

2014年港鐵各重鐵路線早上繁忙時段每小時最繁忙路段單向的乘客量及載客率

重鐵路線 (最繁忙 路段)	東鐵線 (大圍至 九龍塘)	西鐵線 (錦上路至 荃灣西)	馬鞍山線 (車公廟 至大圍)	將軍澳線 (油塘至 鰂魚涌)	港島線 (天后至 銅鑼灣)	觀塘線 (石硤尾 至太子)	荃灣線 (尖沙咀 至金鐘)	迪士尼線 (欣澳至 迪士尼)	東涌線 (奧運至 九龍)	機場快線 (青衣至 機場)
乘客量	58 700	36 600	15 200	45 200	53 700	48 100	52 300	1 800	22 800	2 500
載客率 (每平方米 站立六人)	71%	74%	57%	72%	67%	67%	70%	19%	61%	52%
載客率 (每平方米 站立四人)	100%	104%	80%	102%	94%	95%	98%	26%	85%	61%

註：港鐵公司由2014年12月8日起在早上及黃昏繁忙時間於將軍澳線實施「2+1」列車服務安排，由北角站開出的列車班次以三列列車為一組，首兩班列車會開往寶琳站，第三班列車則會以康城站為終點。在「2+1」列車服務安排下，每平方米站立六人的載客率已由72%降至65%，而每平方米站立四人的載客率則已由102%降至91%。

2015年（截至10月）港鐵各鐵路線列車每星期增加班次數目（對比2014年的情況）

路線	東鐵線	西鐵線	馬鞍山線	將軍澳線	港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	東涌線	機場快線	重鐵網絡合共增加列車班次	輕鐵網絡合共增加列車班次
2015年增加班次	4	12	10	22	63	42	-	-	-	-	153	446

2011年至2015年10月鐵路服務因機件故障及人為因素導致鐵路服務延誤的事故數目

	成因	8 至 30 分鐘	31 分鐘至 1 小時	1 小時以上	總數
2011	機件故障	163	5	1	190
	人為因素	20	1	0	
2012	機件故障	122	4	3	146
	人為因素	16	0	1	
2013	機件故障	119	2	2	143
	人為因素	19	0	1	
2014	機件故障	129	7	4	160
	人為因素	19	0	1	
2015 (1 至 10 月)	機件故障	98	5	2	118
	人為因素	13	0	0	

註：除機件故障及人為因素外，其他事故成因包括乘客行為及其他外在因素（例如有外物倒塌壓毀鐵路部件），但這些成因均在港鐵公司所能控制範圍以外。

2011年至2015年10月因機件故障或人為因素導致的31分鐘或以上鐵路服務延誤事故

日期及時間	受影響路 線	成因	事故過程、調查結果及 已採取的跟進行動	服務延 誤時間 (分鐘)
2011 年				
1 月 4 日 上午 7 時 16 分	東鐵線	人為 因素	一列往紅磡方向的列車駛入太和站時失去電力供應。調查發現列車司機未能跟隨適當程序對一個列車設備的輕微故障進行重設。事後，港鐵公司短暫暫停該車長的駕駛職務，並加強員工培訓。	34
2 月 17 日 上午 8 時	東鐵線	機件故 障	大圍站至大學站間的架空電纜失去電力，一列往羅湖方向列車在火炭站停止服務。調查發現列車供電系統組件故障，已立即更換。	34

日期及時間	受影響路線	成因	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	服務延誤時間 (分鐘)
3月29日 上午6時51分	迪士尼線	機件故障	列車車載訊號系統電腦故障，導致迪士尼線服務暫停。調查發現車載訊號系統電腦的兩個組件故障，已立即更換。	116
8月1日 下午4時26分	輕鐵	機件故障	一部輕鐵出現氣壓洩漏問題，駛至天榮路與天城路交匯處時服務受到延誤，並於抵達天悅站後停止服務。調查發現列車上一條氣喉鬆開，已立即修復。	31
8月3日 凌晨1時11分	東涌線	機件故障	由於軌道供電系統故障，往東涌方向的尾班車於大濠灣受到延誤。發生故障的供電系統位置較偏遠及沒有尾隨列車將維修人員帶到現場，維修人員需時28分鐘才抵達現場處理事故。調查發現供電系統有電子卡故障，已立即更換。	36
9月11日 下午12時26分	輕鐵	機件故障	架空電纜系統的一條電纜損壞，引致列車集電弓故障，輕鐵豐景園站至兆禧站間的服務暫停。維修人員立即移除損毀的電纜，在確保安全後恢復列車服務，並在非行車時間重置該電纜。	35

日期及時間	受影響路線	成因	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	服務延誤時間 (分鐘)
11月14日 上午9時53分	東涌線	機件故障	控制東涌線訊號系統的電腦出現故障，導致香港站至九龍站服務暫停。維修人員已立即更換電腦中的故障組件。	39
2012年				
4月19日 凌晨零時42分	荃灣線	機件故障	一列工程車的電力系統發生故障，令隨後一列往中環方向列車在荔枝角站服務受阻。調查發現工程車供電系統的零件發生故障，已立即更換。	35
5月3日 上午7時43分	西鐵線	機件故障	西鐵線隧道頂部有物料鬆脫，觸碰到架空電纜及一列行駛中列車的集電弓，導致一段供電系統發生故障，令南昌站與荃灣西站之間的列車服務暫停。維修人員即時移除大部分物料，在確保安全後恢復列車服務，並在非行車時間將所有殘留的物料移除。	93
5月29日 晚上11時45分	機場快線	機件故障	一列往香港方向的機場快線列車天線故障，在抵達欣澳站後停止服務。調查確定天線故障，並已立即更換。	35

日期及時間	受影響路線	成因	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	服務延誤時間 (分鐘)
6月14日 下午7時20分	輕鐵	人為因素	兩列輕鐵列車於洪水橋站附近碰撞，導致洪水橋站與兆康站之間的服务暫停。輕鐵服務在清理現場後恢復。調查確認意外原因為其中一名輕鐵車長不當駕駛，港鐵公司已根據既定內部紀律程序處理涉事車長，並加強員工培訓。	71
7月9日 上午10時52分	輕鐵	機件故障	輕鐵架空電纜一個絕緣體損毀，影響電力供應，導致新圍站與屯門站之間的輕鐵505號線服務暫停。在緊急維修及更換受損的架空電纜絕緣器後，服務回復正常。	98
7月25日 下午3時12分	將軍澳線	機件故障	將軍澳線訊號故障，影響將軍澳站與寶琳站/康城站之間的列車服務。故障道岔（即供列車轉換方向的路軌部分）在重新設定後回復正常。公司已在非行車時間更換損壞組件。	39
9月14日 下午6時53分	東鐵線	機件故障	一列往紅磡方向的東鐵線列車在抵達大圍站後不能行駛。調查發現制動系統有組件故障，已立即更換。	40
10月3日 上午8時15分	港島線	機件故障	於港島線上環站隧道內的列車調頭位置，有一塊臨時緊急通風裝置的金屬蓋部分鬆脫，導致港島線金鐘站與上環站之間的列車服務暫停。工程人員到場移走金屬蓋和穩固結構框	127

日期及時間	受影響路線	成因	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	服務延誤時間 (分鐘)
分			架。	
2013 年				
1 月 24 日 上午 10 分 23 分	將軍澳線	機件故障	將軍澳線北角站月台幕門的一個固定支架絕緣裝置故障，導致月台幕門冒煙。將軍澳線來往北角站與油塘站之間的列車服務暫停。工程人員即時修復該裝置。	162
5 月 17 日 下午 4 時 15 分	輕鐵	人為因素	一架往元朗方向的 761P 線輕鐵由坑尾村站前往塘坊村站途中出軌，影響坑尾村站、塘坊村站及洪水橋站路段的電力供應，導致坑尾村站與元朗總站之間的服務以及天水圍站與洪水橋站之間的服務暫停。 調查發現車長當時駕駛該輕鐵列車的速為 40.9 公里/小時，超過轉彎時的限速 15 公里/小時。調查確認該輕鐵列車本身運作正常。該車長其後被法庭裁定違反《香港鐵路條例》下僱員疏忽罪。港鐵公司亦已加強員工培訓。	727

日期及時間	受影響路線	成因	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	服務延誤時間 (分鐘)
6月27日 下午6時52分	荃灣線	機件故障	一列往荃灣方向的列車於抵達大窩口站時電力系統發生故障，導致荔景站至荃灣站之間的列車服務暫停。調查發現列車車載供電系統的組件故障，已進行更換。	38
10月4日 下午8時50分	荃灣線	機件故障	一列往中環方向的列車，於大窩口站與葵興站之間受前面的故障工程車影響，導致服務受阻。調查發現工程車發電機的組件故障，已隨即更換。	33
12月16日 下午12時42分	將軍澳線	機件故障	調景嶺站附近一個架空電纜拉托裝置的繫索折斷，導致將軍澳線及部分觀塘線服務暫停。損壞的設備已經更換。折斷的繫索其後送交獨立化驗所進行測試及分析，結果顯示架空電纜拉托裝置在建造時安裝不當導致繫索折斷。港鐵公司已採取改善措施予以修正，包括在事故位置安裝了兩個拉托裝置。出問題的裝置在全個鐵路系統中只得7個。事發當晚，港鐵公司已檢查餘下6個同類裝置，確定全部運作正常。	293

日期及時間	受影響路 線	成因	事故過程、調查結果及 已採取的跟進行動	服務延 誤時間 (分鐘)
2014 年				
1 月 22 日 上午 5 時 55 分	輕鐵	機件故 障	輕鐵架空電纜絕緣體故障，影響電力供應，導致坑尾村至元朗八個輕鐵站的服務暫停。調查發現絕緣體品質有問題，機械強度不足。港鐵公司已更換有問題的絕緣體，其後委聘獨立專家就架空電纜絕緣體進行詳細檢討，檢討範圍包括絕緣體的標準規格與設計、採購、品質控制及安裝程序等，並已按立專家的意見，於採購絕緣體時加強品質保證及控制的程序。	157
2 月 9 日 上午 11 時 21 分	東鐵線	機件故 障	大學站附近架空電纜絕緣體損毀，截斷大學站至大圍站南行線的電源，由火炭站至大埔墟站之間一段南行線須暫停服務以安排維修工作，受影響路段的北行線實施單軌雙向模式行車，以維持東鐵線列車服務，惟列車班次較正常為疏。調查發現損毀的絕緣體物料有瑕疵，減低絕緣功能及增加內部短路的機會。港鐵公司已更換有問題的絕緣體，其後委聘獨立專家就架空電纜絕緣體進行詳細檢討，檢討範圍包括絕緣體的標準規格與設計、採購、品質控制及安裝程序等，並已按立專家的意見，於採購絕緣體時加強品質保證及控制的程序。	50

日期及時間	受影響路線	成因	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	服務延誤時間 (分鐘)
2月18日 下午4時18分	東鐵線	機件故障	東鐵線近粉嶺站一個北行線上的架空電纜絕緣體故障，影響該路段的電力供應。大埔墟和羅湖/落馬洲站之間一段北行線須暫停服務以安排維修工作，受影響路段的南行線實施單軌雙向模式行車，以維持東鐵線列車服務，惟列車班次較正常為疏。港鐵公司已更換有問題的絕緣體，其後委聘獨立專家就架空電纜絕緣體進行詳細檢討，檢討範圍包括絕緣體的標準規格與設計、採購、品質控制及安裝程序等，並已按立專家的意見，於採購絕緣體時加強品質保證及控制的程序。	80
3月14日 下午9時13分	輕鐵	機件故障	輕鐵河田站附近的架空電纜絕緣體故障，影響電力供應，導致屯門站和建安站/蔡意橋站之間的一段輕鐵路段服務暫停。港鐵公司已更換有問題的絕緣體，其後委聘獨立專家就架空電纜絕緣體進行詳細檢討，檢討範圍包括絕緣體的標準規格與設計、採購、品質控制及安裝程序等，並已按立專家的意見，於採購絕緣體時加強品質保證及控制的程序。	83
4月23日 下午5時55分	觀塘線	機件故障	控制觀塘線訊號系統的電腦出現故障，觀塘站至調景嶺站服務暫停。列車服務在電腦重新啟動後回復正常。	33

日期及時間	受影響路線	成因	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	服務延誤時間 (分鐘)
4月27日 上午8時09分	東鐵線	機件故障	東鐵線中央監控及通訊系統一部分的數據傳送系統出現故障，令車務控制中心未能接收所需資料，以發揮中央監察及通訊的功能。為審慎起見，車務控制中心即時暫停東鐵線紅磡至羅湖/落馬洲站之間的列車服務。調查發現中央監控及通訊系統的路由器故障，已進行更換。	36
5月2日 下午8時47分	東鐵線	機件故障	東鐵線的訊號系統發生故障。調查發現訊號系統組件故障，已進行更換。	33
9月11日 下午7時47分	觀塘線	機件故障	一列往調景調方向的列車，由於列車失去電力供應，於太子站暫停服務，故障列車被安排移往油麻地站的側線，列車服務恢復正常。調查發現列車底盤的控制系統組件損毀，已進行更換。	53
10月17日 上午8時16分	東涌線	機件故障	近香港站發生訊號故障，東涌線及機場快線的列車經過該路段時需要減速。調查發現路軌旁一個訊號系統組件故障，已進行更換。	37

日期及時間	受影響路線	成因	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	服務延誤時間 (分鐘)
11月21日 下午2時05分	輕鐵	人為因素	一輛往田景方向的507線輕鐵與一輛K52線巴士，在屯門湖翠路近屯門碼頭總站附近發生路面交通意外，導致507、614及614P線輕鐵來往豐景園站與屯門碼頭站之間的服务暫停，並在清理現場後恢復。	168
11月29日 上午7時56分	荃灣線	機件故障	近荔景站發生訊號故障，荔景站往美孚站的列車，經過該路段時需要減速。調查發現路軌旁一個訊號系統組件故障，已進行更換。	31
12月9日 下午10時58分	港島線	機件故障	杏花邨站附近的架空電纜發生故障，來往太古站至柴灣站的列車服務暫停。調查發現架空電纜的一個組件損毀，已進行更換。	144
2015年（1至10月）				
2月3日 下午1時40分	東鐵線	機件故障	大埔墟站附近一列往羅湖方向的直通車的制動器出現故障，東鐵線列車服務因而受阻。港鐵公司安排一部機車到現場將直通車移離行車線至大埔墟站其中一個月台，東鐵線隨即回復正常，直通車經復	83

日期及時間	受影響路線	成因	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	服務延誤時間 (分鐘)
			修後亦繼續行車前往廣州東站。	
3月4日 下午8時30分	將軍澳線	機件故障	由於寶琳站至坑口站之間的訊號系統運作不暢順，列車行經該段需要減速。調查發現訊號系統組件出現故障，並隨即更換組件。	31
3月21日 下午3時30分	東鐵線	機件故障	沙中線的承建商工人於東鐵線紅磡站隧道旁邊愛晨徑的一個地盤進行建造隔音屏工程，灌注混凝土工序期間不慎有混凝土溢出，流到東鐵線軌道範圍，影響東鐵線列車服務。維修人員緊急清理軌道範圍，以回復正常服務。承建商工人亦鞏固隔音屏組，防止再有混凝土溢出。	40
6月26日 下午12時45分	機場快線	機件故障	一輛往博覽館站的列車在機場站發生機件故障，車上乘客需要落車轉乘往博覽館站的下一班車繼續行程。車務控制中心隨後安排出現故障的列車駛往博覽館站，以便稍後回車廠檢查。列車在往博覽館站途中因故障而停駛，港鐵公司需時將列車移開。調查發現列車煞	35

日期及時間	受影響路線	成因	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	服務延誤時間 (分鐘)
			車系統組件出現故障，已經更換組件。	
6月30日 下午8時30分	將軍澳線	機件故障	將軍澳線油塘至調景嶺站之間的訊號系統運作不暢順，列車行經該段需要慢駛。調查發現路軌旁一個訊號系統組件出現故障，已經更換組件。	38
9月30日 上午7時50分	西鐵線	機件故障	由於尖東站有訊號故障，西鐵線列車經過紅磡站至尖東站時需要減速。調查發現訊號系統組件出現故障，已經更換組件。	38
10月15日 下午7時05分	東涌線	機件故障	一列由香港站開出的東涌線列車在進入九龍站期間，由於氣壓系統出現故障，列車未能繼續行駛。港鐵公司安排車上乘客離開車廂後，另一列列車從後將有故障列車推離行車線。調查發現列車煞車系統有一個組件鬆脫，並已隨即修復。	69

2012 年至 2015 年 11 月港鐵網絡路軌裂縫的資料

事故日期	涉及的鐵路線	裂縫寬度	事故成因／調查結果	已採取的跟進行動	路軌生產商	發生事故時，路軌的使用年期	有否通知傳媒
2012 年 1 月 25 日	東鐵線	5 毫米	道岔右翼軌生產的瑕疵	安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	Tekway	2.5 年	於非行車時間的檢測中發現裂縫並已採取維修工作，裂縫不影響翌日安全運作及列車服務，因此沒有主動對外公布。
2012 年 4 月 17 日	觀塘線	1 毫米	平直路軌在生產時含有雜質	在翌日行車前更換路軌	Tata Group	9.5 年	於非行車時間的檢測中發現裂縫並已採取維修工作，裂縫不影響翌日安全運作及列車服務，因此沒有主動對外公布。

事故日期	涉及的鐵路線	裂縫寬度	事故成因／調查結果	已採取的跟進行動	路軌生產商	發生事故時，路軌的使用年期	有否通知傳媒
2012年 10月8日	東鐵線	5毫米	平直路軌底部 銹蝕	安裝臨時加 固，並於非行 車時間內更換 路軌	BaoGang	8年	於非行車時間的檢 測中發現裂縫並已 採取維修工作，裂 縫不影響翌日安全 運作及列車服務， 因此沒有主動對外 公布。
2012年 12月21 日	荃灣線	1毫米	平直路軌於焊 接前已含有雜 質	在翌日行車前 更換路軌	Tata Group	12年	於非行車時間的檢 測中發現裂縫並已 採取維修工作，裂 縫不影響翌日安全 運作及列車服務， 因此沒有主動對外 公布。
2012年 12月30 日	觀塘線	1毫米	平直路軌焊接 位置含有雜質	減慢行車速 度，安裝臨時 加固，並於非 行車時間內更 換路軌	Tata Group	5.5年	裂縫在晚上接近列 車服務結束的時間 被發現。在確保行 車安全的情況下， 港鐵公司安排列車 經過該路段時減慢

事故日期	涉及的鐵路線	裂縫寬度	事故成因／調查結果	已採取的跟進行動	路軌生產商	發生事故時，路軌的使用年期	有否通知傳媒
							車速，並透過車站及列車廣播通知乘客列車服務受延誤。列車服務結束後隨即更換路軌。由於事故於接近列車服務結束時才發生並已修復，不影響翌日安全運作及列車服務，因此沒有主動對外公佈。
2013年 2月12日	東鐵線	1 毫米	道岔右翼軌焊接位生產時出現瑕疵	安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	Tekway	5 年	於非行車時間的檢測中發現裂縫並已採取維修工作，裂縫不影響翌日安全運作及列車服務，因此沒有主動對外公佈。

事故日期	涉及的鐵路線	裂縫寬度	事故成因／調查結果	已採取的跟進行動	路軌生產商	發生事故時，路軌的使用年期	有否通知傳媒
2013年 2月19日	觀塘線	1毫米	平直路軌於焊接前已含有雜質	減慢行車速度，安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	Tata Group	2.5年	裂縫於服務時間期間發現並影響列車服務，因此港鐵公司主動透過不同渠道(包括傳媒)通知乘客。
2013年 3月6日	東鐵線	5毫米	平直路軌含有雜質	在翌日行車前更換路軌	BaoGong	10.5年	於非行車時間的檢測中發現裂縫並已採取維修工作，裂縫不影響翌日安全運作及列車服務，因此沒有主動對外公布。
2014年 3月8日	觀塘線	4毫米	平直路軌焊接位內含有雜質	減慢行車速度，安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	Tata Group	11.5年	裂縫於服務時間期間發現並影響列車服務，因此港鐵公司主動透過不同渠道(包括傳媒)通知乘客。

事故日期	涉及的鐵路線	裂縫寬度	事故成因／調查結果	已採取的跟進行動	路軌生產商	發生事故時，路軌的使用年期	有否通知傳媒
2014年 9月3日	觀塘線	1毫米	平直路軌焊接位有瑕疵	減慢行車速度，安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	Tata Group	3.5個月	裂縫於服務時間期間發現並影響列車服務，因此港鐵公司主動透過不同渠道(包括傳媒)通知乘客。
2014年 10月8日	東鐵線	7毫米	平直路軌焊接位內含有雜質	減慢行車速度，安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	BaoGong	5年	裂縫於服務時間期間發現並影響列車服務，因此港鐵公司主動透過不同渠道(包括傳媒)通知乘客。
2015年 2月28日	觀塘線	1-2毫米	平直路軌焊接位有瑕疵	減慢行車速度，安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	Tata Group	4個月	裂縫於服務時間期間發現並影響列車服務，因此港鐵公司主動透過不同渠道(包括傳媒)通知乘客。

事故日期	涉及的鐵路線	裂縫寬度	事故成因／調查結果	已採取的跟進行動	路軌生產商	發生事故時，路軌的使用年期	有否通知傳媒
2015年 5月30日	荃灣線	6毫米	平直路軌焊接位有瑕疵	減慢行車速度，安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	Tata Group	1.5年	裂縫於服務時間期間發現並影響列車服務，因此港鐵公司主動透過不同渠道(包括傳媒)通知乘客。
2015年 7月12日	西鐵線	1毫米	平直路軌焊接位有瑕疵	安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	Nippon	5.5年	於非行車時間的檢測中發現裂縫並已採取維修工作，裂縫不影響翌日安全運作及列車服務，因此沒有主動對外公布。
2015年 10月3日	東鐵線	少於 1毫米	平直路軌底部 銹蝕	在翌日行車前 更換路軌	BaoGong	10.5年	於非行車時間的檢測中發現裂縫並已採取維修工作，裂縫不影響翌日安全運作及列車服務，因此沒有主動對外公布。

事故日期	涉及的鐵路線	裂縫寬度	事故成因／調查結果	已採取的跟進行動	路軌生產商	發生事故時，路軌的使用年期	有否通知傳媒
2015年 11月2日	荃灣線	少於 1毫米	初步檢測： 生產商在出廠前焊接路軌伸縮接縫的位置有瑕疵	減慢行車速度，安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	VAE	2年	裂縫於服務時間期間發現並影響列車服務，因此港鐵公司主動透過不同渠道(包括傳媒)通知乘客。

2010 年至 2015 年 10 月

機電工程署人員就鐵路系統不同部件的巡查次數¹

年份	路軌	列車	供電系統 (包括架空 電纜)	訊號系統	其他 (包括月台 幕門、機電 設備)
2010	9	45	13	17	61
2011	21	88	7	10	55
2012	6	60	12	9	49
2013	13	68	8	10	49
2014	30	69	35	38	44
2015(截至10月)	49	52	42	41	72

¹ 每次巡查可同時檢視鐵路系統的不同部件。