

高雄市 104 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 105 年 7 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
六、按肇事原因分.....	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 104 年底達 11.53%。為瞭解高齡者(65 歲(含)以上)之 A1 類交通事故特性，本文就高雄市 104 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)之肇事事數及高齡者發生 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

104 年 A1 類道路交通事故，肇事者屬高齡者肇事件數為 26 件，占 A1 類總件數(173 件)15.03%。若就各年齡層肇事率(肇事件數/年中人口數)觀察，「60~未滿 65 歲」為每萬人 1.00 件最高，「20~未滿 30 歲」為 0.97 件次之，「30~未滿 40 歲」為每萬人 0.45 件最低，高齡者則為每萬人 0.76 件(較平均 0.62 件高)。若與 103 年肇事率比較，僅「20 歲~未滿 30 歲」及「60~未滿 65 歲」增加，其餘年齡層為減少，以「30 歲~未滿 40 歲」肇事率減少 0.52 件最多，高齡者則減少 0.23 件。(詳表 1、表 2)

二、肇事者區分

104 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 9 件(占 34.62%)最多，其次自行車及小客車各 5 件(占 19.23%)次之，行人 4 件(占 15.38%)居第 3，而高齡者「機車」肇事計 11 件，其占比高達 42.32%。

與 103 年比較，104 年 A1 類高齡者肇事件數減少 6 件(-18.75%)，若依肇事者觀察，以自行車肇事增幅 400%最多，主要與近幾年來推行自行車休閒運動有關；而「機車」肇事減少 7 件，減幅高達 38.89%。(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	103年件數(件)		104年件數(件)		增減比較	
		結構比(%)		結構比(%)	增減數(件)	增減率(%)
總計	222	100.00	173	100.00	-49	-22.07
未滿18歲	4	1.80	5	2.89	1	25.00
18~未滿20歲	8	3.60	5	2.89	-3	-37.50
20~未滿30歲	36	16.22	36	20.81	-	-
30~未滿40歲	46	20.72	21	12.14	-25	-54.35
40~未滿50歲	36	16.22	32	18.50	-4	-11.11
50~未滿60歲	44	19.82	28	16.18	-16	-36.36
60~未滿65歲	15	6.76	19	10.98	4	26.67
65歲以上	32	14.41	26	15.03	-6	-18.75
不詳	1	0.45	1	0.58	-	-

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)		
	103年	104年	增減數
總計	0.80	0.62	-0.18
未滿18歲	0.09	0.11	0.02
18~未滿20歲	1.07	0.67	-0.40
20~未滿30歲	0.95	0.97	0.01
30~未滿40歲	0.97	0.45	-0.52
40~未滿50歲	0.81	0.72	-0.09
50~未滿60歲	1.02	0.65	-0.37
60~未滿65歲	0.83	1.00	0.18
65歲以上	0.99	0.76	-0.23

備註：總計含年齡不詳

表3、高雄市A1類高齡者肇事事件數依肇事當事者車種別分

車種別	104年件數(件)		與103年增減比較	
		結構比(%)	增減數(件)	增減率(%)
總計	26	100.00	-6	-18.75
大客車	-	-	-1	-100.00
大貨車	-	-	-1	-100.00
小客車	5	19.23	1	25.00
小貨車	1	3.85	-3	-75.00
普通重型機車	9	34.62	-3	-25.00
普通輕型機車	2	7.69	-4	-66.67
自行車	5	19.23	4	400.00
行人	4	15.38	1	33.33

三、肇事當事者性別

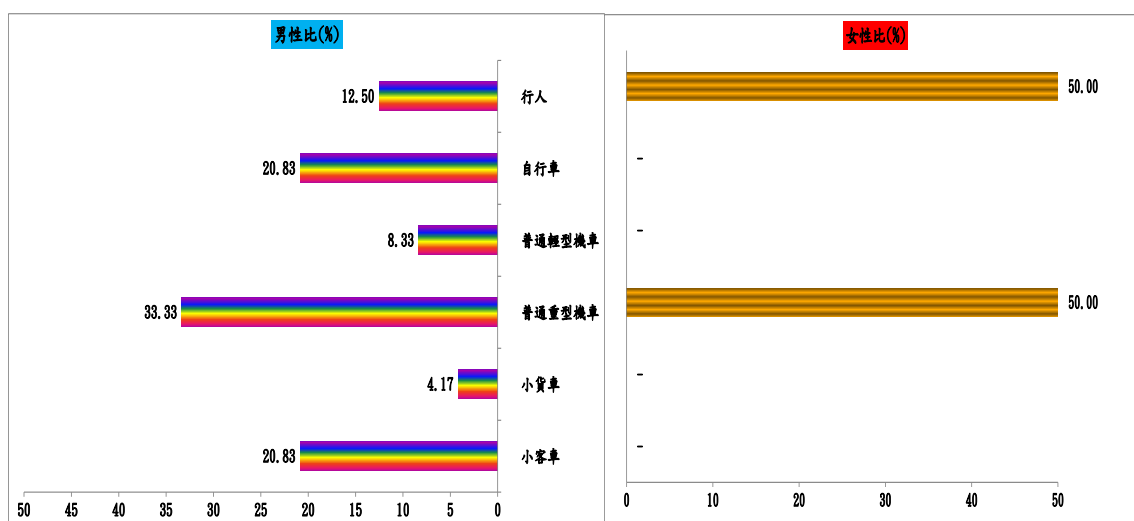
104年A1類高齡者肇事26件，其中男性24件、女性2件，分別占92.31%及7.69%，男性為女性肇事之12倍，顯示高齡男性肇事而造成交通事故件數遠高於女性。高齡男性肇事事件數以普通重型機車8件(占33.33%)最多，小客車及自行車各5件(占20.83%)次之，行人3件(占12.50%)第3，而高齡女性普通重型機車及行人各肇事1件。(詳表4、圖1)

表4、104年高雄市A1類高齡者肇事事件數
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	26	24	2
大客車	-	-	-
大貨車	-	-	-
小客車	5	5	-
小貨車	1	1	-
普通重型機車	9	8	1
普通輕型機車	2	2	-
自行車	5	5	-
行人	4	3	1

圖 1、104 年 A1 類高齡者肇事件數男、女性占比



四、主要肇事原因

104 年 A1 類高齡肇事者前 4 項肇事原因，依序為「違反號誌管制」、「橫越道路不慎」及「行人穿越道路不當」各 3 件(占 11.54%)、「未依規定讓車」2 件(占 7.69%)，以上 4 項合計 11 件(占 42.31%)。

就上述肇事原因與 103 年比較，除「未依規定讓車」減少外，其餘皆為增加，以「橫越道路不慎」及「行人穿越道路不當」增幅 200%最多，其次「違反號誌管制」增幅 50%；4 項肇事原因較 103 年增幅 57.14%，顯示高齡者正確駕駛行為及交通安全規則應加強宣導。(詳表 5)

依性別觀察 104 年前 4 項肇事原因，男性以「違反號誌管制」、「橫越道路不慎」各 3 件居首，「未依規定讓車」及「行人穿越道路不當」各 2 件，女性僅 2 件不予探討(詳表 6)

表5、高雄市A1類高齡者肇事件數依主要肇事原因分

肇事原因	104年件數(件)		增減比較	
		結構比(%)	增減數(件)	增減率(%)
A1類高齡肇事件數	26	100.00	-6	-18.75
前4項肇事原因總計	11	42.31	4	57.14
違反號誌管制	3	11.54	1	50.00
橫越道路不慎	3	11.54	2	200.00
行人穿越道路不當	3	11.54	2	200.00
未依規定讓車	2	7.69	-1	-33.33

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、104年高雄市A1類高齡者肇事件數前4項肇因依性別分

單位：件

肇事原因	男性		女性	
		結構比(%)		結構比(%)
A1類高齡肇事件數	24	100.00	2	100.00
前4項肇事原因總計	10	41.67	1	50.00
違反號誌管制	3	12.50	-	-
橫越道路不慎	3	12.50	-	-
未依規定讓車	2	8.33	-	-
行人穿越道路不當	2	8.33	1	50.00

五、發生時間

104年A1類高齡者肇事事故件數依發生時段觀察，以「上午時段(6~12時)」9件(占34.62%)最多，其次為「晚間時段18-24時」8件(占30.77%)，另「下午時段12-18時」7件(占26.92%)。若再細分時辰，以「18-20時」所占比例23.08%最高，「8-10時」及「14-16時」各占15.38%次之。

與103年比較，僅「晚間時段」增加166.67%，而「凌晨時段」減少66.67%，「上午時段」及「下午時段」則分別減少30.77%及30%。若再細分時辰，以晚間時段之「18~20時」增加4件(+200.00%)最多，而以下午時段之「12~14時」減少6件(-85.71%)最多。

觀察上午時段「6~12時」肇事件數9件，占全部3成5，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

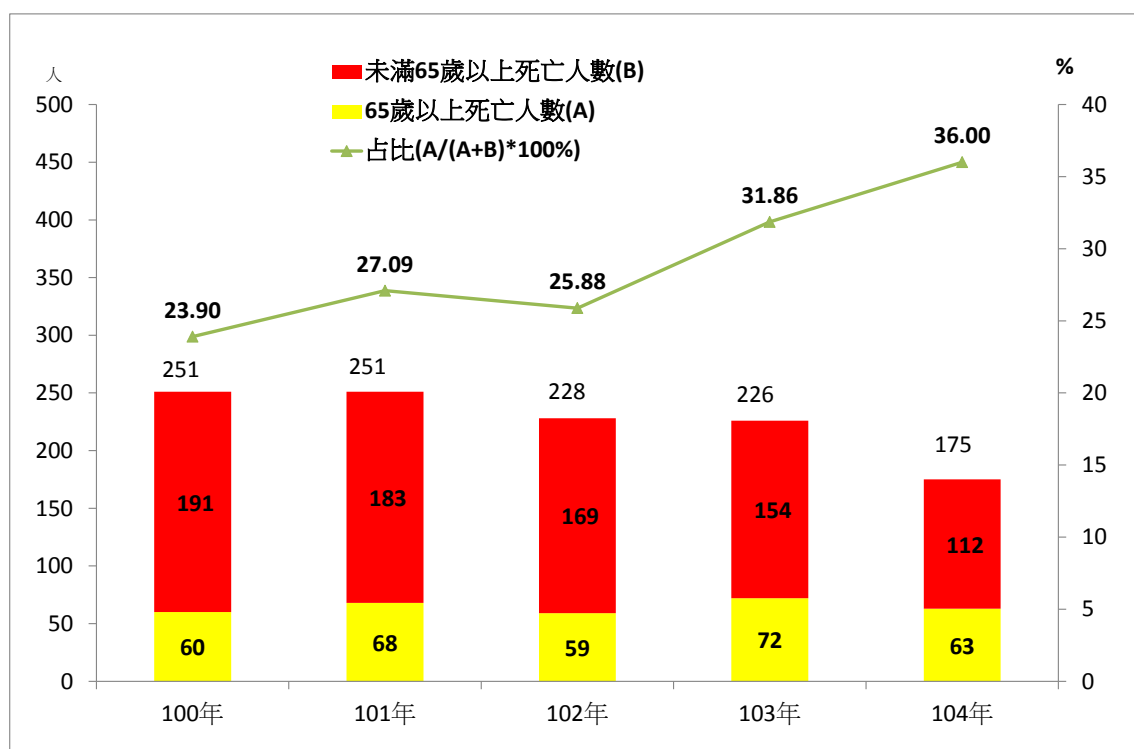
肇事發生時段	104年件數(件)		與103年增減比較	
	件數	結構比(%)	增減數(件)	增減率(%)
總計	26	100.00	-6	-18.75
凌晨時段	2	7.69	-4	-66.67
0-2時	-	-	-	--
2-4時	-	-	-	--
4-6時	2	7.69	-4	-66.67
上午時段	9	34.62	-4	-30.77
6-8時	3	11.54	-4	-57.14
8-10時	4	15.38	1	33.33
10-12時	2	7.69	-1	-33.33
下午時段	7	26.92	-3	-30.00
12-14時	1	3.85	-6	-85.71
14-16時	4	15.38	2	100.00
16-18時	2	7.69	1	100.00
晚間時段	8	30.77	5	166.67
18-20時	6	23.08	4	200.00
20-22時	-	-	-1	-100.00
22-24時	2	7.69	2	--

參、A1 類高齡者交通事故死亡人數

一、總數

近 5 年(100 至 104 年)A1 類交通事故總死亡人數大致呈現遞減趨勢，104 年死亡人數 175 人較 103 年減少 51 人，減幅為 22.57%，然而 65 歲以上高齡者 A1 類交通事故死亡之人數由 100 年 60 人至 103 年 72 人達到最多，104 年下降為 63 人，惟其占比由 100 年 23.90% 增至 104 年 36%，增加 12.1 個百分點。(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

104 年 A1 類道路交通事故 65 歲以上高齡者死亡人數共 63 人，其中男性 45 人(占 71.43%)，女性 18 人(占 28.57%)，男性為女性 2.5 倍。近 5 年比較，女性 104 年較 100 年僅增加 2 人(+12.50%)，而男性亦僅增加 1 人(+2.27%)。(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			占比
			男	女	
100年	251	60	44	16	23.90
101年	251	68	45	23	27.09
102年	228	59	36	23	25.88
103年	226	72	42	30	31.86
104年	175	63	45	18	36.00

三、按騎(駕)乘車種分

104年A1類道路交通事故高齡者死亡63人，依騎(駕)乘車種(肇事車種)觀察，「重型機車」25人(占39.68%)最多，其次為「行人」14人(占22.22%)，「自行車」12人(占19.05%)再次之、「輕型機車」9人(占14.29%)居第4。103年及104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62.50%及61.90%。

與103年比較，以「行人」減少6人(-30%)最多，其次為「輕型機車」減少2人(-18.18%)，「小客車」及「小貨車」各減少1人再次之，另「自行車」則增加1人(+9.09%)。(詳表9、圖3)

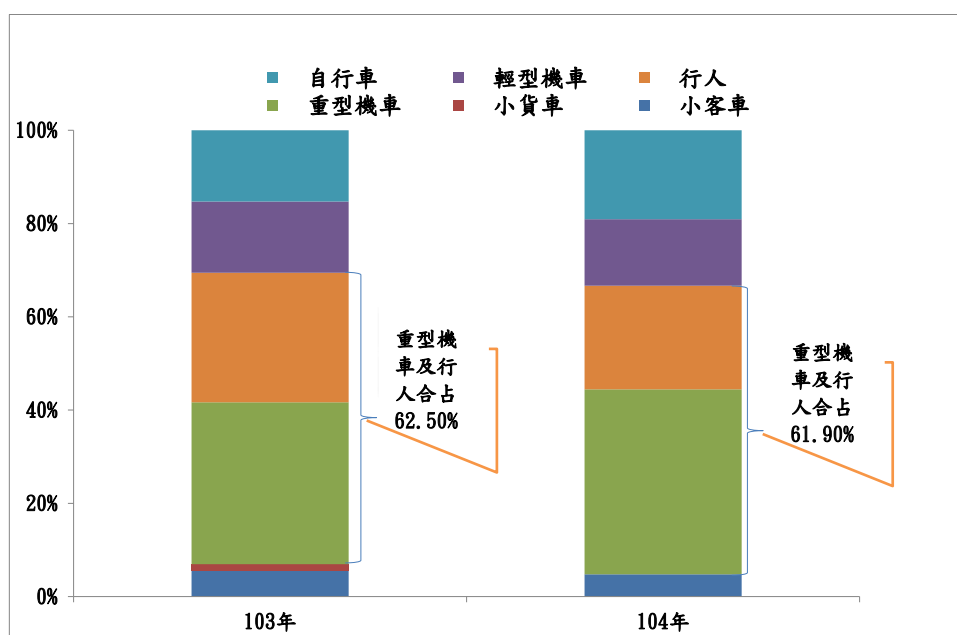
表9、高雄市A1類高齡者死亡人數依騎(駕)乘車種分

年齡	104年死亡人數(人)		增減比較	
		結構比(%)	增減數(人)	增減率(%)
總計	63	100.00	-9	-12.50
大客車	-	-	-	--
大貨車	-	-	-	--
小客車	3	4.76	-1	-25.00
小貨車	-	-	-1	-100.00
重型機車	25	39.68	-	-
輕型機車	9	14.29	-2	-18.18
自行車	12	19.05	1	9.09
行人	14	22.22	-6	-30.00
其他	-	-	-	--

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

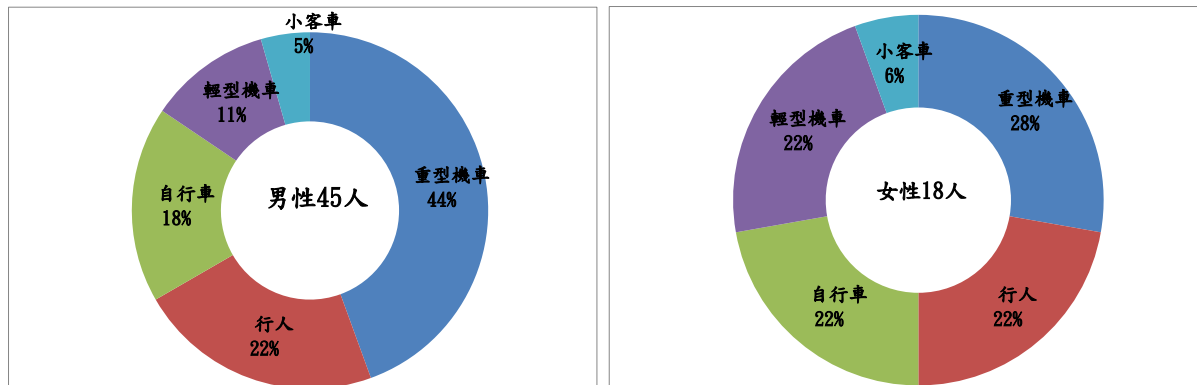


104年A1類高齡者死亡人數男性為女性的2.5倍，其中「重型機車」之死亡人數男性20人更為女性(5人)之4倍。以騎(駕)乘車種觀察，男性以「重型機車」20人(占44.44%)最多，其次為「行人」10人(占22.22%)，而女性亦以「重型機車」5人(占27.78%)最多，其次為「行人」、「自行車」及「輕型機車」均為4人(各占22.22%)。(詳表10、圖4)

表10、104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	45	100.00	18	100.00
重型機車	20	44.44	5	27.78
行人	10	22.22	4	22.22
自行車	8	17.78	4	22.22
輕型機車	5	11.11	4	22.22
小客車	2	4.44	1	5.56

圖4、104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

104年A1類道路交通事故高齡者死亡63人，分局中以林園分局13人(占20.63%)最多、岡山分局10人(占15.87%)次之，由於104年原高雄縣轄區的肇事仍較頻繁，高齡者死亡人數43人約為原高雄市轄區(20人)的2.15倍。

依騎(駕)乘車種與分局交叉觀察，「機車」死亡34人以林園分局7人(占20.59%)最多、仁武分局6人(占17.65%)次之，岡山及鳳山分局各4人(各占11.76%)再次之；「行人」死亡14人，以林園分局4人(占28.57%)最多；「自行車」死亡12人，以岡山分局4人(占33.33%)最多。

其中機車死亡34人中有高達12人(占3成5)未戴安全帽(林園分局3人，仁武、岡山及湖內分局各2人、三民二、前鎮及小港分局各1人)，以致發生交通事故致死率偏高，尤以轄管有郊區型態之分局比例更高，分局應加強取締及勸導騎機車未戴安全帽交通違規。(詳表11)

表11、104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	小客車	機車		自行車	行人	
			重型機車	輕型機車			
總計	63	3	34	25	9	12	14
新興分局	2	-	-	-	-	-	2
苓雅分局	3	-	2	1	1	-	1
三民一分局	-	-	-	-	-	-	-
三民二分局	3	-	1	-	1	-	2
左營分局	1	-	1	1	-	-	-
前鎮分局	3	-	1	1	-	2	-
鼓山分局	2	-	-	-	-	1	1
鹽埕分局	-	-	-	-	-	-	-
小港分局	3	-	3	1	2	-	-
楠梓分局	3	-	1	1	-	-	2
鳳山分局	7	-	4	2	2	2	1
仁武分局	6	-	6	6	-	-	-
岡山分局	10	2	4	3	1	4	-
林園分局	13	1	7	6	1	1	4
湖內分局	4	-	3	2	1	1	-
旗山分局	2	-	-	-	-	1	1
六龜分局	1	-	1	1	-	-	-

五、按發生時段分

104 年高齡者 A1 類道路交通事故，發生時段以「04~06 時」、「08~10 時」各死亡 10 人(占 15.87%)最多、「06~08 時」、「10~12 時」各死亡 8 人(占 17.70%)次之，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。

另外比較高齡肇事者資料發現，高齡者 A1 類交通事故發生時段「18~20 時」不論是否為肇事者，同屬高峰期，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104年高齡者A1類交通事故死亡人數依發生時段

時段	合計	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22
		/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
		4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24
全部死亡人數	63	1	10	8	10	8	4	5	7	7	1	2
高齡者為肇事者之死亡人數	26	-	2	3	4	2	1	4	2	6	-	2

六、按肇事原因分

104 年高齡者 A1 類道路交通事故，肇事原因以「違反號誌管制」、「未注意車前狀況」各死亡 12 人(占 19.05%)最多、「轉彎車未讓直行車先行」死亡 9 人(占 14.29%)次之。(詳表 13)

表13、高雄市104年高齡者A1類交通事故死亡人數依肇事原因

肇因	人數	肇因	人數
違反號誌管制	12	行人穿越道路不當	4
未注意車前狀況	12	未禮讓行人優先通行	3
轉彎車未讓直行車先行	9	支線道車未讓幹線道車先行	2
未保持安全間隔	5	超速失控	1
左方車未讓右方車先行	4	逆向行駛	1
酒後駕車	4	開啟車門不當	1
未保持安全距離	4	待鑑定(自摔、自撞、其他)	1
合計	63		

肆、結論

一、A1 類高齡者肇事之交通事故

- (一)件數：104 年 A1 類道路交通事故，第一當事者屬高齡者(65 歲(含)以上)肇事件數為 26 件，占 A1 類總件數(173 件)15.03%。高齡者肇事率(肇事件數/年中人口數)為每萬人 0.76 件，較 103 年下降 0.23 件。
- (二)肇事當事者區分：104 年高齡者肇事以「普通重型機車」9 件(占 34.62%)最多，其次依序為「小客車」、「自行車」、「行人」，而高齡者「騎機車」肇事計 11 件占比高達 42.31%。與 103 年比較，以「自行車」增幅 400%最多，主要與近幾年來推行自行車休閒運動有關。
- (三)肇事當事者性別：104 年高齡者男性肇事有 24 件(占總件數 26 件之 92.31%)，為女性肇事之 12 倍，顯示高齡男性肇事而造成交通事故件數遠高於女性。高齡男性肇事件數以「普通重型機車」8 件(占 33.33%)最多，而高齡女性「普通重型機車」及「行人」各肇事 1 件。
- (四)主要肇事原因：104 年 A1 類高齡者前 4 項肇事原因，依序為「違反號誌管制」、「橫越道路不慎」、「行人穿越道路不當」及「未依規定讓車」，以上 4 項合計占 42.31%。與 103 年比較，除「未依規定讓車」減少外，其餘皆為增加；4 項肇事原因較 103 年增幅 57.14%，顯示高齡者正確駕駛行為及交通安全規則應加強宣導。
- (五)發生時間：104 年以「上午時段(6~12 時)」9 件(占 34.62%)最多，若再細分時辰，以「18-20 時」所占比最高，與 103 年比較，僅「晚間時段」增加，其餘時段均減少。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：近 5 年(100 至 104 年)交通事故總死亡人數逐年遞減，然而 65 歲以上高齡者 A1 類交通事故死亡之人數由 100 年 60 人至 103 年 72 人達到最多，104 年下降為 63 人，惟其占比由 100 年 23.90%增至 104 年 36%，增加 12.1 個百分點。
- (二)按性別分：104 年 A1 類道路交通事故 65 歲以上高齡者死亡人數共 63 人，其中男性 45 人(占 71.43%)，女性 18 人(占 28.57%)，男性為女性之 2.5 倍。
- (三)按騎(駕)乘車種分：104 年高齡者死亡人數以「重型機車」占 39.68%最多，其次為「行人」占 22.22%，「自行車」占 19.05%再次之。依性別觀察，男性以騎(駕)乘「重型機車」占 44.44% 最多，其次為「行人」占 22.22%；而女性亦以「重型機車」占 27.78% 最多，其次為「行人」、「自行車」及「輕型機車」各占 22.22%。
- (四)按分局分：104 年高齡者死亡人數以林園分局 13 人(占 20.63%) 最多、岡山分局 10 人(占 15.87%)次之。104 年原高雄縣轄區的肇事仍較頻繁，高齡者死亡人數 43 人約為原高雄市轄區(20 人)的 2.15 倍。其中機車死亡 34 人中有高達 12 人(35.29%)未戴安全帽，以致發生交通事故致死率偏高。
- (五)按發生時段分：104 年高齡者死亡人數以「04~06 時」、「08~10 時」各死亡 10 人(占 15.87%)最多、「06~08 時」、「10~12 時」各死亡 8 人(占 17.70%)次之。比較高齡肇事者發現，高齡者 A1 類交通事故發生時段「18~20 時」不論是否為肇事者，同屬高峰期，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。
- (六)按肇事原因分：104 年高齡者 A1 類道路交通事故，肇事原因以「違反號誌管制」、「未注意車前狀況」各死亡 12 人(占 19.05%) 最多。

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、104 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)」9 件(占 34.62%)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、104 年本市高齡者 A1 類道路交通事故，不論是否為肇事者，前三項肇事車種大致為「重型機車」、「行人」、「自行車」，建議
 - (一)分局利用轄區各種集會活動，考量高齡者行的需求，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，公務車輛已經項規定全程開大燈，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、104年原高雄縣轄區的肇事仍較頻繁，高齡者死亡人數43人為原高雄市轄區(20人)的2.15倍；其中林園分局13人、岡山分局10人、鳳山分局7人、仁武分局6人，此四個分局死亡36人即占全部5成7。

(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，林園分局以「機車」死亡最多、「行人」次之，岡山分局以「機車」及「自行車」死亡最多，鳳山分局以「機車」死亡最多，仁武分局死亡全部為「機車」。此四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、104年本市高齡者A1類道路交通事故，其中機車死亡34人中有高達12人(占3成5)未戴安全帽(林園分局3人，仁武、岡山及湖內分局各2人、三民二、前鎮及小港分局各1人)，以致發生交通事故致死率偏高，尤以原高雄縣轄區之分局比例更高，分局應加強取締及勸導騎機車未戴安全帽交通違規。

六、與103年比較，104年本市A1類高齡者肇事件數減少6件，惟依肇事者觀察，以自行車肇事增加4件最多，主要與近幾年來推行自行車休閒運動有關，顯示配戴安全帽、夜間警示燈與反光設備、煞車檢查、不可超載及載人與遵守交通規則等自行車安全注意事項，亟需加強教育及宣導，以降低事故之發生。

七、今年本局委外問卷調查初步資料顯示，

(一)本市市民對護老交通安全專案的知悉度11.9%較去年14.5%下降2.6個百分點，顯然知悉者還是不多；

(二)知悉者有九成二(92.0%)認為是對維護高齡者用路安全有幫助，較去年(87.4%)上升4.6個百分點；

(三)知悉者中60歲以上占比39.26%，較去年(23.78%)增加15.48個百分點；

(四)知悉者中 60歲以上治安滿意度 74.8%，較去年(66.7%)增加 8.1 個百分點；

代表知悉者(尤其是高齡者)肯定這項專案勤務，高齡者治安滿意度增加自然會提升本市治安滿意度，因此應該**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。