

臺北市 103 年交通事故分析報告

臺北市政府交通局
104 年 3 月

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，本府相關局處致力於工程、教育及執法等 3E 策略，期能透過各方面改善作為減少交通事故，達到維護用路人人身安全之目的。有鑑於此，本報告蒐集本市 103 年交通事故資料並分析事故特性，以作為相關局處研擬改善措施之依據。103 年交通事故分析特性摘述如下：

- 一、103 年共發生 36,763 件交通事故，較 102 年增加 5%，並以 A3 類事故增加較多；死亡人數與 102 年持平，受傷人數則增加 2.2%。
- 二、交通事故發生時段集中於上、下午尖峰，其中僅 A1 類事故多發生於清晨及上午尖峰。整體而言，事故發生時段與 102 年無明顯差異。
- 三、分析交通事故發生位置及變化，以信義區增加 680 件(23.5%)最多，其次為中正區的 393 件(11.6%)次之，大安區增加 283 件(8.1%)再次之。
- 四、交通事故主要肇事原因，分別為「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」、「右轉彎未依規定」、「變換車道或方向不當」及「未保持行車安全間隔」。
- 五、交通事故死傷車種，仍以機車及乘客為主，行人次之，再其次為自行車，另依近年資料顯示，機車、自行車之受傷人數呈現增加，行人則略有減少。其中，機車死傷以 20-29 歲為主；行人死傷則集中在 65 歲以上；自行車則多為 50-59 歲以及 65 歲以上。
- 六、103 年共發生 115 件酒駕事故，造成 3 人死亡 101 人受傷；較 102 年減少 10 件，死傷人數均有減少。

103 年交通事故分析結果顯示，酒駕防制已有成效，故應持續辦理相關宣導，並持續執法取締，以杜絕酒後駕車行為。此外，機車為交通事故主要傷亡車種，且多為駕駛失控或違規行為導致，應持續宣導正確用路觀念並加強執法取締。另行人自身違規行為甚多，亦須透過長期宣導及適時取締，方能導正行人貪圖方便心態。另大型車駕駛應加強車輛體型認知，小型車則應在經過路口時，加強確認行穿線上是否有行人，且於轉彎或變換車道時，確實注意後方無車再行動作。

目錄

壹、103 年交通事故概況	1
一、事件數暨傷亡人數.....	1
二、酒後駕車交通事故.....	3
三、交通事故發生時段.....	4
四、交通事故發生地點.....	5
五、交通事故天候狀況.....	7
六、交通事故肇事原因.....	8
貳、103 年交通事故交叉分析	11
一、傷亡車種分析.....	11
二、傷亡車種年齡層分析.....	14
三、傷亡車種性別分析.....	15
四、肇事車種及各車種肇因分析	16
參、總結.....	20

圖目錄

圖 1. 近年臺北市交通事故件數統計	2
圖 2. 近年臺北市交通事故死亡人數統計	2
圖 3. 近年臺北市交通事故受傷人數統計	3
圖 4. 103 年及 102 年事故地點分布比例	6
圖 5. 103 年及 102 年事故發生之天候狀況	8
圖 6. 主要車種(含行人)死亡比例.....	11
圖 7. 主要車種(含行人)受傷比例.....	13
圖 8. 死亡車種暨性別分佈概況	15
圖 9. 受傷車種暨性別分佈概況	16

表目錄

表 1. 臺北市道路交通事故件數及傷亡人數統計	1
表 2. 酒駕事故件數及傷亡人數比較	3
表 3. 103 年交通事故時段分佈	4
表 4. 102 年交通事故時段分佈	5
表 5. 103 年與 102 年事故地點比較—依道路位置	5
表 6. 103 年與 102 年事故地點比較—依行政區	7
表 7. 103 年與 102 年事故發生之天候狀況	7
表 8. 103 年各類交通事故前 10 大肇事原因統計	10
表 9. 臺北市交通事故主要車種(含行人)死亡人數統計	12
表 10. 臺北市交通事故主要車種(含行人)受傷人數統計	13
表 11. 103 年各死亡車種年齡層分布	14
表 12. 103 年各受傷車種年齡層分布	15
表 13. 103 年雙方肇事車種交叉分析	17
表 14. 103 年各車種主要肇事原因	19

壹、103 年交通事故概況

一、事故件數暨傷亡人數

(一) 本市 103 年共發生 36,763 件交通事故，較 102 年(計 35,012 件)增加 5.0%，並以 A3 類事故件數增加較多；死亡人數計 83 人，與 102 年相同；受傷人數計 28,375 人，較 102 年(計 27,775 人)增加 2.2%，詳表 1。

表 1. 臺北市道路交通事故件數及傷亡人數統計

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
100 年	35,450	81	27,971	80	81	39	21,043	27,932	14,327
101 年	34,431	77	26,652	77	77	31	20,062	26,621	14,292
102 年	35,012	83	27,775	82	83	34	20,735	27,741	14,195
103 年	36,763	83	28,375	83	83	33	21,230	28,342	15,450
103 年較 102 年 增加數	1,751	-	600	1	-	-1	495	601	1,255
103 年較 102 年 增減比例	5.0%	-	2.2%	1.2%	-	-2.9%	2.4%	2.2%	8.8%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 104 年 1 月 6 日前建檔資料

(二) 分析近年本市交通事故趨勢，101 年較 100 年減少 2.8%，至 102 年則較 101 年增加 1.7%，103 年則較 102 年增加 5.0%，整體而言事故件數大致呈現上升，詳圖 1；另事故死亡人數方面，100 年事故死亡人數 81 人，101 年減少至 77 人，惟 102-103 年均為 83 人，詳圖 2；另受傷人數雖然在 102 年增加 4.2%，103 年增加幅度已收斂至 2.2%，詳圖 3。

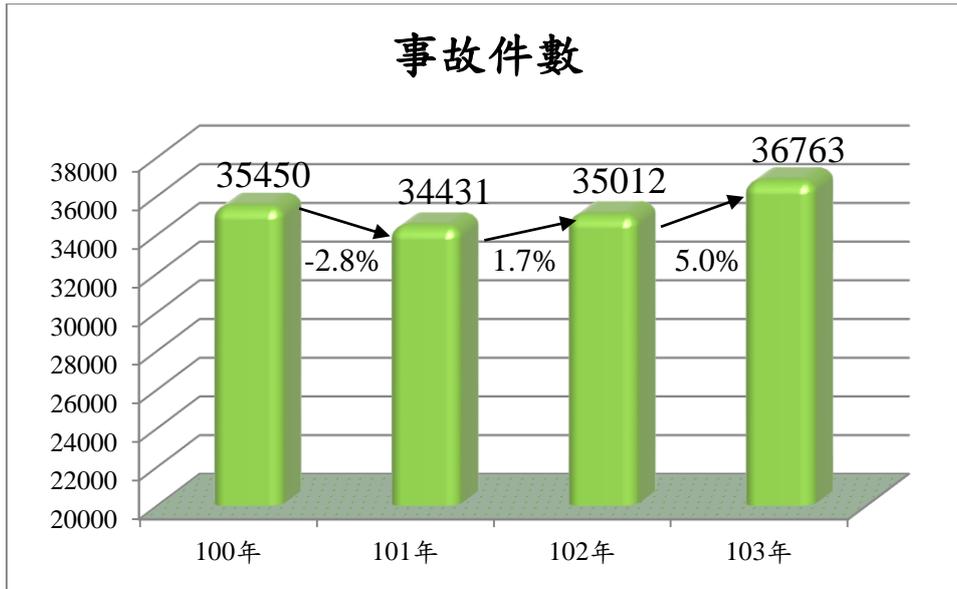


圖 1. 近年臺北市交通事故件數統計

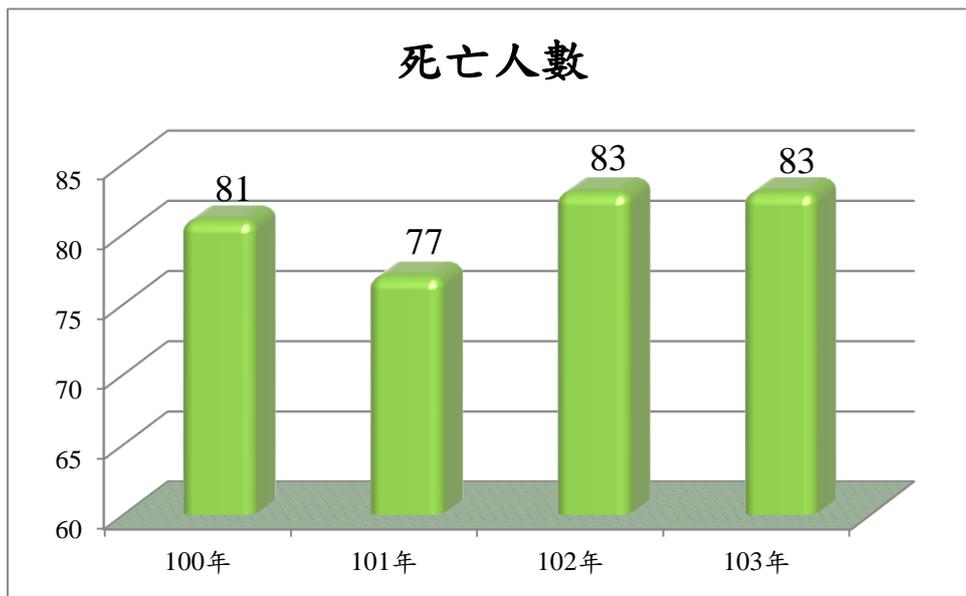


圖 2. 近年臺北市交通事故死亡人數統計

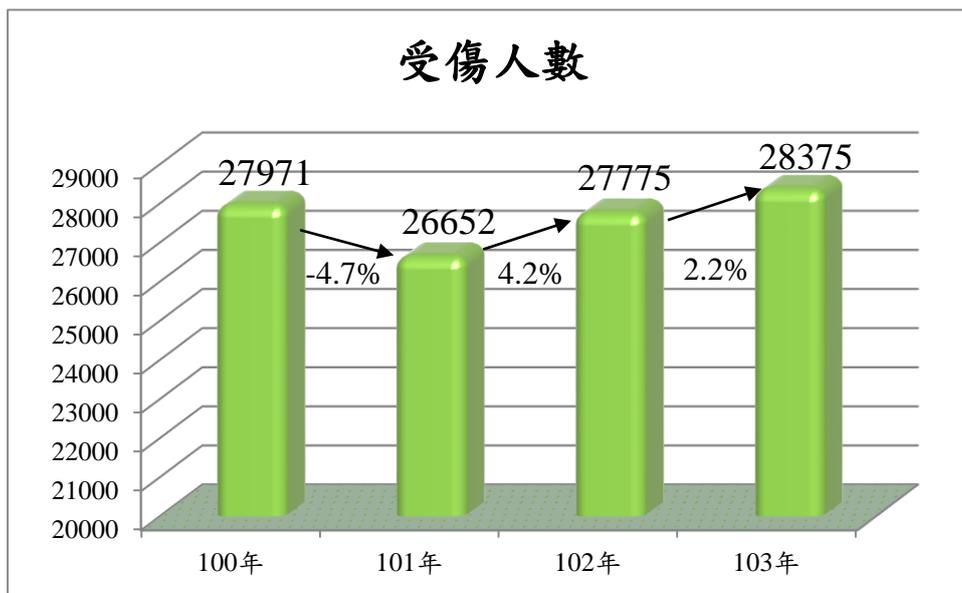


圖 3. 近年臺北市交通事故受傷人數統計

二、酒後駕車交通事故

- (一) 依內政部警政署定義，酒後駕車係第一當事人之肇事原因為酒後駕車失控者；其中第一當事人係警方初判肇事責任較重者。本市 103 年共發生 115 件酒駕事故，造成 3 人死亡，101 人受傷；較 102 年減少 10 件，死傷人數均有減少，詳表 2。
- (二) 統計顯示，近年酒駕死傷人數均以 101 年最多(死亡 8 人、受傷 185 人)，並自 102 年起逐年下降，103 年死傷人數為近年最低。

表 2. 酒駕事故件數及傷亡人數比較

項目 期間	事故件數(件)				死亡 (人)	受傷 (人)
	A1	A2	A3	合計		
100 年	3	122	43	168	3	139
101 年	8	114	63	185	8	140
102 年	4	92	29	125	4	112
103 年	3	77	35	115	3	101
103 年較 102 年 增減數	-1	-15	6	-10	-1	-11

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 104 年 1 月 6 日前建檔資料

三、交通事故發生時段

(一) 103 年事故發生時段分布

檢視 103 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、下午尖峰時段)；A1 類事故主要發生於 8-10 時、0-2 時及 4-6 時(上午尖峰及午夜清晨)；A2 類事故則主要發生於 8-10 時、16-18 時及 18-20 時(上、下午尖峰)；A3 類事故則集中於 14-16 時、16-18 時及 18-20 時，詳表 3。

表 3. 103 年交通事故時段分佈

時段	整體事故	A1 事故	A2 事故	A3 事故
0~2AM	2.4%	10.8%	2.8%	1.9%
2~4AM	1.0%	6.0%	1.2%	1.0%
4~6AM	1.1%	10.8%	1.5%	0.8%
6~8AM	6.2%	7.2%	7.0%	5.0%
8~10AM	13.7%	13.3%	15.1%	11.7%
10~12AM	10.6%	6.0%	10.4%	10.7%
12~14PM	10.9%	6.0%	10.3%	11.6%
14~16PM	11.6%	8.5%	10.6%	13.0%
16~18PM	13.1%	8.5%	12.5%	14.1%
18~20PM	13.5%	8.5%	11.7%	15.9%
20~22PM	9.1%	9.6%	8.9%	9.2%
22~24PM	6.8%	4.8%	8.0%	5.1%
合計	100%	100%	100%	100%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 104 年 1 月 6 日前建檔資料

(二) 103 年與 102 年比較

比較 103 年與 102 年(表 4)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 類事故時間分布集中性略有移轉，惟仍發生於夜間或清晨時段；至 A2、A3 事故之時間分布亦無明顯變化。

表 4. 102 年交通事故時段分佈

時段	整體事故	A1 事故	A2 事故	A3 事故
0~2AM	2.4%	4.9%	2.7%	1.9%
2~4AM	1.2%	6.1%	1.3%	0.9%
4~6AM	1.3%	7.3%	1.6%	1.0%
6~8AM	6.3%	12.2%	7.1%	5.0%
8~10AM	13.6%	13.5%	14.8%	12.0%
10~12AM	10.7%	6.1%	10.4%	11.1%
12~14PM	10.5%	7.3%	10.2%	10.9%
14~16PM	11.6%	6.1%	10.7%	13.0%
16~18PM	13.1%	8.5%	12.3%	14.4%
18~20PM	13.5%	7.3%	12.0%	15.5%
20~22PM	8.9%	8.5%	8.9%	8.8%
22~24PM	6.9%	12.2%	8.0%	5.3%
合計	100%	100%	100%	100%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 104 年 1 月 6 日前建檔資料

四、交通事故發生地點

(一) 道路位置

1. 檢視 103 年交通事故，發生於路口計 13,912 件，較 102 年增加 4.0%；發生於路段計 6,850 件，較 102 年增加 0.6%，詳如表 5。
2. 另 103 年路口件數占總件數之比例約為 38%、路段件數占總件數之比例約為 19%，與 102 年之比例無明顯差異，如圖 4。

表 5. 103 年與 102 年事故地點比較—依道路位置

	路口	路段	其他地點①	未登載②	總計
102 年	13,382	6,809	677	14,144	35,012
103 年	13,912	6,850	556	15,445	36,763
增減數	530	41	-121	1,301	1,751
增減比例	4.0%	0.6%	-17.9%	9.2%	5.0%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 104 年 1 月 6 日前建檔資料

附註：①其他地點包含坡路、涵洞、圓環、廣場、橋樑等。

②現場處理員警針對 A3 類事故之發生位置並未登載。

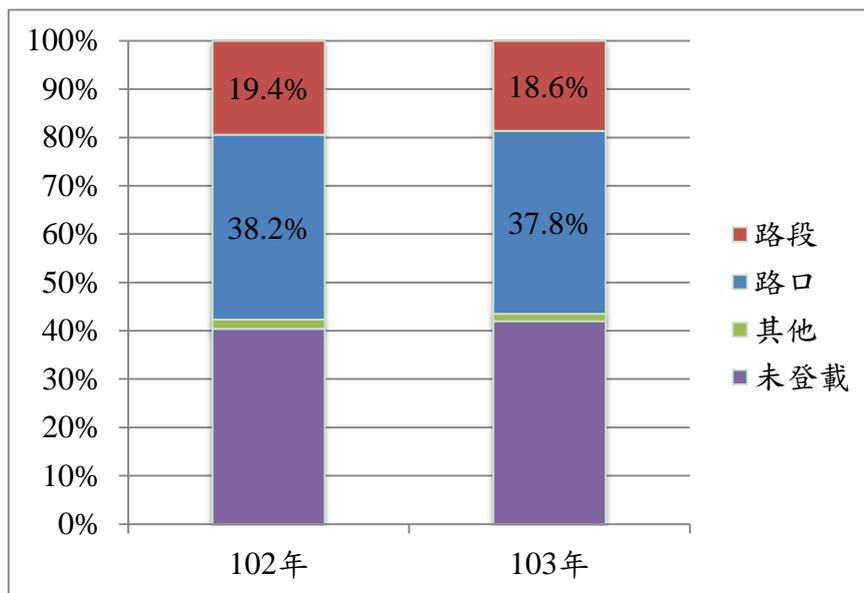


圖 4. 103 年及 102 年事故地點分布比例

(二) 依行政區

1. 依行政區分析 103 年事故件數顯示，中山區發生 5,026 件最多，大安區為 3,786 件次之，中正區則為 3,780 件位居第三，事故件數最少者為南港區，僅發生 1,166 件。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。
2. 惟若與 102 年比較各行政區之事故增減狀況，以信義區增加 680 件(23.5%)最多，其次為中正區的 393 件(11.6%)次之，大安區增加 283 件(8.1%)再次之；另士林、大同、內湖及萬華區則均有減少。

表 6. 103 年與 102 年事故地點比較—依行政區

行政區	102 年事故件數	103 年事故件數	增減件數	增減比例
士林	3,545	3,439	-106	-3.0%
大同	2,380	2,216	-164	-6.9%
大安	3,503	3,786	283	8.1%
中山	4,653	5,026	373	8.0%
中正	3,387	3,780	393	11.6%
內湖	3,460	3,343	-117	-3.4%
文山	3,066	3,211	145	4.7%
北投	2,979	3,076	97	3.3%
松山	2,495	2,685	190	7.6%
信義	2,893	3,573	680	23.5%
南港	1,110	1,166	56	5.0%
萬華	1,541	1,462	-79	-5.1%
總計	35,012	36,763	1751	5.0%

五、交通事故天候狀況

考量天候狀況可能影響交通事故發生與否，故本報告統計 103 年交通事故發生時之天候狀況，晴天約發生 14,510 件，較 102 年增加 5.2%；陰天約有 3,702 件，較 102 年減少 1.6%；雨天則發生 3,106 件，較 102 年減少 6.1%，詳如表 7。另 103 年發生事故時為晴天者，占總件數的 39.5%、陰天占總件數的 10.1%，與 102 年之比例無明顯差異，如圖 5。

表 7. 103 年與 102 年事故發生之天候狀況

	晴天	陰天	雨天	未登載	總計
102 年	13,790	3,764	3,307	14,151	35,012
103 年	14,510	3,702	3,106	15,445	36,763
增減數	720	-62	-201	1,294	1,751
增減比例	5.2%	-1.6%	-6.1%	9.1%	5.0%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 104 年 1 月 6 日前建檔資料

附註：現場處理員警針對 A3 類事故之發生天候狀況並未登載。

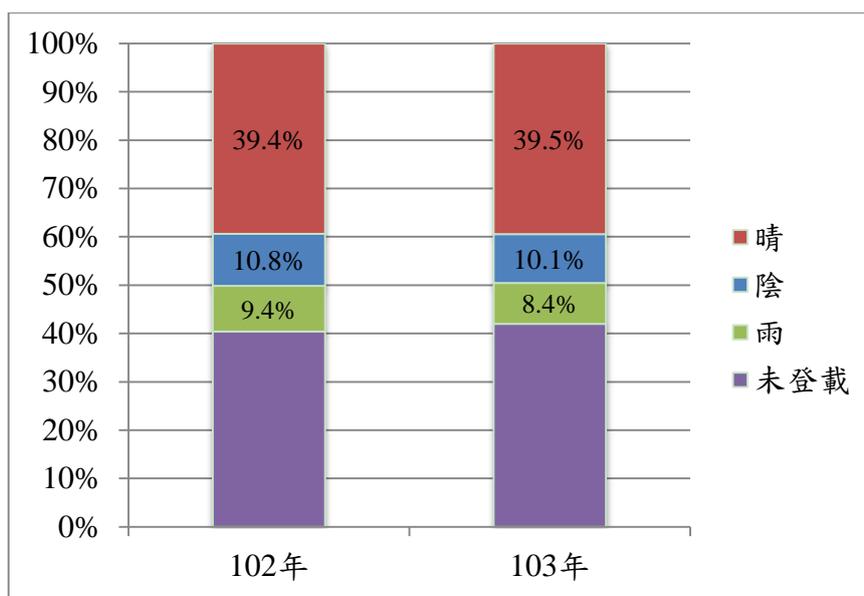


圖 5. 103 年及 102 年事故發生之天候狀況

六、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。

而此報告所稱肇事原因，均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較重，理應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，先予敘明。

(一) 整體事故肇事原因

檢視 103 年整體交通事故之前 5 大主要肇事原因，分別為「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」、「右轉彎未依規定」、「變換車道或方向不當」及「未保持行車安全間隔」，詳表 8。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。

(二) A1 類事故肇事原因

A1 類前 5 大肇因有「未注意車前狀況」、「未依規定讓車」、「其他引起事故之違規或不當行為」、「搶越行人穿越道」及「違反號誌管制或指揮」，詳表 8。顯示駕駛人仍有未禮讓行人之現象，加上行人相對弱勢，因此易造成死亡事故發生；另當駕駛人不遵守交通號誌，致使另一方當事人無預警下發生碰撞，其事故嚴重度亦較高；此外，機車自摔(撞)死亡事故偏高，其多為騎士駕駛失控倒地、滑行或碰撞路樹、路燈等情況，因此「其他引起事故之違規或不當行為」比例較高。

(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」、「右轉彎未依規定」、「違反號誌管制或指揮」及「變換車道或方向不當」，詳表 7。顯示駕駛人於車輛右轉彎、變換車道時常疏於注意周邊車況，或因未遵守交通規則，而導致用路人受傷。

(四) A3 類事故肇事原因

A3 類前 5 大主要肇因有「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」、「未保持行車安全間隔」、「倒車未依規定」以及「右轉彎未依規定」，詳表 8。推測當車流量大時(如尖峰時間)，因道路容量不足，致使車輛之間彼此無法保持安全間隔而發生碰撞，另倒車若疏於注意後方車輛時，亦會發生財物損失之交通事故。

表 8. 103 年各類交通事故前 10 大肇事原因統計

排序	事故類別			
	整體事故	A1 事故	A2 事故	A3 事故
1	未依規定讓車 16.5%	未注意車前狀況 21.7%	未依規定讓車 18.0%	未依規定讓車 14.4%
2	未注意車前狀況 11.8%	未依規定讓車 10.8%	未注意車前狀況 12.3%	未注意車前狀況 11.0%
3	右轉彎未依規定 4.9%	其他引起事故之違規或 不當行為 9.6%	右轉彎未依規定 5.1%	未保持行車安全間隔 6.1%
4	變換車道或方向不當 4.0%	搶越行人穿越道 8.4%	違反號誌管制或指揮 4.7%	倒車未依規定 5.0%
5	未保持行車安全間隔 4.0%	違反號誌管制或指揮 7.2%	變換車道或方向不當 3.8%	右轉彎未依規定 4.8%
6	違反號誌管制或指揮 3.2%	違反特定標誌(線)禁制 4.8%	尚未發現肇事因素 3.4%	變換車道或方向不當 4.3%
7	尚未發現肇事因素 3.1%	酒醉(後)駕駛失控 3.6%	其他引起事故之違規或 不當行為 3.4%	尚未發現肇事因素 2.6%
8	其他引起事故之違規或 不當行為① 3.0%	右轉彎未依規定 2.4%	左轉彎未依規定 3.3%	其他引起事故之違規或 不當行為 2.4%
9	左轉彎未依規定 2.8%	未依標誌、標線、號誌 或手勢指揮穿越道路 2.4%	搶越行人穿越道 3.2%	未保持行車安全距離 2.1%
10	不明原因肇事② 31.6%	不明原因肇事 15.7%	不明原因肇事 28.6%	不明原因肇事 36.0%
累計 比例	84.9%	86.7%	85.8%	88.7%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 104 年 1 月 6 日前建檔資料

附註：①「其他引起事故之違規或不當行為」係包含駕駛疏忽、駕駛失控、誤踩油門、會車疏忽及閃避疏忽等肇事原因。

②有關「不明原因肇事」比例偏高，經警察局交通大隊表示，若因跡證不足、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。

貳、103 年交通事故交叉分析

一、傷亡車種分析

(一) 死亡車種分析

103 年 A1 類交通事故死亡人數計 83 人，與去年持平，其中以機車及乘客(45 人)為大宗(約占 54%)，行人(27 人)居次(約占 33%)，自小客及自行車死亡人數各為 5 人及 4 人，如圖 6。另觀察近 3 年同期統計顯示，機車仍為主要死亡車種，各年均占 50% 以上，行人死亡則占 30% 以上，詳表 9。

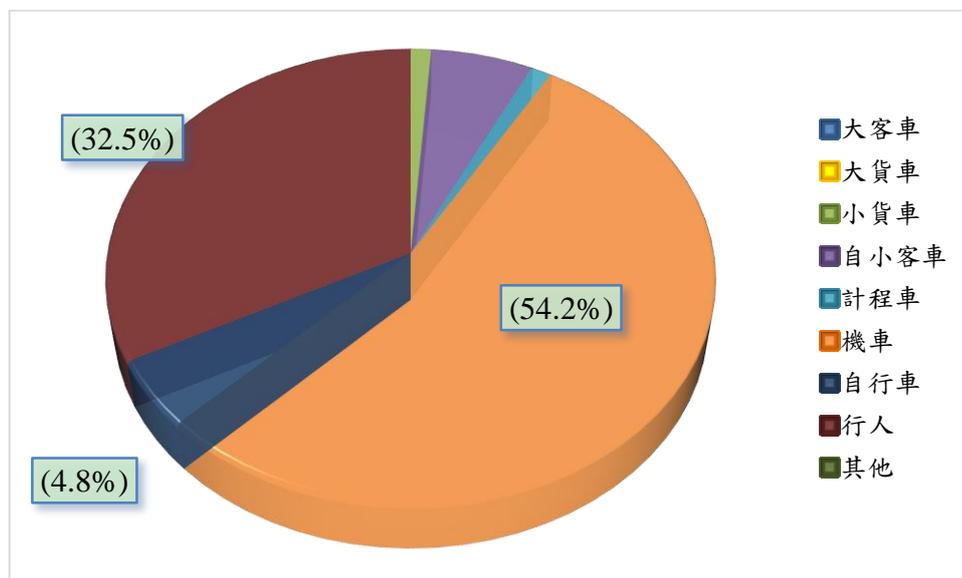


圖 6. 主要車種(含行人)死亡比例

表 9. 臺北市交通事故主要車種(含行人)死亡人數統計

年度	各主要車種(包含該車種乘客)								
	合計	大客車	大貨車	小貨車	自小客車	計程車	機車①	自行車②	行人
100 年	81 (100%)	-	-	-	3 (3.7%)	1 (1.2)	53 (65.4%)	2 (2.5%)	22 (27.2%)
101 年	77 (100%)	1 (1.3%)	-	1 (1.3%)	4 (5.2%)	-	40 (51.9%)	4 (5.2%)	27 (35.1%)
102 年	83 (100%)	-	-	1 (1.3%)	-	-	50 (60.2%)	5 (6.0%)	27 (32.5%)
103 年	83 (100%)	-	-	1 (1.3%)	5 (6.0%)	1 (1.3%)	45 (54.1%)	4 (4.8%)	27 (32.5%)
103 年與 102 年 增減人數(比例)	-	-	-	-	5 -	1 -	-5 (-10.0%)	-1 (-20.0%)	-

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 104 年 1 月 6 日前建檔資料

附註：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。

(二) 受傷車種分析

103 年交通事故受傷人數計 28,375 人，其中以機車及乘客(23,283 人)為大宗(約占 82%)，行人(2,109 人)居次(約占 7%)，再其次為自行車(1,159 人)(約占 4%)，如圖 7。另觀察近 3 年同期統計顯示，機車、自行車之受傷人數呈現逐年增加，行人受傷人數則有減少情形。若比較 103 年與 102 年各車種受傷人數，以機車增加 510 人(2.2%)最多；行人減少 174 人(-7.6%)最多，詳表 10。

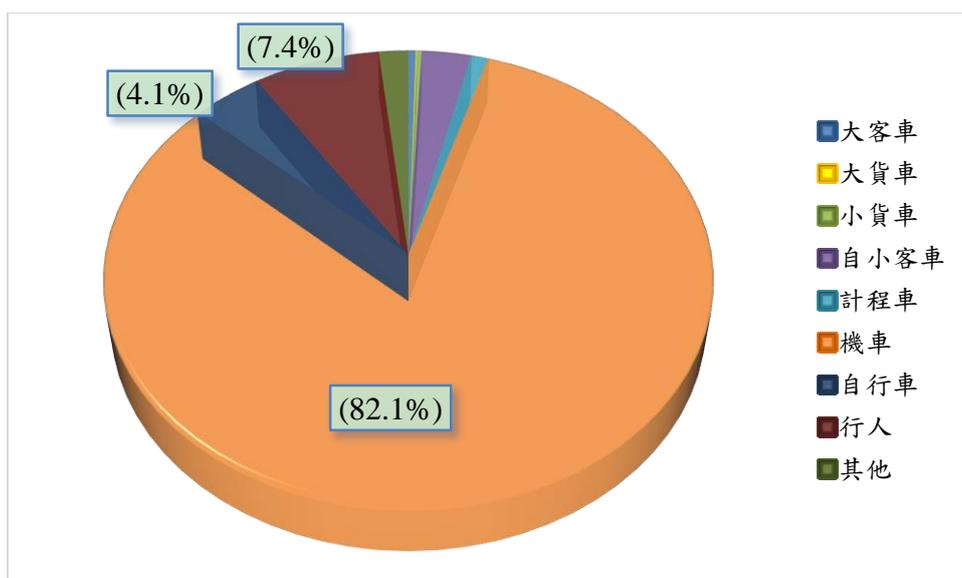


圖 7. 主要車種(含行人)受傷比例

表 10. 臺北市交通事故主要車種(含行人)受傷人數統計

年度	各主要車種(包含該車種乘客)									
	合計	大客車	大貨車	小貨車	自小客車	計程車	機車①	自行車②	行人	其他③
100 年	27,978 (100.0%)	102 (0.4%)	9 (0.0%)	69 (0.2%)	886 (3.2%)	307 (1.1%)	22,906 (81.9%)	957 (3.4%)	2,310 (8.3%)	432 (1.5%)
101 年	26,663 (100.0%)	102 (0.4%)	16 (0.1%)	81 (0.3%)	767 (2.9%)	264 (1.0%)	21,762 (81.6%)	1,003 (3.8%)	2,355 (8.8%)	313 (1.2%)
102 年	27,775 (100.0%)	139 (0.5%)	2 (0.0%)	77 (0.3%)	821 (3.0%)	260 (0.9%)	22,773 (82.0%)	1,121 (4.0%)	2,283 (8.2%)	299 (1.1%)
103 年	28,375 (100.0%)	124 (0.4%)	13 (0.0%)	84 (0.3%)	823 (2.9%)	287 (1.0%)	23,283 (82.1%)	1,159 (4.1%)	2,109 (7.4%)	493 (1.7%)
103 年與 102 年 增減人數(比例)	600 (2.2%)	-15 (-10.8%)	11 (550%)	7 (9.1%)	2 (0.2%)	27 (10.4%)	510 (2.2%)	38 (3.4%)	-174 (-7.6%)	194 (64.9%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 104 年 1 月 6 日前建檔資料

附註：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其他包含軍車、警車、救護車、租賃車、三輪車、拖車等未歸入前項分類者。

二、傷亡車種年齡層分析

(一)103 年交通事故死亡車種年齡層分佈

103 年機車死亡人數為 45 人最多，且各年齡層皆有，並以 20-29 歲 15 人最多。行人死亡 27 人次之，且明顯集中於 65 歲以上年長者行人，計 22 人，詳表 11。

表 11. 103 年各死亡車種年齡層分布

年齡群組	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	合計
0-9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-17	-	-	-	2	-	3	-	-	-	5
18-19	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3
20-29	-	-	-	-	-	15	-	-	-	15
30-39	-	-	-	1	-	7	-	-	-	8
40-49	-	-	-	2	1	1	1	1	-	6
50-59	-	-	1	-	-	5	-	-	-	6
60-64	-	-	-	-	-	4	1	4	-	9
65~	-	-	-	-	-	7	2	22	-	31
合計	-	-	1	5	1	45	4	27	-	83

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 104 年 1 月 6 日前建檔資料

附註：各車種死亡人數之計算除該車駕駛外，亦含乘坐該車種之乘客

(二) 103 年交通事故受傷車種年齡層分佈

1. 受傷車種以機車最為大宗(23,283 人)，其中機車受傷年齡層以 20-29 歲之 8,695 人為主(約占 37%)，其次為 30-39 歲之 4,252 人；行人受傷為第二多車種(2,109 人)，其年齡層集中在 65 歲以上(約占 32%)；自行車則位居第三(1,159 人)，年齡層約集中在 50-59 歲以及 65 歲以上，詳表 12。
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(例如機車以年輕人居多、自行車及步行則以高齡者居多)，另也可作為宣導及執法對象參考。

表 12. 103 年各受傷車種年齡層分布

年齡群組	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	合計
0-9	3	-	-	33	5	188	13	59	9	310
10-17	2	-	-	20	5	1,161	119	118	19	1,444
18-19	3	-	-	22	10	2,350	37	41	18	2,481
20-29	4	1	21	161	21	8,695	131	241	63	9,338
30-39	16	3	24	199	53	4,252	125	244	21	4,937
40-49	12	4	21	155	61	2,540	129	236	26	3,184
50-59	28	4	10	124	78	2,269	223	291	33	3,060
60-64	14	-	5	46	29	930	127	201	16	1,368
65~	42	1	3	63	24	895	255	677	25	1,985
未記載年齡	-	-	-	-	1	3	-	1	263	268
合計	124	13	84	823	287	23,283	1,159	2,109	493	28,375

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 104 年 1 月 6 日前建檔資料

附註：各車種受傷人數之計算除該車駕駛外，亦含乘坐該車種之乘客

三、傷亡車種性別分析

(一) 交通事故死亡車種性別分析

103 年交通事故死亡以男性 58 人居多，尤以機車騎士為主(60%)，行人次之(24%)，汽車再次之；女性交通事故死亡則為 25 人，並以行人居多(52%)，機車次之(24%)，乘客再次之，如圖 8。

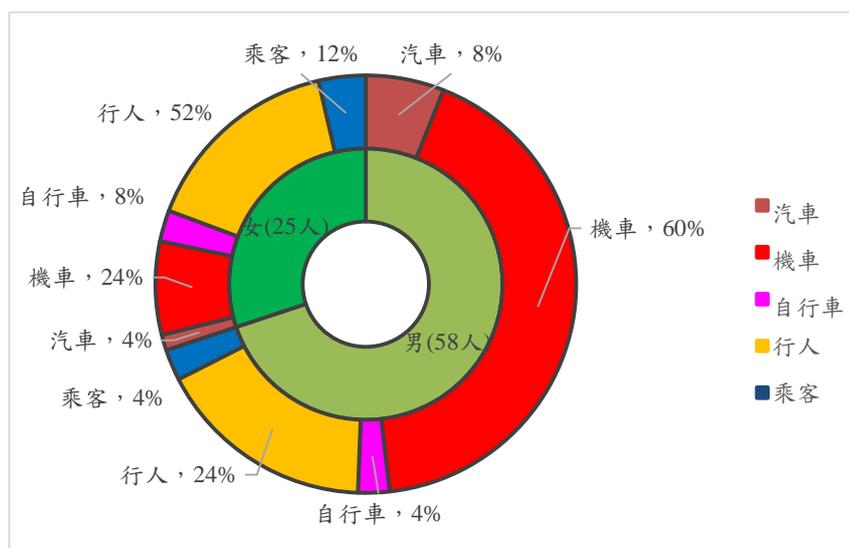


圖 8. 死亡車種暨性別分佈概況

(二) 交通事故受傷車種性別分析

103 年交通事故受傷以男性 16,981 人居多，且機車騎士比例甚高 (83%)，行人次之(5%)；女性受傷則為 11,065 人，同樣以機車騎士最多(60%)，乘客次之(22%)，行人再次之(12%)，如圖 9。

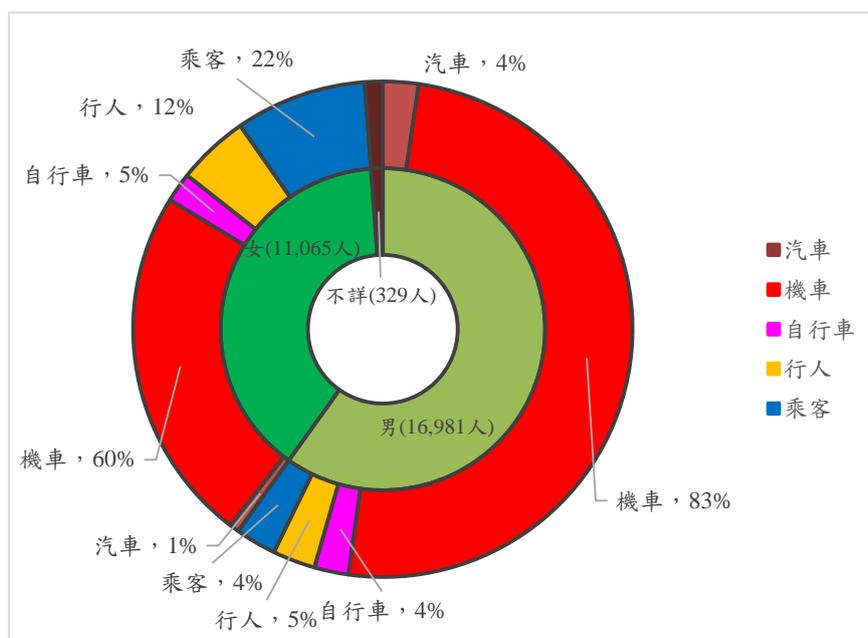


圖 9. 受傷車種暨性別分佈概況

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 13。其中第一當事人為「警方初判肇事責任較重者」；第二當事人則為「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，先以敘明。

1. 第一當事人為小客車之件數計 19,791 件，占整體件數的 53.8%，其中小客車與小客車碰撞 8,862 件最多，惟多為財物損失之 A3 事故。
2. 第一當事人為機車者計 10,675 件，占整體件數的 29%，其中

機車與機車碰撞 5,047 件最多。

3. 至於機車與小客車碰撞之事故(11,803 件)中，小客車為第一當事人(8,153 件)的比例較高，約占 69%，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傷亡情形予以研判。
4. 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，於事故中多為傷亡車種，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 13. 103 年雙方肇事車種交叉分析

第二 當事人 / 第一 當事人	大客車	大貨車	小客車	小貨車	機車①	自行車 ②	行人	其他車 ③	自撞④	總計	比例
大客車	59	7	566	29	191	25	59	65	3	1,004	2.7%
大貨車	7	7	250	17	88	4	11	34	8	426	1.2%
小客車	433	115	8,862	554	8,153	341	931	334	68	19,791	53.8%
小貨車	60	11	1,055	131	799	58	133	99	9	2,355	6.4%
機車①	82	22	3,650	231	5,047	351	624	98	570	10,675	29.0%
自行車	6	1	99	9	213	57	52	6	37	480	1.3%
行人	4	0	55	4	163	4	4	2	0	236	0.7%
其他車③	19	3	970	45	564	23	33	38	101	1,796	4.9%
總計	670	166	15,507	1,020	15,218	863	1,847	676	796	36,763	100%

附註：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其他包含軍車、警車、救護車、租賃車、三輪車、拖車等未歸入前項分類者。

④自撞包含自撞、自摔，以及少數未查獲另一方當事人者。

(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 103 年各車種(第一當事人)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 14：

1. 於前述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)以「未注意車前狀況」肇因位居第 1 名；另大客車之肇因為「左轉彎未依規定」者居第 5 名，推測原因為部分路口僅開放大客車左轉，而大客車在左轉時疏於注意後方來車所致；大貨車則因上下貨之需求，有「倒車未依規定」之情形。
3. 小型車(小貨車、自小客車、計程車)以「未依規定讓車」肇因位居第 1 名，其中小貨車因上下貨需求，因此「倒車未依規定」比例較高；自小客車常因右轉時與機車碰撞，故其「右轉彎未依規定」比例較高；計程車則為「變換車道或方向不當」和「違反號誌管制或指揮」較其他車種為高，顯示應可加強計程車駕駛教育及管考。
4. 機車因體積小、機動性高易於車陣中穿梭，時有駕駛失控、閃避疏忽等情事，均會歸類於「其他引起事故之違規或不當行為」，「違反號誌管制或指揮」推測多為機車搶快闖紅燈，另「左轉彎未依規定」比例高，係因機車於多數路口需兩段式左轉，惟騎士常圖一時方便而未遵守所致。
5. 自行車因不須考照，使用者多以機車或行人經驗使用道路，因此「其他引起事故之違規或不當行為」、「違反特定標誌(線)禁制」(如穿越道路騎在行穿線上、跨越雙黃線等)等肇因相較其他車種為高。
6. 行人主要係「未依規定穿越道路」，例如未走行人穿越道線、

天橋或地下道，另「未依號誌指示穿越道路」則可能是行人貪圖方便而闖紅燈穿越道路。

表 14. 103 年各車種主要肇事原因

排序	大客車	大貨車	小貨車	自小客車	計程車	機車	自行車	行人
1	未注意車前狀況 (18.8%)	未注意車前狀況 (19.7%)	未依規定讓車 (21.9%)	未依規定讓車 (26.7%)	未依規定讓車 (27.9%)	未注意車前狀況 (26.1%)	未注意車前狀況 (14.6%)	未依規定穿越道路 (45.2%)
2	未保持行車安全間隔 (17.8%)	未保持行車安全間隔 (15.1%)	未注意車前狀況 (15.9%)	未注意車前狀況 (14.2%)	未注意車前狀況 (14.8%)	未依規定讓車 (25.2%)	違反特定標誌(線)禁制 (14.6%)	未依號誌指示穿越道路 (40.7%)
3	未依規定讓車 (15.0%)	未依規定讓車 (12.7%)	倒車未依規定 (9.6%)	右轉彎未依規定 (10.5%)	變換車道或方向不當 (7.9%)	其他引起事故之違規或不當行為 (8.4%)	未依規定讓車 (12.4%)	穿越道路未注意左右來車 (7.4%)
4	右轉彎未依規定 (10.0%)	右轉彎未依規定 (11.6%)	右轉彎未依規定 (9.0%)	未保持行車安全間隔 (6.6%)	未保持行車安全間隔 (7.0)	違反號誌管制或指揮 (6.3%)	其他引起事故之違規或不當行為 (12.4%)	
5	變換車道或方向不當 (6.2%)	其他引起事故之違規或不當行為 (7.7%)	未保持行車安全間隔 (5.7%)	變換車道或方向不當 (5.9%)	右轉彎未依規定 (6.9%)	變換車道或方向不當 (6.0%)	違反號誌管制或指揮 (10.1%)	
6	左轉彎未依規定 (5.0%)	倒車未依規定 (6.3%)	變換車道或方向不當 (5.6%)	倒車未依規定 (5.6%)	違反號誌管制或指揮 (5.3%)	左轉彎未依規定 (5.8%)	左轉彎未依規定 (9.0%)	

註：「不明原因肇事」與「尚未發現肇事原因」因件數甚多，惟在車種分析時較不具意義，故不予納入統計。

參、總結

1. 103 年交通事故件數較 102 年增加 5.0%，以 A3 類事故增加較多，死亡人數與 102 年持平，受傷人數則增加 2.2%。
2. 103 年共發生 115 件酒駕事故，造成 3 人死亡 101 人受傷；較 102 年減少 10 件，死傷人數均有減少，顯示加重酒駕罰則及持續執法取締確有成效。
3. 交通事故主要發生於上下午尖峰，其中僅 A1 類事故時間多發生於清晨及上午尖峰。整體而言，事故發生時段與 102 年無明顯差異。
4. 依行政區分析交通事故分佈，中山區發生較多最多，大安區為次之；惟與 102 年比較，以信義區增加 680 件(23.5%)最多，其次為中正區的 393 件(11.6%)次之，大安區增加 283 件(8.1%)再次之，未來仍應持續加強交通事故防制工作。
5. 整體交通事故前 5 大主要肇事原因，分別為「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」、「右轉彎未依規定」、「變換車道或方向不當」及「未保持行車安全間隔」，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。
6. 交通事故死亡車種，以機車及乘客為大宗(54.2%)，行人居次(32.5%)，另依近年資料顯示，機車仍為主要死亡車種，行人死亡則次之。由 A1 事故肇因分析顯示，駕駛人常未禮讓行人穿越道線上之行人，加上行人相對弱勢，因此易造成死亡事故發生，此外，機車自摔(撞)事故亦偏高。
7. 交通事故受傷車種，仍以機車及乘客為主(82.1%)，行人次之(7.4%)，再其次為自行車(4.1%)，另依近年資料顯示，機車、

自行車之受傷人數呈現增加，行人受傷人數則有減少情形。分析 A2 事故肇因顯示，駕駛人於車輛右轉彎、變換車道時常疏於注意周邊車況，或因未遵守交通規則，而導致用路人受傷。

8. 至於 A3 類事故肇因部分，推測當車流量大時，車輛之間彼此無法保持安全間隔而發生碰撞，另倒車若疏於注意後方車輛時，亦會發生財物損失之交通事故。
9. 由年齡層面分析事故死傷情形，機車死傷以 20-29 歲為主(37%)，其次為 30-39 歲；行人死傷集中在 65 歲(32%)；自行車則多為 50-59 歲以及 65 歲以上。可推測各車種使用族群不同(例如機車以年輕人居多、自行車及步行則以高齡者居多)，因此可作為宣導及執法對象參考。
10. 由性別觀之，男性死傷人數均較女性為多，並以機車車種為主；女性死亡多為行人，受傷則包含機車、乘客及行人等車種，與男性存在明顯差異。
11. 交通事故中，第一當事人多為小客車(53.8%)，惟多數為小客車與小客車的 A3 類事故；另第一當事人為機車者占 29%，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。
12. 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。
13. 「未依規定讓車」及「未注意車前狀況」為機動車種主要肇因，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則易生事故，另因本市道路空間少、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，商業車裝卸貨，以及機車於車道間穿梭等現象，使駕駛人若稍有閃神，即可能發生交通事故。

14. 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，以確保行車安全間隔，並於臨停、起步、轉彎或上下客(貨)時更加謹慎；小貨車除上下貨倒車注意外，轉彎時應多留意行穿線是否有行人通過；自小客車轉彎時，則應做到回頭確認(shoulder check)動作，可減少視野盲點，計程車駕駛較常有違規行為，可加強管考及駕駛再教育。
15. 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，應於考照時，即建立正確用路觀念；自行車因不須考照，使用者多以機車或行人經驗使用道路，惟可透過學校、自行車社團教育勸導。行人則常貪圖方便而違規穿越道路，此亦須要持續宣導及適當執法方能導正觀念。