

交通部公告  
中華民國 109 年 6 月 17 日  
交路字第 10950068291 號

主 旨：預告修正「道路交通標誌標線號誌設置規則」部分條文草案。

依 據：行政程序法第一百五十一條第二項準用第一百五十四條第一項。

公告事項：

- 一、修正機關：交通部。
- 二、修正依據：道路交通管理處罰條例第四條第三項。
- 三、「道路交通標誌標線號誌設置規則」部分條文修正草案如附件。本案另載於本部全球資訊網站（網址：<http://www.motc.gov.tw/>），「公告事項」網頁。
- 四、對於本公告內容有任何意見或修正建議者，請於本公告刊登公報之日起 60 日內前陳述意見或洽詢：
  - (一) 承辦單位：交通部。
  - (二) 地址：臺北市中正區仁愛路一段 50 號。
  - (三) 電話：(02)2349-2163。
  - (四) 傳真：(02)2389-9887。
  - (五) 電子信箱：ky\_wang@motc.gov.tw。

部 長 林佳龍

## 道路交通標誌標線號誌設置規則部分條文修正草案總說明

道路交通標誌標線號誌設置規則自五十七年十月一日發布施行後，歷經多次修正。為導引視障者安全通過路口及為強化自行車標線導引之辨識性，並為利轉彎車與直行車在路口直行與轉向共用車道之位置識別與辨識機車待轉區需要，爰修正本規則部分條文，共計十六條。本次修正重點如下：

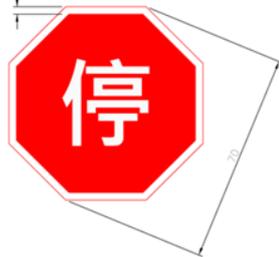
- 一、 考量次要道路與支線道涵意相同，配合道路交通管理處罰條例第四十五條第一項第九款支線道及幹線道用語，爰將次要道路修正為支線道路，幹、支道修正為幹線道、支線道。(修正條文第五十八條、第五十九條、第一百七十二條、第二百十一條、第二百十七條、第二百二十四條、第二百二十六條、第二百二十九條、第二百三十一條)
- 二、 為使機慢車進入停等區時，依照其欲行駛之方向分流，減少不同方向車流交織情形，爰於機慢車停等區內允許繪製縮小型指向線，以利辨識，並簡化標線繪製，將縱向線、橫向線與其他標線合併，減少機慢車行駛於車道線上造成滑倒及減少路面標線的複雜度。(修正條文第一百七十四條之二)
- 三、 考量現行僅以轉彎線導引左轉車輛，而實務上當路口偏移或是屬於快慢車道實體分隔時，則需要導引不同行經路線的行駛方向作為輔助，故將轉彎線名稱修正為路口行車導引線，並配合修正定義。(修正條文第一百八十條、第一百八十九條)
- 四、 為導引視障者通過路口，故於枕木紋行人穿越道線上開放得視需要劃設視障引導標線，並規定該標線劃設原則，以利視障者依循前進。(修正條文第一百八十五條)
- 五、 考量實務上車道寬度足以使汽機車併排行駛時，分岔箭頭無法有效導引車道內右轉車靠右、直行車靠左，造成事故，故增設直線與弧型箭頭分離並列標線，以避免車輛交織產生衝突。(修正條文第一百八十八條)
- 六、 基於自行車路線指示線實務上常因其他車輛干擾，導致自行車駕

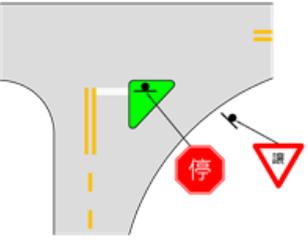
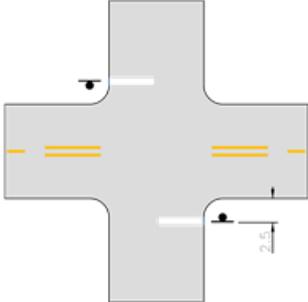
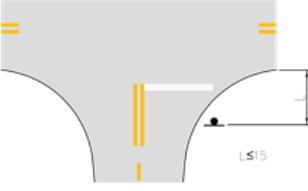
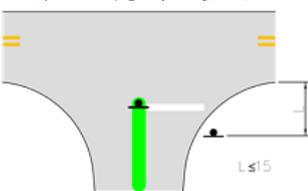
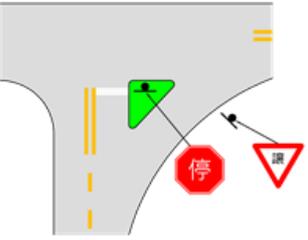
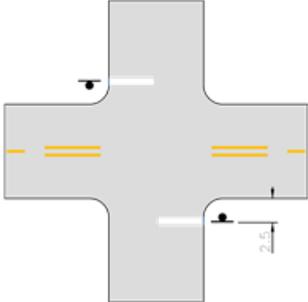
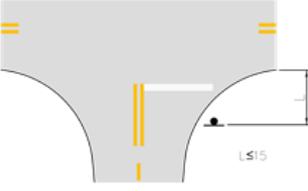
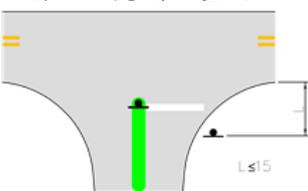
駛人無法辨識情形，為增加自行車路線指示線的可被視性與視覺延續性，爰增訂自行車路線指示輔助線，並規定其劃設原則。

(修正條文第一百八十八條之二)

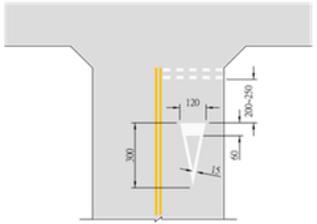
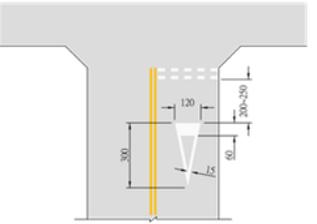
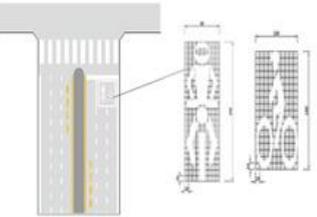
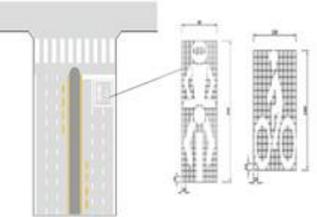
- 七、為避免民眾誤將機慢車待轉區視成停車格位，爰增列得標寫待轉區標字之規定。(修正條文第一百九十一條)

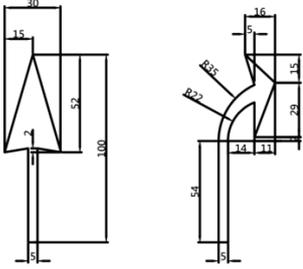
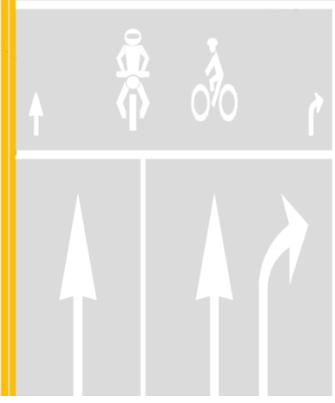
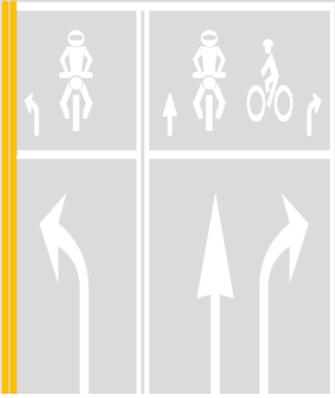
道路交通標誌標線號誌設置規則部分條文修正草案條文對照表

修正條文	現行條文	說明
<p>第五十八條 停車再開標誌「遵 1」，用以告示車輛駕駛人必須停車觀察，認為安全時，方得再開。設於安全停車視距不足之交岔道路<u>支線道</u>之路口。</p> <p>遵 1</p>  <p>(單位：公分)</p> <p>相交道路交通流量相當者，其中任一道路行車速限在每小時六<u>十</u>公里以上，平均日最大八小時進入交岔路口之交通量總和達四<u>千</u>輛以上，或一年內有五次以上交通事故紀錄者，該路口各行車方向均應設置本標誌。</p> <p>本標誌為八角形，紅底白字白色細邊，設置地點應與停止線平齊或附近之處。已設有號誌管制交通之處免設之。並得視需要以附牌標繪英文說明。</p>  <p>(單位：公分)</p>	<p>第五十八條 停車再開標誌「遵 1」，用以告示車輛駕駛人必須停車觀察，認為安全時，方得再開。設於安全停車視距不足之交岔道路次要道路路口。</p> <p>遵 1</p>  <p>(單位：公分)</p> <p>相交道路交通流量相當者，其中任一道路行車速限在每小時六〇公里以上，平均日最大八小時進入交岔路口之交通量總和達四〇〇〇輛以上，或一年內有五次以上交通事故紀錄者，該路口各行車方向均應設置本標誌。</p> <p>本標誌為八角形，紅底白字白色細邊，設置地點應與停止線平齊或附近之處。已設有號誌管制交通之處免設之。並得視需要以附牌標繪英文說明。</p>  <p>(單位：公分)</p>	<p>一、考量本條規定之次要道路與支線道涵意相同，配合道路交通管理處罰條例第四十五條第一項第九款支線道及幹線道用語，爰將次要道路修正為支線道路。</p> <p>二、配合法制用語修正數字表示方式及相關文字。</p>

<p>設置圖例如下：</p>  <p>圖一、槽化路口</p>  <p>圖二、未設置標線之路口</p>  <p>圖三、寬喇叭型路口</p>  <p>圖四、設有分向島之路口 (分向島上增設一面) (單位：公尺)</p>	<p>設置圖例如左：</p>  <p>圖一、槽化路口</p>  <p>圖二、未設置標線之路口</p>  <p>圖三、寬喇叭型路口</p>  <p>圖四、設有分向島之路口 (分向島上增設一面) (單位：公尺)</p>	
<p>第五十九條 讓路標誌「遵2」，用以告示車輛駕駛人必須慢行或停車，觀察幹線道行車狀況，讓幹線道車優先通行後認為安全時，方得續行。設於視線良好交岔道路支線道之路口或其他必要地點。 遵2</p>	<p>第五十九條 讓路標誌「遵2」，用以告示車輛駕駛人必須慢行或停車，觀察幹道行車狀況，讓幹道車優先通行後認為安全時，方得續行。設於視線良好交岔道路次要道路路口或其他必要地點。 遵2</p>	<p>一、考量本條規定之次要道路與支線道涵意相同，配合道路交通管理處罰條例第四十五條第一項第九款支線道及幹線道用語，爰將次要道路修正為支線道路，並將幹道修為幹線道。 二、配合法制用語修正相</p>

 <p>(單位：公分)</p> <p>本標誌為倒三角形，白底、紅邊、黑色「讓」字。設於距離路口五公尺內，已設有號誌管制交通之處免設之。並得視需要以附牌標繪英文說明。附牌圖例如下：</p>  <p>(單位：公分)</p> <p>設置圖例見「停車再開」標誌。</p>	 <p>(單位：公分)</p> <p>本標誌為倒三角形，白底、紅邊、黑色「讓」字。設於距離路口五公尺內，已設有號誌管制交通之處免設之。並得視需要以附牌標繪英文說明。附牌圖例如左：</p>  <p>(單位：公分)</p> <p>設置圖例見「停車再開」標誌。</p>	<p>關文字。</p>
<p>第一百七十二條 讓路線，用以警告車輛駕駛人前有幹線道應減速慢行，或停車讓幹線道車先行。視需要設於支線道之路口，或讓路標誌將近之處，在雙車道路面上，依遵行方向設於右側道之中心部位。</p> <p>本標線線型為白色倒三角形，如路口未設行人穿越道線者，則加繪兩條平行白虛線，間隔三十公分，線段長六十公分，線寬三十公分，間距四十公分。</p> <p>本標線設置圖例如下：</p>	<p>第一百七十二條 讓路線，用以警告車輛駕駛人前有幹道應減速慢行，或停車讓幹道車先行。視需要設於支道路口，或讓路標誌將近之處，在雙車道路面上，依遵行方向設於右側道之中心部位。</p> <p>本標線線型為白色倒三角形，如路口未設行人穿越道線者，則加繪兩條平行白虛線，間隔三〇公分，線段長六〇公分，線寬三〇公分，間距四〇公分。</p> <p>本標線設置圖例如左：</p>	<p>一、配合道路交通管理處罰條例第四十五條第一項第九款支線道及幹線道用語，爰將支道路修正為支線道路、幹道修為幹線道。</p> <p>二、配合法制用語修正數字表示方式及相關文字。</p>

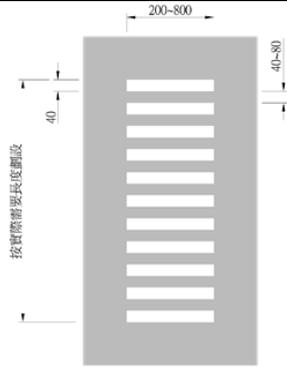
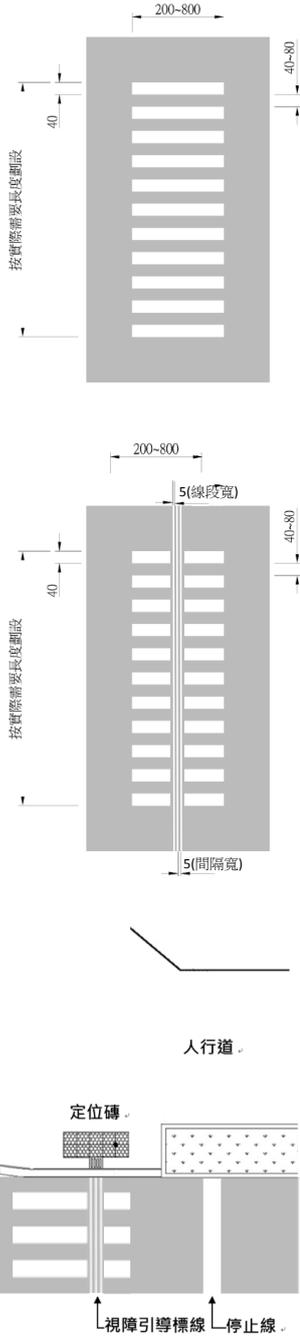
 <p>(單位：公分)</p>	 <p>(單位：公分)</p>	
<p>第一百七十四條之二 機慢車停等區線，用以指示大型重型機車以外之機車駕駛人、慢車駕駛人於紅燈亮時行駛停等之範圍，其他車種不得在停等區內停留。本標線視需要設置於行車速限每小時六十公里以下之道路，且設有行車管制號誌路口之停止線後方。但禁行機車或紅燈允許右轉車道不得繪設。</p> <p>機慢車停等區線，線型為白色長方形，橫向（前後）線寬二十公分，縱向（二側）線寬十或十五公分，縱深長度為二點五公尺至六公尺，並視需要於機慢車停等區內繪設機車及慢車圖案或白色標字，<u>停等區內得繪設縮小型指向線</u>。<u>機慢車停等區部分橫向標線與縱向標線得與鄰近實線共用。</u></p> <p>本標線設置圖例如下：</p> 	<p>第一百七十四條之二 機慢車停等區線，用以指示大型重型機車以外之機車駕駛人、慢車駕駛人於紅燈亮時行駛停等之範圍，其他車種不得在停等區內停留。本標線視需要設置於行車速限每小時六十公里以下之道路，且設有行車管制號誌路口之停止線後方。但禁行機車或紅燈允許右轉車道不得繪設。</p> <p>機慢車停等區線，線型為白色長方形，橫向（前後）線寬二十公分，縱向（二側）線寬十或十五公分，縱深長度為二點五公尺至六公尺，並視需要於機慢車停等區內繪設機車及慢車圖案或白色標字。</p> <p>本標線設置圖例如下：</p> 	<p>一、停等區內得繪製縮小型指向線，可使機慢車進入停等區時，依照其欲行駛之方向分流，達到右轉車靠右停等，直行車靠左停等之效用，以減少不同方向車流交織情形。</p> <p>二、為簡化標線繪製，將縱向線、橫向線與其他標線合併，可減少機慢車行駛於車道線上可能造成滑倒，以及減少路面標線的複雜度。</p>

<p style="text-align: center;">縮小型指向線</p>   		
<p>第一百八十條 指示標線 區分如下：</p> <p>一、縱向標線：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(一)行車分向線。</li> <li>(二)車道線。</li> <li>(三)路面邊線。</li> <li>(四)左彎待轉區線。</li> </ul> <p>二、橫向標線：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(一)枕木紋行人穿越道線。</li> </ul>	<p>第一百八十條 指示標線 區分如下：</p> <p>一、縱向標線：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(一)行車分向線。</li> <li>(二)車道線。</li> <li>(三)路面邊線。</li> <li>(四)左彎待轉區線。</li> </ul> <p>二、橫向標線：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(一)枕木紋行人穿越道線。</li> </ul>	<p>考量現行僅以轉彎線導引左轉車輛，而實務上當路口偏移或是屬於快慢車道實體分隔時，則需要導引不同行經路線的行駛方向作為輔助，故將轉彎線名稱修正為路口行車導引線。</p>

<p>(二)斑馬紋行人穿越道線。                  (三)自行車穿越道線。                  (四)公路行車安全距離辨識線。</p> <p>三、輔助標線：                  (一)指向線。                  (二)路口行車導引線。                  (三)大眾捷運系統車輛行駛界線。                  (四)車輛停放線。                  (五)機慢車左轉待轉區線。                  (六)自行車路線指示線。</p> <p>前項指示標線配合使用標字如下：                  一、「左彎待轉區」。                  二、地名、路名方向指示標字：「往台北」、「往中山路」等。</p>	<p>(二)斑馬紋行人穿越道線。                  (三)自行車穿越道線。                  (四)公路行車安全距離辨識線。</p> <p>三、輔助標線：                  (一)指向線。                  (二)轉彎線。                  (三)大眾捷運系統車輛行駛界線。                  (四)車輛停放線。                  (五)機慢車左轉待轉區線。                  (六)自行車路線指示線。</p> <p>前項指示標線配合使用標字如下：                  一、「左彎待轉區」。                  二、地名、路名方向指示標字：「往台北」、「往中山路」等。</p>	
<p>第一百八十五條 枕木紋行人穿越道線，設於交岔路口；其線型為枕木紋白色實線，線段長度以二公尺至八公尺為度，寬度為四十公分，間隔為四十至八十公分，儘可能於最短距離處銜接人行道，且同一組標線之間隔長度需一致，以利行人穿越。</p> <p><u>視障者有通行需求且穿越距離較長或斜交之路口，於行人穿越線上得劃設視障引導標線，導引視障者通過路口；其線型為三條平行白色實線，寬度為五公分，間隔為五公分，厚</u></p>	<p>第一百八十五條 枕木紋行人穿越道線，設於交岔路口；其線型為枕木紋白色實線，線段長度以二公尺至八公尺為度，寬度為四十公分，間隔為四十至八十公分，儘可能於最短距離處銜接人行道，且同一組標線之間隔長度需一致，以利行人穿越。</p> <p>圖例如下：</p>	<p>為導引視障者通過路口，故新增本標線得視需要劃設視障引導標線，要求該標線應銜接人行道並對準定位磚（導盲磚）之位置，以利視障者依循前進，並新增圖例。</p>

度為零點四至零點六公分。視障引導標線應銜接人行道，並對準人行道之定位磚（導盲磚）位置。

圖例如下：



第一百八十八條 指向

第一百八十八條 指向

一、當車道寬度足以使汽

線，用以指示車輛行駛方向。以白色箭頭劃設於車道上。本標線設於交岔路口方向專用車道上與禁止變換車道線配合使用時，車輛須循序前進，並於進入交岔路口後遵照所指方向行駛。

本標線之式樣，依其目的規定如下：

- 一、指示直行：直線箭頭。
- 二、指示轉彎：弧形箭頭。
- 三、指示直行與轉彎：直線與弧形合併之分岔箭頭。
- 四、指示轉出車道：弧形虛線箭頭。

前項第三款指示直行與轉彎，轉向與直行共用車道寬度為三點五公尺以上時，得於鄰近路口處設置直線與弧形箭頭分離且並列之分流式指向線，兩箭頭間距為零點五公尺至一點五公尺，並得視車道寬度調整。

本標線圖例如下：

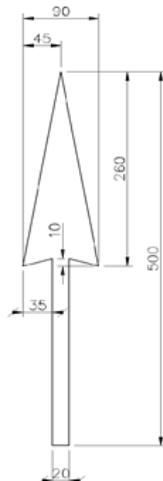
線，用以指示車輛行駛方向。以白色箭頭劃設於車道上。本標線設於交岔路口方向專用車道上與禁止變換車道線配合使用時，車輛須循序前進，並於進入交岔路口後遵照所指方向行駛。

本標線之式樣，依其目的規定如下：

- 一、指示直行：直線箭頭。
- 二、指示轉彎：弧形箭頭。
- 三、指示直行與轉彎：直線與弧形合併之分岔箭頭。
- 四、指示轉出車道：弧形虛線箭頭。

本標線圖例如左：

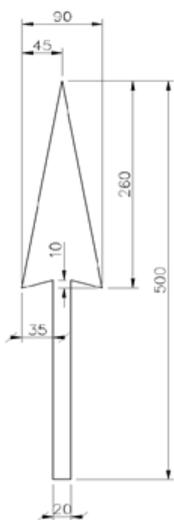
圖一 直線箭頭



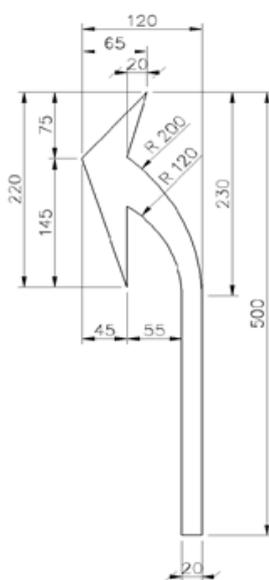
機車併排行駛時，可能造成右轉汽車行駛於車道左側而直行機車行駛於車道右側。因此當兩部車同時行經路口容易產生衝突。

- 二、由於原先分岔箭頭無法有效導引車道內右轉車靠右、直行車靠左，故設計直線與弧形箭頭分離並列。以避免右轉車與直行車交織產生衝突。
- 三、由於汽車寬度為二公尺，機車寬度為零點七公尺，汽車與機車間最小安全行駛間隔為零點四公尺，而車輛與路邊的間距亦為零點四公尺，將其加總後可得為三點五公尺。故建議以車道寬三點五公尺為分流式指向線之設置下限。

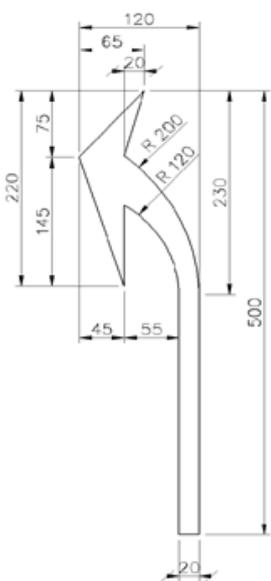
圖一 直線箭頭



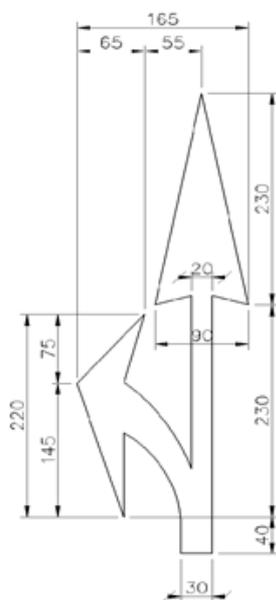
圖二 弧形箭頭

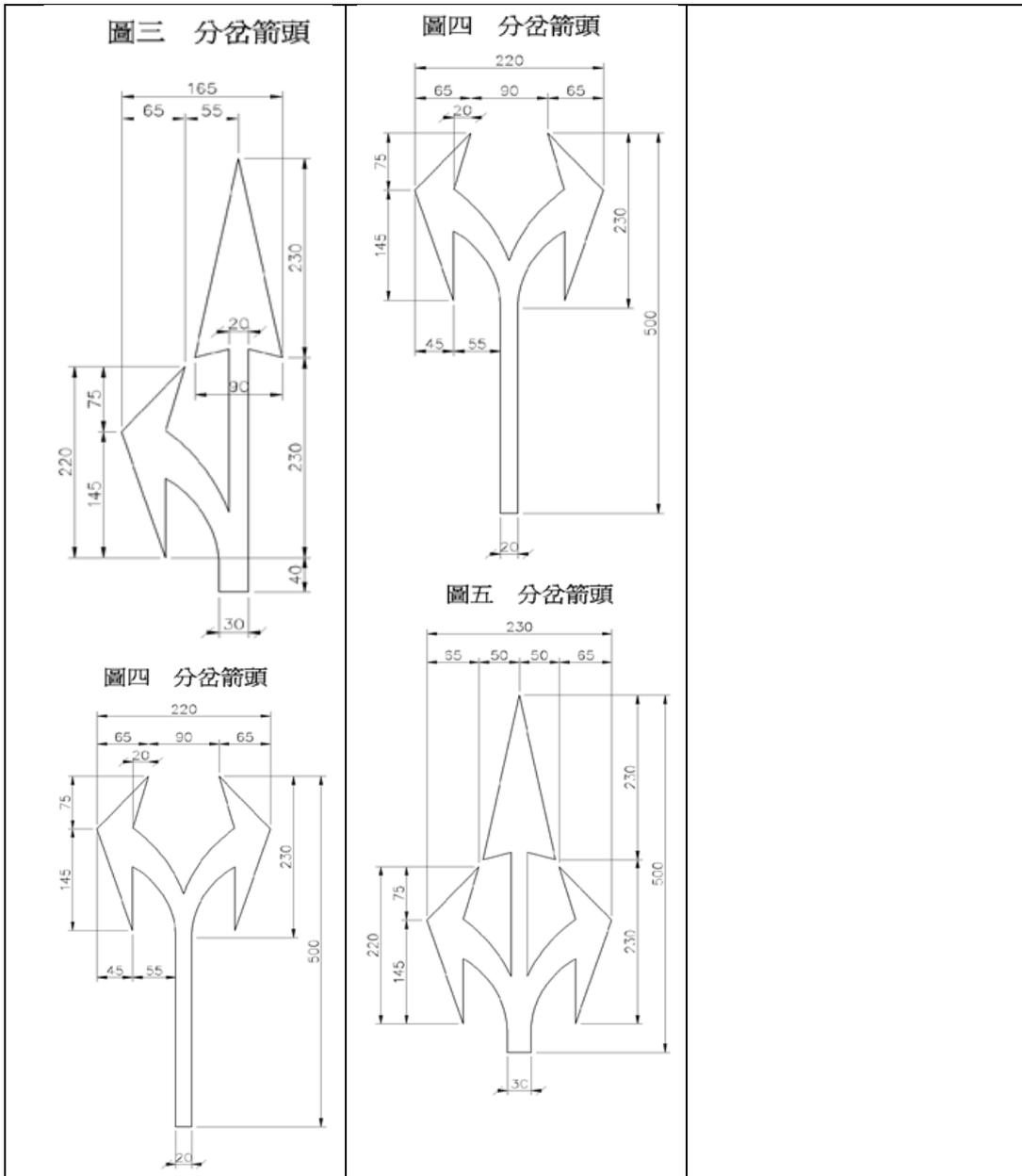


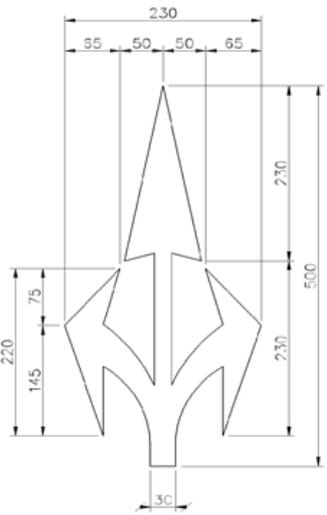
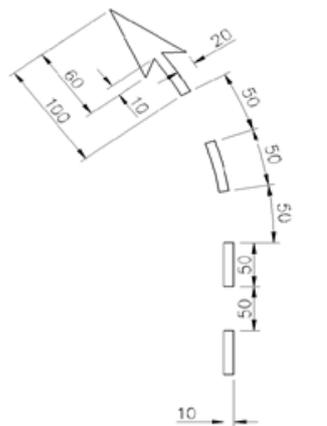
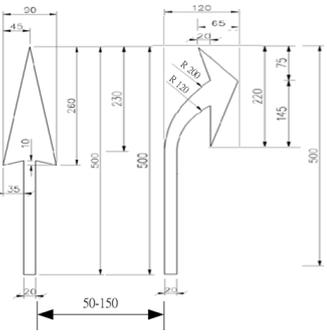
圖二 弧形箭頭



圖三 分岔箭頭



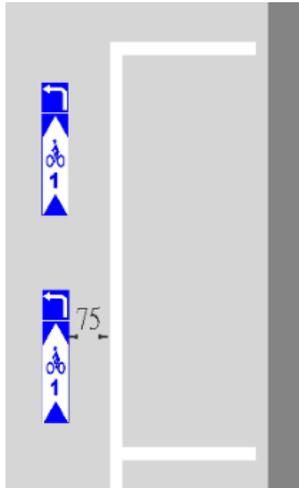


<p style="text-align: center;"><b>圖五 分岔箭頭</b></p>  <p style="text-align: center;"><b>圖六 弧形虛線箭頭</b></p>  <p style="text-align: center;"><b>圖七 分岔箭頭分離並列</b></p> 	<p style="text-align: center;"><b>圖六 弧形虛線箭頭</b></p> 	
<p>第一百八十八條之二 自行車路線指示線，用以指示自行車編號路線之路線資訊、轉運站、補</p>	<p>第一百八十八條之二 自行車路線指示線，用以指示自行車編號路線之路線資訊、轉運站、補</p>	<p>一、考量國內路邊干擾嚴重，機車數量多，為增加「自行車路線指示線」的可被視性與</p>

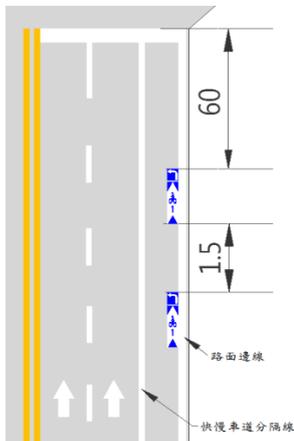
給站等方向及其距離。

本標線線型為長方形，線寬二十公分，二條為一組，間隔一點五公尺，劃設應緊靠路面邊緣、路面邊緣或距離車輛停放線應有七十五公分寬之處。

圖例如下：



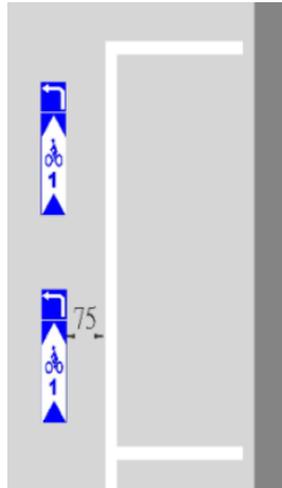
(單位 公分)



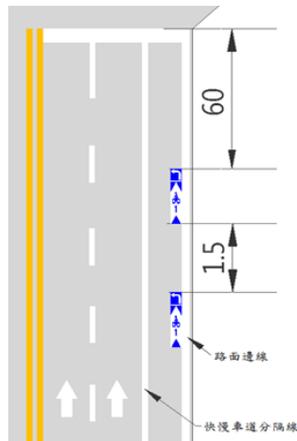
給站等方向及其距離。

本標線線型為長方形，線寬二十公分，二條為一組，間隔一點五公尺，劃設應緊靠路面邊緣、路面邊緣或距離車輛停放線應有七十五公分寬之處。

圖例如下：

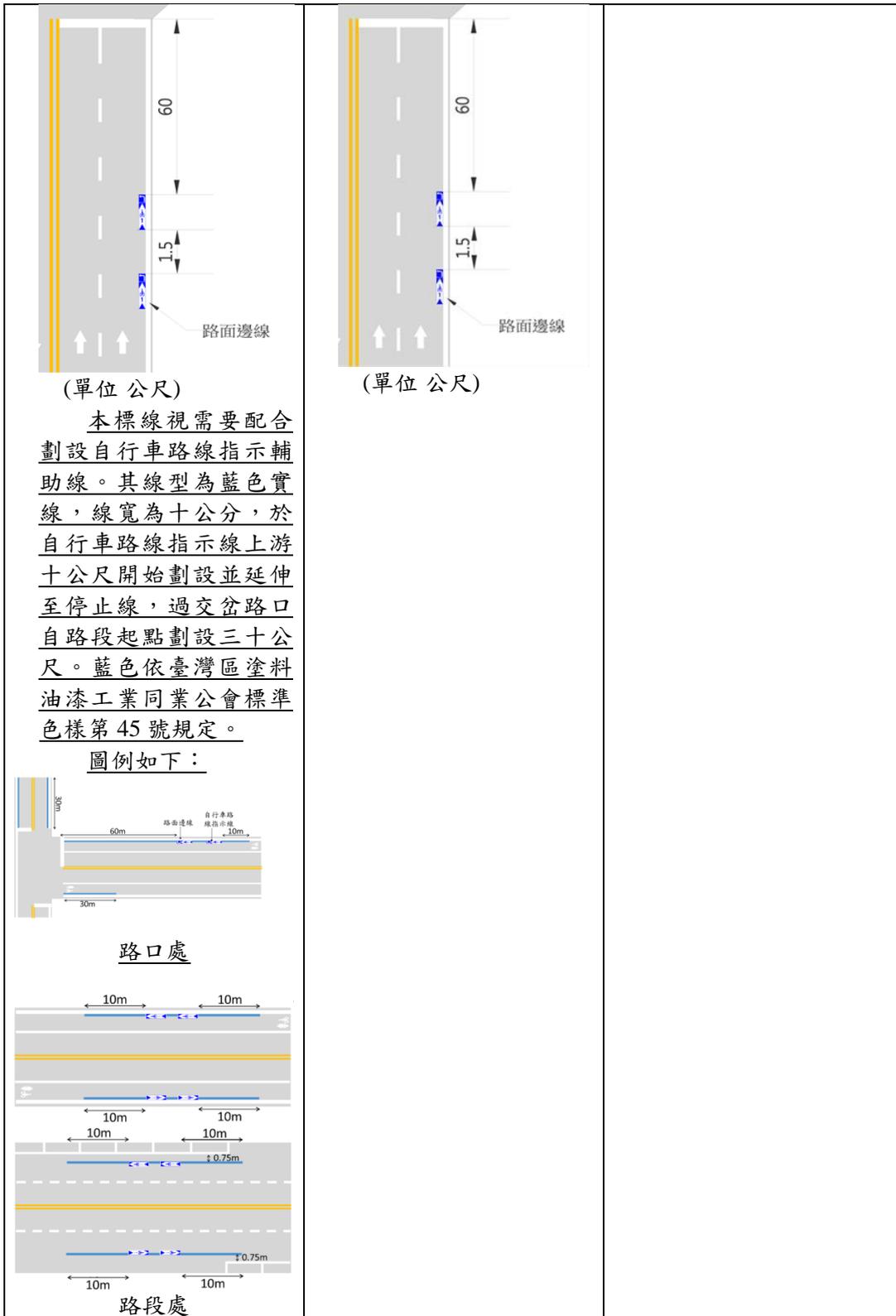


(單位 公分)



視覺延續性，經於「自行車路線指示線」前後試辦增加劃設「自行車路線指示輔助線」。試辦成效良好，且對非自行車騎士不致造成誤解與干擾，爰修訂本條文增訂自行車路線指示輔助線劃設原則。

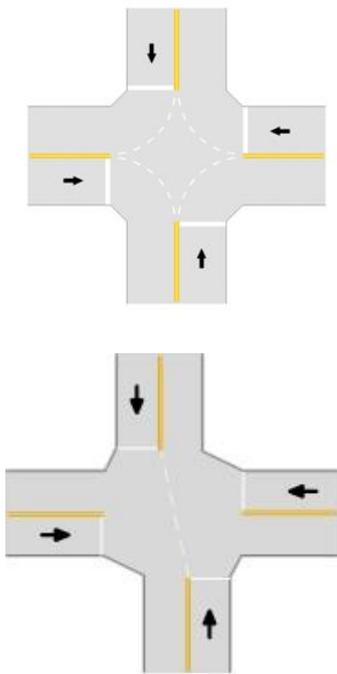
二、另考量本規則第九條藍色之色樣為臺灣區塗料油漆工業同業公會標準色樣第47號，其顏色與柏油路面顏色反差小，視覺效果不顯著，爰將延伸之自行車路線指示輔助線藍色實線顏色改為臺灣區塗料油漆工業同業公會標準色樣第45號。



第一百八十九條 路口行車導引線，用以導引車輛行經路口之直行、轉彎之界限，依實際需要劃設之。

本標線為白虛線，線寬十公分，線段與間距均為五十公分。

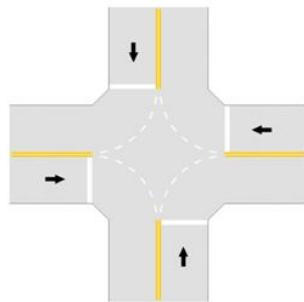
本標線設置圖例如下：



第一百八十九條 轉彎線，用以指示車輛轉彎之界限，依實際需要劃設之。

本標線為白虛線，線寬一〇公分，線段與間距均為五〇公分。

本標線設置圖例如左：



一、考量現行僅以轉彎線導引左轉車輛，而實務上當路口偏移或是屬於快慢車道實體分隔時，則需要導引不同行經路線的行駛方向作為輔助，故將轉彎線名稱修正為路口行車導引線，並配合修正定義。

二、配合法制用語修正數字表示方式及相關文字。

第一百九十一條 機慢車左(右)轉待轉區線，用以指示大型重型機車以外之機車或慢車駕駛人分段行駛。視需要設於號誌管制之交岔路口，並得於待轉區內標寫待轉區標字。

本標線線型為白色長方形，線寬十五公分。劃設於停止線前端，設有枕木紋行人穿越道者，劃設於枕木紋行人穿越道前方，其間距為一公尺。

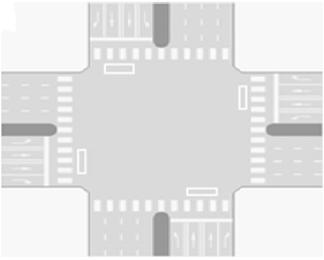
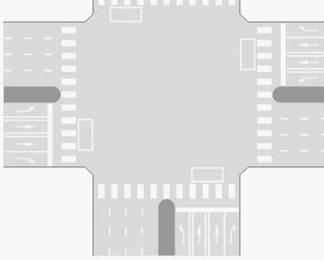
第一百九十一條 機慢車左(右)轉待轉區線，用以指示大型重型機車以外之機車或慢車駕駛人分段行駛。視需要設於號誌管制之交岔路口。

本標線線型為白色長方形，線寬十五公分。劃設於停止線前端，設有枕木紋行人穿越道者，劃設於枕木紋行人穿越道前方。

本標線前緣以不超出橫交道路路面邊緣為

一、為避免民眾誤將機慢車待轉區視成停車格位，而於待轉區停車，影響機慢車行車安全，爰於本條第一項增列得標寫待轉區標字之規定。

二、為避免機車無法轉彎至機車待轉區，因而行駛於行穿線上影響行人通行之安全，爰於本條第二項增列機車待轉區與行人穿越道之間距。

<p>本標線前緣以不超出橫交道路路面邊緣為原則。</p> <p>圖例如下：</p> 	<p>原則。</p> <p>圖例如下：</p> 	
<p>第二百一十一條 特種閃光號誌各燈號顯示之意義如左：</p> <p>一、閃光黃燈表示「警告」，車輛應減速接近，注意安全，小心通過。</p> <p>二、閃光紅燈表示「停車再開」，車輛應減速接近，先停止於交岔路口前，讓幹線道車優先通行後認為安全時，方得續行。</p> <p>行車管制號誌之紅、黃色燈號得視需要改成閃光運轉，其顯示之意義與特種閃光號誌完全相同。</p>	<p>第二百一十一條 特種閃光號誌各燈號顯示之意義如左：</p> <p>一、閃光黃燈表示「警告」，車輛應減速接近，注意安全，小心通過。</p> <p>二、閃光紅燈表示「停車再開」，車輛應減速接近，先停止於交岔路口前，讓幹道車優先通行後認為安全時，方得續行。</p> <p>行車管制號誌之紅、黃色燈號得視需要改成閃光運轉，其顯示之意義與特種閃光號誌完全相同。</p>	<p>配合道路交通管理處罰條例第四十五條第一項第九款支線道及幹線道用語，爰將幹道修正為幹線道。</p>
<p>第二百十七條 交通感應控制方法，用於交通量變化顯著且無規律，或幹支線道交通量懸殊之地點，由設於道路上之感應器偵測車輛到達狀況，以號誌控制器預設之程序，即時變換燈號。其應用方式分為左列兩種：</p> <p>一、半交通感應控制：用於幹支線道交通量相差懸殊，且支</p>	<p>第二百十七條 交通感應控制方法，用於交通量變化顯著且無規律，或幹支道交通量懸殊之地點，由設於道路上之感應器偵測車輛到達狀況，以號誌控制器預設之程序，即時變換燈號。其應用方式分為左列兩種：</p> <p>一、半交通感應控制：用於幹支道交通量相差懸殊，且支道</p>	<p>配合道路交通管理處罰條例第四十五條第一項第九款支線道及幹線道用語，爰將幹支道修正為幹支線道。</p>

<p>道交通量變化甚大之地點。其感應器僅設於支線道上。</p> <p>二、全交通感應控制：用於幹支線道交通量相近但變化甚大且不規律之地點。其感應器設於各幹支線道上。</p>	<p>交通量變化甚大之地點。其感應器僅設於支道上。</p> <p>二、全交通感應控制用於幹支道交通量相近但變化甚大且不規律之地點。其感應器設於各幹支道上。</p>	
<p>第二百二十四條 各種閃光號誌之佈設原則如左：</p> <p>一、鐵路平交道號誌應設置於平交道前，並與平交道近端之鐵軌保持適當之安全淨距。</p> <p>二、行人穿越道號誌應靠近停止線設置。</p> <p>三、特種閃光號誌設於交岔路口者，其設置方式與行車管制號誌同。幹線道應設置閃光黃燈，支線道應設置閃光紅燈。設於肇事路段中者，宜於將近之處設置閃光黃燈。</p>	<p>第二百二十四條 各種閃光號誌之佈設原則如左：</p> <p>一、鐵路平交道號誌應設置於平交道前，並與平交道近端之鐵軌保持適當之安全淨距。</p> <p>二、行人穿越道號誌應靠近停止線設置。</p> <p>三、特種閃光號誌設於交岔路口者，其設置方式與行車管制號誌同。幹道應設置閃光黃燈，支道應設置閃光紅燈。設於肇事路段中者，宜於將近之處設置閃光黃燈。</p>	<p>配合道路交通管理處罰條例第四十五條第一項第九款支線道及幹線道用語，爰將幹支道修正為幹支線道。</p>
<p>第二百二十六條 道路交通合於下列條件之一者，得設置行車管制號誌：</p> <p>一、八小時汽車交通量：</p> <p>(一) 市區街道交岔路口之幹、支線道每小時汽車交通量，在平均日中幹、支線道交通量同時有八小時以上高於下表之規定者。</p> <p>(二) 郊區道路交岔</p>	<p>第二百二十六條 道路交通合於下列條件之一者，得設置行車管制號誌：</p> <p>一、八小時汽車交通量</p> <p>(一) 市區街道交岔路口之幹、支道每小時汽車交通量，在平均日中幹、支道交通量同時有八小時以上高於下表之規定者。</p> <p>(二) 郊區道路交岔路口之幹、支</p>	<p>一、配合道路交通管理處罰條例第四十五條第一項第九款支線道及幹線道用語，爰將幹支道修正為幹支線道。</p> <p>二、文字誤植修正。</p>

路口之幹、支線道每小時汽車交通量，得以下表之百分之七十計算。				道每小時汽車交通量，得以下表之百分之七十計算。			
每車數	向道	幹線道每小時汽車交通量（雙向總和）	支線道每小時汽車交通量（較高入口方向）	每車數	向道	幹線道每小時汽車交通量（雙向總和）	支線道每小時汽車交通量（較高入口方向）
一車道	一車道	50 0	150	一車道	一車道	50 0	150
		75 0	75			75 0	75
一車道	二車道以上	50 0	200	一車道	二車道以上	50 0	200
		75 0	100			75 0	100
二車道以上	一車道	60 0	150	二車道以上	一車道	60 0	150
		90 0	75			90 0	75
二車道以上	二車道以上	60 0	200	二車道以上	二車道以上	60 0	200
		90 0	100			90 0	100

備註

一、機車以三輛折合一輛計。  
二、八小時交通

備註

一、機車以三輛折合一輛計。  
二、八小時交通量係

				<p>量係擇取二十四小時中最大者，可不連續。</p> <p>三、幹、支線道應取同時段之每小時交通量計算。</p>					<p>擇取二十四小時中最大者，可不連續。</p> <p>三、幹、支道應取同時段之每小時交通量計算。</p>		
<p>二、四小時汽車交通量：</p> <p>(一) 市區街道交岔</p>					<p>二、四小時汽車交通量</p> <p>(一) 市區街道交岔路口之幹、支道每小時汽車交通量，在平均日中幹、支</p>						

路口之幹、支線道每小時汽車交通量，在平均日中幹、支線道交通量同時有四小時以上高於下表之規定者。

(二) 郊區道路交岔路口之幹、支線道每小時汽車交通量，得以下表之百分之七十計算。

道交通量同時有四小時以上高於下表之規定者。

(二) 郊區道路交岔路口之幹、支道每小時汽車交通量，得以下表之百分之七十計算。

幹線道每小時汽車交通量 (雙向總和)	支線道每小時汽車交通量 (較高入口方向)				
	幹線道	一車道	二車道以上	二車道以上	一車道
	支線道	一車道	一車道	二車道以上	二車道以上
400	310	390	—	390	
500	270	340	430	340	
600	220	290	370	290	
700	180	240	310	240	
800	150	200	260	200	
900	130	170	220	170	
1000	100	140	180	140	
1100	90	120	160	120	
1200	80	100	130	115	
1300以上	80	80	115	115	
備註	一、機車以三輛折合一輛計。 二、四小時交通量係擇取二十四小時中最大者，可不				

幹道每小時汽車交通量 (雙向總和)	支道每小時汽車交通量 (較高入口方向)				
	幹道	一車道	二車道以上	二車道以上	一車道
	支道	一車道	一車道	二車道以上	二車道以上
400	310	390	—	390	
500	270	340	430	340	
600	220	290	370	290	
700	180	240	310	240	
800	150	200	260	200	
900	130	170	220	170	
1000	100	140	180	140	
1100	90	120	160	120	
1200	80	100	130	115	
1300以上	80	80	115	115	
備註	一、機車以三輛折合一輛計。 二、四小時交通量係擇取二十四小時中最大者，可不連續。 三、幹、支道應取同時段之每小時交通量計算。				

連續。  
三、幹、支線道應取同時段之每小時交通量計算。

三、尖峰小時汽車交通量：

(一) 市區街道交岔路口之幹、支線道尖峰小時汽車交通量，在平均日中同時高於下表之規定者。

(二) 郊區道路交岔路口之幹、支線道尖峰小時汽車交通量，得以下表之百分之七十計算。

三、尖峰小時汽車交通量

(一) 市區街道交岔路口之幹、支道尖峰小時汽車交通量，在平均日中同時高於下表之規定者。

(二) 郊區道路交岔路口之幹、支道尖峰小時汽車交通量，得以下表之百分之七十計算。

幹線道每小時汽車交通量(雙向總和)	支線道每小時汽車交通量(較高入口方向)				
	幹線道	一車道	二車道以上	二車道以上	一車道
	支線道	一車道	一車道	二車道以上	二車道以上
500	420	520	—	520	
600	375	470	600	470	
700	330	420	540	420	
800	285	370	480	370	
900	240	330	420	330	
1000	200	290	375	290	
1100	170	250	330	250	
1200	140	220	285	220	
1300	120	190	230	190	
1400	100	160	200	160	

幹道每小時汽車交通量(雙向總和)	支道每小時汽車交通量(較高入口方向)				
	幹道	一車道	二車道以上	二車道以上	一車道
	支道	一車道	一車道	二車道以上	二車道以上
500	420	520	—	520	
600	375	470	600	470	
700	330	420	540	420	
800	285	370	480	370	
900	240	330	420	330	
1000	200	290	375	290	
1100	170	250	330	250	
1200	140	220	285	220	
1300	120	190	230	190	
1400	100	160	200	160	
1500	100	140	180	150	
1600以上	100	110	150	150	

1500	100	140	180	150		備註	一、機車以三輛折合 一輛計。 二、尖峰小時交通量 係以尖峰時間中 最大之連續四個 十五分鐘交通量 和計算。 三、幹、支道應取同 時段之交通量計 算。 四、行人穿越數 (一) 市區街道交岔 路口之幹道每 小時汽車交通 量與行人穿越 數，在平均日 中同時有八小 時以上高於下 表之規定，且 無行人立體穿 越設施者。 (二) 市區街道中段 之每小時汽車 交通量與行人 穿越數，在平 均日中同時有 八小時以上高 於下表之規定， 且附近二百公 尺以內無行人 立體穿越設施 或其他行車管 制號誌可資管 制交通者。 (三) 郊區道路交岔 路口或中段之 每小時汽車交 通量與行人穿 越數得以下表 之百分之七十 計算。
1600 以上	100	110	150	150			
備註	一、機車以三輛折合 一輛計。 二、尖峰小時交通量 係以尖峰時間中 最大之連續四個 十五分鐘交通量 和計算。 三、幹、支線道應取 同時段之交通量 計算。						
四、行人穿越數： (一) 市區街道交岔 路口之幹線道 每小時汽車交 通量與行人穿 越數，在平均 日中同時有八 小時以上高於 下表之規定， 且無行人立體 穿越設施者。 (二) 市區街道中段 之每小時汽車 交通量與行人 穿越數，在平 均日中同時有 八小時以上高 於下表之規定， 且附近二百公 尺以內無行人 立體穿越設施 或其他行車管 制號誌可資管 制交通者。 (三) 郊區道路交岔 路口或中段之 每小時汽車交 通量與行人穿 越數得以下表							

之百分之七十計算。		
路型別	無分隔島或分隔島寬度不足一·二公尺者	設有寬度一·二公尺以上之分隔島
每小時汽車交通量(雙向總和)	600	1000
每小時行人穿越量(以最高量穿越道計算)	400	400
備註	一、機車以三輛折合一輛計。 二、八小時交通量係擇取二十四小時中最大者，可不連續。 三、汽車交通量與行人穿越數應取同時段之量計算。	
五、學校出入口：學校出入口附近道路之雙向總和汽車交通量在平均日中二小時內高於八百輛，同此二小時內之行人穿越數高於二百五十人次，且附近二百公尺以內無行人立體穿越設施或其他行車管制號誌		

路型別	無分隔島或分隔島寬度不足一·二公尺者	設有寬度一·二公尺以上之分隔島
每小時汽車交通量(雙向總和)	600	1000
每小時行人穿越量(以最高量穿越道計算)	400	400
備註	一、機車以三輛折合一輛計。 二、八小時交通量係擇取二十四小時中最大者，可不連續。 三、汽車交通量與行人穿越數應取同時段之量計算。	
五、學校出入口 學校出入口附近道路之雙向總和汽車交通量在平均日中二小時內高於八百輛，同此二小時內之行人穿越數高於二百五十人次，且附近二百公尺以內無行人立體穿越設施或其他行車管制號誌可資管制交通者。但依此條件設		

<p>可資管制交通者。但依此條件設置行車管制號誌，其每日運作時間應予適當之管制。</p> <p>六、<u>肇事紀錄</u>：交通量高於第一款或第二款規定之百分之八十，且曾發生重大事故，或一年內曾有五次以上肇事紀錄，非藉號誌無法防止者。</p> <p>七、<u>幹線道連鎖</u>：市區幹線道交岔路口間距超過二百公尺，其中間之交岔路口有必要設置號誌以配合相鄰號誌運轉而構成連鎖號誌系統者。</p> <p>八、<u>路網管制</u>：</p> <p>(一)市區交岔路口為納入區域交通路網之號誌管制系統，確有需要設置者。</p> <p>(二)行車管制號誌時相為早開、遲閉、三時相以上或紅燈顯示時間逾六十秒、路型特殊、支線道位置不明顯之道路或交岔路口者，得附設行車倒數計時顯示器。</p> <p>九、大眾捷運系統車輛行經之交岔路口。</p>	<p>置行車管制號誌，其每日運作時間應予適當之管制。</p> <p>六、<u>肇事紀錄</u> 交通量高於第一款或第二款規定之百分之八十，且曾發生重大事故，或一年內曾有五次以上肇事紀錄，非藉號誌無法防止者。</p> <p>七、<u>幹道連鎖</u> 市區幹道交岔路口間距超過二百公尺，其中間之交岔路口有必要設置號誌以配合相鄰號誌運轉而構成連鎖號誌系統者。</p> <p>八、<u>路網管制</u> 市區交岔路口為納入區域交通路網之號誌管制系統，確有需要設置者。行車管制號誌時相為早開、遲閉、三時相以上或紅燈顯示時間逾六十秒、路型特殊、支道位置不明顯之道路或交岔路口者，得附設行車倒數計時顯示器。</p> <p>九、大眾捷運系統車輛行經之交岔路口</p>	<p>配合道路交通管理處罰條</p>
<p>第二百二十九條 道路交</p>	<p>第二百二十九條 道路交</p>	<p>配合道路交通管理處罰條</p>

<p>通有下列情形之一者，依規定裝設各種特種交通號誌：</p> <p>一、車道管制號誌：</p> <p>（一）三車道以上雙向道路，尖峰時間上下行交通量差異甚大，其中一向交通量分佈達雙向交通量之百分之六十六以上，且使該方向交通量接近道路容量，需作調撥車道管制，以利疏導交通者。</p> <p>（二）兩車道之雙向道路，尖峰時間上下行交通量差異甚大，其中一向交通量分佈達雙向流量之百分之八十五以上，且使該方向交通量接近道路容量，可配合鄰近平行道路改為臨時單向行車，以利疏導交通者。</p> <p>（三）進出收費場站，有指示收費車道啟閉之必要者。</p> <p>（四）其他有設置之必要者。</p> <p>二、鐵路平交道號誌：道路與鐵路平交者，應設置鐵路平交道號誌。</p> <p>三、行人穿越道號誌：</p>	<p>通有下列情形之一者，依規定裝設各種特種交通號誌：</p> <p>一、車道管制號誌：</p> <p>（一）三車道以上雙向道路，尖峰時間上下行交通量差異甚大，其中一向交通量分佈達雙向交通量之百分之六十六以上，且使該方向交通量接近道路容量，需作調撥車道管制，以利疏導交通者。</p> <p>（二）兩車道之雙向道路，尖峰時間上下行交通量差異甚大，其中一向交通量分佈達雙向流量之百分之八十五以上，且使該方向交通量接近道路容量，可配合鄰近平行道路改為臨時單向行車，以利疏導交通者。</p> <p>（三）進出收費場站，有指示收費車道啟閉之必要者。</p> <p>（四）其他有設置之必要者。</p> <p>二、鐵路平交道號誌：道路與鐵路平交者，應設置鐵路平交道號誌。</p> <p>三、行人穿越道號誌：</p>	<p>例第四十五條第一項第九款支線道及幹線道用語，爰將本條第四款第二目幹支道修正為幹支線道。</p>
--	--	--

<p>道路中段設有斑馬紋行人穿越道標線者，應設置行人穿越道號誌。</p> <p>四、特種閃光號誌：</p> <p>(一) 警告前方為易肇事路段，得設置閃光黃燈。</p> <p>(二) 交岔路口未達設置行車管制號誌之標準，得於幹線道設置閃光黃燈，於支線道設置閃光紅燈。</p> <p>五、大眾捷運系統聲光號誌：大眾捷運系統車輛行經之交岔路口，應設置大眾捷運系統聲光號誌。</p>	<p>道路中段設有斑馬紋行人穿越道標線者，應設置行人穿越道號誌。</p> <p>四、特種閃光號誌：</p> <p>(一) 警告前方為易肇事路段，得設置閃光黃燈。</p> <p>(二) 交岔路口未達設置行車管制號誌之標準，得於幹道設置閃光黃燈，於支道設置閃光紅燈。</p> <p>五、大眾捷運系統聲光號誌：大眾捷運系統車輛行經之交岔路口，應設置大眾捷運系統聲光號誌。</p>																											
<p>第二百三十一條 號誌之燈號變換規定如下：</p> <p>一、行車管制號誌之黃色燈號時間得依下表之規定：</p> <table border="1" data-bbox="300 1317 614 1556"> <thead> <tr> <th>行車速限 (公里／小時)</th> <th>黃燈時間 (秒)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>50 以下</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>51-60</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>61 以上</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table> <p>二、行車管制號誌在黃色燈號結束後，應有一秒以上之全紅時間。直行交通之全紅時間，宜依下表公式計算之。</p> <table border="1" data-bbox="268 1780 598 1928"> <tr> <td rowspan="2">交通狀況</td> <td>僅有車輛狀況</td> <td>有行人與車輛狀況</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>	行車速限 (公里／小時)	黃燈時間 (秒)	50 以下	3	51-60	4	61 以上	5	交通狀況	僅有車輛狀況	有行人與車輛狀況			<p>第二百三十一條 號誌之燈號變換規定如下：</p> <p>一、行車管制號誌之黃色燈號時間得依下表之規定：</p> <table border="1" data-bbox="662 1317 965 1556"> <thead> <tr> <th>行車速限 (公里／小時)</th> <th>黃燈時間 (秒)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>50 以下</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>51-60</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>61 以上</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table> <p>二、行車管制號誌在黃色燈號結束後，應有一秒以上之全紅時間。直行交通之全紅時間，宜依下表公式計算之。</p> <table border="1" data-bbox="630 1780 973 1928"> <tr> <td rowspan="2">交通狀況</td> <td>僅有車輛狀況</td> <td>有行人與車輛狀況</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>	行車速限 (公里／小時)	黃燈時間 (秒)	50 以下	3	51-60	4	61 以上	5	交通狀況	僅有車輛狀況	有行人與車輛狀況			<p>配合道路交通管理處罰條例第四十五條第一項第九款支線道及幹線道用語，爰將本條第四款幹支道修正為幹支線道。</p>
行車速限 (公里／小時)	黃燈時間 (秒)																											
50 以下	3																											
51-60	4																											
61 以上	5																											
交通狀況	僅有車輛狀況	有行人與車輛狀況																										
行車速限 (公里／小時)	黃燈時間 (秒)																											
50 以下	3																											
51-60	4																											
61 以上	5																											
交通狀況	僅有車輛狀況	有行人與車輛狀況																										

全紅時間	$(W+L) / 2V \sim (W+L) / V$	$(P+L) / 2V \sim (P+L) / V$	全紅時間	$(W+L) / 2V \sim (W+L) / V$	$(P+L) / 2V \sim (P+L) / V$
備註	<p>一、全紅時間單位：秒。</p> <p>二、W：交岔路口近端停止線至遠端路段起點之距離長度。單位：公尺。</p> <p>三、P：交岔路口近端停止線至遠端行人穿越道之距離長度。單位：公尺。</p> <p>四、L：平均車長，得採用六公尺。</p> <p>五、V：平均車速，得採用行車速限。單位：公尺／秒。</p> <p>六、以<math>(W+L)/V</math>為原則，最短不得小於<math>(W+L)/2V</math>。</p>		備註	<p>一、全紅時間單位：秒。</p> <p>二、W：交岔路口近端停止線至遠端路段起點之距離長度。單位：公尺。</p> <p>三、P：交岔路口近端停止線至遠端行人穿越道之距離長度。單位：公尺。</p> <p>四、L：平均車長，得採用六公尺。</p> <p>五、V：平均車速，得採用行車速限。單位：公尺／秒。</p> <p>六、以<math>(W+L)/V</math>為原則，最短不得小於<math>(W+L)/2V</math>。</p>	
	<p>三、只有紅、綠兩色燈號之行車管制號誌，應以閃光綠燈取代黃色燈號，時間長度為五秒；其作為單向輪放管制者，在改變遵循方向時，兩向均應顯示紅色燈號，時間應足以清除管制車道內之車輛。</p> <p>四、行車管制號誌轉變為閃光號誌時，幹線道上號誌應由綠色燈號經過黃色燈號時段轉變為閃光黃燈，支線道上號誌應由紅燈轉變為閃光紅燈；由閃光</p>			<p>三、只有紅、綠兩色燈號之行車管制號誌，應以閃光綠燈取代黃色燈號，時間長度為五秒；其作為單向輪放管制者，在改變遵循方向時，兩向均應顯示紅色燈號，時間應足以清除管制車道內之車輛。</p> <p>四、行車管制號誌轉變為閃光號誌時，幹線上號誌應由綠色燈號經過黃色燈號時段轉變為閃光黃燈，支道上號誌應由紅燈轉變為閃光紅燈；由閃光</p>	

<p>號誌轉變為行車管制號誌時，應有三秒全紅時間，再循序轉換。</p> <p>五、行人專用號誌在綠色「行走行人」燈號結束前，應有閃光運轉，其閃光時間應適足以使已進入道路之行人能以正常速率走完全程或到達可供行人避讓之交通島；其計算公式如下：  <math>t = dw/v</math>，其中  <math>t</math>：閃光綠燈時間。  <math>dw</math>：路口無供行人避讓之交通島時為橫越路口寬；路口有供行人避讓之交通島時為路邊緣石至供行人避讓交通島寬度較寬者。  <math>V</math>：行走速率，一般使用一公尺／秒，學童眾多地點使用零點八公尺／秒，盲人音響號誌處使用零點五公尺／秒。</p> <p>六、行人觸動號誌經行人按鈕後，行車管制號誌應先循序變換為紅燈，行人專用號誌始顯示綠燈。</p> <p>七、車道管制號誌改變車道為由對向車輛使用時，應於兩向同時顯示叉形紅燈，其時間應足以</p>	<p>轉變為行車管制號誌時，應有三秒全紅時間，再循序轉換。</p> <p>五、行人專用號誌在綠色「行走行人」燈號結束前，應有閃光運轉，其閃光時間應適足以使已進入道路之行人能以正常速率走完全程或到達可供行人避讓之交通島；其計算公式如下：  <math>t = dw/v</math>，其中  <math>t</math>：閃光綠燈時間。  <math>dw</math>：路口無供行人避讓之交通島時為橫越路口寬；路口有供行人避讓之交通島時為路邊緣石至供行人避讓交通島寬度較寬者。  <math>V</math>：行走速率，一般使用一公尺／秒，學童眾多地點使用零點八公尺／秒，盲人音響號誌處使用零點五公尺／秒。</p> <p>六、行人觸動號誌經行人按鈕後，行車管制號誌應先循序變換為紅燈，行人專用號誌始顯示綠燈。</p> <p>七、車道管制號誌改變車道為由對向車輛使用時，應於兩向同時顯示叉形紅燈，其時間應足以</p>	
---	---	--

<p>清除管制車道內之車輛。在叉形紅燈顯示前，宜有五秒之箭頭綠燈閃光運轉，使駕駛人能採取因應措施。</p> <p>八、大眾捷運系統車輛行經之交岔路口，其大眾捷運系統號誌應與行車管制號誌連鎖，相關號誌之燈號及時制設計由大眾捷運系統工程建設機構或營運機構依系統特性協調主管機關辦理。</p>	<p>清除管制車道內之車輛。在叉形紅燈顯示前，宜有五秒之箭頭綠燈閃光運轉，使駕駛人能採取因應措施。</p> <p>八、大眾捷運系統車輛行經之交岔路口，其大眾捷運系統號誌應與行車管制號誌連鎖，相關號誌之燈號及時制設計由大眾捷運系統工程建設機構或營運機構依系統特性協調主管機關辦理。</p>	
---	---	--