

交通部
內政部

中華民國 104 年 5 月 14 日
交路字第 10450048961 號
台內警字第 10408712331 號

修正「道路交通標誌標線號誌設置規則」部分條文。

附修正「道路交通標誌標線號誌設置規則」部分條文

部 長 陳建宇

部 長 陳威仁

道路交通標誌標線號誌設置規則部分條文修正條文

第 四 條 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。

鐵路平交道標誌及閃光號誌，由鐵路機構設置；道路上之鐵路平交道警告標誌，由管轄之主管機關設置。

大眾捷運系統相關標誌、標線及號誌，經主管機關同意後，由大眾捷運系統工程建設機構或營運機構設置。

施工地段之標誌、標線、號誌經主管機關同意後，由施工單位設置。

車輛故障標誌，由車輛駕駛人設置。

第一百四十九條 標線依其型態原則上分類如下：

一、線條 以實線或虛線標繪於路面或緣石上，用以管制交通者，原則上區分如下：

(一) 白虛線 設於路段中者，用以分隔同向車道或作為行車安全距離辨識線；設於路口者，用以引導車輛行進，或作為大眾捷運系統車輛行駛界線，用以區隔大眾捷運系統車輛行進範圍。

(二) 黃虛線 設於路段中，用以分隔對向車道。

(三) 白實線 設於路段中者，用以分隔快慢車道或指示路面範圍；設於路口者，作為停止線；設於路側者，作為車輛停放線；設於同向分隔島兩側者，用以分隔同向車流。

(四) 黃實線 設於路側者，用以禁止停車；設於中央分向島兩側者，用以分隔對向車流。

(五) 紅實線 設於路側，用以禁止臨時停車。

(六) 雙白虛線 設於路口者，作為未劃設行人穿越道時讓路線之停止線；設於路段中者，作為行車方向隨時間而改變之調撥車道線。

- (七) 雙白實線 設於路段中，用以分隔同向車道，並禁止變換車道。
- (八) 雙黃實線 設於路段中，用以分隔對向車道，並雙向禁止超車、跨越或迴轉。
- (九) 黃虛線與黃實線並列 設於路段中，用以分隔對向車道，黃實線側禁止超車、跨越或迴轉。
- (十) 白虛線與白實線並列 設於路段中，用以分隔同向車道，白實線側禁止變換車道或跨越。

二、反光導標及危險標記 以單面或雙面圓形反光片標示道路上之彎道、危險路段、路寬變化路段及路上有障礙物體，各依規定管制。

三、圖形 以長方形、菱形、倒三角形、網狀線、斜紋線、X 型線、Y 型線、斑馬紋、枕木紋、箭頭等圖形劃設於路面上，各依規定管制交通。

四、標字 以文字或數字劃設於路面上，各依規定管制交通。

前項第一款線條，得以路面標記設置成點實線或點虛線，形成點狀線表示之。

第一百八十條 指示標線區分如下：

一、縱向標線：

- (一) 行車分向線。
- (二) 車道線。
- (三) 路面邊線。
- (四) 左彎待轉區線。

二、橫向標線：

- (一) 枕木紋行人穿越道線。
- (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。

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。

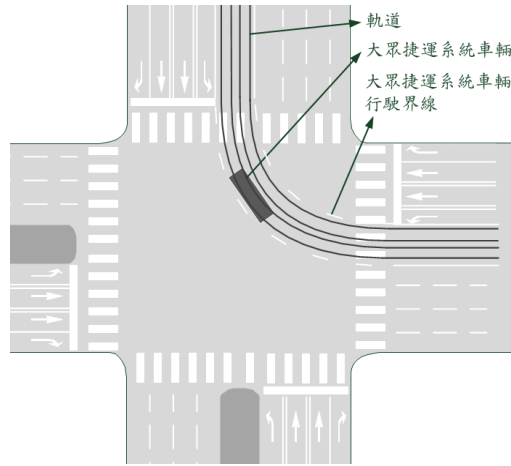
前項禁制標線配合使用標字如下：

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。

第一百八十九條之二 大眾捷運系統車輛行駛界線，用於提供大眾捷運系統車輛通過時之運行範圍，指示車輛及行人避讓，視需要設於大眾捷運系統車輛行經之交岔路口。

本標線為白虛線，線寬十公分，線段一公尺，間距二公尺，設置圖例如下：



大眾捷運系統車輛行駛界線內鋪面得上色，顏色為黃色。

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：

一、八小時汽車交通量

- (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。
- (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。

每向車道數		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)	備註
幹道	支道			
一車道	一車道	500	150	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、幹、支道應取同時段之每小時交通量計算。
		750	75	
一車道	二車道 以上	500	200	
		750	100	
二車道 以上	一車道	600	150	
		900	75	
二車道 以上	二車道 以上	600	200	
		900	100	

二、四小時汽車交通量

- (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。				

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
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。

路型別	無分隔島或分隔倒寬度不足 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。但依此條件設置行車管制號誌，其每日運作時間應予適當之管制。

六、肇事紀錄

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。

七、幹道連鎖

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。

八、路網管制

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。

九、大眾捷運系統車輛行經之交岔路口

第二百二十九條 道路交通有下列情形之一者，依規定裝設各種特種交通號誌：

一、車道管制號誌：

- (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。
- (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。
- (三) 進出收費場站，有指示收費車道啟閉之必要者。
- (四) 其他有設置之必要者。

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。

三、行人穿越道號誌：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。

四、特種閃光號誌：

- (一) 警告前方為易肇事路段，得設置閃光黃燈。
- (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。

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。

第二百三十一條 號誌之燈號變換規定如下：

一、行車管制號誌之黃色燈號時間得依下表之規定：

行車速限 (公里/小時)	黃燈時間 (秒)
50 以下	3
51—60	4
61 以上	5

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。

交通狀況	僅有車輛狀況	有行人與車輛狀況
全紅時間	$\frac{(W+L)}{2V} \sim \frac{(W+L)}{V}$	$\frac{(P+L)}{2V} \sim \frac{(P+L)}{V}$
備註	一、全紅時間單位：秒。 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。 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。 四、L：平均車長，得採用六公尺。 五、V：平均車速，得採用行車速限。單位：公尺／秒。 六、以 $(W+L) / V$ 為原則，最短不得小於 $(W+L) / 2V$ 。	

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。

四、行車管制號誌轉變為閃光號誌時，幹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，支道上號誌應由紅燈轉變為閃光紅燈；由閃光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。

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：

$$t = dw/v, \text{ 其中}$$

t：閃光綠燈時間。

dw：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。

v：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。

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。

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。

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。

本則命令之總說明及對照表請參閱行政院公報資訊網（<http://gazette.nat.gov.tw/>）。