

意見處理情形表

意見	處理情形
一、山葉機車崇學文教基金會	
<p>1. 政策方向若為遏止機車成長，將對使用機車的普羅大眾以及對機車產業發生很大衝擊。</p>	<p>1. 白皮書強調機車在各地方已是重要交通工具，具有經濟、效率等優點，但事故傷亡代價高，大家應共同努力提出對策改善其安全性。</p> <p>2. 有關「使用治理」提及未來 10 年 2 輪機車減量 5-10%，係指鼓勵減少長途旅次之使用量，而非減少 2 輪機車之持有數量，亦即對 2 輪機車持有者，以鼓勵方式多轉乘公共運輸，或請有需要的民眾選用穩定性較高之 3 輪機車。</p> <p>3. 建議機車產業界可以開發更安全的機車，例如機車防鎖死煞車系統(ABS)、3輪機車、機車騎乘者防護用具、機車幼童座椅等安全設備，同時可以積極投入如何安全操作機車的宣導及教育，共同為機車安全努力。</p>
<p>2. 機車安駕非常重要，崇學基金會也積極投入相關教育宣導工作。目前在大專院校部分較為順利，但在高中職部分，教育部會擔心學生還未滿18歲就提前學機車的問題，其實基金會是對高三學生作宣導，希望能作澄清，讓基金會有機會去服務。</p>	<p>1. 贊同機車安駕非常重要，白皮書中亦強調機車安全駕駛的重要性，相關教育宣導工作需要政府、學校與民間單位的共同投入，才能有加乘效果。</p> <p>2. 由於高中職學生多未滿18歲，因此對於高中職學生之交通安全教育宣導與對大專院校學生不同。有關高中職宣教部分，白皮書建議並非教導學生如何騎乘操作機車，而是著重在安</p>

意見	處理情形
	<p>全用路觀念的建立，例如愛惜生命、速度風險、視覺死角等。</p> <p>3. 感謝貴會長期投入交通安全教育宣導工作，並期望仍能持續支持，提升大專院校及高中職學生的交通安全。</p>
<p>二、財團法人靖娟兒童安全文教基金會</p>	
<p>1. 針對機車附載幼童法規應作檢討修訂。目前國內僅對汽車搭載有高要求，對機車卻沒有。</p>	<p>有關機車附載幼童議題，後續將納入白皮書第3章探討。短期作法建議強化民眾認知，包括避免搭載雙腳無法正常踩到踏板之幼小兒童、搭載兒童時儘量慢速或轉用其他較安全的運具等，同時鼓勵業者設計適合搭載幼童的輔具；中長期俟民眾具有共識時，再行研議修法。</p>
<p>2. 交通安全教育欠缺扎實的內容，看不出要如何做。這部分需要由根做起，從小教起，學校教育到高中職再教早已來不及，需要撼動教育部才能落實執行。</p>	<p>1. 贊同交通安全教育非常重要，且必須從小教起，白皮書提出學校教育（國小、國中、高中及大專院校）是最基礎的扎根工作，需要長期持續的努力，相關課題及對策在白皮書第3章中已作說明。</p> <p>2. 針對即將進入駕駛系統的族群（即年滿18歲或剛滿18歲的年輕人），需要加強駕訓教育，故第5章「駕駛能力提昇」方案，除導入駕駛教育訓練外，更搭配駕駛教育延伸大專院校，以及高中職加強安全用路觀念等，期由多管齊下方式在短期內即能立即執行。</p> <p>3. 白皮書所提內容係指導綱領，政府權責單位則研訂行動計畫，並透過「院頒道路交通安全</p>

意見	處理情形
	<p>全與交通秩序改進方案」推動機制，以具體落實。</p> <p>4. 感謝貴會長期投入兒童交通安全教育宣導工作，亦期望貴會仍能持續支持，共同為兒童交通安全教育努力。</p>
<p>3. 社會教育部分努力了什麼？除了恐怖訴求外，應宣導說明事故的原因及傷害性，對於各縣市成立的交通安全宣導團或路老師訓練是否足夠？是否有更多創新方式去改變人的行為？白皮書除討論大目標外，需要這些較細緻的內容。</p>	<p>1. 目前白皮書第5章提出的「降低行駛速度」與「駕駛能力提昇」2項重點方案，均在於安全用路行為的養成，亦希望加強社會教育，型塑交通安全文化。以「降低行駛速度」方案為例，除提出透過教育宣導，加強民眾對於速度快造成反應時間不足、撞擊能量倍增以及與肇事死亡率關係等知識外，並提出工程、執法等配套措施，以降低衝突，並減少超速行為。</p> <p>2. 建議實務作業細節可納入後續推動計畫辦理。</p>
<p>4. 量的限制方面，要有更好的方法去克服。例如騎樓禁停大家會改停至巷道，反而造成巷道消防安全問題。</p>	<p>白皮書提出在停車規劃上，機車應退出騎樓及人行道，原有機車的停車需求可以導引到路外停車場及實施路邊停車位共同使用，並對於違規停車加強執法及拖吊。惟在實施上可因「境」制宜，考量交通流量、區域、時段等逐步推動。</p>
<p>5. 應思考安全與便民如何取得平衡。例如駕照很容易取得，亦可使用萬萬年，違規繳款到超商即可處理，太過便利，美國則需花很多時間等待上法庭說明，民眾對於違規的懲罰較能有所警惕。</p>	<p>處罰僅是防範違規及事故手段之一，白皮書除提出執法策略外，亦配合提出工程、教育、宣導等策略，期培養用路人安全用路行為，以避免事故發生。</p>

意見	處理情形
三、中華民國機車黨	
<p>1. 社會已變，不要一昧告訴機車族要做或改變什麼，而是要聽機車族需要什麼，如何共同對話找出新的方向，讓社會更好。</p>	<p>1. 白皮書亦強調對話溝通、蒐集民意之重要性。於撰擬過程中已檢視「與機車族對話」相關議題及 88 年白皮書盤點，更希望透過座談會議邀集產業、民間團體多方溝通，檢討及修正相關內容。</p> <p>2. 白皮書內容強調需妥善考量道路路權與空間的合理分配，同時加強汽機車駕駛人的安全使用行為，共同分享有限的道路空間。</p> <p>3. 感謝貴黨長期為機車族爭取權益，此亦為白皮書的主要目的，期望貴黨以及其他非政府組織可以協助彙整機車族的需求以及改善方法，提供白皮書參考，共同為使用機車安全與順暢努力。</p>
<p>2. 機車係私人運具，對人民而言為自由移動的工具，而追求自由為人性本質，須有強大理由及力量才能說服人民同意。另機車為平民之個人運具，與汽車形成階級差異，若對機車實施壓抑政策，會使人民產生反感。機車族內部已形成機車可合理收費之心聲，惟機車族亦在意時間成本，政府可花大錢幫汽車蓋高架道路，但機車族至今仍無快速道路可用，甚至一般道路處處禁行機車。</p>	<p>1. 汽機車各有特性，例如機車停車方便、行車時間短，而汽車安全性高、開長途較舒適等，民眾可依其需求選擇適當的運具，惟亦須考量不同運具之特性，搭配不同路權規定，共同分享有限的道路空間。例如路口劃設機車停等區，讓機車可以移到汽車前方停等紅綠燈，提升機車行駛效率。惟機車是肉包鐵，一旦發生事故其嚴重性非常高，並不適合高速行駛。</p> <p>2. 白皮書已將機車路權檢討納入「改善路權配置」重點方</p>

意見	處理情形
	案，並以平等的方式要求所有車輛降速，以提升行車安全，希望提供機車族較友善的行車環境。
3. 未來希望找到私人運具(機車、汽車)與大眾運輸併存及互補的時代，但不宜用「取代」的字眼或心態。	考量依賴性、方便性及社經使用等因素，機車在各地肩負主要運輸功能。而公共運輸的發展是提供部分不想長途騎乘機車的民眾其他運具的選擇機會，而非「取代」機車。
4. 機車族對話及機車黨有共同願景和目標，希望花10年改革整個交通文化，而不只是針對機車族。文化改革最大癥結在教育部，因年輕人所形成之意識，為10多年來不斷透過學校、社會及媒體教育所給的觀念所累積而成，因此教育部不應逃避應有的責任，包含小學的行人、中學至大學的教育等。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 贊同建立交通安全文化的重要性，亦為白皮書的重要方向之一。目前白皮書第5章提出的「降低行駛速度」方案，即在透過教育宣導、工程、執法等措施，由實做中改變駕駛人搶先搶快的行為，建立尊重、禮讓、減速等新的交通文化。 2. 白皮書亦提出學校教育(國小、國中、高中職及大專院校)是最基礎的扎根工作，需要長期持續的努力，相關課題及對策在白皮書第3章中已作說明。 3. 針對即將進入駕駛系統的族群(即年滿18歲或剛滿18歲的年輕人)，需要加強駕訓教育，故第5章「駕駛能力提昇」方案，除導入駕駛教育訓練外，更搭配駕駛教育延伸大專院校，以及高中職加強用路安全觀念等，期由多管齊下方式在短期內即能立即執行。 4. 感謝貴黨長期推動交通安全文化改革，此亦為白皮書的主要目標，期望貴黨仍能持續支持，共同努力提升我國交通安

意見	處理情形
<p>5. 許多人羨慕日本汽機車行車有秩序且車速較慢，但國內慢速車常遭他人視為烏龜車，並遭後車逼車而被迫提高速度，建議應先建立文化改善此問題，否則無法推動速度管理，所以新的交通文化建立應納入未來四大方向中。</p>	<p>全文化。 贊同建立交通安全文化的重要性，亦為白皮書的重要方向之一。目前白皮書第5章提出的「降低行駛速度」方案，即在透過教育宣導、工程、執法等措施，由實做中改變駕駛人搶先搶快的行為，建立尊重、禮讓、減速等新的交通文化。</p>
<p>6. 目前法規雖規定前車有優先通行權，但又規定後車要超車時，前車若無意外狀況則有義務讓道。當前車駕駛為老年人或保守型而行駛較慢，便會遭後車逼車，應重新檢討法規內容，建議後車應絕對禮讓前車，自己找方式超越前車。</p>	<p>1. <u>由於後車不知前車所遭遇的情況，自然不可逼迫前車讓車，但若規定後車絕對禮讓前車，雖然可以限制逼車狀況，惟前車亦不知後車是否有緊急事件（如載有病人），必須請前車讓道之情況，若前車不讓車而後車又無其他方式可超越前車，可能造成後車無可挽回的悲劇。</u> 2. 建立交通安全文化為白皮書的重要方向之一，目前白皮書第5章提出的「降低行駛速度」方案，即在透過教育宣導、工程、執法等措施，由實做中改變駕駛人搶先搶快的行為，建立尊重、禮讓、減速等新的交通文化。</p>
<p>7. 建議思考大型重機定位的方向。</p>	<p>同意納入白皮書第3章檢討。</p>
<p>8. 建議危害機車之其他車輛或駕駛人，能納入管制方式。</p>	<p>白皮書提出「改善路權配置」重點方案中，已將加強取締其他車輛違規侵犯機車路權行為，納入短期實施要項。</p>
<p>9. 在一般道路可行駛70-80kph下，思考如何給予機車相關風險意識，並在合適的路段行駛</p>	<p>1. 由於機車是肉包鐵，一旦發生事故其嚴重性非常高，因此機車騎士必須具備相關風險意</p>

意見	處理情形
<p>合適的速度。</p>	<p>識，而選擇合適的速度本身即是一種風險意識。</p> <p>2. 風險意識之提昇已於白皮書第2及第3章中說明。機車碰撞速度超過每小時50公里，其死亡機率超過80%，因此機車較安全的行駛速度不宜超過每小時50公里。</p> <p>3. 考量機車脆弱度高，建議貴黨多多宣導與提醒民眾，在合適的路段行駛合適的速度，寧可慢一點，千萬不可搶快，以保障安全。</p>
<p>10. 同意封閉型道路設置機車專用道，對機車族較安全，但臺北市福和橋卻設置機慢車專用道，與其他車道速限不同。建議將該機車道再分成2個車道，做到機車分速管理。</p>	<p>臺北市福和橋機車道配置方式，已屬個案檢討，建議後續由主管機關檢討辦理。</p>
<p>11. 在機車相關論壇，大多機車族認為應譴責及檢討機車惡性違規，包含機車亂停，建議路邊停車收費制度考量機車臨停需求。另機車改裝部分，應朝環保、安靜的方式，例如外觀改變不影響治安及管理，但排氣管不應產生噪音。</p>	<p>贊同必須嚴懲惡性違規行為，白皮書亦於「改善路權配置」重點方案中，將加強取締汽機車惡性違規行為，納入短期實施要項，並鼓勵民眾利用行車記錄器錄影檢舉。在停車規劃上，白皮書提出因「境」制宜，可考量交通流量、區域、時段等逐步推動。而機車改裝應以不影響安全為主要考量。</p>
<p>四、台灣區車輛工業同業公會</p>	
<p>1. 重點方案提到將2輪機車使用市占率減少5-10%，對於車輛公會業者係負面影響。希望政策能提供機車更好使用環境及交通管理制度，並促使產業發</p>	<p>1. 白皮書強調機車在各地方已是重要交通工具，具有經濟、效率等優點，但事故傷亡代價高，大家應共同努力提出對策改善其安全性。</p>

意見	處理情形
<p>展，並非一味壓抑機車及產業。</p>	<p>2. 有關「使用治理」提及未來 10 年 2 輪機車減量 5-10%，係指鼓勵減少長途旅次之使用量，而非減少 2 輪機車之持有數量，亦即對 2 輪機車持有者，以鼓勵方式多轉乘公共運輸，或請有需要的民眾選用穩定性較高之 3 輪機車。</p> <p>3. 建議機車產業界可以開發更安全的機車，例如機車防鎖死煞車系統(ABS)、3 輪機車、機車騎乘者防護用具、機車幼童座椅等安全設備，同時可以積極投入如何安全操作機車的宣導及教育，共同為機車安全努力。</p>

五、公路迷

<p>1. 交通為社會及價值觀縮影，各運具在路權使用應公平，重點在於人，而人有選擇自由，故各運具不應分貴賤。因價格差距，汽車、機車及大眾運輸已成為不同階級的標示，但在未來 10-20 年治理，不應由使用人的角色來決定鼓勵或限制，應認清現況，找出其優勢更加精進，發展出其他國家值得仿效的對象。</p>	<p>1. 贊同民眾有選擇運具的自由，機車在各地方已是重要交通工具，具有經濟、效率等優點，但事故傷亡代價高，大家應共同努力提出對策改善其安全性。</p> <p>2. 公共運輸是提供給所有民眾（包括無法開車騎車、無錢買車者）的基本交通工具，亦提供部分不想長途騎乘機車的民眾其他運具的選擇機會，係在尊重民眾自由選擇前提下，提供更多元友善安全的運具。</p> <p>3. 感謝公路迷們長期關注公路發展，期望貴社群以及其他非政府組織可以協助彙整機車族的需求以及改善方法，提供白皮書參考，共同為使用機車安全與順暢努力。</p>
---	--

意見	處理情形
<p>2. 世界衛生組織交通論壇在2014年的報告，臺灣交通事故死亡率，每10萬人約為12-13人，略輸歐盟及日本，但勝過韓國及美國，且在這些交通治理先進國家中，臺灣是唯一機車使用比例超過30%，為此型態國家的模範。</p>	<p>1. 臺灣交通事故死亡率近幾年確實逐年降低，但與瑞典、德國、日本等國家每10萬人口只有5人左右死於交通事故，仍有相當差距，且近幾年國內機車死亡及受傷人數占交通事故總人數的比率高（死亡占60%，受傷占80%），且逐年上升。</p> <p>2. 只要有事故傷亡產生，道路交通安全績效永遠有改善的空間，尤其少子化的臺灣，年輕人因機車事故傷亡率高，不僅造成家庭破碎，亦是國家生產力重大損失。</p> <p>3. 基於機車脆弱性高是物理特性限制，如何儘量提昇其安全性是白皮書努力的目標，希望大家共同努力提昇國內機車使用之安全性。</p>
<p>3. 不應對國民普遍使用之機車做鼓勵或限制，應就現況做到最有效率且最大共識的管理。</p>	<p>民眾有選擇運具的自由，而公共運輸是提供給所有民眾（包括無法開車騎車、無錢買車者）的基本交通工具，亦應提供給部分不想長途騎乘機車的民眾其他運具的選擇機會，此係在尊重民眾自由選擇前提下，提供更多元友善安全的運具。</p>
<p>4. 安全治理之降低行駛速度方案，因道路行駛之速度及安全係所有車輛承擔，若只監管普通重機之速度是無意義的，所有車輛應一視同仁。</p>	<p>白皮書提出「降低行駛速度」重點方案係要求所有車輛降速，方能發揮減少事故及傷亡之功效，並非僅針對機車。</p>
<p>5. 建議可由靖娟基金會及車輛公會共同研發機車族使用之兒童安全座椅，可做為未來產業發</p>	<p>已建議機車產業界未來可投入之產業發展方向。</p>

意見	處理情形
展方向。	
六、臺北市政府	
1. 白皮書(初稿)第4章(第85頁)及第5章(第90頁)建議「安全治理」部分可加入加強執法,另建議「使用治理」部分納入提高機車持有成本,以降低機車持有率。	白皮書第5章(第90頁)之「改善路權配置」重點方案,已納入杜絕惡性違規,此即為加強執法部分。另「使用治理」部分則以減少機車使用為主軸,降低使用時的風險,達到安全的目的。
2. 第95頁有關駕駛教育部分,建議從國小著手進行學童機車安全教育,自小培養機車危險意識,降低騎乘機車之比例。	<p>1. 白皮書提出學校教育(國小、國中、高中、大專院校)是最基礎的扎根工作,需要長期持續的努力,相關課題及對策在白皮書第3章中已作說明。</p> <p>2. 交通安全教育需要循序漸進,同一安全概念因應各級學校學生學習程度應教授不同的內涵及深度。以安全穿越馬路為例,國小階段學生著重在熟諳口訣及操作演練,國中階段學生則可融入物理等相關課程,加深對速度的了解及判斷。另以機車安全教學內容為例,國小教育重點可以涵蓋:如何安全搭乘機車、如何正確配戴安全帽、如何小心路上機車、如何安全過馬路、認識奔跑的危險、認識速度快的危險、認識汽機車視野死角及內輪差、如何安全騎自行車等。</p> <p>3. 白皮書所提內容係指導綱領,建議貴府可研訂行動計畫,具體落實國中小交通安全教育。</p>
3. 第101頁「檢討開放內側車道供機車行駛」及「待轉區無法容納機車左轉量時,可搭配左轉	檢討開放內側車道供機車行駛或開放機車直接左轉,需視該地點之特性,並搭配相關措施(如專用

意見	處理情形
<p>專用車道及時相，開放機車直接左轉」，避免機車在內外側車道間行駛，增加機車危險性，建議重新考量合適性。並建議參考交通部修訂道路交通安全規則等機車行駛路權規定各單位意見修正。(本局意見如附件1)</p>	<p>時相等)，並非強制所有路段路口都必須採用。白皮書已建議交通部(路政司)檢討機車行駛相關規定，俾供各主管機關據以執行。</p>
<p>4. 有關機車管理課題及治理方案建議及執行經驗，本市正實行中之相關策略如機車安全管理、加強執法、交通安全教育、交通安全宣導、機車定期檢驗、推動機車專用道、機車兩段式左轉、機車退出騎樓人行道、增加大眾運輸場站周邊停車位、機車停車收費等，已於召開前次會議時提供運研所參考(如附件2)。</p>	<p>感謝貴市為機車安全之努力。貴市上次會議所提相關意見，已列入白皮書參考檢討。</p>
<p>七、新北市政府</p>	
<p>1. 輕型車輛是否以輪軸數、有無車頂或車門來定義為汽車或機車，3輪機車(尤其是後二輪)是否較2輪機車安全，二段式左轉或開放內側車道對事故之影響，增加內容科學數據佐證，以做為執行時對民眾說明之參據。</p>	<p>1. 目前國內尚未開放輕型車輛，若依歐盟規定，係依該車之重量及馬力分類(L6或L7)，其與機車均歸類於L類，與隸屬M類之小客車不同。 2. 3輪機車在物理特性上，相對2輪機車穩定，較不易摔倒而發生交通事故。二段式左轉或開放內側車道，需視該路口或路段交通特性予以採用，並非強制所有路口路段都必須採用。 3. 本所今年辦理「混合車流情境之機車交通安全工程設計方法研究驗證與推廣」研究案，貴市可與本所合作或自行進</p>

意見	處理情形
	行試辦，以獲得相關科學數據參考。
2. 有關交通安全課題，依實務機車行駛除取締採證較汽車不易外，其未遵守交通規則（包括行進中及停放違規）受取締，會以相對弱勢合理化行為，故於宣導教育建議加強觀念導正。	為提升車輛動態違規取締效果，已於白皮書「改善路權配置」重點方案中，建議宣導違規可受理民眾檢舉，使用路人能心生警惕。
3. 有關電動自行車屬慢車，惟其型式各異，有些外型較近似自行車，有些則與輕型機車類似，是否一體適用騎乘於自行車道或人車共道尚有因地制宜之議題、亦有應停放於自行車位或機車位之問題，建議納入補助購買及相關治理議題探討。以免減少機車事故，而反增自行車肇事及衍生地方實務停放取締爭議。	<u>自行車屬於慢車，與機車相比，其速度較低且對其他用路人的傷害較小，目前已有相關管理法規，為聚焦機車的問題，故暫不列入白皮書討論議題中。</u>
4. 短期實施要領，重點方案友善行車環境「應儘量設置機車專用道，或採時段性機車專用」，其交通工程須有配合（包括標誌或號誌），且尖峰時段無論各型汽、機及公車均多，實務可行性須予審酌。	白皮書提出「應儘量設置機車專用道，或採時段性機車專用」雖然設置難度較高，但並非完全不可行，故建議各主管機關檢討適合地點辦理，並非要求於每一路段強制設置。且設置時仍需配合佈設相關交通工程設施，讓用路人能各行其道。
5. 短期實施要領，重點方案停車轉乘互利方案，在重要公車、火車站及周邊，檢討提高機車停車位供給，建議臺鐵或中央若有可用土地，應提供使用或配合設置。	1. 列入白皮書「停車轉乘互利」方案補充內容。 2. 建議貴府於規劃新建捷運車站時，考量轉乘之停車需求。
6. 另機車使用成本低，中長期實施要領研議提供轉乘優惠、檢	1. 白皮書提出「停車轉乘互利」方案，建議地方政府因「境

意見	處理情形
<p>討停車費率時，仍應由降低持有，減少停車空間總量，可由相關稅賦著手，比如：</p> <p>(1)150CC以下機車原免徵牌照，建議復徵。</p> <p>(2)比照日本等國經驗，實施屆齡即汰換。</p> <p>(3)不堪使用之機車長期佔用道路，檢討強制報廢及裁罰機制，落實牌照管理使用。</p>	<p>制宜，可考量交通流量、區域、時段等逐步推動。而建議提供公共運輸轉乘優惠之目的，係讓部分不想長途騎乘機車的民眾有其他運具的選擇機會，減少機車使用。</p> <p><u>2. 增加機車使用成本，如停車收費是現階段可優先推動的方式，可與貴市所建議的「機車長期佔用道路，檢討強制報廢及裁罰機制」併同實施，以強化道路空間的使用效率。有關運用稅賦如復徵150CC以下機車牌照稅、機車屆齡汰換等，可列為後續考量降低機車持有的策略參考。</u></p>
<p>八、新竹縣政府</p>	
<p><u>1. 長途騎乘機車會承受風壓、道路風險而造成疲勞，不適合長途旅行，故應先定位機車為短程通勤通學使用，才能研擬適當的策略。</u></p>	<p>確實如此，在統計數據上也反映出機車使用大多屬於短程用途。惟選擇運具是民眾的自由，白皮書提出在有其他運具的選擇下，可以優先選擇公共運輸或新型的3輪、4輪機車，長期則應使各地的公共運輸系統普及化，讓所有民眾（包括無法開車騎車、無錢買車、不想長途騎乘機車者）都有機會使用公共運輸。</p>
<p>九、嘉義市政府</p>	
<p>1. 地方政府推動自行車、公共運輸面臨財政窘困，需要中央補助經費促成。</p>	<p>建議宜透過交通部公路公共運輸提昇計畫中申請補助。</p>
<p>2. 短期方案以執法及交通工程面著手容易立竿見影，長期方案則需以教育面才有功效。目前</p>	<p>1. 白皮書亦提出學校教育向下扎根作為長期推動的工作。交通部於102年分別針對高中職、大</p>

意見	處理情形
<p>並無統一由中央主導的交通安全教育，都是學校各自找適當的師資辦理。建議中央瞭解大專院校需求，在大專新生入學時統一實施交通安全教育，以增進年輕學子的安全。</p>	<p>專院校出版「學校交通安全業務手冊」，內容除強調新生訓練為重要宣導時機外，並羅列可行的交通安全具體作為與安全檢核表等，可作為學校推動交通安全教育宣導之參考。</p> <p>2. 針對即將進入駕駛系統的族群（即年滿18歲或剛滿18歲的年輕人），需要加強駕訓教育，故白皮書第5章「駕駛能力提升」方案，除導入駕駛教育訓練外，並提出運用目前初領機車駕照安全講習教材，將駕駛教育延伸大專院校，以及高中職加強安全用路觀念等，以提升年輕學子的安全用路能力。</p> <p>3. 此外，建議貴府能主動協助轄內大專院校改善校園週邊環境交通安全。</p>
<p>十、海西諮詢有限公司林正修負責人</p>	
<p>1. 以傾聽機車黨所提的意見為例，可以找出3個關鍵字，自由、時間、弱勢。在建立對話時不是否定對方所說的，而是修正對方的說法：例如你有擁有機車的自由，但不一定要常常使用；你的時間很寶貴，但別人的空間也很重要；或者是將其他的道路者一起看待道路的使用權。在處理其他的交通問題時，可以這樣的方式論述與分析。</p>	<p>贊同對話之目的在於建立雙方互信與瞭解，並尋求最大共識。白皮書後續將參考建議重點，並多與社會各界對話溝通。</p>
<p>2. 當你無論用何種方式勸導，所關注的對象都無法改變其行為時，代表理解產生問題，或是</p>	<p>1. 贊同理解與執行的重要性。白皮書本身即希望透過客觀之大量數據分析瞭解問題，並多多</p>

意見	處理情形
<p>執行的方式欠缺力度。</p> <p>(1)在理解方面，白皮書必須更寬廣的跟社會對話，除了事件的統計結果外，要應用大數據分析更深層的使用者行為。</p> <p>(2)在執行的方式方面，傳統的道安宣導方式，必須有根本的改變。揚棄傳統在教室上課聽講的方式，例如透過體驗的方式讓使用者感受到風險。方案的研擬要考量利害關係人及績效的機制，如六都執行交通全宣導績效良好可以獲得中央相關經費的挹注。</p>	<p>透過民間社群、相關學者專家交換意見，形成共識。</p> <p>2. 另後續執行細節部分，則建議透過各權責單位擬定行動計畫，納入「院頒道路交通秩序與交通安全改進方案」中逐步推動。</p>
<p>3. 要很清楚的陳述願景是什麼，然後跟利害關係人共同去推動，用系統改變的方式去解決特定的問題。也就是機車問題已經大到可以是國策的層級，牽涉到交通、教育、經濟、環保等很多部會，行政院可以指定機車政務委員處理跨部會的問題(系統改變)，這樣才能解決機車的問題(特定的問題)。</p>	<p>1. 機車問題確實涉及到交通、教育、經濟、環保、保險等跨部會議題，然而機車事故傷亡代價高，減少民眾騎乘機車的交通事故死傷問題，應是刻不容緩，必須立即改善的最急迫工作。</p> <p>2. 白皮書願景已說明於5.1節，即「型塑禮讓、安全的機車環境」，其內涵係為對機車安全問題進行結構性改善，以打破長期因重視行車效率而缺乏尊重生命與忽視平等互讓之行車文化，重新建構相互尊重、減速慢行之駕駛習慣與安全文化，並透過推動重點方案，塑造安全的人、車、路、環境。</p>
<p>十一、中央警察大學蔡中志教授</p>	

意見	處理情形
<p>1. 目前因車多，易產生車禍，壓縮人行的空間，也因壅塞增加行駛時間。文明國家如英、德都在減少車輛中。警方紀錄中，每年有30多萬人死傷，1萬多人重度傷殘，故家長知道小孩取得機車駕照，會非常擔心。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>2. 駕照應有初級或試用駕照制度，在考上駕照後1~2年內才能換正式駕照，考照前則要有訓練，讓駕駛人有風險意識。</p>	<p>類似概念已納入白皮書第3章及第5章，建議實務作業可納入後續推動計畫參考。</p>
<p>3. 速度為車禍嚴重性關鍵，應列為推動重點。例如贊成將超速取締放寬值10kph縮減為5kph，但也應修正超速處罰以5kph為級距，當在市區道路超速30kph或在高速公路超速40kph，係屬嚴重違規，應處以罰鍰及吊扣或吊銷駕照。另由於無照駕駛罰則輕，仍有民眾無照駕駛，建議除以最高罰鍰處罰外，還要沒入其駕駛的車輛，先進國家如德國、日本、新加坡、香港，無照駕駛均為有期徒刑。</p>	<p>贊同本意見，白皮書亦是將「降低行駛速度」列為重點方案之一，建議實務作業可納入後續推動計畫參考。</p>
<p>4. 機車強制險保險比例較低，建議金管會可將未投保車輛之車號上網公告，提供獎金給檢舉人。</p>	<p>建請金融監督管理委員會納入後續推動計畫參考。</p>
<p>5. 有關發給檢舉獎金之實施要項，建議修正為「檢舉惡性違規」才發給獎金，並納入處罰條例第7條之1規定。</p>	<p>將參考意見修正白皮書內容。</p>
<p>6. 第7條之2有關警察當場不能或不宜攔截方能逕行舉發，因法</p>	<p>贊同主辦機關可立即啟動修正處罰條例第7條之2之相關程序，惟</p>

意見	處理情形
<p>官見解不同，部分警察以錄影蒐證逕行舉發，遭法官質疑為何不當場攔截而撤單，或警察當場以肉眼攔截違規民眾開單，亦遭法官質疑為何不錄影而撤銷。故建議該條應納入短期實施要項馬上修正，而非中長期。</p>	<p>修正處罰條例須經立法院同意，所需時程可能較久，故納入中長期實施要項。</p>
<p>7. 建議各縣市政府每月挑選20個易肇事地點進行科技執法，並上網公告，以錄影監視設備取締5項惡性違規，避免民眾誤認政府搶錢，但處罰條例卻限制此種作法。最先進民主國家，美國華盛頓DC及英國倫敦，到處都用監視器執法；大陸各大城市，警察也坐在勤務中心看監視器開罰單，佔罰單總數7、8成。</p>	<p>贊同本意見，建議實務作業可納入後續推動計畫參考。</p>
<p>8. 車禍60%發生在路口，大多係未減速造成，惟減速慢行之定義為何？建議應減速至30kph以下，將定義明確化。另在郊區為提醒駕駛人路口位置，應做到路口明視化及轉向導引或槽化，以減少衝突。可學習日本交通工程，在路面以標線凸顯路口型態。</p>	<p>贊同路口減速慢行以及明視化設計，並皆已納入白皮書「降低行駛速度」重點方案中，建議可納入後續推動計畫參考。</p>
<p>9. 設置規則建議授權地方政府因地制宜設置相關設施，不需再試辦。</p>	<p>建議可納入後續推動計畫參考。</p>
<p>10. 沒有駕駛人讀完道安規則，且道安規則內容過於複雜，須由交通部透過宣導，建議單獨抽出以「道路交通規則」規範，讓每個用路人瞭解，技術性部</p>	<p>贊同本意見，建議可納入後續推動計畫參考，可參考國外大多編定駕駛人手冊，以較淺顯易懂方式說明，教導用路人正確之道路使用規定。</p>

意見	處理情形
<p>分另以其他技術規則規範。</p>	
<p>十二、金融監督管理委員會</p>	
<p>1. 初稿第31頁有關強制汽車責任保險，建議修正為完整名稱。</p>	<p>感謝指正，將納入白皮書中修正。</p>
<p>2. 第33頁「檢討機車強制責任保險費率結構」，去年10月道安扎根工作會議中本會已作說明，強制險保費將違規與肇事作連結，是否有助提昇道路交通安全，應審酌考量，另於去年12月5日與機車族對話執行計畫報告中，對於費率結構是否納入從人因素業獲共識，建議這段敘述刪除。</p>	<p>有關機車強制險費率結構的討論過程，將納入白皮書中補充說明。</p>
<p>十三、經濟部</p>	
<p>1. 有關鼓勵及3輪機車部分，因相關業者已外銷，建議先將國內是否開放4輪輕型車輛行駛列為研究項目。</p>	<p>1. 因3輪機車已於國內全面開放使用，故白皮書之「停車轉乘互利」重點方案短期建議鼓勵產業投入開發更安全、經濟之3輪機車。</p> <p>2. 新式運具是否開放行駛道路，需考量其原始設計功能，以及我國特殊的交通環境。建議貴部鼓勵產業界多研發適合我國交通環境且安全友善的運具。</p>
<p>2. 因近年來電子技術的發展，帶動電動車輛發展。建議探討新型車輛發展時，將電動自行車及沙灘車納入。</p>	<p>1. 新式運具是否開放行駛道路，需考量其原始設計功能，以及我國特殊的交通環境。建議貴部鼓勵產業界多研發適合我國交通環境且安全友善的運具。</p> <p>2. 電動自行車屬於慢車，與機車相比，其速度較低且對其他用</p>

意見	處理情形
	路人的傷害較小，目前已有相關管理法規，為聚焦機車的問題，故暫不列入白皮書討論議題中。
3. 車電分離並非只有推動交換系統，建議相關說明納入獎勵購買部分。	本項係引述行政院環保署102年版環境白皮書之內容，請貴部提供相關資料後納入現況說明。
<u>4. 白皮書範疇將大型重型機車排除是否妥適？相關統計資料是否包含大型重型機車？</u>	同意納入白皮書中檢討。
5. 出租公共自行車可紓解機車使用，建議可納入後續推動政策。	已列入白皮書「停車轉乘互利」方案長期推動。
十四、衛生福利部	
1. 第103頁有關結合成人健檢時機加強宣導乙節，老人定期健檢主管機關為各縣市衛生單位，衛福部可協助函文各縣市配合辦理。	感謝支持，並建議地方政府可納入後續推動計畫參考。
2. 有關鼓勵自願繳回駕照部分，相關配套措施應積極推動，文字上應從關懷角度切入，避免高齡被歧視的負面觀感。世衛推動高齡友善城市，交通為一重要面向，高齡者行的權力需要被保障。高齡者使用機車的真正原因為何？放棄駕照後可選擇運具為何？相關更友善的配套措施應更積極著手推動。	贊同考慮高齡者的需求與感受，將再檢視有關文字用詞之適切性。
十五、內政部警政署	
1. 本署分析全國98年至103年騎(乘)機車交通事故傷亡者配戴安全帽情形如下(如附件)： (1)98-103年騎(乘)機車發生交通事故「死亡」者，配戴安全	參考第3點回應內容。

意見	處理情形
<p>帽之比率：98年81.50%、99年83.47%、100年85.29%、101年86.33%、102年83.38%、103年85.38%，期間除102年較101年降低外，其餘各年均呈現逐年增加趨勢。</p> <p>(2)98-103年(1-11月)騎(乘)機車發生交通事故「受傷」者，配戴安全帽之比率：98年97.31%、99年97.79%、100年97.73%、101年97.76%、102年98.18%、103年1-11月98.53%，亦呈現逐年增加趨勢。</p> <p>(3)檢視以上數據，近年騎(乘)機車戴用安全帽者，其死亡及受傷之比率，均呈現逐年增加趨勢，顯示現行戴安全帽之規定，如無其他配套措施，對於機車事故傷亡人數之降低成效有限。</p>	
<p>2. 依據專家學者研究指出，全罩式防撞帽(即安全帽)前方之護目鏡，為是否能防撞之一大隱憂，如果不耐撞或未訂出國家安全標準，任由廠商裝上不耐撞之護目鏡，將可能造成更嚴重傷害(尤其是眼睛)，此外，即使民眾配戴防撞帽後，必須將車速維持在某一速限下，才能保證它能保護頭部安全，如果超過該速限，可能無法保證其安全保護性，因此，駕駛人如對於防撞帽之認知有所誤解，以為戴上即可橫衝直撞，反而可能導致戴防撞帽之死傷更為嚴重(引據自交通工程</p>	<p>參考第3點回應內容。</p>

意見	處理情形
<p>學，教授王文麟著作)。</p>	
<p>3. 綜上，主管機關應告知民眾配戴防撞帽後，車速維持在某一速度下，它是安全的，但超過某一限度外，可能無法保證他的安全性，另主管機關應研議訂定安全帽之檢驗標準及分級種類，讓民眾可依個人需求挑選適合及安全之防撞帽。</p>	<p>1. 贊同本意見，安全帽確實只在其設計撞擊力之內才有保護作用，且配戴安全帽主要針對頭部提供保護，避免機車騎乘者因頭部遭撞擊而發生嚴重傷亡。惟若未戴妥安全帽、撞擊力量過大或撞擊身體其他部位，仍可能致死。白皮書已將「降低行駛速度」列為重點方案之一，可搭配戴安全帽規定，降低事故嚴重性。</p> <p>2. 目前經濟部標檢局對於安全帽分為3類，並訂有相關檢測標準，建議仍須就配戴安全帽進行宣導及執法，使民眾建立正確使用安全帽觀念，再加上正確行駛並慢行，才能提升個人用路安全。</p>
<p>4. 有關內文第64頁四、機車交通違規執法(一)課題研析：「惟對於機車違規之動態執法管理較為缺乏」，建議修正為「惟對於機車違規之動態執法管理仍須再強化」；第65頁99年至101年全國舉發機車前10大交通違規項目建議更新至103年資料。</p>	<p>將依建議修正白皮書第64頁內容。另有關第65頁統計資料，已洽貴署協助更新至103年資料。</p>
<p>5. 內文第70頁機車之交通違規執法課題及策略二、如何提升機車執法作為之有效性3. 「針對重點違規項目，可受理民眾透過行車記錄器錄影檢舉」，建議修正為「宣導及鼓勵民眾以行車影像記錄裝置檢舉交通違規。」</p>	<p>將依建議修正白皮書內容。</p>

意見	處理情形
十六、交通部路政司	
<p>1. 部長揭示未來政策應考量三個方向，也可以適用白皮書政策的論述上，包括：</p> <p>(1) 跨域治理，擴大綜效：交通安全教育要從小教育紮根，結合學校教育的力量，納入學校課程，可以列為長期努力的目標。</p> <p>(2) 加強資通訊的應用：大數據的應用，包括教育、執法及對象的溝通，可以提供更切中的觀點。</p> <p>(3) 多溝通貼近民意：站在使用者的觀點去思考，認同公共運輸和私人運具並存，也考量機車是基本民行。所以政策的研擬會考量配套，如公共運輸的到位，也會適時修法，並舉辦如同此次的討論會議的方式，傾聽民意及溝通。</p>	<p>白皮書政策的論述上，特別加強數據的蒐集與分析，以研判運輸環境趨勢及課題，同時舉辦多次的研討會議，與相關單位及民意團體等討論及溝通，並站在使用者的觀點去思考白皮書內容，以貼近民意。而白皮書後續之推動執行，則須由相關中央機關單位以及所有地方政府跨域治理共同努力，才能發揮綜效，此皆與部長所揭示的三個方向相符。</p>
<p>2. 白皮書所引用的統計資料要儘量更新最新數據，以反映最新現況。</p>	<p>白皮書所引述的資料會檢視有無最新數據，以反映最新現況。</p>
十七、交通部道路交通安全督導委員會	
<p>1. 駕駛文化觀念改變，建議以專節說明。如國外視駕照核發為一特許權，應謹慎使用等。</p>	<p>1. 安全文化課題已在3.1節說明，將再檢討補充內容。</p> <p>2. 建立交通安全文化為白皮書的重要方向之一，目前白皮書第5章提出的「降低行駛速度」方案，即在透過教育宣導、工程、執法等措施，以改變駕駛人搶先搶快的行為，建立尊重、禮</p>

意見	處理情形
<p>2. 利害關係人除公部門責任外，私部門或各個用路人本身的責任方面較少著墨，建議加以補充。</p>	<p>讓、減速等新的交通文化。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 白皮書強調具體落實其方案需要透過相關利害關係人之協力方能達成。 2. 目前白皮書提及結合學研、NGO、保險業、產業界等投入社會安全溝通與宣導，鼓勵國內車輛產業投入研發，鼓勵相關工(公)會發動簽署自律公約，結合路老師推廣老人交通安全教育宣導等，均係私部門可推動之工作。 3. 對於用路人責任方面，主要透過教育宣導建立其安全用路觀念，並透過工程、執法等措施，改變個別用路人的行為，以建立尊重、禮讓、減速等新的價值與文化。
<p>3. 目前願景放在第5章，建議調整章節配置改到報告最前面。</p>	<p>將於白皮書前面撰寫摘要，以凸顯重點方案及願景內容。</p>
<p>4. 機車附載幼童議題如何在白皮書呈現？國內法規如何調整？建議納入白皮書探討。</p>	<p>有關機車附載幼童議題，後續將納入白皮書第3章探討。短期作法建議強化民眾認知，包括避免搭載雙腳無法正常踩到踏板之幼小兒童、搭載兒童時儘量慢速或轉用其他較安全的運具等，同時鼓勵業者設計適合搭載幼童的輔具；中長期俟民眾具有共識時，再行研議修法。</p>
<p>十八、交通部公路總局</p>	
<p>1. 短期實施項目部分，公路總局目前多已在執行中，如實施初領機車駕照安全講習、考照筆試題庫及路考項目改革、高齡駕駛駕照管理課題等。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 感謝貴局為機車安全之努力。 2. 除貴局目前已執行考照相關工作外，短期尚有建構機車駕駛教育訓練基礎能量（如發展機車駕訓教材、機車駕訓專業師

意見	處理情形
	資培訓、建立師資認證制度等)、鼓勵初學者接受機車駕駛訓練等實施要項，仍請貴局積極推動。
十九、行政院環保署（書面意見）	
<p>有關「環保」部分，請修正部分文字敘述及數據：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 請統一文字敘述，如「污」、「汙」及「行政院環保署」、「環保署」。 2. 請修正電動(輔助)自行車核定車型數據。 3. 請修正p. 79、80、82文字敘述。 	感謝指正，將納入白皮書中修正。
二十、桃園市政府（書面意見）	
<ol style="list-style-type: none"> 1. 建議針對機車考照取得及管理制度，可參照國外經驗，針對新手駕駛者給予短期學習駕照，於學習期間若無重大違規則可換取正式駕照，若仍常有違規行為，則加強教育並延長學習期間，而學習駕照亦可採分級取得。 	類似概念已納入白皮書第3章及第5章，建議實務作業可納入後續推動計畫參考。
<ol style="list-style-type: none"> 2. 逐步強制汰除二行程舊型普通輕型機車，亦應規劃汰除期程。 	建請行政院環保署參考。
<ol style="list-style-type: none"> 3. 針對電動機車騎乘規定亦應列入相關法規，其駕駛養成教育，亦列為教育重點項目。 	電動機車與燃油機車除動力來源不同外，騎乘特性並無不同，爰目前道路交通安全規則對於兩者之騎乘規定均相同，並無電動機車騎乘規定納入相關法規之問題。
<ol style="list-style-type: none"> 4. 機車駕駛訓練及交通安全相關法規，應列為中小學教育一環。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 白皮書提出學校教育（國小、國中、高中、大專院校）是最基礎的扎根工作，需要長期持續的努力，相關課題及對策在

意見	處理情形
	<p>白皮書第3章中已作說明。</p> <p>2. 交通安全教育需要循序漸進，同一安全概念因應各級學校學生學習程度應教授不同的內涵及深度。以安全穿越馬路為例，國小階段學生著重在熟諳口訣及操作演練，國中階段學生則可融入物理等相關課程，加深對速度的了解及判斷。另以機車安全教學內容為例，國小教育重點可以涵蓋：如何安全搭乘機車、如何正確配戴安全帽、如何小心路上機車、如何安全過馬路、認識奔跑的危險、認識速度快的危險、認識汽機車視野死角及內輪差、如何安全騎自行車等。</p> <p>3. 白皮書所提內容係指導綱領，建議貴府可研訂行動計畫，具體落實國中小交通安全教育。</p>
<p>5. 針對道路交通環境之路肩寬度、機慢車優先道、慢車道等行駛空間，亦須全盤檢討，常見路肩寬度過寬導致騎士行駛非車道範圍及慢車道機車行駛空間壓縮，亦使增加風險曝光量。</p>	<p>1. 白皮書已將標線檢討納入第3章機車行駛原則之法規檢討中，交通部目前亦就機(慢)車優先道、快慢車道分隔線及路面邊緣等爭議進行討論，期能消弭相關標線辨識問題，提供機車更安全友善的行車環境。</p> <p>2. 建議貴市可將檢視及修正所轄道路相關標線，納入後續推動計畫辦理。例如快慢車道分隔線搭配路面邊緣劃設，可讓用路人瞭解兩條白實線中間為慢車道；若僅有路面邊緣1條白實線，為避免用路人誤解路肩為慢車道可行駛，可於其右側繪設槽化線。</p>

意見	處理情形
二十一、海西諮詢有限公司林正修負責人團隊（書面意見）	
<p>1. 本團隊很榮幸能夠參與交通部所委託的機車族對話活動執行計畫，計畫執行中，透過和民眾的溝通，不僅對過去機車政策的省思，也可以正面了解機車族無奈的情況，簡而言之，機車問題絕對不能獨立於經濟與產業之外，不然其政策執行的效果，將大打折扣。</p>	<p>1. 機車問題改善確實涉及到交通、教育、經濟、環保、保險等跨部會議題，然機車事故傷亡代價高，減少民眾騎乘機車的死傷問題，應是刻不容緩，必須立即改善的最急迫工作。</p> <p>2. 白皮書之核心目的在於改善機車安全，並以交通部在短期間可著力改善安全者，如降低速度管理、合理路權配置、提昇駕駛能力及停車轉乘互利等方向，已納入第5章做為重要治理方案。</p>
<p>2. 與會機車族的心聲，多半認為過去政策多以小汽車為本位，默視機車的生存空間。然本白皮書中對於所提出的願景「型塑禮讓、安全的機車環境」，並透過「安全治理」、「使用治理」為方案，此仍然從上而下的治理方式，恐再次失去民眾認同與對話的契機。</p>	<p>白皮書撰擬過程除檢視「與機車族對話」對話相關議題、88年白皮書盤點，並透過座談會議邀集產業、民間團體溝通，檢討及修正相關內容。對於對話溝通、蒐集民意之重要性亦表贊同，後續將持續溝通補強。</p>
<p>3. 白皮書雖然在多元運具中提及四/三輪機車與輕型車輛，但對機車未來的藍圖缺乏更進一步的想像，若目前尚無法確定未來的產業發展，建議在法令與道路的設施上，應透過修法留設彈性，避免成為產業發展的阻力。</p>	<p>1. 因3輪機車已於國內全面開放使用，故「停車轉乘互利」重點方案建議鼓勵產業界投入開發更安全、經濟之3輪機車。</p> <p>2. 至於其他新式運具(如輕型車輛)是否開放行駛道路，需考量其尺寸、行駛速度及安全防護等原始設計功能，以及我國的特殊交通環境。已建議經濟部鼓勵產業界多研發適合我國交通環境且安全友善的運具。</p>

意見	處理情形
<p>4. 從機車的問題，我們可以看出臺灣長期以來對考訓制度及其師資培育不重視的現況，考訓制度的改善不只是考試的變難和政策面的調整，更要大破且大力改革現有功能不彰、效果有限的駕訓班體系。</p>	<p>贊同考訓制度及師資培育之重要性，白皮書第3章及第5章對於駕駛能力提昇，均已強調考訓制度的重要性，並建議相關調整對策，後續將再檢視陳述內容之周延性。</p>
<p>5. 臺灣的行車文化，體現其安全教育不彰的問題，但安全教育不應只是延伸至高中職、大專院校，而是要建立一套從幼兒園就開始的安全教育體系，一方面從小建立，一方面從幼童影響家長。臺灣機車的幼童載運問題嚴重，法規不允許，但各校門口都會見到，但行動計畫中缺少對機車幼童載運的相對應計畫。沒有傷亡並不代表沒有問題，問題無法迴避，此問題對於未來少子化的臺灣將較現況更形重要，建議白皮書中應對此提出相對應的主張。</p>	<p>1. 白皮書第5章為重點方案，短期目標強調具體立即可行，故駕駛教育延伸校園會著重在大專院校，以及高中職加強安全用路觀念等，亦即針對即將年滿18歲或剛滿18歲的年輕人。至於教育向下扎根部分，包括研訂各級學校交通安全教育基本知識及核心技能等內容，在白皮書第3章中已作說明。</p> <p>2. 有關機車附載幼童議題，後續將納入白皮書第3章探討。短期作法建議強化民眾認知，包括避免搭載雙腳無法正常踩到踏板之幼小兒童、搭載兒童時儘量慢速或轉用其他較安全的運具等，同時鼓勵業者設計適合搭載幼童的輔具；中長期俟民眾具有共識時，再行研議修法。</p>
<p>6. 機車問題，尤其是在現地多為地方政府所管轄，雖白皮書鼓勵與地方協商因「境」制宜方案，但缺乏與地協調的機制。交安問題就是人命問題，若是中央協調不果、地方不願執行或做不到位，那人命的問題難道就要看個人運氣？</p>	<p>白皮書係做為政策指導綱領，並建議透過政府各權責單位擬定細部行動計畫，納入「院頒道路交通秩序與交通安全改進方案」中逐步推動。</p>
<p>7. 機車停車問題必須內部化，現今建築技術規則中對機車停車</p>	<p>白皮書鼓勵地方政府因「境」制宜，改善特定地點之機車停車問</p>

意見	處理情形
格位的規定已年代久遠，尤其是具商業使用的規定，應重新檢討。	題，著重於停車轉乘公共運輸工具，減少長途旅次之騎乘風險，亦有助於安全提昇。
8. 第2頁第1.2節，已有提到大型重型機車不納入之原因，然因大型重型機車之馬力相對較大，一旦發生車禍，駕駛人傷亡程度恐不低於重型機車；另外，亦常有大型重型機車的車友選擇山區危險的彎道，享受騎乘大型重型機車的樂趣，但卻容易造成與對向來車之危險，故建議增加對大型重型機車之管理策略。	同意納入白皮書中檢討。
9. 第17頁表2.3建議應納入臺灣之願景與目標。	將於白皮書中補充說明。
10. 對於機車使用族群龐大且範圍極廣，政府如何蒐集、聆聽民眾意見，蒐集完後如何處理與回饋之機制，建議作法亦應在本書中納入。	白皮書同意對話溝通、蒐集民意之重要性，撰擬過程已檢視「與機車族對話」之相關議題、88年白皮書盤點，並透過座談會議邀集產業、民間團體溝通，檢討及修正相關內容，對於對話溝通、蒐集民意之重要性亦表贊同，後續將持續溝通補強。
11. 目前交通部統計處已每二年進行一次機車使用狀況調查資料，然因城鄉間機車行為差異較大，調查中較缺乏深入的分析，建議可強化調查分析之內容，亦或另訂計畫辦理。	建請交通部統計處參考。
12. 第104頁已提到「鼓勵機車產業投入研發生產，並開發安全、經濟之3輪機車」，建議除機車外，其他安全備品亦應納入，例如兒童搭乘機車時之防護用具等。	已建議機車產業界未來可投入之產業發展方向。