

立法會交通事務委員會
鐵路事故及香港鐵路系統的表現

目的

本文件旨在向委員會提供過去三個月所發生的鐵路事故的資料、調查結果及如何防止同類事故再次發生的改善措施。

背景資料

2. 九鐵已深入調查過往發生的事故、檢討其服務，以及現行的維修保養及安全程序。

確保能提供安全及可靠服務的措施

3. 九鐵採用一套達致國際標準的安全管理系統，該套系統能有效確保各鐵路系統提供安全及可靠的服務。

4. 九鐵已實施品質管理系統，有效監管及控制其維修及環保方面的工作。該品質管理系統每年由獨立審核員進行審核，確保維修工作在適當監管下進行。九鐵亦採用風險管理系統，務求積極及有系統地管理資產、系統、員工及環境的安全。

5. 九鐵不斷改善及提升各鐵路系統的表現，確保能提供更可靠及更有效率的服務，亦會在需要時更新資產及設備，以達到最高安全水平及防止設備老化。九鐵於 1997 年至 1999 年期間進行 13 億元的列車翻新工程。翻新後的 348 卡東鐵列車，載客能力不但增加了 15%、車廂內外的設備亦更完善。2001 年至 2003 年期間，九鐵亦為東鐵及西鐵購入 444 個全新的車廂。

6. 1998 年至 2002 年期間，九鐵引入更先進的列車控制系統，分別為列車自動保障系統及列車自動操作系統，以提升列車的載客量及系統的可靠性。

7. 九鐵亦於 1992 及 1997 年購買新的輕鐵車輛，以應付日益增加的乘客量。九鐵正積極籌備為輕鐵車輛進行中期翻新工程。

8. 九鐵亦積極採取措施，不斷改善輕鐵車輛的安全及表現，提升輕鐵的穩定性及可靠性，工程包括改善車門的控制系統、空調系統、通風窗，以及裝置逃生梯。

鐵路服務表現

9. 九鐵的鐵路服務表現一直處於非常高的水平。與國際間同類型鐵路系統比較時，九鐵的服務表現亦非常優越。各鐵路系統的出車率及行車準時率均高於九鐵訂定的服務承諾及與政府協定的營運要求。

東鐵

10. 根據兩大國際鐵路系統組統 Nova¹及 CoMET² 最新的比較報告顯示，東鐵在 2002 年的乘客車程正點率為 99.96%，排名第一。列車正點率亦由 1998 年的 99.17% 提升至 2002 年的 99.65%。

11. 至於列車可靠程度方面，東鐵在 2003 年每行走 953,565 車卡公里才出現一次事故，相比於 2002 年每行走 622,646 車卡公里才出現一次事故，可靠程提高 53%。

¹ Nova 由 12 個中型都市鐵路系統組成，各成員的每日乘客量在 2 百萬人次以下。Nova 的成員分別為布宜諾斯艾利斯、都柏林、格拉斯哥、里斯本、滿地可、紐卡素、那不勒斯、奧斯陸、新加坡、台灣、多倫多，以及九廣東鐵。

² CoMet 由 11 個大型都市鐵路系統組成，各成員的每日乘客量在 2 百萬人次以上。CoMet 的成員分別為柏林、倫敦、馬德里、墨西哥城、莫斯科、紐約、巴黎地鐵、巴黎近郊線、聖保羅、東京及香港（地鐵公司）。

西鐵

12. 西鐵自 2003 年 12 月通車以來，雖然在營運初期曾出現一些小問題，但服務大致暢順。西鐵的出車率及行車準時率均高於九鐵訂定的服務承諾及與政府訂定的營運協議要求。現時，西鐵每日行走 409 班列車；出車率及行車準時率持續表現良好，分別為 99.5%及 99.4%，為乘客提供安全及可靠的服務。與世界各地其他新鐵路系統比較，西鐵在安全及營運方面，均達致非常高的可靠性。

輕鐵

13. 過去幾年，輕鐵車輛的可靠程度大大提高。今年，輕鐵每行走 192,802 車卡公里才出現一次故障，較 2001 年每行走 102,420 車卡公里才出現一次故障，改善達 88%。世界上大部份輕鐵系統以每五分鐘或以上的延誤才界定為事故，而九鐵則把導致三分鐘以上的延誤界定為事故，所以九鐵的標準遠較業內慣用的標準嚴謹。

14. 去年，輕鐵的出車率及行車正點率分別為 99.9%及 99%。過去十年，輕鐵的安全表現亦有顯著改善，1994 年的每百萬人次受傷乘客及公眾數字為 0.76，2003 年的數字大幅下降至 0.25。

15. 有關各鐵路系統的「列車服務供應」及「列車服務準時程度」數字，請見*附件一*。

檢查及維修程序

16. 九鐵有一套全面的檢查及維修程序，確保各鐵路系統的運作暢順、提供安全及可靠的服務。

17. 九鐵不斷改善其維修方面的管理制度，包括維修的範

圍及次數，以提升鐵路系統的安全及可靠性。維修管理制度的訂定是根據業界的標準及慣常做法，涉及的範圍包括設計、維修及保養，確保在安全、可靠性、出車率、耐用性及生產力方面，均達致最高水平。

18. 透過定期檢查及大修程序，九鐵有系統地更換零件及到期的組件，以保持系統時刻處於最佳狀態。上述程序確保所有設備在老化、損壞或影響服務前便已更換。

19. 九鐵並沒有把與安全有關的維修工作外判。所有前線及定期的車輛及基建維修工程，均由合資格及經驗豐富的九鐵員工處理。只有一些非涉及安全及一般的機械維修工程，例如升降機及扶手電梯的修理工程、燈光及樓宇保養，由九鐵聘用的承辦商處理。

20. 九鐵是根據要達致的維修標準所需的工作量，制訂維修方面的人力資源。九鐵不會因為要節省人力資源而減少維修工作。

21. 在員工培訓方面，九鐵為員工提供全面的訓練課程，確保員工符合資格及在安全的情況下執行職務。九鐵要求員工懂得在緊急事故時作出應變，首要任務為確保乘客及鐵路安全。九鐵又設有考核制度，定期考核員工的能力。

22. 員工入職前，九鐵亦會提供各項課程，包括安全警覺性、規章及程序、鐵路營運的基本知識包括列車的信號系統等。

近期事故的調查報告及跟進工作

23. 按照一貫的程序，九鐵對每一宗事故都會進行深入調查，找出事故原因及制訂預防措施，以減低發生同類事故的機會。除了更換有問題的組件外，九鐵亦會全面檢查有關裝置及設施，尋求方法加快修復的時間及減低事故對列車服務的影響。過去三個月發生的事故已列於**附件二**。較為主要的事故及

改善措施載於 24 至 30 段。

西鐵

24. 過去數個月發生的信號系統事故主要是因為非主要的硬件發生問題。事故並未有對乘客安全構成影響。

25. 九鐵已作出一系列的措施以改善信號系統及提升其穩定性。在今年五月發生事故後，九鐵已開始全面檢查所有主要的裝置，同時亦展開改善計劃。主要的改善及更新工程將於 2004 年底前完成。

26. 為更準確評估每一宗事故對服務的影響，九鐵已在西鐵屯門站、錦上路站及南昌站設置監察站，以準確監察列車服務及評估事故對行車時間的影響。九鐵亦會改善控制中心的電腦軟件，讓控制中心可讀取更多資料，以便對事故作更準確的評估。

27. 專家已於 2004 年 8 月完成西鐵信號系統的獨立檢討。結果顯示西鐵信號系統可以安全及可靠地營運。與世界其他新鐵路系統比較時，西鐵在安全及營運方向均能達致高度的可靠性。專家亦認為公司所採取的改善措施是恰當的。

輕鐵

28. 九月十日發生的輕鐵車輪鋼軌破裂事故的調查工作已經完成。一間獨立的化驗室進行的調查顯示，車輪鋼軌供應商的加工廠曾使用違規的燒焊工序，以修補車輪在加工時出現的瑕疵。車輪內部因此而出現裂痕，當裂痕不斷伸延直至鋼軌不能承受載重壓力時便破裂。供應商亦承認曾經為鋼軌進行違規的燒焊工序。

29. 為避免同類事件再次發生，九鐵已加強檢查程序，確保所有輕鐵車輪鋼軌的性能良好。除了原有的檢查程序，包括每三星期為輕鐵車輛車輪做一次例行檢修及車輪行走第 24

個月及 40 個月時作超聲波檢查之外，九鐵亦會在安裝新車輪前，進行超聲波檢查，及每星期為車輪進行鎚擊檢測。同時，車輪每行走 6 個星期，便做一次超聲波檢查。

30. 九鐵將分階段加快更換車軌的時間表，以增強市民對輕鐵系統的信心。所有鋼軌將於 2005 年年底前全部更換。

31. 九鐵已邀請一批由前工程師學會會長梁廣灝為首的專業人士及學者成立一個獨立檢討委員會，檢討事故調查結果及提供獨立專業意見，九鐵在制訂新措施時亦已採納他們提出的意見。委員會亦認為九鐵採取的額外預防措施，足以及早發現車輪鋼軌上的裂痕。九鐵將於六個月後檢討有關預防措施的成效。

結論

32. 九鐵採用的安全管理系統及維修管理制度，證實能有效確保鐵路系統的安全及可靠性。除了定期的品質審核及風險評估外，九鐵會邀請專家每三年一次為所有鐵路系統包括東鐵、西鐵及輕鐵進行安全審核。預審剛於九月完成，整個審核程序會於 2005 年初完成。

33. 九鐵亦與香港鐵路視察組就鐵路系統的設計及安全營運各方面保持緊密聯繫。九鐵亦會繼續檢討安全管理系統及有需要時採用適當措施，確保各鐵路系統的運作暢順，提供安全及可靠的服務。

九廣鐵路公司
二零零四年十月

九鐵服務表現2004年7月至9月**東鐵**

| 月份 | 列車服務供應率 ¹ | 列車服務準時程度率 ² |
|----|----------------------|------------------------|
| 7月 | 99.85% | 99.66% |
| 8月 | 99.87% | 99.59% |
| 9月 | 99.95% | 99.75% |

西鐵

| 月份 | 列車服務供應率 ¹ | 列車服務準時程度率 ² |
|----|----------------------|------------------------|
| 7月 | 99.9% | 99.9% |
| 8月 | 99.6% | 98.2% |
| 9月 | 99.5% | 99.4% |

輕鐵

| 月份 | 列車服務供應率 ¹ | 列車服務準時程度率 ² |
|----|----------------------|------------------------|
| 7月 | 100% | 99.87% |
| 8月 | 100% | 99.92% |
| 9月 | 100% | 99.77% |

2001年至2003年**東鐵**

| 年份 | 列車服務供應率 ¹ | 列車服務準時程度率 ² |
|-------|----------------------|------------------------|
| 2001年 | 99.90% | 99.70% |
| 2002年 | 99.70% | 99.40% |
| 2003年 | 99.91% | 99.70% |

輕鐵

| 年份 | 列車服務供應率 ¹ | 列車服務準時程度率 ² |
|-------|----------------------|------------------------|
| 2001年 | 99.94% | 99.03% |
| 2002年 | 99.91% | 99.03% |
| 2003年 | 99.86% | 98.79% |

¹ 列車服務供應率為實際行車班次相對編定班次的比率。

² 列車服務準時程度率為列車於原定時間三分鐘內到達總點站的比率。

鐵路事故列表（2004 年 7 月至 10 月）

東鐵

| | 日期 | 時間 | 事故 | 起因/調查結果 | 改善措施 |
|----|----------|----------|--|----------------|-----------------|
| 1. | 02/07/04 | 下午 12:26 | 一列南行列車於火炭站發生輔助輸電機摩打故障，影響列車服務。事故影響服務 9 分鐘，行車時間延長 9 分鐘。 | 輔助輸電機摩打故障 | 更換故障摩打 |
| 2. | 20/07/04 | 晚上 12:30 | 列車司機在九龍塘站離開駕駛室巡查列車後不能返回列車駕駛室，北行尾班列車服務受阻。事故影響服務 9 分鐘，行車時間延長 9 分鐘。 | 司機並無按照正常的程序 | 已訓示所有司機須按照常程序 |
| 3. | 22/07/04 | 早上 6:02 | 羅湖貨場南面出口路軌軌道電路發生信號故障。事故影響服務 9 分鐘，行車時間延長 2 分鐘。 | 碎鐵導致絕緣駁口短路 | 信號維修人員修復故障 |
| 4. | 2/08/04 | 上午 9:10 | 由於列車司機錯誤按動緊急剎車制及其後並未及時按制重新啓動列車，列車於旺角站不能啓動。事故影響服務 18 分鐘，行車時間延長 10 分鐘。 | 列車沒有得牽引動力，不能啓動 | 提醒所有司機正確處理步驟 |
| 5. | 10/08/04 | 下午 10:58 | 紅磡站以此路軌轉轍器發生故障。事故影響服務 11 分鐘，行車時間延長 9 分鐘。 | 路軌轉轍器故障 | 維修人員已更換故障的路軌轉轍器 |
| 6. | 25/08/04 | 早上 5:20 | 羅湖站以南路軌轉轍器發生故障。事故影響服務 102 分鐘，行車時間延長 1-2 分鐘。 | 信號輸送故障 | 維修人員重新啓動系統 |

| | | | | | |
|-----|----------|------------------------|---|-------------------------|----------------|
| 7. | 30/08/04 | 早上 11:00 及 下午 12:33 | 羅湖站以南路軌軌路電路發生信號故障 事故影響服務 175 分鐘，其中有 6 班車的行車時間 延長 3-17 分鐘。北行列車服務班次由 5 分鐘延誤 至 6-10 分鐘。 | 軌道螺絲導致絕緣口發生 短路 | 更換較小型的螺絲 |
| 8. | 10/09/04 | 早上 5:59 | 一個路軌軌道電路發生故障，大埔至羅湖站北行線 行車時間延長 8 分鐘。 事故影響服務 16 分鐘，行車時間延長 8 分鐘 | 一個近大埔墟站的路軌轉 轍器發生信號故障 | 路軌維修人員已即時調校及修復 |
| 9. | 1/10/04 | 下午 3:40 | 一列九龍至北京北行直通車在大埔墟站以北不能 啓動。 事故影響服務 39 分鐘，行車時間延長 15 分鐘。 | 事件是由於內地直通車故 障引致 | 內地鐵路當局現正跟進事作 |
| 10. | 2/10/04 | 下午 7:46 | 一列北行列車離開紅磡站後發生故障，服務受阻約 十分鐘。 事故影響服務 9 分鐘，行車時間延長 8 分鐘。 | 司機安全掣之塞門漏風 | 故障已修復 |
| 11. | 09/10/04 | 早上 7:48 | 一列列車於太和站發生車門故障 事故影響服務 8 分鐘，行車時間延長 10 分鐘。 | 車門螺絲絲母鬆脫 | 更換螺絲絲母 |

西鐵

| | 日期 | 時間 | 事故 | 起因/調查結果 | 改善措施 |
|---|---------|----------|--|-------------------------|--|
| 1 | 09/7/04 | 下午 7:32 | 一列往南昌方向列車於屯門站發生故障，服務受阻 8 分鐘。 | 列車信號儀器失靈 | 列車司機按照程序重新啓動電腦 |
| 2 | 10/7/04 | 上午 10:35 | 由於信號系統故障，一列由錦上路站往荃灣西站列車服務延誤 5 分鐘，服務於上午 10:37 恢復正常。 | 列車信號儀器失靈 | 列車司機按照程序重新啓動電腦 |
| 3 | 23/7/04 | 上午 6:38 | 由於南昌站信號故障，一列往元朗方向列車服務延誤 7 分鐘。 | 列車信號儀器失靈 | 列車司機按照程序重新啓動電腦 |
| 4 | 23/7/04 | 下午 5:56 | 屯門站 2 號月台部分月台幕門發生故障，服務受阻 2-3 分鐘。 | 月台幕門斷路制跳制 | 重新啓動斷路制，幕門隨即恢復正常運作 |
| 5 | 27/7/04 | 下午 4:36 | 列車電腦與中央電腦通訊中斷。 事故影響服務 8 分鐘，行車時間延長 5 分鐘。 | 列車信號電腦間歇失靈 | 列車司機按照程序重新啓動電腦 |
| 6 | 4/8/04 | 下午 10:03 | 一列往美孚方向列車於進入荃灣西站時發生故障，乘客需要轉乘下一班列車，服務受阻 8 分鐘，於下午 10:16 回復正常。 | 列車儀器組件出現故障 | 已於車廠更換故障組件 |
| 7 | 16/8/04 | 下午 4:44 | 由於天水圍站（往屯門方向）附近有車輪計軸器發生故障，天水圍站列車服務受阻 5 分鐘，於下午 4:48 恢復正常。 | 信號組同事已檢查車輪計軸頭，並未發現有損壞情況 | 會密切監察該計軸器的運作 |
| 8 | 20/8/04 | 下午 3:22 | 兆康至屯門站信號故障，事故持續 8 小時 58 分鐘。 屯門至兆康站行車時間延長 3-6 分鐘。 在下午繁忙時間，南昌至兆康站班次延誤 0.5 分鐘，其後班次維持正常。 | 其中一段環形天線出現通訊問題 | 已經更換有關的零件。已經開始作全線檢查，預計在 2004 年 11 月底完成 |

| | 日期 | 時間 | 事故 | 起因/調查結果 | 改善措施 |
|----|---------|---------|--|--|--|
| | | | 在下午繁忙時間，兆康至屯門站班次延誤 3.5 分鐘，其後班次延誤 1-2 分鐘。 | | |
| 9 | 22/8/04 | 下午 4:23 | 兆康至屯門站信號故障，下午 7:35，全線服務回復正常。 兆康至屯門站的行車時間延長 2-4 分鐘。南昌至兆康站班次維持正常。兆康至屯門站班次延誤 1.5-2.5 分鐘。 | 其中一段環形天線出現通訊問題 | 已經更換有關的零件。已經開始作全線檢查，預計在 2004 年 11 月底完成 |
| 10 | 24/8/04 | 上午 6:15 | 由於兆康往屯門信號系統發生故障，3 班列車服務受阻 5 分鐘，需要暫封屯門站一個月台，事故於上午 6:35 請場。 | 信號電線接駁口接觸不良 | 已穩固接駁口及在收車後進行全線檢查 |
| 11 | 25/8/04 | 下午 8:38 | 在大欖隧道內，一列車制動系統未能鬆開，乘客需要下車轉乘另一列車離開。 服務於晚上 10:45 分回復正常。事故發生期間，列車服務可以維持，荃灣西至美孚站一段北行以單軌雙程行車，班次延誤 5 至 10 分鐘。 | 事故是由於列車制動系統環迴電纜接地短路，以致未能鬆開制動系統，影響列車正常運作。 | 為全部列車進行檢查，亦進行電力絕緣特性測試及加強電纜保護工作。工程在 2004 年 9 月中完成 |
| 12 | 4/9/04 | 上午 7:25 | 天水圍至屯門站車站控制系統故障。 事故影響服務 27 分鐘，行車時間延長 3-10 分鐘。 南昌至天水圍站班次延誤 0.5-1.5 分鐘 天水圍至屯門站班次延誤 6.5 分鐘。 | 事故由於屯門車站控制系統接地不良而導致間歇故障 | 檢查整個信號系統的接地狀況 |

| | 日期 | 時間 | 事故 | 起因/調查結果 | 改善措施 |
|----|----------|----------|---|----------------|------------------------|
| 13 | 8/9/04 | 上午 11:07 | 大欖隧道內車輪計軸器發生故障。 服務於下午 1:23 分回復。行車時間延長 10-15 分鐘，班次延誤 4 分鐘。 | 一個車輪計軸頭的控制卡故障 | 更換故障的控制卡 |
| 14 | 21/9/04 | 下午 7:40 | 由於元朗站信號故障，錦上路至元朗站北行服務受阻 5 分鐘，服務於下午 7:47 恢復。 | 路軌側信號儀器電子卡發生故障 | 已更換故障電子卡 |
| 15 | 4/10/04 | 下午 7:22 | 屯門站轉轍器發生故障，服務於 23 分鐘後回復正常。行車時間延長 3-15 分鐘，班次延誤 3-4 分鐘。 | 轉轍器硬件故障 | 已更換轉轍器有問題的零件 |
| 16 | 5/10/04 | 上午 9:10 | 由於信號故障，由錦上路往荃灣西站車程延長 3 至 5 分鐘，服務於上午 9:15 恢復。 | 車輪計軸器間歇故障 | 遙距重新啓動控制室儀器，儀器隨即恢復正常運作 |
| 17 | 16/10/04 | 早上 7:42 | 由於列車故障，一列屯門方向列車上乘客需要在荃灣西站下車，轉乘下一班次。期間，6 班車受阻約 3 至 4 分鐘，事故在早上 7:48 清場。 | 列車上信號儀器發生故障 | 正調查事故起因 |
| 18 | 16/10/04 | 下午 5:39 | 錦上路站一號月台其中一個緊密逃生門偵察器發生故障，2 班往屯門方向列車行車時間延長 6-7 分鐘。 | 當時暫時隔離逃生門 | 已於收車後修妥偵察器 |

輕鐵

| | 日期 | 時間 | 事故 | 起因/調查結果 | 改善措施 |
|---|---------|----------|--|---|------------------------------------|
| 1 | 1/7/04 | 下午 7:08 | 一輛輕鐵列車在路面交匯處與一輛單車碰撞，服務於 8 分鐘後回復正常。行車時間延長 8 分鐘。 | 事故是由於駕單車人士不小心所致 | 七月推出周年道路安全運動，稍後亦會安排播放新一輯的電視宣傳片 |
| 2 | 7/7/04 | 下午 6:00 | 建生站的架空電纜被物件纏繞，服務於 9 分鐘後恢復，行車時間延長 9 分鐘。 | 由於架空電纜被一塊布纏繞，輕鐵列車不能通過 | 已即時清理 |
| 3 | 13/7/04 | 上午 7:13 | 兆康站附近商場發生火警，614P 線列車不能在該站停車，需改道行走。 | 外來因素 | 不適用 |
| 4 | 23/7/04 | 上午 11:13 | 一輛輕鐵列車在路面交匯處與輕型貨車碰撞。事故於 8 分鐘後清場，行車時間延長 13 分鐘。 | 事故是由於輕型貨車司機不小心駕駛，衝紅燈引致 | 七月推出周年道路安全運動，稍後亦會安排播放新一輯的電視宣傳片 |
| 5 | 26/7/04 | 上午 10:44 | 一輛輕鐵 706 線列車在天城路 / 天栢路交匯處與一架單車發生交通意外，天湖站（屯門方向）服務受阻，事故於上午 10:52 清場。 | 騎單車者沒有遵守交通燈號 | 每年舉行道路安全運動，提高安全意識，稍後會安排播放新一輯的電視宣傳片 |
| 6 | 28/7/04 | 上午 10:41 | 一輛輕鐵列車在天榮站不能前進，事故持續 12 分鐘，行車時間延長為 15 分鐘。 | 事故是由於電力供應控制器接觸不良引致。 | 即時更換控制器及檢查所有車輛，檢查於 2004 年 8 月完成 |
| 7 | 21/8/04 | 下午 4:56 | 由於往兆康方向有一部輕鐵列車發生故障，兆康至屯門碼頭服務受阻 5-10 分鐘，服務於下午 5:28 恢復。 | 列車供電電線損壞 | 已更換損壞電線，並檢查全部列車 |
| 8 | 10/9/04 | 上午 6:37 | 一輛輕鐵列車在天水圍出軌，服務於 2 小時後恢復，706、751 及 761 線受影響，頌富及天富站北行月台服務受影響。 | 一個列車鋼軌破裂，導致拖卡列車的第三組轉向架在經過天瑞路/天榮路交界時出軌。鋼軌供應商承認鋼軌不按照有關標準生產。 | 即時為所有列車進行檢查。亦會額外增加超聲波及鎚擊檢測。 |

| | 日期 | 時間 | 事故 | 起因/調查結果 | 改善措施 |
|----|----------|----------|---|--------------------|------------------------------------|
| 9 | 14/9/04 | 下午 6:40 | 由於新圍站附近路軌轉轍器發生故障，輕鐵 505、507、610、615 及 615P 線服務延誤 5-7 分鐘，輕鐵透過月台廣播通知乘客，服務於下午 6:38 恢復。 | 轉轍器故障是由於轉轍器制失去電力供應 | 正更新啓動供電斷熔器 |
| 10 | 20/9/04 | 上午 10:50 | 由於青山公路（元朗段）交通擠塞，一部救火車被迫使用大棠路輕鐵路軌通過，進行救火工作，期間，輕鐵服務受阻 6-7 分鐘。 | 外來因素 | 不適用 |
| 11 | 2/10/04 | 上午 7:09 | 一部往田景方向的 507 線輕鐵列車在豐景園站發生故障，服務受阻 5-6 分鐘 | 列車供電斷路器跳制 | 已更換斷路器 |
| 12 | 6/10/04 | 上午 5:35 | 一部往屯門方向輕鐵列車於洪水橋站發生故障，服務受阻 7-8 分鐘，事故於上午 5:40 清場。 | 列車懸掛系統的氣袋漏氣 | 已更換氣袋 |
| 13 | 16/10/04 | 上午 9:15 | 一部輕鐵 610 線列車與一部單車於青山公路 / 谷亭街交匯處發生交通意外，肇事列車服務受阻 5 分鐘，於上午 9:20 恢復。 | 事故是由於騎單車者不小心駕車引致 | 每年舉行道路安全運動，提高安全意識，稍後會安排播放新一輯的電視宣傳片 |
| 14 | 18/10/04 | 上午 7:45 | 由於轉轍器故障，元朗站其中一個往屯門碼頭方向月台需要暫封，兩班 614 及 615 線列車延誤 5 分鐘，事故於上午 8:09 修復。 | 轉轍器故障是由外物引致 | 已清理外物 |