

國人整體精神健康歷年得分表

年度	2002	2003	2004	2006	2008	2009	2010	2012	及格分數
分數	78.4	80	80.6	82.6	80.1	82.2	83	81.6	80

- 二、除了整體精神健康表現不佳外，國人無論在身心健康或生活掌握上，數據都比 2010 年退步；身心健康僅獲得 79.3 分，是自金融海嘯以來，首次滑落至不及格水準。統計顯示，每 5 人就有 2 人覺得沒有動力、心情不佳、記憶力退步、睡不好且感到煩躁。而生活掌握面向中，就有 43.4% 回答「不認為將來會更好」，顯示有超過半數民眾對未來感到無望。
- 三、根據調查，2011 年全國精神科門診高達 213 萬人次，其中包括一般精神疾病、物質濫用、自殺防治、偏差行為、兒童心理健康如校園霸凌、職場與災害心理衛生處理、弱勢者生活困境等心理及精神健康問題。中研院生物醫學科學研究所特聘研究員鄭泰安，也於國際頂尖醫學期刊「刺絡針」(The Lancet) 發表研究證實，台灣精神疾病盛行率與失業率、離婚率及自殺率變化高度有相關。
- 四、大部份身體健康問題只是影響個人，但心理健康問題卻會影響到周圍的人，乃至於整個社區、社會。故本席建請衛生署肩負起整合政府與民間資源的責任，針對心理、精神疾病防制、治療、心理協談、社工介入時機等建立完善機制，讓民眾在需要幫助、諮商時能快速找到有用的社會支援系統，讓「國民幸福毛額」(Gross National Happiness) 和國民生產毛額 (Gross National Product) 一樣越來越高。

(二十二) 本院江委員惠貞，鑑於政府推動節能減碳，補助民眾購買各類電動機車，其中電動自行車因免掛牌，不只省油錢，還省牌照稅，不用考照、免保險，也不用戴安全帽，因而在油價節節高漲後，成為婆婆媽媽們買菜、接送小孩的最佳代步工具。但時速最高可達 25 公里的電動自行車，安全卻也不容忽視，由於免掛牌照，自然也沒有保險，一旦發生交通事故，理賠無保障；甚至肇事逃逸，或用來做為犯罪工具，也很難追查。故本席建請交通部在兼顧民眾使用方便與有效管理前提下，核發電動自行車專屬車牌，讓電動自行車在不用改列輕小型機車種類，也能登記領取牌證列管，以確保騎乘者與其他用路人的安全，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、電動自行車的售價約 3 萬元左右，不到用油機車的一半，且新型的電動自行車仿照一般機車造型，外型時尚美觀。最重要的是電動車用電所費與用油車的花費相差二十倍以上，又有政府補助，加上油價不斷上漲，近年來，電動機車的銷售成長有限，免掛牌的電動自行車卻穩定成長。電動自行車每充電一度，在不載重的情況下可行駛約廿公里，充飽電最高可行駛四十公里，而一度所需的電費為三元多，充飽電也只需要六元多，比起用油機車，荷包真的省很大。
- 二、近來有警方人員反映，越來越多民眾騎乘電動自行車，時速雖規範每小時廿五公里以下，實際並不然，據業者表示，有些電動自行車最高每小時有四十公里以上，交通警察就曾攔查騎速快且沒戴安全帽的機車騎士，卻發現是電動自行車，因此只能道德勸說。半年來更出現許多酒駕、任意改裝等違規行為，造成交通事故，成為交通安全的灰色地帶。
- 三、雖電動自行車目前以紅色閃電標章黏貼車身作為識別，由於標章本身不明顯，很難讓執法員警一目了然。為了解決電動自行車駕駛人不戴安全帽就上路，胡亂超速、甚至酒駕等種種亂象，交通部研擬將電動自行車改歸類屬小型輕型機車種類，因此電動自行車要掛牌、要考照才能上路。但電動自行車就是因其免掛牌、免考照的方便特性，吸引如外籍新娘、婆婆媽媽等購買作為接送小孩、市場買菜的代步工具。
- 四、故本席建請交通部在兼顧民眾使用方便與有效管理前提下，將現行電動自行車黏貼審驗合格標章，改為需登記領取牌證並懸掛於車體，方便路政單位與警方管理；同時增訂騎乘電動自行車需配戴安全帽、保強制險等規定，以確保騎乘者與其他用路人的安全。

(二十三) 本院江委員惠貞，有鑑於經濟部從九十八年開始推動「電動機車產業發展推動計畫」，原本預計四年內（九十八年至一〇一年）推展電動機車國內銷售達十六萬輛。可是，截至目前為止，全國電動機車僅一萬七千四百三十四輛，達成率僅百分之十點九，推動成效並不顯著。目前經濟部已將整個計畫再延後至一〇五年，希望能達成十六萬輛的目標。但就算往後每年新增銷售達兩萬輛，四年後電動機車總數量也僅達九萬七千多輛，十六萬輛目標根本還是無法達成。本席認為電動機車政策面臨發展瓶頸，主要癥結是在更換電池價格過高、電池過重且充電時間過長及性能不及汽油機車。本席建請經濟部、環保署、交通部等單位，應針對電動機車政策，密切做好橫向整合，檢討國內電動機車政策如何發展成健全的產業，讓廠商願意投入心力發展更輕更環保的電池、提升車輛技術性能，使民眾更有意願選購電動機車，以達到節能