

臺灣新興的休閒活動—大型重型機車初探

國立臺灣體育學院

謝振榮* 謝政毓#

中文摘要

本文旨在探討臺灣政府為求加入世界貿易組織，在倉卒的開放決策下，並未針對大型重型機車制定合理規範。由於政府與民間的立場不同，對現行法規仍有許多爭議，以至於開放初期在路權、稅金、停車等問題處理上，有失公平原則，間接阻礙此項新興休閒活動的發展。本文文末針對未來推動大型重型機車休閒活動發展提出幾點建議，冀能對大型重型機車休閒活動之推行有所助益。

關鍵詞：大型重型機車。

*第一作者

#通訊作者

Taiwan New Leisure Activity : A Study of the Huge Heavy Motorbikes

Abstract

Under the hasty decision making by Taiwan government, the study discussed why Taiwan government did not make the right policy for huge heavy motorbikes drivers. Due to the different point of view between government and folk, there are still many arguments in the present laws and regulations. Hence, many problems exist in the development of parking, traffic tax and the right of road using. That even impacts leisure activity as well. In this study, several suggestions were proposed and expect that they could be helpful in the development of huge heavy motorbikes leisure activity.

Keywords: huge heavy motorbikes

壹、緒論

2002 年臺灣獲准加入世界貿易組織 (World Trade Organization, WTO)，同時開放多項貿易政策，進口設限長達 23 年的 150cc 以上大型重型機車才得以再度在臺灣出現。重型機車迷人之處包括視野開闊，能直接體驗速度感，騎乘技術富挑戰性及樂趣，猛暴的加速感、低沉渾厚排氣聲浪，重車造形體積，成為重型機車族體型魅力的表徵 (江澤群，2007)，一切都迥異於其他交通工具枯燥單調的駕駛體驗。

然而，開放大型重型機車進口只是臺灣為求加入 WTO 的必要條件之一，依加入 WTO 的時程規範，需要在入會後半年開放大型重型機車進口。臺灣政府在倉促的決策下，並未針對大型重型機車制定合理規範。由於政府與民間的立場不同，對現行法規仍有許多爭議 (陳伊君、陳妍伶、陳盈瑾、陳秀蘭、劉于菁，2003)。以至於開放初期在路權、稅金、停車等問題處理上，有失公平原則，間接阻礙此項新興休閒活動的發展。本文將對這些問題作一探討，並提出建議，期能對大型重型機車休閒活動推行有所助益。

貳 臺灣大型重型機車發展現況

在擁擠的臺灣，機車已經成為市井小民便利的代步工具，截至 2008 年 11 月底止，全臺灣 250cc 以下機車數共計 14,275,436 輛，平均每 1.6 人擁有一輛機車 (公路總局，2009)。道路設計不良，養護不佳以及以汽車為重的道路路權規範，一再壓縮機車路權空間，使得民眾觀念中早已將機車與危險畫上等號。比汽車便宜的機車售價，簡單的考照制度，縱使技術不良或駕駛道德不佳的人也可以合法上路，衍生眾多交通問題，更加深社會大眾負面印象。陳一昌、葉祖宏與洪憲忠 (2005) 指出，相較於國際間以駕駛人經驗、技術純熟度與駕駛行為紀錄為對機車駕照考核要件的嚴謹管理制度，臺灣在機車分級管理上定位不夠明確，以及缺乏妥適駕駛教育訓練，都是導致駕駛人缺乏正確行車觀念的原因。在 2002 年開放大型重型機車進口後，大型重型機車騎士即背負一般民眾對機車錯誤認知的原罪，將他們與一般所謂「飆車族」畫上等號 (陳伊君等，2003)，忽略大型重型機車性能設計上、功能取向上以及騎士素養與一般機車騎士有明顯的不

同。林豐福、王穆衡、葉祖宏與田養民（1998）針對一般社會大眾以及特定學生族群所做的問卷調查結果顯示，購買大型重型機車主要目的皆打算做為休閒活動所用。陳伊君等（2003）針對大型重型機車騎士問卷研究顯示，休閒娛樂是吸引騎士購買大型重型機車最顯著的因素。廖俊雄、李曉娟、葉羿稚（2005）認為大型重型機車的定位為休閒代步工具。潘振豪與張孝銘（2008）也指出，大型重型機車騎士具有深度休閒特質並會影響專業化，而運動觀光參與行為本就是大型重型機車參與者的主軸。大型重型機車設計取向為兼顧舒適與安全，在引擎設計上幾乎與汽車無異，其著眼於休閒旅遊的設計，更是與目前臺灣以機車為通勤代步工具的使用習慣大相逕庭。

2002年1月1日臺灣加入WTO成為第144個會員國。依據WTO規定，一旦成為會員國，臺灣需要解除進口貿易設限，其中就包含開放150cc以上機車進口。因此，從1979年因應能源危機而管制進口達23年的大型重型機車市場才有了復甦的契機。

在開放重型機車進口後，無論是車重、馬力、扭力或是操控，皆非臺灣市場現有之普通機車所能比擬，舊有機車分級與考照制度因此需要重新劃分。依照2007年12月17日修正之道路交通安全規則第3條規定，臺灣現有機車區分表一。

表一 機車排氣量區分

排氣量	馬力輸出 (HP)	機車分類別	牌照形式	2007年11月1 日起路權開放
50cc 以下	5 HP 以下	輕型機車	綠底白字	機慢車道
51cc - 250cc	5 至 40HP	普通重型機車	白底黑字	機慢車道
251cc - 549cc	41 HP 以上	大型重型機車	黃底黑字	機慢車道
550cc 以上	41 HP 以上	大型重型機車	紅底白字 加掛前車牌	除禁行高速公路 及八卦山隧道 外，其餘路權比 照自小客車

資料來源：交通部公路總局

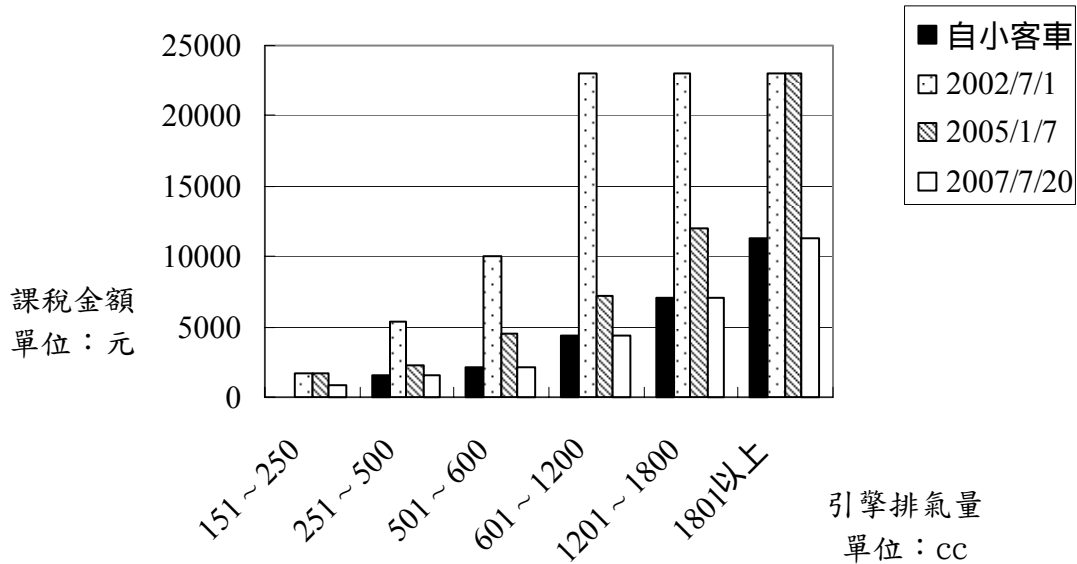
註：HP=Horse Power

叁 大型重型機車休閒活動發展所面對的阻礙

Jackson (1988) 將阻礙明確的界定在：凡偏好一項活動，但受到干擾以致無法參與此項活動的任何因子，皆視為阻礙。陳秀卿 (2008) 認為「休閒阻礙」為個體知覺，因任何內在或外在原因，而干擾或抑制個體參與休閒活動機會；或個體於活動期間無法獲得滿足感之所有阻礙因子稱之為休閒阻礙。Chubb (1981) 將阻礙參與休閒活動的因素分為外在阻礙因素與個人阻礙因素。外在阻礙包括了政府的課稅，管理態度與資源。廖俊雄等 (2005) 認為，臺灣地狹人稠的環境限制，需要政府正視，才得以推動此項休閒活動。江澤群 (2006) 實地訪談大型重型機車參與者後指出，影響參與意願的負面因素有速限問題，不良道路品質，高車價，路權限制問題，安全問題與高額稅金。詹博閔 (2007) 在有關大型重型機車參與者休閒動機與阻礙的研究中指出，大型重型機車參與者的休閒阻礙主要為政府法令不完善，路權受到限制，天候不佳，稅金過高，速限問題，不良道路品質。

歸結以上學者研究資料，可以發現政府對大型重型機車休閒活動的態度與法令規範影響參與者甚鉅。政府政策失焦，未針對目標族群需求考量，使得臺灣大型重型機車休閒活動不易推展，以汽車主義觀點來看待大型重型機車，造成大型重型機車休閒活動參與者在實際從事休閒活動時倍受限制，影響參與意願。

2002 年 7 月 1 日開放重型機車進口，政府採用以價制量的觀念課徵牌照稅，依排氣量不同，分為 3 個徵收標準。251cc 到 500cc 機車課徵 5400 元，501cc 到 600cc 機車課徵 10080 元，601cc 以上機車一律課徵 23040 元 (圖一)。



圖一 大型重型機車與汽車牌照稅比較圖

註：自小客車在 1801cc 以上級距中代表 1801cc-2400cc

在開放之初，政府對於 601cc 以上大型重型機車一率課以單一稅率 23040 元，對照 601cc 以上，1200cc 以下汽車則僅需繳納 4320 元，兩者之間稅金相差接近 6 倍。加上尚未將大型重型機車行駛路權重新定義規範，使得重車騎士繳納 6 倍於自用小客車等級的稅金，卻只能和一般機車在慢車道上並行，無快車道使用路權，明顯不公，政府消極漠視的作為極其明顯。為喚起政府重視，重車騎士數度走上街頭，以「還我路權，降我牌稅」為活動口號，向政府提出稅金過高，要求降稅，開放路權的訴求(鄭琪芳, 2004)。為順應民意，合乎公平原則，政府 2 次修正牌照稅金課稅法案(表二)。在大型重型機車休閒活動愛好者引領期盼下，現行大型重型機車稅率已比照相同引擎排氣量汽車標準徵收，合乎公平原則。

表二 牌照稅法修正時程

法案修正時間	修正後內容	結果
2005.1.7	將 600cc 以上重型機車，改分為 601cc 到 1200cc，1201cc 到 1800cc 以及 1801cc 以上，等三個層級課稅。	稅金高於汽車，路權比照一般機車。
2007.7.20	同排氣量大型重型機車與小客車，課徵相同金額牌照稅	課稅標準比照汽車，路權除高速公路外，其餘路權原則開放

資料來源：本研究整理

大型重型機車體積龐大，行走慢車道有其不便之處，兩段式左轉更令許多騎士為進入待轉區因重心不穩而原地倒車，徒增危險，是故開放行駛快車道，有其必要性。在重車騎士建議及立委支持下，2007 年 1 月 12 日立法院三讀通過「道路交通管理處罰條例第九十二條」，開放大型重型機車行駛快速道路、快車道，路權及罰則比照汽車辦理，惟仍不得行使高速公路。至此，臺灣的交通史展開新的一頁。

妾身不明的定位是現今大型重型機車騎士最感無助的問題。主管當局在開放快車道與快速道路的同時，也禁止大型重型機車行駛機車道，並要求大型重型機車需停放在汽車停車格。機車靈活的運動特性因為這樣的規範大打折扣，造成大型重型機車騎士和汽車駕駛人雙方的不便。自小客車停車格長寬分別為 5 公尺，2.5 公尺，僅停一部長不超過 2.5 公尺，寬不超過 1 公尺的大型重型機車實屬浪費空間。以臺北市為例，到 2008 年 11 月底止，臺北市自用小客車停車位計有 541,567 個（臺北市停車管理處，2009），但是同時期，臺北市自小客車的掛牌數計有 641,919 輛（公路總局，2008），以此數據來看，停車位即已短缺近 10 萬個，臺北市已掛牌大型重型機車有 4,329 輛，倘若依大型重型機車須停放汽車停車格之現行法令要求，將會使已經一位難求的停車問題雪上加霜。

肆 未來推動發展大型重型機車休閒活動之建議

在歷經 23 年的管制後，臺灣重新開放大型重型機車進口，這對整個經濟活動而言，無異是提振刺激的開端，政府當局也應積極面對，傾聽民眾的聲音，了解民眾需求，製造雙贏的局面。本研究針對未來推動大型重型機車休閒活動發展提出幾點建議：

一、全面開放大型重型機車路權

現行快速道路路權開放有實質功效，但是禁行機車道卻明顯忽視大型重型機車二輪的機動特性，增加用路人困擾。更不能以現今車流量已趨飽和為藉口拒絕開放高速公路。以單人的交通往返來看，一輛汽車所耗費的空間與資源遠大於一輛機車。路權全面開放後，通勤人士選擇性增加，交通可望因此改善。

二、修正不合理的停車規定

在停車位供需失衡，國民駕駛道德尚需加強的臺灣，要求大型重型機車停放汽車停車格的政策不夠完善。大型重型機車停放汽車停車格容易被找不到汽車停車位的駕駛人任意移車，甚至惡意破壞，徒增糾紛。相關管理單位應規劃設計合理停車格位，以使用者付費方式，供大型重型機車停放，有效管理。

三、廢除懸掛前車牌

2007 年 11 月 1 日開放快速道路之際，將大型重型機車區分為 550cc 以下的黃牌大型重型機車和 550cc 以上的紅牌大型重型機車。後者因為享有比照自小客車之大部份路權，執法單位以其業務需求考量，增訂加掛前車牌規範，以鋁箔貼紙方式實施。此一草率規範增加車主困擾，因為市售大型重型機車皆無前車牌懸掛設計，需要額外加裝設備，車身正面也難以找到適當位置直接黏貼（韓青秀，2009）。貼紙材質易因時間氣候因素污損而脫落，一旦遺失，需要回監理單位驗車，重新領牌。一切的規範回歸原點論述，只是為了方便執法人員取締之用，這無異是相關單位對大型重型機車有預設犯罪立場的偏見使然。

四、加強交通安全教育宣導

交通管理單位須負起對社會大眾宣導教育的責任，讓民眾瞭解大型重型機車定義與使用上和一般機車不同處。交通部曾製作大型重型機車開放及其路權使用等事宜之宣導影片，以國、臺語版播出，惟曝光率不高，連帶造成民眾對此種交通工具認知不足。建議交通部應密集進行宣導，加深民眾對大型重型機車的認識，期以平常心互相尊重。

五、大型重型機車騎士自律

林豐福等（1998）認為，由政府負責一般管理事務，如駕照之審核發給，而由民間團體負責自我約束管理，如會員證照之發給，藉由政府透過民間團體達到對個人之管理方式，此亦不失為一可行之方法，期以此內外規范，重塑良好行車風範。

六、休閒遊憩的配合

大型重型機車愛好者參與活動主要目的是為休閒旅遊，開辦重型機車旅遊團將會是未來極具潛力的商業活動，除現有族群外，亦足以吸引眾多領有駕照卻未購買重型機車人士參與活動的意願。潘振豪與張孝銘（2008）指出，業者帶動搭配政府的宣導之下，也可推陳和規劃出滿足參與者不同需求的旅遊行程與觀光景點，以廣增對大型重型機車休閒活動的涉入程度。目前已有業者推出國外重機旅遊團，足跡遍及外蒙古、巴里島、南非等地。若再加以妥善規劃，結合現有已成熟之重型機車租賃業者，串連國內景點安排活動，相信必能引起另一波休閒熱潮。

七、規劃設計賽車場

臺灣政府仍將賽車視為不入流的運動，將其與一般駕駛人街道狂飆，無視交通規則的行為等同視之。就如同早期撞球運動在臺灣的發展處處受限，始終上不了檯面，直到趙豐邦等人在世界賽中一舉奪金，吸引世人眼光後，相關部門始順水推舟發展沉寂已久的撞球運動。2007年9月16日，來自臺灣臺中的林家豪在珠海國際超級摩托車賽中奪得600cc組冠軍（玩車友，2009）。若是體委會能正視賽車運動的潛在效益，妥善規劃培訓發展計畫，相信日後會有更多優秀車手躍上國際舞臺。2008年9月28日一級方

程式賽車首度在新加坡舉辦，同時也是一級方程式賽車首度在夜間開賽。副總統蕭萬長先生即以新加坡開辦 F1 賽事為例，認為，臺灣引進 F1 賽車，可讓國人假日有休閒娛樂，並帶動臺灣觀光旅遊發展，實質收益可回歸體育，鼓勵全民運動（陳洛薇，2009）。

楊光榮（2009）指出，興建國際級賽車場能間接提升臺灣國家形象，增加臺灣在國際媒體曝光的機會，增加國際人士來臺觀光之人次，豐富國民多元化的休閒生活，創造更多就業機會，刺激造車工業的研發，開發賽車零組件及相關配備產業，提升道路安全水平，突破臺灣發展賽車運動的瓶頸。

伍 結語

機車是交通工具，也是相當受歡迎的休閒活動。從國際影星伊旺麥奎格耗時四個月騎乘機車從倫敦穿越歐洲大陸再縱貫加拿大到達美國（潘筱瑜，2006），到時下臺灣正熱門的機車環島，充分顯露出機車吸引人之處。臺灣一向以邁入已開發國家自豪，是故對於大型重型機車相關政策更不宜故步自封，將之視為洪水猛獸。應採取積極態度，參考其他國家措施，會同專家學者與民間人士，研擬相關法規，導引大型機車騎士安全合宜的駕駛規範，建立用路人對大型重型機車的正確認知。期盼政府的正視，能導正社會大眾的偏見，帶動大型重型機車成為休閒運動的新風潮。

參考文獻

- 交通部公路總局 (2009, 1 月 13 日)。550cc 以上大型重機車專區, 資料引自 http://eweb2.thb.gov.tw/notice/550cc_notice.htm
- 交通部公路總局 (2008, 10 月 16 日)。核發車輛牌照數, 資料引自 http://www.thb.gov.tw/main_03.htm
- 江澤群 (2007)。《*重型機車運動休閒現況之研究*》。台北市, 行政院國家科學委員會。
- 林豐福、王穆衡、葉祖宏、田養民 (1998)。《*150cc 以上機車於國內開放產銷之衝擊研究*》。臺北市: 交通部運輸研究所。
- 玩車友 (2009, 1 月 13 日)。《*台灣重車好手林家豪, 首度國際賽摘冠*》。資料引自 <http://www.motoringfans.com.tw/news/default.asp?wu=sys&mtype=1&tmpno=0005366>
- 陳一昌、葉祖宏、洪憲忠 (2005)。《*我國機車駕照管理制度之潛在問題與改善對策*》。論文發表於第五屆機車交通與安全研討會, 新竹市, 交通大學。
- 陳伊君、陳妍伶、陳盈瑾、陳秀蘭、劉于菁 (2003)。《*國內大型重型機車之市場現況與未來發展方向*》。《*銀樺學誌*》, (1) 3, 125-142 頁。
- 陳秀卿 (2008)。《*青少年刺激尋求動機、同儕關係、休閒阻礙與偏差行為相關之研究*》。未出版碩士論文, 臺北市, 中國文化大學。
- 陳洛薇 (2009, 1 月 13 日)。《*老蕭提議 高鐵沿線建場地 引進 F1 賽車*》。《*中時電子報*》。資料引自 <http://sports.chinatimes.com/2007Cti/2007Cti-News/Inc/2007cti-news-Sport-inc/Sport-Content/0,4752,11051203+112008091400071,00.html>
- 楊光榮 (2009, 1 月 15 日)。《*國際賽車場能為台灣帶來的十個好處*》。資料引自 <http://www.motoringfans.com.tw/news/default.asp?wu=sys&mtype=11&tmpno=0005022>
- 詹博閔 (2007)。《*大型重型機車參與者認真性休閒特質與休閒動機、休閒阻礙關係之研究*》。未出版碩士論文, 朝陽科技大學, 台中縣。
- 廖俊雄、李曉娟、葉羿稚 (2005)。《*國內進口大型重型機車衍生問題之研究*》。《*交通學報*》, (5) 2, 37-61 頁。

臺北市停車管理工程處 (2009, 1 月 14 日)。臺北市停車位數。資料引自
<http://www.dot.taipei.gov.tw/site/41f5d1af/48a1fc46/48e19ffa/48eb1d2d/files/m06.pdf>

潘振豪、張孝銘 (2008)。大型重型機車騎士深度休閒、遊憩專業化涉入情形及對運動觀光參與行為影響之研究。論文發表於 2008 年運動休閒產業管理學術研討會，彰化縣，建國科技大學。

潘筱瑜 (譯) (2006)。越界 20000 哩：2 個人，2 部摩托車的冒險。臺北市：商周。(Ewan McGregor & Charley Boorman, 2005)

鄭琪芳 (2009, 1 月 14 日)。重型機車騎士 今再抗議。自由時報電子新聞網。資料引自 <http://www.libertytimes.com.tw/2004/new/nov/11/today-e10.htm>

韓青秀 (2009, 1 月 14 日)。重機車友批：加裝前方車牌 世界罕見。聯合新聞網。資料引自 <http://share-blog.com/?action-viewnews-itemid-723>

Chubb, M., & Chubb, H. (1981). One-third of our time? NY: John Wiley, & Sons.

Jackson, E. L. (1988). Leisure constraints: A survey of past research. *Leisure Sciences*, 10, 203-215.