



機車騎士 三等公民

2012-01-07 陳建安 報導



在台灣狹窄的都市環境裡，許多上班族必須面對擁擠的人潮，對於每天需要通勤的人而言，低油耗、簡便、經濟效益高的機車變成了第一選擇，但是台灣對於機車的路權制定卻非常不健全。這使得台灣一千五百萬以上的機車使用者，成為人數最多、卻也是最弱勢、最被打壓的一個族群。

民國100年12月21日，中華民國機車黨號召全國機車騎士，於交通部前陳情抗議，希望能改善目前台灣的機車環境，還給機車族一個安全的、應有的駕駛環境。中華民國機車黨創辦人董建一表示，上千萬的機車族受制於現行法令關係，只能被迫擠在「路況最差的外側機慢混合車道」，天天受風吹雨打日曬，還得在被迫車陣中穿梭，隨時和違規臨停的汽車、計程車、公車搏命。董建一並且提出五大訴求諸如：「廢止『禁行機車』」、「不強調」兩段式左轉、將機器腳踏車正名為「二輪汽車」或是「摩托車」、盡速籌設「機車安全駕駛訓練中心」、開放150c.c.以上機車路權、盡速召開「二輪汽車交通管理政策聽證會」等，以保護機車騎士的路權。



機車黨號召機車族一起上街抗議，為台灣機車族群發聲。(照片來源 / Google)

路權開放 安全考量

交通部路政司長陳彥伯曾在媒體表示，在安全的前提下，應維持部分快車道『禁行機車』的設計。為照顧機車路權，幾年前已修正過相關法規，現在多數單行道及兩線道以下的道路，除非事故頻繁等原因，否則，此類道路多數已未劃設「禁行機車」標線。但是目前在台灣，機車的路權還是受到相當的限制。

在世界大部分的國家裡，550c.c.以上的大型重型機車的路權與一般小客車的路權相同，在一般平面道路上並沒有「禁行機車」的道路規範，更沒有「兩段式左轉」的規定。機車駕駛人黃楷閔表示：「台灣人騎乘機車的比例相當高，機車的路權卻比腳踏車還不如？」

機車的速度並不輸給汽車，路權卻比腳踏車更低，實在相當荒謬。腳踏車不會因為沒有兩段式左轉被罰錢，機車會；腳踏車並不會因為逆向而被罰錢，機車會；腳踏車騎在人行道上，一般人視為理所當然的事情，如果是騎乘機車卻可能因此吃上罰單。網友紫色玩家交叉分析了交通部由民國95年至98年給的三筆數據後，得出一個結論：「發生事故有96%原因是駕駛人違規，跟汽機車路權無絕對關係！」

媒體歷屆廣告

推薦文章

- 變化自如 幕後的聲音演員
- 那些年 爸爸與芭樂的回憶

- 關余膚色 我想說的事

總編輯的話 / 郭穎慈



本期共有十九篇稿件。頭題〈夢想配方 攝影甜點與咖啡〉忠實刻劃一位科技新貴勇敢出走，開設一間攝影風格咖啡廳的歷程和堅持。

本期頭題王 / 洪詩宸



嗨，我是詩宸。雖然個子很小，但是很好動，常常靜不下來。興趣是看各式各樣的小說，和拿著相機四處拍，四處旅行。喜歡用相機紀錄下感動，或值得紀念的人事物。覺得不論是風景還是人物，每個快門的...

本期疾速王 / 吳建勳



大家好，我是吳建勳，淡水人，喜歡看電影、聽音樂跟拍照，嚮往無憂無慮的生活。

本期熱門排行



夢想配方 攝影甜點與咖啡
洪詩宸 / 人物



橙色的季節 唯美「柿」界
陳思寧 / 照片故事



老驥伏櫪 馬躍八方
許翔 / 人物



追本溯源 探究大地之聲
劉雨婕 / 人物



變化自如 幕後的聲音演員
張婷芳 / 人物



外側停滿了車輛，內側又畫上禁行機車，叫機車族何去何從？（照片來源 / 中華民國機車黨）

機車考照 有考有照

在台灣，只要年滿18歲，通過健康檢查的國民都擁有考取機車駕照的資格，但是這種考照制度卻淪為形式，只要簡易的筆試測驗和路考達70分以上即可取得駕照並且上路。扣除近乎沒有實際意義的筆試不談，就連路考的設計都不符合實際路況！

路考時，較輕微的錯誤諸如直線平衡未達七秒、單腳或雙腳著地等等規定一次扣32分，即代表犯這種錯誤發生一次就必須重考。許多網友反應，直線平衡未達七秒代表「駕駛人無法在低速時保持車輛平衡」，而單腳或雙腳著地的規定則表示機車在低速行進時若無法平衡，也不能將雙腳伸出以保持車輛平衡。也有其他網友提出疑點，指出實際駕駛時就算「低速」無法平衡車輛，因為速度不高，在安全上並不會造成非常大的影響。而雙腳無法著地更是令人不解，紅燈轉綠燈後，機車還沒平衡的時候駕駛人也需要把雙腳伸出以保持平衡，但是伸出雙腳平衡或是腳踩到地上並不會對安全造成影響。

台北大學機車研究社社長張繼中表示，台灣的考照制度根本沒有任何效用，只要是正常人都能拿到駕照，但是在實際道路駕駛上，合格的駕駛人少之又少，可見台灣的考照制度應有所改變。機車駕駛人谷汶翰也表示，對於路權不該有大小眼，騎士素質是一個問題，但是不應因此而隨意限制路權。

台灣的駕照幾乎每個人都考一次或兩次就能夠取得，但是相較於日本，平均考照達十五次以上才能取得，考照項目也較困難、較符合實際駕駛狀況。而且日本的機車事故比例遠低於台灣，除了人民守法外，駕照取得的門檻是否也造成兩國騎乘機車環境以及機車駕駛人素質的差異？台灣的考照制度是否過於簡單，或是路考設計無法符合實際狀況、駕駛人是否擁有足夠的安全駕駛觀念等問題，有待我們審慎思考。

花大錢 沒路權

環保署過去研究發現，駕駛人在等紅綠燈的時候，汽機車排放出來的廢氣會對健康和環境造成威脅，於是政府近期將研擬通過法規，規定自2015年出廠的機車中須強制加裝「怠速自動熄火裝置」，讓機車在怠速三分鐘以上時能夠自動熄火，減少廢氣排放，達到更高的六期環保標準。

這個舉動也令許多機車使用者匪夷所思，就現今一般騎乘的環境而言，除了機車故意未熄火或是忘記熄火便下車買東西以外，並沒有什麼實際情況會讓怠速超過三分鐘；就算是等紅燈時，最長的紅燈也才120秒，未達三分鐘怠速熄火的標準。以環境保護觀點來看，政府為了減少機車怠速的時間，強制要求機車加裝怠速熄火裝置，卻同時強迫機車族需要花更多時間「兩段式左轉」，實在很不合理。舉一般最常見的60秒的紅綠燈為例，怠速熄火裝置不會有任何作用，兩段式左轉卻會產生120秒的怠速時間，如取消兩段式左轉，則可減少60秒的怠速時間。

除了不符合實際情況外，加裝怠速熄火裝置也會造成車價的上漲，裝置本身晶片約兩千元之外，不斷熄火、發動的過程會對機車許多零件(如啟動馬達和電瓶等)造成傷害，前前後後多產生的成本估計會在五千元左右。

在五年前，當時售價最高的機車不過才五萬多元，平價車種大約四萬多就能夠買到，對一般民眾並不算太大的負擔。但是五年後，六萬多的車卻稱為平價車種，頂級甚至超過九萬以上，對於月領22K的上班族而言，實是一項龐大的負擔。法令逼迫車商增加許多成本，車商勢必得提高車價，將成本轉移至消費者身上。台灣山葉機車不具名主管在網路媒體上表示，實施機車五期時，車價漲了一萬多元，現在六期又要求一堆，機車愈來愈貴，消費者可能無法接受。

駕駛環境 你我有責

台灣因為地狹人稠的地理環境，一般人都選擇機車作為第一交通工具，也使得台灣擁有機車王國的稱號，但是在制定機車相關法規及考照制度的同時，更應該多聽聽機車族的聲音，同時駕駛人也應該自我培養更高的素質和技術，以降低事故發生，共同為台灣帶來更好的駕駛環境。

資料參考：

中華民國機車黨：

<http://www.facebook.com/Motorcycle.Party.ROC>

Mobile01小惡魔的機車同好會：

<http://www.mobile01.com/topicdetail.php?f=267&t=2494319>

交通部公路總局：

<http://www.thb.gov.tw/tm/wcf.aspx>

影片參考：

交通部公路總局路考評分解說：

<http://www.youtube.com/watch?v=NRT5dWUv1k>

獨立特派員機車黨專訪：

<http://www.facebook.com/photo.php?v=303522179692105>



多元創意 單一主題同人展

臺灣的同人誌販售活動日益興盛，更出現限定特定主題的「單類型同人誌販售會」，顯示同人活動的多樣面貌。



那些年 爸爸與芭樂的回憶

在阿爸生日那天，摳摳憶起爸爸與芭樂的故事。

▲TOP

關於喀報 聯絡我們

© 2007-2014 國立交通大學 傳播與科技學系 All Rights Reserved.

Powered by  DODO v4.0