

我國高齡者運具使用概況分析

單位:統計處

撰稿:許馨庭

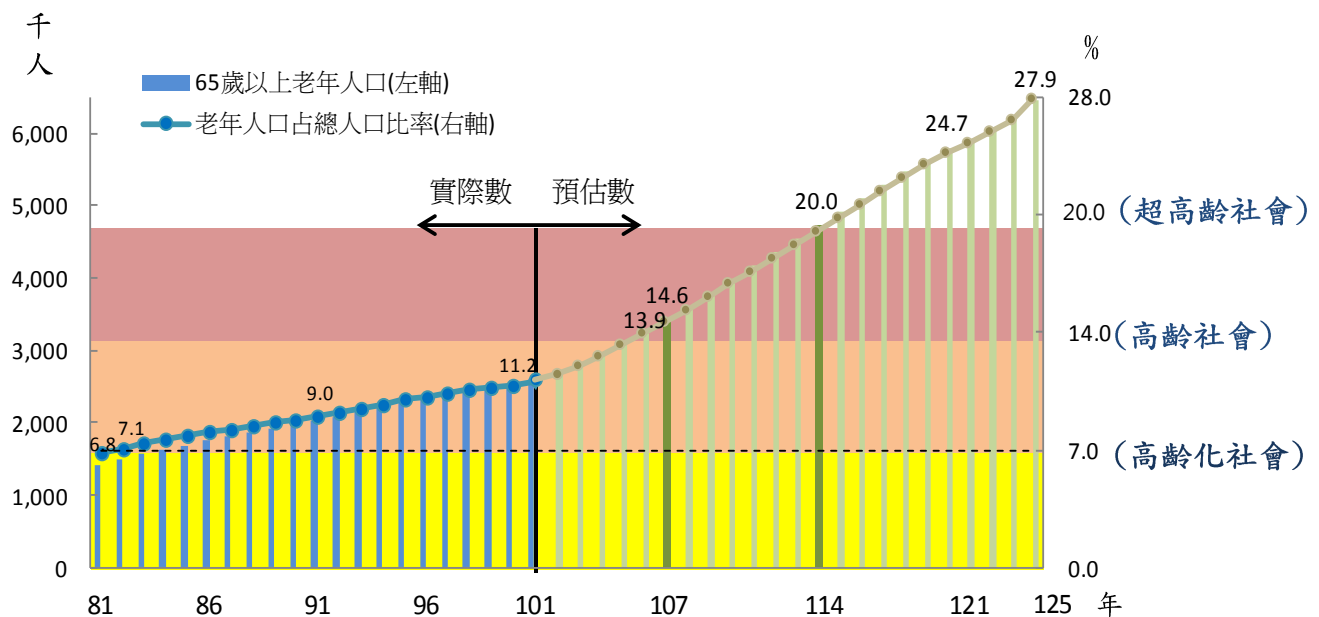
日期:102年7月

一、前言

隨著全球人口快速老化及人類平均壽命延長，世界各國開始重視人口老化的議題。依據聯合國人口統計年鑑對各類人口之界定，係以 0 至 14 歲為幼年；15 歲至 64 歲為青壯年；65 歲以上為老年，目前世界各國關於老人人口的統計，多參照此分界標準；且我國老人福利法第 2 條規定：「本法所稱老人係指年滿 65 歲以上之老人。」，可見國內多項法令規定亦以 65 歲作為界定老人之標準。

根據聯合國世界衛生組織定義，當 65 歲以上老年人口占總人口比率達到 7%，即謂高齡化社會（ageing society）；當比率提高至 14%時，則達到所謂的高齡社會（aged society）的門檻；當比率再提高到 20%時，將進入超高齡社會（super-aged society）。我國自 82 年起即正式進入高齡化社會，預計 107 年達到高齡社會；114 年則將邁入超高齡社會。

圖 1 我國老年人口成長趨勢



資料來源:1. 內政部統計處，統計查詢網。

2. 行政院經濟建設委員會，「中華民國 2012 年至 2060 年人口推計」報告。

從交通角度觀察，我國高齡者道路交通事故死亡人數所占比率，歷年皆為各年齡層之冠(表 1)。因應高齡社會的來臨，如何建構一個適合高齡者安全及便利的運輸環境，應是各國政府當務之急的重要課題。綜觀國內文獻對於高齡者之交通議題多有著墨，惟受研究區域及調查樣本數之限制，並未能涵蓋全國高齡者之旅運樣貌，本文爰利用交通部「民眾日常使用運具狀況調查」結果，分別從高齡者外出之旅運行為及公共運輸市占率之角度，探討我國高齡者之運具使用概況，冀望提供各界規劃相關公共運輸政策時，另一個不同的思考角度。

表 1 A1 類道路交通事故死亡人數-按年齡分

單位：%

年 別	總計	未滿18歲	18~24歲	25~34歲	35~44歲	45~54歲	55~64歲	65歲以上
98年	100.0	5.9	13.4	16.0	12.6	13.4	11.4	27.2
99年	100.0	5.3	15.7	14.6	11.9	14.7	11.8	25.9
100年	100.0	4.5	15.4	14.7	13.0	14.6	12.5	25.3
101年	100.0	5.0	15.2	13.1	11.6	12.9	15.5	26.6

資料來源：內政部警政署。

二、高齡者之旅運行為分析

(一) 高齡者外出之比率

依據 101 年「民眾日常使用運具狀況調查」，臺灣地區高齡者有 49.9% 是退休人員（其中男性占 70.1%，女性占 29.9%），31.2% 是家庭主婦，11.8% 則仍在工作（其中男性占 70.6%，女性占 29.4%）。全體高齡者中有 51.0%（約 133 萬人）表示調查前一日（日常）有外出活動，且男性外出比率 55.8%，高於女性之 46.8%。

圖 2 高齡者之職業現況

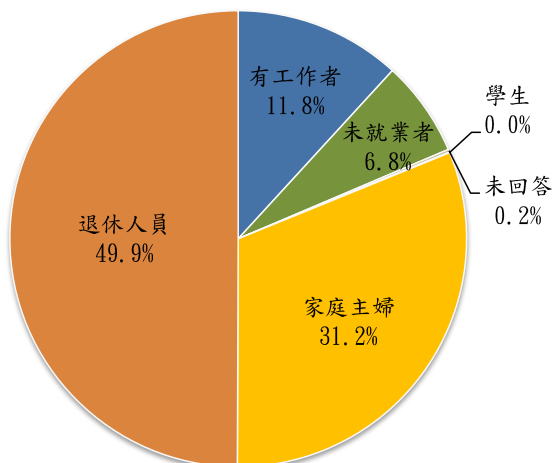
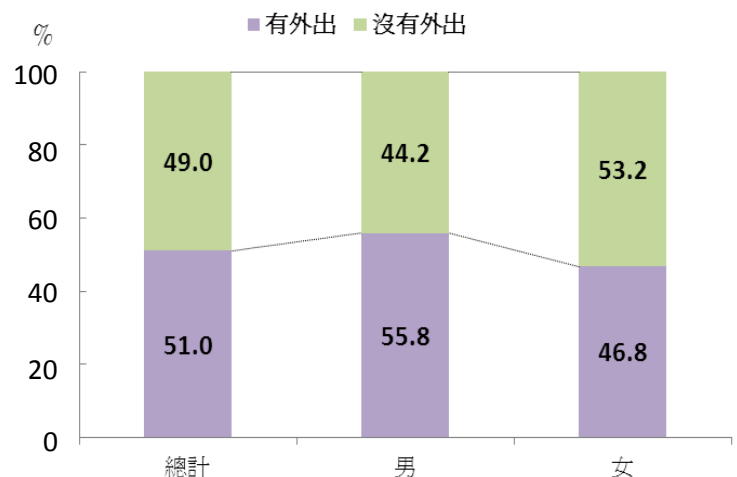


圖 3 高齡者外出之比率



說明：101 年調查期間：101 年 10 月 4 日至 12 月 31 日，以下各表(圖)同。

(二)高齡者外出之旅次目的

高齡者外出以「休閒」為目的所占比率最高，達41.5%，其次依序為「購物」(28.1%)、「家庭及個人活動」(19.1%)及「通勤」(10.0%)等，與非高齡者以「通學」為主(46.5%)，其次為「休閒」(16.7%)、「通勤」(12.2%)之樣態迥異，因此規劃良好的休閒及運輸環境，滿足高齡者之旅運需求，是值得重視的課題。

就高齡者性別觀之，男性以「休閒」所占比率48.3%最多，其中又以外出「運動」占25.5%最高；女性則以「購物」所占比率38.5%最多，其中又以「去買菜」占33.2%最高。就各目的別進行性別比較，男性以「休閒」高出女性14.5個百分點最多；女性則以「購物」高出男性19.7個百分點最多，顯見在傳統社會中，女性高齡者仍為主要家務勞動者。

若就各縣市高齡者外出目的觀察，皆以外出「休閒」所占比率最高。各縣市排名第2、3之目的，除臺南市、南投縣、雲林縣及嘉義縣為「購物」及「通勤」外，其餘縣市皆為「購物」及「家庭及個人活動」，顯見各縣市高齡者外出之目的頗為類似。

表2 高齡者外出之旅次目的

單位：%

項目別	總計	休閒			購物			家庭及個人活動			通勤	通學	商務	業務 外出
		運動/ 健走	拜訪 親友		去買 菜	逛街		就醫	接送 小孩					
臺灣地區	100.0	41.5	21.6	10.1	28.1	21.0	2.0	19.1	7.6	2.3	10.0	0.2	0.9	0.3
按性別分														
男	100.0	48.3	25.5	12.0	18.8	10.1	3.0	17.8	6.9	2.4	13.4	0.1	1.1	0.6
女	100.0	33.8	17.2	7.8	38.5	33.2	0.8	20.5	8.4	2.2	6.2	0.3	0.7	—
按縣市別分														
新北市	100.0	41.8	16.3	10.1	34.8	26.4	3.5	16.3	9.0	1.1	6.2	—	0.7	0.3
臺北市	100.0	40.4	22.8	7.7	26.7	15.8	2.9	27.3	10.9	5.2	5.1	—	0.5	—
臺中市	100.0	41.1	20.2	12.0	28.6	25.7	0.9	19.7	5.0	2.4	7.2	—	2.4	0.9
臺南市	100.0	41.8	23.7	11.3	27.4	21.2	1.1	14.7	6.3	0.4	15.7	—	0.4	—
高雄市	100.0	44.7	22.7	11.4	30.6	25.5	0.4	15.3	4.5	2.8	7.9	0.6	0.4	0.5
宜蘭縣	100.0	48.3	26.9	9.6	19.5	14.4	0.7	24.3	9.1	5.9	6.9	—	0.8	0.2
桃園縣	100.0	43.0	20.3	14.1	29.3	25.7	1.0	18.6	11.1	1.1	8.6	—	—	0.5
新竹縣	100.0	40.3	23.0	9.2	32.6	26.1	2.9	20.2	7.3	4.1	6.7	—	0.1	—
苗栗縣	100.0	35.5	22.7	8.1	24.9	16.9	3.1	18.9	5.1	1.9	18.8	—	1.8	0.3
彰化縣	100.0	37.7	26.0	6.1	26.4	17.6	1.7	18.7	5.9	0.2	15.9	—	1.0	0.2
南投縣	100.0	43.0	21.2	12.5	21.8	16.1	0.6	17.0	7.2	0.8	17.1	—	1.2	—
雲林縣	100.0	39.4	19.2	10.2	22.3	15.2	2.5	13.7	3.5	1.5	22.8	—	1.7	0.2
嘉義縣	100.0	41.3	25.5	6.8	19.9	14.9	1.5	17.2	8.5	2.9	19.6	—	1.8	0.2
屏東縣	100.0	39.8	22.0	12.3	21.8	15.1	1.3	19.2	8.6	2.3	14.8	1.8	2.5	0.1
臺東縣	100.0	40.0	22.9	7.0	23.2	14.2	2.6	21.1	10.4	1.3	14.7	0.4	0.6	—
花蓮縣	100.0	44.7	23.5	12.8	27.5	15.9	4.5	15.3	5.8	0.5	11.9	—	0.2	0.5
澎湖縣	100.0	41.0	21.9	10.7	37.5	29.8	3.0	16.9	9.9	0.2	4.4	—	0.2	—
基隆市	100.0	40.3	22.1	9.2	32.2	22.0	3.5	19.4	9.6	0.7	7.0	—	—	1.1
新竹市	100.0	38.7	21.9	8.4	28.2	20.5	2.4	23.3	6.9	1.2	7.5	1.4	—	0.9
嘉義市	100.0	44.3	25.5	7.7	25.6	18.6	0.0	21.4	6.7	5.5	6.9	—	1.3	0.6

(三)高齡者外出之旅次次數

各縣市高齡者外出比率及旅次次數多寡，往往與其健康狀況、活動意願及居住地區交通方便性有直接之關係。為了解各縣市高齡者外出旅次概況，本文進一步利用相關問項，推算各縣市高齡者之外出人數及平均每日外出旅次。

臺灣地區高齡者平均每日有外出的比率為 51.0%，就縣市別觀之，以新竹市(60.8%)最高，臺北市(58.6%)次之，新北市(57.6%)再次之，而以澎湖縣及桃園縣較低，分別僅 37.3%及 42.2%。

若就全體高齡者平均每日外出旅次次數觀察，臺灣地區全體高齡者平均每日外出旅次為 1.26 次，其中男性外出旅次為 1.42 次，高於女性之 1.12 次。就縣市別觀之，以新竹市(1.60 次)最高，臺北市(1.47 次)次之，新北市(1.42 次)再次之，而以澎湖縣及嘉義縣較低，分別僅 0.92 次及 0.97 次。

新竹市、臺北市及新北市之高齡者外出比率及每日外出旅次次數，皆為臺灣地區排名前 3 名之縣市，可見此 3 縣市之高齡者相當活躍。例如，新竹市高齡者平均每日外出活動次數較澎湖縣高齡者多出 75.2%，其中「休閒」、「購物」及「家庭及個人活動」分別高出 65.4%、31.7%及 141.3%。

續就各縣市高齡者平均每月外出之各目的旅次數觀察，在「休閒」方面，以宜蘭縣(19.21 次/月)最高，新竹市(18.62 次/月)次之；在「購物」方面，以新北市(14.85 次/月)最高，新竹市(13.59 次/月)次之；在「家庭及個人活動」方面，則以臺北市(12.03 次/月)最高，新竹市(11.22 次/月)次之。

表 3 高齡者外出之旅次次數

單位:人;%;次

項目別	高齡者(65歲以上) 人口數 (A)	高齡者 平均每日 外出比率 (B)	高齡者 平均每日 外出人數 (C)=(A)*(B)	外出高齡者 平均每日 外出旅次 (D)	全體高齡者 平均每日 外出旅次 (E)=(B)*(D)	平均每月外出旅次-按目的別分						
						休閒	購物	家庭及 個人 活動	通勤	通學	商務	業務 外出
臺灣地區	2,586,190	51.0	1,319,764	2.47	1.26	15.67	10.61	7.21	3.79	0.07	0.34	0.12
按性別分												
男	1,217,643	55.8	679,648	2.54	1.42	20.52	8.00	7.57	5.70	0.03	0.46	0.25
女	1,368,547	46.8	639,943	2.40	1.12	11.38	12.96	6.90	2.10	0.10	0.24	—
按縣市別分												
新北市	353,396	57.6	203,476	2.47	1.42	17.85	14.85	6.96	2.65	—	0.30	0.12
臺北市	348,656	58.6	204,212	2.51	1.47	17.81	11.77	12.03	2.24	—	0.24	—
臺中市	243,197	48.9	118,888	2.66	1.30	16.03	11.17	7.69	2.81	—	0.94	0.37
臺南市	222,930	51.6	115,013	2.25	1.16	14.57	9.53	5.13	5.45	—	0.14	—
高雄市	301,960	48.7	146,955	2.58	1.26	16.85	11.55	5.79	2.99	0.21	0.14	0.19
宜蘭縣	61,137	52.5	32,094	2.52	1.33	19.21	7.76	9.67	2.73	—	0.31	0.08
桃園縣	174,266	42.2	73,620	2.45	1.04	13.37	9.12	5.77	2.67	—	—	0.14
新竹縣	57,941	46.8	27,124	2.12	0.99	12.00	9.68	6.01	2.00	—	0.04	—
苗栗縣	76,362	44.7	34,156	2.23	1.00	10.61	7.44	5.64	5.61	—	0.53	0.08
彰化縣	162,143	46.6	75,485	2.53	1.18	13.31	9.32	6.60	5.61	—	0.35	0.08
南投縣	72,541	45.9	33,307	2.39	1.10	14.14	7.16	5.57	5.61	—	0.38	—
雲林縣	110,164	49.5	54,494	2.57	1.27	15.04	8.50	5.23	8.69	—	0.65	0.06
嘉義縣	85,612	42.7	36,562	2.27	0.97	12.00	5.78	5.01	5.69	—	0.52	0.07
屏東縣	112,453	51.8	58,197	2.37	1.23	14.63	8.01	7.05	5.45	0.66	0.93	0.04
臺東縣	30,470	53.6	16,335	2.57	1.38	16.53	9.60	8.74	6.06	0.15	0.25	—
花蓮縣	43,365	50.7	21,982	2.43	1.23	16.55	10.17	5.65	4.40	—	0.06	0.17
澎湖縣	14,110	37.3	5,258	2.46	0.92	11.26	10.31	4.65	1.20	—	0.06	—
基隆市	43,558	48.6	21,175	2.32	1.13	13.66	10.92	6.56	2.38	—	—	0.36
新竹市	40,768	60.8	24,769	2.64	1.60	18.62	13.59	11.22	3.62	0.66	—	0.43
嘉義市	31,161	54.0	16,838	2.36	1.28	16.96	9.79	8.17	2.62	—	0.50	0.22

資料來源: 1. 內政部統計處, 101 年底人口年齡分配表。
2. 交通部統計處, 「民眾日常使用運具狀況調查」。

(四) 高齡者外出之活動範圍

高齡者日常外出旅次中, 有高達 92.4% 活動範圍在同一縣市, 較非高齡者之比率 86.9% 為高, 僅有 7.6% 是跨縣市旅次, 顯示高齡者平均活動範圍小於非高齡者。平均每一旅次花費時間為 20.7 分鐘, 其中未跨縣市旅次之平均花費時間為 17.2 分鐘, 而跨縣市旅次之平均花費時間則為 64.5 分鐘。綜上顯示高齡者多在住家附近較熟悉之範圍活動。

圖 4 高齡者外出旅次跨縣市之情形

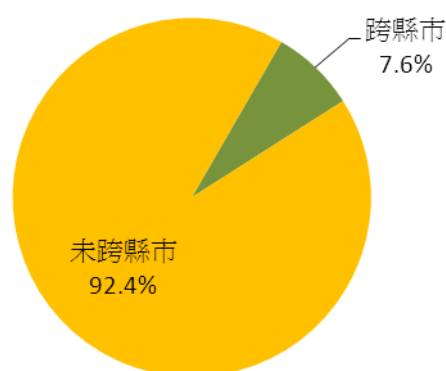
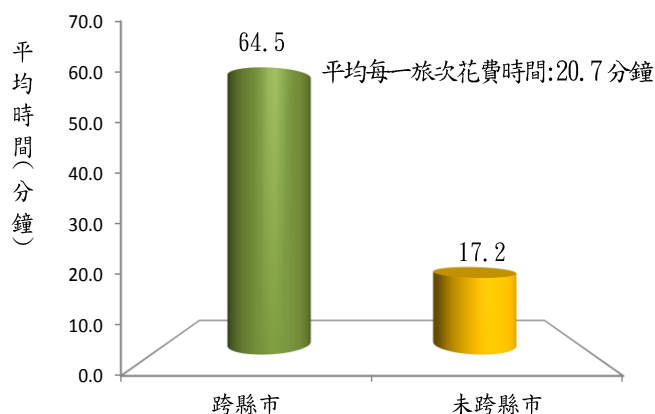


圖 5 高齡者平均每一旅次之花費時間



三、高齡者之公共運輸市占率分析

(一) 臺灣地區主要運具市占率指標

廣義來說，綠運輸系統係基於環境永續之前提，使用零污染或低污染的運輸系統，例如步行、自行車及公共運具(如公車、捷運、火車、高鐵等)。為顯示各縣市政府綠運輸之使用狀況，特編製公共運輸及非機動運具（步行及自行車）市占率指標。

101 年高齡者之綠運輸(公共運輸及非機動)市占率為 56.6%，其中公共運輸市占率為 18.5%；非機動運具市占率為 38.1%；私人機動運具市占率則為 43.4%。

若與全體民眾(15 歲以上)之市占率指標相較，高齡者以非機動運具市占率高出 25.7 個百分點最多，主因係高齡者使用「步行」及「自行車」之比率相對較高，其中又以「步行」高出 16.5 個百分點最多，因此建置一個無障礙且安全人行道環境，應是高齡者對交通運輸之基本需求。就年齡別觀察，高齡者之公共運輸市占率，僅次於「15 至未滿 20 歲」者，且較全體民眾(15 歲以上)之 15.0% 高出 3.5 個百分點，並逐年增加，顯見高齡者是搭乘公共運輸之潛在族群。

表 4 臺灣地區主要運具市占率指標

單位：%

項 目 別	總計	綠運輸市占率					私人機動 運具市占率
			公共運輸 市占率	非機動運具市占率	步行	自行車	
全體民眾(15 歲以上) (A)	100.0	27.5	15.0	12.4	7.2	5.2	72.5
高齡者(65 歲以上) (B)	100.0	56.6	18.5	38.1	23.7	14.4	43.4
高齡者較全體民眾 增減百分點 (B)-(A)	—	29.1	3.5	25.7	16.5	9.2	-29.1

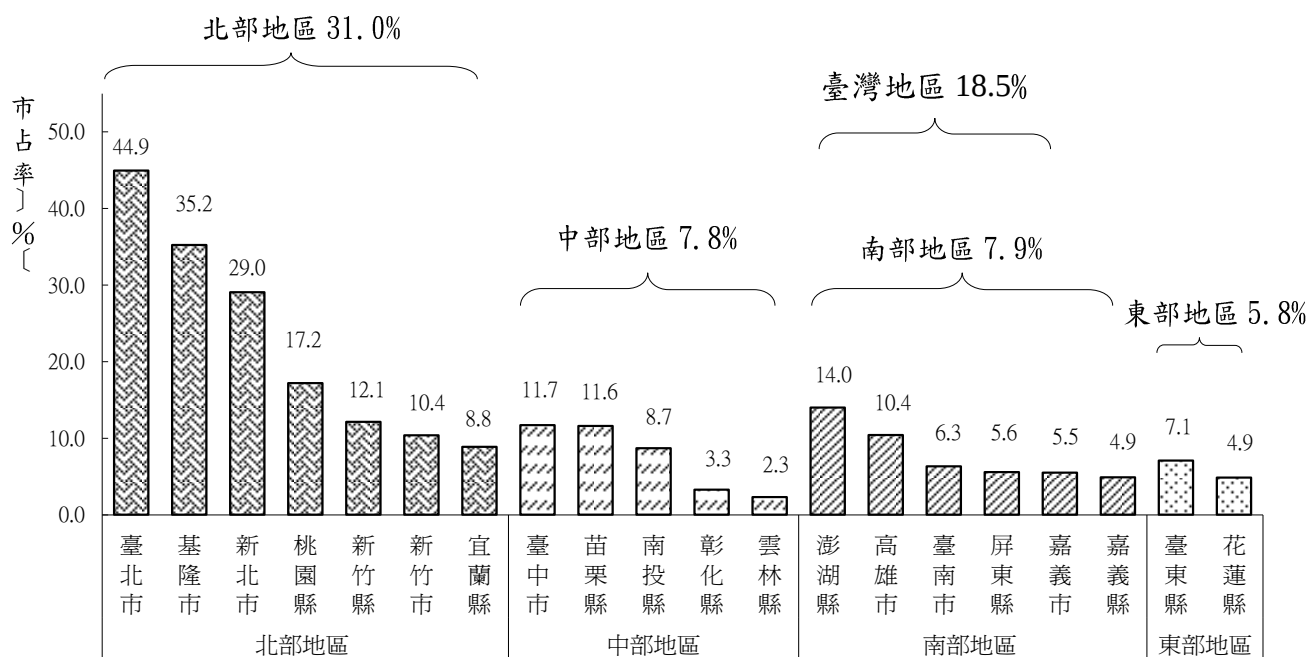
說明：本表資料係採電腦四捨五入，故總計與細項合計略有差異。

(二) 高齡者公共運輸市占率按縣市別及地區別分

就縣市別觀之，以臺北市之高齡者公共運輸市占率最高（44.9 %），其次為基隆市（35.2%），再次為新北市（29.0%），桃園縣（17.2 %）居第 4，而以雲林縣及彰化縣較低，分別僅 2.3% 及 3.3%。綜合觀察各地區之公共運輸市占率，以北部地區 31.0% 最高，東部地區

5.8%最低，兩者相距近 25 個百分點，可見城鄉差異頗大。

圖 6 高齡者之公共運輸市占率—按縣市別分



(三) 高齡者各種運具之市占率

就臺灣地區高齡者外出使用之所有公、私運具觀察，以私人運具中之「機車」所占比率最高，達 30.7%，其次為「步行」占 23.7%，兩者合占所有運具之 54.4%，再其次為「自行車」占 14.4%。

若就高齡者各性別之所有公、私運具觀察，男性以「機車」所占比率 35.4% 最高，其次為「步行」；女性則以「步行」所占比率 29.3% 最高，其次為「機車」；男、女性排名第 3 名之運具分別為「自用小客車」及「自行車」。

另就高齡者外出主要旅次目的「休閒」、「購物」及「家庭及個人活動」觀察，在「休閒」方面，則以「步行」(31.8%) 最高，「機車」(23.8%) 次之；在「購物」方面，以使用「機車」(36.9%) 最高，「步行」(24.7%) 次之；在「家庭及個人活動」方面，以使用「機車」(26.4%) 最高，「自用小客車」(18.0%) 次之。

在未跨縣市之旅次中，以使用「機車」(33.3%) 最高，「步行」(25.2%) 次之；而跨縣市之旅次中，則使用「自用小客車」(23.8%) 最高，「市區公車」(21.6%) 次之。高齡者可能受限於生理因素，活動範圍較小，因此若要減少高齡者之機車使用頻率，鼓勵高齡者多搭

乘公共運輸，宜多加強市區短程路線之接駁服務。

表 5 高齡者各種運具之市占率

單位：%

運具別 項目別	總計	公共運輸市占率										非機動運具市占率			私人機動運具市占率			
		市區 公車	捷運	計程 車	公路 客運	國道 客運	臺鐵	交通 車	免費 接駁 公車	其他	步行	自行車	機車	自用 小客 車	其他			
臺灣地區	100.0	18.5	9.5	2.7	1.9	1.6	0.9	0.6	0.4	0.4	0.3	38.1	23.7	14.4	43.4	30.7	11.7	1.0
按性別分																		
男	100.0	16.0	8.5	2.6	1.5	1.1	0.9	0.5	0.3	0.2	0.4	32.5	18.7	13.8	51.5	35.4	14.6	1.5
女	100.0	21.3	10.7	2.8	2.4	2.2	1.0	0.7	0.6	0.6	0.3	44.4	29.3	15.1	34.3	25.5	8.3	0.5
按旅次目的分																		
通勤	100.0	4.0	1.2	1.5	0.1	0.3	—	0.2	0.8	—	—	21.2	6.8	14.4	74.7	50.3	17.9	6.5
通學	100.0	14.9	11.1	—	—	3.9	—	—	—	—	—	24.0	24.0	0.0	61.1	43.1	18.0	—
商務	100.0	8.1	—	6.8	0.7	—	—	—	—	—	0.7	22.9	12.4	10.5	69.0	48.9	17.3	2.8
業務外出	100.0	16.5	—	—	16.5	—	—	—	—	—	—	3.5	0.0	3.5	80.0	37.3	33.0	9.7
購物	100.0	14.0	10.9	0.6	0.6	1.0	0.2	0.1	—	0.6	0.0	43.2	24.7	18.5	42.9	36.9	5.8	0.2
去買菜	100.0	10.2	7.8	0.4	0.0	0.9	0.1	0.1	—	0.7	0.0	50.3	28.5	21.8	39.6	35.7	3.8	0.1
逛街	100.0	32.7	26.9	2.3	—	2.7	0.6	—	—	0.2	—	33.4	17.6	15.7	34.0	25.3	8.6	0.1
家庭及個人活動	100.0	33.4	16.0	4.4	5.2	3.1	0.6	1.0	1.8	1.0	0.2	21.4	14.2	7.2	45.1	26.4	18.0	0.7
就醫	100.0	56.4	27.2	6.8	9.7	5.2	0.6	1.4	3.5	2.0	0.0	15.6	11.7	3.8	28.1	14.7	12.6	0.8
接送小孩	100.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.1	6.8	8.3	84.9	54.3	30.1	0.4
休閒	100.0	18.0	7.9	3.5	1.7	1.6	1.8	0.8	0.0	0.1	0.7	47.1	31.8	15.3	34.9	23.8	10.8	0.4
按是否跨縣市分																		
未跨縣市	100.0	14.2	8.2	1.8	1.7	1.3	0.2	0.1	0.4	0.4	0.0	41.1	25.2	15.9	44.7	33.3	10.4	1.1
跨縣市	100.0	58.1	21.6	10.9	3.6	4.6	8.3	4.8	0.6	0.3	3.4	10.7	10.0	0.8	31.1	6.7	23.8	0.6

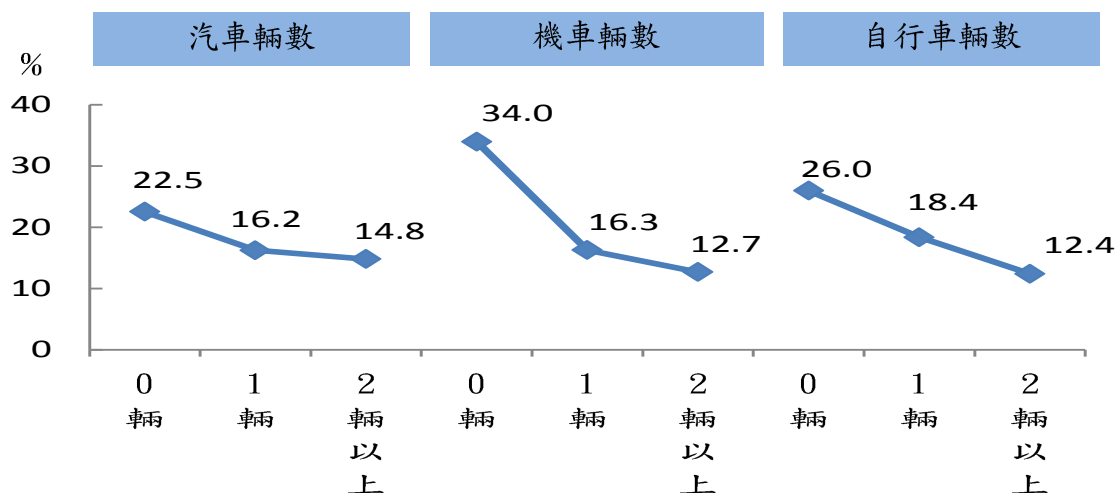
說明：公共運具之「其他」包括高鐵、飛機及渡輪；私人運具之「其他」包括自用小貨車、自用大客車及自用大貨車。

(四) 家中擁有私人運具對高齡者公共運輸市占率之影響

調查結果發現，高齡者之公共運輸市占率會隨著家中所擁有之私人運具數越多而遞減。以家中擁有之機車數為例，家中無機車之民眾其公共運輸市占率高達 34.0%，家中有 1 台機車之民眾則遽降為 16.3%，而家中有 2 台以上機車之民眾，更降至 12.7%。

顯見家中擁有私人運具是影響民眾是否會搭乘公共運輸之主要因素之一，一般而言，家中擁有私人運具數量愈多則其公共運輸市占率愈低。

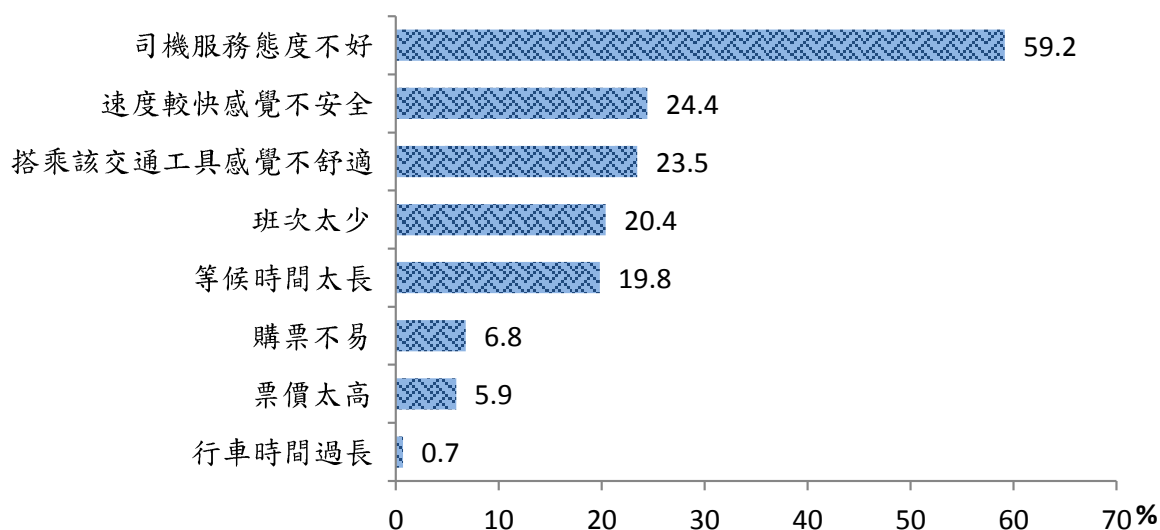
圖 7 高齡者之公共運輸市占率—按家中擁有私人運具數分



(五) 高齡者對搭乘公共運具服務之滿意度

日常有搭乘公共運輸的高齡者中，有高達 90.3% 對公共運具之服務表示滿意，僅有 7.5% 表示不滿意，不滿意的原因中，以「司機服務態度不好」占 59.2% 最高，可能係高齡者上下車時需要更多的關懷，因此對於公共運具的親切服務較為注重。

圖 8 高齡者對搭乘公共運具不滿意的原因



註：不滿意的原因可複選。

臺灣地區高齡者外出未搭乘公共運輸之原因，以「外出之目的地很近，不需交通工具」占 41.5% 為首，「開車(或騎車)較方便」占 31.4 % 次之，「距離車站(包括各種公共運輸車站)太遠」占 27.1% 再次之。

表 6 高齡者外出未搭乘公共運具之原因

項目別	總計	單位:%	
		男	女
A. 外出之目的地很近，不需交通工具	41.5	35.3	48.7
B. 開車(或騎車)較方便	31.4	33.9	28.4
C. 距離車站(包括各種公共運具車站)太遠(含住家附近或目的地沒有車站)	27.1	30.5	23.1
D. 班次時間無法配合(含班次太少)	8.2	9.7	6.5
E. 候車或換車時間較長	6.4	6.7	6.0
F. 不習慣或不知道如何搭乘公共運具	5.8	5.3	6.4
G. 騎腳踏車可以健身	3.9	4.1	3.7
H. 開車(或騎車)較節省時間	1.6	2.2	0.9
I. 搭乘公共運具時，需換車多次太麻煩	1.3	1.3	1.3
J. 搭乘公共運具整體費用較貴	1.2	1.5	0.8

說明:1. 本表僅列出高齡者外出未搭乘公共運具之前 10 項原因。

2. 未搭乘公共運具之原因可複選。

四、結論

因應高齡社會的來臨，如何建構一個安全及便利，適合高齡者的運輸環境，應是政府當務之急的課題。臺灣地區高齡者多屬退休狀態，平常日外出旅次中，高達 92.4% 都在同一縣市內，且未跨縣市旅次之平均花費時間僅 17.2 分鐘，顯示高齡者多在住家附近較熟悉之範圍活動。隨著養生保健意識抬頭，高齡者外出以從事「休閒」活動為主，因此規劃良好及適合老人的休閒環境應是高齡者所殷切期盼的。

「機車」、「步行」及「自行車」為臺灣地區高齡者外出主要使用之運具，為提升高齡者「行」的安全，政府除了建置一個無障礙且安全的人行道環境外，更應宣導高齡者騎乘「機車」及「自行車」之交通安全常識，以降低道路風險，未來更應積極推動高齡者私人運具之移轉策略。

就年齡別觀察，臺灣地區高齡者之公共運輸市占率 18.5%，僅次於「15 至未滿 20 歲」者，顯見高齡者是搭乘公共運輸之潛在族群。綜觀

各地區之公共運輸市占率，以北部地區 31.0%最高，東部地區 5.8%最低，兩者相距近 25 個百分點，足見城鄉差距頗大；為鼓勵高齡者搭乘公共運輸，有關單位宜多增加市區短程路線之接駁服務，加強司機對高齡者之服務理念及友善度，並規劃完善及優質的公共運輸路網，縮短城鄉差距，讓全國之高齡者都能享有便利、安全的交通運輸服務。

參考文獻

1. 劉慧俐(2007)，人口老化的趨勢與對策。
2. 內政部(2009)，人口政策白皮書（核定本）。
3. 徐業良(2010)，高齡者的交通問題。
4. 舒昌榮，由積極老化觀點論我國因應高齡社會的主要策略～從「人口政策白皮書」談起。
5. 陳菟蕙、張勝雄(2012)，探討高齡化社會之旅運特性與公共運輸資訊需求課題。
6. 官幸儀，以高齡者觀點評估公車站牌資訊傳達之研究與設計。