

以線道數劃分路口路權之評析

吳宗修¹ 張惇嘉²

摘要

95年7月1日修訂實施之「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，為更明確用路人行駛無交通號誌或無警察指揮之交岔路口路權判別之順序，增加內容為當不同用路人同樣行駛於幹道或支道時，以其行駛道路之線道數做為路權先後順序之額外依據。以線道數做為路權判別順序之依據，雖可彌補台灣公路系統對幹支道明確劃分之不足，但同時也衍生若干問題。本研究從以線道數訂定無號誌路口路權之源由開始，探討其背後之出發點、與其他條文中定義之不同，以及對用路人判斷之影響。同時藉由部份案例，瞭解用路人遭遇須以線道數判斷路權順序之路口時所產生之問題。除探討以線道數訂定路權之優缺點外，本研究同時嘗試確立一合適之判別方式做為無號誌路口路權之判別標準，以提供用路人更完善及更安全的行車環境。

壹、緒論

路權為用路人使用道路之權利。以動態而言，路權則為行人、車輛行進之先後順序[1]，故路權實為用路人駕駛車輛時行為遵循及責任判定之依據。路權為一準權利之概念，受侵害者需在生命、身體或財產受到實質損害時，始可成為法律上主張之內容，非具有法律上權利之實質意義[2]。故一旦路權受到侵犯，通常伴隨著用路人生命、身體或財產之損失，這些損失不但難以彌補，往往更造成心理及生理上龐大且無法平復之傷害，並使得社會成本增加。是以道路交通法規應明確定義不同行為用路人之路權及其先後層級順序，並排除不同路權間之重疊，以此用路人才得以遵循道路交通法規並行使其路權，進一步形成交通秩序，保障用路人安全並提升運輸系統之效率；而當交通事故發生時，亦能依此對侵害他人路權或路權被侵害之駕駛人進行責任歸屬。

1 交通大學行車事故鑑定研究中心執行長，thwoo@mail.nctu.edu.tw，03-5731998，新竹市大學路1001號

2 台灣大學科際整合法律學研究所碩士生，r96a41020@ntu.edu.tw，0936-972808，台北市大安區泰順街26巷18號5樓

目前我國現行道路交通法規中，雖未明確指出用路人所擁有之路權，但事實上「道路交通管理處罰條例」與「道路交通安全規則」已隱含路權概念：前者對侵犯他人路權或不具道路使用正當性之用路人作出處罰；後者則係指示用路人所應遵循之行為，故「道路交通管理處罰條例」與「道路交通安全規則」之條文內容，在字句上均應符合一致性與邏輯性，用路人才得以瞭解與遵守。但有時即使條文前後具有一致性，卻宥於現實生活中交通行為之複雜，如不符用路人之駕駛習慣及實際道路狀況等因素，使得用路人產生混淆及判斷、遵守上之困難，甚而造成交通事故之發生。

95年7月1日修訂實施之「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，旨在規範無交通號誌或無警察指揮之交岔路口路權判別之順序。修訂前後之條文對照如表1所示。

表 1 修訂前後條文對照表

	修訂前條文	修訂後條文
道路交通管理處罰條例 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。	支線道車不讓幹線道車先行。 <u>少線道車不讓多線道車先行</u> 。車道數相同時，左方車不讓右方車先行。
道路交通管理規則 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。	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。 <u>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</u> ；車道數相同時，轉彎車應暫停讓直行車行；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。

比較修訂前後之條文，乍看之下條文內容僅增加線道數多寡之判別方式，與條文前後邏輯也仍為一致，但實際上其路權判別順序已截然不同。增加以線道數作為路權之依據是否有其必要性、其立論基礎為何、是否符合用路人駕駛習慣並為用路人瞭解與遵守，皆為以線道數作為路權依據時須考量之重要問題。

本文之目的，即在對線道數劃分非號誌化路口路權進行評估與分析。首先探討線道數定義內容，及其對用路人反應時間之影響；其次為線道數與路權判別之關係，分析在現實生活中以線道數劃分路權所產生之問題；最後則希望確立更合適之無號誌路口路權判別方式，以健全道路交通法規，並提供用路人更完善合理、更安全之行車環境。

貳、線道數之定義

欲以線道數作為路權規則之標準，必須對線道數作出明確及嚴謹之定義，同時應確立線道數所涵蓋之線道種類，以減少法律經常解釋之必要。而為了維護法律用語的統一性，同一概念用語也應作相同的解釋[3]。

「道路交通管理規則」第102條末段對線道數之定義為：「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。」上述所謂車道數乃是進入交岔路口之線道，亦即為駕駛人行駛時與其同向之線道，同時此線道數包括各種車道在內，此與一般人對於線道數謂包含來往雙向之車道總數的概念有異。而第98條內容亦提及線道數：「汽車在同向二車道以上之道路(車道數計算，不含車種專用車道、機車優先車道及慢車道)…」此處所謂車道數則並不包括車種專用車道、機車優先車道與慢車道。由於第98條與第102條對車道數定義不同，產生了下述問題：

1. 車道種類計算之困難。
2. 快慢車道分隔線與道路邊線辨析之困難與重要。
3. 線道數定義不一致，易使用路人產生混淆。

首先，「道路交通安全規則」第102條第2款中，車道種類包括了快車道、慢車道、左右轉車道、車種專用車道、機車優先道及調撥車道等等；第98條所謂車道，卻不包括車種專用車道、機車優先車道與慢車道，除非用路人對車道種類相當熟稔，否則在解讀車道之種類時，用路人極容易產生辨識之困難。

其次，快慢車道分隔線為10公分之白色實線，道路邊線為15公分之白色實線。用路人在駕駛車輛時，由於車輛行進時具有速度，加上用路人視線與路面有一段距離，用路人難以用肉眼去辨析10公分與15公分白色實線之差異，此將造成線道數判斷之困難或錯誤。如圖1所示，甲道路兩旁均劃設一條10公分之白色實線，乙道路兩旁均劃設一條15公分之白色實線，卻由於「道路交通安全規則」第102條第2款之定義，甲道路西來向為二線道，而乙道路南來向為單線道。

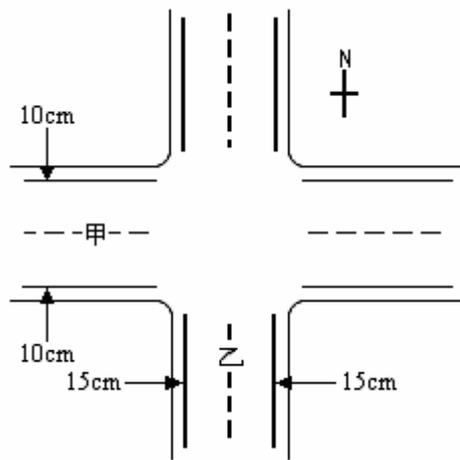


圖 1 快慢車道分隔線與道路邊線辨析之困難

最後，因線道數的定義不一致；「**道路交通管理規則**」第102條第2款為規範汽車行駛至無號誌交岔路口時，在行進、轉彎時，駕駛人所應遵守之規定；而98條乃規範汽車在同向二車道以上之道路行駛時，駕駛人應遵守之規定。是以當駕駛人行駛於道路時，必須依98條規定判斷其所行駛之線道數，而後再進一步判斷是否適用第98條規定；進入無號誌路口時，則須依第102條第二款規定判斷其行駛之線道數。故用路人對線道數須同時存有二種不同概念，並在不同情況下判斷各適用性；又鑑於交通旅次之複雜性，用路人每次進入路口、離開路口進入道路時，常需要迅速重新進行判斷，此種不同概念間之來回轉換，易使用路人產生混淆。

綜合以上所述，由於「**道路交通安全規則**」第98條與第102條中對線道數定義之不同，一旦道路狀況改變，用路人必須先判斷車道之種類，才得以計算其車道數，並進而判斷是否適用第98條規定，或依第102條規定判斷其自身路權，故難以期待用路人在極短時間內作出正確判斷。

參、線道數之判斷對用路人反應時間之影響

「**幹支道**」、「**直行或轉彎**」、「**左右方來車**」與「**線道數**」等路權判別方式，各有其不同特性，用路人需要不同之判斷及反應時間。反應時間乃指用路人從接收路況開始，進行比較與判斷，至決定採取行動為止所需之時間。

四種路權判別方式中，唯**幹支道**不需用路人在進入路口時進行判斷。因透過適當之辨別標誌，如「**停**」、「**停車再開**」、「**讓**」、「**前有幹道**」等，或其對應標線，使用路人在進入無號誌路口前，便得透過標誌標線瞭解自身所在之道路是否為支道，若不為支道，則依信賴原則行使自身路權，而無須於路口作臨場判斷。

「直行或轉彎」、「左右方來車」、「線道數」等三種路權判別方式，則須仰賴用路人行駛車輛接近路口時，依現場狀況作臨場判斷。以直行或轉彎而言，由於用路人在進入路口前已決定要直行或轉彎，故一旦進入路口，便能依他方來車燈號，在短時間內作出對路權之判斷，並決定繼續行進或讓他車先行；以「左右方來車」而言，用路人則能在接近路口時注意其右方來車，由己方車輛與他方來車之相對位置作出判斷。

然而，「線道數」較諸其他三種方式，其反應之過程與時間更為不同。首先，用路人必須確實瞭解「道路交通管理規則」第102條第2款中對線道數定義；其次，用路人對路口是否為一無號誌路口實無期待性，故只能在發現前方為無號誌路口時，始進行判斷之過程。是以，當用路人接近路口時，除了必須當下依線道數定義計算己方車輛所在道路之線道數，同時亦須計算他方來車所在道路之線道數，並在計算完成後再進行多寡之比較。

線道數多寡之路權判別方式，產生了「雙重認識」問題。「幹支道」、「直行或轉彎」、「左右方來車」等三種路權判別方式中，用路人在對自身所在之幹支道清楚瞭解下，能決定其自身之路權地位與駕駛行為，故僅須對他方來車之燈號、方向作認識與辨析；然而線道數之判斷必須同時對己方、他方之車道數作出計算，作雙重之認識，故線道數之判斷時間較其他三者為長。

在修訂後之交通法規下，用路人遇有無號誌路口，須先從「幹支道」先進行判斷，若同為幹支道，則進一步對「線道數」作判斷，依序類推。是以在現實生活中，用路人實為進行一系列之判斷及決策。

如圖2所示，甲車為由西向東行駛直行於單線道路上，另有乙車為由南向北行駛於單線道路上，乙車欲進入路口後右轉，且兩道路之交岔路口未設號誌。此時若採用修訂前之路權判別順序，用路人須進行「直行或轉彎」之判斷；若採用修訂後之路權判別順序，則用路人須依序進行「線道數」及「直行或轉彎」之判斷，故修訂後之路權判別順序明顯需較長之總反應時間。

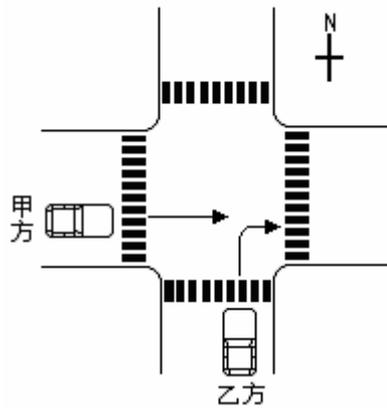


圖 2 直行車與轉彎車交會於線道數相同之路口

如圖3所示，若有甲車為由西向東行駛於單向雙線道路上，且甲車欲進入路口後左轉，另有乙車為由南向北行駛直行於單線道路上，兩道路之交岔路口未設號誌。若採用修訂前之路權判別順序，用路人須進行「直行或轉彎」之判斷；若採用修訂後之路權判別順序，則用路人須先進行「線道數」之判斷。由於「線道數」所需判斷時間較「直行或轉彎」為長，故修訂後之路權判別順序需較長之總反應時間。

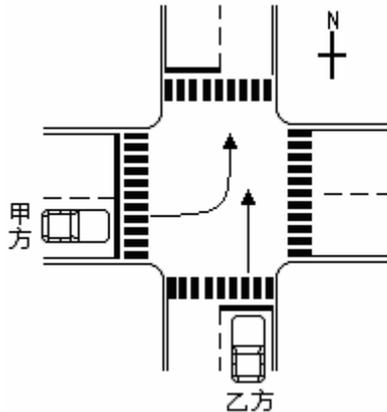


圖 3 直行車與轉彎車交會於路口

如圖4所示，若今有甲、乙兩車同樣行駛於幹支道，且同為直行或轉彎車，其中一車輛為多線道車，一車輛為少線道車。則在修訂前路權判別順序下，兩車須進行「直行或轉彎」、「左右方來車」之判斷；而在修訂後路權判別順序下，兩車須先進行「線道數」之判斷。「線道數」之判斷時間，與「直行或轉彎」加上「左右方來車」之總合判斷時間，因兩者並無法作直觀之比較，須由科學方法或實驗進行研究，故無法斷言何者所需總反應時間較長。

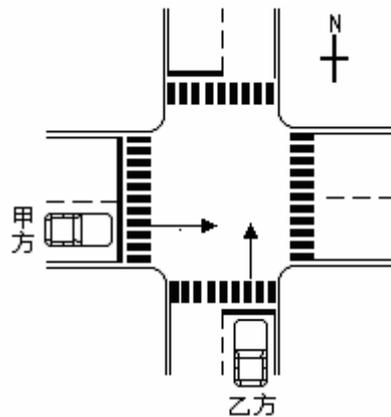


圖 4 兩直行車交會於線道數不同之路口

是以當有兩直行車同樣直行或轉彎時，並無法確定修訂前後之路權判別順序何者總反應時間較長。但能確定的是：除非遇有兩車同樣行駛於幹或支道、同為直行或轉彎車，且一車為多線道車、一車為少線道車之情形，可以更明確化路權歸屬外；其餘情況下，修訂後增加以線道數作為路權判別順序之過程，均需較長之反應時間，且對路權歸屬之釐清並無實益。同時除造成整體運輸系統效率之降低，更因用路人在判斷上之困難，使其反應之延遲，增加用路人通過路口之危險性。

肆、非號誌化路口路權之判別方式

道路交通法規中對非號誌化路口路權之判別方式，必有其蘊含之意旨。本節除歸納路權判別之原則、分析其立法之背後精神外，同時試以此原則檢視以線道數作為路權判別標準之適宜性。

4.1 幹支道、直行或轉彎、左右方來車解決非號誌化路口路權衝突之能力

修訂前之「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 款中，其路權判別之層級依序為：一、幹道車或直行車。二、直行車或轉彎車。三、左右方來車。

探討兩車輛在轉彎或直行、左方或右方來車等不同情形下通過非號誌化路口情形，可設定主車並固定其來車方向，其駕駛行為包括直行、右彎、左彎等三大類，而在每大類下他車又有其不同來向(北方、東方、西方)、不同駕駛行為(直行、右彎、左彎)等 27 種情況，其中有 15 種情況會產生衝突點，亦即有 15 種路權侵害之可能[5]。其中除「對向行駛之左右轉車輛已轉彎須進入同一車道」外，其餘 14 種衝突點都能透過「幹支道」、「直行或轉彎」、「左右方來車」等三種路權順序之指派而得到解決。

如圖 5 所示，當甲乙兩車對向行駛，且甲車為左轉車、乙車為右轉車，此時

會發生「對向行駛之左右轉車輛已轉彎須進入同一車道」之情況，則在修訂後路權判別順序下，因對向行駛之兩車行駛於同一道路上，且一般而言同一道路同為幹道或支道，且線道數亦相同，故線道數之路權判別標準依舊無法解決此情況。又因車流理論中，左轉車先行能減少車隊等待延滯之時間，故「對向行駛之左右轉車輛已轉彎須進入同一車道」須透過指派左轉車先得到路權，形成「路權擴張」[4]，此即「道路交通管理規則」第 102 條第 8 款規定。

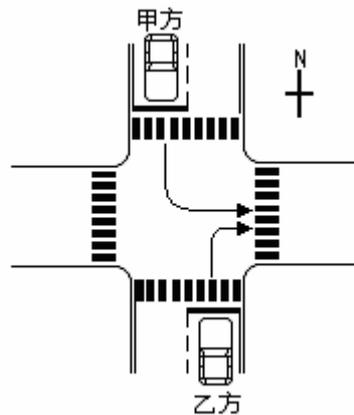


圖 5 對向行駛之左右轉車輛已轉彎須進入同一車道

是以，透過「幹支道」、「直行或轉彎」、「左右方來車」等三種路權判別方式及「道路交通管理規則」第 102 條第 8 款之規範，已能充份解決各種情況下兩車輛通過非號誌化路口路權之衝突，並完成路權之指派。

4.2 幹支道、直行或轉彎、左右方來車劃分非號誌化路口路權之基礎

在交通工程及車流理論中，幹支道之設計乃由於旅運者不同需求。幹道者，機動性高而可及性低，滿足旅運者在短時間內完成遠距旅次；支道者，可及性高而機動性低，滿足旅運者自道路系統到達並進入其目的地。一般而言，幹道具有較大之道路容量、較大之車流量以及較高之車速。故在非號誌化路口，遂透過法規形式責令支道車負擔較高之注意義務，以「路權限縮」之方式，限制支道車輛接近非號誌化路口時，其路權範圍最遠僅止於路口停止線；故支道車應讓幹道車先行。

「路權特有原則」謂在一特定之地點或時空下，路權之歸屬應以單一使用者為原則。對於車輛在非號誌化路口之轉彎，實質上為一種變換車道之行為，故此時須俟車道空間釋出後，轉彎車始得轉入，否則即成立侵入路權；故轉彎車應讓直行車先行。

至於左右方之來車，若兩車同時駛近路口，且速度及至停止線距離相當，但右方車之路權範圍會先行進入預期之衝突點位置，此時左方車之路權範圍卻尚未到達該衝突點位置，右方車遂先取得該處路權，故左方車應讓右方車先行[4]。

為提高運輸系統之整體效率，應確實達到運輸系統之分工設計，如此才能使系統內各部門各司其職以提供旅運之需求。故在非號誌化路口，「幹支道」、「直

行或轉彎」、「左右方來車」等三種路權判別方式中，由於在明確定義路權及路權判別下，皆能達成對交通行為規範之一致性，故路權判別標準之先後次序中，應首重運輸系統效率，賦與幹支道為最優先判別路權之標準。其次，車輛之直行或轉彎行為有其不同物理特性，在車流理論中，車輛依循車道以線性跟車方式運動前進，且直行車流效率較佳；而轉彎車需以摩擦力提供轉彎時之離心力，必須降低其車速，延長通過路口之時間。故為保持路口之順暢及提高車速，以直行或轉彎為第二優先判別路權之標準，並以左右方來車為最後判別路權之標準。

4.3 劃分非號誌化路口路權之原則與精神

「幹道或支道車」為從整體系統之車流觀點出發，為達到系統最大效率所提出之路權判別標準，「左右方來車」為依兩方來車之路權理論而提出之標準，至於「直行或轉彎車」則同時從系統觀點，在考量直行車流具較佳效率以及路權特有原則下，所提出之標準。

故上述三種路權判別方式主要依據為車流理論與路權理論。其中路權理論更可謂立足於「道路通行權」及「信賴原則」之上[2]。通行權乃在特定時空下，基於規劃概念之因素，允許或不允許車輛、行人之通行，當道路提供通行之允許，車輛才基於該允許取得路權。信賴原則意指行為人於行為時有權假設其他社會生活參與者會盡其規範上之義務，並在此一信賴之基礎上為行為之反應[7]。故劃分非號誌化路口路權之原則事實上即為車流理論、道路通行權與信賴原則。

車流理論在保證道路系統之效率，道路通行權為確立道路如何為用路人所使用，信賴原則使吾人能透過社會分工達到社會利益之目的。而道路交通法規則作為手段，強化這些原則；嚴謹的條文規範，才能真正使這些原則實現於日常生活中。進一步究其原則背後之精神，便不難發現其精神便是在追求生命安全、交通秩序與交通效率，簡言之，便是在追求社會最大利益。

4.4 以線道數劃分非號誌化路口路權之功能

修訂後之「道路交通管理處罰條例」第 45 條第 9 款與「道路交通安全法規則」第 102 條第 2 款中，其路權判別之層級依序為：一、幹道車或直行車。二、線道數多寡。三、直行車或轉彎車。四、左右方來車。

以「線道數」而言，車輛行駛於進入非號誌化路口所在之線道數，其主體為道路設計，不若「直行或轉彎車」、「左右方來車」等牽涉到進入路口之車輛運動，故線道數之多寡，並不會隨時主動引發路權之消長。欲以線道數判別路權，需對於位在少線道數之車輛路權作出路權限縮，使其接近非號誌化路口時，其路權範圍僅止於路口停止線，並讓多線道數之車輛先行，並責令少線道數之車輛負擔較高之注意義務。故路權理論並非以線道數劃分路口路權之源由。

在路權判別方式之層級中，層級後者對前者具有補充作用，例如，當幹支道之設計無法對所有進入非號誌化路口車輛情形，皆作出路權先後順序指派時，便須尋求下一位階之路權判別方式。故對於修訂後之「道路交通管理處罰條例」與

「道路交通安全規則」而言，「線道數」應當對於「幹支道」之判別方式具有補充作用，亦即有兩種可能：一、幹支道作為路權判別依據之不足，需以線道數多寡作為後一層級之判別依據。二、彌補道路系統中幹支道設計之不足。

然而，由 4.1 節所述，即使不以線道數作為路權判別之依據，直行或轉彎車及左右方來車之判別順序與「道路交通管理規則」第 102 條第 8 款規範已能解決所有路口衝突點路權之指派，故無其可能性。是以，以線道數作為彌補幹支道設計之不足具有較高之可能性。

台灣地區由於都市計畫及都市更新之不足，處處可見路、街、巷、弄之交錯設計，且均未明確劃分相對之幹支道，而幹道與支道最大不同即在於車流量大小，並因追求道路系統效率才優先指派路權予以幹道用路人；若有一路權判別標準要彌補幹支道設計不足，則該標準必須能彌補幹支道之分別，亦即補充幹支道分辨車流量大小。故要以線道數作為彌補幹支道設計之不足，必須建立在「多線道之車流量高於少線道之車流量」假設上，才符合劃分路權原則中的車流理論。

但即使一道路之車流量高於另一道路之車流量，卻由於線道數根本定義之問題，並不能保證行駛於車流量高之道路之車輛能得到路權。如圖 6 所示，雙向各一線道之甲道路，與未以分向線劃分線道之乙道路交會於一無號誌路口，縱然甲道路具有較大之車流量，但與乙道路相較，兩者皆因「道路交通安全規則」第 102 條對線道數之定義，同樣被計算認定為單線道，明顯未達到原欲以線道數彌補幹支道設計不足之目的。

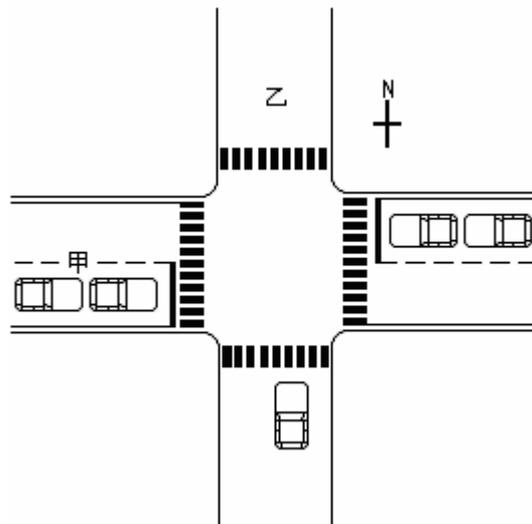


圖 6 同為單線道但車流量不同之兩道路

事實上，線道數所代表之道路容量因牽涉到道路拓寬或都市更新等計畫，影響的範圍極廣，所耗費成本高，故其變更可能性較低；但幹支道設訂卻可因政策、商業發展等因素而變動，所耗費成本低。故對於交會於一非號誌化路口之兩道路，何者為幹道、何者為支道並無一定必然規矩；幹支道之設訂並非為可計數、排序且絕對之概念，而是建立在客觀之相對概念上，須以工程方法確立道路之容量及

使用量，才得以作為設訂幹支道之依據。

故以幹支道劃分非號誌化路口路權，實質上具有動態及可更新之概念；而以線道數作為劃分非號誌化路口路權依據，卻因無法因時制宜作出修正，亦無法保證「所有多線道之車流量皆高於少線道之車流量」，遂失去其效果，也失去其達成社會利益之目的。

伍、結論與建議

5.1 結論

道路交通法規與每個人的生活習習相關，是以任何條文之修訂除了條文內容之邏輯性外，更須考量現實生活中用路人之駕駛習慣、接受度，以及實際道路之狀況。以路口線道數作為路權判別之標準，其彌補道路系統幹支道設計不足之出發點是值得肯定的，但同時線道數定義除引起用路人之混淆，亦使用路人作雙重認識而增加用路人的反應時間，又因線道數無法完全反應車流量之大小，而未達到其彌補幹支道設計之目的。故以線道數作為劃分路口路權依據之做法，絕對需要主管機關再行謹慎之研商。

5.2 建議

本文對劃分非號誌化路口路權順序之建議分述如下：

1. 近期目標

移除現行道路交通法規中，與線道數相關之條文與內容，並以原有「幹支道」、「直行或轉彎」、「左右方來車」等三種方式作為路權判別順序之依據，除去現階段用路人因線道數所造成判斷上之困難及混淆。

2. 長期目標

以交通工程方法確立道路之車流量，明確界定道路間幹支道的分別，並設置幹支道之標誌或標線，使所有用路人皆能明確地按照標誌或標線行駛。

若所有幹支道皆能明確設計並透過標誌標線告知用路人，則用路人就能依信賴原則進行其駕駛行為，而無須至路口時作臨場判斷，除可減少通過路口時間、增進整體交通系統效率，更可減少用路人因「禮讓路口」(courtesy corners)所產生之可能危險，使用路人均得以享用效率更佳、更為安全之行車環境。

參考文獻

- [1] 吳宗修、周孟書，「路權在哪裡？」，中華民國第一屆運輸安全研討會，民國83年11月。
- [2] 湯儒彥，「通行權、路權與道路使用正當性」，經社法制論叢，第27期。民國90年1月。
- [3] 王澤鑑，「民法總則」，第55頁，民國95年8月。
- [4] 湯儒彥，「論道路交通路權之變化」，經社法制論叢，第30期，民國91年7月。
- [5] 吳宗修、胡友維，「以線道數劃分路口路權順序之探討」，95年道路交通安全與執法研討會，民國95年9月。
- [6] 湯儒彥，「從過失理論探討道路的路權內涵」，1-9頁，都市交通季刊，第十五卷，第四期，民國89年12月。
- [7] 黃榮堅，「交通事故責任與容許信賴」，月旦法學雜誌，第50期，民國88年7月。