

空難、海難及陸上交通事故災害目錄架構表

| 節 | 項目 | 內容 | 參考頁次 |
|---------------|-------------|----|-------|
| 空難災害 | | | |
| | 災害特性 | | 2-360 |
| 歷史災例 | 機場外空難事故災例 | | 2-362 |
| | 海上空難事故災例 | | 2-365 |
| 海難災害 | | | |
| | 災害特性 | | 2-366 |
| | 歷史災例 | | 2-367 |
| 陸上交通事故 | | | |
| | 災害特性 | | 2-368 |
| 歷史災例 | 雪山隧道(公路)事故 | | 2-371 |
| | 新北市交通事故歷史災害 | | 2-372 |

第十三章 空難、海難及陸上交通事故

| | |
|---------------------|-------|
| I. 空難災害 | 2-360 |
| 第一節 災害特性..... | 2-360 |
| 第二節 歷史災例..... | 2-362 |
| 壹、機場外空難事故災例..... | 2-362 |
| 貳、海上空難事故災例..... | 2-365 |
| II. 海難災害 | 2-366 |
| 第一節 災害特性..... | 2-366 |
| 第二節 歷史災例..... | 2-367 |
| III. 陸上交通事故災害 | 2-368 |
| 第一節 災害特性..... | 2-368 |
| 第二節 歷史災例..... | 2-371 |
| 壹、雪山隧道（公路）事故..... | 2-371 |
| 貳、新北市交通事故歷史災害..... | 2-372 |

第十三章 空難、海難及陸上交通事故災害

本市交通事故災害種類主要包含有空難、海難及陸上交通事故等種類，雖現況相關運具及其附屬設施，例如國際貿易港口、公路及捷運等，分別各由交通部航港局、交通部臺灣區國道高速公路局、臺北大眾捷運股份有限公司、新北大眾捷運股份有限公司及桃園大眾捷運股份有限公司等單位維護管理，惟其部分設施因係設置於本市境內，爰有必要針對上述設施及其運作期間可能致生之災害研擬相關災害防救對策。

本編章各類災害本市係以交通局為主要負責單位，其中海難災害防救業務由本市交通局與農業局配合依中央交通部、農委會及海巡署之海難災害防救上位計畫推動，捷運營運及營運前工程災害防救業務則分別由災害所轄大眾捷運系統營運機構及本市捷運工程局負責推動；本編章災害防救對策由本市交通局統籌研擬及修正，包含以下三種類別：

- I. 空難災害
- II. 海難災害
- III. 陸上交通事故災害

I. 空難災害

第一節 災害特性

- 一、為減少空難事件影響程度，主管機關及相關單位之搶救工作，首要在迅速救人。依據往年發生案例，境內空難發生地點可分為機場內、機場外及我國附近海域。
- 二、在機場內發生空難時，航空站經營人平時即應依各該航空站起降機型，備有緊急消防搶救器材，並與航空站附近之消防、醫療及民間救助團體相互訂有支援協定，以能迅速進行搶救工作。
- 三、空難發生在機場外時，因地形、地貌關係，影響層面較廣，常造成旅客及居民生命、財產極大損失，同時擴及房屋、道路、橋樑、電力、瓦斯、水管及電信等設施損毀。發生於山林時，更可能引起森林大火。本府需依空難災害防救業務計畫擬訂空難災害防救措施並列入地區災害防救計畫中，以規劃實施搶救事宜，交通部、民航局及航空站經營人與公共事業機關（構）應予必要協助。此類搶救工作首在協調溝通聯繫，平時需藉由演練以熟悉作業方式，以能迅速展開搶救工作。
- 四、空難發生在海上時，常因海象變化惡劣，導致搶救困難，因此民航局及航空站經營人平時即須建立與海上救難相關機關聯繫管道之資料，民航業者則須建立國內外海上救難專業機構資料庫並視需要訂定救援協定，以於空難發生時，迅速展開救難工作，減少人員、財產損失。
- 五、松山機場相關背景資訊說明：松山機場總面積約 213.17 公頃（民航區 88.97 公頃），計有東西跑道一條長 2605 公尺、寬 60 公尺，滑行道 6 條，固定翼停機位 50 個，直昇機位 7 個，空橋 8 座（其中 4 座為雙橋式）。跑道容量為 23 架次/小時，營運最大機型 B777-200ER，並設有各種助導航及燈光設施，讓航機可以在低能見度及夜間安全起降。
- 六、松山機場聯外交通之地圖資訊：松山機場聯外道路資訊，民權東路、塔悠路、敦化北路、民族東路、復興北路、濱江街。



圖 1 松山機場聯外交通之地圖

第二節 歷史災例

壹、機場外空難事故災例

一、南港復興航空空難

(一) 災情概述：

復興航空編號 GE235 號 ATR72-600 型客機，於 104 年 2 月 4 日(星期三)上午 10 時 51 分由臺北松山機場起飛前往金門尚義機場(機上乘客 53 人及機組人員 5 人，共計 58 人)，復興航空 235 號班機於起飛後即偏離原航道往東飛行，3 分多鐘後飛經臺北市南港區，左機翼先擦撞南港展覽館附近環東大道高架道路上一輛正在行駛的計程車，又擦撞環東大道的護欄，隨即墜毀於臺北市南港區與新北市汐止區交界、內溝溪抽水站附近的基隆河河面上(如圖 2 所示)，共造成 43 人死亡、17 人受傷(含陸上 1 輛計程車內 2 名乘客受波及)。



圖 2 復興航空 GE235 航班飛航軌跡圖

資料來源：行政院飛航安全調查委員會

(二) 應變處置過程

新北市消防局 119 救災救護指揮中心於 4 日 10 時 55 分接獲報案，立即進行各項緊急應變措施，包含災害現場搶救、災害應變中心運作、前進指揮所、罹難者處置(設籍本市戶籍者)、家屬慰助及相關局處各項後勤作業等，並於 2 月 4 日(星期三)11 時 30 分至 2 月 12 日 19 時，成立空難災害應變中心一級開設，召集交通局、消防局、警察局、衛生局、新聞局、民政局、社會局進駐運作，每日派員進駐前進指揮所，偕同消防局統合所有救災能量支援救災並適時發布新聞稿及陳報處置報告，讓民眾瞭解支援救災動態，各支援單位投入的主要救援能量及動員後勤支援人力統計如表 1。

表 1 104 年 2 月 4 日至 12 日出動人力及各式機具能量統計表

| 日期 | 出動人力 | 救災車輛 | 船艇 | 水上摩托車 |
|-----------|--------------|------------|------------|----------|
| 2 月 4 日 | 419 | 106 | 18 | 3 |
| 2 月 5 日 | 244 | 29 | 21 | 1 |
| 2 月 6 日 | 347 | 79 | 52 | 0 |
| 2 月 7 日 | 490 | 48 | 39 | 0 |
| 2 月 8 日 | 506 | 24 | 40 | 0 |
| 2 月 9 日 | 226 | 41 | 17 | 0 |
| 2 月 10 日 | 239 | 22 | 21 | 0 |
| 2 月 11 日 | 208 | 30 | 24 | 0 |
| 2 月 12 日 | 154 | 15 | 14 | 0 |
| 合計 | 2,833 | 394 | 241 | 4 |

侯副市長友宜(現任市長)於 2 月 4 日 11 時 46 分率消防局黃局長趕抵災害現場支援臺北市政府共同救災，並積極協調臺北市、國軍、民間重機械單位等，動員大批人力與機具，拆除堤防水門，調度 700 噸及 2 台 400 噸大型吊車，飛機殘骸於 4 日 21 時吊掛上岸，12 日 17 時 23 分於成功橋靠近二號水門處尋獲到最後 1 名罹難者，全部工作則於 2 月 13 日 16 時現場環境清理完成。

(三) 復原重建措施

本次空難事件共計有 5 名飛機乘客(含副駕駛)及 1 名計程車乘客設籍新北市，共計發放慰問金予傷者每人 1 萬元及亡者 17 萬元市民意外救助金(本市急難救助作業要點)，共計發放 38 萬元整，民航局除號召百位替代役男捐血解決血荒問題，並協助調查統計設籍於本市之傷亡人數，以利聯繫家屬。

本市出動人車支援救災，合計 557 人次，各式救災車輛 135 輛次、船艇 27 台次、水上摩托車 4 台次，詳如下表 2。

表 2 本市出動人車支援救災統計表

| 單位 | 人員 | 車輛 | 船艇 | 水上摩托車 |
|-----------|------------|------------|-----------|----------|
| 警察局 | 204 | - | - | - |
| 消防局 | 312 | 116 | 27 | 4 |
| 衛生局 | 10 | 16 | - | - |
| 交通局 | 10 | - | - | - |
| 工務局 | 4 | - | - | - |
| 新聞局 | 17 | 3 | - | - |
| 總計 | 557 | 135 | 27 | 4 |

資料來源：新北市 0204 復興航空 GE235 空難應變處置報告

二、泰山凌天航空空難

(一) 災情概述

民國 104 年 11 月 22 日上午 6 時 57 分，該公司所屬直昇機於龜山飛行場起飛，執行台灣電力公司新桃供電區營運處第五區輸電線路(頂湖-東林一路線)，第 24 號電塔活線礙子清洗作業，於回程加油加水時，疑似不慎擦撞鄰近 345KV 電纜線(核一-頂湖線)後墜落，造成機上駕駛員、機械員共 2 人全部罹難。

(二) 應變處置過程

1. 由消防局派遣中港、福營、泰山、林口、德音、慈福、頭前、南雅等 8 個分隊，以及第二大隊、特搜大隊前往搶救，共計調派消防人員 63 名、消防車 17 輛、救護車 5 輛，於 11 時 30 分將機上 2 名患者分別送往衛福部臺北醫院及林口長庚醫院救治。
2. 本市災害應變中心於 11 時 6 分接獲後，於 11 時 40 分抵達現場開設前進指揮所，並通知相關單位到達現場處置，並掌握相關局處救災處置進度。
3. 交通局於 11 時 25 分由主任秘書吳國濟進駐本市災害應變中心，聯繫民航局及凌天航空公司確認此次出勤人員資料及任務內容。
4. 社會局將 2 名患者設籍於臺中市，已轉知臺中市社會局協助後續慰問事宜。
5. 環保局評估現場無撞擊民宅或影響公共區域，以及洩漏油污問題，現場無立即需清理事項，將俟飛安調查及現場移除後，協助環境清理。
6. 經發局掌握毀損電路修復情形，不影響供電。
7. 警察局於泰林路 3 段進行交通管制及現場封鎖，另於 13 時 40 分由本府警察局鑑識中心及新莊分局鑑識人員會同飛安會進行失事現場採證調查作業。
8. 泰山區公所：災害發生後區公所主任秘書陳宏卿趕抵現場，協助災情確認及資料蒐集，並提供後勤支援。

(三) 復原重建措施

經飛安會人員到達現場調查事故原因，於 16 時 30 分初步勘查完畢，於 23 日 8 時 30 分進行第 2 次勘查及吊掛作業，現場由凌天航空公司及泰山分駐所派員留守管制。後續由凌天航空公司人員至醫院協助死者後續事宜，另民航局已將該公司所持同款飛機停飛，並進行後續調查作業。

貳、海上空難事故災例

(一) 災情概述

民國 105 年 3 月 11 日下午 13 時，內政部空中勤務總隊 AS-365 直升機(編號 A-107)執行載送石門區「德翔台北」貨船擱淺維修技師 6 名返回岸上吊掛任務時，不明原因失事墜海，共計造成 2 人死亡(正駕駛及海巡特勤 1 名)、3 人受傷(副駕駛、機工長及海巡特勤 1 名)。

(二) 應變處置過程

1. 消防局：隨即派遣三芝、石門、金山、秀峰、慈福、淡水、蘆洲、萬里、瑞芳等 9 個分隊，以及瑞芳中隊、第六大隊、特搜大隊前往搶救，共計調派消防人員 68 名、義消 6 名，共計 74 名人員，消防車 21 輛、救護車 7 輛，於 14 時 36 分將機上海巡特勤 1 名 OHCA 患者送往台大醫院金山分院救治。
2. 新北市災害應變中心：於 13 時 33 分接獲本市 119 通知航空器墜毀後，於 14 時 52 分抵達現場併同消防局救災指揮站運作，並通知交通局、環保局、石門區公所到達現場處置，掌握相關局處及海巡單位救災處置進度。
3. 交通局：於 15 時 35 分派員抵達現場，聯繫飛安會人員到場調查。
4. 社會局：聯繫石門區公所進行傷亡者慰問，並協助後續救助申請事宜。
5. 環保局：評估現場洩漏油污問題，現場無立即需清理事項，將俟飛安調查及現場移除後，協助環境清理。
6. 石門區公所：災害發生後區公所區長吳嘉榮趕抵現場，協助災情確認及資料蒐集。另區長於 17 時 50 分至台北榮總、部立基隆醫院及台大醫院金山分院，慰問 5 名傷亡家屬，並發放慰問金計新臺幣 3 萬 5,000 元(死亡 1 萬元、受傷 5,000 元)。

(三) 復原重建措施

105 年 3 月 11 日 15 時 45 分飛安會人員到達現場調查事故原因，20 時 50 分直昇機殘骸吊上岸，21 時 20 分載離現場。後續由社會局協助設籍本市傷亡者，辦理救助申請事宜。

II. 海難災害

第一節 災害特性

操船者、船及環境係影響船舶安全之三大變數，故海難災害之肇成可歸因為：

- 一、操船者之錯誤，包括本職學能不足、判斷錯誤、溝通不良及當值疏失等。
- 二、船舶未具海值，包括船體結構不良、機械故障及保養不善等。
- 三、環境因素，包括氣象、潮流、海嘯等海象因素等。

上述各種因素對船舶所產生的影響，即表徵於船體穩度及結構強度的破壞。其中氣象因素往往扮演船舶海難的關鍵因素，因船舶內部的瑕疵遇上氣象因素的催化，往往造成海難釀成巨災。依據英國勞氏驗船協會之「海難回顧」資料，其以發生海事案件之頻率為海上風險環境之主要評估準則，輔以航行船舶密度、交通流量複雜度、天候能見度、潮流變化等因素進行全球海域之安全評估，台灣海域被列為中度海上風險環境。另根據交通部與行政院農業委員會之相關統計數據資料發現，近年台灣海域商船及漁船在海上發生海難事故每年約有八百件之多，人命的損失平均每年有一百人左右；換言之，平均每天有二起海事案件、平均三天在海上就損失一條人命。

第二節 歷史災例

- 一、民國 104 年 8 月 11 日上午 10 時許，本市金山區水尾漁港附近岸際礁石區，因桶裝漁船用油不慎掉落，造成周邊油污染情況。
- 二、民國 104 年 9 月 18 日上午 7 時許，本市富貴角北北東 15 海哩處，本國籍大進滿六號發生火燒船事故，造成船隻沉沒，無人員傷亡。
- 三、民國 104 年 10 月 12 日上午 6 時許，海巡 21 大隊發現本市石門漁港港內有油污染情況。民國 104 年 10 月 28 日上午 5 時許，臺北港永清貳號與忠合貳號漁船發生碰撞事件，無人員傷亡及油品外洩情況。
- 四、民國 104 年 12 月 22 日上午 11 時許本府接獲通報，本市萬里區龜吼漁港疑似有漁船偷倒廢油發生油污染事件。
- 五、民國 104 年 12 月 24 日下午 4 時許本府接獲通報，本市石門區富基漁港發生油污染事件。
- 六、民國 105 年 1 月 8 日上午 8 時許本府接獲通報，本市石門區老梅沙灘發生油污染事件
- 七、民國 105 年 3 月 10 日上午 9 時 30 分，本國籍「德翔臺北」貨輪因失去動力，擱淺於本市石門區石門洞外海 0.3 海哩處，距岸約 250 公尺，且該船機艙因破損進水，造成油品外洩污染海洋情況。
- 八、民國 105 年 3 月 11 日下午 13 時，內政部空中勤務總隊 AS-365 直升機(編號 A-107)執行載送石門區石門洞「德翔台北」貨船擱淺維修技師 6 名返回岸上吊掛任務時，不明原因失事墜海，共計造成 2 人死亡(正駕駛及海巡特勤 1 名)、3 人受傷(副駕駛、機工長及海巡特勤 1 名)。
- 九、民國 105 年 12 月 1 日上午 10 時 46 分，中油公司「康運輸」油輪進入深澳中油碼頭發生械故障，造成船尾坐底擱淺在距岸礁約 30 公尺的外海，無漏油現象。
- 十、民國 106 年 12 月 8 日上午 9 時 17 分本府接獲通報，瑞芳區浦雅漁港勝福六號漁船翻覆，造成柴油外洩情況。
- 十一、民國 107 年 1 月 29 日上午 9 時 6 分，本市野柳漁港三艘漁船火燒船，造成潤滑油外洩情況。
- 十二、民國 107 年 2 月 2 日上午 9 時 31 分，本市貢寮區九孔池漁船擱淺，造成少許柴油外洩。

III.陸上交通事故災害

第一節 災害特性

本市截至 110 年 5 月登記車輛數計有 104 萬餘輛，輕重型機車約 221 萬餘輛，市區汽車客運營業車輛 2,511 輛，再加上鄰近區域進入本市的車輛數，使得車輛使用量相對提高，同時也增加了交通肇事次數。

本市面對之陸上交通事故有捷運事故、鐵路事故、高速鐵路事故、公路事故及一般交通事故，有關捷運事故由臺北大眾捷運股份有限公司、新北大眾捷運股份有限公司、桃園大眾捷運股份有限公司及捷運局專案辦理，鐵路事故由臺鐵專案辦理，高速鐵路事故由高鐵公司及交通部鐵道局專案辦理，公路事故由交通部高速公路局或公路總局專案辦理，惟於發生重大事故時，本府仍舊有適當之處置措施，餘為一般交通事故，交通事故主要在於現場警察局交通管制及消防局災害搶救主要權責單位，若交通事故災情嚴重，對市民行的方面造成相當大影響，則由本市交通局立即訂定相關之交通配套措施，以減低災害影響程度。

一、交通事故災害之定義

- (一) 公路交通事故：公路(含長隧道(公路)內)發生重大車禍，急需救助者，或公路單、雙向交通阻斷。
- (二) 公路交通災害：公路(含長隧道(公路)內)發生重大災害造成交通阻斷致有人受困急待救援或有嚴重影響交通者。
- (三) 觀光旅遊事故：本市風景特定區內發生重大旅客死傷之旅遊事故或重大天然災害急需救助事項。
- (四) 交通工程災害：交通工程發生事故造成重大人員傷亡或嚴重影響社會秩序與公共安全。
- (五) 軌道運輸事故：市境捷運、地鐵、高鐵等運具發生重大人員傷亡致影響正常營運。
- (六) 其他重大災害：發生重大災害致交通陷於重大停頓。
- (七) 相關專用名詞定義如下：

表 2 交通系統之定義

| 名詞 | 定義 |
|----|--|
| 道路 | 1. 指公路、市區道路、農路或其他供公眾通行之地方。 2. 本市公路交通路網由國道 4 條（1 號中山高、2 號機場支線、3 號福高、5 號北 |

| 名詞 | 定義 |
|------|---|
| | <p>宜高)、省道公路 14 條(臺 1、1 甲、2、2 甲、2 乙、2 丙、2 丁、3、5、5 甲、7 乙、9、9 甲、15 線)、省道快速道路 6 條(臺 61、臺 61 甲、62、62 甲、64、65 線)、市道 20 條(101、101 甲、102、102 甲、103、103 甲、104、105、106、106 甲、106 乙、107、108、109、110、110 乙、111、114、116 線、新北環快)、區道 133 條及市區道路等構成。</p> |
| 鐵路 | <ol style="list-style-type: none"> 指以軌道、軌道上空架設電線，或以第三軌供動力車輛行駛及其有關之設施。 由交通部臺灣鐵路管理局營運之客貨兩用路線，可串連本島各縣市，於本市境內計 4 條路線 23 站，每日南下北上約 354 班次(不含貨物列車)。 路線及站位說明如下： <ol style="list-style-type: none"> 縱貫線(五堵、汐止、汐科、板橋、浮洲、樹林、南樹林、山佳、鶯歌共 9 站)。 宜蘭線(四腳亭、瑞芳、猴硐、三貂嶺、牡丹、雙溪、貢寮、福隆共 8 站)。 平溪線(大華、十分、望古、嶺腳、平溪、菁桐共 6 站)。 深澳線(本市境內未設站)。 交通部臺灣鐵路管理局於本市設樹林調車場做為東部幹線營運基地，場內進駐臺北機務段配置有 TEMU1000 型(太魯閣號) 8 列 64 輛、TEMU2000 型(普悠瑪號) 10 列 80 輛、EMU500 型(區間車) 23 組 102 輛車。 |
| 鐵路機構 | <p>指以鐵路營運為業務之公營機構、特許機構，或以鐵路之興建為業務之民營機構。</p> |
| 高速鐵路 | <ol style="list-style-type: none"> 指經許可其列車營運速度，得超過每小時兩百公里之鐵路。 本市境內計有板橋 1 座車站，每日停靠北上 73 班次、南下 83 班次。 |
| 捷運系統 | <ol style="list-style-type: none"> 指供都市與其鄰近衛星市、鎮使用之有軌迅捷公共運輸系統。 本市境內營運中台北捷運路線均為客運專用高運量系統，另淡海輕軌及桃園機場捷運與臺北市串連，於本市境內計 7 條路線 52 站。 路線及站位說明如下： <ol style="list-style-type: none"> 淡水信義線(淡水、紅樹林、竹圍共 3 站)。 松山新店線(大坪林、七張、新店區公所、新店共 4 站)。 中和新蘆線(蘆洲、三民高中、徐匯中學、三和國中、三重國小、迴龍、丹鳳、輔大、新莊、頭前庄、先嗇宮、三重、菜寮、臺北橋、頂溪、永安市場、景安、南勢角共 18 站)。 板南線(江子翠、新埔、板橋、府中、亞東醫院、海山、土城、永寧、頂埔共 9 站)。 小碧潭線(小碧潭共 1 站)。 淡海輕軌線(紅樹林、竿蓁林、淡金鄧公、淡江大學、淡金北新、新市一路、淡水行政中心、濱海義山、濱海沙崙、淡海新市鎮、炭頂共 11 站) 桃園機場捷運線(三重、新北產業園區、新莊副都心、泰山、泰山貴和、林口 |

| 名詞 | 定義 |
|------|---------------|
| | 共 6 站)。 |
| 一般鐵路 | 指高速鐵路以外之其他鐵路。 |

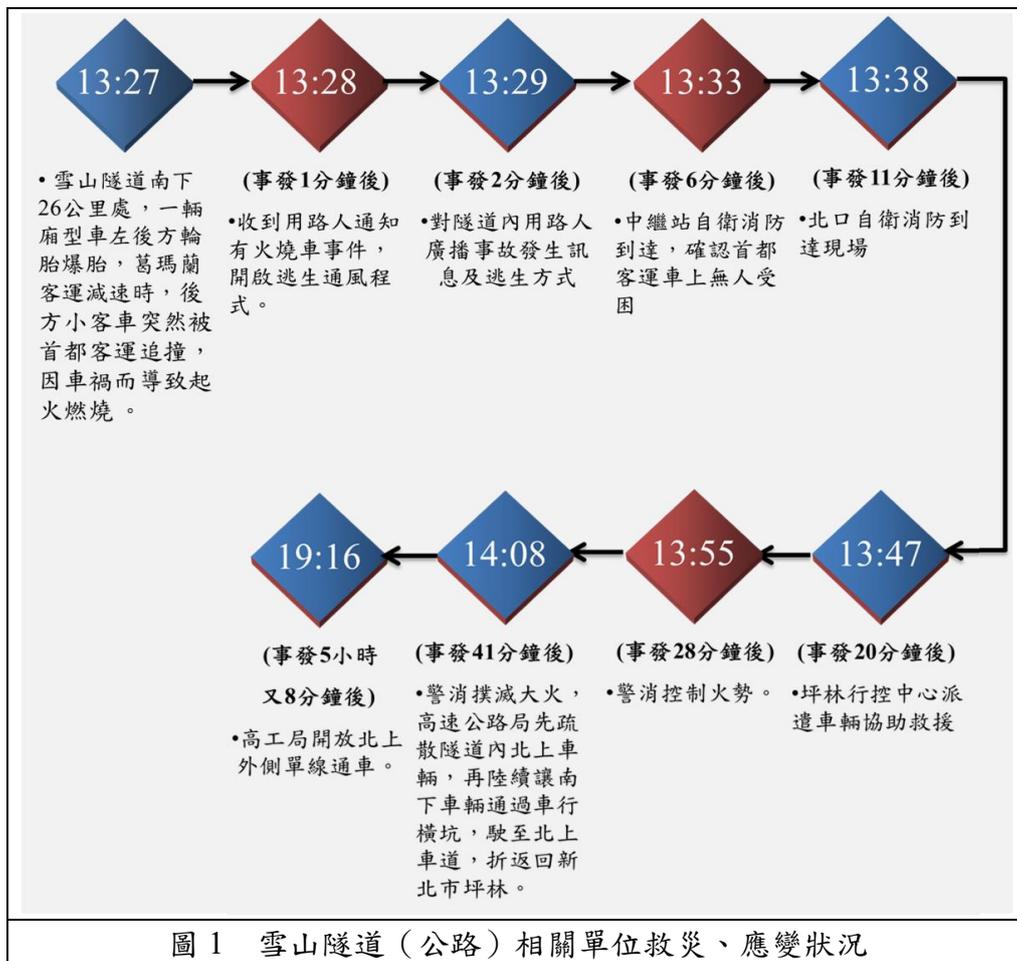
資料來源：新北市政府交通局(更新至 107 年 8 月 20 日)

第二節 歷史災例

壹、雪山隧道（公路）事故

一、災情描述

雪山隧道（公路）事故發生於 101 年 5 月 7 日，往南下 26 公里處因一輛廂型車左後方輪胎爆胎，葛瑪蘭客運閃避時而被後方小客車追撞，隨後首都客運亦撞上小貨車，導致起火。此次事故造成了 2 人死亡、31 人輕重傷。以下為雪山隧道（公路）事故發生之情形與相關單位應變之概況（圖 1 所示）。



資料來源：NGO 觀點，http://ngoview.pts.org.tw/2012/05/blog-post_10.html、

今日新聞網，<http://www.nownews.com/2012/05/07/91-2811580.htm> 2012/05/26 閱覽

二、雪山隧道（公路）歷史災情

5 月 7 日雪山隧道（公路）事故為臺灣隧道（公路）有史以來最為嚴重之隧道（公路）事故。下表 3 為雪山隧道（公路）開通以來之歷史災情。

表 3 雪山隧道（公路）歷史災情表

| 日期 | 地點 | 事件發生原因 | 交通管制執行狀況 | 人員傷亡 |
|-----------|---------|---------------------------------------|------------------------------|----------------------|
| 95/12/21 | 南下外側車道 | 小貨車底盤起火，南下外側車道因此 | 暫時封閉外側車道，確認故障車輛駛出隧道（公路）外後開放。 | 無 |
| 96/04/30 | 北上內側車道 | 自用小客車引擎過熱冒煙（未起火） | 封閉北上內側車道 | 無 |
| 96/05/13 | 北上外側車道 | 自用小客車引擎過熱冒煙起火 | 封閉北上外側車道 | 1 名駕駛開啟引擎蓋不慎燙傷 |
| 97/08/03 | 北上外側車道 | 小客車故障起火 | 封閉北上二車道 | 無 |
| 97/10/17 | 北上外側車道 | 遊覽車機件故障冒煙起火 | 封閉北上二車道及短暫封閉南下縣內側車道 | 無 |
| 98/07/31 | 北上緊急停車彎 | 小貨車後車斗冒煙 | 封閉北上外側車道 | 無 |
| 100/03/15 | 南下緊急停車彎 | 自用小客車故障起火 | 封閉南下二車道 | 無 |
| 100/12/07 | 北上內側車道 | 自用小客車事故，疑因疲勞駕駛撞到兩側隧道（公路）壁和步道緣石後底盤起火。 | 封閉北上二車道及短暫封閉南下縣內側車道 | 無 |
| 101/05/07 | 南下外側車道 | 前方小貨車爆胎，車陣中一首都客運煞車不及撞擊前方自小客車，兩臺車隨即起火。 | 雙向封閉 | 2 死 7 重傷 24 輕傷 |

貳、新北市交通事故歷史災害

本市轄區，人口眾多、使用公車、捷運及汽、機車輛數量逐年增加，再加上近年來興建道路（如 61、62、64、65 號快速道路）與雪山隧道（公路）開通，讓駕駛人往返宜蘭臺北相當便利。茲將本市近年來發生之重大災害列表如下表 4。

表 4 新北市交通災害一覽表

| 災害 | 發生時間 | 發生地點 | 災情程度 |
|-----------------|-----------|---------------------|---------|
| 車輛失控釀連環車禍車禍 | 105.08.14 | 新北市新店區安一路與車子路路口 | 10 人受傷。 |
| 車速過快、未保持安全距離釀車禍 | 105.06.16 | 新北市北宜路 28.7 公里往新店方向 | 2 人死亡。 |
| 遊覽車駕駛不熟悉路 | 105.05.14 | 新北瑞芳三爪子坑路 | 26 人受傷。 |

| 災害 | 發生時間 | 發生地點 | 災情程度 |
|-------------------|-----------|-----------------------------------|---|
| 沉釀車禍 | | | |
| 自撞護欄釀車禍 | 105.03.13 | 新北市臺 65 快速道路， 土城往板橋方向 | 9 人受傷。 |
| 精神不濟逆向行車釀 車禍 | 105.02.21 | 新北市鶯歌區堤外環河道 路 1K+200 處 | 2 人死亡。 |
| 雪山隧道（公路）事 故 | 101.05.07 | 雪隧往宜蘭南下 26 公里 處 | 2 死 31 輕重傷。 |
| 逆向行駛連環車禍 | 100.12.17 | 三重區 | 1 人死亡。 |
| 新手駕駛釀車禍 | 100.12.05 | 新北市板橋區環河路、距 離城林橋下約 50 公尺附 近 | 2 人死亡、3 人輕傷。 |
| 重大連環車禍 | 100.09.20 | 林口區 | 6 臺小轎車。 |
| 臺北捷運 | 100.08.03 | 中和區 | 手扶梯塌陷意外，1 人死 亡。 |
| 火災勘驗車急救火釀 連環車禍 | 100.07.30 | 新莊區 | 1 人死亡、1 人重傷、2 人 輕傷。 |
| 新北市中山高連環車 禍 | 100.07.16 | 國道中山高北上 38.6K 處 泰山收費站附近 | 11 人輕傷。 |
| 臺鐵事故 | 92.10.14 | 鶯歌區 | 電聯車撞擊停留在平交道 上新北市育林國中畢業旅 行遊覽車（停留在平交道 上之主因為拖板車擋道之 故），4 人死亡。 |