

導致自行車上路對道路交通車流形成衝突，許多研究顯示，當自行車使用量提高，其傷亡率明顯降低。全球重要國家的交通政策，均已針對都市步行和自行車慢行交通環境與使用比例設定目標與行動方案，並逐步在硬體建設、軟體服務與宣導用路行為等方面落實推動。建請行政院研議重新分配更多道路資源給慢行交通，以保障自行車安全使用的環境，讓台灣不僅是自行車製造與設計產業大國，更是自行車使用的健康強國，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、台北、新北、台中、彰化、高雄等地的公共自行車使用，均獲得民眾喜愛，使用率也上升，但公共自行車與汽車、摩托車、行人的衝突卻也明顯升高，近 4 年來，各地區共計發生 2 萬 5600 多件自行車交通事故。
- 二、二〇一六年「自行車城市全球論壇」即將在台北市舉行，這項起源歐洲、首次在亞洲舉行的大會，就是希望能以台北自行車環境改變經驗，成為世界轉型城市的典範。
- 三、交通部觀光局參加國際「二〇一五明日旅業大獎」，台灣的「舊草嶺自行車隧道及環狀線」從全球參賽近六十國家一六〇件提案中入圍，獲得國際高度肯定。此「舊草嶺隧道」於一九二四年貫通後即為鐵路隧道，後因鐵路電氣化及單線通車不敷使用，於一九八六年另建新草嶺隧道，而此舊隧道在封閉近二十年後，在交通部與宜蘭縣政府共同努力下變身為「自行車隧道」，讓民眾對當地人文古蹟與自然生態有更深入的了解，同時結合東北角海洋地質景觀和漁村文化等要素，早成為車友推薦的必騎路線。

(七) 本院林委員鴻池，對於台中沙鹿的重大車禍瞬間奪走 3 條人命、五一連假期間也發生警官執勤遭酒駕撞死等連串死亡事故，道路事故已成「非傳統安全」的嚴重威脅，美、日、加拿大甚至在旅遊警示中將台灣道路狀況列為危險等級，不僅影響旅遊經濟，更打擊台灣國際形象。台灣道路事故發生主因 90% 為人為因素，日本警方統計，超速駕駛的肇事率甚至是酒後駕駛的 7.8 倍。而類似惡性駕駛衍生而出的「道路霸凌」、乃至行車糾紛衍生的暴力事件更是屢見不鮮，衝擊社會治安。建請行政院研議將嚴重超速、蓄意逼車等惡性駕駛行為不再僅用行政罰的罰款，而是準用刑法類似國外二級謀殺的「不確定殺人罪」予以公訴追究，以遏制惡性駕駛，降低我國道路交通事故的人命與經濟損失，特向行政院

提出質詢。

說明：

- 一、台灣道路事故損失極為驚人，2013 年發生交通事故 27 萬 8387 件，造成 3129 人死亡（衛福部統計為國際標準 30 天內致死者，警署僅列計 24 小時內致死者），另 37 萬 3570 人受傷，每年約 2 萬人傷殘。經濟損失部分，產險業統計近年死亡車禍之賠償金額平均為 450 萬元／人，等同每年約 140 億元。汽機車強制險每年理賠損失約 114 億元，至 2019 年將面臨破產。
- 二、車禍每一傷者平均支用 5.9 萬元，等同每年健保因車禍支出的醫療費高達 220 億元之譜。此一嚴重性也可在世衛組織之統計看出，先進國家每 10 萬人口之車禍死亡率日本為 5.2 人、西歐平均為 5 人以下，相較之下台灣則為 13.6 人，比率相當驚人。且傷亡人口中 70% 為青壯年族群，無異使人口老化的問題雪上加霜。而直接的財產損失及生產力損失，約達 1%GDP。
- 三、駕照審核制度，對於習慣性違規的駕駛人除罰款外，應導入強制精神鑑定與心理治療，以判定心理狀況是否可承受行車壓力。

（八）本院林委員鴻池，針對台灣人口老化速度急遽攀升，至 2012 年底 65 歲以上老年人口比率已達 11.08%，推估至 2018 年老年人口比率將達 14%，符合聯合國世界衛生組織所定義之高齡社會，至 2025 年老年人口比率更將達佔總人口比例五分之一，邁入超高齡社會。因此長期照護相關政策需要儘速推動通過以提供台灣高齡化社會所必須之託顧、照護與喘息服務，主管機關應主動向社會與國人說明長照服務的重要及財源的疑慮，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、長期照護服務法在院內共有 17 個版本，4 年審議期間內召開高達 4 次專案報告、4 次條文討論、5 場公聽會以及 7 次協商，顯見立院與社會對於長期照護法的重視。
- 二、目前長期照護法僅剩第 15 條長照服務基金來源尚未達成共識，民間輿論認為目前政府所規劃長期照護法以政府公務預算、菸品健康捐與基金孳息等財務來源恐有不穩定的疑慮，而實質財務來源的長期照護保險則恐成為另一個財務黑洞。
- 三、目前距離第八屆立委任期僅剩半年時間，若長照服務法無法在今年內通過，恐因為屆期不延續而使長期照護法延宕因而延誤長照服務機制推動之時程。
- 四、為保障目前 250 萬以及未來 450 萬高齡人口權益，主管機關應主動針對長照保險與健康福