

## 會議過程正式紀錄

2020 年 11 月 11 日星期三

上午 11 時會議開始

### 出席議員：

主席梁君彥議員，大紫荊勳賢，G.B.S., J.P.

石禮謙議員，G.B.S., J.P.

張宇人議員，G.B.S., J.P.

李國麟議員，S.B.S., J.P.

黃定光議員，G.B.S., J.P.

李慧琼議員，S.B.S., J.P.

陳克勤議員，B.B.S., J.P.

陳健波議員，G.B.S., J.P.

梁美芬議員，S.B.S., J.P.

黃國健議員，S.B.S., J.P.

葉劉淑儀議員，G.B.S., J.P.

謝偉俊議員，J.P.

毛孟靜議員

田北辰議員，B.B.S., J.P.

何俊賢議員，B.B.S.

易志明議員, S.B.S., J.P.

胡志偉議員, M.H.

姚思榮議員, B.B.S.

馬逢國議員, G.B.S., J.P.

莫乃光議員, J.P.

陳恒镔議員, B.B.S., J.P.

梁志祥議員, S.B.S., M.H., J.P.

梁繼昌議員\*

麥美娟議員, B.B.S., J.P.

郭家麒議員\*

郭偉強議員, J.P.

郭榮鏗議員\*

張華峰議員, S.B.S., J.P.

張超雄議員

黃碧雲議員

葉建源議員

葛珮帆議員, B.B.S., J.P.

---

\* 根據香港特別行政區政府於 2020 年 11 月 11 日依據《全國人民代表大會常務委員會關於香港特別行政區立法會議員資格問題的決定》作出的宣布，梁繼昌、郭家麒、郭榮鏗及楊岳橋已於 2020 年 7 月 30 日喪失立法會議員的資格。

廖長江議員, G.B.S., J.P.

潘兆平議員, B.B.S., M.H.

蔣麗芸議員, S.B.S., J.P.

盧偉國議員, S.B.S., M.H., J.P.

鍾國斌議員

楊岳橋議員\*

吳永嘉議員, B.B.S., J.P.

何君堯議員, J.P.

周浩鼎議員

邵家輝議員, J.P.

邵家臻議員

柯創盛議員, M.H.

容海恩議員, J.P.

陳沛然議員

陳振英議員, J.P.

張國鈞議員, J.P.

許智峯議員

陸頌雄議員, J.P.

---

\* 根據香港特別行政區政府於 2020 年 11 月 11 日依據《全國人民代表大會常務委員會關於香港特別行政區立法會議員資格問題的決定》作出的宣布，梁繼昌、郭家麒、郭榮鏗及楊岳橋已於 2020 年 7 月 30 日喪失立法會議員的資格。

劉國勳議員 , M.H.

劉業強議員 , B.B.S., M.H., J.P.

鄭松泰議員

鄭俊宇議員

譚文豪議員

鄭泳舜議員 , M.H., J.P.

### 缺席議員 :

涂謹申議員

梁耀忠議員

林健鋒議員 , G.B.S., J.P.

尹兆堅議員

林卓廷議員

謝偉銓議員 , B.B.S., J.P.

### 出席政府官員 :

政務司司長張建宗先生 , 大紫荊勳賢 , G.B.S., J.P.

勞工及福利局局長羅致光博士 , G.B.S., J.P.

食物及衛生局局長陳肇始教授 , J.P.

教育局局長楊潤雄先生 , J.P.

列席秘書：

秘書長陳維安先生, S.B.S.

助理秘書長薛鳳鳴女士

**主席：**秘書，請響鐘傳召議員進入會議廳。

(在傳召鐘響後，多位議員進入會議廳)

## 提交本會省覽的文件

下列文件是根據《議事規則》第 21(2)條的規定提交：

### 文件

入境事務隊福利基金

截至二零二零年三月三十一日止年度的基金管理報告、財務報表及審計署署長報告

內務委員會有關研究附屬法例及其他文書的第 2/20-21 號報告

《2019 年道路交通法例(泊車位)(修訂)條例草案》委員會第二份報告

## 議員質詢的口頭答覆

**主席：**質詢。第一項質詢。

## 應付失業及民生問題

**1. 鄭松泰議員：**各位早晨，今天是和平紀念日。在香港經濟及民生受疫情重創下，本年 6 月至 8 月不經季節性調整失業及就業不足人數，分別上升至約 25 萬及約 15 萬。就此，政府可否告知本會：

(一) 本年 1 月至 10 月期間，由在職變為失業及就業不足的人數分別為何，並按他們所屬行業、收入組別和年齡組別及他們的教育程度，列出分項數字；

(二) 有否研究，香港會否面對失業率高踞不下的嚴重社會問題，以及有否就此制訂預防及應對措施；及

- (三) 鑑於據報部分歐美先進國家正積極研究推行"全民基本收入"政策，即政府在不設資產或收入審查下，每月向所有公民派發定額款項，政府會否研究推行該政策？

**勞工及福利局局長：**主席，就議員的主體質詢，經諮詢相關政策局及部門後，我的主體答覆如下：

- (一) 根據政府統計處進行的"綜合住戶統計調查"所得數據，2020 年第一季至第三季按行業、年齡及教育程度劃分的失業人數及就業不足人數載列於附件。該統計調查並無收集失業及就業不足人士以往的就業收入資料。
- (二) 面對因 2019 冠狀病毒病疫情為香港的就業情況及整體經濟帶來巨大的挑戰，政府透過一系列措施創造及穩定就業，盡力為受影響的人士提供適切支援。

政府已在防疫抗疫基金下預留 60 億元以推展創造職位計劃，預期在兩年內於公營及私營機構創造共 30 000 個有時限的職位，涵蓋不同技能及學歷人士，以紓緩失業情況。截至 2020 年 10 月底，在這計劃下已開設約 29 000 個職位，餘下的約 1 000 個職位亦將盡快推出。

另一方面，勞工處已於 2020 年 9 月開始，調升在中高齡就業計劃、展翅青見計劃及就業展才能計劃下僱主可獲發放的在職培訓津貼金額上限，以進一步鼓勵僱主聘用中高齡人士、青年人及殘疾人士，並為他們提供在職培訓。勞工處亦同時以試點方式，向參加這些就業計劃的合資格年長人士、青年人及殘疾人士發放留任津貼，鼓勵他們接受及完成在職培訓，從而穩定就業。

僱員再培訓局("再培訓局")過去 3 年每年均吸引逾 10 萬名學員報讀培訓課程。為支援受經濟下行影響的失業或就業不足人士提升技能，政府委託再培訓局於去年 10 月推出"特別・愛增值"計劃("特別計劃")，為學員提供為期兩至 3 個月的免費培訓課程。政府已協助再培訓局於 2020 年 5 月開始，把學員的每月最高津貼額由 4,000 元增加至 5,800 元；並委託其於 2020 年 7 月推出第二期特別計劃及落實一系列優化措施，包括增加培訓課程選擇至約

300 項，支援企業及商會為開工不足或放取無薪假期的僱員或會員機構員工提供在職培訓等。若有需要，政府可考慮再次延伸特別計劃。

此外，綜合社會保障援助("綜援")計劃一直為有經濟困難的人士提供安全網，以協助他們應付生活上的基本需要。這個安全網的重要作用在經濟下行時尤其明顯。綜援計劃下亦有特別為健全人士提供就業支援服務。行政長官在 2019 年施政報告宣布一系列改善綜援計劃的措施，當中特別着眼於優化就業支援服務，除增加相關的特別津貼外，亦加強提供服務的機構與勞工處及再培訓局的協作，為合適的受助人提供更多職業培訓和就業選擇。

另外，考慮到當前嚴峻的就業環境，政府在 2020 年 4 月獲得立法會財務委員會("財委會")就防疫抗疫措施的撥款批准後，在綜援計劃下推行為期 6 個月的援助失業人士特別計劃。根據這有時限的特別計劃的安排，適用於身體健全人士的資產上限由 2020 年 6 月 1 日起 6 個月內暫時上調 100%，而他們家庭的自住物業的價值亦會按現行機制獲豁免計算作資產，為期 12 個月。政府隨後在 2020 年 9 月再獲財委會批准，把特別計劃延伸 6 個月至 2021 年 5 月 31 日。事實上，自今年年初開始，綜援的失業個案數目顯著上升，在 2020 年 1 月至 9 月期間平均每月有 16 864 宗，較 2019 年同期的平均數字增加 43%。2020 年 9 月的綜援失業個案為 19 024 宗，更是過去 6 年的新高。由此可見，綜援在幫助有短暫經濟困難的失業人士這方面，起了一定作用。

政府會密切留意情況，適時考慮為有需要的人士提供進一步的支援。

(三) 儘管海外個別地區(例如瑞士及芬蘭)曾就"全民基本收入"的倡議進行探討，但鑑於這些海外地區的經濟民情、公共財政或稅收制度跟香港特區迥然不同，他們的經驗未必適用於香港。特區政府的總體政策方向是，鼓勵及支援有工作能力的人通過就業自力更生，並致力提供合理和可持續的社會福利制度，讓有需要的人士得到適切援助。在此前提下，政府沒有考慮在香港實施"全民基本收入"，亦未有進行相關研究。

附件

2020 年第一季至第三季按以前從事的行業、年齡及教育程度  
劃分的失業人數及就業不足人數

表一：2020 年第一季至第三季按以前從事的行業<sup>(2)</sup>劃分的失業人數<sup>(1)</sup>

| 以前從事的行業                                   | 2020 年第一季 | 2020 年第二季 | 2020 年第三季 <sup>^</sup> |
|---|-----------|-----------|------------------------|
| 製造  | 6 200     | 7 400     | 7 300                  |
| 建造  | 28 900    | 37 900    | 37 300                 |
| 進出口貿易及批發                                  | 13 000    | 17 600    | 17 400                 |
| 零售、住宿 <sup>(3)</sup> 及膳食服務 <sup>(4)</sup> | 38 800    | 60 900    | 66 400                 |
| 運輸、倉庫、郵政及速遞服務、資訊及通訊                       | 15 300    | 27 100    | 26 900                 |
| 金融、保險、地產、專業及商用服務                          | 24 900    | 35 600    | 35 500                 |
| 公共行政、社會及個人服務                              | 22 200    | 37 300    | 36 800                 |
| 其他行業                                      | 900       | 1 000     | 900                    |
| 首次求職人士及重新加入勞動人口的失業人士                      | 12 000    | 15 800    | 31 300                 |
| 合計  | 162 200   | 240 700   | 259 800                |

表二：2020 年第一季至第三季按年齡劃分的失業人數

| 年齡組別       | 2020 年第一季 | 2020 年第二季 | 2020 年第三季 <sup>^</sup> |
|------------|-----------|-----------|------------------------|
| 15 歲至 19 歲 | 2 600     | 3 200     | 5 600                  |
| 20 歲至 24 歲 | 22 000    | 29 100    | 44 500                 |
| 25 歲至 29 歲 | 21 900    | 33 200    | 33 700                 |
| 30 歲至 34 歲 | 15 900    | 23 500    | 23 100                 |
| 35 歲至 39 歲 | 13 400    | 22 000    | 22 900                 |
| 40 歲至 44 歲 | 14 800    | 22 000    | 20 100                 |
| 45 歲至 49 歲 | 21 000    | 24 200    | 27 000                 |
| 50 歲至 54 歲 | 16 500    | 29 300    | 28 900                 |
| 55 歲至 59 歲 | 18 000    | 28 400    | 30 600                 |
| 60+歲       | 16 200    | 25 800    | 23 400                 |
| 合計         | 162 200   | 240 700   | 259 800                |

表三：2020 年第一季至第三季按教育程度<sup>(5)</sup>劃分的失業人數

| 教育程度                    | 2020 年第一季 | 2020 年第二季 | 2020 年第三季 <sup>^</sup> |
|-------------------------|-----------|-----------|------------------------|
| 小學及以下                   | 13 300    | 24 200    | 22 900                 |
| 初中 <sup>(6)</sup>       | 29 900    | 45 400    | 40 100                 |
| 高中 <sup>(7)</sup>       | 58 800    | 87 900    | 89 100                 |
| 專上教育—文憑/證書              | 7 700     | 9 500     | 13 100                 |
| 專上教育—副學位 <sup>(8)</sup> | 13 500    | 16 900    | 21 000                 |
| 專上教育—學位 <sup>(9)</sup>  | 39 100    | 56 700    | 73 600                 |
| 合計                      | 162 200   | 240 700   | 259 800                |

表四：2020 年第一季至第三季按以前從事的行業劃分的就業不足人數<sup>(10)</sup>

| 行業                  | 2020 年第一季 | 2020 年第二季 | 2020 年第三季 <sup>^</sup> |
|---------------------|-----------|-----------|------------------------|
| 製造                  | 1 100     | 3 300     | 4 100                  |
| 建造                  | 24 000    | 27 100    | 28 200                 |
| 進出口貿易及批發            | 3 400     | 7 200     | 7 400                  |
| 零售、住宿及膳食服務          | 22 000    | 33 500    | 35 500                 |
| 運輸、倉庫、郵政及速遞服務、資訊及通訊 | 11 000    | 23 300    | 25 000                 |
| 金融、保險、地產、專業及商用服務    | 7 000     | 17 100    | 17 600                 |
| 公共行政、社會及個人服務        | 14 400    | 31 200    | 30 700                 |
| 其他行業                | *         | *         | 600                    |
| 合計                  | 82 800    | 142 900   | 149 100                |

表五：2020 年第一季至第三季按年齡劃分的就業不足人數

| 年齡組別       | 2020 年第一季 | 2020 年第二季 | 2020 年第三季 <sup>^</sup> |
|------------|-----------|-----------|------------------------|
| 15 歲至 19 歲 | 1 300     | 700       | 1 100                  |
| 20 歲至 24 歲 | 5 800     | 13 200    | 10 100                 |
| 25 歲至 29 歲 | 6 700     | 16 300    | 15 800                 |
| 30 歲至 34 歲 | 6 800     | 13 600    | 16 100                 |
| 35 歲至 39 歲 | 9 200     | 15 600    | 14 300                 |
| 40 歲至 44 歲 | 8 000     | 15 000    | 16 100                 |
| 45 歲至 49 歲 | 10 600    | 16 200    | 17 600                 |
| 50 歲至 54 歲 | 9 900     | 16 500    | 19 200                 |

| 年齡組別       | 2020 年第一季 | 2020 年第二季 | 2020 年第三季 <sup>^</sup> |
|------------|-----------|-----------|------------------------|
| 55 歲至 59 歲 | 12 700    | 16 400    | 22 000                 |
| 60+ 歲      | 11 800    | 19 500    | 16 900                 |
| 合計         | 82 800    | 142 900   | 149 100                |

表六：2020 年第一季至第三季按教育程度劃分的就業不足人數

| 教育程度            | 2020 年第一季 | 2020 年第二季 | 2020 年第三季 <sup>^</sup> |
|-----------------|-----------|-----------|------------------------|
| 小學及以下           | 9 800     | 17 600    | 16 600                 |
| 初中              | 26 200    | 30 300    | 37 800                 |
| 高中              | 29 500    | 54 600    | 52 400                 |
| 專上教育—文憑 /<br>證書 | 2 300     | 6 400     | 4 000                  |
| 專上教育—副學位        | 3 600     | 8 700     | 9 600                  |
| 專上教育—學位         | 11 400    | 25 300    | 28 600                 |
| 合計              | 82 800    | 142 900   | 149 100                |

註：

- 數目進位至最接近的百位數。
- 由於四捨五入關係，統計表內個別項目的數字加起來可能與總數略有出入。
- 少於 3 000 人的數字是根據較少的樣本而編製，抽樣誤差較大，須謹慎闡釋。

<sup>^</sup> 臨時數字。

\* 由於抽樣誤差大，有關統計數字不予公布。

(1) 失業人士是指符合下列條件的 15 歲及以上人士：

- (a) 在統計前 7 天內並無職位，且並無為賺取薪酬或利潤而工作；
- (b) 在統計前 7 天內隨時可工作；及
- (c) 在統計前 30 天內有找尋工作。

不過，一名 15 歲或以上的人士，如果符合上述(a)和(b)的條件，但沒有在統計前 30 天內找尋工作的原因為相信沒有工作可做，則仍會被界定為失業，即所謂"因灰心而不求職的人士"。除上述情況外，下列人士亦視作失業人士：

- (a) 並無職位，有找尋工作，但由於暫時生病而不能工作的人士；及
- (b) 並無職位，且隨時可工作，但由於下列原因並無找尋工作的人士：
  - (i) 已為於稍後時間擔當的新工作或開展的業務作出安排；或
  - (ii) 正期待返回原來的工作崗位。

- (2) 行業是指統計前 7 天內受訪者工作機構的活動類別。上列統計數字是按"香港標準行業分類 2.0 版"編製。
- (3) 住宿服務包括酒店、賓館、旅舍及其他提供短期住宿服務的機構單位。
- (4) 零售、住宿及膳食服務業合計通常被稱為"與消費及旅遊相關行業"。
- (5) 教育程度是指某人在學校或其他教育機構修讀達到的最高教育水平，不論他/她有否完成該課程。計算教育程度時只包括正式課程。正式課程須最少為期一個學年，入學須具備指定的學歷資格(香港公開大學的非學位、副學位、學位及研究生課程除外)，並設有考試或指定評核成績的程序。
- (6) 具初中教育程度的人士是指具中一至中三教育程度或同等學歷的人士。
- (7) 具高中教育程度的人士是指具中四至中七(舊學制)/中四至中六(新學制)教育程度或同等學歷、毅進文憑課程(前稱毅進課程)或工藝程度教育的人士。
- (8) 包括本地及非本地教育機構的高級證書、高級文憑、專業文憑、副學士、副學士先修、增修證書、院士銜或同等課程及其他非學位課程。
- (9) 包括本地及非本地教育機構的學士學位課程、修課形式研究院程度課程及研究形式研究院程度課程。
- (10) 就業不足人口包括在統計前 7 天內在非自願情況下工作少於 35 小時，而在統計前 30 天內有找尋更多工作，或即使沒有找尋更多工作，但在統計前 7 天內可擔任更多工作的就業人士。根據此定義，因工作量不足而在統計前 7 天內放取無薪假期的就業人士，若在該 7 天期間內工作少於 35 小時甚或全部時間都在休假，亦會被界定為就業不足人士。

資料來源：政府統計處"綜合住戶統計調查"。

**鄭松泰議員：**主席，就政府當局主體答覆的第一部分，即失業及就業不足人數的統計，最大問題是沒有統計自由職業者和自僱人士。我指的是體育、藝術、音樂、舞蹈及電影等人文行業的從業員。對於人文或文藝創作行業，政府可能只是在統計中將他們歸類為"公共行政、社會及個人服務"或"其他行業"。

我想問的是，究竟政府有否重視香港社會越來越多的自由職業者？他們為香港付出努力，當局有何政策幫助他們，以免扼殺香港一代的文化？

**勞工及福利局局長：**主席，政府統計處的統計資料涵蓋僱員、自僱人士及僱主。因此，凡有從事經濟活動的人士，其失業及就業不足情況均會反映於相關統計數字。我們明白，世界各地(包括香港)均有自由

職業，政府亦一直關注其發展，日後會就此進行詳細探討，以了解是否需要提供支援。

**主席：**鄭松泰議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

**鄭松泰議員：**主席，局長沒有回答我的補充質詢。我的問題很簡單：政府有何政策幫助自由職業者呢？

**主席：**局長，你有否補充？

**勞工及福利局局長：**主席，在現行制度下，任何人如有經濟需要，均可透過社會福利制度獲得支援。至於主體答覆所述的再培訓局培訓課程，不論是自由職業者、僱員，還是自僱人士，皆可參加。

**鄭泳舜議員：**局長，目前失業率高企，接近 26 萬人失業，大企業近期亦相繼裁員或要求僱員停薪留職。就此，民建聯一直倡議發放失業援助金，但政府既不接納這項建議，其他的失業援助措施亦宣傳不足。

主席，"保就業"計劃將於本月底完結，我想問政府，即將出現的結業潮和裁員潮估計會有多嚴重？當局將有何行動？

**勞工及福利局局長：**主席，政府並無詳細推算日後的失業率及失業人數，但我們十分關注未來經濟可能出現的種種問題。因此，現時最重要是令本港經濟復蘇，從而改善就業情況。

**李慧琼議員：**主席，我非常同意局長的說法，現在最重要是令本港經濟復蘇。然而，經濟復蘇不能依靠歐美市場，因為歐美的疫情比香港更為嚴重。香港如要經濟復蘇，最重要是有序地跟內地通關，盡快採用健康碼，但因香港的確診數字未能"清零"，所以暫時不能通關。我預計，在香港能夠有序開關之前，經濟難見曙光，失業人數將繼續上升。

局長，雖然政府為不同組群訂立了相應政策，但對於畢業生，政府似乎沒有特別關注他們"畢業變失業"的問題。請問局方會否積極主動地與商界合作，推動實習計劃，以免畢業生"畢業變失業"？又或會否協助他們在大灣區尋找合適職位，讓他們有機會了解內地的發展？

**勞工及福利局局長**：主席，大家可從主體答覆附件的表三看到，本年第二季及第三季新增的失業人士，主要是本屆畢業生，包括文憑、副學位和學位畢業生，增幅相當明顯。因應這個情況，特區政府特別關注如何協助本屆以至來年的畢業生進入勞動市場。我們會不斷探討，如有任何新措施，將會適時公布。

**張超雄議員**：主席，本港的失業問題恐怕將會持續。國泰航空有限公司("國泰航空")剛剛解僱了 5 000 多人，更單方面更改合約，同類情況預計會繼續出現。可是，當局遲遲不肯推出議會已有共識的失業援助金，反而要等失業人士的資產額跌至綜援計劃適用的水平，才向他們提供援助。即使當局早前寬宏大量，把申領綜援的資產上限調高一倍，三人家庭的資產上限亦只是 132,000 元，四人或以上家庭的資產上限則是 176,000 元。當局為何要求中產或基層家庭的資產跌至 10 多萬元才以綜援來幫助他們？

主席，我想問局長，究竟何時才肯考慮推出失業援助金？在職家庭津貼方面，可否豁免工時要求，容許在短期內特事特辦，以協助失業人士？

**勞工及福利局局長**：主席，過去大半年，我們不斷討論如何透過現有機制或新機制協助失業人士，相關工作從沒有停止。如有任何優化措施的建議，我們會透過立法會諮詢議員。

**主席**：張超雄議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

**張超雄議員**：我剛才問局長，何時可以豁免在職家庭津貼的工時要求，以紓緩失業人士的經濟壓力？

**主席**：局長，你有否補充？

**勞工及福利局局長**：主席，在職家庭津貼是給予在職人士的津貼。對於非在職人士，我們會利用其他社會福利安全網援助他們。

**劉業強議員**：主席，現時香港失業率達 6.4%，是 16 年來最高。政府多次表明不會推出失業援助金，但亦沒有推出其他措施協助失業人士。在"保就業"計劃結束後，本港的失業情況預計會持續惡化，失業率將居高不下。我想問局長，政府會否在即將發表的施政報告提出新政策，以協助失業人士？

**勞工及福利局局長**：主席，如果議員想查詢施政報告的內容，我相信各位等到 11 月 25 日(暫定日期)便會知悉相關政策。

**陸頌雄議員**：主席，"保就業"計劃將於 12 月結束，屆時失業率定會"爆升"，儘管我們十分不願意看到這個情況。

羅致光局長一直不肯推出失業援助金。我們工聯會建議提供每月 9,000 元的失業援助金，若以現時失業人口約 30 萬人計算，6 個月也只需 150 億元，相較之下，"保就業"計劃已動用 800 億元。再者，"保就業"計劃如此複雜、創新和破天荒，政策創新與統籌辦事處("創新辦")在兩三個月內已能推行，我想問局長，是否自覺自己或局方的能力不如創新辦？當局會否採取其他辦法，例如容許綜援以個人作為申請單位，權充未來數月的臨時措施？現時市民確實處於水深火熱之中，局長有何辦法？請不要只是老調重彈。

**勞工及福利局局長**：主席，我們已多次回答這個問題。簡單來說，我們十分關注失業問題，但正如我剛開始答覆補充質詢時提到，目前最重要的工作是令本港經濟復蘇。至於如何協助失業人士，我們會不斷探討。

**潘兆平議員**：主席，當失業率預計會節節上升，政府回應時提及的措施卻無甚新意。局長剛才提到，2020 年 9 月的綜援個案達 19 000 多宗，創過去 6 年的新高，並且表示"政府會密切留意情況，適時考慮為有需要的人士提供進一步的支援"。目前，很多工友正在放"無薪假"，又沒有津貼，月薪由原本的 30,000 元變為 13,000 元。如果他們落入綜援網，處境將十分悽慘。

我想問局長，他表示政府會適時提供進一步的支援，究竟政府會在甚麼情況下提供進一步支援？

**勞工及福利局局長**：主席，正如我剛才所說，關於這些問題，我們會適當回應社會人士和立法會議員的關注，亦已進行相關探討。如有相關措施的構思，我們會諮詢立法會議員。

**鄒俊宇議員**：主席，只要我一日是立法會議員，我便會全力爭取"林鄭"政府向全民"回水"最少 1 萬元。經濟現時受到疫情重創，貧苦大眾苦不堪言，我認為全民"派錢"天公地道。局長作為勞工及福利局局長，職責應該包括向林鄭月娥轉達立法會議員對全民"回水"的跨黨派共識，好讓她於 11 月 25 日在施政報告內提出。

主席，你應該知道，兩電昨天公布不減電費，而政府在這一刻仍然不肯承諾延長電費補貼計劃，所以我一定要向勞工及福利局局長提問。我會提出很簡單的補充質詢，以免這部"錄音機"再次答覆"我們會反映意見"。我想問的是，局長有否向林鄭月娥轉達立法會議員的跨黨派共識，即全民"回水"最少 1 萬元，令這項建議在 11 月 25 日公布的施政報告能有着落？

**勞工及福利局局長**：主席，如有這項共識，我相信特首和政府自會知道，無須我轉述。

**譚文豪議員**：主席，失業人數不斷飆升，我相信主體答覆列表所示的第三季數字可能尚未計入國泰航空這次的裁員人數。

我的補充質詢很簡單：當局如何保障港人就業？何以我會提出這項質詢？今次國泰航空裁員，牽涉很多飛機師，而在這 650 位飛機師當中，一半是外籍人士，另一半是香港人。這些外籍人士許多都持工作簽證來港工作。勞工處、勞工及福利局和入境事務處("入境處")過去一般會因應哪些職位在香港欠缺本地勞工，而發出工作簽證予外國人來港從事該等專業技術行業。就飛機師而言，他們的工作簽證過往"任開"，所有申請均會獲批，因為香港沒有足夠的本地飛機師。然而，市場上現在突然有數百名合資格的香港人飛機師——我不是種族歧視，我必須強調我指的是持香港身份證並身處香港的飛機師——我

想問局方有否跟進此情況，以確保入境處不會任意向外籍人士發出這類工作簽證？

**勞工及福利局局長**：主席，我們會密切留意本地的就業情況，以處理相關工作。勞工處會與入境處共同協商發出工作簽證的事宜。

**主席**：譚文豪議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

**譚文豪議員**：我是問局長，相關部門會否就我剛才所說的工種特別進行討論，而不是指過往一直存在的整體討論。

**主席**：局長，你有否補充？

**勞工及福利局局長**：部門的協商涵蓋各種職位，所以自然包括議員剛才提及的職位。

**葛珮帆議員**：局長打算怎樣"密切留意情況，適時考慮為有需要的人士提供進一步的支援"呢？何謂"適時"？很多市民已經失業。在 1 月疫情剛開始時，民建聯要求政府提供失業援助金，因為社會上很多市民都有此需要，但局長當時表示政府沒有相關系統，所以無法提供。現在已經是 11 月，如果局長當時開始研究，可能現已能夠提供失業援助金。他根本不打算協助失業市民，對嗎？

由於政府不肯提供失業援助金，我們其後便建議政府容許市民提取個人的 MPF(譯文：強制性公積金)，以解燃眉之急，政府再次表示不願考慮、不肯研究。時至今日，市民水深火熱，當局仍然只說會"密切留意情況"。局長打算怎樣密切留意情況？現時的情況已經十分惡劣。何謂"適時"？政府會適時提出甚麼措施？如果下月失業率進一步飆升，請問政府會適時提出甚麼方案協助失業的市民？

**勞工及福利局局長**：主席，希望議員不要誤會，我的意思是，當我們就問題不斷進行探討並得出初步看法，我們會適時徵詢議員的意見。

**主席：**第二項質詢。

## 處理針對教師投訴的機制

**2. 葉建源議員：**主席，教育局早前取消一名小學教師的註冊，並向其任職學校的校長、副校長及相關教師發出譴責信或警告信。有不少市民質疑教育局的做法有政治目的，亦有市民和教育界團體批評該處理投訴機制等同黑箱作業。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在下述兩段時間(即2015年1月至2019年5月,以及2019年6月反修例運動開始至今)，學校就針對其教師的投訴進行調查後認為無需作出處分，但教育局其後對有關教師作出處分的個案分別有多少宗；
- (二) 現行處理針對教師投訴的機制最初由誰制訂(請附上相關文件)；為何在該機制下，被投訴人要到上訴委員會階段才有機會出席聆訊及作口頭申辯；在此情況下，教育局如何確保被投訴人在被取消教師註冊前已經獲公平及公正對待；及
- (三) 鑑於涉事小學的校長、副校長及相關教師亦被處分，這種連坐做法是否適用於所有類別的個案；若否，在甚麼情況下，學校管理層及其他教師會受到株連？

**教育局局長：**主席，教師肩負傳承知識、熏陶品格的重要職責，其言行須符合專業操守和社會期望。根據《教育條例》，教育局是負責教師註冊的機構，有責任確保教師的質素。當有關人員並非出任教員的適合及適當人選，或該教員不稱職時，教育局有責任根據《教育條例》取消該教員的教師註冊，目的是保障學生的福祉、維護教師的專業，以及維持社會大眾對香港教育的信心。

教育局於本年9月就一宗涉及在課堂上散播"港獨"信息的嚴重專業失德個案，取消了一名教師的註冊。我想強調，教育局是建基於實際的證據作決定，是依據法例採取行動。我們已在不同場合向公眾解釋有關事宜，在此不再重複。社會上對這事有不同意見不難理解，但我們對於有團體非但沒有從教育專業和學生福祉的角度考慮，更不斷將教育專業的課題政治化，我們深表遺憾，社會上是有更多市民及團

體支持本局嚴謹執法，維護教師專業，保障學生福祉，我們必定會繼續依法辦事。

就葉建源議員提出的質詢，現答覆如下：

- (一) 學校作為教師的僱主，有責任監管轄下教師，包括處理對教師的投訴，如果證實教師有專業失德或行為不當，應依據《僱傭條例》、《資助則例》及與教師簽訂的僱傭合約條款，按校本機制採取適當的跟進行動。教育局負責教師註冊，如果有教師被證實違反專業操守或行為不當，我們有責任依法採取適當的行動，以保障學生的福祉，維護教師專業的尊嚴，以及鞏固公眾對教師團隊的信心，也還所有專業盡責的教師一個公道。在考慮應採取的跟進行動時，教育局的着眼點是有關教師的行為是否符合教師應具備的專業操守、是否有違社會期望，或其所展現的價值觀是否對教育專業或學生帶來負面影響。我們亦會全面考慮所有搜集到的資料和所有相關的因素，包括學校的報告、教師的申述、現行法例、教育局發出的指引、課程理念、宗旨和目標等，以檢視個案中涉事的學校和教師是否按《教育條例》以恰當的方式促進學生學習，並根據事件的嚴重程度作出適當的處理，如發出勸諭、警告、譴責甚至取消教師註冊。由於教育局及學校的職責不同、考慮因素亦不盡相同，兩者採取的跟進行動，不能直接比較。事實上，我們日常也有接到投訴，就個別學校管理層處理教師的方式提出疑問，當中更有不少個案由葉議員參與領導的教師工會轉介，要求教育局跟進，我相信大家亦不會接受教育局只看學校的報告而不作獨立調查。教育局不完全同意學校管理層一方的意見並不罕見，所以教育局認為沒有必要也沒有編製有關情況的數字。
- (二) 教育局在處理教師涉嫌違反專業操守的個案有清晰的機制及流程，我們亦已透過不同途徑闡述。正如我剛在兩星期前回覆葉議員的書面質詢，為了執行《教育條例》內關於拒絕或取消教師註冊的條文，自 2003 年開始，教育局常任秘書長委派局內首長級人員組成內部專責小組，審視所有可能涉及教師註冊的個案。扼要而言，教育局設有內部專責小組，審視所有可能涉及教師註冊的個案。教育局在收到關於教師的投訴後，會要求學校作出調查。學校一般會將投訴內容通知涉事教師，並讓他/她作出申述。學校亦會

因應需要面見其他相關人士，例如其他教師、學生等，並會向教育局提交報告。我們在收到學校的報告後，會仔細審視內容，按需要要求學校提交補充資料。如教育局初步認為投訴有機會成立，會把局方的初步看法，告知被投訴的教師，並邀請教師在合理的時間內提出書面申述；如個案可能涉及取消教師註冊，當中會包括通知有關教師其教師註冊將會被取消，讓有關教師在充分了解事態嚴重的情況下，在 14 天內作出申述。在整個過程中，教育局全面考慮所有搜集到的實際證據，以專業角度從不同層面深入分析，而有關教師有充分和公平的申述和自辯機會，包括教師在知悉有可能被取消註冊的情況下作出申述，亦有教師尋求法律顧問的協助。上述機制確保被取消註冊的教師獲得公平及公正的對待。如被取消註冊的教師不滿有關決定，可於 21 天內向上訴委員團提出上訴。

教育統籌委員會在 2013 年成立促進及維護教師專業操守工作小組("工作小組")，就教育局處理教育人員行為不當個案的調查機制進行檢討。工作小組在 2015 年發表的檢討報告確認現行的機制運作良好，對教育局負責監管的機制表示滿意。

(三) 學校的教師團隊須各司其職，協力為學生提供優質教育，管理層有責任監管教師的行為操守及校本課程的內容，確保符合課程指引，有助學生學習正確的知識和概念，幫助學生建立正面的價值觀和態度；教師亦應以其專業知識和專業判斷，透過課堂教學達到這些目標。在這宗個案內，資料顯示管理層人員沒有有效監管其校本課程的內容，包括容讓在課堂內散播"港獨"的信息，因此須承擔其失職的責任。至於其他任教的教師，他們亦應有專業判斷，如果發現教案、教材和工作紙有問題，應向管理層提出，以作出補救。然而，有關教師並沒有作出專業跟進，也應為此負責。簡單來說，這宗個案的校長、副校長和其他相關教師須各自承擔應負的責任，"連坐"或"株連"是嚴重誤導的言詞，並不正確。

**葉建源議員：**主席，局長的答覆令我非常失望，當中沒有提供所要求的數字和資料，非常空洞。我特別想就着有關株連和連坐的問題提出補充質詢。連坐或株連在秦朝時被形容為一種暴政，根本沒有理由在

現今社會中出現。局長在主體答覆否認有關做法是連坐或株連，但他卻說："其他任教的教師，他們亦應有專業判斷，如果發現教案、教材和工作紙有問題，應向管理層提出，以作出補救。然而，有關教師並沒有作出專業跟進，也應為此負責。"換言之，其他教師如果沒有發現教案、教材和工作紙有問題，他們要為此負責；他們如果沒有作出舉報，亦要負責，當所有人都要為同事做的事負責，這種不是連坐又是甚麼呢？不是株連又是甚麼呢？請問在現今社會，我們會在哪種情況下使用這種方式來進行紀律處分？主席，這會令很多人無辜地要為其他人的行為負上責任。我想問局長：教育局是否用相同的方式進行管理？過去有多少人因為其他同事的過錯而受到處罰？局長本人有否基於監管不力而受到處分？

**教育局局長：**主席，我對葉議員這項補充質詢感到非常失望。我們說得很清楚，那數位老師不是在那間學校的任何一位老師，而是負責教授那一學科的老師。作為專業老師，當他收到一個有問題的教案時，為何不提出疑問？難道他應該不提出疑問嗎？如果葉建源議員認為，專業老師不應該就此提出疑問，和他的標準相差太遠，因為他的標準實在太低。當一位專業老師看到教材有問題時，應該向管理層反映，然後大家作出補救。這做法又怎會是葉議員提到是秦朝的株連？眾所周知，在那時候，要是一個人犯罪，可能全家人都要受罰，與他無關的人也要受罰，這才是株連。

現時的情況是，一位教師在收到一份有問題的教材時，沒有提出疑問，但葉議員覺得這位教師的做法並沒有問題，以及不應該為其他人的錯誤負責。不過，這位教師現在並非為其他人的錯誤負責，而是為他沒有就有問題教材提出疑問而負責。在教育局發生的很多事情，我作為教育局局長，要承擔最終的責任，我以後可否說這是株連，因為我同事在執行上的錯誤，其實與作為教育局局長的我無關？我相信這不是大眾認為一位問責官員應有的態度。我會為教育局發生的事負責，但這不是株連或連坐，而是負責任的做法。

**主席：**葉建源議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

**葉建源議員：**教育局究竟有多少人過去曾受到這樣處罰？局長有否因為屬下的錯誤而負責？

**主席**：葉建源議員，你已指出你的補充質詢未獲答覆的部分，請坐下。局長，你有否補充？

**教育局局長**：主席，我不太明白葉議員的補充質詢的用意，因為教育局是一個團隊，我們很齊心。我相信教育界也很齊心，不會有誰拖累誰的想法，大家都是希望把事情做好。所以，我真的無法回答他這個問題。

**毛孟靜議員**(譯文)：受處罰的教師實際上是受株連而被定罪。約翰遜博士有一句名言："愛國主義是無賴最後的避難所"。政府當局現時將愛國定為教師的專業要求。當然，當局仍在等待北京對愛國作出官方定義，說明如何以更適當的方式"叩頭"。

我想問局長：你如何決定一名教師是否愛國？如果教師不愛國，你是否就可以對他採取行動？學校管理層本來應以學校為本。當學校管理層配合你時，你便可推卸責任；若不配合，你便作出政治檢控，是否這樣？

**教育局局長**：主席，我們根據事實來處理任何老師的投訴，我們也會看有關教師的行為是否合乎法例規定、是否符合社會標準，以及是否對學生帶來不良影響，之後我們才會採取行動。

至於是否愛國，我想指出，每位在香港的中國人都應該愛自己的國家及對自己的國家負責。我相信社會對所有議員也同樣有這個要求，亦希望他們可以做到。所以，我覺得社會期望老師愛自己的國家是絕對沒有問題的，我不太知道問題在哪裏。

**毛孟靜議員**(譯文)：他是一名惡棍。

**許智峯議員**：梁議員，現時有很多課題似乎被禁止在學校內討論；民主選舉、批評政府的聲音、警暴、"反送中"運動、公民抗命等課題，全都均不准談及。只要教師提及有關事宜，便會被取消教師資格。本港的教育制度已淪落到教師會因其政治立場而被滅聲的地步。

梁議員，我想提出的補充質詢是：現時學校究竟還可否教導學生何謂良知、是非黑白、道德勇氣、正義信實，還是只可以教導學生如何順服、如何做順民及做政權的奴隸？

**教育局局長：**主席，我不太明白為何許智峯議員有這種錯覺，覺得他剛才指出的課題不可以在學校教授。我不知道他有甚麼證據，如果他有證據，他可以提出來，我們可以再作討論。如果這純粹是他的個人猜測，我便無法與他討論。

然而，我可以告訴大家，在學校內，絕對可以討論特區政府的施政，以及社會上發生的一些事件。學生如果就感到疑惑的東西向教師查問，教師當然有責任向他們解釋。這些情況也是許可的。

至於政權的奴隸，我相信沒有香港市民願意做政權的奴隸。所以，我覺得許議員補充質詢所提及的事宜，大部分是他自己的猜想出來的，因此我無法提供一個令他滿意的答案。

**主席：**許智峯議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

**許智峯議員：**我的跟進質詢很短、很直接：老師是否還可以在學校討論"反送中"運動和警暴？

**主席：**許智峯議員，這並非你剛才提出的補充質詢，請坐下。

**田北辰議員：**局長，我想以制度和教育的角度來看這宗個案。據報道，該名教師是體育科教師，沒有教授涉事的生活教育科，只因為熟悉時事，因此被該科的教師邀請協助編寫教材，當中提及"藏獨"、"疆獨"、"台獨"，連英國脫歐也提及。我的補充質詢是：現時教育局是否完全沒有規範由甚麼人製作教材？是否在小學教授甚麼也可以，完全無須理會課程內容和學生的程度？局長認為跟小學生談脫歐是否有點搞笑呢？我認為這是一個十分嚴重的教育問題，政府責無旁貸，其立場必須清晰。對於小學課程的內容，局方是否應該有所規範呢？

**教育局局長**：主席，香港的教育課程是根據課程架構而編定的。就本地課程而言，不同科目、學習範疇和學習領域會因應不同程度(例如初小、高小、初中和高中)而有不同內容。學校當然可以根據課程大綱自訂一些校本教材或校本課程，但大原則仍然是跟隨課程架構。

在制度上，學校有第一身責任看看其自訂的校本課程是否符合課程宗旨和課程目標，以及是否適合學生在其成長階段中學習。如果在學生很年幼時，過早教他們一些過深的課程，超過其能力所能夠理解、討論或學習，這是絕對不正確的。所以，當遇到這些情形，教育局在制度上可如何作出監管？教育局的同事當然會進行一些巡查、視學或是查看學生的學習情況。儘管如此，第一身的責任仍然在學校，因為學校有責任令每一個校本教材符合課程宗旨，而教育局會進行一些抽查和巡查，亦會舉辦一些課程幫助學校和老師。整體來說，最重要的是幫助學生有效學習。

**主席**：田北辰議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

**田北辰議員**：局長沒有回答我的補充質詢。教育局對於在小學教佔中、修例、政治事件、脫歐等有甚麼立場？

**主席**：你已指出你的補充質詢未獲答覆的部分。局長，你有否補充？

**教育局局長**：主席，我相信我們要按整套教材考慮，很難就某個特定題目作判斷。

議員剛才說的題目，可能對初小同學而言十分深奧，但對高小同學，如果並非就有關題目作深入探討，而只是提述一下相關事件，又未必一定不可以，所以我很難就此判定教師可不可以教授某個題目，因為我們要考慮整個教案，了解教師打算如何教授學生，以及教授甚麼知識。我認為，即使向高小學生提及脫歐事宜，也是可以的，但如果向他們說明為何出現脫歐、中間經過甚麼程序、是一個怎樣的制度等，又可能太深奧。

所以，我們一定要從教師的教案理解課程內容的深淺程度，以及教師想教曉學生甚麼，才可以決定某些題目是否適合學生學習。這議題需要作專業討論，不是簡單討論便可得出結論。

(田北辰議員在席上站着提問)

**主席：**田北辰議員，你已提出你的補充質詢。若你不滿意局長的答覆，請在其他場合跟進。

(田北辰議員繼續在席上站着提問)

**主席：**田北辰議員，請坐下。

張國鈞議員，請提出補充質詢。

**張國鈞議員：**主席，我覺得局長今天在反駁歪理方面表現非常不錯。

主席，昨天已有報章刊登涉事的教案，從中可見內容的確大有問題，對小學生遺害甚深。主席，儘管問題非常清楚，但不論是葉建源議員或香港教育專業人員協會("教協")，在核心問題上依然迴避。是甚麼核心問題呢？便是香港絕對不可以支持和散播"港獨"。葉議員和教協不斷為有關教師護航開脫，將事件聚焦在所謂的程序問題，說被投訴人尚未有口頭申辯的機會……

**主席：**張國鈞議員，這項口頭質詢的時限已過，請盡快提出你的補充質詢。

**張國鈞議員：**我會提出……教材是學校的學術自由。

有人提出，被投訴人沒有機會作口頭申辯，所以不公平；又有人提出，學術自由是一個護身符，當局不應干涉。我想問局長如何回應這些歪理？

**教育局局長**：主席，我在主體答覆或過去亦曾表示，涉案老師已獲兩次書面申辯機會，他亦可以向上訴委員會上訴，屆時上訴委員會定必會給他一個面陳的機會。所以，我們認為，根據制度，已經有足夠機會讓他申辯。常任秘書長在作決定時，亦已充分考慮他的書面申辯。

至於學術自由，就小五課程而言，最重要的是如何教導學生，學生和學生福祉是本位，而學術自由則是一個大概念，目的是提高整體的教育水平，最後仍然是造福學生。在這件事上，我們針對的是一位教師的專業和對學生的影響，而不是學術自由的問題。

(葉建源議員示意擬提出規程問題)

**主席**：葉建源議員，你有甚麼規程問題？

**葉建源議員**：張國鈞議員剛才說我跟教協為“港獨”開脫，這並非事實，我希望主席能夠要求他收回這番話。

**主席**：本會現正進行口頭質詢環節，議員不可要求澄清。葉建源議員，請坐下。

第三項質詢。

## 應對 2019 冠狀病毒病

**3. 盧偉國議員**：主席，商務及經濟發展局局長上月表示，為便利香港和世界各地的人員往來，政府正研究在機場引入 2019 冠狀病毒病快速核酸檢測。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有關研究的詳情，包括至今取得的進展及落實時間表為何；會否研究在所有出入境管制站提供快速檢測服務；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (二) 鑑於世界衛生組織(下稱“世衛”)於本年 9 月宣布，向中低收入國家提供可負擔的抗原快速檢測試劑，每劑最高定價約 40 港元並可於 15 至 30 分鐘內得出結果，政府有否向世衛

了解，有關試劑是否適合在香港使用及商討訂購安排；若有，詳情為何；若否，原因為何；及

- (三) 會否增撥資源以推動本地大學和科研機構合作研發 2019 冠狀病毒病的快速檢測試劑、疫苗及藥物；若會，詳情為何；若否，原因為何？

**食物及衛生局局長：**主席，政府現時的工作重點是把防控疫情和管理感染的工作納入成為社會日常運作的新常態，務求盡量減少新增個案。按照"外防輸入，內防擴散"的原則，我們一方面於各出入境口岸嚴格實施防疫管制措施，包括對入境旅客進行檢測、檢疫，遏止任何病毒進入社區的機會。另一方面，我們繼續根據"早發現、早隔離、早治療"的原則，實施各項疫情防控措施，包括病毒監測、群組檢測、社交距離限制等，以防止病毒在社區傳播。

政府一直視乎疫情實施適當的跨境管制措施，嚴防輸入 2019 冠狀病毒病個案。現時本港已經限制非本港居民的外籍人士入境，但仍有本港居民持續從全球不同地方回港，不少回港人士來自疫情嚴峻的地方，輸入病毒及患者的風險一直存在，對本地疫情防控造成重大壓力。在全球疫情仍然肆虐的情況下，本港於未來一段時間仍需持續嚴格實施入境檢測檢疫安排，同時亦必須按實際需要容許有限度出入境人流並落實風險管控措施。

就盧偉國議員質詢的各部分，經諮詢創新及科技局，我的回應如下：

- (一) 現時所有於香港國際機場抵港的人士，均須接受 2019 新型冠狀病毒檢測。現行入境檢測以反轉錄聚合酶連鎖反應 ("RT-PCR") 技術的核酸測試為標準，有關測試一般需要數個小時。除少數獲豁免人士(例如公務及使領人員等)，絕大多數入境人士須等候檢測結果方可離開機場(即"檢測待行"安排)。

由於需要持續實施入境檢測安排以防止輸入病毒，而因應"旅遊氣泡"等出入境便利計劃需要接受檢測的出入境人士增多，政府一直密切留意正在研發的各項 2019 新型冠狀病毒檢測技術，務求能於適當情況採用更快速而可靠的檢測技術，以在能夠確保外防輸入並且風險可控的前提下，盡量便利旅客出入境。

經衛生署初步評估後，政府於 10 月 28 日在香港國際機場開始測試一套反轉錄恆溫環形核酸增幅法("RT-LAMP")核酸檢測技術，就與衛生署目前使用的最高標準 RT-PCR 核酸檢測並行進行，以試驗該 RT-LAMP 技術的靈敏度及可靠性。在試驗期間，旅客仍然必須等候經 RT-PCR 檢測確認陰性結果才能前往檢疫。我們預計試驗為期兩周，並將視乎試驗期間收集到的數據量考慮是否需要延長。我們將會研究試驗期間收集到的數據，評估該檢測技術的成效和應用於不同用途的可行性，包括為入境旅客進行檢測方面的用途。

在物色快速檢測技術方面，政府及香港機場管理局對於任何有潛力達到足夠靈敏度及特異度而適用於入境篩查檢測的檢測技術持開放態度。

- (二) 核酸檢測方面，香港的實驗室採用作為參考方法的核酸檢測方法。雖然世界衛生組織("世衛")曾指抗原檢測將能促進擴大檢測範圍，特別是在沒有大量實驗室設施或沒有訓練有素的衛生工作者進行分子(聚合酶鏈反應)檢測的國家，但世衛在 9 月 11 日發布的指導文件強調，在存在廣泛社區傳播、無法進行核酸檢測或檢測結果嚴重滯後的地區，這些抗原檢測才有價值。政府會密切留意有關科技的最新發展。
- (三) 為應對疫情，由食物及衛生局管理的醫療衛生研究基金("基金")自今年 4 月已批出合共 4,700 萬元撥款，支持 4 所本地大學進行 11 項有關研發 2019 冠狀病毒病的檢測方法、疫苗及抗病藥物的研究。基金會適時分配額外資源支持相關科研，以配合政府應對疫情的工作。

另一方面，創新科技署("創科署")透過創新及科技基金("創科基金")為本地研發中心、大學、其他指定本地公營科研機構及私營公司提供資助進行研發項目。在 2017-2018 年度至 2019-2020 年度，創科基金合共資助 35 個公共醫療衛生相關的研發項目，涉及資助額約 7,540 萬元。

此外，創科署今年 3 月在公營機構試用計劃下推出項目特別徵集，以支持防控疫情的產品開發和科技應用。創科基

金亦在今年 8 月原則上支持了一宗與 2019 冠狀病毒病有關的項目，以研發疫苗生產技術。

**盧偉國議員**：主席，政府將設立 4 個長期的社區檢測中心為市民提供檢測服務，每次收費 240 元，並將於本月中啟用。很多市民期待日後可以利用這些檢測中心提供的陰性檢測結果申請健康碼，作過關之用。當然，這些檢測結果一定要盡快得知，才能夠幫助急於過關的市民。

因此，我想問局長，政府會否考慮在這 4 個長期的檢測中心提供快速檢測服務？

**食物及衛生局局長**：主席，我剛才也說過，這種快速檢測的測試現正在香港國際機場與目前使用的最高標準 RT-PCR 並行進行，以檢視這兩種技術的靈敏度及可靠性。當然，最高標準的 RT-PCR 核酸檢測是世界公認的最高標準，現時香港的所有檢測項目，無論是公營或私營，皆採用這種最高標準的檢測。在未獲得快速測試技術的數據、靈敏度及可靠性前，我們會繼續在 4 個社區檢測中心沿用最高標準的 RT-PCR 核酸檢測。

**張華峰議員**：主席，談到應對冠狀病毒，我覺得政府反應慢及應對差，很多抗疫措施都“只聞樓梯響”，遲遲未能實施，尤其是市民盼望已久的健康碼，至今仍然落實無期。即使內地是全世界抗疫最好、最成功的地方，但政府依然遲遲未能夠豁免來港內地民眾的 14 天強制檢疫。即使是居住在廣東省及澳門的香港人，亦要到本月 23 日才獲豁免 14 天強制檢疫。

因此，我想問：當局在健康碼落實前，會否考慮先對內地民眾實施“健康碼單向通”，讓所有通過檢測的內地民眾來港後可獲豁免 14 天強制檢疫，以方便兩地民眾的團聚及交往。若會，時間表及詳情為何？若否，原因為何？

**食物及衛生局局長**：主席，感謝張華峰議員的補充質詢。其實，政府一直非常關心恢復兩地人民出行及團聚的問題。雖然香港的疫情現已漸趨回穩，確診個案數字亦偏低，但全球疫情仍然非常嚴峻，確診個

案超過 5 000 萬宗，在這個大前提下，再加上冬季流感高峰期，對我們來說確是很大的挑戰。因此，食物及衛生局一定會從公共衛生角度做好防控疫情的工作，包括"外防輸入、內防擴散"，好好應對冬季流感高峰期。

關於張議員剛才的建議，我們較早前已舉行記者會，由政制及內地事務局宣布一項回港易計劃。經評估廣東省及澳門的疫情均屬非常穩定後，我們已按香港法例將這些地區納入為第 2 類指明國家或地區。在完成風險評估後，入境時持有陰性核酸檢測結果的人士，將可獲豁免在港接受 14 天強制檢疫，而剛才亦已宣布，該計劃將於 11 月 23 日開始實行。計劃初期主要是讓香港居民從內地返港，同時亦會設置配額，而有關名額須在網上獲取。現時兩個口岸每天共有 5 000 個配額，在取得配額後必須取得陰性核酸檢測結果，繼而獲取健康碼。這方面的技術已經成熟。由於該計劃在 11 月 23 日開始實行，在一星期前的 11 月 18 日便可以開始在網上預約領取配額。

(胡志偉議員示意要求點算法定人數)

**主席：**秘書，請響鐘傳召議員返回會議廳。

(在傳召鐘響後，多位議員返回會議廳)

**主席：**姚思榮議員，請提出補充質詢。

**姚思榮議員：**局長，我聽聞市面上有些檢測技術可在 1 小時內得出結果，請問政府有否就這方面作出了解及研究？如果確有這些技術，政府會否在陸路口岸物色地方設置相關設施，以便未來與內地通關之用？

**食物及衛生局局長：**多謝姚議員的提問。現時市面上有很多不同的 2019 冠狀病毒病快速測試技術，而衛生署公共衛生化驗服務處所採用的新型冠狀病毒病快速測試試劑，主要是由處內的科學團隊研發的。我們現已不斷改進內部研發的測試，亦會評估市場上的商業測試，或本地或海外研究人員正在開發的測試。有關當局一直就各項測試作出評估，並仔細分析結果，以確定其使用情況及合適用途。我們

在現階段仍未發現有合適的快速測試技術，主要是未能符合安全性和靈敏度的要求。儘管有些測試所需時間很短，但如果會走漏很多確診個案，這樣便無法保護市民的健康，尤其是在現時的疫情下，我們在使用快速測試技術時必須非常小心。

我們明白在出入境方面，世界各地都在研究快速測試技術以便利市民。我們一直秉持開放態度，最重要是物色合適而安全的測試技術。因此，機場自 10 月底已開始就 RT-LAMP 及目前正在使用的核酸檢測並行測試，以試驗其可靠性及靈敏度。在知悉有關結果及了解整體情況後，我們會讓議員知道。

**主席：**姚思榮議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

**姚思榮議員：**我的補充質詢很簡單，請局長回答有否在陸路口岸物色地方進行測試，以利便未來與內地通關。

**主席：**局長，你有否補充？

**食物及衛生局局長：**主席，現時陸路口岸不會進行快速測試。我剛才說過，衛生署至今仍未發現市面上有任何快速測試技術能夠達到標準。我們現時仍在機場進行測試，在得出有關結果後，我們會研究整體用途為何。如果快速測試技術符合標準，並且安全有效，而靈敏度亦不會出現走漏確診個案的情況，這樣便符合政府現時防疫抗疫的大前提。

**黃碧雲議員：**主席，局長在主體答覆第(一)部分表示，現時在機場為所有抵港人士進行的測試一般需要數個小時，但我接獲的消息並非如此，局長似乎在說謊。以下午 12 時多抵港的航班為例，旅客要到翌日同樣時間才取得檢測結果並獲准回家，足足 24 小時。因此，局長在主體答覆的說法誤導立法會議員，而現時在機場的抵港人士均怨聲載道。昨天下午 12 時多抵港的旅客，要在機場折騰至 5 時才獲准領取行李，然後再等個多小時登上專車，前往等候檢測結果的酒店，最後要經過 1 晚才有結果。局長在主體答覆中表示一般需要數個小時，但其實是足足 24 小時。

局長，即使抵港人士接受快速測試，但工作效率這麼低，單是等待接送他們到酒店的專車已花去個多小時。此外，機場完全沒有 *announcement* 或指示告知抵港旅客下一步要做些甚麼，以及為何要在那裏等待，大家都感到莫名其妙。對於所涉及的操作流程，局長有否親自詢問抵港旅客或調查他們在機場的遭遇？此外，局長又在主體答覆中表示，很希望……

**主席：**黃碧雲議員，你已提出你的補充質詢。請坐下，讓局長作答。

**食物及衛生局局長：**主席，首先我沒有誤導立法會，我會在此盡量清楚解釋在機場進行的檢測工作。有關工作可以分為兩方面：第一，是衛生署較早前在亞洲國際博覽館設立的臨時檢測中心，整體流程所需的時間較長。我剛才說的是由旅客抵港接受檢測至樣本送達實驗室需要數個小時，但旅客的抵港時間、是否同時有多班航機抵港及檢測的總數量均有影響，而樣本送達實驗室進行檢測至得出結果也需要時間。事實上，現時已有改善，因為臨時檢測中心已遷至另一個地方，令整體流程更流暢。

我剛才也有提到，現時機場正就一種快速測試技術與目前使用的 RT-PCR 核酸檢測作相互比較。由於有關的快速測試技術由私營的實驗室負責，而實驗室位於機場內，時間上當然會較快，但衛生署的實驗室卻並非設於機場內。主席，這是我的解釋。

**主席：**第四項質詢。

## 司法機構手語傳譯服務

**4. 邵家臻議員：**主席，現時，司法機構備有手語傳譯員登記冊，並以特約形式聘用名冊上的傳譯員在司法程序中為有聽覺或言語障礙的人士提供傳譯服務。該項服務近年不時為人詬病，例如有手語傳譯員被指擅自要求被告人認罪而違反專業守則、有被告人需要手語傳譯服務但未獲安排，以及法庭不批准不在登記冊的手語傳譯員為被告人提供傳譯服務。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

(一) 司法機構有否定時更新手語傳譯員登記冊；如有，詳情為何；如否，原因為何；

- (二) 以特約形式提供的手語傳譯服務是否足以應付服務需求，以及司法機構有否計劃聘用全職手語傳譯員；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 司法機構有否機制處理就手語傳譯服務質素作出的投訴；如有，詳情為何；如否，司法機構會否設立該機制？

**政務司司長：**主席，根據司法機構提供的資料，政府綜合答覆如下：

為秉行公義，司法機構會在法庭程序(或其任何部分)為有需要的證人或任何一方安排手語傳譯服務。為此，司法機構政務處備存一份登記手語傳譯員名單，在有需要時以特約形式，安排名單上的傳譯員提供傳譯服務。這些特約傳譯員並非司法機構的僱員，而是以服務提供者的身份，按需要在一段時間(例如半天)以特約形式為法庭提供所需的服務。現時司法機構政務處備存的登記名單中共有 17 名特約手語傳譯員。

在過去 5 年，各級法院需要使用手語傳譯服務的司法程序的總數維持在每年平均約 100 宗的穩定水平(即大約每月 8 至 9 宗)。就特約手語傳譯員而言，現時登記名單上的人手足以應付需求。因此，司法機構政務處認為現階段沒有增加特約手語傳譯員數目的迫切需要，聘用全職手語傳譯員亦不合乎成本效益。

由於法庭傳譯工作涉及案件及有法律後果，是並非易於處理的工作，司法機構政務處會因應相關法庭程序的複雜程度，安排由具備適當經驗的合適人選提供傳譯服務。為確保在法庭程序的傳譯服務質素，司法機構要求在登記名單上的特約手語傳譯員必須符合相關資格，當中包括通過相關手語能力測試和面試，以及就於法庭提供傳譯服務方面具備相當的經驗(例如有關傳譯員有能力和經驗處理不同複雜程度和不同級別法院的手語傳譯工作)。此外，司法機構政務處亦一直設有表現監察機制，確保向法庭提供的特約傳譯的服務質素。司法機構會透過法庭使用者和司法機構全職法庭傳譯主任，收集關於特約手語傳譯員工作表現的意見。司法機構亦不時檢討此機制。

任何關於由司法機構政務處所安排的特約手語傳譯員的投訴，均會按該處的既定程序處理。具體而言，司法機構政務處在收到投訴後會考慮與指稱有關的所有事實資料，並進行調查。如果投訴成立，司法機構政務處會採取適當的行政管理措施，包括警告、暫停服務資格

及從名單上除名；而在日後安排相關特約傳譯員為法庭程序提供服務時，亦會適當地以此作為考慮因素。過去 5 年，司法機構政務處收到 1 宗此類投訴，該投訴涉及 1 名特約手語傳譯員在法庭上的服務表現。司法機構政務處按既定機制就該宗投訴作出調查後，認為投訴不成立。

除了上述處理投訴的程序，在法庭程序中如出現任何關於傳譯員質素可能有損公平審訊的相關指稱或關注，訴訟各方可向法庭提出。若法庭知悉在傳譯方面出現問題，亦可自行予以處理。如有需要，有關事宜亦可以在上訴階段提出。法庭會嚴格依據法律處理有關指稱，確保審訊公平進行。

雖然司法機構政務處認為現時並無迫切需要增加手語傳譯員的數目，但該處會不時吸納符合相關要求的手語傳譯員，以確保手語傳譯服務的可持續性。為此，司法機構政務處打算引入優化機制，當中包括考慮邀請本地大學相關學者和具備法庭傳譯實質經驗的資深手語傳譯員負責考核特約手語傳譯員應徵者的能力。

**邵家臻議員：**主席，司長沒有回答我的質詢。他在主體答覆中提到，司法機構政務處備存一份登記手語傳譯員名單，當中有 17 名特約手語傳譯員，但我剛才在網上搜尋，卻找不到該份名單。我完全不明白，為何政府對該份名單會如此神秘及故弄玄虛。司長在主體答覆中亦提到，司法機構會透過 1 名全職法庭傳譯主任，收集關於特約手語傳譯員工作的表現。然而，該名全職法庭傳譯主任不懂手語，又如何評核手語傳譯員的表現？香港政府如果連這些常識也沒有，又如何跟我們討論相關問題？至於對手語傳譯員的規管，我的主體質詢亦有問及，而政府的反應就如過往呼籲市民“洗手、洗手，再洗手”般。如傳譯員不受司法機構規管，為何司法機構可發出手語傳譯認證？既然有認證，卻為何不規管？到問題出現後，我們提出質詢時，司長卻一如過往重複呼籲市民“洗手”脫身。其實，司長今天玩的並非文字遊戲，而是邏輯遊戲。不過跟政府談邏輯，是否等同緣木求魚，自取其辱呢？

**政務司司長：**主席，議員的質詢有數個部分。就第一部分，該項備存 17 名手語傳譯員的名單，因涉及內部行政運作而未有上載網頁。如有審訊案件需安排手語傳譯服務，可在名單物色合適人選，這個做法行之已久。然而，如議員認為有需要，我們可將意見轉達司法機構，研究把有關資料上載網頁的可行性，但同時要考慮是否涉及私隱等問題，我們稍後會再作研究。

第二，邵議員剛才問到，口語傳譯主任如何擔當監察角色。事實上，監察工作並非單單由口語傳譯主任負責，亦涉及法庭使用者。司法機構內設有法庭使用者委員會，法庭用家包括市民，當中有訴訟雙方當事人，所以監察是比較全面的，並非單純以一名口譯專家評核手語傳譯員，即屬於多方協作。

第三，我在主體答覆已清楚指出，為確保手語傳譯服務可持續發展，司法機構政務處計劃引入優化服務機制，包括邀請大學相關學者，特別是手語方面的專家，以及具備多年法庭傳譯實質經驗的資深傳譯員，包括現任特約傳譯員及已退休傳譯員加入。為免浪費他們具備的豐富經驗，我們把他們一併邀請，結合學術加實踐，希望建立一個良好的審核機制，藉此提升手語傳譯員的質素，並確保質素不斷改善。

**張超雄議員：**主席，法庭要伸張公義，溝通的準確性很重要。聾人在溝通上確實面對很多困難，因此手語傳譯至為重要。據聞較早前有手語傳譯員在庭上慇懃聾人認罪，我們不希望出現這種情況，所以十分關注手語傳譯員的質素。邵家臻議員剛才提到，根據司長的主體答覆，一名法庭傳譯主任將負責監察手語傳譯員的表現。我們擔心，該名法庭傳譯主任不懂手語，卻要負責監察手語傳譯員的表現，究竟如何作出評核？司長剛才在主體答覆中提到，會邀請學者及資深傳譯員考核應徵者的能力，而非現職特約手語傳譯員的表現。請司長正面回答我的問題，法庭傳譯主任沒有手語傳譯的能力，又如何監察手語傳譯員的表現？

**政務司司長：**首先，按照法庭傳譯的實際操作程序，除一名手語傳譯員外，同時有一名口語傳譯主任在場，即手語傳譯員與口語傳譯主任是一 pair(譯文：兩人一組)地工作的。在此情況下，該名口語傳譯主任可以監察特約手語傳譯員的表現，留意有否出現偏差。正如我剛才提到，監察角色並非單單由口語傳譯主任負責，當中亦涉及法庭的用家。司法機構內設有不同的 Court Users' Committees(譯文：法庭使用者委員會)，由法庭的使用者(customer)或所謂的客用家共同負責監察工作，並非單單依靠口語傳譯主任來處理。

第二，我剛才提到，我們將會邀請大學合作，司法機構政務處亦打算在明年初引入優化機制。在整個過程中，手語傳譯員的能力會得以提升，但不限於應徵者的能力。透過經驗的傳承和累積，整個司法機構將會具備較大能力及所謂的"彈藥"，來做好手語傳譯方面的工作。

**主席**：張超雄議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

**張超雄議員**：局長沒有回答的問題是，我剛才精準問到，法庭傳譯主任不懂手語，又如何監察手語傳譯員和判斷其表現呢？

**主席**：你已指出你的補充質詢未獲答覆的部分。司長，你有否補充？

**政務司司長**：主席，我剛才的答覆很清晰，口語傳譯主任與手語傳譯員在庭上一起工作。當然，口語傳譯主任並非手語傳譯的專家，但他也會與用家共同負責監察。在監察系統下，有用家共同監察，所以才能產生效用。如議員有意更深入討論這個議題，我建議大家在司法及法律事務委員會會議上，我們可以更深入交流如何作出改善。

**梁繼昌議員**：主席，我想問司長，如證人或被告在法庭上用手語回覆詢問，究竟有甚麼機制，確保法庭的逐字紀錄完全正確反映該名被告或證人的陳述？以手語回覆詢問，當然由手語傳譯員接收及傳譯信息，而手語傳譯員又會否自行將信息以文字記錄，還是要經過其他程序？如何確保有關紀錄完全正確？

**政務司司長**：在審訊過程中，如一方當事人需要手語傳譯，手語傳譯員會以口語將意思表達出來，即當中的溝通是雙向而非單向的。由於大家都未必懂得手語，因此庭上會由負責手語傳譯的職員將意思讀出來。正如我剛才所說，在過程中能夠發揮監察作用，因為過程中有互動，在這種情況下便能確保手語傳譯的質素。

**謝偉俊議員**：主席，根據司長的答覆，過去 5 年平均每年只有約 100 宗司法程序需要使用手語傳譯服務，而過去 5 年只有 1 宗不成立的投訴。在手語傳譯服務的使用量和表現方面，似乎並非質詢所指的那麼嚴重。不過，司長經常說有用家監察，我不知司長曾否親身旁聽需要傳譯的個案。暫且不說手語傳譯，即使是將英文翻譯為中文，庭上律師亦會聆聽着，因而得知翻譯得好不好，然後向法官反映。但是，在使用手語傳譯的情況下，由於律師和在庭人士都不懂得手語，因此無從監察。司長的答覆，恐怕只是一貫“不如回去討論一下”的說法，他其實並無解釋有關問題。

我反而想了解一下，除手語外，司長有否數據，顯示法庭使用其他非英文語言的情況？數據有否顯示，非英語傳譯服務的使用會否更值得司法機構關注？例如不懂英語的南亞裔人士或非洲人士，每年傳譯服務的使用量為多少？政府有否作整體的評估？

**政務司司長：**現時，在法庭處理個案方面，除手語傳譯外，亦有提供部分外語傳譯服務，例如 37 種外國語文，包括法語、西班牙語、俄羅斯語等。由於我們不懂這些外語，所以必須任用特約傳譯員。我們通常會向相關領使館尋求協助。現時，政府與領使館保持溝通，因此傳譯的質素是有保證的。第二，中國的方言也有很多種，當中 18 種有傳譯服務。如法庭需要傳譯某種方言，例如潮州話或台山話，我們會聯絡相關特約傳譯員。因此，外語傳譯服務方面，我們已有既定的配套來處理。

**主席：**謝偉俊議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

**謝偉俊議員：**是否有資料可讓我們參考。如果沒有，政府可否提供書面補充？

**主席：**司長，你可否於會後作出補充？

**政務司司長：**我或許在會後提供實際數字。然而，我剛才已提及，需要使用手語傳譯服務的司法程序，每年平均只有約 100 宗，即每月約 8 至 9 宗。(附錄 I)

**張超雄議員：**主席，我首先指出，除法庭會使用該份名單上的手語傳譯員外，警方也會根據名單聘用手語傳譯員。因此，在整個司法程序中，不論是執法部門或法庭，均會聘用該 17 名手語傳譯員，因此手語傳譯的質素非常重要。

謝偉俊議員剛才指出，司長在主體答覆中表示，過去 5 年只有 1 宗針對手語傳譯員的投訴。然而，根據我和邵家臻議員的經驗，我們曾接到不少投訴。我亦要感謝謝偉俊議員指出，司長剛才所說的所

謂用家，即被告或在庭人士，都可能不懂手語。不論在警方搜證、錄取口供，以至法庭審訊的整個過程中，司長所說的用家中，一般來說沒有人懂得手語。所以，我希望司長在此承諾，檢討法庭現時的手語傳譯制度，建立理想的表現監察機制，以及進行持續的表現監察，令手語傳譯質素達至專業和公正的水平。

**政務司司長：**關於張超雄議員的補充質詢，我首先必須澄清，警方使用的口語傳譯員名單，與司法機構的特約傳譯員名單完全不同。警方的名單是由香港社會服務聯會提供予政府部門及其他機構(包括警隊)使用。司法機構亦已清晰指出，任何傳譯員如曾在檢控程序出任口語傳譯員，均不會在審訊期間再獲聘用，由於當中必定會有利益衝突，因此絕對不會作出這種安排。警方及司法機構均會先查清傳譯員的背景，絕不會聘用同一名傳譯員包辦檢控及審訊的傳譯工作，即檢控落案由警隊的傳譯員負責，而法院的工作則由司法機構的傳譯員負責。主席，我有必要作出澄清。

**主席：**張超雄議員，你的補充質詢哪部分未獲答覆？

**張超雄議員：**司長沒有回答我，我的補充質詢十分清晰，我問他會否承諾檢討現時手語傳譯的表現監察機制？

**主席：**司長，你有否補充？

**政務司司長：**主席，我剛才已回答這個問題。據我了解，司法機構已展開一項新計劃，以優化整套機制，而非單單旨在提升應徵者的水平。其實司法機構亦有與大學進行交流。據我理解，香港目前只有香港中文大學提供相關學術訓練，他們必定會提供專業服務的培訓，藉此提升司法機構的手語及口語傳譯水平，特別是手語方面。我對這方面抱存希望。

**何君堯議員：**主席，我十分感謝司長對這方面表示關心，但他會否覺得這項質詢提出的問題太吹毛求疵？全港有 50 多萬宗案件有待處理，當中大部分由裁判法院審理，多達 38 萬宗，*District Court*(譯文：

區域法院)有 4 萬至 5 萬宗，High Court(譯文：高等法院)有 4 萬宗，Court of Final Appeal(譯文：終審法院)有數千宗。我們現在是否必需優先處理手語傳譯員的問題？整個司法機構的案件滯後，人手不足，其他問題多的是，連落實電子化也落後於新加坡 15 年。我們最關注的事情，政府偏偏不處理。究竟有多少名被告及證人需要手語傳譯服務？謝偉俊議員剛才說得十分正確，一般口語 interpretation(譯文：傳譯)服務都不足，還說手語？我很欣賞他其後針對政府說的一句話，但我認為政府力有不逮，只是提出"交行貨"的說法。司法部門認為有迫切需要的其他事宜，我亦希望會盡快處理，而非優先將資源應用在這一方面。實際上，我們還有很多其他事情需要處理。

司長應加快督導並做好現在有遺漏的地方，連電子化的措施仍未做好，政府應該對這方面增撥資源。手語問題並非這麼迫切。司長可以勇敢點說一句，政府資源有限，並列明優先處理的次序，而無須提出"交行貨"的說法。

**政務司司長：**何君堯議員的發言相當到位，但並不等於我們不重視其他環節。當然，司法機構現在首要處理的是人手問題，落實自動化和電腦化，這些都是必須提升的範疇，以追上國際的水平。現時司法機構已制訂整套策略及相關工作，亦有時間表和路線圖，我們亦會大力支持。立法會較早前亦已通過相關條例，現在便能更易於處理。對於整個過程，大家可以放心，我們不會歧視，重點工作固然必須重點處理，但在司法過程中，我們亦要關心聽障人士的需要。因此，大家可以放心、心平氣和，共同向前走。

**主席：**第五項質詢。

## 季節性流感疫苗的供應及安全

**5. 柯創盛議員：**主席，據報，在 2019 冠狀病毒病疫情陰霾下，今年全球對季節性流感疫苗的需求大增，以致疫苗供應緊張。另一方面，韓國及台灣接連有居民在接種流感疫苗後不久身體不適或死亡的個案，懷疑與疫苗有關。涉事藥廠之一為香港主要的疫苗供應商。香港市民心情忐忑，一方面擔心無針可打，另一方面卻關注疫苗是否安全。就此，政府可否告知本會：

(代理主席李慧瓊議員代為主持會議)

- (一) 有否評估外地接連有曾接種流感疫苗的人出現健康問題，對本港的疫苗供應有何影響；有何計劃解決流感疫苗供不應求的問題，以確保公私營醫療系統均有足夠的流感疫苗應付需求；
- (二) 有何措施確保供港流感疫苗安全及有效，以及防止有問題疫苗流入本港；及
- (三) 現時就進口流感疫苗品質進行檢測及抽查的機制的詳情為何；會否檢測不同供應商的疫苗，並進行抗原含量測試或動物試驗，以確保疫苗符合品質及安全要求？

**食物及衛生局局長：**代理主席，就柯創盛議員質詢的各部分，經諮詢衛生署後，我們的答覆如下：

- (一) 個別海外地區早前曾有報告市民在接種流感疫苗後出現不良反應甚或死亡個案。經衛生署向世界衛生組織("世衛")、相關地區的有關衛生當局，以及疫苗供應商進一步了解後，得悉有關當局認為未有證據顯示相關流感疫苗有安全風險。韓國及台灣衛生當局已公布有關事件的調查結果。早前因應事件暫停接種相關疫苗的新加坡及馬來西亞亦已恢復疫苗接種計劃，而疫苗供應商亦確認涉及的相關流感疫苗的批次並沒有供應本港。衛生署會繼續密切留意有關事態發展，確保在流感疫苗的安全性和接種風險處於可接受水平的前提下進行疫苗接種計劃。

就疫苗接種計劃下的流感疫苗供應，衛生署已為 2020-2021 季度的疫苗接種計劃共訂購了 878 000 劑滅活流感疫苗，當中包括政府防疫注射計劃下 628 000 劑及"季節性流感疫苗學校外展(免費)"一小學"下 25 萬劑，已分階段為合資格的高危群組人士提供免費疫苗接種。相關疫苗供應商已承諾會確保政府訂購的疫苗供應保持穩定。

按照過往一貫安排，參與疫苗資助計劃及"季節性流感疫苗學校外展(免費)"—幼稚園、幼稚園暨幼兒中心及幼兒中

心"的醫生會自行購買流感疫苗。鑑於近日市民對季節性流感疫苗需求殷切，而全球流感疫苗供應緊張，所以，政府已於 10 月 22 日公布會額外採購疫苗，並為有需要的公私營合作學校外展隊及參與疫苗資助計劃的醫生分階段額外供應 10 萬劑疫苗，以便更早及更便利流感高危群組接種流感疫苗，並藉此紓緩私人醫療市場流感疫苗供應緊張的情況。

衛生署早前已聯絡超過 1 600 位參與 "2020-2021 季節性流感疫苗學校外展(免費)" 及疫苗資助計劃的醫生，查詢他們對季節性流感疫苗的需求和通知他們相關的安排。另外，民政事務總署亦將在 18 區分配額外提供的流感疫苗，由非政府機構及夥拍參與疫苗資助計劃的醫療機構/醫生/診所的地區團體，為市民接種流感疫苗。有關分配工作正在進行中，預計在 2020 年 12 月內完成。

就私人醫療市場的疫苗供應，衛生署一直與疫苗供應商保持聯繫，並得悉 2020 年 11 月中旬至下旬有新一批約 85 000 劑流感疫苗運到香港，供應本港私人醫療市場。衛生署會繼續致力確保疫苗接種計劃下季節性流感疫苗的供應穩定，亦會繼續就本地私人醫療市場的疫苗供應與疫苗供應商保持密切聯繫。

## (二)及(三)

凡符合《藥劑業及毒藥條例》(第 138 章)("《條例》")有關 "藥劑製品" 定義的產品(包括人用疫苗)，必須符合安全、效能和素質的要求，獲得香港藥劑業及毒藥管理局批准註冊後，才可在香港銷售或分發。

藥劑製品的製造商要確保其製造產品的質量，最重要和有效的方法是嚴格遵從藥物 "生產質量管理規範" ("GMP") 的要求。所有本地生產和進口藥劑製品的製造商均須符合國際醫藥品稽查協約組織 (Pharmaceutical Inspection Cooperation Scheme 或 PIC/S) 的 GMP 規定。

《條例》亦規定只有持牌批發商或持牌製造商可以經營藥劑製品進口商或出口商業務，而持牌製造商只可為製造其

本身的製品而進口藥物或只可出口其製品。藥劑製品的進出口受《進出口條例》(第 60 章)所規管。持牌藥物批發商須就每宗藥劑製品(包括疫苗)進口或出口向衛生署申請許可證。

至於疫苗的質量保證，根據世衛關於在非疫苗生產國提供人類流感疫苗上市許可的指引，採購所得的疫苗應按照 GMP 進行生產，並由疫苗生產商進行質量和安全檢測，包括在疫苗出廠前進行抽驗等程序，並由疫苗生產商的國家控制實驗室按照世衛"監管機構獨立批量發放疫苗指南"發放疫苗。

衛生署在進口藥物(包括疫苗)時一般不會進行抽檢，以免延誤藥物進口香港和供應市場的時間。衛生署有機制從藥物供應商和市場上按風險評估抽取本地生產和進口藥劑製品(包括疫苗)作檢驗，透過外地藥品監管部門的信息發布、國際醫藥品稽查協約組織的通報機制，以及本地藥物供應商或醫護人員的投訴或查詢所得的資料，作為風險評估的基礎，考慮市場抽檢藥劑製品的安排。

**柯創盛議員：**代理主席，局長剛才在主體答覆中提到政府已實行很多措施，以確保疫苗充足和安全，請市民不要太擔心。我藉此機會告訴局長，其實香港今次真的很幸運，該種特別的疫苗沒有供應香港，但我認為意外是"一宗也嫌多"。現時新冠狀病毒疫情嚴峻，流感疫苗的供應真的十分緊絀，市民難以接種。然而，市民現時關注的，除了疫苗供應緊絀外，更是疫苗的安全。局長剛才說，政府總共預訂了 963 000 劑疫苗來應付需求。

代理主席，在 2018 年有問題的流感疫苗事件中，揭示政府檢收進口疫苗時只進行目測，並無進行化驗，當時政府表示日後會留意情況。我的補充質詢是：當局現時有否對進口疫苗進行抽檢，在化驗室進行檢測？還是仍沿用以往的機制？當局如何確保疫苗的安全？

**食物及衛生局局長：**代理主席，衛生署非常關注疫苗或所有註冊藥物的安全性、品質和療效。在現有機制下，我們除了確保藥物在註冊前的整體生產程序須符合 GMP 的規定外，更要確保生產商在藥物生產前，須進行藥物的質量和安全檢測。凡此種種，我們全部也會檢視。同時，在疫苗出廠前，疫苗生產商亦要進行一些抽驗的程序。他們會

遵循本身國家所設有的制度進行檢測，以及按照世衛的一些指引來發放疫苗。我們會一直檢視情況，如果生產商沒有遵守規定，有關疫苗就不能註冊。當然，我們也會留意疫苗到港後的情況，例如我們與一些國際醫藥品稽查協約組織設有通報機制。本地亦設有機制，一旦有市民對疫苗或其他藥物有不良反應，衛生署會搜集有關資料作為風險評估的基礎，然後考慮是否檢驗市場上這些藥劑製品。

(鄭松泰議員示意擬提出規程問題)

**代理主席：**鄭松泰議員，你有甚麼規程問題？

**鄭松泰議員：**代理主席，我想問，這一刻特區政府和人大是否正在處理與本會一些議員的資格相關事宜，是否已經有具體決定？如是，這會涉及本會事宜，我認為這一刻代理主席應該運用你的權力先暫停會議，以處理本會事宜。

**代理主席：**就鄭松泰議員剛才提出的規程問題，請秘書處人員盡快取得相關資料。這是一個重要決定，我會考慮你的意見。本會現在先繼續處理這項口頭質詢。

立法會主席會就此事向議員發言。

(主席恢復主持會議)

### 暫停會議

**主席：**各位議員，由於政府已向我發出函件，而全國人民代表大會常務委員會亦已作出決定，我宣布現在暫停會議，處理相關事宜。

立法會遂於下午 1 時 07 分暫停會議。

---

會議備註：

本次會議第 7 至 22 項議員質詢的書面答覆載於附錄。

**附錄****議員質詢的書面答覆****康樂及文化事務署轄下的票務系統**

**7. 馬逢國議員**：主席，城市售票網的系統是康樂及文化事務署("康文署")經公開招標批予承辦商自資開發及擁有的。承辦商於合約期間負責操作、保養和提供相關的購票服務。鑑於票務系統及相關服務的合約將於明年屆滿，康文署早前已展開招標工作以甄選新承辦商。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，城市售票網現時最多可處理多少名用戶同時購票；過去 5 年，有否出現該系統流量超出負荷的情況；如有，出現的次數為何；
- (二) 是否知悉，城市售票網系統採取了甚麼措施防止黃牛黨經該系統購得大量門票以進行炒賣；
- (三) 康文署會否要求新承辦商提供的票務系統較目前的有更大的處理交易容量、更佳的數據收集和整合能力，以及更強的防止門票炒賣功能；如會，詳情為何；
- (四) 鑑於政府於 2018 年表示，會考慮可否藉修訂《公眾娛樂場所條例》(第 172 章)，以遏止門票炒賣活動，政府將於何時向本會提交有關的修例建議，以及新票務系統將會如何作出配合；
- (五) 鑑於有活動主辦單位反映，現時的退票手續繁複，康文署會否規定新票務系統須提供簡便的退票手續；如否，原因為何；
- (六) 共有多少間公司入標競投新票務系統及相關服務合約；甄選承辦商的準則、甄選工作的進度，以及預計何時公布甄選結果；
- (七) 康文署會否在甄選承辦商的過程中諮詢演藝及文化界、資訊科技界等持份者的意見，以確保新系統符合業界和市民的需要；及

(八) 康文署會否要求新承辦商向活動主辦單位提供購票人的年齡組別及性別等特徵的分布資料，以協助主辦單位了解其觀眾群的組成，以便日後制訂拓展觀眾的策略；如會，詳情為何；如否，原因為何？

**民政事務局局長：**主席，城市售票網是康樂及文化事務署("康文署")營運的票務系統，主要為康文署轄下表演場地的租用人或節目主辦機構及觀眾提供票務服務。城市售票網的系統是康文署經公開招標批予承辦商自資開發及擁有，承辦商於合約期間負責操作、保養和提供包括網上、流動應用程式及電話熱線購票和其他相關服務。

就質詢的各個部分，現答覆如下：

(一) 現時的售票系統於 2014 年推出，可同時容納不少於 2 000 用戶人次使用網上和流動應用程式購票服務。該售票系統運作至今，一直能夠處理售票服務需求。雖然在受歡迎節目開售門票首天早上，登入網上購票的使用者眾多，網絡交通繁忙，但售票系統仍然維持正常運作，沒有出現因高流量而導致伺服器不勝負荷的情況。

(二)及(四)

就打擊門票炒賣方面，康文署已實施一連串措施，把門票按正式途徑有秩序及公平出售。在處理大型及受歡迎節目時，城市售票網會在售票前主動與主辦機構商議切合個別節目的票務方案，包括在門票發售首天設定每人每次的購票限額、限制使用同一信用卡可購買的門票數目，以及增加售票資料透明度等；並鼓勵主辦機構增加公開發售門票的比例，為市民提供更多公開發售的門票。自 2018 年第四季起，在主辦機構配合下，城市售票網為於香港體育館舉行的受歡迎節目新增兩項措施，包括(i)於門票公開發售首天或整段公開發售期間不安排於售票處售票，只設網上、流動應用程式及信用卡電話訂購；及(ii)推行"延後取票"方案，要求已購票的人士於節目演出前 14 天至演出當天期間，以購票時所用的信用卡取票。此外，為進一步確保城市售票網系統運作暢順及阻截利用電腦自動程式購票的活動，康文署與系統承辦商亦不時商討，持續加強售票系統

的功能，例如提升防止透過電腦自動程式購票的多重設備及程式、增加網絡伺服器和網絡頻寬以加強系統的處理能力和網絡流量等。在受歡迎節目開售時，系統會實施維持網上購票秩序的措施，包括限制於開售門票前不能預先登入售票網站、限制使用同一瀏覽器開啟多個頁面登入購票、為顧客每 3 秒自動重試登入，以及以網頁分流方式處理購買不同節目的顧客需求，藉以改善使用者體驗等。

政府認同需要以多管齊下的方式處理門票炒賣問題。有關立法規管炒賣門票方面，民政事務局曾於 2018 年 11 月諮詢立法會民政事務委員會，並一直與相關界別的持份者(如演出業、旅遊業、主題樂園、展覽業、體育總會等)保持溝通，了解他們對立法規管炒賣門票的意見。我們會梳理所收集的意見與律政司擬定合適的法律條文框架，在合適的時候諮詢立法會民政事務委員會。

### (三)及(六)

康文署與現時城市售票網承辦商的合約將於 2021 年年底完結。康文署在為城市售票網提供新票務系統及營運服務的公開招標項目中，共接獲 4 份標書。康文署已完成招標甄選及審批程序，並正與中標公司跟進批出合約的事宜。有關投標結果的公告將於 2020 年 11 月內公布。

是次招標採用了政府一般採購資訊科技系統及相關服務的評分制為所有標書進行評審及甄選。評審準則包括有關標書內容必須齊備及符合項目規格所列的各項基本要求，其中包括採用雲端平台以加強系統容量，並備有其他各項強化功能，以便更有效處理受歡迎節目開售首天用量激增的需求、加強防止門票炒賣和以自動程式購票、提供更多客戶關係管理和銷售數據分析的支援等。另外，評分制下的技術評分亦有考慮投標者的執行計劃建議、技術方案、創新建議、投標公司及其項目團隊的經驗和資格等。

### (五)

根據現時城市售票網服務使用條款，門票的退款事宜須由主辦單位負責。新系統須備有支援退票退款的服務，為主辦單位和市民提供更方便的退票退款安排。

- (七) 康文署在制訂城市售票網新票務系統的招標文件時，已透過顧問公司進行可行性研究，搜集和諮詢不同持份者(包括文化藝術團體、場地租用人/節目主辦機構、購票人士等)的意見，並通過市場調查和發出徵求資料書搜集本地及境外票務市場的最新科技趨勢及應用範例作為參考，以制訂合適的票務系統要求。
- (八) 招標文件規定新系統須符合有關客戶關係管理、商業智能及銷售數據分析等要求。在開發新系統時，康文署會與承辦商就有關功能和服務商討及落實各項實施細節。過程中會考慮節目主辦團體的營銷及推廣需求、實際操作安排，以及購票人士的個人私隱和接受程度等。

## 流感疫苗接種覆蓋率

**8. 梁志祥議員：**主席，據報，由於擔心雙重感染 2019 冠狀病毒病和流感後的病情嚴重，市民近日到私營醫療機構接種季節性流感疫苗的情況較往年躊躇。就此，政府可否告知本會：

- (一) 政府打算在本財政年度購買的 87.8 萬劑流感疫苗當中，分別為各群組預留的數量為何；
- (二) 至今的流感疫苗接種覆蓋率，以及原先和最新估計的最終比率為何；及
- (三) 有何計劃進一步增加全港流感疫苗接種覆蓋率？

**食物及衛生局局長：**主席，流感可於高危人士引致嚴重疾病，而健康人士亦會受影響。基於流感疫苗安全有效，所有年滿 6 個月或以上人士，除有已知禁忌症外，均應接種流感疫苗，保障個人健康。就梁志祥議員質詢的各部分，經諮詢衛生署後，我現答覆如下：

- (一) 每年，政府會參考疫苗可預防疾病科學委員會的優先接種流感疫苗群組建議，透過政府防疫注射計劃、疫苗資助計劃及 "季節性流感疫苗學校外展(免費)" 為合資格人士提供資助或免費季節性流感疫苗接種。政府在 2020-2021 季度政府防疫注射計劃及疫苗資助計劃可接種流感疫苗的合資

格群組，新增了正領取綜合社會保障援助計劃標準金額類別為"殘疾程度達 100%"或"需要經常護理"的人士。

政府在訂購年度季節性流感疫苗前，會根據該年度合資格參與有關計劃的人數，並參考過往的接種率等，然後作出估算。2020-2021 季度各疫苗接種計劃下的流感疫苗採購的安排跟去年大致相若。衛生署已為 2020-2021 季度的疫苗接種計劃共訂購了 878 000 劑滅活流感疫苗，當中包括政府防疫注射計劃下 628 000 劑及"季節性流感疫苗學校外展(免費)一小學"下 25 萬劑，已分階段為合資格的高危群組人士提供免費疫苗接種。按照過往一貫安排，參與疫苗資助計劃及"季節性流感疫苗學校外展(免費)一幼稚園、幼稚園暨幼兒中心及幼兒中心"的醫生會自行購買流感疫苗。

- (二) 在 2020-2021 季度，截至 2020 年 11 月 8 日，已有約 670 400 合資格人士透過政府各項疫苗接種計劃接種流感疫苗。政府一直積極採取不同措施，以提高合資格組別及全港人口的接種率，但並未為各合資格群組設立目標接種率。主要合資格群組的接種率如下：

| 合資格群組          | 該組別的接種率<br>(截至 2020 年 11 月 8 日) |
|----------------|---------------------------------|
| 6 個月至未滿 6 歲的兒童 | 24.6%                           |
| 6 歲至未滿 12 歲的兒童 | 25.7%                           |
| 50 至 64 歲人士    | 8.0%                            |
| 65 歲或以上人士      | 21.7%                           |

- (三) 為了進一步增加流感疫苗接種率，衛生署一直持續加強宣傳教育，透過不同渠道(包括新聞稿、電視/電台、專家訪問、關鍵意見領袖短片、廣告、社交媒體、專題網站、健康教育專線、海報和傳單等)鼓勵市民，特別是高危群組接種流感疫苗，並提醒市民同時患上流感與 2019 冠狀病毒病的人士可能會出現更嚴重的病情。鑑於 2019 冠狀病毒病於全球大流行，為降低冬季流感與 2019 冠狀病毒病同時爆發的風險，市民應及早接種流感疫苗，以增加個人保護及減輕醫療系統的負擔。

為提升 50 歲至 64 歲人士的疫苗接種率，衛生署會呼籲商會/公司/機構鼓勵 50 歲至 64 歲的會員/員工接種流感疫

苗。此外，衛生署亦會向服務長者的機構宣傳接種疫苗的重要性和安排，透過不同的長者網站及團體發放各項疫苗接種計劃的資料，亦透過電視/電台等宣傳途徑，讓長者了解計劃的安排。

葵青地區康健中心於 10 月起在區內舉辦教育講座推廣流感疫苗注射，並與已參與疫苗資助計劃下外展疫苗接種的網絡醫生合作，為其會員及葵青區符合資格人士免費提供疫苗注射，以鼓勵及方便市民接種流感疫苗。

## 關於瘦肉精的食物安全問題

**9. 李慧琼議員：**主席，乙類促效劑可令某些食用動物品種加速生長，增加瘦肉(俗稱"瘦肉精")。有專家指出，瘦肉精不能通過沖洗或煮食消滅，而人類進食含過量瘦肉精的肉類後會心跳加劇、手震等。有心臟或甲狀腺亢奮問題的病人可能會出現嚴重併發症(包括暈眩及心臟衰竭)。基於食物安全考慮，內地及歐洲聯盟("歐盟")一直禁止使用瘦肉精作為豬飼料添加劑。據報，台灣當局決定由明年 1 月 1 日起准許含萊克多巴胺(瘦肉精的一種)的美國豬肉及牛肉進口，引起當地民眾的關注。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，每年(i)分別抽取了多少個進口豬牛肉類、內臟及肉類加工食品(統稱"肉類及肉類製品")的樣本，以檢驗其瘦肉精含量水平，以及(ii)發現含量超標的樣本數目、所涉食品種類及超標情況分別為何；
- (二) 會否因應台灣當局的上述決定，自明年 1 月 1 日起加強抽驗來自台灣的肉類及肉類製品；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 會否效法內地及歐盟的做法，修改食安法例，全面禁止含瘦肉精的肉類及肉類製品進口；若會，詳情為何；若否，原因為何？

**食物及衛生局局長：**主席，乙類促效劑(俗稱"瘦肉精")可令豬、牛等食用動物體內的脂肪轉變為肌肉組織，從而促進生長和增加瘦肉比例。1990 年代不同地區的畜牧業曾使用一種乙類促效劑鹽酸克崙特

羅(Clenbuterol)，因殘留於食用動物組織相繼引發急性食物中毒事故。本港參考國際食品法典委員會及大部分其他地區的標準，於 2001 年修訂法例，禁止在食用動物使用鹽酸克崙特羅及一種相類的乙類促效劑沙丁胺醇(Salbutamol)，同時禁止輸入和在本港出售擬供人食用的任何肉類含有這兩種乙類促效劑。

其後另一種乙類促效劑萊克多巴胺(Ractopamine)陸續在不同地方的畜牧業中使用。相較鹽酸克崙特羅及沙丁胺醇，萊克多巴胺在動物血液中的半衰期短很多，動物服用萊克多巴胺後會迅速吸收，在血液中循環，並迅速從尿液排出，而在組織中的殘留量亦非常低。如在食用動物正確使用萊克多巴胺，有關肉類可供人安全食用。

食品法典委員會已針對萊克多巴胺在食物中的安全攝入數據訂有國際參考標準，牛、豬的肌肉、肝和腎的最高殘餘限量分別為每公斤 10、40 和 90 微克，牛的脂肪和豬的脂肪連皮則為每公斤 10 微克。食物環境衛生署食物安全中心("食安中心")亦於 2016 年，參考食品法典委員會的標準，就萊克多巴胺在食用動物組織中的殘留量訂立了相同行動水平。

現時，部分地區如內地、台灣及歐洲聯盟不准許萊克多巴胺用於食用動物上，而美國、巴西、加拿大、澳洲、新西蘭、南韓等 20 多個國家，則與香港一樣，准許按建議濃度在動物飼料添加萊克多巴胺，以增加食用動物的瘦肉。

就質詢的各部分，現答覆如下：

(一) 食安中心一直透過恆常食物監測計劃，按風險為本的原則，從進口、批發及零售層面抽取樣本作化學及微生物測試，確保食物符合本港法例規定和適宜供人食用。食安中心於 2017 年、2018 年及 2019 年分別抽取 190、202 及 194 個豬肉、牛肉及相關製品(包括內臟)樣本作乙類促效劑檢測(包括鹽酸克崙特羅、沙丁胺醇及萊克多巴胺)，結果全部共 586 個樣本均通過檢測。同期，食安中心沒有接獲任何與乙類促效劑有關的食物中毒個案的呈報。

(二) 據報道，台灣當局計劃批准含萊克多巴胺的豬肉進口當地，有關豬肉內的萊克多巴胺最高殘餘限量與食品法典委員會的標準一致，而食安中心的相關行動水平亦是參照食品法典委員會的標準。本港並沒有從台灣進口新鮮、冰鮮

或冷藏肉類。至於來自台灣的肉類製品，食安中心會繼續透過恆常食物監測計劃，按風險為本的原則抽驗。

- (三) 本港法例《公眾衛生(動物及禽鳥)(化學物殘餘)規例》(第 139N 章)及《食物內有害物質規例》(第 132AF 章)分別訂明，鹽酸克崙特羅及沙丁胺醇在食用動物及任何肉類屬違禁物質。至於萊克多巴胺，正如上述，食品法典委員會已就此藥在食物中的安全攝入數據訂有國際參考標準。食安中心已參考該標準，就萊克多巴胺在食用動物組織中的殘留量訂立了相同行動水平。本地生產或進口的所有豬肉、牛肉及相關製品若含有萊克多巴胺，均不應含有高於此行動水平，一經發現食安中心會採取適當的跟進行動。食安中心和漁農自然護理署會繼續留意國際間對乙類促效劑用以促進食用動物肌肉生長的最新風險評估數據，適時檢視香港的情況。

## 政府公共交通票價優惠計劃

**10. 林健鋒議員：**主席，根據“政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃”(“優惠計劃”)，合資格人士可在任何時間以每程 2 元的優惠票價乘搭港鐵一般路線及專營巴士等公共交通工具。據報，現時流通的長者八達通卡超過 400 萬張，該數目遠高於長者人口，令人懷疑有不少不合資格人士濫用優惠計劃。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去兩年，每月按公共交通營辦商劃分的公共交通平均每日乘客人次當中，使用長者八達通卡的人次及百分比(以表列出)；
- (二) 有否研究自去年起接連發生的社會事件及疫情，有否影響 2019 及 2020 年公共交通工具的各類乘客(例如長者、學生及殘疾人士)的人次及其佔總人次的百分比；
- (三) 過去 3 年，每年懷疑濫用優惠計劃的個案數目，以及分別有多少人因相關罪行被檢控及定罪；及
- (四) 有何新措施遏止優惠計劃遭濫用，例如會否規定購買長者八達通卡的人士須出示年齡證明、規定長者須使用個人八達通卡才可享用優惠計劃，以及加重有關罰則？

**勞工及福利局局長：**主席，政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃("2 元優惠計劃")自 2012 年起實施，讓 65 歲或以上長者和合資格殘疾人士可一律以每程 2 元的優惠票價乘搭港鐵一般路線、專營巴士和渡輪，以及其後加入的專線小巴。

就議員的質詢，我現答覆如下：

- (一) 現時在市面流通的長者八達通卡，包括約 360 萬張供 65 歲或以上長者使用的不記名長者八達通卡("不記名卡")，以及約 40 萬張包含個人登記資料的個人八達通卡。在過去兩年，使用 2 元優惠計劃的平均每日長者人次(包括使用不記名卡和個人八達通卡)，以及其佔有關公共交通工具平均每日常乘客人次比率列載於附件。總的來說，使用 2 元優惠計劃的平均每日乘客人次中，長者及合資格殘疾人士分別佔整體公共交通人次約 10% 及約 1%。
- (二) 長者及合資格殘疾人士搭乘公共交通的人次比率一直保持在約 10% 及約 1% 水平，沒有在去年社會運動期間或今年新冠疫情影響下出現明顯改變。政府沒有備存其他不涉及 2 元優惠計劃的乘客分類資料。
- (三)及(四)

運輸署要求各公共交通營辦商加強執行查票及查核乘客身份的工作，亦有主動安排實地調查，以監察 2 元優惠計劃的使用情況。各公共交通營辦商若發現有不合資格的乘客享用優惠票價，會要求有關乘客繳交附加費及/或補付應繳的票價，亦會視乎情況對其作出檢控或將個案轉交警方處理。在 2017 年至 2019 年 3 年期間，通過運輸署實地監察調查而發現的懷疑濫用個案<sup>(1)</sup>分別有 143、185 及 11 宗。而香港鐵路有限公司同期提出的檢控個案分別有 21、25 及 8 宗，以及判定罪成個案分別為 28、17 及 21 宗。<sup>(2)</sup>政府正全面檢討 2 元優惠計劃，包括就防止濫用措施的成效作深入研究探討。檢討工作仍在進行，在適當時間會正式公布。

- (1) 由於 2019 年下半年的社會事件，嚴重阻礙在港鐵進行的監察調查，因此發現的懷疑濫用個案比往年少。
- (2) 每年提出的檢控個案，或未能在當年完成審訊/法律程序，而在其後年度才能定案。因此，每年的判定罪成個案可能比檢控個案多。

## 附件

| 年份   | 月份  | 公共交通營辦商           |   |   |                   |  |   |                   |  |   |                   |         |     |
|------|-----|-------------------|---|---|-------------------|--|---|-------------------|--|---|-------------------|---------|-----|
|      |     | 香港鐵路有限公司          |   |   | 專營巴士營辦商           |  |   | 渡輪營辦商             |  |   | 專線小巴營辦商           |         |     |
|      |     | 平均每日<br>總乘客<br>人次 | 使用<br>計劃的<br>優惠<br>日長者<br>人次佔<br>該公共<br>交通工具<br>平均人<br>次* | 優惠<br>計劃下<br>平均每<br>日長者<br>人次佔<br>該公共<br>交通工具<br>平均人<br>次比率 | 平均每日<br>總乘客<br>人次 | 使用<br>計劃的<br>優惠<br>日長者<br>人次佔<br>該公共<br>交通工具<br>平均人<br>次 | 優惠<br>計劃下<br>平均每<br>日長者<br>人次佔<br>該公共<br>交通工具<br>平均人<br>次比率 | 平均每日<br>總乘客<br>人次 | 使用<br>計劃的<br>優惠<br>日長者<br>人次佔<br>該公共<br>交通工具<br>平均人<br>次 | 優惠<br>計劃下<br>平均每<br>日長者<br>人次佔<br>該公共<br>交通工具<br>平均人<br>次比率 | 平均每日<br>總乘客<br>人次 |         |     |
| 2018 | 1月  | 5 601 600         | 378 200   | 7%  | 3 986 000         | 493 200  | 12%   | 121 900           | 6 500  | 5%  | 1 528 900         | 235 700 | 15% |
| 2018 | 2月  | 5 468 500         | 379 700   | 7%  | 3 887 500         | 485 800  | 12%   | 134 800           | 6 900  | 5%  | 1 465 600         | 227 200 | 16% |
| 2018 | 3月  | 5 602 200         | 394 500   | 7%  | 4 071 200         | 519 300  | 13%   | 132 100           | 7 600  | 6%  | 1 534 800         | 239 400 | 16% |
| 2018 | 4月  | 5 443 800         | 379 700   | 7%  | 3 995 200         | 510 800  | 13%   | 137 100           | 7 900  | 6%  | 1 507 900         | 238 700 | 16% |
| 2018 | 5月  | 5 486 500         | 384 600   | 7%  | 4 061 600         | 506 900  | 12%   | 122 700           | 7 200  | 6%  | 1 538 500         | 241 900 | 16% |
| 2018 | 6月  | 5 467 200         | 380 500   | 7%  | 4 007 500         | 499 200  | 12%   | 114 700           | 6 200  | 5%  | 1 520 400         | 240 700 | 16% |
| 2018 | 7月  | 5 504 600         | 375 200   | 7%  | 4 022 800         | 501 200  | 12%   | 121 700           | 6 100  | 5%  | 1 502 700         | 239 700 | 16% |
| 2018 | 8月  | 5 575 000         | 376 700   | 7%  | 4 024 400         | 501 100  | 12%   | 126 300           | 6 000  | 5%  | 1 501 200         | 243 500 | 16% |
| 2018 | 9月  | 5 547 100         | 382 800   | 7%  | 3 902 200         | 491 800  | 13%   | 105 100           | 5 800  | 6%  | 1 495 100         | 241 800 | 16% |
| 2018 | 10月 | 5 780 800         | 406 500   | 7%  | 4 226 100         | 539 100  | 13%   | 136 000           | 7 600  | 6%  | 1 549 900         | 255 400 | 16% |
| 2018 | 11月 | 5 935 900         | 434 100   | 7%  | 4 295 200         | 552 500  | 13%   | 133 700           | 7 900  | 6%  | 1 562 400         | 257 900 | 17% |
| 2018 | 12月 | 5 789 900         | 425 900   | 7%  | 4 155 100         | 545 900  | 13%   | 141 800           | 7 600  | 5%  | 1 503 700         | 253 700 | 17% |
| 2019 | 1月  | 5 877 700         | 479 100   | 8%  | 4 269 900         | 562 600  | 13%   | 131 800           | 7 300  | 6%  | 1 540 200         | 262 500 | 17% |
| 2019 | 2月  | 5 535 800         | 458 800   | 8%  | 4 090 900         | 537 200  | 13%   | 144 600           | 7 700  | 5%  | 1 453 500         | 246 900 | 17% |
| 2019 | 3月  | 5 734 400         | 469 000   | 8%  | 4 220 300         | 556 900  | 13%   | 128 700           | 7 500  | 6%  | 1 521 800         | 256 000 | 17% |
| 2019 | 4月  | 5 471 400         | 462 700   | 8%  | 4 082 800         | 544 600  | 13%   | 129 700           | 7 900  | 6%  | 1 482 700         | 256 800 | 17% |
| 2019 | 5月  | 5 665 000         | 471 900   | 8%  | 4 180 400         | 548 500  | 13%   | 124 900           | 7 500  | 6%  | 1 506 800         | 259 000 | 17% |
| 2019 | 6月  | 5 589 600         | 461 600   | 8%  | 4 121 000         | 540 800  | 13%   | 121 800           | 6 600  | 5%  | 1 506 000         | 258 100 | 17% |
| 2019 | 7月  | 5 466 400         | 449 500   | 8%  | 4 062 600         | 527 100  | 13%   | 116 100           | 6 300  | 5%  | 1 473 700         | 256 500 | 17% |
| 2019 | 8月  | 5 157 700         | 424 700   | 8%  | 3 902 400         | 507 900  | 13%   | 104 200           | 6 000  | 6%  | 1 445 100         | 252 500 | 17% |
| 2019 | 9月  | 5 177 000         | 450 900   | 9%  | 4 269 000         | 549 900  | 13%   | 106 200           | 6 800  | 6%  | 1 518 000         | 265 700 | 18% |
| 2019 | 10月 | 4 194 800         | 409 100   | 10%   | 4 264 700         | 543 400  | 13%   | 114 800           | 7 100  | 6%  | 1 430 200         | 256 700 | 18% |
| 2019 | 11月 | 4 319 000         | 427 300   | 10%   | 3 615 400         | 468 300  | 13%   | 127 100           | 8 200  | 6%  | 1 429 400         | 261 200 | 18% |
| 2019 | 12月 | 4 762 100         | 485 000   | 10%   | 4 038 100         | 547 600  | 14%   | 118 100           | 7 800  | 7%  | 1 432 100         | 265 800 | 19% |

註：

\* 不包括港鐵在星期三、星期六及公眾假期(星期日除外)自行為長者提供 2 元票價優惠的人次。在計算 2 元優惠計劃下的平均每日長者人次時已撇除相關日子。

## 防止鄉郊地區出現水浸

**11. 陳恒镔議員：**主席，據悉，部分鄉郊地區(例如大嶼山貝澳和水口，以及荃灣川龍)每逢暴雨都會出現不同程度的水浸，而主要原因是該等地區的天然河道或排水道(統稱"河道")被泥石和淤泥阻塞。此外，在被界定為"具重要生態價值河溪"的河道進行任何工程，須獲相關政府部門批准。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 5 年，當局接獲多少宗河道淤塞引致的水浸事故報告，以及當中有否涉及水浸黑點；如有，水浸黑點的位置及河道淤塞的詳情為何；
- (二) 過去 5 年，當局拒絕了多少宗改善河道工程的申請，以及當中有多少宗是因保育理由而遭拒絕；現時有否機制確保當局在考慮改善河道方案時，在保障居民的性命財產和保護生態環境之間取得平衡；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 現時有否政策保障鄉郊居民的性命財產免受河道失修而引起的水浸事故所危害；如有，詳情為何；如否，當局會否制訂此政策？

**發展局局長：**主席，天然河道或天然排水道(統稱"天然河道")是雨水排水系統的組成部分。如天然河道受泥石、雜物等阻塞而影響排洪能力，政府及有關私人業主須按各自的責任負責處理。一般而言，渠務署和其他相關政府部門負責清理在政府土地上的天然河道，而私人業權擁有人則負責位於其私人土地範圍內的河道保養事宜。

在環境方面，天然河道可為野生生物提供棲息之所，具備重要的生態功能。為保護天然河道及生態環境，在天然河道進行建造工程或進行會影響天然河道的建造工程須符合《環境影響評估條例》<sup>(1)</sup>(第 499 章)及《城市規劃條例》(第 131 章)等相關法例的規定。

就陳議員質詢的 3 個部分，經諮詢渠務署、環境保護署、漁農自然護理署、規劃署及民政事務總署，現分別答覆如下：

(1) 某些涉及大型河道或接近環境敏感地區的河道治理、挖泥等工程項目(緊急情況除外)，須符合《環境影響評估條例》(第 499 章)的法例規定。

(一) 過去 5 年，渠務署共接獲 3 宗鄉郊地區天然河道因淤塞而引致水浸的報告。相關水浸位置並非水浸黑點。個案詳情如下：

| 個案 | 位置        | 日期              | 水浸詳情  |
|----|-----------|-----------------|---|
| 1  | 貝澳鹹田村及新圍村 | 2020 年 6 月 7 日  | 地處低窪並遇上天文大潮及暴雨，同時受淤泥堆積而影響排洪能力，受影響地點於完成緊急清理工作後回復正常 |
| 2  | 西貢慶徑石村    | 2020 年 6 月 6 日  | 遇上暴雨，同時受雜物、泥石及枯葉等堆積而影響排洪能力，受影響地點於完成緊急清理工作後回復正常    |
| 3  | 大埔汀角山寮    | 2017 年 7 月 18 日 | 排洪能力，受影響地點於完成緊急清理工作後回復正常                          |

(二) 過去 5 年，環境保護署並沒有根據《環境影響評估條例》(第 499 章)拒絕河道改善工程的申請。城市規劃委員會秘書處亦沒有收到根據《城市規劃條例》(第 131 章)提交與河道改善工程相關的規劃申請。

為便利政府部門和其他相關持份者考慮在天然河道一帶進行建造工程，政府已發出 3 份技術指引，分別是：

- (a) 發展局轄下的工務技術通告第 5/2005 號《保護天然河溪免受建造工程影響》；  
[\(只提供英文版\)](https://www.devb.gov.hk/filemanager/technicalcirculars/en/upload/38/1/C-2005-5-0-1.pdf)
- (b) 屋宇署發出的認可人士、註冊結構工程師及註冊岩土工程師作業備考 ADV-27《保護天然河溪免受建造工程影響》；及  
[\(只提供英文版\)](https://www.bd.gov.hk/doc/tc/resources/codes-and-references/practice-notes-and-circular-letters/pnap/ADV/ADV027.pdf)
- (c) 渠務署發出的實務備考第 1/2015 號《河道設計的環境和生態考慮指引》  
[\(只提供英文版\)。](https://www.dsdpn.gov.hk/EN/Files/Technical_Manual/dsd_TechCirculars_n_PracticeNotes/DSDPN_201501.pdf)

上述技術指引訂明在天然河道進行建造工程或進行會影響天然河道的建造工程時所須遵守的法例規定和需要注意的事項。總括來說，我們認為應該盡量避免在天然河道及鄰近地帶進行建造工程。假如有確實需要，則須按法例規定並以符合環保原則的方式來推行工程，並採取適當的緩解措施，盡量減低對河道的不良影響。

(三) 為提升全港雨水排放設施的防洪能力，渠務署運用"上游截流"、"中游蓄洪"及"下游疏浚"的策略來制訂防洪措施。自 1994 年起，渠務署分階段為全港主要地區進行雨水排放整體計劃研究，並分析過去水浸個案的成因，以制訂適當的雨水排水改善措施。在新界區，渠務署完成了總長度超過 100 公里的河道治理工程，包括錦田河、山貝河、深圳河、梧桐河、雙魚河及平原河等。渠務署亦於低窪的鄉村推行了 27 個鄉村防洪計劃。民政事務總署亦會透過小型工程計劃為鄉郊地區排水設施進行小型建造或改善工程。

雨季前，渠務署會加強公共雨水排放系統的巡查、清理及保養，並會聯同相關政府部門檢查路面集水溝、雨水入水口、排水渠及水道，以確保渠道暢通。大雨來臨時，渠務署會調配人手巡查容易受垃圾或其他沖積雜物阻塞的位置。如在巡查時接獲水浸報告或發現渠道和河道淤塞，渠務署會立刻安排清理工作，藉此確保渠道能獲"及時"及具針對性的巡查及清理。與此同時，渠務署亦會提供緊急支援以幫助市民，不論涉及私人或政府土地，亦會全力清理淤塞的渠道和河道及疏導積水，以保障居民的性命及財產。

此外，渠務署亦會透過各區民政事務處派發小冊子，於鄉村地區派發小冊子，提醒市民要為雨季作好準備，如保養及清理河道等工作，並透過電視宣傳短片，向市民傳達保持河道暢通的重要性。

## 憲法及國家安全的教育

**12. 張國鈞議員：**主席，《中華人民共和國香港特別行政區維護國家安全法》("《港區國安法》")及《國歌條例》已分別於本年 6 月 30 日及 12 日生效。教育局局長表示，教育局會開展國家安全教育，以及加強國家《憲法》和《基本法》教育，以提高學生對國家安全和守法

的意識。為此，教育局會加強對學校的支援，包括在課程、教學資源及教師專業培訓等方面採取多元化措施。就此，政府可否告知本會：

- (一) 對小學、初中和高中各級別的學生開展國家安全教育及加強《憲法》和《基本法》教育的詳情及時間表為何；
- (二) 教育局會否在《中學教育課程指引》訂明，在初中階段與《憲法》和《港區國安法》有關的學習時數；
- (三) 鑑於在本年 7 月 1 日或以後加入政府的公務員須宣誓或作出聲明擁護《基本法》，教育局會否把該要求延伸至資助學校的教師；
- (四) 教育局會否豐富教師職前及在職培訓中關於《憲法》、《基本法》和國家安全的內容，並把通過相關考核列為教師註冊條件之一；及
- (五) 鑑於據報有辦學團體向轄下學校的管理人員發信，提醒他們防範校園變得政治化，亦有學校在新學年實施經修訂的校規，禁止學生把未經批准的報刊攜進校園及參與非法集結，教育局會否鼓勵其他辦學團體及學校採取該等行動？

**教育局局長：**主席，維護國家安全是香港特別行政區的憲制責任，也是所有香港居民的共同義務。隨着《國歌條例》和《香港國安法》於今年 6 月先後刊憲生效，教育局除了在學校層面加強國家《憲法》和《基本法》教育外，亦正積極籌劃和開展各項支援工作，幫助學生正確地認識《香港國安法》的立法背景及信息，其重要性及意義，讓學生認識和尊重國歌，理解國家安全和遵守法律的重要性，從而培養學生成為有國家觀念、尊重法治、守法的良好國民，共同維護國家的安全。

就張國鈞議員的質詢，現答覆如下：

(一)及(二)

香港特別行政區會按照《香港國安法》通過學校開展國家安全教育，提高學生的國家安全意識和守法意識。國家安全教育是國民教育的一部分，兩者不可分割。國家安全教

育的基礎是培養學生的國家觀念、民族感情、國民身份認同，以及共同維護國家安全的意識和責任感。配合《香港國安法》的實施，教育局已於今年 7 月 3 日向全港學校發出通告，闡明相關法律的重要內容和要求，簡介課程資源及支援措施的發展方向，讓學校準備開展國家安全教育。教育局會繼續以"多重進路、互相配合"的方式，透過更新課程、發展學與教資源，為教師提供培訓，以及學生活動及交流等，在課程內外支援學校推動國民教育以及國安教育。

### 更新課程

培養學生對國民身份的認同一直是中小學教育的重要學習宗旨。《中學教育課程指引》(2017)已明確指出加強德育及公民教育、《基本法》教育等價值觀教育範疇，是學校課程的更新重點；並提供指引，讓學校在不同學科(包括中國歷史科)和德育及公民教育課等課堂，教授與《憲法》和《基本法》相關的學習元素。因應《香港國安法》列入《基本法》附件三，學校亦需順應把國家安全教育納入現時推行《憲法》和《基本法》教育的框架內。

教育局將於本學年內提供課程文件/指引，讓學校在推行《憲法》和《基本法》教育的基礎上，按學生的認知能力，在中小學階段透過各學科及課堂內外的學習活動，全方位推展國家安全教育，如在小學階段讓學生建立國家觀念和國家安全意識；在初中階段向他們闡明個人與國家關係，增強國家安全意識；在高中階段重點理解人民福祉與國家關係等，從而掌握國家安全所涉及的不同範疇。

國家安全教育並非只限於《香港國安法》的條文內容，更應涵蓋國家安全的重要理念。事實上，國家安全的範疇非常廣泛，不限於戰爭與衝突、主權與領土的角力；生態安全、金融安全、科技安全、資訊安全等，都是國家安全體系中不可分割的一部分。不同科目正檢視和考慮如何將涉及國家安全不同範疇的內容自然連繫至其學科課程的內容。此外，教育局亦會在現有"憲法與《基本法》"的獨立單元增加有關國家安全的內容，讓學校選擇獨立教授。重點是如何全方位推動，而非課堂時數。

## 學與教資源

我們正持續更新/增潤學與教資源，包括在今年 6 月中向全港學校提供有關《憲法》和《基本法》的新教學資源，以及 3 套主題分別是"回歸事件簿"、"人權與法治"，以及"《憲法》和《基本法》"的海報及資源套，讓教師向學生解說相關基本概念，又製作《我們的國旗、國歌和區旗》有聲繪本(小學適用)<<https://www.hkedcity.net/etv/resource/4257100191>>。本學年內，我們會為學生提供更多元化的學習資源(包括網上自學課程、線上遊戲等)，以促進國家安全及國民教育，強化學生守法意識；詳情可瀏覽網頁：<https://www.edb.gov.hk/tc/Basiclaw>。

## 教師培訓

教育局將繼續舉辦培訓課程、工作坊、研討會、網上自學課程和經驗分享等，讓教師和學校領導人員更充分掌握如何透過不同科目、學習活動、學與教資源，以及多元化和有效的教學策略等，推動《憲法》、《基本法》和國家安全教育。自本年第三季起，教育局已新增《憲法》和《基本法》中學教師知識增益網上自學課程的進階版，並將開展小學教師的網上課程。另外，教育局亦於 11 月起為中、小學教師舉辦一系列有關國家安全的知識增益研討會，報名反應十分踴躍。

## 學生活動

教育局會繼續舉辦多元化的全方位學習活動，包括《基本法》全港校際問答比賽、專家講座、探訪軍營等。今年我們將為 12 月 4 日國家憲法日舉辦不同活動，以加強學生認識國家憲法。教育局亦一直舉辦或資助學校自辦不同類型的內地交流活動(每年提供約 10 萬個交流名額)，讓學生親身體會國家各方面的發展，全面了解國家與香港的關係，建立國家觀念。

教育局會繼續積極尋求相關政策局及不同範疇專家的意見，並持續與教育界磋商，以期就學校課程、學與教等方面為學校提供合適和更多元化的支援。

- (三) 公務員事務局於今年 10 月向各部門發出通告，要求所有在今年 7 月 1 日或之後加入中華人民共和國香港特別行政區政府("香港特區政府")的公務員(包括屬教育職系的公務員)，宣誓或作出聲明擁護《中華人民共和國香港特別行政區基本法》、效忠香港特別行政區和對香港特區政府負責。至於宣誓安排是否適用於資助學校的教師，政府現正研究有關事宜。
- (四) 在教師培訓方面，由本學年(2020-2021 學年)起，教育局訂定了新的教師培訓要求，新入職教師須於入職首 3 年內完成 30 小時的核心培訓，而擬晉升的教師須在實任晉升日期起計的過去 5 年內完成 30 小時的核心培訓，核心培訓包括《憲法》、《基本法》和國家安全的內容。此外，我們亦提供其他相關課程，讓所有教師選修，就此，我們在 11 月中推出首個為期 3 天的相關課程得到學界的熱烈支持。另一方面，教育局會加強與師資培訓大學的聯繫，以期教師職前培訓課程亦可加強有關《憲法》、《基本法》和《香港國安法》的內容。至於教師註冊，我們按照《教育條例》的規定處理，申請人須符合有關的要求。
- (五) 學校是學生學習的地方，任何人士不應利用學校作為表達政治訴求的場地。鑑於去年的社會事件曾經令部分校園政治化，教育局於上學年不時因應事件發展，向學校發出信件及提供指引，當中清楚指出學生不應進行或參與涉嫌違法的行為和活動，並促請學校按既定的訓輔政策，處理學生的違規行為，致力透過適切的訓育輔導方法，引導他們重回正軌。另外，作為官立學校的辦學團體，教育局已於 7 月初向全港官立學校發信，闡明局方對官立學校在學校管理和教導學生方面的要求，以及考慮到家長的配合在教導學生過程中的重要性，要求官立學校向家長發出信函及作出解說。我們隨後亦發信給辦學團體，除夾附教育局發給官立學校的信函外，我們亦建議辦學團體參照教育局的做法，向家長闡明學校的立場和要求，加強家校合作。我們歡迎不少辦學團體反應正面，向屬下學校發出指引，讓學校持份者有所依循。我們會透過不同途徑(包括校訪和日常接觸)，為學校提供意見，以期大家能同心協力，讓學生可以在安全和寧靜的環境中學習，健康成長。

## 保單的現金價值

**13. 陳健波議員：**主席，本人獲悉，有失業人士申請綜合社會保障援助("綜援")但遭拒，原因是他們名下有人壽保險保單的現金價值超出有關限額，因而未能通過資產審查。有社會福利署("社署")職員建議該等人士向保險公司申請退保，並表示當他們花光退保所得款項後，便符合資格申請綜援。就此，政府可否告知本會：

- (一) 去年有多少宗綜援申請個案因申請人名下保單的現金價值超出有關限額而遭拒；
- (二) 還有哪些規定申請人須通過資產審查的政府資助計劃，把申請人名下保單的現金價值計入資產總值；
- (三) 有否評估，社署人員建議綜援申請人退保的做法，有否違反相關指引或實施綜援計劃的原意；及
- (四) 會否考慮不把保單的現金價值計入綜援計劃的資產總值？

**勞工及福利局局長：**主席，綜合社會保障援助("綜援")計劃的目的是為在經濟上無法自給的人士及其家庭提供安全網，使他們能應付生活上的基本需要。綜援計劃無須申請人供款，經費全由香港政府一般收入支付。申請人必須通過資產及入息的審查。申請人如與家人同住，便須以家庭為單位提出申請。在決定一個家庭是否符合資格領取綜援時，社會福利署("社署")會考慮整個家庭的資源和需要。換言之，社署會把所有家庭成員的每月收入和所需開支一併計算。在資產審查方面，計劃把申請人及其家庭成員持有的土地/物業、現金、銀行存款、保險計劃的現金價值、年金計劃的投保保費金額/退保金額、股票及股份的投資及其他可變換現金的資產均計算為家庭資產。

議員關於經濟狀況審查和特別就保險計劃的質詢，我現答覆如下：

- (一) 社署沒有備存因保險計劃現金價值而導致超出申請綜援資產限額的個案數目。
- (二) 政府各項援助計劃的政策目標、性質及適用範疇各有不同，其中對經濟狀況審查的要求(如有的話)，亦不盡相同。

- (三) 就綜援計劃的資產審查而言，如申請人及其家庭成員所擁有的資產總值(包括保險計劃的現金價值及其他資產的總額)不超過適用於其家庭組合的綜援資產限額，便可通過資產審查。一般來說，社署在處理綜援申請時，需詳細考慮申請人及其家庭成員在申請日前一年內所擁有的資產情況，以核實申請人及其家庭成員有真正的經濟需要，並符合綜援計劃的資產審查要求。社署有責任向每位申請人解釋適用於他們的資產限額，以及在資產審查的機制下如何計算申請人的各項資產及其現金價值。社署尊重有需要人士就會否申請綜援，以及如何處理他們的資產的決定，不會作出干預。
- (四) 考慮到 2019 冠狀病毒病為香港經濟帶來巨大的挑戰，政府在 2020 年 4 月獲得立法會財務委員會("財委會")就防疫抗疫措施的撥款批准後，在綜援計劃下推行為期 6 個月的援助失業人士特別計劃。根據這有時限的特別計劃的安排，適用於身體健全人士的資產上限(包括保險計劃現金價值及其他資產的總額)由 2020 年 6 月 1 日起 6 個月內暫時上調 100%。政府隨後在 2020 年 9 月再獲財委會批准，把特別計劃延長 6 個月至 2021 年 5 月 31 日。政府會繼續密切留意情況，向有需要的人士提供適切支援。

## 2019 冠狀病毒病網上爭議解決計劃

**14. 容海恩議員：**主席，政府在防疫抗疫基金下設立的"2019 冠狀病毒病網上爭議解決計劃"於今年 6 月 29 日展開。在該計劃下，一間仲調機構獲委任為中小微型企業和公眾提供快捷網上爭議解決服務。爭議須符合下述情況才獲該計劃受理：(i)爭議與 2019 冠狀病毒病有關、(ii)所涉申索額不多於 50 萬元，以及(iii)個案的當事人其中一方須為香港居民或公司。當事人只須各付 200 元登記費，而調解員及仲裁員的費用由政府支付。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，該計劃至今接獲多少宗個案，並按(i)所涉申索額組別(每 10 萬元為一組)、(ii)爭議類別，以及(iii)當事人其中一方是否來自(a)內地或(b)海外國家/地區的居民或公司，以表列出分項數字；該計劃至今招致的公帑開支為何；
- (二) 是否知悉，第(一)項提及的個案當中，(a)獲受理和(b)不獲受理的個案總數分別為何；獲受理的個案當中，當事人就

有關爭議(i)正在談判、(ii)正接受調解、(iii)已達成和解、(iv)正接受仲裁，以及(v)已取得仲裁裁決的個案數目分別為何；就已達成和解的個案而言，主要涉及的爭議類別、個案平均整體處理時間，以及當事人同意的申索額的範圍為何；

- (三) 是否知悉，參與該計劃的仲裁員和調解員人數分別為何，並按他們持有的專業資格列出分項數字；他們在參與該計劃前須否接受特別培訓及考核；若然，培訓詳情和考核及格率為何；
- (四) 是否知悉，至今已在該計劃下提供服務的仲裁員和調解員的人數和百分比分別為何；及
- (五) 有否檢討該計劃自推出以來的反應、成本效益，以及有否達到目標；若有檢討，結果為何，以及政府有何跟進措施；若沒有檢討，原因為何？

**律政司司長：**主席，發展及使用網上爭議解決服務，為利便進行替代爭議解決提供可靠便捷的平台是全球趨勢。因應疫情對經濟造成影響，容易引起更多爭議和糾紛，政府於今年 4 月 8 日宣布在第二輪防疫抗疫基金下設立 2019 冠狀病毒病網上爭議解決計劃("計劃")，為公眾和企業(尤其是中小微型企業)提供快捷和具成本效益的網上爭議解決服務。計劃從談判和調解開始，防止加劇衝突，有助建立社會和諧；亦提供替代爭議解決機制，可有助紓緩法院民事索償的案件量。

律政司於今年 5 月 18 日與一邦國際網上仲調中心("eBRAM 中心")就計劃簽訂諒解備忘錄，以管理和監督相關撥款的使用。撥款資助總額為 7,000 萬元，包括(i)5,000 萬元涵蓋網上平台最初 12 個月的發展及初期設置的開支(包括員工)，以及首年營運開支；(ii)2,000 萬元涵蓋調解員及仲裁員於首年內處理大約 2 000 個案件的費用。在網上平台成立及運作一年後，eBRAM 中心可繼續利用網上平台作其他用途，例如在該中心成為《亞太經濟合作組織網上解決爭議合作框架》下的機構後為亞太經濟合作組織的經濟體提供服務。eBRAM 中心亦可為處理計劃外的案件對網上平台進行改良或作有需要的調整。

計劃於今年 6 月 29 日正式展開。

就容海恩議員的質詢，律政司現答覆如下：

(一)至(四)

根據政府於今年 5 月與 eBRAM 中心簽署的諒解備忘錄，eBRAM 中心需向政府定期匯報計劃的進度。計劃推出至今不足半年，eBRAM 中心正在準備相關的統計數字，並計劃今年稍後向立法會司法及法律事務委員會交代計劃的最新進展，包括相關的統計數字及詳情。

根據 eBRAM 中心提供的初步資料，自計劃展開以來，共有超過 150 名的調解員和仲裁員參與計劃，eBRAM 中心亦完成了對他們的培訓。參與計劃的仲裁員和調解員來自不同的界別，當中以來自法律界的人士佔最多。全部參與人士均選拔自香港國際仲裁中心、香港大律師公會及香港律師會的仲裁員和調解員名冊，全屬已通過考核及具有一定仲裁和調解經驗的專業人士。在獲確認參與資格前，參與人士必須先完成由中心所提供的培訓課程。課程內容包括對《eBRAM 新型冠狀病毒網上爭議解決計劃規則》的認知、網上平台的仲裁及調解流程和操作指引，以及關於網上爭議解決的新發展等。培訓透過網絡視頻形式進行，由業界資深的仲裁員、調解員和網上爭議解決領域的知名學者進行講授。最終全部參與人士均成功通過中心的培訓課程。

(五) 正如上文所述，計劃旨在為牽涉在因疫情而引起或與之有關的爭議的公眾及企業提供快捷及具成本效益的網上爭議解決方法，並同時為業界包括調解員、仲裁員及其學徒帶來就業機會和提升工作能力的好處。同時，律政司亦希望透過計劃促進香港的網上爭議解決服務發展，並增強香港的法律科技能力。

計劃推出至今不足半年，目前仍處於計劃初期，我們樂見公眾對計劃反應非常正面，而計劃亦成功引起有關持份者的興趣，eBRAM 中心所接獲的查詢和申請與日俱增。律政司會繼續與 eBRAM 中心緊密合作，共同推廣計劃。

eBRAM 中心會透過多種方式和渠道積極向本地、內地和世界各地推廣計劃，包括積極參與各類型的網上研討會(例如

中國國際服務貿易交易會 2020—內地—香港服務貿易論壇 2020、日本企業法律顧問線上大會 2020、香港企業法律顧問線上大會 2020)。另外，eBRAM 中心亦透過不同媒體訪問及香港各類型商會等途徑宣傳計劃。目前 eBRAM 中心已經與本地相關機構和組織達成共識，共同進一步推廣計劃。

此外，計劃有助提升調解員和仲裁員的相關技巧和工作能力，亦促使 eBRAM 中心開發網上爭議解決平台，是香港網上爭議解決服務發展的重要里程碑。律政司會繼續監察計劃的進行，並適時檢視計劃的成效。

## 單車徑網絡及單車經濟

**15. 陸頌雄議員：**主席，屬新界單車徑網絡一部分的屯門至馬鞍山單車徑("屯馬徑")已於本年 9 月 29 日貫通。有市民指出，本港單車徑網絡的規劃並不周全，導致單車徑不連貫和配套設施不足，不利於發展"單車經濟"。就此，政府可否告知本會：

- (一) 屯馬徑全面貫通至今的使用人次，以及預計來年每月使用人次；
- (二) 過去 3 個月，就屯馬徑進行了甚麼宣傳推廣活動；
- (三) 鑒於有市民反映，單車徑與行人過路處交界的膠柱相互距離過窄，以及該處路面有高低落差但欠缺斜道，以致單車意外容易發生，政府會否進行相關改善工程；
- (四) 會否改善政府手機應用程式"香港出行易"提供的單車徑相關資訊(例如路線圖、洗手間位置、附近景點和接駁交通工具)；及
- (五) 有否計劃於未來 3 年在各單車徑沿途(i)發展單車經濟，包括發展單車的維修、儲存、運輸、租賃、買賣、服飾和用品銷售等行業，以創造就業，以及(ii)增設休憩及康樂設施(例如燒烤場、露天茶座及小食亭)；如有，詳情為何；如否，原因為何？

**發展局局長：**主席，政府致力推展總長達 82 公里的“新界單車徑網絡”，包括自東面的馬鞍山，經沙田、大埔、粉嶺、上水、元朗至西面的屯門的主幹線（“屯馬單車徑”），以及屯門至荃灣的主幹線（“屯荃單車徑”）。

土木工程拓展署負責分階段推展有關工程，單車徑網絡的走線盡量途經具吸引力的文物、生態和郊遊景點，沿途亦會提供配套設施，包括在合適地點設置休息站，方便騎單車人士休息及觀賞景色；以及在鄰近公共運輸交匯處建造單車匯合中心，提供單車泊位、單車租賃維修站、練習場、洗手間、急救站或資訊站等設施，鼓勵和促進單車康樂活動，並有助帶動單車徑沿線和周邊社區的本土旅遊和經濟活力。

單車徑網絡的設計和建造是根據《運輸策劃及設計手冊》及相關單車徑設計指引，在彎度、坡度、寬度、視距及連貫性等方面作出適當的考慮，並在路面上提供適當的交通標誌、道路標記和設施，以保障騎單車安全。在技術可行的情況下，政府會興建單車橋和單車隧道，盡量減少騎單車人士下車橫過路口及車輛出入口的需要。

自全長約 60 公里的屯馬單車徑於今年 9 月全面落成和開放以來，不少市民均躍躍欲試，尤其在周末和假期，廣為市民享用。而屯荃單車徑沿荃灣海濱長廊而建的首段 2.3 公里長的單車徑亦正全速動工，將於明年初啟用。

就陸頌雄議員質詢的各個部分，經諮詢相關政策局/部門後，我們謹答覆如下：

- (一) 政府推展“新界單車徑網絡”，旨在作休閒康樂用途，屬公共休憩設施，有關項目的需要和推展並非取決於使用率。因此，相關部門沒有收集屯馬單車徑使用人次的數據。
- (二) 配合屯馬單車徑的全面開通，政府透過多個途徑積極作出宣傳，包括新聞公報、網誌、“香港出行易”流動應用程式等。此外，香港旅遊發展局亦在其網站及其《登山遠足・單車旅遊指南 2020-2021》內，介紹沿元朗至蝴蝶灣段的單車徑可欣賞優美的郊區景色、發掘新市鎮的最新發展及參觀區內的文化古蹟。
- (三) 一般而言，在單車徑上設置護柱的目的是提示騎單車者在該地點需要減速，例如在行人過路處。決定護柱距離的因

素包括該位置的道路環境及交通情況。在一些需要騎單車者減速且風險較高的位置，護柱的距離會比較狹窄。

至於單車徑與行人路交界的接駁位置安排，由於根據《簡易程序治罪條例》第 4(8)條，無明顯需要而在行人路上駕駛單車屬違法行為；為明確分辨行人路與單車徑，在它們之間一般會設有路壘，讓騎單車者下車並手推其單車進入行人路，以避免騎單車者直接駛上行人路。

如上文所述，屯馬單車徑是根據有關指引設計和建造，在騎單車人士必須下車的路口，設有最少 50 毫米高的路壘，以及用以收窄單車徑末端闊度至 750 毫米的護柱，旨在提醒騎單車人士下車，保障所有道路使用者的安全。

- (四) "香港出行易"是一站式的交通運輸流動應用程式，市民可透過其最新版本，搜尋往返單車徑的不同出行方式(包括公共交通、駕駛、步行)，並可查看有關單車徑的資訊，包括單車徑路線、單車泊位、單車匯合中心、附近景點及洗手間等。
- (五) 現時，屯馬單車徑網絡沿途設有可供中途歇息的休憩處，以及多個單車匯合中心提供單車租賃及維修服務，個別單車匯合中心更設有小食亭等設施。此外，沙田、馬鞍山、大圍、大埔、上水、元朗、屯門等港鐵沿線鄰近單車徑的社區除了有私營的單車商店，經營租用、售賣單車和單車相關產品的商業活動，還有私營的茶座或食店，方便騎單車的市民休息、觀賞景色及進食，均有助帶動單車活動相關行業的商機和創造就業。

## 商業用地及寫字樓的供求情況

**16. 許智峯議員：**主席，政府於 2014 年的《施政報告》中提出，把現有核心商業區內合適的政府用地改為商業用途，以增加商業用地供應。然而，有評論指出，隨着 2019 冠狀病毒病("COVID-19")疫情爆發，商業用地和寫字樓的需求已下降、近期有商業用地未能成功招標出售("流標")，以及寫字樓空置率飆升。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 5 年，每年每個區議會分區內，甲、乙、丙級寫字樓的(i)空置率和(ii)空置樓面面積分別為何；

- (二) 過去 5 年，每年分別有多少宗(i)住宅用地及(ii)商業用地的流標個案及有關詳情，以及當中哪些商業用地不只一次流標；
- (三) 2014 年至今，擬改劃作商業用途的港島區政府用地(包括中環美利道多層停車場、上環林士街停車場、中環新海濱三號用地(包含郵政總局和天星碼頭停車場用地)、金鐘廊及毗鄰政府用地、銅鑼灣加路連山道用地及中港道巴士總站用地)的改劃/發展詳情及最新進展分別為何；會否因應最新市況，把該等用地改劃作其他用途；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (四) 鑑於 COVID-19 疫情仍肆虐全球，而備受疫情重創的本港和環球經濟復蘇無期，政府會否檢討過去 5 年及未來 5 年的商業用地需求，並重新規劃各幅未出售用地的用途，以免出現商業用地和寫字樓供應過剩；如否，原因為何？

**發展局局長：**主席，謹就質詢的各部分答覆如下：

- (一) 差餉物業估價署每年出版的《香港物業報告》<sup>(1)</sup>載錄過去 1 年各主要物業類別的資料和統計數據。差餉物業估價署提供有關寫字樓的資料見於附件一。
- (二) 地政總署提供的資料見於附件二。
- (三) 就質詢提及的多幅土地目前的狀況見於附件三。
- (四) 政府的土地供應核心策略是持續及穩定地增加土地供應，以回應市民在住屋、經濟和社會發展等各方面的需求。這策略不會純粹因為個別土地的招標結果、短期市況波動或短期經濟受壓而改變。

在這大前提下，我們會檢視每次未能出售土地的情況並決定後續工作。如商業用地供應在個別地區長遠而言較為充

(1) 各年的《香港物業報告》可在以下網址瀏覽：  
<https://www.rvd.gov.hk/tc/publications/index.html>

裕，我們不排除會探討將用地改為其他用途(例如住宅)的可行性。為此，我們正研究是否適宜將啟德發展區內未能成功出售的商業土地轉作住宅發展。另一方面，儘管香港經濟以至寫字樓租金近月因新冠疫情有所回落，市場資料顯示本港核心商業區優質寫字樓的整體租金水平依然高於東京及新加坡等亞太區其他主要城市。我們仍有需要持續提供穩定的商業用地供應，以應付香港長遠的經濟發展需要，保持香港的競爭力，並且讓香港有足夠土地及時把握經濟復蘇的契機。

## 附件一

2015 年按區議會分區不同級別寫字樓的  
空置樓面面積及空置率

| 地區  | 年底空置樓面面積(平方米) |         |         | 空置率(百分比) |      |      |
|-----|---------------|---------|---------|----------|------|------|
|     | 甲級            | 乙級      | 丙級      | 甲級       | 乙級   | 丙級   |
| 中西區 | 95 700        | 27 700  | 41 100  | 5.0      | 3.6  | 7.1  |
| 灣仔  | 38 300        | 40 800  | 19 800  | 4.2      | 7.2  | 6.6  |
| 東區  | 28 800        | 9 600   | 5 100   | 3.9      | 4.7  | 6.4  |
| 南區  | 44 100        | 28 700  | 2 600   | 26.8     | 42.9 | 14.4 |
| 油尖旺 | 53 300        | 35 300  | 29 600  | 4.7      | 5.7  | 7.2  |
| 深水埗 | 8 200         | 19 100  | 1 800   | 4.3      | 28.8 | 4.6  |
| 九龍城 | 17 400        | 100     | 900     | 16.2     | 0.2  | 4.4  |
| 黃大仙 | —             | 6 500   | 600     | —        | 14.3 | 50.0 |
| 觀塘  | 145 600       | 50 700  | 3 100   | 12.0     | 33.8 | 24.8 |
| 葵青  | 17 700        | 9 100   | —       | 11.9     | 36.7 | —    |
| 荃灣  | 20 300        | 1 100   | —       | 17.7     | 10.7 | —    |
| 屯門  | 4 300         | —       | 800     | 13.3     | —    | 9.4  |
| 元朗  | —             | 500     | 1 000   | —        | 5.7  | 5.3  |
| 北區  | 1 600         | 600     | 300     | 5.9      | 18.2 | 60.0 |
| 大埔  | —             | 100     | —       | —        | 1.9  | —    |
| 沙田  | 74 200        | —       | —       | 21.3     | —    | —    |
| 西貢  | 5 500         | —       | —       | 61.1     | —    | —    |
| 離島  | 3 000         | 3 900   | —       | 2.3      | 20.5 | —    |
| 全港  | 558 000       | 233 800 | 106 700 | 7.8      | 8.9  | 7.2  |

2016 年按區議會分區不同級別寫字樓的  
空置樓面面積及空置率

| 地區  | 年底空置樓面面積(平方米) |         |         | 空置率(百分比) |      |      |
|-----|---------------|---------|---------|----------|------|------|
|     | 甲級            | 乙級      | 丙級      | 甲級       | 乙級   | 丙級   |
| 中西區 | 72 300        | 37 000  | 40 600  | 3.8      | 4.7  | 7.2  |
| 灣仔  | 50 600        | 34 600  | 20 500  | 5.3      | 5.8  | 6.5  |
| 東區  | 31 700        | 6 100   | 2 900   | 4.6      | 3.5  | 5.0  |
| 南區  | 34 500        | 19 300  | 1 200   | 21.0     | 28.9 | 5.5  |
| 油尖旺 | 58 000        | 55 200  | 27 900  | 5.1      | 8.8  | 6.9  |
| 深水埗 | 9 600         | 29 400  | 1 600   | 5.1      | 38.2 | 4.1  |
| 九龍城 | 51 600        | 2 300   | 2 500   | 35.7     | 5.5  | 12.3 |
| 黃大仙 | 17 700        | 5 500   | 400     | 99.4     | 12.1 | 33.3 |
| 觀塘  | 142 000       | 50 700  | 3 800   | 11.3     | 30.9 | 26.4 |
| 葵青  | 6 700         | 7 000   | 2 200   | 3.9      | 19.9 | 46.8 |
| 荃灣  | 8 600         | 2 600   | —       | 7.6      | 25.2 | —    |
| 屯門  | 2 700         | —       | —       | 8.4      | —    | —    |
| 元朗  | —             | 100     | 300     | —        | 1.1  | 1.6  |
| 北區  | 1 700         | —       | 100     | 5.7      | —    | 20.0 |
| 大埔  | —             | —       | —       | —        | —    | —    |
| 沙田  | 95 500        | —       | —       | 23.5     | —    | —    |
| 西貢  | 7 000         | —       | —       | 77.8     | —    | —    |
| 離島  | 1 800         | 500     | —       | 1.4      | 2.6  | —    |
| 全港  | 592 000       | 250 300 | 104 000 | 8.0      | 9.4  | 7.0  |

2017 年按區議會分區不同級別寫字樓的  
空置樓面面積及空置率

| 地區  | 年底空置樓面面積(平方米) |        |        | 空置率(百分比) |      |      |
|-----|---------------|--------|--------|----------|------|------|
|     | 甲級            | 乙級     | 丙級     | 甲級       | 乙級   | 丙級   |
| 中西區 | 76 000        | 47 200 | 40 400 | 3.9      | 6.0  | 7.0  |
| 灣仔  | 78 100        | 41 900 | 22 000 | 7.9      | 7.0  | 7.0  |
| 東區  | 62 200        | 20 400 | 2 000  | 8.8      | 10.8 | 3.5  |
| 南區  | 26 400        | 8 100  | 1 000  | 15.1     | 12.2 | 4.6  |
| 油尖旺 | 84 200        | 50 300 | 20 700 | 7.2      | 8.1  | 5.2  |
| 深水埗 | 9 800         | 28 300 | 1 800  | 5.2      | 36.8 | 4.6  |
| 九龍城 | 46 300        | 1 700  | 3 200  | 30.3     | 4.0  | 16.0 |
| 黃大仙 | 29 500        | 5 800  | 400    | 92.8     | 12.7 | 33.3 |

| 地區 | 年底空置樓面面積(平方米) |         |         | 空置率(百分比) |      |      |
|----|---------------|---------|---------|----------|------|------|
|    | 甲級            | 乙級      | 丙級      | 甲級       | 乙級   | 丙級   |
| 觀塘 | 205 800       | 59 800  | 4 500   | 15.4     | 27.3 | 31.3 |
| 葵青 | 10 400        | 13 600  | 6 700   | 6.0      | 27.5 | 77.9 |
| 荃灣 | 4 700         | 8 100   | —       | 4.1      | 25.9 | —    |
| 屯門 | 200           | —       | 800     | 0.6      | —    | 9.4  |
| 元朗 | —             | 600     | 500     | —        | 6.9  | 2.6  |
| 北區 | 1 500         | —       | —       | 5.0      | —    | —    |
| 大埔 | —             | —       | 100     | —        | —    | 8.3  |
| 沙田 | 60 400        | —       | —       | 13.8     | —    | —    |
| 西貢 | 6 700         | —       | —       | 74.4     | —    | —    |
| 離島 | 27 000        | 400     | —       | 21.1     | 2.1  | —    |
| 全港 | 729 200       | 286 200 | 104 100 | 9.6      | 10.4 | 7.0  |

2018 年按區議會分區不同級別寫字樓的  
空置樓面面積及空置率

| 地區  | 年底空置樓面面積(平方米) |         |         | 空置率(百分比) |       |      |
|-----|---------------|---------|---------|----------|-------|------|
|     | 甲級            | 乙級      | 丙級      | 甲級       | 乙級    | 丙級   |
| 中西區 | 75 300        | 40 600  | 39 700  | 3.9      | 5.2   | 6.9  |
| 灣仔  | 47 600        | 36 400  | 23 200  | 4.8      | 6.1   | 7.3  |
| 東區  | 110 900       | 5 900   | 1 300   | 14.4     | 3.4   | 2.3  |
| 南區  | 40 400        | 19 400  | 500     | 18.3     | 27.6  | 2.3  |
| 油尖旺 | 59 800        | 31 400  | 22 000  | 5.1      | 5.1   | 5.5  |
| 深水埗 | 18 700        | 24 800  | 1 600   | 9.3      | 30.4  | 4.1  |
| 九龍城 | 25 000        | 1 300   | 2 500   | 19.1     | 3.1   | 12.5 |
| 黃大仙 | 20 200        | 6 100   | 1 100   | 63.5     | 13.0  | 91.7 |
| 觀塘  | 208 400       | 47 700  | 7 300   | 14.8     | 21.8  | 41.5 |
| 葵青  | 11 200        | 11 000  | 6 600   | 6.5      | 22.5  | 76.7 |
| 荃灣  | 7 100         | 26 100  | —       | 6.3      | 38.3  | —    |
| 屯門  | 1 700         | —       | 300     | 5.3      | —     | 4.6  |
| 元朗  | —             | 400     | 200     | —        | 4.6   | 1.0  |
| 北區  | 1 900         | 700     | —       | 6.3      | 100.0 | —    |
| 大埔  | —             | —       | —       | —        | —     | —    |
| 沙田  | 36 200        | —       | —       | 8.3      | —     | —    |
| 西貢  | 7 000         | —       | —       | 77.8     | —     | —    |
| 離島  | 2 100         | 500     | —       | 1.6      | 2.6   | —    |
| 全港  | 673 500       | 252 300 | 106 300 | 8.7      | 9.0   | 7.2  |

2019 年按區議會分區不同級別寫字樓的  
空置樓面面積及空置率

| 地區  | 年底空置樓面面積(平方米) |         |         | 空置率(百分比) |       |      |
|-----|---------------|---------|---------|----------|-------|------|
|     | 甲級            | 乙級      | 丙級      | 甲級       | 乙級    | 丙級   |
| 中西區 | 87 000        | 43 000  | 39 600  | 4.6      | 5.5   | 6.9  |
| 灣仔  | 71 200        | 38 100  | 29 300  | 7.1      | 6.5   | 9.3  |
| 東區  | 69 800        | 16 800  | 5 100   | 8.7      | 9.2   | 9.0  |
| 南區  | 17 300        | 17 200  | 1 200   | 7.8      | 23.8  | 5.5  |
| 油尖旺 | 67 200        | 55 900  | 22 700  | 5.7      | 9.0   | 5.7  |
| 深水埗 | 8 500         | 16 100  | 600     | 4.2      | 20.2  | 1.6  |
| 九龍城 | 18 900        | 2 900   | 2 500   | 12.1     | 6.9   | 12.4 |
| 黃大仙 | 12 500        | 6 900   | 500     | 37.3     | 14.6  | 41.7 |
| 觀塘  | 266 700       | 32 200  | 1 800   | 17.3     | 14.1  | 10.2 |
| 葵青  | 4 600         | 17 400  | 6 700   | 2.7      | 30.9  | 77.9 |
| 荃灣  | 8 100         | 11 200  | —       | 7.2      | 17.4  | —    |
| 屯門  | 600           | 11 000  | 200     | 1.9      | 100.0 | 3.1  |
| 元朗  | —             | 100     | 600     | —        | 1.1   | 3.1  |
| 北區  | 2 400         | 700     | —       | 8.0      | 100.0 | —    |
| 大埔  | —             | —       | —       | —        | —     | —    |
| 沙田  | 71 800        | —       | —       | 14.6     | —     | —    |
| 西貢  | 9 000         | —       | —       | 100.0    | —     | —    |
| 離島  | 4 800         | 3 200   | —       | 3.7      | 16.8  | —    |
| 全港  | 720 400       | 272 700 | 110 800 | 9.0      | 9.7   | 7.5  |

附件二

2015 年 4 月 1 日至 2020 年 10 月 31 日期間未能成功招標用地

由 2015 年 4 月 1 日至 2020 年 10 月 31 日期間，政府一共就賣地進行 103 次招標，其中 7 次招標因所收到的地價標金未達到該用地的底價，故政府取消有關賣地。詳情表列如下：

| 取消招標日期  | 地點(地段編號)                    | 土地用途 <sup>(2)</sup> |
|---|-----------------------------|---------------------|
| 2015 年 11 月 4 日(政府其後重新招標，並於 2016 年 5 月 31 日成功批出該用地) | 青衣細山路(青衣市地段第 190 號)         | 住宅                  |
| 2016 年 1 月 25 日(政府其後重新招標，並於 2016 年 8 月 30 日成功批出該用地) | 元朗凹頭(丈量約份第 103 約地段第 1066 號) | 住宅                  |

| 取消招標日期           | 地點(地段編號)                                       | 土地用途 <sup>(2)</sup> |
|------------------|--|---------------------|
| 2018 年 10 月 16 日 | 山頂文輝道 2、4、6、8、9 及 11 號(鄉郊建屋地段第 1211 號)         | 住宅                  |
| 2019 年 1 月 30 日  | 啟德第 4C 區 5 號地盤(新九龍內地段第 6547 號)                 | 商業/酒店               |
| 2019 年 9 月 25 日  | 啟德第 4C 區 4 號地盤 <sup>(3)</sup> (新九龍內地段第 6546 號) | 商業/酒店               |
| 2020 年 5 月 13 日  | 啟德第 2A 區 4 號地盤、5(B)號地盤及 10 號地盤(新九龍內地段第 6615 號) | 商業                  |
| 2020 年 10 月 21 日 | 東涌第 57 區(東涌市地段第 45 號)                          | 商業                  |

註：

- (2) 引述的用途是契約准許用途的概括說明，並不完全反映有關地段契約中有關准許用途的詳細條款。
- (3) 政府曾於 2019 年 3 月就此用地進行招標，惟中標者未有在投標結果公布日期後的 28 日內繳付地價餘額。因此政府於 2019 年 6 月 13 日取消該次賣地，並沒收中標者已付的按金。政府其後於 2019 年 8 月就該用地重新招標，惟亦因標金未達底價而取消賣地。

### 附件三

#### 港島區近年預留作商業用途的土地

| 用地        | 面積(公頃)                           | 發展詳情及最新進展   |
|-----------|----------------------------------|---|
| 中環前美利道停車場 | 0.28                             | 已規劃作"商業(3)"地帶。地政總署已於 2017 年出售這幅土地，以用作商業用途並最高可提供 43 200 平方米總樓面面積。現時私人發展商正進行建築工程。 |
| 中環新海濱三號用地 | 4.8                              | 已規劃作"綜合發展區"地帶。政府已將此用地納入 2020 年 10 月至 12 月賣地計劃。                                  |
| 金鐘廊       | 地盤 A<br>0.65<br><br>地盤 B<br>0.23 | 地盤 A 及 B 已分別規劃作"商業(4)"及"其他指定用途"註明"高架行人走廊及零售用途"地帶。政府會適時出售這幅土地。                   |

| 用地        | 面積(公頃) | 發展詳情及最新進展  |
|-----------|--------|--|
| 上環中港道巴士總站 | 0.6    | 已規劃作 "其他指定用途" 註明 "商業附連公共車輛總站及公眾停車場" 地帶。現正用作巴士總站用途。政府會考慮適時出售這幅土地。                               |
| 中環林士街停車場  | 0.31   | 目前劃為 "政府、機構或社區" 地帶。就這幅土地改作商業用途的計劃，政府需要先評估交通影響，亦要考慮停車場重建期間和重建後該區的泊車位供應安排，現階段有關改劃土地用途的工作未有具體時間表。 |
| 銅鑼灣加路連山道  | 1.6    | 這幅土地已納入 2020-2021 年度賣地計劃，而修訂分區計劃大綱圖程序 (包括把有關土地改劃為 "商業(2)" 地帶) 預計於本年內完成。                        |

## 啟德發展區學額不足的情況

**17. 梁美芬議員：**主席，有啟德發展區的居民反映，該區人口不斷增長，但只有兩間小學和一間中學；由於學額供不應求，不少適齡學童需跨區上學。隨着未來數年區內有多個住宅項目落成入伙，該等居民擔心學額不足的情況會惡化。雖然政府已在區內預留 3 幅學校用地，但未有公布興建學校的具體計劃。就此，政府可否告知本會：

- (一) 現時第 34 小一學校網覆蓋的地區內，並位於(i)啟德發展區及(ii)九龍城區的啟德發展區以外地區的(a)中學及(b)小學的學額分別為何；有否評估啟德發展區內的適齡兒童，是否可以全數入讀該兩個地區的學校；
- (二) 教育局有否制訂在上述用地興建學校的具體計劃和落實時間表；如否，原因為何；教育局有否措施加快有關興建計劃；及

- (三) 鑑於運輸及房屋局轄下支援非政府機構推行過渡性房屋項目的資助計劃評審委員會正審議一宗由慈善團體提交、在上述其中一幅學校用地興建和營運過渡性房屋的申請，該委員會會否就該申請徵詢立法會、九龍城區議會、教育局和當區居民的意見？

**教育局局長：**主席，在現行的機制下，規劃署在制訂城市規劃藍圖及規劃大型住宅發展區時，會根據《香港規劃標準與準則》載列的指引，按規劃人口和社區服務需要，預留土地作學校用途，並會在規劃過程中諮詢教育局。按照相關機制，教育局在啟德發展區一共預留了 4 所小學及兩所中學的建校用地，以配合區內對學額的需求。

在規劃公營中小學的建校工作時，鑑於土地是珍貴的資源，加上興建新的中小學校舍涉及龐大資源，我們須審慎考慮何時啟動建校工作，以配合有關地區持續長遠發展，包括學校生態的穩健發展。整體而言，公營小學學位供應的規劃以區為本，而公營中學學位則按全港整體情況規劃。就啟德發展區的 6 幅預留學校用地，其中 3 幅的建校工作已經完成，相關學校亦已經在運作中，包括兩所位於啟晴、德朗邨的公營小學(由 2016 年 9 月開始運作)，以及 1 所位於啟晴邨的公營中學(由 2019 年 9 月開始運作)。

就梁議員的質詢，經諮詢相關政策局後，現答覆如下：

- (一) 教育局一直密切監察各區公營學位的供求情況，並與各區學校緊密聯絡，確保在中學學位分配辦法("中一派位")和小一入學統籌辦法("小一派位")下提供足夠公營學位予合資格參加派位的學童。現行的中一及小一派位分為"自行分配學位"和"統一派位"兩個階段，家長可以在"自行分配學位"階段，不受地區限制向任何一所公營學校遞交申請。在小一派位下，"統一派位"的學位分配以申請兒童所居住地址所屬的學校網為本位。每年度的小一派位，個別學校網的小一學位需求會受不同因素影響，例如家長選擇、新來港兒童數目，以及新住宅項目入伙時間和當中涉及的學齡人口等。至於在中一派位，"統一派位"的學位分配以學童就讀小學所處的地區為本位，個別地區的中一學位需求亦同樣會受不同因素影響，包括當中涉及的學齡人口、家長選擇等。基於上述原因，年與年之間每個學校網或地區的學位需求亦各有不同。

教育局一直接與業界的共識，在小一派位的“統一派位”階段採用靈活安排，包括借調鄰近學校網學位、使用學校的空置課室開辦額外班等，彈性增加個別學校網的學位供應，以避免需求回落時對學校造成的影響。至於在中一派位的“統一派位”階段，如個別地區出現學位不足的情況，行之有效的安排是從鄰近地區調撥學位，考慮的因素包括各區學位供求情況、學校位置和學校網之間的交通配套，以及一貫的調撥模式等，以確保每個校網有足夠的學位供應和增加家長的學校選擇，以及盡量平衡及照顧不同持份者的關注及需要。在 2020 年(即於 2020-2021 學年入讀小一及中一)，九龍城區的 34 學校網在“統一派位”階段共提供 902 個小一學位(在同區的 35 及 41 學校網亦分別提供 451 及 623 個小一學位)，而九龍城區的中學學校網則提供 2 895 個中一學位，當中包括向毗鄰有剩餘學位的地區/學校網調撥學位以滿足相關需求。由於派位是以學校網為本，因此未能劃分啟德發展區區內的學位數目。

- (二) 就啟德發展區剩餘的 3 幅預留建校用地，當中一幅預留作公營小學用地已在去年分配予位於黃大仙的浸信會天虹小學作重置之用，以增加 34 小學校網的學位供應。教育局正跟進有關的建校項目安排。待有關的前期工程籌備工作完成及獲得立法會撥款後，工程便可開展，預期學校最早可於 2025 年落成。至於其餘兩幅預留建校用地，早年曾計劃興建一所中學暨小學私立獨立學校。啟德發展區內建校計劃已於過去數年有序推展。經審視各項因素後，包括香港學齡人口趨勢、地區發展和需要，以及全港整體學校的持續發展等，教育局現決定將該兩幅建校用地轉作公營學校用途。教育局會繼續密切留意九龍城區人口發展及學位的供求情況，按實際的就學情況及教育政策，適時檢視及啟動這兩幅用地的建校工作。
- (三) 因應推展過渡性房屋的急切需要，政府相關部門積極覓地，並於 2020 年年初諮詢教育局上述位於啟德發展區的一幅預留小學用地可否供臨時用途。一般而言，籌備至完成興建新校舍需時 6 年或以上。當中約需時 3 年進行施工前籌備工作(通常包括工地勘測、技術可行性研究、設計和擬備招標文件等)，並需向立法會申請撥款。正如前述，教育局會適時檢視及啟動在九龍城區內餘下的建校工作。按目

前推算，在該用地的實地施工工程不會於未來數年開展。鑑於土地是珍貴的資源，為了回應社會上低收入家庭對房屋的殷切需求，在不影響未來在啟德發展區內建校計劃的大前提下，教育局對擬議的臨時用途不持異議。而根據運輸及房屋局，各項由民間團體建議的過渡性房屋計劃，在項目發展過程中，都會諮詢相關的持份者。有關團體正就位於啟德沐安街過渡性房屋項目作可行性研究和初步設計。運輸及房屋局及該團體亦曾於 2020 年 9 月 15 日諮詢九龍城區議會的房屋及發展規劃委員會。“支援非政府機構推行過渡性房屋項目的資助計劃”評審委員會在審核各項申請時，會一併考慮各持份者的意見和其他相關重要因素。

### 與出入境有關的運輸基建設施

**18. 毛孟靜議員：**主席，關於與出入境有關的運輸基建設施，政府可否告知本會：

(一) 政府在申請撥款興建各個出入境管制站及港口管制站(統稱“管制站”)時，預計有關管制站在啟用首年及其後每隔 5 年(至第 31 年)，平均每日出入境的旅客人次及有關總數(使用與表一相同格式的表格列出)；

表一

管制站的名稱及啟用年份：\_\_\_\_\_

| 啟用後    | 預計平均每日旅客人次 |    |    |
|--------|------------|----|----|
|        | 入境         | 離境 | 總數 |
| 首年     |            |    |    |
| 第 6 年  |            |    |    |
| .....  |            |    |    |
| 第 31 年 |            |    |    |

(二) 在各個管制站啟用首年及其後每隔 5 年(至第 31 年但不遲於去年)，平均每日上午、下午及全日經有關管制站出入境的旅客人次及有關總數(使用與表二相同格式的表格列出)；

表二

管制站的名稱：

- (三) 政府在申請撥款興建部分管制站(即文錦渡、沙頭角、落馬洲、深圳灣，以及蓮塘/香園圍)及連接管制站的道路(即深圳灣公路大橋、港珠澳大橋香港連接路、龍山隧道，以及香園圍公路)時，預計有關設施在啟用首年及其後每隔5年(至第31年)，平均每日南北行方向的行車量及有關總數(使用與表三相同格式的表格列出)；

表三

管制站/道路的名稱及啟用年份：

| 啟用後    | 預計平均每日行車量 |    |    |
|--------|-----------|----|----|
|        | 南行        | 北行 | 總數 |
| 首年     |           |    |    |
| 第 6 年  |           |    |    |
| .....  |           |    |    |
| 第 31 年 |           |    |    |

- (四) 第(三)項提及的管制站及道路，在啟用首年及其後每隔5年（至第31年但不遲於去年），平均每日上午、下午及全日南北行方向的行車量及有關總數（使用與表四相同格式的表格列出）；

表四

管制站/道路的名稱：

| 啟用後    | 平均每日行車量 |    |    |    |    |    |    |    |    |
|--------|---------|----|----|----|----|----|----|----|----|
|        | 上午      |    |    | 下午 |    |    | 全日 |    |    |
|        | 南行      | 北行 | 總數 | 南行 | 北行 | 總數 | 南行 | 北行 | 總數 |
| .....  |         |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 第 31 年 |         |    |    |    |    |    |    |    |    |

(五) 自深圳灣口岸於 2007 年啟用以來，每年政府就該設施向大陸當局支付的金額(以表五列出)；有關款項從哪個開支總目撥付；

表五

| 年份                   | 土地租金 | 維修費 | 土地開發費 | 其他 |
|----------------------|------|-----|-------|----|
| 2007                 |      |     |       |    |
| .....                |      |     |       |    |
| 2020 年 1 月<br>至 10 月 |      |     |       |    |

(六) 鑑於政府全資擁有的九廣鐵路公司("九鐵公司")與香港鐵路有限公司("港鐵公司")就廣深港高速鐵路香港段("高鐵")營運事宜設立的"乘客量上下限機制"訂明，如果實際乘客量與預期偏差在 15% 以內，港鐵公司會全數承擔風險或保留收益，而如果實際乘客量與預期偏差在 15% 以外，港鐵公司和九鐵公司則會按 30% 比 70% 的比例攤分風險或收益，自高鐵於 2018 年啟用以來，每年有關的損益金額為何，以及預計今年的有關金額為何；政府需否向九鐵公司注資使其可承擔有關風險；若須，款項從哪個開支總目撥付；及

(七) 自港珠澳大橋於 2018 年啟用以來，每年政府就該設施的收入及支出為何；政府在香港連接路規劃階段及現時就回本期作出的估算分別為何？

**運輸及房屋局局長：**主席，就毛孟靜議員質詢的各個部分，經徵詢保安局/香港海關和入境事務處、發展局/規劃署及運輸署，以及港珠澳大橋("大橋")管理局，現答覆如下：

## (一)及(二)

根據入境事務處的資料，在過去 10 年，使用下列出入境管制站的平均每日跨境旅客人次如下：

表一

| 管制<br>站<br>年份                      | 平均每日旅客人次 <sup>(1)</sup> |         |                          |        |                    |       |       |       |        |        |                    |        |                           |        |                    |    |
|------------------------------------|-------------------------|---------|--------------------------|--------|--------------------|-------|-------|-------|--------|--------|--------------------|--------|---------------------------|--------|--------------------|----|
|                                    | 羅湖                      |         | 落馬洲<br>支線 <sup>(3)</sup> |        | 文錦渡 <sup>(4)</sup> |       | 沙頭角   |       | 落馬洲    |        | 深圳灣 <sup>(3)</sup> |        | 大橋香港<br>口岸 <sup>(5)</sup> |        | 香園圍 <sup>(6)</sup> |    |
| 入境                                 | 出境                      | 入境      | 出境                       | 入境     | 出境                 | 入境    | 出境    | 入境    | 出境     | 入境     | 出境                 | 入境     | 出境                        | 入境     | 出境                 |    |
| 2010                               | 123 665                 | 126 613 | 39 820                   | 39 271 | 705                | 704   | 3 920 | 3 932 | 48 611 | 43 183 | 28 923             | 29 656 | --                        | --     | --                 | -- |
| 2011                               | 125 796                 | 128 531 | 47 344                   | 46 289 | 227                | 248   | 4 300 | 4 213 | 45 566 | 40 385 | 33 887             | 34 760 | --                        | --     | --                 | -- |
| 2012                               | 129 075                 | 132 351 | 57 447                   | 55 591 | 300                | 321   | 4 442 | 4 370 | 43 395 | 37 437 | 38 257             | 39 134 | --                        | --     | --                 | -- |
| 2013                               | 123 596                 | 128 735 | 65 437                   | 62 424 | 1 894              | 1 323 | 4 759 | 4 541 | 42 258 | 35 643 | 43 839             | 45 065 | --                        | --     | --                 | -- |
| 2014                               | 117 859                 | 120 900 | 74 697                   | 75 099 | 6 137              | 3 978 | 4 515 | 4 294 | 43 074 | 35 126 | 50 547             | 51 403 | --                        | --     | --                 | -- |
| 2015                               | 115 327                 | 112 638 | 81 889                   | 87 807 | 6 270              | 4 678 | 4 424 | 4 156 | 42 548 | 35 441 | 51 350             | 51 903 | --                        | --     | --                 | -- |
| 2016                               | 111 518                 | 110 562 | 84 516                   | 88 734 | 5 912              | 5 012 | 4 193 | 3 999 | 40 728 | 33 684 | 52 414             | 52 827 | --                        | --     | --                 | -- |
| 2017                               | 111 197                 | 112 661 | 80 994                   | 81 922 | 6 187              | 5 431 | 4 309 | 4 147 | 43 038 | 35 572 | 55 450             | 55 857 | --                        | --     | --                 | -- |
| 2018                               | 115 182                 | 118 011 | 78 251                   | 76 060 | 6 309              | 5 461 | 4 313 | 4 156 | 41 525 | 36 902 | 60 449             | 60 888 | 31 481                    | 26 455 | --                 | -- |
| 2019                               | 105 470                 | 108 871 | 69 343                   | 68 072 | 5 291              | 4 642 | 3 731 | 3 616 | 35 730 | 32 220 | 52 690             | 52 861 | 24 270                    | 28 944 | --                 | -- |
| 2020<br>(1月至<br>9月) <sup>(2)</sup> | 9 854                   | 10 058  | 6 528                    | 6 307  | 472                | 415   | 359   | 338   | 3 096  | 2 820  | 6 619              | 6 208  | 2 915                     | 2 983  | 0                  | 0  |

表一(續)

| 管制<br>站<br>年份                      | 平均每日旅客人次 <sup>(1)</sup> |        |        |        |            |        |                           |       |                           |       |  |        |      |       |       |       |
|------------------------------------|-------------------------|--------|--------|--------|------------|--------|---------------------------|-------|---------------------------|-------|--|--------|------|-------|-------|-------|
|                                    | 機場                      |        | 港澳碼頭   |        | 中國客運<br>碼頭 |        | 屯門客運<br>碼頭 <sup>(7)</sup> |       | 啟德郵輪<br>碼頭 <sup>(8)</sup> |       | 廣深港<br>高速鐵路<br>("高鐵")<br>西九龍站 <sup>(9)</sup> |        | 港口管制 |       | 紅磡    |       |
| 入境                                 | 出境                      | 入境     | 出境     | 入境     | 出境         | 入境     | 出境                        | 入境    | 出境                        | 入境    | 出境   | 入境     | 出境   | 入境    | 出境    |       |
| 2010                               | 46 658                  | 44 496 | 22 170 | 25 299 | 10 426     | 11 288 | 2                         | 2     | --                        | --    | --   | 850    | 817  | 4 456 | 4 715 |       |
| 2011                               | 49 753                  | 47 492 | 22 794 | 26 209 | 10 968     | 12 106 | 398                       | 580   | --                        | --    | --   | 1 012  | 982  | 5 286 | 5 410 |       |
| 2012                               | 52 857                  | 50 345 | 22 550 | 26 077 | 10 712     | 12 851 | 540                       | 666   | --                        | --    | --   | 1 024  | 993  | 5 650 | 5 714 |       |
| 2013                               | 57 273                  | 54 920 | 22 387 | 26 089 | 11 379     | 13 828 | --                        | --    | 583                       | 594   | --   | 891    | 871  | 6 070 | 6 129 |       |
| 2014                               | 60 368                  | 58 074 | 21 811 | 26 703 | 10 911     | 14 263 | --                        | --    | 1 918                     | 1 930 | --   | 90     | 71   | 6 160 | 6 118 |       |
| 2015                               | 64 586                  | 62 317 | 21 335 | 26 414 | 10 510     | 12 794 | --                        | --    | 2 269                     | 2 294 | --   | 96     | 66   | 5 753 | 5 797 |       |
| 2016                               | 67 460                  | 65 439 | 21 090 | 25 471 | 9 206      | 11 048 | 892                       | 878   | 2 201                     | 2 232 | --   | 87     | 64   | 5 297 | 5 314 |       |
| 2017                               | 70 873                  | 68 665 | 20 549 | 26 894 | 9 051      | 10 332 | 948                       | 960   | 2 315                     | 2 294 | --   | 83     | 67   | 5 294 | 5 270 |       |
| 2018                               | 74 279                  | 71 961 | 19 850 | 24 788 | 8 994      | 9 742  | 1 002                     | 1 011 | 2 377                     | 2 370 | 27 188                                       | 25 513 | 85   | 65    | 5 275 | 5 209 |
| 2019                               | 68 063                  | 66 178 | 13 972 | 13 912 | 4 999      | 5 303  | 714                       | 712   | 2 187                     | 2 158 | 23 144                                       | 22 698 | 83   | 58    | 2 696 | 2 755 |
| 2020<br>(1月至<br>9月) <sup>(2)</sup> | 10 449                  | 9 782  | 1 135  | 1 131  | 370        | 348    | 52                        | 53    | 248                       | 248   | 1 749  | 1 812  | 86   | 66    | 193   | 203   |

註：

- (1) 表內數字為所有經上述出入境管制站出入境的旅客人次，當中不包括司機和被拒入境者。

- (2) 為應對 2019 冠狀病毒病的疫情，香港特別行政區政府自 2020 年 1 月底起分階段暫停大部分管制站的客運通關服務：
- 高鐵西九龍站、紅磡、文錦渡、沙頭角、中國客運碼頭及屯門客運碼頭(自 2020 年 1 月 30 起)；
  - 羅湖、落馬洲支線、落馬洲和港澳碼頭(自 2020 年 2 月 4 起)；及
  - 啟德郵輪碼頭(自 2020 年 2 月 5 日下午起)。
- (3) 2020 年 6 月 15 日至 7 月 17 日期間，根據香港特別行政區政府及深圳市政府作出的特別安排，中三至中五級跨境學生每周星期一至星期五(不包括公眾假期)每天於特定時段經深圳灣或落馬洲支線管制站入出境香港。
- (4) 因應深圳文錦渡口岸旅檢區域的改建工程，文錦渡管制站由 2010 年 2 月 22 起只容許跨境貨車、跨境學童及有限度服務跨境巴士使用。隨着工程完成，文錦渡管制站在 2013 年 8 月 26 日恢復全面運作。
- (5) 自 2018 年 10 月 24 起正式啟用。
- (6) 香園圍邊境管制站於 2020 年 8 月 26 日正式啟用，惟暫時只提供貨檢通關服務，即未有提供客運通關服務。
- (7) 屯門客運碼頭管制站於 2010 年 12 月 16 日至 2011 年 4 月 14 日及 2012 年 7 月 1 日至 2016 年 1 月 27 日期間曾停止服務。
- (8) 啟德郵輪碼頭首個泊位在 2013 年 6 月 12 日正式啟用。有關的入境旅客數字亦包括停泊在其他碇泊處的郵輪，以及每天定時進出公海並以香港為母港的郵輪上的出入境旅客。
- (9) 自 2018 年 9 月 23 起正式啟用。因應疫情，自 2020 年 1 月 30 起暫時停止服務。

入境事務處沒有備存質詢涉及的其他分項統計數字。

### (三)及(四)

根據香港海關和大橋管理局(適用於大橋香港口岸)的資料，在過去 10 年，平均每日經下列道路管制站出入境的跨境車次數目如下：

表二

| 年份   | 道路<br>管制<br>站 | 平均每日跨境車次 <sup>(1)</sup> |       |       |       |        |        |       |       |            |       |                    |    |
|------|---------------|-------------------------|-------|-------|-------|--------|--------|-------|-------|------------|-------|--------------------|----|
|      |               | 文錦渡                     |       | 沙頭角   |       | 落馬洲    |        | 深圳灣   |       | 大橋香港<br>口岸 |       | 香園圍 <sup>(2)</sup> |    |
| 入境   | 出境            | 入境                      | 出境    | 入境    | 出境    | 入境     | 出境     | 入境    | 出境    | 入境         | 出境    | 入境                 | 出境 |
| 2010 |               | 2 383                   | 2 230 | 1 050 | 1 212 | 14 249 | 13 199 | 3 862 | 4 932 | --         | --    | --                 | -- |
| 2011 |               | 2 161                   | 2 073 | 1 142 | 1 287 | 13 819 | 12 764 | 4 271 | 5 258 | --         | --    | --                 | -- |
| 2012 |               | 2 092                   | 2 086 | 1 177 | 1 314 | 13 498 | 12 378 | 4 477 | 5 416 | --         | --    | --                 | -- |
| 2013 |               | 2 172                   | 2 195 | 1 251 | 1 391 | 13 295 | 12 241 | 4 581 | 5 461 | --         | --    | --                 | -- |
| 2014 |               | 2 380                   | 2 382 | 1 025 | 1 165 | 12 776 | 11 976 | 4 668 | 5 303 | --         | --    | --                 | -- |
| 2015 |               | 2 415                   | 2 479 | 1 065 | 1 187 | 12 470 | 11 761 | 4 823 | 5 316 | --         | --    | --                 | -- |
| 2016 |               | 2 408                   | 2 452 | 1 037 | 1 200 | 12 119 | 11 607 | 5 606 | 5 899 | --         | --    | --                 | -- |
| 2017 |               | 2 573                   | 2 501 | 1 096 | 1 324 | 12 076 | 11 637 | 6 216 | 6 496 | --         | --    | --                 | -- |
| 2018 |               | 2 297                   | 2 272 | 1 067 | 1 246 | 11 283 | 11 006 | 6 537 | 6 645 | 1 725      | 1 769 | --                 | -- |

| 道路<br>管制<br>站<br>年份                 | 平均每日跨境車次 <sup>(1)</sup> |       |       |       |        |        |       |       |            |       |                    |     |
|-------------------------------------|-------------------------|-------|-------|-------|--------|--------|-------|-------|------------|-------|--------------------|-----|
|                                     | 文錦渡                     |       | 沙頭角   |       | 落馬洲    |        | 深圳灣   |       | 大橋香港<br>口岸 |       | 香園圍 <sup>(2)</sup> |     |
|                                     | 入境                      | 出境    | 入境    | 出境    | 入境     | 出境     | 入境    | 出境    | 入境         | 出境    | 入境                 | 出境  |
| 2019                                | 2 158                   | 2 075 | 1 001 | 1 163 | 10 179 | 10 064 | 6 332 | 6 341 | 2 069      | 2 098 | --                 | --  |
| 2020<br>(1月至<br>10月) <sup>(3)</sup> | 1 669                   | 1 435 | 373   | 547   | 4 646  | 4 776  | 2 586 | 2 450 | 452        | 450   | 42                 | 231 |

註：

- (1) 有關數字包括跨境貨車、私家車、穿梭巴士，以及跨境巴士。
- (2) 香園圍邊境管制站於 2020 年 8 月 26 日開通，惟暫時只提供貨檢通關服務，即未有提供客運通關服務。
- (3) 2020 年 1 月至 10 月為臨時數字。

香港海關沒有備存質詢涉及的其他分項統計數字。

深圳灣公路大橋、香園圍公路(其中一段為龍山隧道)，以及大橋香港連接路的設計行車量和 2019 年的平均每日車流量，表列如下：

表三

|                           | 深圳灣公路<br>大橋             |                         | 香園圍公路 <sup>(3)</sup> |                      | 大橋香港<br>連接路          |                      |
|---------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
|                           | 南行                      | 北行                      | 南行                   | 北行                   | 往香港                  | 往珠海/<br>澳門           |
| 設計行<br>車量<br>(架次 /<br>小時) | 4 700                   | 4 700                   | 3 000                | 3 000                | 4 700                | 4 700                |
| 2019 年<br>平均每<br>日車次      | 9 450 <sup>(1)(2)</sup> | 9 680 <sup>(1)(2)</sup> | 6 210 <sup>(1)</sup> | 7 330 <sup>(1)</sup> | 2 069 <sup>(4)</sup> | 2 098 <sup>(4)</sup> |

註：

- (1) 根據《交通統計年報》的交通流量數據。此交通流量統計數字現時只提供至 2019 年。
- (2) 包括經過此道路而沒有跨境的車輛，例如專營巴士、專線小巴、的士，以及管制站及員工車輛等。

- (3) 香園圍公路於 2019 年 5 月 26 日開通，而香園圍邊境管制站則於 2020 年 8 月 26 日開放貨檢通關服務。
- (4) 資料來源為大橋管理局。運輸署並沒有備存大橋香港連接路的交通流量數據。上述數據為 2019 年大橋平均每日車流量，故此當中不包括非跨境車輛的數字。
- (五) 根據保安局，特區政府在深圳灣口岸開通前，就深圳灣口岸向深圳市政府繳付一次性的土地開發費，相關費用約為 15 億 3,700 萬元人民幣。

而有關港方口岸區的土地年租金表列如下：

表四

| 日期                              | 土地年租金(人民幣)* |
|---------------------------------|-------------|
| 2007 年 7 月 1 日至 2017 年 6 月 30 日 | 6,234,810   |
| 2017 年 7 月 1 日至 2019 年 6 月 30 日 | 8,105,253   |
| 2019 年 7 月 1 日起                 | 1,000       |

註：

\* 數額表示土地租金總額；土地租金由入境事務處及香港海關各支付一半，入境事務處及香港海關的總目分別為 70 及 31。

- (六) 按九廣鐵路公司("九鐵公司")與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"，當整年的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將分擔風險和攤分收益。高鐵香港段自 2018 年 9 月 23 日開通以來，乘客量逐步上升，為港鐵公司帶來穩定的票務收入。即使在 2019 年下半年乘客量受公眾活動所影響，2019 年的整年乘客量亦未有觸及"乘客量上下限機制"所預期的乘客量下限，因此政府或九鐵公司自高鐵香港段啟用以來，均無須按"乘客量上下限機制"向港鐵公司繳付任何款項。

然而，為配合 2019 冠狀病毒病疫情防控措施，高鐵香港段已於 2020 年 1 月 30 日起暫停服務，目前未有恢復通車的日期。由於高鐵香港段至今已停駛 9 個多月，初步估計九

鐵公司須按機制承擔部分風險。九鐵公司與港鐵公司會於稍後時間確認今年的實際乘客量是否觸及"乘客量上下限機制"所預期的乘客量下限，並商議相關款項安排。

- (七) 大橋在工程可行性研究階段曾就主橋及其連接路的直接及間接經濟效益進行評估。直接經濟效益包括節省的交通費用、旅客節省的時間值、大橋項目為三地帶來的交通量，以及陸路貨運減省的時間值等。大橋開通後，往來香港與珠江三角洲西部的陸路客運和貨運的成本和時間可以大幅減省，例如往來珠海與香港國際機場的行車時間由 4 小時縮減至 45 分鐘；而往來珠海與葵涌貨櫃碼頭的行車時間則由 3.5 小時縮減至 75 分鐘，為香港帶來直接經濟效益。間接經濟效益方面，大橋香港口岸位於大嶼山，毗連香港國際機場，在地理位置上為粵港澳三地的交匯點。隨着粵港澳大灣區的發展，我們預期大橋在促進珠三角西部以至大灣區內人員、資金及技術流動方面，將發揮重要作用。

大橋主橋位於內地水域，而大橋管理局則根據內地法律成立，作為非營利性事業單位法人，負責大橋主橋的建設、營運、管理和維護(包括財務事宜)。大橋管理局以自收自支的方式營運。根據屬地原則及香港、廣東省和澳門政府之間的協議，大橋管理局會按內地法律對使用大橋主橋的車輛收取通行費(收費站位於內地範圍)，以償還銀行貸款和支付大橋日常營運及維護的開支。通行費收入並非由香港特別行政區政府收取。特區政府不宜單方面披露有關大橋的財務資料。粵港澳三地政府會密切留意大橋的營運情況，並繼續緊密合作，因應各自口岸及連接路的承受能力，探討可行的優化方案和推展新的跨境交通措施，以善用大橋。

## 政府刊物的印刷本

**19. 梁繼昌議員：主席，關於政府刊物的印刷本，政府可否告知本會：**

- (一) 自本屆政府任期於 2017 年 7 月開始至今，每年用於印刷《施政報告》及相關刊物(包括《附篇》、《施政綱領》和宣傳單張)的紙張的重量(公噸)；

- (二) 過期而未分發的《施政報告》及相關刊物的處置方式；自 2017 年 7 月至今，該等刊物被(i)送往堆填區及(ii)回收再造的重量及百分比分別為何；及
- (三) 政府會否減少印刷供政府部門內部分發的《施政報告》及相關刊物，以及其他政府刊物的數目，以減少耗用紙張；如會，詳情為何；如否，原因為何？

**環境局局長：**主席，

- (一) 政府物流服務署("物流署")為本屆政府由 2017 年至 2019 年每年印刷與施政報告相關刊物所使用的紙張重量(公噸)表列如下：

| 年度<br>項目                   | 2017 年 10 月<br>(公噸) | 2018 年 10 月<br>(公噸) | 2019 年 10 月<br>(公噸) |
|----------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 施政報告<br>(中文版及英文<br>版)      | 16.1                | 19.5                | 6.4                 |
| 施政報告綱領/<br>附篇(中文版及<br>英文版) | 11.7                | 11.8                | 12.7                |
| 施政報告單張<br>(雙語版)            | 6                   | 6                   | 3.1                 |
| 總數                         | 33.8                | 37.3                | 22.2                |

由於 2020 年施政報告仍在籌備中，物流署未有相關資料。

- (二) 根據相關部門的紀錄，本屆政府在 2017 年至 2019 年的施政報告及相關刊物基本上已全數派發給公眾人士。
- (三) 政府每年都會檢視政府刊物派發的情況，亦鼓勵市民於網上瀏覽相關資料，以盡量減少印刷量。另外，政府亦有制訂有關避免和減少廢物的內部指引，要求各政策局及部門加強推行環保和減少廢物的措施。就節省紙張方面，各政府部門首先應致力從源頭減廢，善用電子方式(例如網頁、電郵等)發布資訊，以減少及避免不必要的用紙。如必須印

刷刊物，亦應選用含再造成分的紙張，避免採用有蠟或塑膠塗層的合成紙，以方便後續回收處理。

### 派發現金券的措施

**20. 周浩鼎議員：**主席，有輿論不滿在疫情下生意不跌反升的兩大連鎖超級市場("兩大超市")，與經營困難的其他企業一樣，獲得政府透過"保就業"計劃向僱主發放的第一期補貼。有鑑於此，政府規定兩大超市須推行獲其認可的回饋方案，才可獲發該計劃的第二期補貼。它們已獲認可的回饋方案包括向弱勢社群及市民派發現金券等措施。就此，政府可否告知本會：

- (一) 政府在審批回饋方案時，除了派發現金券的措施以外，還考慮了哪些建議方案及有關詳情為何；及
- (二) 兩大超市就派發現金券措施向政府匯報及政府監督該等措施推行情況的機制為何；是否知悉該等措施的詳情，包括協助派發現金券予弱勢社群的慈善機構名單，以及迄今已派發的現金券的數量和總值為何？

**勞工及福利局局長：**主席，就議員的質詢，經諮詢負責推行"保就業"計劃的政策創新與統籌辦事處("創新辦")後，我現答覆如下：

#### (一)及(二)

在考慮"保就業"計劃第一期的實施情況和社會各界的意見後，政府於推出計劃第二期時加入了兩項措施，針對未受疫情影響的兩間大型連鎖超級市場和大型物業管理公司。就上述超級市場而言，政府在批准惠康及百佳兩間連鎖超級市場提出的工資補貼申請前，會先考慮相關集團回饋社會的建議。

兩間連鎖超級市場在遞交"保就業"計劃第二期申請時，同時向創新辦提交回饋建議經審視後，有關建議獲得批准。政府要求惠康及百佳提交的回饋方案須符合下列 3 項原則：

- (1) 回饋金額不應少於其在"保就業"計劃第二期下獲批的工資補貼額 50%；
- (2) 回饋計劃的措施必須能夠量化、具透明度，亦須為兩間連鎖超級市場平常提供的優惠以外的措施；及
- (3) 受惠對象應主要為弱勢社群、其次為顧客和其公司前線員工。惠贈弱勢社群的金額比例不能少於基本回饋金額(即上述(1)所指金額)的 50%，而惠及員工的金額比例則不能多於基本回饋金額的 10%。

惠康和百佳在計劃第二期所得的工資補貼分別為 1 億 8,450 萬元和 1 億 6,196 萬元，按上述第一項原則，它們的基本回饋金額不應少於 9,225 萬元和 8,098 萬元。惠康和百佳提出的回饋計劃涉及金額分別為 1 億元及 8,100 萬元，分別佔所獲工資補貼金額的 54% 及 50%。

惠康獲批的回饋計劃措施中，90%的基本回饋金額是惠贈弱勢社群的現金券、餐券及配對捐款，10% 則為提供予前線員工的獎勵。至於百佳的回饋計劃，基本回饋金額當中 50.5% 是惠贈弱勢社群的現金食物券、39.5% 是贈予市民的現金券，以及 10% 是給予前線員工的獎勵。

總的來說，兩項回饋計劃就上述第二項原則而言，我們在考慮社會各界的意見後，向兩間超級市場表明不支持向顧客提供折扣(包括減價、凍價等與貨品價格掛鈎的措施)作為回饋市民的方法，原因是政府以至市民均難以時刻監察超市貨品價格，而因應回饋方案提供的折扣亦難以與兩間連鎖超級市場平常提供的優惠作區分，以至未能量化回饋措施，亦令回饋方案欠透明度。因此，政府批准兩間機構的回饋方案並不包括任何折扣安排。

此外，創新辦亦已要求兩間超級市場必須在今年 12 月底前完成執行回饋計劃，並適時公布受惠機構名單及其他資料，以維持透明度和讓公眾監察。我們留意到兩間超級市場已分別公布其回饋方案的內容和執行細節，當中百佳已公布受惠機構名單，惠康亦已公布暫定受惠機構的名單。我們亦已要求它們在完成派發現金券或餐券後公開最後受惠機構名單、受惠人士數目和所涉金額，讓公眾監察。

## 泊車位的供應

**21. 吳永嘉議員：**主席，運輸署的資料顯示，全港私家車數目由 2006 年的約 40.2 萬輛上升至 2020 年 8 月的約 64 萬輛，增幅達 59%，但同期的相關泊車位/車輛比例卻由 1.51 下降至 1.07。該等數字顯示，私家車泊車位供不應求的情況持續惡化。關於泊車位的供應，政府可否告知本會：

- (一) 預計未來 3 年，政府及私人發展商將會提供的新泊車位數目，以及當中私家車泊車位的數目為何(按區議會分區以表列出)；
- (二) 預計未來 3 年，(i)新落成啟用的公眾多層停車場的數目及其可提供的泊車位總數，以及(ii)將以短期租約方式批出作臨時停車場用途的政府用地數目，並列出每幅用地的位置及可提供的泊車位數目；
- (三) 鑒於政府於去年 11 月表示，運輸署正檢討《香港規劃標準與準則》內提供泊車位的標準，並會於今年公布新修訂的標準，
  - (i) 運輸署會否在修訂該等標準時，把住宅發展項目提供私家車泊車位的標準，由現時每 6 至 9 個單位設置 1 個泊車位，調整至每 4 至 5 個單位設置 1 個泊車位、
  - (ii) 檢討的事項是否包括需求調整比率、地點遠近調整比率及發展密度調整比率，以及
  - (iii) 運輸署會否採取新措施鼓勵發展商提供更多泊車位；若然，詳情為何；若否，原因為何；
- (四) 鑒於《香港規劃標準與準則》訂明，政府的目標是：在 2020 年有 30% 私家車屬電動車輛或混合動力車輛，以及住宅及工商業等新發展項目內的 30% 私家車泊車位備有電動車輛充電設施，但截至今年 2 月，電動私家車登記數目為 13 890 輛，只佔私家車總數的 2.2%，而提供充電設施的泊車位只有約 2 900 個，政府預計未來 3 年，在政府停車場增加的提供充電設施的泊車位數目為何；

- (五) 鑑於近年出廠的私家車體積越來越大，以致經常出現車身超越泊車位界線，以及相鄰車輛之間沒有足夠空間讓人開啟車門的情況，而政府於去年 11 月表示正檢討泊車位的標準尺寸，並會考慮領牌車輛的尺寸，該項檢討的最新進展為何；及
- (六) 鑑於政府正在多個地區推展自動泊車系統先導計劃，預計未來 3 年，政府會在“一地多用”的原則下，在政府設施和公共休憩用地等發展項目內興建多少個智能停車場，以及其提供的泊車位數目為何？

**運輸及房屋局局長：**主席，政府目前提供泊車位的政策，是優先考慮及配合商用車輛的泊車需求，並在整體發展容許的情況下同時提供適量的私家車泊車位，但不會導致慣常使用公共交通工具的市民轉用私家車，以免加劇路面交通的負荷。政府正採取一系列短期及中長期措施，以適度增加泊車位供應。

就吳議員質詢的各部分，經諮詢環境局、運輸署及地政總署後，現答覆如下：

(一)及(二)

運輸署一直密切留意各區的泊車需要，並會繼續推展各項增加泊車位供應的措施。由於各項措施可提供的新泊車位數目和進度均受多方面的因素影響，包括相關持份者的意見、申請工程撥款所需的時間，以及工程進度等，因此，運輸署未能對未來 3 年泊車位的供應作出確切的估算。

另一方面，為善用土地，地政總署會將未有即時發展需要的政府土地以短期租約方式批出，以滿足社會和經濟方面的不同需要(包括泊車需求)。根據地政總署最新公布的招標預報(修訂日期為 2020 年 10 月 8 日)，在 2020 年 10 月至 2021 年 3 月期間，共有兩幅用地擬以簡易招標程序批出短期租約作新收費停車場用途。相關分項數字按分區地政處表列如下：

| 分區地政處 | 擬以簡易招標程序批出<br>短期租約作新收費<br>停車場用途的項目 | 預計泊車位<br>數目 |
|-------|------------------------------------|-------------|
| 九龍東區  | 1                                  | 190         |
| 北區    | 1                                  | 252         |

至於現有的短期租約收費停車場，一如其他適用的短期租約，因應政府早前推出的支援企業措施，地政總署在 2021 年 3 月底前將暫緩就現有租約進行重新招標的工作（除非有特別原因）。

- (三) 運輸署就《香港規劃標準與準則》內的泊車設施標準的檢討已大致完成。運輸署正就有關標準的擬議修訂諮詢相關持份者，務求在考慮諮詢所得的意見後盡快公布新修訂的準則。修訂將會增加日後在私人及資助房屋發展項目中的私家車泊車位，以及資助房屋中商用車輛泊車位的數量。在公布新修訂的準則前，運輸署會要求發展商在新發展項目內提供現行標準範圍內較高的泊車位數量。
- (四) 就電動私家車的充電安排，政府的政策方針是車主應在其居所、辦公室或其他適當場所為其車輛作日常充電；而公共充電網絡主要是輔助設施，在電動車車主駕駛途中偶有需要時為其電動車補充電力。

基於以上政策方針，政府在規劃電動私家車充電設施的發展時，首要是促進和鼓勵私人樓宇安裝充電設施。為此，政府已於 2011 年 4 月收緊以往所有私人停車場均可全數不計算入總樓面面積（即 100% 的總樓面面積寬免）的做法，訂明只有建於地下並為各個停車位設有電動車輛充電基礎設施的私人停車場才可獲 100% 的總樓面面積寬免，藉此鼓勵發展商在新建樓宇的私人停車場配備可為電動車提供充電裝置的基礎設施。根據屋宇署的資料，在 2011 年 4 月至 2020 年 6 月期間新批准的發展項目中，超過八成的私人停車位將安裝電動車充電基礎設施，涉及約 560 個停車場和約 68 000 個停車位。

此外，為協助現有私人住宅樓宇停車場安裝電動車充電基礎設施，EV 屋苑充電易資助計劃已於 2020 年 10 月 21 日

開始接受申請。這資助計劃有助現有私人住宅樓宇停車場解決在加裝電動車充電基礎設施時經常遇到的技術和財政困難，方便車主日後在其居所的停車場安裝符合個人需要的電動車充電器。預計資助計劃可於 3 年內為約 6 萬個停車位提供充電基礎設施。連同上述新建樓宇停車場在豁免計入總樓面面積後設置的充電基礎設施，預期約有四分之一的整體私人住宅樓宇停車位會在資助計劃完結時設有充電基礎設施。

另一方面，政府亦已撥款 1 億 2,000 萬元，用以在 2019 年至 2022 年內擴大政府停車場提供的電動車公共充電網絡，包括在運輸署、政府產業署、康樂及文化事務署和旅遊事務署轄下完全或部分向公眾開放的停車場安裝額外的中速充電器。預計到 2022 年會增加超過 1 000 個公共充電器，令其總數增至約 1 800 個。

- (五) 運輸署在檢討《香港規劃標準與準則》有關泊車設施標準時，已一併檢視現時不同車輛類別(包括私家車)泊車位的標準尺寸(包括長度、闊度及最低通行高度)。檢討結果顯示，現時泊車位的標準尺寸基本上仍然合適。運輸署會繼續密切留意領牌私家車的尺寸變化，適時再行檢視泊車位的標準尺寸。
- (六) 運輸署正積極推展 6 個自動泊車系統先導項目，以期在興建、營運和管理不同種類的自動泊車系統，以及財務安排等方面積累經驗作適時檢討，以備日後可在政府和私人公眾停車場推廣應用。

運輸署至今已物色到 4 個選址，包括荃灣區海盛路短期租約用地、深水埗欽州街與通州街交界的公共休憩用地，以及分別位於上環中港道和柴灣常茂街的擬建政府大樓用地。就荃灣區的先導項目，地政總署已於 2020 年 9 月底公開招標。至於深水埗的先導項目，運輸署已取得深水埗區議會的支持，並正在評估其技術可行性。若技術上可行，位於荃灣及深水埗的先導項目可望分別提供約 245 個及 200 個泊車位，而上環及柴灣的先導項目可提供的泊車位數目則尚在研究中。

## 協助某些專業界別及其從業員

**22. 謝偉銓議員：**主席，據悉，受“黑暴”及疫情夾擊，不少建築、測量、都市規劃及園境界別(“建測規園界別”)企業的業務大受打擊，而這些界別的專業人士和畢業生失業及開工不足的情況亦頗嚴重。在本人與業界爭取下，政府在第二輪防疫抗疫基金的紓困措施下推出資助計劃，資助私人企業聘用建測規園界別的應屆畢業生和助理專業人員，避免他們“畢業變失業”，或因在職培訓中斷而喪失考取相關專業資格的機會，以達至“保就業”同時“保專業”的目的。然而，政府提供的約 1 400 個資助名額，未能滿足所有合資格企業的需要。此外，隨着疫情及經濟衰退持續，有業界人士估計，明年建測規園界別畢業生的就業情況將較本年更嚴峻。就此，政府可否告知本會：

- (一) 上述資助計劃的最新落實進度，並按界別列出(i)所接獲申請分別涉及的職位及企業數目、(ii)已批出的資助名額數目，以及(iii)已獲發放薪金津貼的僱員人數；
- (二) 會否考慮靈活調配個別企業已獲批但未用盡的資助名額，或增加資助名額，以期所有合資格的企業可為其所有合資格的僱員取得薪金津貼；如否，原因為何；及
- (三) 會否考慮推出第二輪資助計劃，或參考工程界工科畢業生訓練計劃的做法，將資助計劃恆常化，以協助在明年及之後的建測規園界別新畢業生就業；如否，原因為何？

**發展局局長：**主席，在 2019 冠狀病毒病疫情衝擊下，與建造業相關的專業界別新畢業生，以及今年剛完成專業培訓並等待應考專業評核試的助理專業人員，均面對“搵工難、就業難”的情況。為鼓勵和支持私人機構聘用建築、測量、都市規劃及園境界別的畢業生和助理專業人員，讓他們取得所需工作經驗以獲取專業資格，政府運用防疫抗疫基金，向相關僱主提供薪金津貼。在徵詢各界別專業學會及商會的意見後，津貼名額的總數量訂定為 1 000 個。合資格的僱主聘用 1 名合資格的畢業生，便可獲取每月 5,610 元的薪金津貼，最長為期 18 個月；而聘用 1 名合資格助理專業人員，僱主則可獲取每月 1 萬元的薪金津貼，最長為期 12 個月。就謝偉銓議員質詢的各部分，我現答覆如下：

(一) 資助計劃的僱主申請已於 2020 年 7 月截止，共有 203 名僱主符合申請資格，涉及 1 708 個合資格資助名額，包括 569 個畢業生及 1 139 個助理專業人員名額。為盡量滿足業界需求，政府適量地把名額由原來的 1 000 個增加至 1 439 個，詳情見下表：

| 組別         | 專業界別 | 原來<br>資助名額 | 合資格僱主<br>申請資助<br>名額 | 獲批的資助<br>名額 |
|------------|------|------------|---------------------|-------------|
| 應屆畢<br>業生  | 建築   | 168        | 239                 | 239         |
|            | 測量   | 281        | 297                 | 297         |
|            | 都市規劃 | 12         | 10                  | 12          |
|            | 園境   | 39         | 23                  | 39          |
|            | 小計   | 500        | 569                 | 587         |
| 助理專<br>業人員 | 建築   | 168        | 525                 | 326         |
|            | 測量   | 281        | 544                 | 456         |
|            | 都市規劃 | 12         | 29                  | 29          |
|            | 園境   | 39         | 41                  | 41          |
|            | 小計   | 500        | 1 139               | 852         |
| 總計         |      | 1 000      | 1 708               | 1 439       |

合資格僱主現正按獲分配的資助名額提交相關畢業生和助理專業人員的資料作審批，截至 10 月底，發展局已收到 529 份僱員資料，當中 270 份已獲批准，相關僱主亦於 10 月開始申請津貼發放。發展局現正積極聯同各專業學會盡快審核已收到的申請，並同時促請合資格僱主盡快提交其他畢業生和助理專業人員的資料，爭取在 2020 年年底前完成相關審批。

- (二) 按現時審批情況，我們預計部分僱主未能全數用盡獲批的資助名額，因此會有小量剩餘名額。我們已開始與各界別的專業學會商討如何將剩餘的資助名額靈活調配，以公平及公開的原則作重新分配，務求用盡所有資助名額。
- (三) 有關支援計劃屬一次性紓緩措施，旨在幫助私人機構聘用合資格的助理專業人員及畢業生，向他們提供專業訓練。現階段暫未考慮推出第二輪計劃，但我們會持續檢視疫情下業界的就業情況，以及考慮實際需要及政府財政能力等因素，提供適切的措施繼續協助建造業。

**附錄 I**

**書面答覆**

**政務司司長就謝偉俊議員對第四項質詢的補充質詢所作書面答覆**

司法機構政務處表示，法庭外語傳譯服務的整體需求及個別語言的需求，會視乎需要此等服務的訴訟人和證人等的數目時有變動。過去 5 年，在各級法院要求非英語外語傳譯服務的數量平均為每年約 14 000 宗(即每月約 1 170 宗)，涉及超過 37 種外語，其中以越南語的需求量最多(平均每年約 1 970 宗)。其間，司法機構政務處共收到 4 宗涉及其安排的特約傳譯員的投訴，當中只有 1 宗證明屬實，並已就個案採取適當行動。

司法機構政務處會繼續密切監察及不時檢討為法庭提供傳譯服務的安排，以作適切的優化和改善。