

二零一四年三月十三日

葵青區議會
第八十八次會議

致：葵青區議會方平主席, JP

由：林立志議員、黃炳權議員

日期：二零一四年二月二十五日

議題：跟進港鐵列車的可載客量飽和問題

背景：

港鐵系統於 1979 年啓用，發展至今現 有十條重型鐵路綫和一個服務新界西北的輕鐵網絡。現時港鐵系統的鐵路總長度達 218 公里，平日每天乘客量平均為 520 萬人次。

根據運輸及房屋局於本年 2 月 25 日提交予立法會鐵路事宜小組委員會的文件《港鐵列車的可載客量和載客率》(附件)，發現港鐵在計算載客量時，高估車廂乘客容量，拉低載客率。若以外國標準每平方米可企 4 人作計算，各鐵路綫最繁忙路段的實際載客率均達 80% 至 100%，其中東涌綫達 84%，荃灣綫更達 98%已經屬超載的水平。¹

文件顯示，港鐵在計算載客率時，一直以車廂每平方米可企 6 人作計算，然而據文件的註釋中清楚說明問題：「我們留意到世界各地鐵路系統的設計可載客量不盡相同，大部分的密度為每平方米站立四至六人不等，然而實際上卻往往未能符合這些基準。舉例來說，日本地鐵的理想標準是每平方米站立 3.3 人，但目前的平均密度是每平方米站立五人。」換言之，每平方米站 6 人根本超出乘客可接受程度，實際只能站 4 至 5 人，港鐵長期以每平方米站 6 人作計算，嚴重高估每卡車廂的載客量。如以歐美或日本標準重新計算載客率，發現各鐵路綫最繁忙的路段的一小時載客率會因此會大幅上升：

路線／每平方米站立人數	港鐵標準	歐美標準	日本標準
	6	4	3.3
東鐵綫	71%	100%	116%
西鐵綫	70%	99%	115%
馬鞍山綫	57%	80%	92%
將軍澳綫	72%	100.6%	117%
港島綫	66%	93%	108%
觀塘綫	67%	94%	109%
荃灣綫	70%	98%	114%
迪士尼綫	25%	35%	40%
東涌綫	60%	84%	97%
機場快綫	46%	54%	75%

上述數據反映港鐵一直低估載客率，在「鐵路為主」的「保鐵」大政策下，推行「環保為名，削車為實」的「巴士路線重組計劃」，大幅削減巴士路線，不但減少市民選擇，增加擠擁度，在港鐵連串事故後，更突顯「一鐵獨大」的問題。

¹ 國際載客量標準：

AW0: 列車淨重 (Tare Weight)

AW1: 坐滿所有座位 (Normal Load)

AW2: 滿載 (Full Load): AW1 + 每平方米站立 4 人(美國紐約和德國柏林)
至 5 人(中國大陸)

AW3: 超載 (Crush Load): AW1 + 每平方米站立 6 人

AW4: 絕對超出負荷 (Absolute Maximum Load): AW1 + 每平方米站立 9 人

港鐵載客量標準：

AW0: 列車淨重

AW1: 坐滿所有座位 + 每平方米站立 3.6 至 5 人

AW2: AW1 + 每平方米站立 6 人

AW3: AW1 + 每平方米站立 7 人

AW4: AW1 + 每平方米站立 8.4 人

AW5: AW1 + 每平方米站立 9 人

問題：

1. 文件表示在八、九十年代，車廂確可達到每平方米站立 6 人，明顯有關標準已不合時宜，文件中亦表示「越來越多乘客因為在乘車期間閱讀報章或使用平板電腦、智能電話等流動器材，在列車上佔用較多個人空間。這些情況會令列車以至整條鐵路綫的可載客量減少。」請港鐵以上述表列方式，提供過去五年有關十條鐵路綫的載客量為何？現時港鐵對「載客量」的定義，是否與市民的定義有嚴重落差，會否為此而作出檢討？如會，詳情為何？如否，則原因為何？
2. 政府在文件中也承諾未來四條新的鐵路綫包括南港島綫、西港島綫、沙中綫及觀塘綫延綫，均會採用每平方米 4 人為服務標準。此服務標準可否應用於現有鐵路綫，改善擠擁問題？如可，則詳情為何？如否，則原因為何？文件中亦表示可在現有訊號系統下增加東涌綫的班次，有關詳情為何？而荃灣綫在現有訊號系統下，已經無法加密班次，港鐵是否有其他措施解決現時過於擠擁問題？如有，則詳情為何？如否，則原因為何？
3. 文件指「政府已要求港鐵公司在新鐵路綫竣工落成前，就其他有助提升可載客量的措施研究是否可行可取，這些措施的例子包括鼓勵乘客在繁忙時段以外乘搭港鐵的早晨特惠計劃及拆除部分車廂內若干座位以增加可載客量。港鐵公司亦已委托海外大學研究是否有其他有助紓緩繁忙時間高載客率的情況的措施。」有關「早晨特惠計劃」及「拆除部分車廂內若干座位」的詳情為何？其他的紓緩措施的詳情為何？

本人要求運輸及房屋局及港鐵公司派員出席是次會議，詳細解釋有關議題。