

專案質詢

8-8-7-0330

立法院議案關係文書 中華民國 104 年 10 月 28 日印發

案由：本院蘇委員震清，鑑於國道 10 號是南部地區東西向重要交通骨幹，高屏地區多年來均積極爭取國道 10 號向東延伸之高屏聯絡道，期待藉此交通動線，引進觀光人潮、縮短農產運輸里程，並帶動區域發展；但長期以來皆未獲中央應有重視，交通部實應從長期產業策略與促進區域發展的角度，儘速定案辦理國道 10 號高屏聯絡道，以衡平城鄉差距並充分發揮公共建設效益，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、南部交通路網的整體建設長期以來相對不足，政府為衡平城鄉差距、充分發揮公共建設效益，交通部辦理區域路網建設完整評估，本應從長期產業策略與促進區域發展的角度，正視屏北高樹、茂林等地區擁有豐富的自然與人文資源，交通服務水準卻過度落後的問題，設法充分發揮國道 3 號與國道 10 號建設效益，讓高樹、茂林地區也能藉由國道 10 號順向連結西部高雄市等都會市鎮，引進觀光和產業生機，因此多年來高屏地區皆有國道 10 號向東延伸至高雄美濃之議。
- 二、據了解，交通部公路總局為反映地方需求，雖曾召開多次會議，並因應 103 年 5 月 29 日公聽會建議，於本（104）年度提出「新增銜接國道 10 號至新威大橋之快速公路」可行性評估，規劃總長 16.74 公里、經費 123.35 億元之快速道路，然經後續評估後，卻又以其經濟效益不足，而改以一般省道之替代方案辦理，規劃路線亦縮短為 12.2 公里（起於國道 10 號里港交流道匝道至台 28 線龍肚），經費更大幅下修至 30.2 億元，並稱於日後交通流量達需求時再提升為快速公路。
- 三、所謂的交通建設經濟效益，原本就會隨著交通流量、區域發展、建設成本等綜合因素變動，本路段道路建設案業經多年爭取、多次討論，其交通建設經濟效益的評估，如果主要考量因素為現有交通流量，實不足以落實區域平衡發展與地方產業開發需求，尤其對於原本交通建設就相對匱乏的南部地區，如此評估方式顯不合理也不盡公平，因此本案由原本規

立法院第 8 屆第 8 會期第 7 次會議議案關係文書

畫之快速道路，修正為平面道路之替代方案，本席實甚感遺憾。

四、有鑑於國道 10 號是南部地區東西向重要交通骨幹，本案光是研議時程已近五年，今從原本的長期整體性道路規劃，改為短期因應的替代方案優先辦理，縱然考量國家財政困窘而勉強接受，交通部仍應從長期產業策略與促進區域發展的角度，儘速於年底前定案辦理，並在辦理完成後定期檢討，以確實追蹤檢討道路改善需求，將國道 10 號高屏聯絡道提升為快速公路，落實中長期的區域路網建設規劃，合理提升高屏地區交通服務品質。