



港鐵列車服務表現

圖 1 — 香港公共交通使用情況

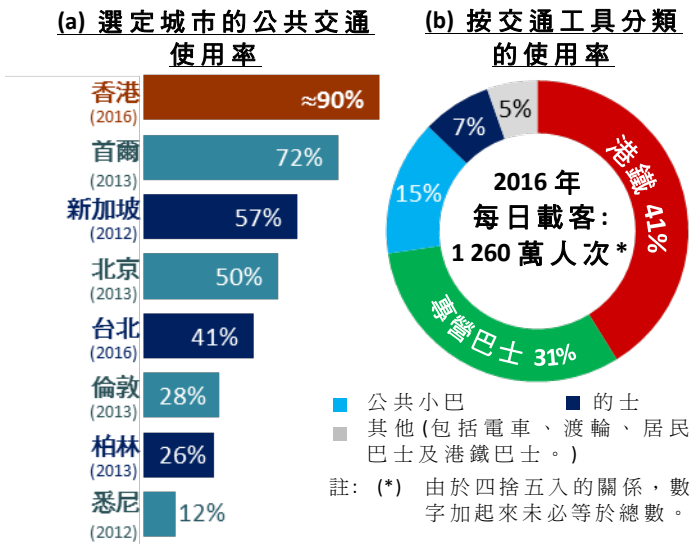


圖 2 — 2007 年至 2016 年間選定公共交通工具的平均每日乘客人次

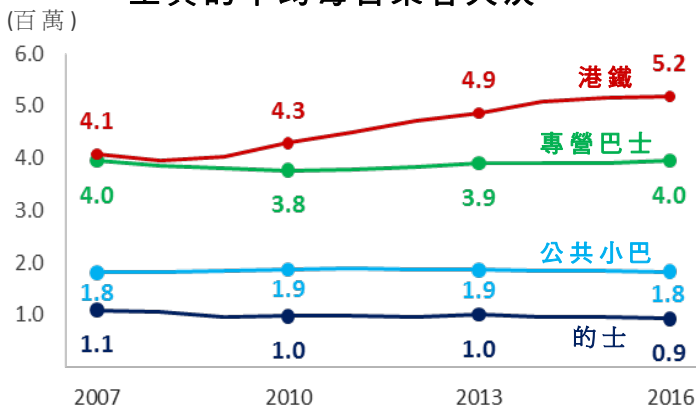
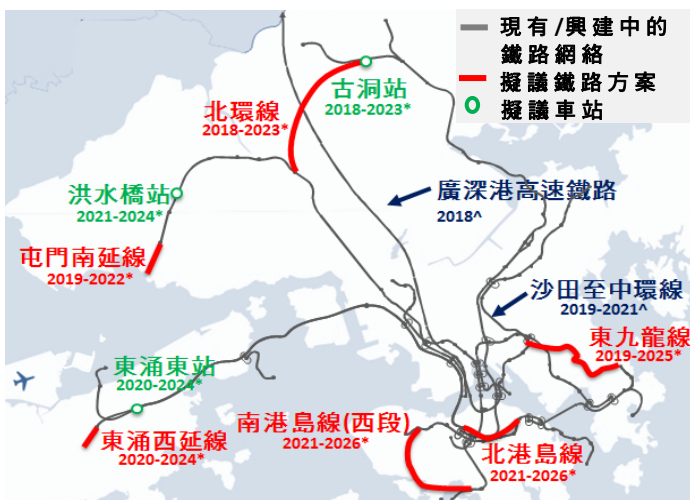


圖 3 — 建議的 2031 年鐵路網絡



註: (*) 擬議鐵路方案及車站的建議落實時間。
(^) 興建中的鐵路網絡的預計完工時間。

重點

- 公共交通是香港最主要的出行工具，使用率在全球主要城市中排名最高(圖 1a)。2016 年，香港的公共交通每日載客超過 1 200 萬人次。在各公共交通工具中，港鐵的使用量最高，每日接載乘客逾 500 萬人次，佔公共交通每日乘客總人次的 41% (圖 1b)。
- 港鐵是本港最繁忙的公共交通工具，每日乘客量在過去 10 年間穩步上升(圖 2)。相比之下，本港其他常用公共交通工具的每日乘客量則未見增加，甚或錄得跌幅。
- 由此可見，由 11 條重鐵路線及 12 條輕鐵路線組成的港鐵，一直是香港公共交通系統的骨幹。展望未來，隨着兩個施工中的新鐵路項目(即廣深港高速鐵路(香港段)及沙田至中環線)相繼落成，以及《鐵路發展策略 2014》擬議中的鐵路方案全部落實後，港鐵的鐵路網絡在 2031 年可覆蓋全港約 75% 的人口(圖 3)。
- 近年港鐵服務延誤頻生，加上繁忙時段車廂擠迫的問題，令人關注香港鐵路有限公司(港鐵的營辦商)如何在港鐵網絡擴展後維持高質素的服務。

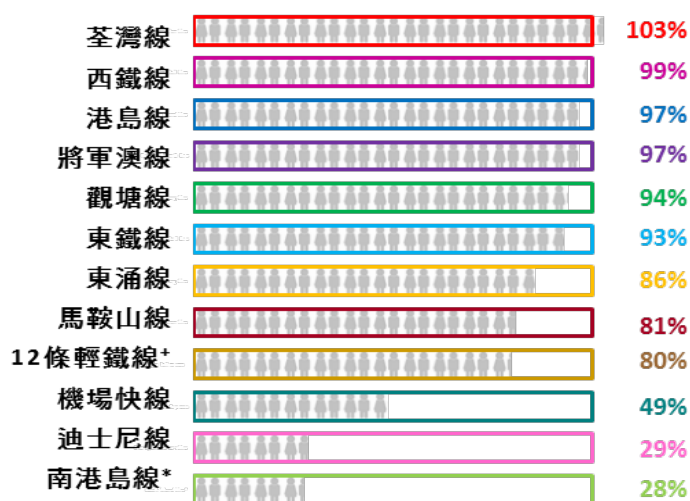
港鐵列車服務表現(續)

圖 4 — 2008 年至 2016 年間港鐵列車服務延誤事故宗數

延誤	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
8 至 30 分鐘*	222 (93%)	227 (92%)	263 (95%)	286 (95%)	240 (94%)	238 (94%)	253 (93%)	215 (93%)	204 (92%)
>30 分鐘*	18 (8%)	19 (8%)	15 (5%)	14 (5%)	14 (6%)	16 (6%)	20 (7%)	17 (7%)	18 (8%)
總數 (≥8 分鐘)	240	246	278	300	254	254	273	232	222

註：(*) 括號內的數字是佔 ≥8 分鐘延誤事故總數的百分比。

圖 5 — 2016 年早上繁忙時段重鐵路線最繁忙路段[^]及輕鐵路線最繁忙路段⁺載客率

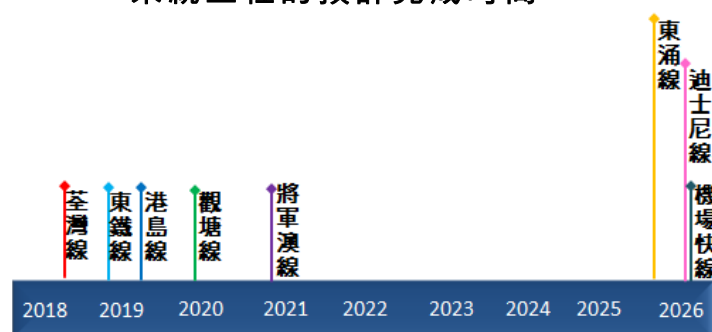


註：(^) 以每平方米站立 4 人的乘客密度為標準的每小時單向載客率。

(+) 以每平方米站立約 6 至 7 人的乘客密度為標準的最繁忙 1 小時單向平均載客率。

(*) 南港島線於 2016 年 12 月 28 日通車。

圖 6 — 2018 年至 2026 年間各鐵路新信號系統工程的預計完成時間



重點

一如圖 4 所示，港鐵列車服務延誤的事故總數在 2011 年高達 300 宗，其後逐步減少，服務改善主要是由於同期間 8 至 30 分鐘延誤事故的下跌。至於超過 30 分鐘的嚴重服務延誤事故，在 2016 年仍達 18 宗，佔延誤事故總數的 8%，較 2011 年的相關數字 5%(14 宗)為多。

繁忙時段車廂擠迫的情況，是繼服務延誤外，港鐵另一個備受關注的問題。正如圖 5 所示，大多數重鐵路線及輕鐵路線於 2016 年早上繁忙時段的載客率均相當高，介乎 80% 至 103% 不等。當中荃灣線更錄得超過 100% 的載客率，高達 103%。

香港鐵路有限公司已採取多項紓解措施，包括更換 8 條重鐵路線的信號系統，以增加這些路線的可載客量。根據香港鐵路有限公司的資料，大部分信號系統更換工程只可在每天的非行車時間進行，而整項工程計劃會由 2018 年開始分階段完成(圖 6)。最後一期信號系統更換工程預期在 2026 年完成。

數據來源：Transport Department、Transport and Housing Bureau、LTA Academy 及中華民國交通部的最新數據。

立法會秘書處

資訊服務部

資料研究組

2017 年 12 月 20 日

電話：2871 2146

數據透視是為立法會議員及立法會轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應被視為上述意見。數據透視的版權由立法會行政管理委員會(下稱"行政管理委員會")所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製數據透視作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響，並須註明出處為立法會秘書處資料研究組，而且須將一份複製文本送交立法會圖書館備存。本期數據透視的文件編號為 ISSH07/17-18。