

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)568/02-03號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB1/PL/TP/1

### 交通事務委員會 特別會議紀要

日 期 : 2002年9月10日(星期二)  
時 間 : 上午10時45分  
地 點 : 立法會會議廳

**出席委員** : 劉健儀議員, JP (主席)  
石禮謙議員, JP (副主席)  
何鍾泰議員, JP  
黃宏發議員, JP  
鄭家富議員  
張宇人議員, JP  
劉炳章議員

**缺席委員** : 朱幼麟議員, JP  
何俊仁議員  
周梁淑怡議員, GBS, JP  
陳國強議員  
劉千石議員, JP  
劉江華議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
鄧兆棠議員, JP  
陳偉業議員  
梁富華議員, MH, JP  
黃成智議員

**其他出席議員** : 何秀蘭議員  
李華明議員, JP  
吳亮星議員, JP  
陳鑑林議員, JP  
劉慧卿議員, JP

**出席公職人員：**環境運輸及工務局

環境運輸及工務局局長  
廖秀冬博士

環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)  
鄧國威先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)  
葉李杏怡女士

總鐵路視察主任  
胡建明先生

運輸署

運輸署副署長／公共運輸事務及管理  
陳阮德徽女士

運輸署助理署長／巴士及鐵路  
葉麗清女士

**應邀出席者** : 地鐵有限公司

署理車務總監  
白朗恩先生

車務主管  
許業雄先生

公司事務經理  
梁陳智明女士

**列席秘書** : 總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 助理法律顧問3  
馮秀娟小姐

高級主任(1)5  
歐詠琴女士

## I. 地鐵列車服務運作問題

(立法會CB(1)2495/01-02(01)號文件 ——

鄭家富議員  
於2002年9月  
4日發出的函  
件；

立法會CB(1)2495/01-02(02)號文件 ——

鄭家富議員  
於2002年9月  
6日發出的函  
件；及

立法會CB(1)2495/01-02(03)號文件 ——

地鐵有限公司提交的資  
料文件)

主席表示，近期發生的連串地鐵列車服務事故已引起公眾廣泛關注。召開是次會議的目的，是與有關方面檢討地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)認定或已採取的補救或改善措施，避免日後再次發生同類事故。

2. 主席請委員注意地鐵公司在會議席上提交，有關“地鐵服務事故”的文件(立法會CB(1)2495/01-02(03)號文件)。關於鄭家富議員在2002年9月6日的函件中要求提供的補充資料，地鐵公司公司事務經理表示，該公司將於會後作出書面回覆。

3. 鄭家富議員提述近期發生的連串地鐵事故時指出，地鐵公司正採取適當的修正措施，避免日後再次發生同類事故，才是最重要的考慮點。他不滿地鐵公司主席未有出席會議，交代有關事故的原因，並向委員簡述地鐵公司認定或已採取的補救或改善措施。他代表民主黨就地鐵公司主席未有出席會議提出抗議。

4. 陳鑑林議員表示，民主建港聯盟對於地鐵公司如何避免日後再次發生同類事故表示關注。他籲請該公司審慎檢討現時的人力水平及地鐵的維修要求，俾能保持地鐵的服務表現水平。他表示，地鐵公司主席未能出席會議向事務委員會交代有關事故，實在可惜，因為此舉將有助改善該公司的公眾形象。

5. 劉慧卿議員贊同鄭議員及陳議員的意見，並表示地鐵公司主席應盡力出席日後的事務委員會會議。

6. 地鐵公司公司事務經理表示，因為另有事先已安排的事務需要處理，地鐵公司主席無法出席是次會議。她代表地鐵公司主席向委員致歉。

### 政府當局及地鐵公司所作簡介

7. 應主席所請，環境運輸及工務局局長表示，政府當局十分關注近期發生的地鐵列車服務事故。當局已要求地鐵公司調查有關事故的原因，並採取所需的改善措施，以提高地鐵系統的安全及服務表現水平。政府當局會因應此等事故，檢討地鐵系統的服務表現。此項檢討會涵蓋地鐵系統的安全問題及服務表現兩方面。

8. 在處理服務中斷事故方面，環境運輸及工務局局長表示，在發生交通服務嚴重中斷事故時，運輸署的緊急事故交通協調中心會發揮集中聯絡的作用，與公共交通機構作出有關的交通運輸安排。鑑於近期發生的地鐵列車服務事故，政府當局曾與地鐵公司就地鐵事故的警報系統及改善向乘客發放資訊的措施進行檢討，以期改善各項應變計劃。地鐵公司已增撥人手確保在繁忙時間的月台安全，並加強在車廂內廣播安全事宜的資訊。地鐵公司亦製作了一套宣傳錄影帶。

9. 地鐵公司署理車務總監代表地鐵公司就近期列車服務延誤所造成的不便，向乘客及委員致歉。他解釋，一如任何新鐵路線啟用般，將軍澳線在投入服務後的最初階段亦遇到若干運作初期的問題，導致服務中斷。他感謝乘客所表現的忍耐和諒解。該公司正竭盡所能，確保將乘客所受的影響減至最少，並會盡快杜絕該等事故。該公司再次保證，地鐵系統是採用嚴格的安全標準及已證實可靠的技術設計和建造的，並獲得妥善的維修保養，為乘客提供安全、舒適及可靠的服務。他繼而向委員扼述於會議上所提交文件的重點。

10. 李華明議員對於觀塘線的列車服務事故偏高表示關注，地鐵公司署理車務總監解釋，在將軍澳線投入服務後，觀塘線已由藍田延伸至調景嶺，並採用了新訊號系統和新列車。由於新系統出現運作初期的問題，因此觀塘線發生了一些事故。

### 地鐵的維修及外判維修工作

11. 梁富華議員對地鐵的維修水平感到關注。他詢問近期發生的列車服務事故，是否因地鐵公司實施外判安排所致，以及該等維修工作如何在地鐵公司的監督、視察及審核下進行，以確保維修工作的質素及安全標準。

12. 地鐵公司署理車務總監答稱，地鐵公司對鐵路系統各個範疇均訂有非常全面的維修要求，亦有就各系統及列車訂定維修程序。維修工作的外判和招標程序均依循公司內部既定的高品質標準，以確保外判工作的質素與地鐵內部進行的工作質素一致。無論維修工作由地鐵員工還是承辦商負責，所須達致的要求和標準均完全一致。地鐵職員會負責監察及督導承辦商的工作質素。

13. 關於人手是否足夠的問題，地鐵公司署理車務總監表示，在將軍澳線投入服務之前及之後，派駐各地鐵站的人力水平均大致相同。所有列車皆由合資格及有能力的司機駕駛。

14. 梁富華議員質疑，何以在新增鐵路線投入服務後，人力水平仍可維持不變。他詢問，政府有否評估地鐵公司有否足夠人手應付新增的服務。

15. 總鐵路視察主任答稱，地鐵公司已制訂及更新其應變計劃，以便在鐵路處所的任何部分發生緊急事故時實施。有關各方亦定期舉行演習，以加強員工處理事故及與外界溝通的能力。地鐵公司署理車務總監補充，地鐵公司會致力提高生產力。除採用新科技外，該公司亦培育了一支多技能的員工隊伍，使該公司可重新調配員工及縮減人手。此外，把若干非主要的維修和支援服務外判，也可達致此目的。

#### 2002年9月5日在北角站發生的事故

16. 李華明議員察悉，2002年9月5日在北角站發生的事故並非運作初期的問題，而是線路喉管損壞所致，加上行走將軍澳線的現代化列車均由外判承辦商負責維修，他因此對維修系統的質素和效益表示關注。

17. 關於2002年9月5日在北角站發生的事故，地鐵公司署理車務總監表示，事故的起因與新鐵路線的運作並無直接關連。初步的檢查顯示，一個用作監察列車掛鈎的儀器開關短路，錯誤發出了警報，使列車停頓，不能恢復電力開行。地鐵列車車隊在1998至2001年間安裝了上述開關掣及其相連線路。這次是鐵路首次出現該類故障。發生事故期間，並無構成任何安全問題，而乘客的安全亦未受到影響。該公司正進行全面的技術調查，並會採取所需的改善措施，避免日後再次發生同類事故。該公司會檢討有關組件的設計，並研究是否有需要進一步改善維修程序。該公司亦會研究改善向乘客發放資訊及改善應變計劃的方法。

18. 何秀蘭議員表示，地鐵公司一開始便應採取預防性維修，而不應在發生事故時才更換有問題的組件。她表示，地鐵公司實有必要檢討其維修及更換計劃，確保鐵路系統安全可靠。由於某些組件的可用期或許即將屆滿，因此即使某一微小組件出現問題，亦會導致系統停頓，以致對乘客造成極大不便。

19. 地鐵公司署理車務總監答稱，地鐵公司對所有資產，包括設備、系統、結構、軌道及列車的維修工作，均投入可觀的資源，以維持安全可靠的服務。該公司會根據配件的狀態、維修及更換計劃，更換及更新各種配件。此外，該公司亦進行嚴謹的檢查工作，確保其服務質素和安全水平。至於新的列車，製造商與地鐵公司已協力檢討組件的設計及可能出現故障的地方，俾能訂出更嚴格的維修保養程序，包括調查、檢查及更換計劃。

20. 石禮謙議員關注到近期發生的列車服務事故，但他表示，地鐵公司在鐵路營運方面的成績有目共睹。此外，該公司對香港的公共運輸系統亦貢獻良多。因此，地鐵公司不存在管理不善的情況。儘管如此，他憂慮連串事故對安全構成的影響。他詢問政府當局是否打算委聘獨立安全專家，檢討涉及維修、分判、訊號問題及其他與安全和營運事宜有關的10宗事故。

21. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)表示，鑑於近期發生多宗事故，香港鐵路視察組(下稱“鐵路視察組”)正與運輸署檢討地鐵公司的安全和服務表現，並考慮是否有需要提早就該公司的安全管理系統進行獨立安全專家檢討。

22. 關於2002年9月3日一列現代化列車接載乘客離開牛頭角站後，進入了返回車廠的軌道的事故，地鐵公司署理車務總監表示，列車的訊號系統一直運作正常，期間乘客的安全完全不受影響。關於委聘獨立安全專家的需要，他表示地鐵公司在保養及營運鐵路時，須不斷地充分顧及系統的安全，務使鐵路視察組感到滿意。此外，該公司亦會每3年聘請外界專家檢討其管理系統。

#### 新地鐵系統的測試及投入服務

23. 何鍾泰議員詢問，接二連三發生列車服務事故，是否由於將軍澳線投入服務前測試不足所致。

24. 地鐵公司署理車務總監解釋，第一列新車於2001年10月運抵小蠔灣車廠進行測試，以確保列車符合指定的安全及服務表現基準。新列車在投入服務前，

曾於九龍灣車廠接受為期6個月的測試，並在觀塘線進行不載客試車，證明新列車能與現有鐵路系統配合，而且符合有關的表現和可靠性要求。隨後的新列車亦通過了與第一列新車相若的連串測試。

25. 何鍾泰議員詢問，鐵路視察組有否進行獨立評估，確保新列車符合有關的認可測試程序，並在各方面均屬安全，可以用來接載乘客。

26. 總鐵路視察主任表示，鐵路視察組在新列車的設計及製造階段曾檢討其安全設施。在整個測試階段，鐵路視察組亦曾派員監察地鐵公司所進行的測試及試車。他表示地鐵公司在保養及營運鐵路時，須不斷地充分顧及系統的安全，務使鐵路視察組感到滿意。

27. 黃宏發議員表示，為方便監察地鐵公司的服務表現，該公司應提供更多有關地鐵列車的測試及通車後的資料，包括列車現代化計劃。

地鐵公司

28. 地鐵公司署理車務總監答稱，任何新鐵路線投入服務前，新鐵路線的所有系統包括列車控制、訊號和電力供應系統均會個別進行測試。在個別測試完成後，便會進入測試運行階段，以試驗各系統能否配合。他答允就此提供進一步資料。

29. 總鐵路視察主任補充，鐵路視察組會在列車投入服務後，繼續監察其安全情況。舉例而言，鑑於近期發生多宗涉及乘客的手臂被列車車門夾到的事故，鐵路視察組已檢討列車車門的設計，並進行抽查工作，確保列車完全符合所訂的安全標準。此外，車門控制線路已加以改良，而新列車的軟件亦已更新。

地鐵公司

30. 地鐵公司署理車務總監回應梁富華議員的問題時，解釋新列車與現代化列車之間的區別。他表示，前者是剛由韓國運抵本港的新車，而後者則是自鐵路系統投入服務以來，行走多年的原有列車。在1998至2000年間，地鐵公司把原有列車全面現代化，除了把整卡列車翻新外，還加入多項為乘客而設的新設計。他答允就此提供更多資料。

31. 關於列車現代化計劃，地鐵公司署理車務總監表示，車廂的環境已大為改善。現代化列車的車廂可提供較佳且耗電量較低的照明和通風系統。車廂內亦已裝設資料詳盡又容易明白的閃燈電子路線圖，顯示列車行走的方向、下一車站的名稱及落車使用的車門。此外，駕駛倉亦已大為改善，俾能更快斷定出現故障的地方及

## 經辦人／部門

更容易進行復修。第一列現代化列車曾分別於車廠及沿線接受為期3個月的廣泛測試，在證實符合全部安全要求及可靠程度測試後，其餘的列車亦按同一方式進行全面現代化。

32. 黃宏發議員詢問，採購新列車的招標程序為何。地鐵公司署理車務總監答稱，地鐵公司在一開始時進行預審程序，初步選定合資格的公司，然後進行公開招標。該公司會成立一支技術小組，從安全及可靠程度方面，審核個別投標者所提交的技術建議書。在確定符合技術規定後，便會將合約批予投標價最低的合資格投標者。

## 發出警報程序及資訊發放

33. 關於2002年9月5日在北角站發生的事故，陳鑑林議員、李華明議員及主席表示，地鐵公司理應在上午8時48分，即初次發現無法從肇事列車車尾的駕駛倉駕駛列車時，發出黃色警報，提早向外界發出警告。因此，他們籲請政府當局和地鐵公司檢討發放資訊的機制。

34. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理贊同委員的意見，認為在發生緊急事故時，應盡早通知乘客。目前，出現事故的機構應在下述情況下發出“黃色警報”或“紅色警報”：

- (a) 若出現事故的機構就事故進行評估後，認為該事故可能會導致嚴重服務受阻的緊急情況，便應發出“黃色警報”；
- (b) 若緊急事故已經發生，並估計會持續超過20分鐘，而且需要其他運輸機構提供緊急運輸支援服務，出現事故的機構便應發出“紅色警報”。

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，準備採取可行的補救措施。儘管訂有上述程序，但此項20分鐘規定並不表示出現事故的機構須等候20分鐘或有待完成徹底的調查後，才發出“紅色警報”信息。因應2002年9月5日在北角站發生的事故，運輸署曾與地鐵公司檢討應變安排及向市民發放資訊的方法，以期在地鐵發生事故時，盡量縮短啟動應變安排所需的時間。雙方並同意應多加善用黃色警報系統，提早向外界發出警告。

35. 關於2002年9月5日在北角站發生的列車服務事故，地鐵公司署理車務總監解釋，就涉及列車內儀器開

關短路的事故而言，從車頭的駕駛倉通常需時3至4分鐘可修復，而從車尾的駕駛倉則需時8至10分鐘。然而，在此次事故中，經嘗試一連串故障復修程序後，車長仍未能啟動列車。控制室人員一察覺到事故的嚴重情況，而修理亦需時20分鐘以上，便隨即發出“紅色警報”信息。該公司正檢討警報系統，研究如何能在事故發生初段便向乘客發布消息。地鐵公司公司事務經理補充，該公司會汲取教訓，並竭盡所能改善資訊發放系統。

36. 劉慧卿議員提述地鐵公司主席曾表示不能保證鐵路不會出現延誤的情況，她認為這種說法極為不妥。為了乘客的利益，政府當局和地鐵公司應以盡快改善有關情況為目標。她詢問地鐵公司能否保證不會再次發生相類事故。

37. 地鐵公司署理車務總監表示，該公司已採取改善措施，避免再次發生同類事故。由於鐵路系統規模龐大，每天的班次超過1 000次，而每架列車的組件數以千計，故此實在不可能保證鐵路服務不會出現延誤。然而，該公司保證會竭盡所能，保持鐵路系統的服務水平。

38. 劉慧卿議員認為有需要建立更有效快捷的渠道，向乘客發放資訊。接二連三發生列車服務事故，亦會有損地鐵公司的聲譽。她促請該公司改善有關情況。

39. 地鐵公司公司事務經理表示，該公司訂有極高的服務表現水平，亦希望使列車服務回復最高水平。該公司會推行措施，加快有關資訊的流通，並向地鐵乘客及其他一般市民提供足夠的資訊。

#### 向地鐵公司施加罰則

40. 鄭家富議員認為政府當局應認真考慮根據《地下鐵路條例》(第556章)，就地鐵公司屢次未能向公眾提供妥善可靠的服務而向其施加罰則。

41. 環境運輸及工務局局長表示，根據《地下鐵路條例》，如地鐵公司違反該條例或營運協議的任何條文，行政長官會同行政會議可就該項違反向地鐵公司施加財政罰則。在行使此項權力時，政府當局須信納地鐵公司在重大程度上違反或持續違反有關條文，以及地鐵公司未能在合理時間內推行改善措施，就該項違反作出補救。在施加財政罰則前，當局須加以審慎考慮。就近期的地鐵事故而言，政府已收到地鐵公司的報告，並與該公司協力找出修正問題的措施，以及改善應變處理程序的方法。

42. 鄭家富議員對政府當局的答覆不感信服。鑑於地鐵公司認為服務事故只是新鐵路營運初期的運作適應問題，他擔憂該公司對有關問題的嚴重性可能會掉以輕心。為了促使該公司以較認真的態度找出修正問題的措施，他覺得政府當局有需要行使《地下鐵路條例》所賦予的權力，以收阻嚇之效。

43. 環境運輸及工務局局長答稱，政府當局無意偏袒地鐵公司，並一直要求該公司為已認定的問題採取改善措施。政府當局亦會繼續密切監察事態的發展。

44. 地鐵公司公司事務經理表示，地鐵公司同樣關注近期的列車服務事故。該公司已就每宗事故的原因進行詳細調查，並會推行改善措施，防止日後發生同類事故。該公司亦正研究多項新措施，以改善向乘客發放資訊的方式及改善應變計劃。通過對列車控制系統及新列車作出微調，地鐵系統的服務表現會回復一如過往的高水平。

45. 何秀蘭議員表示，由於政府是地鐵公司的大股東，向地鐵公司施加罰款，並不能達到預期的效果。最終受罰的會是普羅大眾，而不是需要為該等事故負上責任的人。何秀蘭議員關注到，政府身兼地鐵公司的規管機構和大股東在角色上所引起的衝突，以及當局如何能確保該公司會訂立適當的改善措施，以解決有關問題。

46. 環境運輸及工務局局長答稱，地鐵公司須按照慎重的商業原則營運，但同時亦致力承擔其為社會利益作出貢獻的社會責任。此外，為了確定是否出現與鐵路系統的安全和營運有關的系統性錯誤，政府當局會進行詳細調查，以確定該等事故的原因，並與地鐵公司擬定改善措施。

### 議案

47. 委員考慮鄭家富議員在會議上動議的議案。委員同意處理該項議案。鄭家富議員表示，鑑於新將軍澳線仍然處於微調試驗階段，因而發生一連串的服務中斷事故，對乘客造成許多不便，政府當局應促請地鐵公司於上述微調試驗階段期間，向使用將軍澳線及觀塘線過海的乘客提供票價優惠。鄭議員的議案措辭如下：

“鑑於將軍澳支線仍然處於微調試驗階段，亦因而產生屢次故障，令乘客帶來不便，本事務委員會要求政府當局促請地鐵公司，於上述微調試驗之階段間，向使用將軍澳支線及觀塘線過海之乘客，提供票價優惠。”

48. 地鐵公司署理車務總監表示，將軍澳線受到將軍澳居民歡迎。他注意到委員對服務中斷所造成的延誤感到關注。該公司正竭盡所能改善有關情況。地鐵公司公司事務經理補充，一如世界各地任何新鐵路線啟用般，將軍澳線在投入服務後的最初階段亦遇到若干運作初期的困難，因而導致服務中斷。該公司正設法確保對乘客造成的影響減至最少，並會盡快杜絕該等事故。地鐵公司自2002年9月起已再度推出“十送一”車程優惠，以幫助減輕乘客的負擔。

49. 陳鑑林議員表示，要求地鐵公司就列車服務中斷對乘客造成的任何不便，以提供票價優惠作為賠償，對解決問題並無幫助。委員反而應要求該公司及政府當局推行措施，確保地鐵的服務表現及安全水平。因此，他反對使用票價優惠作為賠償方式的建議。陳鑑林議員繼而提出另一個事項，他認為地鐵公司在將軍澳線啟用初期提供的推廣優惠應列作長期措施，因為觀塘線的乘客在將軍澳線通車後過海需時較長。黃宏發議員贊同陳鑑林議員的意見，並表示將軍澳線的設計不夠完善，有需要為東行及西行兩個方向的乘客改善在北角站和鰂魚涌站的轉車安排。

50. 石禮謙議員表示明白鄭議員及陳議員表達的意見，但他認為立法會議員不宜介入地鐵公司的營運，因為對該公司造成的影響最終或會影響其信貸評級和借貸成本，而且小股東的利益亦需要保障。

51. 何鍾泰議員表示，擬議的賠償安排對解決問題並無幫助。有關方面需要找出該等事故的原因，並訂立改善措施，以解決有關問題。因此，他對議案表示反對。

52. 梁富華議員表示，由於議案未經預告而動議，以及考慮到擬議優惠只會惠及一部分乘客而犧牲地鐵公司小投資者的利益，故此他並不支持議案。

53. 鄭家富議員表示，毫無疑問，委員應要求地鐵公司及政府當局推行適當的改善措施，以解決有關問題。此點亦與委員在會議上提出的意見一致。然而，由於地鐵公司仍然在對多個系統作出微調，而此項工作理應在將軍澳線通車前完成，因此他認為該公司有需要推出某種形式的優惠，就乘客所受到的不便作出賠償。此舉並不表示地鐵公司可透過提供票價優惠來逃避責任。

54. 鄭議員的議案付諸表決。該項議案不獲通過。

經辦人／部門

55. 委員同意舉行另一次會議，繼續與政府當局及地鐵公司進行討論。地鐵公司主席應獲邀出席下次會議。

(會後補註：上述會議於2002年10月17日舉行。)

**II. 其他事項**

56. 議事完畢，會議於下午12時50分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2003年1月14日