

109年至111年臺北市高齡者交通事故分析報告

113.02.19

臺北市政府交通局交通安全科

壹、109年至111年臺北市高齡者交通事故概況

一、臺北市人口老化問題

透過內政部人口統計，近年(107年至111年)本市65歲以上高齡者占總人口數比例逐年上升，截至111年底，臺北市高齡人口已占整體人口20.9%，換言之，每5人就有1人為65歲以上高齡者，根據目前聯合國世界衛生組織(WHO)定義，65歲以上人口占總人口比率達到7%稱為「高齡化社會」；達到14%稱為「高齡社會」；達到20%則稱為「超高齡社會」；從定義上來看，本市儼然已邁入「超高齡社會」，相對於本市總人口111年較107年減少18萬7,891人(下降7%)，本市高齡者111年較107年增加5萬9,959人(增加13.1%)，進而顯示出高齡問題為臺北市亟需重視之議題，尤以改善交通問題，給予高齡者更為友善、便利且安全之交通環境刻不容緩。

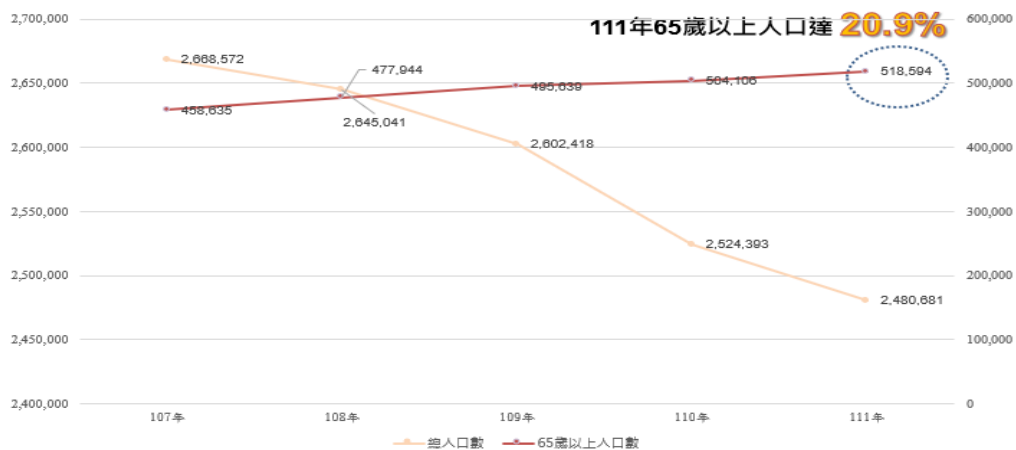


圖1、臺北市107年至111年人口趨勢圖

(資料來源:內政部人口統計資料)

統計本市12個行政區近3年高齡人口資料顯示，111年排名前3名行政區依序為大安(6萬4,661人)、士林(5萬6,329人)及北投(4萬7,220人)，另統計高齡者占該行政區人口比例前3名行政區依序為大安(22.72%)，萬華(22.57%)及信義(22.04%)，占比最低則為內湖(15.92%)，其中內湖為12區中自109年至111年高齡人口漲幅最大之行政區，與109年相比增加了4,728人，其次為北投的3,268人；從相對排名可以得知，萬華及大同區雖高齡者人口不多，但占比卻相對

高於其他行政區，松山、中正及大安區111年高齡者人口數則有微幅減少趨勢，惟12區高齡者占比皆呈現逐年上升趨勢。

表1、109年至111年各行政區高齡者人口數(單位:人)

行政區	109年	110年	111年
松山區	40,162 (20.05%)	41,144 (21.28%)	40,855 (21.51%)
信義區	43,324 (20.13%)	44,559 (21.47%)	44,910 (22.04%)
內湖區	38,731 (13.71%)	41,326 (14.93%)	43,459 (15.92%)
南港區	19,250 (16.21%)	20,089 (17.35%)	20,719 (18.21%)
中山區	43,318 (19.35%)	44,994 (20.87%)	45,119 (21.22%)
中正區	29,240 (18.82%)	29,926 (19.87%)	29,734 (20.08%)
文山區	44,373 (16.55%)	46,168 (17.65%)	47,065 (18.27%)
大同區	23,301 (18.81%)	24,029 (19.90%)	24,357 (20.50%)
萬華區	37,328 (20.39%)	38,567 (21.84%)	39,062 (22.57%)
北投區	43,952 (17.57%)	45,814 (18.72%)	47,220 (19.62%)
士林區	53,166 (19.09%)	55,325 (20.51%)	56,329 (21.28%)
大安區	64,094 (21.18%)	65,050 (22.32%)	64,661 (22.72%)
總計	480,239	496,991	503,490

備註：

1. 資料來源：臺北市政府民政局每月各行政區按年齡分人口數統計資料。
2. ()為該區高齡者人口數占該行政區人口比例

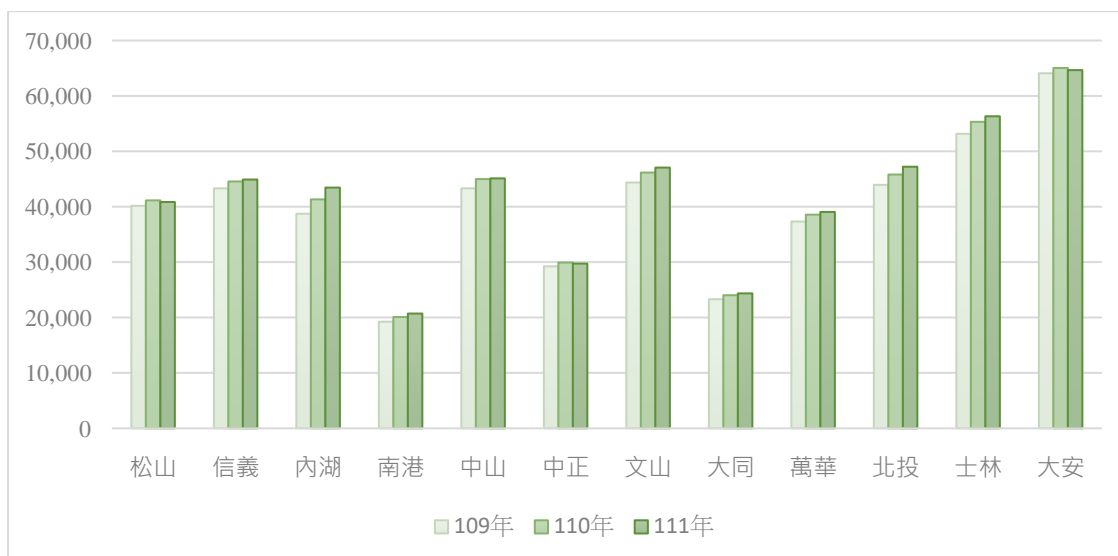


圖2、各行政區高齡人口及占整體比例

二、臺北市高齡者交通事故統計

統計臺北市109至111年交通事故件數分別為25,545件、24,038件及25,141件，高齡者為主要肇因則分別有2,571件、2,518件及2,657件，觀察高齡者為主要肇因占整體比例自109年至111年依序為10.06%、10.48%及10.61%。

表2、109年至111年高齡者為主要肇事原因交通事故件數統計

年度	交通事故總件數	高齡人口為主要肇事原因總件數	高齡件數占總件數比例
109年	25,545	2,571	10.06%
110年	24,038	2,518	10.48%
111年	25,141	2,657	10.61%

資料來源：交通部道安資訊平台

從年齡層角度切入，統計109至111年交通事故30日內死亡人數，65歲以上高齡者死亡共計163人，占整體48%，若再拆分出75歲以上超高齡者，其占比25%又高於65歲至74歲之22.7%，顯示交通事故所造成的死亡有近一半為高齡者。

表3、109年至111年交通事故30日內死亡人數統計

年齡區間	109年		110年		111年		總計	比例
	人數	比例	人數	比例	人數	比例		
0-17歲	0	0%	3	2.3%	0	0%	3	0.9%
18-24歲	15	14.7%	14	10.8%	10	9.3%	39	11.5%
25-29歲	3	2.9%	1	0.8%	7	6.5%	11	3.2%
30-39歲	3	2.9%	11	8.5%	7	6.5%	21	6.2%
40-49歲	9	8.8%	11	8.5%	11	10.3%	31	9.1%
50-59歲	10	9.8%	19	14.6%	19	17.8%	48	14.2%
60-64歲	5	4.9%	16	12.3%	2	1.9%	23	6.8%
65-74歲	23	22.5%	28	21.5%	26	24.3%	77	22.7%
75歲以上	34	33.3%	27	20.8%	25	23.4%	86	25.4%
總計	102	--	130	--	107	--	339	--

資料來源：交通部道安資訊平台

統計109至111年交通事故受傷人數65歲以上高齡者受傷共計9,428人，占整體9.6%，集中於65歲-74歲(6.8%)，65-74歲呈現上升趨勢，75歲111年則較109年略為下降，惟長期呈現上升趨勢，111年較109年增加76人(+2.4%)。

表4、109年至111年交通事受傷人數統計

年齡區間	109年		110年		111年		總計	比例
	人數	比例	人數	比例	人數	比例		
0-17歲	1,033	3.1%	935	2.9%	822	2.5%	2,790	2.8%
18-24歲	9,165	27.1%	7,804	24.3%	7,898	23.7%	24,867	25.1%
25-29歲	4,797	14.2%	4,474	14.0%	4,848	14.6%	14,119	14.2%

年齡區間	109年		110年		111年		總計	比例
	人數	比例	人數	比例	人數	比例		
30-39歲	6,083	18.0%	6,061	18.9%	6,330	19.0%	18,474	18.6%
40-49歲	4,352	12.9%	4,475	14.0%	4,749	14.3%	13,576	13.7%
50-59歲	3,590	10.6%	3,550	11.1%	3,754	11.3%	10,894	11.0%
60-64歲	1,675	5.0%	1,648	5.1%	1,709	5.1%	5,032	5.1%
65-74歲	2,170	6.4%	2,227	6.9%	2,298	6.9%	6,695	6.8%
75歲以上	952	2.8%	881	2.7%	900	2.7%	2,733	2.8%
總計	33,817	--	32,055	--	33,308	--	99,180	--

資料來源:交通部道安資訊平台

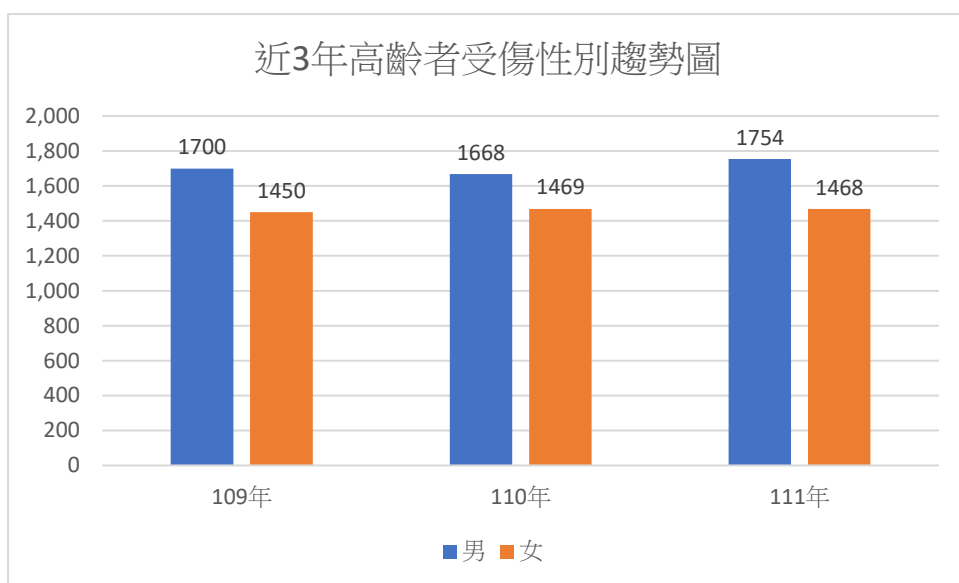


圖3、近3年高齡者受傷性別趨勢圖

統計本市12個行政區近3年高齡者30日內死亡人數，平均前3名依序為萬華8.7人、士林7.7人及大同區7人，惟大同區自109年至111年已從10人大幅下降至5人，以相對人口數來看，大同及萬華區30日內死亡人數較其他行政區呈現更高的死亡率，松山區為近3年平均死亡人數唯一低於2人之行政區，另僅內湖區、南港區及萬華區長期死亡人數男性高於女性。

表5、109年至111年30日內死亡人數統計

行政區	109年		110年		111年		3年平均
	死亡人數	性別差異 (男-女)	死亡人數	性別差異 (男-女)	死亡人數	性別差異 (男-女)	
松山	1	-1	2	2	2	0	1.7 (8)
信義	4	0	5	-3	1	1	3.3 (6)
內湖	3	1	2	2	2	2	2.3 (7)

行政區	109年		110年		111年		3年平均
	死亡人數	性別差異 (男-女)	死亡人數	性別差異 (男-女)	死亡人數	性別差異 (男-女)	
南港	4	2	2	2	3	1	3 (12)
中山	2	-2	6	2	5	-1	4.3 (5)
中正	4	0	4	4	3	1	3.7(10)
文山	3	-3	6	2	5	-3	4.7 (3)
大同	10	2	6	-2	5	-1	7.0(11)
萬華	9	1	9	5	8	6	8.7 (9)
北投	4	-4	6	2	4	-2	4.7 (4)
士林	9	1	5	-3	9	7	7.7 (2)
大安	4	-4	2	2	4	-2	3.3 (1)

表6、109年至111年30日內死

備註：

1. ()為該行政區3年平均人口數排名
2. 資料來源：交通部道安資訊平台

近3年高齡者受傷人數平均前3名依序為北投、萬華及士林區，以相對人口數來看，萬華區受傷人數較其他行政區呈現更高的受傷率，南港為近3年平均受傷人數唯一低於150人之行政區，比較各行政區近3年受傷人數趨勢，北投、大同區呈現逐年下降趨勢，北投區111年較109年減少73人(-19.2%)，大同區減少51人(-21.4%)，另松山區、信義區、中山區、中正區、文山區、士林區及大安區長期受傷人數男性高於女性，惟內湖區長期受傷人數女性高於男性。

表6、109年至111年受傷人數統計

行政區	109年		110年		111年		3年平均
	受傷人數	性別差異 (男-女)	受傷人數	性別差異 (男-女)	受傷人數	性別差異 (男-女)	
松山	188	14	149	52	166	43	169.3 (8)
信義	294	19	288	26	316	12	302.7 (6)
內湖	225	-14	234	-5	255	-33	240.3 (7)
南港	113	8	150	-11	122	7	131.3(12)
中山	290	28	300	23	334	15	312.3 (5)
中正	264	44	226	44	273	23	258.0(10)
文山	266	39	267	19	284	60	277.0 (3)
大同	238	-9	208	-16	187	51	218.0(11)
萬華	283	17	328	-7	372	14	336.3 (9)
北投	379	27	358	-12	306	15	352.3 (1)

行政區	109年		110年		111年		3年平均
	受傷人數	性別差異 (男-女)	受傷人數	性別差異 (男-女)	受傷人數	性別差異 (男-女)	
士林	314	32	359	63	302	36	332.7 (2)
大安	268	44	241	10	281	30	266.7 (4)

備註：

1. ()為該行政區3年平均人口數排名
2. 資料來源：交通部道安資訊平台

近3年每千人死傷人數平均前3名依序為大同、萬華及中正區，然大同區近3年每千人高齡者死傷人數大幅下降，比較111年與109年，大同及北投區呈現較明顯之下降趨勢，分別從10.6人減少至7.9人及8.7人減至6.6人，萬華區則由7.8人增加至9.7人呈現較為明顯之上升；就相對人口數來看，大安區每千人高齡死傷整體表現最佳；其中，以大安、松山每千人死傷人數皆未超過5人，趨勢較為穩定。

表7、109年至111年每千人高齡者死傷人數統計

行政區	109年	110年	111年	3年平均
松山	4.7	3.7	4.1	4.2 (8)
信義	6.9	6.6	7.1	6.8 (6)
內湖	5.9	5.7	5.9	5.8 (7)
南港	6.1	7.6	6.0	6.6(12)
中山	6.7	6.8	7.5	7.0 (5)
中正	9.2	7.7	9.3	8.7(10)
文山	6.1	5.9	6.1	6.0 (3)
大同	10.6	8.9	7.9	9.1(11)
萬華	7.8	8.7	9.7	8.8 (9)
北投	8.7	7.9	6.6	7.7 (4)
士林	6.1	6.6	5.5	6.1 (2)
大安	4.2	3.7	4.4	4.1 (1)

資料來源：交通部道安資訊平台

參、臺北市高齡者事故分析

(一) 性別分析

透過整體30日內死亡人數性別統計分析，男性以平均65.49%明顯高於女性34.51%，且佔比逐年上升，111年已達70.09%，高齡者男性占高齡者整體比例58.3%略低於整體平均，惟高齡男性因事故而死亡的人數長期高於女性；若藉由車種與年齡層交叉分析，造成男性死亡以機車為大宗，行人次之，造成女性死亡則明顯集中於行人，行人呈現下降趨勢。

表8、109年至111年30日內死亡人數及比例

年度	性別	整體		高齡者	
		人數	占比	人數	占比
109年	男性	65	63.73%	29	50.9%
	女性	37	36.27%	28	49.1%
	合計	102			
110年	男性	82	63.08%	34	61.8%
	女性	48	36.92%	21	38.2%
	合計	130			
111年	男性	75	70.09%	32	58.2%
	女性	32	29.91%	19	34.5%
	合計	107			
總計	男性	222	65.49%	95	58.3%
	女性	117	34.51%	68	41.7%
	合計	339		163	

資料來源：交通部道安資訊平台

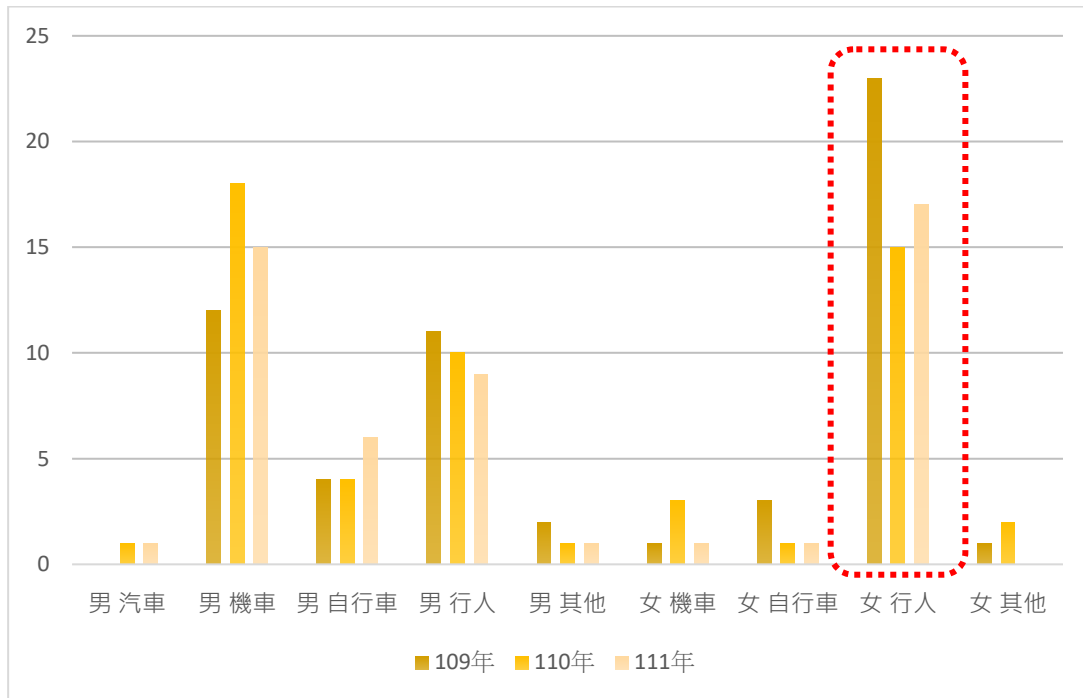


圖4、30日內死亡性別及車種交叉分析

(資料來源:交通部道安資訊平台)

藉由109至111年受傷人數統計分析，近3年男性以平60.1%高於女性39.9%，高齡者男性占比相對整體略低，平均為53.9%，近3年男、女性無明顯差異，若藉由車種與年齡層交叉分析，造成男性受傷近7成為機車族群，女性受傷機車人數及行人數相當。

表9、109年至111年受傷人數及比例

年度	性別	整體		高齡者	
		人數	占比	人數	占比
109年	男性	20,507	60.6%	1,690	54.1%
	女性	13,310	39.4%	1,432	45.9%
	合計	33,817		3,122	
110年	男性	19,271	60.1%	1,655	53.2%
	女性	12,784	39.9%	1,453	46.8%
	合計	32,055		3,108	
111年	男性	19,791	59.4%	1,741	54.4%
	女性	13,517	40.6%	1,457	45.6%
	合計	33,308		3,198	
總計	男性	59,569	60.1%	5,086	53.9%
	女性	39,611	39.9%	4,342	46.1%
	合計	99,180		9,428	

資料來源：交通部道安資訊平台

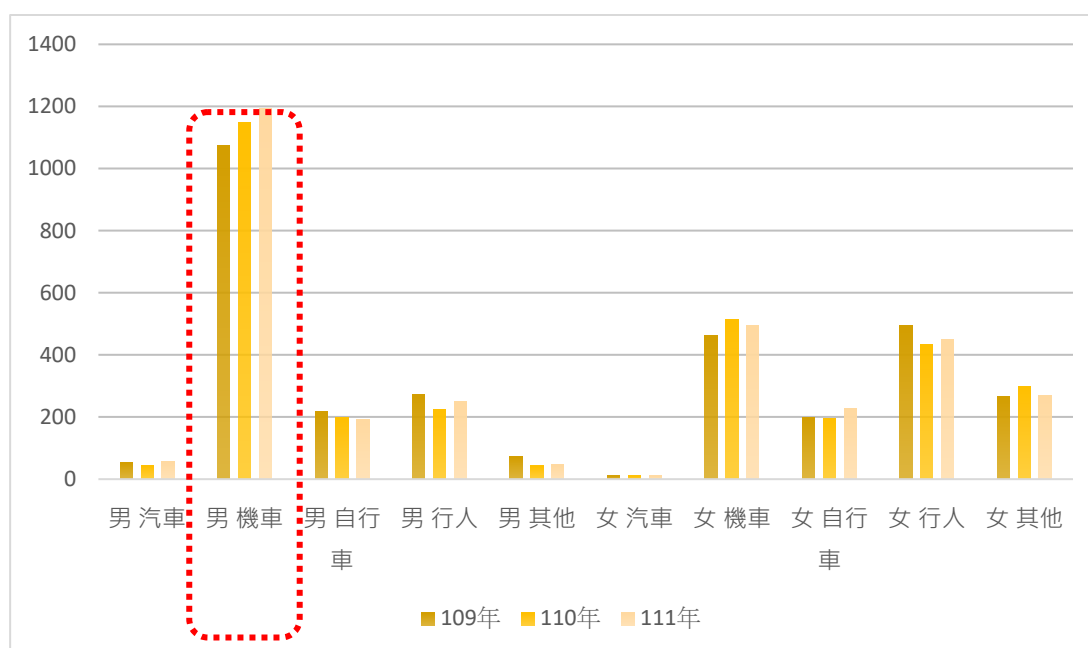


圖5、受傷人數性別及車種交叉分析
(資料來源:交通部道安資訊平台)

(二) 車種分析

近3年30日內死亡車種，以行人85人(52.1%)為主，機車50人(30.7%)次之，觀察各車種趨勢圖，65至74歲之死亡車種為機車及行人，兩者占該年齡層整體死亡人數之比例相當(共占79.2%)，惟長期機車呈現上升趨勢，行人無明顯增減，75歲以上則主要集中於行人(55人，64%)，行人長期呈現微幅下降趨勢，機車則無明顯增減。

受到 COVID-19之疫情影響，私人運具使用率依舊偏高，導致道

路車流量增加，綜看各月份數據，111年僅9月車流略低於前2年，另111年與前2年平均比較車流增加8.7%；且公車載客數尚未回復疫情前水準，事故防制成效受到上述疫情導致之活動改變之旅次曝光量增加而抵銷。

表10、109年至111年交通事故30日死亡車種統計

年度	年齡群組	汽車	機車	自行車	行人	其他
109年	65-74歲	0	7	3	11	2
	75歲以上	0	6	4	23	1
合計		0	13	7	34	3
110年	65-74歲	1	13	3	9	2
	75歲以上	0	8	2	16	1
合計		1	21	5	25	3
111年	65-74歲	1	11	4	10	0
	75歲以上	0	5	3	16	1
合計		1	16	7	26	1
65-74歲		2	31	10	30	4
75歲以上		0	19	9	55	3
總計		2	50	19	85	7

備註：

1. 其他包含軍車、特種車、慢車、乘客等
2. 資料來源:交通部道安資訊平台

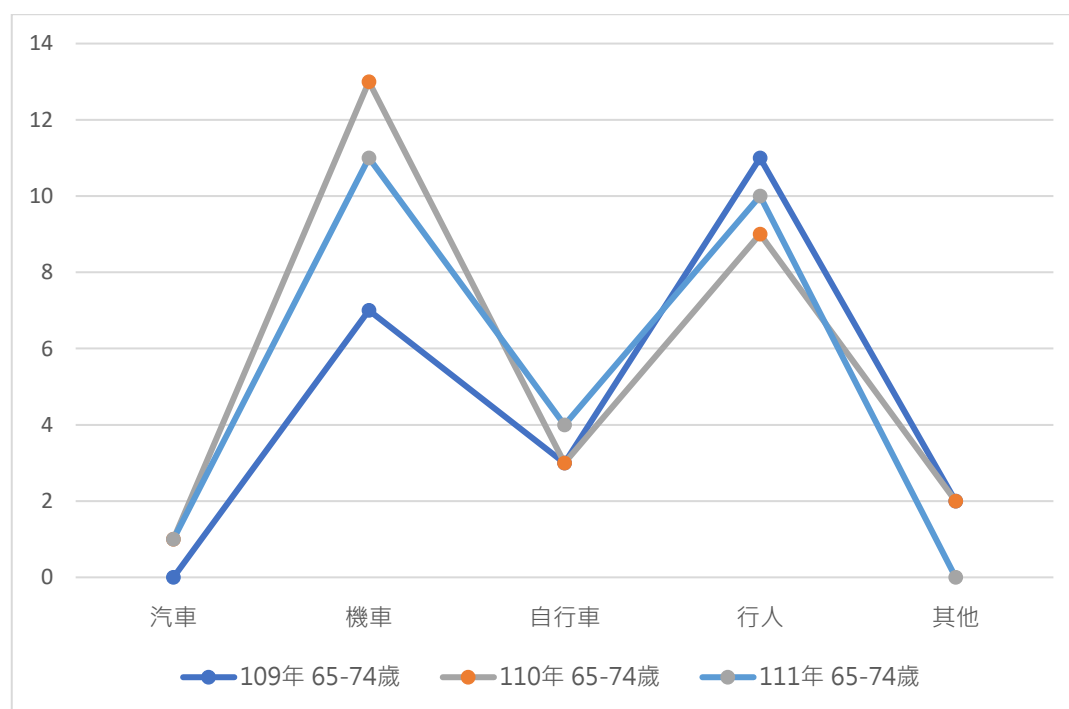


圖6、近3年65至74歲30日內死亡車種趨勢圖
(資料來源:交通部道安資訊平台)

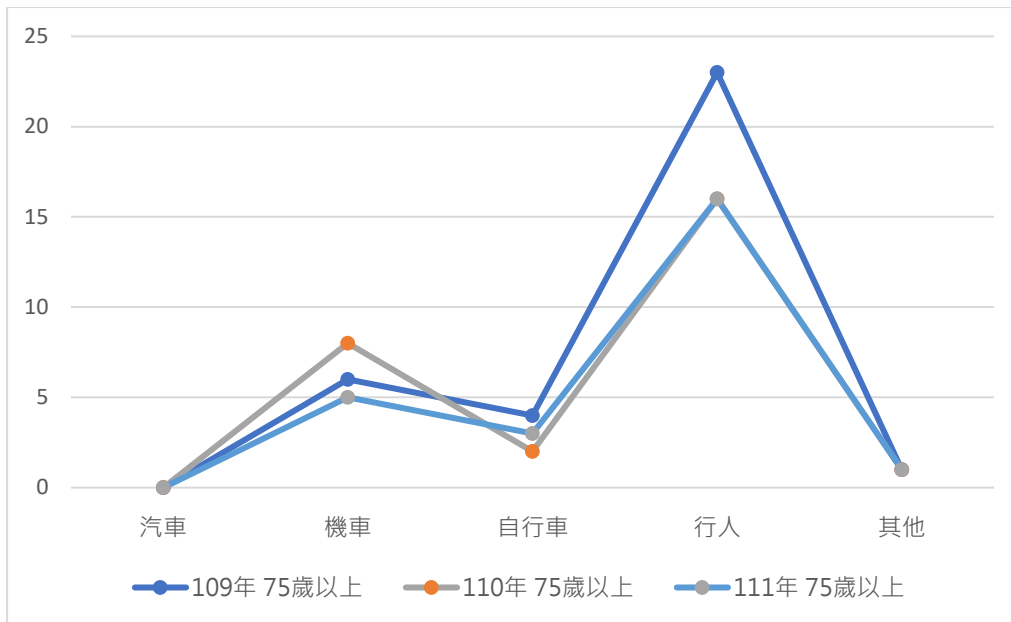


圖7、近3年75歲以上30日內死亡車種趨勢圖
(資料來源:交通部道安資訊平台)

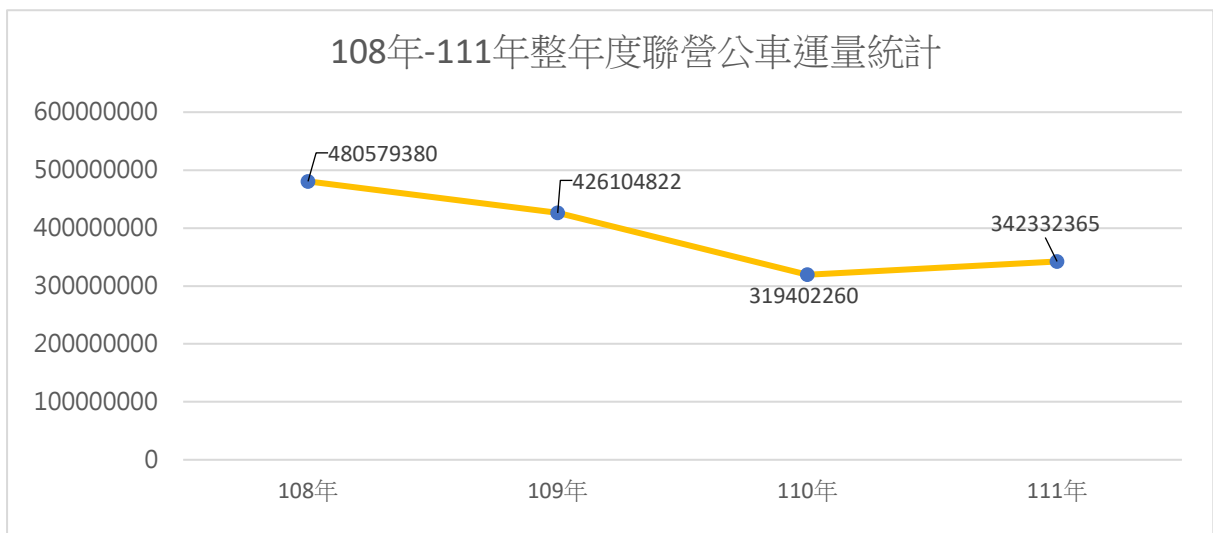


圖8、108年-110年整年度同期聯營公車運量統計
(資料來源:臺北市交通統計查詢平台)

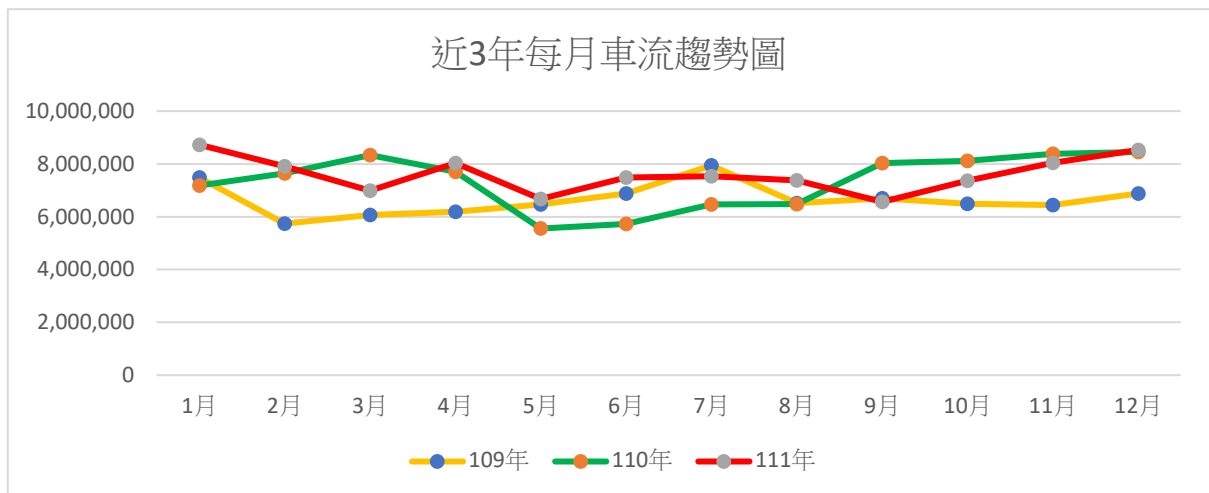


圖9、近3年每月車流趨勢

(資料來源:本府交通局資訊服務網_新運輸決策支援系統道路績效分析)

近3年受傷車種，機車以4,888人(52.9%)為大宗，行人2,121人(22.9%)次之，機車族群長期呈現上升趨勢，111年與109年比較增加154人(+10%)，111年與109年比較減少67人(-8.7%)，65至74歲高齡者，以機車3,947人(59%)為大宗，行人1,153人(17.2%)次之，75歲以上機車及行人共1,909人，兩者比例相當(共占整體70%)。

表11、109年至111年交通事故受傷車種統計

年度	年齡群組	汽車	機車	自行車	行人	其他
109年	65-74歲	60	1,232	265	403	210
	75歲以上	6	304	149	363	130
合計		66	1,536	414	766	340
110年	65-74歲	49	1,343	245	369	221
	75歲以上	8	319	146	287	121
合計		57	1,662	391	656	342
111年	65-74歲	63	1,372	261	381	221
	75歲以上	7	318	161	318	96
合計		70	1,690	422	699	317
65-74歲		172	3,947	771	1,153	652
75歲以上		21	941	456	968	347
總計		193	4,888	1,227	2,121	999

備註：

1. 其他包含軍車、特種車、慢車、乘客等。
2. 資料來源:交通部道安資訊平台

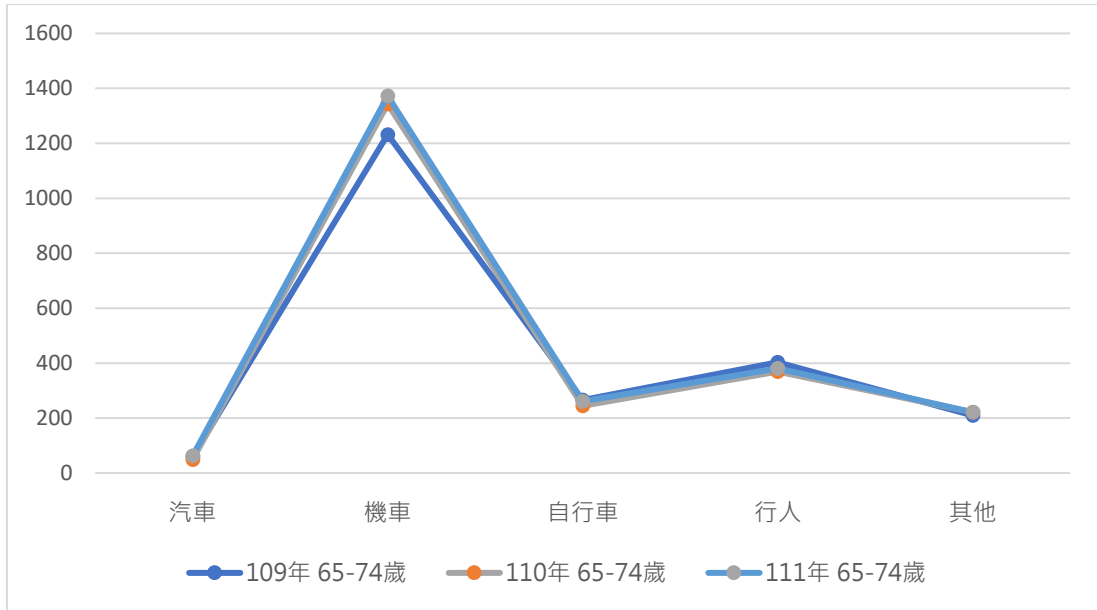


圖10、近3年65至74歲受傷車種趨勢圖
(資料來源:交通部道安資訊平台)

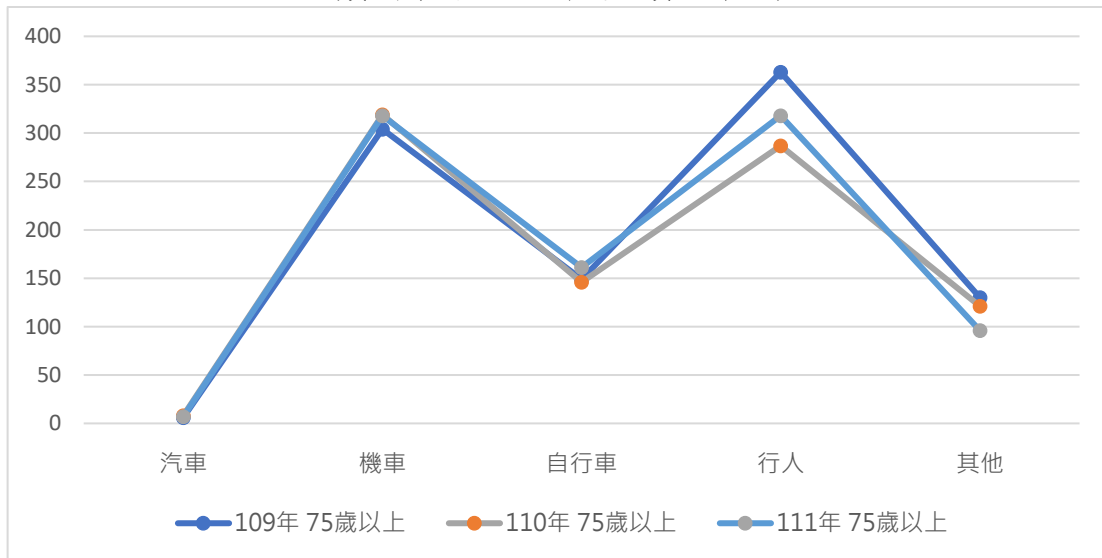


圖11、近3年75歲以上受傷車種趨勢圖
(資料來源:交通部道安資訊平台)

(三) 時段分析

透過30日內死亡時段統計，65至74歲30日死亡事故發生時段主要集中在上午10至12時(20.8%)，統計75歲以上30日內死亡事故主要集中於上午(8-12時，43%)及下午尖峰時段(16-18時，12.8%)。

觀察近3年趨勢，65至74歲30日死亡事故發生時段中，清晨4至上午8時明顯增加，75歲以上，上午10至12時及中午12-14時明顯下降，凌晨0至2時則呈現上升趨勢。

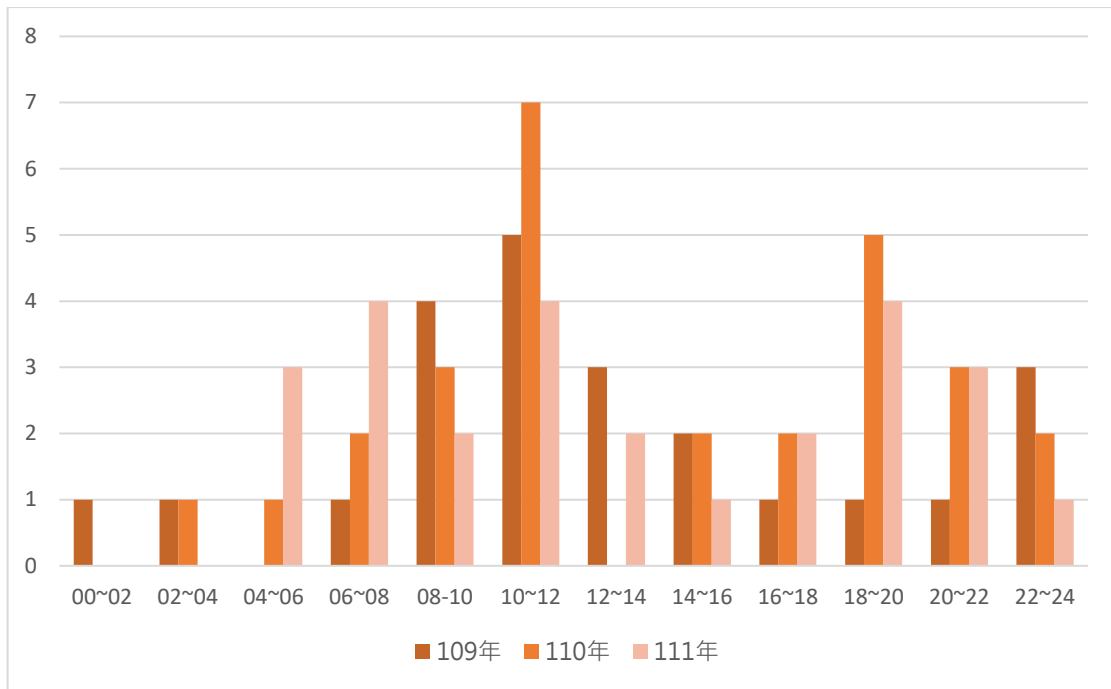


圖12、65至74歲30日事故時段統計
(資料來源:交通部道安資訊平台)

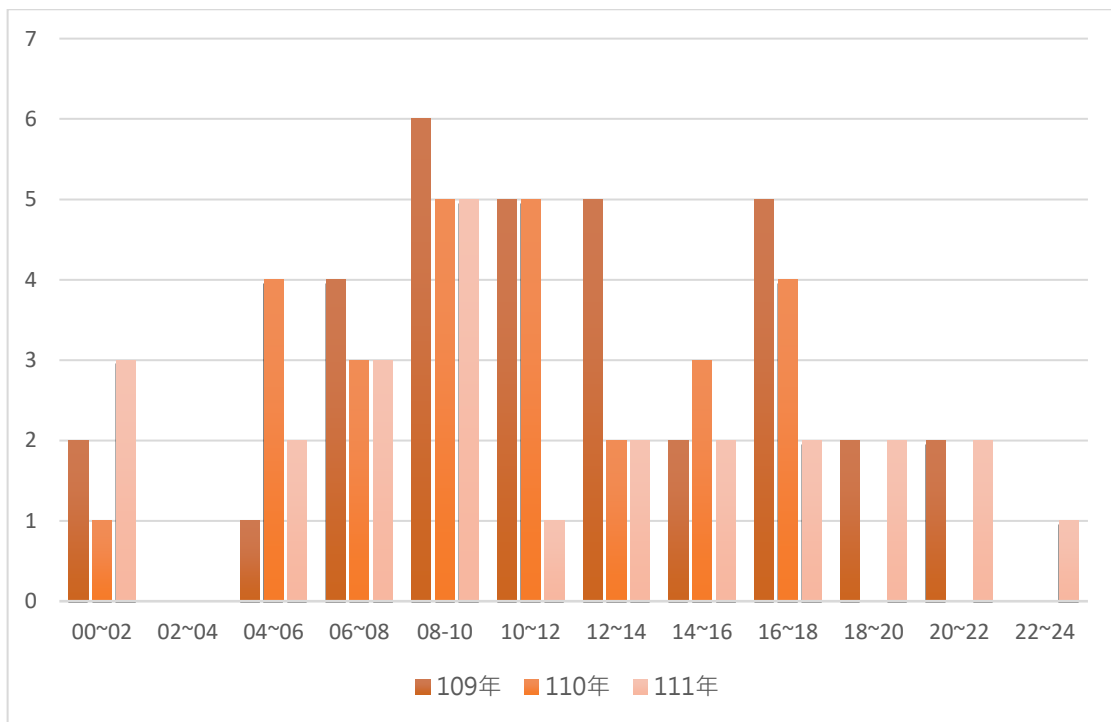


圖13、75歲以上30日事時段統計
(資料來源:交通部道安資訊平台)

透過受傷時段統計，65至74歲亡明顯集中時段，多數發生於8至12時及16至18時(46.1%)，75歲以上受傷事故時段則較明顯集中於上午8至12時(35.8%)。

觀察近3年趨勢，65至74歲中，10至12時及18至20時受傷人數明

顯增加，另6至8時有逐年微幅增加之趨勢；75歲以上，除6-8時呈現較為明顯增加外，其餘時段變動不大或呈現微幅下降趨勢。

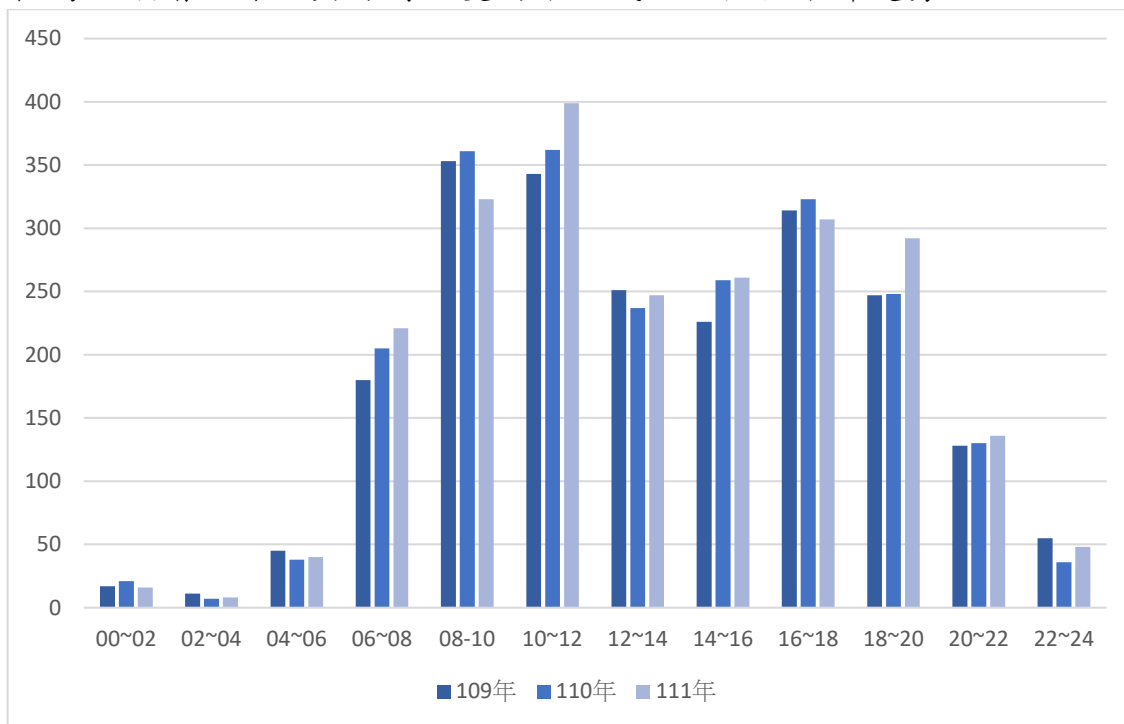


圖14、65至74歲受傷事故統計
(資料來源:交通部道安資訊平台)

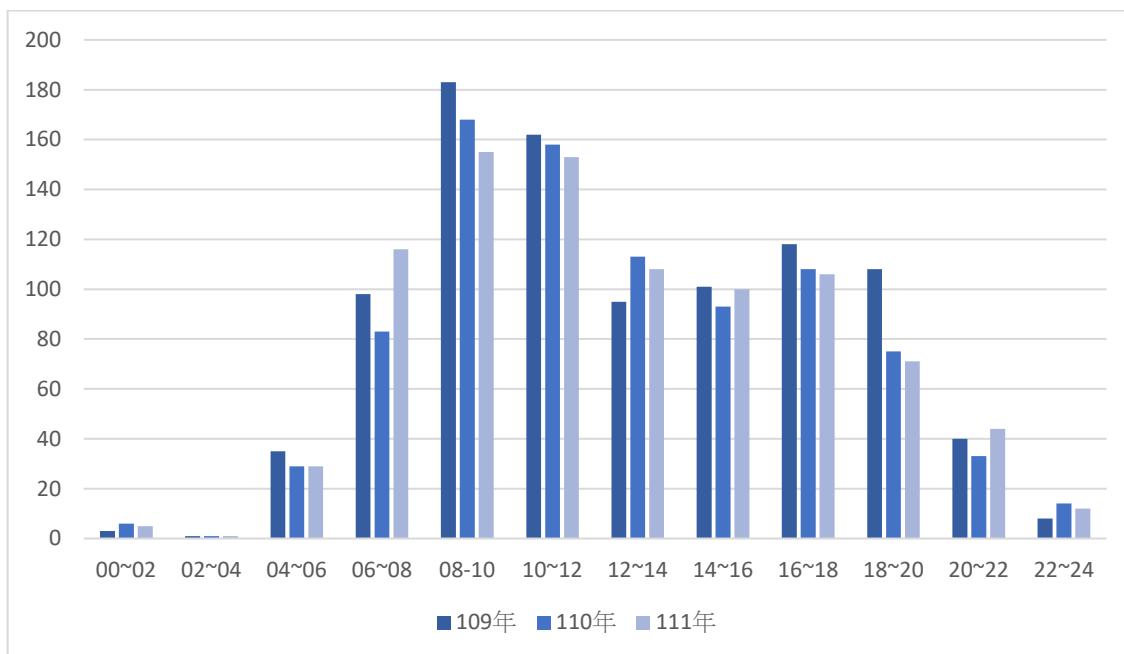


圖15、75歲以上受傷是事故時段統計
(資料來源:交通部道安資訊平台)

分析近3年，男、女性事故死傷發生時段分布無明顯差異，惟發

生時段皆以上午尖峰8至12時(男性:32%，女性:34.3%)為主，下午尖峰16至20時(男性:14.2%，女性:12.7%)次之。

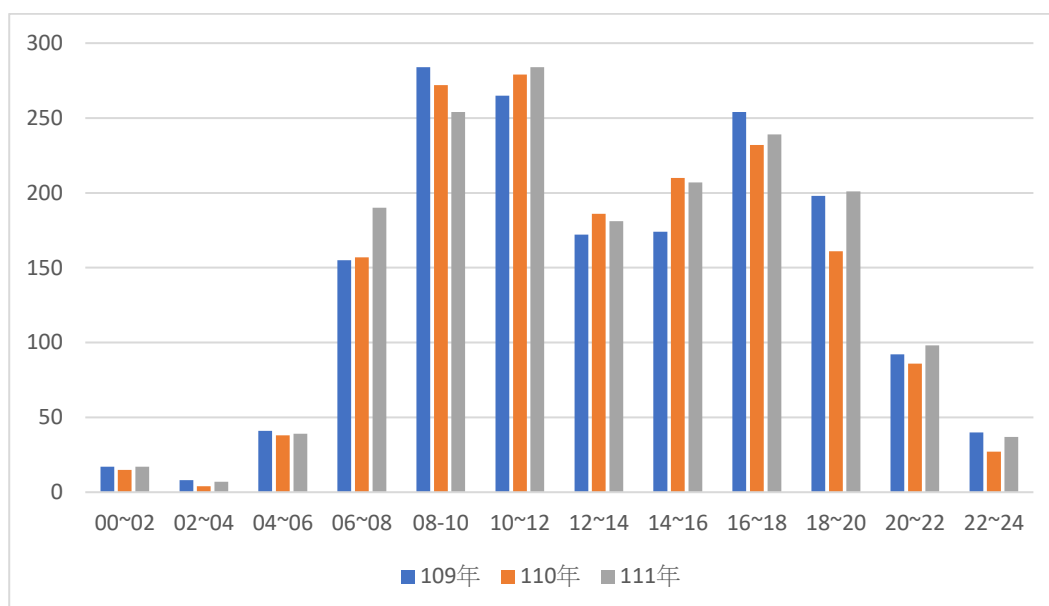


圖16、男性死傷事故時段統計
(資料來源:交通部道安資訊平台)

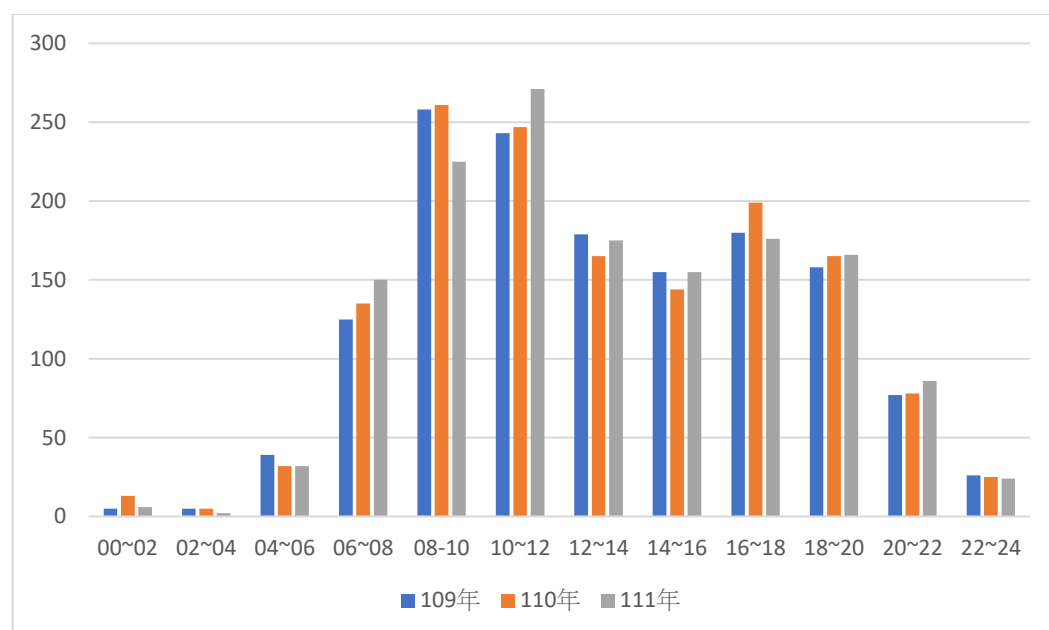


圖17、女性死傷事故時段統計
(資料來源:交通部道安資訊平台)

(四) 肇事地點及事故類型

交通事故均涉及多方當事人，並帶各自肇事原因，其中，肇事責任較重者列為第一當事人，較輕者列為第二當事人，依此類推；

本報告係以第一當事人肇事原因為原則進行統計，考量因素如列：

- (1) 第一當事人需負擔較重肇事責任，理當被視為整起事故之肇事主因
- (2) 非第一當事人若無足夠證據證明其應負起相當肇事責任，即以「尚未發現肇事原因」認列，若將其納入統計，可能因其比例放大而影響統計結果

統計本市近3年，65歲以上高齡者30日內死亡事故約68%發生於交岔路口，其中發生於交岔路口的車種65至74歲來看，機車呈現上升趨勢，行人則呈現下降趨勢；75歲以上則明顯集中於行人，長期亦呈現下降趨勢。

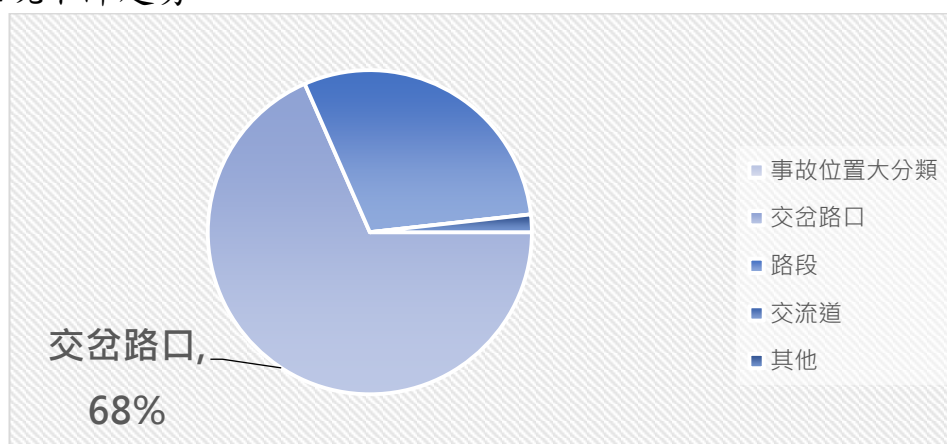


圖18、近3年30日內死亡事故地點統計
(資料來源:交通部道安資訊平台)

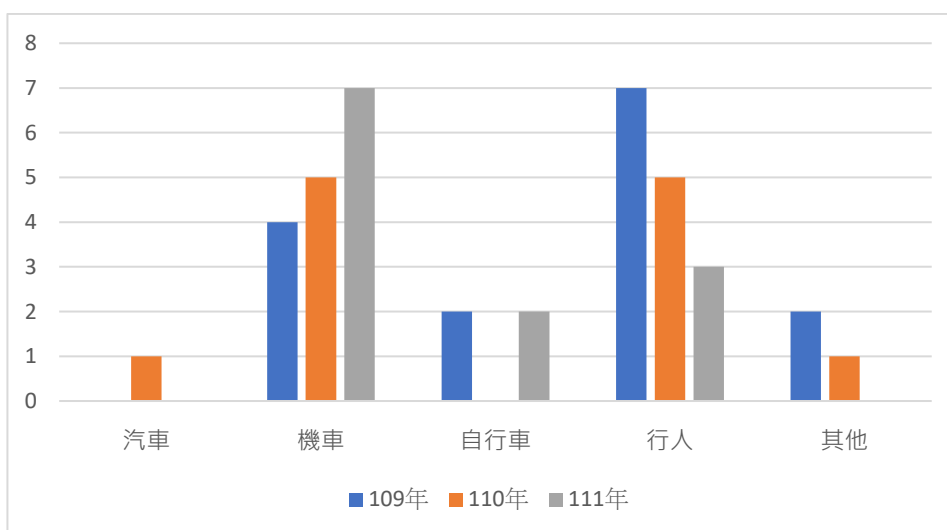


圖19、近3年65至74歲發生於交岔路口30日死亡車種統計

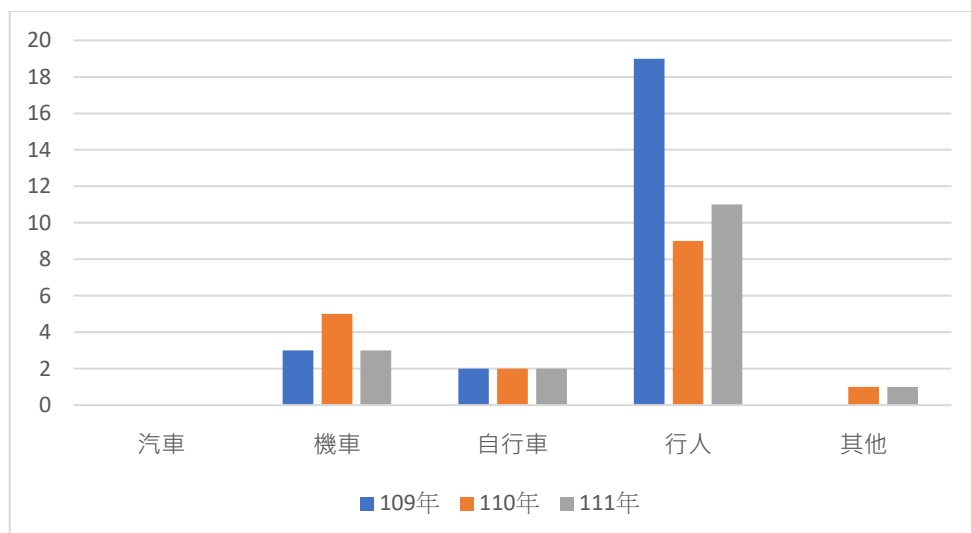


圖20、近3年75歲以上發生於交岔路口30日死亡車種統計

統計本市近3年，30日死亡高齡者為第1當事人之前3大肇因依序為不明原因肇事、未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路及其他引起事故之違規或不當行為，其中，其他引起事故之違規或不當行為及變換車道或方向不當，111年較過往明顯增加。

表12、30日高齡者為第一當事人前10名肇事原因

當事人個別肇因	109年	110年	111年	總計
不明原因肇事	4	7	0	11
未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路	5	2	2	9
其他引起事故之違規或不當行為	1	1	4	6
變換車道或方向不當	1	1	3	5
未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路	1	3	1	5
酒醉(後)駕駛失控	0	2	2	4
違反號誌管制或指揮	0	1	2	3
車輛駕駛人-尚未發現肇事因素	0	1	1	2
未依規定讓車	1	0	0	1
左轉彎未依規定	0	0	1	1

資料來源:交通部到案資訊平台

近3年受傷事故約58%發生於交岔路口、39%發生於路段，觀察近3年交岔路口受傷事故發生於交岔路口之數量逐年增加，路段事故則呈現微幅下降趨勢。

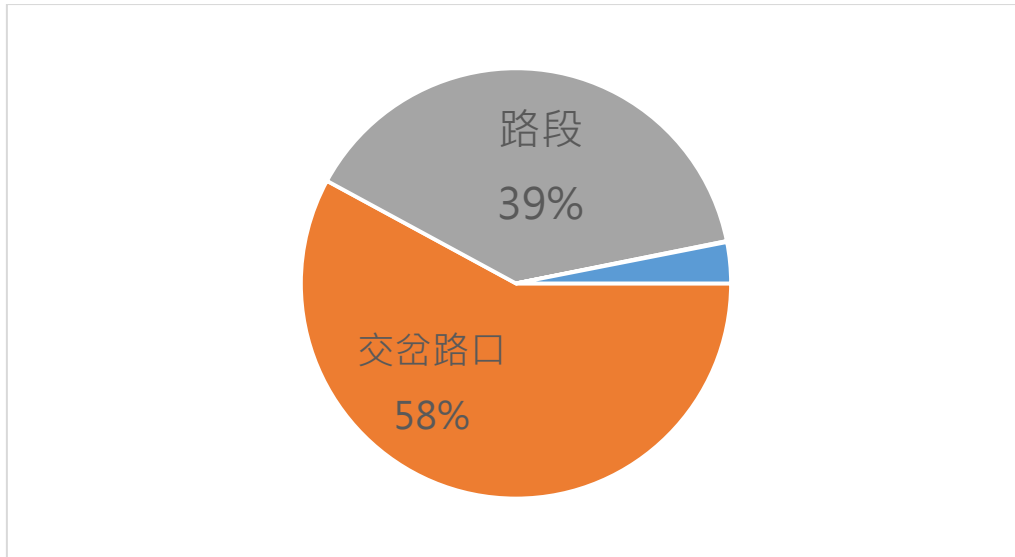


圖21、高齡者受傷地點統計

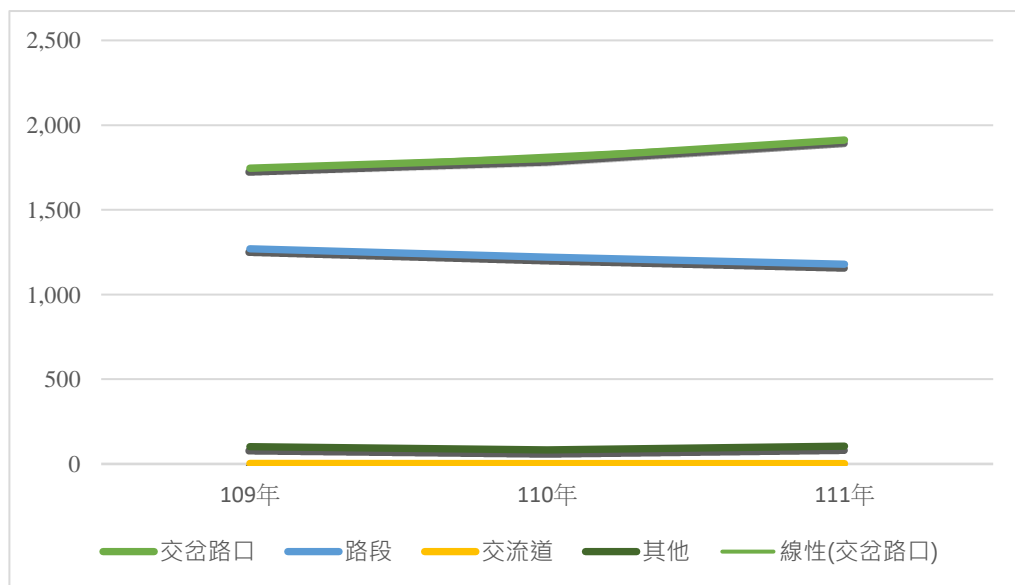


圖22、近3年高齡者受傷地點趨勢

近3年受傷事故高齡者為第一當事人之肇事原因前3名為未依規定讓車(17.6%)、不明原因肇事(10.2%)及變換車道不當(9.1%)，比較111年與109年，不明原因肇事大幅下降73人(-55.7%)，未注意車前狀況及左轉彎未依規定分別增加35人(+37.6%)及39人(+46.4%)。

表13、受傷事故高齡者為第一當事人前10名肇事原因

當事人個別肇因	109年	110年	111年	總計
未依規定讓車	195	200	205	995
不明原因肇事	134	122	61	573
變換車道或方向不當	110	92	111	515
未注意車前狀況	93	100	128	514
左轉彎未依規定	84	92	123	475

當事人個別肇因	109年	110年	111年	總計
車輛駕駛人-尚未發現肇事因素	61	77	46	322
違反號誌管制或指揮	58	59	77	311
未依規定行走行人穿越道、地下道、 天橋而穿越道路	58	43	49	251
起步未注意其他車(人)安全	36	45	51	213
未保持行車安全距離	28	51	36	194

資料來源:交通部到案資訊平台

(五) 小結

高齡者人口及事故逐年上升已為本市重要課題，經前述統計及分析，綜整歸納幾點結論如下

1. 近3年高齡者事故死傷人數持續上升，大同區呈現明顯下降趨勢，萬華長期呈現上升趨勢

近3年臺北市高齡者肇事件數及占整體比例增加，111年已占整體10.61%，死亡占整體47.7%，受傷人數占整體9.6%，且呈現逐年增加趨勢；臺北市12個行政區中，萬華、士林及大同區高齡者死亡事故相對於其他行政區高，北投及大同區死傷人數長期呈現下降趨勢，萬華呈現明顯上升趨勢，松山高齡者死傷人數表現相對優於其他行政區。

2. 男性死傷人數高於女性死傷人數，整體男性集中於機車，女性則平均分布於機車及行人

近3年高齡者死亡事故中，男性占65.49%高於女性的34.51%，男性以機車略多於行人，女性則明顯以行人為大宗；受傷人數男性占53.9%亦高於女性的46.1%，男性主要集中於機車，女性則平均分布於機車及行人，女性行人又高於男性行人。

3. 65至74歲死傷以機車為主，75歲以上死亡以行人為大宗，受傷則機車及行人相當

近3年高齡者死亡事故中，車種以行人85人為大宗，機車50人次之，65歲至74歲機車及行人死亡人數相當，機車長期呈現上升趨勢；75歲以上死亡車種以行人為主；65歲至74歲以機車受傷占59%為大宗，75歲以上受傷70%為機車及行人(比例相當)。

4. 65至74歲死傷分布於上午及下午尖峰，75歲以上死傷

時段以上午為主，比較性別則無明顯差異

65歲至74歲死亡時段集中在上午10至12時(20.8%)，75歲以上集中於上午(8-12時，43%)及下午尖峰時段(16-18時，12.8%)；65至74歲受傷多數發生於8至12時及16至18時(46.1%)，75歲以上受傷事故時段則較明顯集中於上午8至12時(35.8%)，分析男、女性事故死傷發生時段皆以上午尖峰8至12時(男性:32%，女性:34.3%)為主，下午尖峰16至20時(男性:14.2%，女性:12.7%)次之

5. 高齡者死傷主要發生於路口，死亡多為行人

統計近3年，65歲以上高齡者死亡事故約68%發生於交岔路口，以高齡者為第1當事人來看，前3大肇因依序為不明原因肇事、未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路及其他引起事故之違規或不當行為；受傷事故約58%發生於交岔路口、39%發生於路段，觀察近3年交岔路口受傷事故發生於交岔路口之數量逐年增加，受傷事故高齡者為第一當事人之肇事原因前3名為未依規定讓車(17.6%)、不明原因肇事(10.2%)及變換車道不當(9.1%)。

肆、防制作為及未來精進事項

隨老年人口增加，高齡者肇事件數及死傷人數亦隨之增加，相關因應及防制作為建議如下：

一、成立「臺北市行人安全友善計畫」跨局處專案小組

透過跨單位合作訂定短中長期計畫期程，朝「通暢行人環境」、「確保路口行人安全」、「提升大車轉彎安全」及「落實人本理念道路設計」四大方向，擬訂各項工程、宣導、執法措施，透過「醫院專案」、「校園專案」、「八橫八縱」三大專案，擬訂34項改善措施，據以落實執行。

二、路口行人安全改善計畫

為維護路口行人通行安全，自108年起逐年採滾動式檢討執行路口，針對行人易肇事路口蒐集事故型態等資料，在維持行人及車輛視距通透性之前提下，研議道路工程改善措施，至111年已檢討187處路口，其中完成放大型行人專用號誌500處、延長行人秒數286處等措施，未來將持續推動並強化鄰近醫院、

療養院、公園、車站、學校周邊持續建構路口友善通行環境。

三、藉由「肇事防制工作小組」及「社區高齡者防制交通事故推動小組」跨局處推動改善措施

於發生後7日內召集相關局處辦理現地會勘，研擬相關改善措施(如更換放大型行人號誌燈、檢討並增設夜間照明、增設告示牌面、調整行人穿越道線等措施)，並藉由每月召開「肇事防制工作小組」列管追蹤辦理情形；另為提升年長者交通安全，本市已於110年成立社區高齡者防制交通事故推動小組，整合各局處資源，共同推動及管考高齡者交通事故防制成效，藉由強化教育宣導、交通工程、保障高齡者交通安全專案，並結合各局處辦理高齡者相關業務機會，提供高齡者及其家屬交通安全資訊，拓展高齡交通事故防制觸及範圍，未來將視議題需求加邀相關單位加入，共同討論擬定防制策略，建構更友善交通環境。

四、運用多元管道及媒介進行宣導

運用網路社群媒體、戶外媒體(大型 LED 電視牆、百貨公司外牆、市府外牆、公車車側、候車亭及號誌燈箱等)、大眾媒體(社區電梯內聯播網、廣播等)及平面媒體(雜誌、文宣等)管道播放及刊登相關交通安全注意事項。

五、結合民政系統並辦理面對面宣導活動

- (一) 蒐集本市各區實際案件及數據，透過路老師、交通安全守護團及高齡者交通安全數位課程，至樂齡中心進行交通安全宣導，加強年長者行人之事故防制，提升其交通安全觀念。其中本局於112年爭取交通部預算辦理「補助村里長與路老師合作宣導高齡交通安全計畫」，依本市111年年長者交通事故肇因分析，以「未注意車前狀況」、「搶越行人穿越道」、「超速」、「酒駕失控」及「未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路」最多，故本局宣講重點為「行人安全」、「高齡者交通安全」、「汽機車安全」、「酒駕防制」、「自行車安全」與「路權觀念」等主題向高齡者進行宣講。
- (二) 於交通安全守護團、樂齡中心及健康中心等面對面場合加強行人及年長者路口安全之教育，並辦理交通公園闖關暨入校交通安全教育宣傳活動及學校導護執勤時倡導行人停看聽等加強學

童過路口之交通安全教育。

- (三) 因應112年高齡行人事故漸增，積極結合里辦及民政系統深入高齡者較多或事故較多之里向高齡者進行面對面宣導，並運用區里既有社群管道、宮廟與相關協會團體(如 Line 群組、Line 帳號、臉書等)不定期發送宣導圖卡或長輩早安圖，深入高齡者生活，加強用路人安全觀念。

六、建立路口停讓行人文化

本市警察局針對「車輛不禮讓行人」及「行人違規」加強重點執法及違規勸導作為，並透過「維護道路交通安全秩序執行計畫」，針對前揭違規行為列為重點執法取締項目，111年共取締51,489件；本市警察局率先於3月25日推動「行人路權大執法專案」，將行人違規、車輛不停讓行人、人行道違規停車、車輛行駛人行道列為4大重點執法項目，持續加強取締配合警政署於5月22日起至6月5日辦理「行人高發事故路口精緻執法」案，針對本市100處行人多事故路口加強執法取締。