

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：70801臺南市安平區永華路2段6號
承辦人：蕭志穎
電話：06-2991111 分機8124
傳真：06-2982038
電子信箱：ankey70232@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12月26日
發文字號：南市交智安字第1141744094號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如主旨

主旨：檢送114年11月5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（第三次）」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（劉冠頡主編）、臺南市兒童及少年代表協會、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」 (第三次)會議紀錄

壹、開會時間：114年11月5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：蕭志穎

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，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：(請假)

建議事項與綜整回復說明內容詳「建議與回覆彙整表」。

綜整回復說明：

後續將以書面方式回復靖娟基金會。

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)施工階段如需佔用人行道等空間，於施工前已有相關審查機制，將持續納入審查規範以保障行人通行空間。

(二)有關施工期間佔用人行空間(例如騎樓施工)問題，市府已訂有相關規定，要求施工期間須提供至少1.5公尺寬度之通行空間供行人使用，未落實則可依法處理，建議可依個案透過陳情管道(如1999)反映，由主管機關逕依規定處理。

(三)有關夜間爆閃燈警示規格，現況尚無明確法規規範，其本意係提醒夜間減速及障礙物等，將先由亮度高、及閃爍頻率高之設備進行初步排除使用，以維護用路安全。

工程小組(工務局)

- (一)新營圓環改善工程案為交通局規劃設計、並由區公所代辦，相關辦理情形經查均依據規劃設計結果辦理。

執法小組(警察局)：

- (一)既有已裝設之爆閃燈已進行盤點並排程拆除，另有反映如屬市府產權而附掛非警察局所設置之爆閃燈之地點，將行文財產所屬主管機關協助拆除。

三、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)號誌設計考量因素眾多，路段時制規劃係以整體路網及使用者最佳化為基礎進行評估，個案使用者或單一情境所遭遇之路況或無法兼顧，後續仍將持續以科學化數據為依據，精進優化各路段號誌時制設計。
- (二)汽、機車駕駛行為的改變並非一蹴可幾，貴會所提建議將優先以宣導為主，循序漸進改變駕駛習慣。
- (三)東門圓環行駛動線問題，現況適逢鐵路地下化工程施工期間，未來行駛動線與管制方式優化，將依工程完工後之道路線型推動規劃。

綜管小組(交通局)：

- (一)東門路係連接交流道的主要道路、中華東路亦為南北向幹道，依道路性質設定東門路以150秒週期管制、中華東路則以140秒週期管制。又因兩道路交岔口係主要匯流路口，車流來向較多須以多時相管制，致東門路/中華東路口成為瓶頸路口，而形成車流續進斷點。
- (二)經本局依機慢車優先道速限40km/hr 及路段速限60km/hr，檢視中華東路建議路段現況時制之綠燈帶設計，在自由車流(車輛不受任何干擾、且以穩定速率行駛)的情境下連鎖情形尚屬正常，應不會於四處路口連續停等。如確實遭遇不正常停等情形，建請提供詳細遭遇時間，俾本局排除異常。

工程小組(交通局)

- (一)有關近路口60公尺處之車道佈設問題，已逐步機慢車道與左側混合車

道變化進行調整。

- (二)有關東門圓環建議開放北上機慢車行駛快車道(內環)、免行駛地下機車道問題，東門圓環及本市其他圓環(如湯德章圓環)現況係以快慢車分隔島分隔汽車與機慢車方式繞行，對此仍建議依原有管制方式行駛，以免用路人對圓環行駛規則產生混淆進而提升事故風險。

四、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)有關行人專用時相、公共運輸優先等相關議題，經會議初步溝通尚有討論空間，歡迎再提出具體建議以提供各道安小組作為後續研議參考。

五、臺南市臺南新芽協會：

(本次無意見)。

六、臺灣交通安全協會：(請假)。

(本次無意見)。

七、標線改造台灣路：(請假)。

(本次無意見)。

八、臺南市兒童及少年代表：

綜整回復說明：

- (一)交通安全教育亦涉及社會科學領域，接受教育觀念者不因受到宣導而因此被賦予承擔交通安全優劣的責任，市府願以包容的心態接納各種可能的交通教育理念及方式。

教育小組(教育局)

- (一)向學童推廣舉手過馬路主要基於兒童身高不足的考量，舉手可提高被駕駛人看見的機率，大型車視野死角問題非兒童群體獨有，仍可輔以其他手段加以改善。

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30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（第三次）」
建議事項彙整表

團體名稱	建議事項	回應情形
靖娟兒童安全文教基金會	1. 先前會議中提到標線型人行道，路口轉角處周邊等較高風險的區域，特別是學區周邊考量學童安全，建議設置具備耐衝擊性能的護欄或車阻等事項，貴局回應考量道路硬體與地方需求等條件，將邀集相關單位現場勘查研議評估，是否能提供會勘研議的資訊，以及各道路與地方之研商進度、辦理原則之彙整，以利關心交通政策並具有相關知識的民團討論研究，以提供其他縣市乃至中央等改善參考？（工務局、交通局交管科）	1. 有關耐衝擊性能護欄或車阻，國土管理署有頒布「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」可參考。 2. 關於鋼性護欄或車阻設施，事涉整通學步道土木工程實體設施，會因不同道路環境或配合即有實體人行道新設／修復等採用緣石、護欄或車阻等形式設置，其相關工程施工由本府工務局辦理。
	2. 前次會議提及之道路位階與定位問題，貴局回應將與工務局研擬市內道路分級標準，是否能提供辦理進度、分級標準與原則，如路幅、車道數、設計或公告速限、車流與人流量等，以利關心交通政策並具有相關知識的民團討論研究，以提供其他縣市乃至中央等改善參考？（交通局交管科、綜規科）	1. 因公路、市區道路及農路等道路周邊特性不一，交通部於114年2月頒布「整體道路規劃指引」，針對公路穿越市區與市區道路共同使用路段、公路由鄉區進入市區不同道路等級或系統平面交叉、平面交叉路口左轉專用車道及配合人本交通之行人友善區、行人優先區及通學區、人行道，亦有提供相關建議說明作為本局規劃道路標誌標線號誌設置之參考。 2. 後續將與本府工務局研擬適當道路分級標準。
	3. 前次會議提到標線型人行道以及護欄、車阻的適用範圍、規格，查中央法規並無規範是否適用或應設置之道路分級、路幅、設計或公告速率等條件，並且護欄缺少指定適用人行道之規格資訊，車阻亦缺少詳細之強度與設置方法資訊，實際設置可能會有保護效果未達預期、甚至造成民眾危險的情形，期望臺南市政府能本著保護市民的決心，協同府內與民團人才，推出嚴謹的對應規格進行設置與試辦。（工務局、交通局交管科、綜規科）	1. 有關人行道使用之護欄、車阻，經查目前國土管理署已有頒布「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」針對車阻、護欄之型式、設置位置及強度有相關規定及建議，供各工程單位參考。 2. 通學步道土木工程實體設施，會配合不同道路環境或即有實體人行道新設／修復等採用緣石、護欄或車阻等形式設置。
	4. 前次會議提到將路幅15公尺以上或速限50km/h以上道路旁之學校主要出入口遷移至小型道路，以降低學童出入口周邊的行車速度，提升學童上下課安全性，貴局回應考量可能產生之交通壅塞問題，將視個別學校狀況評估改善，是否可公開或提供民團辦理進度，以利與行政單位合作或提供協助，並彙整改善決斷依據或辦理原則，以提供未來其他縣市乃至中央等可能的改善參考？（教育局）	本案有關建議各校主要出入口位於路幅15公尺以上或速限50km/h以上道路旁之學校，建議將出入口遷移至小型道路案，將由教育局將該建議事項函轉各校視學校周邊情況及目前上放學情形，納入調整參酌，以利學生通學安全。

團體名稱	建議事項	回應情形
	5. 臺南市之通學環境改善工程導入與設置減速設施之案例與成果是否可進行彙整與公開，以提供民團共同檢視與精進，或是提供其他縣市參考，協助全台整體道路環境提升；也可邀集民團加入會勘、公聽會，或可由府方提出需民團協力之處，以提升與民眾溝通之效率。(工務局、交通局交管科)	1. 經了解目前有幾件通學步道案有預計會設計減速設施，惟仍須與地方及相關單位溝通、決定合適施作位置及施作方式等。因目前這幾案通學步道補助經費尚在辦理納入預算階段，於後續進入規劃設計後，會再辦理會勘或會議邀請相關單位參加一同討論。 2. 本府相關單位將適時說明通學環境改善工程成果及宣導，必要時再邀集民團共同檢視及提供精進作為。
臺南市 人本交通 促進協會	1. 本協會於第一次公私交流會議時，已提出「人行道施工時應設置替代人行動線」之意見，交通局回覆「在設計審查時會提出設置臨時替代人行道的意見」。但在「新營圓環人行道改造工程中」，經本協會勘查仍無設置有效的行人替代動線，詳細情形可參照附屬連結。請問交通局在此次設計規畫中是否有提出設置人行道之相關意見？若有，可否說明為何工務局不予採納之原因？若無，請問是何種因素無法依照3月的公私交流會議的結論執行？(工務局、交通局交管科)	經查本案為交通局圓環改善工程，由交通局重新規劃圓環標線、動線、車道配置等，施工部分經分工，由新營區公所配合改善圓環內既有兩段步道磚(第一銀行前、中國信託銀行前)。
	2. 節錄交通部於113年5月8日發布之新聞稿內容如下： 「惟各縣市紅藍爆閃燈光度、閃爍頻率、設置高度等未有設置規範，且多為民間捐助，尚未有統一規格及設置規範。」「各級道路主管機關針對路口(段)、路中(旁)障礙物及施工路段等，仍請依據道路交通標誌標線號誌設置規則相關規定，分別設置相關警示措施，並可參考交通部公路局所訂交通工程手冊之詳細設置規範，視道路交通狀況酌情設置，避免發生駕駛人刺眼、視盲或誘發癲癇等情形。」由新聞稿可知，紅藍爆閃燈並非符合我國法律的號誌，且有導致駕駛人刺眼、視盲或誘發癲癇等情形，顯見紅藍爆閃燈對於用路人存在高地危害。請問交通局在此次設計規畫中是否有提出設置人行道之相關意見？ 綜上所述，促請交通局移除市內所有違法設置之紅藍爆閃燈。若紅藍爆閃燈之設置與拆除非交通局業務，則請求交通局向設置紅藍爆閃燈之相關單位宣達關於紅藍報閃燈之危害，促請相關單位調查市內紅藍爆閃燈之設置位置，並限期拆除。 https://www.motc.gov.tw/ch/app/news_list/view?module=news&id=14&serno=5e36ec42-8837-4728-84a6-d71271656751 (工務局)	1. 本府警察局依交通部113年1月24日交路字第1135001094號函規定，未再應民意需求增設爆閃燈。 2. 本府警察局已清查並辦理拆除早期設置之爆閃燈，惟查部分爆閃燈並非警察局設置，且產權不明，調查後將請由其附掛桿位置主管機關(路燈或號誌桿)、或由區公所，統一辦理清除事宜。

團體名稱	建議事項	回應情形
台灣機車路權促進會	1. 中華東路號誌連鎖還是有疑問，從東門路到崇明路不到一公里，從崇明路往北跟著速限移動，一定會停崇善路，再依序停崇信街、東門路三段、東門路三段 11 巷，這幾個相鄰路口為什麼會完全不連貫？有沒有可行的解決方案？(交通局智安科)	1. 經本局依機慢車優先道速限 40km/hr 及路段速限 60km/hr，檢視中華東路(崇明路至中華東路二段 295 巷口)現況時制之綠燈帶設計，在自由車流的情境下(車輛不受任何干擾、且以穩定速率行駛)，無論尖離峰時段，北向車輛在崇明路起步後以時速 60 穩定行駛，將只在東門路停等一次；而機車於崇明路起步後，將視車速在崇善路停等一次，後續則於東門路停等後續進，均不會於四處路口連續停等。惟尖峰時間如遭遇路側狀況不正常干擾，致無法依設計綠燈帶續進，則不在討論之列。 2. 如您確實遭遇旨揭連續四次停等情形，建請提供詳細遭遇時間(如有行車紀錄影像以協助確認路況更佳)，俾本局排除硬體設備異常。
	2. 點虛線左側的直行車道能否繪製直行指向線，點虛線右側的車道能否繪製直右指向線？(交通局交管科)	經查針對規劃機慢車道道路，交通局已逐步配合工務局路面重鋪，近路口 60 公尺機慢車道調整如下： 1. 與路肩空間合併為最外側車道。 2. 與最外側車道合併(車道寬<5.7M)
	3. 希望可以直接討論東門圓環開放機慢車北上的問題。(交通局交管科)	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，屆時東門陸橋將打除，其圓環規劃將一併重新評估規劃。
	4. 希望可以直接討論開放第三車道考量的原因與解決方案。(交通局交管科)	1. 經查本局已於 113 年起持續辦理單向 2 車道路型開放機車通行或不強制二車道左轉，至今雖獲得部分民眾支持，惟仍有民眾陸續反映應恢復之前禁行機車及二段式左轉管制方式。 2. 有關開放第 3 車道條件，考量本市用路人行車觀念及習慣，請民團提供其他縣市開放條件…等數據，俾利供本局參卓，研擬開放之可行性。
台南社區大學綠交通研究社	1. 前次提案的追蹤： 首先，先感謝上次提案的各單位回覆。為避免重複提問，在此希望能了解目前有哪些項目已列入追蹤與處理，讓雙方對協作進度與量能有一致預期。舉例而言，上次會議中提到金華路沿線與協進國小周邊的巷口號誌設計，近日經過協進國小時，仍觀察到小巷口秒數偏長(約 20 秒)，尚未見感應式號誌設置的跡象。這樣的情況容易讓人猜測是否尚未納入處理、尚在評估，或因資源限制暫緩	1. 查該路口為雙 T 路口，故支道採輪放管制，目前各時相綠燈秒數係維護行人通過路口基本綠燈秒數及避免支道用路人久停等綜合考量所分配，本局已視整體車流情形微調支道綠燈秒數。 2. 查金華路路寬約 18 公尺，現況該路口巷口支道秒數 20 秒，為高齡者行人徒步穿越所需之最短綠燈秒數，基於行人安全考量，下修之調整空間有限。且設置感應性號誌之成本偏高，需要另加設感測器與網路通訊設備等，後續維護費用亦相對較高，設置智慧號誌之成本/效益比不理想，爰經評估以維持現況為宜。

團體名稱	建議事項	回應情形
	執行。若雙方都希望維持穩定的公私合作管道，這類資訊透明與回饋機制將是重要基礎。延伸而言，若在不影響主線運作的前提下，於大路口號誌周期內允許設置兩個週期，或導入感應式號誌，是否有技術與制度上的可行性？也期盼交通局能分享相關評估與看法，以利民間提供更具體的建議與協力方向。（交通局交管科、智安科）	
	2. 微醺公車-夜間公車的前身： 府城的夜晚其實多采多姿，許多來訪臺南的旅客會有「酒吧大會串」的旅程。為此產生了「微醺公車」的想像：顯而易見的好處包含避免酒駕、增進夜歸安全，以及增進夜間移動力。為此，我們建議可先以主題活動的方式試行，設計第一條路線與宣傳串聯。相較於小黃公車或預約制接駁，公車提供較明確的距離感與匿名性，對於不太習慣與司機互動的乘客來說，反而是一種更自在的選擇。這樣的特性在夜間移動情境中，可能更貼近某些使用者的需求。考量目前夜間活動的分布與搭乘量仍有限，建議從活動導向出發，逐步累積經驗與需求。民間團體也樂於協助調查節點、設計主題與推廣行銷，讓活動更具吸引力。這樣的做法不僅有助於測試實際需求，也能作為未來夜間公車制度發展的起點，逐步建立可延伸的公共運輸服務。（臺南市公共運輸處）	1. 公車屬大眾運輸工具，原則不限制搭乘對象，另過多酒醉乘客搭乘公車可能造成安全與衛生疑慮，故本市暫無微醺公車之規劃。 2. 另查本市晶英酒店與雙層巴士合作，每年固定推出微醺巴士，此類型屬限定對象之包車服務，較可作為後續所建議之推廣方案。
	3. 公共運輸是人的延伸： 在公共運輸系統的日常營運面，建議持續優化班表與資訊系統，減少誤點與延誤發車的情形，並改善 APP 顯示邏輯，避免班次延誤時資訊直接消失，造成乘客誤解或錯過搭乘。延伸來看，誤點是否一定由公車系統承擔，也值得討論。若能透過 APP 揭露即時路況，讓使用者理解誤點可能來自特定路段的壅塞，不僅有助於建立理解，也能提升整體交通意識。當然，這部分仍需請公部門評估技術可行性與實作難度。此外，針對大型活動期間的運輸安排，建議優先活用既有節點	1. 為提供民眾更為準確的公車到站時間資訊，本市公車動態系統公車預估到站時間計算係以歷史資料與前三班即時資料融合呈現，系統以最佳化角度提供動態資訊，若要結合 Google 即時路況，恐因資料量過於龐大，可能導致系統額外負擔與影響演算效能。 2. 另針對公車延誤發車一定時間後抽離機制，係因動態更新以整體路線來看，若單一班次一直未發車且無法掌握車輛狀況，而已屆下一班次的發車時間，為不影響整條路線及後續站位的車輛抵達預估時間，系統則必須改估下一班次動態，後當該班次發車時，動態系統即可正常顯示動態及預估到站時間。 3. 考量大型活動人潮較多，也可能因周邊道路壅塞影響公車通行。為避免因路況延誤後續班次發車時間，公運處係針對活動特性，

團體名稱	建議事項	回應情形
	(如火車站前後站)，避免不必要的改道與繞行。我們也希望持續推廣「公共運輸是行人的延伸」的概念，並透過主題式串聯設計，引導民眾探索多元的「出門動力」，讓公運成為生活的一部分，更成為友善高齡生活的助力，及早為超高齡社會奠基。 補充1：延誤發車時仍希望盡可能顯示完整資訊；現在是延誤達一定時間該班次會先消失 跳到下一班的時間，易造成使用者誤以為該班次消失。這個情境下，公車誤點比公車不見來的更可接受。 補充2：大型活動不要再讓公車改道，應該善用公車，並提供優先性。民眾的「公共運輸優先」的觀念需要從生活中累積建立。(臺南市公共運輸處)	在公車可安全及順暢通行的前提下，評估公車維持原路線可行性，若仍需要改道，則盡量規劃民眾可在步行可及範圍內鄰近站位上、下車，以兼顧公車通行與乘客權益。
	4. 行人專用時相導致不連貫紅綠燈情形更加嚴重。應盡可能簡化號誌時相，以其他替代措施加強行人安全，例如路口外推、左彎專用道、封閉部分支線道路叉路之分隔島等影響較小確有更加效果之手段替代。(交通局交管科)	各路口係依整體車流狀況、道路條件因地制宜規劃及路口交通設計，本局持續與工務局辦理路口優化(如左轉車道、人行道外推等)，惟考量部分路口行人量，仍需評估設置行人專用時相；增加行人專用時相僅縮短各時相綠燈通行秒數，本局將檢視各路段連鎖情形，以維持車流順暢。
	5. 觀光地區例如孔廟、赤崁文化園區可以逐步調整成行人優先區域，例如以擴大行車管制、僅限公共運輸及緊急車輛、居民車輛進入特地區域之手段。若考量執行難易度，可採取於舉辦特定活動或是連假時以「試辦」名義首先嘗試，後續再試反映調整並逐步推行。(交通局綜規科、交管科、智安科)	1. 「行人優先區」需設置標誌、標線、減速設施(限速 20kmm)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。 2. 有關藉由舉辦特定活動於觀光地區設置行人優先區部分，本市部分商圈周邊如孔廟、赤崁文化園區已配合相關商圈活動於假日期間設立行人徒步區，行人優先區影響周邊交通及居民權益甚巨，後續將視當地社經發展、交通特性評估、在地溝通協商等情形，擇適當地點辦理。

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
(第三次)簽到表

- 一、 開會時間：114 年 11 月 5 日下午 2 時整
 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：蕭嵐傑

機關（單位）	職稱	簽到
財團法人靖娟兒童安全文教基金會		請假
臺南市人本交通促進協會	理事	王育彰
臺南社區大學綠交通研究社	社員	曾德平 曾昱翔
臺南市台南新芽協會	副社長	江為崙
台灣機車路權促進會	副理事長	林詩軒
臺灣交通安全協會		
標線改造台灣路		請假
臺南市兒童及少年代表協會	社工師	郭子正
臺南市第 7 屆兒童及少年代表	兒童代表	何子謙
交通部公路局雲嘉南區養護工程分局		姚鄭瑩 洪瑋樺
交通部公路局嘉義區監理所臺南監理站	科員	朱育萱 (線上)

臺南市政府警察局交通警察大隊	組長	莊育瑋
臺南市政府工務局	股長	吳明軒
臺南市政府教育局	調用教師	吳文青
臺南市政府新聞及國際關係處		諸啟
臺南市公共運輸處	秘書	蔡世勛
臺南市政府交通局 (停車工程科)	組長	杜淑英
臺南市政府交通局 (停車營運科)	科長	陳榮傑
臺南市政府交通局 (交通事件裁決中心)	主任	李國忠
臺南市政府交通局 (綜合規劃科)	科長	莊惠忠
臺南市政府交通局 (交通管制科)	科長	劉良平
臺南市政府交通局 (智慧交安科)	科長	黃柏章