

# 調查報告

壹、案由：據審計部函報，交通部訂定高齡駕駛人換照規範以降低交通事故風險，惟施行日前已年滿75歲駕駛人得免換發駕駛執照，形成道安管理漏洞，又換照檢測項目、換照年齡及定期換照年限等容有精進空間，允宜檢討現行高齡換照制度妥適性，以確保高齡駕駛及用路人安全。

貳、調查意見：

據審計部函報，交通部訂定高齡駕駛人換照規範以降低交通事故風險，惟施行日前已年滿75歲駕駛人得免換發駕駛執照(下稱駕照)，形成道安管理漏洞，又換照檢測項目、換照年齡及定期換照年限等容有精進空間，允宜檢討現行高齡換照制度妥適性等情案，經請審計部協助提供相關卷證資料<sup>1</sup>及邀請該部交通建設審計處李奕勳審計官兼處長於民國(下同)114年11月6日率員到院簡報，另針對高齡駕駛人駕照管理制度面及執行面所涉及相關議題，向交通部、臺北市政府交通局及新北市政府交通局等機關調閱卷證資料<sup>2</sup>，並蒐集官方相關網站有關資料，嗣於115年3月4日詢問交通部陳政務次長暨公路局林局長、衛生福利部(下稱衛福部)國民健康署沈署長、社會及家庭署李組長等業務主管及承辦人員，再經交通部及衛福部補充資料<sup>3</sup>到院，已調查竣事，茲提出調查意見如下：

## 一、交通部106年7月1日起推動實施之「高齡駕駛人駕照

<sup>1</sup> 審計部114年10月31日台審部交字第1148403879號函。

<sup>2</sup> 交通部113年12月31日交運(一)字第1148601087號函、115年2月26日交運字第1155002618號函、臺北市政府114年11月25日北市交安字第1143050020號函、新北市政府114年11月20日新北交安字第1142293881號函。

<sup>3</sup> 交通部及衛福部分別於115年3月24日、3月25日及4月14日以email補充說明資料。

管理制度」，對象為實施日期後年滿75歲與實施日期前已年滿75歲有受違規記點或吊扣駕照之駕駛人，前者經屆齡通知後已換照與自願繳回駕照之辦理率僅69.5%，「其他辦理」則高達26.04%，針對逕行公告註銷駕照等，允有加強宣導無照駕駛相關罰則之必要，以資防患未然；至後者經通知已辦理且仍領有駕照之人數，占目前75歲以上領有效駕照人數約4%，該部雖稱依規定換照後，肇事與違規之件數均有顯著降低，惟近10年各年齡層汽(機)車交通事故駕駛人人數及占比情形，75歲以上歷年占比雖然最低，但比率呈現逐年增加趨勢，65至74歲之狀況亦復如是，此應與我國人口老化從「高齡社會」進入「超高齡社會」有關；另25至64歲機車事故駕駛人人數之比率近年持續增長，以上現象均有待交通部正視並積極妥處：

- (一)我國汽車駕駛人，分為普通駕駛人及職業駕駛人兩種，故其駕照亦分為普通駕照及職業駕照<sup>4</sup>。早期駕照自發照日起每滿6年換發1次，自102年7月1日起，新領或已領有之各類普通駕照得免申請換發，有效期限屆滿後仍屬有效，可繼續使用。嗣交通部以預防高齡駕駛人因身心狀況變化，造成駕車的潛在風險為由，於106年7月1日起推動實施「高齡駕駛人駕照管理制度」，即自該制度實施日起，普通駕照有效期限至75歲，之後需每滿3年換照1次，惟該部

---

<sup>4</sup> 《道路交通安全規則》第5條規定：「汽車駕駛人分類如下：一、職業駕駛人：指以駕駛汽車為職業者。二、普通駕駛人：指以駕駛自用車而非駕駛汽車為職業者。」同規則第2條規定：「一、汽車：指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛(包括機車)。……」及第53條規定：「汽車駕駛執照分為下列各類：一、小型車普通駕駛執照。二、大貨車普通駕駛執照。三、大客車普通駕駛執照。四、聯結車普通駕駛執照。五、小型車職業駕駛執照。六、大貨車職業駕駛執照。七、大客車職業駕駛執照。八、聯結車職業駕駛執照。九、國際駕駛執照。十、輕型機車駕駛執照。十一、小型輕型機車駕駛執照。十二、普通輕型機車駕駛執照。十三、重型機車駕駛執照。十四、普通重型機車駕駛執照。十五、大型重型機車駕駛執照。」

僅以實施日期後年滿75歲為換照對象<sup>5</sup>，至實施日期前已滿75歲駕駛人，駕照仍屬有效得免換發，惟若有受違規記點或吊扣駕照處分者，則應依規定辦理換照<sup>6</sup>等情，前經本院於108年完成調查並經本院交通及採購委員會決議糾正交通部在案。

(二)此外，交通部於109年9月修法規範患有癲癇疾病之駕駛人，駕照自發照之日起每滿2年換發1次，但駕駛人有癲癇發作情事時，則應依規定主動繳回駕照<sup>7</sup>。112年7月，該部實施「新手駕駛管理制度」，初次領有駕照之新手駕駛人於發照之日起1年內，記點數達6點須參加初次領有駕照違規班；113年10月31日，該部再實施「高風險駕駛人換發短期駕照制度」<sup>8</sup>，針對「受駕照吊扣或吊銷者」之高風險駕駛人，須結清交通罰鍰，完成道路交通安全講習後，按其違規程度分級核發或換發1、2、3、6年短期駕照，並統一律定6年觀察期，期間若再犯，觀察期將重啟計算，直至無重複違規情事，方可依原持照條件換發駕照。是以，目前我國普通駕照管理制度，針對癲癇疾病、高齡、新手及高風險駕駛人，分別定有不同管理機制，合先敘明。

(三)查交通部針對「高齡駕駛人駕照管理制度」實施日期後年滿75歲(31年7月1日〈含〉以後出生)與實施日期前已年滿75歲(31年6月30日〈含〉前出生)有受違規記點(記1點以上)或吊扣駕照之駕駛人，由監理單位挑檔、寄發通知單，駕駛人依規定辦理換發有效期3年駕照。高齡駕駛人換照辦理情形，據該部查復如下：

<sup>5</sup> 《道路交通安全規則》第52條之2第1項規定。

<sup>6</sup> 《道路交通安全規則》第52條之2第2項規定。

<sup>7</sup> 道路交通安全規則第52條之3規定。

<sup>8</sup> 道路交通安全規則第52條之4規定。

## 1、實施日期後年滿75歲駕駛人換照通知辦理情形：

截至114年10月底止，經公路監理單位通知屆齡換照累計86萬724人，已辦理計82萬2,288人，包含換照37萬2,952人(43.33%)，自願繳回駕照22萬5,233人(26.17%)，其他辦理(含公告註銷駕照<sup>9</sup>、狀態異常、證號錯誤等，26.04%)22萬4,103人，整體辦理率為95.54%(詳見下表)，另有3萬8,436人尚未辦理。

換言之，「高齡駕駛人駕照管理制度」實施日期後年滿75歲駕駛人，經通知已換發新照與自願繳回駕照的人數合計59萬8,185人，占整體辦理比率僅69.5%，而「其他辦理」(含公告註銷駕照等)比率則高達26.04%，惟針對公告註銷駕照部分，允應加強宣導無照駕駛相關罰則<sup>10</sup>，以防患未然。

表1 實施日期後年滿75歲駕駛人換照通知辦理情形

單位：人、%

年度	通知	已辦理				未辦理
		換照	自願繳回	其他辦理	合計	
106	34,418	9,354	287	2,431	12,072	22,346
107	112,602	43,463	9,248	7,730	60,441	52,161
108	188,248	81,081	26,260	14,721	122,062	66,186
109	248,545	116,928	36,162	27,823	180,913	67,632
110	314,153	152,043	44,494	41,040	237,577	76,576
111	406,132	199,927	56,779	77,871	334,577	71,555
112	541,047	256,721	106,913	115,464	479,098	61,949
113	714,530	319,819	170,343	175,101	665,263	49,267
<b>至114年10月</b>	<b>860,724</b>	<b>372,952</b>	<b>225,233</b>	<b>224,103</b>	<b>822,288</b>	<b>38,436</b>

<sup>9</sup> 《道路交通安全規則》第76條規定：「(第1項)有下列各款情形之一者，駕駛人……應迅速將駕駛執照……繳回當地公路監理機關：……七、受違規記點或吊扣駕駛執照處分之年滿75歲駕駛人，不依第52條之2第1項及第2項規定辦理……。(第2項)前項第4款至第8款汽車駕駛人不得駕駛汽車；未將執照繳回者，由公路監理機關逕行公告註銷並追繳之。(略)」

<sup>10</sup> 《道路交通管理處罰條例》第22條第1項第7款規定：「汽車駕駛人有下列情形之一者，處新臺幣1,800元以上3,600元以下罰鍰，並禁止其駕駛：……七、駕駛執照逾有效期間仍駕車。」同條例第23條規定：「汽車駕駛人有下列情形之一者，吊扣其駕駛執照3個月：……二、允許未領有駕駛執照、駕駛執照經吊銷、註銷或吊扣之人，駕駛其車輛。」及第86條規定：「汽車駕駛人有下列情形之一，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，得加重其刑至二分之一：一、未領有駕駛執照駕車。二、駕駛執照經吊銷、註銷或吊扣期間駕車。(略)」

年度	通知	已辦理				未辦理
		換照	自願繳回	其他辦理	合計	
	<b>辦理率</b>	43.33	26.17	26.04	<b>95.54</b>	4.46

資料來源：交通部。

備註：其他辦理含公告註銷、遷出國外、狀態異常、證號錯誤等。

## 2、實施日期前已年滿75歲違規換照辦理情形：

- (1) 據交通部提供截至114年10月底資料，滿75歲有受違規記點或吊扣駕照之駕駛人(兩類係合併統計)，通知8萬4,840人，已辦理計8萬3,257人(98.1%)，辦理情形包含換照3萬9,563人(47%)，自願繳回1萬3,053人(15%)，其他辦理3萬,0641人(36.1%)，**整體辦理率為98.13%**(詳見下表)，另有1,583人迄未依規定辦理。

表2 年滿75歲駕駛人違規換照通知辦理情形

單位：人、%

年度	通知	已辦理				未辦理
		換照	自願繳回	其他辦理 (含註銷等)	合計	
106	5,574	3,262	30	1,238	4,530	1,044
107	16,769	9,219	124	4,581	13,924	2,845
108	29,444	17,181	393	9,621	27,195	2,249
109	41,356	23,845	712	14,679	39,236	2,120
110	50,311	27,987	1,006	17,464	46,457	3,854
111	57,841	31,893	1,383	23,216	56,492	1,349
112	69,137	34,879	6,188	26,622	67,689	1,448
113	77,410	37,467	10,736	27,655	75,858	1,552
至114年10月	84,840	39,563	13,053	30,641	83,257	1,583
	<b>辦理率</b>	<b>46.63</b>	<b>15.39</b>	<b>36.12</b>	<b>98.13</b>	<b>1.87</b>

資料來源：交通部。

註：其他辦理含公告註銷、遷出國外、狀態異常、證號錯誤等。

- (2) 換言之，滿75歲駕駛人有受違規記點或吊扣駕照駕駛人(含實施日期前已年滿75歲者)，經通知已換發新照及自願繳回駕照的人數，合計5萬2,616人(39,563+13,053)，占整體辦理比率僅62.02%，「其他辦理」(含公告註銷駕照等)比率則

高達36.12%。

- (3) 前述經通知已辦理之8萬3,257人，其中屬於制度實施日期後年滿75歲駕駛人計5萬2,408人(62.95%)，實施日期前已年滿75歲駕駛人於實施日期後有受違規記點或吊扣駕照者計3萬0,849人(37.05%)。
- (4) 另據交通部說明：實施日期前已年滿75歲駕駛人約有58.6萬人，至114年10月底，已減少為22.4萬人(8年約減少36.2萬人)，於實施日期後受違規記點(記1點以上)或吊扣駕照仍領有駕照之人數計2萬8,874人，占目前75歲以上領有效駕照人數約4%，近1年內有交通違規計2,139人，近1年內有辦理換照計1,928人；另該部為辦理「83歲以上(31年7月1日前出生長者)長者關懷措施」，以該類長者所持駕照仍有效為挑檔資料，分析該類長者近1年98%無交通違規情形，推估用車需求甚低，顯示動態管理仍屬有效管理措施。
- (5) 要言之，實施日期前已年滿75歲駕駛人於實施日期後受違規記點或吊扣駕照者，經通知已辦理計3萬0,849人(31年6月30日以前出生的駕駛人)，仍領有駕照之人數計2萬8,874人，占目前75歲以上領有效駕照人數約4%，據交通部分析該類長者近1年98%無交通違規情形。
- (6) 此外，公路局自114年5月1日起，針對91歲以上長者(即實施日期前已年滿75歲駕駛人)計4萬8,936人，主動辦理駕駛人關懷措施，針對有照無違規高齡駕駛以年齡分季度透過各管道關懷及調查駕車需求，截至同年10月31日，其中已完成實際聯繫訪查者1萬1,981人(24.5%)，另2萬

0,323人(41.5%)經查證屬死亡或遷出，餘1萬6,632人(34%)皆為經多次聯繫仍無法聯繫上本人者，且近年無違規紀錄，故不再寄發關懷通知，經關懷已有3,381人已自願繳回駕照。

(四)據交通部查復，上述高齡駕駛人於換照前肇事數及違規件數較高，後續依規定換照後，肇事與違規之件數均有顯著降低，說明如下：

1、實施日期後年滿75歲駕駛人於換照前與換照後之1年內肇事(A1、A2類<sup>11</sup>)件數、違規件數，詳見表25、表26，依數據顯示，其於換照前肇事/違規件數較高，後續依規定換照後肇事/違規件數均有顯著降低。

表3 「實施日期後年滿75歲駕駛人」換照前、後之1年內肇事件數

年度	換照前肇事件數	換照後肇事件數
106	15	5
107	96	53
108	183	93
109	262	176
110	267	168
111	353	147
112	438	158
113	478	90
至114年10月	463	23

資料來源：交通部。

表4 「實施日期後年滿75歲駕駛人」換照前、後之1年內違規件數

年度	換照前違規件數	換照後違規件數
106	641	377
107	2,711	1,360
108	4,836	2,173
109	6,192	2,319

<sup>11</sup> 交通事故根據嚴重程度分為A1、A2、A3類：A1類指造成人員當場或24小時內死亡之交通事故；A2類指造成人員受傷或超過24小時死亡之交通事故；A3類指僅有車輛財物受損之交通事故。

年度	換照前違規件數	換照後違規件數
110	9,540	3,815
111	7,017	2,456
112	10,029	3,126
113	10,132	3,389
至114年10月	7,311	2,607

資料來源：交通部。

2、實施日期前已年滿75歲駕駛人於換照前肇事(A1、A2類)/違規件數較高，依規定換照後肇事/違規件數均有顯著降低，詳見表27、表28：

表5 「實施日期前已年滿75歲駕駛人」換照前、後之1年內肇事事件數

年度	換照前肇事事件數	換照後肇事事件數
106	374	171
107	822	419
108	922	451
109	955	552
110	763	506
111	635	315
112	478	163
113	219	83
至114年10月	218	17

資料來源：交通部。

表6 「實施日期前已年滿75歲駕駛人」換照前、後之1年內違規件數

年度	換照前違規件數	換照後違規件數
106	5,300	883
107	10,305	1,435
108	10,147	1,420
109	8,503	1,364
110	5,456	783
111	4,493	717
112	3,176	476
113	3,134	439
至114年10月	2,795	393

資料來源：交通部。

(五)另根據交通部提供97年至114年1月至8月各年齡層汽(機)車交通事故駕駛人人數及占比情形(詳附表一)，歷年均以25至64歲為最多，其次為18至24歲、65至70歲之駕駛人，至75歲以上歷年占比皆為最低，但比率呈現逐年增加趨勢，65至74歲之狀況亦復如是，此應與我國人口老化從「高齡社會」進入「超高齡社會」有關；此外，25至64歲機車事故駕駛人人數之比率近年持續增長，上述現象均有待交通部正視處理。

(六)綜上，交通部106年7月1日起推動實施之「高齡駕駛人駕照管理制度」，對象為實施日期後年滿75歲與實施日期前已年滿75歲有受違規記點或吊扣駕照之駕駛人，前者經屆齡通知後已換照與自願繳回駕照之辦理率僅69.5%，「其他辦理」則高達26.04%，針對逕行公告註銷駕照等，允有加強宣導無照駕駛相關罰則之必要，以資防患未然；至後者經通知已辦理且仍領有駕照之人數，占目前75歲以上領有效駕照人數約4%，該部雖稱依規定換照後，肇事與違規之件數均有顯著降低，惟近10年各年齡層汽(機)車交通事故駕駛人人數及占比情形，75歲以上歷年占比雖然最低，但比率呈現逐年增加趨勢，65至74歲之狀況亦復如是，此應與我國人口老化從「高齡社會」進入「超高齡社會」有關；另25至64歲機車事故駕駛人人數之比率近年持續增長，以上現象均有待交通部正視並積極妥處。

二、「體格檢查」與「認知功能測驗」兩項係年滿75歲駕駛人換照審驗方式，惟交通部並未區分汽(機)車，皆採「體格檢查」而無要求汽車駕駛人體能測驗「視野

、夜視」之作法，相較初次申請汽車駕照考驗者均應先經體格檢查及體能測驗合格，審驗作法更為寬鬆，顯然忽視汽車駕駛人視野標準攸關行車安全之重要性；另罹病情形方面僅規定癲癇患者有條件報考，對於體格或體能變化情形足以影響行車安全者，迄仍未訂定其相關資料查核之具體作法，故無法找出不宜駕駛汽車之長者，有失換照之目的；而攸關行車安全之駕駛能力與用路知能，亦無法透過該兩項審驗檢驗得知，以上均凸顯高齡換照審驗設計的問題，交通部允宜針對上揭問題檢討改進：

- (一)按《道路交通安全規則》第50條規定：「汽車駕駛執照為駕駛汽車之許可憑證，由駕駛人向公路監理機關申請登記，考驗及格後發給之。」同規則第57條規定：「申請汽車學習駕駛證者，須年滿18歲，並須體格檢查及體能測驗合格。……申請機車學習駕駛證，免辦體能測驗。」第60條第1項規定：「申請汽車駕駛執照考驗者，應具有下列資格：一、年齡(略)二、經歷：(一)應考輕型或普通重型機車駕駛執照者，無經歷之限制。(二)應考大型重型機車駕駛執照者，須領有普通重型機車駕駛執照1年以上之經歷，並經立案之駕駛訓練機構駕駛訓練結業。(三)應考小型車普通駕駛執照者，須有學習駕駛3個月以上之經歷。(四)應考小型車職業駕執照者，須有學習駕駛6個月以上之經歷。(略)」及第63條規定：「(第1項)申請汽車駕駛執照考驗者，均應先經體格檢查及體能測驗合格，並檢同下列文件向公路監理機關報名：……五、駕駛經歷證件。……(第2項)申請輕型或普通重型機車駕駛執照考驗者，免辦體能測驗。」以及第65條之1第1項規定：「自106年5月1日起，申請小型車駕駛執照考驗之路考，應

實施場考及道路駕駛考驗。」基上，我國對於初次申請普通汽車駕照考驗者，訂有體格檢查與體能測驗、一定期間之學習駕駛經歷及道路駕駛考驗等規定，至申請輕型或普通重型機車駕照考驗者，則免辦體能測驗。是以，駕駛人通過考驗證明其具備適當駕駛能力及用路安全知能，方能取得普通駕照並駕駛汽、機車。

- (二) 行政院106年6月29日第3555次院會決定准予備查交通部陳報之「銀髮族駕駛關懷方案」，並於同年7月1日起實施「高齡駕駛人駕照管理制度」。按《道路交通安全規則》第52條之2規定：「自106年7月1日起，新領或未逾75歲駕駛人已領有之普通駕駛執照有效期間至年滿75歲止，其後應每滿3年換發1次，駕駛人應於有效期間屆滿前後1個月內，經第64條規定體格檢查合格，並檢附通過第52條之1所定汽車駕駛人認知功能測驗或檢附無患有中度以上失智症證明文件，向公路監理機關申請換發新照，或於駕駛執照以加註方式延長有效期間。但年滿75歲駕駛人首次換照，得於有效期間屆滿前1個月至屆滿後3年內辦理；未換發新照而受違規記點或吊扣駕駛執照處分者，應於公路監理機關通知後3個月內辦理換照。」爰此，自106年7月1日起，年滿75歲以上駕駛人如仍有駕駛汽(機)車之需求，須進行換照審驗，審驗項目為「體格檢查」與「認知功能測驗」，經審驗合格即可申請換發有效期間3年駕照。
- (三) 經查，初次申請汽車駕照考驗者，均應先經體格檢查及體能測驗合格，至輕型或普通重型機車駕照考驗者，則免辦體能測驗；惟現行高齡駕駛人換照審驗方式，並未區分汽(機)車，皆採「體格檢查」而無要求汽車駕駛人體能測驗「視野、夜視」之作法

，不僅審驗較為寬鬆，亦忽視汽車駕駛人視野標準攸關行車安全之重要性；另罹病情形方面僅規定癲癇患者有條件報考，對於體格或體能變化情形足以影響行車安全者，迄仍未訂定相關資料查核之具體作法，故無法找出不宜駕駛汽(機)車者，有失換照目的：

1、按《道路交通安全規則》第2條規定：「汽車：係指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛(包括機車)。」及同規則第64條第1項規定，汽車駕駛人體格檢查及體能測驗合格基準略以依下列規定：

(1) 體格檢查：

〈1〉視力：兩眼裸視力達0.6以上，且每眼各達0.5以上，或矯正後兩眼視力達0.8以上，且每眼各達0.6以上。

〈2〉辨色力：能辨別紅、黃、綠色。

〈3〉聽力：能辨別音響。

〈4〉四肢：四肢健全無缺損。

〈5〉活動能力：全身及四肢關節活動靈敏。

〈6〉無下列疾病情形：

《1》癲癇。但檢具醫療院所醫師出具最近2年以上未發作診斷證明書者，不在此限。

《2》有客觀事實足以認定其身心狀況影響汽車駕駛之虞，經專科醫師診斷認定者。

《3》其他足以影響汽車駕駛之疾病。

〈7〉其他：無酒精、麻醉劑及興奮劑中毒。

(2) 體能測驗：

〈1〉視野左右兩眼各達150度以上。但年滿60歲之駕駛人，視野應各達120度以上。

〈2〉夜視無夜盲症。

2、對於現行高齡換照僅須「體格檢查」而無「體能測驗」之作法，經詢交通部表示，該部係參考各國高齡換照制度，部分國家採視力檢查及健康檢查，部分國家採體檢方式，惟均無體能測驗，爰我國高齡駕駛人換照僅體格檢查，並無體能測驗等語。然汽車駕駛人的視野標準更與行車安全密切相關，此由該部道路交通安全督導委員會「你不能不知道系列(一)認識視野、視野死角與內輪差」所載略以：「人在靜態且頭不轉動時的單眼視野本來就有限，大約只有160度。……但人在駕駛中的視野(動態視野)卻會隨著行車速度上升而變小，當車速在每小時40公里時，視野就會縮小到約100度；70公里時，大約是65度；當提高到100公里時就減至約40度。(詳見下圖)」可稽。



圖1 視野與速度關係

資料來源：交通部道路交通安全督導委員會「你不能不知道系列(一)認識視野、視野死角與內輪差」

3、再者，交通部運輸研究所(下稱運研所)111年3月「國內駕駛訓練、駕駛執照考驗及駕駛人管理制度之通盤檢討(下冊)」亦指出略以：視覺是影響交通安全最重要的因素之一，其中白內障使視力模糊、青光眼使視野變小，依據近年就診率統計，

而依據近年就診率統計，我國國人青光眼與白內障兩眼睛疾病好發於60歲以上；55歲或60歲以上老年人的姿勢穩定度明顯比年輕人差，尤其是當視覺改變時，老年人的姿勢穩定度大幅降低，顯示感覺整合能力隨年齡增加而減弱。足見視覺功能對駕駛安全至關重要。然現行高齡駕駛人換照並未區分汽(機)車，皆採「體格檢查」而無要求汽車駕駛人體能測驗「視野、夜視」之作法，忽視汽車駕駛人視野標準攸關行車安全之重要性，相較初次申請汽車駕照考驗者均應先經體格檢查及體能測驗合格之規範更為寬鬆，有失換照之目的。

- 4、另，目前疾病情形僅排除癲癇，經詢交通部則稱，114年12月23日該部「駕駛人醫學諮詢會」第16次委員會議會前會，針對體格檢查調整項目已進行討論，會議討論意見的重點，略以：體檢項目增加血壓、本人聲明有無心臟病(糖尿病等)相關病史或全身重大疾病等。
- 5、另據交通部說明：《道路交通管理處罰條例》(下稱處罰條例)第92條之2條文已於114年11月19日修正公布，汽車駕駛人之體格或體能變化有不合規定合格基準之情形，應將駕照繳回當地公路監理機關，重新辦理駕照資格審查。然而實務上駕駛人是否自動繳回，並無任何檢核確認機制，況且要求已罹患中度失智症等當事人主動繳回駕照，實務上亦顯有困難。
- 6、該部復稱，按處罰條例第92條之2第2項規定，公路主管機關為查核汽車駕駛人患有視覺功能障礙、失智症、癲癇或其他足以影響汽車駕駛之體格或體能變化情形，得洽請機關提供相關資料，

受請求機關有配合提供之義務。公路局刻辦理相關子法作業中，後續依法規辦理駕照審查，若有前揭不符合規定者，將註銷其駕照等語。

(四)次查，「認知功能測驗」係為初步檢測駕駛人是否有失智傾向，並經參考日本3項程序作法加以適度簡化為之(詳見下表)，主要調整內容為第2項檢查程序-回復記憶思考能力，日本作法是辨識16種圖案，我國係辨識10張生活與交通環境相關圖案。嗣因近期發生高齡者行車事故，公路局於114年6月3日再次請益台灣精神醫學會代表，並經該學會回復目前認知功能測驗仍屬有效管理。另依公路局106年5月26日訂定之《高齡駕駛人認知功能測驗標準作業程序》，認知功能測驗3項程序之題目舉例、計分規則，摘述如下：

表7 汽車駕駛人認知功能測驗程序及通過標準規定

項目程序	內容	測驗方式	通過標準
一	對時間及空間的正確認知能力	由受測者回答當日的年、月、日、星期與當時所在地。	計測驗5題，答對4題以上為通過
二	近程記憶思考之能力	讓受測者看10種日常生活與交通環境相關圖案，收起圖案兩分鐘後，由受測者回答剛剛看到的圖案。	記憶10種圖案，答對3種以上為通過
三	判斷力及手腦並用能力(畫出指定時刻時鐘)	於測驗紙內畫出一個足夠大的圓形時鐘，將應該在時鐘內出現的數字及位置繪製完成，並於正確位置繪出指定時間之時針及分針。	計有7項評分，得分4分以上為通過

資料來源：《道路交通安全規則》附件十九「汽車駕駛人認知功能測驗」。

#### 1、測驗程序一(答對4題以上為通過測驗)：

總計5題，題目及計分規則，舉例如下：

(1)(問：今年是民國幾年？/今年出生的小孩屬什麼生肖？)計分：西元年、民國年、生肖年都

可以，正確就可得分。

- (2) (問：這個月是國曆或農曆幾月?)計分：答對國曆或農曆皆可得分。
- (3) (問：今天是國曆或農曆幾號〈日〉?)計分：答對國曆或農曆皆可得分。
- (4) (問：今天是星期幾?)計分：答對今天是星期幾才可得分。
- (5) (問：這是什麼地方?)計分：如在監理所內辦理，回答監理所即可得分。

## 2、測驗程序二(答對3種以上為通過測驗)：

施測者隨機抽取1份測驗程序二之題目圖庫，置於桌上，以每秒1個字的速度，依序介紹該份題庫內10張圖片的名稱，例如題庫1：紅綠燈、機車、菜刀、芭樂、雨傘、禁止停車、救護車、碗、蘋果等。計分規則說明如下：

- (1) 施測者唸完上述題目後，隨即收起題目圖片，按下碼表計時，並告知受測者先在此休息2分鐘。當計時達2分鐘時，施測者隨即拿出答案卷，並「請受測者說出剛才看過的10張圖片的名稱，可不按順序」，施測者則依照受測者說出的答案依序在程序二的答案紙上記下。
- (2) 計分時，不管程序，只要答案曾出現於題目中即可，但交通標誌、標線、號誌題項，答案內容需與題目完全相同才可計分，如：題目為行人穿越道，回答斑馬線者，該題計為0分。

## 3、測驗程序三(得分4分以上為通過測驗)：

- (1) 施測者拿出程序三的答案卷、鉛筆及橡皮擦置於桌上，由四個時間(如11點10分、1點45分、8點20分、2點45分)任選1個，並由受測者畫出時鐘，即畫出一個足夠大的圓形，並且將應該在時鐘內

出現的數字及位置，繪製完成。

- (2) 以碼表計時，作答時間達4分鐘可確認是否完成，若已完成可收回答案卷，若未完成可視情況延後1分鐘收卷。計分規則如下表：

表8 程序三的計分規則

記分向度	記分項目	得分說明	得分
時間	分針指向正確位置	即分針指向時鐘內數字9的位置才計分【eg. 1：45】	1
	分針和時針都指向正確位置	1. 分針指向時鐘內數字9的位置 2. 時針則介於1和2之間。 【eg. 1：45】	1
	沒有不屬於時鐘的添加物	例如：沒有用文字寫下時間或其他符號等。	1
數字	數字都在時鐘內	數字不超過時鐘的外框。	1
	數字包含1到12，沒有漏寫或重複	數字包含1到12。	1
數字位置	每個數字間的距離近乎相等	每個數字間的距離近乎相等	1
	每個數字與圓圈邊界的距離近乎相等	每個數字與圓圈邊界的距離近乎相等	1

備註：特殊情況說明：

1. 時針指向正確位置：4個時間中，僅11點10分，受測者時針可直指11點的位置；其餘3個時間，時針皆須介於正確時間的兩數值之間。
2. 數字位置：若未完整書寫數字1-12，評分最低標準至少需書寫3、6、9、12此4個數字，缺一不可，才能評斷每個數字間的距離是否近乎相等。

資料來源：公路局《高齡駕駛人認知功能測驗標準作業程序》。

- (五)再者，據交通部查復，自106年7月至114年10月底止，滿75歲駕駛人受違規記點主要原因前三項分別為，不依規定車道駕車(逆向行駛、機車不在規定車道行駛等，記1點)，轉彎未依規定(右轉彎不先駛入外側車道、直行車占用轉彎專用車道等，記1點)及闖紅燈(記3點)等項目。另查據交通部「道安總動員」114年全國高齡者為第一當事者事故肇因統計情形，機車事故肇因排行前3名，分別為「未保持行車安全距離」及「左轉彎未依規定」，汽車事故肇因排行前3名則為「有號誌

路口，轉彎車未讓直行車先行」、「右轉彎未依規定」及「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」。據上情，現行高齡駕駛人透過體格檢查合格與通過認知功能測驗即可申請換發駕照，至於是否仍具適當之駕駛能力與用路知能，顯然無法透過該兩項審驗方式得知。

(六)此外，各國高齡駕駛人換照條件，根據運研所「國內駕駛訓練、駕駛執照考驗及駕駛人管理制度之通盤檢討(上冊)」略以：「經綜整結果發現多數國家，對於高齡駕駛訂定差異性之換照週期以及檢驗內容，少數國家則不分年齡層一視同仁。」其中亞洲國家，如日本係規範換照對象為70歲以上駕駛人，換照週期為3年，換照條件除身體檢查、認知功能檢查外，尚須參加高齡駕駛人講習(含高度化講習<sup>12</sup>3小時或合理化講習<sup>13</sup>2小時)，針對有違規紀錄者另施以培訓(含駕駛能力測試、實際車輛測試)<sup>14</sup>，至70至74歲者換照週期及條件相同，但無須認知功能檢查；另，韓國則規範65歲以上需辦理換照，換照條件除身體檢查外，尚須駕駛能力診斷、參加交通安全培訓等。在歐洲方面，德國對於高齡者並無特別管制規定，若駕駛人經證明不適合駕駛車輛時，得由主管機關或法院吊銷其駕照，或若駕車肇事經判定係因健康狀況不適合駕駛，主管機關得以附加條款的方式限制其駕車或要求其另提具合格之體檢證明。法國則未要求高齡者換照必須進行健康檢查，

---

<sup>12</sup> 高度化講習包含：1. 交通事故狀況、特徵、安全運轉知識(30分)，2. 動態視力、夜間視力運轉適性檢查指導(30分)，3. 實車指導(60分)，4. 個別指導(60分)。

<sup>13</sup> 合理化講習包含：1. 交通事故狀況、特徵、安全運轉知識(30分)，2. 動態視力/夜間視力檢查指導(30分)，3. 駕駛動作指導(60分)。

<sup>14</sup> 運研所111年3月「國內駕駛訓練、駕駛執照考驗及駕駛人管理制度之通盤檢討(上冊)」第二章「重要文獻回顧」2.4.3各國駕駛人管理制度。

其健康檢查以駕駛者自行通報為主，若駕駛者認為自身有健康問題，才需進行健康檢查，但若是無健康檢查者，因健康因素而發生事故，保險將不理賠。對此，詢據交通部說明：就高齡換照部分，將參採日本長者換照前尚須通過講習或培訓，該部已納入115年5月高齡換照新制規劃中，長者滿70歲後，於換照前由醫師協助評估靈活機制外，政府免費提供安全教育課程，長者須體檢合格並完成安全教育課程危險感知體驗後，才可換照使用到75歲。

(七)綜上所述，「體格檢查」與「認知功能測驗」兩項係年滿75歲駕駛人換照審驗方式，惟交通部並未區分汽(機)車，皆採「體格檢查」而無要求汽車駕駛人體能測驗「視野、夜視」之作法，相較初次申請汽車駕照考驗者均應先經體格檢查及體能測驗合格，審驗作法更為寬鬆，顯然忽視汽車駕駛人視野標準攸關行車安全之重要性；另罹病情形方面僅規定癲癇患者有條件報考，對於體格或體能變化情形足以影響行車安全者，迄仍未訂定其相關資料查核之具體作法，故無法找出不宜駕駛汽車之長者，有失換照之目的；而攸關行車安全之駕駛能力與用路知能，亦無法透過該兩項審驗檢驗得知，以上均凸顯高齡換照審驗設計的問題，交通部允宜針對上揭問題檢討改進。

三、交通部為提升高齡者交通運輸便利性，將原本偏遠地區幸福巴士(含幸福小黃)之服務範圍，擴大包含非屬偏鄉(如超高齡地區)或其他公共運輸不足區域；114年偏鄉公共運輸服務涵蓋率相較105年雖已提升逾25%，惟各縣市鄉(鎮)幸福巴士之服務方式，部分難以滿足高齡者外出需求，實際使用便利性仍有待提升，部分則空駛率遠高於整體空駛率，班次或路線恐有規劃

不當問題，且因參與幸福巴士服務之部門錯綜複雜，橫向聯繫協作不足，以致高齡者外出仍多依賴私人機動運輸工具，甚且依賴程度有不減反增趨勢，顯見交通部仍需更多元的配套措施以支持高齡者外出需求，並加速發展智慧科技落實高齡運輸服務之應用上，俾真正落實滿足高齡者的出行需求及自主移動權益：

- (一)根據交通部113年「民眾日常使用運具狀況調查摘要分析」略以，各縣市運具次數之公共運輸市占率，以臺北市38.3%最高，基隆市33.4%、新北市29.0%亦高於全國平均，另桃園市及高雄市分別為12.9%及10.2%，餘各縣市公共運輸市占率皆未及10%，並以雲林縣、彰化縣及南投縣較低，分別為3.8%、3.4%及3.3%。可見各縣市公共運輸資源懸殊，長期存在明顯的城鄉差異問題。復據上述分析，65歲(含)以上高齡者日常使用運具選擇以私人機動運輸工具為主，占整體外出民眾日常使用運具選擇次數之比率約52.1%，相較該部111年運具狀況調查摘要分析情形增加1.3%，其次為非機動運輸工具(包括步行、自行車、微型電動二輪車)約28.2%，至公共運輸工具則僅19.7%。顯示高齡者外出仍多仰賴自用小客車、機車等私人機動運輸工具，且依賴程度有增加趨勢。
- (二)查幸福巴士及幸福小黃<sup>15</sup>，原係105年交通部選定公共運輸涵蓋率較低及傳統客運業者無服務意願之偏鄉地區優先推動之需求反應式的公共運輸服務，嗣後該部將非屬偏鄉(如超高齡地區)或其他公共運輸

---

<sup>15</sup> 原交通部公路總局(已改制為交通部公路局)於105年起選定公共運輸涵蓋率較低及傳統客運業者無服務意願之偏鄉地區優先推動需求反應式的公共運輸服務(Demand Responsive Transit Service, 簡稱DRTS)及小黃公車，並自108年起將DRTS專案計畫更名為平易近人、傳遞幸福之「幸福巴士」。

不足之鄉(鎮)納入服務推動範圍，截至114年10月底止，偏鄉(含超高齡地區)公共運輸服務涵蓋率達95.06%，相較105年提升逾25%，雖值肯認，但各縣市鄉(鎮)幸福巴士(含幸福小黃)之服務方式，部分難以滿足高齡者外出需求，實際使用便利性仍有待提升，部分則空駛率遠高於整體空駛率，班次或路線恐有規劃不當問題，且因參與幸福巴士服務之部門錯綜複雜，橫向聯繫協作不足，致有服務成效不彰情形，亟待交通部通盤瞭解及檢討妥處，說明如次：

- 1、交通部為改善偏鄉地區交通問題並考量偏鄉地區公共運輸需求特性，由原公路總局(已改制為公路局)自105年起選定公共運輸涵蓋率較低及傳統客運業者無服務意願之偏鄉地區優先推動幸福巴士，持續運用公路公共運輸服務相關計畫<sup>16</sup>經費挹注協助縣市政府改善當地公共運輸服務，並導入多元、彈性之營運方式，提供符合當地特性及需求之運輸服務，完成偏鄉最後一哩通學、通勤及就醫之接駁服務。
- 2、「公共運輸服務涵蓋率」意指公車站牌500公尺範圍內涵蓋之家戶數與當地總家戶數之比值。據交通部統計，截至114年10月底止，全國公共運輸服務涵蓋率為95.75%，全臺各縣市之公共運輸服務涵蓋率彙整列表如下。部分縣市如苗栗縣、彰化縣、雲林縣、嘉義縣等公共運輸涵蓋率較低之原因，經詢交通部說明：主要為該縣市人口密度較低且人口居住分散，運輸需求相對較少且傳統

---

<sup>16</sup> 公路局為改善公共運輸發展環境，自99年起擴大扶植公路公共運輸發展，已推動完成「公路公共運輸計畫(99-101年)」、「公路公共運輸提昇計畫(102-105年)」、「公路公共運輸多元推升計畫(106-109年)」、「公路公共運輸服務升級計畫(110-113年)」，現正推動「公路公共運輸永續及交通平權計畫(114-117年)」。

客運不易經營，爰該部以公共運輸服務涵蓋率較低及傳統客運業者無服務意願之偏鄉地區優先推動「幸福巴士」，提供符合當地特性及需求之運輸服務。

表9 全臺各縣市之公共運輸服務涵蓋率

縣市	公共運輸服務涵蓋率(%)
臺北市	99.83
新北市	99.27
臺中市	98.24
臺南市	96.22
高雄市	97.34
桃園市	97.72
基隆市	99.43
新竹市	97.79
新竹縣	93.14
苗栗縣	87.25
彰化縣	72.67
南投縣	91.76
雲林縣	82.44
嘉義市	98.04
嘉義縣	87.40
屏東縣	94.44
宜蘭縣	91.81
花蓮縣	98.14
臺東縣	93.26
澎湖縣	94.49
金門縣	99.39
連江縣	98.06
<b>全國</b>	<b>95.75</b>

備註：為整體行政區，非僅偏鄉。

資料來源：交通部。

- 3、嗣交通部考量偏鄉運輸需求量難以支撐傳統運輸業者之營運規模，且車輛運轉調度不便，爰幸福巴士除由地方政府或鄉(鎮)公所經營外，該部亦

於109年修改放寬汽車運輸業之設立條件與門檻，開放當地社會團體或個人可申請經營運輸業務，不受法規車輛數或資本額之限制，善用在地人車資源，至114年底已於28處地區輔導20個在地社會團體(含個人)成立市區客運業投入偏鄉地區之運輸服務，總計推動42條幸福巴士路線。

- 4、全臺幸福巴士推動成效，據交通部查復截至114年10月底止，全國已於190個鄉(鎮)推動495條幸福巴士(含幸福小黃)路線，其中包含64處偏鄉<sup>17</sup>(全臺70處偏鄉地區，占比約91.42%)、246條偏鄉路線服務，運量已達755萬人次，偏鄉公共運輸服務涵蓋率由105年70%提升至今為95.06%，並達成114年政策目標94%。至於部分偏鄉地區尚未推動幸福巴士，經詢交通部則表示，公路局已持續拜訪協調地方政府評估推動幸福巴士，經部分鄉(鎮)回復無相關需求，另部分地區刻正研議新闢路線或將固定路線轉型彈性路線等方式。另據交通部說明：公路局推動幸福巴士計畫，雖係以人口密度低於全國1/5之偏遠鄉(鎮)作為優先推動對象，但非偏鄉或其他公共運輸不足之鄉(鎮)亦納為推動範圍，如目前超高齡地區共有208處鄉(鎮、市)區，其中109處已推動271條幸福巴士(含幸福小黃)路線，累計運量已達約110萬人次。
- 5、關於幸福巴士班次、服務方式及載客率情形，交通部為確保提供班次、時段及服務區域符合民眾需求，自112年起公路局已責請各區監理所邀集區域運輸發展研究中心協助各地方政府持續盤

---

<sup>17</sup> 「偏鄉地區」之定義，據交通部函復，係依據內政部以「人口密度低於全國平均人口密度五分之一之鄉、鎮、市、區(不含離島)」為偏鄉地區。截至114年10月底止，全國之偏鄉地區共計70處。

點該地區運輸供需情形，及針對幸福巴士運作現況持續檢視並輔導固定路線轉型彈性服務模式，截至114年彈性路線比率已由112年之48%提升至114年之55%；另有部分地區因乘客或年長者習慣、載運需求大，仍採固定路線服務方式，爰仍需因地制宜考量，以確保提供服務滿足民眾需求等情。

- 6、再者，公路局每年定期檢討幸福巴士各路線之營運績效，針對績效不佳之路線，予以滾動式調整服務時段、班次數或增刪站位，貼合當地民眾實際日常所需，滿足高齡者日常採購、就醫、社區樂齡活動等需求。此外，該局為提供更便利之幸福巴士服務，亦定期檢討將固定路線轉型為彈性預約模式，或規劃全預約路線，年長者可在行經範圍及營業時段間先行預約指定上下車地點，不必於特定時段移動或至特定站點候車，滿足年長者行動需求。
- 7、惟經檢視公路局官網各縣市鄉(鎮)幸福巴士及幸福小黃營運資訊，發現部分鄉(鎮)營運路線雖已採彈性預約方式，但預約條件多為「搭乘前2天〈工作日〉17:00以前預約」，部分為搭車日前一日預約或當日10點前預約，且部分鄉(鎮)營運路線限定預約滿幾人始能發車；而採固定班次的鄉(鎮)，部分每週僅1班次或每週的固定日(如星期一、三、五或星期二、四)行駛1班次，甚至部分鄉(鎮)平日僅行駛1班次且以學生優先乘車。顯示部分鄉(鎮)幸福巴士(含幸福小黃)之服務方式，與交通部所稱「滿足高齡者日常採購、就醫、社區樂齡活動等需求」目的存在顯著的落差。難以滿足高齡者外出需求，使用便利性仍有待提升

8、另據交通部統計113年至114年10月底止各縣市幸福巴士班次數量及載客狀況資料，幸福巴士(含幸福小黃)載客率<sup>18</sup>已由113年2.86人次上升至3.14人次(以偏鄉地區5至7人座小客車換算為客座利用率約進5至6成)，空駛率<sup>19</sup>亦由113年22.78%下降至17.47%，詳見下表，惟經檢視發現臺中市、臺南市、高雄市、新竹市、嘉義市及嘉義縣幸福巴士之平均載客人次，未及整體平均載客人次的一半，甚且空駛率遠高於整體空駛率，幸福巴士班次或路線規劃恐有不當問題，為避免資源浪費及真正符合高齡者外出需求，交通部應允檢討及滾動調整，以符實需。

表10 各縣市幸福巴士(含幸福小黃)班次數量及載客情況

年度		114年度(114年10月止)			113年度		
項目	總班次	平均載客人次	空駛率(%)	總班次	平均載客人次	空駛率(%)	
1	臺北市	1,459	3.70	7.88	1,926	3.51	5.71
2	新北市	16,317	7.02	0.86	22,910	6.74	1.31
3	臺中市	65,449	1.36	44.01	86,506	1.05	52.41
4	臺南市	83,632	1.48	23.62	76,733	1.29	28.81
5	高雄市	93,540	3.00	6.54	101,649	2.92	9.23
6	桃園市	16,276	3.23	21.54	15,977	3.49	22.99
7	基隆市	無推動					
8	新竹市	9,453	0.99	34.17	12,884	1.02	34.31
9	新竹縣	46,531	5.88	14.57	25,582	4.20	15.56
10	苗栗縣	11,521	7.01	0.62	16,092	6.67	4.36
11	彰化縣	3,617	4.26	21.21	1,571	8.93	20.05
12	南投縣	23,221	3.57	11.52	16,095	4.54	17.56
13	雲林縣	4,668	4.64	22.47	3,553	3.56	30.20
14	嘉義市	25,205	1.40	38.31	35,129	1.07	51.02

<sup>18</sup> 平均載客人次(即載客率)：係指每班次平均載客人數，計算方式為一定期間內「總載客人數除以總營運班次數」。

<sup>19</sup> 空駛率：係指空車營運班次占總營運班次之比率，計算方式為一定期間內「空車班次數除以總營運班次數」。

年度		114年度(114年10月止)			113年度		
項目		總班次	平均載客 人次	空駛率 (%)	總班次	平均載客 人次	空駛率 (%)
15	嘉義縣	26,754	1.40	24.79	31,163	1.29	28.94
16	屏東縣	25,105	5.05	3.39	48,008	3.61	16.85
17	宜蘭縣	19,218	5.28	8.03	21,817	4.95	6.68
18	花蓮縣	24,314	4.59	0.08	37,221	4.69	0.38
19	臺東縣	21,343	3.86	2.61	24,027	3.98	5.19
20	澎湖縣	3,693	3.71	27.97	5,433	2.82	38.01
21	金門縣	5,199	1.85	15.93	5,930	1.81	16.26
22	連江縣	12,477	1.96	0.37	5,026	3.57	9.11
	合計	538,992	3.14	17.47	595,232	2.86	22.78

資料來源：交通部。

9、此外，目前偏鄉運輸服務參與之部門錯綜複雜，且互不相通，致使成效甚低，以宜蘭縣為例，目前共有5種偏鄉運輸服務，分屬於6個不同之主管機關管轄。爰交通部113年「智慧運輸系統發展建設計畫(114-117年)」參、現行相關政策及方針之檢討，建議略以：「需進行偏鄉運輸能量盤點，以利後續偏鄉運輸服務規劃，……未來更會有新的幸福巴士及小黃公車路線加入服務，亟需引進系統平台之新技術於偏鄉進行整合運輸服務，進行跨區域、跨服務、跨運具等多面向發展，以期將偏鄉運輸效能與效益極大化。」

(三)復查，交通部106年7月推動實施「高齡駕駛人換照制度」時，為鼓勵高齡駕駛人盡快辦理換照，對於107年12月底前完成「首次換發駕照」條件或辦理「自願繳回駕照」者，除免收50元駕照規費外，另給予價值新臺幣(下同)200元之電子票證。嗣該部為推動高齡駕駛人換照新制(換照年齡下修至70歲)，規劃「主動繳回駕照高齡者TPASS<sup>20</sup>乘車回饋措施」，

<sup>20</sup> TPASS係依據《疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果特別條例》(已於115年1月1日

即自115年1月1日起，針對年滿70歲以上主動繳回駕照者，公路局將提供TPASS電子錢包乘車支出每月50%回饋金，每月上限1,500元，每人可申請1次，補助期間2年。該措施涵蓋公共運輸及計程車支出，協助長者有充分時間適應交通工具轉換並培養公共運輸使用習慣等情。另觀諸國外作法，美國加州為鼓勵高齡駕駛人提升安全意識，推動多項配套，包括：監理單位建議年長者主動安裝自動煞車、倒車雷達、車道偏移警示等輔助系統，以降低事故風險<sup>21</sup>；日本東京從2020年7月底開始，對70歲以上高齡駕駛人安裝反暴衝裝置給予補助高達九成的費用等等<sup>22</sup>。誠如前述，我國各縣市公共運輸資源長期存在明顯的城鄉差異問題，在幸福巴士使用便利性仍多有不足的情況下，致使高齡者外出多依賴私人機動運輸工具，依賴程度更有不減反增趨勢，現行交通部規劃之「公共運輸乘車優惠措施」，對於都會區的高齡長者或許有誘因，但對於偏鄉長者恐吸引力不足，交通部應允有更多元的配套措施，以確保高齡長者的出行需求與自主移動權益。

(四)復查，行政院為因應高齡社會的來臨，於110年核定修正「高齡政策白皮書(112-115年)」，並於112年推動「因應超高齡社會對策方案(112-115年)」，「提升高齡者交通運輸便利性」即為行動策略之一，內容包括：1. 提升智慧科技於高齡運輸服務之應用

---

廢止)推動的公共運輸優惠政策，提供多個跨縣市生活圈，不限次數搭乘捷運、公車、臺鐵等交通工具的優惠月票方案。交通部為擴大促進公共運輸使用，於114年1月再推出TPASS 2.0公共運輸常客優惠回饋，針對每月持電子票證(需完成記名登錄)搭乘公共運輸11次以上之民眾，提供一定比例乘車金額回饋。截至114年10月，全國已有20個縣市推動29種方案。以上載自行政院114年12月17日「推動TPASS，提升公共運輸使用」新聞稿、TPASS官網資料。

<sup>21</sup> 載自關鍵評論114年5月21日「高齡換照怎麼做？加州把關70歲以上駕駛兼顧權益與公安」。

<sup>22</sup> 載自關鍵評論113年3月「國際大風吹【】該讓老人開車上路嗎？其實只有少數國家以『年齡』作為換照的標準」。

，2. 整合公共運輸服務，輔以復康巴士、長照交通接送車，並推動通用計程車補助措施，3. 整合交通運輸服務資源、鼓勵共乘與共享服務，4. 持續推動偏鄉幸福巴士或幸福小黃，提升大眾運輸不便地區之交通服務量能等。關於交通部在「提升智慧科技於高齡運輸服務之應用部分」：

- 1、根據運研所112年「高齡者旅運需求分析方法與運輸策略方向之研究」指出：「少子高齡之趨勢下，總人口數和總旅次數都呈現下降趨勢，惟高齡者的旅次產生量相對上升，需重視高齡者的旅運需求。……更應積極且深入地瞭解與預測高齡者的旅運需求。」及「高齡者旅次特性，如旅次目的、運具選擇等，皆與一般族群有所差異。高齡者以步行近距離旅次多，常見的旅次目的包含：運動、跟鄰居聊天、購物或逛街、下田工作、醫院或診所、休閒、宗教、去看親朋好友或是外出聚餐等。另外，運輸特性也會受到性別跟城鄉差異之影響」
- 2、據交通部113年3月核定之「智慧運輸系統發展建設計畫(114-117年)」列載，略以：「一、平權和諧交通共善：……將於114~117年推動『建構高齡者交通運輸便利環境』、『發展弱勢用路人友善之智慧交通輔助技術』、『整合公私資源提升偏鄉運輸生活體驗』、『引導創新、整合性之智慧載具安全技術升級』等四大工作項目。」及彙整各國共通重視之高齡運輸政策重要框架，其中包括：發展新興運具方案(如：需求反應式公車<sup>23</sup>、自駕

---

<sup>23</sup> 運研所「需求反應式公共運輸服務(DRTS)營運成本、補貼制度及收費制度之研究(1/2)-合理成本與營運績效探討」略以：「需求反應式運輸為一種沒有固定路線的交通運輸模式，根據乘客需求安排在特定地點上下車，透過指定地點選擇交通路徑。……藉由電話、網路以及智

車等)、鼓勵發展智慧運輸或應用創新科技於運輸服務<sup>24</sup>。

- 3、惟目前我國在資源有限的情況下，係優先專注自駕公車<sup>25</sup>，透過指定操作設計範圍(Operational Design Domain, ODD<sup>26</sup>)之實驗計畫，在安全優先的條件下，逐步探究自駕公車服務之可能性進行推動。另利用智慧運輸與新興技術，布設感測與導引設備，結合智慧型手機或隨身裝置，提供弱勢用路人交通導引服務，以提升高齡者與身心障礙者之用路安全與便利性。另公路局近年在偏鄉推動的「嘑嘑共乘」計畫，則係整合當地營業用或自用之運輸資源，建立乘車媒合服務中心，結合乘車預約平臺，以共享運輸服務模式，提供高齡者及使用者及戶運輸服務<sup>27</sup>。
- 4、過去在交通部的智慧運輸系統發展建設計畫下，各公私部門雖已投入資源並應用於高齡者的交通生活中，然因應高齡化的社會，智慧科技運輸服務如何跨域整合，國立臺灣大學張學孔教授對此曾建議<sup>28</sup>，略以：「因應高齡化社會的智慧行動策略均涉及政府部門跨域整合、法制化與機制之建立以及人才培育，謹建議國家宜以行政院層級來研擬相關政策藍圖，由智慧城鄉、國土計畫的

---

慧型裝置預約叫車，結合乘客預約需求，動態分配交通改變車輛行駛路線，且不需要固定的時間和站點停靠，為乘客提供門到門服務，彌補傳統公共運輸的不足，此種以使用者為導向的營運方式在所有運輸模式中相對靈活。」

<sup>24</sup> 載自交通部113年3月「智慧運輸系統發展建設計畫(114-117年)」。

<sup>25</sup> 交通部114年3月14日新聞稿「引領公運創新，實現自駕願景，交通部發布『自駕公車實驗運行安全指引』」。

<sup>26</sup> 『自駕公車實驗運行安全指引』1.2名詞釋義：「操作設計範圍(Operational Design Domain, ODD)：為特定駕駛自動化系統或其功能專門設計之運行條件。」

<sup>27</sup> 載自交通部113年3月「智慧運輸系統發展建設計畫(114-117年)」、行政院112年7月27日「改善偏鄉交通—為偏鄉完成最後一哩路」新聞稿。

<sup>28</sup> 摘錄自國土及公共治理季刊第八卷第1期，「高齡智慧行動之數位生活環境發展願景」，109年3月。

高度逐步打造高齡友善環境。」有鑒於我國已進入超高齡社會，將衍生更多高齡者移動需求，政府雖鼓勵高齡者自願繳回駕照，惟為避免受限於現行公共運輸服務型態，導致其被動與社會隔離，進而引發心理壓力與健康惡化之隱憂，亟待交通部加速發展智慧科技落實於高齡運輸服務之應用，俾真正落實高齡者的出行需求及自主移動權益。

- (五)綜上所述，交通部為提升高齡者交通運輸便利性，將原本偏遠地區幸福巴士（含幸福小黃）之服務範圍，擴大包含非屬偏鄉（如超高齡地區）或其他公共運輸不足區域；114年偏鄉公共運輸服務涵蓋率相較105年雖已提升逾25%，惟各縣市鄉（鎮）幸福巴士之服務方式，部分難以滿足高齡者外出需求，實際使用便利性仍有待提升，部分則空駛率遠高於整體空駛率，班次或路線恐有規劃不當問題，且因參與幸福巴士服務之部門錯綜複雜，橫向聯繫協作不足，以致高齡者外出仍多依賴私人機動運輸工具，甚且依賴程度有不減反增趨勢，顯見交通部仍需更多元的配套措施以支持高齡者外出需求，並加速發展智慧科技落實高齡運輸服務之應用上，俾真正落實滿足高齡者的出行需求及自主移動權益。

參、處理辦法：

- 一、調查意見，函請交通部檢討改進見復。
- 二、調查意見，函復審計部。
- 三、調查意見及附表，經委員會討論通過後公布。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

調查委員：張 菊 芳

浦 忠 成

附表一、全國偏鄉公共運輸服務涵蓋率情形

縣市	鄉鎮	涵蓋門牌率	未達目標值
新北市	石碇區	73.54%	未達目標值(尚未推動幸福巴士)
新北市	坪林區	85.85%	未達目標值(尚未推動幸福巴士)
新北市	烏來區	91.83%	未達目標值(尚未推動幸福巴士)
新北市	平溪區	89.70%	未達目標值
新北市	雙溪區	100.00%	
新北市	貢寮區	100.00%	
宜蘭縣	大同鄉	85.85%	未達目標值
宜蘭縣	南澳鄉	95.49%	未達目標值
花蓮縣	光復鄉	100.00%	
花蓮縣	玉里鎮	87.78%	未達目標值(尚未推動幸福巴士)
花蓮縣	秀林鄉	90.94%	未達目標值
花蓮縣	卓溪鄉	100.00%	
花蓮縣	富里鄉	100.00%	
花蓮縣	瑞穗鄉	100.00%	
花蓮縣	壽豐鄉	100.00%	
花蓮縣	鳳林鎮	100.00%	
花蓮縣	豐濱鄉	98.50%	
花蓮縣	萬榮鄉	100.00%	
桃園市	復興區	100.00%	
新竹縣	峨眉鄉	100.00%	
新竹縣	五峰鄉	100.00%	
新竹縣	尖石鄉	91.09%	未達目標值
苗栗縣	泰安鄉	87.97%	未達目標值
苗栗縣	南庄鄉	83.98%	未達目標值
苗栗縣	獅潭鄉	74.86%	未達目標值(尚未推動幸福巴士)
苗栗縣	三灣鄉	78.72%	未達目標值
臺中市	和平區	90.16%	未達目標值
南投縣	仁愛鄉	100.00%	
南投縣	中寮鄉	100.00%	
南投縣	國姓鄉	100.00%	
南投縣	魚池鄉	90.96%	未達目標值
南投縣	信義鄉	100.00%	
南投縣	鹿谷鄉	100.00%	
嘉義縣	大埔鄉	93.26%	未達目標值
嘉義縣	阿里山鄉	89.63%	未達目標值
嘉義縣	番路鄉	90.89%	未達目標值
臺南市	大內區	92.82%	未達目標值
臺南市	左鎮區	96.75%	
臺南市	南化區	96.42%	
臺南市	楠西區	93.98%	未達目標值
臺南市	龍崎區	84.54%	未達目標值
高雄市	那瑪夏區	75.42%	未達目標值
高雄市	六龜區	100.00%	
高雄市	田寮區	82.20%	未達目標值
高雄市	甲仙區	100.00%	
高雄市	杉林區	100.00%	

高雄市	茂林區	100.00%	
高雄市	桃源區	85.12%	未達目標值
屏東縣	三地門鄉	100.00%	
屏東縣	滿州鄉	100.00%	
屏東縣	牡丹鄉	100.00%	
屏東縣	霧臺鄉	70.25%	未達目標值
屏東縣	來義鄉	100.00%	
屏東縣	春日鄉	100.00%	
屏東縣	瑪家鄉	93.27%	未達目標值
屏東縣	泰武鄉	100.00%	
屏東縣	獅子鄉	94.81%	
臺東縣	大武鄉	100.00%	
臺東縣	鹿野鄉	81.12%	未達目標值(尚未推動幸福巴士)
臺東縣	成功鎮	100.00%	
臺東縣	池上鄉	100.00%	
臺東縣	達仁鄉	100.00%	
臺東縣	卑南鄉	89.05%	未達目標值
臺東縣	延平鄉	100.00%	
臺東縣	東河鄉	100.00%	
臺東縣	金峰鄉	100.00%	
臺東縣	長濱鄉	100.00%	
臺東縣	海端鄉	93.01%	未達目標值
臺東縣	太麻里鄉	100.00%	
臺東縣	蘭嶼鄉	100.00%	

資料來源：交通部。