



高雄市政府警察局警政統計通報

(115 年第 5 號)

警察局統計室

115 年 10 月 14 日

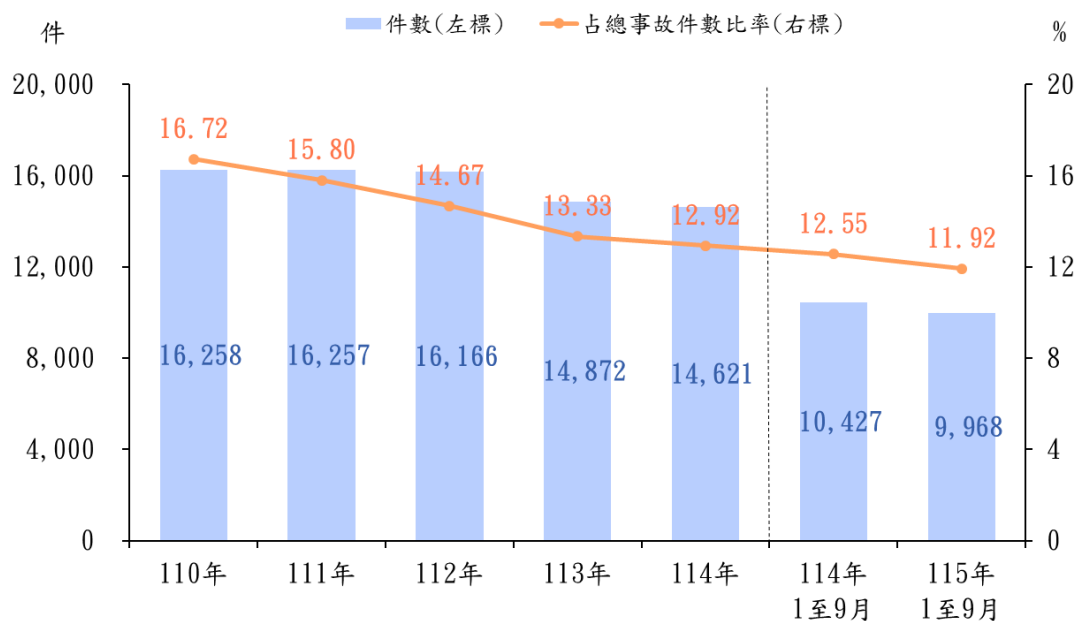
115 年 1 至 9 月高雄市青年機車交通事故概況

- ◎青年機車交通事故件數為 9,968 件，較去年同期減少 459 件(減幅 4.40%)；機車駕駛人數計 10,801 人，較去年同期減少 495 人(減幅 4.38%)，其中為主要肇事者之第一當事人計 4,728 人(占 43.77%)。
- ◎青年機車交通事故發生時段多集中在 16 至 18 時及 18 至 20 時，為 1,726 件(占 17.32%)及 1,295 件(占 12.99%)，星期別則以週間(星期一至星期五)平均發生 1,538 件高於週末(星期六、日)平均 1,140 件。
- ◎青年機車肇事原因以未保持行車安全距離 1,323 人(占 27.98%)最多，較去年同期增加 122 人(增幅 10.16%)；未保持行車安全間隔 531 人(占 11.23%)次之，較去年同期增加 55 人(增幅 11.55%)。

機車具機動性高、使用便利及停車容易等特性，為 18 至 24 歲青年族群日常通勤、就學及休閒活動的常用交通工具之一，部分青年取得機車駕照不久，駕駛經驗相對不足，對道路環境、突發狀況及交通風險之判斷與應變能力尚待累積。觀察近 5 年本市青年駕駛機車在道路上行駛，致發生有人受傷或死亡，或致車輛、動力機械、大眾捷運系統車輛、財物損壞之交通事故件數呈現逐年減少趨勢，由 110 年 16,258 件減少至 114 年 14,621 件(5 年減幅 10.07%)，且占總事故件數比率亦由 16.72%減少至 12.92%，顯示青年機車交通事故情形持續改善。本文特分析 115 年 1 至 9 月本市青年機車交通事故件數、發生熱時、駕駛性別概況及肇事原因等面向，作為持續精進交通事故防制之參據。

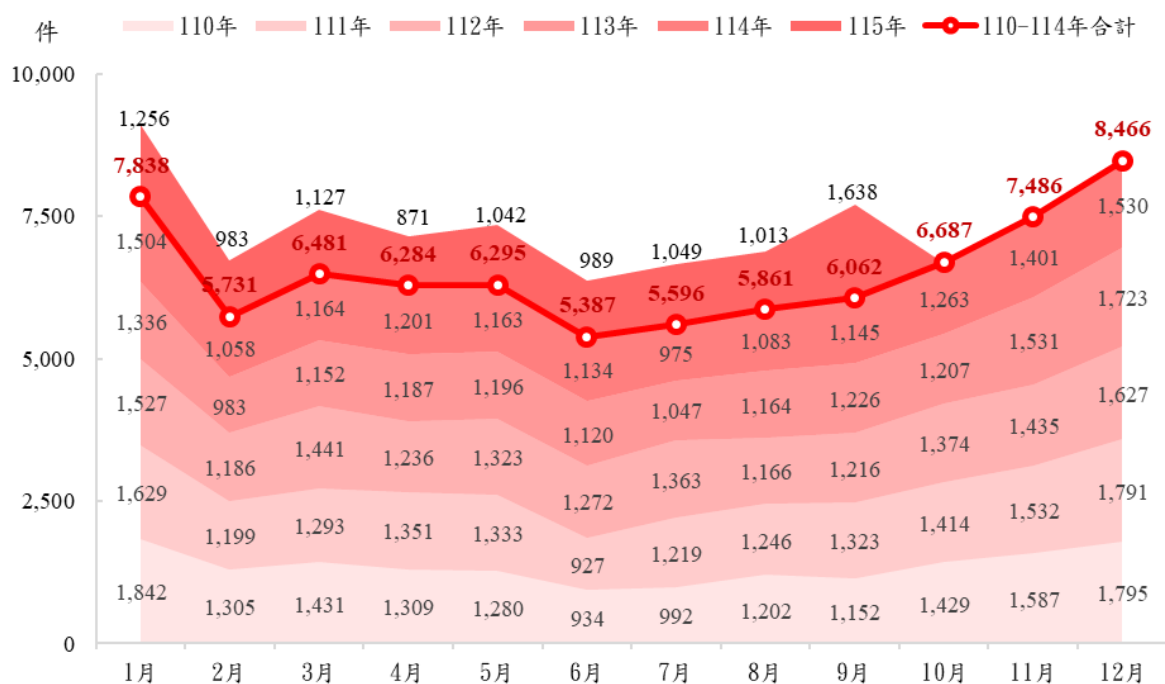
115 年 1 至 9 月亦延續近 5 年下降趨勢，交通事故件數為 9,968 件，較去年同期減少 459 件(減幅 4.40%)。觀察近 5 年事故發生月份分布呈明顯季節性變化，整體以集中於 3 月至 5 月及 9 月起逐漸增加，並於 12 月達全年高峰，可能與大專院校開學返校、通勤及校園周邊活動增加有關。進一步分析 115 年 1 至 9 月事故熱時，時段多集中在 16 至 18 時及 18 至 20 時，為 1,726 件(占 17.32%)及 1,295 件(占 12.99%)，星期別則以週間(星期一至星期五)平均發生 1,538 件高於週末(星期六、日)平均 1,140 件，上下班(課)通勤尖峰時段車流密集，而致事故發生風險增加。(詳圖 1、2、3)

圖 1 近 5 年高雄市青年機車交通事故件數



資料來源：高雄市政府警察局。

圖 2 近 5 年高雄市青年機車交通事故發生熱時統計-按月別分



資料來源：高雄市政府警察局。

圖 3 115 年 1 至 9 月高雄市青年機車交通事故發生熱時統計-按星期別及
時段別分

單位：件

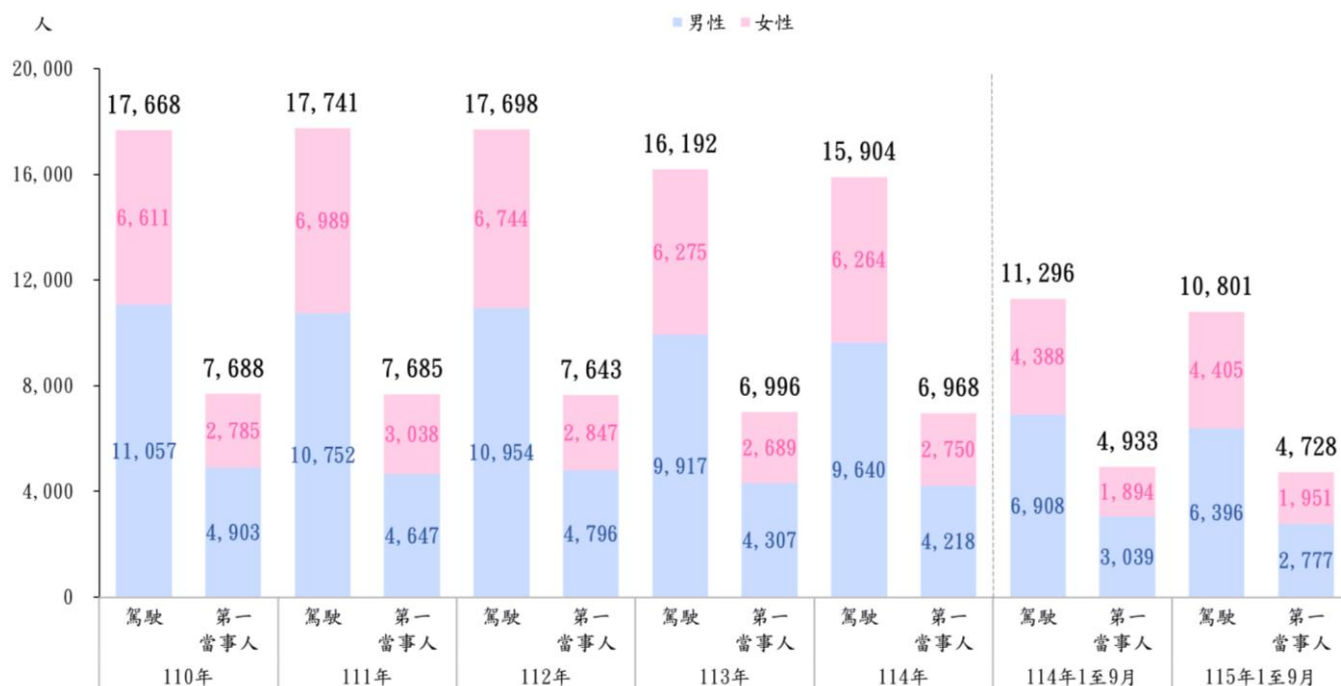
	星期一	星期二	星期三	星期四	星期五	星期六	星期日	總計
0-2時	26	21	17	27	17	23	43	174
2-4時	13	6	17	10	11	16	10	83
4-6時	6	5	9	8	9	11	14	62
6-8時	153	157	141	139	117	47	25	779
8-10時	175	176	221	227	150	96	69	1,114
10-12時	142	150	142	144	169	148	139	1,034
12-14時	154	174	165	149	191	149	118	1,100
14-16時	166	157	163	130	167	189	144	1,116
16-18時	284	278	298	252	288	175	151	1,726
18-20時	190	193	195	205	224	141	147	1,295
20-22時	115	134	134	128	140	114	120	885
22-24時	72	71	76	88	103	100	90	600
總計	1,496	1,522	1,578	1,507	1,586	1,209	1,070	9,968

資料來源：高雄市政府警察局。

青年機車交通事故駕駛人數計 10,801 人，較去年同期減少 495 人(減幅 4.38%)，其中男性 6,396 人(占 59.22%)、女性 4,405 人(占 40.78%)，男性人數為女性之 1.45 倍，

機車駕駛為第一當事人(交通事故責任較大之一方，即主要肇事者)計 4,728 人，占總駕駛比率 43.77%，男性 2,777 人(占 58.74%)、女性 1,951 人(占 41.26%)。(詳圖 4)

圖 4 高雄市青年機車交通事故駕駛及第一當事人性別概況



資料來源：高雄市政府警察局。

再觀察第一當事人肇事原因，以未保持行車安全距離1,323人(占27.98%)最多，較去年同期增加122人(增幅10.16%)；未保持行車安全間隔531人(占11.23%)次之，較去年同期增加55人(增幅11.55%)。

就第一當事人性別及肇事原因交叉分析，男女性皆以未保持行車安全距離為最多，為764人(占27.51%)及559人(占28.65%)；未保持行車安全間隔次之，為316人(占11.38%)及215人(占11.02%)。

青年機車交通事故肇事多源於「潛在危險預知能力不足」、「路權停讓觀念薄弱」及「不良駕駛習慣」等，應從根本導正青年族群用路行為，及落實路口停讓文化之重要性。(詳表1、2)

表1 高雄市青年機車交通事故第一當事人肇事原因排名

肇事原因	115年1至9月		114年1至9月		增減數 (人)	增減率 (%)
	(人)	占比(%)	(人)	占比(%)		
總計	4,728	100.00	4,933	100.00	-205	-4.16
未保持行車安全距離	1,323	27.98	1,201	24.35	122	10.16
未保持行車安全間隔	531	11.23	476	9.65	55	11.55
恍神、緊張、心不在焉分心駕駛	482	10.19	340	6.89	142	41.76
無號誌路口，支線道未讓幹線道先行	159	3.36	170	3.45	-11	-6.47
有號誌路口，轉彎車未讓直行車先行	155	3.28	163	3.30	-8	-4.91
闖紅燈直行	106	2.24	129	2.62	-23	-17.83
未依規定減速	101	2.14	149	3.02	-48	-32.21
無號誌路口，轉彎車未讓直行車先行	101	2.14	95	1.93	6	6.32
起步時未注意安全	98	2.07	123	2.49	-25	-20.33
左轉彎未依規定	92	1.95	105	2.13	-13	-12.38

資料來源：高雄市政府警察局。

表2 115年1至9月高雄市青年機車交通事故第一當事人肇事原因排名—
按性別分

肇事原因	男性		肇事原因	女性	
	(人)	占比(%)		(人)	占比(%)
總計	2,777	100.00	總計	1,951	100.00
未保持行車安全距離	764	27.51	未保持行車安全距離	559	28.65
未保持行車安全間隔	316	11.38	未保持行車安全間隔	215	11.02
恍神、緊張、心不在焉分心駕駛	298	10.73	恍神、緊張、心不在焉分心駕駛	184	9.43
無號誌路口，支線道未讓幹線道先行	96	3.46	有號誌路口，轉彎車未讓直行車先行	74	3.79
有號誌路口，轉彎車未讓直行車先行	81	2.92	無號誌路口，支線道未讓幹線道先行	63	3.23
闖紅燈直行	67	2.41	起步時未注意安全	51	2.61
未依規定減速	64	2.30	無號誌路口，轉彎車未讓直行車先行	48	2.46
無號誌路口，轉彎車未讓直行車先行	53	1.91	左轉彎未依規定	44	2.26
左轉彎未依規定	48	1.73	變換車道不當	43	2.20
起步時未注意安全	47	1.69	闖紅燈直行	39	2.00

資料來源：高雄市政府警察局。

為建立青年族群防禦駕駛觀念與安全用路環境，高雄市政府警察局持續強化校園宣導力度，配合大專院校開學季，於115學年度第1學期針對本市轄內22處大專院校校區，共辦理46場交通安全宣導活動，藉由走入校園深耕教育，提升青年學子防禦駕駛觀念，進而降低交通事故發生率，保障年輕族群的通勤安全。

高雄青年騎車安全特搜： 115年1-9月機車交通事故解析

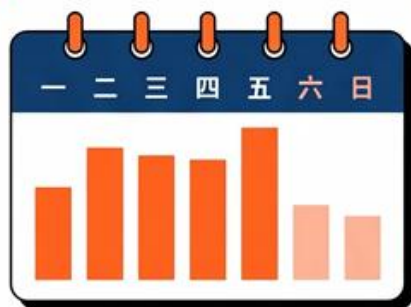
事故整體趨勢與高風險時段



16時至18時為事故最高峰



傍晚上下班課尖峰時段



主要肇事原因與安全對策

近三成肇因於未保持行車安全距離



深耕22所大專院校宣導防禦駕駛

- ▶ 警方於開學季辦理46場校園宣導
- ▶ 培養青年潛在危險預知能力與路權觀念



說明：本圖以 AI 工具 NotebookLM 生成，並經人工檢視數據。