

《台灣問題與新時代中國統一事業》白皮書發表

刊A2、A19、A3

文匯報

WEN WEI PO
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物
獲特許可在全國各地發行

2022年8月 11日 星期四
壬寅年七月十四 廿六歲
多雲驟雨 狂風雷暴
氣溫26-30℃ 濕度60-95%
港字第26431 今日出紙3疊7張半 港售10元

文匯報 | 香港仔

爆料專線

(852) 60668769

60668769@wenweipo.com

年長司機 近十年交通意外宗數

年齡	2011年	2021年	變化
60-64歲	1,513	2,692	↑78%
65-69歲	490	1,460	↑198%
70-74歲	160	731	↑357%
75-79歲	51	161	↑216%
80-84歲	15	46	↑207%
85歲及以上	21	11	↓48%

注：其餘年齡層（即20歲至59歲）升幅介乎17%至35%，個別年齡層更錄得最多18%跌幅

資料來源：運輸署

「的哥」花甲者眾 憂「肥佬」冇得撈



◆今年73歲的鄭哥「撻的士」49年。香港文匯報記者攝

對於私家車司機，如果體格檢查「肥佬」，大不丁便做回乘客、不再撻車；但對於職業司機，則是生計攸關的問題。汽車交通運輸業總會的士司機分會理事（宣教）黃自權近日接受香港文匯報訪問時表示，的士司機老齡化越發嚴重，估計全港的士司機平均年齡高達60歲或以上，他亦承認目前的體格檢查過於草率，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。

73歲的鄭哥，於1973年入行「撻的士」，「一撻」便已49年。幾年前他踏入70歲時曾接受一次驗身，並成功續牌至今。他承認體格檢查過程簡單，「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。」從壯年開車到老年，鄭哥認為自己狀態良好，「有病冇痛」，但承認需要每日進食1粒血壓藥。

對於有聲音要求收緊司機體格檢查，鄭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，「職業司機或者負擔不起，政府能否考慮出資讓職業司機做檢查？」其次便是有關檢查的標準，「70歲、80歲、90歲乃至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，失去駕駛資格，便影響生計，「肯定會多了部分人迫不得已要拿綜援，如何處理這班人？是政府需要考慮的事。」

香港汽車會會長李耀培認為，近年汽車技術進步，速度亦比之前快好多，因此在公路上駕駛者需要更加集中、專注，但現時的職業司機有不少是長者，他認為政府有必要收緊年長司機的體格檢查。他以內地為例，不少城市要求年長的職業司機每次續牌時都要到正規的醫院接受儀器驗身，檢查眼睛、心跳，以及驗尿、驗血等等。他建議先從職業司機開始收緊體格檢查制度，其後才收緊私家車司機的要求。

續車牌體檢求其 公路安全埋隱患

老手：目測詢問太簡單 年長者意外倍增遠超年輕人



全港70歲或以上持有駕駛執照的「銀髮司機」（包括商用車及私家車等）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？

根據現行制度，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，但不少司機及醫生近日接受香港文匯報訪問時均表示，驗身一般只透過目測進行，比內地、澳門和外國寬鬆，隨時產生「公路殺手」。

香港文匯報亦分析各年齡組別司機的交通意外宗數，發現年長司機的交通意外，十年間狂飆二三倍（見表），年輕組別卻只錄得二三成升幅，甚至有跌幅。有醫生坦言坊間的續牌驗身質素良莠不齊，建議特區政府向醫生提供客觀、科學的驗身標準，排查不再適合駕駛的長者，保障道路使用者。

◆香港文匯報記者 張弦

74歲的陳先生從小就是汽車迷，當年18歲生日時即急不及待到運輸署排隊登記考取駕駛執照，自此以後幾乎是出行必撻車，巔峰時擁有8部汽車以及8架電單車，退休後也擁有1部汽車及1架電單車。駕駛近60年，他至今仍愛車如命，為了保持良好體格享受駕車樂趣，他每日都堅持鍛煉身體，「每日操練兩次八段錦和易筋經疏通筋骨，以及每日堅持約45分鐘的慢跑活動，讓身體更加強健，亦是為了給自己一個可以開車的條件。」

然而，矯健如他也體會到年紀漸長，對駕駛安全的影響，「上啖年紀後，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，冇之前反應靈敏。」

無儀器測量 恐放行隱疾車手

根據目前的規定，年滿70歲人士領取駕駛執照前，必須通過註冊西醫的驗身，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，找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，毋須透過儀器測量，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，司機有隱疾依然可以開車非常危險。」

他坦言，香港道路是全球最複雜的駕駛環境之一，問題不是道路設計，而是路上司機的駕駛態度，「好急，而且互不相讓，轉方向或變道時唔鍾意讓讓，覺得對方憑什麼獲讓路。」他年輕時開車亦容易急躁，但一次親眼目睹妻妹夫在車禍中喪命，徒留下傷心欲絕的遺孀及遺腹女後，更重視駕駛安全，亦希望特區政府做好年長司機續牌的把關工作，不要製造「公路殺手」。

他認為，70歲或以上司機續牌時必須通過詳細的檢查，尤其是心臟及肺部，「心臟一唔舒服、或者喘唔到氣，即刻就會意識模糊，在開車時意識模糊係好大鑊。」他指出，駕駛者的健康牽涉整個公路安全，尤其是載有十幾條甚至幾十條人命的小巴、巴士司機，必須通過嚴謹的體格檢查。

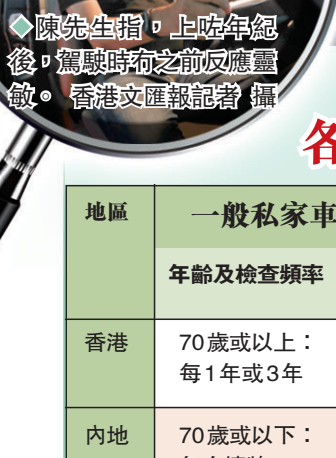
陳先生的擔憂並非杞人憂天，根據運輸署的統計，70歲或以上持有有效駕駛執照的人數，由2017年的44,641人，增至去年的80,863人，增幅逾八成。「銀髮族」過去十年的交通意外也幾乎直線上升，以70歲至74歲組別的升幅最驚人，由十年前的160宗，飆升至去年的731宗，升幅近3.6倍。年輕司機方面，各年齡組別期內只錄得最多三成升幅，個別組別如20歲以下人士，及50歲至54歲司機更錄得跌幅。

運輸署：正檢討體格證明機制

香港文匯報近日向運輸署查詢是否認同體格檢驗需要加強，署方回應指一直關注司機的健康情況，亦明白駕駛人士的身體狀況對確保道路使用者的安全十分重要。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的意見。由於檢討建議會對不同持份者造成影響，運輸署在收集所有意見後，必須進一步仔細研究，包括有關建議的可行性及對業界的影響等，才可敲定檢討結果，以決定應否及如何推行有關工作。



◆今年74歲的陳先生認為政府應該要求70歲以上的司機，領牌及續牌時安排做詳細檢查。香港文匯報記者攝



◆陳先生指，上啖年紀後，駕駛時唔之前反應靈敏。香港文匯報記者攝

各地駕駛人士體格證明要求

地區	一般私家車駕駛執照		商用(包括重型)車輛駕駛執照		
	年齡及檢查頻率	須進行指定項目	年齡及檢查頻率	須進行指定項目	較一般執照嚴格?
香港	70歲或以上：每1年或3年	✗	無特別規定，與一般私家車駕駛執照做法相同		
內地	70歲或以下：每次續牌 70歲以上：每年	✓	每次續牌	✓	✓
澳門	40歲或以上：每2年至10年不等	✓	35歲或以上：每5年或10年 重型貨車司機：65歲起每2年	✓	✓
英國	無特別規定		45歲或以上：每5年 65歲或以上：每年	✓	不適用

資料來源：申訴專員公署文件

醫生倡細化標準 提高負責人門檻

香港目前對私家車，以及商用車年長駕駛者的體格檢查是一致，一律是70歲以後必須接受定期體檢，但沒有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，以及有無心臟病、癲癇、高血壓、關節炎等病史或病徵，但無硬性要求申請人接受儀器量度，比內地、澳門，以至外地的規定也寬鬆得多（見表）。

區分私用商用 增指定項目

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，私家車司機的要求較寬鬆，但也比香港嚴格，這些地區規定年長司機必須接受幾項指定檢查；商用車司機的要求更嚴，部分地區要求60歲以上司機每年進行指定項目的體檢，澳門甚至要求「搵食車」司機年滿35歲，每5年至10年檢查；重型汽車司機年滿65歲更加密至每兩年檢查一次。

家庭醫生關嘉美近日接受香港文匯報訪問時坦承，香港對年長司機的體檢相當「求其」。首先是醫生資格的要求門檻低，「但凡係本地的註冊西醫都可以為申請者簽署體格檢驗證明書，無須專科資格。」

其次是體檢的標準含糊，「例如視力，我會詢問申請者是否能看到對面街

的廣告牌，但這種檢查方法是醫生各自演繹，沒有統一標準，A醫生與B醫生要求不同，甚至有醫生根本唔會考司機的視力。」

目測「聽吓當真」如同輕忽人命

此外，該證明書沒有訂明必須做的檢查，部分醫生只靠目測，或口頭查詢申請者是否健康，「申請者話無聽覺問題、無癲癇、無心臟病，醫生就幫佢填無，不會上手或者上儀器檢查。」

關嘉美認為，香港的交通非常擠迫，路況變化快，部分70歲或以上的長者未必應付到如此高壓的駕駛環境。她說：「我拒絕過好多年過70歲想驗身的司機，我覺得醫生簽名便有一個責任，隨便同意不知有沒有身體隱患的人上公路，是害了他們以及路上的其他使用者，尤其是開小巴等的職業司機，幾十條人命都在他們手上。」

為了道路安全着想，關嘉美促請特區政府收緊及具體化體格檢查的要求，「會影響開車能力的體部位一定要嚴格檢查，例如眼睛、心臟及腦部，亦要寫明要做到什麼程度，例如要做心電圖來檢測心律。」

另外，她亦認為政府要將檢查目標標準化，哪個水平合格，哪個水平「肥佬」要清晰列明。