

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會

東鐵列車車底組件的承托問題

目的

本文件載列當局就東鐵列車車底組件承托問題所進行初步調查的結果，以及政府現行規管鐵路安全的制度。

東鐵列車車底組件的承托問題

2. 二零零五年十二月二十二日，香港鐵路視察組(“鐵路視察組”)接獲九廣鐵路公司(“九鐵公司”)的通知，指二零零五年十二月二十一日，一名列車司機在火炭站發現列車車底的壓縮器有鬆脫的現象，乘客因而須轉乘另一班列車。自此以後直至二零零六年一月十日下午期間，政府沒有接獲九鐵公司就該宗事故提交的報告，或有關東鐵其他列車出現類似問題的資料。

3. 鐵路視察組得悉東鐵二零零五年十二月二十一日發生的該宗單一事故後，首要關注的是要確保東鐵安全運作。該組即時詢問九鐵公司事故有否令乘客受傷，以及令列車受損。九鐵公司答稱沒有乘客受傷，並指一輛東鐵列車的壓縮器支架鬆脫，但確定沒有任何裝置或組件掉落路軌。九鐵公司指稱已即時檢查過所有列車，並確定其他列車並無異常狀況，及會把有關組件送交實驗室測試。當時，鐵路視察組告知九鐵公司，一旦發現任何異常狀況，應儘快向他們匯報。根據經驗，實驗室的測試工作一般需時數個星期完成。事實上，截至二零零六年一月十七日，實驗室仍未得出測試結果。據當時所得的資料，有關事件屬於單一事故，不會即時影響列車安全運作。

4. 二零零六年一月十日下午，政府接獲通知，指東鐵其他列車出現車底組件承托問題。我們認為事件非常嚴重，並採取即時行動，於同日派遣鐵路視察組人員前往實地視察，向九鐵公司蒐集更多資料，以確定問題的嚴重性，及了解九鐵公司的即時補救措施。翌日(二零零六年一月十一日)，九鐵公司向鐵路視察組提供了有關該問題的進一步資料。考慮到東鐵車隊都出現上述問題，政府於二零零六年一月十一日成立由鐵路視察組和機電工程署組成的專家小組，為有關列車進行詳細檢查，以確保鐵路安全運作。

5. 九鐵公司在察覺其東鐵車隊的車底組件都出現承托問題後，並沒有即時通知政府。為此，政府在二零零六年一月十一日發出警告信，督促該公司應按照《九廣鐵路公司規例》及既定程序，就任何有關鐵路安全的問題或事故即時通知政府。

#### 政府的評估

6. 政府向來把鐵路安全列為首要關注點。鑑於東鐵其他列車亦出現問題，政府調派 8 名機電工程署的專業及視察人員參與檢查工作，加強了現時 7 人的鐵路視察組。他們負責評估問題的嚴重程度、檢視改善措施的成效，以及監察九鐵公司其後每 48 小時進行一次的定期檢查工作。政府專家小組已在二零零六年一月十五日大致以目視檢查過車隊全部 29 組列車的尼龍索帶。根據自二零零六年一月十日開始的觀察及所得資料，我們的評估及所採取的跟進行動如下：

- (a) 九鐵公司已在整隊東鐵列車車隊的壓縮器加裝金屬托架，所有主要組件亦已加裝尼龍索帶。九鐵公司所採取的措施，已由列車製造商及九鐵公司委任的本地獨立專家驗證，確定這些措施能有效減少車底組件的承托問題，並能確保列車繼續提供安全的服務；
- (b) 九鐵公司每 48 小時檢查列車一次，如列車組件的承托支架

或金屬托架及尼龍索帶等臨時加固措施的穩固程度出現有任何改變，該公司應可在這項檢查中發現；及

- (c) 根據九鐵公司的專家提交的報告，以及我們所作的檢查，迄今九鐵公司採取的臨時補救措施，應能減低任何對列車乘客造成即時安全的風險。

7. 我們已要求九鐵公司採取以下措施以進一步加強乘客安全：

- (a) 加快為所有主要組件安裝金屬托架，及儘快查明事故的根本原因；
- (b) 檢討現時的資產管理系統，及調查現時的承托問題未能在例行維修及定期安全審核中被發現的原因；及
- (c) 依從政府的額外要求，在每天的乘客服務開始前，九鐵須提交所有當天將投入服務之東鐵列車的安全證明。

8. 政府會進行抽查去審視九鐵公司有否嚴謹地去監察列車底部主要組件的承托，及有否如它所承諾，每 48 小時檢查有關組件一次。

9. 就事故的根本原因，我們得悉九鐵公司曾經在它的記者招待會交代初步的調查結果。我們要求九鐵公司在完成這技術調查工作後，應向我們提交正式報告。我們現正收集更多有關的資料並作出分析，於現階段，未有對事故的根本原因確立結論。為確保政府能就此事故作深入評估，我們會委任國際知名的鐵路專家去研究事故的根本原因、審視九鐵公司現時的補救措施及當它完成技術調查後，所提出的長遠改善措施能否有效解決問題。

10. 此外，政府會委任特別調查小組，成員將包括社會德高望重的人士和九鐵公司的獨立非執行管理局成員。特別小組將進行獨立調

查，調查事項包括九鐵公司處理東鐵事故的方法、公司內部的匯報、對政府作出所需的通報，及鐵路視察組與九鐵公司在處理這次東鐵問題的工作關係。如有需要，小組將提出建議。

11. 由於需要集中資源以確保鐵路安全運作及維持東鐵的服務，政府及九鐵公司會優先找出問題的根本原因及落實所需要的補救措施。因此，上文第 10 段提及的特別調查小組應何時開展工作，將視乎解決車底組件承托問題的進度。

12. 在東鐵服務方面，九鐵公司已在二零零六年一月十五日開始改由司機在列車自動保障系統(Automatic Train Protection) (“ATP”) 監控下駕駛。運輸署的緊急事故交通協調中心一直密切監察鐵路服務的情況，及與其他公共交通營辦商保持緊密聯繫。若東鐵服務有需要作任何調整，我們會即時啓動公共交通應變安排以儘量減少對公眾帶來的不便。

### 規管鐵路安全的制度

13. 根據《九廣鐵路公司條例》（第 372 章）及政府所確立的規管制度，九鐵公司須時刻維持安全有效的服務。確保鐵路的安全運作，是鐵路公司，就這文件而言，即九鐵公司的基本法定責任。除此之外，九鐵公司亦須維持一套安全管理系統去儘量減低安全風險、根據《九廣鐵路公司規例》通知政府所有涉及安全的鐵路事故、及委任獨立專家最少每三年檢討公司的安全管理系統等。

14. 鐵路視察組負責規管鐵路安全的工作。該組的視察主任皆為專業的土木、電機、電子或機械工程師。地鐵公司和九鐵公司須向鐵路視察組證明就鐵路的安全運作，公司已有合適的營運和維修程序及設施，及訓練有素的鐵路公司員工去執行列車安全運作的工作。鐵路視察組會定期作實地視察及與兩家鐵路公司舉行會議，以檢查該公司的鐵路維修工作，及公司確有妥善地進行所有與鐵路服務安全有關的

工作。

15. 在處理鐵路事故方面，就九鐵公司而言，根據《九廣鐵路公司規例》，九鐵公司須就涉及鐵路安全運作的事務儘快向政府提交報告。鐵路視察組會仔細審視這些報告及評估有關事故會否為乘客帶來即時危險。該組亦會研究公司有否採取適當行動去查找事故的起因，及落實有效的改善措施。鐵路視察組會向公司提供適當意見及密切監察落實改善措施的進度。如改善工作進度有所延誤，公司必須向鐵路視察組解釋。

## 總結

16. 政府十分關注東鐵列車車底組件的承托問題。我們正積極就事故作進一步調查，初步的調查結果顯示，事故對列車安全運作並無即時危險。同時，我們會密切監察事態的發展及深化我們的調查工作，以確保九鐵公司適當地處理有關的問題，及儘快策劃和落實長遠的改善措施。

環境運輸及工務局

二零零六年一月