

騎乘機車安全



發行單位：交通部

主辦單位：交通部道路交通安全督導委員會

行政院人事行政總處地方行政研習中心

製作廠商：台灣知識庫股份有限公司

目錄

一、 引言	第 1 頁
二、 騎乘機車的基本要求	第 1 頁
2.0 單元目標	第 1 頁
2.1 騎乘機車基本要求	第 1 頁
三、 煞車與速度的關係	第 1 頁
3.0 單元目標	第 5 頁
3.1 煞車之操作及反應三部曲	第 5 頁
3.2 行車速度與間距的控制	第 5 頁
四、 轉彎與離心力的關係	第 10 頁
4.0 單元目標	第 10 頁
4.1 機車轉彎時力的均衡	第 11 頁
4.2 轉彎時的騎乘姿勢	第 12 頁
4.3 通過彎道的操作要領	第 13 頁
五、 道路上潛藏的危險因子與防禦駕駛	第 15 頁
5.0 單元目標	第 15 頁
5.1 視覺的危險因子	第 15 頁
5.2 路面的危險因子	第 17 頁
5.3 交叉路口潛在危機	第 18 頁
5.4 其他潛在危機	第 21 頁
六、 行駛車道與路權之規定	第 22 頁
6.0 單元目標	第 22 頁
6.1 基本標誌、標線、號誌的認識	第 22 頁
6.2 行駛車道與路口轉彎規定	第 30 頁
6.3 無號誌交叉路口路權優先順序	第 33 頁
6.4 其他路權優先順序	第 34 頁
七、 禁止事項	第 37 頁
八、 課程結語	第 39 頁

一、引言

近年來，在台灣地區平均每天約發生 500 件道路交通事故，約有 650 人因此受傷，10 人因事故失去寶貴的生命，其中又以機車所引起的交通事故最為頻繁。機車是二輪車輛，穩定性不如汽車，外在環境容易影響駕駛人的騎乘狀況。而且機車沒有保護乘員的外殼，一旦發生意外，往往會造成嚴重後果。因此在騎乘機車時，除了遵守交通規則，也要建立防禦駕駛的觀念，才能避免悲劇發生。

二、騎乘機車的基本要求

2.0 單元目標

1. 騎乘機車的基本裝備與正確的穿戴。
2. 機車行駛前安全檢查的重點。
3. 騎乘機車必備的證件。

2.1 騎乘機車基本要求

2.1.1 騎乘機車的基本裝備與正確的穿戴

騎乘機車應選用帽體黏貼有經濟部標準檢驗局商品檢驗合格標識之機車用安全帽，目前市面上可選用的帽型可分四種，即半罩式、半露臉式、露臉式、全面式四種。



各種機車用安全帽



經濟部標準檢驗局
商品檢驗合格標識

全面式安全帽防護性最佳，但是要注意視野必須足夠駕駛人搜尋道路上的訊息。戴安全帽時角度不可太低，以免遮蔽視線；繫緊扣環後，頤帶應在舒適狀態，儘量緊貼下顎下方。



護目鏡是用來阻擋強風、沙塵、異物或蚊蠅，避免駕駛人的眼睛受到干擾而影響行車安全。夜間、陰雨天及光線不足的地方儘量不要使用護目鏡，才能使視覺清晰，安全騎車。

穿著方面，駕駛人上半身應穿著被視性高的明亮服裝，穿戴方便手指、手掌活動而且具有摩擦力的手套，讓手部可以準確的控制油門與煞車，注意不要在手把上加裝固定式的防風套，以免妨礙雙手對車輛的控制。最好要穿著有防滑功能及包覆整個腳部的鞋子，避免腳部受傷或因為腳底滑溜而發生危險。



左上：被視性高的服裝
右上：方便活動且有摩擦力的手套
左下：防滑及包覆腳部的鞋子



2.1.2 機車行駛前安全檢查的重點

機車除了要做定期的保養與檢查之外，在每次騎車前，要先確認油量是否足夠一天的使用，並檢查機車有沒有異常的地方，尤其是煞車、燈光與輪胎這三個直接影響行駛安全的部分要特別仔細檢查。

煞車的檢查：手指輕抓煞車拉桿時，要有一至二公分的間隙，導線的潤滑要良好、不能有外傷，煞車的作動必須正常，碟式煞車的煞車油要足夠，而鼓式煞車可以透過調整螺絲跟煞車拉桿檢查來令片的厚度夠不夠。



機車安檢三重點(一)：煞車

燈光的檢查：確認頭燈、方向燈、煞車燈及牌照燈夠不夠明亮、作動正不正常。車輛的燈光是與路上其他汽機車駕駛人溝通的管道，所以千萬不要任意改裝，以免其他用路人看不懂燈色誤判，影響行車安全。



機車安檢三重點(二)：燈光

輪胎的檢查：可使用胎壓計檢查胎壓，同時也要留意胎紋的深度是否足夠，輪胎外表是否有龜裂、損傷或異常磨損的情況。在一般道路行駛時，機車輪胎胎紋的深度不得低於 0.8 公釐，大型重型機車在快速道路行駛時，胎紋則不得低於 1 公釐。



機車安檢三重點(三)：輪胎

2.1.3 載人或載物的規定

機車附載坐人應該配戴安全帽，而且不可以側坐。載人後除非零星物品不影響安全，否則不得另載物品。載物時，小型輕型機車不可超過二十公斤，普通輕型機車不可超過五十公斤，重型機車不可超過八十公斤。載物高度不可超過駕駛人肩部，寬度不可超過把手外緣十公分，長度自座位後部起不可向前超伸，伸出車尾部分，自後輪軸起不可超過半公尺。



小型輕型機車：
不可超過二十公斤



普通輕型機車：
不可超過五十公斤



重型機車：
不可超過八十公斤

機車載物重量規定



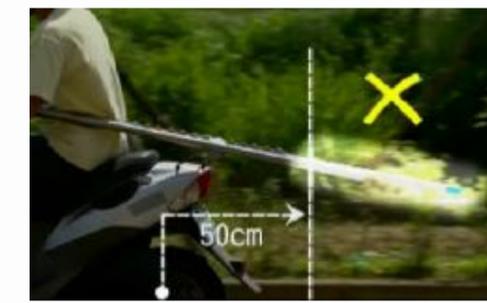
高度不可超過駕駛人肩部



寬度不可超過把手外緣十公分



長度自座位後部起不可向前超伸



伸出車尾部分
自後輪軸起不可超過半公尺



2.1.4 騎乘機車必備的證件



駕照



行照



強制汽車責任保險證

三、煞車與速度的關係

3.0 單元目標

1. 正確的騎車姿勢。
2. 應用正確的煞車方式。
3. 反應三部曲。
4. 在各種不良狀況下行駛時，應保持的車速與間距。

3.1 煞車之操作及反應三部曲

3.1.1 正確的機車騎乘姿勢

首先，眼睛要保持專注，隨時注意四周的情況，肩膀放輕鬆，不要聳肩或刻意下垂；兩手輕握手把，手肘微彎並且稍微往身體靠攏，雙手環握把手，虎口離把手前緣約一指幅的寬度，才能方便抓放煞車及離合器拉桿。抓放拉桿時，應四指同時抓、放，才能穩定的施力。另外，為了緩衝路面上傳來的震動，上半身應保持輕鬆並自然微彎；而下半身膝蓋應自然彎曲，與前置物箱保持約 10 公分的距離，腳掌平放在踏板上，腳尖朝前並稍微向內靠攏。



正確的機車騎乘姿勢



3.1.2 一般煞車方式

先回油，讓引擎煞車發生作用，再同時使用前後輪煞車，逐漸加大煞車力直到車輛停止。另外，轉彎時煞車容易失去平衡，所以車輛一定要在直行的狀態才能煞車，而且不可以將車輪鎖死，以免失控。



轉彎時煞車容易失去平衡

3.1.3 緊急煞車方式

應立即回油並同時用力使用前後煞車，一次完成煞車動作，但切記不可以用力過猛而鎖死輪胎，否則會摔車。



3.1.4 上坡與下坡路段煞車方式

乾燥路面或下坡路段，因為重心在前，要以前輪煞車為主、後輪為輔，前後輪煞車施力約 7:3 或 6:4。相反的，在上坡路段或潮溼路面，要以後輪煞車為主、前輪為輔，前後輪煞車施力約 3:7 或 4:6。

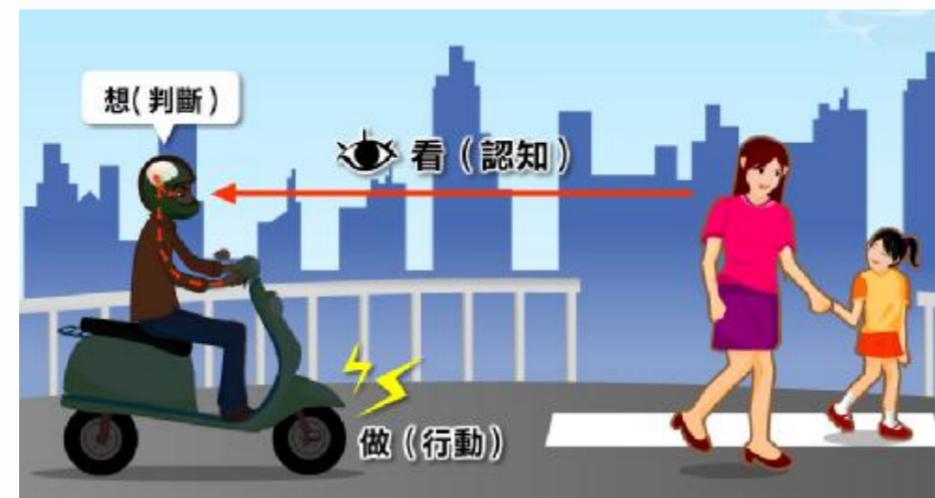


3.1.5 爆胎的因應方式

爆胎的時候絕對不可以緊急煞車，很容易失控，要先保持冷靜，鬆放油門，抓穩把手控制方向，然後慢慢把車停靠到路邊。

3.1.6 反應三部曲

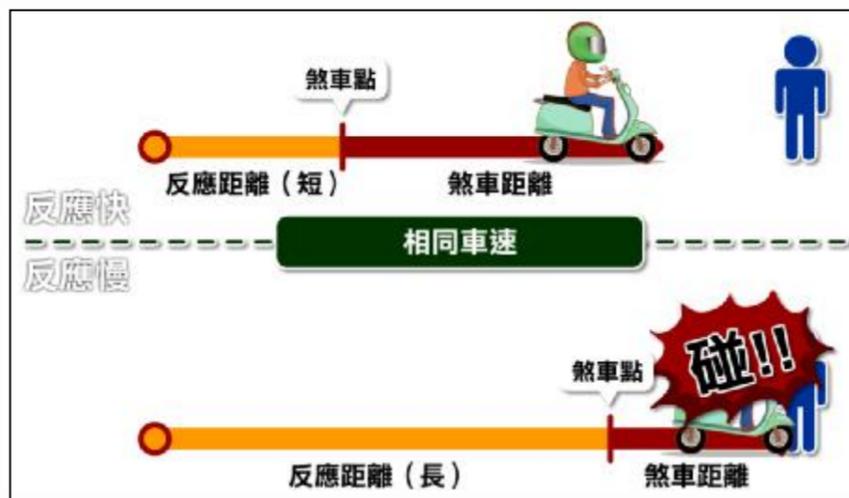
人是交通舞台上的主角，不論是行人或駕駛人，在整個交通的大環境中，其行動過程都是由「看、想、做」三個連鎖動作所組成，這個連鎖動作所需要的時間，稱為反應時間。反應時間長短因年齡、性別、體能、情緒各有不同，至少需要四分之三秒。如果遇到體能老化、注意力分散、疲勞駕駛、酒後駕車時，甚至需要更長的反應時間，歷年交通事故統計資料顯示，肇事案例大部分是忽略了這段反應時間，其中又以認知錯誤或遲緩居首，判斷錯誤居次。



反應三部曲：看、想、做

也就是說，當機車駕駛人眼睛看到危險至手放鬆油門、按下煞車前，這段反應時間內，車輛仍在滑行，並未減速，所以駕駛人眼睛看到危險狀況，到車輛完全煞停，除了回油，讓引擎煞車發生作用，及按下煞車，將車輛煞停所需距離外，還需要有駕駛人反應三部曲所需的反應時間與距離，這就是為什麼車輛行進中要保持適當車距的原因。

車行速度越快，在相同的煞車反應時間條件下，所需的停車距離就越長。如果再加上駕駛人精神不濟、判斷反應能力降低、甚至遲緩的情況，就更容易發生交通事故了。



相同車速、不同反應時間的煞車距離



相同反應時間、不同車速的煞車距離

3.2 行車速度與間距的控制

3.2.1 行車速度

行車時應按照速限標誌或標線規定控制車速，當沒有速限標誌或標線規定時，時速不得超過 50 公里；行駛於未劃車道線、分向線的道路，以及設有快慢車道分隔線的慢車道時，時速不可以超過 40 公里。

3.2.2 行車間距

行車時後車與前車應保持隨時可以煞停的距離，與其他車輛會車時，也必須保持 50 公分以上的間隔。



3.2.3 不良狀況之因應方式

行駛於無號誌或擁擠、施工路段，以及鄰近學校、醫院等路段時，應減速慢行，作好隨時停車的準備。

夜間騎乘或天候不良、能見度不佳時，應開亮頭燈減速慢行，與前車保持更長的距離，以便隨時作煞停反應。

行駛於碎石路或顛簸路段時，要放慢車速、身體放鬆，隨著車體自然上下起伏，以降低路面衝擊的力量，並保持車體平穩直進的狀態。

四、轉彎與離心力的關係

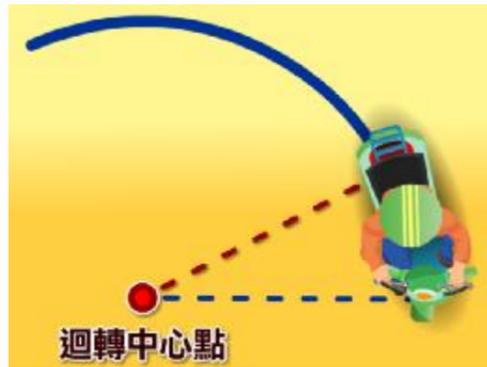
4.0 單元目標

1. 離心力的形成原理，以及轉彎傾斜角與速度、轉彎半徑的關係。
2. 機車轉彎時的各種騎乘姿勢。
3. 機車轉彎的操作要領與注意事項。

4.1 機車轉彎時力的均衡

機車在轉彎的時候，是以前輪提供轉向，後輪跟著迴轉，迴轉中心就是前輪圓心中垂線與後軸的延長線交會的那一點。車輛是否能順利通過彎道，則決定於車速、轉彎半徑與傾斜角度等構成轉彎時力的作用與平衡。

平常機車向前直行的時候，在前進方向會產生慣性力，但是當機車行駛於彎道時，這股慣性力會強迫車輛遵循原本的方向前進，於是就產生了離心力。離心力的大小與轉彎半徑成反比，但與車速的平方成正比。簡單的說，就是當車速相同時，彎道越彎，離心力就越大；但是如果在同一彎道中，車速越快離心力會越大，所以在彎道上，應減速慢行，才能保持行車的安全。

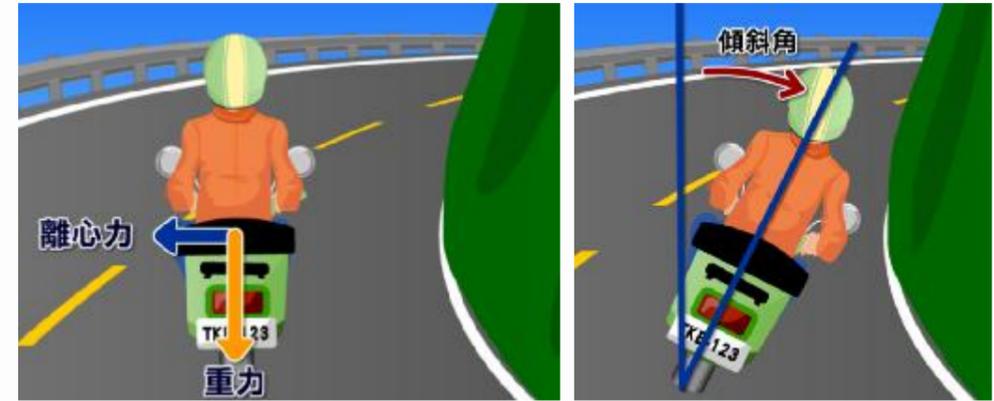


迴轉中心點



彎道中產生離心力

因此，根據力學原理，要克服離心力以便於順利轉彎，機車騎士必須壓車過彎，讓車身及駕駛人身體向彎道內側傾斜，並且隨著車速的提高，傾斜角度也必須隨著加大，才能克服離心力。當然，傾斜角度也不可以過大，如果超過臨界角度，反而會有滑倒的可能。掌握以上這些影響轉彎的因素，配合道路環境的觀察判斷，採取適當的路線、速度與切入角度，便能安全的通過彎道。



4.2 轉彎時的騎乘姿勢

4.2.1 同傾斜

轉彎時，駕駛人與車身的傾斜角度一致，這種姿勢就叫做同傾斜，一般轉彎都是採用這種姿勢，駕駛必須掌握適當的車速與傾斜角度，尤其在較高的速度下，必須加大傾斜角度才能克服離心力的作用，安全的進行轉彎。



4.2.2 內傾斜

轉彎時，駕駛人向內傾斜的角度比車身大，這種姿勢就叫做內傾斜，通常運用在想更高速通過彎道的時候。因為離心力更大，而傾斜角有限，所以只能將身體更傾向內側，利用體重來克服離心力。在賽車車道上，選手們甚至將身體懸出車身，而演變成所謂的「懸邊」及「側掛」的技術。





「懸邊」及「側掛」必須受過專業訓練才能安全的操作，所以騎乘於公路上的機車不應採用這種姿勢。在一般道路上，機車的速限不快，轉彎傾斜角度不大，使用這種騎乘技術反而容易摔車，甚至有被後方車輛輾壓的嚴重危險。



「懸邊」、「側掛」

4.2.3 外傾斜

轉彎時，駕駛人與車身傾斜的角度相反，這種姿勢就叫做外傾斜，通常在閃避不良路面上的障礙或坑洞時使用，也就是迅速的將車身向左或向右壓斜，甚至連續反向壓車，待閃過障礙後再扶正車體繼續前進。必須注意的是，閃避的時候，車速應減慢，否則會有摔倒的危險。



4.3 通過彎道的操作要領

4.3.1 通過彎道的操作要領

1. 進入彎道前：先適度減速，以免過彎時離心力太大而失控。

- 通過彎道中：駕駛人須適度向彎道內側傾斜車身，利用車輛與駕駛人的重量克服離心力，並保持等速，絕對不要急加速、急減速或急速大角度轉動把手，以避免發生危險。
- 駛出彎道後：扶正車身，使車頭轉正，再逐漸加速朝直線前進。



利用車輛與駕駛人重量克服離心力，通過彎道

4.3.2 轉彎時的潛在危險

轉彎時機車處於不穩定的狀態，路上的坑洞、碎石等都有可能讓車輪打滑，造成意外發生；另外，在彎道中視線也可能受物體或地形的阻礙，以至於無法看到前方的人車而發生危險，尤其有些駕駛在轉彎時會越過中線，或是在彎道違規停放車輛，這些都很危險。所以駕駛人在轉彎時要注意減速，視線要適度放遠，並隨時調整車速與路線。



彎道中視線可能受物體或地形阻礙

五、道路上潛藏的危險因子與防禦駕駛

5.0 單元目標

1. 道路上因視覺所引起的危險因子及避免方式。
2. 道路上各種路面狀況潛藏的危險因子及避免方式。
3. 交叉路口的潛在危險及避免方式。
4. 其他道路上的潛在危險及避免方式。

5.1 視覺的危險因子

5.1.1 防禦駕駛

道路上處處都潛藏著危機，尤其機車的穩定性與車身對於駕駛人的保護程度跟四輪車輛相比來得更低，所以騎乘機車的時候一定要保持警覺，隨時收集道路上的訊息，以便意外狀況發生時能夠及時做出適當的應變方式，這就是所謂「防禦駕駛」的觀念。

5.1.2 視野的危險因子

在行駛的過程中，駕駛人會受到機車本身的限制或是遇到各種狀況而影響視線，產生所謂的「視野死角」，也就是在行駛中，視覺受到物體遮蔽而產生的死角，可分為靜體死角與動體死角。

在視線不良的交叉路口、彎道或電線桿、招牌、路邊停放的車輛等靜止物體遮蔽駕駛人視線造成的死角，稱為「靜體死角」，遇到這種情況，駕駛人要減速查看四周環境，才不會撞到突然衝出來的人或車。



靜體死角

而受到前行車、對向車及並行的車輛等動體遮蔽視線所造成的死角，稱為「動體死角」，在這種情況下若有不當的超車或轉彎行為，很容易發生意外事故，記得第三單元介紹的「反應三部曲」嗎？因此駕駛人一定要記得減速慢行，保持隨時可煞停的車距。



動體死角

5.1.3 機車本身的視覺死角

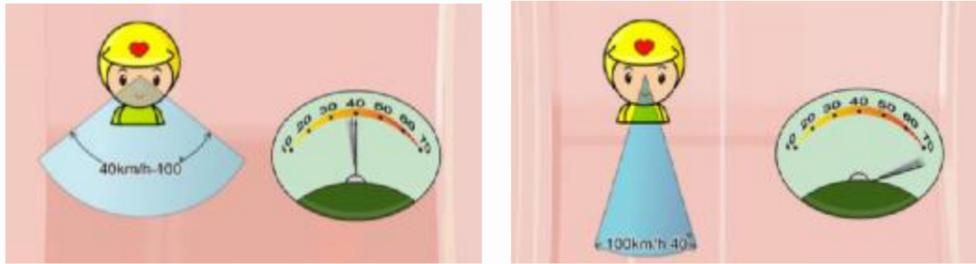
為了隨時掌握後方的情況，後視鏡是不可缺少的重要裝置，但是後視鏡也會有視覺死角，駕駛人必須適時擺頭查看後方才能消除死角。汽車一樣也有視覺死角，騎乘機車時，應避免進入汽車的視野死角中，所以不要行駛於大型車輛的正後方，更不要在汽車車陣中隨意穿梭、亂鑽，以減少事故發生。



後視鏡

5.1.4 駕駛人視力的生理特性

當車速越快，視力就會相對的變差，視野範圍也會跟著縮小，所以駕駛人的視線要適當放遠，並且配合雙眼游動與頭部擺動，來彌補視野的不足。

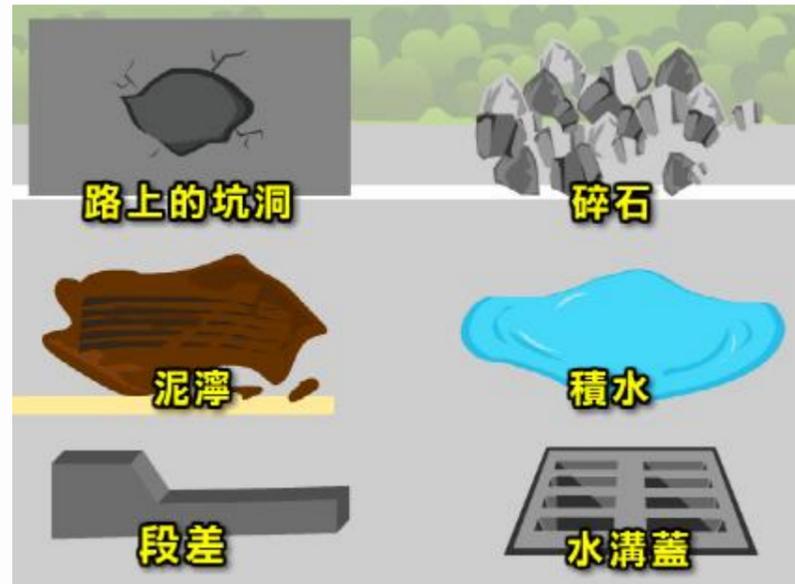


駕駛人視力生理特性：速度越快，視野範圍越小

5.2 路面的危險因子

5.2.1 道路上常見的危險因子

路面凹凸不平或路面有砂石、泥濘、積水、段差、水溝蓋，以及其他異物與障礙物等不良情形，都很容易降低機車的穩定性或是影響駕駛人的視線，因此在行駛時要特別注意。當無法避開的時候，應減速慢行，確保機車的穩定性。



道路上常見的危險因子

5.2.2 雨天的危險因子

下雨天的時候，除了濕滑的路面之外，行駛於標線上也很容易讓輪胎打滑，駕駛人要特別注意，以免發生意外。



雨天時勿行駛於標線上

5.2.3 行經彎道或坡道的危險因子

在行經彎道或坡道的時候，視線容易受到地形或前方車輛的遮蔽，有時甚至會遇到對向車開太快，或是因為某些原因而侵入我方車道的情形。因此，行駛於彎道或坡道時應提高警覺，適時減速、靠右；如果有反射鏡，可以透過它來觀察前方情況，提早做好準備，避免突發意外事故。



反射鏡可觀察前方情況

5.3 交叉路口潛在危機

5.3.1 行經交叉路口的注意事項

機車行經交叉路口時，尤其是在車流量較小的路口、幹支線流量相差懸殊的路口、深夜或清晨時段，以及號誌轉換的時候，駕駛人在路口一段距離之前就應該預先減速，隨時作停車的準備，才能避免跟突然衝出的人、車或動物發生碰撞。



機車行經交叉路口應預先減速，避免意外發生

5.3.2 大型車輛的潛在危險

大型車輛的駕駛座較高，視野死角大，而且因為車輛重，需要煞車距離較長。加上大型車行駛時，車體推擠空氣，在車頭會產生推力，車身及車尾會產生吸力。因此，機車與大型車並行時，很容易因氣流的推、吸力量，無法在行進間保持平衡與穩定。所以機車駕駛人要與大型車輛保持一段安全距離與間隔。



機車易受大型車產生的吸力與推力影響

另外，車輛轉彎時，轉彎內側後輪軌跡的半徑會比前輪短，稱為內輪差。軸距越長，內輪差越大。因此，遇到大型車輛轉彎時，應與路口保持一段距離，並且與大型車輛保持安全間距，以免被輾入輪下。同時還要提醒機車駕駛人，切記不可任意在車陣中隨意變換車道插入大型車前，或於大型車前煞車，因為大型車視野死角多，如果沒有保持較大的安全距離，很容易釀成車禍。



機車應與大型車保持安全間距以免因內輪差而被輾入輪下



遇大型車輛轉彎時應與路口保持距離



不可任意在車陣中隨意變換車道插入大型車前，或於大型車前煞車

5.3.3 不可隨意暫停車輛

隨意暫停車輛不只會影響交通順暢，若是將車輛暫停在交叉路口10公尺內，或路面劃有禁止臨時停車的紅線路段，或視線不良的地方，更會增加自己與其他駕駛或用路人發生意外的可能。





5.4 其他潛在危機

5.4.1 眩惑

夜間行車時，如果遇對向車開遠光燈，是不是會覺得看不清楚呢？這種現象就是所謂的「眩惑」。眼睛受到強光照射時會因為無法適應而暫時失去視力，因此雙方會車時千萬不能開遠光燈，駕駛人的眼睛也要盡量避開對方的車燈照射。



夜間會車時勿開遠光燈

從同理心來想，機車駕駛人也不可以任意改裝高亮度的頭燈，以免影響道路上其他駕駛人的眼睛。



5.4.2 暗適應與明適應

暗適應是指環境瞬間由亮變暗時，眼睛需要時間擴大瞳孔來適應變暗的環境。相反的，瞬間由暗變亮則為明適應。所以出入隧道一定要開啟頭燈照明，以減少光線變化造成眼睛的不適，同時也預防隧道內停電而看不清楚前方的狀況。



暗適應 (瞳孔擴大)



明適應 (瞳孔縮小)

5.4.3 路邊的潛在危機

在路上行駛的時候，要留意停靠在路邊的車輛、突然開啟的車門、路邊起步不遵守規定打方向燈的汽機車等。



六、行駛車道與路權之規定

6.0 單元目標

1. 基本的交通標誌、標線與號誌。
2. 機車路權及路口轉彎的規定。
3. 無號誌交叉路口的路權優先順序。
4. 其他狀況下的路權優先順序。

6.1 基本標誌、標線、號誌的認識

6.1.1 標誌

標誌依指引訊息可分為四大類：

1. 禁制標誌
2. 指示標誌
3. 警告標誌
4. 輔助標誌

1. 禁制標誌：

用以告示車輛駕駛人及行人在道路上應遵行、禁止、限制等特殊規定，即為「禁制標誌」，未遵守時，即會受罰。這種標誌依傳達的訊息，可分為三種：

(1) 遵行：藍底、白色圖案，方形或圓形，譬如「車道遵行方向」、「開亮頭燈」、「單行道」、「機車兩段式左轉」等代表。



例外的有八角形的「停車再開」、倒等邊三角形的「讓路標誌」、交岔形的「鐵路平交道」等。



(2) 禁止：白底、紅邊、黑色圖案，圓形為主，框內並有由左上至右下的紅色斜線，形似英文字 N，譬如「禁止左轉」、「禁止停車」等代表。



例外的標誌有「禁止臨時停車」、「禁止會車」、「禁止任何車輛進入」、「車道禁止進入」等。



(3) 限制：白底、紅邊、黑色圖案，圓形為主，譬如「最高速限」、「車輛高度限制」等代表，例外的標誌有藍底白字白邊的「最低速限」等。



2. 指示標誌：用以指示路線、方向、里程、地名及公共設施等，即為「指示標誌」。方形為主，但配合公路路線的指引又有梅花形、盾形、箭頭形，底色多為白色、綠色及藍色。代表性的標誌有：「停車處標誌」、「迴車道」、「國道」、「省道」、「方向里程」等。



停車處標誌



迴車道



國道路線編號



省道路線編號

例外的有：紅底、盾形的「快速公路的省道編號」、咖啡色底、方形的「觀光地區地名」指示等。



快速公路
省道編號



觀光地區地名

3. 警告標誌：預告前方路況，提醒用路人警覺，並準備防範措施的標誌。形狀為正等邊三角形、白底、紅邊、黑色圖案。譬如「險升坡」、「慢行」、「隧道」、「當心行人」等。



險升坡



慢行



隧道



當心行人

例外的標誌有「注意號誌」一種。



注意號誌

4. 輔助標誌：其他用來便利利用路人辨識及促進行車安全所設立的標誌或標牌，都屬於「輔助標誌」。一般常見橙底黑字、菱形或長方形，佈設在道路施工附近告示前方道路施工，車輛應減速慢行，另外「調撥車道分向線指引」、「安全方向導引」、「車道預告」及「車輛故障標誌」也是大家常見的輔助標誌。



道路施工



調撥車道分向線指



車輛故障標誌



車道預告



安全方向導引

6.1.2 標線

以下介紹幾種經常在道路出現的標線：

1. 白實線：白實線設於路段中，是用來分隔快慢車道或指示路面範圍；如果設於路口，就是作為停止線使用；設於路側則是車輛停放線、路面邊線。

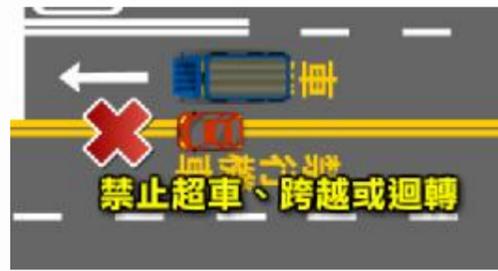




2. 雙白實線：雙白實線設於路段中，是用來分隔同向車道，並禁止變換車道。



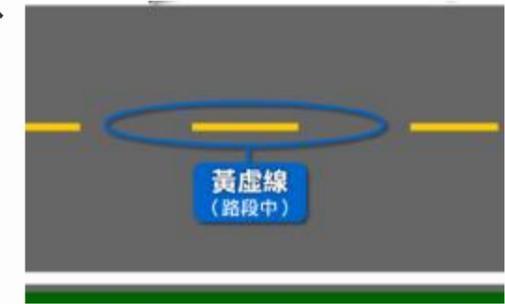
3. 黃實線：黃實線設於路側時，代表禁止停車；設於中央分隔島兩側則是用來分隔對向車流。



4. 雙黃實線：雙黃實線是分隔對向車道，並雙向禁止超車、跨越或迴轉。



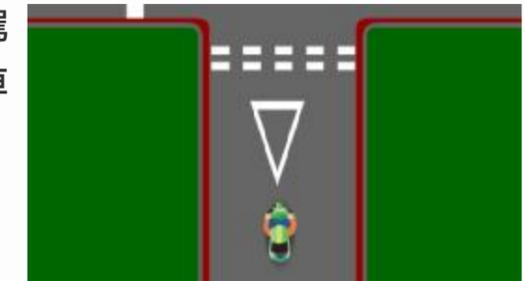
5. 黃虛線：設於路段中，用以分隔對向車道。



6. 紅實線：紅實線代表的是禁止臨時停車。



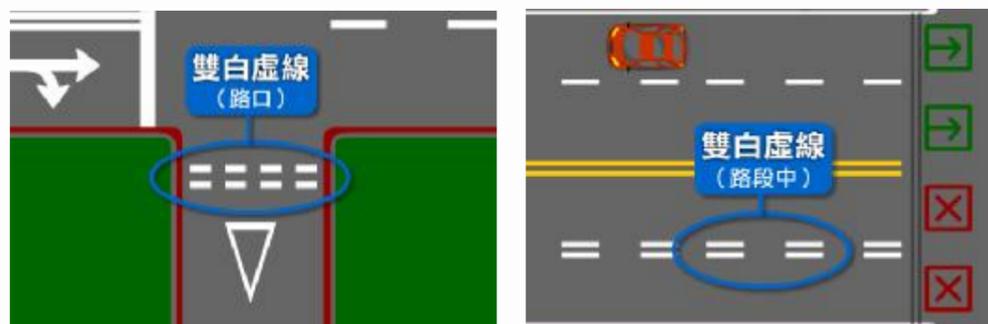
7. 讓路標線：讓路標線是警告駕駛人前有幹道，應減速慢行或停車讓幹道車輛先行。



8. 白虛線：白虛線設於路段中，是用以分隔同向車道或作為行車安全距離辨識線。設於路口則是引導車輛行進。



9. 雙白虛線：設在路口的雙白虛線是在未劃設行人穿越道時搭配讓路標線作為車輛停止線使用。設於路段中者，作為行車方向隨時間而改變之調撥車道線。



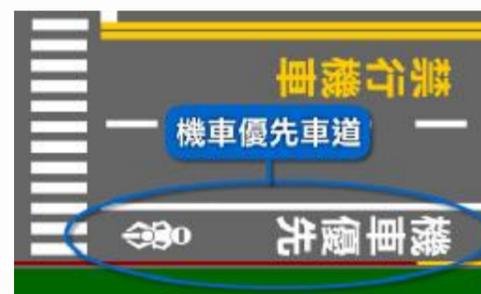
10. 機慢車左轉待轉區：劃設在停止線或行人穿越道前方的白框線，叫作機慢車左轉待轉區，供機慢車作兩段式左轉時臨停待轉的位置。



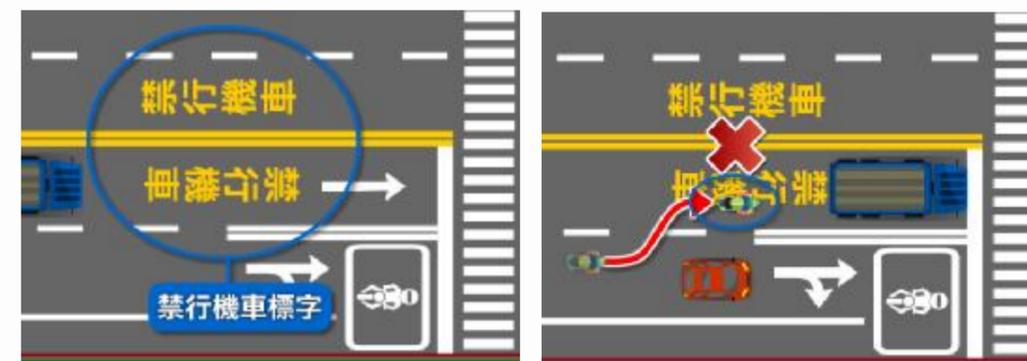
11. 機車停等區：機車在紅燈時停等的區域。



12. 機車優先車道標字：機車優先行駛的車道，其他車種除了起步、準備停車、臨時停車或轉向外，不得橫跨或佔用行駛。



13. 禁行機車標字：用來告知本車道禁止機車行駛。



6.1.3 號誌

交通號誌除了常見的紅綠燈之外，還有表示警告的閃光黃燈號誌設於幹道，表示車輛應減速接近或暫停，並小心通過；閃光紅燈號誌表示停車再開，設於支道，車輛應減速接近，先停止於交叉路口前，讓幹線道車輛先行，判斷安全之後才可以起步前行。



紅綠燈



閃光黃燈號誌



閃光紅燈號誌

6.2 行駛車道與路口轉彎規定

路權對用路人來說是很重要的認知，當機車行駛於車道時，要遵照標誌或標線規定行駛。如果是未設置標誌或標線的路段，則要照道路交通安全規則的規定來行駛。



6.2.1 機車行駛於道路的規定

在未劃分快慢車道的雙向道路，機車應行駛於最外側二車道；單行道則應在最左與右側車道行駛。



在已劃分快慢車道的雙向道路，機車應在最外側快車道及慢車道行駛。單行道則是在慢車道以及與慢車道相鄰的快車道行駛。



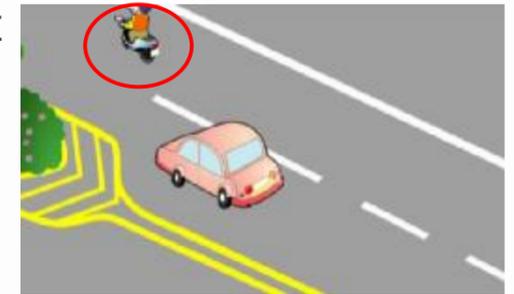
6.2.2 變換車道

變換車道時，有三種狀況：

第一種：車道不縮減，變換車道時，直行車道車輛先行。



第二種：車道由二車道縮減為一車道時，直行車道車輛先行。



第三種：車道由二車道縮減為一車道，無直行車道時，內車道的車輛先行，但交通擁塞時，內外側車道車輛應互相禮讓，交互輪流行駛並保持安全距離與間隔。



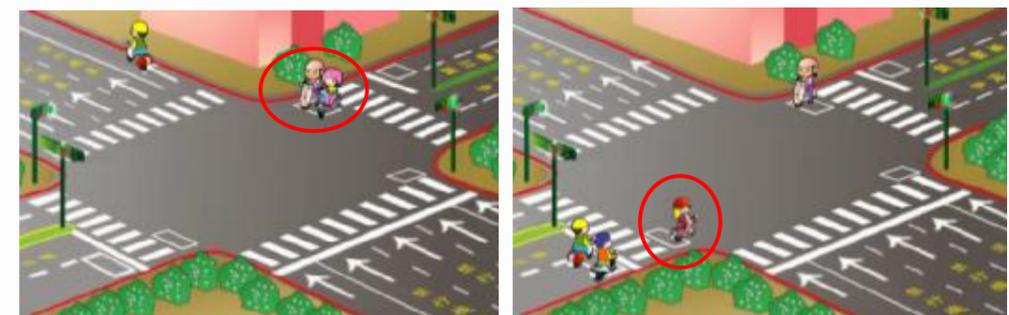
6.2.3 兩段式轉彎

在某些道路上，機、慢車必須進行兩段式轉彎，例如：

內側車道設有禁行機車標誌或標線時，應兩段式左轉彎。

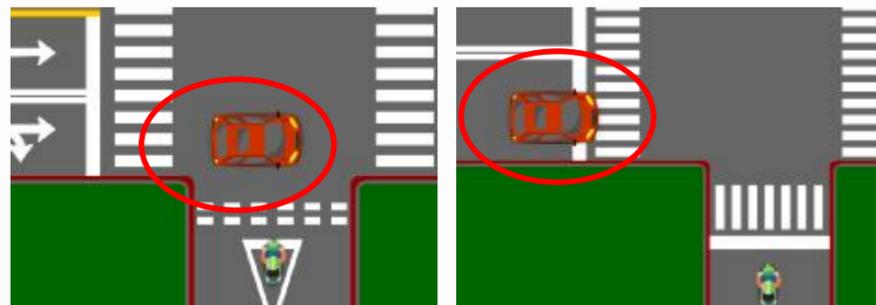


在三快車道以上單行道，行駛在右側車道或慢車道的機車，應兩段式左轉彎；行駛於左側車道或慢車道時，應兩段式右轉彎。



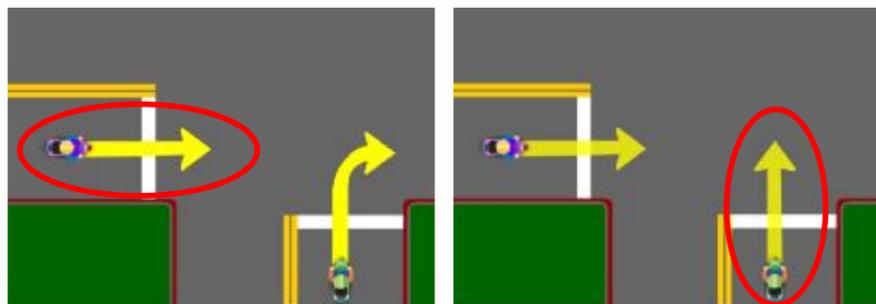
6.3 無號誌交叉路口路權優先順序

1. 在幹線道車先行。
2. 在多線道車先行。
3. 轉彎車應讓直行車先行。
4. 同為轉彎車或直行車，以當事者的位置判斷，右方車先行。
5. 對向車輛轉入同一車道時，左轉彎車先行。
6. 當交通擁塞時，應於停止線前暫停與他方雙方車輛互相禮讓，交互輪流行駛。



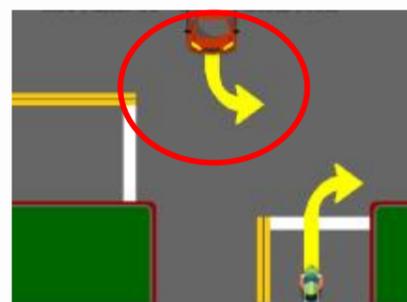
在幹線道車先行

在多線道車先行



轉彎車應讓直行車先行

同為轉彎車或直行車
以當事者位置判斷，右方車先行



對向車輛轉入同一車道時
左轉彎車先行

6.4 其他路權優先順序

6.4.1 行經無號誌的圓環路口

行經無號誌的圓環路口時，要讓已進入圓環車道的車輛先行；如果行駛於多車道的圓環中，外側車道的車輛要讓內側車道的車輛先行。



已進入圓環車道的車輛先行



外側車道車輛讓內側車道車輛先

6.4.2 行人優先通行&禮讓年長者

不管在有無設置行人穿越道的交叉路口，都應該讓行人優先通行。遇到年長者通過無號誌管理的交叉路口時，千萬不要亂鳴喇叭，要暫停車輛讓年長者安全通過。



行人優先通行



暫停車輛讓年長者安全通過

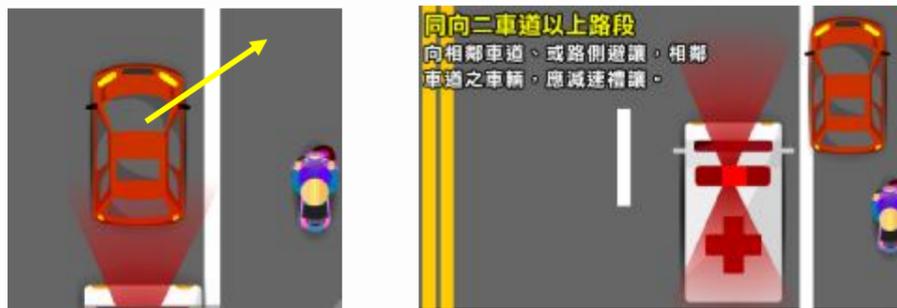
6.4.3 避讓緊急車輛

行駛於道路時，如果遇到像救護車、消防車、警備車或工程救險車等之警號時，應立即減速避讓。

避讓方式依同向車道數有二種作法，在單車道時，減速向右側避讓及準備停車。在同向二車道以上路段時，應立即向相鄰車道、或路側避讓，相鄰車道之車輛也應減速禮讓。這種避讓路權是為了緊急救災，其他非救災車輛不可尾隨急駛。



單車道：減速向右側避讓及準備停車



同向二車道以上路段：立即向相鄰車道、或路側避讓，相鄰車道之車輛也應減速禮讓

6.4.4 禁止停車

有些地方即使沒有特別設置禁止停車標誌或標線，也不可以任意停車，像交岔路口、公共汽車招呼站十公尺內、消防栓、消防車出入口五公尺內這些地方都不可以任意停車或暫停車輛，以免妨礙交通。



禁止停車處

6.4.5 行經平交道

行駛中如果看到平交道標誌或標線，應減速至時速十五公里以下；接近平交道時，若警鈴已響、閃光號誌已顯示、遮斷器已開始放下或看守人員表示停止時，應立即暫停，等警鈴停止、閃光號誌熄滅、遮斷器開放或看守人員表示通行後才可以通行；如果平交道完全沒有任何警示或指示的話，駕駛人仍應遵守「停、看、聽」三步驟，確定安全才能通過。



看到平交道標誌或標線
應減速至時速十五公里以下



警鈴已響、閃光號誌已顯示、遮斷器
已開始放下或看守人員表示停止時

七、禁止事項

騎乘機車時嚴格禁止的行為。

7.1 禁止喝酒、吸毒後駕駛

喝酒吸毒會讓人神智不清，造成駕駛人對週遭事物判斷力降低、應變能力減弱，大大增加意外發生的可能。



禁止喝酒、吸毒後駕駛

7.2 疲勞駕駛

疲倦會讓駕駛人的注意力與判斷力降低，延長反應時間。因此駕駛人在上路之前，一定要先評估自己的身心狀況是不是能夠騎車，絕不可以勉強上路。如果是長時間的騎車，依照規定，不可以連續超過八小時。



疲勞或睡眠不足時切勿行駛上路

7.3 服用藥物後駕駛

有些疾病雖然對駕駛人本身的行為沒有直接影響，但是服用的藥物卻可能讓駕駛人昏昏沉沉，因此當駕駛人身體不適或服用了影響精神的藥物，應該避免騎車，以確保安全。



服用影響精神藥物後，應避免騎車

7.4 禁止蛇行、飆車及危險騎車行為

蛇行、飆車及危險騎車的行為，容易有摔車、撞車的事故發生，更會造成其他駕駛人驚慌或反應不及而發生交通事故。所以騎乘機車的時候，對禁止危險的騎車行為，否則將被處罰鍰及參加道安講習；罰鍰最高可能到 9 萬元，甚至被吊銷駕照、吊扣牌照、沒入車輛。

7.5 禁止任意改裝機車

原廠對於機車的安全性有整體的設計，如果任意改裝，可能會影響性能及安全。因此像引擎、車燈、排氣管、消音器都不能改裝，更不可以拆掉排氣管、消音器製造噪音。

7.6 禁止使用行動電話

無論是使用手持式、耳機式或是擴音式的行動電話，都會讓駕駛人分心而疏忽道路的交通情況，大大增加意外發生的危險性。所以，千萬不要邊騎車邊使用行動電話，如果一定要使用，應該先將車輛停放在適當的位置，這樣才是安全的作法。



禁止行駛中使用行動電話



需使用行動電話時
應先將車輛停放在適當位置

製作資訊

發行單位：交通部

主辦單位：交通部道路交通安全督導委員會

行政院人事行政總處地方行政研習中心

製作廠商：台灣知識庫股份有限公司

發行日期：101年7月

內容專家

連仁宗先生

現任：交通部公路總局公路人員訓練所南部訓練中心主任講師

八、課程結語

機車為兩輪行駛的交通工具，其相對平穩性低，且對乘員保護性較弱，因此一旦發生意外，常導致乘員遭受嚴重傷害。研讀本課程後，希望能對各位駕駛員有所幫助。瞭解騎乘機車駕駛技巧雖然必要，但應守法、遵守路權，才能行車有序、行路平安。

再次提醒您，在整個交通的大環境中，駕駛員行動過程都是由「看、想、做」三個連鎖動作所組成，這個連鎖動作所需要的反應時間長短，會因年齡、性別、體能、情緒各有不同，所以騎乘機車時，要集中注意力，保持情緒穩定，不要疲勞駕駛、酒後駕車、或使用行動電話等，在駕駛員發現車前狀況進行「看、想、做」的反應過程中，車輛仍在前進，並非立即停止，所以不要超速、應切實與前車保持安全行車距離，以爭取自己與對方處理狀況所需的時間與距離，「十次車禍九次快」就是駕駛員忽略了「看、想、做」的反應時間，與自我對車行速度管理疏忽的描述。

防禦駕駛觀念建立好、保持距離減速樣樣好！



安全是回家唯一的路

 **交通部 關心您**