

香港文匯報記者陪同七旬司機做駕照續牌體檢

醫生僅目測問病史 六分鐘搞掂

# 懶理「撞聾」照「過骨」 業界盼體檢嚴格把關



明叔見醫生前先量度身高體重。香港文匯報記者廣濟攝



所謂的「治療師」(右)僅為明叔量度血壓、脈搏。香港文匯報記者廣濟攝



負責體檢的醫生竟只在網上隨便搜索相關圖片(紅圈)，便為明叔(黃衫)做視力測試。香港文匯報記者廣濟攝

七旬的士司機早前在荃灣如心酒店失控撞斃旅客，引起社會各界關注，特區政府擬改革高齡司機的駕駛牌照制度。客觀而言，年齡與駕駛安全未必劃上等號，精準的體檢結果更能反映司機的身體機能反應，現行制度規定年滿70歲的司機必須每三年體檢一次，才能為其駕駛執照續牌，香港文匯報記者日前陪同一名70多歲小巴司機到醫療中心體檢，發現特區政府運輸署對相關體檢要求籠統寬鬆，只要有醫生簽發相關健康證明就「過骨」，除量度身高、體重、血壓、脈搏及睇色樣驗色盲等「指定動作」外，醫生僅目測和草草問病史，無需接受儀器測試，數分鐘內輕易獲取體檢合格證明，續牌如探囊取物。的士小巴業界透露，數間醫療公司正與政府商討專為高齡司機設計體檢套餐，以配合政府政策改革。

●香港文匯報記者 廣濟

現行制度下，70歲或以上司機續領駕駛執照時，需由註冊醫生填寫一份「體格檢驗證明書」(TD256)，當中只要求醫生評估司機的視力、聽力、平衡力及運動能力、心血管及神經系統等，但沒有具體要求衡量有關機能的客觀評核方式或檢查方法。任何註冊醫生均合資格填寫。

為了解真實情況，香港文匯報記者日前陪同一名71歲小巴司機明叔走訪市面醫療機構。記者首先致電油尖旺區數十間私家診所，發現絕大多數診所不提供高齡司機續牌體檢服務，僅兩間願意提供服務，但診所明確表示「只接受舊症」，拒絕對新症簽發相關證明。

相比之下，醫療集團較積極提供相關服務，記者致電三間中心都來者不拒。醫療集團的相關服務費介乎數百元至2,000元不等，香港文匯報記者最終決定陪同明叔光顧其中一間收費500元、交通較為便利的中心，其廣告承諾檢查包括健康評估、報告分析、身體檢查(身高、體重、血壓、脈搏)、病歷評估、BMI計算、視力及色盲測試、基本聽力檢查等多個項目，但未註明由醫學儀器介入。

然而，實際體驗過程卻充滿曲折。首次記者跟明叔按預約時間抵達，未幾卻被告知負責的醫生臨時請病假，只得無功而回，改為翌日接受體檢。

其後記者與明叔準時到達，等候半小時後由一位自稱「治療師」的工作人員為明叔量度身高、體重、血壓和脈搏等基本數據，之後又是漫長等待。

## 驗眼圖上網搵 色盲測試求其

終於，明叔獲引領進入診症室，但整個所謂的「體檢」不消六分鐘，醫生以問症及目測為主，包括在詢問時，明叔透露需長期服用降血壓藥，偶爾飲酒，必須佩戴眼鏡，且同時患有高血壓和糖尿病，每日需定時服用政府醫生處方的血壓和血糖藥物，甚至夜間不時出現抽筋症狀。當明叔坦言聽力「有時會撞聾」時，醫生也未有作出任何追問。

整個過程，醫生既未要求查閱明叔的「醫健通」紀錄以核實用藥史，也未具體詢問藥物種類與劑量。號稱的色盲測試，也只是醫生臨時在電腦上用搜尋引擎找出兩張驗眼圖片「測試視力」而已。奇怪的是，診所外明明掛有視力表，



診所體檢安排混亂，不少人都要「摸門釘」。香港文匯報記者廣濟攝

醫生簡單詢問明叔(黃衫)病史後，短數分鐘就簽發適合駕駛證明。

香港文匯報記者廣濟攝



## 的士司機年齡分布

(截至今年2月底)

| 年齡層     | 人數(佔比)      |
|---------|-------------|
| 70歲或以上  | 3.7萬(17.6%) |
| 60歲至69歲 | 9.4萬(44.5%) |
| 59歲或以下  | 7.9萬(37.8%) |
| 總數      | 21萬         |

數據來源：運輸及物流局回覆

## 整體高齡司機人數

| 年份    | 60歲至64歲       | 65歲至69歲        | 70歲或以上         |
|-------|---------------|----------------|----------------|
| 2020年 | 227,271       | 138,285        | 73,358         |
| 2021年 | 237,985(4.7%) | 150,737(9%)    | 80,863(10.2%)  |
| 2022年 | 251,681(5.8%) | 166,223(10.3%) | 88,924(10%)    |
| 2023年 | 267,333(6.2%) | 187,161(12.6%) | 100,095(12.6%) |
| 2024年 | 279,279(4.5%) | 203,887(8.9%)  | 110,565(10.5%) |

注：括號內數字是按年增幅

資料來源：運輸署

## 按年齡組別劃分的交通意外率

| 年份    | 年齡組別    | 致命車禍(宗) | 嚴重車禍(宗) | 輕微車禍(宗) | 車禍總計(宗) | 涉及意外率^ |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| 2020年 | 60歲-64歲 | 18      | 261     | 2,044   | 2,323   | 10.5   |
|       | 65歲-69歲 | 9       | 148     | 979     | 1,136   | 8.6    |
|       | ≥ 70歲   | 6       | 71      | 560     | 637     | 9.2    |
| 2021年 | 60歲-64歲 | 24      | 244     | 2,424   | 2,692   | 11.6   |
|       | 65歲-69歲 | 7       | 139     | 1,314   | 1,460   | 10.2   |
|       | ≥ 70歲   | 7       | 86      | 856     | 949     | 12.5   |
| 2022年 | 60歲-64歲 | 20      | 138     | 2,174   | 2,332   | 9.6    |
|       | 65歲-69歲 | 12      | 100     | 1,363   | 1,475   | 9.4    |
|       | ≥ 70歲   | 6       | 78      | 868     | 952     | 11.4   |
| 2023年 | 60歲-64歲 | 19      | 181     | 2,561   | 2,761   | 10.6   |
|       | 65歲-69歲 | 12      | 108     | 1,766   | 1,886   | 10.7   |
|       | ≥ 70歲   | 21      | 82      | 1,206   | 1,309   | 13.9   |
| 2024年 | 60歲-64歲 | 8       | 146     | 2,916   | 3,070   | 11.2   |
|       | 65歲-69歲 | 17      | 80      | 2,094   | 2,191   | 11.2   |
|       | ≥ 70歲   | 5       | 69      | 1,478   | 1,552   | 14.9   |

^指每千名機動車駕駛持有人(以該年6月30日截算)計涉及交通意外的機動車駕駛者人數。

注：  
●2020年-2022年交通意外宗數或受疫情影響，而2023年-2024年數字上升主要是由於輕微交通意外增加。  
●相關交通意外主要涉及駕駛者因素，包括「不專注地駕駛」、「行車時太貼近前面的車輛」及「不小心轉換行車線」。

資料來源：運輸署

# 專家倡規範醫生指引 詳列檢查項目

有消息指，特區政府擬收緊高齡司機的體檢規定，由目前70歲或以上商用車司機需定期體檢以獲取駕駛資格，擬下調至65歲。香港西醫工會會長陸偉亮接受香港文匯報訪問時直言，該會支持特區政府收緊高齡司機的體檢規定，但單純下調定期接受體檢的年齡規定，陸偉亮認為意義不大，關鍵在於制定強制性、規範化的體檢項目與醫生指引，否則難以應對高齡駕駛的風險。他坦言，現行制度過於鬆散，醫生多數靠目測與詢問，無法全面評估司機的健康狀況。

陸偉亮詳細解釋現行體檢制度，70歲或以上司機續領駕駛執照時，須提交「體格檢驗證明書」(TD256)，醫生需評估視力、聽力、平衡及運動能力、心血管及神經系統等範疇，但無強制儀器測試。「很多醫生只量視力、問病史便簽發證明」。

他說：「我自己會主動檢查手腳活動、按壓

腹部、觀察步姿等，盡量判斷潛在問題，但這樣做的醫生只屬少數，不少醫生因無明確指引，檢查流於表面。」

## 應至少達到入職體檢標準

他批評，病史詢問僅反映過去，不等於當下安全。「年紀大有慢性病很正常，如高血壓、糖尿病可透過藥物控制，不影響駕駛便無問題；但若心臟病突發或視力衰退，後果嚴重。」

他認為，體檢應至少達到一般人入職體檢標準，並針對駕駛需求增強項目：視力、聽力、肢體協調測試屬於醫生必測項目，再通過儀器檢查包括：抽血驗三高及糖尿病等、心電圖、X光照肺，有必要時進一步篩查：如肺片異常，須排除結核；若心電圖有問題，須轉介心臟科。

「職業司機不單保障自己，乘客性命亦託付其手。」陸偉亮強調：「不少的士、小巴司機

都超過80歲，小巴一車十數人，責任重大。密閉空間內，肺部若有傳染病亦不宜服務，照肺絕對有必要。」

## 商用私家車司機應採統一標準

他認同政府下調年齡的理據，「既然政府看到問題，就不應只調年齡，應同步規範內容。」他建議商用車與私家車司機採用統一標準，「除了保障駕駛者自身，私家車要保障家人，商用車也要保障乘客，以及所有路面駕駛者和路人，本質相同，都是公共安全。」

## 潛在情緒問題需細緻觀察

對於自助體檢機的討論，陸偉亮保持保留態度：「機器可測視力、反應時間，但精神狀態、情緒異常、潛在神經問題，仍需醫生細緻觀察。香港醫生完全有能力執行所有測試，問

題在於政府有無明確規定『必須做什麼』，而非模糊要求『判斷什麼』。」

## 流程標準化利費用透明

他指出，現時許多醫生「只敢為熟客簽發」，因不了解病史怕承擔風險。若體檢項目詳細列明、指引清晰，所有註冊醫生均可按章辦理，流程標準化，亦有助費用透明。「與一般入職體檢相若，項目公開便無濫收空間。」

針對業界憂慮「嚴格體檢令長者司機不合格、影響生計」，陸偉亮回應堅定：「這不是可逃避的問題。體檢是對自己、對社會負責。誰都會老會病，關鍵是病情是否可控、是否影響駕駛。其他工種如地盤、院舍亦有健康限制，司機不應例外。」他補充，「若醫學證據顯示某疾病構成風險，便不適合駕駛，這是專業判斷，而非歧視。」