

路不轉就「待轉」 路口藏危機

陳希妍 報導

2018/10/07

全台灣有2300萬人口，卻有超過1300萬輛機車。

現今，便捷又經濟的機車已成為許多學生、上班族群的生活必需品。然而，在人們享受機車所帶來的便利之際，同時也面臨著其附加的危險。不管是四輪族、二輪族或路人，皆共同使用一條馬路。道路交通安全關乎到每一個人，沒有人能置身事外。



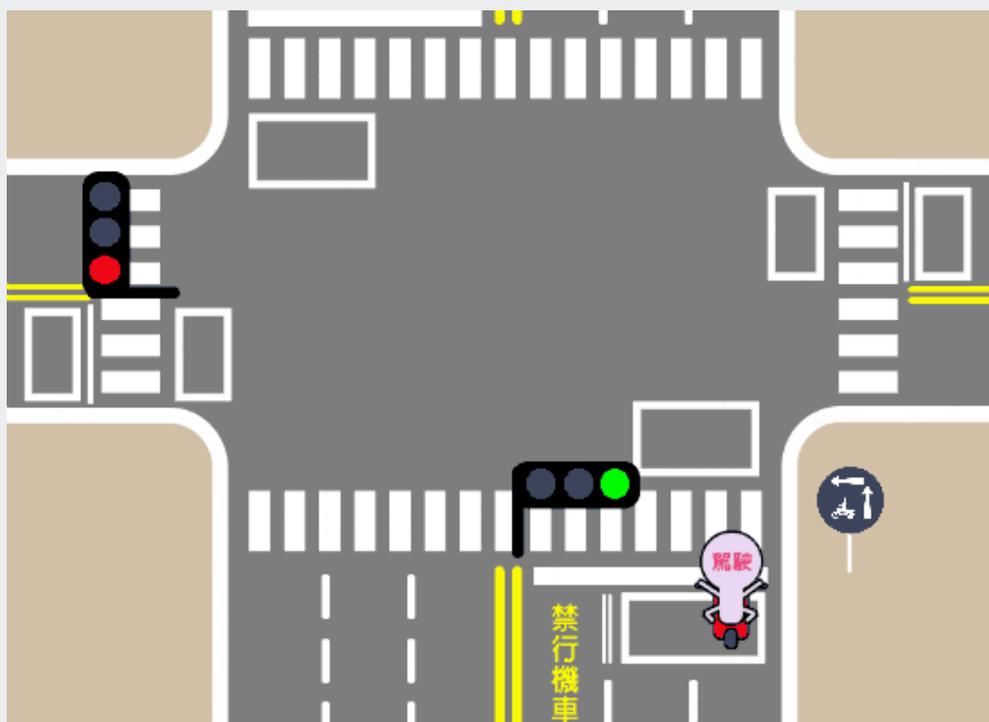
地上和地下皆四通八達的台北車站交通系統。(圖片來源 / 陳希妍攝)

全球機車與汽車的交通規則大致相同，僅有少數國家存在差異。根據交通部最新公布的機車調查報告，台灣機車密度居亞洲之冠，平均每平方公里的機車數量高達378輛，且每年以幾千、幾萬的單位持續增加。在這樣的環境下，台灣擁有許多特殊的交通規則，「機慢車兩段式轉彎」，俗稱的「待轉」便是其中之一，並於前年納入機車路考新制。但自從該規定實施以來，大大小小的爭議如同尖峰時

刻的車流量般接連不斷。究竟機車待轉是為了保障駕駛安全？還是增加風險因子？

何謂機慢車兩段式轉彎？

根據《道路交通安全規則》第99條規定，機車於交叉岔路口轉彎時，駕駛需遵循標誌或標線規定。若內側車道標示禁行機車，或行駛於三快車道以上的單行道道路，應依兩段方式進行轉彎。簡單來說，當機車駕駛在路口看到機、慢車兩段左轉標誌時，即使紅綠燈顯示綠燈直行，也不可以直接左轉或在內側等待，而是要先行駛至右前方路口的待轉區，與橫向的車輛同時前進。



機慢車兩段式轉彎標誌為一藍底白圖案的圓形，此為兩段式左轉示意動圖。（圖片來源 / 陳希妍製）

兩段式轉彎標誌規範的車種包含排氣量250cc以下的機車，及只能行駛於慢車道的車輛，如腳踏車、獸力車。違者將依《道路交通管理處罰條例》第48條規定，處新臺幣一千二百元以上三千六百元以下罰鍰。同時，依《違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則》裁罰機車駕駛人新台幣六百元罰鍰，並記違規點數一點。

相同模式 兩國法規卻大不同

除了台灣，在日本的《道路交通法》中也有類似的規定，稱作「二段階右折（にだんかいうせつ）」，且早我們好幾年實施。兩國法規最大的差異在於適用對象，日本僅要求排氣量50cc以下的輕型機車須兩段式轉彎。因其速度較慢，行經大路口時可能無法跟上車流，主要是以「車速」作為分流依據。

兩段式轉彎比較

	 台灣	 日本
 規定車種	排氣量 250cc以下機車 、 電動車、其他慢車	排氣量 50cc以下 輕型機車
 違規罰則	新台幣 1200元以上至 3600元以下罰鍰 ， 並記違規點數 一點	裁罰 5000日元 ， 並記違規點數 兩點
 相關號誌		 

台灣與日本的兩段式轉彎規定比較。(圖片來源 / 陳希妍製) 資料來源：[琦玉県警察](#)

官民無共識 反對聲浪大

去年底，台灣機車路權促進會發起「待轉大富翁」，在全台各地募集多名機車騎士於路口不斷繞行，以實際行動表達廢除待轉的訴求。該組織現任執行長林詠軒表示，行車狀況因人而異，規則並不符合個人的當下情況。政府應放寬兩段式轉彎的強制性規定，改為「選擇性」的方式，由駕駛人自行判斷是否要進行待轉。

林執行長也提到，台灣兩段式轉彎的規定缺乏邏輯及系統性規劃，「它被濫設了，有一些是單線道也被兩段式左轉，甚至同一條路不同的路口有一些要兩段式有一些不用。」每個路口標誌未統一，騎士需在路口附近切換車道。除了造成駕駛判斷混亂，也增加危險性。機車騎士黃小姐也說到：「待轉區不知道能不能統一點，有時為了要找待轉區，反而很危險。」而日本會在每個路口標明需待轉或禁止待轉的標誌，解決這種模稜兩可的狀態。

「你可以養成你自己安全的習慣。」林執行長說道，他認為直接左轉之所以會危險在於駕駛人的不小心。因此，該組織除了爭取機車路權外，也在臉書上積極倡導安全駕駛的觀念，並籌辦多場道安講習講座，希望透過教育來導正機車族的壞習慣。

道路安全的待轉區：
防衛性駕駛與重機上國道



【野青社】
媒體專責員 2017年10月29日

最近新聞正沸騰揚揚的罷賣運動、待轉大富翁與重機上國道議題，這些正是台灣機車路權促進會的串聯活動。

由於校園先天的地理位置，我們不像位於市區的其他大學生，多以單車為主要運動工具，而是有非常高的比例，以機車作為交通工具。

也因此，文化人對交通政策的設計以及安全度，雖有一定的敏感度，可是卻有於偏狹眼光的新聞版面以及因輪至上的政策視野，使得在這議題上，

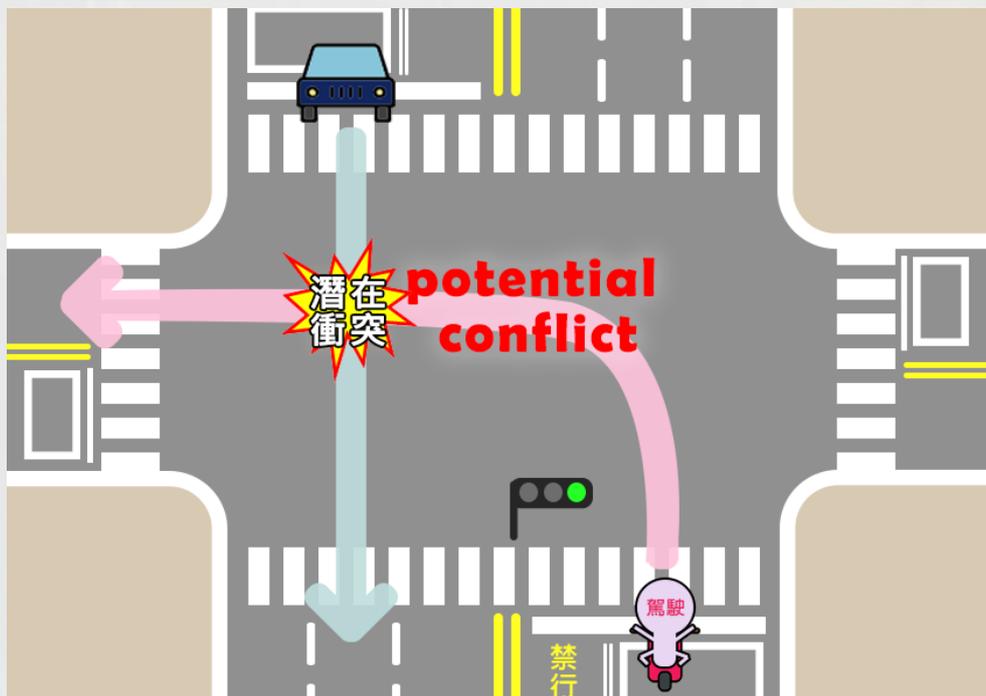


2017年台灣路權促進會舉辦的待轉講座。(圖片來源 / [FB粉絲專頁【野青社】](#) 授權)

由於台灣待轉法規的不明確性，也衍生出許多問題。如進行待轉時並未規定是否需打方向燈，造成打右轉燈的駕駛被誤認為右轉車。且若為多種運輸工具的使用者，不同車種規定的差異將增加違規的可能性。

待轉安全性 專家、數據來解析

國立交通大學運輸科技與管理學系副教授吳宗修解釋，直接左轉的風險來源在於自己的行車路線，將會與對向車的路徑產生交集，因而容易發生事故，運輸學理上稱作潛在衝突 (potential conflict)。然而，改為兩段式轉彎及搭配紅綠燈管控後，將可有效避免此風險。

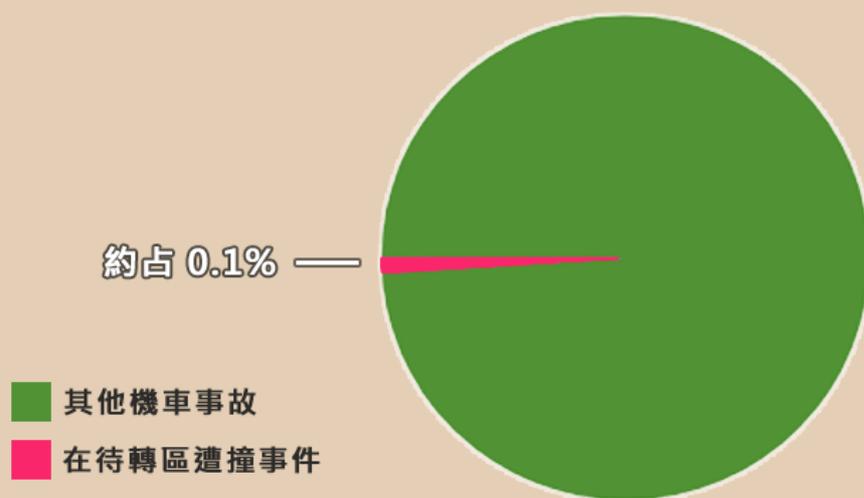


直接左轉路線將與對向車道車輛產生交集。(圖片來源 / 陳希妍製)

吳教授也對待轉格的爭議做出說明，如待轉格繪製於橫向車道的邊線以內，因此並不會與橫向的車流交會。而針對待轉格空間不夠的問題，他表示這牽涉到交通的尖離峰時段。若一味增大待轉格，以理論來解釋，在車流少時，將會過度投資 (over-investment)，即浪費空間的情形。因此，在特殊時空下，必須讓車流量呈現過飽和 (over-saturated) 的狀態，充分利用所有車道空間，才符合最佳大效率。

「國家政策要顧全大部分人，不會因為少數人都會轉而犧牲多數人。」自稱與台灣機車路權促進會「交手」多次，吳教授認為兩段式轉彎規定目前仍有存在的必要，因社會上大多數人對直接左轉的安全性仍抱有疑慮。「我會遵守這個制度，雖然有時候會不習慣，但車多的時候有比較安全。」機車騎士許先生說道。另外，臺北市政府警察局交通警察大隊事故處理組分隊長張書豪表示：「機車事故裡面，在待轉區被撞的事故，在去年大概有0.1%。」相較於其他機車事故，數量偏少。

民國106年所有機車事故 與在待轉區遭撞事故比例



待轉格標設位置也是待轉爭議中之一。然而，2017年機車駕駛於待轉區遭撞事故僅占所有機車事故的0.1%。（圖片來源 / 陳希妍製）資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊事故處理組分隊長張書豪、[警政統計通報](#)

因地制宜 邁向雙贏

儘管兩段式轉彎規定是由中央政府所訂定，但各縣市政府有權根據實際情況決定其管轄的各個路口號誌。且若當時有警察正在進行交通管制，也會優先考量警察的指令，為看似強硬的法規加上幾分的彈性，落實「因地制宜」的理念。如新北市交通局在本月4日（10/4）於淡水區淡金路二段北向外側增設「機慢車左轉專用道」，以藍色油漆鋪面引導用路人。該措施將大幅改善此區域待轉空間不足，並有效防止違規情形，確保騎士行車安全。





改善前
(待轉格空間狹小)



改善後
(專用道可容納更多輛機車)

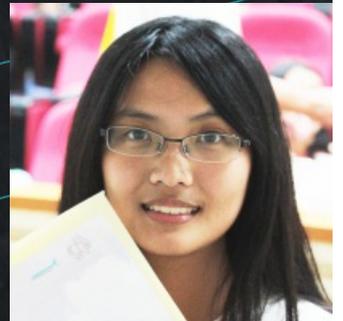
新北淡水區淡金路二段外側增設機車左轉專用道後對照圖。(圖片來源 / 陳希妍製)

民眾亦可透過政府設立的線上「[公共政策網路參與平臺](#)」向交通部提議，藉由與民間交流，提升政府治理效能。待轉爭議雖一時之間無法快速改善，但這項已實施幾十年的規定，至今仍是政府單位與學界高度關注、討論的對象。期望未來能在正反兩方聲音之間取得平衡，消除「不便」，共創「方便」。

縮圖來源：陳希妍攝



記者 陳希妍



編輯 黃淳婷