

九龍城區議會轄下  
交通及運輸事務委員會  
第十七次會議記錄

- 日期： 2014年7月31日(星期四)
- 時間： 下午2時30分
- 地點： 九龍城民政事務處會議室
- 出席者：
- 主席： 李蓮議員, MH
- 副主席： 鄭利明議員
- 委員：
- |                |              |
|----------------|--------------|
| 梁美芬議員, SBS, JP | (於下午2時47分出席) |
|                | (於下午4時03分離席) |
| 莫嘉嫻議員          | (於下午6時35分離席) |
| 劉偉榮議員, BBS, JP | (於下午4時43分離席) |
| 蕭亮聲議員          | (於下午5時55分離席) |
| 楊振宇議員          |              |
| 左滙雄議員          |              |
| 楊永杰議員          | (於下午6時40分離席) |
| 任國棟議員          |              |
| 黃潤昌議員          |              |
| 王惠貞議員, SBS, JP | (於下午3時43分離席) |
| 吳寶強議員          | (於下午3時33分出席) |
| 潘國華議員          |              |
| 張仁康議員          |              |
| 吳奮金議員          |              |
| 蕭婉嫦議員, BBS, JP |              |
| 黃以謙議員          | (於下午3時42分出席) |
|                | (於下午6時30分離席) |
| 蕭妙文議員          | (於下午4時40分離席) |
| 潘志文議員          | (於下午7時15分離席) |
| 何顯明議員, MH      |              |
| 陸勁光議員          | (於下午6時15分離席) |
| 勞超傑議員          |              |
- 秘書： 翟曉恩女士 九龍城民政事務處行政主任(區議會)1
- 缺席者： 李慧琼議員, JP
- 列席者：
- |        |                 |
|--------|-----------------|
| 嚴鈞樂先生  | 九龍城民政事務助理專員     |
| 司徒志華先生 | 運輸署高級運輸主任(九龍城)  |
| 張世良先生  | 運輸署工程師(紅磡)      |
| 梁德志先生  | 運輸署工程師(九龍城)     |
| 李銻華先生  | 香港警務處九龍城警區交通隊主管 |
| 譚皓銓先生  | 路政署區域工程師(紅磡)    |
| 鍾兆文先生  | 路政署區域工程師(九龍灣)   |

應邀出席者：

議程四	曾昭棠女士 李耀銘先生	警務處九龍城區警民關係主任 警務處九龍城區警民關係組學校聯絡主任
議程五	錢志鵬先生 胡仲強先生 樊容權先生 謝秀清女士 冼智斌先生 胡銘基先生 褚桂煥先生 梁宏昌先生 黃勁文先生	環保署高級環境保護主任(流動污染源)3 環保署環境保護主任(流動污染源)34 運輸署總運輸主任/巴士及鐵路科 運輸署高級運輸主任/巴士及鐵路科 九龍巴士(一九三三)有限公司項目經理(電動巴士) 九龍巴士(一九三三)有限公司經理(策劃及發展) 九龍巴士(一九三三)有限公司高級資產管理主任 九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任 九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理
議程六至九	梁宏昌先生 黃勁文先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任 九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理

\* \* \*

**交通及運輸事務委員會**(下文簡稱「交運會」)主席歡迎各委員及部門代表出席會議，並特別歡迎**嚴鈞樂先生**。**嚴先生**接替已調任的**溫志揚先生**，為九龍城民政事務助理專員。另外，**主席**代表交運會就**溫先生**過往對委員會作出的貢獻表示感謝。

通過上次會議記錄

2. 秘書處在會前收到**劉偉榮議員**的書面通知，要求修訂第十六次會議記錄內容，修訂的會議記錄亦已在會前發送予各委員。委員再沒有任何修訂，第十六次會議記錄獲得通過。

續議事項

關注旅遊巴在土瓜灣區內引致的問題

3. 香港警務處九龍城警區交通隊主管**李銻華先生**表示警方會與中九龍幹線工程的承建商研究將來利用土瓜灣驗車中心及附近位置作旅遊巴及私家車停泊位置的前期工作安排。另外，**李先生**亦簡介在2014年6月至7月期間，警方在區內五個旅遊巴違例停泊黑點作出的檢控數字，但強調檢控數字並非評估區內旅遊巴違例停泊情況是否有改善的準則。

4. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示運輸署正與地政總署研究利用短期租約形式將土瓜灣驗車中心附近空地(面積約為二千平方米，可提供大約二十個旅遊巴泊位)用作臨時停車場，並正在檢討地區諮詢結果。另外，

運輸署正與地政總署討論利用在庇利街近保良局顏寶鈴書院附近空地(面積約為八百平方米)以短期租約形式作臨時停車場的可行性，並正進行地區諮詢。此外，**張先生**表示位於華信街近紅磡碼頭巴士總站附近的空地(面積約為二千平方米)亦可考慮以短期租約形式作臨時停車場用途，現正檢視有關地區諮詢結果。

5. **潘國華議員**表示，縱然將來位於土瓜灣驗車中心附近空地設有停車場，惟現時貴州街及朗月街位置並非旅遊巴停泊禁區，但仍有不少旅遊巴在此停泊及上落客，故旅遊業界對使用停車場仍缺乏誘因，因此建議運輸署在貴州街及朗月街設立旅遊巴停泊禁區，以提高臨時停車場的使用率。另外，**潘議員**表示在貴州街及偉景街交界旅遊巴違例停泊的情況並沒有改善，故希望運輸署先考慮把工地範圍附近劃為旅遊巴臨時停泊禁區，其後再研究把該範圍長期劃為旅遊巴停泊禁區。此外，不少旅遊巴在晚間時段停泊於新碼頭街，致令部分巴士未能駛出總站。

6. **黃潤昌議員**表示土瓜灣驗車中心擬作臨時停車場用途的建議缺乏足夠軟件(如預留足夠空間供車輛進出及提供誘因吸引旅遊巴使用)。另外，**黃議員**表示旅遊巴在繁忙時間違例停泊的情況仍然嚴重，希望警方能加強執法。

7. **鄭利明議員**向運輸署查詢短期租約的租約期及招標所需的時間。

8. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示署方會聯同警方密切監察旅遊巴在貴州街違例停泊的情況，並以不影響附近居民有停泊上落需要的原則，在需要時在貴州街加設上落禁區。署方已考慮將土瓜灣驗車中心附近空地以短期租約形式作臨時停車場，預計可提供約二十個旅遊巴泊位。**張先生**表示以短期租約形式租出臨時空地由地政總署主導。一般來說，招標程序需要數個月時間，而租約期為半年至一年。

9. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示現時有地下管道鋪設工程在貴州街進行，工地附近亦已實施臨時交通安排。現時在貴州街的大部分路段已因應上述臨時交通安排設置上落禁區。署方在檢視附近的交通狀況後，認為現時並不適合在貴州街第 4H 號(即安慶大廈)附近加設旅遊巴上落禁區。

10. **潘國華議員**表示由於貴州街正進行工務工程，故車輛只可於安慶大廈對出位置停泊，但此舉會阻塞由偉景街右轉至貴州街的車輛。縱然警方會加強執法，但若不加設臨時停泊禁區，貴州街的交通問題不會得到改善。

11. **主席**表示旅遊巴在土瓜灣區內引致的問題一直存在，故會在下次會議繼續討論此議題。另外，**主席**希望運輸署研究落實土瓜灣驗車中心擬作臨時停車場用途的建議，並於下次會議中匯報有關進展。

### 跟進環海街交通問題

12. **主席**表示早前曾與部分委員到環海街作實地視察，留意到該處行人較多，惟缺乏行人過路設施，認為此事項有需要繼續討論，故同意委員在實地視察時提出續議此議題的要求。

13. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示由於加設行人過路設施需要足夠的視線距離標準，故認為在環海街接近德康街位置加設行人過路設施較為合適。如在環海街距離德康街較遠位置加設行人過路處，行人視線會受到在環海街／德康街交界的屋苑矮牆及樹木阻擋。由於在環海街接近德康街位置加設行人過路設施會涉及黃埔花園私家路段，故署方需要聯絡相關部門及屋苑發展商，以商討興建行人過路設施的可行性及將來的管理問題。

14. **劉偉榮議員**表示屋苑矮牆阻礙駕駛者判斷行人位置的解釋不能接受，並不認為需要私人屋苑配合才能興建行人過路設施。**劉議員**表示在附近德康街近大環山游泳池設有行人過路設施，該處亦有高牆，故未能理解為何高牆不會阻礙由環海街左轉至德康街的駕駛者視線。

15. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示由環海街左轉至德康街設有「讓」的道路標記，故能讓行人及駕駛者清晰判斷位置。署方認為能夠在環海街加設行人過路設施的關鍵是與附近私人屋苑發展商研究增設有關設施的可行性及日後的維修管理問題。

16. **劉偉榮議員**要求把議題納入續議事項，並要求運輸署與私人屋苑發展商溝通，在下次會議時匯報相關結果。

17. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示署方曾與私人屋苑發展商接觸，惟初步討論沒有太大成果，故會繼續與有關發展商溝通，並會邀請委員參與。

18. **主席**總結委員意見，希望運輸署能在下次會議中匯報進展，並同意把此議題納入續議事項。

**「九龍城·安全城 2014-2015」道路安全活動撥款申請 (文件第 45/14 號)**

19. 警務處九龍城區警民關係主任曾昭棠女士總結 2013-2014 年度以九龍城區議會撥款舉辦的「九龍城·安全城」道路安全活動及介紹文件第 45/14 號。曾女士表示「九龍城·安全城」道路安全活動在 2013 年 9 月至 2014 年 2 月順利舉行。截至 2014 年 2 月，參與活動的幼稚園及小學共有三十五間。另外，「九龍城·安全城」道路安全活動的學校參與人數達六千人、大型道路安全活動講座的參與人數為七百九十四人及安排予外傭組織及團體的大型道路安全講座的參與人數為二百六十人，反映活動的接觸層面廣泛。「九龍城·安全城」道路安全活動涉及總開支為三萬八千二百五十八元。整體而言，「九龍城·安全城」道路安全活動能幫助幼稚園及小學學生、其家長及照顧者更安全地使用行人過路設施。有鑒於「九龍城·安全城」道路安全活動成效理想，故「九龍城·安全城 2014-2015」道路安全活動會沿用以往的宣傳模式，並會擴大其宣傳範圍。除了到訪幼稚園及小學及舉辦大型道路安全講座外，警方會邀請學童到警署參觀及試用模擬行人過路設施。曾女士希望委員通過「九龍城·安全城 2014-2015」道路安全活動撥款申請。

20. 主席表示從小教育學童道路安全非常重要，而「九龍城·安全城 2014-2015」道路安全活動以有趣的方式傳遞道路安全訊息，所需撥款有限，但受惠者眾，故在委員一致同意後，宣佈通過「九龍城·安全城 2014-2015」道路安全活動撥款申請。

**關注佛光街巴士壞車所造成的交通阻塞(文件第 48/14 號)**

21. 主席表示，由於環境保護署(下文簡稱「環保署」、運輸署代表及九巴的另外三位代表仍在其他區的區議會議事，未能及時出席。因此，主席建議順延第 46/14 及 47/14 號的討論，直至有關的代表到達。在席委員未有異議。

22. 陸勁光議員介紹文件第 48/14 號。

23. 九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任梁宏昌先生表示涉及 2014 年 7 月 9 日巴士壞車事件為第 109 號線。一般而言，肇事車輛的車長會即時向九巴維修組匯報，維修組的工程車輛會在收到報告後到肇事現場檢查車輛及進行維修。根據記錄顯示，在 7 月 9 日上午 7 時 25 分該第 109 號線的車長已向九巴維修組匯報，維修組的車輛在四十分鐘後到場檢查及記錄相關資料。梁先生表示是次壞車造成何文田附近交通擠塞屬判斷有誤差，故向受影響的乘客致歉。

24. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李銜華先生**表示根據警方記錄，在 7 月 9 日上午 7 時 41 分，警方接到一位市民報案表示因佛光街有巴士壞車而令附近交通出現擠塞。在四分鐘後，該名市民向警方表示佛光街交通擠塞情況已見改善，並不需要警方到場協助，故正前往肇事現場的警員折返。**李先生**表示一般而言，在市區範圍內，警方會在接報後九分鐘內到達現場，並會疏導肇事現場交通。

25. **主席**向九巴查詢在 7 時 25 分第 109 號線車輛壞車時是否有向運輸署或警方報案。

26. **九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任梁宏昌先生**表示一般而言，如因九巴車輛出現問題而導致路面發生事故，九巴會向運輸署匯報有關情況。

27. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示署方設有緊急事故交通協調中心，每日 24 小時監察香港的交通及公共運輸服務情況。一般而言，當公共運輸機構、警方或其他政府部門因路面發生交通事故或為執行公務而需要封閉道路或行車線，以致對路面交通或公共運輸服務構成一定影響時，會聯絡並要求本署協助，其中包括協調相關政府部門及持份者(例如收費公路、隧道營辦商、港鐵)作出補救措施(例如盡快清理現場及恢復服務)、監察事故的進展及向公眾適時發放有關交通及運輸事故的最新訊息。據本署緊急事故交通協調中心的記錄，於本年 7 月 9 日上午並沒有收到有關事故而引致交通擠塞的報告，但有關機構或部門亦會視乎當時的實際情況，未必報告本署或要求本署跟進。

28. **楊永杰議員**對九巴以判斷錯誤作回覆表示不滿。由於現時馬頭圍道及土瓜灣道正進行大型工程，若在此繁忙路段發生交通意外時會導致交通嚴重阻塞，故希望相關部門設立有效通報機制，處理交通意外事故。

29. **陸勁光議員**表示九巴維修組及肇事車輛車長均判斷錯誤。若在繁忙路段壞車將會導致交通嚴重擠塞，故希望九巴、運輸署及警方能盡快設立有效的通報機制，以防止類似事件再次發生。

30. **九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任梁宏昌先生**備悉各委員的意見及會研究有系統的處理方法。

31. **陸勁光議員**向運輸署查詢是否會就佛光街巴士壞車事件作跟進工作。

32. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示署方會汲取佛光街

巴士壞車事故的經驗，要求九巴研究優化通報機制。

33. **蕭亮聲議員**建議每次巴士公司車輛發生交通事故時，均需向運輸署匯報。另外，**蕭議員**建議運輸署參考鐵路事故懲罰機制，對巴士公司設立懲罰機制。

34. **主席**總結委員意見，表示 2014 年 7 月 9 日佛光街巴士壞車事件中，九巴沒有詳細了解當時的交通情況，亦沒有通知警方及運輸署，令交通擠塞時間長達四十分鐘，故對九巴的處理方法表示不滿。另外，**主席**希望巴士公司及各部門能汲取經驗，避免日後再有類似情況發生。

#### **要求太子道東巴士站分拆排隊位置 便利乘客辨識路線(文件第 49/14 號)**

35. **楊振宇議員**介紹文件第 49/14 號。

36. **九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任梁宏昌先生**表示九巴計劃在相關巴士站髹上黃色指示線，更清晰地指出每條巴士路線的排隊位置，預計在 8 月底前完成相關工程。**主席**希望巴士公司能盡快完成相關工作。

#### **要求改善 15X 巴士線服務(文件第 50/14 號)**

37. **任國棟議員**介紹文件第 50/14 號。

38. **蕭婉嫦議員**表示希望巴士公司研究增加車輛服務第 15X 號線，進而延長其服務時間。

39. **九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任梁宏昌先生**表示現時第 15X 號線於早上繁忙時間提供單向服務，九巴已向運輸署遞交有關於星期一至五下午繁忙時間提供由紅磡站至藍田的單向回程服務申請。九巴會在開展下午繁忙時間的服務後，按實際情況及乘客量再考慮進一步提供服務。另外，**梁先生**備悉委員要求第 15X 號線提供分段收費的意見。

40. **任國棟議員**向運輸署查詢有關九巴遞交第 15X 號線於星期一至五下午繁忙時段提供由紅磡鐵路站至藍田的單向回程服務申請的意見及要求九巴就第 15X 號線的分段收費結果提供回覆。

41. **九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理黃勁文先生**表示九巴備

悉委員對第 15X 號線提供分段收費的建議，並樂意就此向委員提供書面回覆。

42. 運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生表示署方已收悉九巴於下午繁忙時間提供由紅磡鐵路站至藍田的單向回程服務申請，並評估乘客量的需求後，初步認為九巴的申請合適。署方會按實際情況，預期在 2014 年 8 月內實施有關安排。

[會後備註：上述九巴第 15X 號線於下午繁忙時間由紅磡站至藍田的單向回程服務，由 2014 年 8 月底起已實施。]

### **要求跟進太子道東天橋大量雨水濺落下層路面問題(文件第 51/14 號)**

43. 莫嘉嫻議員介紹文件第 51/14 號。

44. 路政署區域工程師(九龍灣)鍾兆文先生表示署方預計安裝擋雨板的工程將於 2014 年 10 月竣工。期間，署方會清理天橋的疏導雨水設施及再次全面檢視排水系統，以研究改善空間。

45. 潘志文議員表示區內有不少與太子道東天橋同期興建的天橋有類似情況(如東九龍走廊)，故希望路政署能一併為區內有關天橋安裝擋雨板。

46. 主席總結委員意見，認為路政署能迅速落實安裝擋雨板及回應委員的意見。

### **關注 8 號專線小巴不依照行車路線的問題(文件第 52/14 號)**

47. 陸勁光議員介紹文件第 52/14 號。

48. 鄭利明議員表示第 8 號專線小巴會以高速由常盛街轉入石鼓街，尤以晚上 9 時以後情況更為嚴重。

49. 運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生表示署方曾就第 8 號專線小巴沒有依照行車路線的問題進行調查，根據署方 7 月中所進行的突擊調查顯示，未有發現上述路線擅自改路及強逼乘客在中途站下車的情況。署方不排除有個別司機沒有按原定路線行車，並與營辦商改善現有的監察機制。營辦商初步會發出通告及告誡車長須按照原定路線行車。

50. **陸勁光議員**向運輸署查詢與營辦商的溝通方式及運輸署是否曾接獲有關第 8 號專線小巴沒有按照行車路線或高速行駛的投訴。**陸議員**表示發出通告對改善司機沒有按照原定路線行車的作用不大。

51. **蕭婉嫦議員**認為口頭勸喻的阻嚇性不大，並建議可在專線小巴司機初犯時作出警告，再犯時則加重罰則。

52. **主席**向運輸署查詢監察小巴服務的具體方式及在遇上同樣情況時運輸署會採取的行動。

53. **陸勁光議員**提議把此議題納入續議事項。

54. **鄭利明議員**表示早前專線小巴營辦商要求延長第 8X 號線服務時間的申請被否決，故表示不清楚第 8 號專線小巴司機沒有按照行車路線行駛是否專線小巴營辦商在非繁忙時間的非正式安排(如在常樂邨行人過路處 U 型轉向)。

55. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示曾與專線小巴營辦商商討加強監察，包括派駐職員作突擊調查、研究引進全球衛星定位系統等。**司徒先生**表示罰則是按照營辦商違規的嚴重性而定，包括向專線小巴營辦商發出警告信及於續證時作為參考。

56. **主席**總結委員意見，表示第 8 號專線小巴為何文田區提供輔助交通服務，故要求運輸署落實完善的監察措施，防止第 8 號專線小巴沒有按照原訂行車路線行駛及高速行駛的情況再次發生。**主席**表示由於有關情況不是經常發生，故認為暫不需要納入續議事項跟進。

**要求盡快改善車輛由紅磡機利士南路違規右轉蕪湖街，避免意外發生(文件第 53/14 號)**

57. **吳奮金議員**介紹文件第 53/14 號。

58. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李溢華先生**簡介在機利士南路的交通情況，並表示大部分車輛均按照交通指示行車，惟警方會繼續在上述路段採取監察及執法行動。由於紅磡機利士南路右轉蕪湖街會對行人或鄰線車輛造成危險，警方若發現此情況，不單會對駕駛者作出不依照交通指示的檢控，並且會按實際情況作出不小心駕駛的檢控。

59. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示署方已在機利士南路近蕪湖街

設置合符標準的「不准右轉」交通標誌，亦在道路上劃設「直去」的道路標記。有鑒於仍有車輛違規右轉至蕪湖街，故署方考慮把「不准右轉」的指示牌增大至直徑六百毫米，使駕駛者能更清楚看見。署方亦曾考慮加設閉路電視的建議，惟此只可作即時監察現場交通狀況，缺乏攝影功能，不可作檢控用途。

60. **黃潤昌議員**表示增大「不准右轉」指示牌對不熟悉路段的駕駛者作用有限，故建議運輸署參考處理馬坑涌道相關問題時的做法，在紅磡海底隧道出口機利士南路近蕪湖街方向的右線設立白色影線區域，提示駕駛者不能右轉。

61. **勞超傑議員**建議運輸署考慮移前「不准右轉」指示牌的位置至鄰近機利士南路及蕪湖街交界處的交通燈號附近，並在指示牌下增設「不准右轉」的字句。

62. **任國棟議員**表示現時「不准右轉」指示牌與機利士南路及蕪湖街交界處的交通燈號距離較遠，距離約十至十二米，故建議運輸署在交通燈號下增設「不准右轉」的字句。

63. **吳奮金議員**表示若駕駛者不熟悉或沒有留意「不准右轉」指示牌時，會誤以為由機利士南路向紅磡方向直走會與迎頭由機利士南路向蕪湖街方向的車輛相撞，故會右轉至蕪湖街。

64. **鄭利明議員**表示運輸署可以考慮把機利士南路改為二線行車，又或於中線設立「只准直走」的道路標記。

65. **潘志文議員**對增大「不准右轉」指示牌的建議表示支持，惟認為移動其位置並不適合。現時指示牌的位置容許駕駛者有足夠時間知悉「不准右轉」至蕪湖街的安排，避免因車輛在交通燈號前已轉右而被迫轉至蕪湖街。

66. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示由於「不准右轉」的指示牌屬預先警示，移動其位置會影響駕駛者看前方交通燈號的視線。如在交通燈號下加設「不准右轉」字句的指示牌，並不符合行人與交通燈號的安全高度距離。

67. **主席**總結委員意見，並希望運輸署盡快進行增大「不准右轉」指示牌的工程。而運輸署有更好的改善方案時，需再向委員匯報。

**強烈要求於封路工程期間禁止學車活動(文件第 54/14 號)**

68. **鄭利明議員**介紹文件第 54/14 號。

69. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示因應沙田至中環線(下文簡稱「沙中線」)的鐵路工程展開，署方已減少車輛的考試數目及禁止繁忙時段進行學車活動。若將來再有大型工程展開，有關承建商需要與運輸署和警方商討，以作出適當的臨時交通改道措施安排，同時，署方亦會要求承建商盡量在非繁忙時間進行工程，以減低工程對區內交通造成的影響。

70. **楊永杰議員**對運輸署的回應表示保留，並表示沙中線鐵路工程展開前已反映學員於天光道學車會導致天光道及靠背壟道一帶交通出現問題，亦曾要求禁止天光道及常盛街進行學車活動。

71. **何顯明議員**表示運輸署可從政策方向考慮，分階段進行學車活動。在初學階段時，可先讓學習駕駛者認識車輛運作；待學習駕駛者大致熟識車輛運作後，才予以在考試道路上練習，以減低對區內交通的影響。

72. **潘志文議員**表示天光道仍為其中一個路試試場，運輸署難以估計於該處練習的車輛數目，故建議運輸署遷移考試場地，或在編排路試日期時作出調配，以防止大量車輛同時間於考車路線練習。

73. **運輸署工程師(九龍城)梁德志先生**表示署方若接獲通知，道路工程需要在交通繁忙的路段進行時，一般會要求承建商於非繁忙時間進行工程(如上午 10 時至下午 4 時)，以減少臨時交通改道措施的影響。署方亦禁止學車活動於平日上午 7 時 30 分至上午 9 時 30 分及下午 4 時 30 分至 7 時 30 分進行。署方有責任平衡道路使用者、學車人士及道路工程的需要。署方備悉委員意見，並會向運輸署駕駛事務組同事反映。而運輸署駕駛事務組一直與教車業界保持聯繫，並會再次提醒業界在非繁忙時段進行學車活動的安排。

74. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李銜華先生**表示在 2011 年及 2012 年期間曾與運輸署研究是否可以暫時取消位於忠義街、天光道及培正道的考牌中心。惟當時運輸署指出，已收到學車人士意見指輪候考車的時間冗長，故取消三個考牌中心只會令情況惡化。最後達成取消部分考車路線的方案。

75. **何顯明議員**表示現時禁止學車時段適用於全港路段，運輸署可以考慮按地區的實際交通情況，彈性調節禁止學車時段的開始及終結時間。

76. **楊永杰議員**表示何文田及土瓜灣一帶未來會有更多的車輛(包括工程車輛)進出，已不再適合學車，故要求運輸署考慮搬遷學車中心。

77. **鄭利明議員**表示非繁忙時間在窩打老道山、巴富街、石鼓街及常盛街的學車情況嚴重，包括星期一至五晚上 7 時以後、星期六下午 1 時後及星期日上午 9 時後。

78. **運輸署工程師(九龍城)梁德志先生**表示禁止學車時段屬一般性安排，惟路段設有特定的學車時段限制時，有關人士需遵照現場道路指示進行學車活動，署方備悉委員對微調九龍城區內學車時段的意見，亦會向署方負責沙中線交通安排的同事反映。

79. **任國棟議員**要求運輸署在會後提供在取消天光道(二線)的考車路線後，在 2012 年至現時為止考牌車輛數目的比較數字。

80. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示署方已減少在區內學車考試的數目。就忠義街考試中心而言，考試宗數已由每天約 90 駕次減少至約 50 駕次。

81. **任國棟議員**要求運輸署就學車考試宗數的數據於會後提供書面回覆。

82. **黃潤昌議員**表示問題的重點是整體學車人數並沒有減少。

83. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示署方備悉委員要求搬遷考車中心的意見及署方需要研究彈性調節禁止學車時間的可行性。

84. **主席**總結委員意見，表示運輸署需要重視委員對學車問題長遠會對何文田交通構成嚴重影響的意見。

**「試驗電動巴士」建議在啟德德朗邨的巴士站加建超級電容巴士充電設施**  
(文件第 46/14 號)

**要求盡快於 5M 巴士線落實增設電容巴士(文件第 47/14 號)**

85. **環保署高級環境保護主任(流動污染源)3 錢志鵬先生及九龍巴士(一九三三)有限公司項目經理(電動巴士)冼智斌先生**介紹文件第 46/14 號。

86. **楊振宇議員**介紹文件第 47/14 號。

87. **楊永杰議員**表示啟晴邨及德朗邨居民對第 5M 號線的需求殷切，故要求九龍巴士(一九三三)有限公司(下文簡稱「九巴」)先加設服務第 5M 號線的車輛，再試驗電動巴士。另外，**楊議員**表示擬建充電設施位置太接近乘客候車地點，故查詢如何減低居民及乘客對加設充電設施的安全考量及是否設有緊急方案應付突發情況(如路面交通擠塞、停電等情況)。**楊議員**亦向九巴查詢有關電容巴士在上海的應用情況及是否有其壞車數據。

88. **陸勁光議員**向九巴查詢在測試時，不同天氣情況下行走對電容巴士的影響及當電容巴士遇上交通意外，特別是與使用石油氣作燃料的車輛相撞時，是否會造成危險。另外，由於設有充電設施的巴士站會使用與興建一般巴士站無異的物料興建支柱，故查詢車輛失控撞上設有充電設施的巴士站時的結果。**陸議員**表示相關部門及九巴應探討發展雙層電容巴士的可行性，否則投放大量資源而未能達至最大營運效率並不理想。

89. **蕭婉嫦議員**對在啟德德朗邨巴士站加建超級電容巴士充電設施的建議表示支持，但認為九巴及環境保護署(下文簡稱「環保署」)需要更詳細研究安全問題，包括如何改善充電設施的高度；完善防撞、防漏技術；在惡劣天氣下的操作及行車時電源耗盡的安排。另外，**蕭議員**表示由於啟晴邨及德朗邨居民對第 5M 號線的需求殷切，故要求九巴立即增加第 5M 號線的班次，以緩解居民候車之苦。

90. **左滙雄議員**原則上對試驗電動巴士計劃表示支持，惟強調不應以電容巴士取代現有第 5M 號線的柴油巴士。由於啟晴邨及德朗邨居民依賴第 5M 號線來回港鐵站，而現時的服務又未能滿足乘客的需求，尤以繁忙時間最為嚴重，加上電容巴士仍在試驗階段，突發情況會直接影響啟晴邨及德朗邨居民。此外，充電設施與候車站位置相近，**左議員**查詢九巴如何保障候車乘客安全。

91. **勞超傑議員**向環保署查詢全數資助購置單層電動巴士及其充電設施涉及的總開支及對電容巴士所需投放的資源與巴士接載乘客的能力是否符合成本效益存疑。如電容巴士只能以單層形式提供服務，可能會引致不同的問題(如需要增加車輛及班次數目，間接加劇道路擠塞情況；成本亦會增加，並轉移到車費，加重乘客負擔等)。

92. **黃潤昌議員**表示九巴需要兌現增加第 5M 號線的車輛及班次數目的承諾，並不能以電容巴士代替增加兩部柴油巴士。由於第 5M 號線屬試驗階段，其穩定性亦是未知之數，故九巴先要增加第 5M 號線的車輛及班次。

93. **鄭利明議員**表示電容技術較電池技術難以控制，容易出現漏電及

爆炸的情況，對其安全性表示擔憂。而電容充電設施的運作及維修成本高昂，故查詢將來是由政府或是乘客負擔相關成本。

94. 九龍巴士(一九三三)有限公司項目經理(電動巴士)冼智斌先生綜合回應委員意見如下：

- (一) 九巴於 2010 年開始研究引入電容巴士在香港試行的方案，並於同年 8 月引入九巴視為第一代的電容巴士在香港進行一系列的實地試行。目的是測試電容巴士在香港不同環境的運作性能，其中包括在惡劣天氣下如閃電、潮濕、暴雨及颱風時和斜坡等的運作情況；
- (二) 電容巴士均取得相關的安全檢驗證書，確保其結構符合安全標準(如遇上漏電時會自動截斷電源、加固電容箱及加強其防撞功能等)；
- (三) 另外，由於現時超級電容的主要成分為碳及水，沒有可燃性的物料，故電容巴士儲電時不會涉及任何化學物質轉移過程；
- (四) 電容巴士的充電設施必須通過機電工程署認可的實驗室進行的測試。如充電設施過流或過壓，電源會自動截斷。此外，九巴亦額外要求承建商為充電櫃加設上鎖的安全保護裝置；非法打開裝置時，電源會自動截斷。在電容巴士未到達充電的位置及司機未有發出指示時，有關的充電櫃不會輸出電流至架空電纜。在充電時，電力公司會供應三百八十伏特的交流電至充電設施，充電櫃會轉變為六百八十伏特的直流電輸出予電容巴士；故電容巴士相對於其他電動交通工具的架空電纜必須長期帶電更為安全；
- (五) 九巴選擇在觀塘福淘街及啟德德朗邨的巴士站同時加建電容巴士充電設施，是希望於第 5M 號線約五至六公里的行車距離內，確保電容巴士有足夠電力行駛及中途設有充電設施補充電力，以應付突發情況；
- (六) 九巴會分階段實施試行電容巴士的安排，並預料會在 2014 年 9 月首階段引入第一輛電容巴士，並安排於沙田巴士廠先測試；九巴會將測試期間找到的問題向廠商反映並作出改善。九巴預料其餘的電容巴士會於 2014 年 12 月運抵香港；及
- (七) 超級電容巴士充電設施的設計高度為 5.1 米，為發展雙層電容巴士預留了空間，惟現時市面上供應商只能提供單層的超級電容巴

士，而其高度亦符合運輸署的準則，故充電設施被撞到的機會較微。

95. **九龍巴士(一九三三)有限公司經理(策劃及發展)胡銘基先生**表示九巴最近亦已調整第 5M 號線班次為每十二分鐘一班，並承諾會按照實際乘客需求，在符合運輸署增加班次的規定下適當地增加資源。

96. **環保署高級環境保護主任(流動污染源)3 錢志鵬先生**表示政府的最終政策目標是全港使用零排放的巴士。政府早前向立法會取得一億八千萬元撥款，以資助五間專營巴士公司購置三十六輛單層電動巴士及其充電設施作試驗行駛。由於現時市場上只有單層電動巴士供應，故亦希望此試驗計劃可為廠商提供誘因，研發雙層電動巴士，以應付乘客需求。

97. **運輸署總運輸主任/巴士及鐵路科樊容權先生**表示署方作為監察巴士服務的部門，會確保在突發事故時巴士公司有足夠資源作出調配。如電容巴士在行走時發生故障，署方會要求巴士公司立即調配資源，提供後備車輛服務。署方在 2014 年 6 月曾就第 5M 號線的服務進行調查，發現第 5M 號線在早上繁忙時段(即上午 7 時至上午 9 時 45 分)的班次為每十分鐘一班，較服務詳情表所述的十五分鐘密。而載客量方面，一輛載客量最多為六十八人的單層巴士最高峰時約有五十人乘搭，而在非繁忙時間其乘客人數減少。在 2014 年第四季，九巴計劃增加兩輛超級電容巴士投入第 5M 號線服務。另外，「試驗電動巴士」計劃目的在於改善空氣質素，而九巴亦要承擔額外的維修保養費用，申請車費調整亦需要由運輸署審批，故試行電動巴士並不會把額外的成本轉移至車費上。

98. **勞超傑議員**查詢在推行試驗電動巴士計劃時，環保署是否曾考慮未來鐵路通車對巴士乘客量的影響及此計劃是否符合經濟效益。

99. **黃潤昌議員**表示除了現時兩部第 5M 號線的巴士外，需要再增加兩部柴油巴士，然後再試行電動巴士，並不能以兩部電動巴士取代需要增加的兩部柴油車輛。

100. **任國棟議員**向環保署查詢超級電容巴士是否設有可開動的窗戶，以更符合環保原則。

101. **何顯明議員**向環保署及運輸署查詢落實「試驗電動巴士」計劃的時間表；並表示由於購置車輛及興建其充電設施的費用由政府資助，而以電源發動比一般柴油車輛更節省營運成本，故向九巴查詢是否有下調車費的空間；及向九巴查詢是否曾向廠商了解在儲存高電壓的電容器在釋放電源時，是否能在短時間內減低電壓，避免因遇上易燃物料(如電油)發生爆

炸。

102. **左滙雄議員**表示九巴需要確保電容巴士在安全的情況下才可試行，並供乘客免費乘搭。**左議員**表示九巴必須先增加兩部柴油巴士，才繼續試行電容巴士。

103. **陸勁光議員**向九巴查詢在試行電容巴士時遇上的困難及電容巴士廠商的質素。

104. **潘志文議員**向環保署查詢政府資助電池車輛的詳情；及查詢如何確保電容充電設施能適用於不同類型的電容巴士。而充電設施接近居民，查詢使用設施時是否會產生電磁波。此外，**潘議員**建議使用流動充電車，更有效地解決電容巴士在行走時缺乏電源的問題。

105. **九龍巴士(一九三三)有限公司項目經理(電動巴士)冼智斌先生**綜合回應委員意見如下：

- (一) 縱然九巴需要承擔維修保養的費用，惟使用電容巴士並不會增加額外的車費；
- (二) 首部電容巴士會於 2014 年 9 月抵港，九巴希望先在實際的行走環境進行測試，並提出改善方案，令 2014 年 12 月抵港的十二部電容巴士能盡快投入服務，並非指現時已發現電容巴士有任何問題；
- (三) 九巴會為電容巴士進行兩次測試，每次為期半年，確保電容車的可靠性及安全性，才會落實購置第三代的電容巴士。按照現時的計劃，「試驗電動巴士」的計劃為期兩年，九巴會在試驗的第一年後，向環保署提交檢討報告，密切留意其成效才考慮是否在全港廣泛推展；
- (四) 另外，超級電容巴士需要符合一系列法規，當電容巴士的電壓及電容出現異常時，電源會自動截斷；而九巴會要求廠商興建充電設施時遵從世界衛生組織對釋出電磁波的要求；
- (五) 在政府的資助下，九巴已購置兩部流動充電車，為第 5M 號線及第 284 號線提供服務，以應付突發情況；及
- (六) 九巴在選擇供應商時，其條件是至少要符合製造柴油車輛的水平；現時為九巴提供電容巴士的廠商已為本港三間巴士公司提供

逾五十部柴油車輛，有關車輛亦已投入服務。

106. **九龍巴士(一九三三)有限公司經理(策劃及發展)胡銘基先生**表示在2014-2015的巴士路線重組發展計劃中，已闡明第5M號線共會有四部巴士投入服務，並會按照實際情況及符合運輸署增加車輛的規定後，逐步增加投入第5M號線的巴士服務。根據以往經驗，一些接駁鐵路沿線的巴士服務屬短程路線，乘客亦偏向使用巴士下層。若在此路線提供雙層巴士而乘客亦未必會使用上層，資源反而沒有被有效運用。

107. **環保署高級環境保護主任(流動污染源)3 錢志鵬先生**表示相關試驗計劃的撥款申請已獲批准，署方亦一直與巴士公司保持緊密聯繫，以盡快落實試驗計劃。另外，由於是次會議主要介紹為超級電容巴士加建充電設施的詳情，故未有對電池電動巴士作出簡介。在政府全數資助的三十六部單層電動巴士中，其中二十八部為電池電動巴士，其充電設施設於巴士公司廠房內。電池電動巴士在完全充電後，可行駛約一百八十公里；因此，電池電動巴士暫未能應付長途路線的全日運作。

108. **九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理黃勁文先生**表示九巴為乘客提供舒適的服務，所有巴士均設有自動調節溫度的空調裝置，故未有為車輛安裝可開關的窗戶。

109. **楊永杰議員**查詢九巴是否能保證電容巴士在充電時的安全及向九巴查詢現時電容巴士在投入服務中遇到的問題。

110. **任國棟議員**向環保署查詢在冬天時使用空調系統是否符合環保政策及向運輸署查詢現時擁有雙層巴士的國家數目，並表示由於香港人口密集，才會使用雙層巴士。

111. **何顯明議員**向相關部門查詢第5M號線落實使用電容巴士的詳細時間表及詳細項目內容，並查詢電動巴士在冬天時是否會有暖氣供應，或是仍以冷氣供應。

112. **黃潤昌議員**表示九巴應提供四部柴油巴士及兩部電容巴士服務第5M號線，並非以測試電容巴士為由，代替早前第5M號線增加至四部柴油車輛的承諾。

113. **潘志文議員**表示電池巴士比電動巴士先進，並查詢於第5M號線試用電容巴士並非電池巴士的原因；及未能下調第5M號線車費的原因。

114. **九龍巴士(一九三三)有限公司項目經理(電動巴士)冼智斌先生**表示

九巴希望通過試驗計劃，以保障乘客及居民安全。在九巴引入新車輛時，需先獲運輸署批准，並符合有關的國際規例及運輸署規定，亦會採用可靠性高的部件。而充電設施亦需通過機電工程署認可的實驗室所進行測試，在取得運輸署的審批後，方能驗車及發牌。是次購買程序是經過公開招標進行。由於現時只有九巴試行超級電容巴士，故暫未出現相容性的問題。另外，九巴預計在 2014 年 10 月興建電容巴士的充電設施，於 12 月試行車輛，並會於 2015 年第一季投放電容巴士於第 5M 號線服務。

115. **環保署高級環境保護主任(流動污染源)3 錢志鵬先生**表示政府亦資助九巴及其餘四間專營巴士公司購買電池電動巴士，購買程序以公開招標形式進行。二十八部電池電動巴士會在十四條巴士路線試行，在不同的環境及路況收集數據，以便更準確地測試電動巴士在香港營運的可行性。

116. **九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理黃勁文先生**表示縱然第 5M 號線會引入電容巴士服務，惟其車費並不會因此而作出調整；而車廂內空調巴士均採用恆溫系統，故未來電容巴士亦會採取相關設計，但仍取決於其結構及系統設計。

117. **運輸署總運輸主任/巴士及鐵路科樊容權先生**表示現時九巴登記的運作車輛約為三千八百輛。為配合新鐵路落成或地區發展，署方每年均會與巴士公司制定及重組巴士路線計劃，有關車輛的數目因而有所變動，以配合乘客需求。

118. **主席**總結委員意見，表示委員非常著重超級電容巴士的安全問題，並要求相關部門及巴士公司能考慮及重視委員意見。惟從環保角度出發，委員並不反對九巴試行超級電容巴士。另外，**主席**重申九巴需要落實增加柴油巴士服務第 5M 號線的承諾，並不可用環保車輛代替。

#### **跟進戴亞街紅磡街市側無障礙行人通道進展事宜(文件第 55/14 號)**

119. **張仁康議員**介紹文件第 55/14 號。

120. **路政署區域工程師(紅磡)譚皓銓先生**表示署方園藝組已經對戴亞街紅磡街市側作樹木評估，並會與鄰近的市政大樓聯繫，以確認降低行人通道的斜度是否會對市政大樓造成影響。

121. **勞超傑議員**表示戴亞街紅磡街市側無障礙行人通道的進展緩慢，並表示其斜度對居民造成危險，故認為路政署需要盡快移走樹木，以降低行人通道的斜度。

122. 路政署區域工程師(紅磡)譚皓銓先生表示署方需要按既定程序處理有關移走樹木的建議，故需要一定時間處理。署方會盡快完成有關評估，並向地政總署提交申請，讓其審批移走樹木的建議。

123. 主席查詢有關程序所需的時間。

124. 路政署區域工程師(紅磡)譚皓銓先生表示署方園藝組需要負責九龍區所有的工程項目，且人手匱乏，亦要諮詢不同意見，故需要至少半年時間。

125. 張仁康議員表示希望路政署能在半年內匯報有關進展。

126. 勞超傑議員表示路政署需時半年來處理樹木評估並不合理，故要求戴亞街紅磡街市側無障礙行人通道的工程項目作優先處理。

127. 任國棟議員提議把此議題納入續議事項。

128. 主席同意把此議題納入續議事項，並要求路政署及運輸署在下次交運會會議向委員報告方案的進展。

**要求改善太子道西(近聯合道，向旺角方向)車輛違法 U 型轉向鄰線問題，保障行人安全(文件第 56/14 號)**

129. 吳寶強議員介紹文件第 56/14 號。

130. 香港警務處九龍城警區交通隊主管李溢華先生簡介太子道西近聯合道向旺角方向的交通情況及警方到聯合道進行監察行動時的結果。

131. 運輸署工程師(九龍城)梁德志先生表示署方計劃增大「禁止轉向」的交通指示牌。

132. 吳寶強議員表示警方需要加強執法及對運輸署加大指示牌表示歡迎，並向運輸署查詢加大指示牌所需時間。

133. 何顯明議員建議運輸署調整太子道西近聯合道往旺角方向的路壘位置，令車輛難以在該處轉向。

134. 楊振宇議員表示區內有不少車輛違法 U 型轉向鄰線，故希望警方能加強突擊執法行動。

135. **運輸署工程師(九龍城)梁德志先生**表示署方約於一個月內向路政署發出有關增大交通指示牌的施工通知書。署方亦會審視調整太子道西近聯合道往旺角方向的路學位置的可行性。

136. **路政署區域工程師(九龍灣)鍾兆文先生**表示署方在接到施工通知書後，需要訂製指示牌，故需時兩至三個月竣工。

**要求改善九龍城廣場停車場出口交通安全隱患問題 設置堅固防撞設施規限車流向，防止意外發生(文件第 57/14 號)**

137. **吳寶強議員**介紹文件第 57/14 號。

138. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李溢華先生**簡介九龍城廣場停車場位於賈炳達道出入口的交通情況，並表示有車輛會由停車場出口違規右轉往黃大仙方向，有機會撞毀設置在賈炳達道兩條行車線中央的膠柱。由於在賈炳達道近侯王道位置已設有「只准左轉」的道路指示牌，如駕駛者違規右轉，警方會對駕駛者作出「不依從交通指示」的檢控。

139. **運輸署工程師(九龍城)梁德志先生**表示署方已在賈炳達道九龍城廣場停車場出入口位置設有交通指示牌及道路標記，清楚指示駕駛者在停車場出入口只可左轉。由於在兩條行車線中央設置堅固的防撞設施需要較大的空間，而該段賈炳達道亦屬較多車輛轉向的路段，基於安全考慮，署方認為賈炳達道行車線中央不適合加設防撞設施。署方會聯絡九龍城廣場停車場的管理公司，以研究在停車場出口位置加設更多提示駕駛者「只准左轉」的指示。

140. **吳寶強議員**表示賈炳達道兩條行車線中央的膠柱容易受到破壞，故向運輸署查詢設置更堅固的物料(如欄杆)的可能性。

141. **運輸署工程師(九龍城)梁德志先生**表示一般而言，若要在路面加設障礙物，署方會要求其與路邊的距離約半米。就賈炳達道而言，加設障礙物兩旁共要預留一米空間，故會影響侯王道左轉及由停車場左轉的車輛，故署方不建議加設堅固防撞設施。

142. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李溢華先生**表示九龍城廣場停車場管理公司曾派駐職員在出口位置提醒駕駛者只准左轉的安排，惟在實際執行時遇上困難(如駕駛者不理會職員指示等)。

143. **何顯明議員**建議在九龍城廣場停車場出入口位置設置與行人路高

度相約的路壘，以防止車輛違規右轉。

144. **勞超傑議員**建議延長九龍城廣場停車場附近的雙白線，相信能有效防止車輛由鄰線轉向。

145. **運輸署工程師(九龍城)梁德志先生**表示雙白線及設置膠柱的作用是提示由停車場駛出時只可左轉的安排。根據《道路交通條例》，駕駛者需要在安全情況下(即對其他駕駛者沒有影響)才可 U 型轉向。

146. **主席**總結委員意見，建議路政署修補充賈炳達道兩條行車線中央的膠柱，並建議運輸署考慮加長九龍城廣場停車場附近的雙白線等建議。

#### **要求盡快加強幼孩乘坐私家車的安全(文件第 58/14 號)**

147. **楊振宇議員**介紹文件第 58/14 號。

148. **運輸署工程師(九龍城)梁德志先生**表示根據現時《道路安全(交通裝備)規例》，三歲以下兒童乘坐私家車前座需要配載認可的安全設備，如私家車後座亦配備認可的安全設備，條例仍然適用。惟此條例並沒有規定私家車後座必須配備認可的兒童安全設備。為了加強保障兒童乘坐私家車的安全，政府亦已建議提高在私家車上強制使用兒童安全帶裝置，並在 2013 年年底諮詢立法會交通事務委員會意見。署方正收集及整理相關意見。

#### **要求改善啟東道行人過路服務 保障啟晴邨／德朗邨居民安全(文件第 59/14 號)**

149. **楊振宇議員**介紹文件第 59/14 號，期望運輸署在啟晴邨／德朗邨屋邨管理委員會及互助委員會成立前先落實一些臨時設施改善該處的行人過路服務。

150. **運輸署工程師(九龍城)梁德志先生**表示署方亦於 2014 年初就啟東道加設欄杆進行諮詢，署方接獲建議，待屋邨管理委員會及互助委員會成立後再次諮詢居民意見。署方備悉委員希望署方設立臨時設施，以改善啟東道行人過路服務的要求。

151. **楊振宇議員**向運輸署查詢臨時設施的初步建議。

152. **運輸署工程師(九龍城)梁德志先生**表示署方正考慮不同建議，其中

包括在啟東道加設臨時欄杆，令居民使用行人天橋過路。

下次開會日期

153. 主席宣布下次開會日期訂於 2014 年 10 月 23 日(星期四)下午 2 時 30 分，並於下午 7 時 45 分宣布會議結束。

154. 本會議記錄於 2014 年 月 日正式通過。

主席

---

秘書

---

九龍城區議會秘書處  
2014 年 10 月