

95-144-3308
MOTC-IOT-94-SDB010

輕軌與公車捷運系統納管之研析－ 交通安全法規篇



交通部運輸研究所

中華民國 95 年 10 月

ISSN 號碼
及條碼

GPN：1009503026

定價 100 元

95-144-3308
MOTC-IOT-94-SDB010

輕軌與公車捷運系統納管之研析－ 交通安全法規篇

著者：許添本、鄭祺樺、林俊良、林俊源、蔡銘聰、
邱榮梧、江明穎、陳一昌、張開國、吳熙仁

交通部運輸研究所

中華民國 95 年 10 月

輕軌與公車捷運系統納管之研析. 交通安全法規
篇 / 許添本等著. -- 初版. -- 臺北市 : 交
通部運研所, 民95

面 ; 公分

參考書目:面

ISBN 978-986-00-7193-1(平裝)

1. 捷運系統 - 管理 2. 交通安全 - 法規論
述

557.85

95021936

輕軌與公車捷運系統納管之研析--交通安全法規篇

著 者：許添本、鄭祺樺、林俊良、林俊源、蔡銘聰、邱榮梧、江明穎、
陳一昌、張開國、吳熙仁

出版機關：交通部運輸研究所

地 址：臺北市敦化北路 240 號

網 址：www.iot.gov.tw (中文版>圖書服務>本所出版品)

電 話：(02)23496789

出版年月：中華民國 95 年 10 月

印 刷 者：萬達打字印刷有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 120 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定 價：100 元

展 售 處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

國家書坊台視總店：臺北市八德路 3 段 10 號 B1・電話：(02)25781515

五南文化廣場：臺中市中山路 6 號・電話：(04)22260330

GPN：1009503026 ISBN(10 碼)：986-00-7193-4 (平裝)

ISBN(13 碼)：978-986-00-7193-1(平裝)

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸
研究所書面授權。

交通部運輸研究所合作研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：輕軌與公車捷運系統納管之研析-交通安全法規篇			
國際標準書號（或叢刊號） ISBN 986-00-7193-4(平裝)	政府出版品統一編號 1009503026	運輸研究所出版品編號 95-144-3308	計畫編號 94-SDB010
本所主辦單位：運輸安全組 主管：陳一昌 計畫主持人：陳一昌 主辦人員：張開國、吳熙仁 聯絡電話：(02)2349-6857 傳真號碼：(02)2545-0429		合作研究單位：國立臺灣大學嚴慶齡工業發展基金會合設工業研究中心 計畫主持人：許添本 研究人員：鄭祺樺、林俊良、林俊源、蔡銘聰、邱榮梧、江明穎 地址：臺北市基隆路3段130號 聯絡電話：(02)23628136	
研究期間 自 94 年 4 月至 94 年 12 月			
關鍵詞：輕軌、公車捷運、互動衝突、交通法規			
摘要： 為配合發展大眾運輸系統，推動低污染運具導向之綠色交通，與改善生活環境的重要國家政策，依據目前國際發展趨勢，應儘速建設輕軌運輸系統，引進公車捷運系統。因此本研究將輕軌與公車捷運引進我國都市地區後，可能與道路上其他運輸工具之間所產生的互動和衝突關係，將之納入交通安全規則中規範，並重新調整交通法規之內容，故特別提出本篇修正草案。修正之重點在於將公車捷運所可能採用之聯結公車、低底盤公車納入規則之中，並將輕軌之軌道車輛及軌道車輛所行駛之車道，納入交通安全規則之中加以考慮，以規定其他用路人，在行經有軌道車輛行駛之道路及穿越之交岔路口時，應以安全方式行為之，以及與其相對應之權利與義務。總體而言，將軌道運輸系統納入交通安全規則中管理，採取以軌道運輸優先之依據，符合國際上綠色交通發展趨勢。最後，本研究研提 3 項法規修正草案，供我國未來輕軌與公車捷運相關法規修訂之決策參考。			
出版日期	頁數	定價	本 出 版 品 取 得 方 式
95 年 10 月	72	100	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
機密等級： <input type="checkbox"/> 密 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 （解密條件： <input type="checkbox"/> 年 <input type="checkbox"/> 月 <input type="checkbox"/> 日解密， <input type="checkbox"/> 公布後解密， <input type="checkbox"/> 附件抽存後解密， <input type="checkbox"/> 工作完成或會議終了時解密， <input type="checkbox"/> 另行檢討後辦理解密） <input checked="" type="checkbox"/> 普通			
備註： 1. 本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

TITLE: Development of management system for Light Rail Transit (LRT)/Bus Rapid Transit(BRT)— Chapter of Traffic Safety Regulation			
ISBN(OR ISSN)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER	IOT SERIAL NUMBER	PROJECT NUMBER
ISBN986-00-7193-4 (pbk.)	1009503026	95-144-3308	94-SDB010
DIVISION: Safety Division DIVISION DIRECTOR: Isacc I. C. Chen PRINCIPAL INVESTGATER: Isacc I. C. Chen ADMINISTRATION STAFF: Chang, Kai-Kuo; Wu, Hsi-Jen PHONE: (02) 2349-6857 FAX: (02) 2545-0429			PROJECT PERIOD FROM April 2005 TO December 2005
RESEARCH AGENCY: Yen Tjing Ling Industrial Research Institute, National Taiwan University PRINCIPAL INVESTIGATOR: Hsu, Tien-Pen PROJECT STAFF: Cheng, Chi-Hua; Lin, Chung-Liang; Lin, Chun-Yuan; Chiang, Ming-Ying; Chiu, Jung-Wu; Tsai, Ming-Tsung ADDRESS: No.130, Section 3, Keelung Road, Taipei, Taiwan PHONE: (02)23628136			
KEY WORDS: Light Rail Transit 、 Bus Rapid Transit 、 Interaction and Conflict 、 Traffic Law			
ABSTRACT: <p>According to the concepts of Transit-oriented Development (TOD) and Green Transportation and Country development policy, Light Rail Transit (LRT) and Bus Rapid Transit (BRT) should be built and operated soon in our country. Light Rail Transit (LRT) and Bus Rapid Transit (BRT) both are designed in type-C Rights of Way (ROW). These two new transportation systems cause many conflicts with pedestrians and vehicles in traffic. Therefore, this study focuses on re-defining and regulating these conflicts between LRT/BRT, pedestrians, and vehicles in traffic. Besides, the research team propose some draft plan for traffic management regulations and laws to regulate these conflicts. For improving LRT/BRT operating in traffic, this study summarizes the related laws, the system characteristics of LRT/BRT by reviewing the references from America, Germany, and Japan. There are some crucial points in this study. Firstly, LRT and BRT vehicle patterns, such as joint buses and low-floor chassis buses, are considered in the traffic laws. Secondly, the exclusive lane, way, and pedestrian area are also defined as transit road, for keeping pedestrians walking safety. Thirdly, pedestrians have new rights and duties such caution, watching, and comity to LRT/BRT on the roads and intersections. In a word, LRT/BRT are defined and managed in the new traffic law system which we built by normalizing transit precedent. The goal of the study is to build a traffic law system of LRT/BRT for making them operating safer and more efficient in urban areas of our country. Finally, this study provides three law protocols, related to LRT/BRT, for reference of decision making.</p>			
DATE OF PUBLICATION October 2006	NUMBER OF PAGES 72	PRICE 100	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> RESTRICTED <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> TOP SECRET <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
1. The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

輕軌與公車捷運系統納管之研析-交通安全法規篇

目錄

第一章 國內外法令整理.....	1
1.1 國內相關輕軌法令.....	1
1.2 國外相關輕軌法令.....	9
1.2.1 美國.....	9
1.2.2 日本.....	9
1.2.3 德國.....	20
第二章 問題探討.....	25
2.1 道安規則、處罰條例與設置規則之修正.....	25
2.1.1 輕軌法律地位與意義.....	25
2.1.2 輕軌可能交通安全問題.....	26
2.2 輕軌可能交通安全規則問題.....	28
2.3 輕軌交通安全規則的內涵.....	30
第三章 交通安全法規修改之建議.....	33
3.1 修正原因說明.....	33
3.2 可能修改之條文.....	34
3.3 建議修改之條文.....	38
第四章 結論與建議.....	61
4.1 結論.....	61
4.2 建議.....	61
參考文獻.....	63

表目錄

表 1.2.1	日本鐵道運輸法規體制.....	11
表 1.2.2	軌道運輸法規體制(含地面交通).....	12
表 1.2.3	日本電車相關法規.....	14
表 1.2.4	各邦大眾運輸負責單位(1999 年).....	23
表 2.1.1	輕軌與道路使用者常見之衝突種類.....	27
表 2.1.2	輕軌可能的交通安全規則問題.....	30
表 3.2.1	道路交通管理處罰條例修正條文列表.....	34
表 3.2.2	道路交通安全規則修正條文列表.....	35

圖目錄

圖 1.2.1	MUTCD 輕軌標誌圖.....	9
圖 1.2.2	日本軌道運輸法規體制.....	10
圖 2.1.1	中央佈設輕軌車站與車流衝突點圖.....	27
圖 2.1.2	路側佈設輕軌車站與車流衝突點圖.....	27
圖 3.1.1	輕軌/公車捷運道路交通法規修正架構.....	33
圖 3.2.1	輕軌專用道指示標誌.....	36
圖 3.2.2	輕軌警告標誌.....	37
圖 3.2.3	輕軌轉彎橫向安全間距線.....	37
圖 3.2.4	輕軌軌道與道路分隔線.....	37

第一章 國內外法令整理

1.1 國內相關輕軌法令

輕軌運輸系統被鐵路法、公路法與大眾捷運法之定義所共同包攝。但現行此三種法律之規定，是否適於作為輕軌運輸系統之建設母法，尚待進一步檢討。輕軌運輸系統與鐵路均為陸運交通事業，亦在利用軌道行駛之大眾運輸系統，輕軌運輸系統使用架空線供應電能之情形與電化鐵路近似，是現行鐵路法有關鐵路事業之維護、鐵路建築車輛製造、及電化鐵路安全等規範架構，與輕軌運輸系統特性相近，原則上可以適用，惟在細節上需作若干調整。

惟輕軌運輸系統在適用現行鐵路法最大之困難在於該法對於鐵路路權型式之規定及偏重全國性鐵路二方面。前者，鐵路與道路二者之路線用地係各自獨立且分離的，只在相交處產生重疊，是鐵路法第十四條規定應設置立體交叉（空間區隔）或平交道（同一平面），對此所衍生的介面問題，以子法「鐵路立體交叉及平交道防護設施設置標準與費用分擔規則」規範之。倘若輕軌運輸系統亦採與鐵路相同之路權型式時，固無問題。但一般而言，輕軌運輸系統有佈設在道路上（有佈設在中央、路緣或快慢車道間），使用平面道路，甚至共用道路車道，是輕軌運輸系統與道路間之介面，不似鐵路單純，只發生在相交處，而對於輕軌運輸系統使用道路之介面問題應如何處理？鐵路法未設有規定，此涉及鐵路機構與道路機關間工作範圍、責任分界點、協商事項、設置標準及費用分擔等等事項，須有明文之處理準則或依據，否則恐妨礙輕軌運輸系統建設之推動。

現行鐵路法規定偏重於全國性鐵路建設，事權集中於中央政府，雖規定地方政府得興建及營運地方鐵路，但其路線係在配合全國鐵路網計畫，鐵路規格及技術亦力求全國一致，且地方政府在興建營運時需經交通部核

准並受監督，地方政府之自主權範圍小，地方政府很難依其意願、自主的發展地方性鐵路。輕軌運輸系統提供之運輸服務為，市中心與主要副中心間之主線服務、接駁服務或遊憩服務，定位上屬區域性、地方性大眾運輸系統，此與現行鐵路法在規範全國鐵路之特性不合。倘若輕軌運輸系統若擬以鐵路法為建設母法時，必須在現行鐵路法中加入地方鐵路發展之空間，應將鐵路依其服務功能不同，區分為全國鐵路及地方鐵路；全國鐵路由中央管理，中央可自辦或委由民間辦理，地方鐵路則由地方政府自主興辦，受中央事後監督，地方政府亦可自行決定交給民間辦理，使地方政府有推動地方性鐵路之空間，利於輕軌運輸系統之發展。此方式不抵觸憲法第一百零七條國有鐵路由中央立法並執行之規定，亦符合憲法及地方制度法所定中央與地方分權之精神。

除就前揭原則性問題討論外，輕軌運輸系統建設在適用鐵路法現行規定時，仍有許多不合宜之處，一一列舉並討論如下：

一、輕軌運輸系統應不受鐵路法第十一條興建平行路線之限制

鐵路法第二條定有捷運系統鐵路，其係指供都市及其鄰近衛星市、鎮使用有軌迅捷公共運運輸系統。如屬捷運系統鐵路者，則不受鐵路法第十一條平行鐵路線興建禁止之限制。惟輕軌運輸系統是否為捷運系統鐵路之一種，如是者，其應適用鐵路法？還是大眾捷運法？有請交通部解釋法律適用之必要。如不屬捷運系統鐵路者，則無法排除鐵路法第十一條限制，而輕軌運輸系統與捷運系統鐵路同為地區性運輸系統，不應受興建平行鐵路線之限制，故鐵路法第十一條有排除輕軌運輸系統適用之必要。

二、地方營鐵路經核准後，地方政府委託民間辦理時應無須再經交通部核准。

鐵路法第三條第二項規定，地方政府或民間經營鐵路時，須經交通部核准。如地方政府經交通部核准經營後，擬委託民間辦理地

方鐵路建設時，是否需再經交通部同意？依據前揭規定，仍應經交通部同意，此有礙地方政府委託民間辦理地方鐵路建設。惟促進民間參與公共建設法已將輕軌運輸系統列為適用範圍，為因應地方推動輕軌運輸系統建設可能選擇之方式，及簡化行政作業流程，應修正為地方政府經核准後，得自行依促進民間參與公共建設法委託民間辦理。

三、輕軌運輸系統是否需設置鐵路警察應檢討之。

鐵路法第八條規定，鐵路機構得依法設置鐵路警察，內政部警政署下設有鐵路警察局。惟輕軌運輸系統係行駛於市區內之道路，與鐵路行駛於全國不同，輕軌運輸系統由一般交通警察單位管理即可，若由不同之警察機關或單位管理者，有造成道路交通管理事權不統一之弊，本條應限縮適用範圍為國營鐵路或全國性鐵路，輕軌運輸系統則不設置專業警察。

四、輕軌運輸系統路線應由地方自行規劃。

鐵路法第十條規定，全國鐵路網計畫由中央擬訂、核定公告；其中路線中央未能興工者，方得由地方政府或民間申請核准建築經營。是鐵路路線由中央統一規劃，地方政府或民間得否自行規劃，法無明文規定。惟查輕軌運輸系統為地方性運輸系統，係在解決都會地區之運輸問題，地方政府或民間有自行規劃路線之需求，本條應放寬地方政府或民間得自行規劃輕軌運輸系統路線，以配合實際。

五、鐵路建築及車輛製造技術規範須配合檢討。

鐵路法第十三條規定，鐵路軌距以 1435 公釐為原則，如有特別情事經交通部核准者不受此限制。鐵路法第十九條規定，鐵路建築及車輛製造之技術規範，由交通部訂定，此二條規定在揭示鐵路建築之原則及授權交通部訂定子法。惟輕軌運輸系統具有因地制宜之

彈性，是交通部在核准不同軌距或規範時應寬鬆，不應強調全國一致性，且應事前主動檢討鐵路建築及車輛製造等技術規範，以因應輕軌運輸系統建設之需求。

六、對輕軌運輸系統使用道路問題應增訂規定。

關於輕軌運輸系統使用道路時，與道路介面之處理，鐵路法僅定有第十四條關於平交道之設置、第三十一條命地方政府與道路主管機關協調或申請備案、及子法「鐵路立體交叉及平交道防護設施設置標準與費用分擔規則」，不足以因應輕軌運輸系統可能面臨之介面處理問題，是有增定規範之必要。

又輕軌運輸系統在與道路相交處，有不設平交道或立體交叉，而與一般汽車同，受號誌管制，是鐵路法第十四條之強制規定，亦有調整之必要。

七、有關中央與地方事權分配應重新調整。

關於鐵路法第十六條、第三十二條、第三十四條至四十一條、及子法「地方營、民營及專用鐵路監督實施辦法」等行政監督規定，主要問題在於中央與地方事權之分配，如為全國性鐵路其集中由中央監督固屬適當，惟輕軌運輸系統為地方性運輸系統，與地方發展有直接關係，且我國已頒定地方制度法，落實中央與地方分權，明定直轄市及縣（市）交通規劃、營運及管理為直轄市及縣（市）之自治事項，應由直轄市或縣（市）自行決定，不宜再將全部監督事權集中於中央政府，應修法重新調整之。

八、無票乘車之違約金數額應提高。

鐵路法第四十九條對旅客無正當理由無票乘車或持用失效乘車票者，僅得請求補票並加收百分之五十之票價。惟運費收入為運輸事業主要收入來源，如乘客逃票過多，則致事業虧損，影響營運。

輕軌運輸系統在國外為降低營運成本、提高運輸時效，有採無人車站或榮譽制，由乘客自動購票乘車。為期確保運費收入，確有提高無票乘車違約金之必要，嚇阻無票乘車之情形，故前揭違約金有修法提高之必要。

九、行人及車輛禁止通行或跨越鐵路路線之規定應放寬。

鐵路法第五十七條第二、三項規定，行人、車輛不得在鐵路路線通行；行人在鐵路電化區間除天橋、地下道及平交道外，不得跨越。惟輕軌運輸系統有與車輛及行人共用道路之情形，汽車及行人均可使用輕軌路線，是前揭規定則與輕軌路權型式特性不合，妨礙輕軌運輸系統路權型式之採用，自應檢討後修法放寬之。

十、行車事故係因被害人故意所致，應不給予撫卹或醫療補助。

鐵路法第六十二條規定，鐵路因行車或其他事故致人死亡、傷害時，縱其事故之發生非由於鐵路之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫療補助費。倘若事故係出於被害人之故意時，依前揭規定仍應酌給卹金或醫療補助費，此是否合理，值得檢討。大眾捷運法第四十六條亦有類似規定，其即排除被害人故意所致死傷之情形，故認為鐵路法有一併排除之必要，以期合理。

依鐵路法定義，所謂「鐵路」係指「以軌道或於軌道上空架設電線，供動力車輛行駛及其有關之設施」，其範圍相當廣泛。輕軌運輸系統亦係在軌道上行駛，利用電力驅動之車輛及相關運輸設施，應被該鐵路定義所包攝，而認為是鐵路，與電化鐵路及捷運系統鐵路相近。惟輕軌運輸系統若屬捷運系統鐵路時，其應適用鐵路法，還是大眾捷運法？為現行法上之疑義。

鐵路法為鐵路事業之母法，凡鐵路之建設、管理、監督、運送及安全均依鐵路法之規定；該法未規定者，依其他法律之規定。鐵路法對於鐵路

事業之經營、維護及義務；鐵路路線規劃、興建及路權型式；鐵路機構之管理、監督；旅客運送；鐵路安全；及違法時之罰則等等均設有明文規定，輕軌運輸系統若被視為鐵路者，其建設及營運等事項應適用鐵路法之規定。

惟現行鐵路法規定，偏重在全國性鐵路，力求鐵路建設之一致性，事權集中於中央，且鐵路路線與道路分離而獨立，與輕軌運輸系統為地方性運輸系統、因地制宜彈性及使用道路之特性不合，所以輕軌運輸系統欲逕以現行鐵路法為建設母法時，確有窒礙。

倘若將輕軌運輸系統歸為鐵路適用鐵路法時，則須先區別其與現行鐵路之差異，於鐵路法第二條增定其定義，排除第十一條建築平行路線之限制；調整中央與地方事權之分配，改為中央地方並重，修正第三條、第四條、第十條鐵路法第十六條、第三十二條、第三十四條至四十一條、及子法「地方營、民營及專用鐵路監督實施辦法」等；依輕軌運輸系統之特性，不強制建築之一致性，訂定適合之建築及車輛製造技術規範；放寬第十四條、第五十七條路權限制，容許使用及共用道路，增定與道路介面處理之相關規定；提高第四十九條違約金數額，修正第六十二條以排除被害人故意所致死傷應酌給卹金或補助之規定，以期建立合理之營運條件。

「電車」，依公路法第二條之定義為「以架線供應電力依軌道行駛地面電車」，該法所稱之電車，是否為輕軌運輸系統之輕軌車輛，尚須探究。電車係行駛於道路上，而我國道路分為公路及市區道路二個系統，其建設分別定有公路法及市區道路條例。倘若輕軌車輛被認為是電車時，其路線規劃、軌道興建及管理等事項應適用公路法及市區道路條例之規定辦理，是有必要對現行規定作一檢討。

一、「電車」概念之探討

「電車」指以架線供應電力之無軌電車或依軌道行駛之地面電車，公路法第二條第一項第九款定有明文。此項定義係在公路法第

二次修正時（七十三年一月二十三日修正公布）所增列的規定。當時行政院提出之修正草案內並無電車一項，在立法院審議時，經立法委員提議，行政院同意納入並配合增列相關規定。

「輕軌車輛」是否為「電車」？無明文解釋。可試從「電車」之立法過程及現行法定義二方面探究。就立法過程而言，當初增列「電車」制度，係考慮將國外行駛於道路上之「單軌車輛」及「架線電聯車輛」納入公路法規範，其是否即指輕軌車輛？或許有不同意見。但依據輕軌運輸系統在國外發展之歷史來看，輕軌車輛之前身為街車或稱有軌電車（Streetcar，Trolley，Tramway），只是目前之技術更為提昇而已，所以輕軌車輛應為電車。再從最後定案公布之定義觀察，輕軌車輛為使用架線供應電力，依軌道行駛在路面上之車輛，符合現行定義，且無充足理由來支持「輕軌車輛不是電車」之說法，故認為輕軌車輛應為公路法上所定義之電車。

又公路法有關「電車」之規定，為一預先立法，以因應我國未來發展電車事業之需要。電車雖然在臺灣地區並無實際發展，但其已有一定之法制環境，例如刑法公共危險罪章將電車列為保護對象，偽造或變造電車票亦違反刑法第二百零三條；電業法規定電車用電應予優惠等等。

二、電車之路權

電車之路權為何？現行公路法及市區道路條例並無特別訂定規範。依公路法第二條有關名詞定義之規定，電車指依軌道行駛之地面電車，屬道路上之車輛（參見第一、七及八款）。在就公路法體系言之，公路法第二章規範公路修建與養護，對於電車運輸業之規範則定於公路法第三章公路運輸內，其規定準用公路汽車客運業之規定。電車運輸業準用第三十七條規定，電車運輸業所營路線由業者提出申請，經主管機關核定，是電車之路線似應在道路內；至於

電車運輸業得否將一部分電車所經路線劃於道路之外，法無明文規定。但公路法及市區道路條例等相關法規中，同時設有專用道路制度，似乎電車運輸業者亦得申請自設電車專用道路，以為因應。由上分析可推知，電車路線原則上是敷設於道路內，依附於一般公共道路系統內，不具有獨立之路權，而電車與汽車相同，均為道路運輸運具之一，電車路線與道路之關係如下圖所示。

至於電車使用道路之權利，因其屬道路運輸運具之一，如無特別規定者，應與其他道路運輸運具（如汽車）相同且平等的，如此電車與其他道路車輛均共享使用道路之權利。依公路法第五十八條規定，公路主管機關為維護公路及市區道路交通之安全與暢通，得於交通頻繁之路段，視實際需要，劃分各種車輛專用道，並應於險要或適當地點，設置標誌、標線、號誌、護欄及交通島等交通安全工程設施。是公路主管機關有權視實際交通需要，而賦予電車或其他車輛享有較優使用道路之權利。

尚須釐清的是，現行公路用地使用規則第十八條規定：「輕便軌道應設置於公路用地範圍之外。」。此處所稱「輕便軌道」之意義為何？該規則並無明文定義。依前述對電車使用道路情形之說明可知，「輕便軌道」應非指電車軌道，否則即與其母法規定抵觸而無效。參酌其用詞，再對照舊鐵路法第二條出現「輕便鐵路」，均使用「輕便」二字，故認為該規則所稱「輕便軌道」應指舊鐵路法中「輕便鐵路」所使用之軌道，方為妥當。

輕軌運輸系統具有因地制宜之特性，其可採用之型式不盡然皆附隨於道路，其可彈性規劃為獨立專用路線、或使用平面道路；在使用道路時，得與其他道路車輛共用或以實體設施隔離，與電車使用路權之情形比較，電車僅符合輕軌運輸系統之部分情形，無法涵括其全部之情形。

1.2 國外相關輕軌法令

1.2.1 美國

美國有關輕軌的交通安全規則，則是由聯邦政府訂立興建法案、州政府訂立交通安全規則、市政府監督管理與執行處罰(<http://www.lightrailnow.org/news>)。在 1993 年，TCRP (Transit Cooperative Research Program)對輕軌進行一系列安全的研究，針對輕軌與道路整合度(TCRP 13)、輕軌與行人、汽車的衝突(TCRP 69)分析，研究的結論被美國交通控制設施手冊採納 MUTCD (Manual on Uniform Traffic Control Devices)，編入其第十章軌道號誌標誌標線之中。

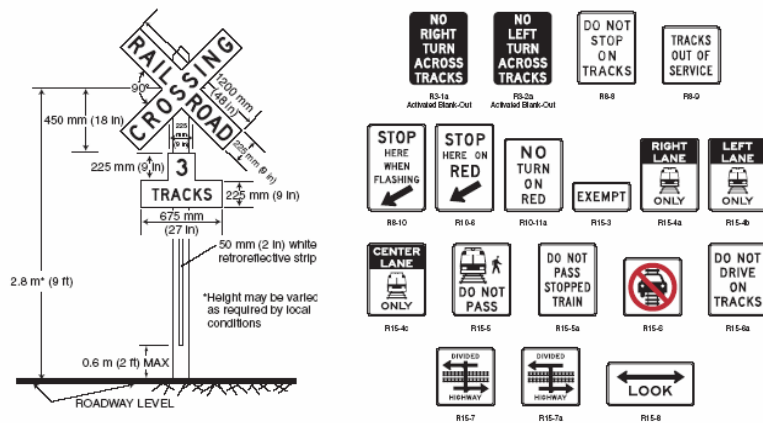


圖 1.2.1 MUTCD 輕軌標誌圖

1.2.2 日本

輕軌運輸系統在日本稱為電車，電車以軌道法來規範。在日本整體軌道運輸法規體制分成鐵道系統與軌道系統，鐵道係指行走非道路上以專有獨立路權方式的軌道運輸系統，包括傳統鐵路、都市地鐵、新幹線高速鐵路；軌道係指行走道路上與地面交通混合的軌道運輸系統，也就是電車。日本在1960年代開始，經濟高速成長，帶動全國社會經濟活動，日本民眾搭乘軌道運輸系統次數大幅增加，依據運輸省官方資料運輸調查志之指出，日本從1960至1980的二十年間，每人每天搭乘軌道運輸旅從4.5次增加到8.44次；除此之外，在此二十年間，發生兩

次石油危機，引發經濟動盪，因此在1961年，日本政府為顧及都市擁擠的問題與能國家源長期的安全，決定發展積極發展軌道運輸系統，因此將電車列為重點運輸系統發展項目之一。首要的工作就是改制整體軌道運輸法制體系，藉由一系列的立法與修正，將鐵道運輸法規與軌道運輸法規分開，鐵道運輸法規主以非與地面交通混合的運輸系統為主，軌道運輸法規則主以電車、機動車輛與行人為規範對象，其各項法規以下表分述。

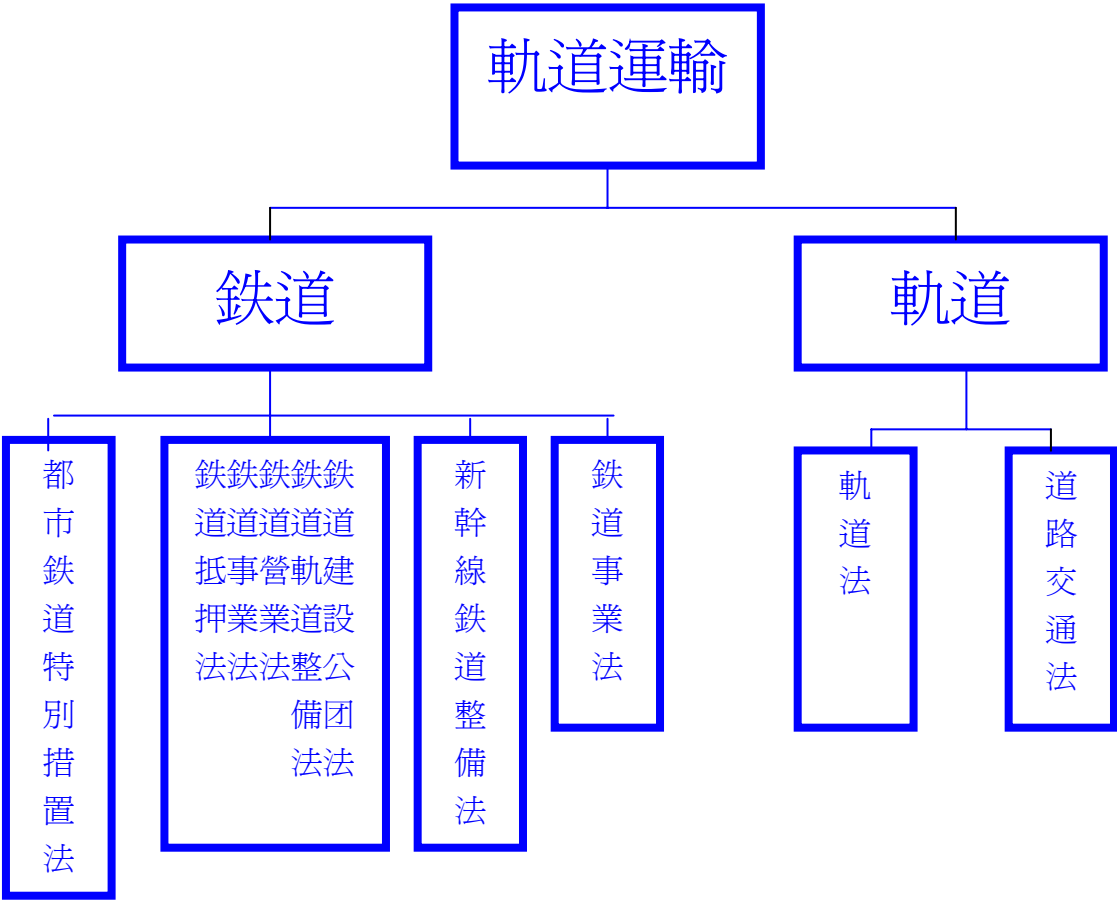


圖1.2.2 日本軌道運輸法規體制

昭和 40 年(1966)開始，日本各地大量興建地面電車，因此當時運輸省提案「鐵道軌道近代化設備整備費補助法」，送交國會後通過，其法案明定未來各地方興建電車，都可向中央政府申請設備補助費，其整備費補助項目包括號誌、標誌、標線、鋪面、照明、街道傢俱、徒步區、柵欄、景觀植栽、停留場(交通

島)、優先信號桿、安全基盤、案內牌(及時資訊牌)等 13 項。補助對象為中小私鐵軌道事業者(縣/市)與地方公共團體，補助費來源為地方交通稅 1.75%，而電車業者的發展主要以近畿車輛、三菱重工、東洋電機、広島電鉄等四家輕軌業者為主。除此之外，建設省於 1988 年又再擬定「地方公共交通財政援助法」，來幫助都府道縣地方政府興建輕軌電車，財政責任劃分制度採中央出資四分之一、地方公共團體出資四分之一、地方政府與輕軌業者共同出資二分之一來完成建設費之籌措；其補助設施為車輛、軌道、站台、路線、機廠、研發科技，但車站不補助，此項另訂於日本鐵道法裡。員工薪資與訓練費不補助，由電車事業者負責，定期養護費不補助。補助條件為原有經營軌道事業者，如國鉄、私鉄、電車業者，補助費來源由建設省支出，補助種類分成兩種，基處補助，上限 60%(第一次申請補助)，經營補助，上限 40%(第二次以後申請補助)。而後，建設省在 1991 年又提案「公共交通移動化財整備法」交送國會後通過，此法案之目的係為促使地方政府轄區之間軌道路線互達與結合，讓地方政府之間路線規劃、私鉄業者之間合作，向政府提出申請補助，允許國鉄也能與私鉄合作，採取補助額度 40%為上限，補助費來源為路線經過所有縣/市轄政府稅收。

表1.2.1 日本鐵道運輸法規體制

鐵道運輸法規	內容簡述
鐵道建設公団法	鐵道運輸的興建與投資
鐵道軌道整備法	鐵道運輸設施的設置與維修
鐵道營業法	鐵道運輸的經營與管理
鐵道事業法	鐵道運輸業者的成立機制與部門規範
鐵道抵押法	鐵道運輸事業的破產、合併與改制
特定都市鐵道整備促進特別措置法	都市捷運的興建與投資

表1.2.2 軌道運輸法規體制(含地面交通)

軌道運輸法規	內容簡述
鐵道軌道近代化設備整備費補助法	軌道運輸設施建置與維修費的補助
地方公共交通財政援助法	地方軌道運輸興建工程經費的補助
公共交通移動化財整備法	鐵道與電車路線互達與結合的補助
都市再生交通拠点整備辦法	軌道與地面交通衝突的降低與整合
路面電車行走空間改築事業法	電車與都市空間的結合與景觀融合
道路構造令	電車行駛道路的等級、分類與規範

運輸省在重新審議電車適用法規時，首先確定電車之法律地位及其建設母法，接續在研議電車相關子法群的建立，成立一個以軌道法為主，和電車設備與管理的子法群為輔的電車法規系統，將各法規之重點法條簡述如下。

軌道運輸法規與地面交通法

(1)軌道法

- 第一條
 - 本法律適用於供一般交通之用而鋪設之軌道。
- 第二條
 - 鋪設軌道之道路，包括平面、上空、地下。
- 第三條
 - 電車經營業者須由國土交通大臣審核通過始能成立。
- 第四條
 - 電車經營業者依道路佔用須繳付道路佔用費給主管機關。
- 第十條
 - 電車經營須由都府道縣知事許可始能營運。

- 第十一條
 - 國土交通省可以公益或緊急危難之由變更電車費率、運轉速度、發車時刻。
- 第十三條
 - 國土交通省可以責成都府道縣來監督地方電車經營業者。

(2)鐵道事業法

本法主要規範一般城際之間的傳統鐵路，作為鐵路的興建母法依據。注要內容包括體鐵道事業的成立、監督與管理，以及有關設施的取得與抵押。在第 23 條則規範鐵道事業工程改善的部分，共包括工程、設施、運轉、駕駛、運費、合併等六項，同時也考慮到鐵道事業的繼承與破產時的解散。

- 第20條
 - 事業的成立、監督與管理。
- 第21條
 - 設施擔保與抵押。
- 第23條
 - 事業改善：工程、設施、運轉、駕駛、運費、合併。
- 第26條
 - 事業合併與轉讓。
- 第27條
 - 事業繼承。
- 第29條
 - 事業解散。

(3)道路交通法

本法主以電車行駛於道路之交通管理，並將道路平面之機動車輛與行人共同

整合於電車交通管理中成為一體之考量，共同規範電車、機動車輛與行人在道路行駛之相對義務與權利。

- 第21 條
 - 軌道基地內之通行與禁止。
- 第31 條
 - 車輛與行人遭遇電車之加減速與臨停。
- 第40 條
 - 緊急車輛之優先權。

電車法規系列

電車子法群的建立則以軌道法與地面交通法為共同母法，建立鐵道軌道近代化設備整備費補助法、地方公共交通財政援助法、公共交通移動化財整備法、都市再生交通拠点整備辦法、路面電車行走空間改築事業法、道路構造令等六法。子法群的目的主要是作為都市軌道運輸與地面交通融合的規範法規，很重要的一部分是在解決傳統軌道運輸以B、C型路權和地面衝突的降低與管理，提案立法單位依據年代的不同，分成運輸省、建設省、與國土交通省。以下分述各項子法的內容與立法年代。

表1.2.3 日本電車相關法規

法案名稱	時間	立法單位	屬性
鐵道軌道近代化設備整備費補助法	1966	運輸省	軌道興建
地方公共交通財政援助法	1988	建設省	軌道營運
公共交通移動化財整備法	1991	建設省	軌道營運
都市再生交通拠点整備辦法	1995	國土交通省	道路整合
路面電車行走空間改築事業法	1997	國土交通省	道路整合
道路構造令	1997	國土交通省	道路整合

- 運輸省

昭和40年(1966)電車大量興建在日本各地都市興建，運輸省是日本中央政府首先規劃鐵道與軌道分開的政策計畫，因此考量到日本境內大量的軌道運輸穿城際、市郊、都市之內，因此立法鐵道軌道近代化設備整備費補助法，來強化鐵道與軌道運輸的體質的強化，提高各項軌道設備安全與服務水準。立法之後，近畿車輛、三菱重工、東洋電機、広島電鉄四家公司向政府申請電車興建的補助，開始了電車第一波的民營發展事業，其中近畿車輛主要以電車車輛的製造、三菱重工負責電車的軌條與鋼鐵結構設施、東洋電機進行電車機電系統的開發、広島電鉄則是負責電車的經營與管理。截至目前為止，這四家業者為日本發展較優良的電車相關業者，其中広島電鉄因為成功地將広島地區的電車系統與都市空間做結合規劃與設計，得到了日本中央政府2003年日本鐵道賞表彰選考委員會特別賞，成為各都市發展電車的模範。

- 建設省

建設省於1988年立法地方公共交通財政援助法，讓各地都府道縣地方政府發展電車者向中央政府申請補助。補助的比例為地方公共團體可申請總工程費四分之一的補助款，地方政府與輕軌業者可申請二分之一的補助款，至於中央政府則必須出資總工程費二分之一。在1991年，建設省又第二度立法，係為公共交通移動化財整備法，主要是要讓電車路線經過的各地方政府轄區內，整合路線與場站之間能夠互達，使地方特性強烈的電車又不失去區域一致性。本法規定地方政府轄區之間路線互達的電車業者，可與相鄰電車業者與地方政府共同向中央政府申請電車發展的補助，來達到本法之立法目的。

- 國土交通省(原建設省)

1995年日本發生阪神大地震，整個本州關西地區遭受到嚴重破壞，道路系統全面癱瘓，軌道運輸也面臨安全防震的再規劃。因此日本政府是年將建設省改制成國土交通省，納入都市防震防颱的計畫，作為都市更新計畫之一

環，並於1995年底立法都市再生交通拠点整備辦法，送交國會後三讀通過，主要內容為將都市道路交通與公共運輸之空間全部整合做更安全性、人性化、防災化的總體規範，共分為七大部分，依序為軌道範圍內禁止區劃線之設置、衝突點(路段、路口、路邊)禁止停穿標示之設置、電車優先信號與交叉口遭遇標示之設置、電車與地面交通擁擠點標示之設置、共構公共交通車站之環境標示、電車運行狀態標示之設置、緊急危難軌道通行時段與路段之禁止與指示等。在1997年，國土交通省又立法路面電車行走空間改築事業法，將電車行駛環境與都市空間融合，使電車能強化都市土地使用與景觀美化，其考量項目有運河、商家、百貨、廣場、城牆、車站、公園、建築本體等八項。在1997年底，國土交通省委託広島電鉄株式會社研究電車行駛道路的環境，將電車行駛道路等級與規範分成四大類，依序為大道、大通、街道、街衞(町屋街)，來規範電車在道路行駛的管理。

(1)鐵道軌道近代化設備整備費補助法

- 整備費補助項目

- 號誌、標誌、標線、鋪面、照明、街道傢俱、徒步區、柵欄、景觀植栽、停留場(交通島)、優先信號桿、安全基盤、案内牌(即時資訊牌)。

- 補助對象

- 中小私鉄軌道事業者(縣/市)、地方公共團體。

- 補助費來源

- 地方交通稅1.75%。

(2)地方公共交通財政援助法

- 補助設施

- 車輛、軌道、站台、路線、機廠、研發科技。

- 車站不補助，此項另訂於日本鐵道法裡。
- 員工薪資與訓練費不補助，由事業者負責。
- 定期養護費不補助。
- 補助條件
 - 原有經營軌道事業者。
 - 國鉄、私鉄、電車業者。
- 補助費來源
 - 建設省。
- 補助種類
 - 基礎補助：上限60%(第一次申請補助)。
 - 經營補助：上限40%(第二次以後申請補助)。

(3)公共交通移動化財整備法

- 補助目的
 - 地方政府轄區之間軌道路線互達與結合。
 - 地方政府之間路線規劃。
 - 私鉄業者之間合作，向政府提出申請補助。
 - 國鉄也能與私鉄合作。
- 補助額度
 - 上限40%。
 - 補助費來源為中央政府建設省。
- 補助費來源
 - 路線經過所有縣/市轄政府稅收。

(4)都市再生交通拠点整備辦法

- 阪神大地震(1995)後之都市更新計畫之一環。
- 主要內容
 - 軌道範圍內禁止區劃線之設置。
 - 衝突點(路段,路口,路邊)禁止停穿標示之設置。
 - 電車優先信號與交叉口遭遇標示之設置。
 - 電車與地面交通擁擠點標示之設置。
 - 共構公共交通車站之環境標示。
 - 電車運行狀態標示之設置。
 - 緊急危難軌道通行時段與路段之禁止與指示。

(5)路面電車行走空間改築事業法

- 目的
 - 確保電車行駛淨空安全。
 - 協調路線兩側商家建築與電車之融合度。
- 電車行走空間
 - 運河、商家、百貨、廣場、城牆、車站、公園、建築本體等應予電車行環境共同整合於都市空間，加強都市土地使用與景觀。
- 考核獎勵
 - 成立年度日本鐵道賞表彰選考委員會特別賞，頒發給電車經營最優之業者。

(6)道路構造令

- 電車道路分類
 - 大道。

- 縣市與縣市之電車軌道、應走最內側車道。
- 大通
 - 電車車站，應設立市區主幹線之中央分隔車站型式，分近、遠端站台。
- 街道
 - 混合交通之路權之電車軌道，應走最外側車道。
- 街衙(町屋街)
 - 混合交通之電車路權通過傳統和屋街區，應嚴格要求電車低速行駛在 10KPH 之下。

評析

1995 年發生日本二戰以來最大的一次地震災阪神大地震，造成死傷無數，日本政府藉此機會重新檢討都市發展政策，將都市交通與土地發展結合，將原建設省改制為國土交通省，並訂立「都市再生交通拠点整備辦法」，作為都市更新計畫之一環，其主要內容也涵蓋了輕軌電車在路面行駛與道路的融合度，其主要內容分項有下列所示。

1997 年國土交通省為促進地面電車與都市空間的整合，擬定「路面電車行走空間改築事業法」，其目的為確保電車行駛淨空安全、並協調路線兩側商家建築與電車之融合度將輕軌電車行走空間分為道路、運河、商家、百貨、廣場、城牆、車站、公園、建築本體等 9 項，並成立評估比賽來考核獎勵，優選最佳者表揚，係為日本鐵道賞表彰選考委員會特別賞。同年年底，國土交通省核發「道路構造令」給電車業者，將電車道路分類為下列四種，要求電車業者以分類型式經營輕軌電車的路權型式。

1.2.3 德國

德國由政府制定「地面電車建設與營運法案(BOStrab)」，將軌道分類成依賴道路的鐵路、獨立的鐵路兩種，規定輕軌興建與營運的基本項目。另外再制定「大眾運輸區域化法案(Regionalization Act)」，將每一個地區的軌道運輸做整合發展，包括傳統鐵路、捷運與輕軌，並且成立「技術監督管理局(The Technical Supervisory Authority)」，運用經過地區政府指定的職權，來監督輕軌業者的行政與技術方法，換言之，監督權與責任相互結合之後就可以依法實現監督管理，而技術監督管理局有權力要求業者提供相關資訊、數據與文件，並且找顧問協商決策。至於輕軌道路安全規則分面，則由聯邦上議院制定一個違反輕軌交通行為的罰款表，明確規定何種行為違反輕軌道路交通安全行為。

在德國，確保民眾擁有足夠的大眾運輸服務，是政府提供基本大眾運輸服務的責任之一（「區域化法案」(Regionalization Act.)第1條第1段），而輕軌對於大眾運輸而言，實是貢獻良多。

在90年代中期，改組鐵路系統的體制改良，與大眾運輸的區域化，必需要有新的法律協定與現行法律上諸多修正來作因應。

在德國，這些法律上的改變，對於大眾運輸部門在任務履行的責任、融資、機構體制、與條件管理競爭上，產生了主要的衝擊。例如，在「聯邦法案」(Federal Act)下的「大眾運輸區域化法案」(Regionalization Act)中，從1996年1月1日起，各邦政府已專門負責所有區域性大眾運輸的功能和財務，其中包括區域性的鐵路。在受到「基本法(Basic Law)106a法案」的保障下，各邦政府可以從聯邦政府獲得一些資金，利用至大眾運輸上，而近來這筆資金的籌措來自於徵收原油稅。代理執行機構在行使職責時，是得到國家法律授權的。對於所謂的「束縛在道路上的大眾運輸」(公共汽車、地面電車、輕軌、地鐵捷運)，各邦當局已經委任各市政當局(地區和自治城市)為負責的機構。

到目前為止，「運輸區域化」的經驗是獲壓倒性正面肯定的（參見第一章“德國大眾運輸部門”...）。迄今，負責的交通機構對於某一種模型並沒有明顯的偏好。

輕軌被視為一種必要的大眾運輸方式，透過提供時刻表的旅客運輸，以滿足都市、郊區、或地區交通的需求。明顯意謂著，「都市運輸」相對於幹線服務而言，主要是指「某地區裡的一種大眾運具，大部分的旅次型態，其旅客的總旅行距離不超過50公里，或所需的總旅行時間不超過一小時」（其定義與「旅客運輸法案」(Personenbeförderungsgesetz, PBefG) 第8條第1段、「運輸區域化法案」第2條、「一般鐵路法案」(Allgemeines Eisenbahngesetz, AEG) 第2條第5段等，相一致)。然而，由輕軌所搭載的旅客並不能計算入區域運輸內，因為在都市運輸中，它只包括由「州政府持有和區域鐵路」兩者所屬的列車，所產生的運輸。（「一般鐵路法案」(AEG)第1條第1段、第2條第5段）。

「輕軌」這個專有名詞一直以來都沒有標準的定義，然而，它被包含在 PBefG] 中所定義的「地面電車」裡面。根據此條法律，有軌電車具有以下特性：

- 「依賴道路的鐵路」（「地面電車建設與營運法案」第1條第2.1段）

(BOStrab)

—利用提供給道路交通的空間，使其在架構上與操作的設備上，以及運作的模式，能夠適應道路交通的特別要求（PBefG 第4條第1.1段）；軌道構面與道路齊平（BOStrab 第19條第4.1段）其軌道被嵌入於道路表面或行人穿越道（BOStrab 第16條第5段）。

—在提供給道路交通的空間上，有「隔離的軌道結構」，且利用固定式的障礙設施與其他的交通分離。其運轉的方式，與上述的鐵路運轉方式，有所相同或類似（PBefG 第4條第2段；BOStrab 第16條第4.2段）。

- 「獨立的鐵路」（BOStrab 第1條第2.2段）

—已經或正在設計...例如：高架和地下鐵路（PBefG第2段第4條）；其擁有

「獨立的軌道結構」（分離路權），意指其憑藉其所在地或建造型式，獨立於其他交通（BOStrab 第16條第1.1段和第3條第2段）。

另外，在 PBefG 裡，有軌電車通常只有或主要，在市鎮和鄰近地區周圍搭載旅客（PBefG 第 4 條第 1.2 段，和第 4 條第 2 段）。

「輕軌」這個專有名詞的使用，已經成了一種習慣，指的是更先進的有軌電車，其大部分與其他交通相分離，且具備有現代化的導引、安全和調度系統（參閱第 3 章）。

因此，在「旅客運輸法案」（PBefG）中，對於輕軌的合法架構有著明確的定義，最近的一次修正是在 1998 年 8 月 26 日，法律命令和行政條例被要求（PBefG 第 56 和 57 條）使其生效，特別是在 1987 年 11 月的「電車軌道建設和操作法案」（BOStrab）。另外，在簽定契約時，必須參考和 PBefG 有關聯的兩個法案，「最新版本的歐盟規章」與「歐盟指令」。

表 1.2.4 各邦大眾運輸負責單位(1999 年)

當時負責單位	改變 / 例外 當時...日期	城邦	內容
市政層級 (自治城市/地區 或 聯邦/ 專有目的協會)		Hesse	負責機構和區域性的運輸協會共同完成區域運輸的功能。國家單位隸屬於運輸協會。(目前正處在牽連到現存運輸協會的契約，於 1998 年 5 月 31 日結束後的過渡時期)。
		North Rhine-Westphalia	由負責機構負責，但是必需將區域運輸在計劃上、組織上、設計上的決策，轉移至一個專門目的協會。自 1996 年 1 月 1 日起生效(9 個國家層級的專門目的協會)
		Rhineland-Palatinate	兩個特別目的協會形成；如果有必要，國家政府要負責區域運輸設施(維護和所需網路的延伸，如有需要時的車輛裝備)
最初是國家或聯合政府，(處於過渡基礎上)，然後以市政級...	當時轉移至專門目的協會 沒有期限	Berlin	市政層級是負責機構；最初是由國家政府負責，直到各市政當局將功能轉移到專門目的協會
	自 2002 年 6 月 1 日起 在那之前，為如有必要的定義地區	Saxony	市政層級是負責機構，雖然最初是由國家政府當局負責到 2002 年 5 月 31 日；於 1998 年 12 月 31 日結束，移轉給市政層級(五個全國性的專門目的協會)
	2002 年 12 月 31 日前 如有必要時需經雙方同意 否則如果必要時，法令自 2003 年 1 月 1 日起	Saxony-Anhalt	市政層級是負責機構，各負責機構共同合作，並組成「當地運輸地區」(聯盟和特別目的協會)；最初國家政府是一個「特殊的負責機構」(special)；在 2002 年 12 月 31 日前，於市政層級和特別負責機構間找到了一個妥協的辦法；否則，將把授權(在回顧後)轉移至 聯盟/特殊目的協會
	如有必要，自 2000 年 1 月 1 日起	Lower Saxony	國家是負責機構；回顧條款：國家政府回顧並向區域議會報告，1999 年 12 月 31 日後轉移到市政層級是否可行

國家，除了一些地區和擁有市政級的開放條款	1996 年 1 月 1 日 Hanover, Brauncchweig conurbations; 沒有期限的開放	Lower Saxony	國家是負責機構，除了 “Hanover Conurbation Municopal Association” 和 “Braunschweig Municipal Area Special Purpose Assoctioan” ； 對市政層級有開放條款
	1996 年 1 月 1 日 斯圖加特地區； 沒有期限的開放	Baden-W ürttemb erg	國家是負責機構；除了 “Stuttgart Region Association” ；對市政層級 有開放條款 (對於利用運輸服務的空間和式型來 加以定義的部分)
國家掌握對市政層級的開放條款	沒有期限	Branden burg	國家是負責機構；對市政層級有開放 條款
	沒有期限	Mecklen burg- Western Pomeran ia	國家是負責機構；市政層級上，有對 於地區重要性任務的開放條款
	沒有期限	Saarlan d	開放條款轉移至「第三團體」(third party)
		Schlesw ig-Hols tein	任務的規畫、組織和績效，需要地區 或自治城市或其他專門目的協會的緊 密合作；轉移至由政府所頒佈的任命 機構的可能性
國家(城邦)		Berlin	根據憲法，柏林城邦在市政層級上， 沒有自治的公司個體
		Hamburg	在國家府政府的層級上，沒有大眾運 輸法
僅限國家		Bavaria	由國家政府所公佈：具有國家政府的 效力直到 2001 年，然後做更進一步的 檢討
		Thuring ia	

第二章 問題探討

2.1 道安規則、處罰條例與設置規則之修正

2.1.1 輕軌法律地位與意義

輕軌係指一種以軌道與電力營運，可及於生活街道，並藉由與環境和諧的車道隔離和優先號誌，與其他運輸方式分享路權的市區內環保公共運輸系統。長久以來，輕軌、捷運與傳統鐵路等三者，其角色、型式與功能容易產生混淆，此乃因輕軌定義不明所致。從運具的發展歷史來研析，事實上輕軌比捷運發展的還早，遠在第一次世界大戰之前，輕軌就已經出現在柏林、上海、莫斯科等大城市。但是由於二次大戰之後都市化現象快速發展，使得各國紛紛改建捷運重運量系統、或是強化公車系統的服務能力，而此種都市運輸建設的思維，主要係考量在重新整理都市交通之秩序。根據 1978 年國際公共運輸聯盟(UITP)在布魯塞爾召開第一次輕軌委員會會議，會中發表稱為輕軌的原因，主要是輕軌施加在軌道的荷重，相對於傳統鐵路或重運量捷運系統明顯較低，且通常聯結車廂數在 4 以下，所以車身較短，整體重量較捷運輕，搭載人數較少。然而隨著都市多元化與土地使用趨於複雜的發展，此種定義已根本無法滿足輕軌在今世代與未來世代的扮演地位。舉例而言，輕軌若以平面佈設方式與其他車輛或行人共用，稱之為 Tramway，但若採實體分隔來隔離其他車輛或行人，稱之為 LRT(Light Rail Transit)，但是 LRT 型式會與同樣具有實體分隔性質的捷運 MRT(Metro Rail Transit)之間，在辨識上會產生極大的混淆。因此從根本上來說，輕軌的定義不能僅從有無軌道、車輛長度、路權型式、動力驅動、號誌控制、有無高架、地下化、平面等技術項目上來與捷運、鐵路做區別，而應該以輕軌在都市公共運輸系統中所扮演的角色、服務的目標與範圍、以及未來發展的趨勢共三方面去做定義。簡言之，輕軌的定義應朝向服務角色面向，而不是技術等級面向。再進一步

地闡釋，同樣都屬於軌道系統的鐵路、捷運與輕軌，服務對象完全不同，鐵路是負責搭載城際間的旅客，捷運是都會區內經濟活動的主要運輸幹道，而輕軌則是環繞於城市內中心商業區(Central Business District、CBD)內，並穿梭於市區街道的運具，換言之，輕軌比捷運更能可及於民眾一般的日常生活，所以它是一種強化城市內社會與經濟活動頻率的軌道運具，具有文明化(Civilising)的性質，因此，可以嘗試把輕軌定義成為一種調控都市形貌的方法，而不是只把它視為一種軌道運具。此外，由於輕軌較多樣的彈性，從觀光而言，還可把它看成一道環繞都市中心的生活空間廊道，因為比起捷運它與人是較親近的。總括精簡而言，環繞在城市的輕軌，應該是一種只服務於 CBD 裡的軌道運輸系統。

2.1.2 輕軌可能交通安全問題

引進輕軌至都市道路地區，勢必將與其他運輸工具產生新型態的互動與衝突關係，此將涉及到機動車輛、大眾運輸與行人三方面衝突問題。如果以平面路權方式佈設輕軌，將會與現存之以機動車輛為主體的道路系統產生極大衝擊，對於用路人而言，輕軌採取混合路權、進入人行道和行人徒步區，都提高了行人的交通危險程度。因此輕軌使得使用道路的組成與角色改變，也間接促成使用道路權力的改變，而這些改變必須重新賦予運輸工具與道路使用者的相對權利、責任與義務，方能確保道路交通安全。輕軌軌道與車站主要採取平面與道路混合交通之方式建置，軌道可分為中央式與路側式兩種，而車站則可分為路口近端和遠端佈設。路側佈設軌道會降低道路容量、在轉彎時候容易與行人發生衝突，但是卻可以使行人不必穿越道路就可以快速上下輕軌車輛；中央式佈設車站可以降低在路口發生事故的機會，但是卻必須使行人穿越路段至車站搭乘輕軌，造成穿越軌道的危險，也增加了不便性。近端設站可以降低輕軌進站時，後方等候車輛對車流的影響，但所需路權較寬；遠端設站則可以減少輕軌車輛通過路口所需的號誌時間，降低延滯，但是當班次密集時，容易造成等候進站之路口阻塞。

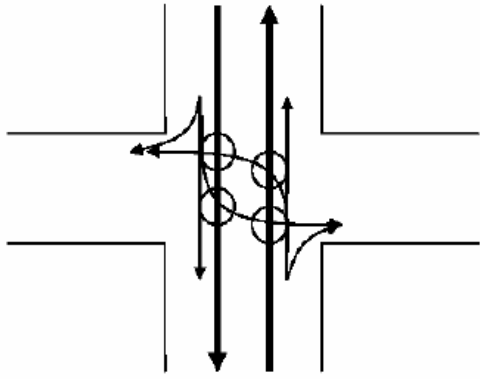


圖 2.1.1 中央佈設輕軌車站與車流衝突點圖

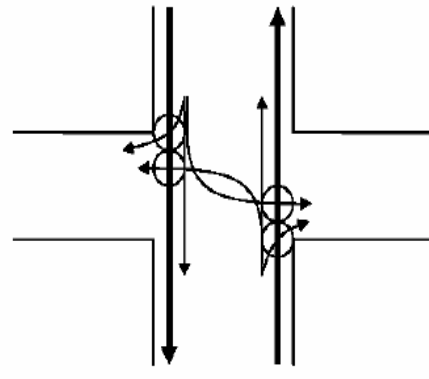


圖 2.1.2 路側佈設輕軌車站與車流衝突點圖

由輕軌在道路上行駛，享有大眾運輸優先的權利，因此，車輛與行人都必須禮讓輕軌先行，而目前我國民眾以習慣機動車輛的交通環境，因此輕軌進入我國都市地區後，勢必會發生民眾對輕軌感覺陌生而產生的交通肇事，因此勢必未來要提高民眾對輕軌的認識度與注意度，具體做法可參考歐美日之實務改善措施，以教育宣導、交通法規修正之方式來導引民眾習慣於以輕軌優先的大眾運輸環境。根據 TCRP17、69 之研究指出，輕軌道路使用者常見之衝突主要分成路口、路段、軌道等三方面，以下表詳述之。

表 2.1.1 輕軌與道路使用者常見之衝突種類

輕軌與道路使用者常見之衝突種類	
路口	輕軌駕駛者無法確認閃光號誌與平交道柵欄是否正常運作(視距不足與缺乏同步號誌)
	行人欲穿越輕軌通過之路口無法得知輕軌以高速或低速通過
	汽車駕駛人不注意輕軌號誌與標誌之指示
	道路使用者與輕軌駕駛者之間彼此視距不足
	輕軌柵欄升起後，駕駛人擔心柵欄在短時間內又將放下
	與道路斜交的輕軌路口使行人穿越危險提高
	路口左轉汽車與直行輕軌發生衝突

路段	同一地點有輕軌閃黃號誌與一般交通號誌造成道路使用者辨識混淆
	駕駛人猶豫是否是要穿越有輕軌通過之道路
	與道路斜交織輕軌軌道使行人穿越危險提高
	行人穿越軌道時未注意雙向來車
	行人不理會注意輕軌指示號誌、標誌與安全標線
	變換車道或超車之汽車與輕軌發生衝突
軌道	行人漫步於軌道旁或軌道上
	輕軌營運單位未能適時適地裝設輕軌警告設施
	輕軌軌道與道路交叉處(非交叉路口)未設置安全柵欄使民眾闖入
	汽車因鄰近號誌路口回堵到輕軌軌道上
	汽車因其他交通因素被迫停留於輕軌軌道上

資料來源：本研究整理(TCRP 17、69)

2.2 輕軌可能交通安全規則問題

由於目前我國經輕軌定義在鐵路法與公路法中，且大眾捷運法也不符合輕軌平面行駛的特性，使得引進輕軌進入我國都市道路地區，所造成的新型態互動與衝突關係，將成為整體交通法規體系的大問題，勢必要藉著建立新法或修正既有法條來解決可能的交通安全規則問題。

依據鐵路法第 2 條所定義，鐵路指以軌道或於軌道上空架設電線，供電力車輛行駛及其有關之設施；捷運系統鐵路指供都市及其鄰近衛星市鎮使用之有軌迅速便捷之公共運輸系統；電化鐵路指以交流電或直流電力為行車動力之鐵路。由以上可見，輕軌的特性被包括在鐵路法之內，但鐵路法只適用於獨立專用路權之軌道，但是輕軌常以混合分享路權之軌道行進，因此這個落差成為輕軌適用鐵路法的超級大障礙。

依據公路法第 2 條第 9 款之規定，電車係指以架空線供應電力之無軌電車，

或依軌道行駛之地面電車。根據此法源，輕軌被公路法定義為汽車，換言之，輕軌行駛必須依照汽車行車的所有規定，但是從實際運性狀態而究，輕軌是一種具有軌道性質的大眾運輸車輛，實與汽車特性差異極大，因此將輕軌若適用於公路法根本是不倫不類，無法具體反應出輕軌兼具軌道與大眾運輸的雙重特性。

依據大眾捷運法第3條之規定，大眾運輸系統係指利用地面、地下或高架設施，不受其他地面交通干擾，採完全獨立專用路權或於路口部分採優先通行號誌處理之非完全獨立專用路權，使用專用動力行駛於專用路線，並以密集班次，大量快速輸送都市及鄰近地區旅客之公共運輸系統。根據此法源，輕軌幾乎所有的特性都已被包括，換言之，輕軌似可被大眾捷運法規定在內，但是輕軌與捷運之容量、軌道、專用路權、興建仍有許多差異，因此有時難以大眾捷運法完全規定之，舉例而言，輕軌在路口的輕軌號誌設置規定，由於捷運採高架或地下之完全隔離路權的方式，捷運不會與地面交通產生設置捷運優先號誌的問題，所以大眾捷運法目前並無路口軌道號誌的規定。因此，若強加輕軌適用於大眾捷運法，仍會有許多不合理之處。

除上述鐵路法、公路法、大眾捷運法外，輕軌也會對道路安全規則造成許多衝擊，本研究將可能產生的交通安全規則問題以下表來說明。

表 2.1.2 輕軌可能的交通安全規則問題

輕軌可能的交通安全規則問題
輕軌長寬低底盤等配備規格之問題
輕軌行駛至交叉路口之行進與轉彎問題
輕軌應遵守燈光號誌、標誌、標線、交通警察指揮、無任何指示之問題
輕軌行至無號誌或號誌故障、無警察指揮之交叉路口問題
輕軌遭遇直行車、轉彎車之問題
輕軌左轉彎之問題
輕軌遭遇行人之問題
輕軌行至圓環之問題
輕軌安全設施與緊急危難處理程序之問題
輕軌通過路口之柵欄、燈光號誌、警示標誌之問題
輕軌經過平交道所衍生之問題
輕軌經過人行道、行人徒步區、大眾運輸場站之行人徒步區之問題
輕軌教育宣導與執法之問題

資料來源：本研究整理

2.3 輕軌交通安全規則的內涵

輕軌道路交通安全規定主要是因應新型態的互動與衝突型式，因此其安全規則之內涵應包括車種及定義、車輛安全配備、道路使用權、道路優先權、可否停車、迴車與轉向操作之規定等，以大眾運輸優先為普遍性原則，並配合大眾運輸導向與綠色交通發展的趨勢。

輕軌定義：輕軌係指一種以軌道與電力營運，可及於生活街道，並藉由與環境和諧的車道隔離和優先號誌，與其他運輸方式分享路權的市區內環保公共運輸系統。(本研究定義)

修正道安規則第 2 條內容，從新定義聯結公車、輕軌車輛與大眾運輸車輛，將此三種車輛與汽車在法律意義上彼此分開。

道路交通安全規則第 2 條

本規則所用名詞釋義如左：

以紅色線標示者為修正條文內容。

一 汽車：指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛（包括機器腳踏車）。但電力架線之公車及依軌道行駛之輕軌車輛，則屬電車。電車之車輛及行駛於道路上之建設規定及交通安全規則另訂之。

二四 聯結公車：指具備兩節車廂聯結，專供市區汽車客運業兼作為公共汽車使用之大客車。

二五 輕軌車輛：於道路上依軌道行駛之輕軌運輸系統之車輛，屬於電車的一種。

二六 大眾運輸車輛：指作為公共汽車使用之大客車車輛、及依軌道行駛之營運功能如同公共汽車之輕軌車輛。

第三章 交通安全法規修改之建議

3.1 修正原因說明

為配合發展大眾運輸系統，推動低污染運具導向之綠色交通，與改善生活環境的重要國家政策，依據目前國際發展趨勢，應盡速建設輕軌運輸系統，引進公車捷運系統。因此本研究將輕軌與公車捷運引進我國都市地區後，可能與道路上其他運輸工具之間所產生的互動和衝突關係，將之納入交通安全規則中規範，並重新調整交通法規之內容，故特別提出本修正草案。修正之重點在以將公車捷運所可能採用之聯結公車、低底盤公車納入規則之中，並將輕軌之軌道車輛及軌道車輛所行駛之車道，納入交通安全規則之中加以考慮，以規定其他用路人，在行經有軌道車輛行駛之道路及穿越之交岔路口時，應以安全方式行為之，與其相對應之權利與義務。總體而言，將軌道運輸系統於納入交通安全規則之中管理，採取以軌道運輸優先之依據，凡汽機車與行人都應禮讓軌道車輛先行為普遍性原則，此舉不但符合國家鼓勵發展大眾運輸之政策，也符合國際上鼓勵對環境有益處的綠色交通發展趨勢，此係為本修正條文之精神。

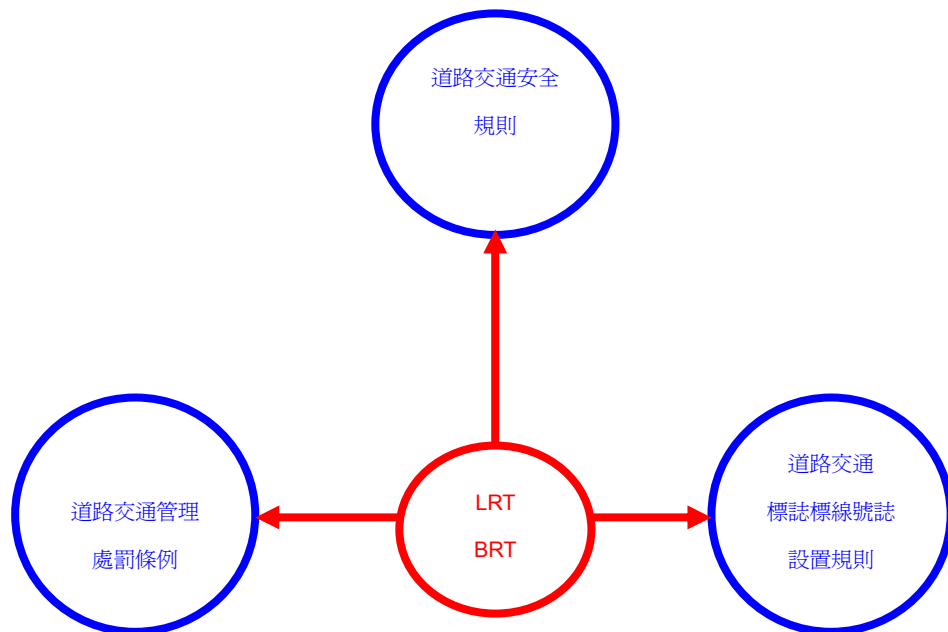


圖 3.1.1 輕軌/公車捷運道路交通法規修正架構

3.2 可能修改之條文

一、道路交通管理處罰條例

處罰條例之修正，主要則規範道路使用者，包含駕駛人與行人違反輕軌交通規定之處罰方式與罰鍰金額。

表 3.2.1 道路交通管理處罰條例修正條文列表

道路交通管理處罰條例	法規主要內容
第 3 條	名詞釋義
第 5 條	公路或警察機關於必要時之發布命令
第 48 條	汽車駕駛人違規轉彎之罰鍰
第 49 條	汽車駕駛人違規迴車之罰鍰
第 50 條	汽車駕駛人違規倒車之罰鍰
第 54 條	汽車駕駛人駕車在軌道車輛穿越之交岔路口之罰鍰與吊銷其駕駛執照

二、道路交通安全規則

本研究將輕軌所涉及到的交通法規條文，分成道路交通安全規則、道路交通管理處罰條例、道路交通號誌標誌標線設置規則等三類，完成建議修改條文。其中道安規則主以輕軌的車輛定義與規格配備，以及遭遇到各種交通狀況為修法之主要內容；處罰條例之修正，主要則規範道路使用者，包含駕駛人與行人違反輕軌交通規定之處罰方式與罰鍰金額；設置規則以輕軌號誌標誌標線新加入為主。

表 3.2.2 道路交通安全規則修正條文列表

道路安全規則	法規主要內容
第 2 條	名詞釋義
第 38 條	車輛尺度、軸重、總重、後懸及段差之限制
第 39 條	大客車車身各部規格
第 39-1 條	汽車定期檢驗之項目及標準
第 94 條	車距、減速暫停
第 95 條	汽車與軌道車輛所行駛之車道區隔
第 99 條	轉彎；有標誌標線；無標誌標線者，其行駛規範
第 100 條	汽車交會
第 101 條	汽車超車及讓車
第 102 條	汽車行駛至交岔路口之行進與轉彎
第 104 條	汽車接近平交道
第 106 條	汽車迴車
第 110 條	汽車倒車
第 111 條	汽車臨時停車
第 112 條	汽車停車
第 124 條	慢車行駛
第 125 條	慢車行駛至交岔路口之行進或轉彎
第 130 條	慢車行經鐵路平交道
第 133 條	行人步行於人行道
第 134 條	行人穿越道路
第 135 條	行人通過鐵路平交道
第 136 條	行人乘車
第 140 條	道路障礙之禁止

修訂之內容包括：

1. 定義軌道車輛，屬於公路法中的電車的一種，並將之納為大眾運輸車輛之一。
2. 訂定受架空之電力線影響的淨高規定。
3. 訂定汽車行駛於有軌道車輛行駛之車道的安全事項。
4. 訂定機器腳踏車及行人與慢車未經允許不得行駛於軌道車輛行駛之車道。
5. 訂定涉及軌道車輛行駛之車道及交岔路口之汽車交會及超車與讓車規定。
6. 訂定用路人在交岔路口應讓軌道車輛先行之規定。
7. 訂定無鐵路平交道設施之軌道車輛穿越之交岔路口的交通規則。
8. 訂定不得在軌道車輛行駛之車道及穿越之交岔路口停車與臨停之規定。
9. 訂定用路人使用軌道車輛行駛之行人徒步區的安全規定。

三、道路交通標誌標線號誌設置規則

設置規則以輕軌號誌標誌標線新加入為主，並參考美國交通控制設施手冊 (Manual on Uniform Traffic Control Devices、MUTCD)、營建署「市區道路工程規劃及設計規範之研究」，將平面路權和輕軌運輸系統納入設置規則之內容，訂定平面路權式輕軌標誌、標線與號誌草案，分成警告、禁制、指示等三類。

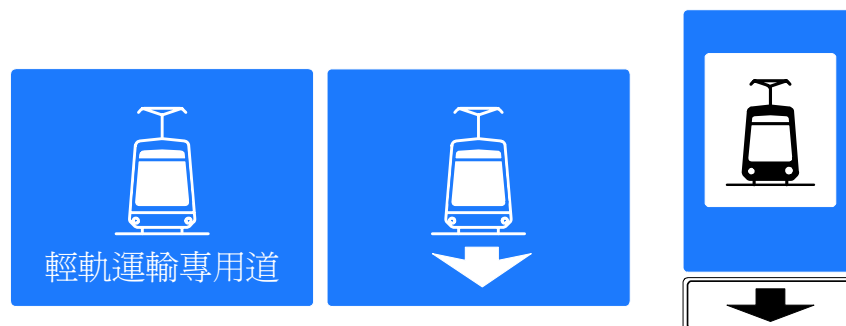


圖 3.2.1 輕軌專用道指示標誌

禁制標誌

1 禁止行人穿越輕軌運輸軌道標誌

- 混合路權型式並無安全島或安全區域。

2 禁止車輛侵入輕軌運輸軌道標誌

- 隔離路權路型，需設置禁止小汽車侵入輕軌軌道標誌。

3 軌道禁停標誌

- 在車站地點及路口受號誌影響，小汽車等候長度可能侵犯輕軌運輸系統安全間距之地點。

警告標誌

- 柵門式平交道前設置，提醒駕駛人前方有輕軌平交道，以做煞車或儘速通過的準備。



圖 3.2.2 輕軌警告標誌

標線

1 輕軌電車轉彎橫向安全間距線

- 輕軌轉彎半徑周圍繪一條 10 公分的黃色實線，不同顏色或材質。

2 輕軌運輸系統軌道與道路分隔線

- 防止旁臨或對象車輛侵入輕軌軌道。

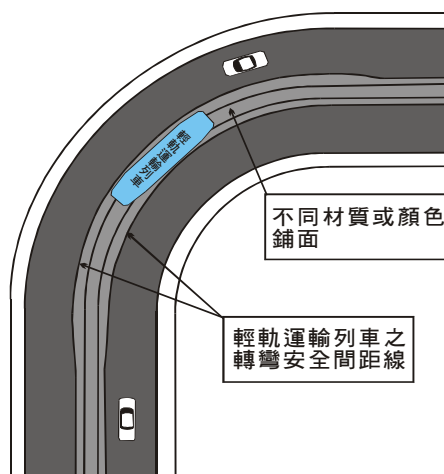


圖 3.2.3 輕軌轉彎橫向安全間距線

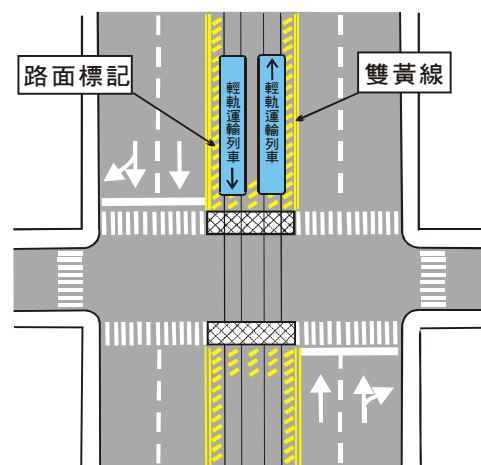


圖 3.2.4 輕軌軌道與道路分隔線

3 輕軌行人穿越道線

- 兩條平行且連續之標線繪製
- 不同材質或顏色之鋪面
- 軌道安全間距外及緣石區域，加繪 45 度角斜線。

輕軌軌道柵欄

- 行人穿越道之兩端，或於軌道間設置柵欄，以減少行人違規穿越的情形。
- 柵欄設置高度不可高於 100 公分，以免降低行人及駕駛的可見度。

3.3 建議修改之條文

1. 道路交通管理處罰條例(民國 94 年 2 月 5 日修正)

修正條文	原始條文	說明
<p>第 3 條</p> <p>本條例所用名詞釋義如左：</p> <p>一. 道路：指公路、街道、巷街、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方。<u>行駛於道路上的軌道車輛行駛之車道亦屬於道路範圍。</u></p> <p>二. 車道：指以劃分島、護欄或標線劃定道路之部分，及其他供車輛、<u>或軌道車輛</u>行駛之道路。</p> <p>三. 人行道：指為專供行人通行之騎樓、走廊，及劃設供行人行走之地面道路，與人行天橋及人行地下道。</p> <p>四. 行人穿越道：指在道路上以標線劃設，供行人穿越道</p>	<p>第 3 條</p> <p>本條例所用名詞釋義如左：</p> <p>一. 道路：指公路、街道、巷街、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方。</p> <p>二. 車道：指以劃分島、護欄或標線劃定道路之部分，及其他供車輛行駛之道路。</p> <p>三. 人行道：指為專供行人通行之騎樓、走廊，及劃設供行人行走之地面道路，與人行天橋及人行地下道。</p> <p>四. 行人穿越道：指在道路上以標線劃設，供行人穿越道路之地方。</p> <p>五. 標誌：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而以</p>	<p>本法條之修正原因係考量將輕軌與公車捷運之車道也納入道路之範圍，在第一款中增列。並於第十一款有關交岔路口之定義，增加輕軌與公車捷運行經之路口，並規定管制方式可按照鐵路平交道與交岔路口之方式來管制。</p>

<p>路之地方。</p> <p>五. 標誌：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而以文字或圖案繪制之標牌。</p> <p>六. 標線：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而在路面或其他設施上劃設之線條、圖形或文字。</p> <p>七. 號誌：指管制道路交通，表示行進、注意、停止，而以手勢、光色、音響、文字等指示之訊號。</p> <p>八. 車輛：指在道路上以原動機行駛之汽車（包括機器腳踏車）或以人力、獸力行駛之車輛。</p> <p>九. 臨時停車：指車輛因上、下人、客，裝卸物品，其引擎未熄火，停止時間未滿三分鐘，保持立即行駛之狀態。</p> <p>一〇. 停車：指車輛停放於道路兩側或停車場所，而不立即行駛者。</p> <p><u>十一. 交岔路口：指兩條道路相交處稱為交岔路口；若軌道車輛穿越道路之處，特別稱為軌道車輛穿越之交岔路口；其管制方式可比照鐵路平交道或比照道路之交岔路口管制方式為之。</u></p>	<p>文字或圖案繪制之標牌。</p> <p>六. 標線：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而在路面或其他設施上劃設之線條、圖形或文字。</p> <p>七. 號誌：指管制道路交通，表示行進、注意、停止，而以手勢、光色、音響、文字等指示之訊號。</p> <p>八. 車輛：指在道路上以原動機行駛之汽車（包括機器腳踏車）或以人力、獸力行駛之車輛。</p> <p>九. 臨時停車：指車輛因上、下人、客，裝卸物品，其引擎未熄火，停止時間未滿三分鐘，保持立即行駛之狀態。</p> <p>一〇. 停車：指車輛停放於道路兩側或停車場所，而不立即行駛者。</p>	
<p>第 5 條</p> <p>為維護道路交通安全與暢通，公路或警察機關於必要時，得就左列事項發布命令：</p> <p>一. 指定某線道路或某線道路區段禁止或限制車輛、行人通行，或禁止穿越道路，</p>	<p>第 5 條</p> <p>為維護道路交通安全與暢通，公路或警察機關於必要時，得就左列事項發布命令：</p> <p>一. 指定某線道路或某線道路區段禁止或限制車輛、行人通行，或禁止穿越道路，或禁</p>	<p>本法條之修正原因係考量輕軌與公車捷運引進之後，會興建大眾運輸行人徒步區 (Transit Mall)。因此，基於維護道路交通安全與暢通，給予警察機</p>

或禁止停車及臨時停車。 二. 劃定行人徒步區 <u>或大眾運輸行人徒步區</u> 。	止停車及臨時停車。 二. 劃定行人徒步區。	關發布命令之權。
<p>第 48 條</p> <p>汽車駕駛人轉彎時，有左列情形之一者，處二百元以上六百元以下罰鍰：</p> <p>一. 在轉彎或變換車道前，未使用方向燈或不注意來、往行人或轉彎前未減速慢行者。</p> <p>二. 不依標誌、標線、號誌指示者。</p> <p>三. 行經交岔路口未達中心處，佔用來車道搶先左轉彎者。</p> <p>四. 在多車道右轉彎，不先駛入外側車道，或多車道左轉彎，不先駛入內側車道者。</p> <p>五. 四車道以上道路，設有劃分島，劃分快、慢車道，在慢車道上左轉彎者。</p> <p>六. 轉彎車不讓直行車先行，或直行車尚未進入交岔路口，而轉彎車已達中心處開始轉彎，直行車不讓轉彎車先行者。</p> <p>七. 設有左、右轉彎專用車道之交岔路口，直行車佔用最內側或最外側或專用車道者。</p> <p><u>八. 未讓軌道車輛先行者。</u></p>	<p>第 48 條</p> <p>汽車駕駛人轉彎時，有左列情形之一者，處二百元以上六百元以下罰鍰：</p> <p>一. 在轉彎或變換車道前，未使用方向燈或不注意來、往行人或轉彎前未減速慢行者。</p> <p>二. 不依標誌、標線、號誌指示者。</p> <p>三. 行經交岔路口未達中心處，佔用來車道搶先左轉彎者。</p> <p>四. 在多車道右轉彎，不先駛入外側車道，或多車道左轉彎，不先駛入內側車道者。</p> <p>五. 四車道以上道路，設有劃分島，劃分快、慢車道，在慢車道上左轉彎者。</p> <p>六. 轉彎車不讓直行車先行，或直行車尚未進入交岔路口，而轉彎車已達中心處開始轉彎，直行車不讓轉彎車先行者。</p> <p>七. 設有左、右轉彎專用車道之交岔路口，直行車佔用最內側或最外側或專用車道者。</p>	<p>建立道車輛優先通行之行車秩序，增列汽車駕駛人轉彎時未讓軌道車輛先行者之處罰規定。</p>
<p>第 49 條</p> <p>汽車駕駛人迴車時，有左列情形之一者，處二百元以上六百元以下罰鍰：</p> <p>一. 在彎道、坡路、狹路、橋樑、隧道、<u>鐵路平交道、軌</u></p>	<p>第 49 條</p> <p>汽車駕駛人迴車時，有左列情形之一者，處二百元以上六百元以下罰鍰：</p> <p>一. 在彎道、坡路、狹路、橋樑、隧道迴車者。</p>	<p>本法條之修正原因係考量汽車駕駛人迴車違規之地點，應包括輕軌與公車捷運經過之鐵路平交道、交岔路口、行駛車道等。</p>

<p><u>道車輛穿越之交岔路口、軌道車輛行駛之車道</u>迴車者。</p> <p>二. 在設有禁止迴車標誌或劃有分向限制線、禁止超車線或禁止變換車道線之路段迴車者。</p> <p>三. 在禁止左轉路段迴車者。</p> <p>四. 行經圓環路口，不繞行圓環迴車者。</p> <p>五. 迴車前，未依規定暫停，顯示左轉燈光，或不注意來、往車輛、行人，仍擅自迴轉者。</p>	<p>二. 在設有禁止迴車標誌或劃有分向限制線、禁止超車線或禁止變換車道線之路段迴車者。</p> <p>三. 在禁止左轉路段迴車者。</p> <p>四. 行經圓環路口，不繞行圓環迴車者。</p> <p>五. 迴車前，未依規定暫停，顯示左轉燈光，或不注意來、往車輛、行人，仍擅自迴轉者。</p>	
<p>第 50 條</p> <p>汽車駕駛人倒車時，有左列情形之一者，處二百元以上四百元以下罰鍰：</p> <p>一. 不依規定在彎道、狹路、陡坡、橋樑、隧道、圓環、單行道、快車道、<u>軌道車輛行駛之車道或穿越之交岔路口</u>等危險地帶或交通頻繁處所倒車者。</p> <p>二. 倒車前未顯示倒車燈光，或倒車時不注意其他車輛或行人者。</p> <p>三. 大型汽車無人在後指引時，不先測明車後有足夠之地位，或促使行人避讓者。</p>	<p>第 50 條</p> <p>汽車駕駛人倒車時，有左列情形之一者，處二百元以上四百元以下罰鍰：</p> <p>一. 不依規定在彎道、狹路、陡坡、橋樑、隧道、圓環、單行道、快車道等危險地帶或交通頻繁處所倒車者。</p> <p>二. 倒車前未顯示倒車燈光，或倒車時不注意其他車輛或行人者。</p> <p>三. 大型汽車無人在後指引時，不先測明車後有足夠之地位，或促使行人避讓者。</p>	<p>本法條之修正原因係考量汽車駕駛人倒車時，應包括輕軌與公車捷運行駛之車道、岔路口、鐵路平交道等地，故增列在第一款之規定。若汽車駕駛人違反此規定，處二百元以上四百元以下之罰鍰。</p>
<p>第 54 條</p> <p>汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道<u>或具有鐵路平交道標示之軌道車輛穿越之交岔路口</u>，有左列情形之一者，處二千元以上四千元以下罰鍰。因而肇事者，並吊銷其駕駛執照：</p>	<p>第 54 條</p> <p>汽車駕駛人，駕車在鐵路平交道，左列情形之一者，處二千元以上四千元以下罰鍰。因而肇事者，並吊銷其駕駛執照：</p> <p>一. 不遵守看守人員之指示，或遮斷器開始放下，或警</p>	<p>本法條之修正原因係考量汽車駕駛人行經鐵路平交道、岔路口時，會與輕軌與公車捷運遭遇運行衝突，因此課予有遵守看守人員、交通指示、警鈴閃光、迴車、超車、倒車</p>

<p>一. 不遵守看守人員之指示，或遮斷器開始放下，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越者。</p> <p>二. 在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之鐵路平交道，設有警告標誌或跳動路面，不依規定暫停，逕行通過者。</p> <p>三. 在鐵路平交道超車、迴車、倒車、臨時停車或停車者。</p>	<p>鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越者。</p> <p>二. 在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之鐵路平交道，設有警告標誌或跳動路面，不依規定暫停，逕行通過者。</p> <p>三. 在鐵路平交道超車、迴車、倒車、臨時停車或停車者。</p>	等規定。
--	---	------

2.道路交通安全規則修正條文(民國 94 年 2 月 15 日修正之版本為基礎)

修正條文	原始條文	說明
<p>第 2 條</p> <p>本規則所用名詞釋義如左：</p> <p>一. 汽車：指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛（包括機器腳踏車）。<u>但電力架線之公車及依軌道行駛之輕軌車輛，則屬電車。電車之車輛及行駛於道路上之建設規定及交通安全規則另訂之。</u></p> <p><u>二四. 聯結公車：指具備兩節車廂聯結，專供市區汽車客運業兼作為公共汽車使用之大客車。</u></p> <p><u>二五. 輕軌車輛：於道路上依軌道行駛之輕軌運輸系統之車輛，屬於電車的一種。</u></p> <p><u>二六. 大眾運輸車輛：指作為公共汽車使用之大客車車輛、及依軌道行駛之營運功能如同公共汽車之輕軌車輛。</u></p>	<p>第 2 條</p> <p>本規則所用名詞釋義如左：</p> <p>一. 汽車：指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛（包括機器腳踏車）。</p>	<p>本法條之修正原因係考量輕軌與公車捷運引進我國之後，將可能適用於大眾捷運法或另立專法適用之，但輕軌與公車捷運車輛特性和汽車均不同，故將輕軌與公車捷運和汽車之定義作區隔，用以健全未來之道路交通管理。</p>
第 38 條	第 38 條	本法條之修正原

<p>車輛尺度、軸重、總重、後懸及段差之限制應依左列規定：</p> <p>一 尺度之限制：</p> <p>(一) 全長：</p> <p>1.大客車不得超過十二・二公尺；<u>但聯結公車最長可達十八公尺。</u></p> <p>2.大貨車不得超過十一公尺。</p> <p>3.全聯結車不得超過二十公尺。</p> <p>4.半聯結車不得超過十八公尺。</p> <p>5.小型車附掛之拖車不得超過七公尺。</p> <p>6.機器腳踏車不得超過二・五公尺。</p> <p>(二) 全寬：<u>汽車全寬不得超過二・六五公尺</u>，機器腳踏車除身心障礙者用特製車外不得超過一・三公尺。但後輪胎外緣與車身內緣之距離，大型車不得超過十五公分，小型車不得超過十公分。</p> <p>(三) 全高：</p> <p>1.市區雙層公車不得超過四・四公尺。</p> <p>2.自中華民國八十七年十二月一日起經車輛型式安全審驗之前單軸後單軸大客車不得超過三・六公尺，但自中華民國八十八年七月一日起，新登檢領照之前單軸後單軸大客車均不得超過三・六公尺。</p> <p>3.其餘各類大型車不得超過三・八公尺。</p> <p>4.小型車不得超過全寬之一・五倍，其最高不得超過二・八五公尺。</p> <p><u>5.行駛或穿越電力架設之車道的車輛，其總高度不得大於四公</u></p>	<p>車輛尺度、軸重、總重、後懸及段差之限制應依左列規定：</p> <p>一 尺度之限制：</p> <p>(一) 全長：</p> <p>1.大客車不得超過十二・二公尺。</p> <p>2.大貨車不得超過十一公尺。</p> <p>3.全聯結車不得超過二十公尺。</p> <p>4.半聯結車不得超過十八公尺。</p> <p>5.小型車附掛之拖車不得超過七公尺。</p> <p>6.機器腳踏車不得超過二・五公尺。</p> <p>(二) 全寬：汽車全寬不得超過二・五公尺，機器腳踏車除身心障礙者用特製車外不得超過一・三公尺。但後輪胎外緣與車身內緣之距離，大型車不得超過十五公分，小型車不得超過十公分。</p> <p>(三) 全高：</p> <p>1.市區雙層公車不得超過四・四公尺。</p> <p>2.自中華民國八十七年十二月一日起經車輛型式安全審驗之前單軸後單軸大客車不得超過三・六公尺，但自中華民國八十八年七月一日起，新登檢領照之前單軸後單軸大客車均不得超過三・六公尺。</p> <p>3.其餘各類大型車不得超過三・八公尺。</p>	<p>因係考量公車捷運車輛之車身長寬高和大客車(公車)甚異，所以修正此條文，配合公車捷運之引進。</p>
---	--	--

<p><u>尺。</u></p>	<p>4.小型車不得超過全寬之一・五倍，其最高不得超過二・八五公尺。</p>	
<p>第39條 汽車申請牌照檢驗之項目及標準，依<u>下列</u>規定： 二十一. 大客車尺度除全長、全寬、全高應符合前條規定外，其車身各部規格應符合附件六之規定。自中華民國九十三年七月一日起大客車其車身各部規格應符合附件六之一規定。 附件六之一 新型式大客車車身各部規格規定 十、車窗擊破裝置 (一) 至少三具。(市區雙層公車上下層，每層至少三具)；<u>聯結公車每節至少二具。</u> (二) 置放位置應使乘容易於取用且滿足下列條件： 1.駕駛人附近應至少設置一具。 2.車輛前半段及後半段各應至少設置一具。 3.車身兩側各應至少設置一具，<u>聯結公車之每節車廂的車身兩側各應該至少設置一具。</u> (三) 應於該裝置附近且於乘客輕易可視之處標示「車窗擊破裝置」之標識字體和操作方法，標識字體每字至少四公分見方。 十二. 階梯 (一) 深度： 1.甲類大客車離地第一階表面應</p>	<p>第 39 條 汽車申請牌照檢驗之項目及標準，依左列規定： 二十一. 大客車尺度除全長、全寬、全高應符合前條規定外，其車身各部規格應符合附件六之規定。自中華民國九十三年七月一日起大客車其車身各部規格應符合附件六之一規定。 附件六之一 新型式大客車車身各部規格規定 十、車窗擊破裝置 (一) 至少三具。(市區雙層公車上下層，每層至少三具)。 (二) 置放位置應使乘容易於取用且滿足下列條件： 1.駕駛人附近應至少設置一具。 2.車輛前半段及後半段各應至少設置一具。 3.車身兩側各應至少設置一具。 (三) 應於該裝置附近且於乘客輕易可視之處標示「車窗擊破裝置」之標識字體和操作方法，標識字體每字至少四公分見方。 十二. 階梯</p>	<p>本法條之修正原因係考量車窗安全擊破裝置均和大客車(公車)甚異，所以修正此條文，配合公車捷運之引進。</p>

<p>至少容納四〇公分×三〇公分之矩形，其他階梯應至少容納四〇公分×二〇公分之矩形，矩形區域內最大坡度應不逾三度。</p> <p>2.乙類、丙類及丁類大客車：安全門通道之階梯深度至少二五公分，但中華民國九十五年一月一日以後新登記領照者，其離地第一階最小深度應至少二三公分，其他階梯最小深度應至少二〇公分，且各階梯面積不得小於八〇〇平方公分，階梯表面最大坡度應不逾三度。</p> <p>3.前二目規定之階梯表面外緣突出下一階梯至多一〇公分，且階梯表面之有效垂直投影深度至少二〇公分。</p> <p>(二) 高度：</p> <p>1.離地第一階：於車門者至多四〇公分，於安全門者至多七〇公分（中華民國九十四年十二月三十一日以前新登記領照之甲類市區公車、乙類、丙類及丁類大客車至多一〇〇公分）。離地第一階高度以在空車狀態時踏板上表面與地面間之距離為準。</p> <p>2.其他階梯：至少一二公分，至多三五公分。</p>	<p>(一) 深度：</p> <p>1.甲類大客車離地第一階表面應至少容納四〇公分×三〇公分之矩形，其他階梯應至少容納四〇公分×二〇公分之矩形，矩形區域內最大坡度應不逾三度。</p> <p>2.乙類、丙類及丁類大客車：安全門通道之階梯深度至少二五公分，但中華民國九十五年一月一日以後新登記領照者，其離地第一階最小深度應至少二三公分，其他階梯最小深度應至少二〇公分，且各階梯面積不得小於八〇〇平方公分，階梯表面最大坡度應不逾三度。</p> <p>3.前二目規定之階梯表面外緣突出下一階梯至多一〇公分，且階梯表面之有效垂直投影深度至少二〇公分。</p> <p>(二) 高度：</p> <p>1.離地第一階：於車門者至多四〇公分，於安全門者至多七〇公分（中華民國九十四年十二月三十一日以前新登記領照之甲類市區公車、乙類、丙類及丁類大客車至多一〇〇公分）。離地第一階高度以在空車狀態時踏板上表面與地面間之距離為準。</p> <p>2.其他階梯：至少一二公分，至多三五公分。</p>	
<p>第 39-1 條 汽車定期檢驗之項目及標準，依左列規定：</p>	<p>第 39-1 條 汽車定期檢驗之項目及標準，依左列規定：</p>	<p>本法條之修正原因係考量車門靠左配置方式和大</p>

<p>二. 出口係指車門和緊急出口，其位置及數量應符合下列規定：</p> <p>(一) 車門係指供乘客於正常情況下使用之門，不含鄰近駕駛座左側供駕駛人出入之門。車門應設於右側且數量至少一個（申請核定座立位總數逾四七人之市區公車至少二個；配合車站特別設計，可由左側上下車之車輛，車門可設於左側。）</p> <p>(二) 緊急出口係指安全門、安全窗和車頂逃生口。應於車身後方或左後側至少裝設一個安全門，應於車身後方或車頂至少裝設一個緊急出口（申請核定座立位總數逾五二人之大客車應至少裝設二個）。</p>	<p>二. 出口係指車門和緊急出口，其位置及數量應符合下列規定：</p> <p>(一) 車門係指供乘客於正常情況下使用之門，不含鄰近駕駛座左側供駕駛人出入之門。車門應設於右側且數量至少一個（申請核定座立位總數逾四七人之市區公車至少二個。</p> <p>(二) 緊急出口係指安全門、安全窗和車頂逃生口。應於車身後方或左後側至少裝設一個安全門，應於車身後方或車頂至少裝設一個緊急出口（申請核定座立位總數逾五二人之大客車應至少裝設二個）。</p>	<p>客車(公車)甚異，所以修正此條文，配合公車捷運之引進。</p>
<p>第 94 條 (車距、減速暫停)</p> <p>汽車在同一車道行駛時，除擬超越前車外，後車與前車之間應保持隨時可以煞停之距離。</p> <p>前車如須減速暫停，駕駛人應預先顯示燈光或手勢告知後車，後車駕駛人應隨時注意前車之行動。</p> <p>汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車併行之間隔，並隨時採取必要之安全措施。</p> <p><u>汽車行駛於容許汽車行駛之輕軌車輛行駛之車道上，應提高警覺，並保持前後車之安全距離，隨時採取必要之安全措施。</u></p>	<p>第 94 條 (車距、減速暫停)</p> <p>汽車在同一車道行駛時，除擬超越前車外，後車與前車之間應保持隨時可以煞停之距離。</p> <p>前車如須減速暫停，駕駛人應預先顯示燈光或手勢告知後車，後車駕駛人應隨時注意前車之行動。</p> <p>汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車併行之間隔，並隨時採取必要之安全措施。</p>	<p>本法條之修正原因係考量輕軌與公車捷運引進之後，可能會採用平面分享路權與汽車共用道路，在大眾運輸優先之原則上，必須規定行走在輕軌與公車捷運道路上汽車的前後車距長度，以確保道路交通安全。</p>
<p>第 95 條</p> <p>汽車除行駛於單行道或指定行駛於左側車道外，在未劃標線之</p>	<p>第 95 條</p> <p>汽車除行駛於單行道或指定行駛於左側車道外，在未劃</p>	<p>本法條之修正而因係考量輕軌羽公車捷運車道會</p>

<p>道路，應靠右行駛。但遇有特殊情況必須行駛左側道路時，除應減速慢行外，並注意前方來車及行人。</p> <p>四輪以上汽車在劃有快慢車道分隔線之道路行駛，除起步、準備停車、臨時停車或轉彎外，不得行駛慢車道。但設有快慢車道分隔島之道路不在此限。</p> <p><u>汽車未經特別許可者，不得行駛於輕軌車輛行駛之車道。</u></p>	<p>標線之道路，應靠右行駛。但遇有特殊情況必須行駛左側道路時，除應減速慢行外，並注意前方來車及行人。</p> <p>四輪以上汽車在劃有快慢車道分隔線之道路行駛，除起步、準備停車、臨時停車或轉彎外，不得行駛慢車道。但設有快慢車道分隔島之道路不在此限。</p>	<p>以獨立專用路權的方式設計，因此必須規定其他機動車輛不得進入之，以確保輕軌羽公車捷運專用通行之權利。</p>
<p>第 99 條</p> <p>機器腳踏車行駛之車道及轉彎，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，依左列規定行駛：</p> <p>一. 在未劃分快慢車道之道路，得在最外側二車道行駛；單行道得在最左、右側車道行駛。</p> <p>二. 在已劃分快慢車道之道路，雙向道路得在最外側快車道及慢車道行駛；單行道道路得在慢車道及與慢車道相鄰之快車道行駛。</p> <p>三. 同向三車道以上道路，均應以兩段方式進行左轉彎；單行道道路，行駛於右側車道或慢車道者，應以兩段方式進行左轉彎，行駛於左側車道或慢車道者，應以兩段方式進行右轉彎。</p> <p>四. 不得在人行道行駛。機器腳踏車不得在道路上蛇行，或僅以後輪著地或以其他危險方式駕車，亦不得拆除消音器或以其他方式造成噪音。執行任務之警備或巡邏機器腳踏車，得不受第一項行駛車道之限制。</p> <p><u>五. 不得在輕軌車輛行駛之車道</u></p>	<p>第 99 條</p> <p>機器腳踏車行駛之車道及轉彎，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，依左列規定行駛：</p> <p>一. 在未劃分快慢車道之道路，得在最外側二車道行駛；單行道得在最左、右側車道行駛。</p> <p>二. 在已劃分快慢車道之道路，雙向道路得在最外側快車道及慢車道行駛；單行道道路得在慢車道及與慢車道相鄰之快車道行駛。</p> <p>三. 同向三車道以上道路，均應以兩段方式進行左轉彎；單行道道路，行駛於右側車道或慢車道者，應以兩段方式進行左轉彎，行駛於左側車道或慢車道者，應以兩段方式進行右轉彎。</p> <p>四. 不得在人行道行駛。機器腳踏車不得在道路上蛇行，或僅以後輪著地或以其他危險方式駕車，亦不得拆除消音器或以其他方式造成噪音。執行任務之警備或巡邏</p>	<p>本法條之修正原因係考量無標誌與標線之處，輕軌與公車捷運、汽機車運行規範，分別在未劃設快慢車道、單行道、同向三車道、兩段式左轉、人行道上等行駛規定，都需要給予行進方式之優先次序，因此增列輕軌與公車捷運車道上不得行駛以茲完備。</p>

<u>上行駛。</u>	機器腳踏車，得不受第一項行駛車道之限制。	
<p>第 100 條</p> <p>汽車交會時，應依左列規定：</p> <p>一. 在未劃有分向標線之道路，或鐵路平交道，<u>或輕軌車輛穿越之交岔路口</u>，或不良之道路交會時，應減速慢行。</p> <p>二. 在山路交會時，靠山壁車輛應讓道路外緣車優先通過。</p> <p>三. 在峻狹坡路交會時，下坡車應停車讓上坡車先行駛過。但上坡車尚在坡下而下坡車已駛至坡道中途者，上坡車應讓下坡車駛過後，再行上坡。</p> <p>四. 雙向車道上之單車道橋樑，設有號誌或行車管制人員者，應依其指示行駛；未設號誌或行車管制人員者，如同時有車輛自兩端行近橋口時，應先暫停並視情況，由一方亮停車燈或以手勢表示允讓後，他方始得行駛通過。</p> <p>五. 會車相互之間隔不得少於半公尺。</p> <p>六. 夜間會車應用近光燈。</p> <p>七. 單車道之橋樑及隧道不得交會。</p>	<p>第 100 條</p> <p>汽車交會時，應依左列規定：</p> <p>一. 在未劃有分向標線之道路，或鐵路平交道，或不良之道路交會時，應減速慢行。</p> <p>二. 在山路交會時，靠山壁車輛應讓道路外緣車優先通過。</p> <p>三. 在峻狹坡路交會時，下坡車應停車讓上坡車先行駛過。但上坡車尚在坡下而下坡車已駛至坡道中途者，上坡車應讓下坡車駛過後，再行上坡。</p> <p>四. 雙向車道上之單車道橋樑，設有號誌或行車管制人員者，應依其指示行駛；未設號誌或行車管制人員者，如同時有車輛自兩端行近橋口時，應先暫停並視情況，由一方亮停車燈或以手勢表示允讓後，他方始得行駛通過。</p> <p>五. 會車相互之間隔不得少於半公尺。</p> <p>六. 夜間會車應用近光燈。</p> <p>七. 單車道之橋樑及隧道不得交會。</p>	<p>本法條規定汽車交會時，在未劃設分向標線之道路與鐵路平交道之減速慢行規定。由於未來輕軌與公車捷運建設採平面路權型式，也同時會產生動線平面交岔衝突，因此也須規定在此法條範圍之內。</p>
<p>第 101 條</p> <p>汽車超車及讓車時，應依左列規定：</p> <p>一. 行經彎道、陡坡、狹橋、隧道、交岔路口、鐵路平交道、<u>輕軌車輛穿越之交岔路口</u>、道路修理地段、市區交通頻繁處所時，</p>	<p>第 101 條</p> <p>汽車超車及讓車時，應依左列規定：</p> <p>一. 行經彎道、陡坡、狹橋、隧道、交岔路口、鐵路平交道、道路修理地段、市區交通頻繁處所時，不得超車。</p>	<p>本法條之修正原因係考量汽車超車、讓車之運行規定。第一款規定在彎道、陡坡、狹橋、隧道、交岔路口、鐵路平交道等</p>

<p>不得超車。</p> <p>二. 在學校、醫院或其他設有禁止超車標誌、標線處所、地段或對面有來車交會或前行車連貫二輛以上者，不得超車。</p> <p>三. 欲超越同一車道之前車時，須先按鳴喇叭二單響或變換燈光一次，但不得連續密集按鳴喇叭或變換燈光迫使前車允讓。</p> <p>四. 前行車駕駛人聞後行車按鳴喇叭或見後行車顯示超車燈光時，如車前路況無障礙，應即減速靠邊或表示允讓，並注意後行車超越時之行駛狀況。</p> <p>五. 前行車減速靠邊或以手勢或亮右方向燈表示允讓後，後行車始得超越。超越時應顯示左方向燈並於前車左側保持半公尺以上之間隔超過，行至安全距離後，再顯示右方向燈駛入原行路線。<u>當輕軌車輛行駛於車道之左側時，其餘車輛可以由右側超越。</u></p> <p>六. 聞有消防車、救護車、警備車、工程救險車等之警號時，不論來自何方，均應立即避讓，並不得在後跟蹤急駛，亦不得駛過正在救火時放置於路上之消防水帶。<u>但消防車、救護車、警備車、工程救險車等緊急車輛在穿越輕軌車輛行駛之車道及交岔路口時，應注意是否有輕軌車輛接近，並注意避讓輕軌車輛。</u></p> <p>七. 遇幼童專用車、校車、殘障用特製車或教練車時，應予禮讓。</p>	<p>二. 在學校、醫院或其他設有禁止超車標誌、標線處所、地段或對面有來車交會或前行車連貫二輛以上者，不得超車。</p> <p>三. 欲超越同一車道之前車時，須先按鳴喇叭二單響或變換燈光一次，但不得連續密集按鳴喇叭或變換燈光迫使前車允讓。</p> <p>四. 前行車駕駛人聞後行車按鳴喇叭或見後行車顯示超車燈光時，如車前路況無障礙，應即減速靠邊或表示允讓，並注意後行車超越時之行駛狀況。</p> <p>五. 前行車減速靠邊或以手勢或亮右方向燈表示允讓後，後行車始得超越。超越時應顯示左方向燈並於前車左側保持半公尺以上之間隔超過，行至安全距離後，再顯示右方向燈駛入原行路線。</p> <p>六. 聞有消防車、救護車、警備車、工程救險車等之警號時，不論來自何方，均應立即避讓，並不得在後跟蹤急駛，亦不得駛過正在救火時放置於路上之消防水帶。</p> <p>七. 遇幼童專用車、校車、殘障用特製車或教練車時，應予禮讓。</p>	<p>處不得超車之外，還包括輕軌與公車捷運車輛穿越之交岔路口，因此本法條增訂之。第五款在汽車可行駛進入輕軌與公車捷運車道，規定輕軌與公車捷運車輛若行駛於左側時，後續車輛若按照喇叭、亮燈、手勢等合乎規定，可以由右側超車。第六款則規定消防車、救護車、工程車在行經岔路口時，仍應注意輕軌與公車捷運車輛是否接近，課與禮讓輕軌與公車捷運車輛之義務。</p>
第 102 條	第 102 條	本法條之修正原

<p>(汽車交岔路口行進、轉彎)</p> <p>汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依左列規定：</p> <p>一. 應遵守燈光號誌或交通警察之指示，遇有交通警察指揮與燈光號誌並用時，以交通警察之指揮為準。</p> <p>二. 車輛行至無號誌或號誌故障而無交通警察指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未劃分幹、支線或同為幹線道或支線道者，轉彎車應暫停讓直行車先行；如同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行；<u>但若遭遇輕軌車輛時，應讓輕軌車輛先行。</u></p> <p>三. 右轉彎時，應距交岔路口三○公尺前顯示方向燈或手勢，駛至路口後再行右轉。</p> <p>四. 左轉彎時，應距交岔路口三○公尺前顯示方向燈或手勢，行至交岔路口中心處左轉，並不得占用來車道搶先左轉。</p> <p>五. 四車道以上或同向二車道道路，欲右轉彎時，應距交岔路口三○公尺前換入外側車道或右轉車道，欲左轉彎時，應距交岔路口三○公尺前換入內側車道或左轉車道；其設有劃分島劃分快慢車道，在慢車道上行駛之車輛不得左轉。</p> <p>六. 轉彎車應讓直行車先行。但直行車尚未進入交岔路口，而轉彎車已達中心處開始轉彎，直行車應讓轉彎車先行。<u>但無論是轉彎車或是直行車，在遭遇輕軌車輛時，汽車應讓輕軌車輛先行。</u></p> <p>七. 對向行駛之左右轉車輛已轉</p>	<p>(汽車交岔路口行進、轉彎)</p> <p>汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依左列規定：</p> <p>一. 應遵守燈光號誌或交通警察之指示，遇有交通警察指揮與燈光號誌並用時，以交通警察之指揮為準。</p> <p>二. 車輛行至無號誌或號誌故障而無交通警察指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未劃分幹、支線或同為幹線道或支線道者，轉彎車應暫停讓直行車先行；如同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行。</p> <p>三. 右轉彎時，應距交岔路口三○公尺前顯示方向燈或手勢，駛至路口後再行右轉。</p> <p>四. 左轉彎時，應距交岔路口三○公尺前顯示方向燈或手勢，行至交岔路口中心處左轉，並不得占用來車道搶先左轉。</p> <p>五. 四車道以上或同向二車道道路，欲右轉彎時，應距交岔路口三○公尺前換入外側車道或右轉車道，欲左轉彎時，應距交岔路口三○公尺前換入內側車道或左轉車道；其設有劃分島劃分快慢車道，在慢車道上行駛之車輛不得左轉。</p> <p>六. 轉彎車應讓直行車先行。但直行車尚未進入交岔路口，而轉彎車已達中心處開始轉彎，直行車應讓轉彎</p>	<p>因係考量汽機車行駛至交岔路口時之運行規定，在無號誌或號誌故障而無交通警察指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行；轉彎車應暫停讓直行車先行；左方車應暫停讓右方車先行；並增列若遭遇輕軌與公車捷運車輛，應讓輕軌車輛先行。</p>
---	--	---

<p>彎須進入同一車道時，右轉彎車輛應讓左轉彎車輛先行，如進入二以上之車道者，右轉彎車輛應進入外側車道，左轉彎車輛應進入內側車道。<u>但若遭遇輕軌車輛時，皆應禮讓輕軌車輛先行。</u></p> <p>八. 至無號誌之圓環路口時，應讓已進入圓環車道之車輛先行。</p> <p>九. 行經多車道之圓環，應讓內側車道之車輛先行。</p> <p>一〇. 交岔路口因特殊需要另設有標誌、標線者，並應依其指示行車。</p> <p>一一. 行至有號誌之交岔路口，遇紅燈應依車道連貫暫停，不得逕行插入車道間，致交通擁塞，妨礙其他車輛通行。</p> <p>一二. 行至有號誌之交岔路口，遇有前行或轉彎之車道交通擁塞時，應在路口停止線前暫停，不得逕行駛入交岔路口內，致號誌轉換後，仍未能通過妨礙其他車輛通行。同向有二以上之車道者，左側車道為內側車道，右側車道為外側車道。</p>	<p>車先行。</p> <p>七. 對向行駛之左右轉車輛已轉彎須進入同一車道時，右轉彎車輛應讓左轉彎車輛先行，如進入二以上之車道者，右轉彎車輛應進入外側車道，左轉彎車輛應進入內側車道。</p> <p>八. 行至無號誌之圓環路口時，應讓已進入圓環車道之車輛先行。</p> <p>九. 行經多車道之圓環，應讓內側車道之車輛先行。</p> <p>一〇. 交岔路口因特殊需要另設有標誌、標線者，並應依其指示行車。</p> <p>一一. 行至有號誌之交岔路口，遇紅燈應依車道連貫暫停，不得逕行插入車道間，致交通擁塞，妨礙其他車輛通行。</p> <p>一二. 行至有號誌之交岔路口，遇有前行或轉彎之車道交通擁塞時，應在路口停止線前暫停，不得逕行駛入交岔路口內，致號誌轉換後，仍未能通過妨礙其他車輛通行。同向有二以上之車道者，左側車道為內側車道，右側車道為外側車道。</p>	
<p>第 104 條 (汽車接近平交道)</p> <p>汽車行駛中，駕駛人看到鐵路平交道標誌或標線後，應即將速度減低至時速一五公里以下，接近平交道時，應依左列規定：</p> <p>一. 鐵路平交道設有遮斷器或看</p>	<p>第 104 條 (汽車接近平交道)</p> <p>汽車行駛中，駕駛人看到鐵路平交道標誌或標線後，應即將速度減低至時速一五公里以下，接近平交道時，應依左列規定：</p>	<p>本法條之修正原因係考量輕軌與公車捷運若行走於市區平面道路，會於交岔路口產生交通衝突，若在無鐵路平交道</p>

<p>守人員管理者，如遮斷器已開始放下或看守人員表示停止時，應即暫停，俟遮斷器開放或看守人員表示通行後，始得通過。如遮斷器未放下或看守人員未表示停止時，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。</p> <p>二. 鐵路平交道設有警鈴及閃光號誌者，警鈴已響，閃光號誌已顯示，駕駛人應暫停俟火車通過後，看、聽鐵路兩方確無火車駛來，始得通過。如警鈴未響，閃光號誌未顯示，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。</p> <p>三. 鐵路平交道上無看守人員管理或無遮斷器、警鈴、閃光號誌之設備者，駕駛人應在軌道外三至六公尺前暫停、看、聽鐵路兩方無火車來時，始得通過。</p> <p>汽車駛至鐵路平交道前，如前面有車輛時，應俟前車駛離鐵路平交道適當距離而後車能安全通過後，始得通過。<u>汽車行駛中，駕駛人看到輕軌車輛穿越之交岔路口，無鐵路平交道標示或標線者，則依岔路口管制規則行進。</u></p>	<p>一. 鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理者，如遮斷器已開始放下或看守人員表示停止時，應即暫停，俟遮斷器開放或看守人員表示通行後，始得通過。如遮斷器未放下或看守人員未表示停止時，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。</p> <p>二. 鐵路平交道設有警鈴及閃光號誌者，警鈴已響，閃光號誌已顯示，駕駛人應暫停俟火車通過後，看、聽鐵路兩方確無火車駛來，始得通過。如警鈴未響，閃光號誌未顯示，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。</p> <p>三. 鐵路平交道上無看守人員管理或無遮斷器、警鈴、閃光號誌之設備者，駕駛人應在軌道外三至六公尺前暫停、看、聽鐵路兩方無火車來時，始得通過。</p> <p>汽車駛至鐵路平交道前，如前面有車輛時，應俟前車駛離鐵路平交道適當距離而後車能安全通過後，始得通過。</p>	<p>之設置時，則規定以岔路口管制方式管理，此舉兼具考量輕軌與公車捷運優先號誌與一般交通號誌整合之由。</p>
<p>第 106 條 (汽車迴車)</p> <p>汽車迴車時，應依左列規定：</p> <p>一. 彎道、坡路、狹路、橋樑、隧道、鐵路平交道、<u>輕軌車輛穿越之交岔路口</u>不得迴車。</p> <p>二. 設有禁止迴車標誌或劃有分</p>	<p>第 106 條 (汽車迴車)</p> <p>汽車迴車時，應依左列規定：</p> <p>一. 彎道、坡路、狹路、橋樑、隧道、鐵路平交道不得迴車。</p>	<p>本法條之意義係考量汽車迴車時在彎道、坡路、狹路、橋樑、隧道、鐵路平交道時之交通安全，故禁止迴車。本法條之修</p>

<p>向限制線，禁止超車線、禁止變換車道線之路段，不得迴車。</p> <p>三. 禁止左轉路段，不得迴車。</p> <p>四. 行經圓環路口，除設有專用迴車道者外，應繞圓環迴車。</p> <p>五. 汽車迴車前，應暫停並顯示左轉燈光或手勢，看清無來往車輛，並注意行人通過，始得迴轉。</p> <p>六. 聯結車不得迴轉。</p>	<p>二. 設有禁止迴車標誌或劃有分向限制線，禁止超車線、禁止變換車道線之路段，不得迴車。</p> <p>三. 禁止左轉路段，不得迴車。</p> <p>四. 行經圓環路口，除設有專用迴車道者外，應繞圓環迴車。</p> <p>五. 汽車迴車前，應暫停並顯示左轉燈光或手勢，看清無來往車輛，並注意行人通過，始得迴轉。</p> <p>六. 聯結車不得迴轉。</p>	<p>正將輕軌與公車捷運車輛穿越之交岔路口也列入本法條管理，規定車輛行經此處也不得迴車。</p>
<p>第 110 條 (汽車倒車)</p> <p>汽車倒車時，應依左列規定：</p> <p>一. 彎道、狹路、陡坡、橋樑、圓環、隧道、鐵路平交道、<u>輕軌車輛穿越之交叉路口</u>、單行道、快車道等危險地帶或交通頻繁處所，不得倒車。但因讓車、停車或起駛有倒車必要者，不在此限。</p> <p>二. 應顯示倒車燈光或手勢後，謹慎緩慢後倒，並應注意其他車輛及行人。</p> <p>三. 大型汽車須派人在車後指引，如無人在車後指引時，應先測明車後有足夠之地位，並促使行人及車輛避讓。</p>	<p>第 110 條 (汽車倒車)</p> <p>汽車倒車時，應依左列規定：</p> <p>一. 彎道、狹路、陡坡、橋樑、圓環、隧道、鐵路平交道、單行道、快車道等危險地帶或交通頻繁處所，不得倒車。但因讓車、停車或起駛有倒車必要者，不在此限。</p> <p>二. 應顯示倒車燈光或手勢後，謹慎緩慢後倒，並應注意其他車輛及行人。</p> <p>三. 大型汽車須派人在車後指引，如無人在車後指引時，應先測明車後有足夠之地位，並促使行人及車輛避讓。</p>	<p>本法條之意義係考量汽車倒車時在彎道、狹路、陡坡、橋樑、圓環、隧道、鐵路平交道時之交通安全，故禁止倒車。本法條之修正將輕軌與公車捷運車輛穿越之交叉路口也列入本法條管理，規定車輛行經此處也不得倒車。</p>
<p>第 111 條</p> <p>汽車臨時停車時，應依左列規定：</p> <p>一. 橋樑、隧道、圓環、障礙物</p>	<p>第 111 條</p> <p>汽車臨時停車時，應依左列規定：</p> <p>一. 橋樑、隧道、圓環、障</p>	<p>本法條之修正原因係考量汽車臨時停車時之規定，增列輕軌與公</p>

<p>對面、鐵路平交道、<u>輕軌車輛行駛之車道</u>、人行道、行人穿越道、快車道等處，不得臨時停車。</p> <p>二. 交岔路口、<u>輕軌車輛穿越之交岔路口、公共汽車招呼站</u>、公共汽車招呼站一〇公尺內、消防栓、消防車出入口五公尺內不得臨時停車。</p> <p>三. 設有禁止臨時停車標誌、標線處所不得臨時停車。</p> <p>四. 道路交通標誌前不得臨時停車。</p> <p>五. 不得併排臨時停車。</p> <p>臨時停車時，應依車輛順行方向緊靠道路右側，但單行道應緊靠路邊停車。其右側前後輪胎外側距離緣石或路面邊緣不得逾六十公分，但大型車不得逾一公尺，在單行道左側臨時停車時，比照辦理。</p>	<p>礙物對面、鐵路平交道、人行道、行人穿越道、快車道等處，不得臨時停車。</p> <p>二. 交岔路口、公共汽車招呼站一〇公尺內、消防栓、消防車出入口五公尺內不得臨時停車。</p> <p>三. 設有禁止臨時停車標誌、標線處所不得臨時停車。</p> <p>四. 道路交通標誌前不得臨時停車。</p> <p>五. 不得併排臨時停車。</p> <p>臨時停車時，應依車輛順行方向緊靠道路右側，但單行道應緊靠路邊停車。其右側前後輪胎外側距離緣石或路面邊緣不得逾六十公分，但大型車不得逾一公尺，在單行道左側臨時停車時，比照辦理。</p>	<p>車捷運車輛行駛之車道、輕軌車輛穿越之交岔路口、公共汽車招呼站等三項納入管理，此三處不得臨時停車。</p>
<p>第 112 條</p> <p>汽車停車時，應依左列規定：</p> <p>一. 禁止臨時停車處所不得停車。</p> <p>二. 彎道、陡坡、狹路、或道路修理地段不得停車。</p> <p>三. 機場、車站、碼頭、學校、娛樂、展覽、競技、市場或其他公共場所出、入口及消防栓之前、<u>輕軌車輛行駛之車道</u>，不得停車。</p>	<p>第 112 條</p> <p>汽車停車時，應依左列規定：</p> <p>一. 禁止臨時停車處所不得停車。</p> <p>二. 彎道、陡坡、狹路、或道路修理地段不得停車。</p> <p>三. 機場、車站、碼頭、學校、娛樂、展覽、競技、市場或其他公共場所出、入口及消防栓之前，不得停車。</p>	<p>本法條第三款規定機場、車站、碼頭、學校、娛樂、展覽、競技、市場、公共場所出入口及消防栓等處停車之規定。本法條修正增列輕軌與公車捷運車輛行駛之車道，將之納入管理。</p>
<p>第 124 條</p> <p>(慢車行駛)</p> <p>慢車行駛，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示，並服從</p>	<p>第 124 條</p> <p>(慢車行駛)</p> <p>慢車行駛，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示，</p>	<p>本法條之修正原因係考量輕軌行駛在道路上與慢車之間的衝突。為</p>

<p>執行交通勤務警察之指揮。 慢車應在劃設之慢車道上靠右順序行駛，在未劃設慢車道之道路，應靠右側路邊行駛。但各地警察機關對行駛地區、路線或時間有特別規定者，應依其規定。慢車不得侵入快車道或人行道行駛，並不得在禁止穿越地段穿越道路。</p> <p><u>慢車不得行駛在輕軌車輛行駛之車道上，並且不得任意穿越輕軌車輛行駛車道。在以特定交通管制設施容許行駛或穿越輕軌車輛行駛之車道時，應注意雙向來車，並讓輕軌車輛優先。</u></p>	<p>並服從執行交通勤務警察之指揮。 慢車應在劃設之慢車道上靠右順序行駛，在未劃設慢車道之道路，應靠右側路邊行駛。但各地警察機關對行駛地區、路線或時間有特別規定者，應依其規定。慢車不得侵入快車道或人行道行駛，並不得在禁止穿越地段穿越道路。</p>	<p>確保汽車與輕軌羽公車捷運的安全，增加規定慢車不得行駛於輕軌與公車捷運車道，在特定交通管制容許汽車穿越輕軌與公車捷運車道處，應注意雙向來車，並客與禮讓輕軌與公車捷運之義務。</p>
<p>第 125 條 (慢車行至交岔路口) 慢車行駛至交岔路口，其行進或轉彎，應依左列規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一. 應遵守號誌或交通警察之指示，遇有交通警察指揮與號誌並用時，以交通警察之指揮為準。 二. 行近無號誌或號誌故障及無交通警察指揮之交岔路口，應減速慢行，看清左右確無來車並在不妨礙汽車、<u>或輕軌車輛</u>通行之情況下迅速通過。 三. 直行時，應順其遵行方向直線線通過，不得蛇行搶先。 四. 右轉彎時，應先沿慢車道外側慢行，靠邊右轉。 五. 左轉彎時，應繞越道路中心處左轉進入右側慢車道行進。 六. 四車道以上道路設有劃分島劃分快慢車道者，不得左轉。 七. 轉彎車輛應讓直行之汽車、慢車及行人優先通行。<u>但汽車、</u> 	<p>第 125 條 (慢車行至交岔路口) 慢車行駛至交岔路口，其行進或轉彎，應依左列規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一. 應遵守號誌或交通警察之指示，遇有交通警察指揮與號誌並用時，以交通警察之指揮為準。 二. 行近無號誌或號誌故障及無交通警察指揮之交岔路口，應減速慢行，看清左右確無來車並在不妨礙汽車通行之情況下迅速通過。 三. 直行時，應順其遵行方向直線線通過，不得蛇行搶先。 四. 右轉彎時，應先沿慢車道外側慢行，靠邊右轉。 五. 左轉彎時，應繞越道路中心處左轉進入右側慢車道行進。 六. 四車道以上道路設有劃 	<p>本法條規定慢車行至交岔路口之運行規定，在未來輕軌與公車捷運引進之後可能會與慢車在交岔路口產生衝突，因此必須規定慢車應減速慢行、注意來車、禮讓輕軌與公車捷運的義務，並增列行人禮讓輕軌兩公車捷運的規定。</p>

<p><u>慢車、行人皆應讓轉彎之輕軌車輛先行。</u></p> <p>八. 交岔路口因特殊需要設有特殊標誌、標線者，應依其指示行車。</p>	<p>分島劃分快慢車道者，不得左轉。</p> <p>七. 轉彎車輛應讓直行之汽車、慢車及行人優先通行。</p> <p>八. 交岔路口因特殊需要設有特殊標誌、標線者，應依其指示行車。</p>	
<p>第 130 條 (慢車行經平交道)</p> <p>慢車行經鐵路平交道，應依左列規定：</p> <p>一. 鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理者，如遮斷器已開始放下或看守人員表示停止時，應即靠邊暫停，俟遮斷器開放或看守人員表示通行後，始得通過。如遮斷器未放下或看守人員未表示停止時，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。</p> <p>二. 鐵路平交道設有警鈴及閃光號誌者，警鈴已響，閃光號誌已顯示，駕駛人應靠邊暫停俟火車通過後，看、聽鐵路兩方確無火車駛來始得通過。如警鈴未響，閃光號誌未顯示，仍應看、聽鐵路兩方確無火車駛來，始得通過。</p> <p>三. 鐵路平交道無看守人員管理或無遮斷器、警鈴、閃光號誌之設備者，駕駛人應靠邊暫停，看、聽鐵路兩方無火車駛來時，始得通過。</p> <p>四. 在鐵路平交道上，不得超車、迴車、倒車或臨時停車。</p> <p><u>五. 行駛至無鐵路平交道標示之輕軌車輛穿越之交岔路口，應以交岔路口行進規定行為之，並讓</u></p>	<p>第 130 條 (慢車行經平交道)</p> <p>慢車行經鐵路平交道，應依左列規定：</p> <p>一. 鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理者，如遮斷器已開始放下或看守人員表示停止時，應即靠邊暫停，俟遮斷器開放或看守人員表示通行後，始得通過。如遮斷器未放下或看守人員未表示停止時，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過。</p> <p>二. 鐵路平交道設有警鈴及閃光號誌者，警鈴已響，閃光號誌已顯示，駕駛人應靠邊暫停俟火車通過後，看、聽鐵路兩方確無火車駛來始得通過。如警鈴未響，閃光號誌未顯示，仍應看、聽鐵路兩方確無火車駛來，始得通過。</p> <p>三. 鐵路平交道無看守人員管理或無遮斷器、警鈴、閃光號誌之設備者，駕駛人應靠邊暫停，看、聽鐵路兩方無火車駛來時，始得通過。</p> <p>四. 在鐵路平交道上，不得超車、迴車、倒車或臨時停</p>	<p>本法條規定慢車行經鐵路平交道之運行方式，未來輕軌與公車捷運引進市區道路之後，會產生路口平交道管理問題，因此本法條若適用輕軌車輛行經鐵路平交道，則須增列第五款、第六款之規定，在無鐵路平交道之處，輕軌與公車捷運以交岔路口行進規定行為之，在有鐵路平交道之處，則遵照相關之交通管制設施行駛。</p>

<p><u>輕軌車輛優先。</u></p> <p><u>六. 行駛至有鐵路平交道標示之輕軌車輛穿越之交岔路口，應依鐵路平交道之安全規則行駛行進，同時遵照相關之交通管制設施行駛。</u></p>	<p>車。</p>	
<p>第 133 條</p> <p>(行人在人行道行走)</p> <p>行人應在劃設之人行道行走，在未劃設人行道之道路，應靠邊行走，並不得在道路上任意奔跑、追逐、嬉戲或坐、臥、蹲、立，阻礙交通。<u>在大眾運輸車輛(公車或輕軌車輛)通過之行人徒步區，行人應儘量避免行走於大眾運輸車輛行駛之車道，並不得妨礙輕軌車輛之行駛。但得依穿越道路之規定，注意左右來車進行穿越。</u></p>	<p>第 133 條</p> <p>(行人在人行道行走)</p> <p>行人應在劃設之人行道行走，在未劃設人行道之道路，應靠邊行走，並不得在道路上任意奔跑、追逐、嬉戲或坐、臥、蹲、立，阻礙交通。</p>	<p>本法條之修正原因係考量未來輕軌與公車捷運引進之後，會建設大眾運輸行人徒步區(Transit Mall)，因此必須規範此區域內的運行方式，規定行人仍應避免行走於輕軌和公車捷運之車道，並有注意左右來車之責，用以確保大眾運輸行人徒步區之安全。</p>
<p>第 134 條</p> <p>行人穿越道路，應依左列規定：</p> <p>一. 設有行人穿越道、人行天橋或人行地下道者，必須經由行人穿越道、人行天橋或人行地下道穿越，不得在其一百公尺範圍內穿越道路。</p> <p>二. 在禁止穿越、劃有分向限制線、設有劃分島或護欄之路段或三車道以上之單行道，不得穿越道路。</p> <p>三. 行人穿越道有警察指揮或有燈光號誌者，應依警察之指揮或號誌之指示前進。無警察指揮又無號誌指示者，應小心迅速通行。</p>	<p>第 134 條</p> <p>行人穿越道路，應依左列規定：</p> <p>一. 設有行人穿越道、人行天橋或人行地下道者，必須經由行人穿越道、人行天橋或人行地下道穿越，不得在其一百公尺範圍內穿越道路。</p> <p>二. 在禁止穿越、劃有分向限制線、設有劃分島或護欄之路段或三車道以上之單行道，不得穿越道路。</p> <p>三. 行人穿越道有警察指揮或有燈光號誌者，應依警察之指揮或號誌之指示前</p>	<p>本法條之修正原因係考量行人穿越道路時會與採用平面混合路權型式之輕軌、公車捷運產生交通衝突，因此本法條增列下列三項來管理，(1)行人不得在未經容許之地點穿越大眾運輸車道、(2)行人在大眾運輸行人徒步區仍應避讓輕軌與公車捷運、(3)行人不得持有長度大</p>

<p>四. 行人穿越道設有行人穿越專用號誌者，應依號誌之指示迅速穿越。</p> <p>五. 在未設有行人穿越道亦非禁止穿越之路段穿越道路時，應注意左右無來車，始可小心迅速穿越。</p> <p><u>六. 行人不得在未經指定容許穿越之地點，穿越大眾運輸專用車道或輕軌車輛行駛之車道。</u></p> <p><u>七. 行人行走在具有大眾運輸車輛專用道或輕軌車輛行駛之車道之大眾運輸行人徒步區時，應儘量避開大眾運輸專用道及輕軌車輛行駛車道，靠邊行走；在無特別規定之時，得在任意地點穿越大眾運輸專用道或輕軌車輛行駛之車道，且應注意雙向大眾運輸車輛，並讓大眾運輸車輛先行。</u></p> <p><u>八. 行人若持有長形物品穿越有電力架線之車輛(公車或輕軌車輛)行駛之車道，其總高度不得高出軌面四公尺。各種車道設有限高標誌者，依限高標誌之規定。</u></p>	<p>進。無警察指揮又無號誌指示者，應小心迅速通行。</p> <p>四. 行人穿越道設有行人穿越專用號誌者，應依號誌之指示迅速穿越。</p> <p>五. 在未設有行人穿越道亦非禁止穿越之路段穿越道路時，應注意左右無來車，始可小心迅速穿越。</p>	<p>於四公尺之物體，避免與輕軌、公車捷運的電力線相衝突。以上以增列第六款、第七款、第八款說明之。</p>
<p>第 135 條 (行人通過鐵路平交道) 行人通過鐵路平交道，應依左列規定：</p> <p>一. 鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理或警鈴及閃光號誌者，如遮斷器已開始放下或看守人員表示停止或警鈴已響，閃光號誌顯示時，應即靠邊停止，不得通過。</p> <p>二. 鐵路平交道無看守人員管理</p>	<p>第 135 條 (行人通過鐵路平交道) 行人通過鐵路平交道，應依左列規定：</p> <p>一. 鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理或警鈴及閃光號誌者，如遮斷器已開始放下或看守人員表示停止或警鈴已響，閃光號誌顯示時，應即靠邊停止，不得通過。</p>	<p>本法條之修正原因係考量輕軌引進之後，會行經鐵路平交道，並接受鐵路平交道之電力線、燈號、指示等管理，因此行人若經過輕軌通過之鐵路平交道，應課予靠邊行走、注意停聽看、持有物</p>

<p>或無遮斷器警鈴閃光號誌之設備者，應看、聽鐵路兩方確無火車駛來，始得通過。</p> <p>三. 行人如持有長形物品通過電氣化鐵路平交道、<u>或通過具有電力架線之大眾運輸車車輛(電力公車或輕軌車輛)穿越之交岔路口時，其總高度不得高出軌面或車道面四公尺</u>；各該平交道<u>或輕軌車輛穿越之交岔路口</u>設有限高標誌者，依限高標誌之規定。</p>	<p>二. 鐵路平交道無看守人員管理或無遮斷器警鈴閃光號誌之設備者，應看、聽鐵路兩方確無火車駛來，始得通過。</p> <p>三. 行人如持有長形物品通過電氣化鐵路平交道；各該平交道設有限高標誌者，依限高標誌之規定。</p>	<p>不得長於四公尺等安全規定。</p>
<p>第 136 條 (行人乘車)</p> <p>行人乘車時，應依左列規定：</p> <p>一. 購票或候車，應在適當地點或指定之區界內，按先後次序，排列等候，不得爭先恐後擾亂秩序。</p> <p>二. 應按次序上下車，不得爭先擁擠。</p> <p>三. 車未停妥，不得上下車。</p> <p>四. 應由右側車門上下車。但在單行道准許左側停車者，應由左側車門上下車。<u>設有特殊設計容許左側上下客之大眾運輸車輛，得依其上下車規定為之。</u></p> <p>五. 車輛行駛中，不得攀登跳車或攀附隨行。</p> <p>六. 乘車時，頭手不得伸出車外。</p>	<p>第 136 條 (行人乘車)</p> <p>行人乘車時，應依左列規定：</p> <p>一. 購票或候車，應在適當地點或指定之區界內，按先後次序，排列等候，不得爭先恐後擾亂秩序。</p> <p>二. 應按次序上下車，不得爭先擁擠。</p> <p>三. 車未停妥，不得上下車。</p> <p>四. 應由右側車門上下車。但在單行道准許左側停車者，應由左側車門上下車。</p> <p>五. 車輛行駛中，不得攀登跳車或攀附隨行。</p> <p>六. 乘車時，頭手不得伸出車外。</p>	<p>本法條之修正原因係考量輕軌與公車捷運之車輛設計，容許左右車門之型式，因此修正第三款，可讓乘客於大眾運輸車輛左側上下車之規定。</p>
<p>第 140 條 (道路障礙之禁止；<u>輕軌車輛行駛之車道亦屬於道路障礙之禁止範圍</u>)</p> <p>任何人不得有左列行為：</p> <p>一. 利用道路堆積、放置或拋擲足以妨礙交通之物品。</p> <p>二. 在道路兩旁附近燃燒物品，</p>	<p>第 140 條 (道路障礙之禁止)</p> <p>任何人不得有左列行為：</p> <p>一. 利用道路堆積、放置或拋擲足以妨礙交通之物品。</p> <p>二. 在道路兩旁附近燃燒物品，發生濃煙，妨礙行車視線。</p>	<p>本法條之修正原因係考量將輕軌與公車捷運之車道，屬於道路障礙之禁止範圍，故修訂本法條。規定輕軌與公車捷運車道不得擺設堆積</p>

<p>發生濃煙，妨礙行車視線。</p> <p>三. 利用道路為工作場所。</p> <p>四. 利用道路放置拖車、貨櫃或動力機械。</p> <p>五. 在公告禁止設攤之處擺設攤位。</p> <p>六. 擅自設置或變更道路交通標誌、標線、號誌或其他類似之標識。</p> <p>七. 疏縱或牽繫畜禽在道路奔走妨害交通。</p>	<p>三. 利用道路為工作場所。</p> <p>四. 利用道路放置拖車、貨櫃或動力機械。</p> <p>五. 在公告禁止設攤之處擺設攤位。</p> <p>六. 擅自設置或變更道路交通標誌、標線、號誌或其他類似之標識。</p> <p>七. 疏縱或牽繫畜禽在道路奔走妨害交通。</p>	<p>物品、燃燒物品、工作物品、推車、攤販、家禽、或隨意變換道路標線之行為，以確保輕軌與公車捷運之運行安全。</p>
--	--	--

第四章 結論與建議

4.1 結論

1. 引進輕軌進入我國都市地區，首先應考慮我國國情，給予輕軌一個合適的定義，用以區別輕軌與鐵路法、公路法、大眾捷運法中軌道相關之模糊定義。
2. 輕軌行駛於都市道路後主要引起的問題，係為產生新型態的交通互動與衝突關係的安全課題，應該以將輕軌納入道路交通管理的思維來進行納管系統的建立。
3. 輕軌交通法規之修正，應以大眾運輸優先之趨勢，即以軌道車輛先行為普遍性原則來進行法條內文之修訂。

4.2 建議

1. 因應輕軌進入我國都市道路行駛，目前我國規範道路交通的三項法規，道路交通安全規則、道路交通管理處罰條例、道路交通標誌標線號誌設置規則，應參考國外歐美日成功案例，將道路使用者與輕軌兩者之相對義務、權利、責任明定出來，處罰方式與罰鍰金額可仿照德國聯邦上議院制定全國適用的罰鍰表之做法。
2. 根據本研究研析，輕軌與汽車的速度與煞停距離差異極大，當輕軌的速度超過30kph，輕軌的煞停距離遠遠高於汽車之煞停距離。因此，未來輕軌實際行駛於我國都市道路上，應該妥善規範輕軌與汽車之行駛速度，否則在路口停等與穿越，勢必產生嚴重之衝突與肇事。
3. 輕軌號誌標誌標線之設置，應以提醒民眾主動注意輕軌車輛與軌道為第一優先考量，可以參照美國 MUTCD 之做法，另成立輕軌號誌標誌標線之設置草案，

新增加入既有設置規則之中。

- 4.為促進輕軌與都市道路的融合，可參照日本路面電車行走空間改築事業法、道路構造令等內容，將輕軌與都市平面與立面空間進行整合並給予考核獎勵，以利輕軌之推動。
- 5.根據國外經驗，輕軌的行駛與民眾實際生活產生密切的連結與互動關係，因此民眾有無搭乘使用過輕軌產生不同的態度，因此建議未來可多舉辦輕軌試乘活動，提高民眾對輕軌的認識度，來強化輕軌的推動發展。

參考文獻

1. 國立臺灣大學土木所，輕軌與公車捷運納管系統之研析，期中報告，民國 94 年八月。
2. 許添本，交通工程學講義，國立臺灣大學土木所，民國 92 年 9 月。
3. 許添本，輕軌電車引入之機車交通安全問題與改善策略，中華民國運輸學會第 13 屆論文研討會，民國 87 年 12 月。
4. 許添本，交通標誌對交通安全之影響分析，中華民國第四屆運輸安全研討會，民國 86 年 11 月。
5. 許添本，應用 Smeed's Formula 進行道路交通安全水準之比較分析，中華民國第四屆運輸安全研討會，民國 86 年 11 月。
6. 許添本，道路交通安全檢核表之研究，中華民國第四屆運輸安全研討會，民國 86 年 11 月。
7. 公路工程施工規範，幼獅文化事業公司，民國 90 年 8 月。
8. 交通工程設計規範，幼獅文化事業公司，民國 88 年 8 月。
9. 公路法，交通部，民國 92 年 7 月 2 日。
10. 鐵路法，交通部，民國 92 年 6 月 25 日。
11. 大眾捷運法，交通部，民國 93 年 5 月 12 日。
12. 道路交通安全規則，交通部，民國 94 年 6 月 29 日。
13. 道路交通管理處罰條例，交通部，民國 94 年 6 月。
14. 道路交通標誌標線號誌設置規則，交通部，民國 94 年 6 月。
15. 市區道路條例，交通部，民國 93 年 1 月 7 日。
16. 美國交通控制設施手冊 MUTCD (Manual on Uniform Traffic Control Devices)
17. 日本國土交通省，都市鉄道整備のあり方，2005 年 8 月。

<http://www.mlit.go.jp/hyouka/review/15/review01.html>

18. 日本國土交通省，路面電車活用方策調查，2005 年 8 月。
http://www.mlit.go.jp/confirmation_procedure/confirmation_procedure.html
19. 広島電鉄株式会社，鉄道の安全対策，2005 年 8 月。
http://www.rikunabi2006.com/RN/cgi-bin/KDBG00100.cgi?KOKYAKU_ID=0177555001&MAGIC=&SEDAI_CD=06
20. 許添本，市區道路工程規劃及設計規範之研究，營建署，民國 90 年 12 月。
21. 運研所，臺灣地區引進輕軌運輸系統技術型式選擇之研究，87 年 12 月。
22. TCRP Report 13 “Rail Transit Capacity”, Transportation Board, 1996。
23. TCRP Report 17 “Integration of Light Rail Transit into City Streets”, 1996。
24. TCRP Report 69 “Light Rail Service: Pedestrian and Vehicular Safety”, 2001。
25. 周義華，運輸工程，第五版，民國 90 年 8 月。.