

1. 國道 7 號（以下簡稱國 7）於可行性研究階段，即對大高雄地區未來交通需求進行分析預測，再依運輸規劃所得未來需求走廊，配合現有高快速公路路網結構（包括國 1、國 3、國 10、臺 88 線等），探討國 7 路廊、交流道適當區位。本計畫終點銜接國道 10 號仁武交流道，可兼顧路網功能、經濟效益、減少拆遷及區域發展等因素考量，經評估已足敷計畫預期目標及功能。另依本計畫運輸需求分析預測結果，亦可滿足目標年（民國 130 年）之交通需求。本計畫並已保留未來北延條件，可視未來周邊交通實際運轉情況，適時再研議北延銜接國 1 或國 3 可行性。
2. 鼎金系統交流道壅塞，主要係因都會區內交通借道高速公路車流量大，導致轉向交通量超出部分匝道容量，致回堵影響主線，目前正由高市府及交通部高公局積極研擬改善中。未來國 7 完成後，位於國 1 東側之林園、小港、大寮、鳥松等地區，原利用國 1 及國 10 往來仁武、大社，以及國 3 之交通將大量轉移行駛本路，國 1 小港至鼎金系統交流道路段車流將減少；雖國 7 交通量仍有部分會由國 10 轉往西至左營等地，以及小部分轉往國 1 北上，惟由國 3 及屏東、燕巢方向經國 10 往西，原須利用鼎金系統交流道轉國 1 南下車流，部分將改由國 7 南下，依據預測，國 10 仁武至鼎金系統交流道間路段約減少 5% 交通量，將可減輕國 1 鼎金系統交流道交通負荷。

(三) 濱海聯外快速道路（新臺 17 線）計畫：

1. 行政院經建會 100 年 4 月 18 日，研商落實推動「高雄海空經貿城整體發展綱要計畫」相關事宜，暨第 3 次工作會議，會議結論就本案部分，分述如下：
  - (1) 請高市府於 100 年 11 月前完成規劃報告，並儘速送交交通部，並請交通部研定後依程序處理。
  - (2) 請高市府修訂本案辦理期程、補列管控點及經費來源等資料。
2. 高市府現正辦理「高雄市快速道路路網建設計畫委託規劃技術服務」並將本案納入研議，後續俟高市府完成規劃報告送交通部，該部再依報告內容協助辦理。

(四) 高雄地區鐵路地下化工程是否再予延伸，交通部責由鐵路改建工程局洽請高市府，本權責研議自左營至楠梓地區都市計畫遠景，就都市發展藍圖審慎擇定鐵路立體化推動優先次序，並參酌「鐵路立體化及土地開發計畫先期作業申請審查作業要點」規定與原則，辦理相關評估作業，俾使計畫循序推動。

(五) 「臺鐵高雄屏東潮州捷運化建設計畫」修正計畫案，業於本年 2 月 4 日經行政院核定，該計畫將於 104 年 6 月全線通車（含潮州車輛基地啟用），爰不影響高雄計畫 106 年通車時程。

(二〇八) 行政院函送李委員應元就中國大陸、日本及韓國啟動 FTA 談判，由於 ECFA 效益不如預期，政府應加速與主要貿易夥伴洽簽 FTA，以避免台灣在經貿自由化及區域整合趨勢中被邊緣化問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 101 年 5 月 31 日院臺專字第 1010034664 號)

(立法院函 編號：8-1-13-988)

李委員就中國大陸、日本及韓國啟動 FTA 談判，由於 ECFA 效益不如預期，政府應加速與主要貿易夥伴洽簽 FTA，以避免台灣在經貿自由化及區域整合趨勢中被邊緣化問題所提質詢，經交據經濟部查復如下：

- 一、中國大陸、日本及韓國於本（101）年 5 月 13 日舉行第 5 次中日韓高峰會談（CJK 峰會），同意於本年內啟動中日韓自由貿易區（FTA）談判。若中日韓 FTA 一旦達成，中日韓三國 GDP 規模約占世界的 20%，達 12.34 兆美元、人口達 15.18 億人，將成為世界第三大經濟體。
- 二、長期以來，我國對日本存在貿易逆差；而韓國是我國的主要競爭對手；中國大陸是我國最大的出口市場、第 2 大進口來源及最大出超地區。因此，中日韓簽署 FTA 對我國的經貿發展將造成一定程度衝擊，惟中國大陸與日本、韓國簽訂 FTA 可能還有一至二年的時間。
- 三、為因應國際經貿區域整合情勢，政府已積極推動與我貿易夥伴洽簽經濟合作協議（ECA），目前我與新加坡已就洽簽「台星經濟夥伴協議（ASTEP）」展開談判；台紐於今年 5 月 18 日共同宣布已完成共同研究，將於近期內展開正式談判；我與印度及印尼亦透過智庫就洽簽 ECA 進行可行性研究；另以色列亦同意於 2013 年前設立自由貿易協定（FTA）工作小組展開洽簽 FTA 可行性研究。未來我政府將持續在多邊及雙邊場域遊說歐、美、日等重要貿易夥伴與我洽簽 ECA，以為我廠商創造有利的國際經貿環境。
- 四、台美在 1994 年簽署「貿易暨投資架構協定」（TIFA），TIFA 即成為臺美間解決雙方經貿爭議、促進彼此經貿關係發展的最重要平台。原先決定在 2011 年初舉行 TIFA 會議，惟因發生美牛含萊克多巴胺事件，引起美方的嚴重關切，造成 TIFA 延遲至今無法舉行，連帶影響我推動台美洽簽 FTA。台美 TIFA 會議一日不召開，台美間重要的經貿議題即無法進行高層的溝通協調，不利於我國未來與美國推動簽訂重要經貿協定、台美 FTA，以及加入由美國所主導的 TPP 區域經濟整合。
- 五、馬總統於去年宣示「黃金十年」國家願景，我國應努力創造條件，以加入擴展中的「跨太平洋夥伴協議」（TPP）為長期目標，更於本（101）年 5 月 20 日發表就職演說中宣示，我國將在未來 8 年內做好加入 TPP 的準備。我相關政府部門將持續規劃國內因應自由化趨勢之中、長期調整方案，俾使我國逐步取得加入 TPP 之條件，並利 TPP 會員瞭解我國進一步貿易自由化之決心。
- 六、有關簽署 ECFA 效益及早期收穫清單等節說明如下：
  - （一）依據中國大陸海關統計，本年 1 至 4 月韓國在中國大陸進口市占率為 8.7%，較去（100）年同期下跌 0.5%；我在中國大陸進口市占率則為 6.5%，較去年同期下跌 0.9%，我國出口減幅高於韓國，主因係我出口項目及產業結構與韓國有所差異。我國出口中國大陸項目多集中於電腦零件及資通訊中間財，經當地加工或組裝後再出口至歐美等地，因歐債危機引發中國大陸對歐洲出口大幅減緩，使得我國出口表現受到影響；反觀韓國出口中國

大陸項目包含中間財與最終財（消費財），雖電腦零件、資通訊產品、半導體及液晶顯示器等同樣受國際景氣影響，惟韓國尚有汽車、石油製品、機械及鋼鐵製品等產品支撐整體成長。

(二)自去年 1 月 1 日 ECFA 早收貨品清單降稅措施實施以來，經濟部貿易調查委員會即就進口量進行監測，並針對每月進口量異常增加之產品，徵詢該等產品之國內產業公會及廠商有關意見後，提報「貿易自由化受衝擊產業審議會」審議是否列入「可能受衝擊產品清單」，惟截至目前為止並無產業列入，顯見我開放 267 項大陸早收清單產品並未衝擊國內產業。

(二〇九) 行政院函送黃委員昭順就振興國內經濟問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 101 年 5 月 31 日院臺專字第 1010034671 號)

(立法院函 編號：8-1-13-995)

黃委員就振興國內經濟問題所提質詢，經交據本院經建會查復如下：

- 一、由於歐債危機未解、美國經濟復甦緩慢、中國大陸調降 GDP 成長目標等國際情勢發展，削弱我國出口需求，致國內經濟成長動能減弱，除勞動市場仍屬穩定外，貿易面、生產面、消費面、金融面指標表現相應轉緩。為提振景氣，政府去年 12 月已通過「經濟景氣因應方案」，加強執行「穩金融」、「平物價」、「增就業」、「促投資」、「助產業」、「旺消費」、「拼出口」等七大策略，由各部會積極推動，已有相當成果。今（2012）年 2 月成立「國際經濟景氣因應小組」，除持續推動「經濟景氣因應方案」外，並以「體制或機制調整」與「法規鬆綁」為兩大主軸，規劃推動「中長期經濟策進方案」，以達到調整經濟體質及提升景氣因應能力之目標。
- 二、為於短期內提振出口，經濟部已規劃「101 出口龍騰計畫」，新增投入新台幣 31.6 億元，自即日起至今年底以「金龍」、「擒龍」、「飛龍」、「E 龍」、「遊龍」、「巨龍」等 6 大專案，從「資金面」、「拓銷面」、「形象面」等面向，針對市場特性、潛力產業規劃多元拓銷作法，全力協助我國廠商衝刺出口，期於短期內推升台灣的出口表現。
- 三、另針對國內民生物價變動，自今年 4 月 6 日起，行政院「穩定物價小組」已密集召開多次相關會議，督促各機關採行物價因應對策。政府相關部門將全力安定物價，持續密切掌握民生商品市場變化，只要物價有異常波動，就會及早、適時採取相關因應措施，降低物價波動的影響，務求穩定物價。

(二一〇) 行政院函送黃委員昭順就針對雪山隧道火燒車事故，所引發職業駕駛教育訓練及管理問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 101 年 5 月 31 日院臺專字第 1010034668 號)

(立法院函 編號：8-1-13-992)