

逾11萬駕駛者年過60歲 高齡司機續牌 倡收緊體檢要求



北角炮台山道日前發生的士撞倒3名途人的嚴重車禍，涉事「的哥」（的士司機）高齡84歲，事件引起社會各界關注高齡司機的健康狀況。截至去年9月，全港60歲以上的駕駛者逾11萬人，至於持有的士駕駛執照的司機中，超過半數已年過六旬。截至去年底，本港80至89歲的駕駛者有1624人，翻查紀錄，過去曾有百歲高齡人士獲得有效駕駛執照。

現時年過70歲的駕駛者在申請或續領駕駛執照時必須遞交醫生簽發的體檢證明書，但要求比較簡單。有汽車專家認為，應指明體檢項目包括須做心電圖等，並提高批核標準。運輸署署長羅淑佩昨日表示，已責成專責小組研究檢討的士司機續牌的體檢要求。

大公報記者 葉浩源

本港有不少交通意外涉及高齡司機。運輸署數據顯示，2021年涉及意外機動車輛駕駛者共有26190人，其中70歲或以上佔949人（3.6%），當中11人年過85歲。另外，公共交通工具司機亦趨高齡化，曾有年老司機突然病發導致交通意外，造成人命傷亡。雖然，運輸署可以身體狀況並不適合駕駛，拒絕向職業司機發出相關執照，但為數極少，參看2014至2016年數據，每年新發及續領商用車輛駕駛執照超過五萬張，但期內因上述原因拒絕的申請只得四宗。

職業司機取證明：畀錢就得

按照目前法律規定，《道路交通（駕駛執照）規例》（第374B章）訂明，年滿70歲或以上人士在申請駕駛任何種類汽車的正式駕駛執照時，須提供一份不早於申請前四個月為運輸署署長接納的註冊醫生所填寫及簽署的體格檢驗證明書（TD256），而申請人只可選擇為期一年或三年的駕駛執照，換言之他們須至少三年做一次體檢，包括檢查血壓及心臟等狀況，但具體強制要做哪些檢查，怎樣才算合格則無準則。《規例》亦只籠統地提到，「註冊醫生亦應以其專業判斷，為申請人作出其他合適的檢查及決定是否需要增加其他檢查項目，以取得足夠參考資料，填寫報告的總結。」有職業司機直言，「要找醫生簽發體檢證明書十分容易，畀錢就得！」

截至去年底，本港80至89歲的司機有1624人，90歲或以上有49人，根據紀錄，過去最年長的有效正式駕駛執照持有人年齡更高達100歲，是否仍有能力駕駛值得商榷。香港汽車會會長李耀培認為，高齡司機或因身體出現毛病和隱疾，無法控制好車輛而出意外，他建議當局應修例規管，例如規定70歲或以上司機至少每年續牌，接受強制身體檢查項目，包括驗眼、驗血糖、驗血壓、心電圖等，確保司機無患有心臟病、糖尿病、高血壓、眼疾或其他隱性疾病，才批准發牌。

的士司機從業員總會會務總監李為民表示，職業司機高齡化趨勢涉及人手短缺，業界或多或少會擔心提高體檢要求，可能影響「的哥」的從業資格，但作為公共交通工具始終涉及載客，故認同體檢要求不能太兒戲。

當局正檢討「的哥」續牌要求

運輸署署長羅淑佩昨日表示，已責成專責小組研究檢討的士司機續牌的體檢要求，例如年齡、次數或可否更仔細等，特別對年紀大的司機，可能持續檢查會更安全更好。她補充，政府現時有免費為職業司機進行身體檢查的計劃，惟業界稱參加人數不多，建議當局提供誘因及多作宣傳。運輸及物流局局長林世雄日前亦曾表示，運輸署在完成檢討後會諮詢相關持份者（包括業界人士），以敲定檢討結果。



▲炮台山道日前發生的士撞倒3名途人的嚴重車禍，令外界再度關注高齡駕駛者的安全問題。

「的哥」：疫下生意差 年輕人早轉行

業界困境

運輸署署長羅淑佩責成專家小組研究檢討商用司機續牌的體檢要求，現時本港規定年滿70歲駕駛者，至少每3年要做一次體檢，由註冊醫生簽發《證明書》才可以繼續駕駛。的士司機何先生認為可加強體檢，建議運輸署提供指定體檢醫生名單，避免坊間參差不一的醫生紙蒙混過關：「是醫生的問題，不是收了錢就所有檢測都OK（通過）」，（這樣）就不成了，有些醫生並沒檢查得太仔細，八十多歲哪能這樣揸車。」

支持加強體檢 冀勿設年齡限制

何先生亦憶述他昨日在交通燈前等候轉燈時，看到旁邊另一輛的士內，正在駕駛的司機突然垂下頭打瞌睡，坐在他身旁的內地乘客都表現得很驚訝。現時內地營業車司機設有駕駛歲數上限，但香港則沒有年齡限制。另外，對於有建議將續牌體檢年齡門檻由70歲降至65歲，入行43年的何先生今年正好65歲，他亦表示贊成：「檢查下最好，65歲仍很壯健的。」

不過，何先生不贊成駕駛者設年齡限制，因行內有不少退休人士是靠駕駛的士維生的。他表示，經歷3年疫情，較年輕的的士司機早已轉行，加上現時行業生態靠用apps接生意，不論長途短途每張單都扣除5元佣金，接廿多元一程的短途車僅是「吊鹽水」，每月賺到一份糧而已，較難吸引新人入行，若設年齡限制，司機人手短缺的問題將更嚴重。

另一名年近60歲的士司機亦不贊成設年齡限制：「叫那班高齡司機做什麼？仲可以轉行？申請綜援，靠政府養？」

大公報記者李雅雯



掃一掃 有片睇



▲何先生（左）及其他的士司機都認同加強高齡駕駛者的體檢要求，但就不贊成設定年齡限制。



▲現時高齡駕駛者在申請車牌時，須遞交體格檢驗證明書。資料圖片



▲有運輸業界建議政府，統一規定高齡駕駛者申請車牌時接受的體檢項目。網上圖片

近年涉及高齡司機交通意外

| | |
|------------|--|
| 2023年3月5日 | 一名84歲姓倪男的士司機沿炮台山道落斜時懷疑失控，衝紅燈撞向三名途人，當中兩人昏迷，司機涉嫌「危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害」被捕。 |
| 2022年5月10日 | 一名93歲老翁駕駛私家車失控剷行人路，撞入AIA遊樂場「碰碰車」設施，涉事司機報稱收掣不及。 |
| 2019年2月27日 | 一名72歲姓陳駕駛10號專線小巴的司機，在銅鑼灣疑收掣不及撞倒途人。 |
| 2018年10月4日 | 一名97歲外籍老婦，駕駛私家車在金鐘JW萬豪酒店門外疑泊車時失控，撞向前車再剷上行人路及撞牆。 |

大公報記者整理

內地70歲以上只可駕小型車

他山之石

參考內地法例，70歲以上的駕駛執照持有人只可申領小型汽車和輕便摩托車駕駛執照，並且需要每年進行身體檢查，以及提交由指定級別的醫療機構所發出的身體條件證明，以顯示其身體狀況適宜駕駛。另外，60歲以上的人不得駕駛大型至中型的客運車、巴士、貨櫃車、重型貨車或公共電車。其他國家方面的例子，日本規定75歲或以上駕駛者每三年續牌時，須接受認知能力測試。澳洲規定司機踏入75歲後須每

年驗身，85歲或以上再要每兩年接受一次道路駕駛評估。

申訴專員曾倡加強體格要求

事實上，申訴專員公署早於2021年年底曾就調查所得向運輸署建議，包括為指定年齡的商用車輛司機制定體格檢驗制度及訂明較嚴格的體格要求，惟相關指引至今仍未有改進。

現行法例對私家車、商用車輛（包括重型車輛）駕駛執照的申請人有關體格證

明的要求並無差別。

至於其他公共交通工具，包括專營巴士、專線小巴及電車等，營辦商則有較好的監察。例如專營巴士規定所有車長在入職前申報自己的健康狀況及通過身體檢查，檢查項目包括肺部檢查、視力檢查、聽力測試、糖尿病檢查、血壓檢查、血液測試和尿液測試等，並由醫生證明其健康狀況適合駕駛巴士。50歲或以上的車長每年再須接受身體檢查，並每隔三至四年進行一次心電圖檢查。大公報記者葉浩源

秀茂坪塌天秤事故 承建商分判商被檢控

【大公報訊】秀茂坪安達臣道一個建築地盤去年發生天秤倒塌事故，造成三死六傷。勞工處昨日公布調查結果，指出涉事天秤基座頂部連接天秤腳的工字鐵，與連接到第二層工字鐵的焊縫被拉開，導致天秤倒塌。勞工處徵詢律政司意見後，決定向承建商精進建築、分判商及個別人士，提出67項檢控。

提出67項檢控

意外發生在去年9月7日，安達臣道一個房協資助房屋地盤，其中一部天秤在未有吊運物件情況下，突倒塌並跌落至下方數個臨時貨櫃辦公室。辦公室內工作的三名工人被倒塌的天秤壓住，其中兩工人經搶救後，當場證實死亡；另一工人被送往醫院昏迷，並於當日較後時間身亡。六名受傷工人包括塔式起重機操作員。

勞工處調查結果顯示，涉事的天秤是安裝在一個由三層工字鐵以電弧焊接組成的格排基座



▲勞工處向去年涉及安達臣道場天秤意外的承建商及分判商，提出67項檢控。資料圖片

(grillage foundation)上。基座頂部連接天秤腳的工字鐵，意外後被發現與連接到第二層工字鐵的焊接位置的焊縫被拉開，使天秤倒塌。

勞工處將根據《工廠及工業經營條例》及《職安健條例》，向承建商精進建築、分判商及個別人士，提出67項檢控，但未有詳細交代控

罪，亦無透露個別人士的職責。

房協加強突擊巡查

房協表示，事故發生當日，地盤內三個原有天秤已即時停止操作，地盤其他工作如常進行。項目承建商精進建築先後於去年11月至12月，收到勞工處就三個原有天秤發出的「撤銷暫時停工通知書」，其後三個原有天秤已全部移除，預計月中起陸續重置，天秤重新投入運作前，會進行額外的地盤安全稽查。項目預計於2025/26年落成，會繼續檢視工程進度及作出適當安排，現時沒有撤換承建商的決定。

房協又指，為進一步提升建築安全及監察，承建商必須委聘獨立工程師審批天秤基座，再由房協委聘的結構工程師核實；房協亦責成承建商於地盤加裝智慧建築新科技，加強風險管理，例如在吊運範圍裝設警報系統，另外與職安局合作，定期進行地盤獨立安全稽查及突擊巡查。

用好香港名片



蔡樹文

運輸署擬於今年第2季開辦兩條香港街渡服務，分別是「西貢—糧船灣—澤西村」和「將軍澳（南）—西灣河」航線。署方正邀請有興趣人士提交競投興趣表達書。

「西貢—糧船灣—澤西村」為假日航線，周六、日及公眾假期提供服務。「將軍澳（南）—西灣河」為每日恆常航線，每日早上7至晚上9時30分提供服務。兩條街渡航線性質不同，前者為旅遊人士提供接駁及觀光服務；後者專為來往兩區的打工仔而設。

香港擁有優美的港灣資源，是天賦優勢，羨煞其他內陸城市。港灣既為本地海上交通運輸創造剛需條件，同時，美麗的港灣是吸引遊客的重要旅遊資源。

我們要用好港灣這張名片推動港灣旅遊，發展魅力之都更優質海上交通。必須指出，海上交通並非都是虧本生意，目前營運中的海航線不少是盈利的，關鍵是線路設計、班期安排及票價等是否合理，而且要看誰家渡輪能為維港帶來新氣象。