

正 本

發文方式：郵寄

檔 號：

保存年限：

## 桃園市汽車貨櫃貨運商業同業公會 函

會址：320 桃園市中壢區中正路 1282 號  
聯絡人：總幹事 姚信宗  
電話：03-2804160 傳真：03-2804161  
網址：tyct.tw  
信箱：a0937846102@yahoo.com.tw

受文者：本會各會員

發文日期：中華民國 110 年 04 月 22 日  
發文字號：(110)桃汽櫃貨德字第 074 號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：普通  
附件：如附件

主旨：函轉高速公路局 110 年 4 月 7 日召開「研商開放 550c·c·以上  
大型重機行駛國道 10 號」會議紀錄，敬請 查照。

說明：依據中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會 110.04.  
20 全櫃聯總字第 110012 號函辦理。

正本：本會各會員

理事長 范文德

收文章  
110年4月22日  
總號  
函 110

# 中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會

公會地址：台北市忠孝西路一段41號14樓之13  
聯絡方式：秘書長：李昭功  
電話：02-23702103 傳真：02-23702102

074

受文者：本會各縣市會員公會


發文日期：中華民國110年4月20日  
發文字號：全櫃聯總字第110012號  
密等及解密條件或保密期限：普通  
附件：管字第1101860499號

主旨：高速公路局110年4月7日召開「研商開放550c.c.以上大型重機行駛國道10號」會議紀錄1份。

說明：一、依110年4月7日交通部高速公路局管字第1101860499號函辦理(如附件1)。  
二、特此通知，請查照。

正本：本會各縣市會員公會

## 理事長 林鎮國

  
4/22  
理事長 范文德

4/22  
總幹事 姚信宗

4/22  
幹事 簡家茵

正本

檔號：貨櫃全國聯合會  
 保存年限：憲收文第110032號  
 110年4月19日

交通部高速公路局 函

機關地址：243083新北市泰山區黎明里半山雅70號

承辦人：傅強  
 電話：(02)29096141#2317  
 傳真：(02)22975645  
 電子信箱：chongson@freeway.gov.tw

受文者：中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會

發文日期：中華民國110年4月15日

發文字號：管字第1101860499號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文 請至附件下載區(<https://www2.freeway.gov.tw/attach/>)以文號：1101860499 及識別碼：CVCY5X 下載檔案

主旨：檢送本局110年4月7日召開「『研商開放550c.c.以上大型重機行駛國道10號』討論會議」紀錄1份，請查照。

說明：

- 一、依據本局110年3月10日管字第1101860305號開會通知單續辦。
- 二、請中華民國運輸學會協助將旨揭會議紀錄轉予109-110年大型重機行駛國3甲線及省道快速公路績效評估檢核小組委員參考。

正本：高雄市政府、屏東縣政府、內政部警政署、內政部警政署國道公路警察局、中華民國運輸學會、台灣交通安全協會、全國大型重型機車經營同業全國促進會、中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會、交通部路政司、交通部道路交通安全督導委員會、交通部公路總局、交通部運輸研究所、本局交通管理組

副本：本局南區養護工程分局

局長 趙興華

一、呈閱  
 二、備文轉知各分會  
 李勝功 4/19

## 交通部高速公路局

「研商開放 550c.c.以上大型重機行駛國道 10 號」討論會議

### 會議紀錄

壹、時間：110 年 4 月 7 日（星期三）下午 2 時

貳、地點：本局南區養護工程分局岡山工務段會議室

參、主席：吳副局長木富

肆、出席單位及人員（如簽到單）：

伍、主席致詞：（略）

陸、主辦單位報告：略。

紀錄：傅強

報告部分：「開放 550c.c.以上大型重機行駛國道 10 號之規劃」（詳簡報資料）。

柒、綜合討論及結論（依第 1 次發言順序排列）：

#### 一、交通部路政司

- （一）大型重機團體分別於 108 年 12 月 10 日、109 年 3 月 25 日拜會交通部林部長，並事後責成高速公路局重啟 550c.c.以上大型重型機車行駛國道高快速公路之檢核評估作業，以及擇一條橫向國道進行試辦。
- （二）有關擇一條橫向國道試辦開放大型重機，係需要橫向國道行經之地方政府在警力、消防及相關交通宣導等協助，故地方支持相當重要。
- （三）高公局已評估國道 10 號（仁武交流道-旗山端）係較適宜路線，且已訂出試辦中止條件，爰請高雄市及屏東縣政府能夠支持，但高公局需採納兩地方政府及相關單位意見做好安全、指引及宣導等配套措施（包括標誌），減少大型重型機車與大貨車或砂

石車相互干擾。

(四) 倘國道 10 號開放之後，可能衍生下列 2 項問題，請高公局預為因應：

1. 目前欲開放國道 10 號路線仍跨越燕巢系統交流道，倘遭遇大型重型機車騎士誤闖至國道 3 號，相關安全作業程序、處置措施及宣導需預為因應。
2. 國道 10 號開放後，相關觀察及檢核作業，勢必無法配合目前已觀察快速公路之檢核作業期程，故資料蒐集及分析將如何與其他快速公路併同評估，須預為研議。

## 二、交通部道路交通安全督導委員會

- (一) 高速公路因速度快，倘發生事故嚴重性高，應在安全前提下開放橫向國道予大型重型機車試行。
- (二) 倘國道 10 號開放之後，請高公局加強宣導，特別向整體國道用路人說明國道 10 號開放情形，以及加強規範大型重型機車與大型車共處之駕駛行為，及避免大型重型機車誤闖未開放路段。

## 三、中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會

- (一) 有關開放 550c.c.以上大型重型機車行駛高速公路，歷年於各種場合，交通部多次邀集各方討論皆無共識，最後催生第 1 次高快速公路檢核觀察作業。今林部長因應大型重機團體訴求，請高公局重啟第 2 次檢核觀察作業，顧及第 2 次檢核觀察作業尚在進行，且地方反對下，建議於第 2 次檢核觀察結果完成後，再來討論開放之議題，目前討論此議題時機不宜。
- (二) 國道 10 號背負相當重要運輸責任，建議討論開放應在事前就能參考第 2 次檢核結果進行審慎規劃，不宜透過設定中止條件貿然進行開放。
- (三) 國道 10 號交通已相當擁擠、貨櫃車流量大，且貨櫃車車身長，

且行駛引起側風大，開放大型重型機車行駛，倘自摔發生意外，重車煞車不及，將造成嚴重事故。堅持反對開放大型重機行駛國道 10 號。

- (四) 行經台 88 線之貨櫃車交通量，僅占國道 10 號之 1/5，此係因國道 1 號壅塞，須經由國道 10 號往國道 3 號北上或南下。事實上，行經台 88 線貨櫃車駕駛已屢次向在地公會反映大型重型機車已干擾其行車，提高事故風險，並非無意見。
- (五) 國道與快速公路速度及條件不同，未來國道 7 號開通後，國道 10 號轉往國道 3 號路段，將會衍生更多之貨櫃車流，須納入開放國道 10 號參考。
- (六) 基於生計因素，大貨車或貨櫃車大幅仰賴國道 10 號；倘後續各界已達開放共識，基於交通安全，建議訂出不宜大型載重車行駛之時段。
- (七) 長期來看，大型重型機車必定會開放上國道，開放 550c.c.以上大型重型機車行駛高速公路之討論，除須參考目前檢核結果，亦須兼顧整體用路人接受度；開放時機必定是在各界共識形成後，故開放是時間問題，毋須急在一時。

#### 四、台灣交通安全協會

- (一) 貨運公會關切大型重型機車及大型車混流行駛問題，從 2 次檢核觀察在台 64 線快速公路西段近臺北港大型車輛亦相當多，尚未見死亡事故，故大型車駕駛毋須過度擔心。另從西濱台 61 線快速公路彰濱工業區路段開放大型重型機車經驗觀察，並無因貨櫃車或強側風而影響大型重型機車及大型車行駛等交通事故。
- (二) 有關係統交流道誤駛部分，目前快速公路多有連接高速公路之系統交流道(如平鎮系統、大華系統、五股及下營系統)，並無因開放大型重型機車而導致誤闖國道 1 號或國道 3 號之事件。倘有誤駛之疑慮，可參考前揭高快速公路之經驗處置。
- (三) 倘從系統交流道誤駛進入縱向國道，在安全考量下，為避免速

差產生交通事故，建議誤闖騎士不宜停留路肩，反而應順著路肩駛出至最近之交流道，警方可隨旁護送。

- (四) 從蒐集相關資料可知，高速公路系統因較為封閉，相較於有橫交路口，路側活動難以管理之開放式道路系統，肇事率反而比較低，即道路行駛速率非事故重要影響因素。另從 2 次快速公路檢核結果觀察，尚無因涉入大型重型機車之死亡事故。
- (五) 第 2 次檢核初衷之一，係規劃 1 條橫向國道納入試行檢核，以觀察大型重型機車行駛高速公路之狀況，若無法納入，以致後續檢核結果無法提出大型重型機車於國道觀察數據，恐有違約之虞。為完善本次觀察檢核作業，亟需 1 條橫向國道納入觀察。
- (六) 在用路資源效率極大化下，開放大型重型機車行駛高速公路，給高速公路用路人多一項選擇，不僅可節省道路上用路空間，亦可提升高速公路之營運效率，增進整體公共利益。
- (七) 本會強調和諧討論，平權使用道路，且觀察目前大貨車與大型重機於快速公路行駛經驗，已感受大貨車駕駛已建立默契，因此開放大型重型機車行駛高速公路係平權觀念的進一步推展，不同車種駕駛人需要學習如何相互尊重，共同用路，倘不予開放大型重機行駛高速公路，一直都無法讓這社會學習適應，也無法予國道用路人多一個更佳交通方式選擇。
- (八) 大型重型機車適駕與否在監理考照就已決定，取得駕照即表示擁有行駛之路權，倘認為現行大型重型機車駕駛行為尚須規範或進一步教育，相關單位應提出具體作法，讓騎士及重車駕駛有所依循。倘為減少交通違規帶來安全風險，應督促警政單位積極監控路況，在第一時間制止道路違規行為。
- (九) 本會建議於互相尊重前提下，與各相關路權團體共同討論一個可能之開放契機，試辦開放 550c.c.以上大型重型機車行駛高速公路，包括是否避開尖峰時段或特定路段，此些皆能進一步討論。
- (十) 從公路總局南迴改草埔隧道之檢核經驗，封閉型之快速公路事故相對開放式平行的省道公路為低，證明高快速公路系統安全

性高。

## 五、中華民國運輸學會

- (一) 本次高快速公路檢核計畫目的係為建立一平台讓各界人士檢視及討論大型重機於快速公路觀察結果，以確保檢核結果正確性，並以客觀公正角度對外界揭露檢核結果，提供社會大眾檢視，並作為政府決策參考。
- (二) 第 2 次檢核作業已完成 109 年 7~12 月 2 季之檢核，綜整平均 6 個月國 3 甲、台 64 及台 74 快速公路之檢核結果，為每百萬車公里之總交通事故(A1+A2+A3)數(安全指標)－小型車為 2.2 件、大型重型機車 2 件，差異不大；秩序指標為每百萬公里違規件數－小型車 42 件、大型重型機車 58 件；行為指標為觀察 CCTV 影像違規比例－小型車於抽樣時段為 1.7%、大型重型機車於抽樣時段為 11%。
- (三) 有關今年度是否需納入 1 條橫向國道進行觀察檢核，將留待於後續檢核會議進行討論。目前未有研究訂定開放大型重型機車上高速公路之門檻，檢核結果僅係提供各界決策之參考，是否開放大型重機上國道仍需留待各界取得共識。

## 六、全國大型重型機車經營同業全國促進會

- (一) 高雄市轄台 88 快速公路交通性質類似國道 10 號，現行同樣有大型重型機車與大型車共用道路，據其多年開放經驗，並無令人關切交通違規及事故問題，因此，開放國道 10 號並無各界預期造成嚴重交通安全之問題，建議無須預設立場。
- (二) 大型重型機車相關團體皆積極向車友教育與宣導，路權得來不易，須予以珍惜，且與貨櫃車共同行駛時，均能保持適當安全距離。
- (三) 大型重型機車使用族群多集中於北部，且用途多為通勤；按照目前國內小客車乘載率偏低之現象，大型重型機車可視為解決交通壅塞之良方。大型重型機車車體小，小客車駕駛若轉為使



用大型重型機車可大幅減少交通壅塞。

- (四) 依據檢核小組觀察數據顯示大型重型機車於封閉型快速公路或大型車比例偏高快速道路(台 64 線西段)，並無顯現較高之事故風險。

#### 七、內政部警政署國道公路警察局

- (一) 針對國道 10 號肇事特性，高公局以總事故件數進行統計，係集中於左營端至仁武交流道，但這些事故多為輕微碰撞事故，就近 4 年(106~109 年)之 A1 事故件數而言，國道 10 號仁武以東較多，占全線 8 成以上，爰欲開放路段之 A1 事故比例較高。
- (二) 交通量部分，仁武以東路段，燕巢交流道至燕巢系統交流道交通量仍算龐大。另燕巢系統交流道以東路段為高架路段，車流量少，惟該路段上夜間照明不足，夜間安全性相對不足。
- (三) 另國道 10 號全線無 ETC 設置，一旦發生車輛肇事逃逸，追緝肇事車輛困難。
- (四) 本局原則尊重高公局規劃，但仍請審慎評估是否開放 550c.c 以上大型重型機車行駛。

#### 八、中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會

國道 10 號每逢上下班尖峰相當壅塞，尤其在假日時段，影響用路人及乘客時間，倘需試辦 550c.c 以上大型重型機車行駛國道 10 號，應先解決當地交通壅塞問題，才再來討論。

#### 九、交通部公路總局

無意見，尊重高公局判斷。

#### 十、交通部運輸研究所

無意見。

## 十一、高雄市政府

- (一) 550c.c.以上大型重型機車開放行駛高速公路要在安全為前提下作討論，並且本局於110年1月28日已函復高公局，應在前述前提下去評估其他橫向國道。
- (二) 針對後續評估有以下建議，請高公局納入處理：
  1. 目前僅國道10號以仁武交流道區分，進行分段評估，其他橫向國道(如國道8號新化台南路段)是否亦須一視同仁進行分段評估?
  2. 配合高雄港區發展，目前已針對貨櫃車行駛路線做調整，國道10號交通特性(如大型車比例)須因應未來交通成長趨勢做預估。
  3. 民意調查部分應將路線行經地區(如旗美山城)利害關係人意見納入考量。

## 十二、屏東縣政府

- (一) 高速公路路權為高公局，本府僅就可能產生風險提供建議，國10於屏縣境內僅約5.9公里，路線不長，惟路段上設置砂石車專用道，服務當地47個砂石廠，砂石車載運之砂石經常影響路面，增加事故風險。爰建議再審慎評估開放風險，並要有相關配套措施。
- (二) 經本府已彙整府內相關單位意見後，將於簽報府內首長後提供高公局參考(如附件)。

## 十三、內政部警政署(請假)

## 十四、高速公路局：

- (一) 本次高快速公路檢核作業為第2次檢核，原期盼納入1條橫向國道，惟經徵詢相關地方政府，尚未獲得支持。爰在考量整體

大型重型機車於全島路網串聯上，以及用路目的偏向休憩旅次，透過西濱快速公路銜接國道 10 號係較適宜之方案。另再參考國道 10 號現況交通特性，選擇以國道 10 號(仁武交流道-旗山端)做為試辦開放路線。

- (二) 從執法單位數據顯示仁武交流道以東 A1 事故較高，惟目前狀況係無大型重機行駛，在參考目前檢核小組選用安全指標(每百萬延車公里之總交通事故數)，以及兼顧評估之完整性，避免過度放大大事故風險，爰以全般(A1+A2+A3)事故件數進行分析。
- (三) 目前民調結果係參採中華電信出版最新市內電話號碼簿隨機調查結果，自 102-109 年已辦理 7 次，範圍為台灣本島，並未針對特定縣市；針對高雄市政府建議民調納入相關利害關係人部分，後續研議過程將視需要納入參考。
- (四) 屏東縣政府提及砂石車行駛風險部分，倘若開放國道 10 號，本局將透過相關交通工程及交通管理手段予以克服，並加強當地之重車管理，提升行駛國道 10 號之安全性。
- (五) 有關大型車比例之評估項目係包含聯結車、大貨車、大客車(含遊覽車)。
- (六) 有關檢核未納入橫向國道是否有違約之虞部分，本局於委託運輸學會之初，因檢核路線皆尚未獲交通部核定，且橫向國道路線尚在研議中，故契約並未定出明確檢核範圍。倘最終未能納入橫向國道檢核，將以交通部最後核定之路線進行檢核。

#### 捌、會議結論：

- 一、感謝各單位撥冗出席本會議表達意見，本局會將各位意見記錄後陳報交通部並送檢核小組參考。
- 二、交通部對於試辦開放大型重機行駛橫向國道係抱持中立態度，並積極凝聚各界共識以順利推動，但路權要建立在安全之上。
- 三、本局將持續蒐集地方意見、進行民調，以及觀察國道各路段之道路及交通特性變化，並公開管道揭露予各界瞭解。另建議相

關重機團體可蒐集國外對於重機行駛高速公路之安全駕駛規範及做法，俾消除各界之疑慮。

四、有關高雄市及屏東縣政府對於橫向國道評估比較之建議，本局將納入參考。

玖、散會（下午4時20分）。

[附件]

屏東縣政府會後提供書面意見：

本府警察局里港分局轄內砂石場共計 47 間，砂石車專用道每日均有大量砂石車及其它大型車輛行經，大型車輛視野死角多、內輪差大、轉彎幅度也大，行進時亦產生吸、推氣流，常使緊鄰側面之機車搖晃不穩，再加上經常散落之砂石積存於車道上，易使機車打滑摔倒或捲入車輪下，造成重大傷亡。爰此，基於交通安全若開放 550c.c.以上大型重型機行駛里港砂石車專用道，將明顯提高重大交通事故風險，宜再洽本縣砂石商業同業公會瞭解現況及意願後，再行審慎評估，並妥擬相關配套措施，以保障大型重型機車駕駛人及其他國道用路人安全。