

臺北市 107 年交通事故分析報告

臺北市政府交通局
108 年 3 月

摘要

道路交通事故直接造成生命或財產損失，間接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。本報告係依本市 107 年交通事故資料分析事故特性，以為相關局處配合研擬改善措施之參據。107 年交通事故分析特性摘述如下：

- 一、107 年交通事故 37,850 件，較 106 年微幅增加 160 件(0.4%)；其中 A1 類事故增加 11 件(18%)，A2 類事故減少 271 件 (-1.2%)；死亡人數 76 人較 106 年增加 11 人(16.9%)為近十年次低，受傷人數減少 469 人(-1.6%)。
- 二、107 年酒駕事故 77 件，較 106 年減少 15 件(-16%)；3 人死亡、66 人受伤。
- 三、交通事故發生時段主要集中於上、下午尖峰，A1 類事故多發生於清晨、上午尖峰及下午尖、離峰。整體而言，事故發生時段與 106 年無明顯差異。
- 四、各行政區內交通事故與 106 年相較，以文山區減少 298 件(-9%)最多，其次為北投區減少 148 件(-4%)次之，另中山區增加 169 件(3.2%)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、交通事故傷亡車種，仍以機車為主，行人次之；其中，機車傷亡以 18-25 歲青年族群為主(35%)；行人傷亡則集中在 65 歲以上年長者(34%)。
- 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。

依 107 年交通事故分析結果，整體受傷人數呈現下降趨勢，惟酒駕事故仍造成 3 人死亡，66 人受伤，應持續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、安駕觀念及取締違規。另行人自身違規行為甚多，仍需透過宣導及勸導取締，導正行人貪圖方便心態；至汽車駕駛應加強經過路口時所需確認行穿線上是否有行人或自行車通過之安全駕駛行為，且於轉彎或變換車道時應禮讓直行車先行之駕駛行為。

目錄

壹、 107 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、 107 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.....	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 107 年與 106 年事故地點比較—依事故位置...	5
圖 5 臺北市 107 年與 106 年事故地點比較—依行政區	6
圖 6 臺北市 107 年與 106 年事故地點比較—依天候狀況...	7
圖 7 臺北市 107 年死亡車種比例	10
圖 8 臺北市 107 年受傷車種比例	11
圖 9 臺北市 107 年死亡車種性別分布	14
圖 10 臺北市 107 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 6 年臺北市酒駕事故件數暨傷亡人數統計	3
表 3 臺北市 107 年交通事故時段分布	4
表 4 臺北市 106 年交通事故時段分布	4
表 5 臺北市 107 年與 106 年事故地點比較—依事故位置...	5
表 6 臺北市 107 年與 106 年事故地點比較—依行政區	6
表 7 臺北市 107 年與 106 年事故地點比較—依天候狀況...	7
表 8 臺北市 107 年各類交通事故前 10 大肇事原因統計	9
表 9 近 3 年臺北市交通事故主要車種死亡人數統計	10
表 10 近 3 年臺北市交通事故主要車種受傷人數統計	11
表 11 臺北市 107 年死亡車種年齡層統計	12
表 12 臺北市 107 年受傷車種年齡層統計	13
表 13 臺北市 107 年肇事車種交叉分析	17
表 14 臺北市 107 年各車種主要肇事原因	19
表 15 臺北市 107 年 18-25 歲機車駕駛人傷亡族群肇事原因 分析.....	20
表 16 臺北市 107 年 65 歲以上年長者各傷亡車種個別肇事 原因分析.....	21

壹、 107 年交通事故概況

一、 事件件數暨傷亡人數

(一)本市 107 年共發生 37,850 件交通事故，較 106 年增加 160 件(+0.4%)，其中 A2 類事件件數減少 271 件(-1.2%)，A3 類事件件數增加 420 件(+2.7%)；而死亡人數方面，107 年 A1 類交通事故死亡人數計 76 人，為近 10 年次低(去年為歷年最低)，惟仍較 106 年增加 11 人(+16.9%)；受傷人數計 28,304 人，則較 106 年減少 469 人(-1.6%)，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	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)
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
107 年	37,850	76	28,304	72	76	36	21,881	28,268	15,897
107 年較 106 年增減數	160	11	-469	11	11	-3	-271	-466	420
107 年較 106 年增減比例	0.4%	16.9%	-1.6%	18.0%	16.9%	-7.7%	-1.2%	-1.6%	2.7%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 108 年 1 月 10 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，107 年較 105 年(近年高峰)減少 1,022 件(-2.6%)(如圖 1)；在事故死亡人數方面，104 年為 84 人，105 年為 89 人(近年高峰)，106 年為 65 人，107 年為 76 人(近 10 年次低)，較 105 年減少 13 人(-14.6%)(如圖 2)；在受傷人數方面，105 年較 104 年增加 2.4%，106 年較 105 年減少 1.4%，107 年則較 106 年減少 469 人(-1.6%)，呈現穩定下降趨勢(如圖 3)。

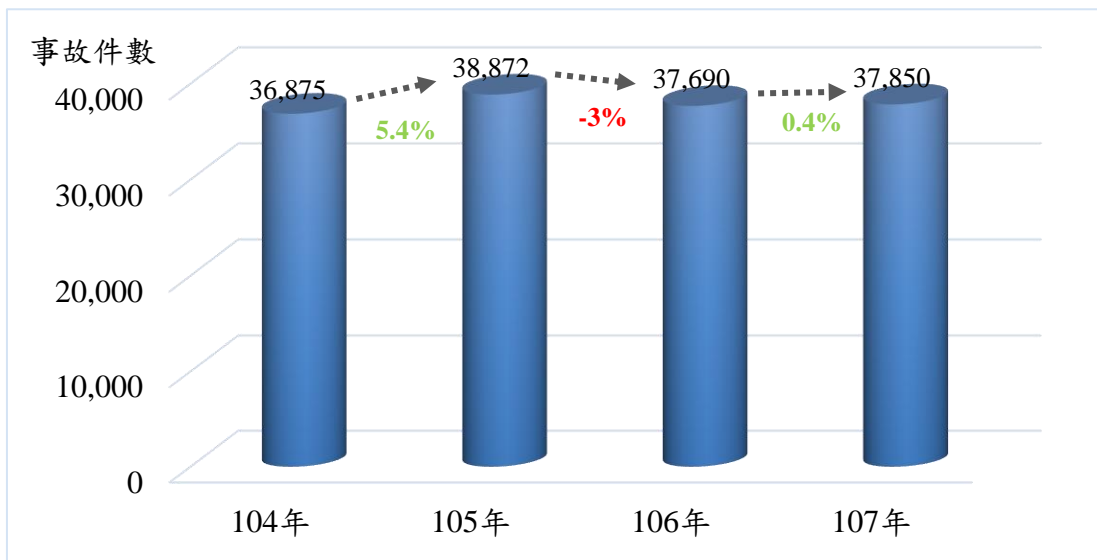


圖 1 近 3 年臺北市交通事故件數統計

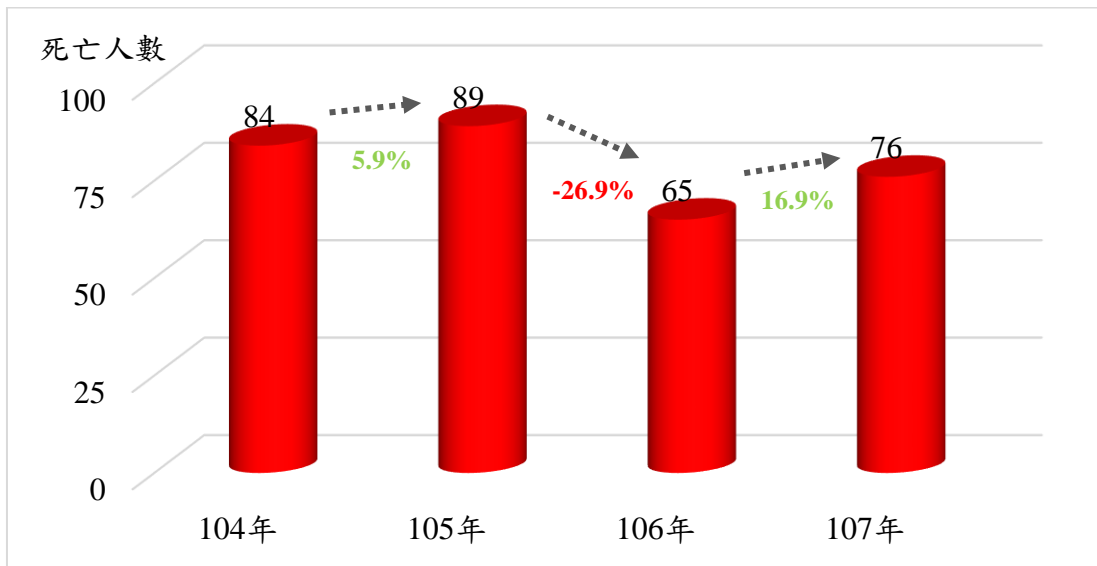


圖 2 近 3 年臺北市交通事故死亡人數統計

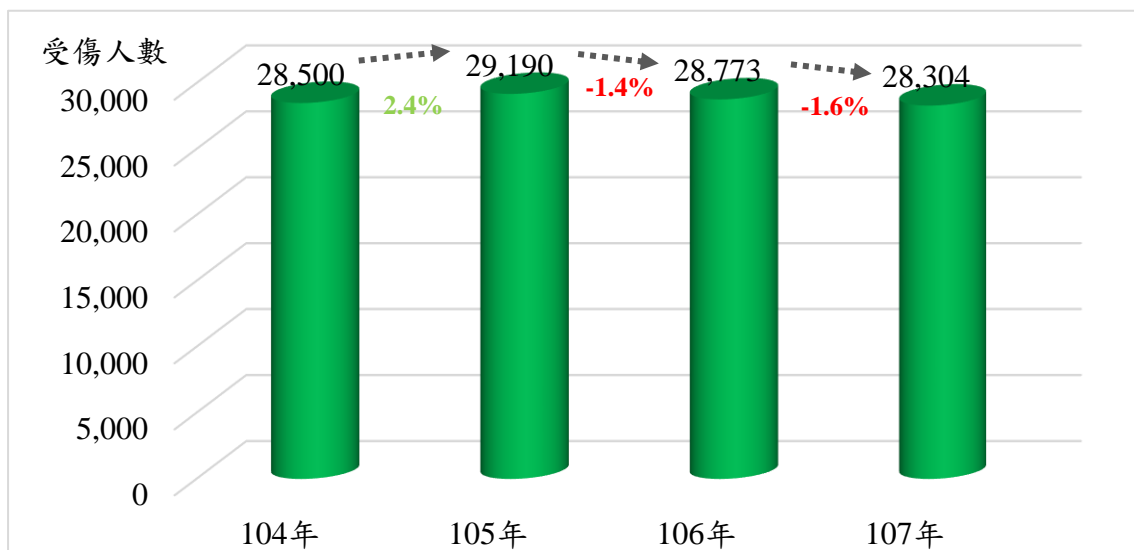


圖 3 近 3 年臺北市交通事故受傷人數統計

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 107 年共發生 77 件酒駕事故，造成 3 人死亡，66 人受傷；相較 106 年減少 15 件事務(-16%)，死亡人數增加 1 人(+50%)，受傷人數減少 6 人(-8%)，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 6 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		
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	92	2	62	28	2	72
107 年	77	2	48	27	3	66
107 年較 106 年增減數	-15	0	-14	-1	1	-6
107 年較 106 年增減比例	-16%	0%	-23%	-4%	50%	-8%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 108 年 1 月 10 日前建檔資料。

三、 交通事故發生時段

(一)107 年事故發生時段分布

檢視 107 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、8-10 時及 22-24 時(清晨、上午尖峰及晚上離峰)；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 107 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%	4%	3%	2%
02-04 時	1%	4%	1%	1%
04-06 時	1%	11%	1%	1%
06-08 時	6%	10%	7%	5%
08-10 時	15%	14%	16%	13%
10-12 時	12%	8%	12%	12%
12-14 時	11%	8%	11%	11%
14-16 時	12%	7%	11%	13%
16-18 時	13%	10%	13%	14%
18-20 時	13%	7%	12%	15%
20-22 時	8%	6%	8%	8%
22-24 時	6%	11%	6%	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 108 年 1 月 10 日前建檔資料。

(二)107 年與 106 年比較

比較 107 年與 106 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，上午尖峰時段(8-10 時)及晚上離峰(22-24 時)略有增加；至 A2、A3 事故之時間分布則無明顯變化。

表 4 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 108 年 1 月 10 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 107 年交通事故，發生於路口計 12,930 件，較 106 年減少 910 件(-6.6%)；發生於路段計 8,642 件，較 106 年增加 595 件(7.4%)，詳表 5。

表 5 臺北市 107 年與 106 年事故地點比較—依事故位置

年別	路口	路段	其他地點	未登載	總計
106 年	13,840	8,047	416	15,387	37,690
107 年	12,930	8,642	463	15,815	37,850
增減數	-910	595	47	428	160
增減比例	-6.6%	7.4%	11.3%	2.8%	0.4%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 108 年 1 月 10 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 107 年路口件數占總件數之比例約為 34%、路段件數占總件數之比例約為 23%，與 106 年之比例無明顯差異(如圖 4)。

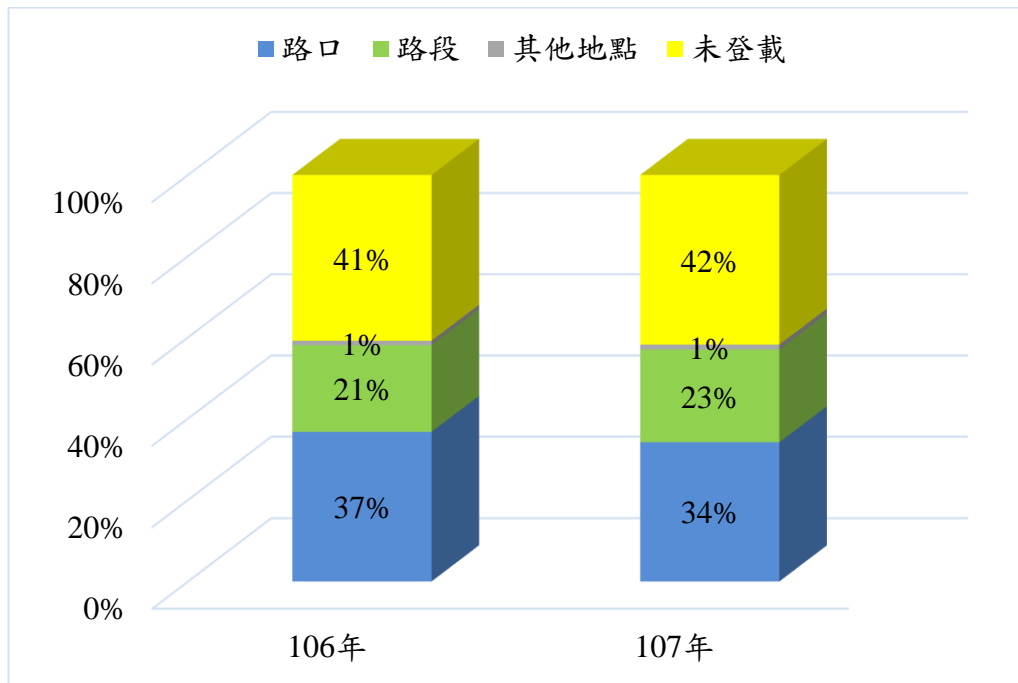


圖 4 臺北市 107 年與 106 年事故地點比較—依事故位置

(二)行政區分布

1. 依行政區分析 107 年事故件數顯示，中山區發生 5,381 件最多，中正區為 4,024 件次之，內湖區為 3,977 件再次之，事故件數最少者為南港區，發生 1,542 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 107 年與 106 年事故地點比較—依行政區

行政區	106 年	107 年	增減數	增減比例
大同	1,951	2,112	161	8.3%
萬華	1,863	1,944	81	4.3%
中山	5,212	5,381	169	3.2%
大安	3,667	3,608	-59	-1.6%
中正	3,990	4,024	34	0.9%
松山	2,189	2,163	-26	-1.2%
信義	3,585	3,503	-82	-2.3%
士林	3,077	3,170	93	3.0%
北投	3,554	3,406	-148	-4.2%
文山	3,318	3,020	-298	-9.0%
南港	1,451	1,542	91	6.3%
內湖	3,833	3,977	144	3.8%
總計	37,690	37,850	160	0.4%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 108 年 1 月 10 日前建檔資料。

2. 再與 106 年比較各行政區之增減狀況，大安區、松山區、信義區、北投區及文山區事故件數為下降，其中文山區減少 298 件(-9%)最多，其次為北投區減少 148 件(-4.2%)(如圖 5)。

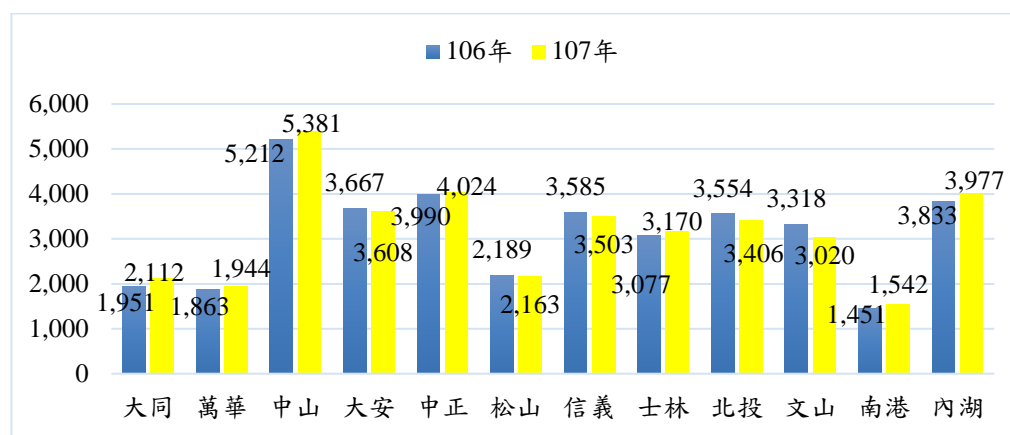


圖 5 臺北市 107 年與 106 年事故地點比較—依行政區

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 107 年交通事故發生之天候狀況，晴天發生 21,361 件，較 106 年增加 783 件(3.8%)；陰天發生 4,792 件，較 106 年減少 410 件(-7.9%)；雨天則發生 5,541 件，較 106 年減少 131 件(-2.3%)，詳表 7。

表 7 臺北市 107 年與 106 年事故地點比較—依天候狀況

年 別	晴天	陰天	雨天	未登載	總 計
106 年	20,578	5,202	5,672	6,238	37,690
107 年	21,361	4,792	5,541	6,156	37,850
增減數	783	-410	-131	-82	160
增減比例	3.8%	-7.9%	-2.3%	-1.3%	0.4%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 108 年 1 月 10 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 107 年發生事故時為晴天者，占總件數的 56%，顯示半數事故係於天候良好情況下發生。

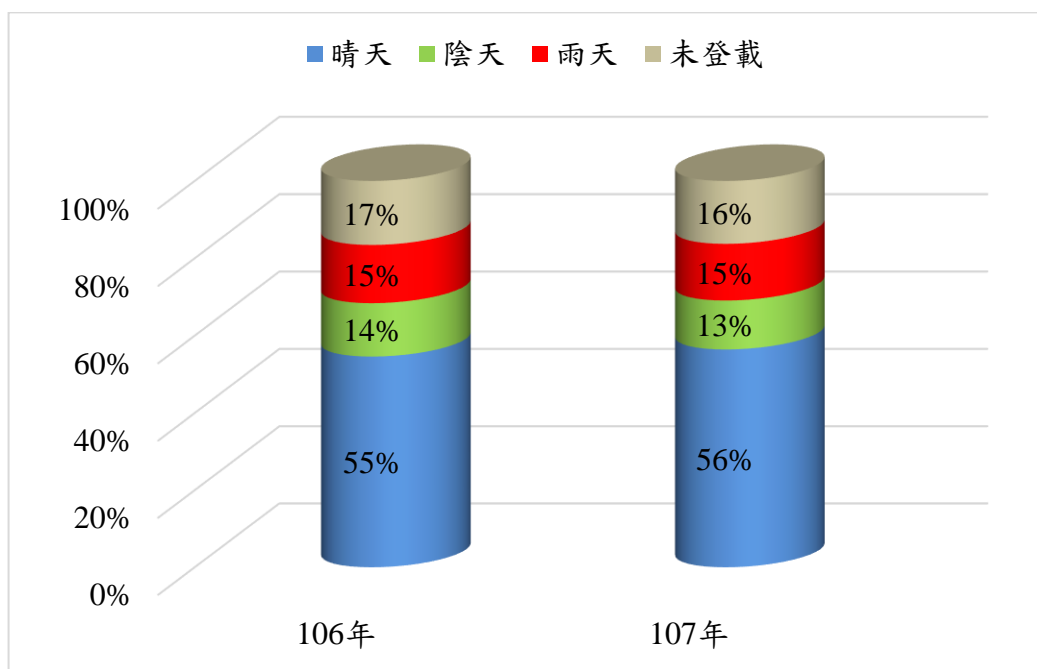


圖 6 臺北市 107 年與 106 年事故地點比較—依天候狀況

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 107 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」、「尚未發現肇事因素」及「右轉彎未依規定」，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」、「違反號誌管制或指揮」、「其他引起事故之違規或不當行為」及「未依規定讓車」，詳表 8。顯示駕駛人除對路權觀念不清、不遵守標誌、標線及號誌行駛外，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，或未禮讓其他車輛及行人等，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 107 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 (25%)	未注意車前狀態 (17%)	未注意車前狀況 (21%)
2	未依規定讓車 (14%)	搶越行人穿越道 (22%)	未依規定讓車 (16%)	變換車道或方向不當 (17%)
3	變換車道或方向不當 (12%)	違反號誌管制或指揮 (10%)	尚未發現肇事因素 (10%)	未依規定讓車 (10%)
4	尚未發現肇事因素 (8%)	其他引起事故之違規 或不當行為 (10%)	變換車道或方向不當 (9%)	未保持行車安全間隔 (9%)
5	右轉彎未依規定 (8%)	未依規定讓車 (5%)	右轉彎未依規定 (8%)	倒車未依規定 (7%)
6	左轉彎未依規定 (6%)	右轉彎未依規定 (5%)	左轉彎未依規定 (7%)	右轉彎未依規定 (7%)
7	起步未注意其他車 (人)安全(5%)	迴轉未依規定 (3%)	違反號誌管制或指揮 (5%)	起步未注意其他車 (人)安全(6%)
8	未保持行車安全間隔 (5%)	超速失控 (3%)	起步未注意其他車 (人)安全(4%)	尚未發現肇事因素 (5%)
9	違反號誌管制或指揮 (4%)	未保持行車安全間隔 (3%)	其他引起事故之違規 或不當行為(4%)	左轉彎未依規定 (4%)
10	倒車未依規定 (3%)	酒醉(後)駕駛失控 (3%)	搶越行人穿越道 (4%)	其他引起事故之違規 或不當行為(3%)
累計比例	83%	89%	84%	89%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 108 年 1 月 10 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、 107 年交通事故交叉分析

一、 傷亡車種分析

(一)死亡車種分析

107 年 A1 類事故造成 76 人死亡，其中以機車 36 人(含乘客)為主(占 47%)，行人 28 人居次(占 37%)，自小客車、自行車及其他死亡人數各為 6 人、4 人及 2 人再次之(如圖 7)。

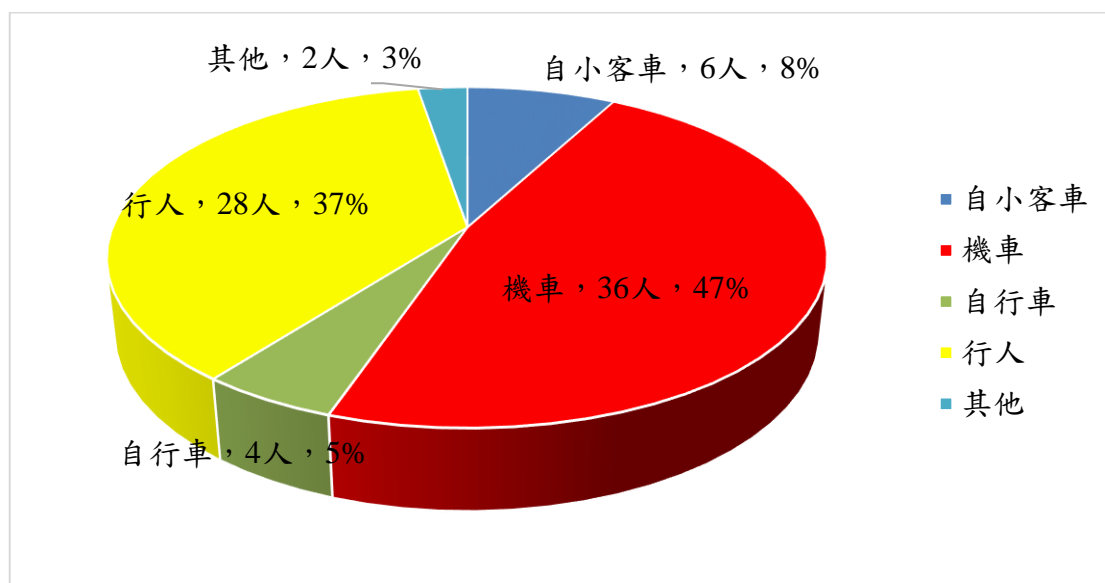


圖 7 臺北市 107 年死亡車種比例

另觀察近 3 年同期統計顯示，機車仍為主要死亡車種，另行人死亡人數則與 106 年持平，詳表 9。

表 9 近 3 年臺北市交通事故主要車種死亡人數統計

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
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%)	-
107 年	76 (100%)	-	-	-	6 (8%)	-	36 (47%)	4 (5%)	28 (37%)	2 (3%)
107 年較 106 年 增減人數(%)	11 (17%)	-	-1 (-100%)	-	3 (100%)	-	6 (20%)	1 (33%)	0 (0%)	2

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 108 年 1 月 10 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.其他包含包含軍車、警車、救護車、租賃車、三輪車、拖車及拼裝車等未歸入前項車種分類及義交或施工人員等。

(二)受傷車種分析

107 年交通事故受傷人數計 28,304 人，其中以機車占多數(75.3%)，行人次之(7.1%)，自行車再次之(3.9%)，如圖 8。

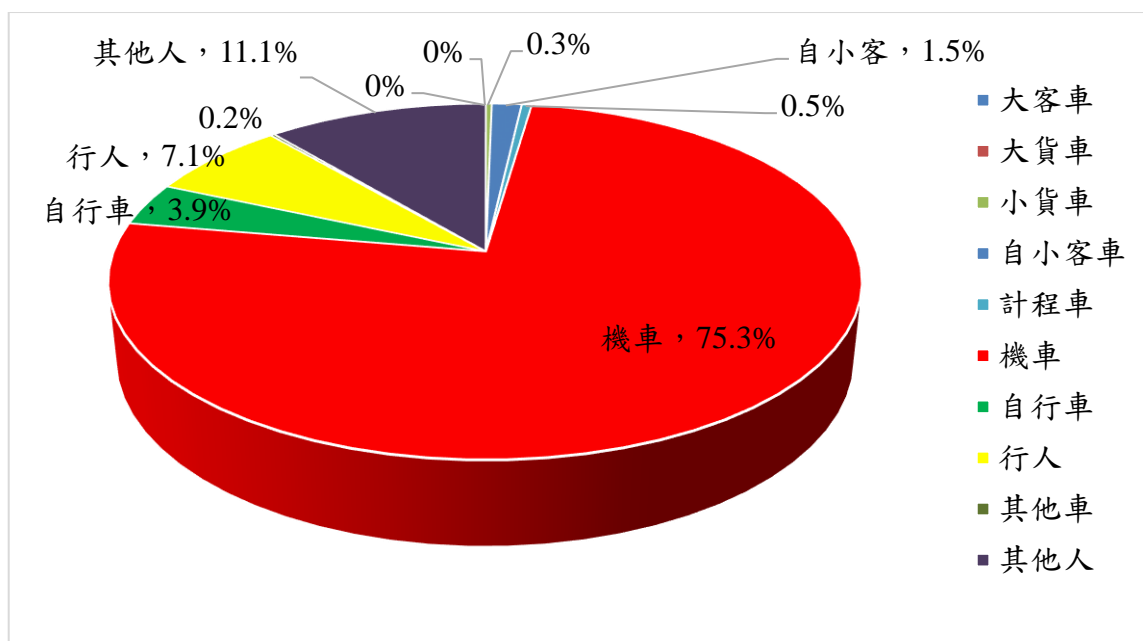


圖 8 臺北市 107 年受傷車種比例

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均較去(106)年減少；若比較 107 年與 106 年各車種受傷人數，機車減少 218 人(-1.0%)最多，自小客車減少 137 人(-24.4%)次之，詳表 10。

表 10 近 3 年臺北市交通事故主要車種受傷人數統計

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
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%)
107 年	28,304 (100%)	8 (0.0%)	5 (0.0%)	84 (0.3%)	423 (1.5%)	130 (0.5%)	21,329 (75.3%)	1,097 (3.9%)	2,008 (7.1%)	62 (0.2%)	3,158 (11.1%)
107 年較 106 年 增減人數(%)	-469 (-1.6%)	6 (300.0%)	1 (25.0%)	4 (5.0%)	-137 (-24.4%)	-32 (-19.8%)	-218 (-1.0%)	-10 (-0.9%)	-85 (-4.1%)	-3 (-4.6%)	5 (0.2%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 108 年 1 月 10 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

107年機車死亡(含乘客)36人最多，且各年齡層皆有，以18-25歲共13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 107 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	其他	總 計
0-17 歲	-	-	-	-	-	2	-	1	-	3
18-25 歲	-	-	-	-	-	13	-	-	-	13
26-29 歲	-	-	-	1	-	2	-	-	-	3
30-39 歲	-	-	-	2	-	5	-	-	-	7
40-49 歲	-	-	-	1	-	4	-	-	1	6
50-59 歲	-	-	-	1	-	3	1	2	1	8
60-64 歲	-	-	-	-	-	2	-	5	-	7
>65 歲	-	-	-	1	-	5	3	20	-	29
總 計	0	0	0	6	0	36	4	28	2	76

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 108 年 1 月 10 日前建檔資料。

註：其他包含包含軍車、警車、救護車、租賃車、三輪車、拖車及拼裝車等未歸入前項車種分類及義交或施工人員等。

(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 7,520 人為主(35.2%)，其次為 30-39 歲之 4,036 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 676 人(33.7%)，其次為 50-59 歲之 294 人(14.6%)；自行車位居第三，其年齡層集中在 65 歲以上年長者之 308 人(28.1%)，其次為 50-59 歲之 192 人(17.5%)，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 107 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	-	-	-	-	-	175	119	141	1	577	1,013
18-25 歲	-	-	7	56	-	7,520	87	144	5	1,027	8,846
26-29 歲	-	-	9	35	1	2,529	41	87	6	274	2,982
30-39 歲	4	2	21	104	15	4,036	114	230	14	398	4,938
40-49 歲	2	3	22	109	30	2,642	128	262	10	236	3,444
50-59 歲	1	-	14	68	49	2,299	192	294	12	254	3,183
60-64 歲	1	-	6	26	25	940	108	174	6	130	1,416
>65 歲	-	-	5	25	10	1,188	308	676	8	262	2,482
總 計	8	5	84	423	130	21,329	1,097	2,008	62	3,158	28,304

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 108 年 1 月 10 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

107 年交通事故死亡以男性 52 人居多，尤以機車騎士為主(62%)，行人次之(25%)，自行車再次之；女性死亡計 24 人，並以行人居多(63%)，機車次之(17%) (如圖 9)。

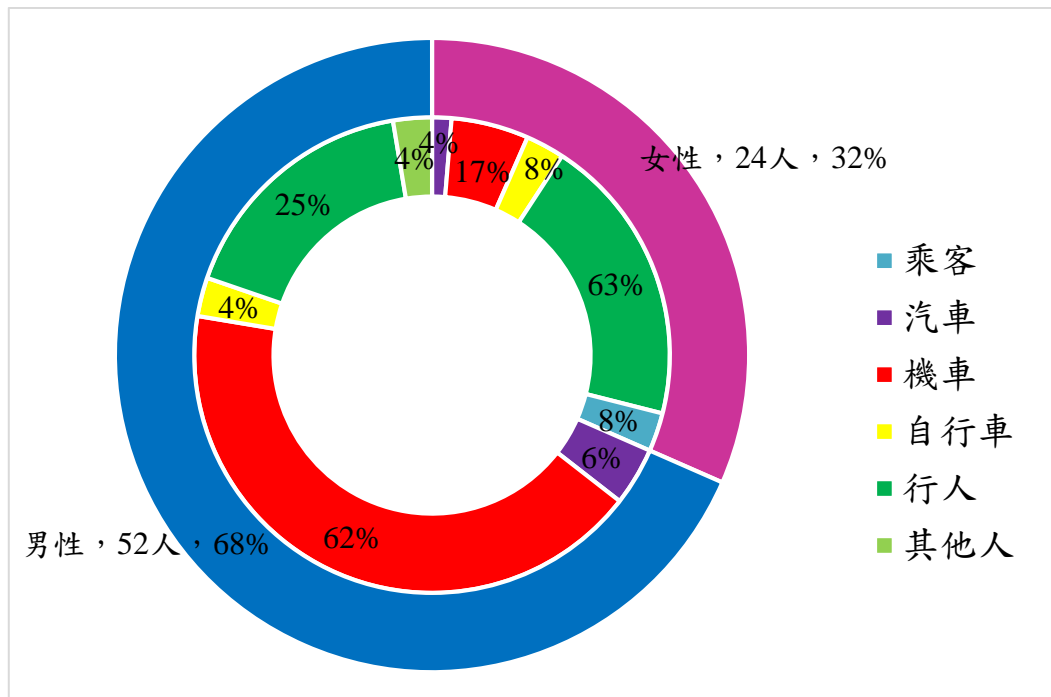


圖 9 臺北市 107 年死亡車種性別分布

(二) 受傷車種性別分析

107 年交通事故受傷以男性 17,085 人居多，其中機車騎士比例最高(83%)，行人次之(4%)；女性則為 11,219 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(21%)(如圖 10)。

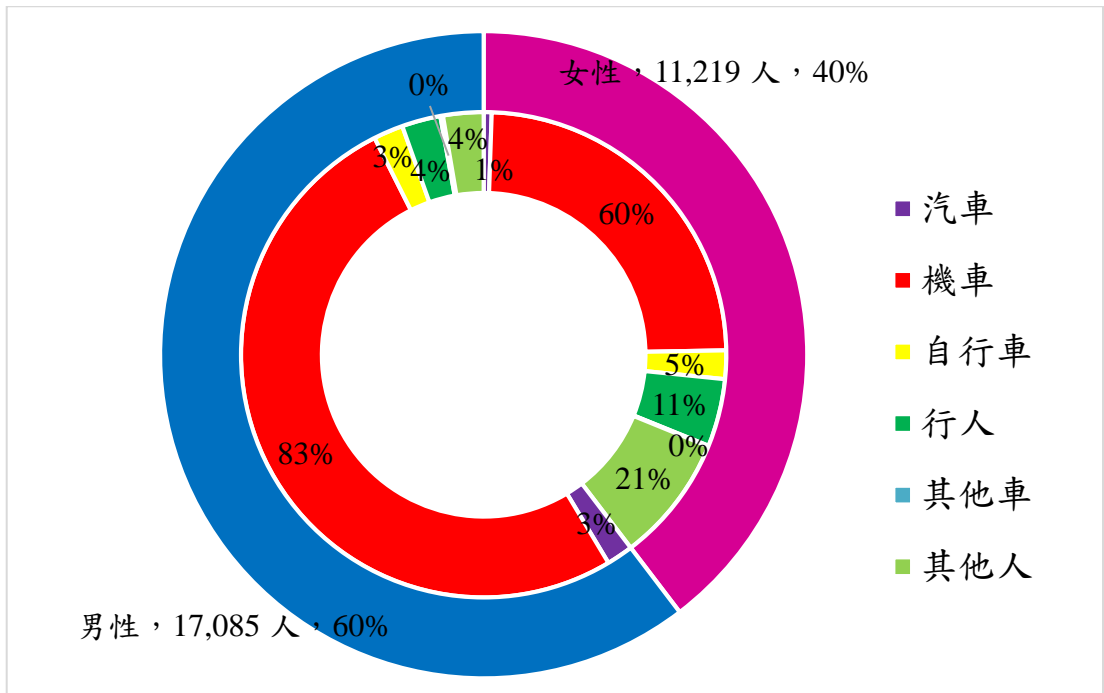


圖 10 臺北市 107 年受傷車種性別比例

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 19,716 件，占整體件數的 52.1%，其中小客車與機車碰撞 8,588 件最多，與小客車碰撞 8,312 件次之。
2. 第一當事人為機車者計 11,969 件，占整體件數的 31.6%，其中機車與機車碰撞 5,744 件最多。
3. 機車與小客車碰撞之事故(12,648 件)中，小客車為第一當事人(8,588 件)的比例較高，約占 67.9%，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 107 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	6	43	493	149	14	46	2	109	11	910	2.4%
大貨車	13	2	21	244	92	6	5	3	14	34	434	1.1%
小貨車	68	19	209	1,292	1,017	56	141	11	28	82	2,923	7.7%
小客車	448	126	779	8,312	8,588	320	896	42	66	139	19,716	52.1%
機車	131	23	357	4,060	5,744	322	642	50	42	598	11,969	31.6%
自行車	7	2	22	134	254	45	51	1	-	28	544	1.4%
行人	6	-	6	47	195	7	-	-	-	1	262	0.7%
其他車	4	1	10	87	68	4	9	-	3	5	191	0.5%
其他人	1	-	1	24	30	5	-	-	-	-	61	0.2%
未登載	8	-	22	339	411	20	25	2	3	10	840	2.2%
總計	723	179	1,470	15,032	16,548	799	1,815	111	265	908	37,850	100%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 108 年 1 月 10 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、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 107 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；肇因「未保持行車安全間隔」位居第 2 名，顯見大型車因體積大，死角多，易與其他車種發生擦撞，另肇因「變換車道或方向不當」位居第 3 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「未注意車前狀況」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 15.6%，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」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 54.1%，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，亦應加強行人穿越道路時，應遵守交通標誌、標線、號誌設施觀念。

表 14 臺北市 107 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(19.1%)	未注意車前狀況(19.7%)	未注意車前狀況(18.4%)	未注意車前狀況(16.3%)	未注意車前狀況(28.4%)	未注意車前狀況(14.7%)	未依規定穿越道路(54.1%)
2	未保持行車安全間隔(18.0%)	未保持行車安全間隔(15.4%)	未依規定讓車(12.9%)	變換車道或方向不當(15.6%)	未依規定讓車(18.6%)	變換車道或方向不當(13.4%)	未依號誌指示穿越道路(31.1%)
3	變換車道或方向不當(16.0%)	變換車道或方向不當(13.8%)	變換車道或方向不當(12.0%)	未依規定讓車(14.5%)	變換車道或方向不當(10.6%)	違反號誌管制或指(13.0%)	其他引起事故疏失或行為(7.7%)
4	右轉彎未依規定(8.9%)	右轉彎未依規定(12.5%)	倒車未依規定(9.0%)	右轉彎未依規定(10.9%)	左轉彎未依規定(7.5%)	未依規定讓車(11.7%)	穿越道路未注意左右來車(6.0%)
5	起步未注意其他車(人)安全(7.9%)	倒車未依規定(5.6%)	右轉彎未依規定(8.9%)	起步未注意其他車(人)安全(6.7%)	其他引起事故之違規或不當行為(6.4%)	左轉彎未依規定(11.0%)	在道路上嬉戲或奔走不定(0.5%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 108 年 1 月 10 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 107 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 107 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」、「超速失控」、「其他引起事故之疏失或行為」、「未依規定讓車」及「未依規定減速」，詳表 15。
2. 由表 14 及表 15 可發現，18-25 歲機車駕駛人肇事原因與整體機車肇事原因最大差異為「超速失控」及「未依規定減速」，推測原因為絕大部份的年輕族群剛取得駕照，且自信於自己駕駛技術良好，因此常有超速、緊急煞車等較危險之駕駛行為。另外，年輕族群的騎士，也因年少氣盛、血氣方剛較容易衝動；例如，在車流量多的道路上，常有年輕機車駕駛人未能冷靜地確認交通狀況，經常在等待號誌時就催促前面車輛開動，甚至於在號誌燈尚未變

換前就匆忙穿越馬路，常常在不知不覺中就有闖紅燈或是超車、爭道等違反交通規定的行為發生。

3. 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 107 年 18-25 歲機車駕駛人傷亡族群肇事原因分析

排序	肇事原因	比例(%)
1	未注意車前狀況	29.2
2	超速失控	18.3
3	其他引起事故之違規或不當行為	9.1
4	未依規定讓車	9.0
5	未依規定減速	7.4

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 108 年 1 月 10 日前建檔資料。

(四)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個別肇事原因，以利相關宣導與執法作為，因此針對 107 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 16：

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「變換車道或方向不當」及「左轉彎未依規定」同機車有比例偏高情形，顯示應再加強自行車騎乘規則及安全宣導與教育。

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 80.7%)，推測因年長者行動較為緩慢，常於路段或路口違規穿越道路時，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。

表 16 臺北市 107 年 65 歲以上年長者各傷亡車種個別肇事原因分析

排序	小型車	機車	自行車	行人
1	未注意車前狀況 (29.2%)	未依規定讓車 (22.4%)	變換車道或方向不當 (14.0%)	未依規定穿越道路 (53.6%)
2	未依規定讓車 (16.7%)	未注意車前狀況 (16.6%)	左轉彎未依規定 (13.5%)	未依號誌指示穿越道路(27.1%)
3	違反號誌管制或指揮 (12.5%)	變換車道或方向不當 (14.8%)	違反號誌管制或指揮 (12.9%)	其他引起事故之疏失或行為(9.3%)
4	違反特定標誌(線)禁制(12.5%)	左轉彎未依規定 (7.6%)	違反特定標誌(線)禁制(10.1%)	穿越道路未注意左右來車(8.6%)
5	變換車道或方向不當 (8.3%)	其他引起事故之違規或不當行為(7.1%)	未依規定讓車 (9.6%)	在道路上嬉戲或奔走不定(1.4%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 108 年 1 月 10 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。

參、 總結

- 一、 107 年事故件數較 106 年微幅增加 160 件(0.4%)，A1 類事故件數較 106 年增加 11 件(+18%)，死亡人數 76 人較 106 年增加 11 人(+16.9%)，為近十年次低；受傷人數較 106 年減少 469 人(-1.6%)，近 3 年呈現穩定下降趨勢。
- 二、 107 年共發生 77 件酒駕事故，造成 3 人死亡 66 受傷，較 106 年減少 15 件(-16%)，受傷人數減少 6 人(-8%)；酒駕肇事件數及傷亡人數均已逐年減少，惟基於交通安全「酒駕零容忍」政策，仍需加強酒駕執法勤務。
- 三、 本市 107 年交通事故主要發生於上、下午尖峰，而 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 106 年無明顯差異。
- 四、 107 年依行政區交通事故分析，在中山區發生最多，中正區次之。與 106 年比較，以中山區增加 169 件(+3.2%)最多，其次為大同區的 161 件(+8.3%)。中山區、中正區及大同區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、107 年交通事故死亡車種，以機車(36 人、47%)及行人(28 人、37%)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 22%)，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(75.3%)，行人次之(7.1%)，再其次為自行車(3.9%)；另依近年資料顯示，107 年機車駕駛人受傷人數較 106 年減少 218 人(-1.0%)，自行車及行人受傷人數亦較去(106)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，主要在於上下午尖峰時段車流量大時，或因車輛間無法保持安全間隔，致變換車道時常發生擦碰撞情事；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，機車傷亡以 18-25 歲為主(35%)，其次為 30-39 歲(19%)；行人傷亡則集中在 65 歲以上年長者(34%)；自行車亦為 65 歲以上年長者居多(28%)。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(52.1%)，多數為小客車與機車之事故(44%)；另第一當事人為機車者占 31.6%，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」、「超速失控」、「其他引起事故之疏忽或行為」、「未依規定讓車」及「未依規定減速」；因 18-25 歲多為大專院校學生，其對路權觀念、安全駕駛觀念及速度管理認知仍應再加強教育。

十七、年長者行人個別肇事原因主要係「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 80.7%)，因年長者行動較為緩慢，或常違規穿越，造成碰撞情事，爰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「應注意來往車輛再行穿越道路」等用路行為觀念。