

以線道數劃分路口路權順序之探討

吳宗修¹ 胡友維²

摘要

本論文針對 95 年 7 月 1 日開始實施之道路交通管理處罰條例第 45 條第 9 款與道路交通安全規則第 102 條第 2 款，對於未設交通標誌號誌及無警察指揮之交叉路口路權判定的修訂規範來進行討論，並以情境分析法闡論使用線道數來劃分路口路權之實用性與可行性仍有不足之處，且新修改之法條與原本既有其他法條之效力產生矛盾與衝突，容易造成駕駛者與執法者的混淆，也使得判定交通事故責任上會產生各法條主張歧異的窘境，實值得道路主管與執法機關正視這個問題。

壹、前言

路口乃車流匯集、轉換方向之處，特別容易發生事故與混亂。許多路口嚴重車禍，乃肇因於駕駛人行經交叉路口處時，未能正確地判斷本身路權情形。尤其在沒有交通標誌號誌及無警察指揮之交叉路口更容易產生交通事故，此問題多年來一直困擾國內駕駛者。道路交通主管機關針對道路交通安全規則與道路交通管理處罰條例，最近修改部分法規並補充新的路口路權規定，以作為道路駕駛者判斷是否停讓或是通行的行為準則。依據新公佈的道路交通管理處罰條例第 45 條第 9 款規定『支線道車不讓幹線道車先行。少線道車不讓多線道車先行。線道數相同時，左方車不讓右方車先行』；與新修改之道路交通安全規則第 102 條第 2 款『行至無號誌或號誌故障而無交通指揮人員指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未設標誌、標線或號誌劃分幹、支線道者，少線道車應暫停讓多線道先行；車道數相同時，轉彎車應暫停讓直行車先行；同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行。但在交通壅塞時，應於停止線前暫停與他方雙向車輛互為禮讓，交互輪流行駛。』。我們可以發現二者與其舊條文相比之下皆新增了『少線道車不讓多線道車先行』。因此，民眾也必須因應新制並更改過去駕駛觀念與習慣。

1 交通大學行車事故鑑定研究中心執行長

2 交通大學運輸科技管理學系碩士班研究生

表 1 新舊制對照表

	道路交通管理處罰條例	道路交通安全規則
舊制	第 45 條第 9 款： 支線道車不讓幹線道車先行，或兩線均為幹線道或支線道時，左方車不讓右方車先行者。	第 102 條第 2 款 車輛行至無號誌或號誌故障而無交通警察指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未劃分幹、支線或同為幹線道或支線道者，轉彎車應暫停讓直行車先行；如同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行。
新制	第 45 條第 9 款： 支線道車不讓幹線道車先行。少線道車不讓多線道車先行。車道數相同時，左方車不讓右方車先行。	第 102 條第 2 款 行至無號誌或號誌故障而無交通指揮人員指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未設標誌、標線或號誌劃分幹、支線道者，少線道車應暫停讓多線道先行；車道數相同時，轉彎車應暫停讓直行車先行；同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行。但在交通壅塞時，應於停止線前暫停與他方雙向車輛互為禮讓，交互輪流行駛。

新修訂定之路口路權規則攸關著駕駛者的路口行車安全，然而過去卻少有完整的相關研究來探討此情形。本研究將探討此法規內容之意義，並以情境分析方法為基礎，將新制與舊制作比較，以分析駕駛者在路口路權之認知以及新訂法規之效力，並討論車禍事故時的責任分攤狀況。如此一來，在釐清新的道路交通法規對於路口路權判定之標準與適用性之後，駕駛者便可以避免因為交通法規內容訂定之缺失與不明確，而造成在判斷路權、路況上之混淆，同時也能減少執法上之爭議。

本研究先討論此二法新修正補充部分的必要性與可行性，並探討其與舊制(未有線道數規範)相比之差異為何？而此差異是否有助改善交通狀況？最重要的是新法是否與既有的其他法條有矛盾衝突之處？另一方面，新法所謂的線道數之定義為何？是依照單向還是雙向車道之線道數？對於一般道路駕駛者而言，在判別線道數上似乎有實質上的困難，由於駕駛人能夠辨明、判斷、執行至停車讓行的反應過程，通常只在短暫的一瞬間，若是判斷錯誤，則非常容易造成交通事故。因此我們必須針對這些議題來進行討論來探討新修法規提出之『線道數』是否有其必要性與可行性。

貳、交叉路口路權效力之比較與分析

法律條文在前後順序的安排上有其適用的先後順序之分，即針對同一事項，順序在前之法條比其後之法條有優先適用的效力。因此，根據我國道路交通管理處罰條例第 45 條第 9 款與道路交通安全規則第 102 條第 2 款的內容，我們可以瞭解：當駕駛者行至無號誌或號誌故障而無交通警察指揮之交岔路口時，駕駛人應先判斷該道路有無區分支、幹道。若有區分幹、支線道，則應先遵守『支線道車應暫停讓幹線道車先行』；若未劃分幹、支線或同為幹線道或支線道時，則應先遵守『少線道車應暫停讓多線道車先行』，而再來的適用順序才是『轉彎車應暫停讓直行車先行』，最後則是考慮線道數相同且同為直行或轉彎車時，左方車應暫停讓右方車先行。

根據上述之情形，我們使用法規中三個判定路權之標準(即車輛之直行或轉彎、線道數多寡、左方或右方來車)來進行歸納交叉路口路權優先順序比較。此外，原本法規判斷路權的方法並不需要參考線道數多寡，只需要先比較車輛之直行或轉彎後再比較右方或左方即可。簡單來說，即直行車輛路權優於轉彎車輛、右方來車優於左方來車。然而在新修訂的處罰條例不僅納入線道數多寡作為判斷路權的標準，同時也已明定此三項判定標準之適用順序，即駕駛人應先參考線道數多寡、再考慮直行或轉彎、最後才是左、右方來車。於是本研究便考慮若是將直行或轉彎以及線道數多寡兩者適用次序調換，則會對駕駛人產生什麼影響？以及何種適用順序對路口路權管理較有益處？因此，我們將此三項判定標準之適用順序對路口路權效力的影響也納入我們討論範圍之中，結果三項因素排列組合總共有 8 種情形，如下表所示：

表 2 交叉路口路權優先順序

直行或轉彎	線道數多寡	左右方來車	路權優先順序		
			舊制	假設狀況	新制
直行	多線道數	右方	1	1	1
直行	多線道數	左方	2	2	2
直行	少線道數	右方	1	3	5
直行	少線道數	左方	2	4	6
轉彎	多線道數	右方	3	5	3
轉彎	多線道數	左方	4	6	4
轉彎	少線道數	右方	3	7	7
轉彎	少線道數	左方	4	8	8

舊制：直行轉彎 > 左右方來車

假設狀況：直行轉彎 > 線道數多寡 > 左右方來車

新制：線道數多寡 > 直行轉彎 > 左右方來車

上表中，舊制代表舊有法規之路口路權的情形，也就是毋論線道數多寡而只需要考慮車輛之直行或轉彎與左方或右方兩項因素即可。因此在沒有參考線道數的情況下，會出現優先順序兩兩相同的狀況。而新制代表新修改法規之路口路權的情形，假設狀況則代表本研究將新修改法條內容之『線道數多寡』優於『直行或轉彎』，所以新制與假設狀況兩者均考慮了三項因素，但是差別在於將兩者之『線道數多寡』與『直行或轉彎』兩項因素之適用順序相反，所產生的路權順序結果也有顯著不同。

參、情境分析

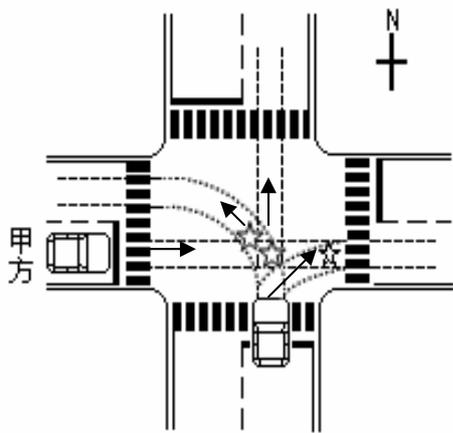
路口路權主要是藉由行車管制標誌、號誌、標線，來控制各向行車車流，以減少交通衝突與增進交通流暢。在交通衝突理論中，駕駛者將車輛由原車道行駛至另一車道，或行駛於原車道進入路口時，即會與其他車輛發生分流、併流、交叉穿越等運行行為，且用路者間必定因行車軌跡之合併、分離、交叉而產生衝突點。而路口由於分流、併流、交叉穿越等基本運行行為，其潛在交通衝突對路口駕駛安全造成威脅。以下先以圖示方式來歸納交叉路口可能出現之車流狀況以及衝突點，並根據新修訂之交通管理處罰條例與道路交通安全規則之規定來探討其路口路權。

3.1 交叉路口車流交會狀況

車流在未設交通號誌及無警察指揮的交叉路口時，可能會產生衝突點。本研究先將交通狀況簡化，即假定位於兩條雙向道路構成的交叉路口，且兩條道路成 90 度直角正交，並設定主車(以下以甲車表示)均為由西向東行駛之車輛，並以主車之駕駛行為(即直行、右彎、左彎)為基礎分為三大類來討論，其中每大類又依來車(以下以乙車表示)之不同情況(即不同方向[北、東、南]、不同駕駛行為[直行、右彎、左彎])可分為三種情形。因此總共可以歸納為九種狀況，其個別所產生之影響討論如下：

3.1.1 主車沿原線道直行

(1) 主車由西側向東直行遇南側之來車



註：星號處代表路口之衝突點

圖 1

(2) 主車由西側向東直行遇東側之來車

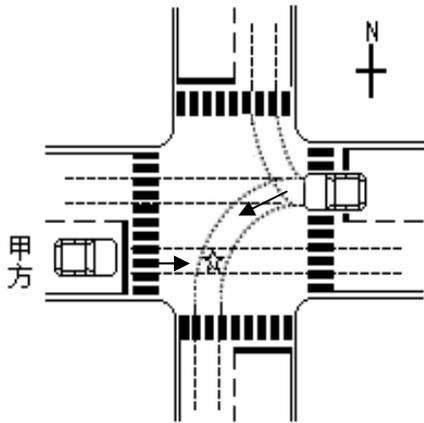


圖 2

(3) 主車由西側向東直行遇北側之來車

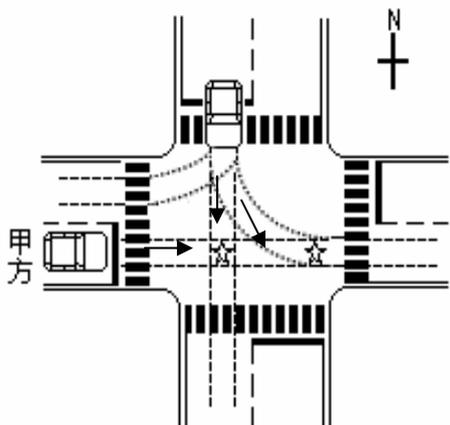


圖 3

3.1.2 主車自原線道右轉彎至另一車道

(1) 主車由西側向東右彎遇南側之來車

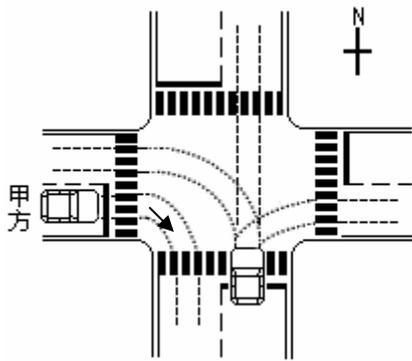


圖 4

(2) 主車由西側向東右彎遇東側之來車

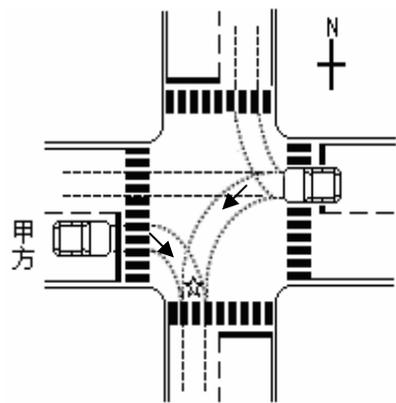


圖 5

(3) 主車由西側向東右彎遇北側之來車

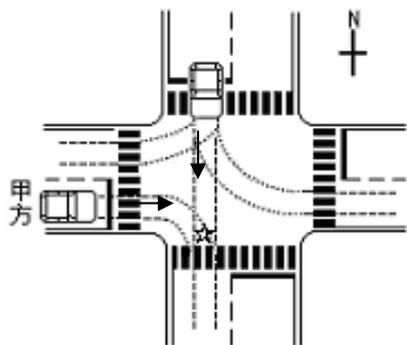


圖 6

3.1.3 主車自原線道左轉彎至另一車道

(1) 主車由西側向東左彎遇南側之來車

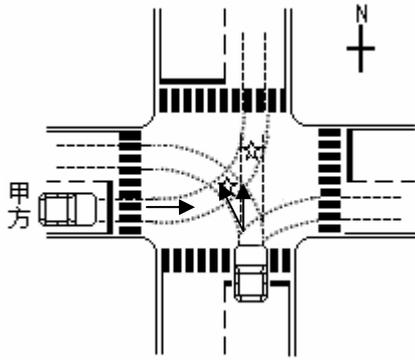


圖 7

(2) 主車由西側向東直行遇東側之來車

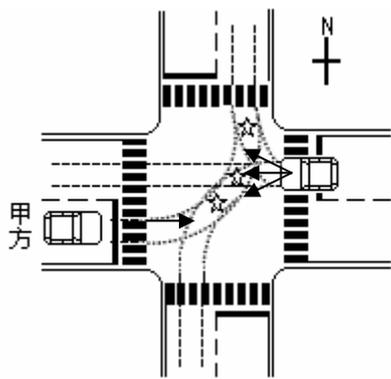


圖 8

(3) 主車由西側向東直行遇北側之來車

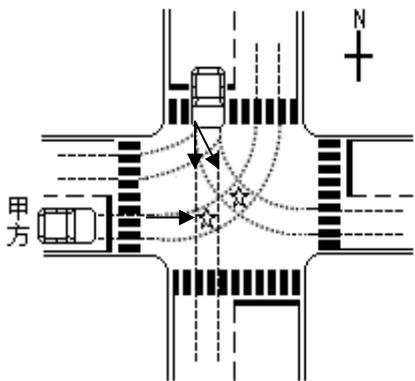


圖 9

3.2 綜合討論

以上述情境分析探討主車(甲方)行駛至未設號誌或號誌故障而無交通警察指揮之交岔路口時,在各種不同的駕駛行為(即直行、右彎、左彎)下對不同方向(北、

東、南)、不同駕駛行為(即直行、右彎、左彎)之來車(乙方)所產生之影響，情境分析結果之比較來說明其衍生出的問題。

3.2.1 結果比較

表 3 路權擁有者

直行或轉彎		線道數多寡		左方或右方來車		路權擁有者		
甲方	乙方	甲方	乙方	甲方	乙方	舊制	假設狀況	新制
直行	直行	多	少	右方	左方	甲	甲	甲
		多	少	左方	右方	乙	甲	甲
		同	同	右方	左方	甲	甲	甲
		同	同	左方	右方	乙	乙	乙
		少	多	右方	左方	甲	乙	乙
		少	多	左方	右方	乙	乙	乙
	轉彎	多	少	右方	左方	甲	甲	甲
		多	少	左方	右方	甲	甲	甲
		同	同	右方	左方	甲	甲	甲
		同	同	左方	右方	甲	甲	甲
		少	多	右方	左方	甲	甲	乙
		少	多	左方	右方	甲	甲	乙
轉彎	直行	多	少	右方	左方	乙	乙	甲
		多	少	左方	右方	乙	乙	甲
		同	同	右方	左方	乙	乙	乙
		同	同	左方	右方	乙	乙	乙
		少	多	右方	左方	乙	乙	乙
		少	多	左方	右方	乙	乙	乙
	轉彎	多	少	右方	左方	甲	甲	甲
		多	少	左方	右方	乙	甲	甲
		同	同	右方	左方	甲	甲	甲
		同	同	左方	右方	乙	乙	乙
		少	多	右方	左方	甲	乙	乙
		少	多	左方	右方	乙	乙	乙

在以上各路口車流分析圖中，星號處代表路口轉彎處車輛之併流或是交叉穿越所產生的衝突點。這些衝突點即是特別容易發生交通事故與糾紛的潛在處。因此，在判定交岔路口路權時，相關法規的規定對於各流向之行車優先順序，便扮演相當重要的角色。根據新修訂道路交通管理處罰條例第 45 條第 9 款與道路交通安全規則第 102 條第 2 款規定之路權判定標準與以上 9 種情境分析之結果，我們可以納入行車來向線道數多寡，將所有的情境歸納彙整，如表 3 所示。

表 3 得到之路權擁有者的結論，均是在本研究所假設之情況下。實際上，在無號誌或號誌故障且無交通警察指揮之交岔路口發生車禍事故時，車主雙方還必須要區分出造成車禍因素的主、次關係，而且還必須考量到有無超速、酒醉駕車等問題，來決定肇事責任。雖然如此，我們還是可以從表中瞭解在不同的法條內容組合下，有著截然不同的路權關係，對於駕駛者判斷路況與執法者在執法時，都有著相當大的影響。

3.2.2 問題探討

(1) 新修改法條與其他法條產生矛盾與衝突

情況一：

舉例來說，在情境分析中圖5之衝突情況，根據道路交通安全規則第102條第8款規定『對向行駛之左右轉車輛已轉彎須進入同一車道時，右轉彎車輛應讓左轉彎車輛先行，如進入二以上之車道者，右轉彎車輛應進入外側車道，左轉彎車輛應進入內側車道』。可以瞭解在圖5情境中，因為甲乙雙方均欲轉彎進入同一車道，因此右彎者應禮讓左彎者，即甲車應禮讓乙車先行。如圖10所示：

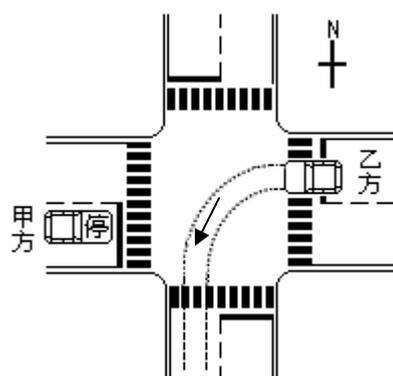


圖 10

但是假若今日道路狀況並非如此單純，甲方所在之道路的線道數比乙多時(如圖 11)，根據道路交通管理處罰條例第 45 條第 9 款與道路交通安全規則第 102 條第 2 款之新規定，當駕駛者行至無號誌或號誌故障而無交通警察指揮之交岔路口時，若未劃分幹、支線或同為幹線道或支線道時，則應先遵守『少線道車應暫停讓多線道車先行』，再來是『轉彎車應暫停讓直行車先行』，而最後的適用順序則左方車應暫停讓右方車先行。本例雙方為對向且均為轉彎車，並無後段條文適用的問題。因此，兩方僅須依照線道數多寡來判斷路權。而此時甲方所在道路之線道數比乙方多，所以乙方須禮讓甲車先行。但是此路權之判定卻又與道路交通安全規則第 102 條第 8 款規定『對向行駛之左右轉車輛已轉彎須進入同一車道時，右轉彎車輛應讓左轉彎車輛先行…』產生互相的矛盾。這將使得駕駛人一時無所

適從，而交通事故責任歸屬將產生問題。

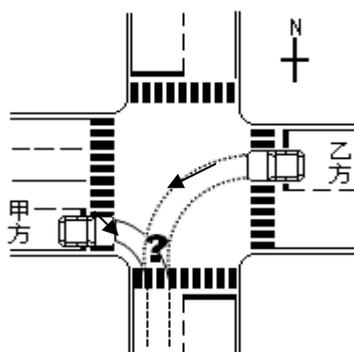


圖 11

情況二：

依據新修正之處罰條例及道安規則，少車道數要禮讓多車道數(車道數含慢車道)，若現有甲乙兩條道路：甲道路為劃有行車分向線(黃虛線)、無快慢車分隔線及無邊線、且雙向各一車道；而乙道路(另一橫交道路)為無任何標線(無黃虛線、無快慢車分隔線、無邊線)。假設此交叉路口為無交通標誌號誌及無警察指揮且無停讓標誌，此時該如何以車道數來區分路權？如圖 12 所示。

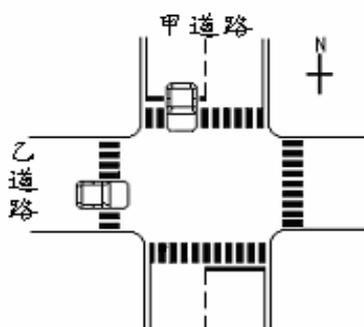


圖 12

首先，在討論問題前必須瞭解駕駛者在行經路口時，判斷交叉路口應該以單邊線道數為基準，亦或是雙邊總線道數為基準呢？因此必須先定義何謂線道數，在道路交通安全規則中提到線道數是依照來向的線道數目，即右方的線道數目。然而在無分向線的道路上，應該如何做判斷？以數學的直觀基礎來看，一般駕駛者會認為無分向線之道路應屬於「單一車道」。因此，在無交通號誌與無警察指揮時，此種無分向線之道路與有劃分線道之道路的交叉路口時，應該如何判定何謂「來向車道」呢？何謂「右方車道」？進而如何做出停讓或是先行的判斷呢？又若甲乙兩條道路均雙向各一車道，且劃有行車分向線(黃虛線)，任一方車道邊線較窄者(10公分)將因多出外側慢車道而具有『較多線道數』。

(2)法規可行性與民眾駕駛習慣問題

就駕駛習慣方面來說，駕駛人長期遵守了舊有規定『支線道車讓幹線道車先行，左方車讓右方車先行』。因此，駕駛者行經無交通號誌與無警察指揮之交叉路口時，往往會先依據幹、支道之分；再依據左右方來車來判斷路權。如今駕駛人行經路口時依新規定必須先自行判定線道數多寡，且判定線道數又非易事，這樣似乎造成了駕駛人的困擾，也增加了行車的危險。

對於一般道路駕駛者而言，在判別線道數上似乎有實質上的困難。除非駕駛人在熟悉的道路上行駛，較有可能記得該條路的線道數多少之外；一般人行駛於陌生道路的交叉路口時，駕駛者沒有多少時間來『觀察、計算並比較』本身線道數多寡以及對方來車之線道數多寡。此外，若再考慮實際上各種地形、地貌、建築、天候能見度的影響，有些道路可能無法看見自己或是對方道路之全貌，這也造成駕駛者無法判斷線道數多寡的現象。況且駕駛人從辨明、判斷、執行至停車讓行的反應過程，通常只在短暫的一瞬間，若是判斷錯誤，則非常容易造成交通事故。因此，新修訂法規提出之『線道數』之實用性、可行性與必要性應有極大的討論空間。

肆、結論與建議

法規的訂定與修改必須合情合理，敘述不當或是不合理的法條內容極容易造成執法人員與民眾誤解與認知差異，進而導致許多糾紛情況發生。雖然本研究已將交叉路口路權、交通狀況模擬與法規條文之合理性納入全盤討論，但是真實的交通狀況千變萬化、瞬息萬變。而且在不同條件下之各路口交通狀況、地理環境、時間早晚等因素，皆會影響駕駛者的判斷能力。建議道路主管機關在規劃道路時的首要目標應該是盡量以交通工程手段就地規範路權，標誌或標線均是經濟可行的選項；減少這種須由駕駛人臨場自行判斷是否停讓的禮讓路口(courtesy corners)，因為這種禮讓路口非常容易帶來行車衝突，進而造成交通事故。

參考文獻

1. 吳宗修，「交岔路口事故責任鑑定原則之探討」，道路交通安全與執法研討會，頁 279-287，民國 87 年。
2. 曾平毅等，「路口安全程度評估模式之評析」，道路交通安全與執法研討會，頁 205-215，民國 88 年。
3. 吳水威等，「駕駛者對非號誌化平面交叉路口左右方車行車路權之行為分析」，

道路交通安全與執法研討會，頁 289-304，民國 93 年。

4. 吳水威等，「駕駛者對號誌化平面交岔路口對向直行左轉車輛行車路權感認分析」，道路交通安全與執法研討會，頁 135-148，民國 94 年。