

元朗區議會交通及運輸委員會  
集體運輸服務工作小組  
2018 年度第六次會議記錄

日期：2018 年 11 月 26 日（星期一）

時間：上午 10 時正至下午 1 時 40 分

地點：元朗橋樂坊二號元朗政府合署十三樓元朗區議會會議廳

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
主席： 姚國威議員	會議開始	下午 1:30
副主席： 劉桂容議員	會議開始	會議結束
成員： 湛家雄議員, BBS, MH, JP	會議開始	下午 1:15
陳美蓮議員	會議開始	會議結束
陳思靜議員	上午 10:30	會議結束
趙秀嫻議員, MH	會議開始	下午 12:55
周永勤議員	會議開始	會議結束
郭 強議員, MH	下午 12:45	下午 1:30
梁明堅議員	上午 10:30	會議結束
沈豪傑議員, JP	會議開始	下午 12:55
蕭浪鳴議員, MH	會議開始	下午 12:55
鄧焯謙議員	上午 10:25	會議結束
鄧鎔耀議員	會議開始	下午 12:25
杜嘉倫議員	會議開始	會議結束
黃煒鈴議員	會議開始	下午 1:30
王威信議員, MH	會議開始	會議結束
黃偉賢議員	上午 10:25	會議結束
楊家安議員	會議開始	下午 12:25
袁敏兒議員	會議開始	會議結束
陳天任先生	會議開始	下午 1:30
徐君紹先生	上午 10:20	下午 1:00
郭靜然女士	上午 10:25	會議結束
林廷衛先生	會議開始	會議結束
鄧永明先生	會議開始	下午 12:55

秘書： 陳晞旻女士 元朗民政事務處行政助理（區議會）3

列席者

潘慧儀女士 元朗民政事務處助理專員（2）

譚樂忻女士	運輸署高級運輸主任/元朗 1
梁加諾先生	運輸署高級運輸主任/元朗 2
林 圓女士	香港鐵路有限公司公共關係經理—對外事務
吳雪花女士	香港鐵路有限公司車務經理—西鐵綫及馬鞍山綫
葉偉良先生	機電工程署高級工程師/鐵路特別職務
黃卓健議員	

### 缺席者

張木林議員  
李月民議員, MH (因事請假)  
梁福元議員  
馬淑燕議員  
文光明議員  
麥業成議員 (因事請假)  
陸子峯先生

\* \* \* \* \*

### 歡迎詞

主席歡迎各成員、政府部門代表及香港鐵路有限公司（港鐵）代表出席元朗區議會集體運輸服務工作小組 2018 年度第六次會議。

### 第一項、通過 2018 年度第五次會議記錄

2. 成員一致通過上述會議記錄。

### 第二項、通過集體運輸服務工作小組 2019 年度會議時間表 (集體運輸服務工作小組文件 2018/第 42 號)

3. 成員一致通過上述會議時間表。

### 第三項、前議事項：

- (1) 天水圍輕鐵天榮站架空電纜故障 列車服務受阻  
(集體運輸服務工作小組文件 2018/第 28 號)
- (2) 港鐵西鐵線故障令服務延誤  
(集體運輸服務工作小組文件 2018/第 29 號)

4· 成員指出是次故障發生於繁忙時間，儘管故障時間不長，卻為乘客帶來極度不便。成員認為列車系統一旦發生故障，港鐵有責任盡快恢復列車服務及安排替代交通工具。同時，港鐵亦應加強人手指示乘客乘搭臨時接駁巴士的地點及方法。

5· 主席總結，由於列車系統故障為市民帶來極大影響，期望機電工程署考慮成員的意見及加強監察鐵路服務。

(3) **鄧焯謙議員及劉桂容議員要求港鐵在晴碧樓 K73 巴士站加設上蓋事宜**

**(集體運輸服務工作小組文件 2018 / 第 30 號)**

---

6· 成員查詢 K73 巴士站加設上蓋工程的進度。

7· 林圓女士報告，港鐵已向相關政府部門提出興建 K73 綫天晴邨晴碧樓分站上蓋的申請，並獲審批。港鐵會在探討該位置地底是否設有其他公共設備後擬定工作計劃，包括訂立預計工程日期、向相關部門申請挖掘准許證及進行臨時交通管制安排等。在有關計劃落實後，會向議員溝通。

8· 主席總結，是項議題將於下次會議續議，期望港鐵屆時可提供有關工程的時間表。

(4) **黃偉賢議員、麥業成議員、陳美蓮議員、杜嘉倫議員、鄭俊宇議員及林廷衛先生建議討論輕鐵月台助理人手不足**

**(集體運輸服務工作小組文件 2018 / 第 30 號)**

---

9· 成員認為港鐵仍未回應成員在議題中所列出的四個提問，包括各個月台的助理數目、人手調配的詳情等。要求港鐵再次提交有關資料及於下次會議續議是項議題，以便成員了解港鐵安排及就實際情況討論。成員十分關注月台助理人手不足的問題，認為港鐵必需提出改善方案，以保障乘客的安全。

10· 主席總結，下次會議將續議是項議題。促請港鐵提交更詳細的資料，供成員參考並就有關數據作出討論。

#### 第四項、成員提問：

##### (1) 王威信議員, MH 及郭靜然女士促港鐵研究增設女性專用車廂 (集體運輸服務工作小組文件 2018 / 第 44 號)

---

11 · 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 由於在繁忙時段港鐵車廂內十分擠迫，乘客之間難免會有身體接觸，往往導致乘客之間產生誤會。成員認為港鐵可仿效其他地方如日本設置女性專用車廂，甚或設置男性專用車廂，既可提高女性的乘車安全，亦可同時減少乘客之間的誤會。政府亦應進行有關研究及廣泛諮詢市民；
- (2) 建議港鐵可在增設女性專用車廂後，張貼告示或於車廂之間安裝簡單的裝置提醒市民，而無需於車廂之間安裝閘門，以免影響乘客往來車卡之間的靈活性；
- (3) 反映部分男乘客贊成增設女性專用車廂，但同時擔心有關措施被指歧視女性；
- (4) 認為港鐵應增加車廂內的乘車空間，例如增加輕鐵列車的車廂數量，解決車內擠迫問題，以減少乘客因身體接觸而產生的誤會；及
- (5) 認為在繁忙時段及較為繁忙的車站難以規限男士進入女性專用車廂。故建議於車廂及月台加裝閉路電視，或呼籲男乘客及女乘客分別前往較前或較後的車廂乘車。

12 · 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 由於港鐵大部分的列車廂設計屬於開放式，設立女性專用後會減低乘客來往車卡之間的靈活性，而且職員在實際執行時將難以確保有效控制乘客通過各車廂；
- (2) 港鐵是世界上其中一個使用率非常高及提供最頻密服務的鐵路系統。在繁忙時間，月台普遍出現人潮，任何專用車廂的設置，均會對乘客人流管理造成影響。故此港鐵公司沒有計劃於港鐵路綫設立女性專用車廂；及
- (3) 港鐵已增購車廂提升可載客量，但在實際調配時，必需考慮路面交通狀況對服務的影響，包括繁忙路口及燈位的等

候時間。港鐵亦一直採取措施理順月台客流，並探討能有效減少乘客在月台候車時間的措施，例如微調部分路線服務，令班次更平均。

13· 主席總結，促請港鐵考慮成員的意見。同時，建議港鐵可先把東鐵綫的頭等車廂改裝成為女性專用車廂，再把有關措施推行至其他列車綫。

(2) 陳美蓮議員、黃偉賢議員、麥業成議員、杜嘉倫議員、鄺俊宇議員及林廷衛先生建議推出屯門至沙田全月通綫  
(集體運輸服務工作小組文件 2018 / 第 45 號)

14· 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映部分市民由屯門來往沙田上班，故需要購買兩款港鐵月票，分別為來往屯門至紅磡及來往上水至尖東的「全月通加強版」。由於兩款月票並不通用，市民需要在紅磡站出閘，並以另一張月票入閘，才能同時享有兩種月票優惠，十分不便。再者，市民對屯門至沙田的月票有一定的需求，建議港鐵推出相關的月票計劃以回應市民的需求；
- (2) 建議港鐵增加來往不同車站的月票優惠，除了可減少市民的交通費外，亦可讓市民預計每月的交通開支；及
- (3) 認為港鐵應減低票價，及全面檢討票價機制。

15· 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 現時使用「全月通加強版」的乘客，在乘搭指定車站範圍以外的本地連接車程時，可直接轉乘有關鐵路綫至目的地，無須出閘。乘搭該連接車程時可享有七五折優惠及 3% 車費回贈優惠。另外，如乘客逢星期一至五早上 7 時 15 分至 8 時 15 分於指定核心市區車站出閘，可同時享有車費七五折的優惠；及
- (2) 港鐵在推出各款月票優惠時，一般會考慮不同乘客群的乘車模式，以切合其需要。除了西鐵綫及東鐵綫的月票優惠外，港鐵亦推出為來往市區主要車站市民而設的「都會票

」。港鐵備悉議員就屯門至沙田月票優惠的訴求，將轉交有關部門參考。

16. 主席總結，期望港鐵聽取成員的意見，並考慮整體市民的乘車模式，以優化各種月票的設計，配合市民的乘車需要。另外，要求港鐵於會後跟進成員有關可否在不出閘的情況下同時使用兩款「全月通」的問題。

(3) 馬淑燕議員、呂堅議員, MH、郭強議員, MH、蕭浪鳴議員, MH、黃煒鈴議員、徐君紹先生及李啟立先生要求港鐵推行輕鐵月票計劃 (集體運輸服務工作小組文件 2018 / 第 46 號)

17. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映區內市民對輕鐵月票有一定的需求，部分市民經常使用輕鐵來往屯門區及元朗區各站。同時，認為現時鐵路的收費比例不合理，較短車程的費用比例上比車程較長的高，令本區就業市民的負擔相對增加，故建議港鐵推出輕鐵月票，便利市民及減輕市民的負擔；
- (2) 指出九廣鐵路公司曾推出各種輕鐵月票、星期票及季票，配合不同使用者的乘搭模式。認為港鐵可恢復有關措施，提供相關優惠予乘搭輕鐵及港鐵接駁巴士的市民；
- (3) 反映部分輕鐵乘客在匆忙之間因未能成功拍卡而被罰款，成員認為如增設輕鐵月票可避免有關情況；及
- (4) 建議港鐵增設西鐵屯門站至錦上路站的月票計劃，其使用範圍將覆蓋屯門區及元朗區所有西鐵綫、輕鐵及港鐵接駁巴士線。另有成員建議港鐵效法英國鐵路公司把鐵路網絡分為數個區域，並按區域收取月票費用。

18. 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 現時約三分一的輕鐵乘客在轉乘優惠下可免費乘搭輕鐵，而其餘乘客亦可享有其他車費優惠，以致其平均車費低於成人八達通最短程的車費。港鐵備悉議員對輕鐵月票計劃的訴求，而公司會繼續留意市場情況，檢討車費推廣計劃；

及

- (2) 港鐵持續更新及改進設施以方便市民。輕鐵將會更換超過 1,500 部輕鐵出入站收費器及閱讀器。新型號收費器／閱讀器的屏幕比現時更大且為彩色，可更清晰顯示資訊，相信可更方便乘客使用。

19 · 主席總結，期望港鐵聽取成員的意見，考慮增設輕鐵月票。

- (4) 鄭俊宇議員、黃偉賢議員、麥業成議員、陳美蓮議員、杜嘉倫議員及林廷衛先生要求改善 611P 脫班問題

(集體運輸服務工作小組文件 2018／第 47 號)

20 · 成員認為運輸署的調查結果中，611P 號線最高平均每小時載客量約四成多並不能反映現實情況。由於 611P 號線的脫班情況嚴重，導致市民不願意乘搭。查詢運輸署會否考慮引入其他公共運輸工具取代 611P 號線，以應付居民的需要。

21 · 譚樂忻女士表示運輸署會繼續不時安排調查以監察小巴營辦商有否按照服務詳情表的安排提供服務。同時，署方會就 611P 號線所述脫班情況進行調查，並就結果在有需要時約見營辦商檢討其運作安排。如營辦商有意調整服務，署方會先諮詢居民的意見。

22 · 主席總結，將於下次會議的小巴服務進展報告議程中跟進 611P 號線的服務。

- (5) 鄭俊宇議員、黃偉賢議員、麥業成議員、陳美蓮議員、杜嘉倫議員及林廷衛先生要求改善 79S 脫班問題

(集體運輸服務工作小組文件 2018／第 48 號)

23 · 成員反映 79S 號線小巴脫班問題嚴重。由於 79S 號線是唯一 24 小時往返皇崗口岸及元朗的路線，脫班問題為市民帶來困擾，遂查詢運輸署有否定期調查其服務水平。

24 · 梁加諾先生回應，署方定期就 79S 號線進行實地調查。根據 8 月下旬的調查結果，79S 號線於凌晨的班次平均約為 14 分鐘，較服務詳

情表內的規定班次 10 至 12 分鐘稍長。因應有關調查結果，署方已提醒營辦商留意該線的服務水平。署方亦正安排實地調查，以繼續監察有關路線的服務。

25. 主席總結，將於下次會議的小巴服務進展報告議程中跟進 79S 號線的服務安排。

(6) **王威信議員, MH 及郭靜然女士要求港鐵交代輕鐵 610 線月台圍封位置尚未開放原因**

**(集體運輸服務工作小組文件 2018 / 第 49 號)**

26. 成員反映元朗輕鐵站 610 線月台前方位位的擴闊工程完成已久，但至今仍未重開。由於元朗站於繁忙時間有較多乘客使用，圍封月台為乘客帶來不便。據悉有關位置需待屋宇署檢驗元朗輕鐵站其餘兩個梯級擴闊工程後才能同時重開，成員認為有關措施欠缺彈性，要求港鐵與相關部門商討分階段開放已完成工程的位置。

27. 林圓女士回應，表示港鐵現正於元朗輕鐵總站一號、三號及四號月台進行梯級擴闊工程，並明白圍封月台對乘客造成不便。港鐵會檢視有關問題，並擬定措施，以減低對乘客的影響。港鐵正與相關部門爭取加快驗收程序，及探討是否能分階段開放已完成工程的範圍。

28. 主席總結，成員備悉元朗輕鐵總站梯級擴闊工程的進度。

(7) **黃卓健議員、李月民議員, MH、湛家雄議員, BBS, MH, JP、黃煒玲議員、馬淑燕議員及王威信議員, MH 強烈譴責 77B (往返博愛醫院) 小巴嚴重脫班**

**(集體運輸服務工作小組文件 2018 / 第 50 號)**

29. 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 反映近期 77B 號線小巴脫班問題十分嚴重。根據服務詳情表，該小巴路線應為每 6 至 10 分鐘一班，但最終在天水圍站及博愛醫院站的乘客皆需等候約 50 分鐘才有車。另外，有候車約一個半小時的市民發現，在該段時間內只有一名司機負責駕駛 77B 號線。成員認為運輸署監管不足，令班次未能按服務詳情表所規定的班次時間提供服務；

- (2) 指出 77、77A 及 77B 號線小巴皆由香港第 4 大的專線小巴營辦商負責營運，應有足夠的財力支援旗下小巴路線按服務詳情表提供服務。成員認為營辦商分配資源不均，把較多資源安排至客源較廣及收入較多的 77 及 77A 號線，變相令 77B 號線經常脫班。成員質疑運輸署審批專線小巴營辦商的程序未能有效選擇合適的營辦商；
- (3) 認為運輸署調查 77B 號線服務水平的結果不能反映現實情況，故建議於小巴士站安裝閉路電視，監察其班次及服務情況；
- (4) 由於部分來往元朗區鄉郊及市中心的小巴路線脫班問題嚴重，建議運輸署聘請調查機構，訪問乘搭該路線的乘客有關班次、設施及收費等各方面是否符合乘客的需求。認為運輸署有責任主動了解各小巴營運商的營運情況，並不應在市民投訴後才處理；
- (5) 反映 77B 號線小巴總站的司機休息室並未接駁電源和沒有供應食水，沒有為司機於炎熱天氣下工作提供休息環境。成員認為運輸署客運營業證準則應考慮專線小巴營辦商各方面的水平，再決定是否續其營運證；及
- (6) 很多前往博愛醫院求診的市民需要依賴 77B 號線來往天水圍及博愛醫院，而部分糖尿病患者更不良於行，77B 號線小巴是他們除的士以外的唯一選擇。成員認為如現時的小巴營辦商未能提供穩定的服務，運輸署應挑選其他小巴營辦商營運 77 等號線小巴，改善情況。

30 · 梁加諾先生綜合回應如下：

- (1) 署方會向 77B 號線營辦商反映嘉恩街小巴總站司機休息室環境未如理想，要求他們作出改善；及
- (2) 署方關注 77B 號線服務水平下降的情況，並就該線 11 月的營運情況向營辦商發出警告信。署方會繼續向營辦商跟進服務情況，包括與營辦商會面反映情況，並作出調查以監察有否改善服務。同時，強調所有專線小巴營運商旗下路線皆要按服務詳情表開出班次。

31. 主席總結，建議運輸署協助約見小巴營辦商，表達成員對 77B 號線的訴求。若情況於會面後仍未改善，本會將去信運輸署要求撤銷該專線小巴營辦商的客運營業證。

#### 第五項、小巴服務進展報告

##### (集體運輸服務工作小組文件 2018 / 第 62 號)

報告事項 1. 新界專線小巴第 39 號線 (公庵路 – 元朗 (鳳翔路)) /

第 39A 號線 (公庵路 (木橋頭) – 元朗教育路 (循環線))

32. 成員反映 39A 號線早上及傍晚繁忙時間的班次數量未能應付需求，乘客往往需要等候較長時間才能乘車，認為應加密班次，甚或以乘客需求為本，以小巴滿載便馬上開車的方式疏導客流。另有成員要求 39A 號線元朗 (鳳翔路) 總站加建上蓋，並要求運輸署提供工程時間表。

33. 譚樂忻女士回應，指出 39A 號線的小巴營辦商按服務詳情表安排提供服務。署方備悉成員意見，並會與營辦商商討加密班次的可行性。另外，署方亦會加強監察。有關小巴士興建上蓋方面，營辦商曾於本年 7 月向運輸署遞交申請，但因未能符合相關工程的技術要求，故運輸署未能審批有關申請。目前，營辦商現正尋找合資格承辦商再次遞交有關申請。

34. 主席總結，此事項將於下次會議繼續跟進，並要求運輸署考慮於繁忙時間增加 39A 號線班次及於元朗 (鳳翔路) 總站加建上蓋。

報告事項 2. 專線小巴第 77A 號線 (天水圍北 (俊宏軒) – 博愛醫院)

專線小巴第 77B 號線 (天水圍北 (俊宏軒) – 博愛醫院)

35. 主席總結，運輸署將安排營辦商與成員會面，建議成員可於該次會議向營辦商提出有關改善 77B 號線的意見。

報告事項 3. 專線小巴第 75 號線 (元朗 (福康街) – 落馬洲支線管制站)

36. 主席總結，成員備悉 75 號線的服務情況。

報告事項 4. 新界專線小巴第 609 號線(元朗大球場－博愛醫院(循環線))

37. 主席總結，成員備悉 609 號線的服務情況。

報告事項 5. 專線小巴第 73 號線（朗屏站－崇山新村）

38. 成員反映市民於 73 號線朗屏站總站候車時間較長，促請運輸署及小巴營辦商留意有關情況，並作出改善。另有成員查詢來往教育路及塘頭埔村的特別班次是否仍維持服務。建議增設來往港頭村、楊屋村一帶及朗屏站的小巴路線，以分流 73 號線。

39. 譚樂忻女士回應，署方會繼續留意 73 號線由福康街及朗屏站開出班次的分佈，務求切合乘客的需要。另外，73 號的線特別班次仍維持服務。同時，由於營辦商資源不足，故暫未有考慮分拆 73 號線或加開新的路線服務朗河路及港頭村一帶的居民。署方備悉成員意見，在擬定開辦新專線小巴路線時會作適當的考慮。

40. 主席總結，保留此事項至下次會議繼續跟進。

第六項、小巴司機的行業概況

41. 梁加諾先生報告，專線小巴司機的平均年齡為約 60 歲，的士司機的平均年齡為約 57 歲，而專營巴士司機平均年齡為約 50 歲。署方沒有專線小巴司機平均薪酬的數據提供，而根據勞工處網頁中專線小巴營辦商的招聘廣告可見，全職司機的薪酬約 1 萬 8 千元，而兼職司機的日薪為 580 至 610 元。

42. 主席總結，是項議程將於下次會議續議，期望成員就小巴司機的行業概況作出討論並提出改善方案。

第七項、由元朗區議會及轄下委員會轉交集體運輸服務工作小組跟進事宜：

- (1) 王威信議員, MH、黃卓健議員及郭靜然女士要求討論港鐵四綫齊故障問題及緊急情況下的處理機制  
(集體運輸服務工作小組文件 2018 / 第 51 號)
- (2) 沈豪傑議員, JP、梁福元議員、袁敏兒議員、梁明堅議員高度關注港鐵四綫訊號故障 導致交通嚴重癱瘓  
(集體運輸服務工作小組文件 2018 / 第 52 號)

43 · 主席表示由於上述兩個議程的內容相關，故建議合併討論，獲成員同意。

44 · 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 港鐵在 10 月 16 日早上繁忙時間發生因訊號系統故障而引致四綫癱瘓的嚴重事故，包括荃灣線、觀塘線、港島線及將軍澳線，列車需改用人手操作及慢速行駛，導致行車延誤。儘管服務沒有中斷，但卻嚴重受阻。據悉港鐵於凌晨時分已發現訊號系統故障，故成員認為港鐵及運輸署的應變措施未如理想。成員亦指出大部分港人依賴鐵路作主要交通工具，而元朗區市民往往依賴該四條鐵路綫接駁西鐵前往市區上班及上學，故希望將來不會再發生上述問題。同時，要求港鐵交代事故發生的原因及查詢如何加強事故發生後的應變措施；
- (2) 認為港鐵當天的應變措施不足，應盡快協調並安排接駁巴士，讓受影響市民盡快轉乘其他交通工具。另有成員建議運輸署要求旅遊巴公司提供協助，相信能更有效地疏導乘客。同時，建議運輸署考慮免除上述措施在法例上的限制，開拓更多在發生鐵路事故時市民可以乘搭的交通工具，減低對市民的影響；
- (3) 得悉機電工程署（機電署）已要求港鐵公司在兩個月內提交詳細報告，成員要求港鐵把報告傳閱，以供成員參考，並於會上再作討論；
- (4) 指出機電署以風險為本的監察機制導致未有巡查區間電腦軟件的計算器部件，以致發生是次事故，認為機電署應檢討機制，並擔心有其他會引致嚴重事故的部件仍未納入常規檢測之列。另有成員建議機電署及港鐵定期檢測所有部件，包括曾或未曾損壞的部件，而兩者相隔的檢測年期可有不同，未曾損壞的部件可五年或以上檢測一次。亦有成員查詢是否已即時把區間電腦軟件的計算器部件納入部件

巡查之內；

- (5) 查詢西鐵綫及馬鞍山綫與其他綫路的訊號系統會否以聯網形式連繫，及如何確保兩個由不同承辦商負責的訊號系統協調正常；及
- (6) 查詢是次事故對港鐵的懲罰，據悉如未能正常提供服務近六小時應罰款約 3,000 萬元，但最終罰款卻較 3,000 萬元少。認為部門應檢討懲罰機制。另外，發生事故為 10 月 16 日（星期二），受影響多為上班及上學人士。然而，港鐵提供的特別車費日為週末，大部分上班及上學人士未必受惠。

45 · 吳雪花女士的綜合回應如下：

- (1) 港鐵就 10 月 16 日四綫訊號故障引致事故致歉。公司亦設定 11 月 3 日及 4 日為特別車費日，以感謝乘客對港鐵的包容；
- (2) 根據初步理解，事故成因為不同鐵路綫分別使用兩間訊號系統供應商，而其中區間電腦軟件的計算器重置設定不協調，導致數據同步及綫路聯網出現問題，令到訊號系統運作不穩定，從而出現是次事故。此為從未發生過的偶發性事件。在事故發生後，港鐵成立獨立調查委員會，並聘請海外的訊號系統專家及本地的鐵路系統專家加入委員會，就是次事故作出深入的調查。並按調查的複雜性，預計於事故後兩個月內向政府提交報告。故暫未能向成員交代事故的確實原因；
- (3) 在事故發生當天早上約 4 時半左右，港鐵已完成荃灣綫新訊號的測試，並轉回現有系統。約一小時後，系統出現不穩定情況。港鐵公司了解有市民查詢事故原因會否與港鐵正進行的訊號提升工程有關。港鐵表示，訊號提升工程（包括系統測試）在事故發生前已進行了一段時間，而調查至今均未有證據顯示是次事故與荃灣綫訊號提升工程有關；
- (4) 港鐵在事故後已把區間聯網的連繫分隔，並要求職員密切留意整個系統的數據運作情況，以確保不會再次發生類似事故；

- (5) 港鐵於當日開始列車服務前已通報運輸署，及後亦一直與署方緊密協調，透過傳媒、港鐵的手機應用程式、網頁及列車上的廣播及電子顯示屏發放事故訊息，期望盡快讓市民及乘客得悉事故後的安排；
- (6) 港鐵列車每日的乘客量達 580 萬人次，行駛超過 8000 班車，涉及部件過萬，部分故障及設備儀器問題不能避免。港鐵會持續檢討應變措施並作出優化，以避免同類事情再次發生。同時，強調港鐵一直以乘客安全為優先考慮；及
- (7) 補充四綫聯網安排的設計原意，如遇事故車輛可作出適時過綫的安排。甚至在進行晚間工程時，亦可有過綫安排等調度彈性。港鐵同時表示，西鐵綫及馬鞍山綫的訊號系統與是次事故所涉及之系統並不同。

46 · 林圓女士的綜合回應如下：

- (1) 港鐵在事故當日發現故障後，在服務開展前已即時通知運輸署，並按運輸署的緊急協調機制協調其他交通服務營辦商安排替代交通工具，盡量減少對市民的影響。港鐵會作出整體檢討，期望減少同類事情發生的機會；
- (2) 港鐵亦不斷透過傳媒及手機應用程式通知未出門市民選擇其他交通工具。另外，港鐵亦即時派遣約 400 名人員到受影響車站協助市民，並透過站內的電子顯示屏、公共交通資訊及職員疏導站內乘客，及告知他們最新的車務狀況，包括班次安排等，減少對他們的影響。亦透過車廂內的廣播及手機應用程式，通知列車上的乘客當時情況；
- (3) 港鐵以安全為首要考慮，故在安全的情況下，盡力維持列車服務，平均 12 至 15 分鐘一班。但列車實際運作會受其他因素影響，包括乘客上落車的時間及處理乘客的緊急狀況等；
- (4) 當有局部鐵路綫路段中斷，會由運輸署協調免費接駁巴士接載乘客。是次事故中列車服務並沒有中斷，故運輸署未能派出接駁巴士疏導乘客。港鐵亦曾檢視派出接駁巴士的可行性，但預計早上繁忙時段只能調派約十輛接駁車，而事故涉及範圍相當廣泛，認為接駁巴士未能發揮像以往單

一鐵路綫發生事故時，點對點接載乘客的作用，只能作有限的支援。故在考慮當天路面狀況後，港鐵未有安排接駁巴士；及

- (5) 港鐵在 2017 年票價檢討後，已調高每宗事故撥作回贈的金額上限，由 1500 萬元調高至 2000 萬元。港鐵需在事故發生並檢視各項資料後，提交數額予政府確認。是次事故發生後，港鐵除了推行每程八達通 3% 回贈優惠外，亦把 11 月 3 及 4 日設為特別車費日，表達對市民的歉意及感謝市民的包容。由於港鐵列車每日載客量高，故認為把特別車費日安排在週末推行較為穩妥。

(會後補註：港鐵補充「程程 3% 車費扣減」優惠的推廣期至 2019 年 1 月 1 日完結。)

47 · 譚樂忻女士的綜合回應如下：

- (1) 運輸署轄下的緊急事故交通協調中心在事故發生時會啟動應變措施。事故當日署方在接獲港鐵通知後，已隨即把事故升級為第二級別，由首長級及運輸署高層官員指揮及督導港鐵啟動相關的應變措施，包括發放信息予所有人士及加派人手作月台上的人潮管理。中心亦會在有需要時聯絡警方及其他交通服務營辦商作適當的管理及提供緊急替代服務。不同級別所牽涉的人手及需要通報的人員的級別並不相同，過往署方亦在涉及大型公眾活動及開設新口岸等情況下，將此等事件列為最高級別（即第三級別）；
- (2) 署方會在服務中斷時提供免費的接駁巴士服務，但由於事故當日服務並沒有中斷，故只要求其他交通服務營辦商加強替代服務，讓乘客有更多選擇，並有助疏導人流；及
- (3) 署方會檢討現時的應變機制，包括在事故發生期間提供免費接駁巴士的安排，及考慮會否在服務中斷以外的情況下提供接駁服務。另外，亦會與其他交通服務營辦商商討加強提供緊急應變服務的空間，改善應變措施及增加替代服務。署方會向相關分部反映成員就懲罰機制的意見。

48 · 葉偉良先生的綜合回應如下：

- (1) 機電署在收到港鐵的通知後，即時派遣職員到港鐵車務中心監察其車務運作及行車安全。另外，亦有職員到九龍灣中央設備中心監督復修工作。港鐵在復修期間，列車在安全的情況下以慢速行駛，提供有限度服務。現時機電署正與港鐵進行測試，以確定事故原因，並預計於本年 12 月完成報告，向政府及公眾交代事件。在有關報告完成後，署方會與港鐵進行詳細的檢討，商討除區間電腦軟件的計算器外，會否有其他部件有可能對服務造成嚴重影響；
- (2) 港鐵的鐵路裝置可分為安全關鍵部件及非安全關鍵部件。由於機電署負責監管港鐵的鐵路安全，故較為關注安全關鍵部件，當中包括訊號系統中的軌道電路、列車的煞制系統及制動系統、列車之間的連結器等。機電署採取以風險為本的監察機制，過往故障較頻繁的部件會進行較密集的巡查。署方會查核安全關鍵部件過往的故障及損壞記錄，以考慮其恆常檢測包括巡查及進行夜間測試的次數。由於引發事次事故的區間電腦軟件計算器並非安全關鍵部件之一，過往機電署並未就有關部件進行檢測。機電署及港鐵會考慮把與類似區間電腦軟件計算器的部件納入常規巡查部件的列表中；及
- (3) 機電署在事故後已即時要求港鐵檢視所有鐵路綫的訊號系統會否有類似的問題，並要求港鐵檢視在荃灣綫、東鐵綫及屯馬綫安裝的新訊號系統會否有類似問題。

49. 主席總結，要求運輸署提供緊急事故分級的標準及例子予成員參考。另外，成員亦要求傳閱港鐵向政府遞交的事故報告，讓成員知悉。由於四綫故障嚴重影響市民，並且揭露一些系統性的問題，包括部分可以嚴重影響服務的部件並未受監管及應變機制不足，未能疏導人流等。期望部門認真檢討並加強懲罰及監察機制，減少同類事件發生的機會。

（會後補註：港鐵公司已於 2018 年 12 月 19 日透過電郵將報告發送至元朗區議會交通及運輸委員會）

- (3) **陳美蓮議員、麥業成議員、黃偉賢議員、鄺俊宇議員及杜嘉倫議員**  
**建議討論長者乘車優惠擴展至全港非專營巴士**  
**（集體運輸服務工作小組文件 2018／第 53 號）**

50· 成員要求政府把「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(優惠計劃)的覆蓋範圍擴展至全港非專營巴士。成員指出部分地區的居民以居民巴士為主要交通工具，如把有關優惠擴展至覆蓋居民巴士的費用，可讓更多長者受惠，鼓勵他們走進社區。亦有成員認為現時大部分居民巴士已安裝八達通繳費裝置，相信推行有關優惠計劃並不困難。

51· 梁加諾先生回應，表示優惠計劃的政策目的是鼓勵長者及合資格殘疾人士多些走進社區。居民巴士服務屬非專營巴士服務，票價由使用者(即有關服務所屬的居民團體)與營辦商協議後自行決定，不受政府規管，票價調整亦毋須政府審批，故未能把非專營巴士納入優惠計劃內。政府現正就優惠計劃作檢討，並會一併考慮成員的意見。

52· 主席總結，促運輸署考慮成員的意見，擴展長者乘車優惠至全港非專營巴士。

(4) 李月民議員, MH 抗議大欖隧道不被納入巴士豁免隧道費名單內  
(集體運輸服務工作小組文件 2018/第 54 號)

53· 成員閱悉部門的書面回覆。

(5) 陳思靜議員要求討論天水圍西鐵站 B 出口升降機工程延誤問題  
(集體運輸服務工作小組文件 2018/第 55 號)

54· 成員閱悉部門的書面回覆。

(6) 陳思靜議員要求討論天水圍西鐵站 B 出口天橋防滑鋼沙問題  
(集體運輸服務工作小組文件 2018/第 56 號)

55· 主席應提問成員的要求，建議於下次會議續議此議題。

(7) 陳思靜議員要求討論天水圍西鐵站 B 出口天橋(結構編號 NF376)  
上蓋漏水問題  
(集體運輸服務工作小組文件 2018/第 57 號)

56· 主席應提問成員的要求，建議於下次會議續議此議題。

(8) 黃偉賢議員、麥業成議員、陳美蓮議員、杜嘉倫議員、鄭俊宇議員

## 及林廷衛先生專線小巴的收費及服務

(集體運輸服務工作小組文件 2018 / 第 58 號)

---

57 · 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 成員擔心運輸署若以小巴路線的收入水平審批小巴營辦商的加價申請，會導致部分服務質素未如理想的營辦商獲得較高的車費加幅，變相未能提供誘因予營辦商改善服務質素。另外，有成員認為，若小巴營辦商有足夠乘客量及收入，運輸署不應批准其加價申請；
- (2) 認為運輸署為免撤銷小巴營辦商的客運營業證會影響居民的交通服務，較少不批出客運營業證，故未能有效阻嚇營辦商；及
- (3) 反映市民普遍不接受小巴加價。成員認為儘管縮短小巴營辦商客運營業證的續期時間，亦未能有效令營辦商改善服務質素。建議運輸署實行扣分兩級制，以罰款及撤銷其客運營業證的方式增加阻嚇作用。

58 · 梁加諾先生的綜合回應如下：

- (1) 署方在審核專線小巴服務的加價申請時，會考慮以下因素：專線小巴營辦商的財政狀況，包括個別路線的營運成本和收入；服務質素和有否服務改善計劃；與行走類似路線的公共交通服務的收費水平；及乘客的接受程度。署方並不會只按其財政狀況而考慮車費加幅。如有關營辦商服務質素不合乎預期，署方會考慮乘客的接受程度並評估其加幅的合理性。亦會考慮其過往申請加價的記錄，或按通脹增幅批准其加幅，務求令營辦商有良好的財政狀況以提供穩定的服務；及
- (2) 當專線小巴的客運營業證有效期過了一半時間後，運輸署會對該營辦商進行中期評核，內容包括營辦商所營運的專線小巴服務的整體服務質素、財務表現、乘客投訴及提供乘客設施的水平等。署方會透過定期評估以檢討營辦商的服務，決定會否繼續延續有關專線小巴營辦商的客運營業證，以及若延續的話，該證的新有效日期。署方認為現時的中期評核制度與成員提出的扣分制相類近，署方以縮短小巴營辦商獲續期營業證的時間警惕營辦商必須改善服務

質素。

59 · 主席總結，成員認為運輸署現行的評核制度及審批小巴營辦商加價申請的準則未能有效改善小巴營辦商的服務質素，促請運輸署考慮成員的意見，改善情況。

(9) **王威信議員, MH、黃卓健議員及郭靜然女士促港鐵交代過去 6 個月元朗站閘機出現故障的次數、問題成因及改善措施**  
**(集體運輸服務工作小組文件 2018 / 第 59 號)**

---

60 · 成員就議題發表的意見摘錄如下：

- (1) 要求運輸署向港鐵收集出入閘機故障次數的數據，以監察其服務水平，確保港鐵提供足夠的服務以應付需求；
- (2) 反映由於西鐵元朗站附近的新屋苑陸續落成，早上繁忙時間對 K 出口入閘機的需求有所增加。同時，指出現時該位置的閘機不足，部分閘機更因故障而未能提供服務，導致繁忙時間乘客需要排隊等候入閘。即使職員調整旁邊閘機方向改為入閘設定，仍未能疏導人流。故要求增加一部閘機及把其中一部閘機設定為雙向閘機。另外，成員亦要求港鐵加強維修保養閘機，以確保 K 出口人流暢通；及
- (3) 查詢運輸署及港鐵有否設定指標評核服務水平。如服務超出指標，或未能應付繁忙時間的乘客需求，便應提出改善措施，如增設閘機等。

61 · 林圓女士綜合回應如下：

- (1) 港鐵了解成員的關注。當職員發現有個別閘機未能正常運作時車站職員會隨即採取應變措施，例如馬上調整旁邊閘機方向改為入閘設定，減少對乘客造成的不便。同時，職員會通知工程部門加強檢查；
- (2) 港鐵已備悉成員建議把一部出閘機改為雙向閘機及增加閘機的意見。同時，指出 K 出口的出閘人數亦同樣有上升的趨勢，因此未能將其中一部出閘機改為入閘方向。港鐵公司會繼續密切留意車站的客流及乘客使用閘機的情況，定

期審視管理措施及進行恆常檢查及維修，保持車站客流暢順；及

- (3) 港鐵已制定一系列的指標評估服務表現，例如列車的準時度及設施的可靠度等。設施包括出入閘機、扶手電梯、八達通機、增值器及乘客升降機等。港鐵每季會依照上述指標評核顧客服務表現。出入閘機的可靠度是監察服務表現的重要一環。港鐵十分重視維持出入閘、月台及大堂的客流暢順。在特別情況如發生事故時，港鐵亦會按情況適時使用特別的人流管理措施，例如暫停開放部分入閘機，控制月台的擠塞情況。

62· 譚樂忻女士回應，根據港鐵與政府簽訂的營運協議，署方要求港鐵必須符合協議內訂定的各項服務水平。如署方收到有關港鐵閘機方面的投訴，署方會向港鐵反映並要求跟進，亦按個別情況及位置適時進行實地調查。

63· 主席總結，促請港鐵慎重考慮成員就西鐵元朗站 K 出口閘機安排的意見。

(會後補註：秘書處已於 2019 年 1 月 18 日去信運輸署反映成員的意見。)

(10) **王威信議員, MH、黃卓健議員及郭靜然女士要求盡快拆除元朗輕鐵站外臨時鐵架**

**(集體運輸服務工作小組文件 2018 / 第 60 號)**

64· 成員認為元朗輕鐵站外臨時鐵架使行人通道變窄，為輪椅使用者及手持大型行李的市民造成不便。同時反映有居民曾因地面鐵板不平導致絆倒受傷。成員指出過去曾向港鐵反映有關情況，但港鐵未有作出跟進，故促請港鐵與承建商溝通，盡快拆除鐵架。

65· 林圓女士回應，為確保輕鐵安全運作及服務不受影響，港鐵公司會要求在鐵路保護範圍內工作的承辦商作出相應防護措施。新元朗中心外牆鐵架為發展商進行工程時按港鐵要求加裝。港鐵鐵路保護組一直與承建商就拆卸鐵架工程事宜密切溝通。由於相關工程涉及輕鐵供電裝置，為確保運作安全，港鐵公司要求承建商提供詳細的施工方案和相應保護措施。港鐵已審批承建商所提供的方案，並安排時段予承建商進行工程。

66· 主席總結，促請運輸署及港鐵跟進有關行人路的安排，盡快改善情況。

(11) **李月民議員, MH** 建議討論立即動工興建鐵路北環線  
(集體運輸服務工作小組文件 2018 / 第 61 號)

67· 成員閱悉部門的書面回覆。

#### 第八項、其他事項

68· 餘無別事，會議於下午 1 時 40 分結束。

元朗區議會秘書處  
2019 年 1 月