

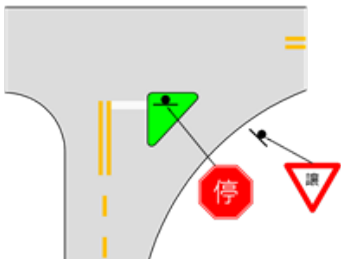


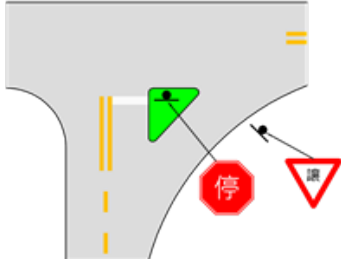
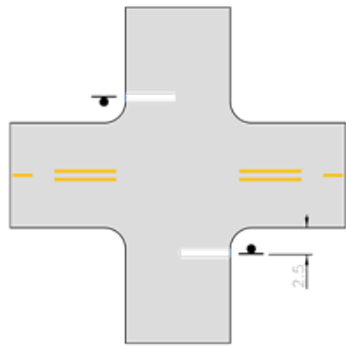
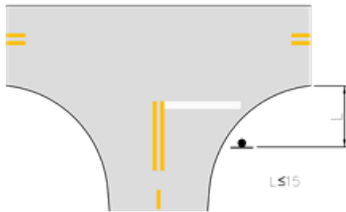


「**道路交通標誌標線號誌設置規則**」第五十八條、第一百七十二條、第一百八十八條之二、第二百二十四條、第二百二十六條、第二百二十九條及第二百三十一條勘誤表

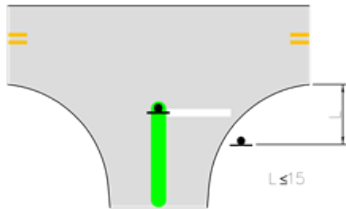
更正後文字	原列文字
<p>第五十八條 停車再開標誌「遵1」，用以告示車輛駕駛人必須停車觀察，認為安全時，方得再開。設於安全停車視距不足之交岔道路支線道之路口。</p> <p>遵1</p>  <p>(單位：公分)</p> <p>相交道路交通流量相當，其中任一道路行車速限在每小時六十公里以上，平均日最大八小時進入交岔路口之交通量總和達四千輛以上，或一年內有五次以上交通事故紀錄，該路口各行車方向均應設置本標誌。</p> <p>本標誌為八角形，紅底白字白色細邊，設置地點應與停止線平齊或附近之處。已設有號誌管制交通之處免設之。並得視需要以附牌標繪英文說明。附牌圖例如下：</p>  <p>(單位：公分)</p> <p>設置圖例如下：</p>  <p>圖一、槽化路口</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支線道之路口。</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六十公里以上，平均日最大八小時進入交岔路口之交通量總和達四千輛以上，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>設置圖例如下：</p>  <p>圖一、槽化路口</p>



圖二、未設置標線之路口

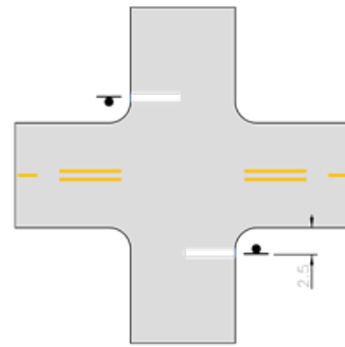


圖三、寬喇叭型路口

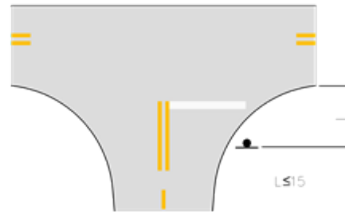


圖四、設有分向島之路口
(分向島上增設一面)

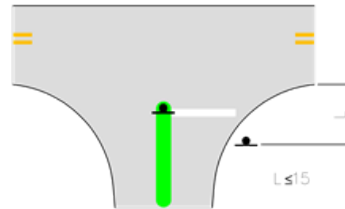
(單位：公尺)



圖二、未設置標線之路口



圖三、寬喇叭型路口



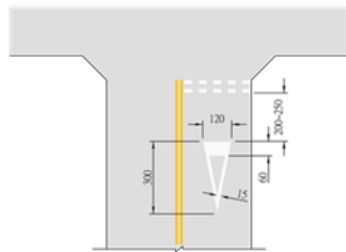
圖四、設有分向島之路口
(分向島上增設一面)

(單位：公尺)

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。

本標線線型為白色倒三角形，如路口未設行人穿越道線，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。

本標線設置圖例如下：



(單位：公分)

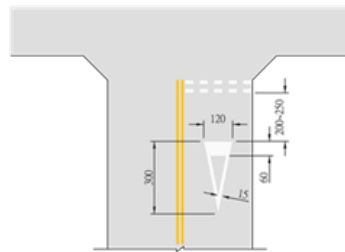
第一百八十八條之二 自行車路線指示線，用以指示自行車編號路線之路線資訊、轉運站、補給站等方向及其距離。

本標線線型為長方型，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

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。

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。

本標線設置圖例如下：

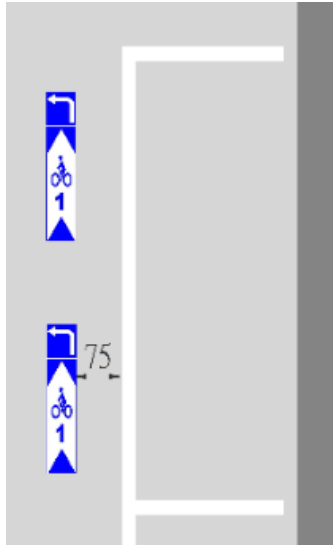


(單位：公分)

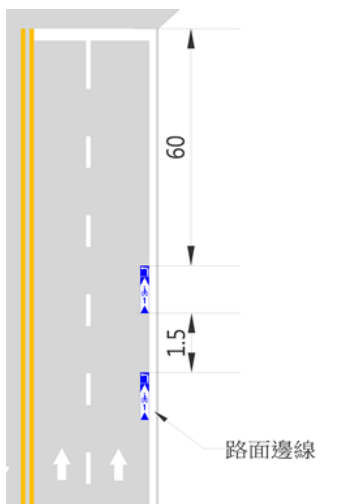
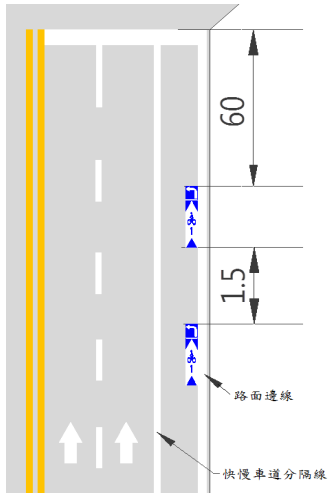
第一百八十八條之二 自行車路線指示線，用以指示自行車編號路線之路線資訊、轉運站、補給站等方向及其距離。

本標線線型為長方型，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：



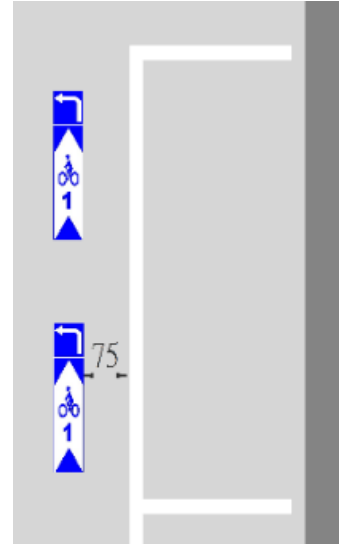
(單位：公分)



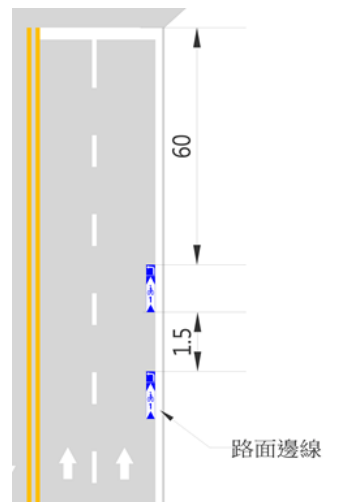
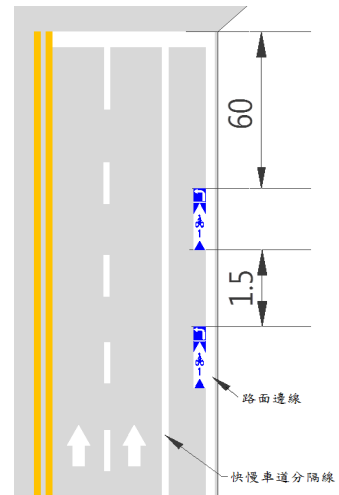
(單位：公尺)

本標線視需要配合劃設自行車路線指示輔助線。其線型為藍色實線，線寬為十公分，於自行車路線指示線上游十公尺開始劃設並延伸至停止線，過交岔路口自路段起點劃設三十公尺。藍色依

輛停放線應有七十五公分寬之處。圖例如下：



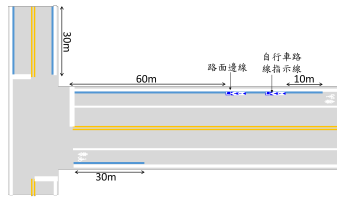
(單位 公分)



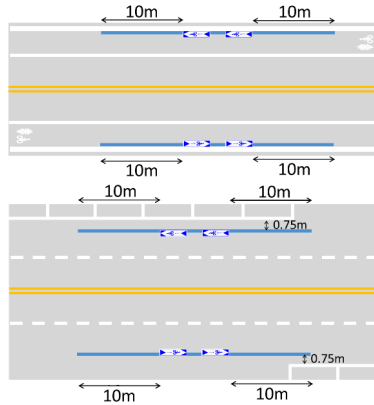
(單位 公尺)

本標線視需要配合劃設自行車路線指示輔助線。其線型為藍色實線，線寬為十公分，於自行車路線指示線上游十公尺開始劃設並延伸至停止線，過交岔路口自路段起點劃設三十公尺。藍色依

路口自路段起點劃設三十公尺。藍色依臺灣區塗料油漆工業同業公會標準色樣第45號規定。圖例如下：



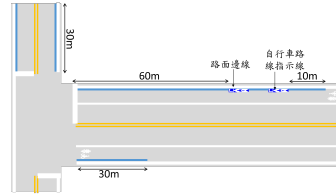
路口處



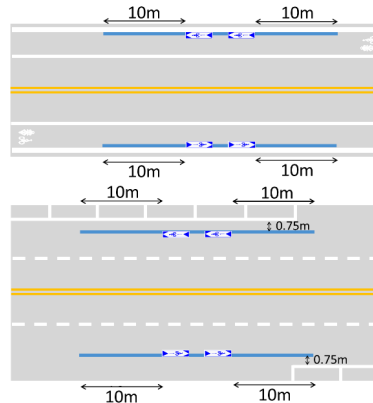
路段處

臺灣區塗料油漆工業同業公會標準色樣第45號規定。

圖例如下：



路口處



路段處

第二百二十四條 各種閃光號誌之布設原則如下：

- 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。
- 二、行人穿越道號誌應靠近停止線設置。
- 三、特種閃光號誌設於交岔路口，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，宜於將近之處設置閃光黃燈。

第二百二十四條 各種閃光號誌之布設原則如下：

- 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。
- 二、行人穿越道號誌應靠近停止線設置。
- 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。

第二百二十六條 道路交通合於下列條件之一，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。
 - (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。

每向車道數		幹線道 每小時 汽車交 通量 (雙向)	支線道 每小時 汽車交 通量 (較高)	備註
幹線道	支線道			

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。
 - (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。

每向車道數		幹線道 每小時 汽車交 通量	支線道 每小時 汽車交 通量	備註
幹線	支線			

		總和)	入口方	
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最大者，可連續。 三、幹、支線道應取同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。
- (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。

幹道 小汽車 交通量 (向 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

道	道	(雙向 總和)	(較高 入口方)	
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最大者，可連續。 三、幹、支線道應取同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。

幹道 小汽車 交通量 (向 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

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，可不連續。 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。
- (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。

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	
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。
- (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

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。

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	
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。

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。

(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點二公尺	設有寬度一點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，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。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。

七、幹線道連鎖：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。

八、路網管制：

(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。

(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

(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點二公尺者	設有寬度一點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、幹線道連鎖：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。

八、路網管制：

(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。

(二) 行車管制號誌時相為早開、遲

口，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。

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，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。
 - (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。
 - (三) 進出收費場站，有指示收費車道啟閉之必要。
 - (四) 其他有設置之必要。
- 二、鐵路平交道號誌：道路與鐵路平交，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，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) 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。
- 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) 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。
- 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

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	$(W+L) / 2V \sim (W+L) / V$	$(P+L) / 2V \sim (P+L) / V$

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，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。

V：行走速率，一般使用一公尺／

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	$(W+L) / 2V \sim (W+L) / V$	$(P+L) / 2V \sim (P+L) / V$

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。

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。

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。