

未劃分幹支線道路口車輛路權優先次序之探討

劉欽瑜¹

葉志宏²

張生萬³

摘要

目前未劃分幹支線道路口之路權優先次序係依據現行道路交通安全規則第 102 條第 1 項第 2 款規定：「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。」然而「少線道車讓多線道車先行」、「轉彎車讓直行車先行」及「左方車讓右方車先行」三層邏輯判斷使得決策程序過於複雜，且「車道數」之認定與一般用路人認知有所落差，易引起交通事故鑑定、覆議當事人之爭議。立法本意是行車有序，但因主客觀的影響，反而讓欲進入路口之車輛路權不清，無所遵循。本研究欲藉由事故案例分析該條文之優、缺點，並瞭解國外相關法規之訂定原則，提出對該條文之修正意見供參。

關鍵詞：無號誌化路口、路權優先次序、車道數

一、我國未劃分幹支線道路口路權優先次序之現行法規

交岔路口為交通路網中各方向車流匯集之處，雖然臺北市大多數主要幹道交岔路口已透過設置號誌或「停」、「讓」標誌或標字區分幹、支線道路權，但仍有不少路口未設標誌、標線或號誌，抑或路口臨時有號誌故障之情形，仍需相關規定供用路人判斷路權優先次序。依據道路交通安全規則第 102 條第 1 項第 2 款規定：「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。」

¹臺北市車輛行車事故鑑定覆議委員會及肇事防制工作小組幹事（聯絡地址：臺北市市府路 1 號 6 樓北區，電話：02-27256889，E-mail:ga_kf0701@mail.taipei.gov.tw）。

²臺北市車輛行車事故鑑定覆議委員會及肇事防制工作小組幹事（聯絡地址：臺北市市府路 1 號 6 樓北區，電話：02-27256885，E-mail: ga_chyeh0105@mail.taipei.gov.tw）。

³臺北市車輛行車事故鑑定覆議委員會及肇事防制工作小組總幹事（聯絡地址：臺北市市府路 1 號 6 樓北區，電話：02-27256882，E-mail:ga_swchang@mail.taipei.gov.tw）。

1.1 法規沿革

查該條文曾於 95 年 6 月 30 日修定，原舊條文內容為：「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。」新舊條文之差異在於增列了「少線道車應暫停讓多線道先行」及「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」。其中「少線道車應暫停讓多線道先行」之概念，應係藉由車道數多寡區分幹、支道路權，以符合一般用路人認定「大馬路」之路權應優先於「小街巷」之觀念，但增列此原則是否對行車秩序、行車效率及交通事故之肇事責任釐清有所助益，為本文研究之動機。

1.2 車道數之定義

鑑定實務上有關道路交通安全規則第 102 條第 1 項第 2 款規定中「少線道」與「多線道」之判斷，係依據道路交通安全規則第 102 條第 2 項規定：「前項第二款之車道數，以進入交岔路口之車道計算，含快車道、慢車道、左、右轉車道、車種專用車道、機車優先道及調撥車道。」及參考交通部 96 年 3 月 15 日交路字第 0960002608 號函釋說明二略以：「雖二道路路幅寬度有所差異，且一設有分向標線，另則未劃設；惟依道路交通安全規則第 102 條第 2 項規定計算，其進入交岔路口之實際車道，應均以 1 車道計算。」。

二、國外未劃分幹支線道路口車輛路權優先次序之規定

2.1 美國加州

美國加州(加州車輛管理局, 2013)規定於未設置「停(Stop)」、「讓(Yield)」標誌之無號誌化交岔路口，車輛應減速慢行並作隨時停車之準備，讓已進入或正進入交岔路口的車輛和行人先行。此外，讓先行到達路口之汽車或腳踏車先行，若同時抵達路口時，左方車讓右方車先行。於未設置「停」、「讓」標誌之無號誌化 T 字路口，應讓橫向車道(through road)上之車輛及行人先行。

簡而言之，美國加州以「先到先行」為主要原則，「左方車讓右方車先行」為次要原則，T 字化路口為例外，作為判斷未劃分幹支線道路口車輛路權優先次序之依據。

2.2 德國

德國（賈興月，2002）規定於未劃分幹支線道路口車輛路權優先次序，係採「左方車讓右方車先行、左轉彎車讓直行車先行」，但下列路口不適用「左方車讓右方車先行」之原則：

- 1.從一條慢速行駛的遊戲街（德文 Spielstraße，意指供居民散步及兒童玩耍之街道）駛入另一條道路，應為這條道路上的車輛、（自行車道上的）騎車人及人行道上的行人讓路。
- 2.從田間小路或一條森林小道駛入另外一條公路。
- 3.高速公路與機動車專用車道的加速車道上。
- 4.從一條下斜街沿的道路（德文 Abgesenkter Bordstein，意指路口有一段約幾米長石塊鋪成的路，先略微隆起又形成一個小的下坡匯入一條較寬的道路）駛入另外一條道路。
- 5.從私人駐地的出口駛出來時。

德國以「左方車讓右方車先行」、「左轉彎車讓直行車先行」為區分優先次序之主要依據，其次列舉不適用「左方車讓右方車先行」原則之路口類型。

2.3 與我國行法規之比較

美國加州與德國未劃分幹支線道路口路權優先次序規定，雖然在路權取得觀念上明顯不同，美國加州規定係以「先到先行」為主，「左方車讓右方車先行」為輔；德國規定則以「左方車讓右方車先行」及「左轉彎車讓直行車」同為判斷路權之主要依據。但不論是「先到先行」、「左方車讓右方車先行」及「左轉彎車讓直行車」，用路人皆可依雙方之行車動態直觀判斷，而我國「少線道車讓多線道車先行」之規定，用路人尚需對路口車道配置有明確的認識後，才有辦法做出正確的決策。若用路人對路況不熟悉，抑或路口過於複雜（路型不對稱或多岔路口），將增加用路人決策時間。

此外美國加州與德國在決策程序上是類似的，皆以兩種判斷邏輯為主，例外路口另行規定。而我國雖無例外規定，但在決策程序上有三層判斷邏輯，首先為「少線道車讓多線道車先行」，其次為「轉彎車讓直行車先行」，最後為「左方車讓右方車先行」。決策程序過於複雜易造成路口延滯、降低行車效率。

三、未劃分幹支線道路口主要肇事因素分析

依據臺北市政府警察局交通警察大隊事故資料，99年至101年臺北市交通事故總件數分別為33,314件、35,448件及34,422件，而其中交通事故初步分析肇事因素為「少線道車不讓多線道車先行」、「車道數相同時，轉彎車不讓直行車先行」及「車道數相同時，左方車不讓右方車先行」等三類交通事

故合計件數，依年度別為 1,228 件、1,324 件及 1,335 件分別佔當年度交通事故總件數之 3.69%、3.74% 及 3.88%，不論案件數及佔當年度交通事故總件數之百分比均有略微上升的趨勢。(詳表 1)

表 1 99 年至 101 年未劃分幹支線道路口主要肇事因素分析

| 年度別 | 99 年 | | 100 年 | | 101 年 | |
|---|--------|---------|--------|---------|--------|---------|
| | 案件數 | 百分比 | 案件數 | 百分比 | 案件數 | 百分比 |
| 「少線道車不讓多線道車先行」、「轉彎車不讓直行車先行」及「左方車不讓右方車先行」之交通事故合計件數 | 1,228 | 3.69% | 1,324 | 3.74% | 1,335 | 3.88% |
| 臺北市交通事故總件數 | 33,314 | 100.00% | 35,448 | 100.00% | 34,422 | 100.00% |

依各別肇事因素分析，99 至 101 年度交通事故肇事因素為「少線道車不讓多線道車先行」分別為 180 件、194 件及 170 件，分別佔前述三類交通事故總案件數之百分比為 14.66%、14.65% 及 12.73%。

99 至 101 年度交通事故肇事因素為「車道數相同時，轉彎車不讓直行車先行」分別為 511 件、561 件及 577 件，分別佔前述三類交通事故總案件數之百分比為 41.61%、42.37% 及 43.22%。

99 至 101 年度交通事故肇事因素為「車道數相同時，左方車不讓右方車先行」分別為 537 件、569 件及 588 件，分別佔前述三類交通事故總案件數之百分比為 43.73%、42.98% 及 44.047%。

由上述資料顯示，修定道路交通安全規則第 102 條第 1 項第 2 款規定後，雖增列了「少線道車應暫停讓多線道先行」之內容，且其判斷邏輯高於「轉彎車不讓直行車先行」及「左方車不讓右方車先行」，但在臺北市交通事故初步分析中，其案件數明顯較前述兩類交通事故案件少，低於此三類交通事故件數 15% (詳表 2)。推論可能原因為臺北市多車道之交岔路口大多已透過設置號誌或「停」、「讓」標誌或標字區分幹、支線道路權，故適用「少線道車應暫停讓多線道先行」之情形較少，因此對行車秩序及交通事故之肇事責任釐清助益有限。

表 2 99 年至 101 年未劃分幹支線道路口交通事故各別肇事因素分析表

| 肇事因素 | 99 年 | | 100 年 | | 101 年 | |
|-------------------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|
| | 案件數 | 百分比 | 案件數 | 百分比 | 案件數 | 百分比 |
| 少線道車不讓多線道車先行 | 180 | 14.66% | 194 | 14.65% | 170 | 12.73% |
| 車道數相同時，轉彎車不讓直行車先行 | 511 | 41.61% | 561 | 42.37% | 577 | 43.22% |
| 車道數相同時，左方車不讓右方車先行 | 537 | 43.73% | 569 | 42.98% | 588 | 44.04% |
| 合計件 | 1,228 | 100.00% | 1,324 | 100.00% | 1,335 | 100.00% |

四、未劃分幹支線道路路口事故案例分析

本節舉出 4 類未設標誌、標線、號誌或號誌故障之路口事故案例：(1)路口號誌故障時，A、B 車行向車道數不同。(2)車道數相同時，轉彎車不讓直行車先行。(3)車道數相同時，A 車行向車道為雙向通行，B 車行向車道為單行道。(4)車道數相同時，A 車行向車道設分向標線，B 車行向車道無分向標線。

4.1 案例一：路口號誌故障時，A、B 車行向車道數不同

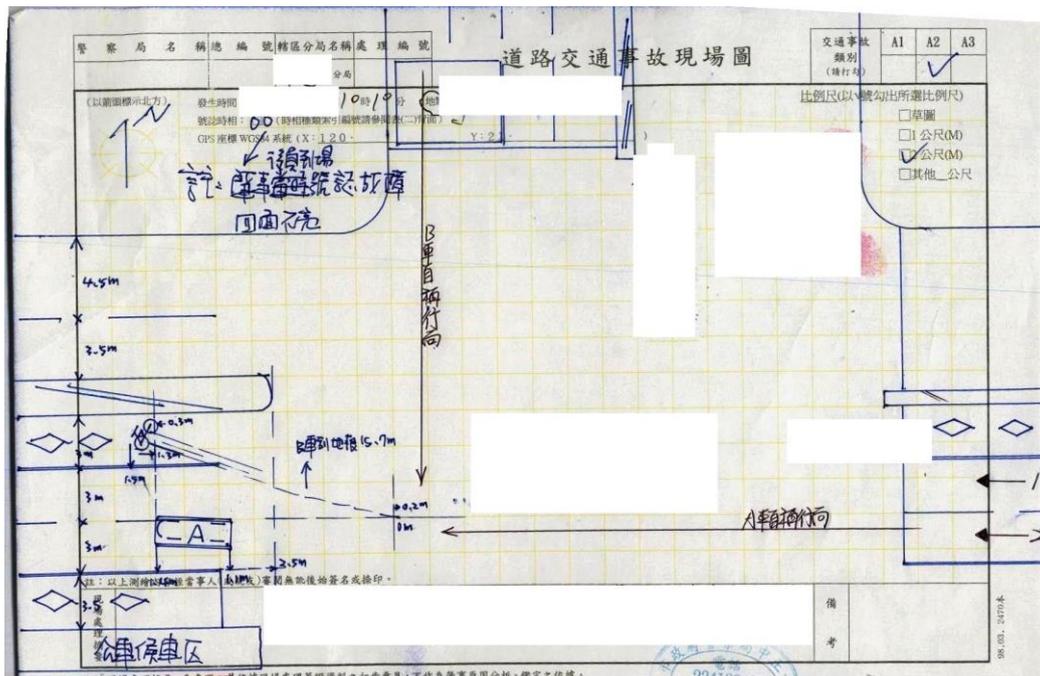


圖 1 案例一道路交通事故現場圖

1. 當事人：A 車自小客車、B 車普通重型機車。
2. 肇事經過：A 車自小客車沿 X 路分隔島內側東向西第 2 車道直行至肇事地點時，其車右前車頭與沿 Y 路北向南第 4 車道直行之 B 車普通重機車左側車身撞及而肇事。
3. 警方談話紀錄：
 - (1) A 車駕駛談話紀錄：我車沿 X 路東向西方向行駛快車道之第 2 車道至肇事處時，四面號誌是不亮，我便跟著前方車輛通行，且前方車輛已通過路口，而我見左右並無來車通行便要通過路口，準備要完成通過路口時，B 車忽然由北向南方向行駛過來，我見狀剎車不及，右前車頭就與 B 車左側車身發生碰撞而肇事。
 - (2) B 車駕駛談話紀錄：我車沿 Y 路北向南行駛最外側車道直行，行至路口時，南北向號誌是故障的，號誌為閃光，閃黃閃紅我忘了，我見路口無

車輛便要通過路口，行至 X 路公車專用道時，就遭 A 車撞擊，而 A 車當時是由 X 路東向西行駛過來，撞擊到我車左側車身。

(3)證人談話紀錄：我當時是站立於 X 路前見路口號誌故障四面不亮，而 A 車由 X 路快車道由東向西行駛，B 車是由 Y 路北向南行駛，當時 B 車行至肇事處時已煞車停止，A 車未煞車直接撞擊 B 車而肇事。

4.警方初步研判分析、鑑定意見、覆議理由、覆議意見：

(1)警方初步研判分析：「A 車：涉嫌未注意車前狀況。」

(2)鑑定意見：「A 車：未注意車前狀況（肇事次因）。B 車：少線道車不讓多線道車先行（肇事主因）。」

(3)B 車覆議理由：「A 車為左方車應暫停讓右方車（我車）先行。」

(4)覆議意見：「A 車：行經無號誌路口未減速慢行（肇事次因）。B 車：少線道車不讓多線道車先行（肇事主因）。」

5.案情分析與檢討：

(1)肇事時、地行車號誌故障不亮，查 X 路東向西繪設 7 線車道，Y 路北向南繪設 4 線車道。

(2)依 B 車刮地痕起於 Y 路西側路緣延伸線附近，顯示 A 車即將駛出路口之際始撞及 B 車；研析 B 車（少線道車）沿 Y 路北向南第 4 車道直行時，因未讓沿 X 路分隔島內側東向西第 2 車道直行之 A 車（多線道車）先行而肇事，有「少線道車未讓多線道車先行」情事，為肇事主因。

(3)由 B 車肇事前由北向南行駛，但刮地痕朝西北西延伸 15.7 公尺，另參酌證人敘述 B 車已煞停，A 車未煞車直接撞擊 B 車等跡證，研析 A 車駕駛有「行經無號誌路口未減速慢行」情事，為肇事次因。

(4)本案係肇事時、地行車號誌故障不亮，藉由道路交通安全規則第 102 條第 1 項第 2 款之「少線道車不讓多線道車先行」規定，可確保主要幹道行向車輛具有優先路權，不受「左方車不讓右方車先行」規定影響而改變路權優先次序。

4.2 案例二：車道數相同時，轉彎車不讓直行車先行

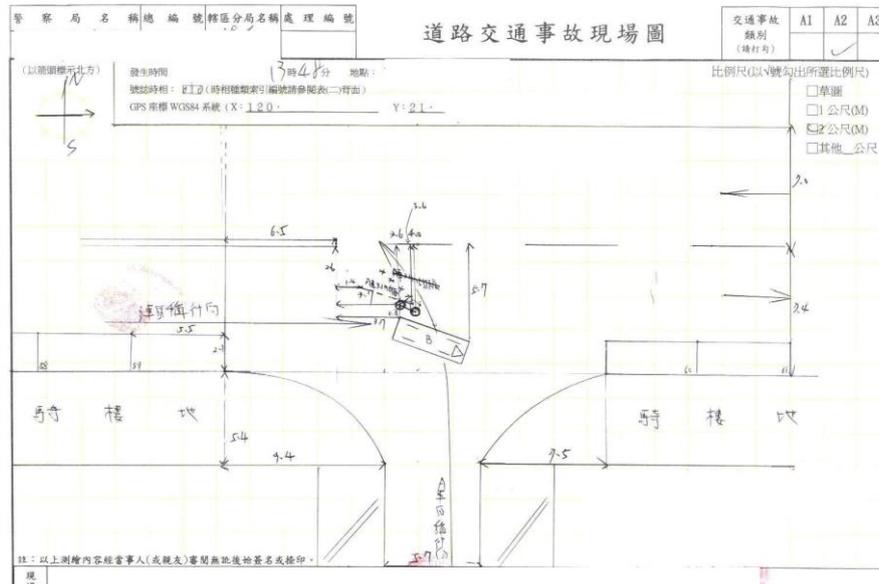


圖 2 案例二道路交通事故現場圖

1. 當事人：A 車普通重型機車、B 車自小客車。
2. 肇事經過：A 車沿 X 路南向西左轉至肇事處時，其車左側車身與沿 Y 路西向東行駛之 B 車左前車頭碰撞而肇事。
3. 警方談話紀錄：
 - (1) A 車駕駛談話紀錄：肇事前我車沿 X 路南往北行駛穿越車道，欲左轉彎往 Y 路東往西方向行駛，於肇事地點前 B 車沿 Y 路西往東方向直行，本人見狀停車欲讓對方先行，但 B 車煞不住，我車左側車身與 B 車左前車頭碰撞而肇事。
 - (2) B 車駕駛談話紀錄：肇事前我車沿 Y 路西往東方向直行，於肇事地點前，A 車突然由 X 路由南往北穿越車道欲左轉彎往 Y 路東往西方向行駛，本人見狀立即剎車車頭往右還是來不及，我車左前車頭保桿與 A 車左側車身碰撞而肇事。
4. 警方初步研判分析、鑑定意見、覆議理由、覆議意見：
 - (1) 警方初步研判分析：「A 車：左轉彎車不讓直行車先行。」
 - (2) 鑑定意見：「A 車：左轉彎車不讓直行車先行（肇事主因）。B 車：行經無號無號誌化路口未減速慢行（肇事次因）。」
 - (3) A 車覆議理由：「B 車當時應係以時速 40 公里至 50 公里之速度直行通過交岔路口，其未減速慢行，作隨時停車之準備。」
 - (4) 覆議意見：「A 車：左轉彎車不讓直行車先行（肇事主因）。B 車：行經無號無號誌化路口未減速慢行（肇事次因）。」

5.案情分析與檢討：

- (1)事故處為未劃分幹支線道路路口，X路南往北未繪設車道線，Y路西往東繪設1車道，依交通部函釋兩車行向車道數相同。
- (2)參酌雙方車損狀況、部位、最終位置、A車刮地痕長度、方向等跡證，研析A車沿X路南往西左轉時疏於注意沿Y路西向東直行之B車動態，並俟Y路西向東直行車距離尚遠或安全無虞時再左轉，有「左轉彎車不讓直行車先行」之情事，為肇事主因。
- (3)B車駕駛警詢筆錄自稱肇事時速約40-50公里、發現危害時距對方不到5公尺；研析B車駕駛進入路口前未減速至隨時可煞停狀態，致見A車左轉時煞車不及而肇事，有「行經無號誌路口未減速慢行」情事，為肇事次因。
- (4)本案A車（轉彎車）行向車道數與B車（直行車）行向車道數相同，依規定「車道數相同，轉彎車應暫停讓直行車先行」。但若A車（轉彎車）行向車道數大於B車（直行車）行向車道數時（如圖3），依現行規定反而變成B車（少線道直行車）應暫停讓A車（多線道轉彎車）先行，與第102條第1項第7款規定「轉彎車應讓直行車先行」之立意相悖，易造成用路人混淆。

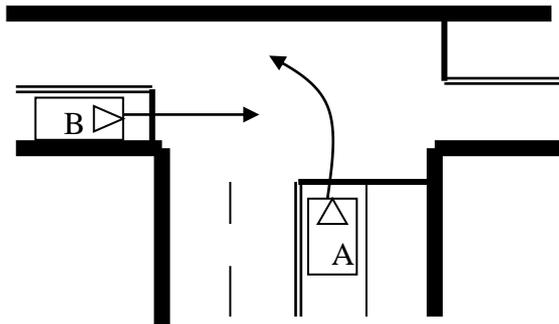


圖3 A車（轉彎車）行向車道數大於B車（直行車）行向車道數示意圖

4.3 案例三：車道數相同時，A 車行向車道為雙向通行，B 車行向車道為單行道

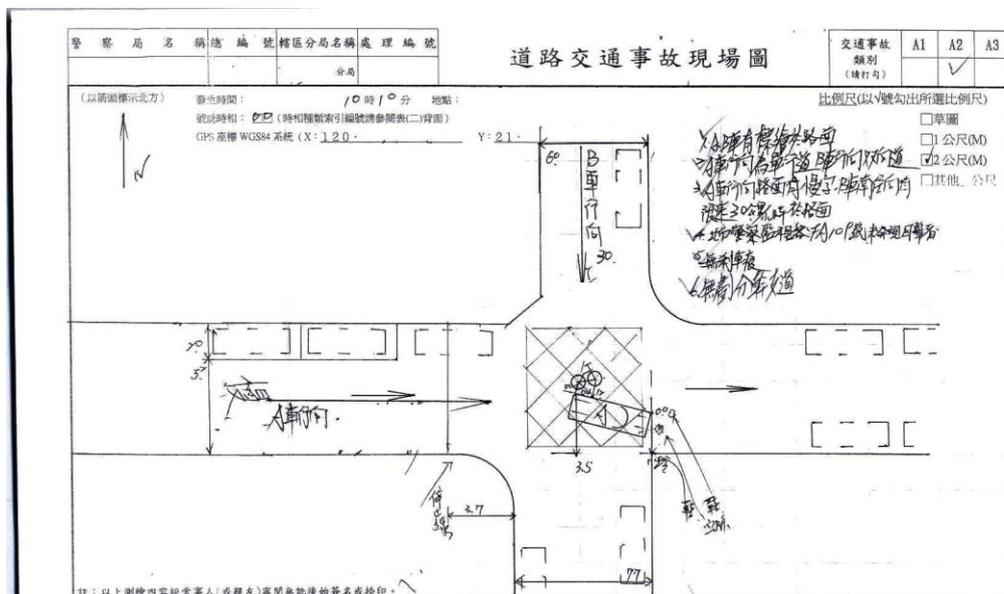


圖 4 案例三道路交通事故現場圖

1. 當事人：A 車自小客車、B 車普通重型機車。
2. 肇事經過：A 車沿 X 路西往東行駛至肇事處時，其車左側車身與沿 Y 路北往南行駛之 B 車前車頭碰撞而肇事。
3. 警方談話紀錄：
 - (1) A 車駕駛談話紀錄：我沿 X 路西往東行駛至肇事地點，左前車門與沿 Y 路北往南行駛之 B 車前車頭撞擊後，B 車駕駛飛進我車車底，我要經過路口我沒有停，但有看左右來車，且車速很慢。
 - (2) B 車駕駛談話紀錄：我沿 Y 路北往南行駛至肇事地點，我有看反光鏡沒有車，我至路口有減速約 30 公里/小時，我車是右側車身，與沿 X 路西往東行駛之 A 車前車頭撞擊肇事，我車被撞擊後我安全帽有飛出，我安全帽帶沒有繫好，我不知道我人飛多遠。
4. 警方初步研判分析、鑑定意見、覆議理由、覆議意見：
 - (1) 警方初步研判分析：「A 車：未注意車前狀況。B 車：車道數相同時，左方車不讓右方先行。」
 - (2) 鑑定意見：「A 車：無肇事因素。B 車：左方車不讓右方先行(肇事主因)。」
 - (3) B 車覆議理由：「我車騎乘於雙向各 1 車道較寬道路，A 車為單行 1 車道之道路。我非法律工作者，怎知交通部函釋的存在。」
 - (4) 覆議意見：「A 車：無肇事因素。B 車：左方車不讓右方先行(肇事主因)。」

5. 案情分析與檢討：

- (1) 事故處為未劃分幹支線道路路口，X路為西往東單行道、設有「慢」字，Y路可雙向通行、速限30，依交通部函釋兩車行向車道數相同。
- (2) 參酌雙方最終位置、車損狀況、B車駕駛血跡、鞋之位置，以及B車駕駛自稱「撞到才知道」乙節，研析B車左方車由北往南進入路口前疏於注意由西往東行駛之右方車動態，且未俟X路西往東無來車或距離尚遠安全無虞時再進入路口致肇事，有「左方車不讓右方車先行」情事，為肇事原因。
- (3) A車右方車直行時與B車左方車撞及，無肇事因素。
- (4) 本案A車行向車道數與B車行向車道數相同，依規定「車道數相同，左方車不讓右方先行。」。但一般用路人在判斷車道數時，易誤判雙向通行之道路為2車道、單行道為1車道，因而造成交通事故及當事人不服鑑定結果不斷申訴之情形。

4.4 案例四：車道數相同時，A車行向車道設分向標線，B車行向車道無分向標線

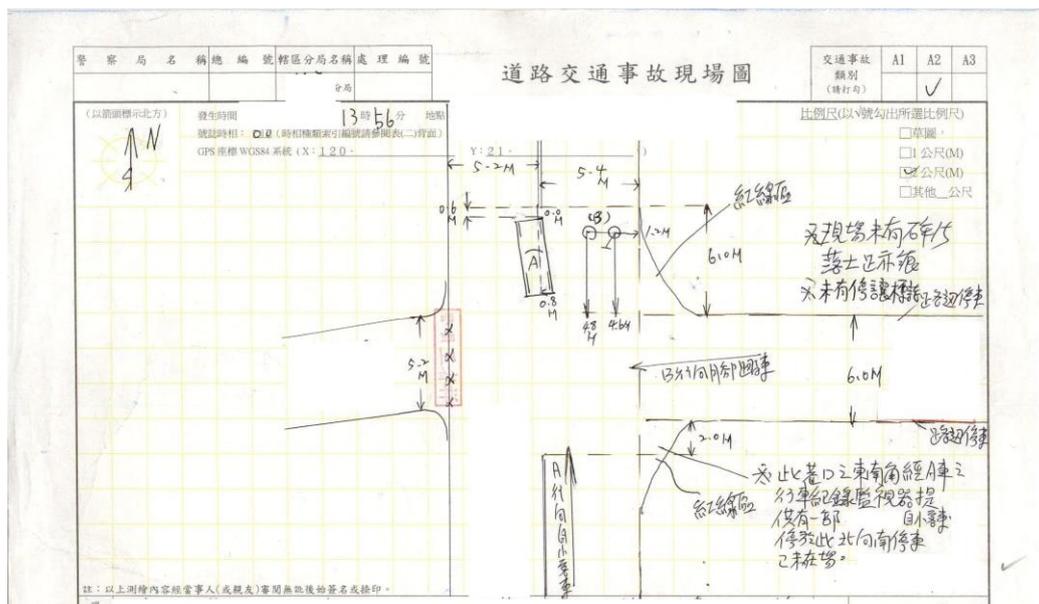


圖 5 案例四道路交通事故現場圖

1. 當事人：A車自小客車、B車腳踏自行車。
2. 肇事經過：A車沿X路南向北行駛至肇事處時，其車右前車角與沿Y路東向西行駛之B車左前車身撞及而肇事。
3. 警方談話紀錄：
 - (1) A車駕駛談話紀錄：肇事前我車沿X路南向北行駛至肇事處時，突然B車從Y路東向西衝出來，我見狀後立即踩剎車並向左閃避，造成我車右前車頭、擋風玻璃與B車左前方發生碰撞而肇事。

- (2)B 車駕駛談話紀錄：我車沿 Y 路東向西行駛至路口時，我車之左側車身車輪被沿 X 路南向北直行駛之 A 車前車頭右前保桿撞及而肇事。
4. 警方初步研判分析、鑑定意見、覆議理由、覆議意見：
- (1) 警方初步研判分析：「A 車：車道數相同時，左方車不讓右方先行。」
 - (2) 鑑定意見：「A 車：左方車不讓右方先行（肇事原因）。B 車：無肇事因素。」
 - (3) A 車覆議理由：「本案南北向之道路劃設分向線，其幹線道應為南北向，而非原鑑定所稱之車道數相同。」
 - (4) 覆議意見：「A 車：左方車不讓右方先行（肇事原因）。B 車：無肇事因素。」
5. 案情分析與檢討：
- (1) 事故處為未劃分幹支線道路口，X 路為南向北繪設 1 車道、設有「慢」字，Y 路無分向標線、可雙向通行，依交通部函釋兩車行向車道數相同。
 - (2) 參採警方提供之 A 車行車紀錄畫面顯示，A 車於進入路口前並無減速或暫停注意右方車輛行駛之行為，致與 B 車發生碰撞，是以研析 A 車有「左方車不讓右方車先行」之情事，為本次事故之肇事主因。
 - (3) A 車右方車直行時與 B 車左方車撞及，無肇事因素。
 - (4) 本案 A 車行向車道數與 B 車行向車道數相同，依規定「車道數相同，左方車不讓右方先行。」。但一般用路人在判斷車道數時，易誤判設分向標線之道路為 2 車道、無分向標線且可雙向通行之道路為 1 車道，因而造成交通事故及當事人不服鑑定結果不斷申訴之情形。

五、結論與建議

5.1 結論

藉由上述案例分析、臺北市政府警察局交通警察大隊交通事故初步分析資料，並參考國外相關法規，分析我國現行法規之優、缺點如下：

5.1.1 現行法規之優點

1. 「少線道車應暫停讓多線道先行」之規定，似乎較符合一般用路人認定「大馬路」路權應優先於「小街巷」之觀念。
2. 路口號誌故障時，「少線道車不讓多線道車先行」之規定，可確保主要幹道行向車輛具有優先路權，不受「左方車不讓右方車先行」規定影響而改變路權優先次序。

5.1.2 現行法規之缺點

1. 用路人行經未劃分幹、支線道之無號誌化路口必須經過「少線道車讓多線道車先行」、「轉彎車讓直行車先行」及「左方車讓右方車先行」三層邏輯

判斷，決策程序過於複雜易造成路口延滯、降低行車效率。

- 2.用路人判斷「少線道車讓多線道車先行」時，需對路口車道配置有明確的認識後，才有辦法做出正確的決策。若用路人對路況不熟悉，抑或路口過於複雜(路型不對稱或多岔路口)，將增加用路人決策時間，造成路口延滯。
- 3.一般用路人對車道數之認定與現行法規有落差，易誤判雙向通行之道路為 2 車道、單行道為 1 車道；易誤判有分向線之道路為 2 車道、無分向線且可雙向通行之道路為 1 車道，而造成交通事故及當事人不服鑑定結果不斷申訴之情形。
- 4.若轉彎車行向車道數大於直行車行向車道數時，依現行規定反而變成少線道直行車應暫停讓多線道轉彎車先行，與道路交通安全規則第 102 條第 1 項第 7 款規定「轉彎車應讓直行車先行」之立意相悖，易造成用路人混淆。

5.2 建議

就臺北市交通事故初步分析中，其「少線道車不讓多線道車先行」案件數明顯較「車道數相同時，轉彎車不讓直行車先行」及「車道數相同時，左方車不讓右方車先行」兩類交通事故案件少，約僅佔此三類交通事故件數總和七分之一，因此對行車秩序及交通事故之肇事責任釐清助益有限。

另「少線道車應暫停讓多線道先行」之規定，雖較符合一般用路人認定「大馬路」路權應優先於「小街巷」之觀念，但卻也造成用路人決策程序過於複雜及車道數定義不明的問題，故提出以下建議：

- 1.現行法規易產生用路人對車道數認定不同之問題，建議修訂道路交通安全規則第 102 條第 2 項及交通部 96 年 3 月 15 日交路字第 0960002608 號函釋有關車道數之定義，以符合一般用路人之習慣，維護行車秩序並利釐清交通事故之肇事責任。
- 2.建議未來法規修訂可參考德國相關法規，以「左方車讓右方車先行」、「左轉彎車讓直行車先行」為區分優先次序之主要依據，再明確列舉不適用「左方車讓右方車先行」原則之路口類型。
- 3.為便利用路人明確區分幹、支道路權，避免因道路路幅及幾何條件造成用路人認知行車路權與秩序之誤解，各級政府相關單位應通盤檢視轄管道路路口，設置號誌或「停」、「讓」標誌或標字以區分路權，增進行車秩序與效率。

參考文獻

加州車輛管理局(DMV)，加利福尼亞州駕駛手冊，擷取日期：2013 年 7 月 1 日，網站：http://dmv.ca.gov/pubs/foreign_hdbk/dl600C.pdf。

賈興月編譯(2002)，在德國學開車駕駛理論。