

臺北市 111 年交通事故分析報告

臺北市政府交通局

摘要

道路交通事故直接造成生命或財產損失，同時衍生相當大的社會成本與代價，為降低事故發生，本府相關局處戮力於工程、教育及執法等 3E 策略，透過各面向改善減少本市交通事故，達到人本綠運輸之友善環境與永續發展之目的。本報告蒐集本市 111 年交通事故資料並分析事故特性，作為相關局處研擬改善措施之參考依據，111 年交通事故分析特性摘述如下：

- 一、111 年交通事故 30 日死亡人數計 107 人；車種與年齡交叉比較以 65 歲以上年長者行人最多（26 人，24.3%）；主要肇事原因依序為「未注意車前狀況」、「違反號誌管制或指揮」及「其他引起事故之違規或不當行為」。
- 二、111 年共發生 4 萬 6,611 件交通事故（未包含息事案件），較 110 年增加 3,831 件（9.0%），其中 A1 類事故減少 8 件（-11.4%），A2 類事故增加 1,245 件（5.2%）；A1 死亡人數 62 人，較 110 年減少 9 人（-12.7%），受傷人數增加 1,424 人（4.4%）。
- 三、111 年共發生 272 件酒駕事故，較 110 年減少 15 件（-5.2%），造成 6 人死亡、237 人受傷。
- 四、整體交通事故發生時段主要集中於上、下午尖峰，其中 A1 類事故多發生於 10-12 時（上午離峰）。整體而言，事故發生時段與 110 年比較無明顯差異。
- 五、分析交通事故發生位置及變化，以松山區增加比例 20.3% 最多（+444 件），其次為中正區 18.1%（+697 件）；另北投區減少 6.9% 最多（-242 件）。

- 六、交通事故主要肇事原因，依序為「未注意車前狀況」、「未依規定讓車」、「變換車道或方向不當」、「右轉彎未依規定」及「左轉彎未依規定」。
- 七、111 年機車外送平台外送員涉入之交通事故共發生 1,974 件，造成 1,494 人受傷。其中，外送員自身死傷人數 900 人（1 人死亡、899 人受傷），其中 30-39 歲青壯年外送員死傷有 280 人最多（約占 31.1%）、40-49 歲族群外送員死傷有 236 人（約占 26.3%）為次之、18-25 歲年輕機車外送員死傷有 166 人（約占 18.4%）再次之。
- 八、111 年機車外送員涉入交通事故之前 5 大外送員肇因依序為「未注意車前狀況」、「未依規定讓車」、「左轉彎未依規定」及「未依規定減速」及「超速失控」。
- 九、整體交通事故死亡車種，仍以機車為主，行人次之；其中，機車受傷以 18-25 歲年輕族群為主（29.4%）；行人受傷則集中在 65 歲以上年長者（34.3%）。
- 十、各車種肇事原因（除大客車、大貨車及行人以外）以「未注意車前狀況」及「未依規定讓車」為主，顯示駕駛人對於路權觀念仍不清楚，容易造成事故發生；另大型車事故肇因以「變換車道或方向不當」及「未注意車前狀況」為主、小型車事故肇因以「未注意車前狀況」、「倒車未依規定」及「變換車道或方向不當」為主、行人事故肇因則以「未依規定行走行人設施」及「未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路」為主。

111 年交通事故分析結果顯示，整體交通事故呈現上升趨勢，死亡人數則呈現下降趨勢，惟酒駕事故仍造成 6 人死亡，237 人受傷，應持續加強辦理相關宣導及取締勤務，以杜絕酒後駕車行為。此外，機車為交

通事故主要死傷車種，以 18-25 歲族群為多，應持續宣導正確用路觀念、機車安駕觀念及取締違規。另因應本市人口已進入超高齡社會，且年長者交通事故件數上升，應透過長期宣導及配合警方勸導，將各項高齡者交通事故防制作為深入落實到本市各區及鄰里，並加強宣導不逆向行駛、遵守號誌與不任意變換車道等交通安全觀念。至大型車駕駛應加強車輛體型認知，小型車應在經過路口時，加強確認行穿線上是否有行人或自行車通過，於轉彎或變換車道時，禮讓直行車先行後再行動作。

目錄

壹、 111 年交通事故概況.....	1
一、 交通事故 30 日內死亡類型分析	1
二、 交通事故件數暨死傷人數	6
三、 酒後駕車交通事故	9
四、 交通事故發生時段	10
五、 交通事故發生地點	11
六、 交通事故天候狀況	14
七、 交通事故肇事原因	16
八、 機車外送平台交通事故分析	19
貳、 111 年交通事故交叉分析.....	24
一、 死傷車種分析	24
二、 死傷車種年齡層分析	26
三、 死傷車種性別分析	27
四、 肇事車種及各車種肇因分析	28
參、 總結.....	35

圖目錄

圖 1_近 4 年臺北市交通事故件數統計	7
圖 2_近 4 年臺北市交通事故死亡人數統計	8
圖 3_近 4 年臺北市交通事故受傷人數統計	8
圖 4_臺北市 111 年與 110 年事故地點比較—依事故位置 ..	12
圖 5_臺北市 111 年與 110 年事故地點數比較—依行政區 ..	14
圖 6_臺北市 111 年與 110 年事故地點比較—依天候狀況 ..	15
圖 7_臺北市 111 年死亡車種比例.....	24
圖 8_臺北市 111 年受傷車種比例.....	25
圖 9_臺北市 111 年死亡車種性別分布	27
圖 10_臺北市 111 年受傷車種性別比例	28

表目錄

表 1_交通事故 30 日死亡各年齡層人數統計表	1
表 2_30 日死亡車種與年齡比較表	3
表 3_30 日死亡車種與年齡比較表 (續)	4
表 4_30 日死亡事故主要肇因統計表	5
表 5_臺北市道路交通事故件數及死傷人數統計	7
表 6_近 7 年臺北市酒駕事故件數暨死傷人數統計	9
表 7_臺北市 111 年交通事故時段分布	10
表 8_臺北市 111 年及 110 年交通事故時段分布	11
表 9_臺北市 111 年與 110 年事故地點比較—依事故位置..	11
表 10_臺北市 111 年與 110 年事故地點比較—依行政區....	13
表 11_臺北市 111 年與 110 年事故地點比較—依天候狀況	14
表 12_臺北市 111 年各類交通事故前 10 大肇事原因統計..	17
表 13_臺北市 111 年臺北市機車外送員涉入交通事故件數及 死傷人數統計	21
表 14_臺北市 111 年臺北市機車外送員自身死傷人數統計	22
表 15_臺北市 111 年機車外送員自身死傷交通事故前 10 大 肇事原因統計	22
表 16_近 3 年臺北市死亡車種暨人數統計	24

表 17_近 3 年臺北市受傷車種暨人數統計	25
表 18_臺北市 111 年死亡車種年齡層統計	26
表 19_臺北市 111 年受傷車種年齡層統計	27
表 20_臺北市 111 年肇事車種交叉分析	29
表 21_臺北市 111 年各車種主要肇事原因	31
表 22_臺北市 111 年 18-25 歲機車駕駛人死傷族群肇事原因 分析.....	33
表 23_臺北市 111 年 65 歲以上年長者各死傷車種個別肇事 原因分析.....	34

壹、 111 年交通事故概況

一、 交通事故 30 日內死亡類型分析

(一) 本市 111 年交通事故 30 日死亡人數計 107 人，較前 3 年平均 121 人，減少 14 人，如表 1 所示，而統計 111 年 30 日死亡各年齡層人數，以 65 歲以上年長者 51 人為最多 (47.7%)，50-59 歲 19 人次之 (17.8%)，而前 3 年平均比較，以 50-59 歲增加 3.7 人為最多， 25-29 歲增加 3.3 人次之，其中以 60-64 歲減少 8 人最多。

表 1_交通事故 30 日死亡各年齡層人數統計表

年齡	108 年	109 年	110 年	111 年	前 3 年平均	增減數	增減率
17 歲以下	3	0	3	0	2.0	-2.0	-100.0%
18-24 歲	18	15	14	10	15.7	-5.7	-36.2%
25-29 歲	7	3	1	7	3.7	3.3	90.9%
30-39 歲	10	3	11	7	8.0	-1.0	-12.5%
40-49 歲	16	9	11	11	12.0	-1.0	-8.3%
50-59 歲	17	10	19	19	15.3	3.7	23.9%
60-64 歲	9	5	16	2	10.0	-8.0	-80.0%
65 歲以上	51	57	55	51	54.3	-3.3	-6.1%
總計	131	102	130	107	121.0	-14.0	-11.6%

單位：人數

資料來源：交通部道安資訊平台 (112.8.7)

(二) 本市 30 日死亡之車種與年齡交叉比較如表 2，111 年以 65 歲以上年長者行人最多 (26 人，24.3%)，65 歲以上年長者機車次之 (16 人，15.0%)，50-59 歲機車再次之 (12 人，11.2%)；而 111 年與前 3 年比較如表 3，以 18-24 歲機車減少 6.0 人最多 (-46.2%)；另 50-59 歲機車增加 6.3 人為最多 (+111.8%)，整體而言，65 歲以上年長者

行人為臺北市 30 日死亡中人數較多之族群，18-24 歲機車有逐年減少之情形。

表 2_30 日死亡車種與年齡比較表

車種	汽車				機車				自行車				行人				其他車				其他人							
	108	109	110	111	108	109	110	111	108	109	110	111	108	109	110	111	108	109	110	111	108	109	110	111				
17 歲以下	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0
18-24 歲	1	0	1	1	15	14	10	7	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	2
26-29 歲	0	1	0	0	6	2	1	5	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
30-39 歲	1	1	1	1	7	2	8	5	1	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
40-49 歲	2	0	4	1	10	5	4	7	2	0	0	1	1	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
50-59 歲	2	1	3	2	6	6	5	12	3	1	2	1	4	2	9	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
60-64 歲	0	0	0	0	3	2	7	1	1	0	1	0	5	3	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
65 歲以上	0	0	1	1	10	13	21	16	7	7	5	7	29	34	25	26	1	1	1	0	0	0	0	0	4	2	2	1
總計	6	3	10	6	58	44	57	53	15	8	8	10	41	43	47	33	1	1	1	0	0	0	0	0	10	3	7	5

單位：人數

資料來源：交通部道安資訊平台 (112.8.7)

註：

1. 其他車包含軍車、警車、救護車、租賃車、三輪車、拖車及拼裝車等未歸入前項分類者。
2. 其他人包含乘客、義交或施工人員等。

表 3_30 日死亡車種與年齡比較表 (續)

	汽車			機車			自行車			行人			其他車			其他人		
	前3年	111年	增減率	前3年	111年	增減率	前3年	111年	增減率	前3年	111年	增減率	前3年	111年	增減率	前3年	111年	增減率
	平均	增減數		平均	增減數		平均	增減數		平均	增減數		平均	增減數		平均	增減數	
17歲以下	0.0	0.0	-	0.7	-0.7	-100.0%	0.0	0.0	-	0.3	-0.3	-100.0%	0.0	0.0	-	1.0	-1.0	-100.0%
18-24歲	0.7	0.3	50.0%	13.0	-6.0	-46.2%	0.0	0.0	-	0.3	-0.3	-100.0%	0.0	0.0	-	1.7	0.3	20.0%
25-29歲	0.3	-0.3	-100.0%	3.0	2.0	66.7%	0.3	-0.3	-100.0%	0.0	1.0	-	0.0	0.0	-	0.0	1.0	-
30-39歲	1.0	0.0	0.0%	5.7	-0.7	-11.8%	0.3	0.7	200.0%	0.7	-0.7	-100.0%	0.0	0.0	-	0.3	-0.3	-100.0%
40-49歲	2.0	-1.0	-50.0%	6.3	0.7	10.5%	0.7	0.3	50.0%	2.7	-1.7	-62.5%	0.0	0.0	-	0.3	0.7	200.0%
50-59歲	2.0	0.0	0.0%	5.7	6.3	111.8%	2.0	-1.0	-50.0%	5.0	-1.0	-20.0%	0.0	0.0	-	0.7	-0.7	-100.0%
60-64歲	0.0	0.0	-	4.0	-3.0	-75.0%	0.7	-0.7	-100.0%	5.3	-4.3	-81.3%	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-
65歲以上	0.3	0.7	200.0%	14.7	1.3	9.1%	6.3	0.7	10.5%	29.3	-3.3	-11.4%	1.0	-1.0	-100.0%	2.7	-1.7	-62.5%
總計	6.3	-0.3	-5.3%	53.0	0.0	0.0%	10.3	-0.3	-3.2%	43.7	-10.7	-24.4%	1.0	-1.0	-100.0%	6.7	-1.7	-25.0%

單位：人數

資料來源：交通部道安資訊平台 (112.8.7)

註：

1. 其他車包含軍車、警車、救護車、租賃車、三輪車、拖車及拼裝車等未歸入前項分類者。
2. 其他人包含乘客、義交或施工人員等。

(三) 30 日死亡事故主要肇事原因如表 4 所示，111 年以「未注意車前狀況」為最多，「違反號誌管制或指揮」次之，「其他引起事故之違規或不當行為」再次之；與前 3 年平均比較，以「搶越行人穿越道」減少 8.7 人為最多，「未注意車前狀況」減少 6.7 人次之；另 111 年無明顯增加之肇事情形。

表 4_30 日死亡事故主要肇因統計表

案件主要肇因	108 年	109 年	110 年	111 年	前 3 年 平均	增減數	增減比例
未注意車前狀況	36	19	19	18	24.7	-6.7	-27.0%
違反號誌管制或指揮	14	9	14	10	12.3	-2.3	-18.9%
其他引起事故之違規或不當 行為	10	4	3	9	5.7	3.3	58.8%
搶越行人穿越道	10	13	24	7	15.7	-8.7	-55.3%
未依規定讓車	7	8	7	7	7.3	-0.3	-4.5%
超速失控	5	3	6	6	4.7	1.3	28.6%
變換車道或方向不當	3	2	3	6	2.7	3.3	125.0%
未依標誌、標線、號誌或手 勢指揮穿越道路	0	7	2	5	3.0	2.0	66.7%
酒醉(後)駕駛失控	1	4	2	5	2.3	2.7	114.3%
右轉彎未依規定	5	4	2	3	3.7	-0.7	-18.2%
左轉彎未依規定	5	2	4	2	3.7	-1.7	-45.5%
未依規定行走行人穿越道、 地下道、天橋而穿越道路	0	1	4	2	1.7	0.3	20.0%
疲勞(患病)駕駛失控	0	0	0	2	0.0	2.0	-
未保持行車安全間隔	1	2	2	1	1.7	-0.7	-40.0%
違反特定標誌(線)禁制	2	1	2	1	1.7	-0.7	-40.0%
未保持行車安全距離	0	1	2	1	1.0	0.0	0.0%
迴轉未依規定	2	0	0	1	0.7	0.3	50.0%
橫越道路不慎	1	0	0	1	0.3	0.7	200.0%
倒車未依規定	1	0	0	1	0.3	0.7	200.0%
開啟車門不當而肇事	0	1	0	1	0.3	0.7	200.0%
違規超車	0	0	0	1	0.0	1.0	-
逆向行駛	0	0	0	1	0.0	1.0	-

未靠右行駛	0	0	0	1	0.0	1.0	-
其他引起事故之疏失或行為	0	0	0	1	0.0	1.0	-
起步未注意其他車(人)安全	2	0	1	0	1.0	-1.0	-100.0%

單位：人數

資料來源：交通部道安資訊平台（112.8.7）

註：

1. 本表將「不明原因肇事」與「尚未發現肇事原因」排除。
2. 所謂不明原因肇事為跡證不足、肇事逃逸、當事人未到案說明、非道路範圍及事後決定息事等狀況，其當事人肇因均會註明為不明原因肇事。
3. 尚未發現肇事原因即警方無足夠證據證明當事人應負起相當肇事責任。

二、 交通事故件數暨死傷人數

(一) 本市 111 年共發生 4 萬 6,611 件交通事故（未包含息事案件），較 110 年增加 3,831 件(9.0%)，其中 A1 類事故件數減少 8 件(-11.4%)，A2 類事故件數增加 1,245 件（5.2%），A3 類事故件數增加 2,594 件（13.9%）；而死亡人數計 62 人，較 110 年減少 9 人（-12.7%）；受傷人數計 3 萬 3,534 人，則較 110 年增加 1,424 人（4.4%），詳表 5。

表 5_臺北市道路交通事故件數及死傷人數統計

年 別	主 要 分 類								
	總 計			A1 類			A2 類		A3 類
	件數	死亡人數	受傷人數	件數	死亡人數	受傷人數	件數	受傷人數	件數
	(件)	(人)	(人)	(件)	(人)	(人)	(件)	(人)	(件)
108 年	40,603	83	29,405	83	83	43	22,721	29,362	17,799
109 年	46,158	60	33,785	60	60	18	25,472	33,767	20,626
110 年	42,780	71	32,110	70	71	20	24,025	32,090	18,685
111 年	46,611	62	33,534	62	62	33	25,270	33,501	21,279
111 年較 110 年 增減數	3,831	-9	1,424	-8	-9	13	1,245	1,411	2,594
111 年較 110 年 增減比例	9.0%	-12.7%	4.4%	-11.4%	-12.7%	65.0%	5.2%	4.4%	13.9%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料。(未包含 A3 之息事案件)

(二) 分析近 4 年交通事故趨勢，整體交通事故件數有上升趨勢（如圖 1）；在死亡人數方面則有減少的趨勢（如圖 2）；在受傷人數方面則有逐年上升的現象（如圖 3）。

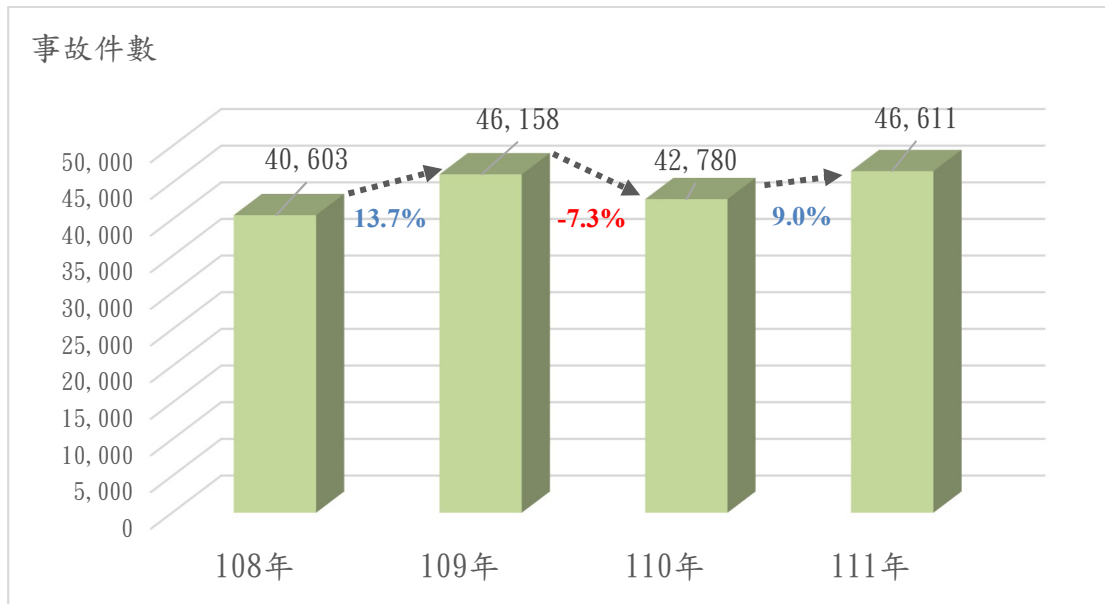


圖 1_近 4 年臺北市交通事故件數統計

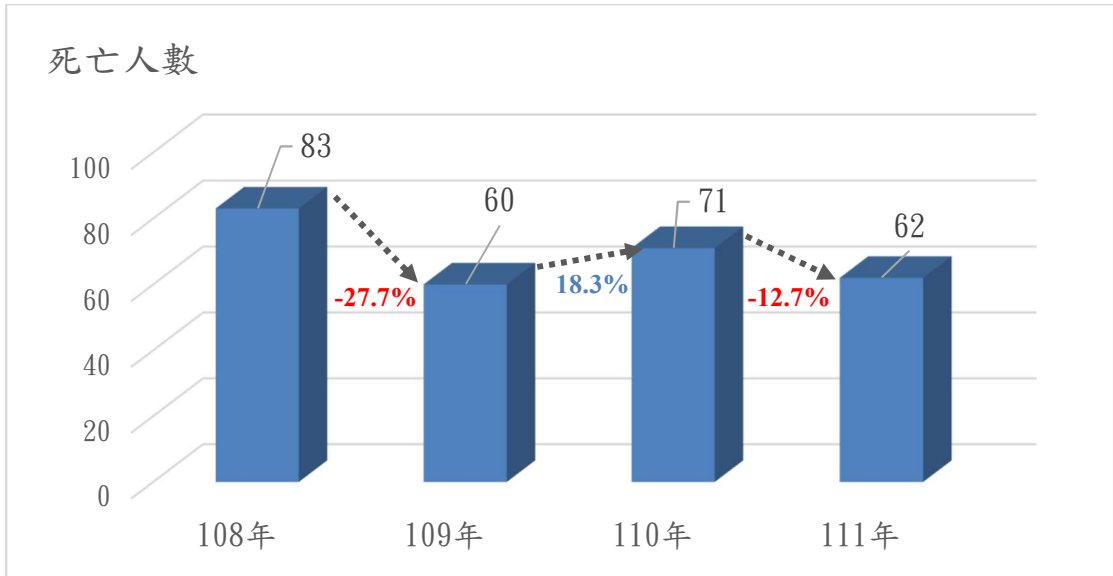


圖 2_近 4 年臺北市交通事故死亡人數統計

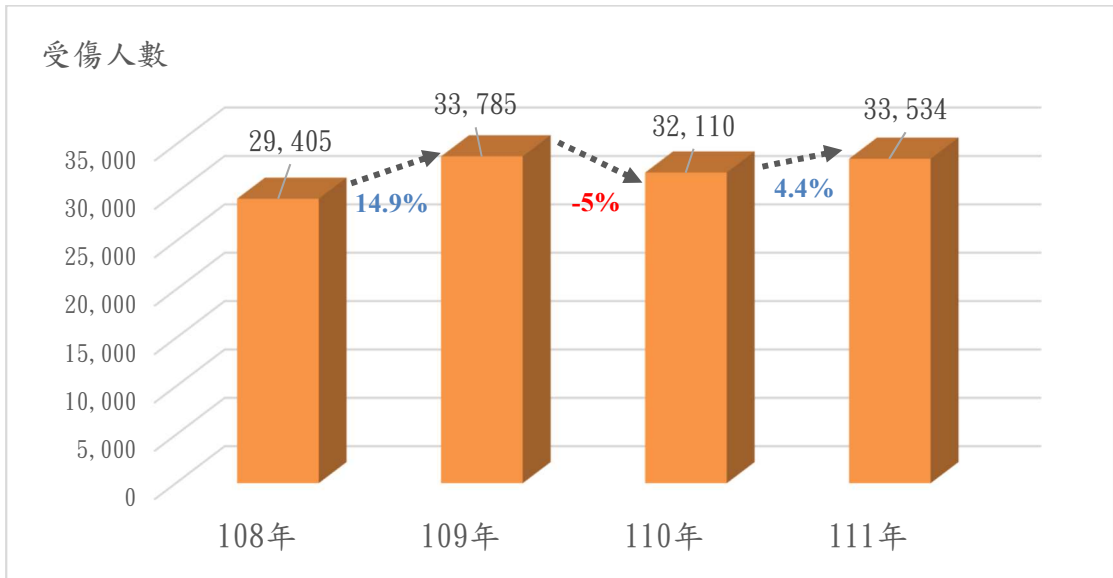


圖 3_近 4 年臺北市交通事故受傷人數統計

三、 酒後駕車交通事故

(一) 依交通部定義，酒後駕車交通事故係指任一駕駛人經檢測有道路交通安全規則第 114 條酒精反應吐氣酒精濃度達 0.15mg/L 以上，所造成人員（包含當次事件波及之所有駕駛人、乘客、行人）死亡或受傷之事故。本市 111 年共發生 272 件酒駕事故，造成 6 人死亡，237 人受傷；相較 110 年減少 15 件事務 (-5.2%)，死亡人數增加 3 人 (+100%)，受傷人數增加 8 人 (+3.5%)，詳表 6。

(二) 統計顯示，近年酒駕死傷人數以 105 年最多（死亡 5 人、受傷 360 人）並逐年下降，事故件數自 105 年起亦逐年下降。

表 6_近 7 年臺北市酒駕事故件數暨死傷人數統計

年 別	事 故 件 數				死亡人數	受傷人數
	總 計	A1	A2	A3		
104 年	398	2	256	140	2	358
105 年	452	5	276	171	5	360
106 年	348	4	213	131	4	293
107 年	277	3	161	113	4	209
108 年	265	3	156	106	3	189
109 年	248	3	160	85	3	223
110 年	287	3	169	115	3	229
111 年	272	6	179	87	6	237
111 年較 110 年增減數	-15	+3	+10	-28	+3	+8
111 年較 110 年增減比例	-5.2%	+100%	+5.9%	-24.3%	+100%	+3.5%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 3 月 20 日前建檔資料。

四、 交通事故發生時段

(一) 111 年事故發生時段分布

檢視 111 年交通事故發生時段，整體交通事故主要發生於 8-10 時、16-18 時及 18-20 時（上、下午尖峰）；A1 類事故主要發生於 10-12 時（上午離峰）；A2 類事故則主要發生於 8-10 時（上午尖峰）；A3 類事故則主要發生於 8-10 時（上午尖峰）、下午 16 時至晚上 20 時，詳表 7。

表 7_臺北市 111 年交通事故時段分布

時 段	整體事故	A1 事故	A2 事故	A3 事故
00-02 時	2%	11%	2%	2%
02-04 時	1%	6%	1%	1%
04-06 時	1%	8%	1%	1%
06-08 時	6%	10%	7%	5%
08-10 時	14%	11%	15%	13%
10-12 時	12%	13%	12%	12%
12-14 時	12%	3%	11%	12%
14-16 時	11%	2%	11%	12%
16-18 時	14%	10%	13%	15%
18-20 時	14%	11%	13%	16%
20-22 時	7%	10%	8%	7%
22-24 時	5%	5%	6%	4%
總計	100%	100%	100%	100%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料。(未包含 A3 之息事案件)

(二) 111 年及 110 年比較

比較 111 年與 110 年（詳表 8）之事故發生時段變化，整體事故之時間分布相似，仍集中於 8-10 時、16-18 時及 18-20 時；A1 類事故時間分布略有移轉，上、下午離峰時段及夜晚（04-06 時、14-16 時、22-24 時）減少，晚間及深夜時段（00-02 時、20-22 時）增加；至 A2、A3 事故之時間分布則無明顯變化。

表 8_臺北市 111 年及 110 年交通事故時段分布

時 段	整體事故		A1 事故		A2 事故		A3 事故	
	110 年	111 年	110 年	111 年	110 年	111 年	110 年	111 年
00-02 時	2%	2%	7%	11%	2%	2%	2%	2%
02-04 時	2%	1%	7%	6%	1%	1%	1%	1%
04-06 時	1%	1%	11%	8%	1%	1%	1%	1%
06-08 時	6%	6%	11%	10%	7%	7%	6%	6%
08-10 時	14%	14%	11%	11%	16%	15%	13%	14%
10-12 時	12%	12%	13%	13%	12%	12%	12%	12%
12-14 時	11%	12%	1%	3%	11%	11%	12%	13%
14-16 時	12%	12%	9%	2%	11%	10%	13%	13%
16-18 時	14%	14%	4%	10%	13%	13%	15%	14%
18-20 時	14%	14%	10%	11%	13%	13%	15%	14%
20-22 時	7%	7%	3%	10%	7%	8%	7%	7%
22-24 時	5%	5%	13%	5%	6%	6%	3%	4%
總 計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料。(未包含 A3 之息事案件)

五、 交通事故發生地點

(一) 事故位置分布

1. 檢視 111 年交通事故，發生於路口計 2 萬 5,030 件，較 110 年增加 2,115 件 (9.2%)；發生於路段計 2 萬 909 件，較 110 年增加 2,010 件 (10.6%)；發生於其他地點計 672 件，較 110 年減少 294 件 (-30.4%)，詳表 9。

表 9_臺北市 111 年與 110 年事故地點比較—依事故位置

	路口	路段	其他地點	總 計
110 年	22,915	18,899	966	42,780
111 年	25,030	20,909	672	46,611
增減數	2,115	2,010	-294	3,831
增減比例	9.2%	10.6%	-30.4%	9.0%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料。

註：

1. 其他地點包含路坡、涵洞、圓環、廣場、橋梁及交流道等。
2. 未登載係現場處理員警針對 A3 類事故之發生位置未註記或雙方已達成和解。
3. 未包含 A3 之息事案件。

2. 111 年路口件數占總件數之比例約為 53.7%、路段件數占總件數之比例約為 44.9%，與 110 年之比例無明顯差異（如圖 4）。

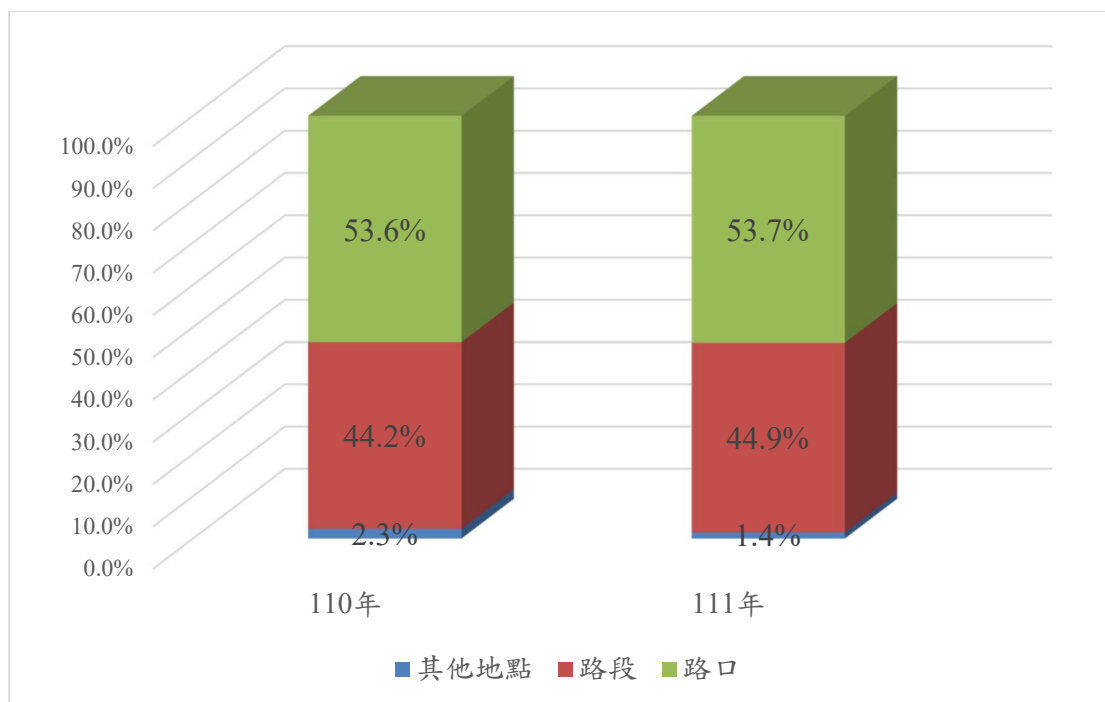


圖 4_臺北市 111 年與 110 年事故地點比較—依事故位置

(二) 行政區分布

1. 依行政區分析 111 年事故件數顯示，中山區發生 6,992 件最多，大安區為 5,150 件次之，內湖區為 4,792 件再次之，事故件數最少者為南港區，發生 1,782 件（如表 10）。然而各行政區之道路環境不同、土地使用型態亦有所差異，故交通事故件數也有顯著落差。

表 10_臺北市 111 年與 110 年事故地點比較—依行政區

	110 年	111 年	增減數	增減比例
大同	2,409	2,525	116	4.8%
萬華	2,446	2,834	388	15.9%
中山	6,169	6,992	823	13.3%
大安	4,521	5,150	629	13.9%
中正	3,857	4,554	697	18.1%
松山	2,190	2,634	444	20.3%
信義	3,568	4,185	617	17.3%
士林	4,472	4,567	95	2.1%
北投	3,484	3,242	-242	-6.9%
文山	3,291	3,354	63	1.9%
南港	1,627	1,782	155	9.5%
內湖	4,746	4,792	46	1.0%
總計	42,780	46,611	3,831	9.0%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料。(未包含 A3 之息事案件)

2. 再與 110 年比較各行政區之增減狀況（如圖 5），各行政區事故件數皆為上升，其中松山區增加比例 20.3% 最多（+444 件），其次為中正區 18.1%（+697 件）；另北投區減少 6.9% 最多（-242 件）。

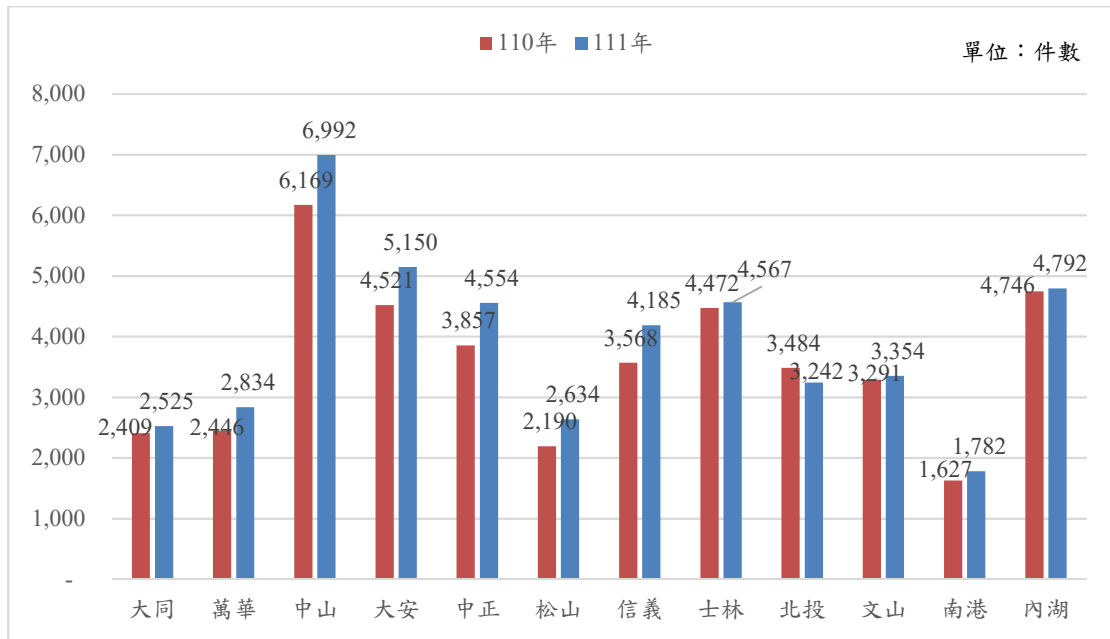


圖 5_臺北市 111 年與 110 年事故地點數比較—依行政區

六、 交通事故天候狀況

(一) 考量天候狀況可能影響交通事故發生，統計 111 年交通事故發生之天候狀況，晴天發生 1 萬 8,369 件，較 110 年增加 857 件(+4.9%)；陰天發生 5,077 件，較 110 年增加 755 件 (+17.5%)；雨天則發生 7,045 件，較 110 年增加 3,524 件 (+100.1%)，詳表 11。

表 11_臺北市 111 年與 110 年事故地點比較—依天候狀況

	晴天	陰天	雨天	未登載	總計
110 年	17,512	4,322	3,521	17,425	42,780
111 年	18,369	5,077	7,045	16,120	46,611
增減數	857	755	3,524	-1,305	3,831
增減比例	4.9%	17.5%	100.1%	-7.5%	9.0%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料。(未包含 A3 之息事案件)

(二) 另 111 年發生事故時為晴天者，占總件數的 39%，顯示大多事故係於天候良好情況下發生；另發生事故為雨天則有明顯增加之情形。

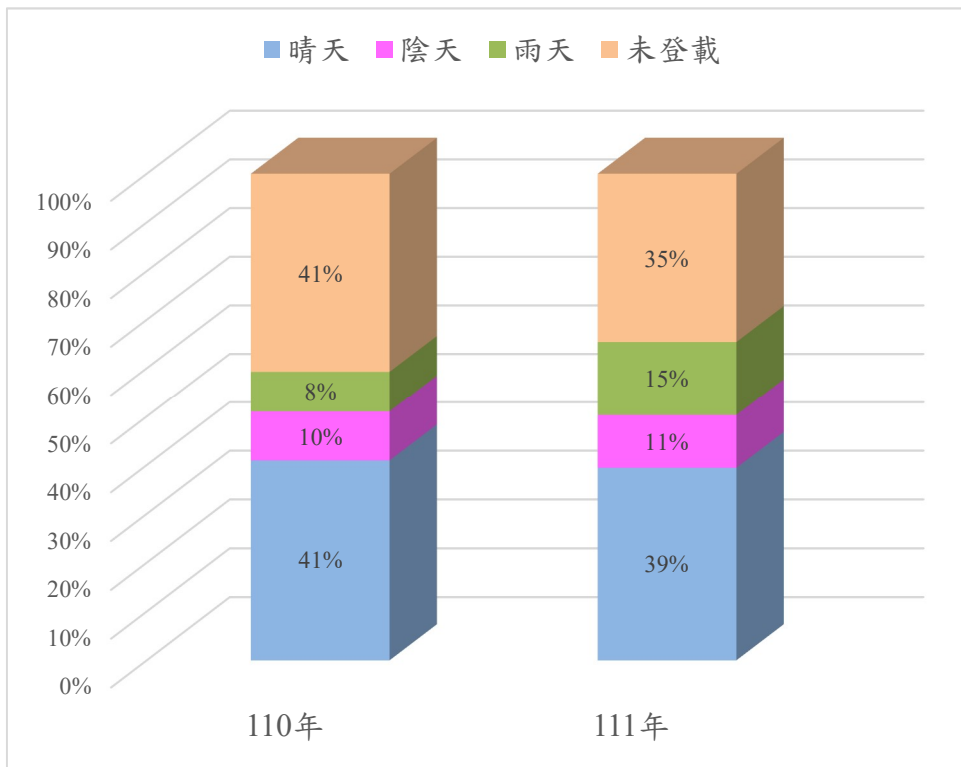


圖 6_臺北市 111 年與 110 年事故地點比較—依天候狀況

七、 交通事故肇事原因

一般交通事故均涉及雙方當事人(自摔、自撞除外)，並各自帶有肇事原因，其中依警方初判肇事責任較重者列為第一當事人，肇責較輕者列為第二當事人，而本報告所稱肇事原因，係以第一當事人之肇事原因做為統計基礎，其考量原因為：

1. 第一當事人肇事責任通常較重，理應可視為整起事故之主要肇事原因。
2. 部分第二當事人之肇事原因為「尚未發現肇事原因」，即警方無足夠證據證明第二當事人應負起相當肇事責任。

若納入第二當事人之肇事原因作為統計，將放大「尚未發現肇事原因」之比例，有失客觀，故先予敘明。

(一) 整體事故肇事原因

檢視 111 年整體交通事故之前 5 大主要肇事原因，分別為「未注意車前狀況」、「未依規定讓車」、「變換車道或方向不當」、「右轉彎未依規定」及「左轉彎未依規定」，詳表 12。顯示駕駛人對於路權觀念不清(如爭先恐後或疏忽車前狀況等)仍為肇事之主要原因。

(二) A1 類事故肇事原因

A1 類前 5 大肇因有「未注意車前狀況」、「超速失控」、「違反號誌管制」、「未依規定讓車」及「未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路」，詳表 12。顯示駕駛人除對路權觀念不清、不遵守標誌、標線及號誌行駛外，仍對速度管理及安全駕駛觀念認知不足；另當行人不遵守標誌、標線或號誌穿越道路，致與其他車輛發生嚴重碰撞之案例亦不少。

(三) A2 類事故肇事原因

A2 類前 5 大肇因有「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」、「變換車道或方向不當」、「左轉彎未依規定」及「右轉彎未依規定」，詳表 12。顯示駕駛人常因注意力不集中、於變換車道、車輛右轉彎時常疏於注意周邊車況，或未禮讓其他車輛及行人等，而導致另一方用路人受傷。

(四) A3 類事故肇事原因

A3 類前 5 大主要肇因有「未注意車前狀況」、「變換車道或方向不當」、「未保持行車安全間隔」、「未依規定讓車」及「倒車未依規定」，詳表 12。推測當車流量大（如上、下尖峰）時，因道路容量不足，導致車輛之間彼此無法保持安全間隔而發生碰撞；另於路邊停車、上下貨物倒車疏於注意後方車輛時，易發生財物損失之交通事故。

表 12_臺北市 111 年各類交通事故前 10 大肇事原因統計

排序	整體事故	A1 事故	A2 事故	A3 事故
1	未注意車前狀況 (18%)	未注意車前狀況 (19%)	未依規定讓車 (18%)	未注意車前狀況 (23%)
2	未依規定讓車 (14%)	超速失控 (10%)	未注意車前狀況 (15%)	變換車道或方向不當 (19%)
3	變換車道或方向不當 (14%)	違反號誌管制 (10%)	變換車道或方向不當 (10%)	未保持行車安全間隔 (9%)
4	右轉彎未依規定 (7%)	未依規定讓車 (9%)	左轉彎未依規定 (9%)	未依規定讓車 (9%)
5	左轉彎未依規定 (6%)	未依標誌、標線、號誌 或手勢指揮穿越道路 (9%)	右轉彎未依規定 (8%)	倒車未依規定 (8%)
6	起步未注意其他車 (人) 安全 (6%)	酒醉 (後) 駕駛失控 (9%)	未保持行車安全距離 (6%)	起步未注意其他車 (人) 安全 (6%)
7	未保持行車安全間隔 (5%)	變換車道或方向不當 (7%)	起步未注意其他車 (人) 安全 (5%)	右轉彎未依規定 (6%)
8	未保持行車安全距離 (5%)	搶越行人穿越道 (5%)	違反號誌管制 (4%)	其他引起事故之違規 或不當行為 (4%)
9	倒車未依規定 (4%)	未依規定行走行人設施 (3%)	其他引起事故之違規 或不當行為 (4%)	左轉彎未依規定 (3%)

10	其他引起事故之違規或不當行為 (4%)	其他引起事故之違規或不當行為 (3%)	搶越行人穿越道 (4%)	未保持行車安全距離 (3%)
累計比例	84%	84%	84%	90%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料。

註：

1. 其他引起事故之違規或不當行為包含：駕駛疏忽、駕駛失控、誤踩油門、會車疏忽及閃避疏忽等肇事原因。
2. 本表將「不明原因肇事」排除。
3. 所謂不明原因肇事為跡證不足、肇事逃逸、當事人未到案說明、非道路範圍及事後決定息事等狀況，其當事人肇因均會註明為不明原因肇事。
4. 尚未發現肇事原因即警方無足夠證據證明當事人應負起相當肇事責任。
5. 未包含 A3 之息事案件。

八、 機車外送平台交通事故分析

隨網際網路及行動電話科技之進步，購物型態逐漸轉變為網路交易使電子商務平台得以蓬勃，而外送餐飲服務為主要發展趨勢。透過外送平台提供消費者所購買商品之外送服務，為新經濟型態；然而受疫情影響亦加速外送餐飲服務之發展，亦衍生外送平台業者與外送員間之法律關係、外送食品安全、外送員職業安全及交通安全等問題，故如何因應交通產業創新發展所面臨的管理制度將成為重要的課題，而臺北市為全國首善之都，率先制定「臺北市外送平台業者管理自治條例」，並於 109 年 3 月 27 日公布施行，積極管理外送服務及外送員之安全。

為督促業者重視外送員之交通安全，本市持續滾動式檢討「臺北市外送平台業者管理自治條例」，內容包含增加外送員教育訓練定期回訓、個案回訓、應於外送箱標示外送平台名稱，業於 111 年 7 月 20 日公布實施「臺北市外送平台業者管理自治條例」修正案，以強化外送平台業者對外送員之管理。

為提升機車外送員交通安全，由外送平台業者及本府相關單位分別從各面向提出相關因應作為，並要求業者持續加強自主管理，重視外送員之交通安全。

1. 持續依「臺北市外送平台業者管理自治條例」公告交通事故

資料，且為加強防制外送員交通事故，改採按月公告，並同時通知各外送平台業者知悉。另當季外送事故比例高於前 1 季之外送平台業者，應配合自治條例提交「降低外送員發生交通事故計畫」予本局審查，以落實交通安全管理。

2. 要求外送平台業者加強自主管理並運用科技管理外送員交通安全，業者亦自主辦理實體安駕訓練。
3. 配合交通部訂定之「機車外送交通安全指引」，督促業者配合交通部訂定機車外送交通危害防止計畫、訂定從業人員任用資格之風險評估機制，對外送員交通違規及事故採取相關管理措施，及加強管理高風險外送員，以有效降低違規駕駛行為及減少交通事故發生。
4. 配合本府勞動局不定期實施外送平台執法聯合檢查及檢視交通安全教育訓練，並針對機車外送員常見違規態樣、取餐及送餐熱區熱點周邊、及事故熱點，加強執法及見警率。
5. 持續於地區有共識及交通條件允許地點、取餐及送餐熱點周邊增設機車限時 15 分鐘臨停空間，截至 111 年 12 月止，本市設立共 30 處 243 格。

(一) 機車外送員涉入之交通事故

本市 111 年共發生 1,974 件機車外送員涉入之交通事故，造成 1 位外送員死亡，899 位外送員受傷，詳表 1。

表 13_臺北市 111 年臺北市機車外送員涉入交通事故件數及死傷人數統計

月份	件數	死亡人數	受傷人數
1	224(4.93%)	0	160(99)
2	138(4.27%)	0	92(59)
3	179(3.88%)	0	143(80)
4	180(4.76%)	0	149(94)
5	168(5.26%)	1(0)	142(76)
6	156(4.27%)	0	107(68)
7	189(4.42%)	0	147(97)
8	168(3.91%)	0	138(84)
9	143(3.33%)	0	111(63)
10	144(3.35%)	1(1)	98(63)
11	119(2.65%)	0	90(50)
12	166(3.23%)	0	117(66)
合計	1,974(3.96%)	2(1)	1,494(899)

資料來源:臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料

註:

1. 本表為外送員涉入事故:不論外送員是否為第 1 當事人皆納入，如 1 件事故中有 2 個外送員，則只計算 1 件
2. 件數括號內為外送員涉入事故占所有機車涉入事故件數之比例
3. 本表死亡及受傷人數為該起事故內所有死亡或受傷人數，死亡及受傷人數括號內為外送員自身死傷人數
4. 包含 A3 之息事案件

(二) 機車外送員自身交通事故

本市 111 年機車外送員自身死傷人數 900 人 (1 人死亡、899 人受傷)，其中 30-39 歲青壯年外送員死傷有 280 人 (約占 31.1%)、40-49 歲族群外送員死傷有 236 人 (約占 26.3%) 為次之、18-25 歲年輕機車外送員死傷有 166 人 (約占 18.4%) 再次之，詳表 2。

表 14_臺北市 111 年臺北市機車外送員自身死傷人數統計

年齡層	1 月-12 月			
	死亡人數	受傷人數	合計	占比
17 歲以下	0	1	1	0.1%
18-25 歲	1	165	166	18.4%
26-29 歲	0	101	101	11.2%
30-39 歲	0	280	280	31.1%
40-49 歲	0	236	236	26.3%
50-59 歲	0	93	93	10.3%
60-64 歲	0	13	13	1.4%
65 歲以上	0	10	10	1.1%
總計	1	899	900	100.0%

資料來源:臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料

(三) 機車外送員自身死傷交通事故肇事原因

111 年機車外送員自身死傷交通事故之前 5 大外送員肇因分別為「未注意車前狀況」、「未依規定讓車」、「左轉彎未依規定」、「未依規定減速」及「超速失控」，詳表 15。顯示外送員對於路權觀念不清（如疏忽車前狀況等）、安全駕駛觀念及速度管理認知不足，以及於車輛左轉彎時常疏於注意周邊車況，而導致易與另一方用路人發生交通事故，仍應再加強機車駕駛安全教育。

表 15_臺北市 111 年機車外送員自身死傷交通事故前 10 大肇事原因統計

排序	外送員涉入事故	占比
1	未注意車前狀況	24.1%
2	未依規定讓車	19.0%
3	左轉彎未依規定	8.0%
4	未依規定減速	7.4%
5	超速失控	7.4%
6	變換車道或方向不當	6.5%

7	未保持行車安全距離	6.0%
8	其他引起事故之違規或不當行為	4.9%
9	未保持行車安全間隔	2.7%
10	違反號誌管制	2.5%
累計比例		88.6%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料。

註：

1. 其他引起事故之違規或不當行為包含：駕駛疏忽、駕駛失控、誤踩油門、會車疏忽及閃避疏忽等肇事原因。
2. 本表將「不明原因肇事」排除。
3. 所謂不明原因肇事為跡證不足、肇事逃逸、當事人未到案說明、非道路範圍及事後決定息事等狀況，其當事人肇因均會註明為不明原因肇事。
4. 尚未發現肇事原因即警方無足夠證據證明當事人應負起相當肇事責任。

貳、 111 年交通事故交叉分析

一、 死傷車種分析

(一) 死亡車種分析

111 年 A1 類事故造成 62 人死亡，其中以機車 35 人（含乘客）為主（占 56.5%），行人 19 人居次（占 30.6%），自行車、自小客車及大客車死亡人數各為 4 人、3 人及 1 人為再次之（如圖 7）。

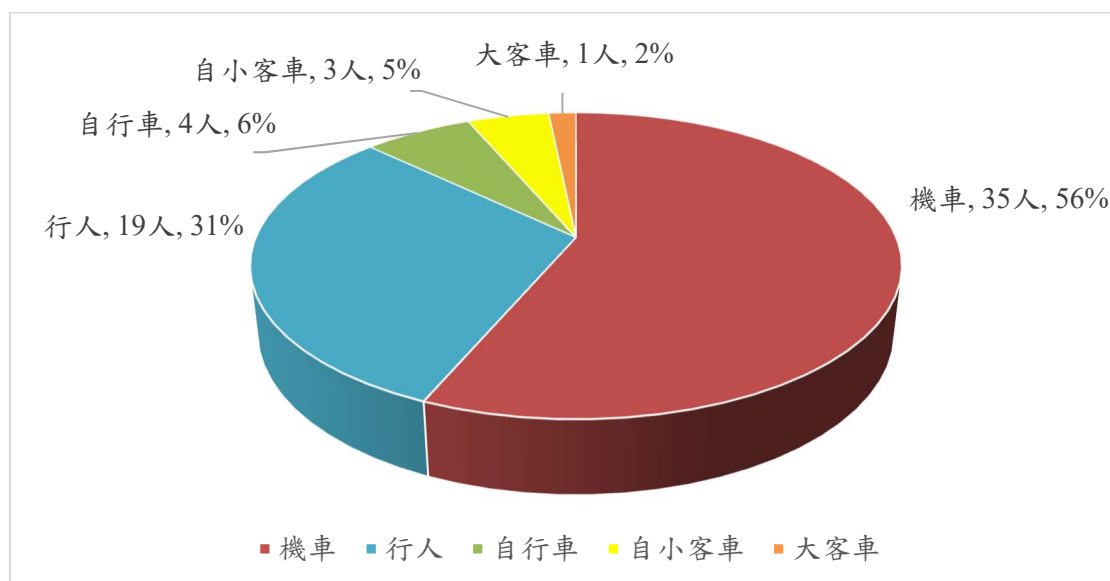


圖 7_臺北市 111 年死亡車種比例

另觀察近 3 年同期統計顯示，機車仍為主要死亡車種，另行人死亡則佔 30%以上，詳表 16。

表 16_近 3 年臺北市死亡車種暨人數統計

主要車種（含行人）死亡人數										
年 別	總 計	大客車	大貨車	小貨車	自小客車	計程車	機車	自行車	行 人	其他
109 年	60 (100%)	-	-	-	2 (3.3%)	-	31 (51.7%)	3 (5.0%)	23 (38.3%)	1 (1.7%)
110 年	71 (100%)	-	-	-	5 (7.0%)	-	31 (43.7%)	4 (5.6%)	31 (43.7%)	-
111 年	62 (100%)	1 (1.6%)	-	-	3 (4.8%)	-	35 (56.5%)	4 (6.5%)	19 (30.6%)	-
111 年較 110 年 增減人數 (%)	-9 (-12.7%)	1	-	-	-2 (-40.0%)	-	4 (12.9%)	0 (0.0%)	-12 (-38.7%)	-

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料。

註：1.機車包含大型重型機車、普通重型機車及輕型機車。

2.自行車包含腳踏自行車、電動自行車及電動輔助自行車。

3.其他包含包含軍車、警車、救護車、租賃車、三輪車、拖車及拼裝車等未歸入前項車種分類及義交或施工人員等。

(二) 受傷車種分析

111 年交通事故受傷人數計 3 萬 3,534 人，其中以機車占多數(78%)，行人次之 (6.2%)，自行車再次之 (4.0%)，如圖 8。

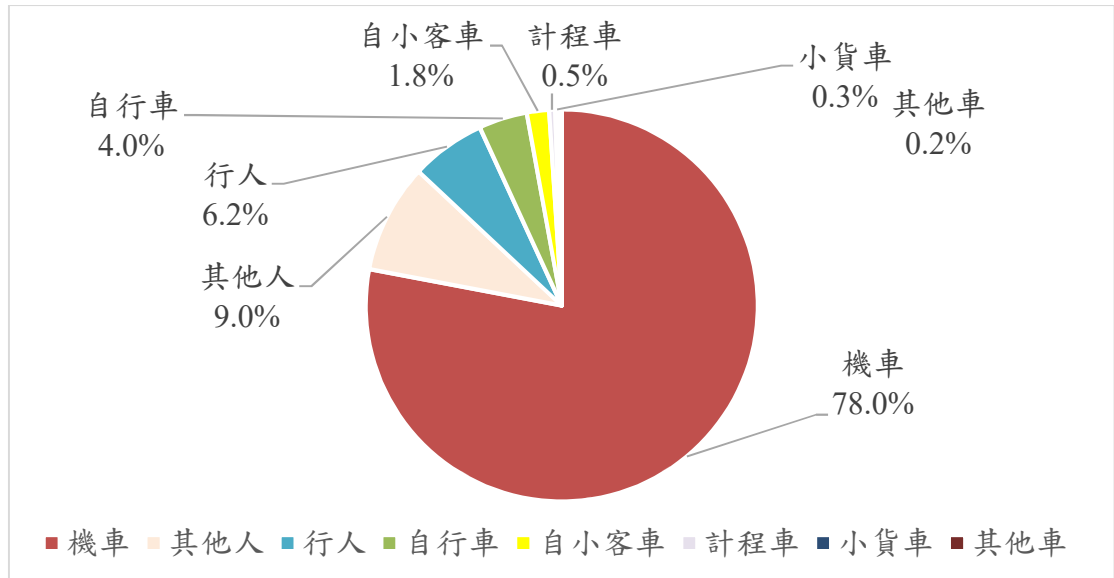


圖 8_臺北市 111 年受傷車種比例

統計近 3 年事故資料顯示，機車仍為主要受傷車種；若比較 111 年與 110 年各車種受傷人數，機車增加 1,304 人 (5.2%) 最多，其他人減少 267 人 (-8.1%) 次之，詳表 17。

表 17_近 3 年臺北市受傷車種暨人數統計

主要車種(含行人)受傷人數											
年別	總計	大客車	大貨車	小貨車	自小客車	計程車	機車	自行車	行人	其他車	其他人
109 年	33,785 (100%)	6 (0.02%)	8 (0.02%)	89 (0.3%)	518 (1.5%)	140 (0.4%)	25,906 (76.7%)	1,288 (3.8%)	2,162 (6.4%)	66 (0.2%)	3,602 (10.7%)
110 年	32,110 (100%)	5 (0.02%)	12 (0.04%)	90 (0.3%)	536 (1.7%)	159 (0.5%)	24,847 (77.4%)	1,254 (3.9%)	1,861 (5.8%)	64 (0.2%)	3,282 (10.2%)
111 年	33,534 (100%)	8 (0.02%)	9 (0.03%)	109 (0.3%)	612 (1.8%)	165 (0.5%)	26,151 (78.0%)	1,345 (4.0%)	2,063 (6.2%)	57 (0.17%)	3,015 (9.0%)
111 年較 110 年增減人數 (%)	1,424 (4.4%)	3 (60%)	-3 (-25%)	19 (21.1%)	76 (14.2%)	6 (3.8%)	1,304 (5.2%)	91 (7.3%)	202 (10.9%)	-7 (-10.9%)	-267 (-8.1%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料。

註：

1. 機車包含大型重型機車、普通重型機車及輕型機車。
2. 自行車包含腳踏自行車、電動自行車及電動輔助自行車。
3. 其他車包含軍車、警車、救護車、租賃車、三輪車、拖車及拼裝車等未歸入前項分類者。
4. 其他人包含乘客、義交或施工人員等。

二、 死傷車種年齡層分析

(一) 死亡車種年齡層分布

111 年以機車（含乘客）死亡 35 人最多，且各年齡層皆有，機車（含乘客）以 50-59 歲共 10 人最多；其次為行人死亡 19 人，且明顯及中於 65 歲以上年長者，計 14 人，詳表 18。

表 18_臺北市 111 年死亡車種年齡層統計

年 齡	大客車	大貨車	小貨車	自小客車	計程車	機車	自行車	行人	其他	總 計
0-17 歲	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18-25 歲	-	-	-	1	-	8	-	-	-	9
26-29 歲	-	-	-	1	-	1	-	1	-	3
30-39 歲	-	-	-	-	-	5	-	-	-	5
40-49 歲	-	-	-	1	-	4	1	1	-	7
50-59 歲	-	-	-	-	-	10	1	3	-	14
60-64 歲	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
65 歲以上	1	-	-	-	-	7	2	14	-	24
總 計	1	-	-	3	-	35	4	19	-	62

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料。

註：其他包含包含軍車、警車、救護車、租賃車、三輪車、拖車及拼裝車等未歸入前項車種分類及義交或施工人員等。

(二) 受傷車種年齡層分布

1. 受傷車種以機車為主，其中機車受傷年齡層以 18-25 歲之 7,699 人為最主（29.4%），其次為 30-39 歲之 5,344 人（20.4%）；第二多受傷車種為行人，其年齡層集中在 65 歲以上年長者之 708 人（34.3%），其次為 50-59 歲之 304 人（14.7%）；自行車位居第三，其年齡層集中在 65 歲以上年長者之 426 人（31.7%），其次為 50-59 歲之 187 人（13.9%），詳表 19。
2. 由前述分析顯示，各車種之受傷人數集中於不同年齡層，除代表各車種之使用族群確有不同外（例如機車以年輕人居多、自行車及步行以年長者居多），另也可作為宣導及執法對象參考。

表 19_臺北市 111 年受傷車種年齡層統計

年 齡	大客車	大貨車	小貨車	自小客車	計程車	機車	自行車	行人	其他車	其他人	總 計
0-17 歲	0	0	0	1	0	126	102	102	4	467	802
18-25 歲	1	0	5	79	2	7,699	119	196	2	922	9,025
26-29 歲	0	1	11	60	5	3,252	57	106	4	296	3,792
30-39 歲	0	1	35	150	16	5,344	148	246	9	439	6,388
40-49 歲	3	2	22	148	45	3,938	157	228	10	254	4,807
50-59 歲	3	5	20	102	55	2,875	187	304	8	237	3,796
60-64 歲	1	0	8	30	24	1,221	149	173	8	107	1,721
65 歲以上	0	0	8	42	18	1,696	426	708	12	293	3,203
總 計	8	9	109	612	165	26,151	1,345	2,063	57	3,015	33,534

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料。

註：

1. 機車包含大型重型機車、普通重型機車及輕型機車。
2. 自行車包含腳踏自行車、電動自行車及電動輔助自行車。
3. 其他車包含軍車、警車、救護車、租賃車、三輪車、拖車及拼裝車等未歸入前項分類者。
4. 其他人包含乘客、義交或施工人員等。
5. 未登載係現場處理員警遺漏事故相關人員或雙方已達成和解。

三、 死傷車種性別分析

(一) 死亡車種性別分析

111 年交通事故死亡以男性 41 人居多，尤以機車騎士為主（68%），行人次之（20%），自行車再次之（7%）；女性死亡計 21 人，並以行人居多（52%），機車次之（24%），乘客再次之（19%）（如圖 9）。

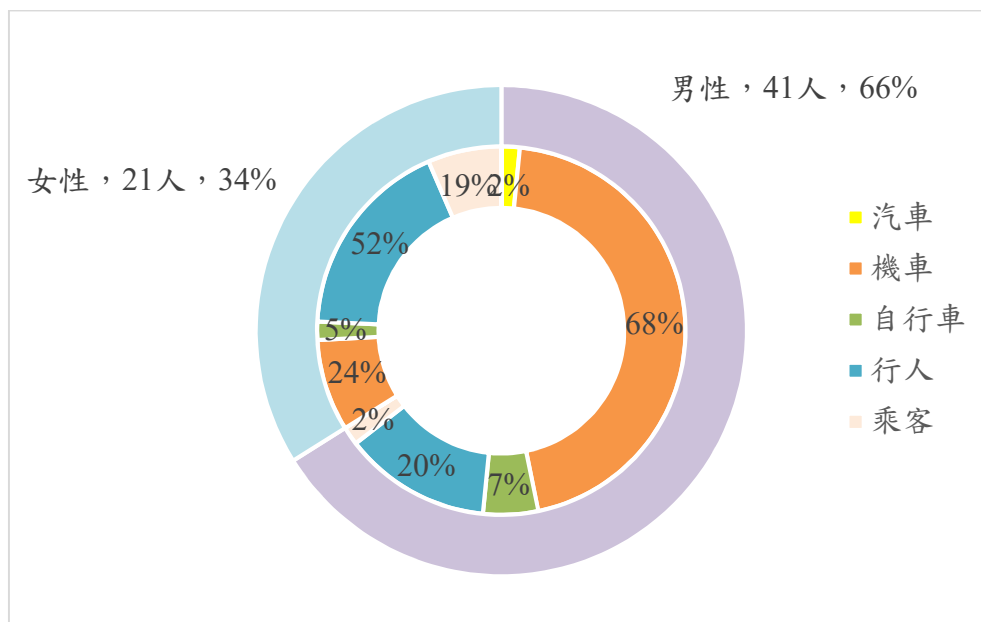


圖 9_臺北市 111 年死亡車種性別分布

(二) 受傷車種性別分析

111 年交通事故受傷以男性 1 萬 9,884 人居多，其中機車騎士比例最高(86%)，行人及其他人(包含乘客、義交或施工人員等)次之(4%)；女性則為 1 萬 3,650 人，同樣以機車騎士為主(66%)，其他人(包含乘客、義交或施工人員等)次之(18%) (如圖 10)。

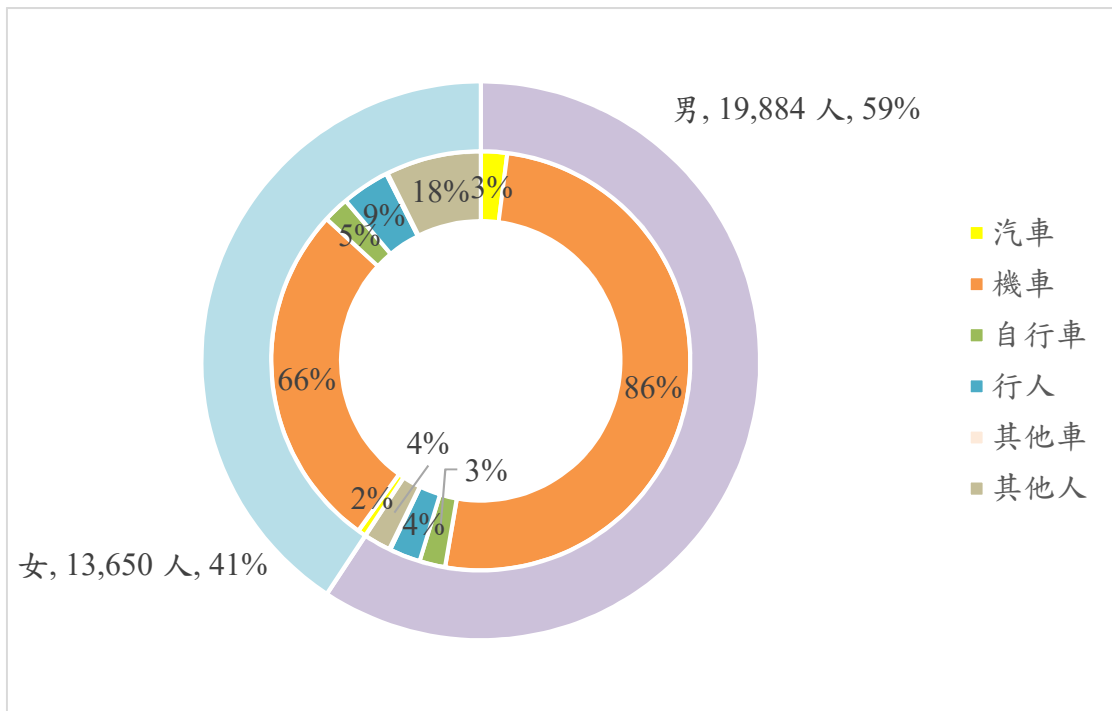


圖 10_臺北市 111 年受傷車種性別比例

四、 肇事車種及各車種肇因分析

(一) 肇事車種分析

為了解事故之雙方當事人車種，以第一當事人車種及第二當事人車種進行交叉分析，詳表 20。其中第一當事人為「警方初判肇事責任較重者」，第二當事人為「警方初判肇事責任較輕者」；惟在沒有足夠跡證或當事人證詞相互矛盾致無法研判責任輕重時，警方係以受傷程度較輕者列為第一當事人，予以敘明。

1. 第一當事人為小客車之件數計 2 萬 3,781 件，占整體件數的 51.0%，其中小客車與小客車碰撞 1 萬 326 件最多，與機車碰撞 1 萬 185

件次之。

2. 第一當事人為機車者計 1 萬 5,844 件，占整體件數的 34.0%，其中機車與機車碰撞 8,300 件最多，與小客車碰撞 5,207 件次之。
3. 機車與小客車碰撞之事故中，小客車為第一當事人的比例較高，約占 66.2%，主要係因警方在判斷第一或第二當事人時，除考慮雙方車種之肇責輕重外，對於無法判斷者，會斟酌事故當事人的死傷情形予以研判。
4. 第一當事人為自行車或行人者較少，推測原因係此二車種相對弱勢，於事故中多為死傷車種，且較不會發生足以引發事故之違規行為。
5. 綜上，小客車與機車仍為主要肇事車種，因此應持續加強此二類車種之交通安全教育及宣導，至於自行車及行人等弱勢用路人亦為宣導重點。

表 20_臺北市 111 年肇事車種交叉分析

第二 第一	大客車	大貨車	小客車	小貨車	機車	自行車	行人	其他車	其他人	其他	總計	比例
大客車	21	12	507	41	183	11	25	5	126	8	938	2.0%
大貨車	19	10	336	25	157	7	12	2	15	45	628	1.3%
小客車	542	207	10,326	958	10,185	382	881	60	71	170	23,781	51.0%
小貨車	64	31	1423	245	1,336	69	141	16	32	144	3,501	7.5%
機車	118	51	5,207	464	8,300	309	612	38	34	713	15,844	34.0%
自行車	6	2	195	18	393	67	58	1	0	36	776	1.7%
行人	5	1	65	2	251	19	3	0	0	0	346	0.7%
其他車	5	0	85	9	65	5	5	1	3	7	184	0.4%
其他人	4	0	14	2	16	1	0	0	0	2	39	0.1%
其他	9	2	246	13	256	13	19	0	8	8	574	1.2%
總計	792	316	18,403	1,777	21,142	882	1,755	123	288	1,134	46,611	100.0%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料。

註：

1. 機車含大型重型機車、普通重型機車及輕型機車；
2. 自行車含腳踏自行車、電動自行車及電動輔助自行車。
3. 其他車含軍車、警車、救護車、三輪車、拖車及拼裝車等未歸入前項分類者。
4. 其他人含乘客、義交或施工人員等。
5. 其他含自撞、自摔或未查獲另一方當事人。
6. 未包含 A3 之息事案件。

(二) 各車種肇事原因分析

為進一步瞭解各車種肇事原因，以利相關宣導與執法作為，因此針對 111 年各車種（第一當事人）分析其肇事原因，並列舉前 5 大的肇事原因（「不明原因肇事」與「尚未發現肇事原因」不予納入統計），詳如表 21：

1. 在上一節整體事故肇因分析中，已發現「未依規定讓車」及「未注意車前狀況」之比例甚高；而在車種肇因分析時，同樣顯示此二類肇因為各車種之主要肇事原因。
2. 大型車（大客車及大貨車）肇因以「變換車道或方向不當」、「未注意車前狀況」及「未保持行車安全間隔」等 3 項，分別排行前 3 名，顯見大型車因體積大，死角多，易與其他車種發生擦撞，且大型車在進出站時，易與行駛外側車道車輛碰撞所致。
3. 小型車（小貨車、小客車）以「未注意車前狀況」肇因位居第 1 名，「倒車未依規定」及「變換車道或方向不當」分別位居第 2 名，且比例達 12.1%及 15.9%，顯示應再加強小型車輛駕駛教育；另「倒車未依規定」推測小型車輛在路邊臨停下客、卸貨時所致，應遵守顯示倒車燈光或手勢後，謹慎緩慢後倒，並注意其他車輛及行人之規定。
4. 機車因體積小、機動性高易於車陣中穿梭，容易受車輛阻擋視線，故以「未注意車前狀況」肇因位居第一名，另「左轉彎未依規定」比例高，顯示機車貪圖方便未於路口兩段式左轉，致與直行車輛碰撞，顯示應再加強機車駕駛教育。
5. 自行車因不須考照，使用者多以機車騎乘習慣或行人經驗使用道路，其中以「未注意車前狀況」比例最高，顯示應再加強自行車騎乘安全宣導與教育。
6. 行人肇因「未依規定行走行人設施」比例達 52.7%，如未走行人穿

越道線、天橋或地下道；另「未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路」、「穿越道路未注意左右來車」則可能是行人貪圖方便而闖紅燈穿越道路，以及疏忽道路來往車輛所致，亦應加強行人穿越道路時，應遵守交通標誌、標線、號誌設施觀念。

7. 全國老年人口逐年上升，導致年長者事故比例亦為相對增加；另 110 年受疫情影響，大眾運輸載客量減少，私人運具使用增加及本市外送平台服務旅次增加；然 111 年隨疫情趨緩，整體交通量逐漸上升，導致事故發生率上升，且國人行車保險意識抬頭，被保險人發生交通事故報案數量逐年上升，以求事故理賠，綜上推析，事故防制成效可能被新興外送服務、疫情或經濟活動改變所增加旅次曝光量所抵銷。

表 21_臺北市 111 年各車種主要肇事原因

排序	大客車	大貨車	小貨車	小客車	機車	自行車	行人
1	變換車道或方向不當 (22.1%)	未注意車前狀況 (19.9%)	未注意車前狀況 (19.3%)	未注意車前狀況 (16.5%)	未注意車前狀況 (21.8%)	未注意車前狀況 (16.1%)	未依規定行走行人設施 (52.7%)
2	未保持行車安全間隔 (19.3%)	變換車道或方向不當 (17.3%)	倒車未依規定 (12.1%)	變換車道或方向不當 (15.9%)	未依規定讓車 (16.5%)	未依規定讓車 (14.5%)	未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路 (27.7%)
3	未注意車前狀況 (17.4%)	未保持行車安全間隔 (14.0%)	變換車道或方向不當 (11.3%)	未依規定讓車 (13.5%)	變換車道或方向不當 (11.1%)	違反號誌管制 (13.6%)	穿越道路未注意左右來車 (9.2%)
4	右轉彎未依規定 (7.5%)	右轉彎未依規定 (10.6%)	未依規定讓車 (10.9%)	右轉彎未依規定 (10.2%)	未保持行車安全距離 (10.0%)	左轉彎未依規定 (10.6%)	其他引起事故之疏失或行為 (5.8%)
5	起步未注意其他車(人)安全 (7.4%)	倒車未依規定 (7.8%)	右轉彎未依規定 (7.2%)	起步未注意其他車(人)安全 (6.9%)	左轉彎未依規定 (8.7%)	其他引起事故疏失或行為 (7.9%)	在道路上嬉戲或奔走不定 (2.7%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料。

註：

1. 機車包含大型重型機車、普通重型機車及輕型機車。
2. 自行車包含腳踏自行車、電動自行車及電動輔助自行車。

(三) 18-25 歲機車駕駛人死傷肇事原因分析

為進一步瞭解 18-25 歲機車駕駛人肇事原因，以利相關宣導與執法作為，因此針對 111 年 18-25 歲機車駕駛人死傷族群分析其肇事原因，並列舉前 5 大的肇事原因（「不明原因肇事」與「尚未發現肇事原因」不予納入統計）：

1. 檢視 111 年 18-25 歲機車駕駛人前 5 大主要肇事原因，分別為「未注意車前狀況」、「超速失控」、「未保持行車安全距離」、「未依規定讓車」、「其他引起事故之違規或不當行為」，詳表 22。
2. 由表 21 及表 22 可發現，18-25 歲機車駕駛人肇事原因與整體機車肇事原因最大差異為「超速失控」，推測原因為絕大部份的年輕族群剛取得駕照，且自信於自己駕駛技術良好，因此常有超速、緊急煞車等較危險之駕駛行為。另外，年輕族群的騎士，也因年少氣盛、血氣方剛較容易衝動；例如，在車流量多的道路上，常有年輕機車駕駛人未能冷靜地確認交通狀況，經常在等待號誌時就催促前面車輛開動，甚至於在號誌燈尚未變換前就匆忙穿越馬路，常有闖紅燈、超車或是爭道等違反交通法規的行為發生。
3. 因 18-25 歲多為大專院校學生，由前述分析可知此年齡層機車駕駛人對路權觀念、安全駕駛觀念及速度管理認知不足，仍應再加強機車駕駛安全教育。

表 22_臺北市 111 年 18-25 歲機車駕駛人死傷族群肇事原因分析

排序	18-25 歲機車駕駛人死傷族群
1	未注意車前狀況 (24.8%)
2	超速失控 (14.9%)
3	未保持行車安全距離 (9.7%)
4	未依規定讓車 (8.3%)
5	其他引起事故之違規或不當行為 (6.5%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料。

(四) 65 歲以上年長者各死傷車種肇事原因分析

為進一步瞭解 65 歲以上年長者各車種個別肇事原因，以利相關宣導與執法作為，因此針對 111 年各死傷車種分析其肇事原因，並列舉大於 5% 的肇事原因（「不明原因肇事」與「尚未發現肇事原因」不予納入統計），詳如表 23：

1. 小型車（小貨車、自小客車、計程車、租賃車）及機車以「未依規定讓車」及「未注意車前狀況」肇因位居前 2 名；另分別以「右轉彎未依規定」及「變換車道或方向不當」肇因位居前 3 名，顯示 65 歲以上年長者因所需反應時間較長，常因注意力不集中或未保持適當安全車距導致事故，應再加強宣導相關駕駛教育。
2. 自行車以「未依規定讓車」肇因位居第 1 名，且「變換車道或方向不當」及「違反號誌規定」皆有比例偏高情形；另「橫越道路不慎」比例偏高，顯示因自行車不須考照，使用者多以機車騎乘習慣或行人經驗使用道路，應再加強自行車騎乘規則及安全宣導

與教育。

- 行人主要係「未依規定行走行人設施」及「未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路」違規行為比例最高（合計 77.9%），推測因年長者行動較為緩慢，常於路段或路口違規穿越道路時，造成其他用路人反應不及而發生碰撞，應加強宣導年長者行人「依號誌指示穿越道路」、「行人綠燈秒數不足勿強行穿越道路」及「無號誌化路口或路段中，應注意來往車輛再行穿越道路」等觀念。

表 23_臺北市 111 年 65 歲以上年長者各死傷車種個別肇事原因分析

排序	小型車	機車	自行車	行人
1	未依規定讓車 (15.9%)	未依規定讓車 (17.0%)	未依規定讓車 (13.7%)	未依規定行走行人 設施 (50.1%)
2	未注意車前狀況 (15.8%)	未注意車前狀況 (16.3%)	變換車道或方向不 當 (13.1%)	未依標誌、標線、 號誌或手勢指揮穿 越道路 (27.8%)
3	右轉彎未依規定 (10.4%)	變換車道或方向不 當 (11.4%)	違反號誌管制 (12.5%)	其他引起事故之疏 失或行為 (10.7%)
4	變換車道或方向不 當 (8.2%)	左轉彎未依規定 (10.5%)	橫越道路不慎 (9.6%)	穿越道路未注意左 右來車 (9.3%)
5	左轉彎未依規定 (7.4%)	其他引起事故之違 規或不當行為 (5.6%)	左轉彎未依規定 (9.3%)	在道路上嬉戲或奔 走不定 (1.2%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 112 年 1 月 31 日前建檔資料。

註：

- 1.小型車包含小貨車、自小客車、計程車、租賃車。
- 2.機車包含大型重型機車、普通重型機車及輕型機車。
- 3.自行車包含腳踏自行車、電動自行車及電動輔助自行車。

參、 總結

- 一、 111 年交通事故 30 日死亡人數計 107 人，以 65 歲年長者 51 人為最多 (47.7%)，而車種與年齡交叉比較，65 歲以上年長者行人 (26 人，24.3%) 與 65 歲以上年長者機車 (16 人，15.0%) 為臺北市 30 日死亡中人數較多之族群。另 30 日死亡事故主要肇事原因為「未注意車前狀況」、「違反號誌管制或指揮」及「其他引起事故之違規或不當行為」，顯示車輛駕駛人未注意車前狀況情形需加強改善，應加強宣導正確駕駛行為及安全觀念。
- 二、 111 年事故件數較 110 年增加 3,831 件 (9.0%)，其中 A1 類事故件數較 110 年減少 8 件 (-11.4%)，死亡人數 62 人較 110 年減少 9 人 (-12.7%)；受傷人數較 110 年增加 1,424 人 (4.4%)。
- 三、 111 年共發生 272 件酒駕事故，造成 6 人死亡 237 人受傷，較 110 年減少 15 件 (-5.2%)，受傷人數增加 8 人 (3.5%)，持續配合「酒駕零容忍」政策，加強酒駕執法勤務。
- 四、 本市 111 年交通事故主要發生於上、下午尖峰 (08 時-10 時；16-18 時及 18-20 時)，其中 A1 類事故時間多發生於上午離峰 (10 時-12 時)。整體而言，事故發生時段與 110 年無明顯差異。
- 五、 依行政區分析交通事故分布，以松山區增加比例 20.7%最多 (+444 件)，其次為中正區 18.1% (+697 件)；另北投區減少 6.9%最多 (-242 件)，

未來將持續加強交通事故防制工作。

六、整體交通事故前 5 大主要肇事原因，分別為「未注意車前狀況」、「未依規定讓車」、「變換車道或方向不當」、「右轉彎未依規定」及「左轉彎未依規定」，顯示駕駛人對於路權觀念不清、爭先恐後及疏忽車前狀況等仍為造成事故之主因。

七、進一步分析 A1 事故肇因顯示，駕駛人除對路權觀念不清、不遵守標誌、標線及號誌行駛外，仍對速度管理及安全駕駛觀念認知不足；另當行人不遵守標誌、標線或號誌穿越道路，致與其他車輛發生嚴重碰撞之案例亦不少。A2 事故肇因顯示，駕駛人常因注意力不集中、於變換車道或車輛轉彎時常疏於注意周邊車況，或未禮讓行人等，而導致與另一方用路人發生交通事故而致人受傷。A3 類事故肇因部分，推測當車流量大時（如上、下尖峰），因道路容量不足，致車輛之間彼此無法保持安全間隔，於變換車道時發生碰撞；另於路邊停車、上下貨物倒車疏於注意後方車輛時，易發生財物損失之交通事故。

八、111 年機車外送平台外送員涉入之交通事故共 1,974 件，造成 1,494 人受傷；外送員自身死傷人數 900 人（1 人死亡、899 人受傷），其中機車外送員死傷人數 30-39 歲達 31.1% 最高。

九、111 年機車外送員涉入交通事故之前 5 大肇因分別為「未注意車前狀況」、「未依規定讓車」、「左轉彎未依規定」、「未依規定減速」及「超

速失控」，顯示外送員對於路權觀念不清、不遵守標誌、標線及號誌行駛、於變換車道、車輛右轉彎時常疏於注意周邊車況等為造成事故之主因。

- 十、111 年交通事故死亡車種，以機車（35 人、56.5%）及行人（19 人、30.6%）為大宗；另依近年資料顯示，111 年機車駕駛人死亡人數較 110 年增加 4 人（12.9%）。交通事故受傷車種，仍以機車為主（78.0%），行人次之（6.2%），再其次為自行車（4.0%）；另依近年資料顯示，111 年機車駕駛人受傷人數較 110 年增加 1,304 人（5.2%），自行車及行人受傷人數亦較去（110）年增加。
- 十一、由年齡層面分析交通事故，機車受傷以 18-25 歲為主（29.4%），其次為 30-39 歲（20.4%）；行人死傷則集中在 65 歲以上年長者（34.3%）；自行車亦為 65 歲以上年長者居多（31.7%）。顯示各車種使用族群不同（例如機車以年輕人為主、自行車及步行則以年長者居多），可作為宣導及執法對象參考。
- 十二、由性別分析交通事故，男性死傷人數均較女性為多（比例約 6:4），並以機車為主要死傷車種；女性死亡多為行人，受傷則以機車為主。
- 十三、由肇事責任分析交通事故，第一當事人多為小客車（51.0%），多數為小客車與小客車之事故（43.4%）；另第一當事人為機車者占 34.0%，位居第二；第一當事人為自行車或行人者甚少，推測原因係此二車種

相對弱勢，且較不會發生足以引發事故之違規行為。惟第一當事人小客車與機車仍為主要肇事車種，因此仍應持續加強此二類車種之交通安全教育及宣導，至於自行車及行人等弱勢用路人亦為宣導重點。

十四、「未依規定讓車」及「未注意車前狀況」仍為整體事故主要肇因，顯示市區道路街廓短、路口多，轉彎車若無路權觀念未禮讓直行車先行易衍生事故；另本市道路空間小、車流量高，車道佈設多為混合車流模式，公車、計程車臨停上下客，貨車裝卸貨，以及機車鑽車道縫隙等現象，使駕駛人稍有疏忽，即可能發生交通事故。

十五、分析各車種肇事原因及可能對策，大客(貨)車應加強車輛體型認知，注意內輪差行駛軌跡，以確保行車安全間隔，並於臨停、起步、轉彎、上下客(貨)及倒車時更加謹慎；小貨車除上下貨倒車需注意外，當變換車道靠邊停駐或駛離時，應做到回頭確認(shoulder check)動作，可減少視野盲點；小客車於路口轉彎時，除禮讓直行車先行外，更應留意起步時注意其他車(人)之安全。

十六、機車因體積小、機動性高易於車陣中穿梭，常圖一時方便而未兩段式左轉，應加強宣導建立正確行車秩序與安全轉向觀念；自行車因不須考照，使用者多以機車或行人經驗騎乘，可透過學校、自行車社團等加強安全教育；行人則常貪圖便利而違規穿越道路，須持續宣導及適度執法取締方能導正觀念。

十七、18-25 歲機車駕駛人前 5 大主要肇事原因，分別為「未注意車前狀況」、「超速失控」、「未保持行車安全距離」、「未依規定讓車」及「其他引起事故之違規或不當行為」；因 18-25 歲多為大專院校學生，由前述分析可知此年齡層機車駕駛人對路權觀念、安全駕駛觀念及速度管理認知不足，仍應再加強機車駕駛安全教育。

十八、年長者行人個別肇事原因主要係「未依規定行走行人設施」及「未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路」違規行為比例最高（合計 77.9%），推測因年長者行動較為緩慢，常於路段或路口違規穿越道路時，造成其他用路人反應不及而發生碰撞，應加強宣導年長者行人「依號誌指示穿越道路」、「行人綠燈秒數不足勿強行穿越道路」及「無號誌化路口或路段中，應注意來往車輛再行穿越道路」等觀念。