

交通部運輸研究所

「推動自行車道系統之重要議題」座談會

會議時間：2007 年 8 月 8 日（星期三）
上午 10 時

會議地點：運輸研究所 10 樓第二會議室

主持人：陳組長一昌

紀錄：賴靜慧

出席單位及人員：（略）

一、簡報及討論：（略）

二、會議紀錄

1. 財團法人自行車暨健康科技工業研究發展中心

- （1）長期應推廣自行車專用道的觀念，短期內因目前交通環境的限制，可採共同分享車道的作法。

2. 台灣自行車環島運動協會

- （1）協會有相當豐富的自行車帶隊經驗，蘇花高速公路為公認的死亡公路，但是協會在騎乘前會瞭解狀況、做好準備（人、車），所以在騎乘時，可以和大貨車安全共處，大貨車也會禮讓我們。
- （2）贊成短期內，自行車和其它車輛共享車道。
- （3）有關於日前「1 M 隱形車道」的課題，在 3 M 以下的道路是可以接

受，但 3 M 以上的道路，我們希望享有 1/3 的道路空間。

3. 財團法人自行車新文化基金會

- （1）我們不談「自行車專用道」，談的是「自行車道」。
- （2）我們現在推動自行車，目標是要「改變」現有交通環境：完成自行車環島道路，並不是我們的目標。
- （3）機車是「機動車輛」，應該和汽車一起行駛快車道，如果我們追求的是「和解共生」，機車與汽車可以共生，雖然可能無法和解。
- （4）「以和解共生為核心」應改為「以和平共生為核心」。
- （5）現階段，機車若可行駛慢車道，便不應推廣「機車專用道」及「機車優先道」，而慢車道也可以用標線從中間劃成 2 部分，左邊供機車走，右邊讓自行車走。
- （6）在自行車道穿越路口的部份，現在法國巴黎市區便採用與日本相同的設計方式，在行人穿越道旁劃設自行車專用的標線與穿越空間，而號誌則看行人專用號誌。
- （7）路口二段式左轉的方式，是可以推動的。
- （8）「1 M 隱形車道」不可行，日本的自行車道寬度至少 2 M，若受環境限制則可縮小到 1.5 M。

- (9) 強制配戴安全帽，在目前推廣階段會有問題，除了執法不易外，騎士暫時停下來休息時，安全帽放在何處？而且，有許多民衆騎的是尷尬距離（如只是到居家附近買個東西）。因此，現階段應採用勸導方式；至於配戴安全帽的年齡部份，可推廣讓學校規定學生配戴安全帽。
- (10) 自行車發生車禍時，警察通常會認為需要負責的是自行車。我們應該提供自行車一個正式的定位，而不是不管他們，讓他們自己打糊塗仗。

4. 台灣自行車輸出同業公會

- (1) 輸出同業公會是由自行車製造商及貿易商組成，因為依照現行法規，自行車製造業無法成立獨立的公會，只能隸屬在車輛同業公會下。
- (2) 10 年前，台灣所製造的自行車 10 輛有 9 輛外銷；現今 10 輛有 7 輛外銷，可見台灣使用者已大量增加。
- (3) 有關路權部份，除了新興地區可透過事先規劃而施作自行車道外，現有道路環境中，應先由教育、宣導開始教育自行車要靠右騎乘；可由學校開始，也應由一般的大眾傳播方式，向一般民衆宣導。

5. 千里步道籌備中心

- (1) 在都會生活空間部份，可採用車道縮減的作法，我們理想上的配置是：1 個汽車道 3 M + 1 個機車道 2 M + 1 個自行車道 2 M + 1 個人行道 1 M，共 8 M。但目前的狀況是，汽車道 3.5 M，是否可以縮減為 3 M？此可由學校的周邊開始調整。
- (2) 環島路線的部份，是希望能結合文

化、環保、地方產業等，而推出國 11 路線的想法。未來道路在重鋪時，可做出自行車道。

- (3) 關於安全帽的部份，同意新文化基金會的看法，在目前推動自行車階段，不適合強制配戴安全帽。

6. 台北市交通管制工程處

- (1) 有關台北市將要執行強制自行車騎士配戴安全帽乙案，支持與反對者均有。我們執行這項工作的原因，是因為去年有 7 位自行車騎士死亡，且均未配戴安全帽。
- (2) 基於以前執行機車強制配戴安全帽的經驗，為使自行車騎士確實配戴安全帽，應先立法才有利於推廣。
- (3) 自行車係屬人、或是屬車，應先定義，因為以法規而言，自行車屬車，但一般民衆觀念可能還是認為自行車跟人比較類似。
- (4) 我們最近發生一種狀況，即台北市有許多車道均繪設「禁行機車」，但卻未禁止慢車進入。
- (5) 自行車在路口穿越的問題，當路段上是人車共道時，路口的行人穿越道是否可視為人行道的延伸？即自行車可否直接騎在人行穿越道上，通過路口？依照營建署的規定，自行車道至少 2 M，依照設置規則，行人穿越道線至少 3 M，再加上至少 2 M 的機車待轉區，若提供自行車在路口的專用穿越空間，則台北市不容易找到鄰近路口處有 7 M 的空間，可供設置。
- (6) 中央應儘速訂定全台通用的自行車道設置準則，因為營建署的規定以硬體設施為範圍，並沒有交通行為相關的規範。例如高雄市工務局施

作許多條件很好的自行車道，但其標誌標線可能因未完全依據設置規則，而造成後續執法上的困擾。

- (7) 有關路網規劃部份，荷蘭的作法是分幹道型、地區型的自行車道，搭配組合，前者有專用路權，後者以指標進行導引，指標的作法可能有助於解決 7-8 M 道路的問題。
- (8) 有關佈設自行車道的政策說服力問題，英國倫敦市市長強力抑制機動車輛成長，除了提供自行車騎乘空間外，也鼓勵自行車租賃業。因此，我們或許可以鼓勵業者設置自行車租賃站，如此一來，大眾運輸便能載送自行車，而停車場也應能提供自行車停車空間。

7. 台北市交通局

- (1) 如果電動自行車在速度等特性上，與腳踏自行車有明顯區別時，在法規及管理上，便應分開處理。
- (2) 自行車穿越路口部份，建議採日本作法，在行人穿越道旁劃設自行車專用穿越空間，自行車可看行人專用號誌。
- (3) 建議中央應儘速訂定自行車道的設置準則。

8. 台北市警察局

- (1) 本市基於保護自行車騎士的安全，自今年 7 月 1 日起，以口頭勸說方式，請騎士配戴安全帽及遵守其它相關行駛規定，自 9 月 1 日起將取締重大違規行為，如：闖紅燈、逆向騎車、騎乘快車道、穿越快車道；至於騎乘人行道、行人穿越道線及未戴安全帽的行為，尚未列入取締範圍。

9. 高雄市交通局

- (1) 本市目前除了在愛河、港區設置休憩型的自行車道外，也在市區道路設置通勤型的自行車道。
- (2) 本市市民有 60% 使用機車、30% 使用汽車，使用自行車的比例為 4%，設置自行車道有政策說服力上的問題。
- (3) 目前營建署預計將一份自行車道的規劃研究發展成為自行車道準則，建議能將自行車專用時相、時制納入其中。此外，相關自行車道設置剖面圖中，並無機車存在，建議能增加機車於剖面圖中。
- (4) 高雄市的車禍案例當中，高齡者、晨昏時段均多，建議在法規中能規定或提醒自行車騎士，關於自行車的車輛安全配備。

10. 高雄市警察局

- (1) 目前各縣市已在推動自行車，但仍缺乏中央統一規定的路權、安全配備。
- (2) 自行車的安全帽價格過高，比機車安全帽還貴，在強制配戴前，應先降價。
- (3) 有關車輛安全配備部份，目前為選配，可否透過公會強制要求廠商，車輛出廠時至少要貼高強級反光設備？因為現在學生夜間補習、高齡者晨昏活動時，所騎之自行車車體均不反光，很難被其它車輛看見。

11. 內政部警政署

- (1) 處罰條例 69 條及 69 條之 1 通過後，較大的問題是「電動自行車」等同於傳統的自行車。

- (2) 電動自行車若不應等同於腳踏自行車，則法規及相關規定，應分開處理。運研所的研究中，建議不應受限於現行法規，若有需要，也可在騎士年齡、駕照、牌照等方面做出限制的建議。
- (3) 自行車道的設置相關規定，是否一定要由中央訂定？爲了因應當地學校在上、放學時大量的自行車，汽車車道是否可在特定時間爲自行車道？在共通原則部份，可由中央訂定，但應保留縣市在因地制宜上的管理彈性。
- (4) 若沒有「隱形車道」的觀念，如何共生？「隱形車道」的觀念需要對機車、自行車同時宣導，至於隱形車道的寬度，可再討論。
- (5) 依交通部因應新修訂的處罰條例 69 條及 69 條之 1，所作的配合法規分工，本署最近將會送道路交通安全規則的條文修正建議草案到交通部，目前初步草擬的修正方向爲：當工程無法實際標繪出自行車道時，採用隱形車道的觀念；路口採二段式左轉；增訂配戴安全帽的宣示性規定（因處罰條例無強制規定，故無罰鍰）；電動自行車視同輕型小型機車，需配戴安全帽。
- (6) 慢車的罰鍰低，執法結果可能面臨比例原則問題而無法有效執行，在執法時應予以考慮。而自行車道設置時，應就實際需求審慎思考，不要過度依賴執法。

12. 內政部營建署

- (1) 短期內要推動人車共道，並不太可行。根據本署最近針對 5 萬人口以上的城市調查人行道的結果顯示，

有足夠寬度之人行道的城市並不多。

- (2) 贊成由國中、國小的宣導、教育著手，推展自行車的相關使用。
- (3) 本署明年將補助各縣市先作自行車道路網的規劃。

13. 教育部

- (1) 有關將自行車納入正式教育課程中，我們會依執行計畫的方式，採融入式教學進行，故有關修法建議的部份，可否刪除？

14. 經濟部標準檢驗局

- (1) 有關自行車安全帽的部份，已與直排輪等訂有 CNS 標準。

15. 交通部公路總局

- (1) 台灣城鄉差異大，全台一致性的自行車道標準、作法並不可行，現在的環境要推動自行車道有其困難度，但可進行觀念的推動。
- (2) 電動自行車不論在重量、速度等特性上，均與腳踏自行車不同，應分開處理。
- (3) 由於道路空間有限、自行車騎乘人數明顯較少的狀況下，推動自行車專用道有其困難度，龐大的機車量如何規範？
- (4) 現行法規中有自行車的道路空間。台灣機車量龐大，可先於自行車使用觀念普及後，再視自行車數量進行自行車道的規劃，然後透過示範道路的方式，檢視規劃成果。
- (5) 有關自行車道的規範及手冊，屬交通部權責，建議由運研所主導，本局可配合辦理。

16. 交通部道路交通安全督導委員會

- (1) 今天來，相當希望能聽到各個民間單位對於電動自行車、腳踏自行車的管理看法與建議，期望產業、團體能再提出此方面的意見。
- (2) 有關國中、小騎乘自行車戴安全帽，本會每年均有執行計畫持續推動。
- (3) 在道安規則中，應有宣示性的騎乘自行車配戴安全帽之規定。
- (4) 有關車道縮減的意見，因為汽車道尚有大貨車、聯結車行駛，而此類大型車輛行駛時，會在車側產生氣流，明顯影響自行車的騎乘安全。所以應先與自行車騎士建立安全的認知，才可進行縮減。
- (5) 本會的目標是在追求降低台灣的所有事故死亡人數，而非針對單一車輛種類考量。

17. 交通部路政司（電話表達意見）

- (1) 有關安全帽的修法建議，若是屬安全帽標準部份，其權責單位為國家標準局，建議調整分工單位。

18. 行政院體育委員會

- (1) 本會自 2002 年開始推動休閒性質的自行車專用道，2006 年時，經民間團體建議，而衍生出千里自行車道、萬里步道計畫，推動通勤性質的自行車道，致而衍生路權及法規上的相關問題。
- (2) 自行車的路權，需考慮城鄉差異，新建道路可事先規劃理想的狀況，但舊有的道路，則需與其它車輛或人合併共用。
- (3) 本會於 7 月底已完成正確騎乘自行車及自行車安全配備的手冊。
- (4) 目前正在進行北部 7 縣市的自行車

路網串連工作。

19. 行政院公共工程委員會

- (1) 各單位在推動的自行車道系統，尚未大量在都市中推出。
- (2) 行人可與自行車共用空間。可將自行車視為人，人不用安全帽，但需要的是安全的環境。
- (3) 隱形路權並不安全，實體分隔比較適宜。
- (4) 電動自行車應視為車輛，與腳踏自行車不同。

20. 交通部運研所運工組

- (1) 提供自行車安全騎乘的環境，是一項需要努力的工作，但並不是一蹴可及。
- (2) 本組提供自行車道配置前後的人、車狀況模擬展示，各實務單位可利用此類工具，以視覺影像方式，提供作為設計結果的交通環境改變狀況說明，以說服長官或民衆。

21. 主席結論

- (1) 各自行車相關團體充分體認既有現實環境中，車道空間不足之問題，同意以「和平共生」為核心，讓自行車與他車種共享路權。
- (2) 本所將參照各公、私部門代表意見，以降低各種運具的事故與死亡人數作最優先考量，研擬可行的交通安全管理方案。
- (3) 各單位有其它相關意見，仍請主動提供本所參考辦理。



(資料提供：TBEA)