

# 臺北市 101 年交通事故分析報告

## 一、整體事故件數及傷亡人數

- (一) 本市 101 年共發生 34,387 件交通事故，較 100 年(計 35,450 件)減少 3%；死亡人數計 77 人，較 100 年(計 81 人)減少 5%；受傷人數計 26,772 人，較 100 年(計 27,978 人)減少 4%，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)
97 年	25,487	74	20,418	71	74	18	15,479	20,400	9,937
98 年	27,960	82	22,636	81	82	26	17,084	22,610	10,795
99 年	33,314	85	26,548	84	85	27	19,943	26,521	13,287
100 年	35,450	81	27,978	80	81	39	21,042	27,939	14,328
101 年	34,387	77	26,772	76	77	31	20,029	26,741	14,282
101 年較 100 年增加數	-1,063	-4	-1,206	-4	-4	-8	-1,013	-1,198	-46
101 年較 100 年增加比例	-3%	-5%	-4%	-5%	-5%	-21%	-5%	-4%	-0%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 102 年 1 月 7 日前建檔資料

- (二) 97-101 年事故件數，97-100 年逐年上升，惟 101 年下降 3%(詳圖 1)；另事故死亡人數方面，97-99 年逐年上升，100 年、101 年皆下降 5%(詳圖 2)；另事故受傷人數方面 97-100 年逐年上升，惟 101 年下降 4% (詳圖 3)。

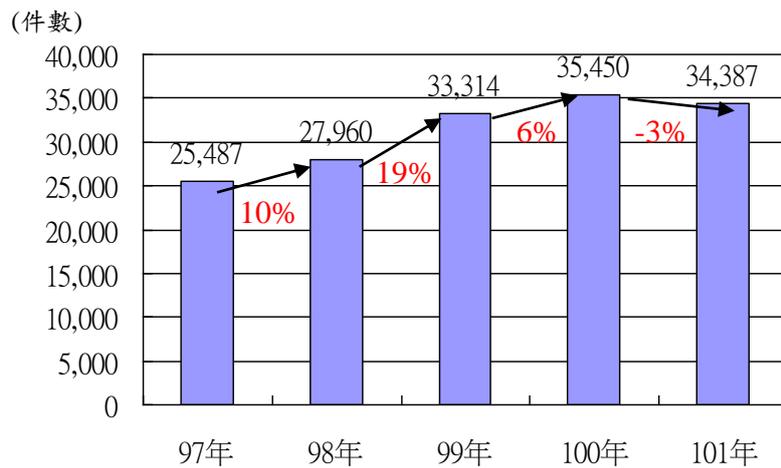


圖 1 97-100 年臺北市交通事故件數統計

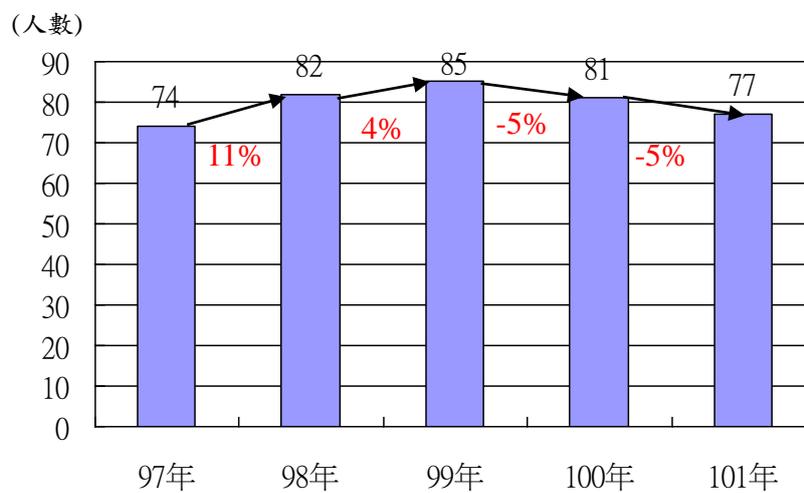


圖 2 97-100 年臺北市交通事故死亡人數統計

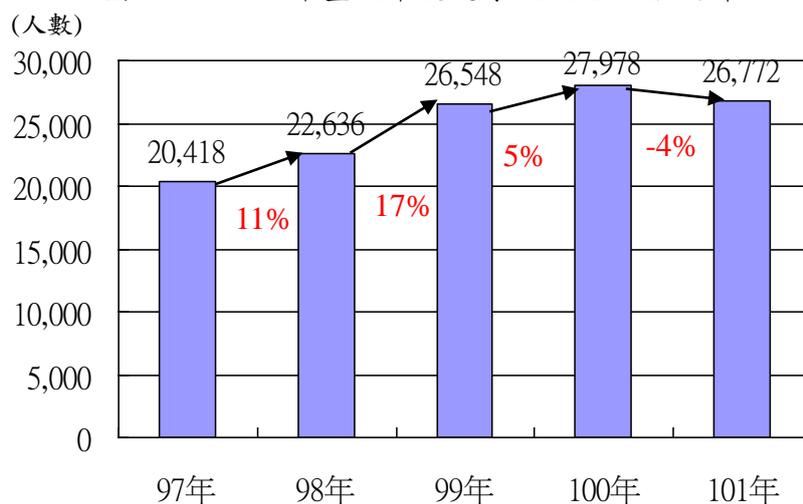


圖 3 97-100 年臺北市交通事故受傷人數統計

## 二、酒後駕車相關事故

- (一) 檢視酒駕涉入事故件數，97-101 年 A1 事故件數呈現先減後增之現象，另 97-101 年死亡人數亦先減後增，受傷人數則呈現逐漸增加。
- (二) 由上述酒駕事故件數及死傷人數統計顯示酒後駕車引發之事故仍有增加趨勢。

表 2 酒駕涉入事故件數及傷亡人數比較

期間	項目	事故件數			死亡人數	受傷人數
		A1	A2	A3		
97 年		5	34	20	5	38
98 年		1	27	15	1	33
99 年		3	42	24	3	48
100 年		3	122	43	3	139
101 年		8	114	63	8	140

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊

## 三、事故死亡人數(按車種分類)

101 年 A1 類交通事故死亡人數計 77 人，其中以機車及乘客(40 人)為大宗(約占 52%)，行人(27 人)居次(約占 36%)，詳表 3。

表 3 臺北市道路交通事故主要車種(含行人)死亡人數統計(單位:人)

年 別	主 要 車 種 (含 行 人) 死 亡 人 數									
	合計	大客車	大貨車	小貨車	自小客車	計程車	機 車 ②	自行車 ②	行 人	其 他 ③
97 年	74 (100%)	-	-	-	3 (4%)	-	44 (59%)	2 (3%)	25 (34%)	-
98 年	82 (100%)	-	-	-	5 (6%)	-	45 (55%)	4 (5%)	27 (33%)	1 (1%)
99 年	85 (100%)	-	-	1 (1%)	3 (4%)	-	46 (54%)	5 (6%)	29 (34%)	1 (1%)
100 年	81 (100%)	-	-	-	3 (4%)	1 (1%)	53 (66%)	2 (2%)	22 (27%)	-
101 年	77 (100%)	-	-	1 (1%)	4 (5%)	-	40 (52%)	4 (5%)	27 (36%)	1 (1%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 102 年 1 月 7 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。

#### 四、事故受傷人數(按車種分類)

101 年交通事故受傷人數計 26,772 人，其中以機車及乘客(21,668 人)為大宗(約占 81%)，行人(2,350 人)居次(約占 9%)，詳表 4。

表 4 臺北市道路交通事故主要車種(含行人)受傷人數統計(單位:人)

年 別	主 要 車 種 ( 含 行 人 ) 受 傷 人 數									
	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
97 年	20,418 (100%)	83 (0%)	8 (0%)	66 (0%)	693 (3%)	253 (1%)	16,095 (79%)	785 (4%)	1,856 (9%)	579 (4%)
98 年	22,636 (100%)	78 (0%)	13 (0%)	65 (0%)	708 (3%)	225 (1%)	18,525 (79%)	841 (4%)	1,885 (8%)	296 (5%)
99 年	26,550 (100%)	80 (0%)	12 (0%)	75 (0%)	861 (3%)	242 (1%)	21,668 (79%)	955 (4%)	2,225 (8%)	432 (5%)
100 年	27,978 (100%)	101 (0%)	10 (0%)	69 (0%)	881 (3%)	304 (1%)	22,901 (82%)	956 (3%)	2,311 (8%)	445 (3%)
101 年	26,772 (100%)	99 (0%)	16 (0%)	80 (0%)	757 (3%)	261 (1%)	21,668 (81%)	1,001 (4%)	2,350 (9%)	540 (2%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 102 年 1 月 7 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。

#### 五、事故肇事原因

##### (一) 101 年事故主要肇事原因

1. 檢視 101 年事故主要肇事原因為「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」、「未保持行車安全間隔」、「違反號誌管制或指揮」及「右轉彎未依規定」為前 5 大肇因。
2. A1 類前 5 大肇因除「未注意車前狀況」、「違反號誌管制或指揮」及「超速失控」外，另「未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路」及「搶越行人穿越道」排序分別為第 2 及第

- 3 名，顯示車輛未禮讓行人及行人違規穿越易造成死亡事故。
- A2 類前 5 大肇因含「超速失控」，顯示機車易因超速行駛致反應時間相對不足，加以機車安全性低而造成受傷事故。
  - A3 類前 5 大肇因含「違規停車或暫停不當而肇事」及「倒車未依規定」，顯示汽車若於紅線區域臨停倒車，或不注意後方來車則易造成車損事故。

表 5 101 年臺北市各類交通事故前 10 大肇事因素統計

排序	事故類別			
	A1+A2+A3	A1	A2	A3
1	未依規定讓車(9%)	未注意車前狀況(16%)	未依規定讓車(10%)	未依規定讓車(9%)
2	未注意車前狀況(8%)	未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路(7%)	未注意車前狀況(8%)	未注意車前狀況(7%)
3	未保持行車安全間隔(4%)	搶越行人穿越道(6%)	違反號誌管制或指揮(4%)	未保持行車安全間隔(6%)
4	違反號誌管制或指揮(3%)	違反號誌管制或指揮(5%)	未保持行車安全間隔(3%)	違規停車或暫停不當而肇事(3%)
5	右轉彎未依規定(2%)	超速失控(5%)	超速失控(3%)	倒車未依規定(2%)
6	超速失控(2%)	酒醉(後)駕駛失控(5%)	右轉彎未依規定(3%)	右轉彎未依規定(2%)
7	違規停車或暫停不當而肇事(2%)	違反特定標誌(線)禁制(3%)	未依規定減速(2%)	違反特定標誌(線)禁制(2%)
8	未依規定減速(2%)	未保持行車安全間隔(3%)	左轉彎未依規定(2%)	未保持行車安全距離(2%)
9	違反特定標誌(線)禁制(2%)	逆向行駛(2%)	違反特定標誌(線)禁制(2%)	變換車道或方向不當(1%)
10	左轉彎未依規定(2%)	未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路(2%)	搶越行人穿越道(2%)	起步未注意其他車(人)安全(1%)
其他肇事原因[註 1]				
比例	10%	10%	10%	6%
不明原因肇事[註 2]				
比例	31%	9%	27%	37%
尚未發現肇事因素[註 3]				
比例	23%	27%	24%	22%

[註 1]「其他肇事原因」包含爭(搶)道行駛等計 52 項肇因。

[註 2]有關「不明原因肇事」比例偏高，經交通大隊表示係因事故當事人多數自稱遭不詳車輛撞擊，現場處理單位爰以疑似肇事逃逸案件受理，惟疑似肇逃車輛到案前警察機關不便以單方說辭據以分析，故暫以不明原因肇事歸類。

[註 3]有關「尚未發現肇事因素」指員警填表時尚未發現任何足以列為肇事因素範圍內之原因行為或事實者。

## (二) 101 年各車種主要肇事原因及分析

另就不同車種(含行人)分別檢視前 10 大肇事因素如下:

表 6 101 年臺北市交通事故(A1+A2+A3)各車種前 10 大(含行人)肇事因素統計

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	未保持行車安全間隔(9%)	未注意車前狀況(11%)	未依規定讓車(10%)	未依規定讓車(12%)	未依規定讓車(12%)	未注意車前狀況(9%)	違反特定標誌(線)禁制(12%)	未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路(20%)
2	未注意車前狀況(9%)	未保持行車安全間隔(8%)	未注意車前狀況(8%)	未注意車前狀況(7%)	未注意車前狀況(7%)	未依規定讓車(7%)	違反號誌管制或指揮(8%)	未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路(8%)
3	未依規定讓車(5%)	未依規定讓車(6%)	未保持行車安全間隔(6%)	未保持行車安全間隔(4%)	未保持行車安全間隔(5%)	超速失控(5%)	未注意車前狀況(5%)	穿越道路未注意左右來車(2%)
4	右轉彎未依規定(3%)	違規停車或暫停不當而肇事(4%)	違規停車或暫停不當而肇事(4%)	右轉彎未依規定(4%)	右轉彎未依規定(3%)	未保持行車安全間隔(3%)	左轉彎未依規定(4%)	在道路上嬉戲或奔走不定(1%)
5	搶越行人穿越道(2%)	違反特定標誌(線)禁制(4%)	倒車未依規定(4%)	違規停車或暫停不當而肇事(3%)	違反號誌管制或指揮(3%)	未依規定減速(3%)	未依規定讓車(4%)	
6	違規停車或暫停不當而肇事(2%)	右轉彎未依規定(4%)	右轉彎未依規定(3%)	違反號誌管制或指揮(2%)	違反特定標誌(線)禁制(3%)	違反號誌管制或指揮(3%)	未靠右行駛(3%)	
7	起步未注意其他車(人)安全(2%)	倒車未依規定(3%)	搶越行人穿越道(3%)	違反特定標誌(線)禁制(2%)	違規停車或暫停不當而肇事(2%)	左轉彎未依規定(2%)	變換車道或方向不當(2%)	
8	變換車道或方向不當(2%)	違反號誌管制或指揮(2%)	違反特定標誌(線)禁制(2%)	倒車未依規定(2%)	搶越行人穿越道(2%)	右轉彎未依規定(1%)	未保持行車安全間隔(1%)	

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
9	左轉彎未依規定(2%)	搶越行人穿越道(1%)	違反號誌管制或指揮(2%)	左轉彎未依規定(2%)	迴轉未依規定(2%)	違反特定標誌(線)禁制(1%)	右轉彎未依規定(1%)	
10	違反號誌管制或指揮(1%)	變換車道或方向不當(1%)	開啟車門不當而肇事(2%)	迴轉未依規定(1%)	變換車道或方向不當(2%)	變換車道或方向不當(1%)	逆向行駛(1%)	
其他肇事原因[註 1]								
比例	6%	13%	13%	9%	11%	9%	6%	3%
不明原因肇事[註 2]								
比例	35%	33%	32%	33%	29%	29%	32%	0%
尚未發現肇事因素[註 3]								
比例	22%	10%	11%	19%	19%	27%	21%	66%

[註 1]「其他肇事原因」包含爭(搶)道行駛等計 52 項肇因。

[註 2]有關「不明原因肇事」比例偏高，經交通大隊表示係因事故當事人多數自稱遭不詳車輛撞擊，現場處理單位爰以疑似肇事逃逸案件受理，惟疑似肇逃車輛到案前警察機關不便以單方說辭據以分析，故暫以不明原因肇事歸類。

[註 3]有關「尚未發現肇事因素」指員警填表時尚未發現任何足以列為肇事因素範圍內之原因行為或事實者。

檢視 101 年各車種(含行人)主要肇因及可能原因說明如下:

1. 依車種別分類:

- (1) 大型車(大客車及大貨車)前 2 大肇因皆為「未保持行車安全間隔」及「未注意車前狀況」；第 3 大肇因皆為「未依規定讓車」。
- (2) 小型車(小貨車、自小客車及計程車)前 3 大肇因皆為「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」及「未保持行車安全間隔」。
- (3) 機車前 3 大肇因為「未注意車前狀況」、「未依規定讓車」及「超速失控」。
- (4) 自行車前 3 大肇因為「違反特定標誌(線)禁制」、「違反號誌管制或指揮」及「未注意車前狀況」。
- (5) 行人前 3 大肇因為「未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路」、「未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路」。

及「穿越道路未注意左右來車」。

## 2. 依肇因分類:

- (1) 「未依規定讓車」為大客車、大貨車、小貨車、自小客車、計程車及機車等機動車輛之前五大肇因，推測除駕駛人爭先恐後未互相禮讓之外，亦可能因轉彎車未禮讓直行車而造成事故。
- (2) 「未注意車前狀況」位居各車種之前三大肇因，可能因路口視距不足以致駕駛人對於突發狀況之反應時間相對不夠所造成。
- (3) 「未保持行車安全間隔」位居各車種之前三大肇因，推測因大型車車體較高，易有視覺死角，可能誤判與他車間之距離，或因內輪差而與其他車輛碰撞。
- (4) 「違規暫停不當而肇事」皆位居大客車、大貨車、小貨車及自小客車之前五大肇因，因營業車輛常有臨時停車上/下客、貨之需求，若違規不當停車易減低路口視距而造成事故。
- (5) 「超速失控」位居機車第三大肇因，可能原因為機車機動性高易於車陣中及巷弄內穿梭，且操控簡單易於變換速度，若遇路面障礙物則易因閃避而臨時變換行向，加以未注意後方來車則極易造成事故。
- (6) 「違反特定標誌(線)禁制」及「違反號誌管制或指揮」位居自行車前二大肇因，推測因一般大眾多視自行車為休閒工具，並無將自行車視為車輛，對於交通規則之遵守觀念亦相對薄弱所致。
- (7) 「未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路」、「未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路」及「穿越道路未注意左右來車」位居行人前3大肇因，主要為可能因行人不需經過考照審驗程序即可上路，安全用路觀念較薄弱，且常因圖一時方便而任意穿越。

## 六、事故死傷者年齡層

### (一) 101 年事故死亡人數年齡層分佈

1. 101 年機車及其乘客死亡人數以 20-29 歲(13 人)為主(約占 33%)，10-19 歲(9 人)居次(23%)，顯示死亡人數以初學及年輕族群為主。
2. 行人死亡人數以 65 歲以上為主(約占 70%)，詳表 7。

表 7 100 年臺北市交通事故各車種(含行人)死亡人數年齡層比例(單位:人)

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
0-9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-17	0	0	0	0	0	2	0	0	0
18-19	0	0	0	0	0	7	0	0	0
20-29	0	0	0	1	0	13	0	1	0
30-39	0	0	0	1	0	6	2	0	0
40-49	0	0	0	2	0	6	0	3	0
50-59	0	0	0	0	0	3	0	2	0
60-64	0	0	0	0	0	1	0	2	0
65~	0	0	1	0	0	2	2	19	1
合計	0	0	1	4	0	40	4	27	1

3. 101 年機車及其乘客死亡人數以 50-59 歲以上(較 100 年減少 5 人)及 20-29 歲族群(較 100 年減少 4 人)減少較多，詳表 8。

表 8 101 年臺北市交通事故各車種(含行人)死亡人數年齡層較 100 年增減數

(單位:人)

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
0-9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-17	0	0	0	0	0	-1	0	0	0
18-19	0	0	0	0	0	1	0	0	0
20-29	0	0	0	1	0	-4	0	1	0
30-39	0	0	0	0	0	-1	2	-1	0
40-49	0	0	0	2	0	-1	-1	3	0
50-59	0	0	0	-1	0	-5	0	1	0
60-64	0	0	0	-1	-1	1	0	1	0
65~	0	0	1	0	0	-3	1	0	1

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 102 年 1 月 7 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) 101 年事故受傷人數年齡層分布

1. 101 年大客車及其乘客、自行車、行人之受傷人數皆以 65 歲以上為主(分別約占 27%、24%、29%)。
2. 大貨車受傷人數以 50-59 歲為主(約占 56%)、小貨車受傷人數以 40-49 歲為主(約占 25%)、自小客車受傷人數以 30-39 歲為主(約占 28%)。
3. 計程車受傷人數以 50-59 歲為主(約占 33%)
4. 機車受傷人數以 20-29 歲為主(約占 39%)，詳表 9。

表 9 101 年臺北市交通事故各車種(含行人)受傷人數年齡層統計(單位:人)

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	0	2	21	3	166	17	85	15	312
10-17	5	0	2	23	1	555	99	130	25	840
18-19	1	0	0	11	1	2,775	19	51	25	2,883
20-29	7	1	18	127	23	8,486	72	262	70	9,066
30-39	14	2	18	211	46	3,724	65	256	48	4,384
40-49	14	4	20	163	62	2,317	146	286	40	3,052
50-59	14	9	12	122	87	2,203	210	406	32	3,095
60-64	14	0	6	45	27	743	128	187	16	1,166
65~	27	0	2	30	10	678	244	682	22	1,695
未記載年齡	0	0	0	4	1	21	1	5	247	279
合計	99	16	80	757	261	21,668	1001	2,350	540	26,772

5. 101 年大客車及其乘客、計程車及其乘客之受傷人數以 30-39 歲(分別較 100 年增加 5、15 人)增加較多。
6. 大貨車及行人以 50-59 歲族群(較 100 年增加 7、50 人)增加較多。
7. 小貨車以 40-49 歲族群(較 100 年增加 10 人)增加較多。
8. 自小客車及機車以 60-64 歲族群(較 100 年增加 16、52 人)增加較多。

9. 自行車以 10-17 歲族群(較 100 年增加 30 人)增加較多，詳表 10。

表 10 101 年臺北市交通事故各車種(含行人)受傷人數年齡層較 99 年增減數

(單位:人)

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
0-9	2	0	1	-1	-5	-4	7	18	0
10-17	0	0	2	-4	-1	13	30	-12	3
18-19	-4	0	0	-13	-2	-304	6	4	-15
20-29	-2	0	7	-63	-12	-685	1	2	-32
30-39	5	0	-11	-17	15	-195	-26	-7	-3
40-49	4	1	10	-14	-7	-77	12	-9	7
50-59	-3	7	2	-15	-15	-23	-24	50	-11
60-64	3	-1	0	16	-4	52	15	-5	2
65~	-6	-1	0	-12	-12	-3	25	1	-3
合計	-2	6	11	-124	-43	-1233	45	39	95

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 102 年 1 月 7 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。

## 七、事故發生時段

### (一) 100 年事故發生時段分布

檢視 100 年事故發生時段，整體事故主要發生於晚間 18~20 時、A1 類事故主要發生於日間 10~12 時、A2 類事故主要發生於日間 8~10 時、A3 類事故主要發生於晚間 18~20 時，詳表 11。

表 11 100 年臺北市交通事故時段分佈

時段	事故類別			
	A1+A2+A3	A1	A2	A3
0~2AM	3%	8%	3%	2%
02~4AM	2%	9%	2%	1%
04~6AM	1%	10%	2%	1%
06~8AM	6%	11%	7%	5%
08~10AM	13%	10%	15%	12%
10~12AM	10%	14%	10%	10%
12~14PM	10%	5%	10%	11%

14~16PM	11%	8%	10%	13%
16~18PM	13%	6%	12%	13%
18~20PM	14%	5%	12%	16%
20~22PM	9%	11%	9%	9%
22~24PM	8%	3%	8%	7%
合計	100%	100%	100%	100%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 101 年 5 月 9 日前建檔資料。

## (二) 100 年較 99 年事故發生時段增減比較

比較 100 年及 99 年事故件數發生時段之增減情形，發現凌晨 2-4 時較 99 年增加 23% 為最高；深夜 22-24 時增加 11% 居次，詳圖 5；進一步檢視 100 年發生於凌晨 2-4 時及深夜 22-24 時之事故車種皆以小客車及機車為主，肇事原因以未依規定讓車及未注意車前狀況為主。

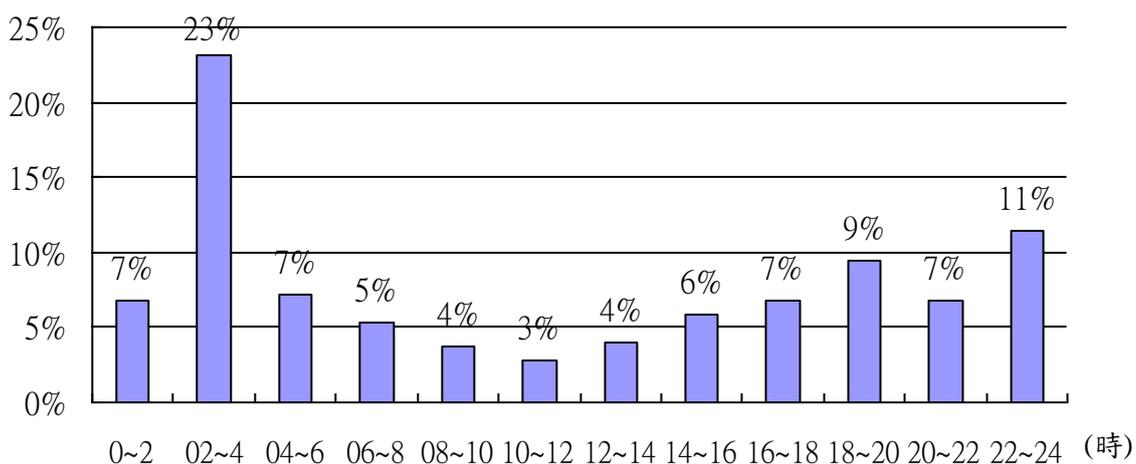


圖 5 100 年與 99 年事故件數發生時段增減

## 八、事故發生地點

1. 檢視 100 年交通事故，發生於路口計 13,344 件，較 99 年增加 5%；發生於路段計 7,045 件，較 99 年增加 5%；另 100 年事故發生於坡路、涵洞、圓環、廣場、橋樑等地點之件數較 99 年增加 19%，詳如表 12。
2. 另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 20%，詳如圖 6。

表 12 100 及 99 年事故發生地點統計表

	99 年	100 年	100 年較 99 年增減數	100 年較 99 年增減比例
路口	12,688	13,344	656	5%
路段	6,727	7,045	318	5%
其他發生地點[註 1]	608	726	118	19%
未登載發生地點[註 2]	13,292	14,335	1,043	8%
總件數	33,315	35,450	2,135	6%

[註 1]其他發生地點包含坡路、涵洞、圓環、廣場、橋樑等。

[註 2]現場處理員警針對 A3 類事故及部分 A2 事故發生位置並未登載。

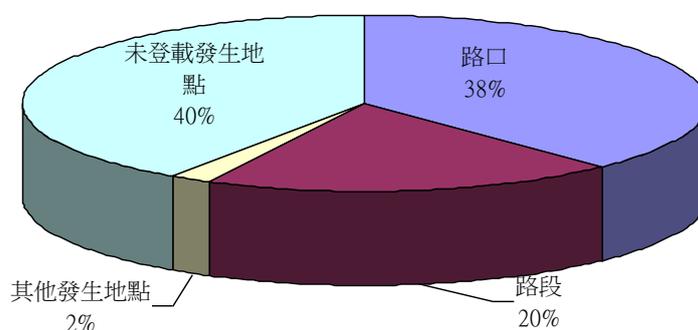


圖 6 100 年路口路段事故件數比例

## 九、巷道內相關事故

交通事故之防制除車流量大之一般道路外，有鑑於巷道內大多無號誌管制，且無足夠之道路寬度實行車種分流措施，故事故情況值得深入探討。

另本分析針對巷道內事故之認定係以事故現場處理員警登載之地點名稱為基準，篩選發生地點包含「巷」、「弄」者為研究分析對象。

### (一) 巷道整體事故件數及傷亡人數

1. 100 年發生於巷道內之交通事故計 9,864 件(A1 類 19 件、A2 類 5,272 件、A3 類 4,573 件)，共造成 19 人死亡、6,878 人受傷。

2. 另計算 100 年巷道內事故件數約占總事故件數之 28%、巷道內事故死亡人數約占總死亡人數之 23%、巷道內事故受傷人數約占總受傷人數之 25%，詳如表 13。

表 13 100 年巷道事故統計表

	整體事故						巷道事故					
	件數				傷亡人數		件數				傷亡人數	
	A1	A2	A3	小計	死亡	受傷	A1	A2	A3	小計	死亡	受傷
路口	43	13,266	35	13,344	44	17,623	17	4,258	17	4,292	17	5,596
路段	30	6,981	34	7,045	30	9,329	2	929	4	935	2	1,176
其他發生地點[註 1]	7	715	4	726	7	915	-	65	-	65	-	81
未登載發生地點[註 2]	-	80	14,255	14,335	-	106	-	20	4,552	4,572	-	25
合計	80	21,042	14,328	35,450	81	27,978	19	5,272	4,573	9,864	19	6,878

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 101 年 5 月 9 日前建檔資料。

[註 1]其他發生地點包含坡路、涵洞、圓環、廣場、橋樑等。

[註 2]現場處理員警針對 A3 類事故及部分 A2 事故發生位置並未登載。

3. 檢視本市各行政區巷弄事故相對於總事故之發生比例，內湖(占 43%)、文山(占 36%)、大安(占 34%)、松山(占 34%)、信義(占 32%)、南港(占 31%)此 6 行政區較本市總平均值(28%)為高，詳圖 7。

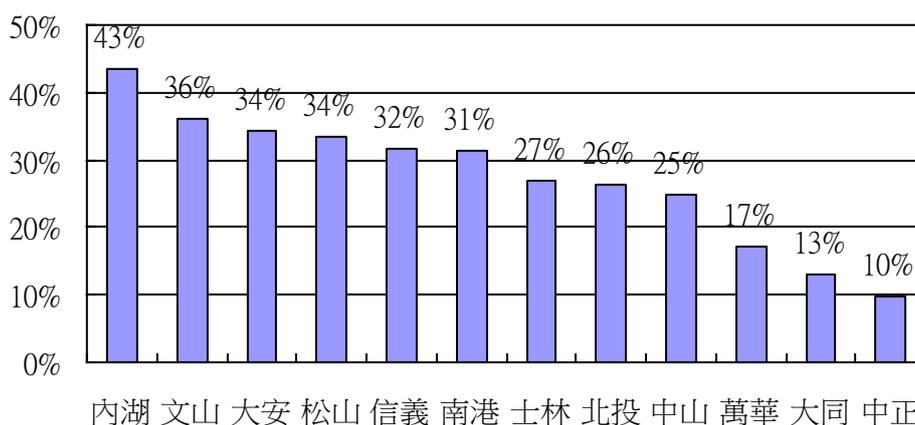


圖 7 100 年各行政區巷道事故相對於總事故發生比例圖

## (二)發生地點與涉入車種交叉分析

1. 檢視 100 年巷道內之交通事故，發生於路口計 4,292 件(約占巷道總事故件數之比例為 44%)，占整體路口事故件數之 32%；發生於路段計 935 件(約占巷道總事故件數之比例為 9%)，占整體路段事故件數之 13%，顯示巷道內之事故仍以發生於路口居多，詳如圖 8。

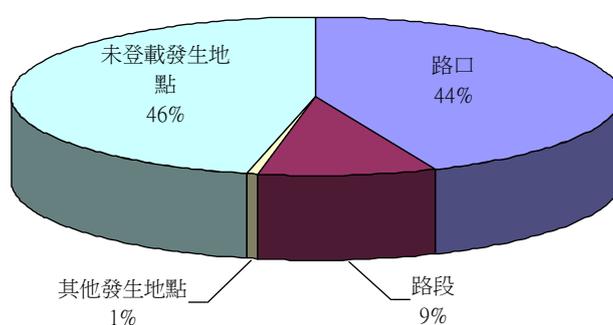


圖 8 100 年巷道事故發生地點比例圖

2. 發生於巷道路口之事故中，涉入車種比例最高者依序為機車(約占 55%)、自小客車(約占 24%)及計程車(約占 8%)；另發生於巷道路段之事故中，涉入車種比例最高者依序為機車(約占 50%)、自小客車(約占 23%)及行人(約占 9%)，顯示除機車及自小客車位居前 2 名外，計程車於路口禁停紅線違規下客或不重視路權觀念、行人於巷弄內路段中任意穿越之情形仍嚴重，詳如圖 9。

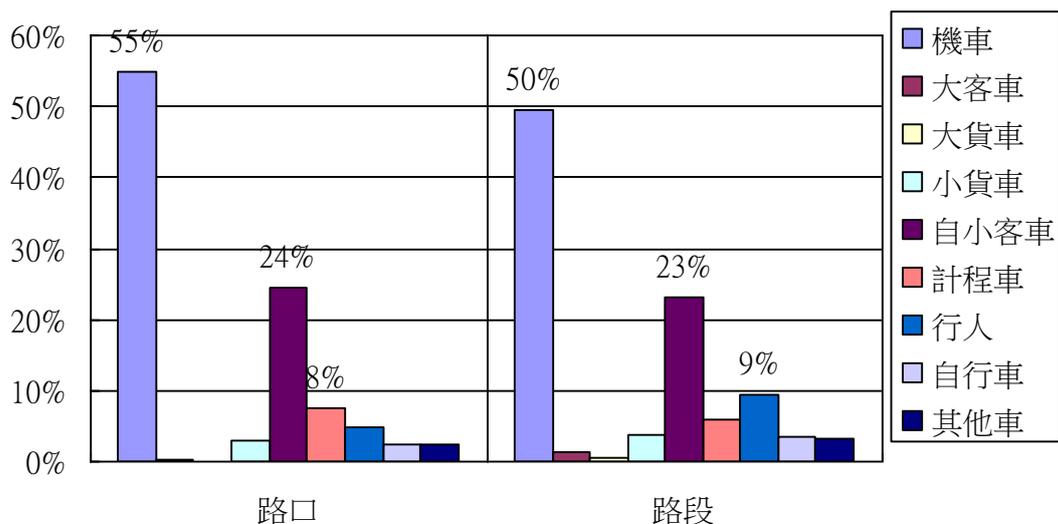


圖 9 100 年巷道事故發生地點與涉入車種交叉比較圖

### (三)發生地點與肇事因素交叉分析

1. 檢視發生於巷弄路口之事故，除尚未發現肇事因素、不明原因肇事及其他肇事因素之外，前 3 大肇事因素依序為「未依規定讓車」(約占 20%)、「未注意車前狀況」(約占 7%)、「未依規定減速」(約占 6%)，顯示因路權不明確加上用路人未減速而肇事。
2. 另發生於巷弄路段之事故，除尚未發現肇事因素、不明原因肇事及其他肇事因素之外，前 3 大肇事因素依序為「未注意車前狀況」(約占 9%)、「未依規定讓車」(約占 7%)、「違規停車或暫停不當而肇事」(約占 4%)，顯示巷弄內路段易因不當停車而造成事故，詳表 14。

表 14 100 年巷道路口路段事故發生地點與肇事因素交叉統計表

排序	事故發生地點	
	路口	路段
1	未依規定讓車(20%)	未注意車前狀況(9%)
2	未注意車前狀況(7%)	未依規定讓車(7%)
3	未依規定減速(6%)	違規停車或暫停不當而肇事(4%)
4	右轉彎未依規定(3%)	倒車未依規定(4%)
5	未保持行車安全間隔(3%)	未保持行車安全間隔(3%)
6	超速失控(3%)	右轉彎未依規定(1%)
7	違反號誌管制或指揮(2%)	開啟車門不當而肇事(1%)
8	左轉彎未依規定(2%)	違反特定標誌(線)禁制(1%)
9	違規停車或暫停不當而肇事(2%)	變換車道或方向不當(1%)
10	倒車未依規定(2%)	未依規定減速(1%)
其他肇事原因[註 1]		
比例	14%	14%
不明原因肇事[註 2]		
比例	21%	27%
尚未發現肇事因素[註 3]		
比例	15%	27%

[註 1]「其他肇事原因」包含爭(搶)道行駛等計 52 項肇因。

[註 2]有關「不明原因肇事」比例偏高，經交通大隊表示係因事故當事人多數自稱遭不詳車輛撞擊，現場處理單位爰以疑似肇事逃逸案件受理，惟疑似肇逃車輛到案前警察機關不便以單方說辭據以分析，故暫以不明原因肇事歸類。

[註 3]有關「尚未發現肇事因素」指員警填表時尚未發現任何足以列為肇事因素範圍內之原因行為或事實者。

#### (四)號誌管制措施與肇事因素交叉分析

1. 探討 100 年巷弄事故發生於號誌管制地點之肇因，除尚未發現肇事因素、不明原因肇事及其他肇因外，前 3 大肇因依序為「未依規定讓車」(約占 9%)、「違反號誌管制或指揮」(約占 9%)、「未注意車前狀況」(約占 7%)。
2. 另探討 100 年巷弄事故發生於閃光號誌管制地點之肇因，除尚未發現肇事因素、不明原因肇事及其他肇因外，前 3 大肇因依序為「未依規定讓車」(約占 27%)、「未依規定減速」(約占 11%)、「未注意車前狀況」(約占 6%)。
3. 另 100 年巷弄事故發生於無號誌管制地點之肇因，除尚未發現肇事因素、不明原因肇事及其他肇因外，前 3 大肇因依序為「未依規定讓車」(約占 22%)、「未注意車前狀況」(約占

9%)、「未依規定減速」(約占 7%)，詳表 15。

表 15 100 年巷道事故與號誌管制方式之肇事因素交叉統計表

排序	號制管制方式		
	號制管制	閃光號制管制	無號制管制
1	違反號制管制或指揮(9%)	未依規定讓車(27%)	未依規定讓車(22%)
2	未依規定讓車(9%)	未依規定減速(11%)	未注意車前狀況(9%)
3	未注意車前狀況(7%)	未注意車前狀況(6%)	未依規定減速(7%)
4	超速失控(5%)	超速失控(5%)	超速失控(3%)
5	搶越行人穿越道(4%)	搶越行人穿越道(4%)	右轉彎未依規定(3%)
6	左轉彎未依規定(3%)	左轉彎未依規定(3%)	左轉彎未依規定(2%)
7	未保持行車安全間隔(3%)	迴轉未依規定(3%)	未保持行車安全間隔(2%)
8	右轉彎未依規定(3%)	違反號制管制或指揮(2%)	違反特定標誌(線)禁制(2%)
9	迴轉未依規定(3%)	未保持行車安全間隔(2%)	未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路(2%)
10	違反特定標誌(線)禁制(2%)	未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路(1%)	逆向行駛(1%)
其他肇事原因[註 1]			
比例	13%	7%	13%
不明原因肇事[註 2]			
比例	21%	16%	21%
尚未發現肇事因素[註 3]			
比例	18%	23%	14%

[註 1]「其他肇事原因」包含爭(搶)道行駛等計 52 項肇因。

[註 2]有關「不明原因肇事」比例偏高，經交通大隊表示係因事故當事人多數自稱遭不詳車輛撞擊，現場處理單位爰以疑似肇事逃逸案件受理，惟疑似肇逃車輛到案前警察機關不便以單方說辭據以分析，故暫以不明原因肇事歸類。

[註 3]有關「尚未發現肇事因素」指員警填表時尚未發現任何足以列為肇事因素範圍內之原因行為或事實者。

## 十、總結

(一) 本市 100 年交通事故(A1+A2+A3 類)共 35,450 件，較 99 年增加 6%、死亡人數較 99 年減少 5%(4 人)、受傷人數較 99 年增加 5%(1,428 人)；另 100 年酒駕涉入事故件數中，A1、A2 類分別較 99 年增加 38%、18%，顯示酒後駕車引發之事故仍有增加趨勢。

### (二) 車種及肇因

1. 100 年 A1 事故死亡及 A2 類事故受傷皆以機車及其乘客為主；事故主要肇事原因為「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」及「違反號誌管制或指揮」。
2. 另「變換車道或方向不當」件數較前 1 年增加 87%最多，其次為「違反特定標誌(線)禁制」件數較前 1 年增加 31%。
3. 深入檢視「違反特定標誌(線)禁制」發現大多以違反禁止轉彎標誌(約占 16%)、因超車或左/迴轉而跨越分向限制線(約占 15%)、機/慢車行駛行人穿越線(約占 9%)、違規佔用轉彎專用車道(約占 3%)、機/慢車行駛人行道(約占 3%)。

### (三) 各車種死傷年齡層

1. 100 年死亡人數 81 人，以使用機車者(含乘客)及行人為主(共約占 93%)，其中機車及其乘客以 20-29 歲為主、行人以 65 歲以上為主。
2. 受傷人數方面以機車使用者(含乘客)82%占大宗，年齡層 20-29 歲占 35%最多，各車種中大客車及其乘客、行人受傷人數皆以 65 歲以上為主、大貨車以 40-49 歲為主、小貨車及自小客車皆以 30-39 歲為主、計程車及自行車皆以 50-59 歲為主、機車及其乘客以 20-29 歲為主，建議可針對機車及青少

年族群進行宣導。

#### (四) 時段

1. 100 年整體事故主要發生於晚間 18~20 時、A1 類事故主要發生於日間 10~12 時、A2 類事故主要發生於日間 8~10 時、A3 類事故主要發生於晚間 18~20 時。
2. 另 100 年凌晨 2-4 時及深夜 22-24 時整體事故件數分別較 99 年增加 23% 及 11%，經檢視該 2 時段之事故車種皆以小客車及機車為主、肇事原因以未依規定讓車及未注意車前狀況為主，推測因夜間視線不足、加以車流輛少，駕駛人容易搶快而肇事。

#### (五) 各行政區巷弄事故及死傷人數

1. 100 年發生於巷弄內之交通事故件數、死亡人數、受傷人數分別約占總事故件數之 28%、23%、25%。
2. 其中以內湖(占 43%)、文山(占 36%)、大安(占 34%)、松山(占 34%)、信義(占 32%)、南港(占 31%)此 6 行政區巷弄事故占總事故之發生比例較本市總平均值(28%)為高。

#### (六) 巷弄事故主要車種

1. 發生於巷弄路口之事故中，計程車比例約占 8%，顯示計程車於巷弄間不遵守路權及在紅線區下客情形嚴重。
2. 發生於巷弄路段之事故中，行人比例約占 9%，顯示行人易於路段中任意穿越。

#### (七) 巷弄事故肇因

1. 巷弄路口因駕駛人心存僥倖或路口路權劃分不清而使駕駛人「未依規定讓車」及「未依規定減速」；路段部分因上/下客、

貨臨時停車造成視距不足而肇事，故「違規停車或暫停不當而肇事」約占 4%，建議加強路口違停之執法取締。

2. 駕駛人於號誌管制地點因便宜行事、搶快，故「違反號誌管制或指揮」約占 9%；另閃光號誌及無號誌管制地點因路權劃分不清，故車輛多「未依規定讓車」及「未依規定減速」，建議加強相關交通設施。