

民眾於「公共政策網路參與平臺-國民提議（提點子）」提議「開放 150cc 機車路權」一案全國各縣市政府、內政部警政署、交通部公路總局及運輸研究所回復意見彙整

機關	意見
臺北市	<p>一、依照道路交通安全規則第 3 條規定，汽缸總排氣量逾 50 立方公分且在 250 立方公分以下之二輪或三輪機車均為普通重型機車，惟其外觀上尚無法分辨是否為「排氣量 150 立方公分以上機車」，先予敘明。</p> <p>二、市區道路部分</p> <p>(一)「排氣量 150 立方公分以上機車得行駛快車道」：本市現行機車行駛市區道路之方式係藉由汽、機車分流，以維行車安全；目前原則上係依單向 3 車道以上道路之內側車道佈設「禁行機車」，並提供最外側 2 車道供機車通行；惟考量公車停靠、公車專用道起迄變換車道等因素干擾機車合理行駛空間，故為保障機車通行安全，已採個案方式檢討外側第 3 車道供機車通行，俾提供機車騎士合理及安全的騎乘空間。</p> <p>(二)「排氣量 150 立方公分以上機車免以兩段方式左轉」：機車採兩段方式左轉係為減少車輛運行時交織行為之潛在衝突點；若不採兩段式左轉，依機車行駛方式易於車陣中鑽繞，與其他同向車輛混合併行，其對行車安全仍應併予考量，爰建議維持現況。</p> <p>三、高、快速道路部分：考量高快速道路速限高，車種複雜，且機車無車體保護及國內駕駛人行車禮讓環境尚未成熟下，倘開放 150CC 以上普通重型機車行駛於高、快速道路將面臨比汽車更大之安全威脅，爰建議仍維持現況。</p>
新北市	是否開放 150CC 機車行駛高快速公路，請大部從道路設計、車輛性能、駕駛行為及與交通安全相關因素等綜合

	研析。
桃園市	旨案本府建議比照先前大型重型機車開放行駛高快速道路之模式，由高快速道路主管機關審慎評估安全性並研議相關配套措施，本府將依其評估結果配合辦理。
臺中市	有關民眾所提開放 150CC 機車路權事宜，本府基於交通安全立場，不支持本市境內開放 150CC 機車路權。
臺南市	<p>一、有關開放 150cc 機車路權行駛高、快速公路乙案，本府意見如下：</p> <p>(一)目前國內機車事故仍占交通事故大宗，若開放 150cc 機車路權行駛高、快速公路，其車速較一般道路為快，本具有潛在安全及風險性，倘發生事故傷亡程度亦較一般道路更具嚴重性。</p> <p>(二)依民調顯示多數民眾仍不認為現已具備開放旨揭路權之外在條件，且重型機車發生交通事故肇因主要係與駕駛人本身駕駛行為有關(如超速行為、未注意車前狀態及任意變換車道等)，民眾對重型機車駕駛行為評價、守法觀念及道路安全仍感諸多憂慮，顯示國人駕駛素質仍待提昇，若開放路權，可能提高交通事故發生率，該類機車仍以行駛一般道路為宜。</p> <p>二、綜上，考量高、快速公路用路人之道路安全及社會大眾觀點，本府建議 150cc 機車仍以行駛一般道路為宜，不建議開放行駛高、快速公路。</p>
高雄市	<p>一、考量機車體積小，機動性高且對於騎乘者保護性較差，且車輛於高速行駛下駕駛人週邊視界角度會縮小，視野死角變大，如有於車縫中穿梭、併行等違規行為，對騎乘者本身及整體用路安全影響甚鉅，基於交通安全，本府建議開放 150cc 機車行駛高(快)速道路應審慎評估。</p> <p>二、如須試辦開放 150cc 機車行駛高(快)速道路，請權管單位務必做好相關配套措施，包括相關標誌牌面、駕駛人教育、訓練、宣導(含一般汽車駕駛人及重機駕駛人)等，俾降低行車風險，並建請建立</p>

	<p>評估檢討機制及停辦點，一旦事故風險過高或影響過大，應即停止試辦以維生命財產及交通安全。</p>
基隆市	<p>一、本市聯外快、高速公路，以 62 快速公路及國道 3 號高速公路串連東西岸聯外交通，目前台 62 線及台 62 甲線已開放大型重型機車通行，大幅減少機車駕駛人旅行時間並紓解國道三號的車流，因此國道三號目前應暫無開放大型重型機車之需求。</p> <p>二、涉及國道一號開放疑慮，考量基隆市至新北市、台北市平日通勤與假日旅次車流壅塞，另本市臨港為貨運集散，以貨櫃車、聯結車運輸為主；倘開放通行，將影響車流及用路人安全，為維護用路人安全，暫不建議開放大型重型機車通行。</p>
新竹縣	<p>依來文附件表示 150cc 以上普通重機動力足以應付目前各級道路速限乙節，查目前諸多開放國家之標準以及本國高速公路最低速限之規定，150cc 機動車輛應符合所需，惟建議大部參酌其他國家規範及道路設施，及本國目前大型重機行駛快速道路之車輛密度與肇事資料後再予研議，以維公允。</p>
新竹市	<p>一、考量國人用路及守法習慣，如不以車種及快慢車輛等特性做車道分離，易造成汽車與機車車流於國道相互交織情形，在高速行駛下對各車種發生事故的風險都相對提高。</p> <p>二、另機車車體對駕駛人之包覆性遠小於一般車輛，倘其行駛於快速道路上，一但有事故發生，易造成重大傷亡。</p> <p>三、又除機車本身是否可達到快速道路行駛之速度限制外，尚須考慮現行法律規範及道路設施是否有相對應之配套措施，如駕駛人考照、其於快速道路上違規之罰則等，皆須納入整體考量範圍。</p> <p>四、綜整以上幾點，基於用路人行車安全之考量，爰建議旨案所提開放路權之建議暫緩執行。</p>
苗栗縣	<p>旨案本縣警察局表示如高速公路及快速道路主管機關同意開放路權，建請於高(快)速公路妥適規劃機車(大</p>

	型重機車) 優先道或專用道路，以減少汽、機車(大型重機車) 爭道行駛情形，維護公眾行車安全。
彰化縣	無意見
南投縣	查旨揭「開放 150cc 機車路權」未特別說明欲爭取開放是何道路路權，若為一般平面道路，本府原則無意見；但若為國道、快速道路等，考量部分路段為高架道路(例如國道六號橋墩最高達 72 公尺)，其強側風將影響機車行駛安全，另部分長隧道路段因車輛廢氣及通風問題亦可能影響機車駕駛人行駛安危，建請大部於研議時納入安全考量。
雲林縣	(未回復)
嘉義縣	無意見
嘉義市	(未回復)
屏東縣	有關開放 150cc 機車路權部分，考量駕駛人於車輛高速行駛時，周邊視界角度會縮小，視野死角變大，普通重型機車普遍車身小，常因後視鏡之死角，導致較多交通事故發生，若開放行駛快速道路恐難以有效管理該等普通重型機車違規駕駛行為，將嚴重影響行車秩序與交通安全，基於種種安全考量，現階段在無具體之配套作為下，實不宜遽予同意開放。
宜蘭縣	一、查旨揭案係訴求開放 150c. c. 機車路權，行駛於國道高速公路、快速道路等道路系統。本縣轄內僅有國道 5 號高速公路，針對該道路系統開放 150c. c. 機車路權之可行性，本府原則尊重貴部評估。 二、惟後續相關配套之道路交通設施應具一致性、連續性，除高速公路(國道 5 號)外，就銜接之平面道路系統請一併納入綜整規劃。
花蓮縣	旨案，本府表示無意見，仍宜由交通部運研所等相關研究單位，視實際現況研議可行性。
臺東縣	無意見
澎湖縣	無意見
金門縣	無意見
連江縣	無意見

內政部 警政署	<p>一、有關快車道是否開放機車行駛，本署業以前揭函說明事涉交通主管機關對於汽、機車行駛道路路權之規劃，係採分流行駛或混合行駛，屬道路交通管理政策，本署無意見。</p> <p>二、至汽缸總排氣量逾 150 立方公分之重型機車，能否通行市區快速道路(含高架道路)或省道快速公路等情，本署意見如下：</p> <p>(一) 該等道路於規劃設計之初，係規劃由 4 輪以上汽車以及大型重型機車通行之用，是否適合汽缸總排氣量逾 150 立方公分之重型機車行駛，其安全性宜由交通及道路主管機關審慎評估。</p> <p>(二) 倘經評估認汽缸總排氣量逾 150 立方公分之重型機車亦能安全行駛該等道路，因行車速度較快，本署建議規劃專用車道區隔汽車與機車行駛空間，以提升行車安全。</p>
公路總局	<p>一、本局現行機車行駛空間係依據「道路交通安全規則」第 99 條：「機車行駛之車道，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者…在未劃分快慢車道之道路，應在最外側二車道行駛…在已劃分快慢車道之道路，雙向道路應在最外側快車道及慢車道行駛。」及第 99-1 條：「大型重型機車，比照小型汽車適用其行駛規定。但另設有標誌、標線或號誌特別管制者，應依其指示行駛。」等相關規定辦理。</p> <p>二、考量目前本局所轄快速公路之行車速率可達每小時 80 至 100 公里，惟市售排氣量 150 立方公尺之機車，在高速行駛時之操控性、穩定性等方面尚不及於排氣量 250 立方公尺以上之大型重型機車，其行駛於快速公路之安全性尚需審慎評估。</p> <p>三、爰為確保省道快速公路全體用路人行車安全及秩序，本局建議仍維持現況為宜。惟鈞部後續若有政策調整之需求，本局將配合辦理。</p>
運研所	詳如後附。

「公共政策網路參與平臺-國民提議(提點子)」提議「開放 150cc 機車路權」

參考資料

交通部運輸研究所 106.10.16

- 一、依據內政部警政署事故資料，近年來國內交通事故統計顯示，總體交通事故死亡人數已呈現下降，但受傷人數乃持續攀升中，103 年總受傷人數超過 41 萬。92-102 年間各類運具死亡人數平均占率，以機車駕(乘)者死亡占率 58.7%最高(如圖 1)；而同期各類運具受傷人數平均占率，機車駕(乘)者受傷占率更高達 81.7%(如圖 2)。顯見我國道路交通安全問題除了死傷人數超過 41 萬應受重視以外，其中機車所涉入一半以上死傷的交通安全課題，更是刻不容緩的重點工作。

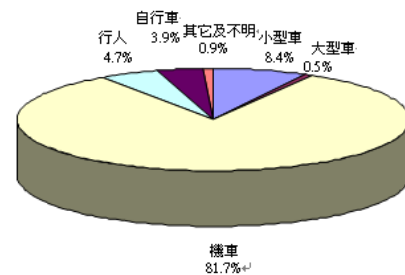
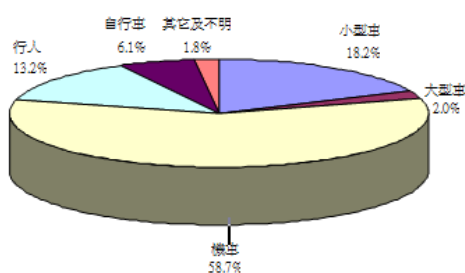


圖 1 民國 92-102 年各運具使用者死亡平均占率

圖 2 民國 92-102 年各運具使用者受傷平均占率

- 二、依據國際經濟合作與發展組織(OECD)2008 年研究報告指出，由於機車對乘員之保護能力較弱，因此與行人、自行車等均歸類為弱勢用路人，弱勢用路人發生交通事故之碰撞速度低於 30KPH 時，發生死亡之機率少於 10%；若碰撞速度超過 50KPH，其死亡機率則超過 80%(如圖 3)，以上係對事故嚴重度的描述。而在事故頻率方面，OECD 亦指出，當行車速度增加 5%，將增加受傷事故件數將近 10%，且增加死亡事故件數 20%(如圖 4)。因此行駛速度與行駛安全性高度相關。若貿然開放 150cc 以

上機車行駛高快速公路，在時速 70KPH 以上的情況下一旦發生事故，機車騎士幾乎沒有存活的機率。

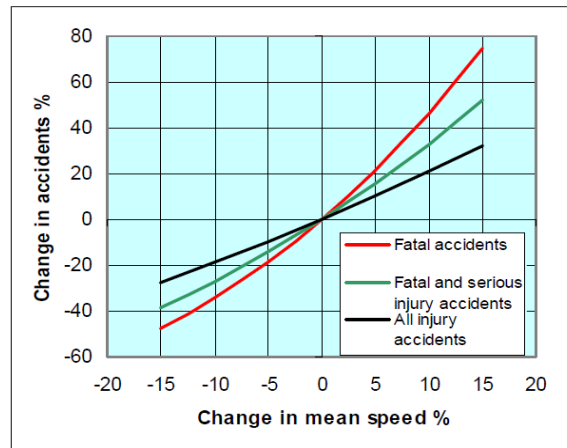
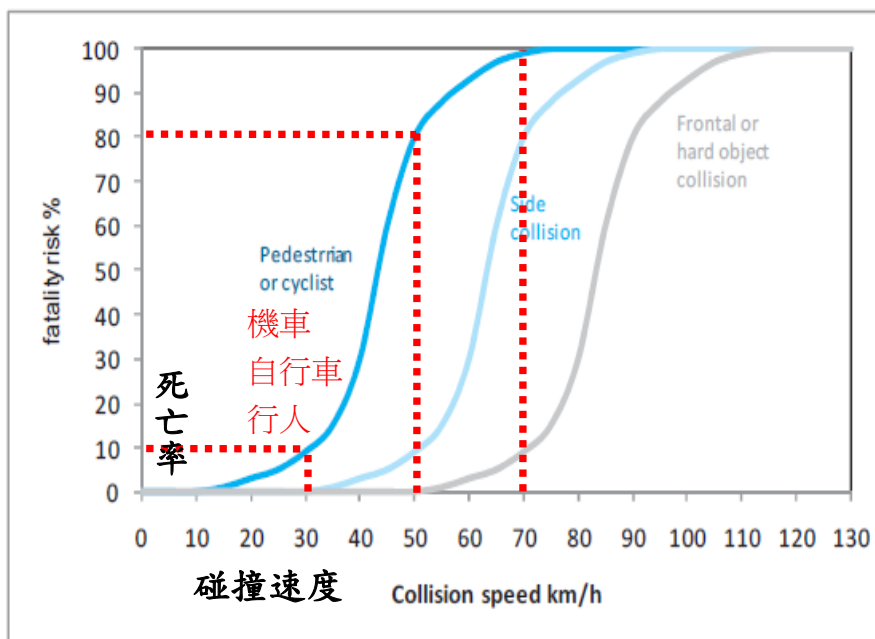


圖 3 不同運具發生事故之碰撞速度與死亡機率圖



Source: Towards Zero, Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach, OECD Transport Research Centre, 2008

圖 4 行車速度增減對於發生交通事故之影響

三、高公局自 102 年至 105 年連續 4 年辦理民眾對開放 550c.c. 以上大型重型機車行駛國道意向調查結果如圖 5 所示，顯示仍有 6 成受訪民眾不贊成開放。由於高速公路是為汽車高速

行駛所設計的道路交通設施，涉及使用者的使用權利、義務與安全，政府不宜推動一個大多數民意都不贊成的措施。

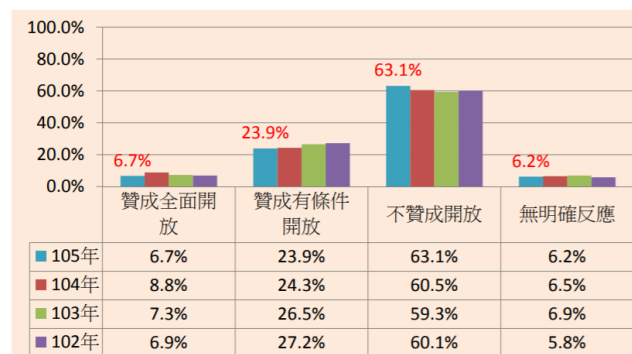


圖 5 高公局 102~105 對開放 550c. c. 以上大型重型機車行駛國道意向調查結果

- 四、依道安規則第 99 條第 1、2 項之規定：機車行駛之車道，與機車於路口轉彎，均應依標誌或標線之規定行駛，另在未有標誌標線設置時，提供一些簡化原則供機車駕駛依循。現行國內道路，均需依現地條件設置相關標誌標線供駕駛人依循，並非所有路段或路口皆設置禁行機車道或兩段式左轉路口。
- 五、臺北市曾於 105 年試辦開放第三車道行駛機車，經篩選可供試辦的地點 42 處。經試辦檢討後，其中 25 處路段機車交通安全獲得改善，17 處路段則更惡化。探討其事故發生的消長，發現在道路寬度小、路側停車干擾大、汽機車混合車流中機車比例高、大型車交通量少的路段，開放第 3 車道行駛機車才可能改善機車行駛安全。因此是否開放第 3 車道行駛機車仍需因地制宜與地方主管機關研議。
- 六、爰此，機車對乘員的保護力較弱，在高速行駛的高快速道路上一旦發生車禍，幾乎沒有存活機會，且近年民意調查顯示多數民眾不支持大型重型機車行駛國道，因此在開放高快速道路行駛機車的課題上應審慎而嚴謹。另在禁行機車與兩段式左轉的議題上，由於道路環境複雜多樣，無法以單一準則適用所有情境，仍應由各地方道路主管單位，因地制宜選用合適的管制方式。