

臺北市 113 年交通事故分析報告

臺北市政府交通局

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，透過各面向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 113 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，113 年交通事故分析特性摘述如下：

- 一、113 年交通事故 30 日死亡人數計 119 人；車種與年齡交叉比較以 65 歲以上年長者機車最多（18 人，15.1%）；主要肇事原因依序為「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」、「其他不當駕車行為」及「車輛駕駛者-尚未發現肇事因素」。
- 二、113 年共發生 4 萬 5,393 件交通事故（未包含息事案件），較 112 年減少 1,654 件（-3.5%），其中 A1 類事故件數增加 7 件（11.5%），A2 類事故件數減少 1,899 件（-7.8%）；A1 類事故死亡人數 70 人，較 112 年增加 9 人（14.8%），受傷人數減少 2,784 人（-8.6%）。
- 三、113 年共發生 253 件酒駕事故，較 112 年減少 14 件（-5.2%），造成 1 人死亡、176 人受傷。
- 四、整體交通事故發生時段主要集中於上、下午尖峰，其中 A1 類事故主要發生於 10-12 時（近中午時段）。整體而言，事故發生時段與 112 年比較無明顯差異。
- 五、分析交通事故發生位置及變化，以萬華區增加比例 4.6% 最多（+131 件），其次為大安區 1.9%（+98 件）；另北投區減少比例 17.7% 最多（-571 件）。

- 六、交通事故主要肇事原因，依序為「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」、「變換車道不當」、「尚未發現肇事因素」、「右轉彎未依規定」及「未保持行車安全距離」。
- 七、113 年機車外送平台外送員涉入之交通事故共發生 1,200 件，造成 1,008 人死傷，其中，外送員自身死傷人數 584 人（1 人死亡、583 人受傷），其中 40-49 歲外送員死傷有 179 人最多（約占 30.7%）、30-39 歲青壯年外送員死傷有 167 人（約占 28.6%）為次之、50-59 歲機車外送員死傷有 86 人（約占 14.7%）再次之。
- 八、113 年機車外送員涉入交通事故之前 5 大外送員肇因依序為「尚未發現肇事因素」、「未保持行車安全距離」、「其他不當駕車行為」、「未依規定減速」及「其他未依規定讓車」。
- 九、113 年 A1 類事故無照駕駛肇事件數計 6 件（占 8.8%），A2 類事故無照駕駛肇事件數計 884 件（占 4.0%）。
- 十、整體交通事故死亡車種，仍以機車為主，行人次之；整體交通事故受傷車種，機車受傷以 18-24 歲年輕族群為主（22.0%）；行人受傷則集中在 65 歲以上年長者（34.7%）。
- 十一、各車種肇事原因以「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」及「變換車道不當」為大部分車種之主要肇事原因；另大型車事故肇因以「變換車道不當」、「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」及「未保持行車安全間隔」為主、小型車事故肇因以「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」、「變換車道不當」、「右轉彎未依規定」、「倒車未依規定」排行較前、行人事故肇因則以「未依標誌或標線穿越道路」為主。

113 年交通事故分析結果顯示，整體交通事故呈現下降趨勢，死亡人數則呈現上升趨勢，酒駕事故造成 1 人死亡，176 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死傷車種，以 18-24 歲族群為多，應持續宣導正確用路觀念、機車安駕觀念及取締違規。另因應本市人口已進入超高齡社會，且年長者交通事故件數上升，應透過長期宣導及配合警方勸導，將各項高齡者交通事故防制作為深入落實到本市各區及鄰里，並加強宣導遵守標誌標線、遵守號誌與不任意變換車道等交通安全觀念。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，禮讓行人、直行車先行後再行動作。

目錄

壹、 113 年交通事故概況.....	1
一、 交通事故 30 日內死亡類型分析	1
二、 交通事故件數暨死傷人數	7
三、 酒後駕車交通事故	10
四、 交通事故發生時段	11
五、 交通事故發生地點	12
六、 交通事故天候狀況	15
七、 交通事故肇事原因	17
八、 機車外送平台交通事故分析	21
九、 無照駕駛交通事故統計分析	26
貳、 113 年交通事故交叉分析	27
一、 死傷車種分析	27
二、 死傷車種年齡層分析	30
三、 死傷車種性別分析	31
四、 肇事車種及各車種肇因分析	33
參、 總結.....	40

圖目錄

圖 1_近 4 年臺北市交通事故件數統計	8
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	9
圖 4_臺北市 113 年與 112 年事故地點比較—依事故位置 ..	13
圖 5_臺北市 113 年與 112 年事故地點數比較—依行政區 ..	15
圖 6_臺北市 113 年與 112 年事故地點天候狀況比較	16
圖 7_臺北市 113 年死亡車種比例	27
圖 8_臺北市 113 年受傷車種比例	28
圖 9_臺北市 113 年死亡車種性別分布	32
圖 10_臺北市 113 年受傷車種性別比例	32

表目錄

表 1_交通事故 30 日死亡各年齡層人數統計表	1
表 2_30 日死亡車種與年齡比較表	3
表 3_30 日死亡車種與年齡比較表 (續)	4
表 4_30 日死亡事故主要肇因統計表	5
表 5_臺北市道路交通事故件數及死傷人數統計	7
表 6_近 7 年臺北市酒駕事故件數暨死傷人數統計	10
表 7_臺北市 113 年交通事故時段分布	11
表 8_臺北市 113 年及 112 年交通事故時段分布	12
表 9_臺北市 113 年與 112 年事故地點比較—依事故位置 ..	12
表 10_臺北市 113 年與 112 年事故地點比較—依行政區	14
表 11_臺北市 113 年與 112 年事故地點天候狀況比較	15
表 12_臺北市 113 年各類交通事故前 10 大肇事原因統計 ..	19
表 13_臺北市 113 年臺北市機車外送員涉入交通事故件數及 死傷人數統計	23
表 14_臺北市 113 年臺北市機車外送員自身死傷人數統計	24
表 15_臺北市 113 年機車外送員自身死傷交通事故前 10 大 肇事原因統計	25
表 16_臺北市 A1、A2 及無照駕駛交通事故統計表	26

表 17_近 3 年臺北市死亡車種暨人數統計	28
表 18_近 3 年臺北市受傷車種暨人數統計	29
表 19_臺北市 113 年死亡車種年齡層統計	30
表 20_臺北市 113 年受傷車種年齡層統計	31
表 21_臺北市 113 年肇事車種交叉分析	34
表 22_臺北市 113 年各車種主要肇事原因	36
表 23_臺北市 113 年 18-24 歲機車駕駛人死傷族群肇事原因 分析.....	38
表 24_臺北市 113 年 65 歲以上年長者各死傷車種個別肇事 原因分析.....	39

壹、 113 年交通事故概況

一、 交通事故 30 日內死亡類型分析

(一) 本市 113 年交通事故 30 日死亡人數計 119 人，較前 3 年平均 115 人，增加 4 人，如表 1 所示，而統計 113 年 30 日死亡各年齡層人數，以 65 歲以上年長者 57 人為最多(47.9%)，50-59 歲 21 人次之(17.6%)，而與前 3 年平均比較，以 50-59 歲、60-64 歲、65 歲以上各增加 3 人為最多，以 18-24 歲減少 7 人最多。

表 1_交通事故 30 日死亡各年齡層人數統計表

年齡	110 年	111 年	112 年	113 年	前 3 年平均	增減數	增減率
0-17 歲	3	0	0	0	1	-1	-100.0%
18-24 歲	14	10	12	5	12	-7	-58.3%
25-29 歲	1	7	3	6	4	2	50.0%
30-39 歲	11	7	8	7	9	-2	-22.2%
40-49 歲	11	11	5	11	9	2	22.2%
50-59 歲	19	19	15	21	18	3	16.7%
60-64 歲	16	2	9	12	9	3	33.3%
65 歲以上	55	51	57	57	54	3	5.6%
總計	130	107	109	119	115	4	3.5%

單位：人數

資料來源：交通部道安資訊平台

(二) 本市 30 日死亡之車種與年齡交叉比較如表 2，113 年以 65 歲以上年長者機車最多 (18 人，15.1%)，65 歲以上年長者行人次之 (16 人，13.4%)，50-59 歲機車再次之 (9 人，7.6%)；而 113 年與前 3 年比較如表 3，以 65 歲以上年長者行人減少 10.7 人最多 (-40.0%)；另 65 歲以上年長者機車增加 7.3 人最多 (+44.0%)，整體而言，65 歲以

上年長者機車為臺北市 30 日死亡中人數較多之族群，65 歲以上行人有減少之情形。

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(含乘客)			
	110	111	112	113	110	111	112	113	110	111	112	113	110	111	112	113	110	111	112	113
年齡/年度	110	111	112	113	110	111	112	113	110	111	112	113	110	111	112	113	110	111	112	113
0-17 歲	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
18-24 歲	0	0	0	0	6	5	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	2	0
25-29 歲	0	0	0	0	1	4	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
30-39 歲	1	1	0	1	6	5	5	6	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
40-49 歲	4	1	1	0	4	6	4	7	0	0	0	1	3	1	0	1	0	1	0	0
50-59 歲	2	1	1	0	2	10	6	9	1	1	1	2	9	2	2	1	0	0	2	3
60-64 歲	0	0	0	0	5	1	3	7	0	0	0	0	6	1	4	3	0	0	0	0
65 歲以上	1	0	1	2	18	15	10	18	4	7	6	8	21	20	27	16	3	1	5	4
總計	8	3	3	3	43	46	40	54	5	9	8	11	41	24	33	21	7	5	10	7

單位：人數

資料來源：交通部道安資訊平台

註：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分類者。

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(含乘客)		
	前3年 平均	113年 增減數	增減率	前3年 平均	113年 增減數	增減率	前3年 平均	113年 增減數	增減率	前3年 平均	113年 增減數	增減率	前3年 平均	113年 增減數	增減率
17歲以下	0.0	0.0	--	0.3	-0.3	-100.0%	0.0	0.0	--	0.3	-0.3	-100.0%	0.3	-0.3	-100.0%
18-24歲	0.7	-0.7	-100.0%	9.0	-4.0	-44.4%	0.0	0.0	--	0.0	0.0	--	2.3	-2.3	-100.0%
25-29歲	0.0	0.0	--	3.0	2.0	66.7%	0.0	0.0	--	0.3	0.7	200.0%	0.3	-0.3	-100.0%
30-39歲	0.7	0.3	50.0%	6.3	-0.3	-5.3%	0.7	-0.7	-100.0%	0.3	-0.3	-100.0%	0.7	-0.7	-100.0%
40-49歲	2.0	-1.0	-50.0%	5.0	3.0	60.0%	0.3	0.7	200.0%	1.3	-0.3	-25.0%	0.3	-0.3	-100.0%
50-59歲	2.0	-2.0	-100.0%	8.0	5.0	62.5%	1.7	1.3	80.0%	5.3	-3.3	-62.5%	0.7	2.3	350.0%
60-64歲	0.3	0.7	200.0%	3.7	4.3	118.2%	0.3	-0.3	-100.0%	4.7	-1.7	-35.7%	0.0	0.0	--
65歲以上	1.0	1.0	100.0%	16.7	7.3	44.0%	6.7	3.3	50.0%	26.7	-10.7	-40.0%	3.3	1.7	50.0%
總計	6.7	-1.7	-25.4%	52.0	17.0	32.7%	9.7	4.3	44.3%	39.0	-16.0	-41.0%	8.0	0.0	0.0%

單位：人數

資料來源：交通部道安資訊平台

註：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分類者。

(三)30 日死亡事故主要肇事原因如表 4 所示，113 年以「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」為最多，「其他不當駕車行為」次之，「車輛駕駛者-尚未發現肇事因素」再次之，顯示車輛駕駛人疏未注意道路上狀況，交通安全觀念較薄弱，應加強宣導用路人遵守交通規則、自身安全觀念，導正駕駛行為及觀念，建議持續藉由多元管道進行宣導及針對「車不讓人」執法取締勤務。

表 4_30 日死亡事故主要肇因統計表

案件主要肇因	110 年	111 年	112 年	113 年	前 3 年 平均	增減數	增減比例
未注意車前狀況(舊)	19	18	13	0	17	-17	-100.00%
<u>違反閃光號誌</u>	--	--	0	1	--	--	--
<u>違反其他號誌</u>	--	--	0	2	--	--	--
車輛未依規定暫停讓行人先行	24	7	12	8	14	-6	-44.19%
<u>恍神、緊張、心不在焉分心駕駛</u>	--	--	7	19	--	--	--
未依標誌、標線、號誌或手勢 指揮穿越道路(舊)	2	5	6	0	4	-4	-100.00%
其他未依規定讓車	7	7	6	3	7	-4	-55.00%
未保持行車安全距離	2	1	5	5	3	2	87.50%
其他不當駕車行為	3	9	5	11	6	5	94.12%
車輛駕駛者-尚未發現肇事因素	8	3	5	9	5	4	68.75%
車輛零件脫落	0	0	0	1	0	1	--
<u>有號誌路口，轉彎車未讓直行車先行</u>	--	--	0	6	--	--	--
<u>無號誌路口，支線道未讓幹線道先行</u>	--	--	4	4	--	--	--
違反號誌管制或指揮(舊)	14	10	4	0	9	-9	-100.00%
不明原因肇事(舊)	24	11	3	0	13	-13	-100.00%
變換車道不當	3	6	3	2	4	-2	-50.00%

案件主要肇因	110年	111年	112年	113年	前3年平均	增減數	增減比例
左轉彎未依規定	4	2	3	4	3	1	33.33%
倒車未依規定	0	1	3	0	1	-1	-100.00%
患病或服用藥物(疲勞)駕駛	0	2	3	0	2	-2	-100.00%
<u>打瞌睡或疲勞駕駛(包括連續 駕車8小時)</u>	--	--	0	1	--	--	--
逆向行駛	0	1	2	1	1	0	0.00%
超速駕駛	6	6	2	1	5	-4	-78.57%
違反特定標誌(線)禁制(舊)	2	1	2	0	2	-2	-100.00%
<u>違反行人專用標誌(線)</u>	--	--	0	1	--	--	--
<u>違反禁止變換車道標線</u>	--	--	0	1	--	--	--
<u>違反禁止左轉、右轉標誌</u>	--	--	0	1	--	--	--
<u>違反其他標誌(線)禁制</u>	--	--	0	1	--	--	--
右轉彎未依規定	2	3	2	4	2	2	71.43%
起步時未注意安全	1	0	2	4	1	3	300.00%
<u>觀看其他事故、活動、道路環 境或車外資訊分心駕駛</u>	--	--	2	2	--	--	--
<u>相關跡證不足且無具體影像畫 面，當事人各執一詞，經分析 後無法釐清肇事原因</u>	--	--	2	4	--	--	--
未依規定行走地下道、天橋穿 越道路	4	2	2	0	3	-3	-100.00%
未依規定減速	0	0	1	1	0	1	200.00%
未保持行車安全間隔	2	1	1	3	1	2	125.00%
<u>闖紅燈直行</u>	--	-	1	6	--	--	--
<u>闖紅燈左轉(或迴轉)</u>	--	--	1	2	--	--	--
<u>方向不定(不包括危險駕駛)</u>	--	--	1	1	--	--	--
迴轉未依規定	0	1	1	1	1	0	50.00%
<u>吸食違禁物駕駛</u>	--	--	1	1	--	--	--
酒醉(後)駕駛	2	5	1	0	3	-3	-100.00%
裝卸貨物不當	0	0	1	0	0	0	-100.00%
<u>違規(臨時)停車</u>	--	--	1	1	--	--	--
<u>被車輛輾壓之不明物體彈飛</u>	--	--	0	1	--	--	--
<u>車輛或機械操作不當(慎)</u>	--	--	0	2	--	--	--
<u>未依標誌或標線穿越道路</u>	--	--	1	4	--	--	--
違規超車	0	1	0	0	0	0	-100.00%
未靠右行駛	0	1	0	0	0	0	-100.00%

案件主要肇因	110 年	111 年	112 年	113 年	前 3 年 平均	增減數	增減比例
橫越道路不慎	0	1	0	0	0	0	-100.00%
其他-開啟或關閉車門不當	0	1	0	0	0	0	-100.00%
其他引起事故之疏失或行為	0	1	0	0	0	0	-100.00%
無(物或動物)-尚未發現肇事因素	1	0	0	0	0	0	-100.00%
總計	130	107	109	119	115	-14	--

單位：件數

資料來源：交通部道安資訊平台

備註：內政部警政署自 112 年 7 月 1 日起修正交通事故調查報告表，底線粗體字部分為事故調查表改版後調整肇因。

二、 交通事故件數暨死傷人數

(一) 本市 113 年共發生 4 萬 5,393 件交通事故(未包含息事案件)，較 112 年減少 1,654 件(-3.5%)，其中 A1 類事故件數增加 7 件(11.5%)，A2 類事故件數減少 1,899 件 (-7.8%)，A3 類事故件數增加 238 件 (1.0%)；而死亡人數計 70 人，較 112 年增加 9 人 (14.8%)；受傷人數計 2 萬 9,774 人，則較 112 年減少 2,784 人 (-8.6%)，詳表 5。

表 5_臺北市道路交通事故件數及死傷人數統計

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)
110 年	42,780	71	32,110	70	71	20	24,025	32,090	18,685
111 年	46,611	62	33,534	62	62	33	25,270	33,501	21,279
112 年	47,047	61	32,558	61	61	29	24,199	32,529	22,787
113 年	45,393	70	29,774	68	70	46	22,300	29,728	23,025
113 年較 112 年 增減數	-1,654	9	-2,784	7	9	17	-1,899	-2,801	238
113 年較 112 年 增減比例	-3.5%	14.8%	-8.6%	11.5%	14.8%	58.6%	-7.8%	-8.6%	1.0%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。(未包含 A3 之息事案件)

(二) 分析近 4 年交通事故趨勢，整體交通事故件數有上升趨勢，然 113 年較 112 年下降（如圖 1）；在死亡人數方面有減少的趨勢，惟 113 年較 112 年上升（如圖 2）；在受傷人數方面有減少的趨勢（如圖 3）。

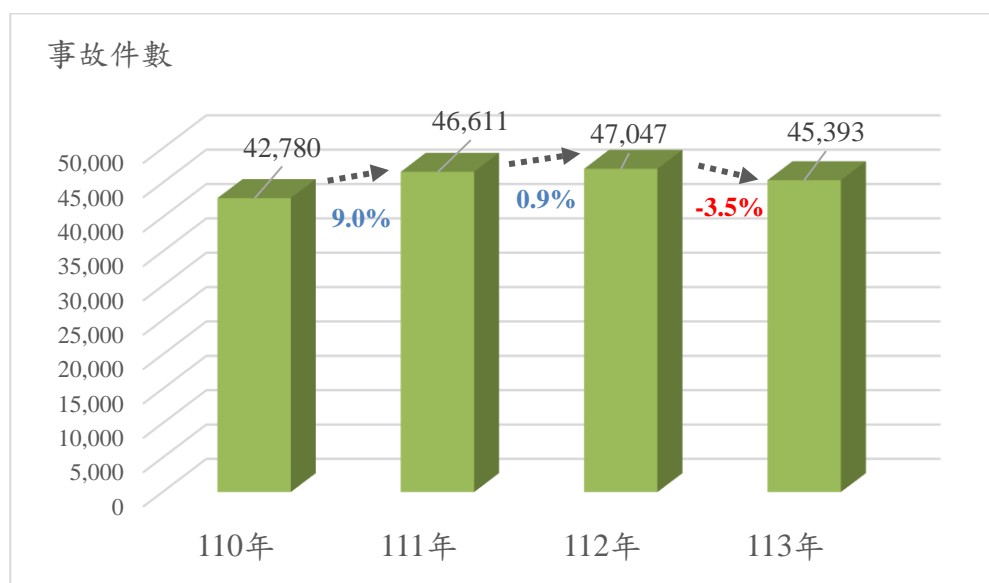


圖 1_近 4 年臺北市交通事故件數統計

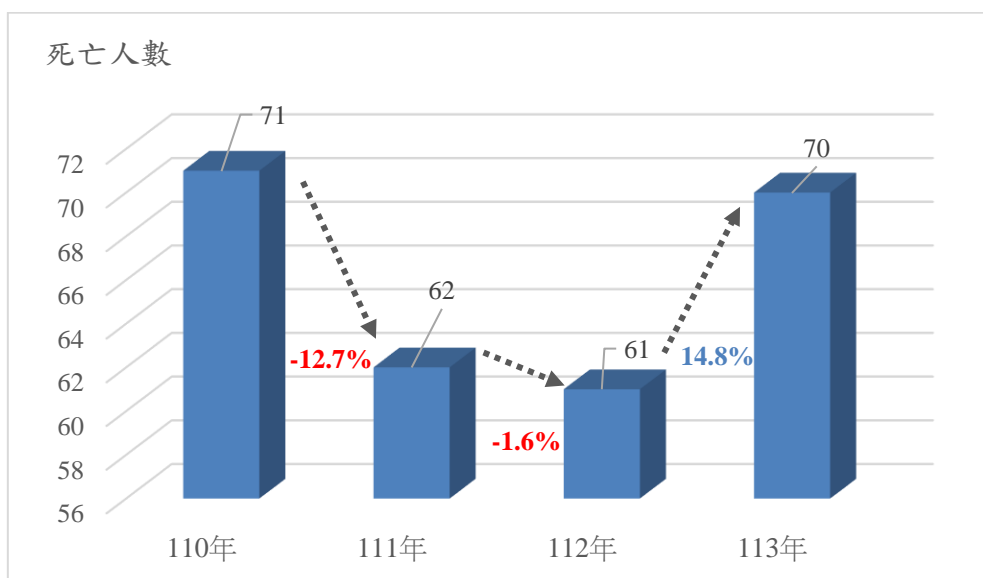


圖 2_近 4 年臺北市交通事故死亡人數統計

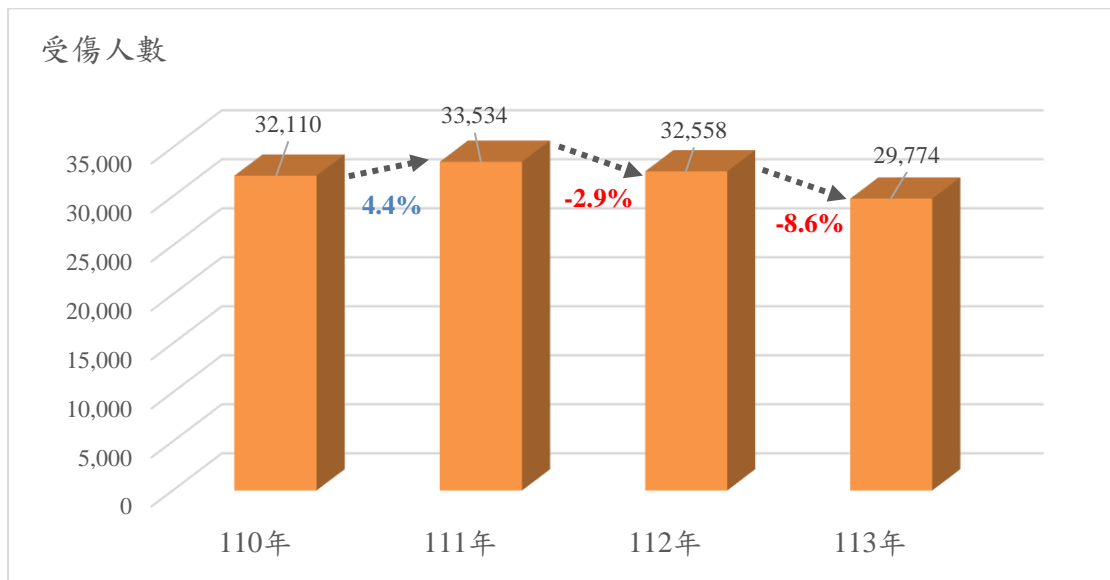


圖 3_近 4 年臺北市交通事故受傷人數統計

三、 酒後駕車交通事故

(一) 依交通部定義，酒後駕車交通事故係指任一駕駛人經檢測有道路交通安全規則第 114 條酒精反應吐氣酒精濃度達 0.15mg/L 以上或血液中酒精濃度達 0.03% 以上，所造成人員（包含當次事件波及之所有駕駛人、乘客、行人）死亡或受傷之事故。本市 113 年共發生 253 件酒駕事故，造成 1 人死亡，176 人受傷；相較 112 年減少 14 件事故 (-5.2%)，死亡人數未增減，受傷人數減少 59 人 (-25.1%)，詳表 6。

(二) 統計顯示，近年酒駕死傷人數以 111 年最多（死亡 6 人、受傷 237 人）並逐漸下降，事故件數自 110 年起亦逐漸下降。

表 6_近 7 年臺北市酒駕事故件數暨死傷人數統計

年 別	事 故 件 數				死亡人數	受傷人數
	總 計	A1	A2	A3		
107 年	277	4	161	113	4	209
108 年	265	3	156	106	3	189
109 年	248	3	160	85	3	223
110 年	285	3	167	115	3	227
111 年	272	6	179	87	6	237
112 年	267	1	159	107	1	235
113 年	253	1	136	116	1	176
113 年較 112 年增減數	-14	0	-23	9	0	-59
113 年較 112 年增減比例	-5.2%	0.0%	-14.5%	8.4%	0.0%	-25.1%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。

四、 交通事故發生時段

(一) 113 年事故發生時段分布

檢視 113 年交通事故發生時段，整體交通事故主要發生於 8-10 時、16-20 時（上、下午尖峰）；A1 類事故主要發生於 10-12 時（近中午時段）；A2 類事故則主要發生於 8-10 時（上午尖峰）；A3 類事故則主要發生於 16-20 時（下午尖峰），詳表 7。

表 7_臺北市 113 年交通事故時段分布

時 段	整體事故	A1 事故	A2 事故	A3 事故
0-2 時	2%	4%	2%	2%
2-4 時	1%	3%	1%	1%
4-6 時	1%	3%	1%	1%
6-8 時	7%	10%	8%	5%
8-10 時	14%	13%	16%	13%
10-12 時	12%	19%	12%	12%
12-14 時	12%	6%	11%	12%
14-16 時	11%	16%	10%	12%
16-18 時	14%	9%	13%	15%
18-20 時	14%	12%	13%	15%
20-22 時	8%	1%	8%	8%
22-24 時	5%	3%	5%	4%
總計	100%	100%	100%	100%

資料來源：臺北市警察局交通警察大隊。(未包含 A3 之息事案件)

(二) 113 年及 112 年比較

比較 113 年與 112 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、16-20 時；A1 類事故時間分布略有移轉，4-6 時、20-22 時減少較多，14-16 時增加較多，因 A1 事故發生時段屬較隨機性發生；至 A2、A3 事故之時間分布則無明顯變化。

表 8_臺北市 113 年及 112 年交通事故時段分布

時 段	整體事故		A1 事故		A2 事故		A3 事故	
	112 年	113 年	112 年	113 年	112 年	113 年	112 年	113 年
0-2 時	2%	2%	2%	4%	2%	2%	2%	2%
2-4 時	1%	1%	3%	3%	1%	1%	1%	1%
4-6 時	1%	1%	18%	3%	1%	1%	1%	1%
6-8 時	6%	7%	8%	10%	7%	8%	5%	5%
8-10 時	15%	14%	8%	13%	16%	16%	13%	13%
10-12 時	12%	12%	13%	19%	12%	12%	12%	12%
12-14 時	11%	12%	7%	6%	11%	11%	12%	12%
14-16 時	12%	11%	3%	16%	11%	10%	12%	12%
16-18 時	14%	14%	15%	9%	13%	13%	15%	15%
18-20 時	14%	14%	10%	12%	12%	13%	15%	15%
20-22 時	8%	8%	10%	1%	8%	8%	8%	8%
22-24 時	5%	5%	3%	3%	6%	5%	4%	4%
總 計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。(未包含 A3 之息事案件)

五、 交通事故發生地點

(一) 事故位置分布

1. 檢視 113 年交通事故，發生於路口計 2 萬 4,417 件，較 112 年減少 1,043 件(-4.1%);發生於路段計 1 萬 9,496 件，較 112 年減少 1,058 件 (-5.1%);發生於其他地點計 1,480 件，較 112 年增加 447 件 (43.3%)，詳表 9。

表 9_臺北市 113 年與 112 年事故地點比較—依事故位置

	路口	路段	其他地點	總 計
112 年	25,460	20,554	1,033	47,047
113 年	24,417	19,496	1,480	45,393
增減數	-1,043	-1,058	447	-1,654
增減比例	-4.1%	-5.1%	43.3%	-3.5%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。

註：

1. 其他地點包含路坡、涵洞、圓環、廣場、橋梁及交流道等。
2. 未包含 A3 之息事案件。

2. 113 年路口件數占總件數之比例約為 53.8%、路段件數占總件數之比例約為 42.9%，與 112 年之比例無明顯差異（如圖 4）。

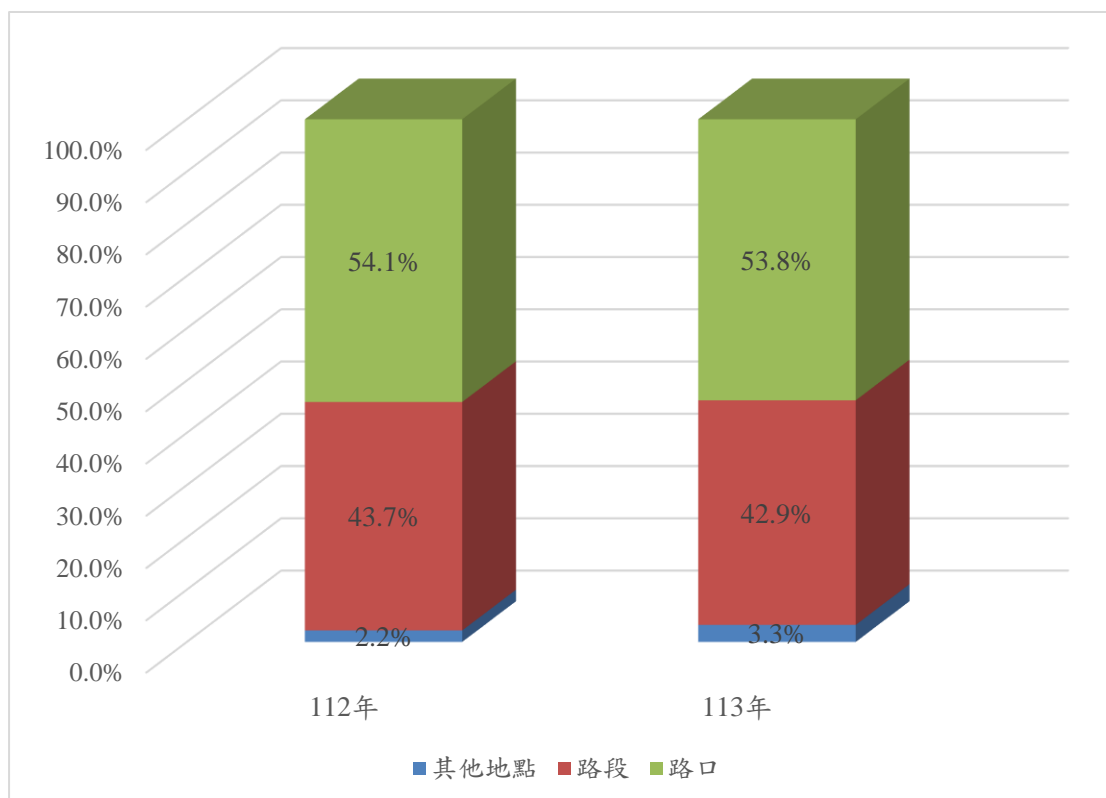


圖 4_臺北市 113 年與 112 年事故地點比較—依事故位置

(二) 行政區分布

1. 依行政區分析 113 年事故件數顯示，中山區發生 6,782 件最多，大安區為 5,190 件次之，內湖區為 4,920 件再次之，事故件數最少者為南港區，發生 1,609 件（如表 10）。然而各行政區之道路環境不同、土地使用型態、人口組成亦有所差異，故交通事故件數也有顯著落差。

表 10_臺北市 113 年與 112 年事故地點比較—依行政區

	112 年	113 年	增減數	增減比例
大同	2,869	2,909	40	1.4%
萬華	2,863	2,994	131	4.6%
中山	7,370	6,782	-588	-8.0%
大安	5,092	5,190	98	1.9%
中正	4,597	4,560	-37	-0.8%
松山	2,677	2,602	-75	-2.8%
信義	4,134	4,041	-93	-2.2%
士林	4,455	4,302	-153	-3.4%
北投	3,219	2,648	-571	-17.7%
文山	3,053	2,836	-217	-7.1%
南港	1,691	1,609	-82	-4.8%
內湖	5,027	4,920	-107	-2.1%
總計	47,047	45,393	-1,654	-3.5%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。(未包含 A3 之息事案件)

2. 再與 112 年比較各行政區之增減狀況（如圖 5），多數行政區事故件數下降，其中北投區減少比例 17.7% 最多（-571 件）；另萬華區增加比例 4.6% 最多（+131 件），其次為大安區 1.9%（+98 件）。

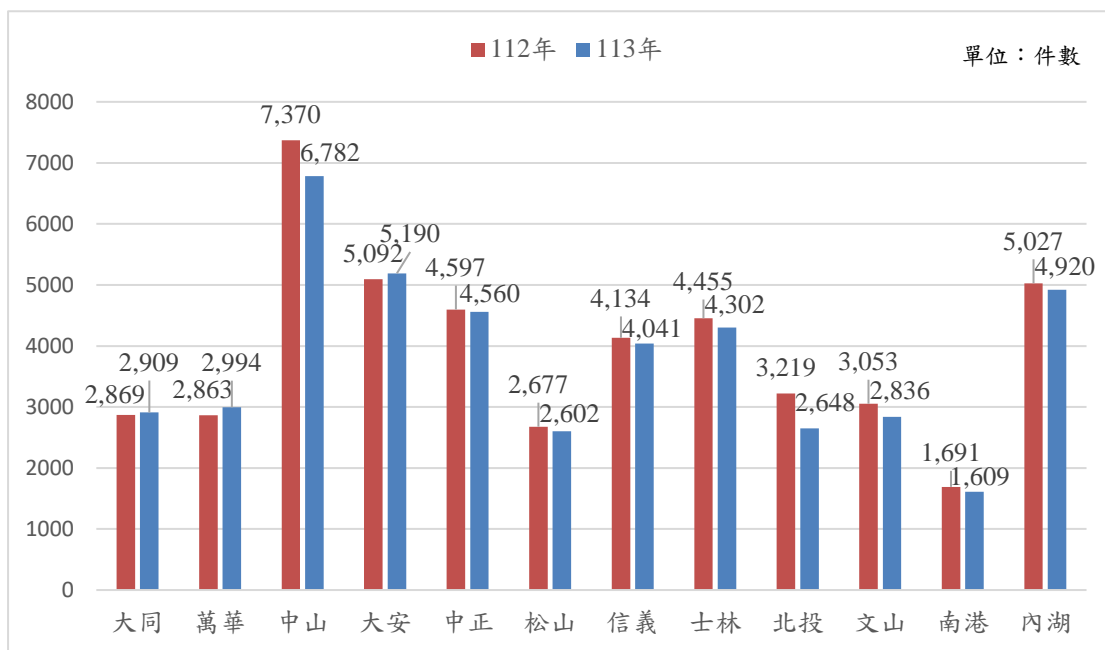


圖 5_臺北市 113 年與 112 年事故地點數比較—依行政區

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，統計 113 年交通事故發生之天候狀況，晴天發生 2 萬 3,339 件，較 112 年減少 2,734 件 (-10.5%); 陰天發生 1 萬 2,867 件，較 112 年增加 6,524 件(+102.8%); 雨天則發生 5,646 件，較 112 年增加 1,424 件 (+33.7%)，詳表 11。

表 11_臺北市 113 年與 112 年事故地點天候狀況比較

	晴天	陰天	雨天	未登載	總計
112 年	26,073	6,343	4,222	10,409	47,047
113 年	23,339	12,867	5,646	3,541	45,393
增減數	-2,734	6,524	1,424	-6,868	-1,654
增減比例	-10.5%	102.8%	33.7%	-66.0%	-3.5%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。(未包含 A3 之息事案件)

(二)另 113 年發生事故時為晴天者，占總件數的 51%，有減少之情形，惟仍顯示大多事故係於天候良好情況下發生；另發生事故為陰天有明顯增加之情形，發生事故為雨天則有略為增加之情形。

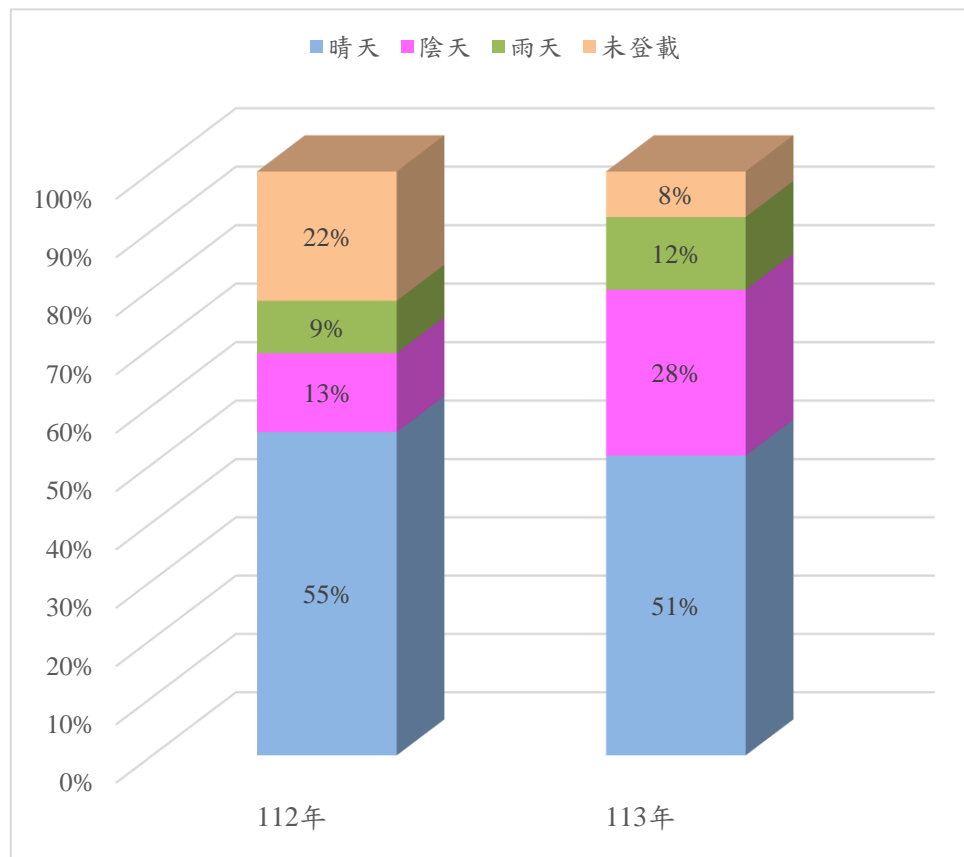


圖 6_臺北市 113 年與 112 年事故地點天候狀況比較

七、 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。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，且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 113 年整體交通事故之前 5 大主要肇事原因，分別為「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」、「變換車道不當」、「尚未發現肇事因素」、「右轉彎未依規定」及「未保持行車安全距離」，詳表 12。顯示駕駛人行駛過程中(含變換行向)，因恍神、緊張、心不在焉等分心駕駛之行為，致其疏未確實注意車輛周遭人車動態並隨時採取必要之安全措施及保持適當之安全距離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「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」、「其他不當駕駛行為」、「有號誌路口，轉彎車未讓直行車先行」、「觀看其他事故、活動、道路環境或車外資訊分心駕駛」及「未依標誌或標線穿越道路」，詳表 12。顯示駕駛人除恍神、緊張、心不在焉分心駕駛外，亦未確實遵守轉彎車禮讓直行車之規定；另行人未依標誌或標線穿越道路，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「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」、「尚未發現肇事因素」、「變換車道不當」、「未保持行車安全距離」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、車輛右轉彎之際疏於注意周邊車況，或未保持行車安全距離等，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「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」、「變換車道不當」、「未保持行車安全間隔」、「倒車未依規定」及「尚未發現肇事因素」，詳表 12。推測當車流量大（如上、下尖峰）時，因路側車輛臨停等因素，導致車輛較常變換車道且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、上下貨物倒車疏於注意後方車輛時，易發生財物損失之交通事故。

表 12_臺北市 113 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	恍神、緊張、心不在焉分心駕駛(16%)	恍神、緊張、心不在焉分心駕駛 (19%)	恍神、緊張、心不在焉分心駕駛 (10%)	恍神、緊張、心不在焉分心駕駛 (22%)
2	變換車道不當 (12%)	其他不當駕車行為 (9%)	尚未發現肇事因素 (8%)	變換車道不當 (17%)
3	尚未發現肇事因素 (7%)	有號誌路口，轉彎車未讓直行車先行 (9%)	變換車道不當 (8%)	未保持行車安全間隔 (7%)
4	右轉彎未依規定 (5%)	觀看其他事故、活動、道路環境或車外資訊分心駕駛 (6%)	未保持行車安全距離 (8%)	倒車未依規定 (6%)
5	未保持行車安全距離 (5%)	未依標誌或標線穿越道路(6%)	右轉彎未依規定 (7%)	尚未發現肇事因素 (6%)
6	無號誌路口，支線道未讓幹線道先行 (5%)	車輛未依規定暫停讓行人先行 (6%)	無號誌路口，支線道未讓幹線道先行 (6%)	起步時未注意安全 (5%)
7	起步時未注意安全 (5%)	右轉彎未依規定 (4%)	左轉彎未依規定 (5%)	肇事逃逸未查獲，無法查明肇因 (4%)
8	未保持行車安全間隔 (4%)	起步時未注意安全 (4%)	起步時未注意安全 (4%)	右轉彎未依規定 (4%)
9	左轉彎未依規定 (4%)	尚未發現肇事因素 (4%)	其他不當駕車行為 (4%)	無號誌路口，支線道未讓幹線道先行 (4%)
10	倒車未依規定 (4%)	左轉彎未依規定 (3%) 未保持行車安全距離 (3%) 無號誌路口，支線道未讓幹線道先行 (3%) 闖紅燈直行 (3%) 闖紅燈左轉 (或迴轉) (3%)	其他未依規定讓車 (4%)	左轉彎未依規定 (2%)
累計比例	67%	82%	64%	77%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。

註：

1. 其他不當駕車行為包含：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. 其他未依規定讓車包含：支線道車未讓幹線道車先行、少線道車不讓多線道車先行、轉彎車不讓直行車先行、左方車未讓右方車先行等肇事原因，本表仍以警方於事故調查表之歸類為統計依據。
3. 肇事逃逸未查獲，無法查明肇因包含：駕駛人未到案說明、當事人已達成理賠和解共識，未於談話紀

錄陳述肇事經過等致相關事跡證等細節無法釐清。

4. 尚未發現肇事原因即警方無足夠證據證明當事人應負起相當肇事責任。
5. 未包含 A3 之息事案件。
6. 內政部警政署自 112 年 7 月 1 日起修正交通事故調查報告表。

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；然而受疫情影響亦加速外送餐飲服務之發展，亦衍生外送平台業者與外送員間之法律關係、外送食品安全、外送員職業安全及交通安全等問題，故如何因應交通產業創新發展所面臨的管理制度將成為重要的課題，而臺北市為全國首善之都，率先制定「臺北市外送平台業者管理自治條例」，並於 109 年 3 月 27 日公布施行，積極管理外送服務及外送員之安全。

為督促業者重視外送員之交通安全，本市持續滾動式檢討「臺北市外送平台業者管理自治條例」，內容包含增加外送員教育訓練定期回訓、個案回訓、應於外送箱標示外送平台名稱，業於 111 年 7 月 20 日公布實施「臺北市外送平台業者管理自治條例」修正案，以強化外送平台業者對外送員之管理。

（一）相關作為

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，並要求業者持續加強自主管理，重視外送員之交通安全。

1. 持續依「臺北市外送平台業者管理自治條例」公告交通事故資料，且為加強防制外送員交通事故，改採按月公告，並同時通知各外送平台業者知悉。另當季外送事故比例高於前 1 季之外送平台業者，應配合自治條例提交「降低外送員發生交通事故計畫」予本局審查，以落實交通安全管理。
2. 要求外送平台業者加強自主管理並運用科技管理外送員交通安全，業者亦自主辦理實體安駕訓練。
3. 配合交通部訂定之「機車外送交通安全指引」，督促業者配合交通部訂定機車外送交通危害防止計畫、訂定從業人員任用資格之風險評估機制，對外送員交通違規及事故採取相關管理措施，及加強管理高風險外送員，以有效降低違規駕駛行為及減少交通事故發生。
4. 持續於地區有共識及交通條件允許地點、取餐及送餐熱點周邊增設機車限時停車位，截至 113 年 12 月止，本市設立共 31 處 258 格。

(二) 機車外送員涉入之交通事故

本市 113 年共發生 1,200 件機車外送員涉入之交通事故，造成 1,008 人死傷，詳表 13。

表 13_臺北市 113 年臺北市機車外送員涉入交通事故件數及死傷人數統計

月份	件數	死亡人數	受傷人數
1	131(2.92%)	0	107(63)
2	97(2.79%)	0	77(47)
3	105(2.45%)	0	86(49)
4	112(3.00%)	0	107(57)
5	100(2.39%)	0	85(47)
6	103(2.71%)	0	90(49)
7	97(2.52%)	0	70(42)
8	96(2.43%)	0	82(48)
9	92(2.23%)	0	78(46)
10	88(2.37%)	0	73(43)
11	87(2.18%)	0	73(43)
12	92(2.08%)	1(1)	79(49)
合計	1,200(2.50%)	1(1)	1,007(583)

資料來源:臺北市政府警察局交通警察大隊

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，如 1 件事故中有 2 個外送員，則只計算 1 件
2. 件數括號內為外送員涉入事故占所有機車涉入事故件數之比例
3. 本表死亡及受傷人數為該起事故內所有死亡或受傷人數，死亡及受傷人數括號內為外送員自身死傷人數
4. 包含 A3 之息事案件

(三) 機車外送員自身交通事故

本市 113 年機車外送員自身死傷人數 584 人 (1 人死亡、583 人受傷)，其中 40-49 歲外送員死傷有 179 人最多 (約占 30.7%)、30-39 歲青壯年外送員死傷有 167 人 (約占 28.6%) 為次之、50-59 歲機車外送員死傷有 86 人 (約占 14.7%) 再次之，詳表 14。

表 14_臺北市 113 年臺北市機車外送員自身死傷人數統計

年齡層	死亡人數	受傷人數	合計	占比
17 歲以下	0	0	0	0.0%
18-24 歲	0	51	51	8.7%
25-29 歲	0	69	69	11.8%
30-39 歲	0	167	167	28.6%
40-49 歲	0	179	179	30.7%
50-59 歲	0	86	86	14.7%
60-64 歲	0	26	26	4.5%
65 歲以上	1	5	6	1.0%
總計	1	583	584	100.0%

資料來源:臺北市政府警察局交通警察大隊

(四) 機車外送員自身死傷交通事故肇事原因

113 年機車外送員自身死傷交通事故之前 5 大外送員肇因分別為「尚未發現肇事因素」、「未保持行車安全距離」、「其他不當駕車行為」、「未依規定減速」及「其他未依規定讓車」，詳表 15。顯示外送員對於安全駕駛觀念(如未依規定停讓、疏忽車前狀況等)及速度管理認知不足，而導致易與另一方用路人發生交通事故，仍應再加強機車駕駛安全教育。

表 15_臺北市 113 年機車外送員自身死傷交通事故前 10 大肇事原因統計

排序	外送員涉入事故	占比
1	尚未發現肇事因素	41.4%
2	未保持行車安全距離	8.0%
3	其他不當駕車行為	5.8%
4	未依規定減速	5.1%
5	其他未依規定讓車	4.5%
6	超速駕駛	3.9%
7	恍神、緊張、心不在焉分心駕駛	3.8%
8	未保持行車安全間隔	3.8%
9	無號誌路口，支線道未讓幹線道先行	3.8%
10	左轉彎未依規定	2.9%
累計比例		83.0%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。

註：

1. 其他不當駕車行為包含：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. 其他未依規定讓車包含：支線道車未讓幹線道車先行、少線道車不讓多線道車先行、轉彎車不讓直行車先行、左方車未讓右方車先行等肇事原因，本表仍以警方於事故調查表之歸類為統計依據。
3. 尚未發現肇事原因即警方無足夠證據證明當事人應負起相當肇事責任。

九、 無照駕駛交通事故統計分析

無照駕駛風險高，除駕駛人不熟悉交通安全規則外也缺乏防禦駕駛的觀念，常因此造成嚴重車禍及傷亡。113 年 A1 事故無照駕駛涉入件數計 11 件（占 16.2%），無照駕駛肇事件數計 6 件（占 8.8%），A2 事故無照駕駛涉入件數計 1,382 件（占 6.2%），無照駕駛肇事件數計 884 件（占 4.0%），詳表 16，應持續加強無照駕駛之違法取締並加強交通安全宣導及教育。

表 16_臺北市 A1、A2 及無照駕駛交通事故統計表

事故 類型	A1					A2			
	件數	死亡 人數	受傷 人數	無照駕駛 涉入件數	無照駕駛 肇事件數	件數	受傷 人數	無照駕駛 涉入件數	無照駕駛 肇事件數
110 年	70	71	20	6 (8.6%)	5 (7.1%)	24,025	32,090	1,878 (7.8%)	1,131 (4.7%)
111 年	62	62	33	16 (25.8%)	12 (19.4%)	25,270	33,501	1,915 (7.6%)	1,146 (4.5%)
112 年	61	61	29	4 (6.6%)	2 (3.3%)	24,199	32,529	1,723 (7.1%)	1,073 (4.4%)
113 年	68	70	46	11 (16.2%)	6 (8.8%)	22,300	29,728	1,382 (6.2%)	884 (4.0%)

資料來源:臺北市政府警察局交通警察大隊

註：1. A3 類交通事故無註記駕駛人駕駛資格，爰無無照駕駛統計數據。

2. 括號內為占該類事故件數之比例

貳、 113 年交通事故交叉分析

一、 死傷車種分析

(一) 死亡車種分析

113 年 A1 類事故造成 70 人死亡，其中以機車 42 人（含乘客）為主（占 60.0%），行人 14 人居次（占 20.0%），自行車 7 人再次之（占 10.0%），自小客車、大貨車、計程車及其他死亡人數各為 3 人、1 人、1 人及 2 人（如圖 7）。

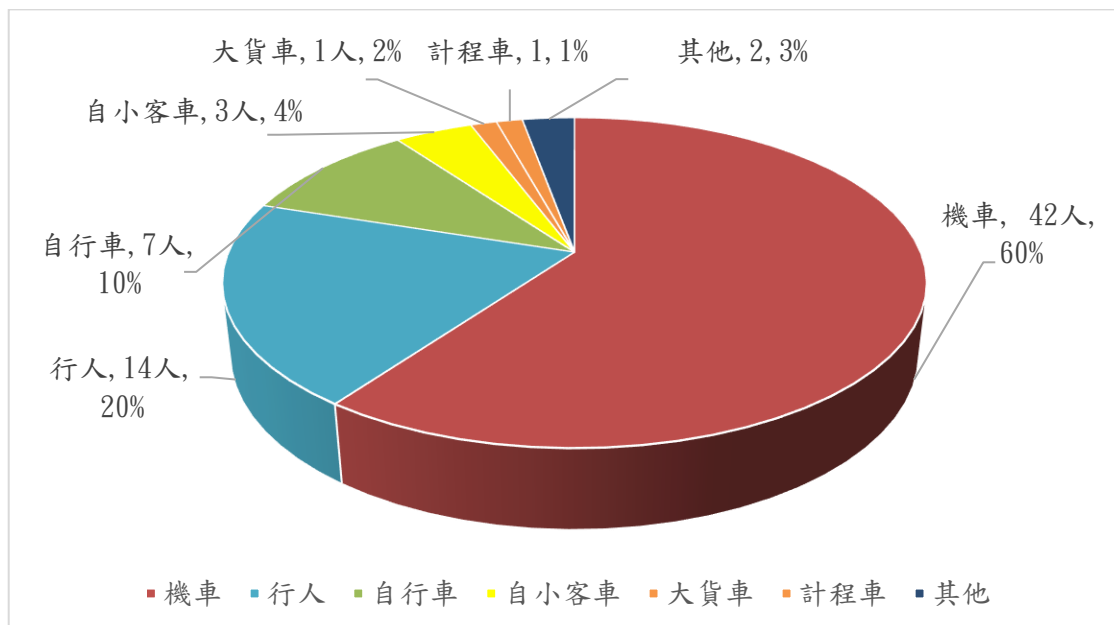


圖 7_臺北市 113 年死亡車種比例

另觀察近 3 年同期統計顯示，機車仍為主要死亡車種，另行人死亡占比較前一年下降，詳表 17。

表 17_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
111 年	62 (100%)	1 (1.6%)	-	-	3 (4.8%)	-	35 (56.5%)	4 (6.5%)	19 (30.6%)	-
112 年	61 (100%)	-	-	1 (1.6%)	2 (3.3%)	-	31 (50.8%)	4 (6.6%)	23 (37.7%)	-
113 年	70 (100%)	-	1 (1.4%)	-	3 (4.3%)	1 (1.4%)	42 (60.0%)	7 (10.0%)	14 (20.0%)	2 (2.9%)
112 年較 111 年增 減人數 (%)	9 (14.8%)	-	1	-1 (-100%)	1 (50.0%)	1	11 (35.5%)	3 (75.0%)	-9 (-39.1%)	2

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。

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。

4.各年度括號內為占該年度總數之比例。

(二) 受傷車種分析

113 年交通事故受傷人數計 2 萬 9,774 人，其中以機車占多數(75.8%)，行人次之 (5.7%)，自行車再次之 (4.9%)，如圖 8。

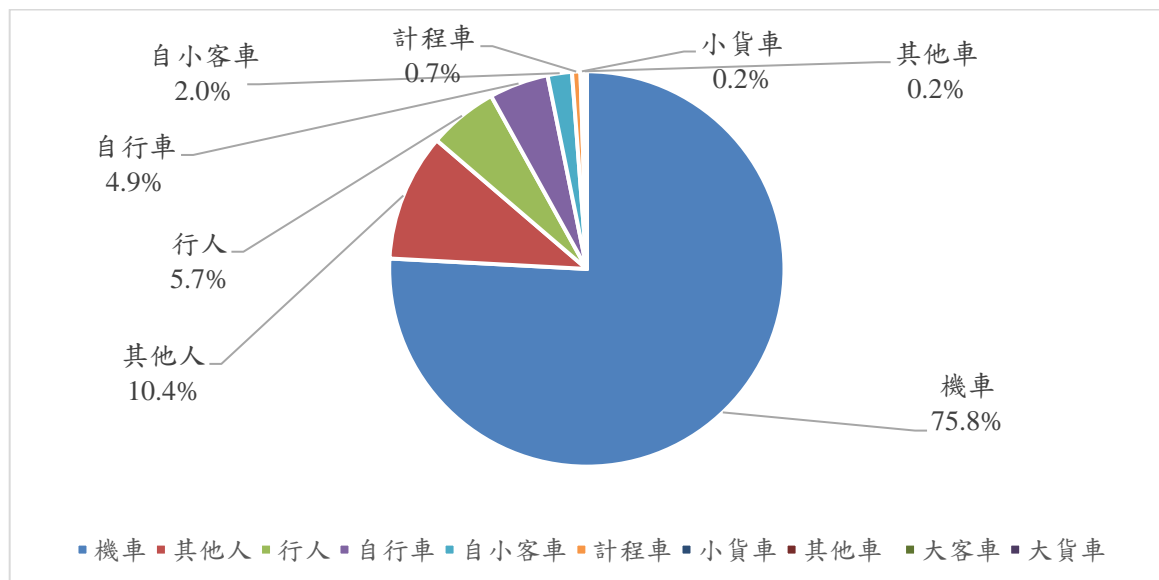


圖 8_臺北市 113 年受傷車種比例

統計近 3 年事故資料顯示，機車仍為主要受傷車種；若比較 113 年與 112 年各車種受傷人數，大貨車增加 5 人 (125.0%) 增加比例最多，大客車增加 6 人 (85.7%) 次之，詳表 18。

表 18_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
111 年	33,534 (100%)	8 (0.02%)	9 (0.03%)	109 (0.3%)	612 (1.8%)	165 (0.5%)	26,151 (78.0%)	1,345 (4.0%)	2,063 (6.2%)	57 (0.17%)	3,015 (9.0%)
112 年	32,558 (100%)	7 (0.02%)	4 (0.01%)	64 (0.2%)	591 (1.8%)	213 (0.7%)	24,949 (76.6%)	1,438 (4.4%)	1,845 (5.7%)	57 (0.2%)	3,390 (10.4%)
113 年	29,774 (100.0%)	13 (0.04%)	9 (0.03%)	71 (0.2%)	592 (2.0%)	204 (0.7%)	22,582 (75.8%)	1,445 (4.9%)	1,691 (5.7%)	61 (0.2%)	3,106 (10.4%)
113 年 較 112 年增減 人數 (%)	-2,784 (-8.6%)	6 (85.7%)	5 (125.0%)	7 (10.9%)	1 (0.2%)	-9 (-4.2%)	-2,367 (-9.5%)	7 (0.5%)	-154 (-8.3%)	4 (7.0%)	-284 (-8.4%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。

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. 各年度括號內為占該年度總數之比例。

二、 死傷車種年齡層分析

(一) 死亡車種年齡層分布

113 年以機車（含乘客）死亡 42 人最多，除 0-17 歲年齡層外，各年齡層皆有，機車（含乘客）以 65 歲以上 10 人最多；其次為行人死亡 14 人，且明顯集中於 65 歲以上年長者，計 10 人，詳表 19。

表 19_臺北市 113 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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
18-24 歲	-	-	-	-	-	5	-	-	-	5
25-29 歲	-	-	-	-	-	4	-	-	-	4
30-39 歲	-	-	-	1	-	4	-	-	-	5
40-49 歲	-	1	-	-	-	4	1	-	-	6
50-59 歲	-	-	-	1	-	9	1	2	2	15
60-64 歲	-	-	-	-	-	6	-	2	-	8
65 歲以上	-	-	-	1	1	10	5	10	-	27
總 計	0	1	0	3	1	42	7	14	2	70

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。

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 18-24 歲之 4,965 人為最主（22.0%），其次為 30-39 歲之 4,738 人（21.0%）；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 586 人（34.7%），其次為 30-39 歲之 217 人（12.8%）；自行車位居第三，其年齡層集中在 65 歲以上年長者之 417 人（28.9%），其次為 50-59 歲之 207 人（14.3%），詳表 20。
2. 由前述分析顯示，不同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 20_臺北市 113 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	-	-	-	2	-	90	158	114	2	553	919
18-24 歲	-	1	4	46	3	4,965	105	118	5	640	5,887
25-29 歲	-	-	5	60	10	3,274	70	129	7	336	3,891
30-39 歲	3	1	19	143	30	4,738	181	217	8	447	5,787
40-49 歲	4	5	22	146	56	3,764	178	203	18	300	4,696
50-59 歲	5	2	11	107	57	2,601	207	210	8	280	3,488
60-64 歲	1	-	3	30	27	1,220	129	114	3	164	1,691
65 歲以上	-	-	7	58	21	1,930	417	586	10	386	3,415
總 計	13	9	71	592	204	22,582	1,445	1,691	61	3,106	29,774

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。

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。

三、 死傷車種性別分析

(一) 死亡車種性別分析

113 年交通事故死亡以男性 48 人居多，尤以機車為主 (69%)，自行車及行人次之 (各 10%)；女性死亡計 22 人，並以機車及行人居多 (各 41%)，自行車次之 (9%) (如圖 9)。

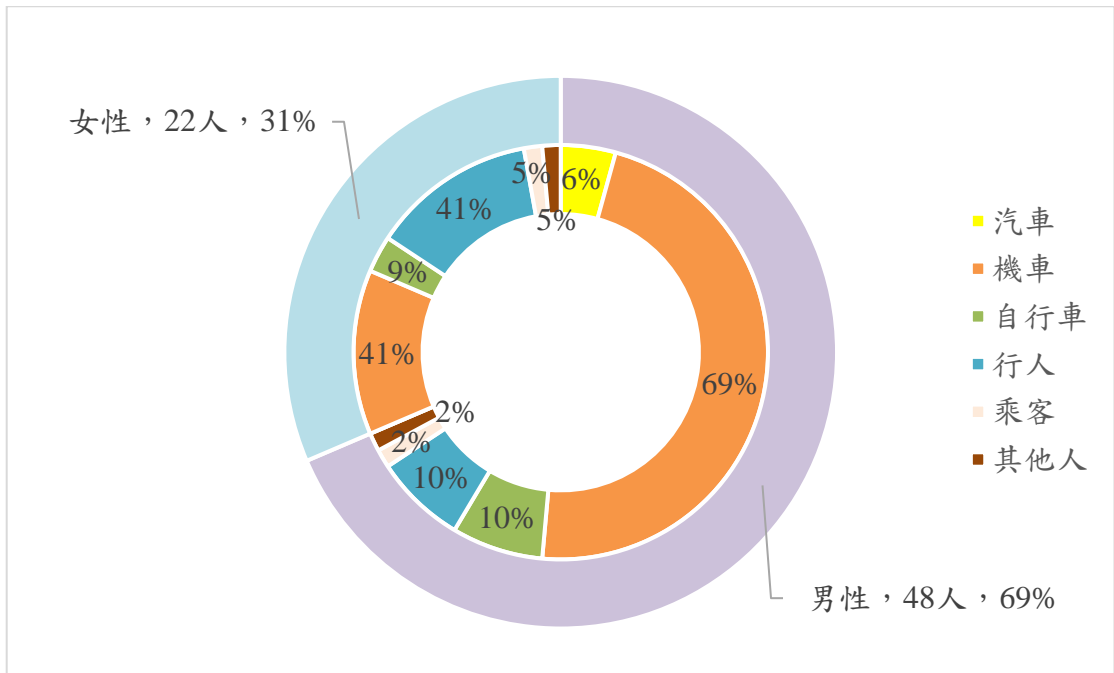


圖 9_臺北市 113 年死亡車種性別分布

(二) 受傷車種性別分析

113 年交通事故受傷以男性 1 萬 7,326 人居多，其中機車比例最高 (84%)，汽車、自行車、行人、其他人次之 (4%)；女性則為 1 萬 2,448 人，同樣以機車為主 (65%)，其他人 (包含乘客、義交或施工人員等) 次之 (20%) (如圖 10)。

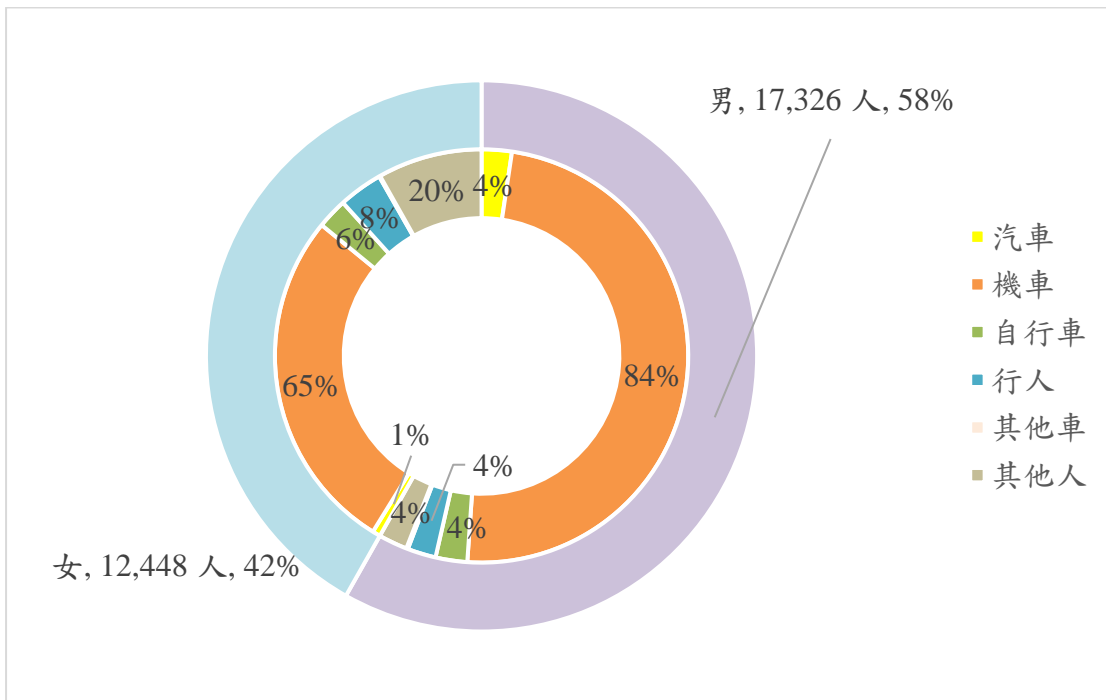


圖 10_臺北市 113 年受傷車種性別比例

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 21。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 3,849 件，占整體件數的 52.5%，其中小客車與小客車碰撞 1 萬 1,231 件最多，與機車碰撞 9,531 件次之。
2. 第一當事人為機車者計 1 萬 5,034 件，占整體件數的 33.1%，其中機車與機車碰撞 7,849 件最多，與小客車碰撞 5,266 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 64.4%，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死傷情形予以研判。
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，於事故中多為死傷車種。
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 21_臺北市 113 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	35	12	661	44	190	25	20	2	190	19	1,198	2.6%
大貨車	20	13	416	31	163	5	9	4	21	43	725	1.6%
小客車	588	238	11,231	769	9,531	430	713	61	75	213	23,849	52.5%
小貨車	64	23	1,275	149	966	50	86	12	39	171	2,835	6.3%
機車	142	33	5,266	344	7,849	299	521	44	31	505	15,034	33.1%
自行車	7	3	246	15	392	97	102	5	6	58	931	2.1%
行人	5	1	58	9	181	10	3	2	0	0	269	0.6%
其他車	1	1	57	4	44	7	12	0	4	4	134	0.3%
其他人	0	1	16	2	13	6	0	0	0	0	38	0.1%
其他	2	3	180	8	162	12	8	0	1	4	380	0.8%
總計	864	328	19,406	1,375	19,491	941	1,474	130	367	1,017	45,393	100.0%

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。

註：

1. 機車含大型重型機車、普通重型機車及輕型機車；
2. 自行車含腳踏自行車、電動自行車及電動輔助自行車。
3. 其他車含軍車、警車、救護車、三輪車、拖車及拼裝車等未歸入前項分類者。
4. 其他人含乘客、義交或施工人員等。
5. 其他含自撞、自摔或未查獲另一方當事人。
6. 未包含 A3 之息事案件。

(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 113 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 22：

1. 在上一節整體事故肇因分析中，已發現「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」及「變換車道不當」之比例甚高；而在車種肇因分析時，同樣顯示此二類肇因為大部分車種之主要肇事原因。
2. 大型車（大客車及大貨車）肇因以「變換車道不當」、「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」及「未保持行車安全間隔」等 3 項，佔據排行前 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。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。

3. 小型車（小貨車、小客車）肇因以「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」、「變換車道不當」、「右轉彎未依規定」排行較前，顯示應再加強小型車輛駕駛教育，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；另小貨車肇因「倒車未依規定」排行第 2，推測小貨車在路邊臨停下客、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，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。
4. 機車因體積小、機動性高易於車陣中穿梭，容易受車輛阻擋視線，以「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」、「未保持行車安全距離」、「變換車道不當」肇因排行前 3 名，另「左轉彎未依規定」比例高，顯示機車常圖一時方便未於路口兩段式左轉，致與直行車輛碰撞，顯示應加強宣導建立正確行車秩序與安全轉向觀念。
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「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」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「未依標誌或標線穿越道路」比例達 48.8%，如未走行人穿越道線、天橋或地下道，應加強行人穿越道路時，應遵守交通標誌、標線、號誌設施並行走行人設施等觀念；另「未依號誌或手勢指揮（示）穿越道路」，可能是行人貪圖方便而闖紅燈穿越道路。

表 22_臺北市 113 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	變換車道不當 (17.4%)	恍神、緊張、 心不在焉分心 駕駛 (20.5%)	恍神、緊張、 心不在焉分心 駕駛 (19.5%)	恍神、緊張、 心不在焉分心 駕駛 (17.0%)	恍神、緊張、 心不在焉分心 駕駛 (18.1%)	恍神、緊張、 心不在焉分心 駕駛 (13.5%)	未依標誌或標 線穿越道路 (48.8%)
2	恍神、緊張、 心不在焉分心 駕駛 (17.1%)	變換車道不當 (15.9%)	倒車未依規定 (12.6%)	變換車道不當 (16.2%)	未保持行車安 全距離 (11.5%)	左轉彎未依規 定 (9.4%)	穿越道路未注 意左右來車 (13.7%)
3	未保持行車安 全間隔 (16.5%)	未保持行車安 全間隔 (15.1%)	變換車道不當 (11.9%)	右轉彎未依規 定 (8.0%)	變換車道不當 (10.0%)	其他不當駕車 行為 (9.3%)	未依號誌或手 勢指揮 (示) 穿越道路 (12.9%)
4	起步時未注意 安全 (6.2%)	倒車未依規定 (6.8%)	右轉彎未依規 定 (6.1%)	起步時未注意 安全 (6.5%)	無號誌路口， 支線道未讓幹 線道先行 (6.5%)	闖紅燈直行 (5.8%)	其他引起事故 之疏失或行為 (9.4%)
5	左轉彎未依規 定 (5.3%)	右轉彎未依規 定 (5.8%)	起步時未注意 安全 (5.0%)	未保持行車安 全間隔 (5.5%)	左轉彎未依規 定 (5.5%)	肇事逃逸未查 獲，無法查明 肇因 (5.0%)	未依規定行走 地下道、天橋 穿越道路 (6.6%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。

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. 內政部警政署自 112 年 7 月 1 日起修正交通事故調查報告表。
4. 未包含 A3 之息事案件。

(三) 18-24 歲機車駕駛人死傷肇事原因分析

整體交通事故中，機車受傷以 18-24 歲年輕族群為主，為進一步瞭解 18-24 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 113 年 18-24 歲機車駕駛人死傷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 113 年 18-24 歲機車駕駛人前 5 大主要肇事原因，分別為「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」、「超速駕駛」、「未保持行車安全距離」、「變換車道不當」、「未依規定減速」，詳表 23。
2. 由表 22 及表 23 可發現，18-24 歲機車駕駛人肇事原因與整體機車肇事原因較大差異為「超速駕駛」、「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，年輕族群的駕駛人，也因年少氣盛、血氣方剛較容易衝動，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 18-24 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 23_臺北市 113 年 18-24 歲機車駕駛人死傷族群肇事原因分析

排序	18-24 歲機車駕駛人死傷族群
1	恍神、緊張、心不在焉分心駕駛 (18.1%)
2	超速駕駛 (15.2%)
3	未保持行車安全距離 (12.5%)
4	變換車道不當 (6.6%)
5	未依規定減速 (6.4%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。

備註：內政部警政署自 112 年 7 月 1 日起修正交通事故調查報告表

(四) 65 歲以上年長者各死傷車種肇事原因分析

整體交通事故中，行人受傷集中在 65 歲以上年長者，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 113 年各死傷車種分析其肇事原因，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 24：

1. 小型車（小貨車、小客車）以「右轉彎未依規定」、「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」及「變換車道不當」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、變換行向時未能注意其他人車或保持適當安全車距而導致事故，應再加強宣導相關駕駛教育。
2. 機車以「變換車道不當」、「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」及「無號誌路口，支線道未讓幹線道先行」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，於變

換行向或應停讓之路口，未能注意其他人車及道路設施並依規定行駛而導致事故，應再加強宣導相關駕駛教育。

3. 自行車以「其他不當駕車行為」、「闖紅燈直行」、「左轉彎未依規定」肇因排行前3名，顯示因自行車不須考照，使用者多以機車騎乘習慣或行人經驗使用道路，應再加強自行車騎乘規則及安全宣導與教育。
4. 行人主要係「未依標誌或標線穿越道路」、「其他引起事故之疏失或行為」、「未依號誌或手勢指揮（示）穿越道路」肇因排行前3名，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「無號誌路口或路段中，應注意來往車輛再行穿越道路」等觀念。

表 24_臺北市 113 年 65 歲以上年長者各死傷車種個別肇事原因分析

排序	小型車	機車	自行車	行人
1	右轉彎未依規定 (9.1%)	變換車道不當 (11.7%)	其他不當駕車行為 (9.8%)	未依標誌或標線穿越道路 (48.9%)
2	恍神、緊張、心不在焉分心駕駛 (8.9%)	恍神、緊張、心不在焉分心駕駛 (10.7%)	闖紅燈直行 (9.2%)	其他引起事故之疏失或行為 (15.0%)
3	變換車道不當 (7.8%)	無號誌路口，支線道未讓幹線道先行 (7.0%)	左轉彎未依規定 (8.9%)	未依號誌或手勢指揮（示）穿越道路 (12.8%)
4	起步時未注意安全 (6.5%)	未保持行車安全距離 (6.8%)	起步時未注意安全 (6.9%)	穿越道路未注意左右來車 (11.0%)
5	有號誌路口，轉彎車未讓直行車先行 (5.8%)	左轉彎未依規定 (6.5%)	變換車道不當 (6.0%)	未依規定行走地下道、天橋穿越道路 (7.3%)

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊。

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. 內政部警政署自 112 年 7 月 1 日起修正交通事故調查報告表

參、 總結

- 一、 113 年交通事故 30 日死亡人數計 119 人，以 65 歲以上年長者 57 人為最多（47.9%），而車種與年齡交叉比較，65 歲以上年長者機車（18 人，15.1%）與 65 歲以上年長者行人（16 人，13.4%）為臺北市 30 日死亡中人數較多之族群。另 30 日死亡事故主要肇事原因為「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」及「其他不當駕車行為」，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、 113 年事故件數較 112 年減少 1,654 件（-3.5%），其中 A1 類事故件數較 112 年增加 7 件（11.5%），死亡人數 70 人較 112 年增加 9 人（14.8%）；受傷人數較 112 年減少 2,784 人（-8.6%）。
- 三、 113 年共發生 253 件酒駕事故，造成 1 人死亡 176 人受傷，較 112 年減少 14 件（-5.2%），受傷人數減少 59 人（-25.1%），持續加強酒駕執法勤務。
- 四、 本市 113 年交通事故主要發生於上、下午尖峰（8-10 時；16-20 時），其中 A1 類事故時間多發生於近中午時段（10-12 時）。整體而言，事故發生時段與 112 年無明顯差異。
- 五、 依行政區分析交通事故分布，以萬華區增加比例 4.6% 最多（+131 件），其次為大安區 1.9%（+98 件）；另北投區減少比例 17.7% 最多（-571

件)，未來將持續加強交通事故防制工作。

六、整體交通事故前 5 大主要肇事原因，分別為「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」、「變換車道不當」、「尚未發現肇事因素」、「右轉彎未依規定」及「未保持行車安全距離」，顯示駕駛人行駛過程中（含變換行向），因恍神、緊張、心不在焉等分心駕駛之行為，致其疏未確實注意車輛周遭人車動態並隨時採取必要之安全措施及保持適當之安全距離仍為肇事之主要原因。

七、進一步分析 A1 類事故肇因顯示，駕駛人除恍神、緊張、心不在焉分心駕駛外，亦未確實遵守轉彎車禮讓直行車之規定；另行人未依標誌或標線穿越道路，致與其他車輛發生嚴重碰撞之案例亦不少。A2 類事故肇因顯示，駕駛人常因注意力不集中、於變換車道、車輛右轉彎之際疏於注意周邊車況，或未保持行車安全距離等，而導致另一方用路人受傷。A3 類事故肇因部分，推測當車流量大（如上、下尖峰）時，因路側車輛臨停等因素，導致車輛較常變換車道且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、上下貨物倒車疏於注意後方車輛時，易發生財物損失之交通事故。

八、113 年機車外送平台外送員涉入之交通事故共 1,200 件，造成 1,008 人死傷；外送員自身死傷人數 584 人（1 人死亡、583 人受傷），其中機車外送員死傷人數 40-49 歲達 30.7% 最高。

- 九、113 年機車外送員涉入交通事故之前 5 大肇因分別為「尚未發現肇事因素」、「未保持行車安全距離」、「其他不當駕車行為」、「未依規定減速」及「其他未依規定讓車」，顯示外送員對於安全駕駛觀念（如未依規定停讓、疏忽車前狀況等）及速度管理認知不足為造成事故之主因。
- 十、113 年交通事故死亡車種，以機車（含乘客）（42 人、60.0%）及行人（14 人、20.0%）為大宗；另依近年資料顯示，113 年機車死亡人數較 112 年增加 11 人（+35.5%）。交通事故受傷車種，以機車占多數（75.8%），行人次之（5.7%），自行車再次之（4.9%）；另依近年資料顯示，113 年機車駕駛人受傷人數較 112 年減少 2,367 人（-9.5%），大客車、大貨車、小貨車、自小客車、自行車及其他車受傷人數則較去（112）年增加。
- 十一、由年齡層面分析交通事故，機車受傷以 18-24 歲為主（22.0%），其次為 30-39 歲（21.0%）；行人受傷則集中在 65 歲以上年長者（34.7%）；自行車亦為 65 歲以上年長者居多（28.9%）。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，交通事故死亡以男性 48 人居多，尤以機車為主（69%），自行車及行人次之（各 10%）；女性死亡計 22 人，並以機車

及行人居多（各 41%），自行車次之（9%）；交通事故受傷以男性 1 萬 7,326 人居多，其中機車比例最高（84%），汽車、自行車、行人、其他人次之（4%）；女性則為 1 萬 2,448 人，同樣以機車為主（65%），其他人（包含乘客、義交或施工人員等）次之（20%）。

十三、由肇事責任分析交通事故，第一當事人為小客車之件數計 2 萬 3,849 件，占整體件數的 52.5%，其中小客車與小客車碰撞 1 萬 1,231 件最多；另第一當事人為機車者計 1 萬 5,034 件，占整體件數的 33.1%，位居第二；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，於事故中多為死傷車種。惟第一當事人小客車與機車仍為主要肇事車種，因此仍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。

十四、各車種肇事原因，「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」及「變換車道不當」仍為大部分車種之主要肇事原因，大型車（大客車及大貨車）肇因以「變換車道不當」、「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」及「未保持行車安全間隔」等 3 項，佔據排行前 3 名；小型車（小貨車、小客車）肇因以「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」、「變換車道不當」、「右轉彎未依規定」排行較前；機車以「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」、「未保持行車安全距離」、「變換車道不當」肇因排行前 3 名；自行車以「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」比例最高；行人肇因「未依標

誌或標線穿越道路」比例達 48.8%最多，應再加強各車種宣導教育。

十五、分析各車種肇事原因及可能對策，大型車應加強車輛體型認知，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；小貨車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，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；

十六、機車因體積小、機動性高易於車陣中穿梭，容易受車輛阻擋視線，且機車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。

十七、18-24 歲機車駕駛人前 5 大主要肇事原因，分別為「恍神、緊張、心不在焉分心駕駛」、「超速駕駛」、「未保持行車安全距離」、「變換車道不當」及「未依規定減速」；因 18-24 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。

十八、年長者行人個別肇事原因主要係「未依標誌或標線穿越道路」、「其

他引起事故之疏失或行為」、「未依號誌或手勢指揮(示)穿越道路」
排行前3名，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
「無號誌路口或路段中，應注意來往車輛再行穿越道路」等觀念。