

# 高雄市 109 年 A1 類道路交通事故 事故高齡者特性分析



編製機關：高雄市政府警察局  
中華民國 110 年 8 月

# 目 錄

	頁次
壹、前言.....	3
貳、A1類高齡者肇事之交通事故.....	3
一、肇事件數.....	3
二、肇事當事者區分.....	3
三、肇事當事者性別.....	5
四、主要肇事原因.....	6
五、發生時間.....	8
參、A1類高齡者之交通事故死亡人數.....	9
一、總數.....	9
二、按性別分.....	9
三、按騎(駕)乘車種分.....	10
四、按分局分.....	13
五、按發生時段分.....	14
肆、結論.....	15
伍、建議.....	17

## 壹、前言

自 82 年起我國 65 歲以上老年人口占總人口比率首度超過聯合國衛生組織所訂 7% 高齡化社會的標準，進入「高齡化社會」，老年比率逐年遞增，至 109 年底達 16.07%。為了解 65 歲(含)以上高齡者之 A1 類交通事故特性，本文就高雄市(以下簡稱本市)109 年 A1 類道路交通事故高齡者為第一當事者(即肇事責任較大之一方，以下稱肇事者)之肇事件數及高齡者發生 A1 類交通事故死亡情形分析，提供交通安全政策擬訂之參考。

## 貳、A1 類高齡者肇事之交通事故

### 一、肇事件數

本市 109 年 A1 類道路交通事故，肇事者屬高齡者肇事件數為 76 件，占 A1 類總件數 38.00%。若就各年齡層肇事率(肇事件數/年中人口數)觀察，「18~未滿 20 歲」為每萬人 2.16 件最高，「65 歲以上高齡者」為 1.69 件次之，「未滿 18 歲」為每萬人 0.17 件最低，平均為 0.72 件。若與 108 年肇事率比較，僅「未滿 18 歲」、「18 歲~未滿 20 歲」及「30~未滿 40 歲」增加，其餘年齡層為減少，以「18 歲~未滿 20 歲」肇事率增加 0.79 件最多，高齡者則減少 0.02 件。(詳表 1、表 2)

### 二、肇事者區分

本市 109 年 A1 類道路交通事故高齡者肇事件數，肇事者車種別以「普通重型機車」37 件(占 48.68%)最多，其次「小客車」16 件(占 21.05%)次之，「大貨車」7 件(占 9.21%)居第 3。

與 108 年比較，109 年 A1 類高齡者肇事件數增加 3 件(+4.11%)，若依肇事者車種觀察，以小客車肇事增加 6 件(+60.00%)最多，「普通重型機車」增加 5 件(+15.63%)；而「小貨車」肇事減少 4 件，減幅高達 40.00%。(詳表 3)

表1、高雄市A1類道路交通事故件數依肇事者年齡別分

年齡	108年件數(件)		109年件數(件)		增減比較	
		結構比(%)		結構比(%)	增減數(件)	增減率(%)
總計	200	100.00	200	100.00	-	-
未滿18歲	6	3.00	7	3.50	1	16.67
18~未滿20歲	9	4.50	13	6.50	4	44.44
20~未滿30歲	33	16.50	32	16.00	-1	-3.03
30~未滿40歲	15	7.50	18	9.00	3	20.00
40~未滿50歲	23	11.50	17	8.50	-6	-26.09
50~未滿60歲	27	13.50	24	12.00	-3	-11.11
60~未滿65歲	14	7.00	13	6.50	-1	-7.14
<b>65歲以上</b>	<b>73</b>	<b>36.50</b>	<b>76</b>	<b>38.00</b>	<b>3</b>	<b>4.11</b>

資料來源：高雄市政府警察局交通警察大隊，以下各圖表同

表2、高雄市A1類道路交通事故各年齡別肇事率

年齡	A1類肇事率(件/萬人)		
	108年	109年	增減數
總計	0.7211	0.7221	0.0010
未滿18歲	0.15	0.17	0.03
<b>18~未滿20歲</b>	1.36	<b>2.16</b>	0.79
20~未滿30歲	0.91	0.89	-0.02
30~未滿40歲	0.36	0.44	0.08
40~未滿50歲	0.51	0.37	-0.13
50~未滿60歲	0.62	0.55	-0.07
60~未滿65歲	0.70	0.64	-0.05
<b>65歲以上</b>	1.71	<b>1.69</b>	-0.02

表3、高雄市A1類高齡者肇事件數依肇事者車種別分

車種別	108年件數(件)		109年件數(件)		與108年增減比較	
		結構比(%)		結構比(%)	增減數(件)	增減率(%)
總計	73	100.00	76	100.00	3	4.11
大客車	2	2.74	1	1.32	-1	-50.00
大貨車	6	8.22	7	9.21	1	16.67
小客車	10	13.70	16	21.05	6	60.00
小貨車	10	13.70	6	7.89	-4	-40.00
普通重型機車	32	43.84	37	48.68	5	15.63
普通輕型機車	2	2.74	-	-	-2	-100.00
自行車	5	6.85	2	2.63	-3	-60.00
行人	6	8.22	6	7.89	-	-
其他	-	-	1	1.32	1	--

### 三、肇事當事者性別

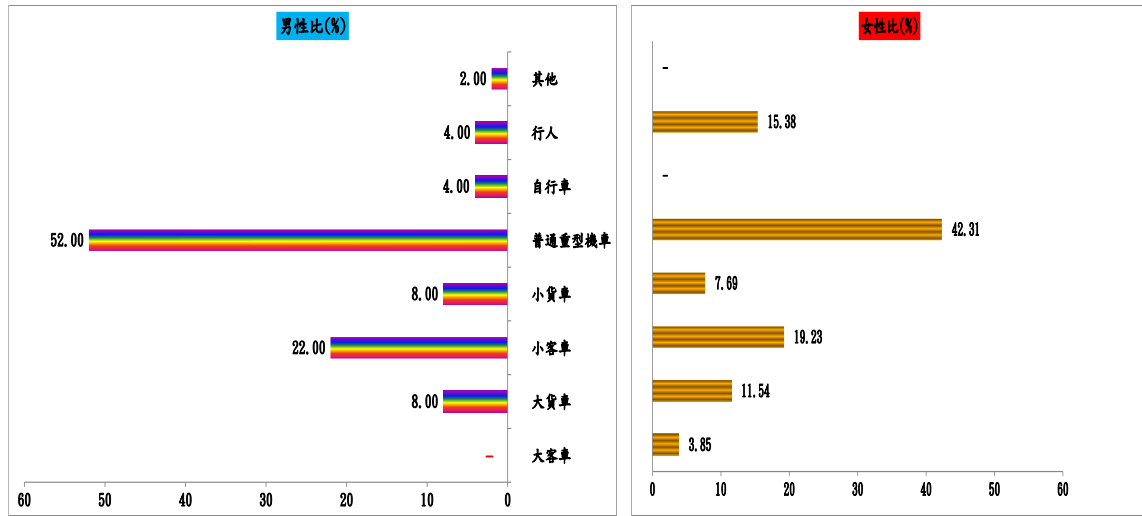
本市 109 年 A1 類高齡者肇事 76 件，其中男性 50 件、女性 26 件，分別占 65.79%及 34.21%，**男性為女性肇事之 1.92 倍**，顯示高齡男性肇事而造成交通事故件數高於女性。**高齡男性肇事件數以「普通重型機車」26 件(占 52%)最多**，「小客車」11 件(占 22%)次之；而**高齡女性亦以「普通重型機車」及「小客車」較多**，分別發生 11 件(占 42.31%)及 5 件(占 19.23%)。(詳表 4、圖 1)

表4、109年高雄市A1類高齡者肇事件數依肇事當事者車種及性別分

單位：件

肇事當事者車種別	總計	性別	
		男性	女性
總計	76	50	26
大客車	1	-	1
大貨車	7	4	3
小客車	16	11	5
小貨車	6	4	2
普通重型機車	37	26	11
普通輕型機車	-	-	-
自行車	2	2	-
行人	6	2	4
其他	1	1	-

圖 1、109 年 A1 類高齡者肇事事件數男、女性占比(%)



#### 四、主要肇事原因

本市 109 年 A1 類高齡肇事者前 5 項肇事原因，依序為「未注意車前狀態」18 件(占 23.68%)、「行人穿越道路不當」13 件(占 17.11%)、「未依規定讓車」9 件(占 11.84%)、「違反號誌管制」7 件(占 9.21%)、「未保持行車安全間隔(距離)」6 件(占 7.89%)，以上 5 項合計 53 件(占 69.74%)。

就上述肇事原因與 108 年比較，以「未注意車前狀態」增加 4 件(+28.57%)最多、「行人穿越道路不當」增加 3 件(+30%)次之，減少者則以「未依規定讓車」5 件(-35.71%)最多；5 項肇事原因較 108 年雖僅增加 3 件(+6.00%)，惟高齡者正確駕駛行為及交通安全規則仍應加強宣導。(詳表 5)

依性別觀察 109 年前 5 項肇事原因，男性以「未注意車前狀態」17 件(占 34%)居首，「行人穿越道路不當」、「未依規定讓車」各 7 件(各占 14%)次之；女性以「行人穿越道路不當」6 件(占 23.08%)居首，「違反號誌管制」3 件(占 11.54%)次之(詳表 6)

表5、高雄市A1類高齡者筆事件數依主要肇事原因分

肇事原因	108年件數(件)		109年件數(件)		增減比較	
	件數	結構比(%)	件數	結構比(%)	增減數(件)	增減率(%)
A1類高齡筆事件數	73	100.00	76	100.00	3	4.11
前5項肇事原因總計	50	68.49	53	69.74	3	6.00
未注意車前狀態	14	19.18	18	23.68	4	28.57
行人穿越道路不當	10	13.70	13	17.11	3	30.00
未依規定讓車	14	19.18	9	11.84	-5	-35.71
違反號誌管制	8	10.96	7	9.21	-1	-12.50
未保持行車安全間隔(距離)	4	5.48	6	7.89	2	50.00

說明：1. 「行人穿越道路不當」係指「未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路」、「未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路」及「穿越道路未注意左右來車」。  
 2. 「違反號誌管制」指違反號誌管制或指揮及違反特定標誌(線)禁制。

表6、109年高雄市A1類高齡者筆事件數前5項肇因依性別分

單位：件

肇事原因	男性		女性	
	件數	結構比(%)	件數	結構比(%)
A1類高齡筆事件數	50	100.00	26	100.00
前5項肇事原因總計	39	78.00	13	50.00
未注意車前狀態	17	34.00	1	3.85
行人穿越道路不當	7	14.00	6	23.08
未依規定讓車	7	14.00	2	7.69
違反號誌管制	3	6.00	3	11.54
未保持行車安全間隔(距離)	5	10.00	1	3.85

## 五、發生時間

本市 109 年 A1 類高齡者筆事事故件數依發生時段觀察，以「**上午時段(6~12時)**」**29件(占38.16%)最多**，其次為「下午時段12-18時」25件(占32.89%)，另外「晚間時段18-24時」12件(占15.79%)。若再細分時辰，以「**10-12時**」**占比17.11%最高**，「8-10時」、「14-16時」

及「16-18時」各占11.84%次之。**顯見高齡者白天比晚上易發生A1類肇事事故。**

與108年比較，「晚間時段」增加20%，「下午時段」增加19.05%，而「凌晨時段」減少9.09%，「上午時段」減少6.45%。若再細分時辰，以下午時段之「14~16時」增加6件(+200%)最多，減少者以上午時段之「8~10時」減少3件(-25%)最多。

觀察上午時段「6~12時」肇事件數29件，占全部3成8，由於高齡者反應和行動較為緩慢，若晨起外出運動，需特別注意衣著亮色及反光材質，以提高辨識度，也讓汽機車駕駛人容易發現，以減少交通事故發生。(詳表7)

表7、高雄市A1類高齡者肇事件數依發生時段分

肇事發生時段	108年件數(件)		109年件數(件)		與108年增減比較	
	件數	結構比(%)	件數	結構比(%)	增減數(件)	增減率(%)
總計	73	100.00	76	100.00	3	4.11
凌晨時段	11	15.07	10	13.16	-1	-9.09
0-2時	2	2.74	1	1.32	-1	-50.00
2-4時	1	1.37	1	1.32	-	-
4-6時	8	10.96	8	10.53	-	-
上午時段	31	42.47	29	38.16	-2	-6.45
6-8時	8	10.96	7	9.21	-1	-12.50
<b>8-10時</b>	12	16.44	9	<b>11.84</b>	-3	-25.00
<b>10-12時</b>	11	15.07	<b>13</b>	<b>17.11</b>	2	18.18
下午時段	21	28.77	25	32.89	4	19.05
12-14時	8	10.96	7	9.21	-1	-12.50
<b>14-16時</b>	3	4.11	9	<b>11.84</b>	<b>6</b>	200.00
16-18時	10	13.70	9	11.84	-1	-10.00
晚間時段	10	13.70	12	15.79	2	20.00
18-20時	7	9.59	8	10.53	1	14.29
20-22時	2	2.74	3	3.95	1	50.00
22-24時	1	1.37	1	1.32	-	-

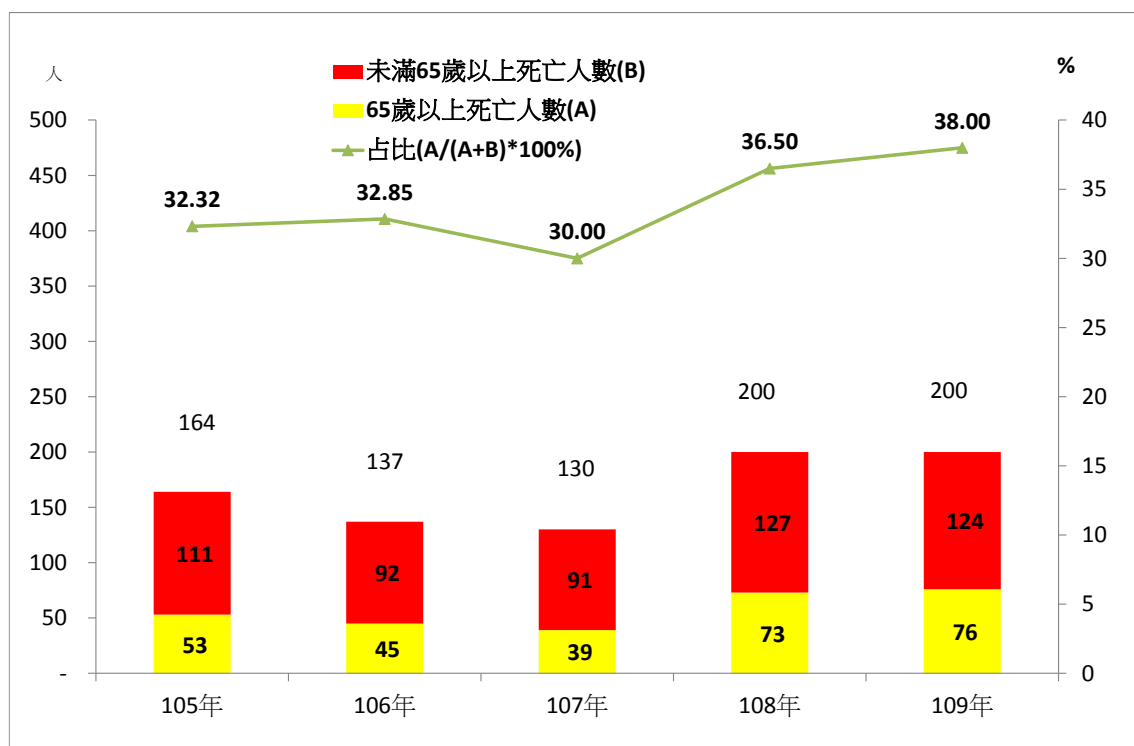


## 參、A1 類高齡者交通事故死亡人數

### 一、總數

本市近 5 年(105 至 109 年)A1 類交通事故總死亡人數呈現先減少後增加情形，105 年 164 人下降至 107 年 130 人，惟 108 年上升至 200 人，109 年持平；65 歲以上高齡者 A1 類交通事故死亡人數亦由 105 年 53 人下降至 107 年 39 人，之後上升至 109 年 76 人達到最多，其占比由 105 年 32.32% 增至 109 年 38%，增加 5.68 個百分點，代表本市每 3 位 A1 類交通事故死亡人數中超過 1 人是高齡者。(詳圖 2)

圖 2、近 5 年高雄市 A1 類道路交通事故高齡者死亡人數



### 二、按性別分

本市 109 年 A1 類道路交通事故 65 歲以上高齡者死亡人數共 76 人，其中男性 50 人(占 65.79%)，女性 26 人(占 34.21%)，男性為女性 1.92 倍。近 5 年比較，女性 109 年較 105 年僅增加 3 人(+13.04%)，而男性則增加 20 人(+66.67%)。(詳表 8)

表8、近5年高雄市A1類高齡者死亡人數依性別分

單位：人；%

年別	總死亡人數				
		65歲(含)以上	性別		占比
			男	女	
105年	164	53	30	23	32.32
106年	137	45	31	14	32.85
107年	130	39	24	15	30.00
108年	200	73	46	27	36.50
109年	200	76	50	26	38.00

### 三、按騎(駕)乘車種分

本市109年A1類道路交通事故高齡者死亡76人，依騎(駕)乘車種(肇事車種)觀察，「重型機車」43人(占56.58%)最多，其次為「行人」22人(占28.95%)，「自行車」7人(占9.21%)再次之。108年及109年高齡者死亡均以騎乘「重型機車」及「行人」居前2位，該2項合計各占該年之80.82%及85.53%。

與108年比較，以「重型機車」增加6人(+16.22%)最多，其次「小客車」及「其他」各增加1人；而「輕型機車」減少3人(-100%)最多，另「自行車」減少2人(-22.22%)。(詳表9、圖3)

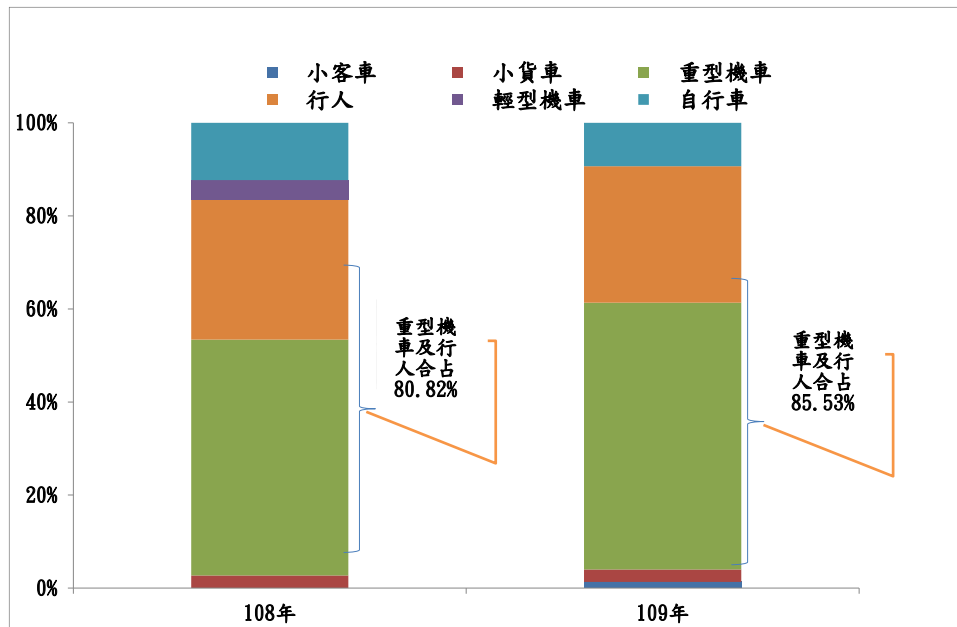
表9、高雄市A1類高齡者死亡人數依騎(駕)乘車種分

年齡	108年死亡人數(人)		109年死亡人數(人)		增減比較	
	人數	結構比(%)	人數	結構比(%)	增減數(人)	增減率(%)
總計	73	100.00	76	100.00	3	4.11
大客車	-	-	-	-	-	--
大貨車	-	-	-	-	-	--
小客車	-	-	1	1.32	1	--
小貨車	2	2.74	2	2.63	-	-
重型機車	37	50.68	43	56.58	6	16.22
輕型機車	3	4.11	-	-	-3	-100.00
自行車	9	12.33	7	9.21	-2	-22.22
行人	22	30.14	22	28.95	-	-
其他	-	-	1	1.32	1	--

說明：1. 「其他」係指特種車、軍車、慢車及其他車等。

2. 除「行人」以外，死亡人數指騎(駕)乘各車種發生道路交通事故而死亡者

圖3、A1類高齡死亡者騎(駕)乘車種之結構比



109年A1類高齡者死亡人數男性為女性的1.92倍，其中「重型機車」死亡人數男性29人更為女性14人之2倍。以騎(駕)乘車種觀察，男性以「重型機車」29人(占58%)最多，其次為「行人」14人(占28%)，而女性亦以「重型機車」14人(占53.85%)最多，其次為「行人」8人(占30.77%)。(詳表10、圖4)

表10、109年高雄市A1類高齡者死亡者騎(駕)乘車種及性別之結構比

騎(乘)車種別	男性死亡人數(人)		女性死亡人數(人)	
	人數	結構比(%)	人數	結構比(%)
總計	50	100.00	26	100.00
重型機車	29	58.00	14	53.85
行人	14	28.00	8	30.77
自行車	5	10.00	2	7.69
輕型機車	-	-	-	-
小客車	1	2.00	2	7.69
其他	1	2.00	-	-

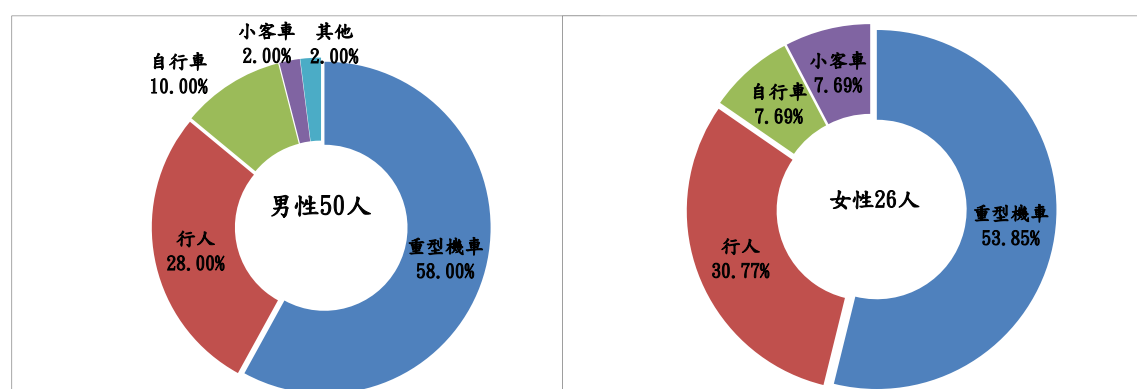


圖4、109年A1類高齡者死亡者騎(駕)乘車種及性別之結構比

#### 四、按分局分

本市 109 年 A1 類道路交通事故高齡者死亡 76 人，其中以旗山分局 11 人(占 14.47%)最多、仁武分局 10 人(占 13.16%)次之，鳳山、岡山及湖內分局各 7 人(占 9.21%)再次之，由於 **109 年原高雄縣轄區的肇事仍較頻繁，高齡者死亡人數 48 人約為原高雄市轄區 28 人的 1.71 倍。**

依騎(駕)乘車種與分局交叉觀察，「機車」死亡 43 人以仁武分局 9 人(占 20.93%)最多、旗山分局 8 人(占 18.60%)次之；「行人」死亡 22 人，以湖內分局 4 人(占 18.18%)最多。

其中機車死亡 43 人中有 3 人未戴安全帽，雖然占比已經大幅降低，惟以原高雄縣轄區之分局交通事故致死率依舊偏高，分局仍應持續加強取締及勸導騎機車未戴安全帽交通違規。(詳表 11)

表11、109年高雄市高齡者A1類死亡人數依騎(駕)乘車種及分局別

分局別	合計	小客(貨)車	機車		自行車	行人	其他	
			重型機車	輕型機車				
總計	76	3	43	43	-	7	22	1
新興分局	-	-	-	-	-	-	-	-
苓雅分局	1	-	-	-	-	-	1	-
三民一分局	5	-	4	4	-	-	1	-
三民二分局	3	-	1	1	-	-	2	-
左營分局	6	-	3	3	-	1	2	-
前鎮分局	4	-	2	2	-	-	2	-
鼓山分局	2	-	1	1	-	-	1	-
鹽埕分局	-	-	-	-	-	-	-	-
小港分局	2	-	2	2	-	-	-	-
楠梓分局	5	-	3	3	-	2	-	-
鳳山分局	7	-	3	3	-	1	3	-
仁武分局	10	-	9	9	-	-	1	-
岡山分局	7	-	3	3	-	1	3	-
林園分局	4	-	2	2	-	-	2	-
湖內分局	7	-	1	1	-	2	4	-
旗山分局	11	2	8	8	-	-	-	1
六龜分局	2	1	1	1	-	-	-	-

## 五、按發生時段分

本市 109 年高齡者 A1 類道路交通事故，發生時段以「10~12 時」死亡 13 人最多，其占全部 A1 類死亡人數比例 61.90% 也最高，高齡者活動時間以清晨運動及白天時段外出訪親友或購物為其活動高峰時段。

另外觀察資料發現，高齡者 A1 類交通事故發生時段「16~20 時」亦屬高峰期，研判此時段因為晚餐後，高齡者欲外出散步或拜訪親友泡茶聊天，遇上下班用餐車潮導致交通事故。(詳表 12)

表12、高雄市109年A1類交通事故死亡人數依發生時段

時段	合計	0 / 2	2 / 4	4 / 6	6 / 8	8 / 10	10 / 12	12 / 14	14 / 16	16 / 18	18 / 20	20 / 22	22 / 24
全部死亡人數	200	11	9	13	19	24	21	14	20	20	19	16	14
高齡者 死亡人數	76	1	1	8	7	9	13	7	9	9	8	3	1
占比(%)	38.00	9.09	11.11	61.54	36.84	37.50	61.90	50.00	45.00	45.00	42.11	18.75	7.14

## 肆、結論

### 一、A1 類高齡者肇事之交通事故

- (一)件數：本市 109 年 A1 類道路交通事故，第一當事者屬 65 歲(含)以上高齡者肇事件數為 76 件，占 A1 類總件數 38%。高齡者肇事率（肇事件數/年中人口數）為每萬人 1.69 件，較 108 年下降 0.02 件。
- (二)肇事當事者區分：本市 109 年高齡者肇事以「普通重型機車」37 件(占 48.68%)最多，其次依序為「小客車」、「大貨車」、「小貨車」、「行人」。與 108 年比較，以「小客車」增加 6 件(+60%)，而「小貨車」減少 4 件(-40%)最多。
- (三)肇事當事者性別：本市 109 年高齡者男性肇事有 50 件(占總件數 76 件之 65.79%)，為女性肇事之 1.92 倍，顯示高齡男性肇事而造成交通事故件數高於女性。高齡男女性肇事件數肇事車種皆以「普通重型機車」及「小客車」較多。
- (四)主要肇事原因：本市 109 年 A1 類高齡者前 5 項肇事原因，依序為「未注意車前狀態」、「行人穿越道路不當」、「未依規定讓車」、「違反號誌管制」及「未保持行車安全間隔(距離)」，以上 5 項合計占 69.74%。與 108 年比較，以「未注意車前狀態」增加 4 件(+28.57%)最多、「行人穿越道路不當」增加 3 件(+30%)次之，減少者則以「未依規定讓車」5 件(-35.71%)最多；5 項肇事原因較 108 年雖僅增加 3 件(+6.00%)，惟高齡者正確駕駛行為及交通安全規則仍應加強宣導。
- (五)發生時間：本市 109 年高齡者肇事交通事故以「上午時段(6~12 時)」29 件(占 38.16%)最多，若再細分時辰，以「10-12 時」所占比最高，與 108 年比較，「晚間時段」及「下午時段」增加，其餘時段減少。由於高齡者反應和行動較為緩慢，若晨起外出運動，需特別注意衣著亮色及反光材質，以提高辨識度，也讓汽機車駕駛人容易發現，以減少交通事故發生。

## 二、A1 類高齡者之交通事故死亡人數

- (一)總數：本市近 5 年(105 至 109 年)交通事故總死亡人數呈現先降後升情形，65 歲以上高齡者 A1 類交通事故死亡之人數亦由 105 年 53 人下降至 107 年 39 人，之後上升至 109 年 76 人達到最多，其占比由 105 年 32.32%增至 109 年 38%，增加 5.68 個百分點。
- (二)按性別分：本市 109 年 A1 類道路交通事故 65 歲以上高齡者死亡人數共 76 人，其中男性 50 人(占 65.79%)，女性 26 人(占 34.21%)，男性為女性之 1.92 倍。
- (三)按騎(駕)乘車種分：本市 109 年高齡者 A1 類死亡人數以「重型機車」占 56.58%最多，其次為「行人」占 28.95%，「自行車」占 9.21%再次之。依性別觀察，男性以騎(駕)乘「重型機車」占 58% 最多，其次為「行人」占 28%；而女性亦以「重型機車」占 53.85%最多，其次為「行人」占 30.77%。
- (四)按分局分：本市 109 年高齡者 A1 類死亡人數以旗山分局 11 人(占 14.47%)最多、仁武分局 10 人(占 13.16%)次之。109 年原高雄縣轄區的肇事仍較頻繁，高齡者死亡人數 48 人約為原高雄市轄區 28 人的 1.71 倍。
- (五)按發生時段分：本市 109 年高齡者 A1 類道路交通事故，發生時段以「10~12 時」死亡 13 人最多，其占全部 A1 類死亡人數比率 61.90%也最高，高齡者活動時間以清晨運動及白天時段外出訪親友或購物為其活動高峰時段。另外觀察高齡肇事者發現，高齡者 A1 類交通事故發生時段「16~20 時」亦屬高峰期，研判此時段因為晚餐結束後，高齡者欲外出散步或拜訪親友泡茶聊天，遇上下班用餐車潮導致交通事故。



## 伍、建議

- 一、因高齡化趨勢，65 歲以上人口比例與 65 歲以上高齡人口駕駛人比例於未來 10 年均將快速增加，因此高齡者的相關安全議題更應受到重視，由於高齡者眼力、聽力、動作退化及平衡感變差，較易發生事故，且因身體機能退化，一旦發生交通事故，傷害程度較為嚴重，而健康評估對高齡者(駕駛人)亦具重要性，養成自我健康評估習慣，或透過親友從旁協助進行評估，對於高齡者(駕駛人)道路安全均有實質助益。
- 二、109 年本市高齡者 A1 類道路交通事故，肇事發生時段以「上午時段(6~12 時)」29 件(占 38.16%)最多，代表高齡者活動時間以清晨運動及白天時段外出訪親友或購物為其活動高峰時段。由於高齡者反應和行動較為緩慢，若晨起外出運動，需特別注意衣著亮色及反光材質，以提高辨識度，也讓汽機車駕駛人容易發現，以減少交通事故發生。
- 三、109 年本市 A1 類高齡者 A1 類死亡人數依騎(乘)車種別，前三項肇事車種為「重型機車」、「行人」及「自行車」，建議
  - (一)分局利用轄區各種集會活動，宣導高齡者基於行的需求，鼓勵搭乘大眾運輸工具(公車或捷運)，如要騎車也請儘量以輕型機車代步，不但速度較緩，受到衝撞力道相對較小，可以降低死亡車禍機率。
  - (二)叮嚀高齡者外出運動時，應儘量靠路邊行走，穿越道路時應走行人穿越道(斑馬線)，切勿闖越馬路，儘量結伴同行，未劃設行人穿越道路段，應先看清左右兩邊無來車時再迅速通過等安全用路觀念，以確保通行安全。
  - (三)騎乘自行車應加裝 LED 閃光燈或反光標誌，同樣騎乘機車時亦應加裝安全標語(例如高齡者騎乘，請多注意長者安全!!)，以加強警示效果。
  - (四)為避免天候或天色影響安全，公務車輛已經規定全程開大燈，本局交通大隊宜宣導高齡者騎機車、自行車或駕駛自用車時，為確保

**自身安全應全程開大燈。**

四、109年原高雄縣轄區的肇事仍較頻繁，高齡者A1類死亡人數48人為原高雄市轄區28人的1.71倍；其中旗山分局11人、仁武分局10人、岡山分局7人、鳳山分局7人、湖內分局7人，此5個原高雄縣轄區分局死亡42人即占本市5成5。

(一)為保障高齡長者行的安全，原高雄縣轄區應該加強交通違規取締及交通安全宣導，藉由透過持續加強交通安全宣導建立高齡者的道安意識。

(二)依分局與騎(駕)乘車種交叉觀察，旗山分局以「機車」及「小客(貨車)」死亡最多，仁武分局以「機車」死亡最多，岡山、鳳山分局皆以「機車」及「行人」死亡最多，湖內分局則以「行人」及「自行車」死亡最多。此5個分局應依轄區肇事車種特性細部分析，規劃護老專案執行勤務重點時段及路段(口)。

五、109年本市高齡者A1類道路交通事故，其中機車死亡43人中僅有3人未戴安全帽，雖然占比已經大幅降低，惟以原高雄縣轄區之分局交通事故致死率依舊偏高，分局仍應持續加強取締及勸導騎機車未戴安全帽交通違規。

六、本市65歲以上高齡者A1類交通事故死亡之人數由105年53人至109年增加至76人達到最多，其占比亦由105年32.32%增至109年38%，增加5.68個百分點，代表本市每3位A1類交通事故死亡人數中超過1人是高齡者。為降低事故之發生應該擴大宣導層面、加強使用宣導標語與持續執行推動「護老專案」以維護年長者的安全。