

臺北市 106 年交通事故分析報告

臺北市政府交通局
107 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 106 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。106 年交通事故分析特性摘述如下：

- 一、106 年共發生 37,690 件交通事故，較 105 年減少 1,182 件(-3%)，其中 A1 類事故減少 27 件(-31%)，A2 類事故減少 352 件 (-2%)；死亡人數較 105 年減少 24 人(-27%)為歷年新低，受傷人數減少 417 人(-1%)。
- 二、106 年共發生 91 件酒駕事故，較 105 年減少 19 件(-17%)，造成 2 人死亡、66 人受傷。
- 三、交通事故發生時段主要集中於上、下午尖峰，其中 A1 類事故多發生於清晨及上午尖離峰。整體而言，事故發生時段與 105 年無明顯差異。
- 四、分析交通事故發生位置及變化，以內湖區減少 803 件(-17%)最多，其次為士林區減少 345 件(-10%)次之，另北投區增加 225 件(7%)為最多。
- 五、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」。
- 六、交通事故死傷車種，仍以機車為主，行人次之；其中，機車死傷以 18-25 歲青年族群為主(29%)；行人死傷則集中在 65 歲以上年長者(25%)。
- 七、各車種肇事原因(除自行車與行人以外)均以「未注意車前狀況」及「未依規定讓車」為主，顯示駕駛人對於路權觀念仍不清楚，容易造成事故發生；另自行車與行人事故肇因則以「未注意車前狀況」及「未依規定穿越道路」為主。

106 年交通事故分析結果顯示，整體事故呈現下降趨勢，惟酒駕事故仍造成 2 人死亡，66 人受傷，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，以 18-25 歲族群為尤，應持續宣導正確用路觀念、機車安駕觀念及取締違規。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、 106 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、 106 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.....	14
四、 肇事車種及各車種肇因分析.....	16
參、 總結.....	21

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 106 年與 105 年事故地點比較—依事故位置...	5
圖 5_臺北市 106 年與 105 年事故地點比較—依行政區	6
圖 6_臺北市 106 年與 105 年事故地點比較—依天候狀況...	7
圖 7_臺北市 106 年死亡車種比例	10
圖 8_臺北市 106 年受傷車種比例	11
圖 9_臺北市 106 年死亡車種性別分布	14
圖 10_臺北市 106 年受傷車種性別比例	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_近 5 年臺北市酒駕事故件數暨傷亡人數統計	3
表 3_臺北市 106 年交通事故時段分布	4
表 4_臺北市 105 年交通事故時段分布	4
表 5_臺北市 106 年與 105 年事故地點比較—依事故位置...	5
表 6_臺北市 106 年與 105 年事故地點比較—依行政區	6
表 7_臺北市 106 年與 105 年事故地點比較—依天候狀況...	7
表 8_臺北市 106 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 106 年死亡車種年齡層統計	12
表 12_臺北市 106 年受傷車種年齡層統計	13
表 13_臺北市 106 年肇事車種交叉分析	17
表 14_臺北市 106 年各車種主要肇事原因	19
表 15_臺北市 106 年 18-25 歲機車駕駛人傷亡族群肇事原因 分析.....	20

壹、 106 年交通事故概況

一、 事件件數暨傷亡人數

(一)本市 106 年共發生 37,690 件交通事故，較 105 年減少 1,182 件(-3%)，並以 A1 類事件件數減少比例最多；其中死亡人數計 65 人，較 105 年減少 24 人，為歷年新低；受傷人數計 28,773 人，較 105 年減少 417 人(-1%)，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)
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	38,872	89	29,190	88	89	36	22,504	29,154	16,280
106 年	37,690	65	28,773	61	65	39	22,152	28,734	15,477
106 年較 105 年 增減數	-1,182	-24	-417	-27	-24	3	-352	-420	-803
106 年較 105 年 增減比例	-3%	-27%	-1%	-31%	-27%	8%	-2%	-1%	-5%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 107 年 2 月 7 日前建檔資料。

(二)分析近年交通事故趨勢，在整體事件件數方面，104 年較 103 年增加 0.1%，105 年較 104 年增加 5%，106 年較 105 年減少 1,182 件(-3%)，呈現下降趨勢(如圖 1)；在事件死亡人數方面，103 年為 83 人，104 年為 84 人，105 年為 89 人，106 年降至 65 人，較 105 年減少 24 人(-27%)，為臺北市歷年最低(如圖 2)；在受傷人數方面，104 年較 103 年增加 0.3%，105 年較 104 年增加 3%，106 年則較 105 年減少 417 人(-1%)(如圖 3)。

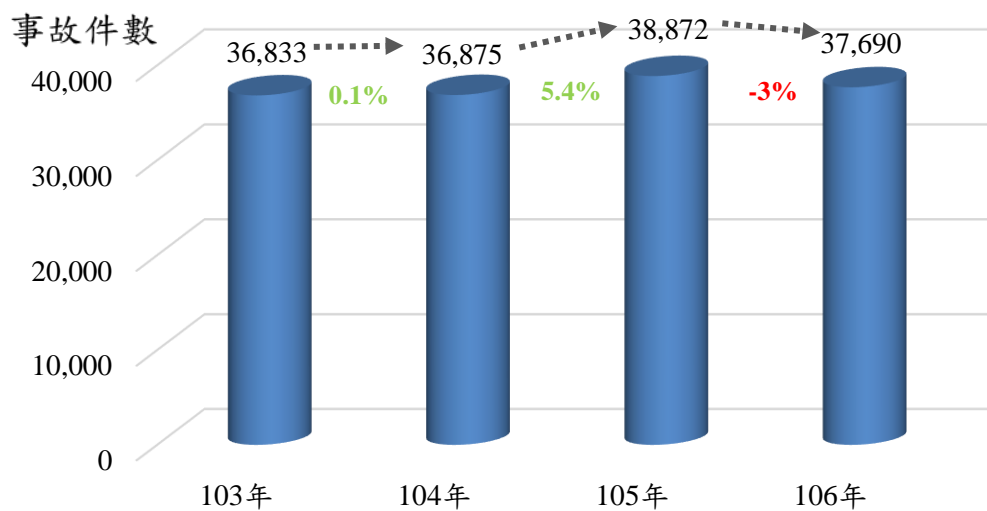


圖 1_近 3 年臺北市交通事故件數統計

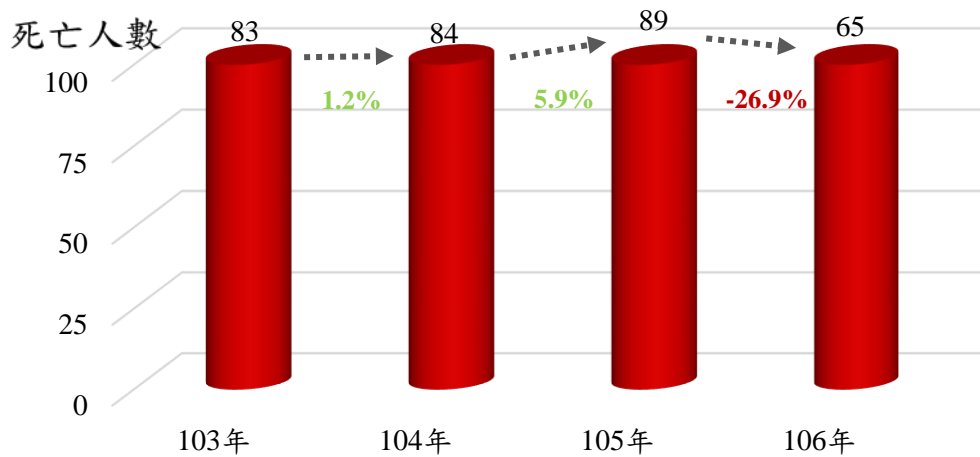


圖 2_近 3 年臺北市交通事故死亡人數統計

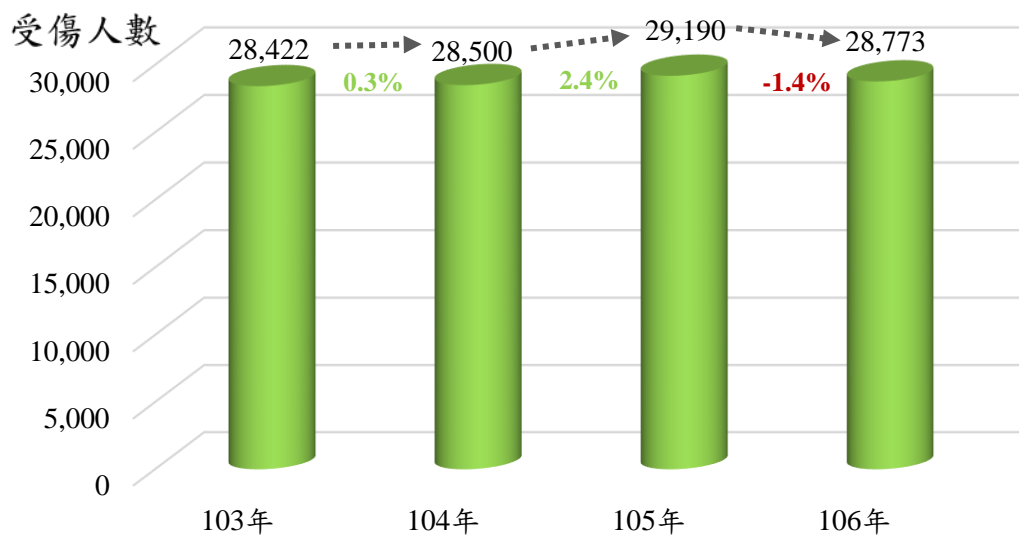


圖 3_近 3 年臺北市交通事故受傷人數統計

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 106 年共發生 91 件酒駕事故，造成 2 人死亡，66 人受傷；相較 105 年減少 19 件事故(-17%)，死亡人數持平，受傷人數減少 7 人(-10%)，詳表 2。

(二)統計顯示，近年酒駕死傷人數以 102 年最多(死亡 4 人、受傷 108 人)並逐年下降，事故件數自 103 年起亦逐年下降。

表 2_近 5 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		
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	110	2	67	41	2	73
106 年	91	2	63	26	2	66
106 年較 105 年 增減數	-19	0	-4	-15	0	-7
106 年較 105 年 增減比例	-17%	0%	-6%	-37%	0%	-10%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 107 年 2 月 7 日前建檔資料。

三、 交通事故發生時段

(一)106 年事故發生時段分布

檢視 106 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 4-6 時、6-8 時及 10-12 時(清晨及上午尖離峰)；A2 類事故則主要發生於 8-10 時、16-18 時及 18-20 時(上、下午尖峰)；A3 類事故則集中於上午 8 時至晚上 20 時，詳表 3。

表 3_臺北市 106 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%	10%	3%	2%
02-04 時	1%	7%	1%	1%
04-06 時	1%	13%	1%	1%
06-08 時	6%	13%	7%	5%
08-10 時	14%	5%	15%	12%
10-12 時	11%	15%	11%	12%
12-14 時	11%	5%	10%	12%
14-16 時	12%	5%	11%	13%
16-18 時	13%	5%	13%	14%
18-20 時	14%	8%	12%	16%
20-22 時	8%	8%	9%	8%
22-24 時	6%	7%	7%	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 107 年 2 月 7 日前建檔資料。

(二)106 年與 105 年比較

比較 106 年與 105 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，深夜時段(0-2 時)略有增加，惟仍易發生於上午時段；至 A2、A3 事故之時間分布則無明顯變化。

表 4_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 107 年 2 月 7 日前建檔資料。

四、 交通事故發生地點

(一)事故位置分布

1. 檢視 106 年交通事故，發生於路口計 13,840 件，較 105 年減少 1,285 件(-8%)；發生於路段計 8,047 件，較 105 年增加 945 件(+13%)，詳表 5。

表 5_臺北市 106 年與 105 年事故地點比較—依事故位置

	路口	路段	其他地點	未登載	總計
105 年	15,125	7,102	473	16,178	38,872
106 年	13,840	8,047	416	15,387	37,690
增減數	-1,285	945	-57	-791	-1,182
增減比例	-8%	13%	-12%	-5%	-3%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 107 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 106 年路口件數占總件數之比例約為 37%、路段件數占總件數之比例約為 21%，與 105 年之比例無明顯差異(如圖 4)。

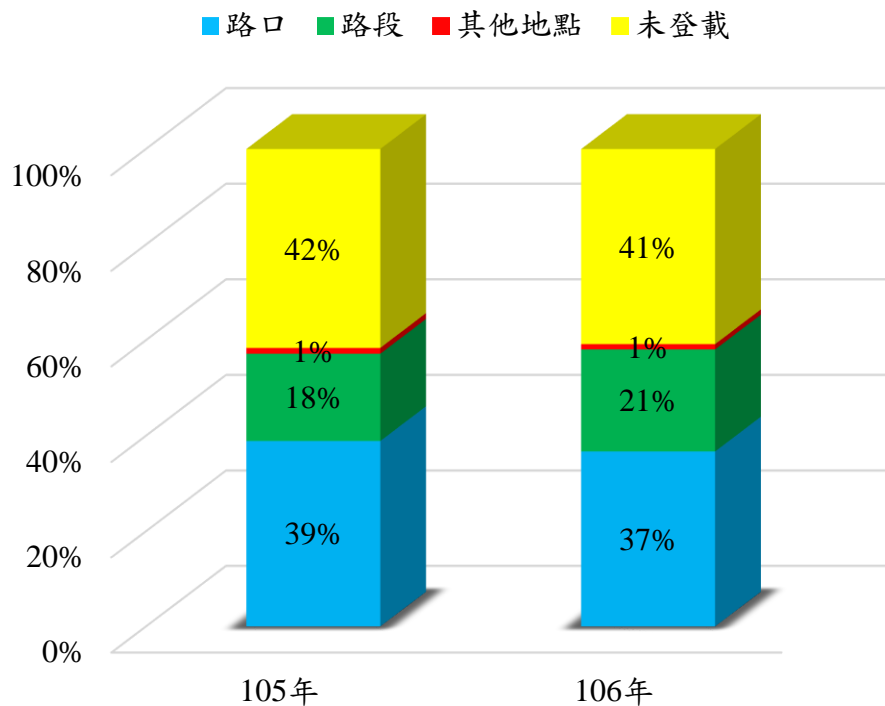


圖 4_臺北市 106 年與 105 年事故地點比較—依事故位置

(二)行政區分布

1. 依行政區分析 106 年事故件數顯示，中山區發生 5,212 件最多，中正區為 3,990 件次之，內湖區為 3,833 件再次之，事故件數最少者為南港區，發生 1,451 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 106 年與 105 年事故地點比較—依行政區

	105 年	106 年	增減數	增減比例
大同	2,049	1,951	-98	-5%
萬華	1,781	1,863	82	5%
中山	5,321	5,212	-109	-2%
大安	3,640	3,667	27	1%
中正	4,000	3,990	-10	0%
松山	2,291	2,189	-102	-4%
信義	3,722	3,585	-137	-4%
士林	3,422	3,077	-345	-10%
北投	3,329	3,554	225	7%
文山	3,390	3,318	-72	-2%
南港	1,291	1,451	160	12%
內湖	4,636	3,833	-803	-17%
總計	38,872	37,690	-1,182	-3%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 107 年 2 月 7 日前建檔資料。

2. 再與 105 年比較各行政區之增減狀況，多數行政區事故件數均下降，惟萬華區、大安區、北投區及南港區仍為增加，其中北投區增加 225 件(7%)最多，其次為南港區的 160 件(+12%)(如圖 5)。

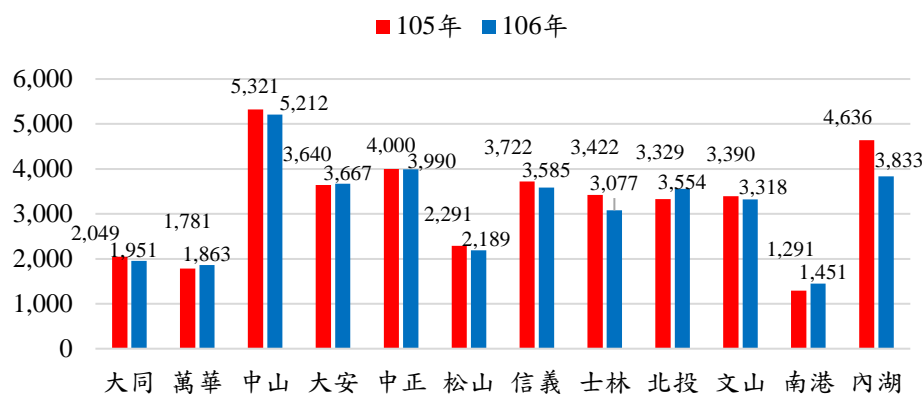


圖 5_臺北市 106 年與 105 年事故地點比較—依行政區

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 106 年交通事故發生之天候狀況，晴天發生 20,578 件，較 105 年增加 1,295 件(+7%)；陰天發生 5,202 件，較 105 年減少 568 件(-10%)；雨天則發生 5,672 件，較 105 年減少 244 件(-4%)，詳表 7。

表 7_臺北市 106 年與 105 年事故地點比較—依天候狀況

	晴天	陰天	雨天	未登載	總 計
105 年	19,283	5,770	5,916	7,903	38,872
106 年	20,578	5,202	5,672	6,238	37,690
增減數	1,295	-568	-244	-1,665	-1,182
增減比例	7%	-10%	-4%	-21%	-3%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 107 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 106 年發生事故時為晴天者，占總件數的 55%，顯示半數事故係於天候良好情況下發生。

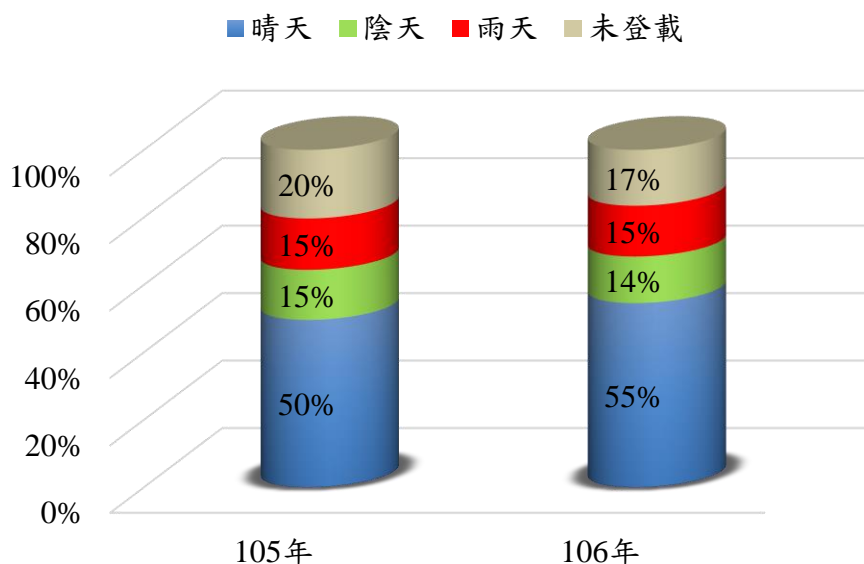


圖 6_臺北市 106 年與 105 年事故地點比較—依天候狀況

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 106 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」、「搶越行人穿越道」、「未依規定讓車」、「其他引起事故之違規或不當行為」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「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」、「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「倒車未依規定」，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 106 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 (18%)	未注意車前狀況 (39%)	未依規定讓車 (18%)	未注意車前狀況 (20%)
2	未依規定讓車 (15%)	搶越行人穿越道 (18%)	未注意車前狀況 (17%)	變換車道或方向不當 (16%)
3	變換車道或方向不當 (12%)	未依規定讓車 (13%)	變換車道或方向不當 (9%)	未依規定讓車 (10%)
4	右轉彎未依規定 (7%)	其他引起事故之違規 或不當行為 (7%)	右轉彎未依規定 (8%)	未保持行車安全間隔 (9%)
5	尚未發現肇事因素 (6%)	違反號誌管制 (5%)	尚未發現肇事因素 (7%)	倒車未依規定 (8%)
6	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 (5%)	右轉彎未依規定 (7%)
7	起步未注意其他車 (人)安全(5%)	違反標誌(線)禁制 (4%)	違反號誌管制 (5%)	起步未注意其他車 (人)安全(6%)
8	左轉彎未依規定 (5%)	酒醉(後)駕駛失控 (4%)	其他引起事故之違規 或不當行為 (4%)	尚未發現肇事因素 (5%)
9	違反標誌(線)禁制 (4%)	變換車道或方向不當 (2%)	起步未注意其他車 (人)安全(4%)	違反標誌(線)禁制 (4%)
10	其他引起事故之違規 或不當行為 (4%)	右轉彎未依規定 (2%)	違反標誌(線)禁制 (4%)	左轉彎未依規定 (4%)
累計比例	81%	96%	81%	89%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 107 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. 本表將「不明原因肇事」排除。所謂不明原因肇事為跡證不足、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、 106 年交通事故交叉分析

一、 傷亡車種分析

(一)死亡車種分析

106 年 A1 類事故造成 65 人死亡，為歷年最低，其中以機車 30 人(含乘客)為主(占 46%)，行人 28 人居次(占 43%)，自小客車、自行車及大貨車死亡人數各為 3 人、3 人及 1 人再次之(如圖 7)。

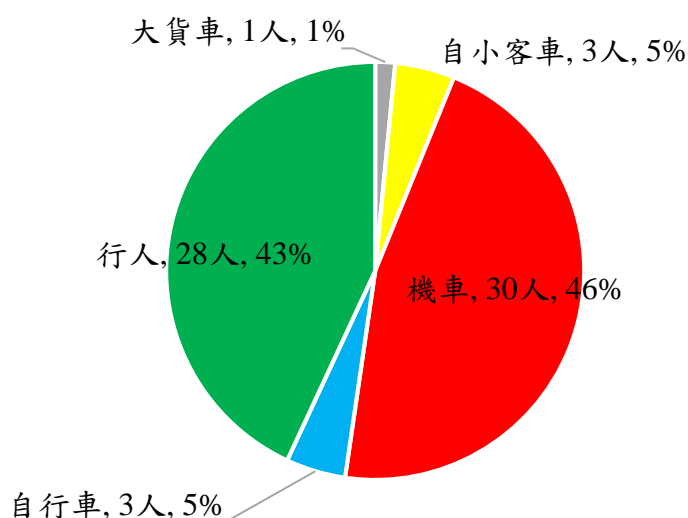


圖 7_臺北市 106 年死亡車種比例

另觀察近 3 年同期統計顯示，機車仍為主要死亡車種，但 106 年機車死亡人數較 105 年減少 22 人，降幅達 42%；另行人死亡人數則與 105 年持平，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
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%)
106 年	65 (100%)	-	1 (1%)	-	3 (5%)	-	30 (46%)	3 (5%)	28 (43%)	-
106 年較 105 年 增減人數(%)	-24 (-27%)	-	1 (100%)	-1 (-100%)	0 (0%)	-1 (-100%)	-22 (-42%)	0 (0%)	0 (0%)	-1 (-100%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 107 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

106 年交通事故受傷人數計 28,773 人，其中以機車占多數(74.9%)，行人次之(7.3%)，自行車再次之(3.8%)，如圖 8。

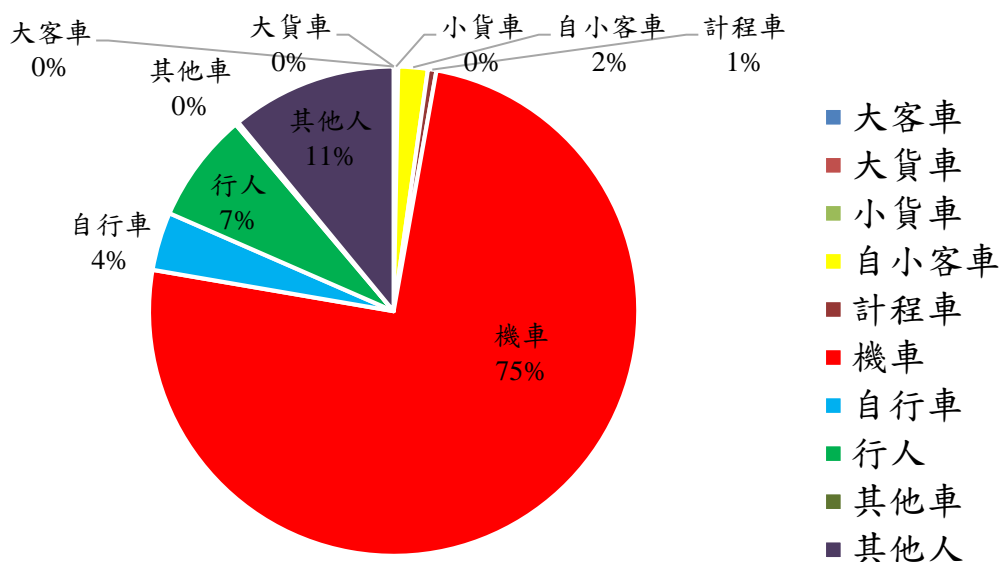


圖 8_臺北市 106 年受傷車種比例

統計近 3 年事故資料顯示，機車仍為主要受傷車種，自行車及行人受傷人數亦較去(105)年減少；若比較 106 年與 105 年各車種受傷人數，行人減少 110 人(-4.9%)最多，機車減少 111 人(-0.05%)次之，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
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	29,190 (100%)	14 (0.0%)	11 (0.0%)	99 (0.3%)	566 (1.9%)	163 (0.6%)	21,658 (74.3%)	1,170 (4%)	2,203 (7.5%)	73 (0.3%)	3,233 (11.1%)
106 年	28,773 (100%)	2 (0.0%)	4 (0.0%)	80 (0.3%)	560 (1.9%)	162 (0.6%)	21,547 (74.8%)	1,107 (3.8%)	2,093 (7.3%)	65 (0.2%)	3,153 (11%)
106 年較 105 年 增減人數(%)	-417 (-1.4%)	-12 (-85.7%)	-7 (-63.6%)	-19 (-19.1%)	-6 (-1.0%)	-1 (-0.1%)	-111 (-0.05%)	-63 (-5.3%)	-110 (-4.9%)	-8 (-10.9%)	-80 (-2.4%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 107 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)死亡車種年齡層分布

106年機車死亡(含乘客)30人最多，且各年齡層皆有，以40-49歲共6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20人，詳表11。

表 11_臺北市 106 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	總 計
0-17 歲	-	-	-	1	-	2	-	2	5
18-25 歲	-	-	-	-	-	4	-	-	4
26-29 歲	-	-	-	-	-	3	-	-	3
30-39 歲	-	-	-	-	-	3	-	-	3
40-49 歲	-	1	-	-	-	6	-	2	9
50-59 歲	-	-	-	1	-	5	2	4	12
60-64 歲	-	-	-	-	-	3	-	-	3
>65 歲	-	-	-	1	-	4	1	20	26
總 計	0	1	0	3	0	30	3	28	65

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 107 年 2 月 7 日前建檔資料。

(二)受傷車種年齡層分布

1. 受傷車種以機車為主，其中機車受傷年齡層以 18-25 歲之 7,915 人為主(39.1%)，其次為 30-39 歲之 3,944 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 715 人(33.9%)，其次為 50-59 歲之 300 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 303 人(26.6%)，其次為 50-59 歲之 201 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 106 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
0-17 歲	-	-	-	1	-	239	100	148	-	527	1,015
18-25 歲	-	-	6	74	2	7,915	101	164	11	1,095	9,368
26-29 歲	-	-	3	48	2	2,647	49	108	10	227	3,094
30-39 歲	1	1	26	165	18	3,944	102	216	13	406	4,892
40-49 歲	1	2	18	136	37	2,549	127	228	8	246	3,352
50-59 歲	-	1	18	79	63	2,236	201	300	10	273	3,181
60-64 歲	-	-	5	32	19	958	124	214	7	140	1,499
>65 歲	-	-	4	25	21	1,059	303	715	6	239	2,372
總 計	2	4	80	560	162	21,547	1,107	2,093	65	3,153	28,773

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 107 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、 傷亡車種性別分析

(一)死亡車種性別分析

106 年交通事故死亡以男性 47 人居多，尤以機車騎士為主(49%)，行人次之(36%)，自行車再次之；女性死亡計 18 人，並以行人居多(61%)，機車次之(33%) (如圖 9)。

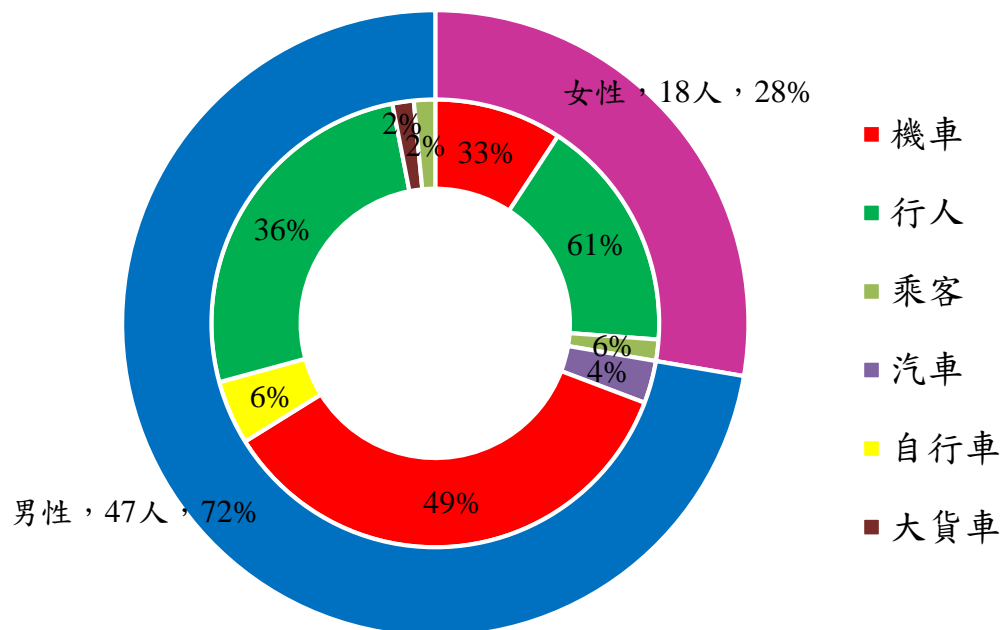


圖 9_臺北市 106 年死亡車種性別分布

(二)受傷車種性別分析

106 年交通事故受傷以男性 17,426 人居多，其中機車騎士比例最高(85%)，行人次之(4%)；女性則為 11,347 人，同樣以機車騎士為主(60%)，其他人(包含乘客、義交或施工人員等)次之(12%)(如圖 10)。

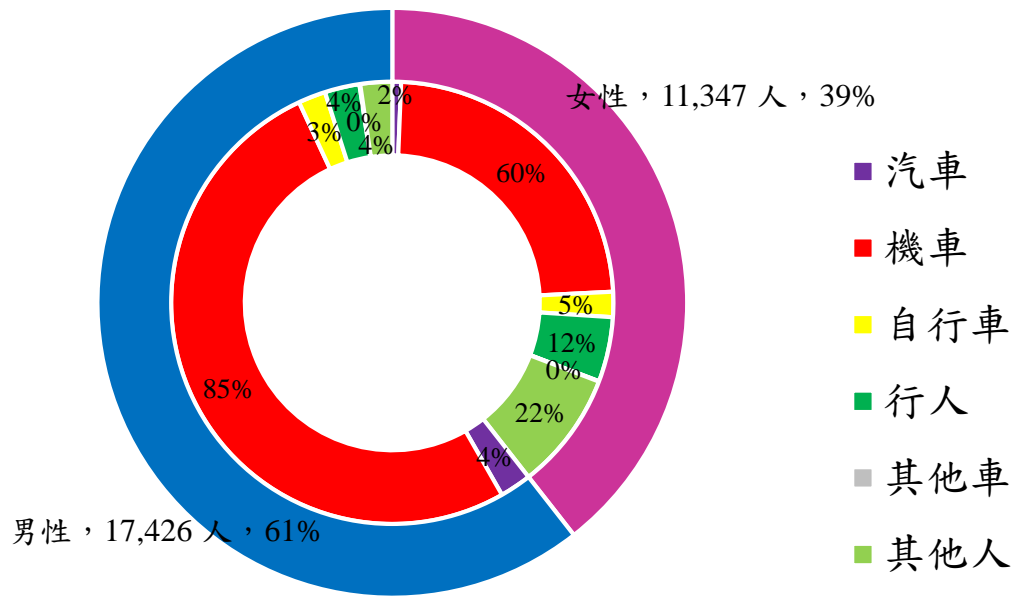


圖 10_臺北市 106 年受傷車種性別比例

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 13。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 18,513 件，占整體件數的 49.12%，其中小客車與機車碰撞 7,971 件最多，與小客車碰撞 7,252 件次之。
2. 第一當事人為機車者計 11,609 件，占整體件數的 30.8%，其中機車與機車碰撞 5,550 件最多。
3. 機車與小客車碰撞之事故(11,647 件)中，小客車為第一當事人(7,971 件)的比例較高，約占 68.4%，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 13_臺北市 106 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	37	3	40	403	193	19	59	47	82	14	897	2.38%
大貨車	1	10	20	175	74	2	6	12	3	22	325	0.86%
小貨車	56	15	214	1,102	1,064	53	159	108	17	101	2,889	7.67%
小客車	379	85	691	7,252	7,971	319	830	587	61	338	18,513	49.12%
機車	111	22	347	3,676	5,550	296	607	315	30	655	11,609	30.80%
自行車	4	2	9	116	239	44	50	10	2	46	522	1.38%
行人	5	1	8	53	221	7	2	6	-	-	303	0.80%
其他車	47	6	75	613	610	23	62	78	8	46	1,568	4.16%
其他人	-	-	1	18	20	1	-	1	1	-	42	0.11%
未登載	7	2	38	381	431	11	42	26	2	82	1,022	2.71%
總計	647	146	1,443	13,789	16,373	775	1,817	1,190	206	1,304	37,690	100%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 107 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 106 年各車種(第一當事人)分析其肇事原因，並列舉前 5 大的肇事原因(「不明原因肇事」與「尚未發現肇事原因」不予納入統計)，詳如表 14：

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、小客車)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；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；其中「變換車道或方向不當」比例達 14%，推測為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. 行人肇因「未依規定穿越道路」比例達 55.9%，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 14_臺北市 106 年各車種主要肇事原因

排序	大客車	大貨車	小貨車	小客車	機車	自行車	行人
1	未注意車前狀況(20.3%)	未注意車前狀況(22.5%)	未注意車前狀況(17.8%)	未注意車前狀況(16.3%)	未注意車前狀況(26.9%)	未注意車前狀況(16.5%)	未依規定穿越道路(55.9%)
2	未保持行車安全間隔(16.8%)	未保持行車安全間隔(16.0%)	未依規定讓車(12.9%)	未依規定讓車(15.5%)	未依規定讓車(19.9%)	違反號誌管制(14.1%)	未依號誌指示穿越道路(23.7%)
3	變換車道或方向不當(16.5%)	變換車道或方向不當(10.8%)	變換車道或方向不當(11.3%)	變換車道或方向不當(14%)	變換車道或方向不當(9.7%)	左轉彎未依規定(13.3%)	其他引起事故疏失或行為(11%)
4	右轉彎未依規定(12%)	倒車未依規定(7.4%)	倒車未依規定(9.7%)	右轉彎未依規定(10.4%)	其他引起事故之違規或不當行為(7.2%)	未依規定讓車(12.7%)	穿越道路未注意左右來車(5.7%)
5	左轉彎未依規定(6.9%)	未依規定讓車(6.1%)	右轉彎未依規定(9.1%)	起步未注意其他車(人)安全(6.7%)	左轉彎未依規定(6.6%)	其他引起事故之違規或不當行為(9.8%)	在道路上嬉戲或奔走不定(1.6%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 107 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)18-25 歲機車駕駛人傷亡肇事原因分析

為進一步瞭解 18-25 歲機車駕駛人肇事原因，以利相關宣導與執法作為，因此針對 106 年 18-25 歲機車駕駛人傷亡族群分析其肇事原因，並列舉前 5 大的肇事原因(「不明原因肇事」與「尚未發現肇事原因」不予納入統計)，詳如表 15：

1. 檢視 106 年 18-25 歲機車駕駛人前 5 大主要肇事原因，分別為「未注意車前狀況」、「未依規定讓車」、「超速失控」、「其他引起事故之疏失或行為」及「未依規定減速」，詳表 18。
2. 因 18-25 歲多為大專院校學生，由前述分析可知此年齡層機車駕駛人對路權觀念、安全駕駛觀念及速度管理認知不足，仍應再加強機車駕駛安全教育。

表 15_臺北市 106 年 18-25 歲機車駕駛人傷亡族群肇事原因分析

排序	18-25 歲機車駕駛人傷亡族群
1	未注意車前狀況 (25.9%)
2	未依規定讓車 (12.8%)
3	超速失控 (11.8%)
4	其他引起事故之疏失或行為 (10.2%)
5	未依規定減速 (7.7%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 107 年 2 月 7 日前建檔資料。

參、 總結

- 一、 106 年事故件數較 105 年減少 1,182 件(-3%)，並以 A1 類事故件數減少比例最多(-31%)，死亡人數 65 人較 105 年減少 24 人(-27%)，為歷年最低；受傷人數亦較 105 年減少 417 人(-1%)。
- 二、 106 年共發生 91 件酒駕事故，造成 2 人死亡 66 受傷，較 105 年減少 19 件(-17%)，受傷人數減少 7 人(-10%)，酒駕肇事件數及傷亡人數均已逐年減少，惟配合「酒駕零容忍」政策，仍需加強酒駕執法勤務。
- 三、 本市 106 年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清晨及上午時段。整體而言，事故發生時段與 105 年無明顯差異。
- 四、 依行政區分析交通事故分布，在中山區發生最多，中正區次之；與 105 年比較，以北投區增加 225 件(+7%)最多，其次為南港區的 160 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、 106 年交通事故死亡車種，以機車(30 人、46%)及行人(28 人、43%)為大宗，；另依近年資料顯示，機車為主要死亡車種，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(搶越行人穿越道 18%)，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(74.8%)，行人次之(7.3%)，再其次為自行車(3.8%)；另依近年資料顯示，106 年機車駕駛人受傷人數較 105 年微幅下降 111 人(-0.05%)，自行車及行人受傷人數亦較去(105)年減少；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 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，於變換車道時發生碰撞；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 18-25 歲為主(37%)，其次為 30-39 歲(18%)；行人死傷集中在 65 歲以上年長者(34%)；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，受傷則為機車。

- 十一、由肇事責任分析交通事故，第一當事人多為小客車(49.1%)，多數為小客車與機車之事故(43%)；另第一當事人為機車者占 30.8%，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、第一當事人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、上下客(貨)及倒車時更加謹慎；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；小客車於路口轉彎時，除禮讓直行車先行外，更應留意起步時注意其他車(人)之安全。

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、18-25 歲機車駕駛人前 5 大主要肇事原因，分別為「未注意車前狀況」、「未依規定讓車」、「超速失控」、「其他引起事故之疏失或行為」及「未依規定減速」；因 18-25 歲多為大專院校學生，由前述分析可知此年齡層機車駕駛人對路權觀念、安全駕駛觀念及速度管理認知不足，仍應再加強機車駕駛安全教育。