

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會

港鐵列車不停站或車長沒有適當依從既定程序  
開啓車門的個案

本文件旨在回應於2012年1月13日舉行的鐵路事宜小組委員會會議上委員提出的要求，提供2011年10月1日至2012年1月31日四個月期間，港鐵列車不停站或車長沒有適當依從既定程序開啓車門的個案。

安全防護保障設計

2. 香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)致力為香港市民提供安全、可靠及高效率的鐵路服務，而安全是港鐵運作的首要考慮。

3. 港鐵系統採用了安全防護保障設計。按照港鐵列車車門、月台幕門或自動月台閘門的設計，在日常列車運作中，倘若列車在行走中，或停車時未有在月台的指定位置停下，列車車門、月台幕門或自動月台閘門是不能夠如常打開的，以有效確保乘客上落車的安全。

列車車長的培訓

4. 港鐵公司十分重視列車車長的培訓及考核。車長必須接受適當的訓練及通過相關的考核，確保他們有能力駕駛列車，才安排執行駕駛職務。訓練內容中包括車門、月台幕門或自動月台閘門的開關程序，以便乘客在車站順利上落車。

近期涉及列車不停站或車長沒有適當依從既定程序開啓車門的個案

5. 2011年10月1日至2012年1月31日期間，在重鐵網絡內，列車車長沒有適當依從既定程序開啓車門的個案共有2宗，而在輕鐵網絡內則有5宗不停站或車長沒有適當依從既定程序開啓車門的個案。相關資料載於附件。

6. 發生在重鐵網絡內的其中一宗個案涉及一列西鐵綫列車，在抵達朗屏站後，車長沒有依從既定程序去確保列車車門及月台幕門正常打開，導致乘客無法上下車。另外一宗個案是由於一位東鐵綫列車車長在抵達旺角東站後，未有確定列車是否完全停泊在月台範圍內，及未有獲

得車務控制中心授權，便使用車上的「超越控掣」去打開車門。事實上，當時最後一個車廂仍停泊在月台範圍外。以上兩宗個案均由於人爲因素導致。

7. 至於發生在輕鐵網絡內的5宗個案，均由於車長未有停站上落客或未有於停站後打開車門讓乘客上落所導致，事件亦是人爲因素所致。

### 改善措施

8. 所有涉及上述個案的車長都被暫時調離駕駛職務，並需要參加重溫課程及重新通過考核才獲准恢復駕駛職務。爲避免再次出現類似涉及人爲因素的個案，港鐵公司已向所有車長發出通告，以及舉行簡報會，提醒他們要保持警覺，在停站時要嚴格執行開啓車門程序。此外，港鐵公司亦在列車駕駛室張貼告示，提醒車長車門開關的程序。

### 總結

9. 港鐵公司對發生上述個案十分重視，並爲此向受影響的乘客致歉。

10. 安全是港鐵公司車務運作的首要考慮。港鐵公司會致力改善，避免同類事件發生。

港鐵公司  
2012年2月

## 2011年10月1日至2012年1月31日期間港鐵列車車長沒有適當依從既定程序開啓車門的個案 (重鐵)

個案日期	個案時間	鐵路綫位置	個案	調查結果/已採取的行動	延誤(分鐘)
2011年 12月25日	凌晨2時21分	西鐵綫 朗屏站	一列往屯門方向的列車在抵達朗屏站後，列車打開車門，但月台幕門並沒有打開，車長當時並沒有察覺到乘客未能上落列車。列車隨後駛離車站，期間被車站職員按制停下列車。車長在得到車務控制中心授權後，將列車退回月台，讓乘客上落車。	事件乃人爲因素導致。車長被暫時調離駕駛職務，並需要參加重溫課程及完成重新考核才獲准恢復駕駛職務。	4
2012年 1月8日	下午12時32分	東鐵綫 旺角東站	一列往紅磡方向的列車在旺角東站停下後，車長未有確定列車完全停泊在月台範圍內，便啓動「超越控掣」開啓車門。當時有一個車廂的停泊位置尚在月台外。車長即時察覺有關誤差，便立即將車門關上，並通知車務控制中心，在獲車務控制中心授權後，車長將列車向前駛至正確的位置停泊，重新將車門打開，讓乘客上落。	事件乃人爲因素導致。在日常運作中，倘若列車未在月台的適當位置停定，列車車門是不能夠如常打開的。在這個案中，有關列車車長承認事發時沒有跟隨既定程序，在未得到控制中心同意下，自行啓動「超越控掣」，將車門打開。有關車長被暫時調離駕駛職務，並需要參加重溫課程及完成重新考核才獲准恢復駕駛職務。	9

2011年10月1日至2012年1月31日期間港鐵列車不停站或車長沒有適當依從既定程序開啓車門的個案 (輕鐵)

個案日期	個案時間	鐵路線位置	個案	調查結果/已採取的行動	延誤 (分鐘)
2011年 12月2日	上午5時49分	三聖站	一部505綫輕鐵在抵達三聖站3號月台後，車長忘記打開車門讓乘客上落。車長駕駛輕鐵離開車站，發覺有關的情況，便立刻通知車務控制中心，在得到車務控制中心授權後將輕鐵駛回月台讓乘客上落。	事件乃人爲因素導致。車長被暫時調離駕駛職務，並需要參加重溫課程及完成重新考核才獲准恢復駕駛職務。	1
2011年 12月22日	上午6時04分	屯門碼頭站	一部615P綫輕鐵在抵達屯門碼頭站後，車長忘記打開車門讓乘客上落。當車長駕駛輕鐵離開車站時才發覺有關的情況，便停下輕鐵。當時輕鐵車廂的最後一對門尚在月台範圍內，車長立刻通知車務控制中心，並在其他職員協助下，開啓最後的一對車門讓乘客上落。	事件乃人爲因素導致。車長被暫時調離駕駛職務，並需要參加重溫課程及完成重新考核才獲准恢復駕駛職務。	1
2012年 1月1日	上午7時53分	屯門醫院站	一部往屯門碼頭方向的610綫輕鐵，在到達屯門醫院站時車長忘記停站。當輕鐵越過車站後，車長才發覺有關情況，他立刻停下輕鐵及通知車務控制中心。在得到車務控制中心准許後，他將輕鐵向前駛到下一站(澤豐站)讓乘客上落。在事件中，有8位乘客需要在澤豐站轉車返回屯門醫院站。	事件乃人爲因素導致。車長被暫時調離駕駛職務，並需要參加重溫課程及完成重新考核才獲准恢復駕駛職務。	8

2011年10月1日至2012年1月31日期間港鐵列車不停站或車長沒有適當依從既定程序開啓車門的個案 (輕鐵)

個案日期	個案時間	鐵路線位置	個案	調查結果/已採取的行動	延誤 (分鐘)
2012年 1月14日	下午11時10分	青雲站	一部往屯門碼頭方向的610綫輕鐵抵達青雲站後，車長忘記打開車門讓乘客上落。車長隨後駕駛輕鐵往下一站(青山村站)讓乘客上落。在事件中，有2位乘客需要在青山村站轉車返回青雲站。	事件乃人爲因素導致。車長被暫時調離駕駛職務，並需要參加重溫課程及完成重新考核才獲准恢復駕駛職務。	3
2012年 1月18日	下午8時09分	青雲站	一部往屯門碼頭方向的615綫輕鐵，車長忘記於青雲站停站。當輕鐵越過月台範圍後，車長發覺有關情況，他立刻停下輕鐵及通知車務控制中心。在得到車務控制中心准許後，他將輕鐵向前駛到下一站(青山村站)讓乘客上落。在事件中，沒有乘客需要乘輕鐵返回青雲站。	事件乃人爲因素導致。車長被暫時調離駕駛職務，並需要參加重溫課程及完成重新考核才獲准恢復駕駛職務。	2