

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」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、有關解除禁行機慢車道部分，本市單向3車道以上道路仍以於最內側車道繪設禁行機車標字為原則，並提供最外側2車道供機車通行，惟考量市區部分路段臨停需求較高及大型車（公車）停靠等因素干擾機車合理行駛空間等情形及本局於105年與臺灣大學合作檢討本市開放機車行駛內側車道可行性，其研究成果顯示開放後仍有部分路段並無改善，爰本市後續仍以個案檢討開放外側第3車道禁行機車，以提供機車合理行駛空間。</p> <p>二、有關解除強制兩段式左轉部分，本市原則依安全規則第99條規定於路口設置「機車兩段式左轉」標誌並依道路條件繪設機車待轉區。另本市就道路幾何設計、號誌時制配置及機車流量等交通條件，2車道之道路原則上開放機車直接左轉，在安全無虞之情形下，3車道以上道路則個案檢討准予機車免兩段式左轉</p> <p>三、綜上，建議依現場道路環境情況（流量、旅次、左轉車流量、車道數、車流組成…等）採個案方式檢討開放，以維通行安全。</p>
新北市	<p>查本市道路空間環境多為汽機車混合使用，目前機車左轉方式以考量內側車道是否禁行機車、路口路幅寬度、交通量、轉向交織及肇事件數等因素，採取直接左轉、兩段式左轉及專用車道搭配專用時相左轉等彈性管制策略；次查兩段式左轉為法令規定又已行之多年，多數機車族已習慣兩段式左轉，對於初領駕照或年長者，在未實施兩段左轉路口，常因同向車流量大或心理因素，無法提早切入內側車道左轉仍自行兩段式左轉，故規範各</p>

	路口實施強制機車兩段式或強制開放直接左轉，並不符合各類型機車族需求。如無安全上需迫切檢討之必要，本局建議仍宜以各地方政府視道路車流與交通環境因地制宜採最適之管制方式即可。
桃園市	本市自去(105)年 8 月起試辦雙向四車道塗銷內側禁行機車及開放機車逕行左轉，預計今(106)年 7 月完成試辦成果，後續視試辦結果研析是否擴大實施。
臺中市	<p>一、國內道路車流之運具組成複雜，並由於機車之高機動性，行駛軌跡與機械操作特性異於汽車，使駕駛機車行為有安全性較不佳之情況。自民國 91 年 7 月 1 日全面實施機車兩段式左轉以來，民眾對於該政策已普遍養成習慣，依相關數據呈現實施前、後 A1 事故機車種類亦有明顯下降，故為保障騎乘機車用路人之生命財產，實不宜貿然解除兩段式左轉措施。</p> <p>二、惟國內依都市型態的不同，機車與不同運具間之衝突型態亦不盡相同，建議仍需因地制宜，依據不同的道路型態加強用路人轉向指引設施，同時避免機車於內側車道與汽車爭道產生交織情形。複雜性較高路口則應讓用路人及早做好反應，以避免用路人行駛至路口時始進行突然之變換車道或轉彎之行為。</p> <p>三、另設置內側車道禁行機車路段與兩段式左轉之路口，相關標誌及標線亦須全盤檢視，未設置完善之處仍應加強道路工程之改善，以提升用路人之辨識程度。</p>
臺南市	上述規定已考量機車安全行駛空間，本會報建議採二段式左轉為機車較佳行車方式，關於禁行機慢車道並非每條道路皆有禁行之需要，建議因地制宜，回歸「道路交通安全規則」規定辦理。
高雄市	一、設置禁行機車及開放機車直接左轉皆須綜合考量車流組成、車流量、道路幾何條件及民眾駕駛習慣等因素；目前本市作法為同向一快車道一慢車道之

	<p>配置或是同向一混合車道之配置，皆開放機車行駛，若為同向兩快車道一慢車道(或以上)之配置，是否開放機車行駛內側快車道仍須綜合考量上開因素，並須考量整體用路人之安全，本局近年亦逐步檢討條件適當之路段取消禁行機車之管制。</p> <p>二、考量機車騎士駕駛習慣及行為差異，建請於開放機車直接左轉路口仍能依「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 191 條規定劃設待轉區，保留待轉空間予無法逕行左轉之民眾，此作法與前開規則第 65 條規定應無適用之疑慮。</p> <p>三、另臺灣各地區之車流組成、車流量、道路幾何條件及民眾駕駛習慣皆有不同，並非一體適用，仍建議由各地方政府綜合考量各因素後選擇適當路段再予評估及規劃。</p>
基隆市	<p>一、關民眾所提解除禁行機慢車道及解除強制二段式左轉事宜，謹就本市交通現況提供說明如下，建請納入本案研議：</p> <p>(一) 取消禁行機慢車道部分，考量本市車流及車道寬度狹窄等特性，倘調整車道配置，將對路段儲車空間造成影響，並導致道路容量下降等疑慮。</p> <p>(二) 解除強制二段式左轉一節，建議考量現行道路規劃及配置、既有路口寬度大小，並蒐集道路通行車種，據以分析各車種轉向軌跡及交織影響。</p> <p>二、另查報載試辦縣市公佈之試辦成效，事故發生率下降，建請增加具代表性之抽樣統計分析，並建議該政策應因地制宜研擬，嚴謹考量其衝突影響。</p>
新竹縣	<p>一、解除禁行機慢車道暨取消機車兩段式左轉，可提升路權共享，節省機車騎士時間與成本，並可增加路口容量，使車輛左轉車靠左、右轉車靠右之車向分流概念，以降低相關車輛交織，本府原則上同意，惟鈞部考量汽機車分流有助安全下，設置機慢車道、機慢車兩段式左轉與禁行機車措施，囿於上開政策，現行機車族群行駛，業已建立靠右行駛與兩</p>

	<p>段式左轉習慣，倘若執行機車直接左轉與取消內側車道禁行機車政策，需建立駕駛人路權共享與混合車道依序行駛之觀念，提升駕駛人守法係數與混合車流間之行車秩序。綜上說明，要施行上開政策，仍須因地制宜，進行縣轄區內民意調查，並評估各路段交通量汽機車比率、車道數及肇事率相關資料，全面建立用路人車道共存之核心概念，方可逐步開放試辦。</p> <p>二、本府業已於縣轄內行駛雙向四車道內側繪設有「禁行機慢車」標字之車道，研議逐步塗銷，開放內側路段讓機車通行，並配合取消路段上強制機車兩段式左轉標誌，以期增加機車路權共享與彈性騎乘空間，目前本縣實施路段為新竹縣竹東鎮中興路，後續將擴大於縣轄其他路段試辦。</p>
新竹市	<p>一、雙向四車道路段，於一般原則下除個案路口條件較差外，如機車轉向及直行汽車衝突量大，建議可開放機車行駛內側車道直接左轉。</p> <p>二、雙向六車道以上路段，考量機車轉向跨越路口危險程度較高，體積小視野易因汽車駕駛人視覺死角造成事故且機車防護性低等因子，建議設置內側車道禁行機車及搭配機慢車二段式待轉措施為原則。</p>
苗栗縣	禁行機慢車道及二段式左轉在部分路段、路口能有效分流機慢車與其他車種的衝突，減少衝突點之產生，屬可視道路或車流狀況進行適當之管制措施。
彰化縣	無意見
南投縣	<p>一、查因本縣管轄之鄉縣道、市區道路等多為雙向單線道，大多無法設置禁行機車道及強制兩段式左轉措施。</p> <p>二、為考量行車安全，本府意見原則上不建議解除，但建議可由貴部評估適當路口依當地車流行駛特性試辦解除方案，視試辦成效檢討相關法令規範，若需進行法令規範調整，本府將配合據以施行。</p>
雲林縣	未回復

嘉義縣	無意見
嘉義市	未回復
屏東縣	無意見
宜蘭縣	<p>一、「禁行機慢車道」，係為車種分流，賦予各車種專屬車道空間與專屬路權，藉由不同車道給予不同車速，以避免機車於內側車道左轉時影響車流及汽車高速行駛時所產生推吸作用致機慢車重心不穩發生交通事故。</p> <p>二、另「機車兩段式左轉」係因設置「禁行機慢車道」為避免同向不同車道之車流交織致發生碰撞，若解除機車兩段式左轉規定，恐有安全上疑慮。</p> <p>三、綜上所述，本府認應維持禁行機車道及機車兩段式左轉之規定，另建議可於部分路段先行試辦，以評估解除後對交通安全之影響。</p>
花蓮縣	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、內側車道是否開放機車行駛，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、倘經大部評估認機車行駛至交岔路口無需依標誌二段式左轉時，建議機車行經設有行車管制號誌交岔路口時，應依箭頭燈號指示左轉彎，以維護行車安全</p>
公路總 局	<p>一、為兼顧機車行駛之路權及安全，本局已依下列原則檢討改善機車行駛車道，並於 102 年底完成：</p> <p>(一) 單向配置 2 車道 (含慢車道) 以下，原則均開放機車行駛。</p> <p>(二) 都會區單向配置 3 車道 (含慢車道) 以上，檢討開放機車行駛內側車道時，先調查該路段機車交</p>

	<p>通量及肇事紀錄，若非歸責於機車之肇因，考量公車停靠、路邊停車等因素，會同地方道安會報研議評估最內側車道開放機車行駛之可行性。近期本局已會同新北市政府道安會報辦理台2線竹圍路段（單向配置4車道）開放機車行駛內側第3車道事宜，相關標誌、標線業已改善完竣。</p> <p>二、至旨揭民眾提議事項，建請依不同路段特性，通盤考量車道數、交通量、肇事紀錄、公車停靠或路邊停車等狀況，綜合評估辦理。</p>
運研所	如後附

「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」參考資料

交通部運輸研究所

- 一、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。
- 二、依據本所 100 年單向三車道以下道路「取消禁行機車道」及「允許機車直接左轉」之評估報告分析結果，如表 1 所示，若將機車事故發生於慢車道的事故嚴重性設為 1，則其他車道相對於慢車道的傷亡風險比值如表中各欄位所示。例如「混合車道」，也就是外側車道，其事故嚴重性是慢車道的 1.28 倍，「禁行機車道」，也就是機車違規行駛於內側車道，其傷亡風險是慢車道的 1.51 倍。數據分析的結果顯示內側車道的機車事故嚴重性仍然比外側混合車道或慢車道為高。

表 1 機車行駛不同車道之路權保障及事故嚴重性之比較

行駛車道	機車 專用道	機車 優先道	慢車道	一般車道 (混合車道)	快車道(禁 行機車)	路肩、 路緣
事故嚴重性 (傷亡風險比)	0.86	1.28	<u>1.00</u>	<u>1.28</u>	1.51	1.77

- 三、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，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、汽機車混合比大、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。

四、根據國內研究，分析機車兩段式左轉與直接左轉路口，可能發生的肇事型態不同，如圖 1、2 所示。研究中並探討民國 85 年 1 至 6 月間，臺北市兩種左轉路口之各肇事型態的比例，如圖 3 所示。兩段式左轉路口中，各肇事型態的比例，與直接左轉路口相較，在直行追撞、右側交叉撞事故型態較高，左轉對撞、左轉追撞、左轉交叉撞、同向左轉擦撞、左轉匯入側撞則較低。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。該研究結果顯示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。

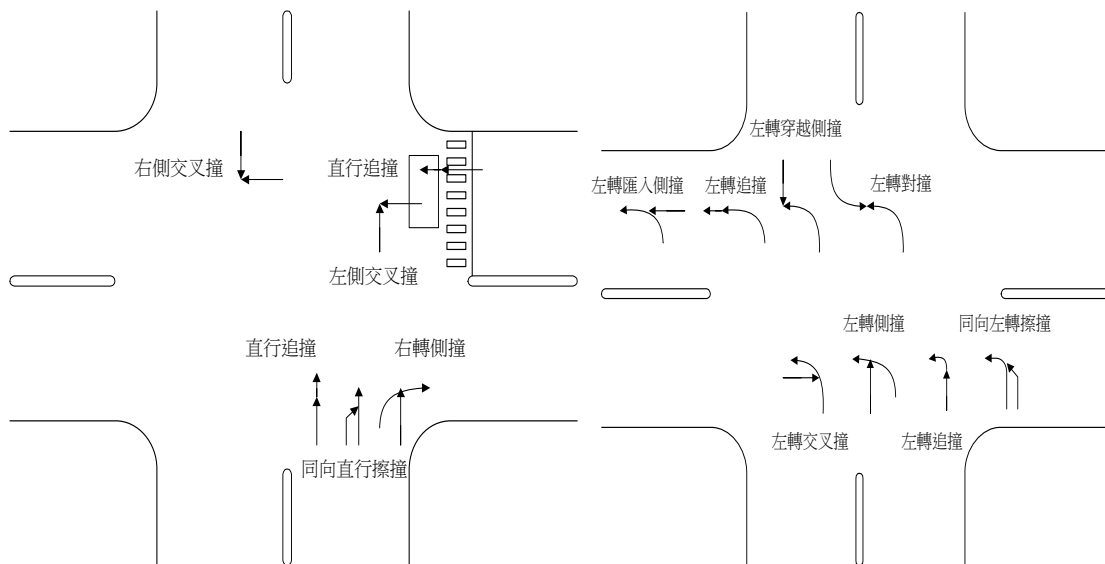


圖 1 機車直接左轉之潛在事故型態 圖 2 機車兩段式左轉之潛在事故型態

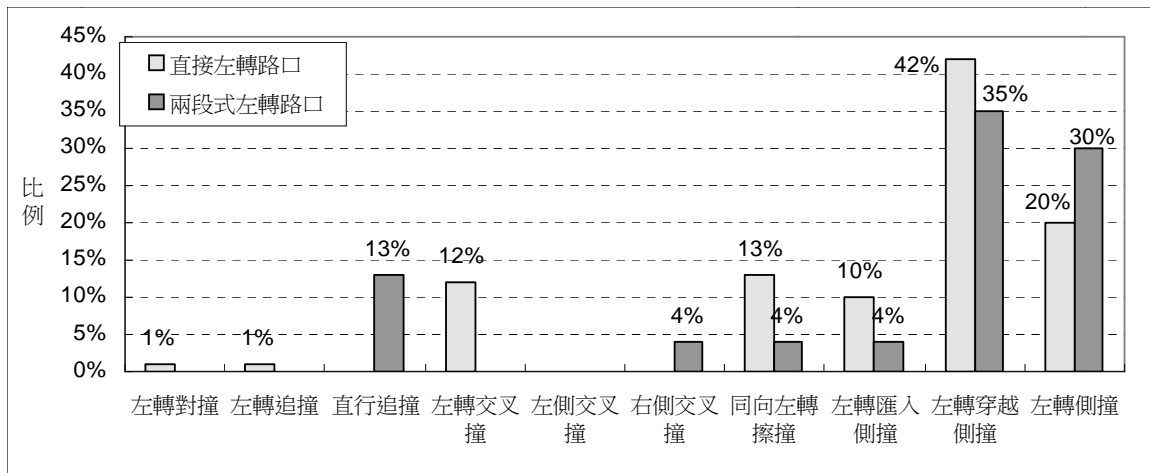
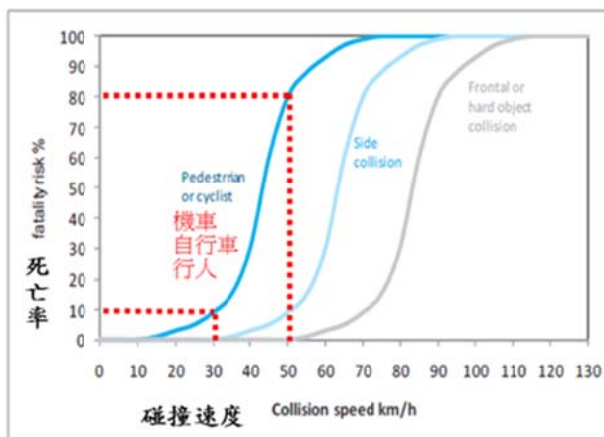


圖 3 兩段式左轉路口與直接左轉路口，各肇事型態的比例比較

五、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在 30KPH 時，發生死亡之機率為 10%；碰撞速度超過 50KPH，死亡機率超過 80%(如圖 4)，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 5)。因此行駛速度與行駛安全性高度相關。報告中也建議，理想的安全系統，應將汽車與行人、自行車及機車等用路人之用路(行駛)環境區隔，或混流時需將車速降至 30KPH 以下。



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

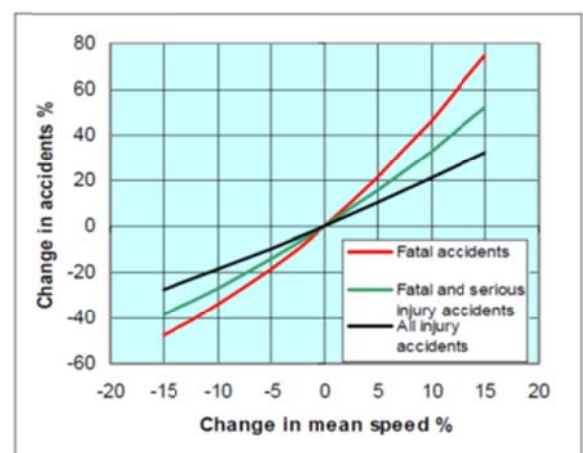


圖 3 不同運具發生事故之碰撞速度與死亡機率圖

圖 4 行車速度增減對於發生交通事故之影響

- 六、大型重型機車以外之機車行駛於道路時，若無相關標誌、標線，依「道路交通安全規則」規定須行駛於外側 2 個車道，透過「汽機車分流」及「兩段式左(右)轉」降低汽機車衝突。惟部分路段之外側車道常因路邊停車、公車停靠或右轉車流，影響機車實際可行駛空間，造成機車鑽行或違規行駛於禁行機車道上，易生事故。因此在路段方面，可透過持續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。例如：考量機車直行之順暢及可合理超越前車的需求，多車道之同一路段儘量提供機車完整兩車道行駛，避免路邊停車及公車停靠等影響機車安全。
- 七、在機車左轉部分，考量對向達 3 車道以上時，機車直接左轉因需穿越多股車流而使事故機率大增，採兩段式左轉可避免與對向車流發生衝突。惟當機車左轉量過大，路口待轉區無法負荷時，可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。此外，路口不論採直接或兩段式左轉，應讓機車騎士提早知道，避免機車臨到路口需緊急切換至內側車道直接左轉，或至外側車道兩段式左轉，而增加事故風險。在機車右轉部分，因機車習慣行駛最外側車道，在路口直行之機車容易與右轉之汽、機車發生衝突，可透過交通工程提醒用路人在最外側車道行駛時，直行及右轉之所有車輛宜分別靠該車道之左、右側行駛，以減少衝突。
- 八、爰此，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。