

設筆試考驗記憶判斷反應力 值香港借鏡 惟病史僅靠自行申報存盲點

實測內地司機體檢 操作便捷要求更嚴



科技進步應讓體檢更高效，內地規定所有年齡的駕駛者新領駕照及續牌都需要通過體檢，70歲以上另加「三力測試」（記憶力、判斷力、反應力）。公安部已在部分省市推行自助體檢機與人工檢查並行，機器多設於車管所與便民服務中心。香港文匯報兩名記者親赴深圳實測，一人使用自助體檢機、一人接受醫院人工檢查，另模擬70歲以上換證（續牌）必考的「三力測試」網上試題，既能真實體驗內地對駕駛者機能測試，以及科技應用，供香港借鏡。初步發現，內地在視力、聽力、肢體活動、反應力、判斷力等影響駕駛的核心項目檢查較香港嚴格，自助機操作也更便捷，值得參考；但同樣缺乏醫生問診，病史靠自行申報等存盲點。

●香港文匯報記者 廣濟



用自助體檢機進行體檢前，需在機外的螢幕上觀看教學視頻。



車管所工作人員耐心指導記者操作體檢機。

香港文匯報記者北山彥 攝



過去的立法會議上，業界曾指出現行商用車司機體檢較簡單，建議納入聽力、眼力與協調能力等項目，並探索電腦模擬測試，以加強高齡駕駛安全把關。

環觀內地的經驗，早於2022年將司機體檢標準化及細化，而且不光是年長（70歲以上）司機有較嚴謹的體檢要求，其他年齡層的司機續領駕駛執照時，也要通過健康檢查。以深圳為例，已推出自助體檢制度，由機器或醫護負責檢驗申請人的機能及反應，申請人可透過深圳公安微信公眾號預約，多個交管所均提供服務，人流較少的站點更支援即日排隊；醫院體檢同樣支援微信或App預約，確認名額後可即日前往。

香港文匯報記者早前預約前往龍華車管所，現場已有不少市民辦理駕駛證業務。側廳內整齊排列多部自助體檢機，兼具證件拍照功能，配備專人維持秩序、指導拍攝並協助操作。完成拍照後，記者先於機外螢幕觀看流程指引，工作人員特別強調調音測試僅限一次機會。

設指導視頻 自助測試順暢

觀看數分鐘指導視頻後，記者進入機艙依序接受機器測試：螢幕顯示色盲圖片進行辨色力評估；分別遮蓋左右眼檢測單眼及雙眼視力；轉動頭部並舉臂檢查頸部與上肢活動度；聽音辨識左右聲源方向；雙手五指張開與握拳接受掃描；從坐姿起身測量身高，並以左右腳單獨站立評估下肢肌力；最後自行申報病史。整個過程順暢，掃碼支付45元人民幣即完成。

另一名記者則預約至內地醫院，由體檢科護士指導下進行。項目與自助式機器測試一致，但執行更細緻，尤其在肢體活動能力評估上，護士要求記者反覆蹲下站起，多次張開五指並舉臂，逐

一檢視動作協調性與靈敏度，無任何簡化。

筆試要求高 錯3題即「肥佬」

此外，根據內地現行規定，70歲及以上駕駛人須每年提交體檢合格證明，駕駛執照屆滿換證時另需通過「三力測試」（記憶力、判斷力、反應力）。該測試只屬筆試，包含10道選擇題與10道判斷題，限時20分鐘，每題5分，90分合格。香港文匯報記者於網上試做模擬題，內容涵蓋簡單算術、圖形數量與順序辨識、方位判斷、文字理解及圖形推理，稍有疏忽即失兩題，最終得分90分，僅達標。可見該測試對高齡駕駛人的注意力、邏輯與反應提出較高要求。

深圳的體檢制度與三力測試，涵蓋視力、聽力、肢體功能及認知能力等多維度關鍵指標，流程規範、操作便捷，值得香港參考。惟病史仍依賴自行申報，難以全面覆蓋潛在慢性疾病；香港雖設醫生問診環節，卻同樣缺乏儀器輔助與客觀驗證，仍存在改善空間。



體檢科護士要求記者蹲下站起以測試下肢肌力。

記者正進行單眼視力檢測。

香港文匯報記者北山彥 攝



各地高齡司機體檢要求對比

項目	中國香港	中國內地	新加坡	日本	意大利
需體檢之年齡	70歲或以上	70歲或以上	65歲或以上	70歲或以上	50歲或以上
體檢頻率	每1年或3年續牌時	每年	私家車每3年/商用車每年	每3年	50至70歲每5年；70至80歲每3年；80歲以上每兩年；商用車司機每年
測試要求	醫生評估：視力、聽力及平衡力、四肢及關節、心血管等(目測/詢問為主)無強制儀器	醫院/自助體檢機體檢：單雙眼視力、聽力、肢體協調；70歲+三力測試；記憶力/判斷力/反應力測試	醫生評估：視力、聽力及平衡力、四肢及關節、心血管等(目測/詢問為主)無強制儀器	70至74歲：機能測試/75歲及以上：外加認知測試；違規者需額外路測	50歲以上強制檢查視力；70歲以上外加聽力、心電圖、神經、血壓、醫療史；80歲以上外加認知測試及反應時間測試
商用車司機年齡/牌照限制	巴士公司65歲；私人商用無上限	初領牌照年齡上限63歲，企業可設63歲退休，私人商用無上限	職業駕駛上限75歲	無強制退休	68歲及以上不可駕駛巴士及貨車
商用車司機額外要求	無	無	商用車司機在70、73、74歲生日時，需額外進行「駕駛適合度評估」，包括醫療檢查+路測	無	商用車司機50歲起每年、心電圖、腦電圖(EEG)、視野測試、血糖+尿酸、反應力、注意力測試；70歲以上需每年路測

資料來源：各地官方文件

運輸署倡提高商用車司機視力要求

特區政府運輸署回覆香港文匯報查詢時表示，政府一直重視司機的健康情況，明白駕駛者的身體狀況對確保道路安全十分重要。為提升道路安全，運輸署已參考其他司法管轄區的要求和做法，建議提高商用車司機體檢要求，包括提高視覺能力的要求以涵蓋「視力」和「視野」，並就商用車司機增設適用項目，當中包括聽力相關的項目。同時亦建議將商用車司機提交體檢報告的年齡門檻由70歲降低至65歲，並要求「一年一檢」方可續領牌照，而非商用車司機的要求則維持不變。為讓醫生在進行有關體格評估及填寫證明書時得到更清晰、更客觀、更實用的指引，運輸署正聯同香港大學顧問團隊和醫學專家小組訂立醫學評估指引，當中會說明體格檢查的項目和注意事項。

為配合及執行新體檢標準，運輸署亦建議修訂體格證明書，以訂立和區分適宜駕駛商用車及非商用車司機的體格標準，其中對商用車司機採用

較嚴格的體格標準，並會要求司機須自行申報其健康狀況及向其醫生簽署及聲明提供真實和完整資料。

此外，政府亦正籌備體格評估「試驗計劃」並計劃邀請業界的商用車司機參與體格評估試驗，借此收集前線醫生在實務操作方面的意見，以檢視整個流程。政府正繼續積極進行法例草擬，將會進一步吸納顧問團隊和專家小組的意見，以及體格評估試驗計劃的經驗，從而敲定立法建議和醫療指引。運輸署計劃在明年首季向立法會交通事務委員會匯報。

研以科技測試駕駛反應

運輸署也會研究如何善用創新科技和人工智能，包括參考不同地區使用創新科技的經驗，以測試司機身體反應能力，或模擬路面情況和駕駛條件，以測試年長司機在不同情況下的駕駛反應。

業界冀推過渡方案免人手流失加劇

香港文匯報訊（記者 廣濟）的司機老化問題顯著，全港21萬的司機當中，約62%年滿60歲或以上，年過70的哥更佔17.6%。對於收緊年長司機的體檢要求，汽車交通運輸業總會的司機分會副主任梁達壯及資深的司機接受香港文匯報訪問時，雖然均認同收緊體檢有助保障公共安全及司機健康，但同時考慮到業界老化及營運壓力，建議特區政府推出更彈性的過渡方案，避免人手進一步流失。

69歲司機黃先生每年都到社區醫院接受職業司機體檢，因為有政府補貼，基本的體檢項目他無需自掏腰包。他亦認同的司機久坐患「三高」等問題，「健康管理很重要，大部分同行都支持每年一檢，覺得是負責任的做法。」他希望，日後收緊對年長司機體檢要求後，收費仍能維持在300至500元水平，「項目增多成本上升可理解，

但別成為負擔。過去有些報告太隨便，其實無助安全；嚴格些對大家都是好事。」

黃先生指出，社會上部分年長司機的健康意識不足，「之前政府有免費檢查，但部分人仍不願去。」他亦提醒，長者司機轉駕電動的士時需注意適應，「電車油門較輕，部分人起初不習慣，意外風險便會增加。」的司機的老齡化情況顯著，梁達壯指出交通意外的成因複雜，雖然不一定與年齡有關，但也不能排除有關影響，「的司機長時間在路上駕駛，疲勞等身體狀況同樣是關鍵。」他及工會支持政府改革年長司機的體檢制度，「加強檢查對道路安全及司機自身健康都有正面意義，我們多數司機都認同下調體檢的年齡規定及加密驗身頻率。」

但不能迴避的是體檢對行業的衝擊，為平衡安全與業界實際，他建議採「3-2-1」漸進模式：65至67歲司機每三年體檢一次、

68至69歲兩年體檢一次、70歲後即需每年一檢。「這樣可讓司機有適應期，同時確保高風險年齡層得到嚴格監察。」

梁達壯指出，業界對新政策有兩項憂慮：一是擔心要求過高，導致合資格長者司機被拒之門外；二是費用可能上漲。他呼籲政府為醫生提供清晰指引，「現時部分體檢過於隨便並不理想，但指引亦需避免過嚴，以免影響從業員生計。」他又建議指定醫療場所統一辦理，「現在很多醫生不願承辦，司機需靠熟手介紹，程序不夠透明。」

他補充，的士業正面臨老齡化及人手荒，「無新人行入，經濟不景及白牌車競爭下，許多長者司機只兼職每週開工2天至4天。過去車輛供不應求，現在周日或晚更常有的士閒置。」梁達壯擔心若體檢門檻過高，兼職長者司機或選擇離場，「的士服務供應將雪上加霜。」

為生計頂硬上 退休制度宜完善

記者手記

打從幾年前銀髮司機在炮台山「長命斜」失控撞上行入路，釀成嚴重傷亡事故後，小記常年關注司機老齡化問題，同時作為乘客及道路使用者，小記也親身體驗過個別長者司機駕駛時不太穩當的情況。沒有人想發生意外——就連司機本人也在車廂內，安全同樣關乎個人自身，但部分人卻低估年齡帶來的身體變化：人體並非鐵打，體魄健壯的運動員都會遇上傷病，更何況長年駕駛的長者？因此，駕駛安全是底線，尤其在香港這地少人多、樓宇密集、車流龐大的繁忙城市，任何疏忽都可能釀成嚴重後果。

在和的士、小巴司機的深入交談後，也察覺到個別高齡司機仍未意識到機能隨年衰退，零星司機更存在僥倖心態，「我一個禮拜只抽三日做兼職」、「只做替工、幫工」，惜意外就是意料之外。然而，最大矛盾點在於生計。「我唔去撞車，我做咩搵食呢？」這句話道盡不少年長職業司機的無奈，也折射出香港退休制度的留白處。俗語說：「有頭髮邊個想做癩痢」，相信不少年長司機是因為生計考慮，仍繼續從事運輸業，加上年輕人入行，運輸業營運者對議價力低的年長司機有實際需求，以致年長職業司機的人數比例愈來愈高。

安全是對社會負責的底線，我們希望未來的體檢政策能有效把關，更希望香港退休制度進一步完善，讓長者老有所養、老有所依。