

立法會交通事務委員會

鐵路事故及地鐵系統表現補充資料

導言

本文就十月二十日的立法會交通事務委員會會議上，委員的討論提供所需的補充資料。

(I) 十月十三日鯽魚涌站的事故

2. 事故報告見附件一。

(II) 服務延誤的統計數字

3. 地鐵系統內出現五分鐘或以上服務延誤的累計分鐘按月統計如下：

時期	二零零三年 七月至九月	二零零四年 一月至七月	二零零四年 七月至九月
累計分鐘	991	1,650	801
每月平均累計分鐘	330	275	267
相對每月行車累計分鐘 的百分比 (每月行車累 計 2,101,484 分鐘)	0.016%	0.013%	0.013%

4. 從以上數字可以見到，累計列車服務延誤的每月平均分鐘，從二零零三年第三季至二零零四年第三季，有持續下降的趨勢。

5. 與國際都市鐵路聯會的其他鐵路的事務數目比較如下：

年份	百萬車卡公里計事故統計	
	香港地鐵	其他鐵路的平均表現
1999	4.6	36.8
2000	3.7	33.8
2001	4.7	28.2
2002	7.8	30.6
2003	3.7	32.9
2004(截止十月)	2.7	未有資料

6. 已加入國際都市鐵路聯會的海外鐵路經營者包括：

柏林的 Berliner Verkehrs,

倫敦的 London Underground Ltd.,

紐約的 New York City Transport Authority,

墨西哥的 Sistema de Transporte Colectivo,

巴黎的 Regie Autonome de Transports Parisiens Metro,

巴黎的 Regie Autonome de Transports Parisiens Regional Express Railway,

聖保羅的 Metropolitano de Sao Paulo,

東京的 Teito Rapid Transit Authority,

莫斯科的 Moscow Metro, 及

馬德里的 Metro de Madrid.

7. 結果確定地鐵公司在列車服務事故數目(以百萬車卡公里計事故統計)方面，遠較其他鐵路為低。

(III) 維修人手

8. 維修人員的職責除進行與列車服務安全直接相關的工作外，也包括其他的維修工作，故此，我們以進行與列車服務安全直接相關的維修工作時數作計算基準，有關的資料如下：

年份	人員時數（以百萬計）
2001	1.13
2002	1.20
2003	1.27
2004 (截至年底的預計數目)	1.27

(IV) 地鐵駐站職員數目

9. 隨著地鐵系統在近年的擴展，產生規模經濟，有利增強營運效益。負責地鐵車站運作的員工總人數由一九九七年的一千三百五十七人，增至二零零四年的一千六百七十九人。

(V) 預防性維修的開支

10. 二零零四年地鐵公司在所有設施的預防性維修方面的開支為五億四千六百萬港元（截至年底的預計數目），一九九七年在這方面的開支則為三億四千四百四十七萬港元。

(VI) 列車服務投訴數字的統計

11. 二零零一年至二零零四年九月期間，有關地鐵列車服務投訴的統計數字詳列如下：

年份	2001	2002	2003	2004 (截至九月)
列車服務的投訴	421	420	33	7

12. 二零零一年和二零零二年錄得較高的投訴數字，是由於鰂魚涌的紓緩擠塞工程完成及將軍澳綫通車初期，新的設備及列車的表現未及穩定。

13. 相對國際都市鐵路聯會的鐵路營運者一九九九年至二零零二年，以每百萬載客人次收到投訴的數字，香港的投訴數字是相對較低的，也是最低的其中一個系統。其他鐵路營運者的投訴紀錄為每百萬人次0.461至67.044宗，地鐵則維持在1.424宗。

(VII) 獨立調查報告

14. Lloyd's Register Rail 的檢討報告完成後，地鐵公司會將報告分送交通事務委員會。Lloyd's 現正進行全面檢討工作，預計可於二零零五年一月完成。

地鐵公司

二零零四年十一月

二零零四年十月十三日
將軍澳綫鯽魚涌站事故報告

1. 事故

早上八時十六分左右，油塘站至北角站的架空牽引電力供應中斷。當時有三列列車在受影響的路段行走：(1) T23 列車(沒有載客)正從北角站四號月台駛往側綫掉頭；(2) T24 列車正進入鯽魚涌站四號月台，距離正確停車點大約三十米；(3) T30 列車從油塘駛進海底隧道管道，在鯽魚涌站遠處停下來。

當 T24 列車駛入鯽魚涌四號月台時，架空電纜牽引電力突然短路，並發出一聲響聲，列車第二卡車卡外頂部冒出一些煙霧。列車在八時十七分停定在正確停車點後，列車車長除了立即打開列車車門，也向車務控制中心報告失去牽引電力供應和當時情況。與此同時，一名鯽魚涌站月台職員同時向車務控制中心報告月台的情況。八時十九分 T24 列車上大約 1,500 名乘客相繼落車，部份乘客前往港島綫月台轉車繼續他們的旅程。T24 列車的集電弓同時被降下。

當牽引電力短路時產生煙霧，並啟動了月台的煙霧偵察器，自動向消防處發出訊號，消防人員應訊於八時二十一分抵達鯽魚涌月台。消防員檢查四號月台的 T24 列車，同時，工作人員也嘗試恢復油塘至北角一段的架空電纜電力供應，八時三十分消防人員完成檢查，離開車廂。

八時二十四分，受影響路段的牽引電力供應完全恢復，T23 列車從北角

站側綫掉頭後，駛往三號月台繼續接載乘客。

八時三十二分，沒有載客的 T24 列車駛離鰂魚涌站四號月台。T24 的第一個集電弓被降下，以免再引致牽引電力短路。

八時三十四分，T30 列車抵達鰂魚涌四號月台，列車服務於八時三十五分全面恢復正常。

事故期間，車務控制中心於八時二十四分通報運輸署，並於八時三十二分發出黃色警報，此警報在八時三十六分取消。

期間，一名在鰂魚涌站的乘客感到不適，由救護車送院，並於同日出院。

事發時正值繁忙時間，油塘站和其他車站均出現人潮。八時二十六分至九時三十五分之間在多個車站實施人潮控制措施，間歇地暫停部份出入閘機，以控制月台的乘客人數，整個事件期間，乘客的安全並沒有受到任何影響。

月台和列車上都因應作出廣播。八時二十五分前，地鐵公司已透過電子傳媒，發放列車服務受阻的消息，以配合電台八時三十分的新聞報導環節。

2. 調查

事件中，編號 24 列車只在鰂魚涌站四號月台如常落客，並通知所有乘客下車後才被調回廠，當時車站並無需要作緊急疏散乘客。因鰂魚涌

站是港島綫和將軍澳綫的轉車站，編號 24 列車所有乘客隨即下車，部份前往港島綫月台轉乘其他列車繼續旅程。當時，四號月台的月台值班亭有一名車站職員當值。期間，車站即時調配五名職員到四號月台協助，並安排另外五名車站職員在大堂及其他月台協助乘客。

在將軍澳車廠為 T24 列車進行檢查時，發現第二卡車車頂上接連至車底的金屬導管內一條高壓電纜有破損情況，引致電流發生短路，該電纜已被更換。

3. 總結

高壓電纜失去絕緣效能，與車頂的金屬導管接觸出現短路，導致牽引電力跳掣。

4. 跟進工作

就高壓電纜失去絕緣功能的根本原因展開調查，並尋求有效的測試方法，用以探測高壓電纜的絕緣功能是否正常。

地鐵公司

二零零四年十一月