

臺北市 105 年交通事故分析報告

臺北市政府交通局
106 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 105 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。105 年交通事故分析特性摘述如下：

- 一、105 年共發生 38,878 件交通事故，較 104 年增加 5%，並以 A2 類事故增加 1,038 件較多(+5%)；死亡人數較 104 年增加 5 人(+6%)，受傷人數增加 787 人(+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 104 年無明顯差異。
- 三、分析交通事故發生位置及變化，以內湖區增加 1,256 件(+37%) 最多，其次為中正區的 414 件(+12%)次之，大安區增加 205 件(+6%)再次之。
- 四、交通事故主要肇事原因，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」及「右轉彎未依規定」。
- 五、交通事故死傷車種，仍以機車為主，行人次之；另依近年資料顯示，機車人數呈現增加；其中，機車死傷以 20-29 歲青年族群為主(29%)；行人死傷則集中在 65 歲以上年長者(25%)。
- 六、年長者行人死傷主因主要係「未依規定穿越道路」及「未依號誌指示穿越道路」違規行為比例最高(合計 32.1%)。
- 七、105 年共發生 120 件酒駕事故，造成 2 人死亡、85 受傷；事故總件數增加 4 件(3.4%)

105 年交通事故分析結果顯示，酒駕情形有增加趨勢，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傷亡車種，尤以 20-29 歲族群為尤，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。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、 105 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、 105 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.....	16
四、 肇事車種及各車種肇因分析.....	17
參、 總結.....	22

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 105 年與 104 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 105 年與 104 年事故地點比較—依天候狀況...	7
圖 7_臺北市 105 年死亡車種比例	10
圖 8_臺北市 105 年受傷車種比例	11
圖 9_臺北市 105 年 75 歲以上年長者受傷行人性別分布 ...	16
圖 10_臺北市 105 年死亡車種性別分布	16
圖 11_臺北市 105 年受傷車種性別比例	17

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 4 年臺北市酒駕事故件數暨傷亡人數統計	3
表 3_臺北市 105 年交通事故時段分布	4
表 4_臺北市 104 年交通事故時段分佈	4
表 5_臺北市 105 年與 104 年事故地點比較—依道路位置...	5
表 6_臺北市 105 年與 104 年事故地點比較—依行政區	6
表 7_臺北市 105 年與 104 年事故地點比較—依天候狀況...	7
表 8_臺北市 105 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 105 年死亡車種年齡層統計	12
表 12_臺北市 105 年受傷車種年齡層統計	13
表 13_臺北市 105 年 65 歲以上年長者受傷車種年齡層統計	14
表 14_臺北市 104 年與 105 年 65 歲以上年長者受傷人數統 計—依行政區	15
表 15_臺北市 105 年 75 歲以上年長者受傷行人數統計—依 行政區	15

表 16_臺北市 105 年肇事車種交叉分析	18
表 17_臺北市 105 年各車種主要肇事原因	20
表 18_臺北市 105 年 65 歲以上年長者各傷亡車種肇事原因 分析.....	21
表 19_臺北市 105 年 75 歲以上年長者受傷行人肇事原因分 析.....	21

壹、 105 年交通事故概況

一、 事件件數暨傷亡人數

(一)本市 105 年共發生 38,878 件交通事故，較 104 年增加 2,003 件(+5%)，

並以 A2 類事件件數增加較多；其中死亡人數計 89 人，較 104 年增

加 5 人；受傷人數計 29,287 人，較 104 年增加 787 人(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)
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
105 年	38,878	89	29,287	88	89	36	22,504	29,251	16,286
105 年較 104 年 增減數	2,003	5	787	4	5	-2	1,038	789	961
105 年較 104 年 增減比例	5%	6%	3%	5%	6%	-5%	5%	3%	6%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 106 年 2 月 7 日前建檔資料。

(二)分析近年交通事故趨勢，整體事件件數 104 年較 103 年增加 0.1%，

105 年較 104 年增加 5%，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， 102 年為 83 人，103 年維持 83 人，104 年為

84 人，105 年為 89 人，102~105 年平均為 85 人(如圖 2)；在受傷人

數方面， 103 年較 102 年增加 2.3%，104 年較 103 年增加 0.3%，105

年較 104 年增加 3%(如圖 3)。

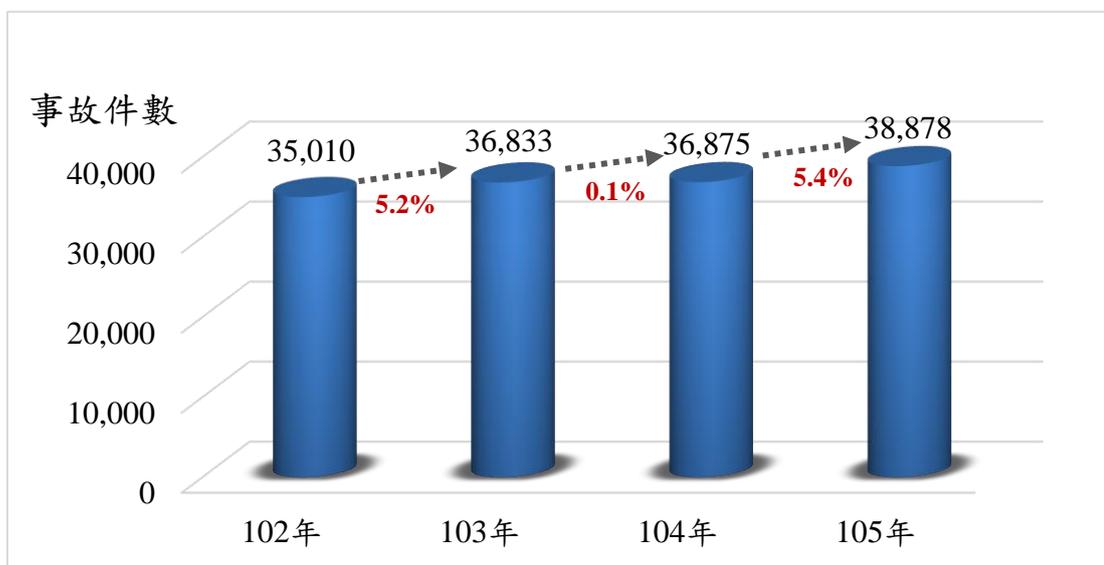


圖 1_近 3 年臺北市交通事故件數統計

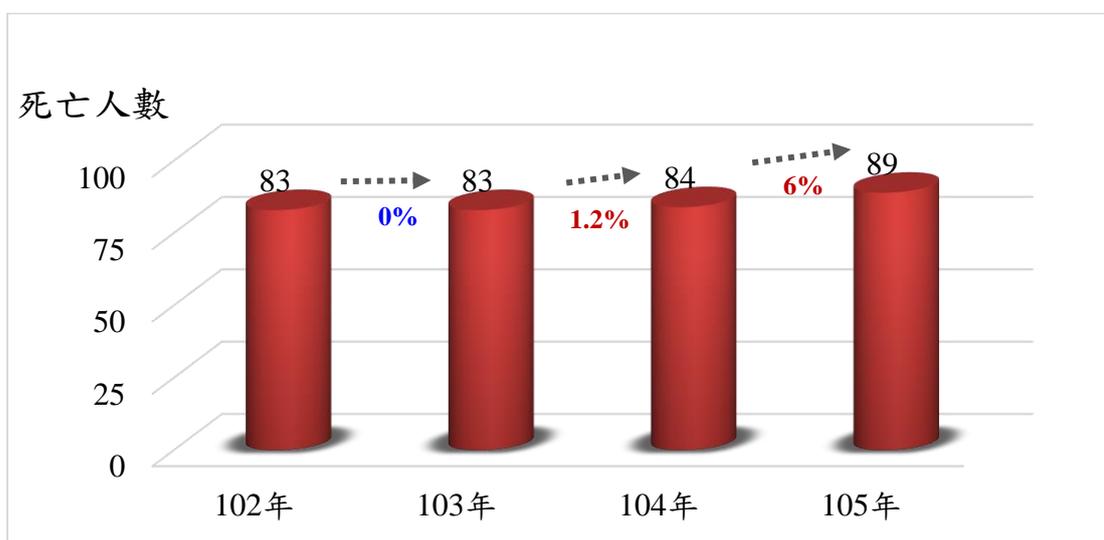


圖 2_近 3 年臺北市交通事故死亡人數統計

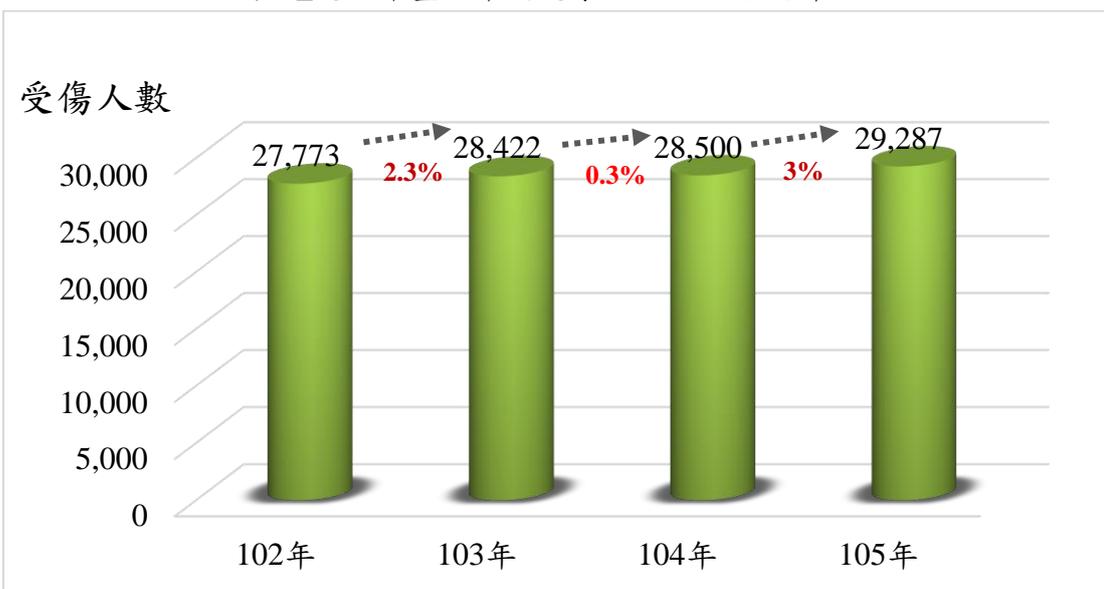


圖 3_近 3 年臺北市交通事故受傷人數統計

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 105 年共發生 120 件酒駕事故，造成 2 人死亡，85 人受傷；相較 104 年增加 4 件事務(4%)，死亡人數增加 1 人(100%)，受傷人數減少 1 人(-1%)，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 140 人)，並自 102 年起逐年下降，105 年死傷人數與 104 相同，惟事故件數較 104 年上升 4 件(+3.4%)。

表 2_近 4 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	A3		
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
105 年	120	2	77	41	2	85
105 年較 104 年 增減數	4	1	13	-10	1	-1
105 年較 104 年 增減比例	3.4%	100%	20%	-20%	100%	-1%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 106 年 2 月 7 日前建檔資料。

三、 交通事故發生時段

(一)105 年事故發生時段分布

檢視 105 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、18-20 時及 20-22 時(上、下午尖峰)；A3 類事故則集中於 8-10 時及 16-18 時 (上、下午尖峰)，詳表 3。

表 3_臺北市 105 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%	7%	3%	2%
02-04 時	1%	9%	1%	1%
04-06 時	1%	8%	1%	1%
06-08 時	6%	8%	7%	5%
08-10 時	14%	15%	15%	12%
10-12 時	11%	10%	11%	11%
12-14 時	11%	3%	11%	11%
14-16 時	12%	7%	11%	13%
16-18 時	13%	5%	12%	14%
18-20 時	13%	10%	11%	16%
20-22 時	9%	10%	9%	9%
22-24 時	7%	8%	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 106 年 2 月 7 日前建檔資料。

(二)105 年與 104 年比較

比較 105 年與 104 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 104 年交通事故時段分佈

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。

四、 交通事故發生地點

(一)道路位置分布

1. 檢視 105 年交通事故，發生於路口計 15,125 件，較 104 年增加 1,186 件(+9%)；發生於路段計 7,102 件，較 104 年增加 137 件(+2%)，詳表 5。

表 5_臺北市 105 年與 104 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
104 年	13,939	6,965	522	15,449	36,875
105 年	15,125	7,102	473	16,178	38,878
增減數	1,186	137	-49	729	2,003
增減比例	9%	2%	-9%	5%	5%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 106 年 2 月 7 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 105 年路口件數占總件數之比例約為 39%、路段件數占總件數之比例約為 18%，與 104 年之比例無明顯差異(如圖 4)。

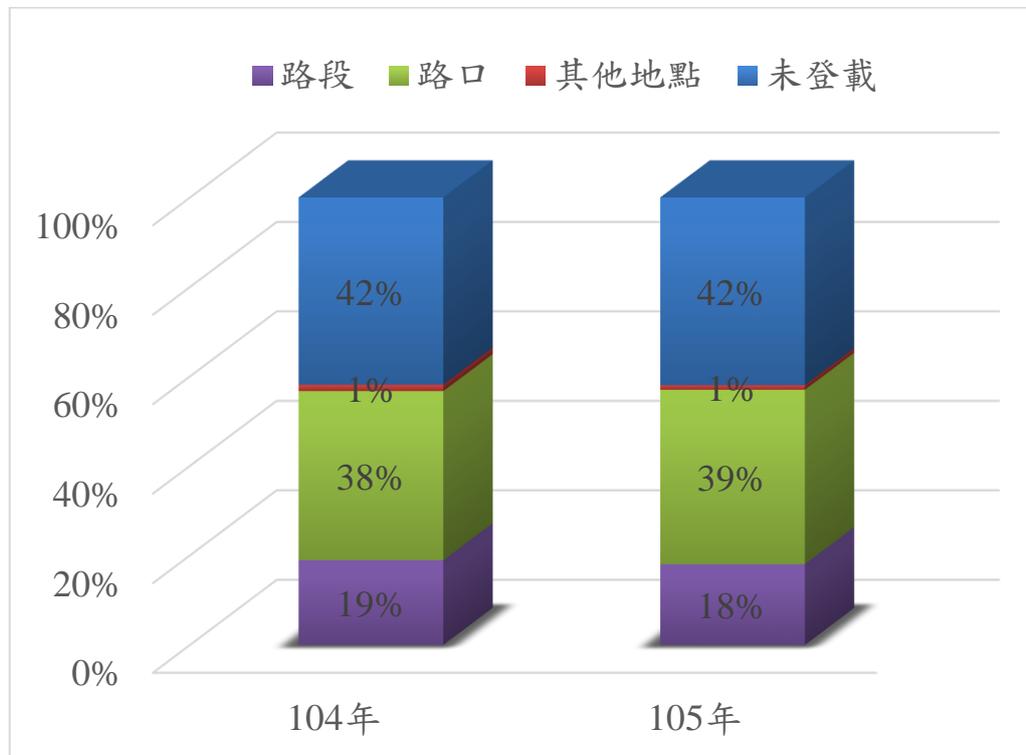


圖 4_臺北市 105 年與 104 年事故地點比較—依道路位置

(二)行政區分布

1. 依行政區分析 105 年事故件數顯示，中山區發生 5,321 件最多，內湖區為 4,635 件次之，中正區為 4,000 件再次之，事故件數最少者為南港區，僅發生 1,291 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 105 年與 104 年事故地點比較—依行政區

	104 年	105 年	增減數	增減比例
大同	1,909	2,049	140	7%
萬華	1,887	1,781	-106	-6%
中山	5,195	5,321	126	2%
大安	3,438	3,643	205	6%
中正	3,586	4,000	414	12%
松山	2,473	2,291	-182	-7%
信義	3,823	3,725	-98	-3%
士林	3,426	3,422	-4	0%
北投	3,234	3,329	95	3%
文山	3,401	3,390	-11	0%
南港	1,123	1,291	168	15%
內湖	3,380	4,636	1,256	37%
總 計	36,875	38,878	2,003	5%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 106 年 2 月 7 日前建檔資料。

2. 再與 104 年比較各行政區之增減狀況，以內湖區增加 1,256 件(+37%)最多，其次為中正區的 414 件(+12%)；另萬華、松山及信義區均有減少(如圖 5)。

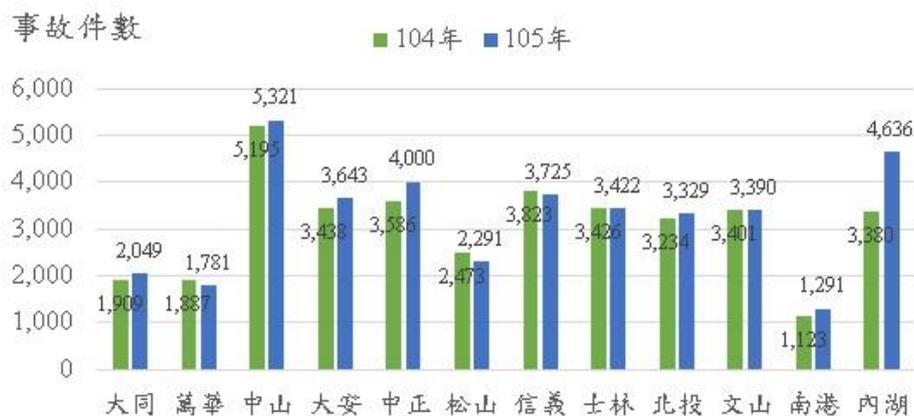


圖 5_臺北市 104 年與 103 年事故地點比較—依行政區

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 105 年交通事故發生之天候狀況，未登載情形大幅減少 7,415 件(-48%)，晴天發生 19,283 件，較 104 年增加 4,526 件(+31%)；陰天發生 5,770 件，較 104 年增加 1,720 件(+42%)；雨天則發生 5,916 件，較 104 年增加 3,172 件(+116%)，詳表 7。

表 7_臺北市 105 年與 104 年事故地點比較—依天候狀況

	晴天	陰天	雨天	未登載	總計
104 年	14,757	4,050	2,744	15,324	36,875
105 年	19,283	5,770	5,916	7,909	38,878
增減數	4,526	1,720	3,172	-7,415	2,003
增減比例	31%	42%	116%	-48%	5%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 106 年 2 月 7 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 105 年發生事故時為晴天者，占總件數的 50%，顯示半數事故係於天候良好情況下發生。

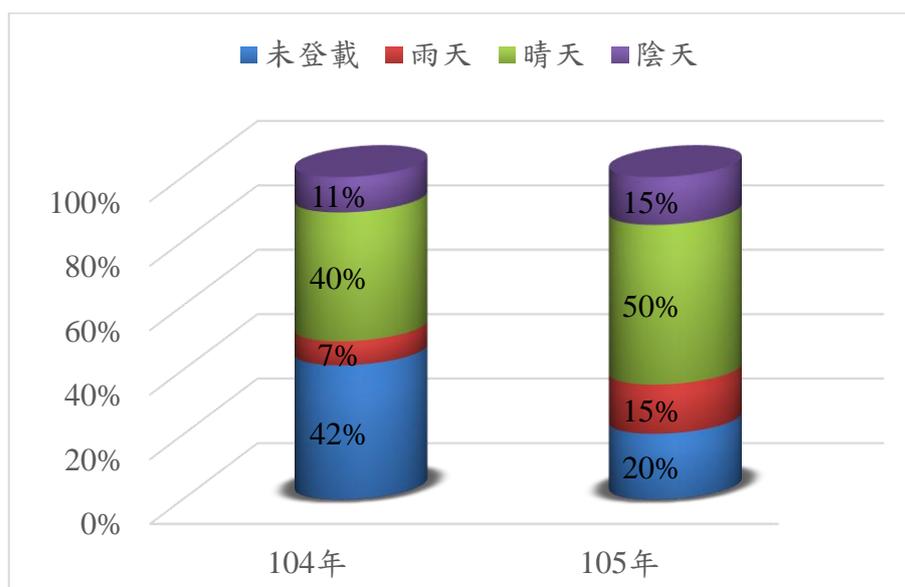


圖 6_臺北市 105 年與 104 年事故地點比較—依天候狀況

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 105 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「尚未發現肇事因素」，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」、「其他引起事故之違規或不當行為」、「搶越行人穿越道」、「未依規定讓車」及「違反號誌管制」，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「未注意車前狀況」、「未依規定讓車」、「尚未發現肇事因素」、「變換車道或方向不當」及「右轉彎未依規定」，詳表 8。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」、「未依規定讓車」、「未保持行車安全間隔」及「右轉彎未依規定」，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。

表 8_臺北市 105 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 (13.9%)	未注意車前狀況 (27.3%)	未注意車前狀況 (13.6%)	未注意車前狀況 (14.3%)
2	未依規定讓車 (11.1%)	其他引起事故之違規 或不當行為(11.4%)	未依規定讓車 (13.5%)	變換車道或方向不當 (11.8%)
3	變換車道或方向不當 (8.8%)	搶越行人穿越道 (10.2%)	尚未發現肇事因素 (6.8%)	未依規定讓車 (7.8%)
4	右轉彎未依規定 (5.8%)	未依規定讓車 (8%)	變換車道或方向不當 (6.6%)	未保持行車安全間隔 (5.9%)
5	尚未發現肇事因素 (5.3%)	違反號誌管制 (8%)	右轉彎未依規定 (6.2%)	右轉彎未依規定 (5.3%)
6	左轉彎未依規定 (4.8%)	左轉彎未依規定 (4.5%)	左轉彎未依規定 (6%)	倒車未依規定 (4.8%)
7	其他引起事故之違規 或不當行為(4.5%)	變換車道或方向不當 (3.4%)	其他引起事故之違規 或不當行為(4.5%)	起步未注意其他車 (人)安全(4.5%)
8	未保持行車安全間隔 (3.9%)	未依規定行走行人設 施(2.3%)	違反號誌管制 (3.7%)	其他引起事故之違規 或不當行為(4.4%)
9	起步未注意其他車 (人)安全 (3.6%)	倒車未依規定 (2.3%)	起步未注意其他車 (人)安全(2.9%)	尚未發現肇事因素 (3.3%)
10	不明原因肇事 (20.2%)	不明原因肇事 (9.1%)	不明原因肇事 (17.3%)	不明原因肇事 (24.3%)
累計比例	81.9%	86.5%	81.1%	86.4%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 106 年 2 月 7 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、 105 年交通事故交叉分析

一、 傷亡車種分析

(一)死亡車種分析

105 年 A1 類事故造成 89 人死亡，其中以機車 48 人(含乘客 52 人)為主(占 53.9%)，行人 28 人居次(占 31%)，自小客車、自行車及拼裝車死亡人數各為 5 人、3 人及 1 人再次之(如圖 7)。

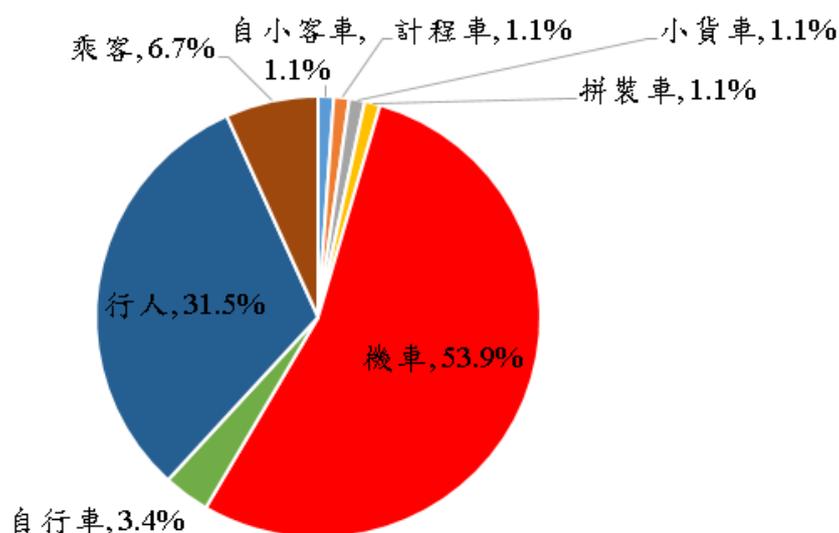


圖 7_臺北市 105 年死亡車種比例

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	拼裝車
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%)	-
105 年	89 (100%)	-	-	1 (1%)	3 (3%)	1 (1%)	52 (58%)	3 (4%)	28 (32%)	1 (1%)
105 年較 104 年 增減人數(%)	5 (1%)	-	-	-2 (-100%)	0 (0%)	1 (100%)	9 (21%)	-5 (-63%)	2 (8%)	1 (100%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 106 年 2 月 7 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

105 年交通事故受傷人數計 29,287 人，其中以機車為大宗(74.3%)，行人次之(7.5%)，自行車再次之(4%)，如圖 8。

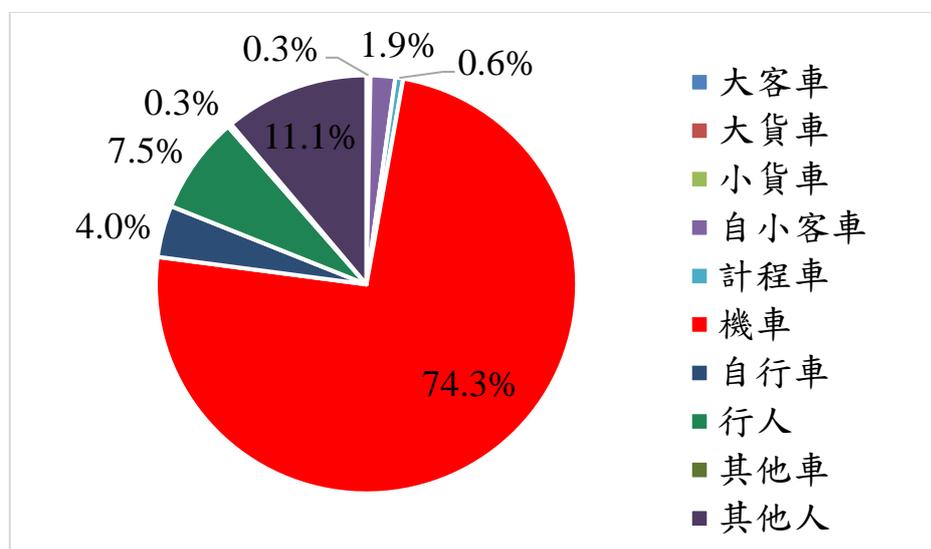


圖 8_臺北市 105 年受傷車種比例

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亦較去(104)年增加；若比較 105 年與 104 年各車種受傷人數，機車增加 886 人(+4%)最多，其他車減少 291 人(-80%)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
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%)
105 年	29,287 (100%)	14 (0.0%)	11 (0.0%)	99 (0.3%)	566 (1.9%)	163 (0.6%)	21,755 (74.3%)	1,170 (4%)	2,203 (7.5%)	73 (0.3%)	3,233 (11.1%)
105 年較 104 年 增減人數(%)	787 (3%)	6 (75%)	7 (175%)	25 (34%)	13 (2%)	-33 (-17%)	886 (4%)	85 (8%)	181 (9%)	-291 (-80%)	-92 (-3%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 106 年 2 月 7 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

105 年機車死亡 48 人(含乘客 52 人)最多，且各年齡層皆有，以 20-29 歲共 20 人最多；其次為行人死亡 28 人，且明顯集中於 65 歲以上年長者行人，計 22 人，詳表 11。

表 11_臺北市 105 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	拼裝車	總 計
10-17 歲	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
18-19 歲	-	-	-	-	-	6	-	-	1	-	7
20-29 歲	-	-	-	1	-	20	-	2	2	-	25
30-39 歲	-	-	1	-	-	2	-	1	-	-	4
40-49 歲	-	-	-	-	-	5	-	1	1	-	7
50-59 歲	-	-	-	-	1	4	-	2	1	-	8
60-64 歲	-	-	-	-	-	6	2	-	-	-	8
>65 歲	-	-	-	-	-	5	1	22	1	1	30
總 計	0	0	1	1	1	48	3	28	6	1	89

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 106 年 2 月 7 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 8,511 人為最(39.1%)，其次為 30-39 歲之 3,795 人(18.9%)；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 748 人(33.9%)，其次為 50-59 歲之 314 人(14.3%)；自行車位居第三，其年齡層集中在 65 歲以上年長者之 311 人(26.6%)，其次為 50-59 歲之 228 人(19.5%)，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 105 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	-	-	-	-	-	-	4	66	-	211	281
10-17 歲	-	-	-	-	-	203	111	86	-	335	735
18-19 歲	-	-	1	9	-	2,359	27	35	2	350	2,783
20-29 歲	2	1	23	128	1	8,511	132	230	1	1,057	10,086
30-39 歲	2	3	14	173	19	4,114	109	261	26	420	5,141
40-49 歲	6	4	14	121	51	2,512	128	244	20	229	3,329
50-59 歲	1	2	24	74	57	2,176	228	314	11	255	3,142
60-64 歲	3	1	6	28	23	918	120	216	7	128	1,450
>65 歲	-	-	3	32	12	948	311	748	6	236	2,296
未登載	-	-	14	1	-	14	-	3	-	12	44
總 計	14	11	99	566	163	21,755	1,170	2,203	73	3,323	29,287

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 106 年 2 月 7 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)年長者受傷車種年齡層分佈

1. 再將年長者受傷車種年齡層細分，可發現 65-69 歲及 70-74 歲以機車受傷為主(各為 495 人、242 人)，行人次之(各為 172 人、176 人)，而 75-94 歲年齡層則以行人受傷為主，詳表 13。
2. 由前述分析顯示，65-74 歲年長者受傷人數集中於機車及行人，75-94 歲則以行人為主，代表隨著年齡增加，步行逐漸取代汽、機車，可作為宣導對象參考。
3. 另比較 104 年與 105 年各行政區年長者受傷人數，可發現中山區受傷人數最高，北投區次之，文山區再次之，其中除北投區 105 年較 104 年降低外，其餘各行政區皆出現增加趨勢，詳表 14。

(四)75 歲以上年長者行人受傷區域、性別分佈

1. 依前述分析可知，75 歲以上年長者受傷車種主要以行人為主，再以行政區分析可發現，信義區、中山區、文山區、萬華區及中正區所占比例均超過 10%，可做為加強年長者行人交通安全宣導之

參考，詳表 15。

2. 若依性別分(詳圖 9)，可發現 75 歲以上年長者受傷性別以女性為主，所佔比例為 59.4%，高於男性之 40.6%。

表 13_臺北市 105 年 65 歲以上年長者受傷車種年齡層統計

年 齡	小型車	機 車	自行車	行 人	其他車	其他人	總計
65-69 歲	32 (3.5%)	495 (53.5%)	122 (13.2%)	176 (19%)	2 (0.2%)	99 (10.7%)	926
70-74 歲	6 (1.1%)	242 (44.3%)	72 (13.2%)	172 (31.5%)	2 (0.4%)	52 (9.5%)	546
75-79 歲	7 (1.8%)	119 (29.8%)	65 (16.3%)	176 (44.1%)	-	32 (8%)	399
80-84 歲	2 (0.9%)	52 (22.9%)	26 (11.5%)	119 (52.4%)	-	28 (12.3%)	227
85-89 歲	-	22 (16.3%)	17 (12.6%)	76 (56.3%)	1 (0.7%)	19 (14.1%)	135
90-94 歲	-	5 (12.2%)	5 (12.2%)	28 (68.3%)	-	3 (7.3%)	41
>95 歲	1 (4.5%)	12 (54.5%)	4 (18.2%)	2 (9.1%)	-	3 (13.6%)	22
總計	48 (2.1%)	947 (41.2%)	311 (13.5%)	749 (32.6%)	5 (0.2%)	236 (10.3%)	2,296

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 106 年 2 月 7 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。
4. 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。
5. 其他人包含乘客、義交或施工人員等。

表 14_臺北市 104 年與 105 年 65 歲以上年長者受傷人數統計—依行政區

	104 年	105 年	增減數	增減比例
大同	113	149	36	32%
萬華	190	200	10	5%
中山	201	258	57	28%
大安	153	160	7	5%
中正	176	194	18	10%
松山	106	123	17	16%
信義	224	253	29	13%
士林	141	180	39	28%
北投	265	254	-11	-4%
文山	222	242	20	9%
南港	59	77	18	31%
內湖	119	206	87	73%
總 計	1,969	2,296	327	17%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 106 年 2 月 7 日前建檔資料。

表 15_臺北市 105 年 75 歲以上年長者受傷行人人數統計—依行政區

	受傷人數	所佔比例
大同	25	6.2%
萬華	42	10.5%
中山	44	11.0%
大安	29	7.2%
中正	41	10.2%
松山	30	7.5%
信義	45	11.2%
士林	31	7.7%
北投	28	7.0%
文山	42	10.5%
南港	17	4.2%
內湖	27	6.7%
總計	401	100.0%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 106 年 2 月 7 日前建檔資料。

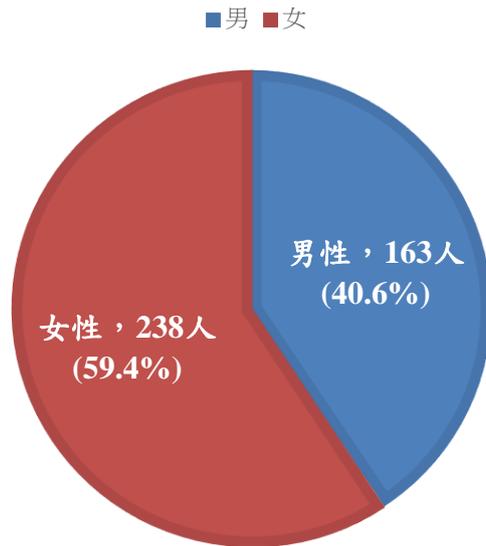


圖 9_臺北市 105 年 75 歲以上年長者受傷行人性別分布

三、 傷亡車種性別分析

(一) 死亡車種性別分析

105 年交通事故死亡以男性 69 人居多，尤以機車騎士為主(65%)，行人次之(23%)，自行車再次之；女性死亡計 20 人，並以行人居多(60%)，乘客次之(20%)，機車再次之(如圖 10)。

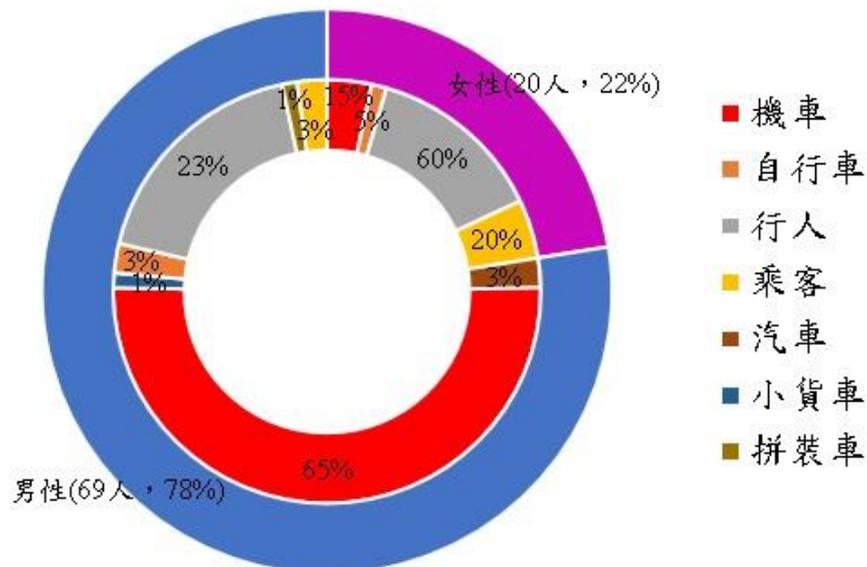


圖 10_臺北市 105 年死亡車種性別分布

(二) 受傷車種性別分析

105 年交通事故受傷以男性 17,976 人居多，其中機車騎士比例最高

(83%)，行人次之(5%)；女性則為 11,309 人，同樣以機車騎士為主 (60%)，行人次之(12%)(如圖 11)。

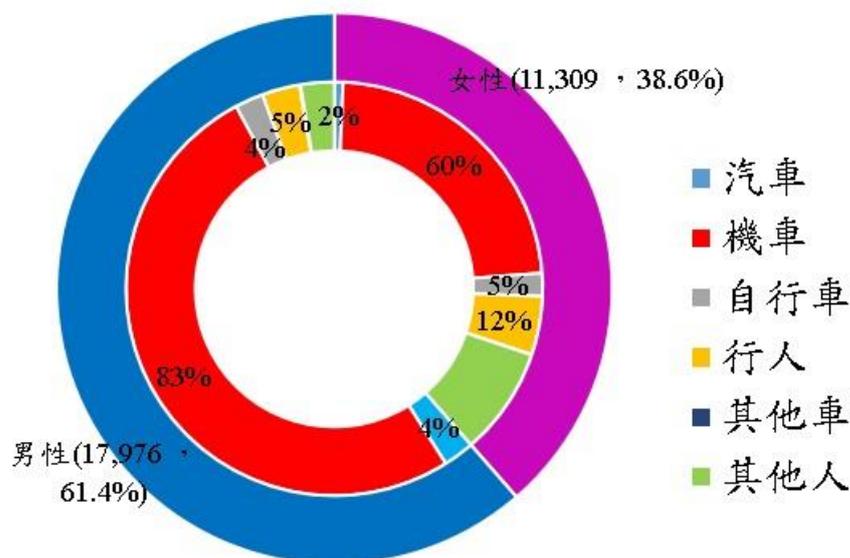


圖 11_臺北市 105 年受傷車種性別比例

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 16。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 19,250 件，占整體件數的 49.5%，其中小客車與機車碰撞 8,091 件最多，與小客車碰撞 7,889 件次之。
2. 第一當事人為機車者計 11,437 件，占整體件數的 29.4%，其中機車與機車碰撞 5,342 件最多。
3. 機車與小客車碰撞之事故(11,669 件)中，小客車為第一當事人(8,091 件)的比例較高，約占 69.3%，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 16_臺北市 105 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	53	8	37	496	193	15	61	45	82	12	1,002	2.6%
大貨車	8	10	17	175	93	6	9	20	4	26	368	0.9%
小貨車	73	16	198	1,206	1,067	53	153	81	23	68	2,938	7.6%
小客車	431	95	681	7,889	8,091	395	880	566	54	168	19,250	49.5%
機車	113	28	379	3,578	5,342	362	671	262	45	657	11,437	29.4%
自行車	7	-	18	115	234	44	44	9	2	33	506	1.3%
行人	4	-	5	51	217	6	1	7	-	-	291	0.7%
其他車	7	-	7	544	981	9	31	217	2	6	1,804	4.6%
其他人	-	1	-	21	16	5	2	-	-	-	45	0.1%
未登載	13	3	37	643	463	13	11	33	4	17	1,237	3.2%
總計	709	161	1,379	14,718	16,697	908	1,863	1,240	216	987	38,878	100%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 106 年 2 月 7 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 105 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 17：

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；另大客車及大貨車肇因「變換車道或方向不當」分居第 3 名、第 2 名，推測原因為大型車在進出站時，與行駛外側車道車輛碰撞所致。
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」比例最高，推測計程車駕駛常因載客，於變換車道時與其他車種發生事故，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「左轉彎未依規定」、「其他引起事故之違規或不當行為」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 17_臺北市 105 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(14%)	未注意車前狀況(12.5%)	未注意車前狀況(13.1%)	未注意車前狀況(12.1%)	變換車道或方向不當(13.5%)	未注意車前狀況(19.8%)	未注意車前狀況(13.2%)	未依規定穿越道路(46.7%)
2	未保持行車安全間隔(11.1%)	變換車道或方向不當(10.6%)	未依規定讓車(9.1%)	未依規定讓車(12%)	未注意車前狀況(12.3%)	未依規定讓車(13.5%)	違反號誌管制(10.7%)	未依號誌指示穿越道路(15.5%)
3	變換車道或方向不當(9.2%)	未保持行車安全間隔(8.7%)	變換車道或方向不當(8%)	變換車道或方向不當(10.2%)	未依規定讓車(12%)	其他引起事故之違規(7%)	左轉彎未依規定(8.3%)	其他引起事故疏失或行為(10%)
4	右轉彎未依規定(7.2%)	右轉彎未依規定(7.9%)	右轉彎未依規定(6.8%)	右轉彎未依規定(8.6%)	右轉彎未依規定(5.8%)	變換車道或方向不當(6.7%)	其他引起事故之違規(7.3%)	穿越道路未注意左右來車(5.8%)
5	其他引起事故之違規或不當行為(5.2%)	其他引起事故之違規或不當行為(7.1%)	倒車未依規定(6.2%)	起步未注意其他車(人)安全(5.2%)	左轉彎未依規定(5.5%)	左轉彎未依規定(5.6%)	變換車道或方向不當(6.5%)	

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 106 年 2 月 7 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)65 歲以上年長者各傷亡車種肇事原因分析

為進一步瞭解 65 歲以上年長者各車種肇事原因，以利相關宣導與執法作為，因此針對 105 年各傷亡車種分析其肇事原因，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 18：

1. 小型車(小貨車、自小客車、計程車、租賃車)及機車以「未注意車前狀況」及「未依規定讓車」肇因分居前 2 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「左轉彎未依規定」、「其他引起事故之違規或不當行為」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。
3. 行人主要係「未依規定穿越道路」及「未依號誌指示穿越道路」

違規行為比例最高(合計 32.1%)，推測因年長者行動較為緩慢，常於路段或路口穿越道路時，因違規穿越而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。

4. 再分析 75 歲以上年長者受傷行人肇事原因，可發現肇事原因前 2 名仍為「未依規定穿越道路」及「未依號誌指示穿越道路」之違規行為，與 65 歲以上年長者比例相近，詳如表 19。

表 18_臺北市 105 年 65 歲以上年長者各傷亡車種肇事原因分析

排序	小型車	機車	自行車	行人
1	未注意車前狀況 (10.4%)	未依規定讓車 (10.4%)	違反標誌(線)禁制 (7.7%)	未依規定穿越道路 (24.3%)
2	未依規定讓車 (8.3%)	未注意車前狀況 (10.1%)	違反號誌管制(7.4%)	未依號誌指示穿越道路(7.8%)
3	其他引起事故之違規或不當行為(8.3%)	變換車道或方向不當 (6%)	變換車道或方向不當 (5.4%)	其他引起事故之疏失或行為(4.4%)
4	未保持行車安全距離 (4.2%)	未保持行車安全間隔 (4.9%)	左轉彎未依規定 (4.8%)	穿越道路未注意左右來車(4.3%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 106 年 2 月 7 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。

表 19_臺北市 105 年 75 歲以上年長者受傷行人肇事原因分析

排序	件數	75 歲以上受傷行人
1	93	未依規定穿越道路(23.2%)
2	22	未依號誌指示穿越道路(5.5%)
3	18	穿越道路未注意左右來車(4.5%)
4	14	其他引起事故之疏失或行為(3.5%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 106 年 2 月 7 日前建檔資料。

參、 總結

- 一、 105 年交通事故件數較 104 年增加 2,003 件(+5%)，以 A2 類事故增加較多；死亡人數較 104 年增加 5 人(+6%)，受傷人數則增加 922 人(+3%)。
- 二、 105 年共發生 120 件酒駕事故，造成 2 人死亡 85 受傷，較 104 年增加 3 件(+3.4%)，受傷人數減少 1 人(-1%)，仍需加強酒駕罰執法勤務。
- 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 104 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，內湖區次之；與 104 年比較，以內湖區增加 1,256 件(+37%)最多，其次為中正區的 414 件(+12%)，未來仍需持續加強交通事故防制工作。
- 五、 整體交通事故前 4 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」及「右轉彎未依規定」，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。
- 六、 交通事故死亡車種，以機車為大宗(58%)，行人居次(35%)；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(74.3%)，行人次之(7.5%)，再其次為自行車(4%)；另依近年資料顯示，機車受傷人數呈現增加，自行車及行人受傷人數亦較去(104)年增加；進一步分析 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，而導致另一方用路人受傷。

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(39%)，其次為 30-39 歲(19%)；行人死傷集中在 65 歲以上年長者(35%)；自行車亦為 65 歲以上年長者居多(27%)。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、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，而 75 歲以上年長者受傷行人則以女性為主(59.4%)。

- 十一、由肇事責任分析交通事故，第一當事人多為小客車(49.5%)，多數為小客車與機車之事故(42%)；另第一當事人為小客車者占 41%，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、「未注意車前狀況」及「未依規定讓車」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。

十六、年長者行人主要係「未依規定穿越道路」及「未依號誌指示穿越道路」違規行為比例最高(合計 32.1%)，推測因年長者行動較為緩慢，常於路段或路口穿越道路時，因違規穿越而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。

十七、75 歲以上年長者受傷車種以行人為主，若依行政區分析可發現，信義區、中山區、文山區、萬華區及中正區所占比例均超過 10%，可做為加強年長者行人交通安全宣導之參考。