

訴 願 人 ○○○

訴 願 人 ○○○

訴 願 人 ○○

共同訴願代理人 ○○○律師

原 處 分 機 關 臺北市交通管制工程處

訴願人等 3 人因交通標誌事件，不服原處分機關民國 109 年 7 月 31 日設置之交通標誌，提起訴願，本府決定如下：

主文

訴願駁回。

事實

本市大同區○○路、○○街口（下稱○○路、○○街口；合稱系爭路口），○○路東往西方向，原規劃機慢車得逕行左轉或以兩段式左轉進入○○街。嗣臺北市政府交通局（下稱交通局）以系爭路口係民國（下同）109 年第 1 季多事故地點，且近 1 年共發生 79 件交通事故，爰於 109 年 7 月 8 日邀集相關單位至現場會勘，並作成請原處分機關調整系爭路口之○○路東往西方向為機慢車兩段式左轉進入○○街。原處分機關乃依上開會勘結論，依道路交通標誌標線號誌設置規則第 65 條第 1 項等規定，於 109 年 7 月 31 日於系爭路口設置機慢車兩段左轉之標誌（下稱系爭標誌）。訴願人等 3 人不服，於 109 年 8 月 28 日經由交通局向本府提起訴願，9 月 17 日補正訴願程式，並據原處分機關檢卷答辯。

理由

- 一、本件訴願書雖記載：「……訴願人……等因機慢車兩段左轉標誌之設置事件，不服臺北市政府交通局……於○○路、○○街口劃設機慢車兩段左轉標誌……提起訴願……。」惟系爭標誌之設置機關為原處分機關，揆其真意，係對原處分機關於系爭路口設置系爭標誌不服，合先敘明。
- 二、按道路交通管理處罰條例第 3 條第 1 款、第 5 款規定：「本條例用詞，定義如下：一、道路：指公路、街道、巷衖、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方。……五、標誌：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而以文字或圖案繪製之標牌。」第 4 條第 1 項、第 3 項

規定：「道路標誌、標線、號誌及其他相關設施之設置與管理，應提供車輛、大眾捷運系統車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅並確保交通安全。」「前項道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定、樣式、標示方式、設置基準及設置地點等事項之規則，由交通部會同內政部定之。」

市區道路條例第 4 條規定：「市區道路主管機關：.....在直轄市為直轄市政府.....。」

道路交通標誌標線號誌設置規則第 2 條規定：「標誌、標線、號誌之設置目的，在於提供車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅及促進交通安全。」第 3 條第 1 款規定：「標誌.....之定義如左：一、標誌：以規定之符號、圖案或簡明文字繪於一定形狀之標牌上，安裝於固定或可移動之支撐物體，設置於適當之地點，用以預告或管制前方路況，促使車輛駕駛人與行人注意、遵守之交通管制設施。」第 4 條第 1 項規定：「標誌、標線、號誌之設置、養護及號誌之運轉，由主管機關依其管轄辦理之」第 5 條規定：「本規則所稱主管機關，指公路主管機關、市區道路主管機關及警察機關。」第 65 條第 1 項規定：「機慢車兩段左（右）轉標誌『遵 20』、『遵 20.1』，用以告示左（右）轉大型重型機車以外之機車或慢車駕駛人應遵照號誌指示，在號誌顯示允許直行時先行駛至右（左）前方路口之左（右）轉待轉區等待左（右）轉，俟該方向號誌顯示允許直行後，再行續駛，以兩段方式完成左（右）轉。本標誌設於實施機慢車兩段左（右）轉路口附近顯明之處，並配合劃設機慢車左（右）轉待轉區標線。」

臺北市政府 98 年 11 月 24 日府交治字第 09833044100 號公告：「主旨：公告本府主管業務委任事項，並自 99 年 1 月 1 日起生效。.....公告事項：.....二、本府將下列業務，除道路交通標誌標線號誌設置規則中有關停車場劃線事宜及監督事宜之本府權項事項外，委任本市交通管制工程處，以該處名義執行之：.....（四）道路交通標誌標線號誌設置規則中有關道路交通標誌、標線、號誌及安全設施等之設置及監督事宜。」

三、本件訴願理由略以：

- （一）交通局評估系爭路口近一年發生之 79 件事故碰撞型態，僅有 16 件係機慢車自外側車道違規左轉所致，原處分機關未考量其他車禍因素

或加強取締機慢車外側違規左轉，卻以兩段式左轉方式解決，與欲達成之管制目的不合。系爭路口之車禍發生原因，並非未實施兩段式左轉而導致。原處分關未考量其他車禍因素，將造成交通混亂及事故責任加諸於機慢車駕駛人，與平等原則相違背。

- (二) 兩段式左轉，常導致欲直行至右前方待轉格之車輛，與右轉車輛發生碰撞；臺北市增加鋪設腳踏車道後，更壓縮待轉車輛之行駛空間，易與腳踏車發生碰撞。
- (三) ○○路東往西左轉○○街口之待轉格，早已無法負荷尖峰時刻之車流量，車輛將溢出待轉格，妨礙路口淨空，阻礙車輛行駛、影響行人穿越斑馬線之安全。
- (四) 人民習慣採行兩段式左轉，並非設置兩段式左轉標誌之理由，縱開放直接左轉，機慢車駕駛人仍得基於自身駕駛技術及安全因素考量，自行選擇是否採行兩段式左轉，非由禁制規定，懲罰直接左轉之機慢車駕駛人。
- (五) 原處分機關無預警、未事前公告或召開協調會、公聽會，突襲式取消機慢車直接左轉標誌，改設置系爭標誌，無法達成預期管制目的，將造成更嚴重交通問題。原處分機關之管制目的與手段顯不相符，更與平等原則有違，侵害訴願人等人平等利用公路之權利。請撤銷原處分。

四、查交通局於 109 年 7 月 8 日邀集相關單位至系爭路口現場會勘，並作成請原處分機關調整系爭路口之○○路東往西方向為機慢車兩段式左轉進入○○街之會勘結論。原處分機關依該會勘結論，於系爭路口設置系爭標誌。有 109 年 7 月 8 日會勘紀錄及系爭標誌照片等影本附卷可稽，原處分自屬有據。

五、至訴願人等 3 人主張系爭路口之車禍原因，並非未實施兩段式左轉導致；且兩段式左轉常導致欲直行至右前方待轉格之車輛，與右轉車輛發生碰撞；系爭路口之待轉格早已無法負荷尖峰車流量，妨礙車輛行駛、行人穿越馬路之安全；設置系爭標誌，無法達成管制目的，管制目的與手段顯不相符，懲罰直接左轉之機慢車駕駛人，侵害訴願人平等使用公路之權利；原處分機關未事前公告或召開協調會，突襲式改設系爭標誌云云。按交通標誌、標線、號誌之設置目的，在於提供車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅及促進交通安全，揆諸道路交通標誌標線號誌設置規則第 2 條規定

自明。至有無設置之必要，如何設置，設置何種標誌以及在何處設置，均由主管機關考量交通順暢及維護安全之公益等因素而為裁量。本件查：

- (一) 系爭標誌係依道路交通管理處罰條例第 4 條、道路交通標誌標線號誌設置規則第 3 條第 1 款、第 65 條第 1 項等規定設置，以設定個別路段應如何使用，屬公物一般使用之決定，對不特定用路人使用系爭路口產生外部規制效果，並反覆發生，核屬行政程序法第 92 條第 2 項後段規定之行政處分。
- (二) 本件交通局 109 年 7 月 8 日於系爭路口辦理現場會勘，並作成請原處分機關調整系爭路口之○○路東往西方向為機慢車兩段式左轉進入○○街之會勘結論等，已如前述；又本件原處分機關 109 年 9 月 17 日北市交工設字第 1093004159 號函所附答辯書載以：「……理由：……三、……經交通局每季滾動檢討本市多事故路口，於 109 年 7 月 8 日……辦理現場會勘……經分析路口事故逐年增加，且機車直接左轉比例偏高，故決議調整本路口東往西方向機慢車採兩段式左轉，並配合調整相關交通管制設施……故由本處於 109 年 7 月 31 日至本市大同區○○路與○○街口設置機慢車兩段左轉標誌（遵 20），提前告示用路人，以期減少車流複雜性，降低機車左轉事故，增進路口行車安全……於路口顯明之處以及路口前方設置相關標誌……。四、另考量○○路與○○街口為本市前 10 大肇事路口，尤近 3 年交通事故逐年增加，且近 1 年（108/4/1-109/3/31）本路口 79 件事故碰撞型態中，東往西方向事故佔 39 件，其中涉及左轉事故（不分車種）共 23 件，尤以屬機車直接左轉事故達 16 件（佔左轉事故 70%），事故分析中部分機車從直行車右側於接近路口時直接橫越內車道左轉，以致發生機車左轉事故，考量本路口車流量大且含大型車，多數機車不易靠內側騎乘並左轉，倘發生事故將使嚴重情形加劇，故訴願人等主張撤銷○○路與○○街口機慢車兩段左轉標誌……一節，基於安全考量，經評估仍宜維持現況，視地區性與交通流量變化適時檢討相關交通管制措施並予以調整，以維人車通行安全及順暢……。」是原處分機關分析交通事故原因，並依道路交通標誌標線號誌設置規則相關規定，考量上開路況及行車安全等因素，爰作成系爭路口之系爭標誌，並無違誤，亦未侵害訴願人等 3 人平等使用公路之權利。至訴願人等 3 人所稱系爭路口實施

兩段式左轉之各項不利影響等情，亦經原處分機關於上開答辯書陳明將視地區性與交通流量變化適時檢討調整。訴願主張，不足採據。從而，原處分機關所為處分，揆諸前揭規定，並無不合，應予維持。

六、綜上論結，本件訴願為無理由，依訴願法第 79 條第 1 項，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員 袁 秀 慧

委員 張 慕 貞

委員 王 韻 茹

委員 吳 秦 雯

委員 王 曼 萍

委員 陳 愛 娥

委員 盛 子 龍

委員 洪 偉 勝

委員 范 秀 羽

委員 邱 駿 彥

委員 郭 介 恒

中華民國 109 年 12 月 8 日

如對本決定不服者，得於本決定書送達之次日起 2 個月內，向臺北高等行政法院提起行政訴訟。（臺北高等行政法院地址：臺北市士林區福國路 101 號）