

臺北市 103 年上半年(1-6 月)

交通事故分析報告

目錄

壹、103 年 1-6 月交通事故概況.....	1
一、事件數暨傷亡人數.....	1
二、酒後駕車交通事故.....	3
三、交通事故肇事原因.....	4
貳、103 年 1-6 月交通事故交叉分析.....	6
一、傷亡車種分析.....	6
二、傷亡車種性別分析.....	7
三、傷亡車種年齡層分析.....	8
四、肇事車種及各車種肇因分析.....	10
五、事故發生時段分析.....	13
六、事故發生地點分析.....	14
參、總結.....	16

圖目錄

圖 1. 近年上半年臺北市交通事故件數統計	2
圖 2. 近年上半年臺北市交通事故死亡人數統計	2
圖 3. 近年上半年臺北市交通事故受傷人數統計	3
圖 4. 103 年上半年及 102 年同期事故地點分布比例	15

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 年上半年各類交通事故前 10 大肇事原因統計	5
表 4. 臺北市交通事故主要車種(含行人)死亡人數統計	6
表 5. 臺北市交通事故主要車種(含行人)受傷人數統計	7
表 6. 103 年 1-6 月與 102 年同期死亡車種性別比較	7
表 7. 103 年 1-6 月與 102 年同期受傷人數性別比較	8
表 8. 103 年上半年各死亡車種年齡層分布	9
表 9. 103 年上半年各受傷車種年齡層分布	9
表 10. 103 年上半年雙方肇事車種交叉分析	11
表 11. 103 年上半年各車種肇事原因(僅列舉比例大於 5%)	12
表 12. 103 年上半年交通事故時段分佈	13
表 13. 102 年上半年交通事故時段分佈	14
表 14. 103 年上半年與 102 年同期事故地點比較—依道路位置	15
表 15. 103 年上半年與 102 年同期事故地點比較—依行政區	16

壹、103 年 1-6 月交通事故概況

一、事故件數暨傷亡人數

(一) 本市 103 年上半年(1-6 月)共發生 17,684 件交通事故，較 102 年同期(計 16,633 件)增加 6%，並以 A3 件數增加較多；死亡人數計 35 人，與 102 年同期相同；受傷人數計 13,650 人，較 102 年同期(計 13,157 人)增加 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
100 年 1-6 月	16843	43	13337	42	43	25	10137	13312	6664
101 年 1-6 月	17110	34	13115	34	34	13	9946	13102	7130
102 年 1-6 月	16633	35	13157	35	35	9	9832	13148	6766
103 年 1-6 月	17684	35	13650	35	35	14	10198	13636	7451
103 年較 102 年 同期增加數	1051	-	493	-	-	5	366	488	685
103 年較 102 年 同期增減比例	6%	-	4%	-	-	56%	4%	4%	10%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 7 月 9 日前建檔資料

(二) 分析近年本市交通事故趨勢，101 年上半年較 100 年同期上升 2%，至 102 年則較 101 年減少 3%，今年則較去年增加 6%，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 上半年事故死亡人數達 43 人，惟 101-103 年同期已防制在 34~35 人之間，詳圖 2；另受傷人數則以今年上半年上升幅度較大，詳圖 3。

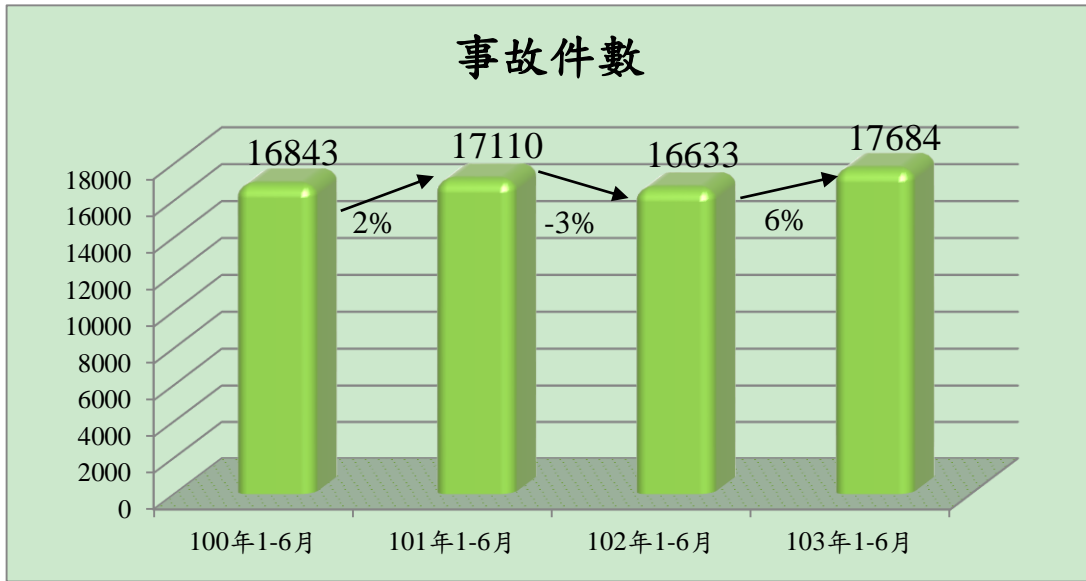


圖 1. 近年上半年臺北市交通事故件數統計

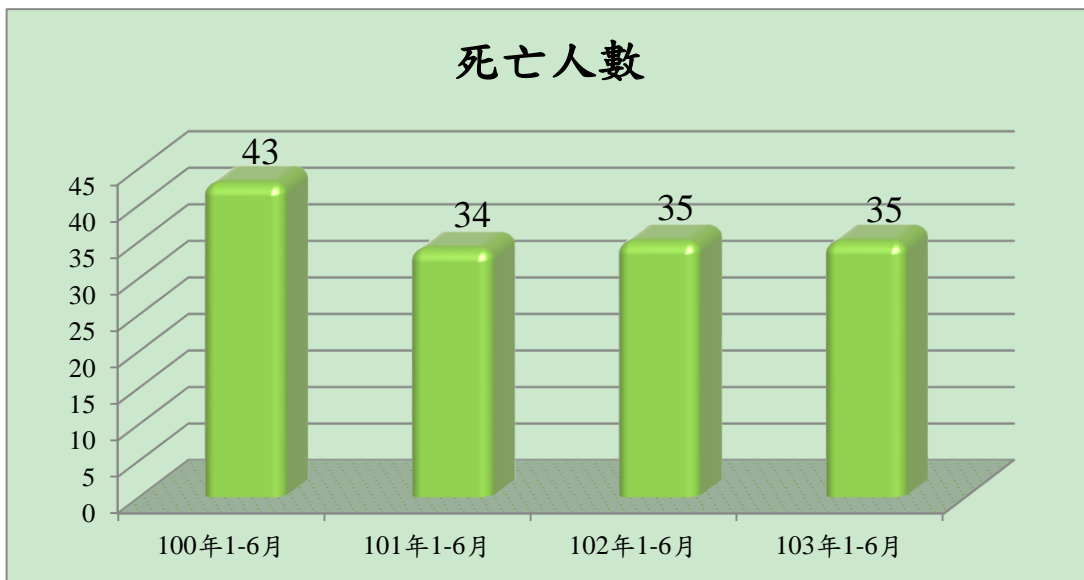


圖 2. 近年上半年臺北市交通事故死亡人數統計

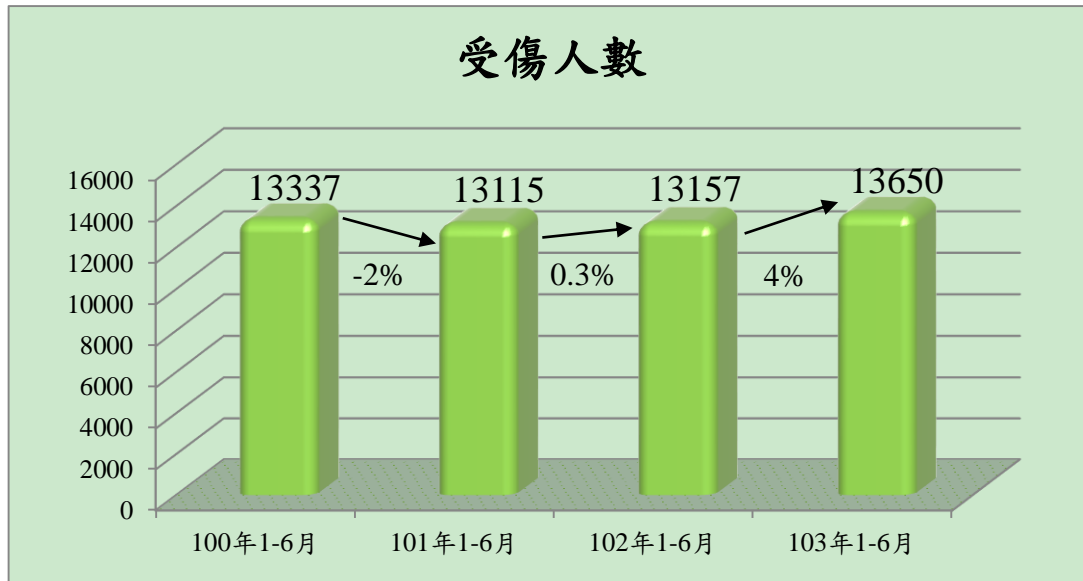


圖 3. 近年上半年臺北市交通事故受傷人數統計

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 年上半年(1-6 月)共發生 70 件酒駕事故，造成 84 人受傷；較 102 年同期增加 2 件，惟死傷人數均有減少，詳表 2。
- (二) 統計顯示，近年酒駕死亡人數以 101 年上半年最多達 5 人，受傷人數則約在 76~94 人之間，惟今年上半年較 102 年已有下降。

表 2. 酒駕事故件數及傷亡人數比較

期間 \ 項目	事故件數(件)				死亡 (人)	受傷 (人)
	A1	A2	A3	合計		
100 年 1-6 月	2	59	17	78	2	94
101 年 1-6 月	5	58	29	92	5	76
102 年 1-6 月	1	50	17	68	1	90
103 年 1-6 月	0	47	23	70	0	84
103 年較 102 年同期比較	-1	-3	+6	+2	-1	-6

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 7 月 9 日前建檔資料

三、交通事故肇事原因

一般交通事故均涉及雙方當事人(自摔、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，併先敘明。

(一) 整體事故肇事原因

檢視 103 年上半年整體交通事故(A1+A2+A3)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」、「未保持行車安全間隔」及「其他引起事故之違規或不當行為」，詳表 3。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」、「其他引起事故之違規或不當行為」、「未依規定讓車」、「搶越行人穿越道」及「右轉彎未依規定」；其中與整體肇因較明顯差異為「搶越行人穿越道」，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。

(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「其他引起事故之違規或不當行為」；其中與整體肇因明顯差異為「違反號誌管制或指揮」，顯示駕駛人時有未遵守交通規則之情形，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」、「右轉彎未依規定」以及「倒車未依規定」；其中與整體肇因明顯差異為「倒車未依規定」，惟推測倒車時速度較慢，故多為僅財物損失之交通事故。

表 3. 103 年上半年各類交通事故前 10 大肇事原因統計

排序	事故類別			
	A1+A2+A3	A1	A2	A3
1	未依規定讓車 16%	未注意車前狀況 29%	未依規定讓車 18%	未依規定讓車 13%
2	未注意車前狀況 11%	其他引起事故之違規或不當行為 14%	未注意車前狀況 12%	未注意車前狀況 10%
3	右轉彎未依規定 5%	未依規定讓車 11%	右轉彎未依規定 5%	未保持行車安全間隔 7%
4	未保持行車安全間隔 5%	搶越行人穿越道 9%	違反號誌管制或指揮 4%	右轉彎未依規定 4%
5	其他引起事故之違規或不當行為 3%	右轉彎未依規定 6%	其他引起事故之違規或不當行為 3%	倒車未依規定 4%
6	違反號誌管制或指揮 3%	逆向行駛 6%	左轉彎未依規定 3%	變換車道或方向不當 3%
7	尚未發現肇事因素 3%	未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路 3%	搶越行人穿越道 3%	其他引起事故之違規或不當行為 2%
8	左轉彎未依規定 3%	違反號誌管制或指揮 3%	尚未發現肇事因素 3%	尚未發現肇事因素 2%
9	變換車道或方向不當 2%	迴轉未依規定 3%	未保持行車安全間隔 3%	左轉彎未依規定 2%
10	不明原因肇事 ^① 35%	不明原因肇事 14%	不明原因肇事 31%	不明原因肇事 41%
累計比例	86%	97%	87%	90%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 7 月 9 日前建檔資料

附註：①有關「不明原因肇事」比例偏高，經係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

貳、103 年 1-6 月交通事故交叉分析

一、傷亡車種分析

(一) 死亡車種分析

103 年上半年 A1 類交通事故死亡人數計 35 人，與去年同期持平，其中以機車及乘客(20 人)為大宗(約占 57%)，行人(14 人)居次(約占 40%)，自行車死亡人數則為 1 人(約占 3%)。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，惟行人死亡呈現上升趨勢，103 年上半年已達 4 成，詳表 4。

表 4. 臺北市交通事故主要車種(含行人)死亡人數統計

年 別	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 1-6 月	43 (100%)	-	-	-	2 (5%)	-	27 (63%)	1 (2%)	13 (30%)
101 年 1-6 月	34 (100%)	-	-	-	2 (6%)	-	18 (53%)	3 (9%)	11 (32%)
102 年 1-6 月	35 (100%)	-	-	-	-	-	18 (51%)	5 (14%)	12 (35%)
103 年 1-6 月	35 (100%)	-	-	-	-	-	20 (57%)	1 (3%)	14 (40%)
103 年與 102 年同期 增減人數(比例)	- -	- -	- -	- -	- -	- -	2 (11%)	-4 (-80%)	2 (16%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 7 月 9 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 年上半年交通事故受傷人數計 13,650 人，其中以機車及乘客(11,161 人)為大宗(約占 82%)，行人(1,059 人)居次(約占 8%)，再其次為自行車(518 人)(約占 4%)。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 年上半年與 102 年同期各車種受傷人數，以機車增加 399 人(4%)最多；行人減少 74 人(-7%)最多，詳表 5。

表 5. 臺北市交通事故主要車種(含行人)受傷人數統計

年 別	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 1-6 月	13337 (100%)	30 (0%)	5 (0%)	38 (0%)	425 (3%)	152 (1%)	10909 (82%)	427 (3%)	1150 (9%)	201 (2%)
101 年 1-6 月	13115 (100%)	47 (0%)	8 (0%)	41 (0%)	394 (3%)	128 (1%)	10627 (81%)	471 (3%)	1235 (9%)	164 (2%)
102 年 1-6 月	13157 (100%)	66 (0%)	- (0%)	40 (0%)	404 (3%)	115 (1%)	10762 (82%)	511 (4%)	1133 (9%)	126 (1%)
103 年 1-6 月	13650 (100%)	52 (0%)	9 (0%)	39 (0%)	427 (3%)	142 (1%)	11161 (82%)	518 (4%)	1059 (8%)	243 (2%)
103 年與 102 年同 期增減人數(比例)	493 (4%)	-14 (-21%)	-9 (-)	-1 (-3%)	23 (6%)	27 (23%)	399 (4%)	7 (1%)	-74 (-7%)	117 (93%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 7 月 9 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、傷亡車種性別分析

(一) 交通事故死亡車種性別分析

103 年上半年事故死亡以男性 24 人(69%)居多，尤以機車騎士為主；女性事故死亡則為 11 人，並以行人居多(71%)。若與 102 年同期相比，男性與女性的自行車車種死亡均有減少，詳表 6。

表 6. 103 年 1-6 月與 102 年同期死亡車種性別比較

	性別	駕駛(含其乘客)				行人	合計
		大型車	小型車	機車	自行車		
102 年 1-6 月	男	-	-	16	4	5	25
	女	-	-	2	1	7	10
	小計	-	-	18	5	12	35
103 年 1-6 月	男	-	-	16	1	7	24
	女	-	-	4	-	7	11

	性別	駕駛(含其乘客)				行人	合計
		大型車	小型車	機車	自行車		
	小計	-	-	20	1	14	35
增減 人數	男	-	-	-	-3	2	-1
	女	-	-	2	-1	-	1
	小計	-	-	2	-4	2	0

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 7 月 9 日前建檔資料

(二) 交通事故受傷車種性別分析

103 年上半年交通事故受傷以男性 8052 人居多(59%)，尤以機車騎士為主；女性受傷則為 5367 人，並以機車騎士及一般乘客居多，分別占女性受傷人數之 60%及 21%。與 102 年同期相較，男性及女性的機車車種受傷均有明顯增加；行人受傷則均減少，詳表 7。

表 7. 103 年 1-6 月與 102 年同期受傷人數性別比較

	性別	駕駛人				行人	乘客	小計	其他 不詳①	總計
		大型車	小型車	機車	自行車					
102 年 1-6 月	男	6	265	6419	275	425	340	7730		
	女	-	95	3092	235	705	1111	5238		
	小計	6	360	9511	510	1130	1451	12968	189	13157
103 年 1-6 月	男	9	313	6745	258	393	334	8052		
	女	-	83	3233	260	666	1125	5367		
	小計	9	396	9978	518	1059	1459	13419	231	13650
增減 人數	男	3	48	326	-17	-32	-6	322		
	女	-	-12	141	25	-39	14	129		
	小計	3	36	467	8	-71	8	451	42	493

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 7 月 9 日前建檔資料

註：其他包含軍車、警車、救護車、三輪車、拖車等未歸入前項分類者；不詳為未註明性別者。

三、傷亡車種年齡層分析

(一) 103 年上半年交通事故死亡車種年齡層分佈

103 年上半年機車死亡人數為 20 人最多，且各年齡層皆有，並以 20-29 歲及 65 以上各 4 人最多。行人死亡 14 人次之，年齡分布普遍

偏高，並以 65 歲以上年長者行人 10 人最多，詳表 8。

表 8. 103 年上半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	-	-	-	2
18-19	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
20-29	-	-	-	-	-	4	-	-	-	4
30-39	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
40-49	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3
50-59	-	-	-	-	-	2	-	1	-	3
60-64	-	-	-	-	-	3	-	3	-	6
65~	-	-	-	-	-	4	1	10	-	15
合計	-	-	-	-	-	20	1	14	-	35

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 7 月 9 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 年上半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，其中機車受傷年齡層以 20-29 歲之 4,197 人為主(約占 38%)，其次為 30-39 歲之 2,018 人；行人受傷為第二多車種，其年齡層集中在 65 歲以上；自行車則位居第三，年齡層約集中在 50-59 歲以及 65 歲以上；至自小客以 30-39 歲受傷人數最多，詳表 9。
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 9. 103 年上半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	1	0	0	17	3	79	3	25	11	139
10-17	0	0	0	11	2	294	60	52	16	435
18-19	2	0	0	10	3	1,353	14	17	11	1,410
20-29	1	1	12	85	10	4,197	55	131	56	4,548

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
30-39	9	3	10	103	29	2,018	61	116	26	2,375
40-49	5	3	8	82	34	1,216	58	110	24	1,540
50-59	12	2	4	61	38	1,119	105	164	22	1,527
60-64	3	0	3	20	14	457	58	98	8	661
65~	15	0	1	35	7	422	103	343	14	940
未記載年齡	4	0	1	3	2	6	1	3	55	75
合計	52	9	39	427	142	11,161	518	1,059	243	13,650

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 7 月 9 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

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 10。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 10,105 件，占整體件數(17,684)的 57%，其中小客車與小客車碰撞 4,446 件最多，約占 44%，惟多為財物損失之 A3 事故。
2. 第一當事人為機車者計 5116 件，約占 29%，其中機車與機車碰撞 2,378 件最多，約占 46%。
3. 至於機車與小客車碰撞之事故(5,729 件)中，小客車為第一當事人(4,007)的比例較高，約占 70%，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 10. 103 年上半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 ③	自撞 ④	總計
大客車	34	2	282	20	87	16	24	20	10	495
大貨車	3	5	122	5	40	-	6	3	17	201
小客車	197	55	4446	244	4007	152	471	80	453	10105
小貨車	28	5	483	57	309	25	64	19	42	1032
機車①	31	6	1720	88	2378	161	306	52	374	5116
自行車	3	-	40	5	93	22	19	2	24	208
行人	3	-	28	3	81	2	3	-	2	122
其他③	3	1	154	5	186	13	20	7	16	405
總計	302	74	7275	427	7181	391	913	183	939	17684

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 年上半年各車種(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 11：

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「未保持行車安全間隔」肇因位居第 1 名，與其他機動車輛明顯不同；另大客車之肇因為「起步未注意其他車(人)安全」者居第 5 名，推測原因為常需靠邊上下客所致；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，另亦有「搶越行人穿越道」肇因，推測多為轉彎時與行人穿越道線上之行人碰撞。計程車則為「違規停車或暫停不當而肇事」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，因此「其他引起事故之違規或不當行為」、「違反號誌管制或指揮」，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。

表 11. 103 年上半年各車種肇事原因(僅列舉比例大於 5%)

排序	大客車	大貨車	小貨車	自小客車	計程車	機車	自行車
1	未保持行車安全間隔(19%)	未保持行車安全間隔(20%)	未依規定讓車(22%)	未依規定讓車(28%)	未依規定讓車(30%)	未依規定讓車(26%)	未注意車前狀況(16%)
2	未依規定讓車(16%)	未注意車前狀況(16%)	未注意車前狀況(17%)	未注意車前狀況(14%)	未注意車前狀況(15%)	未注意車前狀況(26%)	其他引起事故之違規或不當行為(15%)
3	未注意車前狀況(16%)	右轉彎未依規定(12%)	右轉彎未依規定(9%)	右轉彎未依規定(11%)	未保持行車安全間隔(9%)	其他引起事故之違規或不當行為(9%)	未依規定讓車(13%)
4	右轉彎未依規定(12%)	其他引起事故之違規或不當行為(12%)	倒車未依規定(8%)	未保持行車安全間隔(8%)	右轉彎未依規定(8%)	左轉彎未依規定(6%)	違反特定標誌(線)禁制(13%)
5	起步未注意其他車(人)安全(6%)	未依規定讓車(11%)	未保持行車安全間隔(7%)	倒車未依規定(5%)	違規停車或暫停不當而肇事(6%)	違反號誌管制或指揮(6%)	違反號誌管制或指揮(12%)
6	左轉彎未依	倒車未依規	搶越行人穿		違反號誌管	未保持行車	左轉彎未依

排序	大客車	大貨車	小貨車	自小客車	計程車	機車	自行車
	規定(5%)	定(7%)	越道(6%)		制或指揮 (5%)	安全間隔 (5%)	規定(7%)
7							變換車道或 方向不當 (5%)

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。

五、事故發生時段分析

(一) 103 年上半年(1-6 月)事故發生時段分布

檢視 103 年上半年(1-6 月)交通事故發生時段，整體事故(A1+A2+A3)主要發生於 8-10 時、16-18 時及 18-20 時(均為 13%)；A1 類事故主要發生於 16-18 時及 20-22 時(14%)；A2 類事故則主要發生於 8-10 時(15%)；A3 類事故集中於 18-20 時(16%)，詳表 12。

表 12. 103 年上半年交通事故時段分佈

時段	A1+A2+A3	A1	A2	A3
0~2AM	2%	6%	3%	2%
2~4AM	1%	6%	1%	1%
4~6AM	1%	6%	2%	1%
6~8AM	6%	9%	7%	5%
8~10AM	13%	6%	15%	12%
10~12AM	11%	11%	10%	11%
12~14PM	11%	3%	10%	12%
14~16PM	12%	11%	11%	13%
16~18PM	13%	14%	13%	14%
18~20PM	13%	11%	12%	16%
20~22PM	9%	14%	9%	9%
22~24PM	7%	3%	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 7 月 9 日前建檔資料

(二) 103 年上半年(1-6 月)較 102 年同期比較

比較 103 年上半年與 102 年同期(表 13)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(均為 13%)；惟 A1 類事故時間分布集中性，從 102 年的上午尖峰(6-8 時)移轉至 103 年的下午尖峰(16-18 時)和晚上 20-22 時；至 A2、A3 事故之時間分布亦無明顯變化。

表 13. 102 年上半年交通事故時段分佈

時段	A1+A2+A3	A1	A2	A3
0~2AM	2%	3%	3%	2%
2~4AM	1%	9%	1%	1%
4~6AM	1%	6%	2%	1%
6~8AM	6%	17%	7%	5%
8~10AM	13%	11%	14%	11%
10~12AM	11%	9%	10%	11%
12~14PM	11%	9%	10%	11%
14~16PM	12%	6%	11%	13%
16~18PM	13%	9%	12%	15%
18~20PM	13%	6%	12%	15%
20~22PM	9%	6%	9%	9%
22~24PM	7%	11%	8%	6%
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 7 月 9 日前建檔資料

六、事故發生地點分析

(一) 依道路位置分析

1. 檢視 103 年上半年(1-6 月)交通事故，發生於路口計 6,745 件，較 102 年同期增加 7%；發生於路段計 3,247 件，較 102 年同期增加 1%，詳如表 14。
2. 另 103 年上半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 14. 103 年上半年與 102 年同期事故地點比較—依道路位置

	路口	路段	其他地點①	未登載②	總計
102 年 1-6 月	6306	3209	359	6759	16633
103 年 1-6 月	6745	3247	268	7424	17684
同期增減數(比例)	439(7%)	38(1%)	-91(-34%)	665(9%)	1051(6%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 103 年 7 月 9 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 類事故及部分 A2 事故發生位置並未登載。

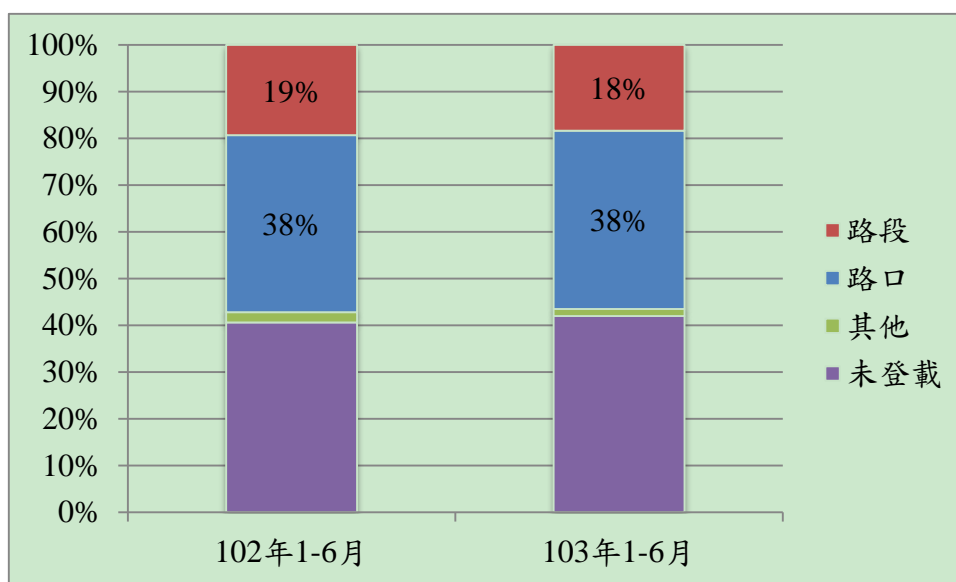


圖 4. 103 年上半年及 102 年同期事故地點分布比例

(二) 依行政區分析

1. 依行政區分析 103 年上半年事故件數顯示，中山區發生 2370 件最多，大安區為 1916 件次之，中正區則為 1812 件位居第三，事故件數最少者為南港區，僅發生 550 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 年同期比較各行政區之事故增減狀況，以信義區

增加 445 件(36%)最多，其次為中正區的 276 件(18%)次之，松山區增加 165 件(14%)再次之；另內湖、士林、南港、大同及萬華區則均有減少。

表 15. 103 年上半年與 102 年同期事故地點比較—依行政區

行政區	102 年上半年 交通事故件數	103 年上半年 交通事故件數	增減件數	增減比例
信義	1242	1687	445	36%
中正	1536	1812	276	18%
松山	1181	1346	165	14%
大安	1687	1916	229	14%
中山	2172	2370	198	9%
北投	1383	1485	102	7%
文山	1476	1496	20	1%
內湖	1751	1696	-55	-3%
士林	1694	1604	-90	-5%
南港	591	550	-41	-7%
大同	1146	1031	-115	-10%
萬華	774	691	-83	-11%
總計	16633	17684	1051	6%

參、總結

1. 103 年上半年交通事故件數較 102 年同期增加 6%，以 A3 類事故增加較多，死亡人數與 102 年同期持平，受傷人數則增加 4%。
2. 103 年上半年共發生 70 件酒駕事故，造成 84 人受傷；雖然較 102 年同期增加 2 件，惟死傷人數均有減少，顯示加重酒駕罰則及持續執法取締確有成效。
3. 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」、「未保持行車安全

間隔」及「其他引起事故之違規或不當行為」，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。

4. 駕駛人仍有未禮讓行人情形，加上行人相對弱勢，因此易造成死亡事故發生；駕駛人未遵守交通規則而致其他用路人或自己受傷；另駕駛人時有倒車未注意或未依規定，則易發生財物損失之交通事故。
5. 交通事故死亡車種，以機車及乘客為大宗(57%)，行人居次(40%)。分析近年同期比較，機車仍為主要死亡車種，各年均占 50% 以上，行人死亡呈現上升。
6. 交通事故受傷車種，仍以機車及乘客為主(82%)，行人次之(8%)，再其次為自行車(4%)。且機車、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。
7. 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，惟與去年同期相比，男女性之機車受傷均增加，行人受傷均減少。
8. 由年齡層面分析事故死傷情形，機車死傷以 20-29 歲為主(38%)，其次為 30-39 歲；行人死傷集中在 65 歲；自行車則多為 50-59 歲以及 65 歲以上。
9. 各車種受傷人數集中於不同年齡層，代表使用族群不同(例如機車以年輕人居多、自行車及步行則以高齡者居多)，另也可作為宣導及執法對象參考。
10. 交通事故中，第一當事人多為小客車(57%)，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。

11. 小客車與機車仍為主要肇事車種，應持續加強此二類車種之交通安全教育及宣導，另為保護自行車及行人等弱勢用路人，故亦為強化重點。
12. 「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。
13. 分析各車種肇事原因及可能對策，大型車應加強車輛體型認知，以確保行車安全間隔，並於臨停、起步或上下貨時更加謹慎；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；計程車駕駛較其它駕駛常有違規行為，可加強車隊管考及駕駛教育。
14. 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，應從駕照取得時，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。
15. 由事故發生時段觀之，整體事故主要發生於上下午尖峰，與102年同期無明顯差異；惟A1類事故時間分布，由102年的上午尖峰，轉移下午尖峰和晚上，至A2、A3事故均無明顯變化。
16. 由事故發生地點觀之，整體事故多發生於路口(38%)，且較102年同期增加7%；發生於路段約19%，較102年同期增加1%。另信義區、中正區及松山區為事故增加比例較高之行政區，未來仍應持續加強交通事故防制工作。