

，對於未來高齡者交通工具使用方式，可謂面臨一大轉折點；惟全台各縣市交通狀況及條件不一，都會地區大眾運輸便捷度高，高齡者駕照管理制度對其於日常生活或無過多影響，但於東部地區及部分中南部縣市大眾運輸並不發達，多仰賴私家汽、機車或腳踏車為通行工具，高齡者駕照管理制度即有影響，爰建請行政院及交通部等相關單位，應積極與地方政府合作，儘速就全台各縣市交通環境差異情形，及高齡者實際上路狀況，規劃更為細致完善之大眾運輸配套，保障全台各縣市交通便利度不因本身條件差異而有所落差，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、為加強高齡者安全駕駛問題，交通部預訂自 5 月份起試辦相關高齡者駕照管理制度，並於明年正式上路，強制規範 75 歲以上高齡者交通工具之使用，惟全台各縣市交通條件並不一致，國人交通工具使用習慣亦有所差異，尤以大眾運輸不甚發達之東部地區及部分中南部縣市，其仰賴私家汽、機車或腳踏車為通行工具更為顯著，屆時高齡者駕照管理制度強制施行後，相關交通配套措施更為重要。
- 二、查現行交通部正於東部地區部分鄉鎮研議推行 DRTS 需求反應式運輸服務，係結合大型公車與小型車之方式，由乘客預約搭乘時間、地點以提供運輸服務，期為大眾運輸系統長期不發達之偏鄉地區在地居民提供完善服務，解決其搭車就醫、通勤等生活需求；但在服務規劃上，須由中央及地方各別負擔 50%，對大眾運輸長期條件不佳之地區，中央政府照顧應更加強資源挹注並以各地區交通條件提高中央負擔比例始為妥適。
- 三、為期全台各縣市居民皆能享有平等之行的權益，爰建請行政院及交通部等相關單位，推行高齡者駕照管理制度同時，應與地方政府積極合作，儘速就全台各縣市交通條件進行評估規劃，並瞭解高齡者實際上路狀況，以建立細致完善之大眾運輸配套。

(二十二) 本院徐委員榛蔚，針對我國高齡駕駛肇事率偏高，且以自撞居多，雖交通部先前曾推動 70 歲以上不適合騎車、開車之長者主動繳回駕照，惟其成效不彰，現行交通部預訂今 (105) 年 5 月起試辦高齡者駕照回收制度，以 75 歲為高齡者分界點，新制度將於明年正式上路，屆時將會改為強制接受測驗，雖目前台灣 60 至 70 歲長者健康程度皆較過往為佳，但其反應能力與認知能力皆因人而異；另查日本、香港、美國加州

等地就年長者更換駕照多以 70 歲為界，且查道路交通安全規則第 52 條及第 76 條等規定，關於職業駕駛人之駕照強制回收年齡為 65 歲，於一定條件下至多得延長至 68 歲，爰要求交通部應於試辦後就高齡者駕照回收制度之適用年齡再行檢討合適性，並明確規範道路駕駛應變能力之檢測內容，以確實保護高齡者駕駛用路安全，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、查我國高齡駕駛肇事率偏高，60-70 歲為 0.019%，70-75 歲為 0.025%，75-80 歲為 0.028%，雖交通部先前曾推動 70 歲以上不適合騎車、開車之長者主動繳回駕照，但據公路總局統計繳回率僅約一成，施行成效不彰；然交通部為期建立高齡駕駛人駕照管理制度，確保高齡者駕駛汽、機車安全，交通部預訂今（105）年 5 月起試辦高齡者駕照回收制度，年滿 75 歲以上的長者，須通過體檢和認知機能檢測，才會核發有效期限 2 年的短期駕照，反之則會收回駕照，新制度將於明年正式上路，屆時將會改為強制接受測驗。
- 二、然於日本、香港、美國加州等地就年長者更換駕照多以 70 歲為界，且國內關於職業駕駛人之駕照規定，係滿 60 歲以上即須每年體檢，體格檢查判定合格者，換發有效期限一年之新照，或於原領職業駕駛執照以每年加註方式延長有效期間，至年滿 65 歲止，於一定條件下得延長至 68 歲，滿 68 歲就要換成普通駕照、且不得執業。
- 三、雖據交通部表示，制定相關方案前曾於北中南東召開公聽會，並邀請專家學者討論，且依國內醫師認為，75 歲以上老花眼症會加速，始以 75 歲為界，惟各人反應能力與認知能力皆因人而異，道路交通安全影響甚鉅，制定相關規定更應審慎，爰要求交通部應於試辦後就高齡者駕照回收制度之適用年齡及應變能力檢測內容再行檢討，以確實保護高齡者駕駛用路安全，並使高齡者交通權益不因交通新制而受損。

（二十三）本院徐委員榛蔚，鑒於第 39 屆國際民航組織大會（ICAO General Assembly Meeting）訂於今（2016）年 9 月 27 日至 10 月 7 日舉行，會中將針對全球航空減排碳機制方案進行討論確認，並最晚於 2020 年生效實施，惟我國並非國際民航組織會員或觀察員，除無法參與區域對話外，亦恐無法於峰會或大會中就碳排之國際配額處理機制問題發聲，台灣航空業者與機場可能會面臨鉅額碳稅或是排碳罰金，進而使國籍航空，包括國家機場與航空器製造相關產業等，遭遇重大衝擊，甚至導致國人進行國際交往的能力與自由度遭到限縮，爰要