

全、國家安全的藉口，用不能太過依賴大陸的想法，要台灣先跳過大陸先走向世界的謬論，實非兩岸人民之福。對兩岸經貿開放是走得太快或太慢，或可有不同的看法，但我們若再走鎖國回頭路，只有再自絕於全球之外，不要怪國際經貿任棄我們成為孤兒。

四、大陸是台灣第一大貿易地區，在兩岸關係和緩下，兩岸順利完成 ECFA 之簽署，並在這個過程中成功與紐西蘭及新加坡洽簽 FTA。在追求經貿自由化的目標上，台灣仍然會持續針對重要經貿夥伴開展洽簽 FTA 的可能性，為台商爭取到降低貿易壁壘的好處及拓展國際市場的商機的同時，鬆綁國內經貿法規，並做好與全球經貿體系密切合作的工作。這些深化兩岸經濟合作及拓展國際經貿空間的做法，才是台灣在經濟發展歷程中，永續成長的不二法門。政府當前首要之務；除了要把握兩岸好不容易推展迄今的成果，解決兩岸經濟合作所面臨的阻礙之外，更應對於台灣想融入亞太區域經濟整合的需求，思考如何藉力使力與對岸一同做更積極的努力！

（十四）本院黃委員昭順，針對交通部將建立高齡駕駛人駕照管理制度，藉由每三年針對七十五歲以上駕駛進行三項測驗作為換發汽機車駕照的依據，特表芻議。三項認知測驗與駕駛能力的相關性令人懷疑；再者，全國多數地方大眾運輸工具資源有限，「沒車等於沒腳」的狀況屢見不鮮；本席同意此政策保護老年駕駛及公共安全的重大公益，但在推動同時也應盡可能建立配套措施，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、75 歲以上老人駕照認知測驗分為三部分，包括：寫下當時時間、短期圖案記憶、畫一個時鐘，希望藉此了解受測者的手眼腦協調力及判斷力。但真正的重點是實際駕駛能力，是否能用這樣三項測驗檢測出來？令人懷疑。
- 二、除了協調力、判斷力外，其他與駕駛有關的能力指標很多，例如瞬間反應力、夜視能力，對於安全駕駛與否亦有相當大的影響，也應納入檢核標準。甚至直接進行實際「路考」也不失為一更直觀有效的好辦法。
- 三、許多縣市「沒車等於沒腳」，老人福利團體呼籲應考量各地交通環境，提供配套，不能剝奪老人行的權益。「老人的社會意識其實十分高，如果身體狀況不允許並不會逞強，但實際上卻常是不得不開車行動」。
- 四、高齡化社會應多多鼓勵產業投入照顧老人行列，以駕照管理為例。提供老人食材宅配到府、購買日用品、到府剪髮等都是能考慮的對象。並應該消除「懲罰感」，更多提供獎勵制度，例如提供日用品折扣、存款優惠利率、計程車優惠等，提升「榮譽感」，讓老人更願意配合參與。