

管制人員的答覆

(問題編號：3187)

總目： (42) 機電工程署

分目： (000) 運作開支

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：

機電工程署在綱領(2)2026-27年度需要特別留意的事項包括監察香港鐵路有限公司(港鐵)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；當中每次事故的日期和時間、受影響路段、成因、從發現事故到復修完成的時長、有限度服務期間最疏班次間隔(如適用)、估計受影響人數及在「服務表現回贈」機制下須撥出的款項分別為何(以表格列出)；

(b) 過去3年，港鐵各站扶手電梯及升降機的故障次數；當中每次故障的日期和時間、成因、是否有人受傷、有關扶手電梯／升降機的停止服務時長分別為何；

(c) 過去3年及預計在2026年，港鐵按計劃進行的扶手電梯及升降機更換工程次數；當中每次工程的地點、開工及完工時間分別為何；

(d) 在2024-25年度及預計在2026-27年度，機電工程署鐵路科監察港鐵安全涉及的人手編制，薪酬、運作及設備開支分別為何；由於署方在該綱領2026-27年度預算開支較2025-26年度大減37%至6.47億元，署方如何確保監察港鐵安全的工作不受影響；

(e) 在2025年，署方到港鐵巡查及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

(f) 署方有否備存過去3年港鐵維修開支，由港鐵長期聘用、由港鐵以合約形式聘用、外判、代工形式的維修人員數目分別為何；署方將如何確保外判、代工人員的專業性，以免維修質素參差、間接增加事故發生的機會？

提問人：林偉江議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

- (a) 2025年，香港鐵路有限公司(港鐵公司)營運的港鐵重鐵網絡運作超過185萬班列車，平均每日接載超過470萬人次乘客，當中列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度均維持在99.9%的高水平。過去3年，由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，港鐵公司沒有備存相關統計數據。
- (b) 過去3年，港鐵公司按《升降機及自動梯條例》向機電工程署(機電署)呈報的升降機及自動梯事故的詳情表列如下：

設備	日期	地點	故障成因	受傷人數
自動梯	2023年6月7日	九龍塘站	自動梯控制線路接觸不良，導致自動梯緊急停止運行，令乘客受傷	1
	2023年10月15日	油麻地站	自動梯控制線路接觸不良，導致自動梯緊急停止運行，令乘客受傷	1
	2024年5月4日	屯門站	自動梯制動裝置調校不良，引致制動裝置部件冒煙	0
	2025年2月22日	香港大學站	自動梯扶手帶表面有鋼絲凸出，導致乘客握住扶手帶的右手被刮傷	1
	2025年7月29日	粉嶺站	自動梯扶手帶張力不足，導致扶手帶與梯級不同步，令乘客受傷	1
升降機	2025年9月28日	佐敦站	電器部件出現故障，導致升	0

			降機發生困人 事故	
--	--	--	--------------	--

註：根據《升降機及自動梯條例》，如升降機或自動梯的主要部件出現故障，升降機或自動梯的負責人須向機電署呈報事故；至於其他較輕微的部件故障，例如因乘客使用不當或受外物影響而導致的故障，註冊承辦商會記錄在工作日誌，無須向機電署呈報。

升降機或自動梯因故障而暫停服務的時間並非《升降機及自動梯條例》規定須呈交的資料項目，因此機電署沒有備存相關資料。

- (c) 根據港鐵公司提供的資料，港鐵公司在2023年至2025年期間，已在荃灣線、觀塘線、港島線，以及機場快線／東涌線等共32個車站，為26條自動梯和34部升降機展開更換工程。每條自動梯或每部升降機的更換工程一般需時6至8個月。截至2025年年底，約九成的更換工程已經完成。港鐵公司計劃於2026年，為觀塘線、將軍澳線、屯馬線和迪士尼線等共5個車站，進一步更換8條自動梯和3部升降機。
- (d) 綱領(2)「機械裝置安全」在2026-27年度的撥款較2025-26年度的修訂預算減少約3.8億元(約37%)，主要由於優化升降機資助計劃的大部分申請已在2025-26年度完成審批，因此所需的現金流量減少約3.8億元。

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、由香港機場管理局營運的香港國際機場旅客捷運系統、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至2025-26年度，以及預計在2026-27年度的人手編制載列如下：

職級	2024-25年度	2025-26年度	2026-27年度 (預計)
助理署長	1	1	1
總工程師	4*	4*	4*
高級工程師	15	15	15
工程師	28	28	28
督察	4	4	4

* 2個總工程師職位為首長級有時限職位，於2021年7月開設，並於2025年獲批延續5年至2030年。

機電署鐵路科在2024-25年度，以及預計2025-26至2026-27年度的總開支載於下表：

	2024-25年度	2025-26年度 (預計)	2026-27年度 (預計)
薪酬	75.5	71.4	71.4
其他運作開支	16.3	16.3	12.5
總開支(百萬元)	91.8	87.7 [^]	83.9 [*]

[^] 2025-26年度的總開支預計會減少，主要由於員工退休前假期的薪金開支減少。

^{*} 2026-27年度的總開支預計會減少，主要由於運作開支所需的撥款減少。

機電署鐵路科會繼續善用現有資源，持續審視港鐵公司各營運線主要鐵路系統，並應用創新科技以提升監察鐵路服務和資產維護表現等能力，保障鐵路安全。

(e) 2025年，機電署對鐵路設施／系統進行了499次巡查，包括對港鐵公司進行463次巡查。機電署一向以「風險為本」的原則巡查，即按過往的記錄，就可能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，當中包括定期巡查、突擊檢查和事故調查。機電署亦會進行「全面和直接審核」工作，即主動審核港鐵公司各營運鐵路線的資產和安全管理系統，及早發現潛在問題。機電署在2025年的「全面和直接審核」工作中，就52個需跟進事項向港鐵公司提出86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，並透過定期會議及實地巡查，監察港鐵公司落實改善建議的進度。

(f) 港鐵公司一直採用一套符合國際標準的維修保養機制，並根據維修需求制定人力資源安排。現時港鐵公司的外判工作，主要涉及重複性較高或技術要求較低的工序。另外，港鐵公司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。該等承辦商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，須遵循相同程序和指引執行維修工作。港鐵公司內部人員亦負責督導承辦商，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，都會按同一標準監管。

根據港鐵公司提供的資料，過去3年(截至每年12月31日)，港鐵公司的重鐵和輕鐵系統維修人員編制數目分別為5 839人(2023年)、6 261人(2024年)和6 356人(2025年)。

港鐵公司亦會透過不同安排暫時填補員工空缺，包括安排合約代工在港鐵員工督導下協助維修工作。過去3年(截至每年12月31日)實際聘用

的合約代工數目分別為432人(2023年)、424人(2024年)和433人(2025年)。

港鐵公司沒有提供其維修開支分項數字。

港島線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	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	
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
2025	5	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0

將軍澳線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	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	
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
2025	10	10	0	9	0	0	0	0	0	1	0	19.2

南港島線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	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	
2023	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	4	4	0	3	0	1	0	0	0	0	0	1

東鐵線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	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	
2023	13	13	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	11	11	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	12	11	1	9	1	2	0	0	0	0	0	2

屯馬線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	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	
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
2025	10	10	0	7	0	3	0	0	0	0	0	3

東涌線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	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	
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
2025	6	6	0	4	0	2	0	0	0	0	0	2

迪士尼線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	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	
2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

機場快線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	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	
2023	5	4	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0
2024	7	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0
2025	9	7	2	7	2	0	0	0	0	0	0	0

輕鐵

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	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	
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
2025	11	8	3	8	3	0	0	0	0	0	0	0

註1：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，根據現行鐵路事故通報機制，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分鐘以下的服務延誤事故數字。

註2：機件故障包括站內機件、基礎設施、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，調高了港鐵公司須就服務延誤超過3小時的事故相應撥出的金額，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。