



作者：徐業良(2007-10-13)；推薦：徐業良(2007-10-13)。

附註：本文發表於汽車購買指南雜誌，2007年十一月號，史丹福專欄。

談老年人的交通問題

今年七月份的時候，您不知道有沒有注意到這麼一則新聞：

「一般汽車駕照不再終生有效了！交通部研議國內駕照改為有條件審驗，民眾考領通過後，先取得新手駕照，兩年內無重大違規或肇事紀錄，才能換發正式駕照；六十五歲以上民眾必須重新考領駕照，才能開車。」

「交通部運輸研究所指出，民眾剛考到駕照的前兩年，違規及肇事比率偏高(目前無統計資料)；六十五歲以上老年人因生理機能逐漸老化，反應變慢，統計老年駕車者交通事故死亡率佔 8.5%。為保障老年駕車者，應重新審驗他們的駕駛能力。」

「七十歲開始，每年換照審驗，換照審驗方式比照考照規定，也就是重新考領駕照。」

我在學校裡負責一個「老人福祉科技研究中心」，高齡者的交通問題，也一直是我們關注的議題之一。對我來說，這段新聞的重點是「六十五歲以上民眾必須重新考領駕照」，以及「七十歲開始，每年換照審驗」。

不過這個新聞還沒來得及引發太多的討論，幾天之後立刻又有了一則交通部澄清的新聞報導：

「根據日前有部分媒體報導，交通部研擬國內駕照改為有條件審驗，…」

「雖然報導中提出多項交通部運研所的研究數據與相關建議規範，但是對於這項消息交通部做出了澄清。交通部表示並無此考量，同時運輸研究所也未做出類似建議。為免類似報導令民眾產生交通法規即將更動的錯誤印象，因此交通部才會特別澄清。」

「根據交通部與運研所的說法，媒體報導以預估猜測的成分居多，實際上並沒有明白表示正在研擬或者考量這項政策。但是運研所也瞭解高齡化社會所帶來的交通問題，未來相信也會真對這個議題進行更進一步的研究與建議。至於六十五歲以上要重新考駕照？暫時還不用煩惱這個問題。」

看起來這個制度短期內不會實施，也許您和我一樣，離六十五歲的老人關卡還有一段距離，根本也不必煩惱這個問題。但是對於接近六十五歲或者超過六十五歲的駕駛人來說，如果要重考駕照才能上路，還真的會是很大的壓力。

「行動能力」是高齡者要能夠享有更高品質的晚年生活，最基本的生活需求之一。和所有年輕人一樣，獨立自主高齡者也必須能夠趴趴走，採買生活必須的食物和日用品，上醫院、拜訪朋友、逛街、看電影，擁有自己的社交和休閒生活。簡單地說，高齡者需要擁有行動能力，就是要有能夠前往自己需要到達地方的能力。讀過一個美國的研究調查報告，行動能力低的高齡者對生活品質的滿意度也低，對於休閒及社交生活的渴望度則相對較高。研究也指出，導致高齡者行動能力降低的主要原因，是因為高齡者生理機能衰退而無法自行開車，但是又沒有一個替代的交通選擇。

美國社會對於自用汽車的依賴是非常強的，大部分的人基本上從十六歲開始就開著汽車長大，而美國的交通建設也是以開車為主要考量，能夠開車是獨立自主的重要象徵，對十六歲剛能拿駕照的青少年是如此，對六十五歲以上的高齡者更是如此。美國部分的州和一些歐洲國家已經實施了六十五歲以上駕駛人必須定期重新換照的制度，甚至造成了所謂「二次退休」的心理衝擊。第一次退休是從工作上退休，高齡者必須重新調整退休之後的心態和生活步調；第二次退休則是「從駕駛座上退休 (retirement from driving)」，高齡者失去了駕駛執照，或者生理狀況已經不容許繼續開車，頓時喪失了行動能力，成為一個需要依賴別人、真正的老人，高齡者所需要作的心理調適還更超過第一次退休。

台灣地窄人稠，大眾交通運輸工具也比較方便，狀況也許不像美國那麼嚴重，但是預期高齡者對於自用汽車的依賴也將持續增加。目前國內領有自用汽車駕照的人數大約一千一百萬人，也就是全台灣大概一半的人有汽車駕照；自用小客車大約有五百七十萬輛，換算起來全國百分之八十的家庭都擁有一部自用小客車。目前六十五歲以上的駕駛人比例似乎還不高(我在網路上找了半天，找不到國內各年齡層領有駕駛執照人數的統計資料)，但是十幾二十年之後，現在四五十歲的開車世代成了老年人，高齡者開車的問題一定會更加嚴重。

提出六十五歲以上駕駛人必須重新換照的制度，主要論點都是高齡駕駛人帶來的交通安全問題，有各式各樣的研究和統計數據，說明高齡駕駛人因為生理機能逐漸老化，影響駕駛能力，因而發生交通事故的比率和死亡率都相對偏高。

OK，所以高齡駕駛人必須重新證明一次他們仍然具備安全駕駛汽車所必須具備的能力。

重考駕駛執照，交通規則的筆試加上固定路線和項目的駕照路考，是不是高齡者證實自己具備安全駕駛汽車的能力最好的方式呢？

追根究底，駕駛汽車需要哪些能力呢？相關學術研究報告中提出了一個開車活動「階層式」的模型，將開車活動分為三個層次，第一是策略層次，第二是技術層次，第三則是操作層次。

從「策略層次(strategic level)」來說，基本上駕駛活動在駕駛人還沒有坐上駕駛座之前就已經開始了：在預定前往一個目的地時，駕駛人首先要決定要不要開車前往。這個決定和許多因素有關，例如路程遠又不熟悉時，駕駛人會衡量自己的能力，考慮有沒有其他替代的交通工具，路程近時駕駛人則可能會衡量是否走路去，甚至當時的天氣、路況都會影響駕駛人決定是否開車的決策。決定開車上路了，駕駛人對路線的決定（有的駕駛人習慣走幹道、高速公路，有的駕駛人則喜歡抄近路），以及會預留多少時間開車（有的駕駛人會把開車時間掐的準準的，有的駕駛人則會預留比較長的開車時間），也都是開車時所謂策略層次的決定。這些策略層次的工作，顯然和駕駛人的認知、決策能力比較相關。

實際上路駕駛，則開始和「技術層次」和「操作層次」的工作。這裡所謂技術層次(tactic level，或者該說是「戰術」層次)的駕駛工作，是指駕駛人因應駕駛環境做出特定操作，像是要和前車保持多遠的距離才安全，何時要加速、減速，或者變換車道、超車時機的掌握。這個層次的駕駛活動其實主要也是取決於駕駛人的認知與決策能力，例如在沒有左轉燈的路口左轉，有的駕駛人一下就轉過去了，也有駕駛人瞻前顧後猶疑不決，站了五分鐘還不敢轉；開到路口黃燈突然亮起來，駕駛人應該加速趕緊通過，還是緊急煞車停下來，更是一瞬間的決策。

駕駛活動第三個層次是「操作層次(operational level)」，是實際上操作排檔、方向盤、油門、煞車等等，以控制車子的速度、方向、位置，也就是一般人認知的「開車」。在這三個層次的駕駛活動中都需要認知、決策能力，而在第二和第三個層次，駕駛人也需要感官資訊（如視覺、聽覺資訊）的處理能力以及肢體動作（踩踏板、轉方向盤）的能力。

固定路線和項目的駕照路考，實際上是對駕駛活動第三個操作層次的測驗。您知道，許多駕駛人通過駕照考試、領了駕照，卻完全不敢在馬路上開車，事實上離開教練場實際上了馬路，才真正開始學習駕駛活動中策略層次和技術層次的活動。

駕駛能力會隨年齡而衰退嗎？許多研究報告的結果顯示，的確如此。開車的行為是包含著很多不同感官、動作、反應，搭配各種經驗和技巧複雜協調的結果，高齡駕駛人在駕駛的經驗和技巧上也許完全沒有問題，但是老化造成感官、肢體、反應、記憶、認知能力上的退化，都會降低高齡者的駕駛能力。

重考駕駛執照是不是高齡者證實自己具備安全駕駛汽車的能力最好的方式呢？交通規則的筆試加上固定路線和項目的駕照路考，也許再加上視力、聽力、肢體運動能力的檢查，可能還是不夠完全。底線是，高齡駕駛人必須有自知之明。

您家中有高齡駕駛人嗎？或者，您本身就是一位高齡駕駛人？不管需不需要重考駕照，您必須要正視高齡駕駛人駕駛能力下降的問題，要求高齡駕駛人改變駕駛習性，像是不要在夜間開車，甚至儘可能避免在清晨或黃昏視線昏暗時開車；只開車到熟悉的地點；避免在高速公路開車，或在交通顛峰時間開車；儘量把時間估計鬆一些，保留比較長的時間到達目的地。時間真的到了，也該踩下煞車，完全停止駕駛。

老人不再開車了，但是老年人的交通問題還是沒有解決。不開車之後有什麼選擇呢？改用走路？減少外出？改用大眾運輸工具？搬家到生活機能較方便的地方？搬去和子女一起住？

對我來說，這些選擇似乎只有「改用大眾運輸工具」比較能夠接受。美國有另一項針對高齡者「從駕駛座上退休」之後交通工具選擇的研究，很驚訝地發現，自用汽車還是高齡者主要的交通工具，只是高齡者成為需要依賴別人的乘客，第二名的交通選擇是走路，搭乘大眾運輸工具或其他方式只佔 2%。當然這是美國的研究數據，歐洲人對汽車的依賴沒那麼嚴重，然而在歐洲一個類似的研究也發現，七十五歲以上的老人主要的交通方式是走路，使用大眾運輸工具的只有 8%。

一般而言，大眾運輸工具對高齡者並不友善，自用小汽車還是高齡者最方便的交通工具。沒有找到國內有類似的研究數據，不過自己回想一下，公車、捷運、或火車上看到高齡者的比例也的確不高。

研究報告中列出高齡者經常提到對大眾運輸工具主要的困難，包括家離車站太遠，沒有舒適的等車設施，上下公車、捷運、或火車有困難，沒座位的話車子行駛

時高齡者又很難維持平衡，另外還包括需要時間太長，心理上的不安全感，讀不懂時刻表和路線圖等等。

為了高齡者和其他駕駛人的安全，可能需要限制高齡者開車上路，然而高齡者的比例越來越高，社會無法承受這麼大比例沒有行動能力的高齡者，還是需要尋找別的出路。

高齡化社會，寫了一大堆問題，卻無法提供答案…