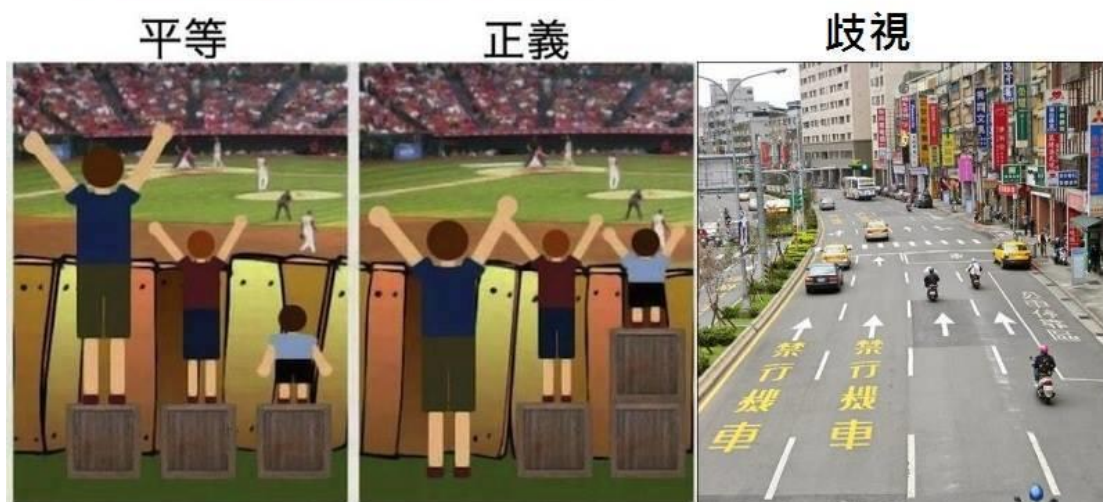


重機上不上國道跟你有很大的關係！

重機上國道，一直都不是是非題，而是選擇題。日本、加拿大、美國等政府，都一再警告他們的國人，遊台時，千萬注意交通安全。你開車騎車上路的安全與否，跟重機上國道，或者外國人來台的安全，都密不可分。看完這篇文章，你可以更知道台灣交通混亂的來龍去脈，問題一直都只是同一個。如果你也認同，請分享這篇文章，讓更多人知道。

平等は正義を意味するものではない



平等：所有人有絕對同樣的資源。正義：依照個人狀況給予適當的資源。歧視：這個資源你不能用。

他們算公民不服從？是這樣子嗎？

說到公民不服從，大家第一個想到的一定是太陽花運動。公民不服從在維基百科裡的解釋是說：「公民的『反對權』就是指『公民不服從』，雖可能涉及違法的行為，卻是出於對『社會良知及正義』等公共利益的重視而不得已所採用的一種手段。」

那麼重機騎士不斷吶喊，說法律早三讀通過，為何遲遲不讓重機騎士上路？一般民眾不了解他們的訴求，也不認同重機騎士所謂的「公民不服從」。因為有些人認為重機上國道跟「公眾利益」毫無關聯。但是，如果真的這樣想，那麼中華民國政府會在後面偷笑，笑到你心裡發寒。

請您跟著我們來做個想法實驗：假設今天你要從台北到高雄，你會有幾個選擇，飛機、高鐵、台鐵、客運，或是自己開車。但是，假設二十年前政府就禁止長途使用鐵路設施，逼得你要搭飛機或自己開車，你會不會覺得「選擇權」被剝奪了？

或許你現在冒出了幾個想法，以前沒有高鐵、自己開車沒差、搭客運舒服，有了高鐵可以選擇以金錢換時間等，這些想法都沒有錯。但是真正缺少的往往是你所

不知道的，也就是假如沒有高鐵，你會覺得有高鐵好或不好嗎？答案肯定是不知道或沒想法的。



上圖是白牌機車駕照，但交通部寫得很明白這是「汽車駕駛執照」，可駕駛普通重機。在國外，具有普通重機的駕照就可以行駛所有道路，當然包含高速公路，不存在「車種歧視」。

人權就這樣默默地被政府剝奪了

當選擇權套用在一台交通工具時，人權賦予了「我」可以行使「選擇權」，我選擇哪種交通工具、哪條路都是出於我的「自由意志」，為什麼政府要剝奪？既然要剝奪也要有合理原因。例如老人代步車、滑板車、牛車這種非汽缸形式的車輛車速普遍不快，這類的剝奪是合理的；但同樣都是汽缸形式的汽機車，為什麼會有兩種截然不同的選擇權？一樣都是機車，為什麼可以行駛的路卻不一樣？這在外國人眼裡，都是很不可思議的事情。



六十年前，與國外同步時尚穿著的女性是不能在大街上行走，被警察發現將會拘留一晚。

政府大喊依法行政，卻是喊給人民聽聽而已

重機可上國道的條文已經由立法院三讀通過，但卻被交通部扭曲為「可開放的路段由交通部決定」，而非立法院立法的「由騎士選擇是否要行駛交通部公告開放的路段」；有在關心礦業法的朋友，都很清楚地知道政府藐視法律與立委早已不是新鮮事。

所以我們把這些違法濫權的事情放在一起看，就很明顯的可以得知，人民對於違法濫權的政府沒有任何可以作為的項目，不管是監察院的彈劾、人民的罷免權還是法律的公益訴訟，都沒有非常顯著的效果，才導致現在的政府肆無忌憚地隨意解

釋法律，反正只要不觸犯刑法，其他什麼公務員懲戒委員會根本就只是紙老虎而已。

那麼，重機上國道這件事，其實只是眾多政府不作為的其中一個鏡子；但是這件事，卻是跟交通安全有很大的關係。因為交通部的不作為，導致台灣每年因車禍死亡一千餘人、傷亡三十多萬人，而重機上國道這件事，也只是為了讓機車騎士能使用最安全國道的先鋒，最終的目的還是破除禁行機車這種歧視法規，並且讓所有白牌騎士「恢復」可自由選擇道路的權力而已。

高速公路很危險！機車上來是不要命的行為？

表 10、103 年道路交通事故 A1 類死亡人數結構比按道路形態分

道 路 形 態	死亡人數 (人)	事故類型結構(%)			
		車與車撞	車本身	人與車撞	平交道事故
總 計	1,819	58.88	27.38	13.41	0.33
直路	795	49.06	35.97	14.97	-
交叉路	788	75.38	10.28	14.34	-
彎曲路及附近	157	35.67	60.51	3.82	-
橋梁	21	61.90	33.33	4.76	-
高架道路	15	33.33	60.00	6.67	-
坡路	10	50.00	50.00	-	-
其他	33	24.24	45.45	12.12	18.18

警政署專員丁大宇在 104 年的報告中提到，「直路中以車與車撞及車本身撞為主，顯示直路機動車輛速度較快，稍有疏忽易造成事故；交叉路事故以車與車撞占最多；彎曲路及附近事故以車本身撞為主，顯示彎曲路及附近不易駕駛，造成交通事故比重較大；高架道路事故以車本身撞最多。」車本身就是自撞。

警政署專員丁大宇在「道路交通事故死亡人數與國際比較分析」專案報告的內容顯示，民國 103 年平面道路的直路、交叉路與彎路等類似平面道路的死亡總數是橋樑與高架道路的 4 8 倍，警政署專員丁大宇在「道路交通事故死亡人數與國際比較分析」專案報告的內容顯示，民國 103 年平面道路的直路、交叉路與彎路等類似平面道路的死亡總數是橋樑與高架道路的 4 8 倍，4 8 倍！封閉式道路的安全特性是最適合機車行駛的，但政府卻忽略機車族的安危，置機車族於風險之中，這是民主國家所不能忽視的一大瀆職！

然而高公局提供的資料顯示，民國 103 年死亡人數為 59 人，整整是平面道路
然而高公局提供的資料顯示，民國 103 年死亡人數為 59 人，整整是平面道路3 0

倍！而全台灣的高速公路總長 988 公里，103 年總共有 52 億輛次的車輛上了高速公路（總行駛長度 281.4 億公里），才 59 個人死亡！

所以為什麼重機騎士要爭取路權，並不是為了飆車，而恰恰是為了要安全用路，為了使用安全係數最高的國家級道路。然而，重機騎士擁有的路權，總有一天也會換成白牌騎士。但是交通安全與否，跟車種卻沒有關聯，反而跟「人心所向」密不可分。

102-104年國道A1類交通事故肇事原因件數統計

年度	未保持行車安全間距	輪胎爆破或車輪脫落	超速	變換車道不當	未注意車前狀態	載貨超重	酒後駕車	疲勞駕駛	行人、乘客過失	拋錨未採安全措施	其他	合計
102年	5	5	2	14	15	1	3	0	0	5	15	63
103年	5	5	2	17	13	1	0	0	4	7	5	59
104年	4	4	2	20	16	0	7	0	0	13	11	77
總計	14	14	6	51	44	2	10	0	4	25	31	201
事故比例	7.0%	7.0%	3.0%	25.4%	21.9%	1.0%	5.0%	0.0%	2.0%	12.4%	15.4%	100%

高公局提供資料，不分車種的死亡事故，一再證明國道很安全。

我看很多重機都會違規！這樣太危險！



國道連環追撞 21 車受波及，原因是下大雨。

發生車禍一向都是遺憾。沒有人希望發生車禍。但是發生車禍卻是不分車種，並不是重機就一定會發生車禍，小客車就一定不會發生車禍。會發生車禍的人，就算他開牛車，只要馬路上隨便來一個神轉彎，一樣會發生車禍。所以不管駕駛它開的是汽機車、超跑還是重機，該車禍的時候絕對跑不掉。

這個就牽扯到駕照濫發與罰則過輕的問題了，也和台灣人行車觀念不佳有很大的關係。如上圖範例，大家都知道下大雨要保持安全距離，但這次的連環車禍的原因，卻恰恰是因為沒保持安全剎車距離和隨意變換車道。如果政府有大力宣導 50 公尺或兩秒反應時間的安全距離，這個車禍就能避免。不可諱言，不論機車、小客車、大客車、聯結車，大多時候都沒意識到沒保持安全距離是比超速還容易發生車禍的。這個責任在政府，現在卻經常由民間來推動所謂的安駕。台灣人，現在只能自救了。

台灣政府沒教民眾怎麼禮讓，民眾卻不知不覺中學會禮讓



台北捷運手扶梯靠右的習慣，歷經十多年仍然持續著。

駕照濫發的問題讓台灣人上路都是憑經驗，進了捷運也憑經驗跟著大家靠右上電扶梯，卻不曾想過「為什麼」？

原因很簡單，其實是因為模仿國外電扶梯會靠邊的習慣。但是國外靠邊是來自於馬路的駕駛習慣，也就是「慢車靠右、快車靠左」。如此可達到最大運輸效益，也不會讓想快的人快不了、想慢的人被逼車。



這插圖大概再二十年後才有可能成真。

最近有些地方汽機車駕駛右轉時開始會禮讓斑馬線上的行人，可是遇到沒有紅綠燈的斑馬線時，卻又不禮讓！是不是也沒想過「為什麼要禮讓行人」呢？

每個人都會成為行人的時候，不禮讓行人只會快了三秒，禮讓行人卻讓行人多了安全的二十秒，為什麼不讓呢？禮讓完後油門多踩一下就把三秒補回來了，不是嗎？

所以話說回來，重機違規與否根本就不是重點；重點是為什麼那個人要違規？是違規成性還是教育使然？政府做了什麼，而我們又做到了些什麼？我們真的知道什麼是交通安全，不造成別人的安危、同時保護好自己的安全嗎？

重機上國道與否恰恰是很好的公民教材

不論是重機族要求政府依法行政，要求行駛最安全道路，還是民眾檢視何謂交通安全、參與解除禁行機車等運動，其實都只是展現了台灣民眾想了解交通安全的心，想要喚醒政府開始作為，只是大多數民眾不清楚該如何下手，只好跟著鄉民一樣看熱鬧，卻不知道該怎麼辦。

但是正在看文章的你，只要持續關心交通安全，不但你能為交通安全多盡一份心力，也能監督政府不要再胡作非為，最後把選票支持最能改革政府與關心交通安全的民代們，這就是對台灣交通最好的方式。

不管重機哪天能上國道，也不管什麼時候才能真正的交通解嚴、道路平權，交通就只是彼此尊重而已。走在路上都不會和前面的人前胸貼後背的走了，開車或騎在路上怎麼會想跟前面的人零距離的緊貼著呢？真正的把前方「汽車騎士」「汽車駕駛」當人、把「行人」當弱勢，逼車和危險駕駛就會逐步減少。人跟人之間是會互相學習的，你讓了惡劣駕駛的行人一次、兩次、三次，下次他駕車遇到行人過馬

路時，就會想起被禮讓的美好經驗的。同樣的道理，不管在高速公路還是平面道路，只要有一個互相禮讓的開始，它就不會結束。

所以台灣交通安全一直不好的主因，除了交通部難辭其咎以外，人民也要懂得去找尋交通安全的真理：也就是「究竟如何開／騎車才能讓別人安全到家」？

如果認同這篇文章，請分享給你的朋友，讓他們知道就算沒有重機，上不上國道似乎他們無關，但政府政策與交通安全是整體的、是屬於全台灣人民的，並不能因為交通部的惡意分化而就此撕裂彼此；只要我們多一分禮讓，死傷人數就會再少一些，只要交通部願意多做一些，死傷人數更會快速下降。

台灣加油！



（作者 meowlike 為台灣機車路權促進會編輯、「重機上國道」提議人）