

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1238/02-03號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/2/00/1

## 交通事務委員會

### 鐵路事宜小組委員會會議紀要

日 期：2003年2月25日(星期二)  
時 間：上午10時45分  
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)  
朱幼麟議員, JP  
何鍾泰議員, JP  
陳國強議員  
劉江華議員  
鄭家富議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
石禮謙議員, JP  
陳偉業議員  
梁富華議員, MH, JP  
黃成智議員  
劉炳章議員

缺席委員：張宇人議員, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長  
何健華先生

香港鐵路視察組

總鐵路視察主任  
胡建明先生

運輸署

首席運輸主任／管理  
呂瑩女士

**參與議程第V項的討論**

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局首席助理秘書長  
葉李杏怡女士

香港鐵路視察組

總鐵路視察主任  
胡建明先生

運輸署

署理首席運輸主任／巴士及鐵路  
歐陽月華女士

**應邀出席者：參與議程第IV項的討論**

九廣鐵路公司

主席  
田北辰先生

行政總裁  
楊啟彥先生

輕鐵總監  
余開堅先生

東鐵支線總監  
李鏡權先生

公共事務總經理  
丘李賜恩女士

西鐵鐵路系統總經理  
麥錫民先生

## 參與議程第V項的討論

地下鐵路有限公司

車務主管  
許業雄先生

對外事務經理  
蘇雯潔女士

**列席秘書** : 總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級主任(1)5  
歐詠琴女士

---

經辦人／部門

### I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)839/02-03號文件 —— 2002年11月27日會議的紀要；及  
立法會CB(1)854/02-03號文件 —— 2002年12月20日會議的紀要)

2002年11月27日及12月20日兩次會議的紀要獲得確認通過。

### II. 自上次會議後發出的資料文件

2. 委員察悉自上次會議後並無發出任何資料文件。

### III. 2003年4月4日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)855/02-03(01)號文件 —— 鐵路及工程計劃一覽表)

3. 經商議後，委員同意在2003年4月4日舉行的下次會議討論下列事項：

- (a) 西鐵工程計劃的最新情況(包括測試工作)；及
- (b) 因應西鐵通車而重整公共運輸網絡。

4. 關於九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)最近公布可能會調整東鐵客運票價結構一事，陳偉業議員對九鐵公司並無作出安排，向小組委員會匯報此重要事項表示不滿。主席察悉陳議員的關注，但她表示有關兩間鐵路公司調整票價的事宜並不屬小組委員會的職權範圍，應由交通事務委員會處理。

#### IV. 檢討輕鐵服務及2002年12月18日發生的事故

5. 政府當局提交的文件及九鐵公司擬備的調查報告均於會議席上提交。

6. 環境運輸及工務局副秘書長簡介政府當局所提交有關“檢討輕鐵服務及2002年12月18日發生的事故”的文件(有關文件其後已隨立法會CB(1)990/02-03(01)號文件送交委員)。他特別提請委員注意政府在事發後所採取的行動。根據九鐵公司提供的資料及香港鐵路視察組(下稱“鐵路視察組”)所作的評估，政府認為九鐵公司已正確找出2002年12月18日列車出軌事故的原因。出軌事故是罕見的獨立事件，而輕鐵的運作一向具有極高的安全水平。在進行調查後，九鐵公司已訂定即時及長遠的改善措施。政府會監察九鐵公司落實建議的補救及改善措施的情況。

7. 九鐵公司行政總裁楊啟彥先生就出軌事故對輕鐵乘客造成的不便表示遺憾。他承諾九鐵公司會竭盡所能，避免再次發生同類事故。管理層明白出軌事故是性質嚴重的事件，並已成立由東鐵支線總監李鏡權先生領導的小組，覆核調查委員會(下稱“技術委員會”)的調查結果。技術委員會的調查結果及建議均已獲得該小組覆核及認同。九鐵公司毫無保留地接受技術委員會的調查結果及建議，並會盡快落實技術委員會的建議。事實上，部分建議已正式實行。

8. 至於問責方面，九鐵公司行政總裁表示，他已授權成立另一委員會(問責事宜調查委員會)，以確定事故中有關員工的責任，並在如有需要時，就是否需要採取紀律處分提出建議。該委員會的結論是，有8位輕鐵職員(包括若干高級職員)未能全面履行公司規定其應該執行的職務。委員會已建議向他們採取紀律處分，包括口頭及書面警告，以至降級及停薪不等。

9. 九鐵公司主席田北辰先生補充，一般而言，紀律事宜屬管理層的職責。然而，鑒於是次事故性質嚴重，管理局已獲知會管理層將就此採取何種紀律處分。有關

職員如不接納管理層的決定，亦可向管理局提出上訴。迄今為止，管理局並無接獲任何上訴，而九鐵公司已按照管理層的建議向有關職員採取適當的紀律處分。

10. 東鐵支線總監利用投影機，向委員扼述“2002年12月18日輕鐵兆康站輕鐵列車出軌事故最後調查報告”(下稱“最後報告”)所載的調查結果及建議，該報告隨附於九鐵公司所提交的文件(其後已分別隨立法會CB(1)990/02-03(02)號文件及其附件B送交委員)。他表示，在2002年12月18日上午7時47分，編號1100的輕鐵505線北行列車在駛入兆康站6號月台前，其前台轉向架滑出路軌。在發生該事故後，九鐵公司成立技術委員會以確定事故的起因、檢討事故的應變措施、確定是否涉及任何系統方面或人為的失誤，以及提出建議。

11. 東鐵支線總監表示，簡要而言，技術委員會的結論是，最有可能引致是次出軌事故的主要因素為：

- (a) 兩個左轉道岔位置十分接近，導致尖軌及基本軌的磨損程度甚高。輕鐵列車駛經時所產生的離心力亦令尖軌磨耗而出現一條凹槽。
- (b) 為進行西鐵／輕鐵兆康交匯站的建造工程，輕鐵505線於2002年9月15日開始作出臨時改道，改道大幅增加輕鐵列車駛經此段路軌的次數，導致左轉尖軌損耗情況加劇。
- (c) 雖然不正常的高速損耗情況促使高級督導於2002年11月9日進行檢查，並向他的上司維修主任匯報，但並沒有採取進一步行動。高級督導或巡路員均沒有發現尖軌加上基本軌上緣不尋常的綜合磨損情況，亦沒有向上級匯報，以致沒有採取任何防禦性維修工作，避免發生是次出軌事故。

### 事故處理

12. 何鍾泰議員表示，遇有鐵路緊急事故，九鐵公司不應依賴其輕鐵系統巴士及東鐵接駁巴士提供服務，因為該等巴士的原來行車時間表可能會受到影響。九鐵公司應即時向其他公共交通機構發出警報，俾能為滯留乘客提供充足及快捷的緊急服務。

13. 輕鐵總監余開堅先生回應時表示，若服務受阻，九鐵公司會根據黃色／紅色警報系統，按既定程序通知運輸署及與其他公共交通機構聯絡。為了及早疏導

乘客，九鐵公司會先行調動本身的巴士接載乘客，然後視乎現場的實際情況，請其他公共交通機構提供緊急交通支援服務。

14. 運輸署首席運輸主任／管理補充時表示，運輸署在收到“黃色警報”或“紅色警報”信息後，會與出現事故的機構保持緊密聯繫，研究所提供的應急交通服務是否適當及充足，並與其他部門及巴士服務營辦商聯絡，以便在有需要時提供協助。

#### 營運安全

15. 劉江華議員提述維修小組的高級職員未有適當跟進於2002年11月9日進行檢查時所發現的尖軌不正常高速損耗情況，以及過分依賴巡路員以肉眼進行路軌檢查，並對於九鐵公司的維修管理系統是否維持高水平運作，以確保其各條鐵路線營運安全表示深切關注，特別是當有關的鐵路線可能呈現老化跡象時。在此方面，他詢問東鐵是否採用了相同的維修管理系統。

16. 譚耀宗議員關注到輕鐵老化的問題，以及輕鐵在西鐵通車後將額外肩負接駁交通工具的角色，並強調九鐵公司及其職員必須從是次事故汲取教訓，加強對輕鐵進行防禦性維修工作。對是次事故的有關職員施以處分，有助提醒所有負責人員在其工作中提高警覺。就此，他詢問輕鐵維修工作的標準會否因為其經常財政虧損而受到任何影響。此外，譚議員亦建議九鐵公司主動向屯門區議會匯報最後報告所載的調查結果。

17. 九鐵公司行政總裁回應時強調，九鐵公司時刻緊記維持其鐵路線的安全及有效率運作的重要性。他證實九鐵公司會因應各條鐵路線的營運及設計要求，訂定不同的維修管理系統。東鐵支線總監補充，東鐵與輕鐵不同，它是重型鐵路系統。由於設計上的差異，東鐵路軌的損耗及磨損較輕鐵輕微。

18. 關於輕鐵路軌的維修工作，九鐵公司行政總裁解釋，檢查程序共分為6個層次。除巡路員每日進行的例常肉眼檢查外，由軌道工目至高級督導的不同職級員工均會進行量度路軌的工作，並借助儀器進行檢查。有關的檢查結果會呈報維修主任及高級維修主任，由他們決定是否需要進行任何維修或更換工作。

19. 西鐵鐵路系統總經理麥錫民先生以技術委員會主席的身份發言時補充，該委員會的其中一項建議是，檢查人員必須特別留意尖軌的損耗及磨損情況。此外，

有關方面可發展專用但操作簡單的卡尺及儀器，協助巡路員更有效地量度及監測尖軌和基本軌的損耗狀況。

20. 關於部分委員對輕鐵可能出現系統老化的關注，輕鐵總監表示，鐵路營運屬長遠投資，資產壽命一般最少可達30至40年。因此，無論以任何標準衡量，輕鐵均不屬老化系統。儘管在控制成本及提高生產力方面所受到的壓力不斷增加，但九鐵公司對輕鐵的安全及維修保養作出的投資一直沒有減少。技術委員會亦證實輕鐵並沒有老化跡象，有關係統保養得宜，並有定期進行檢查、維修及改良設計。

21. 輕鐵總監進一步表示，路軌檢查及維修是輕鐵維修保養計劃的重要一環，管理層並沒有對此掉以輕心。在過去5年，輕鐵從未出現因路軌問題而導致服務延誤達3分鐘或以上的事故。在發生是次出軌事故後，九鐵公司亦完成了一項全面系統檢查，檢查系統內所有道岔的狀況、所有輕鐵列車車輪狀況，以及自動轉轍器和有關信號系統的運作。透過是次檢查，九鐵公司確定輕鐵系統設施狀況良好，而且運作安全。

22. 儘管九鐵公司就輕鐵的運作狀況作出上述保證，但鄭家富議員詢問鐵路視察組在確保輕鐵運作安全方面擔當何種角色。他擔心香港的鐵路事故數目不斷增加，可能是鐵路系統老化所致，並認為現在或許是適當時機，加強鐵路視察組在監察鐵路安全及鐵路公司營運方面的角色及職能。

23. 總鐵路視察主任回應時闡述鐵路視察組在監察鐵路安全方面，由新鐵路的規劃、設計及建造，以至其投入運作的過程中所須履行的職責。如發生任何鐵路事故，鐵路視察組亦會進行研究或調查。此外，鐵路視察組會監察任何補救或改善措施的實施情況。

24. 關於委員對鐵路系統老化可能對安全構成影響的關注，總鐵路視察主任表示，鐵路公司根據所採用的風險管理系統確定、評估及控制可能出現的安全風險時，將會同時考慮此項因素。環境運輸及工務局副秘書長補充，鐵路視察組一向採取積極的態度以監察鐵路安全事宜。在檢討是次出軌事故後，鐵路視察組亦建議九鐵公司委聘外界專家檢討其維修管理系統，包括參考其他輕鐵服務營辦商的維修保養基準。

25. 然而，鄭家富議員認為該類系統性檢討應由鐵路視察組進行。此外，主席亦詢問政府當局會否考慮一如對地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)作出的規定，要求九

鐵公司委聘獨立專家定期(最少每3年一次)檢討其安全管理系統。環境運輸及工務局副秘書長回應時表示，政府當局會進一步考慮此項建議。

#### 問責事宜

26. 鄭家富議員察悉九鐵公司及政府當局的結論基本上是，倘有關職員的警覺性較高，或可避免發生是次問題，但他不贊同前線人員應為此事負上全責，因為高層管理人員須承擔透過防禦性維修工作確保鐵路系統運作安全的最終責任。一如是次事故所顯示，高層管理人員未能帶領九鐵公司達到此目標。他深切關注到在西鐵即將通車之際，高層管理人員對有關工作掉以輕心，將不能應付鐵路網絡擴充所帶來的挑戰。在此方面，鄭議員詢問高層管理人員在出軌事故中須承擔何種責任。

27. 陳偉業議員認為，九鐵公司行政總裁應就出軌事故正式向公眾道歉。儘管有關的8名職員須為此事負責，但輕鐵部的高層管理人員應承擔未有妥善監督員工進行維修工作的最終責任。他認為有迫切需要就輕鐵部的運作進行全面檢討。

28. 石禮謙議員雖然接納最後報告所載的技術調查結果，但他指出有關職員即使已按照既定制度及標準執行職務，卻仍要為未能全面履行公司規定應執行的職務而受到處分。為確保有關制度的公平性，九鐵公司應檢討是否可進一步改善其維修及檢查程序。

29. 九鐵公司行政總裁回應時表示，有關職員的職級包括總經理至巡路員。他向委員保證，問責事宜調查委員會已進行詳細的調查，在提出其建議時亦已考慮所有有關因素，包括技術調查所確立的事實、九鐵公司《人力資源守則》的有關係文及營運程序、事故嚴重程度、就過往發生的事故採取的紀律處分等。

30. 九鐵公司行政總裁向委員保證，九鐵公司已從是次事故汲取教訓，並會盡速實施技術委員會及政府提出的建議，尤其是檢討其路軌檢查及維修保養程序，包括進行有關工作的頻密程度及標準。該公司會要求員工特別留意尖軌的損耗及磨損情況、重要組件的狀況監測及損耗分析，以及鋼軌磨損及軌道不平均沉降的情況。就收集所得的資料作出全面精確的分析後，會相應制訂更適合個別情況的維修策略。在此方面，九鐵公司亦會加強對員工的訓練。



31. 九鐵公司主席亦證實，須就是次事故負責的前線及高層人員均有接受紀律處分。經徹底檢討有關事故後，管理局信納建議採取的紀律處分與有關職員各自的職責及所須承擔的責任相稱。他強調，一如是次事故所顯示，問題並不在於有關職員沒有依從既定制度及標準行事。相反，有關人員在進行維修時似乎過分依賴手冊內所訂定的守則，因而忽略了一般常識及欠缺主動。

32. 九鐵公司主席承認，確保該公司轄下鐵路線的安全及有效率運作，實屬至為重要，並表示展望將來，管理局會以推動在公司內建立主動積極的工作文化為目標，務求令每名員工在工作上均積極自發。在九鐵公司行政總裁領導的管理層同心協力之下，公司會鼓勵各級員工對工作上遇到的問題有更大的承擔。此舉可確保及早發現任何異常之處，以便及時採取補救行動。

33. 九鐵公司主席進一步表示，鑒於西鐵即將通車，該公司將會成立合併管理輕鐵／西鐵事務的新部門，負責管理西鐵、輕鐵及九鐵公司的巴士服務。管理局將於未來數個月加倍留意，以確保西鐵由正式投入服務當日便運作暢順。

34. 陳偉業議員轉達新界西北居民對輕鐵服務的不滿，並對於是否應維持輕鐵服務表示極大懷疑。劉江華議員提述輕鐵的市場佔有率正不斷下降，因此，他對輕鐵的長遠財政狀況亦表關注，特別是該系統已開始呈現老化的跡象。然而，譚耀宗議員指出，輕鐵在解決區內居民內部交通需求方面扮演着相當重要的角色。

35. 九鐵公司主席回應時表示，由於西鐵即將投入服務，九鐵公司已着手推行一項耗資23億元的計劃，以期擴大輕鐵的功能，為西鐵提供接駁服務。他有信心輕鐵與西鐵合併後，對兩條鐵路的表現均會有所裨益。九鐵公司行政總裁亦表示，在推行計劃中的服務改善及網絡擴展計劃後，將會為輕鐵注入新的活力。此舉將有助改善輕鐵及西鐵在財政上的可行性。

## V. 地鐵新韓國製列車的表現

(立法會CB(1)855/02-03(03)號文件——地鐵有限公司提交的資料文件)

36. 委員察悉地鐵公司就地鐵新韓國製列車的表現提交的資料文件(立法會CB(1)855/02-03(03)號文件)。

37. 委員察悉經過持續不斷的微調後，新列車的服務表現已於過去數月有所改善。劉江華議員希望改善情況可以持續，並詢問當13列新韓國製列車被調派行走其他地鐵路線時，會否出現任何問題。

38. 地鐵公司車務主管許業雄先生回應時表示，該13列新列車現時仍僅行走觀塘線。由於購置此等列車是為了配合進行服務擴展的需要，因此，新列車將逐步調派至行走其他地鐵路線。他預料就將軍澳線及觀塘線訊號系統的互相兼容進行全面測試後，新韓國製列車的運作應不會出現任何問題。

39. 劉江華議員轉達乘客提出的投訴，並詢問地鐵公司會就將軍澳線列車車廂內的噪音滋擾問題採取何種跟進行動。

40. 地鐵公司車務主管回應時表示，地鐵公司曾接獲若干有關將軍澳線列車車廂內出現過量列車噪音的投訴。地鐵公司發現將軍澳線列車於轉彎時，車廂內的噪音水平或會較某些路段為高。為改善有關問題，地鐵公司已額外打磨有關路段的路軌，並在轉彎路段的路軌加上潤滑劑。此外，地鐵公司亦已調整列車行駛有關路段時的電腦化行車程式，務求控制預期可能出現的過量噪音。將軍澳線列車車廂內的噪音水平現已得以控制至與其他路線相若的水平。地鐵公司會繼續監察有關情況。劉江華議員要求地鐵公司就先前所接獲有關將軍澳線列車車廂內噪音滋擾的投訴提供資料，包括有關的路段及各路段的噪音水平。

地鐵公司

41. 鄭家富議員提述最近南韓大邱市地鐵列車發生縱火案後，已引起市民對鐵路緊急事故的深切關注。他就此詢問月台幕門在發生該類緊急事故時的運作情況。此外，主席亦就列車車門的運作情況及列車的防火設計提出查詢。劉炳章議員對濃煙構成的危險表示關注，並建議地鐵公司檢討是否可對現時車廂內的安全設施作進一步的改善。

42. 地鐵公司車務主管對委員就保障乘客安全所提出的關注事項表示認同，並表示地鐵公司現正蒐集上述事故的資料，研究是否可從中汲取任何教訓，藉以進一步加強公眾安全。他表示，在緊急情況下，地鐵列車可使用後備電池供應電力，以控制車門的開關。月台幕門的運作則依靠車站內的電力供應，而且亦可利用人手開啟。

43. 地鐵公司車務主管進一步表示，地鐵列車是以符合國際消防安全標準的防火物料建造。列車的地板具有30分鐘的耐火功能。地鐵公司對外事務經理蘇雯潔女士補充，每個車廂均設有通風窗，一旦發生緊急事故時可開啟作通風之用。此外，所有車站大堂及月台均已裝置消防警報、火警探測及滅火系統。至於在密封構築物內的車站大堂及月台，則已裝設充足的通風及排煙設施。此外，所有列車均備有方便乘客在緊急情況下迅速疏散的設施。

44. 鄭家富議員建議地鐵公司就所有有關的緊急應變程序及安全指示進行廣泛的宣傳。地鐵公司對外事務經理回應時表示，該公司將於各地鐵車站派發有關的資料小冊子，供乘客參閱。

45. 主席建議地鐵公司把上述事故納入其緊急事故演習中。地鐵公司車務主管回應時表示，地鐵公司每年均會與各有關政府部門聯手進行最少6次大型緊急事故演習。

## **VI. 其他事項**

46. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2003年4月1日