

新修正道路交通標誌標線號誌設置規則研討

何國榮¹

一、前言

交通是每個人每天生活的一部分，係全民每天共同關心的事，交通法規完備與否，對於民眾可謂息息相關，交通法規規範若欠缺明確化、簡單化及人性化，除易造成駕駛人因疏忽而違規外，亦會使交通安全與秩序產生莫大影響，因此，法規制定不可不慎。本文就本署目前推動道路交通標誌標線號誌設置規則與道路交通安全規則部分條文修正案，予以詳細說明，期能讓大眾迅速了解修法精神，並希望藉由廣泛討論，獲致更多寶貴意見，以使交通法令規定能更加完備，更能保障用路者權益。

二、現況檢討

目前國內交通問題層出不窮，交通罰單滿天飛，引起媒體及輿論很大之迴響與討論，經研析主要問題包括：

2.1 速限規定欠缺合理化：

依內政部警政署統計八十九年全國舉發交通違規案件二、一八〇萬件，其中超速違規舉發五〇〇萬件；九十年舉發交通違規一、九七〇萬件，其中超速違規舉發四九〇萬件；九十一年舉發交通違規一、七四〇萬件，其中超速違規舉發四八五萬件。雖然交通違規案件舉發每年以約10%比率降低，但超速違規舉發並無減少，依交通部九十二年七月民意調查顯示民眾認為有速限不合理、速限規定太複雜、速限標示不明確等因素。

2.2 「路權」觀念未能落實

「路權」係指用路人有優先使用該道路空間之權利，而其他用路人則必須讓其先行。建立用路人路權觀念，養成遵守路權之習慣，為維護行車安全與秩序之「根本之道」，惟國內現行汽、機車路權之相關規定及交通工程設計未臻完備，致駕駛人無所適從，除增加行車危險外，對肇事責任亦難釐清。

2.3 網狀線劃設未符實需

現行網狀線劃設方式易造成交叉路口標線過於浮濫，且不符簡單化原則，另對於行車安全亟需獲得保障之處，卻未能落實劃設網狀線，此種亂象，實值迫切需要修法予以導正。

¹ 何國榮 內政部警政署交通組副組長

2.4 「機車停等區」佈設未符實需

現行「機車停等區」劃設規定欠缺周延，除易使行駛速率及路口容量受到影響外，另對於速限規定較高路段之行車安全亦造成危險，亟待謀求改進。

三、相關法令探討

為維護行車安全及保障駕駛人權益，警政署建議交通部修訂「道路交通標誌標線號誌設置規則」及「道路交通安全規則」等交通法令，以使速限規定簡單化及明確化，及使「路權」觀念更臻落實，並已獲得交通部同意採行，預訂上開新修正交通法令將於本（九十二）年十月份公布施行，謹說明如次：

3.1 道路交通標誌標線號誌設置規則

1. 第八十五條

- 1)修正前：最高速限標誌「限5」，用以告示車輛駕駛人前方道路最高行車時速之限制，不得超速。設於限速路段之起點，里程漫長之路段，其中途得視需要增設之。
- 2)修正後：最高速限標誌「限5」，用以告示車輛駕駛人前方道路最高行車時速之限制，不得超速。設於以標誌或標線規定最高速限路段起點及行車管制號誌路口遠端適當距離處；里程漫長之路段，其中途得視需要增設之。本標誌與第一百七十九條速度限制標字得同時或擇一設置。
- 3)說明：
 - A 依道路交通安全規則第九十三條，針對行車速限已有一般性規定。現行就行車速限異於前開一般規定之路段，係以速限標誌或標線告知駕駛人前方路段速限，為加強前開速限例外路段之標誌設置，使用路人明確獲知前方路段速限規定，避免因訊息不完備而超速違規受罰。
 - B 為降低設置成本，以利推廣佈設，爰增訂第二項規定。

2. 第一百七十九條

- 1)修正前：速度限制標字，用以告示車輛駕駛人前方道路最高行車時速之限制。得設於限速路段之起點。里程較長之路段，其中途得視實際需要增設之。
- 2)修正後：速度限制標字，用以告示車輛駕駛人前方道路最高行車時速之限制，不得超速。設於以標誌或標線規定最高速限路段起點及行車管制號誌路口遠端適當距離處；里程漫長之路段，其中途得視需要增設之。本標字與第八十五條最高速限標誌得同時或擇一設置。
- 3)說明：為使用路人明確獲知前方路段速限規定，俾資遵循，以避免因訊息不完備，致超速違規受罰，及為降低設置成本，以利推廣佈設，爰增訂第二項規定。

3. 第一百七十三條

- 1)修正前：網狀線，用以告示車輛駕駛人禁止在設置本標線之範圍內臨時停車，防止交通阻塞。視需要劃設於接近鐵路平交道或因常受交通管制或其他原因需限制不得臨時停車之地點。
- 2)修正後：網狀線，用以告示車輛駕駛人禁止在設置本標線之範圍內臨時停車，防止交通阻塞。
 - A 設有行車管制號誌路口不予劃設。

B 未設有行車管制號誌路口，視需要劃設。

C 接近鐵路平交道應予劃設，但無劃設空間者不在此限。

D 常受交通管制或其他原因需限制不得臨時停車之地點，視需要劃設。

3)說明：

A 設有行車管制號誌之交岔路口應保持淨空之規定，已有道路交通管理處罰條例第五十八條第一項第二款之適用，其並非以網狀線之劃設為要件，故為避免民眾誤解有劃設本標線之號誌化路口方須注意保持路口淨空，並為淨化路口標線，爰統一規定設有行車管制號誌路口不予劃設網狀線。

B 為提升鐵路平交道之行車安全，增加鐵路平交道前之安全淨距，爰規範於接近鐵路平交道前應予劃設。

4.第一百七十四條

1)修正前：車種專用車道標線，用以指示僅限於某車種行駛之專用車道，其他車種及行人不得進入。本標線車道與車道間應以雙白實線或雙黃實線分隔，並得加繪專用車道管制時間。

2)修正後：車種專用車道標線，用以指示僅限於某車種行駛之專用車道，其他車種及行人不得進入。本標線車道與車道間應以雙白實線或雙黃實線分隔；但允許專用車種進、出相鄰專用道之其他車道時，應以單邊禁止變換車道線劃設之，線寬一〇公分、間隔一〇公分，並得加繪專用車道管制時間。

3)說明：為使專用車道之佈設能更符合交通狀況需要，保留規劃彈性，爰增加單邊禁止變換車道線方式劃設之規定。

5.第一百七十四條之二

1)修正前：機車停等區線，用以指示機器腳踏車駕駛人於紅燈亮時行駛停等之範圍，其他車種除綠燈亮時可行駛通過外，不得在停等區內停留。本標線視需要設置於已有號誌管制及岔路中各行進方向未禁行機車車道之停止線後方。機車停等區線，線型為白色長方形，橫向（前後）線寬二〇公分，縱向（二側）線寬一〇或一五公分，縱深長度為四·五公尺至七公尺，並視需要於機車停等區內繪設機車圖案或白色標字。

2)修正後：機車停等區線，用以指示機器腳踏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不超過每小時六〇公里之道路，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。機車停等區線，線型為白色長方形，橫向（前後）線寬二〇公分，縱向（二側）線寬一〇或一五公分，縱深長度為二·五公尺至六公尺，並視需要於機車停等區內繪設機車圖案或白色標字。

3)說明：

A 行車速限較高路段，其臨近路口之速度亦較高，故於黃燈時段車輛欲安全煞停所需之距離亦較長。惟機車停等區之設置，相對使黃燈時段欲煞停車輛之可煞車距離縮短，進而增加駕駛人在黃燈時段面臨停或不停兩難、猶豫之機率，爰參考實施經驗，在速限每小時六〇公里（不含）以上之道路，不設置機車停等區，並為避免浪費路口臨近路段道路容量及影響號誌清道時間之設定，故將機車停等區縱深長度予以適度限縮。

B 增列紅燈允許右轉車道不得繪設之規定。

C 因機車停等區於黃燈時段可通過，爰刪除「除綠燈亮時可行駛通過外」。

6. 第一百七十七條

- 1)修正前：「停」標字，用以指示車輛至此必須停車再開。視需要設於停止線及「停車再開」標誌將近之處。
- 2)修正後：「停」標字，用以指示車輛至此必須停車再開。設於停止線將近之處，本標字與第五十八條「停車再開」標誌得同時設置或擇一設置。
- 3)說明：為避免資源浪費，降低設置成本，爰明訂本標字與「停車再開」標誌可擇一適用，俾利推廣應用。

7. 第一百八十三條

- 1)修正前：路面邊線，用以指示路肩或路面外側邊緣之界線。其線型為白實線，線寬為一五至二〇公分，整段設置。但交岔路口及劃設有禁止停車線或禁止臨時停車線處得免設之。
- 2)修正後：路面邊線，用以指示路肩或路面外側邊緣之界線。其線型為白實線，線寬為一五至二〇公分，整段設置。但交岔路口及劃設有禁止停車線、禁止臨時停車線處或地面有人行道之路段得免設之。
- 3)說明：為更符合實際道路狀況，對於已有人行道，可清楚提示行車路面邊緣之路段，爰增加得免設本標線之規定。

8. 第一百八十三條之一

- 1)修正前：快慢車道分隔線，用以指示快車道外側邊緣之位置，劃分快車道與慢車道之界線。其線型為白實線，線寬為一〇公分，除臨近路口三〇公尺內得採車道線劃設外，應採整段設置，但交岔路口免設之。道路設有快慢車道分隔島者，應劃設本標線於分隔島之兩側，與分隔島間隔至少一〇公分。
- 2)修正後：快慢車道分隔線，用以指示快車道外側邊緣之位置，劃分快車道與慢車道之界線。其線型為白實線，線寬為一〇公分，除臨近路口採車道線劃設以三〇公尺為原則外，應採整段設置，但交岔路口免設之。劃設本標線，距離人行道、路緣或車輛停放線應有二公尺以上之寬度。道路設有快慢車道分隔島者，應劃設本標線於分隔島之兩側，與分隔島間隔至少一〇公分。
- 3)說明：為充分保障機慢車之行駛路權，使其在道路上有合理之行車空間，爰就快慢車道分隔線劃設之部分原則予以更明確規範。

3.2 道路交通安全規則

1. 車速規定（第九十三條）

- 1)修正前：行車速度依標誌或標線之規定，無標誌或標線者，應依下列規定：
 - A 在市區道路，時速不得超過五十公里，在郊外道路不得超過六十公里。但在未劃設車道線或行車分向線之道路，市區時速不得超過三十公里，郊外不得超過四十公里。
 - B 在設有快慢車道分隔線之慢車道上，時速不得超過四十公里。
- 2)修正後：行車速度依標誌或標線之規定，無標誌或標線者，應依下列規定：行車速度不得超過五〇公里。但在未劃設車道線或行車分向線之道路，或設有快慢車道分隔線之慢車道，行車時速不得超過四〇公里。
- 3)說明：市區與郊區應如何辨別，現行道路交通法規並無明確界定，以致用路人

難以清楚區分遵守，遇有道路交通事故時，其責任歸屬甚難釐清，為使法令規範簡明，用路人易於遵守，減少執法與事故鑑定之爭議，爰將市區與郊區之不同速限規定予以取消，以求速限規定簡單明確。

肆、預期成效

4.1 速限規定合理化，降低民怨

取消市區、郊區之速限區分，且未來在以標誌或標線規定之特殊路段，必須在每經過紅綠燈路口入口處均需設置速限標誌或標線，將能達成速限規定簡單化、標示明確化之目標，以使駕駛人容易記憶及遵守，另配合本署訂頒實施之「固定式測速照相及移動式測速照相之設置理念、原則、執勤要領及查核機制」規定，應能期待未來民怨可大幅降低。

4.2 強化「路權」觀念，以提升交通環境品質

推廣佈設「停」、「讓」標誌或標線，以明確劃分幹、支道，及提供汽、機車合理行駛空間，將使「人守法」、「車禮讓」、「路有序」，而創造一個優質之交通環境。

4.3 精進交通管制設施規範，以建立安全之行車秩序

過去網狀線與機車停等區等標線佈設，未能考量現況所需，致對行車順暢與安全產生莫大影響，未來配合鐵路平交道前網狀線之大量設置，及機車停等區合理佈設，將使鐵路平交道事故降低，及減少交叉路口之延滯與危險，而進一步保障行車安全與順暢。

伍、結語

「人」、「車」、「路」為道路交通三要素，而「法」卻是維繫該三要素和諧、順暢與安全之關鍵，交通法規完備與否，民眾對法規之認知與遵守程度，對道路交通秩序與安全均有密切相關，爰本署日後仍將持續配合交通部對於不合時宜之交通法令檢討改進，以營造優質之道路交通環境。