

第 1 章

運輸及房屋局
發展局
運輸署
地政總署
環境保護署

公眾泊車位的規劃、提供和管理

這項審查工作是根據政府帳目委員會主席在 1998 年 2 月 11 日提交臨時立法會的一套準則進行。這套準則由政府帳目委員會及審計署署長雙方議定，並已為香港特別行政區政府接納。

《審計署署長第七十二號報告書》共有 8 章，全部載於審計署網頁
(網址：<https://www.aud.gov.hk>)。

香港
灣仔
告士打道 7 號
入境事務大樓 26 樓
審計署

電話：(852) 2829 4210
傳真：(852) 2824 2087
電郵：enquiry@aud.gov.hk

公眾泊車位的規劃、提供和管理

目 錄

	段數
摘要	
第 1 部分：引言	1.1 – 1.12
審查工作	1.13
政府的整體回應	1.14
鳴謝	1.15
第 2 部分：公眾泊車位的規劃和提供	2.1
泊車位的供求	2.2 – 2.7
長期公眾泊車位的規劃和提供	2.8 – 2.13
臨時公眾泊車位的規劃和提供	2.14 – 2.16
審計署的建議	2.17 – 2.19
政府的回應	2.20 – 2.23
第 3 部分：政府多層停車場的管理	3.1 – 3.4
檢討泊車費和售賣泊車票	3.5 – 3.11
審計署的建議	3.12
政府的回應	3.13
公眾未能使用泊車位	3.14 – 3.22
審計署的建議	3.23
政府的回應	3.24
設施管理	3.25 – 3.28
審計署的建議	3.29
政府的回應	3.30

	段數
第 4 部分：路旁泊車位的管理	4.1 – 4.3
路旁咪錶泊車位的管理	4.4 – 4.18
審計署的建議	4.19
政府的回應	4.20
路旁非咪錶泊車位的管理	4.21 – 4.29
審計署的建議	4.30
政府的回應	4.31
第 5 部分：推行關於泊車科技的措施	5.1
發放泊車資訊	5.2 – 5.12
審計署的建議	5.13
政府的回應	5.14
提供和管理電動車輛充電設施	5.15 – 5.16
審計署的建議	5.17
政府的回應	5.18 – 5.19
推行自動泊車系統	5.20 – 5.22
審計署的建議	5.23
政府的回應	5.24

附錄	頁數
A : 運輸署：組織圖 (摘錄) (2018 年 12 月 31 日)	80
B : 《香港規劃標準與準則》內各類發展項目的泊車位標準	81 – 83
C : 按主要車輛類別劃分的領牌車輛和泊車位數目的分析 (2006 年 12 月、2016 年 12 月和 2018 年 12 月)	84
D : 《香港規劃標準與準則》內泊車位標準的修訂	85
E : “將軍澳第 66 及 68 區市鎮公園” 項目大事年表	86 – 87
F : 11 個政府多層停車場 (2018 年 12 月 31 日)	88
G : 路旁咪錶泊車位的各類收費時段 (2018 年 10 月 31 日)	89
H : 新一代咪錶系統的新功能	90

公眾泊車位的規劃、提供和管理

摘要

1. 在以公共交通為本的運輸政策下，政府的泊車位政策是優先考慮和配合商用車輛的泊車需求，並在整體發展容許時為私家車提供適量的泊車位。運輸署根據運輸及房屋局的政策指引行事，負責與領牌車輛停泊有關的事宜。根據《香港規劃標準與準則》（《標準與準則》），發展項目內的泊車位一般分為附屬泊車位（只限業主和獲授權使用者使用）和公眾泊車位（供大眾市民使用）兩類。公眾泊車位通常藉下列方式提供：(a) 在私人發展項目、公共房屋發展項目、政府、機構或社區發展項目和休憩用地設置泊車位；(b) 地政總署管控的短期租約停車場；及 (c) 運輸署管理的政府多層停車場和路旁泊車位。截至 2018 年 12 月 31 日，本港共有 756 909 個泊車位（包括 238 320 個公眾泊車位），以滿足 744 191 輛領牌私家車、商用車輛和電單車的泊車需要（見第 2 段）。2018 年，來自 11 個政府多層停車場的收入為 2.2 億元，而來自設有停車收費錶（咪錶）泊車位的收入則為 2.87 億元。審計署最近審查了政府規劃、提供和管理公眾泊車位的工作，以期找出可予改善之處。

公眾泊車位的規劃和提供

2. **泊車位與車輛數目比例** 在 2006 年 12 月至 2018 年 12 月期間，領牌車輛（私家車、商用車輛和電單車）總數由 515 341 輛增至 744 191 輛，增幅為 44.4%；而泊車位總數僅由 678 230 個增至 756 909 個，增幅為 11.6%，導致整體的泊車位與車輛數目比例（泊車位比例）由 1.32 降至 1.02。審計署的分析顯示，商用車輛同期的泊車位比例由 0.61 上升至 0.64，升幅為 4.9%；而私家車同期則由於數目大增（由 401 692 輛增至 616 220 輛，增幅為 53.4%），其泊車位比例由 1.51 大幅降至 1.10，降幅為 27.2%（第 2.3 段）。

3. **需要密切監察私家車的泊車位比例** 根據 2002 年 11 月發表的《第二次泊車位需求研究最終報告》（《2002 年研究報告》），直至 2011 年仍有剩餘的私家車泊車設施。及後於 2003 和 2014 年，《標準與準則》中私人房屋發展項目的泊車位標準作出了大幅修訂，導致這類泊車位有所減少。然而，由 2006 年起，私家車泊車位的供求情況不斷改變（即私家車泊車位比例下降至 2018 年的 1.10（見第 2 段），而且該比例將於未來數年進一步下降至低於 1）。私家車泊

摘要

車位比例不斷下降，顯示私家車泊車位短缺已成為一個值得關注的問題（第 2.6 及 2.7 段）。

4. **需要檢討房屋發展項目的泊車位規劃標準** 根據《2002 年研究報告》所載的預測，私家車泊車位會有所剩餘，因而在 2002 至 2018 年期間，《標準與準則》中房屋發展項目內的附屬泊車位的規劃標準曾作 7 次修訂。然而，私家車泊車位的需求在近年大幅增加。鑑於情況不斷改變，運輸署應研究是否需要就房屋發展項目內的泊車位數目，更新《標準與準則》中的規劃標準（第 2.3、2.6、2.8 及 2.9 段）。

5. **需要考慮制訂有關在政府、機構或社區和私人發展項目內提供公眾泊車位的新指引** 有別於附屬泊車位，《標準與準則》目前並沒有就公眾泊車位的提供訂明任何指引，導致在政府、機構或社區和私人發展項目加設公眾泊車位的事宜，須由運輸署按個別情況（例如區內泊車位的供求和非法泊車情況的考慮因素）予以決定。運輸署需要考慮發出內部指引，制訂有關在擬議新發展項目和重建項目提供公眾泊車位的規定（第 2.10 段）。

6. **需要改善在政府、機構或社區和私人發展項目內規劃和提供公眾泊車位的工作** 根據《2018 年施政報告》，政府會按照“一地多用”的原則，在合適的政府、機構或社區設施和公眾休憩空間項目中，提供公眾泊車位。在發展局協助下，運輸署會物色合適地點，並與相關部門聯絡，務求在規劃階段為設施加設公眾泊車位。除了在政府、機構或社區發展項目和休憩用地項目提供泊車位之外，政府或會要求發展商在合適的項目中，提供泊車位予公眾使用（第 2.11 至 2.13 段）。審計署的審查顯示，在政府、機構或社區發展項目（見個案一）和私人發展項目（見個案二及三）內規劃和提供公眾泊車位的工作有可予改善之處：

- (a) **個案一** 2011 年 3 月，西貢區議會支持康樂及文化事務署（康文署）就將軍澳第 66 及 68 區市鎮公園所建議的項目範圍。由 2013 年 2 月起，第 66 區部分土地以短期租約形式，闢作臨時停車場。及後，運輸署只於 2018 年 11 月建議分拆市鎮公園項目為兩個項目，即由康文署擔任項目倡議者的第 68 區市鎮公園項目，以及由運輸署擔任項目倡議者的第 66 區市鎮公園連地下停車場項目（提供 395 個泊車位）。截至 2019 年 3 月，儘管西貢區議會對第 68 區的市鎮公園項目表示支持，卻未有通過第 66 區的擬議市鎮公園連地下停車場項目。審計署留意到，當第 66 區的短期租約停車場結業

摘要

時，區內提供的泊車位數目較估算所需的 880 個，短缺約 380 個 (第 2.12 段)；

- (b) **個案二** 1999 年 12 月，地政總署批准在發展項目 A 的土地契約中加入一項特別條件，規定須包括一個有 155 個輕型貨車泊車位的公眾貨車停車場。在 2016 年 10 月至 2018 年 8 月期間，地政總署曾進行 7 次視察，查核業主有否遵守土地契約的條件，發現貨車停車場內並沒有貨車停泊。然而，運輸署就區內非法泊車情況而進行的調查顯示，輕型貨車泊車位的需求確實存在。運輸署需要查明這些輕型貨車泊車位使用率低的原因 (第 2.13 段)；及
- (c) **個案三** 1999 年 2 月，地政總署在發展項目 B 的土地契約中加入一項特別條件，規定須提供公眾泊車位 (不少於 200 個輕型貨車泊車位和不少於 178 個私家車泊車位)。地政總署在 2018 年 8 月和 10 月視察時發現，部分輕型貨車泊車位被私家車佔用，遂發信要求業主糾正。停車場營辦商回覆地政總署，指由於不可圍封輕型貨車泊車位，私家車可停泊於各個輕型貨車泊車位，導致停車場難以管理。審計署於 2019 年 1 月實地視察時發現，部分輕型貨車泊車位仍被私家車佔用，不遵守土地契約條件的情況未獲糾正 (第 2.13 段)。

7. **需要提供更多長期公眾泊車位以補足因短期租約停車場結業而造成的泊車位短缺** 在 2011 至 2018 年期間，商用車輛的短期租約泊車位由 13 344 個減至 10 109 個，減少了 3 235 個 (24%)；而私家車的短期租約泊車位則由 23 055 個減至 21 429 個，減少了 1 626 個 (7%)。運輸署表示，截至 2018 年 9 月 30 日，為進行長遠發展，有 41 個短期租約停車場 (合共提供 6 187 個私家車泊車位和 2 115 個商用車輛泊車位) 將於未來數年結業。運輸署需要就提供更多長期公眾泊車位制訂策略，以補足因短期租約停車場結業而造成的泊車位短缺 (第 2.15 及 2.16 段)。

政府多層停車場的管理

8. **檢討泊車費時需要適當考慮多個因素** 截至 2018 年 12 月 31 日，運輸署管理 11 個政府多層停車場，合共提供 5 547 個泊車位。泊車費會按泊車時間長短而釐訂，以滿足不同地區的不同泊車需求。運輸署表示，泊車費應每年檢討，而且檢討時應考慮：(i) 把繁忙時段的泊車位可用率維持在 15% (即使用

摘要

率為 85%) 的政府政策；(ii) 泊車費應與鄰近的公眾停車場相若；(iii) 調整收費對使用率和盡量增加政府收入這項目標的影響；及 (iv) 市民的接受程度。審計署的審查發現，有需要在日後檢討泊車費時，考慮下列審計意見 (第 3.2、3.3 及 3.5 段)：

- (a) **泊車位在每日繁忙時段內的平均使用率超過 85%** 運輸署表示，11 個政府多層停車場的私家車、客貨車和的士泊車位在每日繁忙時段內的平均使用率，已由 2013 年的 66%，上升至 2018 年的 90% (使用率由 2015 年起，已經超過運輸署所訂 85% 的目標)。2018 年，在 11 個停車場中有 10 個在每日繁忙時段內的平均使用率介乎 89% 與 95% 之間 (第 3.4 及 3.6 段)；
- (b) **泊車費低於平均市價** 根據運輸署於 2018 年 7 月進行的市場調查，所有政府多層停車場的私家車和客貨車非固定泊車位，泊車月費 (介乎 1,800 元與 4,300 元之間) 均屬鄰近公眾停車場 (即距離有關多層停車場不足 15 分鐘步程) 中最低的。整體而言，有關泊車月費較鄰近公眾停車場的平均市價低 15% 至 34% (第 3.7 段)；及
- (c) **的士泊車費優惠** 運輸署於 1999 年推出計劃，以優惠價售賣月票予的士。10 個政府多層停車場的的士泊車月費已由 1999 年的 500 元，增至 2018 年的 580 元，增幅為 16%。審計署的研究發現，向的士提供泊車費優惠的做法並不常見 (例如香港房屋委員會轄下的停車場會向的士和私家車收取相同的泊車月費)(第 3.8 段)。

9. **需要改善泊車票的銷售安排** 截至 2018 年 12 月 31 日，11 個政府多層停車場共發售 3 811 張 (佔 5 547 個泊車位的 69%) 月票和季票。月票以先到先得方式發售，而季票則以抽籤方式發售。審計署發現，有 4 個停車場 (即天后、筲箕灣、香港仔和葵芳停車場) 在 2018 年 7 至 12 月連續 5 至 6 個月出現私家車和客貨車月票在開售首日即告售罄的情況。審計署於 2018 年 11 月和 2019 年 1 月實地視察時發現，該 4 個停車場均有人通宵排隊。運輸署由 2018 年 12 月起，更改雙鳳街停車場的泊車票銷售安排，以抽籤方式取代先到先得的做法，而抽籤安排於 2019 年 3 月擴展至林士街和油麻地停車場。審計署認為，除了考慮把抽籤安排擴展至其他停車場，運輸署也應研究可否運用資訊科技 (例如網上申請)，以精簡申請手續 (第 3.9 至 3.11 段)。

10. **需要盡快有效運用葵芳停車場天台的泊車位** 審計署發現，葵芳停車場天台在 2013 年 10 月完成提升停車場保安水平的工程後封閉，自此天台的

摘要

75 個泊車位便再沒有開放予公眾使用。運輸署回應審計署的查詢時表示：(a) 該署及後發現，天台地面不適合泊車，而維修工程已於 2018 年 10 月完竣；及 (b) 該署計劃重開天台泊車位作臨時汽車扣留中心，及後會將之用作一般泊車用途。審計署認為，葵芳區的泊車位需求極高，有鑑於此，葵芳停車場天台泊車位長期封閉，情況並不理想 (第 3.16 至 3.18 段)。

11. **需要盡快移走棄置車輛以騰出被佔用的泊車位** 截至 2018 年 11 月 12 日，在 5 個政府多層停車場中有 13 輛棄置車輛。截至 2018 年 12 月 31 日，在 13 輛棄置車輛中，其中 10 輛被棄置的時間由超過 1 年至 11 年不等。審計署發現運輸署就移走棄置車輛而採取的跟進行動有不足之處，導致停車場的泊車位被長期佔用 (第 3.20 及 3.21 段)。

12. **需要檢討閉路電視保安系統是否足夠** 2018 年，涉及政府多層停車場而向香港警務處報案的事件 (例如偷車) 有 37 宗。審計署發現：(a) 在該 37 宗事件中，有 30 宗未有出現於閉路電視片段，或事發現場當時位於閉路電視系統的覆蓋範圍以外，因此無法向香港警務處提供記錄，以供調查；及 (b) 11 個政府停車場分別設有 4 至 43 部閉路電視攝影機。審計署認為有需要檢討閉路電視保安系統是否足夠 (第 3.25 及 3.26 段)。

13. **需要加快停車場管理系統的更換工作** 停車場管理系統是安裝於每個政府多層停車場的關鍵系統，用以控制和監察車輛進出。截至 2016 年初，停車場管理系統已使用超過 10 年，已屆所計劃的可用年期。審計署發現，系統失靈次數由 2016 年的 197 次，大增至 2018 年的 414 次，增幅為 110%。運輸署表示，更換停車場管理系統的工作計劃於 2019 年年中完成。運輸署需要加快進行更換工作，並避免日後再出現類似問題 (第 3.27 及 3.28 段)。

路旁泊車位的管理

14. 政府的現行政策是提供路旁泊車位，以滿足駕駛者的短時間泊車需要。路旁泊車位應設有咪錶，所定收費須足以確保有約 15% 的泊車位保持空置。截至 2018 年 12 月 31 日，全港共有 34 565 個路旁泊車位，其中 17 898 個設有咪錶。視乎泊車位所在位置的交通情況和泊車需求，不同地區的泊車費 (即每 15 分鐘 2 元 (高收費率) 或每 30 分鐘 2 元 (低收費率))、每次交易的“最長泊車時間”分類和咪錶收費時段各有不同。2018 年 1 月，政府公布其計劃由 2020

摘要

年年初起安裝新一代咪錶系統，以更換現有約 10 250 個咪錶，而有關工作將於 2022 年年初完成 (第 4.2、4.3、4.5 及 4.7 段)。

15. **泊車位可用率未能經常達標** 運輸署表示，以本港整體情況而言，設有咪錶的路旁泊車位 (咪錶泊車位) 的可用率由 2015 年的 27% 降至 2018 年的 19%。審計署分析後發現，在 2015 至 2018 年期間，在 37 個地區中，平均有 15 個 (40%) 無法達致維持 15% 泊車位可用率的目標 (第 4.8 及 4.9 段)。運輸署需要考慮下列審計意見，制訂措施以達致“15% 可用率”的目標：

- (a) **需要針對按低收費率收費的咪錶檢討泊車費** 政府的政策是透過調整泊車費以維持泊車位的“15% 可用率”。審計署留意到，在 10 個由 2015 年起泊車位可用率長期低於 15% 的地區中，有 9 個地區的部分咪錶泊車位是按低收費率 (即每 30 分鐘 2 元) 收費。運輸署在 2018 年進行的調查結果顯示，在這 9 個地區中，按低收費率收費的泊車位大多錄得低於 15% 的可用率。審計署也留意到，設於部分相距極近位置的咪錶按不同的收費率收費。運輸署需要針對按低收費率收費的咪錶，檢討泊車費 (第 4.10 至 4.12 段)；
- (b) **需要就核心商業區的咪錶以 2 小時作為每次交易“最長泊車時間”的做法加以檢討** 運輸署表示，設於核心商業區的私家車和客貨車泊車位咪錶，每次交易的“最長泊車時間”應設定為 30 分鐘，設於外圍地帶的這類咪錶則為 2 小時。然而，運輸署並沒有就“核心商業區”加以定義。審計署留意到，不少可能設於核心商業區 (例如銅鑼灣) 的咪錶，每次交易的“最長泊車時間”被設定為 2 小時。為提高路旁咪錶泊車位的車輛流轉，運輸署需要就安裝於核心商業區的咪錶以 2 小時作為每次交易“最長泊車時間”的做法加以檢討 (第 4.13 及 4.14 段)；及
- (c) **需要考慮把使用率高的咪錶泊車位延長咪錶收費時段** 截至 2018 年 10 月 31 日，17 869 個咪錶泊車位分為 10 類收費時段。大部分咪錶的收費時段為平日上午 8 時至午夜，公眾假期則為上午 10 時至晚上 10 時。審計署發現，部分泊車處出現同一類車輛的泊車位有不同收費時段的情況，儘管對該等泊車位的需求理應相同。審計署在 2018 年 12 月至 2019 年 1 月期間晚上 8 時至午夜視察 10 個泊車處 (涉及 274 個在晚上 8 時後可免費泊車的咪錶泊車位)，留意到泊車位大多已被佔用。運輸署需要考慮把使用率高的咪錶泊車位，延長咪錶收費時段 (第 4.15 段)。

摘要

16. **需要改善調配咪錶安排** 由於新一代咪錶系統須於 2022 年年初才安裝完成 (見第 14 段)，因此於 2003–04 年度啓用的現有咪錶需要運作合共約 17 年，遠較其正常的可用年期 7 至 10 年為長。由於目前使用的咪錶型號已經停產，可供安裝於新泊車處的備用咪錶有限。因此，運輸署一直會把使用率低的泊車處的咪錶重行調配，以便在其他泊車處安裝。然而，審計署發現：(a) 涉及 399 個泊車位的 212 個咪錶在 2016 至 2018 年的使用率長期偏低，但未被重行調配；及 (b) 由於欠缺備用咪錶，部分安裝咪錶的要求無法受理 (第 4.16 及 4.17 段)。

17. **需要採取措施改善路旁的電單車泊車情況** 截至 2018 年 12 月 31 日，在 16 667 個非咪錶泊車位中，有 10 404 個 (62%) 是供電單車使用。2017 年，運輸署就路旁電單車泊車位進行全港性調查，發現整體使用率為 102%，並在 278 個 (47%) 泊車處發現 618 輛被認為不適宜在道路行走的電單車。審計署在 2018 年 11 月至 2019 年 1 月期間調查了 100 個泊車處 (涵蓋 1 644 個泊車位)，發現：(a) 需求持續殷切 (有 88 個泊車處的使用率超過 100%)；(b) 在 28 個泊車處發現被認為不適宜在道路上行走的電單車；及 (c) 有電單車停泊在鄰近行人路，危害行人安全。運輸署需要採取措施，確保路旁電單車泊車位獲得有效運用 (第 4.21 及 4.25 至 4.27 段)。

18. **需要採取措施改善供其他類別車輛使用的路旁非咪錶泊車位** 截至 2018 年 12 月 31 日，在 16 667 個非咪錶泊車位中，有合共 6 263 個 (38%) 是供電單車以外的車輛使用。2018 年 11 月至 2019 年 1 月期間，審計署實地視察了 10 個設有這類非咪錶泊車位的泊車處，發現：(a) 非咪錶泊車位大多被佔用，未能達致維持 15% 泊車位可用率的目標；(b) 若干地點 (例如海灘附近) 的泊車位是為滿足較長時間 (例如一天) 的泊車需求而設，儘管其在假期的需求殷切，但仍不設咪錶；(c) 有同一地點同時設有咪錶和非咪錶泊車位的個案；及 (d) 有非咪錶泊車位被棄置車輛或其他物品佔用的個案。運輸署需要採取措施，確保非咪錶泊車位獲得有效運用 (第 4.28 段)。

19. **確保非咪錶泊車位資料表的資料準確無誤** 審計署把實地視察結果與運輸署截至 2018 年 12 月 31 日的非咪錶泊車位資料表加以比較，發現資料表所載的泊車位數目與實際的有別。為了向市民提供準確的泊車資訊，運輸署需要確保非咪錶泊車位資料表的資料準確無誤 (第 4.29 段)。

推行關於泊車科技的措施

20. **需要改善泊車資訊的發放** 運輸署由 2016 年 7 月起，透過其專設網站和流動應用程式，提供路旁泊車位的停車場出入口位置，以及一些停車場的實時空置泊車位資訊。該署並由 2017 年 6 月起，把 11 個政府多層停車場的空置泊車位和停車場本身的資料上載到一站式的公共資料入門網站，以供市民免費使用和供業界藉此開發流動應用程式 (第 5.2 及 5.3 段)。審計署的審查發現下列主要可予改善之處：

- (a) **停車場位置和空置泊車位資訊** 截至 2018 年 12 月 31 日，提供公眾泊車位的停車場共有 2 071 個。然而，運輸署的流動應用程式只能顯示出 1 546 個 (75%) 停車場的位置和只能顯示該 1 546 個停車場當中 263 個 (17%) 的空置泊車位資訊。此外，可在流動應用程式顯示位置的 19 個位於政府場地的停車場中，只有 7 個 (37%) 提供空置泊車位資訊 (第 5.6 至 5.8 段)；
- (b) **停車場的補充資訊** 審計署抽樣調查了 30 個停車場，發現運輸署的流動應用程式較少提供補充資訊 (例如關於電動車輛充電服務的資料)(第 5.9 段)；及
- (c) **需要在公共資料入門網站進一步開放泊車數據** 截至 2018 年 12 月 31 日，運輸署的流動應用程式可顯示 263 個停車場的空置泊車位資訊，但當中只有 27 個 (10%) 停車場的空置泊車位數據已上載到公共資料入門網站 (第 5.11 段)。

21. **需要改善電動車輛充電設施的提供和管理** 由 2012 年起，環境保護署負責在部分現有的政府停車場提供電動車輛充電設施。截至 2018 年 9 月 30 日，11 個政府多層停車場中，有 8 個停車場在 275 個泊車位中，提供合共 321 個電動車輛充電器。鑑於領牌電動私家車的數目大幅增加，由 2013 年 12 月的 314 輛增至 2018 年 9 月的 10 660 輛，政府應探討是否需要為餘下 3 個停車場安裝電動車輛充電器，並探討其可行性。此外，審計署在 2018 年 11 和 12 月實地視察該 8 個停車場時，發現：(a) 在 242 個設有電動車輛充電器的泊車位中，有 168 個 (69%) 被非電動車輛佔用 (餘下 33(275 減 242) 個為空置泊車位)；及 (b) 電動車輛充電器主要設於停車場較低樓層，離停車場入口較近。由於沒有停車位顯示和指引系統以顯示較高樓層的泊車位空置情況，非電動車輛的司機或會為方便起見，把車停泊在較低樓層設有電動車輛充電器的泊車位。政府宜考慮

摘要

引入行政措施，以確保設有電動車輛充電器的泊車位可供電動車輛使用 (第 5.15 及 5.16 段)。

22. **需要加強推行自動泊車系統的工作** 根據《2002 年研究報告》(見第 3 段)，長遠解決泊車問題的其中一項措施是採用自動泊車系統。然而，運輸署直至在約 16 年後的 2018 年，才委聘顧問進行先導研究，以確定發展設有自動泊車系統的停車場是否可行。先導研究完成後，設計和建造設有自動泊車系統的公眾停車場需用上另外數年，因此有需要加強推行這類系統的相關工作 (第 5.20 及 5.22 段)。

審計署的建議

23. 審計署的各項建議載於本審計報告書的相關部分，本摘要只列出主要建議。審計署建議：

- (a) 運輸署署長應：
 - (i) 密切監察私家車泊車位比例，並檢討《標準與準則》中有關房屋發展項目內泊車位的規劃標準 (第 2.17(a) 及 (b) 段)；
 - (ii) 重置停車場時，對泊車位的需求嚴加審視；改善日後在私人發展項目規劃和提供公眾泊車位的工作，以及就提供更多長期公眾泊車位制訂策略 (第 2.17(e)、(f) 及 (i) 段)；
 - (iii) 在運輸署日後檢討泊車費時，適當考慮泊車位使用率高、私家車和客貨車泊車費低於市價和的士泊車優惠等因素 (第 3.12(a) 段)；
 - (iv) 採取進一步行動改善政府多層停車場的泊車票銷售安排 (第 3.12(b) 段)；
 - (v) 盡快有效運用葵芳停車場的 75 個天台泊車位和為移走棄置車輛研究可行方法 (第 3.23(a) 及 (b) 段)；
 - (vi) 檢討路旁咪錶泊車位的收費安排，並採取措施確保路旁咪錶泊車位獲得有效運用 (第 4.19(a) 及 4.30(a) 段)；及

摘要

- (vii) 採取措施改善經由運輸署流動應用程式和網站發放的泊車資訊，並加強在政府停車場推行自動泊車系統的工作 (第 5.13(a) 及 5.23 段)；
- (b) 運輸及房屋局局長應在諮詢相關政府決策局／部門後發出通告，就考慮是否和如何在個別政府、機構或社區發展項目和休憩用地項目中提供公眾泊車位一事，制訂相關準則 (第 2.19 段)；及
- (c) 環境保護署署長應探討是否需要為沒有電動車輛充電器的 3 個政府多層停車場安裝電動車輛充電器，並探討其可行性 (第 5.17(a) 段)。

政府的回應

- 24. 政府整體上同意審計署的建議。

第 1 部分：引言

1.1 本部分闡述這項審查工作的背景，並概述審查目的和範圍。

政府的泊車位政策

1.2 在香港，政府的運輸政策是以公共交通 (包括鐵路、電車、巴士、小巴、的士和渡輪) 為本，以鐵路為骨幹。每天，乘搭不同公共交通工具的乘客超過 1 200 萬人次，佔總出行人次九成以上。換言之，在總出行人次中，乘搭私家車的不足一成。

1.3 截至 2018 年 12 月 31 日，領牌車輛約有 784 400 輛，當中包括 565 800 輛私家車、54 900 輛電單車和 123 600 輛商用車輛 (註 1)。商用車輛負責客貨運輸，在物流業、旅遊業以至本港整體經濟擔當重要角色。提供泊車位對商營運輸服務機構和私家車車主／司機同樣重要。在以公共交通為本的運輸政策下，政府訂有下列泊車位政策：

- (a) 商用車輛對經濟舉足輕重，而且作業時確有泊車方面的需要，因此其泊車需求會獲優先考慮和配合；及
- (b) 私家車方面，政府會在整體發展容許時為其提供適量的泊車位，但此舉不應誘使原擬乘搭公共交通工具的乘客轉用私家車，從而加劇道路擠塞的問題。

1.4 運輸及房屋局 (運房局) 負責制訂香港對內對外的交通政策事宜，包括為領牌車輛提供泊車位。運輸署根據運房局的政策指引行事，負責多項與領牌車輛停泊有關的特定事宜，包括：

- (a) 由策劃科的策略研究部和技術服務科的交通調查及支援部進行關於泊車的研究／調查；

註 1：運輸署表示，就泊車需要而言，商用車輛包括輕型貨車、中型貨車、重型貨車、旅遊車和非專營公共巴士，但客貨車則因為可停泊於私家車泊車位而不包括在內。其他領牌車輛合共 40 100 輛，包括：(a) 通常全日在路上行駛而其泊車需求主要屬短時間停留的 18 150 輛的士；及 (b) 大多停泊在車廠、公共交通總站內的巴士站，以及車站內的 6 150 輛專營巴士、4 300 輛公共小型巴士、3 350 輛私家小型巴士、1 750 輛特殊用途車輛和 6 400 輛政府車輛。

- (b) 由市區和新界分區辦事處從地區層面，就土地用途與交通／運輸事宜（包括提供泊車位和處理關於泊車的投訴）應如何配合提供意見；
- (c) 由管理及輔助客運科的管理事務部管理政府多層停車場和設有停車收費錶（咪錶）的路旁泊車位（咪錶泊車位——見第 1.8(c) 及 (d) 段），以及由分區辦事處管理不設咪錶的路旁泊車位（非咪錶泊車位）；及
- (d) 由技術服務科的智慧出行部和策劃科的策略研究部推行關於泊車科技的措施。

運輸署各項與泊車相關的工作不但性質迥異，並由轄下不同科別／分區辦事處負責處理。因此，在該署的管制人員報告中，相關開支被歸入 3 個不同綱領，分別是規劃及發展事宜、區域交通及運輸服務，以及運輸服務管理（註 2）。運輸署截至 2018 年 12 月 31 日的組織圖摘錄載於附錄 A。

商用車輛和私家車的泊車需要

1.5 運輸署表示，商用車輛與私家車的泊車需要各有特點，現載列如下：

- (a) **商用車輛** 商用車輛負責客貨運輸。由於大部分商用車輛是在日間作業，因此在司機完成工作後，商用車輛泊車位的需求會較高。商用車輛司機大多會把車輛停泊在居所附近，以減省交通費。因此，政府必須在不同地點提供商用車輛泊車位，而不是把該等泊車位集中在少數地點。此外，屬於商用車輛的旅遊車不但在夜間需要泊車位，也需要設於遊客／旅行團常到的旅遊點和其他地方（例如商舖）附近的等候處／泊車位，以方便遊客／旅行團在日間上落；及
- (b) **私家車** 由於私家車在住處和目的地附近均需要泊車位，每輛私家車需要超過 1 個泊車位。一般而言，住處附近的泊車需求在夜間較高，目的地附近的泊車需求則在日間較高。

註 2：2018-19 年度，該 3 個綱領（即規劃及發展事宜、區域交通及運輸服務，以及運輸服務管理）的預算開支分別為 5.719 億元、5.734 億元和 4.826 億元。

1.6 **2006 至 2016 年期間的車輛和泊車位數目** 根據運房局及運輸署於 2017 年 5 月就泊車位政策提交立法會交通事務委員會的一份文件，政府一直關注各類車輛泊車位的供求情況。近年車輛 (尤其是私家車) 數目劇增，令道路交通愈趨擠塞，為社會帶來負面影響。在 2006 年 12 月至 2016 年 12 月的 10 年間，領牌車輛 (包括私家車、商用車輛和電單車——見第 1.3 段註 1) 的總數由 515 341 輛增至 706 126 輛，增幅為 37%，每年平均增長率為 3% (而私家車則為 3.8%)。同期，各類車輛泊車位的總數由 2006 年的 678 230 個增至 2016 年的 742 938 個，增幅為 9.5% (相當於每年平均增長率僅 1%)，遠低於領牌車輛數目的 37% 增長。因此，期內總體的泊車位與車輛數目比例 (泊車位比例) 由 2006 年的 1.32，下降到 2016 年的 1.05。

附屬泊車位和公眾泊車位的規劃

1.7 《香港規劃標準與準則》(《標準與準則》——註 3) 訂明若干一般準則，以確保政府在規劃過程中提供合適的設施 (包括泊車設施)，以配合市民需要。根據《標準與準則》，發展項目內的泊車位 (包括由私人發展商或政府所建議) 一般分為“附屬泊車位”和“公眾泊車位”兩類 (各類發展項目的泊車位標準見附錄 B)。運房局及地政總署表示，兩類泊車位有下列特點：

- (a) **附屬泊車位** 發展項目內的附屬泊車位 (註 4) 為滿足有關項目的泊車需求而設立，並只限業主、獲授權使用者或真正訪客使用 (例如訪客停車場便是附屬泊車設施之一)。附屬泊車需要通常會由發展項目倡議者 (私人發展商或政府部門) 按《標準與準則》的提供標準 (通常有一定範圍)，於其發展項目內提供合適數目的泊車位 (註 5) 予以滿足。為配合個別地區的需要，運輸署會參照其他關於

註 3：《標準與準則》這本手冊，列明政府釐訂各類土地用途和設施的規模、位置要求規定的準則。規劃署表示，該署負責協調《標準與準則》的編訂，而政府決策局和部門會不時按照其政策和需要，釐訂／檢討其載於手冊的規劃標準和準則。

註 4：私人發展項目內的這類泊車位 (例如住宅發展項目內供業主／租戶使用的泊車位) 通常不會開放予公眾使用，因此有時會稱為“私人泊車位”。然而，某些類別的發展項目附設開放予公眾使用的設施 (例如商場、購物廊、辦公室／酒店大廈、游泳池和康樂場館)，獲授權使用者包括任何使用有關設施的市民，而且業主一般不會在車輛停泊後，嚴格查核有關司機和乘客有否使用其發展項目內的設施。此外，一些業主會按市價收取費用，讓公眾使用其擁有的泊車位。這些泊車位在本質上與公眾泊車位無異 (見第 1.7(b) 段)。

註 5：《標準與準則》訂明的泊車位標準主要根據發展項目的土地用途和規模 (包括樓面面積、單位數目和大小、相關設施的數目和發展密度)，以及這些發展項目與鐵路站的距離而釐訂。

交通和運輸的因素(註6)，向相關部門(例如負責擬備土地契約的地政總署)提供意見，彈性地按泊車位標準範圍(或偏離範圍)規定發展項目的泊車位數目；及

- (b) **公眾泊車位** 發展項目內的公眾泊車位(除附屬泊車位外)為專供大眾市民使用而設，以服務泊車位所處的一帶範圍。

在正常情況下，公眾泊車位的需要會透過在合適的私人發展項目、公共房屋發展項目、政府、機構或社區發展項目(註7)提供泊車位(包括附屬泊車位和公眾泊車位——見(a)及(b)項)、租出空地作短期租約停車場、政府多層停車場和路旁泊車位予以滿足。此外，公眾泊車位也可包括若干由業主提供予公眾使用(見(a)項註4)的私人擁有泊車位(即附屬泊車位——見(a)項)。

公眾泊車位的提供

1.8 政府主要透過下列方式提供公眾泊車位：

- (a) **私人／公共房屋和政府、機構或社區發展項目** 除了要求發展商或項目部門提供泊車位以滿足發展項目本身的泊車需要外(見第1.7(a)段)，政府也會按地區的需要，在適當時機要求發展商或項目部門在合適的項目額外提供泊車位予公眾使用。泊車位數目視個別情況而定，考慮因素包括當區的泊車位短缺情況、對發展項目的影響，以及對區內道路網的交通影響等(註8)。截至2018年12月31日，私人發展項目內的公眾泊車位有150 241個，香港房屋委員會和香港房屋協會轄下公共房屋發展項目內的有7 726個，政府、機構或社區發展項目內的有9 220個；
- (b) **由地政總署管控的短期租約停車場** 香港土地資源稀少，但有待滿足的臨時用途卻很多。儘管如此，運輸署一直在地政總署協助下，在有泊車需求的不同地區物色在長遠規劃用途方面尚未有可

註6：這些因素包括：(a) 附近有沒有公共交通服務及其規模；(b) 附近有沒有公眾停車場及其使用情況；(c) 連接鐵路站和其他主要公共運輸交匯處的行人通道的方便程度；(d) 區內道路網的交通情況；及(e) 附近一帶的泊車位供求情況。

註7：政府、機構或社區發展項目旨在提供政府、機構或社區設施，以配合當地居民及／或該地區、區域，以至全港的需要。該等項目也旨在提供用地予政府、提供社區所需社會服務的機構和其他機構，以供用於與其工作直接有關或互相配合的用途。

註8：運輸署按這些因素評估個別發展項目，並建議須在項目內提供的公眾泊車位數目。

即時落實的計劃，而且可供臨時使用的合適政府土地，以供劃作臨時收費公眾停車場（註9）。短期租約停車場的泊車位布局，以及可供停泊車輛的種類和數目，一般是停車場承租人的商業決定。但運輸署也會考慮實際需要，建議地政總署在租約中訂明不同種類車輛的停泊比例或數目，以滿足區內特定車輛種類的泊車需求。截至2018年12月31日，短期租約停車場有193個，提供合共31 021個公眾泊車位；

- (c) **由運輸署管理的政府多層停車場** 截至2018年12月31日，由運輸署管理的政府多層停車場共有11個，提供合共5 547個泊車位，當中4 823個供私家車、客貨車和的士使用，724個供電單車使用，而泊車費則按泊車時間長短（由1小時至3個月不等）而釐訂。運輸署把該11個停車場的管理、營運和維修保養工作，外判予兩個承辦商負責。2018年，來自該11個停車場的收入為2.2億元；及
- (d) **由運輸署管理的路旁泊車位** 政府的現行政策是盡量在發展項目內提供泊車位，以減少因劃設路旁泊車位而可能造成的交通影響。但在個別有泊車需求的地點，運輸署會提供路旁泊車位，以滿足駕駛者的短時間泊車需要。在路旁泊車位需求較高的部分地點，運輸署已透過安裝咪錶來加快泊車位的車輛流轉，讓更多駕駛者可使用這些泊車位。截至2018年12月31日，咪錶泊車位有17 898個，非咪錶（即免費）的有16 667個，即共有34 565個路旁泊車位。運輸署把所有咪錶（註10）的管理、營運和維修保養工作，外判予一個承辦商負責。2018年，來自咪錶泊車位的收入為2.87億元。

1.9 **公眾泊車位的分布** 運輸署表示，全港約三分之一的泊車位為公眾泊車位。表一顯示截至2018年12月31日，在公共和私人發展項目內的公眾泊車位分布情況。

註9：地政總署透過公開招標，按十足市值租金向承租人批出短期租約，以供營運公眾停車場。

註10：為管理路旁泊車位，約有9 700個只接受“八達通”繳費的咪錶自2003-04年度起投入服務。

表一

公眾泊車位的分布情況
(2018 年 12 月 31 日)

公眾泊車位類別		公眾泊車位數目	
(a)	政府、機構或社區，公共房屋以及私人發展項目		
	(i) 政府、機構或社區發展項目 (註 1)	9 220	
	(ii) 公共房屋發展項目內的商業和住宅範圍 (註 2)	7 726	
	(iii) 私人發展項目	<u>150 241</u>	167 187
(b)	短期租約停車場		31 021
(c)	政府多層停車場		5 547
(d)	路旁泊車位		<u>34 565</u>
	總計		238 320

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

註 1：主要包括位於政府建築物、公園、體育設施、街市、教育機構和醫院的泊車位。

註 2：包括香港房屋委員會和香港房屋協會轄下的泊車位。

增加泊車位數目的措施

1.10 政府一直積極透過下列措施，增加泊車位數目：

- (a) **短期措施** 2014 年 3 月，運輸及房屋局局長邀請交通諮詢委員會 (交諮會——註 11) 進行研究，探究導致本港道路交通擠塞的各種因素，並向政府提出建議，務求解決交通擠塞。2014 年 12 月，交諮會提交報告 (《交諮會報告》)，提出合共 12 項短、中和長期的

註 11：交諮會由 16 名非官方委員 (包括主席在內) 和 3 名當然委員，即運輸及房屋局常任秘書長 (運輸) 或其代表、運輸署署長，以及警務處處長或其代表所組成，其職責是就交通政策廣泛涉及的各项問題，向行政長官會同行政會議提供意見，藉以改善市民的往來和貨物的運送。

全港性措施，以紓緩道路交通擠塞。2015年5月，運房局就《交諮會報告》向立法會交通事務委員會提交政府的回應。2017年5月，運輸署告知該委員會，政府已積極推展多項即時措施（即短期措施），冀望盡快提供更多泊車位（尤其是商用車輛泊車位）。該等措施載列如下：

- (i) **路旁夜間泊車位** 運輸署於2016年展開計劃，以增加路旁夜間商用車輛（即旅遊車和貨車）泊車位。截至2017年5月31日，已啓用的這類路旁夜間泊車位有80個；及
- (ii) **位於短期租約停車場的貨車和旅遊車泊車位** 為新的短期租約停車場進行招標，或在現有的短期租約停車場重新招標時，運輸署會要求地政總署加入條件，規定在運輸署和地政總署認為合適的停車場內提供不少於某個數目的貨車和旅遊車泊車位。截至2017年5月31日，已有16個短期租約停車場須按租約條件，提供商用車輛泊車位。

此外，政府產業署（產業署）正實行一項持續措施，即繼續物色合適的政府建築物，以便在非辦公時間把這些建築物的停車場開放予公眾使用。截至2018年10月31日，在非辦公時間開放的私家車泊車位約有1 100個；及

- (b) **中長期措施** 政府也採取下列中長期措施，以供應更多泊車位：
 - (i) **總樓面面積寬免** 過往，私人發展項目所提供的公眾停車場，不論設於地面或地下，均須計入發展項目的總樓面面積內。為提供誘因鼓勵發展商提供地下公眾泊車位，屋宇署已於2017年3月修訂指引，訂明私人發展項目內的地下公眾停車場，如符合若干指定條件（例如泊車位可供電動車輛充電），可在審批建築圖則這個法定程序中獲100%總樓面面積寬免；
 - (ii) **在政府、機構或社區設施和公眾休憩空間項目的地下提供公眾泊車位** 在《2018年施政報告》中，政府公布在“一地多用”的原則下，若在技術上可行，預計未來5年在政府、機構或社區設施和公眾休憩空間項目可提供至少1 500個泊車位；及
 - (iii) **興建一個新的多層停車場** 政府正計劃在赤柱公共交通總站之下，興建一個地下多層停車場，提供約140個私家車泊車位和10個電單車泊車位。

1.11 **其他輔助措施** 除了增加泊車位數目，交諮會也提出了下列輔助措施：

- (a) **增加咪錶泊車費** 交諮會留意到，咪錶泊車位較為方便，而且收費多較鄰近的商業停車場便宜，因此認為有理由提高路旁咪錶泊車費，以減少駕駛者在路上兜圈／雙行泊車以等候咪錶泊車位的情況。因應交諮會的建議，運房局及運輸署向立法會交通事務委員會提交文件，建議由 2019–20 年度起，提高咪錶泊車的最高收費，並安裝新一代咪錶系統（見第 1.12(b) 段）。然而，委員會成員反對政府有關提高咪錶泊車的最高收費的建議。及後，運房局於 2018 年 5 月表示，建議的收費是咪錶可設定的最高收費，並不代表全港所有咪錶均會設定於該水平。運輸署會在考慮區內的交通情況和泊車需求後，把路旁咪錶泊車費設於適當的收費水平。截至 2018 年 12 月 31 日，最高咪錶泊車費維持在每 15 分鐘 2 元的水平；
- (b) **檢討泊車位政策和發放實時空置泊車位資訊** 交諮會建議政府應詳細檢討泊車位政策，其間並應充分諮詢各持份者和廣大市民。為免駕駛者在路上兜圈尋找空置泊車位而令交通更加擠塞，交諮會認為政府應研究合適方法，向駕駛者提供附近停車場的實時空置泊車位資訊。因應有關檢討泊車位政策的建議，運輸署於 2017 年 12 月展開商用車輛泊車位顧問研究，預計於 2019 年完成。在發放空置泊車位資訊方面，運輸署已由 2016 年 7 月起，透過其流動應用程式（即“香港行車易”）提供停車場空置泊車位的實時資訊。2018 年 7 月，運輸署推出名為“香港出行易”的新流動應用程式，把包括“香港行車易”在內的 3 個與交通有關的流動應用程式合而為一。截至 2018 年 12 月 31 日，“香港出行易”流動應用程式已提供 263 個停車場的空置泊車位資訊（見第 1.12(a) 段）；及
- (c) **增設泊車轉乘設施** 交諮會留意到，泊車轉乘停車場可讓駕駛者先把車輛停放在交通樞紐，然後轉乘公共交通工具（註 12），從而減少進入商業中心區的車輛數目。運房局在其 2015 年 5 月的文件中（見第 1.10(a) 段），就交諮會建議增設泊車轉乘設施一事作出以下回應：
 - (i) 政府會探討增加泊車轉乘設施的可行性；及

註 12：根據泊車轉乘計劃，在指定停車場泊車後轉乘鐵路的駕駛人士，可用優惠價繳付有關泊車費。

- (ii) 政府已要求香港鐵路有限公司研究推廣其現有泊車轉乘設施，並在鄰近港鐵站的停車場增設有泊車費優惠的泊車轉乘設施。

截至 2018 年 12 月 31 日，泊車轉乘停車場有 25 個，提供約 10 000 個泊車位。

1.12 《香港智慧城市藍圖》 2017 年 12 月，政府公布《香港智慧城市藍圖》(註 13)，概述把香港構建成為世界級智慧城市的願景和目標。智慧出行是《香港智慧城市藍圖》所涵蓋的領域之一，當中包括下列智能泊車措施：

- (a) 鼓勵現有公眾停車場的業主或營辦商利用科技方案提供實時空置泊車位資訊，以利便司機尋找泊車位，並研究規定新公眾停車場提供實時空置泊車位資訊的可行措施；及
- (b) 由 2019–20 年度開始安裝新一代路旁咪錶，支援不同支付系統，並提供實時空置泊車位資訊。

審查工作

1.13 1999 年，審計署完成題為“路旁泊車位及泊車設施的管理”的審查工作，有關結果載於 1999 年 10 月的《審計署署長第三十三號報告書》第 6 章。2018 年 10 月，審計署就政府規劃、提供和管理公眾泊車位的工作展開審查。審查工作集中在下列範疇：

- (a) 公眾泊車位的規劃和提供 (第 2 部分)；
- (b) 政府多層停車場的管理 (第 3 部分)；
- (c) 路旁泊車位的管理 (第 4 部分)；及
- (d) 推行關於泊車科技的措施 (第 5 部分)。

除運房局及運輸署外，泊車設施的規劃、提供和管理尚涉及發展局、地政總署、康樂及文化事務署 (康文署)、規劃署、香港警務處 (警務處) 和環境保護

註 13：藍圖是以 2017 年 6 月完成的《香港智慧城市藍圖顧問研究報告》中的建議為基礎，並已參考和納入由香港特別行政區行政長官擔任主席的創新及科技督導委員會的意見。

引言

署(環保署)的工作。審計署發現上述範疇有可予改善之處，並就相關事宜提出多項建議。

政府的整體回應

1.14 政府整體上同意審計署的建議。

鳴謝

1.15 在審查期間，運房局、發展局、運輸署、地政總署、康文署、規劃署、警務處和環保署的人員充分合作，審計署謹此致謝。

第 2 部分：公眾泊車位的規劃和提供

2.1 提供泊車位是道路運輸網絡中不可或缺的一環。儘管發展項目內會提供附屬泊車位以滿足其本身的泊車需要，但仍有需要透過設置公眾泊車位，以滿足源自不同地區和地點的需求（即並非項目本身的需求）。本部分探討公眾泊車位的規劃和提供，審查工作集中於下列範疇：

- (a) 泊車位的供求（第 2.2 至 2.7 段）；
- (b) 長期公眾泊車位的規劃和提供（第 2.8 至 2.13 段）；及
- (c) 臨時公眾泊車位的規劃和提供（第 2.14 至 2.16 段）。

泊車位的供求

2.2 **泊車位政策** 如第 1.3 段所載，政府提供泊車位的政策是優先考慮和配合商用車輛的泊車需求。私家車泊車位方面，鑑於香港土地資源有限，政府會在整體發展容許時為其提供適量的泊車位，但此舉不應誘使乘客轉用私家車，從而加劇道路擠塞的問題。

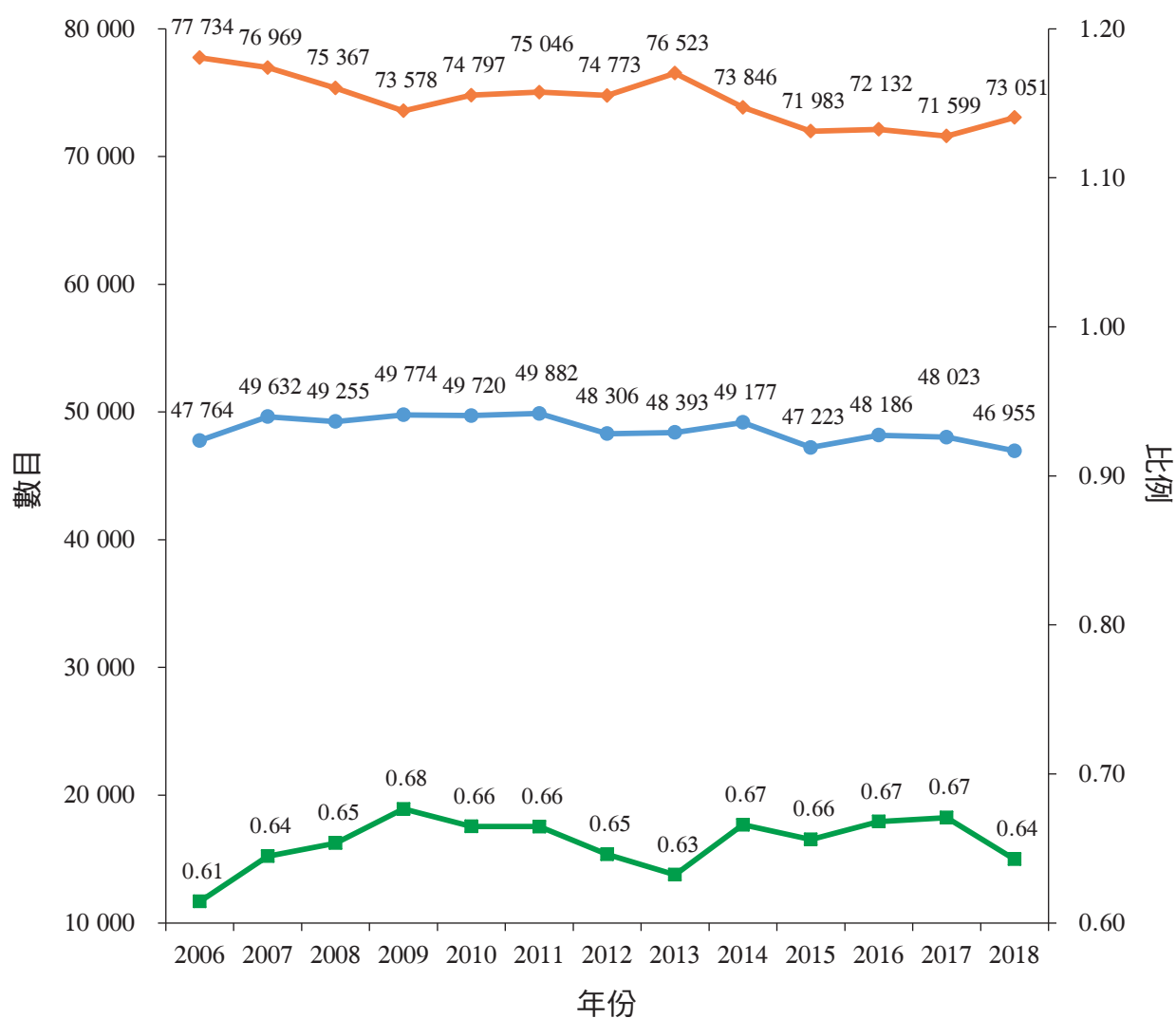
2.3 **私家車數目大幅增加** 如第 1.6 段所載，在 2006 至 2016 年期間，泊車位比例由 1.32 下降至 1.05。截至 2018 年 12 月 31 日，主要由於私家車數目持續增加，該比例再降至 1.02。運輸署推算，按目前趨勢，泊車位比例將於未來數年進一步下降至低於 1（即理論上泊車位數目不足以容納全部車輛）。審計署分析了領牌車輛和泊車位的分項數字（見附錄 C），發現：

- (a) **商用車輛** 在 2006 至 2018 年期間，領牌商用車輛數目由 77 734 輛減至 73 051 輛，減幅為 6%；而泊車位數目則由 47 764 個減至 46 955 個，減幅為 1.7%（見圖一）。期內泊車位比例由 0.61 上升至 0.64，升幅為 4.9%。比例獲得改善的原因是跨境貨運萎縮，導致貨車數目有所減少。運輸署表示，由於部分商用車輛是在夜間作業、在內地作業並停泊，或停泊在非指定泊車位（包括新界的棕地），泊車位的實際短缺情況並不如泊車位比例低所顯示般嚴重；及
- (b) **私家車** 在 2006 至 2018 年期間，領牌私家車數目由 401 692 輛大增至 616 220 輛，增幅為 53.4%；而泊車位數目則由 607 411 個增至 675 264 個，增幅僅為 11.2%（見圖二）。期內由於私家車數目大

增，泊車位比例由 1.51 大幅降至 1.10，降幅為 27.2%，泊車位的需求大幅增加。運輸署表示，該署並沒有為泊車位比例訂立目標（見第 1.3(b) 及 2.2 段）。

圖一

領牌商用車輛和泊車位
(2006 至 2018 年)



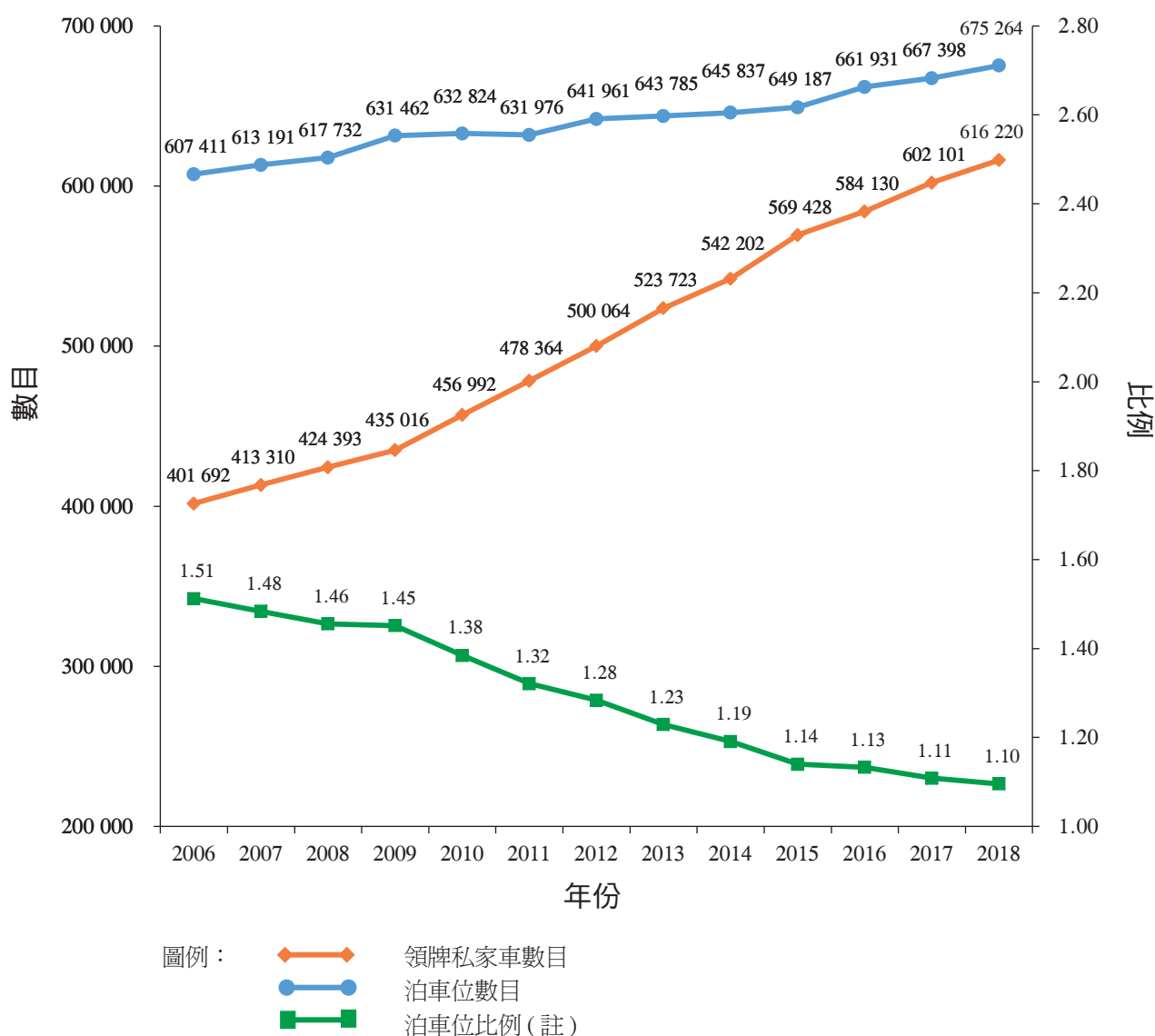
圖例：
◆ 領牌商用車輛數目
● 泊車位數目
■ 泊車位比例

資料來源：運輸署的記錄

附註：商用車輛包括輕型貨車、中型貨車、重型貨車、旅遊車和非專營公共巴士，但不包括客貨車。

圖二

領牌私家車和泊車位
(2006 至 2018 年)



資料來源：運輸署的記錄

註：運輸署表示，在釐訂泊車位比例時，由於部分車輛會全日行駛，或有特定的車廠或總站，相關車種 (例如專營巴士和的士) 並不包括在運輸署的算式內 (見第 1.3 段註 1)。然而，當中部分車輛 (尤其是的士) 佔用了供其他商用車輛和私家車使用的泊車位。舉例而言，截至 2018 年 12 月 31 日，在運輸署管理的政府多層停車場 (見第 1.8(c) 段) 的 5 547 個泊車位中，有 340 個 (6%) 是預留予的士停泊 (見第 3.8 段)。

附註：客貨車也可停泊在私家車泊車位，因此其數目計入私家車數目之內。

2.4 **泊車位的種類** 運輸署表示，如表二所示，泊車位分為兩類，即受限制泊車位（供業主或真正訪客等獲授權使用者使用）和公眾泊車位（開放予大眾市民使用）。審計署分析了截至 2018 年 12 月 31 日的商用車輛和私家車泊車位提供情況（見表二），發現：

- (a) **商用車輛** 在 46 955 個商用車輛泊車位中，有 27 306 個 (58%) 為公眾泊車位；及
- (b) **私家車** 在 675 264 個私家車泊車位中，有 196 399 個 (29%) 為公眾泊車位。

地政總署表示，表二所示位於私人發展項目的部分公眾泊車位並非按契約規定而提供（見第 2.10 段註 16）。

表二

各類泊車位數目
(2018年12月31日)

泊車位類別	泊車位數目			
	商用車輛		私家車	
供業主或獲授權使用者使用的受限制泊車位 (即不開放予公眾使用) (註 1)				
政府、機構或社區發展項目和公共房屋發展項目	5 020		70 229	
私人發展項目	14 011		408 512	
短期租約停車場	<u>618</u>	19 649	<u>124</u>	478 865
公眾泊車位 (開放予公眾使用)				
政府、機構或社區發展項目和公共房屋發展項目 (註 2)	1 493	} 12 819	14 956	} 151 423
私人發展項目 (註 2)	11 326		136 467	
政府多層停車場	—		4 823	
路旁泊車位	4 996		18 848	
短期租約停車場	<u>9 491</u>	27 306	<u>21 305</u>	196 399
總計		46 955		675 264

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

註 1：包括：(a) 由建築物租戶所擁有，並只供他們使用的泊車位；及 (b) 供指定使用者使用的月租泊車位。這類泊車位包括由政府 and 私人發展商提供的附屬泊車位 (見第 1.7 段)。

註 2：包括：(a) 時租泊車位；及 (b) 供任何駕駛人士泊車的月租泊車位。這些數字為營運者報稱開放予公眾使用的泊車位數目，並沒考慮：(a) 個別契約有否規定設置公眾泊車位；及 (b) 該等泊車位是否契約規定的附屬泊車位 (見第 2.10 段)。

2.5 **交諮會的建議** 2014 年的《交諮會報告》(見第 1.10(a) 段) 就解決交通擠塞建議了多項短、中和長期措施，當中包括建議政府就泊車位政策進行詳細檢討。根據《2017 年施政報告》，政府正多管齊下，按部就班推行交諮會建議的措施。2017 年 12 月，運輸署展開商用車輛泊車位顧問研究，預計於 2019 年完成，預計開支為 400 萬元。該研究包括評估各地區的商用車輛泊車需求，以及制訂短期至長期措施予以應付。

需要密切監察私家車的泊車位比例

2.6 2002 年 11 月，運輸署發表《第二次泊車位需求研究最終報告》(《2002 年研究報告》)。根據該報告：

- (a) 於 2000、2006 和 2011 年私家車泊車設施大致上有剩餘，但貨車、旅遊車和電單車泊車設施則有所不足；及
- (b) 就私家車泊車位過剩提出了若干補救措施，包括建議修訂《標準與準則》中有關房屋發展項目的部分。

2003 和 2014 年，《標準與準則》中私人房屋發展項目的泊車位標準作出了大幅修訂。

2.7 《標準與準則》於 2003 年作出修訂後，在 2006 至 2014 年期間採用較為保守的標準，即每輛車須有 1 個泊車位，剩餘的私家車泊車位數目由 205 719 個 (607 411 減 401 692) 下降至 103 635 個 (645 837 減 542 202)，減少了 102 084 個 (49.6%)。《標準與準則》於 2014 年修訂後，進一步減少了泊車位的提供。2017 年 5 月，運房局告知立法會交通事務委員會：

- (a) 領牌私家車和私家車泊車位的數目分別為 584 000 輛和 662 000 個 (剩餘的泊車位有 78 000 個)；及
- (b) 由於私家車在住處和目的地附近均需要泊車位，每輛私家車平均需要超過 1 個泊車位。私家車泊車位比例的下降，顯示私家車泊車位不足的情況正在惡化。

2019 年 3 月，運輸署回應審計署的查詢時稱，檢討《標準與準則》中提供私家車泊車位標準的工作已於 2018 年 8 月展開。該項檢討是商用車輛泊車位顧問研究 (見第 2.5 段) 的一環，藉以反映擬議新發展項目和重建項目的泊車需要。

公眾泊車位的規劃和提供

頒布《標準與準則》中的經修訂標準前，運輸署採取了一項臨時措施，即就私人 and 政府項目建議附屬的私家車和商用車輛泊車位數目時，該署會按《標準與準則》所載的上限行事。整體而言，由 2006 年起，私家車泊車位的供求情況不斷改變（即私家車數目大幅增加，令泊車位比例下降至 2018 年的 1.10，並推算將於未來數年進一步下降至低於 1——見第 2.3 段）。審計署認為，私家車泊車位比例不斷下降的情況已成為一個值得關注的問題。運輸署需要密切監察私家車泊車位比例，並在必要時因應情況採取適當措施。

長期公眾泊車位的規劃和提供

2.8 **附屬泊車位** 在地區層面而言，倘附屬泊車位不敷應用，便須透過提供公眾泊車位（例如多層停車場和路旁泊車位）予以補足。審計署檢視《標準與準則》的修訂後發現：

- (a) 《2002 年研究報告》建議大幅修訂私人 and 資助房屋發展項目的私家車泊車位標準。經修訂的泊車位提供是以一個同時適用於私人住宅樓宇和資助房屋的通用泊車位標準為基礎，並附設固有調整因素，使應用上述標準來訂定泊車位的要求時更有彈性。私人住宅樓宇方面，應用通用泊車位標準時會加上“需求指標”和“交通方便程度”為調整因素（見附錄 B）。“需求指標”因素大致上反映擁有汽車的傾向，並會隨住宅單位的平均面積而改變。“交通方便程度”因素則因應接近鐵路站的发展項目所需的泊車位會較少，而對在鐵路站 500 米載客範圍內的发展項目作出 15% 的泊車位供應扣減。此舉符合以鐵路為骨幹的交通運輸政策。“交通方便程度”這項因素也會應用於資助房屋，情況與私人樓宇類似。在 2002 至 2018 年期間，《標準與準則》中房屋發展項目內附屬的私家車泊車位的規劃標準曾作 7 次修訂（詳情見附錄 D），重點如下：
 - (i) 2003 年 3 月，修訂各種發展項目（包括私人房屋、資助房屋、社區設施、商業設施，以及工商業發展項目）的泊車設施供應標準和準則；
 - (ii) 2009 年 5 月，根據房屋署於 2006 年展開至 2008 年完成的“公共房屋泊車設施研究”的結果，修訂資助房屋的泊車位標準；及

- (iii) 2014年2月，根據運輸署於2008年展開至2011年完成的“《香港規劃標準與準則》的私人房屋泊車設施標準的檢討”的結果，修訂私人房屋的泊車位標準(註14)；
- (b) 根據《2002年研究報告》所載的預測，雖然剩餘泊車位的數目整體上將有所減少，但私家車泊車位的數目將足以應付需求。在2006至2018年期間所提供的泊車位總數(附屬泊車位加上公眾泊車位)雖有11.2%的增幅，但與同期私家車數目的增幅53.4%相比，則有所不及；及
- (c) 2015和2017年，立法會交通事務委員會委員就部分地區泊車位供求失衡表示關注(註15)，並促請政府檢討提供泊車位的標準。

需要檢討房屋發展項目的泊車位規劃標準

2.9 如《2002年研究報告》所載，《標準與準則》中有關房屋發展項目的修訂旨在解決私家車泊車位有所剩餘的情況(見第2.6段)。《標準與準則》中就私人房屋發展項目而訂明的附屬泊車位提供標準，於2014年進行了最新一次大幅度修訂。有關修訂乃建基於一個涉及從2008至2011年期間在本港不同地方進行大規模實地調查的顧問研究(見第2.8(a)(iii)段)。然而，審計署留意到，雖然小型單位的落成量由2011年起有所增加，但泊車位的需求並未如預期般隨之減少(見第2.3(b)段圖二)。2018年1月，立法會交通事務委員會通過動議，要求政府盡快推行商用車輛泊車需要優先的泊車政策，同時從多方面紓緩私家車及商用車輛泊車位不足的狀況，當中包括在賣地條款內要求發展商必須根據《標準與準則》提供泊車位、更新《標準與準則》各種發展類別的泊車位比例，以配合本港人口及經濟、生活習慣的改變。運輸署表示，政府會不時因應泊車位的提供數目，檢討《標準與準則》中的相關標準和準則，並視乎情況予以修訂。鑑於情況不斷改變，運輸署應針對私家車泊車位的需求在近年不斷增加一事，研究是否需要就房屋發展項目內的泊車位數目，更新《標準與準則》中的規劃標準。

註14：對於是次修訂，某組織認為經修訂的標準會導致小型單位發展項目的泊車位數目大幅減少，而大型單位發展項目的泊車位數目雖然有所增加，但仍不敷應用。

註15：在2015年12月舉行的立法會交通事務委員會會議上，有委員對東涌等地區出現停車場錯配，以及因增加住宅單位供應而收地，導致用作臨時停車場的土地不斷流失的情況表示關注。在2017年5月舉行的另一次會議上，另一委員就旅遊車和非專營巴士泊車位供求失衡表示關注。

需要考慮制訂有關在政府、機構或社區 和私人發展項目內提供公眾泊車位的新指引

2.10 有別於附屬泊車位，《標準與準則》目前並沒有就公眾泊車位的提供訂明任何特定標準或準則。地政總署備存一份清單，列出私人發展項目（主要在1980年或之後落成）內根據契約而提供予公眾使用的公眾設施資料。根據該清單，私人發展項目共提供20 629個公眾泊車位（當中17 800個為私家車泊車位，2 663個為商用車輛泊車位，166個為電單車泊車位）（註16）。加上位於政府、機構或社區和公共房屋發展項目的公眾泊車位（見第1.9段表一），總數也只有37 575個（註17）。運輸署表示，在政府、機構或社區和私人發展項目加設公眾泊車位之舉，應按個別情況予以決定。在釐訂加設公眾泊車位的準則時，運輸署會考慮區內泊車位的供求和非法泊車情況。對於某些特定用地，運輸署更會考慮用地的設計／面積，才訂出有關公眾泊車位的要求。由於在私人發展項目、公共房屋發展項目和政府、機構或社區發展項目加設公眾泊車位有助增加泊車位數目，政府宜探討是否需要就提供公眾泊車位（而不僅提供附屬泊車位）頒布適當準則。就此，運輸署需要考慮發出內部指引，制訂有關在擬議新發展項目和重建項目提供公眾泊車位的規定。

規劃和提供位於政府、機構或社區發展項目的公眾泊車位

2.11 根據《2018年施政報告》：

- (a) 泊車位短缺是困擾車主的問題。政府會按照“一地多用”的原則，在合適的政府、機構或社區設施及公眾休憩空間項目中，加設公眾泊車位；及

註16：地政總署表示，該清單並未包括所有由私人發展項目提供的公眾泊車位。清單並未包括：(a) 1980年之前落成的發展項目內根據契約而須提供的公眾設施；(b) 私人發展商自行決定提供的公眾泊車位；(c) 契約中未有訂明須提供的公眾泊車位；及 (d) 商場等私人發展項目內被用作公眾泊車位的附屬泊車位。第2.4段表二所顯示的136 467個位於私人發展項目的公眾泊車位，可能大多屬於附屬泊車位（見第1.7(a)段），或並非按契約規定而提供。

註17：指根據契約而須在私人發展項目提供的“供公眾使用的額外泊車位”，這類泊車位數目遠低於第2.4段表二所示的12 819個（商用車輛泊車位）和151 423個（私家車泊車位）。部分開放予公眾使用的泊車位事實上為附屬泊車位（見第1.7(a)段），可能無法滿足源於不同地區的泊車需求。

- (b) 例如，政府計劃在新蒲崗四美街公眾休憩空間地庫和將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓 (註 18) 加設公眾泊車位。若技術上可行，預計未來 5 年在合適的政府設施和公眾休憩空間中可提供至少 1 500 個公眾泊車位 (見第 1.10(b)(ii) 段)。

2.12 為了更妥善地滿足不同地區對泊車位的需求，政府會在政府、機構或社區設施 (例如康樂設施) 加設公眾泊車位。在發展局協助下，運輸署會物色合適的政府、機構或社區設施，並與相關部門聯絡，務求在規劃階段為該設施加設公眾泊車位。尤其是位於泊車位非常短缺及非法泊車問題嚴重的地區，規劃中的公眾休憩空間正好為加設公眾泊車位提供機遇。擬議的“將軍澳第 66 及 68 區市鎮公園”項目 (見個案一和附錄 E 的大事年表) 便是例子之一，而有關用地也是為未來 5 年提供 1 500 個公眾泊車位而物色到的其中一幅可能用地 (見第 2.11(b) 段)。由於在政府、機構或社區發展項目 (以及休憩用地項目例如個案一) 提供公眾泊車位涉及不同部門，或會存在利益衝突，因此發展局認為需要訂定準則，以便考慮如何在這些用地規劃和提供公眾泊車位：

- (a) **確定主要的項目倡議者** 即需要釐清責任，決定由哪一方負責項目的相關部分，管理和維修保養所提供的泊車位，以及執法取締違規使用泊車位的情況，從而確保任何有關在政府、機構或社區設施 (包括公眾休憩空間) 加設公眾泊車位的決定，均在顧及該用地的其他用途的前提下，於規劃初期提出，並已通過既定程序。主要的項目倡議者及後須在切實可行的情況下，把有關泊車位的規定寫進工程界定書內 (說明項目範圍)；
- (b) **推行策略** 包括所提供的泊車位是否需要達到一定數目以合乎成本效益，以及提供泊車位會否影響其他需求殷切的用途，或令交通情況惡化；及
- (c) **排解衝突** 包括訂立穩健機制，藉以排解政府決策局／部門間可能出現的爭議 (例如項目的時間表和如何分階段進行)。

審計署認為，運房局應在諮詢相關決策局及部門後發出通告，就考慮是否和如何在個別政府、機構或社區發展項目和休憩用地項目中提供公眾泊車位一事，載述相關準則。

註 18：建築署表示，該署於 2018 年 12 月收到了一項委託部門提交的改動，要求在將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓額外提供 285 個公眾泊車位，包括 250 個私家車泊車位、25 個電單車泊車位和 10 個小型巴士泊車位。截至 2019 年 3 月，就擬議改動是否技術性可行的重估工作仍在進行。

個案一

將軍澳公眾休憩空間連地下停車場項目的推行

1. 2011年3月，西貢區議會支持康文署就“將軍澳第66及68區市鎮公園”所建議的項目範圍。在進行項目規劃和取得撥款批准期間，擬議市鎮公園於第66區的部分用地(面積約為16600平方米)由2013年2月起以短期租約形式闢作供車輛停泊的臨時停車場。根據2017年1月發表的《施政報告》，該項目已被納入體育及康樂設施五年計劃之內。

2. 2017年7月，西貢區議會通過動議，探討可否在市鎮公園提供地下泊車設施。2018年4月，經諮詢區內居民對擬議地下停車場的意見後，西貢區議會在同月舉行的特別會議上表示，康文署應着手進行項目，而不包括公眾停車場。在諮詢西貢區議會，以及經康文署、運輸署、規劃署和建築署多次內部討論後，運輸署於2018年11月向西貢區議會建議，分拆市鎮公園項目為兩個項目：(a)由康文署擔任項目倡議者的第68區市鎮公園項目；及(b)由運輸署擔任項目倡議者的第66區市鎮公園連地下停車場項目。後者可提供395個泊車位，並按快速完成計劃的方式進行，把竣工日期推前至2025年(即第68區市鎮公園落成後兩年)。對此，西貢區議員在2018和2019年的會議上意見分歧(見附錄E第14及16項)。由於西貢區議會和當區居民均要求早日落實市鎮公園項目，因此西貢區議會於2019年1月支持康文署的建議，先進行第68區市鎮公園項目。運輸署表示，該署會在地區管理方面加倍努力，推行第66區的項目。

審計署的意見

3. 根據2019年3月提交西貢區議會的最新文件：(a)現有的短期租約停車場約有800個泊車位，使用率約85%(約有700輛車佔用)；(b)由附近一帶約有200輛車非法在路旁停泊可見，第66及68區對公眾泊車位需求殷切。運輸署在評估對泊車位的需求時，需要從本個案汲取教訓，並改善日後的項目規劃工作：

- (a) 運輸署未有及早為第66區的短期租約停車場結業而規劃泊車設施，包括探討在原址提供泊車位的可行性；及
- (b) 根據2019年3月提交西貢區議會的文件所載的最新泊車需求，運輸署估算所需的泊車位數目約為880個(即700個短期租約泊車位加上非法停泊車輛所需的240個泊車位，再減去該處一帶的60個剩餘泊車位)。把擬於原址提供的395個泊車位(見第2段)和將軍澳第67區政府聯用辦公大樓所提供的105個泊車位(見第2.11(b)段註18)計算在內，該處尚短缺約380個(880-395-105)泊車位。

資料來源：審計署對康文署和運輸署記錄的分析

規劃和提供位於私人發展項目的公眾泊車位

2.13 除了在政府、機構或社區發展項目和休憩用地項目提供泊車位之外，政府或會要求發展商在合適的項目中，提供泊車位予公眾使用。然而，有傳媒報導和投訴指出，有些私人發展項目因不同緣故拒絕開放公眾停車場。發展局表示，部分發展商或會刻意空置供貨車和旅遊車停泊的公眾泊車位，以免造成滋擾，或為求把泊車位改為供私家車停泊。運輸署和地政總署已就兩宗個案（見個案二和三）採取跟進行動。審計署的審查顯示，運輸署需要從這兩宗個案汲取教訓，改善有關在私人發展項目提供公眾泊車位的規劃工作。

個案二

進出發展項目 A 的輕型貨車泊車位

1. 1998 年 11 月，運輸署根據一項泊車需求研究，建議地政總署在發展項目 A 的用地加入一個有 155 個輕型貨車泊車位的公眾貨車停車場。1999 年 12 月，地政總署批准在土地契約中加入一項特別條件，規定須包括一個有 155 個輕型貨車泊車位的公眾貨車停車場。
2. 2016 年 10 月，地政總署進行視察，查核業主有否遵守土地契約中有關提供公眾停車場的規定，發現出入口均被活動式欄杆所阻，燈光大多熄滅，而且並沒有貨車停泊。2016 年 11 月，地政總署發出警告信，要求糾正。2016 年 12 月，停車場營辦商確認停車場已開放予公眾使用。
3. 2017 年 10 月，地政總署在視察時，留意到有類似的違規情況。2018 年 5 月中，規劃署在處理附近一個新發展項目的規劃申請時，請地政總署從土地行政的角度，就發展項目 A 所提供的公眾貨車停車場發表意見。地政總署發現類似的違規情況，並向業主發出警告信。2018 年 5 月底，地政總署進行跟進視察，並對糾正工作感到滿意。

個案二（續）

4. 因應若干有關可否使用公眾泊車位的投訴／傳媒查詢，地政總署於2018年7月兩度到發展項目A視察，發現停車場入口的閘桿失靈，而裏面並沒有任何貨車停泊。在視察期間，地政總署人員也目睹一輛貨車在停車場入口停下，而停車場職員抽起閘桿讓貨車進入。在發信要求採取補救行動後，地政總署於2018年8月進行跟進視察，發現閘桿仍然失靈，且並沒有發現貨車停泊。地政總署表示：(a) 發展項目A的泊車費與市價相若；及(b) 閘桿雖然失靈，但停車場職員會協助公眾貨車停車場使用者進入，因此該停車場已開放予公眾使用，並且沒有違反契約條件。在回應地政總署有關停車場使用率的查詢時，營辦商稱因輕型貨車泊車位的需求低，停車場使用率相當低。然而，運輸署於2017年就該地區的非合法泊車情況進行調查(88輛輕型貨車)，顯示輕型貨車泊車位的需求確實存在。地政總署計劃於2019年9月再次進行視察。

審計署的意見

5. 審計署於2019年1月實地視察時發現，輕型貨車泊車位的使用率相當低。就此，審計署留意到在規劃階段，對於應在發展項目A提供公眾貨車停車場(可停泊155輛輕型貨車)或是公眾停車場(可停泊300輛汽車)一事(註)，運輸署與規劃署持不同意見。運輸署表示，如在發展項目用地內設置供輕型貨車停泊的公眾貨車停車場，可在必要時改為公眾停車場。根據土地契約，無論何時，業主均須根據目前或於任何時候在香港有效的所有關於公眾停車場的條例、附例及規例的各方面去營運、運作和管理公眾停車場。審計署認為，運輸署應查明發展項目A內輕型貨車泊車位使用率低的原因，並從中汲取教訓，以便日後規劃加設於私人發展項目內的公眾停車場時予以運用。

資料來源：審計署對地政總署和運輸署記錄的分析

註：1999年12月，運輸署與規劃署就此事交換意見：

- (a) 1999年12月6日，規劃署向地政總署表示，由於負責“西九龍填海區北部的土地用途檢討”的顧問建議設置公眾泊車位(私家車)而非輕型貨車泊車位，因此對提供輕型貨車泊車位持保留態度；及
- (b) 1999年12月8日，運輸署告知規劃署，根據最新的泊車需求研究，西九龍填海區北部會於2006年出現貨車泊車位不足的情況，因此應在該用地提供有155個泊車位的公眾貨車(即輕型貨車)停車場，而非有300個私家車泊車位的公眾停車場。

個案三

進出發展項目 B 的輕型貨車泊車位

1. 運輸署根據一項在 1995–96 年度進行的泊車需求研究，與地政總署商討在發展項目 B 的用地加入一個公眾貨車停車場。1999 年 2 月，地政總署在土地契約中加入一項特別條件，規定須提供不少於 378 個公眾泊車位（即不少於 200 個輕型貨車泊車位和不少於 178 個私家車泊車位）。

2. 2018 年 8 月，因應傳媒有關公眾可否使用貨車泊車位的查詢，地政總署進行視察，發現部分輕型貨車泊車位被鐵鍊或木板圍封，而部分則被私家車佔用。地政總署向業主發出警告信。2018 年 10 月，地政總署進行跟進視察時發現，障礙物已經移除，但部分輕型貨車泊車位被私家車佔用。2018 年 12 月，地政總署去信業主，要求糾正。停車場營辦商於 2018 年 12 月底回覆地政總署指：(a) 不少使用者因方便、停泊容易和避免出入時造成損毀，會把私家車停泊在輕型貨車泊車位；及 (b) 由於不可圍封輕型貨車泊車位，私家車可停泊於各個輕型貨車泊車位，導致停車場難以管理。

審計署的意見

3. 審計署於 2019 年 1 月實地視察時發現，部分輕型貨車泊車位被私家車佔用。地政總署應聯同運輸署進行視察，並採取行動糾正違規之處。運輸署應汲取教訓，以便日後規劃同時提供私家車和輕型貨車泊車位的停車場時予以運用。

資料來源：審計署對地政總署和運輸署記錄的分析

臨時公眾泊車位的規劃和提供

2.14 **短期租約泊車位減少** 地政總署負責管理尚未租出或未撥作長遠發展用途的可發展政府土地。為善用土地資源，地政總署會在切實可行的情況下，以適當方式把政府用地闢作合適的臨時用途，包括透過公開招標，以短期租約形式把土地用作不同商業用途（包括收費公眾停車場）。運輸署的交通調查及支援部會每半年一次，就短期租約用地進行泊車調查，以便收集各類泊車位數目和使用率的資料。表三顯示，在 2011 至 2018 年期間，短期租約停車場的數目由 213 個減至 205 個，減幅為 4%；而短期租約停車場的泊車位數目則由 36 631 個減至 31 763 個，減幅為 13%。

表三

短期租約停車場泊車位數目減少
(2011 至 2018 年)

年份	短期租約停車場數目	短期租約停車場泊車位數目			
		私家車 (a)	商用車輛 (b)	電單車 (c)	整體 (d) = (a) + (b) + (c)
2011	213	23 055	13 344	232	36 631
2012	218	22 630	13 173	195	35 998
2013	211	20 509	12 531	318	33 358
2014	211	20 372	12 633	306	33 311
2015	207	20 133	11 109	217	31 459
2016	202	20 871	10 560	215	31 646
2017	209	20 421	10 296	219	30 936
2018	205	21 429	10 109	225	31 763
在 2011 至 2018 年期間減少的百分比	4%	7%	24%	3%	13%

資料來源：運輸署的記錄

2.15 **短期租約停車場結業** 表三顯示，商用車輛的短期租約泊車位數目由 13 344 個減至 10 109 個，減少了 3 235 個 (24%)；而私家車的短期租約泊車位數目則由 23 055 個減至 21 429 個，減少了 1 626 個 (7%)。就此，審計署留意到：

- (a) 有別於有通行高度限制和結構組件的有蓋停車場，短期租約停車場通常位於露天用地，可容納較大型車輛。根據《2002 年研究報告》，短期租約停車場可有效提供貨車泊車位。因此，短期租約泊車位大幅減少，對滿足中大型商用車輛的泊車需要可能有一定影響；
- (b) 運輸署表示，由於適用於各類發展用途的土地普遍呈現短缺，近年來很多短期租約用地的發展壓力不斷增加。根據該署的資料，

截至 2018 年 9 月 30 日，為進行長遠發展，有 41 個短期租約停車場（合共提供 6 187 個私家車泊車位和 2 115 個商用車輛泊車位）將於未來數年結業；及

- (c) 根據海濱事務委員會（註 19）的共識，由於短期租約停車場在土地用途上與海濱並不配合，除非有關短期租約旨在方便海濱的使用者，否則位於海濱（主要在維多利亞港兩岸）的短期租約應逐步取消。截至 2018 年 12 月 31 日，位於海濱範圍的短期租約停車場共有 62 個（提供 5 096 個私家車泊車位和 5 314 個商用車輛泊車位）。

2.16 需要提供更多長期公眾泊車位以補足因短期租約停車場結業而造成的泊車位短缺 審計署留意到，截至 2018 年 6 月 30 日，有 12 個（5.3%）短期租約停車場（涉及 830 個私家車泊車位和 1 570 個商用車輛泊車位）已經營超過 10 年。發展局表示，以本質而言，短期租約停車場只屬權宜措施，不能以之取代物色和推行長遠方案。此外，地政總署於 2019 年 3 月告知審計署，短期租約所涉及的用地皆有比臨時／短期用途更優先的永久性發展規劃，因此不能一直以短期租約的形式出租土地。再者，各方均在爭取土地，以發展社會房屋、闢設公共工程用地，或供回收業使用等，而這些用途均與本港的運作有一定關係，因此對新闢短期租約用地的供應造成沉重壓力。由於可闢作停車場的短期租約用地將被收回以用於永久性的發展項目或需求更加殷切的用途，這類用地的數目將會持續減少。鑑於政府已計劃在未來數年收回不少短期租約停車場作其他用途（見第 2.15(b) 段），運輸署需要與地政總署等相關部門聯絡，以便加強相關工作，及時物色適合重置停車場的用地。在種種不同需求的競爭下，物色適合重置停車場的用地殊不容易，因此審計署認為運輸署需要就提供更多長期公眾泊車位（尤其是商用車輛泊車位）而制訂策略，以補足因短期租約停車場結業而造成的泊車位短缺。運輸署也需要在滿足公眾泊車位需求方面，考慮減少對短期租約停車場的依賴。

註 19：海濱事務委員會於 2010 年成立，負責就海濱的規劃、設計、管理和其他相關事宜向政府提供意見，促進和推動維港兩岸海濱的發展。海濱事務委員會的非官方成員包括由專業團體、民間和環保組織、商界提名的 12 名代表，以及包括主席在內 12 名以個人名義參與的成員。副主席一職由發展局局長擔任，另有 7 名當然成員。

審計署的建議

2.17 審計署建議運輸署署長應：

泊車位的供求

- (a) 密切監察私家車泊車位比例，並採取適當措施應付比例下降的問題；

長期公眾泊車位的規劃和提供

- (b) 檢討《標準與準則》中有關房屋發展項目內私家車泊車位的規劃標準；
- (c) 考慮發出內部指引，制訂有關在擬議新發展項目和重建項目提供公眾泊車位的規定；
- (d) 在諮詢西貢區議會後，積極為將軍澳第 66 區的短期租約停車場制訂重置計劃（見個案一）；
- (e) 從個案一中汲取教訓，日後進行有關重置停車場的規劃工作時，對泊車位的需求嚴加審視；
- (f) 查明個案二中輕型貨車泊車位使用率低的原因，並從中汲取教訓，改善日後在私人發展項目規劃和提供公眾泊車位的工作；
- (g) 從個案三汲取教訓，以便日後規劃同時提供私家車和輕型貨車泊車位的停車場時，改善有關工作；

臨時公眾泊車位的規劃和提供

- (h) 考慮載於第 2.16 段地政總署的具體意見，在認為必須重置因長遠發展而結業的短期租約停車場時，與地政總署署長聯絡，以便加強相關工作，及時物色適合重置的用地；及
- (i) 考慮載於第 2.16 段地政總署的具體意見，就提供更多長期公眾泊車位（尤其是商用車輛泊車位）制訂策略，以補足因短期租約停車場即將結業而造成的泊車位短缺。

2.18 審計署建議地政總署署長應聯同運輸署署長進行視察，並採取行動糾正在個案三中發現的違規之處。

2.19 審計署也建議運輸及房屋局局長應在諮詢相關政府決策局及部門後發出通告，就考慮是否和如何在個別政府、機構或社區發展項目和休憩用地項目中提供公眾泊車位一事，制訂相關準則。

政府的回應

2.20 運輸署署長同意第 2.17 及 2.18 段所載的審計署建議，並表示：

- (a) 運輸署會繼續密切監察私家車泊車位比例，積極並適切地透過短期和中長期措施滿足泊車位需求；
- (b) 運輸署已於 2018 年 8 月着手檢討《標準與準則》中的私家車泊車位提供標準，務求更新房屋發展項目的泊車位規定。該檢討訂於 2020 年完成；
- (c) 運輸署會發出指引，制訂有關在擬議新發展項目和重建項目提供公眾泊車位的規定，以供內部參考之用；
- (d) 運輸署於 2019 年 3 月 5 日，就將軍澳第 66 區短期租約停車場的重置計劃諮詢西貢區議會。該重置計劃包括在有關地區興建一個附設地下公眾停車場的市鎮公園。運輸署現正考慮西貢區議員的意見；
- (e) 運輸署日後進行有關重置停車場的規劃工作時，會對泊車位的需求嚴加審視，並把當區交通情況、土地供應情況、附近停車場的使用率、周邊一帶的非法泊車情況、持份者意見等考慮在內；
- (f) 運輸署會查明個案二中輕型貨車泊車位使用率低的原因，務求制訂措施，改善日後在私人發展項目規劃和提供公眾泊車位的工作；
- (g) 運輸署會審視個案三，務求制訂措施，以便日後規劃同時提供私家車和輕型貨車泊車位的停車場時，改善有關工作；
- (h) 鑑於香港土地資源有限，各方均在爭取臨時空置土地以滿足各種用途（例如過渡性房屋），運輸署會繼續與地政總署聯絡，盡力為因長遠發展而需要結業的短期租約停車場物色合適的重置用地；
- (i) 制訂從兩方面提供更多長期公眾泊車位的策略。首先，政府會按照“一地多用”的原則，在合適的政府、機構或社區設施和公眾休憩空間項目提供公眾泊車位，以便地盡其用。此外，政府會透過

更廣泛利用自動泊車系統，在日後興建的政府停車場提供更多泊車位。運輸署已就此展開有關自動泊車系統的初步研究，並物色到 6 個試點進行技術評估，務求由 2021 年起分批動工；及

- (j) 對於第 2.18 段所載的審計署建議，運輸署會協助地政總署進行視察，並採取行動糾正在個案三中發現的違規情況。

2.21 地政總署署長整體上同意第 2.17(h) 及 (i) 段，以及第 2.18 段所載的審計署建議，並表示以長期和永久性的公眾泊車位取代目前位於短期租約停車場的臨時公眾泊車位時，需要對合適用地進行長遠規劃。此事已在地政總署職權範圍之外，並涉及其他相關部門。

2.22 運輸及房屋局局長同意第 2.19 段所載的審計署建議，並指出：

- (a) 如《2018 年施政報告》所公布，政府會按照“一地多用”的原則，在合適的政府、機構或社區設施和公眾休憩空間項目提供公眾泊車位；及
- (b) 為方便推行上述工作，運房局已向相關決策局及部門頒布多項措施，務求以適當方式提供更多泊車位。其中，運房局／運輸署已在諮詢相關決策局及部門的意見後，着手修訂一份內部通告，規定項目倡議者和承建部門須在工程界定書中，把按照“一地多用”原則在不同政府項目中加設公眾泊車位一事納入項目範圍。

2.23 發展局局長同意第 2.19 段所載的審計署建議，並指出在規劃新的政府、機構或社區項目所附設的公眾泊車設施時，應把其他可能用途和衡工量值因素考慮在內（見第 2.12(b) 段）。

第 3 部分：政府多層停車場的管理

3.1 本部分探討運輸署管理政府多層停車場的工作，審查工作集中於下列範疇：

- (a) 檢討泊車費和售賣泊車票 (第 3.5 至 3.13 段)；
- (b) 公眾未能使用泊車位 (第 3.14 至 3.24 段)；及
- (c) 設施管理 (第 3.25 至 3.30 段)。

政府多層停車場

3.2 **政策目標** 運輸署表示，政府在管理其多層停車場方面的政策目標為：

- (a) 把繁忙時間的泊車位可用率維持在 15% (即使用率為 85%)；及
- (b) 盡量增加政府收入。

3.3 **停車場管理** 運輸署管理及輔助客運科 (見附錄 A) 轄下管理事務部的運輸設施管理組 (註 20) 負責管理不同運輸設施，包括政府多層停車場和路旁咪錶泊車位 (見第 4.4 段)。截至 2018 年 12 月 31 日，運輸設施管理組管理 11 個政府多層停車場 (註 21)，合共提供 5 547 個泊車位，包括 4 823 個私家車、客貨車和的士泊車位，以及 724 個電單車泊車位 (見附錄 F)。全部 11 個政府多層停車場的日常管理、營運和維修保養工作由兩個承辦商負責，有關合約由 2017 年 5 月 1 日生效，為期 3 年。根據合約，承辦商須代政府向停車場使用者收取泊車費，收入由政府與承辦商按預先擬定的百分比攤分。

3.4 **使用率和收入** 運輸署表示，私家車、客貨車和的士泊車位在每日繁忙時段內的平均使用率 (註 22) 由 2013 年的 66%，上升至 2018 年的 90%；而

註 20：運輸設施管理組由 12 名人員組成，主管為 1 名總運輸主任。

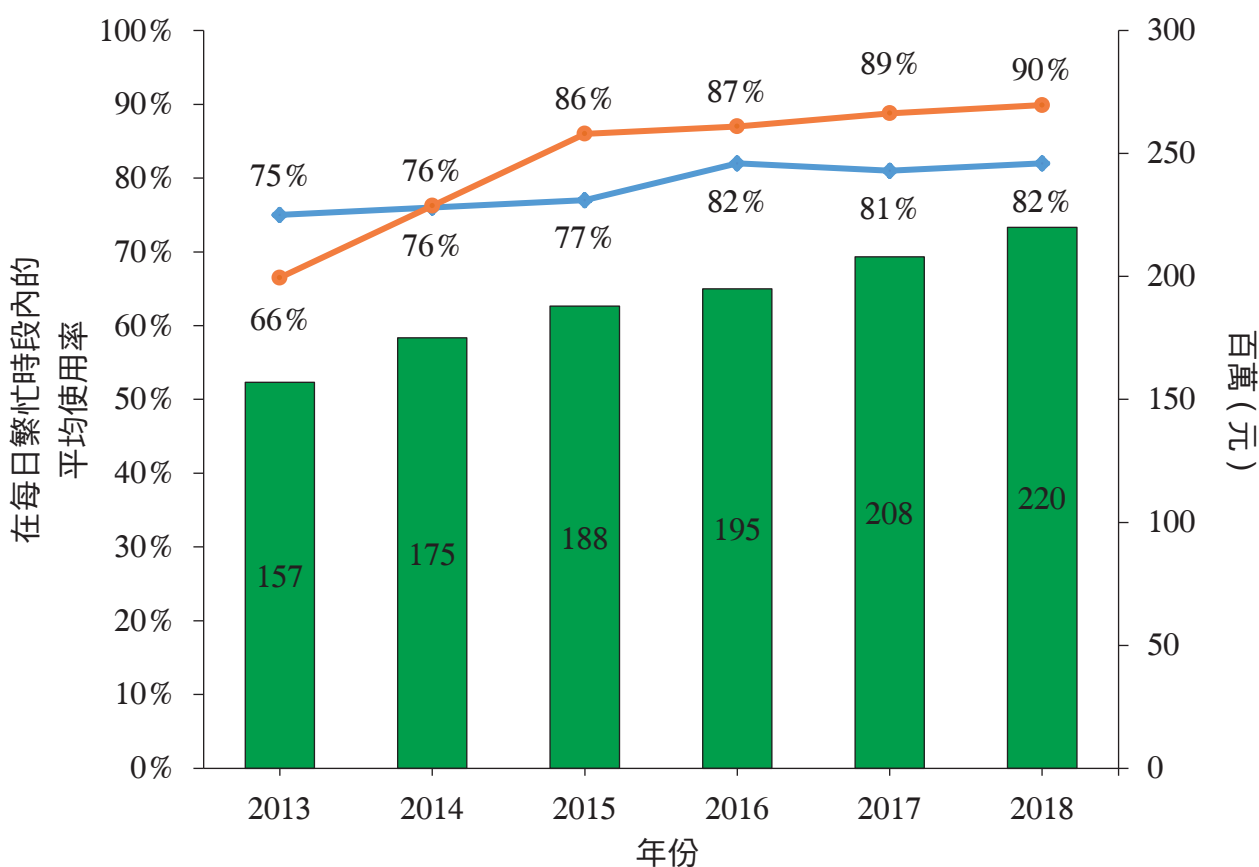
註 21：在 2013 至 2018 年期間，有 3 個政府多層停車場和 1 個露天停車場停止運作，分別為 2013 年 2 月停止運作的荃灣運輸大樓停車場、2014 年 7 月停止運作的中間道停車場、2017 年 5 月停止運作的美利道停車場和 2018 年 8 月停止運作的上水泊車轉乘停車場 (此為露天停車場)。同日，香港房屋委員會轄下的寶石湖邨公眾停車場開始提供泊車轉乘計劃。

註 22：運輸署表示，繁忙時段內的使用率指一個停車場在需求最高時段內車輛的使用“車位小時”，與同一時段內該停車場可供使用的總“車位小時”之間之比率。

電單車泊車位的有關使用率則由 2013 年的 75% 上升至 2018 年的 82%。11 個停車場的總收入由 2013 年的 1.57 億元，增至 2018 年的 2.2 億元，增幅為 40% (見圖三)。

圖三

11 個政府多層停車場在每日繁忙時段內的平均使用率和總收入
(2013 至 2018 年)



圖例：
●—● 私家車、客貨車和的士泊車位在每日繁忙時段內的平均使用率
◆—◆ 電單車泊車位在每日繁忙時段內的平均使用率
■ 11 個政府多層停車場的總收入

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

檢討泊車費和售賣泊車票

3.5 **調整泊車費** 11 個政府多層停車場會按泊車時間長短 (即每小時、每半天、每月和每季) 而釐訂泊車費，以滿足不同地區的不同泊車需求。運輸署會向駕駛人士售賣 3 類車輛 (即 (i) 私家車和客貨車；(ii) 的士；及 (iii) 電單車) 的月／季票。運輸署表示，政府多層停車場的泊車費應每年檢討，而且檢討時應考慮下列因素：

- (a) 把繁忙時段的泊車位使用率維持在 85% (見第 3.2(a) 段)；
- (b) 政府多層停車場的泊車費應與鄰近的公眾停車場相若；
- (c) 調整收費對使用率和盡量增加政府收入這項目標的影響 (見第 3.2(b) 段)；及
- (d) 市民在接受程度。

在 1998 至 2018 年期間，運輸署曾 5 次 (即於 1998、2007、2013、2017 和 2018 年) 調整政府多層停車場的泊車費。舉例而言，泊車費於 2017 年上調 2% 至 13%，於 2018 年上調 2% 至 11%。審計署就此審查了停車場泊車位在每日繁忙時段內的平均使用率和泊車費水平，發現有需要在日後檢討泊車費時，考慮載於第 3.6 至 3.8 段的審計意見。

3.6 **泊車位在每日繁忙時段內的平均使用率超過 85%** 如第 3.4 段圖三所示，由 2015 年起，私家車、客貨車和的士泊車位在每日繁忙時段內的平均使用率已經超過運輸署所訂 85% 的目標 (見第 3.2(a) 段)，於 2018 年達 90%。表四顯示對 2018 年 11 個政府多層停車場在每日繁忙時段內平均使用率的分析。從表中可見，2018 年，在 11 個停車場中有 10 個在每日繁忙時段內的平均使用率介乎 89% 與 95% 之間。

表四

11 個政府多層停車場的私家車、客貨車和的士泊車位
在每日繁忙時段內的平均使用率的分析
(2018 年)

政府多層停車場	在每日繁忙時段內的 平均使用率
油麻地	91%
天星碼頭	90%
大會堂	80%
林士街	89%
香港仔	93%
葵芳	90%
荃灣	95%
筲箕灣	93%
天后	92%
雙鳳街	95%
堅尼地城	90%
整體	90%

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

3.7 **泊車費低於平均市價** 根據運輸署於 2018 年 7 月進行的市場調查，除天星碼頭停車場的固定泊車位之外，所有政府多層停車場的私家車和客貨車非固定泊車位，泊車月費均屬鄰近公眾停車場（即距離有關多層停車場不足 15 分鐘步程）中最低的。整體而言，政府多層停車場就私家車和客貨車所收取的泊車月費，較鄰近公眾停車場的平均市價低 15% 至 34%（見表五）。

表五

11 個政府多層停車場就私家車和客貨車所收取的泊車月費與平均市價的比較
(2018 年 7 月)

政府多層 停車場	泊車月費 (註 1) (a) (元)	平均市價 (b) (元)	泊車月費低於平均市價的 百分比 (c) = [(b) - (a)] ÷ (b) × 100%
油麻地	2,800	3,275	15%
天星碼頭	4,300 (註 2)	5,113	16%
大會堂	4,300	5,113	16%
林士街	3,950	4,767	17%
香港仔	1,800	2,355	24%
葵芳	2,000	2,593	23%
荃灣	2,000	2,925	32%
筲箕灣	2,000	2,682	25%
天后	2,800	3,671	24%
雙鳳街	1,900	2,647	28%
堅尼地城	2,200	3,327	34%

資料來源：運輸署的記錄

註 1：截止 2018 年 7 月，堅尼地城停車場只出售季票，泊車月費是用季票收費除以 3 而得出 (即 6,600 元 ÷ 3 個月 = 每月 2,200 元)。

註 2：指非固定泊車位的泊車月費。固定泊車位的泊車月費為 5,900 元。

3.8 **的士泊車費優惠** 運輸署表示，該署於 1999 年推出計劃，以優惠價 500 元售賣月票予的士，作為當時給予的士業界的協助措施。截至 2018 年 12 月 31 日，10 個政府多層停車場 (天星碼頭停車場除外) 共發售 340 個的士泊車位的月／季票。的士的泊車月費已由 1999 年的 500 元，增至 2018 年的 580 元，增幅為 16%。審計署研究了其他公眾停車場的泊車費，發現向的士提

供泊車月費優惠的做法並不常見（例如香港房屋委員會轄下的停車場會向的士和私家車收取相同的泊車月費）。審計署認為，運輸署日後檢討泊車費時，應適當考慮的士泊車優惠這項措施，並探討在當前環境下，1999 年的理據是否仍然適用。

泊車票的銷售安排

3.9 **月票和季票** 截至 2018 年 12 月 31 日，11 個政府多層停車場共發售 3 811 張（佔 5 547 個泊車位的 69%）月票和季票（見第 3.5 段）。泊車票一經發出，便不可轉讓，除非有關車輛由同一車主所擁有。運輸署按下列安排銷售政府多層停車場的月票和季票：

- (a) **月票** 月票以先到先得方式發售。下月份的月票會於每月 23 日上午 7 時 30 分起發售。申請人須在相關停車場的繳費處購買月票；及
- (b) **季票** 季票以抽籤方式發售。下一季（每年 3、6、9 和 12 月開始）泊車季票的申請表會於每年 1、4、7 和 10 月的 23 日起，在相關停車場的繳費處派發。舉例而言，1 月份的申請適用於同年 3 至 5 月期間泊車。申請人須於截止日期當日（通常為開始派發申請表後約 2 星期，例如 1 月的申請，截止日期為 2 月的首星期）或之前，把填妥的申請表格，連同所需證明文件（即有效的車輛登記文件和有效的車輛牌照）遞交停車場繳費處。申請人會獲發一張由電腦列印的申請確認收據。抽籤是公開進行的，通常在截止日期後數天舉行。中籤的申請人可憑申請確認收據，到停車場繳費處購買季票。剩餘的季票，會透過候補機制出售。

3.10 **為購買月票而通宵排隊** 購買月票／季票的競爭在近年變得劇烈，原因可能是私家車數目上升（見第 1.6 段），以及政府多層停車場的泊車費較為相宜（見第 3.7 段）。有傳媒報導，市民為購買月票而通宵排隊。舉例而言，根據運輸署的記錄，某停車場於 2018 年 11 月 22 日上午 11 時左右（即月票於 2018 年 11 月 23 日上午 7 時 30 分開售前超過 20 小時）有人排隊。審計署審查了運輸署在 2018 年 7 至 12 月期間的月票銷售記錄，發現有 4 個停車場（即天后、筲箕灣、香港仔和葵芳停車場）連續 5 至 6 個月出現私家車和客貨車月票在開售首日即告售罄的情況。審計署於 2018 年 11 月 22 日和 2019 年 1 月 22 日晚上實地視察時發現，該 4 個停車場均有人通宵排隊（2019 年 1 月 22 日的排隊情況見照片一 (a) 至 (d)）。

照片一 (a) 至 (d)

為購買月票而通宵排隊

(a) 天后停車場



(b) 筲箕灣停車場



(c) 香港仔停車場



(d) 葵芳停車場



資料來源：審計署人員於 2019 年 1 月 22 日晚上 10 時至 11 時 30 分拍攝的照片

3.11 **需要採取進一步行動改善銷售安排** 因應傳媒報導和類似的公眾投訴，運輸署於 2018 年 10 月就泊車票的銷售安排進行檢討。運輸署表示，所考慮的因素有多個，包括需求和使用率（透過檢討月票要多少天才售罄（例如連續 3 個月在開售首天售罄）、排隊安排的安全和秩序，以及使用者的意見（透過問卷調查）等。鑑於停車場使用率高，以及市民排隊時的安全問題，運輸署由 2018 年 12 月起，更改雙鳳街停車場的泊車票銷售安排，以抽籤方式（註 23）取代先到先得的做法。2019 年 3 月，運輸署回應審計署的查詢時指出，該署

註 23：運輸署以抽籤方式售賣堅尼地城停車場季票的做法已沿用超過 5 年。

會檢討銷售安排，並考慮在情況許可下，在其他個別停車場實行抽籤安排，而抽籤安排將於 2019 年 3 月 (有關泊車期為 2019 年 4 至 6 月) 擴展至林士街和油麻地停車場。審計署認為，除了考慮把抽籤安排擴展至其他停車場，運輸署也應研究可否運用資訊科技 (例如網上申請)，以精簡申請手續。

審計署的建議

3.12 審計署建議運輸署署長應：

- (a) 在運輸署日後檢討泊車費時，適當考慮泊車位使用率高、私家車和客貨車泊車費低於市價和的士泊車優惠等因素；及
- (b) 採取進一步行動改善政府多層停車場的月票／季票銷售安排。

政府的回應

3.13 運輸署署長同意審計署的建議，並表示運輸署會繼續：

- (a) 每年檢討運輸署轄下停車場的泊車費 (包括的士泊車優惠)，其間會考慮停車場的使用率和附近停車場的泊車費；及
- (b) 在考慮需求和使用率，以及排隊安排的安全和秩序後，檢討泊車月票的銷售安排，並研究運用資訊科技來精簡申請手續。由於社會上對以抽籤方式發售月票 / 季票的做法有不同看法，在考慮把這項安排擴展至其他停車場時，應充分考慮使用者的意見和接受程度。

公眾未能使用泊車位

3.14 近年，政府多層停車場泊車位在繁忙時段的使用率高企 (見第 3.4 段圖三)，需求之高可見一斑。因此，在切實可行的情況下，理應把所有泊車位開放予公眾使用。在 2018 年 11 月至 2019 年 1 月期間，審計署實地視察了全部 11 個停車場，發現載於下文第 3.15 至 3.22 段的兩宗個案有可予改善之處。

葵芳停車場有泊車位被閒置

3.15 **天台泊車位** 葵芳停車場樓高7層，提供645個泊車位，包括552個私家車、客貨車和的士泊車位，以及93個電單車泊車位。根據葵芳停車場的樓面平面圖，停車場1至7樓提供477個私家車、客貨車和的士泊車位，而餘下的75個這類泊車位則位於停車場天台。

3.16 **審計署的實地視察** 審計署在2018年11月至2019年1月期間前往葵芳停車場視察，發現停車場7樓與天台之間的車路被封（見照片二(a)及(b)）。根據運輸署的記錄，停車場天台由2013年10月起封閉，自此天台的75個泊車位便再沒有開放予公眾使用。

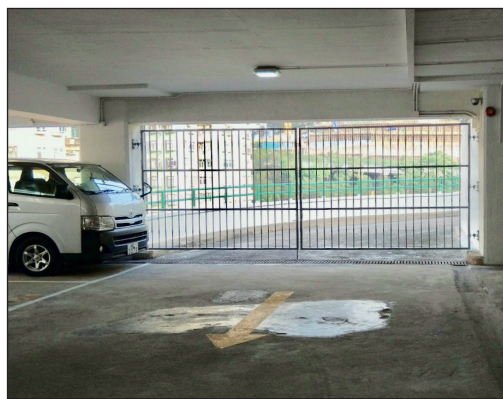
照片二 (a) 及 (b)

葵芳停車場7樓與天台之間的車路

(a) 入口



(b) 出口



資料來源：審計署人員於2019年1月17日拍攝的照片

3.17 **導致天台泊車位封閉的事件** 根據運輸署的記錄，在2012年9月至2013年5月期間，葵芳停車場1樓、7樓和天台合共6度報稱發生銅片（即避雷針的導電片）失竊事件。為加強停車場的保安水平，運輸署實施了數項保安措施，包括：(a) 在7樓和天台加裝9部閉路電視攝影機；及 (b) 在7樓斜道安裝2個設有閉合卸扣掛鎖的閘門（見第3.16段照片二(a)及(b)）。安裝工程於2013年10月完竣。然而，並沒有記錄顯示為何天台泊車位沒有在安裝工程完竣後重新開放予公眾使用。

3.18 **需要盡快有效運用天台泊車位** 在回應審計署有關葵芳停車場天台泊車位為何長期封閉的查詢時，運輸署和建築署於 2019 年 3 月表示：

- (a) **運輸署** 該署及後發現，天台地面不適合泊車。在與建築署聯繫後，維修工程已於 2018 年 10 月完竣。運輸署計劃重開天台泊車位作臨時用途，即作為扣押涉及非法出租或取酬載客車輛的臨時汽車扣留中心，及後會將之用作一般泊車用途；及
- (b) **建築署** 葵芳停車場天台泊車位的維修工程並沒有延誤。2018 年 4 月，建築署接獲有關進行該項維修工程的要求（沒有指明要求分期進行或目標竣工日期），並立即安排於 2018 年 5 月進行小型修葺工程。2018 年 8 月，工程大致完竣，而瑕疵處理和餘下工程也於 2018 年 10 月全部完成。該項小型修葺工程包括小塊修補地面終飾、為護牆重新髹油、重髹道路標記等，對停車場的開放不構成影響。

審計署認為，正如葵芳停車場月票需求高企（見第 3.10 段）所反映，葵芳區的泊車位需求極高；有鑑於此，葵芳停車場天台泊車位長期封閉，情況並不理想。審計署的分析也顯示，由 2015 年起，葵芳停車場的私家車、客貨車和的士泊車位在每日繁忙時段內的平均使用率一直超過 85%（即在 2015 至 2018 年期間介乎 88% 至 90%）。運輸署需要在切實可行的情況下，盡快有效運用天台的 75 個泊車位。

棄置車輛佔用泊車位

3.19 **鎖上和處置棄置車輛** 運輸署表示，如某車輛並沒有有效月票或季票，而且留在同一泊車位超過 30 天，即被視為棄置車輛，可根據《道路交通（私家路上泊車）規例》（第 374O 章）的規定加以上鎖、扣留和處置。根據該規例，在車輛被扣留當日起計的 3 天內，有關方面須向車主送達通知書（該通知書會在送達當日後不遲於 14 天在報章刊登）；在通知書送達車主當日後 25 天內，被扣留的車輛如未被移走，則會成為政府財產，可由警務處處長處置。因此，由扣留某棄置車輛到將之移離泊車位，需時應為 1 個月左右。根據合約，運輸署的承辦商需要按既定程序處理棄置車輛。

3.20 **棄置車輛長期佔用泊車位** 根據運輸署的記錄，截至 2018 年 11 月 12 日，在 5 個政府多層停車場中，有 13 輛（即 9 輛私家車和 4 輛電單車）車輛牌照過期或並沒有任何車輛牌照的棄置車輛。審計署於 2018 年 12 月實地視察

時，發現全部 13 輛棄置車輛均未被移走。根據這 13 輛車的泊車時間 (即由車輛進場當日至 2018 年 12 月 31 日) 所進行的分析顯示，其中 10 輛已被棄置 1 年或以上 (見表六)。在回應審計署的查詢時，運輸署於 2019 年 1 月表示，在 13 輛棄置車輛中，6 輛已被移走，交予警務處處置。運輸署表示，因該 13 輛棄置車輛而損失的泊車費 (即由車輛進場當日計算，至車輛成為政府財產當日為止)，實數約為 21 萬元。然而，根據審計署的估算，該 13 輛車在成為政府財產後仍長期佔用泊車位，截至 2018 年 12 月 31 日已導致少收 340 萬元泊車費。

表六

有關 13 輛棄置車輛在 5 個政府多層停車場佔用泊車位的案齡分析
(2018 年 12 月 31 日)

泊車時間	車輛數目
<1 年	3
1 至 <3 年	5 (註 1)
3 至 <5 年	3 (註 1)
5 至 <7 年	1
≥7 年	1 (註 2)

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

註 1：美利道停車場於 2017 年 5 月停止運作後，有 2 輛分別於 2014 年 1 月 1 日和 2016 年 1 月 1 日起在該處停泊的棄置車輛被移往香港仔停車場。該 2 輛棄置車輛的停泊時間，由進入美利道停車場當日起計算。運輸署表示，其中 1 輛棄置車輛已於 2019 年 1 月移交警務處。

註 2：該棄置車輛 (一輛電單車) 的泊車時間約為 11 年。運輸署表示，該車已於 2019 年 1 月移交警務處。

3.21 **可予改善之處** 審計署審查了運輸署承辦商就棄置車輛採取跟進行動的記錄，發現其跟進行動有不足之處，導致泊車位被長期佔用。個案四是其中一例。

個案四

一輛棄置車輛長期佔用泊車位

1. 一輛車被發現由 2015 年 3 月 6 日起停泊於林士街停車場。承辦商於 2015 年 4 月 10 日向登記車主送達首份通知書，提醒對方繳付應計泊車費，以及承辦商有權出售車輛並以收益支付泊車費和其他任何費用。並沒有記錄顯示，首份通知書發出後曾有任何跟進行動。

2. 20 個月後，承辦商於 2016 年 12 月 2 日向登記車主送達第二份通知書，而該通知書於 2016 年 12 月 15 日在報章上刊登。2016 年 12 月 18 日，承辦商致函警務處稱，可把車輛移交該處處置。2017 年 1 月 26 日，承辦商向登記車主送達最後通知書，又於 2017 年 2 月 3 日第二次致函警務處。並沒有記錄顯示之後曾進行移交工作。

3. 2017 年 6 月 16 日和 2018 年 3 月 16 日，承辦商向車主送達另外兩份通知書，較後發出的一份於 2018 年 3 月 23 日在報章上刊登。2018 年 11 月 22 日，即送達上一份通知書後 8 個月，承辦商第三次致函警務處稱，可把車輛移交該處處置。2019 年 1 月 17 日，警務處回覆謂可把車輛送往該處的扣留中心，以供處置。審計署於 2019 年 1 月 22 日實地視察時，發現車輛已被移走。

審計署的意見

4. 由送達首份通知書到從林士街停車場的泊車位移走棄置車輛，需時 45 個月。審計署認為，一再發出通知書和延後採取跟進行動，導致泊車位被長期佔用。此個案也顯示，運輸署有需要改善監察承辦商表現的工作，因為該署未有要求承辦商就針對棄置車輛而採取的跟進行動定期匯報進度。

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

3.22 2019 年 2 月，警務處在回應審計署的查詢時表示：

- (a) 《道路交通 (私家路上泊車) 規例》授權警務處處長處置停泊於私家路上的限制泊車區並已被該私家路的擁有人鎖上和移走的車輛。有關權力只限於處理停泊於限制泊車區，而非指定泊車處的車輛；及
- (b) 在正常情況下，路上的車輛或其他障礙物只有在導致嚴重阻礙，或是對其他道路使用者構成即時危險，才會被警務處移走。然而，該處會視乎情況，包括其扣留中心是否有空位，酌情考慮每項有

關處置車輛的要求。在第 3.21 段個案四中，警務處是基於上述考慮而同意處置有關車輛的。

合約規定，運輸署的承辦商須根據《道路交通 (私家路上泊車) 規例》處理棄置車輛。然而，如政府多層停車場內的棄置車輛並非停泊於規例所定義的限制泊車區，便可能難以有效地移走和處置。審計署認為，運輸署須為移走棄置車輛研究有何可行方法，包括釐清規例的適用範圍，務求盡快騰出政府多層停車場內被佔用的泊車位。

審計署的建議

3.23 審計署建議運輸署署長應：

- (a) 在切實可行的情況下，盡快有效運用葵芳停車場的 75 個天台泊車位；
- (b) 為移走棄置車輛研究可行方法，包括釐清《道路交通 (私家路上泊車) 規例》的適用範圍，務求盡快騰出政府多層停車場內被佔用的泊車位；及
- (c) 就承辦商針對棄置車輛而採取的跟進行動，改善有關監察工作。

政府的回應

3.24 運輸署署長同意審計署的建議，並表示：

- (a) 運輸署已決定把葵芳停車場天台闢作臨時汽車扣留中心，及後會將之用作一般泊車用途。運輸署正辦理所需程序。日後，該署會加強與工務部門之間的聯繫，以便停車場的工程能早日完竣，盡快重開受影響的泊車位；
- (b) 運輸署正制訂程序，加快處理棄置車輛的工作；及
- (c) 由 2019 年 2 月起，運輸署的停車場承辦商會就運輸署停車場內棄置車輛的數目和詳情每月提交報告，以便該署監察其表現。

設施管理

在提供閉路電視保安系統方面的不足之處

3.25 **閉路電視片段不足以協助調查事件** 合約規定，承辦商須就任何停車場內發生而涉及任何政府財物或車輛的任何損毀，或任何人傷亡的所有事件（例如偷車和損失財物）、意外或犯罪活動，向運輸署提交書面報告。審計署審視了承辦商於 2018 年提交的全部 37 份事件報告，發現：(a) 18 宗與撞車有關；(b) 3 宗與財物損失有關；(c) 9 宗與傷亡有關；及 (d) 7 宗與車輛損毀和其他事宜有關。全部事件均已報警。然而，審計署留意到，在該 37 宗事件中，有 30 宗未有出現於閉路電視片段，或事發現場當時位於閉路電視保安系統的覆蓋範圍以外，因此無法向警務處提供記錄，以供調查。例如於 2018 年 9 月，一名月租客戶向運輸署投訴，稱其車輛被撞而嚴重損毀，肇事司機不顧而去。然而，並沒有任何錄影片段可供協助調查事件。

3.26 **需要檢討閉路電視保安系統是否足夠** 閉路電視保安系統的不足之處，或會構成保安漏洞，令財物有被盜取的風險（見第 3.17 段）。審計署審查了截至 2018 年 12 月 31 日的停車場器材清單，發現 11 個政府停車場分別設有 4 至 43 部閉路電視攝影機。有些範圍不受閉路電視攝影機所覆蓋。審計署認為有需要檢討閉路電視保安系統是否足夠，尤其是只有少量閉路電視攝影機的停車場，並採取必要措施，提升停車場的保安水平。

更換停車場管理系統的工作有所延誤

3.27 **停車場管理系統** 為控制和監察車輛進出，每個政府多層停車場均安裝了停車場管理系統（由進出監控系統和車牌辨認系統兩個相連的作業系統所組成）。這個關鍵系統由政府擁有，其用途為：(a) 計算泊車人士應繳付的泊車費；及 (b) 備存源自停車場的所有收入數據。停車場管理系統的提供和維修保養，是透過由停車場承辦商與兩個系統供應商簽署分包合約而實現。根據運輸署的記錄，截至 2016 年初，停車場管理系統已使用超過 10 年，已屆所計劃的可用年期，維修並不合乎經濟原則。截至 2019 年 1 月，該系統仍在使用。

3.28 **需要加快停車場管理系統的更換工作** 儘管運輸署已按系統供應商的建議，於 2016 年 12 月為部分停車場 (註 24) 更換進出監控系統的舊零件，但審計署發現系統失靈次數由 2016 年的 197 次，大增至 2018 年的 414 次，增幅為 110%。2018 年的系統失靈個案中，有 106 次尤其嚴重，導致停車場管理系統無法運作，須改以人手控制車輛出入。上述情況顯示，更換停車場管理系統的工作刻不容緩。運輸署表示，為 10 個政府多層停車場 (註 25) 更換停車場管理系統的合約已經批出，有關更換工作計劃於 2019 年年中完成。由於停車場管理系統是停車場的關鍵系統，而且有迫切需要更換，因此運輸署需要加快更換工作，並從此事汲取教訓 (例如在新停車場管理系統可用年期屆滿前制訂更換計劃)，避免日後再出現類似問題。

審計署的建議

3.29 審計署**建議**運輸署署長應：

- (a) 檢討安裝於政府多層停車場 (尤其是只有少量閉路電視攝影機的停車場) 的閉路電視保安系統是否足夠，並採取必要措施，提升停車場的保安水平；及
- (b) 加快停車場管理系統的更換工作，並從更換進度緩慢的問題汲取教訓，避免日後再出現類似問題。

政府的回應

3.30 運輸署署長同意審計署的建議，並表示運輸署會：

- (a) 聯同建築署和機電工程署檢討運輸署轄下停車場閉路電視保安系統的提供情況；及
- (b) 密切監察將於 2019 年年中安裝的新停車場管理系統的狀況，並採取行動，日後及時更換系統。

註 24：該等停車場為天星碼頭、大會堂、香港仔、葵芳、堅尼地城停車場，以及已先後於 2017 年 5 月和 2018 年 8 月停止運作的美利道和上水泊車轉乘停車場。

註 25：由於油麻地停車場已計劃於 2020 年清拆，以便建造中九龍幹線，因此更換停車場管理系統的工作只會於 10 個政府多層停車場進行。

第 4 部分：路旁泊車位的管理

4.1 本部分探討運輸署在下列方面的管理工作：

- (a) 路旁咪錶泊車位 (第 4.4 至 4.20 段)；及
- (b) 路旁非咪錶泊車位 (第 4.21 至 4.31 段)。

政府在提供路旁泊車位方面的政策

4.2 政府的現行政策是鼓勵使用者在街道以外的泊車位 (例如政府多層停車場) 作較長時間的泊車。政府會提供路旁泊車位，以滿足駕駛者的短時間泊車需要 (見第 1.8(d) 段)。這類泊車位會設於不影響交通暢順、道路安全或其他道路使用者上落客貨的指定地點，一般會豎立咪錶，目的是避免泊車位被長期佔用，提升泊車位的車輛流轉，讓更多駕駛者可使用泊車位 (註 26)。現把有關路旁泊車位的原則簡述如下：

- (a) 一份獲前行政局於 1967 年接納的交諮會文件說明：
 - (i) 路旁泊車位應設有咪錶，所定收費須足以確保有約 15% 的泊車位保持空置；
 - (ii) 這項基本原則應適用於本港所有地區和任何車輛類別；及
 - (iii) 在考慮一天之內何段時間須收費，以及一星期之內哪些日子須收費時，應本着免費泊車位的需求高於供應量為基準；
- (b) 1972 年，前行政局接受政府的建議，即咪錶泊車位的收費時段應延長至包括星期日和公眾假期。這項政策及後於 1990 年的《運輸政策白皮書》中再獲確認，該文件表明：“為確保有效地使用政府停車場及設有收費錶的路旁車位，政府打算繼續實施現行政策，定期修訂泊車費，以維持 15% 的可用率”；
- (c) 1981 年，政府表示最終目標是把安裝咪錶計劃，推展至市區和新市鎮所有准許在路旁泊車的地方，並按照需求在每區收取適當費用；及

註 26：根據《道路交通 (泊車) 規例》(第 374C 章) 第 8 條，任何人在泊車處連續停泊車輛超過 24 小時，即屬犯罪，可處罰款 2,000 元。該條文的目的是讓更多駕駛者可使用路旁泊車位。

- (d) 2000年，當時的運輸局（現時的運房局）重申載於（c）項的政策，並表示運輸署已經把安裝咪錶計劃推展至使用率高（即85%或以上）的泊車位。

4.3 **提供路旁泊車位** 截至2018年12月31日，全港設置了約9 700個只接納“八達通”繳付泊車費的電子咪錶（註27），以管轄路旁泊車位。表七顯示在2014至2018年期間咪錶泊車位和非咪錶泊車位的數目。

表七

路旁泊車位數目
(2014至2018年)

泊車位類別	2014	2015	2016	2017	2018
咪錶					
沒有分類（註）	15 032	15 056	15 086	15 100	15 137
貨車	2 276	2 205	2 182	2 177	2 095
巴士／旅遊車	603	651	652	654	666
小計	17 911	17 912	17 920	17 931	17 898
非咪錶					
電單車	9 437	9 627	9 901	10 172	10 404
私家車、貨車、旅遊車／巴士及其他	5 898	5 873	6 011	6 238	6 263
小計	15 335	15 500	15 912	16 410	16 667
總計	33 246	33 412	33 832	34 341	34 565

資料來源：運輸署的記錄

註：指供中型／重型貨車、巴士和電單車以外的車輛使用的泊車位。

註27：一般而言，每個電子咪錶管轄兩個泊車位。

路旁咪錶泊車位的管理

4.4 **運輸署和承辦商在管理咪錶泊車位上的角色** 日常交通管理事宜的整體規劃、監察和規管，屬於運輸署分區辦事處的工作範圍。運輸設施管理組（見附錄 A）則負責管理咪錶泊車位。運輸署已透過公開招標，委聘承辦商負責咪錶系統的管理、營運和維修保養工作。2018 年的年度管理費為 4,140 萬元。承辦商須負責下列工作：

- (a) **收取收入和監察使用率** 承辦商負責檢索、處理、貯存和上載所有交易數據、管理和備貯相關資料，並須至少每 4 天用手提檢索器讀取所有路旁咪錶的數據 1 次，上載到中央電腦系統。這個每 4 天一個循環的數據收集工作，有助運輸署檢視全部咪錶泊車位，藉此監察咪錶泊車位的使用率。此外，運輸署也藉着承辦商每半年進行一次的調查，了解泊車位的實際使用率（即以調查為依據的使用率）；及
- (b) **協助執法** 合約規定承辦商須識別、記錄，並以書面向警務處報告若干情況，包括：(i) 咪錶泊車位被阻塞；(ii) 咪錶泊車位被疑似棄置車輛或車身多處殘破的車輛佔用；及 (iii) 設於泊車需求殷切地區的咪錶所得收入異常地低。如咪錶泊車位被車輛以外的任何物品佔用，承辦商須向地政總署報告。如發現泊車位有垃圾，承辦商須向食物環境衛生署（食環署）報告。

4.5 **咪錶泊車位的泊車費安排** 有關路旁泊車位的其中一項原則是須透過設有咪錶並訂定收費水平，以確保有約 15% 的泊車位保持空置（見第 4.2(a)(i) 段）。實際上，視乎泊車位所在位置的交通情況和泊車需求，不同地區的泊車費、每次交易的“最長泊車時間”分類和咪錶收費時段各有不同：

- (a) **泊車費** 根據《道路交通（泊車）規例》（第 374C 章），泊車位的最高收費為每 15 分鐘 2 元（註 28）。目前，泊車費分為兩個水平，即每 15 分鐘 2 元和每 30 分鐘 2 元（下文稱為高收費率和低收費率）。截至 2018 年 10 月 31 日，在 17 869 個路旁咪錶泊車位中，

註 28：每 15 分鐘 2 元的最高收費是在 1994 年釐訂。1999 年，政府曾建議把最高收費增至每 15 分鐘 4 元，但被立法會否決。2017 年，運房局再次建議把最高收費增至每 15 分鐘 4 元或 5 元（見第 1.11(a) 段），但被立法會反對。運房局表示，運輸署會研究可否訂立客觀的泊車費調整機制，以便按照個別地區的泊車位在一段時間的使用率，釐訂泊車費水平。此舉旨在達致滿足短時間泊車需要這項政策原意。

15 136 個 (85%) 按高收費率收費，其餘 2 733 個 (15%) 則按低收費率收費；

- (b) **每次交易的“最長泊車時間”分類** 為避免路旁咪錶泊車位被長時間使用，咪錶設有每次交易的“最長泊車時間”。根據《道路交通(泊車)規例》附表 2，“最長泊車時間”目前訂為 30 分鐘、1 小時或 2 小時。截至 2018 年 10 月 31 日，在 17 869 個咪錶泊車位中，15 327 個 (86%) 的“最長泊車時間”為 2 小時，1 562 個 (9%) 為 1 小時和 980 個 (5%) 為 30 分鐘；及
- (c) **收費時段** 大部分咪錶的收費時段為平日上午 8 時至午夜，以及公眾假期上午 10 時至晚上 10 時。附錄 G 顯示咪錶的 10 類收費時段。

4.6 **收入和使用情況** 運輸署會透過承辦商收集有關咪錶收入的資料，編制以收入為依據的平均使用率 (註 29)，藉以監察咪錶泊車位的使用情況。2018 年，咪錶泊車位的收入為 2.87 億元，以收入為依據的平均使用率為 41%。

4.7 **新一代咪錶系統** 2018 年 1 月，政府公布計劃由 2019–20 年度起安裝新一代咪錶系統 (見第 1.12(b) 段)。為全面更換現有咪錶 (註 30) 和在更多合適位置裝設咪錶而購置 12 300 個新咪錶，所涉及的開支預計為 3.04 億元。運輸署表示會由 2020 年年初起，分階段把現有咪錶換成新咪錶，而有關工作將於 2022 年年初完成。新一代咪錶系統的主要功能和特點載於附錄 H。

泊車位可用率未能經常達標

4.8 咪錶泊車位的使用率這項資料，對運房局及運輸署的規劃和政策制訂工作至關重要。由於有駕駛者沒有繳費而佔用泊車位，以收入為依據的使用率 (見第 4.6 段註 29) 不能反映實際使用情況。為此，運輸署在合約中加入一項規定，要求承辦商每半年一次調查所有咪錶泊車位的使用率 (見第 4.4(a) 段)。在預定的調查日，承辦商的人員會每兩小時巡視所有咪錶泊車位一次，以收集數

註 29：以收入為依據的平均使用率按以下方式計算：從咪錶收取的總收入 ÷ 最高收入 (假設同期咪錶的使用率為 100%，不包括咪錶停用的時段) × 100%。

註 30：現有咪錶系統於 2003-04 年度安裝，可用年期行將屆滿，須予更換。咪錶總數約 10 250 個。在正常情況下，只有 95% (即約 9 700 個) 咪錶可供使用，原因是其餘咪錶須進行維修保養，導致無法即時提供咪錶以安裝於泊車需求殷切的地點，情況並不理想。

路旁泊車位的管理

據，例如：(a) 以調查為依據的使用率 (即泊車位有否被佔用)；(b) 車輛轉換率 (即泊車位是否被同一輛車佔用)；及 (c) 逃避繳費 (即泊車位是否在未繳費的情況下被佔用)。表八列出 2015 至 2018 年期間的調查結果，顯示整體使用率由 73% 上升至 81% (即泊車位可用率 (100% 減去使用率) 由 27% 降至 19%)，而車輛轉換率介乎 14% 與 17% 之間。另一方面，逃避繳費的比率則維持穩定，約為 30%。

表八

路旁咪錶泊車位半年度調查的結果
(2015 至 2018 年)

區域	2015	2016	2017	2018	2015 至 2018 年 間的變化 (百分點)
以調查為依據的使用率					
港島	78%	76%	80%	79%	+1
九龍	85%	89%	91%	93%	+8
新界	60%	64%	70%	72%	+12
整體	73%	75%	79%	81%	+8
逃避繳費比率					
港島	18%	17%	17%	20%	+2
九龍	36%	39%	33%	33%	-3
新界	25%	34%	29%	25%	沒有變化
整體	29%	34%	29%	28%	-1
車輛轉換率 (註)					
港島	21%	24%	26%	29%	+8
九龍	18%	18%	20%	19%	+1
新界	8%	10%	11%	12%	+4
整體	14%	15%	17%	17%	+3

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

註：車輛轉換率的計算方法為：曾在泊車位內停泊的車輛數目 ÷ 泊車位數目 ÷ 咪錶收費的平均時數 × 100%。

附註：承辦商在平日和公眾假期進行調查。上述分析是在整合平日和公眾假期的數據後得出。

4.9 **地區性的泊車位可用率** 儘管本港整體泊車位可用率約為 20%，審計署分析不同地區的泊車位可用率後發現，2018 年各地區的可用率介乎 1% (黃大仙) 至 83% (沙頭角)。表九概述未能達到“15% 可用率”這目標的地區數目 (見第 4.2(a)(i) 段)。

表九

泊車位可用率低於 15% 的地區數目
(2015 至 2018 年)

區域	區域內的地區數目	2015	2016	2017	2018
港島	8	4	1	3	2
九龍	15	10	11	12	13
新界	14	0	0	1	1
總計	37	14	12	16	16

平均：15

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

表九顯示，在 2015 至 2018 年期間，在 37 個地區中，平均有 15 個 (40%) 無法達致維持 15% 泊車位可用率的目標，九龍的情況尤為嚴重，不少地區均未能達標 (即由 2015 年的 10 個增至 2018 年的 13 個)。由於上述數字是泊車位的每天平均可用率，在繁忙時段的情況或會更為嚴重。運輸署需要考慮載於第 4.10 至 4.18 段的審計意見，制訂措施以達致“15% 可用率”的目標。

需要檢討咪錶泊車位的泊車費

4.10 **咪錶按低收費率收費** 根據政府政策，泊車費須定期修訂，以維持“15% 可用率” (見第 4.2(a)(i) 及 (b) 段)。換言之，如泊車位可用率低於 15%，便應調高泊車費。為確定運輸署有否相應地調整咪錶泊車費，審計署根據運輸署的調查 (見第 4.9 段表九)，分析在 10 個由 2015 年起可用率長期低於 15% 的地區中，按低收費率 (見第 4.5(a) 段) 收費的咪錶泊車位比例，其結果載於表十。

表十

10 個泊車位可用率低於 15% 的地區中按低收費率收費的咪錶泊車位比例
(2018 年 10 月 31 日)

地區	2018 年 調查時的 可用率	咪錶泊車位 數目	按低收費率收費 的咪錶泊車位數目
黃大仙	1%	161	75 (47%)
旺角	3%	568	50 (9%)
九龍城	3%	651	189 (29%)
慈雲山	3%	207	47 (23%)
油麻地	3%	716	67 (9%)
尖沙咀	4%	226	0 (0%)
秀茂坪	4%	125	10 (8%)
大角咀	4%	371	177 (48%)
土瓜灣	5%	735	56 (8%)
紅磡	6%	447	30 (7%)

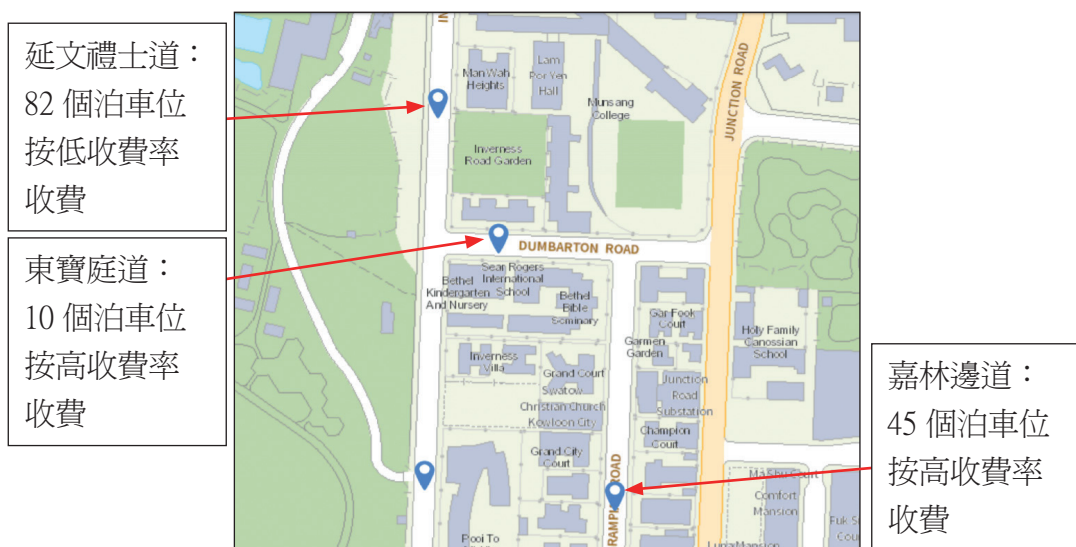
資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

4.11 **相距不遠的咪錶的泊車費不同** 調整咪錶收費是把泊車位可用率維持在 15% 的方法之一，但表十的結果顯示，此法不一定獲得落實。舉例而言，儘管尖沙咀所有咪錶泊車位均按高收費率收費，但大角咀和九龍城則分別有 48% 和 29% 咪錶泊車位按低收費率收費。就此，審計署留意到，設於部分相距極近位置的咪錶按不同的收費率收費（例如九龍城區的情況——見圖四）。以使用率而言，運輸署承辦商在 2018 年進行的調查結果顯示，在這 9 個地區（註 31）中，按低收費率收費的泊車位大多錄得低於 15% 的可用率。

註 31：尖沙咀並沒有任何咪錶按低收費率收費，因此沒有包括在內。

圖四

九龍城區內按不同收費率收費的咪錶位置的例子



資料來源：審計署對運輸署記錄和地政總署地理資訊地圖的分析

4.12 運輸署對按低收費率收費的咪錶所進行的檢討 2012 年，運輸署分區辦事處就泊車費進行檢討，得出下列結論：

- 一般而言，按低收費率收費的咪錶泊車位，使用率與按高收費率收費的沒有重大分別。長遠而言，有必要考慮調整咪錶收費上限。短期而言，則顯然應把目前按低收費率收費的咪錶劃一按高收費率收費；
- 同一街道的泊車位有兩種不同收費率。有 73 條街道同時設有兩種收費率的咪錶泊車位，平均使用率超過 85%。另外 58 條街道的泊車位平均使用率超過 85%，但只安裝了按低收費率收費的咪錶。在同一地區內，不難發現按低收費率收費的泊車位的使用率高於按高收費率收費的泊車位；及
- 《道路交通 (泊車) 規例》所規定每 15 分鐘 2 元的最高泊車費，無法用作調節使用率。因此，如不大幅提高泊車費，便無法達致現行政策中“定期修訂泊車費，以維持 15% 的可用率”的目標。

在一份於 2017 年 12 月提交立法會的文件中，運房局建議把《道路交通（泊車）規例》訂明的收費由每 15 分鐘 2 元增至每 15 分鐘 4 元或 5 元（見第 1.11(a) 段及第 4.5(a) 段註 28）。由此可見，收取低於目前最高收費率（即每 15 分鐘 2 元）的費用，無助改善泊車位可用率。2019 年 3 月，運輸署在回應審計署的查詢時表示，該署在釐訂收費水平時已考慮多項因素，例如私人和其他公共機構（例如香港房屋委員會）經營的公眾停車場收費、路旁咪錶泊車位的使用率、市民的負擔能力和接受程度等。審計署認為，對於按低收費率收費的咪錶（尤其是設有這些咪錶的街道同時設有按高收費率收費的咪錶時），運輸署需要檢討其泊車費。這項意見，與 (a) 項所載運輸署 2012 年檢討的結論吻合。

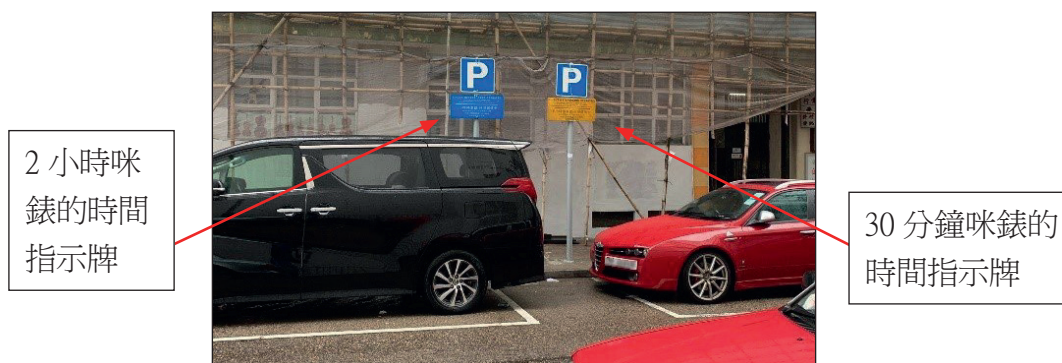
需要檢討咪錶泊車位每次交易的“最長泊車時間”

4.13 **有關釐訂每次交易“最長泊車時間”的指引** 為達致提高車輛流轉，讓更多駕駛者可使用路旁泊車位這項目標，運輸署把咪錶泊車位每次交易的“最長泊車時間”設定為 30 分鐘、1 小時或 2 小時，視乎有關路段的情況而定。為此，運輸署在其內部指引中訂明，設於核心商業區而並非供電單車、貨車和巴士使用的咪錶（即供私家車和客貨車使用的咪錶），每次交易的“最長泊車時間”應設定為 30 分鐘，設於外圍地帶的這類咪錶則為 2 小時。貨車泊車位方面，“最長泊車時間”為 1 小時（於收發貨物的需求較高，以及街道以外的上落貨設施不敷應用的地區）或 2 小時（於租賃貨車的熱門地點）。

4.14 **每次交易“最長泊車時間”不同的咪錶的分布** 運輸署的內部指引訂明，設於核心商業區的私家車和客貨車泊車位咪錶，每次交易的“最長泊車時間”應設定為 30 分鐘。然而，運輸署並沒有就“核心商業區”加以定義，也沒有指明是哪些區域。審計署留意到：(a) 不少可能設於核心商業區的咪錶，每次交易的“最長泊車時間”被設定為 2 小時。例如銅鑼灣、尖沙咀和旺角的私家車和客貨車泊車位中，分別有 81%、67% 和 58% 被設定為 2 小時；(b) 有 73 條街道，其在同一街道的咪錶設有不同的每次交易“最長泊車時間”（例子見照片三）；及 (c) 在相鄰地區的泊車位中，咪錶被設定為 30 分鐘的泊車位車輛轉換率較高。在提高路旁泊車位車輛流轉的政策下，運輸署需要就安裝於核心商業區私家車和客貨車泊車位的 2 小時咪錶，檢討每次交易的“最長泊車時間”，並視乎情況，把每次交易的“最長泊車時間”調整為 30 分鐘。

照片三

咪錶設定不同的每次交易“最長泊車時間”的地點



資料來源：審計署人員於 2018 年 11 月 25 日在活道(灣仔)拍攝的照片

需要檢討咪錶泊車位的收費時段

4.15 **各類收費時段** 2001 年，運輸署完成了一項計劃，把所有使用率高(即 85% 或以上)泊車位的收費時段延至公眾假期。截至 2018 年 10 月 31 日，路旁咪錶泊車位有 10 類收費時段。大部分咪錶的收費時段為平日上午 8 時至午夜，公眾假期則為上午 10 時至晚上 10 時(見附錄 G)。審計署分析了截至 2018 年 10 月 31 日的收費時段，發現下列問題：

- (a) 部分泊車處出現同一類車輛的泊車位有不同收費時段的情況，儘管對該等泊車位的需求理應相同(例子見照片四)；及

照片四

咪錶設定不同的收費時段的地點



資料來源：審計署人員於 2018 年 12 月 6 日在金山郊野公園停車場拍攝的照片

- (b) 位於 393 個泊車處的 8 634 個泊車位 (附錄 G 的 B、F、H、P 及 Q 類) 在平日晚上 8 時或 9 時後可免費泊車。審計署在 2018 年 12 月至 2019 年 1 月期間晚上 8 時至午夜視察 10 個泊車處 (涉及 274 個咪錶泊車位)，留意到泊車位大多已被佔用。

由於承辦商只會在咪錶的收費時段進行每半年一度的調查，因此泊車位在非收費時段的佔用情況未能成為定期調查對象。安裝設有車輛佔用感應器 (見附錄 H) 的新咪錶 (有關工作在 2020 年展開) 後，運輸署會定期取得有關咪錶泊車位佔用情況的資料，有助該署調整個別地區或路段的咪錶設定 (包括泊車費、每次交易的“最長泊車時間”和收費時段)，從而更有效地應付地區上的交通管理需要。短期而言，運輸署需要透過定期調查，監察泊車位在咪錶所設定收費時段外的使用情況，並考慮在泊車位使用率高時，延長咪錶收費時段 (例如收費至午夜)。運輸署需要在全面安裝新一代咪錶系統前，從速訂立泊車費調整機制，從而為調整咪錶設定訂立客觀準則 (例如根據一段時間內的使用率)，務求達致有關短時間路旁泊車的政策原意 (見第 4.5(a) 段註 28)。

需要改善調配咪錶安排

4.16 **更換現有咪錶的工作有所延誤** 現有的電子咪錶由 2003–04 年度起啓用，預計可用年期為 7 至 10 年。2012 年 7 月，運輸署向立法會交通事務委員

會提出建議，以推行試驗計劃，研究可否引入新一代的咪錶系統。在 2018 年 1 月舉行的立法會交通事務委員會會議上，運輸署報稱試驗計劃料於 2018 年 5 月完成。新一代咪錶系統的招標已於 2018 年 12 月結束，系統並將於 2020 年年初起陸續安裝，於 2022 年年初安裝完成（見第 4.7 段）。換言之，現有的咪錶需要繼續運作 2 至 3 年（即由 2003–04 年度起合共約 17 年），遠較正常的可用年期為長。

4.17 **重行調配咪錶的工作有所延誤** 由於目前使用的咪錶型號已經停產，可供安裝於新泊車處的備用咪錶有限。運輸設施管理組遂請分區辦事處合作，把使用率低的泊車處的咪錶重行調配（即予以取消），以便安裝於其他泊車處。為此，運輸設施管理組每季均會向分區辦事處報告有哪些咪錶使用率較低，以供考慮是否予以重行調配。例如在 2017 年 10 月 1 日至 2017 年 12 月 31 日期間，該組便發現有 510 個咪錶（涉及 943 個泊車位）的以收入為依據使用率（見第 4.6 段）不足 4%。審計署分析了 2016 至 2018 年期間的季度報告，發現涉及 399 個泊車位的 212 個咪錶使用率長期偏低，但未被重行調配。另一方面，由於欠缺備用咪錶，部分安裝咪錶的要求無法受理。

4.18 從交通管理，以及保障政府收入的角度而言，隨時具備足夠數目的咪錶，以便設置於使用率高的泊車位，事關重要。審計署認為，運輸署應在新一代咪錶系統的可用年期屆滿前制訂咪錶更換計劃。就此，運輸署於 2019 年 3 月告知審計署，在新一代咪錶系統的採購、管理、營運和維修保養合約中，已加入供應和安裝額外咪錶的條文，有助滿足任何加裝咪錶的要求。此外，承辦商須就車輛感應技術和電子付款方式進行中期檢討，結果將交由政府審視，以便考慮未來路向，並在新一代咪錶系統的可用年期屆滿前及時加以更換／改良。儘管審計署留意到運輸署所採取的措施，但認為短期內該署須密切監察重行調配咪錶計劃（即取消低使用率泊車處的咪錶，以便設置於其他泊車處）的實施情況，從而更有效地運用有限的咪錶資源。

審計署的建議

4.19 審計署建議運輸署署長應：

- (a) 檢討路旁咪錶泊車位的收費安排，務求改善路旁泊車位政策（即維持 15% 泊車位可用率）的實施情況，並保障政府收入。有關工作包括：
 - (i) 針對按低收費率收費（即每 30 分鐘 2 元）的咪錶（尤其是安裝這些咪錶的街道同時設有按高收費率收費（每 15 分鐘 2 元）的咪錶時）檢討其泊車費；
 - (ii) 就安裝於核心商業區私家車和客貨車泊車位的 2 小時咪錶，檢討每次交易的“最長泊車時間”，並視乎情況，把每次交易的“最長泊車時間”調至 30 分鐘；及
 - (iii) 在安裝新一代咪錶系統前，透過定期調查，監察泊車位在咪錶所設定收費時段外的使用情況，並考慮在泊車位使用率高時，延長咪錶收費時段；
- (b) 從速訂立泊車費調整機制，務求達致有關短時間路旁泊車的政策原意；
- (c) 在新一代咪錶系統的可用年期屆滿前制訂咪錶更換計劃；及
- (d) 在安裝新一代咪錶系統前，密切監察重行調配咪錶計劃的實施情況。

政府的回應

4.20 運輸署署長同意審計署的建議，並表示：

- (a) 由於受到地區人士反對（尤其是在未有全面和連續的資料可顯示泊車位使用率高企的情況下），要調高泊車費一向困難。安裝新一代咪錶系統後，泊車位的使用情況會被自動記錄，運輸署會因應有關泊車位的使用情況，針對按低收費率收費的泊車位來檢討其泊車費；
- (b) 運輸署會就安裝於核心商業區私家車和客貨車泊車位的 2 小時咪錶的使用情況，檢討並適當調整每次交易的“最長泊車時間”；

路旁泊車位的管理

- (c) 運輸署會進行定期調查，並考慮在泊車位使用率高時，延長咪錶收費時段；
- (d) 運輸署計劃為料於 2022 年年初安裝完成的新一代咪錶系統訂立泊車費調整機制，並向立法會匯報；
- (e) “採購連管理、營運及維修新一代停車收費錶系統”的招標文件中，已有條文要求承辦商在合約生效滿 6 年後（即 2025 年年初），完成有關車輛感應技術和電子付款方式的檢討。運輸署會審視檢討報告，藉此考慮咪錶泊車位管理工作的未來路向，並及時採取行動，更換或改良新一代咪錶系統；及
- (f) 運輸署會繼續密切監察重行調配咪錶計劃的實施情況。

路旁非咪錶泊車位的管理

4.21 *提供路旁非咪錶泊車位* 非咪錶泊車位的規劃、管理和監察工作由運輸署的分區辦事處負責。截至 2018 年 12 月 31 日，路旁非咪錶泊車位共有 16 667 個（見表十一）。

表十一

按車輛類別劃分的路旁非咪錶泊車位數目
(2018年12月31日)

區域	電單車	私家車／ 客貨車	貨車、 旅遊車 ／巴士 (註1)	其他 (註2)	總計
港島	2 281	169	240	174	2 864
九龍	4 067	10	224	225	4 526
新界	4 056	3 112	1 771	338	9 277
總計	10 404	3 291	2 235	737	16 667

6 263

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

註1：包括旅遊車／巴士和貨車的通宵泊車位。

註2：包括供殘疾人士和特別用途車輛使用的泊車位。

4.22 **公眾的關注** 公眾不時就非咪錶泊車位短缺，以及這些泊車位的使用情況表示關注。例如在2016年10月的交通事務委員會會議上，曾有議員促請政府檢討有關提供電單車泊車位的政策（這類泊車位佔非咪錶泊車位總數的62%）。2012至2018年期間，電單車泊車位比例由0.76降至0.63，跌幅為17%。

4.23 **運輸署進行的非咪錶泊車位調查** 2000年，運輸署稱會繼續就非咪錶泊車位的使用情況進行定期調查。2018年12月，運輸署在回應審計署的查詢時表示，有關非咪錶泊車位的調查是以專案形式進行。5年來，運輸署只在2017年就路旁電單車泊車位進行過一次全港性調查。

供電單車使用的非咪錶泊車位

4.24 **過往的電單車泊車位檢討** 20年來，運輸署曾數度就路旁電單車泊車位的管理事宜進行檢討：

- (a) 1999年，運輸署認為原則上應在技術和運作兩方面均屬可行的情況下，就使用率高的路旁電單車泊車位收費。然而，基於技術、運作和執法等問題，該建議未有付諸實行；
- (b) 2006年2月，運輸署總結認為，基於公平公正的原則，應為所有機動車輛的路旁泊車位設置咪錶。此外，對於目前使用率極高的路旁電單車泊車位，咪錶有助調節和改善車輛流轉，減少路旁和街道以外的收費泊車位在泊車費用上的差異，並可為政府帶來收入。不過，在考慮技術和運作事宜，以及在執法方面的顧慮後，收費建議未獲積極跟進；及
- (c) 有關研究提供裝置把電單車固定在指定泊車位的可行性，運輸署於2012年1月表示曾於2000、2008和2010年進行有關安裝欄桿，藉以加強保安的小規模試驗，但欄桿的使用率極低。由於並沒有逼切需要透過裝設咪錶來規管電單車在路旁停泊，加上執法問題和預期電單車駕駛者會提出強烈反對，政府決定維持現狀，不在路旁的電單車泊車位設置咪錶。

4.25 **運輸署的路旁電單車泊車位調查** 鑑於公眾就路旁泊車位被疑似棄置電單車和雜物違例佔用表示關注，運輸署聘用承辦商就違例使用路旁電單車泊車位進行調查，目的是評估整體泊車情況和違例佔用程度。該調查於2017年7月進行，涵蓋位於590個泊車處的10 138個路旁電單車泊車位，其主要結果如下：

- (a) 在該等泊車位停泊的電單車共有10 304輛，即整體使用率為102%（不同泊車處的使用率介乎0%至193%——註32）。使用率超過85%的泊車處有446個（76%）；及

註32：調查也涵蓋停泊於指定泊車處外圍20米範圍內的電單車。如把這些電單車計算在內，整體使用率為115%。

- (b) 在 278 個 (47%) 泊車處發現 618 輛 (即佔停泊中 10 304 輛電單車中的 6%) 被認為不適宜在道路行走 (註 33) 的電單車。

4.26 **審計署的路旁電單車泊車位調查** 為確定現況，審計署在 2018 年 11 月至 2019 年 1 月期間，調查了 100 個泊車處 (涵蓋 1 644 個泊車位) 的情況，留意到下列各點：

- (a) **路旁電單車泊車位需求殷切** 使用率超過 85% 的泊車處有 92 個 (92%)，當中有 88 個的使用率超過 100%，顯示這些泊車位的需求殷切，實際使用率也甚高；
- (b) **棄置車輛** 在 28 個 (28%) 泊車處發現被認為不適宜在道路上行走的電單車。棄置車輛的問題可歸咎於執法取締在非咪錶泊車位長期停泊存在的困難 (見第 4.2 段註 26)；及
- (c) **非法泊車危害行人安全** 有電單車停泊在鄰近行人路，危害行人安全。

4.27 **需要就路旁電單車泊車位採取改善措施** 審計署留意到，對於為路旁電單車泊車位裝設咪錶一事，運輸署對技術和運作方面的困難有所顧慮 (見第 4.24 段)。然而，審計署也留意到，在該等電單車泊車位未裝設咪錶的情況下，取締長期停泊和棄置車輛同樣存在困難 (見第 4.26(b) 段)。由於這類泊車位的使用率長期高企，加上棄置車輛和非法泊車的問題，運輸署需要採取措施，確保路旁電單車泊車位獲得有效運用，從而提高泊車位可用率。

供其他類別車輛使用的非咪錶泊車位

4.28 根據運輸署的非咪錶泊車位資料表，截至 2018 年 12 月 31 日，除電單車泊車位外，本港尚有合共 6 263 個供其他類別車輛使用的非咪錶泊車位 (見第 4.21 段表十一)。審計署在 2018 年 11 月至 2019 年 1 月期間實地視察了 10 個設有供電單車以外車輛使用的非咪錶泊車位的泊車處，發現有值得運輸署留意的地方：

- (a) **使用率高** 審計署發現非咪錶泊車位大多被佔用 (例子見照片五 (a) 及 (b))，未能達致維持 15% 泊車位可用率 (見第 4.2(a)(i) 及 (ii) 段)

註 33：指涉及下列任何情況的個案：(a) 沒有車牌；(b) 沒有車輛牌照；(c) 牌照過期；或 (d) 車輛狀況不佳，例如癆胎、嚴重鏽蝕或車頭燈損毀。

的目標。運輸署需要定期進行調查，評估是否需要安裝咪錶，以提高車輛流轉和改善泊車位的可用率。就此，審計署留意到若干地點（例如海灘或郊野公園附近，通常為空地）的泊車位是為滿足較長時間（例如半天或一天）的泊車需求而設。基於《道路交通（泊車）規例》把每次交易的“最長泊車時間”限為2小時（見第4.5(b)段），儘管這些泊車位在假期等旺季需求殷切，但運輸署一直沒有為其安裝咪錶。鑑於政府政策是提供路旁泊車位以滿足駕駛人士的短時間泊車需要，以及應在免費泊車位求過於供的情況下收費（見第4.2(a)(iii)段），運輸署需要檢討提供免費路旁泊車位，以滿足上述較長時間泊車需要的理據；

照片五 (a) 及 (b)

非咪錶私家車泊車位使用率高

(a) 窩圍街 (沙田)



(b) 大帽山



資料來源：審計署人員於：(a) 2019年1月7日在窩圍街(沙田)拍攝的照片；及(b) 2018年11月18日在大帽山拍攝的照片

- (b) **同一地點設有咪錶和非咪錶泊車位** 審計署留意到有同一地點同時設有咪錶和非咪錶泊車位的個案（例如在福宏街（元朗））。為加強管理泊車需求，應根據使用率在非咪錶泊車位設置咪錶，以收取泊車費；及
- (c) **被棄置車輛和其他物品佔用** 審計署留意到有非咪錶泊車位被棄置車輛或其他物品佔用的個案，情況與電單車泊車位相似（見第4.26(b)段）。審計署認為，為評估是否需要安裝咪錶而進行定期調查時（見(a)項），應能發現上述非法佔用非咪錶泊車位的情況，從而及時轉介相關政府部門採取跟進行動（見第4.4(b)段）。

非咪錶泊車位資料表

4.29 **需要更新非咪錶泊車位資料** 審計署把在 2018 年 11 月至 2019 年 1 月期間實地視察了 110 個非咪錶泊車處 (見第 4.26 及 4.28 段) 的結果，與運輸署截至 2018 年 12 月 31 日的非咪錶泊車位資料表加以比較後，發現下列差異：

- (a) 根據運輸署的泊車位資料表，科進路 (大埔) 應有 103 個非咪錶私家車／客貨車泊車位、10 個非咪錶電單車泊車位和 2 個非咪錶殘疾人士泊車位。運輸署的“香港出行易”流動應用程式 (見第 5.2 段) 同樣顯示該等資料。然而，審計署於 2019 年 1 月 5 日實地視察時，發現該處為一個住宅發展項目。根據審計署在互聯網找到的資料，該泊車處已於 2015 年關閉；
- (b) 根據運輸署的泊車位資料表，石澳道 (石澳泳灘側) 設有一個非咪錶泊車處，提供 218 個泊車位；另有一個由康文署管理的停車場，提供 190 個泊車位。“香港出行易”流動應用程式同樣有顯示上述非咪錶泊車處和停車場。然而，審計署於 2018 年 12 月 13 日實地視察石澳道時，發現該處只有約 200 個泊車位；及
- (c) 審計署於 2018 年 11 月 30 日視察柴灣的電單車泊車位時，發現一處設有 6 個泊車位的地點，但運輸署的泊車位資料表和“香港出行易”流動應用程式均沒有提及。

不論是從管理角度，或是為了向公眾提供準確的泊車資訊，運輸署均需要確保非咪錶泊車位資料表和“香港出行易”流動應用程式提供的資訊準確無誤。

審計署的建議

4.30 審計署**建議**運輸署署長應：

- (a) 採取措施，確保非咪錶路旁泊車位獲得有效運用，從而改善泊車位可用率。有關措施包括：
 - (i) 進行定期調查，以評估是否需要安裝咪錶及／或找出非法佔用泊車位的情況；
 - (ii) 檢討在某些地點 (見第 4.28(a) 段) 提供免費路旁泊車位，以滿足較長時間泊車需要的理據；及

- (iii) 考慮在同時設有咪錶和非咪錶泊車位的泊車處 (見第 4.28(b) 段)，根據使用率在非咪錶泊車位設置咪錶，加強管理泊車需求；及
- (b) 確保路旁非咪錶泊車位資料表和“香港出行易”流動應用程式提供的資訊準確無誤。

政府的回應

4.31 運輸署署長同意審計署的建議，並表示：

- (a) 運輸署會繼續進行定期調查，以評估是否需要安裝咪錶和找出非法佔用泊車位的情況；
- (b) 於 2022 年年初前安裝的新一代咪錶系統可讓駕駛者透過遙距付款增購泊車時段，以滿足較長時間的泊車需要。運輸署會據此檢討在某些地點 (例如海灘和郊野公園附近) 提供免費路旁泊車位的需要和理據；
- (c) 對於同時設有咪錶和非咪錶泊車位的泊車處，運輸署會考慮為非咪錶泊車位安裝咪錶；及
- (d) 運輸署會採取措施，確保路旁非咪錶泊車位資料表和“香港出行易”流動應用程式提供的資訊準確無誤。運輸署正安排把“路旁非咪錶泊車位”的資料，轉換成可供地理資訊系統閱讀格式的數據集，以便經由公共資料入門網站 (見第 5.3 段) 向市民發布。資料轉換工作初步訂於 2019 年年中完成，運輸署計劃把轉換後的資料上載到“香港出行易”流動應用程式和公共資料入門網站。為持續更新該等資訊，有關非咪錶泊車位資料的數據可定期自動上載到“香港出行易”流動應用程式。

第 5 部分：推行關於泊車科技的措施

5.1 本部分探討如何推行關於泊車科技的措施，審查工作集中於下列範疇：

- (a) 發放泊車資訊 (第 5.2 至 5.14 段)；
- (b) 提供和管理電動車輛充電設施 (第 5.15 至 5.19 段)；及
- (c) 推行自動泊車系統 (第 5.20 至 5.24 段)。

發放泊車資訊

5.2 **運輸署的網站和流動應用程式** 運輸署斥資合共 350 萬元，於 2013 年推出“香港行車易”流動應用程式和網站 (<http://hkerouting.gov.hk>)，提供駕駛路線、實時交通情況和泊車資訊，以便駕駛者預先計劃行程。根據《2014 年交諮會報告》，交諮會建議政府應研究合適方法，向駕駛者提供各停車場的實時空置泊車位資訊，以減少駕駛者需在路上兜圈尋找可用泊車位而令交通更加擠塞 (見第 1.11(b) 段)。因應該項建議，運輸署於 2016 年 7 月更新其“香港行車易”流動應用程式和網站，以提供路旁泊車位和各停車場出入口位置，以及一些停車場的實時空置泊車位資訊。2018 年 7 月，運輸署推出耗資 230 萬元的新流動應用程式“香港出行易”，把“香港行車易”等 3 個與交通有關的流動應用程式合而為一 (註 34)，以作為《香港智慧城市藍圖》(見第 1.12 段) 中的智慧出行措施之一。在 6 個月的過渡期後，“香港行車易”流動應用程式於 2018 年 12 月停止運作。截至 2019 年 1 月，“香港行車易”網站仍在運作。

5.3 **公共資料入門網站** 除透過其網站和流動應用程式發放空置泊車位的實時資訊外，運輸署自 2017 年 6 月起，以可供電腦讀取的格式把空置泊車位的數據和停車場的資料上載到一站式的公共資料入門網站 (data.gov.hk——註 35)，以供市民免費使用和供業界 (包括初創企業) 藉着開放數據開發流動應用程式。根據運輸署 2018 年的年度開放數據計劃，該署除了由 2017 年 6 月起

註 34：另外兩個與交通有關的流動應用程式為“香港乘車易”和“交通快訊”。兩者可提供有助計劃行程的一站式點到點公共交通路線查詢服務，以及交通和公共運輸服務受阻的最新消息和警示。

註 35：公共資料入門網站由政府資訊科技總監辦公室於 2011 年設立。截至 2018 年 12 月，該網站提供來自 51 個政府決策局和部門及 9 個公私營機構超過 3 300 個的數據集。該等數據集分為 18 類，涵蓋不同領域，包括醫療衛生、交通、教育、商業及經濟、環境、康樂及文化、房屋、土地發展，以及與民生有關的事宜。

推行關於泊車科技的措施

每小時上載 11 個政府多層停車場的空置泊車位的數據和停車場的資料外 (見第 3.3 段), 也由 2018 年 3 月起, 每半年一次把不同地區的咪錶泊車位的分布資料上載到公共資料入門網站。運輸署並計劃由 2019 年 6 月起, 把提供 10 個政府多層停車場 (見第 3.28 段註 25) 空置泊車位資訊的每小時更新數據集改為實時數據集, 藉以提升數據質素。在 2019–20 年度安裝新一代咪錶系統的同時 (見第 1.12(b) 段), 運輸署也計劃由 2020 年 3 月起, 把空置路旁咪錶泊車位的實時數據上載到公共資料入門網站。

使用情況和使用者意見

5.4 **使用情況** 審計署分析了關於運輸署“香港行車易”網站使用情況的統計數字, 發現在 2014 至 2018 年期間, 平均每天瀏覽網站的人次普遍呈下跌趨勢, 由 2014 年的 1 277 人次減至 2018 年的 895 人次。至於“香港行車易”流動應用程式的使用者數目, 則由 2016 年高峰期 (當時該流動應用程式剛新增了空置泊車位的實時資訊) 的平均每天 1 080 人次, 減至 2018 年的 752 人次。至於 2018 年 7 月推出的“香港出行易”流動應用程式, 截至 2018 年 12 月的使用者數目為平均每天 29 171 人次 (註 36)。

5.5 **使用者意見** “香港出行易”流動應用程式可在兩大流動裝置操作系統的應用程式商店下載。使用者可在應用程式商店, 為該流動應用程式評級 (採用 5 分制, 以 5 分為最高分) 和發表意見。審計署分析了 2018 年 7 月 24 日至 2019 年 1 月 10 日期間運輸署接獲的全部 374 項使用者評級, 發現該流動應用程式在 5 分制中平均取得 2.72 分, 並有使用者就如何改善該應用程式, 包括其使用者界面設計、易用程度和穩定性等提出意見和建議。因應使用者的意見, 運輸署在期內為該應用程式發布了數項更新, 以處理有關問題。每月的平均使用者評級由 2018 年 7 月的 2.08 分, 升至 2019 年 2 月的 3.38 分, 上升 1.3 分 (63%)。然而, 審計署認為, 如把該流動應用程式所提供的停車場資訊的審計意見 (載於第 5.6 至 5.12 段) 一併考慮, 運輸署有進一步空間改善“香港出行易”流動應用程式和“香港行車易”網站。

註 36: “香港出行易”流動應用程式 (見第 5.2 段) 把 3 個與交通有關的流動應用程式合而為一, 提供更多服務, 因此吸引了更多人使用, 其使用情況的統計數字不宜與“香港行車易”流動應用程式的加以比較。

所涵蓋的停車場位置資訊

5.6 **需要提升流動應用程式內停車場位置資訊的完整和準確程度** 運輸署備存了全港停車場的資料，以作規劃用途。為確定“香港出行易”流動應用程式和“香港行車易”網站的停車場位置資訊是否完整，審計署把截至2018年12月31日的停車場資料表與“香港出行易”流動應用程式的數據集(註37)加以比較。審計署留意到，根據截至2018年12月31日的停車場資料表，提供公眾泊車位的停車場共有2 071個。然而，“香港出行易”流動應用程式只顯示1 546個停車場的位置，缺少了525個(25%)停車場的資訊。運輸署需要採取改善措施，提升“香港出行易”流動應用程式內資訊的完整和準確程度。為此，運輸署需要優先在“香港出行易”流動應用程式中，就下列兩類設有大量公眾泊車位的停車場提供位置：

- (a) **短期租約停車場** 根據截至2018年12月31日的停車場資料表，全港共有193個短期租約停車場，為不同種類的車輛提供約31 000個泊車位(見第1.8(b)段)。然而，有176個(91%)短期租約停車場的資料未能在“香港出行易”流動應用程式中找到。2019年3月，運輸署在回應審計署的查詢時表示，流動應用程式的數據集目前只包括可提供實時空置泊車位資料的短期租約停車場；及
- (b) **其他政府場地的停車場** 根據截至2018年12月31日的停車場資料表，除11個政府多層停車場外，其他政府場地設有118個停車場(註38)(各有至少20個公眾泊車位)，合共提供約8 300個公眾泊車位。該118個政府停車場由不同政府部門管理，例如漁農自然護理署、產業署、房屋署和康文署。審計署抽樣調查了30個公眾泊車位最多的停車場，發現只能在“香港出行易”流動應用程式中找到其中19個(63%)的位置。換言之，其餘11個(37%)停車場(註39)的位置無法在該流動應用程式中找到。

註37：運輸署表示，“香港出行易”流動應用程式的數據集與“香港行車易”網站所使用的數據集相同。因此，儘管審計署只分析了“香港出行易”流動應用程式的數據集，但所有源於該數據集的審計結果，同樣適用於“香港行車易”網站。

註38：根據截至2018年12月31日的停車場資料表，除了該118個停車場外，尚有1個至少有20個公眾泊車位的停車場，即食環署管理的長沙灣屠場所提供105個公眾泊車位。然而，食環署表示，在上水屠房啟用後，長沙灣屠場已於1999年停止運作，而該處的建築物和構築物則於隨後拆卸，以便發展公共房屋。因此，該地點並沒有食環署管理的公眾停車場。

註39：在該11個停車場中，有7個由產業署管理、3個由房屋署管理和1個由漁農自然護理署管理。

提供空置泊車位資訊的停車場數目

5.7 在 2015 至 2018 年期間，運輸署曾數度嘗試鼓勵現有公眾停車場的業主或營辦商透過其流動應用程式／網站提供空置泊車位的資訊。自 2016 年 7 月起，提供空置泊車位資訊的停車場數目不斷增加，由 2016 年 7 月（即“香港行車易”流動應用程式經更新以提供空置泊車位資訊之時）的 50 個增至 2018 年 7 月（即“香港出行易”流動應用程式推出之時）的 220 個，並於 2019 年 2 月進而增至 276 個。審計署分析截至 2018 年 12 月 31 日的“香港出行易”流動應用程式數據集，發現：

- (a) 在“香港出行易”流動應用程式所顯示的 1 546 個停車場（見第 5.6 段）中，只有 263 個（17%）提供空置泊車位資訊；及
- (b) 在提供空置泊車位資訊的 263 個停車場中，有 104 個（40%）提供“空置泊車位數目”。其餘 159 個（60%）停車場，只會顯示是否尚餘泊車位（即“有車位”或“滿”）。

5.8 **需要提供更多關於政府場地的空置泊車位資訊** 運輸署在尋求私人發展項目停車場營運商合作，自願發放空置泊車位資訊時或會遇到困難，原因是該等營運商可能認為這些是在商業上敏感的數據。儘管如此，該署在提供空置停車位資訊（尤其是關於政府場地內公眾停車場的資訊）方面，有可予改善之處。審計署發現，截至 2018 年 12 月 31 日，在“香港出行易”流動應用程式中顯示位置資訊的 19 個政府場地中（見第 5.6(b) 段），有 7 個（37%）會在流動應用程式中顯示空置泊車位資訊。就此，審計署留意到運輸署曾於 2015 和 2016 年聯絡 3 個部門（即產業署、房屋署和康文署），請對方協助提供空置泊車位資訊，但結果並不理想，原因是並非所有與停車場營辦商簽訂的合約均有加入條文，訂明須向運輸署提供空置泊車位資訊。鑑於鼓勵現有公眾停車場的業主或營辦商利用科技方案提供實時空置泊車位資訊，以利便駕駛者尋找泊車位，是《香港智慧城市藍圖》中的其中一項智慧出行措施（見第 1.12(a) 段），運輸署需要繼續努力與相關部門緊密合作，提供政府場地的空置泊車位資訊。

5.9 **需要提供更多有關停車場的補充資訊** 儘管“香港出行易”流動應用程式的現時目標是為私家車司機提供基本的空置泊車位資訊，以便他們尋找空置泊車位，但駕駛者可能需要有關停車場的其他補充資訊，例如地址和電話號碼、營業時間、泊車費、付款方式和所提供的其他設施（例如電動車輛充電器和上落貨設施）。如停車場業主或營辦商提供補充資訊包括停車場地址、電話號碼、通行高度和網址，“香港出行易”流動應用程式會予以顯示。2019 年

1 月和 2 月，審計署就“香港出行易”流動應用程式中 30 個停車場（包括全部 11 個政府多層停車場）的補充資訊進行抽樣調查，發現：

- (a) 全部 30 個停車場的付款資訊（即泊車費和付款方式）均未有提供；
- (b) 應用程式就 1 個在私人發展項目的停車場提供有關電動車輛充電設施的資訊，但同樣設有電動車輛充電器的 8 個政府多層停車場（見第 5.15 段），相關資訊均未有提供；及
- (c) 並沒有就 2 個位於政府場地並由產業署管理的停車場提供營業時間（即非辦公時間）詳情，說明在哪些時段開放予公眾使用。儘管在辦公時間，流動應用程式顯示其中一個停車場的尚餘泊車位為“關閉”，但並沒有就另一停車場提供這項資訊。

為了向駕駛者提供更有用和適切的泊車位資訊，有需要在切實可行的情況下，在“香港出行易”流動應用程式提供更多有關停車場的補充資訊。

5.10 需要利便駕駛者搜尋路旁泊車位 除了停車場的泊車資訊外，“香港出行易”流動應用程式也提供各類型車輛的路旁咪錶和非咪錶泊車位位置，以便使用者找尋路旁泊車位。現時，使用者需要在應用程式的地圖上以手動方式找出街道，然後放大影像來找尋路旁泊車位。由於該流動應用程式不支援搜尋路旁泊車位的功能，因此並沒有“搜尋”功能可協助使用者藉輸入街道名稱來找出路旁泊車位。就此，審計署留意到運輸署已計劃在 2019–20 年度安裝新一代咪錶系統時（見第 1.12(b) 段），為“香港出行易”流動應用程式增設一項搜尋功能，以供尋找空置的路旁咪錶泊車位。儘管審計署得知運輸署採取措施，在流動應用程式提供搜尋功能，但認為該署宜同時考慮加入搜尋路旁非咪錶泊車位的功能，為使用者提供更多泊車位資訊。

5.11 需要在公共資料入門網站進一步開放泊車數據 根據《2017 年施政報告》，政府會加強推行開放政府數據。為支持這項措施，運輸署在其 2018 年的年度開放數據計劃中訂明將於 2019 和 2020 年開放更多關於泊車的數據（見第 5.3 段）。就此，審計署發現有下列可予改善之處：

- (a) 截至 2018 年 12 月 31 日，“香港出行易”流動應用程式可顯示 263 個停車場的空置泊車位資訊（見第 5.7(a) 及 (b) 段），但只有其中 27 個（10%）停車場的空置泊車位資訊已上載到公共資料入門網站；及

推行關於泊車科技的措施

- (b) 運輸署每半年一次把路旁咪錶泊車位的分布資訊上載到公共資料入門網站 (見第 5.3 段)，但沒有在該網站提供路旁非咪錶泊車位的分布資訊。

審計署認為，運輸署需要研究可否進一步開放 (a) 及 (b) 項所述的泊車數據。就 (a) 項而言，運輸署或需諮詢有提供空置泊車位資訊以供上載到“香港出行易”流動應用程式的公眾停車場業主或營辦商，就於公共資料入門網站開放空置泊車位數據一事，徵求對方同意。

5.12 **需要檢討“香港行車易”網站的未來路向** 《香港智慧城市藍圖》所載的措施之一，是把 3 個與交通有關的流動應用程式合而為一 (見第 5.2 段)。整合工作隨着“香港出行易”流動應用程式於 2018 年 7 月啓用，以及原先的 3 個流動應用程式 (“香港行車易”、“香港乘車易”和“交通快訊”) 於 2018 年 12 月停用而完成。然而，審計署留意到：

- (a) 並沒有為相關網站進行類似的整合工作；
- (b) 截至 2019 年 1 月，“香港行車易”網站仍在運作；
- (c) “香港行車易”網站未經改良，以提升其在流動裝置上的易用程度 (例如採用可自動根據不同電腦和流動裝置屏幕調整網頁大小的設計)；及
- (d) 儘管“香港行車易”網站設有流動版本，審計署在 2019 年 1 月 16 至 25 日期間，每天嘗試連接該網頁，但均未能成功。及後，審計署發現該網站的流動版本於 2019 年 1 月 26 日恢復運作，但該版本並沒有為使用者提供泊車資訊的功能。

根據通訊事務管理局辦公室的資料，於 2018 年 6 月，使用流動數據服務的流動寬頻客戶約有 1 800 萬名。由於使用流動裝置在近年非常普遍，運輸署需要考慮網站的使用數字 (見第 5.4 段)、維修保養和改良的成本，以及資訊科技的最新發展，檢討網站的未來路向 (即是否讓網站繼續運作，以及在決定這樣做時應如何改良網站，使之更有用和易用)。

審計署的建議

5.13 審計署建議運輸署署長應：

- (a) 採取措施改善經由“香港出行易”流動應用程式和“香港行車易”網站發放的泊車資訊，包括：
 - (i) 採取改善措施，提升“香港出行易”流動應用程式內資訊的完整和準確程度；
 - (ii) 繼續努力與相關部門（例如產業署、房屋署和康文署——見第5.8段）緊密合作，提供政府場地的空置泊車位資訊；
 - (iii) 在切實可行的情況下，在“香港出行易”流動應用程式提供更多有關停車場的補充資訊；及
 - (iv) 考慮為“香港出行易”流動應用程式加入搜尋路旁咪錶和非咪錶泊車位的功能；
- (b) 研究可否進一步在公共資料入門網站開放泊車數據，例如現有的空置泊車位資訊（在有需要時諮詢公眾停車場業主或營辦商）和路旁非咪錶泊車位的分布資訊；及
- (c) 考慮“香港行車易”網站的使用數字、維修保養和改良的成本，以及資訊科技的最新發展，檢討網站的未來路向。

政府的回應

5.14 運輸署署長同意審計署的建議，並表示：

- (a) 在加強運輸署的內部數據系統後（有關工作暫訂於2019年3月進行），會經由“香港出行易”流動應用程式向公眾發放最新的公眾停車場（包括短期租約停車場、政府場地附設的停車場和私人發展項目內的公眾停車場）資訊。為持續更新該等資訊，貯存於運輸署內部數據系統的停車場數據可定期自動上載到“香港出行易”流動應用程式；
- (b) 運輸署由2015年起與不同政府部門接洽，呼籲該等部門協助向公眾發放空置泊車位資訊。運輸署已擬備一套文件，可供自動或手動輸入停車場空置泊車位的資料，並已把該套文件和經驗與相關

推行關於泊車科技的措施

政府部門分享，協助該等部門制訂類似規定，供其停車場營辦商遵守，務求日後有更多政府停車場向公眾發放空置泊車位資訊。運輸署會繼續呼籲相關部門協助向公眾發放其停車場內空置泊車位的資訊；

- (c) 運輸署目前向駕駛者提供基本和必要的停車場資訊（例如地點和泊車位數目），供他們參考，使他們無須在路上兜圈尋找泊車位，從而舒緩交通擠塞。營辦商可自行決定是否在顯示其停車場資訊的版面，披露其他補充資訊，包括其特定網站的超連結。由於部分停車場資訊（例如泊車費）會因應營辦商的業務需要而經常改變，因此適宜由營運商透過其網址向公眾發放有關資訊，而非直接在“香港出行易”流動應用程式內顯示；
- (d) 運輸署計劃在其內部數據系統完成升級後，在 2019 年年中把路旁泊車位的地理位置資料數碼化，並安排為“香港出行易”流動應用程式相應升級，以增設路旁泊車位搜尋功能；
- (e) 截至 2019 年 2 月底，經運輸署在公共資料入門網站發放空置泊車位數目的停車場已增至約 170 個。運輸署正安排在公共資料入門網站發放“路旁非咪錶泊車位”的數據集，有關工作暫定於 2019 年年中進行；及
- (f) 運輸署計劃考慮使用者需要、使用情況的統計數字和維修保養／改良的成本等因素，檢討是否需要保留“香港行車易”的網頁版。

提供和管理電動車輛充電設施

5.15 **政府推廣使用電動車輛的措施** 政府一直推廣沒有任何尾氣排放的電動車輛。使用電動車輛有助改善路邊空氣質素，減少溫室氣體排放，並有助發展低碳和綠色經濟。能否提供足夠的充電設施，對推廣廣泛使用電動車輛極為重要。在電動車輛充電安排方面，政府的政策是電動車輛車主應每天在其居所、辦公地方或其他適當場地的充電設施為其車輛充電。公共充電設施屬輔助性質，在偶爾有所需要時為其電動車輛補充電力以完成餘下的行程。由 2012 年起，環保署負責在部分現有政府停車場（包括運輸署轄下開放予公眾使用的停車場）安裝、營運、維修保養和移除電動車輛充電設施。截至 2018 年 9 月 30 日，本港共有 2 024 個公共電動車輛充電器，其中安裝在 275 個泊車位中的合共 321 個（16%）是由環保署提供，設於 11 個政府多層停車場（見第 3.3 段）中的 8 個停車場（不包括香港仔、堅尼地城和葵芳停車場）。以個別停車場而

言，設有電動車輛充電器的泊車位數目介乎 30 至 40 個。根據估算得出的電動車輛充電器使用率（有關數字是以由環保署提供，由 2016 年起的每月總用电量為基礎），安裝該等於停車場的電動車輛充電器的平均每月使用率由 2016 年的 16 次增至 2018 年（截至 11 月）的 25 次，增幅為 56%，顯示對電動車輛充電設施的需求正在上升。

可予改善之處

5.16 審計署審查了在政府多層停車場提供和管理電動車輛充電設施的工作，發現下列可予改善之處：

- (a) **需要探討需否和能否為未有電動車輛充電器的停車場安裝電動車輛充電器** 根據安裝計劃，香港仔、堅尼地城和葵芳停車場因種種原因而未能安裝電動車輛充電器，例如有居於停車場樓上的居民因電纜會貫穿其處所而提出強烈反對。鑑於領牌電動私家車的數目在近年大幅增加（即由 2013 年 12 月的 314 輛增至 2018 年 9 月的 10 660 輛），環保署應聯同運輸署探討是否需要為該 3 個政府多層停車場安裝電動車輛充電器，並探討其可行性；及
- (b) **設有電動車輛充電器的泊車位被非電動車輛佔用** 根據安裝計劃，政府無意把政府多層停車場內設有電動車輛充電器的泊車位列作電動車輛專用。因此，運輸署只會在相關泊車位放置“雪糕筒”和張貼告示，表明電動車輛可優先使用設有充電器的泊車位。審計署在 2018 年 11 和 12 月的其中 5 天，實地視察了設有電動車輛充電器的 8 個停車場，發現在 242 個設有電動車輛充電器的泊車位中，有 168 個 (69%) 被非電動車輛佔用（餘下 33(275 減 242) 個為空置泊車位）。就此，審計署留意到運輸設施管理組曾於 2017 年 3 月至 2018 年 10 月期間，接獲 66 宗由電動車輛的車主／司機提出的投訴，指設有電動車輛充電器的泊車位被非電動車輛佔用，令其無法為車輛電池充電以完成行程。審計署實地調查時發現，電動車輛充電器主要設於停車場較低樓層，離停車場入口較近；加上由於沒有停車位顯示和指引系統（註 40）以顯示較高樓層的泊

註 40：停車位顯示和指引系統以安裝車輛感應器收集泊車位是否被佔用的資料，藉以向駕駛者提供指示。駕駛者可使用設於適當位置的顯示裝置，或是設於泊車位的指示設施尋找空置的泊車位。在 2017 年 6 月發表的《香港智慧城市藍圖顧問研究報告》（見第 1.12 段註 13）中，在運輸署轄下的政府多層停車場安裝停車位顯示和指引系統是其中一項建議。

推行關於泊車科技的措施

車位空置情況，非電動車輛的司機或會為方便起見，把車停泊在較低樓層設有電動車輛充電器的泊車位。審計署認為，政府宜考慮引入行政措施，以確保設有電動車輛充電器的泊車位可供電動車輛使用（例如安裝停車位顯示和指引系統，以顯示較高樓層泊車位的空置情況）。日後進行規劃工作，以研究在停車場的適當位置安裝電動車輛充電器時，環保署需要與運輸署合作，因應設有電動車輛充電器的泊車位被非電動車輛佔用的問題，探討有何措施可阻止非電動車輛的司機把車停泊在這些泊車位（例如把電動車輛充電器設於停車場較高樓層的泊車位）。

審計署的建議

5.17 審計署建議環境保護署署長應聯同運輸署署長：

- (a) 探討是否需要為沒有電動車輛充電器的 3 個政府多層停車場（即香港仔、堅尼地城和葵芳停車場）安裝電動車輛充電器，並探討其可行性；
- (b) 考慮引入行政措施來方便電動和非電動車輛的司機，以確保設有電動車輛充電器的泊車位可供電動車輛使用；及
- (c) 日後進行規劃工作，以研究在停車場的適當位置安裝電動車輛充電器時，因應設有電動車輛充電器的泊車位被非電動車輛佔用的問題，探討有何措施可阻止非電動車輛的司機把車停泊在這些泊車位。

政府的回應

5.18 環境保護署署長整體上同意審計署的建議，並表示：

- (a) 載於第 5.17(a) 段的審計署建議，與政府為推動電動車輛的使用而計劃引入的加強措施（包括在政府停車場安裝更多電動車輛充電器）相符。財政司司長在《2019 至 20 財政年度政府財政預算案》中公布，政府會撥款 1.2 億元，擴大政府停車場包括運輸署（涵蓋香港仔、堅尼地城和葵芳停車場以及該署轄下的其他停車場），以及產業署和康文署轄下政府停車場所提供的電動車輛公共充電網絡，

預計到 2022 年會增加超過 1 000 個公共充電器，令總數增至約 1 700 個；

- (b) 作為一項長遠措施，政府計劃為其電動車輛公共充電網絡建立一套智能系統，擬具備的功能包括 (但不限於) 為設有充電器的泊車位提供有關充電器狀況、付款系統和管理設施的即時電子資訊等。環保署會按需要諮詢運輸署和其他相關部門，研究可否為設有充電器的泊車位引入預約服務；及
- (c) 在決定為政府停車場加裝公共電動車輛充電器位置 (見上文) 的過程中，環保署會考慮以其他合適方法，讓電動車輛有更多電動車輛充電器可用，例如在環境許可下，在停車場較高樓層物色適當位置。

5.19 運輸署署長同意審計署的建議，並表示：

- (a) 運輸署及其停車場承辦商會繼續協助環保署在運輸署停車場 (包括目前不設電動車輛充電器的香港仔、堅尼地城和葵芳停車場) 加裝電動車輛充電器；
- (b) 運輸署會協助環保署研究採取措施來滿足對電動車輛充電器的需求，包括在運輸署的停車場安裝更多電動車輛充電器。然而，由於目前只有約 2% 私家車是電動車輛，把若干泊車位劃為電動車輛專用，會影響傳統車輛泊車位的供應。運輸署在協助環保署研究有關措施時，會考慮個別停車場的泊車需求；及
- (c) 運輸署會協助環保署研究採取措施來阻止非電動車輛的司機把車停泊在設有電動車輛充電器的泊車位內 (例如在運輸署停車場的較高樓層安裝電動車輛充電器)。

推行自動泊車系統

5.20 根據《2002 年研究報告》(見第 2.6 段)，為長遠解決泊車問題而制定的其中一項紓解措施是採用自動泊車系統 (又稱智能或機械泊車系統)。根據該報告，採用自動泊車系統可更有效地運用空間 (註 41)，特別適用於泊車位短缺的高密度商業區。只需簡單的鋼架和起重器，便可造成極具成本效益的自動

註 41：自動泊車系統以機動提升 / 滑動或獨立運作的調度裝置，把車輛疊高擺放，並減少車與車之間的空間，藉此在面積相同的範圍內停泊更多車輛。

推行關於泊車科技的措施

泊車系統。照片六顯示《2002 年研究報告》中載述的一套在北京的簡易自動泊車系統。

照片六

一套在北京的簡易自動泊車系統



資料來源：運輸署的《2002 年研究報告》

在政府停車場推行自動泊車系統的進度

5.21 自動泊車系統在香港並不常見。由於地價高昂、前期資本投資額龐大、經營模式不明朗和涉及工地限制的重大技術疑問，香港並沒有大規模應用自動泊車系統的個案。事實上，全部 11 個政府多層停車場（見第 3.3 段）均沒有採用自動泊車系統。運輸署表示，儘管採用自動泊車系統可在面積相同的範圍內提供更多泊車位，而且所需的通行高度較小，有助改善土地使用效率，但這類系統在泊車和取車時，通常都需要一段時間，因此要設置偌大的輪候區，才能避免等候泊車的車龍伸延至公眾道路。此外，為及時處理因機械故障而無法取車的個案，也需要制訂詳盡的規程。然而，審計署留意到，一些海外國家（例如日本和丹麥）已經應用自動泊車系統，原因是系統不但有助改善空間運用，而且因為停車場內的車輛幾乎不會排出廢氣，所以較為環保。

5.22 **需要加強在政府停車場推行自動泊車系統的工作** 鑑於推行自動泊車系統所面對的挑戰，在落實有關措施前應進行可行性研究。然而，審計署留意到，並沒有記錄顯示運輸署在《2002 年研究報告》發表後曾進行相關研究，而直至 2018 年（即大約 16 年後），該署才委聘顧問進行先導研究，以確定在技術和財務上，在 6 幅用地上發展設有自動泊車系統的停車場是否可行，並就推

行該系統建議未來路向。先導研究原定於 2018 年年底完成，但已推遲至 2019 年年初。先導研究完成後，設計和建造設有自動泊車系統的新公眾停車場需用上另外數年，因此有需要根據先導研究的建議，加強相關工作。

審計署的建議

5.23 審計署建議運輸署署長根據相關先導研究的建議，加強在政府停車場推行自動泊車系統的工作。

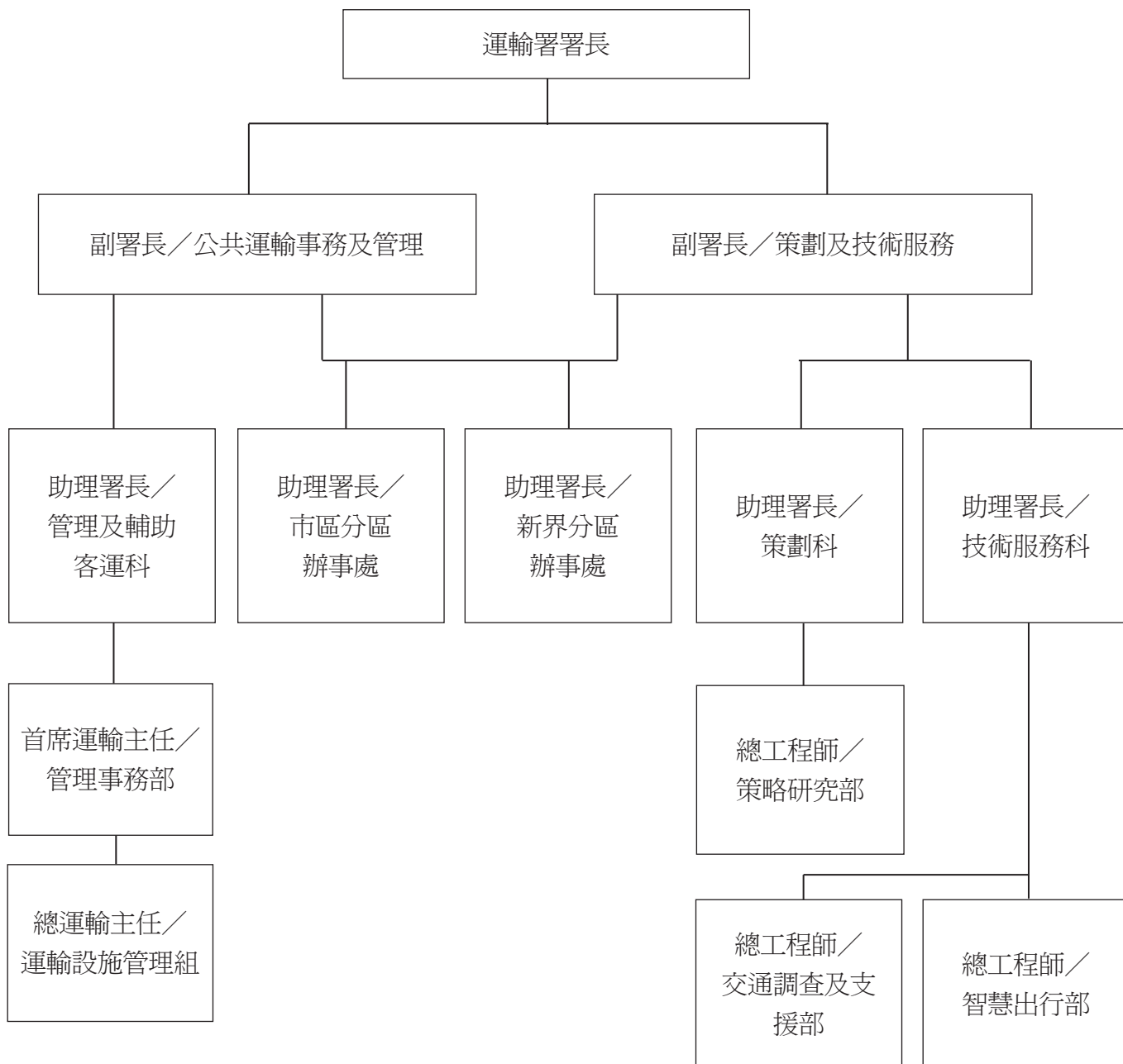
政府的回應

5.24 運輸署署長同意審計署的建議，並表示：

- (a) 運輸署已調派一個專責小組，監督在政府停車場採用自動泊車系統的規劃和推行工作。根據先導研究，運輸署已物色到 6 個有望採用自動泊車系統的試點，並正進行建造前的規劃工作；及
- (b) 取決於技術可行性和公眾接受程度，運輸署擬由 2021 年起分批展開建造工程。運輸署並會視乎這些先導項目的成果，研究更廣泛地在政府停車場應用自動泊車系統。

運輸署：組織圖 (摘錄)

(2018 年 12 月 31 日)



資料來源：運輸署的記錄

附錄 B
(參閱第 1.7 及 2.8(a) 段)

**《香港規劃標準與準則》內
各類發展項目的泊車位標準**

發展類別	泊車位標準		
1. 資助房屋	<p>私家車泊車位提供比例：</p> <p>所需私家車泊車位數目 = 通用泊車標準 × R1 × R2</p>		
	通用泊車標準		按比例每 6 至 9 個單位關設 1 個泊車位
	需求調整比率 (R1)	所有資助房屋	0.23
	地點遠近調整比率 (R2)	在鐵路站 500 米半徑範圍內	0.85
		在鐵路站 500 米半徑範圍外	1
	<p>輕型貨車泊車位提供比例：</p> <p>每 200 至 600 個單位關設 1 個輕型貨車泊車位</p>		
<p>中型貨車泊車位提供比例：</p> <p>沒有固定標準。可善用屋邨附連的商業中心所劃設的上落客貨處作通宵停泊用</p>			
<p>電單車泊車位提供比例：</p> <p>每 110 至 250 個單位 (不包括單人／雙人單位和非住宅部分等) 關設 1 個電單車泊車位</p>			

附錄 B

(續)

(參閱第 1.7 及 2.8(a) 段)

發展類別	泊車位標準			
2. 私人房屋	私家車泊車位提供比例： 所需私家車泊車位數目 = 通用泊車標準 × R1 × R2 × R3			
	通用泊車標準			按比例每 6 至 9 個單位關設 1 個泊車位
	需求調整比率 (R1)	單位面積 (平方米)	單位面積 ≤ 40	0.4
			40 < 單位面積 ≤ 70	0.7
			70 < 單位面積 ≤ 100	2.1
			100 < 單位面積 ≤ 130	5.5
			130 < 單位面積 ≤ 160	7.5
			單位面積 > 160	9.5
	地點遠近調整比率 (R2)	在鐵路站 500 米半徑範圍內	0.75	
		在鐵路站 500 米半徑範圍外	1	
	發展密度調整比率 (R3)	地積比率	0.00 < 地積比率 ≤ 1.00	1.30
			1.00 < 地積比率 ≤ 2.00	1.10
2.00 < 地積比率 ≤ 5.00			1.00	
5.00 < 地積比率 ≤ 8.00			0.90	
地積比率 > 8.00			0.75	
訪客泊車位提供比例： 每幢超過 75 個單位的大廈，均須比建議的標準多關設 1 至 5 個訪客泊車位，或以政府所定的要求為準				
電單車泊車位提供比例： 每 100 至 150 個單位 (不包括非住宅部分) 關設 1 個電單車泊車位				

附錄 B

(續)

(參閱第 1.7 及 2.8(a) 段)

發展類別	泊車位標準											
3. 零售區	<p>私家車泊車位提供比例：</p> <table border="1" data-bbox="453 577 1326 909"> <tr> <td colspan="2" data-bbox="453 577 1326 622">發展密度第 1 區 (註 1)：</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="453 622 1326 667">每 200 至 300 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="453 667 1326 712">發展密度第 2 和 3 區 (註 2)：</td> </tr> <tr> <td data-bbox="453 712 906 813">首 2 000 平方米總樓面面積</td> <td data-bbox="906 712 1326 813">每 40 至 50 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位</td> </tr> <tr> <td data-bbox="453 813 906 909">餘下的總樓面面積</td> <td data-bbox="906 813 1326 909">每 150 至 200 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位</td> </tr> </table> <p>電單車泊車位提供比例： 私家車泊車位總數的 5 至 10%</p>		發展密度第 1 區 (註 1)：		每 200 至 300 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位		發展密度第 2 和 3 區 (註 2)：		首 2 000 平方米總樓面面積	每 40 至 50 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位	餘下的總樓面面積	每 150 至 200 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位
發展密度第 1 區 (註 1)：												
每 200 至 300 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位												
發展密度第 2 和 3 區 (註 2)：												
首 2 000 平方米總樓面面積	每 40 至 50 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位											
餘下的總樓面面積	每 150 至 200 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位											
4. 辦公室	<p>私家車泊車位提供比例：</p> <table border="1" data-bbox="453 1126 1326 1361"> <thead> <tr> <th data-bbox="453 1126 906 1171">總樓面面積</th> <th data-bbox="906 1126 1326 1171">泊車位的提供比例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="453 1171 906 1272">首 15 000 平方米總樓面面積</td> <td data-bbox="906 1171 1326 1272">每 150 至 200 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位</td> </tr> <tr> <td data-bbox="453 1272 906 1361">餘下的總樓面面積</td> <td data-bbox="906 1272 1326 1361">每 200 至 300 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位</td> </tr> </tbody> </table> <p>電單車泊車位提供比例： 私家車泊車位總數的 5 至 10%</p>		總樓面面積	泊車位的提供比例	首 15 000 平方米總樓面面積	每 150 至 200 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位	餘下的總樓面面積	每 200 至 300 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位				
總樓面面積	泊車位的提供比例											
首 15 000 平方米總樓面面積	每 150 至 200 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位											
餘下的總樓面面積	每 200 至 300 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位											

資料來源：《標準與準則》第八章 (經運房局編輯的版本)

註 1：發展密度第 1 區包括最高密度的住宅發展，適用於有容量大的公共運輸系統服務 (例如鐵路站或其他主要運輸交匯處) 的地區。在這些地區內，建築物的低層 (1 至 3 樓) 通常都屬於商業樓層。

註 2：發展密度第 2 區包括中密度的住宅發展，這些地區雖然有容量大的公共運輸系統服務，但卻算不上方便；區內的建築物通常都不設商業樓層。發展密度第 3 區，其住宅發展密度最低，這些地區的公共運輸系統容量極為有限；又或在城市設計、交通或環境方面受到特別的限制。

附錄 C
(參閱第 2.3 段)

按主要車輛類別劃分的領牌車輛和泊車位數目的分析
(2006 年 12 月、2016 年 12 月和 2018 年 12 月)

	2006 年 12 月	2016 年 12 月	2018 年 12 月	增幅／(跌幅)	
				2016 年 12 月 與 2006 年 12 月 比較	2018 年 12 月 與 2006 年 12 月 比較
(A) 領牌車輛數目					
私家車 (註 1)	401 692	584 130	616 220	45.4%	53.4%
商用車輛 (註 2)	77 734	72 132	73 051	(7.2%)	(6.0%)
電單車	35 915	49 864	54 920	38.8%	52.9%
整體 (註 2)	515 341	706 126	744 191	37.0%	44.4%
(B) 泊車位數目					
私家車 (註 1)	607 411	661 931	675 264	9.0%	11.2%
商用車輛 (註 2)	47 764	48 186	46 955	0.9%	(1.7%)
電單車	23 055	32 821	34 690	42.4%	50.5%
整體 (註 2)	678 230	742 938	756 909	9.5%	11.6%
(C) 泊車位比例 [(B)／(A)]					
私家車 (註 1)	1.51	1.13	1.10	(25.2%)	(27.2%)
商用車輛 (註 2)	0.61	0.67	0.64	9.8%	4.9%
電單車	0.64	0.66	0.63	3.1%	(1.6%)
整體 (註 2)	1.32	1.05	1.02	(20.5%)	(22.7%)

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

註 1：客貨車數目計入私家車數目之內 (見第 1.3 段註 1)。

註 2：商用車輛只包括客貨車以外的輕型貨車、中／重型貨車和非專營公共巴士。上述分析並沒有包括其他種類的商用車輛 (即的士、專營巴士、小型巴士和特別用途車輛) 和政府車輛，原因是這些車輛大多停泊在車廠、公共交通總站內的巴士站，以及車站。的士通常全日在路上行駛，其泊車需求主要屬短時間停留。

《香港規劃標準與準則》內
泊車位標準的修訂

日期	修訂範圍
2003 年 3 月	修訂各種發展項目 (包括私人房屋、資助房屋、社區設施、商業設施, 以及工商業發展項目) 的泊車位供應標準和準則
2006 年 12 月	有關住宅發展項目內汽車和單車泊車位標準的技術修訂
2009 年 5 月	根據房屋署“公共房屋泊車設施研究”的結果, 修訂資助房屋的泊車位標準
2011 年 5 月	加入電動車輛充電設施的指引
2011 年 8 月	加入跨境巴士總站/車站及更新殘疾人士泊車設施的規劃標準
2014 年 2 月	根據運輸署的“《香港規劃標準與準則》的私人房屋泊車設施標準的檢討”的結果, 修訂私人房屋的泊車位標準
2016 年 5 月	為資助出售房屋發展項目的泊車設施規定加入附註

資料來源：規劃署的記錄

“將軍澳第 66 及 68 區市鎮公園”項目大事年表

項目	日期	事件
1	2011 年 3 月	康文署就推行第 66 及 68 區市鎮公園項目取得西貢區議會對項目範圍的支持，以滿足當區居民的康樂需要。
2	2013 年 6 月	發展局批准技術可行性說明書。
3	2017 年 1 月	《2017 年施政報告》公布，政府將於未來 5 年動用 200 億元，推行 26 個新建或改善現有的體育及康樂設施的項目。市鎮公園是將於未來 5 年動工的 26 個項目之一。
4	2017 年 6 月	運輸署發現，第 66 區短期租約所提供的 298 個泊車位，其使用率為 87% (258 個泊車位)，如收回該幅以短期租約租出的用地，將短缺 472 個泊車位。
5	2017 年 7 月	西貢區議會通過動議，要求政府研究在市鎮公園提供地下泊車設施的可行性。同月，康文署就經修訂的項目範圍 (不包括停車場) 諮詢西貢區議會。
6	2017 年 9 月	運輸署告知康文署，現有的臨時停車場提供超過 700 個泊車位。
7	2018 年 1 月	西貢區議會原則上接納經修訂的項目範圍 (不包括停車場)，但要求康文署研究在第 66 區加設地下停車場的技術可行性。
8	2018 年 2 月	康文署、運輸署、規劃署和建築署開會檢討項目範圍，並討論由運輸署提出有關提供地下停車場的建議 (註)。
9	2018 年 3 月	康文署向西貢區議會提出兩項建議，以供考慮：(a) 發展第 66 和 68 區而不興建地下停車場；及 (b) 第 66 和 68 區的工程會分階段進行，並於第 66 區興建地下停車場 (提供 260 個私家車泊車位和 90 個貨車泊車位)。根據非常粗略的估算，按建議 (b) 來完成兩階段的工程，所需時間會以年計地大幅增加。

附錄 E
(續)
(參閱第 2.12 段)

項目	日期	事件
10	2018 年 4 月	西貢區議會進行地區諮詢，就市鎮公園項目應否包括地下停車場一事，向將軍澳(南)分區委員會和鄰近屋苑徵詢意見。西貢區議會表示，康文署應進行該項目(不包括公眾停車場)，務求市鎮公園早日啓用。
11	2018 年 7 月	鑑於計劃在第 67 區的政府聯用辦公大樓提供泊車位(105 個商用車輛泊車位)的建議，運輸署建議在第 66 區原址提供 395 個泊車位(300 個私家車泊車位、65 個商用車輛泊車位和 30 個電單車泊車位)。
12	2018 年 8 月	發展局批准經修訂的技術可行性說明書(不包括地下停車場)。
13	2018 年 9 月	運房局決定以獨立項目的形式，在第 66 區興建市鎮公園連地下停車場，並由運輸署擔任項目倡議者。
14	2018 年 11 月	運輸署就將軍澳的泊車需求諮詢西貢區議會，並建議帶頭負責推行在第 66 區興建市鎮公園連地下公眾停車場的項目。
15	2019 年 1 月 8 日	西貢區議會支持康文署有關首先展開第 68 區市鎮公園項目的建議。
16	2019 年 1 月 24 日和 3 月 5 日	運輸署就擬議第 66 區市鎮公園連地下停車場項目諮詢西貢區議會。

資料來源：運輸署、運房局、地政總署及康文署的記錄

註：規劃署表示，根據將軍澳分區計劃大綱圖，擬議的第 66 及 68 區市鎮公園位處一幅被劃作“休憩用地”的土地，因此如要設置“公眾停車場(貨櫃車除外)”，須向城市規劃委員會提出申請。

附錄 F
(參閱第 3.3 段)

11 個政府多層停車場
(2018 年 12 月 31 日)

政府多層停車場	啓用年份	泊車位數目		
		私家車、 客貨車和的士 (a)	電單車 (b)	總計 (c) = (a) + (b)
油麻地	1957	770	76	846
天星碼頭	1957	380	37	417
大會堂	1959	170	27	197
林士街	1970	835	148	983
香港仔	1981	293	51	344
葵芳	1983	552	93	645
荃灣	1983	545	34	579
筲箕灣	1988	386	72	458
天后	1989	429	75	504
雙鳳街	1989	268	74	342
堅尼地城	2007	195	37	232
	總計	4 823	724	5 547

資料來源：運輸署的記錄

附錄 G
(參閱第 4.5(c) 及
4.15 段)

路旁咪錶泊車位的
各類收費時段
(2018 年 10 月 31 日)

收費時 段類別	平日 (星期一至六， 公眾假期除外)	公眾假期	泊車位數目
A	上午 8 時 — 午夜	免費	183
B	上午 8 時 — 晚上 8 時	免費	348
D	上午 8 時 — 午夜	上午 10 時 — 晚上 10 時	8 905
F	上午 8 時 — 晚上 9 時	上午 8 時 — 晚上 9 時	23
H	上午 8 時 — 晚上 8 時	上午 8 時 — 晚上 8 時	1 904
J	上午 8 時 — 午夜	上午 8 時 — 午夜	98
N	晚上 7 時 — 午夜	晚上 7 時 — 午夜	9
P	上午 8 時 — 晚上 8 時	上午 8 時 — 晚上 8 時 (星期日不准泊車)	6
Q	上午 8 時 — 晚上 8 時	上午 10 時 — 晚上 10 時	6 353
S	下午 5 時 — 午夜 (星期一至五) 上午 8 時 — 午夜 (星期六)	上午 10 時 — 晚上 10 時	40
總計			17 869

資料來源：運輸署的記錄

新一代咪錶系統的新功能

功能	特點
支援多種付費方式 繳付泊車費	配備讀卡器，為駕駛者提供多種實體付費選擇，例如非接觸式儲值卡、信用卡及手機電子錢包等。
支援流動應用程式 遙距繳付泊車費	支援流動應用程式遙距繳付泊車費。為維持設立路旁停車位以應付短期泊車需要的政策原意，避免駕駛者或其他人士不斷透過遙距繳付泊車費長期佔用泊車位，駕駛者如希望透過流動應用程式續購泊車時段，每次交易只可購買兩節“最長泊車時間”。
車輛感應器	配備車輛感應器以偵測泊車位是否已被佔用，並提供實時資訊協助駕駛者透過運輸署的流動應用程式和網站尋找空置泊車位。然而，車輛感應器不會收集車輛的資料。
連接後台中央電腦	收費錶的設定，例如每次交易的“最長泊車時間”和收費時段等，均可透過中央電腦作出調整。這將有助運輸署監察位處不同地點的泊車位的使用率，並可因應收集所得數據，按需要調整咪錶設定。
整合使用狀況和繳費資訊	後台電腦會整合車輛感應器所收集的使用狀況和繳費資訊，編制未有繳費而被佔用的泊車位資料。此舉有助警務處執法，並提升執法效率。

資料來源：運輸署的記錄