

臺北市 109 年交通事故分析報告

臺北市政府交通局

110 年 6 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 109 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，109 年交通事故分析特性摘述如下：

- 一、109 年交通事故 30 日死亡人數計 107 人；車種與年齡交叉比較以 65 歲以上年長者行人最多（34 人，+31.8%）；主要肇事原因為「未注意車前狀況」、「不明原因肇事」及「搶越行人穿越道」。
- 二、109 年共發生 4 萬 6,158 件交通事故（未包含息事案件），較 108 年增加 5,555 件（+13.7%），其中 A1 類事故減少 23 件（-27.7%），A2 類事故增加 2,751 件（+12.1%）；A1 死亡人數 60 人為近年最低，較 108 年減少 23 人（-27.7%），受傷人數增加 4,380 人（+14.9%）。
- 三、109 年共發生 82 件酒駕事故，較 108 年減少 8 件（-9%），A1 死亡人數增加 2 人（+200%），造成 3 人死亡、60 人受傷。
- 四、交通事故發生時段主要集中於上、下午尖峰，其中 A1 類事故多發生於上午尖峰及下午尖峰。整體而言，事故發生時段與 108 年無明顯差異。
- 五、分析交通事故發生位置及變化，以大安區增加比例 28.3% 最多（+1,152 件），其次為南港區 15.3%（+872 件）；另信義區增加 3.3% 最少（+125 件），其次為松山區增加 5.4%（+123 件）次之。

- 六、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」。
- 七、109 年機車外送平台外送員涉入之交通事故共發生 1,995 件，造成 1,471 人受傷；外送員自身傷亡人數 883 人（0 人死亡、883 人受傷），其中 30-39 歲青壯年外送員傷亡 296 人（約占 33.5%）最多，18-25 歲傷亡 208 人（約占 23.6%）次之。
- 八、109 年機車外送員涉入交通事故之前 5 大肇因分別為「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」、「左轉彎未依規定」、「變換車道或方向不當」及「(車) 尚未發現肇事因素」。
- 九、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（33%）；行人傷亡則集中在 65 歲以上年長者（35%）。
- 十、各車種肇事原因（除自行車與行人以外）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「未依規定行走行人設施」為主。

109 年交通事故分析結果顯示，整體事故受傷人數呈現上升趨勢，惟酒駕事故仍造成 3 人死亡，60 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、109 年交通事故概況..... | 1 |
| 一、 交通事故 30 日內死亡類型分析 | 1 |
| 二、 交通事故件數暨傷亡人數 | 6 |
| 三、 酒後駕車交通事故 | 9 |
| 四、 交通事故發生時段 | 9 |
| 五、 交通事故發生地點 | 11 |
| 六、 交通事故天候狀況 | 13 |
| 七、 交通事故肇事原因 | 14 |
| 八、 機車外送平台交通事故分析 | 16 |
| 貳、109 年交通事故交叉分析..... | 18 |
| 一、 傷亡車種分析 | 18 |
| 二、 傷亡車種年齡層分析 | 22 |
| 三、 傷亡車種性別分析 | 23 |
| 四、 肇事車種及各車種肇因分析 | 24 |
| 五、 交通事故保險理賠與救護資料分析 | 30 |
| 參、總結..... | 33 |

圖目錄

| | |
|---------------------------------------|----|
| 圖 1_近 4 年臺北市交通事故件數統計 | 7 |
| 圖 2_近 4 年臺北市交通事故死亡人數統計 | 8 |
| 圖 3_近 4 年臺北市交通事故受傷人數統計 | 8 |
| 圖 4_臺北市 109 年與 108 年事故地點比較—依事故位置. | 11 |
| 圖 5_臺北市 109 年與 108 年事故地點比較—依行政區 | 12 |
| 圖 6_臺北市 109 年與 108 年事故地點比較—依天候狀況. | 13 |
| 圖 7_臺北市 109 年死亡車種比例 | 20 |
| 圖 8_臺北市 108 年受傷車種比例 | 21 |
| 圖 9_臺北市 109 年死亡車種性別分布 | 23 |
| 圖 10_臺北市 109 年受傷車種性別比例 | 24 |
| 圖 11_交通事故與保險理賠件數 | 31 |

表目錄

| | |
|---|----|
| 表 1_30 日死亡車種與年齡比較表 | 1 |
| 表 2_30 日死亡車種與年齡比較表 (續) | 3 |
| 表 3_30 日死亡事故主要肇因統計表 | 4 |
| 表 4_交通事故 30 日死亡各年齡層人數統計表 | 5 |
| 表 5_臺北市道路交通事故件數及傷亡人數統計 | 7 |
| 表 6_近 7 年臺北市酒駕事故件數暨傷亡人數統計 | 9 |
| 表 7_臺北市 109 年交通事故時段分布 | 10 |
| 表 8_臺北市 109 年交通事故時段分布 | 10 |
| 表 9_臺北市 109 年與 108 年事故地點比較—依事故位置 .. | 11 |
| 表 10_臺北市 109 年與 108 年事故地點比較—依行政區 ... | 12 |
| 表 11_臺北市 109 年與 108 年事故地點比較—依天候狀況 | 13 |
| 表 12_臺北市 109 年各類交通事故前 10 大肇事原因統計 .. | 15 |
| 表 13_臺北市 109 年臺北市機車外送員涉入交通事故件數 及傷亡人數統計 | 17 |
| 表 14_臺北市 109 年臺北市機車外送員自身死傷人數統計 | 18 |
| 表 15_臺北市 109 年機車外送員涉入交通事故前 10 大肇事 | |

| | |
|--|----|
| 原因統計..... | 19 |
| 表 16_近 3 年臺北市死亡車種暨人數統計 | 20 |
| 表 17_近 3 年臺北市受傷車種暨人數統計 | 21 |
| 表 18_臺北市 109 年死亡車種年齡層統計 | 22 |
| 表 19_臺北市 109 年受傷車種年齡層統計 | 23 |
| 表 20_臺北市 109 年肇事車種交叉分析 | 25 |
| 表 21_臺北市 109 年各車種主要肇事原因 | 27 |
| 表 22_臺北市 109 年 18-25 歲機車駕駛人傷亡族群肇事原因 分析..... | 29 |
| 表 23_臺北市 109 年 65 歲以上年長者各傷亡車種個別肇事 原因分析..... | 30 |
| 表 24_交通事故與救護統計資料比對 | 32 |
| 表 25_交通事故與救護統計資料比對-檢傷分類..... | 32 |

壹、 109 年交通事故概況

一、 交通事故 30 日內死亡類型分析

(一) 本市 109 年交通事故 30 日死亡人數計 107 人，較前 3 年平均 125 人，減少 18 人，如表 1 所示，而統計 109 年 30 日死亡各年齡層人數，以 65 歲以上年長者 58 人為最多 (54.2%)，18-25 歲 16 人次之 (14.9%)，而前 3 年平均比較，以 65 歲以上年長者增加 5.3 人為最多，年輕族群 (18-25 歲) 增加 3.3 人次之，其餘年齡層均有降低，其中以 50-59 歲以上減少 7.3 人最多，另除 106 年年輕族群死亡峰態消失，當年度 30 日死亡人數下降幅度較大外，臺北市 30 日內死亡人數呈現歷年下降趨勢。

表 1_交通事故 30 日死亡各年齡層人數統計表

| 年齡 | 106 年 | 107 年 | 108 年 | 109 年 | 前 3 年平均 | 增減數 | 增減率 |
|---------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|
| 17 歲以下 | 5 | 5 | 3 | 0 | 4.3 | -4.3 | -100% |
| 18-25 歲 | 5 | 15 | 18 | 16 | 12.7 | 3.3 | 26% |
| 26-29 歲 | 4 | 4 | 7 | 3 | 5 | -2 | -40% |
| 30-39 歲 | 4 | 11 | 10 | 3 | 8.3 | -5.3 | -64% |
| 40-49 歲 | 13 | 9 | 16 | 10 | 12.7 | -2.7 | -21% |
| 50-59 歲 | 20 | 18 | 17 | 11 | 18.3 | -7.3 | -40% |
| 60-64 歲 | 7 | 16 | 9 | 6 | 10.7 | -4.7 | -44% |
| 65 歲以上 | 48 | 59 | 51 | 58 | 52.7 | 5.3 | 10% |
| 總計 | 106 | 137 | 131 | 107 | 124.7 | -17.7 | -14% |

單位：人數

資料來源：交通部道路安全資料整合與分析平台 (110.3.29)

(二) 本市 30 日死亡之車種與年齡交叉比較如表 2，109 年以 65 歲以上年長者行人最多 (34 人，+31.8%)，18-25 歲機車次之 (15 人，+14.1%)，65 歲以上年長者機車再次之 (14 人，+13.2%)；而 109 年與前 3 年比較如表 3，以 30-39 歲機車減少 4.7 人最多 (-70%)；另 18-25 歲機車增加 3.7 人為最多 (+32.4%)，65 歲以上年長者行人與 18-25 歲機車為臺北市 30 日死亡中人數較多之族群。

表 2_30 日死亡車種與年齡比較表

| 車種 | 汽車 | | | | 機車 | | | | 自行車 | | | | 行人 | | | | 其他車 | | | | 其他人 | | | |
|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 106 | 107 | 108 | 109 | 106 | 107 | 108 | 109 | 106 | 107 | 108 | 109 | 106 | 107 | 108 | 109 | 106 | 107 | 108 | 109 | 106 | 107 | 108 | 109 |
| 17 歲以下 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 |
| 18-25 歲 | 0 | 0 | 1 | 0 | 5 | 14 | 15 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 26-29 歲 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 2 | 6 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 30-39 歲 | 0 | 1 | 1 | 1 | 4 | 9 | 7 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 40-49 歲 | 2 | 1 | 2 | 1 | 8 | 6 | 10 | 5 | 0 | 0 | 2 | 0 | 3 | 0 | 1 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| 50-59 歲 | 4 | 3 | 2 | 0 | 7 | 9 | 6 | 6 | 3 | 1 | 3 | 2 | 6 | 4 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 |
| 60-64 歲 | 0 | 2 | 0 | 1 | 5 | 8 | 3 | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 6 | 5 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 65 歲以上 | 2 | 2 | 0 | 0 | 11 | 11 | 10 | 14 | 3 | 5 | 7 | 7 | 30 | 39 | 29 | 33 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 4 | 2 |
| 總計 | 8 | 9 | 6 | 4 | 45 | 61 | 58 | 46 | 8 | 6 | 15 | 9 | 41 | 51 | 41 | 42 | 0 | 2 | 1 | 2 | 4 | 8 | 10 | 3 |

單位：人數

資料來源：交通部道路安全資料整合與分析平台 (110.2.19)

註 1：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。

註 2：其他人包含乘客、義交或施工人員等。

表 3_30 日死亡車種與年齡比較表 (續)

| | 汽車 | | | 機車 | | | 自行車 | | | 行人 | | | 其他車 | | | 其他人 | | |
|--------|-----|------|---------|------|------|---------|-----|------|---------|------|------|---------|-----|------|---------|-----|------|---------|
| | 前3年 | 109年 | 增減率 | 前3年 | 109年 | 增減率 | 前3年 | 109年 | 增減率 | 前3年 | 109年 | 增減率 | 前3年 | 109年 | 增減率 | 前3年 | 109年 | 增減率 |
| | 平均 | 增減數 | | 平均 | 增減數 | | 平均 | 增減數 | | 平均 | 增減數 | | 平均 | 增減數 | | 平均 | 增減數 | |
| 17歲以下 | 0.0 | 0.0 | - | 1.7 | -1.7 | -100.0% | 0.0 | 0.0 | - | 1.0 | -1.0 | -100.0% | 0.3 | -0.3 | -100.0% | 1.3 | -1.3 | -100.0% |
| 18-25歲 | 0.3 | -0.3 | -100.0% | 11.3 | 3.7 | 32.4% | 0.0 | 0.0 | - | 0.3 | -0.3 | -100.0% | 0.0 | 0.0 | - | 0.7 | 0.3 | 50.0% |
| 26-29歲 | 0.0 | 1.0 | - | 3.7 | -1.7 | -45.5% | 0.3 | -0.3 | -100.0% | 0.3 | -0.3 | -100.0% | 0.0 | 0.0 | - | 0.7 | -0.7 | -100.0% |
| 30-39歲 | 0.7 | 0.3 | 50.0% | 6.7 | -4.7 | -70.0% | 0.3 | -0.3 | -100.0% | 0.3 | -0.3 | -100.0% | 0.0 | 0.0 | - | 0.3 | -0.3 | -100.0% |
| 40-49歲 | 1.7 | -0.7 | -40.0% | 8.0 | -3.0 | -37.5% | 0.7 | -0.7 | -100.0% | 1.3 | 2.7 | 200.0% | 0.3 | -0.3 | -100.0% | 0.7 | -0.7 | -100.0% |
| 50-59歲 | 3.0 | -3.0 | -100.0% | 7.3 | -1.3 | -18.2% | 2.3 | -0.3 | -14.3% | 4.7 | -2.7 | -57.1% | 0.0 | 1.0 | - | 1.0 | -1.0 | -100.0% |
| 60-64歲 | 0.7 | 0.3 | 50.0% | 5.3 | -3.3 | -62.5% | 1.0 | -1.0 | -100.0% | 3.7 | -0.7 | -18.2% | 0.0 | 0.0 | - | 0.0 | 0.0 | - |
| 65歲以上 | 1.3 | -1.3 | -100.0% | 10.7 | 3.3 | 31.3% | 5.0 | 2.0 | 40.0% | 32.7 | 1.3 | 4.1% | 0.3 | 0.7 | 200.0% | 2.7 | -0.7 | -25.0% |
| 總計 | 7.7 | -3.7 | -47.8% | 54.7 | -8.7 | -15.9% | 9.7 | -0.7 | -6.9% | 44.3 | -1.3 | -3.0% | 1.0 | 1.0 | 100.0% | 7.3 | -4.3 | -59.1% |

單位：人數

資料來源：交通部道路安全資料整合與分析平台 (110.2.19)

註1：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。

註2：其他人包含乘客、義交或施工人員等。

(三) 30 日死亡事故主要肇事原因如表 4 所示，109 年以「未注意車前狀況」為最多，「不明原因肇事」次之，「搶越行人穿越道」再次之；與前 3 年平均比較，以「未注意車前狀況」減少 11.3 人為最多，「不明原因肇事」減少 9.7 人次之；另以「未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路」增加 7 人為最多，顯示車輛駕駛人未注意車前狀況情形需加強改善，應加強宣導駕駛人自身安全觀念、正確駕駛行為及提升民眾駕駛車輛時保持注意力。

表 4_30 日死亡事故主要肇因統計表

| 案件主要肇因 | 106 年 | 107 年 | 108 年 | 109 年 | 前 3 年 平均 | 增減數 | 增減比例 |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------------|-------|--------|
| 未依規定讓車 | 8 | 4 | 7 | 8 | 6.3 | 1.7 | 26.3% |
| 變換車道或方向不當 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2.3 | -0.3 | -14.3% |
| 左轉彎未依規定 | 3 | 2 | 5 | 3 | 3.3 | -0.3 | -10% |
| 右轉彎未依規定 | 1 | 3 | 5 | 4 | 3 | 1 | 33.3% |
| 迴轉未依規定 | 0 | 5 | 2 | 0 | 2.3 | -2.3 | -100% |
| 橫越道路不慎 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0.3 | -0.3 | -100% |
| 倒車未依規定 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0.7 | -0.7 | -100% |
| 超速失控 | 1 | 8 | 5 | 3 | 4.7 | -1.7 | -35.7% |
| 未依規定減速 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0.3 | -0.3 | -100% |
| 搶越行人穿越道 | 13 | 19 | 10 | 13 | 14 | -1 | -7.1% |
| 未保持行車安全距離 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0.7 | 0.3 | 50% |
| 未保持行車安全間隔 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1.7 | 0.3 | 20% |
| 起步未注意其他車(人)安全 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0.7 | -0.7 | -100% |
| 酒醉(後)駕駛失控 | 2 | 3 | 1 | 4 | 2 | 2 | 100% |
| 未注意車前狀況 | 29 | 23 | 36 | 18 | 29.3 | -11.3 | -38.6% |
| 違反號誌管制或指揮 | 7 | 9 | 14 | 10 | 10 | 0 | 0% |
| 違反特定標誌(線)禁制 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1.7 | -0.7 | -40% |
| 違規停車或暫停不當而肇事 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0.3 | -0.3 | -100% |
| 開啟車門不當而肇事 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0.3 | 0.7 | 200% |

| | | | | | | | |
|-------------------------|-----|-----|-----|-----|-------|-------|--------|
| 其他引起事故之違規或不當行為 | 6 | 8 | 10 | 4 | 8 | -4 | -50% |
| 不明原因肇事 | 21 | 27 | 23 | 14 | 23.7 | -9.7 | -40.8% |
| 車輛駕駛人-尚未發現肇事因素 | 4 | 12 | 2 | 11 | 6 | 5 | 83.3% |
| 未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路 | 1 | 3 | 0 | 1 | 1.3 | -0.3 | -25% |
| 未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 7 | - |
| 在路上工作未設適當標識 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0.3 | 0.3 | -100% |
| 非車輛駕駛人-尚未發現肇事因素 | 1 | 2 | 1 | 0 | 1.3 | -1.3 | -100% |
| 總計 | 106 | 137 | 131 | 107 | 124.7 | -17.7 | -14.2% |

單位：人數

資料來源：交通部道路安全資料整合與分析平台（110.2.20）

二、 交通事故件數暨傷亡人數

(一)本市 109 年共發生 4 萬 6,158 件交通事故（未包含息事案件），較 108 年增加 5,555 件(+13.7%)，其中 A2 類事故件數增加 2,751 件(+12.1%)，A3 類事故件數增加 2,827 件(+15.9%)；而死亡人數方面，109 年 A1 類交通事故死亡人數計 60 人，較 108 年減少 23 人(-27.7%)；受傷人數計 3 萬 3,785 人，則較 108 年增加 4,380 人(+14.9%)，詳表 5。

表 5_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) |
| 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 |
| 108 年 | 40,603 | 83 | 29,405 | 83 | 83 | 43 | 22,721 | 29,362 | 17,799 |
| 109 年 | 46,158 | 60 | 33,785 | 60 | 60 | 18 | 25,472 | 33,767 | 20,626 |
| 109 年較 108 年增減數 | 5,555 | -23 | 4,380 | -23 | -23 | -25 | 2,751 | 4,405 | 2,827 |
| 109 年較 108 年增減比例 | 13.7% | -27.7% | 14.9% | -27.7% | -27.7% | -58.1% | 12.1% | 15.0% | 15.9% |

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 6 日前建檔資料。(未包含 A3 之息事案件)

(二)分析近年交通事故趨勢，在整體事故件數方面，109 年較 108 年增加 5,555 件 (+13.7%) (如圖 1)，並有逐年上升的現象；在事故死亡人數方面，109 年為 60 人(歷年最低)，較 108 年減少 23 人(-27.7%) (如圖 2);在受傷人數方面，109 年較 108 年增加 4,380 人(+14.9%) (如圖 3)。

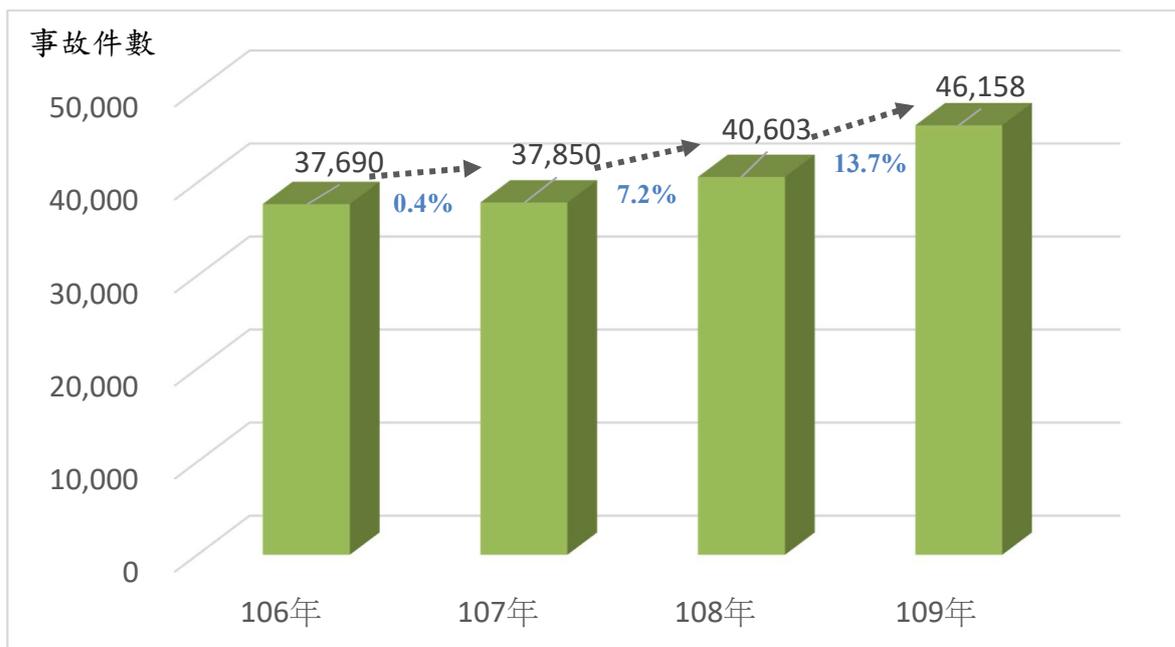


圖 1_近 4 年臺北市交通事故件數統計

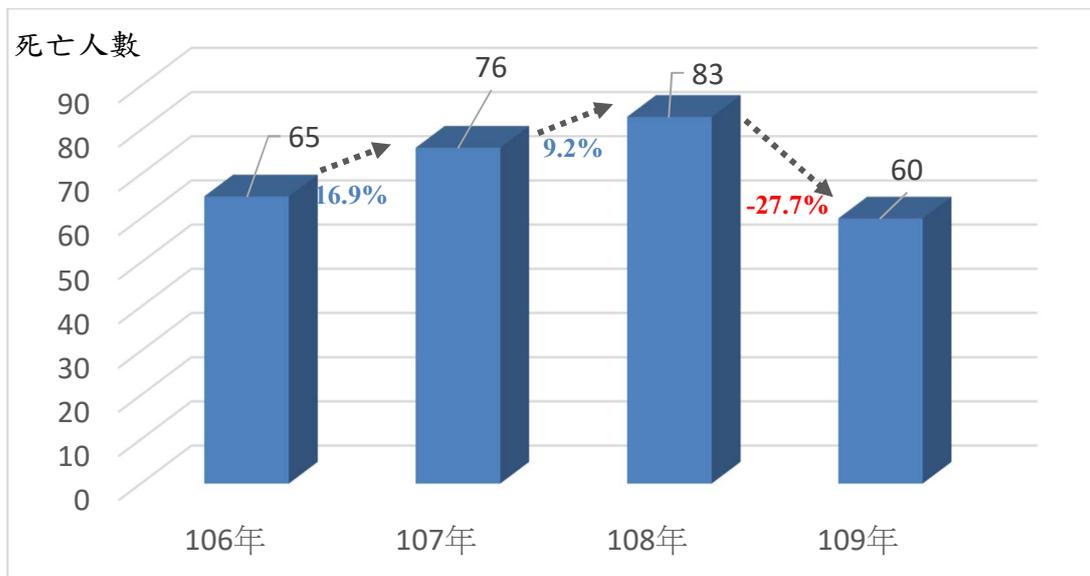


圖 2_近 4 年臺北市交通事故死亡人數統計

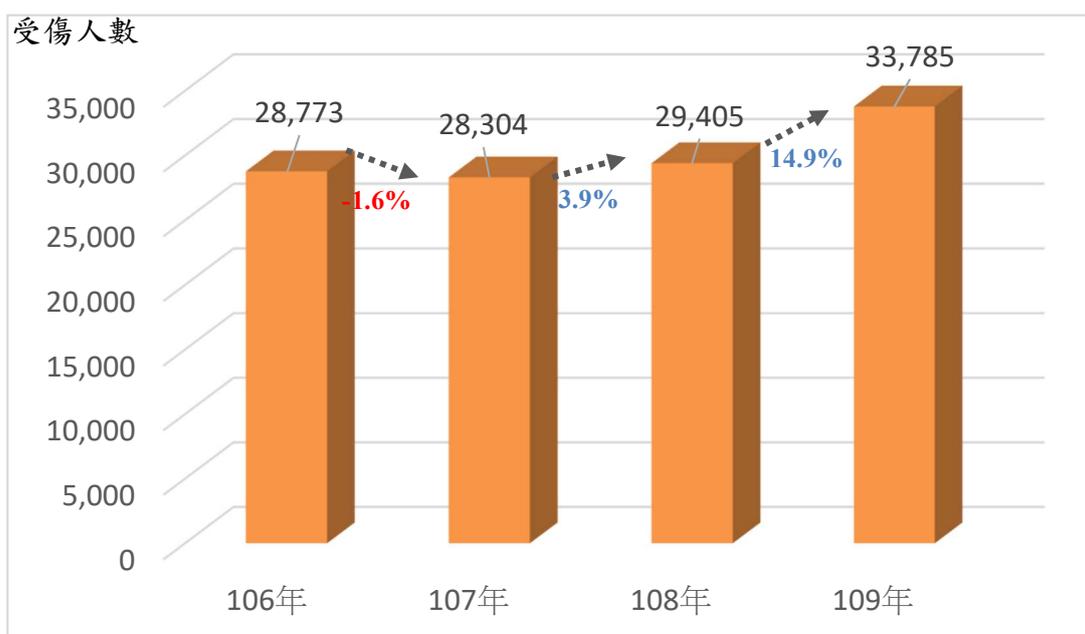


圖 3_近 4 年臺北市交通事故受傷人數統計

三、 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 109 年共發生 82 件酒駕事故，造成 3 人死亡，60 人受傷；相較 108 年減少 8 件事務 (-9%)，死亡人數增加 2 人 (+200%)，受傷人數減少 8 人 (-12%)，詳表 6。

(二)統計顯示，近年酒駕死傷人數以 103 年最多 (死亡 3 人、受傷 108 人) 並逐年下降，108 年死傷人數與 107 年相同 (共 69 人)，事故件數自 103 年起亦逐年下降，109 年較 108 年減少 8 件事務 (-9%)。

表 6_近 7 年臺北市酒駕事故件數暨傷亡人數統計

| 年 別 | 事 故 件 數 | | | | 死亡人數 | 受傷人數 |
|------------------|-----------|----------|-----------|-----------|----------|-----------|
| | 總 計 | A1 | A2 | A3 | | |
| 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 |
| 108 年 | 90 | 1 | 61 | 27 | 1 | 68 |
| 109 年 | 82 | 3 | 58 | 21 | 3 | 60 |
| 109 年較 108 年增減數 | -8 | 2 | -3 | -6 | 2 | -8 |
| 109 年較 108 年增減比例 | -9% | 200% | -5% | -22% | 200% | -12% |

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 6 日前建檔資料。

四、 交通事故發生時段

(一)109 年事故發生時段分布

檢視 109 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 (上午尖峰)；A2 類事故則分布於上午 8 時至晚上 20 時；A3 類事故亦分布於上午 8 時至晚上 20 時，詳表 7。

表 7_臺北市 109 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% | 8% | 2% | 2% |
| 02-04 時 | 1% | 8% | 1% | 1% |
| 04-06 時 | 1% | 7% | 1% | 1% |
| 06-08 時 | 6% | 10% | 7% | 5% |
| 08-10 時 | 14% | 15% | 16% | 14% |
| 10-12 時 | 12% | 7% | 12% | 12% |
| 12-14 時 | 12% | 10% | 11% | 12% |
| 14-16 時 | 12% | 8% | 11% | 13% |
| 16-18 時 | 14% | 3% | 13% | 14% |
| 18-20 時 | 14% | 7% | 12% | 15% |
| 20-22 時 | 8% | 7% | 8% | 7% |
| 22-24 時 | 5% | 10% | 6% | 4% |
| 總計 | 100% | 100% | 100% | 100% |

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 6 日前建檔資料。

(二)109 年與 108 年比較

比較 109 年與 108 年（詳表 8）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）增加及下午尖峰（18-20 時）減少；至 A2、A3 事故之時間分布則無明顯變化。

表 8_臺北市 108 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% | 2% | 2% |
| 02-04 時 | 1% | 4% | 1% | 1% |
| 04-06 時 | 1% | 6% | 1% | 1% |
| 06-08 時 | 6% | 17% | 7% | 5% |
| 08-10 時 | 14% | 10% | 15% | 13% |
| 10-12 時 | 11% | 7% | 12% | 11% |
| 12-14 時 | 11% | 5% | 11% | 12% |
| 14-16 時 | 11% | 11% | 10% | 13% |
| 16-18 時 | 13% | 5% | 12% | 14% |
| 18-20 時 | 14% | 18% | 12% | 16% |
| 20-22 時 | 8% | 8% | 8% | 8% |
| 22-24 時 | 6% | 2% | 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 110 年 1 月 6 日前建檔資料。

五、 交通事故發生地點

(一)事故位置分布

1. 檢視 109 年交通事故，發生於路口計 2 萬 4,631 件，較 108 年增加 2,666 件(+12.1%);發生於路段計 2 萬 900 件，較 108 年增加 2,885 件 (+16%); 其他地點則無明顯差異，詳表 9。

表 9_臺北市 109 年與 108 年事故地點比較—依事故位置

| | 路口 | 路段 | 其他地點 | 總計 |
|--------------|---------------|---------------|------------|---------------|
| 108 年 | 21,965 | 18,015 | 623 | 40,603 |
| 109 年 | 24,631 | 20,900 | 627 | 46,158 |
| 增減數 | 2,666 | 2,885 | 4 | 5,555 |
| 增減比例 | 12.1% | 16.0% | 0.6% | 13.7% |

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 6 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。
 3. 總計未包含 A3 之息事案件。
2. 109 年路口件數占總件數之比例約為 53.4%、路段件數占總件數之比例約為 45.2%，與 108 年之比例無明顯差異（如圖 4）。

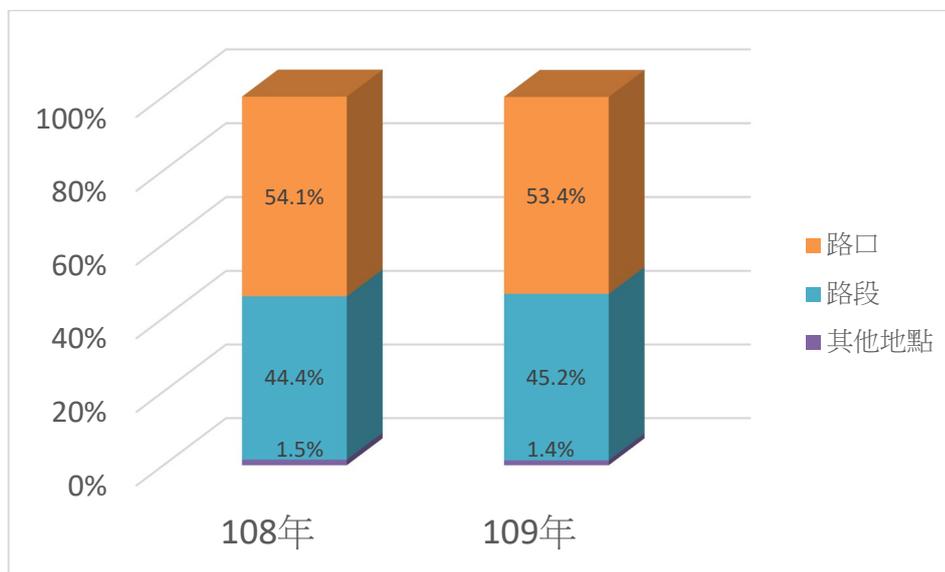


圖 4_臺北市 109 年與 108 年事故地點比較—依事故位置

(二)行政區分布

1. 依行政區分析 109 年事故件數顯示，中山區發生 6,571 件最多，大安區為 5,227 件次之，內湖區為 4,848 件再次之，事故件數最少者為南港區，發生 1,797 件（如表 10）。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 10_臺北市 109 年與 108 年事故地點比較—依行政區

| | 108 年 | 109 年 | 增減數 | 增減比例 |
|----|--------|--------|-------|-------|
| 大同 | 2,645 | 2,912 | 267 | 10.1% |
| 萬華 | 2,166 | 2,361 | 195 | 9.0% |
| 中山 | 5,699 | 6,571 | 872 | 15.3% |
| 大安 | 4,075 | 5,227 | 1,152 | 28.3% |
| 中正 | 4,374 | 4,741 | 367 | 8.4% |
| 松山 | 2,272 | 2,395 | 123 | 5.4% |
| 信義 | 3,786 | 3,911 | 125 | 3.3% |
| 士林 | 3,355 | 4,014 | 659 | 19.6% |
| 北投 | 3,310 | 3,647 | 337 | 10.2% |
| 文山 | 3,359 | 3,734 | 375 | 11.2% |
| 南港 | 1,436 | 1,797 | 361 | 25.1% |
| 內湖 | 4,126 | 4,848 | 722 | 17.5% |
| 總計 | 40,603 | 46,158 | 5,555 | 13.7% |

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 6 日前建檔資料。

註：總計未包含 A3 之息事案件。

再與 108 年比較各行政區之增減狀況（如圖 5），各行政區事故件數皆為上升，其中大安區增加比例 28.3% 最多（+1,152 件），其次為南港區 25.1%（+361 件）。

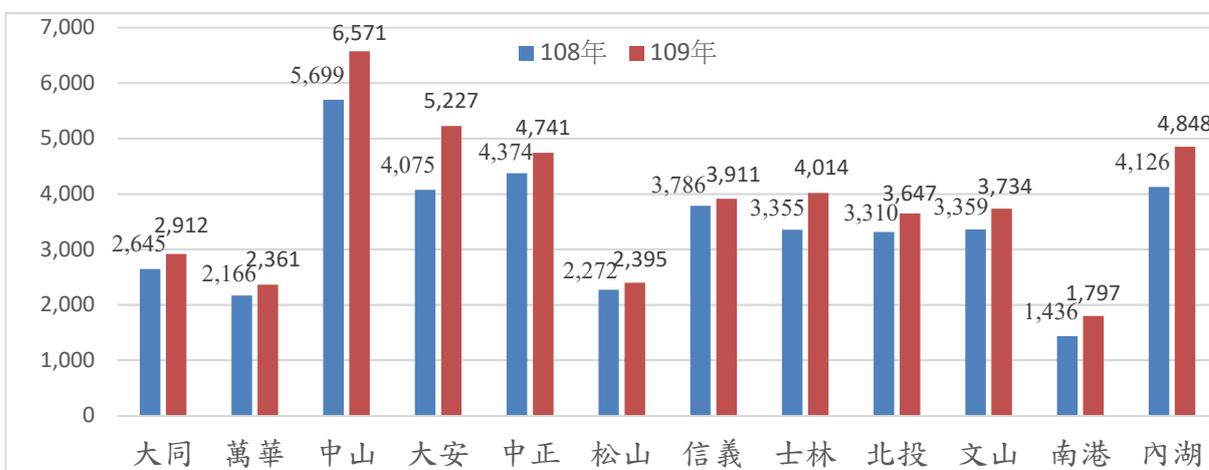


圖 5_臺北市 109 年與 108 年事故地點數比較—依行政區

六、 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 109 年交通事故發生之天候狀況，晴天發生 1 萬 7,822 件，較 108 年增加 1,193 件 (+7.2%)；陰天發生 5,017 件，較 108 年增加 1,006 件 (+25.1%)；雨天則發生 4,787 件，較 108 年增加 758 件 (+18.8%)，詳表 11。

表 11_臺北市 109 年與 108 年事故地點比較—依天候狀況

| | 晴天 | 陰天 | 雨天 | 未登載 | 總 計 |
|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| 108 年 | 16,629 | 4,011 | 4,029 | 15,934 | 40,603 |
| 109 年 | 17,822 | 5,017 | 4,787 | 18,532 | 46,158 |
| 增減數 | 1,193 | 1,006 | 758 | 2,598 | 5,555 |
| 增減比例 | 7.2% | 25.1% | 18.8% | 16.3% | 13.7% |

資料來源：臺北市府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 6 日前建檔資料。

註：未包含 A3 息事案件。

(二)另 109 年發生事故時為晴天者，占總件數的 39%，顯示半數事故係於天候良好情況下發生。

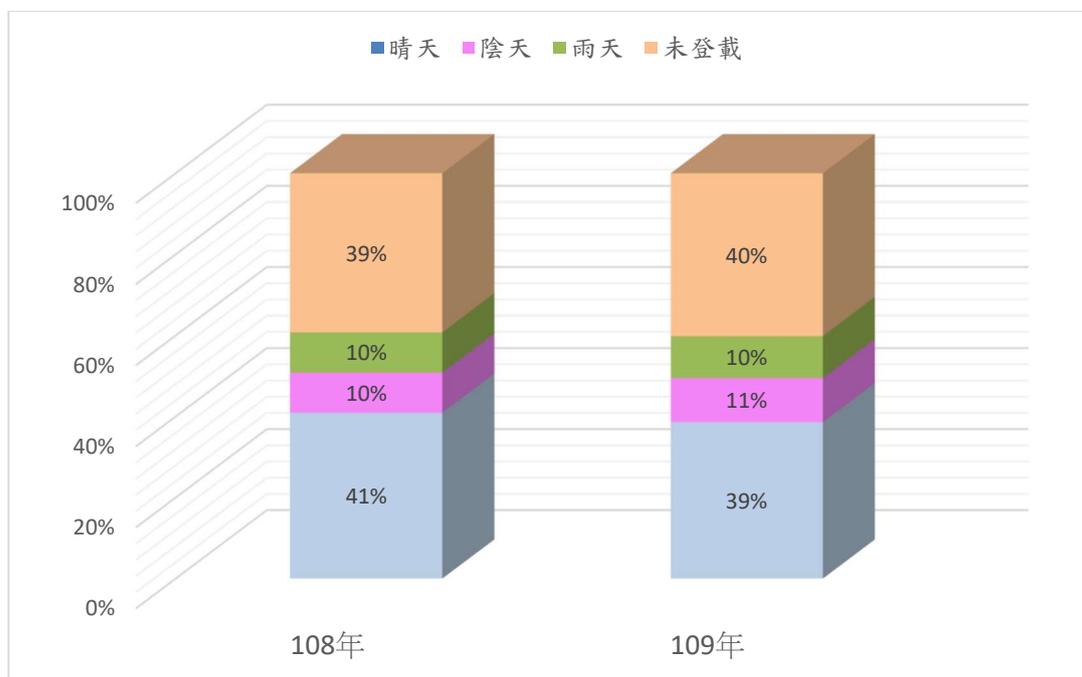


圖 6_臺北市 109 年與 108 年事故地點比較—依天候狀況

七、 交通事故肇事原因推斷

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通常較重，理應可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 109 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 12。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「違反號誌管制」、「搶越行人穿越道」、「未注意車前狀況」、「尚未發現肇因」及「未依規定讓車」，詳表 12。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「尚未發現肇因」、「未依規定讓車」、「未注意車

前狀況」、「變換車道或方向不當」及「右轉彎未依規定」，詳表 12。
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 12。推測當車流量大（如上、下尖峰）時，因道路容量不足，導
致車輛之間彼此無法保持安全間隔而發生碰撞。

表 12_臺北市 109 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 (19%) | 違反號誌管制 (15%) | 尚未發現肇因 (21%) | 未注意車前狀況 (23%) |
| 2 | 未依規定讓車 (14%) | 搶越行人穿越道 (15%) | 未依規定讓車 (15%) | 變換車道或方向不當 (16%) |
| 3 | 變換車道或方向不當 (12%) | 未注意車前狀況 (13%) | 未注意車前狀況 (13%) | 未依規定讓車 (9%) |
| 4 | 右轉彎未依規定 (7%) | 尚未發現肇因 (12%) | 變換車道或方向不當 (8%) | 未保持行車安全間隔 (9%) |
| 5 | 尚未發現肇事因素 (7%) | 未依規定讓車 (10%) | 右轉彎未依規定 (7%) | 倒車未依規定 (7%) |
| 6 | 左轉彎未依規定 (6%) | 行人不依號誌指示穿越 道路(10%) | 左轉彎未依規定 (6%) | 右轉彎未依規定 (6%) |
| 7 | 起步未注意其他車 (人)安全(5%) | 超速失控 (8%) | 起步未注意其他車 (人)安全(4%) | 起步未注意其他車 (人)安全(6%) |
| 8 | 未保持行車安全間隔 (5%) | 酒醉(後)駕駛失控 (5%) | 違反號誌管制 (3%) | 尚未發現肇事因素 (5%) |
| 9 | 倒車未依規定 (4%) | 駕駛(閃避)失控 (3%) | 未保持行車安全距離 (3%) | 左轉彎未依規定 (4%) |
| 10 | 其他引起事故之違規 或不當行為(3%) | 轉向未注意車前狀況 (2%) | 搶越行人穿越道 (3%) | 其他引起事故之違規 或不當行為(3%) |
| 累計比例 | 81% | 93% | 83% | 88% |

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 6 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。

八、 機車外送平台交通事故分析

隨網際網路及行動電話科技之進步，購物型態逐漸轉變為網路交易使電子商務平台得以蓬勃，而外送餐飲服務為主要發展趨勢。透過外送平台提供消費者所購買商品之外送服務，為新經濟型態，而外送平台之興起造成機車外送員各種危險駕駛行為之現象，本府警察局交通大隊自 108 年 10 月起針對外送平台交通事故統計相關資料，據以了解事故數據變化及分析。本府於 108 年 12 月 18 日發布「臺北市政府外送平台業者輔導要點」，積極管理藉由外送平台提供外送服務之食物安全，用以維護外送員之職業安全及交通安全，另亦領先全國於 109 年 3 月 27 日公布「臺北市外送平台業者管理自治條例」並施行之。

為提升機車外送員交通安全，由外送平台業者及本府相關單位分別從各面向提出相關因應作為：法規面持續配合「臺北市外送平台業者管理自治條例」公告外送平台外送員交通事故統計數據資料，並要求當季事故高於前 1 季之外送平台業者應提交「降低外送員發生交通事故計畫」；執法面持續要求警察局針對機車外送員違規熱區熱點加強違規取締及增加見警率；教育面持續要求外送平台業者落實新進外送員交通安全教育訓練並有效規劃課程時數配比；宣導面持續於外送員接觸之宣傳管道如刊登於商辦大樓之電梯電視宣導機車安全駕駛

觀念及辦理機車安駕補助；以及持續檢討增設機車限時 15 分鐘臨停空間。

(一)機車外送員涉入之交通事故

本市 109 年共發生 1,995 件機車外送員涉入之交通事故，造成 1,471 人受傷，詳表 13。

表 13_臺北市 109 年臺北市機車外送員涉入交通事故件數及傷亡人數統計

| 月份 | 件數 | 死亡人數 | 受傷人數 |
|----|-------|------|-------|
| 1 | 154 | 0 | 115 |
| 2 | 141 | 0 | 102 |
| 3 | 154 | 0 | 95 |
| 4 | 182 | 0 | 124 |
| 5 | 161 | 0 | 116 |
| 6 | 172 | 0 | 118 |
| 7 | 169 | 0 | 126 |
| 8 | 151 | 0 | 100 |
| 9 | 168 | 0 | 126 |
| 10 | 160 | 0 | 101 |
| 11 | 216 | 0 | 192 |
| 12 | 167 | 0 | 156 |
| 合計 | 1,995 | 0 | 1,471 |

資料來源:臺北市政府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 12 日前建檔資料

註 1：本表為外送員涉入事故:不論外送員是否為第 1 當事人皆納入

註 2：如 1 件事故中有 2 個外送員，則只計算 1 件

註 3：死傷人數係指該起事故內所有死傷人數

(二)機車外送員自身交通事故

本市 109 年機車外送員自身傷亡人數 883 人（0 人死亡、883 人受傷），其中 30-39 歲青壯年外送員傷亡有 296 人（約占 33.5%）、18-25 歲年輕機車外送員傷亡有 208 人（約占 23.6%）、26-29 歲年輕機車外送員傷亡 142 人（約占 16.1%），30 歲以下之年輕機車外送員傷亡人數已達 39.7%，詳表 14，顯示針對機車外送平台之安全管理刻

不容緩。

表 14_臺北市 109 年臺北市機車外送員自身死傷人數統計

| 年齡層 | 1 月-12 月 | | | |
|---------|----------|------|-----|--------|
| | 死亡人數 | 受傷人數 | 合計 | 占比 |
| 18-25 歲 | 0 | 208 | 208 | 23.6% |
| 26-29 歲 | 0 | 142 | 142 | 16.1% |
| 30-39 歲 | 0 | 296 | 296 | 33.5% |
| 40-49 歲 | 0 | 173 | 173 | 19.6% |
| 50-59 歲 | 0 | 50 | 50 | 5.7% |
| 60-64 歲 | 0 | 11 | 11 | 1.2% |
| 65 歲以上 | 0 | 3 | 3 | 0.3% |
| 總計 | 0 | 883 | 883 | 100.0% |

資料來源:臺北市政府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 12 日前建檔資料

(三)機車外送員涉入交通事故肇事原因

109 年機車外送員涉入交通事故之前 5 大肇因分別為「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」、「左轉彎未依規定」、「變換車道或方向不當」及「(車)尚未發現肇事因素」,詳表 15。顯示外送員對於路權觀念不清(如爭恐後或疏忽車前狀況等)、不遵守標誌、標線及號誌行駛、於變換車道、車輛右轉彎時常疏於注意周邊車況,而導致易與另一方用路人發生交通事故。

表 15_臺北市 109 年機車外送員涉入交通事故前 10 大肇事原因統計

| 排序 | 外送員涉入事故 | 占比 |
|------|---------------|-------|
| 1 | 未依規定讓車 | 23.8% |
| 2 | 未注意車前狀況 | 14.5% |
| 3 | 左轉彎未依規定 | 9.0% |
| 4 | 變換車道或方向不當 | 8.5% |
| 5 | (車)尚未發現肇事因素 | 8.3% |
| 6 | 右轉彎未依規定 | 6.0% |
| 7 | 起步未注意其他車(人)安全 | 4.3% |
| 8 | 違反號誌管制 | 3.8% |
| 9 | 迴轉未依規定 | 3.2% |
| 10 | 違反標誌(線)禁制 | 3.0% |
| 累計比例 | | 84.4% |

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 12 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、 109 年交通事故交叉分析

一、 傷亡車種分析

(一)死亡車種分析

109 年 A1 類事故造成 60 人死亡，其中以機車 31 人（含乘客）為主（占 52%），行人 23 人居次（占 38%），自行車、自小客車及其他死亡人數各為 3 人、2 人及 1 人再次之（如圖 7）。

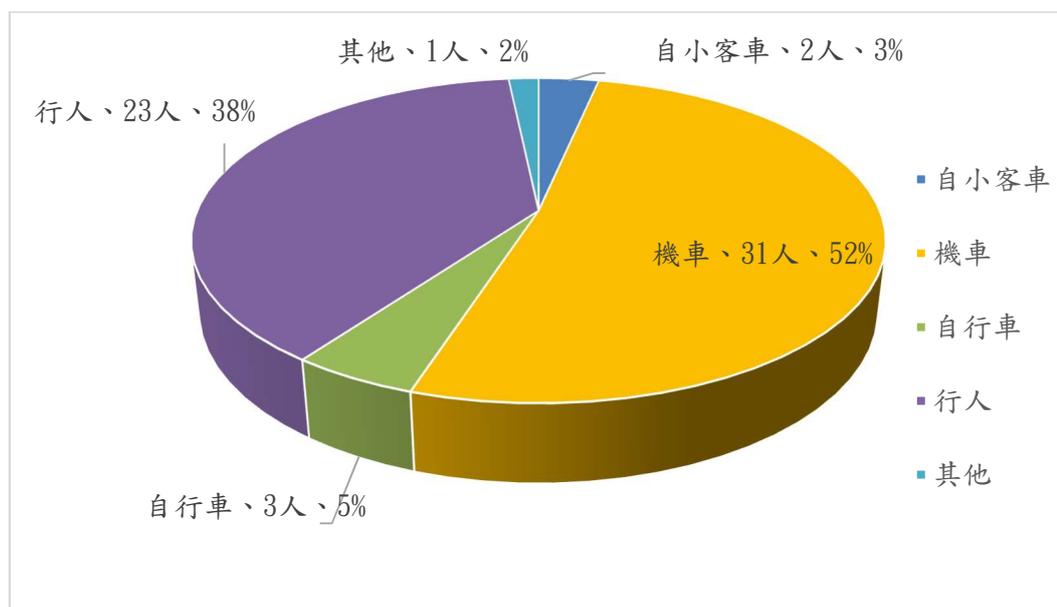


圖 7_臺北市 109 年死亡車種比例

另觀察近 3 年同期統計顯示，機車仍為主要死亡車種，另行人死亡則佔 30%以上，詳表 16。

表 16_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 | 其他 |
| 107 年 | 76 (100%) | - | - | - | 6 (8%) | - | 36 (47%) | 4 (5%) | 28 (37%) | 2 (3%) |
| 108 年 | 83 (100%) | - | - | - | 2 (2%) | 2 (2%) | 44 (53%) | 7 (8%) | 27 (33%) | 1 (1%) |
| 109 年 | 60 (100%) | - | - | - | 2 (3%) | - | 31 (52%) | 3 (5%) | 23 (38%) | 1 (2%) |
| 109 年較 108 年 增減人數 (%) | -23 (-28%) | - | - | - | 0 (0%) | -2 (-100%) | -13 (-30%) | -4 (-57%) | -4 (-15%) | 0 (0%) |

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 6 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

109 年交通事故受傷人數計 3 萬 3,785 人，其中以機車占多數(76.7%)，行人次之(6.4%)，自行車再次之(3.8%)，如圖 8。

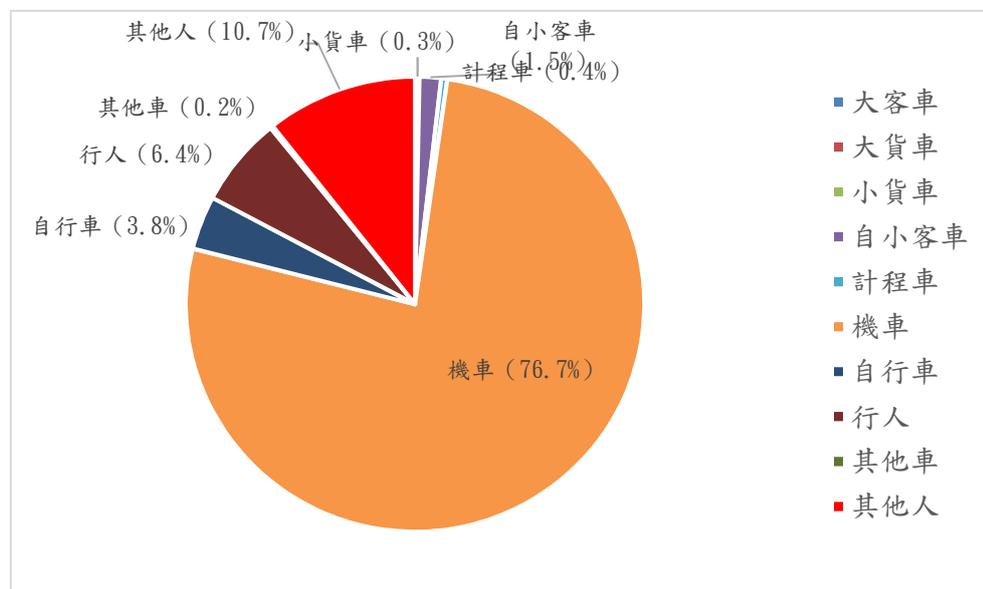


圖 8_臺北市 108 年受傷車種比例

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(108)年增加；若比較 109 年與 108 年各車種受傷人數，機車增加 3,634 人(+16.3%)最多，其他人增加 385 人(+12%)次之，詳表 17。

表 17_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 |
| 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%) |
| 108 年 | 29,405 (100%) | 6 (0.0%) | 5 (0.0%) | 82 (0.3%) | 436 (1.5%) | 135 (0.5%) | 22,272 (75.7%) | 1,152 (3.9%) | 2,027 (6.9%) | 73 (0.2%) | 3,217 (10.9%) |
| 109 年 | 33,785 (100%) | 6 (0.0%) | 8 (0.0%) | 89 (0.3%) | 518 (1.5%) | 140 (0.4%) | 25,906 (76.7%) | 1,288 (3.8%) | 2,162 (6.4%) | 66 (0.2%) | 3,602 (10.7%) |
| 109 年較 108 年增 減人數 (%) | 4,380 (14.9%) | 0 (0.0%) | 3 (60.0%) | 7 (8.5%) | 82 (18.8%) | 5 (3.7%) | 3,634 (16.3%) | 136 (11.8%) | 135 (6.7%) | -7 (-9.6%) | 385 (12.0%) |

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 6 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

109 年機車死亡(含乘客)31 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 23 人，且明顯集中於 65 歲以上年長者行人，計 19 人，詳表 18。

表 18_臺北市 109 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 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 18-25 歲 | - | - | - | 1 | - | 13 | - | - | - | 14 |
| 26-29 歲 | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | 1 |
| 30-39 歲 | - | - | - | 1 | - | 2 | - | - | - | 3 |
| 40-49 歲 | - | - | - | - | - | 5 | - | 1 | - | 6 |
| 50-59 歲 | - | - | - | - | - | 4 | - | 2 | - | 6 |
| 60-64 歲 | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 | - | 2 |
| >65 歲 | - | - | - | - | - | 5 | 3 | 19 | 1 | 28 |
| 總 計 | - | - | - | 2 | - | 31 | 3 | 23 | 1 | 60 |

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 6 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 8,641 人為主（33%），其次為 30-39 歲之 5,068 人（20%）；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 751 人（35%），其次為 50-59 歲之 292 人（14%）；自行車位居第三，其年齡層集中在 65 歲以上年長者之 413 人（32%），其次為 50-59 歲之 188 人（15%），詳表 19。
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 19_臺北市 109 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 | - | 201 | 102 | 134 | 2 | 593 | 1,033 |
| 18-25 歲 | - | - | 9 | 66 | - | 8,641 | 108 | 171 | 12 | 1,193 | 10,200 |
| 26-29 歲 | - | 1 | 4 | 35 | 1 | 3,192 | 51 | 122 | 8 | 319 | 3,733 |
| 30-39 歲 | 1 | 1 | 24 | 133 | 17 | 5,068 | 132 | 248 | 10 | 446 | 6,080 |
| 40-49 歲 | 3 | 3 | 21 | 132 | 28 | 3,480 | 148 | 261 | 12 | 270 | 4,357 |
| 50-59 歲 | 2 | 1 | 17 | 68 | 48 | 2,678 | 188 | 292 | 9 | 281 | 3,584 |
| 60-64 歲 | - | 2 | 9 | 37 | 32 | 1,105 | 146 | 183 | 2 | 166 | 1,682 |
| >65 歲 | - | - | 5 | 46 | 14 | 1,541 | 413 | 751 | 11 | 334 | 3,115 |
| 總 計 | 6 | 8 | 89 | 518 | 140 | 25,906 | 1,288 | 2,162 | 66 | 3,602 | 33,785 |

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 6 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。

三、 傷亡車種性別分析

(一)死亡車種性別分析

109 年交通事故死亡以男性 36 人居多，尤以機車騎士為主（69%），行人次之（19%），汽車再次之（6%）；女性死亡計 24 人，並以行人居多（67%），機車次之（25%），自行車再次之（8%）（如圖 9）。

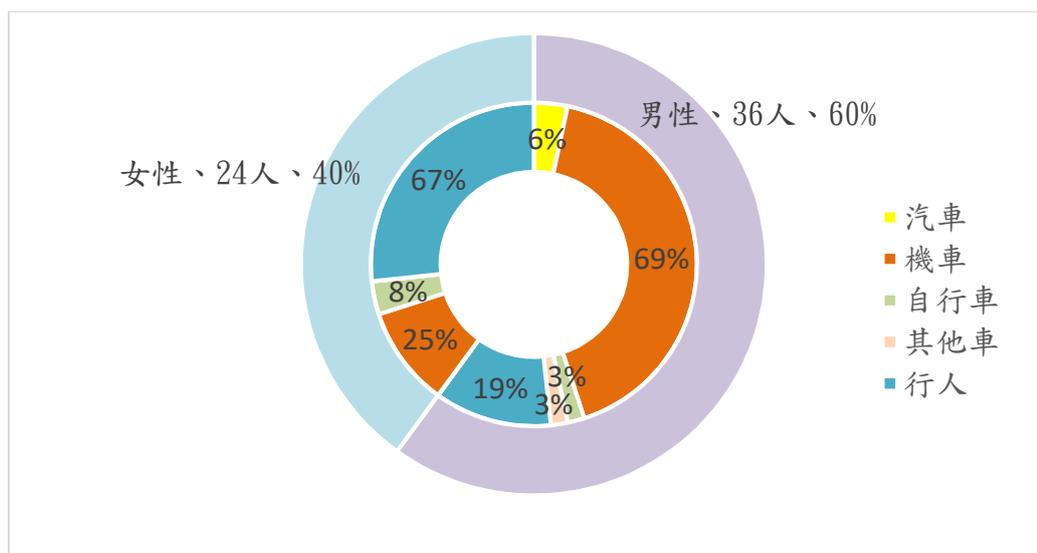


圖 9_臺北市 109 年死亡車種性別分布

(二)受傷車種性別分析

109 年交通事故受傷以男性 2 萬 490 人居多，其中機車騎士比例最高（85%），行人次之（4%）；女性則為 1 萬 3,295 人，同樣以機車騎士為主（63%），其他人（包含乘客、義交或施工人員等）次之（21%）（如圖 10）。

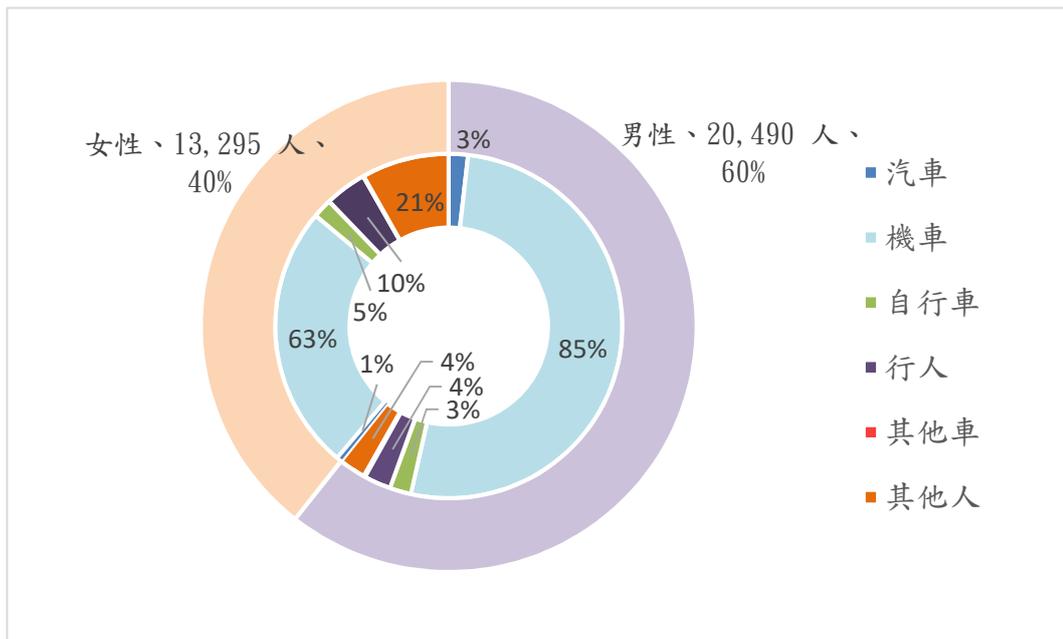


圖 10_臺北市 109 年受傷車種性別比例

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 20。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 2 萬 3,336 件，占整體件數的 50.6%，其中小客車與機車碰撞 1 萬 83 件最多，與小客車碰撞 1 萬 37 件次之。

2. 第一當事人為機車者計 1 萬 5,700 件，占整體件數的 34%，其中機車與機車碰撞 7,981 件最多，與小客車碰撞 5,272 件次之。
3. 機車與小客車碰撞之事故中，小客車為第一當事人的比例較高，約占 65.6%，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較少，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 20_臺北市 109 年肇事車種交叉分析

| 第二 第一 | 大客車 | 大貨車 | 小客車 | 小貨車 | 機車 | 自行車 | 行人 | 其他車 | 其他人 | 其他 | 總計 | 比例 |
|----------|-----|-----|--------|-------|--------|-----|-------|-----|-----|-------|--------|--------|
| 大客車 | 45 | 8 | 576 | 51 | 187 | 11 | 33 | 6 | 191 | 10 | 1,118 | 2.4% |
| 大貨車 | 15 | 5 | 315 | 26 | 116 | 9 | 16 | 2 | 13 | 34 | 551 | 1.2% |
| 小客車 | 544 | 186 | 10,037 | 845 | 10,083 | 390 | 917 | 47 | 76 | 211 | 23,336 | 50.6% |
| 小貨車 | 63 | 22 | 1,471 | 213 | 1,200 | 50 | 131 | 15 | 39 | 114 | 3,318 | 7.2% |
| 機車 | 150 | 30 | 5,272 | 435 | 7,981 | 334 | 654 | 28 | 52 | 764 | 15,700 | 34.0% |
| 自行車 | 6 | 3 | 156 | 17 | 340 | 45 | 66 | 0 | 2 | 47 | 682 | 1.5% |
| 行人 | 11 | 1 | 77 | 10 | 267 | 7 | 2 | 1 | 0 | 1 | 377 | 0.8% |
| 其他車 | 8 | 1 | 96 | 5 | 76 | 3 | 6 | 3 | 0 | 7 | 205 | 0.4% |
| 其他人 | 3 | 0 | 34 | 1 | 27 | 4 | 0 | 0 | 1 | 0 | 70 | 0.2% |
| 其他 | 14 | 0 | 286 | 25 | 421 | 22 | 20 | 2 | 3 | 8 | 801 | 1.7% |
| 總計 | 859 | 256 | 18,320 | 1,628 | 20,698 | 875 | 1,845 | 104 | 377 | 1,196 | 46,158 | 100.0% |

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 6 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.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 109 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 21：

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）肇因以「變換車道或方向不當」、「未注意車前狀況」、「未保持行車安全間隔」及「倒車未依規定」等 4 項，分別排行前 3 名，顯見大型車因體積大，死角多，易與其他車種發生擦撞，且大型車在進出站時，易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，「未依規定讓車」位居第 3 名，其中「倒車未依規定」以及「變換車道或方向不當」分別位居第 2 名，且比例達 11.8%及 14.9%，顯示應再加強小型車輛駕駛教育；另「倒車未依規定」推測小型車輛在路邊臨停下客、卸貨時所致，應遵守顯示倒車燈光或手勢後，謹慎緩慢後倒，並注意其他車輛及行人之規定。
4. 機車因體積小、機動性高易於車陣中穿梭，時有駕駛失控或閃避疏忽等情事，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，其中以「未注意車前狀況」比例最高，顯示應再加強自行車騎乘安全宣導與教育。
6. 行人肇因「未依規定行走行人設施」比例達 54.5%，如未走行人穿

越道線、天橋或地下道；另「未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路」、「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。

7. 全國老年人口逐年上升，導致年長者事故比例亦為相對增加；另109年受疫情影響，大眾運輸載客量減少，私人運具使用增加及本市外送平台服務旅次增加，導致事故發生率上升，且國人行車保險意識抬頭，被保險人發生交通事故報案數量逐年上升，以求事故理賠，綜上推析，事故防制成效可能被新興外送服務、疫情或經濟活動改變所增加旅次曝光量所抵銷。

表 21_臺北市 109 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 | 變換車道或方向不當 (20.9%) | 未注意車前狀況 (21.0%) | 未注意車前狀況 (19.5%) | 未注意車前狀況 (17.3%) | 未注意車前狀況 (25.4%) | 未注意車前狀況 (15.5%) | 未依規定行走行人設施 (54.5%) |
| 2 | 未注意車前狀況 (19.0%) | 未保持行車安全間隔 (18.8%) | 倒車未依規定 (11.9%) | 變換車道或方向不當 (14.9%) | 未依規定讓車 (17.6%) | 未依規定讓車 (13.8%) | 未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路 (28.4%) |
| 3 | 未保持行車安全間隔 (18.2%) | 倒車未依規定 (10.0%) | 未依規定讓車 (11.7%) | 未依規定讓車 (14.5%) | 變換車道或方向不當 (10.9%) | 左轉彎未依規定 (10.8%) | 穿越道路未注意左右來車 (7.9%) |
| 4 | 右轉彎未依規定 (7.5%) | 變換車道或方向不當 (8.8%) | 變換車道或方向不當 (11.1%) | 右轉彎未依規定 (10.8%) | 左轉彎未依規定 (8.6%) | 違反號誌管制 (10.4%) | 其他引起事故疏失或行為 (7.2%) |
| 5 | 起步未注意其他車(人)安全 (7.2%) | 右轉彎未依規定 (7.2%) | 右轉彎未依規定 (9.8%) | 起步未注意其他車(人)安全 (6.8%) | 其他引起事故之違規或不當行為 (5.9%) | 違反標誌(線)禁制 (9.4%) | 在道路上嬉戲或奔走不定 (1.0%) |

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 6 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 109 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）：

1. 檢視 109 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」、「未依規定讓車」、「左轉彎未依規定」、「變換車道或方向不當」，詳表 22。
2. 由表 21 及表 22 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」，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，常有闖紅燈、超車或是爭道等違反交通法規的行為發生。
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 22_臺北市 109 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 (26.2%) |
| 2 | 超速失控 (17.3%) |
| 3 | 未依規定讓車 (8.7%) |
| 4 | 左轉彎未依規定 (6.3%) |
| 5 | 變換車道或方向不當 (6.3%) |

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 6 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 109 年各傷亡車種分析其肇事原因，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 23：

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」、「未依規定讓車」及「變換車道或方向不當」肇因位居前 3 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「變換車道或方向不當」比例最高；另「未依規定讓車」、「違反號誌規定」、「橫越道路不慎」及「違反標誌（線）禁制」皆有比例偏高情形，顯示應再加強自行車騎乘規則及安全宣導與

教育。

- 行人主要係「未依規定行走行人設施」及「未依號誌指示穿越道路」違規行為比例最高（合計 79.7%），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 23_臺北市 109 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 | 未依規定讓車 (17.9%) | 未依規定讓車 (20.3%) | 變換車道或方向不 當 (14.5%) | 未依規定行走行人 設施 (51%) |
| 2 | 未注意車前狀況 (13.8%) | 未注意車前狀況 (15.9%) | 未依規定讓車 (10.6%) | 未依號誌指示穿越 道路 (28.7%) |
| 3 | 變換車道或方向不 當 (11%) | 變換車道或方向不 當 (14.4%) | 違反號誌管制 (10.6%) | 其他引起事故之疏 失或行為 (9.1%) |
| 4 | 右轉彎未依規定 (9.3%) | 左轉彎未依規定 (8.3%) | 橫越道路不慎 (10.6%) | 穿越道路未注意左 右來車 (6.5%) |
| 5 | 左轉彎未依規定 (6.2%) | 違反號誌管制 (5.1%) | 違反標誌(線)禁 制 (10.2%) | 在道路上嬉戲或奔 走不定 (3.8%) |

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 110 年 1 月 6 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。

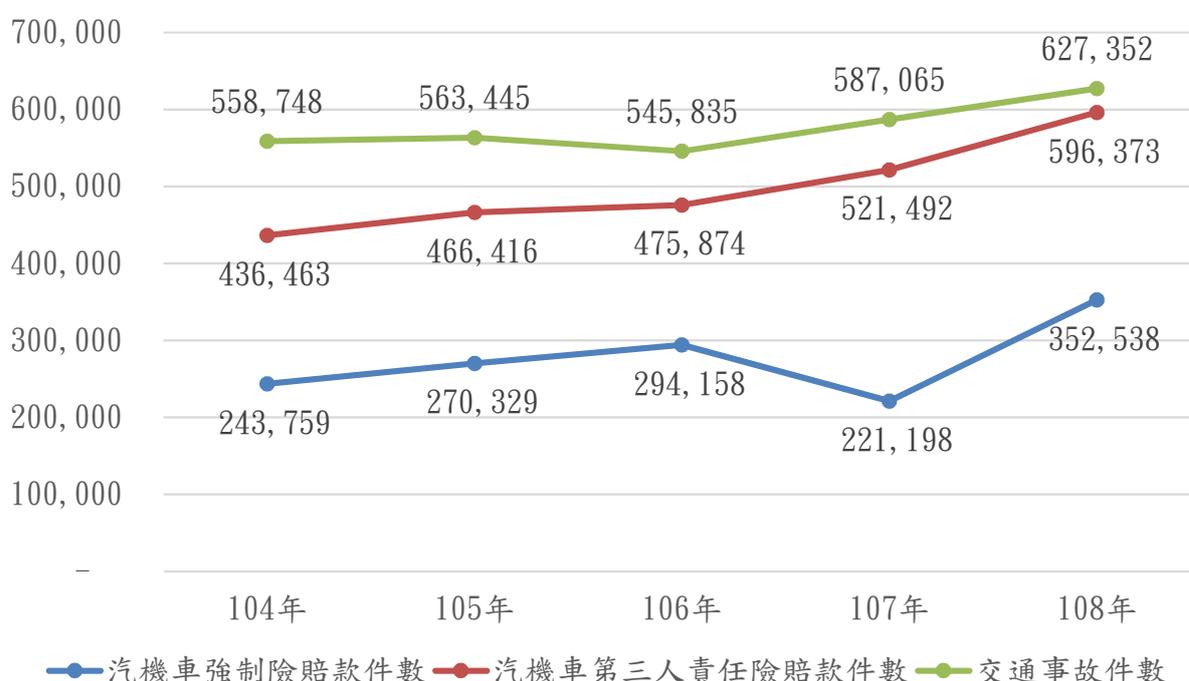
2.機車包含大型重型機車、普通重型機車及輕型機車。

3.自行車包含腳踏自行車、電動自行車及電動輔助自行車。

四、交通事故保險理賠與救護資料分析

(一)近年國人保險意識抬頭，除汽機車強制險外，投保第三人責任險及相關車體保險也日益增加，所以對於交通事故發生時為符合保險公司理賠條件，被保險人發生交通事故通常會先向警方報案，故報案數量逐年上升(如圖 11)，賠款件數逐年接近事故件數。

圖 11_交通事故與保險理賠件數



資料來源：財團法人保險事業發展中心互動統計資訊查詢平台（110.1.25）、交通部道安資訊平台（110.2.8）

註 1：汽機車強制險僅含傷害，第三人責任險含傷害及財損。

註 2：財團法人保險事業發展中心保險最新資料至 108 年。

(二)發生交通事故且經消防局救護送醫之救護比率有逐年下降之情形(如表 24)，警方有受理交通事故報案卻未接受救護之人數有上升之現象，推測係輕微受傷（當場無需救護者）報案人數增加所致；以救護資料觀之(如表 25)，交通事故重傷人數持平，

救護人數逐年下降，推測自行或無需就醫者增加，事故嚴重度並未增加。

表 24_交通事故與救護統計資料比對

| 年別 | 交通事故死傷人數 | 救護人數 | 救護比率 |
|-------|----------|--------|------|
| 106 年 | 28,838 | 20,853 | 72% |
| 107 年 | 28,380 | 20,505 | 72% |
| 108 年 | 29,488 | 19,691 | 67% |
| 109 年 | 33,845 | 20,452 | 60% |

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 (110.5.7)

表 25_交通事故與救護統計資料比對-檢傷分類

| 年別 | 檢傷分級 | | | | | | |
|-------|--------------|------------|------------|-------------|-------------|-----|--------|
| | 一級 (復甦急救) | 二級 (危急) | 三級 (緊急) | 四級 (次緊急) | 五級 (非緊急) | 無資料 | 總計 |
| 106 年 | 163 | 1,419 | 15,185 | 3,778 | 53 | 255 | 20,853 |
| 107 年 | 171 | 1,361 | 15,313 | 3,475 | 24 | 161 | 20,505 |
| 108 年 | 176 | 1,377 | 14,696 | 3,284 | 21 | 137 | 19,691 |
| 109 年 | 157 | 1,369 | 15,984 | 2,742 | 49 | 151 | 20,452 |

註：

1. 僅統計經交大比對消防局所提供交通事故救護資料與交大事故資料庫登記在案者。
2. 消防局救護紀錄表之檢傷程度僅作為急診順序之參考，於急診室簽收後就不再更動，並與後續診療結果無關。
3. 無資料之情況係指急診接收後尚未完成檢傷登錄或資料缺失。

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊 (110.5.7)

參、總結

- 一、109年交通事故30日死亡人數計107人，以65歲年長者58人為最多(54.2%)，整體分析當年度30日死亡人數下降幅度較大且死亡人數呈現歷年下降趨勢。而車種與年齡交叉比較，65歲以上年長者行人(34人，31.7%)與18-25歲機車騎士(15人，14.1%)為臺北市30日死亡中人數較多之族群。另主要肇事原因為「未注意車前狀況」、「不明原因肇事」及「搶越行人穿越道」，顯示車輛駕駛人未注意車前狀況情形需加強改善，應加強宣導正確駕駛行為及安全觀念。
- 二、109年事故件數較108年大幅增加3,354件(+3.5%)，其中A1類事故件數較108年減少23件(-27.7%)，死亡人數60人較108年減少23人(-27.7%)，為近年最低；受傷人數較108年增加4,380人(+14.9%)。
- 三、109年共發生82件酒駕事故，造成3人死亡60人受傷，較108年減少8件(-9%)，受傷人數減少8人(-12%)，酒駕肇事件數於今年雖降低，仍配合「酒駕零容忍」政策，加強酒駕執法勤務。
- 四、本市109年交通事故主要發生於上、下午尖峰(08時-10時；16時-20時)，其中A1類事故時間多發生於上午(06時-08時)及下午時段(18時-20時)。整體而言，事故發生時段與108年無明顯差異。
- 五、依行政區分析交通事故分布，以大安區增加比例28.3%最多(+1,152件)，其次為南港區15.3%(+872件)，另信義區增加3.3%最少(+125件)。

件)，其次為松山區增加 5.4% (+123 件) 次之，未來仍需持續加強交通事故防制工作。

六、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。

七、109 年機車外送平台外送員涉入之交通事故共發生 1,995 件，造成 1,471 人受傷；外送員自身傷亡人數 883 人 (0 人死亡、883 人受傷)，其中 30 歲以下之年輕機車外送員死傷人數已達 39.7%，顯示針對機車外送平台之安全管理刻不容緩。

八、109 年機車外送員涉入交通事故之前 5 大肇因分別為「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」、「左轉彎未依規定」、「變換車道或方向不當」及「(車) 尚未發現肇事因素」，顯示外送員對於路權觀念不清、不遵守標誌、標線及號誌行駛、於變換車道、車輛右轉彎時常疏於注意周邊車況等為造成事故之主因。

九、109 年交通事故死亡車種，以機車 (31 人、52%) 及行人 (23 人、38%) 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 20%)，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。

十、交通事故受傷車種，仍以機車為主（76.7%），行人次之（6.4%），再其次為自行車（3.8%）；另依近年資料顯示，109 年機車駕駛人受傷人數較 108 年增加 3,634 人(+16.3%)，自行車及行人受傷人數亦較去(108)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，而導致與另一方用路人發生交通事故而致人受傷。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、上下貨物倒車疏於注意後方車輛時，易發生財物損失之交通事故。

十一、由年齡層面分析交通事故，機車傷亡以 18-25 歲為主（33%），其次為 30-39 歲（20%）；行人傷亡則集中在 65 歲以上年長者（35%）；自行車亦為 65 歲以上年長者居多（32%）。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。

十二、由性別分析交通事故，男性傷亡人數均較女性為多（比例約 6:4），並以機車為主要傷亡車種；女性死亡多為行人，受傷則為機車為主。

十三、由肇事責任分析交通事故，第一當事人多為小客車（53.6%），多數為小客車與機車之事故（30.4%）；另第一當事人為機車者占 28.9%，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。

十四、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。

十五、「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。

十六、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，注意內輪差行駛軌跡，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。

十七、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。

十八、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」、「未依規定讓車」、「左轉彎未依規定」及「變換車道或方向不當」；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。

十九、年長者行人個別肇事原因主要係「未依規定行走行人設施」及「未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路」違規行為比例最高（合計 79.7%），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。

二十、近年因保險理賠及自我權益保障，民眾發生交通事故報案數量亦逐年上升；以救護資料觀之，交通事故重傷人數持平，救護人數逐年下降，推測自行或無需就醫者增加，事故嚴重度並未增加。