

管制人員的答覆

(問題編號：3063)

總目： (42) 機電工程署

分目： 沒有指定

綱領： (2) 機械裝置安全

管制人員： 機電工程署署長(潘國英)

局長： 發展局局長

問題：

自2007年以來，機電工程署(機電署)已和很多機構合作推廣「站穩及握扶手」的做法。就此，政府可否告知本會：

(一)過去三年，按事故主要原因劃分，每年的自動梯事故數目；

(二)過去三年，機電署推廣「站穩及握扶手」做法的方法、合作機構，以及所涉開支；

(三)有否在本港進行研究，以探討「站穩及握扶手」的做法可否增加自動梯的載客量及令使用者更為安全；如有，詳情為何；如否，原因為何；

(四)有否評估多年來機電署推廣「站穩及握扶手」的成效；如有，結果為何；如否，原因為何；及

(五)未來計劃如何加強推廣「站穩及握扶手」的做法？

提問人：黎棟國議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

機電工程署(機電署)一直透過多管齊下的措施，提升升降機及自動梯的安全水平，而公眾教育和宣傳活動為當中的重要一環。此外，乘客能安全使用升降機或自動梯亦是機電署的優先考慮之一。就自動梯而言，要確保其安全使用並避免發生事故，除了要有適當的保養和定期檢驗外，乘客的正確使用亦同樣重要。因此，機電署一直致力宣傳及推廣乘客在使用自動梯時應有的態度，包括站穩並緊握扶手帶、切勿在自動梯上行走等。

就議員的提問，現回覆如下：

- (一) 現時，香港約有10 900部自動梯。過去3年，根據《升降機及自動梯條例》(第618章)向機電署作出呈報的自動梯事故宗數表列如下：

	2022年 ^{註3}	2023年	2024年
因人為因素而導致的事故(宗) ^{註1}	1 705	2 627	2 698
因其他原因導致的事故(宗) ^{註2}	134	138	111
總數	1 839	2 765	2 809

註1：例如乘客在自動梯上行走時因失去平衡而跌倒

註2：例如有外物卡在自動梯的梯級及梳齒板之間空隙等外來因素、機件故障或進行工程時發生的事故

註3：由於新冠肺炎疫情的影響，市面人流大減，令使用自動梯的乘客相應減少

- (二) 如上文所述，機電署一直致力宣傳及推廣乘客在使用自動梯時應有的態度，包括站穩並緊握扶手帶、切勿在自動梯上行走等。過去3年，機電署透過不同渠道發佈有關宣傳資料，以提升公眾對安全使用自動梯的知識。這些渠道包括大眾媒體(包括電視台、電台廣播和社交媒體等)及部門的新聞通訊。同時，機電署一直與香港鐵路有限公司(港鐵)、香港房屋委員會，以及物業管理業界緊密合作，共同推廣安全使用自動梯的訊息。此外，機電署亦不時於學校和長者中心舉辦外展活動，向學生和長者提供安全使用自動梯的資訊。

由於上述的公眾教育和宣傳活動是由機電署不同部別的人員負責，而他們亦同時肩負其他職務，其薪酬開支已納入署方的日常營運成本內，因此我們沒有備存有關的人手及開支分項數字。

(三)至(五)

香港的自動梯設計載客量是按乘客站立於所有梯級上和自動梯的安全運行速度計算，以符合《升降機及自動梯設計及構造實務守則》內的技術及安全要求。因此，乘客在使用自動梯時站穩在所有梯級及緊握扶手帶，並不會令自動梯的設計載客量增加。反之，若騰出自動梯的一邊讓一些不遵從安全守則的乘客於自動梯上行走，不單對乘客構成安全風險，亦會減少自動梯處理的乘客量，令繁忙時間使用自動梯時或需額外輪候時間。值得一提，自動梯的梯級比一般的樓梯級較高，加上梯級的高度在運行中會有所變化，乘客在自動梯上行走會容易絆倒而發生意外，並可能會影響自動梯的其他乘客。

鑑於乘客在自動梯上行走所帶來的壞處，機電署一直鼓勵市民在使用自動梯時，要緊握扶手，並站穩在梯級兩邊。事實上，機電署亦參考了多個內地及海外城市的做法，包括北京、上海、南京、廣州、台北、東京、首爾、墨爾本、新加坡、多倫多等，這些城市的政府均鼓勵乘客在使用自動梯時，要站穩及緊握扶手，以確保安全。

在推廣「站穩及握扶手」方面，機電署一直與港鐵緊密合作，提升車站的自動梯安全，包括利用不同宣傳方法，加強公眾對使用自動梯的安全意識。港鐵於2024年11月推出了新一輪宣傳短片及海報，提醒乘客要緊握扶手，「左右兩邊企定定」；亦派出了「扶手電梯安全大使」在特定車站提醒乘客安全使用自動梯，包括在攜帶大型行李或嬰兒車，以及使用輪椅時應使用升降機等。由於上述新措施的推行時間尚短，機電署會密切監察相關措施的推行並會適時聯同港鐵檢視其成效。同時，我們會繼續與港鐵深入分析車站自動梯出現事故的原因，以推行更有效的改善措施。

未來，機電署會以創新科技融入不同的宣傳活動，例如互動虛擬實境技術，令教育公眾如何安全使用自動梯的活動更生動、更有趣，繼而提升其成效。

- 完 -