

交通部 函

機關地址：10052臺北市仁愛路1段50號

傳真：(02)2389-9887

聯絡人：林采蓁

聯絡電話：(02)2349-2151

電子郵件：tsc_lin@motc.gov.tw

受文者：

發文日期：中華民國106年6月5日

發文字號：交路字第1065007748號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨

主旨：檢送本部106年5月26日召開「研商民眾於『公共政策網路參與平臺-國民提議（提點子）』提議『提升全民行車觀念，以提升全民行車環境品質，解除禁行機慢車道，解除強制二段式左轉』會議」紀錄如附件，請查照。

正本：內政部警政署、全國各縣市政府、臺灣大學許添本教授、中央警察大學曾平毅教授、交通大學吳宗修教授、臺北市交通安全促進會林志盈常務理事、逢甲大學智慧運輸與物流創新中心鍾慧諭副主任、楊小樺君（提案人）、台灣交通安全協會、中華民國機車研究發展安全促進協會、台灣機車路權促進會、中華民國機車黨、新竹安全駕駛教育中心、中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會、中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會、中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會、臺灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會、交通部運輸研究所、交通部公路總局、本部道路交通安全督導委員會、法規委員會

副本：

研商民眾於「公共政策網路參與平臺-國民提議(提點子)」 提議「提升全民行車觀念，以提升全民行車環境品質，解除禁行機慢車道，解除強制二段式左轉」會議紀錄

壹、開會時間：106年5月26日(星期五)下午2時

貳、開會地點：本部0205會議室

參、主席：張副司長舜清

記錄：林采蓁

肆、出(列)席單位及人員(如簽到單)

伍、主席致詞(略)

陸、發言紀要

(一)提案(代理)人：

1. 禁行機車的制度斷絕機車左轉車道，讓機車不是從內側方左轉，衍生問題後才再設計兩段式左轉，因此問題根源是禁行機車的政策。
2. 道安規則第99條空白授權，造成地方政府濫劃，例如機車道劃到水溝蓋上，其他車道全部禁行機車，且警察執法找執法難度低的舉發，單純為滿足歲入而開單。
3. 運研所的分析在交通死傷的探討沒有帶入責任的概念，現在談人本交通，社會背景不同，過去的禁止手法、剝奪權利的管制方式值得重新檢討。提案不是全面否定道路規劃，而是希望政策微調，增加人性思維，尊重路人的選擇與自主，強化車速車向分流的觀念，雙軌制讓騎士自由選擇。
4. 目前駕駛教育有問題，應透過普及教育，駕駛人須會直接左轉才能上路，這樣以後就不用維護待轉區(保留目前的機車待轉區是緩衝)。
5. 應漸漸走向國際化，取消內側禁行機車，讓社會認知機車走內側車道是正常的，不會被歧視，這樣也不會有突

然左轉的問題，因為要提前變換車道，也就沒有三車道或幾車道門檻的問題。目前外側左轉專用道的設計反而潛移默化外側左轉的壞習慣。

(二) 運輸研究所 (詳情請參閱議程資料)

1. 2008 年國際經濟合作暨發展組織的研究顯示，碰撞速度對死亡率影響大，所以對安全管理的建議是進行分流，如果要混流，則要降低車速。
2. 本所使用 98 年機車事故資料，依據不同車輛類別、道路類別及事故位置進行風險評估。傷亡勝算的定義為涉入事故之死亡受傷人數除以未受傷的人數的比例，再將慢車道的傷亡勝算定為 1 作為比較基準，結果顯示快車道的嚴重程度是 1.51 (即嚴重程度比慢車道多 51%)，一般混合車道是 1.28，顯示內側車道的機車事故嚴重性比外側混合車道或慢車道高。
3. 85 年國內研究直接左轉路口與兩段式左轉路口肇事型態比較，該研究結果顯示在兩段式左轉路口中，造成左轉穿越側撞與左轉側撞的原因，多係駕駛違規直接左轉造成。兩段式左轉路口的肇事型態較少，肇事比例在去除違規直接左轉時也較低。
4. 在路側部分，顧及外側車道因為許多路側活動遭占用，影響機車行駛空間，也易發生事故，可透過持續因地制宜檢討車道配置方式及路邊停車管理，使汽、機車共享道路空間
5. 在兩段式左轉部分，主要係基於避免與對向車流發生衝突而設計，但考量某些情況下有應用上之限制，可就現地狀況個案檢討搭配左轉專用車道及左轉專用時相開放機車直接左轉之可行性。

(三) 臺北市政府：

1. 本市在 42 處路段試辦取消第三車道禁行機車，結果 25 處事故改善，17 處惡化，因沒有顯著效果，目前實作仍以個案方式檢討施行。全市已有 55 個路段開放行駛第三車道，事前評估係以大客車及路邊臨停干擾較多的地點去執行。
2. 至於兩段式左轉部分，因各行政區交通環境不同，因應騎乘者包括婦女、年長者及新取得駕照者，因此在可以取消機車兩段式左轉的部分，待轉區還是留著，僅取消標誌牌面。

(四) 台灣交通安全協會：

1. 訴求取消禁行機車、廢除強制待轉、開放快速道路。
2. 憲法保障公民自由，凡人民之其他自由之權利不妨害社會秩序公共利益者，均受憲法之保障。車輛性能可符合道路速限要求，即可上路行駛。全世界採用之交通規劃準則，車速分道，車向分流，汽車、大型重型機車如何直接左轉，一般摩拖車就可如何直接左轉。待轉格可保留，不敢直接左轉或來不及提前駛入內側車道者仍可使用，所謂符合國情。
3. 橋梁機慢車道應還給慢車行駛，機車是快車，是汽車一種，硬擠在狹小的慢車道對腳踏車很危險，橋梁速限與市區一般快車道速限相同 50-60 公里，混合行駛沒問題，封閉道路更安全，不該要求大家擠在平面車道。
4. 路權是人權的延伸，安全是建構在駕駛人互相尊重上，開放有大重機駕照者就可騎一般機車使用汽車路權，或許也是解套的方法。

4. 所謂讓騎士自由選擇是增加風險的講法，對照目前的試辦，豈不是道路主管機關自打嘴巴？

(五) 台灣機車路權促進會：

1. 訴求是全面塗銷禁行機車，解除「強制」兩段式左轉，老人家已經習慣兩段式左轉不要求他改，但政府不要阻止有能力可以直接左轉者直接左轉。
2. 內側車道車種分流，外側卻沒有禁行汽車。駕駛人開汽車可以直接左轉，但換騎一般機車就非得兩段式左轉，當行駛內側車道及直接左轉的正當性被否決，才造成機車騎士的壓力，並進而推論直接左轉很危險。交通規劃原則是給人民安全的行駛方式，還是階級化所有交通工具？
3. 內側車道速限，一般機車皆可達到，路邊停車多，相對弱勢者卻被趕到右側，才說機車事故多。應讓人民自己思考選擇，是要靠右邊閃來閃去，還是靠中間跟著車流直直走。不是危險就禁止，什麼都不准作。
4. 1000 多萬輛機車是多數人在使用，主管機關的行為卻是禁止其使用一半以上的道路。機車能符合道路速限卻不能使用道路，同樣騎 80 公里時速，機車卻被視為飆車。機車死傷高是運具特性，要導入肇責觀念，不能掛上危險而禁止正常使用，一再限制。道路本質是流通的，要順暢下安全。為何開車就可以一致性一直開，用機車就不行而要繞道。

(六) 中華民國機車黨：

1. 主張有條件解禁，保障第三車道適度開放，三車道以下盡量會勘塗銷禁行機車。兩段式左轉議題部分，單邊兩車道雙向四車道開放直接左轉，但保留待轉區；六車道

則依號誌或左轉專用車道作左轉管理。與公路總局會勘已有共識第四車道仍是禁止的。大架構是以三車道作區隔，所以沒有亂，且要把預告牌面做好。

2. 勿忽略一般道路沒有最低速限，有人就不想騎快，也沒有使用內側車道的需求。車道分配的情況，在無法避免公車停靠及臨停車輛時，機車超車及中間行駛自然就會形成在第三車道行駛。必須思考如果機車只能直接左轉，會否回到 30 年前汽機車在路口搶道的問題。
3. 歐美日臺差太多，我國混流比高，拿國外制度來套用會是災難。應該思考安全怎麼作比較好，不贊同以速度作為路權之標準，應綜合評估。
4. 國內機車族甚多，應獲得更好的重視，但也理解需對各種用路人包括大型車輛及汽車分配使用。目前使用權益上確實比較偏汽車，希望政府對機車族多考量。然而其實汽車也有限制，例如有些路段一路禁止左轉，有人就反映開車多年但也不敢開到臺北市，畢竟許多管制不同。

(七) 中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會：會議資料附了各縣市政府、公路總局、運研所等專家意見，相信應該是站在安全的折衷考量。以往一旦發生事故，大車都是啞巴吃黃蓮，希望要能依實際情況判斷，不要有帝王條款。站在用路人的意見，兩段式左轉用了那麼久，在安全上應有某方面成效，如要改變的話，要審慎思考大改變會否又產生混亂。

(八) 中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會：跟歐美日先進國家相比，我國機車數最高，比較基準不一樣。如

讓騎士自由選擇，瞬間的決定會對後面的大小車造成困擾，比較擔心是風險之一。看了地方政府意見，都有漸進式視不同地區路段特性個案檢討，宜尊重當地政府交通局、道安會報勘查的結果。

(九) 臺北市政府：同書面資料，沒有補充。

(十) 新北市政府：同書面資料，沒有補充。

(十一) 桃園市政府：

1. 本市挑選單向 2 車道雙向 4 車道道路，從去年開始試辦開放禁行機車道及取消兩段式左轉，共選出 5 個路段，本來地點更多，但會勘後有里長考慮居民特性而反對。試辦成果預計今年 6 月會分析出來，如果事故情形影響不大，會逐步開放。
2. 道安規則第 99 條當初是基於保護機車騎士，提升安全性，但到目前變機車族痛苦，應要再思考立法的時空背景條件。
3. 不同汽車其行駛特性不同軌跡，交通工程要配合調整，也要考量各車種究竟是鐵包人、人包鐵、是機動性高還是安全性高等不同特性，先決定最高指導原則後，再探討路權。

(十二) 基隆市政府：同書面資料，沒有補充。

(十三) 公路總局：

1. 書面意見已有陳述佈設規定及處理方式，公路主管機關佈設相關設施主要考量是安全及效率，除了考量機

車的行駛效率，還要考量其他車種行車安全，所以作為管理機關要綜合考量。

2. 佈設會牽涉未來事故鑑定之責任歸屬，標誌標線要明確，能否直接轉要清楚，且讓駕駛人一看就知道，不是讓駕駛人自由選擇，否則公路主管機關就沒盡責。

(十四) 本部道安會：

1. 交通安全相關法令、管理措施或交通工程設施，是要保障多數用路人的安全，地方政府一定會因地制宜考量肇事率、肇事型態、地點、肇因等，讓整個車流更有效率、更安全。如果法令有不合理的地方，中央部會就會檢討修正；如果是交通管理措施有不合理的地方，沒有考量主客觀條件修改，當地民意一定也會要求調整。
2. 在國際會議上會提醒歐美日的專家，我國基本條件完全不一樣，他們的機車使用率佔所有機動車輛 8-15%，最多的像義大利也才 30 多%，國內約 65%，幾乎佔三分之二，當然要很重視機車安全。根據警政署 A1 統計，機車佔機動車輛 65%，但死亡佔 58%，受傷約 78-82% 間，所以機車佔的傷亡比非常高，但如以每萬輛機車來看，歐洲日本因機車佔比低，交通流量、所佔面積與使用機率少，所以不會特別考量機車，與我完全不同。交流後，國外專家可以瞭解我們與他們不同，澳洲目前從超過 10% 逐年上升快到 20% 時，想到瞭解臺灣是怎麼管理的，每萬輛死傷只有他們的 1/2 不到，所以不要長他人志氣滅自己威風，也有不錯的地方別人要來學習的。
3. 不是說目前已很好，不合理的也是要檢討，可是必須

要考量因地制宜，本會到全國各縣市看，除了城鄉差距太大，駕駛習慣南北也差很多，一個提案就要通盤改變恐怕有窒礙難行之處，對於要不要取消應留給地方政府彈性的管理空間。

(十五) 本部法規會：道路交通管理處罰條例第 4 條賦予地方政府可劃設之權限；是否禁行機車兩段式左轉、是否全面撤除，涉及汽機車分配行駛的部分，尊重地方政府的判斷。

(十六) 內政部警政署：

1. 法規上所有汽機車駕駛人都要遵守標誌標線，不是只有機車。道安規則第 99 條開宗明義就是先遵守標誌標線，沒有標誌標線才依通則，所以修道安規則與檢討每個路口的標誌標線是兩件事，不是修法能解決的。地方政府有其自治事項及交通規劃，只要拿掉標誌標線就可以了，地方政府的權責依現行法規都可以作。
2. 混流或分流由主責單位認定，如經檢討要開放可直接左轉，建議在號誌給專用時相，如讓機車「機會左轉」（看狀況轉），容易跟對向發生事故，應該一併考量號誌。
3. 對提案人交通執法的回應：國機車 1,369 萬輛，汽車 787 萬輛，任何交通規劃，要考量與歐洲之不同，機車破千萬輛的條件要納入。105 年汽車舉發 596 萬件，機車 358 萬，機車舉發件數比汽車少 200 萬件，另大重機約 5 萬件，所以沒有針對機車特別執法。個案執法上如果當地標誌標線已經不合理了，產生員警執法

疑義，願意就個案檢討。

(十七) 中央警察大學曾平毅教授：

1. 首先澄清警政署沒有要求交通罰鍰列為預算收入的事情，但確實有列重點執法項目。另事故鑑定沒有依車輛大小去判定肇責。此外，警政署事故資料有第一、第二當事人等統計資料可分析行為。
2. 管理措施一定有其目的，但如藥亦有副作用。兩段式左轉應起始於南部，因高雄棋盤式結構路口太大，車流太多，轉不過去，產生衝突而設計，是其來有自。但不清楚3車道管理的緣由。
3. 道路交通管理處罰條例才是真正的法源，道安規則第99條只是其中一項說明，條例是針對所有用路人包括汽車、機車、腳踏車、行人等，包括標誌、標線、號誌也是全部通用之一致規定。不贊同第99條是空白授權的說法，處罰條例第92條授權訂定設置規則有明確的規定，所有人要照遊戲規則走，這也是基於安全。
4. 禁行機車道是基於分流的安全與效率。如果不做大幅度修正，目前各縣市也逐步在開放，因為依現行法令本來就可以作。舉個實務例子，兩段式禁制牌面（遵行）有強制性，處罰是依據牌面，但有些地方沒有牌面但有待轉區線，其是指示，不是禁制，不會取締，所以要綜合看佈設。確實有許多地方交通工程設置錯誤或不當，會有國賠問題，需要大家一起督促使其有更細緻的設置。
5. 提案目的應是為安全，認同提案所說要提升全民行車觀念，應該是風險感知的觀念。就實務經驗，不是監

理人員沒有教育專業，是教育人員沒有交通觀念、不在乎交通安全，但目前已在大力推廣例如我看得到你、你看得到我、防衛間距-不做事故製造者也不要做受害者等一些基本觀念。

6. 混流與分流是基於效率與安全的決定。混流增加亂度，如果都沒區隔，是否這就叫自由、解禁、爭取道路權？但沒有車道化的跟車行為是機車的特殊狀況，車流理論的學理來自於車道化是汽車的理論，國外沒有探討混流的行為，本土的研究有，但其實也沒有完全瞭解。對於沒有車道化的行為，是否還要再放寬，需就例如速度差異、視線死角等混流造成的問題再認真思考。事緩則圓，初步來看，在現有規定下有空間可以慢慢來作。
7. 至於駕駛路權資格是否改成用人而不是用車的觀點，其實交通有些特性是從車、有些是從人，國外的機車講的很多是重型機車，與臺灣大量的機車不同，東南亞有自己的特性。
8. 至於進入待轉區有些問題目前也發現了，運研所也嘗試適當的分流，讓全民的危險意識能提升，正確操作。對於提案建議修改文字為：「提升全民道路風險感知，以提升道路安全，機車設施因地制宜妥善規劃、設置及定期檢討修改。」

(十八) 交通大學吳宗修教授 (書面):

1. 就安全角度，個人不支持民眾提案。現行的作法已經是依「汽機車分流」(機慢車道配置外側、多車道內側禁行機車)、「減少衝突」(多車道路口禁止直接左轉)學理的大原則在作。

2. 看不出民眾的提案可以增加交通安全，特別是機車騎士與乘客的傷亡。應只是少數機車使用者想要爭取更大用路權的片面想法。多數民眾已經適應現行習慣，對於改變的思考必須更謹慎。

(十九) 路政司：贊同道安會、曾教授意見，本次會議討論會完整記錄，並綜整各單位意見後依限於國發會平臺回應。

(二十) 主席：各路口環境差異性很大，很難用一個管制作為套用在各式路口，道路主管機關無非從安全考量，道路是大家共同使用，安全也是大家共同追求的，道路主管機關不會是從限制機車使用者而成就其他人來思考。現行法規已可讓地方因地制宜考量，非常感謝機車族及各單位與會的意見，整理後會發送給各單位參考，以利道路配置上提供更友善的環境供不同族群用路人合理使用道路。

柒、散會(下午 4 時 30 分)

研商民眾於「公共政策網路參與平臺-國民提議(提點子)」提議
 「提升全民行車觀念，以提升全民行車環境品質，解除禁行機
 慢車道，解除強制二段式左轉」會議

日期：106年5月26日(星期五)下午2時

地點：本部0205會議室

主持人：張副司長舜清

機關(單位)	職稱	簽名
內政部警政署	警務區	李宗輝
臺北市府 台北市交工處	副總工程師	施學榮
新北市政府	技正	謝東成
桃園市政府	科長	黃錦如
臺中市政府		請假
臺南市政府		請假
高雄市政府		請假
基隆市政府	科長	顏曼峰
新竹縣政府		
新竹市政府		

研商民眾於「公共政策網路參與平臺-國民提議(提點子)」提議
 「提升全民行車觀念，以提升全民行車環境品質，解除禁行機
 慢車道，解除強制二段式左轉」會議

機關(單位)	職稱	簽名
苗栗縣政府		
彰化縣政府		
南投縣政府		請假
雲林縣政府		
嘉義縣政府		
嘉義市政府		
屏東縣政府		請假(並意見)
宜蘭縣政府		請假
花蓮縣政府		
臺東縣政府		
澎湖縣政府		
金門縣政府		

研商民眾於「公共政策網路參與平臺-國民提議(提點子)」提議
 「提升全民行車觀念，以提升全民行車環境品質，解除禁行機
 慢車道，解除強制二段式左轉」會議

機關(單位)	職稱	簽名
連江縣政府		
臺灣大學許添本教授		
中央警察大學曾平毅教授	教授	曾平毅
交通大學吳宗修教授		
臺北市交通安全促進會 林志盈理事長		
逢甲大學智慧運輸與物流 創新中心鍾慧諭副主任		
楊小樺君(提案人)		林志學(代)
台灣交通安全協會	副理事長	黃文吉
中華民國機車研究發展安 全促進協會		
台灣機車路權促進會	代表人	吳健維
中華民國機車黨	黨主席	董建一
新竹安全駕駛教育中心		請假

研商民眾於「公共政策網路參與平臺-國民提議(提點子)」提議
 「提升全民行車觀念，以提升全民行車環境品質，解除禁行機
 慢車道，解除強制二段式左轉」會議

機關(單位)	職稱	簽名
中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會		
中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會	秘書長	李煥功
中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合會		
中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會	秘書長	方壽欽
臺灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會		
運輸研究所	副研員	孔重昌
公路總局	科長 副工程司	謝啟郎 曾乙庭
道路交通安全督導委員會	組長	徐台生 楊雅萍 林文閔
法規委員會	委員	林新
路政司		