人數推算，每月平均約有42 000人次使用。
4. 政府一直致力改善公共運輸交匯處的候車環境。由於每個公共運輸交匯處的面積、設計、公共運輸服務種類及路線、乘客數量等不盡相同，所以並非每一個公共運輸交匯處均適合設立公共冷氣候車等設施。政府會因應個別公共運輸交匯處的設計、候車環境和設施狀況等因素，研究進行合適的改善工程，包括改善通風系統，為乘客帶來更舒適的候車環境。

管制人員的答覆

(問題編號：3443)

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：

本港公共小型巴士的數目規定最多為4 350輛，就此政府可否告知本會：

1. 現時全港分別有多少輛綠色專線小巴及紅色小巴登記行駛？
2. 上述登記小巴中，有多少輛為19座小巴，有多少為16座小巴？
3. 上述登記小巴中，分別有多少輛為電動小巴、混合動力小巴、石油氣小巴或柴油小巴？
4. 上述登記小巴中，分別有多少輛為可容納輪椅乘客的低地台小巴？
5. 本港不時引入低地台小巴在個別路線行駛，惟至今仍未能全面普及，低地台小巴亦不時因為要維修而停駛，而引致乘客不便。署方有可方法加快推廣低地台小巴在港行駛，以推動無障礙出行？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

公共小巴可分為綠色專線小巴(專線小巴)和紅色小巴(紅巴)兩類。就上述各項提問，現回覆如下：

1-3.

截至2025年2月底，登記專線小巴和紅巴數目分別為3 430輛和910輛，按車輛及燃料類別劃分的車輛數目載於下表：

車輛類別	16座車輛	19座車輛	總數
專線小巴	1 586 (註)	1 844	3 430
紅色小巴	714	196	910
總數	2 300	2 040	4 340

註：包括2輛設有行李架以營運往返港珠澳大橋香港口岸路線的17座專線小巴。

燃料類別	電動小巴	混合動力小巴	石油氣小巴	柴油小巴	總數
專線小巴	5	28	2 643	754	3 430
紅色小巴	0	0	828	82	910
總數	5	28	3 471	836	4 340

4-5.

政府一直積極鼓勵公共小巴業界引入更可供輪椅上落的低地台公共小巴，便利輪椅使用者出行，包括：

- (1) 運輸署透過專線小巴營辦商遴選計劃鼓勵營辦商使用設有無障礙設施的公共小巴。由2018年8月起，運輸署已落實要求所有營運新開辦往醫院路線的專線小巴營辦商必須提供至少1輛可供輪椅上落的低地台小巴。此外，由2020年11月起，在開辦新專線小巴路線的營辦商遴選工作時，如競投的營辦商承諾在新路線使用低地台小巴，將會獲得較高評分；
- (2) 現時，可供輪椅上落的低地台小巴均由營辦商自資購置。若專線小巴營辦商因經營成本上升而申請調整車費，運輸署會按個別路線的營運及財務狀況予以考慮；及
- (3) 環境保護署已開展電動公共小型巴士先導試驗計劃，資助營辦商購置電動小巴於不同專線小巴路線進行試驗，當中包括低地台電動小巴型號的選擇。

截至2025年2月底，全港共有4輛可供輪椅上落的低地台公共小巴，分別在4條專線小巴路線提供服務，載於下表：

路線編號	起點—終點
新界第413號線	青衣碼頭—瑪嘉烈醫院
九龍第CX1號線	柯士甸站—香港故宮文化博物館(循環線)
九龍第90A號線	油塘(油麗邨)—香港兒童醫院
新界第503號線	皇后山邨—北區醫院

除上述4條設有可供輪椅上落的低地台小巴的路線外，以下11條專線小巴路線將於1至2年內陸續提供低地台小巴服務(註1)。

路線編號	起點—終點	擬使用的 低地台小巴 數目
九龍第2號線	黃埔花園— 又一城公共運輸交匯處	1
九龍第2A號線	黃埔花園— 又一城公共運輸交匯處 (輔助路線)	
新界第116號線	百勝角—將軍澳站(循環線)	2
新界第506號線	置福圍—聯和墟(循環線)	2
新界第507號線	馬適路—粉嶺站(循環線)	
新界第117A號線 (註2)	安達臣道石礦場發展區— 尚德公共交通總站	2
新界第117B號線 (註2)	安達臣道石礦場發展區— 油塘(循環線)	
新界第57K號線	上水站—唐公嶺	2
新界第58K號線	上水站—丙崗	
新界第508號線 (註2)	上水站— 古洞北福利服務綜合大樓	
新界第24號線	大埔(富蝶邨)— 大埔(廣福道)(循環線)	1

註：

- (1) 在專線小巴路線營辦商遴選工作中，營辦商一般承諾在開辦新路線後1至3年內提供低地台小巴服務(可為可供輪椅上落的低地台小巴或只配備低地台設計的小巴)。
- (2) 預計於2025年第二季投入服務。

管制人員的答覆

(問題編號：3444)

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：

本港各區不少地方均設有室內巴士總站或公共運輸交匯處(Public Transport Interchange)，方便市民輪候及轉乘不同路面公共交通工具，惟有意見反映不少公共運輸交匯處的衛生惡劣，天花、牆壁及通風槽被廢氣熏黑或長期有塵埃累積，卻未有定期清潔，就此，政府可否告知本會：

1. 現時本港共有多少個室內巴士總站或公共運輸交匯處？當中有多少個屬政府擁有並由運輸署管理？
2. 過去五年，運輸署每年接獲多少宗有關室內巴士總站或公共運輸交匯處的清潔或衛生的投訴？
3. 由運輸署管理的室內巴士總站或公共運輸交匯處會否進行定期的清潔工作，當中會否要求清潔承辦商進行包括為整個地方進行包括天花、牆壁及通風槽在內的深層大清潔？若有，其詳情如何；若否，原因為何？
4. 非運輸署管理的室內巴士總站或公共運輸交匯處，相關部門會否定期進行其清潔及衛生的監管工作，當中會否要求相關業權人委託承辦商，進行包括為整個地方進行包括天花、牆壁及通風槽在內的深層大清潔？若有，其詳情如何；若否，原因為何？
5. 政府會否考慮加強投入清潔室內巴士總站或公共運輸交匯處的資源，以令相關地方的衛生得以提升，減低對使用者的影響外，亦藉增加市民的幸福感及遊客對相關處所的觀感？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

1. 截至2024年12月底，本港共有129個有蓋公共運輸交匯處(「有蓋交匯處」)(包括巴士總站)，分別由政府、香港房屋委員會及私人發展商擁有，當中共75個由政府負責管理及維修(包括68個由政府擁有的交匯處及7個由香港房屋委員會擁有但根據協議交由政府管理的交匯處)。
2. 過去5年，運輸署每年接獲有關有蓋交匯處的清潔或衛生投訴的宗數如下：

年份	投訴宗數
2020	54
2021	51
2022	60
2023	80 ^註
2024	181 ^註

註：2023及2024年的投訴宗數較高，原因是有一間機構在該兩年內就同一事宜作出共123宗重覆投訴。該機構指天后公共運輸交匯處有露宿者阻塞道路及帶來衛生問題。有關事宜由多個政府部門聯合跟進，而運輸署一直擔當協調角色。2024年至2025年2月期間，運輸署連同相關部門平均每月進行1次聯合清潔行動，以處理有關地點的環境衛生問題。社會福利署亦持續派員進行外展探訪及輔導，鼓勵露宿者離開露宿生活。

- 3.至5. 政府一直致力改善現有公共運輸交匯處的候車環境。運輸署、路政署、建築署、機電工程署及食物環境衛生署按各自職能負責管理和維修政府公共運輸交匯處的工作，以確保設施能夠滿足日常運作需要，為乘客提供方便及舒適的候車環境。

就政府負責管理及維修的75個有蓋交匯處，食物環境衛生署負責一般清潔工作，運輸署則每年定期安排承辦商清潔天花、牆身、通風槽、掛牆風扇及街道設施等，並在有需要時加強清潔。至於非政府管理的有蓋交匯處，相關的清潔及衛生工作則會由該交匯處的業權人負責安排。

為進一步提升乘客在公共運輸交匯處候車期間的舒適度，運輸署已與相關政府部門審視了全港18區有蓋交匯處候車環境和設施的狀況，包括照明系統、通風及牆身狀況。在考慮交匯處啟用時間、乘客使用率、目前設施的狀況等因素後，運輸署與相關的部門會在全港18區每區選取1個有蓋交匯處進行提升工程，包括提升照明裝置、改善通風系統、維修及翻新牆身和天花，以期為乘客帶來更舒適的候車環境。有關工程已於今年陸續展開，當中11個預計會於2025年內完

成，餘下的則會在2026年完成。待工程完成後，運輸署會與相關部門檢視成效，並研究在其他有蓋交匯處推行改善工程。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3446)

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：

近年運輸署就新發展區的專營巴士服務進行招標，如火炭黃竹洋區、皇后山區及屯門第54區的專營路線在招標後，區內有多於一間巴士公司營運區內路線引入競爭。新區的居民來往其他地區時，往往因區內交通未臻完善，需要轉乘其他路線。惟由於現時不同巴士公司之間並沒有跨公司轉乘優惠計劃，以至新發展區居民反而未能受惠該區的轉乘網絡。就此，政府可否告知本會：

1. 根據運輸署資料，現時本港有否任何跨專營巴士公司的轉乘優惠方案？如有，詳細如何？若否，原因為何？
2. 跨公司轉乘優惠計劃除可令居民縮短轉車時間外，更可以成為路線重組契機，減少路面上重覆路線的巴士在街道上行駛，更有助縮短巴士車程及路面擠塞。當局有否曾有具體行動，為本港推動跨公司轉乘優惠計劃，以完善本港巴士轉乘網絡。如有詳情為何？如沒有，原因為何？
3. 過去不少地區團體及居民多年來，均希望爭取更完善巴士轉優惠，惟由於巴士公司往往是競爭對手關係，不會主動設立跨巴士公司的轉乘優惠方案。請問政府會否於未來考慮在專營權條款或政府資助等其他形式，促使本港增加跨公司轉乘優惠計劃？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

- 1-3. 政府一直鼓勵專營巴士營辦商提供更多轉乘優惠安排，包括不同專營巴士營辦商之間的跨公司轉乘優惠計劃，讓乘客以優惠票價前往更多

目的地、減少開設長途及直接點對點巴士服務的需要，以及提高整體巴士網絡的效率。

截至2024年年底，各專營巴士營辦商合共提供565個巴士轉乘優惠計劃，其中有90個屬於不同專營巴士營辦商之間的跨公司計劃，共覆蓋約570條巴士路線。有關跨專營巴士營辦商的轉乘優惠計劃主要涉及機場及北大嶼山巴士路線與其他市區、新界及過海巴士路線之間的轉乘安排，以及過海巴士路線於隧道巴士轉乘站的轉乘安排，而每次轉乘所提供的成人票價優惠由0.1元至32.4元不等。2024年，每日平均約有27 000乘客人次使用跨專營巴士營辦商的轉乘優惠計劃。

專營巴士營辦商會因應其營運及財政狀況、社會經濟環境及乘客需求等相關因素，考慮提供更多轉乘優惠計劃及優化有關優惠計劃的內容。政府在考慮巴士專營權事宜時，會致力推動營辦商採取不同措施提升營運效率，保持財務穩健，以進一步提高巴士服務質素及提供更多的票價優惠。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3447)

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：

持有有效的內地駕駛執照可以到運輸署免考試而申請換領香港駕照。就此，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年分別以上述方法申請換領香港駕照的個案數字為何？當中多少宗獲批或拒批？
2. 平均審批每宗申請個案的總成本為何？
3. 上述拒批個案的首三個主要原因為何？該署接獲申請後會考慮什麼因素而決定是否審批該個案申請？
4. 申請換領香港駕照人士，是否申請前必須已持有內地駕照不少於5年？若否，原因為何？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1-4.

所有以內地駕駛執照申請免試簽發香港正式駕駛執照(「免試簽發」)以駕駛私家車、輕型貨車、電單車及機動三輪車的人士，必須符合《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)所訂明的條件，包括：

- (a) 在申請日期起計前3年內某段時間，持有內地授權申請人駕駛相關種類汽車的有效駕駛執照；
- (b) 該駕駛執照是申請人在內地經成功完成駕駛有關種類或類別汽車的考試後獲得；及
- (c) 須符合下列三項要求的其中一項規定：

- (i) 該內地執照是於申請人在內地居留不少於6個月的期間發出；或
- (ii) 該執照是於緊接提交申請前不少於5年前向申請人發出；或
- (iii) 申請人持有內地發出的護照或其他同等旅行證件。

換言之，如申請人以內地駕駛執照在香港申請「免試簽發」，在符合上述(a)及(b)的申請條件前提下，即使他持有內地駕照少於5年，但如他所持的內地駕照是他在內地居留不少於6個月的期間發出並能提供相關居留證明(註)，或他持有內地護照或其他同等旅行證件(例如「往來港澳通行證」)，亦可申請「免試簽發」。

註：就以內地駕駛執照提出的申請而言，運輸署一般會接納作為內地居住證明的文件包括：須涵蓋該執照的發出日期而不少於 6 個月期間的出入境記錄，以及申請人在內地學校的成績表／受聘公司發給的聘用期間證明文件等。申請人不能夠單憑港澳居民內地居住證或內地房產證／物業證明文件作為居住證明。

於過去3年，以持有內地駕駛執照申請「免試簽發」的數目表列如下：

年份	接獲的 申請數目	獲批准的 申請數目	遭拒絕的 申請數目
2022	20 306	20 289	17
2023	57 914	57 894	20
2024	64 575	64 475	100

申請「免試簽發」被拒的個案，主要是因為申請人未能完全符合上述的申請條件。運輸署沒有備存被拒個案的原因作分類統計。

處理「免試簽發」申請的工作是由運輸署現有處理牌證人員負責，故就審批每宗申請所涉及的人手及開支並沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：3961)

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：

易通行不停車繳費系統於2023年5月起陸續於各隧道投入服務，取代過往收費站的人手及自動收費亭，其後收費廣場範圍土地陸續拆除並改變行車線，駕駛者駛經隧道時的模式亦隨之改變。就此，政府可否告知本會？

1. 過去三年，各政府隧道在管制區範圍內，每年發生的交通意外數字分別為何？(請分隧道列出)
2. 綜觀而言，全港隧道管制區範圍內發生的交通意外數字有否因易通行實際而改善？
3. 過去三年，各政府隧道每年的維修開支分別為何？(請分隧道列出)
4. 過去三年，各政府隧道每年的薪金開支分別為何？(請分隧道列出)

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1. 於2022年至2024年間，各政府隧道在隧道範圍內發生的交通意外宗數表列如下：

隧道	交通意外宗數		
	2022 年	2023 年	2024 年 ¹
海底隧道 ²	66	67	45
東區海底隧道 ²	40	32	25
西區海底隧道 ²	29	47	87
將軍澳隧道	45	33	30
獅子山隧道	32	33	25
城門隧道	30	27	40
啟德隧道	28	24	23
香港仔隧道	22	24	19
大老山隧道	22	36	21
大圍隧道、沙田嶺隧道及尖山隧道	15	16	15
長青隧道	5	17	27
屯門-赤鱗角隧道	5	14	16
中環及灣仔繞道隧道	4	11	9
龍山隧道及長山隧道	3	4	6
南灣隧道	1	3	10
機場隧道	0	0	0
觀景山隧道	0	0	1
將軍澳－藍田隧道 ³	0	8	5

註1： 臨時數字。

註2： 政府於2023年8月接收西區海底隧道，並在三條過海隧道實施「633」固定收費方案，其後於2023年12月開始實施分時段收費。

註3： 將軍澳－藍田隧道由2022年12月11日起開始營運。

2. 各隧道在實施易通行前後每年在隧道範圍內發生的交通意外宗數表列如下：

隧道 (實施易通行的日期)	交通意外宗數				
	實施前 ³			實施後 ³	
	第三年	第二年	第一年	第一年 ⁴	第二年 (截至 2025年2月) ^{4,5}
大圍隧道、沙田嶺隧道 及尖山隧道 (2023年5月7日)	12	10	18	17	14
城門隧道 (2023年5月21日)	27	43	34	30	26
獅子山隧道 (2023年5月28日)	35	47	31	31	20
海底隧道 ⁶ (2023年7月23日)	64	63	72	54	26
西區海底隧道 ⁶ (2023年8月6日)	38	30	35	68	47
東區海底隧道 ⁶ (2023年8月27日)	39	44	36	25	18
大老山隧道 (2023年11月26日)	27	26	34	22	7
香港仔隧道 (2023年12月24日)	27	21	25	19	6

註3：實施前後之年期按12個月計算。以大圍隧道、沙田嶺隧道及尖山隧道為例，實施前第一年指2022年5月7日至2023年5月6日，實施前第二年指2021年5月7日至2022年5月6日；實施後第一年指2023年5月7日至2024年5月6日，如此類推。

註4：臨時數字。

註5：上述隧道實施易通行的年期均少於兩年，故實施易通行後第二年的交通意外宗數截至2025年2月。

註6：政府於2023年8月接收西區海底隧道，並在三條過海隧道實施「633」固定收費方案，其後於2023年12月開始實施分時段收費。

總體而言，除西區海底隧道(西隧)外，各隧道於實施易通行後在隧道範圍內發生的交通意外宗數與實施前相若或有所下降。西區海底隧道的交通意外宗數上升，與西隧自2023年8月起實施新收費後的車流增加有關。

3.及4. 在過去3個財政年度，各政府行車隧道的營運開支如下：

收費隧道／管制區 ^{1,2}	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
海底隧道	154	158	199
東區海底隧道	177	179	228
西區海底隧道 ³	不適用	不適用	241
大老山隧道	144	143	167
香港仔隧道	97	97	125
獅子山隧道	76	91	136
城門隧道	114	125	152
八號幹線	320	342	391

註1： 表格載列的收費隧道並不包括大欖隧道。此隧道屬「建造、營運及移交」隧道，於2025年5月31日前仍是由其專營公司營運。

註2： 表內所列的開支包括付予管理、營運及維修承辦商的管理費、實行「易通行」的相關營運及維修保養費用，以及隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註3： 西區海底隧道於2023年8月2日移交政府管理。2023-24年度的數字為2023年8月2日至2024年3月31日的數字。

非收費隧道 ⁴	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)
屯門—赤鱗角隧道	71	73	79
將軍澳隧道 ⁵	37	35	31
將軍澳—藍田隧道 ⁵	不適用	19	62
中環及灣仔繞道隧道	148	148	148
龍山隧道	61	61	57
長山隧道	19	19	25
機場隧道	25	26	26
觀景山隧道	54	55	55
啟德隧道	54	54	54

註4： 政府非收費隧道並不列入政府收費隧道經營帳目。表內所列開支是於有關年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費，並未包括隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

註5：將軍澳—藍田隧道由2022年12月11日起開始營運而將軍澳隧道亦於同日豁免隧道收費。將軍澳—藍田隧道2022-23年度的數字為2022年12月11日至2023年3月31日的數字。

管理、營運及維修承辦商所涉及的維修開支及薪金開支已包括在付予承辦商的管理費內，故有關開支沒有詳細分項。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3907)

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：

財政司司長在預算案演辭第232段中，提出調整兩項涉及開支較大及增長迅速的交通資助計劃，即「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(簡稱「2元優惠計劃」)及「公共交通費用補貼計劃」；「公共交通費用補貼計劃」由2025年6月起，將計劃的補貼領取門檻，由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。請告知本會，「公共交通費用補貼計劃」在過去一個年度的開支分別是多少？其中行政費佔多少？而調整所需的行政費分別是多少？涉及多少人手開支？

提問人：吳傑莊議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

在2023-24財政年度，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的實際總開支為35.35億元。政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用，補貼計劃在2023-24財政年度的經常開支(扣除補貼金額)為4,010萬元，約相當於該年度實際總開支的1%。

由2025年6月1日起，補貼計劃的補貼領取門檻，將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。政府現正與參與補貼計劃的電子支付工具營辦商商討有關補貼計劃調整方案的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)，目前未能提供有關的行政開支估算。運輸署會由現有人員負責推行補貼計劃的調整方案，涉及的開支及人手沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：3338)

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：

根據綱領6，當局下年度繼續監督公共交通費用補貼計劃及其檢討結果，由2025年6月1日起，公共交通費用補貼計劃的補貼領取門檻，將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元，有否估算有多少市民因提高門檻而未能繼續受惠計劃？有否估算政府下年度可因此節省多少支出？當局會否承諾如果政府財政狀況許可，會將補貼領取門檻降低？如會，詳情為何？

提問人：吳永嘉議員(立法會內部參考編號：249)

答覆：

由2025年6月1日起，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的補貼領取門檻將由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元。預計調整方案生效後，2025-26財政年度的預計補貼金額約為26.9億元，較調整前的預計補貼金額(即32.3億元)減少約5.4億元；預計每月平均受惠人數約為190萬人。

為維持補貼計劃的可持續性和確保公帑運用得宜，政府會在審慎理財的大前提下，不時檢視補貼計劃，並因應政府推出計劃的目標及當時的情況(包括公共交通開支水平、通脹、政府財政狀況、整體經濟環境等)考慮是否有需要調整補貼計劃。

管制人員的答覆

(問題編號：3931)

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：

預算案演辭第249(三)段指出政府三年前取消了一些主要隧道和幹道的收費，部分隧道的收費亦超過三十年未有調整。由於政府投入龐大資金興建這些基建，為體現「用者自付」的原則，運輸及物流局會檢視各政府隧道及主幹道的收費。就此，當局可否告知本會：

(a) 現時9條由政府擁有的免費隧道中，每條隧道每年的營運開支分別為何？

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

(a) 2023-24年度各政府非收費隧道的營運開支如下：

隧道	營運開支(註) (百萬元)
屯門—赤鱗角隧道	79
將軍澳隧道	31
將軍澳—藍田隧道	62
中環及灣仔繞道隧道	148
龍山隧道	57
長山隧道	25
機場隧道	26
觀景山隧道	55
啟德隧道	54

註：政府非收費隧道並不列入政府收費隧道經營帳目。表內所列開支是於2023-24年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費，並未包括隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3661)

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：

現時運輸署會批出「傷殘人士泊車許可證」(俗稱「藍證」)及持有「司機接載行動不便的殘疾人士泊車證明書」(俗稱「灰證」)，方便殘疾人士日常生活。現查詢過去5年的藍證及灰證的數字，及申請者的分類，如殘疾者類別。

提問人： 狄志遠議員(立法會內部參考編號：189)

答覆：

為平衡及照顧不同類別的殘疾人士(包括有能力自行駕駛及未能駕駛的殘疾人士)的出行需要，政府於2021年1月底實施新措施，將路旁殘疾人士專用泊位(下稱「路旁專用泊位」)的使用資格由過往只供持有「傷殘人士泊車許可證」(下稱「藍證」)的殘疾駕駛者使用，擴展至「司機接載行動不便的殘疾人士泊車證明書」(下稱「灰證」)的持證人。

「藍證」持證人是患有永久性疾病或身體傷殘以致步行有相當困難並持有有效駕駛執照的人士，他們在駕駛時可使用路旁專用泊位。至於「灰證」持證人是有關車輛駕駛者，他們在接載指定的下肢肢體行動不便的殘疾人士時，可使用路旁專用泊位。運輸署沒有備存有關申請所涉及的殘疾類別的資料。

在過去5年，獲運輸署批出的「藍證」和「灰證」的數目如下：

截至 每年年底	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年 (截至2月底)
有效的「藍證」數目	1 743	1 703	1 661	1 592	1 583
有效的「灰證」數目	2 395	2 771	2 986	3 254	3 290

管制人員的答覆

(問題編號：3662)

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：

因得悉灰證有濫用泊車證情況，故查詢過去5年，有關濫用數字，以及其濫用原因的分類；另曾因濫用，被罰個案數字，以及罰則分類。

提問人： 狄志遠議員(立法會內部參考編號：189)

答覆：

為平衡及照顧不同類別的殘疾人士(包括有能力自行駕駛及未能駕駛的殘疾人士)的出行需要，政府於2021年1月底實施新措施，將路旁殘疾人士專用泊位(下稱「路旁專用泊位」)的使用資格由過往只供持有「傷殘人士泊車許可證」(下稱「藍證」)的殘疾駕駛者使用，擴展至「司機接載行動不便的殘疾人士泊車證明書」(下稱「灰證」)的持證人。

為監察路旁專用泊位有否被不當使用，運輸署定期在使用率高的泊位地點(例如位於市區繁忙地段及殘疾人士經常使用的路旁專用泊位)及接獲市民投訴或舉報的地點進行調查。如證實「灰證」持證人違反「灰證」批准條件使用路旁專用泊位，例如使用路旁專用泊位時沒有接載下肢肢體傷殘行動不便的殘疾人士、非由持證人使用「灰證」、或持續停泊車輛於路旁專用泊位超過24小時等，運輸署會向持證人發出警告信，嚴正提醒持證人必須遵守使用條件。如發現有關「灰證」再次被濫用，運輸署會考慮取消該「灰證」。

由2021年至2025年2月，運輸署證實濫用「灰證」的個案數字表列如下：

截至 每年年底	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年 (截至2月)
「灰證」被濫 用的個案 數目(註)	45	142	381	318	30

註：運輸署自2022年3月起增撥資源，定期並加強在使用率高的路旁專用泊位調查及跟進懷疑濫用個案。

運輸署沒有備存「灰證」被濫用原因的分類數字。另外，運輸署在2021年至2025年2月期間，經跟進個案後取消了168張「灰證」。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3663)

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：

因「藍證」是受法監管，為此，未來5年，如「灰證」濫用情況日漸嚴重，是否需要與「藍證」同被立法規管，以及加重罰則，阻嚇濫用者？

提問人： 狄志遠議員(立法會內部參考編號：189)

答覆：

為平衡及照顧不同類別的殘疾人士(包括有能力自行駕駛及未能駕駛的殘疾人士)的出行需要，政府於2021年1月底實施新措施，將路旁殘疾人士專用泊位(下稱「路旁專用泊位」)的使用資格由過往只供持有「傷殘人士泊車許可證」(下稱「藍證」)的殘疾駕駛者使用，擴展至「司機接載行動不便的殘疾人士泊車證明書」(下稱「灰證」)的持證人。

為進一步確保路旁專用泊位使用得宜，運輸署早前已全面檢視「灰證」的申請資格及審批準則，以及加強阻嚇各種不當使用「灰證」行為的措施。就此，運輸署在2023年12月底、2024年7月底及2024年11月底透過「殘疾人士使用公共交通工具工作小組」的會議諮詢殘疾人士團體的意見，以及在2024年1月中至2月中向約5 000名「灰證」及「藍證」持證人進行書面諮詢。

運輸署經考慮諮詢期間持份者提出的意見後，由2025年4月1日起實施多項新措施，包括：

- (1) 在申請資格上，被接載的下肢肢體傷殘行動不便的殘疾人士(被接載者)，須經由衛生署或醫院管理局醫生證明該被接載者因患有疾病或身體傷殘，以致步行有相當困難；
- (2) 如「灰證」被證實在3年內2次被濫用，運輸署會考慮取消該「灰證」；

- (3) 在處理不當使用行為上，按「灰證」持證人被取消「灰證」的紀錄，停止受理有關持證人申請「灰證」12至36個月不等；以及
- (4) 如「灰證」持證人被發現使用路旁專用泊位作商用用途(包括上落貨)，運輸署會直接取消有關證明書而不予事先警告等。

運輸署會檢視實施新措施後的成效，需要時會考慮適當的進一步措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3664)

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：

另查詢過去5年的傷殘人士泊車位數字，及有關分類，如公私營車位的分佈，如 醫院、學校、商場、路面位置、停車場等，分類項目

提問人： 狄志遠議員(立法會內部參考編號：192)

答覆：

過去5年的路旁殘疾人士專用泊車位數目表列如下：

截至每年12月底	路旁殘疾人士專用泊車位數目
2020年	449
2021年	466
2022年	522
2023年	546
2024年	565

就街道以外供殘疾人士使用的泊車位，《香港規劃標準與準則》(下稱「《準則》」)已根據《建築物(規劃)規例》第123F章第72條，訂明住宅發展、商業設施、工業和商貿發展、社區設施及其他發展的殘疾人士泊車位最低供應數目。此外，《準則》規定，住宅發展所提供的訪客泊車位中，至少須有一個符合暢通易達泊車位的規定；而在醫務設施及急症室附近，亦須闢設至少一個供殘疾人士使用的訪客泊車位。

運輸署並沒有備存路旁殘疾人士專用泊車位以外的其他殘疾人士專用泊車位的數目。

管制人員的答覆

(問題編號：3665)

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：

另得悉傷殘人士泊車位位置／空間不一，部份泊車位空間不足，對殘疾人士很不便，故查詢有關泊車位置是否有標準及監管，以及未來5年，會否有關增加車位計劃和數字，以及其分類，如公私營的場所，分類項目。

提問人： 狄志遠議員(立法會內部參考編號：193)

答覆：

根據《建築物(規劃)規例》(第123F章)第72條的規定，任何建築物如有或在合理情況下預期會有殘疾人士進出，該建築物的設計須能便利殘疾人士進出和使用建築物及其設施，並達到屋宇署滿意的程度。此外，屋宇署的《設計手冊：暢通無阻的通道》(簡稱《設計手冊》)，亦提供有關無障礙通道和設施的指引。所有新建築物以及現有建築物的改建、改動或加建，均須符合《建築物(規劃)規例》和《設計手冊》所載列的無障礙設計標準。有關無障礙設計標準亦涵蓋了停車場內為殘疾人士提供的暢通易達停車位的數量和設計要求。

屋宇署已於2024年第一季委聘顧問檢討《設計手冊》，旨在提升私人樓宇的無障礙設施標準，融合通用設計概念，以切合殘疾人士的最新需求及國際趨勢，並確保有關標準能在本地環境下實施亦務實可行。顧問研究範圍亦涵蓋暢通易達停車位的設計標準。顧問研究預期在2026年第一季完成。

設立殘疾人士專用泊車位(「路旁專用泊位」)旨在滿足殘疾人士駕駛者的短期泊車需要。根據《香港規劃標準與準則》訂明，政府應在殘疾人士常到的設施(例如診療所、醫院、銀行、零售市場、郵政局、社區會堂等)附近，以及其他泊車位數目不足的地點，為殘疾人士闢設路旁專用泊位。運輸署不時檢視有關泊位的供求，亦會因應殘疾人士團體或個別人士提出的建

議，在切實可行，即交通流量、道路安全和其他道路使用者上落客貨活動不受影響的情況下，於個別位置提供路旁專用泊車位。有關路旁殘疾人士專用泊車位的設計指引則載於運輸署的《運輸策劃及設計手冊》。

截至2024年12月，全港的路旁專用泊位的數目已增至565個，較2020年底增加超過25%。至於未來5年路旁專用泊位供應，增加相關泊車位數目和推行進度均受多種因素影響，包括個別私人項目發展的速度及相關持份者的意見等，因此技術上難以估算具體數目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3301)

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，以加強交通管理及道路安全的執法工作，就此，可否告知本會：

1. 現時本港使用的偵察車速攝影機系統能否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，協助政府執法人員的交通執法，如是，相關系統所使用的辨識技術為何，如否，有否計劃設置相關系統及詳情為何？
2. 提供在過去七年，每年涉重型車輛在車速限制為100公里以上路段因車速超過70公里而轉介至有關政府部門執行超速個案數字分別為何？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：81)

答覆：

1. 現時本港使用的偵察車速攝影機系統採用雷達或感應線圈技術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. 現有資料沒有重型車輛於不同車速限制路段的超速個案的詳細分項。根據警務處的資料紀錄，過往七年涉及重型車輛超速的個案數字如下：

年度	重型車輛超速個案
2018	1 615
2019	1 590
2020	2 373
2021	2 212
2022	2 179
2023	2 154
2024	1 644

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3896)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜
(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：

政府三年前取消了一些主要隧道和幹道的收費，部分隧道的收費亦超過三十年未有調整。為體現「用者自付」的原則，運輸及物流局會檢視各政府隧道及主幹道的收費。局方亦會檢討電動私家車牌照費、停車收費錶的收費，和交通違例事項的定額罰款。初步估計相關調整可每年增加約二十億元收入。就此，當局可否告知本會：

1. 局方有否計劃在調高路邊咪錶位收費時引入分區不同收費，善用創新科技，加強打擊長期霸佔咪錶位及其他政府泊車位，如會，詳請為何；
2. 過去5年，受惠於一般首次登記稅寬減安排及「一換一」計劃下首次登記的電動私家車數目及涉及的金額分別為何？獲全數寬免首次登記稅的其他類別電動車(包括電動商用車、電動電單車和電動機動三輪車)數目及涉及的金額分別為何？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：75)

答覆：

1. 政府在路旁設立停車位是為應付短期泊車需求，這些泊車位一般會豎立收費錶(俗稱咪錶)，目的是避免停車位被長期佔用，讓更多駕駛者可使用這些停車位。現時咪錶泊車位的最高收費為每15分鐘2元，已超過30年沒有調整。有見咪錶位的使用率甚高(接近9成)，我們正檢視收費，以加快車位流轉，考慮的因素包括泊車位需求、交通諮詢委員會的意見、過往的通脹幅度，及其他泊車位的收費水平等。我們正研究調整咪錶泊車位收費的具體建議，完成檢討後會適時向立法會提出調整建議。

在設定咪錶位的收費時，我們會根據各地區道路的泊車情況及使用率，結合最長的泊車時限及收費時段等因素，制定合適收費。就善用創新科技加強打擊長期霸佔咪錶位方面，現時停車收費錶已配備車位感應器，可實時偵測路旁泊車位的使用情況，並透過後台電腦系統綜合收費錶停車位的佔用和付費狀態，以識別未繳費而被佔用的車位。運輸署已與警務處分享有關實時資訊，以便利警務處執法。

2. 過去5年，本港首次登記的電動私家車獲批「一換一」計劃或享有首次登記稅基本寬減額的車輛數目及涉及的金額表列如下：

年份	「一換一」計劃		首次登記稅基本寬減額	
	車輛數目	首次登記稅寬減總額 (百萬元)	車輛數目	首次登記稅寬減總額 (百萬元)
2020	4 264	955	331	32
2021	9 317	2,381	266	26
2022	19 365	5,295	427	42
2023	28 195	7,392	326	32
2024	32 460	6,938	636	52

過去5年，本港首次登記的其他類別電動車^註(包括電動商用車、電動電單車和電動機動三輪車)獲全數寬免首次登記稅的車輛數目及涉及的金額表列如下：

年份	車輛數目	首次登記稅寬免總額 (百萬元)
2020	69	3
2021	147	5
2022	259	10
2023	560	27
2024	710	30

註： 政府車輛、總領事館及官方認許機構車輛以及專營巴士無須繳付首次登記稅，因此不包括在內。

管制人員的答覆

(問題編號：3527)

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《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：16)

答覆：

經諮詢相關部門(包括土木工程拓展署和康樂及文化事務署)後，運輸署現回覆如下：

1. 運輸署約每兩年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。於過去3年，相關登岸梯台的使用量調查結果，及其鄰近的旅遊巴泊位數量見於下表：

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
	2021至2022 年度調查		2023至2024 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	0	0	21	16	共10
跑道公園碼頭 二號梯台	0	0	8	10	
景雲街梯台	5	3	15	5	共28
貴州街 一號梯台 ^(註二)	108	27	55	35	
貴州街 二號梯台 ^(註二)	36	18	13	4	
尖沙咀 一號梯台 ^(註三)	--	--	--	--	共12
尖沙咀 二號梯台	0	1	0	0	
尖沙咀 五號梯台	0	0	0	0	

註一：調查在正常天氣的一天由上午7時至下午8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；至於結構維修和保養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，尖沙咀二號及五號梯台的使用量偏低(見上表)，

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：1782)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

2021年起，為避免不合資格者濫用2元交通優惠計劃，政府推出樂悠咭，逐步取代長者八達通，就此請局方告知本會：

- 1、截至今個年度，局方在整個樂悠咭申請計劃中，共支出多少費用；包括宣傳費用、樂悠咭申請服務中心運作費用、首次申請樂悠咭的申請費用資助等；
- 2、局方有否作出估算，推出樂悠咭至今，避免不合資格者濫用2元交通優惠計劃的成效為何；減少了幾多濫用計劃的額外開支；
- 3、據悉，樂悠咭持有人一旦離世，其樂悠咭依然可以正常運作；局方能否提供數據，現時有幾多張持有人已過身的樂悠咭還未退回；有沒有由被其他人使用並享受2元交通優惠計劃；如有，涉及的政府支出為何；
- 4、有否定期與其他部門核對名單，取消已離世持有人的樂悠咭的2元交通優惠計劃資格，以避免相關福利計劃被濫用？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

- 1、政府在2022年2月27日將合資格受惠長者年齡由65歲下調至60歲，同時規定60至64歲香港居民必須使用「樂悠咭」才可享用優惠，有關非經常開支約7,500萬元，包括系統調整、處理樂悠咭申請、申請服務中心運作等費用。另外，政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」才可享用二元優惠計劃，

有關非經常開支約9,400萬元，包括系統調整、處理樂悠咭申請、樂悠咭申請服務中心運作等費用。兩項調整涉及宣傳費用共約1,100萬元。上述所有開支均由政府承擔。

- 2、運輸署一直要求公共交通營辦商加強執行查票及查核乘客身分的工作，並嚴格執行相關法例及附例訂明的罰則，以防止濫用。運輸署亦進行調查及監察情況。為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至2024年8月24日(即全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃前)，共進行約450次聯合執法行動，查驗共900條路線及約3 000名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現7宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中3宗個案已完成聆訊，第一宗涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資共約2,000元；第二宗涉案乘客偽造帳目罪名成立，被判120小時社會服務令。此外，被告被罰款約5,800元及須補繳少付車資共約620元。第三宗涉案乘客被罰款2,000元。另外2宗警方已完成調查，認為證據不足而不作檢控；其餘2宗則調查及檢控工作仍在進行中。全部個案的違規者均涉及使用不記名長者八達通。

在全面實施實名制以享用二元優惠計劃後，運輸署在2024年8月25日至2025年2月期間聯同聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商，進行共約100次聯合行動及查驗約560名懷疑違規人士，當中未發現有違規人士。港鐵於同期的執法行動中，就違規使用二元優惠而須繳交附加費的每週平均個案數字為8宗，較未全面實施實名制以享用二元優惠計劃前的每週平均158宗大幅下降百分之九十五，顯示全面實施實名制以享用二元優惠計劃能有效打擊違規情況。

運輸署會繼續聯同公共交通營辦商進行巡查執法行動，並會把有充分證據的違規個案轉交警方展開刑事調查，以收阻嚇不合資格的乘客違規使用二元乘車優惠的作用。

3-4、

現時「樂悠咭」為實名登記，必須為持咭人使用。不合資格人士違規使用他人的「樂悠咭」以享用二元優惠計劃屬違法行為，一經定罪，最高可被判處監禁。另外，如其他八達通咭一樣，「樂悠咭」在3年內並無增值或作支付用途，便會被視為不常用，在「樂悠咭」內的餘額及按金將會定期被扣除不常用該咭的行政費，直至餘額及按金全數扣除為止。在此情況下，該「樂悠咭」將會被註銷並無法重新啟動。政府現時並無備存已故「樂悠咭」持咭人的資料。

運輸署在2023年6月至2025年2月其間聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商進行450次聯合行動中，並未發現有違規人士使用已故者的「樂悠咭」以享用二元優惠計劃。政府會繼續監察有關二元優惠計劃的運作情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0473)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

就兩元搭車乘車優惠，請問自計劃開展以來至目前為止：

1. 享用二元搭車乘車優惠的人數，其中65歲以上的長者人數及比例為何？請按十八區分別列出？
2. 每月搭乘超過240程車次的人數為何，「二元優惠」調整後，可減少的財政開支為多少？
3. 「拍卡」超10元的次數為多少？請以60歲-64歲、65歲或以上分別列出。

提問人：陳恒鏞議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 二元優惠計劃由2012年6月28日起推出。自二元優惠計劃推出以來，享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次，按受惠人士分類表列如下。運輸署沒有備存平均每日受惠乘客人次的分區數字。

曆年	65歲或以上人士	60至64歲人士 ^(註1)	合資格殘疾人士	總計 ^(註2)
2012 (由6月28日起)	564 400 (88%)	-	74 600 (12%)	639 000 (100%)
2013	627 300 (88%)	-	86 500 (12%)	713 800 (100%)
2014	690 400 (87%)	-	99 600 (13%)	790 000 (100%)
2015	892 900 (87%)	-	128 700 (13%)	1 021 600 (100%)
2016	974 200 (87%)	-	139 800 (13%)	1 114 000 (100%)
2017	1 064 700 (88%)	-	149 800 (12%)	1 214 500 (100%)
2018	1 154 000 (88%)	-	159 000 (12%)	1 313 000 (100%)
2019	1 256 200 (88%)	-	168 000 (12%)	1 424 200 (100%)
2020	984 600 (88%)	-	128 900 (12%)	1 113 500 (100%)
2021	1 247 100 (89%)	-	159 100 (11%)	1 406 200 (100%)
2022	1 190 300 (57%)	750 000 (36%)	145 300 (7%)	2 085 600 (100%)
2023	1 536 300 (60%)	871 800 (34%)	169 600 (6%)	2 577 700 (100%)
2024	1 634 900 (60%)	912 900 (34%)	171 700 (6%)	2 719 400 (100%)

^(註1) 自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲。

^(註2) 四捨五入至最接近的百位數，由於進位關係，數字相加未必等於總和。

2及3.

政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享受二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內曾最少一次享有優惠的人士數目	1 459 000 (持卡人數的84%)	651 000 (持卡人數的95%)	131 000 (持卡人數的100%)	2 241 000 (持卡人數的88%)
佔受惠人數的比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元或以下(佔路線數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元以上(佔路線數目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬

平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額 ^[1]				
成人票價10元或以下(佔路線數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元以上(佔路線數目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000
120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高人士的平均每日乘搭次數	14次	20次	25次	

- [1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。
- [2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享受二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。
- [3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。

管制人員的答覆

(問題編號：0659)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

關於「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(「二元優惠計劃」)，就此，可否告知本會：

1. 自計劃於2012年推行以來，每個財政年度的實際開支、受惠人數及人均補貼金額；
2. 過去3年，以列表形式顯示政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額；
3. 過去3年，請按10元以下、10元或以上分別列出每程車資補貼金額的受惠人次和涉及的金額；及
4. 預計未來5年，每個財政年度可節省的開支？

提問人：陳健波議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1.-3.

二元優惠計劃由2012年6月28日起推出。自二元優惠計劃推出以來，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額表列如下^(註1)：

財政年度	政府向參與二元優惠計劃的 公共交通營辦商發還少收的 車／船費收入 (千元)
2012-13(實際) (由2012年6月28日起)	225,890
2013-14(實際)	506,014
2014-15(實際)	581,169
2015-16(實際)	870,649
2016-17(實際)	991,029
2017-18(實際)	1,093,456
2018-19(實際)	1,209,408
2019-20(實際)	1,274,988
2020-21(實際)	1,016,676
2021-22(實際)	1,395,323
2022-23(實際)	3,078,823
2023-24(實際)	4,008,811
2024-25(修訂預算)	4,390,764

自二元優惠計劃推出以來，享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次表列如下^(註1)：

曆年	平均每日受惠乘客人次
2012 (由6月28日起)	639 000
2013	713 800
2014	790 000
2015	1 021 600
2016	1 114 000
2017	1 214 500
2018	1 313 000
2019	1 424 200
2020	1 113 500
2021	1 406 200
2022	2 085 600
2023	2 577 700
2024	2 719 400

註1：自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

過去3個財政年度，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額，按營辦商表列如下^(註2)：

公共交通 營辦商	2022-23 年度 實際 (千元)	2023-24 年度 實際 (千元)	2024-25 年度 修訂預算 (千元)
香港鐵路有限公司 (港鐵公司)	1,165,741	1,536,197	1,627,826
專營巴士營辦商	1,187,781	1,556,079	1,688,615
渡輪營辦商	78,745	86,147	93,823
專線小巴營辦商	564,345	690,463	791,572
紅色小巴營辦商	61,424	103,527	146,447
街渡營辦商	7,941	6,438	5,990
香港電車有限公司	2,259	2,698	2,820
居民巴士服務營辦商	10,587	27,262	33,671
總計	3,078,823	4,008,811	4,390,764

註2：自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享用二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上 人士	60至64歲人士	合資格 殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元

2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內 曾最少一次 享有優惠的 人士數目	1 459 000 (持卡人數的 84%)	651 000 (持卡人數的 95%)	131 000 (持卡人數的 100%)	2 241 000 (持卡人數的 88%)
佔受惠人數的 比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還 少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000
120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	

平均每程 補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高 人士的平均 每日乘搭次數	14次	20次	25次	

- [1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。
- [2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享受二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。
- [3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

在全面實施使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃前，政府沒有備存以車／船票價劃分的所需統計數字。

4. 政府已完成檢討二元優惠計劃，並提出調整方案，建議每名合資格人士每個月可享有的優惠車程以240程為限，以及把乘車優惠改為「兩蚊兩折」。實施兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。

管制人員的答覆

(問題編號：0539)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

財政預算案演辭第232段中，提到將「二元優惠計劃」改為推行「兩蚊兩折」優惠，即票價低於或等於十元，維持繳付兩元車費，至於票價高於十元則繳付全額車費的兩折。此外亦就可享優惠的程數設限，以每月二百四十程為上限。就此，政府可否告知本會：

1. 過去五年，每年對「二元優惠計劃」的補貼款項和受惠人數分別為何，請按60-64歲、65歲及以上分別列出；
2. 過去五年，對於票價低於或等於十元的補貼，以及票價高於十元的補貼，政府每年的開支分別為何，請按60-64歲、65歲及以上分別列出；
3. 有否預計，對於票價低於或等於十元的補貼，以及票價高於十元的補貼，政府未來每年的開支分別為何；
4. 有否預計，調整八達通機器的行政費用支出為何；及
5. 在新方案下，預計未來五年每年的支出為何；比原本方案可減省多少開支？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1.及2.

政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享受二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施

實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內曾最少一次享有優惠的人士數目	1 459 000 (持卡人數的84%)	651 000 (持卡人數的95%)	131 000 (持卡人數的100%)	2 241 000 (持卡人數的88%)
佔受惠人數的比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元或以下(佔路線數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元以上(佔路線數目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
成人票價10元或以下(佔路線數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元以上(佔路線數目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)

補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000
120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程 補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高 人士的平均 每日乘搭次數	14次	20次	25次	

- [1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。
- [2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享受二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。
- [3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

在二元優惠計劃全面實施實名制前，政府沒有備存以票價劃分的開支分項數字。

過去五年，二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次(註)如下：

曆年	65歲或以上 人士	60至64歲 人士(註1)	合資格 殘疾人士	總計(註2)
2020	985 000	—	129 000	1 114 000
2021	1 247 000	—	159 000	1 406 000
2022	1 190 000	750 000	145 000	2 086 000
2023	1 536 000	872 000	170 000	2 578 000
2024	1 635 000	913 000	172 000	2 719 000

註1：自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至

60歲。

註2：四捨五入至最接近的千位數，由於進位關係，數字相加未必等於總和。

3.及5.

實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。政府沒有備存以票價劃分的開支預算分項數字。

二元優惠計劃的每年度開支會受合資格人士的人口變化、合資格人士的出行習慣和模式、交通票價調整、參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化，以及防止濫用措施的成效等多方面的因素影響。政府會密切監察調整方案的實施進度及計劃的運作情況，制定開支預算，並在相應年度的預算中反映。

4. 政府正與八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商商討推行二元優惠計劃調整方案的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)，目前未能提供相關的開支估算。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2051)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

就「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(即「二元優惠計劃」)，政府可否告知本會：

1. 根據分目166，2024-25修訂預算約為43億，而2024-25核准預算約為60億，當中相差約17億，涉及的估算基礎及落差之大的原因為何；
2. 分目166顯示，2025-26預算約為54億，其估算基礎為何；隨著「二元優惠計劃」改為推行「兩蚊兩折」優惠，預算不降反升的原因為何；
3. 過去三個財政年度，請以60歲至64歲／65歲或以上人士兩個年齡層分類表列，政府在二元優惠計劃下向各公共交通營辦商發放的補貼金額以及運作開支分別為何；
4. 過去三個財政年度，請以60至64歲及65歲或以上人士兩個年齡層分類表列，合資格領取「2元優惠計劃」的人數、持有樂悠卡人數及補貼金額分別為何；

過去一個財政年度，請以60歲至64歲／65歲或以上人士兩個年齡層分類表列每月，其所持的樂悠卡的平均總車費(補助前的車費／原價)、政府津貼費用、乘搭次數、以及平均每程政府要補貼的費用為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1. 二元優惠計劃在2024-25財政年度的修訂預算較核准預算減少，主要原因是受惠乘客人次及公共交通營辦商的票價加幅較預期低，以及加入計劃的紅色小巴路線、街渡服務及居民巴士服務數目較預期少，令計劃下向公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所需的撥款減少。
2. 「兩蚊兩折」方案預計不遲於2026年9月實施。「優惠車程設限」方案則預計需要較長時間提升有關系統才能實施。因此，2025-26財政年度的二元優惠計劃預算開支(約54億元)未有反映實施兩項調整方案後的影響。

二元優惠計劃的開支受合資格人士的人口變化、合資格人士的出行習慣和模式、交通票價調整、參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化，以及防止濫用措施的成效等多方面的因素影響。政府制定開支預算時已考慮上述因素。

3. 過去3個財政年度，政府就60至64歲及65歲或以上人士向參與計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額表列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士
2022-23財政年度 實際款額	11.308億元	17.104億元
2023-24財政年度 實際款額	15.125億元	22.143億元
2024-25財政年度 修訂預算款額	16.886億元	24.034億元

在2022-23及2023-24財政年度，二元優惠計劃的整體經常運作實際開支分別約為5,100萬元及5,200萬元。2024-25年度的整體經常運作開支修訂預算約為6,000萬元。涉及的經常運作開支沒有按受惠人士年齡層分項。

4. 過去三年，60至64歲及65歲或以上符合二元優惠計劃資格的受惠人士數目及持有「樂悠咭」受惠人士的數目如下：

合資格的受惠人士數目：

曆年	65歲或以上人士	60至64歲人士
2022年	1 528 900	589 544
2023年	1 641 900	607 479
2024年 ^(註1)	1 756 100	643 600

^(註1) 該數字為政府統計處發布的按性別及年齡組別劃分的2024年年底臨時人口數字，或會與實際人口有所相差。

持有「樂悠咭」受惠人士的數目：

曆年 ^(註2)	65歲或以上人士	60至64歲人士
2022年	651 000 ^(註3)	602 000
2023年	1 495 000	658 000
2024年	1 750 000	690 000

(註2) 該數字為截至該年12月31日的數字。

(註3) 「樂悠咭」由2022年6月1日起分階段接受65歲或以上香港居民申請。

政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享用二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內曾最少一次享有優惠的人士數目	1 459 000 (持卡人數的84%)	651 000 (持卡人數的95%)	131 000 (持卡人數的100%)	2 241 000 (持卡人數的88%)
佔受惠人數的比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元或以下(佔路線數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)

成人票價10元以上(佔路線數目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額 ^[1]				
成人票價10元或以下(佔路線數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元以上(佔路線數目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000
120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高人士的平均每日乘搭次數	14次	20次	25次	

[1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。

[2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才享享用二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。

[3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

管制人員的答覆

(問題編號：2704)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

財政預算案演辭提及，調整「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(簡稱「二元優惠計劃」)方案。就此，請當局告知本會：

- (一) 過去三年，推行「二元優惠計劃」的實際開支，以及調整方案後，推行「二元優惠計劃」的開支預算為何；
- (二) 調整方案後會否招致額外的行政費用和人手開支；若會，詳情為何；
- (三) 請表列過去三年，「二元優惠計劃」下對各公共交通工具的資助額；
- (四) 過去三年，60至64歲及65歲以上人士領取「2元優惠計劃」的人數及涉及的補貼金額分別為何；
- (五) 當局是否掌握，「二元優惠計劃」受惠人每月平均出行次數為何；每月乘坐公共交通工具超過二百四十程的人數及估計受惠總人數的比例為何；以及
- (六) 過去三年，執法部門就濫用「二元優惠計劃」進行巡查、發出檢控及定罪數目分別為何？

提問人：陳永光議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

- (一) 過去3個財政年度，政府向參與「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(二元優惠計劃)的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額表列如下(註1)：

2022-23財政年度 實際款額	30.788億元
2023-24財政年度 實際款額	40.088億元
2024-25財政年度 修訂預算款額	43.908億元

註1: 自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

政府已完成檢討二元優惠計劃，並提出調整方案，建議每名合資格人士每個月可享有的優惠車程以240程為限，以及把乘車優惠改為「兩蚊兩折」。實施兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。

二元優惠計劃的每年度開支會受合資格人士的人口變化、合資格人士的出行習慣和模式、交通票價調整、參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化，以及防止濫用措施的成效等多方面的因素影響。政府會密切監察調整方案的實施進度及計劃的運作情況，制定開支預算，並在相應年度的預算中反映。

- (二) 政府正與八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商商討推行二元優惠計劃調整方案的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)，目前未能提供相關的行政開支估算。運輸署就協助推行二元優惠計劃調整方案的工作，由運輸署現有人員執行，涉及的人手開支沒有詳細分項。
- (三) 過去三個財政年度，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額，按營辦商表列如下(註2)：

公共交通 營辦商	2022-23 財政年度 實際 (千元)	2023-24 財政年度 實際 (千元)	2024-25 財政年度 修訂預算 (千元)
香港鐵路有限公司 (港鐵公司)	1,165,741	1,536,197	1,627,826
專營巴士營辦商	1,187,781	1,556,079	1,688,615
渡輪營辦商	78,745	86,147	93,823
專線小巴營辦商	564,345	690,463	791,572
紅色小巴營辦商	61,424	103,527	146,447

公共交通 營辦商	2022-23 財政年度 實際 (千元)	2023-24 財政年度 實際 (千元)	2024-25 財政年度 修訂預算 (千元)
街渡營辦商	7,941	6,438	5,990
香港電車有限公司	2,259	2,698	2,820
居民巴士服務營辦商	10,587	27,262	33,671
總計	3,078,823	4,008,811	4,390,764

註2：自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

(四)及(五)

過去三年，享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次，按受惠人士分類表列如下。

曆年	65歲或以 人士	60至64歲 人士(註3)	合資格 殘疾人士	總計(註4)
2022	1 190 300	750 000	145 300	2 085 600
2023	1 536 300	871 800	169 600	2 577 700
2024	1 634 900	912 900	171 700	2 719 400

註3：自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲。

註4：由於進位關係，數字相加未必等於總和。

政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享用二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上 人士	60至64歲人士	合資格 殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額 ^[1]				

2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內 曾最少一次 享有優惠的 人士數目	1 459 000 (持卡人數的 84%)	651 000 (持卡人數的 95%)	131 000 (持卡人數的 100%)	2 241 000 (持卡人數的 88%)
佔受惠人數的 比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還 少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000
120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次	每日1.4次	每日1.3次	(不適用)

	每月30次	每月43次	每月40次	
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程 補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高 人士的平均 每日乘搭次數	14次	20次	25次	

- [1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。
- [2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享受二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。
- [3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

(六) 運輸署一直要求公共交通營辦商加強執行查票及查核乘客身分的工作，並嚴格執行相關法例及附例訂明的罰則，以防止濫用。運輸署亦進行調查及監察情況。

過去三年，運輸署聯同公共交通營辦商在港鐵、巴士、渡輪、街渡、小巴、電車及居民巴士進行實地監察調查，共發現約900宗涉嫌違規個案。

為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至2024年8月24日(即全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃前)，共進行約450次聯合執法行動，查驗共900條路線及約3 000名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現7宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中3宗個案已完成聆訊，第一宗涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資共約2,000元；第二宗涉案乘客偽造帳目罪名成立，被判120小時社會服務令。此外，被告被罰款約5,800元及須補繳少付車資共約620元。第三宗涉案乘客被罰款2,000元。另外2宗警方已完成調查，認為證據不足而不作檢控，其餘2宗則調查及檢控工作仍在進行中。當中全部個案的違規者均涉及使用不記名長者八達通。

在全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃後，運輸署在2024年8月25日至2025年2月期間聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商，進行共約100次聯合行動及查驗約560名懷疑違規人士，當中未發現有

違規人士。港鐵於同期的執法行動中，就違規使用二元優惠而須繳交附加費的每週平均個案數字為8宗，較未實施全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃前的每週平均158宗大幅下降百分之九十五，顯示全面使用「樂悠咭」實名制以享用二元優惠計劃能有效打擊違規情況。

運輸署會繼續聯同公共交通營辦商進行巡查執法行動，並會把有充分證據的違規個案轉交警方展開刑事調查，以收阻嚇不合資格的乘客違規使用二元乘車優惠的作用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2214)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

運輸署在綱領(5)2025-26年度需要特別留意的事項中提到將「更換8輛復康巴士及採購5輛新添置的復康巴士」，並「監督香港復康會將現有復康巴士操作系統更換為新的綜合電腦系統」。就此，政府可否告知本會：

- (a) 在2024-25年度及預計在2025-26年度，給予復康巴士服務營辦商的資助金分別為何(按公司及所營運路線列出)；
- (b) (i)更換8輛復康巴士及(ii)採購5輛新添置的復康巴士的總開支及2025-26年度所需現金流分別為何；
- (c) 香港復康會將現有復康巴士操作系統更換為新的綜合電腦系統的總開支及2025-26年度所需現金流分別為何；及
- (d) 運輸署就監督更換上述電腦系統所涉及的(i)人手編制及(ii)薪酬、運作及設備開支分別為何？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

- (a) 政府透過2間復康巴士營運商(香港復康會(復康會)及冠忠無障礙交通服務有限公司(冠忠無障礙))，為不便使用一般公共交通工具的殘疾人士提供復康巴士服務。復康巴士服務分為3類，包括固定路線服務、電話預約服務及穿梭服務。在2024-25及2025-26年度，政府提供予復康會及冠忠無障礙的資助金額如下：

營運商	2024-25年度 (實際) (百萬元)	2025-26年度 (預算) (百萬元)
復康會 (營運固定路線服務及 電話預約服務)	132.6	148.6
冠忠無障礙 (營運穿梭服務)	17.3	19.4

- (b) 政府會在2025-26年度撥款約1,681萬元，用作在2025年內更換8輛復康巴士及採購5輛新添置的復康巴士。
- (c) 復康會獲政府批准撥款約900萬元，用作委聘承辦商開發綜合電腦系統，便利用戶開戶及申請服務。2025-26年度就有關項目的開支預計約405萬元。
- (d) 監督復康會推出綜合電腦系統的相關工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手及開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2217)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

據悉，個別公共交通營辦商近年取消退休員工免費乘車待遇，改為要求退休員工循「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」（2元優惠計劃）申請「樂悠咭」，乘車時先墊支2元車資，公司日後才發還。就此，政府可否告知本會：

- (a) 政府有否備存在2024年，該等營辦商退休員工(i)申請「樂悠咭」、(ii)使用「樂悠咭」乘車的次數、(iii)涉及的補貼款項分別為何；如否，原因為何；
- (b) 政府有否評估2元優惠計劃擬議檢討方案實行後，第(a)(iii)題所述補貼款項每年可節省多少；
- (c) 政府會否要求該等營辦商恢復自行提供退休員工福利，以減少政府2元優惠計劃開支；如會，時間表為何；如否，原因為何？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

(a)-(b)

現時，「二元優惠計劃」的受惠對象為60歲或以上香港居民及合資格殘疾人士。合資格人士均可以計劃的優惠票價使用指定公共交通工具及服務。「樂悠咭」申請人毋需在申請表格上填寫是否公共交通營辦商的退休員工，因此運輸署沒有備存所需資料。

- (c) 員工福利乃公共交通營辦商作為僱主和其僱員之間的合約安排。運輸署已提醒公共交通營辦商在考慮商業因素的同時兼顧社會責任，為員工提供福利時，應充分考慮及尊重員工及其他持份者的期望。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2218)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

運輸署在綱領(5)的宗旨包括有效執行「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(二元優惠計劃)。就此，政府可否告知本會：

1. 在2024-25年度修訂預算的46.584億元中，(i)向公共交通營辦商發放的補貼款項、(ii)運輸署人員薪酬、(iii)運輸署人員或委託第三方進行實地巡查及(iv)其他運作及設備的開支分別為何；
2. 預計在2025-26年度預算的56.961億元中，(i)向市民直接發放的補貼款項、(ii)人員薪酬、(iii)運輸署人員或委託第三方進行實地巡查及(iv)其他運作及設備的開支分別為何；
3. 2024-25年度修訂預算比原來預算的63.435億元減少26.6%，原因為何；
4. 據報，2元優惠計劃擬議檢討方案實行後，每年開支預計將節省約6.8億元，然而2025-26年度預算的56.961億元反較2024-25年度修訂預算增加22.3%；請問該預算是否已經計及擬議檢討方案實行後所節省的支出；如否，開支大增的原因為何？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

1.及2.

2024-25及2025-26財政年度，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額，以及運作開支表列如下：

	2024-25 年度 修訂預算 (千元)
(a)政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額：	
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	1,627,826
專營巴士營辦商	1,688,615
渡輪營辦商	93,823
專線小巴營辦商	791,572
紅色小巴營辦商	146,447
街渡營辦商	5,990
香港電車有限公司	2,820
居民巴士服務營辦商	33,671
小計	4,390,764
(b) 運作開支(註)	60,154
經常開支總計	4,450,918

註：運作開支已包括運輸署人員薪酬、運輸署人員或委託第三方進行實地巡查和其他運作及設備的開支。

2025-26年度，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收車／船費收入的預算開支約為54億元，而運作開支預算約為9,560萬元。

- 二元優惠計劃在2024-25財政年度的修訂預算較核准預算減少，主要原因是受惠乘客人次及公共交通營辦商的票價加幅較預期低，以及加入二元優惠計劃的紅色小巴路線、街渡服務及居民巴士服務數目較預期少，令計劃下向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所需的撥款減少。
- 2025-26年度二元優惠計劃政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入的預算開支約為54億元。「兩蚊兩折」方案預計不遲於2026年9月實施。「優惠車程設限」方案則預計需要較長時間提升有關系統才能實施。因此，2025-26財政年度的二元優惠計劃預算開支未有反映實施兩項調整方案後的影響。實施兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。

二元優惠計劃的開支受合資格人士的人口變化、合資格人士的出行習慣和模式、交通票價調整、參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化，以及防止濫用措施的成效等多方面的因素影響。政府制定開支預算時已考慮上述因素及計劃的運作情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2219)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

預算案演辭第232(一)段提到將調整「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(2元優惠計劃)，改為「兩蚊兩折」(即票價10元或以下維持繳付2元車費；票價高於10元則繳付全額車費的2折)，每月享受優惠的次數亦以每月240程為上限。就此，政府可否告知本會：

- (a) (i)自2元優惠計劃推出至今及(ii)在2024年，發出的「樂悠咭」數量分別為何；
- (b) 在2024年及預計在2025年，向公共交通營辦商發放的補貼款項分別為何(按公司列出)；
- (c) 2024年該計劃的(i)合資格車程次數、(ii)全額票價10元或以上的合資格車程次數、(iii)平均每月受惠人數、(iv)平均每人每日受惠車程次數、(v)平均每日受惠車程達8次或以上的平均每月受惠人數及(vi)每次受惠車程平均補貼金額分別為何；
- (d) 擬議檢討方案將合資格車程限定為每月240次，平均每日8程，請問理據為何；及
- (e) 擬議檢討方案預計何時實行；有否預計實行後平均每月將有多少人在該計劃下繳付的車資有所增加？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

- (a) 政府由2024年8月25日起規定所有60歲或以上香港居民，必須使用「樂悠咭」才可享用二元優惠計劃。截至2024年11月底，持有「樂悠咭」受惠人士的數目約為242萬。
- (b) 2024-25財政年度，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額表列如下：

公共交通 營辦商	2024-25 財政年度 修訂預算 (千元)
香港鐵路有限公司	1,627,826
專營巴士營辦商	1,688,615
渡輪營辦商	93,823
專線小巴營辦商	791,572
紅色小巴營辦商	146,447
街渡營辦商	5,990
香港電車有限公司(註1)	2,820
居民巴士服務營辦商	33,671
總計	4,390,764

註1：香港電車有限公司為65歲或以上長者提供1.3元的優惠票價，較二元優惠計劃所訂的2元劃一票價為低。就此，二元優惠計劃並不適用於65歲或以上長者乘搭電車。

2025-26年度，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收車／船費收入的預算開支約為54億元。

- (c) 2024年，二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次表列如下(註2)：

65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格 殘疾人士	總計
1 635 000	913 000	172 000	2 719 000

註2：四捨五入至最接近的千位數，由於進位關係，數字相加未必等於總和。

政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享用二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內 曾最少一次 享有優惠的 人士數目	1 459 000 (持卡人數的 84%)	651 000 (持卡人數的 95%)	131 000 (持卡人數的 100%)	2 241 000 (持卡人數的 88%)
佔受惠人數的 比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000

120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程 補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高 人士的平均 每日乘搭次數	14次	20次	25次	

- [1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。
- [2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享用二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。
- [3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

(d)及(e)

計劃自2012年推行至今，二元優惠票價一直未有調整。隨著香港人口老化，以及公共交通費用不斷調整，優惠票價如果維持不變，財政上難以持續。現時票價10元或以下的公共交通路線佔約六成，樂悠咭全面實施實名制後首三個月，約76%受惠乘客人次乘搭票價10元或以下的路線。在「兩蚊兩折」方案下，以10元作微調方案的界線，逾四分三受惠乘客人次不受影響，他們自行承擔的車費仍是2元。若受惠者有需要乘搭長途車／船出行，亦只須繳付以成人票價兩折計算的費用，相信對他們出行仍有很大鼓勵作用。社會的其中一個共識是「長車短搭」的問題必須處理。值得注意的是，雖然乘搭票價10元以上路線(大部分是長途路線)的人次只佔受惠乘客人次不足四分之一，政府就相關車程向公共交通營辦商發還的款額卻佔逾半。「兩蚊兩折」方案可提供誘因，鼓勵受惠者選擇適合出行需要的路線，減少「長車短搭」情況，他們節省金錢之餘，亦同時減少政府不必要的補貼。

社會的另一個共識是優惠車程不應沒有限制，實施「優惠車程設限」是為了回應這項共識。樂悠咭實施全名實名制後首三個月數據顯示，60至

64歲人士、65歲或以上人士及合資格殘疾人士平均每人每日享用的優惠程數分別為1.4程、1.0程及1.3程。250萬名受惠人士當中，只有約360人每月優惠車程超出240程。假設受惠人士每天兩度出行，即使每程都要轉車，8程車仍足以應付；而且上限以每月計算，偶有乘車逾8程的日子仍可拉上補下，更具彈性。

實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項微調方案，目的是保留計劃的政策原意，並在提升計劃的可持續性和減低對受惠人士影響之間，盡量取得平衡。

「兩蚊兩折」方案預計不遲於2026年9月實施。「優惠車程設限」方案則預計需要較長時間提升有關系統才能實施。政府會盡量壓縮實施時間表，爭取盡快推行方案。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2221)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

預算案演辭第232段提出了「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(二元優惠計劃)及「公共交通費用補貼計劃」的檢討方案；第233段則提到政府可在未來5年減省共約62億元的開支。就此，政府可否告知本會：

1. 預計未來5個年度，在二元優惠計劃節省的開支分別為何；
2. 就二元優惠計劃，政府有否委聘顧問公司進行檢討；如有，顧問費開支為何；如無，涉及的政府(i)人手編制及(ii)薪酬、運作及設備開支分別為何？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

1. 政府已完成檢討二元優惠計劃，並提出調整方案，建議每名合資格人士每個月可享有的優惠車程以240程為限，以及把乘車優惠改為「兩蚊兩折」。實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。

二元優惠計劃的每年度開支會受合資格人士的人口變化、合資格人士的出行習慣和模式、交通票價調整、參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化、以及防止濫用措施的成效等多方面的因素影響。政府會密切監察調整方案的實施進度及計劃的運作情況，制定開支預算，並在相應年度的預算中反映。

2. 運輸署沒有委聘顧問公司協助檢討二元優惠計劃，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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1404)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

《預算案》提出，將二元優惠計劃改為「兩蚊兩折」，預計調整收費系統需時18個月。就此：

1. 政府與各營辦商的商討進展如何、數字政策辦公室會否擔當甚麼角色，以及會否提供任何支援？
2. 政府將會如何監督營辦商盡快完成調整收費系統的工作？
3. 完成系統調整後，政府會否要求營商辦進行測試；若會，詳情為何？
4. 預計政府是否需要向營辦商支付相關行政費用；若是，各營商辦涉及幾多費用？

提問人：邱達根議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

1.-4.

「兩蚊兩折」方案預計不遲於2026年9月實施。「優惠車程設限」方案則需要較長時間提升有關系統才能實施。政府會盡量壓縮時間表，爭取盡快推行方案。負責執行二元優惠計劃的運輸署會與數字政策辦公室保持溝通，聽取專業意見，並按其要求進行安全風險評估、全面系統測試及審核等，確保運作穩妥。

政府正與八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商商討推行二元優惠計劃調整方案的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)，目前未能提供相關的開支估算。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1471)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

在預算案演辭第232段中，政府提出微調「二元優惠計劃」，改為推行「兩蚊兩折」優惠，受惠對象則維持不變。為此，請政府告知：

1. 由於該微調方案，涉及到本港車費支付系統八達通的設定調較和測試且需時完成，請問涉及的行政或手續上的開支為何？
2. 「兩蚊兩折」的原則是為票價10元或以下的會維持2元，而10元以上則改為全額車資的兩折，惟過往有不少公共交通營辦商向65歲或以上長者收取全額車資的半價，亦有個別營辦商將60歲設為合資格門檻，但在新政策「全額車資兩折」下，當局向各營辦商提供的補貼額計算方式將是為何？該補貼額的計算方式是如何達至節省開支？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

1. 政府正與八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商商討推行二元優惠計劃調整方案的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)，目前未能提供相關的開支估算。
2. 現時票價10元或以下的公共交通路線佔約六成，樂悠咭全面實施實名制後首三個月，約76%受惠乘客人次乘搭票價10元或以下的路線。在「兩蚊兩折」方案下，以10元作微調方案的界線，逾四分三受惠乘客人次不受影響，他們自行承擔的車費仍是2元。若受惠者有需要乘搭長途車／船出行，亦只須繳付以成人票價兩折計算的費用。政府會以實際

適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去受惠者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。

值得注意的是，雖然乘搭票價10元以上路線(大部分是長途路線)的人次只佔受惠乘客人次不足四分之一，政府就相關車程向公共交通營辦商發還的款額卻佔逾半。「兩蚊兩折」方案可提供誘因鼓勵受惠者選擇適合出行需要的路線，減少「長車短搭」情況，他們節省金錢之餘，亦同時減少政府不必要的補貼。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1148)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (5) 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： 勞工及福利局局長

問題：

2025-26年《財政預算》案提出，調整政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃（二元優惠計劃），改為推行「兩蚊兩折」優惠，並設定優惠程數上限。就此，政府可否告知本會：

1. 根據往年享用二元優惠計劃的數據推算，上述調整預計可節省開支為何；
2. 本次計劃調整，所涉及的調整費用（如八達通讀卡器調校）為何。

提問人：何君堯議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

1. 實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。
2. 政府正與八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商商討推行二元優惠計劃調整方案的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)，目前未能提供相關的開支估算。

管制人員的答覆

(問題編號：2951)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

預算案演辭第232(一)段指出，「二元優惠計劃」在受惠對象維持不變的前提下，改為推行「兩蚊兩折」優惠，亦就可享優惠的程數設限，以每月二百四十程為上限。就此，可否告知本會：

- 1) 過去5年度(2020-21至2024-25)，以表列出政府向各參與「二元優惠計劃」的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額、同比變化率及佔總款額的比例；
- 2) 過去5年度(2020-21至2024-25)，以表列出與「二元優惠計劃」相關的運作開支及同比變化率；
- 3) 過去5年度(2020-21至2024-25)，每月乘搭240程或以下及逾240程的受惠人士數目；
- 4) 據悉由於八達通讀卡器需時作出調校，「兩蚊兩折」優惠將不遲於2026年9月實施；讀卡器需要長達18個月的時間進行調校的原因為何；八達通修改系統涉及的費用為何及相關費用會否由公共交通營辦商承擔；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- 5) 相關細節何時公佈，以及在落實調整方案後，預計自2026年9月開始實施後的5年可節省開支為何。

提問人：簡慧敏議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

1-2)

過去5個財政年度，二元優惠計劃的經常開支，包括向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入的開支及運作開支表列如下：

公共 交通 營辦商	2020-21 財政年度 實際 (千元)	2021-22 財政年度 實際 (千元)	2022-23 財政年度 實際 (千元)	2023-24 財政年度 實際 (千元)	2024-25 財政年度 修訂預算 (千元)
(a) 政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額(註1)：					
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	266,742 (26.2%)	368,927 (26.5%)	1,165,741 (37.9%)	1,536,197 (38.3%)	1,627,826 (37.1%)
專營巴士營辦商	408,013 (40.1%)	576,020 (41.3%)	1,187,781 (38.6%)	1,556,079 (38.8%)	1,688,615 (38.5%)
渡輪營辦商	27,004 (2.7%)	38,362 (2.7%)	78,745 (2.5%)	86,147 (2.1%)	93,823 (2.1%)
專線小巴營辦商	314,917 (31.0%)	407,401 (29.2%)	564,345 (18.3%)	690,463 (17.2%)	791,572 (18.0%)
紅色小巴營辦商	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具	3,742 (0.3%)	61,424 (2.0%)	103,527 (2.6%)	146,447 (3.3%)
街渡營辦商		683 (0.0%)	7,941 (0.3%)	6,438 (0.2%)	5,990 (0.1%)
香港電車有限公司		188 (0.0%)	2,259 (0.1%)	2,698 (0.1%)	2,820 (0.1%)
居民巴士服務營辦商		二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具	10,587 (0.3%)	27,262 (0.7%)	33,671 (0.8%)
小計	1,016,676 (100%)	1,395,323 (100%)	3,078,823 (100%)	4,008,811 (100%)	4,390,764 (100%)
(b) 運作開支 [對比上一年度變化]	22,513	37,961 [+69%]	51,527 [+36%]	52,333 [+2%]	60,154 [+15%]

註1：自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

- 3) 政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加

註「殘疾人士身分」的八達通，才可享用二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內 曾最少一次 享有優惠的 人士數目	1 459 000 (持卡人數的 84%)	651 000 (持卡人數的 95%)	131 000 (持卡人數的 100%)	2 241 000 (持卡人數的 88%)
佔受惠人數的 比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元

平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000
120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程 補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高 人士的平均 每日乘搭次數	14次	20次	25次	

- [1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。
- [2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享用二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。
- [3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

在全面實施使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃前，政府沒有備存所需的統計數字。

4-5)

實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。

二元優惠計劃的每年度開支會受合資格人士的人口變化、合資格人士的出行習慣和模式、交通票價調整、參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化，以及防止濫用措施的成效等多方面的因素影響。政府會密切監察調整方案的實施進度及計劃的運作情況，制定開支預算，並在相應年度的預算中反映。

「兩蚊兩折」方案預計不遲於2026年9月實施。「優惠車程設限」方案則預計需要較長時間提升有關系統才能實施。政府會盡量壓縮實施時間表，爭取盡快推行方案。政府正與八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商商討推行二元優惠計劃調整方案的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)，目前未能提供相關的開支估算。

— 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： (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： 勞工及福利局局長

問題：

就「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」，當局可否告知本會：

1. 請提供現時使用有關優惠的殘疾人士總數、在職殘疾人士數字、平均日搭程數以及每年相關開支為何；
2. 當局有否就計劃的調整曾諮詢相關團體及人士，以考慮是否因此削弱殘疾人士的出行意欲和社區參與度，又會增加在職殘疾人士的交通負擔？

提問人：江玉歡議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享用二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內 曾最少一次 享有優惠的 人士數目	1 459 000 (持卡人數的 84%)	651 000 (持卡人數的 95%)	131 000 (持卡人數的 100%)	2 241 000 (持卡人數的 88%)
佔受惠人數的 比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)

成人票價10元以上(佔路線數目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000
120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高人士的平均每日乘搭次數	14次	20次	25次	

- [1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。
- [2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享受二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。
- [3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。
2. 二元優惠計劃旨在鼓勵長者及合資格殘疾人士出行，融入社會。計劃自2012年推行至今，二元優惠票價一直未有調整。隨著香港人口老化，以及公共交通費用不斷調整，優惠票價如果維持不變，財政上難以持續。

現時票價10元或以下的公共交通路線佔約六成，二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月，殘疾受惠人士所乘搭的車程中有約81%是票價10元或以下的路線。在此基礎上，我們預期推行「兩蚊兩折」方案，以10元作界線，逾八成殘疾受惠人士乘搭的車程應不受影響，他們自行承擔的車費仍是2元。若受惠者有需要乘搭長途車／船出行，亦只須繳付以成人票價兩折計算的費用，相信對他們出行仍有很大鼓勵作用。

社會的其中一個共識是「長車短搭」的問題必須處理。值得注意的是，雖然乘搭票價10元以上路線(大部分是長途路線)的殘疾受惠人士乘搭的車程比例不足五分之一，政府就相關車程向公共交通營辦商發還的款額卻佔逾四成。「兩蚊兩折」方案可提供誘因，鼓勵受惠者選擇適合出行需要的路線，減少「長車短搭」情況，他們節省金錢之餘，亦同時減少政府不必要的補貼。

社會的另一個共識是優惠車程不應沒有限制，實施「優惠車程設限」是為了回應這項共識。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月數據顯示，合資格殘疾人士平均每人每日享用的優惠程數為1.3程。13萬名合資格殘疾人士當中，只有約80人每月優惠車程超出240程。假設受惠人士每天兩度出行，即使每程都要轉車，8程車仍足以應付；而且上限以每月計算，偶有乘車逾8程的日子仍可拉上補下，更具彈性。

實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項微調方案，目的是保留計劃的政策原意，並在提升計劃的可持續性和減低對受惠人士影響之間，盡量取得平衡。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2966)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

關於政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(計劃)，政府可否告知本會：

- (一) 自去年8月起至今，每月符合計劃資格的受惠人數及曾使用「樂悠卡」以享用優惠的人數分別為何，並按年齡組別(即60至64歲及65歲或以上)列出分項數字；
- (二) 就第(一)項所述使用「樂悠卡」的人士，自去年8月起至今，每月每人(i)平均乘搭車程數目及(ii)政府為每個車程的平均補貼額為何，並按年齡組別(即60至64歲及65歲或以上)和公共交通營辦商劃分；
- (三) 自去年8月起至今，每月政府須向參與計劃的公共交通營辦商發還或預計發還少收的車或船費收入的金額為何，並按各個公共交通營辦商列出分項數字；
- (四) 自去年8月起至今，每月由當局或公共交通營辦商進行防止濫用計劃的行動次數、在行動期間發現懷疑違規使用而作出檢控的個案數目為何；該等被檢控個案中，被定罪個案數目和所涉平均判罰為何；
- (五) 2025-26年度《財政預算案》提出就計劃推行「兩蚊兩折」優惠方案及就可享優惠的程數設限，政府預計該等措施每年可節省約6.8億元的政府開支，有關節省開支的具體計算方法為何；鑒於據悉，計劃於2025-26財政年度的經常預算開支為約54億元，該預算開支的具體計算方法為何；及
- (六) 政府曾表示推行「兩蚊兩折」優惠方案及就可享優惠的程數設限的措施涉及改動八達通收款機系統，當局預計該改動工作涉及的行政費用；該行政費用需否由政府全數承擔；及

(七) 當局會否與公共交通營辦商(如巴士公司)加強商討，鼓勵營辦商在更多路線增設短途分段收費，讓計劃下短途乘客能夠在更多路線以更優惠價格乘搭有關公共交通工具，從而減少政府在計劃下向營辦商發還的開支；如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：林振昇議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

(一)、(二)

政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享受二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內曾最少一次享有優惠的人士數目	1 459 000 (持卡人數的84%)	651 000 (持卡人數的95%)	131 000 (持卡人數的100%)	2 241 000 (持卡人數的88%)
佔受惠人數的比率	65%	29%	6%	100%

平均每月乘客人次				
成人票價10元或以下(佔路線數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元以上(佔路線數目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額 ^[1]				
成人票價10元或以下(佔路線數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元以上(佔路線數目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000
120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高人士的平均每日乘搭次數	14次	20次	25次	

[1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。

[2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享用二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。

[3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

(三) 二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入平均每月所涉實際款額，按受惠人士及公共交通營辦商分類表列如下：

	65歲或以上 人士 (千元)	60至64歲 人士 (千元)	合資格 殘疾人士 (千元)	總計 (千元)
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	35,828	96,989	6,087	138,904
專營巴士營辦商	49,356	76,329	13,498	139,183
渡輪營辦商	3,127	4,187	339	7,653
專線小巴營辦商	41,159	20,652	3,877	65,688
紅色小巴營辦商	6,831	4,364	707	11,902
街渡營辦商	313	163	13	489
香港電車有限公司	- (註1)	204	22	226
居民巴士服務營辦商	1,475	1,526	118	3,119
總計	138,089	204,414	24,661	367,164

(註1) 香港電車有限公司為65歲或以上長者提供1.3元的優惠票價，較二元優惠計劃所訂的2元劃一票價為低。就此，二元優惠計劃並不適用於65歲或以上長者乘搭電車。

(四) 運輸署一直要求公共交通營辦商加強執行查票及查核乘客身分的工作，並嚴格執行相關法例及附例訂明的罰則，以防止濫用。運輸署亦進行調查及監察情況。

為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至2024年8月24日(即全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃前)，共進行約450次聯合執法行動，查驗共900條路線及約3 000名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現7宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中3宗個案已完成聆訊，第一宗涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資共約2,000元；第二宗涉案乘客偽造帳目罪名成立，被判120小時社會服務令。此外，被告被罰款約5,800元及須補繳少付車資共約620元。第三宗涉案乘客被罰款2,000元。另外2宗警方已完成調查，認為證據不足而不作檢控；其餘2宗則調查及檢控工作仍在進行中。當中全部個案的違規者均涉及使用不記名長者八達通。

在全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃後，運輸署在2024年8月25日至2025年2月期間聯同聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商，進行共約100次聯合行動及查驗約560名懷疑違規人士，當中未發現有違規人士。港鐵於同期的執法行動中，就違規使用二元優惠而須繳交附加費的每週平均個案數字為8宗，較未實施全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃前的每週平均158宗大幅下降百分之九十五，顯示全面使用「樂悠咭」實名制以享用二元優惠計劃能有效打擊違規情況。

運輸署會繼續聯同公共交通營辦商進行巡查執法行動，並會把有充分證據的違規個案轉交警方展開刑事調查，以收阻嚇不合資格的乘客違規使用二元乘車優惠的作用。

- (五) 2025-26年度二元優惠計劃政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入的預算開支約為54億元。「兩蚊兩折」方案預計不遲於2026年9月實施。「優惠車程設限」方案則預計需要較長時間提升有關系統才能實施。因此，2025-26財政年度的二元優惠計劃預算開支(約54億元)未有反映實施兩項調整方案後的影響。實施兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。

二元優惠計劃的開支受合資格人士的人口變化、合資格人士的出行習慣和模式、交通票價調整、參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化，以及防止濫用措施的成效等多方面的因素影響。政府制定開支預算時已考慮上述因素。

「兩蚊兩折」調整方案實施後，受惠人士乘搭成人票價高於10元的路線改以兩折計算車費，因此政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額的開支會相應減少。政府以此為基礎估算調整實施後可節省的開支。

- (六) 政府正與八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商商討推行二元優惠計劃調整方案的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)，目前未能提供相關的行政開支估算。
- (七) 運輸署會繼續鼓勵專營巴士營辦商提供更多的票價優惠，並會與巴士公司研究提供包括「前段」和「後段」的分段收費，以更好配合二元優惠計劃調整方案的實施，確保公帑用得其所。

管制人員的答覆

(問題編號：0289)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

預算案演辭 第232段宣佈為「二元優惠計劃」提出調整方案，以每月二百四十程為上限，票價低於或等於十元，維持繳付兩元車費，至於票價高於十元則繳付全額車費的兩折。就此，當局可否告知本會：

1. 調整方案所涉及的行政開支；
2. 預計未來3年調整後的「二元優惠計劃」所涉及開支。

提問人：林順潮議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

1. 政府正與八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商商討推行二元優惠計劃調整方案的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)，目前未能提供相關的開支估算。
2. 「兩蚊兩折」方案預計不遲於2026年9月實施。「優惠車程設限」方案則需要較長時間提升有關系統才能實施。政府會盡量壓縮時間表，爭取盡快推行方案。實施兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。二元優惠計劃的每年度開支會受合資格人士的人口變化、合資格人士的出行習慣和模式、交通票價調整、參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化，以及防止濫用措施的成效等多方面的因素影響。政府會密切監察調整方案的實施進度及計劃的運作情況，制定開支預算，並在相應年度的預算中反映。

管制人員的答覆

(問題編號：0306)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

預算案演辭第232段提及調整「二元優惠計劃」。就此，當局可否告知本會：

1. 在該計劃下，每月使用優惠超過二百四十程的人數為何；
2. 在該計劃下，每月使用優惠一百二十程至二百四十程的人數為何；
3. 在該計劃下，每月使用優惠少於一百二十程的人數為何。

提問人：林順潮議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享用二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月（即2024年8月25日至2024年11月24日）收集的主要數據（包括提問中查詢的數字）臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元

2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內 曾最少一次 享有優惠的 人士數目	1 459 000 (持卡人數的 84%)	651 000 (持卡人數的 95%)	131 000 (持卡人數的 100%)	2 241 000 (持卡人數的 88%)
佔受惠人數的 比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還 少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000
120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	

平均每程 補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高 人士的平均 每日乘搭次數	14次	20次	25次	

- [1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。
- [2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享用二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。
- [3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0307)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

預算案演辭232段提及調整「二元優惠計劃」。就此，當局可否告知本會：

1. 過去3年，60至64歲人士使用「二元優惠計劃」次數及涉及開支分別為何；
2. 過去3年，65歲或以上人士使用「二元優惠計劃」次數及涉及開支分別為何。

提問人：林順潮議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享用二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月（即2024年8月25日至2024年11月24日）收集的主要數據（包括提問中查詢的數字）臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元

2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內 曾最少一次 享有優惠的 人士數目	1 459 000 (持卡人數的 84%)	651 000 (持卡人數的 95%)	131 000 (持卡人數的 100%)	2 241 000 (持卡人數的 88%)
佔受惠人數的 比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還 少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000
120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)

人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程 補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高 人士的平均 每日乘搭次數	14次	20次	25次	

- [1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。
- [2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享受二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。
- [3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

過去三年，二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次（註）如下：

曆年	65歲或以上人士	60至64歲人士
2022年	1 190 000	750 000
2023年	1 536 000	872 000
2024年	1 635 000	913 000

註：四捨五入至最接近的千位數。

管制人員的答覆

(問題編號：0508)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

在『25/26年度需要特別留意的事項』提及，支援勞工及福利局實施檢討二元優惠計劃的相關措施。請告知本會：

1. 請列出過去5年，二元優惠計劃涵蓋的各類交通工具，當局提供補貼的金額分別為何；
2. 推行『兩元兩折』措施後，預期各類交通工具會減省的補貼金額分別為何；及
3. 就各類交通工具，列出節省補貼最多的5條路線或航線為何？

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

1. 過去5個財政年度，政府向參與「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(二元優惠計劃)的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額及百分比，按營辦商表列如下(註)：

公共交通營辦商	2020-21 年度 實際 (千元)	2021-22 年度 實際 (千元)	2022-23 年度 實際 (千元)	2023-24 年度 實際 (千元)	2024-25 年度 修訂預算 (千元)
香港鐵路有限公司 (港鐵公司)	266,742 (26.2%)	368,927 (26.5%)	1,165,741 (37.9%)	1,536,197 (38.3%)	1,627,826 (37.1%)

公共交通營辦商	2020-21 年度 實際 (千元)	2021-22 年度 實際 (千元)	2022-23 年度 實際 (千元)	2023-24 年度 實際 (千元)	2024-25 年度 修訂預算 (千元)
專營巴士營辦商	408,013 (40.1%)	576,020 (41.3%)	1,187,781 (38.6%)	1,556,079 (38.8%)	1,688,615 (38.5%)
渡輪營辦商	27,004 (2.7%)	38,362 (2.7%)	78,745 (2.5%)	86,147 (2.1%)	93,823 (2.1%)
專線小巴營辦商	314,917 (31.0%)	407,401 (29.2%)	564,345 (18.3%)	690,463 (17.2%)	791,572 (18.0%)
紅色小巴營辦商	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具	3,742 (0.3%)	61,424 (2.0%)	103,527 (2.6%)	146,447 (3.3%)
街渡營辦商		683 (0.0%)	7,941 (0.3%)	6,438 (0.2%)	5,990 (0.1%)
香港電車有限公司		188 (0.0%)	2,259 (0.1%)	2,698 (0.1%)	2,820 (0.1%)
居民巴士服務營辦商		二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具	10,587 (0.3%)	27,262 (0.7%)	33,671 (0.8%)
總計	1,016,676 (100%)	1,395,323 (100%)	3,078,823 (100%)	4,008,811 (100%)	4,390,764 (100%)

註：自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車，並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

2-3.

政府已完成檢討二元優惠計劃，並提出調整方案，建議每名合資格人士每個月可享有的優惠車程以240程為限，以及把乘車優惠改為「兩蚊兩折」。實施兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。

「兩蚊兩折」調整方案實施後，受惠人士乘搭成人票價高於10元的路線改以兩折計算車費，因此政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額的開支會相應減少。政府以此為基礎估算調整實施後可節省的開支，而非以個別路線可節省的補貼款額作計算。

管制人員的答覆

(問題編號：0746)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

預算案演辭 232提及，將現時長者兩元乘車優惠改為「兩元兩折」，即票價十元或以下維持兩元，而十元以上則改為全額車資的兩折，每月上限240程，以希望處理「長車短搭」問題，以及能鼓勵受惠者選擇適合出行目的之路線。就此，當局可否告知本會：

1. 請列出由樂悠咭推出至今60至64歲，及65歲以上的使用數據為何，包括(平均每日乘車次數及政府補貼的平均車資。)
2. 是否有濫用情況(如非長者使用樂悠咭)？若有，具體個案數目及處理方式為何？

提問人：林素蔚議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享受二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月即(2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額 ^[1]				

2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內 曾最少一次 享有優惠的 人士數目	1 459 000 (持卡人數的 84%)	651 000 (持卡人數的 95%)	131 000 (持卡人數的 100%)	2 241 000 (持卡人數的 88%)
佔受惠人數的 比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還 少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000
120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次	每日1.4次	每日1.3次	(不適用)

	每月30次	每月43次	每月40次	
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程 補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高 人士的平均 每日乘搭次數	14次	20次	25次	

- [1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。
- [2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享受二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。
- [3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

2. 運輸署一直要求公共交通營辦商加強執行查票及查核乘客身分的工作，並嚴格執行相關法例及附例訂明的罰則，以防止濫用。運輸署亦進行調查及監察情況。為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至2024年8月24日(即全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃前)，共進行約450次聯合執法行動，查驗共900條路線及約3 000名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現7宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中3宗個案已完成聆訊，第一宗涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資共約2,000元；第二宗涉案乘客偽造帳目罪名成立，被判120小時社會服務令。此外，被告被罰款約5,800元及須補繳少付車資共約620元。第三宗涉案乘客被罰款2,000元。另外2宗警方已完成調查，認為證據不足而不作檢控；其餘2宗則調查及檢控工作仍在進行中。全部個案的違規者均涉及使用不記名長者八達通。

在全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃後，運輸署在2024年8月25日至2025年2月期間聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商，進行共約100次聯合行動及查驗約560名懷疑違規人士，當中未發現有違規人士。港鐵於同期的執法行動中，就違規使用二元優惠而須繳交附加費的每週平均個案數字為8宗，較未實施全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃前的每週平均158宗大幅下降百分之九十五，顯示全面使用「樂悠咭」實名制以享用二元優惠計劃能有效打擊違規情況。

運輸署會繼續聯同公共交通營辦商進行巡查執法行動，並會把有充分證據的違規個案轉交警方展開刑事調查，以收阻嚇不合資格的乘客違規使用二元乘車優惠的作用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1384)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

就「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(二元優惠計劃)，政府可否告知本會：

- 一) 按年齡組別(60-64歲、65-69歲、70-74歲、75-79歲、80-84歲、85-89歲、90歲或以上)列出，過去兩個財政年度及預計2025-26年度，60歲或以上持有樂悠咭的長者人數和總使用次數；
- 二) 過去兩個財政年度及預計2025-26年度，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費用的金額；
- 三) 過去三年，政府及公共交通服務營辦商打擊不合資格人士違規使用二元優惠的i)人手編制、ii)行動次數、iii)涉及公共交通工具的種類和路線、iv)發現違規人數、v)罰款及追回附加費用的總額；
- 四) 實施「兩蚊兩折」措施的人手編制和行政費用；及
- 五) 政府表示在落實「公共交通費用補貼計劃」和二元優惠計劃的調整方案後，可在未來五年減省共約62億元開支，當局評估在二元優惠計劃實施「兩蚊兩折」後的五個財政年度，每年可減省多少開支？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

一)及二)

過去兩年，在二元優惠計劃下持有「樂悠咭」受惠人士的數目表列如下：

曆年(註1)	65歲或以上人士	60至64歲人士	總計
2023年	1 495 000	658 000	2 153 000
2024年	1 750 000	690 000	2 440 000

註1：該數字為截至該年12月31日的數字。

政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享用二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內曾最少一次享有優惠的人士數目	1 459 000 (持卡人數的84%)	651 000 (持卡人數的95%)	131 000 (持卡人數的100%)	2 241 000 (持卡人數的88%)
佔受惠人數的比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元或以下(佔路線數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元以上(佔路線數目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)

總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額 ^[1]				
成人票價10元或以下(佔路線數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元以上(佔路線數目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000
120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高人士的平均每日乘搭次數	14次	20次	25次	

[1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。

[2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享用二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。

[3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

三) 運輸署一直要求公共交通營辦商加強執行查票及查核乘客身分的工作，並嚴格執行相關法例及附例訂明的罰則，以防止濫用。運輸署亦進行調查及監察情況。

過去三年，運輸署聯同公共交通營辦商在港鐵、巴士、渡輪、街渡、小巴、電車及居民巴士進行實地監察調查，共發現約900宗懷疑違規使用個案。

為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至2024年8月24日(即全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃前)，共進行約450次聯合執法行動，查驗共900條路線及約3 000名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現7宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中3宗個案已完成聆訊，第一宗涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資共約2,000元；第二宗涉案乘客偽造帳目罪名成立，被判120小時社會服務令。此外，被告被罰款約5,800元及須補繳少付車資共約620元。第三宗涉案乘客被罰款2,000元。另外2宗警方已完成調查，認為證據不足而不作檢控，其餘2宗則調查及檢控工作仍在進行中。全部個案的違規者均涉及使用不記名長者八達通。

在全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃後，運輸署在2024年8月25日至2025年2月期間聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商，進行共約100次聯合行動及查驗約560名懷疑違規人士，當中未發現有違規人士。港鐵於同期的執法行動中，就違規使用二元優惠而須繳交附加費的每週平均個案數字為8宗，較未實施全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃前的每週平均158宗大幅下降百分之九十五，顯示全面使用「樂悠咭」實名制以享用二元優惠計劃能有效打擊違規情況。

運輸署會繼續聯同公共交通營辦商進行巡查執法行動，並會把有充分證據的違規個案轉交警方展開刑事調查，以收阻嚇不合資格的乘客違規使用二元乘車優惠的作用。

打擊違規使用二元優惠計劃所涉及的工作主要由運輸署現有資源承擔，沒有人手開支的詳細分項。

四)及五)

實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。二元優惠計劃的每年度開支會受合資格人士的人口變化、合資格人士的出行習慣和模式、交通票價調整、參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化、以及防止濫用措施的成效等多方面的因素影響。政府會密切監察調整方案的實施進度及計劃的運作情況，制定開支預算，並在相應年度的預算中反映。

政府正與八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商商討推行二元優惠計劃調整方案的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)，目前未

能提供相關的行政開支估算。運輸署就協助推行二元優惠計劃調整方案的工作，由運輸署現有人員執行，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：2425)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

預算案第232段提及，將會微調「二元優惠計劃」並推行「兩蚊兩折」優惠，即票價低於或等於十元，維持繳付兩元車費，至於票價高於十元則繳付全額車費的兩折。此外亦就可享優惠的程數設限，以每月二百四十程為上限。就此，政府可否告知本會：

1. 微調「二元優惠計劃」的過程，當中包括調整八達通機及相關系統的相關預算開支及人手編制為何；
2. 「兩蚊兩折」優惠的預計實施日期及詳情為何；
3. 預計微調「二元優惠計劃」後當局每年的營運開支為何；
4. 日後會否定期檢討「二元優惠計劃」，如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：李鎮強議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

1. 政府正與八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商商討推行二元優惠計劃調整方案的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)，目前未能提供相關的開支估算。

運輸署就協助推行二元優惠計劃調整方案的工作，由運輸署現有人員執行，涉及的人手開支沒有詳細分項。

2. 「兩蚊兩折」方案預計不遲於2026年9月實施。「優惠車程設限」方案則需要較長時間提升有關系統才能實施。政府會盡量壓縮時間表，爭取盡快推行方案。
- 3-4. 實施兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。

二元優惠計劃的每年度開支會受合資格人士的人口變化、合資格人士的出行習慣和模式、交通票價調整、參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化，以及防止濫用措施的成效等多方面的因素影響。政府會密切監察調整方案的實施進度及計劃的運作情況，制定開支預算，並在相應年度的預算中反映。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2461)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

財政預算案演辭提到在受惠對象不變的前提下，二元優惠計劃改為「兩蚊兩折」，並設每月240程為上限。就此，政府可否告知本會：

- 1) 自二元優惠計劃推出後，分別有公共交通工具營辦商取消原有提供的長者乘車優惠，會否考慮與不同營辦商溝通，甚至提供政策誘因鼓勵營運商提供長者乘車優惠？
- 2) 在過去三年，政府向參與二元優惠計劃的公共營辦商發還的少收收入以及佔比分別為何？
- 3) 有否評估新二元優惠計劃下，未來三年的有關開支及升幅為何？
- 4) 按照《政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠運作全面檢討最終報告》2018年10月的統計數字，約90%受惠人士月內乘搭次數不多於70次，署方基於什麼考慮或算式決定每月240程？
- 5) 現行機制有否針對每月乘搭超過某個數字的極端個案進行核查？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

- 1) 現時，二元優惠計劃下的大部份公共交通營辦商(包括港鐵公司、專營巴士營辦商、電車公司及渡輪營辦商等)自願為指定類別的乘客提供票價優惠，主要包括向65歲或以上長者提供約半價的票價優惠。政府推行「長者票價優惠計劃」，為向長者提供票價優惠的專營巴士營辦商、

電車公司及渡輪營辦商豁免每年的車輛／船隻牌照費，並發還使用政府土地的租金，以鼓勵他們維持長者票價優惠。在政府與相關公共交通營辦商商討票價優惠措施時，需要在乘客對優惠的訴求，以及措施對個別營辦商財務可行性的影響之間取得平衡。政府會繼續與各公共交通營辦商保持緊密溝通，鼓勵它們在維持公司財政穩健的原則下，因應其營運情況、市場經濟環境，以及其他相關因素，繼續為乘客提供不同的車費優惠計劃。

- 2) 過去3個財政年度，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額及百份比表列如下：

公共交通營辦商	2022-23 財政年度(註1) 實際 (千元)	2023-24 財政年度 實際 (千元)	2024-25 財政年度 修訂預算 (千元)
香港鐵路有限公司 (港鐵公司)	1,165,741 (37.9%)	1,536,197 (38.3%)	1,627,826 (37.1%)
專營巴士營辦商	1,187,781 (38.6%)	1,556,079 (38.8%)	1,688,615 (38.5%)
渡輪營辦商	78,745 (2.5%)	86,147 (2.1%)	93,823 (2.1%)
專線小巴營辦商	564,345 (18.3%)	690,463 (17.2%)	791,572 (18.0%)
紅色小巴營辦商	61,424 (2.0%)	103,527 (2.6%)	146,447 (3.3%)
街渡營辦商	7,941 (0.3%)	6,438 (0.2%)	5,990 (0.1%)
香港電車有限公司	2,259 (0.1%)	2,698 (0.1%)	2,820 (0.1%)
居民巴士服務 營辦商	10,587 (0.3%)	27,262 (0.7%)	33,671 (0.8%)
總計	3,078,823 (100%)	4,008,811 (100%)	4,390,764 (100%)

註1：自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

- 3) 實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。二元優惠計劃的每年度開支會受合資格人士的人口變化、合資格人士的出行習慣和模式、交通票價調整、參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化，以及防止濫用措施的成效等多方面的因素影響。政府會密切監察調整方案的實施進度及計劃的運作情況，制定開支預算，並在相應年度的預算中反映。

4-5) 二元優惠計劃實施實名制後首三個月數據顯示，60至64歲人士、65歲或以上人士及合資格殘疾人士平均每人每日享用的優惠程數分別為1.4程、1.0程及1.3程。250萬名受惠人士當中，有約360人每月優惠車程超出240程。政府採取寬鬆做法，將優惠車程上限設定為每月240程(即平均一日約8程)，假設受惠人士每天兩度出行，即使每程都要轉車，8程車仍足以應付；而且上限以每月計算，偶有乘車逾8程的日子仍可拉上補下，更具彈性。

實施「優惠車程設限」這項微調方案，目的是保留計劃的政策原意，並在提升計劃的可持續性和減低對受惠人士影響之間，盡量取得平衡。設定優惠車程上限可以處理個別乘搭車／船次數極高的個案。在實施調整方案後，政府會繼續監察有關二元優惠計劃的運作情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0188)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

財政預算案提出將調整「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」（二元優惠計劃），就此，政府可否告知本會：

1. 按組別劃分（殘疾人士、60至64歲、65歲或以上），2023-2024年度，每月補貼車資金額及受惠人次為何；
2. 按上述年齡組別劃分，去年八月至今使用樂悠卡，每月補貼車資金額及受惠長者人次為何；
3. 按組別劃分（殘疾人士、60至64歲、65歲或以上），以單程車資金額（0至9.9元、10元或以上）列出2023-2024年度的每月補貼金額及車程次數分佈數字；
4. 按上述年齡組別劃分，以單程車資金額（0至9.9元、10元或以上）列出去年八月至今使用樂悠卡的長者每月補貼金額及車程次數分佈數字；
5. 按上述年齡組別劃分，使用樂悠卡乘搭各類公共交通工具的每月乘搭人次；
6. 按上述年齡組別劃分，列出每月乘車次數（100次以下、101-200次、201-240次及240次以上）的人數；
7. 政府以每月240次車程為補貼上限的準則為何？

提問人：梁文廣議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1、2、4及6.

政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享受二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內曾最少一次享有優惠的人士數目	1 459 000 (持卡人數的84%)	651 000 (持卡人數的95%)	131 000 (持卡人數的100%)	2 241 000 (持卡人數的88%)
佔受惠人數的比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元或以下(佔路線數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元以上(佔路線數目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				

成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000
120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程 補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高 人士的平均 每日乘搭次數	14次	20次	25次	

- [1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。
- [2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享受二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。
- [3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

3. 在二元優惠計劃全面實施實名制前，政府沒有備存所需的統計數字。

5. 根據上文所述二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月的數據，享用二元優惠計劃的平均每月受惠乘客人次^[4]按受惠人士及公共交通營辦商分類表列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	1 306萬	1 186萬	213萬	2 705萬
專營巴士營辦商	2 017萬	1 077萬	206萬	3 300萬
渡輪營辦商	29萬	18萬	3萬	50萬
專線小巴營辦商	931萬	452萬	88萬	1 471萬
紅色小巴營辦商	94萬	55萬	9萬	158萬
街渡營辦商	4萬	2萬	0萬	7萬
香港電車有限公司	- ^[5]	20萬	2萬	23萬
居民巴士服務營辦商	29萬	17萬	2萬	48萬
總計	4 410萬	2 827萬	523萬	7 762萬

[4] 四捨五入至最接近的萬位數。

[5] 香港電車有限公司為 65 歲或以上長者提供 1.3 元的優惠票價，較二元優惠計劃所訂的 2 元劃一票價為低。就此，二元優惠計劃並不適用於 65 歲或以上長者乘搭電車。

7. 計劃自2012年推行至今，二元優惠票價一直未有調整。隨著香港人口老化，以及公共交通費用不斷調整，優惠票價如果維持不變，財政上難以持續。現時票價10元或以下的公共道路線佔約六成，二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月，約76%受惠乘客人次乘搭票價10元或以下的路線。在「兩蚊兩折」方案下，以10元作微調方案的界線，逾四分三受惠乘客人次不受影響，他們自行承擔的車費仍是2元。若受惠者有需要乘搭長途車／船出行，亦只須繳付以成人票價兩折計算的費用，相信對他們出行仍有很大鼓勵作用。社會的其中一個共識是「長車短搭」的問題必須處理。值得注意的是，雖然乘搭票價10元以上路線(大部分是長途路線)的人次只佔受惠乘客人次不足四分之一，政府就相關車程向公共交通營辦商發還的款額卻佔逾半。「兩蚊兩折」方案可提供誘因，鼓勵受惠者選擇適合出行需要的路線，減少「長車短搭」情況，他們節省金錢之餘，亦同時減少政府不必要的補貼。

社會的另一個共識是優惠車程不應沒有限制，實施「優惠車程設限」是為了回應這項共識。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月數據顯示，60至64歲人士、65歲或以上人士及合資格殘疾人士平均每人每日享用的優惠程數分別為1.4程、1.0程及1.3程。250萬名受惠人士當中，只有約360人每月優惠車程超出240程。假設受惠人士每天兩度出行，即使每程都要

轉車，8程車仍足以應付；而且上限以每月計算，偶有乘車逾8程的日子仍可拉上補下，更具彈性。

實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項微調方案，目的是保留計劃的政策原意，並在提升計劃的可持續性和減低對受惠人士影響之間，盡量取得平衡。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1938)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

1. 請以表列出，過去五個年度以及本年度預算，「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」（「二元優惠計劃」）對各公共交通工具的資助額分別為何？涉及行政開支分別為何？
2. 請以表列出，過去五個年度以及本年度預算，「二元優惠計劃」下殘疾人士組別及不同年齡組別的受惠情況。（請按1.殘疾人士組、2.60-64歲、3.65-69歲、4.70-74歲、5.75歲至79歲、6.80歲或以上）
3. 過去五年，執法部門相關檢控及定罪數目為何？
4. 現時持有「樂悠咭」人士的數目有多少？持有「合資格殘疾人士八達通咭」人士分別有多少？
5. 就檢視「二元優惠計劃」所涉及的開支及人手編制為何？

提問人：李世榮議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

1. 過去5個財政年度，二元優惠計劃的經常開支，包括向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入的開支及運作開支表列如下：

	2020-21 年度 實際 (千元)	2021-22 年度 實際 (千元)	2022-23 年度 實際 (千元)	2023-24 年度 實際 (千元)	2024-25 年度 修訂預算 (千元)
(a) 政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^(註1)：					
香港鐵路有限公司 (港鐵公司)	266,742	368,927	1,165,741	1,536,197	1,627,826
專營巴士營辦商	408,013	576,020	1,187,781	1,556,079	1,688,615
渡輪營辦商	27,004	38,362	78,745	86,147	93,823
專線小巴營辦商	314,917	407,401	564,345	690,463	791,572
紅色小巴營辦商	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具	3,742	61,424	103,527	146,447
街渡營辦商		683	7,941	6,438	5,990
香港電車有限公司		188	2,259	2,698	2,820
居民巴士服務營辦商		二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具	10,587	27,262	33,671
小計	1,016,676	1,395,323	3,078,823	4,008,811	4,390,764
(b) 運作開支	22,513	37,961	51,527	52,333	60,154
經常開支總計	1,039,189	1,433,284	3,130,350	4,061,144	4,450,918

註1：自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

2025-26年度，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收車／船費收入的預算開支約為54億元。

2. 過去五年，享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次，按受惠人士分類表列如下：

曆年	65歲或以上人士	60至64歲人士(註2)	合資格殘疾人士	總計(註3)
2020	985 000	—	129 000	1 114 000
2021	1 247 000	—	159 000	1 406 000
2022	1 190 000	750 000	145 000	2 086 000
2023	1 536 000	872 000	170 000	2 578 000
2024	1 635 000	913 000	172 000	2 719 000

註2：自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲。

註3：四捨五入至最接近的千位數，由於進位關係，數字相加未必等於總和。

3. 運輸署一直要求公共交通營辦商加強執行查票及查核乘客身分的工作，並嚴格執行相關法例及附例訂明的罰則，以防止濫用。運輸署亦進行調查及監察情況。

過去五年，運輸署聯同公共交通營辦商在港鐵、巴士、渡輪、街渡、小巴、電車及居民巴士進行實地監察調查，共發現約1 600宗懷疑違規使用個案。

為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至2024年8月24日(即全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃前)，共進行約450次聯合執法行動，查驗共900條路線及約3 000名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現7宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中3宗個案已完成聆訊，第一宗涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資共約2,000元；第二宗涉案乘客偽造帳目罪名成立，被判120小時社會服務令。此外，被告被罰款約5,800元及須補繳少付車資共約620元。第三宗涉案乘客被罰款2,000元。另外2宗警方已完成調查，認為證據不足而不作檢控，其餘2宗則調查及檢控工作仍在進行中。全部個案的違規者均涉及使用不記名長者八達通。

在全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃後，運輸署在2024年8月25日至2025年2月期間聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商，進行共約100次聯合行動及查驗約560名懷疑違規人士，當中未發現有違規人士。港鐵於同期的執法行動中，就違規使用二元優惠而須繳交附加費的每週平均個案數字為8宗，較未實施全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃前的每週平均158宗大幅下降百分之九十五，顯示全面使用「樂悠咭」實名制以享用二元優惠計劃能有效打擊違規情況。

運輸署會繼續聯同公共交通營辦商進行巡查執法行動，並會把有充分證據的違規個案轉交警方展開刑事調查，以收阻嚇不合資格的乘客違規使用二元乘車優惠的作用。

4. 截至2024年11月底，一共有約242萬名60歲或以上合資格受惠人士持有「樂悠咭」，以及約13萬名60歲以下合資格殘疾人士持有註有「殘疾人士身分」的個人八達通，以享用二元優惠。
5. 政府正與八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商商討推行二元優惠計劃調整方案的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)，目前未能提供相關的開支估算。運輸署就協助推行二元優惠計劃調整方案的工作，由運輸署現有人員執行，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：1939)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

政府正計劃就「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(「二元優惠計劃」)推行新措施，車費10元以下繼續2元搭車優惠；車費10元以上則2折搭車；另外，每名長者限制每月乘搭240程，請問：

1. 當局預計此措施將會如何影響整個計劃的每年開支？
2. 當局有沒有估算過，長者2折乘車與非2折搭車的比率分別為何？當中最受影響的交通工具為何？
3. 請提供數據，過去兩年，長者平均月乘車超過240程的數目及百分比為何？
4. 請提供過去一年內，以下組別長者的平均每月乘車次數：i) 殘疾人士組、ii) 60-64歲、iii) 65-79歲、iv) 70-74歲、v) 75-79歲、vi) 80歲或以上。

提問人：李世榮議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

1. 實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。

二元優惠計劃的每年度開支會受合資格人士的人口變化、合資格人士的出行習慣和模式、交通票價調整、參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化，以及防止濫用措施的成效等多方面的因素影響。政府會密切監察調整方案的實施進度及計劃的運作情況，制定開支預算，並在相應年度的預算中反映。

2.及3.

政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享用二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內曾最少一次享有優惠的人士數目	1 459 000 (持卡人數的84%)	651 000 (持卡人數的95%)	131 000 (持卡人數的100%)	2 241 000 (持卡人數的88%)
佔受惠人數的比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元或以下(佔路線數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元以上(佔路線數目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬

平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額 ^[1]				
成人票價10元或以下(佔路線數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元以上(佔路線數目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000
120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高人士的平均每日乘搭次數	14次	20次	25次	

- [1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。
- [2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享用二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。
- [3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

在二元優惠計劃全面實施實名制前，政府沒有備存所需的統計數字。

4. 在2024年享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次(註)表列如下：

65歲或以上長者	60至64歲長者	合資格殘疾人士	總計
1 635 000	913 000	172 000	2 719 000

(註)：四捨五入至最接近的千位數，由於進位關係，數字相加未必等於總和。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0916)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

財政司司長在預算案演辭第232段中，提出調整兩項涉及開支較大及增長迅速的交通資助計劃，即「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(簡稱「2元優惠計劃」)及「公共交通費用補貼計劃」；「2元優惠計劃」改為推行「2蚊2折」優惠，即票價低於或等於10元，維持繳付2元車費，至於票價高於10元則繳付全額車費的2折。此外亦就可享優惠的程數設限，以每月二百四十程為上限。請告知本會，「2元優惠計劃」在過去一個年度的開支分別是多少？其中行政費佔多少？而調整所需的行政費分別是多少？涉及多少人手開支？

提問人：吳傑莊議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

在2023-24財政年度，「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(二元優惠計劃)的實際總開支約為40.6億元，其中政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入的開支約為40.1億元，行政開支約為5,000萬元。

政府正與八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商商討推行二元優惠計劃調整方案的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)，目前未能提供相關的開支估算。運輸署就協助推行二元優惠計劃調整方案的工作，由運輸署現有人員執行，涉及的人手開支沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：0780)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

「二元優惠計劃」在受惠對象維持不變的前提下，改為推行「兩蚊兩折」優惠，即票價低於或等於十元，維持繳付兩元車費，至於票價高於十元則繳付全額車費的兩折，以每月二百四十程為上限。「公共交通費用補貼計劃」由二零二五年六月起，將計劃的補貼領取門檻，由每月公共交通實際開支水平四百元提高至五百元。在落實調整方案後，政府可在未來五年減省共約六十二億元的開支。就此，當局可否告知：

1. 過去五年至今，「二元優惠計劃」的逐年開支；
2. 將二元優惠程數上限設為每月240程的依據；
3. 如何評估推行「兩蚊兩折」對減少「長車短搭」現象的作用；
4. 由於當局預算在落實調整方案後可在未來五年減省共約62億元開支，「二元優惠計劃」之後每年預算開支為何；及
5. 鑒於當局預計不遲於明年9月始實施，有否與相關營辦商共同研究加快實施日期；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：32)

答覆：

1. 過去5個財政年度，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額表列如下(註)：

2020-21財政年度 實際款額	10.167億元
2021-22財政年度 實際款額	13.953億元
2022-23財政年度 實際款額	30.788億元
2023-24財政年度 實際款額	40.088億元
2024-25財政年度 修訂預算款額	43.908億元

註：自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

2.及3.

計劃自2012年推行至今，二元優惠票價一直未有調整。隨著香港人口老化，以及公共交通費用不斷調整，優惠票價如果維持不變，財政上難以持續。現時票價10元或以下的公共通路線佔約六成，二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月，約76%受惠乘客人次乘搭票價10元或以下的路線。在「兩蚊兩折」方案下，以10元作微調方案的界線，逾四分三受惠乘客人次不受影響，他們自行承擔的車費仍是2元。若受惠者有需要乘搭長途車／船出行，亦只須繳付以成人票價兩折計算的費用，相信對他們出行仍有很大鼓勵作用。社會的其中一個共識是「長車短搭」的問題必須處理。值得注意的是，雖然乘搭票價10元以上路線(大部分是長途路線)的人次只佔受惠乘客人次不足四分之一，政府就相關車程向公共交通營辦商發還的款額卻佔逾半。「兩蚊兩折」方案可提供誘因，鼓勵受惠者選擇適合出行需要的路線，減少「長車短搭」情況，他們節省金錢之餘，亦同時減少政府不必要的補貼。

社會的另一個共識是優惠車程不應沒有限制，實施「優惠車程設限」是為了回應這項共識。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月數據顯示，60至64歲人士、65歲或以上人士及合資格殘疾人士平均每人每日享用的優惠程數分別為1.4程、1.0程及1.3程。250萬名受惠人士當中，只有約360人每月優惠車程超出240程。假設受惠人士每天兩度出行，即使每程都要轉車，8程車仍足以應付；而且上限以每月計算，偶有乘車逾8程的日子仍可拉上補下，更具彈性。

實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項微調方案，目的是保留計劃的政策原意，並在提升計劃的可持續性和減低對受惠人士影響之間，盡量取得平衡。

4. 實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。二元優惠計劃的每年度開支會受合資格人士的人口變化、合資格人士的出行習慣和模式、交通票價調整、參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化，以及防止濫用措施的成效等多方面的因素影響。政府會密切監察調整方案的實施進度及計劃的運作情況，制定開支預算，並在相應年度的預算中反映。
5. 「兩蚊兩折」方案預計不遲於2026年9月實施。「優惠車程設限」方案則預計需要較長時間提升有關係統才能實施。政府會盡量壓縮實施時間表，爭取盡快推行方案。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1741)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

演辭第232段提及「二元優惠計劃」中包括在受惠對象維持不變的前提下，改為推行「兩蚊兩折」優惠，以及就可享優惠的程數設限，以每月二百四十程為上限。該計劃內容的實施時間為何？據悉，相應的八達通讀卡器需要人手進行逐部調校。故此，會否有計劃全面升級八達通系統數字化，包括遠程系統控制等，以提升效率節省人手？

提問人：蘇長榮議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

「兩蚊兩折」方案預計不遲於2026年9月實施。「優惠車程設限」方案則預計需要較長時間提升有關係統才能實施。政府會盡量壓縮實施時間表，爭取盡快推行方案。政府正與八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商商討有關的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)。為推行二元優惠計劃調整方案，八達通卡有限公司在完成系統更改及測試後，可將已更新的收費系統程式應用於不同公共交通營辦商的八達通讀寫器上。八達通卡有限公司及各公共交通營辦商可經由網絡以遠端方式進行更新。

管制人員的答覆

(問題編號：2172)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

「二元優惠計劃」是一項德政，而在面臨財赤下，本年度政府決定調整計劃內容，定會對長者造成影響，就此，請局方就「二元優惠計劃」提供以下資料：

1. 請以表格列出過去5年「二元優惠計劃」下政府對各類公共交通工具每年的補貼情況為何？
2. 請以表格列出政府在調整「二元優惠計劃」後，預計就各類公共交通工具分別能夠減少的財政開支為何？
3. 請以表格列出過去5年「二元優惠計劃」下，政府每程補貼在18元以上的數目、及每程補貼在18元以下的數目為何？
4. 請以表格列出過去5年「二元優惠計劃」下，受惠者每日乘搭次數超過8次以上的數目、及每日乘搭次數超過8次以下的數目為何？

提問人：鄧家彪議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1.及2.

過去5個財政年度，政府向參與「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(二元優惠計劃)的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額，按營辦商表列如下(註)：

公共交通 營辦商	2020-21 年度 實際 (千元)	2021-22 年度 實際 (千元)	2022-23 年度 實際 (千元)	2023-24 年度 實際 (千元)	2024-25 年度 修訂預算 (千元)
香港鐵路 有限公司 (港鐵公司)	266,742	368,927	1,165,741	1,536,197	1,627,826
專營巴士 營辦商	408,013	576,020	1,187,781	1,556,079	1,688,615
渡輪營辦商	27,004	38,362	78,745	86,147	93,823
專線小巴 營辦商	314,917	407,401	564,345	690,463	791,572
紅色小巴 營辦商	二元優惠 計劃尚未 擴展至 有關公共 交通工具	3,742	61,424	103,527	146,447
街渡營辦商		683	7,941	6,438	5,990
香港電車 有限公司		188	2,259	2,698	2,820
居民巴士 服務營辦商		二元優惠 計劃尚未 擴展至有 關公共交 通工具	10,587	27,262	33,671
總計	1,016,676	1,395,323	3,078,823	4,008,811	4,390,764

註：自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

政府已完成檢討二元優惠計劃，並提出調整方案，建議每名合資格人士每個月可享有的優惠車程以240程為限，以及把乘車優惠改為「兩蚊兩折」。實施兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。

3.及4.

政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享受二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內 曾最少一次 享有優惠的 人士數目	1 459 000 (持卡人數的 84%)	651 000 (持卡人數的 95%)	131 000 (持卡人數的 100%)	2 241 000 (持卡人數的 88%)
佔受惠人數的 比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000

120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程 補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高 人士的平均 每日乘搭次數	14次	20次	25次	

- [1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。
- [2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享用二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。
- [3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2035)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

預算案演辭第232段指出「二元優惠計劃」：在受惠對象維持不變的前提下，改為推行「兩蚊兩折」優惠，即票價低於或等於十元，維持繳付兩元車費，至於票價高於十元則繳付全額車費的兩折。此外亦就可享優惠的程數設限，以每月二百四十程為上限。就此，當局可否告知本會：

- (a) 相關優惠計劃推出以來，非法使用數字為何；
- (b) 會否考慮修例，要求樂悠咭持有人在乘搭巴士及小巴時，必需向司機出示樂悠咭以核對外貌，進一步打擊非法使用樂悠咭；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (c) 據了解，目前港鐵公司在全港地鐵站約設有八百多部出入閘機，難以增派人手專門查核樂悠咭持有者的身份，導致非法使用情況惡化。當局會否考慮修例，加重對非法使用樂悠咭的懲罰力度，甚或將其列為刑事罪行；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (d) 會否考慮修例，若發現樂悠咭有被濫用情況，持咭者亦需負上刑事責任；如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

(a)-(d)

運輸署一直要求公共交通營辦商加強執行查票及查核乘客身分的工作，並嚴格執行相關法例及附例訂明的罰則，以防止濫用。運輸署亦進

行調查及監察情況。現時如發現懷疑有人違規使用二元優惠計劃，會要求有關人士出示印有合資格受惠人士的個人相片及姓名的「樂悠咭」或「殘疾人士身分」個人八達通，作為享用二元優惠的資格證明。

過去三年，運輸署聯同公共交通營辦商在港鐵、巴士、渡輪、街渡、小巴、電車及居民巴士進行實地監察調查，共發現約900宗懷疑違規使用個案。

為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至2024年8月24日(即全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃前)，共進行約450次聯合執法行動，查驗共900條路線及約3 000名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現7宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中3宗個案已完成聆訊，第一宗涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資共約2,000元；第二宗涉案乘客偽造帳目罪名成立，被判120小時社會服務令。此外，被告被罰款約5,800元及須補繳少付車資共約620元。第三宗涉案乘客被罰款2,000元。另外2宗警方已完成調查，認為證據不足而不作檢控，其餘2宗則調查及檢控工作仍在進行中。全部個案的違規者均涉及使用不記名長者八達通。

政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享受二元優惠計劃。

在全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃後，運輸署在2024年8月25日至2025年2月期間聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商，進行共約100次聯合行動及查驗約560名懷疑違規人士，當中未發現有違規人士。港鐵於同期的執法行動中，就違規使用二元優惠而須繳交附加費的每週平均個案數字為8宗，較未實施全面使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃前的每週平均158宗大幅下降百分之九十五，顯示全面使用「樂悠咭」實名制以享用二元優惠計劃能有效打擊違規情況。

現時公共交通營辦商的職員可要求乘客出示印有合資格受惠人士的個人相片及姓名的「樂悠咭」或「殘疾人士身分」個人八達通，以核實其身分。若乘客沒有出示相關資格證明但拒絕支付正價車資，公共交通營辦商可拒絕提供服務。然而，公共交通營辦商的前線人員並非執法人員，運輸署會繼續聯同公共交通營辦商進行巡查執法行動，並會把有充分證據的違規個案轉交警方展開刑事調查，以收阻嚇作用。政府現階段沒有計劃立法規定合資格受惠人士登車時必須向公共交通營辦商的人員出示資格證明。

現時「樂悠咭」為實名登記，必須為持咭人使用。不合資格人士違規使用他人的「樂悠咭」以享用二元優惠計劃屬違法行為，一經定罪，最高可被判處監禁。此外，由2023年6月25日起，港鐵公司已把違規使用車

費優惠(包括二元優惠計劃)乘搭重鐵網絡的附加費由500元增加至1,000元，而乘搭輕鐵及港鐵巴士的附加費則由290元上調至370元。

在公眾教育和宣傳方面，政府自2024年10月透過新一輪電視和電台宣傳訊息及海報，提醒60歲或以上人士必須使用「樂悠咭」才可享用二元乘車優惠；並強調不合資格人士違規使用二元優惠計劃屬違法行為，一經定罪，最高可被判處監禁。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2634)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

現時根據消息得知，因為長者及合資格殘人士乘車優惠擴大至60至64歲，導致開支龐大之一，當局有意取消或調整乘車優惠，請當局大約細節會是如何呢？會否影響早前的65以上長者及合資格殘疾人士呢？另外我們知道九巴在將軍澳區設立分段收費，減少「長車短搭」問題，當局會否仿效這個個法促請各界交通運輸承辦商實行，如不可，原因為何？

另外預算案提到乘車優惠設立上限，同時亦表示 \$10 以上兩折車費，現時大部入巴士及專線小巴都是 \$10 或上，會否將由 \$10 或上微調至 \$20 以上才兩折車費車費呢？

那現時的合資格殘疾人士都是受到影響，為何要波及殘疾人士呢

提問人：狄志遠議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

政府已完成檢討政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(二元優惠計劃)，並提出調整方案，建議每名合資格人士每個月可享有的優惠車程以240程為限，以及把乘車優惠改為「兩蚊兩折」。

計劃自2012年推行至今，二元優惠票價一直未有調整。隨著香港人口老化，以及公共交通費用不斷調整，優惠票價如果維持不變，財政上難以持續。現時票價10元或以下的公共交通路線佔約六成，樂悠咭全面實施實名制後首三個月，約76%受惠乘客人次乘搭票價10元或以下的路線。在「兩蚊兩折」方案下，以10元作微調方案的界線，逾四分三受惠乘客人次不受影響，他們自行承擔的車費仍是2元。若受惠者有需要乘搭長途車／船出行，亦只

須繳付以成人票價兩折計算的費用，相信對他們出行仍有很大鼓勵作用。社會的其中一個共識是「長車短搭」的問題必須處理。值得注意的是，雖然乘搭票價10元以上路線(大部分是長途路線)的人次只佔受惠乘客人次不足四分之一，政府就相關車程向公共交通營辦商發還的款額卻佔逾半。「兩蚊兩折」方案可提供誘因，鼓勵受惠者選擇適合出行需要的路線，減少「長車短搭」情況，他們節省金錢之餘，亦同時減少政府不必要的補貼。

社會的另一個共識是優惠車程不應沒有限制，實施「優惠車程設限」是為了回應這項共識。樂悠咭實施全名實名制後首三個月數據顯示，60至64歲人士、65歲或以上人士及合資格殘疾人士平均每人每日享用的優惠程數分別為1.4程、1.0程及1.3程。250萬名受惠人士當中，只有約360人每月優惠車程超出240程。假設受惠人士每天兩度出行，即使每程都要轉車，8程車仍足以應付；而且上限以每月計算，偶有乘車逾8程的日子仍可拉上補下，更具彈性。

實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項微調方案，目的是保留計劃的政策原意，並在提升計劃的可持續性和減低對受惠人士影響之間，盡量取得平衡。

就調整方案，我們不建議將受惠人士劃分成不同群組作不同對待，以免令二元優惠計劃設計變得複雜，不符合計劃「簡單易明」的原則。政府會密切監察調整方案的實施進度及計劃的運作情況

另外，運輸署會繼續鼓勵專營巴士營辦商因應其商業考慮提供更多的票價優惠，並會與巴士公司研究提供包括「前段」和「後段」的分段收費，以更好配合二元優惠計劃調整方案的實施，確保公帑用得其所。

管制人員的答覆

(問題編號：2638)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

過去5年，合資格領取2蚊優惠人士中，殘疾人士、60-64歲、65歲以上人士每天乘車補貼金額的平均數、中位數、四分位數分別為何？

提問人： 狄志遠議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享用二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元

2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內 曾最少一次 享有優惠的 人士數目	1 459 000 (持卡人數的 84%)	651 000 (持卡人數的 95%)	131 000 (持卡人數的 100%)	2 241 000 (持卡人數的 88%)
佔受惠人數的 比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還 少收的車／船費收入所涉款額 ^[1]				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000
120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程 補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	

乘搭次數最高 人士的平均 每日乘搭次數	14次	20次	25次	

- [1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。
- [2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享用二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。
- [3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

政府沒有備存有關補貼額以中位數及四分位數統計的數字。在二元優惠計劃全面實施實名制前，政府沒有備存二元優惠計劃下平均每車程補貼額的資料。

管制人員的答覆

(問題編號：2639)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

過去5年，合資格領取2蚊優惠人士中，殘疾人士、60-64歲、65歲以上人士每天乘車次數的平均數、中位數、四分位數分別為何？

提問人：狄志遠議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享受二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元

2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內 曾最少一次 享有優惠的 人士數目	1 459 000 (持卡人數的 84%)	651 000 (持卡人數的 95%)	131 000 (持卡人數的 100%)	2 241 000 (持卡人數的 88%)
佔受惠人數的 比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還 少收的車／船費收入所涉款額 ^[1]				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000
120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程 補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	

乘搭次數最高 人士的平均 每日乘搭次數	14次	20次	25次	

- [1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。
- [2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享用二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。
- [3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

政府沒有備存有關乘搭次數以中位數及四分位數統計的數字。在二元優惠計劃全面實施實名制前，政府沒有備存二元優惠計劃下的受惠人士每天乘搭次數的資料。

管制人員的答覆

(問題編號：3271)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

政府於2012年推行「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(簡稱「二元乘車優惠計劃」)，鼓勵退休長者及殘疾人士外出參加活動或探望親友。計劃推行之今，其間內容曾作修定，包括計劃範圍內的公共運輸工具及合乎資格的長者定義等。就此，當局可否告知本會：

1. 每次計劃修訂，是否均由八達通公司協調、承擔及統籌相關交通營辦商，包括巴士、小巴、電車、天星小輪等收費系統更新工作？如是，每次計劃內容修訂，八達通公司就相關工作的收費詳情為何？
2. 每次計劃內容修訂，政府用於檢視計劃、宣傳和推廣的開支分別為何？
3. 在維持政策原意的前題下，局方將如何提升控制開支增長的效益？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：80)

答覆：

1. 政府在2022年2月27日將合資格受惠長者年齡由65歲下調至60歲，同時規定60至64歲香港居民必須使用「樂悠咭」才可享受優惠，有關非經常開支約7,500萬元，包括系統調整、處理樂悠咭申請、申請服務中心運作等費用。另外，政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」才可享受二元優惠計劃，有關非經常開支約9,400萬元，包括系統調整、處理樂悠咭申請、樂悠咭申請服務中心運作等費用。上述所有開支均由政府承擔。

現時，港鐵公司和兩間大型專營巴士營辦商(即九巴／龍運和城巴)使用各自的收費系統及後端系統與政府計算票價差額及處理相關事宜，而八達通卡有限公司(八達通公司)則在2013年為二元優惠計劃設立中央結算平台，覆蓋其他公共交通工具(包括新大嶼山巴士、專線小巴、渡輪、紅色小巴、街渡和電車)，與政府計算二元優惠計劃下的票價差額。因應二元優惠計劃的調整，八達通公司與相關公共交通營辦商一直有共同協作，使調整順利推行。

2. 2021至2024年，政府為推出二元優惠計劃的調整，進行不同宣傳活動，包括電視和電台宣傳訊息、宣傳單張及海報、巴士、地鐵和電車車廂廣告等，提醒相關受惠人士適時申請樂悠咭，以及二元優惠計劃已擴展至紅色小巴、街渡、電車和居民巴士服務。此外，政府亦設立樂悠咭臨時申請服務中心等，協助有需要人士申請樂悠咭；以及為樂悠咭表格派發點的前線工作人員舉辦簡介會。將二元優惠計劃的合資格受惠年齡由65歲下調至60歲以及規定所有60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」兩項調整涉及宣傳費用共約1,100萬元。
3. 政府已完成檢討二元優惠計劃，並提出調整方案，建議每名合資格人士每個月可享有的優惠車程以240程為限，以及把乘車優惠改為「兩蚊兩折」。

計劃自2012年推行至今，二元優惠票價一直未有調整。隨著香港人口老化，以及公共交通費用不斷調整，優惠票價如果維持不變，財政上難以持續。現時票價10元或以下的公共交通路線佔約六成，二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月，約76%受惠乘客人次乘搭票價10元或以下的路線。在「兩蚊兩折」方案下，以10元作微調方案的界線，逾四分三受惠乘客人次不受影響，他們自行承擔的車費仍是2元。若受惠者有需要乘搭長途車／船出行，亦只須繳付以成人票價兩折計算的費用，相信對他們出行仍有很大鼓勵作用。社會的其中一個共識是「長車短搭」的問題必須處理。值得注意的是，雖然乘搭票價10元以上路線(大部分是長途路線)的人次只佔受惠乘客人次不足四分之一，政府就相關車程向公共交通營辦商發還的款額卻佔逾半。「兩蚊兩折」方案可提供誘因，鼓勵受惠者選擇適合出行需要的路線，減少「長車短搭」情況，他們節省金錢之餘，亦同時減少政府不必要的補貼。

社會的另一個共識是優惠車程不應沒有限制，實施「優惠車程設限」是為了回應這項共識。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月數據顯示，60至64歲人士、65歲或以上人士及合資格殘疾人士平均每人每日享用的優惠程數分別為1.4程、1.0程及1.3程。250萬名受惠人士當中，只有約360人每月優惠車程超出240程。假設受惠人士每天兩度出行，即使每程都要轉車，8程車仍足以應付；而且上限以每月計算，偶有乘車逾8程的日子仍可拉上補下，更具彈性。

實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項微調方案，目的是保留計劃的政策原意，並在提升計劃的可持續性和減低對受惠人士影響之間，盡量取得平衡。

實施兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。二元優惠計劃的每年度開支會受合資格人士的人口變化、合資格人士的出行習慣和模式、交通票價調整、參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化，以及防止濫用措施的成效等多方面的因素影響。政府會密切監察調整方案的實施進度及計劃的運作情況，制定開支預算，並在相應年度的預算中反映。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2675)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

預算案宣布政府將會調整「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(下稱「二元優惠計劃」)，就此請告知本會：

1. 是次調整涉及全港涉及的交通工具的八達通機作出調整，涉及的開支是否會由政府一力承擔？當局在公布方案前，是否有評估是次調整涉及的行政開支為何？如有請提供相關的行政開支預估數字；如否原因為何？
2. 現時二元優惠計劃每年的審計費用是由政府還是承擔商承擔？如由政府承擔，請提供近三年相關數字；而根據新的調整方案，會否曾加每年的審計費用以及涉及增加開支的預估為何？

提問人：黃俊碩議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1. 政府正與八達通卡有限公司(八達通卡公司)及相關公共交通營辦商商討推行二元優惠計劃調整方案的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)，目前未能提供相關的行政開支估算。
2. 運輸署一直密切監察各公共交通營辦商在推行二元優惠計劃時的情況，要求八達通卡公司及各參與二元優惠計劃的公共交通營辦商每年就二元優惠計劃的乘搭紀錄及票價差額提交由獨立核數師按照香港會計師公會頒佈的相關準則制定的鑒證及審核報告。八達通卡公司及參與二元優惠計劃的各公共交通營辦商可選擇按政府指定採購服務流程聘請有關核數師，或由營辦商自行聘請其指定核數師，提交鑒證及審核報告，而有關核數師費用分別由政府或營辦商自行承擔。

過去三年由政府承擔的審核費用如下(註1)：

	2021-22 財政年度 實際(千元)	2022-23 財政年度 實際(千元)	2023-24 財政年度 實際(千元)
政府承擔的 核數師費用	2,370	2,865	3,442

註1：自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，並擴展至紅色小巴、街渡和電車；自2022年9月25日起，二元優惠計劃擴展至居民巴士服務。由於參與二元優惠計劃的營辦商有所增加，當中大部分公共交通營辦商的有關審核費用是由政府承擔，所以2023-24財政年度由政府承擔的審核費用亦有所增加。

管制人員的答覆

(問題編號：2989)

總目： (186) 運輸署

分目： (166) 長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

關於「二元優惠計劃」，請告知本會：

1. 現時樂悠咭及已加註「殘疾人士身分」的個人八達通的i) 發行之量及 ii) 每月使用該咭/八達通享用二元優惠計劃的總受惠人次分別為多少；
2. 據分目166，2024-25年度用於「二元優惠計劃」的核准預算60億元，修訂預算為43.9億，較核准預算減少26.8%，核准預算的制定理據及修訂預算大幅下降的原因為何；
3. 自2024年8月25日後至今使用樂悠咭享用「二元優惠計劃」的受惠人群，包括(i)60-64歲人士、(ii)65歲或以上人士及(iii)合資格殘疾人士，按每日平均搭程數(2或以下、2-4、4-6、6-8、8或以上)分別列出人數；及按平均每程車資(10元或以下、10元至20元、20元或以上)分別列出人數及所涉金額；
4. 2024-25年度各公共交通營辦商(包括港鐵、九巴、城巴、龍運、嶼巴、渡輪、專線小巴、紅色小巴、街渡、電車、居民巴士等)按「二元優惠計劃」受惠人群組別(60-64歲、65歲或以上、合資格殘疾人士)劃分，所獲政府發還少收的車/船費收入所涉款額、及平均每日受惠乘客人次為何；
5. 2024-25年度各公共交通營辦商(包括港鐵、九巴、城巴、龍運、嶼巴、渡輪、專線小巴、紅色小巴、街渡、電車、居民巴士等)全年載客量及全年車費收入為何；

6. 政府計劃調整「二元優惠計劃」，初步預期生效後可為政府每年節省6.8億開支，有無統計各受惠人群組別可節省的開支，請按年齡分別列出；
7. 為配合「二元優惠計劃」調整，政府預計需18個月調校收費系統，其詳細流程時間表與相應環節所需的人手數量及費用開支為何。

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

1.及3.

政府由2024年8月25日起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享用二元優惠計劃。截至2024年11月底，一共有約242萬名60歲或以上合資格受惠人士持有「樂悠咭」及有約13萬名60歲以下合資格殘疾人士持有註有「殘疾人士身分」的個人八達通以享用二元優惠。

二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內曾最少一次享有優惠的人士數目	1 459 000 (持卡人數的84%)	651 000 (持卡人數的95%)	131 000 (持卡人數的100%)	2 241 000 (持卡人數的88%)
佔受惠人數的比率	65%	29%	6%	100%

平均每月乘客人次				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還 少收的車／船費收入所涉款額 ^[1]				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000
120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程 補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高 人士的平均 每日乘搭次數	14次	20次	25次	

[1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。

[2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享受二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。

- [3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。
2. 二元優惠計劃在2024-25財政年度的修訂預算較核准預算減少，主要原因是受惠乘客人次及公共交通營辦商的票價加幅較預期低，以及加入二元優惠計劃的紅色小巴路線、街渡服務及居民巴士服務數目較預期少，令計劃下向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所需的撥款減少。
4. 2024-2025財政年度政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入的修訂預算，按受惠人士分類表列如下：

	65歲或以上人士 (千元)	60至64歲人士 (千元)	合資格殘疾人士 (千元)	總計 (千元)
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	437,410	1,119,197	71,219	1,627,826
專營巴士營辦商	606,733	915,864	166,018	1,688,615
渡輪營辦商	39,146	50,483	4,194	93,823
專線小巴營辦商	498,548	246,250	46,774	791,572
紅色小巴營辦商	84,833	52,896	8,718	146,447
街渡營辦商	3,812	2,004	174	5,990
香港電車有限公司(註1)	-	2,539	281	2,820
居民巴士服務營辦商	18,112	14,132	1,427	33,671
總計	1,688,594	2,403,365	298,805	4,390,764

註1：香港電車有限公司為65歲或以上長者提供1.3元的優惠票價，較二元優惠計劃所訂的2元劃一票價為低。就此，二元優惠計劃並不適用於65歲或以上長者乘搭電車。

2024年享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次，按公共交通營辦商分類表列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計(註3)
港鐵公司	609 000	380 000	69 000	1 058 000
專營巴士營辦商	676 000	352 000	69 000	1 097 000
渡輪營辦商	10 300	5 900	1 100	17 300
專線小巴營辦商	300 900	144 000	28 300	473 200

紅色小巴營辦商	28 100	17 500	2 900	48 400
街渡營辦商	1 400	800	100	2 300
香港電車有限公司(註2)	-	6 900	800	7 600
居民巴士服務營辦商	9 700	5 400	500	15 600
總計(註4)	1 634 900	912 900	171 700	2 719 400

註2： 香港電車有限公司為65歲或以上長者提供1.3元的優惠票價，較二元優惠計劃所訂的2元劃一票價為低。就此，二元優惠計劃並不適用於65歲或以上長者乘搭電車。

註3： 四捨五入至最接近的百位數，由於進位關係，數字相加未必等於總和。

5. 2024年各公共交通營辦商全年載客量表列如下：

2024 年按公共交通營辦商劃分的公共交通乘客人次		
公共交通營辦商		乘客人次 (千次)
專營巴士	九巴	940 309
	城巴	357 693
	龍運	48 342
	新大嶼山巴士	35 363
鐵路	港鐵公司	1 894 519
	香港電車	50 474
公共小巴	專線小巴	484 884#
	紅色小巴 (註 4)	53 441#
渡輪(註 5)		39 064
其他	居民巴士	67 789#
	港鐵公司巴士(新界西北)	58 946

註 4： 紅色小巴的營辦商無須定期向運輸署提供營運數據。紅色小巴乘客人次的數字是根據紅色小巴服務綜合調查的結果、該月份領有牌照的紅色小巴數目和其他相關資料估算得出，不應視為紅色小巴實際乘客人次的準確陳述。

註 5： 渡輪服務包括專營及持牌渡輪服務，但不包括街渡。運輸署沒有備存街渡航線的全年載客量。

臨時數字

公共交通營辦商的全年車／船費收入屬有關營辦商的商業敏感資料，故此未能公開細節。

6. 政府已完成檢討二元優惠計劃，並提出調整方案，建議每名合資格人士每個月可享有的優惠車程以240程為限，以及把乘車優惠改為「兩蚊兩折」。實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。

二元優惠計劃的每年度開支會受合資格人士的人口變化、合資格人士的出行習慣和模式、交通票價調整、參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化、以及防止濫用措施的成效等多方面的因素影響。政府會密切監察調整方案的實施進度及計劃的運作情況，制定開支預算，並在相應年度的預算中反映。

7. 「兩蚊兩折」方案預計不遲於2026年9月實施。「優惠車程設限」方案則預計需要較長時間提升有關系統才能實施。政府會盡量壓縮實施時間表，爭取盡快推行方案。

政府正與八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商商討推行二元優惠計劃調整方案的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)，目前未能提供相關的開支估算。運輸署就協助推行二元優惠計劃調整方案的工作，由運輸署現有人員執行，涉及的人手開支沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：3381)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

就2元乘車優惠，政府可否告知本會：

1. 就巴士、小巴等公共交通服務而言，過去3年，使用「2元乘車優惠」進行「長車短搭」的宗數為何；造成的政府額外開支為何；
2. 平均每月，長者使用2元乘車優惠的次數為何；
3. 新界長者每月平均使用的交通費用為何；優惠計劃調整後，預計此部分長者的每月車費總額，平均增幅為何？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：45)

答覆：

1. 為計算政府就二元優惠計劃須向公共交通營辦商支付的少收車資，受惠車程數目及其票價會被記錄，但這些相關資料並不足以讓政府掌握有關車程是否有「長車短搭」的情況，或因此而造成的額外開支。
2. 政府由2024年8月25日起起就二元優惠計劃全面實施實名制，60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」，60歲以下合資格殘疾人士則須使用已加註「殘疾人士身分」的八達通，才可享用二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月(即2024年8月25日至2024年11月24日)收集的主要的數據(包括提問中查詢的數字)臚列如下：

	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
2023-24財政年度及2024-25財政年度向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
2023-24 (實際開支)	15.125億元 (38%)	22.143億元 (55%)	2.820億元 (7%)	40.088億元
2024-25 (修訂預算)	16.886億元 (38%)	24.034億元 (55%)	2.988億元 (7%)	43.908億元
2025-26 (預算)	-	-	-	54億元
2024年8月25日「二元優惠計劃」全面實施實名制後首三個月數據				
受惠人數				
持卡人數 ^[2]	1 732 000	683 000	131 000 ^[3]	2 546 000
上述三個月內 曾最少一次 享有優惠的 人士數目	1 459 000 (持卡人數的 84%)	651 000 (持卡人數的 95%)	131 000 (持卡人數的 100%)	2 241 000 (持卡人數的 88%)
佔受惠人數的 比率	65%	29%	6%	100%
平均每月乘客人次				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	3 640萬 (83%)	1 870萬 (66%)	420萬 (81%)	5 930萬 (76%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	770萬 (17%)	960萬 (34%)	100萬 (19%)	1 830萬 (24%)
總乘客人次	4 410萬	2 830萬	520萬	7 760萬
平均每月向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^[1]				
成人票價10元 或以下(佔路線 數目58%)	8,530萬元 (62%)	7,980萬元 (39%)	1,390萬元 (56%)	1.790億元 (49%)
成人票價10元 以上(佔路線數 目42%)	5,280萬元 (38%)	1.246億元 (61%)	1,080萬元 (44%)	1.882億元 (51%)
補貼總額	1.381億元	2.044億元	2,470萬元	3.672億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 445 000	634 000	128 000	2 207 000

120-240次	14 000	17 000	3 000	34 000
240次以上	110	170	80	360
其他數據				
人均乘搭次數	每日1.0次 每月30次	每日1.4次 每月43次	每日1.3次 每月40次	(不適用)
人均補貼額	每日3.2元 每月95元	每日10.5元 每月314元	每日6.3元 每月188元	
平均每程 補貼額	3.1元	7.2元	4.7元	
乘搭次數最高 人士的平均 每日乘搭次數	14次	20次	25次	

- [1] 政府以實際適用票價(即成人票價扣除公共交通營辦商自行提供的優惠)減去使用者繳付的票價，計算政府應向營辦商發還的票價差額。由於有部分公共交通營辦商自願向 65 歲或以上人士及／或合資格殘疾人士提供票價優惠，政府就相關行程發還的票價差額會較低。
- [2] 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭，而未滿 60 歲的合資格殘疾人士則必須使用已加註「殘疾人士身分」的個人八達通，才可享用二元乘車優惠。相關持卡人數是指截至 2024 年 11 月底已發行但尚未退款的流通八達通卡數量。
- [3] 包括已加註「殘疾人士身分」的個人八達通及已加註「殘疾人士身分」的樂悠咭。

3. 政府沒有備存所需的統計數字。

管制人員的答覆

(問題編號：3915)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

政府調整「二元優惠計劃」及「公共交通費用補貼計劃」，在落實調整方案後，可在未來5年減省共約62億元的開支。就此，政府可否告知：

1. 未來5個財政年度，「二元優惠計劃」每年可以節省的公帑、涉及的行政開支為何；
2. 過去3個財政年度，「二元優惠計劃」每年補貼總金額、平均每月受惠人數及每月的人均補貼金額為何；
3. 「二元優惠計劃」調整方案，涉及的檢討開支為何；會否公開檢討報告和相關數據；「二元優惠計劃」改為推行「兩蚊兩折」優惠，將不遲於2026年9月實施，市面約17 000部大小不同的八達通讀卡器須作出調校，有否措施可以加快相關時間表，以及調校八達通機器相關的行政費用為何；
4. 政府表示，根據2024年8月底至11月底的數據，每月乘搭逾240程的受惠人士只有360人，為了360人設置上限這個部份，其涉及的行政開支為何，預計可以節省的開支為何；會否行政開支大於可節省的開支？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1, 3及4.

「兩蚊兩折」方案預計不遲於2026年9月實施。「優惠車程設限」方案則需要較長時間提升有關系統才能實施。政府會盡量壓縮實施時間表，爭取盡快推行方案。政府正與八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商商討有關的細節安排(包括更改系統、進行測試及宣傳等)，目前未能估算相關的行政開支估算。

實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項調整方案後，估計首個完整的財政年度(2027-28年度)全年可節省開支約6.8億元，而2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元。二元優惠計劃的每年度開支會受合資格人士的人口變化、合資格人士的出行習慣和模式、交通票價調整、參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化，以及防止濫用措施的成效等多方面的因素影響。政府會密切監察調整方案的實施進度及計劃的運作情況，制定開支預算，並在相應年度的預算中反映。

運輸署沒有委聘顧問公司協助檢討二元優惠計劃，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. 過去三年，享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次，按受惠人士分類表列如下：

曆年	65歲或以上人士	60至64歲人士 ^(註1)	合資格殘疾人士	總計 ^(註2)
2022	1 190 300	750 000	145 300	2 085 600
2023	1 536 300	871 800	169 600	2 577 700
2024	1 634 900	912 900	171 700	2 719 400

^(註1) 自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲。

^(註2) 由於進位關係，數字相加未必等於總和。

過去3個財政年度，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額表列如下^(註3)：

2022-23財政年度 實際款額	30.788億元
2023-24財政年度 實際款額	40.088億元
2024-25財政年度 修訂預算款額	43.908億元

(註3) 自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

— 完 —

LWB(W)380

(問題編號：3683)

分目： (-) 沒有指定

管制人員： 運輸署署長(李頌恩)

問題：

1) 請提供現時申領「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」的個案人數：

[illegible]

沙田										
西貢										
離島										

提問人：狄志遠議員(立法會內部參考編號：211)

答覆：

「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(二元優惠計劃)下的合資格殘疾人士必須使用印有照片並已註有「殘疾人士身分」的個人八達通才可享受二元優惠計劃。過去三年，合資格殘疾人士向香港鐵路有限公司(港鐵)申請註有「殘疾人士身分」個人八達通的數字按年齡組別表列如下。港鐵沒有備存申請人的分區數字。

曆年	12歲以下 合資格殘疾人士	12至59歲 合資格殘疾人士	60至64歲 合資格殘疾人士
2022	5 549	73 727	14 010
2023	6 468	74 958	12 023
2024	6 796	75 584	8 859 (註)

註：相關數字截至2024年8月24日。由2024年8月25日起，60歲或以上香港居民(包括合資格殘疾人士)必須使用「樂悠咭」享用二元乘車優惠。同時，港鐵已於2024年8月25日起停止為60歲或以上人士辦理個人八達通內加註「殘疾人士身分」的續期申請。

另外，政府現時亦透過2間復康巴士營運商，為不便使用一般公共交通工具的殘疾人士提供復康巴士服務。復康巴士服務分為3類，包括固定路線服務、電話預約服務及穿梭服務。相關營運商沒有備存使用復康巴士服務人士的年齡和分區的統計數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3805)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

預算案宣布「二元優惠計劃」將改為推行「兩蚊兩折」優惠，即票價低於或等於十元維持繳付兩元車費，票價高於十元則繳付全額車費的兩折，並設每月二百四十程的上限。此調整方案可能受未來票價變動影響而產生連鎖效應，請問當局：

1. 目前全港各類公共交通工具中，票價低於或等於十元的路線佔總路線比例為何？特別是巴士、小巴、港鐵及渡輪等主要交通工具中，票價為\$9至\$10之間的路線數量分別有多少？若這些路線在下一輪加價後超過\$10門檻，將有多少長者及殘疾人士受影響而需改付兩折車資？
2. 鑑於近年公共交通票價有上調趨勢，當局是否已評估未來三年內各類交通工具加價後，將有多少現時票價低於\$10的路線會突破此門檻？此調整方案是否考慮設立票價指數機制，讓\$10的門檻隨通脹或整體交通費用變動而調整？若沒有，如何避免隨時間推移受惠路線逐漸減少的問題？
3. 在制定「兩蚊兩折」方案時，有否分析長者及殘疾人士的主要出行模式和路線選擇？對於需要經常乘搭長途或跨區巴士路線(票價多超過\$10)的長者及殘疾人士，特別是居住在新發展區域的長者，此調整將增加他們多少百分比的交通開支？當局有何針對性措施確保這些群體的基本出行權利不受過度影響？
4. 「二元優惠計劃」的調整是基於哪些數據和預測模型？當局有否考慮其他更具彈性的方案，例如按路程距離或受惠者收入情況設立分級優

惠？如何在財政可持續性與保障弱勢長者及殘疾人士的交通需求之間取得更精準的平衡？

5. 設定每月二百四十程上限的依據是什麼？有多少百分比的長者及殘疾人士目前每月出行次數超過此上限？若公共交通票價持續上升，加上路線數量受\$10門檻影響不斷減少，當局會否考慮適時檢討此上限，以確保長者及殘疾人士的社交、醫療及生活需要不會因財政考量而受到不必要的限制？

提問人：狄志遠議員(立法會內部參考編號：45)

答覆：

除港鐵未能以路線劃分外，截至2025年2月底，各類公共交通服務票價為9元至10元之間的路線／航線數目表列如下：

公共交通營辦商	9元或以上及10元或以下的路線／航線數目
專營巴士	62
渡輪	5
專線小巴	37
紅色小巴	8
居民巴士服務	1
總計	113

計劃自2012年推行至今，二元優惠票價一直未有調整。隨著香港人口老化，以及公共交通費用不斷調整，優惠票價如果維持不變，財政上難以持續。現時票價10元或以下的公共交通路線佔約六成，二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月，約76%受惠乘客人次乘搭票價10元或以下的路線。在「兩蚊兩折」方案下，以10元作微調方案的界線，逾四分三受惠乘客人次不受影響，他們自行承擔的車費仍是2元。若受惠者有需要乘搭長途車／船出行，亦只須繳付以成人票價兩折計算的費用，相信對他們出行仍有很大鼓勵作用。社會的其中一個共識是「長車短搭」的問題必須處理。值得注意的是，雖然乘搭票價10元以上路線（大部分是長途路線）的人次只佔受惠乘客人次不足四分之一，政府就相關車程向公共交通營辦商發還的款額卻佔逾半。「兩蚊兩折」方案可提供誘因，鼓勵受惠者選擇適合出行需要的路線，減少「長車短搭」情況，他們節省金錢之餘，亦同時減少政府不必要的補貼。

社會的另一個共識是優惠車程不應沒有限制，實施「優惠車程設限」是為了回應這項共識。二元優惠計劃全面實施實名制後首三個月數據顯示，60至64歲人士、65歲或以上人士及合資格殘疾人士平均每人每日享用的優惠程數分別為1.4程、1.0程及1.3程。250萬名受惠人士當中，只有約360人每月優惠車程超出240程。假設受惠人士每天兩度出行，

即使每程都要轉車，8程車仍足以應付；而且上限以每月計算，偶有乘車逾8程的日子仍可拉上補下，更具彈性。

實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項微調方案，目的是保留計劃的政策原意，並在提升計劃的可持續性和減低對受惠人士影響之間，盡量取得平衡。

在實施調整方案後，政府會繼續監察有關二元優惠計劃的運作情況。就處理公共交通服務票價調整方面，政府會一如以往，以審慎的態度審批加價申請，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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：SV034)

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”，請政府當局解釋沒有備存輸入司機涉及交通違例及交通意外的數據的原因。

提問人：陳沛良議員

答覆：

一如本地公共小巴／客車司機，輸入司機的表現受營辦商監管。營辦商有責任按運輸署的規定提供適當及妥善的服務，包括監察所有受聘司機的駕駛及服務表現。如涉及交通意外事件，運輸署會要求涉事營辦商提交調查報告及敦促營辦商加強司機管理，並會按調查結果向營辦商採取合適的跟進行動。

與此同時，運輸署會在恆常監管服務工作中，透過實地視察了解司機(包括本地及輸入司機)的表現，確保司機駕駛及服務表現能符合要求。如發現有不妥善的地方，運輸署會向相關營辦商跟進。我們觀察到輸入司機能提供高水平的服務。

現時，運輸署沒有規定營辦商需提交其所聘用司機(包括本地及輸入司機)涉及交通違例及交通意外的數據；而警方提供的交通意外數據，並沒有就本地或輸入司機作分類。

管制人員的答覆

(問題編號：SV037)

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：

請政府當局提供往來西九文化區的公共交通(包括專營巴士及專線小巴)路線、班次及載客量資料。

提問人：蘇長榮議員

答覆：

現時共有7條專營巴士路線及5條專線小巴路線提供經由港九多區及新界的將軍澳區往返西九文化區的服務。有關的路線、班次及乘客量資料載於附件。

運輸署會繼續透過實地調查等不同渠道檢視各條路線，並適時調整服務班次以及路線。

往來西九文化區的專營巴士及專線小巴路線資料

路線	起迄點	服務日子及時間	班次 (分鐘)	實地調查期間 的乘客量 (註1)
專營巴士路線				
九巴 第296D號	九龍站 – 尚德	每日早上5時50分 至凌晨12時	20-30	207
城巴 過海路線 第973號	尖沙咀(麼地道) – 赤柱	逢星期六、日及公 眾假期早上7時至 晚上9時	30-60	116
九巴 第W4號	高鐵(西九龍站) – 香港故宮文 化博物館(循環 線)	逢星期六、日及 公眾假期早上8時 至晚上8時30分	15-20	35
九巴 第HK1號	天星渡輪碼頭 – 黃大仙(循環 線)	星期一至五，每日 早上10時至晚上6 時； 逢星期六、日及公 眾假期早上10時至 晚上8時	30	26 (註2)
城巴 過海路線 第H1S號	中環 – 博物館 道(循環線)	每日早上11時45分 至下午5時45分	30	(註3)
城巴 過海路線 第H2號	尖沙咀 – 中環 (循環線)	每日下午12時30 分至晚上7時30分	60	355
城巴 過海路線 第H2K號	中環 – 博物館 道(循環線)	每日晚上7時至晚 上10時	30-60	80 (註4)

路線	起迄點	服務日子及時間	班次 (分鐘)	實地調查期間 的乘客量 (註1)
專線小巴路線(註5)				
第CX1號	柯士甸站 - 香港故宮文化博 物館(循環線)	每日早上9時至晚 上8時30分	10	232
第26號	九龍站 - 土瓜 灣	每日早上6時至晚 上11時30分	8-12	179
第74號	九龍站 - 旺角	每日早上6時15分 至晚上11時30分	10-12	188
第74S號	九龍站 - 何文 田山道	每日早上7時至晚 上10時	12-20	136
第77M號	九龍站 - 尖沙 咀東	每日早上9時30分 至晚上7時(星期五 除外，當天服務時 間由早上9時30分 至晚上10時30分)	10-12	164

註1： 有關乘客量是基於運輸署在2024年11月2日下午4時至7時所進行的實地調查。乘客量會因應各條路線的班次、行經地點、票價等因素而有所差異。

註2： 九巴第HK1號路線於去年九月底才投入服務，營運時間尚短，乘客量的變化仍有待觀察。運輸署會密切留意各條路線的營運情況，並與營辦商保持溝通。

註3： 由於城巴過海路線第H1S號剛於今年3月17日才投入服務，因此運輸署現時未有相關資料。

註4： 調查當日只記錄首兩班車的數據。

註5： 專線小巴營辦商會因應需求而靈活增加班次以加強服務。一般而言，候車乘客可登上首輛或隨後到站的小巴。

管制人員的答覆

(問題編號：SV031)

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：

- (a) 政府當局有否就專營巴士脫班率訂立硬指標？
- (b) 雖然專營巴士脫班率在過去5年有所下降，但運輸署接獲有關專營巴士營辦商服務水準及服務質量的投訴數字仍持續上升，原因為何？

提問人：鄧家彪議員

答覆：

- (a) 巴士脫班是指專營巴士營辦商(營辦商)沒有開出訂定班次，而「脫班率」是以「脫班」的班次佔一個時段內服務詳情表訂定班次總數的百分比計算。由於巴士脫班的成因眾多(包括營辦商難以控制的情況，例如惡劣天氣或突發路面情況等)，因此運輸署沒有就專營巴士「脫班率」訂立硬指標。

儘管如此，運輸署一直透過不同方式，包括審核及檢視營辦商的營運資料及數據、進行實地調查及分析乘客對巴士脫班的建議和投訴等，密切監察專營巴士服務的穩定性。運輸署亦按照現行嚴謹而公平的機制，嚴肅檢視和跟進巴士脫班成因，例如要求營辦商把脫班成因作詳細分類，以及向營辦商發出提示信、勸諭信和警告信等，並針對成因應對處理。有關工作不會只在「脫班率」達到某一水平才啟動。過去5年，專營巴士營辦商的整體「脫班率」由2020年的6.3%減低至2024年的2.5%。

- (b) 營辦商的服務水準及服務質量的投訴數字受多項因素影響。一如既往，運輸署會按既定機制處理接獲的投訴個案。

隨着疫情後社會復常，乘客對巴士服務的需求大增，而營辦商則普遍面對人手不足問題，有關專營巴士服務的投訴數字自2022年起有上升趨勢。因應疫情後乘客整體出行模式及需求的變化，運輸署當時已與營辦商通過既定機制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，包括調整路線的服務班次、服務時間，或重組巴士服務等。另外，營辦商亦積極採取多管齊下的方式改善專營巴士服務，並加強招聘力度及提高薪酬待遇以挽留人手，從而減少因車長不足或流失引致服務不穩定的情況。

運輸署會繼續相關的工作，並推動營辦商持續改善服務，以滿足乘客的出行需要。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：SV033)

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：

為更有效打擊不當佔用路旁收費錶停車位，政府當局會否考慮調高停車位的收費，例如由現時按每15分鐘或每30分鐘作單位及劃一收費率，改為按時數遞增收費率，例如按2元的次方累增計算(以每15分鐘作單位為例，首15分鐘2元，第4個15分鐘收費16元，如此類推)？

提問人： 楊永杰議員

答覆：

政府在路旁設立停車位是為回應駕駛者的短期泊車需求，而這些停車位一般會豎立收費錶(俗稱咪錶)收取費用，目的是避免停車位被長期佔用，讓更多駕駛者可使用這些停車位。現時咪錶位的最高收費定於每15分鐘2元，超過30年沒有調整。我們正研究調整停車收費錶收費的具體建議和時間表，將會於4月諮詢立法會交通事務委員會。

關於按時數遞增收費的建議，政府會適時評估可行性，包括實際運作模式、咪錶系統的技術配套等。與此同時，運輸署會繼續透過後台電腦系統綜合咪錶停車位的佔用和付費狀況，識別未繳費而被佔用的泊車位，與警務處分享有關資訊，以便利執法。此外，運輸署會持續檢視各區的泊車需求及咪錶泊車位的使用情況，適當地調整個別地點咪錶泊車位的「最長泊車時間」及每節收費，以便加快咪錶泊車位的流轉和更有效地管理交通。

管制人員的答覆

(問題編號：SV035)

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：

政府當局在書面答覆中表示，在2020至2024年期間，香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)每季度的“乘客車程準時程度”均達99.8%至100%，該指標是統計按照原定車程時間5分鐘以內完成的乘客車程比例，並可反映因鐵路服務延誤而被影響的乘客車程比例。然而港鐵公司未能提供在上述期間延誤超過5分鐘以上的列車班次數量及受影響乘客人數的數字。鑒於這些數字與計算“乘客車程準時程度”有關，港鐵公司理應有統計及備存該等資料。請政府當局與港鐵公司跟進提供上述數字；如港鐵公司仍未能提供或沒有備存有關數字，請說明原因。

提問人：張欣宇議員答覆：

就有關港鐵公司各鐵路線服務延誤超過5分鐘或以上的列車班次數量及受影響乘客人數，有關資料基本上已反映在「列車服務準時程度」以及「乘客車程準時程度」的指標中。兩項指標分別統計在港鐵鐵路網絡下準時完成的車次比例及乘客車程比例，指標數字愈高，代表因服務延誤而延長了的車次及乘客數目車程愈少。

在統計港鐵網絡「列車服務準時程度」以及「乘客車程準時程度」指標時，港鐵公司已在運算上分別計及由其控制範圍內的因素引起，並導致未能按照編定班次行走的車次數字及受5分鐘或以上服務延誤事故影響的乘客人數，以反映因鐵路服務延誤而被影響的車次及乘客車程比例。

在2020至2024年期間，港鐵重鐵網絡每年運作超過160萬至180萬班列車，平均每日接載約350萬至500萬人次乘客(註1)，當中列車按照編定班次行走及乘客車程準時程度分別達99.6%至100%及99.8%至100%。如果以2024年99.9%的乘客車程準時程度計算，換言之，乘客每乘搭逾1 000次列車，才有

可能遇到1次列車未能按照原定車程時間5分鐘以內(即延誤超過5分鐘或以上)完成車程。

註1：受新冠疫情影响，港鐵於2020年平均每日接載約350萬人次乘客。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S049)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

1. 「二元優惠計劃」改為推行「兩蚊兩折」優惠，以每月240程為上限；根據局方數據，平均每月乘搭240次以上的人士（扣除合資格殘疾人士）只有280人（即65歲以上有110人；60-64歲有170人）；而根據局方在會議上回覆，八達通修改系統涉及費用為6,800萬元左右，政府需承擔2/3費用（即約4,533萬元）；為了280名受惠人士，花費4,533萬元公帑，以及多花一年時間至2027年4月才推出「優惠車程設限」方案，局方為何認為將上限訂於240程是合適的？會否檢討車程上限，將之設為120-240次間的一個合理數字（扣除合資格殘疾人士後，乘搭120-240次的涉及31,000名乘客），以提升計劃的可持續性；如會，詳情為何；如否，原因為何。

提問人：簡慧敏議員

答覆：

政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(二元優惠計劃)的政策原意是鼓勵受惠者出行，從而建立關愛共融社會。政府制定調整方案的原則是保留計劃的政策原意，並在提升計劃的可持續性和減低對受惠人士影響之間，盡量取得平衡。

社會就二元優惠計劃其中的一個共識是優惠車程不應沒有限制，實施「優惠車程設限」可以處理個別乘搭車／船次數極高的個案。二元優惠計劃實施全名實名制後首三個月數據顯示，60至64歲人士、65歲或以上人士

及合資格殘疾人士平均每人每日享用的優惠程數分別為1.4程、1.0程及1.3程。250萬名受惠人士當中，只有約360人每月優惠車程超出240程。政府採取寬鬆做法，將優惠車程上限設定為每月240程(即平均一日約8程)，假設受惠人士每天兩度出行，即使每程都要轉車，8程車仍足以應付；而且上限以每月計算，偶有乘車逾8程的日子仍可拉上補下，更具彈性。

政府在《財政預算案》公布時初步估計「兩蚊兩折」不遲於2026年9月實施。經與八達通卡有限公司及公共交通營辦商磋商後，「兩蚊兩折」可於2026年4月實施，較原先估計早了約五個月。政府可於2026-27年度較原先估計額外節省開支約2億6,000萬元。至於「優惠車程設限」，我們預計將於「兩蚊兩折」方案推行約一年後實施。政府樂見八達通卡有限公司除了會全力配合運輸署盡早實施二元優惠計劃的兩項微調方案外，承諾會分擔三分之一系統更新的費用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S052)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (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： 勞工及福利局局長

問題：

請參照2024年LWB(W)253及S-LWB(W)13答覆，提供以下更新：

- (1) 按表格(i)格式，表列2024–2025財政年度，政府向參與二元優惠計劃的專營巴士營辦商發還少收的車費收入所涉款額，並按受惠人士（65歲或以上人士、60-64歲人士、合資格殘疾人士）分類；
- (2) 按表格(i)格式，表列2024年經由各專營巴士營辦商服務享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次，並按受惠人士分類；

專營巴士營辦商	65歲或以上人士	合資格殘疾人士	60至64歲人士
九巴			
城巴			
龍運			
新大嶼山巴士			

表格(i)

- (3) 按表格(ii)格式，表列2023及2024年各專營巴士營辦商的全年車費收入（包括政府就二元優惠計劃向營辦商發還少收的車費收入款額）。

專營巴士營辦商	全年車費收入(億元)	
	2023年	2024年
九巴		
城巴		
龍運		
新大嶼山巴士		

表格(ii)

提問人：張欣宇議員

答覆：

- (1) 2024-25財政年度，政府向參與「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(二元優惠計劃)的專營巴士營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額表列如下：

專營巴士營辦商	65歲或以上人士 (千元)	60至64歲人士 (千元)	合資格殘疾人士 (千元)	修訂預算總計 (千元)
九龍巴士(一九三三)有限公司	408,541	613,242	114,555	1,136,338
城巴有限公司	174,689	259,412	44,533	478,634
龍運巴士有限公司	12,366	26,787	4,327	43,480
新大嶼山巴士(一九七三)有限公司	11,137	16,423	2,603	30,163
總計	606,733	915,864	166,018	1,688,615

- (2) 2024年經由專營巴士營辦商享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次^[1]，按受惠人士分類表列如下：

專營巴士營辦商	65歲或以上人士	60至64歲人士	合資格殘疾人士	總計
九龍巴士(一九三三)有限公司	484 000	243 000	49 000	776 000
城巴有限公司	176 000	94 000	17 000	287 000
龍運巴士有限公司	8 000	8 000	1 000	18 000
新大嶼山巴士(一九七三)有限公司	7 000	7 000	1 000	16 000
總計	676 000	352 000	69 000	1 097 000

^[1] 四捨五入至最接近的千位數，由於進位關係，數字相加未必等於總和。

- (3) 專營巴士營辦商的全年車費收入屬有關營辦商的商業敏感資料，故此未能公開細節。

- 完 -