

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

東鐵列車不停站事故

目的

本文旨在向委員會匯報二零零五年四月二十八日一趟東鐵列車不停太和站事故的調查結果及跟進工作。

事故經過

2. 二零零五年四月二十八日早上七時十八分，一趟以羅湖為終點站的列車由尖東站開出，列車司機如常在沿途各站讓乘客上落。在七時四十七分，該趟列車在駛離大埔墟站後，並沒有按照程序在太和站停下來接載乘客。

3. 當列車駛離太和站後，司機即時作出車廂廣播，通知原定在太和站下車的乘客在粉嶺站轉乘南行列車返回太和站。東鐵控制中心立即安排一名合資格的職員在粉嶺站登上該趟列車的駕駛室，監察有關司機的駕駛工作。當列車抵達羅湖終點站時，該名司機被暫停駕駛職務，以協助調查。

列車安全監控

4. 一九九八年，東鐵引入列車自動保障系統 (Automatic Train Protection 簡稱 ATP) 監控東鐵列車的安全。該系統可以確保列車與列車之間保持安全距離，而列車亦只能在安全的情況下才可前進。

5. 二零零二年，東鐵在列車自動保障系統之上再引入列車自動操作系統（Automatic Train Operation 簡稱 ATO）。但列車的安全仍然由列車自動保障系統監控，而列車自動操作系統則負責代替司機控制列車的速度，以及確保列車到達車站時停車及按照設計的車速限制而運作。

6. 當列車自動操作系統未能如常運作，列車會恢復由司機駕駛，但是列車的安全，例如最高速度及可否前進，仍由列車自動保障系統監控，以確保列車的安全運作。

調查結果

7. 調查結果顯示，由於有關列車其中一個電路開關接觸不良，導致該趟列車的列車自動操作系統沒有電源而不能如常運作，但列車自動保障系統運作正常，列車需由司機按列車自動保障系統指示駕駛。該列車司機在駛進太和站時由於疏忽而沒有按照程序停站上落乘客。

8. 當時太和站以北一段路並沒有其他列車，因此，ATP 系統容許列車安全駛過太和站，但司機違反操作程序，並沒有將列車停下來。當時列車以約 80 公里時速駛過太和站，符合該路段的安全車速。事故雖然沒有影響乘客或行車安全，但對原定在太和站上落車的乘客帶來不便。

9. 列車進入月台前，月台上有標準的廣播，提醒候車乘客不要站越黃線。東鐵車站月台按國際標準設計，當任何列車經過或進入月台時，乘客如站於黃線後面，便可保持與列車的安全距離，駛經的列車不會對候車乘客構成任何危險。東鐵現時黃線與月台邊緣的距離符合國際安全標準。

10. 事故發生後，該名司機被安排酒精及藥物測試，證實沒有受酒精或藥物的影響，而且該司機於當日上班前，亦有充足的休息時間。

11. 九鐵已更換該趟列車的有關電路開關零件。

司機訓練

12. 東鐵現有約 200 名司機，所有司機均必須經過為期十七個星期的訓練及通過考核，合格後才能執行駕駛職務。司機訓練課程包括九星期的課堂及模擬駕駛訓練，內容包括列車及鐵路系統基本知識、安全守則及處理緊急事故程序等。考核及格後，司機必須再通過八星期的駕駛訓練，由合格導師指導及考核。

13. 此外，為確保司機的駕駛技術能時刻保持良好的水平，所有列車司機每年必須參與重溫課程，重溫基本的駕駛知識及安全守則，分享處理事故的經驗和技巧。司機亦必須每年重考安全條例，及格後才可以繼續執行駕駛工作。

14. 九鐵亦定期派督察隨車監察列車司機的表現，確保他們勝任有關工作。

15. 九鐵認為現時為司機提供的訓練及在職重溫課程，足以令他們應付駕駛工作，並有足夠能力處理緊急事故。

跟進工作

16. 九鐵十分關注是次事件，並已採取下列措施：

- (一) 提升信號系統，令每趟由司機駕駛（非 ATO 操作）的載客列車，必須按照系統的指令停在車站。有關工程預計於本年內完成。
- (二) 訓示司機必須留意駕駛室內的入站提示，包括入站廣播、警號及指示牌。
- (三) 信號系統完成更改前，如需由司機在列車自動保障系統監控下駕駛載客列車，會抽調人手，安排合資格人員隨車提醒司機停站上落客。

總結

17. 雖然今次事故沒有影響乘客或列車安全，亦並非由系統或列車的運作引起，但九鐵明白是次事故對部分乘客帶來不便，亦深切理解公眾對事件的關注，因此除了採取上述措施外，並會繼續密切監察司機的表現，提高他們的警覺性，防止同類事件再次發生。

九廣鐵路公司
二零零五年五月