

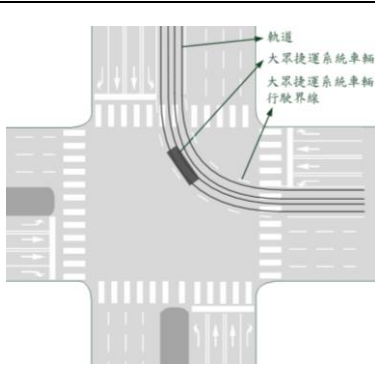
# 道路交通標誌標線號誌設置規則部分條文修正條文 對照表

修正條文	現行條文	說 明
<p>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。</p> <p>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。</p> <p><u>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。</u></p> <p>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。</p> <p>車輛故障標誌，由車輛駕駛人設置。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>車輛故障標誌，由車輛駕駛人設置。</p>	<p>一、鑑於大眾捷運系統與鐵路系統同具有獨立運作、部分專用路權等特性，為妥善處理道路與大眾捷運系統維護界面問題，確認大眾捷運系統相關標誌、標線及號誌之管轄單位，提升大眾捷運系統行車安全，爰參照鐵路平交道權責分工，增訂第三項，規定大眾捷運系統相關標誌、標線及號誌，由大眾捷運系統工程建設機構或其營運機構經主管機關同意後設置。</p> <p>二、原第三項及第四項項次遞移。</p>
<p>第一百四十九條 標線依其型態原則上分類如下：</p> <p>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：</p> <p>(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，<u>或作為大眾捷運系統車輛行駛界線，用以區隔大眾捷運系</u></p>	<p>第一百四十九條 標線依其型態原則上分類如左：</p> <p>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，原則上區分如左：</p> <p>(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。</p>	<p>一、依法制體例，條項中「如左」文字修正為「如下」。</p> <p>二、配合修正條文第一百八十九條之二新增大眾捷運系統車輛行駛界線，修訂有關標線之型態分類，爰於第一項第一款第一目增訂白虛線設於路口者，可作為大眾捷運系統車輛行駛界線。</p>

<p><u>統車輛行進範圍。</u></p> <p>(二)黃虛線 設於路段中，用以分隔對向車道。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(五)紅實線 設於路側，用以禁止臨時停車。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	<p>(二)黃虛線 設於路段中，用以分隔對向車道。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(五)紅實線 設於路側，用以禁止臨時停車。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(九)黃虛線與黃實線並</p>	
--	--	--

<p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>四、標字以文字或數字劃設於路面上，各依規定管制交通。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>(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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>四、標字以文字或數字劃設於路面上，各依規定管制交通。</p> <p>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。</p>	
<p>第一百八十條 指示標線區分如下：</p> <p>一、縱向標線：</p> <p>(一)行車分向線。</p> <p>(二)車道線。</p> <p>(三)路面邊線。</p> <p>(四)左彎待轉區線。</p>	<p>第一百八十條 指示標線區分如下：</p> <p>一、縱向標線：</p> <p>(一)行車分向線。</p> <p>(二)車道線。</p> <p>(三)路面邊線。</p> <p>(四)左彎待轉區線。</p>	<p>在大眾捷運系統車輛行經之交岔路口，為指示其他車輛及行人避讓大眾捷運系統車輛通過時之運行範圍，爰於第一項第三款第三目增訂大眾捷運系統車輛行駛界線，原第三目及第四目依序調整</p>

<p>二、橫向標線：</p> <p>(一)枕木紋行人穿越道線。</p> <p>(二)斑馬紋行人穿越道線。</p> <p>(三)自行車穿越道線。</p> <p>(四)公路行車安全距離辨識線。</p> <p>三、輔助標線：</p> <p>(一)指向線。</p> <p>(二)轉彎線。</p> <p>(三)大眾捷運系統車輛行駛界線。</p> <p>(四)車輛停放線。</p> <p>(五)機慢車左轉待轉區線。</p> <p>前項禁制標線配合使用標字如下：</p> <p>一、「左彎待轉區」。</p> <p>二、地名、路名方向指示標字：「往台北」、「往中山路」等。</p>	<p>二、橫向標線：</p> <p>(一)枕木紋行人穿越道線。</p> <p>(二)斑馬紋行人穿越道線。</p> <p>(三)自行車穿越道線。</p> <p>(四)公路行車安全距離辨識線。</p> <p>三、輔助標線：</p> <p>(一)指向線。</p> <p>(二)轉彎線。</p> <p>(三)車輛停放線。</p> <p>(四)機慢車左轉待轉區線。</p> <p>前項禁制標線配合使用標字如下：</p> <p>一、「左彎待轉區」。</p> <p>二、地名、路名方向指示標字：「往台北」、「往中山路」等。</p>	<p>其目次。</p>
<p>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。</p> <p>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：</p>		<p>一、本條新增。</p> <p>二、考量大眾捷運系統車輛與一般機動車輛於交叉路口產生交織、併行或避讓之情形，位於路口之行駛方向、軌跡仍有標示清楚之必要性，爰於大眾捷運系統車輛行經之交岔路口，視需要設置大眾捷運系統車輛行駛界線，提供系統車輛行經交叉路口時之運行範圍，並指示一般車輛及行人避讓，提昇行車安全。</p> <p>三、為使用路人更容易辨</p>



大眾捷運系統車輛行駛界線內鋪面得上色，顏色為黃色。

別大眾捷運系統車輛運行範圍，爰增訂第三項規定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 道路交通符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。

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	一車道	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

註 釋  
 一、機車以三輛折合二輛計。  
 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計算。  
 三、幹、支道應取同時段之交通量計算。

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

第二百二十六條 道路交通符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，得以下表之百分之七〇計算。

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	一車道	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

註 釋  
 一、機車以三輛折合二輛計。  
 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計算。  
 三、幹、支道應取同時段之交通量計算。

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

一、配合法制用語，第一款第二目的作文字修正。

二、大眾捷運系統車輛行經之交岔路口，其道路交通狀況較為複雜，車流衝突點增加，基於路口行車安全考量設置行車管制號誌，爰增訂第九款。

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、機車以三輛折合二輛計。  
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	430	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	—

註：  
一、機車以三輛折合二輛計。  
二、尖峰小時交通量係以尖峰時間中最大之連續四十五分鐘交通量計算。  
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

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	一車道	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、機車以三輛折合二輛計。  
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	一車道	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	—

註：  
一、機車以三輛折合二輛計。  
二、尖峰小時交通量係以尖峰時間中最大之連續四十五分鐘交通量計算。  
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 (以最嚴重穿越道計算)	400	400
備註	一、機車以三輛折合車輛計。 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。

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 (以最嚴重穿越道計算)	400	400
備註	一、機車以三輛折合車輛計。 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。

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>九、大眾捷運系統車輛行經之交岔路口</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
<p>第二百二十九條 道路交通有<u>下列</u>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：          (一) 三車道以上雙向道路，尖峰時間上下行交通量差異</p>	<p>第二百二十九條 道路交通有左列情形之一者，依規定裝設各種特種交通號誌：</p> <p>一、車道管制號誌          (一) 三車道以上雙向道路，尖峰時間上下行交通量差異</p>	<p>一、依法制體例，條項中「左列」文字修正為「下列」。</p> <p>二、配合第一百九十四條第三款增訂大眾捷運系統聲光號誌，爰增訂第五款，明定大眾捷運系統聲光號誌設置之</p>



<p>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：<u>道路與鐵路平交者</u>，應設置鐵路平交道號誌。</p> <p>三、行人穿越道號誌：<u>道路中段設有斑馬紋行人穿越道標線者</u>，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>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：<u>道路與鐵路平交者</u>，應設置鐵路平交道號誌。</p> <p>三、行人穿越道號誌：<u>道路中段設有斑馬紋行人穿越道標線者</u>，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>條件。</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。

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。

(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。

依大眾捷運法第二十四條之一規定，大眾捷運系統在市區道路或公路建設，應先徵得該市區道路或公路主管機關同意。鑒於非完全獨立專有路權之大眾捷運系統車輛行經之交岔路口，其交通狀況較為複雜，為降低道路交通衝擊，依上揭大眾捷運法之規定，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主辦機關依系統特性協調主管機關辦理，爰增訂第八款。

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	$\frac{(W+L)}{2V} \sim \frac{(W+L)}{V_0}$	$\frac{(P+L)}{2V} \sim \frac{(P+L)}{V_0}$
備註	一、全紅時間單位：秒。 二、W：交岔路口左側停止線至連續編號點之距離長度，單位：公尺。 三、L：交岔路口右側停止線至連續編號點之距離長度，單位：公尺。 四、P：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，數值不得小於(W+L)/2V。 七、本公式在大眾捷運系統車輛行經之交岔路口並不適用，爰另依大眾捷運特性(如車長)調整計算方式。	

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

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	$\frac{(W+L)}{2V} \sim \frac{(W+L)}{V_0}$	$\frac{(P+L)}{2V} \sim \frac{(P+L)}{V_0}$
備註	一、全紅時間單位：秒。 二、W：交岔路口左側停止線至連續編號點之距離長度，單位：公尺。 三、L：交岔路口右側停止線至連續編號點之距離長度，單位：公尺。 四、P：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，數值不得小於(W+L)/2V。 七、本公式在大眾捷運系統車輛行經之交岔路口並不適用，爰另依大眾捷運特性(如車長)調整計算方式。	

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

<p>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。</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：</p> <p><math>t = dw/v</math>，其中  <math>t</math>：閃光綠燈時間。</p> <p><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。</p> <p><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</p>	<p>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。</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：</p> <p><math>t = dw/v</math>，其中  <math>t</math>：閃光綠燈時間。</p> <p><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。</p> <p><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</p>	
--	--	--

<p>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、<u>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。</u></p>	<p>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>	
--	---	--