

臺北市 104 年交通事故分析報告

臺北市政府交通局
105 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，本府相關局處戮力於工程、教育及執法等 3E 策略，透過各方面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 104 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。104 年交通事故分析特性摘述如下：

- 一、104 年共發生 36,875 件交通事故，較 103 年增加 0.1%，並以 A2 類事故增加 199 件較多(+0.9%)；死亡人數較 103 年增加 1 人(+1.2%)，受傷人數增加 73 人(+0.3%)。
- 二、交通事故發生時段集中於上、下午尖峰，其中 A1 類事故多發生於上午尖峰及下午離峰。整體而言，事故發生時段與 103 年無明顯差異。
- 三、分析交通事故發生位置及變化，以萬華區增加 420 件(+28.6%)最多，其次為信義區的 246 件(+6.9%)次之，文山區增加 182 件(+5.7%)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」、「變換車道或方向不當」、「右轉彎未依規定」及「未保持行車安全間隔」。
- 五、交通事故死傷車種，仍以機車為主，行人次之，自行車再次之；另依近年資料顯示，機車人數呈現增加，行人及自行車則有減少；其中，機車死傷以 20-29 歲青年族群為主(38%)；行人及自行車死傷集中在 65 歲以上年長者(30%、24%)。
- 六、104 年共發生 116 件酒駕事故，造成 1 人死亡、86 人受伤；較 103 年減少 9 件(-7%)，死傷人數均有明顯減少(-67%、-20%)。

104 年交通事故分析結果顯示，酒駕防制已有成效，應持續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傷亡車種，應持續宣導正確用路觀念及取締違規。另行人自身違規行為甚多，仍需透過長期宣導及配合警方勸導取締，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、 104 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.....	3
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、 104 年交通事故交叉分析	10
一、 傷亡車種分析.....	10
二、 傷亡車種年齡層分析.....	12
三、 傷亡車種性別分析.....	13
四、 肇事車種及各車種肇因分析.....	14
參、 總結.....	18

圖目錄

圖 1_近 3 年臺北市交通事故件數統計	2
圖 2_近 3 年臺北市交通事故死亡人數統計	2
圖 3_近 3 年臺北市交通事故受傷人數統計	2
圖 4_臺北市 104 年與 103 年事故地點比較—依道路位置...	5
圖 5_臺北市 104 年與 103 年事故地點比較—依行政區	6
圖 6_臺北市 104 年與 103 年事故地點比較—依天候狀況...	7
圖 7_臺北市 104 年死亡車種比例	10
圖 8_臺北市 104 年受傷車種比例	11
圖 9_臺北市 104 年死亡車種性別分布	13
圖 10_臺北市 104 年受傷車種性別比例	14

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_近 3 年臺北市酒駕事故件數暨傷亡人數統計	3
表 3_臺北市 104 年交通事故時段分布	4
表 4_臺北市 103 年交通事故時段分佈	4
表 5_臺北市 104 年與 103 年事故地點比較—依道路位置...	5
表 6_臺北市 104 年與 103 年事故地點比較—依行政區	6
表 7_臺北市 104 年與 103 年事故地點比較—依天候狀況...	7
表 8_臺北市 104 年各類交通事故前 10 大肇事原因統計	9
表 9_近 3 年臺北市死亡車種暨人數統計	10
表 10_近 3 年臺北市受傷車種暨人數統計	11
表 11_臺北市 104 年死亡車種年齡層統計	12
表 12_臺北市 104 年受傷車種年齡層統計	13
表 13_臺北市 104 年肇事車種交叉分析	15
表 14_臺北市 104 年各車種主要肇事原因	17

壹、 104 年交通事故概況

一、 事件件數暨傷亡人數

(一)本市 104 年共發生 36,875 件交通事故，較 103 年增加 42 件(+0.1%)，並以 A2 類事件件數增加較多，A3 類事件則較 103 年減少；其中死亡人數計 84 人，較 103 年增加 1 人；受傷人數計 28,500 人，較 103 年增加 73 人(+0.3%)，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
	(件)	(人)	(人)	(件)	(人)	(人)	(件)	(人)	(件)
101 年	34,433	77	26,658	76	77	31	20,065	26,627	14,292
102 年	35,010	83	27,773	82	83	34	20,733	27,739	14,159
103 年	36,833	83	28,422	83	83	33	21,267	28,389	15,483
104 年	36,875	84	28,500	84	84	38	21,466	28,462	15,325
104 年較 103 年增減數	42	1	78	1	1	5	199	73	-158
104 年較 103 年增減比例	0.1%	1.2%	0.3%	1.2%	1.2%	15.2%	0.9%	0.3%	-1.0%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 105 年 1 月 5 日前建檔資料。

(二)分析近年交通事故趨勢，整體事件件數 102 年較 101 年增加 1.7%，103 年較 102 年增加 5.2%，至 104 年較 103 年增加 0.1%，總事件件數大致呈現逐年上升(如圖 1)；在事件死亡人數方面，101 年為 77 人，102 年增加至 83 人，103 年維持 83 人，至 104 年為 84 人，101-104 年平均為 82 人(如圖 2)；在受傷人數方面，102 年較 101 年增加 4.2%，103 年較 102 年增加 2.3%，至 104 年增加幅度已收斂至 0.3%(如圖 3)。

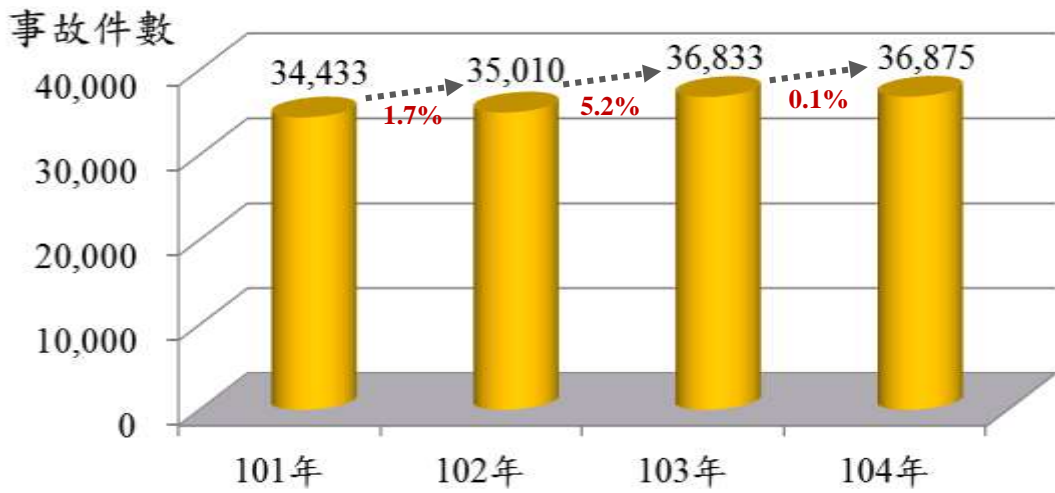


圖 1_近 3 年臺北市交通事故件數統計

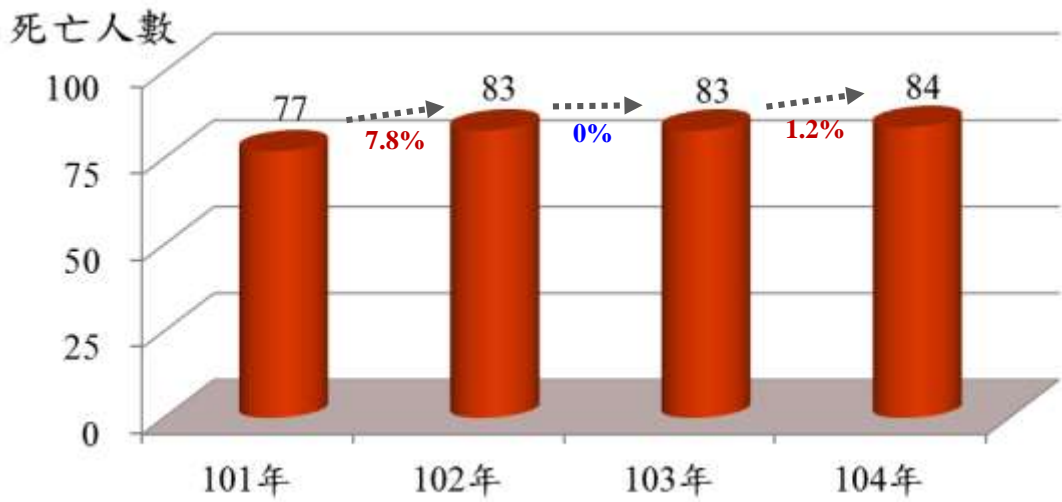


圖 2_近 3 年臺北市交通事故死亡人數統計

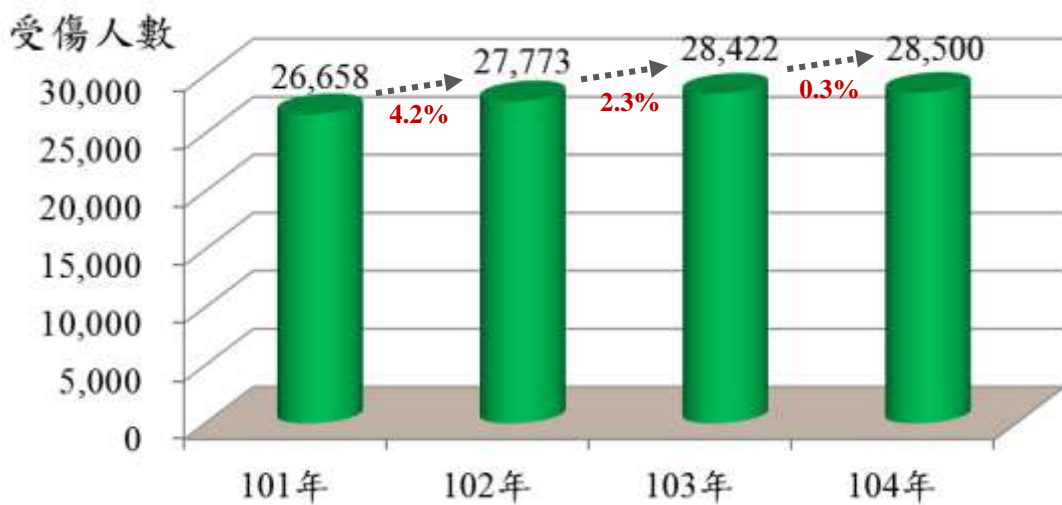


圖 3_近 3 年臺北市交通事故受傷人數統計

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 104 年共發生 116 件酒駕事故，造成 1 人死亡，86 人受傷；相較 103 年減少 9 件事務，死亡人數減少 2 人(-67%)，受傷人數減少 22 人(-20%)，大致呈現下降趨勢，詳表 2。

(二)統計顯示，近年酒駕死傷人數以 101 年最多(死亡 8 人、受傷 185 人)，並自 102 年起逐年下降，104 年死傷人數為近年最低。

表 2_近 3 年臺北市酒駕事故件數暨傷亡人數統計

年 別	事故數	事 故 件 數			死亡人數	受傷人數
		總 計	A1	A2		
101 年	185	8	114	63	8	140
102 年	122	4	89	29	4	108
103 年	125	3	83	39	3	108
104 年	116	1	64	51	1	86
104 年較 103 年增減數	-9	-2	-19	12	-2	-22
104 年較 103 年增減比例	-7%	-67%	-23%	31%	-67%	-20%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 105 年 1 月 5 日前建檔資料。

三、 交通事故發生時段

(一)104 年事故發生時段分布

檢視 104 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 8-10 時、10-12 時及 14-16 時(上午尖峰及下午離峰)；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(下午離、尖峰)，詳表 3。

表 3_臺北市 104 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%	5%	3%	2%
02-04 時	1%	1%	1%	1%
04-06 時	1%	8%	1%	1%
06-08 時	6%	8%	7%	5%
08-10 時	14%	14%	15%	12%
10-12 時	11%	13%	11%	11%
12-14 時	11%	8%	10%	11%
14-16 時	12%	13%	11%	13%
16-18 時	13%	8%	12%	14%
18-20 時	13%	6%	12%	15%
20-22 時	9%	5%	9%	9%
22-24 時	7%	10%	8%	5%
總 計	100%	100%	100%	100%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 105 年 1 月 5 日前建檔資料。

(二)104 年與 103 年比較

比較 104 年與 103 年(詳表 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 類事故時間分布略有移轉，惟仍易發生於上午尖峰；至 A2、A3 事故之時間分布則無明顯變化。

表 4_臺北市 103 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%	10%	3%	2%
02-04 時	1%	7%	1%	1%
04-06 時	1%	11%	1%	1%
06-08 時	6%	7%	7%	5%
08-10 時	14%	13%	15%	12%
10-12 時	11%	6%	10%	11%
12-14 時	11%	6%	10%	12%
14-16 時	12%	8%	11%	13%
16-18 時	13%	10%	13%	14%
18-20 時	13%	7%	12%	16%
20-22 時	9%	10%	9%	9%
22-24 時	7%	5%	8%	5%
總 計	100%	100%	100%	100%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 105 年 1 月 5 日前建檔資料。

四、 交通事故發生地點

(一)道路位置分布

1. 檢視 104 年交通事故，發生於路口計 13,939 件，與 103 年相同；發生於路段計 6,965 件，較 103 年增加 84 件(+1.2%)，詳表 5。

表 5_臺北市 104 年與 103 年事故地點比較—依道路位置

	路口	路段	其他地點	未登載	總計
103 年	13,939	6,881	556	15,457	36,833
104 年	13,939	6,965	522	15,449	36,875
增減數	0	84	-34	-8	42
增減比例	0.0%	1.2%	-6.1%	-0.1%	0.1%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 105 年 1 月 5 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(息事案件)。

2. 另 104 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 103 年之比例無明顯差異(如圖 4)。

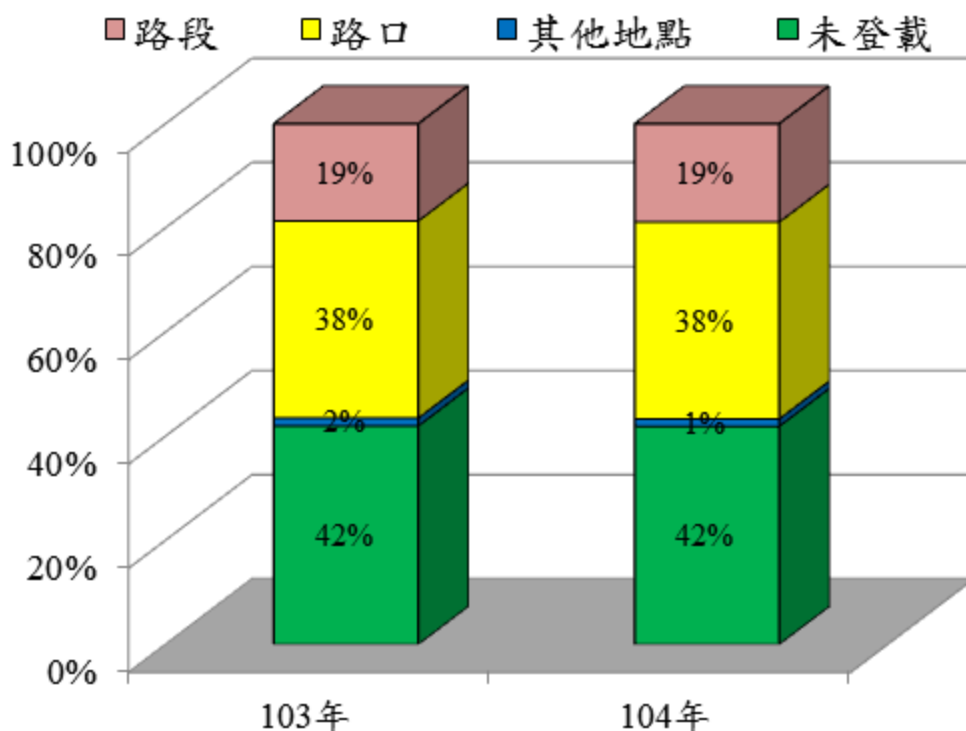


圖 4_臺北市 104 年與 103 年事故地點比較—依道路位置

(二)行政區分布

1. 依行政區分析 104 年事故件數顯示，中山區發生 5,195 件最多，信義區為 3,823 件次之，大安區為 3,586 件再次之，事故件數最少者為南港區，僅發生 1,123 件(詳表 6)。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 6_臺北市 104 年與 103 年事故地點比較—依行政區

	103 年	104 年	增減數	增減比例
大同	2,218	1,909	-309	-13.9%
萬華	1,467	1,887	420	28.6%
中山	5,036	5,195	159	3.2%
大安	3,778	3,438	-340	-9.0%
中正	3,787	3,586	-201	-5.3%
松山	2,696	2,473	-223	-8.3%
信義	3,577	3,823	246	6.9%
士林	3,452	3,426	-26	-0.8%
北投	3,085	3,234	149	4.8%
文山	3,219	3,401	182	5.7%
南港	1,169	1,123	-46	-3.9%
內湖	3,349	3,380	31	0.9%
總計	36,833	36,875	42	0.1%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 105 年 1 月 5 日前建檔資料。

2. 再與 103 年比較各行政區之增減狀況，以萬華區增加 420 件(+28.6%)最多，其次為信義區的 246 件(+6.9%)；另大同、大安、中正、松山、士林及南港區均有減少(如圖 5)。

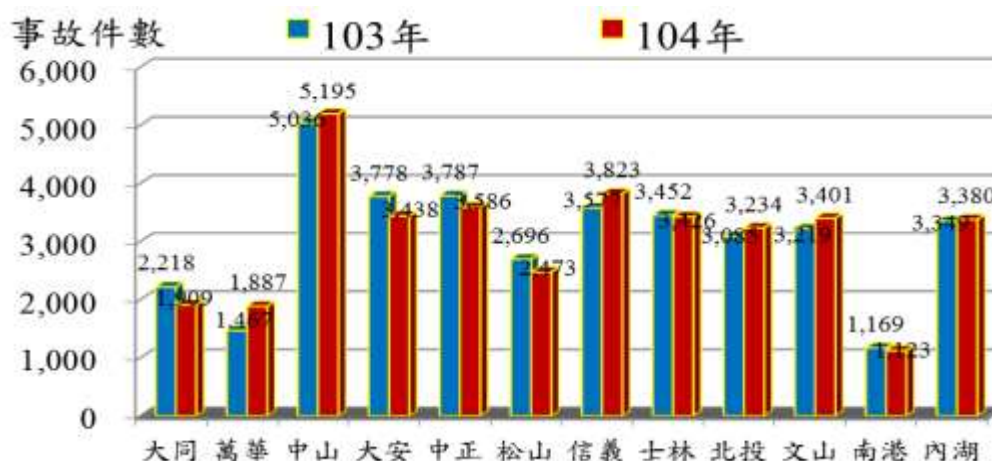


圖 5_臺北市 104 年與 103 年事故地點比較—依行政區

五、 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，本報告統計 104 年交通事故發生之天候狀況，晴天發生 14,757 件，較 103 年增加 203 件(+1.4%)；陰天發生 4,050 件，較 103 年增加 339 件(+9.1%)；雨天則發生 2,744 件，較 103 年減少 366 件(-11.8%)，詳表 7。

表 7_臺北市 104 年與 103 年事故地點比較—依天候狀況

	晴天	陰天	雨天	未登載	總計
103 年	14,554	3,711	3,110	15,458	36,833
104 年	14,757	4,050	2,744	15,324	36,875
增減數	203	339	-366	-134	42
增減比例	1.4%	9.1%	-11.8%	-0.9%	0.1%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 105 年 1 月 5 日前建檔資料。

註：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(息事案件)。

(二)另 104 年發生事故時為晴天者，占總件數的 40%、陰天占總件數的 10%，與 103 年之比例無明顯差異，如圖 5。

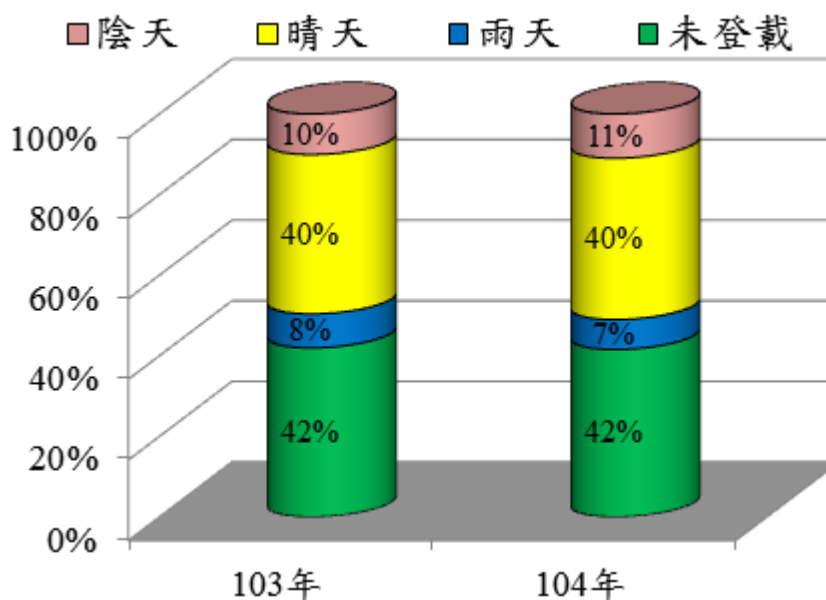


圖 6_臺北市 104 年與 103 年事故地點比較—依天候狀況

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，故先予敘明。

(一) 整體事故肇事原因

檢視 104 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」、「變換車道或方向不當」、「右轉彎未依規定」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(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」、「搶越行人穿越道」、「未依規定讓車」、「違反號誌管制或指揮」及「未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路」，詳表 8。顯示駕駛人仍有未禮讓行人之現象，尤以年長者行人相對弱勢，易造成死亡事故發生；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」、「右轉彎未依規定」、「變換車道或方向不當」及「違反號誌管制或指揮」，詳

表 8。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，或未遵守交通規則等，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「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」、「未保持行車安全間隔」、「變換車道或方向不當」及「倒車未依規定」，詳表 8。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而發生碰撞；另於路邊停車、上下貨倒車疏於注意後方車輛時，亦會發生財物損失之交通事故。

表 8_臺北市 104 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	未依規定讓車 (15.9%)	未注意車前狀況 (21.4%)	未依規定讓車 (17.7%)	未依規定讓車 (13.3%)
2	未注意車前狀況 (13.2%)	搶越行人穿越道 (11.9%)	未注意車前狀況 (13.1%)	未注意車前狀況 (13.2%)
3	變換車道或方向不當 (5.1%)	未依規定讓車 (8.3%)	右轉彎未依規定 (4.7%)	未保持行車安全間隔 (6.6%)
4	右轉彎未依規定 (4.3%)	違反號誌管制或指揮 (8.3%)	變換車道或方向不當 (4.2%)	變換車道或方向不當 (6.3%)
5	未保持行車安全間隔 (4.0%)	未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路 (3.6%)	違反號誌管制或指揮 (3.5%)	倒車未依規定 (5.3%)
6	違反特定標誌(線)禁制 (3.3%)	右轉彎未依規定 (2.4%)	尚未發現肇事因素 (3.5%)	右轉彎未依規定 (3.6%)
7	尚未發現肇事因素 (3.2%)	未保持行車安全間隔 (2.4%)	左轉彎未依規定 (3.5%)	違反特定標誌(線)禁制 (3.3%)
8	違反號誌管制或指揮 (2.9%)	違反特定標誌(線)禁制 (2.4%)	其他引起事故之違規或不當行為 (3.4%)	尚未發現肇事因素 (2.7%)
9	左轉彎未依規定 (2.7%)	尚未發現肇事因素 (2.4%)	違反特定標誌(線)禁制 (3.3%)	未保持行車安全距離 (1.7%)
10	不明原因肇事 (31.6%)	不明原因肇事 (28.6%)	不明原因肇事 (29.4%)	不明原因肇事 (34.6%)
累計比例	86.2%	91.7%	86.3%	90.0%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 105 年 1 月 5 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. 有關不明原因肇事比例偏高經警察局交通警察大隊表示。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、 104 年交通事故交叉分析

一、 傷亡車種分析

(一)死亡車種分析

104 年 A1 類事故造成 84 人死亡，其中以機車 43 人為主(占 51%)，行人 26 人居次(占 31%)，自行車及自小客車死亡人數各為 8 人及 5 人再次之(如圖 7)。

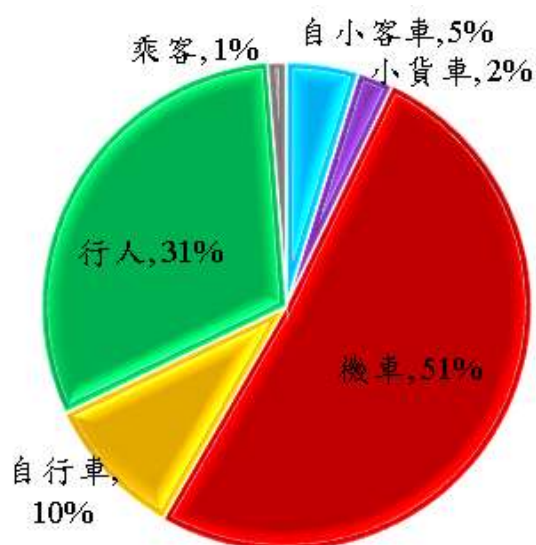


圖 7_臺北市 104 年死亡車種比例

另觀察近 3 年同期統計顯示，機車仍為主要死亡車種，各年均占 50% 以上，行人死亡則占 30% 以上，詳表 9。

表 9_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
101 年	77 (100%)	1 (1%)	-	1 (1%)	4 (5%)	-	40 (52%)	4 (5%)	27 (36%)
102 年	83 (100%)	-	-	1 (1%)	-	-	50 (60%)	5 (6%)	27 (33%)
103 年	83 (100%)	-	-	1 (1%)	5 (6%)	1 (1%)	45 (54%)	4 (5%)	27 (33%)
104 年	84 (100%)	-	-	2 (2%)	5 (6%)	-	43 (51%)	8 (10%)	26 (31%)
104 年較 103 年 增減人數(%)	1 (1%)	-	-	1 (100%)	0 (0%)	-1 (-100%)	-2 (-5%)	4 (100%)	-1 (-4%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 105 年 1 月 5 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。

(二)受傷車種分析

104 年交通事故受傷人數計 28,500 人，其中以機車為大宗(73.2%)，行人次之(7.1%)，自行車再次之(3.8%)，如圖 7。

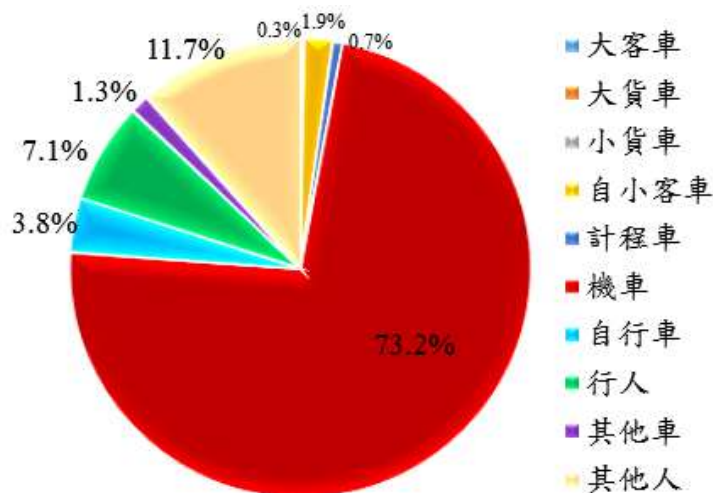


圖 8_臺北市 104 年受傷車種比例

統計近 3 年事故資料顯示，機車受傷人數呈現逐年增加，自行車及行人受傷人數則有減少情形；若比較 104 年與 103 年各車種受傷人數，機車增加 42 人(+0.2%)最多，行人減少 98 人(-4.6%)最多，詳表 10。

表 10_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
101 年	26,663 (100%)	5 (0.0%)	15 (0.1%)	66 (0.2%)	529 (2.0%)	193 (0.7%)	19,298 (72.4%)	1,004 (3.8%)	2,354 (8.8%)	108 (0.4%)	3,091 (11.6%)
102 年	27,775 (100%)	11 (0.0%)	3 (0.0%)	64 (0.2%)	510 (1.8%)	186 (0.7%)	20,187 (72.6%)	1,121 (4.0%)	2,283 (8.2%)	97 (0.3%)	3,329 (12.0%)
103 年	28,422 (100%)	7 (0.0%)	12 (0.0%)	68 (0.2%)	546 (1.9%)	183 (0.6%)	20,827 (73.3%)	1,160 (4.1%)	2,120 (7.5%)	164 (0.6%)	3,335 (11.7%)
104 年	28,500 (100%)	8 (0.0%)	4 (0.0%)	74 (0.3%)	553 (1.9%)	196 (0.7%)	20,869 (73.2%)	1,085 (3.8%)	2,022 (7.1%)	364 (1.3%)	3,325 (11.7%)
104 年較 103 年 增減人數(%)	78 (0.3%)	1 (14.3%)	-8 (-66.7%)	6 (8.8%)	7 (1.3%)	13 (7.1%)	42 (0.2%)	-75 (-6.5%)	-98 (-4.6%)	201 (123.3%)	-11 (-0.3%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 105 年 1 月 5 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、 傷亡車種年齡層分析

(一)死亡車種年齡層分佈

104 年機車死亡 43 人最多，且各年齡層皆有，以 18-29 歲共 10 人最多；其次為行人死亡 26 人，且明顯集中於 65 歲以上年長者行人，計 17 人，詳表 11。

表 11_臺北市 104 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	乘客	總 計
10-17 歲	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
18-19 歲	-	-	-	-	-	10	-	-	-	10
20-29 歲	-	-	1	-	-	10	-	-	-	11
30-39 歲	-	-	1	-	-	8	-	2	-	11
40-49 歲	-	-	-	-	-	4	-	3	1	8
50-59 歲	-	-	-	1	-	3	2	2	1	9
60-64 歲	-	-	-	1	-	1	2	2	-	6
>65 歲	-	-	-	1	-	6	4	17	-	28
總 計	0	0	2	3	0	43	8	26	2	84

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 105 年 1 月 5 日前建檔資料。

(二)受傷車種年齡層分佈

1. 受傷車種以機車為主，其中機車受傷年齡層以 20-29 歲之 7,961 人為最(38.1%)，其次為 30-39 歲之 3,795 人(18.2%)；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 604 人(30%)，其次為 50-59 歲之 309 人(15.3%)；自行車位居第三，其年齡層集中在 65 歲以上年長者之 263 人(24.2%)，其次為 50-59 歲之 188 人(17.3%)，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 12_臺北市 104 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
0-9 歲	-	-	-	-	-	-	10	61	-	249	320
10-17 歲	-	-	-	2	-	217	111	97	-	387	814
18-19 歲	-	-	-	10	3	2,653	24	45	1	439	3,175
20-29 歲	-	2	17	99	12	7,961	127	245	4	1,008	9,475
30-39 歲	3	1	14	166	31	3,795	115	230	18	391	4,764
40-49 歲	2	1	14	131	46	2,311	121	238	65	246	3,175
50-59 歲	3	-	24	75	58	2,215	188	309	35	275	3,182
60-64 歲	-	-	1	29	31	879	126	188	43	130	1,427
>65 歲	-	-	4	41	15	829	263	604	77	186	2,019
未登載	-	-	-	-	-	9	-	5	121	14	149
總 計	8	4	74	553	196	20,869	1,085	2,022	364	3,325	28,500

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 105 年 1 月 5 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(息事案件)。

三、 傷亡車種性別分析

(一)死亡車種性別分析

104 年交通事故死亡以男性 59 人居多，尤以機車騎士為主(66%)，行人次之(17%)，自行車再次之；女性死亡計 25 人，並以行人居多(64%)，機車次之(18%)，自行車再次之(如圖 9)。

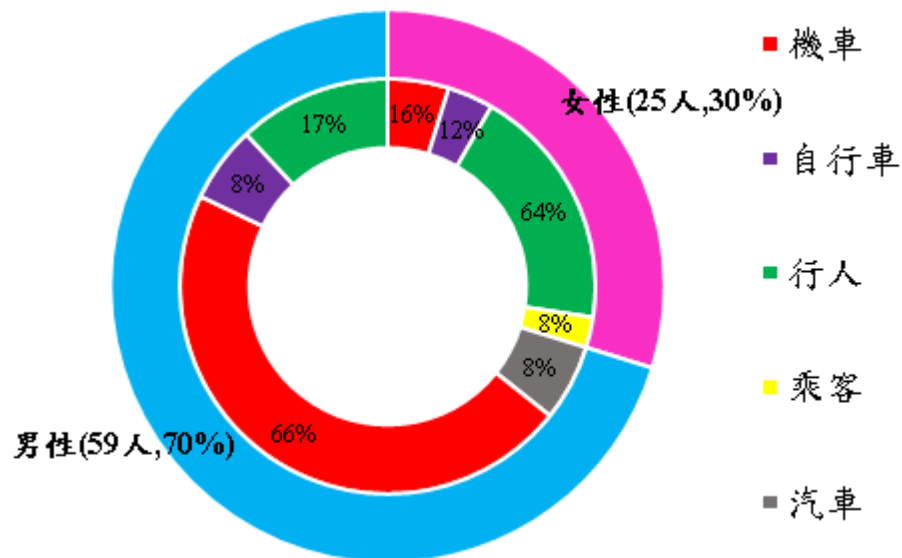


圖 9_臺北市 104 年死亡車種性別分布

(二)受傷車種性別分析

104 年交通事故受傷以男性 17,118 人居多，其中機車騎士比例最高(84%)，行人次之(5%)；女性則為 10,964 人，同樣以機車騎士為主(59%)，行人次之(11%)(如圖 10)。

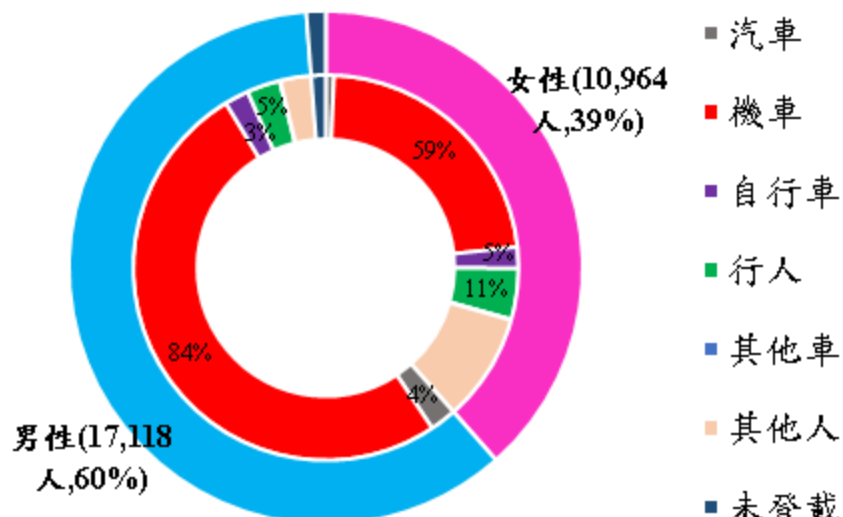


圖 10_臺北市 104 年受傷車種性別比例

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 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 19,437 件，占整體件數的 52.7%，其中小客車與小客車碰撞 8,493 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 11,776 件，占整體件數的 29.9%，其中機車與機車碰撞 5,145 件最多。
3. 機車與小客車碰撞之事故(11,803 件)中，小客車為第一當事人

(8,088 件)的比例較高，約占 68.5%，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_臺北市 104 年肇事車種交叉分析

第一 第二	大客車	大貨車	小貨車	小客車	機車	自行車	行人	其他車	其他人	其他	總計	比例
大客車	58	7	50	509	168	17	47	11	72	17	956	2.6%
大貨車	7	7	32	192	98	6	13	6	9	25	395	1.1%
小貨車	70	12	159	1,148	960	47	179	32	28	70	2,705	7.3%
小客車	403	92	652	8,493	8,088	361	837	90	136	285	19,437	52.7%
機車	90	28	280	3,688	5,145	347	649	59	77	652	11,015	29.9%
自行車	6	1	10	93	218	42	55	2	1	21	449	1.2%
行人	5	-	7	51	147	5	-	7	-	-	222	0.6%
其他車	10	1	11	199	329	15	29	6	5	3	608	1.6%
其他人	-	-	1	24	19	1	-	-	-	-	45	0.1%
未登載	11	2	34	733	224	5	-	8	11	15	1,043	2.8%
總計	660	150	1,236	15,130	15,396	846	1,809	221	339	1,088	36,875	100%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 105 年 1 月 5 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(息事案件)。
- 6.其他包含自撞、自摔或未查獲另一方當事人。

(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 104 年各車種(第一當事人)分析其肇事原因，並列舉大於 4%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. 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)以「未注意車前狀況」肇因位居第 1 名；另大客車肇因「變換車道或方向不當」居第 3 名，推測原因為大客車在進出站時，與行駛外側車道車輛碰撞所致；大貨車則因上下貨之需求，易於臨停倒車時與後方車輛碰撞之「倒車未依規定」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，其中小貨車同樣有上下貨需求，因此「倒車未依規定」比例亦較高；自小客車常因右轉時與直行機車碰撞，故「右轉彎未依規定」比例較高；計程車則以「變換車道或方向不當」比例較高，顯示應再加強計程車駕駛教育。
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」；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，因此「違反號誌管制或指揮」比例較高；另「其他引起事故之違規或不當行為」、「左轉彎未依規定」同機車有比例偏高情形，顯示應再加強自行車騎乘安全宣導與教育。
6. 行人主要係「未依規定穿越道路」比例較高，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」、「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。

表 14_臺北市 104 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(10.9%)	未注意車前狀況(15.2%)	未依規定讓車(13.9%)	未依規定讓車(18.6%)	未依規定讓車(17.9%)	未注意車前狀況(18.6%)	未依規定讓車(10.5%)	未依規定穿越道路(44.7%)
2	未保持行車安全間隔(9.9%)	未保持行車安全間隔(10.7%)	未注意車前狀況(13.6%)	未注意車前狀況(11.2%)	未注意車前狀況(12.2%)	未依規定讓車(15.9%)	未注意車前狀況(8.1%)	未依號誌指示穿越道路(12.3%)
3	變換車道或方向不當(6.9%)	未依規定讓車(7.1%)	倒車未依規定(7.4%)	右轉彎未依規定(6.1%)	變換車道或方向不當(7.3%)	其他引起事故之違規(5.6%)	違反號誌管制或指揮(8.1%)	其他引起事故疏失或行為(4.1%)
4	未依規定讓車(6.2%)	右轉彎未依規定(6.1%)	變換車道或方向不當(4.6%)	變換車道或方向不當(5.3%)	右轉彎未依規定(5.6%)	變換車道或方向不當(4.7%)	其他引起事故之違規(7.8%)	穿越道路未注意左右來車(4.1%)
5	右轉彎未依規定(5.0%)	倒車未依規定(5.8%)	未保持行車安全間隔(4.6%)	未保持行車安全間隔(4.5%)	未保持行車安全間隔(4.9%)	左轉彎未依規定(4.0%)	左轉彎未依規定(5.8%)	

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 105 年 1 月 5 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(息事案件)。
- 6.其他包含自撞、自摔或未查獲另一方當事人。

參、 總結

- 一、 104 年交通事故件數較 103 年增加 42 件(+0.1%)，以 A2 類事故增加較多；死亡人數較 103 年增加 1 人(+1.2%)，受傷人數則增加 78 人(+0.3%)。
- 二、 104 年共發生 116 件酒駕事故，造成 1 人死亡 86 人受傷，較 103 年減少 9 件(-7%)，死傷人數則有明顯減少，顯見加重酒駕罰則及執法勤務確有成效。
- 三、 本市交通事故主要發生於上、下午尖峰，其中 A1 類事故時間多發生於上午尖峰與下午離峰。整體而言，事故發生時段與 103 年無明顯差異。
- 四、 依行政區分析交通事故分佈，在中山區發生最多，信義區次之；與 103 年比較，以萬華區增加 420 件(+28.6%)最多，其次為信義區的 246 件(+6.9%)，文山區增加 182 件(+5.7%)再次之，未來仍需持續加強交通事故防制工作。
- 五、 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」、「變換車道或方向不當」、「右轉彎未依規定」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。
- 六、 交通事故死亡車種，以機車為大宗(51%)，行人居次(31%)；另依近年

資料顯示，機車仍為主要死亡車種，行人次之。由 A1 事故肇因分析顯示，駕駛人仍有未禮讓行人之現象，尤以年長者行人相對弱勢，易造成死亡事故；另當行人不遵守標誌、標線或號誌穿越道路，致與其他車輛碰撞之情形亦不少。

七、交通事故受傷車種，仍以機車為主(73.2%)，行人次之(7.1%)，再其次為自行車(3.8%)；另依近年資料顯示，機車受傷人數呈現增加，行人及自行車受傷人數則有減少。進一步分析 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，或因違反交通規則而導致用路人受傷。

八、至於 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而發生碰撞；另於路邊停車、上下貨倒車疏於注意後方車輛時，易發生財物損失之交通事故。

九、由年齡層面分析交通事故，機車死傷以 20-29 歲為主(38%)，其次為 30-39 歲(18%)；行人死傷集中在 65 歲以上年長者(30%)；自行車亦為 65 歲以上年長者居多(24%)。推測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、由性別分析交通事故，男性死傷人數均較女性為多，並以機車為主要傷亡車種；女性死亡多為行人，受傷則包含機車、行人及自行車等車

種。

- 十一、由肇事責任分析交通事故，第一當事人多為小客車(52.7%)，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 29.9%，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。
- 十二、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。
- 十三、「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。
- 十四、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；自小客車於路口轉彎時，除禮讓直行車先行外，更應留意行穿線上是否有行人或自行車通過；計程車駕駛較常有違規行為，應再加強駕駛行車安全教育。

十五、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。