

通行權、路權與道路使用正當性

湯儒彥*

交通部運輸研究所研究員

摘要

一順向無照駕車者與一逆向有照駕車者，於單行道上發生事故，兩者在事故的法律歸責過程中，究竟孰是孰非？誰應為事故之結果負責？從前述的事實條件觀之，事故雙方均具有違規之行為，但其在事故的歸責結果上，卻有著極大之差異。其間之差異究竟自何而起？又應如何自法理上解釋其差異之形成？

以往在交通工程上或交通法規上，常見「路權」之討論，但對於「通行權」及「道路使用正當性」之概念則相當模糊，造成許多路權歸屬與事故歸責上的爭議。事實上，「通行權」是一種通行允許，「路權」則為基於該允許下，所建立起保障用路人本身的法律概念，而「道路使用正當性」卻為保障社會法益或其他用路人法益之法律規範，三者本質不同，當然，於歸責過程中所扮演之角色亦不同。

本研究嘗試自法律理論上，說明三者之內涵，釐清其間的本質差異，進而闡述其在事故歸責之應用過程中，不同的適用前提要件與適用方式，對未來事故之鑑定及裁判均有著相當之助益。

一、緒論

一順向無照駕車者與一逆向有照駕車者，於單行道上發生事故，兩者在事故的法律歸責過程中，究竟孰是孰非？誰應為事故之結果負責？

根據前述的事實條件觀之，事故雙方均具有違規之前行為，惟依現行之客觀歸責理論，事故之因果關係乃事故歸責的重要依據。而就該案而言，順向者固可主張，無駕照非客觀所可窺知，若無其他客觀造成傷害之行為，無由單獨成立客觀歸責之依據，更不可能為事故發生之必要原因；然，逆向者亦可主張，逆向行駛雖為客觀事實，但其非憑空而降，順向者既已預先看見己車，則有互相迴避或預防事故發生之能力，逆向行為同樣也不必然為事故發生之必要原因。雙方各執一詞，似均言之成理，那麼，我們不禁要思索，整個交通法體系所要保障的法益究竟為何？是交通秩序？是交通效率？是用路人生命財產？還是一個抽象的法規權威？而我們又如何每一個交通事故案件中，正確的援用交通法規條文，使事故雙方同受公平、公正的法律對待？

事實上，上述案件，已觸及交通法理上相當重要之「路權」、「通行權」及「道路使用正當性」等觀念，惜，我國交通法規在此方面之結構並不清晰，警

*：交通部運輸研究所研究員（聯絡地址：台北市敦化北路 240 號）

察大學蔡中志教授對我國道路交通法規的一段評語，可謂確中肯綮【1】：我國道

路交通的重要法律規範為「道路交通管理處罰條例」，但該法律以處罰為主文，並非以通行方法，使用道路的權利、義務為依歸，導致雜亂無章，失去合理的邏輯順序。因此，向三者內涵的釐清，應將有助於事故歸責之客觀公正。

「路權」、「通行權」及「道路使用正當性」三者最大之不同，在於其所保障之法益主體不同，因此，在歸責的過程中，各有其之援引前提要件，本文透過此一體系之探討澄清，冀使交通法體系更為明確，使未來之法律歸責有所準據，而不至浮爛或偏誤。

二、道路交通法規之本質

事實上，目前道路交通法規條文幾乎均只在說明「行為犯」的處罰，至於其是否構成實害，其實並非所問，至少並非是處罰之當時所問，導致交通法規於制定時，並未清楚釐清各法規條文所保障之法益主體，也由於其保障之法益主體混沌，使得後人在引用法規進行歸責時，無法很精準之應用，這也就是蔡中志君所稱，我國道路交通法規係以處罰為主文之意涵。也因為如此，使得事故鑑定者與裁判者，在依信賴原則援引違規行為歸責時，顯得雜亂而無準則，自由心證便成了法庭上，侵害方與被害方，唯一所能企盼公理與正義實現的依據。

道路交通法規與其他法律一樣，必然有其保障之主體或標的，否則浮濫的加諸用路人限制或義務，基本上便已違反了法律之「比例原則」【2】，因此，道路交通法規之條文規範，應必有其相對之法益保障主體，而該法益主體依性質可概分為四：

(1) 國家社會法益

基本上，國家社會法益是指比較抽象廣泛的國家社會利益，包括維護整體交通系統之流暢與交通（社會）秩序的建立，另如交通環境污染的預防、交通法威信之建立、少數涉及運輸業經營與公平競爭環境的建立…等，亦都在其規範所要保護之法益中。現行之法規條文如，處罰條例第 13 條及第 14 條之車牌標示要求、第 15 條之車牌正確使用…等，均是此類法益保障之具體呈現。

(2) 預防一抽象之危險

一般而言，處罰係在行為結束後，評價全部行為之動機，及所造成之危害或結果嚴重程度，至少需在出現具體之危險情境後，始做歸責或處罰之考慮，但在少數情形下，立法者為增加保障之周延性，擴大保障之範疇，對於可能出現之危險亦加以限制預防，此即為立法者所擬制的一種危險，或稱「抽象危險」，以有別於「具體危險」【6】。交通法體系中，存在有許多此類型之抽象危險預防條文，如處罰條例第 19 條方向盤及煞車功能確保、第 21 條汽車駕駛資格限制、酒醉或疲勞駕車…等均是。

(3) 保障用路人本身

用路人是交通系統中之主體，交通法規理應對其用路予以保障，惟目前我國交通法規多僅規範駕駛人之遵守義務，對於權利內容部分欠缺說明，因此一般乃沿用交通工程上的路權概念，作為保障之基礎，惟在法理上仍需建立其較詳實之內涵，才可落實用路人的保障。其保障之方式，目前均以對相對用路人之用路行為進行規範，進而間接建立起該用路人之用路權利內涵，如處罰條例第 58 條 1 款保持安全跟車距離、第 5 款不得插入連貫之車隊中、第 45 條 9 款支線車讓幹線車、第 40 條不得超速行駛…等均是。

(4) 保障相對之用路人

道路系統除保障用路人個人外，亦需保障每位用路人之相對用路人的法益，防止用路人創造一個不可容忍之危險予他人，導致他人生命、身體或財產法益受到侵害，或使之陷入一可能之危險情境，其情形包括處罰條例第 51 條坡道上放空檔行車、第 55 條隨意停車致遮蔽標誌、第 42 條不當使用燈光…等均是。

三、「通行權」與「道路使用正當性」

「路權」為眾所熟知之用路概念。基本上，大家均可認同一個逆向行車者，不具有路權之保障，但對於一個違規行駛於公車專用道上之小汽車，其身份上顯有違規之問題，是否亦即不受路權之保障？則確有頗大的討論空間。

「路權」是交通工程上非常重要的概念，也是事故鑑定或裁判過程中，重要的歸責依據。然，以往討論「路權」時，常將其與「道路使用正當性」相混淆，造成許多路權歸屬之爭議。其實「路權」雖不具法律上所稱「權利」的實質意義【3】，但確為一種權利的概念，其保障之法益主體為用路人本身，只要是用路人，便一體適用，正如同人權之於社會生活一般，不分國籍、宗教、種族、性別，在法律之前均受保障。因此，用路人在道路交通系統內，便為道路交通系統所應保護的主體，受路權之保障，其他用路人非法律理由或其他正當因素，均不得侵害之。

而「道路使用正當性」則是一種遵守義務，一種戒命規範，一種用路人資格、條件或用路方式之限制，其保障的法益主體為非用路人本身的其他用路人，或廣泛的社會法益。換言之，法律為了保障其他善意的用路人，對於創造一法所不能容忍的危險的人或車輛，或者是破壞整體交通秩序的人或車輛，必然須加以拘束，以維整體社會之利益。

因此，「路權」與「道路使用正當性」兩者本質不同，在歸責過程中扮演之角色亦不相同。

然，路權既是一種權利，則提供此一權利之依據為何？——「通行權」。

3.1 「通行權」之內涵

所謂「通行權」並非一種權利，而是道路所提供的通行允許，且該允許不限對象，一體適用。換言之，道路基於規畫概念等因素，常允許或不允許車輛（或行人）之通行，舉凡該允許不存在之路段，車輛（或行人）即不得通行該路段，當然車輛即無由取得通行之路權。所以，通行權是道路提供之一種通行允許，路權則為車輛（或使用人）基於該允許，透過法律賦予之形式所取得之通行使用權利。是故，「通行權」係為車輛「路權」之基礎，道路必須先提供通行權，車輛（或行人）才有路權得以取得。

就文首案例而言，單行道上，道路並不提供逆向者之「通行權」，導致逆向之車輛根本無路權得以取得（處罰條例 45 條 1 款），若以法律觀點觀之，「通行權」的存在與否是一個法律因素，或是基於交通流暢目的，或是基於安全考慮因素，或是基於其他社會因素，而不賦予通行允許，逆向者違背此一法律因素，創造一個法所不能容忍的危險【4、5】，導致事故發生後，逆向者便常需為事故結果負全部之責任。反之，順向者基於通行權之允許，可正當取得路權，受到路權之保障，至於其身份上的瑕疵，則應非在路權這部分來檢討，本文將於 3.2 節中討論。

又如，號誌化路口，綠燈代表通行允許，紅燈則代表通行不允許，當紅燈燈號顯示時，通行權不存在，路權無由附麗（處罰條例 53 條），其違反規範而強行通過者，勢將製造之一法所不容的危險，當然其本身必將不再受到法律之保障【4、5】，此即為「通行權」與「路權」之關係。

綜上所述，對於事故中討論用路人「路權」前，應先檢視「通行權」的存在與否，後者為前者之前提要件，若不存在，則當事人將無由主張自身之路權。至於無「通行權」與「路權」者，其用路雖不受保障，但生命、身體與財產法益仍受民、刑、憲法所保障，故若存在遭受故意侵害之情形，將出現跨越交通法體系之層次，直接進入刑事犯罪之故意問題【5】，其已非本文之探討範疇。

3.2 「道路使用正當性」之內涵

所謂「道路使用正當性」，則指道路主管機關基於促進道路車流運行效率或行車安全，對特定之用路人資格、車種或駕駛行為…等，所做之管制或限制。其依管制或限制之內容，與保障之法益對象不同，又可區分為：主觀的「身份條件該當性」及客觀的「使用方法正確性」兩種：

（一）「身份條件該當性」

在今日之高速時代，運具之速度顯著提升，對生命之威脅則相對增加，因此，交通系統本身即為一具危險性之系統，但考量整體社會之進步繁榮，該危險相對於其所創造之效益，成為不得不接受之「可容忍危險」【5】。然為降低其危險性，或提昇其效率，創造更大的使用效益，法律乃

要求其使用者，包括用路人與運具車輛，於一般狀況下或特定狀況下，須具有一定或特定的資格條件，始可參與該系統活動，此即為「身份條件該當性」。

根據上述概念可知，「身份條件該當性」所保障者或創造者，其實是一種抽象的社會法益；所預防者，則可說是立法者所擬制的一種抽象危險。前者如公車專用道，限制使用人資格，目的在提升整體交通系統之社會效益；後者如駕駛人駕照或車輛行照，旨在避免危險的增加，換言之，其資格條件限制，其實並不能保證該用路人或車輛，即具有超人的技術水準，或毫無機械上之瑕疵，當然也不能證明不具該資格條件者，必然不具駕駛能力，或已含機械瑕疵，只是考量整體系統之利益，而對用路人或運具加以拘束限制，期能更確保系統之安全，其性質有如刑法中部分之公共危險罪責概念【6】。

「身份條件該當性」依據其所規範之內容、對象，又可分為：「車輛身份條件該當性」與「使用人身份條件該當性」，

- 1、「車輛身份條件該當性」：包括處罰條例第十二條至二十條、二十九條、三十條…等之車輛有效行車執照、機件狀態、載重…等，及其他針對運具車輛身份條件所為之非安全性的交通管理措施，如公車專用道…等。
- 2、「使用人身份條件該當性」：包括處罰條例第二十一條至二十六條、三十一條、三十四條至三十七條…等道路使用人之有效駕駛執照、年齡、精神狀態、犯罪前科…等。

當「車輛身份條件」與「使用人身份條件」，與道路管制或限制措施之內涵相符時，「身份條件該當性」始成立，反之，則成立身份條件不該當，需受行政罰之處罰。但無論「身份條件該當性」是否吻合，均應不影響該用路人於道路上之路權取得，亦即是其雖有違規行為，但在道路上仍應受同等之路權保障，任何人不可恣意侵害之。

(二)「使用方法正確性」

「使用方法正確性」指的是，用路人使用道路之方法或駕駛方式，其所保障之法益依對象，又可分為：相對用路人之生命、身體與財產法益，及其他社會法益。

前者乃指由於用路人不適當的用路方式，將可能創造一個增加風險之道路交通環境，危及他人之安全，形成法規範中不受允許之行為，而需加以規範。包括：不依規定使用燈光（處罰條例 42 條）、獨輪行駛或蛇行（處罰條例 43 條）、坡道蛇行或放空檔（處罰條例 51 條）、不依規定停車（處罰條例 55 條、56 條）、遇紅燈不聯貫停車（處罰條例 58 條 2 款）、路口內停車（處罰條例 58 條 3 款）、事故或故障車未移至路邊（處罰條例 59 條、

62 條 2 款)、其他不依規定事項(處罰條例 60 條 1~3 款)等。

後者則指用路人之行為侵害廣義之社會法益,包括:違規攬客營運(處罰條例 38 條)、不依規定鳴按喇叭(處罰條例 41 條)…等,其破壞的是一個道路秩序、環境噪音污染…等屬廣泛性的社會法益。

由上可知,「使用方法正確性」所保障之法益主體,主要為不特定之其他用路人,少數狀況則為保障廣義社會法益,因此,違反「使用方法正確性」將影響行政罰之成立與否,及民、刑法中之違反保護第三人法律(民 184 條 2 項)、防止危險發生義務(刑 15 條)及其他信賴原則之適用問題,卻不影響行為者之路權取得。

綜前所述,「道路使用正當性」保障之法益均非用路人本身,因此,縱然行為人出現不正當的道路使用情形,應受相關法令約制處罰,但其於該道路上仍受路權原則之保障。舉例而言,機車或小汽車行駛於公車專用道上,雖其身份與該交通管制措施不合,基於維護交通系統之秩序與效率,應對其施行行政處罰(處罰條例 45 條 13 款),但其於行駛過程,仍擁有應有之路權,並不因其身份條件不該當而喪失路權,其他車輛亦不可無視其存在,而任意侵犯其路權,其更得以本於路權之原則,對抗對己身之不當侵害。然而,與「通行權」很大之不同是,「道路使用正當性」並不是路權取得之基礎,因此,此種主觀之道路使用不正當,不妨礙其路權之取得,其於該道路上之行車,仍受路權原則之保障。

四、路權內涵與理論

道路因其資源有限,且為共公眾使用之公共財,故基於管理者維護交通秩序,與每位道路使用者權益之觀點,道路管理者需對道路之使用對象、使用先後等關係進行規範,於是而有道路使用權分配結果的出現【7、8、9、10】。而道路使用權之分配方式,有其一定之原則與常規,或根據交通工程原理,或根據現行法律原則,少數則為習慣或創意的結果,其中大體均已轉化而為現行各種交通安全法規,及道路現場之各項交通管理或管制措施。

4.1 路權之內涵與定義

所謂「路權」,係指人(或車)使用道路(或通行道路)之權利【9】。舉凡未獲此權利者,在該時空下使用或通過該道路,其生命、身體或財產等法益,將不受法律之相關保障,甚至即便未發生事故,亦需受到法律之責罰。

然而,「路權」是一種抽象的權利概念,與一般法律上所稱之「權利」,在本質上略有不同。後者受法律之明確保障,當其受侵害時,被侵害者除得據以提出主張對抗侵害者外,更有相當之救濟管道,以落實保障之實現【3】。反之,前者則為一種「準權利」概念,其受侵害方必須在實際發生自己或他人生命、身體或財產等法益受到實質損害並發生結果時,路權始具有法律上之實質意義,可成為法律上主張的內容,而非在「路權」始受侵害之時,當事人即可立即主張自己

之權益受害，要求排除侵害或損害賠償。

「路權」雖有信賴原則為其法律立論基礎，但其範圍並非漫無限制，更不可能無限延伸。舉例而言，一個幹道直行尚未通過路口之車輛，是無法主張其對下游其他各路口之「路權」的，因此，當超越某一距離範圍以外時，其對相對人之侵入車道行為，將不能再解釋為侵入路權，亦不能再成為路權主張或法律歸責之依據。果如前述，則「路權」的範圍究應界定為何？才可使路權持有人獲得應有之保障，並維護道路交通之暢行目的。

「路權」的範圍應自交通工程之觀點加以分析，並自合理之人類用路與駕駛行為中，用路人「能注意」的能力範圍加以探討，對凡超越此範圍者，即不應再課以注意義務，及預防危險之義務，始可使「路權」之概念，合於一般民刑法之基本理論。

所謂「路權」之範圍，依據道路設計原理【11】及交通法規【12、13】應定義為：「左右以車道範圍為限（處罰條例 45 條 2 款、4 款、12 款）；前方以該車最短停車視距（公路路線設計規範第 3.3 節）或安全跟車距離（處罰條例 58 條 1 款）為限（見圖一、圖二）；後方則以車身尾部為限。」

（一） 左右以車道範圍為限

在交通工程上，自 Greenshield 建立車流理論以來，車道一直為車流分析之基礎，車輛則係依循車道以線性跟車方式運動前進。而在法規上，依據「道路交通管理處罰條例」第 30 條第 2 款、第 4 款及第 12 款，車輛行車應遵循車道而行。因此，路權之左右範圍，應以車道之範圍為限。

（二） 前方以該車最短停車視距或安全跟車距離為限

（1）就首車或單車而言：

公路幾何設計中最短停車視距之設計，乃考慮駕駛人自發現前方路況有危險，至車輛緊急煞停之最短所需停車距離【11】，根據交通工程理論，於此距離內突入之事物，駕駛人實無能力及時反應，並採取適當之措施迴避。因此，基於「法律不能責人所不能」之原則【14】，該距離應劃定為該車之路權範圍，他人不可任意侵入，如此才可確保該車之行車權益。

（2）就從車而言：

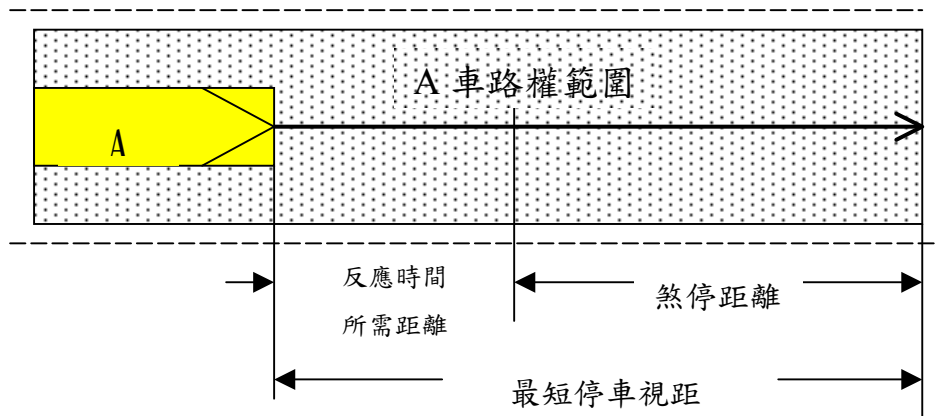
對車隊中之從車，安全跟車距離為其因應前車緊急煞車，避免追撞之最短距離【15】，因此，在此範圍內突入之事物，原則上亦非其能採取適當措施加以迴避的，故應加以保障，使為該車路權之範圍。

（三） 後方則以車身尾部為限

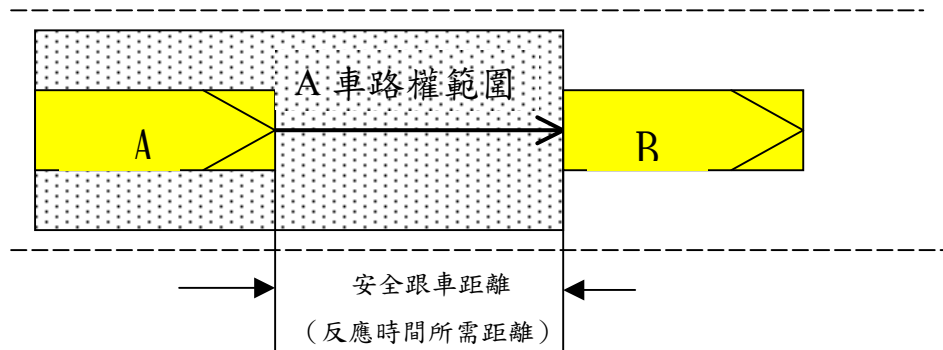
原則上，路權之目的在保障車輛的行進，維持交通系統順暢，因此，

對其後方之路權保障，並無太大意義，故車輛後方之路權應以車身尾部為限。

行人之路權，因現今交通理論中，人行道並無車道化之概念，因此除前後路權範圍仍準上述原則劃定外，左右則以人身為範圍。惟，因行人步行速率低，故可簡化，直接認定該行人所處之空間為其路權範圍。



圖一 單車或車隊首車行進時之前方路權範圍



圖二 車隊從車行進時之前方路權範圍

4.2 路權特有原則

路權之確立係判定責任之重要線索，以往相關文獻及實務工作者，均以路權優先順序【7、8、9、10、16、17】，做為路權理論之結構，路權本質上係「共有」，相關用路人之差異，則在優先順序之間，此殆肇因於道路交通法規之用語使然，如，「轉彎車應讓直行車先行」(道安規則 102 條 2 款)。惟，此路權共有概念，常導致路權歸屬不明，當談及各方所佔之法律地位時，易生混淆。

根據前述，路權持有之車輛(或人)既具有對抗其他人之法律地位，凡對其路權不當侵害，且造成路權持有人(或車)之生命、身體或財產之損失者，均

應負起損害或侵害之民、刑事責任。因此，在一定時空下，路權只能歸屬一方，一旦一方取得路權，則其他人不再可以取得該時空之路權，直俟前一路權持有者之路權範圍脫離該地點，該時空之路權歸屬懸虛時，另一方始可有效取得該時空之路權，是以為道路路權在一地點或在一特定時空下，其路權之歸屬應以單一使用者為原則，以兩人（或車）以上共同持有為例外。

4.3 路權內容之變異

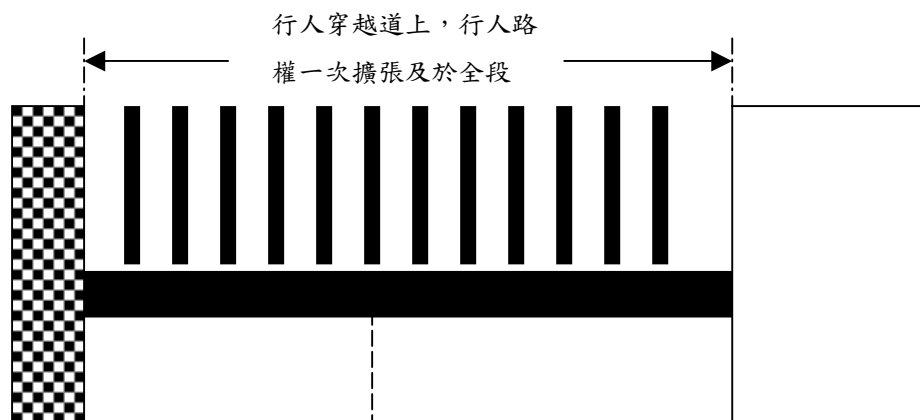
基於道路資源有限，為使有限之資源達到流暢交通之目標，路權在特殊之道路或交通狀況下，其範圍或內容必須作一些調整與改變，其變異的方式包括：

（一）路權限縮

所謂「路權限縮」，係指用路人之路權，在特殊情形下遭到縮減。如，具「停」、「讓」標誌或標線路口之車輛（設置規則 58 條、59 條）、支道車輛（處罰條例 45 條 9 款）、「閃光紅燈」路口之車輛（設置規則 211 條 2 款）、狹峻坡道上下坡車或後到之一方（處罰條例 46 條 2 款）…等。

（二）路權擴張

為有效保障用路人安全，或促進交通之暢行，在少數狀況下，須將路權適度予以擴張，但通常其相對之用路人，會出現路權限縮或路權取消之情形。路權擴張之情形包括：行人行走於無行車管制號誌之人行穿越道上，其路權一次擴張及於整段人行穿越道，以保障行人之用路（處罰條例 44 條 2 款後段）（見圖三）…等。



圖三 行人行走於無行車管制號誌之人行穿越道上的路權擴張

（三）路權共用

指同時有兩者以上之用路人共同使用同一道路空間，形成路權共有。「路權共用」原非路權法理上之樂見，卻為日常交通行為中存在之事實，例如，雙向單車道公路上之對向兩車；汽機車混合車道上之並行機、

汽車；無路肩或人行道之公路上，並行的行人與車輛…等，都必然出現路權共用之現象。

(四) 路權取消

「路權取消」係當道路交通系統顯可預見其危險之發生時，必須強行制止用路人或車輛進行該類之行為，故有路權取消而使其成為歸責之唯一對象，進而防止駕駛人進行該類行為。典型之情形如，平交道上停車（處罰條例 54 條 1 款、3 款）…等。

(五) 路權降等

當道路條件變得惡劣，或大量行人出現，車輛成為侵（加）害方之可能性大幅增加時，必須調整車輛之路權保障程度，以增加相對用路人之保障，而將原有之有效保障路權，變更為相對性的保障性質，增加用路人之注意義務，並要求其負起完全之注意及防止危險結果發生之義務。

典型之路權降等情形包括：工廠、學校、醫院、車站、會堂、娛樂、展覽、競技等場所出入口（處罰條例 44 條 4 款）；雨霧視線不清、道路上臨時發生障礙（處罰條例 44 條 6 款）；鐵路平交道、不良道路交會點（處罰條例 44 條 7 款）…等。

(六) 路權擬制

或為達到緊急救難目的，或為配合實際生活上車輛操作之需要，在特殊情形下，同意對原本無路權者，賦予一個路權，稱為「路權擬制」。其情形包括：緊急救難車輛之逆向行駛（刑法阻卻違法行為）、倒車行為（處罰條例 50 條 2 款）等。

四、結論與建議

4.1 結論

綜合前文所述，我國道路交通法規內容，多僅在規範用路人之遵守義務，而缺乏說明其權利之內容，導致路權概念尚需奠基於信賴原則法理，始建立其理論之內涵。惟，根據民國 84 年最高法院台上字第 5360 號判例之內容，明確要求信賴原則之適用，必須為「汽車駕駛人對於防止危險發生之相關交通法令之規定，業已遵守，並盡相當之注意義務，以防止危險發生，使可信賴他人亦能遵守交通規則，並盡同等注意義務，若因此而發生交通事故，方得以信賴原則為由免除過失責任。」

鑑此，有效釐清交通法規條文之屬性內容，將有助釐清所謂「防止危險發生之相關法令」的內涵，及信賴原則之正確合理運用，使用路人獲得充分合理之保障。

「通行權」、「路權」與「道路使用正當性」為交通法規中相當重要之概念，其中「通行權」是道路主管機關所提供的道路通行允許，依據此一允許，用路人始能有效取得路權。「路權」保障之法益主體為用路人本身之生命、身體與財產法益，因此，其保障不因用路人或車輛之身份條件內容而有差異。

「道路使用正當性」則又分為「身份條件該當性」與「使用方法正確性」，前者所構建的是一個社會秩序及立法者所擬制的抽象危險，是一種社會法益或社會秩序；後者主要則在保障其他相對用路人生命、身體或財產法益。三者保障之內涵不同。而在法律歸責的過程中，須視所違反規範保障的法益主體，是否與事故當事人之受侵害法益一致，才可成為歸責的依據。如此，始可避免法律條文或法理之錯誤引用，造成裁判結果出現偏誤。

4.2 建議

本文雖釐清「通行權」、「路權」與「道路使用正當性」之內容，有助於整體交通法體系概念上的釐清，但「路權」理論仍為實際事故應用中的重要依據，其詳細之內容，仍待後續在學理探討上，更進一步的釐清。

參考文獻

- 1、蔡中志，「道路交通安全法」立法之研究，中華顧問工程司，民國八十六年六月。
- 2、城仲模編，「論公法上之比例原則」，行政法之一般法律原則，三民書局。
- 3、王海南等，法學入門，月旦出版公司，1994年11月。
- 4、林東茂，客觀歸責理論判斷交通事故的刑法責任，84年道路交通安全與執法研討會，中央警察大學，民國84年4月。
- 5、吳宗修，交通過失論，中華民國第二屆運輸安全研討會，民國84年12月。
- 6、褚劍鴻，刑法分則（下冊），台灣商務印刷館，1999年2月。
- 7、陳高村，優先通行路權之探討，警學叢刊24卷2期，民國82年12月。
- 8、陳高村、龍天立，侵權型態事故肇事責任鑑定方法之建立，中華民國第二屆運輸安全研討會，民國84年12月。
- 9、吳宗修、周孟書，路權在那裏？，中華民國第一屆運輸安全研討會，民國83年11月。
- 10、張邱春、劉韻珠、劉昭正，全面推動路權觀念之策略與作法，華民國第六屆運輸安全研討會，民國88年11月。
- 11、交通部，公路路線設計規範，幼獅，民國81年9月。
- 12、道路交通管理處罰條例，民國86年4月。
- 13、道路交通安全規則，民國86年11月。

- 14、林山田，刑法通論，台大法學院，1999年9月。
- 15、Papacostas, C.S., Fundamentals of Transportation Engineering, Prentic-Hall International, Inc., 1987.
- 16、周文生、陳蔚文，道路交通事故肇事原因分析程序之研究，八十八年道路交通安全與執法研討會，民國88年6月11日。
- 17、張漢威，車禍處理與鑑定實務，民國85年10月。
- 18、交通部、內政部，道路交通標誌、標線、號誌設置規則，民國83年7月。