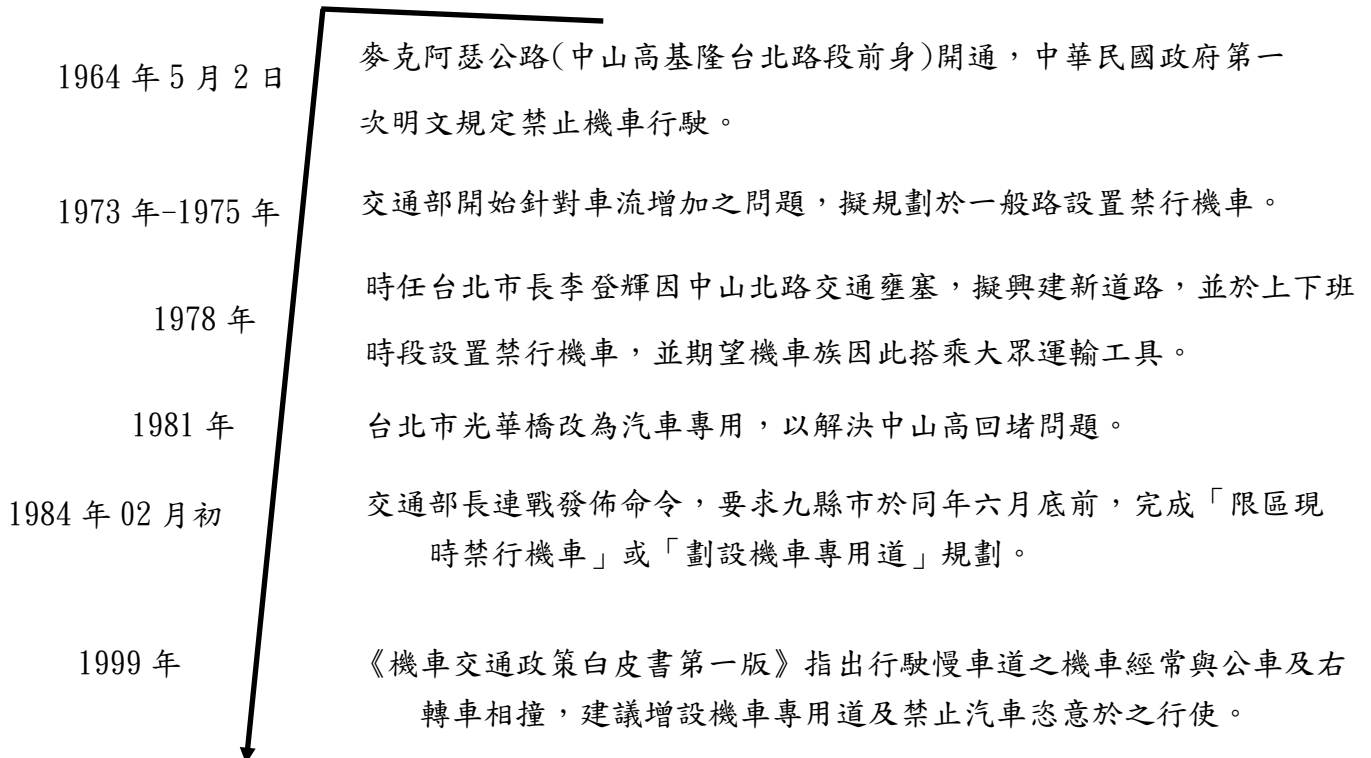


欸!車輛平權?

861224 吳承翰

機車環島，一直是很多台灣的人生清單。馳乘在東部台 11 號線，依山傍水的風景及東部特有乾淨空氣，總是讓人心曠神怡，忘卻平日厭煩的工作產生的倦怠。而在人口密集的台灣，體積小、機動力高的機車也是都市人的交通首選之一，據統計，108 年底機車登記數量達 2200 萬，幾乎全台人手一車，數量近汽車之 3 倍，但時至今日，要求汽機車平權之社會聲量時有所聞，以下來看究竟他們爭執點為何？

禁行機車之緣起



禁行機車之相關問題

“回顧歷史，最初禁行機車的原因為解決道路壅擠而將道路優先規劃給四輪汽車行駛，並估計機車為過渡交通工具，最終大眾將以自小客車、大眾運輸工具為代步工具。然而經過數十年的發展，台灣機車數量不減反增，甚至連電動機車也是政府極力於扶植之新興產業”

車種分流 VS 車向分流：

禁行機車之目的為純化單向道路的車種，希望藉此方式改善交通。的確，車種分流於封閉道路的確有其效果，然而現實面是並非所有台灣施行禁行機車之道路皆屬封閉式道路，使用車種分流將使分配到外側車道之機車承受右轉車、臨停車、公車及巷弄竄出車輛搶道之風險。不僅如此，車子的死角多於駕駛之右後方，更遑論惡名昭彰的內輪差，將機慢車趕至最外側車道無疑是置於風險中而不顧。綜觀上述，我們還要規定機車騎乘於最外側、教導機車騎乘靠右嗎？

兩段式轉彎為內側車道禁行機車的必要設計，而兩段式轉彎設計最早可溯及澳洲(右駕)的“Hook Turn”。欲右轉之車輛不分車種一律須於待轉區兩段式待轉，然而此規定目的為舒緩複雜的車流，故僅可見於大城市。同樣的，日本也有兩段式轉彎之設計，然而其僅限制最高時速不及 30KM/H 之輕行車輛以避免跟不上車流。

兩段式轉彎造成非常多問題，以下一一討論：兩段式轉彎造成非常多問題，以下一一討論：

待轉區 VS 待撞區：

待轉區的規劃多於路口停止線前方，然而於部分路段待轉區的位置距離隔壁車道車子行徑路線十分接近，加上台灣機車駕駛之獨特慣性靠右行駛，易使欲待轉的車及直行車相撞。且若欲待轉之車輛過多，溢出之機車也易與直行車輛相撞。

方向燈：

考過機車駕照者皆知，前往待轉區之方向燈可打右燈或是不打，然而十分容易造成後方車輛不能閱讀前車動態而產生意外。

與直覺相悖：

直覺來說，若要左轉者應靠左行駛，然而兩段式之設計使得台灣部分機車駕駛於不必兩段式左轉路段左轉時亦靠右行駛，至路口時直接切西瓜向左行駛，發生交通事故。

缺乏可預見性：

道路交通安全規則第 99 條雖然規定 3 快車道以上之路段強制兩段式左轉，其餘由地方政府規劃，因此造成不熟路段之民眾甚至執法者無法預見前方路段是否需要待轉而來不及匯入車流發生意外。

249CC 錯了嗎：

台灣規定 249CC 以下車種須兩段式左轉，似乎欲仿照日本設置兩段式轉彎之目的，避免車速低者跟不上轉彎車流。然而當今 125CC 甚至 100CC 之速克達性能早就能跟上汽車車流，強制兩段式真的符合比例原則的目的性嗎？

其餘禁行機車之相關問題

機車專用道：

為了解決機車優先道的問題，許多專家都提出了機車專用道的概念。然而機車專用道真的沒問題嗎？許多機車專用道的設計都相當窄，大概僅能使兩台機車剛好並排通行，故使許多機車不易超車。且機車專用道設計終點通常連接開放路口，反而更易造成交通問題。

選擇性執法

依據政府說法，交通政策設立目的為保障肉包鐵風險較高之機車族，然而實際取締違規時反而可見警察多取締未依規定兩段式、騎乘於禁行機車之車道者，而幾乎未取締行駛於機車優先道之汽車，與政策目的本末倒置。

禁行長隧道相關問題

“108年1月5號，蘇花公路開通，意使花蓮居民往來蘇澳有安全的路。然而卻不准機車族通行，也引起許多反彈。同樣的問題也發生在南迴改上”

而政府的回應如下：
“機車行駛長隧道(>3KM)易造成窒息、身體不適，且蘇花改隧道及南迴改隧道為單向隧道，機車汽車混合通行將造成危險。”

立場矛盾：

政府起初要建設蘇花改的原因為舊蘇花公路易坍方路段無法透過有效方法補救，故另闢新路。然而禁止機車行駛蘇花改，勢必使機車僅得於危險的原路通行。

長度問題：

政府主張超過3公里之隧道機車通行將有窒息風險，然而台灣機車得行駛之最長隧道—仁水隧道，總長亦為2.9KM，至今都沒聽說機車族窒息等身體問題。而蘇花改最長隧道僅3.4K，南迴改隧道僅4.6K，殊難想像僅多0.5K、1.7K就會對身體造成危害。

空氣品質：

世界道路協會對於隧道內空氣污染物的濃度是建議一氧化碳要控制在 100ppm，而氮氧化物要控制在 25ppm。然而蘇花改東澳隧道空氣污染物的濃度一氧化碳在監測上最高濃度是 2.7ppm、氧化物的監測最高濃度是 2.3ppm，根本遠低於標準。且交通部若主張空氣品質是行駛隧道最主要問題，應該要禁止汽車行駛時開窗及禁止敞篷車入內，然而如今並無相關規定。

汽機車混合車流：

台灣汽機車混流單一車道長隧道早就行之有年，基平隧道 2.6 公里，玉長隧道 2.66 公里，他們混合車流就沒有問題，為何 3.4 公里的混合車流就這麼多危險

風險比較：

政府一直主張機車進入長隧道有許多風險，包含增加事故率、空氣品質影響身心健康等。然而風險比較應與舊蘇花相比，舊的蘇花公路光是於 2018 年就已經中斷了至少 12 次，然而政府仍寧願置機車族於此風險也不試著開放蘇花改通行？

平等原則：

同為排放廢氣之機車與汽車，為何於限制上是禁止機車通行？若是因汽車能載較多人之故，那長隧道於行駛時也應設立高乘載規定，而非一味打壓機車權益！

缺乏補救措施：

世界上有許多長隧道，甚至最長的隧道為挪威之洛達爾隧道，全長超過 24 公里機車皆可行駛。而越南長達 6.2 公里之海雲隧道雖然亦禁行機車，然而於隧道兩端提供小貨車協助載運機車及駕駛通過隧道，對比於台灣政府，毫無補救措施仍要機車走就蘇花給落石砸，反正政府部門公務車是配汽車而非機車也無關乎其權利。

結論

蘇花改或是南迴改的爭議，不僅僅是機車行駛長隧道之風險問題，更是凸顯台灣長久以來在規劃重大交通工程時，刻意排擠摩托車之問題。

明明沒有研究，卻宣稱會有危險。

明明到處都是混合車道，卻不讓機車走。

明明空氣品質都有數據，卻故意不拿出來。


明明用廣大機車族的錢蓋了一個隧道，卻不讓機車走。

建造一個隧道，不需要任何評估、不需要任何相關研究，就任意禁行摩托車，這就漠視了最基本的行政平等原則。

台灣政府早期規劃交通，因於戒嚴時期且視機車為過渡性交通工具並將機車視為「交通問題」管理，對於機車族之權益多為打壓、排擠，且期限多缺乏法源依據，也因此造成時至今日社會對於機車觀感仍戴著有色眼鏡，甚至警察於執法時亦常常抱著偏見，大大打壓機車族權利。台灣，一直以自由開放、尊重多元聲音保障普世人權自許，連同性婚姻充滿話題性之議題都站在相當進步之立場，然而僅是因為機車族政治利益不高、會與自小客車共用交通資源而漠視、剝奪機車權利？身為一個學習法律者，對於政府如此作為感到相當遺憾，也希望透過呼籲使政府能訂定一個符合法治國之交通管理政策，除增進社會福祉，亦使我們一線之執法人員得不必陷於需執行惡法而引起民怨、遭歧視專業之境。

道路   平權

還給人民用路的自由

 台灣機車路權促進會