

專案質詢

8-8-11-0499

立法院議案關係文書 中華民國 104 年 11 月 25 日印發

案由：本院黃委員昭順，針對日前一 82 歲老翁，疑因誤把油門當煞車，連撞七輛汽機單車，造成一死四傷慘劇，特再籲請政府加快長者限齡駕駛的政策。高齡長者視覺、聽覺、體力多已日漸退化，反應也較為遲緩，遇到路況複雜，氣候險惡時，常因分神而失控，等到回過神來，多已大禍臨頭，措手不及。對年長者駕駛予以限制，除了顧慮其自己危險外，也同時是為了要珍惜別人的性命安全，免得出了車禍，就要承受致命打擊。2025 年台灣即邁向超高齡化社會，平均壽命為 79 至 82 歲之間，百歲人瑞亦多達 3,000 餘人，不難想像如果這些長者都還在開車，其潛存交通危安有多令人擔憂。政府打算後（106）年推出配套措施，納管年齡預計為 70 歲，75 歲與 80 歲等三個年齡門檻，在實施高齡駕照管理政策後，年長者須定期接受測驗，這是很好構想，駕駛安全確有從嚴管制的必要。但此攸關己身與旁人生命安全之事，為何不能加快腳步？主管機關應即參考先進國家作法，再斟酌我國國情，訂出合情合理的法令，讓高齡駕駛者儘早有所遵循，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、高齡者可能面臨視力、聽力及認知能力等退化，其中失智就是認知能力退化的一環，政府應正視高齡者駕駛換證議題，參考國外制度，並研議如何改善。例如美國對 65 歲以上高齡駕駛者，在換照時，須檢附相關的健康醫療證明，以保障駕駛者的行車安全。像丹麥、盧森堡、荷蘭、英格蘭、紐西蘭等國家，要求 70 歲以上駕駛人換照時，必須檢附醫師證明仍

有駕駛能力。

- 二、台灣已進入高齡化社會，老人駕車的安全問題，有不少討論，但是無論未來會對高齡駕駛採取什麼動作，都必須溫和漸進，以免引發不必要困擾。要保護高齡駕駛安全及產生退場機制，可由三方面著手。最理想的方式是由高齡駕駛自我體認，感覺反應不如年輕人，主動放棄駕照；其次是其他駕駛在道路上禮讓年長駕駛人，在不受驚擾的情況下，做到快樂出門安全回家；最後的手段才是以法令強制高齡者離開駕駛座，但是在過程中仍要藉著家人或第三者的協助，將心理及情緒傷害減至最少。
- 三、多老才不再適合駕駛？有些人到了 70 歲以上，相信技術及反應仍然在標準以上，但是相信也有些不到 65 歲，坐上駕駛座開起車來，動作反應就已經感覺到「歲月不饒人」了。因此年齡並不是決定是否能繼續擁駕照的唯一根據，國外的調查報告指出，高齡駕駛的駕車能力比年齡重要得多，而且不適任的駕駛，通常都是因為健康問題，而非年齡因素，至於高齡者應於何時停止開車，可能並沒有簡單答案。
- 四、在日本 70 歲以上高齡駕駛，規定所開車子前後都要貼上「高齡駕駛」標誌，而其他駕駛人遇到貼有這種標誌的車輛要禮讓，不要超車或按喇叭，避免老人因驚慌失措而肇事。國內許多車輛會在車身貼上「新手駕駛」、「內有幼兒」標示，其他駕駛人遇到這些車輛，通常都較會禮讓；如果年長駕駛車輛也有特殊標示，起碼可以讓老人家在不受壓力的環境下開車，對駕駛安全必有助益。
- 五、為了阻止不適任的高齡駕駛而立法，是最不得已的下下策，必須慎行；但是高齡社會已來到，超高齡社會更是轉瞬即至，高齡駕駛出包的類似情況，將會在許多層面出現，如何應因？是政府不容規避的責任。主管機關一度鼓勵 70 歲以上駕駛人繳回駕照，迄今只收回 1 萬 4 千多張，而高齡者領有汽車駕照的卻多達 47 萬人，可見尚未達到預期效果。惟高齡駕照管理政策有其必要性，為了保障大眾行的安全，這個禁令已是非付諸實施不可！