

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)。

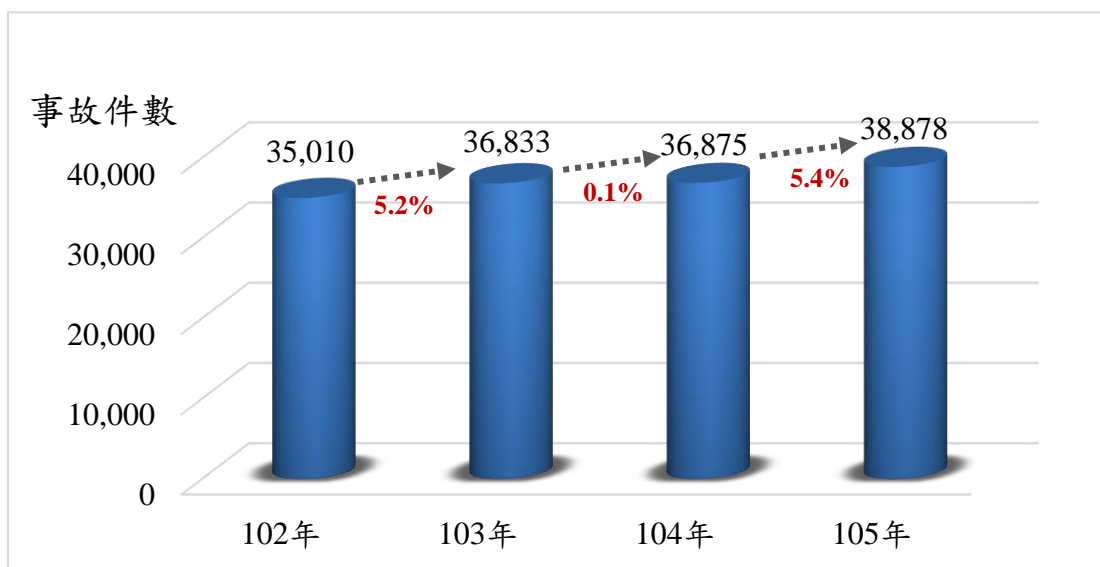


圖 1_近 3 年臺北市交通事故件數統計

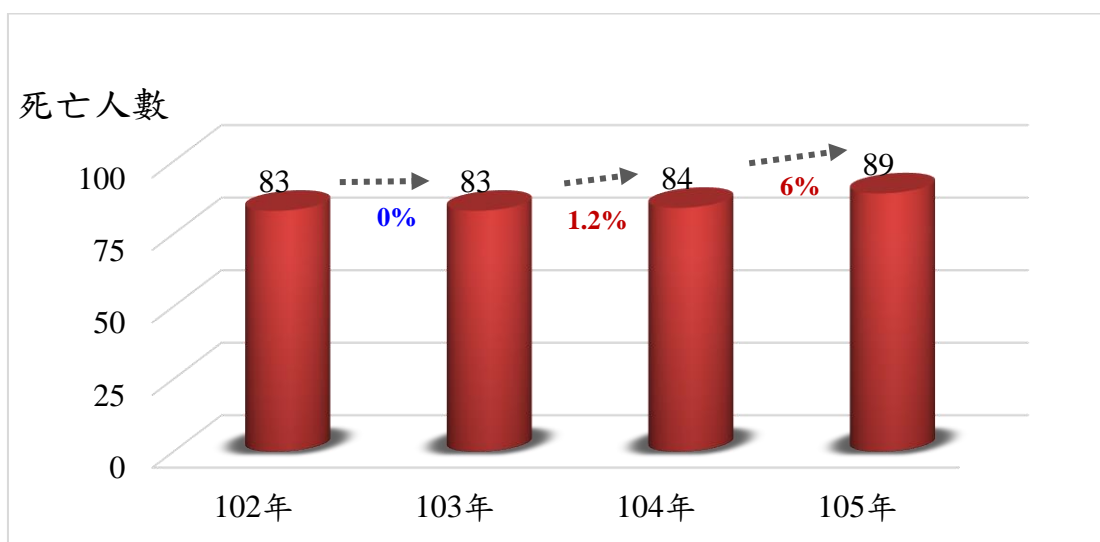


圖 2_近 3 年臺北市交通事故死亡人數統計

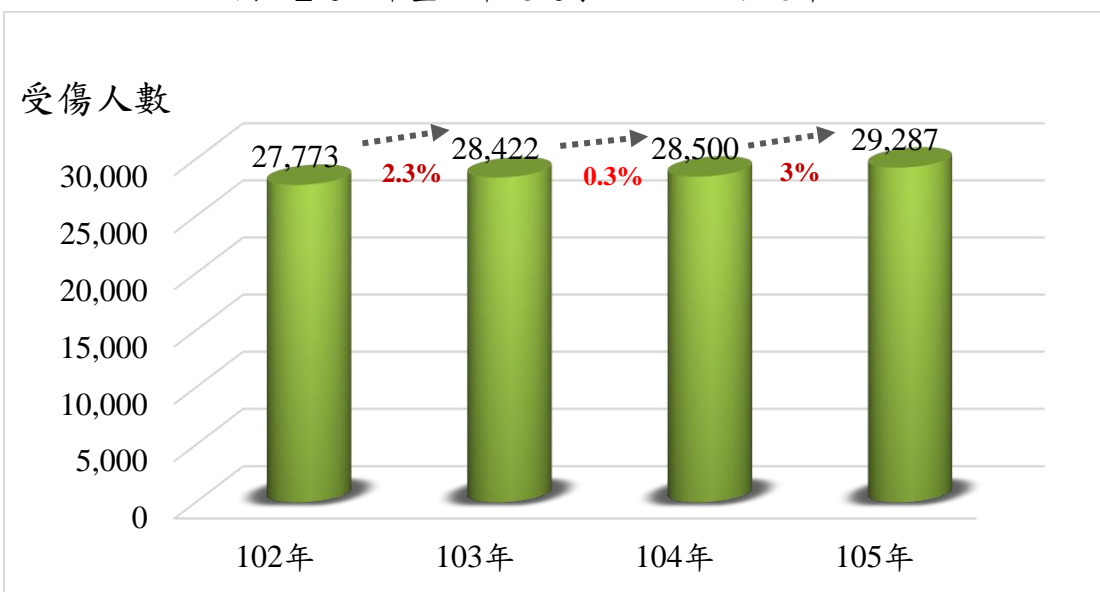


圖 3_近 3 年臺北市交通事故受傷人數統計

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)。

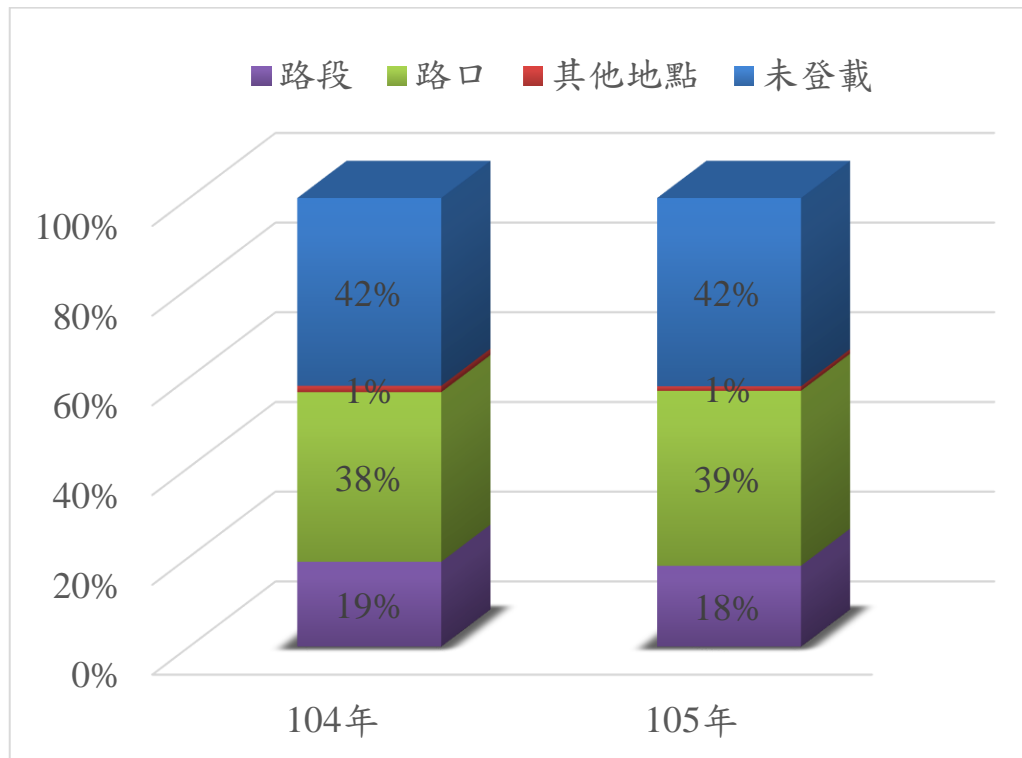


圖 4_臺北市 105 年與 104 年事故地點比較—依道路位置

(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 105 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。

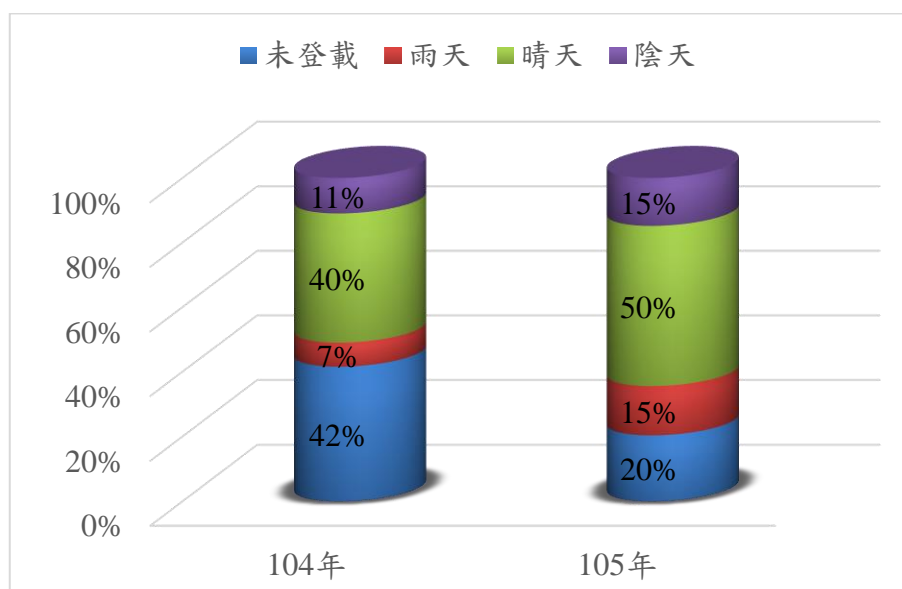


圖 6_臺北市 105 年與 104 年事故地點比較—依天候狀況

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)。

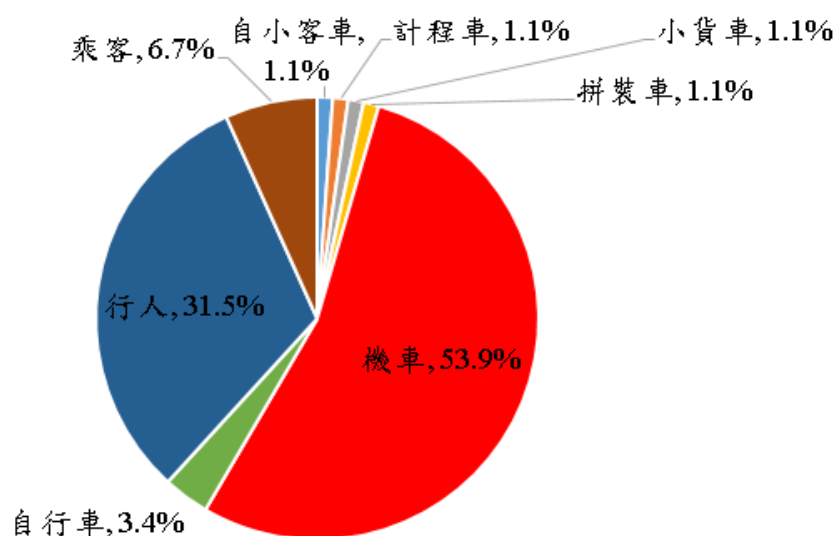


圖 7_臺北市 105 年死亡車種比例

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。

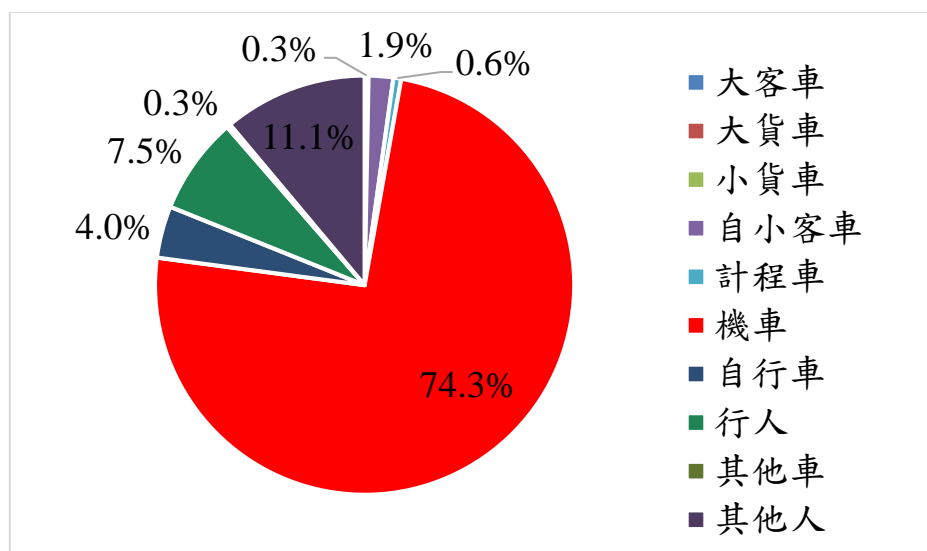


圖 8_臺北市 105 年受傷車種比例

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。

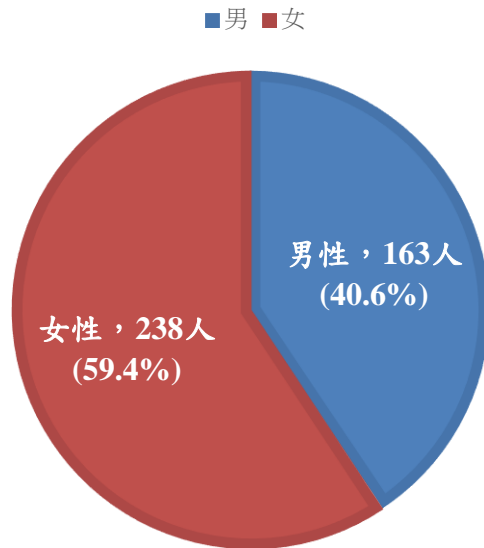


圖 9_臺北市 105 年 75 歲以上年長者受傷行人性別分布

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)。

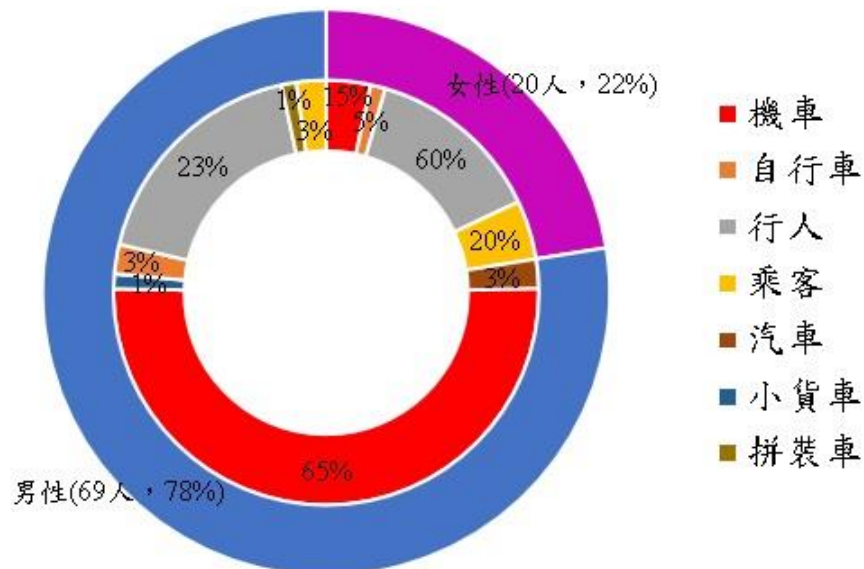


圖 10_臺北市 105 年死亡車種性別分布

(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)。

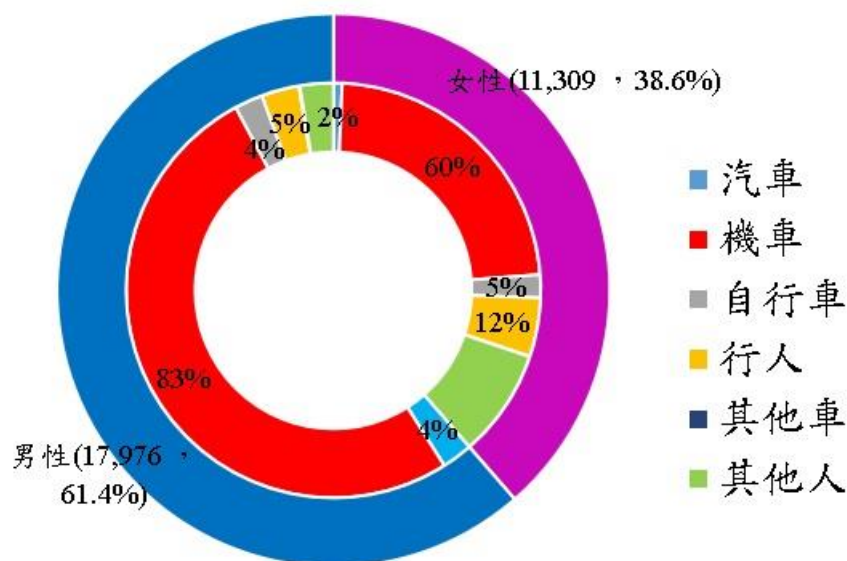


圖 11_臺北市 105 年受傷車種性別比例

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。