索引

審核二零二六至二七年度開支預算
管制人員對立法會議員初步和補充問題的答覆

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB152	0016	卜國明	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB153	0017	卜國明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB154	0018	卜國明	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB155	0104	卜國明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB156	0415	卜國明	186	(4) 運輸服務管理
TLB157	1773	陳宗彝	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB158	1791	陳宗彝	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB159	1792	陳宗彝	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB160	2183	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB161	2184	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB162	2185	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB163	1568	陳恒鑌	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB164	1570	陳恒鑌	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB165	1571	陳恒鑌	186	(4) 運輸服務管理
TLB166	1573	陳恒鑌	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB167	1574	陳恒鑌	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB168	2400	陳恒鑌	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB169	2401	陳恒鑌	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB170	2402	陳恒鑌	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB171	3150	陳恒鑌	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB172	3272	陳恒鑌	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB173	3273	陳恒鑌	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB174	3274	陳恒鑌	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB175	1712	陳學鋒	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB176	1654	陳家珮	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB177	2414	陳家珮	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB178	2415	陳家珮	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB179	1883	陳沛良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB180	1889	陳沛良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB181	2412	陳沛良	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB182	2413	陳沛良	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB183	1934	陳紹雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB184	1936	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB185	1947	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB186	2417	陳紹雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB187	2418	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB188	0656	周小松	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB189	0657	周小松	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB190	0660	周小松	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB191	0680	周小松	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB192	2409	周小松	186	(6) 公共交通費用補貼計劃

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB193	2410	周小松	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB194	0288	張培剛	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB195	0976	張培剛	186	(3) 區域交通及運輸服務 (4) 運輸服務管理
TLB196	1116	植潔鈴	186	(4) 運輸服務管理
TLB197	1117	植潔鈴	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB198	2427	植潔鈴	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB199	3211	植潔鈴	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB200	1407	邱達根	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB201	1291	莊豪鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB202	1295	莊豪鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB203	1296	莊豪鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB204	2424	莊豪鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB205	2425	莊豪鋒	186	(4) 運輸服務管理
TLB206	3086	莊豪鋒	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB207	3200	莊豪鋒	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB208	0359	方國珊	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB209	0361	方國珊	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB210	0307	何俊賢	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB211	0290	何敬康	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB212	0302	何敬康	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB213	0312	何敬康	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB214	0330	何敬康	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB215	0331	何敬康	186	(4) 運輸服務管理
TLB216	1304	葉傲冬	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB217	1305	葉傲冬	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB218	2428	葉傲冬	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB219	2429	葉傲冬	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB220	0761	林銘鋒	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB221	0762	林銘鋒	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB222	0768	林銘鋒	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB223	0769	林銘鋒	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB224	2423	林銘鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB225	3027	林銘鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB226	3030	林銘鋒	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB227	0057	林筱魯	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB228	0058	林筱魯	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB229	0883	林筱魯	186	(4) 運輸服務管理
TLB230	0531	林偉江	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB231	0533	林偉江	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB232	0535	林偉江	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB233	0544	林偉江	186	(4) 運輸服務管理
TLB234	0956	林偉江	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB235	0958	林偉江	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB236	0959	林偉江	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
TLB237	0960	林偉江	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB238	2422	林偉江	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB239	0362	劉業強	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB240	0805	劉業強	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB241	2403	劉業強	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB242	2404	劉業強	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB243	3213	劉文君	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB244	0472	李鎮強	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB245	2407	李鎮強	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB246	2408	李鎮強	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB247	2698	李鎮強	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB248	0447	李浩然	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB249	0809	李浩然	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB250	2405	李浩然	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB251	0402	李梓敬	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB252	0839	李梓敬	186	(4) 運輸服務管理
TLB253	0840	李梓敬	186	(4) 運輸服務管理
TLB254	2406	李梓敬	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB255	2426	梁進	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB256	0027	梁文廣	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB257	2783	梁文廣	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB258	1342	邵家輝	186	(4) 運輸服務管理
TLB259	1507	譚鎮國	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB260	1517	譚鎮國	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB261	2421	鄧家彪	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB262	1979	黃國	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB263	0467	吳英鵬	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB264	1001	楊永杰	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB265	2419	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB266	2420	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB267	3173	楊永杰	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB268	0779	姚銘	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB269	0789	姚銘	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB270	0790	姚銘	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB271	0734	姚柏良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB272	2411	姚柏良	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB290	3496	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB291	3497	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB292	3513	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB293	3661	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB294	3574	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB295	3650	陳紹雄	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB296	3662	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB297	3575	張培剛	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB298	3443	周浩鼎	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB299	3337	何俊賢	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB300	3412	江旻憓	186	(1) 規劃及發展事宜

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB301	3577	姚柏良	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
LWB(W)187	2810	陳家珮	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)188	1764	陳文宜	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)189	1888	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)190	1938	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)191	1939	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)192	2416	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)193	1107	植潔鈴	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)194	1115	植潔鈴	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)195	1293	莊豪鋒	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)196	0628	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)197	2887	管浩鳴	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)198	0529	林偉江	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)199	0364	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)200	2614	梁美芬	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	3348	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
S-TLB009	S041	郭芙蓉	186	(3) 區域交通及運輸服務
S-TLB010	S042	郭芙蓉	186	(3) 區域交通及運輸服務
S-TLB011	S043	郭芙蓉	186	(1) 規劃及發展事宜

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
S-TLB012	S033	林偉江	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
S-TLB013	S034	林偉江	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
S-TLB014	S035	林偉江	186	(1) 規劃及發展事宜

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB152

管制人員的答覆

(問題編號：0016)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府表示運輸署多個部門正積極利用AI及相關科技，推動數智化，以提升公共服務水平，將研究建立結合大數據分析和AI的交通管理平台，更全面掌握交通實況及提升管理效率。就此，當局可否告知本會：

1. 預計2026-27年度為建立交通管理平台投入的人手編制及開支為何；請告知建設該平台的時間表和覆蓋範圍為何；

2. 當局會否設立績效指標以監督交通管理平台成效，包括擠塞指數下降、行車時間縮短、信號配時優化率等，並定期向立法會匯報；及

3. 為推動自動駕駛技術發展及與國際接軌，當局會否考慮在北部都會區的合適路段(例如新發展區內的新建道路)盡快試行自動駕駛車輛的商業營運，以累積實證數據與運作經驗？若會，具體的時間表及試點範圍為何，若否，原因為何？

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 運輸署善用大數據分析及人工智能技術，提升運輸網絡的整體效率，並計劃於2026年展開有關建立「交通管理平台」的研究，籌備推行區域性試點應用。

   以上關於「交通管理平台」的研究包括以下工作：研究如何整合現有多個系統、數據和作業流程，以配合平台日後的功能；訂定平台開發和營運在功能、數據和技術上的各項要求；建議推展平台的整體策略、具體技術方案和在不同地區推行的時間表，及估算長遠建立整個平台的總成本。此外，運輸署會在合適地區推行區域性試點應用及檢視應用成

效。以上研究和試點應用的開支估算為6,200萬元。由於推展上述事項涉及整合多個現有交通管理系統，需要協調公共交通營辦商及其他部門間數據互換等額外工作，運輸署將在2026-27至2030-31年度開設兩個有時限的公務員職位，包括1名高級運輸主任和1名電子工程師／助理電子工程師。至於研究所需的其他人手，運輸署將透過內部資源調配，由現有運輸署人員執行。

2. 於上述研究內，運輸署會籌備區域性試點應用，評估「交通管理平台」在提升交通管理效率和運輸服務水平的成效。研究預計於2026年展開，期間運輸署會研究「交通管理平台」在香港不同地區應用的可行性，並考慮如何設立合適的績效指標。政府會適時就「交通管理平台」研究的成果向立法會匯報。

3. 北部都會區爲香港自動車發展帶來無限機遇，憑藉其前瞻性的規劃、豐富的土地資源、跨境合作潛力、政策支持及社會需求，具備條件成為香港推動自動駕駛技術的其中一個理想試點。政府將會積極推動於北部都會區引進多情景供自動駕駛測試及應用，例如營運商可考慮推行區域之間的接駁，連接新發展地段與交通樞紐，發揮自動駕駛車輛在科技和物流產業上的作用；以及作跨境通行測試，促進自動駕駛車輛一併學習和適應內地與香港駕駛模式。

運輸署署長主持的「自動駕駛車輛應用促進工作組」於2026年3月舉行首次會議，正透過跨部門聯同行業持分者推進相關工作，並專責審視個別自動車項目的進度與需求，就自動車的測試地點及車輛類別，及為配合自動車邁向商業發展所需要的牌證安排提供督導，也會訂立自動車的長遠發展路線圖，研究包括促進自動車在北部都會區的發展。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB153

管制人員的答覆

(問題編號：0017)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在該綱領下的二零二六至二七年度需要特別留意的事項中當局指出，會繼續令香港更「易行」，包括監督各項與提升「易行」度相關工程計劃的推展及檢視工作，例如行人環境改善計劃，就此，政府可否告知本會：

1. 新增15個對角行人過路處路口的落實時間表為何；當局以何種標準篩選路口，如何確保在延長行人綠燈下，不顯著影響車流效率；

2. 有關擴展計劃涉及路口重劃、信號時相重調、設施安裝、標識優化等工程，在2026-27年度財政預算案中，相關人手編制及開支為何；及

3. 當局會如何評估設置成效，包括行人通行時間節省、路口擁堵改善、安全風險控制等，並建立調整機制？

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

1. 在評估個別路口是否適宜加設對角行人過路處時，運輸署會平衡不同道路使用者的需要，並小心考慮個別路口的交通情況，包括行人對角橫過路口的需求、路口的車流和人流、過路距離和所需時間等，以確保設立對角行人過路處後有關路口仍能維持足夠的車輛通行能力，避免因路口的車輛通行能力不足，使等候通過路口的車輛累積，甚至令車龍延伸至其他路口，影響經過的車輛及使用公共交通的乘客。

   就新增的15個對角行人過路處路口，運輸署已聯同工程部門開展相關的規劃和設計工作，預計於2026下半年起分批啟用。

2. 加設對角行人過路處相關的工程項目預算為1,000萬元，將由基本工程儲備基金開支總目706項下的整體撥款分目6100TX支付，預計15個路口於2026-27及2027-28年度的工程費用分別約為400萬元及600萬元。

   人手編制方面，有關加設對角行人過路處的規劃、設計和落實工作由運輸署及相關工程部門的現有人員執行，所涉資源並無分項數字。

3. 運輸署預期完成該15個對角行人過路處後，行人以對角方式橫過馬路的步行距離及時間，將會較原來直角過路平均縮短約三成，便利對角過路的行人。由於對角過路的距離比傳統過路處的距離長，加設對角行人過路處需相應延長行人綠燈時間，可能令路口的車輛通行時間相應減少。因此，當對角行人過路處啟用後，運輸署會繼續密切留意相關路口的交通情況，並在有需要時適當地調整燈號設定。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB154

管制人員的答覆

(問題編號：0018)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在此綱領下，政府指出會繼續推行切實可行的措施，以改善交通管理和紓緩道路交通擠塞，就此，政府可否告知：

1. 鑑於有意見認為香港部份新發展區(以西九龍為例)的路口設計過於保守，路口過大且「全紅燈」時間過長，造成不必要的交通延誤，運輸署會否全面檢討現行燈控路口的時相設計，特別是在非繁忙時段，適度壓縮「全紅時間」，減少對社會資源的浪費；及

2. 當局會否研究在新發展區或合適路口，廣泛引入「右轉待轉區」，並參考國際做法(如內地及北美)，在安全前提下研究允許左轉車輛謹慎通過(即「緩慢滑行」或「讓線後通過」)的可行性，以提升路口通行能力？

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 運輸署在規劃及設計交通燈控制路口(「燈控路口」)時，會綜合考慮多項交通因素，包括燈控路口附近的交通佈局、現時及預計未來的行車及行人交通需求、以及車輛的轉向需求等。燈控路口的設計(包括路口佈局及燈號設計)均會符合相關設計標準及道路安全指引，令燈控路口既可滿足使用者的交通需要，同時保障道路安全。

   為確保燈控路口安全運作，交通燈號設計須於前一階段行車綠燈完結後與隨後階段綠燈開始前，預留足夠的綠燈信號間隔時間，目的是讓在前一階段獲放行的車輛及／或行人可以安全離開路口範圍，避免與下一階段的交通產生衝突並引致危險。這個綠燈信號間隔時間會以黃燈、紅黃燈及／或「全紅燈」方式表達。間隔時間長度設定會因應個別路口的實

際情況，例如路口規模、佈局及行車速度等制定，以保障道路安全。為優化燈控路口的運作效率，運輸署已因應不同時段的交通及人流情況，設定不同的燈號時間，包括在非繁忙時段設置較短的燈號周期，以縮短車輛及行人的平均等候時間。運輸署會繼續留意各燈控路口的實際運作情況，不時檢討相關燈號時間設定，並在有需要時作出相應調整。

此外，運輸署已進行先導計劃，在指定的燈控路口裝設感應器及運算系統等附屬設備，透過人工智能技術運算合適的燈號時間。運輸署亦在2024年年中完成在東涌市中心8個聯動式燈控路口試驗「實時交通燈號調節系統」的先導計劃，運作大致暢順。為進一步推動智能交通管理及便利市民出行，運輸署正把系統推展至全港約50個合適的獨立燈控路口，系統預計在本年下半年開始陸續裝設及投入運作，整個項目預計在2027年完成。

2. 於燈控路口設置右轉待轉區(俗稱「右轉袋口位」)已是本港常用的燈控路口設計。此安排可讓車輛在綠色燈號亮着時駛進右轉袋口位等候，待逆行方向車流有足夠安全空間下才右轉，善用路口的通行能力。

容許車輛在燈控路口紅色燈號亮着時左轉的做法與本港一貫沿用的駕駛習慣及交通法例不同。如在本港一般交通較為繁忙的燈控路口採納此安排，左轉車輛與正在橫過馬路的行人或從其他方向駛進同一路段的車輛的碰撞風險或會增加。現時在一些左轉車流高的燈控路口，運輸署會按需要調節交通燈號時間或採用其他優化措施，例如增設左轉專用車道及／或使用分段式燈號控制方法，以提升路口交通容量。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB155

管制人員的答覆

(問題編號：0104)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案斷岸式終止了電動車稅務優惠，社會有意見指會窒礙電動車普及發展。就此，政府可否告知本會：

1. 請當局列出過去五年電動車登記數字，及佔總體車輛百分比。

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

1. 過去5年，已登記電動車及已登記車輛於該年年底的數目表列如下：

年份	已登記電動車數目(輛)	已登記車輛數目(輛)	已登記電動車佔所有已登記車輛總數百分比
2021	27 855	919 550	3.03%
2022	47 330	918 356	5.15%
2023	76 220	915 965	8.32%
2024	109 776	897 254	12.23%
2025	148 337	902 154	16.44%

註1： 混合動力車輛計入其相應燃料類別內，只有純電動車才計入電動車輛類別。

註2： 政府車輛無須登記，因此不包括在內。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB156

管制人員的答覆

(問題編號：0415)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在此綱領下，請告知本會：

1. 請當局分別列出在2024-25年度及2025-26年度，就以下項目所涉及的撥款及資源：

   (a) 隧道管制區(包括紅磡海底隧道、大老山隧道、大欖隧道等)的管理及營運；以及
   (b) 「易通行」的推行、營運及維護；
   另外，請列出2026-27年度就上述(a)及(b)各項的預算撥款及資源；

2. 為何2025-26年度修訂開支為1,465.8百萬元，較2024-25年度實際開支的1,427.1百萬元僅增加38.7百萬元？請按主要開支分項解釋上述增幅偏小的原因；以及

3. 上述2025-26年度修訂開支是否已包括大欖隧道於政府接收後的管理及營運開支？如已包括，請列出所涉金額及涵蓋期(例如由接收日起計的月份)；如未包括，請說明將於哪個年度／哪個分目另行反映及其預算金額。

提問人：卜國明議員(立法會內部參考編號：48)

答覆：

1及3.

在2024-25年度及預計在2025-26年度及2026-27年度各政府行車隧道(包括實行「易通行」的相關營運及維修保養費用)的開支載列於附件一。2025-26年度的開支數字為預計數字，當中包括大欖隧道由2025年5月31日至2026年3月31日的開支，實際數字仍在整合中。

2.

2025-26年度綱領(4)的修訂開支為1,465.8百萬元，較2024-25年度實際開支的1,427.1百萬元增加38.7百萬元，主要是運作開支增加並受非經營帳目開支減少所抵銷。而非經營帳目開支每年所需的現金流量會因應項目的數量、性質、規模及進度每年作出調整，因此各年度的現金流量難以作直接比較。

附件一

2024-25年度及預計2025-26年度和2026-27年度
各政府行車隧道的營運開支

收費隧道／管制區[1]	2024-25 (百萬元)	2025-26 預計 (百萬元)	2026-27 預計 (百萬元)
海底隧道	196	204	216
東區海底隧道	240	235	243
西區海底隧道	328	320	有待招標結果[4]
大老山隧道	175	185	208
香港仔隧道	134	138	有待招標結果[4]
獅子山隧道	121	125	133
城門隧道	135	135	136
八號幹線	372	384	382
大欖隧道[2]	不適用	252	291
中九龍繞道[3]	不適用	(註3)	(註3)

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： 大欖隧道於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3： 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日開始營運。中九龍繞道的收費安排會於整條中九龍繞道(包括九龍灣段)全線通車時開始實施，其營運開支預期將由2027-28年度開始記入政府收費隧道經營帳目。

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2026-27年度屆滿並須進行公開招標，2026-27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[5]	2024-25 (百萬元)	2025-26 預計 (百萬元)	2026-27 預計 (百萬元)
屯門—赤鱲角隧道	81	88	89
將軍澳隧道	44	48	52
將軍澳—藍田隧道	62	71	90
中環及灣仔繞道隧道	152	168	171
龍山隧道	57	63	64
長山隧道	26	28	29

非收費隧道[5]	2024-25 (百萬元)	2025-26 預計 (百萬元)	2026-27 預計 (百萬元)
機場隧道	26	26	28
觀景山隧道	58	58	60
啟德隧道	49	47	50

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，並未包括隧道在有關年度的建造成本折舊費及政府維修工程的開支。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB157

管制人員的答覆

(問題編號：1773)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2026至27年度需要特別留意的事項中，當局會繼續監督「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」的實施情況。就此，可否告知本會：

據悉，運輸業界從業人士，例如客車行業在處理配額續期時，本地員工因種種原因已離任，導致未能符合本地僱員與輸入勞工2：1的人手比例要求，在續期時出現阻滯。當局就此是否備存相關數字，以及會就此如何理順及支援業界應對？

提問人：陳宗彝議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

因應首批「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」輸入勞工的合約期於2025年年底陸續屆滿，運輸署於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。截至2026年2 月底，589個配額獲批續期，並沒有營辦商因未能繼續符合計劃的準則(包括輸入勞工與全職本地員工1比2的人手比例、輸入勞工的薪酬不得低於相關職位的每月工資中位數、相關本地招聘要求等)而不獲批其配額續期申請。運輸署會繼續按計劃下的準則處理接獲的配額續期申請。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB158

管制人員的答覆

(問題編號：1791)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在二零二六至二七年度需要特別留意的事項，當局表示繼續監督「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」的實施情況。為此，可否告知本會：

1. 政府分別在2023年中及2024年初展開第一及第二階段輸入司機計劃，至今已有一段時間，請問政府有否具體的申請數字、獲批名額及實際到港人數；輸入司機的留任率、工作時數、事故紀錄及投訴數字等？有否利用相關數據作為是否啟動下一階段的政策依據？

2. 現時是否已就啟動第三階段輸入司機進行評估？若有，請提供具體時間表、行業需求評估、預計輸入人數及與業界商討的進度；若否，原因為何？

3. 請問推行了「運輸業輸入勞工計劃」後，的士、公共小巴及客車行業的司機年齡中位數有否下跌？分別由原來幾歲？降至現今司機年齡中位數幾歲？

提問人：陳宗彝議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1. 政府一直關注公共小巴及客車行業的司機短缺問題。為紓緩業界人手問題，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」(計劃)，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。截至2026年2 月底，共有1 600名輸入司機已抵港(不包括**276**名已提早終止合約的輸入司機)。

截至2026年2月底，運輸署曾接獲共61宗涉及輸入司機服務態度及駕駛技巧的投訴(見下表)，投訴事項包括未能在指定地點／站點讓乘客下車、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36宗經運輸署調查後證實成立。

	投訴輸入司機的個案數字	**已證實投訴成立的個案數字**
自計劃推行至2025年2月底	33	28
2025年3月至2026年2月底	28	8
總數	**61**	**36**

運輸署沒有備存輸入司機的工作時數及事故紀錄的數據。

2. 在推展計劃的同時，運輸署一直透過計劃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。因此，我們相信延續現有的配額，可讓這批已通過本地駕駛考試及累積本地駕駛經驗的輸入司機，繼續向市民提供服務，有助確保公共交通服務的穩定及質素。此外，因應首批輸入勞工的合約期於2025年年底陸續屆滿，運輸署於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。截至2026年2 月底，589個配額(包括324個公共小巴及265個客車輸入司機配額)獲批續期。運輸署會繼續處理已接獲的續期申請，包括審視有關營辦商是否仍然符合計劃的準則(包括輸入勞工與全職本地員工1比2的人手比例、輸入勞工的薪酬不得低於相關職位的每月工資中位數、須符合相關本地招聘要求等)。運輸署會繼續密切監察計劃的實施情況，通過諮詢小組與各持份者保持溝通及加強發放資訊，並參考相關意見，適時檢討計劃。

3. 「運輸業輸入勞工計劃」涵蓋公共小巴及客車行業，並不適用於的士行業。運輸署沒有備存的士、公共小巴及客車行業司機年齡的數據。

附表

運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業

第一輪申請及獲批配額數目
按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) 6 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。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB159

管制人員的答覆

(問題編號：1792)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在二零二六至二七年度需要特別留意的事項，當局表示繼續監督商用車輛泊車顧問研究所載有關回應預期泊車需求的建議，以及《運輸策略藍圖》所載建議的實際情況。為此，可否告知本會：

1. 政府承認商用車泊位比例長期偏低(現時約0.64：1)，並已在《運輸策略藍圖》中提出要「從源頭增加泊車位供應」。政府會否制定具體時間表和地區目標，確保商用車輛能做到「夜有所泊」？政府會否承諾在未來3至5年內把商用車泊位比例提升至至少1：1，以避免司機跨區尋位、疲勞駕駛及違例泊車的情況持續惡化？

2. 政府表示正研究開放公共屋邨上落客貨處、學校、政府合署及工業區於夜間供商用車停泊。請問政府現時已落實的項目數目為何？涉及多少泊位？未來會否擴展至更多屋邨、醫院、校舍及工業區？政府會否制定統一指引，並成立跨部門小組協調，以加快推動「一地多用」由概念走向全面落實？

3. 有意見反映因泊位不足，司機需跨區尋找泊車位，甚至要到偏遠山路車場泊車，曾出現司機被流浪狗咬傷、每日工時延長至16－17小時、疲勞駕駛風險上升，令道路上多了十萬計以上的計時炸彈(長期不夠合理睡眠的司機)，以及增加道路負荷與排放等問題。請問政府是否已就此進行風險評估？會否把商用車泊位不足視為道路安全及公共衞生問題處理？政府會否在短期內推出緊急紓緩措施，例如增設夜間專用泊位、限制私家車佔用商用泊位、或在高需求地區增設臨時泊車場？

提問人：陳宗彝議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1.
運輸署一直檢視各區泊車位的供求情況，並採取多管齊下的策略，全方位增加泊車位。泊車位與領牌車輛數目的比例近年已逐漸回升，相關措施漸見成效。其中，商用車輛比例亦由2020年的1：0.64上升至2025年的1：0.67。政府正持續積極推展多項短、中及長期措施增加商用車輛泊車位。

為應對商用車輛泊車位短缺的問題，政府將制定更具針對性的方案，有系統地增加泊車位供應，長遠做到「商用車輛，夜有所泊」。具體新措施包括在北部都會區洪水橋／厦村等新發展區的規劃中，為工業及現代物流用途項目(例如洪水橋物流圈、多層現代產業大樓等)配置相應的商用車輛泊車設施；在新發展區推行商用車輛夜間路旁泊車位專項計劃，在合適路段預先設置夜間路旁商用車輛泊車位，以及在物流業較集中的地區推展公眾停車場項目時，優先提供更多商用車輛泊車位。

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。目前，商用車輛泊車位數目與需求並未計及停泊於本港棕地或內地以及在夜間作業的車輛，因此現時的商用車輛與泊車位比例未能反映因而較高的供應和較低的需求。

因此，正如《運輸策略藍圖》所述，運輸署將於 2026 年展開新一輪的泊車供求研究，檢視現有的泊車設施及各類車輛(尤其是商用車輛)的泊車位供求情況，並預期於 2027 年公布研究結果及建議。研究將分析商用車輛的作業模式、於私人土地等位置的實際停泊情況，並考慮本港的未來發展等因素，從而釐定商用車輛泊車位的需求缺口，提出針對性措施，確保泊車位供需匹配，長遠達致「商用車輛，夜有所泊」。

2.及3.
政府正積極推動「共用」泊車位政策，以提升泊車位在供應的靈活性及使用效率。在公共屋邨方面，由於不少商用車輛司機居住在公營房屋，若能將現有資助房屋的上落客貨處，在夜間開放予商用車輛停泊，將有助增加相關泊車位供應。為此，房屋署與運輸署於2025年11月，率先在5個[註1]公共屋邨推行「夜間商用車泊位計劃」，開放上落客貨位供商用車輛夜間停泊；同時正積極探討將計劃擴展至更多公共屋邨，並進一步聚焦司機的居住地或其鄰近區域。

另外，現時已有42間學校參與「開放學校泊車位予學生服務車輛計劃」，於非上課時間開放校內合共126個泊車位予學生服務車輛使用；而路旁則設有約2 000個夜間商用車泊車位供貨車及旅遊巴士使用，涵蓋商用車輛夜間

泊車需求較高的工業區，例如大埔工業區、元朗東頭工業區，以及將軍澳工業邨等。運輸署會繼續在合適的地點增設夜間商用車輛泊車位。

此外，政府正從不同層面落實增加泊車位供應的措施，包括按「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目等增加公眾泊車位。各相關政策局和部門在推行「一地多用」項目時，已充分考慮在項目中加入公眾泊車位的可行性。現時已有16個提供公眾停車場的「一地多用」項目獲立法會撥款，其中3個已投入服務；其餘13個項目正予推展，預計於2026年至2031年間分批落成。

除了上述的針對性措施，運輸署會繼續加大力度，聚焦泊車位較短缺的地區，在可行的情況下增設夜間路旁泊車位，亦會繼續在合適的短期租約停車場訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目。

註1: 包括香港仔石排灣邨、沙田豐和邨和水泉澳邨、大嶼山滿東邨，以及元朗洪福邨。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB160

管制人員的答覆

(問題編號：2183)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

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、 對於攜帶大型行李的旅客，當局會否要求港鐵公司在高峰時段，實施更加嚴格的行李額檢查，避免影響其他乘客的乘車體驗及安全；

5、 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：31)

答覆：

1-3、

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旅客過境高峰期預先制定計劃，要求營辦商適當地加強服務，以應對本地市民和旅客的出行需求。於節日假期期間，運輸署、香港鐵路有限公司(港鐵公司)和鐵路口岸前線部門一直保持緊密聯繫。港鐵公司會配合口岸實際情況及按不同地區乘客的出行模式和需求，適時調整東鐵線(包括來往羅湖站／落馬洲站跨境

段)及其他本地鐵路線的列車服務，以方便本地市民和旅客出行。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維持秩序，並加強廣播和資訊發放。

因應東鐵線乘客需求，港鐵公司已由2025年8月18日起，於平日早上9時至晚上9時，以及周末和公眾假期早上10時至晚上7時，調整東鐵線來往羅湖站及來往落馬洲站的列車服務，相關時段羅湖站及落馬洲站的班次比例由二比一提升至三比二。羅湖站的班次與原先班次相約，相關時段班次約5至6.7分鐘，而落馬洲站的班次則由約9.5至12分鐘提升至約7.9至10分鐘。

根據港鐵公司提供的資料，於2025年五一勞動節、2025年十一國慶，以及2026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
2025年五一勞動節 (2025年5月1日至 5月5日)	1 786 000	357 000
2025年十一國慶 (2025年10月1日至 10月8日)	2 600 000	325 000
2026年農曆新年 (2026年2月15日至 2月23日)	2 612 000	290 000

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3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38 000人，載客率約84%。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60%，其餘大部分時間的載客率均不超過42%。東鐵線整體上仍有空間處理額外服務需求。

4、 根據港鐵公司發出的《運載行李條件》，每名乘搭市區線列車(即機場快線、高鐵、輕鐵以外的鐵路線)的乘客只可攜帶一件尺寸不超過指明限制的行李(即行李的長闊高相加的尺寸總和不得超過170厘米，行李任何一邊的長度也不得超過130厘米)。港鐵公司人員會按情況要求乘客將行李交予檢查及量度。此外，港鐵公司一直透過站內廣播、車站標示等渠道，呼籲攜帶大型物件或行李的乘客應使用升降機，以免對其他乘客造成不便。

5、 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。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB161

管制人員的答覆

(問題編號：2184)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

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. 東鐵線部分車站於早晚高峰時段出現嚴重擁擠，請提供過去三年沿線最擁擠的五個車站及時段數據；當局有何針對性改善措施；

2. 港鐵公司「車廂載客情況」已實施一段時間，政府有無數據，可評估有關信息對分流乘客的正面效果；如有，詳情為何；

3. 在平日高峰時段，東鐵綫短途特別班次的運營班次情況為何；

4. 當局還有何措施，紓緩東鐵綫高峰期擠迫？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1.、3.及4.

根據港鐵公司提供的資料，東鐵線於過去3年在早上最繁忙一小時的最繁忙路段為大圍至九龍塘，該路段於2023、2024、2025年早上最繁忙一小時的載客率分別為94%、94%和98%(以每平方米站立4人計算)。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最繁忙路段的載客率為基礎，因此沒有備存最擁擠的5個車站的統計資料。

因應東鐵線早上繁忙時段的乘客高峰需求及乘車模式，港鐵公司已採取一系列措施，多管齊下疏導人流，包括於繁忙時間增加短途列車行走繁忙車站(包括沙田站及大埔墟站)；實施乘客分流措施；透過科技和車站客流控制措施，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等。

政府與港鐵公司會繼續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。

2. 港鐵公司推出的「車廂載客情況」資訊旨在向乘客提供實時資訊，協助他們了解各車廂的載客狀況，在候車時作出更合適的選擇，提升整體乘車體驗。該資訊亦有助引導乘客到較多空間的月台位置上車，讓車廂乘客量分布更均勻，尤其在繁忙時段有助提升港鐵的營運效率。根據港鐵公司就相關資訊收集的乘客意見及日常營運觀察，大部分乘客認為「車廂載客情況」資訊有助他們選擇較不擠迫的車廂上車。港鐵公司會繼續透過乘客回饋及營運觀察，檢視有關資訊的應用情況。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB162

管制人員的答覆

(問題編號：2185)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

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. 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；

3. 十八區各區的泊車位數目為何；政府各停車場使用率為何；

4. 未來三年，十八區各區計劃新增的泊車位數字為何；

5. 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；

6. 每年就「港車北上」計劃，申請宗數和獲批宗數為何；

7. 自「粵車南下」計劃實施以來，申請宗數和獲批宗數為何；其中，違反香港交通規例的數字為何？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 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：

車輛類別	**2023**年首次登記車輛數目					
	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

車輛類別	**2024**年首次登記車輛數目					
	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

車輛類別	2025年首次登記車輛數目					
	汽油	柴油	電動	石油氣	氫	總數
電單車	3 562	0	223	0	0	3 785
私家車	13 568	0	37 467	0	0	51 035
的士	93	0	899	812	0	1 804
專營巴士	0	45	1	0	0	46
非專營公共巴士	0	402	36	0	0	438
私家巴士	0	38	6	0	0	44
公共小巴	0	41	11	1	0	53
私家小巴	0	89	5	0	0	94
貨車	0	2 383	551	0	0	2 934
特別用途車輛	1	72	6	0	3	82

註1： 混合動力車輛計入其相應燃料類別內，只有純電動車才計入電動車輛類別。

2. 過去3年每年就違例泊車發出的定額罰款通知書數目如下：

警察總區	發出違例泊車定額罰款通知書的數字		
	2023年	**2024年**	**2025年**
港島	523 167	397 077	302 958
東九龍	443 038	297 579	222 030
西九龍	960 276	872 319	742 407
新界南	471 527	390 462	329 572
新界北	615 011	585 760	471 140
合計	**3 013 019**	**2 543 197**	**2 068 107**

3. 截至2025年12月，十八區的泊車位數目載於**附件1**。過去3年，運輸署、政府產業署及康樂及文化事務署轄下公眾停車場使用率分別載於**附件2**、**附件3**及**附件4**。

4. 政府預計於2025及2026年兩年內，全港新增泊車位將超過12 000個，涵蓋私家車和商用車輛，當中包括將於2026年內完成增設超過220個咪錶位，以及至少100個路旁夜間商用車輛泊車位，並在未來兩年出租的短期租約停車場提供約600個泊車位。運輸署及各相關部門正按目標積極推展措施。

此外，首三個按照一地多用原則推展的公眾停車場已啟用[註]，合共提供約860個泊車位。隨著更多公眾停車場項目相繼落成，包括在2026至2027年間完工的東涌第99區公眾停車場、四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場、重建元朗大球場，以及觀塘綜合發展項目，合共將提供約600個泊車位。連同其他發展項目及持續進行的短、中期泊位措施，未來數年泊車位的新供應將進一步增加。運輸署會繼續加大力度，聚

焦車位較短缺的地區，在可行情況下提供更多路旁泊車位，並會繼續在合適的短期租約停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目。

註：包括上水嘉富坊公眾停車場、將軍澳百勝角路公眾停車場及將軍澳政府合署公眾停車場。

5. 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)、「港車北上」、「粵車南下」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的私家車。

截至2026年2月底，上述在香港登記領牌並持有有效許可證的跨境巴士、貨車及私家車的數目表列如下：

車輛類別	持有有效許可證的香港車輛數目
貨車	9 671
巴士	1 125
私家車	57 896

6. 「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500宗。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，以期充分利用每輪的申請名額。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	115 948	108 534
2026年(1至2月)	22 732	18 288

7. 「粵車南下」(入境市區部分) 由12月9日起接受合資格廣東私家車申請。運輸署在接獲由內地部門轉交申請後會作出審批，並向成功的申請人發出電子「國際通行許可證」(下稱「許可證」)。獲發許可證的粵車可預約經港珠澳大橋入境香港，每次留港最多三日。

截至2026年2月底，運輸署共接獲約4 200宗申請，共發出逾3 500張許可證；其餘約700宗申請尚在處理中。

涉及「粵車南下」的違例情況屬零星個案，有關個案已獲處理或正在跟進中。

附件**1**

全港十八區的泊車位數目
(截至2025年12月)

分區	總計[註]
中西區	41 844
灣仔區	41 178
東區	51 851
南區	44 564
油尖旺	39 466
深水埗	37 744
九龍城	59 789
黃大仙	24 541
觀塘	57 500
荃灣	43 179
屯門	49 267
元朗	49 294
北區	26 101
大埔	36 952
西貢	51 847
沙田	82 629
葵青	49 876
離島	24 051
總計	**811 673**

註： 的士一般可使用私家車泊車位；而專營巴士、公共小巴、私家小巴士、特別用途車輛和政府車輛大多停泊在車廠、公共交通總站內的巴士站，以及車站的泊車位，其泊車位並沒有計算在內。

附件2

2023年至2025年由運輸署營運的停車場使用率

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		
			2023年	2024年	2025年	2023年	2024年	2025年
中西區	天星碼頭	377	82	81	80	31	28	28
	大會堂	170	65	58	51	25	24	18
	林士街	829	57	62	60	27	33	34
	堅尼地城	195	86	85	87	80	80	88
灣仔	天后	428	79	75	73	64	62	61
東區	筲箕灣	385	80	76	74	78	75	74
南區	香港仔	293	64	63	62	79	78	78
黃大仙	雙鳳街	267	77	74	72	83	80	79
	黃大仙	25	45	36	33	32	39	44
葵青	葵芳	511	83	73	77	76	68	74
荃灣	荃灣	545	86	79	77	82	77	76

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	2025年	2023年	2024年	2025年
中西區	天星碼頭	37	72	65	65	54	47	45
	大會堂	27	77	74	77	68	67	68
	林士街	164	93	83	74	87	75	68
	堅尼地城	37	74	75	72	82	82	77
灣仔	天后	75	77	76	79	78	77	80
東區	筲箕灣	72	76	72	71	81	78	78
南區	香港仔	51	67	71	69	72	77	75
黃大仙	雙鳳街	74	67	65	68	75	73	79
葵青	葵芳	93	82	75	80	80	71	78
荃灣	荃灣	34	64	69	69	63	68	67

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。

附件 3

2023 至 2025 年政府產業署轄下公眾停車場使用率

地區	停車場	平均使用率(%)		
		2023(註1)	**2024**(註2)	**2025**(註3)
中西區	金鐘道政府合署	14	32	32
灣仔	灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓	13	14(註6)	-
東區	北角政府合署	40	29	32
	柴灣市政大廈(註4)	78	30	60
南區	不適用			
油尖旺	西九龍政府合署	39	42	43
深水埗	長沙灣政府合署(註5)	49	54	54
九龍城	土瓜灣街市暨政府合署	36	77	97
	工業貿易大樓	38(註7)	29(註7)	31
黃大仙	不適用			
觀塘	順利紀律部隊宿舍(註4)	94	68	85
荃灣	不適用			
屯門	屯門政府合署	23	10	9
元朗	元朗民政事務處大廈	46	42	43
北區	北區政府合署	36	57	67
	香園圍邊境管制站(註4)	45(註8)	49	51
	嘉富坊公眾停車場(註4)	-	19(註9)	54
大埔	大埔政府合署	63	70	86
西貢	西貢政府合署	12	18	25
	將軍澳政府合署(註4)(註11)	-	-	-
	香港中醫醫院(註4)(註12)	-	-	-
沙田	沙田政府合署	49	43	33
	新界(沙田)法醫學大樓(註4)	13(註10)	20	23
葵青	不適用			
離島	港珠澳大橋香港口岸(註4)	26	18	19(註13)

註1： 2023年1月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。

註2： 2024年1月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。

註3： 2025年1月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。

註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、將軍澳政府合署、香港中醫醫院、新界(沙田)法醫學大樓及港珠澳大橋香港口岸的停車場為全日開放的收費公眾停車場。

上表其餘物業爲政府聯用辦公大樓，有關泊車位只於非辦公時間開放予公眾使用。

註5： 大樓部分為提供全日開放泊車位的收費公眾停車場；其餘是聯用辦公大樓用戶部門的泊車位，只於非辦公時間開放予公眾使用。

註6： 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。有關數據為2024年1月營運時間內泊車位的平均使用率。

註7： 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。有關數據為2023年1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。

註8： 香園圍邊境管制站停車場於2023年2月17日開始營運。有關數據為2023年2月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。

註9： 嘉富坊公眾停車場於2024年11月中旬開始營運。有關數據為2024年12月起營運時間內泊車位的平均使用率。

註10： 新界(沙田)法醫學大樓於2023年2月1日開始營運。有關數據為2023年2月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。

註11： 將軍澳政府合署於2025年12月中旬開始營運。承辦商於2026年1月開始提供營運時間內泊車位的平均使用率。

註12： 香港中醫醫院停車場於2025年12月中旬開始營運。承辦商於2026年1月開始提供營運時間內泊車位的平均使用率。

註13： 港珠澳大橋香港口岸收費公眾停車場的租約由2025年7月16日起交由香港機場管理局管理。有關數據為2025年1月至6月營運時間內泊車位的平均使用率。

附件4

2023至2025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(%)		
	2023	2024	2025
中西區	54	43	41
灣仔	49	50	51
東區	69	52	41
南區	17	29	48
油尖旺	38	33	29
深水埗	23	23	24
九龍城	57	55	70
黃大仙	21	28	31
觀塘	50	44	44
荃灣	33	23	24
屯門	54	51	49
元朗	63	35	38
北區	65	58	52
大埔	27	28	29
西貢	51	44	38
沙田	55	52	42
葵青	36	36	47
離島	23	25	22

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB163

管制人員的答覆

(問題編號：1568)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

1. 「港車北上」計劃自實施以來，每月有多少香港私家車及市民透過該計劃前往內地？(請分別按新申請及續簽表列)

2. 在上述成功獲批的「港車北上」車輛中，前往內地的總車次多少？平均每月往返內地次數為何？

3. 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少？ 請以表列出每年支出情況。

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

1及2. 粵港兩地政府一直密切留意「港車北上」的實施情況，持續推行優化措施為申請人提供更佳便利，包括運輸署由2025年9月1日起推行優化措施，讓「港車北上」計劃下的車輛逢星期二及三(指定日子除外)無需預約，便可經港珠澳大橋出行前往廣東省。預約出行相關數字見附件，當中已反映上述逢星期二及三無需預約措施實施後的數字。運輸署沒有備存以新申請／續期申請人作分類的預約出行資料。運輸署沒有備存「港車北上」車輛每月平均出行次數的統計數字。

3. 港珠澳大橋由香港連接路、主橋和珠海連接線組成，當中香港連接路的維修保養由香港特區政府負責。香港連接路自2023年年初疫情後全面恢復通關，車流量逐漸提升，相應的維修保養開支亦因日常使用的損耗及檢查工作等實際需要而有所增加。根據路政署的資料，2021-22至2025-26年度，香港連接路每年維修保養開支如下：

年度	開支 (百萬港元)
2021-22 (實際開支)	8.6
2022-23 (實際開支)	5.7
2023-24 (實際開支)	21.7
2024-25 (實際開支)	39.8
2025-26 (修訂預算)	29.2

註：2025-26年度的修訂預算較2024-25年度的實際開支減少，主要是由於路政署需在2023-24及2024-25年度加設用以方便進入橋籠內作恆常檢查的永久性工作平台，以提升日後檢查效率及工地安全。

附件

「港車北上」每月預約出行相關的數字

月份	預約出行數目[#]
2023年7月	3 713
2023年8月	9 864
2023年9月	16 743
2023年10月	26 049
2023年11月	32 575
2023年12月	49 382
2024年1月	41 539
2024年2月	54 529
2024年3月	60 448
2024年4月	54 959
2024年5月	61 661
2024年6月	65 364
2024年7月	60 682
2024年8月	72 954
2024年9月	57 105
2024年10月	72 262
2024年11月	64 323
2024年12月	70 827
2025年1月	81 568
2025年2月	60 659
2025年3月	71 066
2025年4月	87 210
2025年5月	87 254
2025年6月	73 836
2025年7月	75 864
2025年8月	90 122
2025年9月[*]	52 861
2025年10月[*]	84 831
2025年11月[*]	58 281
2025年12月[*]	63 361
2026年1月[*]	65 022
2026年2月[*]	88 000

不包括已取消的預約。

* 由2025年9月1日起，逢星期二及三(指定日子除外)，「港車北上」計劃下的車輛無須預約，可經港珠澳大橋出行前往廣東省。因此，在該月起的預約數字不應與之前月份的數字作直接比較。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB164

管制人員的答覆

(問題編號：1570)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就各道路過境口岸，即落馬洲、文錦渡、沙頭角、深圳灣、港珠澳大橋及香園圍：

1. 過去三年，上述各口岸獲發粵港跨境車輛常規配額(即兩地牌)，分別多少?請按不同口岸，並按巴士、貨車及私家車類別分別列出。

2. 過去三年，上述各口岸設計的容車量及每日平均使用量分別多少?請按不同口岸，並按巴士、貨車及私家車類別分別列出。

3. 請問，過去三年及截至目前為止，從事商用跨境車輛司機的香港從業員有多少?他們的平均年齡為何?

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：29)
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規管。這些車輛必須取得廣東省公安廳發出的批准通知書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)、「港車北上」、「粵車南下」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的私家車。

   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	2023年	2024年	2025年
貨車	10 151	9 865	9 825
巴士	2 703	1 325	1 083

(b) 只可使用指定過境口岸的許可證

管制站	類別	2023年	2024年	2025年
落馬洲	貨車	115	81	79
	私家車	14 826	13 482	12 895
文錦渡	貨車	6	6	5
	私家車	1 888	1 922	1 858
沙頭角	貨車	14	9	9
	私家車	4 424	3 875	4 227
深圳灣	貨車	1	1	1
	私家車[註2]	33 971	32 539	39 189
大橋香港口岸	貨車	85	106	110
	私家車[註3]	26 890	30 733	37 664
香園圍	貨車	0	0	0
	私家車	2 493	3 245	5 143

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指定口岸往來內地和香港；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[註4]	設計容車量(車次／日)[註5](雙向）	類別	每日平均出入境車次[註6](雙向)		
			2023年	2024年	2025年
落馬洲[註7][註8]	約33 000	巴士	886	1 111	1 181
		貨車	3 078	3 547	3 331
		私家車	4 983	6 870	8 193
		總數	**8 947**	**11 528**	**12 705**
文錦渡[註9]	約14 000	巴士	228	193	223
		貨車	1 681	1 904	2 079
		私家車	188	276	323
		總數	**2 097**	**2 373**	**2 625**
深圳灣	約78 000	巴士	235	593	666
		貨車	3 979	4 489	4 774
		私家車	5 412	8 408	10 759
		總數	**9 626**	**13 490**	**16 199**
大橋香港口岸	約60 000	巴士	1 255	1 735	1 819
		貨車	798	946	1 317
		私家車	3 912	9 223	11 159
		總數	**5 965**	**11 904**	**14 295**
香園圍[註10]	約17 850	巴士	157	190	242
		貨車	1 579	1 567	1 660
		私家車	500	1 339	2 063
		總數	**2 236**	**3 096**	**3 965**

資料來源：入境事務處、香港海關及大橋管理局

註4： 不包括沙頭角管制站。沙頭角管制站自2020年1月30日起已暫停客運通關服務，並自2022年3月起暫停貨運通關服務，以配合沙頭角口岸重建項目。

註5： 假設所有設於管制站內的車輛檢查亭同時運作時的單日最高可處理的車流量。

註6： 以管制站的營運日數計算。

註7： 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8: 落馬洲管制站於2025年12月21日起停止跨境貨運車輛通關服務。

註9： 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10：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，以及曾於2023年9月8日至10日暫停客運／貨運清關服務。

3. 申請人在提交跨境巴士及貨車許可證申請時，須提供由廣東省公安廳發出的批准通知書，該通知書列明有關司機資料。參考上述資料，運輸署備存過去3年的跨境巴士及貨車的香港司機數目及平均年齡載列如下：

年份	跨境巴士及貨車的香港司機	
	數目	平均年齡 (截至該年12月31日)
2023年	13 918	56
2024年	12 999	56
2025年	11 353	56

跨境出租車方面，截至2026年2月底，獲發私家服務(豪華房車)(過境服務)出租汽車許可證的私家車共有605輛。運輸署並無備存涉及的香港司機數目及平均年齡。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB165

管制人員的答覆

(問題編號：1571)

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(謝詠誼)

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. 請分別列出過去三年，各條不收費隧道的日常管理、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：30)

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[3]	收入 (百萬元)			營運開支[4] (百萬元)		
	2022-23	2023-24	2024-25	2022-23	2023-24	2024-25
海底隧道	653	867	1,073	158	199	196
東區海底隧道	728	762	777	179	228	240
西區海底隧道[1]	不適用	879	1,272	不適用	241	328
大老山隧道	438	431	437	143	167	175
香港仔隧道	106	109	126	97	125	134
獅子山隧道	247	269	274	91	136	121
城門隧道	88	100	105	125	152	135
八號幹線	167	191	203	342	391	372
大欖隧道[2]	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用

註1： 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2： 大欖隧道於2025年5月31日移交政府管理。

註3： 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日開始營運。中九龍繞道今年全線通車後，所有車輛全日劃一收取八元。

註4： 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)		
	2022-23	2023-24	2024-25
屯門—赤鱲角隧道	73	79	81
將軍澳隧道[1]	35	31	44
將軍澳—藍田隧道[1]	19	62	62
中環及灣仔繞道隧道	148	148	152
龍山隧道	61	57	57
長山隧道	19	25	26
機場隧道	26	26	26
觀景山隧道	55	55	58
啟德隧道	54	54	49

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。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB166

管制人員的答覆

(問題編號：1573)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

由2019年2月17日起，所有專營巴士獲豁免繳付政府隧道和道路的使用費。所節省的隧道費會存入為各專營權個別設立的專用帳目，即「專營巴士豁免隧道費基金」，請問：

1. 過去三個年度，各間專營巴士公司存入、提款及結餘的情況如何？請按年度及專營巴士公司分別列出(1)存入款項(2)提取款項(3)基金結餘。

2. 專營巴士營辦商須利用基金結餘抵銷加幅，以降低乘客所需承擔的車費加幅，請問過去三年以來，基金如何發揮相關功用？請按專營巴士公司分別列出。

3. 請列出過去3年，各間專營巴士公司在現行票價調整機制安排下，在扣除准許利潤後向乘客回饋的措施及分別涉及的金額，並請按各間專營巴士公司列出相關回饋措施。

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：33)

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：

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[註7]	18.0

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)	7,380	94,175	101,555	0
城巴(專營權2)	3,925	7,464	0[註6]	11,389
龍運	1,701	1,650	1,850	1,502[註5]
嶼巴[註4]	18.0	0.3	0[註7]	18.3

2025年

專營權[註1]	**由2024年結轉的基金結餘(千元) [A]**	**2025年存入款項(千元) [B]** [註2]	**2025年提取款項(千元) [C]**	**2025年基金結餘(千元) [D] = [A] + [B] – [C]**
九巴	352,283	159,470	275,760	235,993
城巴(市區及新界)	0	98,959	98,959	0
城巴(專營權2)	11,389	8,453	0[註6]	19,842
龍運	1,502[註5]	3,413	1,850	3,064[註5]
嶼巴[註4]	18.3	<0.1	0[註7]	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)
新巴：新世界第一巴士服務有限公司
城巴(市區及新界)：城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)
龍運：龍運巴士有限公司
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。

註6：
城巴(專營權2)在2024及2025年度並未動用有關基金，基金結餘將留待日後有需要時作舒緩加價壓力之用。

註7：
由於嶼巴在2025年初實施的調整票價時，並無任何途經政府收費隧道或管制區的路線，基本上沒有隧道費基金結餘，因此未能運用隧道費基金紓緩加幅。

2. 利用基金減低車費加幅的程度取決於基金結餘的多寡，以及個別巴士公司轄下專營權的加價次數及幅度。過去3年，基金已在下列調整票價過程中發揮了紓緩加幅的作用：

<u>九巴</u>

(a) 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

(b) 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%。

<u>龍運</u>

(a) 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%。

<u>城巴(專營權1)和新巴</u>

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%。

<u>城巴(專營權2)</u>

在2023年6月18日上調車費時，乘客所需承擔的整體實際加權平均票價加幅由6.4%下降至4.2%。

3. 現行票價調整安排下設有「回饋乘客安排」。當專營權的固定資產平均淨值回報率超過巴士行業的加權平均資本成本(目前為按年8.7%)，便須與乘客均分超出的回報。乘客所得的部分會保留作「回饋乘客數額」，用以提供票價優惠，或紓緩日後的加價壓力。部分專營巴士營辦商於過去3年曾使用其累積的「回饋乘客數額」結餘向乘客提供票價優惠，所涉及的金額如下：

	回饋乘客所涉及的金額(百萬元)		
專營權	**2023**	**2024**	**2025**
九巴	0	0	0
城巴 (市區及新界)	0.4[註1]	0.4	0.6
城巴(專營權2)	0	28.2	41.8
龍運	0	0	0
嶼巴	0.3	0.4	0.5

註1：

如上所述，城巴(專營權1)及新巴於2023年7月1日合併為城巴(市區及新界)。兩個專營權於該年合併前所涉及的金額，已反映在上表中城巴(市區及新界) 2023年的數字。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB167

管制人員的答覆

(問題編號：1574)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署已發出多個正式的士車隊牌照(為期5年)，請問：

1. 截至目前為止，各持牌的士車隊的司機及已投入服務的車輛分別多少？請按各車隊的情況表列出來。

2. 各持牌的士車隊自營運以來，每日平均接單數目以及收費為何？請按各車隊的情況表列出來。

3. 各持牌的士車隊自營運以來，每月的營運成本及收益為何？請按各車隊的情況表列出來。

4. 各持牌的士車隊自營運以來，運輸署有沒有收到乘客投訴？如有，請列出投訴類別及數量。

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

1-3. 自運輸署於2025年7月向5支的士車隊發出的士車隊牌照以來，車隊的士的數字一直持續穩步增長。截至2026年3月13日，共有超過1 500輛車隊的士及約2 000位車隊的士司機投入服務，並完成超過288萬宗行程。根據牌照條件，的士車隊營辦商須於每個營運年度結束後的4個月內，向運輸署署長提交由合資格核數師按署長指定的方式及形式準備及核證之經審計的周年財務帳目，包括全面收益表、財務狀況表、現金流量表和權益變動表等財務資料。運輸署沒有備存的士車隊每日平均接單的收費及每月營運成本和收益。

4. 由的士車隊開始營運至2026年3月13日，運輸署共接獲175宗關於的士車隊服務的投訴，主要涉及服務態度、駕駛行為及收費爭議等。同期，運輸署接獲約6 500宗涉及非車隊的士的投訴。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB168

管制人員的答覆

(問題編號：2400)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「公共交通費用補貼計劃」，請問：

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，各項交通工具補貼金額及所佔百分比為何？

4. 逾期沒有領取津貼的數目為何？(請按年份分別列出。)請問當局會如何處理這些未領取的津貼？

5. 因應計劃，每月政府津貼額多少?以及相關行政費用多少？請分別列出 ；

6. 現時除了八達通外，AlipayHK將於二〇二五年一月一日起納入公共交通費用補貼計劃，請問分別使用AlipayHK、個人八達通及非個人八達通領取津貼比率為何？當局未來會否擴大其他電子支付方式選項？

7. 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：陳恒鑌議員議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

1－2. 過去3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列於**表一**，而按每月補貼金額劃分的平均每月受惠人數則列於**表二**。

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)**
2023年1月至10月(臨時特別措施生效期間)	3,482	348.2	3 234	108
2023年11月至2025年5月	4,038	212.5	2 002	106
2025年6月至12月(經調整每月公共交通開支水平後)	1,155	164.9	1 582	104

表二：

每月補貼金額	**平均每月受惠人數(千人)**		
	2023年1月至10月(臨時特別措施生效期間)	2023年11月至2025年5月	2025年6月至12月(經調整每月公共交通開支水平後)
0.1元至100.0元	1 840	1 163	939
100.1元至200.0元	890	550	418
200.1元至300.0元	346	198	151
300.1元或以上	152	91	73

註一： 由於四捨五入，**表二**某一時期的平均每月受惠人數相加不等於**表一**就該時期所列出的總數。

註二： 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由400元放寬至200元，以及暫時將每月補貼上限由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及每月補貼上限由2023年11月起回復至400元。

註三： 由2025年6月起，補貼計劃下的每月公共交通開支水平由400元提高至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，公共交通營辦商不會在補貼計劃下獲得任何補貼。

4. 在補貼計劃下，每月發放的補貼可在3個月內領取。自補貼計劃推行以來，政府一直透過各項宣傳活動，提醒市民在限期內領取補貼。平均有超過85%的受惠人在3個月的領取期內領取補貼，而所領取的補貼金額超過每月補貼總金額的90%。八達通及AlipayHK已將逾期未領取的補貼退還給政府。

2023年至2025年(截至10月)涉及逾期未領取補貼的每月平均受惠人數表列如下：

年份	涉及逾期未領取補貼的 每月平均受惠人數 (千人)
2023	453
2024	191
2025 (截至10月)[註]	162

註：2025年11月或以後的補貼，在2026年3月初仍可領取，故上表並沒有包括有關數字。

5. 2023年至2025年每月平均補貼金額按年份載列如下：

年份	每月平均補貼金額 (百萬元)
2023	325.7
2024	210.7
2025	186.5

過去3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)
2022-23	37.4
2023-24	40.1
2024-25	42.0

政府一直致力減省補貼計劃的行政費用。補貼計劃在過去三個財政年度的經常開支(扣除補貼金額)相當於每年補貼總金額的1.1%至1.7%。

6. 自2025年1月1日起，除八達通外，補貼計劃亦涵蓋透過AlipayHK支付的公共交通費用，為市民提供多一個電子支付方式選項。在2025年，約70%受惠人使用非個人八達通申領補貼，約28%受惠人使用個人八達通申領補貼，餘下約2%受惠人使用AlipayHK申領補貼。

在探討是否將更多電子支付系統納入補貼計劃時，我們須考慮有關的電子支付平台是否已普遍獲各個公共交通營辦商採用作收取車資。此外，由於補貼計劃每天需處理大量交易資料，納入補貼計

劃的電子支付平台須符合特定的運作要求，包括有關上傳和核對收費系統的交易紀錄、計算和發放補貼的安排，以及監察機制等方面的要求，以確保補貼計劃運作暢順。

7. 由於市民在補貼計劃下須自行負擔大部分的公共交通開支，而補貼計劃亦設有每月補貼上限，相關設計已有助減少濫用情況。與此同時，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。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，政府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2023-24至2025-26三個財政年度，運輸署平均每月進行約90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 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB169

管制人員的答覆

(問題編號：2401)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」已於20日推出，請問計劃推出至今：

1. 有多少申請個案？

2. 成功獲審批的個案有多少？

3. 計劃推出至今獲貸款總額為何？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：35)

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)，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，並由參與貸款計劃的貸款機構(貸款機構)負責審批貸款申請。

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接獲共927宗申請，當中864宗申請已獲批准；9宗申請正在處理中；54宗因申請人撤回或未有於按證保險公司指定時間內提取貸款而被取消貸款。在864宗獲批個案中，700宗個案的申請人已提取貸款，貸款總額約為2.3億元；其餘164宗個案則由於車輛未到付等原因而導致申請人仍未提取貸款。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB170

管制人員的答覆

(問題編號：2402)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

請提供過去3年以及截至目前為止，各個年度專營巴士、非專營巴士、電車、的士、 渡輪、公共小巴分別獲政府津貼／豁免的項目，以及所涉支出分別為何? (請以表列回覆)

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

在2022-23至2025-26年度，政府向公共運輸業界提供不同形式的豁免／資助項目，詳情載於下表：

公共交通工具	豁免／資助項目	款額(千元)			
		2022-23	**2023-24**	**2024-25**	**2025-26 (截至2026年2月28日)**
專營巴士	豁免車輛牌照費(註1)	25,484	25,333	25,641	18,724 **(截至2025年12月31日)**
	發還地租及政府土地的租金(註1及註2)	95,282	248,679	449,035	331,143 **(截至2025年12月31日)**
	豁免政府隧道和道路的收費(註3)	198,780	271,957	229,779	203,174 **(截至2025年12月31日)**

公共交通工具	豁免／資助項目	款額(千元)			
		2022-23	**2023-24**	**2024-25**	**2025-26 (截至2026年2月28日)**
	豁免首次登記稅	28,638	11,612	4,221	2,811
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註4)	5,801	4,719	-	-
	資助在有蓋巴士站安裝座椅及巴士到站資訊顯示屏	4,863	911	263	159
	資助在現有巴士上安裝安全裝置(註5)	127,107	54,282	60,538	-
非專營巴士	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用(註4)	15,194	11,594	-	-
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註4)	6,303	5,497	-	-
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證費用(註4)	519	440	-	-
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證證明書費用(註4)	1,223	952	-	-
	豁免合資格車輛類別新領或續領封閉道路許可證費用(註4)	494	342	-	-
電車	資助更換和維修電車路軌	5,000	10,000	10,000	-
	發還地租及政府土地的租金(註2及註6)	1,648	3,341	5,693	4,270
的士	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用(註4)	55,261	43,230	-	-
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註4)	9,962	8,443	-	-
渡輪	豁免船隻牌照費(註7)	234	263	259	210 **(截至2025年12月31日)**

公共交通工具	豁免／資助項目	款額(千元)			
		2022-23	**2023-24**	**2024-25**	**2025-26 (截至2026年2月28日)**
	發還碼頭租金[註7]	2,415	5,286	9,166	6,792 **(截至2025年12月31日)**
	就離島渡輪航線特別協助措施發還費用[註8]	215,282	218,879	221,541	215,351 **(截至2026年3月9日)**
公共小巴	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用[註4]	34,723	26,467	-	-
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用[註4]	2,762	2,304	-	-
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證費用[註4]	303	238	-	-
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證證明書費用[註4]	735	504	-	-

註：

1. 根據長者票價優惠計劃(優惠計劃)，政府豁免專營巴士繳交車輛牌照年費，並向專營巴士營辦商發還用作專營巴士營運的政府土地的租金。

2. 由2022-23年度至2023年6月，政府已寬減短期租約用地的75%租金。其後政府繼續寬減50%租金，直至2023年12月。

3. 由2019年2月17日起，所有專營巴士獲豁免繳付政府隧道和道路的使用費。所節省的隧道費會存入每間專營商設立的專用帳目，即「專營巴士豁免隧道費基金」(基金)，基金結餘會留作用於減輕有關專營商的加價壓力。當專營商申請加價而行政長官會同行政會議認為有足夠理據上調票價時，可利用基金減低加幅。

4. 就政府推出的紓困措施，政府由2019年12月至2023年12月，豁免已登記商用車輛的車輛牌照費和車輛檢驗費用，並豁免合資格車輛類別新

領或續領客運營業證、客運營業證證明書和封閉道路許可證費用，為期4年。

5. 為提升巴士安全，政府資助專營巴士營辦商八成費用，以供其在合適的現有專營巴士安裝安全裝置，例如電子穩定控制系統和車速限制減速器等。加裝工程已在2024年12月完成。

6. 政府根據優惠計劃向電車公司發還用作電車營運的政府土地的租金。

7. 政府已豁免在優惠計劃下的渡輪繳付船隻牌照年費，並根據優惠計劃向渡輪營辦商發還用作提供專營渡輪服務及持牌渡輪服務的碼頭的租金。

8. 特別協助措施的補助方式是發還若干營辦渡輪服務的開支，例如有關船隻及碼頭的開支。2022-23至2025-26年度持續獲提供特別協助措施的13條離島渡輪航線包括「中環－長洲」、「中環－梅窩」、來往坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲的「橫水渡」、「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」、「中環－索罟灣」、「愉景灣－中環」、「馬灣－中環」、「馬灣－荃灣」、「香港仔－索罟灣(經模達)」、「愉景灣－梅窩」、「香港仔－榕樹灣(經北角村)」及「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」航線。

除上述支援措施外，政府已完成向公共運輸業界發放在各輪「防疫抗疫基金」下及「防疫抗疫基金」督導委員會批准的項目共約64.6億元的補貼。「防疫抗疫基金」措施對財政的影響，並不在《撥款條例草案》或政府一般收入帳目預算的範圍內。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB171

管制人員的答覆

(問題編號：3150)

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(謝詠誼)

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：

1. 請分別列出，過去三年及截至現時為止：
(a)十八區私家車、電單車、商用車位數目；
(b)上述車位分別由政府及私營機構提供的情況，以及使用率。

2. 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，請以十八區分別出。

3. 過去一個年度，各區用作臨時停車場的短期租約數目，請分別以「短期租約地點」、「可供停泊車輛數目」，以及「擬定收回時間」以表列出。

4. 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：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

1. 過去3年，十八區由政府及私營機構提供的私家車、電單車及商用車輛泊車位數目分別載於**附件1**；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2**。

   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，故沒有按十八區劃分的相關數字。過去3年，警務處根據《定額罰款(交通

違例事項)條例》(第237章)發出的定額罰款通知書，按警察總區劃分的數字及總定額罰款金額表列如下：

警察總區	違例泊車定額罰款通知書數目		
	2023	**2024**	**2025**
港島	523 167	397 077	302 958
東九龍	443 038	297 579	222 030
西九龍	960 276	872 319	742 407
新界南	471 527	390 462	329 572
新界北	615 011	585 760	471 140
合計	**3 013 019**	**2 543 197**	**2 068 107**
總定額罰款金額	$9.64億	$8.14億	$6.62億

3. 根據地政總署及運輸署備存的資料，2025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3**；就「擬定收回時間」方面，根據地政總署資料，位於九龍鯉魚門鯉魚門徑短期租約編號KX3079擬於2026年第三季收回作其他用途。

4. 政府預計於2025及2026年兩年內，全港新增泊車位將超過12 000個，涵蓋私家車和商用車輛，當中包括將於2026年內完成增設超過220個咪錶位，以及至少100個路旁夜間商用車輛泊車位；此外，在未來兩年出租的短期租約停車場除提供約600個泊車位外，亦會在合適的停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目。運輸署及各相關部門正按目標積極推展措施。

此外，首三個按照一地多用原則推展的公眾停車場已啟用[註]，合共提供約860個泊車位。隨著更多公眾停車場項目相繼落成，包括在2026至2027年間完工的東涌第99區公眾停車場、四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場、重建元朗大球場，以及觀塘綜合發展項目，合共將提供約600個泊車位。連同其他發展項目及持續進行的短、中期增加泊位措施，未來數年泊車位的新供應將進一步增加。運輸署會繼續加大力度，聚焦車位較短缺的地區，在可行情況下提供更多路旁泊車位，並繼續在合適的短期租約停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目。

自動泊車系統方面，運輸署沒有備存有提供自動泊車系統的私營機構停車場數目。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%。

註：包括上水嘉富坊公眾停車場、將軍澳百勝角路公眾停車場及將軍澳政府合署公眾停車場。

附件**1**

過去三年各區私家車、電單車及商用車輛泊車位數目[註]

地區	截至每年12月底	私家車			電單車			商用車輛		
		政府提供	私營機構提供	總數	政府提供	私營機構提供	總數	政府提供	私營機構提供	總數
中西區	2025年	4 321	34 805	39 126	996	608	1 604	603	511	1 114
	2024年	4 330	34 750	39 080	996	601	1 597	651	498	1 149
	2023年	4 411	34 045	38 456	994	483	1 477	643	443	1 086
灣仔	2025年	3 468	35 789	39 257	1 051	384	1 435	308	178	486
	2024年	3 457	35 523	38 980	1 044	359	1 403	490	178	668
	2023年	3 595	35 138	38 733	1 024	321	1 345	313	180	493
東區	2025年	3 716	43 200	46 916	1 208	1 602	2 810	534	1 591	2 125
	2024年	3 715	42 914	46 629	1 189	1 562	2 751	533	1 596	2 129
	2023年	3 694	43 136	46 830	1 200	1 455	2 655	545	1 616	2 161
南區	2025年	3 303	37 780	41 083	949	1 111	2 060	323	1 098	1 421
	2024年	3 329	36 970	40 299	935	1 079	2 014	323	1 073	1 396
	2023年	3 326	36 751	40 077	935	1 053	1 988	327	1 069	1 396
油尖旺	2025年	2 467	33 217	35 684	1 383	836	2 219	700	863	1 563
	2024年	2 486	33 153	35 639	1 353	786	2 139	708	859	1 567
	2023年	2 537	33 421	35 958	1 343	797	2 140	774	875	1 649
深水埗	2025年	5 421	26 376	31 797	1 431	968	2 399	1 425	2 123	3 548
	2024年	5 316	26 215	31 531	1 396	929	2 325	1 433	2 206	3 639
	2023年	5 323	25 305	30 628	1 380	854	2 234	1 446	2 292	3 738
九龍城	2025年	5 504	49 994	55 498	1 278	1 352	2 630	429	1 232	1 661
	2024年	5 561	47 634	53 195	1 259	1 186	2 445	443	1 275	1 718

地區	截至每年12月底	私家車			電單車			商用車輛		
		政府提供	私營機構提供	總數	政府提供	私營機構提供	總數	政府提供	私營機構提供	總數
	2023年	5 515	46 646	52 161	1 238	1 045	2 283	418	1 244	1 662
黃大仙	2025年	4 703	15 877	20 580	1 185	1 406	2 591	458	912	1 370
	2024年	4 604	16 132	20 736	1 135	1 426	2 561	468	921	1 389
	2023年	4 493	16 472	20 965	1 080	1 328	2 408	458	910	1 368
觀塘	2025年	7 957	40 556	48 513	2 491	2 706	5 197	643	3 147	3 790
	2024年	8 244	40 976	49 220	2 430	2 576	5 006	723	3 083	3 806
	2023年	8 233	41 130	49 363	2 316	2 449	4 765	702	2 943	3 645
荃灣	2025年	2 758	35 916	38 674	999	1 050	2 049	223	2 233	2 456
	2024年	2 749	35 644	38 393	944	883	1 827	225	2 288	2 513
	2023年	2 756	35 826	38 582	873	886	1 759	219	2 322	2 541
屯門	2025年	5 125	39 120	44 245	1 115	1 102	2 217	678	2 127	2 805
	2024年	5 098	38 655	43 753	1 131	1 097	2 228	669	2 138	2 807
	2023年	5 036	38 658	43 694	1 118	958	2 076	668	2 131	2 799
元朗	2025年	4 586	40 134	44 720	866	1 276	2 142	670	1 762	2 432
	2024年	4 612	39 363	43 975	878	1 149	2 027	676	1 909	2 585
	2023年	4 609	39 436	44 045	864	1 110	1 974	699	1 811	2 510
北區	2025年	5 761	17 516	23 277	659	412	1 071	967	786	1 753
	2024年	5 849	17 511	23 360	694	411	1 105	869	767	1 636
	2023年	5 103	17 842	22 945	678	380	1 058	852	1 007	1 859
大埔	2025年	2 715	31 561	34 276	397	906	1 303	641	732	1 373
	2024年	2 722	29 771	32 493	376	875	1 251	654	671	1 325
	2023年	2 666	29 763	32 429	366	850	1 216	666	695	1 361

地區	截至每年12月底	私家車			電單車			商用車輛		
		政府提供	私營機構提供	總數	政府提供	私營機構提供	總數	政府提供	私營機構提供	總數
西貢	2025年	4 180	41 849	46 029	760	3 000	3 760	662	1 396	2 058
	2024年	3 875	41 071	44 946	713	2 955	3 668	586	1 322	1 908
	2023年	3 873	40 415	44 288	687	2 759	3 446	599	1 224	1 823
沙田	2025年	6 006	70 125	76 131	1 141	2 482	3 623	592	2 283	2 875
	2024年	6 242	70 266	76 508	1 103	2 407	3 510	618	2 306	2 924
	2023年	6 079	71 024	77 103	996	2 376	3 372	609	2 411	3 020
葵青	2025年	5 261	30 848	36 109	1 791	1 540	3 331	994	9 442	10 436
	2024年	5 533	30 845	36 378	1 673	1 478	3 151	972	8 809	9 781
	2023年	5 329	31 004	36 333	1 581	1 378	2 959	950	10 054	11 004
離島	2025年	2 860	18 891	21 751	397	604	1 001	255	1 044	1 299
	2024年	2 862	17 541	20 403	397	370	767	255	1 044	1 299
	2023年	2 628	18 022	20 650	319	390	709	389	884	1 273
總計	**2025年**	**80 112**	**643 554**	**723 666**	**20 097**	**23 345**	**43 442**	**11 105**	**33 460**	**44 565**
	2024年	**80 584**	**634 934**	**715 518**	**19 646**	**22 129**	**41 775**	**11 296**	**32 943**	**44 239**
	2023年	**79 206**	**634 034**	**713 240**	**18 992**	**20 872**	**39 864**	**11 277**	**34 111**	**45 388**

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。

2023年至2025年由運輸署營運的停車場使用率

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		
			2023年	2024年	2025年	2023年	2024年	2025年
中西區	天星碼頭	377	82	81	80	31	28	28
	大會堂	170	65	58	51	25	24	18
	林士街	829	57	62	60	27	33	34
	堅尼地城	195	86	85	87	80	80	88
灣仔	天后	428	79	75	73	64	62	61
東區	筲箕灣	385	80	76	74	78	75	74
南區	香港仔	293	64	63	62	79	78	78
黃大仙	雙鳳街	267	77	74	72	83	80	79
	黃大仙	25	45	36	33	32	39	44
葵青	葵芳	511	83	73	77	76	68	74
荃灣	荃灣	545	86	79	77	82	77	76

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	2025年	2023年	2024年	2025年
中西區	天星碼頭	37	72	65	65	54	47	45
	大會堂	27	77	74	77	68	67	68
	林士街	164	93	83	74	87	75	68
	堅尼地城	37	74	75	72	82	82	77
灣仔	天后	75	77	76	79	78	77	80
東區	筲箕灣	72	76	72	71	81	78	78
南區	香港仔	51	67	71	69	72	77	75
黃大仙	雙鳳街	74	67	65	68	75	73	79
葵青	葵芳	93	82	75	80	80	71	78
荃灣	荃灣	34	64	69	69	63	68	67

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。

2023 至 2025 年政府產業署轄下公眾停車場使用率

地區	停車場	平均使用率(%)		
		2023(註1)	2024(註2)	2025(註3)
中西區	金鐘道政府合署	14	32	32
灣仔	灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓	13	14(註6)	-
東區	北角政府合署	40	29	32
	柴灣市政大廈(註4)	78	30	60
南區	沒有政府產業署轄下停車場			
油尖旺	西九龍政府合署	39	42	43
深水埗	長沙灣政府合署(註5)	49	54	54
九龍城	土瓜灣街市暨政府合署	36	77	97
	工業貿易大樓	38(註7)	29(註7)	31
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(註4)	94	68	85
荃灣	沒有政府產業署轄下停車場			
屯門	屯門政府合署	23	10	9
元朗	元朗民政事務處大廈	46	42	43
北區	北區政府合署	36	57	67
	香園圍邊境管制站(註4)	45(註8)	49	51
	嘉富坊公眾停車場(註4)	-	19(註9)	54
大埔	大埔政府合署	63	70	86
西貢	西貢政府合署	12	18	25
	將軍澳政府合署(註4)(註11)	-	-	-
	香港中醫醫院(註4)(註12)	-	-	-
沙田	沙田政府合署	49	43	33
	新界(沙田)法醫學大樓(註4)	13(註10)	20	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(註4)	26	18	19(註13)

註1： 2023年1月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。

註2： 2024年1月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。

註3： 2025年1月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。

註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、將軍澳政府合署、香港中醫醫院、新界(沙田)法醫學大樓及港珠澳大橋香港口岸的停車場為全日開放的收費公眾停車場。上表其餘物業爲政府聯用辦公大樓，有關泊車位只於非辦公時間開放予公眾使用。

註5： 大樓部分為提供全日開放泊車位的收費公眾停車場；其餘是聯用辦公大樓用戶部門的泊車位，只於非辦公時間開放予公眾使用。

註6： 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。有關數據為2024年1月營運時間內泊車位的平均使用率。

註7： 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。有關數據為2023年1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。

註8： 香園圍邊境管制站停車場於2023年2月17日開始營運。有關數據為2023年2月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。

註9： 嘉富坊公眾停車場於2024年11月中旬開始營運。有關數據為2024年12月起營運時間內泊車位的平均使用率。

註10： 新界(沙田)法醫學大樓於2023年2月1日開始營運。有關數據為2023年2月至12月營運時間內泊車位的平均使用率。

註11： 將軍澳政府合署於2025年12月中旬開始營運。承辦商於2026年1月開始提供營運時間內泊車位的平均使用率。

註12： 香港中醫醫院停車場於2025年12月中旬開始營運。承辦商於2026年1月開始提供營運時間內泊車位的平均使用率。

註13： 港珠澳大橋香港口岸收費公眾停車場由2025年7月16日起交由香港機場管理局管理。有關數據為2025年1月至6月營運時間內泊車位的平均使用率。

2023至2025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(%)		
	2023	2024	2025
中西區	54	43	41
灣仔	49	50	51
東區	69	52	41
南區	17	29	48
油尖旺	38	33	29
深水埗	23	23	24
九龍城	57	55	70
黃大仙	21	28	31
觀塘	50	44	44
荃灣	33	23	24
屯門	54	51	49
元朗	63	35	38
北區	65	58	52
大埔	27	28	29
西貢	51	44	38
沙田	55	52	42
葵青	36	36	47
離島	23	25	22

附件3

2025年十八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	216
灣仔	-	-
東區	9	999
南區	4	230
油尖旺	3	577
深水埗	5	867
九龍城	3	786
黃大仙	3	409
觀塘	6	999
荃灣	9	2 221
屯門	16	1 832
元朗	15	1 154
北區	10	1 103
大埔	10	1 570
西貢	18	3 374
沙田	14	2 039
葵青	50	6 938
離島	2	500
總計	**180**	**25 814**

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB172

管制人員的答覆

(問題編號：3272)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

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：
請分別以「轉乘計劃涉及的公共交通營辦商」、「每次轉乘可享的優惠」、每日平均受惠轉乘人次」、「計劃開始及終止日期」列出。

3. 各公共交通工具的非票務收入情況為何，請提供相關非票務收入佔機構的盈利比例。

4. 過去一年及目前正提供月票或套票等公共交通工具有哪些，使用人數為何

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：39)

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2025年接獲的公共交通服務票價調整申請如下：

(A) 專線小巴

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅(全程)	申請結果
港島			
1.	港島第1號	7.6%	處理中
2.	港島第1A號	10.5%	處理中
3.	港島第2號	10.7%	處理中
4.	港島第3號	10.5%	處理中
5.	港島第3A號	10.5%	處理中
6.	港島第4A號	14.7%	處理中
7.	港島第4B號	14.7%	處理中
8.	港島第4C號	14.7%	處理中
9.	港島第4S號	14.3%	處理中
10.	港島第5號	21.2%	處理中
11.	港島第5M號	15.5%	處理中
12.	港島第8號	14.3%	處理中
13.	港島第8X號	8.1%	處理中
14.	港島第9號	11.2%	處理中
15.	港島第10號	11.4%	建議加價7.1%[註(1)]
16.	港島第10P號	11.4%	建議加價7.1%[註(1)]
17.	港島第12號	22.7%	處理中
18.	港島第13號	19.6%	處理中
19.	港島第16A號	10.3%	建議加價8.3%[註(1)]
20.	港島第16M號	10.3%	建議加價8.3%[註(1)]
21.	港島第16X號	13.6%	建議加價9.1%[註(1)]
22.	港島第18M號	17.2%	建議加價9.2%[註(1)]
23.	港島第20號	20.8%	建議加價9.7%[註(1)]
24.	港島第20M號	29.4%	建議加價11.8%[註(1)]
25.	港島第22號	21.7%	處理中
26.	港島第22S號	21.7%	處理中
27.	港島第22X號	21.7%	處理中
28.	港島第23號	14.1%	處理中
29.	港島第23M號	14.1%	處理中
30.	港島第24A號	8.8%	處理中
31.	港島第24M號	9%	處理中
32.	港島第25號	8.9%	處理中
33.	港島第28號	10.4%	處理中
34.	港島第28M號	10.4%	處理中
35.	港島第28S號	10.4%	處理中
36.	港島第31號	14.5%	建議加價7.3%[註(1)]
37.	港島第31X號	14.5%	建議加價7.3%[註(1)]
38.	港島第32號	12.5%	建議加價8.9%[註(1)]
39.	港島第32A號	12.8%	建議加價10.3%[註(1)]

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅(全程)	申請結果
40.	港島第33號	12.5%	建議加價8.9%[註(1)]
41.	港島第33M號	12.8%	建議加價10.3%[註(1)]
42.	港島第35M號	14.7%	處理中
43.	港島第39C號	14.3%	處理中
44.	港島第39M號	15.3%	處理中
45.	港島第40號	15.4%	處理中
46.	港島第40X號	15.4%	處理中
47.	港島第51號	16.7%	處理中
48.	港島第51A號	16.7%	處理中
49.	港島第51S號	17.1%	處理中
50.	港島第52號	14.9%	處理中
51.	港島第56號	14.2%	建議加價6.1%[註(1)]
52.	港島第56A號	14.2%	建議加價6.1%[註(1)]
53.	港島第56B號	14.2%	建議加價6.1%[註(1)]
54.	港島第69號	15.9%	處理中
55.	港島第69A號	12.9%	處理中
56.	港島第69X號	10.4%	處理中
57.	港島第N4A號	17.1%	處理中
58.	港島第N4C號	17.1%	處理中
59.	港島第N4M號	14.5%	處理中
60.	港島第N4X號	17.1%	處理中
61.	港島第N31號	14.7%	建議加價6.2%[註(1)]
62.	港島第N40號	15.2%	處理中
63.	港島第N51S號	15.4%	處理中
九龍			
1.	九龍第5M號	12.5%	建議加價10.7%[註(1)]
2.	九龍第9M號	14.3%	建議加價9.5%[註(1)]
3.	九龍第16號	10.5%	建議加價7.9%[註(1)]
4.	九龍第16A號	9.3%	建議加價7.0%[註(1)]
5.	九龍第16B號	9.3%	建議加價7.0%[註(1)]
6.	九龍第16S號	9.3%	建議加價7.0%[註(1)]
7.	九龍第17M號	13.6%	處理中
8.	九龍第22A號	16.4%	建議加價8.2%[註(1)]
9.	九龍第22M號	17.3%	建議加價8.7%[註(1)]
10.	九龍第25M號	11.6%	處理中
11.	九龍第25MS號	14.3%	處理中
12.	九龍第25A號	11.6%	處理中
13.	九龍第25B號	10.1%	處理中
14.	九龍第37A號	10.6%	建議加價8.5%[註(1)]
15.	九龍第37M號	10.6%	建議加價8.5%[註(1)]
16.	九龍第38M號	14.6%	處理中

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅(全程)	申請結果
17.	九龍第39M號	14.6%	處理中
18.	九龍第47號	11.5%	建議加價8.2%[註(1)]
19.	九龍第48號	11.5%	處理中
20.	九龍第49號	12.2%	處理中
21.	九龍第49M號	1.9%	處理中
22.	九龍第54號	10.6%	建議加價8.5%[註(1)]
23.	九龍第54M號	10.0%	建議加價10.0%[註(1)]
24.	九龍第54S號	10.3%	建議加價9.0%[註(1)]
25.	九龍第69號	23.6%	建議加價10.1%[註(1)]
26.	九龍第69A號	18.6%	建議加價9.3%[註(1)]
27.	九龍第76A號	10.6%	處理中
28.	九龍第76B號	10.6%	處理中
29.	九龍第77M號	6.5%	處理中
30.	九龍第78號	10.5%	處理中
31.	九龍第79K號	8.9%	建議加價8.9%[註(1)]
32.	九龍第79M號	9.1%	建議加價6.8%[註(1)]
33.	九龍第79S號	9.1%	建議加價6.8%[註(1)]
34.	九龍第82號	33.3%	建議加價8.9%[註(1)]
35.	九龍第83A號	22.2%	建議加價8.9%[註(1)]
36.	九龍第83B號	22.2%	建議加價8.9%[註(1)]
37.	九龍第83M號	22.2%	建議加價8.9%[註(1)]
38.	九龍第87號	18.1%	加價9.1%
39.	九龍第89A號	16.3%	處理中
40.	九龍第89B號	11.4%	處理中
41.	九龍第89C號	16.3%	處理中
新界			
1.	新界第101M號	11.9%	處理中
2.	新界第102B號	11.1%	處理中
3.	新界第102S號	20.2%	處理中
4.	新界第102號	11.1%	處理中
5.	新界第105號	20.0%	建議加價7.8%[註(1)]
6.	新界第106號	10.9%	處理中
7.	新界第107號	10.3%	處理中
8.	新界第108A號	10.8%	加價9.2%
9.	新界第111號	11.1%	處理中
10.	新界第112M號	7.7%	加價5.8%
11.	新界第113號	12.3%	處理中
12.	新界第115號	10.5%	處理中
13.	新界第140M號	20.5%	加價5.5%
14.	新界第15A號	15.4%	加價9.6%
15.	新界第15M號	11.8%	加價9.8%

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅(全程)	申請結果
16.	新界第15號	15.4%	加價9.6%
17.	新界第16號	11.5%	加價9.6%
18.	新界第17A號	13.3%	加價8.9%
19.	新界第17M號	13.3%	加價8.9%
20.	新界第17號	12.0%	加價9.3%
21.	新界第20A號	15.4%	處理中
22.	新界第20B號	15.7%	處理中
23.	新界第20C號	15.9%	處理中
24.	新界第20E號	15.9%	處理中
25.	新界第20G號	15.7%	處理中
26.	新界第20K號	15.3%	處理中
27.	新界第20M號	15.4%	處理中
28.	新界第20P號	15.4%	處理中
29.	新界第20R號	15.4%	處理中
30.	新界第20S號	15.4%	處理中
31.	新界第20T號	15.7%	處理中
32.	新界第20X號	15.4%	處理中
33.	新界第21A號	15.4%	處理中
34.	新界第21K號	15.9%	處理中
35.	新界第22K號	15.4%	處理中
36.	新界第23K號	15.8%	處理中
37.	新界第23S號	16.1%	處理中
38.	新界第24號	13.5%	處理中
39.	新界第26A號	10.0%	處理中
40.	新界第26號	10.0%	處理中
41.	新界第28A號	11.7%	處理中
42.	新界第28K號	18.0%	處理中
43.	新界第28S號	18.0%	處理中
44.	新界第29號	14.5%	加價10.80%
45.	新界第308A號	9.4%	建議加價7.3%[註(1)]
46.	新界第308M號	9.4%	建議加價7.3%[註(1)]
47.	新界第310M號	20.8%	加價5.7%
48.	新界第31A號	16.9%	處理中
49.	新界第31號	16.9%	處理中
50.	新界第32號	18.8%	處理中
51.	新界第39A號	16.4%	加價8.2%
52.	新界第39號	13.9%	加價8.3%
53.	新界第401號	14.6%	處理中
54.	新界第402S號	16.2%	處理中
55.	新界第403A號	15.1%	處理中
56.	新界第403P號	15.1%	處理中

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅(全程)	申請結果
57.	新界第403X號	15.1%	處理中
58.	新界第403號	15.1%	處理中
59.	新界第404M號	10.2%	加價8.5%
60.	新界第405號	10.0%	加價8.6%
61.	新界第406號	10.4%	建議加價5.2%[註(1)]
62.	新界第407A號	11.3%	建議加價6.5%[註(1)]
63.	新界第407B號	11.7%	建議加價5.2%[註(1)]
64.	新界第407號	11.8%	建議加價4.5%[註(1)]
65.	新界第410號	20.8%	加價3.8%
66.	新界第413號	14.5%	加價10.8%
67.	新界第43A號	11.3%	處理中
68.	新界第43B號	11.8%	處理中
69.	新界第43C號	12.1%	處理中
70.	新界第43S號	11.8%	處理中
71.	新界第43號	11.8%	處理中
72.	新界第46M號	17.0%	建議加價5.7%[註(1)]
73.	新界第47M號	17.0%	建議加價5.1%[註(1)]
74.	新界第481號	15.4%	處理中
75.	新界第482號	15.4%	處理中
76.	新界第501A號	20.4%	加價7.4%
77.	新界第501C號	20.4%	加價7.4%
78.	新界第501S號	20.4%	加價6.3%
79.	新界第502號	13.9%	加價3.6%
80.	新界第503K號	10.1%	處理中
81.	新界第503號	10.1%	處理中
82.	新界第504號	8.3%	處理中
83.	新界第505號	12.6%	處理中
84.	新界第50A號	12.9%	拒絕
85.	新界第50K號	12.9%	拒絕
86.	新界第51B號	12.2%	拒絕
87.	新界第51K號	11.6%	拒絕
88.	新界第52A號	15.4%	加價7.7%
89.	新界第52B號	16.7%	加價7.5%
90.	新界第52K號	16.7%	加價7.5%
91.	新界第54A號	15.4%	加價7.7%
92.	新界第54K號	16.1%	加價10.7%
93.	新界第56A號	12.8%	加價7.7%
94.	新界第618A號	11.1%	處理中
95.	新界第618B號	11.1%	處理中
96.	新界第618號	11.1%	處理中
97.	新界第65A號	15.4%	加價8.2%

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅(全程)	申請結果
98.	新界第65K號	13.3%	加價6.7%
99.	新界第65M號	17.2%	撤回申請，只減少票價優惠
100.	新界第65S號	12.9%	加價3.2%
101.	新界第66K號	13.3%	加價6.7%
102.	新界第67A號	26.1%	加價10.9%
103.	新界第67K號	14.9%	加價7.5%
104.	新界第71A號	11.4%	處理中
105.	新界第71號	11.5%	處理中
106.	新界第72號	11.5%	處理中
107.	新界第75號	30.0%	處理中
108.	新界第76號	30.0%	處理中
109.	新界第806A號	15.6%	加價7.8%
110.	新界第806B號	15.6%	加價7.8%
111.	新界第806C號	25.3%	加價10.5%
112.	新界第806M號	15.6%	加價7.8%
113.	新界第814號	11.4%	處理中
114.	新界第81M號	9.5%	加價4.8%
115.	新界第81號	9.7%	加價3.2%
116.	新界第82M號	10.4%	加價4.2%
117.	新界第82號	9.7%	加價3.2%
118.	新界第88A號	12.5%	建議加價7.5%[註(1)]
119.	新界第88C號	20.0%	建議加價6.7%[註(1)]
120.	新界第88F號	20.0%	建議加價7.5%[註(1)]
121.	新界第88G號	20.0%	建議加價6.7%[註(1)]
122.	新界第88M號	20.5%	建議加價7.2%[註(1)]
123.	新界第90A號	27.3%	建議加價9.1%[註(1)]
124.	新界第90M號	18.2%	建議加價6.1%[註(1)]
125.	新界第90P號	27.3%	建議加價9.1%[註(1)]
126.	新界第91A號	24.2%	建議加價9.7%[註(1)]
127.	新界第91號	21.8%	建議加價8.7%[註(1)]
128.	新界第92M號	18.2%	建議加價6.1%[註(1)]
129.	新界第93A號	18.6%	建議加價4.1%[註(1)]
130.	新界第93號	18.2%	建議加價6.1%[註(1)]
131.	新界第99號	19.0%	加價7.1%
132.	新界第616S號	24.0%	建議加價14.0%[註(1)]

註(1)：運輸署已完成處理有關專線小巴路線的加價申請，建議加幅尚待生效。

(B) 渡輪服務

序號	渡輪服務	申請票價加幅(全程)	申請結果
1.	中環－長洲	20%	月票及多程優惠票種加幅為8%，而單程票加幅為12.5%，其中「中環－梅窩」及「中環－坪洲」兩條航線已全面改用高速船服務，並進行了單程票票價整合，將普通船與高速船的單程票票價改為劃一收費，票價整合後的單程票票價較整合前高速船的票價為低。
2.	中環－梅窩	20%	
3.	坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲	20%	
4.	中環－坪洲	15%至30%	
5.	中環－榕樹灣	15%至30%	
6.	中環－索罟灣	15%至30%	
7.	屯門－東涌－沙螺灣－大澳	35%	處理中
8.	北角－觀塘 (危險品汽車渡輪)	70%	處理中

2. 為方便市民使用不同公共交通服務，各公共交通服務營辦商之間設有轉乘票價優惠。有關安排在2023至2025年的詳情載列於下表。由於涉及大量路線，該等資料現以總計方式列載：

轉乘計劃涉及的公共交通營辦商[註(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 2023年： 19條路線 2024年： 25條路線 2025年： 19條路線	2023至2025年： 0.6元至2.0元	2023年： 26 660 2024年： 21 940 2025年： 22 900	持續實施
鐵路及專線小巴[註(4)] 2023年： 556條路線 2024年： 560條路線 2025年： 570條路線	2023年1月1日至11月4日： 0.3元至3元 2023年11月5日起： 0.5元至3元	2023年： 456 560 2024年： 468 530 2025年： 475 531	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)]
鐵路及街渡渡輪(1條路線)	2023至2025年： 0.5元	2023年： 370 2024年： 350 2025年： 310	由2020年6月1日開始並持續實施
各專營巴士公司提供的巴士轉乘優惠[註(5)] 2023年： 629條路線 2024年： 660條路線 2025年： 655條路線	2023至2025年： 0.1元至38.7元	2023年： 180 900 2024年： 191 340 2025年： 193 380	持續實施
專營巴士及專線小巴 2023年： 71條路線 2024年： 96條路線 2025年： 96條路線	2023至2025年： 1.0元至4.0元	2023年： 258 2024年： 304 2025年： 316	持續實施
專營巴士及電車(36條路線)	2023年及2024年： 3.0元 2025年：3.3元	2023年： 1 300 2024年： 877 2025年： 856	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)	2023年及2024年： 1.0元至11.9元 2025年： 1.0元至12.3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)	2023年： 3.8元至9.4元 2024年及2025年： 5.5元至9.4元	2023年： 21 2024年： 21 2025年： 20	由2011年7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)]

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營辦商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地協助公共交通營辦商按其營運模式研究以不同途徑增加非票務收入，從而改善財務狀況，相關舉措亦可助紓緩部分加價壓力。有關公共交通營辦商現時增加非票務收入的措施列載如下：

公共交通營辦商	增加非票務收入的措施	非票務收入佔其總收入比例
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。	18.5%[註(7)]
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；利用個別巴士車廠為非專營巴士提供入油/洗車/維修及檢查服務；在部分配置巴士充電設施的車廠為其他電動車輛提供充電服務；在個別車廠外牆張貼廣告；出租個別巴士車廠部分泊車位；出租個別車廠部分樓層；在合適的公共運輸交匯處／總站安裝售賣機、自助郵件智能櫃等可賺取收入的設施；以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。	約1-6%

公共交通營辦商	增加非票務收入的措施	非票務收入佔其總收入比例
公共小巴	在車身、車廂及多媒體展示廣告。	約1%
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；以及在碼頭的空置位置舉辦商業活動等。	約1-72%
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。	約60%

註(7)： 此數字為香港車站商務收入佔香港客運服務總收入的比例。

4. 政府一直鼓勵公共交通服務營辦商按其營運及財政情況、社會經濟環境和乘客的需求，盡量調低收費及提供優惠(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服務情況下，為乘客提供票價優惠。

有關有提供月票／套票的公共交通服務營辦商及在2025年使用人數列載如下：

涉及的公共交通營辦商	月票/套票	2025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、九巴「搭十送一」車票及預購車票	約80 720
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20
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330
渡輪營辦商(14條航線)	月票、多程票、來回票及四日旅遊票	約12 600
港鐵公司	「都會票」及「全月通」[註(8)]	約300 000[註(9)]

涉及的公共交通營辦商	月票/套票	**2025年平均每日使用人次 (除特別註明)**
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1 100[註(10)]

註(8)： 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(9)： 此數字為「都會票」及各款「全月通」於2025年平均每日使用的乘客人次。

註(10)： 此數字為月票及套票於2025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。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB173

管制人員的答覆

(問題編號：3273)

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(謝詠誼)

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歲至79歲／80歲或上)分別列出。

2. 自2024年起至現時為止，以上各年齡群組涉及交通意外的情況如何?請以表列之。

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？

5. 目前無障礙的士(可供輪椅上落)及電動的士的數目分別有多少，請以分別列出？當局如何鼓勵的士業界引入無障礙的士及電動的士？相關措施為何？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：40)

答覆：

1. 截至2026年2月28日，持有有效的士駕駛執照的人數，按年齡組別表列如下：

年齡組別	**人數**
59歲或以下	80 369
60至69歲	92 126
70至79歲	37 232
80歲或以上	2 471
總數	**212 198**

2. 根據紀錄，於2024年1月至2026年2月，按年齡組別劃分的涉及交通意外的的士司機數目表列如下：

年齡組別	年份		
	2024	2025*	2026(1-2 月)*
59 歲或以下	2 944	2 639	256
60 至 69 歲	2 022	1 644	194
70 至 79 歲	625	668	74
80 歲或以上	26	33	3

*臨時數字

3. 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**		
	2023年	**2024年**	**2025年**
濫收車費	340	460	368
拒絕或忽略接受租用	361	306	204
拒絕或忽略駕駛的士至租用人指示的地方	28	52	38
沒有採用最直接而切實可行的路綫駛往目的地(俗稱「兜路」)	277	453	380
駕駛行為不當	374	366	409
舉止無禮	712	710	503
未有展示司機證	17	34	18
司機抽煙	26	36	38
阻礙交通	36	63	65
的士車輛狀況不佳	22	29	35

4. 過去3年，警務處就私家車和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	執法行動次數
2023	33
2024	47
2025	118

5. 截至本年至2月底，可供輪椅上落的無障礙的士及電動的士分別為6 289輛及1 096輛。

在「無障礙運輸」的理念下，政府一直積極鼓勵的士業界引入更多可供輪椅上落的的士及不同型號，讓輪椅使用者有更多選擇，便利他們的出行需要。運輸署一直就的士業界或車輛供應商引入可供輪椅上落之的士型號保持開放態度，亦會繼續與的士業界和各車輛供應商溝通，協助他們了解相關的標準和審批程序，並在有需要時協調業界尋找適合在香港的道路上行走的型號。此外，為進一步改善的士服務質素，政府已於2025年7月向5支的士車隊發出的士車隊牌照。根據牌照條件，每支車隊須提供一定數量的可供輪椅上落的士。目前，5支車隊共有約130輛可供輪椅上落的的士，便利輪椅使用者出行。

電動的士方面，政府已在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。最高貸款額為純電動的士的購買價，上限為35萬港元。截至2026年2月底，貸款計劃已批出864宗貸款申請。此外，政府於2024年12月公布《公共巴士和的士綠色轉型路線圖》，並於同月在新能源運輸基金下推出電動的士資助計劃，資助的士車主購買3 000輛電動的士，每輛電動的士的資助額為45,000元。環境及生態局今年2月公布《香港電動車普及化路線圖更新版》，提出會在今年進一步推出5,000萬元的電動輪椅的士資助計劃。環境及生態局現正擬訂新計劃的框架，並會在諮詢相關持份者後，制定細節和安排，適時公布詳情。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB174

管制人員的答覆

(問題編號：3274)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」的推行情況，請問：

1. 措施自2023年推行以來，申請及成功輸入多少名司機？請詳細列車每輪申請配額數字、申請情況、獲批數字。

2. 上述獲批個案分佈於哪一項公共交通機構？請分別列之。

3. 上述輸入司機的平均月薪及年齡分別為何？

4. 運輸署有沒有就輸入外勞司機問題接獲投訴？如有，請按個案類別分別列出。

就泊車轉乘計劃，請提供現時各區(包括機場及各口岸)提供「泊車轉乘」設施的 (a)停車場地點(b)泊車轉 乘收費，以及(c)使用率

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：42)

答覆：

1-2. 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」(計劃)，並分別在2023年9月及2024年7月透過兩輪申請批出共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。因應首批輸入勞工的合約期於2025年年底陸續屆滿，運輸署於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。截至2026年2 月底，589個配額(包括324個公共小巴及265個客車輸入司機

配額)獲批續期。運輸署會繼續處理接獲的續期申請，包括審視有關營辦商是否繼續符合計劃的準則(包括輸入勞工與全職本地員工1比2的人手比例、輸入勞工的薪酬不得低於相關職位的每月工資中位數、須符合相關本地招聘要求等)。此外，截至2026年2月底，已投入服務的輸入司機的數字載於下表。

司機類別	已投入服務 的輸入司機數目
公共小巴司機	862
本地客車司機	365
跨境直通巴士司機	370
總數	**1 597**

3. 運輸署沒有備存輸入司機的平均月薪及年齡的數據。

4. 截至2026年2月底，運輸署曾收到共61宗涉及輸入司機服務態度及駕駛技巧的投訴(見下表)，投訴事項包括未能在指定地點／站點讓乘客下車、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。

	投訴輸入司機的個案數字
自計劃推行至2025年2月底	33
2025年3月至2026年2月底	28
總數	**61**

泊車轉乘計劃方面，目前，全港有24個停車場提供合共約9 700個轉乘泊車位，有關詳情載於附表二。根據運輸署所得資料，現時泊車轉乘每小時收費由$7至$24不等，而日泊收費(不計及機場快綫和高鐵泊車轉乘)則由$98至$120不等，收費視乎個別地點的泊車轉乘需求等因素而定。運輸署沒有備存泊車轉乘設施的使用率。

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 (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)(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)(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**(2)

註：

(1) 6 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

泊車轉乘設施詳情

地點	管理者	泊車轉乘收費
青衣站	港鐵公司	每小時收費由$7至$24不等，而日泊收費(不計及機場快綫或高鐵泊車轉乘)則由$98至$120不等。
錦上路停車場	港鐵公司	
九龍站	港鐵公司	
紅磡站	港鐵公司	
彩虹泊車轉乘公眾停車場	港鐵公司	
香港站	港鐵公司	
海洋公園站	港鐵公司	
西九龍站	港鐵公司	
荃灣西站	港鐵公司	
上水寶石湖邨第一期公眾停車場	房屋署	
屯門站	私人	
烏溪沙站	私人	
東港城停車場	私人	運輸署沒有備存相關資料。
奧海城一期商場	私人	
啟田商場停車場	領展	
朗屏停車場D	領展	
愛民停車場	領展	
樂富生活創庫停車場	領展	
樂富街市停車場	領展	
黃大仙中心北館停車場	領展	
黃大仙中心南館停車場	領展	
黃大仙二區有蓋停車場	領展	
天盛停車場A	領展	
愉翠商場停車場	領展	

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB175

管制人員的答覆

(問題編號：1712)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

現時全港配備數碼衝紅燈攝影機及安裝數碼偵速攝影機機箱，分別約有220及160個。在來年需要特別留意的事項包括，利用衝紅燈及偵察車速攝影機系統，加強對衝紅燈及超速罪行的執法行動，並就系統策劃和調配與相關政府部門聯繫。政府可否告知：

1) 今年會否增加衝紅燈及偵察車速攝影機系統？若會，數目為何，涉及多少款項？

2) 以上系統每年的維護費用多少？

3) 多功能智慧燈柱(智慧燈柱)旨在收集空氣質素、道路車流等實時城市數據，智慧燈柱能否兼容以上2個系統的職能？若能，智慧燈柱兼容與獨立安裝衝紅燈及偵察車速攝影機系統的成本價格比較為何？

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

1) 政府在2026年計劃分別加設10套衝紅燈攝影機系統及3套偵察車速攝影機系統，涉及總開支約為720萬元。

2) 新加設的衝紅燈攝影機系統及偵察車速攝影機系統的保養期為1年，保養期內的維修保養開支由承建商承擔，政府暫無維護費用支出。

3) 為確保衝紅燈攝影機系統及偵察車速攝影機系統偵測結果的可靠性，上述交通執法攝影機的安裝需符合位置(例如高度、角度及覆蓋範圍)的特定要求，同時亦須避免受到其他設備干擾。因此，現時交通執法攝影機一般需安裝在專用的支柱上作獨立運作，以符合上述技術及執法要求。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB176

管制人員的答覆

(問題編號：1654)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：
就騎單車人士道路安全的事宜，請政府告知本會：

1. 過去三年，按意外發生地點(包括單車徑、行車道路等)劃分，每年涉及單車的交通事故的數量，以及當中導致死亡、重傷及輕傷的個案宗數分別為何？

2. 過去三年，按意外碰撞類別(例如單車撞及行人、單車之間相撞、單車與其他車輛碰撞、單車撞到物件等)劃分，每年涉及單車而導致死亡或嚴重受傷的意外宗數分別為何？

3. 過去三年，當局推出了哪些措施推廣單車安全及提高騎車人士的安全意識，以減少危險騎車行為；相關的開支是多少；今年又計劃推行哪些相關的宣傳或教育工作，預算開支又是多少？

4. 過去三年，當局在改善單車徑及相關配套設施方面進行了哪些工程或優化措施，以提升單車徑的安全水平；相關開支為多少；今年又有哪些改善單車徑狀況或設計的計劃，預算開支是多少？

提問人：陳家珮議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

1. 根據紀錄，過去3年，按地點及嚴重程度劃分涉及單車交通意外宗數表列如下:

年份	地點	交通意外宗數		
		致命	嚴重	輕微
2023 年	單車徑	1	30	852
	行車道路	5	53	818
	其他^	0	21	200
2024 年	單車徑	0	19	739
	行車道路	8	41	789
	其他^	1	7	275
2025 年*	單車徑	1	9	930
	行車道路	11	22	805
	其他^	0	5	315

註:

* 2025年交通意外宗數為臨時數字

^ 其他是指單車公園、遊樂場及空地等。

2. 根據紀錄，過去3年，按單車碰撞類別及嚴重程度劃分涉及交通意外中單車數目表列如下:

年份	單車碰撞類別#	涉及交通意外中單車數目^	
		致命	嚴重
2023 年	單車撞行人	0	11
	單車撞單車	2	16
	單車與其他車輛碰撞	4	30
	單車撞物	0	8
	單車沒有碰撞	1	48
2024 年	單車撞行人	0	7
	單車撞單車	0	6
	單車與其他車輛碰撞	5	28
	單車撞物	2	7
	單車沒有碰撞	2	23
2025 年*	單車撞行人	2	6
	單車撞單車	0	8
	單車與其他車輛碰撞	7	10
	單車撞物	1	1
	單車沒有碰撞	2	18

註：

* 2025年交通意外宗數為臨時數字

於一宗涉及多於一輛單車的交通意外中，每輛單車的碰撞類別有可能不同，例如於一宗交通意外，單車甲與單車乙碰撞，而單車乙再與行人碰撞，單車甲的碰撞類別為單車與單車碰撞，而單車乙的碰撞類別為單車與行人碰撞。故此，在按單車碰撞類別劃分時，以涉及交通意外單車數目作分析會較合適。

^ 同一宗涉及單車的交通意外，有機會涉及多於一輛單車(例如涉及兩輛或以上單車相撞)，故涉及交通意外單車數目可能較涉及單車的交通意外宗數為大。

3. 過去3年，運輸署與警務處及道路安全議會緊密合作，透過在單車徑、踏單車熱點及單車意外黑點派發單車安全宣傳品及單張、於社交平台發佈單車安全短片、製作「單車資訊中心」網頁及其他宣傳刊物，以及舉辦單車安全嘉年華等，提醒騎單車人士注意安全，以及鼓勵他們使用個人防護裝備，提升公眾對單車安全的意識。運輸署在今年會繼續聯同警務處從多渠道加強駕駛單車人士的安全意識及對相關法例及規則的認識。上述宣傳及教育工作由運輸署及警務處現有人員執行，屬於恆常職務，所涉資源並無分項數字。

4. 過去3年，政府已完成位於東涌道、大埔南運路及屯門鳴琴路的單車徑改善工程，相關開支約17萬元。

路政署現正進行位於將軍澳的單車徑改善工程，在2026-27年度的預算約58萬元。至於其他規劃中的改善工程，政府會因應最新情況，持續檢視公共資源的運用及工程效益，以及改善工程的優次緩急，適當調整時間表和訂定開支預算。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB177

管制人員的答覆

(問題編號：2414)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就著公共交通費用補貼計劃(計劃)，當局可否告知本會：

1. 過去三年，計劃(i)所發放的補貼總金額、(ii)平均每月受惠人數、(iii)與對上一年比較的升跌幅分別為何(按照八達通和AlipayHK的領取者分項列出)；以及

2. 當局有否就計劃的成效進行檢視，以確保公帑運用得當；如有，詳情為何；如否，原因為何及未來會否進行有關檢視？

提問人：陳家珮議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 過去3年，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下的補貼總金額、平均每月受惠人數及與上一年比較的升／跌幅百分比列於**表一**，按八達通和AlipayHK的分項數字則列於**表二**。

表一：

年份[註一]	補貼總金額（百萬元）	補貼總金額與上一年比較的升/跌幅百分比	平均每月受惠人數(千人)	平均每月受惠人數與上一年比較的升/跌幅百分比
2023	3,909	+37.8%	3 036	+33.5%
2024	2,528	-35.3%	1 988	-34.5%
2025	2,238	-11.5%	1 764	-11.3%

註一： 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由400元放寬至200元，以及暫時將每月補貼上限由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及每月補貼上限由2023年11月起回復至400元。由2025年6月起，補貼計劃下的每月公共交通開支水平由400元提高至500元。

表二：

年份	補貼總金額(百萬元)		平均每月受惠人數(千人)	
	八達通	AlipayHK[註二]	八達通	AlipayHK[註二]
2023	3,909	不適用	3 036	不適用
2024	2,528	不適用	1 988	不適用
2025	2,214	24	1 738	26

註二： 自2025年1月1日起，除了八達通外，補貼計劃亦涵蓋透過AlipayHK支付的公共交通費用。

2. 政府在2019年推出補貼計劃，旨在為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。補貼計劃簡單易明，操作簡便，自推出以來受社會大眾歡迎，至今運作順暢。為了讓計劃以財政上可持續的模式繼續運作，政府在2025年初完成關於補貼計劃的檢討，並自2025年6月起，將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。

政府會在審慎理財的大前提下，不時檢視補貼計劃，並因應當時的情況(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)考慮是否需要調整補貼計劃，以維持補貼計劃的可持續性和確保公帑運用得宜。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB178

管制人員的答覆

(問題編號：2415)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

大嶼山封閉道路通行許可證的簽發及收費，政府可否告知本會：

1. 過去三年，當局接獲大嶼山封閉道路通行許可證的申請數量及批出許可證的數量分別為何？

提問人：陳家珮議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

1. 過去3年，運輸署接獲的申請及簽發的大嶼山封閉道路通行許可證(許可證)的數目表列如下：

年份	**2023年**	**2024年**	**2025年**
申請數目	26 100	26 000	26 400
簽發數目(註)	36 800	37 200	37 300

註：由於申請可能涉及多於一張許可證，因此每年簽發的許可證總數或會超過接獲申請總數。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB179

管制人員的答覆

(問題編號：1883)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局在2026-27年度需要特別留意的事項中，提及繼續監督「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」的實施情況，對此，請當局告知本會：

1. 請按司機類別，詳細告知兩輪申請下接獲的申請宗數、申請配額數目、獲批申請宗數、以及獲批司機配額數目分別為何；

2. 請按司機類別，詳細告知參與本地駕駛考試的人數、通過人數、已投入服務的司機人數分別為何；

3. 請按司機類別，詳細告知當前從業人手數量、人手短缺數量、所需人力需求分別為何；

4. 請按司機類別，詳細告知涉及輸入司機的投訴個案數字、個案性質及當局跟進情況；

5. 鑒於市民和旅客對公共交通，特別是本地客車和跨境巴士服務的需求有所上升，當局會否考慮增加該計劃配額及推出第三輪申請，如會，詳情為何；如否，原因為何。

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

1.、3.及5.

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。根據政府於2023年曾經進行的公共交通人力資源研究，本港公共小巴／客車行業的從業人手的數量載於下表：

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 跨境直通巴士司機	9 000	7 380	1 620
總數	**17 270**	**13 670**	**3 600**

為紓緩業界人手問題，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」(計劃)，並分別在2023年9月及2024年7月透過兩輪申請共批出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。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。因此，我們認為延續現有的配額，可以讓這批已通過本地駕駛考試及累積本地駕駛經驗的輸入司機，繼續向市民提供服務，有助確保公共交通服務的穩定及質素。因應首批輸入勞工的合約期於2025年年底陸續屆滿，運輸署於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。

截至2026年2 月底，589個配額(包括324個公共小巴及265個客車輸入司機配額)獲批續期。運輸署會繼續處理接獲的續期申請，包括審視有關營辦商是否繼續符合計劃的準則(包括輸入勞工與全職本地員工1比2的人手比例、輸入勞工的薪酬不得低於相關職位的每月工資中位數、須符合相關本地招聘要求等)。運輸署暫時沒有計劃調整配額總數，未來會繼續密切留意本地勞工市場及人力情況的變化，並持續檢視計劃的實施情況及評估行業的人手需求，同時亦會通過諮詢小組與各持份者保持緊密溝通及加強發放資訊，並參考相關意見，適時檢討計劃。

2. 截至 2026 年 2 月底，已參與本地駕駛考試的人數、通過本地駕駛考試及投入服務的輸入司機的數字載於下表。

參與本地駕駛考試的輸入司機數目[註(1)]	通過本地駕駛考試的輸入司機數目[註(1)]	已投入服務的輸入司機數目
1 812	1 656	1 597 [註(2)]

註：

(1) 參與本地駕駛考試及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。

4. 截至 2026 年 2 月底，運輸署共收到 61 宗涉及輸入司機服務態度及駕駛技巧的投訴(見下表)，投訴事項包括未能在指定地點／站點讓乘客下車、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 36 宗經運輸署調查後證實成立。

	投訴輸入司機 的個案數字	已證實投訴成立 的個案數字
自計劃推行至 2025年2月底	33	28
2025年3月至 2026年2月底	28	8
總數	**61**	**36**

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。運輸署已敦促相關營辦商加強司機管理。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。整體而言，我們觀察到輸入司機能提供高水平的服務。

附表

運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業

第一輪申請及獲批配額數目
按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) 6 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。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB180

管制人員的答覆

(問題編號：1889)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領1下的工作包括的士方面，運輸署在2025年7月發出5個的士車隊牌照，並密切監察持牌的士車隊的運作。對此，當局可否告知本會：

1. 截至目前，5支車隊的的士數量分別為何(包含電動的士、輪椅的士、豪華的士數量)，每支車隊載客量、行程里數分別為何；政府對每支車隊的資助金額為何，5支車隊是否有完成當局的KPI，如有，詳情為何；如否，原因為何；

2. 現時乘客須分別下載5支車隊各自應用程式叫車十分繁瑣，八達通去年宣佈將在手機程式推出「Call車易」聚合平台，乘客毋須分別下載各車隊程式即可叫車。對此，當局是否知悉相關工作進展為何，平台預計何時推出，政府對此是否有資助，如有，詳情為何；

3. 鑒於的士車隊現時的士數量和司機不足，叫車不易等問題，給予乘客不好體驗，當局有否檢視的士車隊的成效，將如何進一步完善的士車隊，如有，詳情為何；如否，原因為何；及

4. 對於有傳媒報道近期多個的士車隊為挽救生意，正與不同的網約平台洽談合作，當局對此取態為何？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1&3.

政府引入的士車隊制度的目的，是旨在引入系統化的專業車隊管理，以提升的士服務質素。運輸署通過牌照條件規管車隊的營運和管理，並訂明車隊的士須安裝的裝置，以及就車隊規模、車齡，以及車隊持牌

人須提供的服務作出相關要求，例如必須提供網約渠道(包括召車手機程式、網頁或電話熱線)和電子支付方式，以及在車廂內安裝各項安全裝置(包括行車記錄儀、監察司機駕駛行為的系統等。運輸署自2025年7月向5支的士車隊發出的士車隊牌照以來，車隊的士的數字一直持續穩步增長。截至2026年3月13日，共有超過1 500輛車隊的士及約2 000位車隊的士司機投入服務，當中電動的士、輪椅的士和豪華的士數目分別約為740輛、135輛和690輛(這三類的士之間有所重疊，因某的士可同時為電動與豪華的士)，並完成超過288萬宗行程。

乘客普遍對車隊的士服務評價正面，認為車輛型號選擇較多(有六人的士、輪椅的士)、車齡較新、車廂寬敞整潔、設備亦有所提升，而司機亦待客有禮。總的來說，的士車隊提供優質服務，並展示更專業的管理模式，為的士業界運作帶來正面的新氣象。

政府一直積極就車隊的營運提供適當協調和協助，包括便利車隊的士驗車安排、協調車隊營辦商申請「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」、向市民及遊客宣傳車隊服務，以及推動各車隊與第三方平台合作以提供統一召車服務等。此外，為了方便車隊的士接載已預約行程的乘客，運輸署亦已於機場、部分跨境口岸、高鐵香港西九龍站、部分機鐵站、啟德郵輪碼頭、香港會議展覽中心二期、會展站公共運輸交匯處和M+博物館等16個地點，設置了約90個車隊的士專屬停車處。另外，運輸署亦協調部分車隊營運商與電力公司及其他公共交通營辦商合作，以便利電動的士充電。

另外，政府亦透過「智慧交通基金」向的士車隊提供資助，鼓勵車隊透過研究及應用科技項目，改善車隊的士服務的安全與質素。5支車隊各已就其申請項目獲批約1,000萬元資助。為確保成效，政府已根據每支車隊的項目研究內容及特性制訂了相應的績效指標(例如提升的士使用率、確保電動的士營運管理系統的運作率及可靠性，以及提升路線效率等)。目前有關項目正在進行中，基金秘書處及基金管理委員會將於項目完成後審視並評估相關的成果。

至於招募司機方面，運輸署一直有協助安排車隊營辦商參與勞工處的地區招聘會及專題招聘會，讓營辦商向求職者詳細講解車隊對司機的管理、培訓與支援，吸引現職司機和新血加入。同時，各個車隊亦採取不同措施致力招募更多司機，包括在電台和社交媒體上刊登廣告、提供新人介紹費和駕駛安全獎金，以及引入彈性工作時間等。根據我們了解，招聘會和上述措施吸引不少行外人士查詢，並成功招聘超過100人轉行成為車隊的士司機。另外，為吸引更多新人加入的士行業，運輸署已於2025年11月3日起進一步優化的士筆試，大幅減少和簡化有關地方和路線的試題，並同時加入與提升的士服務質素相關的新試題，務求在維持評估水平的同時，讓試題更切合的士業界的實務需要。截至2026年2月28日，平均每月報考人數從優化的士筆試前錄得的約1 380

人，上升至優化後錄得的約1 820人，升幅約三成，對增加整體行業人手以至車隊招募司機方面均有正面作用。

此外，運輸署正積極協調各車隊與的士業界不同持份者(如商會、工會、車行等)聯繫，以協助他們招募司機及車主。政府會繼續透過上述各項協調和協助措施，並會持續督促各車隊營辦商積極優化服務，加快招募司機及車主，推動各車隊邁向所承諾的規模，為乘客提供優質的士服務。

2. 為方便市民預約車隊的士，運輸署一直積極推動各車隊與第三方平台合作推出統一召車平台，讓市民可透過同一個應用程式預約各車隊的的士。第三方平台已經與各車隊完成技術對接，現正作進行內部測試，以便盡快推出。

4. 運輸署一直鼓勵5支車隊營辦商積極透過不同渠道開拓更多商機，例如與網約平台合作，以便利乘客預約車隊的士服務。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB181

管制人員的答覆

(問題編號：2412)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局在2026-27年度需要特別留意的事項提及會繼續進一步優化「港車北上」的運作及支援推行「粵車南下」，對此，請當局告知本會：

1. 自「港車北上」實施以來，接獲申請數目、獲批申請數目、累計簽發的封閉道路通行許可證數目(當中約多少張為現時有效)、累計預約出行數目；

2. 自「粵車南下」實施以來，接獲申請數目、獲批申請數目、預定來港數目、口岸「轉機停車場」使用數目、入境香港市區數目分別為何；

3. 截止目前，有關「粵車南下」違例數字及個案性質詳情為何，當局後續執法及跟進情況為何；

4. 當局近日表示「粵車南下」計劃半年後覆蓋多4個廣東省城市，對此是否有具體時間表及城市名單；

5. 截至目前，港珠澳大橋雙向總車流為何，當中涉及「港車北上」及「粵車南下」的雙向總車流分別為何。

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：30)

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計劃的實施情況，並於適時推行優化措施以便利申請人。

   在申請方面，由2025年10月起，獲批准參與「港車北上」的車輛無需申請封閉道路通行許可證(下稱「許可證」)，運輸署會向成功申請人發出電子批准信以確認其參與資格。截至2026年2月底，運輸署累計接獲約27萬宗「港車北上」申請，共簽發約25萬張許可證／電子批准信，當中(包括續期申請)約10萬張仍然有效。

   預約出行方面，由2025年9月起，逢星期二及三(指定日子(包括香港或內地公眾假日及前夕、港珠澳大橋(大橋)免收橋費的日子及當局不時公布的日子)除外)，「港車北上」車輛可無需預約經大橋出行前往廣東省。截至2026年2月底，累計預約出行數目約190萬宗。

2. 在「粵車南下」安排下，合資格的廣東私家車可透過創新簡便的途徑申請經大橋赴港，在大橋香港口岸人工島上的自動化停車場(口岸停車場)泊車後，司機和乘客可使用「易泊飛」服務經香港國際機場轉乘飛機，或使用將於稍後推出的「易泊遊」服務入境並轉乘香港本地交通工具訪港，有助提升香港國際航空樞紐的地位；或在無須取得常規配額下以自駕方式經大橋直接入境並駛至香港市區(入境市區部分)。

   口岸停車場於2025年11月啟用，截至2026年2月底，透過「易泊飛」服務使用的車次約3 000次。

   入境市區部分由2025年12月起接受合資格廣東私家車申請。運輸署在接獲由內地部門轉交的申請後會作出審批，並會向成功申請人發出電子「國際通行許可證」(下稱「許可證」)。獲發許可證的粵車可預約經港珠澳大橋入境香港，每次留港最多三日。截至2026年2月底，運輸署共接獲約4 200宗申請，共發出逾3 500張許可證；其餘約700宗申請尚在處理中。累計預約出行數目約2 500架次。

3. 政府一直致力透過宣傳教育，配合執法工作，打擊香港道路上的交通違例事項，以確保道路安全。如發現粵車違反香港交通法例，警務處會按本地法律及程序處理。違例情況屬零星個案，有關個案已獲處理或正在跟進中。

   粵港政府亦會視乎個案的具體情況，按「粵車南下」口岸停車場和入境市區部分的管理辦法採取適當措施，包括考慮暫停或取消有關車輛的參加資格。

4. 「粵車南下」首階段先開放予廣州、珠海、中山和江門四個城市，整體運作暢順。我們正累積實施經驗和密切留意推展情況，包括口岸運作、附近道路交通情況、用家和市民適應程度，以及配套設施的提升狀況等，與粵方持續檢視和商討有序增加名額，並計劃於實施半年後逐步由現時

四個廣東省城市推展至廣東省其他城市，以穩健可控方式推進「粵車南下」。我們會適時公布有關安排。

5. 大橋自2018年通車直至2025年的雙向行車架次表列如下，運輸署沒有備存當中涉及「港車北上」及「粵車南下」的相關統計數字：

年份	雙向行車架次
2018[註(1)]	241 099
2019	1 521 114
2020[註(2)]	301 378
2021[註(2)]	154 732
2022[註(2)]	222 878
2023	2 279 087
2024	4 356 925
2025	5 217 784

(資料來源：大橋管理局[註(3)])

註：

(1) 大橋於2018年10月24日起正式啟用。

(2) 數字受內地、香港及澳門自2020年1月底起實施的防疫措施所影響。

(3) 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。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB182

管制人員的答覆

(問題編號：2413)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局在2026-27年度的撥款較2025-26年度的修訂預算增加7.187億元(34.3%)，主要由於2026-27年度公共交通費用補貼所需撥款增加，當中已考慮就檢討補貼計劃而實施的相關措施。對此，當局可否告知本會：

1. 過去5年，公共交通費用補貼計劃下的補貼總金額、涉及的行政開支、平均每月受惠人數、每月的人均補貼金額分別為何；

2. 過去5年，當局是否發現公共交通費用補貼計劃有被濫用的情況出現，如是，詳情及跟進為何；如否，原因為何；

3. 修訂預算增加7.187億元，當中用於就檢討補貼計劃而實施的相關措施預留預算為何，相關檢討措施的詳情為何。

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、平均每月受惠人數及每月人均補貼金額列於**表一**，補貼計劃的經常開支(扣除補貼金額)則列於**表二**。

表一：

年份[註]	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (千人)	每月人均 補貼金額 (元)
2021	3,709	2 999	103
2022	2,837	2 274	104
2023	3,909	3 036	107
2024	2,528	1 988	106
2025	2,238	1 764	106

註： 為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾於2020年7月至2021年12月和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由400元放寬至200元，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時將每月補貼上限由400元提高至500元。由2025年6月起，補貼計劃下的每月公共交通開支水平由400元提高至500元。

表二：

財政年度	經常開支 (百萬元)
2020-21	39.0
2021-22	41.8
2022-23	37.4
2023-24	40.1
2024-25	42.0

政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用。補貼計劃在過去5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1.8%。

2. 由於市民在補貼計劃下須自行負擔大部分的公共交通開支，而補貼計劃亦設有每月補貼上限，相關設計已有助減少濫用情況。與此同時，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。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，政府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2021-22至2025-26的5個財政年度，運輸署平均每月進行約90至170次實地視察及運輸調查，在調查期間並無發現濫用補貼的個案。

3. 為了讓補貼計劃以財政上可持續的模式繼續運作，政府在2025年初完成關於補貼計劃的檢討，並自2025年6月起，將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。運輸署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。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB183

管制人員的答覆

(問題編號：1934)

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(謝詠誼)

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. 下一個財政年度，「自動駕駛車輛應用促進工作組」涉及的人事編制及開支詳情分別為何；

2. 訂立自動駕駛載客營運路線圖、落實自動駕駛商業營運及推動跨區運作，涉及的人事編制、開支詳情及推展時間表分別為何；

3. 截至最新日期，本港自動車測試的車輛類別、測試地點、車輛數量、測試進度、累計測試里數、累計載客人次(如適用)分別為何；及達致「無須車上後備操作員、僅設遙距操作員的遙距操作測試」的條件為準則為何；

4. 有否預留開支，把「車路雲一體化」架構納入北部都會區發展規劃；及在北部都會區設立自動駕駛試點區域；

5. 會否考慮成立自動駕駛專項基金及提供稅務優惠，以加強研發能力和創新動力，促進自動駕駛產業發展？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1－2.

政府一直透過政策支持、法規配合和財政資助三方面多管齊下，積極而有序地推動自動駕駛車輛(下稱「自動車」)在香港發展。新的自動車規管框架已於2024年3月實施，運輸署亦同時發佈了《自動駕駛車輛測

試及先導使用實務守則》(下稱「守則」),列明測試和使用自動車的詳細技術、安全和操作要求,以促進自動車測試及先導使用。為落實《2025年施政報告》和《運輸策略藍圖》推動自動車發展邁向更高台階的願景,全速引進和帶動業界在不同社區展開自動車測試與應用,以期邁向無人駕駛、規模化,達至商業營運,運輸署署長已成立「自動駕駛車輛應用促進工作組」(下稱「工作組」),跨部門聯同行業持份者推進相關工作,包括專責審視個別自動車項目的進度與需求,就自動車的測試地點及車輛類別,以及為配合自動車邁向商業發展所需要的牌證安排提供督導,研究合適的規管安排,准許自動車以個別試點形式,於特定範圍內提供一定程度的商業營運服務,務求加快推動自動駕駛技術由研發測試階段順利過渡至實際營運,讓更多市民能接觸及體驗相關服務。第一次工作組會議已於2026年3月17日舉行。在跨區應用方面,我們未來會循序漸進地增加試點及逐步擴大跨區測試規模,並通過不同項目有序擴大自動車應用網絡,包括區域性的測試,例如在2026年2月,北大嶼山自動駕駛項目已由現有的北大嶼山機場路線延伸到東涌以至欣澳。另外,運輸署正加速自動車的商業化實踐,爭取於2026年內落實連接香港國際機場「航天城」與港珠澳大橋香港口岸人工島的「航天走廊」自動駕駛項目的商業營運。上述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。

3. 截至2026年2月底,運輸署共發出6個「先導牌照」,涉及62輛自動車在6個地點進行測試,詳情如下:

	車輛種類 (車輛數目)	測試 地點	測試進度	累計測試 里數 (公里)
1	私家車 (30)	機場島	(1)進行公開道路(非載客)測試中 (2)進行非商業運作(指定人員)測試中-累計接載指定人員人次: 700人	約137 800
		東涌	進行公開道路(非載客)測試中	約26 600
2	私家小巴 (2)	西九 文化區	進行公開道路(非載客)測試中	約1 400
3	私家車 (10)	南區 數碼港	進行公開道路(非載客)測試中	約7 600
4	私家車 (10)	東九龍啟德發展區	進行公開道路(非載客)測試中	約2 500
5	公共小巴 (7)	機場「航天走廊」	進行前期籌劃	0
6	私家車 (3)	港珠澳大橋香港口	進行測試前準備工作	0

	車輛種類 (車輛數目)	測試 地點	測試進度	累計測試 里數 (公里)
		岸「轉機 停車場」		

為推進自動車無人駕駛(以遙距後備操作員代替車上後備操作員)的遙距操作自動車測試，守則已訂明自動車先導營辦人須建立遙距控制中心，並首先須在有車上後備操作員的情況下完成測試指明的里程，然後在運輸署批准後，透過遙距控制中心的遙距後備操作員實時監察及控制自動車操作。操作過程中，先導營辦人須確保遙距後備操作員在特定操作條件下，可有效接管該自動車。運輸署會嚴格把關，在確保道路安全的前提下批准測試項目。

4. 隨着自動駕駛技術逐步普及，現階段自動駕駛的發展雖傾向以「單車智能」(即無須倚靠車輛以外裝置操作)的方式進行；車聯網技術亦有助加強車輛間的實時數據交流，提升自動駕駛車輛應對複雜交通狀況的能力。運輸署會積極與相關部門溝通，研究在新發展區域，預留充足空間(如地下管道)以便日後在車聯網技術發展、標準和成本效益成熟時，可確保道路設計靈活調整。北部都會區為香港的自動車發展帶來機遇，憑藉其前瞻性的規劃、豐富的土地資源、跨境合作潛力、政策支持及社會需求，具備條件成為香港推動自動駕駛技術的其中一個理想試點，工作組亦會積極推動於北部都會區引進多場景自動車的測試及應用。

5. 政府一直透過「智慧交通基金」資助本地自動駕駛的研究及應用。截至2026年2月底，「智慧交通基金」管理委員會已批出5個自動駕駛實地測試項目，涵蓋多種道路場景，旨在穩步提升自動車應對本港複雜路況的能力。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB184

管制人員的答覆

(問題編號：1936)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二六至二七年度內，運輸及物流局將會提交有關規管網約車服務的附屬法例，以及監督相關規管制度的實施情況；就此，政府可否告知本會：

1、 規管網約車服務涉及的人事編制及開支詳情為何；

2、 會否考慮將自動駕駛車輛納入未來網約車條例適用範圍，為自動車在港規模化運營預留法律空間；

3、 會否考慮透過法例規定向網約車平台公司徵費，當網約車提供點對點服務時，將額外徵收費用，以支援的士行業提升其服務質素，從而惠及市民；如會，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：2)

答覆：

1、 有關規管網約車服務的工作由現有運輸署人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

2、 為推動自動駕駛車輛在香港的發展，政府已在2024年修訂法例，提供具適度彈性的規管制度，以配合科技發展。新的規管架構容許自動車可以如一般傳統汽車按照《道路交通條例》及其附屬法例進行車輛登記及領牌，與傳統汽車規管架構接軌，全面受法例所規管，當中包括車輛的類別、登記、領牌等。自動車在進行相關登記及領牌程序後，可根據其商業運作模式向運輸署申領符合其自動車車輛類型相關的牌照或許可證，經批准後便可營運。政府會繼續密切留意自動車技術和行業

的最新發展，安全有序地推動自動車無人駕駛、規模化發展及邁向商業營運。

3、 《2025 年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》於 2025 年 10 月獲立法會通過，訂明規管網約車服務的法律框架和重要原則，包括規定提供網約車服務的平台、車輛和司機三方均須領取合適的牌證。政府會就各類牌證收取費用，包括申請費、牌證費和續期費用，而有關費用可高於行政成本。

至於提升的士服務質素方面，政府在過去數年積極推出多項措施，包括透過推出系統化管理的的士車隊、優化的士筆試、規定所有的士司機必須提供電子繳費媒介等，以提升的士業的形象和乘客的出行體驗。政府會繼續聆聽社會上的不同意見，訂定合適的措施以進一步提升整體的士服務質素。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB185

管制人員的答覆

(問題編號：1947)

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(謝詠誼)

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. 2025-26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的百分比分別為何；

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；

5. 已啟用的自動泊車系統且安裝於供公眾使用的自動泊車系統，有否涉及維護開支；如有，詳情為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：43)

答覆：

1.、3.及4.

自2020年起，運輸署已在本港開展設有自動泊車系統的公眾停車場項目，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。當中，有3個設有自動泊車系統的短期租約停車場已啟用；而第一個設

有自動泊車系統的工務工程項目位於將軍澳政府合署公眾停車場，該項目已於2025年12月啟用。自2020年起各有關項目的詳情載於附件。

現時市場上並未有成熟及經證明穩妥可在多層或多方向運行的自動泊車系統安裝的電動車充電設施，國際間亦未有在自動泊車系統裝設電動車充電設施的特定標準，相關部門正積極檢視不同地區應用自動泊車系統的最新發展。待技術發展成熟，政府會研究提供配備充電設施的自動泊車位。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。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。以將軍澳政府合署公眾停車場為例，相關部門經研究後已為拼圖型自動泊車系統的底層泊車位安裝中速充電器。現時該公眾停車場225個自動泊車系統泊位中，已提供102個配備中速充電器的泊位。

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[註1]表列如下：

	2023年12月	**2024年12月**	**2025年12月**
公眾停車場[註2] 泊車位數目	207 000	207 000	217 000

註1: 數目四捨五入至最接近的千位
註2: 公眾停車場包括政府轄下及私人發展項目內供公眾停泊的停車場，以及短期租約停車場。

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。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%。

5. 短期租約停車場內的自動泊車系統由營辦商建造、營運及支付相關維護開支。現時，政府轄下首個設有自動泊車系統的公眾停車場，即上文提及的將軍澳政府合署公眾停車場，由於停車場仍處於運作初期，實際維護開支仍有待確定；而其他設有自動泊車系統的公眾停車場正在施工中。

附件

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	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)	由短期租約停車場營辦商支付
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)	由短期租約停車場營辦商支付
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)	由短期租約停車場營辦商支付
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023 年 7 月	2026 年 (預計)	約 200 (117)	由短期租約停車場營辦商支付
慈雲山樂華街短期租約用地	拼圖型	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 180 (約 40)	由短期租約停車場營辦商支付
馬鞍山保泰街短期租約用地	有待確定	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 270 (約 100)	由短期租約停車場營辦商支付

B. 工務工程項目的自動泊車系統					
項目	**自動泊車系統類型**	**開始建造工程日期**	**預計啟用日期**	**泊車位總數(自動泊車系統泊車位數目)**	**整個工務計劃項目的預算開支[註1]**
將軍澳政府合署公眾停車場(即將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓)	拼圖型	2020 年 9 月	2025 年 12 月 (已啟用)	388 (225)	52.284 億元[註2]
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	2027 年 (預計)	約 320 (約 160)	16.050 億元[註3]
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023 年 8 月	2028 年 (預計)	約 200 (約 170)	7.779 億元[註4]
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[註5]
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	2025 年 5 月	2029 年 (預計)	約 450 (約 300)	12.080 億元[註6]

註1：預算開支按付款當日價格計算，為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：包括政府部門辦公室和設施、普通科門診診所、就業中心、公務員診所和牙科診所、幼兒中心，以及公眾停車場的建造費用。

註3：包括休憩用地、體育館，以及公眾停車場的建造費用。

註4：包括休憩用地以及公眾停車場的建造費用。

註5：包括體育館、室內暖水游泳池、香港公共圖書館新書中心、社區會堂、沙田民政事務處馬鞍山分處，以及公眾停車場的建造費用。

註6：包括市鎮公園以及公眾停車場的建造費用。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB186

管制人員的答覆

(問題編號：2417)

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(謝詠誼)

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、 過去3個財政年度各政府行車隧道的營運開支、設計容車量及繁忙時段使用率分別為何；

2、 過去3年，請按車種劃分，表列3條過海隧道各車種平均每日車流量及其佔總體車流量的比率、繁忙時段的平均車流量及其佔比率分別為何；

3、 自實施「分時段收費」後，3條過海隧道平日繁忙時段的車流量變化為何；及新收費有否誘發額外車流；

4、 有否預留開支興建第四條過海隧道，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：13)

答覆：

1、 有關過去3個財政年度各政府行車隧道的開支載列於附件一。

有關各政府行車隧道2022至2025年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)以一般年度表述載列於附件二。

2、 有關 3 條過海隧道過去 3 年(即 2023 至 2025 年)按車種劃分的平日及繁忙時段的平均車流量及其所佔比率載列於附件三。

3、 根據2025年交通數據，平日總過海車流量較「分時段收費」實施前(即2023年12月)上升約1%至約274 000架次。3條過海隧道的全日車流量則

分布如下：西隧上升約24%至約109 000架次；紅隧下降11%至約94 000架次；東隧下降約10%至71 000架次。在新收費實施後，平日過海車流量大致保持穩定，未有明顯誘發額外車流，同時交通在三隧之間更平均分布，善用各隧道的容車量。

另外，整體過海擠塞有所紓緩。繁忙時段紅隧和東隧的車龍普遍分別減少約1公里和0.3公里；而在一般時段及非繁忙時段，即佔全日近八成時間，三隧(包括以往經常擠塞的紅隧)的交通較以往明顯暢順。鄰近隧道口的非過海交通亦有明顯改善，減少影響加士居道以及觀塘繞道一帶的交通。這些分流效果對整體市民出行、運輸物流和公交營運帶來正面影響。

為進一步紓緩西隧交通，政府已於2025年11月30日在隧道港島出口往中上環方向增設一條行車線。根據開通至今的觀察，隧道出口車輛切線情況明顯減少，行車較以往更為順暢，讓更多車流通過隧道。上述工程移除了西隧港島出口的樽頸，釋放了西隧管道以往未能盡用的容車量。

4、 政府一直監察過海交通情況。因應交椅洲人工島填海工程目前未有明確的推展時間表，我們會考慮不同方案，包括其運輸需求、技術可行性、運輸及成本效益，以加大連接港島的過海隧道容量，並按緩急優次適時及有序地推展相關項目。運輸署和路政署現正透過內部人手和資源進行上述的工作。

附件一

2022-23至2024-25年度
各政府行車隧道的營運開支

收費隧道／管制區[1] [4]	**2022-23年度 (百萬元)**	**2023-24年度 (百萬元)**	**2024-25年度 (百萬元)**
海底隧道	158	199	196
東區海底隧道	179	228	240
西區海底隧道[2]	不適用	241	328
大老山隧道	143	167	175
香港仔隧道	97	125	134
獅子山隧道	91	136	121
城門隧道	125	152	135
八號幹線	342	391	372
大欖隧道[3]	不適用	不適用	不適用

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： 大欖隧道於2025年5月31日移交政府管理。

註4： 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日開始營運。中九龍繞道今年全線通車後，所有車輛全日劃一收取八元。

非收費隧道[5]	**2022-23年度 (百萬元)**	**2023-24年度 (百萬元)**	**2024-25年度 (百萬元)**
屯門—赤鱲角隧道	73	79	81
將軍澳隧道[6]	35	31	44
將軍澳—藍田隧道[6]	19	62	62
中環及灣仔繞道隧道	148	148	152
龍山隧道	61	57	57
長山隧道	19	25	26
機場隧道	26	26	26
觀景山隧道	55	55	58
啟德隧道	54	54	49

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。

各政府行車隧道的設計容車量及繁忙時段[1]使用率[2]

隧道[4]	設計容車量 (架次／小時)	繁忙時段使用率			
		2022年	2023年	2024年	2025年
香港仔隧道	2 600	0.8	0.8	0.8	0.8
海底隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.1
東區海底隧道	2 600	1.1	1.0	1.1	1.1
西區海底隧道	4 200	0.8	0.9	1.0	1.0
獅子山隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.1
大老山隧道	2 600	1.0	1.0	1.0	1.0
尖山隧道及沙田嶺隧道	4 700	0.7	0.7	0.8	0.8
城門隧道	2 600	0.8	0.8	0.8	0.8
大欖隧道[3]	4 200	0.6	0.6	0.6	0.9
中九龍繞道	4 200	不適用			0.5[4]

註:

1. 表格所載列的數據反映上述隧道根據收費系統於2022至2025年間星期一至五(公眾假期除外)的全年平均車流量。除3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。為更準確反映過海車流，3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。

2. 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。

3. 參考政府於2025年接收大欖隧道和下調收費後的實際車輛組合，隧道設計容車量調整為每小時4 200架次，而2025年的使用率亦按接收大欖隧道後來的車流量進行計算。

4. 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日啟用，待今年全線通車後將成為第十條收費隧道，所有車輛全日劃一收取八元。因此，其2025年的繁忙時段使用率只根據2025年12月21日至2025年12月31日期間星期一至五(公眾假期除外)的數據計算，車流情況仍有待穩定。

附件三

3條過海隧道各車種平日平均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
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%]
2025	57 500 [53%]	2 200 [2%]	21 600 [20%]	6 000 [6%]	400 [0.4%]	20 800 [19%]

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%

附件三

3條過海隧道各車種平日平均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
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%]
2025	55 800 [60%]	3 600 [4%]	16 300 [17%]	5 200 [6%]	500 [1%]	12 300 [13%]

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%

附件三

3條過海隧道各車種平日平均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
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%]
2025	41 400 [58%]	2 700 [4%]	11 900 [17%]	3 200 [4%]	600 [1%]	11 600 [16%]

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%

附件三

3條過海隧道各車種繁忙時段平均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
2023[6]	16 400 [55%]	700 [2%]	6 400 [22%]	2 100 [7%]	200 [1%]	3 900 [13%]
2024	19 600 [50%]	900 [2%]	8 000 [20%]	2 800 [7%]	200 [0.5%]	8 000 [20%]
2025	21 200 [52%]	900 [2%]	7 600 [19%]	2 900 [7%]	200 [0.4%]	8 000 [20%]

註:

1. 除另外註明外，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繁忙時段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. 因「易通行」尚未全面實施，車流數據只可按整點提供，故繁忙時段為平日(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 時內的過海交通流量，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
7. 由於數字四捨五入，百分比細項相加可能不等於 100%
8. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍(如有)

附件三

3條過海隧道各車種繁忙時段平均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
2023[6]	17 300 [55%]	1 900 [6%]	2 400 [8%]	2 500 [8%]	200 [1%]	6 900 [22%]
2024	19 600 [63%]	1 600 [5%]	3 500 [11%]	2 000 [6%]	100 [0.4%]	4 400 [14%]
2025	20 000 [65%]	1 500 [5%]	3 500 [11%]	1 900 [6%]	100 [0.4%]	3 800 [12%]

註:

1. 除另外註明外，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繁忙時段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. 因「易通行」尚未全面實施，車流數據只可按整點提供，故繁忙時段為平日(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 時內的過海交通流量，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
7. 由於數字四捨五入，百分比細項相加可能不等於 100%
8. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍(如有)

附件三

3條過海隧道各車種繁忙時段平均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
2023[6]	18 200 [64%]	1 300 [4%]	4 000 [14%]	1 300 [4%]	200 [1%]	3 500 [12%]
2024	17 300 [60%]	1 300 [4%]	4 200 [15%]	1 400 [5%]	200 [1%]	4 500 [16%]
2025	17 400 [61%]	1 200 [4%]	4 000 [14%]	1 400 [5%]	200 [1%]	4 300 [15%]

註:

1. 除另外註明外，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繁忙時段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. 因「易通行」尚未全面實施，車流數據只可按整點提供，故繁忙時段為平日(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 時內的過海交通流量，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
7. 由於數字四捨五入，百分比細項相加可能不等於 100%
8. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍(如有)

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB187

管制人員的答覆

(問題編號：2418)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就監察現有鐵路服務，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、每宗事故的罰款額及受影響乘客人數分類表列；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：14)

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、由香港機場管理局營運的香港國際機場旅客捷運系統、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	2023年	2024年	2025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職位，於2021年7月開設， 並於2025年獲批延續5年至2030年。

機電署鐵路科在過去3年的總開支載於下表：

	2023-24年度	2024-25年度	2025-26年度 (預計)
開支(百萬元)	87.1	91.8#	87.7^

\# 2024-25年度的總開支較2023-24年度的有所增加，主要由於2024-25年度公務員薪酬調整，以及人員退休前假期的薪金開支增加。

^ 2025-26年度的總開支預計會減少，主要由於人員退休前假期的薪金開支減少。

運輸署巴士及鐵路科則負責規管及監察港鐵、專營巴士、電車和非專營巴士服務，運輸署的其他分部亦協助處理包括事故協調、新鐵路相關運輸設施策劃等鐵路相關事宜。在過去3年，運輸署巴士及鐵路科負責規管及監察港鐵服務的人手編制載列如下：

職級	2023年	2024年	2025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。

2、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，因為乘客較集中在相若時間出行。至於黃昏繁忙時段，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最擁擠時的情況及服務需求時，主要會以早上繁忙時段的載客率為基礎。

過去3年，各重鐵和輕鐵路線的可載客量、平均乘客量、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宗數、成因，以及港鐵公司經優化的「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、觀塘線及將軍澳線更換信號系統，長遠有助提升營運及維修管理效率，整體工程預計在2029年完成。荃灣線新信號系統已於2026年3月15日投入服務，其餘三條鐵路線會借鑑荃灣線信號系統提升工程的經驗，按下表陸續啟用：

鐵路線	**新信號系統預期投入服務時間**
荃灣線	已於2026年3月15日投入服務
港島線	2027年
觀塘線	2028年
將軍澳線	2029年

附件一

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)
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)(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)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 300	42 500	4 200
3.	(a)項與(b)項的差距(註4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 300	2 500	600
4.	乘客量 (c)	42 400	35 700	40 400	46 300	9 800	34 500	38 800	3 200	21 200	1 700
5.	載客率(每平方米站立6人) [(c)/(b)]{ }最繁忙路段	68% {大圍至九龍塘}	61% {荃灣西至美孚}	60% {油塘至鰂魚涌}	58% {天后至銅鑼灣}	58% {金鐘至海洋公園}	48% {彩虹至九龍灣}	52% {深水埗至太子}	39% {欣澳至迪士尼}	50% {奧運至九龍}	40% {青衣至機場}

		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5)	94%	85%	84%	81%	82%	68%	73%	54%	70%	不適用
7.	每月平均乘客量 (百萬人次)	23.7	23.9	9.8	25.7	2.2	18.2	27.7	0.5	6.5	0.9
8.	總乘客量 (百萬人次)	283.6	280.3	114.8	311.0	25.8	215.1	344.6	5.8	77.1	10.8
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) (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)	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 (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5)	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
2025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) (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	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	70 100	8 600	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)
	6人) (b)										
3.	(a)項與(b)項的差距(註4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	4 900	1 000	2 500	600
4.	乘客量 (c)	44 400	38 400	38 700	43 900	10 100	33 800	38 400	3 000	22 200	1 900
5.	載客率 (每平方米站立6人) [(c)/(b)]{ }最繁忙路段	71% {大圍至九龍塘}	65% {荃灣西至美孚}	57% {油塘至鰂魚涌}	55% {天后至銅鑼灣}	60% {金鐘至海洋公園}	47% {彩虹至九龍灣}	55% {深水埗至太子}	35% {欣澳至迪士尼}	52% {奧運至九龍}	45% {青衣至機場}
6.	載客率(每平方米站立4人) (註5)	98%	92%	80%	77%	84%	66%	77%	49%	73%	不適用
7.	每月平均乘客量 (百萬人次)	26.3	25.4	9.8	25.8	2.5	17.9	27.2	0.5	6.4	1.1
8.	總乘客量 (百萬人次)	315.7	304.2	117.7	309.9	29.6	214.6	326.4	6.2	76.8	13.3

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： 以一列行走市區的重鐵列車為例，一列列車可提供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。

附件二

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)		
	2023年	**2024年**	**2025年**	**2023年**	**2024年**	**2025年**
505	2 993	2 993	2 993	66%	79%	82%
506P(註2)	424	424	424	70%	45%	70%
507	2 827	2 827	2 625	83%	85%	86%
507P	212	212	212	90%	90%	50%
610	2 056	2 056	2 056	93%	93%	84%
614	1 122	1 122	1 156	77%(註3)	77%	90%
614P	1 363	1 363	1 368			
615	960	960	960	74%(註3)	87%	75%
615P	1 600	1 600	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	63%	82%	72%
706	5 088	5 088	5 088	63%	80%	82%
720(註2)	不適用	212	212	不適用	20%	10%
751	2 993	2 993	2 857	64%	81%	85%
751P	398	398	424	60%	80%	95%
761P	4 240	4 240	4 240	64%	86%	76%

乘客量(百萬人次)

	2023年	**2024年**	**2025年**
每月平均乘客量	12.5	12.9	12.9
總乘客量	150.0	154.6	154.4

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2023年9月及2024年9月加設506P線及720線，在早上繁忙時段行駛。

註3： 數字為614／614P線及615／615P線的平均載客率。在屯門區內，614與614P線的走線完全重疊，615與615P線亦同樣重疊。然而，614P及615P線只來往屯門碼頭與兆康站，614及615線行經兆康站後則會跨區前往元朗。該兩條輕鐵線最繁忙的路段一般在屯門區內重疊的路段出現。對乘客而言，在屯門區內乘搭614或614P線、615或615P線並無分別。因此，該等輕鐵線的平均載客率可更準確反映實際情況。

附件三

重鐵和輕鐵列車和車卡數目

截至該年12月	2023年		2024年		2025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	37	9	37	9	37	9
屯馬線	65	8	65	8	65	8
將軍澳線	16	8	16	8	17	8
港島線	36	8	36	8	38	8
南港島線	10	3	10	3	10	3
觀塘線	39	8	39	8	39	8
荃灣線	35	8	35	8	34	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2023年、2024年和2025年，輕鐵車卡總數均為149。

附件四

重鐵系統列車班次(註1)

截至該年 12 月	2023 年		2024 年		2025 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	2.7 - 3.8	4 - 8	2.7 - 5.5	4 - 8	2.7 - 5.5	4 - 8
金鐘-羅湖(註 2)	5.5	6 - 10	3 - 7	6 - 10	3 - 7	4 - 10
金鐘-落馬洲(註 2)	12	12 - 14.5	9 - 14	12 - 14	9 - 14	8 - 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	4.5 - 6
北角-康城	6.7	--	6.7	--	6.7	--
調景嶺-康城	--	10 - 14	--	10 - 14	--	9 - 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	5 - 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	2.1	3.5 - 5

截至該年 12 月	2023 年		2024 年		2025 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	5	10 - 20	5	10	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	10	10	10	10	10	10

註1： 上表所列為平日班次時間

註2： 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)	2023年		2024年		2025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 - 11	10 - 18	6 - 10	10 - 18	6 - 10	10 - 18
507	6 - 9	7 - 16	6 - 9	9 - 21	6 - 9	9 - 21
610	8 - 10	9 - 17	8 - 11	9 - 17	8 - 11	9 - 17
614	12 - 18	12 - 23	15 - 18	15 - 23	15 - 18	15 - 23
614P	8 - 13	11 - 19	8 - 14	11 - 18	8 - 14	11 - 18
615	14 - 18	14 - 24	15 - 19	15 - 24	15 - 19	15 - 24
615P	9 - 13	10 - 19	8 - 14	11 - 18	8 - 14	11 - 18
705	5 - 7	7 - 12	5 - 7	6 - 12	5 - 7	6 - 12
706	5 - 7	7 - 12	5 - 7	6 - 12	5 - 7	6 - 12
751	7 - 12	8 - 17	7 - 11	8 - 15	7 - 11	8 - 15
761P	5 - 8	6 - 15	5 - 8	7 - 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2023年9月及2024年9月加設506P線及720線，在早上繁忙時段行駛。

附件五

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	
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
2025	4	3	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0

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	
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
2025	11	11	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0

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	
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
2025	5	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0

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	
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
2025	10	10	0	9	0	0	0	0	0	1	0	19.2

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	
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
2025	4	4	0	3	0	1	0	0	0	0	0	1

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	
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
2025	12	11	1	9	1	2	0	0	0	0	0	2

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	
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
2025	10	10	0	7	0	3	0	0	0	0	0	3

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	
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
2025	6	6	0	4	0	2	0	0	0	0	0	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	
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
2025	1	1	0	1	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	
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
2025	9	7	2	7	2	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	
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
2025	11	8	3	8	3	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)、列車故障等。

註3： 2023年票價調整機制檢討後落實的「服務表現回贈」安排，調高了港鐵公司須就服務延誤超過3小時的事故相應撥出的金額，以及每宗事故的最高撥款金額，並引入繁忙時間款額增加安排。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB188

管制人員的答覆

(問題編號：0656)

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(謝詠誼)

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：

(一) 自「運輸業輸入勞工計劃-公共小巴／客車行業」推出至今，每輪申請的以下資料：

(i) 接獲的新申請個案數字；
(ii) 接獲的續約申請個案數字；
(iii) 獲批的配額數量(按工種列出分項數字)；及
(iv) 拒批的申請個案及涉及的配額數量(按工種列出分項數字)；

(二) 自「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」推出以來，接獲關於外勞公共小巴、本地客車及跨境直通巴士司機的投訴個案數字、涉及投訴個案性質、投訴成立的個案數字及相關跟進和懲處措施分別為何；及

(三) 有否參與計劃的僱主或抵港外勞被發現違反輸入規定或違反勞工相關 法例；如有，相關數字及詳情為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

(一) 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」(計劃)，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。兩輪申請的詳情載於附表。此外，因應首批輸入勞工的合約期

於2025年年底陸續屆滿，運輸署於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。截至2026年2 月底，運輸署共接獲733配額的續期申請(包括377個公共小巴及356個客車輸入司機配額)，當中589個配額(包括324個公共小巴及265個客車輸入司機配額)獲批續期。運輸署正在處理餘下續期申請，包括審視有關營辦商是否繼續符合計劃的準則(包括輸入勞工與全職本地員工1比2的人手比例、輸入勞工的薪酬不得低於相關職位的每月工資中位數、須符合相關本地招聘要求等)。

(二) 截至2026年2月底，運輸署曾接獲共61宗涉及輸入司機服務態度及駕駛技巧的投訴(見下表)，投訴事項包括未能在指定地點／站點讓乘客下車、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36宗經運輸署調查後證實成立。

	投訴輸入司機的個案數字	**已證實投訴成立的個案數字**
自計劃推行至2025年2月底	33	28
2025年3月至2026年2月底	28	8
總數	**61**	**36**

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。運輸署已敦促相關營辦商加強司機管理。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。整體而言，我們觀察到輸入司機能提供高水平的服務。

(三) 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，相關執法部門並沒有需要實施行政制裁的個案。

附表

運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業

第一輪申請及獲批配額數目
按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)(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)(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**(2)

註：

(1) 6 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。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB189

管制人員的答覆

(問題編號：0657)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於新增泊車位的情況，政府可否告知本會：

(一) 最近兩年及本年至今，每年本地新增泊車位設施的以下資料(按區議會分區列出分項數字)：路旁泊車位、夜間商用車輛泊車位、高架天橋橋底空間劃設的泊車位、短期租約停車場泊車位，以及政府大樓在非辦公時間開放的泊車位的(i)新增泊車位數量、(ii)按年變動百分比、(iii)相關泊車位的總數及(iv)未來兩年擬新增的泊位車數量；及

(二) 現時全港各區按車輛種類劃分(即電單車、私家車、貨車、旅遊車及非專營公共巴士)的泊車位數目為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

(一) 過去兩年[註1]按18區劃分的路旁泊車位、路旁夜間商用車輛泊車位、高架天橋橋底空間劃設的泊車位、短期租約停車場泊車位，以及政府大樓在非辦公時間開放的泊車位的數目、增減數目及變幅分別載於**附件1**、**附件2**、**附件3**、**附件4**及**附件5**。

整體而言，過去兩年全港泊車位總數有所增加，但部分地區因不同因素，令泊車位數目出現下降。以短期租約停車場泊車位為例，部份停車場因配合城市發展而被收回，以致相關泊車位數目減少。

政府預計於2025及2026年兩年內，全港新增泊車位將超過12 000個，涵蓋私家車和商用車輛，當中包括將於2026年內完成增設超過220個咪錶位，以及至少100個路旁夜間商用車輛泊車位，並在未來兩年出

租的短期租約停車場提供約600個泊車位。運輸署及各相關部門正按目標積極推展措施。

此外，首三個按照一地多用原則推展的公眾停車場已啟用[註]，合共提供約860個泊車位。隨著更多公眾停車場項目相繼落成，包括在2026至2027年間完工的東涌第99區公眾停車場、四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場，以及重建元朗大球場及觀塘綜合發展項目，合共將提供約600個泊車位。連同其他發展項目及持續進行的短、中期泊位措施，未來數年泊車位的新供應將進一步增加。運輸署會繼續加大力度，聚焦車位較短缺的地區，在可行情況下提供更多路旁泊車位，繼續在合適的短期租約停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目。

註1：各類泊車位由不同部門及營辦商管理，仍在收集及整理有關資料，故相關機構未能提供本年至今的數據。

註2：包括上水嘉富坊公眾停車場、將軍澳百勝角路公眾停車場及將軍澳政府合署公眾停車場。

(二) 現時全港18區按車輛種類劃分的泊車位數目載於**附件6**。

附件**1**

2024年及2025年按18區劃分的路旁泊車位
總數、數目變更及變幅

地區	泊車位總數		泊車位數目變更[註]	變幅
	2024年	**2025年**		
中西區	1 373	1 373	0	0.0%
灣仔	1 886	1 891	5	0.3%
東區	1 509	1 528	19	1.3%
南區	1 236	1 252	16	1.3%
油尖旺	3 415	3 451	36	1.1%
深水埗	2 411	2 444	33	1.4%
九龍城	3 683	3 709	26	0.7%
黃大仙	990	1 024	34	3.4%
觀塘	1 680	1 788	108	6.4%
荃灣	1 659	1 721	62	3.7%
屯門	2 631	2 648	17	0.6%
元朗	2 431	2 387	-44[註]	-1.8%
北區	2 227	2 160	-67[註]	-3.0%
大埔	2 319	2 329	10	0.4%
西貢	2 897	2 949	52	1.8%
沙田	2 606	2 522	-84[註]	-3.2%
葵青	1 637	1 789	152	9.3%
離島	1 046	1 046	0	0.0%
總計	**37 636**	**38 011**	**375**	**1.0%**

註1: 減少的原因包括(i)部分泊車位位置經釐清後，確認並非位於公眾道路，因此不再納入統計；(ii)泊車位所屬路段因公共工程而關閉；以及(iii)因配合發展需要而將泊車位重置於新發展項目的公眾停車場內。

附件2

2024年及2025年按18區劃分的路旁夜間商用車輛泊車位總數、數目變更及變幅

地區	泊車位總數		泊車位數目變更	變幅
	2024年	**2025年**		
中西區	96	96	0	0.0%
灣仔	19	19	0	0.0%
東區	82	87	5	6.1%
南區	17	17	0	0.0%
油尖旺	8	9	1	12.5%
深水埗	81	84	3	3.7%
九龍城	4	6	2	50.0%
黃大仙	27	45	18	66.7%
觀塘	139	215	76	54.7%
荃灣	32	32	0	0.0%
屯門	195	195	0	0.0%
元朗	212	218	6	2.8%
北區	184	194	10	5.4%
大埔	236	236	0	0.0%
西貢	141	149	8	5.7%
沙田	118	144	26	22.0%
葵青	256	266	10	3.9%
離島	8	8	0	0.0%
總計	**1 855**	**2 020**	**165**	**8.9%**

附件3

2024年及2025年按18區劃分的高架天橋橋底空間劃設的泊車位總數、數目變更及變幅

地區	泊車位總數		泊車位數目變更	變幅
	2024年	**2025年**		
中西區	147	147	0	0.0%
灣仔	87	87	0	0.0%
東區	116	116	0	0.0%
南區	0	0	0	0.0%
油尖旺	369	369	0	0.0%
深水埗	87	87	0	0.0%
九龍城	76	76	0	0.0%
黃大仙	49	60	11	22.4%
觀塘	165	165	0	0.0%
荃灣	160	227	67	41.9%
屯門	184	242	58	31.5%
元朗	9	9	0	0.0%
北區	6	6	0	0.0%
大埔	42	42	0	0.0%
西貢	0	0	0	0.0%
沙田	131	155	24	18.3%
葵青	34	34	0	0.0%
離島	0	0	0	0.0%
總計	**1 662**	**1 822**	**160**	**9.6%**

附件**4**

2024年及2025年按18區劃分的短期租約停車場泊車位總數、數目變更及變幅[註]

地區	泊車位總數		泊車位數目變更	變幅
	2024年	**2025年**		
中西區	210	216	6	2.9%
灣仔	0	0	0	0.0%
東區	858	999	141	16.4%
南區	260	230	-30	-11.5%
油尖旺	727	577	-150	-20.6%
深水埗	896	867	-29	-3.2%
九龍城	758	786	28	3.7%
黃大仙	362	409	47	13.0%
觀塘	1 302	999	-303	-23.3%
荃灣	2 441	2 221	-220	-9.0%
屯門	2 079	1 832	-247	-11.9%
元朗	1 118	1 154	36	3.2%
北區	819	1 103	284	34.7%
大埔	1 359	1 570	211	15.5%
西貢	3 439	3 374	-65	-1.9%
沙田	2 124	2 039	-85	-4.0%
葵青	6 095	6 938	843	13.8%
離島	47	500	453	963.8%
總計	**24 894**	**25 814**	**920**	**3.7%**

註: 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。

附件5

2024年及2025年按18區劃分的政府產業署轄下政府聯用辦公大樓在非辦公時間開放的泊車位總數、數目變更及變幅

地區	停車場位置	泊車位總數		泊車位數目變更	變幅
		2024年	**2025年**		
中西區	金鐘道政府合署	159	158	-1	-0.6%
灣仔	-	不適用			
東區	北角政府合署	95	95	0	0%
南區	-	不適用			
油尖旺	西九龍政府合署	50	50	0	0%
深水埗	長沙灣政府合署@	250	250	0	0%
九龍城	土瓜灣街市暨政府合署	28	28	0	0%
	工業貿易大樓	24	22	-2	-8.3%
黃大仙	-	不適用			
觀塘	-	不適用			
荃灣	-	不適用			
屯門	屯門政府合署	42	42	0	0%
元朗	元朗民政事務處大廈	43	43	0	0%
北區	北區政府合署	96	96	0	0%
大埔	大埔政府合署	69	69	0	0%
西貢	西貢政府合署	70	70	0	0%
沙田	沙田政府合署	122	119	-3	-2.5%
葵青	-	不適用			
離島	-	不適用			
總計		**1 048**	**1 042**	**-6**	**-0.6%**

附件6

2025年12月18區按車輛種類劃分的泊車位數目[註]

地區	私家車	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計
中西區	39 126	1 030	84	1 604	41 844
灣仔	39 257	342	144	1 435	41 178
東區	46 916	1 867	258	2 810	51 851
南區	41 083	1 138	283	2 060	44 564
油尖旺	35 684	1 316	247	2 219	39 466
深水埗	31 797	3 120	428	2 399	37 744
九龍城	55 498	1 408	253	2 630	59 789
黃大仙	20 580	1 280	90	2 591	24 541
觀塘	48 513	3 653	137	5 197	57 500
荃灣	38 674	2 056	400	2 049	43 179
屯門	44 245	2 553	252	2 217	49 267
元朗	44 720	2 031	401	2 142	49 294
北區	23 277	1 637	116	1 071	26 101
大埔	34 276	1 200	173	1 303	36 952
西貢	46 029	1 673	385	3 760	51 847
沙田	76 131	2 680	195	3 623	82 629
葵青	36 109	10 045	391	3 331	49 876
離島	21 751	1 008	291	1 001	24 051
總計	**723 666**	**40 037**	**4 528**	**43 442**	**811 673**

註: 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。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB190

管制人員的答覆

(問題編號：0660)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於推行「港車北上」計劃情況，政府可否告知本會：

(一) 過去兩年及本年至今，每年當局抽查「港車北上」車輛的出入境紀錄，以確保出行人士按時出行的次數為何；

(二) 第(一)項所述的抽查個案中，當局發現違反出行安排的個案數字，以及針對該等違規車輛的申請人分別發出警告信或提示訊息、暫停其透過「指定日子預約系統」預約出行資格、撤銷其「港車北上」資格，以及暫停其再次申請「港車北上」的資格的個案數字；

(三) 過去兩年及本年至今，「港車北上」香港車輛在內地涉及交通意外或事故個案宗數；及

(四) 過去兩年及本年至今，參與「港車北上」私家車的申請人因涉從事跨境非法載客取酬服務的檢控和罪成個案宗數為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

(一)及(二) 「港車北上」的申請條款及條件中列明，除無需預約出行的日子外，出行人士須透過預約系統取得預約確認，方可經港珠澳大橋香港口岸前往廣東省。有關安排旨在確保出行人士按時出行和維持良好的通關秩序，以及配合口岸的交通管理。為提供更好的出行體驗，運輸署一直與內地相關部門保持緊密聯繫，透過不定時抽查方式，核對「港車北上」人士的預約紀錄及港珠澳大橋口岸的出入境資料，確保他們按預約日期及時間出行，保障「港車北上」運作暢順。我們一直按風險為本的原則，動態調整抽查的頻率。

截至2026年2月，經調查後，運輸署共發出約5 500個提示訊息或警告，以及暫停約500部參與「港車北上」車輛的預約出行資格。

(三) 根據內地相關部門的資料，2024及2025年期間參與「港車北上」的香港車輛在內地涉及交通意外或事故的個案共約400宗。

(四) 警務處沒有備存問題查詢的數字。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB191

管制人員的答覆

(問題編號：0680)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於學校私家小巴泊車位供應，政府可否告知本會：

(一) 最近兩年及今年至今，每年新增的學校私家小巴數目，以及現時私家小巴的總數；

(二) 自「開放學校泊車位予學生服務車輛計劃」(「學校泊位計劃」)推出至今，每學年的參與學校的數目及提供的學校私家小巴泊車位數目；及

(三) 當局會否考慮推出更多誘因，以加強鼓勵學校參與「學校泊位計劃」；如會，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：34)

答覆：

(一) 2024年至2026年2月底，每年首次登記的學校私家小巴數目表列如下：

年份	首次登記的學校私家小巴數目
2024年	10
2025年	8
2026年(截至2月底)	2

截至2026年2月底，已登記的私家小巴總數為3 393輛，當中1 858輛為學校私家小巴。

(二) 運輸署和教育局在2018／19學年以先導形式推行「開放學校泊車位予學生服務車輛計劃」(下稱「計劃」)。至今，參與的學校和開放的泊車位數目正穩步上升。每學年參與計劃的學校數目和涉及開放的學校私家小巴泊車位數目表列如下：

學年	參與學校數目	開放泊車位數目		
		私家小巴	旅遊巴	總數
2018／19	8	4	24	28
2019／20	24	14	60	74
2020／21	29	19	69	88
2021／22	32	19	76	95
2022／23	35	27	73	100
2023／24	37	31	77	108
2024／25	40	33	85	118
2025／26	42	34	92	126

(三)「開放學校泊車位予學生服務車輛計劃」可供所有公營學校和直資學校參與，鼓勵學校於非上課時間開放校內泊車位予學生服務車輛使用。

為推動學校參與計劃，教育局已發出通告邀請公營學校和直接資助計劃學校參與計劃。同時，為便利申請及加快安排，計劃由以往每年指定期間接受申請，改為自2022／23學年起全年接受申請，並加快審批流程。此外，教育局持續通過不同渠道，如透過教育局的高效資訊傳遞系統及與學校的日常溝通等，向學校提供有關計劃的資訊，鼓勵學校參與計劃。

截至2025／26學年，共有42間學校參與計劃，合共開放126個泊車位予學生服務車輛使用。為進一步鼓勵學校參與，運輸署聯同教育局於2025年8月及10月與學校／校巴業界代表會面，就優化計劃的措施交換意見，包括簡化申請流程及研究放寬參加資格的可行性等。其後，運輸署及教育局透過問卷調查收集設有校巴泊車位的學校名單、其開放意願及可供使用的泊車位數目。目前，運輸署及教育局正分析相關資料，以便更掌握學校關注的事項，並提供適切的協助，提高學校參與計劃的意願。運輸署會繼續透過不同措施，增加學生服務車輛泊車位的供應。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB192

管制人員的答覆

(問題編號：2409)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於「公共交通費用補貼計劃」(補貼計劃)，政府可否告知本會：

(一) 補貼計劃於2025-26年度的修訂預算較原來預算大幅減少23.6%，當局有否分析過原因為何；如有詳情為何；如否，原因為何；

(二) 補貼計劃在2026-27年度的預算較上年度修訂預算大幅提升34.3%，在計劃未有大幅調整的情況下，為何當局需要大幅提升預算；

(三) 過去兩年及今年至今，計劃的以下資料(以表列出每月數字)：補貼總開支、經常開支(扣除補貼金額)、受惠人數，並按申領金額組別(即低於100元、101至200元、201元至300元及301元至400元)列出分項數字，以及人均補貼金額；及

(四) 當局會否考慮研究下調補貼計劃的申請門檻和提升補貼上限，以減輕市民的交通費開支；如會，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：32)

答覆：

(一) 公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)在2025-26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。

(二) 由2025年6月1日起，補貼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。計及相關調整可減省的開支，補貼計劃在2026-27財政年度的預算總開支仍較2025-26財政年度的修訂預算增加約7.2億元，主要是考慮到公共交通乘客人次增長及票價調整等因素。

(三) 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列於**表一**，按每月補貼金額劃分的平均每月受惠人數列於**表二**，而過去三個財政年度的經常開支(扣除補貼金額)則列於**表三**。

表一：

年份[註一]	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (千人)	每月人均 補貼金額 (元)
2023	3,909	3 036	107
2024	2,528	1 988	106
2025	2,238	1 764	106

註一： 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由400元放寬至200元，以及暫時將每月補貼上限由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及每月補貼上限由2023年11月起回復至400元。由2025年6月起，補貼計劃下的每月公共交通開支水平由400元提高至500元。

表二：

每月補貼金額	平均每月受惠人數 (千人)[註二]		
	2023年	**2024年**	**2025年**
0.1元至100.0元	1 732	1 157	1 033
100.1元至200.0元	836	545	475
200.1元至300.0元	321	196	173
300.1元或以上	140	90	83

註二： 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。

表三：

財政年度	經常開支 (百萬元)
2022-23	37.4
2023-24	40.1
2024-25	42.0

政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用。補貼計劃在過去三個財政年度的經常開支(扣除補貼金額)約相當於每年補貼總金額的1.1%至1.7%。

(四) 補貼計劃的政策目標是為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。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。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB193

管制人員的答覆

(問題編號：2410)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜
(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於本港私家及商用車輛泊車位，政府可否告知本會：

(一) 現時領有效牌照的各類機動及非機動車輛數字為何；

(二) 過去兩年及本年至今，每年私家車、電單車及商用車輛的泊車位數目和比例分別為何；

(三) 過去兩年及本年至今，每年全港路旁泊車位的以下資料：泊車位數目及按年變動百分比、平日使用率及週末及假日使用率，並按區議會分區劃分和車輛類別列出分項數字；

(四) 過去兩年及本年至今，每年運輸署轄下停車場泊車位的以下資料：泊車位數目及按年變動百分比、平日使用率，以及週末及假日使用率，並按區議會分區劃分列出分項數字；

(五) 過去兩年及本年至今，每年政府產業署出租的收費公眾停車場的以下資料：泊車位數目及按年變動百分比、平日使用率，以及週末及假日使用率，並按區議會分區劃分列出分項數字；及

(六) 過去兩年及本年至今，每年涉及違例泊車的告票數目及須繳付的罰款金額分別為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

(一) 截至2025年年底，各類機動及非機動車輛的領牌數字表列如下：

機動車輛	**截至2025年年底**
	已領牌車輛數目
電單車	72 943
私家車	584 914
的士	17 695
專營巴士	5 793
非專營公共巴士	6 732
私家巴士	833
公共小巴	4 053
私家小巴	3 320
貨車	107 611
特別用途車輛	1 852
政府車輛	7 221
小計(i):	**812 967**
非機動車輛	**已領牌車輛數目**
拖車	10 186
小計(ii):	**10 186**
總計(i) + (ii):	**823 153**

(二) 2024年至2025年[註]領有牌照的私家車、電單車和商用車輛的數目、其泊車位數目及比例表列如下：

車輛種類	截至每年年尾	領有牌照的車輛數目	泊車位數目	泊車位與領牌車輛數目的比例
私家車	2025年	633 988	723 666	1 : 1.14
	2024年	628 790	715 518	1 : 1.14
電單車	2025年	72 134	43 442	1 : 0.60
	2024年	72 614	41 775	1 : 0.58
商用車輛	2025年	66 753	44 565	1 : 0.67
	2024年	67 243	44 239	1 : 0.66

註：各類泊車位由不同部門及營辦商管理，仍在收集及整理有關資料，故相關機構未能提供本年至今的數據。

(三) 2024年至2025年[註]按各區議會分區設有路旁停車收費錶泊車位的數目整體有所增加。相關資料載於**附件1**及**附件2**；至於路旁電單車泊車位，數目同樣上升。相關資料載於**附件3**。

註：各類泊車位由不同部門及營辦商管理，仍在收集及整理有關資料，故相關機構未能提供本年至今的數據。

(四) 2024年至2025年[註]按各區議會分區由運輸署營運的停車場泊車位數目大致相同，有關數目及使用率載於**附件4**。

註：運輸署營運的停車場由營辦商管理，仍在收集及整理有關資料，故未能提供本年至今的數據。

(五) 2024年至2026年1月政府產業署出租的收費公眾停車場的泊車位數目大致相同。其數目、變幅、平日使用率，以及週末及假日使用率，按區議會分區劃分列出分項數字，載於**附件5**。

(六) 2024年至2026年2月涉及違例泊車的告票數目及罰款金額分別如下：

2024年至2026年2月警務處發出違例泊車定額罰款通知書的數目			
年份	**2024年**	**2025年**	**2026年 (截至2月) （註）**
違例泊車定額罰款通知書的數目	2 543 197	2 068 107	248 831
定額罰款金額	$8.14億	$6.62億	$9.95千萬

註: 2026年的定額罰款通知書數目為初步數字。另外，由2026年1月1日起違例泊車定額罰款由320元調高至400元。

附件 **1**

2024 年至 2025 年按各區議會分區和車輛類別
設有路旁停車收費錶泊車位的數目及變幅

地區	泊車位數目			
	2024年		**2025年**	
	一般車輛[註1]	商用車輛[註2]	一般車輛[註1]	商用車輛[註2]
中西區	482	117	481	117
東區	500	92	497	92
南區	598	87	601	87
灣仔	970	52	985	47
香港(小計)	2 550	348	2 564	343
九龍城	2 300	276	2 322	310
觀塘	537	93	544	94
深水埗	1 202	154	1 254	152
黃大仙	292	120	297	121
油尖旺	1 564	430	1 530	425
九龍(小計)	5 895	1 073	5 947	1 102
離島	137	38	137	38
葵青	443	142	442	158
北區	968	157	958	157
西貢	1 666	283	1 692	283
沙田	1 435	270	1 434	268
大埔	1 420	196	1 435	198
荃灣	620	65	634	64
屯門	1 107	169	1 128	175
元朗	944	285	942	284
新界(小計)	8 740	1 605	8 802	1 625
總計	**17 185**	**3 026**	**17 313**	**3 070**

以 2025 年 12 月對比 2024 年 12 月泊車位的總數，九龍區及新界區的泊車位均錄得約 1%的增幅，港島區則大致維持不變。

註 1：「一般車輛」指中型及重型貨車、巴士、電單車及單車以外的車輛
註 2：「商用車輛」指貨車及巴士

附件 2

2024 年至 2025 年按各區議會分區
設有路旁停車收費錶泊車位的平均使用率

地區	2024年		2025年	
	平日 (%)	週末及假日 (%)	平日 (%)	週末及假日 (%)
中西區	93	86	91	84
東區	91	92	91	92
南區	68	73	68	73
灣仔	90	89	89	88
香港(小計)	88	85	87	85
九龍城	91	91	90	90
觀塘	92	93	93	92
深水埗	94	93	93	94
黃大仙	94	93	92	92
油尖旺	96	94	95	96
九龍(小計)	93	94	93	92
離島	75	73	74	74
葵青	96	91	95	91
北區	88	89	88	89
西貢	75	70	75	69
沙田	86	90	86	89
大埔	82	90	83	91
荃灣	90	92	88	93
屯門	84	92	83	94
元朗	89	85	90	86
新界(小計)	85	86	86	87
總計	**88**	**88**	**88**	**88**

附件3

2024年至2025年按各區議會分區
路旁電單車泊車位的數目、變幅及使用率[註1]

地區	2024年		2025年	
	泊車位數目	平日平均使用率(%)	泊車位數目	平日平均使用率(%)
中西區	651	100	651	100
東區	807	100	826	100
南區	447	100	461	99
灣仔	779	100	784	100
香港(小計)	2 684	100	2 722	100
九龍城	1 002	100	1 025	100
觀塘	921	100	998	100
深水埗	884	100	919	100
黃大仙	545	100	570	100
油尖旺	1 319	100	1 349	100
九龍(小計)	4 671	100	4 861	100
離島	261	83	261	89
葵青	772	100	898	100
北區	424	100	389	100
西貢	505	100	530	99
沙田	602	100	649	100
大埔	280	100	301	100
荃灣	700	100	755	100
屯門	892	100	876	100
元朗	636	100	624	100
新界(小計)	5 072	98	5 283	99
總計	**12 427**	**99**	**12 866**	**99**

以2025年12月對比2024年12月泊車位的總數，港島區錄得約1%的增幅，而九龍區及新界區均錄得約4%的增幅。

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車輛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。

附件 **4**

2024 年及 **2025** 年按各區議會分區
由運輸署營運的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	
			2024年	2025年	2024年	2025年
中西區	天星碼頭	377	81	80	28	28
	大會堂	170	58	51	24	18
	林士街	829	62	60	33	34
	堅尼地城	195	85	87	80	88
灣仔	天后	428	75	73	62	61
東區	筲箕灣	385	76	74	75	74
南區	香港仔	293	63	62	78	78
黃大仙	雙鳳街	267	74	72	80	79
	黃大仙	25	36	33	39	44
葵青	葵芳	511	73	77	68	74
荃灣	荃灣	545	79	77	77	76

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	
			2024年	2025年	2024年	2025年
中西區	天星碼頭	37	65	65	47	45
	大會堂	27	74	77	67	68
	林士街	164	83	74	75	68
	堅尼地城	37	75	72	82	77
灣仔	天后	75	76	79	77	80
東區	筲箕灣	72	72	71	78	78
南區	香港仔	51	71	69	77	75
黃大仙	雙鳳街	74	65	68	73	79
葵青	葵芳	93	75	80	71	78
荃灣	荃灣	34	69	69	68	67

以 2025 年 12 月對比 2024 年 12 月，泊車位(電單車除外)的總數減少約 0.2%。

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。

附件5

2024年至2026年1月政府產業署轄下公眾停車場泊車位數目、變幅及平均使用率(%)

地區	停車場	泊車位數目、變幅及平日、週末及假日平均使用率(%)[註1]										
		2024			2025				2026[註2]			
		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	變幅	平日的平均使用率	週末及假日的平均使用率	泊車位數目	變幅	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	182	25%	26%	181	-1%	25%	25%	181	0%	-[註9]	-[註9]
灣仔	灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓[註3]	於2024年3月15日起停止營運	2%	10%	-	-	-	-	-	-	-	-
東區	北角政府合署	95	5%	21%	95	0%	3%	15%	95	0%	4%	11%
	柴灣市政大廈	45	26%	39%	45	0%	38%	55%	45	0%	-[註9]	-[註9]
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	21%	45%	50	0%	20%	41%	50	0%	20%	42%
深水埗	長沙灣政府合署	263	24%	59%	263	0%	24%	59%	263	0%	24%	61%
九龍城	土瓜灣街市暨政府合署	32	50%	65%	32	0%	70%	70%	32	0%	67%	64%
	工業貿易大樓[註4]	24	1%	2%	22	-8%	1%	1%	22	0%	0%	2%
黃大仙	沒有政府產業署轄下停車場											

地區	停車場	泊車位數目、變幅及平日、週末及假日平均使用率(%)[註1]										
		2024			2025				2026[註2]			
		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	變幅	平日的平均使用率	週末及假日的平均使用率	泊車位數目	變幅	平日的平均使用率	週末及假日的平均使用率
觀塘	順利紀律部隊宿舍	105	33%	46%	105	0%	40%	52%	105	0%	37%	56%
荃灣	沒有政府產業署轄下停車場											
屯門	屯門政府合署	42	6%	16%	42	0%	5%	14%	42	0%	7%	15%
元朗	元朗民政事務處大廈	43	28%	32%	43	0%	20%	32%	43	0%	22%	33%
北區	北區政府合署	96	9%	57%	96	0%	9%	63%	96	0%	9%	66%
	香園圍邊境管制站	466	46%	51%	466	0%	50%	54%	466	0%	50%	54%
	嘉富坊公眾停車場[註5]	326	19%		326	0%	54%		326	0%	70%	
大埔	大埔政府合署	73	11%	76%	73	0%	13%	86%	73	0%	21%	89%
西貢	西貢政府合署	70	8%	30%	70	0%	25%	25%	70	0%	-[註9]	-[註9]
	將軍澳政府合署[註6]	-	-	-	-	-	-	-	388	-	65%	
	香港中醫醫院[註7]	-	-	-	-	-	-	-	146	-	75%	
沙田	沙田政府合署	143	2%	35%	140	-2%	1%	17%	140	0%	1%	11%
	新界(沙田)法醫學大樓	50	20%	21%	50	0%	22%	27%	50	0%	26%	27%

地區	停車場	泊車位數目、變幅及平日、週末及假日平均使用率(%)[註1]										
		2024			2025				2026[註2]			
		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	變幅	平日的平均使用率	週末及假日的平均使用率	泊車位數目	變幅	平日的平均使用率	週末及假日的平均使用率
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[註8]	733	15%	31%	733	0%	13%	29%	-	-	-	-

註1：停車場承辦商僅能提供時租泊車位的平均使用率，並未涵蓋整體泊車位(包括月租及時租)之相關數據。

註2：此乃由停車場承辦商提供該停車場於2026年1月營運時間內泊車位的平均使用率。

註3：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。有關數據為2024年1月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。

註4：工業貿易大樓收費公眾停車場於2024年4月25日恢復營運。有關數據為2024年5月起營運時間內泊車位的平均使用率。

註5：嘉富坊公眾停車場於2024年11月中旬開始營運。有關數據為2024年12月起營運時間內泊車位的平均使用率。

註6：將軍澳政府合署停車場於2025年12月中旬開始營運。有關數據為2026年1月營運時間內泊車位的平均使用率。

註7：香港中醫醫院停車場於2025年12月中旬開始營運。有關數據為2026年1月營運時間內泊車位的平均使用率。

註8：港珠澳大橋香港口岸收費公眾停車場的租約由2025年7月16日起由香港機場管理局管理。有關數據為2025年1月至6月營運時間內泊車位的平均使用率。

註9：承辦商暫時未能提供該停車場於2026年1月營運時間內泊車位的平均使用率。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB194

管制人員的答覆

(問題編號：0288)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署負責處理車輛牌照與駕駛，就此，請政府告知本會：

1. 運輸署在2026年預計在接獲小巴、巴士、中型和重型貨車及掛接車輛駕駛執照的申請後82天內舉行路試佔比較2024及2025年實際百分比下跌百分之五至九成五，唯據2025年運輸年報顯示報考私家車合併試及輕型貨車合併試人數在2021年起有按年下降的趨勢，服務目標水平卻未能維持；運輸署有否檢討人手編制安排以加快處理申請；相關人員數目及開支為何；

2. 近月免試簽發駕駛執照事宜，運輸署轉用在網上預約系統預約後增加，有否增加人手及開支以處理申請；如有，相關人員數目及開支為何；如否，原因為何；

3. 運輸署在上年底優化的士筆試，更新考核內容和調整試題數目，相關報考人數為何；

4. 部分新車型提供的如的士的低地台設計及主動安全系統在舊車型未有提供，以及在2023年9月前新登記的公共小巴未有「佩戴安全帶偵測及警示系統」；為此，相關公共車輛登記數量為何；(請分類列出，例如市區的士、新界的士、大嶼山的士、紅色小巴和綠色專綫小巴)

提問人：張培剛議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1. 運輸署多年來為接獲小巴、巴士、中型和重型貨車及掛接車輛駕　駛執照申請後舉行路試的目標等候時間訂定為82天，達標率定為95%。在2024及2025年，有關等候時間實際達標率為100%。就2026年為上述車

輛安排路試的等候時間及達標率，運輸署將繼續維持在82天及95%。運輸署會持續靈活調配資源提供駕駛考試服務，以盡量滿足各種類車駕駛考試的需求及縮短等候時間。

在2026-27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63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3,071萬元。運輸署正籌備新一輪招聘，確保考牌主任職系有足夠人手應付需求。

2. 運輸署一直積極重整牌照服務的運作流程，透過牌照服務電子化，以提升效率及更有效運用櫃位資源，同時省卻申請人親身到牌照事務處辦理申請的時間。其中，運輸署由2026年3月16日起，全面推行網上預約免試簽發香港正式駕駛執照(「免試簽發」)櫃位服務，並增加預約名額至每個工作日共550個，同時擴展服務至全港4間牌照事務處，進一步便利申請人及更有效運用資源。運輸署以現有資源處理上述工作，包括透過調動因推動牌照服務電子化所節省的人手，以應付增加「免試簽發」預約名額的相關工作。

3. 運輸署已於2025年11月3日起進一步優化的士筆試，減少有關地方和路線的試題，並加入提升的士服務質素相關的新試題，務求在維持評估水平的同時，讓試題更切合業界的實務需要。截至2026年2月28日，平均每月報考人數從優化的士筆試前錄得的約1 380人，上升至優化後錄得的約1 820人，升幅約三成，顯示措施有效吸引更多人報考的士筆試。

4. 截至2026年2月底，可供輪椅上落的無障礙的士及設有主動安全系統的的士數目分別為6 289輛及852輛。

由2023年9月1日起，所有新登記的公共小巴須按照運輸署署長根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(香港法例第374E章)就發牌時的條件，安裝佩戴安全帶偵測及警示系統。根據本署紀錄，截至2026年2月底，共有213輛於2023年9月後新登記的公共小巴配備「佩戴安全帶偵測及警示系統」。

– 完–

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB195

管制人員的答覆

(問題編號：0976)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務
(4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府表示會繼續監督3條過海隧道實施不同時段不同收費的情況，就此，政府可否告知本會：

1. 過去5年，3條過海隧道，分別提供不同種類車輛通行的次數以及收入；

2. 過去5年，3條過海隧道，分別提供開支總額為何；請逐項列明條過海隧道各項開支的具體金額；

3. 三隧分流政策實施以來，當局是否已就3條過海隧道的車流分流效果、繁忙時段擠塞時長變化、市民平均出行成本變動、對公共交通運量的連帶影響、道路安全狀況變化等，完成全面、客觀的獨立成效評估；

4. 有市民認為三隧分流後，統一商用車輛對輕型貨輛不公，令其過海開支大幅增加，影響生計，就此政府會否考慮檢視並作出調整；如會，詳情為何；如否原因為何？

提問人：張培剛議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 有關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)，過去5年(即2021至2025年)按車種劃分的平日平均車流量載列於附件一。

   有關過去5個財政年度3條過海隧道的收入表列如下：

隧道	年度收入 (百萬元)				
	2020-21	**2021-22**	**2022-23**	**2023-24**[2]	**2024-25**
紅隧	642	639	653	867	1,073
東隧	709	737	728	762	777
西隧[1]	不適用	不適用	不適用	879	1,272

註1： 西隧於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2： 政府於2023年8月2日收回西隧的同時，於3條過海隧道實施首階段的「633」固定收費，及後於同年12月17日起在3條過海隧道實施第二階段的「分時段收費」。

2. 有關過去5個財政年度3條過海隧道的營運開支表列如下：

隧道	年度營運開支[2] (百萬元)				
	2020-21	**2021-22**	**2022-23**	**2023-24**	**2024-25**
紅隧	143	154	158	199	196
東隧	165	177	179	228	240
西隧[1]	不適用	不適用	不適用	241	328

註1： 西隧於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。

3. 根據2025年交通數據，3條過海隧道的全日車流量，與2023年12月(實施新收費前)相比，分布如下：西隧上升約24%至約109 000架次；紅隧下降11%至約94 000架次；東隧下降約10%至71 000架次。在新收費實施後，平日過海車流量大致保持穩定，交通在三隧之間更平均分布，善用各隧道的容車量。事實上，過海隧道實施「分時段收費」後，整體過海擠塞有所紓緩。繁忙時段紅隧和東隧的車龍普遍縮短，分別減少約1公里和0.3公里；而在一般時段及非繁忙時段，即佔全日近八成時間，3條過海隧道(包括以往經常擠塞的紅隧)的交通較以往明顯暢順。鄰近隧道口的非過海交通亦有明顯改善，減少影響加士居道以及觀塘繞道一帶的交通。這些分流效果對整體市民出行、運輸物流和公交營運帶來正面影響。

政府會持續監察交通情況，並觀察中九龍繞道全線開通對整體市區交通將會帶來的影響，以更全面地檢視三隧的交通狀況及收費安排，適時作出科學為本的交通管理措施，包括考慮透過法例訂明的機制調整繁忙時段的收費安排。

4. 在「分時段收費」下，政府簡化不同類別商用車輛的收費結構，按「效率優先」原則，下調貨車收費至與私家車相若的水平，讓更具運載效率的貨車享有較大的收費減幅，例如中型和重型貨車收費較以往平均過海隧道費分別下降17%和39%。

   現時過海隧道在繁忙時段的整體車流量仍超出3條隧道的總容車量。考慮到輕型貨車／客貨車的運作開支比其他商用車輛為低，且運作模式較為靈活，對價格變動的敏感度相對較高。因此，若下調輕型貨車/客貨車的隧道費，或會引發額外車流，進一步增加過海隧道的交通壓力。運輸署正持續監察和檢視過海隧道的交通情況和收費水平的交通管理效果，會適時向立法會匯報。

附件一

3條過海隧道各車種平日平均車流量(雙向架次)[1]

年份	西隧					
	私家車	電單車[2]	的士	巴士[3]	小巴[4]	貨車
2021	34 400	1 600	11 200	4 000	600	11 600
2022	27 900	1 400	10 100	3 600	400	10 500
2023	36 200	1 400	19 100	4 200	400	10 700
2024	51 300	2 100	22 700	5 700	500	20 200
2025	57 500	2 200	21 600	6 000	400	20 800

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. 「電單車」包括機動三輪車
3. 「巴士」包括公共及私家巴士
4. 「小巴」包括公共及私家小巴

附件一

3條過海隧道各車種平日平均車流量(雙向架次)[1]

年份	紅隧					
	私家車	電單車[2]	的士	巴士[3]	小巴[4]	貨車
2021	48 700	5 400	18 100	6 800	1 000	25 300
2022	46 600	4 800	17 800	6 000	800	24 800
2023	48 800	4 500	16 700	6 400	800	24 600
2024	53 600	3 900	17 200	5 400	600	14 100
2025	55 800	3 600	16 300	5 200	500	12 300

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. 「電單車」包括機動三輪車
3. 「巴士」包括公共及私家巴士
4. 「小巴」包括公共及私家小巴

附件一

3條過海隧道各車種平日平均車流量(雙向架次)[1]

年份	東隧					
	私家車	電單車[2]	的士	巴士[3]	小巴[4]	貨車
2021	47 600	3 000	14 600	3 000	600	12 600
2022	41 500	2 600	13 700	2 700	500	11 400
2023	42 000	2 600	14 200	2 800	600	11 200
2024	40 800	2 700	12 800	3 100	600	12 000
2025	41 400	2 700	11 900	3 200	600	11 600

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. 「電單車」包括機動三輪車
3. 「巴士」包括公共及私家巴士
4. 「小巴」包括公共及私家小巴

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB196

管制人員的答覆

(問題編號：1116)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「易通行」不停車繳費服務於2023年開展，逾期繳交隧道費會衍生附加費並有可能影響車輛續牌，就此政府可否告知本會：

1. 嚴重欠費者會轉交法庭並有可能獲處最高罰款每程$5,000，過去三年每年轉交法庭的個案宗數分別為何？

2. 過去累積欠費最多而追繳費用的個案當中，首十個欠費最多的易通行帳戶涉及的欠繳次數及費用總金額分別為何？相關個案最後是否已獲清繳？

3. 過去三年，每年分別有多少宗就欠隧道費，提交相關表格申請豁免？當中每年分別有多少宗獲批？

提問人：植潔鈴議員(立法會內部參考編號：115)

答覆：

1-2. 運輸署按既定程序將欠繳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，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。運輸署於2024年、2025年及2026年(截至2月)，分別向法庭轉交約8 800宗、18 000宗及3 800宗欠繳隧道費個案。截至2026年2月，按個別登記車主被裁判法院追討金額計算，最高的10人被追討的交易宗數介乎約90宗至220宗，涉及總金額介乎約100,000元至270,000元，當中有1名登記車主已全數繳清法院追討的金額。裁判法院已就其餘9宗未繳付／部分繳付個案發出財物扣押令，除非法院追討金額獲清繳，否則會由執達主任扣押及售賣車主財物以追收欠款。

3. 過去3年，隧道費服務商共收到約40 000宗申請隧道退款個案，當中34 000宗獲接納，主要原因為車輛的車牌號碼懷疑被人非法盜用、車牌號碼不清晰或付款平台因網絡連接不穩定而偶爾重複扣款等。隨著隧道費服務商不斷改良自動車牌識別系統、加強培訓前線員工準確辨認車牌的技巧、以及要求個別車主更換號碼有欠清晰的車牌，需要安排隧道費退款的個案已有所下降。有關退款個案數字按年表列如下：

	提出隧道費退款的個案 (佔同期車流量)	**獲接納的隧道費退款個案 (佔同期車流量)**
2023年 (5月至12月)	15 000 (0.017%)	12 000 (0.014%)
2024年	17 000 (0.008%)	15 000 (0.007%)
2025年	8 000 (0.004%)	7 000 (0.003%)
總數	**40 000 (0.008%)**	**34 000 (0.006%)**

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB197

管制人員的答覆

(問題編號：1117)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

香港運輸署向在兩年內累計違例記分達8分或以上的駕駛者發出「違例駕駛記分通知書」，詳列扣分紀錄以提醒改善駕駛行為。就此，政府可否告知本會：

1. 過去三年，每年分別發出「違例駕駛記分通知書」的數字為何？

2. 每發出一封「違例駕駛記分通知書」的成本為何？

3. 運輸署自2024年推出「牌證易」網上電子牌照平台，過去一年經該平台登入查閱違例駕駛記分紀錄的總次數為何？

4. 為節省公帑及環保，政府有否考慮採用電子形成通知，減少甚至取消以紙本形式寄發出「違例駕駛記分通知書」。若有，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：植潔鈴議員(立法會內部參考編號：117)

答覆：

1. 在違例駕駛記分制度下，如某駕駛者在兩年內被記分達8分或以上，但少於15分時，根據《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)的規定，運輸署署長須向該駕駛者發出一份「違例駕駛記分通知書」。通知書會詳列該駕駛者在該兩年內因觸犯違例事項而被記分的紀錄，告知有關人士再被記分的後果，並提醒其改善駕駛行為。在2023、2024及2025年，運輸署分別發出44 603、39 424及38 547份通知書。

2. 運輸署以平郵方式發出違例駕駛記分通知書。在2025年，每份通知書的郵費成本為2.2元。至於準備及發出通知書所需的人手及其他開支已納入運輸署整體撥款及編制內，因此未能分項列出。

3. 截至2025年12月31日，「牌證易」一站式網上牌照管理平台約有16萬名登記用戶。運輸署沒有備存當中查閱違例駕駛記分記錄的分項數據。

4. 由「牌證易」實施開始，市民已可透過電子方式查詢其記分紀錄。根據現行《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章) 的規定，運輸署發出違例駕駛記分通知書時可以面交、郵遞或掛號郵遞的方式送達，但不包括以電子形式的通知。儘管如此，運輸署會按實際需要，適時檢視相關安排。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB198

管制人員的答覆

(問題編號：2427)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

進入大嶼山南部的所有道路為封閉道路，駕駛人士必須持有大嶼山封閉道路通行許可證才可駕車前往封閉路段。就此，政府可否告知本會：

1. 過去三年，每年分別批簽進入大嶼山南部的所有道路為封閉道路的許可證宗數分別為何？

2. 承上題，過去三年，每年分別經「大嶼山自駕遊」計劃批准的許可證的宗數分別為何？

3. 過去三年，每年分別有多少宗在沒有適當許可證而違規進入南大嶼山而被檢控的個案？

4. 承上題，每年分別有多少宗涉及跨境自駕入境香港車輛違規進入南大嶼山而被檢控的個案？

5. 現時主要靠警方執法或在東涌道架設路障適別車輛是否持有進入南大嶼山的許可證，政府有否研究運用智慧科技識別方式，識別車輛是否持有適當許可證進入南大嶼山？若有，詳情為何；若無，原因為何？

提問人：植潔鈴議員(立法會內部參考編號：114)

答覆：

1.-2.

過去3年，運輸署簽發大嶼山封閉道路通行許可證(許可證)及經「大嶼山自駕遊」計劃下簽發許可證的數目表列如下：

年份	2023年	2024年	2025年
(a) 簽發許可證數目 [包括(b)]	36 800	37 200	37 300
(b) 經「大嶼山自駕遊」計劃下簽發的許可證數目	12 500	12 200	12 400

3.-4.

香港警務處沒有備存過去3年有關沒有適當許可證而違規進入南大嶼山及涉及跨境自駕入境香港車輛違規進入南大嶼山的相關檢控數字。

5. 為了加強監察大嶼山封閉道路的交通管制，土木工程拓展署、運輸署及香港警務處委託機電工程署進行一項概念驗證研究，利用科技儀器識別沒有持有有效封閉道路通行許可證而駛入大嶼山封閉道路的車輛。現場儀器已於2024年9月完成安裝及實地測試。執法部門現正展開相關執法系統的升級及對接工作，目標在2026年年中啟用系統。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB199

管制人員的答覆

(問題編號：3211)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

車輛駛近沒有安全島的電車站時，需按法例需要在乘客上落車時於黃線前停車。然而不時有司機，特別是港島以外的司機未必及時注意而造成危險。就此，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年分別涉及電車的交通意外宗數分為多少宗？

2. 過去3年，每年分別有多少宗，因沒有在沒有安全島電車站適當位置停車的檢控數字？

3. 運輸署早前在沒有安全島的電車站進行改善工程，相關路面髹上紅色和「留意乘客」的道路標記。已完成或進行該改善工程的位置分別為何？相關開支為何？

4. 除了上述改善工程的措施，政府會否考慮加裝燈號或應用智慧科技，進一步提升沒有安全島電車站上落客的安全？

提問人：植潔鈴議員(立法會內部參考編號：116)

答覆：

1. 根據紀錄，由2023至2025年，涉及電車的交通意外宗數表列如下:

年份	交通意外宗數
2023	37
2024	35
2025*	41

*臨時數字

2. 警務處沒有備存因沒有在無安全島的電車站適當位置停車的檢控數字。

3. 路政署已完成7個沒有安全島的電車站的改善工程，地點表列如下：

	位置	電車站號
1	皇后大道西	96W
2	堅彌地城海旁	98W
3	黃泥涌道	108
4	香港墳場	109
5	南康街	99E
6	柴灣道	101E
7	筲箕灣總站(近筲箕灣東大街134號)	-

有關改善工程包括在行車路面髹上紅色範圍和「留意乘客」的道路標記，工程的總開支約38萬元。

4. 香港電車有限公司已完成名為「香港電車先進智能運輸管理系統及人工智能優化項目」的研究，開發及實施一套基於無線射頻辨識技術及人工智能優化器的智能電車管理系統，輔以地理圍欄程式，提示司機注意行駛速度。其中，地理圍欄利用無線射頻辨識技術、車上感測器和路邊設備進行定位，當電車駛近預先所設定的位置及偵測到可能有超速時，系統會自動提示司機注意行駛速度，有效提升整體駕駛安全。有關系統現時已應用於香港電車日常營運上，提升管理效率，實現智能調度。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB200

管制人員的答覆

(問題編號：1407)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於締造行人友善環境，推動「香港好·易行」計劃，政府可否告知：

(1) 請詳列過去三年，於各個選定地區已完成的行人環境改善措施，包含：項目名稱／地點、項目簡介(例如：為行人通道提供上蓋、行人導向標示等)、工程時長以及項目開支；

(2) 有關未來計劃跟進的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統項目，請列出擬建項目地點、項目的預計開展工程時間表、及初步估算的工程開支？

提問人：邱達根議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

(1) 過去3年，各區已完成的行人通道加建上蓋工程及行人導向標示系統項目表列如下:

(a) 行人通道加建上蓋工程

地區	上蓋走線	工程費用[1] (百萬元)	工程項目開展日期	完工日期
深水埗區	港鐵石硤尾站A出口至石硤尾邨美亮樓的窩仔街行人路段	17.3	2020年	2023年
沙田區	港鐵火炭站A出口至榕翠園的樂景街行人通道	23.0	2021年	2023年

地區	上蓋走線	工程費用[1] (百萬元)	工程項目開展日期	完工日期
南區	薄扶林道北行線的行人通道(連接第一階段已完成的上蓋至巴士站)	2.0	2022年	2023年
大埔區	寶湖路至港鐵大埔墟站的南運路行人通道	35.7	2021年	2024年
荃灣區	荃灣西站至海安路行人通道	47.4	2022年	2024年
九龍城區	連接香港兒童醫院的行人通道加建上蓋	11.1	2022年	2024年
九龍城區	連接香港眼科醫院的行人通道加建上蓋	17.3	2023年	2025年

註1：付款當日價格

(b) 行人導向標示系統

地區	工程費用[2] (百萬元)	工程項目開展日期	完工日期
深水埗、中環、灣仔及銅鑼灣	3.7	2022年	2024年

註2：付款當日價格

(2) 有關上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統項目的推展進度如下：

(i) 正在進行規劃設計的項目

地區	項目名稱／建議走線	推展進度
中西區	由士美菲路沿蒲飛徑至蒲飛路	正進行初步技術可行性研究的前期工作
南區	由漁暉道至漁光道	
黃大仙區	竹園北邨行人通道系統	正進行勘測研究和設計
觀塘區	功樂道升降機及行人通道系統	
西貢區	將軍澳寶琳北路至寶康路行人通道系統	
灣仔區	由活道至皇后大道東近聖若瑟小學	
東區	由西灣河街至西灣河聖十字架天主堂	
	由健康東街至百福道	
深水埗區	由呈祥道行人天橋近美孚港鐵站至荔景山路近清麗苑商場	

地區	項目名稱／建議走線	推展進度
沙田區	沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統	
	由愉景花園旁行人路至沙田頭路	
荃灣區	由國瑞路公園至國瑞路	
葵青區	由石蔭路近金石樓至大白田街	

由於上述項目仍在規劃設計中，因此相關預算工程開支有待確定。

(ii) 正在進行招標或施工的項目

地區	項目名稱／建議走線	核准項目預算[3] (億元)	工程項目開展日期	預計完工日期
灣仔區	留仙街至天后廟道升降機及行人通道系統	工程項目正進行招標，工程費用待定	2026年第二季[4]	2029年第一季
葵青區	葵涌荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統		2026年第三季[4]	2029年第三季
	華星街至青山公路－葵涌段自動扶梯系統		2026年第二季[4]	2029年第一季
東區	寶馬山行人通道系統	6.826	2021年8月	2026年年中起分階段完成
葵青區	興盛路至大窩口道行人通道系統	1.925	2023年7月	2026年第三季

註3：付款當日價格
註4：預計開展日期

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB201

管制人員的答覆

(問題編號：1291)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二六至二七年度內，運輸及物流局將會提交法例修訂建議，規定騎單車人士必須佩戴頭盔。就此，當局可否告知本會：

(a) 請以表列出，過去3年，涉及單車的(i)交通意外宗數、(ii)受傷及死亡人數、(iii)涉及頭部受傷的人數及比例、及(iv)意外發生時有否佩戴頭盔的傷者分佈分別為何；

(b) 就該項新法例的(i)預計宣傳開支、(ii)預計行政開支、(iii)預計執法人員數目、及(iv)預計執法人員開支分別為何。

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

(a) 根據紀錄，於2023年至2025年期間，涉及單車的交通意外宗數，以及騎單車人士的傷亡數字表列如下:

	2023年	**2024年**	**2025年***
交通意外宗數	1980	1879	2098
死亡人數	6	9	9
重傷人數	93	59	31
輕傷人數	1740	1623	1860
涉及頭部受傷人數及比例(註1)	719 (39%)	666 (39%)	597 (31%)
沒有佩戴頭盔人數(註2)	844	577	1084

註:
*臨時數字
(1) 括號內的數字為頭部受傷人數佔所有傷亡人數的百分比
(2) 數字為傷亡人數中沒有佩戴頭盔的騎單車者，不論其頭部有否受傷

(b) 有研究顯示，頭盔能有效地保護騎單車人士，並可令他們在交通意外中頭部受傷的機會降低。此外，資料顯示過去5年在交通意外中死亡及重傷的騎單車人士有近六成沒有佩戴頭盔。政府正小心研究有關騎單車人士佩戴頭盔的法定規定，並會聆聽社會各持份者的意見，以凝聚共識及適時提出法例修訂建議，並考慮宣傳、執法安排等，以至所需開支。

在上述研究期間，運輸署會繼續與警務處及道路安全議會緊密合作，透過電視宣傳短片、電台廣播、「單車資訊中心」網頁及其他宣傳刊物，多渠道加強駕駛單車人士對相關法例及規則的認識；而《道路使用者守則》亦已為市民提供使用單車時須知的道路知識、法例要求和相關罪行，該《守則》亦鼓勵他們使用個人防護裝備(包括佩戴單車頭盔等)，並促進道路使用者之間互相尊重。這些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 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB202

管制人員的答覆

(問題編號：1295)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的職責是規劃和發展網約車服務，並就服務制訂規管措施和策劃相關設施。就此，當局可否告知本會：

(a) 當局有否考慮將配額定於不少於10 000個；如有，詳情為何；如否，原因為何；

(b) 當局有否考慮要求網約車平台引入人臉識別或其他生物特徵認證技術；如有，詳情為何；如否，原因為何；

(c) 就「一車一司機」規定，當局有否評估該規定對車輛使用效率及司機家庭收入的影響；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》於2025年10月獲立法會通過，訂明規管網約車服務的法律框架和重要原則，包括規定提供網約車服務的平台、車輛和司機三方均須領取合適的牌證並遵從相關牌證條件，以及就網約車數量實施總量限制等。

此外，在平台方面，持有網約車服務牌照的平台須對旗下車輛及司機履行盡職審查的責任，確保所提供的載客服務合乎本地法規，以保障市民安全和權益。至於車輛和司機方面，只有以個人名義登記的私家車才可申請網約車車輛許可證(「車輛許可證」)，而日後亦只可由該私家車的登記車主駕駛該輛私家車提供網約車載客服務，此規定旨在防止衍生租賃市場及出現炒賣車輛許可證的情況，有助確保網約車的服務質素。

政府現正積極推展下一步的工作，並持續地與各持分者溝通，以敲定規管網約車服務的技術細節，包括平台、車輛和司機的營運模式(例如平台是否可以應用人臉識別或其他生物特徵認證技術以確保駕駛網約車的司機為持有合法許可證的人士)、硬件配套、車輛許可證數量等，並適當地將其納入附屬法例或牌證條件當中。在考慮車輛許可證數量時，政府會平衡多項因素，包括市民的乘車需求和體驗、道路網絡的承受能力、公共交通系統的生態，以及整體個人化點對點交通服務行業的健康和可持續發展。政府計劃於2026年上半年將相關附屬法例提交立法會審議。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB203

管制人員的答覆

(問題編號：1296)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二六至二七年度內，運輸署將會繼續跟進對使用電動可移動工具作出規管的法例修訂建議，以期為電動可移動工具制定完善的規管安排。就此，當局可否告知本會：

(a) 會否考慮強制要求個人使用者或提供租借服務的共享企業購買第三者責任保險，以保障行人安全及意外賠償；如會，詳情為何；如否，原因為何；

(b) 有否評估電動工具對使用者及路人帶來的安全風險；如有，詳情為何；如否，原因為何；

(c) 當局於2023年在白石角推行「共享電動輔助單車」試驗計劃，目前的研究結果為何；

(d) 有否評估共享營運模式在香港普及的可行性；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：29)
答覆：
(a)及(b)

由於電動可移動工具是由機械驅動，符合《道路交通條例》(第374章)中「汽車」的現行定義。因此使用未登記或領牌的電動可移動工具，可能違反相關法例。

然而，政府一直以來對推動綠色出行的新科技秉持開放態度，同時非常重視道路安全。我們亦留意到電動可移動工具在世界各地日趨普及。因此，我們計劃在今年提出電動可移動工具的規管架構和條例草案，訂明

該等工具的技術及安全要求，以期容許在指定範圍內安全使用該等工具。為確保電動可移動工具產品質素及安全，運輸署和香港生產力促進局經參考不同地區的經驗後，正擬訂一套產品認證機制，作為規管架構的核心。

在建議的認證機制下，合規格電動可移動工具的運作模式在不少方面也與單車相若，因此它們的風險預計亦相若。考慮到目前使用單車並沒有需要購買第三者保險，而其他司法管轄區大多也沒有強制規定電動可移動工具的使用須購買第三者保險，我們未有計劃作出如此要求。

(c)及(d)

運輸署曾於將軍澳南及香港科學園附近的單車徑進行電動可移動工具的試驗計劃。當中，運輸署於2023至2024年在白石角進行共享電動輔助單車試驗計劃。該計劃運作大致順暢，顯示共享模式需要適當配套及安排(如充電池設施及充電頻率等)。運輸署正參考相關經驗，並會留意擬議法例實施後的實際使用情況，研究電動可移動工具共享服務的可行性及規管安排。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB204

管制人員的答覆

(問題編號：2424)

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(謝詠誼)

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，過去3年：

(a) 請以表列出，港鐵各路線列車班次的最高可載客量，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人計算的載客率)；

(b) 請以表列出，港鐵各路線現有乘客量，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人計算的載客率)；

(c) 請以表列出，港鐵各路線繁忙時間的乘客量，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人計算的載客率)；

(d) 請以表列出，港鐵各路線早上繁忙時段中每小時最繁忙路段單向的最新載客率，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人計算)；

(e) 請以表列出，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) 請以表列出，港鐵各路線的列車數目及卡數，包括重鐵和輕鐵；

(g) 港鐵發生半小時或以下、31分鐘至1小時、超過1小時但少於或等於2小時、超過2小時但少於或等於3小時、超過3小時但少於或等於4小時，以及逾4小時事故的性質及次數分別為何(如適用)；

(h) 請以表列出，港鐵每年訊號故障的次數，以及分別因硬件和軟件而發生的次數。

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

(a)至(d)

過去3年，各重鐵和輕鐵路線早上最繁忙一小時最繁忙單向路段的可載客量、乘客量、載客率及最繁忙路段資料分別載列於附件一及附件二。

(e) 過去3年(截至每年12月31日)，香港鐵路有限公司(港鐵公司)的重鐵和輕鐵系統維修人員編制數目分別為5 839人(2023年)、6 261人(2024年)和6 356人(2025年)。

港鐵公司會透過不同安排填補員工空缺，包括安排合約代工在港鐵人員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432人(2023年)、424人(2024年)和433人(2025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，如該事故屬港鐵公司控制範圍內的因素引起，須將其分類為機件故障(涵蓋信號系統故障)或人為因素。運輸署沒有就機件故障引致的事故作進一步詳細分項，因此未能提供涉及信號系統故障而導致服務延誤的分項統計數字。

附件一

重鐵系統統計數字
(早上最繁忙一小時最繁忙單向路段)

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段共用路軌	
										東涌線 (註1)	機場快線 (註1及2)
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)(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)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 300	42 500	4 200
3.	(a)項與(b)項的差距(註4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 300	2 500	600
4.	乘客量(c)	42 400	35 700	40 400	46 300	9 800	34 500	38 800	3 200	21 200	1 700
5.	載客率(每平方米站立6人)[(c)/(b)]{ }最繁忙路段	68% {大圍至九龍塘}	61% {荃灣西至美孚}	60% {油塘至鰂魚涌}	58% {天后至銅鑼灣}	58% {金鐘至海洋公園}	48% {彩虹至九龍灣}	52% {深水埗至太子}	39% {欣澳至迪士尼}	50% {奧運至九龍}	40% {青衣至機場}

		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5)	94%	85%	84%	81%	82%	68%	73%	54%	70%	不適用
7.	每月平均乘客量(百萬人次)	23.7	23.9	9.8	25.7	2.2	18.2	27.7	0.5	6.5	0.9
8.	總乘客量(百萬人次)	283.6	280.3	114.8	311.0	25.8	215.1	344.6	5.8	77.1	10.8
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)(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)	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 (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5)	94%	86%	80%	77%	83%	67%	72%	46%	69%	N/A
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
2025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)(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)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	70 100	8 600	42 500	4 200

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段共用路軌	
										東涌線 (註1)	機場快線 (註1及2)
3.	(a)項與(b)項的差距(註4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	4 900	1 000	2 500	600
4.	乘客量(c)	44 400	38 400	38 700	43 900	10 100	33 800	38 400	3 000	22 200	1 900
5.	載客率 (每平方米站立6人) [(c)/(b)]{ } 最繁忙路段	71% {大圍至九龍塘}	65% {荃灣西至美孚}	57% {油塘至鰂魚涌}	55% {天后至銅鑼灣}	60% {金鐘至海洋公園}	47% {彩虹至九龍灣}	55% {深水埗至太子}	35% {欣澳至迪士尼}	52% {奧運至九龍}	45% {青衣至機場}
6.	載客率(每平方米站立4人) (註5)	98%	92%	80%	77%	84%	66%	77%	49%	73%	不適用
7.	每月平均乘客量 (百萬人次)	26.3	25.4	9.8	25.8	2.5	17.9	27.2	0.5	6.4	1.1
8.	總乘客量 (百萬人次)	315.7	304.2	117.7	309.9	29.6	214.6	326.4	6.2	76.8	13.3

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： 以一列行走市區的重鐵列車為例，一列列車可提供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。

附件二

輕鐵系統統計數字
(早上最繁忙一小時最繁忙單向路段)

輕鐵路線	最高可載客量			載客率(註1)		
	2023年	**2024年**	**2025年**	**2023年**	**2024年**	**2025年**
505	2 993	2 993	2993	66%	79%	82%
506P(註2)	424	424	424	70%	45%	70%
507	2 827	2 827	2625	83%	85%	86%
507P	212	212	212	90%	90%	50%
610	2 056	2 056	2056	93%	93%	84%
614	1 122	1 122	1156	77%(註3)	77%(註3)	90%(註3)
614P	1 363	1 363	1368			
615	960	960	960	74%(註3)	87%(註3)	75%(註3)
615P	1 600	1 600	1600			
705	4 240	4 240	4240	63%	82%	72%
706	5 088	5 088	5088	63%	80%	82%
720(註2)	不適用	212	212	不適用	20%	10%
751	2 993	2 993	2857	64%	81%	85%
751P	398	398	424	60%	80%	95%
761P	4 240	4 240	4240	64%	86%	76%

乘客量(百萬人次)

	2023年	**2024年**	**2025年**
每月平均乘客量	12.5	12.9	12.9
總乘客量	150.0	154.6	154.4

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2023年9月及2024年9月加設506P線及720線，在早上繁忙時段行駛。

註3： 數字為614／614P線及615／615P線的平均載客率。在屯門區內，614與614P線的走線完全重疊，615與615P線亦同樣重疊。然而，614P及615P線只來往屯門碼頭與兆康站，614及615線行經兆康站後則會跨區前往元朗。該兩條輕鐵線最繁忙的路段一般在屯門區內重疊的路段出現。對乘客而言，在屯門區內乘搭614或614P線、615或615P線並無分別。因此，該等輕鐵線的平均載客率可更準確反映實際情況。

附件三

重鐵和輕鐵列車和車卡數目

截至該年12月	2023年		2024年		2025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	37	9	37	9	37	9
屯馬線	65	8	65	8	65	8
將軍澳線	16	8	16	8	17	8
港島線	36	8	36	8	38	8
南港島線	10	3	10	3	10	3
觀塘線	39	8	39	8	39	8
荃灣線	35	8	35	8	34	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2023年、2024年和2025年，輕鐵車卡總數均為149。

附件四

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							
				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
2023	101	94	7	86	5	8	1	0	0	0	1
2024	89	82	7	77	7	5	0	0	0	0	0
2025	83	76	7	67	7	8	0	0	0	1	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)、列車故障等。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB205

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： (4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的宗旨之一，是確保有效管理政府的隧道及橋樑服務。就此，當局可否告知本會，各政府行車隧道、大型懸索橋樑及主幹道：

(a) 在過去5年，每年個別營運開支分別為何；

(b) 在過去5年，在繁忙及非繁忙時段的流量／容車量比率分別為何；

(c) 當局未來考慮調整或徵收的收費標準為何。

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

(a) 過去 5 個財政年度各政府行車隧道及管制區的開支載列於附件一。

(b) 過去 5 年(即 2021 年至 2025 年)，各政府行車隧道繁忙和非繁忙時段使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於附件二。而各政府主要幹道及橋樑的相關數據，由於 2025 年的交通統計年報仍在編撰中，我們現於附件三提供 2020 年至 2024 年的交通流量統計數字。

(c) 政府釐定隧道及主幹道的收費時，會遵從四大原則，即交通管理需要、效率優先、公共交通優先，以及「用者自付」，也會慎重考慮公眾可負擔程度，以及當時社會環境等因素。同時，我們會考慮每一條隧道及主幹道的具體情況，例如地理位置、服務對象、交通管理需要等，權衡各個原則的比重，因時制宜、因地制宜，為各隧道及主幹道制訂一個合適的收費。

附件一

2020-21至2024-25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[1,4]	2020-21 (百萬元)	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2024-25 (百萬元)
海底隧道	143	154	158	199	196
東區海底隧道	165	177	179	228	240
西區海底隧道[2]	不適用	不適用	不適用	241	328
大老山隧道	142	144	143	167	175
香港仔隧道	95	97	97	125	134
獅子山隧道	74	76	91	136	121
城門隧道	109	114	125	152	135
八號幹線	330	320	342	391	372
大欖隧道[3]	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用

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： 大欖隧道於2025年5月31日移交政府管理。

註4： 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日開始營運。中九龍繞道今年全線通車後，所有車輛全日劃一收取八元。

非收費隧道／管制區[5]	2020-21 (百萬元)	2021-22 (百萬元)	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2024-25 (百萬元)
屯門—赤鱲角隧道[6]	19	71	73	79	81
將軍澳隧道[7]	37	37	35	31	44
將軍澳—藍田隧道[7]	不適用	不適用	19	62	62
中環及灣仔繞道隧道	120	148	148	148	152
龍山隧道	57	61	61	57	57
長山隧道	18	19	19	25	26
機場隧道	25	25	26	26	26
觀景山隧道	54	54	55	55	58
啟德隧道	54	54	54	54	49
青嶼幹線[6]	133	133	139	142	147

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： 屯門—赤鱲角隧道由2020年12月27日開始營運而青嶼幹線亦於同日豁免使用費。屯門—赤鱲角隧道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7： 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。

附件二

各政府行車隧道的設計容車量及繁忙[1]和非繁忙[1]時段使用率

隧道	設計容車量(架次／小時)	使用率[2]									
		2021年		2022年		2023年		2024年		2025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	0.8	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	1.0	1.1	1.0
東區海底隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.0	1.0	1.0	1.1	0.9	1.1	1.0
西區海底隧道	4 200	0.9	0.7	0.8	0.6	0.9	0.7	1.0	0.8	1.0	1.0
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	0.7	1.0	0.7	1.0	0.8	1.0	0.8
尖山隧道及沙田嶺隧道	4 700	0.8	0.5	0.7	0.4	0.7	0.5	0.8	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[3]	4 200	0.7	0.4	0.6	0.3	0.6	0.3	0.6	0.3	0.9	0.5
中九龍繞道[4]	4 200	不適用								0.5	0.5

註1： 表格所載列的數據反映上述隧道根據收費系統於2021年至2025年間星期一至五(公眾假期除外)的全年平均車流量 。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2： 使用率不計及正在排隊入隧道的車輛，不反映實際交通需求與設計容車量之間的關係。隧道的實際交通容量或會受其他交通因素影響，包括使用有關路段的不同車輛種類的比例、有關路段的形態等。因此，單憑實際行車量及設計容車量所作的比較未必能夠確實反映實際交通情況。

註3： 參考政府於2025年接收大欖隧道和下調收費後的實際車輛組合，隧道設計容車量調整為每小時4 200架次，而2025年的使用率亦按接收大欖隧道後的車流量進行計算。

註4： 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日啟用，待今年全線通車後將成為第十條收費隧道，所有車輛全日劃一收取八元。因此，其2025年的繁忙和非繁忙時段使用率只根據2025年12月21日至2025年12月31日期間星期一至五(公眾假期除外)的數據計算，車流情況仍有待穩定。

附件三

各政府主要幹道及橋樑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]及橋樑	設計容車量(架次/小時)	使用率									
			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	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	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	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	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	0.9	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	1.1	1.0

路段	主要幹道[2]及橋樑	設計容車量(架次/小時)	使用率									
			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
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	0.8	0.8
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	1.2	0.7
南灣隧道	八號	4 700	0.4	0.3	0.5	0.3	0.4	0.3	0.5	0.4	0.5	0.4
青嶼幹線	八號	4 700	0.6	0.4	0.5	0.3	0.6	0.4	0.7	0.5	0.8	0.6
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	1.2	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	0.7	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	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	0.2	0.2

註1： 表格所載列的數據反映各運輸設施於2020年至2024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： 六號幹線由中九龍繞道(油麻地段)、中九龍繞道(九龍灣段)和將軍澳—藍田隧道組成。由於整條六號幹線預計在今年全線通車，故現時未有其使用率數據。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB206

管制人員的答覆

(問題編號：3086)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局的職責是推動「智慧出行」，並推行和維護智能運輸系統，以及推展自動泊車系統項目。就此，當局可否告知本會：

(a) 2024及2025年，各類機動及非機動車輛的登記數字及領牌數字分別為何；

(b) 2024及2025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分別為何；

(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分別為何；

(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) 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；

就商用車輛夜間泊位，當局會否以「業界提出，政府審批」方式研究合適位置；如會，詳情為何；如否，原因為何。

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

(a) 2024 及 2025 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	**2024 年**		**2025 年**	
	已登記	已領牌	已登記	已領牌
電單車	108 883	73 494	110 284	72 943
私家車	630 711	578 001	635 933	584 914
的士	18 163	17 773	18 163	17 695
專營巴士	6 160	5 870	6 117	5 793
非專營公共巴士	6 836	6 582	6 951	6 732
私家巴士	855	837	862	833
公共小巴	4 340	4 077	4 339	4 053
私家小巴	3 420	3 354	3 376	3 320
貨車	115 677	109 885	113 932	107 611
特別用途車輛	2 209	1 892	2 197	1 852
政府車輛	7 006	7 006	7 221	7 221
小計(i):	**904 260**	**808 771**	**909 375**	**812 967**
非機動車輛	**2024 年**		**2025 年**	
	已登記	已領牌	已登記	已領牌
拖車	13 443	9 877	13 226	10 186
小計(ii):	**13 443**	**9 877**	**13 226**	**10 186**
總計(i)+(ii):	**917 703**	**818 648**	**922 601**	**823 153**

(b) 2024及2025年，香港行車道總長度分別約為2 241公里及2 269公里[註]。

註：只包括由路政署保養的行車道。

(c) 現時已啟用並設有自動泊車系統項目的短期租約停車場及政府停車場的相關資料載於**附件1**。

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。故障紀錄方面，由於相關短期租約停車場由承租人營運，故運輸署未有備存有關紀錄。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。政府首個設有自動泊車系統的公眾停車場位於將軍澳政府合署，於2025年12月底啟用，目前處於運作初期的適應及調整階段。

(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2**。

(e) 過去5年，18區按車輛類別劃分的路旁、政府停車場和私營停車場泊車位數目分別表列於**附件3**、**附件4**及**附件5**。

(f) 截至2026年2月，有效的傷殘人士泊車許可證數目為1 499張。按區議會分區列出的各區路旁殘疾人士專用泊位數目和使用率則載於**附件6**及**附件7**。

在路旁夜間商用車輛泊車位的選址，運輸署一直透過定期會議、會面等渠道與業界保持緊密溝通，積極聽取業界就合適位置提出的建議，並會因應交通流量、道路安全、對居民的影響、泊車需求及工程可行性等因素，審視及推行可行的方案。與此同時，運輸署亦會密切監察各區泊車位供應的變動，關注不同行業的需求，從而推行一系列短期及中長期措施，以增加商用車輛泊車位的供應。相關措施包括：將日間可供上落貨的地點劃設為夜間商用車輛泊車位；彈性調整部分路旁泊車位的使用時段；將日間為路旁私家車泊車位的地點於夜間轉為商用車輛泊車位；因應貨車及旅遊巴司機的普遍下班時間，靈活調整路旁夜間商用車輛泊車位的生效時段；以及在非營業時間開放小巴站，供小巴夜間停泊。運輸署會繼續加大力度，聚焦泊車位較短缺的地區，在可行的情況下增設相關泊車位；同時，亦會在新發展區推行商用車輛夜間路旁泊車位專項計劃，在合適路段預先規劃有關設施。

正如《運輸策略藍圖》所述，運輸署將於2026年展開新一輪的泊車供求研究，檢視現有泊車設施及各類車輛(尤其是商用車輛)的泊車位供求情況，預期於2027年公布研究結果及建議。是次研究將分析商用車輛的作業模式、於私人土地等位置的實際停泊情況，並考慮本港的未來發展等因素，從而釐定商用車輛泊車位的需求缺口，提出針對性措施，並在草擬相關措施時諮詢運輸業界、地區持分者及相關政府部門的意見，確保泊車位供需匹配，長遠達致「商用車輛，夜有所泊」。

已啟用的自動泊車系統項目、自動泊車位收費、泊車位數目以及預算開支

項目	自動泊車位收費[註1]	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停車場	月租 2,800 至 3,400 元 (不設時租)	245 (78)	由短期租約停車場營辦商支付
大埔白石角短期租約停車場	月租 3,600 元至 4,400 元 (不設時租)	250 (52)	由短期租約停車場營辦商支付
深水埗通州街短期租約停車場	時租 20 元 月租 3,300 元	210 (52)	由短期租約停車場營辦商支付

項目	自動泊車位收費[註1]	泊車位總數(自動泊車系統泊車位數目)	整個工務計劃項目的預算開支[註2]
B. 工務工程項目的自動泊車系統			
將軍澳政府合署公眾停車場(即將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓)	時租 14 元 月租 2,500 元	388 (225)	52.28 億元[註3]

註1：相關短期租約停車場由承租人斥資興建並以商業形式營運，而相關政府停車場則由政府出租予營辦商管理及營運，故停車場的收費及營運模式由營辦商根據市場情況而定。

註2：預算開支按付款當日價格計算，為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：包括政府部門辦公室和設施、普通科門診診所、就業中心、公務員診所和牙科診所、幼兒中心，以及公眾停車場的建造費用。

附件2

已落實興建的自動泊車系統項目的類型、建造及啟用日期、泊車位數目以及預算開支

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	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					
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023 年 7 月	2026 年 (預計)	約 200 (117)	由短期租約停車場營辦商支付
慈雲山樂華街短期租約用地	拼圖型	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 180 (約 40)	由短期租約停車場營辦商支付
馬鞍山保泰街短期租約用地	有待確定	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 270 (約 100)	由短期租約停車場營辦商支付

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	預計啟用日期	泊車位總數(自動泊車系統泊車位數目)	整個工務計劃項目的預算開支[註 1]
B. 工務工程項目的自動泊車系統					
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	2027 年 (預計)	約 320 (約 160)	16.05 億元[註 2]
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023 年 8 月	2028 年 (預計)	約 200 (約 170)	7.78 億元[註 3]

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	預計啟用日期	泊車位總數(自動泊車系統泊車位數目)	整個工務計劃項目的預算開支[註 1]
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)	28.88 億元[註 4]
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	2025 年 5 月	2029 年 (預計)	約 450 (約 300)	12.08 億元[註 5]

註1：預算開支按付款當日價格計算，為財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。預算包括停車場部分外，亦包括休憩用地、綜合設施大樓、體育館等設施。。

註2：包括休憩用地、體育館，以及公眾停車場的建造費用。

註3：包括休憩用地以及公眾停車場的建造費用。

註4：包括體育館、室內暖水游泳池、香港公共圖書館新書中心、社區會堂、沙田民政事務處馬鞍山分處，以及公眾停車場的建造費用。

註5：包括市鎮公園以及公眾停車場的建造費用。

附件3

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[註1]	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計[註2]
中西區	2025	509	202	11	651	1 373
	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
灣仔	2025	1 040	24	43	784	1 891
	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
東區	2025	535	101	66	826	1 528
	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
南區	2025	655	51	85	461	1 252
	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
油尖旺	2025	1 592	369	141	1 349	3 451
	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
深水埗	2025	1 296	219	10	919	2 444
	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
九龍城	2025	2 373	157	154	1 025	3 709
	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
黃大仙	2025	321	133	0	570	1 024
	2024	316	129	0	545	990
	2023	306	129	0	519	954
	2022	303	128	0	475	906
	2021	301	144	0	440	885

地區	截至每年十二月底	私家車[註 1]	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計[註 2]
觀塘	2025	600	134	56	998	1 788
	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
荃灣	2025	868	67	31	755	1 721
	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
屯門	2025	1 321	338	113	876	2 648
	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
元朗	2025	1 240	445	78	624	2 387
	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
北區	2025	1 388	354	29	389	2 160
	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
大埔	2025	1 603	339	86	301	2 329
	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
西貢	2025	1 941	319	159	530	2 949
	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
沙田	2025	1 474	338	61	649	2 522
	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
葵青	2025	484	376	31	898	1 789
	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

地區	截至每年十二月底	私家車[註1]	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計[註2]
離島	2025	640	67	78	261	1 046
	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
總計[註2]	**2025**	**19 880**	**4 033**	**1 232**	**12 866**	**38 011**
	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**

註1: 此類泊車位可停泊私家車、的士及尺寸相若的小巴、三輪車及輕型貨車。

註2: 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。

附件**4**

過去**5**年**18**區按車輛類別劃分的政府停車場泊車位數目[註]

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	2025	3 812	377	13	345	4 547
	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
灣仔	2025	2 428	230	11	267	2 936
	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
東區	2025	3 181	346	21	382	3 930
	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
南區	2025	2 648	177	10	488	3 323
	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
油尖旺	2025	875	172	18	34	1 099
	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
深水埗	2025	4 125	1 170	26	512	5 833
	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
九龍城	2025	3 131	111	7	253	3 502
	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
黃大仙	2025	4 382	282	43	615	5 322
	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

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	2025	7 357	430	23	1 493	9 303
	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
荃灣	2025	1 890	121	4	244	2 259
	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
屯門	2025	3 804	179	48	239	4 270
	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
元朗	2025	3 346	111	36	242	3 735
	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
北區	2025	4 373	529	55	270	5 227
	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
大埔	2025	1 112	208	8	96	1 424
	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
西貢	2025	2 239	121	63	230	2 653
	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
沙田	2025	4 532	161	32	492	5 217
	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
葵青	2025	4 777	575	12	893	6 257
	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

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	2025	2 220	71	39	136	2 466
	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
總計	**2025**	**60 232**	**5 371**	**469**	**7 231**	**73 303**
	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**

註: 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。

附件5

過去5年18區按車輛類別劃分的私營停車場泊車位數目[註]

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	2025	34 805	451	60	608	35 924
	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
灣仔	2025	35 789	88	90	384	36 351
	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
東區	2025	43 200	1 420	171	1 602	46 393
	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
南區	2025	37 780	910	188	1 111	39 989
	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
油尖旺	2025	33 217	775	88	836	34 916
	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
深水埗	2025	26 376	1 731	392	968	29 467
	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
九龍城	2025	49 994	1 140	92	1 352	52 578
	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
黃大仙	2025	15 877	865	47	1 406	18 195
	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
	2025	40 556	3 089	58	2 706	46 409

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
荃灣	2025	35 916	1 868	365	1 050	39 199
	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
屯門	2025	39 120	2 036	91	1 102	42 349
	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
元朗	2025	40 134	1 475	287	1 276	43 172
	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
北區	2025	17 516	754	32	412	18 714
	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
大埔	2025	31 561	653	79	906	33 199
	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
西貢	2025	41 849	1 233	163	3 000	46 245
	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
沙田	2025	70 125	2 181	102	2 482	74 890
	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
葵青	2025	30 848	9 094	348	1 540	41 830
	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
離島	2025	18 891	870	174	604	20 539
	2024	17 541	870	174	370	18 955

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
	2023	18 022	708	176	390	19 296
	2022	13 835	700	190	386	15 111
	2021	13 732	697	190	370	14 989
總計	**2025**	**643 554**	**30 633**	**2 827**	**23 345**	**700 359**
	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**

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。

附件6

18區路旁殘疾人士專用泊位數目
(截至2026年2月)

地區	路旁殘疾人士 專用泊位數目
中西區	28
灣仔	55
東區	38
南區	27
油尖旺	60
深水埗	42
九龍城	48
黃大仙	25
觀塘	41
荃灣	40
屯門	18
元朗	31
北區	12
大埔	20
西貢	24
沙田	25
葵青	33
離島	14
總計	**581**

附件7

18區路旁殘疾人士專用泊位使用率
(2025年9月至12月的調查數據)

地區	路旁殘疾人士 專用泊位數目[註1]	使用率[註2]
中西區	28	57%
灣仔	52	63%
東區	40	45%
南區	27	33%
油尖旺	56	88%
深水埗	41	71%
九龍城	47	64%
黃大仙	24	75%
觀塘	37	78%
荃灣	39	59%
屯門	19	53%
元朗	33	45%
北區	12	67%
大埔	18	56%
西貢	24	42%
沙田	26	54%
葵青	32	47%
離島	14	14%
總計	**569**[註2]	**59%**

註1：數據為2025年9月至12月進行路旁殘疾人士專用泊位使用率調查時所得，故數據未包括在2025年12月後增加的專用泊位。另外，計算使用率時，違法佔用專用泊位情況並不包括在內。

註2：截至2026年2月，路旁殘疾人士專用泊位數目已增加至581個。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB207

管制人員的答覆

(問題編號：3200)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的宗旨是維持一個有效司機登記及簽發牌照系統，並透過對司機的有效規管，促進道路安全。就此，當局可否告知本會：

(a) 過去5年，60歲或以上商用車輛司機的每年人數為何；

(b) 請以表並按商用車輛類別列出，過去5年，涉及60歲或以上商用車輛司機的(i)交通意外宗數；(ii)傷亡人數；及(iii)涉及體檢合格後發病引致意外的個案數字分別為何。

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

(a) 現行法例沒有訂明「商用車輛」的釋義。就駕駛執照的分類而言，私家小巴及公共小巴、的士、私家巴士及公共巴士、專營巴士、中型貨車、重型貨車、掛接式車輛，以及特別用途車輛一般會被視為「商用車輛」。過去5年(截至每年年底)，60歲或以上各類商用車輛的有效正式駕駛執照持有人數目表列如下：

車輛類別	年份				
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
私家小巴	85 358	88 911	92 927	95 466	97 013
公共小巴	82 445	85 866	89 745	92 152	93 600
的士	117 356	122 139	127 592	130 621	131 884
私家巴士	55 071	58 251	61 973	64 655	66 699
公共巴士	55 025	58 157	61 823	64 455	66 445
專營巴士	10 746	11 090	11 554	11 878	12 007

車輛類別	年份				
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
中型貨車	79 813	83 647	87 681	90 413	92 220
重型貨車	50 478	50 978	51 859	51 982	51 692
掛接式車輛	19 703	21 186	22 662	23 722	24 586
特別用途車輛	5 424	5 985	6 536	7 017	7 467

註：每人持有的駕駛執照可有多於1個車輛類別的批註

(b) 根據紀錄，於2021年至2025年期間，按車輛類別劃分涉及60歲或以上商用車輛司機的交通意外宗數及傷亡人數表列如下:

車輛類別	年份									
	2021		**2022**		**2023**		**2024**		**2025***	
	交通意外宗數	傷亡人數	交通意外宗數	傷亡人數	交通意外宗數	傷亡人數	交通意外宗數	傷亡人數	交通意外宗數	傷亡人數
私家小巴	43	51	29	46	46	82	63	70	57	86
公共小巴	500	660	475	669	557	898	667	966	561	791
的士	1 966	2 558	1 820	2 381	2 346	3 316	2 530	3 369	2 227	2 958
私家巴士	3	4	2	2	12	15	7	10	8	17
公共巴士	353	424	321	419	421	653	531	680	475	619
中型貨車	213	267	197	249	228	379	229	291	226	289
重型貨車	63	106	70	88	72	117	103	132	87	127
特別用途車輛	14	19	12	13	23	31	19	35	34	43

*臨時數字

運輸署沒有備存60歲或以上商用車輛司機涉及體檢合格後發病引致意外的個案數字。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB208

管制人員的答覆

(問題編號：0359)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

(一) 自中九龍繞道開通以來，不同類型車輛的使用率如何？

(二) 請列出自中九龍繞道開通以來，最主要影響的十條主要道路，並請提供相關數據。

提問人：方國珊議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

(一) 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日通車。截至2026年2月，中九龍繞道(油麻地段)平均平日雙向車流量約66 500架次。中九龍繞道會於年內全段通車，屆時能分辨不同車種的車輛探測器會投入服務；與此同時，運輸署亦會於年內進行週年統計收集全港主要道路交通數據。當相關數據完成收集後，我們便能提供不同類型車輛使用繞道的數據。

繞道仍處於通車初期，我們預期整體車流有待進一步穩定。運輸署會繼續密切監察中九龍繞道(油麻地段)及相關的交通情況。

(二) 中九龍繞道是連接九龍東西的主要幹道，率先開通的油麻地段隧道有助分流東西走向主幹道的交通。根據截至2026年2月的交通數據，龍翔道和加士居道的分流效果顯著。當中，龍翔道於早上繁忙時段的東西行車流減少約20%；而加士居道天橋的車流亦減少約10%，東西行在早上繁忙時段已沒有出現明顯車龍，有別於中九龍繞道(油麻地段)通車前車龍長度達500米或以上的情況。詳情如下表所示：

平日平均早上繁忙時段每小時車流量(架次)

		繞道通車前[1]	繞道通車後	
			2026年1月[2]	**2026年2月[2]**
龍翔道	東行	3 680	3 160 [-14%]	3 260 [-11%]
	西行	4 070	3 230 [-21%]	3 090 [-24%]
	東西行平均變化：		**-18%**	**-18%**
西九龍走廊(往返加士居道天橋)	南行	2 000	1 990 [-1%]	1 940 [-3%]
	北行	1 290	1 090 [-16%]	1 030 [-20%]
	南北行[5]平均變化：		**-9%**	**-12%**

註:

1. 2025年12月9日及10日交通調查數據，繁忙時段最高每小時車流量。
2. 期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子。
3. [ ] 內百分比為繞道通車後較通車前的變化。
4. 車流量數據並未計及繁忙時段排隊進入路段的車龍(如有)。
5. 雖然西九龍走廊在地圖上的走線是南北方向，但從連接九龍各區的路線的功能上，與加士居道天橋一併考慮，屬於九龍東西方向車流所使用的道路。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB209

管制人員的答覆

(問題編號：0361)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

1. 有否考慮在部分車流量較少而附近泊車需求較大的道路，設置夜間泊車？如有計劃，請列出詳情。
2. 會否研究，例如在安達臣一帶的道路，設置夜間泊車？
3. 全港十八區泊車位是否充足，請提供數據說明。

提問人：方國珊議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

1. 政府的泊車位供應政策，以優先考慮及配合商用車輛的泊車需求為原則，並在整體發展容許的情況下，適量提供私家車泊車位。香港的土地資源有限，除適度增加泊車位供應外，亦須靈活運用及優化現有泊車資源。運輸署一直積極推行「一位多用」策略，並密切留意各區適合增設路旁夜間泊車位的地點，審慎平衡地理環境限制、對路面交通的影響、以及各種車輛的泊車需求等一籃子因素，務求在有限空間下增加泊車位供應。在具體措施方面，運輸署正積極將日間可供上落貨的地點劃設為夜間商用車輛泊車位，並將部分路旁私家車泊車位於夜間改作商用車輛泊車位，日間則恢復供私家車使用。截至2025年12月，全港已提供約2 000個夜間路旁商用車輛泊車位。運輸署會繼續加大力度，聚焦泊車位較短缺的地區，在可行的情況下增設相關泊車位；同時，亦會在新發展區推行商用車輛夜間路旁泊車位專項計劃，在合適路段預先規劃有關設施。

2. 運輸署一直留意安達臣新發展區的泊車供求情況，並根據交通狀況及公眾意見，研究增設夜間路旁商用車輛泊車位的可行性。運輸署已計劃於安愉道合適位置增設夜間路旁商用車輛泊車位，並正透過西貢民政事務處進行公眾諮詢，隨後將與路政署協調推展相關工程。此外，運輸署已

物色其他合適位置，正研究設置同類泊車位的可行性，並會配合安達臣新發展區項目的落成，適時諮詢公眾。

除了夜間路旁商用車輛泊車位外，安達臣道石礦場G2地盤聯用綜合大樓將設有公眾停車場，提供約300個泊車位；而位於安達臣新發展區一帶的大部分資助房屋項目，亦已按照2021年《香港規劃標準與準則》的修訂標準規劃，提供較修訂前更高比例的私家車、電單車及商用車輛附屬泊車位，合共提供約980個泊車位。

3. 運輸署一直檢視各區泊車位的供求情況，並採取多管齊下的策略，全方位增加泊車位。全港泊車位與領牌車輛數目的比例近年已逐漸回升，相關措施漸見成效。就私家車而言，比例由 2020 年的 1：1.10 穩定增長至 2025 年的 1：1.14；商用車輛比例亦由 1：0.64 增至 1：0.67。預計於 2025 及 2026 年兩年內，全港新增泊車位將超過 12 000 個，涵蓋私家車和商用車輛。

正如《運輸策略藍圖》所宣布，運輸署將於 2026 年展開新一輪的泊車供求研究，檢視現有的泊車設施及各類車輛(尤其是商用車輛)的泊車位供求情況，並預期於 2027 年公布研究結果及建議。是次研究將分析商用車輛的作業模式、於私人土地等位置的實際停泊情況，並考慮本港的未來發展等因素，從而釐定商用車輛泊車位的需求缺口，提出針對性措施，確保泊車位供需匹配，長遠達致「商用車輛，夜有所泊」。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB210

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： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就公眾碼頭配套設施，請告知：

(a) 請表列出現時各個公眾碼頭的面積、提供泊位數量及使用量

(b) 請表列出各個公眾碼頭的配套設施：碼頭上蓋、餐飲設施、登岸設施以及洗手間數量

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

(a)及(b)

全港現時共有約130個公眾碼頭，當中65個由運輸署負責日常管理，相關工務部門則負責維修保養。有關公眾碼頭並無設有餐飲設施及洗手間，它們的面積、登岸(泊位)設施數量、有否碼頭上蓋及使用量資料表列如下。至於其餘由不同部門管理的約65個公眾碼頭，運輸署沒有備存相關資料。

	結構編號	公眾碼頭名稱	面積 (約m^2) (註一)	登岸(泊位)設施數量 (註一)	碼頭上蓋 (有／-) (註一)	碼頭一天使用量 (艘船) (註二)	
						平日或周六	周日或公眾假期
香港							
1	HP105	糖水道碼頭	370	2	-	(註三)	
2	HP113	聖士提反灣(南)碼頭	50	1	-	0	0
3	HP148	赤柱卜公碼頭	690	2	有	0	0
4	HP116	大潭灣碼頭	130	3	-	0	7
5	HP150	中環九號碼頭	1 350	6	有	35	54
6	HP151	中環十號碼頭	1 310	6	有	5	7
九龍							
7	KP058	觀塘公眾碼頭	730	4	有	166	125
8	KP070	九龍公眾碼頭	4 620	6	有	39	102
新界							
9	IP026	長洲公眾碼頭	580	4	有	32	26
10	IP027	西灣碼頭	改善工程進行中				
11	IP031	索罟灣二號碼頭	540	2	有	8	8
12	IP035	蘆荻灣碼頭	60	1	-	0	1
13	IP038	北角碼頭	400	2	有	14	17
14	IP039	索罟灣公眾碼頭	280	2	有	8	16
15	IP040	榕樹灣公眾碼頭	改善工程進行中				
16	IP047	芝麻灣碼頭	360	3	-	9	9
17	IP049	沙螺灣碼頭	380	1	-	7	16
18	IP050	大澳公眾碼頭	改善工程進行中				
19	IP051	大水坑碼頭	380	1	-	9	9
20	IP053	東涌公眾碼頭	270	2	-	3	5
21	IP055	坪洲公眾碼頭	390	3	有	18	43
22	IP056	大利島碼頭	340	1	-	0	0
23	IP058	蒲台公眾碼頭	140	2	有	1	2
24	IP061	東龍洲公眾碼頭	160	1	-	0	8
25	IP069	東龍洲北碼頭	210	2	-	1	2
26	IP075	大排咀碼頭	470	1	-	0	0

	結構編號	公眾碼頭名稱	面積 (約m^2) (註一)	登岸 (泊位) 設施數量 (註一)	碼頭上蓋 (有／-) (註一)	碼頭一天使用量 (艘船) (註二)	
						平日或周六	周日或公眾假期
27	IP076	榕樹灣發展碼頭	70	1	-	1	1
28	IP083	鹿洲村碼頭	210	1	-	2	2
29	IP101	東涌發展碼頭(公眾)	760	1	有	29	18
30	KP092	荃灣渡輪碼頭	470	1	有	0	0
31	KP093	荃灣公眾登岸台階	350	3	有	67	98
32	NP051	大廟灣公眾碼頭	610	2	-	0	0
33	NP053	東平洲公眾碼頭	270	2	-	2	3
34	NP059	北丫碼頭	160	1	-	0	0
35	NP065	鹽田仔碼頭	160	1	有	24	38
36	NP071	廈門灣公眾碼頭	60	1	-	4	7
37	NP073	西貢公眾碼頭	1 070	6	有	25	71
38	NP074	沙橋公眾碼頭	70	1	-	0	0
39	NP075	大頭洲碼頭	180	1	-	0	2
40	NP076	早禾坑碼頭	430	2	-	2	0
41	NP082	鴨洲公眾碼頭	160	1	-	7	7
42	NP083	吉澳洲碼頭	390	2	有	9	9
43	NP088	烏溪沙碼頭	160	1	有	0	1
44	NP091	深井公眾碼頭	80	2	有	1	0
45	NP094	三門仔村碼頭	910	3	有	11	8
46	NP095	大美督一號碼頭	40	1	-	2	3
47	NP096	大美督二號碼頭	40	1	-	4	4
48	NP097	大埔鐵路碼頭	220	1	-	0	0
49	NP108	赤徑碼頭	300	1	-	25	31
50	NP110	企嶺下海碼頭	330	2	-	0	0
51	NP111	荔枝莊碼頭	620	2	有	6	6
52	NP112	深涌碼頭	610	2	有	4	6
53	NP113	塔門碼頭	280	3	有	15	9

	結構編號	公眾碼頭名稱	面積 (約m^2) (註一)	登岸(泊位)設施數量 (註一)	碼頭上蓋 (有／-) (註一)	碼頭一天使用量(艘船) (註二)	
						平日或周六	周日或公眾假期
54	NP123	青衣公眾碼頭	1 350	1	有	20	29
55	NP125	油柑頭碼頭	100	1	-	0	1
56	NP128	嘉道理碼頭	200	1	有	0	0
57	NP141	馬料水渡輪碼頭	440	2	有	6	15
58	NP147	布袋澳二號碼頭	290	1	-	1	3
59	NP149	白沙灣第二碼頭	560	5	有	47	110
60	NP161	深井釣魚灣碼頭	550	3	有	0	6
61	NP164	調景嶺碼頭	90	1	-	31	19
62	NP165	沙頭角公眾碼頭	1 730	4	有	14	20
63	NP166	黃石公眾碼頭	610	3	有	47	107
64	NP167	高流灣公眾碼頭	510	2	有	14	24
65	NP189	馬料水新渡輪碼頭	640	1	-	(註四)	

註一: 相關公眾碼頭的面積、登岸(泊位)設施數量及是否有碼頭上蓋的資料由土木工程拓展署提供。「有」代表有碼頭上蓋；「-」代表無碼頭上蓋。

註二: 使用量調查在 2023-2024 年度正常天氣的一天的上午 7 時至下午 8 時期間進行。

註三: 為配合周邊的建築工程，北角糖水道碼頭(HP105)於 2023 年 5 月至 2025 年 6 月期間臨時封閉，運輸署未有相關使用量數據。

註四: 馬料水新渡輪碼頭(NP189)於 2025 年 9 月啟用，運輸署未有相關使用量數據。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB211

管制人員的答覆

(問題編號：0290)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關電動私家車首次登記稅寬減安排，政府可否告知本會：

(一) 自安排實施至今，本港各類型的新登記車輛數目為何，請以表列形式並根據車輛使用的燃料類型，列出每個年度的數字和百分比；及

(二) 自安排實施至今，每年分別有多少輛電動私家車受惠於一般首次登記稅寬減安排？請分別列出每年首次登記稅寬減涉及的款額。

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

政府為電動私家車、電動商用車、電動電單車(包括電動機動三輪車)提供首次登記稅寬減安排。

(一) 在過去5年(2021-2025)，按車輛及燃料類別劃分的首次登記車輛數目及百分比表列如下：

2021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 [該車輛類別佔所有車輛總數百分比]
電單車	9 013	0	79	0	0	**9 092 [15.78%]**
私家車	29 724	2	9 583	0	0	**39 309 [68.20%]**
的士	0	0	0	1 120	0	**1 120 [1.94%]**
專營巴士	0	277	0	0	0	**277 [0.48%]**
非專營公共巴士	0	277	0	0	0	**277 [0.48%]**
私家巴士	0	74	0	0	0	**74 [0.13%]**
公共小巴	0	13	0	146	0	**159 [0.28%]**
私家小巴	0	63	0	46	0	**109 [0.19%]**
貨車	2	7 045	55	0	0	**7 102 [12.32%]**
特別用途車輛	0	91	13	11	0	**115 [0.20%]**
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	**38 739 [67.22%]**	**7 842 [13.61%]**	**9 730 [16.88%]**	**1 323 [2.30%]**	**0 [0.00%]**	年度首次登記車輛總數：**57 634**

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 [該車輛類別佔所有車輛總數百分比]
電單車	7 477	0	163	0	0	**7 640 [14.11%]**
私家車	17 683	0	19 795	0	0	**37 478 [69.20%]**
的士	10	0	1	1 094	0	**1 105 [2.04%]**
專營巴士	0	217	19	0	0	**236 [0.44%]**
非專營公共巴士	0	310	2	0	0	**312 [0.58%]**
私家巴士	0	57	0	0	0	**57 [0.11%]**
公共小巴	0	14	0	115	0	**129 [0.24%]**
私家小巴	0	69	0	1	0	**70 [0.13%]**
貨車	0	6 913	80	0	0	**6 993 [12.91%]**
特別用途車輛	0	120	13	4	0	**137 [0.25%]**
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	**25 170 [46.48%]**	**7 700 [14.22%]**	**20 073 [37.06%]**	**1 214 [2.24%]**	**0 [0.00%]**	年度首次登記車輛總數：**54 157**

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 [該車輛類別佔所有車輛總數百分比]
電單車	4 632	0	211	0	0	**4 843 [8.66%]**
私家車	15 628	0	28 541	0	0	**44 169 [79.01%]**
的士	2	0	17	933	0	**952 [1.70%]**
專營巴士	0	108	24	0	1	**133 [0.24%]**
非專營公共巴士	0	401	15	0	0	**416 [0.74%]**
私家巴士	0	90	0	0	0	**90 [0.16%]**
公共小巴	0	93	1	21	0	**115 [0.21%]**
私家小巴	0	81	1	0	0	**82 [0.15%]**
貨車	0	4 701	308	0	0	**5 009 [8.96%]**
特別用途車輛	0	81	7	5	0	**93 [0.17%]**
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	**20 262 [36.25%]**	**5 555 [9.94%]**	**29 125 [52.10%]**	**959 [1.72%]**	**1 [0.00%]**	年度首次登記車輛總數： **55 902**

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 [該車輛類別佔所有車輛總數百分比]
電單車	3 726	0	307	0	0	**4 033 [7.25%]**
私家車	13 503	0	33 206	0	0	**46 709 [83.92%]**
的士	4	0	140	827	0	**971 [1.74%]**
專營巴士	0	25	20	0	0	**45 [0.08%]**
非專營公共巴士	0	307	10	0	0	**317 [0.57%]**
私家巴士	0	63	3	0	0	**66 [0.12%]**
公共小巴	0	105	3	14	0	**122 [0.22%]**
私家小巴	0	132	1	0	0	**133 [0.24%]**
貨車	0	2 936	249	0	0	**3 185 [5.72%]**
特別用途車輛	2	71	3	5	0	**81 [0.15%]**
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	**17 235 [30.96%]**	**3 639 [6.54%]**	**33 942 [60.98%]**	**846 [1.52%]**	**0 [0.00%]**	年度首次登記車輛總數：**55 662**

2025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 [該車輛類別佔所有車輛總數百分比]
電單車	3 562	0	223	0	0	**3 785 [6.28%]**
私家車	13 568	0	37 467	0	0	**51 035 [84.61%]**
的士	93	0	899	812	0	**1 804 [2.99%]**
專營巴士	0	45	1	0	0	**46 [0.08%]**
非專營公共巴士	0	402	36	0	0	**438 [0.73%]**
私家巴士	0	38	6	0	0	**44 [0.07%]**
公共小巴	0	41	11	1	0	**53 [0.09%]**
私家小巴	0	89	5	0	0	**94 [0.16%]**
貨車	0	2 383	551	0	0	**2 934 [4.86%]**
特別用途車輛	1	72	6	0	3	**82 [0.14%]**
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	**17 224 [28.56%]**	**3 070 [5.09%]**	**39 205 [65.00%]**	**813 [1.35%]**	**3 [0.00%]**	**年度首次登記車輛總數： 60 315**

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%。

(二) 過去5年(2021-2025年)，本港首次登記的電動私家車享有一般首次登記稅寬減額*的車輛數目及涉及的金額表列如下：

年份	一般首次登記稅寬減額*	
	數目	豁免稅款總額 (百萬元)
2021	266	26
2022	427	42
2023	326	32
2024	636	52
2025	4 677	274

* 在2026年3月31日或之前，未有透過「一換一」計劃登記的電動私家車如符合資格可享有一般首次登記稅寬減。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB212

管制人員的答覆

(問題編號：0302)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就提升交通黑點的道路安全水平和加強保障行人過路安全的工作，政府可否告知本會：

(一) 政府有否就全港交通黑點進行系統性研究或評估；若有，相關研究數據及涉及的開支為何；

(二) 過去3年，在各交通黑點，當局推行了哪些針對性的道路改善工程或交通管理優化措施？請按年度列明涉及的交通黑點位置、改善工程內容、相關開支，以及當局有否就各項工程的成效(例如交通事故數字的變化)進行評估；

(三) 為更有效預防交通黑點事故，政府未來會否增派人手加強巡查及執法；若有，預計增加的人手及相關開支為何；

(四) 當局會否透過加強宣傳教育、提升執法力度，或研究修訂罰則以增強阻嚇力，從而提升駕駛者的道路安全意識；

(五) 政府未來有否計劃引入智能監測系統或動態交通燈號調節技術，以提升交通黑點的安全管理水平；若有，具體方案、推行時間表及開支預算為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

(一)及(二)

政府一直多管齊下加強道路安全，致力從源頭減少交通意外發生，包括改善道路設計和交通管理措施、檢視法例加強對駕駛安全的要求和罰則的阻嚇力、應用科技以提升交通管理，以及加強宣傳教育和執法。

在改善道路設計和交通管理措施方面，運輸署透過分析交通黑點和交通意外比較頻繁的地點的意外數據，詳細研究是否有明顯的意外模式或共同成因，並制定針對性的改善措施，例如調整交通燈號、加建中央分隔欄、改善行人過路設施、優化交通標誌及道路標記等。上述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。

2023 至 2025 年期間，運輸署為 65 個交通黑點和交通意外比較頻繁的地點制定及實施道路設施改善工程，截至 2025 年底，其中 47 個地點的改善工程已經完成，當中 31 個地點於改善工程完成後一年，整體交通意外宗數及傷亡人數較工程前一年分別下降約 22%及 36%。其餘 16 個地點的改善工程完成至今未滿一年，運輸署正持續收集及分析更多數據，以評估其成效。有關的工程地點及改善內容載列於附件，而工程的預算開支合共約 160 萬元。

(三)

「道路安全」是香港警務處重點交通執法項目之一，警務處會因應不同交通黑點的事故數據及分析結果，與相關政府部門檢視道路設計及交通設施，按實際需要調配資源，加強執法以提升對違例行為的阻嚇力。警務處亦會加強宣傳與教育工作，進一步提高所有道路使用者包括司機及行人的交通安全意識。

(四)及(五)

政府非常重視道路安全，持續推出不同優化措施。過去數年，政府向立法會提交多項提升道路安全的法例修訂，並已陸續生效，包括規定電動車安裝車輛聲響警報系統、規定有可延伸架空結構的車輛安裝過高警示系統、規定私家車的兒童乘客使用兒童束縛設備，以及加強規管司機在駕駛時使用流動電訊裝置，這些措施有助加強保障道路使用者的安全。此外，在 2025 年，政府向立法會建議上調違例泊車及 19 項與道路安全有關罪行(包括超速駕駛、沒有遵從交通標誌和道路標記、橫過連續雙白線等)的定額罰款，加強罰則的阻嚇作用，經立法會通過後已於 2026 年 1 月生效。

運輸署和警務處亦持續善用新科技完善交通管理，提升道路安全。運輸署於 2024 年底在全港各區共約 100 個出現較多車輛與行人碰撞意外的交通燈控制行人過路處黑點，安裝了投射紅光的新型輔助行人過路裝置，提醒行人不可在「紅色人像」燈號亮着時橫過馬路。就斑馬線過路處，運輸署已委託機電工程署為全港公共道路上的斑馬線過路處更換傳統黃波燈，有關工程已於 2024 年底展開。新型黃波燈有可發出閃動黃光的光環，支柱部分會發出閃動白光，相比傳統黃波燈更為顯眼易見，讓駕駛者加以留意斑馬線並提醒駕駛者停車讓路予行人。為進

一步推動智能交通管理及便利市民出行，運輸署正把實時交通燈號調節系統推展至全港約 50 個合適的獨立燈控路口，系統預計在本年下半年開始陸續裝設及投入運作，整個項目預計在 2027 年完成。

整體而言，大多數交通意外涉及駕駛者因素，包括不專注駕駛、行車時太貼近前面車輛及不小心轉換行車線。運輸署會繼續聯同警務處與道路安全議會，透過宣傳教育，例如製作和播放電視及網上宣傳片、出版和派發《道路安全通訊》及小冊子、在交通燈控制器貼上全身宣傳畫貼、到訪中小學及長者中心舉辦道路安全講座、透過社交媒體平台發放資訊等，向所有道路使用者推廣道路安全。

附件 過去3年於交通黑點和交通意外比較頻繁的地點實施的道路設施改善工程

年份	施工地點	工程內容
2023	梳士巴利道／九龍公園徑交界	加大現有的交通燈燈頭
	南昌街／海壇街交界	調校現有燈號及改善道路標記
	淺水灣道／香島道交界	改善交通標誌
	大涌道交匯處／大涌道交界	改善交通標誌及道路標記
	長沙灣道／興華街交界	改善交通標誌及欄杆
	屯門公路東行近青朗公路	改善交通標誌
	關門口街／荃富街／荃灣街市街交界	改善欄杆
	營盤街／元州街交界	改善欄杆
	屯門公路西行近柴灣角	改善道路標記
	荃錦交匯處／蕙荃路交界	改善交通標誌、道路標記，及欄杆
	荃錦交匯處／大河道北交界	改善交通標誌
	荃錦交匯處／德士古道北交界	改善交通標誌及欄杆
	金馬倫道／加拿分道交界	改善欄杆
	荃錦公路近燈柱號碼FA5570 to FA5576	改善交通標誌
	荃錦公路近川龍燈柱號碼FA5583 to FA5589	改善交通標誌
	香島道近深水灣泳灘	改善欄杆
2024	順東路／達東路交界	加設新交通燈背板
	青山道／東京街交界	加設新交通燈背板
	大埔道／郝德傑道交界	改善欄杆
	清水灣道西行近牛池灣街市	改善交通標誌
	龍翔道西行近紅萼樓	改善交通標誌
	崇華街／雲華街交界	改善交通標誌及道路標記
	觀塘道／康寧道交界	改善交通標誌
	和宜合道／梨木道交界	改善欄杆
	花園街／豉油街交界	改善交通標誌及道路標記
	青山道／福華街交界	改善欄杆
	鴨脷洲橋道／利南道交界	改善交通標誌、道路標記，及欄杆
	青山道／長發街交界	改善欄杆
	青山道／通州西街交界	改善欄杆
	沙咀道／大涌道交界	改善道路標記
	荃錦交匯處／荃錦公路交界	改善交通標誌
	灣仔道／交加街／太和街交界	改善交通標誌及道路標記
	摩理臣山道／體育道交界	改善交通標誌及收窄行車道

年份	施工地點	工程內容
	眾安街／兆和街交界	改善交通標誌及道路標記
	興芳路／葵益道交界	改善道路標記
	屯門公路西行近海韻花園	改善交通標誌
	公主道／民豐徑交界	改善交通標誌
	欽州街／通州街交界	調校現有燈號及改善道路標記
	長沙灣道／荔枝角道交界	改善交通標誌及道路標記
	欽州街／醫局街交界	調校現有燈號及改善道路標記
	海防道／樂道交界	改善道路標記
	金巴利道／天文臺道交界	改善交通標誌及道路標記
	東涌東交匯處	改善交通標誌
	龍翔道東行近鳳舞街	改善交通標誌
	和宜合道／昌榮路交界	改善道路標記
	長青公路東行 近長青隧道西入口	改善交通標誌
	龍翔道南行近畢架山峰	改善交通標誌
2025	公主道／民豐徑交界	改善交通標誌
	上鄉道／九龍城道交界	改善交通標誌及道路標記
	文咸東街／禧利街／孖沙街交界	改善交通標誌及道路標記
	龍翔道東行近賽馬會乳健中心	改善交通標誌及道路標記
	牛頭角道近牛頭角港鐵站交界	改善欄杆
	青山公路－荃灣段／關門口街／城門道交界	改善道路標記
	青衣青衣鄉事會路／涌美路交界	改善道路標記
	朗日路近元朗站公共運輸交匯處	改善交通標誌及道路標記
	清水灣道西行近扎山道	改善交通標誌
	清水灣道／豐盛街交界	改善交通標誌
	摩理臣山道／體育道交界	改善交通標誌及收窄行車道
	柯士甸道近柯士甸路	改善欄杆
	青山公路－荃灣段／西樓角路交界	改善道路標記
	呈祥道(西行)近荔枝角公園	改善交通標誌
	大埔太和路北行近寶雅路	改善交通標誌
	港灣道／菲林明道交界	改善交通標誌
	葵涌道／葵安道／葵益道交界	改善道路標記
	粉嶺公路南行近里程距離20.6	改善交通標誌
	粉錦公路近打石湖石塘	改善交通標誌及道路標記

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB213

管制人員的答覆

(問題編號：0312)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就改善行人過路處安全的設施和工作，政府可否告知本會：

(一) 就運輸署在各區特定行人過路處黑點的交通燈控制位置安裝投射紅光的輔助裝置，所涉及的開支(包括但不限於器材採購、安裝成本、運作成本、保養費用等)細節分別為何；

(二) 在安裝了輔助裝置的該些地點後，發生意外和事故的數字為何；及

(三) 如成效顯著，未來會否檢視全港更多行人過路處位置，並計劃加大安裝輔助裝置的覆蓋率？如否，理據為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

(一) 運輸署於2023年11月開始在各區共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)。安裝工程已於2024年12月完成。該100個路口安裝輔助裝置的總開支如下：

項目	開支(港元)
採購及安裝開支	約2,166萬元
每年電費開支 (註)	約26萬元
每年維護開支(包括巡查、維修和更換損毀裝置)(註)	約10萬元

註：2025年1月至12月期間的開支

(二) 運輸署聘請了香港大學的專業學術團隊評估輔助裝置在提升行人安全方面的成效，該評估已於2025年11月完成。結果顯示，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24%。交通意外數字方面，在輔助裝置安裝前(2020年-2023年)、安裝期間(2024年)及安裝完成後(2025年)的交通意外數字表列如下:

年份	2020	2021	2022	2023*	2024*	2025^
在100個輔助裝置安裝地點發生涉及車撞行人的交通意外宗數	66	55	39	42	23	14

*輔助裝置的安裝工作於2023年11月至2024年12月期間進行。
^2025年交通意外宗數為臨時數字

(三) 現時100個安裝了輔助裝置的地點，已涵蓋2023年年底敲定選址地點時所有涉及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。運輸署會持續審視各路口的交通情況及資源狀況，並考慮在個別適切位置(例如新增涉及較多行人意外的行人過路處黑點)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。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB214

管制人員的答覆

(問題編號：0330)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就根據香港法例第230章《公共巴士服務條例》所提供的公共巴士服務(即專營巴士)，政府可否告知本會：

(一) 在現時本港所有專營巴士營辦商旗下的路線中，每個營辦商分別設分段收費的路線數目，以及在所屬公司的比例為何？

(二) 在提供分段收費的路線中，各營辦商設有巴士雙向分段收費(即乘客可在車程首段或末段都可享有分段車費)的路線數目分別為何？

(三) 過往，有否從各專營巴士營辦商掌握各路線的雙向分段收費使用情況？如有，有關詳情為何？如否，未來會否計劃向營辦商整理有關資料？

(四) 鑑於專營巴士路線車資與「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」下的補貼專營巴士車資差額掛鉤，若營辦商加強推展雙向分段收費政策，將可減低公帑補貼。就此請問政府，未來會否在巴士專營權續期進行審批時，要求申請的營辦商加強雙向分段收費政策？如否，會否要求營辦商維持一定程度的短途巴士路線服務？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

(一)及(二)

截至2026年2月中，各間專營巴士營辦商(營辦商)提供分段收費的概況如下：

營辦商	主路線數目[註1]	提供分段收費[註2]的主路線數目	提供分段收費的主路線比率	提供「全段分段收費」[註3]的主路線數目	提供「全段分段收費」的主路線比率
九巴	455	342	75%	97	21%
龍運	43	40	93%	1	2%
城巴(專營權一)	208	189	91%	35	17%
城巴(專營權二)	32	27	84%	6	19%
嶼巴	29	15	52%	10	34%

註1: 包括聯營路線。

註2: 一般而言，分段收費可分為「前段分段收費」及「後段分段收費」。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。提供「前段分段收費」或「後段分段收費」其中一種分段收費的路線均已計算在內。

註3: 即車程的「前段」和「後段」均設有分段收費。

(三) 及(四)

政府一直鼓勵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。在考慮為巴士路線引入分段收費時，運輸署需要在整體交通服務和規劃上作審慎考慮，包括如何照顧及平衡短途及長途乘客的不同交通需求，以避免短途乘客佔用長

途路線運載力，或短途乘客中途下車後載客率過低而未能善用公共交通資源。

2025-26年度財政預算案中公布調整「二元優惠計劃」的措施，將有助減低計劃的公帑補貼。與此同時，運輸署一直積極與營辦商協調，為更多適合的巴士路線引入分段收費，並於2025-26年度內分階段增設100個「前段」分段收費計劃。截至2026年2月28日，當中88個計劃經已實施，餘下12個計劃會在本年內陸續實行。運輸署會與營辦商保持緊密聯繫，監察分段收費的推行。

運輸署會在考慮巴士專營權事宜時，會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，包括提供更多票價優惠。運輸署亦會不時審視營辦商的巴士路線，以應對乘客的出行需求。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB215

管制人員的答覆

(問題編號：0331)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據運輸資料年報2025，截至2024年底，全港共有約37 600個指定的路旁泊車位，以及運輸署轄下的10個多層停車場共提供約4 000個私家車泊車位和約600個電單車泊車位。就此，政府可否告知本會：

（一）為了提升運作效率和提升泊車位數量，目前將自動化系統公眾停車場的進度和開支為何？未來就推動自動泊車系統的預算為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

(一) 自2020年起，運輸署已在本港開展設有自動泊車系統的公眾停車場項目，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。當中，有3個設有自動泊車系統的短期租約停車場已啟用；而第一個設有自動泊車系統的工務工程項目位於將軍澳政府合署公眾停車場，該項目已於2025年12月啟用。自2020年起各有關項目的詳情載於附件。

附件

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	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)	由短期租約停車場營辦商支付
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)	由短期租約停車場營辦商支付
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)	由短期租約停車場營辦商支付
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023 年 7 月	2026 年 (預計)	約 200 (117)	由短期租約停車場營辦商支付
慈雲山樂華街短期租約用地	拼圖型	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 180 (約 40)	由短期租約停車場營辦商支付
馬鞍山保泰街短期租約用地	有待確定	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 270 (約 100)	由短期租約停車場營辦商支付

B. 工務工程項目的自動泊車系統					
項目	**自動泊車系統類型**	**開始建造工程日期**	**預計啟用日期**	**泊車位總數(自動泊車系統泊車位數目)**	**整個工務計劃項目的預算開支[註1]**
將軍澳政府合署公眾停車場(即將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓)	拼圖型	2020 年 9 月	2025 年 12 月 (已啟用)	388 (225)	52.284 億元[註2]
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	2027 年 (預計)	約 320 (約 160)	16.050 億元[註3]
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023 年 8 月	2028 年 (預計)	約 200 (約 170)	7.779 億元[註4]
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[註5]
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	2025 年 5 月	2029 年 (預計)	約 450 (約 300)	12.080 億元[註6]

註1：預算開支按付款當日價格計算，為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：包括政府部門辦公室和設施、普通科門診診所、就業中心、公務員診所和牙科診所、幼兒中心，以及公眾停車場的建造費用。

註3：包括休憩用地、體育館，以及公眾停車場的建造費用。

註4：包括休憩用地以及公眾停車場的建造費用。

註5：包括體育館、室內暖水游泳池、香港公共圖書館新書中心、社區會堂、沙田民政事務處馬鞍山分處，以及公眾停車場的建造費用。

註6：包括市鎮公園以及公眾停車場的建造費用。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB216

管制人員的答覆

(問題編號：1304)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在二零二六至二七年度需要特別留意的事項中，有關持續監察持牌的士車隊運作方面，請告知本會：

1. 現時5支的士車隊，各車隊分別有多少輛的士註冊及每日有多少輛的士在營運？

2. 按照發牌條件，的士車隊要在發牌後4個月，即去年11月底達到共計3 500輛，惟至今仍未達標，當局會否訂下「死線」，如最終都未能達到有關條款便會收回牌照？如有詳情為何、如否原因為何？

3. 當局將會在今年就正式規管網約車立法，當局會否考慮要求網約車平台將的士車隊納入其中，以增加的士車隊的使用率？如會，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：葉傲冬議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

1-2.

政府引入的士車隊制度的目的，是旨在引入系統化的專業車隊管理，以提升的士服務質素。運輸署通過牌照條件規管車隊的營運和管理，並訂明車隊的士須安裝的裝置，以及就車隊規模、車齡，以及車隊持牌人須提供的服務訂立相關要求，例如必須提供網約渠道(包括召車手機程式、網頁和電話熱線)和電子支付方式，以及在車廂內安裝各項安全裝置(包括行車記錄儀、監察司機駕駛行為的系統等)。運輸署自2025年7月向5支的士車隊發出的士車隊牌照以來，車隊的士的數字一直持續穩步增長。截至2026年3月13日，共有超過1 500輛車隊的士及約2 000位車隊的士司機投入服務，並完成超過288萬宗行程。

乘客普遍對車隊的士服務評價正面，認為車輛型號選擇較多(有六人的士、輪椅的士)、車齡較新、車廂寬敞整潔、設備亦有所提升，而司機亦待客有禮。總的來說，的士車隊提供優質服務，並展示更專業的管理模式，為的士業界運作帶來正面的新氣象。

政府一直積極就車隊的營運提供適當協調和協助，包括便利車隊的士驗車安排、協調車隊營辦商申請「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」、向市民及遊客宣傳車隊服務，以及推動各車隊與第三方平台合作以提供統一召車服務等。此外，為了方便車隊的士接載已預約行程的乘客，運輸署亦已於機場、部分跨境口岸、高鐵香港西九龍站、部分機場鐵路站、啟德郵輪碼頭、香港會議展覽中心二期、會展站公共運輸交匯處和M+博物館等16個地點，設置了約90個車隊的士專屬停車處。另外，運輸署亦協調部分車隊營運商與電力公司及其他公共交通營辦商合作，以便利電動的士充電。

至於招募司機方面，運輸署一直有協助安排車隊營辦商參與勞工處的地區招聘會及專題招聘會，讓營辦商向求職者詳細講解車隊對司機的管理、培訓與支援，吸引現職司機和新血加入。同時，各個車隊亦採取不同措施致力招募更多司機，包括在電台和社交媒體上刊登廣告、提供新人介紹費和駕駛安全獎金，以及引入彈性工作時間等。根據我們了解，招聘會和上述措施吸引不少行外人士查詢，並成功招聘超過100人轉行成為車隊的士司機。另外，為吸引更多新人加入的士行業，運輸署已於2025年11月3日起進一步優化的士筆試，大幅減少和簡化有關地方和路線的試題，並同時加入與提升的士服務質素相關的新試題，務求在維持評估水平的同時，讓試題更切合的士業界的實務需要。截至2026年2月28日，平均每月報考人數從優化的士筆試前錄得的約1 380人，上升至優化後錄得的約1 820人，升幅約三成，對增加整體行業人手以至車隊招募司機方面均有正面作用。

此外，運輸署正積極協調各車隊與的士業界不同持份者(如商會、工會、車行等)聯繫，以協助他們招募司機及車主。政府會繼續透過上述各項協調和協助措施，並會持續督促各車隊營辦商積極優化服務，加快招募司機及車主，推動各車隊邁向所承諾的規模，為乘客提供優質的士服務。

3. 《2025年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(下稱「《條例草案》」)於2025年10月獲立法會通過，訂明規管網約車服務的法律框架和重要原則，包括規定提供網約車服務的平台、車輛和司機三方均須領取合適的牌證並遵從相關牌證條件。現時不少的士司機已習慣在接載街上截車的乘客之餘，亦會透過網約平台取得訂單，以提高收入。我們歡迎並鼓勵網約車平台同時提供網約私家車和的士的召車服務。這一方面可提升的士司機的競爭力，同時亦可增加平台的總運力供應，為乘客提供更多選擇，讓令乘客更方便和更快捷地透過網約車平台預約行程。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB217

管制人員的答覆

(問題編號：1305)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就停車收費錶的使用情況，請告知本會：

1. 按全港不同分區，表列過去三年各區停車收費錶(收費時段)的使用率；

2. 按全港不同分區，表列2025年各區停車收費錶(收費時段)的使用率(按月份)；

3. 過去三年，每年全港停車收費錶的收入總額及維修和更換開支。

提問人：葉傲冬議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1.及2. 過去3年各區停車收費錶的平均使用率如下：

地區	2023年		2024年		2025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	90	81	93	86	91	84
東區	91	83	91	92	91	92
南區	62	70	68	73	68	73
灣仔區	91	91	90	89	89	88
香港(小計)	84	82	88	85	87	85
九龍城區	95	95	91	91	90	90
觀塘區	93	95	92	93	93	92
深水埗區	96	91	94	93	93	94
黃大仙區	91	91	94	93	92	92
油尖旺區	93	92	96	94	95	96
九龍(小計)	95	93	93	94	93	92
離島區	68	76	75	73	74	74
葵青區	92	92	96	91	95	91
北區	88	90	88	89	88	89
西貢區	74	76	75	70	75	69
沙田區	87	92	86	90	86	89
大埔區	88	92	82	90	83	91
荃灣區	88	92	90	92	88	93
屯門區	88	92	84	92	83	94
元朗區	88	90	89	85	90	86
新界(小計)	85	88	85	86	86	87
總計	**88**	**89**	**88**	**88**	**88**	**88**

運輸署並沒有備存停車收費錶按月份的平均使用率。

3. 過去 3 個財政年度，停車收費錶系統的收入及經常開支如下：

	2022-23年度	2023-24年度	2024-25年度
收入(百萬元)	377	412	439
經常開支(百萬元)	47	51	58

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB218

管制人員的答覆

(問題編號：2428)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就駕駛教師牌照的規管方面，請告知本會：

1. 過去三年，每年第1至3組別「活躍私人駕駛教師執照」佔該組別人數比率；

2. 當局有否檢討各組別私人駕駛教師近三年的供求情況？如有，詳情為何？

3. 此前政府亦曾經討論將三個組別的私人駕駛教師執照「三合一」，但一直未有落實，現時政府是否有意再次檢討有關建議？如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：葉傲冬議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

1. 私人駕駛教師提供訓練與否，受不同因素影響。按現行運輸署與業界的共識，一年內曾陪同考生出席駕駛考試的教師會被視為「活躍」。各組別「活躍」私人駕駛教師數目及所佔比率如下：

年份	第 1 組別		第 2 組別		第 3 組別	
	有效駕駛教師執照平均數目	活躍駕駛教師數目 (所佔%)	有效駕駛教師執照平均數目	活躍駕駛教師數目 (所佔%)	有效駕駛教師執照平均數目	活躍駕駛教師數目 (所佔%)
2023	1 015	814 (80.2%)	96	33 (34.4%)	171	75 (43.9%)
2024	1 000	812 (81.2%)	91	37 (40.7%)	168	73 (43.5%)
2025	953	796 (83.5%)	80	35 (43.8%)	162	72 (44.4%)

2. 運輸署定期檢討簽發新私人駕駛教師執照的需要，並考慮各項相關因素，包括私人駕駛教師訓練服務的供應和需求等。運輸署已在2025年完成定期檢討，將會適時公布檢討結果。

3. 運輸署已於2020年對駕駛訓練政策進行全面檢討，並於2021年優化私人駕駛教師執照簽發機制，包括引入配額機制，將75%的新私人駕駛教師執照分配為公眾配額讓新人入行，25%則分配為駕駛教師配額，讓其他組別的有效私人駕駛教師執照持有人、指定駕駛學校及專營巴士公司現職受限制駕駛教師及前任受限制駕駛教師申請。有關配額機制一方面可保障新人透過公眾配額入行(特別是第二及第三組別私人駕駛教師)，以引入競爭和提升服務質素，另一方面透過駕駛教師配額善用駕駛教師的經驗，靈活提供各組別的駕駛訓練服務，以保持整體供應穩定。

   有關合併三個駕駛教師執照組別(「三合一」)的建議，運輸署認為對於不同組別的車輛，私人駕駛教師所需的教授技巧有別。現行把私人駕駛教師按技術專長分組的安排，是經與業界詳細商討而定出的，較為可取穩妥，亦與其他地區的普遍做法相符。

   經優化後的私人駕駛教師執照簽發機制推出後運作暢順，運輸署會持續檢視該機制和配額分配方式的成效。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB219

管制人員的答覆

(問題編號：2429)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的其中一項職責，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：

1. 過去三年，港鐵發生半小時或以下、31分鐘至3小時、逾3小時事故的性質、次數及罰款(如有)；

2. 過去三年，每年港鐵訊號故障的次數，以及分別因硬件和軟件而發生的次數(按不同路線表列)；

3. 港鐵更換鐵路訊號系統，荃灣線將於今年啟用，其他線路的預期時間表為何？請以表列方式列明各線路更新訊號系統啟用時間；

4. 過去三年，將軍澳線(包括北角來往寶琳、北角來往康城、調景嶺來往康城)於繁忙時間及非繁忙時間的平均班次；

5. 因應康城居民與日俱增，當局是否有計劃要求港鐵公司加強該區的服務？如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：葉傲冬議員(立法會內部參考編號：7)

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服務延誤事故的宗數、成因，以及港鐵公司根據經優化的「服務表現回贈」安排所撥出的款額載列於附件一。

2. 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，如該事故屬港鐵公司控制範圍內的因素引起，須將其分類為機件故障(涵蓋信號系統故障)或人為因素。運輸署沒有就機件故障引致的事故作進一步分項，因此未能提供涉及信號系統故障而導致服務延誤的分項統計數字。

3. 港鐵公司正為荃灣線、港島線、觀塘線及將軍澳線更換信號系統，長遠有助提升營運及維修管理效率，整體工程預計在2029年完成。荃灣線新信號系統已於2026年3月15日投入服務，其餘3條鐵路線會借鑑荃灣線信號系統提升工程的經驗，按下表陸續啟用：

鐵路線	**新信號系統預期投入服務時間**
荃灣線	已於2026年3月15日投入服務
港島線	2027年
觀塘線	2028年
將軍澳線	2029年

4. 過去3年，將軍澳線(包括北角－將軍澳、北角－寶琳、北角－康城及調景嶺－康城)於平日繁忙時間及非繁忙時間的平均班次載列於附件二。

5. 自康城站啟用以來，港鐵公司一直因應將軍澳線沿線的乘客量變化和實際情況，適時調整列車服務，以滿足乘客需求。自2025年8月起，港鐵公司於平日早上繁忙時間在康城站試行使用兩邊月台讓乘客上落列車，以有效分隔抵站及離站的人流，令乘車流程更暢順，安排至今運作大致暢順。為進一步理順月台客流，由今年1月19日起，相關安排已提前在平日早上7時15分在康城站兩邊月台同時運作。此外，港鐵公司亦繼續多管齊下，包括透過靈活調動車務安排、加強客流管理，以及完善車站空間布局等措施，疏導人流及提升乘客的乘車體驗。

附件一

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	
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
2025	83	76	7	67	7	8	0	0	0	1	0	27.2

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)、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。

附件二

將軍澳線列車班次(註)

截至該年 12 月	2023 年		2024 年		2025 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)
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	4.5 - 6
北角－康城	6.7	--	6.7	--	6.7	--
調景嶺－康城	--	10 - 14	--	10 - 14	--	9 - 14

註：上表所列為平日班次時間

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB220

管制人員的答覆

(問題編號：0761)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於自動駕駛，政府可否告知本會：

(一) 目前有多少輛根據第374章《道路交通條例》獲發「車輛行駛許可證」的自動車進行測試，列出每個測試項目的以下資料：開展測試日期、車輛種類、車輛數目、測試地點或路線及累計測試里數；

(二) 根據2024年通過新的自動車法例，至今有多少個測試項目獲發「先導牌照」，列出每個測試項目的以下資料：開展測試日期、車輛種類、車輛數目測試地點或路線及累計測試里數；及

(三) 至今「智慧交通基金」已資助多少個與自動駕駛相關的項目，列出每個項目的資料，包括項目主題、推行時間、資助金額及成效(如適用)等？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

(一) 政府一直透過政策支持、法規配合和財政資助三方面多管齊下，積極而有序地推動自動車在香港發展。為促進自動駕駛車輛(下稱「自動車」)的技術和行業發展，自2017年起，運輸署根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(「第374E 章」)向個別自動車發出「車輛行駛許可證」以進行測試，並按個別情況施加特定條件。目前，為繼續推進科研發展及促進其他測試，視乎個別測試項目的需要，運輸署會繼續發出「車輛行駛許可證」。在2026年2月底，有4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	測試 開展日期	累計測試 里數
1	私家小巴 (2)	錦綉花園	2024年第三季	約13 200公里(包括於內地的封閉道路測試里數)
2	特別用途車輛 (清掃用途) (1)	元朗潭尾建造業輸入勞工宿舍	2024年4月23日	約670公里
3	特別用途車輛 (清掃用途) (1)	攸壆路簡約公屋	2025年10月16日	約6公里

(二) 新的自動車規管框架已於2024年3月實施，運輸署亦同時發佈了《自動駕駛車輛測試及先導使用實務守則》，列明測試和使用自動車的詳細技術、安全和操作要求，以促進自動車測試及先導使用。截至2026年2月底，運輸署已發出6個「先導牌照」，涉及62輛自動車在6個地點進行測試，詳情如下:

	車輛種類 (車輛數目)	測試地點	測試開展日期	累計測試里數 (公里)
1	私家車 (30)	機場島	2024年12月11日	約137 800
		東涌	2025年6月18日	約26 600
2	私家小巴 (2)	西九文化區	2025年10月3日	約1 400
3	私家車 (10)	南區數碼港	2025年8月21日	約7 600
4	私家車 (10)	東九龍啟德發展區	2025年11月7日	約2 500
5	公共小巴 (7)	機場「航天走廊」	未開展測試	0
6	私家車 (3)	港珠澳大橋香港口岸「轉機停車場」	未開展測試	0

(三) 政府一直透過「智慧交通基金」資助本地自動駕駛的研究及應用。截至2026年2月底，「智慧交通基金」管理委員會已批出5個自動駕駛實地測試項目，涵蓋多種道路場景，旨在穩步提升自動車應對本港複雜路況的能力(詳見附件)。

附件

智慧交通基金
已批出的自動車實地測試項目

	項目名稱	項目主題	獲批資助金額	推展時間	項目成效
1	5G自動駕駛於住宅園區的服務試點項目	本項目旨在研發於香港低密度住宅園區行駛的自動駕駛小巴，並以錦綉花園作為實地試驗地點。	$19,730,872.00	實地試驗已於2024年第三季開展，並運作至2026年3月底。	項目累積的測試數據與經驗為本地研發奠定重要基礎，有助提升其他自動車應對香港複雜路況的能力，同時推動自動車在香港的長遠發展。
2	自動駕駛巴士於公共道路上運行的試點項目	本項目旨在研發全港首輛於公共道路上行駛的自動駕駛小巴，並以西九文化區作為實地試驗地點。	$19,998,500.00	道路測試(非載客)已於2025年第四季開展。	項目正進行中
3	專綫網聯自動駕駛巴士	本項目旨在研發網聯自動駕駛小巴，連接香港科學園區和大學港鐵站，行駛複雜的道路環境如迴旋處及公共交通交匯處。	$19,995,050.00	道路測試(非載客)預計將於2026年年內開展。	
4	具備新一代智駕安全技術的自動駕駛智能巴士	本項目旨在研發可行駛長距離及適應隧道光暗變化的自動駕駛巴士，連接愉景灣住宅園區及欣澳公共交匯處。	$17,475,400.00	道路測試(非載客)預計將於2027年年內開展。	
5	兼容多制式網聯自動駕駛巴士	本項目旨在研發可兼容內地和香港不同交通系統制式、處理各種交通系統信息和地理資訊差異的自動駕駛巴士，並以落馬洲河套	$18,673,861.00	道路測試(非載客)預計將於2026年年內開展。	

	項目名稱	項目主題	獲批資助金額	推展時間	項目成效
		區作為實地試驗地點，推動未來的跨境自動駕駛的發展。			

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB221

管制人員的答覆

(問題編號：0762)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於交通管理數智化，政府可否告知本會：

(一) 鑑於當局指出，將研究建立結合大數據分析和人工智能的交通管理平台，更全面掌握交通實況及提升管理效率，建立該平台預計涉及的人手及開支為何；

(二) 鑑於當局指出，將會先在市區的香港仔試行「交通管理平台」，並考慮陸續推展至更多區域，選擇推展地區次序的準則及試行時間表為何；及

(三) 當局於2019年起推行實時交通燈號調節系統先導計劃，以及在2025年分別在新蒲崗及觀塘商貿區開展「智慧交通管理系統」，有否評估該兩個計劃或項目的成效為何；如有，詳情為何？

提問人：林銘鋒議員 (立法會內部參考編號：11)

答覆：

(一) 運輸署善用大數據分析及人工智能技術，提升運輸網絡的整體效率，並計劃於2026年展開有關建立「交通管理平台」的研究，籌備推行區域性試點應用。

以上關於「交通管理平台」的研究包括以下工作：研究如何整合現有多個系統、數據和作業流程，以配合平台日後的功能；訂定平台開發和營運在功能、數據和技術上的各項要求；建議推展平台的整體策略、具體技術方案和在不同地區推行的時間表，及估算長遠建立整個平台的總成本。此外，運輸署會在合適地區推行區域性試點應用及檢視應用成效。以上研究和試點應用的開支估算為6,200萬元。由於推展上述事項

涉及整合多個現有交通管理系統，需要協調公共交通營辦商及其他部門間數據互換等額外工作，運輸署將在2026-27至2030-31年度開設兩個有時限的公務員職位，包括1名高級運輸主任和1名電子工程師／助理電子工程師。至於研究所需的其他人手，運輸署將透過內部資源調配，由現有運輸署人員執行。

(二) 考慮到香港仔近年的發展，以及該區的交通運輸網絡較依賴個別道路和公共交通服務，運輸署計劃以香港仔一帶作為首個試點選址，測試「交通管理平台」在香港道路環境的實際應用和功能，例如當該區的主幹道、地區道路或公共交通服務出現事故，或區內進行大型活動時，可透過「交通管理平台」收集和整合區內各類交通及運輸數據，從而預測交通變化、識別事故和交通瓶頸，以及制訂應急預案。研究將會審視及考慮不同地區的道路網絡、公共交通服務、不同時段的人流和車流情況，以及過去大型活動或突發事故對地區的交通影響等，從而研究日後在其他地區推展的次序準則、具體選址、試行時間表等。

(三) 運輸署於2021年完成在5個選定的獨立交通燈號控制路口進行「實時交通燈號調節系統」先導計劃，在指定的燈控路口裝設感應器及運算系統等附屬設備，透過人工智能技術運算合適的燈號時間。根據先導計劃的經驗，在相關燈控路口加設系統後，這些路口可以因應當刻的車流及人流狀況靈活調節燈號時間，善用路口的剩餘綠燈時間，充分利用路口的通行能力。數據顯示在測試的燈控路口裝設「實時交通燈號調節系統」後，車輛通過路口的平均等候時間減少約5%至10%，路口的運作效率得以提高。運輸署正將系統推展至全港約50個合適的獨立燈控路口，系統預計在本年下半年開始陸續裝設及投入運作，整個項目預計在2027年完成。

「黃大仙警區智慧交通管理計劃」2025年在新蒲崗商貿區完成測試，旨在透過優化燈號配置及實施策略性重點執法，緩解區內交通擠塞情況。測試結果顯示，計劃實施後有效提升行車效率、縮短行人過路等候時間，並優化警務處人力資源調配效能。於繁忙時段，五芳街的交通延誤時間縮減超過三成；彩虹道的交通延誤時間改善約兩成半；大有街及三祝街的行人過路等候時間亦平均下降一至兩成。同時，黃大仙警區執行相關交通管制行動所需人手亦減少約八成半，使人手調配更為靈活高效。另外，觀塘商貿區的「智慧交通管理系統」已完成安裝及開始運作，並收集交通數據。政府會持續優化系統及分析交通狀況，並獲取充分數據檢視及評估該項目的成效。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB222

管制人員的答覆

(問題編號：0768)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於公共小巴司機人手，政府可否告知本會：

(一) 鑑於據悉，運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業(「計劃」)下900個小巴輸入司機配額已獲全數批出，至今已考取本地駕駛執照並投入工作的人數為何；

(二) 鑑於有意見指出，小巴司機人手仍然不足，當局會否考慮增加「計劃」下小巴輸入司機配額，並推出新一輪申請；

(三) 過去5年及本年至今，每年(a)持有有效及(b)新申領公共小巴正式駕駛執照的人數(撇除輸入司機)為何，並按年齡組別列出分項數字及其佔比；

(四) 有否統計，過去5年及本年至今，每年活躍公共小巴司機人數(撇除輸入司機)為何；如有，詳情為何，並按年齡組別及聘用形式(全職或兼職)列出分項數字及其佔比；如否，有否計劃在將來進行相關統計；及

(五) 有否研究推出更多措施，包括加強協助公共小巴業界改善經營環境，以吸引更多司機入行？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

(一)
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月透過兩輪申請共批出900個公共小巴輸入司機配額。截至2026年2月底，共有862名公共小巴輸入司機已通過本地駕駛考試並已於相關路線提供服務。

(二)
因應首批輸入勞工的合約期於2025年年底陸續屆滿，運輸署於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。截至2026年2 月底，324個公共小巴輸入司機配額獲批續期。運輸署暫時沒有計劃調整配額總數，未來會繼續密切留意本地勞工市場及人力情況的變化，持續檢視計劃的實施情況及評估行業的人手需求，同時會通過諮詢小組與各持份者保持緊密溝通及加強發放資訊，並參考相關意見，適時檢討計劃。

(三)及(四)
過去5年(截至每年年底)及2026年截至2月底，持有有效公共小巴正式駕駛執照的人數及年齡組別的資料於附表。

年份	年齡組別					
	29歲或以下	**30-39歲**	**40-49歲**	**50-59歲**	**60-69歲**	**70歲或以上**
2021	1 035 (0.6%)	8 707 (5.2%)	27 452 (16.3%)	48 291 (28.8%)	61 756 (36.8%)	20 689 (12.3%)
2022	1 258 (0.8%)	7 580 (4.5%)	26 204 (15.7%)	45 706 (27.4%)	63 491 (38.1%)	22 375 (13.5%)
2023	1 427 (0.8%)	6 776 (4.1%)	24 918 (15.0%)	43 109 (26.0%)	65 201 (39.3%)	24 544 (14.8%)
2024	1 445 (0.9%)	6 338 (3.8%)	23 700 (14.4%)	41 398 (25.1%)	65 655 (39.8%)	26 497 (16.0%)
2025	1 480 (0.9%)	6 003 (3.7%)	22 636 (13.9%)	39 514 (24.2%)	65 369 (40.0%)	28 231 (17.3%)
2026 (截至2月底)	1 492 (0.9%)	5 967 (3.7%)	22 438 (13.8%)	39 276 (24.1%)	65 164 (40.0%)	28 479 (17.5%)

同期新申領公共小巴正式駕駛執照的人數及百份比，按年齡組別載列如下：

年份	年齡組別					
	29歲或以下	**30-39歲**	**40-49歲**	**50-59歲**	**60-69歲**	**70歲或以上**
2021	482 (25.9%)	518 (27.8%)	493 (26.5%)	308 (16.6%)	57 (3.1%)	1 (0.1%)
2022	472 (26.9%)	512 (29.2%)	432 (24.7%)	282 (16.1%)	54 (3.1%)	0 (0%)
2023	433 (22.1%)	524 (26.7%)	556 (28.4%)	374 (19.1%)	71 (3.6%)	2 (0.1%)
2024	340 (13.8%)	576 (23.4%)	898 (36.5%)	551 (22.4%)	94 (3.8%)	1 (0.1%)

年份	年齡組別					
	29歲或以下	**30-39歲**	**40-49歲**	**50-59歲**	**60-69歲**	**70歲或以上**
2025	380 (16.3%)	560 (24.1%)	797 (34.3%)	480 (20.6%)	107 (4.6%)	2 (0.1%)
2026 (截至2月底)	62 (19.4%)	72 (22.6%)	93 (29.1%)	79 (24.8%)	12 (3.8%)	1 (0.3%)

註：運輸署沒有備存新申領公共小巴正式駕駛執照的輸入司機分項數字。

因應推行「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」，政府於2023年曾經進行公共交通人力資源研究，顯示本港共有約6 300名在職小巴司機。運輸署沒有備存現職公共小巴司機年齡及聘用形式的資料。

(五)

政府一直十分關注小巴業界營運狀況，已實施多項措施協助業界改善經營環境。運輸署會繼續為業界提供適切的協助，優化業界營運環境及提升服務的可靠性。舉例來說，運輸署在規劃新發展地區的交通服務時，會適當引入新的專線小巴路線，並會透過調整班次和行車路線等，改善專線小巴的運作效率。在合適情況下，運輸署已容許公共小巴在非營運時間停泊在小巴站，以更好配合業界實際的營運需要。至於人手方面，除「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」外，政府持續推行多項措施，協助和鼓勵業界在本地招聘人手，包括放寬商用車輛駕駛執照的申請要求、協調業界參加各項就業計劃、促進業界開拓多元化的本地招聘渠道及推出相關行業培訓課程等。與此同時，在運輸署與僱員再培訓局(再培訓局)協助下，再培訓局與公共小巴營辦商及第三方培訓機構已在2024年聯合推出以專線小巴行業為試點的就職掛勾駕駛培訓計劃，鼓勵本地人士加入公共小巴司機行業。首批完成培訓課程及獲得所需的駕駛執照的學員已於2025年第二季起在相關專線小巴路線提供服務。再培訓局在2025年繼續推行專線小巴行業的就職掛勾駕駛培訓計劃，部份第二批學員已獲得所需的駕駛執照及接受路線訓練，並於2026年1月起在相關專線小巴路線提供服務。

政府將繼續鼓勵公共小巴營辦商以不同方式改善員工薪酬福利，例如增加工資及有薪假期等，締造更理想的工作環境，吸引更多新血投身行業，並透過聘請兼職司機以應付繁忙時段服務的人手需求。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB223

管制人員的答覆

(問題編號：0769)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於本地客車和跨境直通巴士的司機人手，政府可否告知本會：

(一) 鑑於據悉，運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業(「計劃」)下800個客車行業司機配額已獲全數批出，至今已考取本地駕駛執照並投入工作的人數為何，並按司機類別列出分項數字；

(二) 鑑於有意見指出，本地客車和跨境直通巴士司機仍然不足，當局會否研究增加「計劃」下相關輸入司機配額，並推出新一輪申請；

(三) 過去5年及本年至今，每年(a)持有有效及(b)新申領公共巴士正式駕駛執照的人數(撇除輸入司機)為何，並按年齡組別列出分項數字及其佔比；及

(四) 有否統計，過去5年及本年至今，每年活躍本地客車和跨境直通巴士司機人數(撇除輸入司機)為何；如有，詳情為何，並按年齡組別及聘用形式(全職或兼職)列出分項數字及其佔比；如否，有否計劃在將來進行相關統計；及

(五) 有否研究推出更多措施，以吸引更多新司機入行？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

(一)
政府一直關注本地客車和跨境直通巴士行業持續面對的司機短缺問題。為紓緩業界人手問題，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 月透過兩輪申請共批出了 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。輸入司機須通過相關車輛類型駕駛考試並獲得合格，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。截至 2026 年 2 月底，共有 735 名客車輸入司機已通過本地駕駛考試並已提供服務。

(二)
因應首批輸入勞工的合約期於 2025 年年底陸續屆滿，運輸署已於 2025 年 8 月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前 5 個月起，向運輸署遞交續期申請。截至 2026 年 2 月底，共有 265 個本地客車和跨境直通巴士輸入司機配額獲批續期。運輸署暫時沒有計劃調整配額總數，未來會繼續密切留意本地勞工市場及人力情況的變化，持續檢視計劃的實施情況及評估行業的人手需求，同時會通過諮詢小組與各持份者保持緊密溝通及加強發放資訊，並參考相關意見，適時檢討計劃。

(三)
過去5年(截至每年年底)及2026年截至2月底，持有有效公共巴士正式駕駛執照的人數及百份比，按年齡組別載列如下：

年份	年齡組別					
	29歲或以下	**30-39歲**	**40-49歲**	**50-59歲**	**60-69歲**	**70歲或以上**
2021	1 583 (1.2%)	10 250 (7.5%)	28 770 (21.0%)	41 351 (30.2%)	42 989 (31.3%)	12 036 (8.8%)
2022	1 636 (1.2%)	9 047 (6.6%)	27 651 (20.2%)	40 237 (29.5%)	44 828 (32.8%)	13 329 (9.7%)
2023	1 687 (1.2%)	8 183 (6.0%)	26 449 (19.3%)	39 061 (28.5%)	46 800 (34.1%)	15 023 (10.9%)
2024	1 621 (1.2%)	7 649 (5.6%)	25 303 (18.4%)	38 478 (28.0%)	47 875 (34.8%)	16 580 (12.0%)
2025	1 602 (1.2%)	7 156 (5.2%)	24 301 (17.7%)	37 626 (27.5%)	48 431 (35.3%)	18 014 (13.1%)
2026 (截至2月底)	1 606 (1.2%)	7 102 (5.2%)	24 093 (17.6%)	37 500 (27.4%)	48 403 (35.3%)	18 234 (13.3%)

同期新申領公共巴士正式駕駛執照的人數及百份比，按年齡組別載列如下：

年份	年齡組別					
	29歲或以下	**30-39歲**	**40-49歲**	**50-59歲**	**60-69歲**	**70歲或以上**
2021	432 (29.5%)	420 (28.6%)	378 (25.8%)	213 (14.5%)	24 (1.6%)	0 (0%)
2022	454 (28.8%)	463 (29.4%)	388 (24.6%)	241 (15.3%)	31 (1.9%)	0 (0%)
2023	429 (22.4%)	509 (26.6%)	574 (30.0%)	348 (18.2%)	53 (2.7%)	1 (0.1%)
2024	349 (14.8%)	544 (23.2%)	934 (39.8%)	448 (19.1%)	73 (3.1%)	0 (0%)
2025	390 (17.5%)	522 (23.4%)	800 (35.9%)	455 (20.4%)	61 (2.7%)	1 (0.1%)
2026 (截至二月底)	60 (21.2%)	72 (25.4%)	83 (29.3%)	61 (21.6%)	7 (2.5%)	0 (0%)

註：運輸署沒有備存新申領公共巴士正式駕駛執照的輸入司機分項數字。

(四)

因應推行「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」，政府於 2023 年曾經進行公共交通人力資源研究，顯示本港共有約 7 400 名在職客車司機。運輸署沒有備存公共巴士司機年齡及聘用形式的數據。運輸署一直與業界保持緊密溝通，透過定期會面及監察日常服務，了解司機短缺的情況。

(五)

除推出「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」外，政府持續推行多項措施，協助和鼓勵業界在本地招聘人手，包括放寬商用車輛駕駛執照的申請要求、協調業界參加各項就業計劃、促進業界開拓多元化的本地招聘渠道及推出相關行業培訓課程等。

政府將繼續鼓勵本地客車和跨境直通巴士營辦商以不同方式改善員工薪酬福利，例如增加工資及有薪假期等，締造更理想的工作環境，吸引更多新血投身行業，並透過聘請兼職司機以應付繁忙時段服務的人手需求。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB224

管制人員的答覆

(問題編號：2423)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於各行車隧道及主要幹道，政府可否告知本會：

(一) 過去3年，每年各(a)行車隧道及(b)主要幹道的(i)設計容車量及(ii)繁忙和(iii)非繁忙時段使用率分別為何；

(二) 過去3年，每年各(a)行車隧道及(b)主要幹道的營運及維修保養開支為何；及

(三) 對比分時段收費實施前後，3條過海隧道(a)平日每日平均車流量(並按車種列出分項數字)及(b)平日上午繁忙時間的平均最長車龍分別為何？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

(一) 在過去3年(即2023年至2025年)，各行車隧道的設計容車量及繁忙和非繁忙時段使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於附件一。而各政府主要幹道的相關數據，由於2025年的交通統計年報仍在編撰中，我們現提供2022年至2024年的交通流量統計數字，載列於附件二。

(二) 在過去3個財政年度各政府行車隧道的開支載列於附件三。

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。

(三) 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」。新收費

實施前及實施後各車種的平日平均車流量及平日上午繁忙時段的平均最長車龍，分別載列於附件四及附件五。

附件一

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]					
		2023年		2024年		2025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
香港仔隧道	2 600	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8
海底隧道	2 600	1.1	1.1	1.1	1.0	1.1	1.0
東區海底隧道	2 600	1.0	1.0	1.1	0.9	1.1	1.0
西區海底隧道	4 200	0.9	0.7	1.0	0.8	1.0	1.0
獅子山隧道	2 600	1.1	1.0	1.1	1.0	1.1	1.0
大老山隧道	2 600	1.0	0.7	1.0	0.8	1.0	0.8
尖山隧道及沙田嶺隧道	4 700	0.7	0.5	0.8	0.5	0.8	0.5
城門隧道	2 600	0.8	0.6	0.8	0.6	0.8	0.6
大欖隧道[4]	4 200	0.6	0.3	0.6	0.3	0.9	0.5
中九龍繞道[5]	4 200	不適用				0.5	0.5

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根據收費系統於2023年至2025年間星期一至五(公眾假期除外)的全年平均車流量 。除3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，3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。

註4： 參考政府於2025年接收大欖隧道和下調收費後的實際車輛組合，隧道設計容車量調整為每小時4 200架次，而2025年的使用率亦按接收大欖隧道後的車流量進行計算。

註5： 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日啟用，待今年全線通車後將成為第十條收費隧道，所有車輛全日劃一收取八元。因此，其2025年的繁忙和非繁忙時段使用率只根據2025年12月21日至2025年12月31日期間星期一至五(公眾假期除外)的數據計算，車流情況仍有待穩定。

附件二

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					
			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
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
中環及灣仔繞道	四號	4 700	0.4	0.3	0.5	0.4	0.5	0.4
九龍								
公主道 (介乎衞理道與培正道)	一號	4 700	0.5	0.5	0.6	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
西九龍公路 (介乎連翔道與興華街西)	三號	4 700	0.7	0.7	0.8	0.7	0.9	0.7
東九龍走廊 (介乎馬頭角道與漆咸道北)	五號	3 000	1.0	0.9	1.0	0.9	1.1	1.0
龍翔道 (介乎南昌街與獅子山隧道公路)	七號	4 700	0.8	0.7	0.9	0.8	0.8	0.8
新界								
汀九橋	三號	4 700	1.1	0.7	1.2	0.8	1.2	0.7

路段	主要幹道[2]	設計容車量(架次／小時)	使用率					
			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
南灣隧道	八號	4 700	0.4	0.3	0.5	0.4	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	1.2	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	0.6	0.4	0.6	0.6	0.7	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
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	0.2	0.2

註1： 表格所載列的數據反映各運輸設施於2022年至2024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： 六號幹線由中九龍繞道(油麻地段)、中九龍繞道(九龍灣段)和將軍澳—藍田隧道組成。由於整條六號幹線預計在今年全線通車，故現時未有其使用率數據。

附件三

2022-23至2024-25年度
各政府行車隧道的營運開支

收費隧道／管制區[1,4]	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2024-25 (百萬元)
海底隧道	158	199	196
東區海底隧道	179	228	240
西區海底隧道[2]	不適用	241	328
大老山隧道	143	167	175
香港仔隧道	97	125	134
獅子山隧道	91	136	121
城門隧道	125	152	135
八號幹線	342	391	372
大欖隧道[3]	不適用	不適用	不適用

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： 大欖隧道於2025年5月31日移交政府管理。

註4： 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日開始營運。中九龍繞道今年全線通車後，所有車輛全日劃一收取八元。

非收費隧道[5]	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2024-25 (百萬元)
屯門—赤鱲角隧道	73	79	81
將軍澳隧道[6]	35	31	44
將軍澳—藍田隧道[6]	19	62	62
中環及灣仔繞道隧道	148	148	152
龍山隧道	61	57	57
長山隧道	19	25	26
機場隧道	26	26	26
觀景山隧道	55	55	58
啟德隧道	54	54	49

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。

附件四

3條過海隧道實施新收費前後各車種平日平均車流量(雙向架次)[1]

	西隧					
	私家車	**電單車[4]**	**的士**	**巴士[5]**	**小巴[6]**	**貨車**
新收費實施前[2]	43 200	1 600	26 400	4 500	400	11 200
新收費實施後[3]	57 500	2 200	21 600	6 000	400	20 800

註:

1. 平日(即星期一至五，公眾假期除外)的過海交通流量
2. 即 2023 年 12 月 4 日至 8 日期間
3. 即 2025 年 1 月至 12 月期間，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
4. 「電單車」包括機動三輪車
5. 「巴士」包括公共及私家巴士
6. 「小巴」包括公共及私家小巴

附件四

3條過海隧道實施新收費前後各車種的平日平均車流量(雙向架次)[1]

	紅隧					
	私家車	電單車[4]	的士	巴士[5]	小巴[6]	貨車
新收費實施前[2]	51 800	5 000	13 500	7 100	900	26 700
新收費實施後[3]	55 800	3 600	16 300	5 200	500	12 300

註:

1. 平日(即星期一至五，公眾假期除外)的過海交通流量
2. 即 2023 年 12 月 4 日至 8 日期間
3. 即 2025 年 1 月至 12 月期間，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
4. 「電單車」包括機動三輪車
5. 「巴士」包括公共及私家巴士
6. 「小巴」包括公共及私家小巴

附件四

3條過海隧道實施新收費前後各車種平日平均車流量(雙向架次)[1]

	東隧					
	私家車	電單車[4]	的士	巴士[5]	小巴[6]	貨車
新收費實施前[2]	46 100	3 100	14 000	3 000	700	12 300
新收費實施後[3]	41 400	2 700	11 900	3 200	600	11 600

註:

1. 平日(即星期一至五，公眾假期除外)的過海交通流量
2. 即 2023 年 12 月 4 日至 8 日期間
3. 即 2025 年 1 月至 12 月期間，數據未剔除受暑假及長假期影響的日子
4. 「電單車」包括機動三輪車
5. 「巴士」包括公共及私家巴士
6. 「小巴」包括公共及私家小巴

附件五

3條過海隧道平日上午繁忙時段
平均最長車龍(公里)

	西隧[3]	**紅隧**	**東隧[6]**
新收費實施前[1]	1.2	3.0 [4]	1.7
新收費實施後[2]	1.8	1.9 [5]	1.4

註:

1. 2023 年 12 月期間
2. 2025 年 1 月至 12 月期間，當中已剔除暑假、公眾假期及受其影響的日子
3. 以西九龍公路的車龍作比較
4. 最長車龍出現在加士居道天橋
5. 最長車龍出現在公主道
6. 以觀塘繞道的車龍作比較

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB225

管制人員的答覆

(問題編號：3027)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於泊車位供應，政府可否告知本會：

(一) 過去3年(截至該年底)，每年私家車、電單車及商用車泊車位數目為何；同期，相關泊車位總數與領有牌照的對應類別車輛數目的比例分別為何；

(二) 過去3年(截至該年底)，每年全港各區路旁泊車位、政府及私營停車場泊車位數目為何，並按車輛類別(例如貨車、旅遊巴士／巴士)列出分項數字

(三) 過去3年，當局增加商用車泊車位供應的具體工作為何，包括措施、合共新增泊車位的數目，以及適用的車輛種類等；及

(四) 未來一年預計增加多少商用車泊車位，相關詳情為何？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

(一) 過去3年，全港領有牌照的私家車、電單車及商用車輛的數目、相關泊車位數目及其比例表列如下：

車輛種類	年份 (截至 該年底)	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	2025年	633 988	723 666	1 : 1.14
	2024年	628 790	715 518	1 : 1.14
	2023年	632 174	713 240	1 : 1.13

車輛種類	年份 (截至 該年底)	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
電單車	2025年	72 134	43 442	1 : 0.60
	2024年	72 614	41 775	1 : 0.58
	2023年	73 480	39 864	1 : 0.54
商用車輛	2025年	66 753	44 565	1 : 0.67
	2024年	67 243	44 239	1 : 0.66
	2023年	69 737	45 388	1 : 0.65

(二) 過去3年，18區按商用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**。

(三) 有關過去3年增加商用車輛泊車位的措施及進度附載於**附件4**。

(四) 政府預計於2025及2026年兩年內，全港新增泊車位將超過12 000個，涵蓋私家車和商用車輛，當中包括將於2026年內完成增設超過220個咪錶位，以及至少100個路旁夜間商用車輛泊車位；此外，在未來兩年出租的短期租約停車場除提供約600個泊車位外，亦會在合適的停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目。運輸署及各相關部門正按目標積極推展措施。

此外，首三個按照一地多用原則推展的公眾停車場已啟用[註]，合共提供140個商用車輛泊車位。隨著更多公眾停車場項目相繼落成，包括在2026至2027年間完工的四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場、重建元朗大球場，以及觀塘綜合發展項目等，合共將提供約70個商用車輛泊車位。連同其他發展項目，以及持續進行的短、中期泊位措施，未來商用車輛泊車位的新供應將進一步增加。運輸署會繼續加大力度，聚焦泊車位較短缺的地區，在可行情況下提供更多路旁泊車位，亦會繼續在合適的短期租約停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目。

註：包括上水嘉富坊公眾停車場、將軍澳百勝角路公眾停車場及將軍澳政府合署公眾停車場。

附件1

過去3年18區按車輛類別劃分的路旁泊車位數目

地區	截至每年12月	私家車[註1]	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計[註2]
中西區	2025	509	202	11	651	1 373
	2024	509	202	11	651	1 373
	2023	508	193	11	651	1 363
灣仔	2025	1 040	24	43	784	1 891
	2024	1 029	25	53	779	1 886
	2023	1 017	24	48	761	1 850
東區	2025	535	101	66	826	1 528
	2024	536	101	65	807	1 509
	2023	529	91	75	818	1 513
南區	2025	655	51	85	461	1 252
	2024	653	51	85	447	1 236
	2023	645	50	85	447	1 227
油尖旺	2025	1 592	369	141	1 349	3 451
	2024	1 586	369	141	1 319	3 415
	2023	1 561	363	138	1 309	3 371
深水埗	2025	1 296	219	10	919	2 444
	2024	1 295	220	12	884	2 411
	2023	1 273	229	9	876	2 387
九龍城	2025	2 373	157	154	1 025	3 709
	2024	2 378	143	160	1 002	3 683
	2023	2 336	143	134	991	3 604
黃大仙	2025	321	133	0	570	1 024
	2024	316	129	0	545	990
	2023	306	129	0	519	954
觀塘	2025	600	134	56	998	1 788
	2024	586	120	53	921	1 680
	2023	531	115	42	834	1 522
荃灣	2025	868	67	31	755	1 721
	2024	859	69	31	700	1 659
	2023	888	63	31	629	1 611
屯門	2025	1 321	338	113	876	2 648
	2024	1 297	329	113	892	2 631
	2023	1 267	330	113	886	2 596
元朗	2025	1 240	445	78	624	2 387
	2024	1 266	419	110	636	2 431
	2023	1 308	427	114	626	2 475
北區	2025	1 388	354	29	389	2 160
	2024	1 406	365	32	424	2 227
	2023	1 283	359	27	424	2 093
大埔	2025	1 603	339	86	301	2 329
	2024	1 601	352	86	280	2 319
	2023	1 556	359	84	270	2 269

地區	截至 每年12月	私家車[註1]	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計[註2]
西貢	2025	1 941	319	159	530	2 949
	2024	1 930	316	146	505	2 897
	2023	1 932	305	155	481	2 873
沙田	2025	1 474	338	61	649	2 522
	2024	1 600	337	67	602	2 606
	2023	1 600	335	64	514	2 513
葵青	2025	484	376	31	898	1 789
	2024	484	360	21	772	1 637
	2023	424	353	21	726	1 524
離島	2025	640	67	78	261	1 046
	2024	640	67	78	261	1 046
	2023	517	55	75	205	852
總計#	**2025**	**19 880**	**4 033**	**1 232**	**12 866**	**38 011**
	2024	**19 971**	**3 974**	**1 264**	**12 427**	**37 636**
	2023	**19 481**	**3 923**	**1 226**	**11 967**	**36 597**

註1:此類泊車位可停泊私家車、的士及尺寸相若的小巴、三輪車及輕型貨車。

註2: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。

附件2

過去3年18區按車輛類別劃分的政府停車場泊車位數目[註1]

地區	截至每年12月	私家車	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計
中西區	2025	3 812	377	13	345	4 547
	2024	3 821	425	13	345	4 604
	2023	3 903	426	13	343	4 685
灣仔	2025	2 428	230	11	267	2 936
	2024	2 428	401	11	265	3 105
	2023	2 578	230	11	263	3 082
東區	2025	3 181	346	21	382	3 930
	2024	3 179	346	21	382	3 928
	2023	3 165	346	33	382	3 926
南區	2025	2 648	177	10	488	3 323
	2024	2 676	177	10	488	3 351
	2023	2 681	182	10	488	3 361
油尖旺	2025	875	172	18	34	1 099
	2024	900	180	18	34	1 132
	2023	976	253	20	34	1 283
深水埗	2025	4 125	1 170	26	512	5 833
	2024	4 021	1 175	26	512	5 734
	2023	4 050	1 175	33	504	5 762
九龍城	2025	3 131	111	7	253	3 502
	2024	3 183	135	5	257	3 580
	2023	3 179	134	7	247	3 567
黃大仙	2025	4 382	282	43	615	5 322
	2024	4 288	295	44	590	5 217
	2023	4 187	285	44	561	5 077
觀塘	2025	7 357	430	23	1 493	9 303
	2024	7 658	520	30	1 509	9 717
	2023	7 702	511	34	1 482	9 729
荃灣	2025	1 890	121	4	244	2 259
	2024	1 890	121	4	244	2 259
	2023	1 868	121	4	244	2 237
屯門	2025	3 804	179	48	239	4 270
	2024	3 801	179	48	239	4 267
	2023	3 769	179	46	232	4 226
元朗	2025	3 346	111	36	242	3 735
	2024	3 346	111	36	242	3 735
	2023	3 301	112	46	238	3 697
北區	2025	4 373	529	55	270	5 227
	2024	4 443	417	55	270	5 185
	2023	3 820	411	55	254	4 540
大埔	2025	1 112	208	8	96	1 424
	2024	1 121	208	8	96	1 433
	2023	1 110	208	15	96	1 429

地區	截至 每年12月	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
西貢	2025	2 239	121	63	230	2 653
	2024	1 945	73	51	208	2 277
	2023	1 941	73	66	206	2 286
沙田	2025	4 532	161	32	492	5 217
	2024	4 642	182	32	501	5 357
	2023	4 479	179	31	482	5 171
葵青	2025	4 777	575	12	893	6 257
	2024	5 049	579	12	901	6 541
	2023	4 905	564	12	855	6 336
離島	2025	2 220	71	39	136	2 466
	2024	2 222	71	39	136	2 468
	2023	2 111	242	17	114	2 484
總計	**2025**	**60 232**	**5 371**	**469**	**7 231**	**73 303**
	2024	**60 613**	**5 595**	**463**	**7 219**	**73 890**
	2023	**59 725**	**5 631**	**497**	**7 025**	**72 878**

註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。

附件3

過去3年18區按車輛類別劃分的私營停車場泊車位數目[註1]

地區	截至每年12月	私家車	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計
中西區	2025	34 805	451	60	608	35 924
	2024	34 750	439	59	601	35 849
	2023	34 045	385	58	483	34 971
灣仔	2025	35 789	88	90	384	36 351
	2024	35 523	88	90	359	36 060
	2023	35 138	83	97	321	35 639
東區	2025	43 200	1 420	171	1 602	46 393
	2024	42 914	1 403	193	1 562	46 072
	2023	43 136	1 389	227	1 455	46 207
南區	2025	37 780	910	188	1 111	39 989
	2024	36 970	894	179	1 079	39 122
	2023	36 751	892	177	1 053	38 873
油尖旺	2025	33 217	775	88	836	34 916
	2024	33 153	773	86	786	34 798
	2023	33 421	774	101	797	35 093
深水埗	2025	26 376	1 731	392	968	29 467
	2024	26 215	1 820	386	929	29 350
	2023	25 305	1 905	387	854	28 451
九龍城	2025	49 994	1 140	92	1 352	52 578
	2024	47 634	1 171	104	1 186	50 095
	2023	46 646	1 090	154	1 045	48 935
黃大仙	2025	15 877	865	47	1 406	18 195
	2024	16 132	874	47	1 426	18 479
	2023	16 472	865	45	1 328	18 710
觀塘	2025	40 556	3 089	58	2 706	46 409
	2024	40 976	3 044	39	2 576	46 635
	2023	41 130	2 896	47	2 449	46 522
荃灣	2025	35 916	1 868	365	1 050	39 199
	2024	35 644	1 914	374	883	38 815
	2023	35 826	1 960	362	886	39 034
屯門	2025	39 120	2 036	91	1 102	42 349
	2024	38 655	2 047	91	1 097	41 890
	2023	38 658	2 038	93	958	41 747
元朗	2025	40 134	1 475	287	1 276	43 172
	2024	39 363	1 621	288	1 149	42 421
	2023	39 436	1 524	287	1 110	42 357
北區	2025	17 516	754	32	412	18 714
	2024	17 511	735	32	411	18 689
	2023	17 842	975	32	380	19 229
大埔	2025	31 561	653	79	906	33 199
	2024	29 771	613	58	875	31 317
	2023	29 763	641	54	850	31 308

地區	截至 每年**12**月	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
西貢	2025	41 849	1 233	163	3 000	46 245
	2024	41 071	1 176	146	2 955	45 348
	2023	40 415	1 076	148	2 759	44 398
沙田	2025	70 125	2 181	102	2 482	74 890
	2024	70 266	2 204	102	2 407	74 979
	2023	71 024	2 310	101	2 376	75 811
葵青	2025	30 848	9 094	348	1 540	41 830
	2024	30 845	8 628	181	1 478	41 132
	2023	31 004	9 658	396	1 378	42 436
離島	2025	18 891	870	174	604	20 539
	2024	17 541	870	174	370	18 955
	2023	18 022	708	176	390	19 296
總計	**2025**	**643 554**	**30 633**	**2 827**	**23 345**	**700 359**
	2024	**634 934**	**30 314**	**2 629**	**22 129**	**690 006**
	2023	**634 034**	**31 169**	**2 942**	**20 872**	**689 017**

註1: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。

增加商用車輛泊車位的進度
(截至2025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	(一) 2023年至2025年新增約2 240個路旁泊車位 (二) 至2025年底合共提供約38 010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	(一) 2023年至2025年訂明最少約180個商用車輛泊車位於租約條款中 (二) 至2025年底合共涉及最少約2 030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	● 2023年至2025年新增7間學校合共提供26個學生服務車輛泊車位 ● 至2025年底合共有42間學校於非上課時間提供共約126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	● 首三個按照「一地多用」原則推展的公眾停車場已啟用，當中，上水嘉富坊公眾停車場已於2024年11月啟用，而將軍澳百勝角路公眾停車場及將軍澳政府合署公眾停車場已於2025年12月啟用，三個項目合共提供860個泊車位，當中140個為商用車輛泊車位。	貨車、非專營巴士、小型巴士
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

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB226

管制人員的答覆

(問題編號：3030)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於的士司機人手，政府可否告知本會：

(一) 過去5年及本年至今，每年的士筆試應考人數、及格人數和及格率為何；

(二) 過去5年及本年至今，每年(a)持有有效及(b)新申領的士正式駕駛執照的人數為何，並按年齡組別列出分項數字及其佔比；

(三) 過去5年及本年至今，每年活躍的士司機人數為何，並按年齡組別及聘用形式(全職或兼職)列出分項數字及其佔比；及

(四) 當局有否評估本港的士業缺乏多少名司機，以及有何措施增加的士司機供應，包括會否考慮容許輸入外勞司機？

提問人：林銘鋒議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

(一) 過去5年(截至每年年底)及本年至2月底，的士筆試應考人次、及格人數和及格率如下：

年份	應考人次	及格人數	及格率
2021年	10 189	6 164	60%
2022年	7 654	4 551	59%
2023年	11 398	6 874	60%
2024年	13 813	8 259	60%
2025年	13 816	8 009	58%

年份	應考人次	及格人數	及格率
2026年 (截至2月底)	2 888	1 793	62%

(二) 過去5年(截至每年年底)及本年至2月底，持有有效的士正式駕駛執照的人數及百份比，按年齡組別載列如下：

年份	年齡組別					
	29歲或以下	**30-39歲**	**40-49歲**	**50-59歲**	**60-69歲**	**70歲或以上**
2021	1 931 (0.9%)	9 224 (4.5%)	20 897 (10.3%)	54 472 (26.7%)	89 655 (44.0%)	27 701 (13.6%)
2022	2 260 (1.1%)	9 475 (4.7%)	20 897 (10.3%)	49 271 (24.1%)	91 483 (44.8%)	30 656 (15.0%)
2023	2 778 (1.3%)	10 343 (5.0%)	21 596 (10.4%)	44 575 (21.6%)	93 661 (45.3%)	33 931 (16.4%)
2024	3 424 (1.6%)	11 832 (5.6%)	22 568 (10.8%)	41 585 (19.8%)	93 867 (44.7%)	36 754 (17.5%)
2025	3 925 (1.9%)	13 075 (6.2%)	23 779 (11.2%)	39 185 (18.5%)	92 461 (43.6%)	39 423 (18.6%)
2026 (截至2月底)	4 062 (1.9%)	13 343 (6.3%)	24 038 (11.3%)	38 926 (18.3%)	92 126 (43.4%)	39 703 (18.8%)

同期新申領的士正式駕駛執照的人數及百份比，按年齡組別載列如下：

年份	年齡組別					
	29歲或以下	**30-39歲**	**40-49歲**	**50-59歲**	**60-69歲**	**70歲或以上**
2021	1 022 (19.2%)	1 566 (29.5%)	1 402 (26.4%)	1 022 (19.2%)	295 (5.6%)	3 (0.1%)
2022	811 (18.1%)	1 361 (30.4%)	1 234 (27.5%)	838 (18.7%)	235 (5.2%)	6 (0.1%)
2023	1 067 (16.6%)	1 959 (30.6%)	1 838 (28.7%)	1 160 (18.1%)	370 (5.8%)	16 (0.2%)
2024	1 331 (16.5%)	2 416 (29.9%)	2 278 (28.2%)	1 462 (18.1%)	559 (6.9%)	22 (0.4%)
2025	1 371 (17.7%)	2 244 (29.0%)	2 068 (26.7%)	1 419 (18.3%)	608 (7.9%)	32 (0.4%)
2026 (截至2月底)	271 (18.8%)	383 (26.5%)	407 (28.2%)	280 (19.4%)	101 (7.0%)	2 (0.1%)

(三) 現時活躍的士司機數目約為46 000人，政府沒有備存問題所述分類數字。

(四) 政府一直多管齊下，壯大的士司機供應，包括在2025年11月3日起進一步優化的士筆試，減少有關地方和路線的試題，並加入與提升的士服務質素相關的新試題，務求在維持評估水平的同時，讓試題更切合的士業界的實務需要。截至2026年2月28日，平均每月報考人數從優化的士筆試前錄得的約1 380人，上升至優化後錄得的約1 820人，升幅約三成，顯示措施有效吸引更多人報考的士筆試。

除了優化筆試外，政府亦已於2020年放寬申請的士駕駛執照的規限，由過往要求申請人必須持有有效私家車或輕型貨車正式駕駛執照最少3年，縮短為最少1年。另外，政府近年實施一系列措施提升的士服務水準及整體形象，包括推出系統化管理的的士車隊、舉辦的士服務嘉許計劃、增加的士乘客座位數目上限、引入的士司機違例記分制度，以及放寬的士禁區上落客限制等，為吸引新人入行帶來正面作用。此外，僱員再培訓局亦有提供與的士司機相關的培訓課程，協助學員投身的士行業。合資格人士更可獲學費減免。

有關輸入外勞的士司機方面，的士屬於個人化點對點交通服務，司機需要熟悉本港道路網絡及交通系統，並因應即時交通情況，採用最直接而切實可行的路線駛往目的地，亦需要與乘客保持溝通，以及按乘客需求調整路線和下車地點，其服務性質與定點定線的小巴或非專營巴士服務有所不同，而乘客對的士服務的期望和需求亦與其他公共交通模式有分別。政府目前未有計劃就的士行業輸入外勞。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB227

管制人員的答覆

(問題編號：0057)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二六至二七年度需特別留意事項中提及，將更新公共道路上斑馬線的黃波燈。請告知本會：

(1) 根據分目603項目8A4，更新黃波燈設施的核准承擔額達6,180萬元，但截至2025年3月底累積開支僅約630萬元。請問目前設施更新進度進度為何？全面更換全港黃波燈的目標時間表為何；

(2) 請問新一代黃波燈具體應用了甚麼新科技？相較舊款設計，當局有否進行試點數據分析，評估新設施能將斑馬線的交通意外率降低多少？或按照哪些指標評估新設計的效能？

提問人：林筱魯議員 (立法會內部參考編號：23)

答覆：

(1) 運輸署已委託機電工程署為全港公共道路上的斑馬線過路處更換傳統黃波燈，有關工程已於2024年底展開。工程開展的初始階段主要涉及新型黃波燈的詳細設計及審批，檢視各斑馬線過路處原有黃波燈的地基狀況並在個別地點進行安裝測試。工程在2025年進入大規模安裝階段，截至2026年2月底，全港公共道路上的斑馬線過路處中，已有148個完成更新(佔整體超過60%)。預計所有更新工程將於2027年完成。

(2) 新型黃波燈有可發出閃動黃光的光環，支柱部分會發出閃動白光。相比傳統黃色球體燈及黑白間支柱的設計，新型黃波燈更顯眼易見，讓駕駛者加以留意斑馬線並提醒駕駛者停車讓路予行人。

運輸署在2022年推行優化斑馬線設施的試驗計劃，在葵青、深水埗、九龍城及大埔區內共5個斑馬線過路處設置上述的新型黃波燈。在以上位置更換新型黃波燈後，駕駛者於斑馬線前停車讓路予行人的比例顯著上升，由42%上升至80%。在更換新型黃波燈前(即由2020年至2022年4月)，上述試驗地點共發生5宗涉及行人的交通意外(包括2宗致命、1宗嚴重及2宗輕微)，而在更換新型黃波燈後直至2024年12月期間則錄得相關意外減至3宗，且均屬輕微性質。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB228

管制人員的答覆

(問題編號：0058)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據非經常開支項目89P「成立智慧交通基金」，截至2025年3月31日的累積開支約為6.95億元，尚餘約3.54億元結餘。請告知本會：

(1) 基金至今共批出多少個項目？主要涵蓋哪些範疇的技術應用？已完成的項目中，有多少項成果已成功轉化為實際應用並獲業界或政府部門採納；

(2) 預算案預計2026-27年度結餘為3.54億元，署方有何計劃加快基金的使用率，以推動更多與車輛有關的創新科技研究？

提問人：林筱魯議員 (立法會內部參考編號：25)

答覆：

(1) 截至2026年2月底，基金管理委員會已批出87項項目，主要涵蓋的範疇包括道路安全、駕駛行為、交通預測、泊車、車輛安全裝置及自動駕駛車輛的相關技術。

智慧交通基金的申請分為「純研究項目」及「研究和應用項目」兩大類別。「純研究項目」旨在資助本港申請機構進行與車輛有關的創新科技研究，為業界提供創新技術的機遇；而「研究和應用項目」的申請機構須在項目完成後，視乎研究成果將其商品化並投入實際應用。現時有12個「研究和應用」項目已先後完成研究並進入應用階段(詳見附件)。基金秘書處及管理委員會將繼續密切監察各獲批項目的推展進度與應用情況。

(2) 智慧交通基金接受與車輛有關的創新科技研究申請。為進一步鼓勵業界、學術及研究界別之間的合作，基金於2023年11月把企業界別及研發

中心／教資會資助大學／香港政府創辦大學聯合提交的申請的最高資助比例，從原有的50%提高至70%。基金秘書處亦透過不同途徑繼續推廣智慧交通基金，以吸引更多優質的創新項目。以2025年為例，基金秘書處已舉行4次研討會，並聯繫各大專院校和科研機構，向潛在申請人推廣智慧交通基金及介紹申請資訊。

我們會繼續因應基金運作情況，適時作出檢視以進一步優化基金的運作安排。

附件

智慧交通基金
完成研究並進入應用的研究和應用項目

	項目名稱	項目概要	獲批資助金額	相關的實際應用
1	的士安全駕駛大數據智能系統	本項目旨在運用安裝在的士內的智慧車載單元收集到的數據，開發一個的士司機駕駛風險評估模型，以評估的士司機的駕駛風險程度。本項目亦會建立一套網上平台及流動應用程式，為的士車主及司機提供可視化的駕駛風險評估數據。本項目亦旨在減低的士意外率及紓緩的士保費偏高的問題。	$11,835,000.00	此系統已應用於的士。系統評估司機的駕駛風險程度，並透過網上平台及手機程式，為司機提供風險評估數據，有效提升整體的行車安全。
2	小巴起動安全檢測系統研發	本項目旨在研發一套裝有傳感器和控制器的系統，監測每當乘客上下車前後的小巴環境。系統若檢測到潛在危險，會採取適當的安全控制並提醒司機仔細檢查特定區域。	$3,240,000.00	此檢測系統已應用於小巴。若偵測到潛在危險，系統會即時提醒司機檢查特定區域，防止小巴起動時發生意外，保障乘客安全。
3	吊臂位置監測系統研發	本項目旨在研發一套監測系統，監測吊臂車吊臂的實時位置(吊臂高度及水平範圍)，當吊臂位置對道路安全構成危險時會提醒駕駛者。用戶亦可在系統的網上平台檢視吊臂狀況及車輛位置。	$3,240,000.00	此監測系統已應用於吊臂車上。當吊臂過高時系統會發出即時警報，避免行駛時碰撞天橋，提升吊臂車的行車安全。
4	5G自動駕駛於住宅園區的服務試點項目	本項目旨在於香港低密度住宅園區開發5G自動駕駛服務，以便利居民於園區內的出行。自動駕駛平台可探測周圍的車輛、行人、騎單車人士和其他障礙	$19,730,872.00	此自動駕駛小巴已於低密度住宅園區完成測試。項目累積的測試數據與經驗為本地研發奠定重要基礎，有助提

	項目名稱	項目概要	獲批資助金額	相關的實際應用
		物，並會作出適時和適當的反應以避免碰撞。此項目會為本地研發自動駕駛技術提供人才和經驗。		升其他自動車項目應對香港複雜路況的能力，同時推動自動車在香港的長遠發展。
5	人工智能主導的無障礙智慧出行平台－抱抱出行	本項目旨在透過人工智能、大數據和機器學習技術研發一個預約無障礙交通工具的流動應用程式，以協助長者及殘疾人士預約可供輪椅上落的的士、福祉車和復康巴士等。	$3,387,108.00	此項目已推出手機應用程式，協助長者及殘疾人士預約輪椅的士、福祉車及復康巴士等無障礙交通工具，以提升長者及殘疾人士的出行便捷性。
6	運用廣義線性模型及機器學習開發一套分析車輛使用、駕駛行為與交通意外之間關聯性的系統	本項目旨在開發一套系統分析車輛使用、駕駛行為與交通意外之間的關聯性。系統會透過車載資訊系統收集數據，並透過廣義線性模型及機器學習進行數據分析。	$11,254,796.94	此系統已應用於的士。系統透過分析車輛使用、駕駛行為與交通意外之間的關聯性，為司機提供改善建議，有效提升整體的行車安全。
7	香港電車先進智能運輸管理系統及人工智能優化項目	本項目旨在開發及實施一套基於無線射頻辨識技術及人工智能優化器的智能電車管理系統，並輔以地理圍欄程式，提示司機注意行駛速度。	$2,597,760.50	此系統已應用於香港電車日常營運上，提升管理效率，實現智能調度。同時，地理圍欄有效提升整體駕駛安全。
8	開發智能咪錶系統，提升的士司機駕駛便捷性及乘客出行體驗	本項目旨在開發智能咪錶平台，以提供自動付款、實時的士司機身份驗證、路旁截車熱點分析等。	$9,602,315.46	此智能咪錶已應用於的士，透過整合智能咪錶及所研發的系統，實現自動付款，令截車及支付流程更順暢，提升乘客乘車的體驗。

	項目名稱	項目概要	獲批資助金額	相關的實際應用
9	智慧小巴2.0	本項目旨在開發3項與公共小型巴士有關的科技元素，包括動態限速機制、乘客點算系統以及智能小巴站。	$1,183,205.97	此系統已應用於私人住宅接駁服務，實時為住客提供座位資訊，提升屋苑交通的運作效率，以及便利乘客規劃行程。
10	開發一套便利視障人士出行的人工智能電腦視覺解決方案	本項目旨在開發人工智能電腦視覺技術，並透過專門設計的手機應用程式和智能眼鏡以識別障礙物、巴士站和巴士，便利視障人士出行和提高道路使用的安全，從而鼓勵視障人士更常使用公共交通工具。	$1,514,000.00	此項目所研發的智能眼鏡已經分派予部份視障人士及寄放在視障人士中心供有需要人士借用，有效提升視障人士出行安全和便利。
11	開發新一代交通事故風險管理解決方案	本項目旨在研發一套交通事故風險管理解決方案，包括新一代高級駕駛輔助系統、電子數據紀錄系統、超速警報系統、警報按鈕系統、車輛故障預測系統及駕駛行為和車隊管理監測系統。	$13,440,750.00	此交通事故風險管理解決方案已應用於小巴及旅遊巴士。系統提供風險熱圖及分析司機駕駛行為，為車隊管理公司提供全面的風險參考數據，有效提升車隊監管效率及整體行車安全。
12	智能雲的士咪錶系統	該項目旨在開發香港首個的士營運數據統計及分析平台。平台將透過遠程搜集計程錶數據，分析的士的營運情況。司機數據庫和行車紀錄將被上傳到雲端平台，為的士車隊管理公司及的士車主提供全面的司機駕駛行為和風險參考。	$10,634,000.00	此智能咪錶已應用於的士。系統透過遠程收集及分析行車數據和收費資訊等，為車主及車隊管理公司提供全面的參考數據，有效提升車隊管理及調配效率。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB229

管制人員的答覆

(問題編號：0883)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署表示將為中九龍繞道全線通車時實施「易通行」進行準備工作。請告知本會：

一、針對中九龍繞道的「易通行」系統，其設備採購、安裝及測試的預算總開支為何；

二、預計中九龍繞道通車並實施「易通行」後，每日可處理及分流多少車流量；

三、當局會否配合「易通行」的數據收集，探討對中九龍繞道及周邊道路實施不同時段的收費調節機制？

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

一、於中九龍繞道實施「易通行」，包括採購、安裝及測試相關設備的預算開支為7,860萬元(按付款當日價格計算)。

二、當中九龍繞道全線開通並實施8元隧道費後，我們估計平日全日雙向車流量約77 000架次，預計可分流約20%的九龍東西向主要道路(如龍翔道、加士居道天橋、觀塘繞道等)車流。

三、實施分時段收費的主要目的，是透過不同時段不同收費，在繁忙時段收取較高費用，以遏抑和分散過量交通，並鼓勵駕駛人士改變出行習慣，在繁忙時段以外出行，減少繁忙時段的擠塞情況。

就中九龍繞道而言，預計隧道的設計容車量能應付開通初期繁忙時段的車流量，故此，我們於中九龍繞道採用適用於所有車輛的全日固定收費。

當中九龍繞道全線開通後，運輸署將透過「易通行」及道路監測系統，持續收集繞道和周邊道路的車流數據，並會密切監察交通情況，適時檢視分流效果和收費安排。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB230

管制人員的答覆

(問題編號：0531)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(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2025年，運輸署駕駛事務組在各駕駛考試中心舉行各類駕駛考試的次數及合格人數分別為何；

(b) 在2025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，應考人次、合格次數、合格率(按應考次數列出)分別為何；

(c) 過去3年及預計到2026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，每月申請人數及中籤人數分別為何；及

(e) 在2025-26年度及預計在2026-27年度，運輸署一級考牌主任、二級考牌主任及駕駛事務組其他人員的編制，薪酬、運作及設備開支分別為何？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

(a) 運輸署舉辦各類型車輛的駕駛考試，其中筆試(甲部試)及的士筆試在長沙灣政府合署的筆試中心進行，路試則在駕駛考試中心進行。2025年各類駕駛考試的應考人次和及格人次見下表。個別駕駛考試中心在 2025年進行的駕駛考試次數分項見附表一。運輸署沒有就個別駕駛考試中心的及格人次作統計。

駕駛考試類別	2025年應考人次	2025年及格人次
(i) 筆試(甲部試)	50 074	43 327
(ii) 私家車(合併試)	33 989	11 280
(iii) 私家車(乙部試)	3 051	2 454
(iv) 私家車(丙部試)	27 048	15 879
(v) 電單車(乙部試)	5 687	4 198
(vi) 電單車(丙部試)	10 498	4 846
(vii) 輕型貨車(合併試)	31 145	8 914
(viii) 輕型貨車(乙部試)	2 443	2 018
(ix) 輕型貨車(丙部試)	32 122	17 266
(x) 的士筆試	13 816	8 009
(xi) 中型貨車	6 987	2 371
(xii) 小巴	1 001	353
(xiii) 巴士	4 365	1 543
(xiv) 重型貨車	3 400	792
(xv) 掛接車輛	1 921	616

(b) 在2025年，「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」下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；(iv)第二次考試及格司機人數及比例及(v)第三次或以上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	659	532
(ii) 及格人數	287	261
(iii) 首次考試及格人數 (佔總及格人數比例) ((iii) ／(ii))	89 (31.0%)	112 (42.9%)
(iv) 第二次考試及格人數 (佔總及格人數比例) ((iv) ／(ii))	92 (32.1%)	89 (34.1%)
(v) 第三次或以上考試及格人數 (佔總及格人數比例) ((v) ／(ii))	106 (36.9%)	60 (23.0%)

(c) 過去3年各類駕駛考試「尾期」(即候試名單之末的考期)每月的平均輪候日數及按月變化載於附表二。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2023年1月的約12個月縮減至2025年12月的約5個月。

由於路試輪候時間會因不同車輛／考試部分的需求，排期時的實際情況等因素而受到影響，運輸署沒有按月估算2026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臨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2025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月的28%增至2025年12月的73%。

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
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
2025年1月	7 774	3 849
2025年2月	8 436	4 166
2025年3月	8 131	3 386
2025年4月	7 854	4 441
2025年5月	6 870	4 222
2025年6月	7 361	4 447
2025年7月	6 851	4 751
2025年8月	5 748	3 593
2025年9月	6 017	3 201
2025年10月	6 140	3 516
2025年11月	5 148	3 997
2025年12月	5 105	3 734

(e) 在2025-26年度，運輸署駕駛事務組編制共有19名一級考牌主任、65名二級考牌主任及72名其他職系人員。按薪級中點估計的年薪值計算，員工開支約為7,745萬元。

在2026-27年度，運輸署駕駛事務組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，而其他職系人員的編制減少至71名。按薪級中點估計的年薪值計算，員工開支約為7,720萬元。

駕駛事務組的運作及設備所涉開支已納入運輸署整體撥款內，因此未能分項列出。

附表一

2025年各駕駛考試中心進行的駕駛考試次數

駕駛考試中心名稱	私家車(合併試)	私家車(乙部試)	私家車(丙部試)	輕型貨車(合併試)	輕型貨車(乙部試)	輕型貨車(丙部試)	電單車(乙部試)	電單車(丙部試)	中型貨車	小巴	巴士	重型貨車	掛接車輛
(I)香港區													
跑馬地	4 773	213	3 737	不適用									
掃桿埔	不適用			2 967	61	3 421	不適用	1 553	不適用				
常安	不適用								1 855	176	1 448	不適用	
新港駕駛學院	2 908	132	2 610	1871	41	2 342	1 030	962	不適用				
(II)九龍區													
忠義街	5 792	不適用	2 830	2 204	不適用	1 225	不適用						
天光道	不適用			7 557	不適用	4 195	不適用	4 604	不適用				
油塘	不適用		2 099	5 393	不適用	4 644	不適用						
培正道	7 035	1	4 075	9	2	2	不適用						
白雲街	不適用					3 722	不適用						
新觀塘駕駛學院	不適用	1 651	不適用		1 699		1 549	不適用					
(III)新界區													
永孝街	1 452	889	2 212	2 989	539	4 648	不適用						
荃灣	不適用								3 927	702	1 744	3 400	不適用
石蔭	3 496	不適用	2 968	不適用									
源安	不適用												1 533

駕駛考試中心名稱	私家車(合併試)	私家車(乙部試)	私家車(丙部試)	輕型貨車(合併試)	輕型貨車(乙部試)	輕型貨車(丙部試)	電單車(乙部試)	電單車(丙部試)	中型貨車	小巴	巴士	重型貨車	掛接車輛
貨櫃碼頭南路	不適用												127
香港駕駛學院(沙田)	5 767	111	4 129	4 876	58	4 467	1 778	1 678	455	123	493	不適用	
香港駕駛學院(元朗)	2 763	54	2 376	3 277	41	3 445	1 330	1 701	750	不適用	680	不適用	261
安佳駕駛學院*	3	不適用	12	2	2	11	不適用						

*安佳駕駛學院駕駛考試中心於2025年11月14日起開始運作

附表二

2023年至2025年各類駕駛考試「尾期」每月的平均輪候日數及按月變化

考試類別	2023年											
	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)
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)

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
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)
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)

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
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)

2025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)	42 (-2)	39 (-3)	40 (+1)	40 (0)	40 (0)	40 (0)	37 (-3)	39 (+2)	40 (+1)	37 (-3)	38 (+1)	38 (0)
私家車 (合併試)	205 (+8)	203 (-2)	197 (-6)	189 (-8)	180 (-9)	174 (-6)	178 (+4)	172 (-6)	172 (0)	169 (-3)	168 (-1)	161 (-7)
私家車 (乙部試)	66 (-13)	72 (+6)	65 (-7)	72 (+7)	60 (-12)	58 (-2)	64 (+6)	65 (+1)	68 (+3)	62 (-6)	61 (-1)	61 (0)
私家車 (丙部試)	186 (+7)	191 (+5)	200 (+9)	193 (-7)	177 (-16)	165 (-12)	151 (-14)	139 (-12)	133 (-6)	130 (-3)	126 (-4)	113 (-13)
電單車 (丙部試)	144 (-5)	142 (-2)	137 (-5)	131 (-6)	130 (-1)	128 (-2)	121 (-7)	122 (+1)	122 (0)	115 (-7)	113 (-2)	109 (-4)
輕型貨車 (合併試)	194 (+2)	192 (-2)	188 (-4)	183 (-5)	182 (-1)	176 (-6)	178 (+2)	169 (-9)	169 (0)	166 (-3)	163 (-3)	158 (-5)
輕型貨車 (乙部試)	67 (-10)	70 (+3)	64 (-6)	72 (+8)	57 (-15)	60 (+3)	66 (+6)	60 (-6)	62 (+2)	66 (+4)	58 (-8)	61 (+3)
輕型貨車 (丙部試)	178 (+6)	186 (+8)	189 (+3)	177 (-12)	162 (-15)	148 (-14)	135 (-13)	124 (-11)	115 (-9)	117 (+2)	117 (0)	106 (-11)
中型貨車	49 (-10)	55 (+6)	62 (+7)	58 (-4)	52 (-6)	49 (-3)	52 (+3)	54 (+2)	51 (-3)	48 (-3)	46 (-2)	40 (-6)
小巴	47 (-3)	40 (-7)	38 (-2)	42 (+4)	38 (-4)	37 (-1)	41 (+4)	33 (-8)	36 (+3)	34 (-2)	29 (-5)	36 (+7)
巴士	48 (-7)	57 (+9)	56 (-1)	53 (-3)	43 (-10)	41 (-2)	41 (0)	47 (+6)	44 (-3)	40 (-4)	45 (+5)	41 (-4)
的士筆試	46 (+2)	45 (-1)	47 (+2)	47 (0)	46 (-1)	45 (-1)	46 (+1)	44 (-2)	42 (-2)	42 (0)	48 (+6)	48 (0)
重型貨車	40 (-8)	38 (-2)	44 (+6)	42 (-2)	45 (+3)	39 (-6)	36 (-3)	39 (+3)	31 (-8)	31 (0)	36 (+5)	33 (-3)

2025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
掛接車輛	60 (0)	63 (+3)	66 (+3)	68 (+2)	61 (-7)	62 (+1)	55 (-7)	60 (+5)	51 (-9)	70 (+19)	56 (-14)	50 (-6)

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB231

管制人員的答覆

(問題編號：0533)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就商用車司機有關數據，政府可否告知本會：

(a) 過去3年，持有各類商用車輛駕駛執照的人數為何(按(i)車種(的士、小巴、巴士、中型貨車、重型貨車、特別用途車輛)及(ii)年齡組別(21-29歲、30-39歲、40-49歲、50-59歲、60-64歲、65-69歲、70-74歲、75-79歲、80歲或以上)列出；下同)；

(b) 過去3年，新領取各類商用車輛駕駛執照的人數(按車種及年齡組別列出)；

(c) 過去3年，持有各類商用車輛駕駛執照人士涉及的交通意外數目及意外率(按車種及年齡組別列出)；

(d) 有否統計過去3年，以駕駛各類商用車的為工作的司機數目；如有，詳情為何(按車種及年齡組別列出)；如否，原因為何，及會否作出調查，以協助當局及業界作出人力資源規劃，避免過度輸入外勞；及

(e) 過去3年及預計在2026年，運輸署「至FIT安全駕駛大行動」為商用車司機提供的免費健康檢查名額及開支為何；因應商用車司機普遍老化，以及署方建議強制65歲或以上商用車司機每年驗身一次方可續牌，署方會否考慮擴大免費驗身名額；如會，詳情為何，及預計每年涉及多少額外開支；如否，原因為何？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

現行法例沒有訂明「商用車輛」的釋義。就駕駛執照的分類而言，題述的駕駛執照類別(即的士、私家小巴及公共小巴、私家巴士及公共巴士、中型貨車、重型貨車以及特別用途車輛)一般會被視為「商用車輛」。

(a) 過去3年，按商用車輛類別及年齡組別劃分的有效正式駕駛執照持有人數目載於附表一。

(b) 過去3年，按商用車輛類別及年齡組別劃分的新申領正式駕駛執照人數載於附表二。

(c) 過去3年，按商用車輛類別及年齡組別劃分的交通意外駕駛者數字和駕駛者交通意外率載於附表三。

(d) 因應推行「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」(計劃)，政府於2023年曾經進行公共交通人力資源研究，其中本港公共小巴／客車行業的從業人手的數量載於下表：

司機類別	**從業人手數量**
公共小巴	6 290
本地客車司機	7 380
跨境直通巴士司機	
總數	**13 670**

運輸署沒有備存公共小巴及客車司機年齡的數據。

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，並參考相關意見，適時檢討計劃。

至於其他類型商用車，運輸署會繼續留意業界的需求及意見，適時作出跟進。

(e) 運輸署「至FIT安全駕駛大行動」的免費「商用車司機健康檢查」(免費「檢查」)旨在鼓勵商用車司機定期接受基本身體檢查，以及早了解和跟進自己的身體狀況。每位合資格的商用車司機可於1年內登記運輸署提供的免費「檢查」1次。過去3年約有9 000參與人次，涉及開支約530萬元。

今年運輸署會繼續透過電台、社交媒體及網頁等宣傳，鼓勵商用車司機保持正確駕駛態度，多加關注個人健康，以及踴躍參加免費「檢查」。

上述免費「檢查」為鼓勵性質，任何年齡的商用車司機均可參與，而「檢查」亦只涉及較為基本的身體檢查項目，而非針對適宜駕駛車輛與否所作的體格評估，因此，有關檢查報告並不能取代年長司機申領

駕駛執照時需提交的體格證明。當運輸署日後推行提高商用車司機的體格證明要求時，會透過宣傳邀請更多醫生提供年長司機的健康評估服務，藉此引入市場力量令相關服務收費更具競爭力。運輸署亦會設立「醫生名單」，公布提供相關服務的醫生資料，方便司機按個人需要選擇合適的醫生進行體格評估。

附表一

按商用車輛類別及年齡組別劃分的正式駕駛執照持有人數目

(i) 截至2023年年底

商用車輛類別	年齡組別								
	21-29歲	**30-39歲**	**40-49歲**	**50-59歲**	**60-64歲**	**65-69歲**	**70-74歲**	**75-79歲**	**80歲或以上**
的士	2 778	10 343	21 596	44 575	47 508	46 153	23 710	8 302	1 919
私家小巴	2 112	8 778	27 669	45 836	34 633	32 768	16 660	6 926	1 940
公共小巴	1 427	6 776	24 918	43 109	33 373	31 828	16 026	6 662	1 856
私家巴士	2 109	8 709	26 992	39 474	24 896	22 098	10 415	3 779	785
公共巴士	1 687	8 183	26 449	39 061	24 789	22 011	10 371	3 783	869
中型貨車	2 648	12 945	32 387	48 261	33 509	30 694	15 844	6 113	1 521
重型貨車	951	4 951	13 220	19 467	14 466	17 983	12 490	5 478	1 442
特別用途車輛	238	1 509	4 099	5 039	2 976	2 317	971	241	31

(ii) 截至2024年年底

商用車輛類別	年齡組別								
	21-29歲	**30-39歲**	**40-49歲**	**50-59歲**	**60-64歲**	**65-69歲**	**70-74歲**	**75-79歲**	**80歲或以上**
的士	3 424	11 832	22 568	41 585	45 495	48 372	24 814	9 785	2 155
私家小巴	2 091	8 452	26 886	44 361	33 615	34 317	17 568	7 855	2 111
公共小巴	1 445	6 338	23 700	41 398	32 352	33 303	16 940	7 528	2 029
私家巴士	2 077	8 318	25 994	39 019	24 691	23 402	11 188	4 455	919
公共巴士	1 621	7 649	25 303	38 478	24 563	23 312	11 148	4 444	988
中型貨車	2 637	12 567	31 392	46 588	32 732	32 240	16 717	7 040	1 684
重型貨車	928	4 820	12 881	18 682	13 841	17 730	12 653	6 181	1 577
特別用途車輛	226	1 459	3 984	5 096	3 031	2 561	1 076	308	41

(iii) 截至2025年年底

商用車輛類別	年齡組別								
	21-29歲	**30-39歲**	**40-49歲**	**50-59歲**	**60-64歲**	**65-69歲**	**70-74歲**	**75-79歲**	**80歲或以上**
的士	3 925	13 075	23 779	39 185	42 372	50 089	25 413	11 622	2 388
私家小巴	2 125	8 103	26 114	42 696	32 172	35 555	18 116	8 856	2 314
公共小巴	1 480	6 003	22 636	39 514	30 886	34 483	17 504	8 500	2 227
私家巴士	2 106	7 954	25 157	38 287	24 162	24 515	11 748	5 220	1 054
公共巴士	1 602	7 156	24 301	37 626	24 010	24 421	11 701	5 198	1 115
中型貨車	2 605	12 226	30 800	44 858	31 410	33 606	17 185	8 135	1 884
重型貨車	893	4 671	12 713	17 884	13 313	17 243	12 391	6 998	1 747
特別用途車輛	205	1 416	3 824	5 080	3 068	2 778	1 174	396	51

註: 每人持有的駕駛執照可有多於一個車輛類別的批註

附表二

按商用車輛類別及年齡組別劃分的新申領正式駕駛執照人數

(i) 截至2023年年底

商用車輛類別	年齡組別								
	21-29歲	**30-39歲**	**40-49歲**	**50-59歲**	**60-64歲**	**65-69歲**	**70-74歲**	**75-79歲**	**80歲或以上**
的士	1 067	1 959	1 838	1 160	287	83	15	1	0
私家小巴	537	674	748	436	68	15	1	0	0
公共小巴	433	524	556	374	58	13	2	0	0
私家巴士	537	672	742	418	59	12	0	0	0
公共巴士	429	509	574	348	44	9	1	0	0
中型貨車	789	1 117	860	327	37	2	0	0	0
重型貨車	332	480	426	146	15	1	0	0	0
特別用途車輛	60	160	169	155	81	53	6	0	0

(ii) 截至2024年年底

商用車輛類別	年齡組別								
	21-29歲	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-64歲	65-69歲	70-74歲	75-79歲	80歲或以上
的士	1 331	2 416	2 278	1 462	410	149	19	2	1
私家小巴	465	761	1 435	713	87	10	0	0	0
公共小巴	340	576	898	551	82	12	1	0	0
私家巴士	454	670	1 098	541	75	6	0	0	0
公共巴士	349	544	934	448	65	8	0	0	0
中型貨車	717	1 090	832	337	34	2	0	0	0
重型貨車	242	474	448	147	10	1	0	0	0
特別用途車輛	74	186	262	259	111	60	16	2	0

(iii) 截至2025年年底

商用車輛類別	年齡組別								
	21-29歲	**30-39歲**	**40-49歲**	**50-59歲**	**60-64歲**	**65-69歲**	**70-74歲**	**75-79歲**	**80歲或以上**
的士	1 371	2 244	2 068	1 419	458	150	31	1	0
私家小巴	528	713	1 142	606	87	23	2	0	0
公共小巴	380	560	797	480	82	25	2	0	0
私家巴士	520	658	954	537	63	9	1	0	0
公共巴士	390	522	800	455	53	8	1	0	0
中型貨車	692	1 083	947	339	25	3	1	0	0
重型貨車	233	431	517	183	10	2	1	0	0
特別用途車輛	61	162	175	179	78	35	7	1	0

附表三

按商用車輛類別及年齡組別劃分的交通意外駕駛者數字

年份	年齡組別	商用車輛類別							
		的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	私家巴士	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛
2023	21 - 29	150	1	0	139	0	34	16	8
	30 - 39	450	3	5	239	3	133	34	21
	40 - 49	794	48	9	504	7	201	50	25
	50 - 59	1 283	147	19	669	8	200	82	14
	60 - 64	989	163	15	305	8	140	44	11
	65 - 69	890	188	18	95	3	67	19	8
	70 - 74	491	137	10	20	1	22	10	5
	75 - 79	108	71	2	4	0	3	2	0
	≥ 80	27	9	1	0	0	0	0	0
2024	21 - 29	199	1	1	172	3	42	19	6
	30 - 39	595	14	0	290	1	152	42	18
	40 - 49	897	52	16	562	7	258	70	18
	50 - 59	1 253	129	24	770	13	251	74	26
	60 - 64	1 081	186	22	361	5	122	56	12
	65 - 69	941	217	19	137	2	84	33	7
	70 - 74	483	175	19	27	0	24	10	1
	75 - 79	142	91	3	9	0	4	5	0
	≥ 80	26	16	0	1	0	0	0	0
2025*	21 - 29	208	5	1	183	1	44	14	8
	30 - 39	554	15	1	266	4	152	51	18
	40 - 49	854	80	9	477	5	201	73	19
	50 - 59	1 023	133	18	742	14	255	96	19
	60 - 64	865	136	20	295	6	121	48	19
	65 - 69	779	177	21	152	2	86	30	10
	70 - 74	490	156	13	25	0	21	5	4
	75 - 79	178	84	3	4	0	1	4	1
	≥ 80	33	19	0	0	0	2	0	0

註：*臨時數字

按年齡組別及商用車輛類別劃分的駕駛者交通意外率（以每千名駕駛執照持有人計）^

年份	年齡組別	商用車輛類別							
		的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	私家巴士	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛
2023	21 - 29	59.3	0.4	0.0	32.2	0.0	9.1	6.3	33.3
	30 - 39	45.2	0.3	0.5	17.1	0.3	8.6	4.3	13.1
	40 - 49	37.3	1.8	0.3	14.7	0.2	5.8	3.1	6.0
	50 - 59	27.3	3.2	0.4	14.0	0.2	4.0	3.8	2.8
	60 - 64	20.4	4.8	0.4	10.3	0.3	4.1	2.9	3.7
	65 - 69	20.0	6.1	0.6	3.7	0.1	2.3	1.1	3.7
	70 - 74	21.4	8.9	0.6	1.7	0.1	1.4	0.8	5.5
	75 - 79	14.5	11.5	0.3	1.0	0.0	0.5	0.4	0.0
	≥ 80	15.2	5.2	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2024	21 - 29	64.1	0.4	0.3	41.3	0.9	11.7	8.5	24.4
	30 - 39	52.7	1.7	0.0	22.1	0.1	10.5	5.8	12.2
	40 - 49	40.6	2.0	0.6	16.9	0.2	7.6	4.5	4.5
	50 - 59	28.9	3.0	0.5	16.4	0.3	5.2	3.6	5.1
	60 - 64	23.1	5.6	0.6	12.4	0.2	3.7	3.9	4.0
	65 - 69	20.0	6.6	0.6	5.0	0.1	2.7	1.8	2.9
	70 - 74	19.9	10.7	1.1	2.1	0.0	1.5	0.8	1.0
	75 - 79	16.1	13.1	0.4	2.0	0.0	0.6	0.9	0.0
	≥ 80	13.1	8.4	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2025*	21 - 29	56.4	2.2	0.4	45.2	0.3	12.7	6.7	37.9
	30 - 39	44.3	2.0	0.1	21.4	0.4	11.0	7.6	12.5
	40 - 49	37.0	3.2	0.3	14.9	0.2	6.2	4.9	4.9
	50 - 59	25.3	3.2	0.4	16.1	0.4	5.5	4.9	3.7
	60 - 64	19.5	4.2	0.6	10.3	0.2	3.7	3.5	6.2
	65 - 69	15.9	5.2	0.6	5.3	0.1	2.6	1.7	3.8
	70 - 74	19.5	9.0	0.7	1.8	0.0	1.2	0.4	3.5
	75 79	16.8	10.6	0.4	0.7	0.0	0.1	0.6	2.9
	≥ 80	14.7	8.9	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0

註：^ 駕駛者涉及意外率是指每千名同一年齡組別的商用車輛類別駕駛執照持有人(以該年年中截算的駕駛資格)計涉及交通意外的該類駕駛者人數。表列數字是根據各商用車輛類別不同「年齡組別」的駕駛執照持有人(並非實際從事司機職業)的人數計算。各年齡組別之間實際從事相應商用車輛類別司機人數的比例會有所不同，故不同「年齡組別」商用車輛駕駛者涉及的意外率未必能直接比較。

* 臨時數字

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB232

管制人員的答覆

(問題編號：0535)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(2)2026-27年度需要特別注意的事項中提到，將繼續進一步優化「港車北上」的運作。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) 自「港車北上」實施以來及預計在2026-27年度，運輸署處理「港車北上」牌證申請的人手編制，薪酬、設備及運作開支分別為何；

(c) 在2025-26年度及預計在2026-27年度，運輸署(或外判公司)支援「港車北上網上服務系統」的人手編制、薪酬開支及系統維護開支分別為何；及

(d) 特區政府有否與廣東省政府商討在一個港深陸路口岸開放「港車北上」；如有，方案及落實時間表為何；如否，原因為何？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

(a) 粵港兩地政府一直密切留意「港車北上」的實施情況，持續推行優化措施為申請人提供更佳便利，包括運輸署由2025年9月1日起推行優化措施，讓「港車北上」計劃下的車輛逢星期二及三(指定日子除外)無需預約經港珠澳大橋出行前往廣東省。

自「港車北上」實施以來，每月登記抽籤申請數目和獲簽發許可證／電子批准信數目載於附件一。每月預約出行及取消預約的數目載於附件二，當中已反映逢星期二及三無需預約措施實施後的數字。運輸署並無按月份備存問題要求的其他資料。

(b) 處理「港車北上」牌證申請的工作主要由運輸署現有人員執行，相關開支及人手編制已納入運輸署的整體撥款與編制內，並沒有分項數字。為提升處理「港車北上」申請的能力及效率，運輸署在2023-24年度起開設外判人員職位；截至2025-26年度，相關外判人員職位的總開支約為770萬元。在2026-27年度，相關預算開支約為360萬元。

(c) 「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，人手編制已納入運輸署的整體編制內，並沒有分項數字。在2025-26年度，用於系統優化、提升及外判的維護開支約為150萬元。在2026-27年度，預計系統維護及提升所涉及的開支約為180萬元。

(d) 特區政府一直就「港車北上」與內地相關單位保持緊密溝通，適時推行優化措施，為市民提供更佳便利的出行體驗。有關「港車北上」伸延至一個港深陸路口岸的意見，粵、港政府早前已同意參考「港車北上」在大橋的實施經驗，積極研究適時延伸至一個深圳與香港的陸路口岸，讓香港私家車可以穿梭粵東粵西。

附件一

「港車北上」登記抽籤數目及
運輸署簽發封閉道路通行許可證／電子批准信數目

月份[1]	登記抽籤以申請參加「港車北上」數目[2]	簽發封閉道路通行許可證／電子批准信[3]數目
2023年5月[4]	17 261	不適用[4]
2023年6月[4]	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
2025年3月	6 409	9 095
2025年4月	5 298	8 500
2025年5月	5 790	7 319
2025年6月	6 964	8 248
2025年7月	6 089	9 838
2025年8月	4 942	8 798
2025年9月	4 673	8 726
2025年10月	5 611	10 073
2025年11月	5 734	10 054
2025年12月	7 873	10 902
2026年1月	6 279	9 964
2026年2月	4 559	8 324

註1： 以抽籤日期計算。

註2： 由於部分登記人曾參與多於一輪的抽籤，同一登記人的登記抽籤次數會悉數計算在內。

註3： 由2025年10月13日起，獲批准參與「港車北上」的車輛已無需申請封閉道路通行許可證(下稱「許可證」)，運輸署會向成功申請人發出電子批准信以確認其參與資格。

註4： 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。

附件二

「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
2025年3月	71 066	5 109
2025年4月	87 210	11 578
2025年5月	87 254	11 368
2025年6月	73 836	7 176
2025年7月	75 864	8 584
2025年8月	90 122	8 036
2025年9月*	52 861	6 428
2025年10月*	84 831	11 858
2025年11月*	58 281	6 690
2025年12月*	63 361	17 080
2026年1月*	65 022	10 519
2026年2月*	88 000	21 330

不包括已取消的預約。

* 由2025年9月1日起，逢星期二及三(指定日子除外)，「港車北上」計劃下的車輛無須預約，可經港珠澳大橋出行前往廣東省。因此，在該月起的預約數字不應與之前月份的數字作直接比較。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB233

管制人員的答覆

(問題編號：0544)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(4)的2025-26年度原來預算為15.215億元，修訂預算為14.658億元，較原來減少0.557億元，減幅為3.7%；而2026-27年度預算則為16.789億元，較2025-26年度修訂預算增加2.131億元，增幅為14.5%。署方解釋稱，「主要由於更換隧道和管制區的機器、車輛及設備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) 上述機器、車輛及設備為何，用在哪些隧道／管制區；

(b) 今明兩年度的預算較原來出現明顯波動，原因為何；

(c) 在2025-26年度及預計在2026-27年度，署方就監管政府隧道、橋樑管理的人手編制，薪酬、運作及設備開支分別為何；

(d) 過去3個年度及預計在2026-27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；署方是否知悉承建商在合約內擬安排的人手編制、薪酬開支及薪酬調整機制為何；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：林偉江議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

(a)及(b)

運輸署綱領(4)的財政撥款包括非經營帳目及運作開支。非經營帳目主要涉及採購及更換運輸基礎設施的機器、車輛及設備的開支，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。

綱領(4)下2025-26年度的修訂開支為14.658億元，較2025-26年度原來預算的15.215億元減少0.557億元，主要是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。而2026-27年度預算為16.789億元，較2025-26年度修訂預算增加2.131億元，主要由於非經營帳目內已開展的隧道及管制區機器、車輛及設備更換工程在2026-27年度的整體現金流量需求按工程的實際進度的開支較2025-26年度增加，以及建議開立5個新項目，即非經營帳目分目603中項目8AE「更換青馬管制區的數據採集及中央監控系統」、8AF「更換西區海底隧道的中央監察及控制系統」、8AG「更換青馬管制區的高壓、低壓及發電機供電系統」、8AH「更換將軍澳隧道的照明系統」及8AJ「更換及優化青馬管制區下層維修通道的保安系統」。此外，2026-27年度的運作開支撥款增加主要由於支付管理、營運及維修中九龍繞道(油麻地段)承辦商的管理費的全年開支所需的撥款增加。

由於非經營帳目開支每年所需的現金流量會因應項目的數量、性質、規模及進度每年作出調整，因此各年度的現金流量難以作直接比較。

(c) 運輸署負責監管23條政府隧道、青馬管制區及青沙管制區，以及監察由私人機構建造和營運的愉景灣隧道的日常運作。在2025-26年度及預計在2026-27年度，處理上述事宜包括有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名一級運輸監督和14名二級運輸監督。按薪級中點估計的年薪值計算員工開支約為3,155萬元。

監管政府隧道及橋樑管理的運作及設備所涉開支已納入運輸署整體撥款，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2026-27年度各政府行車隧道及管制區的開支載列於附件一。

運輸署已在各政府行車隧道及管制區管理、營運及維修合約規定最低人手編制。承辦商所涉及的薪酬開支已包括在支付承辦商的管理費內，並沒有詳細分項。

(e) 過去3年(即2023年至2025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。

附件一

2022-23至2024-25年度及預計2026-27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[1,4]	**2022-23** **(百萬元)**	**2023-24** **(百萬元)**	**2024-25** **(百萬元)**	**2026-27** **預計** **(百萬元)**
海底隧道	158	199	196	216
東區海底隧道	179	228	240	243
西區海底隧道[2]	不適用	241	328	有待招標結果[5]
大老山隧道	143	167	175	208
香港仔隧道	97	125	134	有待招標結果[5]
獅子山隧道	91	136	121	133
城門隧道	125	152	135	136
八號幹線	342	391	372	382
大欖隧道[3]	不適用	不適用	不適用	291

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： 大欖隧道於2025年5月31日移交政府管理。

註4： 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日開始營運。中九龍繞道的收費安排會於整條中九龍繞道(包括九龍灣段)全線通車時開始實施(所有車輛全日劃一收取八元)，其營運開支預期將由2027-28年度開始記入政府收費隧道經營帳目。

註5： 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2026-27年度屆滿並須進行公開招標，2026-27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[6]	**2022-23** **(百萬元)**	**2023-24** **(百萬元)**	**2024-25** **(百萬元)**	**2026-27** **預計** **(百萬元)**
屯門—赤鱲角隧道	73	79	81	89
將軍澳隧道[7]	35	31	44	52

非收費隧道／管制區[6]	2022-23 (百萬元)	2023-24 (百萬元)	2024-25 (百萬元)	2026-27 預計 (百萬元)
將軍澳—藍田隧道[7]	19	62	62	90
中環及灣仔繞道隧道	148	148	152	171
龍山隧道	61	57	57	64
長山隧道	19	25	26	29
機場隧道	26	26	26	28
觀景山隧道	55	55	58	60
啟德隧道	54	54	49	50
青嶼幹線	139	142	147	158

註6： 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7： 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。

附件二

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]	2023	1.28		0.55	1.83
	2024	1.02	0.38	0.44	1.85
	2025	1.03	0.36	0.43	1.81
海底隧道	2023	1.75	0.56	0.86	3.17
	2024	1.74	0.55	0.55	2.84
	2025	1.80	0.52	0.49	2.81
東區海底隧道	2023	1.42	0.42	0.40	2.24
	2024	1.27	0.37	0.41	2.06
	2025	1.29	0.34	0.40	2.03
西區海底隧道	2023	1.11	0.55	0.42	2.07
	2024	1.57	0.66	0.69	2.92
	2025	1.76	0.62	0.71	3.10
獅子山隧道[2]	2023	2.00		0.64	2.63
	2024	1.61	0.42	0.57	2.60
	2025	1.60	0.39	0.52	2.52
大老山隧道[2]	2023	1.33		0.43	1.76
	2024	1.05	0.23	0.45	1.73
	2025	1.06	0.22	0.46	1.73
城門隧道[2]	2023	1.03		0.48	1.51
	2024	0.76	0.24	0.49	1.48
	2025	0.77	0.22	0.48	1.47
尖山隧道及沙田嶺隧道[2]	2023	1.26		0.55	1.81
	2024	1.03	0.30	0.60	1.93
	2025	1.07	0.28	0.58	1.93
大欖隧道	2023	0.66	0.15	0.50	1.30
	2024	0.64	0.14	0.49	1.27
	2025	0.86	0.14	0.55	1.54
中九龍繞道[4]	2023	不適用			
	2024				
	2025	0.57			

非收費隧道及橋樑[5]	年份	每月車流量[3]
將軍澳隧道	2023	2.46
	2024	2.55
	2025	2.56
屯門—赤鱲角隧道	2023	0.91
	2024	1.11
	2025	1.15
將軍澳—藍田隧道	2023	0.77
	2024	0.83
	2025	0.85

非收費隧道及橋樑[5]	年份	每月車流量[3]
中環及灣仔繞道隧道	2023	1.40
	2024	1.56
	2025	1.48
龍山隧道	2023	0.61
	2024	0.70
	2025	0.77
長青隧道	2023	2.29
	2024	2.28
	2025	2.53
南灣隧道	2023	1.69
	2024	1.93
	2025	1.90
啟德隧道	2023	1.73
	2024	1.93
	2025	1.83
長山隧道	2023	0.25
	2024	0.36
	2025	0.43
觀景山隧道	2023	0.21
	2024	0.38
	2025	0.42
機楊隧道	2023	0.09
	2024	0.13
	2025	0.15
汀九橋	2023	2.82
	2024	2.84
	2025	2.95
昂船洲大橋	2023	1.73
	2024	1.94
	2025	1.91
青嶼幹線	2023	2.42
	2024	2.78
	2025	2.90

註1: 「電單車」包括機動三輪車。

註2: 相關隧道的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: 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日啟用。因此，其2025年的每月車流量只根據2025年12月21日至2025年12月31日期間的數據計算，數據並沒有按車種分類。

中九龍繞道的收費安排會於整條中九龍繞道(包括九龍灣段)全線通車時開始實施。

註5: 非收費隧道及橋樑沒有按車種分類的交通數據。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB234

管制人員的答覆

(問題編號：0956)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局在綱領(2)2026-27年度需要特別留意的事項中，提到將繼續監督商用車輛泊車顧問研究所載有關回應預期泊車需求的建議，以及《運輸策略藍圖》所載建議的實施情況。就此，政府可否告知本會：

(a) 過去3年及預計在2026年，各類商用車(按的士、小巴、巴士、中型貨車、重型貨車、特別用途車輛列出，下同)的新登記數量及總數量分別為何；

(b) 過去3年及預計在2026年，各類商用車路邊泊車位及室內泊車位的新增數量及總數量分別為何(按區議會分區列出)；

(c) 過去3年，針對各類商用車違例泊車發出的定額罰款通知書數量為何；

(d) 《運輸策略藍圖》提出長遠提供超過6 000個貨車泊車位，以期做到「商用車輛夜有所泊」；該等泊車位的分佈為何(按區議會分區、地點、計劃提供的泊位數量列出)；

(e) 局方曾表示，將推進短期措施，例如善用天橋底、開放政府物業、鼓勵學校開放校舍等，以增加商用車夜間泊車位的供應；有否估計在未來3年，能夠透過上述措施增加多少各類商用車車位；及

(f) 局方有何措施，確保收回短期租約商用車停車場後，車輛仍能在鄰近用地停泊？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

(a) 過去3年及截至2026年2月，各類商用車輛(的士、小巴、巴士、中型貨車、重型貨車、特別用途車輛)的首次登記數目及總數表列如下：

車輛類別	**首次登記車輛數目**			
	2023年	**2024年**	**2025年**	**2026年 (截至2月)**
的士	952	971	1 804	226
小巴	197	255	147	33
巴士	639	428	528	73
中型貨車	1 191	758	841	75
重型貨車	596	541	383	40
特別用途車輛	93	81	82	19
總數	**3 668**	**3 034**	**3 785**	**466**

(b) 過去3年18區按商用車輛類別劃分的路旁及停車場泊車位新增數目及總數分別載於**附件1**及**附件2**。

(c) 過去3年，針對各類商用車違例泊車發出的定額罰款通知書數量如下：

車輛類型	**違例泊車定額罰款通知書數目**		
	2023 年	**2024 年**	**2025 年**
貨車	875 438	768 055	614 005
的士	83 025	74 898	60 942
公共巴士[註]	53 187	50 711	45 235
公共小巴	7 715	6 144	4 316
其他車輛[註]	15 675	13 341	9 765

註： 根據警務處備存的違例泊車定額罰款通知書資料，公共巴士包括專營巴士及非專營公共巴士；其他車輛包括私家巴士、私家小巴、特別用途車輛及拖車。

(d) 正如《運輸策略藍圖》所述，為優先滿足商用車輛的泊車需求，政府會推出一系列具體措施，包括在北部都會區洪水橋／厦村等新發展區的規劃中，為工業及現代物流用途項目(例如洪水橋物流圈、多層現代產業大樓等)配置相應的商用車輛泊車設施；在新發展區推行商用車輛夜間路旁泊車位專項計劃，在合適路段預先設置夜間路旁商用車輛泊車位；在物流業較集中的地區推展公眾停車場項目時，優先提供更多商用車輛泊車位。隨著更多停車場項目相繼落實，預計長遠可提供超過6 000個貨車泊車位。由於上述措施的相關發展項目仍處於規劃階段，現階段未有具體泊車位的地點及數目等資料。政府會繼續按實際需要規劃，務求供應到位。

(e) 政府預計於2025及2026年兩年內，全港新增泊車位將超過12 000個，涵蓋私家車和商用車輛，當中包括將於2026年內完成增設逾220個咪錶位，以及至少100個路旁夜間商用車輛泊車位。此外，在未來兩年出租的短期租約停車場除提供約600個泊車位外，亦會在合適的停車場訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目。運輸署及各相關部門正按目標積極推展措施。

此外，首三個按照一地多用原則推展的公眾停車場已啟用[註]，合共提供140個商用車輛泊車位。隨著更多公眾停車場項目相繼落成，包括在2026至2027年間完工的四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場、重建的元朗大球場，以及觀塘綜合發展項目等，合共將提供約70個商用車輛泊車位。連同其他發展項目，以及持續進行的短、中期泊位措施，未來一年商用車輛泊車位的新供應將進一步增加。運輸署會繼續加大力度，聚焦車位較短缺的地區，在可行情況下提供更多路旁泊車位，並會繼續在合適的短期租約停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目。

註：包括上水嘉富坊公眾停車場、將軍澳百勝角路公眾停車場及將軍澳政府合署公眾停車場。

(f) 如有短期租約停車場被收回作長遠發展用途，在規劃相關發展項目時，運輸署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，來補足相應的泊車位數目。

附件**1**

過去**3**年**18**區按商用車輛類別劃分路旁泊車位的總數及新增數目[註]

地區	截至每年**12**月	泊車位總數		新增泊車位數目	
		貨車	旅遊巴士／巴士	貨車	旅遊巴士／巴士
中西區	2025年	202	11	0	0
	2024年	202	11	1	0
	2023年	193	11	0	1
灣仔	2025年	24	43	0	0
	2024年	25	53	1	1
	2023年	24	48	0	2
東區	2025年	101	66	0	2
	2024年	101	65	1	1
	2023年	91	75	0	1
南區	2025年	51	85	0	0
	2024年	51	85	0	0
	2023年	50	85	0	0
油尖旺	2025年	369	141	2	0
	2024年	369	141	1	2
	2023年	363	138	1	9
深水埗	2025年	219	10	1	0
	2024年	220	12	1	1
	2023年	229	9	1	0
九龍城	2025年	157	154	2	3
	2024年	143	160	0	1
	2023年	143	134	2	0
黃大仙	2025年	133	0	2	0
	2024年	129	0	0	0
	2023年	129	0	0	0
觀塘	2025年	134	56	14	4
	2024年	120	53	1	4
	2023年	115	42	1	3
荃灣	2025年	67	31	2	0
	2024年	69	31	2	1
	2023年	63	31	0	0
屯門	2025年	338	113	3	0
	2024年	329	113	0	0
	2023年	330	113	0	0

地區	截至 每年12月	泊車位總數		新增泊車位數目	
		貨車	旅遊巴士 ／巴士	貨車	旅遊巴士 ／巴士
元朗	2025年	445	78	25	0
	2024年	419	110	1	0
	2023 年	427	114	2	1
北區	2025 年	354	29	1	0
	2024 年	365	32	1	3
	2023 年	359	27	1	0
大埔	2025 年	339	86	1	0
	2024 年	352	86	0	1
	2023 年	359	84	5	2
西貢	2025 年	319	159	0	0
	2024 年	316	146	11	2
	2023 年	305	155	1	1
沙田	2025 年	338	61	1	2
	2024 年	337	67	0	0
	2023 年	335	64	0	0
葵青	2025 年	376	31	1	10
	2024 年	360	21	0	1
	2023 年	353	21	0	0
離島	2025 年	67	78	0	0
	2024 年	67	78	0	0
	2023 年	55	75	0	0
總計	**2025 年**	**4 033**	**1 232**	**55**	**21**
	2024 年	**3 974**	**1 264**	**21**	**18**
	2023 年	**3 923**	**1 226**	**14**	**20**

註: 現時全港約有 370 個預留作特別公共服務用途的路旁泊車位；的士及私家小巴均使用私家車路旁泊車位，因此沒有專用路旁泊車位的分類。

附件2

過去3年18區按商用車輛類別劃分停車場泊車位的總數及新增數目[註]

地區	截至每年12月	泊車位總數		新增泊車位數目	
		貨車	旅遊巴士／巴士	貨車	旅遊巴士／巴士
中西區	2025年	828	73	0	0
	2024年	864	72	0	0
	2023年	811	71	0	0
灣仔	2025年	318	101	0	0
	2024年	489	101	0	0
	2023年	313	108	0	0
東區	2025年	1 766	192	0	0
	2024年	1 749	214	0	8
	2023年	1 735	260	0	0
南區	2025年	1 087	198	0	0
	2024年	1 071	189	0	0
	2023年	1 074	187	0	0
油尖旺	2025年	947	106	0	0
	2024年	953	104	0	6
	2023年	1 027	121	0	20
深水埗	2025年	2 901	418	9	0
	2024年	2 995	412	0	0
	2023年	3 080	420	0	0
九龍城	2025年	1 251	99	7	0
	2024年	1 306	109	74	0
	2023年	1 224	161	104	0
黃大仙	2025年	1 147	90	0	0
	2024年	1 169	91	0	0
	2023年	1 150	89	0	0
觀塘	2025年	3 519	81	0	3
	2024年	3 564	69	136	0
	2023年	3 407	81	0	0
荃灣	2025年	1 989	369	0	1
	2024年	2 035	378	0	0
	2023年	2 081	366	0	0
屯門	2025年	2 215	139	0	0
	2024年	2 226	139	47	0
	2023年	2 217	139	0	0

地區	截至每年12月	泊車位總數		新增泊車位數目	
		貨車	旅遊巴士／巴士	貨車	旅遊巴士／巴士
元朗	2025年	1 586	323	16	0
	2024年	1 732	324	173	0
	2023年	1 636	333	40	0
北區	2025年	1 283	87	151	0
	2024年	1 152	87	6	0
	2023年	1 386	87	111	0
大埔	2025年	861	87	65	0
	2024年	821	66	1	0
	2023年	849	69	0	0
西貢	2025年	1 354	226	132	41
	2024年	1 249	197	5	0
	2023年	1 149	214	0	0
沙田	2025年	2 342	134	60	0
	2024年	2 386	134	0	0
	2023年	2 489	132	69	0
葵青	2025年	9 669	360	244	32
	2024年	9 207	193	1 044	0
	2023年	10 222	408	91	0
離島	2025年	941	213	0	0
	2024年	941	213	0	0
	2023年	950	193	0	0
總計	**2025年**	**36 004**	**3 296**	**684**	**77**
	2024年	**35 909**	**3 092**	**1 486**	**14**
	2023年	**36 800**	**3 439**	**415**	**20**

註: 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。

的士一般可使用私家車泊車位；而專營巴士、公共小巴、私家小巴、特別用途車輛和政府車輛大多應停泊在車廠、公共交通總站內的巴士站，以及車站的泊車位，其泊車位並沒有計算在內。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB235

管制人員的答覆

(問題編號：0958)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(1)2026-27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2025-26年度及預計在2026-27年度，運輸署就該計劃下審批申請的人手編制，薪酬、運作及設備開支分別為何；

(b) 自該計劃推行以來，在(i)公共小巴及(ii)客車行業，每一階段申請的申請公司數量、路線、申請輸入的勞工配額數量、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，通過駕駛考試而得以投入服務(請按考試次數列出)，及由於未能通過考試或其他原因而被僱主辭退的數字分別為何；

(d) 承上題，署方是否知悉申請學習駕駛執照及考試的費用是由僱主還是輸入勞工承擔；當局有否就此提供資助計劃，如有，原因及資助額度為何；

(e) 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；

(f) 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

(g) 自該計劃推行以來，(i)因違反申請須知或其他法例／指引而被發出警誡信、撤銷已批出配額及暫時禁止申請的僱主數目分別為何；(ii)涉及的警誡信數量、被撤銷配額數量及禁止申請的最長時期分別為何？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

(a) 2025-26 年度及預計在 2026-27 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 月透過兩輪申請共批出 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 2026 年 2 月底，已通過本地駕駛考試、投入服務及提早終止合約的輸入司機數字載於附表二。運輸署沒有備存輸入司機因不同原因而被終止合約的分項數字。

(d) 僱主須與輸入司機簽訂「標準僱傭合約」，並按合約規定免費為其提供公共巴士或公共小巴駕駛考試前的相關駕駛實習訓練和司機職前課程，進而考取及申領相關車輛類別的正式駕駛執照，以獲取資格從事「標準僱傭合約」所指定的工作。所有考試及申領駕駛執照的相關費用須由僱主全數支付，不能扣減僱員的工資。

(e) 自計劃推行至今，運輸署共收到 5 宗與本地客車及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。

(f) 公共小巴及客車行業長期面對司機短缺問題。政府一直通過在計劃下成立包括勞資雙方代表的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，運輸署持續透過日常監察，了解個別路線的營運及人手安排。政府會繼續密切留意本地勞工市場及人力情況的變化，並持續檢視計劃的實施情況及評估行業的人手需求。

(g) 政府一直多管齊下，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，沒有需要實施行政制裁的個案。

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 (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) 6 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 2026 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	合約已提早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	335	862	149
	兩次	314		
	三次	146		
	四次	83		
	五次或以上	35		
	小計	**913**		
本地客車司機	一次	165	365	64
	兩次	110		
	三次	41		
	四次	27		
	五次或以上	17		
	小計	**360**		
跨境直通巴士司機	一次	223	370	63
	兩次	107		
	三次	43		
	四次	10		
	五次或以上	0		
	小計	**383**		
總人數		**1 656**	**1 597** [註(2)]	**276**

註：

(1) 由於部份司機因不同原因而提早終止合約，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。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB236

管制人員的答覆

(問題編號：0959)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(2)2026-27年度需要特別注意的事項中提到，將繼續支援推行「粵車南下」。就此，政府可否告知本會：

(a) 運輸署是否從廣東省政府方面知悉，自「粵車南下」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) 預計在2026-27年度，署方就處理「粵車南下」香港牌證申請的人手編制，薪酬、設備及運作開支分別為何；

(c) 署方指「粵車南下」車輛須符合本港驗車標準，但據報有粵車車窗透光率不及本港登記車輛，引起有意見質疑標準執行不一；除車窗透光率外，本地車輛與粵車是否有其他方面適用不同技術標準；如是，法律依據為何，及署方會否研究統一技術標準；如否，原因為何；

(d) 鑒於據報有粵車司機被指在香港境內駕駛期間使用本港尚未批准使用的「整體組合式駕駛輔助系統」，署方會否向粵車車主／司機提供已獲准及未獲准在本港使用的駕駛輔助功能清單，以免其觸犯有關法例；若粵車在港期間涉及違反法例，特區政府將如何確保有關車主／司機完成履行法律責任後才可離開香港；萬一特區政府未及發出定額罰款通知書或進行拘捕，有關車主／司機已離開香港，特區政府與內地有關部門之間有何機制處理；

(e) 署方或其他有關部門有否統計，「粵車南下」車輛的違例、意外數字及比率與「FU/FV」兩地牌、「粵Z」兩地牌及本地車輛相比有無顯著差

異；若數據顯示「粵車南下」車輛的違例、意外數字及比率顯著高於其他車輛，署方或其他有關部門會否與廣東省政府商討推出措施增強「粵車南下」司機的安全意識；及

(f) 現階段署方有否就增加「粵車南下」進入市區配額制定時間表；如有，詳情為何，及署方將如何評估來往熱門地區和景點周邊的潛在需求，確保道路容量、交通安全及泊車位供應不受過多影響？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

(a) 「粵車南下」(入境市區部分) 由 2025 年 11 月起採用每月一輪的抽籤形式為合資格車主分配受理名額，並由 12 月 9 日起接受合資格廣東私家車提交申請。運輸署在接獲由內地部門轉交的申請後會作出審批，並向成功申請人發出電子「國際通行許可證」(下稱「許可證」)。獲發許可證的粵車可預約經港珠澳大橋入境香港，每次留港最多三日。按現時規例，「粵車南下」車輛無須申請封閉道路通行許可證。

根據內地部門在「粵車南下信息管理服務系統」網頁所公布的資料，內地部門自 2025 年 11 月起共進行了 4 輪抽籤，各輪接獲登記抽籤數目分別約為 2 400、1 700、7 300 及 6 500 人次。

至於運輸署每月接獲內地轉交的申請數目、發出許可證數目、預約出行車次及取消已預約的出行車次表列如下：

月份	運輸署接獲內地轉交的申請數目	發出許可證數目	預約出行車次[註(2)]	取消已預約的出行車次
2025年12月	1 829	634	192	15
2026年1月	1 499	1 531	801	113
2026年2月	905	1 390	1 492	224

註：

1. 視乎申請人安排驗車及提交相關資料的進度，運輸署未必能在接獲的申請的同一月份完成審批。
2. 不包括已取消的預約。

運輸署並無備存問題要求的其他資料。

(b) 在 2026-27 年度，處理「粵車南下」牌證申請的工作涉及的運輸署人手及開支會納入運輸署的編制及整體撥款內，因此未能分項列出。為處理相關申請及提高效率，運輸署需要開設外判人員職位，預計相關薪酬開支約 610 萬。

(c) 政府一直重視道路及車輛安全，就此運輸署委任香港的營運商在廣東省設立車輛查驗中心，為「粵車南下」(入市區部份)的申請人進行車輛查驗。現時，運輸署委任了 13 間車輛查驗中心於廣州、珠海、江門和中山為粵車進行車輛查驗。車輛查驗中心的設施、日常運作，以及有關驗車人員的資歷及工作守則等，均須要符合運輸署的要求及受到香港的營運商監督，而車輛查驗工作亦根據《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374A 章) 進行，檢視車輛的車身結構、照明、軚盤、懸掛和制動系統等多個項目。對於在香港作短暫逗留的車輛，前擋風玻璃的透光度不可少於 70%，前座兩側窗玻璃透光度要求則沒有要求。有關安排參考了其他地方和本港的情況和規定。運輸署現正檢視車窗玻璃透光度要求及其他先進汽車技術，目標是在確保道路安全的大前提下，讓法規貼近科技發展。

(d) 運輸署一直有參考世界各地科技、相關法例等各方面的發展，適時檢視本地的情況以更新相關法例。就各類輔助駕駛系統，運輸署已就「整體組合式駕駛輔助系統」發出審批指引。有關系統在控制車輛行駛時，均需要考慮當地路面資訊及交通規則，以確保道路安全。由於香港的交通標誌、道路標記、交通燈號、以及交通規則與內地不同 (例如內地的道路系統就是左邊爲快線、右邊爲慢線，香港則相反)，「整體組合駕駛輔助系統」必須經過運輸署的審批，以確保系統的運作符合香港交通規則的要求。因此，未獲運輸署批准的「整體組合式駕駛輔助系統」，不可在香港道路上使用。

運輸署發出了《跨境車輛－自動駕駛「整體組合式駕駛輔助系統」及「遙控泊車系統」須知》，以提醒粵車車主／司機不可在香港道路上使用未獲運輸署批准的「整體組合式駕駛輔助系統」。相關須知除了上載到運輸署的網頁以供參與粵車南下申請人閱讀外，運輸署亦要求在內地的車輛查驗中心，向設有「整體組合式駕駛輔助系統」的車輛而又成功通過驗車的車主／司機派發相關指引，並透過查驗車輛合格通知書提示有關車主／司機不可在香港境內啟動「整體組合式駕駛輔助系統」。與此同時，運輸署亦會向成功通過驗車的申請人發出電郵作出同樣的提醒。

(e) 根據紀錄，2025 年在香港涉及左軚車的交通意外率為 0.28%[註 1,2]，相比香港整體車輛交通意外率(3.37%)[註 1,2]為低，反映左軚車沒有為香港道路安全構成明顯的風險。然而，在推動「粵車南下」時，運輸署持續透過不同渠道為「粵車南下」司機提供資訊和進行宣傳教育，包括在內地查驗中心及社交媒體播放「香港駕駛須知」短片，介紹香港的交通規則、交通標誌和道路標記，以及駕駛時需注意的事項；並透過宣傳單張，進一步加強教育，提醒粵車司機注意內地與香港不同的道路設計、交通規則和設施，以確保道路和駕駛安全。

如發現粵車違反香港交通法例，警務處會按本地法律及程序處理。違例情況屬零星個案，有關個案已獲處理或正在跟進中。

粵港政府亦會視乎個案的具體情況，按「粵車南下」管理辦法，採取適當措施，包括考慮暫停或取消有關車輛的參加資格。然而，在計劃推出初期，有 4 輛進入市區的粵車在香港不符運輸署的相關指引(如啟動自動駕駛、非法改裝)。運輸署曾暫停有關車輛預約出行的資格，並要求有關車主修正有關情況，亦已就有關個案通知廣東有關部門。

註：

1. 臨時數字
2. 涉及意外率以年中領牌車輛數目計算

(f) 「粵車南下」首階段先開放予廣州、珠海、中山和江門四個城市。入境市區部分以每日100個預約名額開展，整體運作有序暢順。我們會繼續做好入境市區部分總量管控、分流車輛和加強配套，並發放旅遊泊車指南，方便南下旅客配搭自駕與公交，選擇文化、體育、展覽、購物及主題樂園行程路線，引導旅客至全港各區，而不會集中於個別地點。我們正累積實施經驗和密切留意推展情況，包括口岸運作、附近道路交通情況、用家和市民適應程度，以及配套設施的提升狀況等，與粵方持續檢視和商討有序增加名額，並計劃於實施半年後逐步由現時四個廣東省城市(即廣州、珠海、中山和江門)推展至廣東省其他城市，以穩健可控方式推進「粵車南下」。我們會適時公布有關安排。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB237

管制人員的答覆

(問題編號：0960)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(2)2026-27年度需要特別注意的事項中提到，將繼續重整牌照服務的運作流程，包括安排更多網上服務及利用人工智能協助處理牌照申請。就此，政府可否告知本會：

(a) 過去3個年度及預計在2026-27年度，運輸署處理牌照申請的人手編制，薪酬、運作及設備開支分別如何；

(b) 過去3個年度及預計在2026-27年度，署方經(i)各個牌照事務處櫃位及(ii)網上處理各類牌照申請的人數分別為何(在駕駛執照有關申請中，請細分為學習駕駛執照、暫准駕駛執照、通過暫准駕駛期而申領正式駕駛執照、續領正式駕駛執照、經「免試簽發」申領正式駕駛執照)；

(c) 由於內地人才來港及「粵車南下」進入市區計劃實施，導致「免試簽發」的需求上升，一度衍生收費中介「排隊黨」在金鐘運輸署香港牌照事務處外輪候即日籌的情況；為解決此問題，署方將在今年3月16日起取消「電子即日籌」，櫃位服務將全面改用網上預約；就此，署方開發預約系統的開支為何；該系統有無辦法分辨進入系統進行預約者是否申請者本人；署方會否研究在牌照事務處現場分開親身及代辦申請隊伍，優先處理親身申請個案；

(d) 長遠而言，署方有否計劃將「免試簽發」申請流程全面電子化，取消櫃位服務；如有，時間表為何，會否考慮及將如何確保申請人所提交證明文件的真確性；如否，原因為何；

(e) 為解決網上預約「免試簽發」服務也可能出現「排隊」的問題，署方會否與廣東省政府方面商討優化「粵車南下」申請流程，例如研究為申請

人提供專屬配額，授權內地驗車機構向申請人收集資料傳送予特區政府運輸署，以代辦有關手續；及

(f) 運輸及物流局在《運輸策略藍圖》建議4「便利跨境車輛」中提到，「運輸署正積極研究就粵港澳三地商用車輛駕駛執照互認的可行性，並將進一步與兩地政府商討相關細節，目標在2026年取得具體成果，以期於2027年落實有關安排」；此安排是否涉及擴大「免試簽發」車輛類別適用範圍及修改法例；由於三地商用車輛的分類、技術規格與考試內容均有差異，署方將如何評估外地商用車輛在本港行駛的安全性，以保障本港道路安全？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

(a) 處理牌照申請的工作由運輸署現有人員執行，其人手編制、薪酬、運作及設備開支已納入運輸署的整體編制及撥款內，沒有分項數字。

(b) 現時，運輸署牌照事務處利用「車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統」(電腦系統)處理各項駕駛執照及車輛牌照的申請。電腦系統將申請渠道分為「互聯網」及「其他申請渠道」兩類，當中「其他申請渠道」涵蓋經服務櫃位、投遞箱及郵寄遞交的處理事項宗數，並無進一步分項。根據以上條件分類，運輸署過去3個年度接獲的駕駛執照及車輛牌照相關處理事項宗數表列如下，預計2026-27年度整體處理牌照事項宗數與2025-26年度大致相若。

駕駛執照相關處理事項

	處理事項宗數		
	2023-24	**2024-25**	**2025-26 (截至2026年1月底)**
(1) 簽發學習駕駛執照			
經服務櫃位、投遞箱及郵寄遞交	93 829	75 410	45 356
經「互聯網」遞交	16 488	27 948	26 740
總數	110 317	103 358	72 096
(2) 簽發暫准駕駛執照			
經服務櫃位、投遞箱及郵寄遞交	42 004	37 225	24 226
經「互聯網」遞交	13 722	23 888	27 447
總數	55 726	61 113	51 673
(3) 新領正式駕駛執照			
經服務櫃位、投遞箱及郵寄遞交	34 659	29 666	20 273
經「互聯網」遞交	5 668	18 764	24 800
總數	40 327	48 430	45 073

	處理事項宗數		
	2023-24	**2024-25**	**2025-26 (截至2026年1月底)**
(4) 續領正式駕駛執照			
經服務櫃位、投遞箱及郵寄遞交	97 602	85 040	67 000
經「互聯網」遞交	49 559	63 456	62 384
總數	147 161	148 496	129 384
(5) 免試簽發香港正式駕駛執照			
經服務櫃位遞交（註）	71 023	73 455	75 370
總數	71 023	73 455	75 370
(6) 其他駕駛執照相關處理事項			
經服務櫃位、投遞箱及郵寄遞交	665 490	561 124	394 887
經「互聯網」遞交	101 806	242 690	253 911
總數	767 296	803 814	648 798

註：申請人只可以經牌照事務處櫃位遞交免試簽發香港正式駕駛執照申請。

車輛牌照相關處理事項

	處理事項宗數		
	2023-24	**2024-25**	**2025-26 (截至2026年1月底)**
經服務櫃位、投遞箱及郵寄遞交	1 205 783	1 120 320	892 890
經「互聯網」遞交	130 276	187 331	225 185
總數	1 336 059	1 307 651	1 118 075

(c) 至 (e)

運輸署由2026年3月16日起，全面推行網上預約免試簽發香港正式駕駛執照(「免試簽發」)櫃位服務，同時擴展服務至全港4間牌照事務處，並增加預約名額四成至每個工作日550個。申請人或其委託的人士可按預約日期及時間到指定牌照事務處提交申請，節省排隊輪候時間。經優化的網上預約系統採取「實名制」，申請人網上預約時須使用「智方便」帳戶登入或上載身份證明文件及駕駛執照，系統會透過人工智能初步審核申請人提交的資料，以核實身份。上述安排可進一步便利申請人，亦有助人流管理及更有效運用資源。開發優化預約系統的開支約為122萬元。

運輸署會密切留意新安排的推行情況，確保系統運作暢順，並適時檢視及推出優化措施。運輸署亦會積極研究以人工智能技術處理「免試簽發」申請，讓申請人可於新網上平台上載文件供系統初步審批，然後按其預約時段前往牌照事務處核實文件正本，以確保文件的真確性，以及令申請過程順暢快捷。

另外，「粵車南下」(入境市區部分)由2025年12月9日起接受合資格廣東私家車申請。特區政府一直密切留意推行情況，並與內地相關單位保持緊密溝通，持續檢視和商討優化措施。

(f) 現時「免試簽發香港正式駕駛執照」的相關法例未涵蓋商用車輛，為深化大灣區互聯互通，促進三地交通聯繫，政府已於早前公布的《運輸策略藍圖》中指出運輸署正積極研究粵港澳三地商用車輛駕駛執照互認的可行性，並將進一步與兩地政府商討細節，爭取於明年落實有關安排。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB238

管制人員的答覆

(問題編號：2422)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2025年6月起，「公共交通費用補貼計劃」領取補貼的門檻已由每月交通費達400元以上提升至500元以上。就此，政府可否告知本會：

(a) 2025-26年度的修訂預算為20.964億元，較原來預算的27.445億元減少6.481億元，減幅為23.6%；但2026-27年度的預算卻為28.151億元，較2025-26年度的修訂預算增加7.187億元，增幅為34.3%；今明兩年度的預算較原來出現明顯波動，原因為何；

(b) 在2025-26年度及預計在2026-27年度，(i)向市民直接發放的補貼款項、(ii)監管該計劃的運輸署人手編制及薪酬開支，及(iii)其他運作開支分別為何；

(c) 在2025年及預計在2026年，使用八達通卡及AlipayHK領取補貼的平均每月人數分別為何；

(d) 在2025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；及

(e) 2025-26年度政府財政預算案發表後，據報政府當時預計，提高領取補貼門檻後，平均每月受惠人數將由約200萬人減至約190萬人，為政府每年節省5.4億元開支；然而，根據署方現時提供的數據，受惠人數減少了約22萬人，而節省的支出則為6.481億元，削減的幅度較預期明顯，當中原因為何？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

(a) 公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)在2025-26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。

由2025年6月1日起，補貼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。計及相關調整可減省的開支，補貼計劃在2026-27財政年度的預算總開支仍較2025-26財政年度的修訂預算增加約7.2億元，主要是考慮到公共交通乘客人次增長及票價調整等因素。

(b) 補貼計劃在2025-26財政年度的修訂預算為約20.96億元，而在2026-27財政年度的預算總開支為約28.15億元，其中分別約20.50億元及約27.67億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，政府會繼續盡力減省補貼計劃的行政費用。

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) 在補貼計劃下，2025年的平均每月受惠人數約為176萬人，其中透過八達通申領補貼的受惠人數約為174萬人，而透過AlipayHK申領補貼的受惠人數約為2萬人。2026年的預計平均每月受惠人數為180萬人，我們沒有按電子支付方式細分的預計數字。

(d)(i)

在補貼計劃下，2025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／AlipayHK帳戶每月平均數量(計至最接近的千位)**
400.1元-500元	458 000
500.1元-600元	385 000
600.1元-700元	313 000
700.1元-800元	242 000
800.1元-900元	182 000
900.1元-1,000元	135 000
1,000.1元-1,100元	96 000
1,100.1元-1,200元	68 000
1,200.1元-1,300元	46 000
1,300.1元-1,400元	33 000
1,400.1元-1,500元	22 000
1,500.1元-1,600元	15 000
1,600.1元-1,700元	11 000

補貼計劃下每月的 公共交通開支金額	涉及的八達通／**AlipayHK**帳戶 每月平均數量 **(**計至最接近的千位**)**
1,700.1元或以上	22 000

(d)(ii)

在補貼計劃下，2025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	1 033
100.1元-200.0元	475
200.1元-300.0元	173
300.1元或以上	83

(d)(iii)

在補貼計劃下，2025年每月人均補貼金額為106元。

(e) 在調整補貼計劃下的每月公共交通實際開支水平前，2025年1月至5月的每月平均補貼金額約為2億1,700萬元，每月平均受惠人數約為200萬人；而在調整補貼計劃後，2025年6月至2026年2月的每月平均補貼金額約為1億6,200萬元，每月平均受惠人數約為160萬人。有關調整有效減省開支，讓補貼計劃保持財政可持續性，並同時保留政策原意，即為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。

補貼計劃下的補貼金額與受惠人數會受市民的實際公共交通開支、公共交通乘客人次的變化，以及票價調整等多方面的因素影響，政府會繼續密切監察補貼計劃的運作。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB239

管制人員的答覆

(問題編號：0362)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

此綱領在2026-27年度會淨減少42個職位。就此，可否告知本會：

1. 減少職位的詳情，包括：i)部門、ii)職系、iii)負責事項，以及iv)薪酬開支；

2. 此綱領2026-27年度需要特別留意的事項中提到，將繼續重整牌照服務的運作流程，相關詳情和進展為何，包括推出更多網上服務及利用人工智能所節省的人手編制和開支；及

3. 此綱領2026-27年度需要特別留意的事項中提到，將進一步優化「港車北上」的運作及支援推行「粵車南下」，當局有否評估，減少42個職位對推展上述兩個計劃的影響，以及能否維持此綱領下的服務表現準則？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 在綱領(2)下2026-27年度淨減少的42個職位包括1個系統分析／程序編製主任職系、1個行政主任職系，以及40個文書主任／文書助理職系的職位；職責主要是支援電腦系統的相關工作。該等職位涉及的按薪級中點估計的總年薪值約為1,490萬元。

2. 運輸署一直透過簡化申請程序、推行電子牌照措施和應用人工智能等新科技，令工作提速提效，並配合政府的「精明規管」計劃，回應市民對牌照服務持續增加的需求。運輸署現時提供超過20項網上服務，讓市民隨時隨地以手機或電腦，並透過「智方便」的數碼簽署及／或填表通功能提交牌證申請。

運輸署在近年推出多項電子牌照新措施，包括優化車輛牌照、「牌證易」、「拍牌易」、「國際駕駛許可證」自助服務站、電子駕駛執照和電子國際通行許可證。優化車輛牌照後，網上續領車輛牌照的申請數量由2024年約15萬宗大幅增加62%至2025年約25萬宗；而在2025年9月推出的電子駕駛執照，在半年間至今已有約35萬人使用。此外，運輸署剛於2026年3月16日全面推行網上預約免試簽發香港正式駕駛執照櫃位服務，取消即日籌安排，以及將該服務擴展至全港4間牌照事務處，進一步便利申請人及更有效運用資源。

在2026-27年度，為配合數字政策辦公室推出企業版的「智方便」平台「數碼企業身份」，運輸署會提升系統以支援企業在網上續領車輛牌照，以及推出申請私人駕駛教師考試的網上服務。我們會繼續積極推廣電子牌照服務，善用人工智能加快處理及審批牌照，省卻使用櫃位服務的需要和時間，調撥節省下來的人力資源，以滿足與日俱增的牌照服務需求。

3. 在2026-27年度，政府將繼續進一步優化「港車北上」的運作及支援推行「粵車南下」。在綱領(2)下淨減少的職位不涉及該兩個計劃，相關服務不會受到影響。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB240

管制人員的答覆

(問題編號：0805)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就廣深港高速鐵路香港段的運作情況，政府可否告知本會：

一、 按短途站點及長途站點分別列出，過去三年高鐵西九龍站每日平均乘客量及最高單日乘客量；

二、 自高鐵香港段營運以來，九鐵公司與港鐵公司有否因客流量偏差而啟動上下限調節機制；若有，詳情為何；

三、 按固定內地站點分別列出，自計次票及定期票推出以來的累積購買人次，會否研究其他更具彈性的票務安排及提供更多折扣；若會，詳情為何；若否，原因為何；

四、 會否考慮將「靈活行」進一步擴展至現時開通的所有短途站點，如廣州、虎門和東莞等，提升乘客旅程的靈活性；若會，具體時間表為何；及

五、 鑑於往返香港西九龍站的直達站點已增至110個，較2018年的44個大增幅加，政府有否與港鐵公司評估，現時站內設施是否足以應對客流量的持續增加，會否預留款項推展優化工程？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

一、 廣深港高速鐵路(高鐵)香港段於2018年9月23日投入服務，截至2026年3月，香港西九龍站直達的內地站點已由通車時的44個增至目前的110個，其中短途目的地已由6個增至11個(註1)，長途目的地則由38個增至99個。根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)於2023至2025年間的高鐵

車票出售資料，來往香港西九龍站和短途站點和長途站點的每日平均乘客量及最高單日乘客量表列如下：

高鐵列車服務	每日平均乘客量	最高單日乘客量(註2)
2023年		
短途服務	47 000	105 000
長途服務	10 000	25 000
2024年		
短途服務	60 000	108 000
長途服務	13 000	26 000
2025年		
短途服務	70 000	115 000
長途服務	15 000	33 000

註1： 通車時的6個短途目的地包括: 福田、深圳北、光明城、虎門、慶盛(現更名為南沙北)和廣州南；目前的11個短途目的地包括福田、深圳北、光明城、東莞南、常平、東莞、虎門、南沙北、廣州新塘、廣州南及廣州東。

註2： 短途服務、長途服務的最高單日乘客量並不一定在同一日錄得。

二、 按九廣鐵路公司(九鐵公司)與香港鐵路有限公司(港鐵公司)就高鐵香港段簽訂的《服務經營權補充協議》中的「乘客量上下限機制」(機制)，當高鐵每年實際乘客量與預期乘客量的偏差在15%以上，九鐵公司和港鐵公司會就有關偏差攤分收益或分擔風險。高鐵香港段曾於2020年1月30日至2023年1月14日期間暫停服務，而九鐵公司已按機制承擔部分風險。

三及四、

除了陸續增加站點外，港鐵公司亦積極與內地鐵路單位探討各項多元化的高鐵列車服務和產品，便利旅客和滿足他們不同的需要。港鐵公司於2024年1月25日起為多次乘車往返香港西九龍站及一個固定內地短途站點的乘客推出跨境多程票，包括20次計次票及30日定期票，便利商務和通勤旅客。有關跨境多程票的銷售數字屬高鐵營運的內部商業資料，政府未有備存有關數字。

此外，港鐵公司分別於2023年8月14日和2024年3月18日推出往返香港西九龍站與福田站和深圳北站的「靈活行」安排，讓旅客免費改乘同日來往兩站的指定車次最多三次，此為一項嶄新的票務安排，便利旅客彈性出行。我們知悉港鐵公司會與內地相關單位，探討在高鐵香港段合適的短途站點引入電子客票「當日一次有效」安排的可行性，進一步提升高鐵乘車的靈活性。特區政府與香港和內地的鐵路單位會繼續積極留意全國高鐵網絡的發展，適時優化高鐵服務，為旅客提供更多元化的選擇和服務。

五、 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於2018年開通以來，港鐵公司作為高鐵香港段的營運者，一直密切留意車站的運作情況，以及旅客的出行模式和需求。在客量提升的同時，港鐵公司會持續檢視並按需要優化香港西九龍站的配套設施，包括提升票務及候車大堂的布局、車站內的商鋪、座椅等設施，滿足乘客需要和高鐵長遠發展。優化車站設施的開支將由港鐵公司承擔。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB241

管制人員的答覆

(問題編號：2403)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

公共交通費用補貼計劃的補貼領取門檻於2025年6月1日起作出調整，由每月公共交通實際開支水平400元提高至500元，並預計經調整後，2025-26至2029-30財政年度預計可減省共約35.6億元的開支。然而，此綱領2026-27年度的撥款卻較2025-26年度的修訂預算增加7.187億元(34.3%)。就此，可否告知本會：

一、 2024-25、2025-26財政年度，以及預計2026-27財政年度，補貼計劃的i)補貼總金額、ii)平均每月受惠人數，及iii)每月人均補貼金額；

二、 除八達通卡和AlipayHK「易乘碼」外，當局有否研究將其他支付工具納入補貼計劃中，便利市民出行，如有，詳情為何；及

三、 當局如何評估，補貼計劃經調整後在2026-27年度的撥款仍大幅增加，上述提到減省共約35.6億元開支的目標會否有所改變？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

一、 公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下的補貼總金額、平均每月受惠人數及每月人均補貼金額如下：

財政年度	實際/預計 補貼總金額 (百萬元)	實際平均每月 受惠人數 (千人)	實際每月人均 補貼金額 (元)
2024-25	2,441	1 996	102
2025-26	2,050 (修訂預算)	不適用	不適用
2026-27	2,767 (預算)	不適用	不適用

二、 自2025年1月1日起，除了八達通外，補貼計劃亦涵蓋透過AlipayHK支付的公共交通費用，讓市民在補貼計劃下有多一個電子支付方式選項。在探討是否將更多電子支付系統納入補貼計劃時，我們須考慮有關的電子支付平台是否已普遍獲各個公共交通營辦商採用作收取車資。此外，由於補貼計劃每天需要處理大量交易資料，納入補貼計劃的電子支付平台須符合特定的運作要求，包括有關上傳和核對收費系統的交易紀錄、計算和發放補貼的安排，以及監察機制等方面的要求，以確保補貼計劃運作暢順。

三、 由2025年6月1日起，補貼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。在調整補貼計劃前，2025年1月至5月的每月平均補貼金額約為2億1,700萬元，而在調整補貼計劃後，2025年6月至2026年2月的每月平均補貼金額約為1億6,200萬元，即每月平均減少約5,500萬元。有關調整有效減省開支，讓補貼計劃保持財政可持續性，並同時保留政策原意，即為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。

計及相關調整可減省的開支，補貼計劃在2026-27財政年度的預算總開支仍較2025-26財政年度的修訂預算增加約7.2億元，主要是考慮到公共交通乘客人次增長及票價調整等因素。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB242

管制人員的答覆

(問題編號：2404)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「港車北上」的運作事宜及支援推行「粵車南下」的相關措施，政府可否告知本會：

一、 自「港車北上」實施至今，每月i)接獲抽籤登記申請宗數、ii)批出「封閉道路通行許可證」或「電子批准信」數目、iii)預約出行數目，以及iv)取消預約數目；

二、 自「粵車南下」實施至今，每月i)接獲抽籤登記申請宗數、ii)發出電子「國際通行許可證」及批准信數目、iii)預約出行數目，以及iv)取消預約數目；

三、 過去三年，涉及「港車北上」及「粵車南下」的道路違規及交通意外數字；及

四、 會否研究將「港車北上」及「粵車南下」擴展至其他陸路口岸，以及在口岸引入創新科技便利車輛通關往返，若會，相關開支及詳情為何？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

一、 粵港兩地政府一直密切留意「港車北上」的實施情況，持續推行優化措施為申請人提供更佳便利，包括運輸署由2025年9月1日起推行優化措施，讓「港車北上」計劃下的車輛逢星期二及三(指定日子除外)無需預約，便可經港珠澳大橋出行前往廣東省。

自「港車北上」實施以來，每月登記抽籤申請數目和獲簽發許可證／電子批准信數目載於附件一。每月預約出行及取消預約的數目見附件二，當中已反映上述逢星期二及三無需預約措施實施後的數字。

二、 「粵車南下」(入境市區部份) 採用每月一輪的抽籤形式為合資格車主分配受理名額。由2025年11月起，合資格的廣東私家車車主可向內地相關部門登記抽籤，以取得「粵車南下」(入境市區部分)的受理名額。中籤的車主可向內地部門提交申請。內地部門完成審核後會將申請轉交予運輸署審批。運輸署會向成功的申請人發出電子「國際通行許可證」(下稱「通行證」)。獲發通行證的粵車可由12月23日起經港珠澳大橋入境香港市區，每次留港最多3日。

根據內地部門在「粵車南下信息管理服務系統」網頁所公布的資料，自2025年11月「粵車南下」(入境市區部分) 開始接受第一輪抽籤登記以來，內地部門共進行了四輪抽籤，各輪接獲登記抽籤數目分別約為2 400、1 700、7 300及6 500人次。

於2025年12月、2026年1月及2月，運輸署分別接獲內地轉交約1800、1500及900宗申請。在完成審批後，運輸署於同期分別發出約600、1 500及1 400張通行證。

由2025年12月23日至2026年2月28日期間，每月預約出行車次及取消已預約的出行車次表列如下：

月份	預約出行車次[註]	取消已預約的出行車次
2025年12月 (23日至31日)	192	15
2026年1月	801	113
2026年2月	1 492	224

註：不包括已取消的預約。

三、 根據內地相關部門的資料，過去3年，參與「港車北上」的香港車輛在內地涉及交通意外或事故的個案約有500宗。涉及「粵車南下」的違例情況屬零星個案，有關個案已獲處理或正在跟進中。

四、 特區政府一直就「港車北上」和「粵車南下」與內地相關單位保持緊密溝通，適時推行優化措施，為市民提供更佳便利及出行體驗。我們會先按廣東的管理辦法聚焦讓港車和粵車經港珠澳大橋(下稱「大橋」)往來廣東和香港。香港機場管理局提供「易泊飛」服務的停車場位處大橋香港口岸，因此「粵車南下」車輛使用大橋是非常合適。特區政府會持續密切留意大橋口岸在尖峰日子和時段的通關和交通情況，採取不同優化措施，以提升香港口岸的通關能力，保障車流暢順。

為配合智慧海關的發展及應付持續上升的跨境私家車車流，根據香港海關(下稱「海關」)提供的資料，海關自2025年起研發自動化私家車清關系統(下稱「系統」)，透過智能硬件與自動化技術，配備由電腦操控的自動升降閘杆及可讀取粵港澳三地車牌的高清鏡頭，協助前線海關人員對車輛進行清關工作。在系統試行運作下，一位海關人員可以同時處理兩至三條私家車檢查亭的清關工作，從而減輕前線人手壓力，以應付繁忙的跨境私家車車流。

2026年1月起，海關以港珠澳大橋香港口岸作試點推出先導計劃，並將逐步擴大該系統的適用範圍至其他陸路邊境口岸，預計於2027年完成。海關以現有人手及資源進行系統開發及試行，所涉及的資源已包括在一般營運開支內，沒有就此備存分項數字。

附件一

「港車北上」登記抽籤數目及運輸署簽發封閉道路通行許可證／電子批准信數目

月份[1]	登記抽籤以申請參加「港車北上」數目[2]	簽發封閉道路通行許可證／電子批准信[3]數目
2023年5月[4]	17 261	不適用[4]
2023年6月[4]	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
2025年3月	6 409	9 095
2025年4月	5 298	8 500
2025年5月	5 790	7 319
2025年6月	6 964	8 248
2025年7月	6 089	9 838
2025年8月	4 942	8 798
2025年9月	4 673	8 726
2025年10月	5 611	10 073
2025年11月	5 734	10 054
2025年12月	7 873	10 902
2026年1月	6 279	9 964
2026年2月	4 559	8 324

註1： 以抽籤日期計算。

註2： 由於部分登記人曾參與多於一輪的抽籤，同一登記人的登記抽籤次數會悉數計算在內。

註3： 由2025年10月13日起，獲批准參與「港車北上」的車輛已無需申請封閉道路通行許可證(下稱「許可證」)，運輸署會向成功申請人發出電子批准信以確認其參與資格。

註4： 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。

附件二

「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
2025年3月	71 066	5 109
2025年4月	87 210	11 578
2025年5月	87 254	11 368
2025年6月	73 836	7 176
2025年7月	75 864	8 584
2025年8月	90 122	8 036
2025年9月[*]	52 861	6 428
2025年10月[*]	84 831	11 858
2025年11月[*]	58 281	6 690
2025年12月[*]	63 361	17 080
2026年1月[*]	65 022	10 519
2026年2月[*]	88 000	21 330

[#] 不包括已取消的預約。

* 由2025年9月1日起，逢星期二及三(指定日子除外)，「港車北上」計劃下的車輛無須預約，可經港珠澳大橋出行前往廣東省。因此，在該月起的預約數字不應與之前月份的數字作直接比較。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB243

管制人員的答覆

(問題編號：3213)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二六至二七年度需要特別留意的事項提及，繼續推行切實可行的措施，以改善交通管理和紓緩道路交通擠塞，包括逐步推展《運輸策略藍圖》。有建議提出利用大數據和雲端計算技術分析交通數據，讓公共交通系統按實時需求調整鄉郊地區的巴士及渡輪班次，實現「智慧出行」。就此，請政府告知本會：

當局會否研究在離島及偏遠鄉郊地區試行相關技術，以改善居民及遊客的交通體驗？如會，當局有否就鄉郊地區的「智慧出行」發展制訂長遠規劃及資源投放計劃？具體的時間表及績效指標為何？如不會，原因為何？

提問人：劉文君議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

為了提升公共交通服務的靈活性，《運輸策略藍圖》建議透過科技監察和預測乘客需求，尤其在乘客出行需求比較分散、位置較偏遠的地區，或是客流量較少的時段，因應需求彈性採用更有效率的路線及靈活編配班次，以善用資源。在此需求導向智慧公交模式下，乘客可利用手機應用程式預先提出行程需求，公共交通服務營辦商的後端系統會根據收集到的綜合需求(包括出行時間、出發點及目的地)，按實時交通路況及乘客的上落地點，靈活制定合適的行車路線及班次。

為測試上述營運模式在香港推行的可行性，在智慧交通基金的資助下，有本地科研機構會聯同公共小巴營辦商於今年內在公共小巴路線上進行測試，以檢視此模式的相關技術及實際操作。此外，運輸署正積極與專營巴士營辦商探討引入相關的智能化營運模式的可行性，在一些特定的專營巴士路(例如機場通宵線、觀光巴士線等)進行測試。政府會研究在原有專營巴

士服務以外，因應需求透過科技靈活安排和編配服務班次。政府會視乎此營運模式的測試成效及發展情況，考慮把這種模式擴展至合適的公共交通服務進行測試。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB244

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： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

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2025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2025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2026至2027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；及

4. 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：李鎮強議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1. 在2025年，警務處就汽車非法出租或取酬載客個案採取118次執法行動，當中並沒有涉及跨境車輛。

2. 在2025年，有55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。當中有4輛為跨境車輛，屬2024年執法行動的個案。

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，於 2025 年 10 月獲立法會通過的《2025 年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(下稱《條例草案》)，除了訂定規管網約車服務的框架外，亦同時加強針對非法出租或取酬載客的罰則，訂明被定罪的司機須被取消駕駛執照至少 12 個月，並可長達三年；以及強化暫時吊銷相關車輛牌照及扣押車輛的安排，讓政府在未能辨識涉事司機而未能作出刑事檢控的情況下，仍然有機制可扣押涉案車輛，以加強阻嚇及打擊車主或司機使用車輛作非法出租或取酬載客。

此外，根據《條例草案》，在將落實的網約車服務規管框架下，任何平台如未領有有效網約車服務牌照而提供網約車平台服務，即屬犯罪，最高可被處罰款 100 萬元及監禁 12 個月。而任何人如駕駛或使用私家車提供網約車載客服務，而該私家車沒有網約車車輛許可證，或該司機沒有網約車車輛駕駛許可證，或有關行程並非經持有有效網約車服務牌照的平台安排，即屬犯罪，初次定罪最高可被處第 3 級罰款(10,000 元)和監禁 6 個月，再次定罪則最高可被處第 4 級罰款(25,000 元)和監禁 12 個月。《條例草案》的實施日期將以憲報公告形式另行公布。

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. 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。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB245

管制人員的答覆

(問題編號：2407)

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(謝詠誼)

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爲何？

提問人：李鎮強議員(立法會內部參考編號：8)

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)，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，並由參與貸款計劃的貸款機構(貸款機構)負責審批貸款申請。

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接獲共927宗申請，當中864宗申請已獲批准；9宗申請正在處理中；54宗因申請人撤回或未有於按證保險公司指定時間內提取貸款而被取消貸款。在864宗獲批個案中，700宗個案的申請人已提取貸款，貸款總額約為2.3億元；其餘164宗個案則由於車輛未到付等原因而導致申請人仍未提取貸款。

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

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB246

管制人員的答覆

(問題編號：2408)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就增加泊車位，政府請告知本會：

1. 運輸署在2024年推展多項增加泊車位的措施，按區域説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；如不會原因爲何？

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：李鎮強議員(立法會內部參考編號：9)

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。政府的泊車位供應政策，以優先考慮及配合商用車輛的泊車需求為原則，並一直多管齊下，積極推展一系列短期及中長期措施，全方位增加商用車輛泊車位，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，並彈性調整路旁夜間商用車輛泊車位的生效時段；

(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，物色合適用地作短期租約停車場，並在合適的停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目；
(v) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；
(vi) 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提供公眾停車場，包括商用車輛泊車位。首三個按照「一地多用」原則興建的「上水嘉富坊公眾停車場」、「將軍澳中醫醫院百勝角路公眾停車場」及「將軍澳政府合署公眾停車場」已啟用；
(vii) 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、根據不同類型商用車輛的尺寸大小引入兩款「共用」泊車位[註1]，以及增加資助房屋附設的上落客貨處，並且開放這些上落客貨處作大型商用車輛(即中型／重型貨車及旅遊巴)夜間泊車位用途；及
(viii) 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2025年按地區劃分的商用車輛泊車位分布及數目變更載於附件。整體而言，車位數目增加326個，而由於沒有相關分項數字，此數目未包括在車廠、公共交通總站，以及車站等地方的泊車位。

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。

註1：一款為輕型貨車及小型巴士共用，另一款為中型／重型貨車及旅遊巴共用。

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1])，客貨車與私家車的收費相同。上述11個公眾停車場的收費普遍低於鄰近停車場的收費，而當中6個停車場[註2]在晚上使用率相對較低的時段已提供夜泊優惠，以吸引駕駛人士，包括客貨車司機。

註1：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。

註2：該6個停車場為林士街停車場、大會堂停車場、天星碼頭停車場、荃灣停車場、葵芳停車場及黃大仙停車場。

3. 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，亦有不少司機因從事過境工作，將車輛停泊於內地。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。目前，商用車輛泊車位數目與需求並未把上述三種車輛

計算在內，因此現時的商用車輛與泊車位比例未能反映較高的供應和較低的需求。

正如《運輸策略藍圖》所述，運輸署將於2026年展開新一輪的泊車供求研究，檢視現有泊車設施及各類車輛(尤其是商用車輛)的泊車位供求情況，並預期於2027年公布研究結果及建議。是次研究將分析商用車輛的作業模式、於私人土地等位置的實際停泊情況，並考慮本港的未來發展等因素，從而釐定商用車輛泊車位的需求缺口，提出針對性措施，確保泊車位供需匹配，長遠達致「商用車輛，夜有所泊」。

附件

2025年18區按商用車輛種類劃分的泊車位數目變更[註1]

地區	泊車位數目變更	
	貨車	旅遊巴士／巴士
中西區	-36	1
灣仔	-172	-10
東區	17	-21
南區	16	9
油尖旺	-6	2
深水埗	-95	4
九龍城	-41	-16
黃大仙	-18	-1
觀塘	-31	15
荃灣	-48	-9
屯門	-2	0
元朗	-120	-33
北區	120	-3
大埔	27	21
西貢	108	42
沙田	-43	-6
葵青	478	177
離島	0	0
總計	**154**	**172**

註1： 的士一般可使用私家車泊車位；而專營巴士、公共小巴、私家小巴士、特別用途車輛和政府車輛大多停泊在車廠、公共交通總站內的巴士站，以及車站的泊車位，其泊車位並沒有計算在內。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB247

管制人員的答覆

(問題編號：2698)

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(謝詠誼)

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，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，請告知本會：當局會否考慮增加輸入司機的配額，如會，詳情爲何，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：李鎮強議員(立法會內部參考編號：10)

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」(計劃)，並分別在2023年9月及2024年7月透過兩輪申請批出共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。此外，因應首批輸入勞工的合約期於2025年年底陸續屆滿，運輸署於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。截至2026年2 月底，589個配額(包括324個公共小巴及265個客車輸入司機配額)獲批續期。運輸署會繼續處理接獲的續期申請，包括審視有關營辦商是否繼續符合計劃的準則(包括輸入勞工與全職本地員工1比2的人手比例、輸入勞工的薪酬不得低於相關職位的每月工資中位數、須符合相關本地招聘要求等)。

運輸署暫時沒有計劃調整配額總數，未來會繼續密切留意本地勞工市場及人力情況的變化，持續檢視計劃的實施情況及評估行業的人手需求，同時亦會通過諮詢小組與各持份者保持緊密溝通及加強發放資訊，並參考相關意見，適時檢討計劃。

此外，運輸署一直與業界保持緊密溝通，透過定期會面及日常服務的監察，了解司機短缺的情況。除「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」外，政府持續推行多項措施，協助和鼓勵業界在本地招聘人手，包括放寬商用車輛駕駛執照的申請要求、協調業界參加各項就業計劃、促進業界開拓多元化的本地招聘渠道及推出相關行業培訓課程等。與此同時，在運輸署與再培訓局協助下，再培訓局與公共小巴營辦商及第三方培訓機構已在2024年聯合推出以專線小巴行業為試點的就職掛勾駕駛培訓計劃，鼓勵本地人士加入公共小巴司機行業。首批完成培訓課程及獲得所需的駕駛執照的學員已於2025年第二季起在相關專線小巴路線提供服務。再培訓局在2025年繼續推行專線小巴行業的就職掛勾駕駛培訓計劃，部份第二批學員已獲得所需的駕駛執照及接受路線訓練，已於2026年1月起在相關專線小巴路線提供服務。

政府將繼續鼓勵營辦商以不同方式改善員工薪酬福利，例如增加工資及有薪假期等，締造更理想的工作環境，吸引更多新血投身行業，並透過聘請兼職司機以應付繁忙時段服務的人手需求。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB248

管制人員的答覆

(問題編號：0447)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2026-27年度財政預算總目158當中提到，運輸及物流局將會提交法例修訂建議，規管電動可移動工具的使用，請政府告知本會：

一、在過去三年，電動可移動工具的意外個案宗數，及意外當中有造成人員傷亡的數字為何？

二、在過去三年，因非法使用電動可移動工具被捕的個案宗數為何？

三、有否計劃完善相關基礎設施(例如停泊處、充電設備等)？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

一、 在過去3年，涉及傷亡的電動可移動工具相關交通意外個案數字表列如下:

	2023年	**2024年**	**2025年**
致命意外	0	0	0
嚴重意外	1	1	0
輕微意外	9	2	8
意外總數(註1及2)	**10**	**3**	**8**

註：

(1) 警務處未有備存相關意外傷亡人數的數字。

(2) 致命意外是指在該意外中有 1 位或多位人士於發生意外之後 30 日內因此事故以致死亡。

嚴重意外是指在該意外中有1位或多位受傷人士因意外而留醫超過12小時。

輕微意外是指在該意外中只涉及1位或多位受傷人士而無需入院或留醫不超過12小時。

二、 在2023年、2024年及2025年，因使用未有領牌的電動可移動工具被警務處拘捕的人數分別為267、647及760。

三、 電動可移動工具可作為短途出行和首／尾程接駁鐵路站和車站等的代步工具，讓市民有更多主動出行方式選擇。我們計劃在今年提出電動可移動工具的規管架構和條例草案。為確保電動可移動工具產品質素及安全，運輸署和香港生產力促進局經參考不同地區的經驗後，正擬訂一套產品認證機制，作為規管架構的核心。運輸署已積極與相關部門商討，在新發展區(例如洪水橋新發展區)建設全面的單車徑網絡，同時在其他地區選取合適的單車徑 (例如闊度充足、連貫性較高的單車徑)，容許單車及電動可移動工具同時安全行駛 。

在停泊設施方面，運輸署會採取措施增加單車泊位及其他配套設施，包括將單車泊位納入為土地用途的附屬設施，按相關土地用途的需求，在合適用地內提供足夠單車泊位。這些泊位將會同時適合電動輔助單車停泊。至於體積較小的電動可移動工具(如「電動滑板車」)，參考其他城市的做法，我們將鼓勵在適當地點(例如「運輸交匯樞紐」)提供儲存設施，以方便市民利用電動可移動工具作接駁用途。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB249

管制人員的答覆

(問題編號：0809)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府早前發布《運輸策略藍圖》，其中一項建議為持續全方位增加泊車位，請告知本會：

一、過去三年，商用車泊車位與商用車的數量和比率為何？

二、過去三年，按地區劃分的商用車泊車位分布數量及增長率為何？

三、過去三年，設有停車收費錶的咪錶位按地區劃分的分布數量、使用率為何？

四、有意見指設有停車收費錶的咪錶位有被濫用的情況(例如長期停泊、不繳交停車收費、利用泊車位進行商業活動)，政府有否留意到有關情況？如有，將採取什麼措施避免咪錶位被濫用情況？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

一、過去3年，已領牌商用車輛和泊車位數目，以及其比率表列如下：

年份	已領牌 商用車輛數目	商用車輛 泊車位數目	比率
2023年12月	69 737	45 388	0.65
2024年12月	67 243	44 239	0.66
2025年12月	66 753	44 565	0.67

二、過去3年，18區的商用車輛泊車位數目和變幅表列如下：

地區	商用車輛泊車位數目			變幅(2023年至2025年)
	2023年	2024年	2025年	
中西區	1 086	1 149	1 114	2.6%
灣仔	493	668	486	-1.4%
東區	2 161	2 129	2 125	-1.7%
南區	1 396	1 396	1 421	1.8%
油尖旺	1 649	1 567	1 563	-5.2%
深水埗	3 738	3 639	3 548	-5.1%
九龍城	1 662	1 718	1 661	-0.1%
黃大仙	1 368	1 389	1 370	0.1%
觀塘	3 645	3 806	3 790	4.0%
荃灣	2 541	2 513	2 456	-3.3%
屯門	2 799	2 807	2 805	0.2%
元朗	2 510	2 585	2 432	-3.1%
北區	1 859	1 636	1 753	-5.7%
大埔	1 361	1 325	1 373	0.9%
西貢	1 823	1 908	2 058	12.9%
沙田	3 020	2 924	2 875	-4.8%
葵青	11 004	9 781	10 436	-5.2%
離島	1 273	1 299	1 299	2.0%

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，隨著本港整體發展需要，部份短期租約停車場陸續被收回作長遠發展用途，以致個別地區的商用車輛泊車位數目有所減少。為紓緩整體短期泊車位供應壓力，運輸署一直密切監察各區泊車位的供求變化，並積極在可行的情況下，透過增設路旁及夜間商用車輛泊車位，以及在合適的短期租約停車場提供更多相關泊車位。在各項措施逐步落實後，全港商用車輛泊車位的總數已於2025年回升。

正如《運輸策略藍圖》所述，運輸署將於2026年展開新一輪的泊車供求研究，檢視現有的泊車設施及各類車輛(尤其是商用車輛)的泊車位供求情況，並預期於2027年公布研究結果及建議。是次研究將分析商用車輛的作業模式、於私人土地等位置的實際停泊情況，並考慮本港的未來發展等因素，從而釐定商用車輛泊車位的需求缺口，提出針對性措施，確保泊車位供需匹配。

三、過去3年，停車收費錶按地區劃分的分布數量表列如下:

地區	2023年	2024年	2025年
中西區	599	599	598
東區	579	592	589
南區	687	685	688
灣仔	1 019	1 022	1 032
香港(小計)	**2 884**	**2 898**	**2 907**
九龍城	2 564	2 576	2 632
觀塘	575	630	638
深水埗	1 347	1 356	1 406
黃大仙	403	412	418
油尖旺	1 982	1 994	1 955
九龍(小計)	**6 871**	**6 968**	**7 049**
離島	175	175	175
葵青	516	585	600
北區	1 069	1 125	1 115
西貢	1 863	1 949	1 975
沙田	1 699	1 705	1 702
大埔	1 599	1 616	1 633
荃灣	669	685	698
屯門	1 269	1 276	1 303
元朗	1 182	1 229	1 226
新界(小計)	**10 041**	**10 345**	**10 427**
總計	**19 796**	**20 211**	**20 383**

過去3年，停車收費錶的平均使用率表列如下:

地區	2023年		2024年		2025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	90	81	93	86	91	84
東區	91	83	91	92	91	92
南區	62	70	68	73	68	73
灣仔	91	91	90	89	89	88
香港(小計)	**84**	**82**	**88**	**85**	**87**	**85**
九龍城	95	95	91	91	90	90
觀塘	93	95	92	93	93	92
深水埗	96	91	94	93	93	94
黃大仙	91	91	94	93	92	92
油尖旺	93	92	96	94	95	96

地區	2023年		2024年		2025年	
	平日 (%)	週末及假日 (%)	平日 (%)	週末及假日 (%)	平日 (%)	週末及假日 (%)
九龍(小計)	**95**	**93**	**93**	**94**	**93**	**92**
離島	68	76	75	73	74	74
葵青	92	92	96	91	95	91
北區	88	90	88	89	88	89
西貢	74	76	75	70	75	69
沙田	87	92	86	90	86	89
大埔	88	92	82	90	83	91
荃灣	88	92	90	92	88	93
屯門	88	92	84	92	83	94
元朗	88	90	89	85	90	86
新界(小計)	**85**	**88**	**85**	**86**	**86**	**87**
總計	**88**	**89**	**88**	**88**	**88**	**88**

四、政府一直致力打擊非法霸佔停車收費錶泊車位(咪錶位)的情況，遏制不付費泊車以及以其他方式非法佔用咪錶位，以加快咪錶位的流轉，滿足駕駛者短期泊車需要的目的。警務處透過巡查，對沒有繳費入錶的地點採取執法行動，並且於地區層面與有關部門如運輸署保持密切聯繫，持續監察。收費錶系統配備感應器，可實時偵測泊車位有否被佔用，以及讓運輸署透過後台電腦系統識別未有付費的咪錶位，並可通過專用應用程式與警務處分享資訊，協助執法。

運輸署委聘的咪錶營辦商將咪錶感應器偵測到正被使用而未有付款的泊車位資料交予警務處跟進，亦派員定期巡查各區的咪錶，如發現咪錶位被不當佔用，營辦商會將情況向有關政府部門如警務處、地政總署及食物環境衞生署通報，以便採取執法行動。

另外，運輸署正安排測試人工智能感光元件，以期分辨佔用咪錶位的物件是否車輛，提升咪錶位的管理和應用效率以及便利相關執法部門跟進。運輸署與機電工程署已制定試點計劃技術細節，並於今年第一季完成招標，預計於今年第二季開始相關設備的開發工作，隨後進行為期六個月的實地測試。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB250

管制人員的答覆

(問題編號：2405)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「三隧分流」計劃自2023年底實施至今已逾2年，請告知本會：

一、 過去三年，3條過海隧道各車種平均每日車流量及其佔比為何？

二、 過去三年，3條過海隧道的設計流量及繁忙時間使用量為何？

三、「三隧分流」後，西區海底隧道車流量出現大幅上升，政府在過去兩年採取了什麼措施紓緩西區海底隧道在繁忙時段的堵塞情況以及對周邊道路車流量的影響？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

一、 有關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)，過去3年(即2023年至2025年)按車種劃分的平日平均車流量及其所佔比率載列於附件一。

二、 有關3條過海隧道過去3年(即2023年至2025年) 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)載列於附件二。

三、 根據2025年交通數據，「分時段收費」實施後，平日三隧總過海車流量大致保持穩定，未有明顯誘發額外車流，同時交通在三隧之間更平均分布，善用各隧道的容車量，有效達到政策目標及預期。

隨著收費下調，西隧的車流較以往繁忙。為紓緩西隧交通，政府已於2025年11月30日在隧道港島出口往中上環方向增設一條行車線，讓車輛更直接前往中上環和西營盤，尤其是重型車輛和巴士無需切線。根

據行車線開通至今的觀察，隧道出口車輛切線情況明顯減少，行車較以往明顯順暢，讓更多車流通過隧道，提升了隧道實際可處理的車輛數量。

附件一

3條過海隧道各車種平日平均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
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%]
2025	57 500 [53%]	2 200 [2%]	21 600 [20%]	6 000 [6%]	400 [1%]	20 800 [19%]

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全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%

附件一

3條過海隧道各車種平日平均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
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%]
2025	55 800 [60%]	3 600 [4%]	16 300 [17%]	5 200 [6%]	500 [1%]	12 300 [13%]

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全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%

附件一

3條過海隧道各車種平日平均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
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%]
2025	41 400 [58%]	2 700 [4%]	11 900 [17%]	3 200 [4%]	600 [1%]	11 600 [16%]

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全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%

附件二

3條過海隧道的設計容車量及繁忙時段[1]使用率[2]

隧道	設計容車量 (架次／小時)	繁忙時段使用率		
		2023年	**2024年**	**2025年**
西隧	4 200	0.9	1.0	1.0
紅隧	2 600	1.1	1.1	1.1
東隧	2 600	1.0	1.1	1.1

註:

1. 過海隧道繁忙時段為平日(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。

2. 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。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB251

管制人員的答覆

(問題編號：0402)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府近年積極推動智慧出行，包括發展自動泊車系統及優化「入錶易」流動應用程式。就此，當局可否告知本會：

(一) 2026-27年度，用於興建及規劃自動泊車系統的預算開支為何；當中包括於港珠澳大橋香港口岸人工島自動化停車場、新建政府停車場及短期租約停車場項目推行自動泊車系統的具體預算金額為何；

(二) 截至2026年2月底，全港各區已投入服務的自動泊車位數目為何；按政府目標，2026年或之前將提供不少於3 000個自動化泊車位，目前進度是否符合預期，預計可全面達標的日期為何；

(三) 過去3個財政年度(2023-24至2025-26年度)，每年度用於營運及優化「入錶易」應用程式的開支為何；2026-27年度相關預算開支為何；

(四) 上年度(2025-26年度)，透過「入錶易」進行的交易數目及佔全港路邊泊車位付費交易總數的比例為何；平均每月活躍用戶數目為何；

(五) 2026-27年度，運輸署有否預留資源進一步優化「入錶易」應用程式功能，例如加入空置車位實時資訊、延長遙距付款時限或整合更多智慧出行服務，以提升用戶體驗及泊車效率；如有，有關詳情及預算開支為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

(一)及(二)

自2020年起，運輸署已在本港開展設有自動泊車系統的公眾停車場項目，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。當中，有3個設有自動泊車系統的短期租約停車場已啟用；而第一個設有自動泊車系統的工務工程項目位於將軍澳政府合署公眾停車場，該項目已於2025年12月啟用。自2020年起各有關項目的詳情載於附件。而港珠澳大橋香港口岸人工島上的自動化停車場項目由機場管理局興建，不涉及額外政府開支。政府正按目標推展各項目。

(三)

過去3個財政年度及2026-27年度預算，停車收費錶(咪錶)系統的經常開支如下：

	2023-24年度	**2024-25年度**	**2025-26年度(預算)**	**2026-27年度(預算)**
經常性開支(百萬元)	51	58	62	68

(四)

配合新一代咪錶系統於2021年1月投入服務，運輸署推出「入錶易」流動應用程式，其累計下載人次已達約100萬。截至2025-26年2月，咪錶系統共處理約5 800萬宗交易，當中超過六成透過「入錶易」完成。

(五)

現時，「入錶易」已提供咪錶泊車位實時資訊，協助駕駛者尋找空置泊車位，以及透過流動應用程式利用多款電子付款方法遙距繳付泊車費。「入錶易」亦已連結「香港出行易」流動應用程式，以提供更多元及一站式的智慧出行服務。運輸署會繼續密切監察咪錶系統表現，透過不同渠道，如社交媒體、應用程式商店留言和電話熱線，收集用戶意見，並密切留意相關的技術發展，以進一步提升系統表現和用戶體驗。

附件

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	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)	由短期租約停車場營辦商支付
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)	由短期租約停車場營辦商支付
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)	由短期租約停車場營辦商支付
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023 年 7 月	2026 年 (預計)	約 200 (117)	由短期租約停車場營辦商支付
慈雲山樂華街短期租約用地	拼圖型	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 180 (約 40)	由短期租約停車場營辦商支付
馬鞍山保泰街短期租約用地	有待確定	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 270 (約 100)	由短期租約停車場營辦商支付

B. 工務工程項目的自動泊車系統					
項目	**自動泊車系統類型**	**開始建造工程日期**	**預計啟用日期**	**泊車位總數(自動泊車系統泊車位數目)**	**整個工務計劃項目的預算開支[註1]**
將軍澳政府合署公眾停車場(即將軍澳第67區政府聯用辦公大樓)	拼圖型	2020年9月	2025年12月(已啟用)	388(225)	52.284億元[註2]
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	2027年(預計)	約320(約160)	16.050億元[註3]
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023年8月	2028年(預計)	約200(約170)	7.779億元[註4]
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[註5]
將軍澳第66區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	2025年5月	2029年(預計)	約450(約300)	12.080億元[註6]

註1：預算開支按付款當日價格計算，為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：包括政府部門辦公室和設施、普通科門診診所、就業中心、公務員診所和牙科診所、幼兒中心，以及公眾停車場的建造費用。

註3：包括休憩用地、體育館，以及公眾停車場的建造費用。

註4：包括休憩用地以及公眾停車場的建造費用。

註5：包括體育館、室內暖水游泳池、香港公共圖書館新書中心、社區會堂、沙田民政事務處馬鞍山分處，以及公眾停車場的建造費用。

註6：包括市鎮公園以及公眾停車場的建造費用。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB252

管制人員的答覆

(問題編號：0839)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就三隧分流實施後對新界東連接九龍的三條隧道(尖山隧道及沙田嶺隧道、獅子山隧道和大老山隧道)車流分布的影響及相關改善措施，當局可否告知本會：

(一) 三隧分流實施前後(2023年、2024年及2025年)，尖山隧道及沙田嶺隧道、獅子山隧道和大老山隧道每年的平均每日行車架次為何；當中私家車、的士及商用車輛等各類車輛的車流量及車流變化為何；

(二) 2026-27年度，當局有何新措施改善大老山隧道繁忙時間的擠塞情況；具體措施及所涉開支為何；

(三) 2026-27年度，當局擴建大老山隧道沙田出入口的巴士轉乘站的預算工程開支為何；預計何時完成工程並啟用；

(四) 當局會否考慮調整三條隧道的收費結構，進一步善用尖山隧道的剩餘容量，以紓緩大老山及獅子山隧道的壓力；如會，詳情為何；如否，原因為何；

(五) 中九龍幹線預計於2026年內全面通車，當局有否評估該幹線通車後，對新界東三條隧道的車流及分流效果帶來的影響；如有評估，結果為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

(一) 2023年、2024年及2025年尖山隧道及沙田嶺隧道、獅子山隧道和大老山隧道(下稱「三條過山隧道」)的平均每日車流量及按車種劃分的每日車流量載列於附件。

(二)、(四)及(五)

政府一直多管齊下，透過改善交通基建、擴展和改善公共交通系統，以及管理道路的使用，紓緩交通壓力。

自2024年大埔公路(沙田段)擴闊工程完成後，駕駛者使用八號幹線(包括尖山隧道和沙田嶺隧道)往返新界東及市區的行車更為暢順。興建中的沙田T4號主幹路將連接城門隧道公路、青沙公路及沙田路；沙田T4號主幹路落成後，新界東特別是沙田東部及馬鞍山一帶的居民，可經該幹路直接前往荃灣及西九龍，無需駛經沙田市中心，這將進一步完善新界東往返市區的道路網絡，紓緩新界東的交通壓力。預計三條過山隧道的車流分布屆時會有所改變，將更能善用現時仍有剩餘容量的尖山隧道和沙田嶺隧道。

整條六號幹線將於今年年底中九龍幹線(九龍灣段)工程完成後全線開通，將進一步分流九龍東西走向主幹道的交通，包括連接三條過山隧道的龍翔道等。屆時，駕駛者選擇隧道和行車路線將更有彈性，三條過山隧道的車流分布亦可能出現變化。

我們會持續監測整體交通情況，根據最新的交通數據，探討調整三條過山隧道收費結構和水平的空間，以更有效理順交通。

(三) 在2026-27年度，擬議大老山隧道巴士轉乘站的工程項目預算開支為240萬元。預期該工程項目將於2029年完成及啟用。

附件

尖山隧道及沙田嶺隧道各車種平均每日車流量(雙向架次)[1]

年份	私家車、的士和電單車				商用車輛[2]	總共
	私家車	的士	電單車	小計		
2023	40 650[3]		900	41 550	18 050	59 610
2024	32 960	9 800	930	43 690 (+5.2%)	19 550 (+8.3%)	63 250 (+6.1%)
2025	34 250	9 200	920	44 380 (+1.6%)	19 190 (-1.9%)	63 570 (+0.5%)

獅子山隧道各車種平均每日車流量(雙向架次)[1]

年份	私家車、的士和電單車				商用車輛[2]	總共
	私家車	的士	電單車	小計		
2023	65 600[4]			65 600	20 960	86 560
2024	51 170	13 760	1 570	66 500 (+1.4%)	18 790 (-10.4%)	85 290 (-1.5%)
2025	51 254	12 910	1 480	65 650 (-1.3%)	17 200 (-8.4%)	82 850 (-2.9%)

附件

大老山隧道各車種平均每日車流量(雙向架次)[1]

年份	私家車、的士和電單車				商用車輛[2]	總共
	私家車	的士	電單車	小計		
2023	42 320[5]		1 370	43 690	14 250	57 940
2024	33 030	7 550	1 360	41 940 (-4.0%)	14 900 (+4.5%)	56 840 (-1.9%)
2025	33 470	7 090	1 300	41 850 (-0.2%)	15 020 (+0.8%)	56 870 (+0.1%)

註:

1. 括號內數字表示按年變動。
2. 商用車輛包括巴士、小巴及貨車。
3. 尖山隧道及沙田嶺隧道於2023年5月7日上午5時起實施「易通行」不停車繳費服務。在此前，只有私家車和的士的合計的數字。
4. 獅子山隧道於2023年5月28日上午5時起實施「易通行」不停車繳費服務。在此前，只有私家車、的士及電單車的合計的數字。
5. 大老山隧道於2023年11月26日上午5時起實施「易通行」不停車繳費服務。在此前，只有私家車和的士的合計的數字。
6. 由於數字四捨五入(至最接近的十分位)，總數可能不等於細項相加。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB253

管制人員的答覆

(問題編號：0840)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「易通行」不停車繳費系統自2023年5月起逐步在各條政府隧道推行，取代傳統收費亭。就有關系統的整體開支及營運成效，當局可否告知本會：

(一) 截至2026年2月底，「易通行」系統的總開支為何，包括系統開發及設計、日常營運及維護、客戶服務及諮詢、宣傳推廣及其他相關費用的具體金額為何；

(二) 請按年列出2022年至2025年各隧道每年發生的交通意外宗數；自各條隧道轉用「易通行」系統後，收費廣場一帶的交通意外宗數有否增加／減少；

(三) 2026-27年度，當局有否預留資源優化「易通行」系統的資訊發放安排，包括加強熱線職員培訓及完善流動應用程式功能，以提升透明度及服務質素；如有，有關詳情及具體開支為何；

(四) 截至2026年2月底，運輸署累計接獲與「易通行」相關的查詢或投訴個宗數為何；請按投訴性質分類(包括錯誤扣費、未能辨識車牌、帳戶管理問題、欠費通知延誤等)列出投訴數字；

(五) 就上述投訴個案，當局已完成處理的宗數及百分比為何；當中涉及退款的宗數及金額為何；2026-27年度有否預留資源改善投訴處理機制及縮短回覆時間；如有，有關詳情及開支為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 在政府收費隧道及青沙管制區安裝「易通行」系統的核准承擔額為9億4,598萬元。另外，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(包括客戶服務及推廣)，以及維修「易通行」後台系統和現場設備等服務。自2023-24年度起，運輸署根據合約就履行上述職務支付的經常性開支分別為：2023-24年度2.0億元；2024-25年度2.3億元；2025-26年度2.5億元(修訂預算)。

2. 於2022年至2025年間，各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**	**2025年[1]**
海底隧道[2]	66	67	40	35
西區海底隧道[2]	29	47	98	90
東區海底隧道[2]	40	32	23	23
大老山隧道	22	36	22	24
獅子山隧道	32	33	24	38
將軍澳隧道	45	33	34	22
城門隧道	30	27	35	37
香港仔隧道	22	24	29	30
啟德隧道	28	24	35	24
大欖隧道	14	22	24	37
長青隧道	5	17	26	24
大圍隧道、沙田嶺隧道及尖山隧道	15	16	12	13
屯門-赤鱲角隧道	5	14	11	13
中環及灣仔繞道隧道	4	11	12	9
將軍澳-藍田隧道[3]	0	8	6	6
龍山隧道及長山隧道	3	4	8	14
南灣隧道	1	3	6	9
愉景灣隧道及連接道路	0	1	1	0
機場隧道	0	0	0	0
觀景山隧道	0	0	2	0
中九龍繞道(油麻地段隧道)[4]	不適用	不適用	不適用	0

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3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。

註4： 中九龍繞道(油麻地段隧道)由2025年12月21日起開始營運。

各隧道收費廣場在實施「易通行」前後每年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[5]			**實施後[5]**		
	第三年	**第二年**	**第一年**	**第一年**	**第二年[6]**	**第三年 (截至2026年2月)[6,7]**
大圍隧道、沙田嶺隧道及尖山隧道 (2023年5月7日)	1	1	8	4	7	1
城門隧道 (2023年5月21日)	5	16	8	5	2	5
獅子山隧道 (2023年5月28日)	20	26	33	11	12	4
海底隧道[9] (2023年7月23日)	42	32	32	19	9	4
西區海底隧道[9] (2023年8月6日)	13	8	10	15	16	10
東區海底隧道[9] (2023年8月27日)	16	17	16	7	12	2
大老山隧道 (2023年11月26日)	9	6	18	6	5	0
香港仔隧道 (2023年12月24日)	5	6	7	5	8	0
大欖隧道 (2025年5月31日)	7	16	22[6]	11[6,8]	不適用	不適用

註5： 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6： 臨時數字。

註7： 各隧道(除大欖隧道)實施易通行的年期均少於三年，故實施易通行後第三年的交通意外宗數爲截至2026年2月的數目。

註8： 大欖隧道實施易通行的年期少於1年，故實施易通行後第一年

的交通意外宗數爲截至2026年2月的數目。

註9： 政府於2023年8月接收西區海底隧道，並在3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，絕大部分隧道於實施「易通行」後在收費廣場發生的交通意外宗數與實施前相若或有所下降。西區海底隧道收費廣場的交通意外宗數稍為上升，估計與西隧自2023年8月起實施新收費後的車流增加有關。

3. 運輸署一直密切監察隧道費服務商的服務表現，並要求隧道費服務商為前線熱線職員提供合適的培訓，確保職員能妥善回應公眾查詢。隧道費服務商亦一直持續優化「易通行」的服務，盡力透過內部資源提升服務質素。

4-5. 自「易通行」開始推行至2026年2月，投訴個案平均每日約67宗，佔整體使用「易通行」的每日平均車流量(約650,000架次)約0.01%。隨著市民逐漸熟悉「易通行」的運作，投訴數字由2023年每月平均約3 500宗大幅減少約七成至2025年約1 200宗，有關「易通行」投訴個案分類如下：

	投訴個案數目	
	隧道費及或／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	12 166	2 193
2026年 (截至2月)	1 725	580

在上述投訴個案中，整體超過九成的投訴個案已完成處理，其餘仍在處理的個案主要為隧道費退款個案。由於有部分退款無法按原付款方式退款(例如車主在便利店以現金繳款)，因此服務商需要電郵退款表格並待車主提供銀行資料後方能安排退款。運輸署及隧道費服務商會繼續研究優化及升級系統，包括設立網上退款申請平台，以加快處理退款申請個案和進一步提升服務水平。

此外，自2023年5月至2025年12月，獲接納的隧道費退款申請(佔同期車流量約0.006%)，涉及金額約730,000元。由於處理投訴及退款申請屬「易通行」服務合約要求，所涉開支並無分項數字。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB254

管制人員的答覆

(問題編號：2406)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府由2025年6月起將「公共交通費用補貼計劃」(計劃)的領取門檻由每月400元提高至500元，而補貼比率及上限則維持不變。就有關計劃的最新開支及使用情況，當局可否告知本會：

(一) 過去5個財政年度(2021-22至2025-26年度)，每年度「公共交通費用補貼計劃」的實際開支為何；2026-27年度的預算開支為何；與2025-26年度修訂預算比較，增減幅度及原因為何；

(二) 過去5個財政年度(2021-22至2025-26年度)，每年每月平均領取補貼的市民人數及平均補貼金額為何；當中領取補貼金額上限(即400元)的人數及佔整體領取補貼人數的比例為何；預算2026-27年度的受惠人數及平均領取的補貼金額為何？

(三) 自2025年6月提高領取門檻後到今年2月底，與調整前同期相比，每月領取補貼的市民人數及領取補貼的開支之變化為何；

(四) 過去5個財政年度(2021-22至2025-26年度)，每年度計劃的行政開支為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

(一)及(四)

在2021-22至2024-25財政年度，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下的總開支及經常開支(扣除補貼金額)如下:

財政年度	補貼計劃 總開支 (百萬元)	經常開支 (扣除補貼金額) (百萬元)
2021-22	3,363.8	41.8
2022-23	3,162.0	37.4
2023-24	3,535.3	40.1
2024-25	2,482.6	42.0

註： 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由400元放寬至200元，以及暫時將每月補貼上限由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及每月補貼上限在2023年11月至2025年5月期間為400元。

由2025年6月1日起，補貼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。計及相關調整可減省的開支，補貼計劃在2026-27財政年度的預算總開支為28.15億元，較2025-26財政年度修訂預算的20.96億元增加約7.2億元，主要是考慮到公共交通乘客人次增長及票價調整等因素。根據2025-26財政年度的修訂預算，補貼計劃的經常開支(扣除補貼金額)預計為4,600萬元。

(二) 過去5年，補貼計劃下的平均每月受惠人數、每月人均補貼金額、領取每月補貼上限的受惠人數及其佔整體受惠人數的百分比如下:

年份	平均每月 受惠人數 (千人)	每月人均 補貼金額 (元)	領取每月補貼上限	
			每月平均 受惠人數 (千人)	佔整體 受惠人數 的百分比
2021	2 999	103	9	0.3%
2022	2 274	104	9	0.4%
2023	3 036	107	15	0.5%
2024	1 988	106	28	1.4%
2025	1 764	106	27	1.5%

2026-27財政年度的預算補貼金額為約27.67億元。

(三) 在調整補貼計劃後，2025年6月至2026年2月的每月平均補貼金額約為1億6,200萬元，每月平均受惠人數約為160萬人，與調整前同期相比(即2024年6月至2025年2月)，每月平均補貼金額及每月平均受惠人數分別減少約5,200萬元及約40萬人。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB255

管制人員的答覆

(問題編號：2426)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

自政府推行「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴」以來，已有效紓緩公共小巴司機不足的問題，服務質素有所提升，如減少脫班情況，而外勞司機的工作態度亦普遍良好。就有關計劃，請政府告知本會：

1. 現時透過計劃來港工作的司機人數，當中屆滿兩年合約並申請續約而獲批的數目；及

2. 有鑒於小巴業表示仍然面對招聘困難，當局會否考慮增加輸入司機的配額，如會，詳情爲何，會否進一步簡化申請程序，以縮短審批時間；如不會，原因為何，有何其他措施紓緩運輸業界司機不足的問題？

提問人：梁進議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

1.及2.

政府一直關注公共小巴行業持續面對的司機短缺問題。為紓緩業界人手問題，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」(計劃)，並分別在2023年9月及2024年7月透過兩輪申請批出共900個公共小巴輸入司機配額，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。此外，因應首批輸入勞工的合約期於2025年年底陸續屆滿，運輸署已於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。截至2026年2 月底，324個公共小巴輸入司機配額獲批續期。運輸署會繼續處理接獲的續期申請，包括審視有關營辦商是否繼續符合計劃的準則(包括輸入勞工與全職本地員工1比2的人手比例、輸入勞工的薪酬不得低於相關職位的每月工資中位數、須符合相關

本地招聘要求等)。運輸署暫時沒有計劃調整配額總數，未來會繼續密切留意本地勞工市場及人力情況的變化，並持續檢視計劃的實施情況及評估行業的人手需求，同時亦會通過諮詢小組與各持份者保持緊密溝通及加強發放資訊，並參考相關意見，適時檢討計劃。

此外，運輸署一直與業界保持緊密溝通，透過定期會面及日常服務的監察，了解司機短缺的情況。除「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」外，政府持續推行多項措施，協助和鼓勵業界在本地招聘人手，包括放寬商用車輛駕駛執照的申請要求、協調業界參加各項就業計劃、促進業界開拓多元化的本地招聘渠道及推出相關行業培訓課程等。與此同時，在運輸署與再培訓局協助下，再培訓局與公共小巴營辦商及第三方培訓機構已在2024年聯合推出以專線小巴行業為試點的就職掛勾駕駛培訓計劃，鼓勵本地人士加入公共小巴司機行業。首批完成培訓課程及獲得所需的駕駛執照的學員已於2025年第二季起在相關專線小巴路線提供服務。再培訓局在2025年繼續推行專線小巴行業的就職掛勾駕駛培訓計劃，部份第二批學員已獲得所需的駕駛執照及接受路線訓練，並於2026年1月起在相關專線小巴路線提供服務。

政府將繼續鼓勵營辦商以不同方式改善員工薪酬福利，例如增加工資及有薪假期等，締造更理想的工作環境，吸引更多新血投身行業，並透過聘請兼職司機以應付繁忙時段服務的人手需求。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB256

管制人員的答覆

(問題編號：0027)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就自動泊車系統的推行進度，政府可否告知本會：

(一) 目前政府建設的自動化停車場合共提供多少個泊車位；

(二) 過去一年，各個政府自動化停車場的平均使用率分別為何；

(三) 當局未來已規劃的自動化停車場項目詳情及選址為何；相關項目的最新進度及預計完工日期分別為何；

(四) 當局會否推出更多措施，鼓勵私人發展商採用自動化泊車系統；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：梁文廣議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

(一)及(三)

自2020年起，運輸署已在本港開展設有自動泊車系統的公眾停車場項目，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。當中，有3個設有自動泊車系統的短期租約停車場已啟用，分別位於荃灣海盛路、大埔白石角及深水埗通州街；而第一個設有自動泊車系統的工務工程項目位於將軍澳政府合署公眾停車場，該項目已於2025年12月啟用。自2020年起有關推展自動泊車系統的項目詳情載於附件。

(二)

政府停車場方面，將軍澳政府合署公眾停車場已於2025年12月啟用，相關部門正收集更多月份的數據，以計算其平均使用率。

短期租約停車場方面，3個已啟用的停車場由相關承租人斥資興建並以商業形式營運。根據承租人提供的資料，相關停車場的自動泊車系統於2025年平均使用率約為70%至90%。

(四)

政府早前就如何促進私人發展項目使用自動泊車系統諮詢相關持份者，包括香港地產建設商會、專業團體、香港汽車會、停車場營運商，以及自動泊車系統供應商等，並取得寶貴意見。繼機電工程署發佈的《設置機械化泊車系統的指引》，運輸署於2022年更新了《交通規劃與設計手冊》以加入自動泊車系統的設計考慮及技術要求，供業界參考。政府相信透過推展多個設有自動泊車系統的公眾停車場項目，可為業界提供有用的參考，加強發展商及私人物業業主應用自動泊車系統的信心。政府會適時與持份者分享推展自動泊車系統項目的經驗，以助政府及業界日後在香港更廣泛和有效地應用自動泊車系統。

附件

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	預計啟用日期	泊車位總數(自動泊車系統泊車位數目)
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)
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)
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)
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023 年 7 月	2026 年 (預計)	約 200 (117)
慈雲山樂華街短期租約用地	拼圖型	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 180 (約 40)
馬鞍山保泰街短期租約用地	有待確定	2025 年 10 月	2027 年 (預計)	約 270 (約 100)
B. 工務工程項目的自動泊車系統				
將軍澳政府合署公眾停車場(即將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓)	拼圖型	2020 年 9 月	2025 年 12 月 (已啟用)	388 (225)
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	2027 年 (預計)	約 320 (約 160)
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023 年 8 月	2028 年 (預計)	約 200 (約 170)
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)
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	2025 年 5 月	2029 年 (預計)	約 450 (約 300)

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB257

管制人員的答覆

(問題編號：2783)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就本港的泊車位供應，政府可否告知本會：

(一) 過去一年，按私家車及電單車劃分，本港各區的泊車位數目為何；

(二) 過去一年，政府各停車場的使用率分別為何；

(三) 未來三年，按私家車及電單車劃分，各區計劃新增的泊車位數目為何；

(四) 現時有多少個政府及短期租約停車場已接入「香港出行易」平台；所佔百分比為何；當局會否與房委會及房協探討，將公共屋邨停車場的實時數據整合至平台；

(五) 當局有否設立機制評估各區的泊車需求；如有，具體指標為何；如否，原因為何？

提問人：梁文廣議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

(一) 截至2025年12月，全港18區私家車及電單車泊車位的數目載於**附件1**。

(二) 截至2025年12月，運輸署、政府產業署及康樂及文化事務署轄下公眾停車場使用率分別載於**附件2**、**附件3**及**附件4**。

(三) 政府預計於2025及2026年兩年內，全港新增泊車位將超過12 000個，涵蓋私家車和電單車。此外，首三個按照一地多用原則推展的公眾停車場[註]已啟用，合共提供約680個私家車泊車位及35個電單車泊車位。隨著更多公眾停車場項目陸續落成，包括東涌第99區公眾停車場、四

美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場、重建元朗大球場，以及觀塘綜合發展項目，合共提供約460個私家車泊車位及約60個電單車泊車位。連同其他發展項目及持續進行的短、中期泊位措施，未來數年泊車位新供應將進一步增加。運輸署會繼續加大力度，聚焦車位較短缺的地區，在可行情況下提供更多路旁泊車位，亦會繼續在合適的短期租約停車場訂明須最少提供的商用車輛泊車位數目。

註：包括上水嘉富坊公眾停車場、將軍澳百勝角路公眾停車場及將軍澳政府合署公眾停車場。

(四) 運輸署一直鼓勵公眾停車場營辦商提供空置泊車位實時資訊，便利駕駛者尋找泊車位。現時，「香港出行易」應用程式已為225個政府停車場及77個短期租約停車場提供實時資訊，合共佔「香港出行易」所涵蓋758個提供實時資訊的停車場的大約40%。

另外，運輸署一直與香港房屋委員會及香港房屋協會聯繫。現時，「香港出行易」已提供108個香港房屋委員會及香港房屋協會轄下公共屋邨停車場的實時泊車位資訊。

(五) 運輸署一直檢視各區泊車位的供求情況，並多管齊下，全方位增加泊車位。全港泊車位與領牌車輛數目的比例近年已逐漸回升，相關措施漸見成效。就私家車而言，比例由2020年的1：1.10穩定增長至2025年的1：1.14；商用車輛比例亦由1：0.64增至1：0.67。政府正持續積極推展多項短、中及長期措施增加泊車位。

每個地區的泊車位需求受多項因素影響，例如整體經濟狀況、地區人口結構和經濟活動形態等。私家車泊車位需求亦受家庭收入及房屋類型影響；商用車輛泊車位需求則視乎地區泊車位供求、作業模式、停泊習慣，以及司機的居住及工作地點等。因此，在規劃及推展停車場項目時，運輸署會按地區層面估算需求，當中包括檢視附近的違例泊車情況，以及鄰近設施與配套，務求做到供需匹配。

正如《運輸策略藍圖》所述，運輸署將於 2026 年展開新一輪的泊車供求研究，檢視現有泊車設施及各類車輛(尤其是商用車輛)的泊車位供求情況，預期於 2027 年公布研究結果及建議。研究除了分析商用車輛的需求缺口，亦會預測各地區的中長期泊車位需求。

附件**1**

截至**2025**年**12**月**18**區私家車及電單車泊車位數目[註]

地區	泊車位數目	
	私家車	電單車
中西區	39 126	1 604
灣仔	39 257	1 435
東區	46 916	2 810
南區	41 083	2 060
油尖旺	35 684	2 219
深水埗	31 797	2 399
九龍城	55 498	2 630
黃大仙	20 580	2 591
觀塘	48 513	5 197
荃灣	38 674	2 049
屯門	44 245	2 217
元朗	44 720	2 142
北區	23 277	1 071
大埔	34 276	1 303
西貢	46 029	3 760
沙田	76 131	3 623
葵青	36 109	3 331
離島	21 751	1 001
總計	**723 666**	**43 442**

註: 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。

附件2

2025年由運輸署營運的停車場使用率

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
中西區	天星碼頭	377	80	28
	大會堂	170	51	18
	林士街	829	60	34
	堅尼地城	195	87	88
灣仔	天后	428	73	61
東區	筲箕灣	385	74	74
南區	香港仔	293	62	78
黃大仙	雙鳳街	267	72	79
	黃大仙	25	33	44
葵青	葵芳	511	77	74
荃灣	荃灣	545	77	76

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	電單車泊車位平均使用率(%)		
		電單車泊車位數目	上午10時至晚上6時	晚上6時至上午10時
中西區	天星碼頭	37	65	45
	大會堂	27	77	68
	林士街	164	74	68
	堅尼地城	37	72	77
灣仔	天后	75	79	80
東區	筲箕灣	72	71	78
南區	香港仔	51	69	75
黃大仙	雙鳳街	74	68	79
葵青	葵芳	93	80	78
荃灣	荃灣	34	69	67

附件3

2025年政府產業署轄下公眾停車場平均使用率(%)

地區	停車場	平均使用率(%)
		2025(註1)
中西區	金鐘道政府合署	32
灣仔	沒有政府產業署轄下停車場	
東區	北角政府合署	32
	柴灣市政大廈(註2)	60
南區	沒有政府產業署轄下停車場	
油尖旺	西九龍政府合署	43
深水埗	長沙灣政府合署(註3)	54
九龍城	土瓜灣街市暨政府合署	97
	工業貿易大樓	31
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(註2)	85
荃灣	沒有政府產業署轄下停車場	
屯門	屯門政府合署	9
元朗	元朗民政事務處大廈	43
北區	北區政府合署	67
	香園圍邊境管制站(註2)	51
	嘉富坊公眾停車場(註2)	54
大埔	大埔政府合署	86
西貢	西貢政府合署	25
	將軍澳政府合署(註2)(註4)	-
	香港中醫醫院(註2) (註5)	-
沙田	沙田政府合署	33
	新界(沙田)法醫學大樓(註2)	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(註2)(註6)	19

註 1： 此乃根據承辦商提供該停車場於 2025 年 1 月至 12 月營運時間內泊車位的平均使用率。

註 2： 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、將軍澳政府合署、香港中醫醫院、新界(沙田)法醫學大樓及港珠澳大橋香港口岸的停車場為全日開放的收費公眾停車場。上表其餘物業爲政府聯用辦公大樓，有關泊車位只於非辦公時間開放予公眾使用。

註 3： 大樓部分是提供全日開放泊車位的收費公眾停車場，其餘是聯用辦公大樓用戶部門的泊車位，只於非辦公時間開放予公眾使用。

註 4： 將軍澳政府合署停車場於 2025 年 12 月中旬開始營運。承辦商於 2026 年 1 月開始提供營運時間內泊車位的平均使用率。

註 5： 香港中醫醫院停車場於 2025 年 12 月中旬開始營運。承辦商於 2026 年 1 月開始提供營運時間內泊車位的平均使用率。

註 6： 港珠澳大橋香港口岸收費公眾停車場的租約由 2025 年 7 月 16 日起交由香港機場管理局管理。有關數據為 2025 年 1 月至 6 月營運時間內泊車位的平均使用率。

附件**4**

2025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
中西區	41%
灣仔	51%
東區	41%
南區	48%
油尖旺	29%
深水埗	24%
九龍城	70%
黃大仙	31%
觀塘	44%
荃灣	24%
屯門	49%
元朗	38%
北區	52%
大埔	29%
西貢	38%
沙田	42%
葵青	47%
離島	22%

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB258

管制人員的答覆

(問題編號：1342)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署負責統籌渡輪碼頭的保養及翻新工程。就此當局可否告知：

1. 現時全港正使用的渡輪碼頭及公眾碼頭數目；

2. 過去5年，每年渡輪碼頭及公眾碼頭的保養及翻新工程的位置，以及相關開支；及

3. 會否考慮加快優化離島及郊外地區的公眾碼頭及其登岸設施，以便利旅客遊覽；如會，相關工作安排及開支為何？

提問人：邵家輝議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

1. 現時，全港共有29個渡輪碼頭供持牌及專營渡輪航線使用，以及約130個公眾碼頭供船隻使用。

2. 運輸署負責其中26個渡輪碼頭及65個公眾碼頭的日常管理。該等渡輪碼頭由多個工務部門(包括建築署、土木工程拓展署及機電工程署)負責維修保養，而公眾碼頭由土木工程拓展署負責。過去5年(2021-22至2025-26年度)，相關工務部門就渡輪碼頭完成的主要工程項目及所涉及的開支載於附件；而土木工程拓展署整體而言就公眾碼頭的總開支約為8,100萬元。

   運輸署沒有備存由其他部門管理的碼頭的維修保養相關的資料。

3. 政府通過「改善碼頭計劃」，完善新界及離島多個偏遠地區公眾碼頭的設施；該計劃由發展局牽頭、土木工程拓展署執行。就運輸署負責日常

管理的公眾碼頭而言，運輸署會定期安排實地調查以檢視其使用量及維修狀態，並透過統籌土木工程拓展署的維修保養工作，維持其運作狀況良好，以便利旅客及其他使用者。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。

附件

相關工務部門於過去5年在渡輪碼頭完成的主要工程項目及所涉及的開支

財政年度	工務部門	渡輪碼頭	工程內容	涉及開支(百萬元)
2021-22	建築署	中環4號碼頭	天台防水層翻修工程	2.21
		中環6號碼頭		2.65
		中環7號碼頭	外牆油漆工程	2.38
		觀塘渡輪碼頭	天台防水層、油漆等翻修以及加裝圍欄工程	3.20
	土木工程拓展署	北角(西)渡輪碼頭	碼頭承台及以下結構的大型維修保養工程	2.27
		梅窩渡輪碼頭		1.28
2022-23	建築署	中環5號碼頭	天台防水層翻修工程	3.16
	土木工程拓展署	紅磡(南)渡輪碼頭	碼頭承台及以下結構的大型維修保養工程	1.72
		紅磡(北)渡輪碼頭		0.66
2023-24	建築署	中環3號碼頭	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	1.80
		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	碼頭承台及以下結構的大型維修保養工程	0.21
		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	碼頭承台及以下結構的大型維修保養工程	0.20
		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

財政年度	工務部門	渡輪碼頭	工程內容	涉及開支 (百萬元)
	機電 工程署	北角汽車渡輪碼頭	行車吊橋維修工程	7.30
2025-26	建築署	中環4號碼頭	室內地台及外牆飾面等維修保養工程	4.23
		中環5號碼頭		2.50
		中環6號碼頭		3.96
		北角(東)渡輪碼頭	天台防水層及飾面、圍欄、室內油漆等翻修工程	4.20
	土木工程 拓展署	榕樹灣渡輪碼頭	碼頭承台及以下結構的大型維修保養工程	0.13
		觀塘渡輪碼頭		1.63
		坪洲渡輪碼頭		0.56
	機電 工程署	梅窩渡輪碼頭 (南面泊位)	行車吊橋維修工程	1.51
		東涌發展碼頭		1.94

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB259

管制人員的答覆

(問題編號：1507)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

新界北交通極需改善。請告知本會：

1. 局方在2026-27年度的預算中，有否預留撥款就有關改善上水及周邊道路進行可行性研究或初步設計(例如興建跨越雞嶺迴旋處的新車道等)？若有，相關開支及時間表為何？若否，鑑於現時交通頻繁癱瘓，局方會否考慮將有關項目納入相關改善計劃中即時展開研究？

2. 運輸署已計劃在2026年起分階段將「實時交通燈號調節系統」推展至全港約50個合適的獨立燈控路口，考慮到上水大頭嶺迴旋處及周邊路口的交通流量高的特性，當局會否將該區相關路口納入上述50個獨立燈控路口或下一階段聯動式燈控路口的擴展計劃之中？如有，涉及的安裝測試開支及預計啟用日期為何？如否，原因為何，有何具體措施改善交通問題？

提問人：譚鎮國議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

1. 為紓緩北區一帶的交通，政府正積極推展各項交通基建項目，其中包括粉嶺繞道(西段)、古洞北至大頭嶺之間的粉嶺公路擴闊工程，以及連接寶石湖路至粉嶺公路西行線的行車天橋。這些基建工程已涵蓋於「古洞北新發展區及粉嶺北新發展區餘下地盤平整和基礎設施工程－建造工程」的項目(工程計劃編號828CL)當中，並於2024年6月獲得立法會撥款。土木工程拓展署正全力進行上述建造工程，預計於2031年竣工。而粉嶺繞道(東段)，即預計於本年4月底／5月初率先開放予公眾啟用。

另外，土木工程拓展署擬於掃管埔交匯處(又稱雞嶺迴旋處)一帶進行改善工程，當中包括興建一條橫跨掃管埔交匯處的南北連接道路以改善現時該交匯處的交通情況，並已於2025年11月就工程招標。有關工程計劃擬於2026年第二季諮詢立法會，目標在財務委員會批准撥款後約五年半完成工程。

2. 運輸署正逐步把「實時交通燈號調節系統」推展至全港約50個合適的獨立燈控路口，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年下半年開始陸續裝設及投入運作，整個項目預計在2027年完成。由於上水大頭嶺迴旋處並非燈控路口，而周邊路口(例如粉錦公路和青山公路交界)在繁忙時間的車流量很高，已接近飽和，並沒有剩餘空間靈活調節燈號，因此並不包括在上述計劃之內。事實上，土木工程拓展署正於大頭嶺迴旋處興建連接寶石湖路至粉嶺公路西行線的行車天橋，落成後將有助分流部分由上水駛往元朗方向的車流，減輕迴旋處的交通壓力。為了進一步改善粉錦公路及大頭嶺迴旋處的交通情況，運輸署已委託土木工程拓展署在該迴旋處加設1條由粉錦公路往粉嶺公路(元朗方向)的專用左轉線，讓粉錦公路北行的車輛不需進入迴旋處，即可直接通往粉嶺公路。工程預計在2027年年底完成。運輸署會繼續與相關部門協調，以期盡早完成各項交通基建項目。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB260

管制人員的答覆

(問題編號：1517)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二六至二七年度需要特別留意的事項中提及，繼續監督新市鎮現有單車徑和單車停泊設施的改善工程。就此，當局可否告知本會：

1. 目前正在進行或已規劃的新市鎮現有單車徑改善工程的具體位置、改善範圍及工程時間表為何？這些工程項目在二零二六至二七年度預計達到的進度目標及獲分配的開支預算為何？

2. 當局如何評估現有單車停泊設施的供應是否足夠？在改善工程中，預計會為哪些新市鎮的哪些地點增加或優化多少個單車停泊位？

3. 就新界北經常有單車違泊的問題，政府有何應對？

提問人：譚鎮國議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

1. 目前正在進行或已規劃的新市鎮現有單車徑改善工程的具體位置載於附表。當中，路政署現正進行位於將軍澳的單車徑改善工程，在2026-27年度的預算約58萬元。至於其他規劃中的改善工程，政府會因應最新情況，持續檢視公共資源的運用及工程效益，以及單車徑改善工程的優次緩急，適當調整時間表和訂定開支預算。

2.-3.

政府的政策是在道路安全及環境許可的前提下，推動「單車友善」環境。為此，我們會在新發展區及新市鎮增設單車徑及相關配套設施，同時持續改善現有設施，以鼓勵市民以單車作康樂或短途代步用途，減少依賴機動交通工具。然而，鑑於市區一般交通非常繁忙，基於道路安全考慮，政府不鼓勵市民以單車作為日常交通工具。

截至2025年12月，全港約有66 000個公眾單車泊位，當中約42 000個由運輸署管理，其餘由房屋署(主要在其轄下屋邨)及康樂及文化事務署等部門提供。而透過附表於新市鎮的單車設施改善工程，我們預計將會增加約800個單車泊位。為應對未來需求，我們正研究將單車泊位列為土地用途的附屬設施，要求合適的新發展項目按其土地用途及規模，配備足夠單車泊位。我們亦會和地區相關持份者(包括區議會)溝通，了解地區對單車泊位的需求，並會繼續在各新發展區物色合適地點，增設公眾單車泊位，供市民及共享單車使用。此安排既能進一步推動「單車友善」環境，亦有助減少行人路上的違例停泊單車情況。

針對違例停泊及棄置單車，現時各相關部門包括分區民政事務處、分區地政處、運輸署、警務處和食環署等，會按實際情況和需要適時採取聯合行動，清理違例停泊或棄置的單車。在2025年，相關部門在北區及元朗區共進行了89次聯合行動，合共移除超過5 000輛違例停泊或棄置的單車。政府會繼續密切監察各區的情況，並不時檢討行動成效，繼續推進相關工作。

附件

新市鎮單車徑和單車設施改善工程地點[註1]

新市鎮	正在進行或已規劃的單車徑改善工程[註2]	提供額外 單車泊位的地點
天水圍	-天富苑 -天葵路 -天秀路 -天城路 -天瑞邨 -天瑞路 -天榮路 -天逸邨 -天影路 -濕地公園路	-輕鐵洪水橋站 -天葵路 -天城路 -天耀路
元朗	-凹頭交匯處 -福喜街 -大棠路 -宏利街	-鳳攸北街 -馬田路 -又新街
屯門	-輕鐵青山村站 -鳴琴路	-輕鐵兆康站 -輕鐵屯門醫院站 -友愛橋
荃灣		-港鐵荃灣西站
東涌	-達東路 -東涌發展碼頭 -東涌海濱路 -東涌道 -裕東路	-文東路 -港鐵東涌站 -達東路 -裕東路
將軍澳	-寶琳北路 -常寧遊樂場 -常寧路	-康城路 -港鐵調景嶺站 -港鐵將軍澳站 -寶寧路 -常寧路
沙田／ 馬鞍山	-火炭路 -馬鞍山路	-馬鞍山路 -港鐵大水坑站 -寧泰路 -安群街 -水泉坳街 -安睦街
大埔	-南運路 -安埔路	-港鐵大埔墟站 -南運路

新市鎮	正在進行或已規劃的單車徑改善工程[註2]	提供額外 單車泊位的地點
粉嶺／ 上水	-祥華邨 -清曉路 -粉錦公路 -馬會道 -馬適路 -港鐵粉嶺站 -近粉嶺公路 -百和路 -掃管埔路	-粉嶺樓路 -馬會道 -龍琛路 -新運路 -華明路 -和睦路 -和滿街

註1 ： 在此附件所列的位置內，同一位置中可能包含多於一個地點。

註2 ： 改善工程的例子包括在急彎、陡斜坡道和行人過路處增設安全設施。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB261

管制人員的答覆

(問題編號：2421)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關商用車輛及電單車的泊車位供應，政府可否告知本會：

(a) 請列出過去3年每年新登記的電單車數量；以及全港電單車總數量；

(b) 請以區議會的分區劃分列出電單車泊車位數量及百分比；

(c) 過去3年，按區議會分區劃分，涉及電單車的違例泊車定額罰款通知書數目為何；及

(d) 政府有否計劃興建新的電單車泊位；如有，請分項目列出選址位置及泊車數量及預計的完工時間。

提問人：鄧家彪議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

(a) 過去3年，首次登記的電單車及截至該年年底已登記電單車的數目表列如下：

年份	首次登記的電單車數目 (輛)	已登記電單車數目 (截至該年年底) (輛)
2023	4 843	108 674
2024	4 033	108 883
2025	3 785	110 284

(b) 截至2025年12月，全港按18區劃分的電單車泊車位數目及其在全港電單車泊車位總數中的所佔比載於附件。

(c) 根據運輸署電腦系統紀錄，警務處按《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)向電單車所發出的違例泊車定額罰款通知書是以港島、九龍及新界3個地區作劃分。過去3年，相關數字表列如下：

地區	電單車違例泊車定額罰款通知書數目		
	2023	**2024**	**2025**
港島	31 684	20 917	15 763
九龍	93 085	70 787	62 069
新界	67 048	56 480	48 718
合計	**191 817**	**148 184**	**126 550**

(d) 香港擁有完善的公共交通網絡，政府鼓勵市民盡量使用公共交通服務。不過，政府亦在情況許可下，適量增加私家車及電單車泊車位供應。當中與電單車有關的措施包括：

(a) 善用高架天橋的橋底位置，在可行的情況下劃設電單車泊位；
(b) 在非辦公時間開放更多政府大樓的電單車泊位予公眾使用；
(c) 在交通情況可行下，探討在合適的路旁位置提供電單車泊位；
(d) 按照「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中提供公眾電單車泊位；及
(e) 按照《香港規劃標準與準則》內的泊車標準，在發展項目提供電單車泊位。

透過「一地多用」原則興建的公眾停車場當中，現已落成3個，其中一個位於上水，另外兩個位於將軍澳，合共提供35個電單車泊車位。預計在2026至2027年間，將有4個停車場相繼落成，分別位於東涌、新蒲崗、觀塘及元朗，屆時將再提供約60個電單車泊車位。其餘正在施工中的停車場亦會額外提供約190個電單車泊車位。

此外，房屋署與運輸署正緊密合作，在現有及未來的資助房屋項目中，於可行情況下適量增加更多電單車泊車位。隨著未來房屋發展項目及公眾停車場項目陸續落成，加上運輸署持續積極物色合適位置劃設更多路旁泊車位，電單車泊車位將會持續增加。

附件

全港18區電單車泊車位數目及其在全港電單車泊車位總數中的所佔比

地區	泊車位數目	佔比
中西區	1 604	4%
灣仔	1 435	3%
東區	2 810	6%
南區	2 060	5%
油尖旺	2 219	5%
深水埗	2 399	6%
九龍城	2 630	6%
黃大仙	2 591	6%
觀塘	5 197	12%
荃灣	2 049	5%
屯門	2 217	5%
元朗	2 142	5%
北區	1 071	2%
大埔	1 303	3%
西貢	3 760	9%
沙田	3 623	8%
葵青	3 331	8%
離島	1 001	2%
總計	**43 442**	**100%**

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB262

管制人員的答覆

(問題編號：1979)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署自2025年12月22日起實施車輛登記及領牌新制度，向兩年或以上未領牌車輛的登記車主發出通知書，要求車主必須在發出通知書日期的三個月內為車輛領牌，或把車輛拆毀或永久送離香港後，將相關證明文件提交運輸署，並取消登記，請告知：

1. 就實施車輛登記及領牌新制度，相關人手安排及宣傳開支；

2. 新制度實施至今發出通知書數目，車主把車輛拆毀或永久送離香港後將證明文件提交運輸署並取消登記數目，以及獲批豁免的數目；

3. 有車主反映未有收到通知書，「牌證易」網上平台亦無顯示未續牌車輛的資料；署方有否察悉相關問題；如有，成因為何？

提問人：黃國議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

1.至3.

車輛登記及領牌新制度於2025年12月22日開始實施，旨在加強規管長期未領牌的車輛並引入新罪行以提高阻嚇力，從源頭解決不當棄置車輛的問題。運輸署正陸續向兩年或以上未領牌車輛的登記車主發出通知書，要求車主在接獲通知後三個月內：(一)為其兩年未領牌的車輛續牌；或(二)把車輛拆毀或永久送離香港後向運輸署取消車輛登記；或(三)因特殊原因向運輸署申請豁免採取上述行動。車主須及時妥善處理車輛，以免觸犯法例。新制度的相關工作由運輸署現有人員執行，沒有分項數字，而涉及的宣傳開支則約為6萬元。

截至2026年3月中，運輸署已發出約1 500張通知書，當中涉及車主把車輛拆毀或永久送離香港後將證明文件提交運輸署並取消登記數目約有250宗。另一方面，運輸署批出的豁免宗數約有250宗。

運輸署於2024年12月推出的「牌證易」網上平台，提供一站式牌證申請及查詢服務。車主可透過「牌證易」查詢其名下已登記車輛的資料(包括其車輛是否領牌和牌照屆滿日期等)，登記車主亦可在「牌證易」設定通知，以電郵方式接收已登記車輛的牌照續領提示。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB263

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： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就新的自動駕駛車輛規管框架已於2024年3月1日實施，允許自動駕駛車輛在特定條件下進行公開道路測試及應用情況。就此，政府可否告知本會:

1. 在新的自動駕駛車輛規管框架實施至今，就自動駕駛車輛牌照申請數目、獲批數目、平均處理一宗申請所需的時間；

2. 在新的自動駕駛車輛規管框架實施至今，就自動駕駛車輛接獲的投訴數目及事故數目；

3. 在新的自動駕駛車輛規管框架實施至今，用於提升自動駕駛車輛發展的項目數量、內容、成效及相關開支。

提問人：吳英鵬議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1.及3.

政府一直透過政策支持、法規配合和財政資助三方面多管齊下，積極有序地推動自動駕駛車輛(下稱「自動車」)在香港的發展。新的自動車規管框架已於2024年3月實施，運輸署同時發佈《自動駕駛車輛測試及先導使用實務守則》(下稱「守則」)，列明測試和使用自動車的詳細技術、安全和操作要求，以促進自動車測試及先導使用。

運輸署歡迎有興趣的機構或企業提交自動車先導牌照申請。在接獲申請後，運輸署會按《守則》考慮自動駕駛系統的設計運行範圍及功能、相關的國家標準(下稱「國標」)或國際標準／指引、道路測試情況等因素進行審批。審批過程中，運輸署會接受國標以證明車輛或其部件符合相關技術要求及車輛構造標準，並會參考自動車在內地及其他地方

的測試經驗及表現，例如依照國標進行測試的報告，以評估車輛的自動駕駛性能。另外，運輸署會諮詢相關政府部門，並就擬議的測試路線諮詢地區人士及持分者的意見，在有需要時調整測試路線或時間。

運輸署至今已發出6個自動車先導牌照，涉及62輛自動車分佈在北大嶼山(30輛)、西九文化區(2輛)、南區數碼港(10輛)、九龍東啟德發展區一帶(10輛)、機場「航天走廊」(7輛)和港珠澳大橋香港口岸「轉機停車場」(3輛)。綜合上述6個已批出的自動車先導項目，每個項目的平均處理時間約為兩個月。運輸署會持續以駕駛和路面安全為首要原則，汲取經驗優化技術標準，審慎處理申請。

有關工作由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，所涉資源並無分項數字。

2. 新的自動車規管框架實施至今，運輸署未有接獲涉及自動車測試的投訴。此外，測試期間未有發生任何重大安全事故。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB264

管制人員的答覆

(問題編號：1001)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就專線小巴運營事宜，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年各專線小巴的脫班率為何，以及有何措施改善專線小巴脫班問題；及

2. 過去3年，每年運輸署(i)飭令專線小巴營辦商以書面解釋導致服務脫離指定路線行駛的情況、(ii)向沒有遵照客運營業證條件維持服務的專線小巴營辦商發信、(iii)撤銷專線小巴營辦商客運營業證數目分別為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

1. 運輸署一直透過多個渠道，包括進行定期及不定期調查或實地視察、跟進乘客就專線小巴服務提出的投訴或建議，以及與專線小巴營辦商保持緊密聯繫等安排，有效監察專線小巴的經營情況，確保其按照客運營業證條件維持適當和有效的服務。若在巡查或調查時發現任何服務失準的情況，運輸署會要求有關專線小巴營辦商進行跟進調查，並提供書面解釋及相關資料。如營辦商違反客運營業證條件，運輸署可發出警告信，並會在進行中期檢討期間，考慮所發出的警告次數和營辦商的服務表現，以決定會否延續其客運營業證。如違規情況嚴重及持續，運輸署可按《道路交通條例》(第374章)，對該專線小巴營辦商進行研訊，以及經考慮研訊的結果後，考慮暫時吊銷、取消或更改營辦商的客運營業證。

   雖然現時運輸署並沒有備存專線小巴服務的脫班率數據，但專線小巴實時到站資訊系統可提供營運數據以追查脫班投訴，從而讓運輸署監察和規管專線小巴服務。

2. 過去3年，運輸署(i)飭令專線小巴營辦商以書面解釋導致服務脫離指定路線行駛的情況、(ii)向沒有遵照客運營業證條件維持服務的專線小巴營辦商發警告信、(iii)撤銷專線小巴營辦商客運營業證的個案數目載於下表：

個案	年份		
	2023	**2024**	**2025**
i) 運輸署飭令專線小巴營辦商以書面解釋導致服務脫離指定路線行駛的情況(宗數)	594	659	829
ii) 運輸署向沒有遵照客運營業證條件維持服務的專線小巴營辦商發警告信(宗數)	12	8	1
iii) 運輸署撤銷專線小巴營辦商客運營業證(宗數)	0	0	0

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB265

管制人員的答覆

(問題編號：2419)

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(謝詠誼)

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：19)

答覆：

1. 過去3年，警務處按《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)所發出的違例泊車定額罰款通知書數字表列如下：

警察總區	違例泊車定額罰款通知書數目		
	2023	**2024**	**2025**
港島	523 167	397 077	302 958
九龍東	443 038	297 579	222 030
九龍西	960 276	872 319	742 407
新界南	471 527	390 462	329 572
新界北	615 011	585 760	471 140
合計	3 013 019	2 543 197	2 068 107

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：

車輛類別	**2023年首次登記車輛數目**					
	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

車輛類別	**2024年首次登記車輛數目**					
	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

車輛類別	**2025年首次登記車輛數目**					
	汽油	柴油	電動	石油氣	氫	總數
電單車	3 562	0	223	0	0	3 785
私家車	13 568	0	37 467	0	0	51 035
的士	93	0	899	812	0	1 804
專營巴士	0	45	1	0	0	46
非專營公共巴士	0	402	36	0	0	438
私家巴士	0	38	6	0	0	44
公共小巴	0	41	11	1	0	53
私家小巴	0	89	5	0	0	94
貨車	0	2 383	551	0	0	2 934
特別用途車輛	1	72	6	0	3	82

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。

附件1

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[註1]	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計[註2]
中西區	2025	509	202	11	651	1 373
	2024	509	202	11	651	1 373
	2023	508	193	11	651	1 363
灣仔	2025	1 040	24	43	784	1 891
	2024	1 029	25	53	779	1 886
	2023	1 017	24	48	761	1 850
東區	2025	535	101	66	826	1 528
	2024	536	101	65	807	1 509
	2023	529	91	75	818	1 513
南區	2025	655	51	85	461	1 252
	2024	653	51	85	447	1 236
	2023	645	50	85	447	1 227
油尖旺	2025	1 592	369	141	1 349	3 451
	2024	1 586	369	141	1 319	3 415
	2023	1 561	363	138	1 309	3 371
深水埗	2025	1 296	219	10	919	2 444
	2024	1 295	220	12	884	2 411
	2023	1 273	229	9	876	2 387
九龍城	2025	2 373	157	154	1 025	3 709
	2024	2 378	143	160	1 002	3 683
	2023	2 336	143	134	991	3 604
黃大仙	2025	321	133	0	570	1 024
	2024	316	129	0	545	990
	2023	306	129	0	519	954
觀塘	2025	600	134	56	998	1 788
	2024	586	120	53	921	1 680
	2023	531	115	42	834	1 522
荃灣	2025	868	67	31	755	1 721
	2024	859	69	31	700	1 659
	2023	888	63	31	629	1 611
屯門	2025	1 321	338	113	876	2 648
	2024	1 297	329	113	892	2 631
	2023	1 267	330	113	886	2 596
元朗	2025	1 240	445	78	624	2 387
	2024	1 266	419	110	636	2 431
	2023	1 308	427	114	626	2 475
北區	2025	1 388	354	29	389	2 160
	2024	1 406	365	32	424	2 227
	2023	1 283	359	27	424	2 093
大埔	2025	1 603	339	86	301	2 329
	2024	1 601	352	86	280	2 319

地區	年份 (截至每年十二月底)	私家車[註1]	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計[註2]
	2023	1 556	359	84	270	2 269
西貢	2025	1 941	319	159	530	2 949
	2024	1 930	316	146	505	2 897
	2023	1 932	305	155	481	2 873
沙田	2025	1 474	338	61	649	2 522
	2024	1 600	337	67	602	2 606
	2023	1 600	335	64	514	2 513
葵青	2025	484	376	31	898	1 789
	2024	484	360	21	772	1 637
	2023	424	353	21	726	1 524
離島	2025	640	67	78	261	1 046
	2024	640	67	78	261	1 046
	2023	517	55	75	205	852
總計[註2]	**2025**	**19 880**	**4 033**	**1 232**	**12 866**	**38 011**
	2024	**19 971**	**3 974**	**1 264**	**12 427**	**37 636**
	2023	**19 481**	**3 923**	**1 226**	**11 967**	**36 597**

註1: 此類泊車位可停泊私家車、的士及尺寸相若的小巴、三輪車及輕型貨車。

註2: 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。

附件2

過去3年18區按車輛類別劃分的政府停車場泊車位數目[註1]

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	2025	3 812	377	13	345	4 547
	2024	3 821	425	13	345	4 604
	2023	3 903	426	13	343	4 685
灣仔	2025	2 428	230	11	267	2 936
	2024	2 428	401	11	265	3 105
	2023	2 578	230	11	263	3 082
東區	2025	3 181	346	21	382	3 930
	2024	3 179	346	21	382	3 928
	2023	3 165	346	33	382	3 926
南區	2025	2 648	177	10	488	3 323
	2024	2 676	177	10	488	3 351
	2023	2 681	182	10	488	3 361
油尖旺	2025	875	172	18	34	1 099
	2024	900	180	18	34	1 132
	2023	976	253	20	34	1 283
深水埗	2025	4 125	1 170	26	512	5 833
	2024	4 021	1 175	26	512	5 734
	2023	4 050	1 175	33	504	5 762
九龍城	2025	3 131	111	7	253	3 502
	2024	3 183	135	5	257	3 580
	2023	3 179	134	7	247	3 567
黃大仙	2025	4 382	282	43	615	5 322
	2024	4 288	295	44	590	5 217
	2023	4 187	285	44	561	5 077
觀塘	2025	7 357	430	23	1 493	9 303
	2024	7 658	520	30	1 509	9 717
	2023	7 702	511	34	1 482	9 729
荃灣	2025	1 890	121	4	244	2 259
	2024	1 890	121	4	244	2 259
	2023	1 868	121	4	244	2 237
屯門	2025	3 804	179	48	239	4 270
	2024	3 801	179	48	239	4 267
	2023	3 769	179	46	232	4 226
元朗	2025	3 346	111	36	242	3 735
	2024	3 346	111	36	242	3 735
	2023	3 301	112	46	238	3 697
北區	2025	4 373	529	55	270	5 227
	2024	4 443	417	55	270	5 185
	2023	3 820	411	55	254	4 540
大埔	2025	1 112	208	8	96	1 424
	2024	1 121	208	8	96	1 433
	2023	1 110	208	15	96	1 429

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
西貢	2025	2 239	121	63	230	2 653
	2024	1 945	73	51	208	2 277
	2023	1 941	73	66	206	2 286
沙田	2025	4 532	161	32	492	5 217
	2024	4 642	182	32	501	5 357
	2023	4 479	179	31	482	5 171
葵青	2025	4 777	575	12	893	6 257
	2024	5 049	579	12	901	6 541
	2023	4 905	564	12	855	6 336
離島	2025	2 220	71	39	136	2 466
	2024	2 222	71	39	136	2 468
	2023	2 111	242	17	114	2 484
總計	**2025**	**60 232**	**5 371**	**469**	**7 231**	**73 303**
	2024	**60 613**	**5 595**	**463**	**7 219**	**73 890**
	2023	**59 725**	**5 631**	**497**	**7 025**	**72 878**

註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。

附件3

過去3年18區按車輛類別劃分的私營停車場泊車位數目[註1]

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	2025	34 805	451	60	608	35 924
	2024	34 750	439	59	601	35 849
	2023	34 045	385	58	483	34 971
灣仔	2025	35 789	88	90	384	36 351
	2024	35 523	88	90	359	36 060
	2023	35 138	83	97	321	35 639
東區	2025	43 200	1 420	171	1 602	46 393
	2024	42 914	1 403	193	1 562	46 072
	2023	43 136	1 389	227	1 455	46 207
南區	2025	37 780	910	188	1 111	39 989
	2024	36 970	894	179	1 079	39 122
	2023	36 751	892	177	1 053	38 873
油尖旺	2025	33 217	775	88	836	34 916
	2024	33 153	773	86	786	34 798
	2023	33 421	774	101	797	35 093
深水埗	2025	26 376	1 731	392	968	29 467
	2024	26 215	1 820	386	929	29 350
	2023	25 305	1 905	387	854	28 451
九龍城	2025	49 994	1 140	92	1 352	52 578
	2024	47 634	1 171	104	1 186	50 095
	2023	46 646	1 090	154	1 045	48 935
黃大仙	2025	15 877	865	47	1 406	18 195
	2024	16 132	874	47	1 426	18 479
	2023	16 472	865	45	1 328	18 710
觀塘	2025	40 556	3 089	58	2 706	46 409
	2024	40 976	3 044	39	2 576	46 635
	2023	41 130	2 896	47	2 449	46 522
荃灣	2025	35 916	1 868	365	1 050	39 199
	2024	35 644	1 914	374	883	38 815
	2023	35 826	1 960	362	886	39 034
屯門	2025	39 120	2 036	91	1 102	42 349
	2024	38 655	2 047	91	1 097	41 890
	2023	38 658	2 038	93	958	41 747
元朗	2025	40 134	1 475	287	1 276	43 172
	2024	39 363	1 621	288	1 149	42 421
	2023	39 436	1 524	287	1 110	42 357
北區	2025	17 516	754	32	412	18 714
	2024	17 511	735	32	411	18 689
	2023	17 842	975	32	380	19 229
大埔	2025	31 561	653	79	906	33 199
	2024	29 771	613	58	875	31 317
	2023	29 763	641	54	850	31 308

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
西貢	2025	41 849	1 233	163	3 000	46 245
	2024	41 071	1 176	146	2 955	45 348
	2023	40 415	1 076	148	2 759	44 398
沙田	2025	70 125	2 181	102	2 482	74 890
	2024	70 266	2 204	102	2 407	74 979
	2023	71 024	2 310	101	2 376	75 811
葵青	2025	30 848	9 094	348	1 540	41 830
	2024	30 845	8 628	181	1 478	41 132
	2023	31 004	9 658	396	1 378	42 436
離島	2025	18 891	870	174	604	20 539
	2024	17 541	870	174	370	18 955
	2023	18 022	708	176	390	19 296
總計	**2025**	**643 554**	**30 633**	**2 827**	**23 345**	**700 359**
	2024	**634 934**	**30 314**	**2 629**	**22 129**	**690 006**
	2023	**634 034**	**31 169**	**2 942**	**20 872**	**689 017**

註1: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。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB266

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： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就港鐵鐵路發展，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年各鐵路綫每月平均乘客量及總乘客量、早上最繁忙1小時最繁忙單向路段可載客量、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：21)

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加二。

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
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
2025年	機件故障(註)	76
	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。

附件一

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)
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) (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)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 300	42 500	4 200
3.	(a)項與(b)項的差距(註4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 300	2 500	600
4.	乘客量(c)	42 400	35 700	40 400	46 300	9 800	34 500	38 800	3 200	21 200	1 700
5.	載客率(每平方米站立6人) [(c)/(b)]{ } 最繁忙路段	68% {大圍至九龍塘}	61% {荃灣西至美孚}	60% {油塘至鰂魚涌}	58% {天后至銅鑼灣}	58% {金鐘至海洋公園}	48% {彩虹至九龍灣}	52% {深水埗至太子}	39% {欣澳至迪士尼}	50% {奧運至九龍}	40% {青衣至機場}

		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5)	94%	85%	84%	81%	82%	68%	73%	54%	70%	不適用
7.	每月平均乘客量(百萬人次)	23.7	23.9	9.8	25.7	2.2	18.2	27.7	0.5	6.5	0.9
8.	總乘客量(百萬人次)	283.6	280.3	114.8	311.0	25.8	215.1	344.6	5.8	77.1	10.8
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) (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)	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 (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5)	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
2025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) (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)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	70 100	8 600	42 500	4 200

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段共用路軌	
										東涌線 (註1)	機場快線 (註1及2)
3.	(a)項與(b)項的差距(註4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	4 900	1 000	2 500	600
4.	乘客量(c)	44 400	38 400	38 700	43 900	10 100	33 800	38 400	3 000	22 200	1 900
5.	載客率(每平方米站立6人)[(c)/(b)]{ }最繁忙路段	71% {大圍至九龍塘}	65% {荃灣西至美孚}	57% {油塘至鰂魚涌}	55% {天后至銅鑼灣}	60% {金鐘至海洋公園}	47% {彩虹至九龍灣}	55% {深水埗至太子}	35% {欣澳至迪士尼}	52% {奧運至九龍}	45% {青衣至機場}
6.	載客率(每平方米站立4人)(註5)	98%	92%	80%	77%	84%	66%	77%	49%	73%	不適用
7.	每月平均乘客量(百萬人次)	26.3	25.4	9.8	25.8	2.5	17.9	27.2	0.5	6.4	1.1
8.	總乘客量(百萬人次)	315.7	304.2	117.7	309.9	29.6	214.6	326.4	6.2	76.8	13.3

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： 以一列行走市區的重鐵列車為例，一列列車可提供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。

附件二

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)		
	2023年	**2024年**	**2025年**	**2023年**	**2024年**	**2025年**
505	2 993	2 993	2993	66%	79%	82%
506P(註2)	424	424	424	70%	45%	70%
507	2 827	2 827	2 625	83%	85%	86%
507P	212	212	212	90%	90%	50%
610	2 056	2 056	2 056	93%	93%	84%
614	1 122	1 122	1 156	77%(註3)	77%(註3)	90%(註3)
614P	1 363	1 363	1 368			
615	960	960	960	74%(註3)	87%(註3)	75%(註3)
615P	1 600	1 600	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	63%	82%	72%
706	5 088	5 088	5 088	63%	80%	82%
720(註2)	不適用	212	212	不適用	20%	10%
751	2 993	2 993	2 857	64%	81%	85%
751P	398	398	424	60%	80%	95%
761P	4 240	4 240	4 240	64%	86%	76%

乘客量(百萬人次)

	2023年	**2024年**	**2025年**
每月平均乘客量	12.5	12.9	12.9
總乘客量	150.0	154.6	154.4

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2023年9月及2024年9月加設506P線及720線，在早上繁忙時段行駛。

註3： 數字為614／614P線及615／615P線的平均載客率。在屯門區內，614與614P線的走線完全重疊，615與615P線亦同樣重疊。然而，614P及615P線只來往屯門碼頭與兆康站，614及615線行經兆康站後則會跨區前往元朗。該兩條輕鐵線最繁忙的路段一般在屯門區內重疊的路段出現。對乘客而言，在屯門區內乘搭614或614P線、615或615P線並無分別。因此，該等輕鐵線的平均載客率可更準確反映實際情況。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB267

管制人員的答覆

(問題編號：3173)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

過去3年，每年運輸署接獲有關九巴、龍運巴士、城巴、新巴、新大嶼山巴士、的士及公共小巴的投訴數目(按性質列出)分別為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

過去3年，運輸署接獲有關九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)、龍運巴士有限公司(龍運)、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))、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))、新世界第一巴士服務有限公司(新巴)、新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)、的士和公共小巴的投訴數字和性質載列於下表：

2023年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註1)			
	服務質量	服務水準	一般性質(註2)	總計
專營巴士				
九巴	961	18 367	2 265	21 593
龍運	64	939	434	1 437
城巴(市區及新界)(註3)	659	6 917	635	8 211
城巴(專營權2)	486	1 015	150	1 651
新巴(註3)	116	1 292	61	1 469
嶼巴	29	436	142	607
其他(註4)	669	1 894	688	3 251
的士	6	2 299	239	2 544
公共小巴	1 701	13 679	627	16 007
總數	**4 691**	**46 838**	**5 241**	**56 770**

2024年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註1)			
	服務質量	服務水準	一般性質(註2)	總計
專營巴士				
九巴	2 606	20 170	1 221	23 997
龍運	367	1 568	53	1 988
城巴(市區及新界)(註3)	1 222	5 629	429	7 280
城巴(專營權2)	311	1 282	101	1 694
嶼巴	102	540	25	667
其他(註4)	682	1 958	507	3 147
的士	4	2 644	219	2 867
公共小巴	1 571	15 099	732	17 402
總數	**6 865**	**48 890**	**3 287**	**59 042**

2025年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註1)			
	服務質量	服務水準	一般性質(註2)	總計
專營巴士				
九巴	2 195	16 865	1 201	20 261
龍運	203	1 886	32	2 121
城巴(市區及新界)(註3)	543	5 648	290	6 481
城巴(專營權2)	201	1 112	110	1 423
嶼巴	146	580	31	757
其他(註4)	431	2 006	554	2 991
的士	12	2 214	189	2 415
公共小巴	1 563	15 502	669	17 734
總數	**5 294**	**45 813**	**3 076**	**54 183**

註：

1. 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。

2. 一般性質的投訴包括與票價及付款方法等有關的投訴。

3. 根據行政長官會同行政會議於2022年7月的決定，新巴及城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)2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間專營巴士營辦商、聯營路線或未能確定相關專營巴士營辦商的投訴。

2025年公共交通工具的總投訴宗數較2023年及2024年為低。為持續改善整體公共交通路線網絡的營運效率和更有效運用資源，運輸署與營辦商會通

過既定機制檢視各區的公共交通路線服務水平及乘客需求情況，以規劃、改善及重整公共交通服務，包括調整巴士及公共小巴路線的服務班次、時間等。就的士而言，政府已推出多項措施改善的士服務質素，包括系統化管理的的士車隊、優化的士筆試、引入的士司機違例記分制度和兩級制罰則等。

運輸署會繼續相關工作，推動公共交通營辦商持續提升服務質素及效率，滿足乘客的出行需要。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB268

管制人員的答覆

(問題編號：0779)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據綱領稱，將會繼續改善新界新市鎮的現有單車徑和相關設施，就此請告知本會：

1. 過去三年，按區議會分區劃分，當區所接獲的非法棄置單車的投訴宗數、處理個案數目及移除單車總數為何；當中涉及共享單車的比例為何；以及政府就此類個案的總開支(如聯合行動及清理成本)情況；

2. 政府針對新界區主動處理非法棄置單車所採取的跨部門聯合行動(如包括食物環境衞生署、地政總署及運輸署等)的次數、所處理單車數目及成效評估標準為何；過去三年相關行動的總預算及開支細節情況；

3. 鑑於新界區非法棄置單車情況影響街道衞生及行人安全，政府是否有計劃或已進行研究，引入科技管理措施，以預防此類問題？如有，請提供研究詳情、預計時間表及所涉財政預算案開支；如否，請說明原因及是否有替代措施？

提問人：姚銘議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

1.－2. 過去3年，政府透過1823電話中心接獲有關違例停泊單車的投訴數字及處理個案數目如下：

	有關違例停泊或棄置單車的投訴數字及處理個案數目 (共享單車相關數字)		
	2023	**2024**	**2025**
中西區	178(0)	458(0)	520(0)
灣仔區	145(0)	357(0)	432(0)
東區	207(0)	335(0)	300(0)
南區	34(0)	39(0)	47(0)
油尖旺區	222(0)	417(0)	695(2)
深水埗區	152(0)	281(0)	294(0)
九龍城區	122(0)	147(0)	174(0)
黃大仙區	96(0)	145(0)	110(0)
觀塘區	234(0)	198(0)	293(1)
荃灣區	130(2)	174(1)	204(8)
屯門區	195(5)	187(8)	362(49)
元朗區	403(9)	610(15)	614(29)
北區	262(3)	514(3)	483(29)
大埔區	182(8)	146(6)	233(19)
西貢區	223(18)	304(8)	395(33)
沙田區	317(5)	539(15)	546(26)
葵青區	56(0)	65(0)	92(2)
離島區	82(0)	126(5)	121(8)
沒指明地點／多於一區	38(0)	51(2)	92(8)

現時各相關部門包括分區民政事務處、分區地政處、運輸署、警務處和食環署等，會按實際情況和需要適時採取聯合行動，清理違例停泊或棄置的單車。過去3年(即由2023年至2025年)，相關部門在新界區(包括離島、葵青、北區、西貢、沙田、大埔、荃灣、屯門及元朗)共採取736次聯合行動，移除超過45 000輛違例停泊或棄置的單車。聯合行動次數每年相若，而每次行動中清理的單車數目逐年下降，反映行動具阻嚇性，有效打擊違例停泊或棄置單車的情況。有關分項數字如下：

年份	聯合行動次數	清理的單車數量
2023	243	15 837
2024	248	15 480
2025	245	13 930
總數	736	45 247

聯合行動的開支由各部門的整體資源承擔，未有分開計算。而移除共享單車由營辦商負責，運輸署沒有相關開支的資料。

3. 截至2025年12月，全港約有66 000個公眾單車泊位，當中約42 200個由運輸署管理，其餘由房屋署(主要在其轄下屋邨)及康樂及文化事務署等部門提供。為配合推廣單車使用的政策，並應付未來的單車泊位需求，政府正研究在新發展區及新市鎮，將單車泊位列為土地用途的附屬設施，要求合適的新發展項目按其土地用途及發展規模，配備足夠的單車泊位。政府會繼續在新發展區物色合適地點，增設公眾單車泊位，供市民及共享單車使用。此舉既能進一步推動「單車友善」環境，亦有助減少行人路上的違例停泊單車情況。針對違例棄置單車，政府會定期在各區採取聯合行動，清理相關棄置單車。

有關引入科技管理措施以預防違例棄置或停泊單車，政府會適時檢視相關科技的發展趨勢，並按成本效益及可行性等因素，考慮適當的安排。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB269

管制人員的答覆

(問題編號：0789)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府透過實施交通管理計劃、運用智能運輸系統、監察及規管公共運輸的運作 、制訂和實施道路安全策略和措施，以及與區議會和其他公共機構定期保持聯絡，確保行人和行車的安全和秩序。就全港的道路交通黑點，當局可否告知本會：

1. 過去3年，交通意外死亡人數總數為何；

2. 列出現有全港交通黑點總數及位置，及過去3年的黑點意外宗數，傷亡人數分別為何；

3. 過去1年為多少個黑點實施改善工程，成效如何，對於長期未解決的黑點，有何針對性跟進計劃；

4. 長遠而言，政府會否全面檢討全港道路設計、引入智能交通系統，如AI監測車速等，以減少黑點數目？

提問人：姚銘議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

1. 根據紀錄，於2023年至2025年期間，交通意外的死亡人數表列如下:

年份	死亡人數
2023	96
2024	88
2025*	95

*臨時數字

2. 2023年至2025年於交通黑點發生的交通意外宗數及傷亡人數表列如下:

年份	交通意外宗數	傷亡人數		
		死亡	重傷	輕傷
2023	729	10	38	899
2024	649	8	27	809
2025*	508	3	12	619

*臨時數字

現時本港的交通黑點位置載列於附件。

3.及4. 政府一直採取多項措施加強道路安全，致力從源頭減少交通意外發生，包括改善道路設計和交通管理措施、檢視法例以加強對駕駛安全的要求和罰則的阻嚇力、應用科技以提升交通管理效能，以及加強宣傳教育和執法工作。

在改善道路設計和交通管理措施方面，運輸署透過分析交通黑點和交通意外比較頻繁的地點的意外數據，詳細研究是否有明顯的意外模式或共同成因，並制定針對性的改善措施，例如調整交通燈號、加設中央分隔欄、改善行人過路設施、優化交通標誌及道路標記等。2025年期間，運輸署已於19個交通黑點和交通意外比較頻繁的地點完成道路設施改善工程，當中3個地點於改善工程完成後一年，整體交通意外宗數及傷亡人數較工程前一年分別下降約27%及18%。其餘16個地點的改善工程完成至今未滿一年，運輸署正持續收集及分析更多數據，以評估其成效。

此外，運輸署和香港警務處亦持續善用新科技完善交通管理，提升道路安全。運輸署於2024年年底在全港各區共約100個出現較多車輛與行人碰撞意外的交通燈控制行人過路處黑點，安裝了會投射紅光的新型輔助行人過路裝置，以提醒行人不可在「紅色人像」燈號亮着時橫過馬路。就斑馬線過路處方面，運輸署已委託機電工程署

為全港公共道路上的斑馬線過路處更換傳統黃波燈，有關工程已於2024年年底展開。新型黃波燈有可發出閃動黃光的光環，支柱部分會發出閃動白光，相比傳統黃波燈更為顯眼易見，讓駕駛者加以留意斑馬線並提醒駕駛者停車讓路予行人。

整體而言，大多數交通意外涉及駕駛者因素，包括不專注地駕駛、行車時太貼近前面的車輛及不小心轉換行車線。有見及此，運輸署會繼續聯同香港警務處與道路安全議會，透過宣傳教育及執法工作，提升駕駛者的道路安全意識。

附件

本港交通黑點*(路口)位置

1	亞皆老街，西洋菜南街
2	柯士甸道，覺士道，松山道
3	柯士甸道，白加士街
4	廣東道，柯士甸道，柯士甸道西
5	漆咸道南，柯士甸道，暢運道
6	漆咸道南，金馬倫道
7	車公廟路，紅梅谷路，美田路 (車公廟路 近 新翠邨)
8	暢連路，機場路，機場南交匯處 (機場路(北))
9	暢連路，機場路，機場南交匯處 (機場路(南))
10	暢連路，機場路，機場南交匯處 (暢連路(東))
11	長沙灣道，荔枝角道
12	長沙灣道，東京街
13	長沙灣道，欽州街
14	呈祥道， 蝴蝶谷道
15	川龍街，河背街
16	海防道，樂道
17	港灣道，菲林明道
18	佐敦道，連翔道
19	九龍公園徑，北京道
20	鯉魚門道(西行)，茶果嶺道
21	摩理臣山道，體育道
22	彌敦道，亞皆老街
23	彌敦道，柯士甸道
24	彌敦道，佐敦道
25	彌敦道，太子道西
26	彌敦道，梳士巴利道
27	彌敦道，窩打老道
28	博愛交匯處，元朗公路 (近博愛醫院)
29	太子道東(東行)，景泰街
30	公主道，民豐徑
31	沙咀道，大河道 (近荃灣大會堂)
32	大涌道交匯處，大涌道
33	担杆山交匯處，楓樹窩路
34	德士古道北， 國瑞路
35	荃錦交匯處，蕙荃路
36	荃青交匯處，德士古道
37	荃青交匯處，荃灣路
38	窩打老道，亞皆老街，公主道

39	卑路乍街，士美菲路
40	置富道，薄扶林道支路
41	輔仁街，瑞和街
42	荔枝角道，太子道西，新填地街
43	落山道，馬頭圍道
44	龍蟠街，鑽石山站公共運輸交匯處連接路
45	馬頭圍道，佛光街，民裕街
46	竹篙灣公路，竹篙灣公路迴旋處
47	石硤尾街，窩仔街
48	天瑞路，天恩邨通路
49	屯門鄉事會路，屯合街
50	青山道,發祥街
51	眾安街，河背街
52	電氣道，清風街
53	禧利街，永樂街
54	基隆街，北河街
55	金巴利道，天文臺道
56	吉勝街，利眾街
57	桂林街，大南街
58	彌敦道，山東街
59	北河街，大南街
60	上海街，永星里
61	崇齡街，彝倫街
62	爵祿街，康強街

* 任何地點如：

(i) 在過去1年之內，發生了6宗或以上涉及行人傷亡的交通意外；或

(ii) 在過去1年之內，發生了9宗或以上涉及傷亡的交通意外；或

(iii) 在過去5年之內，發生了2宗或以上涉及死亡的交通意外；或

(iv) 在過去3年之內，發生了8宗或以上涉及行人傷亡的交通意外，會被列作交通意外黑點。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB270

管制人員的答覆

(問題編號：0790)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「粵車南下」實施情況，當局可否告知本會：

1. 計劃實施至今，粵車南下入境香港市區的累計申請宗數、獲批宗數、實際入境數量分別為何，當局有否計劃調整配額／逗留日數；

2. 粵車在港違反交通規則的個案宗數，以及主要違規類型為何；

3. 與香港整體交通意外率比較，粵車意外率是否維持低水平？當局會否加強與內地部門協調宣傳香港駕駛規範，以減低違規風險及提升市民信心？

提問人：姚銘議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

1. 「粵車南下」(入境市區部分)由2025年12月9日起接受合資格廣東私家車申請。運輸署在接獲由內地部門轉交的申請後會作出審批，並向成功申請人發出電子「國際通行許可證」(下稱「許可證」)。獲發許可證的粵車可預約經港珠澳大橋入境香港，每次留港最多三日。

   截至2026年2月底，運輸署共接獲約4 200宗申請，共發出逾3 500張許可證，累計預約出行數目約2 500架次；其餘約700宗申請尚在處理中。

   「粵車南下」推出以來整體運作有序暢順。政府正累積實施經驗和密切留意推展情況，包括口岸運作、附近道路交通情況、用家和市民適應程度，以及配套設施的提升狀況等，與粵方持續檢視和商討有序增加名額，並計劃於實施半年後逐步由現時廣東省四個城市(即廣州、珠海、中山

和江門)推展至廣東省其他城市，以穩健可控方式推進「粵車南下」。我們會適時公布有關安排。

2. 涉及「粵車南下」的違例情況屬零星個案，有關個案已獲處理或正在跟進中。

3. 根據紀錄，2025年在香港涉及左軚車的交通意外率為0.28%(註1,2)，相比香港整體車輛交通意外率(3.37%)(註1,2)為低，反映左軚車沒有為香港道路安全構成明顯的風險。然而，在推動「粵車南下」時，運輸署持續透過不同渠道為「粵車南下」司機提供資訊和進行宣傳教育，包括在內地查驗中心及社交媒體播放「香港駕駛須知」短片，介紹香港的交通規則、交通標誌和道路標記，以及駕駛時需注意的事項；並透過宣傳單張，進一步加強教育，提醒粵車司機注意內地與香港不同的道路設計、交通規則和設施，以確保道路和駕駛安全。

註：

1. 臨時數字
2. 涉及意外率以年中領牌車輛數目計算

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB271

管制人員的答覆

(問題編號：0734)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案提到優化海濱用途，政府可否告知本會，

1. 請提供2024至2025年度，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、貴州街一號梯台及貴州街二號梯台的每月使用情況。

2. 當局如何評估尖沙咀五號梯台和尖沙咀二號梯台的使用情況？當局會否有計劃優化該兩梯台，以增加使用量，分流尖沙咀一號梯台不勝負荷的情況。

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

經諮詢相關部門(包括文化體育及旅遊局、康樂及文化事務署(康文署)及土木工程拓展署(土拓署))，運輸署的綜合回覆如下：

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。由於2025-26年度的登岸設施使用量調查尚未完成，相關登岸梯台於2023-24年度的使用量調查結果總結於下表：

	登岸設施的一天使用量[註] (船次)	
	平日或 周六	周日或 公眾假期
跑道公園碼頭一號梯台	21	16
跑道公園碼頭二號梯台	8	10
景雲街梯台	15	5
貴州街一號梯台	55	35
貴州街二號梯台	13	4
尖沙咀二號梯台	0	0
尖沙咀五號梯台	0	0

註：調查在正常天氣的一天由上午7時至下午8時期間進行。

2. 登岸梯台屬於公眾登岸設施，供船隻上落乘客。就尖沙咀東一帶而言，尖沙咀一號梯台現時由康文署管理，其餘二號及五號梯台則由運輸署負責管理及監察其使用量；上述公眾登岸梯台均由土拓署負責其保養及維修。

根據康文署及旅遊業監管局的觀察，尖沙咀一號梯台有較多遊船使用，現時運作整體暢順，星光大道的排隊秩序亦大致良好。

至於尖沙咀二號及五號梯台，現時則有閒置容量(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，或九龍公眾碼頭作上落船之用。政府會持續檢視公眾登岸設施的使用情況，並聽取持份者的意見，以改善登岸設施的設計及使用安排。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB272

管制人員的答覆

(問題編號：2411)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜
(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府可否告知本會：

1. 過去1年，已登記的非專營巴士數量；及

2. 過去3年，當局增加商用車輛(適合於非專營巴士)泊車位的進度，以及現時全港共提供多少個上述泊車位？

3. 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，自計劃推出至今，申請數目、種類及審批情況分別為何？

4. 請列出該「行業計劃」各輪申請及獲批配額數目，以及司機類別(公共小巴、本地客車及跨境直通巴司機)的分項數字。

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：45)

答覆：

1. 截至2025年12月，已登記的非專營公共巴士數目為6 951輛，而私家巴士數目為862輛。

2. 截至2025年12月，全港共有4 528個適合非專營巴士使用的商用車輛泊車位。在過去數年，部份短期租約停車場因配合城市發展需要而被收回，令非專營巴士泊車位的數目由2023年的4 665個下降至2024年的4 356個。隨著政府持續積極增加商用車輛泊車位的供應，非專營巴士泊車位數目於2025年回升至4 528個。政府正繼續在「一地多用」停車場提供非專營巴士泊車位、在合適的短期租約停車場訂明最少需提供的商用車輛泊車位數目、增設更多路旁商用車輛泊車位(包括夜間泊車位)、在新發

展項目開放附屬泊車位及上落客貨區作夜間公眾商用車輛停泊用途，以及鼓勵學校於非上課時間開放校舍的非專營巴士泊車位供學生服務車輛停泊等。

3. 及 4.

為紓緩業界人手問題，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」(計劃)，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。兩輪申請的詳情載於附件。此外，因應首批輸入勞工的合約期於2025年年底陸續屆滿，運輸署於2025年8月公布配額續期安排。獲批配額的有關營辦商可於其輸入司機的合約期屆滿前5個月起，向運輸署遞交續期申請。在接獲續期申請後，運輸署會審視有關營辦商是否繼續符合計劃的準則(包括輸入勞工與全職本地員工1比2的人手比例、輸入勞工的薪酬不得低於相關職位的每月工資中位數、須符合相關本地招聘要求等)。截至2026年2 月底，589個配額(包括324個公共小巴及265個客車輸入司機配額)獲批續期。

附件

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) 6 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。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB290

管制人員的答覆

(問題編號：3496)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

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. 計劃實施後，三條隧道發生交通事故的總體數字為何；對比計劃實施前，事故率有否上升；平均事故處理時間有無變化；

7. 運輸署有否建立常設機制，定期評估三隧分流計劃對青沙公路、東區走廊、西九龍走廊、觀塘繞道等主要連接道路的交通影響？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：50)

答覆：

1. 由於2025年的交通統計年報仍在編撰中，我們現提供2024年的交通流量統計數字。有關2024年各政府主要幹道的設計容車量及繁忙時段使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)，載列於附件一。

2. 2025年各行車隧道的設計容車量及繁忙時段使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於附件二。

3.-5.及7.

有關3條過海隧道過去5年(即2021年至2025年)按車種劃分的平日平均車流量及其所佔比率載列於附件三。

根據2025年交通數據，平日總過海車流量較「分時段收費」實施前(即2023年12月)上升約1%至約274 000架次。3條過海隧道的全日車流量則分布如下：西隧上升約24%至約109 000架次；紅隧下降11%至約94 000架次；東隧下降約10%至71 000架次。新收費實施後，平日過海車流量大致保持穩定，未有明顯誘發額外車流，同時交通在三隧之間更平均分布，善用各隧道的容車量。

另外，整體過海擠塞有所紓緩。以車龍為例，繁忙時段紅隧和東隧的車龍普遍分別減少約1公里和0.3公里；而在一般時段及非繁忙時段，即佔全日近八成時間，3條過海隧道(包括以往經常擠塞的紅隧)的交通較以往明顯暢順。鄰近隧道口的非過海交通亦有明顯改善，減少影響加士居道以及觀塘繞道一帶的交通。這些分流效果對整體市民出行、運輸物流和公交營運帶來正面影響。

為進一步紓緩西隧交通，政府已於2025年11月30日在隧道港島出口往中上環方向增設一條行車線。根據開通至今的觀察，隧道出口車輛切線情況明顯減少，行車較以往更為順暢，讓更多車流通過隧道。上述工程移除了西隧港島出口的樽頸，釋放了西隧管道以往未能盡用的容車量。

政府一直密切監察過海交通，包括過海車流對非隧道交通的影響，以更全面地檢視三隧的交通狀況及收費安排，適時作出以科學為本的交通管理措施。

6. 於2021年至2025年間，各過海隧道在管制區範圍內發生的交通意外宗數及每百萬車輛行駛公里計意外率表列如下：

過海隧道 [1]		年份				
		2021	2022	2023	2024	2025 [2]
海底隧道	交通意外宗數	68	66	67	40	35
	每百萬車輛行駛公里計意外率	0.79	0.79	0.79	0.53	數據正在整理

過海隧道 [1]		年份				
		2021	2022	2023	2024	2025 [2]
東區海底隧道	交通意外宗數	49	40	32	23	23
	每百萬車輛行駛公里計意外率	0.34	0.30	0.23	0.18	數據正在整理
西區海底隧道	交通意外宗數	38	29	47	98	90
	每百萬車輛行駛公里計意外率	0.77	0.67	0.80	1.18	數據正在整理
所有過海隧道	交通意外宗數	155	135	146	161	148
	每百萬車輛行駛公里計意外率	0.55	0.52	0.52	0.57	數據正在整理

註1： 政府於2023年8月2日收回西隧的同時，於3條過海隧道實施首階段的「633」固定收費，及後於同年12月17日起在3條過海隧道實施第二階段的「分時段收費」。

註2：2025年交通意外宗數為臨時數字

總體而言，除西區海底隧道(西隧)外，其他過海隧道於實施新收費後在隧道範圍內發生的交通意外宗數及意外率與實施前有所下降。西區海底隧道的交通意外宗數及意外率上升，估計與西隧實施新收費後的車流增加有關。而3條過海隧道的總意外宗數在實施新收費後保持穩定，每年約150宗。就事故處理方面，營辦商按合約規定時限抵達現場處理。而事故處理的時間，則需視乎個別事故的性質和嚴重程度，不宜以平均處理事故的時間作直接對比。

附件一

各主要幹道的設計容車量及繁忙[1]時段使用率

路段	主要幹道[2]	設計容車量 (架次／小時)	2024年繁忙時段使用率
香港島			
夏慤道 (西行方向介乎添馬街與軍器廠街)	四號	9 450	0.6
中環及灣仔繞道	四號	4 700	0.5
九龍			
公主道 (介乎衛理道與培正道)	一號	4 700	0.6
觀塘繞道 (介乎啓仁街與龍翔道)	二號	4 700	0.6
西九龍公路 (介乎連翔道與興華街西)	三號	4 700	0.9
東九龍走廊 (介乎馬頭角道與漆咸道北)	五號	3 000	1.1
龍翔道 (介乎南昌街與獅子山隧道公路)	七號	4 700	0.8
新界			
汀九橋	三號	4 700	1.2
南灣隧道	八號	4 700	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	1.2
粉嶺公路 (介乎掃管埔交匯處與和合石交匯處)	九號	4 700	0.7
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
港深西部公路 (介乎亦園路與深圳灣公路大橋)	十號	4 700	0.2

註1： 表格所載列的數據反映各運輸設施於2024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。

註2： 六號幹線由中九龍繞道(油麻地段)、中九龍繞道(九龍灣段)和將軍澳—藍田隧道組成。由於整條六號幹線預計在今年全線通車，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]時段使用率

隧道[1]	設計容車量 (架次／小時)	2025年 繁忙時段 使用率[3]
香港仔隧道	2 600	0.8
海底隧道	2 600	1.1
東區海底隧道	2 600	1.1
西區海底隧道	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]	4 200	0.9
中九龍繞道	4 200	0.5[5]

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根據收費系統於2025年間星期一至五(公眾假期除外)的全年平均車流量 。除3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。為更準確反映過海車流，3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。

註4： 參考政府於2025年接收大欖隧道和下調收費後的實際車輛組合，隧道設計容車量調整為每小時4 200架次，而2025年的使用率亦按接收大欖隧道後的車流量進行計算。

註5： 中九龍繞道(油麻地段)於2025年12月21日啟用，待今年全線通車後將成為第十條收費隧道，所有車輛全日劃一收取八元。因此，其2025年的繁忙時段使用率只根據2025年12月21日至2025年12月31日期間星期一至五(公眾假期除外)的數據計算，車流情況仍有待穩定。

附件三

3條過海隧道各車種平日平均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
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%]
2025	57 500 [53%]	2 200 [2%]	21 600 [20%]	6 000 [6%]	400 [1%]	20 800 [19%]

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
註 2： 括號內數字為該車種在每日總車流量所佔百分比
註 3： 「電單車」包括機動三輪車
註 4： 「巴士」包括公共及私家巴士
註 5： 「小巴」包括公共及私家小巴
註 6： 由於數字四捨五入，百分比細項相加可能不等於 100%

附件三

3條過海隧道各車種平日平均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
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%]
2025	55 800 [60%]	3 600 [4%]	16 300 [17%]	5 200 [6%]	500 [1%]	12 300 [13%]

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
註 2： 括號內數字為該車種在每日總車流量所佔百分比
註 3： 「電單車」包括機動三輪車
註 4： 「巴士」包括公共及私家巴士
註 5： 「小巴」包括公共及私家小巴
註 6： 由於數字四捨五入，百分比細項相加可能不等於 100%

附件三

3條過海隧道各車種平日平均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
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%]
2025	41 400 [58%]	2 700 [4%]	11 900 [17%]	3 200 [4%]	600 [1%]	11 600 [16%]

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
註 2: 括號內數字為該車種在每日總車流量所佔百分比
註 3: 「電單車」包括機動三輪車
註 4: 「巴士」包括公共及私家巴士
註 5: 「小巴」包括公共及私家小巴
註 6: 由於數字四捨五入，百分比細項相加可能不等於 100%

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB291

管制人員的答覆

(問題編號：3497)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

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？

4、 按高峰時段(如周末、公眾假期)與非高峰時段分類，旅客完成內地及香港兩地出入境手續的平均時間分別為何；

5、 針對西九龍站單日客流量屢創新高，當局有否設定人流警戒指標及相應的應急疏導方案；

6、 當局有何措施加強向旅客發佈實時人流資訊及預留時間建議，並評估有關宣傳的覆蓋率及成效？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：51)

答覆：

1-3、 高鐵香港段於2018年9月23日投入服務，連接現時超過50 000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110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、南沙北(原稱慶盛)、廣州新塘、廣州南及廣州東)和99個長途目的地，每日提供至少106對(即212班)短途及

長途列車班次。高鐵香港段自投入服務以來，單日乘客量最高為近145 800人次，於2025年的總乘客量超過3 100萬人次(平均每日乘客量約85 000人次)。

根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供的最新營運數字，於2026年2月，往來香港西九龍站客流量最高的10個高鐵班次，以汕頭、深圳北、廣州南、長沙南或汕尾為始發站或終點站，而每個班次在2026年2月的總客流量分別達到29 000至32 000人次。

港鐵公司會持續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，繼續與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。

4、 高鐵西九龍管制站自通關以來一直運作暢順。整體而言，百分之九十八的香港居民能夠在15分鐘內辦妥香港出入境手續，百分之九十五的訪客亦能夠在30分鐘內辦妥香港出入境手續。

5-6、 各出入境管制站相關部門時刻監察口岸的實時情況，並與內地對應口岸的相關部門保持聯繫，在有需要時啓動應變機制，透過緊密協調，靈活調配人手，加開檢查櫃枱和通道，並採取適當人流管控及交通疏導措施，以疏導旅客及維持口岸秩序。為便利旅客及早計劃跨境行程，保安局於2025年9月底推出一站式過關資訊平台「口岸通」，提供包括高鐵西九龍管制站等各陸路管制站的即時過關及其他有用資訊，便利旅客掌握各陸路管制站的最新情況。港鐵公司亦透過車站大堂的大型屏幕提供即時車次及入閘登車資訊、「通關情況顯示」(預計通關所需時間的實時資訊)；在B1層設置自助閘機以及輔助通道並加設大型行李檢查機；以及將部分B3層的檢票閘口的入口延伸至大堂中央位置，提升人流高峰時段的服務效率。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB292

管制人員的答覆

(問題編號：3513)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

現時大老山公路T6橋使用量為何？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：68)

答覆：

大老山公路T6橋現時的設計行車量及繁忙時間使用率如下：

路段	設計行車量 (架次／小時)	使用率[1]
大老山公路T6橋(南行)	3 000	1.03
大老山公路T6橋(北行)	3 000	1.01

註1: 使用率指早上繁忙時間(即平日早上7時至早上10時最繁忙的1小時)交通流量與設計行車量的比率。使用率不計及正在排隊進入道路的車輛，不反映實際交通需求與設計容車量之間的關係。道路實際交通容量或會受其他交通因素影響，包括使用有關路段不同車輛的種類比例、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。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
TLB293

管制人員的答覆

(問題編號：3661)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就大埔廣福橋的興建，政府可否告知本會：

在行車橋規劃敲定前，政府有何具體短期措施緩解廣福邨及大埔墟一帶的交通擠塞；會否考慮臨時交通管理措施或優化現有巴士路線？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

現時，廣福邨及大埔墟一帶的居民，主要依賴廣福道的東西通道及寶鄉街的南北通道出行。政府有以下短期措施紓緩區內的交通：

(i) 土木工程拓展署會於廣福迴旋處進行改善工程，為廣宏街南行增設專用左轉線。待有關工程復工及完成後，由廣宏街南行往沙田及九龍方向的車輛無需進入迴旋處，從而減少進入迴旋處的車輛，提升迴旋處的運作效率；

(ii) 運輸署正計劃擴闊廣福迴旋處西邊出口，增設額外行車線，讓更多車輛可更快駛出迴旋處，改善迴旋處的運作。運輸署已為工程完成地區諮詢，期間沒有收到反對意見。路政署現正為該項目進行詳細設計，並會爭取於2026年內為改善工程進行招標；

(iii) 運輸署已委託路政署改善及擴闊寶鄉街與鄉事會街的路口，容許兩部長車同時在鄉事會街西行右轉入寶鄉街北行，從而改善交通安全及疏導區內交通。工程預計於2026年下旬開展；

(iv) 運輸署在規劃公共運輸服務網絡，包括考慮調整現有巴士服務路線時，會審視現有公共交通服務的情況、乘客需求、服務調整對原有乘

客的影響、周邊的交通負荷的變化及整體資源運用等相關因素。運輸署會持續密切留意廣福邨及大埔墟一帶的交通情況、乘客出行模式及巴士路線營運實況，並參考上述因素，適時與專營巴士營辦商研究優化現有巴士路線的需要及可行性，便利市民出行；

(v) 大埔警區一直依據重點交通執法項目政策，對違例事項採取嚴厲執法行動，以改變道路使用者引致交通意外或阻塞交通的不負責任行為，當中位置包括大埔墟一帶的主要道路如廣福道、鄉事會街及寶鄉街；及

(vi) 運輸署會密切留意最新的交通情況，不時檢視區內繁忙路口的燈號設定以紓緩交通，並在有需要時推展其他合適的交通改善措施。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB294

管制人員的答覆

(問題編號：3574)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據《運輸資料年報2025》，香港道路交通意外傷亡每年數字呈上升趨勢，由2015年由20 381名傷者，上升至2024年23 656名傷者。當中60歲以上的駕駛者傷亡數字，更由2015年710名傷者，上升至2024年1 710名傷者。為提升道路交通安全，運輸及物流局將於2026-27年度提交法例修訂建議，提高駕駛執照申請人或持有人體格證明的要求；就此，可否告知本會：

1. 過去三年，每年涉及商用車司機的道路交通意外的傷亡數字為何；請以表列方式，按i).商用車類別ii).涉事駕駛者年齡組別(20歲以下、20至39歲、40至59歲、60歲及以上); iii).引致交通意外的主要因素(包括a).涉及駕駛者的因素、b).涉及傷亡者(駕駛者、乘客或行人)的因素、c).涉及車輛的因素、和d).涉及環境的因素)列出分項數字；及就涉及駕駛者因素的交通意外宗數，請進一步分為a).不專注地駕駛、b).行車時太貼近前面的車輛、c).不小心轉換行車線、d).車輛失控、e).疏忽地右／左轉及f).其他原因；

2. 政府曾先後提出不同計劃鼓勵商用車司機培養良好駕駛習慣，包括「至fit安全駕駛大行動」下的免費商用車司機健康檢查等計劃；過去三年，該等計劃的總開支以及參與人數分別為何；

3. 政府擬於2026-27年度提交法例修訂建議，提高駕駛執照申請人或持有人體格證明的要求；早前，政府曾表示會研究利用創新科技與人工智能進行反應測試，模擬路面情況評估司機的身體反應能力，或模擬路面情況和駕駛條件，以測試年長司機在不同情況下的駕駛反應；該計劃的總開支，以及參與人數為何；

4. 本地研究機構已有創科成果可精準檢測急加速、頻繁切線、駕駛時使用手機等駕駛行為，政府會否考慮要求商用車使用類似系統，藉創科成果提升駕駛安全；如會，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：47)

答覆：

1.

(i) 根據紀錄，於2023年至2025年間，按商用車輛類別劃分涉及商用車輛駕駛者的道路交通意外的傷亡者#數字表列如下:

年份	交通意外所涉及的商用車輛類別								
	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	私家巴士	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛	所有商用車輛^
2023	6 243	1 207	133	2 777	44	1 119	402	118	10 554
2024	6 782	1 248	145	3 014	48	1 167	414	120	11 699
2025*	6 024	1 120	138	2 791	49	1 179	426	156	10 739

註：#傷亡者包括在意外中所有傷亡的駕駛者、騎單車者、乘客及行人。

^若1宗交通意外涉及多於1類商用車輛，該宗意外的傷亡者會同時計算在涉及該宗意外的所有「商用車輛」類別內。因此，個別「商用車輛」類別的傷亡者數字總和，會大於「所有商用車輛」類別的實際傷亡者數字。

*2025年交通意外宗數為臨時數字

(ii) 根據紀錄，於2023年至2025年間，按商用車輛駕駛者年齡組別劃分涉及商用車輛駕駛者的道路交通意外的傷亡者#數字表列如下:

年份	商用車輛駕駛者年齡組別				
	<20	**20-39**	**40-59**	**≥ 60**	所有年齡組別的商用車輛駕駛者^
2023	0	1 687	5 220	5 008	10 554
2024	0	2 097	5 591	5 363	11 699
2025*	0	2 103	5 129	4 755	10 739

註：#傷亡者包括在意外中所有傷亡的駕駛者、騎單車者、乘客及行人。

^若1宗交通意外涉及多於1個「年齡組別」的商用車輛駕駛者，該宗意外的傷亡者會同時計算在涉及該宗意外的所有商用車輛駕駛者「年齡組別」內。因此，個別商用車輛駕駛者「年齡組別」的傷亡者數字的總和，會大於「所有商用車輛駕駛者」組別的實際傷亡者數字。

*2025年交通意外宗數為臨時數字

(iii)(a) 根據紀錄，於2023年至2025年間，按商用車輛駕駛者引致交通意外的因素而劃分的駕駛者數字^表列如下:

年份	商用車輛駕駛者引致交通意外的因素	商用車輛駕駛者數字
2023	不專注地駕駛	2 157
	行車時太貼近前面的車輛	1 030
	不小心轉換行車線	589
	疏忽地右/左轉	205
	車輛失控	62
	其他	1 280
2024	不專注地駕駛	2 293
	行車時太貼近前面的車輛	1 039
	不小心轉換行車線	628
	疏忽地右/左轉	251
	車輛失控	45
	其他	1 384
2025*	不專注地駕駛	2 229
	行車時太貼近前面的車輛	830
	不小心轉換行車線	510
	疏忽地右/左轉	218
	車輛失控	49
	其他	1 097

註：^由於涉及意外的商用車輛駕駛者，並非全部與意外因素有關，因此表中所示的數字總和並不等於涉及交通意外的商用車輛駕駛者總人數。
*2025年交通意外宗數為臨時數字

(iii)(b) 根據紀錄，於2023年至2025年間，按主要傷亡者因素劃分涉及商用車輛意外的傷亡者數字^表列如下:

年份	涉及商用車輛意外的主要傷亡者因素	傷亡者數字
2023	乘客在車廂內 (非樓梯) 失去平衡	409
	乘客在車廂內樓梯失去平衡	109
	行人不留神	90
	不顧交通情況橫過馬路 (在過路處以外的地方)	90
	上車/落車時失去平衡跌倒	40
	不顧交通情況橫過馬路 (在過路處)	37
2024	乘客在車廂內 (非樓梯) 失去平衡	490
	乘客在車廂內樓梯失去平衡	137
	行人不留神	100
	不顧交通情況橫過馬路 (在過路處以外的地方)	64
	不顧交通情況橫過馬路 (在過路處)	36
	上車/落車時失去平衡跌倒	35

年份	涉及商用車輛意外的主要傷亡者因素	傷亡者數字
2025*	乘客在車廂內 (非樓梯) 失去平衡	433
	乘客在車廂內樓梯失去平衡	137
	不顧交通情況橫過馬路 (在過路處以外的地方)	84
	行人不留神	68
	不顧交通情況橫過馬路 (在過路處)	57
	並非橫過馬路而在馬路上行走 (任意在馬路行走)	28

註：^由於涉及意外的商用車輛駕駛者，並非全部與意外因素有關，因此表中所示的數字總和並不等於涉及交通意外的商用車輛駕駛者總人數。
*2025年交通意外宗數為臨時數字

(iii)(c) 根據紀錄，2023年至2025年涉及意外而有車輛因素的商用車輛數目分別為57架、56架及58架(2025年為臨時數字)。

(iii)(d) 根據紀錄，2023年至2025年涉及商用車輛而有環境因素的交通意外宗數分別為44宗、50宗及36宗(2025年為臨時數字)。

2.
運輸署「至FIT安全駕駛大行動」的免費「商用車司機健康檢查」(免費「檢查」)旨在鼓勵商用車司機定期接受基本身體檢查，好讓他們及早了解和跟進自己的身體狀況。每位合資格的商用車司機可於1年內登記運輸署提供的免費「檢查」1次。過去3年合共約有9 000參與人次，涉及開支約530萬元。

3.
為推行提高駕駛執照申請人或持有人體格證明的要求，在香港大學顧問團隊及醫學專家小組的協助下，運輸署正制訂詳細的醫療指引及新的體格檢驗證明書，以落實相關建議。醫療指引會涵蓋認知及運動功能的評估，同時訂明醫生就評估司機適宜駕駛與否的相關準則。長遠而言，為更全面評估年長司機的駕駛能力，政府將研究利用創新科技及人工智能技術，並借鑑不同地區善用科技創新方面的經驗，以協助測試司機的身體反應能力，或透過模擬不同路面情況及駕駛環境，評估年長駕駛人士在不同情境下的反應表現。政府會繼續留意其他地區相關安排的成效，並考慮如何運用科技優化對年長司機駕駛能力的評估。

4.
專營巴士營辦商已陸續為巴士車隊安裝車長管理系統，以監測駕駛行為及加強行車安全。九巴、龍運及城巴所配備的系統均能利用實時數據偵測(包括超速、急加速及急煞車等)駕駛行為，並即時向車長發出提示。嶼巴則於2025年第三季開始使用車長管理系統，並計劃於2026年第三季全面應用於其車隊。

政府會繼續密切留意科技發展，適時制訂策略及推行措施，進一步提升駕駛安全。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB295

管制人員的答覆

(問題編號：3650)

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(謝詠誼)

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. 請表列五年減省共約六十二億元的開支詳情，包括每個財政年度、每個計劃可以節省的公帑、涉及的行政開支分別為何；

2. 過去三個財政年度，表列「公共交通費用補貼計劃」下的補貼總金額、平均每月受惠人數及每月人均補貼金額為何；

3. 會否公開「公共交通費用補貼計劃」調整方案的檢討報告和相關數據；如會，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：8)

答覆：

1及3. 政府在2025年完成檢討公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)後，由2025年6月1日起，補貼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。在調整補貼計劃前，2025年1月至5月的每月平均補貼金額約為2億1,700萬元，調整補貼計劃後，2025年6月至2026年2月的每月平均補貼金額約為1億6,200萬元，即每月平均減少約5,500萬元。有關調整有效減省開支，讓補貼計劃保持財政可持續性，同時保留政策原意，即為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。2026-27財政年度的預計補貼金額約爲27.7億元，與調整前的預計補貼金額相比，節省約7.2億元。

政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用，補貼計劃在2026-27財政年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)為4,810萬元，佔預算補貼金額約1.7%。

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表列如下:

年份	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (千人)	每月人均 補貼金額 (元)
2023	3,909	3 036	107
2024	2,528	1 988	106
2025	2,238	1 764	106

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB296

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： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就進一步推動電動的士的應用，政府可否告知本會：

1、 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；

2、 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；

3、 參與「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」的電動的士數量、已批核的資助金額分別為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1、 截至2026年2月28日，已領牌的電動的士數目為1 096輛，佔全港18 163輛的士約6.0%。

2、 政府在2023年9月4日推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」(貸款計劃)，以鼓勵的士業界轉用純電動的士。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，參與貸款計劃的貸款機構(貸款機構)負責審批貸款申請，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，屬於整體職務，故涉及的開支及人手安排沒有詳細分項。

3、 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927宗申請，當中864宗申請已獲批准；9宗申請正在處理中；54宗因申

請人撤回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。在864宗獲批個案當中，700宗個案的申請人已提取貸款，貸款總額約為2.3億元；其餘164宗個案則由於車輛未到付等原因而導致申請人仍未提取貸款。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB297

管制人員的答覆

(問題編號：3575)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署表示，將持續重整牌照服務運作流程，包括推出更多網上服務、引入人工智能協助處理牌照申請，針對免試簽發正式駕駛執照業務，政府可否告知本會：

一、 請詳細提供過去5年，本港免試簽發駕駛執照的相關完整數據，包括但不限於：

(1) 過去5年的申請總數、獲批總數、拒批總數及整體批核率，並按申請人所持原駕照的簽發國家／地區分項列出詳細數據；

(2) 按私家車、輕型貨車、電單車等不同車輛類別，分別列明過去5年的免試簽發數量及佔比；

(3) 過去5年拒批申請的主要原因分類及對應數量；

二、 針對免試簽發正式駕駛執照業務，政府會否推出更多網上服務、引入人工智能協助處理牌照申請，如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：張培剛議員(立法會內部參考編號：40)

答覆：

一、

(1) 現時，持有《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)附表4所列的國家或地方簽發駕駛執照的人士，可向運輸署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。過去5年，按申請人所持駕駛執照的簽發國家或地方劃分的「免試簽發」申請及審批數字載於附件。

(2) 過去5年，按車輛類別劃分的「免試簽發」獲批申請數目及其佔該年獲批申請總數的百份比表列如下：

年份	車輛類別				(e) 獲批准的申請總數[註]
	(a) 私家車 [(a) / (e) x100%)]	(b) 輕型貨車 [(b) / (e) x100%)]	(c) 電單車 [(c) / (e) x100%)]	(d) 機動三輪車 [(d) / (e) x100%)]	
2021	26 872 [99.9%]	6 481 [24.1%]	7 008 [26%]	7 008 [26%]	26 905
2022	28 676 [99.3%]	6 360 [22%]	7 175 [24.9%]	7 175 [24.9%]	28 868
2023	67 021 [99.3%]	10 738 [15.9%]	14 405 [21.3%]	14 405 [21.3%]	67 471
2024	72 932 [99.3%]	11 457 [15.6%]	16 689 [22.7%]	16 689 [22.7%]	73 421
2025	83 470 [98.8%]	13 051 [15.4%]	19 873 [23.5%]	19 873 [23.5%]	84 493

註：每宗「免試簽發」獲批申請可涉及多於一個車輛類別

(3) 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《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章) 所訂明的申請條件，例如駕駛執照已被註銷或屆滿超過3年，以及申請人並非以正式駕駛執照提出申請等。運輸署沒有備存按被拒原因而分類的統計數字。

二、 運輸署由2026年3月16日起全面推行網上預約「免試簽發」櫃位服務，並增加預約名額四成至每個工作日550個，同時擴展服務至全港4間牌照事務處，進一步便利申請人及更有效運用資源。

經優化的網上預約系統已加入措施確保系統穩定性和減低濫用服務的機會，包括強化虛擬排隊系統、利用「智方便」和人工智能核實申請人身分、使用一次性密碼核實、設立人機驗證機制，以偵測並阻擋以自動程式操作搶籌等，務求做到預約流程暢順。運輸署會密切留意新安排的推行情況，確保系統運作暢順。

另外，運輸署亦會積極研究利用人工智能技術處理「免試簽發」申請程序，讓申請人可於新網上平台上載文件供系統初步審批，然後按其

預約時段前往牌照事務處核實文件正本，以確保文件的真確性，同時更好確保申請過程順暢快捷。

附件

按申請人所持駕駛執照的簽發國家或地方劃分的「免試簽發」申請及審批數字

(i) 2021年

駕駛執照簽發國家或地方	接獲的申請數目	獲批准的申請數目	遭拒絕的申請數目	獲批准比率
中華人民共和國				
-內地	18 182	18 117	65	99.6%
-台灣	670	670	0	100%
-澳門	184	184	0	100%
丹麥	14	14	0	100%
巴基斯坦	1 452	1 410	42	97.1%
日本	261	261	0	100%
比利時	21	21	0	100%
以色列	20	20	0	100%
加拿大	604	601	3	99.5%
尼日利亞	22	20	2	90.9%
冰島共和國	0	0	0	-
印度	907	907	0	100%
西班牙	47	47	0	100%
孟加拉國	9	9	0	100%
法國	231	231	0	100%
芬蘭	5	5	0	100%
南非共和國以及西南非	129	129	0	100%
美國	1 330	1 330	0	100%
挪威	5	5	0	100%
紐西蘭	112	112	0	100%
馬來西亞	240	240	0	100%
荷蘭	60	60	0	100%

駕駛執照簽發國家或地方	接獲的申請數目	獲批准的申請數目	遭拒絕的申請數目	獲批准比率
奧地利	9	9	0	100%
意大利	58	58	0	100%
愛爾蘭共和國	35	35	0	100%
新加坡	206	206	0	100%
瑞士	51	51	0	100%
瑞典	44	44	0	100%
葡萄牙	11	11	0	100%
德國	112	110	2	98.2%
澳洲	676	673	3	99.6%
盧森堡	3	3	0	100%
英國	999	999	0	100%
韓國	313	313	0	100%
其他#	1	0	1	0%
總計	**27 023**	**26 905**	**118**	**99.6%**

#註：以非《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)附表4所列國家或地方駕駛執照提交的「免試簽發」申請被拒個案。

(ii) 2022年

駕駛執照簽發國家或地方	接獲的申請數目	獲批准的申請數目	遭拒絕的申請數目	獲批准比率
中華人民共和國				
-內地	20 306	20 289	17	99.9%
-台灣	785	784	1	99.9%
-澳門	221	220	1	99.5%
丹麥	8	8	0	100%
巴基斯坦	1 592	1 591	1	99.9%
日本	220	220	0	100%
比利時	31	30	1	96.8%
以色列	9	9	0	100%

駕駛執照簽發國家或地方	接獲的申請數目	獲批准的申請數目	遭拒絕的申請數目	獲批准比率
加拿大	599	597	2	99.7%
尼日利亞	25	24	1	96.0%
冰島共和國	7	7	0	100%
印度	970	970	0	100%
西班牙	28	28	0	100%
孟加拉國	12	12	0	100%
法國	182	182	0	100%
芬蘭	4	4	0	100%
南非共和國以及西南非	117	117	0	100%
美國	1 145	1 142	3	99.7%
挪威	11	11	0	100%
紐西蘭	113	112	1	99.1%
馬來西亞	226	226	0	100%
荷蘭	36	36	0	100%
奧地利	9	9	0	100%
意大利	46	46	0	100%
愛爾蘭共和國	20	20	0	100%
新加坡	170	170	0	100%
瑞士	39	39	0	100%
瑞典	32	32	0	100%
葡萄牙	7	7	0	100%
德國	62	62	0	100%
澳洲	629	627	2	99.7%
盧森堡	5	5	0	100%
英國	988	985	3	99.7%
韓國	247	247	0	100%
總計	**28 901**	**28 868**	**33**	**99.9%**

(iii) 2023年

駕駛執照簽發國家或地方	接獲的申請數目	獲批准的申請數目	遭拒絕的申請數目	獲批准比率
中華人民共和國				
-內地	57 914	57 894	20	100%
-台灣	1 115	1 115	0	100%
-澳門	671	670	1	99.9%
丹麥	7	7	0	100%
巴基斯坦	698	697	1	99.9%
日本	221	221	0	100%
比利時	26	26	0	100%
以色列	10	10	0	100%
加拿大	1 039	1 039	0	100%
尼日利亞	26	24	2	92.3%
冰島共和國	0	0	0	-
印度	747	747	0	100%
西班牙	43	43	0	100%
孟加拉國	23	23	0	100%
法國	183	181	2	98.9%
芬蘭	1	1	0	100%
南非共和國以及西南非	100	100	0	100%
美國	1 593	1 592	1	99.9%
挪威	8	8	0	100%
紐西蘭	124	123	1	99.2%
馬來西亞	295	295	0	100%
荷蘭	58	58	0	100%
奧地利	7	7	0	100%
意大利	47	47	0	100%
愛爾蘭共和國	30	30	0	100%

駕駛執照簽發國家或地方	接獲的申請數目	獲批准的申請數目	遭拒絕的申請數目	獲批准比率
新加坡	183	182	1	99.5%
瑞士	47	47	0	100%
瑞典	25	25	0	100%
葡萄牙	5	5	0	100%
德國	103	103	0	100%
澳洲	737	737	0	100%
盧森堡	6	6	0	100%
英國	1 134	1 133	1	99.9%
韓國	275	275	0	100%
其他#	2	0	2	0.0%
總計	**67 503**	**67 471**	**32**	**99.9%**

#註：以非《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)附表4所列國家或地方駕駛執照提交的「免試簽發」申請被拒個案。

(iv) 2024年

駕駛執照簽發國家或地方	接獲的申請數目	獲批准的申請數目	遭拒絕的申請數目	獲批准比率
中華人民共和國				
-內地	64 575	64 475	100	99.8%
-台灣	1 064	1 064	0	100%
-澳門	543	542	1	99.8%
丹麥	10	10	0	100%
巴基斯坦	468	466	2	99.6%
日本	196	196	0	100%
比利時	20	20	0	100%
以色列	14	14	0	100%
加拿大	1 076	1 075	1	99.9%
尼日利亞	19	15	4	78.9%
冰島共和國	0	0	0	-

駕駛執照簽發國家或地方	接獲的申請數目	獲批准的申請數目	遭拒絕的申請數目	獲批准比率
印度	576	575	1	99.8%
西班牙	38	38	0	100%
孟加拉國	22	22	0	100%
法國	197	195	2	99.0%
芬蘭	7	7	0	100%
南非共和國以及西南非	98	98	0	100%
美國	1 487	1 485	2	99.9%
挪威	5	5	0	100%
紐西蘭	133	133	0	100%
馬來西亞	239	239	0	100%
荷蘭	52	52	0	100%
奧地利	7	7	0	100%
意大利	42	41	1	97.6%
愛爾蘭共和國	28	28	0	100%
新加坡	197	197	0	100%
瑞士	46	45	1	97.8%
瑞典	19	19	0	100%
葡萄牙	6	6	0	100%
德國	92	91	1	98.9%
澳洲	750	749	1	99.9%
盧森堡	3	3	0	100%
英國	1 253	1 249	4	99.7%
韓國	260	260	0	100%
總計	**73 542**	**73 421**	**121**	**99.8%**

(v) 2025年

駕駛執照簽發國家或地方	接獲的申請數目	獲批准的申請數目	遭拒絕的申請數目	獲批准比率
中華人民共和國				
-內地	75 362	75 312	50	99.9%
-台灣	997	997	0	100%
-澳門	428	428	0	100%
丹麥	9	9	0	100%
巴基斯坦	805	803	2	99.8%
日本	203	203	0	100%
比利時	25	25	0	100%
以色列	12	12	0	100%
加拿大	1 222	1 222	0	100%
尼日利亞	17	17	0	100%
冰島共和國	2	2	0	100%
印度	594	594	0	100%
西班牙	27	27	0	100%
孟加拉國	46	45	1	97.8%
法國	174	171	3	98.3%
芬蘭	1	1	0	100%
南非共和國以及西南非	101	101	0	100%
美國	1 474	1 474	0	100%
挪威	8	8	0	100%
紐西蘭	145	145	0	100%
馬來西亞	224	224	0	100%
荷蘭	78	78	0	100%
奧地利	10	10	0	100%
意大利	61	61	0	100%
愛爾蘭共和國	22	22	0	100%

駕駛執照簽發國家或地方	接獲的申請數目	獲批准的申請數目	遭拒絕的申請數目	獲批准比率
新加坡	208	208	0	100%
瑞士	40	40	0	100%
瑞典	17	17	0	100%
葡萄牙	4	4	0	100%
德國	73	73	0	100%
澳洲	706	706	0	100%
盧森堡	2	1	1	50.0%
英國	1 228	1 227	1	99.9%
韓國	226	226	0	100%
總計	**84 551**	**84 493**	**58**	**99.9%**

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB298

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2025年5月，政府收回大欖隧道並實施新收費。當局可否告知本會：

1. 自2025年5月，每月繁忙時段及非繁忙時段使用該隧道的總車量，請表列出與2024年同月的數字作比較。

2. 新收費模式下，大欖隧道的通車狀況是否符合當局的預期。如是，詳情為何。如否，將增加多少資源及人手協助解決有關問題。

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：45)

答覆：

1-2. 政府在2025年5月31日收回大欖隧道並下調收費，以期吸引部分車輛轉用大欖隧道，以善用其剩餘容車量，紓緩其替代路線(例如屯門公路)的繁忙交通。運輸署一直密切監察大欖隧道新收費實施後的交通情況。大欖隧道的車流量如預期增加，而交通仍維持暢順，根據截至2025年12月實施新收費後的初步數據，大欖隧道平日繁忙時間較繁忙方向車流量／容車量比率介乎0.8至1.0。有關2024年及2025年6至12月繁忙時段及非繁忙時段使用大欖隧道的車流量載列於附件。

附件

2024年及2025年6至12月
大欖隧道平日平均車流量[1](雙向架次)

月份	繁忙時段[2]	按年變化	一般時段[2]	按年變化	非繁忙時段[2]	按年變化
2024年						
6月	17 100	--	16 500	--	12 300	--
7月	15 900	--	16 100	--	12 100	--
8月	15 300	--	15 900	--	12 100	--
9月	16 600	--	16 200	--	12 400	--
10月	16 700	--	16 000	--	12 200	--
11月	16 800	--	16 400	--	12 400	--
12月	16 800	--	16 800	--	12 700	--
2025年						
6月	19 900	+ 16%	20 900	+ 27%	17 100	+ 39%
7月	19 400	+ 22%	21 300	+ 32%	17 400	+ 45%
8月	19 000	+ 24%	21 300	+ 34%	17 900	+ 48%
9月	19 300	+ 16%	20 700	+ 28%	17 300	+ 39%
10月	21 900	+ 31%	22 600	+ 41%	18 900	+ 55%
11月	22 500	+ 34%	23 100	+ 41%	19 100	+ 54%
12月	21 800	+ 30%	23 600	+ 41%	19 400	+ 52%

註:

1. 平日(即星期一至五，公眾假期除外)的交通流量，數據未剔除受長假期影響的日子
2. 「繁忙時段」是指上午7時至10時及下午5時至7時，「一般時段」是指上午10時至下午5時，而「非繁忙時段」為其餘時間。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB299

管制人員的答覆

(問題編號：3337)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜沒有指定

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就公眾碼頭管理及維護開支，請告知：

(a) 除涉「改善碼頭計劃」的工程開支外，請表列過去5年各公眾碼頭的日常管理及維護開支，並分項說明。

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：64)

答覆：

(a) 現時，全港共有約130個公眾碼頭供船隻使用，運輸署負責當中65個的日常管理，由路政署及食物環境衞生署進行日常維護工作，並由土木工程拓展署進行維修保養。上述部門就其負責的公眾碼頭進行有關工作的開支載於附件。

運輸署沒有備存由其他部門負責管理的碼頭的開支資料。

附件

相關部門於過去5年就公眾碼頭的日常管理、維護及維修保養工作所涉及的開支

部門	工作內容	涉及開支 (元)
運輸署	65個公眾碼頭的日常管理	相關工作由現有運輸署人員執行，所涉開支沒有詳細分項。
路政署	公眾碼頭照明	約170萬*
食物環境衞生署	公眾碼頭環境衞生及清潔	食物環境衞生署沒有備存為公眾碼頭提供環境衞生服務的分項開支。
土木工程拓展署	公眾碼頭設施維修保養	約8,100萬元

*截至2026年1月

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB300

管制人員的答覆

(問題編號：3412)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署繼續改善新界新市鎮的現有單車徑和相關設施。未來一年，準備開放幾多單車徑，開支預算是幾多，會否與旅發局合作推廣成熟的單車徑。

提問人：江旻憓議員(立法會內部參考編號：41)

答覆：

現時已開放讓市民使用的單車徑共長約250公里。在2026-27年度，政府預計於東涌東開放約800米長的單車徑供公眾使用。該單車徑屬於工務計劃項目第7859CL號「東涌新市鎮擴展－工地平整及基礎設施工程」所涵蓋的範圍，因此並沒有該單車徑開支預算的分項數字。

宣傳推廣方面，香港旅遊發展局在「Discover Hong Kong」一站式旅遊資訊平台設有香港單車遊專頁，向旅客推介香港單車遊熱門路線及騎行好去處，涵蓋大埔、沙田、屯門、元朗區等地區的單車徑，以及在香港市區和離島開放予旅客騎單車的景點和地方，鼓勵旅客欣賞香港優美的郊區和城市景色。政府亦在網上專頁提供多項單車騎行安全的資訊，提醒旅客在香港騎行單車時須注意交通安全。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

TLB301

管制人員的答覆

(問題編號：3577)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

港車北上已於23年7月1日起通行，粵車南下則於去年11月中旬分階段實行。就此，政府可否告知本會：

1. 過去一年每月私家車、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. 有否統計過去兩年，「港車北上」計劃下的私家車平均停留在廣東省的日數；及

3. 請列出自實施「粵車南下」，接到的申請、每月批出的配額、以及計劃下的「粵車」平均停留在港的日數為何。

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：46)

答覆：

1. 根據港珠澳大橋管理局[註(1)]提供的資料，2025年每月私家車、貨車及巴士使用港珠澳大橋的數目表列如下：

2025年	私家車[註(2)]	貨車[註(3)]	巴士[註(4)]
1月	317 581	33 442	57 300
2月	297 155	27 129	52 557
3月	312 445	35 734	55 786
4月	348 779	34 861	61 256
5月	355 960	38 020	56 180
6月	324 073	38 860	52 149
7月	331 362	40 482	56 463
8月	374 125	42 190	61 590

2025年	私家車[註(2)]	貨車[註(3)]	巴士[註(4)]
9月	293 475	45 206	46 530
10月	391 998	46 947	54 037
11月	341 498	49 536	51 723
12月	384 597	48 451	58 307

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) 包括跨境私家車(兩地牌及三地牌車)、跨境出租汽車，「港車北上」、「粵車南下」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的私家車。

(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。

2. 運輸署沒有備存「港車北上」下私家車平均停留在廣東省的日數。按照規定，「港車北上」車輛每次進入內地後連續停留不得超過30天，每年在內地累計停留不得超過180天。

3. 「粵車南下」(入境市區部分)由2025年12月9日起接受合資格廣東私家車申請。運輸署在接獲由內地部門轉交申請後會作出審批，向成功的申請人發出電子「國際通行許可證」(下稱「許可證」)。獲發許可證的粵車可預約經港珠澳大橋入境香港，每次留港最多三日。

截至2026年2月底，運輸署共接獲約4 200宗申請，共發出逾3 500張許可證；其餘700宗申請仍在處理中。根據香港海關提供的資料，在2026年2月約九成車輛在香港逗留一至兩天。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

LWB(W)187

管制人員的答覆

(問題編號：2810)

總目： (186) 運輸署

分目： ( )

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(謝詠誼)

局長： 勞工及福利局局長

問題：
自2024年8月底起，當局把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)調整為實名制，60歲或以上人士必須使用樂悠咭才可享用二元乘車優惠。就此，政府可否告知本會：

1. 按60至64歲、 65歲以上、及合資格殘疾人士分列出，2023-24至2025-26年度二元優惠計劃的受惠人數為何；

2. 2023-24 至2025-26年度，二元優惠計劃的開支為何；

3. 比較自實名制實施前及後，當局用於二元優惠計劃的開支升/跌幅；以及

4. 按不同公共交通工具列出，2023-24 至2025-26年度，就打擊違規使用二元優惠計劃的(i) 巡查次數、(ii) 發現違規個案數目，以及(iii) 就違規個案作出檢控和定罪的數字為何。

提問人：陳家珮議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 過去3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**	合資格殘疾人士	**總計(註)**
2023	1 536 300	871 800	169 600	2 577 700
2024	1 634 900	912 900	171 700	2 719 400
2025	1 683 800	910 400	169 900	2 764 100

註：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，才可享用二元優惠計劃。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。2023-24至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／船費收入所涉款額表列如下：

2023-24財政年度 實際款額	40.088億元
2024-25財政年度 實際款額	43.916億元
2025-26財政年度 修訂預算款額	46.471億元

4. 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。

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，共發現7宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中5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，被判罰款約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。第四宗涉案乘客被判130小時社會服務令及須補繳少付車資共約3,900元。第五宗個案涉案乘客詐騙罪行，被判80小時社會服務令及須補繳少

付車資約2,900港元。另外兩宗警方已完成調查，但由於證據不足而不作檢控。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2026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270次聯合行動及查驗約1 370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 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

LWB(W)188

管制人員的答覆

(問題編號：1764)

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(謝詠誼)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

就2024-25及2025-26年度，就合資格使用二元優惠計劃的(1) 60至64歲人士「樂悠咭」持有人、(2) 65歲或以上人士「樂悠咭」持有人和(3)已加註「殘疾人士身份」於八達通的60歲以下合資格殘疾人士的乘車狀況，政府可否告知本會：

1. 現時上述3個組別的樂悠咭及八達通的發行量及每月使用樂悠咭／八達通享用二元優惠計劃的總受惠人次分別為多少；

2. 為何2025-26核准預算及修訂預算出現約8億元的差別？如何評估2026-27年的預算為約51.7億元；

3. 上述3個組別平均每月獲2元優惠的行程數目；請按該三個類別及每月平均行程數目(60程或以下、61至120程、121至180程、181程至240程及超過240程)提供分項數字；

4. 以上三個類別乘客每人每月平均行程數目；請按成人票價10元或以下及超過10元提供分項數字；

5. 在2024-2025年度及2025-2026年度，以上三類乘客分別的人均每月行程數目、人均年度補貼額、平均每個行程的補貼額、乘搭次數最高人士的每月行程數目；

6. 2024-25及2025-26年度，按公共交通營辦商分類列出平均每日受惠乘客人次；及

7. 鑑於樂悠咭及八達通記錄持卡人的出行記錄，政府有否考慮善用出行記錄，在不涉及取得個人私隱資料的前提下，與八達通卡有限公司合作分析交通數據，了解出門距離，頻率，以至出門前後的消費地點和金額，以助思考如何推動銀髮經濟，以及了解長者生活變化和需要？若有，有關工作計劃是甚麼；若否，原因是甚麼？

提問人：陳文宜議員(立法會內部參考編號：38)

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。截至2025年12月底，一共有約259萬名60歲或以上合資格受惠人士持有「樂悠咭」(當中約69萬名為60至64歲)，另有約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。有關各組別受惠人次請參閱下文3至5部分表列數據。

2. 二元優惠計劃在2025-26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，因此向公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所需的支出較預期減少。

   二元優惠計劃在2026-27年度的預算開支約為51億7,070萬元，除了考慮到「兩蚊兩折」調整方案將於2026-27年度實施，二元優惠計劃的開支也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。政府制定開支預算時已考慮上述因素。

3.－5.

二元優惠計劃全面實施實名制後首年(即2024年8月25日至2025年8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
2024-25財政年度至2026-27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]				
2024-25 (實際開支)	16.887億元 (38%)	24.053億元 (55%)	2.976億元 (7%)	43.916億元
2025-26 (修訂預算)	18.424億元 (40%)	24.911億元 (53%)	3.136億元 (7%)	46.471億元

2026-27 (預算)	-	-	-	51.707億元
「二元優惠計劃」全面實施實名制後首年數據 (即2024年8月25日至2025年8月24日)				
受惠人數				
持卡人數[2]	1 851 000	683 000	131 000[3]	2 665 000
平均每月乘客人次				
成人票價10元或以下(佔路線數目61%)	3 700萬 (83%)	1 790萬 (65%)	410萬 (80%)	5 900萬 (77%)
成人票價10元以上(佔路線數目39%)	750萬 (17%)	950萬 (35%)	100萬 (20%)	1 800萬 (23%)
總乘客人次	4 450萬	2 740萬	510萬	7 700萬
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61%)	8,840萬元 (62%)	7,670萬元 (38%)	1,350萬元 (54%)	1.786億元 (48%)
成人票價10元以上(佔路線數目39%)	5,430萬元 (38%)	1.259億元 (62%)	1,130萬元 (46%)	1.915億元 (52%)
補貼總額	1.427億元	2.026億元	2,480萬元	3.701億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 659 000	764 000	146 000	2 569 000
120-240次	10 000	10 000	2 000	22 000
240次以上	80	90	50	220
其他數據				
人均乘搭次數	每日0.9次 每月27次	每日1.2次 每月36次	每日1.1次 每月34次	(不適用)
人均補貼額	每日2.8元 每月85元	每日8.7元 每月262元	每日5.6元 每月167元	
平均每程補貼額	3.2元	7.4元	4.9元	
乘搭次數最高人士的平均每日乘搭次數	14次	20次	19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 2025 年 8 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。

6. 2024年及2025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：

	曆年	**65歲或以上人士**	**60至64歲人士**	合資格殘疾人士	**總計**(註2)
港鐵公司	2024	609 000	380 000	69 000	1 058 000
	2025	606 100	379 700	68 600	1 054 400
專營巴士營辦商	2024	676 000	352 000	69 000	1 097 000
	2025	702 200	345 000	67 000	1 114 200
渡輪營辦商	2024	10 300	5 900	1 100	17 300
	2025	10 100	5 900	1 100	17 100
專線小巴營辦商	2024	300 900	144 000	28 300	473 200
	2025	320 300	148 300	28 800	497 400
紅色小巴營辦商	2024	28 100	17 500	2 900	48 400
	2025	33 100	18 000	3 000	54 100
街渡營辦商	2024	1 400	800	100	2 300
	2025	1 400	800	100	2 300
香港電車有限公司(註1)	2024	-	6 900	800	7 600
	2025	-	6 800	700	7 500
居民巴士服務營辦商	2024	9 700	5 400	500	15 600
	2025	10 600	5 900	600	17 100
總計(註2)	**2024**	**1 634 900**	**912 900**	**171 700**	**2 719 400**
	2025	**1 683 800**	**910 400**	**169 900**	**2 764 100**

註1：香港電車有限公司為65歲或以上長者提供1.5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。

7. 就利用樂悠咭及八達通持咭人出行記錄作數據分析，涉及跨機構的數據處理，以及私隱、技術及商業考量等多項因素。在符合私隱保障的前提下，政府會繼續探討運用相關數據的可行性，以助了解長者的需要及推動銀髮經濟的發展。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

LWB(W)189

管制人員的答覆

(問題編號：1888)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

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(謝詠誼)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

當局在2026-27年度需要特別留意的事項提及繼續監察二元優惠計劃的運作，並推行已加強的防止濫用措施；以及繼續支援勞工及福利局實施二元優惠計劃的調整方案。鑒於「2元乘車優惠計劃」將在今年4月改為「兩蚊兩折」優惠，對此，請當局告知本會：

1. 二元優惠計劃2025-26修訂預算較2025-26核准預算減少753,014,000；此外，享用二元優惠計劃2025年實際乘客人次較去年預算案預測人次減少約7.9萬。對此政府是否知悉，2025-26年度二元優惠計劃的開支及乘客人次均較原來預算高估的原因為何；但2026-27年度二元優惠計劃有關支出及乘客人次仍較2025-26年度修訂預算升11.2%及2.5%，有關預測是否符合實際情況，如是，詳情為何；如否，原因為何；

2. 當局去年表示為推行「兩蚊兩折」優惠，八達通系統需要調整和測試，相關行政費用大約6000萬，當局將承擔3分2，八達通公司承擔3分1。鑒於政府近日已完成八達通閘機等系統調整並已試行，對此，請當局詳細告知有關行政費用的實際支出；

3. 綱領5下，2026-27年度會淨減少6個職位，請當局可否告知本會：擬增加的職位詳情及開支總額，與擬刪減的職位詳情及所節省的開支總額，分別為何，當中是否涉及二元優惠計劃工作，如是，詳情為何；如否，原因為何。

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

1. 2025-26財政年度的修訂預算較核准預算減少，主要原因是二元優惠計劃的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，因此向公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所需的支出較預期減少。至於2025年度實際的「平均每日乘客人次」較預計下降的原因，包括合資格人士人口及整體出行次數的增長較預期中少，以及加入二元優惠計劃的公共交通營辦商數目較預期少等。

   二元優惠計劃在2026-27年度的預算開支約為51億7,070萬元，除了考慮到「兩蚊兩折」調整方案將於2026-27年度實施，二元優惠計劃的開支也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。政府制定開支預算時已考慮上述因素。

2. 落實「兩蚊兩折」及「優惠車程設限」調整方案的系統調整及測試等費用初步估計約9,000萬元，扣除八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商願意承擔的部分，由政府承擔的開支約6,000萬元。

3. 綱領(5)在2026-27年度會淨減少6個屬於運輸署二元優惠計劃組別內的職位，包括2個運輸主任職系、1個庫務會計師職系、2個會計主任職系及1個文書主任職系的職位，按薪級中點估計的年薪值計算的相應薪酬開支約為470萬元。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
LWB(W)190

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(謝詠誼)

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166，2025–26核准預算約為54億，2025–26修訂預算約46億，涉及的估算基礎及落差之大的原因為何；

2. 根據分目166，2026–27預算約為52億，其估算基礎為何；

3. 2025年度預計的「平均每日乘客人次」約為282萬，實際為274萬，下降的原因為何；

4. 過去三個財政年度，就60至64歲及65歲以上人士分別領取「2元優惠計劃」的人數及涉及的補貼金額分別為何；

5. 過去三個財政年度，政府向各公共交通營辦商發放的補貼金額、經常性開支及行政開支分別為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

1.及3.

2025-26財政年度的修訂預算較核准預算減少，主要原因是二元優惠計劃的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，因此向公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所需的支出較預期減少。至於2025年度實際的「平均每日乘客人次」較預計下降的原

因，包括合資格人士人口及整體出行次數的增長較預期中少，以及加入二元優惠計劃的公共交通營辦商數目較預期少等。

2. 二元優惠計劃在2026-27年度的預算開支約為51億7,070萬元，除了考慮到「兩蚊兩折」調整方案將於2026-27年度實施，二元優惠計劃的開支也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。政府制定開支預算時已考慮上述因素。

4.及5.

過去三年，享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次，按受惠人士類表列如下。

曆年	65歲或以人士	60至64歲人士(註)	合資格殘疾人士	總計(註1)
2023	1 536 300	871 800	169 600	2 577 700
2024	1 634 900	912 900	171 700	2 719 400
2025	1 683 800	910 400	169 900	2 764 100

註： 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。

過去三個財政年度，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	**2023-24財政年度實際(千元)**	**2024-25財政年度實際(千元)**	**2025-26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：			
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	1,536,197	1,633,058	1,661,644
專營巴士營辦商	1,556,079	1,694,123	1,824,623
渡輪營辦商	86,147	92,675	96,218
專線小巴營辦商	690,463	785,042	863,765
紅色小巴營辦商	103,527	144,774	153,919
街渡營辦商	6,438	6,518	6,280
香港電車有限公司	2,698	2,787	3,477

公共交通 營辦商	**2023-24** 財政年度 實際 (千元)	**2024-25** 財政年度 實際 (千元)	**2025-26** 財政年度 修訂預算 (千元)
居民巴士服務營辦商	27,262	32,600	37,204
小計	4,008,811	4,391,577	4,647,130
(b)運作開支	**52,333**	**60,236**	**45,898**
經常開支總計	**4,061,144**	**4,451,813**	**4,693,028**

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
LWB(W)191

管制人員的答覆

(問題編號：1939)

總目： (186) 運輸署

分目： ()

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(謝詠誼)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

就實施「兩蚊兩折」，政府可否告知本會：

1. 推行「兩蚊兩折」涉及的人手編制及行政開支為何；

2. 政府已完成市面上所有八達通閘機調整工作，涉及調校的行政費用為何；是否如早前預計，政府會承擔三分之二，即約為四千萬元的行政費用；

3. 上一個財政年度，請表列每月乘搭逾240程的受惠人士數目為何；

4. 每月限搭240程的方案預計2027年4月左右實施，有否評估實施240程上限涉及的行政費用為何；

5. 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；若行政開支大於可節省的開支，會否考慮擱置設置每月240程上限？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1.-2.及4.-5.

落實「兩蚊兩折」及「優惠車程設限」調整方案的系統調整及測試等的費用初步估計約9,000萬元，扣除八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商願意承擔的部分，由政府承擔的開支約6,000萬元。運輸署調配現有人手推行「兩蚊兩折」的工作，涉及的人手開支沒有詳細分項。

「兩蚊兩折」方案於2026年4月3日實施，「優惠車程設限」方案預計將於「兩蚊兩折」方案推行約1年後實施。政府會持續監察二元優惠計劃的運作情況，屆時再作公布。

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年(即2024年8月25日至2025年8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
2024-25財政年度至2026-27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]				
2024-25 (實際開支)	16.887億元 (38%)	24.053億元 (55%)	2.976億元 (7%)	43.916億元
2025-26 (修訂預算)	18.424億元 (40%)	24.911億元 (53%)	3.136億元 (7%)	46.471億元
2026-27 (預算)	-	-	-	51.707億元
「二元優惠計劃」全面實施實名制後首年數據 (即2024年8月25日至2025年8月24日)				
受惠人數				
持卡人數[2]	1 851 000	683 000	131 000[3]	2 665 000
平均每月乘客人次				
成人票價10元或以下(佔路線數目61%)	3 700萬 (83%)	1 790萬 (65%)	410萬 (80%)	5 900萬 (77%)
成人票價10元以上(佔路線數目39%)	750萬 (17%)	950萬 (35%)	100萬 (20%)	1 800萬 (23%)
總乘客人次	4 450萬	2 740萬	510萬	7 700萬
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61%)	8,840萬元 (62%)	7,670萬元 (38%)	1,350萬元 (54%)	1.786億元 (48%)

成人票價10元以上(佔路線數目39%)	5,430萬元 (38%)	1.259億元 (62%)	1,130萬元 (46%)	1.915億元 (52%)
補貼總額	1.427億元	2.026億元	2,480萬元	3.701億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 659 000	764 000	146 000	2 569 000
120-240次	10 000	10 000	2 000	22 000
240次以上	80	90	50	220
其他數據				
人均乘搭次數	每日0.9次 每月27次	每日1.2次 每月36次	每日1.1次 每月34次	(不適用)
人均補貼額	每日2.8元 每月85元	每日8.7元 每月262元	每日5.6元 每月167元	
平均每程補貼額	3.2元	7.4元	4.9元	
乘搭次數最高人士的平均每日乘搭次數	14次	20次	19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2025年8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。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
LWB(W)192

管制人員的答覆

(問題編號：2416)

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(謝詠誼)

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，可在未來五年減省共約六十二億元的開支。就此，政府可否告知：

1. 請表列五年減省共約六十二億元的開支詳情，包括每個財政年度、每個計劃可以節省的公帑、涉及的行政開支分別為何；

2. 過去三個財政年度，分別表列兩個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分別為何；

3. 會否公開「二元優惠計劃」調整方案的檢討報告和相關數據；如會，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：8)

答覆：

1. 二元優惠計劃兩項調整方案包括「兩蚊兩折」及「優惠車程設限」方案。其中「兩蚊兩折」於2026年4月3日實施，「優惠車程設限」方案預計將於「兩蚊兩折」方案推行約1年後實施。估計2026-27年度可節省開支約5.5億元。

   落實「兩蚊兩折」及「優惠車程設限」調整方案的系統調整及測試等的費用初步估計約9,000萬元，扣除八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商願意承擔的部分，由政府承擔的開支約6,000萬元。

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歲或以人士**	**60至64歲人士**	合資格殘疾人士	**總計(註)**
2023	1 536 300	871 800	169 600	2 577 700
2024	1 634 900	912 900	171 700	2 719 400
2025	1 683 800	910 400	169 900	2 764 100

註：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。

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／船費收入所涉款額表列如下：

2023-24財政年度 實際款額	40.088億元
2024-25財政年度 實際款額	43.916億元
2025-26財政年度 修訂預算款額	46.471億元

3. 政府會持續監察二元優惠計劃調整方案實施後的運作情況，適時作出匯報。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

LWB(W)193

管制人員的答覆

(問題編號：1107)

總目： (186) 運輸署

分目： ( )

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(謝詠誼)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

政府早前開展檢視「二元優惠計劃」，並將於在2026年4月起推行新措施，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. 檢視「二元優惠計劃」所涉及的開支及人手編制為何；

2. 當局預計此措施將會如何影響計劃整個計劃的每年開支?

3. 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?

4. 請提供數據，過去兩年，長者平均月乘車超過240程的數目有多少?

5. 過去一年，平均每名長者乘搭次數為何?請以1.殘疾人士組、2.60-64歲、3.65-79歲、4.70-74歲、5.75歲至80歲、6. 80歲或以上列出。

提問人：植潔鈴議員(立法會內部參考編號：218)

答覆：

1.至2.

「兩蚊兩折」方案於2026年4月3日實施，「優惠車程設限」方案預計將於「兩蚊兩折」方案推行約1年後實施。實施「兩蚊兩折」調整方案後，估計首個財政年度(2026-27年度)全年可節省開支約5.5億元。

運輸署調配現有人手協助完成「二元優惠計劃」的檢討工作，由於這些人員已承擔其他工作，涉及檢討工作的行政開支沒有詳細分項。

3.至5.

在制訂「兩蚊兩折」調整方案的過程中，政府已綜合考慮不同群體的出行模式及負擔能力，進行整體影響評估。現時，票價10元或以下的公共交通路線佔約六成，佔二元優惠計劃資助行程總數接近八成。乘搭這些路線的受惠人士在「兩蚊兩折」下不受影響，仍舊只須繳付2元車費。在乘搭票價10元以上的路線時，他們只須繳付以兩折計算的車／船費，另外八成的票價毋須由受惠人士負擔，對他們出行仍具很大的鼓勵作用。

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年(即2024年8月25日至2025年8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**
2024-25財政年度至2026-27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]				
2024-25 (實際開支)	16.887億元 (38%)	24.053億元 (55%)	2.976億元 (7%)	43.916億元
2025-26 (修訂預算)	18.424億元 (40%)	24.911億元 (53%)	3.136億元 (7%)	46.471億元
2026-27 (預算)	-	-	-	51.707億元
「二元優惠計劃」全面實施實名制後首年數據(即2024年8月25日至2025年8月24日)				
受惠人數				
持卡人數[2]	1 851 000	683 000	131 000[3]	2 665 000
平均每月乘客人次				
成人票價10元或以下(佔路線數目61%)	3 700萬 (83%)	1 790萬 (65%)	410萬 (80%)	5 900萬 (77%)
成人票價10元以上(佔路線數目39%)	750萬 (17%)	950萬 (35%)	100萬 (20%)	1 800萬 (23%)
總乘客人次	4 450萬	2 740萬	510萬	7 700萬
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61%)	8,840萬元 (62%)	7,670萬元 (38%)	1,350萬元 (54%)	1.786億元 (48%)

	65歲或以上人士	**60至64歲人士**	**合資格殘疾人士**	**總計**
成人票價10元以上(佔路線數目39%)	5,430萬元 (38%)	1.259億元 (62%)	1,130萬元 (46%)	1.915億元 (52%)
補貼總額	1.427億元	2.026億元	2,480萬元	3.701億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 659 000	764 000	146 000	2 569 000
120-240次	10 000	10 000	2 000	22 000
240次以上	80	90	50	220
其他數據				
人均乘搭次數	每日0.9次 每月27次	每日1.2次 每月36次	每日1.1次 每月34次	(不適用)
人均補貼額	每日2.8元 每月85元	每日8.7元 每月262元	每日5.6元 每月167元	
平均每程補貼額	3.2元	7.4元	4.9元	
乘搭次數最高人士的平均每日乘搭次數	14次	20次	19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 2025 年 8 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 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

LWB(W)194

管制人員的答覆

(問題編號：1115)

總目： (186) 運輸署

分目： ( )

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(謝詠誼)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

樂悠咭持有人可以每程2元的優惠票價，享用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)下的指定公共交通工具及服務。就此，政府可否告知本會：

1. 過去五個財政年度，該二元優惠計劃佔政府每年實際經常開支？

2. 承上題，過去五個財政年度，各種交通工具類別，獲該二元優惠計劃資助的實際開支為何？

3. 過去每年各種交通工具類別，打擊違規使用該二元優惠計劃的主動執法行動次數分別為何？

4. 承上題，過去五年，每年各種交通工具類別，成功檢控違規使用該二元優惠計劃的個案分別為何？

5. 現時長者以實明登記制下持有「樂悠咭」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?

6. 過去五年，每年因各種原因而需要重新簽發的「樂悠咭」數量分別為何？

7. 請表列過去五個年度以及本年度預算，該計劃下殘疾人士組別及不同年齡組別的受惠情況。請以a.殘疾人士組別、b.60-64歲、c.65-79歲、d.70-74歲、e.75歲至80歲、f. 80歲或以上)

提問人：植潔鈴議員(立法會內部參考編號：113)

答覆：

1. 過去五個財政年度，「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)每年的經常開支(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)佔每年政府經營開支總額百分比表列如下：

	2021-22 財政年度	**2022-23 財政年度**	**2023-24 財政年度**	**2024-25 財政年度**	**2025-26 財政年度 修訂預算**
經常開支佔每年政府經營開支總額百分比(註1)	0.2%	0.5%	0.7%	0.7%	0.8%

註1： 2025-26年度的數據以2025-26年度的修訂預算計算。

2. 過去五個財政年度，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	**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 實際 (千元)**	**2025-26 財政年度 修訂預算 (千元)**
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	368,927	1,165,741	1,536,197	1,633,058	1,661,644
專營巴士營辦商	576,020	1,187,781	1,556,079	1,694,123	1,824,623
渡輪營辦商	38,362	78,745	86,147	92,675	96,218
專線小巴營辦商	407,401	564,345	690,463	785,042	863,765
紅色小巴營辦商	3,742	61,424	103,527	144,774	153,919
街渡營辦商	683	7,941	6,438	6,518	6,280
香港電車有限公司	188	2,259	2,698	2,787	3,477
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	32,600	37,204
總計	**1,395,323**	**3,078,823**	**4,008,811**	**4,391,577**	**4,647,130**

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。

3-4. 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，共發現7宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中5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，被判罰款約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。第四宗涉案乘客被判130小時社會服務令及須補繳少付車資共約3,900元。第五宗個案涉案乘客詐騙罪行，被判80小時社會服務令及須補繳少付車資約2,900港元。另外兩宗警方已完成調查，但由於證據不足而不作檢控。全部個案的違規者均涉及使用不記名長者八達通，個案涉及不合資格人士違規使用二元優惠，乘搭港鐵、渡輪、專營巴士及專線小巴等公共交通服務。

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2026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270次聯合行動及查驗約1 370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。

5. 截至2025年12月底，一共有約259萬名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。

6. 根據八達通卡有限公司提供的資料，自開始使用「樂悠咭」以享用二元優惠計劃至今，因遺失、壞咭等原因而重發的「樂悠咭」數量表列如下：

曆年	**重發的「樂悠咭」數量(註3)**
2022	37 100
2023	70 000
2024	86 500
2025	90 300

註3： 四捨五入至最接近的百位數。

7. 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4)**	**合資格殘疾人士**	**總計(註5)**
2021	1 247 100	-	159 100	1 406 200
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
2025	1 683 800	910 400	169 900	2 764 100

註4： 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5： 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。

本年度預算享用二元優惠計劃的60歲以上長者及合資格殘疾人士的平均每日受惠乘客人次分別約為264萬及17萬。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
LWB(W)195

管制人員的答覆

(問題編號：1293)

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(謝詠誼)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

運輸署的宗旨是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，以及繼續推行已加強的防止濫用二元優惠計劃的措施。就此，當局可否告知本會：

(a) 自2024年8月推行樂悠咭實名制後，被發現違規使用優惠而須繳交附加費的個案數字為何；

(b) 當局會否考慮修例，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) 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？

提問人：莊豪鋒議員(立法會內部參考編號：25)
答覆：
(a)–(c)

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。

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，共發現7宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中5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，被判罰款約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。第四宗涉案乘客被判130小時社會服務令及須補繳少付車資共約3,900元。第五宗個案涉案乘客詐騙罪行，被判80小時社會服務令及須補繳少付車資約2,900港元。另外兩宗警方已完成調查，但由於證據不足而不作檢控。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2026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270次聯合行動及查驗約1 370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，只有持咭人才可使用。不合資格人士使用他人的「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。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
LWB(W)196

管制人員的答覆

(問題編號：0628)

總目： (186) 運輸署

分目： ( )

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(謝詠誼)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

2026-2027年度財政預算案剛公布將「二元乘車優惠」調整為「兩蚊兩折」，並設定每月240程上限。考慮到當局預計新措施在2026／27年度的開支仍高達51.7億元，僅比2025／26年度的修訂開支輕微下降，我想請問當局：

1. 成本控制成效：新方案下的預計開支，是否已完全反映計劃對長途車資實施兩折收費及設有每月限額所帶來的節省效果？若否，實際預期可節省的開支是多少？

2. 防濫用及監察機制：面對未來每年數十億元的巨額公帑開支，當局有何具體且可量化的措施，確保新設的每月240程上限能有效執行，並防止「長車短搭」或「濫搭」等濫用情況，以確保資源運用得更具成本效益？

提問人：何君堯議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

1.

「兩蚊兩折」方案於2026年4月3日實施。實施調整方案後，估計2026-27年度可節省開支約5.5億元。

二元優惠計劃在2026-27年度的預算開支約為51億7,070萬元，除了考慮到「兩蚊兩折」調整方案將於2026-27年度實施，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。

2.
社會的其中一個共識是「長車短搭」的問題必須處理。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一，卻佔政府向公共交通營辦商發還的款額超過一半。「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」的情況，他們節省金錢之餘，亦可優化政府資源的運用。

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。「優惠車程設限」方案預計將於「兩蚊兩折」方案推行約1年後實施，政府屆時會再作公布。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

LWB(W)197

管制人員的答覆

(問題編號：2887)

總目： (186) 運輸署

分目： ( )

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(謝詠誼)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

去年財政預算案提出，調整簡稱二元優惠計劃的政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃，改為推行「兩蚊兩折」優惠。政府可否告知本會：

1. 預料措施實施後，每年可節省多少開支；

2. 請按年齡分佈，表列目前可享受推行「兩蚊兩折」優惠的合資格人士數目；

3. 如受惠人數不斷增加，政府會否進一步調整措施？

提問人：管浩鳴議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

1. 二元優惠計劃兩項調整方案包括「兩蚊兩折」及「優惠車程設限」方案。其中「兩蚊兩折」於2026年4月3日實施，而「優惠車程設限」方案預計將於「兩蚊兩折」方案推行約1年後實施。實施「兩蚊兩折」調整方案後，估計2026-27年度可節省開支約5.5億元。

   二元優惠計劃在2026-27年度的預算開支約為51億7,070萬元，除了考慮到「兩蚊兩折」調整方案將於2026-27年度實施，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。

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，才可享用二元優惠計劃。二元優惠計劃全面實施實名制後首年(即2024年8月25日至2025年8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**
2024-25財政年度至2026-27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]				
2024-25 (實際開支)	16.887億元 (38%)	24.053億元 (55%)	2.976億元 (7%)	43.916億元
2025-26 (修訂預算)	18.424億元 (40%)	24.911億元 (53%)	3.136億元 (7%)	46.471億元
2026-27 (預算)	-	-	-	51.707億元
「二元優惠計劃」全面實施實名制後首年數據(即2024年8月25日至2025年8月24日)				
受惠人數				
持卡人數[2]	1 851 000	683 000	131 000[3]	2 665 000
平均每月乘客人次				
成人票價10元或以下(佔路線數目61%)	3 700萬 (83%)	1 790萬 (65%)	410萬 (80%)	5 900萬 (77%)
成人票價10元以上(佔路線數目39%)	750萬 (17%)	950萬 (35%)	100萬 (20%)	1 800萬 (23%)
總乘客人次	4 450萬	2 740萬	510萬	7 700萬
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61%)	8,840萬元 (62%)	7,670萬元 (38%)	1,350萬元 (54%)	1.786億元 (48%)
成人票價10元以上(佔路線數目39%)	5,430萬元 (38%)	1.259億元 (62%)	1,130萬元 (46%)	1.915億元 (52%)
補貼總額	1.427億元	2.026億元	2,480萬元	3.701億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 659 000	764 000	146 000	2 569 000
120-240次	10 000	10 000	2 000	22 000
240次以上	80	90	50	220

	65歲或以上人士	**60至64歲人士**	**合資格殘疾人士**	**總計**
其他數據				
人均乘搭次數	每日0.9次 每月27次	每日1.2次 每月36次	每日1.1次 每月34次	
人均補貼額	每日2.8元 每月85元	每日8.7元 每月262元	每日5.6元 每月167元	
平均每程補貼額	3.2元	7.4元	4.9元	(不適用)
乘搭次數最高人士的平均每日乘搭次數	14次	20次	19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 2025 年 8 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. 政府會持續監察「兩蚊兩折」實施後二元優惠計劃的運作情況，包括受惠人士數目、受惠人士出行模式及計劃開支變化等，以檢視措施的成效。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

LWB(W)198

管制人員的答覆

(問題編號：0529)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

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(謝詠誼)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

2025-26年度政府財政預算案宣佈將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「兩蚊兩折」，並將優惠車程上限定為每月240程。就此，政府可否告知本會：

(a) 2025-26年度的修訂預算為48.893億元，較原來預算的56.961億元減少8.068億元，減幅為14.2%；但2026-27年度的預算卻為54.941億元，較2025-26年度的修訂預算增加6.048億元，增幅為12.4%；今明兩年度的預算較原來出現明顯波動，原因為何；

(b) 在2025-26年度及預計在2026-27年度，(i)向公共交通營辦商發放的補貼款項(按公司列出)、(ii)監管該計劃的運輸署人手編制及薪酬開支及(iii)其他運作開支分別為何；

(c) 過去3年及預計在2026年，向(i)60-64歲及(ii)65歲或以上人士發出的「樂悠咭」數量分別為何；

(d) 過去3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(按60-64歲、65歲或以上人士的年齡組別列出)；

(e) 運輸署有否預計檢討方案實行後，平均每月將有多少人在該計劃下繳付的車資有所增加；及

(f) 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，改為要求退休員工申請「樂悠咭」，乘車時先墊支2元車資，公司日後才發還，有濫用計劃、將提供退休員工福利的企業責任轉嫁予政府之嫌；運輸署有否留意到此情況，並會否要求該等營辦商糾正；如否，原因為何？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

(a) 2025-26財政年度的修訂預算較核准預算減少，主要原因是二元優惠計劃的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，因此向公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所需的支出較預期減少。

二元優惠計劃在2026-27年度的預算開支約為51億7,070萬元，除了考慮到「兩蚊兩折」調整方案將於2026-27年度實施，二元優惠計劃的開支也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。政府制定開支預算時已考慮上述因素。

(b) 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：

	2025-26 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：	
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	1,661,644
專營巴士營辦商	1,824,623
渡輪營辦商	96,218
專線小巴營辦商	863,765
紅色小巴營辦商	153,919
街渡營辦商	6,280
香港電車有限公司	3,477
居民巴士服務營辦商	37,204
小計	**4,647,130**
(b)運作開支(註)	**45,898**
經常開支總計	**4,693,028**

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。

2026-27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51億7,070萬元，而運作開支預算約為1億2,500萬元。

(c) 過去3年「樂悠咭」的流通數量表列如下：

曆年[註2]	**65歲或以上人士**	**60至64歲人士**
2023年	1 495 000	658 000
2024年	1 750 000	690 000
2025年	1 909 000	685 000

註2：該數字為截至該年12月31日的數字。

根據政府統計處公布2025年底香港人口數目的臨時數字，預計2026年將有約11萬人達到60歲，從而合資格申請「樂悠咭」。

(d) 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年(即2024年8月25日至2025年8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**
2024-25財政年度至2026-27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]				
2024-25 (實際開支)	16.887億元 (38%)	24.053億元 (55%)	2.976億元 (7%)	43.916億元
2025-26 (修訂預算)	18.424億元 (40%)	24.911億元 (53%)	3.136億元 (7%)	46.471億元
2026-27 (預算)	-	-	-	51.707億元
「二元優惠計劃」全面實施實名制後首年數據(即2024年8月25日至2025年8月24日)				
受惠人數				
持卡人數[2]	1 851 000	683 000	131 000[3]	2 665 000
平均每月乘客人次				
成人票價10元或以下(佔路線數目61%)	3 700萬 (83%)	1 790萬 (65%)	410萬 (80%)	5 900萬 (77%)
成人票價10元以上(佔路線數目39%)	750萬 (17%)	950萬 (35%)	100萬 (20%)	1 800萬 (23%)
總乘客人次	4 450萬	2 740萬	510萬	7 700萬
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61%)	8,840萬元 (62%)	7,670萬元 (38%)	1,350萬元 (54%)	1.786億元 (48%)
成人票價10元以上(佔路線數目39%)	5,430萬元 (38%)	1.259億元 (62%)	1,130萬元 (46%)	1.915億元 (52%)
補貼總額	1.427億元	2.026億元	2,480萬元	3.701億元
平均每月受惠人士乘搭車／船次數				
少於120次	1 659 000	764 000	146 000	2 569 000
120-240次	10 000	10 000	2 000	22 000
240次以上	80	90	50	220
其他數據				
人均乘搭次數	每日0.9次 每月27次	每日1.2次 每月36次	每日1.1次 每月34次	
人均補貼額	每日2.8元 每月85元	每日8.7元 每月262元	每日5.6元 每月167元	
平均每程補貼額	3.2元	7.4元	4.9元	(不適用)
乘搭次數最高人士的平均每日乘搭次數	14次	20次	19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 2025 年 8 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。

(e) 根據二元優惠計劃全面實施實名制後首年(即2024年8月25日至2025年8月24日)收集的主要數據，現時票價10元或以下的公共交通路線佔約六成，接近八成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，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。

(f) 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。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 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

LWB(W)199

管制人員的答覆

(問題編號：0364)

總目： (186) 運輸署

分目： ( )

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(謝詠誼)

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、 「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」調整方案的i)預計實施日期、ii)涉及的人手編制、iii)行政開支，及iv)解說及宣傳開支；

二、 過去一年，推行已加強防止濫用二元優惠計劃措施的i)行動次數、ii)行動內容、iii)行動支出、iv)發現違規人數，以及v)相關定罪情況；及

三、 政府早前表示，實施「兩蚊兩折」和「優惠車程設限」兩項調整方案後，2025-26至2029-30財政年度共可節省約26.4億元，如何評估2026-27年度的撥款仍較2025-26年度的修訂預算增加6.048億元？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

一、「兩蚊兩折」方案於2026年4月3日實施，至於「優惠車程設限」方案預計將於「兩蚊兩折」方案推行約1年後實施。

落實上述調整方案的系統調整及測試等的費用初步估計約9,000萬元，扣除八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商願意承擔的部分，由政府承擔的開支約6,000萬元。落實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。

政府現正為「兩蚊兩折」方案進行廣泛宣傳，包括舉行多場實體和線上簡介會、播放電視宣傳短片和電台廣播聲帶、利用社交媒體和網上平台宣傳方案和乘車攻略、邀請地區人士和社福機構推廣方案、張貼宣傳海報和派發宣傳單張，以及於公共交通工具刊登廣告等，務求市民明白「兩蚊兩折」方案，並知悉方案於4月3日起實施。政府亦會於「兩蚊兩折」調整生效日起，在港鐵站和公共交通交匯處等派駐服務大使協助市民及解答查詢。宣傳工作會在方案生效後繼續進行。由於宣傳工作正持續進行，暫未能提供相關的實際開支。

二、 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。

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，共發現7宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中5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，被判罰款約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。第四宗涉案乘客被判130小時社會服務令及須補繳少付車資共約3,900元。第五宗個案涉案乘客詐騙罪行，被判80小時社會服務令及須補繳少付車資約2,900港元。另外兩宗警方已完成調查，但由於證據不足而不作檢控。

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2026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270次聯合行動及查驗約1 370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。

打擊懷疑違規使用二元優惠計劃所涉及的新增工作量主要由運輸署現有資源承擔，沒有行動支出的詳細分項。

三、 二元優惠計劃在2026-27年度的預算開支約為51億7,070萬元。除了考慮到「兩蚊兩折」調整方案將於2026-27年度實施，二元優惠計劃的開支也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。政府制定開支預算時已考慮上述因素。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號
LWB(W)200

管制人員的答覆

(問題編號：2614)

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(謝詠誼)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

據悉，今年4月將正式落實長者乘車優惠新制「兩蚊兩折」，凡成人票價10元或以下的路線，長者繼續只需支付2元；若票價超過10元，則需繳付原價的兩折。同時，預計在2027年4月引入每月240程的上限，相當於每日約8程。就此，當局可否告知本會：

1. 調整方案所涉及的行政開支；

2. 「兩蚊兩折」實施後預計未來3年所涉及開支；

3. 是否有評估「兩蚊兩折」新制對長者的影響，包括受惠人數變化及普遍長者的交通開支預期增幅？如有，詳情為何？

提問人：梁美芬議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

1.及2. 「兩蚊兩折」方案於2026年4月3日實施，「優惠車程設限」方案預計將於「兩蚊兩折」方案推行約1年後實施。落實「兩蚊兩折」及「優惠車程設限」調整方案的系統調整及測試等費用初步估計約9,000萬元，扣除八達通卡有限公司及相關公共交通營辦商願意承擔的部分，由政府承擔的開支約6,000萬元。

實施「兩蚊兩折」調整方案後，估計2026-27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51億7,070萬元，預計2026-27至2028-29年度的開支約為160億元。

3. 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年，接近八成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，估計逾四分三受惠乘客人次不受影響，他們乘搭票價10元或以下的路線時自行承擔的車費仍然是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，而政府的資助額仍然十分可觀。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

LWB(W)226

管制人員的答覆

(問題編號：3348)

總目： (186) 運輸署

分目： ( )

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(謝詠誼)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

以二元優惠計劃為例，預算案把調整門檻包裝成「改革」，但技術理由如「需逐部調較約一萬七千部八達通機」等，是否反映政府數碼與系統整合水平落後，「國際創科中心」名不副實？

提問人：何君堯議員(立法會內部參考編號：48)

答覆：

二元優惠計劃受惠人士眾多，其中尤以長者為主，適時調整方案須穩妥有序。為實施「兩蚊兩折」方案，全港約17 000部公共交通營辦商的八達通讀寫器須進行調整及測試。有關工作現已完成，「兩蚊兩折」方案於2026年4月3日實施，較原先估計提早約5個月。運輸署當天會啟動緊急事故交通協調中心，密切監察實施情況。

–完–

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

S-TLB009

管制人員的答覆

(問題編號：S041)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

局方在TLB213回覆中顯示，安裝100個投射紅光的輔助裝置後，行人違規橫過馬路的數字減少了約24%，涉及車撞行人的交通意外更由2020年的66宗下降至2025年的14宗。局方表示會「考慮在個別適切位置」安裝，本人認為此種態度過於保守。就此請問：

鑑於輔助裝置在降低意外及違規方面的成效，政府會否在2026-27年度主動擴大安裝範圍，特別是針對荃灣及葵青區等人口老化嚴重、行人眾多的舊區？

提問人：郭芙蓉議員

答覆：

有關輔助裝置是透過投射紅光提醒行人注意交通燈號，尤其正在低頭注視手機的行人，從而加強行人過路安全。

運輸署持續審視各路口的交通情況及資源狀況，綜合考慮各方面因素(例如相關地點是否為行人過路處黑點、地理位置及環境限制等)，以確定安裝輔助裝置的需要及可行性，針對性及有效益地加強保障行人過路安全。事實上，運輸署已於2025年在12個新增涉及較多行人意外的行人過路處黑點安裝了輔助裝置。運輸署會繼續根據上述考慮因素在適切位置安裝輔助裝置，包括荃灣及葵青區合適的地點。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

S-TLB010

管制人員的答覆

(問題編號：S042)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

局方在TLB 154中提到2024年在東涌試驗的「實時交通燈號調節系統」運作暢順。運輸署正把系統推展至全港約50個合適的獨立燈控路口，系統預計在本年下半年開始陸續裝設及投入運作，整個項目預計在2027年完成。就此請問：

既然試驗結果理想，對於如西九龍、新界西南等交通飽和區，當局會否制定更進取的時間表，而非單純以50個路口作為階段性終點？

提問人：郭芙蓉議員

答覆：

運輸署在2021年於本港5個選定獨立燈號控制路口完成「實時交通燈號調節系統」先導計劃。先導計劃運作大致暢順，燈號時間可以因應當刻的車流及人流而作出即時調節，將綠燈時間靈活分配至較多車輛的行車方向或等候過路的行人。總結先導計劃的經驗，「實時交通燈號調節系統」對具有以下特性的獨立燈控路口會有較顯著效果：

(i) 路口整體上仍有足夠通行能力，讓系統有空間可靈活分配綠燈時間至車流較多的方向；

(ii) 不同方向的車流及人流在短時間內容易出現較大及不規則的變化；

(iii) 個別方向的車流容易因車流量大幅度變化而出現擠塞情況；以及

(iv) 路口較常出現行人啟動過路按鍵後卻在行人過路燈號亮起前離開過路處。

至於在交通流量已經飽和的燈控路口，由於沒有剩餘的綠燈時間可供分配，「實時交通燈號調節系統」較難發揮作用。因此，我們根據上述的準則和各個路口的交通特性，在全港揀選了50個在加設「實時交通燈號調節系統」後會有較顯著效果的獨立燈控路口安裝有關系統。

至於較複雜的聯動式燈控路口，已於2022年年中起在東涌市中心8個地點進行試驗，以進一步試驗系統在聯動式路口的效果。系統已在2024年年中完成，現時大致運作暢順。

運輸署會根據推展上述項目的經驗，繼續在合適的燈控路口推行「實時交通燈號調節系統」。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

S-TLB011

管制人員的答覆

(問題編號：S043)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據答覆編號TLB 172中的數據顯示，2025年接獲高達236條專線小巴線的加價申請，部分加幅甚至高達30%至33.3%，渡輪加幅亦達15%至35%。面對中東局勢動盪及油價波動，公共交通的經營環境雪上加霜。就此請問：儘管政府已推出18億元的燃油補貼，除了發放補貼與審批加價外，局方有無具體計劃協助小巴及渡輪業進行「結構性轉型」，例如加速新能源轉型等，從根本上解決公交事業面對受限於單一能源的風險？

另外，政府提供補貼給業界，但市民仍然面對公共交通加價的壓力。局方在規管公共交通加價的幅度的態度如何？或者有何方法減輕市民交通開支壓力？

提問人：郭芙蓉議員

答覆：

因應國際油價對社會的影響，特區政府已於2026年4月9日公布措施，包括對柴油價格進行補貼、減免所有政府收費隧道除私家車和電單車外所有商用車輛(包括專營巴士、公共小巴和的士)的隧道費50%等，並透過設立「公共交通服務特別申請工作組」(工作組)，與公共交通服務營辦商保持溝通，協助營辦商靈活應對燃油成本上升等。工作組於4月16日舉行了首次會議，聽取了3個專營巴士營辦商目前的經營環境和營運情況，並聆聽他們應對燃油成本上升的措施，亦肯定各營辦商在嚴峻的經營環境下致力提供穩定的公共交通服務。工作組會考慮具針對性的臨時措施，協助營辦商節省能源和提升營運效率，以應對油價變動。

另一方面，政府致力推動試驗各種新能源公共交通工具。環境及生態局和環境保護署於2022年開始推出電動公共小型巴士先導試驗計劃(先導試驗計劃)，預留8,000萬元資助電動公共小巴於不同專線小巴路線進行試驗，測

試市場上現有電動公共小巴型號的運作表現，以評估電動公共小巴在香港應用的可行性及有關充電安排。在試驗期間，專線小巴營辦商會向環境保護署提交電動小巴的日常運作數據，以及相關意見。此外，另有兩部電動公共小巴於新能源運輸基金下獲批資助展開運作試驗。環境及生態局已聯同業界成立工作小組，協助引入更具價格競爭力的電動車型號，並先以公共小巴為試驗對象，再視乎效果擴展到其他車種，以為電動商用車未來規模化應用創造條件。

政府亦正在推行新能源渡輪試驗，分別在港內和離島航線測試電動渡輪和混合動力渡輪。有關渡輪營辦商已於2024年12月底起陸續開展電動渡輪和混合動力渡輪的試驗。政府已成立跨部門工作小組，以監督進度和評估新能源渡輪在營運及環保方面的成效和表現。

就各公共交通營辦商的加價申請，政府會一如以往，以審慎態度按既定的機制處理。考慮因素包括營辦商的成本變化、財務狀況及前景、公眾的接受程度和負擔能力等。運輸署會繼續做好把關工作。

此外，政府亦有採取針對性的措施資助乘客，包括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；而長者及合資格殘疾人士亦可受惠於公共交通票價優惠計劃(即二元優惠計劃)。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

S-TLB012

管制人員的答覆

(問題編號：S033)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

第(b)題答覆中，若將應考人次除以及格人數，可得知輸入司機考小巴牌平均需要2.3次、考巴士牌平均需要2.0次才能合格。相對於本地考生，輸入司機更常犯哪些導致考試不合格的駕駛錯誤？

另外，由於運輸署正在研究粵港澳三地商用車資格互認安排，署方如何評估對本港道路環境與運輸業界的影響，以免「免試簽發」變成對非本地職業司機「中門大開」，甚至由於欠缺本港駕駛考試的訓練而增加事故風險？

提問人：林偉江議員

答覆：

根據運輸署的觀察，於公共小巴及公共巴士駕駛考試不及格的輸入司機，較常犯的錯誤包括未有查看交通情況、太接近物體等。

正如早前公布的《運輸策略藍圖》中指出，運輸署正積極研究粵港澳三地商用車輛駕駛執照互認的可行性，並將進一步與兩地政府商討細節，爭取於2027年落實有關安排。在過往數月，運輸署亦曾接獲業界就商用車輛駕駛執照互認事宜提出的意見。運輸署將考慮一籃子因素，包括三地商用車駕駛執照的分類、考試標準、考試範圍及水平等，以及參考業界提出的意見，並進一步與兩地政府商討細節，然後於適時就建議互認安排，包括適用車種、申請資格等，諮詢業界及相關持份者。

– 完 –

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

S-TLB013

管制人員的答覆

(問題編號：S034)

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(謝詠誼)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

第(d)題答覆提到運輸署沒有備存公共小巴及客車司機年齡的數據。請問署方的考慮為何；會否考慮進行「普查」，以掌握司機年齡結構的(demographic)數據?

從答覆附表三「按年齡組別及商用車輛類別劃分的駕駛者交通意外率」表格可見，多類商用車輛的意外率呈年齡越大、意外率越低的趨勢，與坊間的迷思截然相反；唯獨是公共小巴、私家小巴卻呈上升趨勢，請問運輸署有否分析原因，又有何措施加以解決？

提問人：林偉江議員

答覆：

所有持公共小巴及公共巴士正式駕駛執照的人士均可分別從事公共小巴及客車司機的工作，這兩類正式駕駛執照持用人現時分別超過16萬及13萬，運輸署一向有備存上述車種的駕駛執照持有人數目及其年齡分佈的資料作為參考。由於部份公共小巴及客車司機以自僱聘用形式從事駕駛工作，而且司機流動性高，運輸署會繼續透過與業界定期會面及持續監察其日常服務，以及通過在「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」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，了解公共小巴及客車司機的聘用情況。

交通意外涉及多項因素，包括司機身體狀況、司機駕駛態度、路面情況及車輛狀況等。儘管年齡本身不一定能夠準確預測駕駛能力，但研究顯示高齡與身體機能衰退有直接關係。隨著人口老齡化，長者司機人數持續增長。而在涉及交通意外的司機當中，長者司機的比例亦持續上升。此外，商用車輛司機一般的駕駛時間和行駛路程比較長，對長者司機的體力要求比起駕駛私家車更高。當中長者司機發生交通意外時，面對的風險相對較大，

在意外中亦可能造成較嚴重後果及較高的傷亡數字等。根據政府數據，年長商用車司機涉及致命或嚴重交通意外的比率較年輕商用車司機為高。故此，我們有需要優化現有制度，確保年長商用車輛司機能更早及更頻繁進行體格評估，以保障司機和其他道路使用者。運輸署已於去年第四季邀請商用車業界人士參與體格評估試驗計劃，藉此收集業界和醫生的意見，同時正進一步吸納顧問團隊和專家小組的建議，從而敲定提升司機體格證明要求的立法建議和相關醫療指引。

此外，運輸署一直持續進行宣傳及教育工作推廣道路安全，包括舉辦「至Fit安全駕駛大行動」，以及與道路安全議會和業界合作，呼籲各年齡層的商用車輛司機注意安全及健康。運輸署亦定期與業界開會溝通，聯同營辦商加強提醒旗下司機關注駕駛安全。

－ 完 －

審核2026-27年度
開支預算

答覆編號

S-TLB014

管制人員的答覆

(問題編號：S035)

總目： (186) 運輸署

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(謝詠宜)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

除了答覆提到的增加商用車泊車位的短期措施外，運輸署又會否考慮與警方及其他有關部門商討，在不阻礙交通的前提下，開放若干路邊供泊車用？如會，有無初步計劃；如否，原因為何？

提問人：林偉江議員

答覆：

運輸署一直積極推展路旁夜間商用車輛泊車位措施，在不會阻礙交通的前提下，將合適的路旁位置劃為夜間貨車或旅遊巴士泊車位。相關措施包括把部分路旁私家車泊車位改作「共用泊位」，日間維持私家車泊車用途，夜間則供貨車或旅遊巴士停泊。在選址過程中，運輸署會考慮和平衡多項因素，包括道路安全、道路容量、對道路使用者的影響、當區泊車位的需求、當區居民意見，以及運輸業界意見(包括運輸作業時間及地點等)。

截至2025年底，全港共設有超過2 000個路旁夜間商用車泊車位，涵蓋商用車輛夜間泊車需求較高的工業區。運輸署會繼續積極在各區物色合適位置增設路旁夜間商用車輛泊車位，並諮詢業界、當區居民及區議員，以期獲得支持增設更多路旁夜間商用車輛泊車位。

– 完 –