

發文方式：郵寄

檔 號：

保存年限：

臺南市政府交通局 函

702016

台南市南區國民路116巷18弄7號

地址：708201臺南市安平區永華路2段6號

承辦人：鄭文賓

電話：(06)2991111#1812

電子信箱：bip1006@mail.tainan.gov.tw

受文者：台灣機車路權促進會（林詠軒理事）

發文日期：中華民國114年4月28日

發文字號：南市交智安字第1140599485號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：詳主旨

主旨：檢送114年3月26日召開「讓臺南交通環境更友善：交通倡議團體公私協作交流會議」紀錄與建議與回覆彙整表各一份，請查照。

正本：臺南市人本交通促進協會、臺南市台南新芽協會、台南社區大學綠交通研究社、台灣交通安全協會、財團法人靖娟兒童安全文教基金會、台灣機車路權促進會（林詠軒理事）、標線改造台灣路（劉冠頡主編）、臺南市政府警察局交通警察大隊、交通部公路局雲嘉南區養護工程分局、交通部公路局嘉義區監理所臺南監理站、臺南市政府工務局、臺南市政府教育局、臺南市政府新聞及國際關係處、臺南市政府交通局（交通管制科）、臺南市政府交通局（停車工程科）、臺南市政府交通局（停車營運科）、臺南市政府交通局（綜合規劃科）、臺南市政府交通局（交通事件裁決中心）、臺南市公共運輸處

副本：本局智慧交安科

局長王銘德

「讓臺南交通環境更友善：交通倡議團體公私協作交流會議」

會議紀錄

壹、開會時間：114年3月26日下午2時

貳、開會地點：本府永華市政中心10樓西側會議室

參、主席：交通局王局長銘德

紀錄：鄭文賓

肆、出席單位及簽到：詳簽到表

伍、主席致詞：

今日感謝各交通倡議團體蒞臨，本市道安會報各相關小組皆於現場，各位倘有交通相關建議請不吝指教。因會議時間有限，倘有未回答到的議題會後將由綜管小組(交通局)彙整其他各小組意見，統一以書面回覆，至於細節化的個案則可藉由人民陳情管道(如1999)反映。

本市道安會報會議屬各小組每月行政工作進度管考，與民眾陳情交通改善管道有異，故相關議題較不適宜藉由道安會報會議提出。類此與公民團體的交流會議，本局目前往每季召開一次的方向規劃，屆時各團體有相關交通改善需求皆可提出，會議重要決議事項將由本市道安工作圈列管，並於道安會報向市長說明知悉。

陸、會議討論：

一、臺南市人本交通促進協會發言：詳建議與回覆彙整表。

執法小組：

1. 違停取締警方責無旁貸，警方除了於易違規路段加強取締外，亦會評估路段路口配合科技執法，深究違停原因為停車格位不夠，建議工程小組(停工科)增加路外停車場、路邊停車格及臨時卸貨停車格，做根本性解決。
2. 本局後續將會招聘18位交通助理員，針對違規停車加強取締。
3. 建議工程小組(工務局)持續推廣騎樓綠色整齊線。

主席裁示：

1. 人與車的衝突需透過全面交通工程檢視，再逐步加以改善。
2. 單向兩線道取消強制待轉及禁行機車部分，交通局一直以謹慎態度評估，用路人行為的改變也非一蹴可及，目前持續與尚未開放的15區民眾及民代溝通中，將朝最終全面開放來努力。

3. 施工替代道路於建照發放審核時皆會規劃，問題是施工廠商是否落實等機制，將請工程小組(工務局)再加以研議。
4. 物流車違停及占用問題，警察局有發現皆應會積極處理。
5. 行人設施條例發布後，工程小組(工務局)已依條例規定積極盤點本市人行設施，後續也將藉由路平專案或中央專案補助計畫依時程逐步改善。
6. 校園周邊道路工程區域性改善，涉及工程小組(工務局、交通局)、教育小組、學校與區公所須共同合作，目前朝選定一個學校當作試辦區。
7. 臺南市中心路幅狹小，較無適當位置能做公車專用道，另民眾使用公車效率也須納入考量。
8. YouBike 站點的設置通常會隨區域特性而調整，倘有建議設置的站點也可向本局提出申請。

二、臺南市台南新芽協會發言：詳建議與回覆彙整表。

主席裁示：

1. 行人徒步區與標線型人行道示範區因涉及原臺南民眾舊有生活型態與思維限制，需循序漸進與地方民意溝通取得共識，期待公私部門能一起努力。
2. 公車路網調整進度，俟巨業交通與統聯汽車客運路線確定後，始能銜接府城客運路線，惟目前前揭客運公司皆遇到公車司機缺乏問題，力拼於今年第三季完成。
3. 公車停靠區已全面盤點本市難以停靠站點後，因先天路幅問題無法解決，目前朝調整車型方向進行。
4. 小東社宅因周邊商業活動頻繁，有較迫切停車需求，故有規劃停車空間。後續其他社宅本局(綜規科與停工科)將配合都發局規劃，加以檢視周邊道路環境設置停車空間。

三、台南社區大學綠交通研究社發言：詳建議與回覆彙整表。

主席裁示：

1. 各小組於道安宣導工作時可邀請綠交通研究社一起合作加入
2. 今日交流會目的係希望公私部門集思廣益，一起讓本市交通環境更

優化，故建請各位提出問題時，能一併提出期望公部門在運用有限的資源下可以如何改善。

3. 公車路線串聯各停車場部分，目前以交通運輸需求規劃來說較無實益。

四、台灣機車路權促進會：詳建議與回覆彙整表。

主席裁示：

1. 綠燈帶續進與秒數連鎖，應由整體路網納入考慮。
2. 鐵路地下化後東門陸橋預計拆除，短期內將從標誌、標線、號誌去檢視東門圓環車道配置是否有調整空間。
3. 車種分流皆有其現實原因(路幅太小等)、道路安全與法規考量，畢竟道路設計倘與法規相悖將衍生後續國家賠償。

五、財團法人靖娟兒童安全文教基金會：詳建議與回覆彙整表。

主席裁示：

1. 工程改善往往需政府部門與民間不斷溝通始能進行，需循序漸進獲取民眾了解與支持。
2. 在有限路幅中要做出人行道，往往涉及既有的道路斷面重新配置問題，且本市推出單行道往往易遭民眾反對，需花費較長時間取得民眾諒解。
3. 市區與郊區民眾針對交通設施感受較不同，如人本交通設施在市區民眾往往比郊區民眾感受較為強烈。

柒、主席結論：

- 一、後續會議模式將比照今日模式辦理。
- 二、概念性的意見溝通項目不列入列管事項，僅針對具體可實施性的項目列管，後續由道安相關會議討論，決議後提報道安會報說明。
- 三、後續民團有較具體的改善建議與需求，倘知悉該業務隸屬的局處可直接聯繫該局處將更有效率，通案性質則反映由道安會報處理。

捌、散會：下午3時55分。

「讓臺南交通環境更友善：交通倡議團體公私協作交流會議」

建議與回覆彙整表

團體名稱	建議事項	回應情形
臺南市人 本交通促 進協會	1. 騎樓/人行道施工時，提供臨時行人替代道路的相關問題	於本府工務局於人行道案件設計審查時，皆會提出提供臨時行人替代道路之意見。
	2. 台南近期的改善仍著重在用車族群的部分，人行道預計如何推動?(實體/人行道標線)建議可挑選觀光地區做整體改善，並以此為突破點逐漸擴散	目前本府工務局係配合中央政策與補助型計畫(內政部及交通部)，以通學步道為主體，輔導學校提案辦理改善，提供學童安全上下學之通道。另針對本市重要觀光、交通節點、行政機關、具區塊鏈結效益之區域，則主動檢討，採更新、導入無障礙觀念與配合周邊交通設施整體檢討，視道路權責由轄管公所或本局辦理。此外，既有道路增設人行道因涉及車道重新配置、兩邊住戶店家使用、車流量與停車需求評估，尚需綜合考量，因此本局採審慎規劃，跨局處橫向聯繫、住戶周邊協調，再提審中央爭取經費
	3. 單向兩線道取消強制待轉及禁行機車部分，肇事率已有相當數據的證實，何時能完成臺南所有單向兩線道路一併實施?(建議可分區做階段性全面開放，而非僅特定道路開放，容易造成混淆)	113 年 8 月 24 日已全面開放 10 處行政區內所有單向兩車道路型，統計其它行政區尚有 15 區 27 條路段屬於單向兩車道路型，因地方對於該議題態持中性態度且無急迫處理需要，將持續溝通納入檢討並朝全市一致性原則處理。

	4. 公車專用道/公車行駛優先權(如起步優先並建議可由自治條例明定罰則)	本市因市區路幅普遍較為狹窄，尚無適合空間設置公車專用道或公車優先車道。
	5. 台南近年推廣共享運具(YouBike 等)效果頗豐，想請交通局說明一下今年度預計新增設的地點共有哪些？	本府原規劃設置公共自行車租賃站點 500 處投入服務，站點設置位址大多位於交通節點、景點、社區、學校等，已於 113 年完成；後續擴充計畫於今(114)年底前另增設 125 處站點，截至今年 3 月底已完成 84 站點開放，後續將持續現地會勘評估各區站點增設可行性，擴大公共自行車服務量能。
	6. 違停及占用問題如何處置?如安南區安和路、海佃路、永康中華路不勝枚舉(不單指路口或人行道，像汽車/貨車違停在車道上亦同)	一、針對違停情事，警方持續加強取締，並評估在違規熱點路段、路口增設科技執法，避免民眾違停影響用路安全，惟加強執法同時，也需增加停車空間，增設停車場及路邊停車格，才能根本解決違停問題。 二、占用騎樓部分，本局建議繼續推廣綠色整齊線，原則上整齊線範圍准許擺放活動攤位、桌椅等移動式物品，並保留 1.5 公尺的人行通行空間，若有違反或其它占用人行道情形，本局將加強取締整理。 三、另外標線行人道部分，建議可以適時用軟質桿來區隔，避免車輛違規占用及行駛。
臺南市台南新芽協會	1. 臺南社宅除了小東社宅有設置停車空間，其他社宅未見有相對應的停車空間。	1. 本府都市發展局為規範本市社會住宅停車位設置數量，訂定臺南市社會住宅建築物附設停車空間標準，其中汽車格位數依照都市計畫土地使用分區管制規定或建築技術規則規定留設，機車格位數以 1 戶 1.2 席設置。倘社會住宅個案之設置停

		車位數或開發樓地板面積達到應實施交通影響評估之門檻，則應提送交通影響評估報告供本府交通局召集專家學者審議，以確認基地內部設置供給之停車位可滿足基地開發後衍生之停車需求。 2. 小東社宅因位於臺南火車站轉運停車熱區，經本府交通局提報前瞻基礎建設計畫獲行政院核定補助經費參建公共停車場，完工後將以收費營運方式供公眾停車使用。本府未來將綜合停車供需及財政資源等考量，於個案社宅評估參建公共停車場之可行性。 3. 考量本市市民運具使用習慣及需求，社會住宅汽車停車空間留設依照都市計畫土地使用分區管制規定或建築技術規則留設，機車停車空間部分則以 1 戶 1.2 席設置，倘開放空間條件許可應盡量增設機車停車位。
	2. 交通局目前是否有盤點出哪些地區有卸貨停車的需求，以及設置足夠的卸貨停車格。	本市針對卸貨需求依「臺南市路邊停車場設置及廢止作業要點」、三：「貨車卸貨專用格位：商業活動區域，經該都市計畫街廓建物所有權人半數以上連署同意後，向本局申請。」，本局均持續針對各地方建議需求會勘並依上述規定辦理設置；另考量民眾臨停常有上下「客」、「貨」之複合需要(不僅僅裝卸貨物)，以設置黃線較能滿足需求，本局於 109 年起針對轄內人口密度與總數排名均高、已持續大量實施路邊停車管制之行政區內，商業密集且臨停需求高之路段為原則進行檢討盤點，針對計 35 處路段，

		近 2,900 公尺紅線改為黃線(約 500 席小客車臨停空間)，112 年起亦配合交通部專案與轄內客貨運公工會需求再行檢討調整新增黃線長度將達 1,200 公尺(約 220 席小客車臨停空間)，未來亦持續辦理，以滿足臨停上下客貨需求。
4. 目前有開放騎樓停車，是否有全面盤點是否確實保留 1.5 米的空間供行人通行，另外騎樓有劃白線也有劃綠線，容易使市民混淆。		1. 本局針對本市民眾普遍有使用騎樓空間停放機、慢車的需求，研議由原「原則禁止、例外開放」改採「原則開放、例外禁止」方式並辦理公告(113.12.18 南市交停工字第 1132569177 號)，自今(114)年 1 月 1 日起實施。公告內容主要為在不妨礙行人通行且未有本局核備禁止停車的騎樓空間內，保留寬度 1.5 公尺的行人通道及留設行人、機慢車進出空間，即可沿騎樓地外緣向內垂直道路方向停放機慢車。依上，本市騎樓自 1 月 1 日起無須待本局畫設機車停放標線(白線)，符合上述公告保留寬度 1.5 公尺及方式即可停放機慢車。 2. 綠色整齊線屬本府執行本市友善騎樓計畫之標線，工務局委由區公所協助盤點騎樓空間，預計今年中完成。
5. 標線型人行道是否考慮比照台北市以一個里或社區為示範區，再推廣至其他地區。		標線型人行道屬於短期替代實體人行道之設施，依照目前設置經驗較易於校園四周、橋梁或道路轉角等處繪設，其餘評估過程則易與周邊店家、住家等使用需求牴觸而不易推動。對於地方有共識繪設位置交通局皆積極配合並協助地方溝通，建議優先已

		較長路段繪設方式引起用路人注意，如有相關成效則較易於後續推動工作。
6. 臺南觀光發達，是否考慮增設行人徒步區。		基於行人徒步區設置影響周邊交通及沿線居民權益甚巨，應需配合當地社經發展、交通特性評估，並應具有公私協力的自我管理之共識及機制(如商圈文化與組織)，設置徒步區方能永續執行。另依「台南市商圈輔導辦法」本府經濟發展局為辦理商圈輔導等相關事項主管機關，本局配合協助周邊交通、停車空間之配套規劃等，未來如有徒步區需求，本局會配合相關配套標誌辦理。
7. 臺南公車是否考慮依據路線乘坐人數而調配車型大小。		本市公車目前車種多元，市區尖峰時段使用大型低地板公車，部分運量較低路線，離峰時段則以 9 人小巴行駛；郊區亦依據搭乘人數及道路環境，配置中型巴士，另搭乘人數較少之路線或班次轉型為小黃公車服務。
8. 公運處先前表示公車路網要做全面性調整，目前調整進度?		本市市區公車路網調整計畫於 113 年開始實施，規劃 7 條都會公車、新闢 4 條生活公車及 3 條厝邊公車路線，並調整既有生活公車路線，截至 114 年 4 月已新闢 32 路生活公車及 905 路厝邊公車，另 6、9、19、77 已由新進巨業交通及統聯客運接駛，其他路線預計 114 年底前完成。
9. 公車停靠區(如新市火車站)常與汽機車接駁產生衝突，導致交通堵塞，是否有思考過解決方式		為利本市公車於新市火車站前停靠迴轉，本處前已於 111 年辦理會勘於圓環轉角入口處劃設紅線避免其他車輛臨停，另請警察局針對違規行為加強取締。另已針對台鐵永康、柳營、林鳳營及後壁等站

		辦理站前轉乘優化設施改善工程，以分流公車及汽機車接送區域。
台南社區大學綠交通研究社	1. 提議定期開辦焦點會議（或工作坊）	原則將以每季召開一次交流會議
	2. 交通局在會議前，提出優先考量事項/重點區段/路口等，提供民團準備，以促進有效討論	本會議性質屬公私部門整體改善建議交流，個案性的重點區段/路口等改善建議，可透過 1999 或其他市民溝通管道(如 FB)反映將更有效率。
	3. 改善事項、焦點議題等。舉例：簡化車流議題、路口優化議題、支道匯入幹道交通改善議題等。	目前交通局已陸續啟動路口轉向優化，包含右轉及左轉兩部分。 左轉優化部分，113 年共計完成 60 處以上偏心式左轉車道，114 年仍會配合工務局路平專案獲提報中央經費補助持續推廣。 有轉優化部分，考量目前本市多有機慢車優先道之設計，以往近路口處標線未特別處理，容易讓右轉汽車與外側直行機車產生交織，為徹底改善此類問題，交通局已擬定近路口標線處理原則，於路口上游 60 公尺調整標線，以增設右轉車道、分流式指向線或整段取消慢車道等方式來加強導引右轉車流靠外側行駛。
	4. 交通局主動邀約民團交流探討，立意良好，期許未來能及早徵詢民團時間，並提出會議討論重點。	本次會議召開較為緊急，未來將配合提早規劃安排。
	5. 道路交通環境，更新異動頻繁，積極建設的同時，應同步設置學習管道（線上或線下），促進民眾增能，認識道路環境安全與多元宜行生活方式。	道路交通環境變化快速，確實有必要同步強化市民對相關知識的理解與更新。本處將持續透過官方 LINE 帳號、Facebook 粉絲專頁等數位管道，每月規劃發布

	〔提議〕每年提撥一定經費，由民團共同合作規劃活動，開辦各類宜行共學活動。 舉例：台南人本交通促進協會與台南社大綠交通研究社近期合作開辦的說書講座、機車駕騎安全與路權觀念工作營……等	道路安全與人本交通相關知識圖文與影音內容，進行開放式宣導，促進民眾認識多元宜行的生活方式。 另對於民團共學活動的建議，我們也樂見與民間團體合作積極投入推廣，後續將評估可行性，研擬是否提撥部分經費，以支持民間共同規劃辦理講座、工作營等共學活動，強化市政與市民之間的雙向合作與交通素養提升。
	6. 道路交通的改善與建設，理應整合城市發展願景。 〔探討〕如何橫向連結各局處，交流探討，促進宜行城市的發展。	目前每月召開道安工作圈會議與道安會報會議，皆有整合相關局處，集思廣益，針對每月交通事故研商改善方法，保障台南市民行之安全。
	7. 是否安排公車路線串聯各停車場，方便民眾轉乘	因本市景點眾多，開車遊客多會尋找鄰近景點的停車場，較不會再轉乘公車至其他較遠景點。故本市皆以特定大型活動，綜合評估停車需求及供給，再另規劃停車場接駁服務，例如 2024 台灣燈會、台灣設計展等，皆獲得民眾好評。
	8. 行人專用時相造成號誌不連鎖，時相太長容易造成機車騎士不耐久候而違規	對於新設行人專用時相路口，目前已建立前後路口納入檢討時比、時差等設計，以減少上游車流持續往設有行人專用時向路口湧入，以減少用路人感受號誌不連鎖或續進不佳之感受。
	9. 台南市現況許多標線劃設不符合法規規定，應建立起一道機制逐步改善。	目前本市標線標誌及號誌設置皆有依照設置規辦理，早期交通工程設施如有不符規定或用路人使用上不妥適之問題，交通局在接獲陳情或反映時將啟動檢討工作，必要時函詢中央主管機關提供相關意見。

台灣機車路權促進會	1. 地下道與高架橋禁行機車的解除計畫 (建議解除禁行機車的地下道與高架橋，包含以下地點： 高架橋部分： (1) 南科聯絡道 (2) 永康中正路跨鐵路陸橋 (3) 永康永大路跨鐵路往台一線三叉路口 (4) 新營民治東路 (5) 台一線往新營的高架橋 (6) 北外環高架橋 (7) 北外環三期(從南科聯絡道通往長和路／永安路)，此段全線禁行機車，僅能走橋下側車道，但橋下道路經常封閉施工，未見明確告示，曾多次遇到通行中斷需調頭繞行的情況，對用路人造成不便與潛在風險。 地下道部分： (1) 東寧地下道 (2) 四維地下道 這兩座地下道穿越量大，是重要南北向通勤路段。由於機車禁止通行，車流被迫轉入育樂街與鄰近路段，導致當地交通擁擠、車行不順，也明顯增加對行人安全的威脅，應優先檢討開放。 (3) 中華南路地下道 尤其中華南路往西的匯流處至路口僅約 40 公尺，機車需與右轉殯葬車隊交會，潛在風險高，建議優先處理。)	建議相關路段橋梁全面開放機車騎乘部分，早期交通動線規劃確實以車種分流方式處理，以汽車、機車獨立動線方式設計，依照既有設計各式車輛仍有基本之通行權利。因建議地點道路特性不同，未經妥善評估前無法確認可行性，如用大陸橋前經專業顧問公司評估車道寬度、轉彎曲率等確實不宜為未配套管制前即開放機車騎乘，建議採由下而上方式由地方提出較具有開放效益之路段後交通局在整體評估可行性。
-----------	--	---

	2. 快慢分隔島內側車道解除禁行機車的可行方案 (目前市府已逐步開放單向兩車道的內側車道供機車行駛，涵蓋 10 個行政區，此方向值得肯定。然而仍有多處重要路段尚未開放，建議納入後續研議評估： (1) 聯絡城鄉間的重要幹道：柳營外環道、新化外環道、台 37 線、四草大道、高鐵大道 (2) 南科園區內部聯絡道路：樹谷大道、西拉雅大道以上路段機車目前僅能行駛於側車道，存在車向混流、重複停等、號誌不一致等問題，通行效率與安全性不足，應一併納入改善。 (3) 市區具代表性的主要道路：和緯路以北的海安路三段、公園南路、東豐路、新興路、大林路 這些路段整體車流量並不高，現有側車道更適合作為服務道路使用。例如北安路二段與健康路三段即成功實現主車道與側車道功能分離，機車行駛於主車道可兼顧效率與安全，建議比照辦理，逐步開放主車道供機車通行。) 3. 機車在省道使用內側左轉車道的可行方案	公路局雲嘉南養工分局: 1. 本分局轄管有新化外環道(台 19 甲線)及台 37 線(高鐵橋下道路非屬台南市範圍)。 2. 依據"道路交通安全規則"第 102 條第 1 項第 6 款規定:設有劃分島劃分快慢車道之道路，在慢車道上行駛之車輛不得左轉，在快車道行駛之車輛不得右轉彎。但另設有標誌、標線或號誌管制者，應依其指示行駛。 3. 台 19 甲線新化外環道受限環評承諾事項，設置快慢車分隔島及於其上設置人行道。因慢車道寬度不足以提供大型車輛左轉，為行車安全，以號誌管制快慢車道不同時相，但造成快慢車道行駛車輛之不便。 4. 本分局已委託顧問公司辦理變更環評承諾事項，並重新規劃車道配置，拆除快慢車分隔島，改，設置中央分隔島，並將人行道設置於路側。屆時機車可依據"道路交通安全規則"第 99 條第 1 項規定：在最外側二車道行駛。 1. 依據"道路交通安全規則"第 99 條第 2 項規定：機車行駛至岔路口，其轉彎，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，應依第 102 條及下列規定行駛： 一、內側車道設有禁行機車標誌或標線者，應依兩段方式進行左轉，不得由內側或其他車道左轉。 二、在三快車道以上單行道道路，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。
--	--	--

		2.本分局配合臺南市政府政策，單向 2 車道已取消內側車道”禁行機車”管制，機車行駛於單向 2 車道不強制兩段式左轉。 3.當機車行駛於單向 2 車道之內側車道可逕行利用內側車道或左轉車道（若設有附加左轉車道時）左轉，當機車行駛於外側車道則需兩段式左轉。
4. 東門圓環對腳踏車用者較不友善，難以從大同路至北門路，建議調整時相，減少進圓環與上橋車輛的交織		1.本市東門圓環現況時制規劃原則，主要係分離內環(汽車道)與外環(機慢車道)行駛時相，使機車繞行圓環期間不受汽車進出圓環動線干擾。因該圓環匯集五條道路，各路口之間儲車空間較短，僅能容納 1-3 輛汽車，為使環內車行順暢不致阻塞，因此汽車/機慢車繞行綠燈與同車道之進出圓環綠燈為同步開放，先予說明。 2. 所反映東門圓環自行車繞行陸橋問題部分，經查自行車進入圓環應行駛外環機慢車優先道，並於機慢車繞行綠燈時段循序前進上橋。同時段進入圓環之機車/慢車，應依道路交通安全規則第 102 條第 1 項第 9 款「車輛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。」規定，禮讓環內繞行車輛先行，以維護整體用路人行車安全。 3. 建議調整時相一節，本局將持續觀察圓環車流狀況以評估是否有更佳之配置方案。另環內繞行車輛未被禮讓一節，本局道安宣導團將加強相關行車規定宣導，以強化用路人相關用路認知。

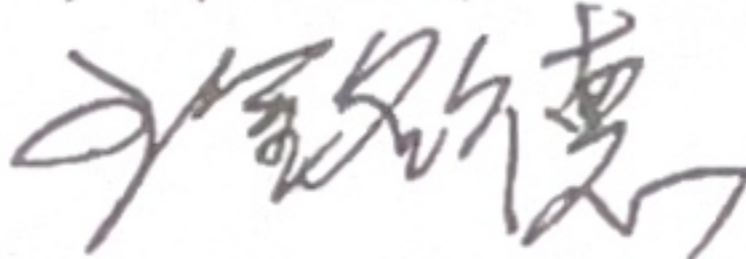
財團法人 靖娟兒童 安全文教 基金會	1. 基於本會通學環境檢核結果，發現台南市普遍存在車道（含路肩、慢車道等）過寬、不符道路定位與周邊設施需求，以及道路空間用途不明問題，容易使駕駛人不自覺在應以低速行駛的區域或設施周邊以高速通過，並增加道路環境的不可預測性。無論國內外研究皆顯示，車道越寬民眾自然採取的車速就越快，超過規範的車道寬度可能使事故率難以降低。	目前在工務局辦理道路路面改善時，皆會同步處理車道寬度，目前快車道多以 3-3.2 米為原則，專向專用車道則以 2.8-3 米為原則處理。
	2. 承上，台南市無論舊市區或縣區，與全台其他縣市同樣具有嚴重的道路位階與定位不明問題，幹線與支線道路之間的差別難以從道路規格一目瞭然，遑論讓民眾依據場所性質採取合適的車速。 本會建議全面檢討道路性質（主要道路、次要道路、服務道路等）與定位，使路權大小明確化，並適當調整醫療院所、學校、商圈等行人通行需求頻繁的區域周邊道路的定位至服務道路，調整對應的車道寬度，考量設置交通寧靜區，增加減速設計等。	路口幹、支道可透過標誌、標線與號誌設計燈方式明確區分來，目前本市已盡可能將各路口相關交通工程設施明確設置，除可達到提醒支效果外，對於肇事責任釐清亦有幫助。
	3. 上述所提及之道路亦同時存在步行空間不連續、甚至缺乏步行空間的問題，且常見於學校校地周邊通學路，僅有通行空間不穩定、時常充滿雜物的騎樓可行走，有時甚至連騎樓都沒有。若連學校周邊學童必經之道路都缺乏穩定的人行空間，又如何保障學童上下課的步行安全？如何讓民眾願意減少自行開車騎車接送的頻率？	1. 建物騎樓空間屬私人土地，雖本府工務局致力於改善無障礙環境，惟礙於地方法規問題，改善私人騎樓空間須取得全路段多數所有人或使用人同意方可執行，本府工務局將持續努力與所有人溝通，推動騎樓整平，另人行道規劃部分，目前本局係配合中央政策與補助型計畫(內政部及交通部)，以通學步道為主體，輔導學校提案辦理改善，提供學童安全上下學之通道。另針對本市重要觀光、交通節點、行政機關、具區塊鏈結效益之區域，則主動檢討，採更新、導入無障礙觀念與配合周邊交通設施整體檢討，視道路權責由轄

	管公所或本局辦理。此外，既有道路增設人行步道因涉及車道重新配置、兩邊住戶店家使用、車流量與停車需求評估，尚需綜合考量，因此本局採審慎規劃，跨局處橫向聯繫、住戶周邊協調，再提審中央爭取經費。 2. 教育局為改善學校周遭交通情境每年均調查各校需求(如標線標誌劃設、號誌增設等)，並提道安會報列管改善。 3. 維護學生通學安全是重要之教育目標，教育局持續輔導學校提案申請永續提升人行安全計畫，並請學校提供學生主要通學路線，透過跨局處合作將改善範圍從學校四周延伸至社區範圍，由點至線至面串聯友善人行環境。
4. 此外路口的動線分配混亂、道路空間究竟是提供停車或是通行用途不清等問題也相當常見，加以氾濫的車道過寬問題，使得行人穿越道路需行走的距離過長，通過路口的車輛動線也難以預測，容易以高速轉彎通過路口，同時也可能因為車輛轉彎的角度，或是臨停車輛、公共設施等視線遮蔽物增加車輛視野死角，造成對行人與慢車更多的安全威脅。 本會建議全面檢討車道寬度，在路口周邊考量將人行道以外推形式設置，同時規劃避車彎式停車空間，以縮減車道寬度及路口大小、縮短行人穿越道長度，同時改善路口視距，讓駕駛與行人能提早看見彼此，採取對應的準備。另應同時檢討路面邊線、路肩、慢車道、停車格、臨停空間與避車彎與紅黃線的設置與銜接原則，避免指示不清的狀況一再發生。	1. 本局針對本市各道路路側停車格、臨停空間、避車彎及紅黃線之設置均依「道路交通安全規則」、「道路交通標誌標線號誌設置規則」及「臺南市路邊停車場設置及廢止作業要點」等相關規定設置，本局亦持續依上述原則併同道路實際狀況、道路交通安全與地方需要滾動檢討各路段路邊停車管制方式並依規定設置相關標誌標線，以兼顧道路交通安全、地方需要及利於用路人辨識。 2. 本府工務局辦理路平專案設計階段，邀集本府交通局研商車道配置，改善用路人舒適性。

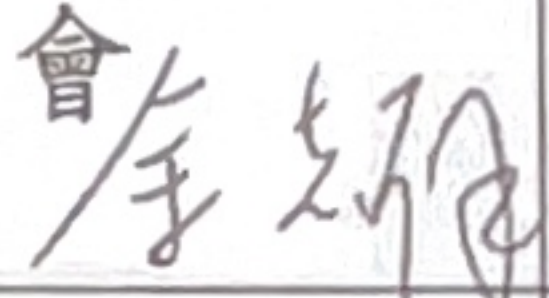
5. 慢車行駛空間曖昧不清，難以保障使用者通行安全，尤其是僅能使用自行車等慢車的學童與青少年。長久以來台南市的道路將機車與慢車的行駛空間一同規劃，然而此兩種運具速度跟性能差距甚大，國際上沒有任何一個國家將此兩種運具規劃在同一個行駛空間，更別說是極為狹窄、且並未考慮行車間距，又無法防止右轉機動車輛衝突的空間。在法規定義與實質的機械性能條件而言，屬於慢車的自行車或個人行動載具，都應與機車性能堪比汽車的行駛空間分離，將慢車道還給真正的慢車，並且將其通行動線獨立設置，無論對於慢車或是機車使用者都將更加符合其特性，也是國際上通用的原則。 本會建議台南市全面檢視機車道與慢車道的設置，徹底將慢車與機車的行駛空間分離，讓慢車道回歸慢車使用，提供學童等最大宗的慢車使用者安心行駛的環境。	慢車道屬於設置規則明文可設計之道路車道配置，慢車道取消與否涉及地方用路習慣甚鉅，路段、路口有辦理道路改善需求時，慢車道應配合取消或終止者機通局亦會納入辦理。 惟台南市都會區、郊區、鄉村地區等交通特性南轅北轍，對於全面不設置慢車道之規劃恐有推動上之困難，建議循序漸進方式逐步調整車道布設。
--	---

臺南市政府交通局

讓臺南交通環境更友善：交通倡議團體公私協作交流會議 簽到表

- 一、開會時間：114 年 3 月 26 日下午 2 時 00 分
- 二、開會地點：本府永華市政中心 10 樓西側會議室
- 三、主席：王局長銘德 
- 四、出席單位及簽到：

紀錄：鄭文賓

機關（單位）	職稱	簽到
臺南市人本交通促進協會 	理事	王銘德、廖銘記
臺南市台南新芽協會		蘇淋雨
臺南社區大學綠交通研究社		郭恆安、曾德平、曾昱翔
臺灣交通安全協會		
台灣機車路權促進會	理事長	林昇軒
財團法人靖娟兒童安全文教基金會	研習員	劉軒誠
標線改造台灣路		
交通部公路局 雲嘉南區養護工程分局		張昭文
臺南市政府警察局	組長	莊念清
臺南市政府工務局	副工程師	吳力中
交通部公路局嘉義區監理所 臺南監理站	副站長	呂純梅
臺南市政府教育局		洪子嬭

臺南市政府新聞及國際關係處	書記	王紹廷
臺南市公共運輸處	秘書	蔡世勛
台南市政府交通局 (停車工程科)	股長	劉宇凡
台南市政府交通局 (停車營運科)	科長	陳英傑
臺南市政府交通局 (交通事件裁決中心)	股長	陳育佳
台南市政府交通局 (綜合規劃科)	技正	孫沁芬
台南市政府交通局 (交通管制科)		吳彥 尺 林樹德
台南市政府交通局 (智慧交安科)	科長	黃柏彰