

正 本

發文方式：郵寄

檔 號：

保存年限：

臺南市政府交通局 函

地址：708201臺南市安平區永華路2段6號

承辦人：蕭嵐傑

電話：(06)2991111#8735

電子信箱：car8931717@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8月15日

發文字號：南市交智安字第1141134908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7月3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（第二次）」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（劉冠穎主編）、臺南市兒童及少年代表協會、臺南市第7屆兒童及少年代表（何永詳）、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」 (第二次)會議紀錄

壹、開會時間：114年7月3日下午2時30分

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：蕭嵐傑

肆、出席單位及簽到：詳簽到表

伍、主席致詞：

感謝各交通倡議團體今日蒞臨參與。本市道安會報之各相關小組皆已出席，如各位對交通議題有任何建議，敬請不吝指教。

由於會議時間有限，前次會議所列管案件之後續辦理情形，請各位自行參閱相關資料。如有任何建議，歡迎於會中提出，共同討論。若會中有未及回應之議題，將由綜管小組（交通局）彙整各小組意見後，統一以書面方式回覆。至於細部個案，建議透過市政陳情管道（如1999）反映，以利後續處理。

陸、會議討論：

一、靖娟兒童安全文教基金會發言：詳建議與回覆彙整表。

綜整回復說明：

- (一) 關於道路分級標準之研議，將參酌臺北市相關模式，以評估其在本市推動之可行性。
- (二) 有關校園周邊改善工程，係由本市工務局、公所及學校作為啟動單位共同推動。貴會所提意見將彙整後提報至道安會報，提供各道安小組作為後續研議參考。
- (三) 交通部亦高度重視路口及行人穿越線之照明設施，後續將參考日本相關照明規範，擇定數個路口進行試辦。
- (四) 有關標線型人行道及相關行人保護設施，將依實際路況持續推動。至於街角外推之標線型人行道，初步以設置護欄為標準配備；倘地方經溝通後另有具體建議，亦將研議增設其他行人保護設施，以提升行人通行之安全性。

工程小組(交通局)：

- (一) 設置標線型人行道及相關行人保護措施前，須綜合考量道路寬度、

當地通行需求等條件，並將邀集相關單位會勘研議，進行整體評估，以利兼顧行人通行安全與地方實際需求。

二、臺南市人本交通促進協會發言：詳建議與回覆彙整表。

綜整回復說明：

- (一) 有關減少非必要文字告示部分，因多數文字告示係依地方需求所設置，故須因地制宜增設相關牌面。惟為提升告示牌設置品質與效益，歡迎各界提出具體建議，俾利後續討論與精進。
- (二) 過去行人專用號誌並非標準配備，目前已逐步依照行人通行需求較高之路口優先設置。惟部分路段因缺乏人行道而無法設置號誌桿，致使設置地點具一定困難度，尚須視現場條件研議可行性。
- (三) 關於圓環標線改造部分，建議民間團體能提出具體且具交通專業性的問題，以利後續研議與改善。因交通局所面對者為整體系統性的交通均衡問題，並非僅針對單一方向或個別交通行為進行調整。
- (四) 有關南鐵綠園道部分，交通局為市府團隊參與綠園道規劃的一員。其中，「綠園道」之「道」即屬於道路性質，設置車道實屬正常。市府整體設計原則係以「最大綠化、最小交通需求」為導向辦理；惟因其為道路，仍須具備交通連結功能，如南北向的貫穿通行、東西向的橫向銜接等，以兼顧沿線居民之通行需求。

工程小組(交通局)：

- (一) 有關無號誌路口之停止線設置位置，民間團體建議比照英式標線方式，於進入幹道前再次設置停等線。然而，目前之停止線位置確實存在無法清楚觀察幹道來車情形的情況。對此，交通部已研議將相關標線原則納入法規，未來俟法制化後，將依規定辦理相關調整。

工程小組(工務局)：

- (一) 本局辦理人行道工程或校園周邊改善時，除國土署要求外，也會主動把校園周邊主要路口納入改善。另刻正辦理工程或設計中也有納入民團所說的標線型人行道外推部分，因執行校園周邊通行步道時延伸至周邊住宅時，其反對阻力仍為多數，故會先運用路口禁止紅線或路肩空間來推動標線型人行道並連接路口行穿線，以提高未來周邊住戶接受度。

三、台南社區大學綠交通研究社發言：詳建議與回覆彙整表。

綜整回復說明：

- (一) 認同貴社所提，應先尋找一個具代表性的成功案例作為參考，例如台北永康街假日封街成為徒步區。然而，這類案例的成功往往有賴於長期與當地居民溝通、爭取里長支持，並建立良好互信基礎。若能找到具備類似條件的環境與區域，市府也樂於配合推動相關試辦計畫。
- (二) 關於貴社辦理相關課程時，若需市府單位協助進行政策說明或理解，建議可逕洽市府相關主管機關進行溝通與協調。

四、臺南市臺南新芽協會：詳建議與回覆彙整表。

綜整回復說明：

- (一) 本市目前參考其他直轄市作法，針對騎樓停放機慢車，採「原則開放、例外禁止」之政策。除非經交通局劃設為禁止停車區域，否則原則上騎樓可供機慢車停放，但仍須保留至少1.5公尺之行人通行空間，以確保行人通行安全。
- (二) 有關身心障礙者使用愛心卡搭乘計程車部分，係屬於本府社會局業務，因須考量預算目前研議中。
- (三) 關於共享單車後續建置部分，目前本府正簽辦市長核定第二期計畫，以進一步加密公共自行車站點。另實際執行上面臨站點選址困難，適合設置地點有限，進而影響租借周轉率提升等成效。

五、台灣機車路權促進會：詳建議與回覆彙整表

綜整回復說明：

- (一) 市府對於車輛平權等相關議題亦高度關注，惟本市都市計畫結構與道路條件與其他縣市有所差異，並非所有措施皆可直接比照辦理，許多政策仍需依據在地特性審慎規劃、因地制宜推動。
- (二) 關於高架橋開放機車行駛之議題，當然可納入討論，惟仍須審慎評估大型車輛行駛所可能產生之視野死角等交通安全風險，以確保所有用路人安全。
- (三) 目前交通管理強調「車向分流」觀念，不僅適用於汽車，機車亦應依行駛方向分流行駛。機車如欲直行，應提前向左側車道靠攏；若

需右轉，則應向右側靠攏，以降低直行與右轉車輛交織所可能引發之交通衝突。

工程小組(交通局)：

- (一) 有關陸橋、地下道開放機車通行之議題，目前皆以提供替代道路方式，協助機車穿越特定道路阻隔。當初陸橋設計即已納入汽機車分流之規劃，並非刻意限制機車通行或造成大範圍改道。
- (二) 關於三車道道路開放機車左轉一事，依「道路交通安全規則」第99條，機車行駛車道已有相關規定。後續將提報交通部，研議試辦開放左轉之可行性。
- (三) 關於外側車道劃設直右標線部分，「道路交通安全規則」第102條已有明確規定，汽車右轉時應提前切換至最外側車道或慢車道。為避免用路人產生誤解，目前已針對接近路口之直右指向標線進行剷除，讓汽車駕駛可提前靠右，降低於路口臨時右轉所造成之風險。

六、臺灣交通安全協會：詳建議與回覆彙整表。

綜整回復說明：

- (一) 市府政策推動須採循序漸進方式辦理，正如當初開放機車於單向雙車道道路左轉一般，係經審慎評估後逐步實施。針對是否開放機車於單向三車道道路左轉，將持續向其他縣市請益相關經驗，並進行可行性評估，俟彙整相關資料後，再行提報局長研議是否辦理試辦計畫。
- (二) 目前後甲圓環及西門路圓環已開放機車可直行通過圓環。然而，各圓環因交通特性不同，例如東門圓環、民生圓環等，其設計與路口條件亦有所差異，尤其民生圓環路口型態更為複雜。有關圓環交通管制措施之調整，須待通盤研擬更完善之交通管理方案後，方可推動實施。
- (三) 有關高速公路交通管制部分，係屬交通部高速公路局之權責，建議貴會若有參與中央相關會議，可向交通部反映意見或提出建議。

工程小組(交通局)：

- (一) 關於三車道道路開放機車左轉一事，後續將向其他縣市來請益，並作為後續開放左轉之可行性。

七、臺南市兒童及少年代表協會：詳建議與回覆彙整表。

綜整回復說明：

- (一) 行政院目前每月召開道路交通安全會報，並已提升至由院長親自主持，顯示對道安議題的高度重視。其中，針對無照駕駛問題，亦已責成中央相關部會進行研議與因應。
- (二) 針對具特殊交通需求之族群，偏鄉地區學生之通學問題，可透過「小黃公車」等替代性交通服務加以因應；另針對有騎乘機車需求之高中學生，市府亦與監理機關合作，鼓勵學生參加駕訓班，以接受正確駕駛觀念及安全騎乘技巧之訓練。
- (三) 目前針對各項重大政策或工程規劃案件，均會舉辦工作坊，廣泛蒐集地方意見及民間團體之建議，並作為未來執行時之重要參考依據。
- (四) 有關學生舉手過馬路一事，係交通部運輸研究所提出之研究建議，目的在於提升行人能見度，使駕駛人更容易察覺行人動態，進而強化行人通行安全。惟該措施目前尚未法制化。然交通安全之提升，除需從行人教育著手外，亦應同步檢視車輛管理與道路設計，從「人、車、路」三方面整體優化，方能有效降低事故風險。

工程小組(交通局)：

- (一) 有關行人優先區牌面之設置，仍將依交通部相關規範辦理。至於牌面是否有優化之空間，將洽詢交通部後再行研議。

執法小組(警察局)：

- (一) 關於無照駕駛的情形，可區分為駕照遭註銷、駕照遭吊扣及單純未取得駕照等類型。
- (二) 在事故分析方面，本局曾統計發現，於事故發生一個月內，約有3%至10%的案件涉及無照駕駛情形。建議第一線執勤員警於現場進行查處時，瞭解當事人無照駕駛的原因。然而，實務執行上此舉確有一定困難。另可研議是否可透過繳納罰鍰的流程進一步瞭解無照駕駛的動機或背景，惟部分無照駕駛行為具有重複性，且該類民眾不一定會主動繳納罰鍰，導致持續重複違規的情況發生。
- (三) 針對涉及未滿18歲、仍在學之無照駕駛個案，本局可主動通報教育

局協助關懷與輔導，並建議學生改以騎乘微型電動二輪車，避免違法駕駛機車。

綜管小組(智慧交安科)：

- (一) 有關道安相關會議的召開，本小組將視實際需要及議題性質，適時邀請相關機關與民間團體共同參與討論，以促進交通安全政策的優化。市府亦設有多元會議機制及反映管道，供民間團體、兒少協會及其代表參與、表達意見。
- (二) 關於本案之交通倡議會議，目前規劃每季召開一次，主要目的在於蒐集地方建議事項，並提供與相關機關溝通的管道。會議將持續邀請兒少代表及相關民間團體參與，以作為意見反映與交流的平台。
- (三) 有關提供民間團體與機關聯絡之管道，請各小組會後提供聯絡窗口資訊，以利彙整後轉知民間團體，促進後續溝通聯繫順暢。

教育小組(教育局)：

- (一) 有關學生舉手過馬路一事，係配合交通部推廣之交通安全五大守則，其中一項為「我看得見你、你看得見我」，藉由鼓勵學生舉手過馬路，以提高行人能見度，進而提升整體用路安全。

柒、主席結論：

- 一、後續會議將比照本次模式辦理，以利議程推動與意見交流。
- 二、針對概念性之意見與建議，將不納入列管事項；僅就具體可執行之項目列管，並交由道安相關會議討論，經決議後再提報道安會報說明。
- 三、未來如民間團體對於道安議題有具體之改善建議或需求，倘已知相關業務主管機關，建議可逕行聯繫該局處，以提升處理效率；若為通案性質，則由道安會報統一彙整處理。
- 四、為促進民間團體對本府各項業務之諮詢與溝通，並利各機關得以主動邀請民間團體提供寶貴建議，請各小組會後提供聯絡窗口資訊，以利後續雙向溝通順利進行。

捌、散會：下午4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（第二次）」

建議與回覆彙整表

團體名稱	建議事項	回應情形
靖娟兒童安全文教基金會	1. 現臺南市區有施作許多標線型人行道，但有部分設置於路幅15公尺以上或速限50km/h 以上之道路旁，建議在此規格以上的道路所設置的人行道，均應考量於路口轉角處及周邊至少10公尺內等具有較高風險的區域，設置結構下地、具備耐衝擊性能的護欄或車阻，尤其是位於較大型道路旁的學校，以提供極端狀況下的保護，並防止車輛侵入或停留。	設置標線型人行道及相關行人保護措施（如：交通桿、護欄…等）前，考量道路寬度及當地需求(如店家出入)等條件，故將邀集相關單位現場勘查研議評估，以利維護行人通行安全及當地需求。
	2. 前次會議提及之道路位階與定位問題，期望交通局能進行完整的市內道路盤點、分級、檢討後，除以此為據檢討相關標誌標線號誌等設施外，建議同時以此為基礎訂定標線型人行道以及護欄、車阻的適用範圍、規格。	1.後續將與本府工務局研擬適當道路分級標準。 2.另有訂定標線型人行道以及護欄、車阻的適用範圍、規格，道路交通標誌標線號誌設置規則均已有相關規定。
	3. 通學區示範與改善工程計畫中，於路口以及行穿線周邊至少10公尺內之設施、植栽等，高於80公分且淨寬/直徑大於20公分者可能遮蔽學童與車輛駕駛間視線，應全面檢視進行調整或移除。淨空距離建議參考《市區道路及附屬工程設計規範》附錄三之五、三之六平面交叉視界三角圖例。	後續辦理永續提升人行安全計畫，配合於設計審查時，全面檢視路口處障礙物是否有空間調整或移除。
	4. 通學區改善工程計畫，位於路幅15公尺以上或速限50km/h 以上道路旁之學校，建議可考量將主要出入口設於其他側之較小型道路，或建立側道提供較為安全之接送空間。	1.除考量接送區道路路幅或速限可能造成之危險性外，規劃於路幅狹窄段亦容易衍生接送時段交通擁塞問題，須一併納入評估。 2.目前已盤點各校上放學接送區規劃方式，將視個別學校狀況協助改善。
	5. 通學區改善工程計畫，位於路幅15公尺以下或速限30km/h 以下道路旁之學校，建議可考量將周邊道路配合《市區道路及附屬工程設計規範》第十二章交通寧靜區章節，以及《校園周邊人行空間改善參考指引》中的減速工程設施，設為行人優先區或行人友善	將持續依據各校通學動線特性、周邊道路使用型態及地方需求進行個案評估，並在確保交通安全與順暢前提下，適度導入減速設施及人本環境設計，提升學童通學安全與通行品質。未來亦將持續與地方、學校及社區保持溝通協調，凝聚共識，以利

團體名稱	建議事項	回應情形
	區。	未來相關工程順利推動及落實。
臺南市人 本交通促 進協會	6. 照明改善部分，路口與行穿線處之亮度應大於路段中之亮度，並建議增加避免造成用路人眩光之相關規格條件，如光源指向性、照射角度等，照射方向原則應與行駛方向成95度角，可參考日本之照明相關規範。	將加強路口、行穿線等處照明，並避免眩光等影響用路人通行情況，因民治31區路燈增設維管係委託公所辦理，本局將函請公所配合辦理。
	1. 減少非必要文字告示 文字不僅無法做到提醒用路人，還分散用路人的注意力。拿掉那些多餘的文字告示(勿闖紅燈、使用方向燈等為基本法規，不應另外告示)，可提升用路人的注意力。麻佳路三段子龍廟口前、南47龍興路往佳里興、台19線往學甲、關廟市道182旺萊路口等路段之告示可以先移除。 請市府提供該類告示牌設置之原因與流程，並設立規則於未來不再設置類似文字告示。 2. 道路層級明確劃分 提案動機：市區道路層級不明，造成服務道路過多的過境車流巷弄無法友善行人；主幹道車輛違停嚴重，無法順暢車流。主要道路標線和道路配置規劃好，處理違停狀況引導至附近的停車場；次要道路根據道路功能規劃妥當的停車帶與人行道；服務道路做好減速設施、減少過境車流。 短期解決主要道路號誌連鎖問題，中期拆除主要道路與次要道路路口紅綠燈，長期計畫封閉省道與小巷子的路口。	有關告示牌設置，道路交通標誌標線號誌設置規則第137條均有明訂，惟有關告示內容及設置必要性，本局將再檢討改善。 1.有關道路分級標準，後續將與本府工務局研擬。 2. 再參卓道路交通標誌標線設置參考指引、都市人本交通道路規劃設計手冊、…等規定，研擬適當交通設施。 3. 於各式集會場合向基層員警宣導，於處理違停時，適時引道車輛至附近停車場。 4.道路功能係以通行為優先，倘路肩有餘裕且安全無虞下，始可設置停車空間，本科依上述原則針對次要道路均配合交通管制科先配置車道及本府工務局配置人行道後，所剩路側空間評估設置為停車空間。 5.經查本市號誌時制均係依據路段沿線各路口車流量比例，分配各方向之綠燈秒數，並以維持幹道連鎖為原則。為改善您所反映之不連鎖狀況，建請您提供遭遇不連鎖情形之詳細時段與路段，俾本局確認問題以進行改善。

團體名稱	建議事項	回應情形
		6.本分局對轄管省道中央分隔島開口，依據「省道中央分隔帶開口設置要點」，邀集相關規定辦理會勘，並提報道安會報決議開設或封閉。 另依該要點第9條下列3款，（1）一年內發生三次或三年內發生五次交通事故，又無其他適當改善方案及效果時。（2）該開口二〇〇公尺內因新設開口之必要。（3）原設置開口之條件已不符合本要點之規定。得將該開口封閉，本分局先以活動護欄或槽化線或交通桿等柔性措施封閉開口，經試行一段時間後，配合中央分隔整修時一併辦理實體封閉。
	3.無號誌管理路口參照英式標線 新營區復興路、興農街無號誌路口發生死亡事故。改善路口提示與視線。無號誌路口及閃紅閃黃燈路口，建議參照英式無號誌路口畫法，補齊幹道外側車道邊緣線，以明確路權大小。直接以新營區復興路、興農街無號誌路口開始試辦，並盤點所有無號誌路口。完成英式標線後，應廣泛於校園的交通安全宣講加入無號誌路口支道停車再開的規則。	將再檢視英式標線及交通部頒布「道路交通標誌標線號誌設置規則」與「道路交通標誌標線設置參考指引」等相關規定，再研議設置。
	4. 行人號誌需架設完整 台南有很多行人號誌在大量安裝時都只有裝一邊，另一邊看沒有現成的號誌立桿便不安裝行人號誌。中華東二段41巷路口~203巷路口、中華東二段236號前路口、以及崇信街口也沒有，共6個路口沒有行人號誌。 未來中華東路施作庇護島後，將行人號誌加裝於庇護島。有左保時像之路口可讓行人時向以庇護島為分界分段。	1.有關設施不足，本局將再邀集相關單位現勘研擬改善策略。 2.有關中華東路施作庇護島，本局已請市府工務局納入研議設置，另號誌時相將配合道路條件研議適當管制時相。 3.中華東路(凱旋路至中華陸橋)道路改善工程，已於設計時，配合本府交通局需求於行人穿越動線上配置行人號誌。
	5. 圓環標線改造規劃 建議針對舊城區圓環重新改造。東門城圓環應該讓進出圓環的車道數量相同，同時也該參考國際圓環的標準重新設計。湯德章圓環則可以將汽機車混流，減少號誌，並合理分配車道，例如從公園路進去就分配兩個車道的圓環。到南門路時，減少至一個車	有關圓環標線改造將研擬改善策略委託專業顧問公司整體檢討優化，並適時邀請民眾等參與。

團體名稱	建議事項	回應情形
	道。 台中新建的渦輪圓環、玉井的芒果圓環、潮州的圓環設計都可以做參考，同時由於不太會牽涉到居民的土地。也可以邀請民眾參與改造工作坊與講座，如過去與綠交通合作的工作坊。	
	6.台南市民是否有權利參與會勘？台南市民是否有權事前得知會勘資訊？(如南鐵綠園道)	1.本府行政機關針對人民陳情或申請等議題，倘以會勘形式由行政機關邀集「當事人」或「法律上利害關係人」參加會勘，並於現場表示意見，係為對議題進行充分討論後獲得共識及結論，以便行政機關日後做成決定。 2.惟依政府資訊公開法第18條第1項第3款規定，政府資訊屬於下列各款情形之一者，應限制公開或不予提供之：三、政府機關作成意思決定前，內部單位之其他準備作業。但對公益有必要者，得公開或提供之。 3.考量本府行政機關辦理會勘，屬前述政府資訊公開法規定之機關內部單位其他準備作業，此階段是否要公開給人民知悉，行政機關依前述規定可裁量是否對於公益有必要，而需公開或提供之；另如有特定或不特定之民眾於行政機關辦理之會勘現場，示意要參加會勘，依前述規定，亦由現場機關人員，裁量是否讓民眾參與或表示意見。 4.有關南鐵綠園道相關工程及會勘由工務局主辦，宜由工務局回復，以符實需。
	7.在台南市12米以上道路設置人行道設置與劃設，依據市區道路及附屬工程設計標準第五條及第七條規定道路應留設人行道，現況依法要設置人行道，惟為減少周邊住戶反對，可以優先利用路肩空間來設置標線型人行道並考量路緣外推。	既有道路增設實體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，因此工務局採審慎規劃，跨局處橫向聯繫、住戶周邊協調，再辦理人行道設置。
台南社區大學綠交通研究社	1.金華路四段上的小巷口號誌 (忠孝街93巷口、信義街口，以及協進國小門口) (1)忠孝街93巷口距成功路口約 40 公尺，導致南向金華路在晨峰及昏峰時段常回堵至成功路。為減少回堵情況，提出兩種調整方案:	1.經查金華路忠孝街93巷口號誌與成功路口提前15秒綠燈，後續將持續觀察車流滾動檢討。 2.查該路口為雙 T 路口，故採輪放，後續將檢視支道綠燈秒數並微調。

團體名稱	建議事項	回應情形
	方案一調整 忠孝街93巷 綠燈時相 ●延後忠孝街93巷綠燈開啟時間，搭配成功路號誌，讓右轉車輛有足夠時間通過，避免成功路停等紅燈後又受阻。 ●縮短忠孝街93巷綠燈時間至 5 秒，或改為感應式號誌（感應線圈或影像辨識），僅在巷口有車等待且成功路方向為紅燈時才開啟，以提升整體通行效率。 方案二提前 忠孝街93巷 綠燈 ●忠孝街93巷口與成功路號誌同步黃轉紅，並在成功路第一波右轉車群抵達前開通金華路綠燈，好處是可確保忠孝街93巷內右轉至成功路停等的車輛不會受阻於巷口。 成功路紅燈---清道時間(5秒)-----成功路綠燈 忠孝街紅燈---清道時間(3秒)---忠孝街綠燈(5秒)---忠孝街黃燈(2秒)---清道時間(3秒)---忠孝街紅燈 金華路黃燈---清道時間(3秒)---金華路紅燈(7秒)----- 清道時間(3秒)---金華路綠燈 時間評估：由成功路起步、右轉並行駛至忠孝街93巷口，5 台車通過約需 8~13 秒。若搭配行人早開時相，可能需再增加 10~15 秒。依據此數據，若採用方案二，可根據預估通過時間適度調整金華路綠燈開啟時機，確保車流順暢。 (2)信義街口的紅綠燈與協進國小門口的輪放紅綠燈，實際上每次通行的車輛並不多，有時甚至無車，常常給人在空等的印象，也促使人產生闖紅燈想法與行為。這部分也想建議縮短綠燈時間或改成感應式號誌。	
	2. 星鑽道路層級討論-運河星鑽，位於運河轉角，周邊以住宅區為主，整體環境屬於交通流量較低的區域。連外道路寬度有限，且兩座主要出入口橋梁因跨橋高低差使車輛需減速進出。目前該區的建議行駛時速為 50km/h，且道路設計亦鼓勵 50km/h 的行駛模式。考量到該區目前已有許多人將其作為公園散步空間，以及未	1.有關星鑽特區規劃為交通寧靜區部分，目前本市交通寧靜區主要採用設置告示牌與地面標示，提醒用路人「限速30公里、禁鳴喇叭」，以引導減速與降低噪音，並未採取強制性降速設施或取締措施。針對星鑽特區是否規劃為交通寧靜區，後續將擇期辦理會勘，並邀集當地公所、里長及相關單位共同研商，

團體名稱	建議事項	回應情形
	來可能因建築群開發使人行需求進一步提升，在各連外出入口皆無法快速通行的情況下，是否可將該區規劃為時速 30km/h 的交通寧靜示範區呢？此調整的優勢：1. 市中心示範作用：該區地理位置優越，若調整成功，可作為都市交通改善的亮點。2. 變更影響有限：目前該區仍未有大量車流，調整速限不會造成過大影響，反而有助於提升行人安全與步行舒適度。期待能進一步評估此方案的可行性，以優化該區的道路安全與人行環境。改善想法重點：3. 30km/h 的道路，機車與汽車便無需分車道，如此可進一步減少路寬，或甚至可規劃出給自行車為主的慢車道空間。4. 金華新路與往新臨安橋的路口可進一步調整成較正交的狀態，或利用小型圓環整理車速。	依與會單位及在地居民意見作綜合評估後，再行辦理相關規劃。 2. 星鑽相關道路將視道路屬性及其相關條件檢討速限降低可行性及道路車道佈設規劃，另金華新路與臨安路口南北側之道路斷面不同，本局將檢視該路口條件評估優化可行性。
	3. 赤崁樓周邊的配對單行道 目前赤崁街因民意需求，機車可雙向通行。這可能與赤崁東街、赤崁街、新美街皆為北向單行道有關，也可見成功路在此街區有南向往民族路的需求。然而，這樣的設計下行駛在赤崁街上可能會造成未預期的會車，影響行人與自行車安全。為改善通行動線，想建議評估赤崁街改為南向單行，使通行方式更直覺，並減少混亂與風險。不過，若調整為南向單行，可能會導致左轉民族路後回堵至永福路口，因此可能需評估是否限制左轉以確保流暢度。	目前赤崁街與新美街為限制性道路，採機車雙向、汽車單向通行，赤崁東街則為單向通行。此設計係回應當地民意需求，並考量周邊道路配置，提供機車往返南北向的彈性動線，減少繞行不便。 若調整赤崁街為南向單行，雖可簡化動線，但恐造成車輛左轉進入民族路後回堵至永福路口，進一步壓力外溢至周邊幹道，影響整體交通流暢度。 目前仍維持現行通行為宜，另將持續透過標誌標線改善與駕駛視線引導，加強行人與自行車安全，兼顧交通效率與地方需求。
	4. 近大路口的小巷車向管理 檢視現有路口百公尺範圍內巷道與幹道的衝突點，如：府前開山路口，其中府前路一段 122 巷距停止線僅有 15 公尺，若不限其巷口左轉，將直接影響左轉專用道使用，產生更多衝突。想請教在未來的道路改善計畫中，是否可一併通盤檢討距離大路口過近的小巷出口並考慮調整呢？鑑於舊城區道路幅度有限，適度限制車輛左/右轉（可依時段調整），或許也是提升道路使用效率的有效方	有關幹道部分巷口改善，將以路廊式方式規劃研擬，並邀集相關單位及當地里長研擬適當改善方案。

團體名稱	建議事項	回應情形
	式。	
	5. 綠交通下半年試行公車營 根據上次會議紀錄，有提到政府樂見與民間團體合作共學的機會。綠交通研究社預計於下半年推出「帶大家搭公車」與持續推動「機車騎駕一日營」的課程，幫助民眾更熟悉公車服務，並推廣機車安全駕駛的觀念與實際演練。除樂見政府能提撥經費挹注，以支持相關課程的推動以外，同時，也誠摯歡迎市府共同參與共學交流，一同提升民眾的交通安全與使用便利性。	有關「帶大家搭公車」與「機車騎駕一日營」課程，可請道安相關業務單位配合辦理。
	6. 機車直接左轉習慣養成與配套教育計畫 自開放兩線道以下機車可直接左轉後，汽機車混流的習慣逐漸改變。近幾個月觀察多個路口，發現無論是否有設左轉附加車道（如民族北門路口），機車於馬路中直接左轉的案例越來越多，即使在尖峰時段，汽車、公車也會主動避開左轉車輛，顯示混合車流在台南已趨普遍。然而，其中仍存在不少不按規矩左轉的「舊有習慣」。請問，因應這樣的變化，目前市府是否有配套的駕駛教育或推廣計畫來引導全民習慣調整呢？	1. 民眾於監理站初次考領機車前須完成2小時的初考領講習課程，課程中除針對如何判斷路口是否需要進行兩段式左轉進行講解，另外亦於課程中加強提醒台南市開放二線車道直接逕行左轉路口，須留意變換車道至內線車道前仍須遵守道路交通安全規則並加強注意行人，以確保自身騎乘安全；另外駕駛人如因違規須參加道路交通安全課程，亦會於課程內加強宣導。 2. 民眾至機車駕訓班報名參訓部分，除了上述課程內容已納入學科教學外，駕訓班亦於術課訓練時於駕訓班場內設置模擬十字路口進行實際騎乘教學，教學內容包含二段式轉彎、直接逕行左轉彎路口等相關期程規定，另學員如有報名參加3小時的機車安全駕駛訓練或5小時道路駕駛訓練，駕訓班學員均依實際道路駕駛訓練路線加強各學員對於路口左轉彎的安全騎乘。 3. 綜上，鼓勵民眾踴躍參加機車駕訓班，以培養自身安全騎乘意識，亦對道路環境更加安全，經公路局統計學員資料，經駕訓者較未參加者違規風險降59%、事故風險降低36%；如參加道路安全駕駛訓練，經駕訓者較未參加者違規風險更是降低64%、事故風險降低51%。

團體名稱	建議事項	回應情形
	7.甚至舊城區或部分路口，應該引進禁止左右轉(漸進式的推廣)。可以先給民眾應有的交通流改善觀念及民眾義務。	有關舊城區或部分巷口禁止轉向措施，將以路廊或區域式方式規劃研擬，並邀集相關單位及當地里長研擬適當改善方案。
	8.行人優先區設置 台南市舊府城區因古蹟與廟宇眾多(甚至有巷弄商圈)，許多街道已設有紅磚鋪面。對於層級較低的生活道路，或許可考慮設置「行人優先區」，在不大幅改變現有生活方式的前提下，逐步融入行人友善觀念，提升行人權益與安全。透過這樣的條件，台南或許能積極走向更友善的城市空間規劃。 另建議場域 ● 正興街（生活化徒步）： ○ 代表地標：淺草新天地、西市場 ○ 建議原因：代表性觀光熱點、可設置 行人優先區 搭配 時段性行人徒步區。 ○ 相關里別：淺草里 ● 赤崁樓周邊（觀光鋪面區）： ○ 代表地標：大天后宮、武廟 ○ 建議原因：代表性觀光熱點、巷內本身不易行車 ○ 相關里別：赤崁里、南美里 ● 孔廟商圈（觀光鋪面區）： ○ 代表地標：孔廟 ○ 建議原因：代表性觀光熱點、行之有年的慢行區，是老里長與民眾的共同經營成果，可順水推舟。 ○ 相關里別：永華里 ● 蝸牛巷（慢行生活區） ○ 代表地標：蝸牛巷 ○ 建議原因：熱門觀光點、行之有年的慢行區、巷內本身不易行車	有關「行人優先區」需設置標誌、標線、減速設施（限速 20 km/h）並及彩繪鋪面以引導車速、提升行人安全。惟需將道路速限降低對當地交通影響甚大，需充分與當地里長、商圈代表及居民充分溝通協商，達成共識後方能執行，並配合交通宣導與違規取締等措施，方能共同打造臺南更宜行生活環境。

團體名稱	建議事項	回應情形
	○ 相關里別：南美里 9. 「路口紅線轉角範圍實體化」議題 「路口紅線轉角範圍實體化」：透過實體化轉角紅線範圍，可有效提升行人可見性，保障行人安全，並限制轉角違規停車。據了解，南區在議員推動下已有相關示範案例，因此希望能進一步列管追蹤，逐步推行至全市。估計此政策不僅能促進不同交通使用方式的權益理解，也是一種溫和引導民眾認識路肩的正確使用方式，減少機車不當騎行的情況。	人行道實體(立體)化屬工務局辦理範疇，本科配合於各路口轉角禁停範圍將以紅線之標線清楚標示禁停路段，以利民眾依循。
臺南市台南新芽協會	1.騎樓與人行道空間管理 綜觀六都，目前除台北與台南以外，均有相關法規制定，以開放騎樓或人行道停車；可以注意的是，台北過去亦曾有《臺北市機器腳踏車及慢車停放規定》，但已於2008年廢止，並開始推動「機車退出騎樓、人行道」政策，目前也可看見顯著成果，台北確實也較良好之騎樓人行空間。此外，根據報載，2023年台北也進一步推出「機車退出騎樓、人行道2.0」政策；而新北市與台中市亦陸續規劃機車退出騎樓、人行道之區域，但也提及部分舊市區域實施有其難度。可見騎樓保持淨空、供行人通行應為「原則」，不過本會也認為在此原則下，現狀若仍有短期難以排除之阻礙，如：市區普遍停車空間不足，因此開放騎樓停車，暫且有其正當性。然而本會亦須認為，開放騎樓停車不應成為原則，針對新開發之區域，如：重劃區、都市更新地區等，便須與台北、新北、台中等其他六都相同，將「機車退出騎樓、人行道」作為原則，使都市逐漸往人本交通之規畫發展。 另外，建議參考台中市「騎樓、人行道停放機車樣態說明表」等方式，將輪椅迴車半徑、騎樓銜接行穿線或人行道之通行需求等納入規範，並設置導盲磚、無障礙斜坡等，以保障身心障礙族群、嬰兒	本市公告自114年1月1日起開放騎樓於有條件情形下開放停放機慢車，並於公告中明訂需留有縱向行人通行空間，且將不再劃設白色機車停車格位線。另綠色騎樓整齊線屬工務局辦理騎樓暢通計畫由各區公所畫設，有關騎樓各無障礙空間亦屬工務局權責，將適時轉請該局研議。

團體名稱	建議事項	回應情形
	車等之通行權。 目前騎樓之整齊線（綠線）、停車格（白線）為不同時期所劃設，並未完善考量行穿線、人行道路緣斜坡之通行需求，也未確保各建物之出入需求（建議垂直道路留設1.2公尺以上通道），建議重新檢視、劃設，並有明確之標誌、標示措施，如北區區公所之作法，也利於後續執法。	
	2.身心障礙者使用愛心卡搭乘計程車（本會自佑明視障協進會蒐集之意見） 目前，復康巴士僅限重度視障者申請，且班次有限，難以滿足需求；公車雖有無障礙設備，但友善系統仍不足以支援障礙者獨立搭乘；計程車雖然是相對便利的選擇，卻因費用高昂，使許多障礙者望而卻步，降低了外出的意願。 然而，政府提供的愛心卡點數，看似是對身心障礙者的交通補助，卻因適用範圍受限，使得障礙者「看得到，卻用不到」。目前點數主要用於公車、捷運等大眾運輸，但對於許多障礙者而言，在人行空間不完善、公共運輸友善支持系統不足的現下，計程車才是更符合實際需求的交通工具。因此，建議擴大愛心卡點數的使用範圍，讓障礙者能夠將點數用於計程車費用補助，真正提升行動自由，讓每一次出門不再是負擔，而是更多參與社會的機會。	愛心卡係屬於本府社會局權責，將轉請社會局參酌。
	3.友善的公共運輸候車與乘車設計 目前許多公車候車亭附近並未淨空，民眾搭乘公車要避開行道樹、植栽、電信箱、變電箱、電線桿、燈柱、路邊停車位等才能上下車，對一般人已是不便，對年長者、行動不便者更是不友善。應該全面檢視公車候車位置之現況，便規劃改善期程。 而公車停靠區也應淨空足夠範圍，不可於該範圍內設置停車格、電信箱、電箱、電線桿、燈柱等，讓公車停靠時入彎、出彎有足夠空間；而民眾也可以直接從人行道上下車，不用下到柏油路面再上下車，減少高低段差。	針對公車候車亭及公車停靠區鄰近之設施、設備及路樹等障礙物，本局目前皆有安排人員不定期進行現場勘查檢視，並檢討改善，後續亦將持續清查各站狀況。 有關候車亭及車廂內語音播報功能，本局將責請廠商及客運業者適度調整音量大小，另有關公車進站語音播報，本局目前新建之設備皆已有規劃本功能。 本局目前刻正推動智慧等車系統之擴大建置，候車民眾可依現場實體按鈕或 APP 使用預約叫車功能，未來將持續建置系統功能，俾提供民眾優質候車環境。

團體名稱	建議事項	回應情形
	另候車亭、車廂內目前雖有無障礙友善設施，但是並未貼合障礙者使用情境，如：語音播放太小聲、進站沒有語音或 APP 通知、無法以實體按鈕或 APP 提醒司機有障礙者需要上車等。未來建置新站應更加重視無障礙設計，而既有站點也應逐步改善友善設施。 也可設置無障礙候車定位點，讓障礙者可以知道到哪等車安全，讓司機、一般民眾可以知道有障礙者在候車。	為解決公車過站不停等問題，本市於113年度推出「大台南公車智慧等車服務」，於本市市區公車70路及六大幹支線公車上線啟用，民眾可透過大台南公車 APP、掃描虛擬站牌 QRcode 按下「我要上車」，或利用沿線19處候車亭路線按鈕等多元化方式進行搭車，系統將發送通知到公車車機，告訴司機站牌有人等車，以提早因應停靠；另於大台南公車 APP 及掃描虛擬站牌 QR Code 如果即將進站的下一個班次是低地板或無障礙公車，也會一併顯示「輪椅上車」的選項，提供搭乘輪椅的朋友勾選，以提早提醒司機預備服務。
	4.共享單車與自行車路網規劃 Ubike 租借站點建置500站後，進一步的規劃為何？如何讓 Ubike 有效成為補上回家最後一哩路的公共運輸？相關的自行車路網是否有規劃？	本局規劃設置公共自行車租賃站點500處投入服務，已於113年完成設置，站點設置位址大多位於交通節點、景點、社區、學校等，與大眾運輸場站結合，達到「最後一哩路」目標，後續擴充計畫於今(114)年底前另增設125處站點，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，提供使用者更完善的公共自行車服務。 另有關本市自行車路網部分，本局刻正辦理本市自行車道盤點與檢討作業，後續將與各區公所研擬本市自行車路網串連計畫。
	5.台鐵地下化後綠園道設計 文資處綠園道工作坊之成果與現在工務局標案委外設計之初步成果相違。建議綠園道應以城市綠廊之理念為核心，將空間還與行人與慢車，盡量不新設機動車道路，以符合市民於文資處綠園道工作坊之期望。	有關臺南市鐵路地下化園道開闢工程之設計，目前已完成設計勞務案之發包，設計團隊結合交通、水利、景觀、建築、生態等專業，以綠地最大化結合以人為本之設計概念進行專業設計。 後續將舉辦地方說明會，採納各方意見調整最終方案。
台灣機車路權促進會	1.上次有提到開放地下道或高架橋讓機車行駛，惟市政府覺得窒礙難行，若有開放地下道行駛，機車就不能行駛高架橋道路。因行駛地下道比較狹窄且易潮濕積水較易發生危險，建議開放高架橋道路以增進行車安全。	1.考量前述高架道路均為當地重要聯絡道路，大型車輛組成比例較高，且已設置地下道供機慢車通行，故不開放機車通行，後續俟道路條件改變後再研擬開放機車通行之可行性。 2.另有關地下道發生危險一事，將依據問題請道路主管機關研擬改善策略。

團體名稱	建議事項	回應情形
	2.林森地下道有較多車道且連接健康路為畸形路口(非連貫)，目前機車從機慢車道過去會與快車道之汽車車流產生嚴重交織問題，建議評估開放內側車道(快車道)讓機車可以先行混流後，能增進該路口交通順暢及解決汽車右轉等問題。	林森地下道寬度為60米，健康路為20米道路，目前受限兩道路寬度相差過大，現利用相關交通規劃將兩道路銜接，未來鐵路地下化後，林森地下道將重新規劃，將再行將研討。
	3.有關中華東路號誌連鎖問題，現況尖峰時段很順暢，惟非尖峰時段(如10時至16時)之間，往北方向會先停靠崇信街、東門路及後兩個巷子至少花3分鐘以上，請交通局再檢視號誌連鎖問題。	1. 有關中華東路號誌連鎖問題一節，經查因中華東路與東門路均屬本市重要聯絡幹道，且東門路銜接仁德交流道往返市區通勤，為本市易壅塞路段，且中華東路與東門路口又與仁和路相交，為多時相管制之五岔路口，為使各方向車流能維持一定紓解率，因此該路口採日間150秒長週期管制。 2. 另中華東路因離峰時段車流量較小，為減少沿線支道車輛停等時間，故於離峰時段改以較短之120秒週期管制。整題而言離峰時段除於東門路口因主幹道緣故須停等外，其餘路段口均為連鎖設計。
	4.上次有提到東門圓環開放機慢車行駛平面，不要讓機慢車去繞駛地下道，因書面資料未回覆到問題，請交通局再進行評估，至少讓腳踏車不要去繞駛地下道。	目前東門圓環汽車與機慢車以快慢車分隔島分隔，其圓環與各路口之號誌時相不同，開放機慢車恐有衝突，目前評估機慢車仍以繞駛方式為宜，未來鐵路地下化後，屆時東門陸橋將拆除，其圓環規劃將一併重新評估規劃。
	5.現況接近路口時慢車道及快車道線是消失的，惟車道線消失後左右兩邊車輛該如何混流？在法規上沒有說得很明確，惟在標線調整上需要跟民眾要說清楚。另第二個車道不該提供右轉功能，最外側車道為何不劃右轉箭頭，為何不把車向分清楚。	有關鄰近路口第二個車道是否提供右轉功能，以及慢車道調整一案，本局研議調整原則如下： 1.外側汽車道寬度+原慢車道寬度(或點虛線到路面邊線寬度)+可調整路肩寬度 $\geq 5.7m$ ，則於近路口60m 取消快慢車道分隔線(或點虛線)，並可依照右轉車流量判斷調整為直行車道+直右共用車道、轉向車道或轉向專用車道。 2.外側汽車道寬度+原慢車道寬度(或點虛線到路面邊線寬度)+可調整路肩寬度 $< 5.7m$ ，則於近路口60m 取消快慢車道分隔線(或點虛線)，調整為直右共用車道(即為最外側車道)。

團體名稱	建議事項	回應情形
	6.關於三車道開放機車左轉問題，依道路交通安全規則第99條機車行駛之車道，應依標誌或標線之規定行駛，故法規上並無完全禁止，僅須掛個牌面機慢車就可以從內側車道左轉。另開放快慢分隔島內側車道行駛機慢車，以上請交通局再評估開放可行性。	1.經查本局已完成安南區安明路與本田路、永康區崑大路與大灣路、中正北路與王行路…等路口設置機車左轉專用道，未來仍將因地置宜審慎檢討機車行駛路權，並就需兩段式左轉的路口視現地狀況調整機車待轉區容量，俾提供機車騎士合理及安全的騎乘空間。 2.另有關三車道開放機車行駛及左轉一事，將考量道路幾何設計、號誌時制配置及機車流量等交通條件，研議開放之可行性。
臺灣交通安全協會	1.有關三車道開放機車左轉問題，像桃園及雙北也允許開放機車左轉，交通部與民團開會時亦說明由各地方政府因地制宜來開放三車道開放機車左轉。	1.經查本局已完成安南區安明路與本田路、永康區崑大路與大灣路、中正北路與王行路…等路口設置機車左轉專用道，未來仍將因地置宜審慎檢討機車行駛路權，並就需兩段式左轉的路口視現地狀況調整機車待轉區容量，俾提供機車騎士合理及安全的騎乘空間。 2.另有關三車道開放機車行駛及左轉一事，將考量道路幾何設計、號誌時制配置及機車流量等交通條件，研議開放之可行性。
	2.台南圓環之外環機慢車道有規劃汽車停車部分，建議應取消。	查圓環設有停車格位為「西門民族圓環」及「西門府前圓環」： 1.西門民族圓環：停車格與各轉向機慢車道係以實體分隔形式設置、另圓環已開放機慢車直行較無影響。 2.西門府前圓環：停車格設置於外側聯絡道路、該道路非機慢車道。 上述圓環於設置停車格已考量並盡量降低對機慢車行車影響，另因該二地點周邊停車需求量大、歷來民眾仍持續反映圓環停車格尖峰時段不敷使用、建議於附近再行增設，惟地方道路已無多餘空間可供設置，故停車格仍以保留設置為宜。

團體名稱	建議事項	回應情形
	3.建議市政府或交通局應評估國8開放相對弱勢運具(如機車)行駛。	有關高速公路交通管制部分，係屬交通部高速公路局之權責，建議貴會若有參與中央相關會議，可向交通部反映意見或提出建議。
臺南市兒童及少年代表協會	1.靖娟第六點的部分其實可以參考交通部去年6月公佈的檢討機制，其中有試辦的規定。	後續將加強路口、行穿線等處照明，並避免眩光等影響用路人通行情況。
	2.道路停止線規劃的部分我個人在覺得這很依靠第一線規劃承辦，所以我在想昨天交通局 IG 有發你們舉辦交通規劃研習，我想後續是否可以提供當時研習的內容，或許未來也可以知道目前交通局到底怎麼增加第一線承辦知能。	1.為提升本府交通局及各區公所交通從業人員道路交通工程設計實務本質學能，本府交通局業已於114年7月2日，邀請標線改造台灣路團隊，以及標線改造台灣路編輯擔任講座，就針對本市所轄道路，講授轉向車道配置、路口/圓環(含行人)交通衝突改善、路側行人/停車需求空間規劃設計，及自行車環境規劃設計等面向，進行研討與實務操作，以落實於交通工程實務設計上，提升交通工程技術水準，增進道路交通環境的安全。 2.另交通部於今年(114年)首推「道路交通標誌標線號誌設置參考指引—一般道路情境」計畫，研提一般道路情境的標誌標線號誌設置圖例及運用解說，為加深扎根交通從業人員基礎道路規劃設計，瞭解交通部對於整體道路規劃的方向與內容，本年度預計8月27日辦理交通工程教育訓練，邀請交通部委託撰寫前揭指引團隊擔任講座，以做為本市道路交通標誌標線號誌規劃之參考，讓未來推動的交通政策能更貼近市民的需要。
	3.行人優先區牌子的部分其實目前有爭議，我個人其實建議臺南市交通局或許可以思考一下自己立場，當時我有幸參與交通部其中一場會議，當中台灣設計研究院有提出或許可以參考國際的方式，就是抓用路人來測試，哪一種牌子能夠使駕駛直覺反應，所以我覺得如果要有行人優先區，或許臺南可以嘗試進行相關測試，然後依據測試最有成效的牌子模樣，再跟交通部申請試辦計劃。	有關行人優先區牌面之設置，仍將依交通部相關規範辦理。至於牌面是否有優化之空間，將洽詢交通部後再行研議。

團體名稱	建議事項	回應情形
	4.至於提醒牌面是否需要文字，我想輔助的牌面也可以思考要不要也進行測試？簡單來說就回歸科學，這樣也好說服里長、議員，還有我們。	有關標誌牌面文字呈現設計，將滾動檢討統一以「道路交通標誌標線號誌設置規則」標誌篇之圖案、符碼、文字為原則，如前揭規則標誌無法充分說明或指示時，得以簡潔明確之告示牌方式呈現，以利用路人辨識。
	5.然後市民參與的機制，可不可以交通局製作出現在交通議題市民參與機制流程圖，這樣未來就可以更細緻、更具體討論參與機制要怎麼樣強化。	交通議題涉及廣泛，市府與本局也有多重意見反映管道可供民眾建言。本議題與本科業務相關項目如：鐵路立體化、公共自行車等部分，民眾可透過本府1999專線、本局首長信箱、官網、FB，及各議題的說明會或公聽會等管道反映及雙向溝通。
	6.舉手過馬路是法定要求，還是可有可無？	有關學生舉手過馬路，係依交通部推廣交通安全5守則，其中1項為-我看得見你 你看得見我。故推動舉手過馬路，藉以提升用路安全。
	7.臺南市無照駕駛要如何應對？ 去年8月車鑑會同仁在交通部加重無照駕駛懲罰會議中提出「在抓到無照駕駛的行為人後詢問違反的原因」，其實這個意見很好！但臺南市會不會做？當時在公共運輸及監理司有因為擔心變成卸責的機會，不過無照駕駛在沒有涉及傷人或致人死亡是沒有刑責的，所以有沒有可能執行，然後以去識別化公布相關調查，讓我們關注的人能夠提供意見與協助？	針對「臺南市無照駕駛如何應對」部分 1.宣導面： (1)持續利用社群媒體圖文方式、前進校園辦理交安宣導活動等方式，加強各項宣導作為。 (2)對象若屬未滿18歲在校學生者，舉發無照駕駛部分，由本局交通警察大隊每月將清冊資料給予少年警察隊，比對學籍資料，函請本市校外會、各級學校，就校安機制進行後續約制關懷動作。 2.執法面： 本局自114年3月起訂定加強取締無照駕駛獎勵計畫，鼓勵同仁提高現場攔查比率，針對無適格駕駛者加強稽查取締，取締者並行當場移置保管其車輛，有效阻絕繼續使用車輛之風險可能。本案會廣續要求各單位落實執行推動。 針對「在抓到無照駕駛的行為人後詢問違反的原因」部分 1.對於交通事故案件，若有無照駕駛之肇事駕駛人，方會在交通事故相關調查筆錄中登載無照駕駛原因，惟若需要相關原因統計需求時，須同步配合修正相關表單及系統欄位，方能進行

團體名稱	建議事項	回應情形
		後續資料分析，否依現行狀況，該調查資料實屬質性資料，須逐筆調閱才能統計分析。 2.另所建議去識別畫公布相關調查，須待市政府交通局比照公布高風險駕駛人模式，修法後方可據以執行。
	8.交通政策不可以沒有邀請兒少參與，千萬不要認為邀請有關兒少的民團就算在乎兒少。	交通倡議會議目前規劃每季召開一次，主要目的在於蒐集地方建議事項，並提供與相關機關溝通的管道。會議將持續邀請兒少代表及相關民間團體參與，以作為意見反映與交流的平台。