



統計應用分析報告

臺北市高齡駕駛概況探討

陳孟廷

編號：107-04

臺北市政府主計處

107年5月



摘要

民國 106 年底臺北市的 65 歲以上高齡人口占總人口數達 16.37%，已進入高齡社會，而高齡駕駛的交通安全問題，也廣泛引起輿論對高齡駕駛何時退場的討論，雖然他們有合法駕照，但高齡者因生理和心理的特性，在駕駛能力、理解能力、尋路能力上容易發生錯誤判斷，易引發交通事故，且高齡者身體較為脆弱，一旦發生交通事故，更易導致傷亡。

根據交通部公路總局臺北市區監理所領有駕駛執照數資料顯示，於民國 106 年底臺北市 65 歲以上領有駕駛執照數將近 39 萬枚，占全部領有駕駛執照數的 13.79%，而再觀察臺北市近五年來 65 歲以上肇事者(A1 類+A2 類)件數占比，由 101 年 4.26%逐年增加至 105 年 6.54%，突顯高齡駕駛者肇事情形日趨嚴重，所以如何在高齡者開車權益與道路安全間取得平衡，已是不容忽視的問題，另依肇事原因統計，發現 65 歲以上駕駛者「未依規定讓車」比率為 18.32%，較全體駕駛人高出 6.65 個百分點，「變換車道或方向不當」比率為 8.58%，較全體駕駛人低於 10.21 個百分點，針對 65 歲以上駕駛者交通安全宣導應有所區別。

政府部門資源有限，且目前高齡駕駛人駕駛執照管理制度政策剛上路不久，更應思考如何引導高齡駕駛踴躍進行換取駕照作業，以及如何完善的制定換照制度測驗，以達到通過測驗的高齡者駕駛上路及其他市民用路安全；另一方面，如何善用無障礙計程車及推動需求反應式公共運輸服務，也能為放棄駕照之高齡者重新注入新的行動活力，讓即使高齡者在失去過去慣用的交通工具之下也能夠自由通行，使得高齡者能夠享有「行無礙」的高品質晚年生活的基本需求。

目次

壹、 前言	1
貳、 臺北市人口老化及高齡駕駛現況	2
一、 臺北市高齡人口概況	2
二、 臺北市領有駕照人口結構	3
三、 高齡駕駛人運具使用狀況	4
參、 高齡駕駛事故分析	6
一、 交通違規情形	6
二、 交通事故肇事情形	6
三、 交通事故肇事原因	7
肆、 高齡駕駛未來規劃與退場機制	8
一、 高齡駕駛人駕駛執照管理制度	8
二、 高齡駕駛各國規定	10
三、 高齡駕駛執照管理制度配套方案	11
伍、 結論與建議	11
陸、 參考資料	14

表目次

表 1	臺北市與五都老年人口概況.....	3
表 2	臺北市領有駕駛執照數-按駕駛人年齡分.....	3
表 3	自用小客車駕駛人是否有兼用其他交通工具.....	5
表 4	臺北市道路交通事故 65 歲以上長者肇事-車種分.....	7
表 5	臺北市道路交通事故肇事-原因別.....	8
表 6	臺灣高齡人口失智症盛行率.....	8
表 7	各國高齡駕駛人駕照管理制度.....	10

圖目次

圖 1	臺北市高齡人口占全市人口比率.....	2
圖 2	臺北市領有駕駛執照數各年齡層占比.....	4
圖 3	65 歲以上駕駛人使用自用小客車及機車之用途.....	5
圖 4	臺北市 65 歲以上長者交通違規舉發件數.....	6
圖 5	臺北市 65 歲以上長者道路交通事故肇事占比.....	7
圖 6	高齡駕駛者換照流程圖.....	9

臺北市高齡駕駛概況

壹、前言

人口嚴重老化是世界各國共同面臨的問題，高齡人口因醫療資源及生活品質日益改善，隨時間的推移增加迅速，加上近年來生育率急速下降，導致高齡人口比率相對上升更快。根據聯合國世界衛生組織 (World Health Organization, WHO) 定義，65 歲以上人口占總人口數 7% 以上為高齡化社會 (Ageing Society)；提高到 14% 以上時，為高齡社會 (Aged Society)；超過 20% 時，則為超高齡社會 (Super-aged Society)，民國 103 年臺北市 65 歲以上人口占總人口比率為 14.08%，已於邁入高齡社會，至 106 年底又增加 2.29 百分點達 16.37%，人口老化日益嚴重。

高齡社會的特質，長者多、壽命長、教育程度高、孩子生得少，加上家庭及生活型態改變，使得「行動能力 (Mobility)」成為高齡者要能享有高品質晚年生活的基本需求之一。所謂「行動能力」指高齡者能夠自行前往所需到達地點的能力，和所有年輕人一樣，獨立自主的高齡者也必須擁有充分的行動能力，能夠採買生活必須的食物和日用品，自主地上醫院、拜訪朋友、逛街、看電影，擁有自己的社交和休閒生活。

在高齡化社會中有關高齡者醫療、照護等問題都廣泛受到關注，然而交通問題卻相對較被忽略，事實上高齡者的交通問題也是高齡化社會非常關鍵的問題，主要係因為高齡者的生理、反應與認知等功能退化，增加面對危險的反應時間，面對道路瞬息萬變危險狀況難以閃避。民國 102 年 7 月 1 日規定，新領或已領有之各類普通駕駛執照及機車駕駛執照免申請換發，其有效期間屆滿後仍屬有效，可以持用駕車，致自動繳回及註銷駕照的人數更為有限。然而在臺北市大眾運輸工具十分普及且方便，對於自用汽車的依賴性較歐美都市低，因此本文針對高齡人口現況及駕駛事故等不同層面思考，找出在現有環境下對高齡者「行」的需求有所幫助。

貳、臺北市高齡人口及高齡駕駛現況

一、臺北市高齡人口概況

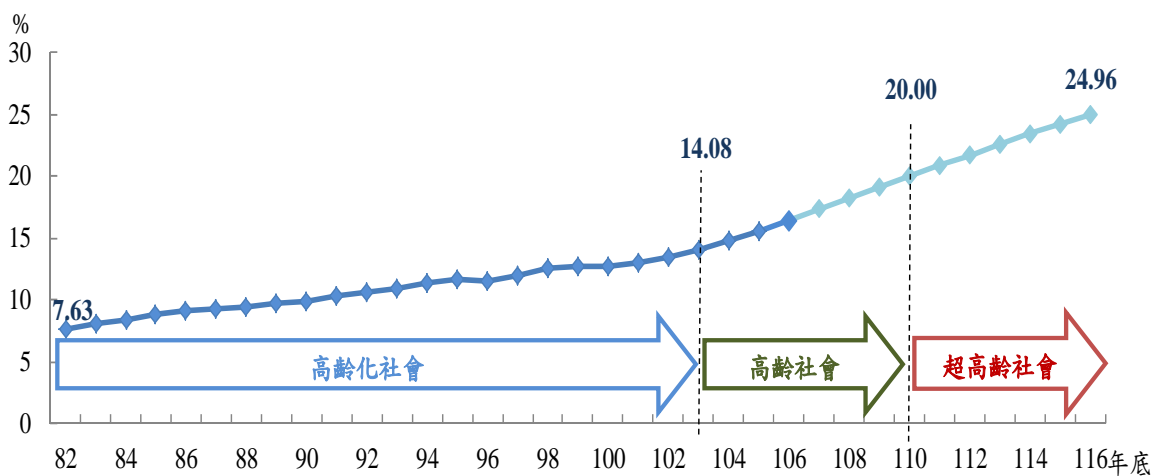
駕駛行為是結合了視聽覺、資訊處理之認知功能及運動反應能力，高齡人口會因為視覺與聽覺之退化或障礙、體位姿態與步態平衡控制之障礙造成特定功能障礙，使得駕駛汽、機車變得困難且危險。

民國 103 年底臺北市 65 歲以上人口占總人口比率為 14.08%，已邁入 WHO 定義之高齡社會，至 106 年底又增加 2.29 百分點達 16.37%，若在人口高齡化趨勢不變下，預估至 110 年底 65 歲以上人口占臺北市總人口比率將超過 20.00%，邁入超高齡社會。

民國 104 年底臺北市高齡人口數首次超過幼年人口數，致老化指數破百達 105.76% (即每位幼年人口數約有 105.76 位高齡人口數)，106 年底高達 118.74%，居六都之冠，較居次高雄市的 117.19% 高 1.55 個百分點。

縱觀六都高齡人口，臺北市不但人數多且壽命長，民國 105 年臺北市平均餘命為 83.36 歲，不僅為六都最高亦居全國首位，新北市 81.02 歲居次，桃園市 80.84 歲當居第 3 位，六都呈現自北而南依序遞減情形 (詳圖 1、表 1)。

圖 1 臺北市高齡人口占全市人口比率



資料來源：臺北市政府民政局、「臺北市 105-140 年人口推估委託研究案」。

說明：82 年底至 106 年底為臺北市政府民政局戶籍登記人口資料，107 年起為民政局「臺北市 105-140 年人口推估委託研究案」推估資料。

表 1 臺北市與五都高齡人口概況

民國 106 年底

項目別	人口數 (人)	高齡人 口 數 (人)	高齡人 口 比 率 (%)	老化指數 (%)	平均餘命 (歲)①
臺北市	2,683,257	439,176	16.37	118.74	83.36
新北市	3,986,689	502,397	12.60	100.85	81.02
桃園市	2,188,017	236,004	10.79	71.16	80.48
臺中市	2,787,070	320,581	11.50	78.68	80.11
臺南市	1,886,522	271,315	14.38	116.10	79.59
高雄市	2,776,912	394,861	14.22	117.19	78.90

資料來源：內政部。

附 註：①為 105 年資料。

二、臺北市領有駕照人口結構

根據交通部公路總局臺北市區監理所統計，民國 106 年臺北市領有駕照執照數總計 288 萬 2,009 枚，其中領有汽車駕照數 160 萬 666 枚(占 55.54%)、機車駕照數 128 萬 1,343 枚(占 44.46%)(詳表 2)。

表 2 臺北市領有駕駛執照數-按駕駛人年齡分

民國 106 年底

單位:枚

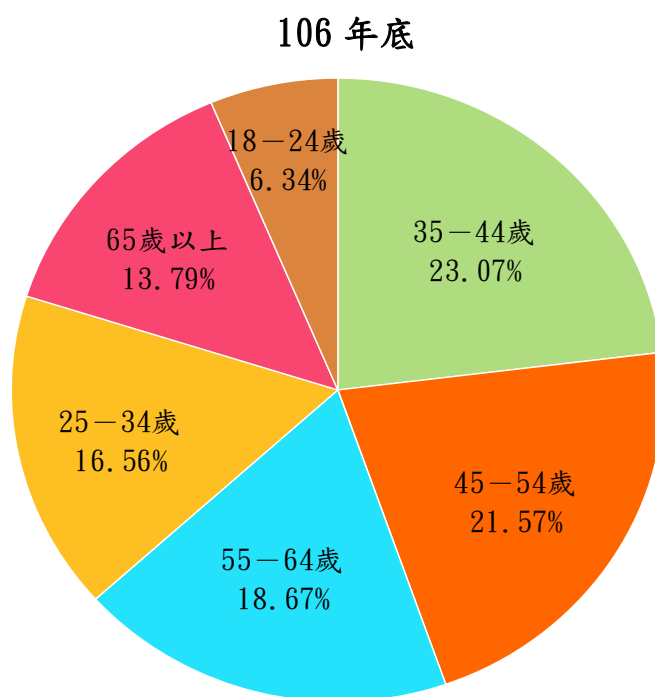
年齡別	總 計	汽 車			機 車		
		合計	職業駕 駛人	普通駕 駛人	合計	重 型	輕 型
總 計	2,882,009	1,600,666	45,716	1,554,950	1,281,343	1,163,417	117,926
18—24 歲	182,823	88,753	272	88,481	94,070	93,172	898
25—34 歲	477,387	250,428	3,299	247,129	226,959	214,353	12,606
35—44 歲	664,902	348,096	9,653	338,443	316,806	276,611	40,195
45—54 歲	621,550	346,138	15,284	330,854	275,412	241,775	33,637
55—64 歲	537,965	320,233	14,399	305,834	217,732	198,131	19,601
65 歲以上	397,382	247,018	2,809	244,209	150,364	139,375	10,989

資料來源：交通部公路總局臺北市區監理所。

就領有駕照者年齡層觀察，以 35 至 44 歲領有駕照執照數 66 萬 4,902 枚(占 23.07%)最多，45 至 54 歲領有駕駛執照數為 62 萬 1,550 枚居次(占 21.57%)，而 65 歲以上領有駕駛執照數為 39 萬 7,382 枚(占 13.79%)僅高於 18 至 24 歲年齡組 (詳圖 2)。

其中 65 歲以上領有汽車駕照數 24 萬 7,018 枚(占 62.16%)、機車駕照數 15 萬 364 枚(占 37.84%)，雖領有駕駛執照數高齡人口僅占 1 成 4，卻因高齡者身體結構比較脆弱，一旦發生交通事故，車禍致死率較高，因此如何規劃及推動高齡駕駛人駕照管理制度，以俾利維護高齡年長者自身及其他用路人之交通安全儼然成為一個重要的課題。

圖 2 臺北市領有駕駛執照數各年齡層占比



資料來源:交通部公路總局臺北市區監理所

三、高齡駕駛人運具使用狀況

根據交通部最近一次之自用小客車使用狀況調查報告，民國 105 年全國自用小客車(以下簡稱自小客車)之高齡駕駛人有 8 成 7 除了使用自用小客車作為代步工具外，也兼用其他交通工具；而最主要兼用之交通工具以「機車」占 50.11%最高，「公共運輸工具」占 27.85%

次之，可觀察到兼用「公共運輸工具」之比率較全體駕駛人兼用比率高出 12.22 個百分點(詳表 4)。

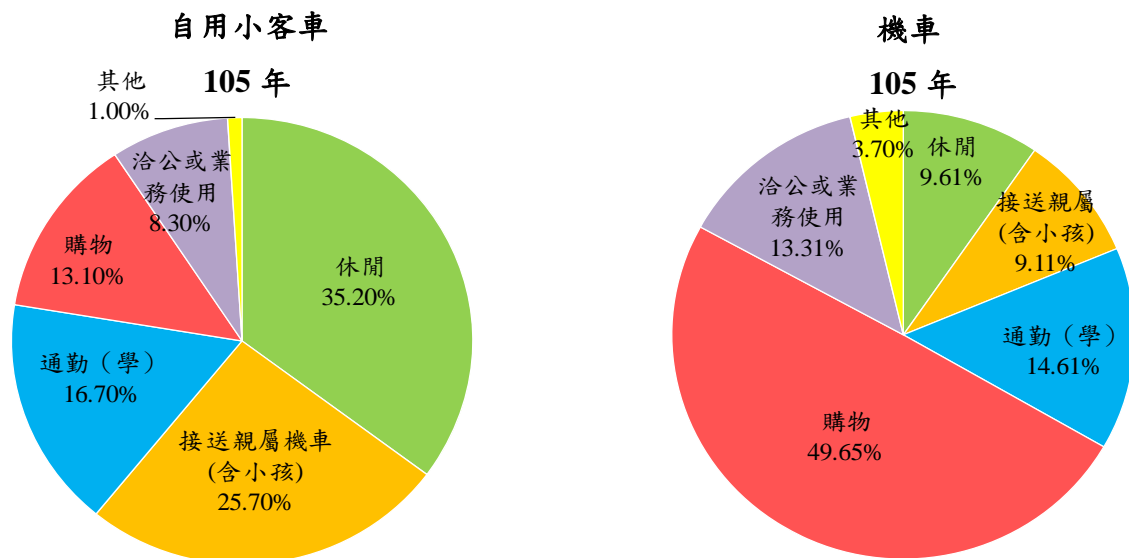
另一方面，若就民國 105 年自用小客車使用狀況調查報告中 65 歲以上自用小客車駕駛人之用途以「休閒」占 35.20%最高，「接送親屬(含小孩)」占 25.70%次之，「通勤(學)」占 16.70%再次之；而機車使用狀況調查報告中 65 歲以上使用機車之用途則以「購物」約占 49.60%最高，「通勤(學)」占 14.60%次之，「洽公或業務使用」占 13.30%再次之(詳圖 3)。

表 3 自用小客車駕駛人是否有兼用其他交通工具

		民國 105 年						單位:%
項目別	總計	是 - 最主要兼用之交通工具						否
		合計	機車	公共運輸工具	自行車	計程車	其他	
總計	100.00	85.40	64.56	15.63	3.84	1.20	0.17	14.60
未滿 30 歲	100.00	85.50	74.30	8.46	1.88	0.68	0.17	14.50
30—64 歲	100.00	85.20	65.09	15.08	3.75	1.11	0.17	14.80
65 歲以上	100.00	87.30	50.11	27.85	7.16	2.18	0.00	12.70

資料來源：交通部統計處自用小客車使用狀況調查。

圖 3 65 歲以上駕駛使用自用小客車及機車之用途



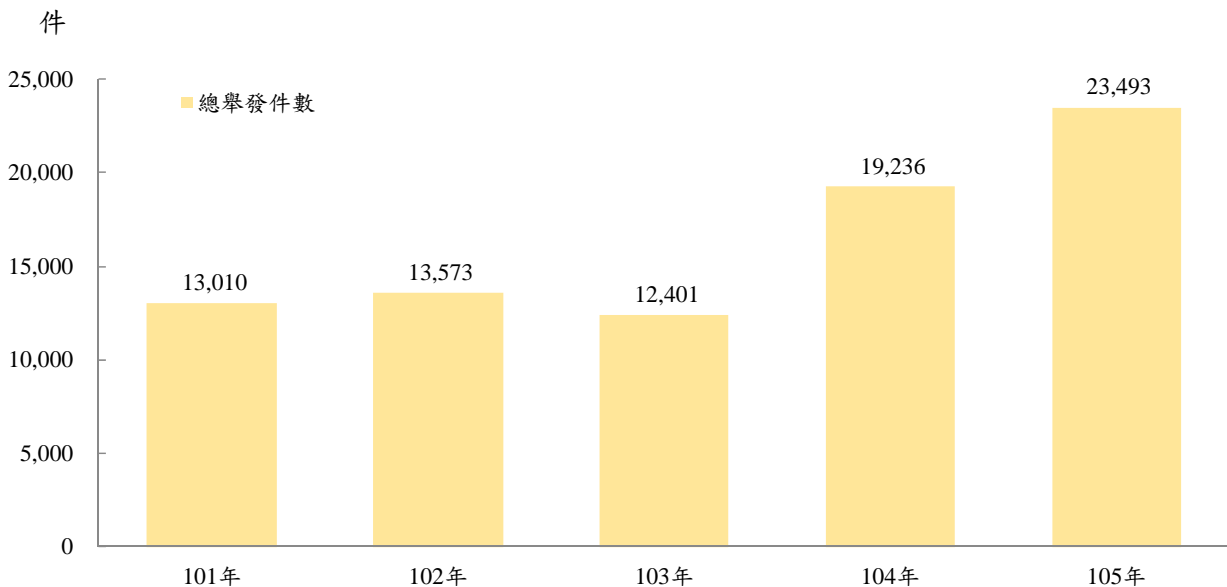
資料來源：交通部統計處「自用小客車使用狀況調查報告」及「機車使用狀況調查報告」。

參、高齡駕駛事故分析

一、交通違規情形

臺北都會區擁有相當高的汽機車密度，尤其是在市區更是非常擁擠，若有駕駛不遵守交通規則便很容易造成交通事故。而根據臺北市政府警察局統計，觀察近五年舉發 65 歲以上年長者交通違規件數呈現上升的趨勢，雖民國 103 年舉發件數為 1 萬 2,401 件為近五年最低，但 104 年卻上升至 1 萬 9,236 件，105 年 2 萬 3,493 件達最高，為民國 101 年 1 萬 3,010 件的 1.81 倍(詳圖 4)。

圖 4 臺北市 65 歲以上長者交通違規舉發件數

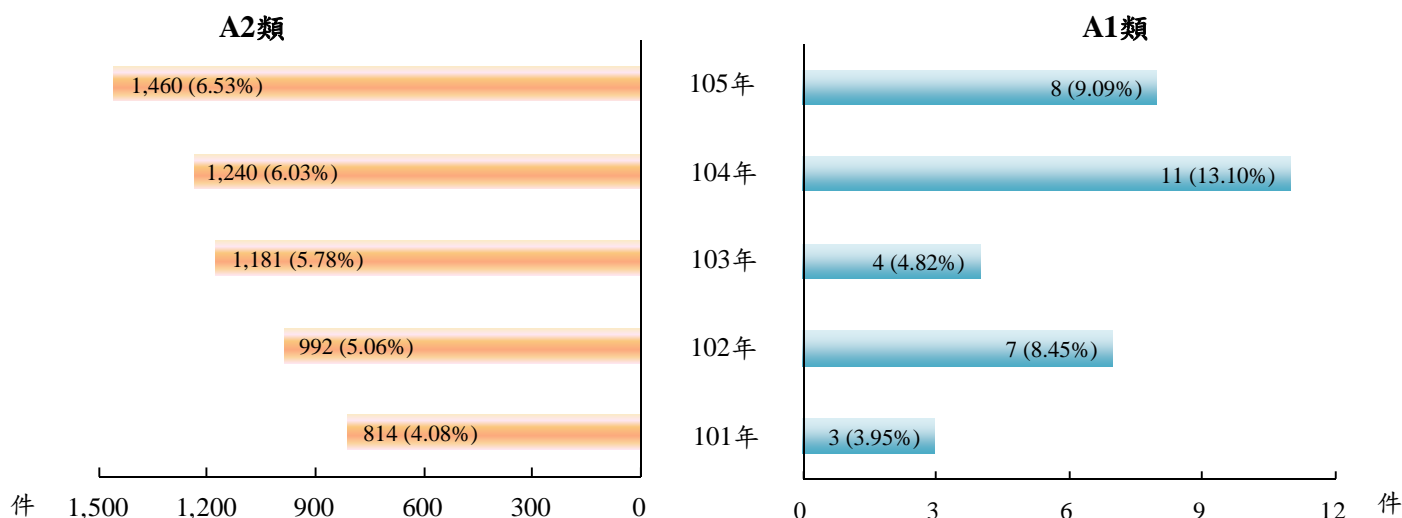


資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。

二、交通事故肇事情形

觀察近五年交通事故 65 歲以上第一當事人(即肇事責任較大之一方，以下簡稱肇事者)交通事故情形，其中 A1 類肇事件數互有增減，又以民國 104 年 11 件最多(占當年 A1 類件數 13.10%)，105 年 8 件次之(占當年 A1 類件數 9.09%)；A2 類肇事件數自 101 年 814 件(占 4.08%)逐年遞增至 105 年 1,460 件(占 6.53%)(詳圖 5)，65 歲以上肇事者 A1 類加 A2 類件數占比，由 101 年 4.26%逐年增加至 105 年 6.54%，呈現近年來高齡駕駛者肇事情形日趨嚴重。

圖 5 臺北市 65 歲以上長者道路交通事故肇事占比



資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。

臺北市民國 105 年 65 歲以上長者肇事之道路交通事故總件數以「汽車」占 50.54%最高，其次為「機車」占 35.76%；而 A1 類及 A2 類同樣皆以「汽車」占比最高，分別為 50.00%及 50.55%，其次為「機車」，分別為占 37.50%及 35.75%(詳表 4)。

表 4 臺北市道路交通事故 65 歲以上長者肇事-車種分

單位:件；%

肇事車種	總計				A1 類				A2 類			
	105 年		較 104 年		105 年		較 104 年		105 年		較 104 年	
	件數	結構比	增減數	增減率	件數	結構比	增減數	增減率	件數	結構比	增減數	增減率
總計	1,468	100.00	217	17.35	8	100.00	-3	-27.27	1,460	100.00	220	17.74
汽車	742	50.54	77	11.58	4	50.00	1	33.33	738	50.55	76	11.48
機車	525	35.76	83	18.78	3	37.50	-	-	522	35.75	83	18.91
自行車	104	7.08	28	36.84	-	-	-1	-100.00	104	7.12	29	38.67
行人	95	6.47	32	50.79	1	12.50	-3	-75.00	94	6.44	35	59.32
乘客	2	0.14	-	-	-	-	-	-	2	0.14	-	-
慢車	-	-	-3	-100.00	-	-	-	-	-	-	-3	-100.00

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。

三、交通事故肇事原因

民國 105 年總肇事件數(A1 類+A2 類)為 22,448 件，其中 65 歲以上長者肇事件數計 1,468 件(占 6.54%)，前三名肇事原因之件數，依

序為「未依規定讓車」269 件（占 18.32%）、「未注意車前狀況」142 件（占 9.67%）及「變換車道或方向不當」126 件（占 8.58%），共合占 36.57%，其中「未依規定讓車」占比較全體駕駛人高出 6.65 個百分比，「變換車道或方向不當」占比則低 10.21 個百分點，建議在高齡者換照時，應加強讓車規定的相關宣導，以減少肇事案件的發生(詳表 5)。

表 5 臺北市道路交通事故肇事-原因別

民國 105 年

單位:件；%

肇事原因	總計						
	未依規定讓車		未注意車前狀況		變換車道或方向不當		
	件數	占比	件數	占比	件數	占比	
總計	22,448	2,619	11.67	2,706	12.05	4,217	18.79
未滿 65 歲	20,980	2,350	11.20	2,564	12.22	4,091	19.50
65 歲以上	1,468	269	18.32	142	9.67	126	8.58

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。

肆、高齡駕駛未來規劃

一、高齡駕駛人駕駛執照管理制度

依據臺灣失智症協會調查年齡愈大失智症盛行率愈來愈大：65 至 69 歲為 3.40%，而 75 至 79 歲的失智症盛行率約為 65 至 69 歲年齡組的 2 倍(詳表 6)，有認知功能障礙或失智症者，可能會伴隨著注意力、學習力、記憶力及反應能力的下降，對駕駛能力造成影響，經專業醫師確診後，即不宜繼續駕駛汽機車，以避免造成自身或其他路人的危險，交通部為此加強無障礙交通服務，以利高齡駕駛者於適當時機轉換行的運輸交通模式。

表 6 臺灣高齡人口失智症盛行率

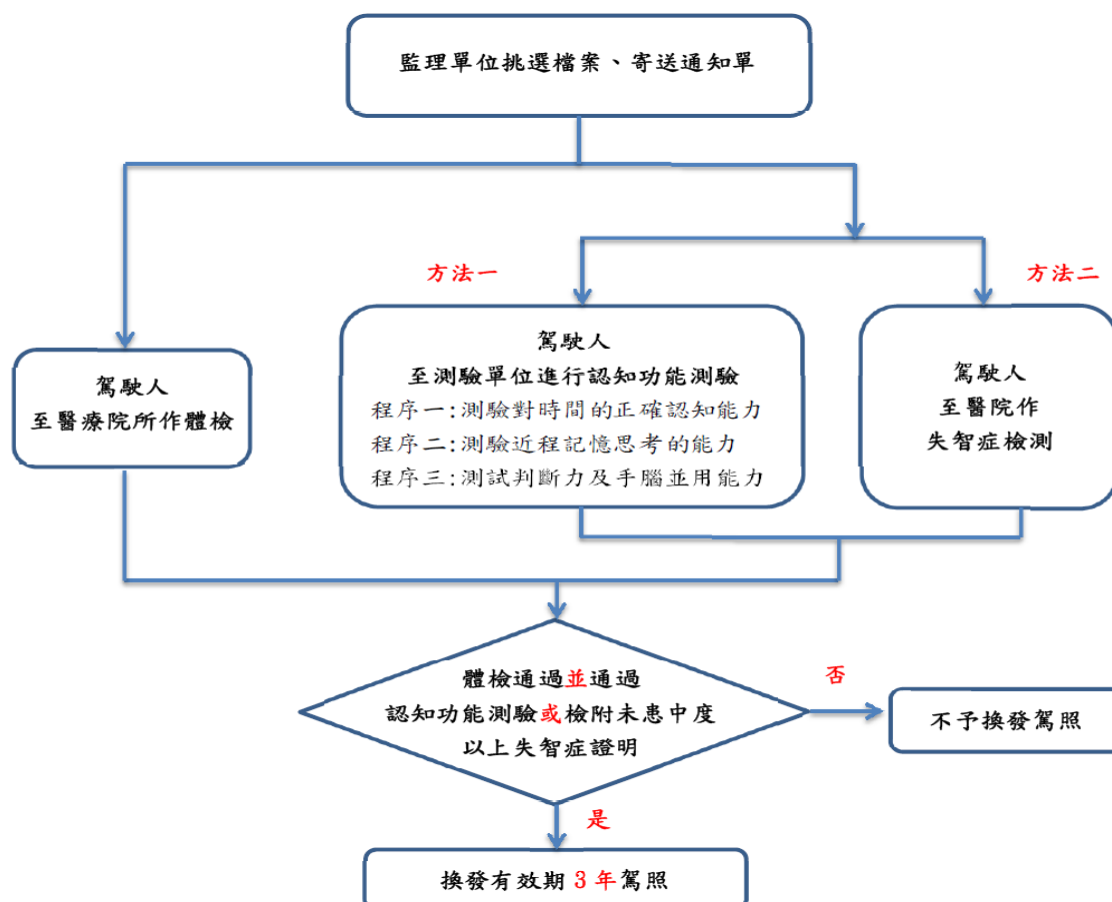
年齡(歲)	65-69 歲	70-74 歲	75-79 歲	80-84 歲	85-89 歲	90 歲以上
失智症盛行率(%)	3.40	3.46	7.19	13.03	21.92	36.88

資料來源：衛生福利部科技研究計畫『失智症(含輕度認知功能障礙, MCI) 流行病學調查及失智症照護研究計畫』。

高齡駕駛人駕駛執照管理制度已於民國 106 年 7 月 1 日正式上路，75 歲以上駕駛人收到公路總局寄發換照通知單後 3 年內(78 歲以前)至監理單位辦理換照；但如果是年滿 75 歲並且在實施日期後有違規記點或吊扣駕照的長輩，也必須在收到通知單後的 3 個月內來辦理換照，換照流程詳圖 6。

上揭辦理換照的條件為體檢合格及通過認知功能測驗(或檢附未患中度以上失智症證明)，認知功能測驗雖與駕駛能力沒有絕對關係，但透過認知功能測驗可初步篩檢出認知功能障礙的潛在族群，而這套認知測驗還具初步篩檢失智功能。認知功能測驗的內容包含「對時間的正確認知能力」、「近程記憶思考的能力」及「測試判斷力及手腦並用能力」等 3 個程序皆須通過才算合格，未能通過體檢或認知功能測驗者，表示身心狀況在行車安全上有疑慮，不予換發有效駕照。

圖 6 高齡駕駛者換照流程圖



資料來源：中華民國交通部公路總局。

二、高齡駕駛各國規定

許多國家對於換發駕照的規定，主要皆著重於高齡駕駛者，以下整理鄰近亞洲國家與部分西方國家之高齡駕駛者駕照管理制度(詳表7)。雖然各國有不同的規定，但基本上仍以定期換發駕照為主，且大部分國家都要求換照時必須通過體檢，甚至必須取得健康醫療證明，由此可以發現各國同樣也對於高齡者駕駛安全問題的重視，而交通部主要參照日本之管理制度，但是內容及規定是否能讓民眾接受，則需要一段時間觀察後才能定論。

表 7 各國高齡駕駛人駕照管理制度

國家 (地區)	管制年齡	高齡駕照 有效期限	換照審驗項目
臺灣	滿 75 歲	3 年	體檢及認知測驗
日本	滿 70 歲	3~5 年	滿 70 歲者，體檢及講習後換照；滿 75 歲者，再加認知檢查審驗後換照 3~5 年
新加坡	滿 65 歲	3 年	體檢
韓國	滿 65 歲	5 年	體檢
香港	滿 60 歲	1 年或 3 年	每 3 年換發；滿 70 歲者，體檢審驗換發 1 年或 3 年
加拿大	滿 80 歲	2 年	體檢、路考及課程訓練
澳洲	滿 75 歲	1~3 年	體檢審驗換照；滿 85 歲者，體檢及路考審驗換照 1~3 年
英國	滿 70 歲	3 年	體檢

資料來源：中華民國交通部公路總局。

三、高齡駕駛執照管理制度配套方案

未來高齡駕駛人駕照管理制度對日後高齡者的騎車或開車確實有相當的影響，而另一方面，如何打造高齡者放棄駕照後舒適友善的交通環境？尤其是對居住在偏鄉的高齡者，因此，交通部公路總局陸續推動相關計畫補助偏遠虧損路線，以維持高齡者行的需求。對於運量不足的地方，公路總局亦持續推動偏遠地區的 DRTS（需求反應式公共運輸服務）營運模式，提升載客率並減少營運成本支出。期盼藉由新型態的公共運輸營運模式，能讓偏鄉的居民、高齡者及學生即便無法自己開車騎車，也都能夠自在而有尊嚴的移動。

臺北市政府同樣為了打造舒適友善的交通環境為目標，配合「交通部公路公共運輸提昇計畫補助無障礙計程車作業要點」政策推動，鼓勵本市業者引進提供服務，於民國 101 年起陸續向交通部提報申請補助營運計畫，並持續擴增無障礙計程車數量。

伍、結論與建議

在高齡化影響下，高齡者的生活問題已成為我們需要重視的議題，高齡者的駕駛權利的限制及駕駛能力的檢測更引起多方討論。因近來高齡者肇事情形比例攀升，考量公共安全，交通部規劃高齡駕駛人駕照管理制度，若再強化高齡駕駛的用路安全常識與行為，另外多鼓勵高齡駕駛使用大眾運輸工具，以溫和漸進的方式逐步推動，更能營造出全民更優質之交通環境，已達臺北市政府打造舒適友善的交通環境的目標，並期望臺北市推動之經驗能成為各縣市處理高齡駕駛問題之治理標竿。

然而目前社會上發生之高齡者的交通安全事件相當的多，各項統計數據引發所有用路人及高齡者家人的關心及討論，而成為政府亟需重視及處理的公共議題，以下提出 3 點建議：

一、高齡駕駛執照管理制度新增模擬路考或加強交通安全宣導，增進行車安全

民國 101 年至 105 年間高齡駕駛肇事(A1 類+A2 類)占比由 4.26% 上升至 6.54%，每年增加約 0.6 個百分點，惟目前高齡駕駛人駕駛執照管理制度是針對 75 歲以上長者發通知單，並於 3 年內(78 歲以前)至監理單位辦理換照，並鼓勵高齡長者多使用大眾交通運輸工具，若 75 歲以上高齡者通過公路總局所設計的認知功能測驗，則可以換發 3 年的有效駕照，然而認知功能測驗大多為記憶性質，體檢項目包括視力、辨色力、聽力、四肢活動能力等，但有些高齡駕駛並非記憶問題及身體問題，而是行為能力控制的問題，像是反應時間及面對事件發生的處理速度等，都是在這些檢測項目中無法檢測出來，故建議公路總局新增模擬路考，更能確保高齡者以及其他用路人的行車安全。

加強高齡者安全宣導方面，針對高齡駕駛肇事原因，研擬案例，透過適當的管道，如：常青學苑、學齡樂堂，加強宣導，以建立高齡者的道安意識，減少高齡者的道路交通事故發生。

二、因應高齡化社會，擴大提供無障礙服務

另一方面，高齡駕駛人駕駛執照管理制度目前雖已正式上路，本意為關心長輩們使用車輛時的安全，然而若將高齡者的駕駛執照收回，高齡者不再開(騎)車之後有什麼其他選擇呢？改用走路？搭乘大眾運輸工具？搬到交通機能方便的地方？這些疑問是否將衍生出高齡者的另一種交通問題，而「行動能力」是高齡者要能享有高品質的晚年生活，最基本的需求之一。

在交通部自用小客車使用狀況調查報告中可觀察出高齡駕駛人除了兼用機車作為代步工具外，其次以「公共運輸工具」當作兼用交通工具，且占比較全體駕駛人高出 12.22 個百分比。臺北市地狹人稠，大眾交通運輸工具相對便利，並給予 65 歲以上長者乘車優惠，例如老人每月享有 60 點免費搭乘公車點數，換算補貼金額為 480 元，然而許多縣市大眾運輸工具同樣對高齡者都有票價優惠甚至免費搭

乘也有部分協助或鼓勵高齡者搭乘大眾運輸工具的措施，但是似乎仍缺乏解決高齡者交通問題全面性的規劃，然而交通部為提供高齡者及行動不便者更多元、無障礙之運輸服務，修正汽車運輸業管理規則開放計程車得使用廂式或旅行式小客車，並制定「交通部公路公共運輸提昇計畫補助無障礙計程車作業要點」。

臺北市雖已配合該項政策推動，但目前無障礙計程車除了載運高齡者之外，也載運包含身心障礙者及一般行動不便民眾，對於目前高齡化嚴重之臺北市，可能會有供不應求的現象，應擴大無障礙計程車輛數及宣傳，以維護高齡者放棄駕照後更為方便自由之行動權益。

三、規劃路線與需求反應式公共運輸服務，便利高齡行無礙

雖然無障礙計程車雖能解決部分高齡者放棄駕照後「行動能力」的問題，但對於郊區的高齡者無障礙計程車花費為一筆可觀的數目，因此高齡者聯外通勤及就醫仍必須被迫使用私人運具等交通。

依交通部自用小客車使用狀況及機車使用狀況調查，高齡駕駛人使用自用小客車及機車之主要用途為休閒及日常生活購物行為，合計占五成以上，而臺北市目前共有 11 條市民小巴路線，為居民串聯捷運與社區間交通工具，滿足轉乘、上學、購物等短程活動需求，若再增設市民小巴路線並同時規劃需求反應式大眾運輸服務(如：彈性公車、隨行巴士、撥召巴士、預約巴士等)，更能提供郊區居民或高齡者便利運輸服務，此項服務不只因應高齡人口放棄駕照的彈性運輸需求，同時也彌補偏遠地區大眾運輸之不足，以提升了高齡者生活上「行」的便利性。

以保護高齡之角度作為出發點思索因應之道，並藉由統計分析探討臺北市尚須努力改善及精進的地方，期望將臺北市營造成為更安全、高品質的生活環境，以俾利維護高齡年長者自身及其他用路人之交通安全。

陸、參考資料

1. 中華民國交通部公路總局高齡駕駛人駕駛執照管理制度說明
2. 中華民國交通部公路總局銀髮族駕駛關懷方案簡報。
3. 99 年度全國道路交通安全研討會－高齡者事故防制徐業良教授主講
4. 105 年度道路交通安全與執法研討會－高齡駕駛者對於更新駕照管理制度態度之探討
5. 68 交通安全入口網－高齡駕駛人駕照管理宣導影片
6. 中華民國交通部-自用小客車使用狀況調查
7. 中華民國交通部-機車使用狀況調查報告
8. 臺灣失智症協會-臺灣失智症盛行率調查