

年長司機交通意外十年飆三倍

全港70歲或以上持有駕駛執照的司機過去5年間激增逾八成，續領車牌的制度又準備好迎接這輪老齡化浪潮嗎？據現行制度，駕駛者年滿70歲必須通過註冊西醫的體格檢查才能領取或續領車牌，但不少司機及醫生均表示，驗身一般只透過目測，隨時造成「公路殺手」。本報亦分析數據，發現年長司機的交通意外，十年間飆兩三倍。有醫生坦言坊間的續牌驗身質素良莠不齊，建議政府排查不再適合駕駛的長者，保障道路使用者。
記者 張弦



高齡司機系列

■73歲的正哥「揸的士」近半個世紀。



續牌目測體檢 易生公路殺手

■陳先生認為要為年長司機安排做詳細檢查，尤其是心臟及肺部。

■陳先生玩車近60年。



74歲陳先生從小就是汽車迷，當年18歲生日即急不及待到運輸署排隊登記考取駕駛執照，自此以後幾乎是車不離身，退休後仍擁有1部汽車及1架電單車。駕駛近60年，他至今仍愛車如命，為保持良好體格享受駕車樂趣，每日都堅持鍛煉身體。然而，矯健如他也體會到年紀漸長，對駕駛安全的影響，「上咗年紀後，精神狀態雖然沒大分別，因為都唔係長時間駕駛，但駕駛時的反應與年輕時真有區別，右之前反應靈敏。」

據目前規定，年滿70歲人士領取駕駛執照前，必須通過註冊西醫驗身，有關執照有效期一般是3年，陳先生早年收到運輸署的「體格檢驗證明書」後，向惠顧多年的家庭醫生接受體格評估及簽發證明。他坦言驗身過程非常簡單，無須透過儀器測量，一般是醫生口頭詢問其身體狀況，他質疑有關情況會為道路安全帶來隱患，「若找到的醫生隨便應付，司機有隱疾依然可開車，非常危險。」

據運輸署統計，70歲或以上持有效駕駛執照人數，由2017年的44,641人增至去年的80,863人。「銀髮族」過去十年交通意外也幾乎直線上升，以70至74歲組別升幅最驚人，由十年前的160宗飆升至去年的731宗，升幅3.6倍。

不過對於職業司機，體格檢查「肥佬」是生計攸關問題。汽車交通運輸業總工會的士司機分會理事（宣教）黃自權表示，估計全港的士司機平均年齡高達60歲或以上，他亦承認目前體格檢查過於草率，收緊及標準化也是合理，但亦要在道路安全與職業司機生計問題上取得平衡，以免造成集體失業。

若收緊體檢 大量「的哥」恐失業

73歲的正哥，於1973年入行「揸的士」，一「揸」便已49年，早年踏入70歲，曾接受一次驗身，並成功續牌至今，他承認體檢過程簡單，「查下視力、量血壓、聽心跳，若醫生認為需要進一步檢查，才需照心電圖等。」

對於有聲音要求收緊司機體格檢查，正哥則認為當中還有好多因素需要考慮，首先便是檢查所產生的費用由誰負擔。其次便是有關檢查標準，「70歲、80歲、90歲，以及100歲，每個年齡階段的身體狀況是不同的，不能一概而論，應該分階段設置不同的檢查標準。」正哥直言收緊檢查要求後，勢必有一群職業司機不達標，影響生計。

記者向運輸署查詢，署方回應一直關注司機健康情況，亦明白駕駛人士身體狀況對確保道路使用者安全十分重要。該署正檢討駕駛執照持有人的體格證明機制，稍後會諮詢各持份者意見。

內地與港澳對駕駛者體檢要求

一般私家車駕駛執照			
	年齡	頻率	指定項目
內地	70歲或以下	每次續牌	✓
	70歲以上	每年	✓
香港	70歲或以上	每1年或3年	✗
澳門	40歲或以上	每2至10年不等	✓

商用(包括重型)車輛駕駛執照				
	年齡	頻率	指定項目	較一般執照嚴格
內地	每次續牌		✓	✓
香港	無特別規定，與一般私家車駕駛執照做法相同			
澳門	35歲或以上	每5或10年	✓	✓
	(重型貨車自65歲起每2年)			

資料來源：申訴專員公署文件

香港體檢「求其」 醫生倡收緊要求

香港目前對年長的私家車及商用車駕駛者體格檢查要求一致，一律70歲以後必須接受定期體檢，但沒嚴格要求接受指定檢查項目。香港「體格檢驗證明書」須由註冊西醫填寫，證明申請人視力、聽力、平衡力是否正常，及有無心臟病、癲癇、高血壓、關節炎等病史或病徵。相比之下，內地、澳門及歐美國家把私家車及商用車司機區分，私家車司機要求較寬，但也比香港嚴格，規定必須接受多項指定檢查；商用車司機要求更嚴，部分地區要求60歲以上司機每年進行指定項目體檢，澳門甚至要求「搵食車」司機年滿35歲，每5至10年檢查；重型汽車司機年滿65歲更加密至兩年一檢。

家庭醫生關嘉美承認，香港對高齡司機的體檢相當「求其」，如簽署體檢證明書的西醫無須專科資格；體檢方法各自演繹沒統一標準；部分醫生只靠目測或口頭查詢作檢查等。她多年來拒絕為不少年過七十的司機驗身，直言醫生簽得名便需付上責任，不能隨便讓身體有隱患的司機駕車上公路，危及他人。她促請政府收緊及具體化體格檢查的要求，影響開車能力的部位如眼睛、心臟及腦部定要嚴格檢查。

講好香港海員大罷工勝利故事



名家之言

1922年，香港海員工會前身的「中華海員工業聯合總會」為了反對種族歧視、爭取香港海員合理工資待遇，發動和領導了香港海員大罷工並取得勝利，在中國工人運動史、中華民族解放運動史及世界工運史上有着重要的地位和歷史意義。

香港以往在港英政府管治下，愛國學校、愛國團體常被藉故打壓，愛國歷史教育亦被港英政府忌諱，連帶中國歷史科、地理科內容也受到影響。我國於1997年恢復對香港行使主權，讓學生從小正確認識國家歷史，體會中華文化和價值觀，培養青少年的國家意識，讓

市民大眾有民族認同，更顯重要。為響應新一屆政府向世界說好香港故事的承諾，我與工會負責人去信政務司、發展局、民政及青年事務局，希望在「中華海員工業聯合總會」原址設路標、在鄰近或中山紀念公園內建紀念碑。

康文署回覆，稱中山紀念公園內「豎立關於歷史事件的紀念碑會與場地現時本身的設計及氛圍不相符，甚至可能影響場地使用者共享海濱空間」……

根據康文署官網介紹，中山紀念公園原址為孫中山先生往返內地及與支持者相約時船隻停泊地，因此以「中山紀念」為名。歷史上，辛亥革命前後，孫中山先生乘船為革命四處奔走，亦經常向船上的香港海員宣傳民主革命思想。

黃國

工聯會理事長、立法會議員

在孫中山先生的支持下，「中華海員工業聯合總會」成立，並獲其親筆題寫會名。孫中山先生也表明支持香港海員大罷工。因此，將香港海員大罷工勝利從紀念孫中山先生中割裂出來，實在是對孫中山先生與香港千絲萬縷關係的認識不足。

香港同胞在中華民族自強奮鬥史上從不缺席。國家主席習近平曾強調，講好中國故事，傳播好中國聲音，展示真實、立體、全面的中國，是加強我國國際傳播能力建設的重要任務。香港是國家的南大門，肩負向世界展現國之正道的角色，我們相信市民也希望特區政府以身作則，講好香港故事；講得出、做得到。