

**立法會交通事務委員會**  
**鐵路事故及香港鐵路系統的表現**  
**補充資料**

**引言**

本文件旨在就 2004 年 10 月 20 日立法會交通事務委員會會議上議員的提問，向委員會提供補充資料。下文列出九鐵鐵路系統內發生的服務延誤的累積時數、與安全有重要關連的維修工作的員工編制、用於維修方面的支出、以及投訴統計。

**(一) 服務延誤的累積時數**

i. 導致 8 分鐘以上服務延誤的事故累積時數詳列如下：

事故 累積時數	03 年 7-9 月	03 年 10-12 月	04 年 1-3 月	04 年 4-6 月	04 年 7-9 月
東鐵	79 分鐘 (7)	82 分鐘 (6)	75 分鐘 (5)	61 分鐘 (6)	64 分鐘 (5)
西鐵	不適用 <sup>1</sup>	不適用 <sup>1</sup>	765 分鐘 (7)	643 分鐘 (5)	1,050 分鐘 (5)
輕鐵	455 分鐘 (19)	358 分鐘 (20)	98 分鐘 (6)	297 分鐘 (11)	153 分鐘 (5)

( ) 為導致 8 分鐘以上服務延誤的事故宗數

ii. 其他鐵路系統服務延誤的累積時數數據，則未有提供。

iii. 根據 Nova 及 CoMET 最新比較報告(2002 年)的結果顯示，東鐵在「每列車小時延誤與列車小時比率」的一項中，成績居首位。2002 年，東鐵列車每行走 11,828 列車小時才出現累積一小時的延誤。換言之，一列東鐵列車每行走 197 小時才出現一分鐘延誤；

<sup>1</sup> 西鐵於 2003 年 12 月 20 日啟用。

而 197 行車小時相等於東鐵列車行走羅湖至尖東站約 300 次。在比較報告中，排行第二的鐵路系統的列車每運作 5,198 小時便出現一小時延誤。

iv. 至於輕鐵及西鐵，則沒有任何借鑑數字比較。

v. 另一項評定可靠程度的指標是列車在兩次事故之間的行車里數。2002 年，東鐵每行走 622,646 車卡公里才出現一次事故，較 2003 年每行走 953,565 車卡公里出現一次事故，改善達 53%。輕鐵的列車可靠程度亦在過去數年有顯著改善。2002 年輕鐵每行走 103,660 車卡公里才出現一次事故，較 2003 年每行走 112,021 車卡公里出現一次事故，改善 8%。至於西鐵於本年首九個月，兩次事故之間的行車車卡公里為 1,500,000。

## (二) 員工數目

i. 九鐵的安全系統及維修制度，證實能有效提高各鐵路系統的安全及可靠性。九鐵沒有外判與安全有關的維修工作。所有前線及日常列車及鐵路基建等維修工作，均由合資格及富經驗的員工負責。九鐵只外判一些不涉及安全及一般機械維修工作，例如升降機、電動扶梯、燈光及樓宇保養。

ii. 九鐵是根據要達致的維修標準所需的工作量，制訂維修方面的人力資源。九鐵不會因為要節省人力資源而減少維修工作，從而影響系統的安全及可靠性。

iii. 過去數年，負責與安全有關的維修工作的員工數目保持穩定，2002 年為 1,105 人，2003 年為 1,157 人，而 2004 年為 1,282 人。

### (三) 用於預防維修的支出

i. 九鐵訂立詳細檢查及維修程序，包括路軌、電纜、信號及通訊系統、及鐵路車輛的檢查及維修，並會定期檢討及改善各項程序，確保所有設備在老化或損壞前更換。

ii. 九鐵用於預防性的維修開支，1997年為3億5千400萬，今年的開支預計為7億500萬，增長達99%。至於修正方面的維修開支，1997年為1億1千900萬，今年為1億6千100萬，升幅達35.3%。

### (四) 對九鐵鐵路服務的投訴

i. 2004年首9個月，東鐵、西鐵及輕鐵的每百萬乘客車程的投訴數字分別為1.81、9.46及5.56，與過去三年比較，投訴數字均有下降的趨勢，反映九鐵一直以來致力改善鐵路系統表現（附件一）。

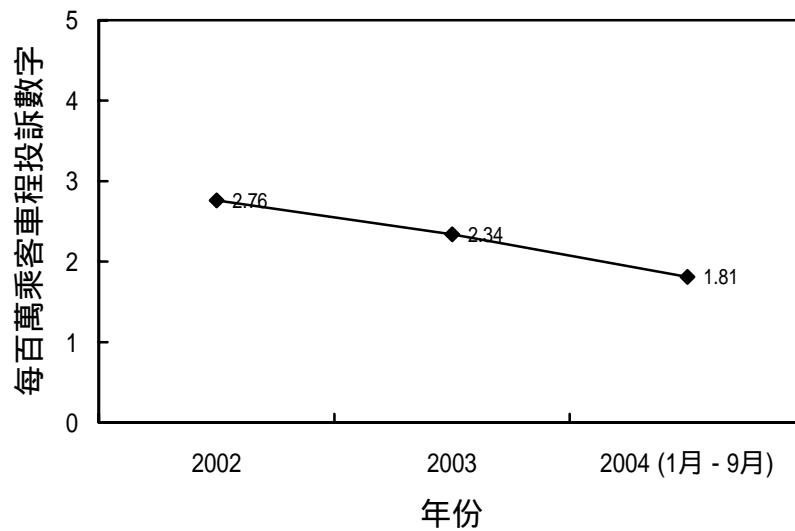
ii. 根據過往Nova所進行的調查，2002年各Nova成員的每百萬乘客車程的投訴數字介乎0.59至175.12之間。

九廣鐵路公司

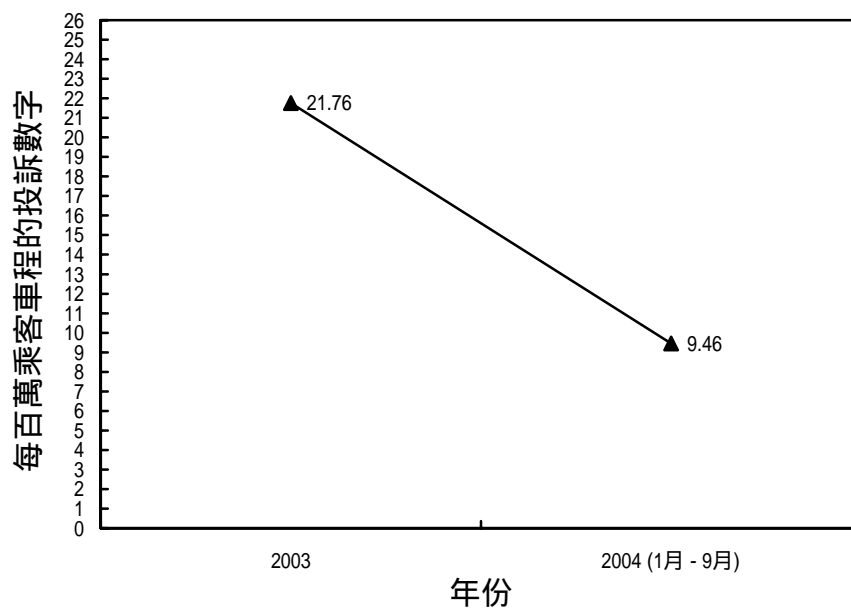
2004年11月

### 每百萬乘客車程的投訴數字

#### 東鐵



#### 西鐵



西鐵於 2003 年 12 月 20 日通車，上圖所示 2003 年的數字是通車日開始至 2003 年 12 月 31 日的記錄。

## 輕鐵

