

新北市各區 A1 類道路交通事故概況

警察局統計室 奚惠如

「安全是回家唯一的路」、「十次車禍九次快」、「遵守交通規則，生命才有保障」及「醉不上道」等標語人人均能琅琅上口，惟何以道路交通事故仍層出不窮？交通安全與順暢是用路人共同的願望與追求的目標，除了藉由警察機關的嚴正執法，舉發交通違規以維護交通安全與秩序外，用路人要有正確的交通安全智能與警覺，才能真正有效降低肇事率。本文茲就 104 年至 106 年新北市各區 A1 類⁷道路交通事故(以下簡稱「A1 類事故」)肇事原因、車種、時間、死傷人數與肇事者特性進行分析，期能對於改善新北市交通工作政策方向有所助益。

一、新北市 A1 類事故肇事原因主要歸咎於「汽(機、慢)車駕駛人過失」，其中「未注意車前狀態」及「違反號(標)誌管制」均為駕駛人近 3 年主要肇事原因

就 104 年至 106 年近 3 年新北市 A1 類事故肇事原因觀察，肇因主要歸咎於「汽(機、慢)車駕駛人過失」，104 年至 106 年占肇事總數九成以上或近九成，其中「未注意車前狀態」及「違反號(標)誌管制」為近 3 年駕駛人主要肇事原因。106 年主要肇事原因依序為「未注意車前狀態」發生 24 件(占肇事總數 21.82%)、「違反號(標)誌管制」16 件(占肇事總數 14.55%)及「未依規定減速、超速失控」15 件(占肇事總數 13.64%)，此 3 項合計占肇事總數的五成；與 105 年相較，「未注意車前狀態」增加 12 件(+100.00%)，增幅最高，另「行人過失」106 年發生 13 件為近 3 年新高，較 105 年增加 4 件(+44.44%)，顯示加強宣導行人正確的交通安全知識及觀念，以避免影響其他用路人的安全，實有必要(表一)。

另關於民眾相當關心的酒駕事故，自 102 年修法後嚴格取締酒駕，實施至今已有效控制酒後駕車行為，106 年 A1 類「酒醉(後)駕駛失控」發生 5 件，較 104 年減少 3 件(-37.50%)，惟仍與 105 年件數相同，顯示新北市在防制酒後駕車雖具成效，惟仍有部分駕駛人心存僥倖，故取締酒後駕車專案仍為新北市政府警察局(以下簡稱市警局)交通執法之重點執行工作之一；從各區觀察，中和區、永和區、新莊區及淡水區近 3 年發生 2 次(含)以上酒後駕車 A1 類交通事故，值得注意(表二)。

表一 新北市A1類道路交通事故—肇事原因別

項 目 別	104年 (件)	105年 (件)	106年 (件)	與上年比較	
				增減數(件)	增減率(%)
總 計	112	114	110	- 4	- 3.51
汽 (機 、 慢) 車 駕 駛 人 過 失	101	105	96	- 9	- 8.57
未注意車前狀態	13	12	24	12	100.00
違反號(標)誌管制	25	19	16	- 3	- 15.79
未依規定減速、超速失控	2	12	15	3	25.00
未依規定讓車	10	15	13	- 2	- 13.33
酒醉(後)駕駛失控	8	5	5	-	-
轉彎(向)不當	3	9	5	- 4	- 44.44
搶越行人穿越道	4	6	4	- 2	- 33.33
未保持行車安全間距	11	4	3	- 1	- 25.00
違規超車、爭(搶)道行駛	3	2	2	-	-
其他駕駛人過失	22	21	9	- 12	- 57.14
行人過失	8	9	13	4	44.44
機件故障	3	-	1	1	--

資料來源：新北市政府警察局交通警察大隊。

表二 新北市A1類酒後駕車事故發生地

年 別	行 政 區 別
104年	中和、永和、新莊、石碇、三峽、淡水(2)、汐止
105年	中和、永和、土城、八里、淡水
106年	板橋、新莊、五股、萬里、石門

資料來源：新北市政府警察局交通警察大隊。

⁷ A1 類事故係指車輛或動力機械在道路上行駛，致造成人員當場或 24 小時內死亡之交通事故。

二、近 3 年烏來區及深坑區均無 A1 類事故發生數；肇事車輛以機踏車占多數

觀察各區近 3 年 A1 類事故發生數，其中板橋區發生件數均高於其他行政區，且發生數及發生率均連續 2 年增加，中和區及五股區發生數相對其他行政區亦偏高，而烏來區及深坑區則近 3 年均無發生數；若以發生率觀察，石碇區、樹林區、鶯歌區、五股區、八里區、瑞芳區、貢寮區、金山區、萬里區及石門區等 10 區，每萬輛車 A1 類事故發生件數均連續 3 年高於新北市，上述各區多屬次都會區，推測可能行車於車少路段，駕駛人常會掉以輕心，致引起交通事故；至於肇事車輛種類，貢寮區 105 年及 106 年肇事車輛均為大貨車，其餘各區肇事車輛則以機踏車占多數(表三、圖一)。

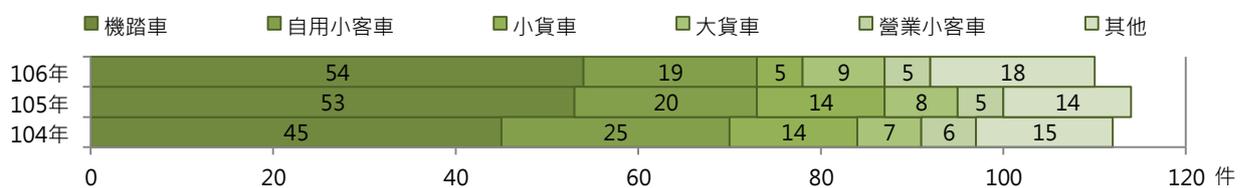
對於發生 A1 類死亡事故地點，市警局已主動召集路權機關辦理現場會勘，改善交通工程設施，106 年共計會勘 110 場次，建議增設(改善)各項道路交通工程設施共 74 項，針對道路坑洞、路障及槽化島、不合理標誌、標線及號誌或防撞桿及島頭等缺失改善共 411 件。

表三 新北市各區A1類道路交通事故發生概況

項目別	年別	行 政 區															
		總計	板橋	三重	中和	永和	新莊	林口	泰山	新店	坪林	烏來	石碇	深坑	樹林	三峽	
發生數 (件)	104年	112	10	5	10	3	6	4	6	4	2	-	1	-	6	7	
	105年	114	14	8	6	4	3	2	6	3	-	-	5	-	7	3	
	106年	110	22	4	11	2	6	2	2	4	4	-	1	-	8	4	
		鶯歌	土城	蘆洲	五股	八里	淡水	三芝	汐止	瑞芳	雙溪	平溪	貢寮	金山	萬里	石門	
	104年	3	6	2	7	5	5	1	5	2	1	2	3	2	2	2	
	105年	5	8	4	12	4	3	1	2	3	-	2	1	3	4	1	
	106年	3	6	3	8	2	4	-	5	2	1	-	1	1	2	2	
項目別	年別	行 政 區															
發生率 (件/萬輛車)	104年	0.35	0.22	0.15	0.30	0.20	0.17	0.59	0.89	0.19	4.23	-	1.76	-	0.37	0.82	
	105年	0.36	0.31	0.24	0.18	0.26	0.09	0.29	0.88	0.14	-	-	8.84	-	0.43	0.34	
	106年	0.34	0.49	0.12	0.33	0.13	0.17	0.28	0.29	0.19	8.32	-	1.77	-	0.49	0.45	
		鶯歌	土城	蘆洲	五股	八里	淡水	三芝	汐止	瑞芳	雙溪	平溪	貢寮	金山	萬里	石門	
	104年	0.37	0.30	0.12	0.94	1.69	0.43	0.52	0.35	0.69	1.52	5.76	3.02	1.20	1.32	2.15	
	105年	0.62	0.39	0.24	1.59	1.32	0.25	0.52	0.14	1.04	-	5.81	1.01	1.78	2.60	1.06	
	106年	0.37	0.29	0.18	1.04	0.65	0.33	-	0.34	0.69	1.52	-	1.00	0.59	1.28	2.10	

資料來源：新北市政府警察局交通警察大隊。

附註：發生率=(行政區A1類事故發生數/行政區年中車輛登記數)×10,000。



圖一 新北市 A1 類道路交通事故—肇事車種別

資料來源：新北市政府警察局交通警察大隊。

三、近 3 年 A1 類事故各月平均肇事件數以 1 月最多，2 月最少；肇事時段多在上下班尖峰時段，凌晨及深夜時段則為事故最少之時段

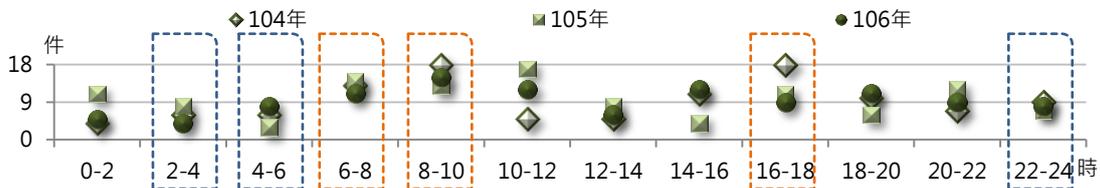
就 A1 類事故肇事月份觀察，近 3 年各月平均肇事件數以 1 月最多，其次 4 月、9 月及 11 月肇事件數亦較多，2 月肇事件數則最少，另 5 月及 6 月亦較少(圖二)。



圖二 新北市 A1 類道路交通事故一月份別

資料來源：新北市政府警察局交通警察大隊。

若以肇事時間觀察，肇事時段多在上下班尖峰時段「6-10時」及「16-18時」，民眾上下班途中，有時可能因為趕時間、疏忽大意、過勞體力不濟，稍有不慎，極易發生意外事故，而「2-6時」及「22-24時」等凌晨及深夜時段則為事故最少之時段(圖三)。



圖三 新北市 A1 類道路交通事故一時間別

資料來源：新北市政府警察局交通警察大隊。

四、106年 A1 類事故死亡 114 人，為歷年最低，其中女性人數及比率均連續 2 年增加；依年齡層分，以 50-59 歲占 21.05% 最多；依死亡情形分，以乘坐機踏車死亡人數最高，其次為行人

106 年新北市 A1 類事故死亡人數 114 人，為歷年最低人數，惟其中女性 41 人，占 35.96%，較 105 年 34 人(占 28.81%)，增加 7 人(比率+7.15 個百分點)，而 105 年較 104 年 29 人(占 24.79%)，增加 5 人(比率+4.02 個百分點)，人數及比率均連續 2 年增加；以年齡層觀察，106 年以 50-59 歲死亡 24 人(占 21.05%)最多，另 18-19 歲死亡 10 人(占 8.77%)，比率亦偏高，由於年長者因其身體機能退化如眼力、聽力、平衡感及反應力變差，應多宣導鼓勵高齡者搭乘大眾運輸工具；另年輕族群安全駕駛觀念可藉由家庭及學校教育的力量，來關心與輔導，積極提升優質駕駛的社會風氣，相信必能有效改善交通安全問題的嚴重性。

分析 A1 類事故死亡情形，以乘坐機踏車死亡人數最高，其次為行人；續觀各區上述二項死亡人數，板橋區乘坐機踏車死亡人數自 104 年死亡 6 人，漸增至 106 年 15 人，增幅達 150.00%，另中和區、五股區及樹林區乘坐機踏車死亡人數亦偏高，而行人死亡人數偏高之行政區依序為板橋區、土城區、中和區及汐止區，均屬都會區，推究其因，都會區不論是行人或車輛都較為密集，交通流量相對較高，因此肇事件數亦相對較高。

表四 新北市A1類事故死亡人數—乘坐機踏車及行人

乘坐車種	行政區	死亡人數(人)			
		104-106年	104年	105年	106年
機踏車	板橋區	30	6	9	15
	中和區	22	9	5	8
	五股區	22	6	9	7
	樹林區	18	6	5	7
	其他區	160	58	59	43
行人	板橋區	14	5	4	5
	土城區	6	0	2	4
	中和區	5	1	1	3
	汐止區	5	1	1	3
	其他區	33	13	10	10

資料來源：新北市政府警察局交通警察大隊。

五、透過從「3E」概念改善交通問題，減少交通事故發生

為有效防制交通事故，降低傷亡人數，市警局對於事故地點將持續主動召集路權機關辦理現場會勘，改善交通工程設施；在防制「酒醉(後)駕駛失控」方面，則針對易發生酒後駕車違規及肇事地點主動執行稽查取締，提高執法強度與密度，另持續推動代客叫車服務計畫，以降低民眾酒後駕車之風險，並輔導計程車業者推出酒後代駕服務，將人車平安送返家中，落實「酒駕零容忍」政策。

市警局除加強取締惡性違規行為外，並結合交通部、內政部警政署及市府所屬各機關辦理戶外大型宣導活動，主動深入校園、社區與機關團體，宣導「路權觀念」、「禮讓精神」及「行人交通安全」等交通安全相關智能，期能透過從「3E」概念—教育、執法及工程層面之配合，提昇市民對於交通法規接受度與配合度，希能有效改善交通問題，減少交通事故發生。