

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(4)854/15-16(08)號文件

檔號：CB4/PS/3/12

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會 2016年4月19日舉行的會議

有關港鐵列車可載客量及載客率的 最新背景資料簡介

目的

本文件提供有關港鐵列車可載客量及載客率的背景資料，並概述議員過往討論此議題時所提出的主要意見及關注事項。

背景

可載客量及設計可載客量

2. 現時所有行走港鐵重鐵路線的列車車廂均按鐵路興建時的業界安全標準設計，以可容納每平方米平均站立最多6人計算車廂內的最高可載客量。每列列車的車廂數目和列車班次在設計階段會按照預計的乘客需求釐定，而車站月台亦會因應列車的車廂數目來設計和建造，確保配合列車使用。列車服務班次方面，則由信號系統調節。信號系統保持列車最高的運作效率的同時，亦須確保行駛中的列車保持安全距離。增加列車可加密班次，但當信號系統不能再容納更多列車時，列車班次便達到上限。這最高列車班次下的可載客量便是該鐵路線的設計可載客量¹。

¹ 鐵路線的設計可載客量是指以車廂每平方米站立6人的密度水平載滿乘客(並且所有座位已被佔用)為依據，而行車班次維持在其信號系統所容許的最高水平時每方向每小時的最高載客量。

3. 至於輕鐵可載客量方面，由於輕鐵車輛的可載客量主要視乎車輛可安全承載的重量，不像重鐵般受制於其他基礎設施(例如大堂和自動扶手電梯)，故此輕鐵車輛較重鐵列車可容納更多乘客，即每平方米可站立8人。

4. 根據政府當局近年觀察所得，乘客的乘車習慣及喜好有所轉變，他們不大願意登上看似擠迫的列車，而越來越多人使用流動裝置，亦會在列車上佔用較多個人空間。再加上其他因素(例如在先前已建成的鐵路線加裝月台幕門及自動月台閘門，以及因有物件卡在中間而車門需要重新開關)而令列車在各月台停留的時間延長，實際的可載客量較設計可載客量為低。目前最繁忙的時段及路段行走的列車只能達到每平方米站立約4人的乘客密度。2014年港鐵各重鐵路線早上繁忙時段每小時最繁忙路段單向的乘客量及載客率的資料載於**附錄I**。就輕鐵而言，假設每列列車可載200名乘客，在2014年早上繁忙時段最繁忙時間的整體載客率則約為80%。

加密列車班次

5. 香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")在2012年推出"用心聽·用心做"計劃，務求紓緩列車擠迫情況及縮短乘客候車時間。根據該計劃，港鐵公司由2014年12月8日起在早上及黃昏繁忙時間於將軍澳線實施"2+1"列車服務安排²。港鐵公司表示，在2012年至2014年期間，不同的港鐵路線每星期增加了超過2 400班車及在輕鐵每星期增加了超過200班車，加強平日和週末繁忙及非繁忙時段的列車班次³。此外，由於信號系統現時以最大限度運作，港鐵公司已在2015年3月批出更換信號系統合約，以更換7條鐵路線的信號系統(即荃灣線、港島線、觀塘線、將軍澳線、迪士尼線、東涌線及機場快線)。待7條鐵路線的信號系統於2026年全面提升並啟用後，整體的可載客量可增加約10%。

新鐵路線將增加網絡的載客能力

6. 在未來數年，現正興建的多條本地鐵路線將落成啟用，港鐵可載客量會有所增加，而港鐵系統內現時的乘客流量亦會重新分布。為配合沙中線通車，現時西鐵線的7卡車廂列車會在2016年1月起陸續由8卡車廂列車取代，可載客量會逐步提升。當所有8卡車廂列車於2018年投入服務後，西鐵線整體載客能力可提升約14%。東鐵線方面，當沙中線"東西走廊"於2019年通車

² 由北角站開出的列車班次以3列列車為一組，首兩班列車會開往寶琳站，第三班列車則會以康城站為終點。

³ http://www.mtr.com.hk/ch/customer/services/listening_programme2015.html

後，估計約有20%東鐵線大圍至九龍塘段的乘客，會改為取道沙中線"東西走廊"前往九龍東和港島，此分流作用有助減輕東鐵線的負荷。

7. 在2014年9月，政府當局公布《鐵路發展策略2014》。《鐵路發展策略2014》是《鐵路發展策略2000》的更新版本，為香港直至2031年的鐵路網絡發展提供規劃框架。在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區和其他新發展項目的發展需要等三大前提下，策略建議在直至2031年的規劃期內完成7個鐵路項目，即北環線及古洞站、屯門南延線、東九龍線、東涌西延線、洪水橋站、南港島線(西段)，以及北港島線。在資源及相關因素許可的情況下，新的鐵路發展藍圖建議的所有全新鐵路線將以每平方米站立4人的乘客密度為目標服務基準。

其他改善措施

8. 為使人流更加暢順，並充分發揮列車在繁忙時間的運作效能，港鐵公司已推行多項措施，改善月台的管理工作，令在月台和車廂的乘客流量平均分布。有關措施包括：

- (a) 在主要車站月台豎設欄障；
- (b) 調派月台助理當值，鼓勵乘客前往車廂較入位置，以騰出空間予其他乘客；以及管理乘客上落列車的情況，務求減少車門需要重新開關的次數；及
- (c) 採用新的候車安排，讓乘客可更快捷地上落列車。

就港鐵列車可載客量及載客率提出主要關注事項

9. 議員在第五屆立法會討論了港鐵列車可載客量及載客率的事宜，他們所提出的主要意見和關注事項綜述於下文各段。

為紓緩港鐵列車擠迫情況提供的票價優惠

10. 在鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")的會議上，委員建議港鐵公司應參照過往的做法，向乘客提供早晨折扣優惠，鼓勵乘客在繁忙時段以外的時間乘搭港鐵。政府當局回應時解釋，由於本港目前的情況已經有所改變，因此早晨特惠計劃不可純粹仿照之前推行的計劃。港鐵公司補充，早晨特惠計劃應予仔細研究。在2015年6月1日至2016年5月31日期間，港鐵

公司向在平日(公眾假期除外)早上7時15分至8時15分，使用成人八達通於任何29個指定核心市區車站出閘的乘客，提供早晨折扣優惠⁴。

更換港鐵的信號系統

11. 委員促請港鐵公司加快更換港鐵的信號系統，以期在切實可行範圍內盡快加密列車班次。他們亦詢問，政府當局有否評估提升信號系統後能否應付人口急速增長的需求，特別是新界東和新界西的需求。港鐵公司承諾會加快提升港鐵的信號系統。

發展新鐵路項目

12. 委員普遍支持發展新鐵路項目，原因是長遠而言，新鐵路能夠紓緩現有鐵路線的擠迫情況。然而，部分小組委員會委員及交通事務委員會委員卻關注到，西鐵線及輕鐵可否應付新界西北日後的人口增長，以及北環線、屯門南延線和洪水橋站落成後所增加的需求。他們亦擔憂，東鐵線為配合沙中線而以9卡車廂列車取代12卡車廂列車，將令東鐵線列車的載客量減少。

13. 政府當局解釋，當局已密切監察新界西北的交通需求情況。待沙中線及《鐵路發展策略2014》建議的其他鐵路項目竣工後，西鐵線的擠迫情況應可得到紓緩。政府當局會更妥善地協調各項公共交通服務，並就改善2031年後新界西北鐵路的載客量展開研究。至於委員關注東鐵線以9卡車廂列車取代12卡車廂列車，可能會令擠迫情況越趨嚴重一事，港鐵公司表示，由於列車班次加密，信號系統提升可抵銷上述情況所造成的影響。沙中線6個轉車站亦可發揮分流作用，分擔東鐵線的乘客量。

交通運輸政策

14. 部分小組委員會委員認為，政府當局應檢討以鐵路作為本港客運系統骨幹的現行公共運輸政策，加以重視其他公共交通工具，紓緩港鐵列車服務的負荷。政府當局回應時表示，當局致力建立多元化的公共交通系統，各種公共交通工具可相輔相成，給予市民大眾不同的選擇。

⁴ http://www.mtr.com.hk/ch/customer/main/early_bird.html

立法會質詢及相關文件

15. 在第五屆立法會，議員曾就港鐵列車服務可載客量及載客率事宜，提出10項質詢，內容涉及輕鐵、西鐵線、將軍澳線及東涌線。上述立法會質詢及其他相關文件的超文本連結載於**附錄II**。

近期發展

16. 小組委員會邀請政府當局在2016年4月19日舉行的小組委員會會議上，向委員簡介港鐵列車可載客量及載客率的事宜。

立法會秘書處
議會事務部4
2016年4月13日

**2014年港鐵各重鐵路線早上繁忙時段每小時最繁忙路段
單向的乘客量及載客率**

重鐵路線 (最繁忙 路段)	東鐵線 (大圍 至 九龍塘)	西鐵線 (錦上路 至 荃灣西)	馬鞍山線 (車公廟 至 大圍)	將軍澳線 (油塘 至 鰂魚涌)	港島線 (天后 至 銅鑼灣)	觀塘線 (石硤尾 至 太子)	荃灣線 (尖沙咀 至 金鐘)	迪士尼線 (欣澳 至 迪士尼)	東涌線 (奧運 至 九龍)	機場快線 (青衣 至 機場)
乘客量	58 700	36 600	15 200	45 200	53 700	48 100	52 300	1 800	22 800	2 500
載客率 (每平方米 站立6人)	71%	74%	57%	72%	67%	67%	70%	19%	61%	52%
載客率 (每平方米 站立4人)	100%	104%	80%	102%	94%	95%	98%	26%	85%	61%

註：

港鐵公司由2014年12月8日起在早上及黃昏繁忙時間於將軍澳線實施"+1"列車服務安排，由北角站開出的列車班次以3列列車為一組，首兩班列車會開往寶琳站，第三班列車則會以康城站為終點。在"2+1"列車服務安排下，每平方米站立6人的載客率已由72%降至65%，而每平方米站立4人的載客率則已由102%降至91%。

資料來源：運輸及房屋局局長就田北辰議員在2015年12月9日立法會會議席上的提問所作的書面答覆的附件一

**交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會**

**港鐵列車可載客量及載客率
相關文件一覽表**

委員會	會議日期	會議紀要／文件
立法會會議	2013年7月17日	<u>梁志祥議員就港鐵西鐵線和輕鐵的列車服務提出的質詢</u>
立法會會議	2013年12月4日	<u>謝偉銓議員就港鐵服務提出的質詢</u>
立法會會議	2014年2月19日	<u>郭家麒議員就為青衣居民而設的鐵路服務提出的質詢</u>
鐵路事宜 小組委員會	2014年2月28日	<u>政府當局就港鐵列車的載客量和載客率提供的文件</u> <u>會議紀要</u> <u>政府當局就港鐵列車的載客量和載客率、獨立專家因應2014年2月絕緣體事故就港鐵公司架空電纜系統的檢討結果，以及2014年8月20日狗隻進入東鐵線範圍事件報告提交的補充文件</u> <u>政府當局就西鐵線的載客量提供的補充文件</u>
立法會會議	2014年3月19日	<u>李慧琼議員就港鐵車廂擠迫情況提出的質詢</u>
立法會會議	2014年5月14日	<u>林大輝議員就港鐵鐵路服務提出的質詢</u>

委員會	會議日期	會議紀要／文件
鐵路事宜 小組委員會	2014年10月27日	<u>政府當局就《鐵路發展策略2014》提供的文件</u> <u>會議紀要</u>
立法會會議	2014年12月3日	<u>陳恒鑾議員就《鐵路發展策略2014》提出的質詢</u>
立法會會議	2014年12月17日	<u>謝偉銓議員就額外鐵路服務需求提出的質詢</u>
立法會會議	2015年3月25日	<u>葛珮帆議員就往返將軍澳交通提出的質詢</u>
交通 事務委員會	2015年7月17日	<u>政府當局就新界西北運輸基建的規劃提供的文件</u> <u>會議紀要</u>
立法會會議	2015年12月9日	<u>田北辰議員就鐵路服務提出的質詢</u>
立法會會議	2016年2月17日	<u>葉國謙議員就將軍澳交通提出的質詢</u>

立法會秘書處
議會事務部4
2016年4月13日