



# 澎湖縣政府警察局

## 澎湖縣113年交通事故統計分析



澎湖縣政府警察局 編印

中華民國 114 年 8 月出版

Penghu County Police Bureau, August 2025

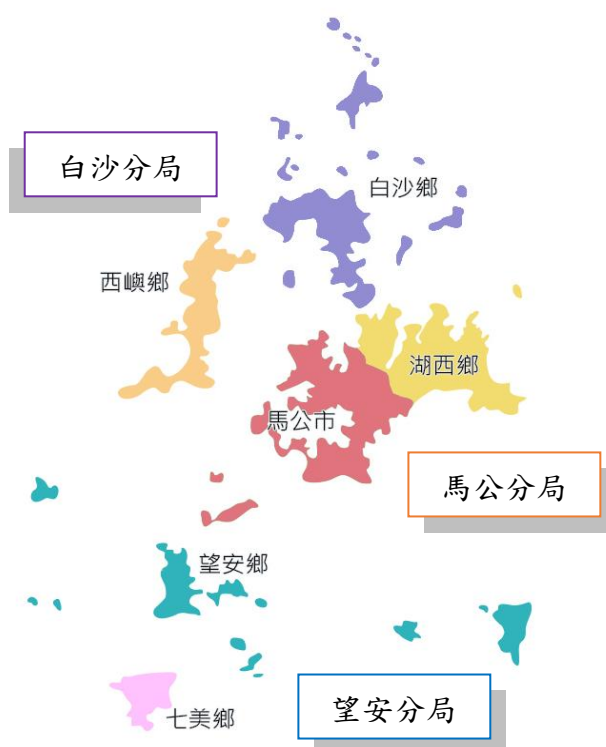
# 目錄

## 目次

|                   |    |
|-------------------|----|
| 壹、前言.....         | 1  |
| 貳、本縣交通事故現況分析..... | 2  |
| 參、事故成因分析.....     | 11 |
| 一、人為因素.....       | 2  |
| 二、道路因素.....       | 4  |
| 三、車輛因素.....       | 6  |
| 肆、結論.....         | 11 |
| 伍、策進作為.....       | 12 |
| 陸、參考資料.....       | 15 |

## 壹、前言

澎湖縣（以下簡稱本縣）位於臺灣海峽上，由 90 座大小島嶼組成，本縣行政區域共劃分為 1 市 5 鄉，總面積為 126.8641 平方公里，截至 113 年底戶籍登記人口數為 107,901 人，人口密度為每平方公里 850.52 人。



近年來隨著外來工作人口之增加，機動車輛成長快速，復因本縣致力發展觀光產業，路上隨處可見各類租賃電動自行車、機車及汽車，在有限的道路面積下，交通流量變大，大幅提高交通事故發生的風險。本文就本縣交通資料，從「人為因素」、「道路因素」及「車輛因素」面向探討本縣近五年的交通安全概況，並從數據中解讀關聯性及訊息，供為日後制定相關交通安全措施之參據。

## 貳、本縣交通事故現況分析

本縣 113 年機動車輛登記數 12 萬 5,017 輛，道路交通事故肇事件數 933 件，其中 A1 類 9 件，占 0.96%，A2 類 924 件，占 99.04%，死亡人數 10 人，受傷人數 1,367 人，每 1 萬機動車輛數之肇事件數為 75.11 件（詳表 1）。

觀察本縣近兩年變化情形，機動車輛登記數增加 1,596 輛，增加 1.29%；道路交通事故肇事件數減少 83 件，減少 8.17%；主要來自於 A2 類減少 87 人，減少 8.61%；死亡人數增加 5 人，增加 100.00%；受傷人數減少 179 人，減少 11.58%；肇事率為每萬輛減少 8.12 件，減少 9.76%（詳表 1）。

表 1、澎湖縣近 5 年交通事故概況

| 年別           | 機動車輛<br>登記數(輛) | 肇事件數(件) |      |       | 死亡人數<br>(人) | 受傷人數<br>(人) | 肇事率<br>(件/萬輛) |
|--------------|----------------|---------|------|-------|-------------|-------------|---------------|
|              |                | 合計      | A1 類 | A2 類  |             |             |               |
| 109 年        | 115,794        | 968     | 8    | 960   | 8           | 1,483       | 84.86         |
| 110 年        | 118,733        | 755     | 9    | 746   | 9           | 1,140       | 64.38         |
| 111 年        | 120,727        | 1,000   | 10   | 990   | 10          | 1,488       | 83.52         |
| 112 年        | 123,421        | 1,016   | 5    | 1,011 | 5           | 1,546       | 83.23         |
| 113 年        | 125,017        | 933     | 9    | 924   | 10          | 1,367       | 75.11         |
| 與上年比較<br>差異數 | 1,596          | -83     | 4    | -87   | 5           | -179        | -8.12         |

資料來源：公路局統計查詢網、本局公務統計報表

說明：1. 機動車輛係指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之汽車及機器腳踏車，登記數係指年底向監理機關領有統一牌照之數量。

2. A1 類為造成人員當場或 24 小時內死亡之交通事故。

3. A2 類為造成人員受傷或超過 24 小時死亡之交通事故。

4. 死亡人數係指當場死亡及受傷後於一日內(24 小時)死亡者。

5. 受傷人數係指除 24 小時內死亡者外，無論其受傷嚴重程度均計算在內，含受傷後逾 24 小時死亡者。

6. 肇事率係指每萬輛機動車輛肇事件數。

另以本縣各管轄分局觀察 113 年交通事故概況如下(詳表 2 及圖 1)：

#### 一、馬公分局

其轄區包含馬公市及湖西鄉，其馬公市屬於本縣政治與經濟活動的核心區域，亦為人文資源高度集中之地。轄區內道路類別多為市區道路、縣道、鄉道及村里道路，道路型態則以交叉路及直路為主。由於該區域人口及車輛密度為全縣最高，故交通事故肇事率亦相對較高。轄內交通事故 A1 類 7 件，死亡人數 8 人，受傷人數 2 人；A2 類 844 件，受傷人數 1,239 人，合計發生 851 件，死傷人數 1,249 人，其中男性 631 人，占 50.52%，女性 618 人，占 49.48%。

#### 二、白沙分局

其轄區包含白沙鄉及西嶼鄉，該區涵蓋多座島嶼，景觀多樣，風光秀麗，已成為本縣重要觀光據點。轄區內道路類別多為縣道、鄉道及村里道路，道路型態則以交叉路及直路為主。因部分路段車速較快，故整體交通事故風險相對偏高。轄內交通事故 A1 類 1 件，死亡人數 1 人，受傷人數 1 人；A2 類 69 件，受傷人數 104 人，合計發生 70 件，死傷人數 106 人，其中男性 59 人，占 55.66%，女性 47 人，占 44.34%。

### 三、望安分局

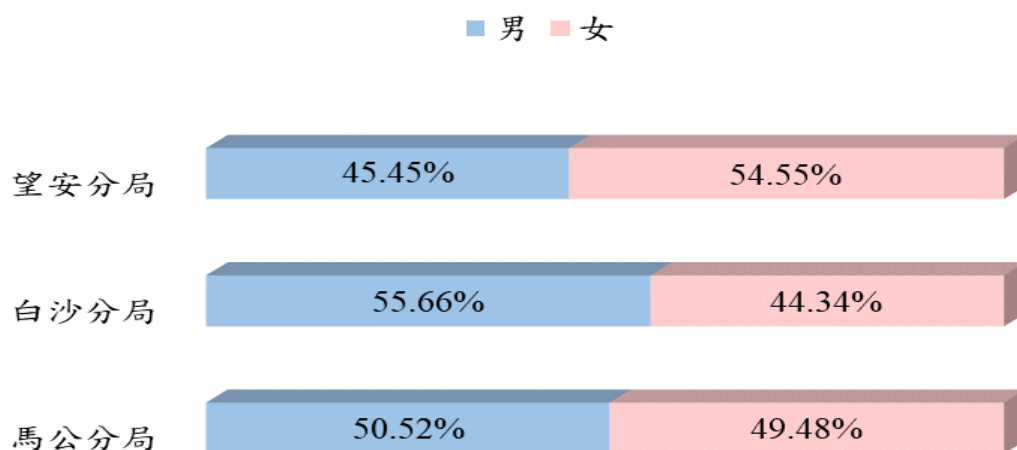
其轄區包含望安鄉及七美鄉，該區位處離島，其道路類別多為鄉道及村里道，道路型態則以交叉路及直路為主。轄內交通事故 A1 類 1 件，死亡人數 1 人；A2 類 11 件，受傷人數 21 人，合計發生 12 件，死傷人數 22 人，其中男性 10 人，占 45.45%，女性 12 人，占 54.55%。

表 2、澎湖縣 113 年各管轄分局交通事故概況

| 項目<br>分局別 | A1 類 |           |           | A2 類 |           | 總計  |           |           |          |
|-----------|------|-----------|-----------|------|-----------|-----|-----------|-----------|----------|
|           | 件數   | 死亡<br>(人) | 受傷<br>(人) | 件數   | 受傷<br>(人) | 件數  | 死亡<br>(人) | 受傷<br>(人) | 死傷<br>人數 |
| 澎湖縣       | 9    | 10        | 3         | 924  | 1,364     | 933 | 10        | 1,367     | 1,377    |
| 馬公分局      | 7    | 8         | 2         | 844  | 1,239     | 851 | 8         | 1,241     | 1,249    |
| 白沙分局      | 1    | 1         | 1         | 69   | 104       | 70  | 1         | 105       | 106      |
| 望安分局      | 1    | 1         | -         | 11   | 21        | 12  | 1         | 21        | 22       |

資料來源：內政部警政署統計查詢網、本局交通警察隊

圖 1、澎湖縣 113 年各管轄分局死傷人數男女比例



資料來源：本局交通警察隊

## 參、事故成因分析

為有效提升交通管理與安全政策之準確度，以下僅就 A1、A2 類道路交通事故統計資料，透過「人為因素」、「道路因素」及「車輛因素」面向進行比較分析。

### 一、人為因素

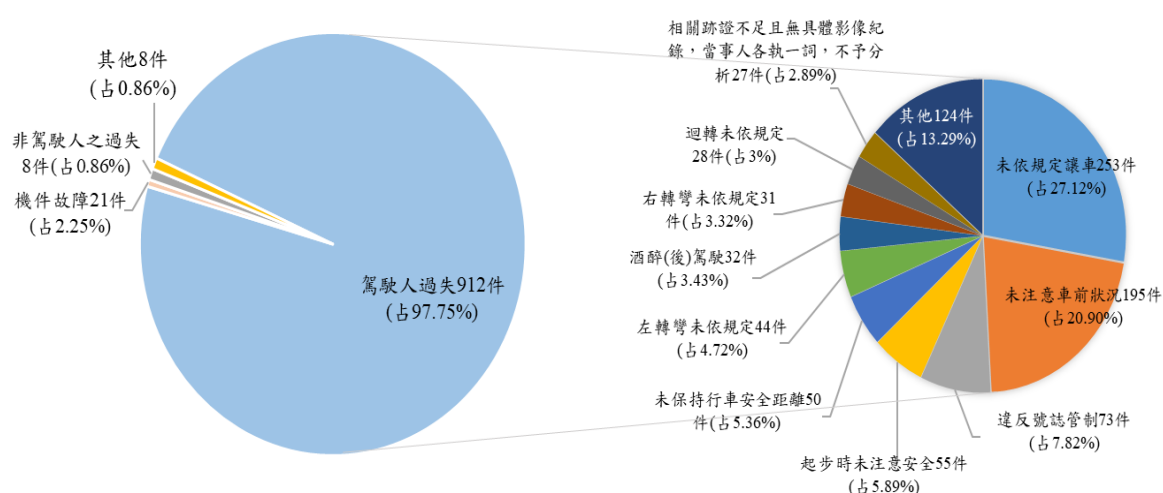
本縣 113 年道路交通事故主要肇事原因分析，以屬於人為因素的「駕駛人過失」占肇事總件數 97.75%最高，細分駕駛人過失原因，以「未依規定讓車」27.74%最高，「未注意車前狀況」21.38%次之，「違反號誌管制或指揮」8.00%再次之，「未依規定讓車」、「未注意車前狀況」及「違反號誌管制或指揮」三者合計占比超過 5 成（詳圖 2），為首要改善對象。

與 112 年相較，「未注意車前狀況」及「左轉彎未依規定」分別減少 40 件（減少 17.02%）及 25 件（減少 36.23%），為減少最多前兩名，「相關跡證不足且無具體影像紀錄，當事人各執一詞，不予分析」及「違反號誌管制或指揮」分別增加 27 件（增加 2600.00%）及 23 件（增加 46.00%），為增加最多及次多的肇事原因，其中「相關跡證

不足且無具體影像紀錄，當事人各執一詞，不予分析」於 109 年至 111 年均為 0 件，於 112 年出現首件個案，113 年則大幅增長至 27 件，顯示在近兩年內出現明顯上升趨勢（詳表 3）。

與 109 年相較，「未注意車前狀況」及「未保持行車安全間隔」分別減少 48 件（減少 19.75%）及 23 件（減少 54.76%），為減少最多前兩名，「相關跡證不足且無具體影像紀錄，當事人各執一詞，不予分析」及「違反號誌管制或指揮」分別增加 27 件（增加 2600.00%）及 20 件（增加 37.74%）為近 5 年增加件數最多前兩名（詳表 3）。

圖 2、澎湖縣 113 年交通事故肇事原因



資料來源：本局交通警察隊

表 3、澎湖縣近 5 年交通事故肇事原因

單位：件、%

| 肇事原因  |                             | 年度 | 109年 | 110年 | 111年  | 112年  | 113年 | 與去年比較 |        | 與109年比較 |        |
|-------|-----------------------------|----|------|------|-------|-------|------|-------|--------|---------|--------|
|       |                             |    |      |      |       |       |      | 增減數   | 增減%    | 增減數     | 增減%    |
| 合計    |                             |    | 968  | 755  | 1,000 | 1,016 | 933  | -83   | -8.17  | -35     | -3.62  |
| 駕駛人過失 | 小計                          |    | 946  | 733  | 979   | 989   | 912  | -77   | -7.79  | -34     | -3.59  |
|       | 未依規定讓車                      |    | 263  | 225  | 294   | 265   | 253  | -12   | -4.53  | -10     | -3.80  |
|       | 未注意車前狀況                     |    | 243  | 186  | 278   | 235   | 195  | -40   | -17.02 | -48     | -19.75 |
|       | 違反號誌管制或指揮                   |    | 53   | 29   | 45    | 50    | 73   | 23    | 46.00  | 20      | 37.74  |
|       | 起步時未注意安全                    |    | 46   | 38   | 54    | 55    | 55   | -     | -      | 9       | 19.57  |
|       | 未保持行車安全距離                   |    | 59   | 34   | 58    | 63    | 50   | -13   | -20.64 | -9      | -15.25 |
|       | 左轉彎未依規定                     |    | 48   | 46   | 48    | 69    | 44   | -25   | -36.23 | -4      | -8.33  |
|       | 酒醉(後)駕駛                     |    | 45   | 35   | 34    | 44    | 32   | -12   | -27.27 | -13     | -28.89 |
|       | 右轉彎未依規定                     |    | 30   | 18   | 39    | 45    | 31   | -14   | -31.11 | 1       | 3.33   |
|       | 迴轉未依規定                      |    | 34   | 29   | 26    | 31    | 28   | -3    | -9.68  | -6      | -17.65 |
|       | 逆向行駛                        |    | 22   | 22   | 14    | 14    | 17   | 3     | 21.43  | -5      | -22.73 |
|       | 相關跡證不足且無具體影像紀錄，當事人各執一詞，不予分析 |    | -    | -    | -     | 1     | 27   | 26    | 2600   | 27      | N/A    |
|       | 未保持行車安全間隔                   |    | 42   | 20   | 24    | 26    | 19   | -7    | -26.93 | -23     | -54.76 |
|       | 其他                          |    | 61   | 51   | 65    | 91    | 88   | -3    | -9.89  | 27      | 44.26  |
| 機件故障  |                             |    | 9    | 5    | 8     | 7     | 5    | 2     | 28.57  | 4       | 44.44  |
| 行人過失  |                             |    | 7    | 11   | 10    | 12    | 8    | 4     | 33.33  | 1       | 14.29  |
| 其他    |                             |    | 6    | 6    | 3     | 8     | 8    | -     | -      | 2       | 33.33  |

資料來源：本局交通警察隊

※凡基期為 0 者，其增減率以 'N/A' 表示，視為無法計算。

## 二、道路因素

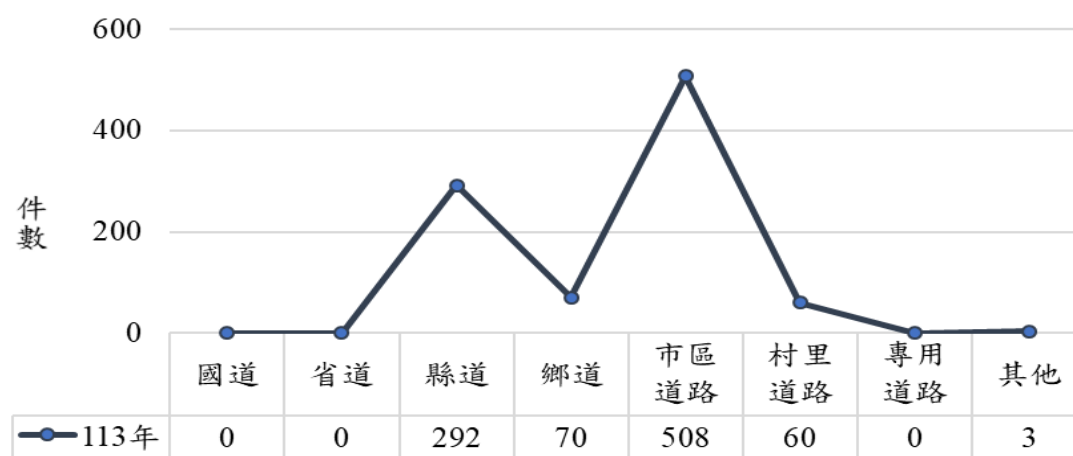
### (一) 道路種類別

道路依其特性可分為 8 個種類，本縣 113 年道路交通事故主要肇事道路種類前 3 名為：「市區道路」508 件占 54.45%、「縣道」292 件占 31.30%、「鄉道」70 件占 7.50%（詳圖 3）。

與 112 年相較，「市區道路」、「縣道」及「鄉道」個別減少 9 件（減少 1.74%）、49 件（減少 14.37%）及 17 件（減少 19.54%）；與 109 年相較，「市區道路」及「縣道」個別減少 5 件（減少 0.97%）及減少 14 件（減少 4.58%），「鄉道」增加 4 件（增加 6.06%）（詳表 4）。

由以上數據可知，雖然 113 年事故件數相較歷年數據皆有不同程度的下降，顯示道路交通安全情勢略有改善，但「市區道路」仍為事故發生最集中之道路類別，建議持續強化市區道路之交通秩序與防制策略。

圖 3、澎湖縣 113 年道路交通事故肇事事件數以道路類別分



資料來源：本局交通警察隊

表 4、澎湖縣近 5 年道路交通事故肇事件數以道路類別分

單位：件

|       | 國道 | 省道 | 縣道  | 鄉道 | 市區道路 | 村里道路 | 專用道路 | 其他 |
|-------|----|----|-----|----|------|------|------|----|
| 109 年 | -  | -  | 306 | 66 | 513  | 81   | -    | 2  |
| 110 年 | -  | -  | 259 | 47 | 395  | 51   | -    | 3  |
| 111 年 | -  | -  | 320 | 98 | 496  | 77   | 1    | 8  |
| 112 年 | -  | -  | 341 | 87 | 517  | 69   | -    | 2  |
| 113 年 | -  | -  | 292 | 70 | 508  | 60   | -    | 3  |

資料來源：本局交通警察隊

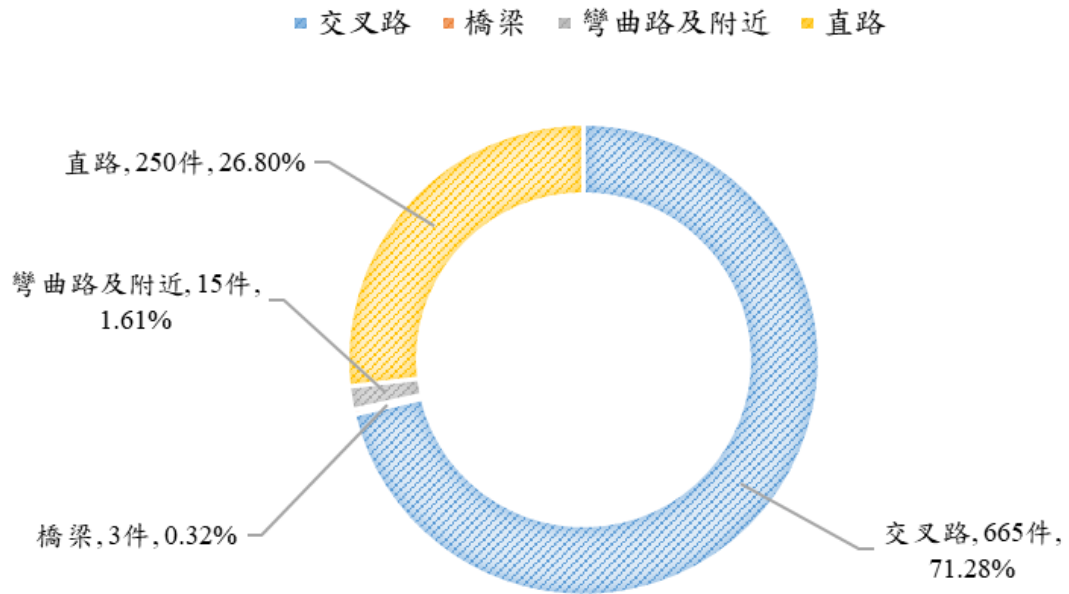
## (二) 道路型態別

道路型態依其特性可分為 14 個種類，本縣 113 年道路交通事故主要肇事道路種類前 3 名為：「交叉路」665 件占 71.28%、「直路」250 件占 26.80%、「彎曲路及附近」15 件占 1.61%（詳圖 4）。

與 112 年相較，「交叉路」減少 50 件（減少 6.99%），「直路」及「彎曲路及附近」分別增加 16 件（增加 6.02%）及 13 件（增加 46.43%）；與 109 年相較，「交叉路」、「直路」及「彎曲路及附近」分別減少 6 件（減少 0.89%）、18 件（減少 6.72%）及 9 件（減少 37.50%）（詳表 5）。

由以上數據可知，雖然「交叉路」仍為事故發生率最高的道路型態，但事故數已有下降趨勢；反之「直路」及「彎曲路及附近」事故數些微上升，為強化事故防制成效，可考量針對事故上升路段適度調整執法資源配置，並配合宣導作為，提升駕駛人之風險辨識及防範意識。

圖 4、澎湖縣 113 年道路交通事故肇事件數以道路型態分



資料來源：本局交通警察隊

表 5、澎湖縣近 5 年道路交通事故肇事件數以道路型態分

單位：件

| 道路型態別 \ 年別 |        | 109 年 | 110 年 | 111 年 | 112 年 | 113 年 |
|------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 平交道        |        | -     | -     | -     | -     | -     |
| 交叉路        |        | 671   | 526   | 688   | 715   | 665   |
| 單路         | 隧道     | -     | -     | -     | -     | -     |
|            | 地下道    | -     | -     | -     | -     | -     |
|            | 橋梁     | 3     | 5     | 4     | 4     | 3     |
|            | 涵洞     | -     | 1     | -     | -     | -     |
|            | 高架道路   | -     | -     | -     | -     | -     |
|            | 彎曲路及附近 | 24    | 18    | 24    | 28    | 15    |
|            | 坡路     | -     | -     | -     | 1     | -     |
|            | 巷弄     | -     | -     | -     | -     | -     |
|            | 直路     | 268   | 201   | 281   | 266   | 250   |
|            | 其他     | 1     | 4     | 3     | 2     | -     |
| 圓環         |        | -     | -     | -     | -     | -     |
| 廣場         |        | 1     | -     | -     | -     | -     |

資料來源：本局交通警察隊

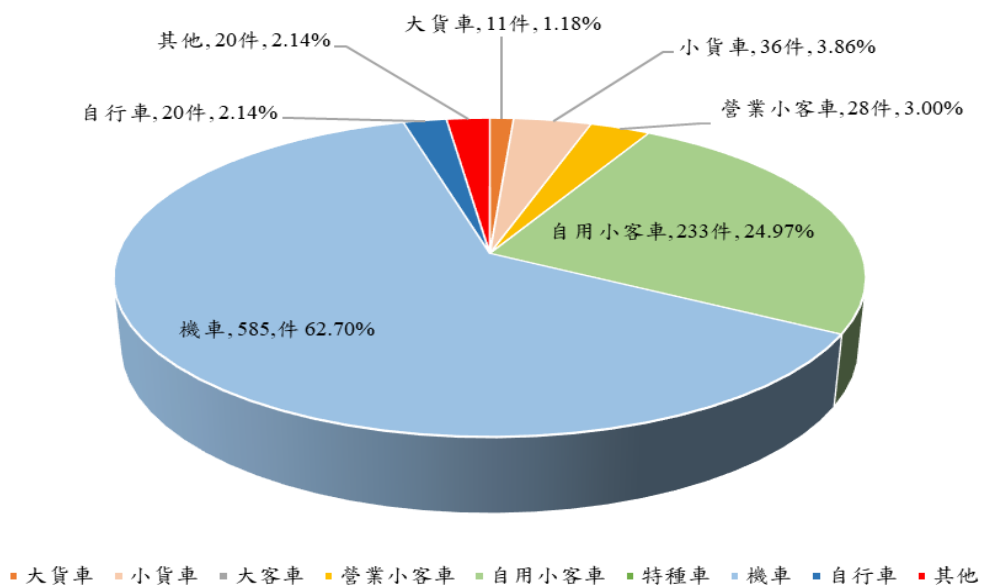
### 三、車輛因素

本縣 113 年度道路交通事故以肇事車輛分析，以「機車」585 件最多，占 62.70%，「自用小客車」233 件位居第二，占 24.97%，「小貨車」36 件位居第三，占 3.86%（詳圖 5）。

與 112 年相較，「機車」及「小貨車」分別減少 94 件（減少 13.84%）及 10 件（減少 21.74%），「自用小客車」增加 25 件（增加 12.02%）；與 109 年相較，「機車」及「小貨車」分別減少 55 件（減少 8.59%）及 29 件（減少 44.62%），「自用小客車」增加 36 件（增加 18.27%）（詳表 6）。

由以上數據可知，雖然「機車」及「小貨車」事故數已有下降趨勢；反之「自用小客車」事故數呈穩定上升趨勢，顯示近幾年用路型態及風險分布可能出現轉變，由於「機車」仍為事故發生率最高的肇事車種，建議應持續強化機車族群的防禦駕駛教育與執法管理，同時針對自用小客車駕駛加強違規熱點監控與風險駕駛行為宣導，並檢視是否需調整相關交通設計與號誌配置，以提升整體道路安全。

圖 5、澎湖縣 113 年道路交通事故肇事車輛結構



資料來源：本局交通警察隊

表 6、澎湖縣近 5 年道路交通事故肇事車輛結構

單位：件

| 年度    | 合計    | 大貨車 | 小貨車 | 大客車 | 營業小客車 | 自用小客車 | 特種車 | 機車  | 自行車 | 其他 |
|-------|-------|-----|-----|-----|-------|-------|-----|-----|-----|----|
| 109 年 | 968   | 5   | 65  | 3   | 27    | 197   | —   | 640 | 16  | 15 |
| 110 年 | 755   | 5   | 73  | —   | 12    | 148   | —   | 481 | 17  | 19 |
| 111 年 | 1,000 | 7   | 73  | 3   | 35    | 202   | —   | 649 | 12  | 19 |
| 112 年 | 1,016 | 8   | 46  | —   | 32    | 208   | 1   | 679 | 19  | 23 |
| 113 年 | 933   | 11  | 36  | —   | 28    | 233   | —   | 585 | 20  | 20 |

資料來源：本局交通警察隊

## 肆、結論

- 一、本縣 113 年道路交通事故件數 933 件，較 112 年 1,016 件減少 83 件，其中 A2 類事故減少 87 件，受傷人數 1,367 人，較 112 年減少 179 人（減少 11.58%），反映出整體事故風險略有改善。然而死亡人數 10 人，較 112 年增加 5 人（增加 100.00%），雖然總量不大，但顯示部分事故嚴重性有提升的趨勢。
- 二、113 年道路交通事故肇事人為因素以「駕駛人過失」占全部肇事原因的 97.75%最多，其中「未依規定讓車」占 27.74%、「未注意車前狀況」占 21.38%及「違反號誌管制或指揮」占 8.00%，三者合計占比超過 55%，與近年趨勢相近，為穩定且需持續防制的主因類別。值得注意的是，「相關跡證不足且無具體影像紀錄，當事人各執一詞，不予分析」的件數從去年的 1 件上升至 27 件，顯示出蒐證設備的缺乏已影響肇責釐清與後續處理。
- 三、113 年道路交通事故肇事道路因素依道路型態區分以「交叉路」665 件最多，「直路」250 件次之，「彎曲路及附近」15 件再次之；依道路類別區分以「市區道路」508 件最多，「縣道」292 件次之，「鄉道」70 件再次之。與 112 年相較雖然「交叉路」及「市區道路」件數皆有下降，但仍為事故最頻繁的高風險地點。
- 四、113 年道路交通事故肇事車輛因素以「機車」585 件最多，「自用小客車」233 件次之，「小貨車」36 件再次之。與 112 年相比，雖然「機車」減少 94 件（減少 13.84%），但占比依然位居第一，值得注意的是，自用小客車增加 36 件（增加 24.90%），顯示其在總體交通風險中比重有逐漸上升的趨勢。

## 伍、策進作為

根據本次分析結果，針對民眾行車安全密切相關之肇事風險，研提以下交通事故管制之相關策進建議，作為本局未來努力方向：

一、近年本縣道路使用環境日益複雜，惟部分駕駛人交通安全意識仍有不足，事故風險隨之上升，113 年交通事故肇因仍以「駕駛人過失」占比最高，其中「未依規定讓車」及「未注意車前狀況」合計占比超過四成，為加強民眾正確駕駛觀念，預防常見行為型違規所衍生之事故風險，防處作為如下：

（一）整合縣府交通、教育及民政單位資源設計製作「行車風險地圖」及「違規示意教材」，重點說明讓車規則、視距死角與反應時間差等行為風險，教材將提供學校、駕訓班、社區發放，並藉由電視牆、本局官方網站及 LINE 官方帳號等多元管道加強宣導工作，擴大涵蓋受眾，協助駕駛提升風險意識、建立「先觀察再行動」的用路習慣，期能降低肇事原因中駕駛人過失之比例。

（二）依據事故統計資料與分局勤務回報，調整勤務部署重點時段（如上下班尖峰、觀光旺季）與易肇事路口、路段，針對「未讓車」、「闖紅燈」、「未保持安全距離」等高頻違規行為，擴大定點臨檢及流動取締之頻率與範圍，另同步增設移動式科技執法設備，以提升違規蒐證效率。

(三) 運用社區大學課程、村里活動與高齡駕駛人活動據點，安排員警或退休教官講授實用防禦駕駛技巧，包括「如何觀察交叉路車流」、「行人保護原則」及「慢車避讓」等重點，並提供圖卡、模擬影片及實地教學，強化高齡者與通勤機車族之風險辨識與反應能力。

二、本縣觀光產業帶動車輛租賃業發展，民眾使用機車與自用小客車數量迅速攀升，113 年交通事故肇事車種以「機車」占 62.70%位居首位，另自用小客車肇事件數亦持續上升，其中租賃車輛使用者多為觀光客或非本地熟悉路況駕駛，事故風險因認知落差而加劇，為維護觀光交通安全與在地居民騎乘風險控管，防處作為如下：

(一) 製作中、英、日、韓語版本「交通安全提示卡」，宣導重點包含交叉路口慢行、機車靠右行駛、行人優先原則及路況特殊點提醒（如村落小道、風切區段等），並與租賃業者合作要求於租車流程中撥放簡易說明影片讓觀光客群簽收，期能強化觀光客群的本地路況適應能力，降低因不熟悉而誤判或違規造成事故的風險。

(二) 與租賃業者合作建置「澎湖路安即時通」推播系統，租賃用戶於租車時掃描 QRCode 加入即可透過 LINE 官方帳號或 SMS 接收天候風切與側風警示、施工與交管路段提示及高

風險路口事故提醒等相關資訊，期能協助非本地用戶即時

掌握用路風險，減少因資訊落差導致的突發事故。

三、交通事故發生後的責任釐清與司法處理，需仰賴現場證據與影像資料佐證，113 年交通事故肇事原因以「相關跡證不足且無具體影像紀錄，當事人各執一詞，不予分析」件數暴增至 27 件，成長幅度達 2600%，為近五年新高，為強化蒐證效能與降低爭議案件比率，防處作為如下：

（一）根據事故熱門地點及「無影像」案件發生位置列出優先建置清單逐步擴充固定式監視器密度，並於高風險區域增設夜間紅外線功能之錄影裝置提升蒐證品質與耐用性，期能有效提升責任判定效率，減少後續糾紛及申訴案件。

（二）與住戶及商家合作建立可透過線上表單提供監視影像或行車紀錄檔的「民間影像提供平台」，供事故發生後線上登錄並授權影像分享，另可導入表揚制度及回饋提升民間參與意願，且平台亦可與本局交通警察隊事故處理系統串聯，供案件調查參考，期能彌補固定監視盲點，提升事故還原能力。

（三）在監視器仍無法全面覆蓋的情況下，結合警力機車巡邏及地方守望相助隊，針對爭議事故發生率高的地點與死角區域實施「高風險時段巡守」，並搭配車載影像紀錄系統即時回傳狀況，期能提升事故發生當下之紀錄保存率。

## 陸、參考資料

### 一、警政統計查詢網

<http://statis.eportal.npa.gov.tw>

### 二、公路局統計查詢網

<https://stat.thb.gov.tw/hb01/webMain.aspx?sys=100&f>

[unid=def.jsp](#)

### 三、澎湖縣政府警察局交通警察隊



# 澎湖縣政府警察局

澎湖縣馬公市治平路36號

電話：(06)9279293

