

。美國有線電視網（CNN）飛行分析師蘇西建議增設「第三駕駛」，可坐在駕駛座後方空服員座位，避免有人在駕駛艙獨處。

（六十九）本院江委員惠貞，鑒於近日交通部擬將機車考照年齡降為 16 歲，然而此舉並未取得社會共識，也引發諸多疑慮。首先，下修考照年齡並不利推廣大眾交通工具；其次，此舉間接鼓勵民眾購買機車，而更有可能造成台灣環境進一步惡化；而統計顯示，年輕族群的騎乘機車事故死亡之年齡比率最高，各項指標皆顯示考照年齡恐未有下列之急迫性與必要性。鑑此，建請交通部於取得社會共識前，暫時停止推動下修機車考照年齡之措施，先與專家學者、社會團體及大眾媒體充分溝通、蒐集輿論，經過縝密思考，方可做出與民意相符之正確決策，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、各縣市皆持續建設大眾交通工具，從發展公車至捷運系統，其目的就是要降低民眾騎乘機車的比率，養成搭乘大眾捷運工具之習慣，若將機車考照年齡降為 16 歲，使得青少年從小便有機會習得騎乘機車，進一步養成習慣，將不利推廣大眾交通工具。
- 二、台灣空氣污染中，汽、機車等「移動污染源」占 36%，其中機車排放污染物數量又高於汽車。根據交通部統計，台灣機車密度世界第一，平均每 100 人擁有 67 台機車。雖然機車的體積比汽車小很多，不過機車的污染卻高於汽車，一台 50cc 機車排放的一氧化碳量，是 2,000cc 汽車的 2.7 倍，而機車碳氫化合物的排放量，更是汽車的 6.7 倍。交通部下修機車考照年齡，間接鼓勵民眾購買機車，而更有可能造成台灣環境進一步惡化。
- 三、16 歲約為高一年紀，根據警政署統計，近 3 年騎乘機車事故死亡之年齡比率，以 20～24 歲佔 12.8%最高，其次則為 15～19 歲佔 11.9%居次，反映出 15～24 之族群歲以機車代步為大宗，且肇事危險性最高，綜合各項指標觀之，考照年齡恐怕未有下列之急迫性與必要性。
- 四、知名入口網站雅虎舉辦網路民調，結果有 86%的網友不贊成將考照年齡下修，顯見此舉也並未取得社會共識，交通部冒然拋出議題，引發輿論反對，不但花用社會資源，也突顯交通部決策前未事先與社會充分溝通。鑑此，建請交通部於取得社會共識前，暫時停止推動下修機車考照年齡之措施，先與專家學者、社會團體及大眾媒體充分溝通、蒐集輿論，方可做出與民意相符之正確決策。

（七十）本院丁委員守中，因台電公告招標「核一、核二廠用過核子燃料小規模國外再處理服務案」中，1,200 束用過燃料棒再送至海