

三、鑑於高齡化已為社會發展趨勢，隨著駕駛人年齡增長，身體老化影響反應及靈敏度，應為不可避免之自然現象，為維護道路交通安全並兼顧老年人之權益，本部刻正從公共安全角度及參酌相關先進國家作法，審慎研議適合國情妥適可行之高齡駕駛人駕照管理措施。貴委員所提其他國家作法，本部已納入制度研議參考。

（十七）行政院函送李委員鴻鈞就國道 1 號五楊高架 HOV 高乘載專用車道設置效益問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 102 年 10 月 15 日院臺專字第 1020064020 號）

（立法院函 編號：8-4-4-160）

李委員對國道 1 號五楊高架 HOV 高乘載專用車道設置效益問題所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、五楊高架高乘載（HOV）車道，係依五楊高架環境影響說明書於 97 年 6 月審議，獲「有條件通過」之結論之一「應留設一 HOV 專用車道」辦理。五楊高架自 102 年 4 月 20 日通車以來，為提高行車順暢及增加用路人行駛 HOV 車道之意願，本部國道高速公路局（高公局）已透過五楊高架南北向共 18 處資訊可變標誌（CMS），宣導「慢速小車靠右/不礙大車超車」及「請依速限行駛」，以提醒慢速車輛靠右行駛，及用路人儘量以最高速限行駛 HOV 車道。另於五楊高架爬坡路段增設「上坡路段請加速」告示牌，提醒用路人於上坡路段適當加速。
- 二、經高公局調查 102 年 9 月五楊高架爬坡路段各車道車速，南下（爬坡）HOV 車道車速平均較其他車道約高出 5kph，北上（爬坡）HOV 車道車速亦未較其他車道為低，即 HOV 車道並未降低五楊高架上坡路段整體運作效率。復查五楊高架通車以來之事故類型，變換車道或變換方向不當，造成之事故較其他肇因為高。另五楊高架 HOV 車道之快速車輛欲超越前方慢速車輛時，須變換至得以最高速限行駛之內側車道，風險亦較高。又五楊高架違規案件，超速案件高達 83%，因此在行車安全與行車效率衡酌下，是否增加 HOV 車道之匯出路段，高公局刻正審慎評估。
- 三、本部國道新建工程局已於 102 年 8 月開始蒐集資料，著手進行五楊高架 HOV 車道效益評估。高公局亦將於 10 月底完成五楊高架大客車車速分布，及上坡路段變換車道與事故發生地點之關聯性分析。後續高公局將依據前述評估及分析結果研擬適當之交通管理措施。

（十八）行政院函送葉委員津鈴就有關將嘉義縣梅山鄉環南路、梅南街、西榮街等該區數十戶，就地方政府建議方案納入年度預算補助興建下水道工程案問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 102 年 10 月 16 日院臺專字第 1020063984 號）

（立法院函 編號：8-4-4-124）

葉委員就有關將嘉義縣梅山鄉環南路、梅南街、西榮街等該區數十戶，就地方政府建議方案納入年度預算補助興建下水道工程案問題，所提質詢，經交據內政部查復如下：