立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

政府就 Lloyd's Register Rail 的地鐵系統獨立檢討所作的評估

目的

Lloyd's Register Rail ("Lloyd's")就地下鐵路(地鐵)系統的服務表現和資產管理完成了獨立檢討報告。本文件載列政府對該份報告所作的評估。

2. 政府的評估着眼於以下範疇：

(a) 檢討是否深入和全面，並足以有效地評估地鐵的服務表現和資產管理；

(b) 檢討的方向和方法是否恰當和穩妥；

(c) 分析地鐵多年來的服務表現，包括二零零四年下半年接連發生的事故；

(d) 就地鐵公司的維修保養和外判安排有否對服務表現構成不利影響所作的評估，以及鐵路系統有否老化的問題；以及

(e) 檢討的建議措施能否有效改善地鐵公司的服務。

3. 政府在研究這份報告時，已就檢討結果與本地專家交換意見。

背景

4. 二零零四年下半年，由於地鐵網絡接連發生多宗事故，公眾對鐵路的安全和可靠性甚表關注。有見及此，地鐵公司在二零零四年十月中委託 Lloyd's 就地鐵系統進行獨立檢討。檢討於二零零五年一月底完成，最終檢討報告於二零零五年二月四日提交政府。有關報告及摘要已於同日向委員提交。

檢討的範疇和取向

5. Lloyd's 就地鐵公司整個系統的資產管理進行了高層次的全面檢討，並研究了過去四年鐵路事故的資料，以檢討地鐵的服務表現。爲了更深入了解地鐵的服務表現，Lloyd's 亦以地鐵和海外國家其他類似的都市鐵路作出比較。整體而言，政府認爲檢討已全面探討對地鐵運作至爲重要的範疇。

地鐵服務表現的分析

與全球其他都市鐵路表現作比較

6. Lloyd's 把地鐵的表現與其他城市的另外九條類似鐵路比較。該等鐵路是由全球十大都市鐵路(包括地鐵)自願組成的國際都市鐵路聯會(CoMET)[1] 的成員，每日乘客量均超過 200 萬。CoMET 是由鐵路技術策略中心(Railway Technology Strategy Centre, RTSC)－倫敦大學帝國學院的一個獨立研究中心管理。由於用作比較的鐵路均是位於如東京和紐約等國際都會非常繁忙的鐵路，因此我們認爲有關的表現比較工作是具有代表性的。再者，有關研究是根據經 RTSC 在一九九五年起獨立修訂的明確表現指標而進行，因此可以有效比較各大都市鐵路系統的表現。

7. 在 Lloyd's 的檢討中，地鐵就六個範疇(即安全、可靠性、服務質素、資產使用、成本和人力效率)與 CoMET 其他成員比較。這些範疇，尤其是首三個範疇，都是鐵路運作的基要準則，而該三個範疇更是直接與乘客和檢討的目的有關。每一個範疇都採用一個主要的表現指標以反映有關的表現。這些主要的表現指標具代表性，而且在鐵路業界屬國際公認的量度鐵路表現的指標。

8. 表現比較結果顯示，在二零零三年(即最近一個可取得資料的年度)，地鐵在安全、服務質素和資產使用方面達到最高的表現水平，可靠程度方面則達到第二高的水平。上

---

[1] CoMET 的成員包括柏林、香港、倫敦、馬德里、墨西哥城、莫斯科、紐約、巴黎、聖保羅和東京的都市鐵路。

述表現比較工作足以反映地鐵的表現可與全球其他都市鐵路系統媲美。

9. Lloyd's 在研究地鐵系統的服務表現時，檢討了二零零一年一月至二零零四年十二月過去四年的服務資料。我們認爲所訂定的年期合理，因爲該段期間足以提供反映最新系統情況趨勢的概觀。

可靠性和服務表現基準

10. 運輸署和地鐵公司自二零零零年起，每年根據《營運協議》的規定，共同檢討地鐵公司的服務表現基準(表現基準)。現時的表現基準(即列車服務供應、列車服務準時程度和乘客車程準時程度)旨在衡量列車服務的供應情況和準時程度。上述三項主要表現基準的定義如下：

(a) 列車服務供應：計算在計劃會行駛的列車班次數目當中，實際行駛的列車班次所佔的百分率；

(b) 列車服務準時程度：計算已完成行程而沒有受阻的列車班次所佔的百分率；以及

(c) 乘客車程準時程度：計算已完成行程而受阻少於五分鐘的乘客所佔的百分率。

計算上述表現基準的公式詳載於*附件 I*。

11. 地鐵公司一直都能達到各項表現基準。Lloyd's 在檢討報告第 23 頁，提供了地鐵由二零零一至零四年的服務表現資料，詳情如下：

	2001	2002	2003	2004
列車服務供應(%)[1]	99.8	99.9	99.9	99.9
乘客車程準時程度(%)[1, 2]	99.9	99.9	99.9	99.9
列車服務準時程度(%)[1, 2]	99.3	99.3	99.6	99.7

[1] 將軍澳線在二零零四年七月前不包括在內； [2] 不包括機場快線。

從上表可見，列車服務供應由二零零一至二零零四年有所改善。至於列車服務準時程度，在二零零二年有輕微下降，原因是引入韓製列車和將軍澳線通車運作初期問題所導致。其後，有關表現已恢復正常並有所改善。

12. Lloyd's 認爲，根據國際標準，地鐵的服務表現已達到極高的水平，並指出制定和達致較現時更高的服務表現準則，不一定能爲乘客帶來最大的利益。在這方面，Lloyd's 認爲若要大幅提高服務的可靠程度，建設成本和每年的使用期維修保養成本將需大幅增加，並在資產壽命期內進行更多改善。此外，營運中的鐵路所需的改善成本遠比新鐵路爲高，原因是可進行工程的時間有限。還有改善工程可能導致過渡期系統表現低降。

13. 有委員曾建議政府應就列車服務受阻增設表現基準。我們經諮詢本地專家並作出全面考慮後，共同的意見認爲現有的表現基準是國際普遍採用的標準，香港不應偏離國際標準而採用其他未經證明有效或妥善測試的服務指標。只有通過國際標準我們才能把本港的表現與其他大都會鐵路系統比較。再者，就列車服務受阻增設基準，可能會使前線人員恐怕因服務受阻而被懲處，無形中對他們在搶修事故方面構成壓力，從而影響鐵路安全及服務質素。

14. 事實上，現時的表現基準以全面、客觀和具透明度的方式量度鐵路的整體表現。舉例來說，如經常發生鐵路事故，導致列車受阻或班次延誤，有關情況會在列車服務供應和列車服務準時程度的表現中反映。此外，如事故多發生在繁忙時間，由於有關時段乘客量較多，因此對乘客車程準時程度造成的影響會較大。因此，政府認爲，增設基準量度鐵路服務表現水平，不會帶來實質的效益。現時政府要求鐵路公司提交報告、審閱其內容及監察落實改善措施的進度亦有效確保鐵路安全及服務質素。

15. 除了與列車服務相關的標準表現基準外，事故趨勢亦是反映鐵路系統服務可靠程度非常有用的指標。鐵路業界常用的標準，是列車服務如受阻五分鐘或以上，便界定爲發生鐵路事故。地鐵公司過去數年的表現已有所改善，這從以下的過去四年事故趨勢列表可見：

年份	2001	2002	2003	2004
列車服務受阻 5 分鐘或以上的事故數目	501 次	832 次	433 次	324 次

16. 至於委員詢問，據報地鐵公司和九廣鐵路公司(九鐵公司)的列車服務供應表現相若，都在 99.5% 以上，爲何列車服務受阻八分鐘或以上的事故每月平均數目卻有所差異。我們必須指出，兩個系統每日行走的班次總數並不相同，地鐵公司約爲 3 000 次，而九鐵公司東鐵(包括馬鞍山鐵路)和西鐵則約共 1400 次。由於兩個系統的列車班次總數不同，事故數目的差異不一定導致列車服務供應的表現按比例出現差別。

安全

17. 根據現行的規管制度，地鐵公司須實施下列安排和規定，以確保地鐵系統的保養維持在極高的安全水平：

(a) 地鐵公司在保養和營運鐵路時，須不斷地充分顧及系統的安全，務使香港鐵路視察組感到滿意；

(b) 地鐵公司須設立安全管理系統，以審查、控制和盡量降低安全風險；

(c) 《地下鐵路規例》規定地鐵公司須向政府匯報所有在地鐵系統中發生涉及安全的事故，並賦權香港鐵路視察組調查這些鐵路事故；

(d) 如地鐵公司沒有採取補救行動，政府可要求該公司採取有關補救行動，如該公司不遵從有關的要求，則可予以罰款;

(e) 地鐵公司須聘用外界的獨立專家，至少每三年一次定期檢討安全管理系統；以及

(f) 地鐵公司在啓用任何新鐵路項目服務、車站或主要設施前，必須先取得香港鐵路視察組的批准，

確認上述設施均可安全用於運載乘客及其行李和貨物。

18. 地鐵系統多年來一直運作安全，而地鐵公司根據《地下鐵路條例》向政府匯報涉及安全的事故多半涉及扶手電梯(超過 50%)、月台空隙(約 13%)和列車車門(包括月台幕門；約 12%)，與鐵路系統有關的安全事故甚少。自地鐵系統啓用以來，到目前爲止亦沒有因爲設備故障或員工失誤，引致乘客在涉及列車運作的事故中死亡。在安全方面(每十億乘客人次計，由事故導致的死亡總數)，地鐵公司在 CoMET 成員中取得最高的表現水平。該公司在自一九九八年起的安全表現概述於下表：

年份	1998 年	1999 年	2000 年	2001 年	2002 年	2003 年	2004 年
安全事故宗數(每百萬名乘客計)	1.06	1.09	0.96	0.89	0.88	0.82	0.83

19. 正如上表所示，地鐵系統的安全表現多年來一直維持在滿意的水平。事故宗數在二零零四年稍微上升，原因是在二零零四年夏季涉及扶手電梯的事故增加。該等事故頗多與乘客穿着涼鞋有關。在這方面，地鐵公司已加強這方面的宣傳和公眾教育。

<u>二零零四年下半年發生的事故</u>

20. Lloyd's 分析了二零零一至二零零四年列車服務受阻五分鐘或以上的事故資料。該公司檢討過四年來的資料後，發現二零零四年的事故宗數最少，而在所檢討的 16 個季度中，二零零四年最後一季(十月至十二月)發生的事故宗數最少。Lloyd's 認爲公眾覺得問題有所增加，可能因爲長期受到其他因素影響，例如回憶起將軍澳線通車和引入韓製列車時相關的服務表現問題、二零零四年一月發生的縱火案，以及數宗涉及乘客疑慮的事故，包括剎車系統發生故障出現“冒煙”和兒童在路軌上行走等。

21. 爲了查明二零零四年下半年接連發生的事故是否由系統故障或老化問題所致，政府亦曾研究二零零四年七月至十二月發生的事故。導致列車服務受阻八分鐘的地鐵系統事故概述於*附件 II*。爲資料完整起見，九鐵公司的概況亦表列於*附件 III*。

22. 我們發現引發這些事故的起因是偶發性的。因設備故障造成的事故，由鐵路不同部分的問題引起，於不同時間和地點發生，亦沒有在短時間內因相同原因而再發生同類事故。由此可見，這些間歇發生的事故，並不是意味着地鐵出現老化或系統問題。

23. 儘管大部分事故並沒有對安全構成影響，但政府明白某些事故，例如冒煙和產生巨響，確曾造成乘客的關注。那些引起公眾關注的事故，包括分別在二零零四年九月十八日和十月六日在東涌線發生的兩宗剎車系統故障、二零零四年十月十三日鰂魚涌站列車電纜短路，以及二零零四年十一月九日近石硤尾站路軌出現裂痕等事故。我們同意 Lloyd's 的見解，即個別涉及冒煙和產生巨響的事故可能令公眾懷疑或覺得地鐵的服務表現是否正在下降。在這方面，地鐵公司應更着重處理顧客疑慮的問題。

維修保養和外判安排

24. 除了由 Lloyd's 進行研究外，政府亦評估了地鐵公司的維修保養制度和部分維修保養工作的外判安排。政府通過向地鐵公司收集資料和進行實地視察，進行了上述評估工作。

25. 政府評估地鐵公司維修保養安排是否足夠的工作範疇包括以下各項：

(a) 維修保養策略；

(b) 維修保養理念；

(c) 置換政策；

(d) 維修保養架構和組織；

(e) 員工是否稱職；

(f) 質素管理制度；

(g) 主要系統(即列車、信號系統、牽引動力系統和軌道)的維修保養制度；以及

(h) 地鐵系統的整體服務表現，以反映維修保養的成效。

26. 我們知悉地鐵公司制定了綜合管理系統實行維修保養和資產置換，並實行預防性維修保養、狀態監察維修保養和可靠性中心保養等先進維修保養理念。該公司採用使用周期分析規劃維修保養和資產置換。各系統均具備健全和符合目的的維修保養制度。如下表所載，與列車和信號系統等設備故障有關的事故宗數自二零零二年有減少的趨勢。此外，由牽引動力系統和軌道等設備故障引致的事故宗數則保持在極低的水平。

	年份	2001	2002	2003	2004
事故肇因	列車	245	459	220	168
	信號系統	100	125	54	37
	軌道	2	6	3	7
	牽引動力系統	1	11	2	5

27. 把工作外判不是地鐵公司的新措施。地鐵一開始運作，該公司便把維修保養工作外判給符合其資格規定的承辦商。由於主要備受關注的外判項目，是將軍澳線列車和基建設施的維修保養工作，因此政府評估了相關的地鐵公司外判安排。

28. 在承辦商技術能力方面，政府得知地鐵公司已進行資格預審工作，以確保承辦商具有足夠的技術能力。該公司現時聘用的承辦商是鐵路業界中信譽良好的公司，具備與地鐵公司合作興建鐵路系統和改良列車的經驗。地鐵公司在資格預審工作中，亦已評估有意投標者的財政能力。

29. 在承辦商的員工是否稱職方面，除了符合指定的資格和經驗要求外，承辦商的員工和地鐵公司員工均接受相同的訓練，並須通過同樣的資格審核工作。在工作指示和程序方面，地鐵公司內部員工和承辦商均採用同樣的工作指示，並根據同樣的程序工作。地鐵公司批准和規定承辦商使用地鐵公司的維修保養資訊系統。這樣承辦商的維修保養工作，便獲得地鐵公司對口單位所用的同一套資訊系統支援。地鐵公司亦可保存其資訊系統的即時最新資料。在配件方面，地鐵公司爲承辦商訂明須備存的最少配件數量，並保存重要配件的存貨。該公司的駐工地人員每日會監察承辦商進行了多少維修保養工作，並會定期舉行會議，檢討工作進度和其他事宜。此外，該公司亦制定了懲罰制度的商業架構，以鼓勵承辦商達到目標。儘管將軍澳線日常的維修保養工作由外界承辦，但地鐵公司的維修保養人員仍會就緊急故障和事故處理即時作出應變。此外，更會在外判工作前評估風險，如承辦商工作表現欠佳，地鐵公司有足夠能力即時接管維修保養工作。

30. 我們曾比較將軍澳線和地鐵其他市內鐵路的服務表現，以評估外判安排對鐵路系統有否不利影響(*附件 IV*)。我們選取將軍澳線作比較之用，因爲其列車和基建設施的維修保養工作已外判給承辦商，因此該鐵路線的服務表現應更能反映承辦商的表現水平。我們發現，將軍澳線設備故障引起的事故宗數，較市區鐵路線的爲少或大致相同。將軍澳線過去三年在服務表現指標下的服務表現亦與其他鐵路線相若或甚至更佳，沒有證據證明將軍澳線的表現因維修保養工作外判而不如其他鐵路線。

31. 有見及此，地鐵公司的維修管理系統能確保達到地鐵系統的安全和應有的服務表現，並沒有證據顯示外判鐵路系統的服務表現受到不良影響。儘管這樣，政府認爲地鐵公司不應因此而自滿，而應繼續密切監察承辦商日後的表現。

32. 此外，九鐵公司的安全審核和維修保養制度載於*附件 V*。政府認爲九鐵公司現時的安全審核和維修保養制度行之有效，能夠確保提供安全可靠的服務。

對檢討所提建議的評估

33. Lloyd's 共提出了 16 項建議，供地鐵公司考慮。政府認爲這些建議有助進一步改善地鐵的服務表現。

34. 此外，政府考慮過報告的結論，以及徵詢本地專家的意見後，已要求地鐵公司特別注意以下範疇：

(a) 應加強各鐵路系統的狀態監察至各主要部件和加強資產管理資訊科技系統，此舉可以協助減低發生鐵路事故的機會。通過妥善的狀態監察，該公司可提升服務表現水平，從而有助解決乘客疑慮的問題；

(b) 必須不斷嚴謹地監察承辦商的表現，以避免承辦商的表現水平出現波動或下降；

(c) 應進一步改善公司各部門在事故數據方面的統籌和資料交流，從而制定應改善的範疇和長遠的預防和矯正措施。事故數據必須準確一致，並獲妥善記錄。此外，應加強研究工作，以便事故預防和調查工作能夠更集中和統籌得宜；以及

(d) 在員工能力方面，宜須進一步加強員工的培訓，包括持續評估員工的專業知識。地鐵公司應把 Lloyd's 的建議妥善地向前線員工傳達，以確保各項建議得以有效落實。

結論

35. 政府與本地專家均贊同報告的結論和建議。我們已要求地鐵公司盡快實施各項改善措施，並應嚴格地監察公司的服務表現，以維持公眾對地鐵運作的信心。有關政府部門亦會密切監察建議的落實情況，確保地鐵公司妥善地跟進有關建議。

環境運輸及工務局
二零零五年二月

附件I

地鐵－服務表現基準

計算“列車服務供應”、“乘客車程準時程度”及“列車服務準時程度”的公式現載列如下：

表現準則	表現定義	表現基準[1]
列車服務供應	“列車服務供應”是地鐵公司以下列公式計得的百分比，方法是先計算營運期內每個月的百分比，然後再計算出平均值： $\frac{\text{實際每月列車班次}}{\text{計劃每月列車班次}} \times 100\%$	98.5%

[1] 為達到市民的期望，地鐵公司把乘客服務承諾定於較服務表現基準高 1%的水平。

表現準則	表現定義	表現基準
乘客車程準時程度	“乘客車程準時程度”是地鐵公司以下列公式計得的百分比，分別為：(i)機場快線；及(ii)鐵路的其他部分(下稱“地鐵”)，方法是先計算營運期內每個月的百分比，然後分別計出：(i)機場快線；及(ii)地鐵的平均值： (i)機場快線 $\frac{\text{每月進入機場快線站乘客人次} - \text{延誤至少5分鐘的每月機場快線乘客人次}}{\text{每月進入機場快線站乘客人次}} \times 100\%$ (ii)地鐵 $\frac{\text{每月進入地鐵站乘客人次} - \text{延誤至少5分鐘的每月地鐵乘客人次}^{2}}{\text{每月進入地鐵站乘客人次}} \times 100\%$	(i) 機場快線98.0% (ii) 地鐵98.5%

[2] 有關乘客車程準時程度的五分鐘基準，是地鐵公司在過去的乘客意見調查中，乘客表示在乘搭地鐵和機場快線時會容忍的受阻程度。

表現準則	表現定義	表現基準
列車服務準時程度	“列車服務準時程度”是地鐵公司以下列公式計得的百分比，分別為：(i)機場快線；及(ii)地鐵，方法是先計算營運期內每個月的百分比，然後分別計出：(i)機場快線；及(ii)地鐵的平均值： (i) 機場快線 $\frac{\text{機場快線實際每月列車班次} - \text{誤點至少5分鐘的機場快線每月列車班次}^{3}}{\text{機場快線實際每月列車班次}} \times 100\%$ (ii) 地鐵 $\frac{\text{地鐵實際每月列車班次} - \text{誤點至少2分鐘的地鐵每月列車班次}}{\text{地鐵實際每月列車班次}} \times 100\%$	(i) 機場快線98.0% (ii) 地鐵98.0%

[3] 在訂定延誤車程的基準時，已經考慮列車服務的班次密度及不同鐵路的運作特點。

附件 II

二零零四年地鐵系統發生的事故摘要

(8 分鐘以上的延誤事故)

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
1.	1 月 3 日	下午 6 時 16 分	觀塘綫	一列往調景嶺方向的列車因車上電腦系統斷續出現資料不確，以致無法以正常車速行駛。在經過九龍塘站至鑽石山站一段時，列車需以時速 22 公里的速度慢駛，及後又回復正常。在事後調查中未能確定失靈成因。	已詳細檢查及調較車上電腦系統。
2.	1 月 4 日	晚上 9 時 23 分	觀塘綫	一列往油麻地方向的列車其中一對車門無法關上，需於石硤尾站停止服務。 調查顯示車門的膠邊被踢脫了。	已修妥車門的膠邊。
3.	1 月 5 日	上午 8 時 26 分	觀塘綫	一列往油麻地方向的列車的車上電腦系統發生故障，以致在經過石硤尾站至油麻地站一段時無法以正常車速行駛，需在到達油麻地站後停止服務。	已詳細檢查及調校車上電腦系統。
4.	1 月 5 日	上午 9 時 12 分	荃灣綫	一列往中環方向的列車駛往金鐘站途中發生火警，令來往中環站與尖沙咀站的列車服務受阻，最後由金鐘站職員將火撲熄。 調查顯示這是一宗縱火事件。	車站職員利用滅火筒將火撲熄。立即安排所有乘客在金鐘站落車並離開車站。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
5.	1 月 10 日	上午 6 時 01 分	港島綫	一列往上環方向的列車受前面的一列故障工程列車影響，於銅鑼灣站服務受阻。. 調查顯示該列工程列車在非行車時間進行工程後，失去電池動力。	已更換發生故障的電池組。
6.	1 月 14 日	下午 5 時 35 分	將軍澳綫	一個軌道旁固定訊號未能正常運作，以致往寶琳方向的列車於坑口站服務受阻，只能以時速 22 公里的速度慢駛，經過受影響路段。 調查顯示一張訊號電子咭發生故障。	完成更換發生故障的訊號電子咭。
7.	1 月 15 日	上午 8 時 09 分	東涌綫	往香港方向的列車因接收不到自動列車保護電碼，以致途經大濠灣時，需以時速 22 公里的慢速行駛。 調查顯示一張信號無綫電收發器卡發生故障。	已更換發生故障的訊號無綫電收發器電子咭。
8.	1 月 17 日	晚上 10 時 13 分	將軍澳綫	一列列車因無法重新設定安全裝置的警報，需於寶琳站停止服務。 調查顯示列車顯示繼電器出現斷路故障。	已更換發生故障的列車顯示繼電器。
9.	1 月 19 日	上午 7 時 57 分	東涌綫	部分往香港方向的列車在一些車站需要花額外時間關門，以致列車服務受阻。 調查顯示在露天段，因爲強烈季候風影響，以致車門未能完全關上。	已在車門的組件加上潤滑劑。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
10.	1 月 20 日	上午 6 時 05 分	港島綫	一部工程列車發生故障，在灣仔站至銅鑼灣站之間一段路軌上無法開動，以致往柴灣方向的列車在金鐘站服務受阻。 調查顯示工程列車其中一個刹車組件發生故障，以致刹車器無法鬆解。	調動了另一部工程列車把故障工程列車推離現場。 已更換發生故障的刹車組件。
11.	1 月 22 日	上午 8 時 01 分	東涌綫	一列往香港方向的列車因只能緩慢前進，需於南昌站停止服務。 調查顯示輪軸的軸承組件失靈。	已更換整套輪軸組件。
12.	1 月 23 日	晚上 9 時 04 分	將軍澳綫	一列往寶琳方向的列車車底冒出白煙，需於坑口站停止服務。 調查顯示主空氣壓縮機出現漏油情況。	已更換發生故障的主空氣壓縮機。
13.	1 月 26 日	下午 6 時 12 分	東涌綫	一列往東涌方向的列車車門發生故障，需於青衣站停止服務。 調查顯示最後一個車卡的一個車門控制組件發生故障。	已更換發生故障的車門控制組件。
14.	1 月 30 日	下午 2 時 36 分	荃灣綫	一名男子在荃灣站跳下路軌時被撞倒及跌在月台上。 警方調查顯示這是一宗自殺個案。	召喚了救護車將傷者送院。
15.	2 月 4 日	上午 6 時 44 分	東涌綫	一列列車無法關上車門，需於香港站停止服務。 調查顯示有強烈氣流令車門難以關上。	已在車門的組件加上潤滑劑。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
16.	2 月 7 日	下午 3 時 31 分	荃灣綫	一列往荃灣綫方向的列車因其中一卡的剎車器未能鬆解，需於葵芳站停止服務。 調查顯示剎車系統內一個控制組件發生故障。	已更換發生故障的組件。
17.	2 月 9 日	上午 7 時 43 分	觀塘綫	一列位於調景嶺側綫上的列車自動調頭功能失靈，以致列車服務受阻。 調查顯示車上電腦系統的一張電子咭發生故障，以致列車未能接收軌道旁訊號。	已更換車上電腦系統內發生故障的電子咭。
18.	2 月 13 日	上午 7 時 38 分	東涌綫	一列往東涌方向的列車因乘客警鐘掣的警報被啓動，需於青衣站停止服務。 調查顯示車門控制咭發生故障，以致發出錯誤警報。	已更換發生故障的車門控制咭。
19.	2 月 26 日	上午 6 時 37 分	觀塘綫	一列往油麻地方向的列車因車上出現資料不確情況，需於油塘站停止服務。 調查顯示車上電腦系統的一張電子咭發生故障。	已更換車上故障電腦。
20.	3 月 5 日	正午 12 時 09 分	荃灣綫	一列往荃灣方向的列車因車上電腦間竭發生故障，需於佐敦站停止服務。 調查顯示車上電腦系統的一張電子咭失靈。	已更換失靈的電子咭。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
21.	3 月 6 日	上午 7 時 25 分	東涌綫	由於大濠灣一個波口發生故障，以致一列往東涌方向的列車在大濠灣服務受阻。 調查顯示一個波口組件發生故障。	已更換發生故障的波口組件。
22.	3 月 6 日	下午 4 時 55 分	觀塘綫	一列往調景嶺方向的列車因車上電腦故障，需於彩虹站停止服務。 調查顯示車上的一個計量器失靈。	已更換失靈的計量器。
23.	3 月 9 日	上午 7 時 51 分	觀塘綫	一列往調景嶺方向列車上有一名乘客啓動乘客警鐘掣，以致列車在彩虹站服務受阻。 調查顯示一名女乘客的無名指被關上的車門夾着。	職員即時安排重開車門。
24.	3 月 13 日	上午 7 時 09 分	荃灣綫	往荃灣方向的列車接收不到自動列車保護電碼，以致在美孚站服務受阻。 調查顯示軌道旁訊號電腦系統的一個組件發生故障。	已更換軌道旁訊號電腦系統內發生故障的組件。
25.	3 月 17 日	下午 5 時 37 分	觀塘綫	一列往調景嶺方向的列車因車上電腦系統突然失靈，需於觀塘站停止服務。	已詳細檢查和調校車上電腦系統。
26.	3 月 29 日	上午 8 時 36 分	港島綫	上環調車軌道上一個波口發生故障，以致柴灣方向列車服務受阻。 調查顯示該波口的一個時間繼電器發生故障。	已修妥發生故障的時間繼電器。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
27.	3 月 30 日	上午 8 時正	觀塘綫	一列調景嶺方向的列車其中一對車門無法關上，需於黃大仙站停止服務。 調查顯示一個車門控制組件發生故障。	已更換發生故障的車門控制組件。
28.	4 月 1 日	上午 12 時 55 分	荃灣綫	一列往中環方向的荃灣綫列車，因波口故障，在旺角站服務受阻。 調查發現波口位的運作裝置計量器出現輕微偏差。	已調整波口位的運作裝置。
29.	4 月 6 日	下午 10 時 17 分	將軍澳綫	一列往寶琳方向的將軍澳綫列車，因列車上的訊號電腦在完成月台職務後發生故障，需在調景嶺站落客後停止服務。 調查發現列車上的訊號電腦中，一張電子咭發生故障。	已更換發生故障的列車訊號電腦電子咭。
30.	4 月 7 日	下午 11 時 41 分	將軍澳綫	一名男子在鰂魚涌站跳下路軌，被一列往北角方向列車撞倒。 警方就事件調查後列爲有人自殺案件處理。	消防員從路軌救出傷者。
31.	4 月 14 日	上午 11 時 26 分	東涌綫	一列往東涌方向的東涌綫列車，因一乘客警鐘裝置被按動後，無法重新啓動，需在九龍站停止服務。 調查發現乘客警鐘的小型斷路器發生故障。	已更換發生故障的小型斷路器。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
32.	4 月 24 日	下午 4 時 10 分	東涌綫	一列往香港方向的東涌綫列車，在東涌站與青衣站行駛期間服務受阻。列車在行駛至青馬大橋時突然停下，需以每小時 22 公里速度慢駛。列車其後回復正常車速。 調查發現列車上的訊號電腦中，一張電子咭發生故障。	已更換發生故障的列車訊號電腦電子咭。
33.	4 月 24 日	下午 6 時 04 分	荃灣綫	一列往荃灣方向的荃灣綫列車，因車長把車門打開訊號錯誤辨爲乘客警鐘，列車在油麻地站停止服務。 站務員在調查後確認當時並無響起任何乘客警鐘。	有關車長已接受紀律處分。
34.	4 月 26 日	上午 7 時 31 分	觀塘綫	一列往調景嶺方向的觀塘綫列車，未能接收列車自動保障訊號，在油塘站服務受阻。 在事後的調查中確定爲軟件故障。	已更正有關軟件。
35.	4 月 30 日	上午 9 時 51 分	觀塘綫	一列往油麻地方向的觀塘綫列車，因 NTK22 波口無法檢測其位置，在牛頭角站服務受阻。站務員需在路軌上以手動方式鞏固波口，讓列車繼續行駛。 調查發現一個波口部件發生故障。	已更換發生故障的波口部件。
36.	5 月 1 日	下午 12 時 17 分	將軍澳綫	一列往寶琳方向的將軍澳綫列車，因軌道旁訊號電腦故障，在進入寶琳站時服務受阻。 調查發現軌道旁訊號電腦的一張接收咭發生故障。	已重新啓動發生故障的軌道旁訊號電腦接收咭。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
37.	5 月 6 日	下午 10 時 36 分	將軍澳綫	鰂魚涌站訊號系統發生故障，途經該路段的列車需以每小時 22 公里的速度慢駛。 調查發現有一個軌道旁訊號組件發生故障。	已修妥發生故障的軌道旁訊號組件。
38.	5 月 8 日	上午 9 時 58 分	將軍澳綫	鰂魚涌站訊號系統發生故障，途經該路段的列車需以每小時 22 公里的速度慢駛。 調查發現有軌道旁訊號組合故障。	已修妥發生故障的軌道旁訊號組合。
39.	5 月 11 日	上午 8 時 47 分	東涌綫	一列往香港方向的東涌綫列車，在到達香港站時服務受阻。事件是由於一名乘客於較早前在南昌站車門關閉時進入車廂，背包帶子夾於車門間。由於此車門與香港站上落客車門不同，在協助乘客鬆開帶子後，列車車門感應器未能恢復正常運作，列車需停止服務。 列車車門感應系統其後回復正常。	已全面檢查及調整車門感應電路。
40.	5 月 11 日	上午 10 時 43 分	觀塘綫	一列往北角方向的觀塘綫列車，因車上訊號電腦發生故障，在駛經調景嶺至油塘站期間服務受阻。列車在到達油麻地站後停上服務。 調查發現列車上的訊號電腦發生故障。	已更換列車上訊號電腦中發生故障的電子咭。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
41.	5月12日	上午8時31分	將軍澳綫	鰂魚涌站訊號系統發生故障，途經該路段的列車需以每小時22公里的速度慢駛。 調查發現一個軌道旁訊號組合發生故障。	已修妥發生故障的訊號組合。
42.	5月17日	下午7時22分	荃灣綫	一列往荃灣方向的荃灣綫列車，由於分別有乘客感到不適按動警鐘及發生非禮事件而有乘客按動月台緊急掣，列車在佐敦站服務受阻。	已將非禮事件轉交地鐵警區處理。
43.	5月19日	上午7時43分	觀塘綫	一列往油麻地方向的觀塘綫列車，因一名乘客阻礙車門，令車門無法關上，在觀塘站服務受阻。列車隨後停止服務。	不適用
44.	5月20日	上午11時38分	觀塘綫	一列往調景嶺方向的觀塘綫列車，因爲列車上的訊號電腦發生故障，在駛經樂富和黃大仙站之間服務受阻。列車在到達調景嶺站後停止服務。 調查顯示列車上的電腦故障是由於一個軟件失靈所致。	已修訂電腦軟件。
45.	5月28日	上午9時36分	荃灣綫	清潔承辦商發現以膠袋包裹的可疑物件，警方需封鎖大窩口站，把可疑物件交由拆彈組處理。葵興至荃灣站服務因而一度暫停。 地鐵警區已把案件列爲虛報炸彈事件處理。	列車服務一度暫停，車站需封鎖供警方進行調查。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
46.	5月29日	下午1時57分	荃灣綫	一列往荃灣方向的荃灣綫列車，因爲列車上的訊號電腦資料不確，在荃灣站服務受阻。列車抵達葵興站後停止服務。 調查發現列車上計量器失靈。	已更換該計量器。
47.	5月30日	下午5時17分	將軍澳綫	一列往寶琳方向的將軍澳綫列車，因刹車系統未能鬆解，需在油塘站停止服務。 跟進調查發現刹車系統內的一個組件發生故障。	已更換發生故障的組件。
48.	6月3日	下午5時24分	荃灣綫	由於架空牽引電力供應故障，影響到太子站至油麻地站之間的電力供應，一列往中環方向的列車行經太子站及旺角站之間時服務受阻，並於到達旺角站後停止服務。 調查發現其中一個覆蓋列車冷氣系統的外殼鬆脫，觸及架空電綫，引致電力供應故障。	已修妥鬆脫的冷氣機外殼。
49.	6月3日	7時10分	港島綫	列車車長在一列往柴灣方向的列車上察覺到有列車車門尚未關上的警號，但由於未能即時找出尚未關好的車門位置，列車在灣仔站停止服務。 調查發現有乘客在金鐘站上車時，物品夾於另一邊車門，由於列車在灣仔站開啓另一邊的車門，故此車站職員無法找到未關好的車門位置。	不適用

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
50.	6 月 7 日	6 時 20 分	東涌綫	一列往東涌綫列車駛經奧運站和南昌站之間，因接收到剎車掣未能鬆解的錯誤警號，服務受到阻延，並於抵達荔景站後停止服務。 調查發現由於剎車系統的一個連接裝置滲水，以致發出剎車掣未能鬆解的錯誤警號。	已更換此連接裝置。
51.	6 月 13 日	下午 12 時 34 分	東涌綫	一列往東涌列車在駛離香港站時，只能以每小時 22 公里的速度慢駛，故需要在抵達九龍站後停上服務。 調查顯示列車的訊號天綫發生故障。	已更換故障的訊號天綫。
52.	6 月 13 日	下午 7 時 55 分	荃灣綫	由於剎車掣未能鬆解，一列往荃灣方向的列車需於抵達金鐘站後停止服務。	已更換剎車系統中發生故障的部件。
53.	6 月 15 日	上午 8 時 45 分	荃灣綫	一列往中環方向的列車在荔景站停站時超前停車位置，故障安全防護系統隨即啓動，讓列車退回正確位置上落客，以致列車服務受阻。隨後，列車需以每小時 22 公里的速度慢駛，直至到達美孚站後，列車服務回復正常。 調查顯示停車超前是因暴風雨造成路軌濕滑，以致減低路軌與車輪之間的黏着力所致。	加強下雨天監察濕滑的路軌情況。
54.	6 月 22 日	下午 2 時 10 分	東涌綫	一列往香港站方向的列車，在駛進南昌站時，因接收不到列車自動防護電碼，因而服務受阻。 跟進調查發現軌道旁訊號系統的其中一個組件發生故障。	已更換故障組件。
55.	6 月 24 日	上午 6 時 09 分	觀塘綫	一列駛離車廠的列車因彩虹站訊號故障，未能按時抵達彩虹站。 調查顯示，軌道旁訊號系統的其中一個組件損毀。	已更換損毀組件。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
56.	6 月 26 日	下午 10 時 25 分	東涌綫	一名男乘客與女友發生爭吵後，以頭撞裂一列往東涌方向的列車車廂玻璃，以致該列車需暫停服務。	已更換損毀的玻璃。
57.	6 月 27 日	下午 4 時 54 分	東涌綫	一列往東涌方向列車，因軌道電路斷續故障，令兩個波口未能正常運作，以致在青衣站服務受阻，東涌綫及機場快綫的其他列車服務亦受影響。 調查顯示故障是由於軌道旁訊號系統的一張接收器電子咭損壞所致。	已更換損壞的接收器電子咭。
58.	6 月 29 日	下午 6 時 30 分	東涌綫	一列往東涌方向列車，因軌道電路斷續故障，令兩個波口未能正常運作，以致在青衣站服務受阻，東涌綫及機場快綫的其他列車服務亦受影響。 調查顯示故障是由於軌道旁訊號系統的遙距訊號擴大器損壞所致。	已更換損壞的遙距訊號擴大器。
59.	6 月 30 日	下午 12 時 32 分	港島綫	由於電力公司的供電系統故障，以致金鐘站、灣仔站、銅鑼灣站、旺角站、油麻地站的月台幕門無法開啓。 調查發現供應電力予月台幕門的 96 伏特的主隔離器因供電故障影響跳掣。	已重新開動主隔離器。
60.	6 月 30 日	下午 5 時 15 分	東涌綫	一列東涌綫列車因刹車掣未能鬆解，需於抵達奧運站後停止服務。 調查顯示刹車系統的一個繼電器故障，以致刹車掣未能鬆解。	已更換出現故障的繼電器。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
61.	7 月 1 日	上午 6 時 12 分	港島綫	於銅鑼灣站及灣仔站之間一段出現兩個供電電路故障，導致列車在經過受影響路段時，需以每小時 22 公里的速度慢駛。有關故障於上午 6 時 36 分修復。 跟進調查顯示訊號系統的電力供應保險絲燒損。	已更換燒損的保險絲。
62.	7 月 6 日	下午 10 時 44 分	將軍澳綫	一部列車在駛往將軍澳站時超越月台的 66 米才停下。列車遵照指示繼續駛往坑口，前往將軍澳站的受影響乘客，在車站職員協助下，於坑口站乘搭相反方向列車返回原先目的地。列車服務一直維持正常。 調查顯示電碼里程錶發生故障。	已更換故障的里程錶。
63.	7 月 11 日	下午 10 時 01 分	觀塘綫	一部工程列車因電力故障於樂富站及黃大仙站之間的隧道停頓，堵塞尾隨的載客列車。該部工程列車在修復電力故障後重新開動。 電力故障是由於電子控制組件損壞引致。	已更換有關的電子控制組件。
64.	7 月 17 日	下午 6 時 09 分	觀塘綫	一名女子於觀塘站跳軌。	列車車長立即響號及剎停列車。
65.	7 月 19 日	下午 7 時 01 分	港島綫	由於列車一扇車門不能證實關閉，列車於炮台山站停止服務。 有關車門是因爲一名不知名乘客阻礙而未能關上。	在乘客宣傳活動中加入安全訊息。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
66.	7 月 21 日	上午 6 時	荃灣綫	荃灣車廠發生電力故障，導致需要減少荃灣綫早上列車班次。 事發初期，列車的班次爲 10 分鐘一班，及後逐漸回復正常，上午 11 時 44 分全面恢復正常。 事故是 33,000 伏特斷路器的 110 伏特直流控制電路出現雙重故障所引起。110 伏特充電器的兩個電力二極管因發生故障而短路，繼而啓動後備電池組。 不過，電池組迅速耗盡。	已更換故障的充電器及電池。現更已準備充裕的後備電池應付緊急用途。
67.	7 月 26 日	下午 4 時 51 分	觀塘綫	一列往調景嶺列車因列車上訊號電腦故障，在駛經石硤尾站至九龍塘站之間時服務受阻。 調查顯示車上訊號電腦的一個組件發生故障。	已更換發生故障的組件。
68.	7 月 28 日	上午 7 時 58 分	觀塘綫	由於車門控制故障，彩虹站一部列車停止服務。 調查顯示列車控制按鈕故障。	已更換故障的列車控制按鈕。
69.	8 月 2 日	上午 10 時 05 分	觀塘綫	一列往調景嶺列車進入九龍塘站上落客後，因其中一扇車門未能關上，因而服務受阻。 調查發現該列車較早前駛經油麻地站時，一塊廣告板的玻璃碎裂，碎片散落列車門邊，阻礙車門關上。	已清理玻璃碎片。
70.	8 月 2 日	上午 8 時 02 分	將軍澳綫	一列列車在北角站的側綫調頭時，因軌道電路問題被困。 調查顯示一個軌道電路發生故障。	已修妥發生故障的軌道電路。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
71.	8 月 5 日	下午 4 時 34 分	港島綫	一列往上環方向列車在抵達太古站時，因刹車掣斷續未能鬆解，以致需停止服務。	已全面檢查及調較刹車控制電路及有關組件。
72.	8 月 14 日	上午 11 時 46 分	港島綫	一部列車由於制動系統發生故障，於柴灣站一號月台停止服務。 調查顯示制動解碼的電子供應保險絲燒損。	更換燒損的保險絲。
73.	8 月 19 日	下午 9 時 31 分	荃灣綫	由於金鐘站及尖沙咀站之間一段出現訊號故障，以致列車在駛經受影響路段時需以每小時 22 公里的速度慢駛。 調查顯示訊號故障是由於副繼電器出現問題所引致。	更換副繼電器。
74.	8 月 23 日	下午 12 時 48 分	港島綫	一名男子於杏花邨站一號月台跳下路軌。	車站職員見到一名男子在一號月台末端跳下路軌，隨即按下緊急停車按鈕，阻止所有列車進出杏花邨站。
75.	8 月 28 日	上午 7 時 20 分	觀塘綫	一列列車於駛經牛頭角站至觀塘站期間，數度刹車停下，其後駛至觀塘站停止服務。 調查顯示列車行經露天路段時，大雨令車輪跣滑而導致列車數度停頓。	加強監控列車在大雨期間駛過濕滑路軌而出現車輪跣滑的情況。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
76.	8 月 29 日	上午 11 時 58 分	觀塘綫	一名車長駕駛列車剛離開九龍灣站往牛頭角站時，見一名小童在路軌上向他迎面走來，車長立即響號及掣停列車。小童聽到警示後靠牆讓列車經過，並沒有受傷。 小童自行沿路軌走回九龍灣站。車站職員即時接回小童。 經車站職員詳細檢查，確定路軌上沒有其他人後，列車服務才於下午 12 時 15 分回復正常。 事件中的六歲小童是由內地來港旅遊，與母親及兄長在九龍灣站上車，其後，他的母親發現誤搭相反方向的列車，並匆忙帶同大兒子下車，將幼子留在列車上。由於不熟識地鐵系統的運作，小童在牛頭角站下車後，沒有向車站職員求助，卻自行攀下路軌，沿路軌返回九龍灣站。	加強月台監察。 於月台兩端加貼警示標貼，提醒乘客切勿進入路軌。 加強乘客安全教育。 在爲訪港旅客印製的地鐵小冊子內加入乘搭地鐵時的安全訊息。
77.	8 月 29 日	下午 2 時 38 分	東涌綫	一列列車駛向香港站途中電力供應中斷，乘客於九龍站下車，列車隨即停止服務並進行檢查。	已打磨架空電綫。
78.	8 月 30 日	下午 7 時 09 分	將軍澳綫	一列往北角列車因牽引電流故障，需停止服務。 調查顯示列車上的供電系統的一個組件發生故障。	已更換發生故障的列車上供電系統組件。
79.	8 月 31 日	上午 9 時 16 分	觀塘綫	電力供應電路跳掣，鑽石山站至九龍灣站路段列車服務受阻。 由於繼電器故障，啓動了九龍灣車廠的斷路器，以致觀塘綫鑽石山至九龍灣站的一段路段電力暫停供應。	經緊急維修後，列車服務於 10 分鐘內回復正常。 故障的繼電器已於當日行車時段後更換。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
80.	9 月 3 日	下午 9 時 01 分	觀塘綫	一列往東涌綫列車在南昌站上落客後，因一扇車門未能關上需停止服務。 調查發現車門系統的一個組件損毀。	已更換損毀的組件。
81.	9 月 4 日	上午 6 時 34 分	觀塘綫	一列列車因車上電腦系統發生故障而於藍田站停止服務，於駛離油塘站後需以每小時 22 公里的速度慢駛。	已更換車上電腦系統的開關組件。
82.	9 月 5 日	上午 7 時 53 分	將軍澳綫	一列往調景嶺列車因列車上訊號電腦故障，在駛經油塘站及調景嶺站之間服務受阻，並需於抵達調景嶺站後停止服務。 調查發現車上訊號電腦的一張電子咭發生故障。	已更換發生故障的電子咭。
83.	9 月 7 日	上午 7 時	東涌綫	一列列車於東大嶼山隧道剎車停下，其後只能以每小時 22 至 40 公里的限速行駛，行至青衣站停止服務。 調查結果顯示列車的訊號天綫裝置出現故障。	已更換故障的天綫裝置。
84.	9 月 9 日	上午 11 時 44 分	港島綫	一名男子於西灣河站跳下路軌。	列車車長即時響號，並開啓緊急制動器剎停列車。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
85.	9 月 11 日	下午 2 時 44 分	荃灣綫	荃灣站一個波口發生故障，導致途經該路段的列車需以每小時 22 公里的速度慢駛。 調查發現波口裝置的一個微型開關出現故障。	已更換故障的微型開關。
86.	9 月 18 日	上午 8 時 18 分	東涌綫	一列列車車底冒出白煙，並有焦味。 由於第五卡列車的剎車控制組合發生故障，導致該卡列車的剎車系統啓動，俗稱「鎖迫力」。 剎車系統啓動時，剎車板及剎車碟間的磨擦產生熱量和白煙。剎車板由防火物料製成，而磨擦產生的白煙亦對人體無害。	乘客被安排在最接近的小濠灣後備月台下車及乘搭隨後的列車。事件中的列車隨後駛回車廠進行檢查。事故後立即恢復正常班次。 已於即日更換制動控制組件。 故障的組合將送往英國的製造商進行技術性檢驗，以確定故障成因。
87.	9 月 18 日	上午 9 時	東涌綫	東涌站附近的交叉口出現訊號故障，以致一部駛離該車站的列車需以每小時 22 公里的速度慢駛。受影響的列車延遲抵達香港站。 訊號設備室內的一張電子咭發生故障，更換電子咭後，列車服務於上午 9 時 10 分回復正常。	進行技術性調查後，確定發生故障的原因是電子咭保險絲故障。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
88.	9 月 21 日	下午 6 時 32 分	荃灣綫	荃灣綫近旺角站的一個波口故障，途經該路段的列車需以每小時 22 公里的速度慢駛。旺角至太子站之間的行車時間較正常時間多兩分鐘。 時值黃昏繁忙時段，部份駛離中環站的列車亦受阻延。 一個波口檢測器的微型開關發生故障，導致訊號系統限制列車以低速行駛。這是訊號系統的故障安全防護裝置。	經緊急維修後，列車服務於下午 7 時回復正常。列車服務於下午 7 時回復正常。
89.	9 月 29 日	下午 4 時 52 分	東涌綫	香港站一列列車因氣動系統漏氣而停止載客。列車服務不受影響。 調查發現空氣乾燥器的膠邊鬆脫。	已更換故障配件。
90.	10 月 7 日	上午 6 時 35 分	港島綫	一名男子於西灣河站二號月台跳下路軌。	列車車長即時響號並且刹停列車。
91.	10 月 7 日	上午 7 時 30 分	港島綫	列車的一對車門未能完全關上，停在銅鑼灣站月台。 列車車門的塑膠邊被弄脫。	所有乘客被安排下車，並由下一班列車接載繼續旅程。
92.	10 月 8 日	下午 7 時 06 分	觀塘綫	一列列車於駛進九龍灣站時突然停下，其後只能以每小時 22 公里速度慢駛。列車於駛向彩虹站時回復正常車速。 調查顯示列車上的電腦系統出現短暫故障，可重新啓動。	已更換列車上的電腦組件。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
93.	10 月 12 日	下午 5 時 25 分	東涌綫	青衣站二號月台的一部列車被一位女乘客啓動乘客警鐘掣，事緣其網球拍邊沿被夾在月台另一邊的車門上，車站職員以手動系統打開該車門，把網球拍取出。	該乘客表示她在東涌站上車時，以網球拍阻礙車門關閉來登上列車。 在乘客宣傳活動中加入安全訊息。
94.	10 月 13 日	上午 8 時 16 分	將軍澳綫	一列往北角方向的列車於進入鰂魚涌站時發生故障，以致列車服務受阻。 初步調查顯示列車的一條高壓電綫損壞引致斷路。	列車上 1,500 名乘客被安排在鰂魚涌站下車。在故障列車被駛離行車綫後，列車服務恢復正常。 已修妥損壞的電綫。 採用高電壓耐壓測試器檢查列車高壓電綫，並於 2005 年 7 月或之前更換同一批列車的同類電綫。
95.	10 月 19 日	上午 7 時 37 分	觀塘綫	九龍塘站一號月台一列列車因第五卡車門不能關閉，要暫停服務。 列車門扇和車身之間隱蔽位置夾住了一顆水晶珠，令車門無法關閉。數顆同樣的水晶珠散落在第五卡車卡的地面上，懷疑是乘客留下的飾物。	已清除了那些水晶珠。
96.	10 月 19 日	上午 6 時 1 分	荃灣綫	一輛工程車因列車控制系統故障，停頓在往中環方向油麻地站和佐敦站之間。另一輛工程車從後將該工程車推走。 調查顯示發電機一個輔助電力供應零件發生故障。	已更換故障的輔助電力供應零件。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
97.	10 月 21 日	下午 5 時 56 分	將軍澳綫	一列列車因車上訊號電腦故障，在寶林站停止服務，列車以每小時二十二公里的限速駛經將軍澳站到達車廠。 調查顯示車上訊號電腦一張電子咭發生故障。	已更換故障的電子咭。
98.	10 月 23 日	下午 7 時 31 分	觀塘綫	由於波口故障，油塘至藍田站一段只能讓列車限速以每小時二十二公里行走。 調查顯示偵測波口位置的微型開關發生故障。	已更換故障的微型開關。
99.	10 月 27 日	下午 10 時 31 分	將軍澳綫	由於往北角方向油塘站至鰂魚涌站一段管道內發生電力短路故障，維修人員需進入管道內作緊急檢查，列車服務短暫受阻。 調查顯示電力短路是由於路軌和混凝土軌床的絕緣裝置失效。	已更換損壞的絕緣墊。
100.	11 月 2 日	下午 6 時 42 分	荃灣綫	一列往中環方向的列車，在車門全部關上後，指示燈未能顯示車門關上的訊號，要在佐敦站停止服務。 調查懷疑有人干擾第三卡的車門。	已指示前綫員工對車上不適當行爲加以警惕。
101.	11 月 7 日	下午 1 時 52 分	觀塘綫	一名男子在藍田站二號月台墮軌。	列車車長使用緊急剎車系統將列車剎停。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
102.	11 月 8 日	上午 8 時 42 分	港島綫	一列往柴灣方向列車，在上環至中環途中，車上訊號電腦兩次出現故障，在中環停止服務。列車以每小時二十二公里的慢速駛至金鐘暫停於側綫上。 調查顯示車上電腦處理器發生故障。	已更換故障的電腦處理器。
103.	11 月 9 日	上午 6 時 20 分	觀塘綫	石峽尾站至太子站之間的一段路軌發現一處裂縫，列車行經該段路軌需要以慢速行駛。 初步調查顯示，軌腳部份受壓引致路軌突然出現裂縫。	臨時維修利用鋼片鞏固該段路軌，當晚列車服務停止後便更換了該段路軌。 加強採用超聲波軌道檢測車檢查觀塘綫及荃灣綫的路軌，由原來每月一次加強至每兩星期一次。 加快使用量高的鐵路段軌道更換計劃。
104.	11 月 15 日	下午 6 時 27 分	荃灣綫	一名女子企圖在荔景站車站建築物上蓋跳下自殺。 從葵芳站駛至的列車要暫停駛入荔景站。	已在荔景地鐵站上蓋加設有刺的鐵絲網。
105.	11 月 17 日	上午 8 時 53 分	觀塘綫	一列往調景嶺方向的列車，因列車車門無法全部關上，在彩虹站停止服務。	已更換列車車門關閉指示燈按鈕。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
106.	11 月 23 日	凌晨 0 時 58 分	荃灣綫	荃灣綫最後一班列車比預定時間提前開出，由港島綫轉乘荃灣綫的乘客因而受阻。	立即調配停於金鐘站側綫的列車作爲往荃灣方向的最後一班車，到金鐘站接載乘客。
107.	11 月 23 日	下午 12 時 01 分	荃灣綫	一列不載客列車由尖沙咀站駛向金鐘站時，車上訊號故障，往中環的列車服務受阻。受影響列車只能以每小時二十二公里的慢速，駛至金鐘的一條側綫。	已更換車上的故障訊號電腦。
108.	11 月 30 日	上午 8 時 11 分	荃灣綫	一列往中環方向列車因車上訊號電腦故障，在荔景站停止服務。列車只能以每小時二十二公里的慢速駛至油麻地側綫暫時停放。 調查顯示電力供應電路一個零件發生障。	已更換故障的電力供應電路零件。
109.	12 月 3 日	上午 8 時 12 分	觀塘綫	石硤尾至太子一段軌道電路故障，令列車行經該路段時，要以每小時二十二公里的慢速行走。 調查發現一張訊號發射咭失靈。	已更換故障的訊號發射咭。
110.	12 月 10 日	上午 7 時 04 分	觀塘綫	一列往油麻地方向的列車，因制動器未能鬆解，俗稱「鎖迫力」，在黃大仙站停止服務。 初步調查顯示列車第五卡的剎車控制組合發生故障，令該車卡車輪的剎車系統啓動。	該列車在啓動了制動隔離旋塞後，空車駛至油麻地。已更換故障的剎車控制組合。

	日期	事發時間	受影響行車綫	事故起因／調查發現	跟進措施
111.	12 月 14 日	下午 1 時 53 分	東涌綫	一列往香港方向的列車，因第五卡發出了車軸鎖塞警號，在奧運站停止服務。 調查顯示列車第五卡的齒輪箱裝置發生故障。	已更換故障的齒輪箱。
112.	12 月 24 日	上午 7 時 23 分	東涌綫	一列往香港方向列車因持續有「鎖迫力」的現象，在南昌站停止服務。 調查顯示列車第五卡的剎車控制組合發生故障。	已更換故障的剎車控制組合。
113.	12 月 30 日	上午 10 時 33 分	荃灣綫	一列往中環方向列車因列車自動控制系統電路失靈，在荔景站停止服務。 調查顯示列車自動控制系統電路零件發生故障。	已更換發生故障的零件。
114.	12 月 31 日	下午 5 時 37 分	港島綫	一列往柴灣方向的列車證實車門狀況的電路發生故障，在金鐘站停止服務。 調查顯示證實車門狀況的電路的車門磁鎖開關失靈。	已更換失靈的車門磁鎖開關。

地鐵有限公司
二零零五年二月

九廣鐵路公司二零零四年度引致行車時間延長達八分鐘或以上的鐵路事故

東鐵

	日期	時間	事件	事件起因／調查結果	改善措施
1.	20/01/04	下午 1:39	一趟南行列車牽引動力故障，制動器失靈，列車於上水站二號月台停止服務。	制動器組件故障	修理並更換有關的制動器組件
2.	25/01/04	晚上 8:28	大埔墟站以南有兩個轉轍器發生故障。	轉轍器組件故障	更換有關的轉轍器組件
3.	09/02/04	晚上 11:55	大學站附近有架空電纜跳閘。	列車的集電弓發生故障	修復故障
4.	11/02/04	上午 6:13	沙田站一輛工程機車發生故障，影響列車服務。	機車氣壓未能充氣	關掉機車，重新充氣
5.	25/02/04	上午 7:43	「九廣通」直通車於紅磡站發生故障，東鐵服務亦受影響。	「九廣通」第六卡車廂漏風，導致氣壓不足	將空氣懸浮塞門隔離，停止漏風
6.	06/03/04	下午 2:04	太和站附近一趟列車因制動器組件發生故障，車底冒煙。	制動器組件故障	修理並更換有關的制動器組件
7.	31/03/04	上午 10:01	一趟北行列車在旺角站發生車門故障。	列車管理系統故障	修復列車管理系統的故障
8.	18/04/04	晚上 10:14	上水站附近有路軌轉轍器發生故障。	轉轍器組件故障	更換有關的轉轍器
9.	20/04/04	下午 3:18	大埔墟站一趟南行列車其中一道車門發生故障。	電池充電器控制咭故障	更換有關的控制咭
10.	22/04/04	下午 2:19	紅磡站一條架空電纜發生故障，影響列車服務。	架空電纜故障	職員重新接駁有關的架空電纜
11.	28/04/04	上午 6.06	旺角站一趟列車其中一道車門發生故障。	車門故障	修復有關的車門故障
12.	03/05/04	晚上 8:55	羅湖站附近有軌道電路發生故障。	短路引致故障	派職員修復故障
13.	08/05/04	清晨 5:45	沙田站一輛工程機車發生故障。	機車氣壓未能充氣	關掉機車，重新充氣
14.	26/05/04	晚上 8:27	九龍塘站一趟北行貨運列車的制動器失靈。	制動器組件故障	更換有關的制動器部件
15.	28/05/04	晚上 7:18	大學站一趟列車的車門發生故障，導致列車牽引動力中斷。	車門故障	修理有關的車門
16.	06/06/04	上午 8:13	一趟南行列車於大埔墟與大學站之間的白石角位置發生故障。	列車自動保障系統電路組件故障	修理有關設備
17.	07/06/04	上午 6:03	紅磡站附近有一條軌道電路發生故障。	已隔電的鋼軌接頭發現鐵粉末	清理鐵粉末
18.	14/06/04	下午 5:15	羅湖站有一趟列車的停車閘出現問題。	制動器組件故障	更換有關的部件
19.	02/07/04	下午 12:26	一趟南行列車的電動發電機內電動線圈損毀，列車停在火炭站。	列車電動發電機內電動線圈損毀	更換有關的發電機
20.	20/07/04	凌晨 00:30	一趟不載客列車停在路軌上，導致最後一班北行列車受阻。	司機不遵照程序行車	向所有司機簡報正確的程序
21.	02/08/04	上午 9:10	一名司機誤按緊急停車按鈕，導致列車在旺角站停頓。	列車未能即時回復牽引動	向所有司機簡報正確的程序

	日期	時間	事件	事件起因／調查結果	改善措施
				力	
22.	10/08/04	晚上 10:58	紅磡站以北有轉轍器發生故障。	電路控制器故障	更換有關的電路控制器
23.	30/08/04	上午 11:00 下午 12:33	羅湖站以南有軌道電路間歇性發生故障。	一顆已隔電接頭上的螺絲引致短路	更換螺絲
24.	10/09/04	清晨 5:59	大埔墟站附近有軌道電路發生故障。	軌道電路顯示錯誤佔用	即時修理
25.	02/10/04	晚上 7:46	一趟北行列車於紅磡站開出後發生故障。	司機安全裝置的隔離塞門漏風	隔離司機安全裝置
26.	09/10/04	上午 7:48	太和站有一趟列車的車門失靈。	車門框的門鎖螺母移位	更換並校正門鎖螺母
27.	21/10/04	下午 1:53	大圍站以南有兩個轉轍器發生故障。	轉轍器故障	更換有關的轉轍器組件
28.	5/11/04	晚上 9:22	一趟列車於上水站發生故障，被拖回車廠。	駕駛室其中一個主控制器接觸器故障	更換有關的接觸器
29.	30/11/04	晚上 8:29	一名司機錯誤判斷車速，未能將列車停在信號前，導致列車信號系統自動制停列車。	司機失誤	密切監察有關司機的表現
30.	11/12/04	上午 11:09 上午 11:52	羅湖站軌道電路發生間歇性故障，影響列車服務。	已隔電的鋼軌接頭故障	更換有關的接頭
31.	13/12/04	上午 7:48	一趟列車於旺角站以南發生故障，需停止服務。	車載設備故障	更換有關的設備
32.	20/12/04	晚上 11:30	九龍塘站有不明物件掉下路軌，列車行經時導致架空電纜跳閘。	不明物件掉下路軌	清理有關物件
33.	22/12/04	晚上 11:29	羅湖站以南有轉轍器故障。	轉轍器繼電器故障	更換有關的轉轍器繼電器

西鐵

	日期	時間	事件	起因／調查結果	改善措施
1.	03/01/04	早上 5:45	錦上路站以南的路軌旁信號設備發生故障。	車輪計軸磁頭間歇失靈	重新調整有關車輪計軸磁頭的設定
2.	04/01/04	晚上 8:03	荃灣西站與錦上路站之間的路軌旁信號設備失去電力供應。	失去 110v 直流電電力供應	提供可攜式柴油發電機
3.	05/01/04	上午 8:38	錦上路站的下行路軌發生轉轍器故障。	轉轍器未能運作	重新啓動轉轍器的電力供應
4.	02/02/04	下午 5:30	荃灣西站與錦上路站上行路軌旁信號設備發生故障。	電線故障引致車輪計軸器的電路間歇干擾	更換發生故障電線，並檢查全線系統的類似裝置
5.	06/02/04	上午 8:24	荃灣西站與錦上路站的上行路軌旁信號設備發生故障。	路軌旁車輪計軸器的中央處理器卡故障，引致車輪計軸器間歇受到干擾	更換有問題的中央處理器咭，並爲所有的車輪計軸器進行全線系統檢查
6.	09/02/04	下午 1:44	荃灣西站與錦上路站的上行路軌旁信號設備發生故障。	聯接盒電線故障，間歇干擾車輪計軸器區間	重修電線端接及進行全線系統檢查
7.	12/03/04	晚上 8:28	元朗站及兆康站信號故障。	電子部件發生故障，引致環形天線故障	更換故障卡及加強對電子咭的保護
8.	26/04/04	上午 5:45	南昌站的信號設備失去電力供應。	因無中斷電力供應系統的控制卡發生故障，引致車站電力供應中斷	更換故障控制咭
9.	21/05/04	上午 6:09	荃灣西站與美孚站下行路軌發生信號故障。	中央設備與路旁設備之間的通訊故障	更換故障電纜
10.	22/05/04	上午 6:09	荃灣西站與美孚站下行路軌發生信號故障。	中央設備與路旁設備之間發生通訊故障	更換電線端接部件，並進行全線系統檢查
11.	16/06/04	中午 12:12	南昌站 2 號月台的車載信號設備發生故障。列車繼而以慢速及人手模式操作。	車載信號設備故障	由司機重新啓動車載信號儀器 軟件供應商將軟件升級，以加強該設備的可靠性
12.	17/06/04	下午 4:36	美孚站 1 號月台的車載信號設備發生故障。	車載信號設備故障	列車停止服務。軟件供應商將軟件升級，以加強該設備的可靠性
13.	20/06/04	上午 8:23	錦上路站上行路軌轉轍器發生故障。	轉轍器控制設備故障	重新啓動有關的轉轍器的電力供應。軟件供應商將軟件升級，以加強該設備的可靠性
14.	27/07/04	下午 4:36	一輛列車與中央電腦通訊中斷。	列車電腦間歇故障	司機按照程序重新啓動電腦

	日期	時間	事件	起因／調查結果	改善措施
15.	20/08/04	下午 3:22	兆康站與屯門站之間信號故障。	其中一段環形天線出現通訊問題	已更換有關零件，並於 2004 年 12 月底完成全線檢查
16.	25/08/04	下午 8:38	列車制動器於大欖隧道內發生故障並需疏散乘客。事故期間，荃灣至美孚一段北行以單軌雙程行車，維持往南昌及往屯門方向的列車服務。	事故原因是制動系統環迴電纜接地短路，引致動用緊急制動器，並未能鬆開制動器以令列車回復正常運作	爲全部列車進行檢查。並已進行絕緣測試，以確保主要電線的絕緣程度，並改善對電纜的保護
17.	04/09/04	上午 7:25	兆康及屯門之間發生信號故障。	電線接地欠佳	對信號設備的接地線進行全面檢查
18.	08/09/04	上午 11:07	大欖隧道內車輪計軸器發生故障。	路軌內車輪計軸器的控制卡發生故障	更換有關的控制咭
19.	04/10/04	下午 7:22	屯門站轉轍器發生故障。	轉轍器硬件故障	更換轉轍器內有故障之組件
20.	16/10/04	上午 7:36	由於列車故障，需於荃灣西站疏散一輛往屯門方向列車上的乘客。	列車上的車載信號儀發生故障	更換故障的轉速計
21.	21/10/04	下午 6:27	屯門站轉轍器發生故障。	繼電器失靈引致故障	更換有關的繼電器
22.	27/10/04	上午 10:19	大欖隧道內一輛北行列車未能接收前進信號，該列車行經該路段時需以人手操作。	路軌旁的信號設備發生故障	軟件供應商將軟件提升，以改善該設備的可靠性
23.	07/11/04	下午 3:54	錦上路站轉轍器發生故障。列車行經受影響路段時需以人手操作，直至事故修復爲止。	繼電器失靈引致故障	更換有關組件
24.	08/11/04	下午 4:36	一輛往屯門列車上的車載信號設備發生故障。	車載信號設備與中央電腦失去聯絡	重新啓動有關設備，以恢復正常操作

輕鐵

	日期	事故	事故	起因 / 調查結果	改善措施
1.	02/01/04	下午 7:34	一輛輕鐵列車於鳴琴站與一輛單車碰撞。	事故是由於騎單車者不小心所致	九鐵每年舉行道路安全運動，最近一次於 2004 年 12 月舉行。另將製作及播放新一輯的電視宣傳短片
2.	02/02/04	下午 12:03	一輛輕鐵列車於大方街及良才里交界與一輛單車碰撞。	事故是由於騎單車者不小心所致	九鐵每年舉行道路安全運動，最近一次於 2004 年 12 月舉行。另將製作及播放新一輯的電視宣傳短片
3.	07/02/04	下午 6:34	一輛私家車闖入天瑞路及天榮路交界的道碴軌道。	事故是由於私家車司機不顧交通指示及不小心駕駛所致	九鐵每年舉行道路安全運動，最近一次於 2004 年 12 月舉行。另將製作及播放新一輯的電視宣傳短片
4.	07/02/04	下午 8:16	一輛私家車闖入青山公路及洪天路交界的道碴軌道。	事故是由於私家車司機不顧交通指示不小心駕駛所致	九鐵每年舉行道路安全運動，最近一次於 2004 年 12 月舉行。另將製作及播放新一輯的電視宣傳短片
5.	22/02/04	下午 5:57	青山公路及媽廟路交界發生交通意外受阻，令輕鐵服務受阻。	道路因交通意外受阻	
6.	06/03/04	上午 10:20	震寰路及青麟路交界發生交通意外受阻，令輕鐵服務受阻。	道路因交通意外受阻	
7.	02/04/04	上午 7:38	一輛輕鐵列車於大棠路站未能前進。	事故是由於控制供電的繼電器接點欠佳所致	立刻更換故障繼電器，亦已完成全線列車的檢查
8.	13/04/04	下午 11:14	一名人士躺於水邊圍站路軌上。	一名人士躺於路軌上	
9.	16/04/04	上午 5:35	一輛輕鐵列車於天榮站出軌。	外護輪軌於維修後裝置不當	就外護輪軌組裝的設計、裝置及維修進行全面檢討
10.	29/05/04	下午 12:40	一輛輕鐵列車於鳴琴站行人過路處撞倒一名行人。	事故是由於行人不小心所致	九鐵每年舉行道路安全運動，最近一次於 2004 年 12 月舉行。另將製作及播放新一輯的電視宣傳短片
11.	04/06/04	下午 1:48	一輛輕鐵列車於屏康居附近與一輛私家車碰撞。	事故是由於私家車司機不小心駕駛及衝紅燈所致	九鐵每年舉行道路安全運動，最近一次於 2004 年 12 月舉行。另將製作及播放新一輯的電視宣傳短片
12.	07/06/04	下午 3:07	一輛輕鐵於天瑞巴士總站附近與一輛的士碰撞。	事故是由於的士司機不小心駕駛衝紅燈所致	九鐵每年舉行道路安全運動，最近一次於 2004 年 12 月舉行。另將製作及播放新一輯的電視宣傳短片

	日期	事故	事故	起因 / 調查結果	改善措施
13.	20/06/04	上午 8:03	天榮站轉轍器故障。	轉轍器故障	立即維修轉轍器，並於事後進行全面檢查
14.	20/06/04	上午 9:43	一輛的士於震寰路及青麟路交界撞倒一名行人，令輕鐵交通受阻。	道路因交通意外受阻	
15.	28/06/04	下午 3:29	天榮站轉轍器故障。	轉轍器故障	立即維修轉轍器，並於事後進行全面檢查
16.	30/06/04	下午 12:39	於鳴琴路、田景路及青田路交界的轉轍指示器電力供應中斷。	轉轍器的供電出現問題	立即安排搶修工程，並由信號員控制交通
17.	30/06/04	下午 3:38	元朗總站的月台線路管理系統發生故障，該系統乃決定輕鐵列車停於哪一月台的系統。	月台線路管理系統故障	立即修理月台線路管理系統的停車分配控制，並於事後進行全面檢查
18.	07/07/04	下午 6:00	建生站架空電纜被外物纏繞。	架空電纜的接觸網線被一塊布纏繞，輕鐵列車不能通過	已即時清理
19.	23/07/04	上午 11:13	一輛輕鐵列車於天瑞巴士總站與一輛輕型貨車碰撞。	事故是由於輕型貨車司機不小心駕駛衝紅燈所致	九鐵每年舉行道路安全運動，最近一次於 2004 年 12 月舉行。另將製作及播放新一輯的電視宣傳短片
20.	28/07/04	上午 10:41	一輛輕鐵列車於天榮站未能前進。	事件因供電控制繼電器接觸欠佳而引起	更換有關控制繼電器及檢查全線列車
21.	21/08/04	下午 4:32	一輛輕鐵列車於兆康站發生電力故障。兆康至屯門碼頭列車服務受阻。	列車的供電纜損毀	更換有關的電纜，並對全部列車進行檢查
22.	10/09/04	上午 6:37	一輛輕鐵列車於天瑞路及天榮路交界出軌。706、751 及 761 路線受到影響。頌富及天富北行服務受影響。	輪箍於列車行經該交界處時爆裂，引致拖卡列車的第二組轉向架出軌 生產商經承認爆裂之輪箍不按照有關標準生產	爲全部列車進行檢查，另外亦增加額外超聲波裂痕檢查及鎚擊檢測
23.	17/11/04	下午 1:14 及下午 3:45	天水圍天逸站附近的轉轍器發生故障。	轉轍器故障	更換有關的轉轍器
24.	17/11/04	下午 3:08	一輛輕鐵列車車門未能完全關上，服務受阻。	車門電路故障	更換有關的部件
25.	24/11/04	下午 7:28	一輛輕鐵列車未能鬆開制動器。	列車控制組件的二極管發生故障	更換二極管
26.	06/12/04	上午 9:34	一輛輕鐵列車於屏山站與另一輛輕鐵列車相撞。	司機錯誤評估制動所需距離	已檢測及監管年資少於一年的輕鐵列車司機的駕駛技術，以確保他們

	日期	事故	事故	起因 / 調查結果	改善措施
					的駕駛技術符合標準
27.	23/12/04	下午 10:52	一輛輕鐵列車於俊宏軒附近交界處與一輛的士碰撞。761 及 705 路線受影響。	事故是由於的士司機不小心駕駛及不導守燈號所致	九鐵每年舉行道路安全運動，最近一次於 2004 年 12 月舉行。另將製作及播放新一輯的電視宣傳短片
28.	28/12/04	下午 12:10	一輛輕鐵列車在交界處緊急制動，以免與一輛單車碰撞。	事故是由於騎單車者不小心所致	九鐵每年舉行道路安全運動，最近一次於 2004 年 12 月舉行。另將製作及播放新一輯的電視宣傳短片
29.	30/12/04	上午 6:23	一輛輕鐵列車的信號設備發生故障。	車載信號設備發生故障	更換有關信號設備的組件

九廣鐵路公司
二零零五年二月

附件 **IV**

將軍澳線與其他市區線的比較

1. 承辦商服務水平協議及地鐵公司內部基準

合約文件已清楚界定承辦商在維修保養系統／設備方面的服務表現基準，而有關基準與地鐵公司為內部員工的工作所定的基準相同，其中一項是把“每宗列車服務受阻五分鐘的事故導致所有列車延誤的公里數”的基準訂於 50 萬公里，而這項基準適用於所有地鐵線。

2. 與其他地鐵線的服務表現比較

為了解外判承辦商與地鐵公司內部員工的服務表現的差別所在，我們曾比較不同地鐵線系統的可靠程度，把將軍澳線與其他市區線(港島線、荃灣線及觀塘線)的服務表現互相比較。由於東涌線及機場鐵路的系統和運作模式與其他市區線不同，因此並未納入是次比較之中。

下表列明自二零零二年八月(即將軍澳線通車及承辦商 United Goninan 開始維修保養將軍澳線的列車的時間)至二零零四年十二月期間，不同地鐵線因設備故障而令列車服務受阻五分鐘或以上的個案總數-

2002 年 8 月至 2004 年 12 月	將軍澳線	港島線	荃灣線	觀塘線	
				現代化列車	韓製列車
列車設備	23	40	48	21	44
列車信號系統	13	15	34	25	281
總計	36	55	82	46	325

自承辦商接手維修保養將軍澳線的列車後，因將軍澳線列車設備(包括列車信號設備)故障而造成的事故數目，與所有其他地鐵線的數字比較，將軍澳線的事故數目最少。

下表亦列明將軍澳線列車與其他市區線列車在可靠程度方面的比較-

2002 年 8 月至 2004 年 12 月	將軍澳線	港島線	荃灣線	觀塘線
每宗事故延誤的里數(公里)	1,058,700	930,718	840,657	876,328

將軍澳線列車的平均可靠程度亦較其他市區線列車的可靠程度為高。

下表列出自二零零三年七月起，由承辦商負責維修保養的將軍澳線基建設備因故障而令列車服務受阻五分鐘或以上的事故總數，以及其他市區線在同期發生同類事故的總數的比較數字-

	將軍澳線		港島線		荃灣線		觀塘線	
列車服務受阻 5 分鐘的事故數目(路軌信號系統+牽引動力系統+軌道)	2003 年 7 月至 12 月	2004 年	2003 年 7 月至 12 月	2004 年	2003 年 7 月至 12 月	2004 年	2003 年 7 月至 12 月	2004 年
	14	10	0	6	4	10	6	12

隨着新系統在運作的初期問題於二零零三年得以解決，將軍澳線在二零零四年的服務表現亦與其他市區線的服務表現相若。上述列車服務受阻五分鐘事故的實際數目，反映了有關情況。

3. 二零零四年下半年出現的連串事故

儘管從上文的比較來看，過去數年因將軍澳線設備故障而造成的事故數目，與其他地鐵線的數目比較，前者的數目較少或相若，但為了進一步評估二零零四年下半年發生的連串事故是否與地鐵公司的外判安排有關，我們

對二零零四年七月至十二月期間發生的事故進行了詳細研究。下表顯示不同地鐵線在二零零四年下半年因設備故障令列車服務受阻五分鐘的事故數目：

	將軍澳線	港島線	荃灣線	觀塘線
七月	1	2	2	8
八月	2	4	4	6
九月	2	0	3	7
十月	5	2	2	8
十一月	2	2	3	7
十二月	0	3	1	3

在二零零四年下半年，因將軍澳線設備故障而導致的事故數目，較其他地鐵線的為少。

4. 主要服務表現指標(列車服務準時程度、列車服務供應及乘客車程準時程度)

除比較事故的數據外，比較不同市區線的列車服務表現亦可反映出地鐵系統的可靠程度。

下表列明不同市區線列車服務的主要表現指標-

表現基準	年份	將軍澳線	港島線	荃灣線	觀塘線
列車服務供應	2002	99.9%	99.9%	99.8%	99.7%
	2003	99.9%	99.9%	99.8%	99.8%
	2004	99.9%	99.9%	99.8%	99.8%
列車服務準時程度	2002	99.9%	99.5%	99.1%	99.2%
	2003	99.9%	99.5%	99.5%	99.7%
	2004	99.9%	99.8%	99.5%	99.5%
乘客車程準時程度	2002	99.9%	99.9%	99.8%	99.8%
	2003	99.9%	99.9%	99.9%	99.9%
	2004	99.9%	99.9%	99.9%	99.9%

上述三項指標反映，將軍澳線的服務表現與其他市區線的服務表現相若，甚至更佳。

-完-

附件 V

九鐵的安全審核及維修制度

安全審核制度

九廣鐵路公司(九鐵)採用風險管理方法，積極及有系統地管理資產、系統、員工及環境的安全，並定期進行品質審核、風險評估，以及法定要求的安全審核。九鐵的安全管理由高層督導，確保所有與安全有關的程序均有妥善的監控。

2. 九鐵亦參加了美國公共交通組織American Public Transportation Association(APTA)的「鐵路安全審核計劃」。該計劃三年一個周期，由獨立的專家進行深入的安全審核。二零零四年八月，APTA的鐵路安全專家已就九鐵的安全及保安管理系統進行預審，確認九鐵備有完善的安全及保安管理制度及措施，有效監控與安全有關的程序及處理方法。

3. APTA將於二零零五年三月為九鐵進行全面的安全審核；屆時，除了APTA的安全審核員外，多倫多、佛羅里達及華盛頓鐵路系統的高層代表亦會參與是次審核，就九鐵的安全及保安管理制度、安全文化、營運守則及程序、事故調查程序、訓練、儀器保養及維修、保安工作及車站運作等提供意見。

4. APTA的最後報告將交由九鐵安全管理委員會作出跟進，安全管理委員會將詳細研究APTA的建議，並訂下時間表落實可行的建議。

維修制度

5. 九鐵以現代化的維修策略，制訂了一套完備的維修保養系統，以確保各鐵路系統的安全程度及可靠性維持於高水平。

6. 九鐵的維修保養系統達致國際水平，檢查維修的制度及程序十分完善，維修策略包括以預防性、可靠性為本的維

修。九鐵亦已設立 ISO 認證的品質管理系統，品管系統每年由外聘審核員審核，確保維修工程的質素。九鐵為系統內每一個單元或組件均訂下檢查及維修時間表，涉及的範圍包括路軌、架空電纜、信號及通訊系統、鐵路車輛、車站設施等。

7. 上述維修保養制度及周詳的資產更換計劃，確保所有設備在老化或損壞前便已更換，以及在安全、可靠性、出車率、耐用性及生產力方面，均達至高水平。

8. 九鐵亦會定期檢討並不斷改善其維修管理制度，包括維修的範圍及次數，以提升鐵路系統的安全及可靠性。

維修開支及人手

9. 過去數年，負責維修工作的員工數目保持穩定增長。隨著新鐵路包括西鐵、尖沙咀支線及馬鐵陸續投入服務，維修員工數目亦相繼增加，2000 年的維修人員數目為 1,387 人，現時的人手為 1,798，較 2000 年增加 30%。

10. 至於維修開支方面，由 2000 年至 2004 年，九鐵用於維修、更新及更換資產，以及改善不同鐵路系統的開支達 79 億 2 千萬元，2005 年預計在這方面的開支為 17 億 4 千萬元。

外判工作

11. 九鐵所有日常的列車和鐵路基建維修工作，均由合資格及經驗豐富的員工負責。有關人手的編訂是按實際需要而制定，九鐵並不會因為節省開支而減省人手或減少維修方面的支出。現時，九鐵只外判一些與鐵路系統安全無關及一般機械的維修工作，例如升降機、電動扶梯、燈光及樓宇保養。九鐵對上述外判工作亦訂下一套專業守則，確保此類工作達致最高水平。

九廣鐵路公司
二零零五年二月