

專案質詢

8-4-4-0141

立法院議案關係文書 中華民國 102 年 10 月 2 日印發

案由：本院江委員惠貞，鑑於台灣目前約有 14 萬名 65 歲以上老人持有駕照，這些高齡駕駛人除了六、七十歲外，更有八、九十歲的長輩還在開車，他們行動自由，不必麻煩別人。雖然這些長輩們有合法駕照，但人的視力、反應能力會隨年齡增加而衰退，因此高齡駕駛人上路，會產生一定程度的安全顧慮。以往監理單位還可利用換發駕照時，評估其健康狀況建議是否繼續領照，但今年 7 月起駕照終身有效，無須再換發，引起高齡駕駛如何退場的疑慮。因此在老年人開車權益與道路安全間取得平衡，已是政府不容忽視的課題。本席建請交通部研議更多積極有效的退場方案，鼓勵高齡駕駛放棄駕照，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、我國自 1993 年開始，65 歲以上老年人口直佔總人口比例的 7%，正式跨入人口高齡化國家的門檻。估計到 2018 年，台灣 65 歲以上老年人口比率將達 14.36%，正式邁入國際慣稱的「高齡社會」。根據交通部統計，民國 99 年 65 歲以上高齡人口僅 17.1%會開車、37.2%會騎機車，但 45 至未滿 65 歲則有 52.1%會開車、76.4%會騎機車，預估未來 10 年，高齡駕駛汽、機車的人口將呈現倍數增加。
- 二、隨年齡增長、身體老化，視聽覺、資訊處理之認知功能及運動反應能力自然退化，勢必影響開車時的靈敏度。交通部運輸研究所研究顯示，70 歲以上高齡者開車時的反應時間，比一般青壯年駕駛多 50~70%。在去年駕駛人車禍死亡的 2,040 人中，其中 65 歲以上的高齡者有 543 人，約佔 26%。美國疾病控制和預防中心統計數據顯示，65 歲以上高齡駕駛每年死於車禍的人數，約是青少年車禍致死數的兩倍。因此進行高齡者駕照管理，有其必要性，絕非歧視高齡者、剝奪其開車權利。

立法院第 8 屆第 4 會期第 4 次會議議案關係文書

- 三、目前世界各國均注意到高齡駕駛對交通造成的風險，因此美國麻塞諸塞州規定 75 歲以上的駕駛人，換發駕照時必須親到監理單位辦理。佛羅里達州，普通駕照效期為八年，但超過 80 歲以上的駕駛人，駕照效期只有六年，期滿換發時必須先通過視力測驗。而日本東京警視廳要求老人換照時，必須先確認眼力、手腳反應、交通環境認知仍有駕駛能力等，無法通過的不予換照。同時也鼓勵高齡駕駛人自動繳回駕照，只要在 5 年內繳回的老人，均發給一份「駕駛經歷證明書」，可享日常消費的優惠，例如：銀行老人定存利率加碼優惠、買老人醫療用品享有折扣、百貨公司購物享宅配免運費、理髮打折等。
- 四、要年長者放棄駕照並非易事，畢竟長輩們已經開了一輩子車，自認經驗老到，且大部分年長者都有不服老的情緒。今年 4 月北區監理站提出的「70 歲以上高齡駕駛自動放棄駕照換領悠遊卡」方案，5 百張悠遊卡很快就被換光，並收回近 6 百張自願放棄的汽、機車駕照，算是非常成功的活動。然自願放棄駕照者，可能早已不再駕車；而且駕照換到的悠遊卡價格不高，要擴大到仍然在駕車的高齡者，尚需更吸引人做法。故本席建請交通部研議更多積極有效的退場方案，鼓勵高齡駕駛放棄駕照，在老年人開車權益與道路安全間取得平衡。
- 。