

MDR

Quality, Dedication & Expertise

委託客戶

中央政策組

有關陸路邊界管制站 24 小時
客運通關的住戶統計調查

- 調查報告摘要 -

背景

1. 陸路邊界管制站實施二十四小時客運通關是香港特別行政區政府及內地當局的一個長遠目標。有見中港兩地的客運量不斷攀升，延長邊界管制站的開放時間是切合實際需求的自然發展。
2. 然而，二十四小時開放管制站涉及不少複雜課題，例如預期旅客人數、資源配套及經濟效益等，這些課題均有需要研究。此外，市民對有關安排所帶來的社會經濟影響亦有不同的看法。

調查目的

3. 是項住戶調查旨在收集有關實施陸路邊界管制站 24 小時客運通關可能帶來市民在行為上的轉變的數據。

調查涵蓋範圍

4. 是項調查涵蓋全港陸上所有住戶，但不包括以下人煙稀少的地區 —
 - (a) 大嶼山以外的離島；就大嶼山而言，是項調查只包括梅窩、愉景灣及東涌；
 - (b) 邊界禁區；及
 - (c) 郊野公園。
5. 訪問對象為 15 歲及以上人士。

收集數據方法

6. 是項調查採用一份結構式問卷，透過上門訪問個別住戶，以面談形式收集數據。為測試問卷及訪問步驟的適用性，在 2002 年 1 月 19 日至 20 日期間進行了一個試驗調查，訪問了 30 個住戶。

樣本框、樣本分佈及抽樣方法

7. 是項調查採用了統計處的屋宇單位框以抽選樣本。
8. 由於在邊界附近區域（即北區及元朗）居住的市民有較大可能受陸路邊界管制站 24 小時運作影響，所以在調查樣本中有足夠這類住戶作分析是很重要的。因此居於北區及元朗的住戶在樣本中所佔的比例較在整體住戶中所佔的比例為大。
9. 為確保整體結果沒有偏差，所有收集的數據均已按照居於北區、元朗及其他區域的香港人口性別及年齡加權。
10. 若某單位內有兩個或以上住戶，所有住戶均被訪問，以劃一每個住戶被抽選的或然率。每個被抽選的住戶內所有 15 歲及以上人士均被個別訪問。

訪問時段及採訪結果

11. 訪問工作於 2002 年 1 月 28 日至 3 月 17 日期間進行，並成功訪問了 5 573 個住戶，當中包括 1 139 個居於北區或元朗的住戶，整體回應率為 77%。在該 5 573 個成功完成訪問的住戶中，共有 14 244 名 15 歲及以上人士。

調查結果

12. 主要調查結果摘列如下。

A. 一般行程模式

13. 在 15 歲及以上香港居民中 —
 - (a) 3 584 300 人 (63.9%) 在過去十二個月曾通過陸路或水路邊界管制站前往內地，其中包括 61.8% 經陸路邊界管制站及 10.8% 經水路邊界管制站。
 - (b) 213 300 人 (3.8%) 最少一星期經陸路或水路邊界管制站前往內地一次，386 500 人 (6.9%) 少於一星期一次但最少一個月一次，以及 578 200 人 (10.3%) 少於一個月一次但最少三個月一次。

14. 就該 1 178 000 名最少三個月經陸路或水路邊界管制站前往內地一次的人士 (佔所有 15 歲及以上人士的 21.0%) 而言，他們通常前往內地的行程模式如下 —

前往內地行程的目的

- (a) 他們前往內地的主要目的為「工作」(27.5%)、「探望親戚 (不包括配偶及子女)」(19.0%)、「購物」(13.5%)、「觀光」(12.9%)、「消閒」(7.8%)、「回家」⁽¹⁾ (7.2%)、「前往內地的住宅物業」(7.1%) 及「探望朋友」(3.4%)。

最常前往的內地地方

- (b) 大多數人 (97.0%) 通常前往廣東省，2.5% 則前往其他省份。就廣東省而言，深圳地區 (50.4%) 為最普遍的目的地，其次是東莞地區 (13.0%)、廣州地區 (7.8%)、惠州地區 (3.7%) 及中山地區 (3.7%)。

前往內地行程的通常逗留時間

- (c) 31.0% 通常不在內地留宿，半數 (49.8%) 則每程逗留二至三日及 10.8% 四至七日。只有 5.1% 每程在內地逗留超過一星期，其餘 3.4% 表示他們逗留在內地的時間並不固定。

最常使用的管制站

- (d) 大部分人 (85.9%) 多數使用羅湖管制站及 7.0% 使用落馬洲管制站，少於 3% 使用其他管制站。

通常跨界前往內地的日子及時間

- (e) 63.0% 通常在平日跨界前往內地，43.5% 則在週末，10.8% 通常在假日前往內地，18.5% 表示他們出發的日子並不固定。

(1) 返回在內地獨自居住的家或與其配偶或子女同住的家。

- (f) 31.1% 通常在上午六時至九時跨界前往內地，61.0% 在上午九時至晚上九時之間。有小部分人 (3.0%) 在晚上九時後，尤以下列人士有較高比例於晚上九時後跨界前往內地 —— 20 至 29 歲人士 (7.6%); 單身人士 (5.6%); 其配偶或子女居於內地的人士 (5.3%); 貨車司機 (6.0%); 服務工作 / 商店銷售人員 (7.1%); 機台及機器操作員 / 裝配員 (不包括司機) (5.9%); 工藝及有關人員 (4.6%); 主要因「回家」(6.7%)、「消閒」(5.8%) 及「觀光」(4.5%) 而前往內地的人士; 以及居於北區或元朗的人士 (4.2%)。
- 在該些主要因「工作」而前往內地的人士中，1.3% 通常在晚上九時後跨界前往內地。

B. 對陸路邊界管制站 24 小時客運通關的看法

對陸路邊界管制站現時客運通關安排的看法

15. 調查中，所有 15 歲及以上人士均被問及他們認為現時陸路邊界管制站客運通關安排是否方便。

- (a) 大部分人 (82.5%) 認為方便，8.2% 卻持相反意見。有小比例 (0.6%) 認為部分陸路邊界管制站現時的安排方便，其餘 8.7% 沒有表達意見。
- (b) 他們認為現時安排不方便的主要因為「週末及假日繁忙時間過關太擠塞」(78.4%) 及「平日繁忙時間過關太擠塞」(38.5%)。只有 2.7% 受訪者提及「沒有 24 小時客運通關」。

16. 該些認為全部或部分陸路邊界管制站現時客運通關安排不方便的人士 (佔所有 15 歲及以上人士的 8.8%) 均被問及提出他們認為哪種安排對他們最方便

對陸路邊界管制站 24 小時運作的看法

17. 調查中，所有 15 歲及以上人士均被問及陸路邊界管制站 24 小時運作對他們來說是否有用。

- (a) 大部分人 (86.7%) 認為沒有用。
- (b) 12.5% 認為有用，最主要的原因是「有需要時他們可以隨時過關」(74.0%)。其他原因為「他們會經常在延關時段跨界返回香港的家」(30.1%)、「前往內地工作」(3.2%)、「在內地購物 / 消閒 / 用膳」(2.8%)、「前往香港工作」(2.8%) 及「探望在內地的親戚 (不包括配偶及子女)」(2.5%)。

18. 該些認為陸路邊界管制站 24 小時運作有用的人士 (佔所有 15 歲及以上人士 12.5%) 被邀就以下方面表達意見 —

陸路邊界管制站實施 24 小時運作的最適當時間

- (a) 49.9% 建議陸路邊界管制站儘快實施 24 小時運作，而 16.9% 則建議在未來 12 個月內實施，主要因為「有需要時他們可以隨時過關」(86.0%)。
- (b) 然而，12.5% 認為陸路邊界管制站應在一年後才實施 24 小時運作，2.1% 甚至表示越晚實施越好。他們引述的原因主要為「沒有急切需要在延關時段往返香港內地」(48.2%)、「政府需要時間作出安排」(30.4%)，以及「不想太快對香港經濟造成壓力」(22.9%)。
- (c) 其餘 18.7% 對陸路邊界管制站何時實施 24 小時運作沒有意見。

實施 24 小時運作的陸路邊界管制站數目

- (d) 三分之二 (67.8%) 認為一個陸路邊界管制站運作 24 小時便足夠，28.1% 持相反意見，4.1% 則表示視乎哪個陸路邊界管制站運作 24 小時。

最希望實施 24 小時運作的陸路邊界管制站

- (e) 大部分 (84.0%) 希望羅湖管制站運作 24 小時，其次為遠遠落後的落馬州管制站 (7.7%)、紅磡管制站 (6.1%)、文錦渡管制站 (1.6%) 及沙頭角管制站 (0.5%)。

19. 所有 15 歲及以上人士被進一步問及若陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關，他們會否在延關時段往返香港內地。2.9% 表示會，大部分 (86.8%) 卻表示不會，10.3% 則不肯定。進一步分析該 2.9% 人士發現以下人士有較高比例會在延關時段往返香港內地 —

- 30 至 39 歲人士 (4.3%) 及 40 至 49 歲人士 (3.9%) (相對 15 至 29 歲人士的 1.2% 至 3.0% 及 50 歲及以上人士的 0.8% 至 2.9%)
- 配偶或子女在內地的人士 (8.4%) (相對沒有配偶或子女在內地的人士的 2.7%)
- 貨車司機 (11.0%)、經理 / 行政級人員 (7.0%)、以及服務工作 / 商店銷售人員 (4.9%) (相對其他職業組別的 2.3% 至 4.0%)
- 需要經常在內地工作的人士 (12.3%) (相對無需經常在內地工作的人士的 3.1%)
- 最少一星期經陸路或水路邊界管制站前往內地一次的人士 (20.9%)、一星期前往內地少於一次但最少兩星期一次的人士 (10.8%)、兩星期前往內地少於一次但最少一個月一次的人士 (9.1%)，以及一個月前往內地少於一次但最少三個月一次的人士 (6.0%) (相對三個月前往內地少於一次的人士的 1.5% 及在過去十二個月未曾前往內地的人士的 0.6%)
- 主要因「消閒」(18.0%)、「回家」(15.3%)、「工作」(11.6%)、「探望朋友」(10.8%) 及「購物」(9.7%) 而經陸路或水路邊界管制站前往內地的人士
- 居於元朗的人士 (4.8%) (相對居於北區人士的 2.6% 及居於香港其他區域人士的 2.8%)

20. 若陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關，該些會在延關時段往返香港內地的人士 (佔所有 15 歲及以上人士 2.9%) 被問及他們會多久一次及因甚麼目的而在延關時段往返香港內地，結果如下 —

預計在延關時段往返香港內地的次數

- (a) 28.1% 會經常在延關時段往返香港內地，59.4% 間中而 12.6% 卻甚少會在延關時段往返香港內地。

預計在延關時段往返香港內地的主要目的

- (b) 在延關時段往返香港內地的最普遍目的是「返回香港的家」(56.5%)，其次為「緊急事故」(24.6%)、「在內地購物 / 消閒 / 用膳」(5.6%)、「返回內地的家」(3.7%) 及「在香港工作」(3.6%)。

C. 陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關對前往內地行程模式的影響

前往內地的次數及每程逗留時間

21. 就在過去十二個月曾通過陸路或水路邊界管制站前往內地的 15 歲及以上人士而言 (佔所有 15 歲及以上人士的 63.9%) —

- (a) 7.0% 表示若陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關，他們會更多前往內地，0.1% 則會更少前往。然而，大多數人 (92.9%) 前往內地的次數會維持不變。
- (b) 大多數人 (90.4%) 每次前往內地的逗留時間將維持不變，8.5% 表示若陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關，他們每次前往內地將逗留較長時間，1.2% 卻會縮短行程。
- 他們延長前往內地行程的主要原因是「在內地玩晚些」(83.2%)，其次是「在內地工作晚些」(12.1%) 及「更多在內地留宿」(8.7%)。
 - 縮短前往內地行程的僅有兩個原因是「減少在內地留宿」(83.5%) 及「更多返回香港」(22.5%)。

在內地的活動

22. 該 421 700 名會改變他們前往內地的次數或每程逗留時間的人士 (佔所有 15 歲及以上人士的 7.5%) 被問及他們會在內地多做 / 少做哪些類型的活動，結果如下 —

- (a) 他們最普遍在內地多做的活動為「飲食」(27.1%)、「消閒活動」(25.8%) 及「購物」(24.1%)。其他活動為「探望親戚 (不包括配偶及子女)」(15.8%)、「工作」(13.7%)、「在內地留宿」(12.7%) 及「探望朋友」(10.5%)。然而，約十分之一人 (9.6%) 表示他們不會在內地多做甚麼活動。
- (b) 至於他們會在內地少做的活動，最主要是「在內地留宿」(18.8%)。然而，大部分人 (80.2%) 表示他們不會在內地少做甚麼活動。

每月在內地的消費

23. 在該些最少一個月前往內地一次並會改變他們前往內地的次數或每程逗留時間的人士中 (佔所有 15 歲及以上人士的 2.5%)，63.0% 表示若陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關，他們每月在內地的消費將會增加，4.7% 的消費卻會減少。其餘 32.3% 表示他們每月在內地的消費將大致一樣。

D. 陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關對香港房屋需求的影響

對香港房屋需求的影響

24. 據估計，在所有 18 歲及以上人士中，35.9% 現時在香港擁有住宅物業及 5.3% 計劃在未來三年在香港購買住宅物業。

- (a) 就現時在香港擁有住宅物業的人士而言 (佔所有 18 歲及以上人士的 35.9%)，即使陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關，接近全部人 (98.0%) 仍會保留他們在香港的住宅物業，2.0% 則表示他們會出售在香港的物業。
- (b) 至於計劃在未來三年在香港購買住宅物業的人士 (佔所有 18 歲及以上人士的 5.3%)，大部分 (89.5%) 表示陸路邊界管制站實施 24 小時客運通關不會影響他們的計劃。然而，7.0% 表示他們會延遲進行計劃及 2.3% 甚至會取消計劃，1.1% 則會提早進行計劃。
 - 延遲或取消在香港購買住宅物業的最主要原因為「擔心香港樓價會下跌」(85.7%)。其他原因包括，若陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關，「他們會遷往內地居住」(9.1%) 及「他們會在內地購買住宅物業」(8.8%)。

對內地房屋需求的影響

25. 據估計，在所有 18 歲及以上人士中，10.4% 現時在內地擁有或租用住宅物業，而 2.8% 計劃在未來三年在內地購買、自建或租用住宅物業。

- (a) 就計劃在未來三年在內地購買、自建或租用住宅物業的人士而言 (佔所有 18 歲及以上人士的 2.8%)，大部分 (73.1%) 表示陸路邊界管制站實施 24 小時客運通關不會影響他們的計劃。然而，24.7% 表示他們會提早進行計劃，1.3% 會延遲進行計劃及 0.9% 會取消計劃。

- 他們會提早進行在內地購買、自建或租用住宅物業的計劃主要因為「他們會更多前往內地」(52.4%)、「他們會遷往內地居住」(30.8%)及「他們預計內地樓價會上升」(22.8%)。
- (b) 至於沒有計劃在未來三年在內地購買、自建或租用住宅物業的人士 (佔所有 18 歲及以上人士的 97.2%)，接近全部 (97.9%) 表示即使陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關，他們也不會有此計劃。然而，0.4% 會及 1.7% 可能會有此計劃，因為「他們會更多前往內地」(55.8%)、「他們會遷往內地居住」(32.9%) 及「他們預計內地樓價會上升」(12.9%)。

對遷往內地居住的意向之影響

26. 調查中，所有戶主均被問及有否打算在未來三年整戶遷往內地居住。據估計，約 19 400 戶 (0.9%) 有此打算，大多數 (99.0%) 卻沒有。⁽²⁾

- (a) 就該些打算在未來三年遷往內地居住的住戶而言 (佔所有住戶的 0.9%)，大部分 (79.1%) 表示陸路邊界管制站實施 24 小時客運通關不會影響他們的計劃。然而，其餘 20.9% 則會提早進行計劃。
- (b) 就沒有打算在未來三年遷往內地居住的住戶而言 (佔所有住戶的 99.0%)，0.1% 表示若陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關，他們多數會遷往內地居住，大多數 (99.4%) 則不會。其餘 0.6% 表示不肯定。
- (c) 至於該些打算在未來三年遷往內地居住的住戶，以及那些若陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關便會考慮遷往內地居住的住戶 (佔所有住戶的 1.6%)，當他們遷往內地居住時，46.4% 會將現時在香港的住所退還給業主，24.8% 會留作自住，大約十分之一會把住所出租 (11.5%) 或出售 (10.8%)。

⁽²⁾ 有很小比例 (0.04%) 表示他們已經在內地居住。

27. 若戶主表示沒有打算在未來三年整戶遷往內地居住，住戶中十八歲及以上的家庭成員會個別被問及有否打算遷往內地居住。調查結果顯示，包括該些打算在未來三年整戶遷往內地居住的住戶成員，1.4% 的 18 歲及以上人士 (或約 76 600 人) 打算在未來三年遷往內地居住，大多數人 (98.1%) 則沒有此打算。⁽³⁾

- (a) 在該 76 600 名打算在未來三年遷往內地居住的人士中，19.8% 表示若陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關，他們會提早進行計劃，因為「有需要時他們可以隨時返回香港」(94.3%) 及「他們在香港晚一點下班亦能返回內地」(11.3%)。然而，大部分人 (79.3%) 表示陸路邊界管制站實施 24 小時客運通關不會影響他們的計劃，0.8% 則會延遲計劃。
- (b) 至於沒有打算在未來三年遷往內地居住的人士，大多數 (98.9%) 表示即使陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關，他們也不會考慮遷往內地居住。然而，0.2% 會或可能會遷往內地，因為「有需要時他們可以隨時返回香港」(88.3%)。

E. 陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關對香港就業情況的影響

28. 調查結果顯示，十分之一 (9.7%) 的 15 歲及以上在職人士 (佔所有 15 歲及以上人士的 56.5%) 需要經常在內地工作。在其餘 90.3% 在職人士中，39.8% 表示他們會接受要求他們經常在內地工作的職位，49.0% 則不會。

29. 至於 15 歲及以上的失業人士，49.3% 會接受要求他們經常在內地工作的職位或生意機會，41.1% 則不會。

30. 綜合不會接受要求他們經常在內地工作的職位及 / 或生意機會的在職及失業人士 (1 869 900 人或佔所有 15 歲及以上人士的 33.3%)，5.8% 表示若陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關，他們便會接受有關職位 / 機會。

- 最主要原因是「有需要時他們可以隨時返回香港」(95.9%)。

31. 所有從事經濟活動人士被問及若陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關，他們會否考慮轉行或轉往另一種業務性質的公司工作，很小比例 (0.3%) 表示會考慮，大多數 (97.9%) 均不會。

⁽³⁾ 有小比例人 (0.5%) 表示他們已經在內地居住。

F. 陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關對香港家庭關係的影響

32. 調查中，所有在香港與其配偶、子女及 / 或父母同住的 15 歲及以上人士被問及陸路邊界管制站實施 24 小時客運通關會否影響他們的相聚時間及關係，結果如下 —

- (a) 大多數人表示陸路邊界管制站實施 24 小時客運通關不會影響他們與配偶 (97.1%)、子女 (97.5%) 及父母 (97.5%) 的相聚時間。很小比例表示他們的相聚時間會增加 (分別為 0.5%、0.4% 及 0.2%) 或減少 (分別為 2.3%、2.1% 及 2.3%)。
- (b) 與上述結果相近，接近全部人表示他們與配偶 (98.2%)、子女 (98.9%) 及父母 (99.4%) 的關係不會改變。很小比例表示他們的關係會變好 (0.4%、0.3% 及 0.1%) 或變差 (1.4%、0.8% 及 0.5%)。

G. 陸路邊界管制站提供 24 小時客運通關對香港治安的影響

33. 所有 15 歲及以上人士均被問及若所有因素維持不變，他們認為陸路邊界管制站實施 24 小時客運通關會否影響他們所住區域的治安。

- (a) 大多數人 (92.4%) 認為治安不會受到影響。
- (b) 然而，7.3% 認為他們所住區域的治安會變差，尤其是居於北區 (19.5%) 及元朗 (12.0%) 的人士。
 - 主要原因為「更多人經過他們所住的區域」(67.0%)、「罪犯可輕易逃到內地」(22.5%) 及「會有更多來自內地的非法入境者」(6.2%)。

H. 經常前往內地旅客對陸路邊界管制站 24 小時客運通關的意見

34. 據估計，213 300 名 15 歲及以上人士為經常前往內地旅客，他們最少一星期經陸路或水路邊界管制站前往內地一次。我們將這些經常前往內地旅客與所有 15 歲及以上人士作比較，結果發現兩者前往內地的行程模式及對陸路邊界管制站 24 小時運作的意見有以下差異 —

	15 歲及以上人 士 %	經常前往 內地旅客 ¹ %	非經常前往 內地旅客 ² %
<i>(就最少三個月經陸路或水路邊界管制站 前往內地一次的人士而言)</i>			
一般行程模式			
主要因「工作」而前往內地的人士	27.5	66.3	18.9
通常在內地逗留二至七日的人士	60.6	69.7	58.5
通常在平日前往內地的人士	63.0	91.5	56.7
<i>(就所有 15 歲及以上人士而言)</i>			
對陸路邊界管制站 24 小時運作的看法			
認為陸路邊界管制站現時的客運通關 安排不方便的人士	8.2	20.0	9.8
<i>(就認為現時安排不方便的人士而言)</i>			
認為最方便的安排			
• 疏導平日繁忙時間擠塞情況	18.5	32.8	18.4
• 疏導週末及假日繁忙時間 擠塞情況	44.9	30.1	44.8
• 每日 24 小時通關	11.4	21.0	11.3
認為陸路邊界管制站 24 小時客運通 關有用的人士	12.5	46.8	14.0
表示會在延關時段往返香港 內地的人士	2.9	20.9	3.2
註釋：1. 經常前往內地旅客指 15 歲及以上並最少一星期經陸路或水路邊界管制站前往內地一次的人士			
2. 非經常前往內地旅客指 15 歲及以上並一星期經陸路或水路邊界管制站前往內地少於一次的人士			

35. 進一步分析顯示，陸路邊界管制站實施 24 小時運作對經常前往內地旅客的行程模式有較大的影響 —

	<u>15 歲及以上人 士</u> %	<u>經常前往 內地旅客</u> ¹ %	<u>非經常前往 內地旅客</u> ² %
<i>(就在過去十二個月曾通過陸路或水路 邊界管制站前往內地的人士而言)</i>			
對前往內地行程模式之影響			
會更多前往內地的人士 會延長每次前往內地旅程 逗留時間的人士	7.0	16.5	6.4
會縮短每次前往內地旅程 逗留時間的人士	8.5	16.8	7.9
每月在內地消費大致一樣的人士 <i>(最少一個月前往內地一次並會因陸 路邊界管制站提供 24 小時客運通 關而改變他們前往內地的次數或每 程逗留時間的人士)</i>	1.2	3.8	1.0
	32.3	36.7	29.4
註釋：1. 經常前往內地旅客指 15 歲及以上並最少一星期經陸路或水路邊界管制站前往內地一次的人士			
2. 非經常前往內地旅客指 15 歲及以上並一星期經陸路或水路邊界管制站前往內地少於一次的人士			

I. 總結

36. 對許多香港市民而言，跨界旅運越來越普遍。統計數據顯示，三分之二 (63.9%) 的市民 (指 15 歲及以上人士) 在過去十二個月曾通過陸路或水路邊界管制站前往內地，3.8% 更經常前往內地多達一星期一次或以上。一般來說，跨界旅客頗滿意陸路邊界管制站現時的客運通關安排，有 82.5% 市民認為有關安排方便。至於該 8.2% 認為安排不方便的人士，他們的不滿主要是因為在週末及假日繁忙時間太擠塞，他們大多數歡迎有關疏導週末及假日繁忙時間擠塞情況的安排。

37. 事實上，調查結果顯示，前往內地旅遊的市民一般認為陸路邊界管制站 24 小時客運通關對他們並非特別有用，因為他們當中很少 (2.9%) 會在延關時段往返香港內地。只有 12.5% 認為 24 小時客運通關有用，尤其因為在有需要時他們可以隨時過關 (74.0%)。

38. 然而，主要因工作而需要前往內地的人士所持的意見略有不同。當中接近一半 (43.7%) 最少一星期往返香港內地一次，同時有較大比例 (34.0%) 認為 24 小時客運通關有用，11.6% 表示他們會在延關時段跨界以返回香港的家 (58.6%)、處理緊急事故 (30.4%)，以及前往內地 (7.0%) 或香港 (3.3%) 工作。雖然如此，他們當中三分之二認為一個陸路邊界管制站 24 小時運作便足夠。

39. 總括而言，除了預期市民會較願意接受要求他們經常前往內地的職位，以及小部分會增加在內地的消費以外，陸路邊界管制站 24 小時客運通關看來應對市民的社會經濟活動沒有大影響。超過 90% 市民表示他們不會因此更多前往內地或延長在內地逗留的時間。同樣地，業主多數不會出售他們在香港的物業，大多數人表示實施 24 小時客運通關不會影響他們在香港購買住宅物業的計劃；有很小比例卻認為有關安排會促使他們遷往內地居住。就家庭關係而言，大部分表示他們與家人的關係及相處時間會維持不變。24 小時客運通關會導致青少年問題的機會亦很低，在將會於延關時段往返香港內地的人士中只有 3.1% 是青少年。在治安方面，即使陸路邊界管制站 24 小時運作，大部分市民相信他們所住區域的治安不會因此而受影響。

40. 值得注意的是，在居於邊界附近區域的人士中，例如北區及元朗居民，有較大比例傾向憂慮所住區域的治安會變差，因為他們預計會有更多人經過其區域。然而，有關 24 小時客運通關對其行程模式、房屋需求、就業及家庭關係的影響，他們與其他區域居民的看法並沒有明顯差異。