

**政府總部  
運輸及房屋局**

**運輸科**  
香港添馬添美道 2 號  
政府總部東翼



**Transport and  
Housing Bureau  
Government Secretariat**

**Transport Branch**  
East Wing, Central Government Offices,  
2 Tim Mei Avenue,  
Tamar, Hong Kong

本局檔號：THB(T) L2/3/9  
來函檔號：

電話號碼：3509 8159  
傳真號碼：2537 5246

香港中區  
立法會道 1 號  
立法會綜合大樓  
立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會秘書  
劉素儀女士  
(傳真號碼：2840 0716)

劉女士：

**東鐵綫紅磡站列車出軌事故相關跟進問題**

你於2020年3月19日轉介時任何啟明議員就題述事宜的信件收悉。  
現附上政府當局及港鐵公司的綜合回應，供委員參閱。

運輸及房屋局局長

(謝韻婷



代行)

2020 年 6 月 2 日

副本送：  
機電工程署  
香港鐵路有限公司

(經辦人：謝樂謙先生)  
(經辦人：陳裕昌先生)

政府及香港鐵路有限公司(港鐵公司)非常重視 2019 年 9 月 17 日東鐵綫近紅磡站發生的列車出軌事故。在事故發生後，港鐵公司成立包括本地及海外專家和公司資深人員組成的調查委員會，深入調查事故的成因及提出改善建議。機電工程署(機電署)亦就事故進行獨立調查，港鐵公司及機電署的報告已於今年 3 月 3 日公佈。政府及港鐵公司已於 5 月 5 日的立法會鐵路事宜小組委員會的會議上向委員作出匯報(詳見立法會 CB(4)438/19-20(05)號文件)。

## 更換軌枕時間表及使用軌枕的規格準則

2. 一直以來，港鐵公司按照國際標準及守則，設立全面的鐵路資產管理及維修制度，並會不時更新和完善相關制度，以確保鐵路安全。就軌枕方面，東鐵綫原先約有 1 萬條「木製軌枕」，由於「木製軌枕」出現老化及採購困難問題，港鐵公司於 2008 年起逐步以合成材料製造的軌枕取代「木製軌枕」，並會因應軌枕的實際狀態及新舊而作更換。合成材料或木製軌枕的機械特性在鐵路應用方面並無分別，兩者的機械特性均符合日本工業標準 JIS E 1203:2007 標準。港鐵公司於 2010 年開始實行更換東鐵綫已損耗「木製軌枕」的計劃，至 2019 年 8 月，已更換 4000 條合成軌枕。

3. 一般而言，「合成軌枕」的壽命較「木製軌枕」長，亦能提升路軌的整體表現。因此，「合成軌枕」廣泛應用於世界各地的鐵路系統。港鐵公司引入「合成軌枕」約十年以來，從未遇過導致是次事故的同類情況。事故後，港鐵公司已全面檢查沿東鐵綫所有的「木製軌枕」，並已更換超過 2600 條「木製軌枕」，進一步提升軌道的整體表現。餘下狀況比較良好的「木製軌枕」亦將於 2021 年底前完成更換，屆時東鐵綫所有的「木製軌枕」將會全數完成更換。

4. 現時除東鐵綫外，部分重鐵鐵路綫的路段亦有使用木製軌枕，當中以東涌綫及機場快綫所使用軌枕的路段較長。現時，相關軌枕的狀態良好。港鐵公司會視乎軌枕的實際狀態安排保養、維修及更換的工作。因應東鐵綫更換合成軌枕的經驗，港鐵公司正籌備為其他鐵路綫全數更換木製軌枕的計劃。事實上，港鐵公司一直對軌道進行定期檢查和量度，並已參考英國鐵路網公司(Network Rail)的量度標準以制定內部軌道維修標準，若發現超標情況，會安排於指定時間內完成複檢和維修，做法與東鐵綫相若。機電署會繼續對港鐵公司的軌道維修保養進行抽樣審查，確保港鐵公司根據既定的維修保養程序，嚴格執行軌道維修保養工作。

## 日常維修程序及投放預算

5. 鐵路安全至為重要。鐵路網絡持續擴展，為了提供安全、可靠及優質的鐵路服務，近年港鐵公司在車務及維修工程的人手均有顯著增加，至 2019 年已有接近 5400 名相關員工，比 2008 年增幅約 45%。港鐵公司亦持續投放大量資源維修、保養及更新資產，單是去年便投放 90 億元，未來會繼續投放資源進行保養維修，使系統持續維持良好狀態。

6. 鐵路系統涉及數以十萬計的零件及組件，港鐵公司有嚴謹的系統及程序，定期檢查及維修保養鐵路系統的各個部分。港鐵公司每天均有完成檢查並須輪候進行維修的工作，也有完成維修的工作，來信中查詢某一時間仍在處理中的維修預算部分的個案數目未必有指標性作用。就一般維修程序方面，軌道巡視員的巡查和道岔維修由基建維修部的軌道維修管理組執行，而軌道及架空電纜幾何記錄車則由同部門的整全保證管理組操作。軌道維修管理組在核實軌道及架空電纜幾何記錄車的事項報告，並與軌道巡視員及道岔檢查所得的預防性維修資料整合後，會就軌道狀況決定所需進行的維修措施。港鐵公司有既定的維修程序，跟進檢查、修正軌距以及整理準備報告，在有需要時予部門主管參閱。

7. 港鐵公司一直密切監察不同維修項目，並會根據相關因素，例如不同組件的特性、實際維修需要等，制定檢查各類設施和組件的週期及維修保養工序。維修團隊一旦發現任何需要跟進的維修保養問題，會在評估風險後訂定跟進工作的優先次序，並按照相關工序及處理方式，作出修復或更換，以確保鐵路安全。

## 經理/主管級管理層與前綫的溝通

8. 港鐵公司一向十分重視經理/主管級管理層與前綫員工之間的溝通，並有定期匯報及回應不同的維修工作情況。經理/主管級管理層會因應不同的維修項目及需要，到現場作實地視察，以便作出跟進及匯報。在事故發生後，相對以往的維修監控制度，港鐵公司會改以遞進方式，設立不同層級的指標，提升及規範相應的維修工作，加強監察軌距是否符合規定，並按照遞進方式機制向上級匯報。同時，港鐵公司亦會探討及使用新科技，採用安裝在載客列車的新設備，記錄分析路軌數據和狀況，用作維修及向管理層匯報的依據。新設備已於今年 2 月運抵本港，現正進行試驗。

9. 港鐵公司會繼續以安全為首要考慮，積極跟進及落實調查委員會提出的改善建議，以避免同類事件發生。機電署作為法定監管者，亦會密切監察港鐵公司落實相關措施的進度及成效，以確保鐵路安全。