

臺北市 102 年交通事故分析報告

臺北市政府交通局

103 年 4 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，期能透過各方面改善作為降低交通事故發生，達到維護用路人人身安全之目的。有鑑於此，本報告蒐集 102 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。102 年交通事故分析特性摘述如下：

- 一、102 年共發生 34,986 件交通事故，與 97 年(歷年事故最低年度)比較，102 年事故件數增加 37%、死亡人數增加 12%及受傷人數增加 36%，皆有明顯增加之情形；若與 101 年比較則以死亡人數增加 8%最多，事故件數增加 2%、受傷人數增加 4%。分析整體事故及各車種之肇事因素仍以駕駛人行為引發之事故為主，包括「未保持行車安全間隔」、「未注意車前狀況」、「未依規定讓車」。
- 二、102 年各車種死傷人數以機車為主，占全部死亡人數之 60%及占全部受傷人數之 81.9%，其中又以 18-19 歲(15%)及 20-29 歲(33%)之機車駕駛人為事故主要年齡層，故 18-29 歲年輕機車駕駛人為事故防制重點對象，進一步分析其肇事原因多以違規行為為主，包括「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」及「超速失控」等。
- 三、死亡人數中行人占 33%(27 人)居次，65 歲以上 20 人中，75 歲以上即占 13 人，故年長者行人為事故防制重點對象。行人事故不論死亡或受傷之年齡層皆以 65 歲以上行人為主，分析事故發生原因皆為違規穿越道路或路口所致，並以未劃設快慢分隔之一般道路及交叉路口附近占 80%為最多。
- 四、酒駕涉入事故件數 102 年 122 件較 101 年減少 34%，A1 事故 4 件較 101 年減少 50%，A2 事故 108 件較 101 年減少 22%，酒後駕車引發之事故已有明顯減少。
- 五、巷弄事故中，不論設有號誌、閃光號誌或未設置號誌之路口，事故發生原因皆以「未依規定讓車」為主，故用路人於巷、弄路權觀念不清或未相互禮讓容易發生事故，其中以內湖區巷弄事故為最多(占內湖區所有事故 48%)。

102 年交通事故分析結果顯示，酒駕防制已有成效，故應持續辦理酒後不駕車及酒後代駕等宣導，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車種，且多為駕駛人疏忽或違規行為導致，除加強宣導正確用路觀念，應加強違規執法，並以 20-29 歲機車使用者及 65 歲以上行人為違規取締重點對象。另內湖區巷弄事故較多，則應優先檢視該區巷弄「停」、「讓」等標誌之完整性及評估部分路口設置號誌可行性。

目錄

一、整體事故件數及傷亡人數.....	1
二、酒後駕車相關事故.....	3
三、事故死亡人數(按車種分類).....	3
四、事故受傷人數(按車種分類).....	4
五、事故肇事原因.....	5
六、事故死傷者年齡層.....	11
七、事故發生時段.....	16
八、巷道內相關事故.....	18
九、結論與建議.....	25

圖目錄

圖 1. 97-102 年臺北市交通事故件數統計	2
圖 2. 97-102 年臺北市交通事故死亡人數統計	2
圖 3. 97-102 年臺北市交通事故受傷人數統計	2
圖 4. 102 年與 101 年肇因增減狀況	7
圖 5. 102 年與 101 年事故件數發生時段增減情形	17
圖 6. 102 年路口路段事故件數比例	18
圖 7. 102 年各行政區巷道事故相對於總事故發生比例圖	20
圖 8. 102 年巷道事故發生地點比例圖	20
圖 9. 102 年巷道事故發生地點與涉入車種交叉比較圖	21

表目錄

表 1. 97-102 年臺北市道路交通事故件數及傷亡人數統計	1
表 2. 97-102 年臺北市酒駕涉入事故件數及傷亡人數比較	3
表 3. 97-102 年臺北市道路交通事故主要車種(含行人)死亡人數統計	4
表 4. 97-102 年臺北市道路交通事故主要車種(含行人)受傷人數統計	4
表 5. 102 年臺北市道路交通事故主要車種(含行人)死傷人數增減情形	5
表 6. 102 年臺北市各類交通事故前 10 大肇事因素統計	6
表 7. 102 年臺北市交通事故各車種前 10 大(含行人)肇事因素統計	10
表 8. 97 年臺北市交通事故各車種前 5 大(含行人)肇事因素統計	11
表 9. 102 年臺北市交通事故各車種(含行人)死亡人數年齡層比例	12
表 10. 102 年臺北市交通事故各車種(含行人)死亡人數年齡層較 101 年增減數 ..	12
表 11. 102 年臺北市交通事故各車種(含行人)受傷人數年齡層統計	13
表 12. 當事人 1 機車駕駛人 20-29 歲事故分析	14
表 13. 65 歲以上行人事故分析	15
表 14. 102 年臺北市交通事故各車種(含行人)受傷人數年齡層較 101 年增減數 ..	16
表 15. 102 年臺北市交通事故時段分佈	17
表 16. 102 及 101 年事故發生地點統計表	18
表 17. 102 年巷道事故統計表	19
表 18. 102 年巷道路口路段事故發生地點與肇事因素交叉統計表	22
表 19. 102 年巷道事故與號誌管制方式之肇事因素交叉統計表	24

一、整體事故件數及傷亡人數

(一) 本市 102 年交通事故與 97 年及 101 年比較分析如下(詳表 1)

1. 102 年共 34,986 件事故，較 97 年(歷年事故最低之年度)增加 37%；其中死亡人數較 97 年增加 12%，受傷人數增加 36%，其中又以 A1 類事故中之受傷人數成長最多(89%)。
2. 102 年事故件數較 101 年增加 2%，其中死亡人數較 101 年增加 8%，受傷人數較 101 年增加 4%。

表 1. 97-102 年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	25487	74	20418	71	74	18	15479	20400	9937
98年	27960	82	22636	81	82	26	17084	22610	10795
99年	33314	85	26549	84	85	27	19943	26521	13287
100年	35449	81	27978	80	81	39	21042	27939	14327
101年	34425	77	26660	76	77	31	20061	26629	14288
102年	34986	83	27753	82	83	34	20716	27719	14188
102年較97年 同期增減比例	9499 (37%)	9 (12%)	7335 (36%)	11 (15%)	9 (12%)	16 (89%)	5237 (34%)	7319 (36%)	4251 (43%)
102年較101年 同期增減比例	561 (2%)	6 (8%)	1093 (4%)	6 (8%)	6 (8%)	3 (10%)	655 (3%)	1090 (4%)	-100 (-1%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 1 月 20 日前建檔資料

(二) 97-102 年事故總件數逐年上升，102 年為近 5 年第 2 高 (詳圖 1)；另事故死亡人數方面，自 99 年起呈下降趨勢，惟 102 年較 101 年增加 (詳圖 2)，另受傷人數 102 年亦呈增加之趨勢(詳圖 3)。

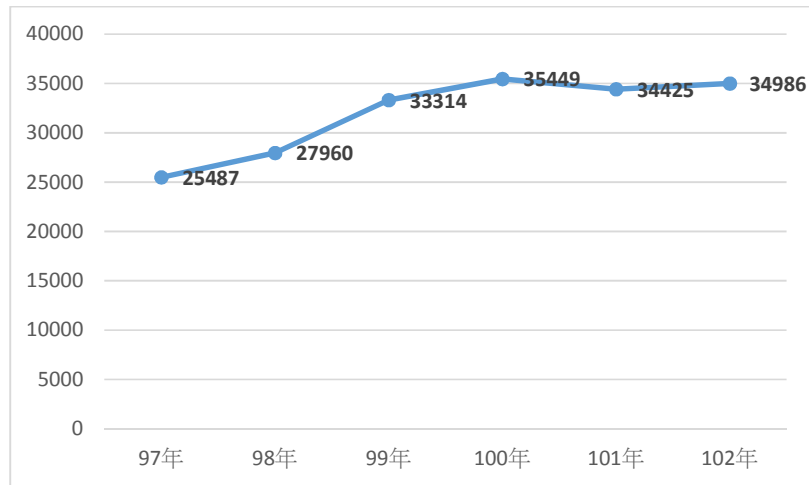


圖 1. 97-102 年臺北市交通事故件數統計

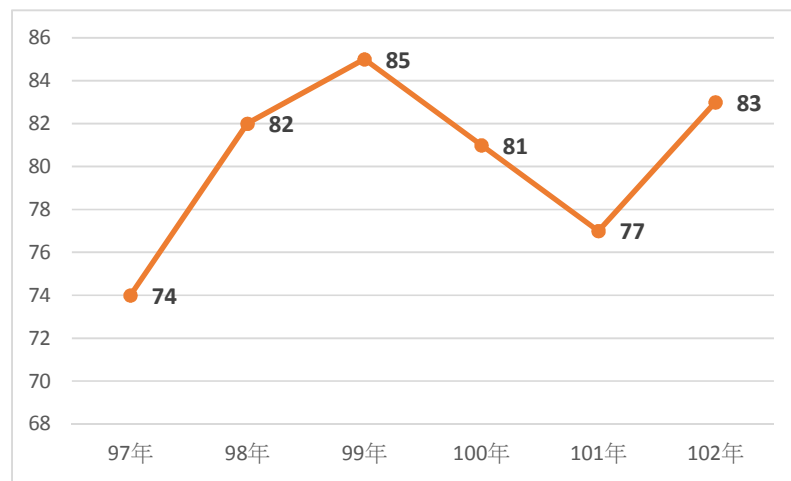


圖 2. 97-102 年臺北市交通事故死亡人數統計

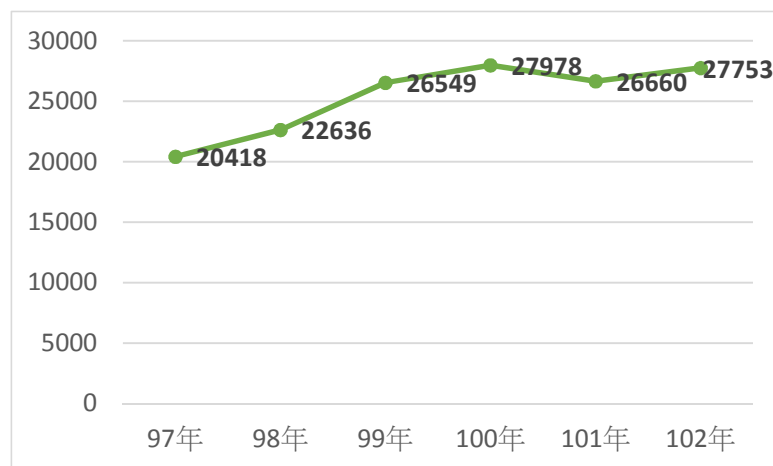


圖 3. 97-102 年臺北市交通事故受傷人數統計

二、酒後駕車相關事故

(一) 檢視酒駕涉入事故件數，分析如下(詳表 2)

1. 102 年酒駕涉入事故件數較 97 年(歷年事故最低之年度)增加 107%，A1 事故件數較 97 年減少 20%，A2 事故件數較 97 年增加 162%；死亡人數降低 20%，受傷人數增加 184%。
2. 102 年酒駕涉入事故件數較 101 年減少 34%，A1 事故件數較 101 年減少 50%，A2 事故件數較 101 年減少 22%；102 年死亡人數較 101 年減少 50%，受傷人數亦減少 23%。
3. 酒駕事故件數及死傷人數與 101 年比較，102 年酒後駕車引發之事故已有明顯減少。

表 2. 97-102 年臺北市酒駕涉入事故件數及傷亡人數比較

項目 期間	事故件數				死亡人數	受傷人數
	總計	A1	A2	A3		
97 年	59	5	34	20	5	38
98 年	43	1	27	15	1	33
99 年	69	3	42	24	3	48
100 年	168	3	122	43	3	139
101 年	185	8	114	63	8	140
102 年	122	4	89	29	4	108
102 年較 101 年 同期增減數	63 (107%)	-1 (-20)	55 (162%)	9 (45%)	-1 (-20)	70 (184%)
102 年較 101 年 同期增減比例	-63 (-34%)	-4 (-50%)	-25 (-22%)	-34 (-54%)	-4 (-50%)	-32 (-23%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 1 月 20 日前建檔資料

三、事故死亡人數(按車種分類)

102 年 A1 類交通事故死亡人數計 83 人，其中以機車 50 人為最多(約占 60%)，行人 27 人居次(約占 33%)，詳表 3。

表 3. 97-102 年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 ①	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%)	-	1 (1%)	4 (5%)	-	40 (52%)	4 (5%)	27 (36%)	-
102 年	83 (100%)	-	-	1 (1%)	-	-	50 (60%)	5 (6%)	27 (33%)	-

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 1 月 20 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)

102 年交通事故受傷人數計 27,753 人，其中以機車 22,733 人為最多(約占 81.9%)，行人 2,277 人居次(約占 8.2%)，詳表 4。

表 4. 97-102 年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	乘客	其他 3
97 年	20418 (100%)	83 (0.4)	8 (0.0%)	66 (0.3%)	693 (3.4%)	253 (1.2%)	16095 (78.8%)	785 (3.8%)	1856 (9.1%)	26 (0.1%)	553 (2.7%)
98 年	22636 (100%)	78 (0.3%)	13 (0.1%)	65 (0.3%)	708 (3.1%)	225 (1.0%)	18525 (81.8%)	841 (3.7%)	1885 (8.3%)	38 (0.2%)	258 (1.1%)
99 年	26549 (100%)	80 (0.3%)	12 (0.0%)	75 (0.3%)	862 (3.2%)	241 (0.9%)	21669 (81.6%)	955 (3.6%)	2225 (8.4%)	32 (0.1%)	398 (1.5%)
100 年	27978 (100%)	101 (0.4%)	10 (0.0%)	69 (0.2%)	881 (3.1%)	304 (1.1%)	22904 (81.9%)	956 (3.4%)	2311 (8.3%)	15 (0.1%)	427 (1.5%)
101 年	26660 (100%)	102 (0.4%)	16 (0.1%)	81 (0.3%)	759 (2.8%)	262 (1.0%)	21758 (81.6%)	1003 (3.8%)	2354 (8.8%)	23 (0.1%)	302 (1.1%)
102 年	27753 (100%)	139 (0.5%)	3 (0.0%)	77 (0.3%)	816 (2.9%)	256 (0.9%)	22733 (81.9%)	1116 (4.0%)	2277 (8.2%)	43 (0.2%)	293 (1.1%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 1 月 20 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。

本市 102 年道路交通事故主要車種(含行人)死傷人數 27,836 人，較 101 年(26,737 人)增加 4%，其中乘客增加 87% 為最多，其次大客車增加 35%。進一步分析 102 年乘客事故，以小型車與機車發生之事故為最多(約占 45%)；另大客車事故，則與自小客車為最多(占 45%)，詳表 5。

表 5. 102 年臺北市道路交通事故主要車種(含行人)死傷人數增減情形(單位:人)

項目	主要車種(含行人)增減情形										
	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	乘客	其他 ③
101 年死傷人數	26737	103	16	82	763	262	21798	1007	2381	23	302
102 年死傷人數	27836	139	3	78	816	256	22783	1121	2304	43	293
增減情形(人數)	1099	36	-13	-4	53	-6	985	114	-77	20	-9
增減百分比(%)	4%	35%	-81%	-5%	7%	-2%	5%	11%	-3%	87%	-3%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 1 月 20 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) 102 年事故主要肇事原因

檢視 102 年事故前 5 大肇事原因為「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」、「未保持行車安全間隔」、「右轉彎未依規定」及「超速失控」，詳表 6。

1. 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「酒醉(後)駕駛失控」顯示駕駛人行車未依規定及酒後駕駛易造成死亡事故發生。
2. A2 類及 A3 類前 5 大主要肇因中皆有「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」、「未保持行車安全間隔」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易造成事故發生。

表 6. 102 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 (23%)	未注意車前狀況 (23%)	未依規定讓車 (23%)	未依規定讓車 (23%)
2	未注意車前狀況 (19%)	搶越行人穿越道 (17%)	未注意車前狀況 (20%)	未注意車前狀況 (18%)
3	未保持行車安全間隔 (11%)	未依規定讓車 (13%)	超速失控 (8%)	未保持行車安全間隔 (17%)
4	右轉彎未依規定 (7%)	違反號誌管制或指揮 (9%)	未保持行車安全間隔 (7%)	倒車未依規定 (7%)
5	超速失控 (6%)	酒醉(後)駕駛失控 (7%)	右轉彎未依規定 (6%)	右轉彎未依規定 (7%)
6	違反號誌管制或指揮 (5%)	左轉彎未依規定 (6%)	違反號誌管制或指揮 (6%)	變換車道或方向不當 (5%)
7	未依規定減速 (4%)	超速失控 (6%)	未依規定減速 (6%)	起步未注意其他車(人) 安全(4%)
8	左轉彎未依規定 (4%)	未保持行車安全間隔 (5%)	左轉彎未依規定 (4%)	左轉彎未依規定 (4%)
9	變換車道或方向不當 (4%)	違反特定標誌(線)禁制 (5%)	搶越行人穿越道 (4%)	違反特定標誌(線)禁制 (4%)
10	違反特定標誌(線)禁制 (4%)	逆向行駛 (4%)	違反特定標誌(線)禁制 (4%)	未保持行車安全距離 (3%)
11	倒車未依規定 (3%)	未靠右行駛 (3%)	變換車道或方向不當 (3%)	違反號誌管制或指揮 (2%)
12	搶越行人穿越道 (3%)	右轉彎未依規定 (1%)	迴轉未依規定 (3%)	未依規定減速 (2%)
13	迴轉未依規定 (3%)	變換車道或方向不當 (1%)	逆向行駛 (2%)	迴轉未依規定 (2%)
14	起步未注意其他車(人) 安全(2%)		倒車未依規定 (1%)	超速失控 (1%)
15	逆向行駛 (1%)		酒醉(後)駕駛失控 (1%)	逆向行駛 (1%)
16	酒醉(後)駕駛失控 (1%)		違規超車 (1%)	
17			爭(搶)道行駛 (1%)	

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 1 月 20 日前建檔資料

(二) 102 年與 101 年事故肇事原因比較

1. 102 年「違反號誌管制或指揮」排序 6 較 101 年(排序 4)下降，顯示透過交通安全宣導與執法，駕駛人逐漸改變駕駛行為願意遵行號誌管制指揮。
2. 102 年「右轉彎未依規定」及「超速失控」排序 4 及 5 較 101 年(排序 5 及 6)上升，顯示駕駛人易因貪圖一時方便未行駛外側車道再右轉及未依速限規定行駛而發生事故。
3. 102 年「未依規定減速」、「違反特定標誌(線)禁制」、「左轉彎未依規定」仍為前 10 大肇因中末項肇事因素，惟 101 年「違規停車或暫停不當而肇事」於 102 年落於 10 大肇因之外，102 年新增「變換車道或方向不當」肇因，可能原因為駕駛人變換車道時未注意前後車狀況或未禮讓直行車而肇事，詳圖 4。

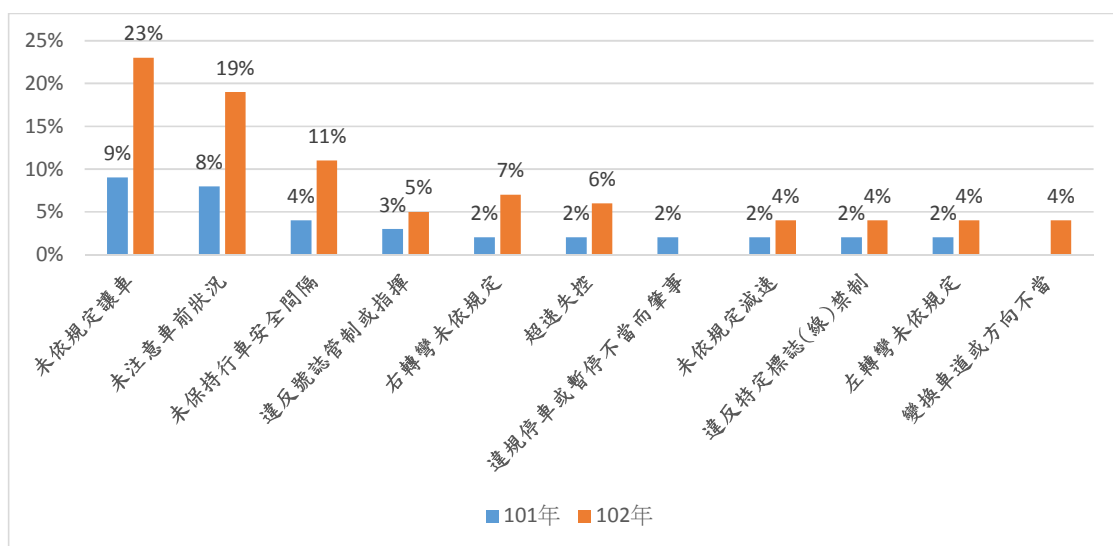


圖 4. 102 年與 101 年肇因增減狀況

(三) 102 年各車種主要肇事原因及分析

檢視 102 年各車種(含行人)主要肇因(詳表 7)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 3 大肇因為「未保持行車安全間隔」、「未注意車前狀況」及「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」、「未注意車前狀況」及「違反號誌管制或指揮」。
- (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」、「未注意車前狀況」及「未保持行車安全間隔」為大客車、大貨車、小貨車、自小客車、計程車、機車等機動車輛之前 5 大肇因，「未依規定讓車」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。「未注意車前狀況」可能與前車未保持適當距離，遇突發狀況或前車緊急煞車時，反應時間及煞停距離不足而發生碰撞。「未保持行車安全間隔」為大型車之主要肇因，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。
- (2) 「超速失控」為機車第 3 大肇因，可能原因為機車機動性高，且操控簡單易於變換速度與穿梭於車道，遇路面障礙物或前車則易因閃避不及而肇事。

- (3) 「違反特定標誌(線)禁制」、「未注意車前狀況」及「違反號誌管制或指揮」位居自行車前3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。
- (4) 「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，可能因素為行人安全用路觀念較薄弱，且常因圖一時方便而任意穿越造成事故。

表 7. 102 年臺北市交通事故各車種前 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(27%)	未保持行車安全間隔(26%)	未依規定讓車(21%)	未依規定讓車(28%)	未依規定讓車(27%)	未注意車前狀況(25%)	違反特定標誌(線)禁制(21%)	未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路(62%)
2	未注意車前狀況(18%)	未注意車前狀況(20%)	未注意車前狀況(19%)	未注意車前狀況(15%)	未注意車前狀況(15%)	未依規定讓車(19%)	未注意車前狀況(18%)	未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路(24%)
3	未依規定讓車(12%)	未依規定讓車(13%)	未保持行車安全間隔(10%)	未保持行車安全間隔(11%)	未保持行車安全間隔(11%)	超速失控(13%)	違反號誌管制或指揮(15%)	穿越道路未注意左右來車(9%)
4	右轉彎未依規定(9%)	右轉彎未依規定(11%)	倒車未依規定(10%)	右轉彎未依規定(9%)	右轉彎未依規定(8%)	未保持行車安全間隔(9%)	未依規定讓車(12%)	其他引起事故之疏失或行為(4%)
5	左轉彎未依規定(7%)	倒車未依規定(9%)	右轉彎未依規定(8%)	倒車未依規定(5%)	變換車道或方向不當(5%)	未依規定減速(8%)	左轉彎未依規定(9%)	在道路上嬉戲或奔走不定(1%)
6	違反特定標誌(線)禁制(5%)	左轉彎未依規定(4%)	搶越行人穿越道(6%)	違反號誌管制或指揮(4%)	迴轉未依規定(5%)	違反號誌管制或指揮(5%)	未靠右行駛(7%)	
4	變換車道或方向不當(5%)	違反號誌管制或指揮(4%)	違反特定標誌(線)禁制(4%)	違反特定標誌(線)禁制(4%)	搶越行人穿越道(5%)	左轉彎未依規定(4%)	未保持行車安全間隔(5%)	
8	起步未注意其他車(人)安全(4%)	變換車道或方向不當(4%)	變換車道或方向不當(3%)	變換車道或方向不當(4%)	違反號誌管制或指揮(4%)	變換車道或方向不當(3%)	變換車道或方向不當(5%)	
9	搶越行人穿越道(3%)	起步未注意其他車(人)安全(3%)	違反號誌管制或指揮(3%)	迴轉未依規定(4%)	左轉彎未依規定(4%)	違反特定標誌(線)禁制(3%)	逆向行駛(2%)	
10	違反號誌管制或指揮(2%)	迴轉未依規定(2%)	迴轉未依規定(3%)	左轉彎未依規定(3%)	違反特定標誌(線)禁制(3%)	右轉彎未依規定(3%)	酒醉(後)駕駛失控(2%)	
11	倒車未依規定(2%)	搶越行人穿越道(2%)	左轉彎未依規定(3%)	搶越行人穿越道(3%)	未依規定減速(3%)	逆向行駛(2%)	搶越行人穿越道(2%)	
12	未保持行車安全距離(1%)	逆向行駛(1%)	起步未注意其他車(人)安全(2%)	未依規定減速(2%)	起步未注意其他車(人)安全(3%)	搶越行人穿越道(2%)	起步未注意其他車(人)安全(1%)	
13	未依規定減速(1%)	超速失控(1%)	未依規定減速(2%)	起步未注意其他車(人)安全(2%)	倒車未依規定(2%)	酒醉(後)駕駛失控(1%)	右轉彎未依規定(1%)	
14	迴轉未依規定(1%)		超速失控(2%)	未保持行車安全距離(2%)	未保持行車安全距離(1%)	迴轉未依規定(1%)		
15	逆向行駛(1%)		未保持行車安全距離(2%)	超速失控(1%)	逆向行駛(1%)	違規超車(1%)		
16	超速失控(1%)		違規超車(1%)	逆向行駛(1%)	超速失控(1%)	未保持行車安全距離(1%)		
17	違規超車(1%)		逆向行駛(1%)	酒醉(後)駕駛失控(1%)	違規超車(1%)			

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 1 月 20 日前建檔資料

(四) 102 年與 97 年事故肇事原因比較

97 年事故死傷人數為歷年最低，故進一步探討 102 年與 97 年之主要肇事原因(前五名)說明如下(詳表 8)

1. 該 2 年度機動車輛肇事原因皆以「未保持行車安全間隔」、「未注意車前狀況」及「未依規定讓車」為主，其中機車皆包含「超速失控」。
2. 自行車肇事原因 102 年「未靠右行駛」占 7%明顯降低(97 年占 16%)，應與本市廣設人車共道與自行車專用道政策有關，自行車使用者多行駛於人車共道或自行車專用道，故慢車道之事故隨之減少。

表 8. 97 年臺北市交通事故各車種前 5 大(含行人)肇事因素統計

	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 (35%)	未保持行車安全間隔 (29%)	未依規定讓車 (26%)	未依規定讓車 (32%)	未依規定讓車 (31%)	未注意車前狀況 (28%)	違反特定標誌(線)禁制 (22%)	未依規定行走行人 穿越道、地下道、 天橋而穿越道路 (51%)
2	未注意車前狀況 (21%)	未注意車前狀況 (21%)	未注意車前狀況 (18%)	未注意車前狀況 (16%)	未注意車前狀況 (16%)	未依規定讓車 (18%)	違反號誌管制或指揮 (19%)	未依標誌、標線、 號誌或手勢指揮穿 越道路 (25%)
3	未依規定讓車 (13%)	未依規定讓車 (15%)	未保持行車安全間隔 (11%)	未保持行車安全間隔 (14%)	未保持行車安全間隔 (14%)	超速失控 (11%)	未靠右行駛 (16%)	穿越道路未注意 左右來車 (12%)
4	搶越行人穿越道 (6%)	倒車未依規定 (8%)	倒車未依規定 (11%)	違反號誌管制或指揮 (7%)	違反號誌管制或指揮 (9%)	違反號誌管制或指揮 (11%)	未依規定讓車 (15%)	其他引起事故之 疏失或行為 (7%)
5	違反號誌管制或指揮 (5%)	違反特定標誌(線)禁制 (5%)	搶越行人穿越道 (6%)	倒車未依規定 (5%)	迴轉未依規定 (6%)	未依規定減速 (9%)	未注意車前狀況 (14%)	在道路上嬉戲或 奔走不定 (5%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 1 月 20 日前建檔資料

六、事故死傷者年齡層

(一) 102 年事故死亡人數年齡層分佈

1. 102 年機車死亡人數以 20-29 歲 16 人為主(33%)，30-39 歲 8 人(17%)、18-19 歲 7 人(15%)居次，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(共 20 人，約占 74%)，詳表 9。

3. 102 年機車死亡人數較 101 年增加 13 人，並以 60-64 歲（較 101 年增加 5 人）增加較多，詳表 10。

表 9. 102 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	乘客	合計
0-9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-17	-	-	-	-	-	1	-	1	1	3
18-19	-	-	-	-	-	7	-	-	-	7
20-29	-	-	-	-	-	16	-	1	-	17
30-39	-	-	-	-	-	8	-	-	-	8
40-49	-	-	-	-	-	4	-	2	-	6
50-59	-	-	-	-	-	3	1	2	-	6
60-64	-	-	-	-	-	6	1	1	-	8
65~	-	-	1	-	-	3	3	20	1	28
合計	0	0	1	0	0	48	5	27	2	83

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 1 月 20 日前建檔資料

表 10. 102 年臺北市交通事故各車種(含行人)死亡人數年齡層較 101 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	乘客	合計
0-9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10-17	-	-	-	-	-	-1	-	1	1	1
18-19	-	-	-	-	-	1	-	-	-1	0
20-29	-	-	-	-1	-	3	-	-	-	2
30-39	-	-	-	-1	-	2	-2	-	-	-1
40-49	-	-	-	-1	-	-	-	-1	-3	-5
50-59	-	-	-	-	-	1	1	-	-1	1
60-64	-	-	-	-	-	5	1	-1	-	5
65~	-	-	1	-	-	2	1	1	-2	3
合計	0	0	1	-3	0	13	1	0	-6	6

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 1 月 20 日前建檔資料

(二) 102 年事故受傷人數年齡層分布

1. 102 年大客車、自行車、行人之受傷人數皆以 65 歲以上為主(分別約占 36%、23%、29%)，詳表 11。
2. 小貨車及自小客車受傷人數以 30-39 歲為主(約占 32%及 23%)。
3. 計程車受傷人數以 50-59 歲為主(約占 29%)
4. 機車受傷人數以 20-29 歲為主(約占 38%)。

表 11. 102 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	乘客	其他	合計
0-9	-	-	-	21	2	189	5	74	14	9	318
10-17	-	-	-	18	5	509	105	146	9	10	809
18-19	-	-	3	18	1	2870	25	37	1	20	2977
20-29	104	-	14	176	28	8745	108	273	11	58	9418
30-39	340	-	25	186	38	4074	103	236	2	44	4726
40-49	518	-	21	154	62	2394	143	260	-	41	3090
50-59	416	2	7	135	74	2276	250	381	2	27	3181
60-64	57	1	5	50	21	868	117	206	1	6	1285
65~	1	-	1	51	23	787	258	658	3	14	1845
未記載年齡	77	-	1	7	2	21	2	6	-	64	104
合計	1513	3	77	816	256	22733	1116	2277	43	293	27753

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 1 月 20 日前建檔資料

5. 其中以機車涉入事故以 20-29 歲受傷人數為最多，故進一步分析機車為第一當事人(警方初步肇事責任較重者)之肇事情形如下(詳表 12)
 - (1) 事故發生時段主要為 8-10 時(15.1%)，其次為 16-18 時(12.3%)及 18-20 時(12%)，20-29 歲機車事故多發生於上、下尖峰時間。
 - (2) 主要肇事原因為未注意車前狀況(19%)、未依規定讓車(18.9%)及其他引起事故之違規或不當行為(5.8%)。
 - (3) 事故類型主要以側撞(16.4%)、同向擦撞(16.2%)為最多，其次為追撞(12%)，推測機車駕駛人轉向時多未注意後方來車，或行進中與同向機車發生碰撞。
 - (4) 事故位置以交叉路口內(39.2%)為最多，其次為一般車道(23.2%)及交叉口附近(16%)。

表 12.機車駕駛人 20-29 歲事故分析(第 1 當事人)

排序	時段	肇因	事故位置	事故類型
1	8-10AM(15.1%)	未注意車前狀況(19.8%)	交叉路口內(39.0%)	側撞(16.4%)
2	16-18PM(12.3%)	未依規定讓車(18.9%)	一般車道(23.2%)	同向擦撞(16.2%)
3	18-20PM(12.0%)	其他引起事故之違規或不當行為(5.8%)	交叉口附近(16.0%)	追撞(12.6%)
4	14-16PM(10.4%)	違反號誌管制或指揮(4.9%)	機車專用道(3.2%)	路口交岔撞(9.3%)
5	22-24PM(10.1%)	左轉彎未依規定(4.4%)	慢車道(2.8%)	

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 1 月 20 日前建檔資料

6. 另行人事故以 65 歲以上年長者受傷人數為最多，故進一步分析年長者為第一當事人(警方初步肇事責任較重者)之肇事情形如下(詳表 13)
 - (1)發生事故時段以上午 8-10 時(20%)為最多，其次為 10-12 時(16%)，年長者行人事故多發生於上午尖峰時間。
 - (2)肇事原因仍以「未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路」(64%)為最多，其次為「未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路」(22%)及「穿越道路未注意左右來車」(4%)為最多。
 - (3)事故位置以一般車道(未劃分快慢車道)(52%)為最多，其次為交叉口附近(26%)及交叉路口內(20%)。

表 13. 65 歲以上行人事故分析

排序	時段	肇因	事故位置
1	08~10AM(20.0%)	未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路(64.0%)	一般車道(未劃分快慢車道)(52.0%)
2	10~12AM(16.0%)	未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路(22.0%)	交叉口附近(26.0%)
3	12~14PM(12.0%)	尚未發現肇事因素(8.0%)	交叉路口內(20.0%)
4	18~20PM(12.0%)	穿越道路未注意左右來車(4.0%)	快車道(2.0%)
5	20~22PM(10.0%)	不明原因肇事(2.0%)	

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 1 月 20 日前建檔資料

(三) 102 年與 101 年事故受傷人數年齡層比較(詳表 14)

1. 大客車及其乘客受傷人數以 65 歲以上(較 101 年增加 22 人)增加較多，成長 78%。
2. 行人以 10-17 歲及 60-64 歲 (較 101 年增加 16 人及 18 人)增加較多。
3. 自小客車及其乘客以 20-29 歲(較 101 年增加 49 人)增加較多。
4. 機車及其乘客以 30-39 歲(較 101 年增加 333 人)增加較多。
5. 自行車以 20-29 歲、30-39 歲及 50-59 歲(分別較 101 年增加 36 人、38 人及 39 人)增加較多，以自行車 20-29 歲及 30-39 歲成長較多，為別成長 50%及 58%。

表 14. 102 年臺北市交通事故各車種(含行人)受傷人數年齡層較 101 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	合計
0-9	1	0	-2	0	-1	23	-12	-11	8	6
10-17	2	0	-2	-5	4	-58	6	16	4	-33
18-19	1	0	3	7	0	82	6	-14	6	91
20-29	-3	-1	-4	49	5	233	36	11	12	338
30-39	4	-2	7	-25	-8	333	38	-19	7	335
40-49	1	-4	1	-10	-1	68	-3	-27	7	32
50-59	13	-7	-5	11	-13	66	39	-25	0	79
60-64	-5	1	-1	5	-6	122	-10	18	-8	116
65~	22	0	-2	22	13	108	12	-28	-2	145
未記載年齡	1	0	1	3	1	-2	1	2	-23	-16
合計	37	-13	-4	57	-6	975	113	-77	11	1093

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 1 月 20 日前建檔資料

七、事故發生時段

(一) 102 年事故發生時段分布

檢視 102 年事故發生時段，整體事故主要發生於上午 8~10 時，以事故類型分析，A1、A2 類事故主要發生於上午 8~10 時，A3 類事故主要發生於下午 18~20 時，詳表 15。

表 15. 102 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	2%	5%	3%	2%
02~4AM	1%	6%	1%	1%
04~6AM	1%	7%	2%	1%
06~8AM	6%	12%	7%	5%
08~10AM	14%	13%	15%	12%
10~12AM	11%	6%	10%	11%
12~14PM	11%	7%	10%	11%
14~16PM	12%	6%	11%	13%
16~18PM	13%	9%	12%	14%
18~20PM	13%	7%	12%	16%
20~22PM	9%	9%	9%	9%
22~24PM	7%	12%	8%	5%
合計	100%	100%	100%	100%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 1 月 20 日前建檔資料

(二) 102 年較 101 年事故發生時段增減比較

比較 102 年及 101 年事故件數發生時段之增減情形，各時段均無明顯差異，顯示事故發生時段仍以上午 8~10 時與下午 18~20 時為主，詳圖 5。

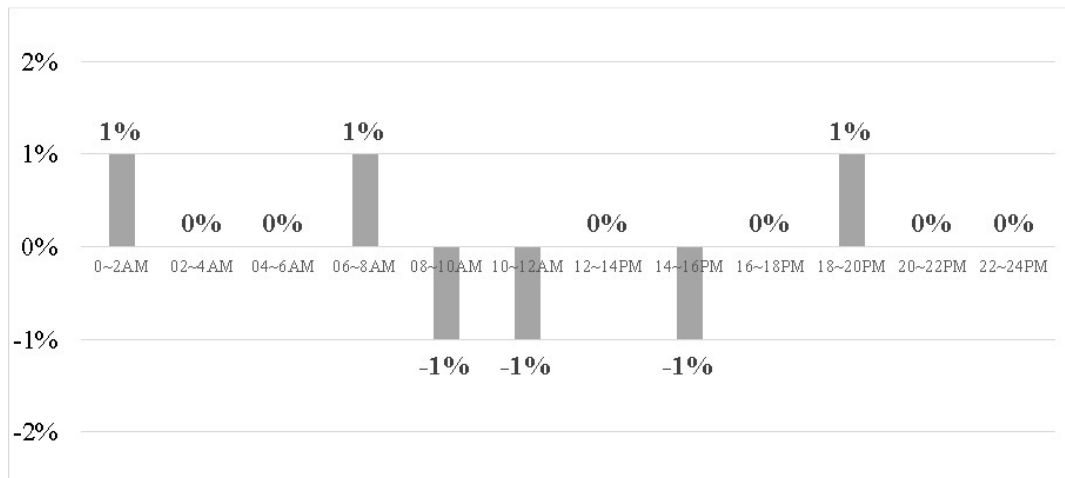


圖 5. 102 年與 101 年事故件數發生時段增減情形

1. 檢視 102 年交通事故，發生於路口計 13,372 件，較 101 年增加 4%；發生於路段計 6,801 件，較 101 年增加 3%，詳表 16。

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 16. 102 及 101 年事故發生地點統計表

地點	101 年	102 年	102 年較 101 年 同期增減數	102 年較 101 年 同期增減%
路口	12889	13372	483	4%
路段	6630	6801	171	3%
其他發生地點[註 1]	672	677	5	1%
未登載發生地點[註 2]	14234	14136	-98	-1%
總件數	34425	34986	561	2%

[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。

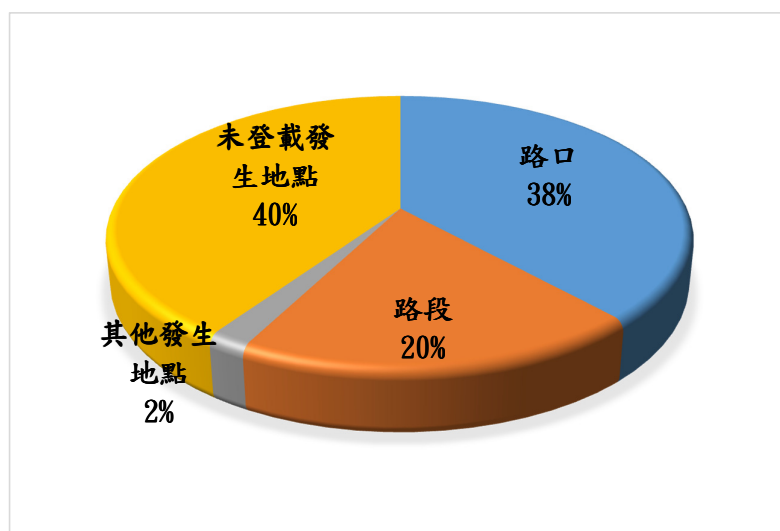


圖 6. 102 年路口路段事故件數比例

八、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分流措施，故事故情況值得深入探討。本分析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. 102 年發生於巷道內之交通事故計 11,203 件(A1 類 15 件、A2 類 6,549 件、A3 類 4,639 件)，共造成 15 人死亡、8,636 人受傷。
2. 另計算 102 年巷道內事故件數約占總事故件數之 32%、巷道內事故死亡人數約占總死亡人數之 18%、巷道內事故受傷人數約占總受傷人數之 31%，詳如表 17。

表 17. 102 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	50	13273	49	13372	51	17714	12	5287	23	5322	12	7009
路段	25	6734	42	6801	25	9121	2	1117	15	1134	2	1444
其他發生地點[註 1]	7	664	6	677	7	862	1	129	1	131	1	165
未登載發生地點[註 2]	0	45	14091	14136	0	56	0	16	4600	4616	0	18
合計	82	20716	14188	34986	83	27753	15	6549	4639	11203	15	8636

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 102 年 1 月 20 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 48%)、文山(占 40%)、松山(占 39%)、信義(占 39%)、大安(占 37%)、南港(占 34%)，詳圖 7。

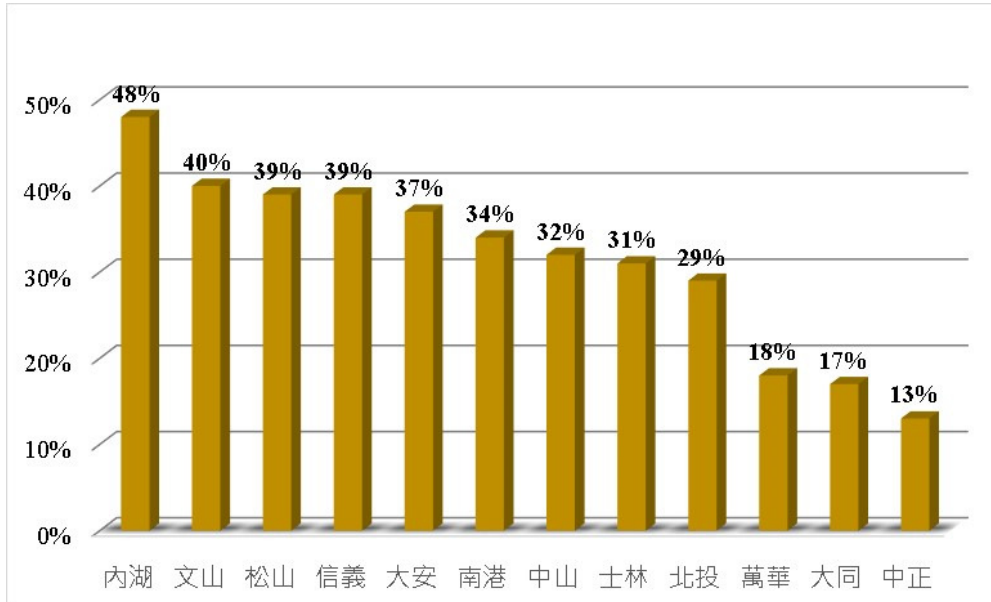


圖 7. 102 年各行政區巷道事故相對於總事故發生比例圖

(二)發生地點與涉入車種交叉分析

1. 檢視 102 年巷道內之交通事故，發生於路口計 5,322 件(約占巷道總事故件數之比例為 48%)，占整體路口事故件數之 40%；發生於路段計 1,134 件(約占巷道總事故件數之比例為 10%)，占整體路段事故件數之 17%，顯示巷道內之事故仍以發生於路口居多，詳如圖 8。

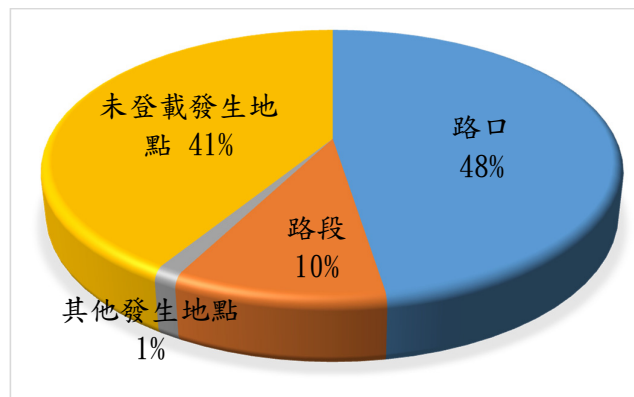


圖 8. 102 年巷道事故發生地點比例圖

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 44%)、自小客車(約占 36%)及計程車(約占 10%)；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 44%)、自小客車(約占 33%)及計程車(約占 10%)，詳如圖 9。

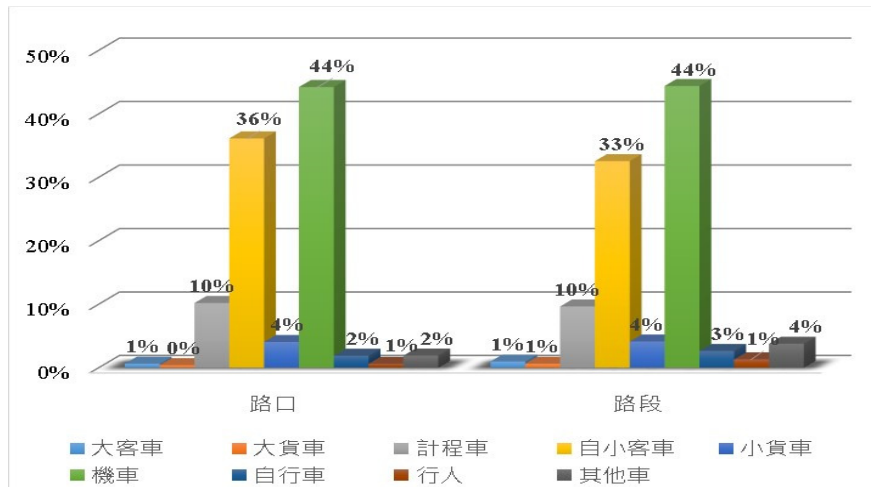


圖 9. 102 年巷道事故發生地點與涉入車種交叉比較圖

(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 39%)、「未注意車前狀況」(約占 8%)、「右轉彎未依規定」(約占 6%)，顯示未遵守路權讓車加上用路人未遵守規定而肇事，詳表 18。
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 19%)、「未依規定讓車」(約占 13%)、「其他引起事故之違規或不當行為」(約占 6%)，顯示巷弄內路段易因駕駛人未注意而造成事故。

表 18. 102 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(39%)	未注意車前狀況(19%)
2	未注意車前狀況(8%)	未依規定讓車(13%)
3	右轉彎未依規定(6%)	其他引起事故之違規或不當行為(6%)
4	搶越行人穿越道(4%)	未保持行車安全間隔(5%)
5	左轉彎未依規定(4%)	開啟車門不當而肇事(4%)
6	迴轉未依規定(3%)	違反特定標誌(線)禁制(4%)
7	違反號誌管制或指揮(2%)	迴轉未依規定(3%)
8	其他引起事故之違規或不當行為(2%)	倒車未依規定(3%)
9	違反特定標誌(線)禁制(2%)	變換車道或方向不當(2%)
10	未保持行車安全間隔(2%)	右轉彎未依規定(2%)
11	未依規定減速(1%)	違規停車或暫停不當而肇事(2%)
12	逆向行駛(1%)	超速失控(2%)
13	變換車道或方向不當(1%)	逆向行駛(2%)
14	超速失控(1%)	左轉彎未依規定(1%)
15	開啟車門不當而肇事(1%)	酒醉(後)駕駛失控(1%)
16	倒車未依規定(1%)	未靠右行駛(1%)
17	爭(搶)道行駛(1%)	路況危險無安全(警告)設施(1%)
18	尚未發現肇事因素(1%)	違規超車(1%)
19	不明原因肇事(19%)	未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路(1%)
20		未保持行車安全距離(1%)
21		尚未發現肇事因素(1%)
22		不明原因肇事(25%)

[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，經警察局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 102 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 17%)、

「未注意車前狀況」(約占 11%)、「違反號誌管制或指揮」(約占 9%)，詳表 19。

2. 另探討 102 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 51%)、「搶越行人穿越道」(約占 6%)、「左轉彎未依規定」(約占 5%)。
3. 另 102 年巷弄事故發生於無號誌管制地點之肇因，除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 39%)、「未注意車前狀況」(約占 10%)、「右轉彎未依規定」(約占 4%)。

表 19. 102 年巷道事故與號誌管制方式之肇事因素交叉統計表

排序	號誌管制方式		
	號誌管制	閃光號誌	無號誌
1	未依規定讓車(17%)	未依規定讓車(51%)	未依規定讓車(39%)
2	未注意車前狀況(11%)	搶越行人穿越道(6%)	未注意車前狀況(10%)
3	違反號誌管制或指揮(9%)	左轉彎未依規定(5%)	右轉彎未依規定(4%)
4	搶越行人穿越道(8%)	未注意車前狀況(5%)	左轉彎未依規定(3%)
5	右轉彎未依規定(7%)	右轉彎未依規定(3%)	其他引起事故之違規或不當行為(3%)
6	迴轉未依規定(4%)	其他引起事故之違規或不當行為(3%)	迴轉未依規定(3%)
7	左轉彎未依規定(4%)	未依規定減速(3%)	違反特定標誌(線)禁制(2%)
8	違反特定標誌(線)禁制(3%)	迴轉未依規定(2%)	未保持行車安全間隔(2%)
9	未保持行車安全間隔(3%)	超速失控(2%)	搶越行人穿越道(2%)
10	其他引起事故之違規或不當行為(2%)	未保持行車安全間隔(1%)	未依規定減速(2%)
11	變換車道或方向不當(1%)	違反號誌管制或指揮(1%)	開啟車門不當而肇事(1%)
12	逆向行駛(1%)	酒醉(後)駕駛失控(1%)	變換車道或方向不當(1%)
13	超速失控(1%)	違反特定標誌(線)禁制(1%)	逆向行駛(1%)
14	爭(搶)道行駛(1%)	變換車道或方向不當(1%)	超速失控(1%)
15	違規停車或暫停不當而肇事(1%)	不明原因肇事(15%)	倒車未依規定(1%)
16	倒車未依規定(1%)		違規停車或暫停不當而肇事(1%)
17	開啟車門不當而肇事(1%)		酒醉(後)駕駛失控(1%)
18	未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路(1%)		未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路(1%)
19	尚未發現肇事因素(1%)		違規超車(1%)
20	不明原因肇事(23%)		路況危險無安全(警告)設施(1%)
21			尚未發現肇事因素(1%)
22			不明原因肇事(19%)

[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，經警察局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。

九、結論與建議

- (一) 本市 102 年交通事故共 34,986 件，與 97 年比較，事故件數增加 37%，死亡人數增加 12%，受傷人數增加 36%，其中又以 A1 類受傷人數成長 89% 最多。另與 101 年比較，事故件數增加 2%、死亡人數較 101 年增加 8%、受傷人數較 101 年增加 4%。
- (二) 102 年酒駕涉入事故件數中，A1、A2 類分別較 101 年減少 50%、22%，顯示酒後駕車引發之事故明顯減少，故應持續辦理酒駕相關防制作為，例如酒駕宣導及執法取締。
- (三) 102 年死亡人數機車占 60%，受傷人數則占 82%。因機車於道路中較為弱勢，遇事故時，因無保護措施，事故傷害較為嚴重。另統計機車涉入事故主要肇事原因為「未注意車前狀況」、「未依規定讓車」及「超速失控」，由資料顯示，機車事故主要肇事原因皆為駕駛人疏忽或違規行為導致，故除加強宣導教育機車正確的用路觀念外，應透過執法，減少違規行為，建立良好的交通秩序，才能降低事故的發生。
- (四) 機車死亡人數以 20-29 歲為主，行人則以 65 歲以上為主。受傷人數方面，以機車為主，並以 20-29 歲為最多，另自行車、行人受傷人數皆以 65 歲以上為最多。因此，20-29 歲機車使用者及 65 歲以上的行人為加強宣導及執法取締的對象。
- (五) 行人事故以 65 歲以上行人為最多，肇因主要為「未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路」，事故位置以一般車道(未劃分快慢車道)(52%)為最多，其次為交叉口附近(26%)及交叉路口內(20%)，顯示年長者行人多於未劃分快慢車道之一般車道違規穿越道路而發生事故，另交叉路口附近之事故，推測係年長者行人可能因行動不便或為縮短步行時間，於交叉口附近違規穿越道路而肇事，故為降低年長者事故，應於年長者行人易違規地點加強執法，以預防年長者事故之發生。

(六) 巷、弄事故不論於有號誌、無號誌及閃光號誌路口，肇因皆以「未依規定讓車」為最多，故用路人於巷、弄路權觀念不清或未相互禮讓容易發生事故。其中以內湖區巷、弄事故為最多，占內湖區整體事故 48%。