



香港汽車會

HONG KONG AUTOMOBILE ASSOCIATION

Est. 1918

MEMBER OF



新聞稿 • 即時發佈

香港汽車會 強烈要求政府對私家車泊車位不足問題施以正確有效的政策方案去解決問題

《香港 – 2020 年 10 月 30 日》為配合中九龍幹綫的興建，繼早前香港汽車會遷出紮根近 40 年位於嘉士居道橋底的辦工室後；擁有 63 年歷史，可容納 770 個車位的油麻地停車場大廈，將於今年 11 月起分期封閉，明年開始拆卸。雖然政府在近西九龍政府合署提供兩個臨時停車場，但位置偏遠和車位不多，難以完全滿足該區的车位需求。面臨泊車位嚴重不足的問題，歸根究底源自於政府政策的錯配。

早於 2006 年香港就已經面對私家車泊車不足的問題，泊車位的長期不足衍生了很多社會問題，例如因為等候停車位而間接導致交通阻塞，當中違規泊車更是嚴重。然而政府非但沒有改善，近年更是日趨嚴重。多年來於政府的忽視下，泊車位和車輛數量愈益不成比例。

數據顯示泊車位不足問題已長達超過 15 年

圖 1 – 全港各區按車輛種類劃分的泊車位數目 (截至 2019 年 8 月)

全港各區按車輛種類劃分的泊車位數目
(截至 2019 年 8 月)

分區	電單車	私家車 ¹	貨車 ²	旅遊車及 非專營公共巴士	總計 ³
中西區	1 408	38 469	1 162	84	41 123
灣仔區	1 305	39 663	413	123	41 504
東區	2 416	46 456	1 885	334	51 091
南區	1 862	39 292	1 196	347	42 697
油尖旺	2 090	34 286	2 537	251	39 164
深水埗	1 985	29 180	3 167	435	34 767
九龍城	1 941	48 765	1 343	286	52 335
黃大仙	2 282	20 845	1 291	139	24 557
觀塘	4 245	46 610	3 317	196	54 368
荃灣	1 475	37 004	1 986	425	40 890
屯門	1 714	41 326	2 524	182	45 746
元朗	1 745	41 558	2 118	352	45 773
北區	842	21 725	1 757	77	24 401
大埔	994	29 072	1 192	140	31 398
西貢	2 986	41 333	1 579	328	46 226
沙田	2 932	73 405	2 711	221	79 269
葵青	2 702	35 917	11 056	294	49 969
離島	620	16 682	796	242	18 340
總計	35 544	681 588	42 030	4 456	763 618

圖 1，截至 2019 年 8 月，全港共有 2047 個屬於政府管轄的室內停車場，共約 195,000 個泊車位，主要分佈在九龍及觀塘道一帶，而私人停車場的私家車泊位則約有 495,000 個。即全港合共有約 680,000 個為私家車泊位，當中屬沙田為最多但並非主要金融經濟活動中心區域。

圖 2 – 2008 至 2019 年間的泊車位數目及領牌車輛與泊位的比例



圖 2，由 2008 至 2019 年間就資料顯示私家車數量與泊車位的比率卻一直下降，由原來低標準的 1.46 到 2019 年已下降至十年新低的 1.09。就此證明政府施政方面完全忽視私家車車主的需要，而令比率不斷下降。截至 2020 年 4 月底，香港的私家車登記總數共 633,312 台，當中領牌總數就已經有 565,764 台。

圖 3 – 運輸署轄下的政府停車場泊車位數目 (截至 2020 年 1 月 1 日)

位置 / 年份	泊車位數量		
	2004	2016	2020
1 運輸署多層停車場 私家車 / 客貨車	6,677	5,211	3,191
2 上水泊車轉乘停車場(露天) 私家車 / 客貨車	194	91	0
合共	6,871	5,302	3,191

圖 3，儘管在泊車位如此嚴苛的情況下，運輸署轄下的停車場仍然不斷被清拆，如早於 2017 年被停用隨即清拆的美利道停車場 (共 324 個泊位)；2018 年上水泊車轉乘停車場停止營運 (共 194 個泊車位)；另外為了配合中九龍幹線工程，油麻地多層停車場 (共 770 個泊位) 亦將於 2020 年清拆；再而於發展局近年公佈的 2020 至 2021 年度的賣地計劃當中，其中一幅用地是包括了天星碼頭多層停車場 (共 370 個泊位)。

就以上的資料均可明確地顯示出香港私家車與泊位不成比例問題非常嚴峻，然而在此顯而易見的問題之下，政府卻仍然堅持其不到位的政策方針，不斷清拆碩果僅存的停車場，甚至把責任轉嫁至私人市場之上。運輸及房屋局局長陳帆先生於 2019 年 5 月 10 日的立法會政府帳目委員會中亦表示出理想的泊車位為每輛車有 1.4 或 1.5 個，相當於 2008 年的水平，與現時 1.09 個相比之下，可見政府於這十多年期間完全漠視泊車位不足問題，甚至係始作俑者去導致這社會問題發生。



香港汽車會

HONG KONG AUTOMOBILE ASSOCIATION

Est. 1918

MEMBER OF



泊車位不足的源頭

政府在車位嚴重短缺問題下由2004至2020年這15年期間，運輸署轄下的政府停車場泊車位數目由2020年的泊位數目3,191個與2004年6,871個相比，政府停車場泊位數目減少高達46%，數量減少超過3,680個。即使按2019年運輸署公佈將於2021年年初於荃灣海盛路及深水埗欽州街兩個地點啟用新型智慧泊車系統，以推動智能停車場計劃。預計整個項目分別提供約270個及180個泊車位，兩個智能停車場合共只有450個車位，但跟真正所需要的實際數字可謂天壤之別。環觀鄰近的台北市同樣面對過類似的問題，嚴重的供不應求導致了市民們的不便。經台北市長積極應對並採取政策，目標增加13000個泊位，不出一年已見成效，與香港政府只計劃增加450個車位的預算相比，更是差天共地。

政府及普羅大眾一直認為領牌車輛數目增長而令至泊車位不足，但實情是由房屋規劃政策所導致。根據規劃署於2009年發佈的《2009至2018人口分佈推算》以及統計處《2019按區議會分區劃分的人口及住戶統計資料》數據顯示，香港人口居住地區已於2009至2019年間逐步北移。以新界區人口增長最多，由2009年3.6百萬增長至2019年接近4百萬，累計增長人數高達33.8萬，增幅為9.47%；與全港人口增幅7.81%還要高出1.66%。再者，數據亦顯示出全港住戶每月入息中位數由2009年17,500元增至2019年28,700元，平均增幅為64%；而新界區住戶每月入息中位數由2009年15,800元增至2019年28,800元，平均增幅超過80%，遠超全港平均增幅達16%以上。可見新界區住戶購置私家車代步的能力於過去十年有非常顯著既增長。

勞動人口北移居住直接令到新界區運輸交通網絡的需求增大，但政府並沒有因此而作出對應的政策及發展去配合如此龐大既需求。尤以中產人士來說因北移居住而公共運輸交通網絡未能配合下，需以私家車作為日常生活代步之用，直接地令到私家車使用者顯著大幅增加。於過去十年期間，有效私家車牌照增長

數目由 2008 年 424,393 增至 2019 年 624,990，數目增長高達 20 萬台；增幅為 47%，而與累計北移居住累積增長人口數目 33.8 萬相比，佔接近 60%。可見私家車增長與房屋政策有直接的關係，亦顯示出私家車現今主要用途為市民的代步工具之一，而與傳統奢侈品的概念已經截然不同。同時泊車位不足問題除了運輸政策不到位外亦源自於房屋政策下衍生的社會問題。

圖4 - 2009及2019年分區人口及住戶統計人數

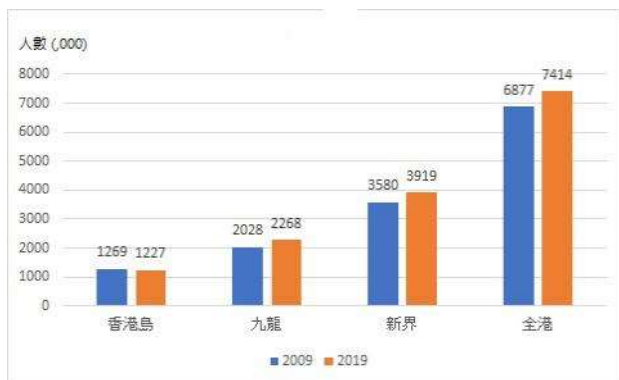
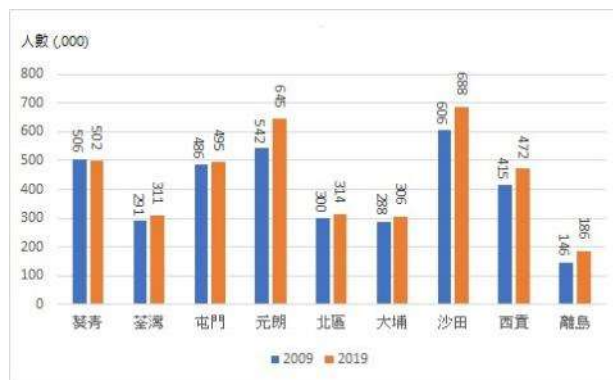


圖5 - 2009及2019年新界區人口及住戶統計人數



香港特區政府應著力於房屋及運輸政策上有更完備的方案及配套，一個長遠及周詳計劃實在刻不容緩，計劃需結合多部門及各持份者的參與才能夠做到應市民所需。

香港汽車會多年來不間斷地向政府反映泊車位不足的問題，惟政府一直以駝鳥政策去對應，故步自封，因此令到問題越演越烈。可見政府施政方向完全莫視持份者的意見。話雖如此，本會仍不斷致力堅持為私家車車主反映意見並提出可行及有成效的方案予政府作詳細研究。就泊車位不足而衍生的社會問題，本會現提出以下方案，望政府能持開放態度去審視研究。

方案(一) 智能停車場先導計劃

智能停車場計劃於現時科技進步下能夠結合泊車位管理及運行等工序。進一步可



香港汽車會

HONG KONG AUTOMOBILE ASSOCIATION

Est. 1918

MEMBER OF



解決車主於停車過程中遇到的停車難、找車難、車道緩滯、繳費等問題。相對起傳統停車場更能利用有限的空間去提供更多的泊車位，更能實現即時共享數據、車位預約及導航等功能，可有助於減輕路面交通流量。

按2019年運輸署再公佈籌劃合共六個先導項目，作興建、營運和管理不同種類的智能泊車系統，並積累相關財務安排等方面經驗後再作適時檢討。先推行的四個選址分別是：荃灣區短期租約用地、深水埗欽州街及通州街交界休憩用地、上環中港道及柴灣常茂街的2座擬建政府大樓用地。至於其他二個選址將容後公佈。預計先導項目其中兩個選址將提供約450個泊車位。

雖則如此，智能系統主要涉及機械裝置，例如近年科研企業研發俗稱「電子飛氈」的系統，但於現時《道路及交通條例》下，並沒有明文規管這類流動機械裝置的條文草擬。再者，智能系統停車場故然會增加周邊地區的車流量壓力，由其遇上繁忙時段，車位停泊和提取汽車或需較長時間去輪候機械升降裝置，因此對停車場之出入口外的道路有機會造成車龍。對此，政府是否已經有協調相關配套方案？

本會建議在此先導計劃下，政府應積極協調各部門、業界及持份者，持開放的態度盡快促成計劃。以安全的原則為大前提下，省卻不必要的條例規限及約束。

方案(二) 全面推行泊車易程式

一套完善的輔助泊車程式可以協助車主在快速尋找附近有泊車空位的停車場，減少路面上不必要的車流以減輕路面交通擠塞，由其於繁盛的經濟活動中心地區。再者，可以協助對外區人士人生路不熟的車主在短時間內找到停車的地方，以縮短車主等待車位的時間。此舉，除了減低違法泊車的可能性，也能對路面作出一個妥善的分流。雖然運輸署2年多前製作「香港出行易」(HKeMobility)應用程式的實用性，但因嚴重欠缺停車場及咪錶泊位的實時資訊，令應用程式不能普



香港汽車會

HONG KONG AUTOMOBILE ASSOCIATION

Est. 1918

MEMBER OF



及應用，未有與時並進，變相浪費公帑。

參考鄰近的澳門特區政府，已啟用相類似的程式多年，並強制性要求私人管理之停車場公開其車位等即時數據，對減輕路面汽車因為尋找泊車位而造成的車流量有顯著成效。並對駕駛者帶來莫大方便。

本會建議香港特區政府應著力盡快設立泊車數據資料庫，仿效澳門特區政府的做法，落實強制性要求私人管理之停車場公開其車位等即時數據，以助推行泊車程式從而可即時減少路面不必要的車流及善用各區的停車場空間。

總結

對於泊車位不足的問題已纏繞著駕駛者超過 15 年之久，歸根究底源自於政府運輸及房屋政策的錯配。上述數據顯示，於過去十多年期間新界區人口由 2009 年 3.6 百萬增長至 2019 年接近 4 百萬人口，累積人口數量增長高達 33.8 萬，增幅達 9.47%；與全港人口增幅 7.81% 還要高出達 1.66%。

此外，亦有數據顯示出全港住戶每月入息中位數由 2009 年 17,500 元增至 2019 年 28,700 元，平均增幅為 64%；而新界區住戶每月入息中位數由 2009 年 15,800 元增至 2019 年 28,800 元，平均增幅超過 80%，遠超全港平均增幅達 16% 以上。可見在新界區(尤其是在新發展地區) 之公共運輸交通網絡未能配合，北移居住的人口不斷增多，而其中有能力購買私家車作為日常生活代步之用的中產住戶數目也越來越多的趨勢下，直接地令到私家車使用者顯著大幅增加。

有效私家車牌照數目由 2008 年 424,393 台增至 2019 年 624,999 台，增長數目多達 20 萬，增幅為 47%，此增長數目佔累計北移居住人口 33.8 萬，接近 60%。這有力地證明勞動人口北移居住直接令到新界區運輸交通網絡的需求增大，但政府並沒有因此而作出對應的政策及發展去配合如此龐大既需求。隨著房屋政策的



香港汽車會

HONG KONG AUTOMOBILE ASSOCIATION

Est. 1918

MEMBER OF



影響之下，私家車現今主要用途為市民的代步工具之一，而與傳統奢侈品的概念已經截然不同。

再者，政府並沒有實行適當的措施去配合其房屋政策，更盲目地將私家車車位不斷縮減，由原來 2008 年的泊車位與有效私家車牌照數目比例，由低標準的 1.46 嚴重下降至 2019 年的新低 1.09。除此之外，政府更將運輸署轄下的政府停車場泊車位數目由 2004 年 6,871 驟降至 2020 年 3,191 個，泊位數目減少高達 46%，超過 3,680 個。

香港汽車會多年來不間斷地向政府反映泊車位不足的問題，惟政府一直以駝鳥政策去對應，故步自封，因此令到問題越演越烈。可見政府施政方向完全漠視持份者的意見。現本會再次強烈要求政府應就私家車的配套方案作更長遠的施政方向及計劃，除了加快步伐去解決現有嚴重泊車位不足問題外，亦需有長遠政策去協調整個房屋及運輸策略，以及認真改革城市規劃等工作。

本會建議短期可積極加快實行「智能停車場先導計劃」，認真落實「一地多用」策略，並強制性要求私人管理之停車場公開其車位狀況等數據，此舉可立刻加強運輸署 2 年多前製作「香港出行易」(HKeMobility) 應用程式的實用性，令社區運輸網絡能達至即時舒緩作用。中期性的工作，應重點研究「泊車轉乘易」計劃，先預留適合用地及位置作為「轉乘智能停車場」以配合周邊道路網絡的發展；同時，著力設立大數據資料庫，貫切推行「香港出行易」(HKeMobility)。

長遠的房屋、運輸及城市規劃必須具備前瞻性的發展藍圖，才能解決當下纏擾市民及車主多年來的出行困擾，督促政府不要繼續再抱以「頭痛醫頭」、「腳痛醫腳」的施政方向去解決問題。

本會致力堅持為私家車車主反映意見並提出可行及有成效的方案予政府作詳細研究。就泊車位不足及衍生的長遠社會問題，期望政府對於本會是次提出的改



香港汽車會

HONG KONG AUTOMOBILE ASSOCIATION

Est. 1918

MEMBER OF



善方案能夠持開放態度去審視研究及嚴肅正視，積極採取可行及有效的施政方案。本會會繼續為全港60萬私家車車主發聲並積極為私家車車主謀求應有的權益。

資料來源：

1. https://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/transport_figures/vehicle_registration_and_licensing/index.html
2. https://udn.com/upf/newmedia/2015_data/20150818_parking2_001/index.html
3. <https://eyesonplace.net/2017/12/04/6956/>
4. <https://www.gvm.com.tw/article/30189>
5. <https://www.map.gov.hk/gm/map/>
https://gia.info.gov.hk/general/201911/13/P2019111300319_328378_1_1573617644896.pdf
6. <https://www.hk01.com/%E7%A4%BE%E6%9C%83%E6%96%B0%E8%81%9E/416207/%E9%81%8B%E8%BC%B8%E7%BD%B2%E6%93%AC2021%E5%B9%B4%E5%95%9F%E7%94%A8%E6%99%BA%E8%83%BD%E5%81%9C%E8%BB%8A%E5%A0%B4-2020%E5%B9%B4%E9%80%90%E6%AD%A5%E6%8F%9B%E6%96%B0%E5%92%AA%E9%8C%B6>
7. https://www.aud.gov.hk/pdf_ca/c72ch01sum.pdf
8. <https://www.td.gov.hk/filemanager/en/content4883/table41a.pdf>
9. <https://www.legco.gov.hk/research-publications/english/1718ish11-parking-spaces-in-hong-kong-20180126-e.pdf>
10. <https://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/tp/papers/tp20170519cb4-1021-9-c.pdf>
11. <https://hk01data.github.io/carpark/>
12. https://www.td.gov.hk/mini_site/atd/2017/tc/section6_7.html
13. https://www.td.gov.hk/mini_site/atd/2005/chi/ch6/ch6_8.html
14. https://www.legco.gov.hk/yr18-19/chinese/pac/reports/72a/m_4.pdf
15. <https://www.hk01.com/%E7%A4%BE%E6%9C%83%E6%96%B0%E8%81%9E/328831/%E6%9C%AC%E6%B8%AF%E6%B1%BD%E8%BB%8A%E6%B3%8A%E8%BB%8A%E4%BD%8D%E6%AF%94%E4%BE%8B%E9%99%8D%E8%87%B31-02%E5%89%B5%E5%8D%81%E5%B9%B4%E6%96%B0%E4%BD%8E-%E6%94%BF%E5%BA%9C%E6%8E%A814%E6%8B%9B%E5%A2%9E%E4%BE%9B%E6%87%89>
16. <https://www.info.gov.hk/gia/general/202004/22/P2020042200365.htm>
17. https://www.pland.gov.hk/pland_tc/press/exam13/pdf_c/340-5197.pdf
18. https://www.pland.gov.hk/pland_tc/info_serv/statistic/wgpd19.html
19. <https://www.statistics.gov.hk/pub/B11303012019AN19B0100.pdf>
20. <https://www.thb.gov.hk/tc/legislative/transport/replies/land/2019/20191127a.htm>
21. <https://www.hk01.com/%E6%94%BF%E6%83%85/327521/%E5%B8%B3%E5%A7%94%E6%9C%83-%E8%AD%B0%E5%93%A1%E8%B3%AA%E7%96%91%E6%B3%8A%E8%BB%8A%E4%BD%8D%E4%B8%8D%E8%B6%B3-%E9%99%B3%E5%B8%86-%E7%9F%AD%E6%9C%9F%E5%85%A7%E9%9B%A3%E7%AC%A6%E5%90%88%E7%90%86%E6%83%B3>



香港汽車會

HONG KONG AUTOMOBILE ASSOCIATION

Est. 1918

MEMBER OF



有關香港汽車會

香港汽車會成立於 1918 年，至今已有百年歷史，本會作為一間非牟利機構，一直全心全意服務香港駕駛人士，目標服務社會，推廣道路安全、發展汽車運動活動，支持保護環境及提升駕駛人士環保意識，致力為港人締造優良駕駛和生活環境。

香港汽車會是國際汽車聯會(FIA)、國際電單車聯會(FIM)及中國香港體育協會暨奧林匹克委員會的會員。自 1950 年代已開始參與汽車運動，是香港唯一可簽發賽事証件的認可機構。此外本會亦積極推廣汽車運動，其中包括協助香港車手參與國際賽事及籌備國際性大型活動。如欲了解更多本會資料，請瀏覽 www.hkaa.com.hk 網頁。

傳媒查詢 : 陳麗名小姐 Ms. Ring Chan
電話 : (825) 3469 7113 / 9195 0317
電郵 : ringchan@hkaa.com.hk