

非號誌化交岔路口事故責任鑑定原則之探討

吳宗修

國立交通大學運輸工程與管理學系副教授

竹苗區車輛行車事故鑑定會委員

摘要

根據統計，除了高速公路與封閉型快速道路之外，道路交通事故絕大多數均發生於交岔路口。在諸多交通亂象中，路權侵害是一極為常見卻較不為人所特別注意的項目；許多交通事故的發生，多少都與路權侵害有著直接或間接的關係。而在進行事故責任鑑定時，對於一般路段車禍或號誌化交岔路口車禍之責任歸屬相對多較無爭議。本論文嘗試以交通法規中有關路權規範之觀點為基礎，針對非號誌化且無幹、支線道之分之交岔路口，就車輛各種不同相對方向之行進關係進行分析探討，並以圖解方式歸納其肇事責任之鑑定原則。冀提供事故鑑定實務時之參考。

壹、前言

機動車輛在交岔路口的暢阻其實都仰賴交通工程師對該路口車流之行止與轉向的安排，而交通工程裡最常採用的兩種方式即是「空間區隔」與「時間分離」。前者指的是利用立體交叉的方式將不同行向的車流完全區隔，使「各行其道」而不致產生衝突；後者則是利用路權的概念，將使用路口的時機依一定的規則分派給各個不同方向，使各方向車流不致在路口產生衝突。而時間分離的具體作法則可以是由交通警察指揮、交通號誌指示或由法規按路權的分派加以規範。其層級順序又以交通警察優於燈光號誌，如道路交通安全規則第一〇二條第一款所揭示。

由交通警察指揮之路口除因用路人較小心，不易出現肇事狀況外；倘若真有事故發生，對於責任之理清也因執法人員（警察）在場而較無爭議。燈光號誌管制之路口則視種類而有不同情況；一般而言，若無適當現場目擊證人作證，三色（紅、黃、綠）燈號誌反而在若干事故案件中（如雙方各執一詞、當事人一方死亡等），造成莫大爭執或懸疑；路口閃光號誌則與標誌功能相仿，除用以界定幹線、支線外，同時以明顯燈光警告用路人前方路況。

所謂之「路權」，在動態方面，係指行人、車輛行進之優先順序（又稱「通行權」、「行駛權」，如交通部釋函）；而在靜態方面，係指行人、車輛行進所需之空間。[3] 前述「空間區隔」之工程手段以及「時間分離」之警察、號誌方式均屬於『顯性』的路權劃分，也就是用路人不論其是否有意願遵守，在任何時間與地點遭遇都可以不假思索而很清楚地知所遵循。至於交通法規對交岔路口路權分派的其他規範，則屬於『隱性』的路權劃分，主要在道路交通安全規則第一〇二條第二、六、七、十各款，如表一所摘錄。隱性表示並非任何用路人在遭遇該狀況時，可以就地不假思索而很明確的知所遵循。交通安全教育的積極目的之一即在於，藉由各種的方法及媒體，透過學校與社會教育，教導民眾有關路權的概念，使其對路權的意義有所認識，瞭解其重要性；並且幫助民眾改變過去錯誤的認知與行為，建立「尊重他人路權，就是保障自身路權」的觀念，從而培養尊重路權的精神。

事故鑑定雖屬於肇事後的消極責任歸屬判定程序，其結果卻具有扭轉與導引一般用路人行為之正面教育功能；因此，公正一致之事故責任鑑定不啻是具有警示作用的矯正手段。以下將以交通法規中有關路權規範之觀點為基礎，針對非號誌化且無幹、支線道之分之十字交岔路口，就車輛各種不同相對方向之行進關係進行分析探討，並以圖解方式歸納其肇事責任之鑑定原則。

表一：道路交通安全規則第一〇二條摘錄[1]

汽車行駛至交叉路口，其行進、轉彎，應依下列規定：

- 一、應遵守燈光號誌或交通警察之指示，遇有交通警察指揮與燈光號誌並用時，以交通警察之指揮為準。
 - 二、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。
 - 六、轉彎車輛應讓直行車輛先行。但直行車尚未進入交岔路口，而轉彎車已達中心處開始轉彎，直行車應讓轉彎車先行。
 - 七、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。
 - 十、交岔路口因特殊需要另設有標誌、標線者，並應依其指示行車。
-

貳、路權之優先順序

2.1 有幹線、支線之分

有幹、支線之分的路口之路權，依幹線車優於支線車、直行車優於轉彎車而濾訂優先順序如下：

幹線上之直行車 > 幹線上之轉彎車 > 支線上之直行車 > 支線上之轉彎車

雖然幹線道上之直行車擁有極高之相對路權，但是道路交通安全規則第九十三條賦予其於路口減速慢行之責任，此即造成事故時責任分擔之困擾。然而，上述優先順序在臺灣卻很難確實執行。因為多數非號誌化路口均未設置適當之幹支道標誌（即『讓』、『前有幹道』），駕駛人無法在到達路口前得知前方橫向岔路究為幹道或支道，因而被迫減慢速度而造成道路容量不必要的降低。另外，部分街道與車流繁忙的幹線相交且未設置交通號誌，支線車輛可能很難穿越或轉出，往往因不耐久候而冒進肇事。在事故責任分擔上，一般通則以支線道車輛駕駛人為肇事原因或主因；而幹線道車輛駕駛人倘需負擔肇事（次因或主因）責任，往往係駕駛人本身有明顯之嚴重違規，如無照、明顯超速、酒醉等。限於篇幅，本文將不擬作進一步深入論述。

2.2 無幹線、支線之分

無幹線、支線之分或同為幹線、支線路口的路權之優先順序如下：

右方之直行車 > 左方之直行車 > 右方之轉彎車 > 左方之轉彎車

惟道路交通安全規則第一〇二條第六款附有『直行車尚未進入交岔路口，而轉彎車已達道路中心處開始轉彎，直行車應讓轉彎車先行。』之但書。然而對方轉彎車輛是否已到達道路中心處，卻很難令直行車在現場進入交岔路口前的瞬間作正確判斷。唯有在事故發生後，由現場地面散落物來推測撞擊點進而作判定。此一但書具有鼓勵轉彎車與直行車遇此狀況，在路口加速以取得優先路權之不良作用；建議應在爾後修訂道路交通安全規則時，再作周詳之考慮。

參、路口轉向遭遇型態

車輛行駛至十字路口之動向選擇有三種，即直行、右轉或左轉。同樣地，其

在該路口所遭遇的另一當事車輛之動向選擇也是直行、右轉或左轉；惟另一當事車輛則可能來自於對向、左方或右方。表二、表三與表四分別以車輛直行、右轉與左轉所可能在十字路口遭遇之來車方向及其轉向作成矩陣，矩陣中之英文字母則分別對應圖一中之車輛遭遇狀況示意圖。應注意的是，由於雙方無幹支線之分，三個矩陣的組合總數二十七種，將因部份重複而簡化為十五種。

肆、事故責任判定

依據前段所提示之十五種路口轉向遭遇型態來看，其中有部分型態在雙方正常行駛狀況下，可謂沒有發生衝突的機會；如直行車遭遇對向車直行、直行車遭遇對向車右轉等，在此不另作贅述。歸納此類型態有八種（即A、B、D、F、H、M、N、O），分別在標示之英文字母旁加註星號。

至於其他七種路口轉向遭遇型態則為本文所要探討之重點。根據2.2節所述之路權優先順序，研求每一種型態違反路權優先規範而引致車流衝突之動向，以判定肇事責任，並且用X號標註於該動向之後端。其中右轉車遭遇對向車左轉或左轉車遭遇對向車右轉（E）之狀況，並未包含在前述路權優先順序中，惟仍可引用道路交通安全規則第一〇二條第七款加以濾定。而個案實際狀況之考量，如道路彎曲度、路幅、路型或駕駛人本身條件，如無照、超速、酒醉等，均可能使肇事責任輕重依本原則而作修正。

伍、結語

本文在深入分析非號誌化且無幹、支線道之分的十字交岔路口車輛轉向遭遇型態後，歸納出十五種定式型態，並就其中七種具有潛在車流衝突之型態，找出違反路權優先規範而引致行車事故之動向，進而濾定肇事責任鑑定基本原則。對於三岔路口或其他多岔路口之肇事責任鑑定亦可以按此原則研判。

陸、附錄：道路交通處罰條例解釋摘錄^[2]

- 交通部路政司 68.11.18 路臺(68)監字第九〇九三號函：「依道路交通管理處罰條例第四十四條第一項第三款及第四十五條第一項第九款規定凡行駛支線道（包含巷道在內）之車輛，於駛近幹道或將駛出支線道（巷道）時，不論其前方為交岔路口或丁字型路口，均應減速慢行，並讓幹道車先行，如駕駛人未嚴格遵守此項規定而肇生事端，在常情下，應處罰行駛支線道（巷道）車輛駕駛人，至於行駛幹道車輛駕駛人是否應負何項責任，需視各個實際情況而定，難以一概而論。」

表二：右轉遭遇狀況矩陣

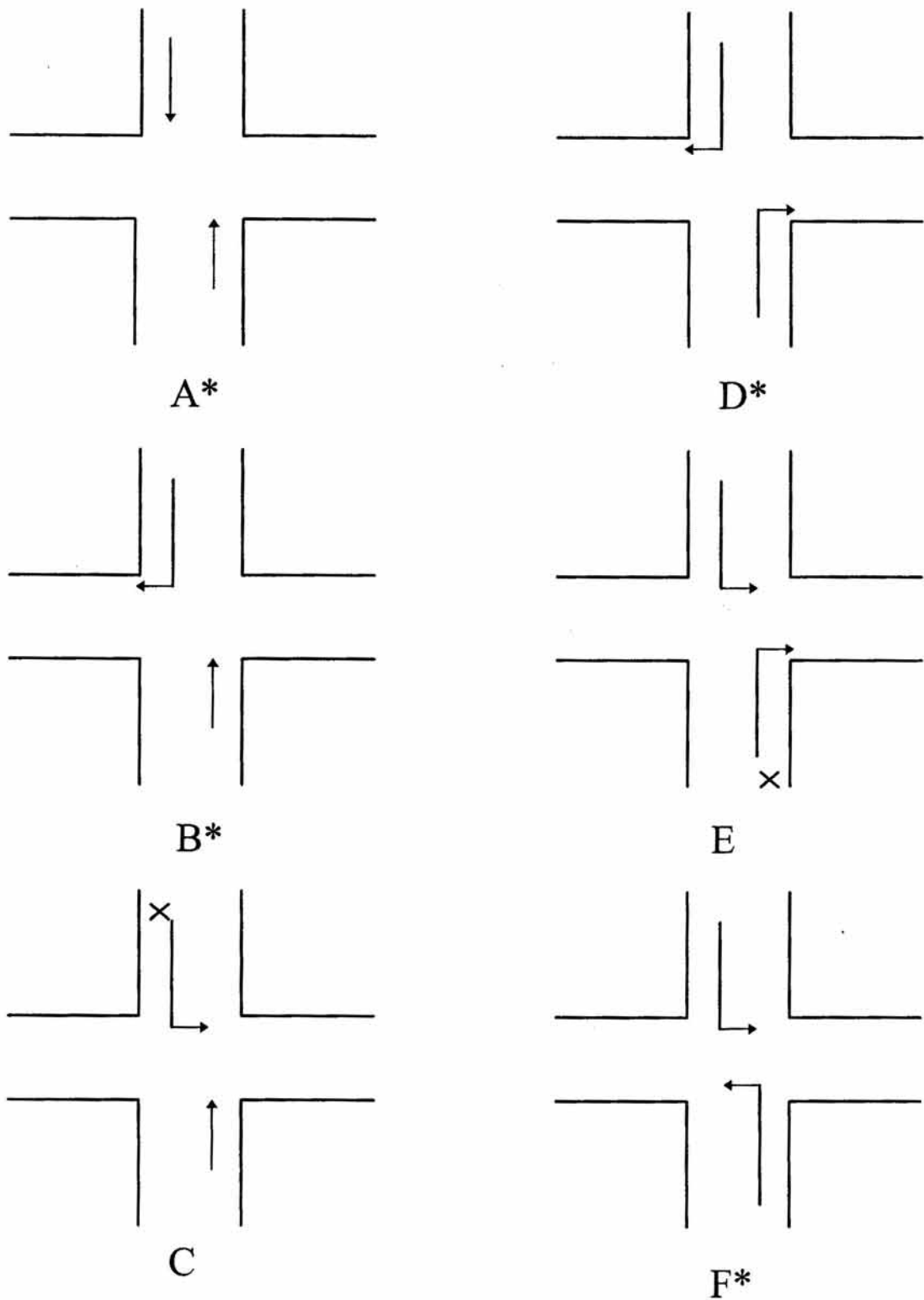
來車方向 來車轉向	左 方	對 向	右 方
左轉	N [*]	E	O [*]
直行	K	B [*]	H [*]
右轉	M [*]	D [*]	M [*]

表三：直行遭遇狀況矩陣

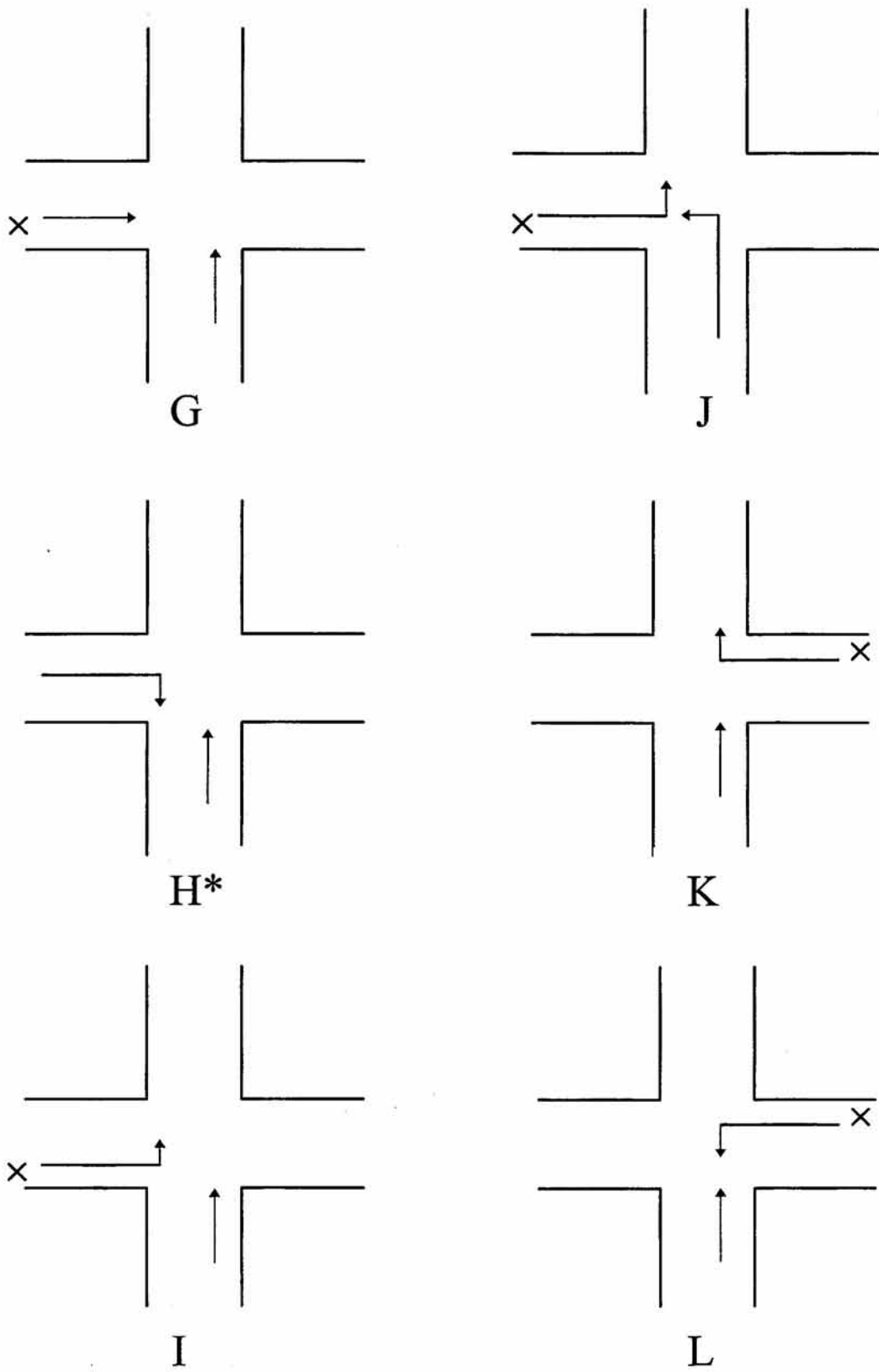
來車方向 來車轉向	左 方	對 向	右 方
左轉	I	C	L
直行	G	A [*]	G
右轉	H [*]	B [*]	K

表四：左轉遭遇狀況矩陣

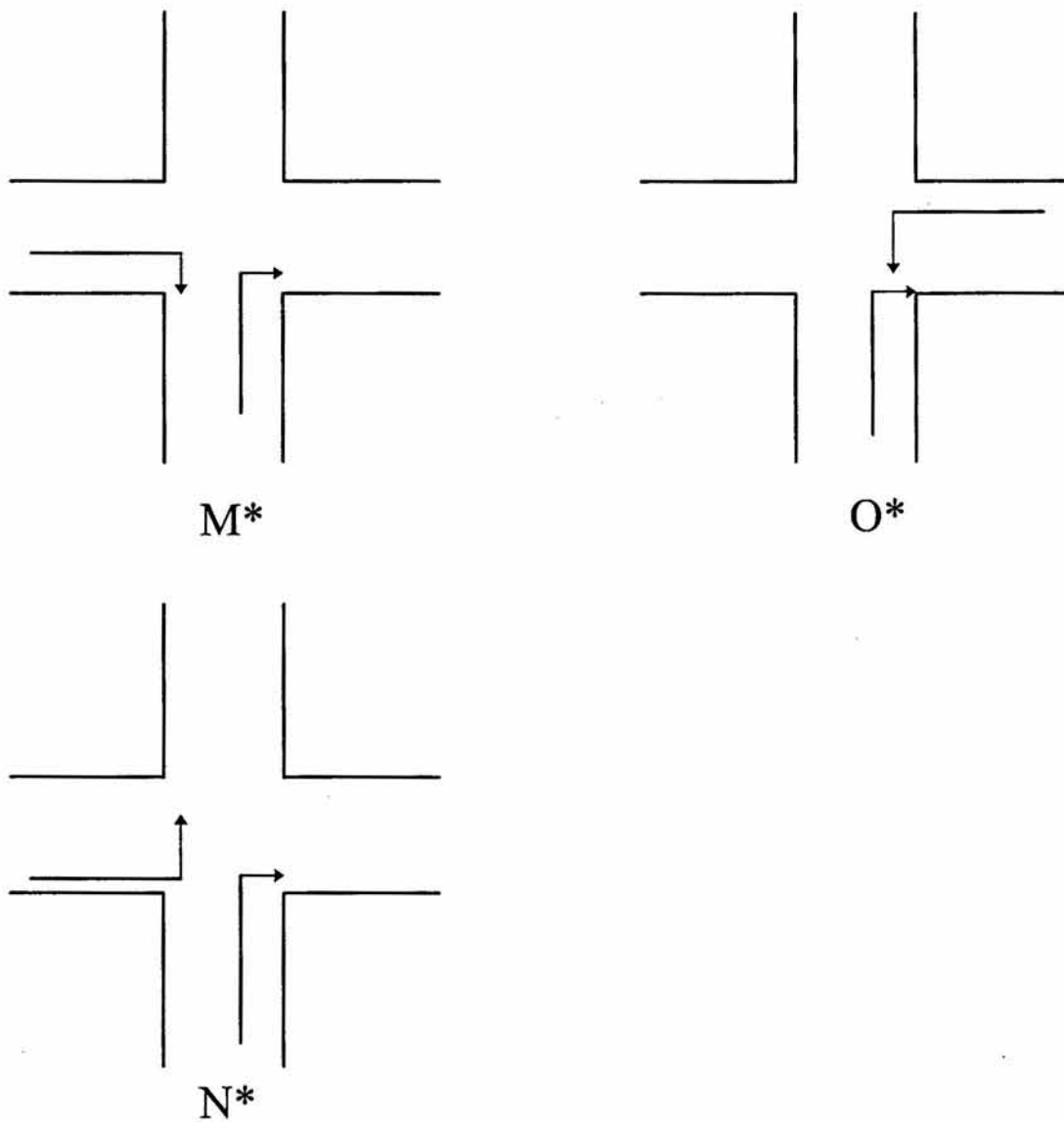
來車方向 來車轉向	左 方	對 向	右 方
左轉	P	F [*]	J
直行	L	C	I
右轉	O [*]	E	N [*]



圖一：十字路口車輛遭遇狀況示意圖（一）



圖一：十字路口車輛遭遇狀況示意圖（二）



圖一：十字路口車輛遭遇狀況示意圖（三）

- 交通部 71.9.3 交路(71)字第二〇五〇八號函：「查道路交通管理處罰條例第四十四條第一項第三款規定『..行經...無號誌之交岔路口...不減速慢行者。』之不減速慢行，究應減速至時速多少公里，法律固無明文規定，但依照道路交通安全規則第一〇二條第一項第二款規定『車輛行至無號誌...之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未劃分幹、支線道或同為幹線道或支線道者，左方車應暫停讓右方車先行。』其中規定...應暫停讓...車先行，即有應減速慢行作隨時煞停車準備之意義。」

- 交通部 72.2.24 交路(72)字第○四二一三號函：「車輛行至無號誌及無交通警察指揮之交岔路口有關行駛權疑義一案，查安全規則一〇二條一項二款規定：『車輛行至無號誌及無交通警察指揮之交岔路口，未分幹、支道或同為幹線道或支線道者，左方車應暫停讓右方車先行』。原則以左右方之車輛同時到達該項交岔路口者為準。」
- 交通部 75.2.28 交路(75)字第○○二七九號函：「查轉彎車輛會影響行車車流之順暢，故欲轉彎車輛應開啟方向燈並讓直行車優先通行。茲依據道路交通安全規則第一〇二條規定，將車輛行經交岔路口之通行權，依序排定如左：
 - 一、有交通警察指揮者，以交通警察之指揮為優先。
 - 二、無交通警察指揮者，以燈光號誌之指示為優先。
 - 三、無燈光號誌之指示者，以幹線道車輛為優先。
 - 四、未分幹、支線道或同為幹線道或支線道者，以直行為優先。如同為直行車或轉彎車，以右方車輛為優先。」

參考文獻

1. 交通部，「道路交通安全規則」，中華民國八十六年。
2. 內政部警政署，「道路交通管理處罰條例解釋輯要」，中華民國八十五年元月。
3. 吳宗修、周孟書，「路權在那裡」，中華民國第一屆運輸安全研討會論文集，中華民國八十三年十一月。