



FREEWAY  
BUREAU  
M O T C  
高公局

# 「開放550c.c.以上大型重機 行駛國道」議題綜合討論

交通部臺灣區國道高速公路局  
105年12月19日



一、背景說明

二、民意調查

三、持有數及分佈現況

四、違規取締

五、大型重機駕駛行為觀察

六、事故統計及肇因分析

七、總結



## 一、背景說明 (1/3)

- 依據100年11月23日「**道路交通管理處罰條例**」第92條修正規定，機車禁止行駛國道高速公路，但550c.c.以上大型重型機車**得**依交通部公告規定之路段及時段行駛高速公路，係授權由交通部評估是否開放該車種行駛高速公路。
- 立法院附帶決議：「建請以國6、國8及國3新化以南路段為優先試辦路段...，請交通部**應在安全性及風險有效控管原則下**，分階段規劃可開放之路段及時段。」

## 一、背景說明 (2/3)

- 交通部及本局邀集相關地方政府及內政部警政署等討論及評估，因地方政府及社會民意多數均持保留意見，且相關地方政府正式函復交通部表達不同意之立場，故交通部於101年7月10日公告550c.c.以上大型重型機車得行駛路段中，尚未包括開放行駛高速公路。
- 基於國道部分路段實質肩負地區性交通幹道功能，是否開放必須充分尊重路段所行經之地方政府及社會各界大多數的意見，交通部責成本局持續參酌社會各界意見並評估開放之可行性。

## 一、背景說明 (3/3)

- 有關前揭評估本局近期辦理成果如下：
  - ✓ 本局辦理4次「評估民眾對開放550c.c以上大型重型機車行駛國道意向調查」。
  - ✓ 本局分別於102年8月7日、103年12月1日及104年12月17日邀集交通部所屬相關單位、國4、國6、國8、國3南部路段所轄地方政府、重機團體及大型車相關公(工)會、公安局與本局各區工程處等單位，召開綜合討論會議，廣收各方意見。
  - ✓ 本局最近一次「開放550c.c.以上大型重機行駛國道評估報告」業於105年3月30日完成並陳報交通部參考。

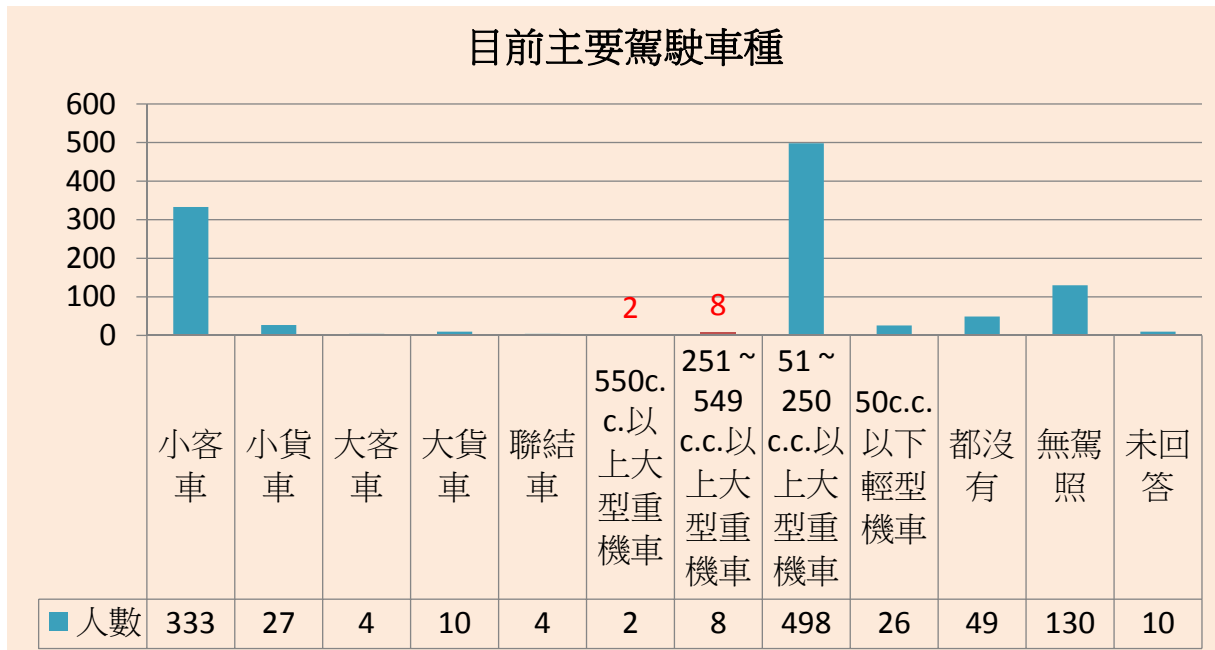
## 二、民意調查(1/11)

- 本議題屬公共政策議題，對於開放正、反意見本局均應對等尊重，且應考量開放後之反對聲浪及其強度，避免政策轉彎，故於試辦開放前進行意向調查。
- 最近1次民意調查為105年9~10月共10天，隨機抽樣臺灣本島涵蓋之縣市(不含離島)、年滿18歲以上且過去一年內使用過高速公路的民眾，共完成完成1,101份有效樣本 (> 1,068份)。前述有效樣本，在95%的信心水準下，抽樣誤差約為±2.95%。
- 為避免問卷問項影響民眾開放意向，調查在問完基本資料後，首先詢問民眾是否同意開放。

## 二、民意調查(2/11)

◆調查結果摘要：(總和不足100%部分均為無意見)

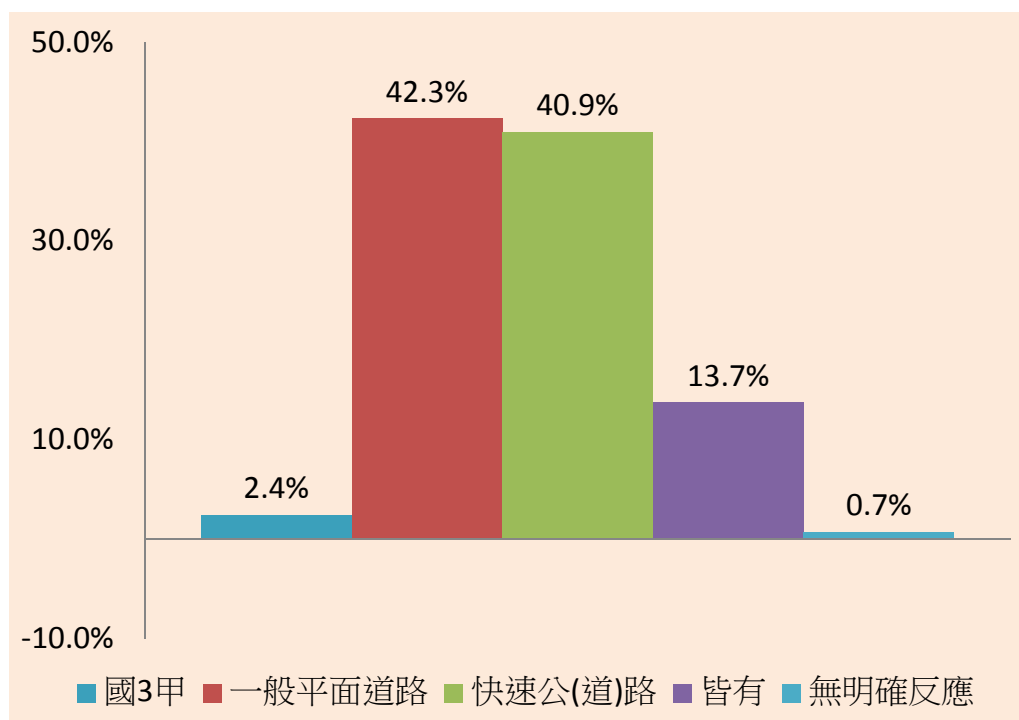
➤ 樣本結構說明：(有效問卷=1,101人)



6

## 二、民意調查(3/11)

➤ 受訪民眾「與大型重機共用使用道路」之場所：



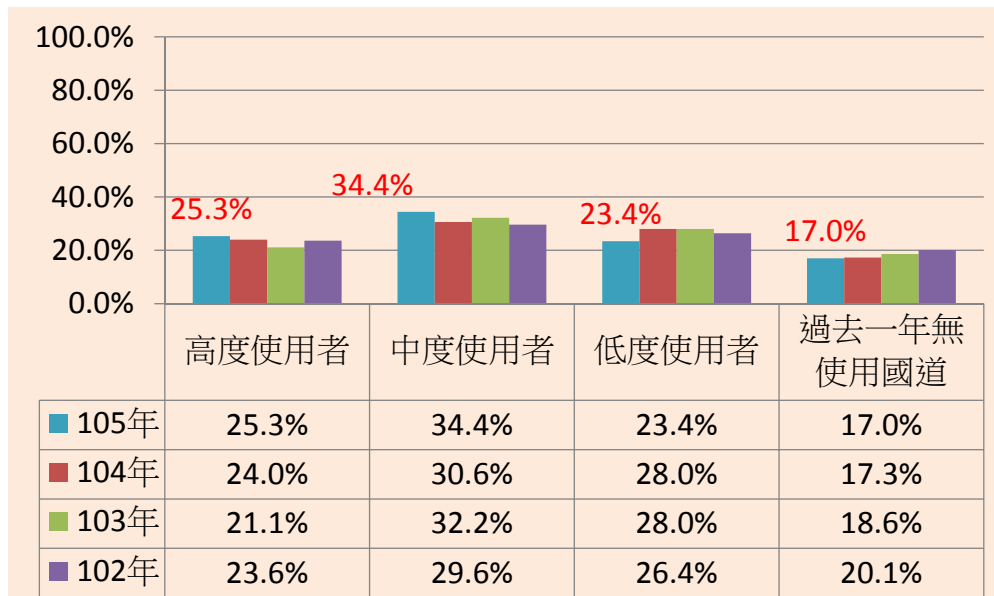
7

## 二、民意調查(4/11)

◆調查結果摘要：（總和不足100%部分均為無意見）

➤ 民眾「過去1年內使用高速公路的經驗」：

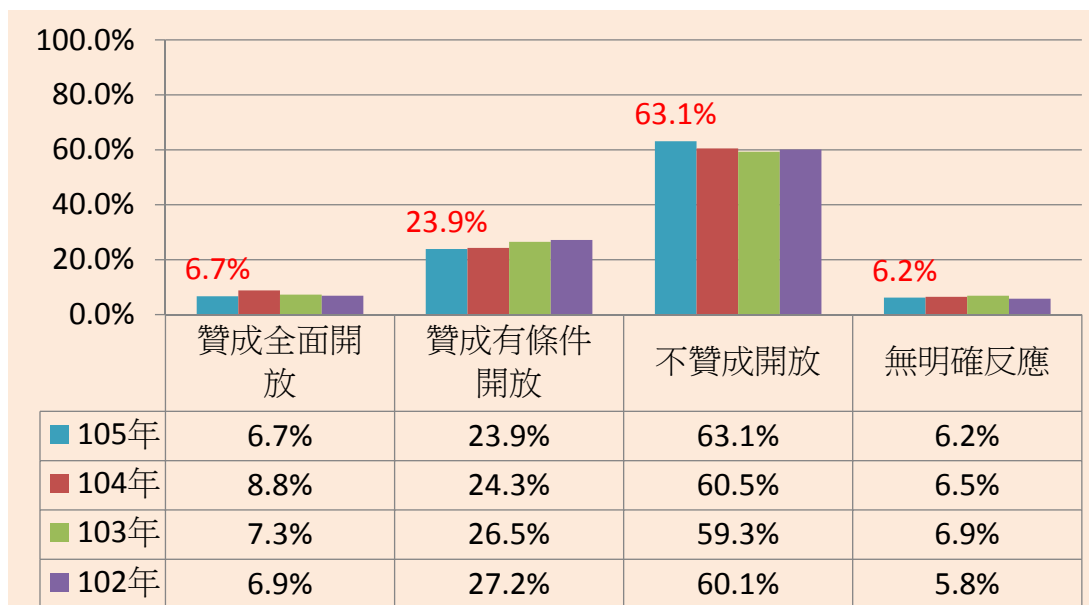
■ 使用頻率（含平日、假日）：



8

## 二、民意調查(5/11)

➤ 是否贊成開放行駛國道之看法：

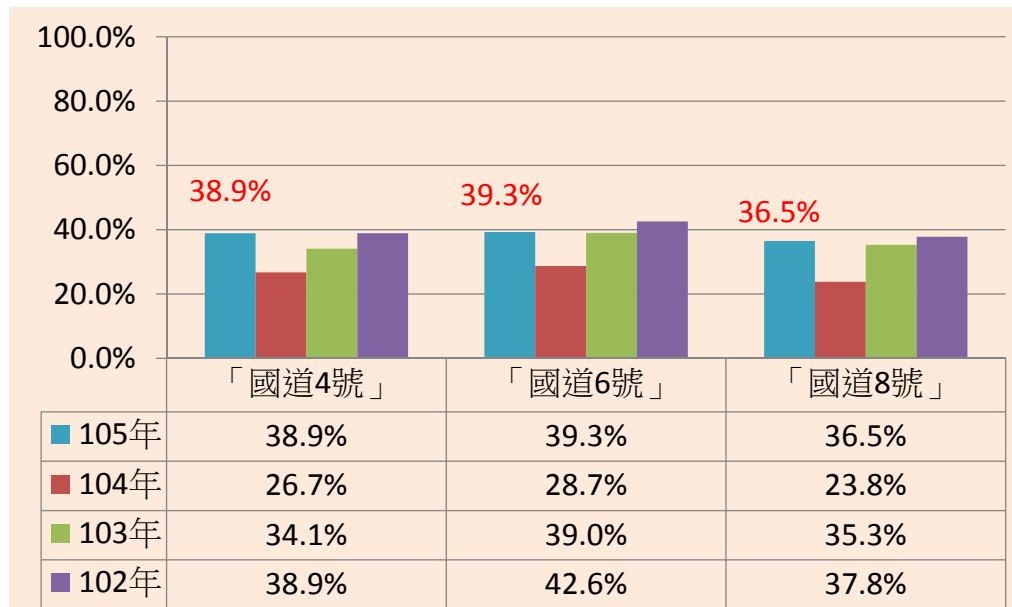


不贊成比例已由99年研考會調查之80.5%，下降至105年之63.1%，但這4年來社會上對此一議題仍未形成贊成開放共識。

9

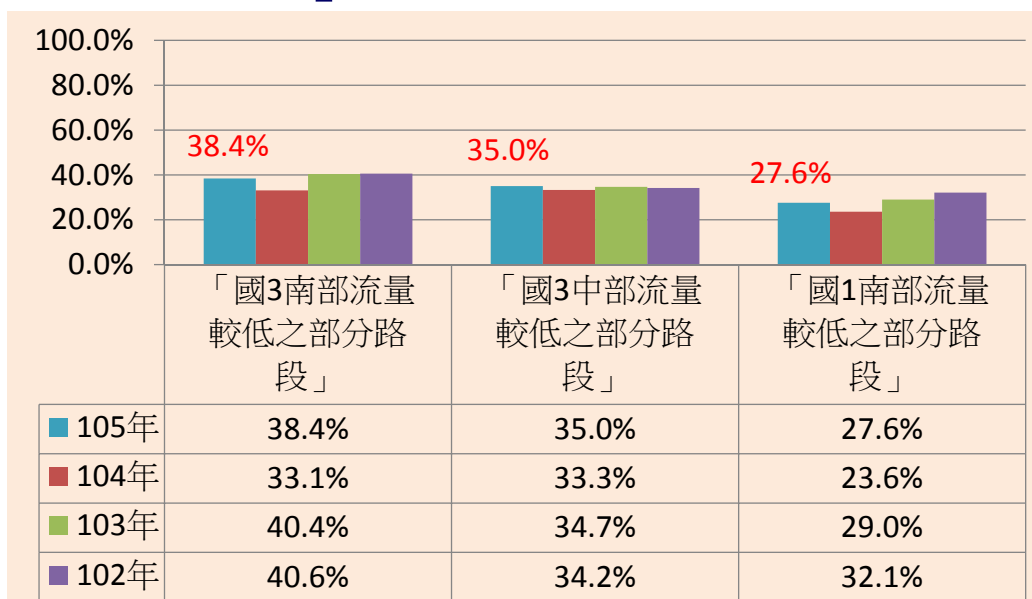
## 二、民意調查(6/11)

- 對「開放大型重型機車行駛國道」相關措施之看法：
  - 贊成「東西向」國道可開放之路段-「贊成限定路段行駛」(前3位)



## 二、民意調查(7/11)

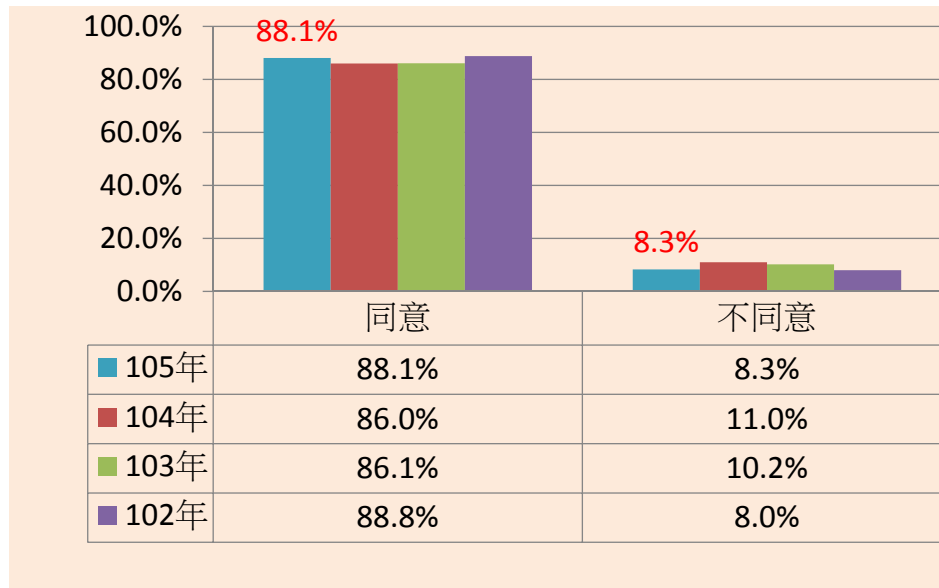
- 對「開放大型重型機車行駛國道」相關措施之看法：
  - 贊成「南北向」國道可開放之路段-「贊成限定路段行駛」(前3位)



## 二、民意調查(8/11)

➤ 對於「開放大型重機行駛國道可能發生情形」之看法：

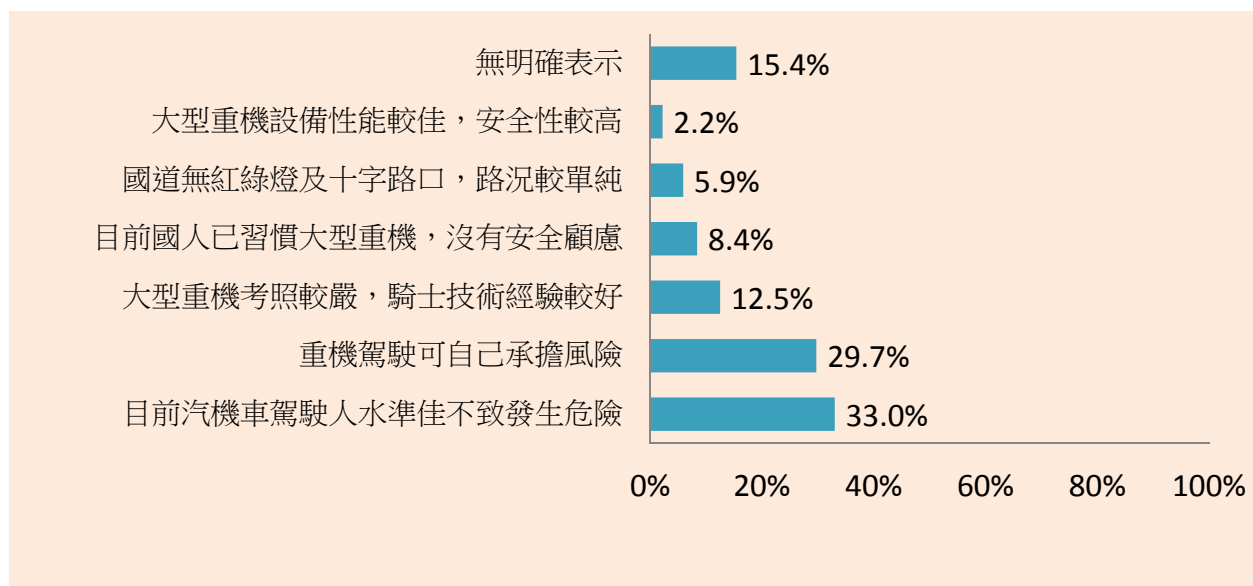
■ 對開放後會因汽、機車混流而產生安全上疑慮：



## 二、民意調查(9/11)

➤ 對於「開放大型重機行駛國道可能發生情形」之看法：

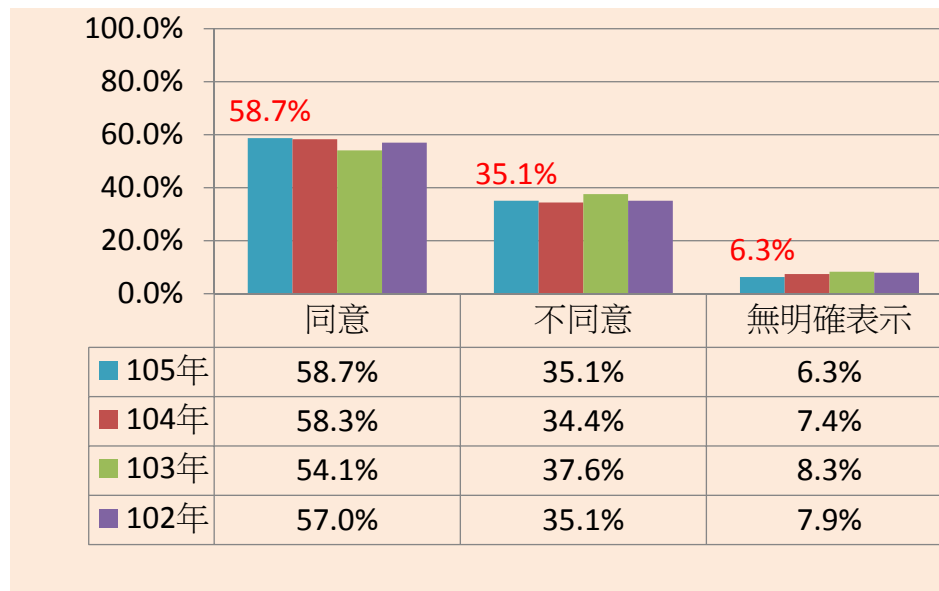
■ 受訪民眾不同意「汽機車混流產生安全疑慮之理由」(91人, 複選)



## 二、民意調查(10/11)

- 對於「開放大型重機行駛國道可能發生情形」之看法：

- 會增加其他機車誤闖高速公路情形



## 二、民意調查(11/11)

- 根據4次民調顯示，仍有**6成**受訪民眾不贊成開放，贊成全面開放不到**1成**，贊成有條件開放不到**3成**。
- 這4年來社會上對此一議題尚未形成贊成開放共識，且仍有多數受訪者不認為目前已具備「開放550c.c.以上大型重型機車行駛高速公路」之外在條件。
- 對於各車種駕駛人素質提升部分，建議相關單位應持續宣導，以加強汽機車駕駛人的行車禮讓與守法習慣，創造適宜推動開放之背景條件。
- 應借助大型重型機車行駛快速公(道)路的經驗，加強各相關單位之溝通聯繫及演練，減少「開放550c.c.以上大型重型機車行駛高速公路」所可能發生的問題。



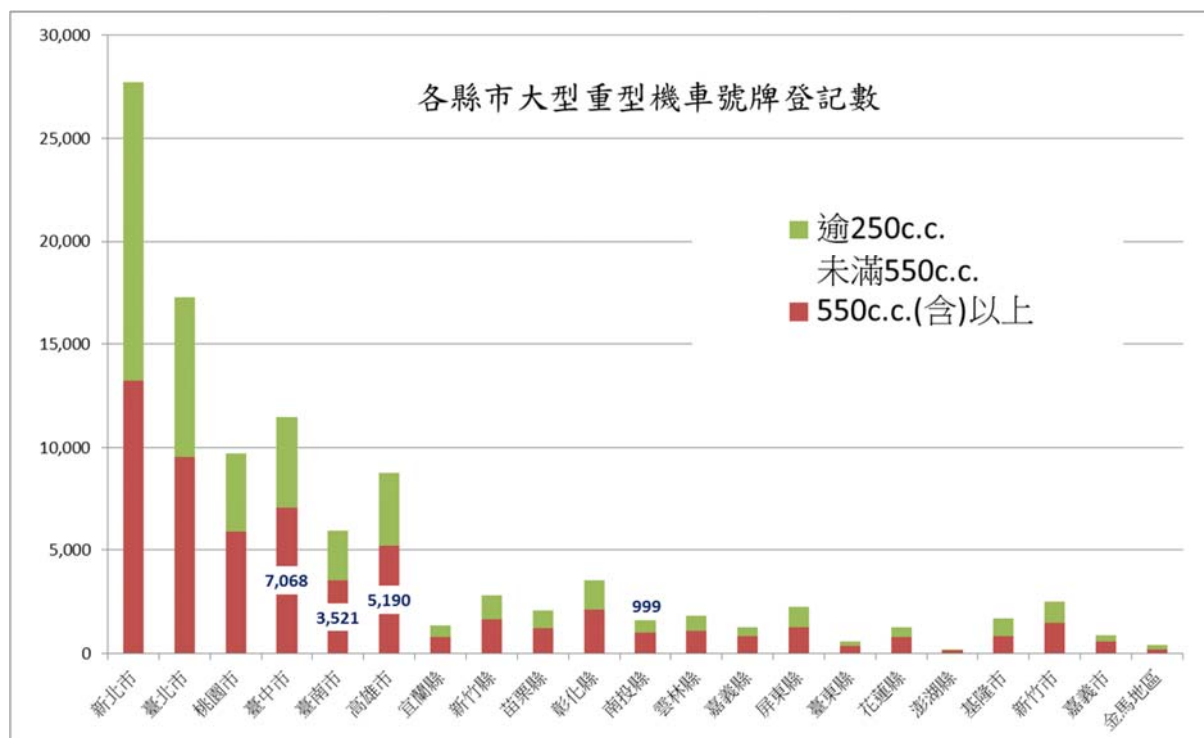
### 三、持有數及分佈現況(1/2)

國內550c.c.以上大型重機持有數持續增加，以每年平均14%成長量預估，至民國110年以前將突破10萬輛。

年份	逾250c.c.未滿550c.c.大型重型機車		550c.c.以上大型重型機車		小型車(含小客車及小貨車)	
	持有數(輛)	成長率	持有數(輛)	成長率	持有數(輛)	成長率
97年	3,053		18,802		6,486,866	
98年	3,123	2.29%	21,010	11.74%	6,532,267	0.70%
99年	3,420	9.51%	23,373	11.25%	6,635,879	1.59%
100年	3,719	8.74%	26,691	14.20%	6,808,820	2.61%
101年	6,127	64.75%	30,702	15.03%	6,953,554	2.13%
102年	14,923	143.56%	35,819	16.67%	7,112,423	2.28%
103年	24,778	66.04%	42,242	17.93%	7,296,481	2.59%
104年	37,307	50.57%	51,735	22.47%	7,477,485	2.48%
105年10月	<b>46,287</b>	<b>24.07%</b>	<b>58,879</b>	<b>13.81%</b>	7,555,838	1.05%

註：參考105年10月交通部統計查詢網公布之統計資料。

### 三、持有數及分佈現況(2/2)



註：參考105年10月交通部統計查詢網公布之統計資料。

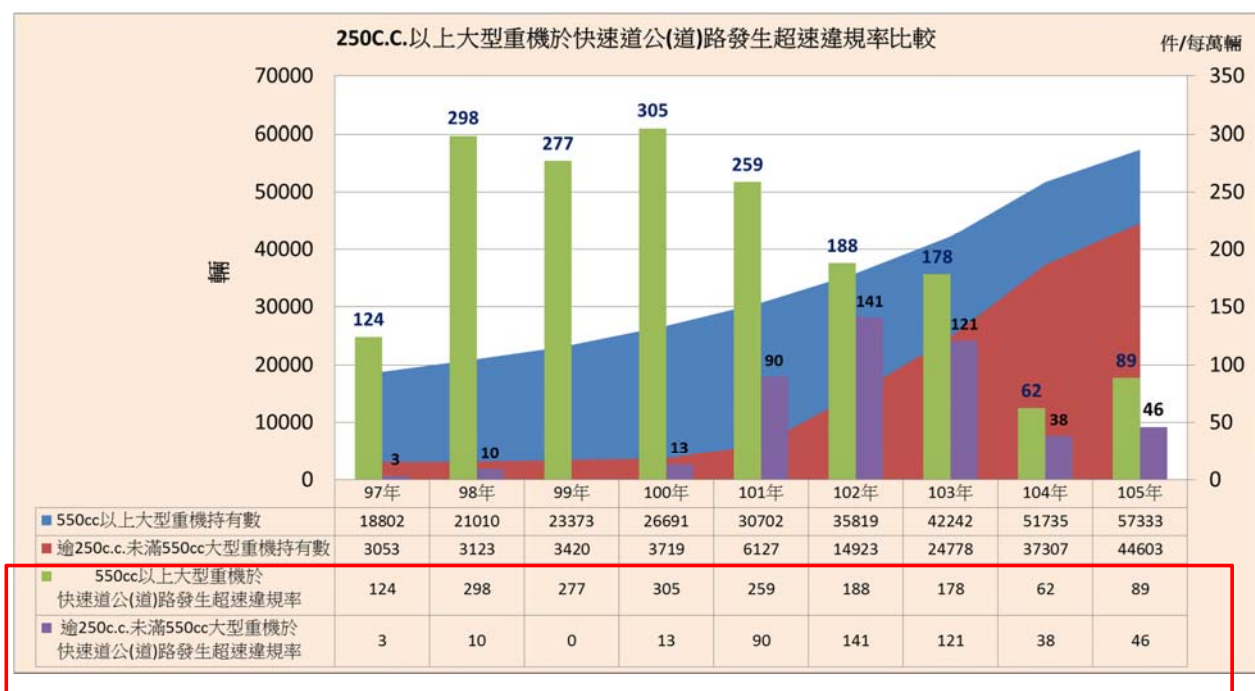
## 四、違規取締(1/5)

道路別	550c. c. 以上大型重型機車超速違規件數									
	97年	98年	99年	100年	101年	102年	103年	104年	105年 1-8月	合計
不分道路	8,451	9,028	9,704	9,912	12,047	13,951	15,361	20,361	15,353	114,168
一般道路	8,218	8,401	9,057	9,098	11,253	13,278	14,608	20,038	14,845	108,796
高(快)速 公(道)路	233	627	647	814	794	673	753	323	508	5,372

- ◆依據公路總局97~105年8月交通違規資料顯示，550c. c. 以上大型重型機車於一般道路以超速違規件數為最多，於高(快)速公(道)路之超速違規行為則較不常見，應與大型重機車體性能機動性佳，行駛速度快，而地方道路速限比快速公(道)路低，比較容易發生超速情形有關；另地方道路路網較綿密，使用率必高於快速公路。

18

## 四、違規取締(2/5)



「550c.c.以上」大型重機之超速違規率遠高於「逾250c.c.未滿550c.c.」

19

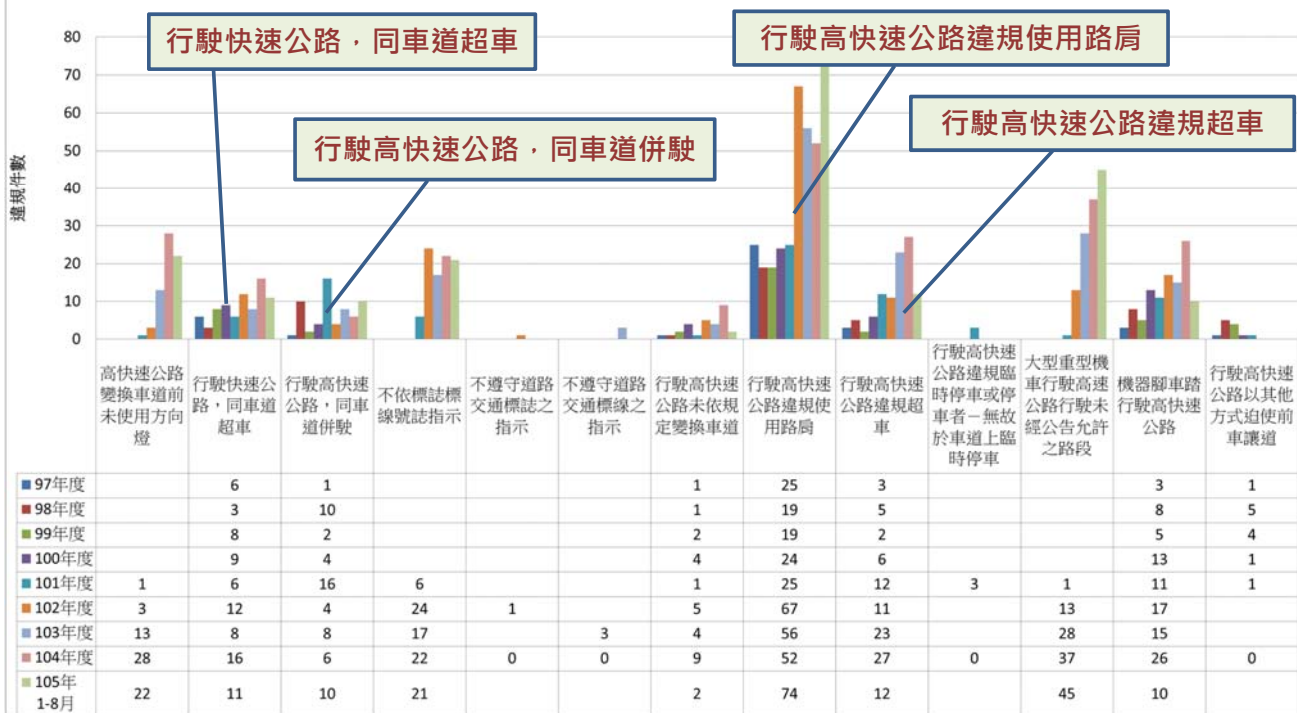
# 四、違規取締(3/5)

550c.c.以上大型重型機車於一般道路 違規取締統計(不含超速)

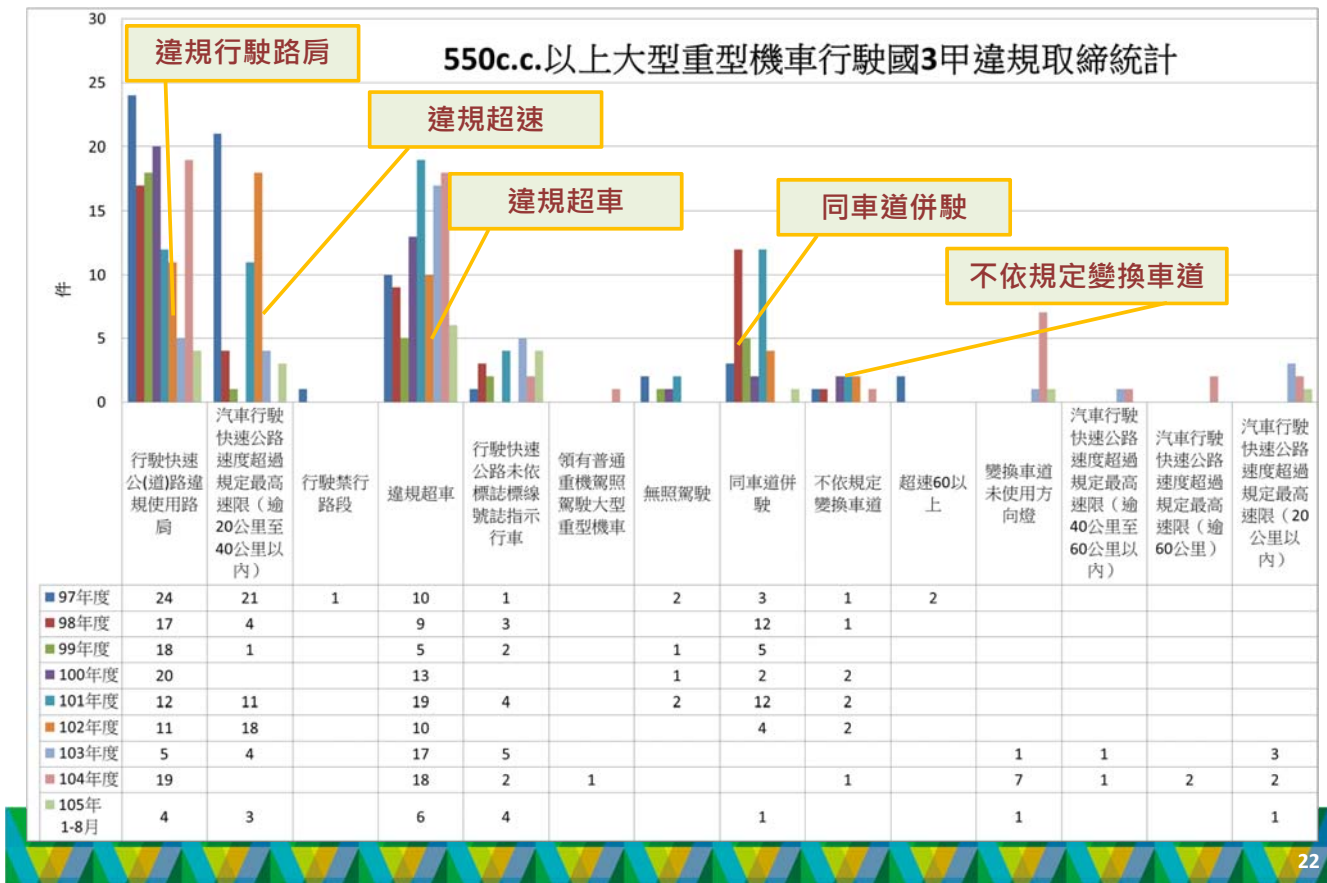


# 四、違規取締(4/5)

550c.c.以上大型重型機車於高(快)速公(道)路 違規取締統計(不含超速)



## 四、違規取締(5/5)



## 五、大型重機駕駛行為觀察(1/5)

- ◆針對大型重機團體反映試辦行駛國3甲後未追蹤評估，只以座談、蒐集民意，在無證據下就不再繼續推廣之意見，經本局調閱105年9月中旬平日、假日於國3甲及其它省道快速公路雙向之CCTV影片，並計畫於年底於國3甲路段再次進行空拍機拍攝，以系統性追蹤觀察大型重機行車行為。
- ◆經調閱CCTV影片觀察，國人所疑慮大型重機違規超車、未依標誌標線指示行車、未依規定變換車道、未保持安全車距、併排行駛、行駛路肩等駕駛習慣，在車隊中或塞車時確實見到大型重型機車駕駛人未能自律按照路權秩序安全行駛。

## 五、大型重機駕駛行為觀察(2/5)



地點：國3甲 3W0.594K 日期：9/26 時間：09:01:36 方向：西  
不當駕駛行為：鑽縫、沿車道線行駛 本方向當日共有 67 台重機行駛

## 五、大型重機駕駛行為觀察(3/5)



地點：台64八里一新店線(18K+911) 日期：9/24 時間：10:56:43 方向：西  
不當駕駛行為：未保持安全車距及併駛 本方向當日共有270台重機行駛

## 五、大型重機駕駛行為觀察(4/5)



地點：台64八里一新店線(18K+911) 日期：9/23 時間：15:26:48 方向：西  
 不當駕駛行為：未依規定行駛及變換車道 本方向當日共有270台重機行駛

## 六、事故統計及分析(1/11)

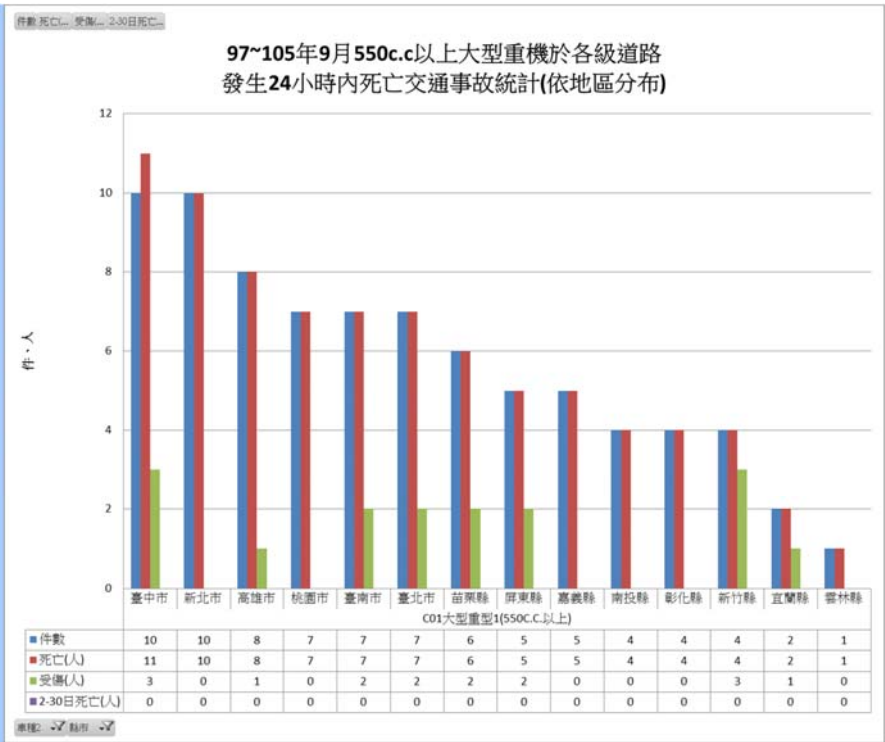
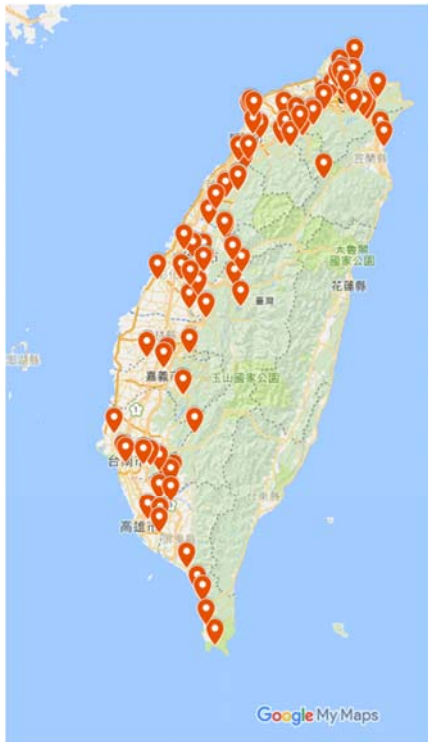
- ◆ 依據97至105年9月統計資料顯示，550c.c. 以上大型重型機車於各級道路發生24小時內死亡交通事故(A1類)，總計80件。

年度	歷年總計	97年	98年	99年	100年	101年	102年	103年	104年	105年9月
件數(件)	80	7	6	9	7	6	5	8	18	14
死亡(人)	81	7	6	9	7	6	5	8	18	14
受傷(人)	16	0	1	3	1	2	2	0	3	4

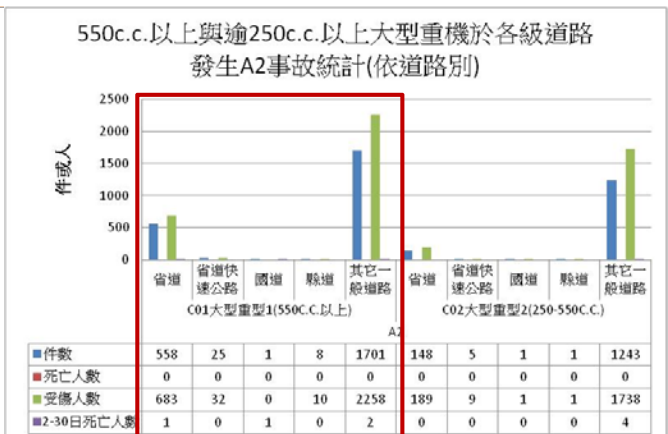
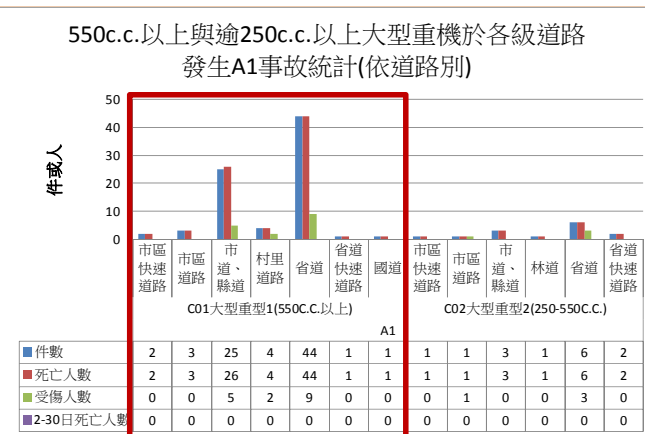
- ◆ 於各級道路發生受傷事故(A2類)共2,293件，4人於2-30日死亡，2,983人受傷。

年度	歷年總計	97年	98年	99年	100年	101年	102年	103年	104年	105年9月
件數(件)	2,293	156	157	191	190	201	275	400	414	309
2-30日死亡人數(人)	4	1	0	0	2	0	1	0	0	0
受傷(人)	2983	219	206	260	247	257	355	518	538	383

# 六、事故統計及分析(2/11)



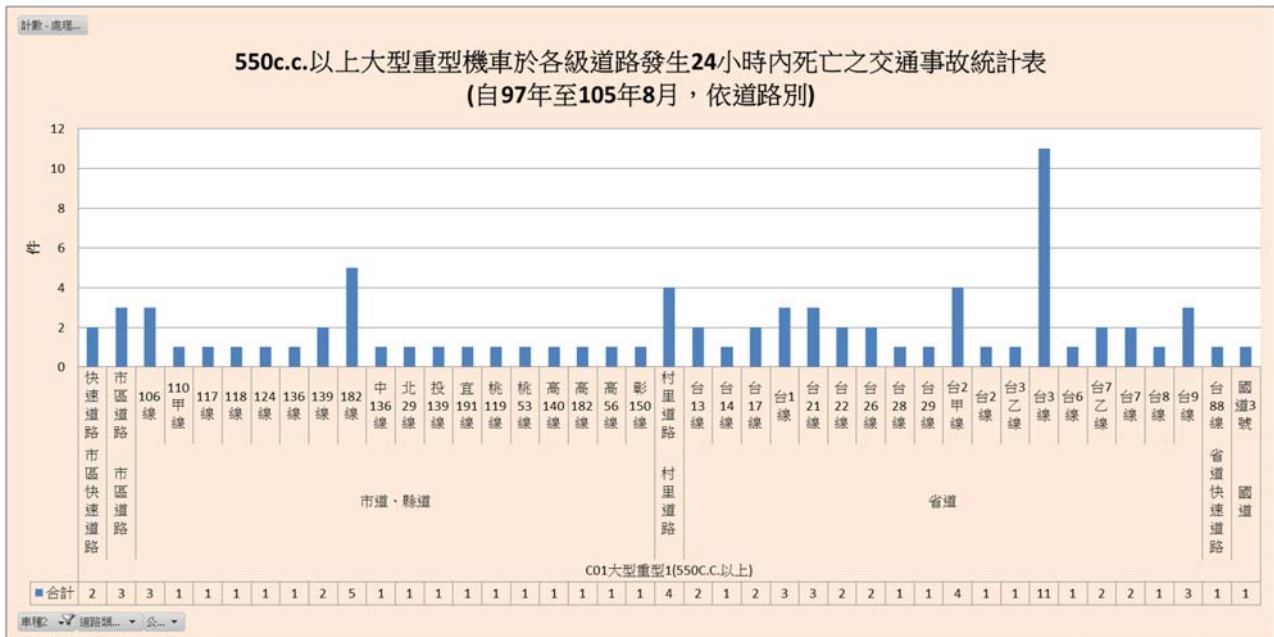
# 六、事故統計及分析(3/11)



◆ 依肇事道路別統計：由「550c.c. 以上」與「逾250c.c. 不足550c.c.」大型重機於各級道路發生之嚴重交通事故來看，其中以「550c.c. 以上」大型重機於省道發生24小時內死亡之交通事故為最多；而受傷事故則無論大型重機車種均以一般道路較常見。

## 六、事故統計及分析(4/11)

97年-105年9月550c. c. 以上大型重機發生24小時內死亡交通事故，以**省道台3線**上最多，於國道上有1件、省道快速公路1件、市區快速道路2件。



30

## 六、事故統計及分析(5/11)

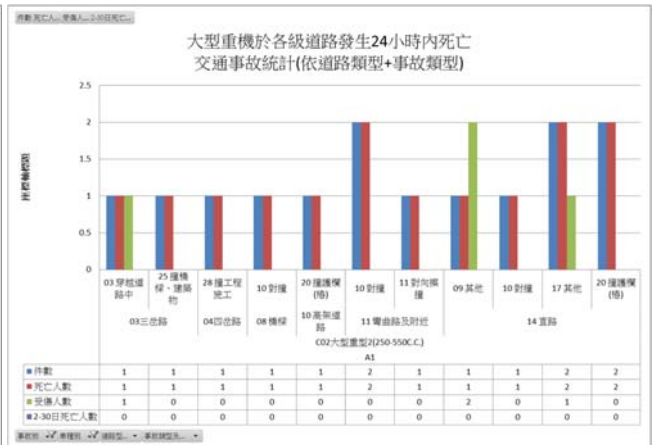
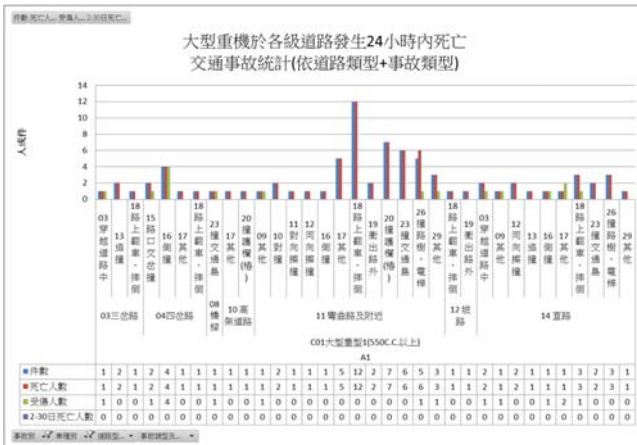
- ◆ 國3甲(台北市辛亥路至深坑端)97年至105年8月止大型重型機車事故統計

大型重機車種		逾250c. c. 未滿550c. c.	550c. c. 以上
97年	件		1
	死傷件		1
98年	件		
	死傷件		
99年	件		1
	死傷件		1
100年	件		1
	死傷件		1
101年	件		
	死傷件		
102年	件	1	
	死傷件		
103年	件	1	1
	死傷件		1
104年	件	1	1
	死傷件	1	
105年8月	件	1	
	死傷件	1	
合計	件	4	5
	死傷	0	0
		2	4

31

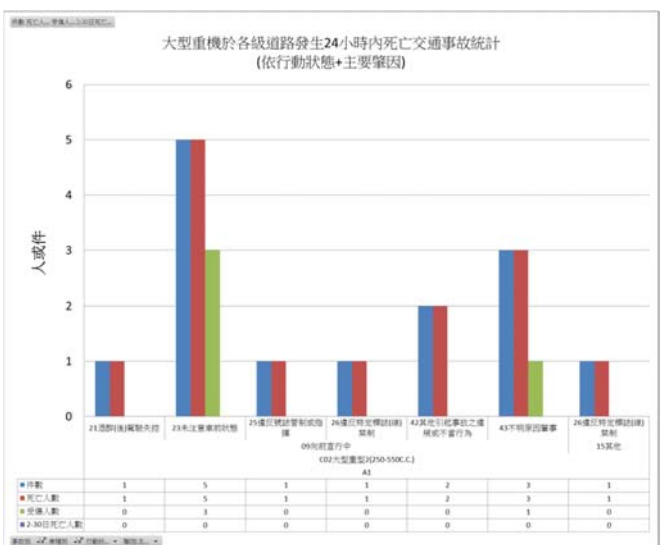
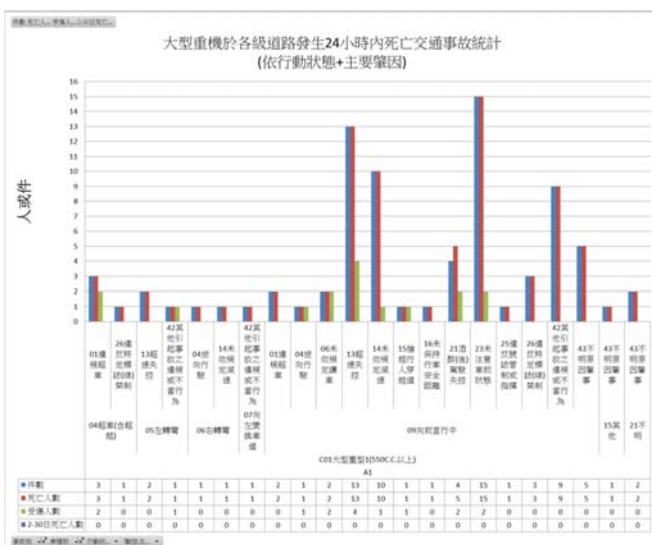


# 六、事故統計及分析(6/11)



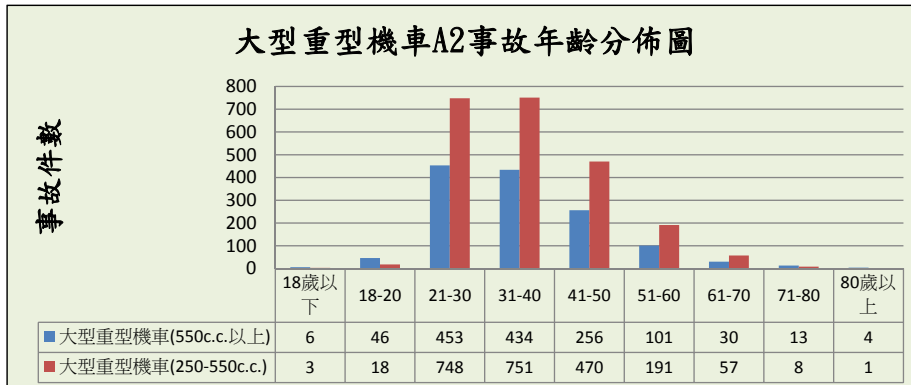
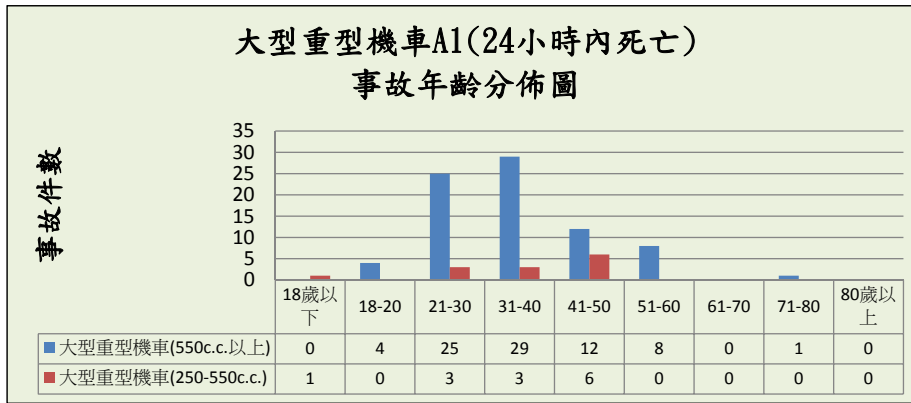
◆ 依道路+事故類型統計：由「550c.c. 以上」與「逾250c.c. 不足550c.c.」大型重機發生A1事故來看，以550c.c. 以上大型重機於彎曲路及附近因路上翻車、摔倒而死亡之肇事案件為最多。

# 六、事故統計及分析(7/11)

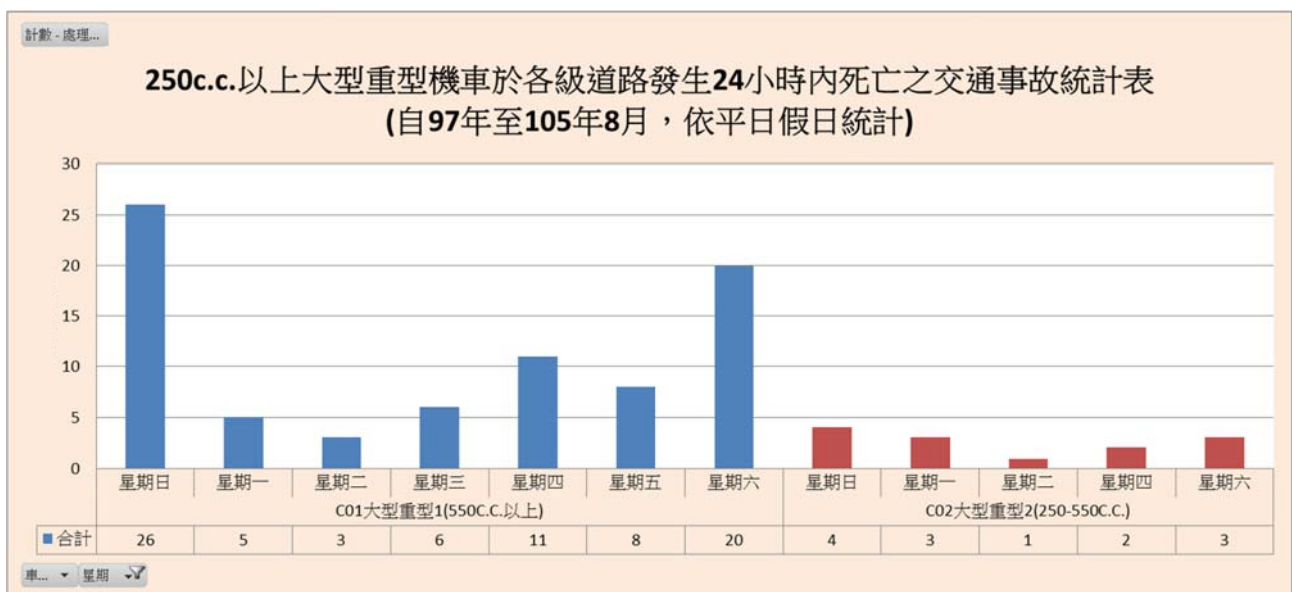


◆ 依行動狀態+主要肇因統計：由「550c.c. 以上」與「逾250c.c. 不足550c.c.」大型重機發生A1事故來看，以550c.c. 以上大型重機於向前直行中未注意車前狀態為最多，其次為超速失控。

# 六、事故統計及分析(8/11)



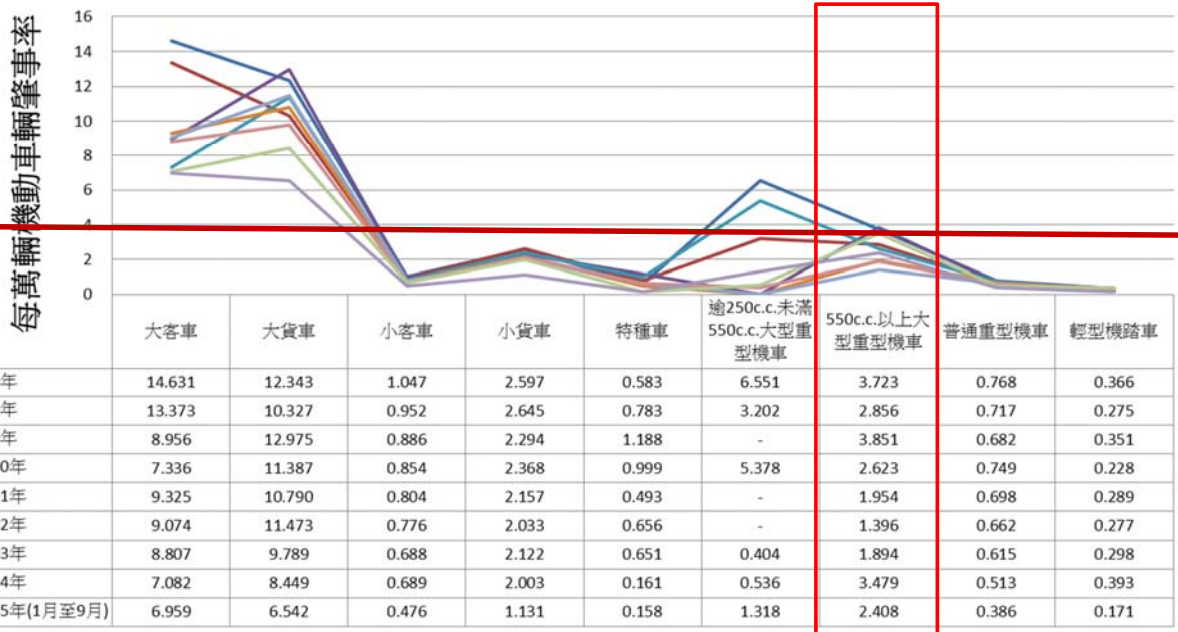
# 六、事故統計及分析(9/11)



◆ 依肇事平日/假日統計：A1類交通事故以「550c.c. 以上」大型重機於週末假日發生次數最多。

## 六、事故統計及分析(10/11)

97-105年9月各車種於各級道路發生24小時內死亡事故  
每萬輛肇事率比較



- ◆ 與其他車種比較，550c. c. 以上大型重型機車肇事率高於小型車、普通重型機車及逾250c. c. 大型重型機車，僅低於大型車。

## 六、事故統計及分析(11/11)

- ◆ 550c. c. 以上大型重型機車與小型車於各級道路死亡交通事故肇事率比較，由99年的**3.6倍** (3.85:1.06)逐年下降，至102年兩者差異僅**1.5倍**(1.40:0.93)；惟104、105年550c. c. 以上大型重型機車之肇事率又上升，兩者差異為**4.3倍**(2.41:0.56)，尚須持續觀察。

肇事率 (件/萬輛)	97年	98年	99年	100年	101年	102年	103年	104年	105年 9月
550c. c. 以上大型重機	3.72	2.86	3.85	2.62	1.95	1.40	1.89	3.48	2.41
小型車(小客車+小貨車)	1.24	1.17	1.06	1.04	0.97	0.93	0.86	0.85	0.56
以上兩者 比值(倍)	3.0	2.4	3.6	2.5	2.0	1.5	2.2	4.1	4.3

備註：以車輛持有數為比較基準

## 七、總結

---

- ◆ 依民調結果，受訪民眾仍未形成一致共識，但不贊成比例已由99年研考會調查之80.5%，下降至105年之63.1(104年為60.5%)。
- ◆ 高速公路速限高，車種複雜，依前述550c.c.以上大型重機於各級道路歷年之超速違規率仍高，並依其過去死亡事故肇因以駕駛人因素為多，考量高速公路近3年來平均有28.9%之A1事故係由重型車輛所肇致，而大型重機無車體保護及國內駕駛人行車禮讓環境尚未成熟下，大型重機於國道上將面臨比大、小型車更大之安全威脅，建議應持續宣導，加強汽、機車駕駛人的行車禮讓與守法習慣，創造適宜推動開放之背景條件。

簡 報 結 束  
謝 謝 聆 聽