

立法會交通事務委員會

運輸及物流局 運輸方面的施政措施

引言

運輸及物流局在制定各項政策時，會主動對接國家規劃，推動經濟高質量發展，深度參與粵港澳大灣區建設。本文件旨在向新一屆立法會交通事務委員會概述與運輸事宜有關的各項措施及其最新進展。

具體措施

(a) 運輸基建

2. 運輸基建是驅動社會和經濟發展的重要引擎。按照「基建先行、創造容量」的方針，特區政府正全力有序推動和落實一系列鐵路、智慧綠色集體運輸系統和主要幹道項目，以進一步提升本港的運輸基建網絡，支持香港持續發展所需，並促進與內地尤其是粵港澳大灣區內其他城市的跨界融合。

運輸基建項目

(i) 鐵路項目

3. 政府會繼續有序推進多個本地鐵路項目，包括東涌線延線、小蠔灣站、屯門南延線、古洞站、洪水橋站和北環線。這些項目將在 2027 年起陸續完成。我們去年與香港鐵路有限公司（港鐵公司）簽訂北環線項目的第一部分項目協議，以全盤規劃、分段推展的策略合併推進北環線主線和支線，令整個項目提速提效，使支線的時間表較原先大幅提前兩年，與主線在 2034 年或之前同步開通。

4. 建設跨境鐵路項目可加強粵港澳大灣區基礎設施互联互通，助力香港更好融入國家發展大局，是主動對接國家十五五規劃，深入貫徹落實《粵港澳大灣區發展規劃綱要》的

重要舉措。我們與深圳當局正繼續透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」攜手推展兩個跨境鐵路項目，以全面打通港深兩地的地鐵網絡。除了北環線支線外，我們同時全力推動港深西部鐵路（洪水橋至前海）。我們早前已邀請相關承建商及營運商就項目香港段提交意向書，市場反應良好，收到的意向書達 80 多份。我們正同步推進勘查及設計工作，目標是在 2027 年招標以盡快展開詳細設計及建造工程，爭取於 2034 年完成工程建設，並隨即進行聯調聯試，實現兩地政府於 2035 年開通港深西部鐵路的共同目標。

5. 與此同時，我們積極在技術和政策兩方面「不斷創新」，包括精簡審批流程，務求提速提效推展項目，降低成本及縮短工期。路政署正與國內外鐵路專家協作，通過廣泛吸收國內外鐵路規範制訂《香港鐵路標準》，提供基礎在保持工程質素和建築安全的同時，提升項目建設的效率和成本效益。此外，路政署將成立專責鐵路審查小組處理跨境鐵路項目的審批工作，並配以新的電子審批平台，精簡流程和加快程序。相關人手已陸續到位展開準備工作，以配合跨境鐵路項目在未來數月開始提交建築圖則。

(ii) 智慧綠色集體運輸系統

6. 我們會繼續以創新思維全力推展在東九龍、啟德及洪水橋／厦村新發展區的智慧綠色集體運輸系統項目。為加快項目推展、提高成本效益，以及善用私人市場的專業知識和財政能力，政府會作出數項創新措施，包括：

- (一) 透過公開招標及「公共運輸引導發展」模式鼓勵新投資者及營運商參與，以期為項目的建設及營運帶來新思維；
- (二) 透過立法引入一套技術中立、通用且標準化的全新規管框架，為批出和規管關乎這些系統的專營權提供法定基礎，預期能縮短引進新系統的籌備時間，並容讓政府迅速把握技術突破帶來的機遇。我們預計今年會向立法會提交相關條例草案；以及

- (三) 簡化建築物管制程序和設立一站式平台，加快相關審批流程。此外，上文第五段提及的鐵路審查小組將由建築事務監督根據《建築物條例》授予權力，直接處理智慧綠色集體運輸系統項目中與道路構築物相關的技術文件。

7. 啟德智慧綠色集體運輸系統項目已於去年十月招標，預期在今年內批出合約，而東九龍及洪水橋／厦村新發展區兩個項目則計劃於今年招標。另一方面，我們亦已於去年邀請港鐵公司開展南港島線（西段）的詳細規劃及設計，以配合區內發展包括華富邨重建計劃新增人口遷入的時間表。

(iii) 道路項目

8. 道路基建方面，我們繼續有序推展一系列道路工程，進一步擴展主要幹道的容量及覆蓋率，提高道路網絡的穩健性並提升運輸效率，方便市民出行，並滿足新發展區的運輸及物流需求。我們已於去年三月展開北都公路項目的勘查研究，優化走線，現正全速進行環境及交通影響評估等工作，目標於 2027 年為新田段進行招標，以期於 2036 年或以前完成。此外，十一號幹線的勘查研究已大致完成，而道路方案亦已獲授權進行，當中的青龍大橋工程會率先展開，並爭取於 2033 年或之前開通。

9. 中九龍幹線（油麻地段）已於 2025 年 12 月投入服務，直接連繫東西九龍，有效分流原有九龍東西行主要幹道包括龍翔道及加士居道等的車流。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，令交通網絡的韌性提高，有助理順和分流橫貫和連接香港島和九龍的車流，為往返新界、九龍和香港島的市民提供更便捷的出行選擇。

(b) 《運輸策略藍圖》

10. 為配合經濟和社會發展及加強香港的競爭力，政府進行《交通運輸策略性研究》（下稱「《策略性研究》」），旨在為香港制訂一份長遠的《運輸策略藍圖》，讓香港的整體運輸系統繼續保持可靠、安全、智能和環保高效。《策略性研究》與政府各項長遠目標互相配合，包括推動北部都會區的發展，推動智慧城市發展，以及爭取於 2050 年前實現碳中和。我們已

於 2025 年 10 月向立法會交通事務委員會報告《策略性研究》的進展。事實上，政府早前已率先推展相關的先導計劃，並深化研究及就各項建議制訂長遠實施策略。

11. 政府於本月公布《運輸策略藍圖》，作為香港長遠運輸發展的策略依據，勾劃香港未來二十年交通運輸的重點佈局和工作，並會建議使用各項包括人工智能技術在內的新科技提升出行效率。《運輸策略藍圖》將確立三大主題，分別為「享·旅程」、「連·都市」和「活·出行」，涵蓋交通運輸的多個範疇，重點包括：(i)公共交通服務及運輸交匯樞紐；(ii)強化使用人工智能；及(iii)推動自動駕駛車輛發展等，推動我們的交通運輸系統邁向更高效和可持續的新里程，以滿足市民日益多元化、智能化和個人化的出行需求，支援運輸物流業的營運和發展，同時把握大灣區的發展機遇，促進本港與大灣區其他城市人流物流互聯互通。

(c) 增加泊車位供應

12. 我們既會在現有的政策基礎上貫徹「一地多用」原則於公共設施中融合泊車空間、善用閒置用地、橋底和路旁增設泊車位，在公營房屋及爭取於學校開放更多上落客貨處供商用車輛夜間停泊，以及繼續推動自動泊車系統等，未來更會聚焦開拓和預留更多商用車輛泊車位，以及開展新一輪泊車位供求研究。

(d) 推廣自動駕駛車輛

13. 政府一直透過政策支持、法規配合和財政資助¹多管齊下，積極而有序地推動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，讓運輸署在確保道路安全的前提下為自動車測試提供彈性，促進更先進的自動車技術在香港測試和應用。在新規管框架下，運輸署已發出六個先導牌照，涉及 62 輛自動車分別在六個地點（即北大嶼山、西九文化區、南區數碼港、九龍東、機場航天走廊和港珠澳大橋（下稱「大橋」）香港口岸「轉機停車場」）的自動車測試項

¹ 運輸署「智慧交通基金」截至 2025 年已資助 5 個自動車測試及 9 個與車聯網技術相關和其他輔助技術項目，總資助金額約 1 億 7 千萬元，測試路段涵蓋公共道路及不同應用場景。

目。測試項目自啟動以來進展顯著，於 2025 年內實現四大技術躍進，包括多車同時運行、指定人員的載客測試、路段擴展及車速提升等²。測試成果充分顯示香港在推動自動駕駛方面的穩健進展，為未來更廣泛應用奠定了堅實基礎。

14. 行政長官在 2025 年《施政報告》提出採取自動車跨區通行和跟其他交通工具接駁的目標，實現全面無人化、規模化，盡快達到商業營運，服務人流與物流。政府也會推動業界借香港平台開拓海外尤其是右軚市場。

15. 跨區測試方面，橫跨九龍城及觀塘兩區、涵蓋啟德發展區一帶的項目去年底已開始，往來大橋香港口岸與機場之間「航天走廊」的項目亦已啟動；而今年內連接北大嶼山機場島與東涌市中心以至欣澳的項目（路線長達 43.2 公里）亦會展開。同時，我們亦爭取今年內啟動機場島現有項目的「遙距操作」（即無車上後備操作員，僅設遙距後備操作員）。

(e) 「港車北上」、「粵車南下」

16. 「港車北上」自 2023 年 7 月實施至今，廣受香港市民歡迎，使用大橋往來粵港兩地的人流車流持續攀升。超過 14 萬輛香港私家車曾參與「港車北上」，即每四輛本地合資格車輛就有一輛參加。粵港政府持續留意實施情況，為申請者在續期申請、預約出行、車輛檢驗等方面提供優化安排³。而作為「港車北上」的互惠安排，「粵車南下」大橋香港口岸「轉機停車場」已在 2025 年 11 月啟用，讓有關旅客可來港轉乘飛機；而入境市區部分亦在聖誕前推出，以每天 100 個名額開始，每輛粵車留港最多三天，為廣東省旅客提供全新通行模式⁴。隨着更多申請陸續獲批，更多參加者會按出行需

² (一) 測試規模從單一私家車擴展至 10 部同時運行，以收集多車並行的數據；(二) 經評估安全後在特定路線載客；(三) 在更複雜的道路進行測試，目前已擴展在機場島及東涌的路線進行測試並同時運行；及(四) 根據測試路段的最高車速上限，批准自動車駕駛時時速提升至 50 公里。

³ 包括最近由 2025 年 9 月 1 日起，逢星期二和星期三，除指定日子外，取消預約要求，以及 2025 年 10 月 13 日起豁免「港車北上」車輛申請封閉道路通行許可證等。

⁴ 截至 1 月中，「轉機停車場」已有過千車次預約使用，而入境市區部分已有近 2 500 宗申請，預約出行方面節假日時特別受歡迎。

要和計劃預約來港。「粵車南下」一方面吸引不同類型的旅客群，也便利在粵的家鄉親友和生意夥伴來訪，推動人文交流，讓香港百業受惠，促進大灣區融合。粵港政府會保持緊密聯繫，按累積經驗「小步快走」的方針，持續檢視和優化安排。

(f) 科技應用

17. 我們致力在牌證服務及管理交通上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。運輸署已推出電子牌照措施和簡化申請程序，現時提供超過 20 項網上服務，在近年更推出多項電子牌照新措施，包括簡化網上車輛牌照手續、「牌證易」一站式網上平台、國際駕駛許可證自助服務站、「拍牌易」等。其中，人工智能協助處理網上續領車輛牌照，把無需人手核對的申請的處理時間逐步由 10 個工作日縮短至三個工作日以內。而在 2025 年 9 月推出的電子駕駛執照，則讓駕駛執照持有人可透過智能手機展示電子駕照，無需隨身攜帶駕駛執照，為 250 萬執照持有人帶來便利。運輸署亦於 2025 年 10 月推出電子國際通行許可證，以簡化申請程序及縮短處理時間，方便車輛短期進入香港，為企業及個人節省車輛登記時間，對擁有車隊的企業成效尤為顯著。運輸署會繼續積極推廣電子牌照服務，善用人工智能加快處理並將其擴展至更多種類的牌證，省卻使用櫃位服務的需要和時間。

18. 在智能運輸基建、數據整合以提升運輸效率、促進道路安全方面，運輸署積極推展實時交通燈號調節系統，於合適的燈控路口利用人工智能優化路口運作效率，使車輛通過有關路口的平均等候時間減少約百分之五至十。此外，運輸署於 2024 年 12 月起進行「汀九橋智慧公路先導計劃」，優化該路段的交通管制及監察系統，利用人工智能大幅縮短了偵察事故的時間近九成，並根據實際情況靈活開放路肩，以疏導因交通事故所造成的擠塞。有關部門於 2025 年 9 月 1 日按此開放路肩，事故路段的車流量顯著上升約五成，上游平均車速提升約兩成；數據為推展智慧公路管理提供科學為本的參考。

(g) 持續改善公共交通服務

19. 政府致力秉持以公共交通為本的運輸政策。現時本港每天平均有超過 1 100 萬人次使用公共交通服務，佔每日出行人次接近九成。為確保效率和成本效益，公共交通服務均由私營機構按商業原則經營。政府會持續鼓勵及協助公共交通營辦商採取多管齊下的方式開源節流，包括開拓更多非票務收入來源，及透過重整服務等方式提升營運效益，讓營辦商有能力繼續為乘客提供優質、可靠和穩定的公共交通服務和設施。

20. 就專營巴士服務方面，運輸署會因應各區基建設施和發展項目以及出行模式的最新情況，透過恆常機制包括每年的巴士路線計劃，加強高需求的現有服務或開辦新服務，並透過重組巴士路線改善資源運用的效率，以及紓緩幹道的繁忙情況。此外，運輸署為三個巴士專營權⁵增加了「旅客服務」路線組別，讓營辦商提供連接多個旅遊景點以及隨上隨下的服務，吸引旅客和增加收入。政府繼續會鼓勵營辦商繼續改善設施、裝備及吸引人才，維持專業和優秀的員工團隊。

21. 在公共小巴方面，運輸署會繼續為業界提供適切的協助，以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士站⁶，以更好配合業界實際的營運需要。此外，為善用紅色小巴服務靈活的優勢，智慧交通基金已批出資助項目，研發和試行小巴按需求提供服務，以了解有關運輸模式的可行性。

22. 另外，政府致力提升渡輪服務質素，並正透過船隻資助計劃資助離島渡輪航線營辦商使用更環保的渡輪。六條主要

⁵ 三個專營權包括九龍巴士（一九三三）有限公司、城巴有限公司（市區及新界巴士網絡專營權）以及新大嶼山巴士（一九七三）有限公司。

⁶ 截至 2025 年 11 月底，全港約九成（即 722 個）公共小巴士站已加裝或已安排安裝容許公共小巴停泊的交通標誌。

離島航線⁷的營辦商已在第一階段購買 22 艘新船，當中 20 艘已在 2024 年 3 月起陸續投入服務或試驗；餘下船隻亦將於 2026 年第二季內陸續到埗。

(h) 優化個人化點對點交通服務

23. 政府一直致力提升個人化點對點交通服務的質素。在過去數年，政府積極落實多項改善的士服務的措施，包括已推出系統化管理的的士車隊、引入的士司機違例記分制度和兩級制罰則，以及於 2025 年 11 月起優化的士筆試等。這些措施有助提升整體的士服務質素、吸引新人入行，並促進行業的可持續發展。另外，我們已立法規定所有的士必須在車廂內安裝具備行車記錄儀、車廂攝錄機和全球導航衛星系統功能的行車記錄系統，以期更好地保障乘客和司機的權益，預計的士將於今年上半年起陸續安裝系統，待所有的士完成安裝後，有關系統將投入運作並連結至運輸署的中央資訊系統。我們亦已規定自今年 4 月 1 日起，所有的士司機必須提供電子繳費媒介讓乘客繳付車費，以便利市民出行。

24. 與此同時，為了讓需要個人化點對點公共交通服務的乘客有更多安全且合法合規的選擇，政府已透過《2025 年道路交通(修訂)(網約車服務)條例草案》(下稱「《條例草案》」)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、車輛及司機三方均須領取合適的牌照或許可證。《條例草案》已於去年 10 月中獲立法會通過。政府現正積極推展下一步的工作，並持續地與各持分者聚焦討論磋商，以敲定規管網約車服務的技術細節，並適當地將其納入附屬法例或牌證條件當中。我們計劃於今年上半年將相關附屬法例提交予立法會審議。

(i) 提高司機體格證明的要求

25. 政府一直重視司機的健康情況，明白駕駛人士的身體狀況關乎道路安全。隨着年長駕駛者人數逐漸增加，而商用車司機因其職業性質，相對承擔更高風險，我們正就《道路交

⁷ 六條主要航線包括(1)「中環－長洲」；(2)來往坪洲、梅窩、芝麻灣及長洲的「橫水渡」；(3)「中環－梅窩」；(4)「中環－坪洲」；(5)「中環－榕樹灣」；及(6)「中環－索罟灣」航線。

通（駕駛執照）規例》（第 374B 章）（下稱《規例》）對駕駛執照申請人或持有人體格證明的要求及機制進行法例檢討工作，以進一步保障司機和其他道路使用者的安全。政府建議修訂《規例》附表 1，包括提高視覺能力的要求以涵蓋「視力」和「視野」，並就商用車司機增設適用項目。政府亦建議將商用車司機提交體格檢驗證明書的年齡門檻由 70 歲降低至 65 歲，並縮短其駕駛執照有效期至一年，即「一年一檢」方可續領牌照。為確保前線醫生業界能充分掌握醫療指引的內容，以及提升商用車司機對健康的意識和對新評估要求的理解，運輸署已於 2025 年第四季邀請商用車業界人士參與體格評估試驗計劃，藉此吸納前線醫生的實務操作意見，優化流程，有關試驗計劃已經完成。政府將向立法會交通事務委員會匯報試驗計劃的成果及立法建議，並會向立法會提交有關的附屬法例修訂。同時，運輸署會繼續進行各項準備工作，包括為前線醫生製作示範短片、發布醫療指引、向業界宣傳、更新有關表格等，爭取在今年第二季落實新的安排。

徵詢意見

26. 我們歡迎委員就上述措施提供意見。

運輸及物流局
2026 年 1 月