



## 高齡駕駛人 上路行不行

2016-12-10 記者 陳奕璇 報導



2015年2月7日早晨，宜蘭市區一位80多歲老先生疑似開車打錯檔，先在路口衝撞了停紅綠燈的轎車、接著撞到騎腳踏車過馬路的婦人，最後撞上了對街變電箱才停住。類似情況再度發生在2016年10月14日晚間，新北市78歲老翁欲煞車卻誤踩油門，暴衝撞上兩輛轎車、六部機車及一台腳踏車，造成一死13傷的慘劇。老年人因身體機能退化，造成身、心理改變影響用路安全，因此高齡駕駛騎車駕車的問題已引起大眾關切。



高齡駕駛人開車示意圖。(圖片來源/The Telegraph)

## 高齡者駕照存廢 2017新制上路

關於是否收回高齡者駕照之規定，中華民國交通部公路總局預定於2017年1月實施新制「高齡駕駛人駕駛執照管理制度」，日後將強制75歲以上汽、機車駕駛人每兩年接受檢測，測驗內容分為體格檢查及認知機能檢測兩大類。

體格檢查包含視力、辨色能力、視野、夜視，及聽力、四肢活動能力等項目；認知機能檢測則分為三關，分別測試「對時間的正確認知能力」、「回憶記憶思考能力」，及「判斷力與手腦並用能力」。第一關須寫出測驗當天之年、月、日、星期幾、所在地，五題中答對四題即過關；第二關將給受試者看十種圖案，包含食、衣、住、行等，圖案收起後過兩分鐘，能寫出三種以上即通過；第三關則須畫出指定時刻的時鐘。

若測驗未通過，七天後得以補考，補考再未過，駕照則被註銷，並將勸導高齡駕駛就醫做進一步檢查。倘若滿75歲之駕駛人未換照即上路，將開罰1800元至3600元，並禁止其繼續駕駛之行為。

認知機能檢查程序二：題目圖庫 1

名稱	圖案	名稱	圖案
當心行人		碗	
鑰匙		消防車	

認知測驗第二關部分題目圖庫。(圖片來源/交通部公路總局)

## 高齡化台灣 向國外借鏡

根據中華民國內政部統計處截至2016年6月底的人口結構分析資料，台灣目前戶籍登記人口為65歲以上的有301萬5491人，佔總人口數的12.83%。再參照公路總局截至2015年5月的統

### 媒體歷屆廣告

### 推薦文章

- 研發替代役 安全冒險的路
- 吳孟霖 旅行外的寫作人生
- 無線充電 打破傳統限制

### 總編輯的話 / 陳昱彰



喀報第255期頭題為「性別霸凌 荊棘裡的玫瑰」，探討校園性別議題。另外有多篇醫療健康方面的科技新知，讓讀者能由淺入深認識新科技。

### 本期頭題王 / 林宥成



宥成是我，在一個香火鼎盛和四周都是田地的地方長大，不管如何，開心的過每一天，才是最重要的！再怎麼平凡的事情，一定含有其不平凡內涵！

### 本期疾速王 / 劉以寧



來自臺灣最南端的恆春小鎮，仍然在隨溫度變換的三態中尋找自己的模樣。就寫吧，在所有能夠擠出的文字被時間的浪沖散之前。

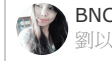
### 本期熱門排行



單 張巧宜 / 自由創作



性別霸凌 荊棘裡的玫瑰 林宥成 / 社會議題



BNCT 肝癌治療曙光 劉以寧 / 科技新知



蔣月惠 為社會弱勢奮鬥 張博倫 / 人物特寫



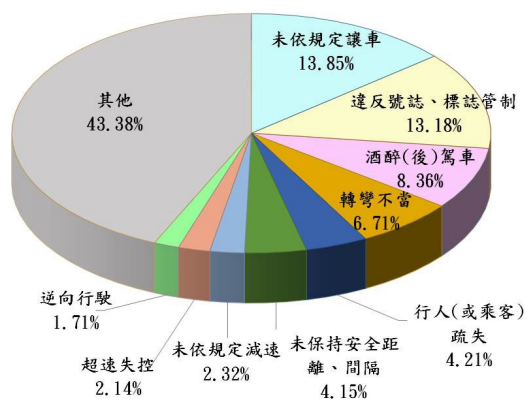
吳孟霖 旅行外的寫作人生 鄭懿君 / 人物特寫

計，65歲以上領有有效駕駛執照人數約有206萬人，佔全體駕駛人的7.58%。由這些數據可看出，台灣已邁入高齡化社會，老年人口數、老年駕駛人口不在少數，因應社會結構改變而訂立新制度，旨在提升老人及其他用路人之安全。

歐美國家對老人是否持有駕照之議題已有應對措施，美國、英國、德國的可駕車年齡均無上限，但在美國各州及英國皆有相關規定，規範一定歲數以上老人須接受檢驗才得以繼續上路，包括視力、慢性疾病，及再次測驗路考等。與台灣鄰近的亞洲國家，須檢測後換照的年齡分別為：香港60歲、韓國及新加坡65歲，日本則是70歲。日本發展較為進步、文化與台灣相似，往往是政府制訂政策參考的指標，在循序漸進改變國人習慣的同時，也能參考日本祭出獎勵制度、加強宣導及辦講座、改善路況等更積極的配套措施。

## 身體機能退化 75為標準

台灣目前規定需要檢測後換照的年齡是75歲，相較於其他歐美及亞洲國家，年齡限制最為寬鬆。依公路總局所提出的數據顯示，台灣2014年A1類（造成人員當場或24小時內死亡）的交通事故中，若觀察60歲以上駕駛人族群，80歲到84歲的區間發生意外所佔的比例最高。A2類交通事故（造成人員受傷或24小時後死亡）的駕駛人年齡，發生在75歲至79歲間佔有較高比例。根據內政部警政署統計通報，70歲以上肇事原因主要為「未依規定讓車」、「違反號誌、標誌管制」；而18至29歲之年輕族群則是「酒醉（後）駕駛失控」。



2015年A1類交通事故肇事原因概況。(圖片來源/內政部警政署統計室)

汽、機車駕駛人上路需要運用全身感官及身體協調能力，其中視覺是很關鍵的要素。根據衛生福利部國民健康署發布的手冊，淚液分泌減少、瞳孔漸縮小、水晶體濁度增加、屈光調節能力下降等因素皆會導致老人視力退化，可能產生老花眼、白內障、青光眼、飛蚊症等影響用路安全。視力退化屬自然老化現象，高齡駕駛人行車中辨識物體遠近的能力降低，夜間駕駛的困難度隨之增加。

除視力狀況外，國立台灣大學醫學院附設醫院新竹分院的神經部癲癇科主任周秉箴表示，眩暈、中風、癲癇、心臟病、失智等好發於老人族群的病症也會影響行車安全。高齡者反應時間較慢，面對複雜路況和即時意外較難快速應對；關節活動力降低及平衡感變差也會造成騎車危險。心理狀態方面，難以長時間保持注意力、容易緊張、對駕駛技術過於自信等也是潛在危險因子。從醫學角度及交通事故中傷亡年齡分布來看，75歲是目前研擬出較適合的限制年齡，也暫不至於影響到太多人。

## 鄉村都市 民眾不同意見

台灣各縣市資源不一，民眾依其居住環境對新規定持有不同看法。內政部統計處截至2016年6月底的資料顯示，65歲以上人口比例最高的三個縣市為嘉義縣（17.57%）、雲林縣（16.75%）和南投縣（15.50%）。現年50歲，住在南投的侯繼宗說：「這裡沒有火車，雖然有公車到台中和彰化，但南投縣內交通非常不發達。這個新規定很好，但用在鄉下不合理。」鄉村地區的青壯年大多去外地工作，隔代教養家庭為數不少，若老一輩無法自主交通，自身工作及小孩的接送都會是很大的問題。

反觀台北、台中、高雄等大都市則有較多公共運輸選擇，對無自主交通能力的人影響較小。住在台北市的退休計程車駕駛翁仁宏現年70歲，他表示自己有打球習慣，身體狀態非常健康，所以對他來講新制度不甚合理、沒有再考試的必要；但對於身體不健康的老人來說規定是需要的，他強調：「75歲之後要考試可以接受，但考的問題不能有陷阱題也要考得有意義。」翁仁宏住家在市

政府捷運站附近，算是台灣數一數二大眾運輸系統發達的地區，他就算不騎車或開車，獨自出門也不成問題。

## 加強宣導 偏鄉交通成關鍵

嘉義縣、雲林縣、南投縣皆非直轄市，老人比例最高，大眾運輸交通卻相對不便利。若增建公共運輸系統，在鄉村實行也存有困難度，因鄉下地區道路較窄、較崎嶇，共乘交通工具不僅體積大難疏導，真正需要載客的小路恐怕也難以到達。

除了生理上的退化，銀髮族在心理上也可能因為固執、自我意識強烈、堅持自立不依靠他人而不願放棄騎車開車的權利，交通部道路交通安全督導委員會劉韻珠表示將加強宣導，希望高齡駕駛能主動前往接受檢測。新制上路立意良善，後續配套措施更是關乎民眾日常生活，除偏鄉公共運輸發展有待加強，積極獎勵高齡駕駛繳回駕照或補助小型智能載具之購買，或許也是另一種達成目標的方式。



### 蔣月惠 為社會弱勢奮鬥

介紹社福團體「羅騰園」的理事長蔣月惠，三十年來投入羅騰園的歷程。



### 正反論戰 大麻除罪之爭

今年11月美國三個州公投通過大麻作為娛樂使用，使大麻除罪化這項議題在國際社會引起高度關注。

[前往 Facebook.com](#)

▲TOP