



重機上國道 到底「行」不行？

林明慧 報導

今年七月，上千名大型重機騎士自行騎上國道，並且集結於凱達格達大道陳情，要求交通部立即開放國道試辦，將路權「還」給他們。而隨後交通部邀請各界相關人士，召開研擬會議，最後決定將今年七月至明年六月訂為試駕觀察期，在這一年之中觀察國三甲與台64線上大型重機的駕駛行為，只要通過「安全、秩序及行為」三項檢核指標，政府就必須逐步開放大型重機上國道，未通過則持續評估。而近期立委鄭運鵬認為目前試辦的路段早已開放十年，且並非主要通勤路段，無法看出真實狀況，要求交通部應該擴大試辦路段，再度引發正反方激烈爭辯。

檢核三大指標	
安全	觀察路線之死亡及受傷事故件數
秩序	統計觀察路線的違規舉發件數
行為	觀察駕駛有無鑽車縫、違規超車、行駛路肩等違規行為

大型重型機車行駛國三甲與台64線的觀察檢核指標。（圖片來源 / 林明慧製）資料來源：[交通部國道高速公路局](#)

路權爭取十年 抗議政府失職

「重機是否能上國道」從重機引進台灣以來一直是備受討論的議題。台灣重機騎士爭取路權的歷史，最早可追溯於2002年時台灣加入WTO，為了秉持公平貿易原則，開放進口排氣量150C.C以上的大型重機，同時政府承諾未來150C.C以上大型重機的騎乘限制，一般僅限於兩條南北向的主要高速公路。2007年立法院修正道路交通管理處罰條例第92條，規定550C.C以上的大型重機比照小型車行駛及處罰規定，並開放行駛快速公路，且附帶決議公告施行後評估開放550C.C以上之大型紅牌重機行駛國道高速公路的可行性。

這幾年來重機團體頻頻抗議，要求合法的國道路權，終於在2011年時，立法院三讀通過「道路交通管理處罰條例」修正條文，允許在規定的時段和路段開放550C.C以上的大型紅牌重機上國道，此次修法通過被視為重機爭取路權平等的一道曙光。但是六年過去，政府不斷以民調與地方政府不支持為由，遲遲未公告可

開放的路段與時段，造成明明「法律允許，事實上卻禁止」的怪象，而引發重機團體忍無可忍，上凱道抗議交通部的失職。



今年七月重機團體自行騎上國道，並於下午聚集凱達格蘭大道陳情。（圖片來源 / [94要上國道臉書粉專](#)）

稅金同路權不同 合理嗎？

要求道路平權為多數重機騎士強烈爭取上國道的主因，台灣機車路權促進會主張人民有權利選擇要用何種交通工具、哪條路到達目的地，而且國道和其他平面道路相比，安全係數較高，政府無權剝奪人們選擇安全道路的自由。石姓重機騎士指出，目前台灣的道路系統除了國道以外，幾乎沒有足夠順暢的道路可以替代，禁止重機上國道，卻無法提供完善的替代方案很不合理。

根據交通部公路總局的牌照稅額表，500C.C以上的大型重機繳的稅金和小型客車其實是一樣的，卻無法和汽車一樣上國道，令重機騎士們感到不公平。黃姓重機騎士表示：「重機上國道本來就是應該要有的權利，繳一樣的錢卻無法享有相等的權利，感覺權利受損了。」

汽缸總排放量(立方公分)	稅額	
	小客車(自用)	機車
251-500		1620
501-600		2160
601-1200		4320
1201-1800		7120

1800-2400

11230

自用小客車和大型重機的牌照稅額對照表，繳相同的稅金擁有的路權卻不同，引發重機騎士的不滿。（圖片來源 / 林明慧製） 資料來源：[交通部公路總局](#)

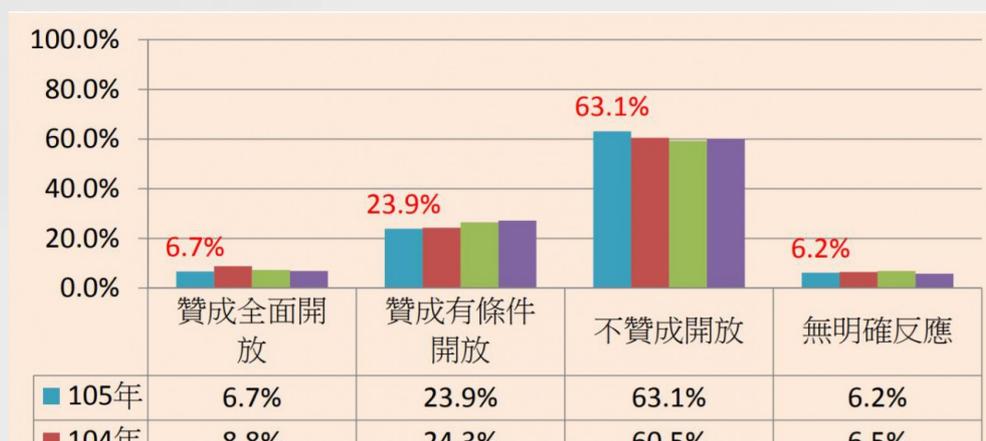
然而，有人針對這點提出質疑，難道繳了稅就可以擁有上國道的路權嗎？逢甲大學運輸科技與管理學系的副教授李克聰認為，路權並不是絕對的，政府有權利規劃及決定各種車種行駛道路或車道的權利，例如：都會區的高架道路為了避免損壞，通常會禁止大貨車行駛，為了交通安全或住宅區安寧，也會限制大貨車或沙石車的行駛路線。國道屬於公共財，政府在開放大型重機行駛國道前，應以大多數人的安全利益為考量。但是近年來大型重機的駕駛人口日益增加，截至2017年9月，擁有大型重機駕照的人超過33萬人，這些人行駛國道的權益的確值得重視。

先進國家大多已開放 台灣也應該跟進？

而支持重機上國道的人也以許多先進國家例如：美國、加拿大、德國等皆已開放重機上高速公路為由，要求台灣也應該逐步跟進。對此，交通大學運輸與物流管理學系的副教授吳宗修說：「你看美國電影裡機車在高速公路行駛的道路狀況，能和台灣放在一起想像嗎？」他表示，台灣地小，人車密度高，而現階段已開放重機行駛高速公路的國家幾乎都位於高緯度，其降雪的氣候導致機車並非主要代步工具，因此機車數量遠低於台灣，重機就算騎上高速公路，也不會造成太大的影響。再加上台灣的高速公路本來就是為了汽車而設計，其他國家的情況不能和台灣相提並論。

社會反對聲浪大 重機危險在哪裡？

明明允許大型重機上國道的法條早在2011年時已通過，為何至今交通部只願意開放國三甲僅五公里的路段？民調不支持為主要原因之一，許多人對重機的印象就是飆車、違規、愛亂鑽、很危險，擔心大型重機騎上國道後會死傷慘重。根據高速公路局近四年的民調顯示，超過6成的民眾反對大型重機上國道，更有接近九成的民眾對於開放後國道上汽、機車混流的狀況產生安全疑慮。



	6.9%	27.2%	60.1%	5.8%
103年	7.3%	26.5%	59.3%	6.9%
102年	6.9%	27.2%	60.1%	5.8%

關於是否贊成開放重機上國道的民意調查，超過六成不贊成開放，不到三成支持有條件開放，完全贊成開放的不到一成。（圖片來源 / 交通部）

但是重機真的有大家認為的這麼危險、可怕嗎？其實不然，重機的設計本身就適合長途旅行，穩定性跟煞車能力都很高，在正常行駛的狀態下十分安全。況且，違規才是造成車禍的兇手，起源於駕駛人的行為，和車種沒有關係。黃姓重機騎士就說：「汽車和機車都會有違規的問題，這是駕駛人本身守法觀念的問題，不應該把所有問題都歸咎於重機。」

然而，撇開駕駛人素質不談，最令人擔憂的一點是重機沒有外在的庇護，也就是所謂的「肉包鐵」，發生意外時整個人會暴露於危險之中，而且遇到障礙物的應變能力也不如汽車，像是被道路上的小石子噴到，或是在某些特定角度經過貓眼（反光路面標記），都會阻礙騎士正常行駛。今年七月就有一名年僅29歲的重機騎士疑似因輪胎壓到貓眼，導致車輛失速打滑，撞上水泥護欄，送醫急救不治。吳宗修認為，就算絕大多數重機騎士都很守規矩沒有違規，但是在國道上高速行駛的狀態下，一旦發生事故，必定造成悲劇。

此外，開放大型重機上國道之前，也必須考量是否會對目前國道上的其他車種造成影響。一直以來，大客車、大貨車都堅決反對重機上國道，因為大型車種有視線死角，萬一不小心撞到體積較小的機車，恐怕會吃上官司。盧姓貨車司機說：「我們開大車的最害怕機車，平常在快速道路上常被突然竄出的重機嚇到，萬一開放重機上國道，可能會為了閃避重機，而引發嚴重車禍，後果難以想像。」

若大型重機在這一年通過檢核標準，政府就必須陸續開放國道路段讓大型重機行駛。而大型重機騎上國道之後，駕駛行為必須比照汽車，審慎遵守交通規則。同時，政府必須做好相關配套措施，盡力減少社會大眾的安全疑慮，並且加強宣導汽車及機車駕駛人的行車禮讓及守法觀念，才能創造安全、和諧的行車環境。



記者 林明慧

編輯 李哲君

