

議題研析

一、題目：自行車交通違規管理制度之法制研析

二、議題所涉法規

道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則、地方制度法

三、背景說明

近年來，因自行車騎乘人口與使用量大幅成長¹，據交通部 113 年²統計資料顯示³，108 年至 112 年自行車騎士交通死傷人數亦呈現逐年成長，且為 15 年前之 2.4 倍。經查日本亦面臨類似問題，自 2021 年起自行車交通事故出現連續 3 年增加，2023 年超過 7 萬起⁴，2024 年日本政府雖開出約 133 萬件指導警告⁵，惟自行車事故占全體交通事故的比例仍有 23.2%，且自行車死亡及重傷事故中，自行車騎乘者具違規情形高達 75%。有鑑於此，日本為針對嚴重和危險之交通違規行為進行有效追責，並確保案件能夠快速處理，爰於 2024 年修正《道路交通法》部分規定，以促進自行車交通規則之遵循，並提升違規處理之效率與簡便性⁶。

四、問題爭點

¹ 黃天如，鐵馬環保又安全？自行車事故 8 年增 8 成、年逼近萬件，新新聞，108 年 9 月 3 日，網址：<https://www.storm.mg/article/1653241>，最後瀏覽日期：115 年 4 月 13 日。

² 本文有關年分之使用，原則以民國紀年表述，惟涉及外國法制或立法例部分，改採西元紀年表述。

³ 周湘芸，去年破 2 萬人因自行車死傷 「沉默的騎行」為亡者默哀，聯合報，113 年 5 月 19 日，網址：<https://ubrand.udn.com/ubrand/story/123661/7967887>，最後瀏覽日期：115 年 4 月 13 日。

⁴ Nippon.com，Japan to Start New Fine System for Traffic Violations by Cyclists in April，115 年 1 月 26 日，網址：<https://www.nippon.com/en/japan-data/h02655/>，最後瀏覽日期：115 年 4 月 13 日。

⁵ 警察庁網站，自転車は車のなかま～自転車はルールを守って安全運転～，網址：<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/info.html>，最後瀏覽日期：115 年 4 月 13 日。

⁶ 自転車交通安全，自転車の新しい制度，警察庁自転車ポータルサイト，網址：<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/portal/system.html>，最後瀏覽日期：115 年 4 月 13 日。

查自行車交通事故死傷人數呈現增加趨勢，如何優化自行車違規執法與管理，屬刻不容緩之重要工作。爰擬簡介日本針對自行車管理相關規定，以供我國法制檢討修正之參考。

五、探討研析

(一) 我國自行車違規管理法制概況

查我國目前以車輛種類規範違規執法，無論私人自行車或公共自行車原則上均適用《道路交通管理處罰條例》（下稱《道交條例》）等相關規定。依《道交條例》第 69 條第 1 項⁷規定，慢車種類為「自行車」及「其他慢車」，其中自行車包含腳踏自行車、電動輔助自行車及微型電動二輪車；同條例第 72 條至第 76 條則就慢車之裝置規定、慢車駕駛人之行駛規定、相應違規罰則等事項予以規範。又依《地方制度法》第 18 條及第 19 條規定，直轄市與縣（市）道路之規劃、建設及管理，以及交通之規劃、營運及管理均係屬地方自治事項；惟其權限行使，仍須於中央法規授權及規範架構下為之。按《道路交通安全規則》第 124 條之 1⁸規定，主管機關得在符合安全條件下於人行道設置標誌或標線供慢車行駛，並以行人優先為原則。我國現行制度係採中央統一規範慢車基本行駛原則，並授權地方政府依實際道路條件，透過交通標誌及標線之設置，建置自行車通行空間。惟此種授權裁量之制度設計，雖有利於因地制宜調整交通管理措施，然因各地方政府於交通工程設計及管理策略上仍存差異，致自行車於人行道或人車共道之通行規範呈現不一致之情形⁹；雖經多次協調¹⁰，惟實務上民

⁷ 道路交通管理處罰條例第 69 條第 1 項規定：「慢車種類及名稱如下：一、自行車：（一）腳踏自行車。（二）電動輔助自行車：指經型式審驗合格，以人力為主、電力為輔，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且車重在四十公斤以下之二輪車輛。（三）微型電動二輪車：指經型式審驗合格，以電力為主，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且車重不含電池在四十公斤以下或車重含電池在六十公斤以下之二輪車輛。二、其他慢車：（一）人力行駛車輛：指客、貨車、手拉（推）貨車等。包含以人力為主、電力為輔，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且行駛於指定路段之慢車。（二）獸力行駛車輛：指牛車、馬車等。（三）個人行動器具：指設計承載一人，以電力為主，最大行駛速率在每小時二十五公里以下之自平衡或立式器具。」。

⁸ 道路交通安全規則第 124 條之 1 規定：「公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關得在不妨礙通行或行車安全無虞之原則，於人行道設置必要之標誌或標線供慢車行駛。慢車應依標誌或標線之指示行駛，並應讓行人優先通行。」。

⁹ 陳家祥，YouBike2.0E 雙北 11 月上路 議員曝騎人行道「新北罰、北市不罰」，ETtoday 新聞網，113 年 4 月 19 日，網址：<https://www.ettoday.net/news/20240419/2723051.htm>，最後瀏覽日期：115 年 4 月 13 日。

¹⁰ 甘孟霖，雙北 1500 輛 Youbike2.0E 上路 人車共道路面也可以騎，自由時報，113 年 8 月 30 日，

眾於跨縣市使用情境時，仍易產生規範適用落差，成為各界持續關注之議題。

（二）日本自行車違規管理法制

日本為淨零排放、健康促進及觀光發展之政策目標，積極完善自行車通行環境，透過《自行車活用推進法》（自転車活用推進法）及活用推進計畫¹¹，建立由中央制定整體政策方向、地方政府負責交通設施規劃、停車管理及相關配套措施之分工架構，並結合民間力量參與營運管理與服務提供¹²。在具體管理方面，依《促進自行車安全使用及自行車等停車對策綜合推進法》（自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律），建立自行車安全使用及停車管理機制，其中第12條第3項即規定¹³自行車防盜登記（自転車防犯登録）為法定義務，登記內容包含車架號碼、車主姓名、地址及登記日期等，除有助於加速失竊車輛尋回與車主財產之保護外，並有利於交通事故發生時，透過車輛識別資料協助釐清責任歸屬，進而強化整體交通管理與安全治理機制¹⁴。

就交通違規執法制度而言，日本《道路交通法》針對汽、機車等實施「青切符」（藍色罰單）和「赤切符」（紅色罰單）兩種不同嚴重程度之違規行為處置。青切符（藍色罰單）係針對輕微違規行為，違規者繳納罰款即可免除刑事責任；赤切符（紅色罰單）則針對嚴重違規（如酒駕、嚴重超速等），直接進入刑事程序並可能留下前科。以往，自行車違規時，僅有「指導警告」或「刑事移送（赤切符）」兩極化手段¹⁵，導致輕微違規執法效力不足。鑑於自行車交通事故持

網址：<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/4785031>，最後瀏覽日期：115年4月13日。

¹¹ 國土交通省網站，最近の自転車活用推進施策について，113年1月23日，頁2，網址：<http://www.mlit.go.jp/toshi/content/001723195.pdf>，最後瀏覽日期：115年4月13日。

¹² 國土交通省網站，シェアサイクルに関する現状と課題，108年3月11日，頁22，網址：<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/sharecycle/pdf01/03.pdf>，最後瀏覽日期：115年4月13日。

¹³ 《自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律》第12條第3項規定：「自転車を利用する者は、その利用する自転車について、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県公安委員会が指定する者の行う防犯登録（以下「防犯登録」という。）を受けなければならない。」

¹⁴ 自転車保険比較，自転車の防犯登録の必要性とは？未登録では保険に加入できない？，網址：<https://www.i-hoken.info/bicycle/info/registration.html>，最後瀏覽日期：115年4月13日。

¹⁵ 政府広報オンライン，2026年4月から自転車の交通違反に「青切符」を導入！何が変わる？，115年1月29日，網址：<https://www.gov-online.go.jp/article/202410/entry-6604.html>，最後瀏覽日期：115年4月13日。

續增加，且違規行為於事故中占有相當比例之狀況下，日本政府認有必要強化自行車違規行為之分級處理機制，遂於 2024 年修正《道路交通法》¹⁶（令和 6 年法律第 34 號）部分規定，將先前應用於汽、機車等之「交通反則通告制度」（下稱青切符制度），應用於 16 歲以上自行車騎乘者（包含外國居民及遊客）¹⁷，並為了配合制度準備與配套措施之建構時間，於 2024 年 11 月 1 日施行第一階段措施，針對自行車騎乘者情節重大違規行為加強刑事處罰，例如：邊騎邊用行動電話（運転中のながらスマホ）及酒氣駕車（酒気帯び運転）¹⁸等，強化刑事處罰規範。續於 2026 年 4 月 1 日施行第二階段措施，正式導入青切符制度¹⁹，將自行車輕微違規行為納入²⁰行政處理機制。基此，警察得就特定違規行為開立青切符，違規者於期限內繳納 3,000 至 12,000 日圓之「反則金」，即可免予移送刑事程序且不留前科；若逾期拒繳則移送刑事處理。此次修正係依違規行為的性質和嚴重程度建立分級處罰架構，藉以填補原有指導警告與刑事處罰間之制度落差，使輕微違規得以迅速處理，且重大違規仍維持刑事責任，達到兼顧執法效率與違規嚇阻功能。此外，日本早於 2015 年即針對 14 歲以上自行車騎乘者導入「自行車駕駛人講習」（自転車運転者講習）制度²¹，在 3 年內因 2 次或 2 次以上違反 14 類危及交通安全之違規行為者（至 2024 年擴充為 16 類），都道府縣公安委員會可責令其於 3 個月內完成時長 3 小時的講習課程，作為違規累犯之再教育機制，並強化行為矯正功能。

（三）結論

¹⁶ E-GOV，道路交通法，網址：<https://laws.e-gov.go.jp/law/335AC0000000105>，最後瀏覽日期：15 年 4 月 13 日。

¹⁷ Smiles，New Cycling Laws in Japan From April 1, 2026: What to Know to Avoid Fines，115 年 3 月 16 日，網址：<https://www.smileswallet.com/japan/new-cycling-laws-in-japan-from-april-1-2026-what-to-know-to-avoid-fines/>，最後瀏覽日期：115 年 4 月 13 日。

¹⁸ 東京警視廳網站，自転車の交通反則通告制度（青切符）の導入，115 年 4 月 3 日，網址：https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/jikoboshi/bicycle/cycle_kaisei.html，最後瀏覽日期：115 年 4 月 13 日。

¹⁹ 政府広報オンライン，同註 15。

²⁰ Patrick Balfe，Japan's new fine system for cyclists to come into effect in 2026 – here's what you need to know，Time Out，114 年 7 月 18 日，網址：<https://www.timeout.com/tokyo/news/japans-new-fine-system-for-cyclists-to-come-into-effect-in-2026-heres-what-you-need-to-know-071825?>，最後瀏覽日期：115 年 4 月 13 日。

²¹ 政府広報オンライン，同註 15。

綜上，日本自行車交通違規管理制度係透過法律授權建立分級處罰、累犯管理、自行車防盜登錄及再教育制度，形成涵蓋預防、矯正及制裁之整體管理架構，並藉由導入青切符制度填補輕微違規與刑事處罰間之制度落差。相較之下，我國自行車違規行為之即時處理及累犯管理仍付之闕如，尚存進一步討論之空間。至於我國應如何強化自行車交通違規管理制度，建議宜先釐清現行自行車爭議，並考量自行車使用特性，參酌各國制度發展經驗，經由各界討論凝聚共識，以建構兼顧行為矯正、執法效率及程序保障之管理機制。

撰稿人：黃珮瑜