

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2517/10-11號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會 2011年6月24日舉行的會議

有關加強貨車倒車安全的措施的背景資料簡介

目的

本文件載列有關加強貨車倒車安全的措施的背景資料，並綜述交通事務委員會(下稱"事務委員會")就此事宜提出的主要關注事項。

背景

2. 2006年9月發生了數宗涉及貨車倒車的致命交通意外，令人關注到貨車在倒車時的安全問題。政府當局隨後採取了以下措施加強貨車倒車的安全。

宣傳和教育工作

3. 司機的安全意識及駕駛態度，對防止涉及倒車的交通意外至為重要。政府當局自2006年年底起加強宣傳和教育工作，透過電台廣播、單張、為市民(特別是長者及兒童)舉辦講座和研討會、專門為公共服務車輛及貨車司機舉辦專題培訓及復修課程，以及宣傳運動，提醒市民所需注意的事項。

檢討道路環境

4. 在2007年，運輸署經諮詢各區區議會後，找出全港共132個須優先處理的路段，並詳細研究各項加強倒車安全的可行措施。該署其後因應須優先處理的路段各自的地理環境、當地居民及商業活動的實際需要，以及對區內交通造成的影響，分別擬訂具體的措施。有關的改善措施包括限制車輛駛入(所有車輛或某類型車輛；全日或某段時間)；劃設禁止停車限制區；安

裝防撞欄、鋼護柱或美觀欄杆；提供上落客貨停車灣；擴闊行車道／行人路或改變道路設計；以及豎立適當的交通及警告標誌。

安裝協助倒車的裝置以加強安全

常用的倒車裝置

5. 自2000年4月1日起，政府當局強制所有貨車必須安裝倒車時能發出聲響的自動裝置，向附近行人發出警告¹。現行法例容許車輛安裝倒車感應器²、倒車視像裝置或加裝後視鏡³。加設這類裝置，可以讓司機更清楚看到車身後面的範圍。不過，這些裝置的成效及可靠程度，要視乎車輛的類型和車身形狀，以及有關裝置的保養情況而定。

貨車安裝倒車裝置的研究

6. 為跟進強制貨車安裝倒車視像裝置的建議，運輸署委託顧問進行研究，以便在本地市場物色適合貨車使用的倒車裝置，並訂定有關裝置的性能要求。在2007年5月25日的事務委員會會議上，政府當局向委員簡介有關的研究結果。

7. 研究發現，在協助倒車方面，倒車視像裝置一般較警告感應器更為有效，因為警告感應器的探測範圍通常不足1.8米。就倒車視像裝置而言，該研究考慮過市場上可供選購的裝置種類、不同貨車的結構，以及海外經驗後，建議倒車視像裝置產生的影像的覆蓋範圍應符合下列要求(見**附錄I**)——

(a) 最少闊度 = 車輛全闊度 + 左右各0.5米；

¹ 發聲裝置只能警告行人附近有車輛正在倒車，並不能協助司機倒車時更為安全，這點必須注意。

² 感應器利用超聲波、雷達或紅外線技術，探測感應器附近是否有物件。如探測到物件，感應器會發出視像及／或聲響警示，傳送給車廂內的司機。物件感應器只能在有限(1.8米以內)的橫向／縱向感應範圍以內探測到物件。感應器可發揮作用，協助司機在停車場泊車，探測附近停留不動的車輛或車尾後面的牆壁。但探測移動物件(如在行車道行走的行人)所發揮的效用則大大減少。此外，高身貨車可能會有許多盲點，因此感應器並不合用。

³ 後視鏡是加裝在車尾的凸面照地鏡，可讓司機的視線到達車身後面通常無法看到的位置。司機可從身旁的一般後視鏡，看到凸鏡反映的影像。在車尾加裝照地鏡，可以讓司機更清楚看到車身後面的範圍，對視線受車身貨廂阻擋而無法看到車尾範圍的貨車司機來說，尤其有用。不過，從這些後視鏡看到的影像可能會有扭曲，而且影像很受外在環境(例如在雨天或光線不足的地方)影響。此外，一般車外的後視鏡與加裝的照地鏡之間，有效視距實際上只有5米左右。因此，對大部分3.5公噸以上的貨車都不合用，但在輕型客貨車則較為常用。

(b) 最少距離 = 車尾後3.2米；及

(c) 最少高度 = 離地0.3米。

8. 不過，該研究亦顯示一些技術問題仍待解決，而且倒車視像裝置本身亦有局限——

(a) 本港常見的貨車約有26種，其中約15種(58%)適合在距離地面1.5米以上的位置安裝攝影機，因此應該不難達到建議的性能要求。至於其餘類別，則因為車輛構造及車身形狀不同，攝影機只能安裝在距離地面不足1.5米的位置。這些車輛包括自卸車、鐵斗車、拖頭吊機車、拖頭、貨櫃拖架及附有平板或可折式車身的貨車等。這些車輛大都需要安裝額外設備及／或多於一部攝影機，方能符合有關的性能要求，所以裝置及維修費用較高；

(b) 倒車視像裝置未必所有時間都能攝取可靠的影像，因為裝置會受天氣或照明度(例如停車場內或夜間在鄉郊地方)等外在環境因素影響；及

(c) 倒車是否安全，關鍵在於司機的態度和行為。倒車視像裝置只可視為輔助設備。倒車的速度、司機的專注程度和反應等，均會影響裝置發揮的成效，從而影響倒車安全。

事務委員會就加強貨車倒車安全的措施提出的主要關注事項

9. 事務委員會曾在2006年10月24日及2007年5月25日的會議上討論貨車在倒車時的安全問題。關於為加強貨車倒車安全而進行的道路環境改善工程，事務委員會察悉，在舊區的一些窄路或盡頭路，車輛可能較難掉頭，甚或根本無法掉頭，有關車輛不得不倒車以進出該等路段。事務委員會要求政府當局與區議會密切溝通，以確定各區在車輛倒車時有潛在危險的路段。如情況適合，運輸署應考慮是否需要實施額外措施，例如提供人車分隔的設施、裝設提示司機和行人該處可能有車輛倒車的標誌、對上落貨的時間或地點施加限制，或限制某類型車輛駛進，以加強道路安全。

10. 事務委員會促請政府當局積極與汽車製造商探討如何在各類貨車上安裝倒車感應器或倒車視像系統裝置，以期訂明有關的技術規定及標準，方便有效實施。為了加快進行相關的工作，事務委員會亦建議政府當局因應所涉及的實際技術問題，並顧及為有效實施而訂定清晰法定規定的實際可行問題，考慮分批引入規管各類貨車的相關法例。

11. 關於建議當局強制規定所有職業司機每年驗身及定期修讀道路安全複修課程，事務委員會察悉，政府當局認為此規定對絕大部分有良好駕駛習慣及奉公守法的司機未必合理，亦會對他們帶來不便及額外的開支。

12. 事務委員會瞭解，司機的安全意識及駕駛態度對防止涉及倒車的交通意外至為重要，並曾提醒政府當局加強向行人(特別是長者及兒童)宣傳道路安全的意識。

立法會質詢

13. 鄭家富議員在2006年11月15日的立法會會議席上就"倒車裝置及加強道路安全措施"提出質詢。張學明議員在2007年12月19日的立法會會議席上就"車輛安裝倒車視像裝置"提出質詢。質詢的內容及政府當局的答覆載於**附錄II**，供委員參閱。

最新發展

14. 政府當局將在2011年6月24日的事務委員會會議上，向委員簡介落實加強貨車倒車安全的措施的進度。

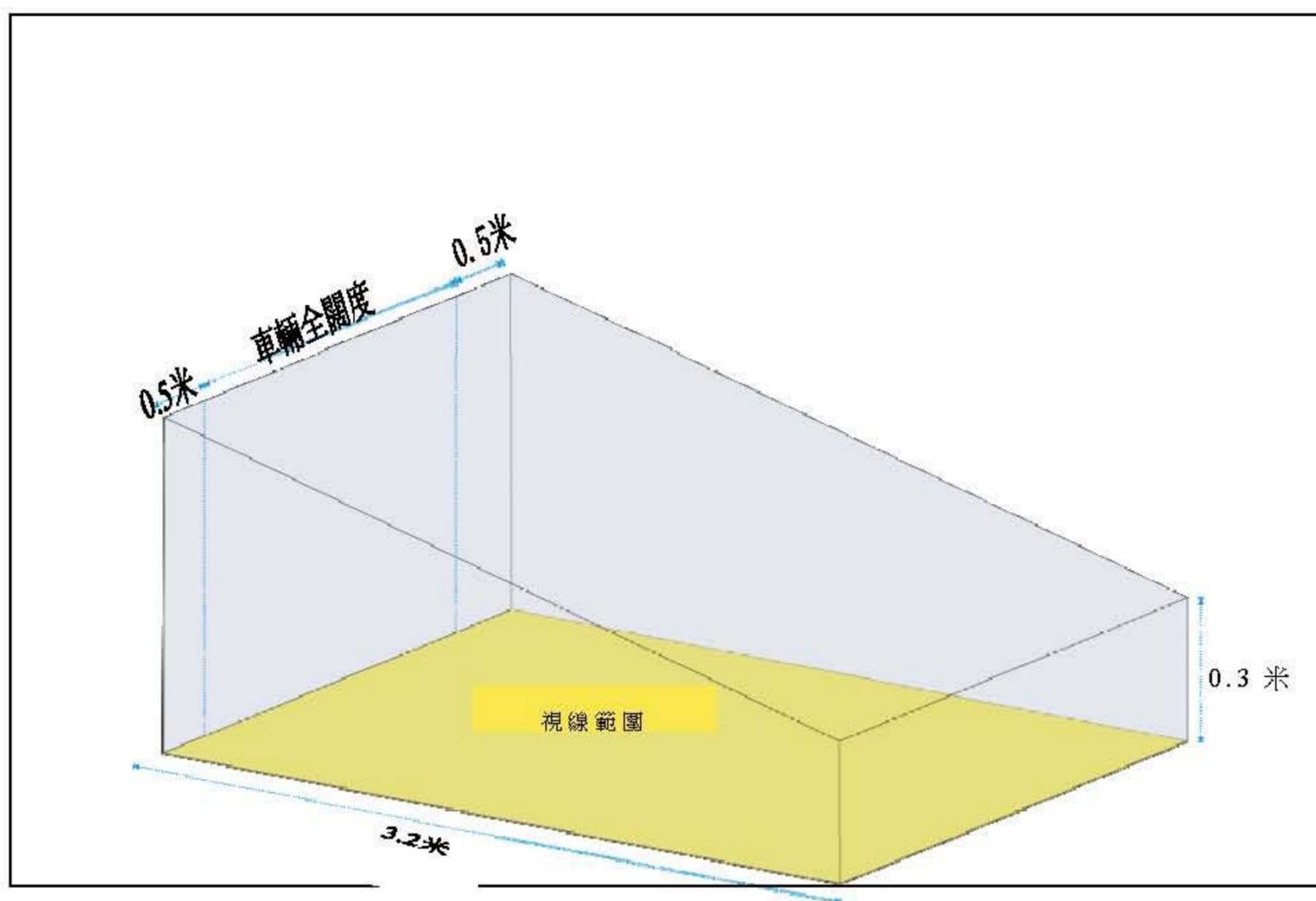
相關文件

15. 相關文件一覽表載於**附錄III**。

立法會秘書處
議會事務部1
2011年6月22日

建議的倒車視像裝置性能要求

- 最少闊度 = 車輛全闊度 + 左右各 0.5 米；
- 最少距離 = 車尾後 3.2 米；及
- 最少高度 = 離地 0.3 米



新聞公報

簡體版 | English | 寄給朋友 | 政府主網頁

附件

立法會三題：倒車裝置及加強道路安全措施

■ 立法會三題附件

以下是環境運輸及工務局局長廖秀冬博士今日（十一月十五日）在立法會會議上就鄭家富議員的提問所作的答覆：

問題：

鑑於本港近月發生多宗致命的交通意外，政府可否告知本會：

（一）過去三年，在貨車倒車期間發生的交通意外及所引致的傷亡人數，以及就分別涉及的士、公共小巴、公共巴士和貨車司機，以至其他類別的駕駛者的交通意外，按下述七種涉及駕駛者的意外成因(即行車時太接近前面車輛、不小心轉換行車線、違反交通燈號指示、駕駛時睡着了或昏昏欲睡、突然病發、超速及酒後駕駛)分類的交通意外宗數及所引致的傷亡人數；

（二）會不會盡快立法規定貨車必須裝有閉路電視系統才可倒後行車，以及研究在本港某些狹窄的道路實施人車分隔或禁止倒車等措施；若會，詳情是甚麼；若不會，原因是甚麼；及

（三）會不會制訂措施，強制所有職業司機每年接受身體檢查及定期修讀道路安全復修課程，並確保他們有足夠的休息時間；以及會不會提高危險駕駛引致他人死亡的罰則；若會，詳情是甚麼；若不會，原因是甚麼？

答覆：

主席女士：

過去三年，涉及貨車倒車的交通意外數目及傷亡人數，以及涉及跟車太貼、不小心轉線、不遵照交通燈號指示、超速、酒後駕駛、以及司機睡着／昏昏欲睡／突能生病的交通意外數目及傷亡人數，並以各主要車輛類別分項，均已在主體答覆的附件詳細列出。

我們十分關注近來多宗涉及貨車倒車的交通意外。過去三年，涉及貨車倒車的交通意外平均每年一百八十五宗，佔整體交通意外總數約百分之一點二，而今年首十個月則有一百四十宗，與往年相約。我們會繼續致力從各方面採取措施，以加強貨車倒車安全。

自二〇〇〇年四月一日起，我們強制所有貨車必須裝配能在倒車時發出聲音的自動裝置，以提醒附近的行人有關貨車正在倒車。自從規定此項裝置後，涉及貨車倒車的交通意外由一九九七年至一九九九年每年平均二百二十三宗，減少至二〇〇三年至二〇〇五年的每年平均一百八十五宗。

此外，現行法例也容許貨車安裝其他如倒車感應器及倒車視像系統等

可協助司機安全倒車的裝置。不過，並非所有類型的貨車都適合安裝倒車感應器、閉路電視或其他視像系統。這些裝置的效果及可靠程度，要視乎車輛的類型和車身高矮闊窄而定。如果我們要立法強制所有貨車必須安裝這類裝置，我們必須訂明有關的技術要求和標準，好讓市民有法可依，而部門也可以有效執法。但我們理解大部分海外國家都沒有強制規定車輛安裝這類裝置。因此，我們正積極與汽車及這類裝置的製造商探討各類裝置是否及如何適用於不同類型車輛，以便訂定有關的技術要求和標準，方能有效實施。

在改善道路環境方面，監察各區的交通及道路安全情況，一向都是運輸署的工作重點之一。在舊區有些狹窄的路段或盡頭路，令車輛難以掉頭，甚或根本無法掉頭，因此，車輛不得不倒車才可行駛該路段。另外，一些人車分隔的措施，也因為地理環境或業權等因素受到一些限制。因此，運輸署已與各區的區議會緊密溝通，在每區找出有潛在倒車危險的路段，並就每一個個案，考慮其地理環境、當地居民及商業活動的實際需要、對附近道路造成的連鎖影響，以及區內居民的意見等，決定是否需要實施額外措施，例如加建行人車分隔的設施、裝設標誌警惕司機和行人該處會有車輛倒車、限制上落貨的時間或地點，或限制某類型車輛駛進。

事實上，要避免倒車的交通意外，司機的安全意識及駕駛態度十分重要。我們會繼續透過電台宣傳聲帶及電視宣傳片、單張、及與業界的定期會議，加強宣傳倒車時的注意事項。同時，我們也會加強對行人，尤其是長者及小童，宣傳有關在馬路上應有的安全意識。

至於有關強制規定所有職業司機需每年驗身及定期修讀道路安全復修課程的建議，我們必須留意，現時全港約有一百六十萬名商用車輛駕駛執照持有人，而估計其中約有四十萬名是職業司機，但除了專營巴士及專線小巴司機的資料外，我們難以從百多萬名商業車輛駕駛執照人士當中辨別哪些是職業司機，哪些只是擁有商用車輛駕駛執照而非投身司機行業的人士。

因此，規定所有職業司機每年需要強制性接受身體檢查有實際的困難，並可能導致所有持有商業車輛駕駛執照人士每年需要到運輸署呈交驗身報告才可續牌，這個做法不但會對所有的職業司機造成不便，而且對那些非職業司機而又領有商用車輛駕駛執照人士，會帶來更大的不便及困擾。況且，從交通意外數字顯示，直接因商用車輛司機的健康或精神狀況而引致的交通意外往往都是個別事件。以去年為例，有關的交通意外只有四十七宗，佔全年的交通意外總數少於千分之三（百分之零點三）。現階段要規定所有職業司機每年需要強制性接受身體檢查，未必適當，亦未必切合實際情況。

基於相同的考慮，若強制規定所有過百萬名持有商業車輛駕駛執照的司機定期修讀道路安全復修課程，對絕大部分有良好駕駛習慣及奉公守法的司機，未必合理和公平，更為他們帶來不便及時間和金錢上的負擔。

我們認為應對症下藥，先考慮強制規定所有屢次違反交通規例的司機，無論他們是私家車司機或職業司機，都要參加駕駛改進課程。我們現正擬訂建議，稍後會提交本會的交通事務委員會討論，及展開諮詢工作。另外，我們也會透過各媒體及與業界的定期會議，鼓勵各運輸業界自願報讀駕駛改進課程，以及專門為職業司機舉辦的專題培訓課程及安全工作

坊，並且加強宣傳及教育職業司機的駕駛態度及安全意識。

至於職業司機的休息時間方面，我們已向每日接載總數超過五百萬名乘客的專營巴士公司及專線小巴營辦商發出編更指引，確保司機有足夠的休息時間。至於其他的職業司機，由於他們多屬個體戶而非受聘用於任何機構，無論在執行或監管他們的休息時間方面，都存在一定的困難。然而，運輸署都有透過與業界的定期會議，鼓勵他們參考或跟隨專營巴士或專線小巴的編更指引，以確保司機有足夠的休息時間。

如有交通意外涉及司機的駕駛方式，而又導致他人死亡，根據《道路交通條例》，司機可被控危險駕駛引致他人死亡，一經定罪，最高可罰款五萬元、監禁五年及停牌。如果是首次定罪，司機會停牌最少兩年，第二次或其後被定罪，則最少停牌三年。我們正檢討危險駕駛引致他人死亡的罰則，特別是有關監禁的刑期，我們會參考最近上訴庭的建議，以加強對不當駕駛行為的阻嚇作用。該檢討已接近完成，稍後會提交本會的交通事務委員會討論，並諮詢公眾的意見，盡快修例。

完

2006年11月15日（星期三）
香港時間12時23分

 列印此頁

[新聞資料庫](#) | [昨天新聞](#)

(一) 涉及貨車倒車的交通意外數目及傷亡人數

年份	涉及貨車倒車的交通意外	
	意外宗數	傷亡人數
2003	182	189
2004	179	185
2005	195	201

(二) 涉及跟車太貼的交通意外數目及傷亡人數

(a) 交通意外宗數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	159	466	301	86	145	549	1 636
2004	127	539	324	115	161	562	1 758
2005	138	462	393	116	149	589	1 779

(b) 傷亡人數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	194	669	441	145	397	822	2 560
2004	146	823	491	257	447	904	2 945
2005	157	734	630	222	520	1 006	3 075

註：若在單一宗意外中，涉及的車輛多於一種類別以上，該宗意外及其傷亡人數會重複歸納於各有關車輛類別的統計數字之內。

(三) 涉及不小心轉線的交通意外數目及傷亡人數

(a) 交通意外宗數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	88	332	170	58	69	204	909
2004	84	403	181	75	77	257	1 065
2005	108	390	174	64	97	292	1 099

(b) 傷亡人數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	98	451	198	86	124	281	1 217
2004	99	561	218	105	133	384	1 484
2005	121	544	221	92	125	407	1 476

註：若在單一宗意外中，涉及的車輛多於一種類別以上，該宗意外及其傷亡人數會重複歸納於各有關車輛類別的統計數字之內。

(四) 涉及不遵照交通燈號指示的交通意外數目及傷亡人數

(a) 交通意外宗數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	18	136	85	26	8	50	313
2004	13	127	67	30	15	57	299
2005	13	127	74	15	15	50	286

(b) 傷亡人數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	20	244	147	45	18	90	545
2004	19	249	110	79	42	104	615
2005	26	214	116	55	47	108	560

註：若在單一宗意外中，涉及的車輛多於一種類別以上，該宗意外及其傷亡人數會重複歸納於各有關車輛類別的統計數字之內。

(五) 及司機睡着／昏昏欲睡／突然生病的交通意外數目
及傷亡人數

(a) 交通意外宗數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	4	46	15	5	2	30	102
2004	3	42	19	3	6	30	106
2005	2	33	13	6	5	23	83

(b) 傷亡人數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	4	74	23	18	2	46	167
2004	4	56	23	9	15	57	169
2005	2	71	34	7	11	40	166

註：若在單一宗意外中，涉及的車輛多於一種類別以上，該宗意外以及其傷亡人數會重複歸納於各有關車輛類別的統計數字之內。

(六) 涉及超速的交通意外數目及傷亡人數

(a) 交通意外宗數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	74	166	61	12	38	95	449
2004	53	130	67	25	28	69	377
2005	44	111	61	22	29	68	334

(b) 傷亡人數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	94	255	76	33	54	119	634
2004	58	196	81	69	61	94	564
2005	50	158	78	45	59	82	471

註：若在單一宗意外中，涉及的車輛多於一種類別以上，該宗意外以及其傷亡人數會重複歸納於各有關車輛類別的統計數字之內。

(七) 涉及酒後駕駛的交通意外數目及傷亡人數

(a) 交通意外宗數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	7	81	1	1	0	14	104
2004	14	61	2	1	1	16	97
2005	6	68	4	0	0	10	88

(b) 傷亡人數

年份	電單車	私家車	的士	公共小巴	公共巴士	貨車	總數(所有機動車輛)
2003	9	140	1	2	0	23	175
2004	15	100	2	1	1	19	140
2005	7	126	5	0	0	13	151

註：若在單一宗意外中，涉及的車輛多於一種類別以上，該宗意外以及其傷亡人數會重複歸納於各有關車輛類別的統計數字之內。

新聞公報

簡體版 | English | 寄給朋友 | 政府新聞網

立法會一題：車輛安裝倒車視像裝置

以下是運輸及房屋局局長鄭汝樺今日（十二月十九日）在立法會會議上就張學明議員的提問所作的答覆：

問題：

據報，近年發生多宗涉及重型車輛倒車的致命交通意外後，政府一直鼓勵汽車安裝倒車視像裝置，但原來現時許多汽車的倒車視像裝置，因為兼備數碼多功能光碟播放功能而屬違法裝置。報道又指運輸署建議市民在安裝該等裝置前先向該署作出申請。有關的業界批評政府過分苛刻，不准該等電視顯示器展示供娛樂之用的視象，亦沒有就該等裝置作出清晰指引，令業界無所適從。就此，政府可否告知本會：

（一）是否知悉現時本港已裝有倒車視像裝置的各類型車輛的數目；如果沒有該等數據，原因是甚麼；

（二）當局有沒有廣泛讓汽車業界及車主知悉運輸署制訂的《有關在貨車上安裝倒車裝置的指引》的詳情、上述對該等裝置的限制及安裝該等裝置前應先向當局作出申請的建議；以及去年政府有沒有就該等事宜舉行大型宣傳推廣活動；及

（三）當局會不會考慮放寬上述限制；如果不會，當局怎樣解決現時許多汽車的倒車視像裝置屬違法裝置的問題？

答覆：

主席女士：

駕駛人士應該時刻保持警覺，專心駕駛，免被不必要的事物或資訊分神，而駕駛席週邊的器材應旨在為司機於駕駛時提供協助。我相信大家都同意安全是最重要的，基於這個原則，《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第374A章）對於在車輛內安裝的視像裝置屏幕作出規管。如果視像裝置純粹顯示與車身或車內裝備有關的資料、車輛本身或四周（包括車身後面）範圍的影像，以及輔助車輛導航的資料，該視像裝置屏幕便可安裝於司機位前或司機可以看到的其他位置。安裝此類視像裝置屏幕，包括協助司機倒車的視像裝置，並不需要事先向運輸署申請。

就問題的三個部份，我的回答如下：

（一）由於安裝純粹協助司機倒車的視像裝置並不需要事先向運輸署申請，所以，我們不能提供目前本港各類型車輛安裝倒車視像裝置的數字。

（二）運輸署一直與業界就加強倒車安全問題商討，並在本年八月制訂《有關在貨車安裝倒車視像裝置制定指引》，於各個牌照事務處及驗車中心向有關人士派發，指引也已經上載於運輸署的網頁供市民參閱。除此之

外，運輸署也向貨車業界重點宣傳該指引，包括透過與貨車及運輸業界及貨車司機工會的例會上，向業界宣傳及簡介指引的內容；同時，該署也特地分別向相關團體派發及宣傳有關的指引，這些團體包括汽車商會、車身製造商、有關視像裝置的供應商、物流業界、混凝土車輛業界、保安運輸業界、油缸車輛業界，以及密斗貨車業界等。

另外，運輸署與汽車代理商與平行入口商的業界代表亦就有關安裝視像裝置屏幕的限制保持緊密聯絡，確保入口汽車的閉路電視裝置符合規例。有關訊息亦已於運輸署的互聯網頁上發放。

（三）確保駕車人士時刻留意路面情況，以加強道路安全及避免意外發生是我們的一貫目標。如果安裝於司機能看到位置的視像裝置屏幕具備播放娛樂資訊的功能，將難以避免駕車人士把注意力放在娛樂資訊上，而未能因應路面情況作出適當反應，這對司機和其他道路使用者而言都非常危險，因此現行規例訂明具備播放娛樂資訊功能的視像裝置屏幕只能安裝於司機不能看到的位置。基於道路安全的首要考慮，我們認為不宜放寬這個限制。

運輸署收到市民有關使用不合法的汽車視像裝置的舉報或警方的轉介後，會發出驗車令，着令車主將車輛交至指定的驗車中心以作檢驗。另外，警方亦會繼續執法，檢控使用不合法的汽車視像裝置的行為。

完

2007年12月19日（星期三）
香港時間14時00分

 列印此頁

[新聞資料庫](#) | [昨天新聞](#)

加強貨車倒車安全的措施

相關文件一覽表

會議日期	會議	紀要／文件	立法會文件編號
24/10/2006	交通事務委員會	政府當局就加強貨車倒車安全的措施提供的文件 會議紀要	CB(1)110/06-07(04) http://www.legco.gov.hk/yr06-07/chinese/panels/tp/papers/tp1024cb1-110-4-c.pdf CB(1)294/06-07 http://www.legco.gov.hk/yr06-07/chinese/panels/tp/minutes/tp061024.pdf
15/11/2006	立法會會議	鄭家富議員就倒車裝置及加強道路安全措施提出的質詢	http://www.info.gov.hk/gia/general/200611/15/P200611150144.htm
25/5/2007	交通事務委員會	政府當局就加強貨車倒車安全的措施提供的文件 會議紀要	CB(1)1611/06-07(04) http://www.legco.gov.hk/yr06-07/chinese/panels/tp/papers/tp0525cb1-1611-4-c.pdf CB(1)2021/06-07 http://www.legco.gov.hk/yr06-07/chinese/panels/tp/minutes/tp070525.pdf
19/12/2007	立法會會議	張學明議員就車輛安裝倒車視像裝置提出的質詢	http://www.info.gov.hk/gia/general/200712/19/P200712190132.htm