

定 稿

離島區議會交通運輸委員會特別會議紀錄

日期：2026 年 3 月 10 日(星期二)

時間：下午 4 時 30 分

地點：香港中環統一碼頭道 38 號海港政府大樓 14 字樓
離島區議會會議室

出席者

主席

黃秋萍女士, MH

副主席

葉培基先生

議員

何紹基先生

何進輝先生

余漢坤先生, MH, JP

吳文傑先生

周元谷先生

許振隆先生, MH

郭慧文女士

溫揚堅先生

黃文漢先生, MH

劉展鵬先生

劉淑嫻女士

劉舜婷女士

羅成煥先生, MH

增選委員

曾昭浴先生

應邀出席者

趙浩明先生	運輸署 首席運輸主任／渡輪及輔助客運
謝巧明女士	運輸署 總運輸主任／渡輪檢討
區格萊先生	運輸署 高級運輸主任／渡輪策劃 2
容瑞成先生	運輸署 運輸主任／渡輪策劃 1
鄭兆君先生	運輸署 運輸主任／渡輪策劃 4
林惠玲女士	港九小輪有限公司 總經理
李蘊怡女士	港九小輪有限公司 總經理助理
陳 華先生	新渡輪服務有限公司 總經理
黃 麗女士	新渡輪服務有限公司 營運部及市場部經理

列席者

吳彩華先生	離島區議會 議員
黃漢權先生	離島區議會 議員
莫望塵先生	離島民政事務處 離島民政事務助理專員(1)

秘書

施希旻女士	離島民政事務處 行政主任(區議會)3
-------	--------------------

~~~~~

### 歡迎辭

主席歡迎各委員及政府部門代表出席會議。

- I. 六條主要離島渡輪航線下一個五年牌照期(2026-2031)的整體服務及票價安排  
(交通運輸委員會文件第 6／2026 號)

2. 主席請與會者參閱交通運輸委員會文件第 6／2026 號，並歡迎吳彩華議員及黃漢權議員列席會議。主席請運輸署代表簡介文件內容。

3. 趙浩明先生簡介文件內容，並感謝議員及地區人士向運輸署提供大量寶貴意見，以供署方在審視票價調整申請時作參考。他表示，運輸署綜合各方意見後，已盡量將渡輪營辦商建議的加幅調整至最低水平，以期減輕對離島居民的影響。

4. 委員提出意見如下：

- (a) 委員明白運輸署已將渡輪票價加幅下調，但仍反對有關建議。有居民反映，雖然多程優惠票種的 8%票價加幅尚可接受，但整體加幅仍然偏高。此外，近年經濟不景，物價高企，加上兩年前票價已出現雙位數字的增幅，如今再以雙位數的幅度上調，將令居民的負擔百上加斤。
- (b) 由於渡輪票價的基數較高(單程票票價由二十多元到四十多元不等)，實際加幅金額甚為顯著，因此居民表示強烈反對。再者，渡輪是區內島嶼居民的唯一對外交通選擇，每次渡輪營辦商加價，他們只能被動接受。
- (c) 「中環－長洲」航線的乘客量較其他航線為高，特別是在節日期間，乘客往往需等候下一班航班才能成功登船。這顯示有關航線應無出現虧損，因此加價或欠缺理據。
- (d) 現時，渡輪營辦商有向 65 歲或以上人士提供票價優惠，但合資格受惠人士已可根據政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(二元優惠計劃)享有票價優惠，因此委員認為渡輪營辦商提供的長者票價優惠作用有限。
- (e) 自今年 4 月 3 日起，二元優惠計劃將調整為「二元二折」，委員擔心上述措施將大幅增加長者的交通開支。以「中環－長洲」航線的高速船為例，長者票價將由現時的 2 元，分別上調至 9.5 元(星期日及公眾假期)及 6.6 元(星期一至六)，票價以倍數上升。就此，委員指出島上部分長者或需頻繁前往市區探望親友，而沒有渡輪以外的交通選擇，因此是次票價調整對他們並不公平，亦未能切合政府一直提倡的便利長者出行政策。委員擔心島上長者因票價調整而減少與市區的家人相聚，因此促請當局考慮票價加幅對長者福祉的影響。

- (f) 委員建議運輸署參考渡輪營辦商現行的月票及學生月票安排，研究在票價調整後初期為長者提供月票優惠，協助他們適應新票價。此外，有市民認為「二元二折」不應以成人票價計算，而應以 65 歲或以上人士票價(即成人票價的一半)作為計算基礎，從而將長者票價的實際加幅減半。
- (g) 在星期日或公眾假期，由中環乘搭渡輪前往某些離島的船費，與乘搭港鐵前往羅湖的車費(約 52.2 元)相若。而近年市民北上消費增加，離島區的旅遊業受到影響，六條離島渡輪航線加價會進一步削弱離島對遊客的吸引力。
- (h) 有離島居民表示考慮搬到市區居住，以方便子女在市區上學。委員擔心船費加價可能令一些計劃搬到離島區的市民卻步，亦可能促使現有離島居民遷離。
- (i) 受地緣政治影響，燃油價格持續上升，委員擔心渡輪營辦商不久後將以此為由而再次申請加價，並建議政府應研究對沖機制，例如在燃油價格升至一定水平時，主動向渡輪營辦商提供補貼，以抵消燃油價格的升幅，穩定渡輪營辦商的營運成本，避免因燃油價格波動而頻繁加價。
- (j) 由於燃油價格上升會增加渡輪營辦商的營運成本，委員建議運輸署研究使用混合動力渡輪(混能渡輪)或電動渡輪行駛離島航線的可行性，以減輕燃油價格波動對營運成本的影響。委員得悉中華電力有限公司早於數年前已參與推動節約能源方案，包括研究船舶電氣化。此外，委員得悉「北角－紅磡」航線已於 2025 年試用電動渡輪。就此，委員請渡輪營辦商及運輸署提供相關試航資料。委員認為隨着混能渡輪、電動渡輪等技術日趨成熟，部門應積極推動在離島航線使用該等新型船種。
- (k) 委員關注現有的碼頭是否具備足夠設施為船隻充電，並促請運輸署積極研究優化所有碼頭的充電設施，以配合混能渡輪或電動渡輪的運作，從而紓緩渡輪營辦商的營運壓力。委員認為政府應完善碼頭的基礎設施，才能有效協助營辦商控制成本。

- (l) 現時，渡輪營辦商可在部分碼頭拓展非票務收入(例如分租碼頭內部分地方作商業活動)，但受到供電配套不足和消防設施未達標準等因素限制，間接令離島居民承受更多渡輪加價壓力。委員以近年中環 6 號碼頭及 4 號碼頭成功舉辦嘉年華會及大型活動為例，說明非票務收入的實際作用。據悉，中環 6 號碼頭舉辦的嘉年華會原定在中環 5 號碼頭舉行，但因該碼頭設施所限，嘉年華會最終改為在中環 6 號碼頭舉行，可見碼頭設施完善與否對拓展非票務收入有關鍵影響。部門應積極投入更多資源，以完善碼頭的配套設施，例如向營辦商提供一次性資助或進行碼頭改善工程，藉此支持渡輪營辦商增加非票務收入。
- (m) 委員認同運輸署積極推動非票務收入的方針，惟現有的碼頭設施尚未足以配合渡輪營辦商拓展商機。就此，運輸署應聯同相關部門一併檢視及推動中環所有渡輪碼頭的改善工程，並應綜合協調所有工程，以降低工程成本。同時，運輸署應與渡輪營辦商保持密切聯繫，協助其分租碼頭部分空間，藉此增加非票務收入，減輕營運壓力。
- (n) 渡輪營辦商曾反映，當他們擬利用碼頭空間發展非票務項目時，申請及審批過程涉及多個部門，程序繁複且耗時，導致他們難以與商業伙伴簽訂合約，影響了渡輪營辦商開拓非票務收入的意欲和可行性。就此，委員促請有關部門積極協助渡輪營辦商增加非票務收入，以彌補票務虧損，從而長遠壓抑票價加幅。
- (o) 有委員指出非票務收入議題已討論逾十年但進展有限，建議運輸署與局方商討，成立由業界專家(例如租務、宣傳及法律專家)組成的諮詢委員會以研究和理順較複雜的問題，例如租約跨越牌照期，以及如何將租約轉讓予下一家營辦商等，從而加快協助渡輪營辦商持續增加非票務收入，以及建立「可持續營商」的能力。
- (p) 以中環 8 號碼頭的餐廳為例，委員認為其經營困難主要源於缺乏「通達性」及「羣體效應」。就此，委員建議將現時國際金融中心連接中環 3 號及 4 號碼頭之間的天橋，

延伸至中環 7 號碼頭，以便通達每個碼頭的二樓空間，並提升該處商鋪的租賃潛力。此外，委員指出碼頭的排污設施不足同樣阻礙餐廳等商業項目的進駐。就此，委員促請政府部門協助渡輪營辦商從根本解決問題，以促進非票務收入的長遠拓展。

- (q) 委員分析指非票務收入可分為長期與短期兩類。短期收入的機會(例如嘉年華會及展覽)較為難得，而且需要跨部門協作方能成事，因此難以作為穩定可靠的收入來源；而長期收入(例如店鋪租金)應是可持續的發展模式。然而，現時碼頭設施優化進程緩慢，阻礙拓展長期收入。就此，委員建議運輸署預留年度預算優化碼頭設施，例如將碼頭開口向後移，以容許騰出戶外空間增設店鋪，長遠增加碼頭的租金收入。
- (r) 渡輪營辦商應以主動、靈活、創新的方式改善經營模式。委員建議渡輪營辦商積極研究開源節流的方法，例如善用碼頭空間增加廣告收入，從而有效持續地增加非票務收入，以助壓抑票價加幅，紓緩離島居民的交通開支負擔。
- (s) 委員推測渡輪營辦商目前虧損最嚴重的航線是「坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲」(「橫水渡」)的持牌渡輪服務，並指出除繁忙時段外，不少班次實際僅載客 10 至 20 人。委員認為渡輪營辦商以較大的船隻營運上述航線既浪費資源，亦構成安全風險。就此，他認為運輸署有責任與渡輪營辦商商討如何平衡需求與成本，並透過調配更合適的船隻，以節省燃油開支。
- (t) 委員分享了一項涵蓋逾 400 名居民的網上調查結果：逾 90%受訪者認為是次票價上調有「較大影響」；逾 70%認為加價「非常不合理」；使用渡輪服務的乘客中，逾 60%為 18 至 40 歲的年輕人；逾 70%受訪者將票價視為首要考慮因素；另有 55%受訪者認為運輸署提出的延長多程票期限幫助不大。委員促請有關部門正視民意，從居民角度出發，從根本解決渡輪加價的問題。

5. 有與會者提出意見如下：

- (a) 政府調整長者乘車優惠的原意是打擊「長車短搭」的濫用問題，但日常依賴渡輪出行的離島居民卻受到影響。因此，與會者認為長者交通優惠計劃由二元劃一收費調整為「二元二折」對離島居民極不公平。與會者強調「二元二折」的計算方法是以正價計算，導致長者在假日乘搭渡輪出行的費用增至調整優惠前的五倍。
- (b) 與會者認為運輸署協助渡輪營辦商增加非票務收入的進度未為理想，推測原因是審批程序涉及多個部門，導致計劃難以實施。與會者還指出，多年前已向部門反映坪洲碼頭電力不足的問題，但情況一直未有改善，直至近期大型維修後情況才得以改善。坪洲碼頭的設備長期不足，不僅令商鋪無法進駐，甚至餐廳亦未能安裝冷氣，嚴重阻礙拓展非票務收入來源。
- (c) 與會者擔心近期燃油價格急升將迫使渡輪營辦商在短期內再次申請加價，令居民百上加斤，無法接受。與會者要求政府考慮長遠解決方案，例如設立適時介入機制，以應對燃油價格上升的影響。
- (d) 與會者指出非票務收入長期不足的問題，癥結在於不同政策局及其轄下部門之間未有積極協調。與會者舉例指涉及地契或租約的事宜屬發展局轄下地政總署的職權範圍；涉及餐飲業務的事宜則屬環境及生態局轄下食物環境衛生署的職權範圍。因此，運輸署作為運輸及物流局(運物局)轄下的部門，無法直接指揮或協調其他決策局轄下的部門。就此，與會者請運輸署向運物局反映是次會議收集的意見，並請運物局主動牽頭，協調拓展碼頭非票務收入來源所涉及的相關政策局。

6. 主席請部門應體恤民情，並充分考慮地區人士及議員的意見，盡量減輕票價調整對居民造成的負擔。

7. 趙浩明先生綜合回應如下：

- (a) 他感謝委員及議員就非票務收入提出的意見，並表示運輸

署會繼續積極跟進相關安排。他早前出席於中環 4 號及 6 號碼頭的活動時，觀察到活動反應熱烈，足見香港碼頭具備發展潛力，亦可再借鏡悉尼等地的成功經驗。由於運輸署既須協助渡輪營辦商營運，亦肩負協調碼頭管理的角色，署方將積極跟進有意租用碼頭的租戶在申請過程中遇到的困難及程序問題。早前運輸署已透過與相關部門的管理層直接溝通，成功協調相關部門解決部分問題，並將繼續循此方向努力。

- (b) 就改善碼頭硬件配套的建議，他表示鋪設電纜及改善排污等結構性工程較耗時及複雜，運輸署會積極與相關工務部門推進相關工作。此外，由於場地的使用涉及多個部門，包括消防處、渠務署，以及場地管理公司等，審批程序亦較複雜，就此，運輸署將會擔當協調角色。目前，政府內部已設立涵蓋不同部門的高層會議，專責處理渡輪碼頭硬件配套問題。他表示會將是次會議收集的意見於有關會議反映，以便進一步跟進。
- (c) 除非票務收入外，運輸署亦密切關注渡輪營辦商短期內持續上升的營運成本，以及在財政壓力下其營運的可持續性。因此，運輸署一直採取多項具體措施協助渡輪營辦商營運，包括透過船隻資助計劃資助購置新船以減輕其成本負擔，並透過特別協助措施，為渡輪營辦商恆常的必要開支提供相應支援。
- (d) 他認同引入電動船或混能船是渡輪服務的長遠發展目標。現時運輸署的船隻資助計劃已包含混合動力船隻試驗計劃，而環境保護署亦正進行電動船試驗計劃。運輸署會適時檢視各項試驗計劃的進展和結果，並與渡輪營辦商保持溝通，共同評估混合動力船隻或電動船隻在成本效益及實際運作方面是否適合長遠發展。
- (e) 就離島區的旅遊發展，運輸署近年推出「離島遊計劃」，提供免船費優惠，以鼓勵團體(例如學校)在離島舉辦活動。此外，他表示會進一步考慮引入商業推廣專業意見的建議，並探討透過與旅遊相關組織合作，協助渡輪營辦商在離島舉辦推廣活動以開拓客源。近年政府已有政策方針

推動離島旅遊發展，運輸署將循此方向，繼續研究相關措施，從多方面協助渡輪營辦商開拓收入來源。

- (f) 運輸署理解票價調整對居民造成的負擔，並強調署方與各方經過多次商討後，已盡力將整體加幅控制在最低水平。運輸署在處理票價調整時，以盡量協助居民為前提，尤其是恆常使用渡輪服務的居民，因此將多程票及月票加幅設定為 8% 上限，以減輕離島居民的負擔。運輸署將持續監察渡輪營辦商的長遠財政狀況，並協助其維持穩健的財政狀況，以確保渡輪服務穩定。
- (g) 運輸署理解委員及議員對長者受票價調整影響的憂慮，惟將長者公共交通票價優惠計劃由二元劃一收費調整為「二元二折」，是整體政策層面事宜。雖然將來兩折後的票價較兩元為高，但相信對長者出行仍具很大的鼓勵作用。
- (h) 就委員關注島上長者及市區的家人相聚的情況，運輸署已放寬多程票的使用期限，建議較頻密出入離島探親的乘客，可考慮使用這些多程票，以減輕交通開支。運輸署會繼續密切監察放寬多程票期限後的實際情況，檢視有關安排的成效。
- (i) 關於船隻使用率及其他個別營運情況的提問，他表示會進一步檢視有關意見，並與渡輪營辦商持續跟進。

8. 林惠玲女士表示，港九小輪過去一年積極拓展非票務收入來源。繼上次的短期活動後，港九小輪正與一間私人公司商討長期租賃安排，並已正式向政府部門遞交申請，此舉有別於以往僅限於兩三個月短期租賃的模式，屬一大突破。過往碼頭天台從未採用長期租賃模式租出，當中涉及多項規條及審批程序，需多個部門協調，包括處理電力供應、洗手間排污等配套設施，以及建築物及其他技術審批事宜。若項目能順利落實，碼頭中層將轉型為多用途空間，日後可供舉辦地區活動，有助活化碼頭。就此，她請議員及相關政府部門適當地協調及協助解決審批過程中的問題，令項目順利推展。

9. 黃麗女士綜合回應如下：

- (a) 她感謝委員及議員關注碼頭硬件配套對非票務收入所造成的限制。現時新渡輪服務有限公司(新渡輪)正面臨營運成本壓力，原因在於整體乘客量下降，加上招聘本地船員困難，公司不得不提高起薪點以吸引人手維持基本服務，導致人力成本顯著上升。此外，近期燃油價格上升亦對營運成本構成沉重負擔。
- (b) 新渡輪一直致力控制營運成本，為免進一步加重開支，過去兩年並未調整員工薪酬。由於碼頭硬件配套限制較大，新渡輪轉而透過船隻設施進行創新，例如在三層船隻設置韓式自助拉麵機及按摩椅，為乘客提供嶄新的餐飲及消閒選擇，以提升非票務收入及乘客體驗。此外，針對內地遊客使用電子支付方式的習慣，新渡輪於 2025 年初推出電子程式購票服務，並推出電子支付優惠，以吸引內地遊客。
- (c) 新渡輪將於新牌照生效後推出多項新服務，包括安裝自助票務機、閘機系統的升級，以及爭取引入更多電子支付平台。關於在安裝新聞機時擴大非付費區空間以增加碼頭商店數目及非票務收入的建議，新渡輪將與運輸署作進一步協調。

10. 委員提出意見如下：

- (a) 現時，渡輪營辦商申請非票務收入項目的程序冗長，加上多年來各方一直反覆討論有關議題，因此委員促請運物局及運輸署放寬渡輪營辦商拓展非票務業務的限制，並向渡輪營辦商提供適切的協助，以善用碼頭上蓋空間。委員以長洲、梅窩及坪洲的渡輪碼頭為例，指這些碼頭的上蓋面積雖然十分充裕，但卻被長期閒置。此外，由於渡輪營辦商難以自行釐清不同政府部門的權責範圍，因此運物局或運輸署應主動作出協調。
- (b) 改善碼頭設施是增加非票務收入的首要工作，因此部門應盡快研究短期及中期的改善方案。此外，有委員認為政府可考慮興建天橋連接中環 4 號、5 號及 6 號碼頭，並將該天橋延伸至國際金融中心，構成一條全天候有蓋行人通道。委員支持有關建議，並表示上述天橋是從國際金融中

心前往中環各個渡輪碼頭的必經之路，因此能帶動碼頭一帶的人流和消費，不但能幫助渡輪營辦商增加非票務收入，亦可間接減輕離島居民的交通費負擔。

- (c) 委員關注票價調整對長者的影響，並強調大部分長者均為退休人士，擬議的加幅將增加其經濟負擔。此外，在市區工作的離島居民需要依賴家中長者協助照顧家庭，因此離島的長者社羣是區內家庭的重要支柱。委員擔心昂貴的船費不僅直接加重長者的負擔，亦間接對其家人構成壓力。以長洲的情況為例，不少長者帶同家中的學童乘搭渡輪到市區上學及回程，每天乘搭多程渡輪的情況十分普遍。在票價調整及取消二元優惠計劃的情況下，長者的交通開支將會倍增。部分長者為節省開支，可能會選擇留在市區等候至放學時段，然後才接學童返回長洲。委員認為上述情況並不理想，因此請部門突破政策框架的局限，體恤離島區長者面對的困難。就此，委員表示早前已建議運輸署及渡輪營辦商考慮以長者月票、單一收費，以及提供回贈等方法減輕居民的交通費負擔，並促請運輸署積極研究及落實有關建議。
- (d) 理解渡輪票價調整在所難免，但必須配合相應措施，以減低對市民(特別是長者社羣)的影響。有關部門應考慮以其他途徑(例如透過在職家庭津貼計劃或長者生活津貼等現有社會福利措施)向離島居民提供額外交通補貼，以減低票價調整對他們的影響。
- (e) 地緣政治對燃油價格的影響很大，戰爭或禁運等情況亦難以預測，燃油價格波動對渡輪營辦商的營運構成嚴峻挑戰。就此，政府應制定燃油補貼計劃或燃油價格穩定機制，以協助渡輪營辦商控制成本。以六條離島渡輪航線於2023年9月的票價調整為例，當時的加幅十分顯著(由3.9%至19%不等)，若當局不制定干預機制，下次票價調整時很可能再次出現雙位數字的加幅。
- (f) 目前，「中環－坪洲」航線設有普通船及高速船航班。以星期一至六的航班為例，普通船成人票價為19.8元，高速船則為36.9元，但後者僅比前者快八至十分鐘。票價

調整後，上述航線再無普通船及高速船之分，票價劃一後大幅增至 31 元，變相迫使原本慣常乘搭普通船的居民承受巨額加幅。就此，運輸署應考慮提供其他配套優惠，例如引入巴士或港鐵轉乘優惠，以減低居民的整體交通開支。

- (g) 於上次票價調整時，運輸署曾建議渡輪營辦商以遊客的單程票收入抵銷離島居民日常船費的部分增幅。然而，委員擔心前往離島的旅客量將少於預期，相關票務收入難以補助居民的交通開支。
- (h) 委員讚揚運輸署至今作出不少正面回應，認為相關討論充分體現了政府、渡輪營辦商與市民之間的良好溝通。委員期望各方盡快徹底解決問題，切實為離島居民謀福祉、做實事。

11. 有與會者提出意見如下：

- (a) 離島居民日常出行非常依賴渡輪服務，二元優惠計劃對其尤為重要。過去，政府曾因市民強烈反對離島渡輪航線加價而為有關航線提供特別協助措施。就此，與會者促請運輸署向相關政策局反映渡輪服務對離島居民的重要性，並研究在二元優惠計劃改為「二元二折」優惠後，為離島的長者制定特別安排，以減輕其經濟負擔。
- (b) 中環 7 號及 8 號碼頭的地下樓層只有一個洗手間，且不時出現堵塞。上述情況反映碼頭設施極需改善。就此，與會者促請有關部門互相協調，優先改善碼頭的基本設施，為渡輪營辦商拓展非票務業務作長遠規劃。

12. 趙浩明先生綜合回應如下：

- (a) 就委員及議員對渡輪營辦商非票務收入的關注，運輸署會持續召開高層會議跟進改善碼頭配套設施的事宜。此外，運輸署會與渡輪營辦商保持密切聯繫，了解其營運需要，並按情況推展碼頭改善工程。若渡輪營辦商成功物色到潛在租戶並要求改善碼頭設施，署方會盡力協助處理有關事

宜。

- (b) 運輸署理解二元優惠計劃將長者優惠票價調整為二折對離島居民的影響，由於有關事宜涉及政策，署方會向有關政策局反映。
- (c) 鑒於目前整個運輸業同樣面對燃油價格上升的問題，運輸署會審慎考慮委員及議員就燃油補貼提出的建議。
- (d) 就轉乘優惠的建議，運輸署須與渡輪營辦商作進一步研究，並須探討其他公共交通營辦商提供相關優惠的可行性。

13. 委員補充指，上述跨部門或跨局協作並非屬短暫性質，而是需要持續落實的措施。建議運輸署採取更積極的態度，主動規劃及改善碼頭設施的相關工作，避免被動地等待租戶承租後才考慮其需求。署方須積極協助渡輪營辦商增加非票務收入，以助紓緩票價往後的加幅。就此，委員建議署方考慮參考南拓展及可持續大嶼辦事處的運作模式，成立「可持續渡輪營運辦事處」，集合相關範疇的專業人士(例如工程師、建築師及規劃師等)，持續研究改善渡輪營運的方案。

14. 趙浩明先生表示運輸署備悉委員的意見及建議。

15. 主席請運輸署向相關政策局及部門反映委員及議員在會上提出的意見，供其進一步考慮。此外，她促請運輸署全力推動非票務收入的相關措施，並適時透過秘書處向委員提供會上所討論事項的最新資料及回覆。

(會後註：秘書處已於本年 3 月 20 日將運輸署的書面回覆轉交委員及議員參閱。)

## II. 下次會議日期

16. 議事完畢，會議在下午 6 時結束。下次會議定於 2026 年 4 月 14 日(星期二)下午 2 時 30 分舉行。

-完-