

管制人員的答覆

(問題編號：2276)

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： 運輸及物流局局長

問題：

機電工程署綱領(2)2025-26年度需要特別留意的事項包括監察香港鐵路有限公司鐵路服務的安全表現。就此，政府可否告知本會：

- (a) 過去3年，港鐵各條路線的延誤事故次數，當中(i)成因、(ii)延誤時間、(iii)受影響人數及(iv)在「服務表現回贈」機制下須撥出的款項分別為何；
- (b) 在2024-25年度及預計在2025-26年度，機電工程署鐵路科監察港鐵安全涉及的(i)人手編制、(ii)職系、職級和職位及(iii)薪酬、運作及設備開支分別為何；
- (c) 在2024年，署方到港鐵(i)巡查及(ii)發現問題的次數分別為何；就巡查時發現的問題，署方有何跟進措施；及
- (d) 據工會反映，港鐵近年引入外判員工、合約員工及代工進行維修工作，擔憂該等員工不及全職員工專業，影響維修質素、間接增加事故發生的機會；請問署方有無發現此問題；如有，有何措施敦促港鐵改善；如無，原因為何？

提問人： 陸頌雄議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

- (a) 過去3年，由香港鐵路有限公司(港鐵公司)控制範圍內的因素引起並導致服務延誤事故的宗數、成因，以及港鐵公司根據「服務表現安排」及經優化的「服務表現回贈」安排所撥出的款額載列於附件一。至於每宗服務延誤事故受影響人數的資料，港鐵公司表示沒有相關統計數據。

- (b) 機電工程署(機電署)鐵路科根據鐵路安全相關條例，負責規管及監察鐵路系統的安全運作，包括由港鐵公司營運的鐵路系統、香港國際機場的旅客捷運系統、由香港電車有限公司營運的電車系統，以及由山頂纜車有限公司營運的山頂纜車系統。機電署鐵路科在2024-25年度及預計在2025-26年度的人手編制載列如下：

職級	2024-25年度	2025-26年度 (預計)
助理署長	1	1
總工程師	4*	4*
高級工程師	15	15
工程師	28	28
督察	4	4

* 2個總工程師職位為首長級有時限編外職位，於2021年7月開設，為期4年。

機電署鐵路科預計在2024-25年度及2025-26年度的總開支載於下表：

	2024-25年度 (預計)	2025-26年度 (預計)
薪酬	75.6	72.8
其他運作開支	14.0	11.9
開支(百萬元)	89.6	84.7^

^ 預計在2025-26年度的總開支會減少，主要由於有時限職位期滿。

- (c) 2024年，機電署對鐵路設施／系統進行了455次巡查，當中包括對港鐵公司進行419次巡查。機電署的巡查包括以「風險為本」的巡查，即按過往的記錄，就可能會對鐵路安全運作構成較高風險的範疇作出巡查檢驗及評估；以及「全面和直接審核」工作，即主動地審核港鐵公司各項鐵路資產及營運鐵路線的資產和安全管理系統，以及早發現潛在問題。機電署在2024年「全面和直接審核」工作中就51個項目向港鐵公司提出了57項改善建議。

在巡查和審核過程中，如發現任何問題或有待改進的地方，機電署會即時要求港鐵公司跟進及提出改善建議，並會監察港鐵公司落實改善建議的進度。

(d) 根據港鐵公司提供的資料，港鐵公司一直採用一套符合國際標準的維修保養機制，並根據其維修需求制定人力資源安排。港鐵公司的外判員工一般會負責執行重複性和技術要求較低的工作。另外，亦會按法例規管要求安排持有所需牌照或註冊的合資格外判人員進行相關工作。該等員工須接受港鐵公司提供的具體維修程序和標準訓練，並與港鐵員工一樣，須遵循同一程序和指引執行維修工作。港鐵公司內部人員亦會負責督導承辦商，確保外判員工和合約代工的維修工作，符合港鐵公司訂立的安全及質量標準。

機電署負責規管鐵路運作安全，不論鐵路系統設備是由港鐵公司或外判承辦商負責維修，機電署都會以同一標準監管。根據紀錄，機電署沒有發現因外判承辦商維修工程出現問題而引致事故。

附件一

由港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致服務延誤8分鐘或以上的事故宗數

觀塘線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) <small>註3</small>
				半小時或以下 <small>註1</small>		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 <small>註2</small>	人為因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	
2022	16	14	2	13	2	1	0	0	0	0	0	3
2023	17	17	0	15	0	2	0	0	0	0	0	2
2024	12	11	1	10	1	1	0	0	0	0	0	1

荃灣線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) <small>註3</small>
				半小時或以下 <small>註1</small>		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 <small>註2</small>	人為因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	
2022	5	5	0	4	0	0	0	0	0	1	0	40
2023	8	8	0	7	0	1	0	0	0	0	0	1
2024	10	10	0	9	0	1	0	0	0	0	0	1

港島線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) <small>註3</small>
				半小時或以下 <small>註1</small>		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 <small>註2</small>	人為因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	
2022	7	7	0	6	0	1	0	0	0	0	0	1
2023	5	5	0	4	0	1	0	0	0	0	0	1
2024	10	8	2	7	2	1	0	0	0	0	0	1

將軍澳線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) <small>註3</small>
				半小時或以下 <small>註1</small>		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 <small>註2</small>	人為因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	
2022	11	10	1	8	1	1	0	0	0	1	0	15.4
2023	6	6	0	4	0	2	0	0	0	0	0	3
2024	12	10	2	10	2	0	0	0	0	0	0	0

南港島線

東鐵線

屯馬線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) <small>註3</small>
				半小時或以下 <small>註1</small>		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 <small>註2</small>	人為因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	
2022	12	12	0	11	0	1	0	0	0	0	0	2.4
2023	18	18	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	6	6	0	5	0	1	0	0	0	0	0	1

東涌線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) <small>註3</small>
				半小時或以下 <small>註1</small>		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 <small>註2</small>	人為因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	
2022	7	4	3	4	3	0	0	0	0	0	0	0
2023	10	8	2	7	2	1	0	0	0	0	0	1
2024	11	10	1	9	1	1	0	0	0	0	0	1.2

迪士尼線

機場快線

輕鐵

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) <small>註3</small>
				半小時或以下 <small>註1</small>		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 <small>註2</small>	人為因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	機件 故障	人為 因素	
2022	18	16	2	16	2	0	0	0	0	0	0	0
2023	18	14	4	13	2	1	1	0	0	0	1	17
2024	10	9	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0

註1：根據現行鐵路事故通報機制，任何鐵路事故若影響列車服務延誤8分鐘或預計延誤達8分鐘或以上，港鐵公司須於事故發生後8分鐘內通報運輸署。少於8分鐘的列車服務延誤對乘客影響相對輕微，港鐵公司無須向運輸署通報，故運輸署並沒有備存8分鐘以下服務延誤事故的數字。

註2：機件故障包括站內機件故障、基礎設施故障、列車故障等。

註3：2023年票價調整機制檢討後落實的「服務表現回贈」安排，調高了港鐵公司就服務延誤超過3小時的事故須撥出的金額，以及每宗事故的最高撥款金額，並引入繁忙時間款額增加安排。