

無號誌路口車禍之爭議

一、前言

二、法規內容

三、路權優先通行順序

四、案例研討

五、肇事責任認定標準之區分

六、結語

社長 張漢威

一、前言

無號誌路口車禍之比例，約佔事故總數 30 %以上，尤其是在都市以外之地區，所佔比例更高。在日本約佔總事故數 28.9 %，大陸更是無法統計，但是無號誌路口，仍具有路權優先通行順序之規定或應遵守的規則，實務中，由於無號誌路口複雜多變，標示、標誌或標線顯示不易或不清楚，常造成諸多爭議，各說各話。由於路況不明，處理警員、理賠人員或司法單位，常以應注意、能注意、疏予注意予以論肇因、肇責而結案。對守法者而言，實屬不公及不合理，對保險人而言，肇責愈輕愈好，因為比例小，賠的少，保險公司可獲利。對被保險人而言，肇責愈重愈好，因為比例大，保險人負擔多，自然可分擔被保險人之負擔。因此保險人與被保險人之關係，常靠保險人負擔多寡，來建立彼此之間之業績與權益，實屬不合理、不合法，但卻也有屬合情的不正常現象，此乃爭議之焦點。

二、法規內容

- (1) 行經無號誌路口，均應減速慢行並做停車準備。

由於無號誌路口事故比例甚高，且多為重傷害事故，因此道安規則第 93 條 2 款規定「行經……無號誌路口車……均應減速慢行或隨時停車之準備。」換句話說，不論來自哪一個方向的車輛，均應減速慢行並隨時做停車準備。

- (2) 行經無號誌或號誌故障的路口且沒有交通警察指揮，左方車應讓右方車先行。

用路人通常不知道左方車應該讓右方車先行的規定，根據道安規則第 102 條 2 款規定「車輛行至無號誌路口或號誌故障，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，左方車應讓右方車先行。」這項規定是定義注意方與禮讓方最重要的依據。

- (3) 行車時，均應依路口增設的標誌、標線指示。

交岔路口有大有小，有的在住宅區、學校區或醫院等特殊環境，因此某些路口會增設減速、禁聲、禁止進入、禁止通行、限制通行等標誌或標線，以保障該地區的安寧與安全。然而根據道安規則第 102 條第 10 款規定，「交岔路口因特殊需要另設有標誌、標線者，並應依指示行車。」也就是說，行經增設標誌或標線的路口時，均應依照指示行車。

- (4) 汽車行近行人穿越道前，應減速慢行；遇有行人穿越，行人優先通過。

行人穿越道是最具權威的路段，依道安規則第 103 條規定「汽車行近行人穿越道前，應減速慢行，遇有行人穿越時，無論有無交通警察指揮或號誌指示，均應暫停，讓行人先行通過。」所以，任何車輛在此路段發生的交通事故，都應負事故的全部責任。

- (5) 無號誌路口，慢車應讓汽車優先通行。

慢車（包括腳踏車、電動輔助自行車、三輪貨車、手拉貨車或板車、牛車等）算是弱勢的用路人，是最不優先的交通工具。並且根據道安規則第 125 條第 2 款規定「無號誌路口，應減速慢行，看清左右確無來車，在不妨礙汽車通行之情況下，迅速通過。」因此在無號誌路口，慢車應讓汽車優先通行。

- (6) 行人應走人行道或靠邊走。

快車道、慢車道都無行人行走的空間，更不能橫越道路。依據道安規則第 133 條規定「行人應在人行道行走或靠邊行走。」因此，行人除了在設有斑馬線的路口外，都應走人行道或靠邊行走。

- (7) 行人應該遵守的規定多，必須小心用路。

行人亦是弱勢的用路人之一，應該遵守的規定很多，包括道安規則第 134 條第 1 款：「設有行人穿越道、人行天橋或人行地下道者，必須經由行人穿越道、人行天橋或人行地下道穿越，不得在其一百公尺範圍內穿越道路。」第 4 款：「行人穿越道設有行人穿越專用號誌者，應依號誌之指示迅速穿越。」第 5 款：「在未設有行人穿越道亦非禁止穿越之路段穿越道路時，應注意左右無來車，始可小心迅速穿越。」等等規定，因此行人必須小心用路，因為速度快的汽車，反應時間與距離都比行人長，只有行人自身多加注意，才能減少事故發生。

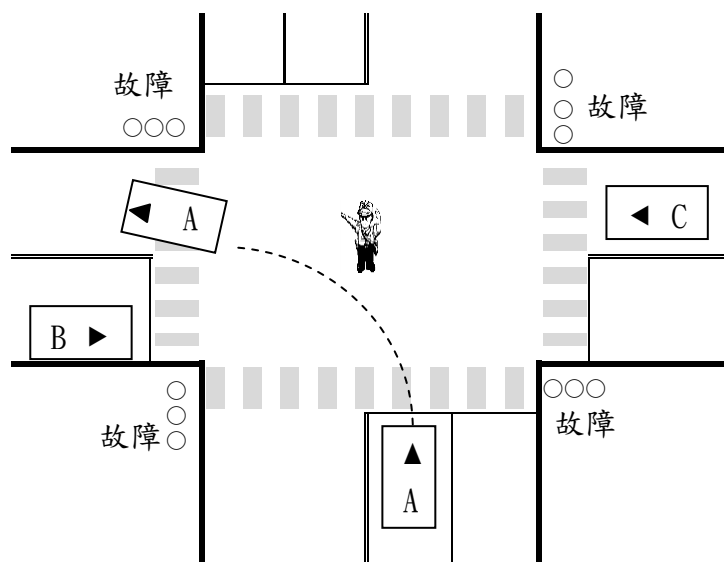
三、路權優先通行之順序

第(1)	警察指揮	行進或停讓
第(2)	行人穿越道	注意或停讓
第(3)	標誌標示標線	注意或停讓
第(4)	支道車應讓幹道車先行	停 讓
第(5)	未劃幹、支道或同為幹道或支道，轉彎車應讓直行車先行	停 讓
第(6)	未劃幹、支道或同為幹道或支道，如同為直行車或轉彎車，左方車應讓右方車先行	停 讓
第(7)	無號誌路口，均應減速慢行，作隨時停車之準備	注意或減速

四、案例研討

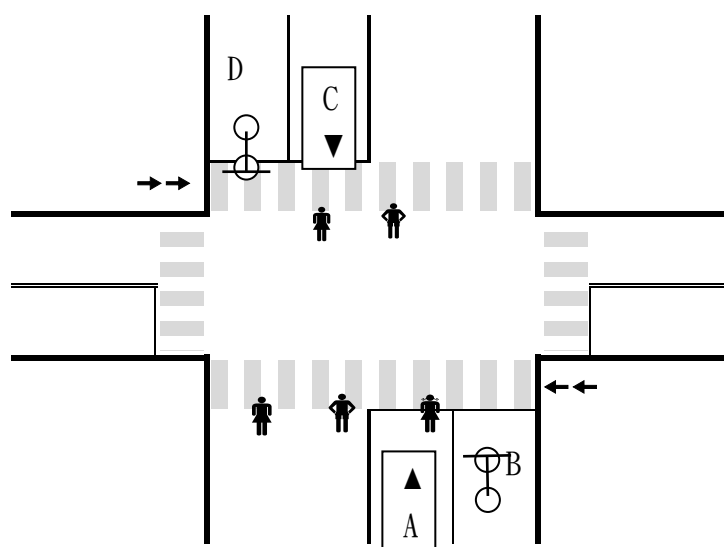
例(1)

警察指揮，A 車先行。



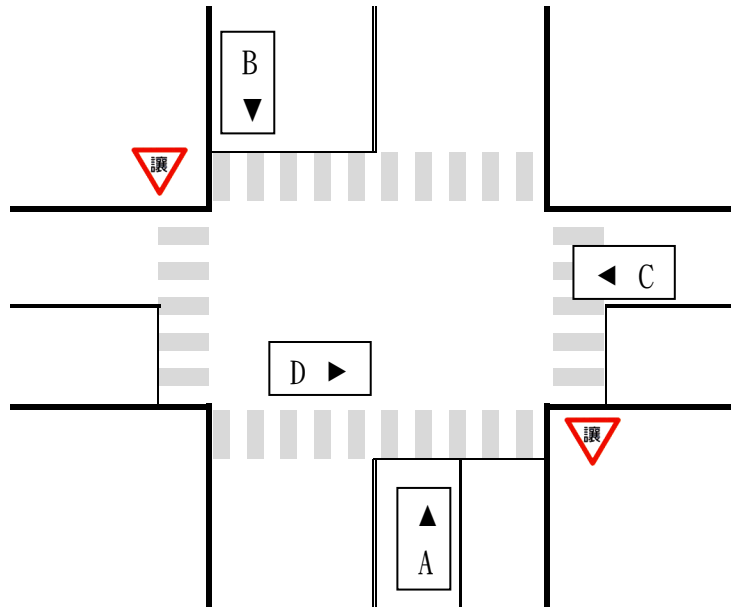
例(2)

行人穿越道，行人優先通行。



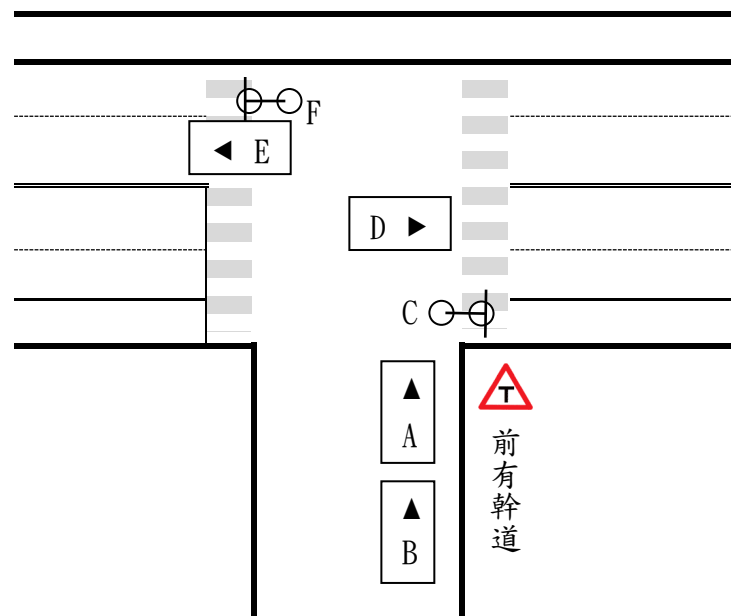
例（3）標誌

▽讓字標誌為支道，
A 車、B 車應停讓，
D 車、C 車先行。



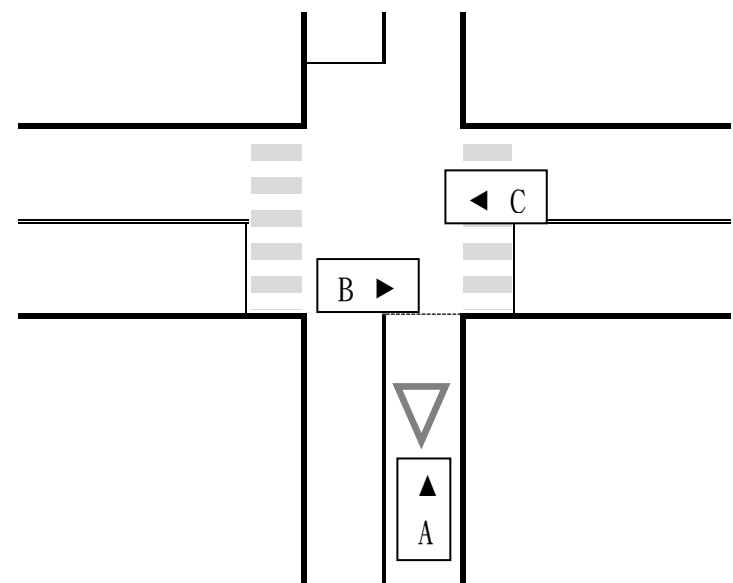
例（4）標示

△T 前有幹道，
A 車、B 車為支道車，
C、D、E、F 車為幹道車。



例（5）標線

▽為讓字標線、為支道，
A 車為支道車，
B 車、C 車為幹道車。



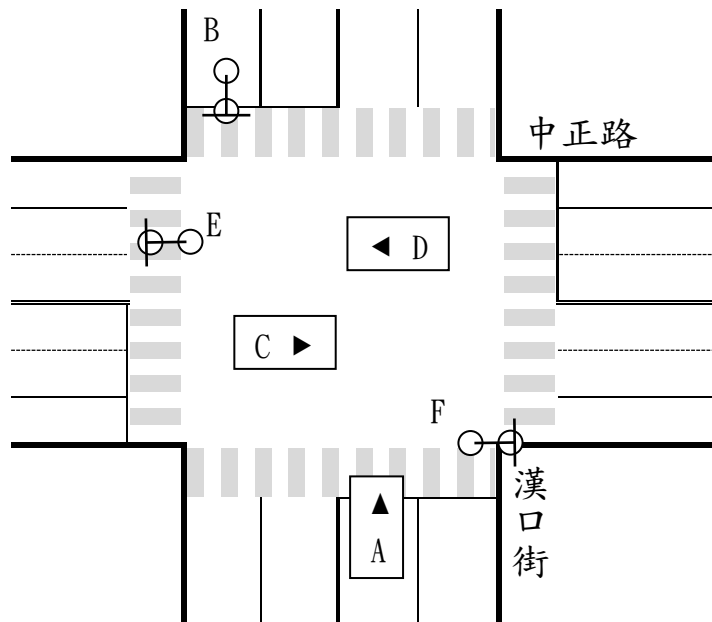
例（6）幹道

（市府公告）

中正路為幹道，

漢口街為支道車，

C、D、E、F 車為幹道車。

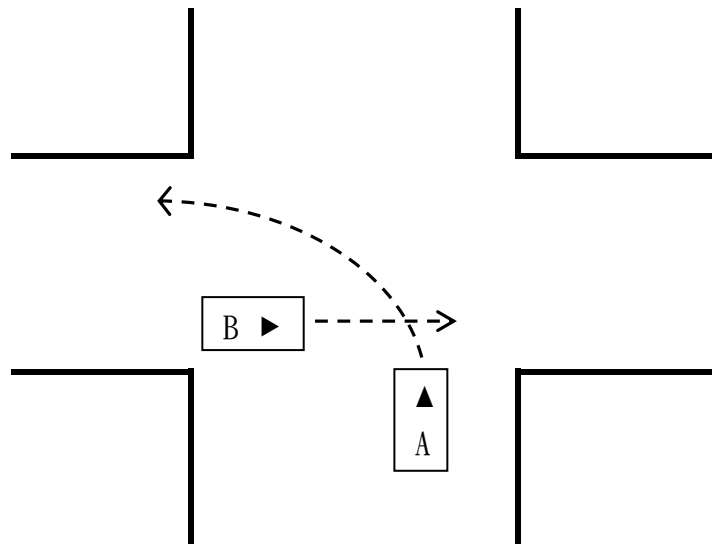


例（7）

同為幹道或支道，

A 車為轉彎車，

應讓 B 直行車先行。



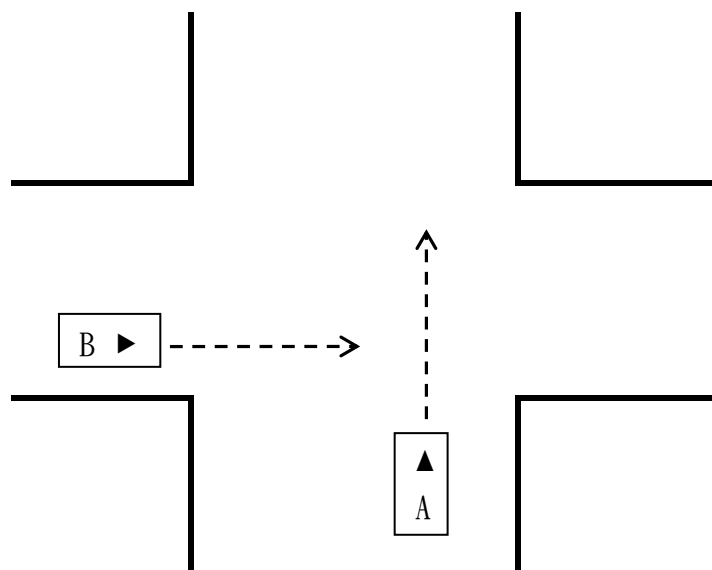
例（8）

同為幹道或支道，

A 車、B 車為直行車，

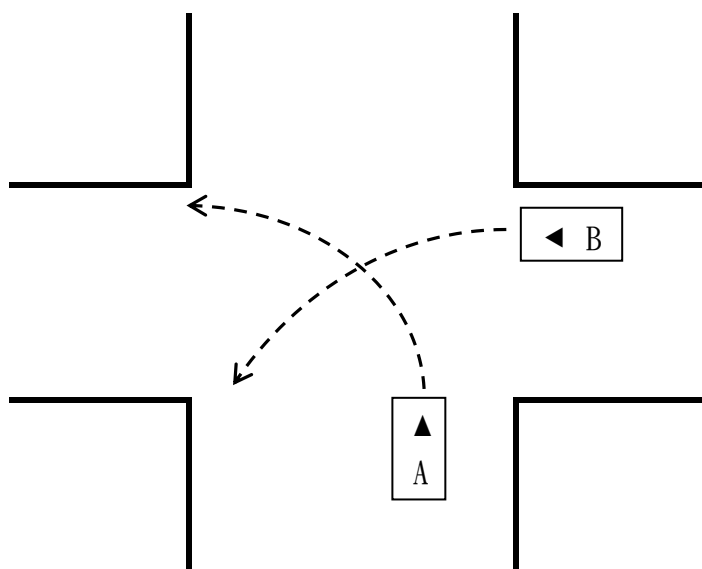
B 車(左方車)應讓

A 車(右方車)先行。



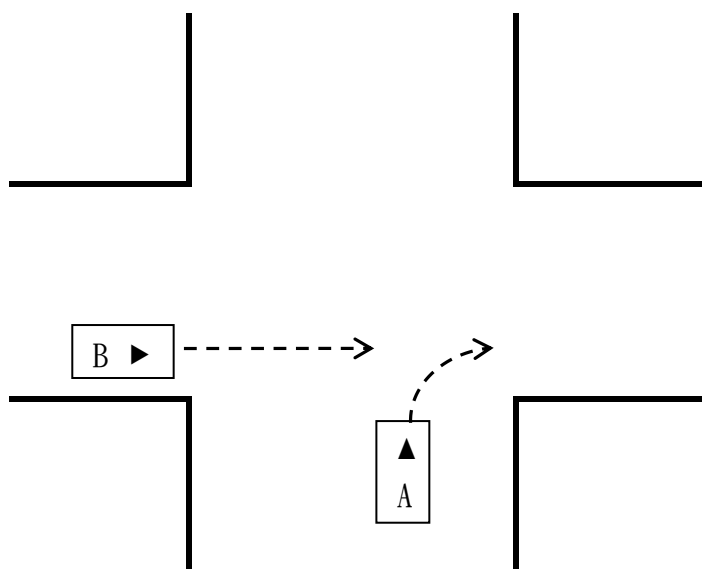
例（9）

同為幹道或支道，
A、B車左轉，同為轉彎車，
A車(左方車)應讓
B車(右方車)先行。



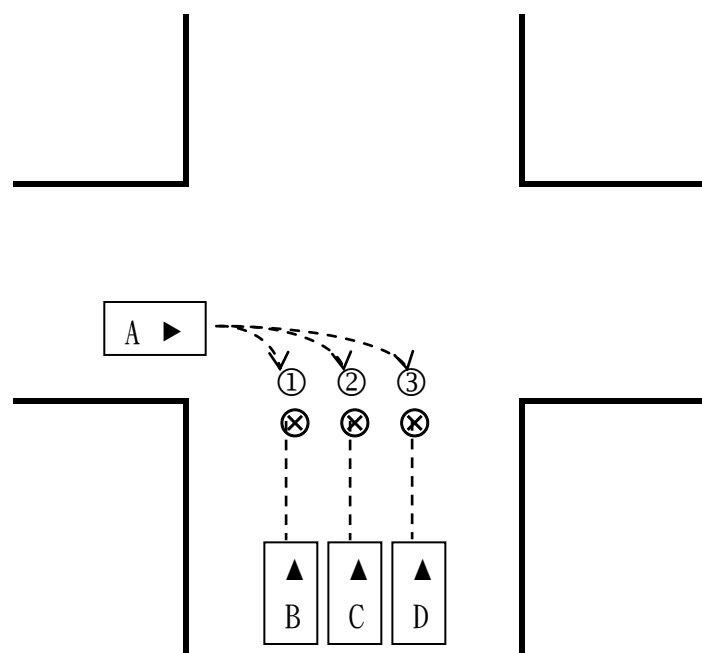
例（10）

A車為轉彎車，B車直行，
A車應讓B車先行。



例（11）

- ① A車與B車撞在①點，
B車偏左行駛。
- ② A車與C車撞在②點，
A、B車均未靠右行駛
- ③ A車、D車撞在③點，
A車右轉彎偏左行駛。



五、肇事責任認定標準之區分

狀況	行 車 經 過 分 析	停 讓 方	注 意 方
1	基本原則	50 % 以上	50 % 以下
2	停讓方未注意，未停讓撞注意方	70 % 以上	30 % 以下
3	注意方未注意，撞停讓方	60 % 以上	40 % 以下
4	停讓方未注意，未停讓且超速撞注意方	90 % 以上	10 % 以下
5	注意方未注意，且超速撞未停讓方	50 % 以上	50 % 以下
6	停讓方未注意、未停讓，且超速撞已完成通過之注意方	100 % 以上	0 %
7	注意方未注意、且超速，撞未停讓方已完成通過	0 % 以上	100 % 以下
8	停讓方未注意、未停讓，且酒醉撞注意方	100 % 以上	0 %
9	注意方未注意，且酒醉撞未停讓方	10 % 以上	90 % 以下
10	注意方未注意，且酒醉撞已停讓方	0 % 以上	100 % 以下
11	停讓方與注意方皆未注意、且超速	60 % 以上	40 % 以下
12	停讓方與注意方皆未注意、且酒醉	100 % 以上	100 % 以上
13	若一方未達考照年齡，則肇責增加	20 % 以上	10 % 以下
14	汽車若撞行人（有行人穿越道）	100 % 以上	0 % （行人）
15	汽車若撞行人（無行人穿越道）	60 % 以上	40 % 以上 （行人）
16	汽車若撞慢車	60 % 以上 （慢車）	40 % 以下 （汽車）
17	汽車若超速、未注意，撞慢車	20 % 以上 （慢車）	80 % 以下 （汽車）

18	汽車若酒醉、未注意，撞慢車	0 % 以上 (慢車)	100 % 以下 (汽車)
----	---------------	----------------	------------------

肇事責任為任意險理賠及保險人代位求償之主要依據，雖差之10~20 %，但視保額之多寡，受害者之程度，確有可能在百萬以上。因此更應嚴謹看待此一問題，以維用路人權益。

無號誌路口皆有減速、注意、隨時作煞停準備之義務，因此皆不能發生車禍。若如果你是撞人方，無論你是幹道或支幹，你將會分擔肇責；若如果你是被撞方，你已注意且即將通過路口，未超速、未酒醉（即正常行駛），你將不負擔肇事責任；若如果你是停讓方，即使你是被撞方，但因你未遵守「停讓」之規定，你仍要負擔部份責任，除非可證明你已停讓，且即將通過，才遭未注意、且超速之注意方撞及，得視路況：①路寬②能見度③路口景況……等，有可能禮讓方不必負擔任何肇責。

六、結語

無號誌路口路權優先順序之建立，非常重要，且影響因素甚為複雜必須考慮下列主要因素：

- | | | |
|--------|-------------|---------|
| ①停讓方 | ⑤路口之寬度 | ⑨有無完成通過 |
| ②注意方 | ⑥路口之景況 | ⑩誰撞誰 |
| ③有無預見 | ⑦有無酒醉（反應能力） | |
| ④雙方之速度 | ⑧誰先進路口 | |

其實，綜括來說就是教育成果或稱之文化水準，交通問題主要解決之道，就是尊重對方、禮讓對方，優先順序由政府訂定，習慣養成由用路人深切體會，才能做到注意、禮讓，行車有序、通行順暢、平安回家，望用路人深思、反省與遵守。