

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會

地鐵車門/月台幕門沒有開啟的事故

目的

二零零五年六月二十九日和七月六日，地鐵分別在金鐘站和坑口站發生沒有開啟車門和月台幕門讓乘客上落的事務。本文件載述政府對該兩宗事故的評估。地鐵有限公司(地鐵公司)就事故進行的調查結果和跟進工作，則載於附件。

政府的評估

2. 政府非常關注上述兩宗事故，並已在知悉事故的發生後馬上要求地鐵公司調查肇事原因，盡快提交報告。香港鐵路視察組(鐵路視察組)在發生事故翌日亦進行了調查，包括審核肇事列車的電腦行車記錄、肇事月台的閉路電視錄像，以及有關車長的能力。

3. 根據鐵路視察組的評估，二零零五年六月二十九日在金鐘站發生的事故，起因是車長沒有依照正確的運作程序處理，是人為錯誤所導致。鐵路視察組曾調查電腦行車記錄，發現肇事列車當時是以列車自動操作系統運作，但在金鐘站月台停站時，沒有停在正確位置。為此，訊號系統的安全設計，禁止列車車門和月台幕門開啟。在這樣的情況下，車長應依照運作程序，以人手把列車駛至正確的停車位置，按下駕駛室內的開門按鈕，開啟車門和月台幕門。不過，據鐵路

視察組的調查所得，有關車長並不察覺列車沒有停在正確位置，亦沒有留意到駕駛室內的車門操作指示燈當時仍未亮起(亮起即表示車門開啟)。因此，他沒有依照運作程序把列車駛至正確位置，及以人手開啟車門 月台幕門。

4. 至於二零零五年七月六日在坑口站發生的另一宗事故，經鐵路視察組評估後，認為是因技術故障妨礙月台幕門的正常運作，再加上人為錯誤因素所導致。肇事列車當時以列車自動操作系統運作，停在坑口站月台的正確位置。在正常運作情況下，列車車門和月台幕門會同時自動開啟。不過，由於肇事列車和月台幕門的界面裝置出現間歇機件故障，因此月台幕門並未與列車車門同時自動開啟。在這樣的情況下，在駕駛室內負責通過閉路電視監察月台狀況和月台幕門運作的車長，應安排以人手開啟月台幕門。不過，鐵路視察組的調查發現，有關車長沒有妥善遵循監察月台狀況的程序，以至未有留意到月台幕門沒有開啟。

5. 涉及上述事故的車長沒有不良駕駛記錄，並在事發當日獲所屬主管確定適宜執行職務。這些事故雖然對乘客造成不便，但並不涉及列車車門和月台幕門在運作和維修上的系統性問題。這些事故也不影響乘客安全。

## **地鐵公司的改善措施**

6. 為防止類似事故再度發生，政府已建議地鐵公司進一步提高車長監察列車車門和月台幕門運作的警覺性。該公司亦應研究月台助理和月台值班亭的當值人員，如何可協助監察列車車門和月台幕門的運作，以便視乎情況通知車長。

7. 地鐵公司因應政府的建議，舉行了一系列的簡報會，提醒在列車和月台的工作人員在執行職務期間要保持警覺。此外，公司亦鼓勵月台助理日後發現類似事故時，應啟動月台緊急剎車掣，以防列車開出。

8. 涉及上述事故的車長，事後已被即時解除正常職務，接受輔導、額外指導及培訓。地鐵公司亦已外聘人為因素顧問檢討上述事故，並建議具體的改善措施，以儘量減低員工失誤對鐵路表現的影響。有關的檢討將在二零零五年八月底完成。政府認為有關措施的方向正確，有助防止類似事故再度發生。

環境運輸及工務局

二零零五年八月

## 立法會交通事務委員會

### 鐵路事宜小組委員會

#### 地鐵金鐘站及坑口站的事故

##### 導言

應立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會要求，本文件提供有關地鐵近期兩宗列車服務事件的資料。

##### 二零零五年六月二十九日金鐘站事故

2. 二零零五年六月二十九日早上九時五十三分，港島綫一列往上環方向的列車，在金鐘站停站後，沒有按正常程序開啓車門，讓乘客上落車，並繼續開往中環站。當日早上十時，金鐘及中環站共收到八宗乘客有關此事的報告。估計約二百名原來在金鐘站下車的乘客受影響，車程延誤數分鐘。

##### 調查結果

3. 事後調查證實，列車當時是以自動模式操作，但在金鐘站停站時，稍為偏離正確停車位置。按照系統的安全設計，信號設備偵測到列車並沒有停在適當位置，即列車車門沒有對準月台幕門，車門及月台幕門便不會自動開啓。

4. 在這情況下，根據正常程序，列車車長應把列車駛前至正確停車標記的位置，然後開啓車門。事後列車車長承認沒有依照正確程序處理。

5. 有關列車在車廠檢驗後，證實列車上的自動保護系統及列車自動操作系統均運作正常。事故發生純屬人為因素，對車務及乘客安全沒有任何負面影響。

##### 二零零五年七月六日坑口站事故

6. 二零零五年七月六日下午約六時十五分，將軍澳綫一列往寶琳站方向列車，在坑口站停站後，列車車門如常自動開啓，但月台幕門並沒有開啓。

當時列車車長並未有注意到這個情況，只按常關閉車門，將列車駛往寶琳站。

7. 估計約有五十名乘客受事件影響，需於寶琳站乘車返回坑口站，令車程出現數分鐘延誤。

## **調查結果**

8. 調查顯示，事發時位於軌道旁的訊號控制組件中的其中一個電子板，間歇性發生故障，未能成功發出開啓月台幕門的指令，引致月台幕門沒有自動開啓。事後，工作人員隨即更換出現故障的電子板。

9. 按照正確程序，列車車長須透過駕駛室內的閉路電視，觀察車門開關及乘客上落車的情況；如發現月台幕門未有自動開啓，車長應按動在月台本機控制台上的開關操作開啓月台幕門。

10. 車長承認，當列車在坑口站停下時，未有按照上述的正確程序，監察月台幕門是否已經開啓。

11. 今次事件是間歇性技術故障加上人爲因素所造成，並不影響安全。

## **跟進措施**

12. 上述兩宗事故的車長，事後隨即被暫停職務，他們在事後都進行了額外訓練和重新被指導培訓。

13. 地鐵公司已從這兩宗事件中所汲取的教訓，提醒所有車務員工；公司亦再重覆訓示每一位車長，當值前要注意所需執行的職務，特別是在車站月台的處理程序。此外，地鐵公司亦已尋求外間專業意見，檢討事故中涉及人爲因素的情況，以作出改善。

14. 地鐵公司十分重視這些事故，並會繼續加強員工訓練，以期提高及改善車長的警覺性，為乘客提供高水平及可靠的地鐵服務。

地鐵有限公司

二零零五年八月