

管制人員的答覆

總目： 42 機電工程署

分目：

綱領： (2) 機械裝置安全

管制人員： 機電工程署署長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就機電工程署執行《香港鐵路條例》（第 566 章）及《香港鐵路規例》（第 556A 章），請告知本會：

- (a) 按港鐵各支線劃分，過去 3 年（2010-11，2011-12，2012-13），每年檢驗路軌的次數為何？每年按事故性質分類發生了多少宗事故？
- (b) 過去 3 年（2010-11，2011-12，2012-13），港鐵每年向機電工程署匯報了多少宗影響鐵路安全的事故？請按事故分類交代數字？
- (c) 過去 3 年（2010-11，2011-12，2012-13）及預計於 2013-2014 年，每年用於監察鐵路安全的人手及開支為何？因應港鐵近年事故增加，當局會否增加人手或有其他方法改善安全？

提問人： 胡志偉議員

答覆：

- (a) 港鐵公司採用一套以風險為本的保養維修制度為路軌進行保養維修，包括目視檢查和以超聲波檢視路軌。目視檢查的頻密度由每 48 小時 1 次至每星期 2 次；而超聲波檢視的頻密度則由每 2 星期 1 次至每 3 個月 1 次。

機電工程署（機電署）會就可能影響鐵路安全的重大鐵路事故進行檢驗。除就事故進行檢驗外，機電署亦進行定期檢驗，以監察對鐵路安全具關鍵影響的系統及設施。下表開列機電署在過去 3 年進行的路軌檢驗次數：

港鐵綫	2010 年	2011 年	2012 年
港島綫	0	4	2
觀塘綫	1	0	1
荃灣綫	0	4	1
將軍澳綫	0	1	0
東鐵綫	4	3	1
西鐵綫	0	2	0
馬鞍山綫	2	0	0
機場快綫／東涌綫／迪士尼綫	0	3	0
輕鐵	0	3	1
總計	7	20*	6

*2011 年的路軌檢驗次數較多，是由於在該年所發生的路軌裂縫事故。

下表開列在過去 3 年，根據《香港鐵路規例》須向機電署通報的路軌裂縫事故數字：

港鐵綫	2010 年	2011 年	2012 年
港島綫	0	0	0
觀塘綫	2	0	2
荃灣綫	2	1	1
將軍澳綫	0	0	0
東鐵綫	2	1	2
西鐵綫	0	0	0
馬鞍山綫	0	0	0
機場快綫／東涌綫／迪士尼綫	0	1	0
輕鐵	0	0	0
總計	6	3	5

- (b) 因鐵路設備故障、港鐵員工行為、乘客／公眾行為及其他外來因素而發生並根據《香港鐵路規例》須向機電署通報的鐵路相關事故¹數字，在 2010、2011 及 2012 年分別為 769、839 及 774 宗。這些數字已涵蓋（a）段上表所列在過去 3 年發生的路軌裂縫事故數目。

在這些事故中，有 90% 以上是因乘客／公眾行為及其他外來因素所導致，例如乘客身體不適需要在醫院留醫、乘客於最後一刻上下車時被車門夾到、有人擅闖路軌及樹木因颱風吹襲而倒塌等。其餘（少於 10%）的事故是由鐵路設備故障及員工行為導致。

- (c) 下表開列用於規管現有鐵路綫安全的專業／技術人員數目及相關開支：

	2010-11 年度	2011-12 年度	2012-13 年度
員工數目	9	9	11
開支（百萬元）	7.690	8.238	9.842

為加強規管職能，機電署已在 2012-13 年度開設 1 個機電工程師和 1 個機械督察職位。2013-14 年度用於監察鐵路安全的人手和開支將維持不變，與 2012-13 年度相同。

¹ 不包括自動梯、升降機和其他在月台及路軌範圍以外的設施事故。

姓名： 陳帆
 職銜： 機電工程署署長
 日期： 5.4.2013