

高雄市議會舉辦「國道 7 號興建規劃」公聽會會議紀錄

日期：中華民國 100 年 7 月 1 日（星期五）下午 2 時

地點：本會一樓中型會議室

出席（列）席人員：

立法委員—黃昭順、黃昭順立法委員服務處副主任張龍台、郭玟成立法委員服務處秘書黃世泉

本會—議員黃柏霖、李雅靜、李順進、林瑩蓉、陳麗娜議員服務處助理陳彥瑩、陳致中議員服務處蕭丞堯先生

政府官員—交通部國道新建工程局規劃組組長陳國隆

交通部運輸研究所研究員張舜淵

交通部國道高速公路局技術組幫工程司林碧芬

交通部高雄港務局工務組規劃科科長蘇建榮

高雄市政府都市發展局綜合企劃科科長高鎮遠

高雄市政府工務局正工程司邱哲明

高雄市政府經濟發展局主任秘書梁東波

高雄市政府海洋局產業科科員陳文超

高雄市政府文化局文化資產中心課長黃有祿

高雄市政府地政局地用科科長李建寬

高雄市政府研究發展考核委員會專門委員蔡淑貞

高雄市政府交通局運輸規劃科股長薛聖弘

學者—高雄應用科技大學土木工程系副教授黃忠發

成功大學交通管理系副教授林佐鼎

成功大學交通管理系副教授鄭永祥

義守大學財務金融學系副教授李銘義

實踐大學高雄校區博雅學部助理教授吳大平

其他人員—臺灣世曦顧問公司經理施智謀

主持人：黃議員柏霖

記錄：蘇美英

甲、主持人介紹與會出席人員，宣布公聽會開始並說明公聽會要旨。

乙、議員、學者、各單位陳述意見：

交通部國道新建工程局規劃組陳組長國隆
臺灣世曦顧問公司施經理智謀
交通部國道高速公路局技術組林幫工程司碧芬
交通部高雄港務局工務組規劃科蘇科長建榮
高雄市政府都市發展局綜合企劃科高科長鎮遠
黃立法委員昭順
高雄市政府工務局邱正工程司哲明
高雄市政府經濟發展局梁主任秘書東波
交通部運輸研究所張研究員舜淵
高雄市政府文化局文化資產中心黃課長有祿
高雄市政府地政局地用科李科長建寬
高雄市政府研究發展考核委員會蔡專門委員淑貞
高雄市政府交通局運輸規劃科薛股長聖弘
高雄應用科技大學土木工程系黃副教授忠發
成功大學交通管理系林副教授佐鼎
成功大學交通管理系鄭副教授永祥
義守大學財務金融學系李副教授銘義
實踐大學高雄校區博雅學部吳助理教授大平
李議員雅靜
林議員瑩蓉
郭玟成立法委員服處黃秘書世泉

丙、主持人黃議員柏霖結語。

丁、散會：下午 4 時 06 分

「國道 7 號興建規劃」公聽會錄音紀錄整理

主持人 (黃議員柏霖) :

首先感謝各位學者專家一起來參加，還有與會各單位的代表、市府同仁。國道七號路線規劃的公聽會，我們去年在議會也辦過一次，因為整個高雄我剛剛跟交通部的長官報告，說高雄今年才 100 多億的投資，問題是我們今年跟銀行實質也借了 180 億。換言之，如果我們不跟銀行借錢，高雄的資本投資是 0%，我們所有稅收進來自財源 62% 是在支付人事，這是普遍性的，其實世界各地都是這樣。

所以高雄的發展基本上我認為，為什麼要去推動很多的中央重大建設到高雄？一方面呼應吳敦義院長提到的海空經貿城，我們希望高雄真正邁向一個海空經貿城，如果我們的交通動能不足，交通到處都打結，運輸效能不高，我想也沒有人敢來投資。所以我們看到高雄港在邁向自由貿易港的過程裡，陽明海運的 BOT 已經有兩個碼頭在運作，另外的兩個也馬上要運作。我們整個貨櫃量，在大林蒲附近已經都呈現壅塞，所以我們必須來因應中央的預算，怎麼讓它快速的到高雄來建設，而建設的路線又能符合我們的需求，所以我們今天就召開這樣的公聽會。

我們共同主辦者陳麗娜議員因為臨時遇有急事，他有提到兩個問題，希望等一下相關單位在報告的時候，也順便回應一下。他說第一、新生漁港高架橋三五聯外道、國道 7 號皆為港務局為高雄港貨櫃運輸所提出的疏通道路，目前三五聯外道在居民反對下不興建了，所以 1 到 6 號貨櫃碼頭貨櫃的疏通道路，少了這個聯外道路，我們要如何來疏通？這是第一個；第二個，國道 7 號在 106 年預估要完成，但是第 6 貨櫃碼頭在 100 年已經啓用了，大林蒲地區 80 米道路貨櫃車越來越多，目前已經造成了居民生活上的不方便及反對，例如中林路、孔鳳路等等，對於這樣的情形，中央有沒有思考到居民的安全及噪音等相關的問題，這是陳麗娜議員非常關心的兩個問題。

等一下我們希望從國道開始報告完之後，再聽專家學者給我們意見，最後再請今天的共同主辦人黃昭順立法委員來做結論。首先請交通部國道新建工程局的陳組長國隆先生發言。

交通部國道新建工程局規劃組陳組長國隆：

主持人、各位學者專家、代表，大家午安。今天感謝議會有這個機會讓我們來聆聽地方相關聲音及專家學者的看法，讓我們來做個了解。這個時

機點也滿適合的，因為之前的作業進度，等一下我們的顧問公司會做綜合規劃及中後期的簡報。關於相關意見，我想今天我們來到這邊，是要聽聽各位對於這個計畫，有什麼其他的建議或是看法？我們後續綜合規劃的後期裡面，相關的意見我們可以再來做一些檢討。所以我今天也不要花太多的時間，主要是來聽聽市議會這邊及相關的學者專家意見，我們把時間留給重要的部分。

主持人 (黃議員柏霖):

接著請台灣世曦工程顧問公司施經理智謀來做簡報，請開始。

台灣世曦顧問公司施經理智謀：

我是台灣世曦工程顧問公司，負責國道 7 號高雄路段計畫的規劃作業。現在就針對這個計畫來做一些背景的說明，及大會今天所給的課題，我也做一些補充。

我今天大概分成三個部分來說明，首先從計畫概述就是目前辦理狀況及大會提供的課題做一些補充，計畫的緣起是從這張圖上來看這是國道 1 號，國道 1 號因為沒有直接進入港區，同時市區裡面的一些短程交通也都利用國道 1 號做為市區短程使用，它兼具有長程的層級運輸跟短程的市區交通使用，所以目前在末端的部分，已經呈現了壅塞，服務水準已經惡化。同時我們從這張高快速路網的圖看一個圈圈處、這圈圈代表的是交流道 5 公里的服務範圍，可以看得出來在高屏溪東西兩側，有一個服務可及性較差的缺口，比較不利於未來高雄市的整體土地均衡發展，同時因應高雄港區發展受限，目前是朝著外海這邊來進行擴展跟發展，包括第六貨櫃洲際貨櫃的一期、跟未來的二期、還有南星的自貿港，跟遊艇專區及未來第三港口開發區所增加的一些貨櫃量。我們從這張簡單的貨櫃趨勢圖來看，目前這幾年大概都維持在 1,000 萬 TUE 的貨櫃量，自從洲際貨櫃開始營運之後及未來的開發，又會逐年增加的傾向，我們概估在 130 年可以達到 1,700 萬 TUE 的貨櫃量。這樣子的貨櫃量，在沒有適當的聯外道路的狀況下，它如果要利用國道 1 號來做對外的聯繫，勢必要利用市區道路來做為它短程的聯外，同時會影響到它的營運效能，也會影響到市民的生活品質。

所以有鑒於此，交通部在 95 年的年底邀集了相關單位，召開有關高雄都會區聯外交通運輸改善方案的研議會議。在 96 年指示交通部辦理相關路廊的可行性研究，將相關成果提報到交通部轉行政院之後，在去年 2 月由經建會審議通過繼續辦理綜合規劃，預計在 106 年能夠完工通車。

計畫的內容大概就是以目前的洲際貨櫃跟南星計畫這邊做為起點，向北

跟台 88 銜接、再向北銜接到國道 10 號做爲終點，大概有 23 公里長。目前利用這樣的空間進行綜合規劃，我們研擬了相關的路線，希望未來能夠串聯國道 1 號、國道 10 號跟台 88 強化高快速路網的運輸功能。去年的年底沿線地方鄉鎮召開了四場的說明會，也跟地方的環保團體進行一些訪談，收集了意見，我們也針對規劃路廊及幾個不同路線做一個檢討及研擬，也接洽了相關機關協調之後，目前的路線方案也比較有一個共識。

我們的計畫目標除了希望達到分散國道 1 號車流，建構高雄都會區外環快速公路的一環，同時能夠來補充原來高快速路網所服務不及的地方，能夠服務沿線的鄉鎮，強化海空港的聯外功能，最重要是希望能夠達到一個新的發展廊帶，重啓南部經貿的活力。

以上我針對今天大會提供幾個議題再作一些補充說明，有些單位可能對於國道 7 號目前辦理的進度希望有一些資訊，我們在這裡補充目前辦理的狀況，以及規劃的路線跟交流道設置的位置；其次有些人會擔心國道 7 號，是不是有可能會影響到路線周邊的自然生態及文化資產等；第三點是有關國道 7 號興建是不是真的有效來處理貨櫃車行駛市區道路的問題，以及高雄港區的交通運輸規劃是不是能夠因爲這條道路而有所助益；其次國道 7 號除了能夠做爲聯外道之外，是不是也能夠兼顧大高雄地區的通行需求；最後一點是國道 7 號的興建，對於高雄產業的發展是不是有可能帶來一些影響？

首先我針對目前第一個問題的第一小題，有關目前辦理的進度，我們這個計畫是屬於綜合規劃，目前正辦理綜合規劃跟環境影響評估作業。依據各地方所提供資料，目前的路線是比較有共識的路線，我們也彙整了相關的基本資料，在 6 月 16 日送給環保署，由環保署邀集諮詢委員將在近期辦理會勘之後來召開諮詢會議，我們召開諮詢會議之後，後續可能啓動環評的程序來辦理審查。我們希望目標能夠在年底來完成環評程序，提報設計計畫，如果計畫能夠核定，一定能 102 年完成設計，全線希望在 106 年完工，這是目前辦理的一個概況。

以下針對國道 7 號目前規劃的路線，以及交流道區位的補充說明，大概分成兩個路段，從起點到大寮、大寮到終點的仁武路段。首先從起點到大寮這個路段，路線是從南星計畫跟第六貨櫃這邊的南星路做爲起點，跨過台 17 線之後，沿著台 17 線共線向北經過臨海工業區右轉，經過大坪頂特定區範圍，跨過台 88 線經過陸軍步校、官校後方的丘陵地，再經過現在已經廢棄的大寮眷村，跨過台 25 線、台 15 線等繼續向北。沿線會在台 17 線這邊設置林園交流道、以及臨海交流道。另外會在臨海交流道的北側，

設置大坪頂交流道，會在小港的東側大坪頂這邊設置小港交流道。另外在台 88 銜接的地方會設置大寮系統交流道，過了鳳林四路就是台 25 這邊，以及台 15 這邊會以分離式鑽石型的交流道，就鳳寮交流道將這幾個道路串連起來，路線向北由鳳寮交流道往北經過烏松，這邊大概是沿著比較低利用價值的土地，主要都是以高壓電塔平行的方式，向北經過烏松在仁武地區銜接既有的國道 10 號，沿線在烏松地區設置烏松交流道，以及終點國道 10 號這邊設置仁武系統交流道。

我們道路定位是屬於國道二級路，斷面是採用雙向四個車道，考量起點的銜接南星路既有的道路，以及利用台 17 既有的共線，線型比較受到限制以外，另外也考慮到大坪頂以南的路段，因為重車比較高，所以這個路段設計速率是採用 80 公里／小時，其餘路段速率設計都是採用 100 公里／小時。全線都是以高架橋為主，橋樑的寬度將近 25 公尺，沿線從起點到終點仁武端，分別在台 88 跟國道 10 號設置系統交流道以外，另外會設置 6 個一般性、服務性的交流道來服務地區。

以下針對第二個課題，首先是對於生態方面是不是會有一些影響？從右邊這張圖的路線，這是目前沿線的土地利用的狀況，綠色的部分是比較自然的次生林位置；紅色部分是屬於人工開發位置。從這張位置可以看得出來，鳳林四路以北主要都是屬於苗圃、水田、聚落跟廠房；以南的部分大概都是草生荒地、旱田、聚落、次生林以及臨海工業區。次生林分布主要是在台 88 線的北側，及山邊路的東側。再從這張生態敏感區位來看，黃色的部分是有潛在的敏感；紅色部分是屬於法定的敏感區。我們在可能性的研究階段，已經避開相關敏感區位，所以目前所研擬的路廊大概都已經避開了主要敏感區位。

不過在路線的南端這邊因為靠近鳳山丘陵，是目前一些生態環保團體比較關注的生態區，我們也針對這個地區做了一些研擬的想法，首先我們希望路線能夠避開，迴避鳳山丘陵這個潛在的敏感區，目前在臨海工業區這個路段，是沿著台 17 共線的方式避開比較敏感的區位。另外我們也邀請了生態方面的專家顧問及相關的學者，來提供我們諮詢的會議，分別在今年的 2 月跟 5 月召開了兩次的諮詢顧問會議，就可能影響減輕措施以及過境猛禽之過境議題來釐清加強生態調查跟研究工作，來提供我們具體的建議，我們也會將相關的建議納入到後續相關階段來辦理。

其次第二個議題的第二小題，就是有關文化資產方面，是不是有可能會產生負面的影響？我剛剛也提到我們在可行性研究階段，在路線已經盡量迴避一些不管是生態或是文化資產敏感區位，所以大體上沒有比較敏感區

位，如果就目前研擬的路線，在兩側 500 公尺範圍進行的歷史文獻跟田野實地調查結果來看，在法定的文化資產大概就是鳳鼻頭遺址，不過它跟我們的路線還有 200 公尺的一段距離，中間又隔了一個駱駝山，我們預估不會有太大的影響。

另外在史前遺址部分，大概在台 88 的大寮系統交流西側這邊，有一個陳厝巷遺址，這個遺址是屬於一般性的遺址，保存狀況也不是很好，我們在設計的時候會進行考古試挖的調查，施工中也會進行監看，必要的時候我們也會進行搶救發掘。在歷史建物部分，這裡沿線大概有兩處，大概在鳳鳴社區跟路線距離還有幾 10 公尺的距離，沒有直接的關係。未來施工的時候，我們會特別注意避免對附近區域的一些影響，這是有關文化資產影響的部分。

第三個議題是有關國道 7 號的興建，是不是可以有效來處理貨櫃車行駛市區道路的這個問題？我們先從交通分析的數字來看這個問題，這是國道 7 號未來假設興建完成之後，它的交通量指派的結果，從這張圖裡面來看，從大客車、大貨車、聯結車加總起來這個重車比，我們可以看得出來從大坪頂交流道以南的部分，重車比是比較高的，也就是具有直接服務第六貨櫃、南星計畫等港區的功能，同時整個路線完成之後，大概也都能夠維持在 C 級以上的服務水準。可以看得出來從大坪頂交流道以北部分，已兼具服務地區的功能，就是重車比降低了，主要是在服務地區的這樣功能。

我們再從對於既有國道的相關影響，以國道 1 號這邊來看，從我們關心的國道 1 號末端楠梓以南這個路段，我們可以看得出來跟沒有國道 7 號的狀況來比較的話，聯結車的數量降低了，經過這樣的分析，在高雄市區路段概估大概可以轉移 10%~30% 的聯結車的旅次。如果以整體的數量來看，大概可以減少 10%~25% 的交通量，各路段也都可以維持在 D 級的服務水準。

我們再從國道 3 號跟國道 10 號的影響來看，從這個數字，可以看得出來，國道 7 號銜接到國道 10 號之後，它會把部分長程旅次的量，吸引往國道 3 號這邊，所以它的量是有點提升的，當然服務水準都還是維持在原來 A 級的服務水準。

就國道 10 號部分來看，因為它銜接點是在仁武這邊，所以在仁武東側的聯結車數量是有提升，仁武的西側部分聯結車的數量是下降，也就是這部分是有被取代，少部分是被吸引到國道 3 號這邊來，整個國道 3 號跟國道 10 號相關路段，大概也都可以維持在 B 級以上的服務水準。沿線主要的一個幹道就是各個交流道的聯絡道，我們經過分析結果，大概都可以維持在

C 級的服務水準。

就第三個議題的第二小題，有關對於高雄港區的交通是不是有幫助？我們從這個港區各個貨櫃中心區位圖及相關聯外道路來看，這個是目前高雄港的第一貨櫃、二櫃、三櫃、旗津的四櫃，五櫃以及今年開始營運的六櫃，還有外海這邊的洲際二期計畫、南星計畫及未來研議中的第三港口開發區，這是相關的位置。從這張圖上來看目前最主要的幹道還是以國道 1 號為主，各個貨櫃中心之間的聯繫主要是靠著漁港路，及正在興建中的新生路高架、過港隧道跟未來有可能的第二過港跨港橋等，做為商港之間的聯繫，對外的聯繫是以中山高為主，可能透過已經完工的三國通道及正要施工的漁港路高架等。這樣的服務大概都是以第一至第五貨櫃這邊為主，有關第六貨櫃及外海地區這邊的發展，需要一個新的聯外通道，預計南星路未來國道 7 號如果可以順利興建的話，可以直接來服務第六貨櫃以及洲際貨櫃二期、第三港口等等，同時也可以國道 1 號替代的路徑，來健全整個港區聯外的路網，也可以減少車輛在市區裡面穿梭來行走國道 1 號這樣的窘境，可以避開交通跟居民生活的影響，這是有關高雄港區的交通狀況。

第四個題目是有關國道 7 號，除了提供聯外的功能、港區的服務以外，是不是也有可能兼顧到大高雄市區通勤的需求，跟生活圈的聯繫，有關聯外的功能跟對港區的服務，剛才我們已經提到了，依據高雄市政府 99 年所辦理的高高屏交通運輸系統規劃，及多功能運輸中心這樣的道路系統來看，將目前國道 7 號與高鐵橋下路廊空間希望能夠加以串聯，形成一個南北的聯外幹道，可以跟目前高高屏地區的五縱五橫二環，未來能夠形成一個八縱，增加一個主要縱向幹道；八橫形成一個路網，配合國道 10 號、3 號跟台 88 跟國道 1 號，形成一個高快速的一個核心網，以及省道台 28 線、台 21 線跟台 17 線形成一個大外環，這樣彼此串聯車流能夠轉換，預計在都會的核心區跟各個衛星，包括旗山、岡山、阿蓮等各個不同的行政區之間的生活圈的聯繫路網，可以在 30 分鐘完成彼此間的聯繫，達到 30 分鐘的生活圈之目標。所以我們預期，根據這樣的分析跟評估，它可以在配套裡面兼顧到市區通勤跟生活圈連繫的這樣功能。

最後一個議題是有關國道 7 號的興建，對於高雄產業的發展，是不是可以帶來正面的影響？這是有關南部地區各個工業區跟道路系統的關係圖，從這張圖上我們可以看出來這是高屏溪、國道 1 號，在高屏溪跟國道 1 號的中間缺少了一個縱向南北聯繫的一個幹道，國道 7 號預期大概可以補足目前的一個空廊，建構一個比較完整的路網及土地均衡發展。另外沿線的主要產業園區包括臨海工業區、洲際貨櫃中心、第三港口開發區，及目前

的林園工業區、還有大寮地區的大發工業區、及北側的仁武大社工業區跟楠梓加工區等，這些都是在沿線的相關產業園區，應該可以提供各個產業園區之間的聯繫孔道，除了提供聯繫孔道以外，目前有關沿線的土地發展，也由高雄市政府都發局協助來辦理國道 7 號周邊土地策略的發展，來檢討跟規劃沿線產業園區的設置提供發展廊帶，希望能夠重啓南部經貿的活力，以上是我針對各個議題的初步說明，以下把時間交給大會。

主持人 (黃議員柏霖):

接著請國道高速公路局技術組林幫工程司。

交通部國道高速公路局技術組林幫工程司碧芬：

現在國道 1 號主要都是負擔整個高雄地區跟短程交通旅次，所以尖峰時間都會呈現比較擁塞的狀態，高公局也樂觀其成國道 7 號的興建。如果能夠再配合高雄都會區的整個快速道路興建的話，一定更能夠分散車流，讓高雄地區的交通更加便捷跟順暢。謝謝！

主持人 (黃議員柏霖):

請港務局規劃科蘇科長發言。

交通部高雄港務局工務組規劃科蘇科長建榮：

今天很高興議會召開了這個會議，讓大家有機會一起來關心南部地區重大的交通建設。我們大家都知道，交通建設系統的服務水準好與壞，對於整個產業及居民的生活，都有很大的幫助。在產業的部分，高雄港也是整個運輸系統的一環，剛剛在簡報裡面也有提到，尤其高雄港目前因為空間不夠，要逐步往南發展的情況下，在今天討論的這個區塊主要有洲際一期、洲際二期都是已經在營運或是在施工的階段。另外，我們還有一個研議中的所謂第三港區的計畫，也都在這個地區的外海，有相當大型的一個建設計畫。

因此，比較完整的一個聯外道路交通系統，對我們來說是非常需要的，所以我們對於國道 7 號的推動興建，不但是樂觀其成，我們也希望能夠結合整個各界的力量，大家一起來促成，早日來推動國道 7 號的建設，這是第一點要跟各位報告的。

第二點，在議題裡有提到如果國道 7 號興建後，對整個高雄港周邊的貨櫃、貨運車輛有何影響？我很簡單的補充說明，如果以單純就貨櫃而言，高雄港目前組成的水準，大概一半是進出口、一半是轉口，這個地區貨櫃的部分，尤其是洲際一期或洲際二期，進出口就可利用國道 7 號來對外銜接至中、北部，這個部分對於市區的交通衝擊會很小。轉運的部分，簡單

說除了洲際一期、二期內轉的部分之外，有一部分還是與既有的二、三、四、五櫃做轉運，但這個計畫的三五貨櫃聯絡道決定暫時不興建，所以這個部分還是會利用周邊市區道路、省道去銜接。

第三點，對於剛剛談論規劃的部分，我們也提議可以考慮。剛剛有提到高雄港研議第三港區的部分，第三港區與以往的港區較不相同，以往港區的資源很寶貴，希望只做貨物儲轉的功能，而現在整個海運趨勢的改變，在第三港區的部分，希望有一些產業用地可以進來，若產業用地進來之後就不單純只是貨櫃的裝卸，有些產業是這樣的需求。所以我們也建議是否能請顧問單位去評估，因為要興建一條這麼大的交通建設非常不容易，現在規劃是雙向四車道，我們想建議考慮雙向六車道的可行性與需求性，以上幾點簡單的意見提供參考。

主持人 (黃議員柏霖) :

謝謝港務局。接著請市政府相關單位報告，首先請都發局高科長鎮遠發言。

高雄市政府都市發展局綜合企劃科高科長鎮遠 :

主持人、各位專家學者及各單位代表大家好，我代表都發局報告。首先有幾點說明，國道 7 號最早名稱其實是高雄港東側聯外道路，我覺得它是一個很好的典範，為什麼呢？這就是標準的中央與地方一起合作去進行公共建設的推動。其實市政府在 94 年間就知道高雄港務局推動洲際貨櫃中心，但是聯外交通似乎沒有跟上腳步，所以我們就推出這樣的一個方案，希望整個建設能夠配合。如同剛剛港務局科長說明，國工局與港務局都隸屬中央交通部，如果對於路線或計畫需要內部整合，其實交通部的內部應該就能完成整合了，不過沒關係，我們還是很期待這案子趕快推動。

誠如剛才專家學者們說，國道 7 號聯外道路的問題，只解決港區聯外問題的一半，就是多了一條聯外道路去分散國道 1 號的車流，至於內部的問題如何解決呢？其實之前也有提過建議，三五貨櫃聯絡道既然取消不興建，是否將部分的經費挪到跨港橋和過港隧道計畫。三五貨櫃有一條聯絡道，會經過宏平路一直到小港國際機場前，因衝擊很大所以達成取消，其實有建議將部分經費移至其他配套計畫。部分的經費在去年行政院核定，是有包括三五貨櫃聯絡道方案，所以是否將部分經費轉至簡報第 21 頁所提到跨港橋和第二過港隧道，為何要如此建議？就剛剛蘇科長提到，高雄港的特性是一個轉口港，有 50% 的貨櫃是在未來六個貨櫃中心轉運的地方，所以我們很期待，除了國道 7 號聯外的問題趕快解決之外，彼此貨物轉運

的問題，能夠利用專用道路系統儘快聯結起來，不過這個部分在交通部還在評估當中。因為這方案若沒有興建完成，大貨車就繼續在前鎮小港、市區道路行駛。有沒有可能利用三五貨櫃道路取消的機會，將它移轉至我剛建議的跨港橋和過港隧道的方案，因為如此有一個好處，透過三五貨櫃道路，屬於高雄港主航道以東的區塊就利用分流的方式儘量走國道 1 號，旗津的四和六貨櫃，利用跨港橋走國道 7 號，也可以達到分流的效果，這個部分交通部還在評估當中。

另外，港務局代表提到港區慢慢會有一些產業開發的概念，但是我們的關注是要引進什麼產業？我知道港務局最近有在規劃，若還是要引進污染的中油、石化乙烯廠之類的，我們可能就有待商榷，我們比較希望是符合這地方的特性，臨港的產業、比較高價值的產業，譬如最近港務局與太陽能業者簽約或自由貿易港區的部分，我想都是比較受歡迎的。都市計畫的部分，我們跟國工局一直有聯繫，希望進度能夠儘快，需要都市計畫變更的部分，趕快讓我們知道，都市計畫變更的進度趕快加速，因為這是國家重大建設，會依都市計畫程序來儘速完成，以上都發局報告。

主持人 (黃議員柏霖):

謝謝都發局。接著請施經理智謀發言。

臺灣世曦顧問公司施經理智謀：

我們上次在鳳鳴國小開過說明會，原來有一個方案是走平和東、西路、經中山四路、宏平路、高松路銜接國道 7 號有一條三五櫃聯絡道，目前是沒有這個計畫。

黃立法委員昭順：

希望從林園能銜接上去的那條，後來有沒有規劃？

臺灣世曦顧問公司施經理智謀：

我們原來是以路廊方式來規劃，林園地區的民衆不斷的陳情，原高快速公路對林園的服務好像比較不足，希望能增加對林園地區的服務。目前的路線是沿著台 17 線，所以會在台 17 線上角落會設置林園交流道來服務林園地區交通需求。

黃立法委員昭順：

還有去年規劃的路線是將大寮切割成兩塊的問題，你有將路線修正好了嗎？

臺灣世曦顧問公司施經理智謀：

應該是沒有問題。大寮民衆是希望能夠增加對大寮地區的服務。

黃立法委員昭順：

不是、不是。是將原大寮鄉路線切割成一半，大寮、鳥松都切割成一半。

臺灣世曦顧問公司施經理智謀：

他們認為路線是否會對於社區產生切割，因為主要是以高架橋為主，橋下還是可以連通，有關路線跟橫交道路之間並不會阻斷，與中山高的狀況比較不一樣，中山高是將既有的道路，小的道路改道、大的道路可能保留箱涵，因為是高架橋所以要跨越過去，會預留原來可以通行的空間。除了這個以外，也會增加對大寮地區的服務，包括大寮的相關交流道設置大寮系統交流道，兼具有服務地區的功能。另外，在大寮往鳳山、鳥松會設置一個鳳寮交流道，是採用分離式的暫時型交流道設置，會把大寮跟鳳山之間的台 1 戊、鳳捷路、台 25 鳳林四路，以橋下道路將它串聯，前後上下匝道進出國道。

黃立法委員昭順：

這個部分我記得去年在協調的時候，當時的黃天煌鄉長就一直針對這部分有意見，包括吳利成議員。因為你們規劃將整個鄉做切割，雖然當時是走高架，他們還是有意見，你們能不能在大寮、鳥松沿線過來的部分，讓整個區塊的發展會更完整，因為三五貨櫃聯絡道已取消興建。所以這兩個部分他們是很有意見的，下次要去會勘記得與黃議員天煌、吳議員利成聯絡，因為我知道他們兩位非常有意見，所以這部分，看你們在技術上如何來處理？

主持人 (黃議員柏霖):

接著請工務局邱正工程司哲明發言。

高雄市政府工務局邱正工程司哲明：

工務局代表發言。高速公路沒有直接進入港區，造成貨櫃車從港區過來須經過市區道路才可以到達高速公路，工務局從 80 年開始，一直在改善這附近的交通，在 80 年就施作中山高速公路末端跟中山四路的改善工程，我們在漁港路興建高架工程，還有中山路的車行地下道，讓從港區過來的貨櫃車與台 17 線的車流做分流。在 90 年也將新生路 21 米寬的道路，拓寬至 30 米的計畫道路寬度，漁港路也做了拓寬，而且我們也利用鐵路路廊的方式做機車專用道，讓貨櫃車與機車做分流，保障機車騎士的安全。

在去年我們也完成三國通道一個貨櫃車的專用道，工務局做這些就是為

了改善當地因貨櫃車引起的交通問題，不過沒有整個直接到港區，所以很贊同港務局目前規劃的三五貨櫃車專用道，因為是使用高架的方式直接銜接高速國道。另外，再增闢一條國道 7 號路廊做分流交通，我們工務局是非常支持這兩個案子。

主持人 (黃議員柏霖):

市府各局處到目前都很正面支持，希望儘速推動。接著請經發局梁主任秘書東波發言。

高雄市政府經濟發展局梁主任秘書東波：

剛剛黃議員講的很清楚，因為交通本來就是促進產業發展，就市政府單位而言，大家都很支持交通建設，尤其是經過這麼多的工業區，大概有七個工業區，包括自由貿易港區、臨海工業區、大發工業區、仁武工業區、楠梓加工業區，七個工業區都有它的特色。譬如自由貿易港區將來是遊艇產業、物流、倉儲產業的部分。臨海工業區是以鋼鐵業、石化業的部分，包括大社、仁武是石化產業的部分。楠梓區是屬於電子、機械業的部分。這些產業應該透過交通把它串聯起來，我們目前與經濟部南部產業推動辦公室，曾經有談到這部分如何與經濟部建立一個產業整合的平台，讓相關產業能夠形成一個群聚，讓每個產業能夠發展群聚的效果。我們會吸引製造、服務產業進駐，導入綠色生產的製程，發展高價值的產業，然後帶動整個區域的競爭力，這是我們與南部產業辦公室談論時，希望能夠針對這部分來幫我們規劃。

第二、大發工業區跟和春校區，將來會規劃為創新金屬科技專區，國道 7 號如果串聯後，將來在招商的部分，對於創新的金屬科技專區規劃與進度而言是很大的誘因，因為交通能促進整個時間成本，包括產業願意進駐的誘因。國道 7 號而言，對於一個創新金屬科技專區是很大的幫忙，我們將來會針對這部分往低碳化跟高質化、知識化的產業結構發展，創造整個基礎的產業競爭優勢。

第三、在自由貿易港區遊艇的部分，將來可能跟海洋局合作，能夠達到船舶跟零組件的產業優勢，去推動遊艇產業的專區，以整個國道 7 號而言，對產業的串聯是很大的幫忙。

黃立法委員昭順：

原國道 10 號目前只有 23 公里？

交通部國道新建工程局規劃組陳組長國隆：

34 公里。

黃立法委員昭順：

目前已施作了幾公里？

交通部國道新建工程局規劃組陳組長國隆：

23 公里。

黃立法委員昭順：

11 公里能不能把它銜接起來？

交通部國道新建工程局規劃組陳組長國隆：

目前國 7 的計畫，就是從南星計畫一直接到仁武交流道，這長度大概 23 公里。

黃立法委員昭順：

目前是 23 公里，銜接至左營？

交通部國道新建工程局規劃組陳組長國隆：

仁武交流道是計畫的終點，接到國 10 的仁武交流道，是目前計畫的終點。

黃立法委員昭順：

國道 10 號。

交通部國道新建工程局規劃組陳組長國隆：

對。

黃立法委員昭順：

是從哪裡接到哪裡？

交通部國道新建工程局規劃組陳組長國隆：

就從南星計畫的起點，沿著國 7 接到國道 10 號的仁武交流道。

黃立法委員昭順：

我們現在所施作的部分大概有幾公里？

交通部國道新建工程局規劃組陳組長國隆：

23 公里。

黃立法委員昭順：

能不能再把它銜接上？

交通部國道新建工程局規劃組陳組長國隆：

委員的意思是再往北接？

黃立法委員昭順：

國道 10 號沒有接到南星計畫，只接到左營而已。

交通部國道新建工程局規劃組陳組長國隆：

目前我們談的是國 7 整個計畫…。

黃立法委員昭順：

我知道。國 7 要興建還要很久很久，我現在是講國 10。

交通部國道新建工程局規劃組陳組長國隆：

國 10 那一段目前並沒有進行任何計畫。

黃立法委員昭順：

為什麼不興建呢？那部分也是接到港口的。從南往北走是如何規劃？

交通部國道新建工程局規劃組陳組長國隆：

從南往北走是高工局處理的。

黃立法委員昭順：

這個部分我想了解一下。

交通部運輸研究所張研究員舜淵：

跟委員報告，委員講的部分應該是屬於高雄市的都會區快速道路系統，在行政院已經有核定給高雄市政府都會區快速道路系統的建設計畫，不過高雄市政府基於它的考量，目前是沒有在推動，這個計畫本身在行政院還是存在的，只不過高雄市政府沒有來執行。

黃立法委員昭順：

據我的了解，蕭萬長擔任院長時，國道 10 號的經費是從左營接國道 10 號一直到港區，後來只施作到左營，經費就繳回去了，規劃的路線都還在，如果在國道 7 號還未完成以前，這個部分要做應該是更快速，我不知道高雄市政府跟交通部，目前對於這一段準備如何來執行？我想了解一下。

主持人 (黃議員柏霖)：

請工務局正工程司答覆一下。

高雄市政府工務局邱正工程司哲明：

剛才委員講的部分，應該就是在 80 年的時候，我們有規劃一個高雄都會區快速道路第一期的工程，是從左營接國道 10 號沿著外環一直到小港，全長有 22 公里。當初只有興建 2 公里，只興建到蓮池潭就下平面道路，後面

的案子是當初市府的決策，當初市府規劃是往海邊做發展，在快速道路從西部濱海切割過去，對整個景觀影響非常巨大，後來這案子就沒有再推動。因縣市合併後，全新合併後的大高雄市快速道路系統，目前正在規劃當中。

黃立法委員昭順：

民國幾年把它停下來？當時的預算都給了嘛！我印象中是全部都給了。

高雄市政府工務局邱正工程司哲明：

當時第一期的優先路段是 22 公里，我們分了五個路段，優先路段是最北邊的大中路段與最南邊的中山路段，這兩個部分經費是 89.87 億，當初中央有承諾補助二分之一，接近 45 億，因為案子在 92、93 年時就停頓下來。

黃立法委員昭順：

錢都繳庫了嗎？

高雄市政府工務局邱正工程司哲明：

有申請到差不多 8、9 億，因為後續沒有執行，所以沒有再跟中央請撥這筆經費。

交通部運輸研究所張研究員舜淵：

都會區快速道路系統在行政院或交通部，這個計畫是已經核定了，各位可能比較不了解，行政院對於預算這區塊的處理程序，是有核定這樣的計畫，但是要執行單位有提出明年要做什麼工程？需要多少經費？才會編列預算。這部分目前沒有提出申請，所以並沒有繳庫的問題存在，也就是整個計畫是有存在的，但是沒有人提出申請，是這樣的一個情形。另外要補充的是當初在高雄市政府規劃推動快速道路的過程當中，其實台北都會區也同時在規劃快速道路系統，但是從整個台北市來看，就是包括國道 1 號、3 號或台 64 線，形成一個大的外環道高快速公路系統，在內部有所謂的既有快速道路、建國高架道路、基隆路高架，環動快速道路、南港聯絡道，其實這樣的發展系統，就會構成比較完整的都會區快速道路系統。

國際上比較大、比較有競爭力的城市，也會有所謂的都會區快速道路系統的規劃，即便在整個地鐵網路相當完整的日本東京都，還是會有高速公路的路網，不論是環狀或是幅射狀。所以這個部分，在交通部其實是滿支持高雄市政府來思考、研議，如何來推動高雄都會區的快速道路系統，行政院對快速道路系統的規劃並沒有去停，如果有繼續推動，還是要提出申請。

主持人 (黃議員柏霖):

這個問題稍待一併回答，請文化局黃課長有祿發言。

高雄市政府文化局文化資產中心黃課長有祿：

這個案子已在本年度 1 月份時，台灣世曦公司有來查詢過，當時因為沒有確切的地號，所以我們提供文化資產的座落地點、座標給他們去套繪。根據這次的簡報資料，在大寮有一個陳厝巷遺址，有提到保存狀況不佳，也提到要在設計時進行考古試掘調查。既然已經知道有接觸到這敏感的地方，建議儘速找專家學者來進行試掘，然後報文化局，如此才不會在設計時又卡到這個問題又停置。所以在這方面能儘快執行，如果有確定地號也請再一次跟文化局查詢，我們會正式公文回覆有無位於敏感地帶上，如此才不會影響後續的設計。

主持人 (黃議員柏霖):

接著請地政局李科長建寬發言。

高雄市政府地政局地用科李科長建寬：

大高雄地區縣市合併之後，整個海空港的競爭優勢，大高雄的發展是與國際接軌一個非常重要的地區，基本上對一個競爭型城市而言，交通是一個非常重要的發展命脈，所以有關國道 7 號的規劃內容，對於大高雄地區發展是一個重要的基礎建設，市府團隊及地政局都是共同配合，希望能夠促成這個案子儘速落實，然後達到基本上串接的效果。但是從這部分所拉出來的比較傾向於規劃內容，希望能夠多注意到底對現行環境的衝擊面有多少，因為這邊會形成很重要的開發阻力，請規劃單位審慎去了解這方面的部分，避免一個規劃的內容，還未受到利益之前先蒙受弊害。這是以地政在做一些土地開發上，比較希望提醒的部分，避免未見其利先蒙其弊。

規劃內容而言，個人的見解是在於縣市合併之後，在原來高雄縣地區的路竹科學園區，那個地方是一個非常重要的產業發展聚落，但是在現行今天所看到整個國道 7 號的路線規劃而言，欠缺對外聯絡的專屬道，對於這邊的發展可能會產生某種程度的限制，如果可行，應該把那個地方的整體規劃路線容納進來，如此大高雄地區既有產業聚落的聯外，能夠達到一個非常完整的規劃內容，以上是地政局的意見。

黃立法委員昭順：

如果接台 17 線有沒有用？用台 17 線去補。

高雄市政府地政局地用科李科長建寬：

目前因為路竹科學園區是坐落在台 1 省道的兩側。

黃立法委員昭順：

所以沒有辦法銜接。

高雄市政府地政局地用科李科長建寬：

目前有一條專屬道是接到國道 3 號，但是會連接往北到新市科學園區，往南接高雄小港地區而言，目前…。

黃立法委員昭順：

你覺得要如何接會比較好？

高雄市政府地政局地用科李科長建寬：

目前已經有一個基本的規劃，就是從國道 7 號至仁武為計畫的終點，如果可行就繼續往北延伸，至少能夠跟路竹、國道 3 號專屬聯絡道做一個串接。

黃立法委員昭順：

要如何接？你畫圖表給我們看好嗎？

高雄市政府地政局地用科李科長建寬：

這張圖表看不到，可能還要繼續往北才看得到。

黃立法委員昭順：

往北哪一張可以看得到？讓我們看一下。

高雄市政府地政局地用科李科長建寬：

應該在今天簡報第 22 頁。因為目前路竹科學園區有一條專屬聯絡道與國道 1 號做串接，但是它的主要出口若以專屬聯絡道是往北走接到新市區，往南可能必須接岡山，如果可以直接與高雄港，甚至未來空港的部分做一個完整結合，對高雄市整個內部的產業、交通運輸而言，會是一個比較完整的規劃，這是個人的建議。

黃立法委員昭順：

鼎金交流道、楠梓交流道都是直接與工業區連結一起，這幾個交流道有無辦法再增加一個點或其他方法，來疏散車流量，例如仁武、大社就不要再進入交流道，不然整個會變成停車場，那個地方有沒有辦法處理？

高雄市政府地政局地用科李科長建寬：

這個部分不是我地政的專業，我並不了解，但是我是建議的方式，針對

路竹科學園區。

主持人 (黃議員柏霖) :

委員提出的問題，請科長想一下，然後再一併來回答。接著請市府研考會蔡專委淑貞發言。

高雄市政府研究發展考核委員會蔡專門委員淑貞：

我們知道國道 7 號規劃是從南星路起，在仁武銜接國道 10 號為止，全長是 23 公里，大家討論後目前確定的交流道有南星、林園、大坪頂交流道、小港、大寮系統、鳳寮交流道、烏松交流道、仁武系統交流道，有 8 處的匝道跟交流道，這個部分的總經費 660 億元。以合併後大高雄市而言，這是一個非常重要的交通建設，對於交通以及產業發展事實上是具有正面的效益，市政府在政策上當然是樂觀其成，也希望這條道路能夠早日完工，希望能為市民帶來交通、產業、經濟發展的效益。

主持人 (黃議員柏霖) :

謝謝，接著請交通局薛股長發言。

高雄市政府交通局運輸規劃科薛股長聖弘：

主持人、各位長官和先進，大家好。國道 7 號目前是大家所關心的重大交通建設，當然交通局也一直持續的進行參與，並掌握進度和發展，所以在案子的參與方面都相當的積極。第二點要報告的事項，關於在報告中提到的鼎金交流道貨櫃車部分，可能會因為國道 7 號通車之後會造成車流銳減，這個部分在我們的評估中是認為國道 1 號從鼎金交流道以南，目前是第一級的服務水準，因為未來國 7 的銜接點是在仁武，距離國 1 又更近了，我們預期大部分的車流還是會選擇行駛國 1，而行駛國 3 的車流就會比較少。所以我們建議要正視鼎金交流道的問題，因為在報告中可能只是將它設定在貨櫃車、聯結車。事實上，除了貨櫃車的功能之外，實際上還兼具了通行的功能；另外，鼎金交流道除了要比較注意車流的問題之外，在規劃中原本是要採用市政府配合高鐵橋下道路做一個往北銜接的功能，我們建議在介面的銜接上以及相關的設計都必須要有所考量，因為原本的建議是希望國道 7 號能夠往北銜接到岡山以北的路段，這樣能夠把高雄市國道 1 號交通壅塞情形做一個有效的疏解，但是目前看起來是有困難，所以市政府在不得已的情況下只好提出高鐵橋下道路做為替代方案。這樣的替代方案和國 7 道路銜接介面問題，在設計上可能要有所考量，這是第二點的建議。

第三點，高雄港主要是轉口櫃和進出口櫃，大概各佔 50%。從第六貨櫃

中心啓用之後，目前可以觀察到的是沿海路貨櫃車的比重和數量是日漸增加，我們建議是不是在路線以及交流道的區位設計能夠有一些考量，譬如說，目前國 7 號的起點是從南星路比較靠近台 17 線的部分，是不是有機會往北延伸，從第六貨櫃中心出來就直接…，假設是第六貨櫃中心的貨櫃車或是聯結車，就可以直接上國道 7 號，就可以讓這些大型車輛不必行駛在大林蒲地區的平面道路；另外，在這邊交流道的設計，臨海交流道是否可以再往北做一個區位上的設計？因為我們現在三五貨櫃聯絡道路已經不做了，是不是第六貨櫃要轉口櫃的車輛，可以從出口就直接走南星路段高架，接著再走台 17 線，從最接近三五櫃的地方下臨海路，讓國 7 比較靠近小港的這端有一個聯絡道的功能，也讓貨櫃車可以多利用到國道 7 號，這是第三點的建議。

第四點建議，假設國 7 確定路線之後，是否可以到道安會報做個簡報，讓市府長官都可以瞭解，市府也可以在後續的說詞上來做一些支持，以上報告，謝謝。

主持人 (黃議員柏霖) :

謝謝交通局的報告，接著請學者專家發言，首先請黃忠發教授發言。

高雄應用科技大學土木工程系黃副教授忠發：

黃議員、李議員、各位委員、先進，大家好。我是黃忠發，第一次發言。我想對於這個案子，高雄市民應該是樂觀其成，只是很多的高雄市民並不知道有這個方案。剛剛我和林教授談了，這個案子什麼時候成案了，其實也不是衆所皆知，雖然大家都很關心；CECI 拿到顧問開始做，也是去年的事情，規劃大概進行一年的時間了，所以就規劃路線的問題，剛剛可以聽的出來，大家有很多不同的看法。我第一個建議是麻煩 CECI 在後續規劃時，因為現在公共工程要爭取到這些預算已經很難了，大概需要多少經費？600 多億元，其中 500 多億元是包含用地徵收，目前要爭取到這種經費，已經非常不容易了，我是希望在規劃時，能夠和市府多做協調，譬如可以和市府的快速道路系統做整體通盤檢討，這樣會比較好，因為經費取得不易。剛剛也有提到是從國道 10 號銜接下來，待會兒專家也會提到有瓶頸，因為鼎金交流道下來車流已經夠壅塞了，貨櫃車再從這個交流道下來的話，因為貨櫃車習慣行駛國道 1 號，國道 1 號比較靠近沿海，而且也比較近，那是他們的習慣，也不可能因為這樣就改變他們的用路習慣，他們一定是繞回來再繼續行駛國道 1 號，所以有可能更會塞車，這是第二個意見。

據我所知，這條道路總長是 23 公里，有 8 個交流道。我想請教交流道會

不會太密集，進而影響到整個服務水準？另外，去年也曾辦過四場環評，也是砲聲隆隆，我個人很擔心會因此而影響到工程的進度。現在的工程，並不是畏懼工程本身的進度，而是怕環境評估，或是遇到是文化遺址，還有就是用地，這都是比較麻煩的幾個部分，我也不清楚這幾個部分目前的辦理狀況，就是非工程面的，譬如環評、用地，有沒有什麼問題需要去深入瞭解的？也要重視文化資產這部分，因為像 CECI，就是在規劃路線中碰到文化遺址，那是一件很麻煩的事情，所以在定線的部分，也是需要注意。希望在民國 106 年能夠興建完成並且通車，但是有時碰到這種問題就要耗費一、二年的時間，會比較棘手，所以還是必須提醒注意，今天我的發言先到此，謝謝。

主持人 (黃議員柏霖):

謝謝黃教授，接著請林佐鼎教授發言。

成功大學交通管理系林副教授佐鼎：

主持人、各位與會先進，大家好。我想提出一些個人的意見以供參考。第一個，剛才黃教授也問過我，並且也提到過，這條國道 7 號好像滿神秘的，其實我們都不太清楚，是因為前一陣子有人向我要資料，我才知道原來有這條道路，之前是連聽也沒聽說過，當然這有可能是政策因素。

今天針對這樣的規劃案，提出我個人的看法，第一，國道 7 號當初規劃的需求、目的在哪裡？假設只是針對高雄港洲際貨櫃中心，或者第五、第六貨櫃中心而規劃這樣的道路，來紓解國道 1 號的車流，或是市區的車流。剛剛黃教授也有提到過，其實我也在質疑，如果真的只是讓貨櫃中心的貨車行駛，那麼設置這麼多的交流道到底要做什麼？所以這個部分其實是值得考量；又如果是一個多目標的情況之下，可能就要將這些多重的目標設定出來，譬如是否存在一些觀光的用途或是遊憩的功能？前幾天到屏東開會，他們也知道國道 7 號興建規劃案，也要設法並希望去規劃一些路網來連接國道 7 號，他們現在最深感困擾的是從屏東到高鐵站或高雄市區，需要花費的時間很多，所以如果是屬於多重目標，勢必要將眼光放遠，是不是對鄰近的路網規劃也要做稍微的配套？所以我比較關心的是這條道路的規劃目的到底在哪裡？

第二、則是黃教授和交通局都有提到的，其實規劃到最後是銜接到國 10，銜接國 10 之後，其實所謂的紓解，只是紓解國道 1 號在國 10 南下那個部分，但是我猜想大部分的車輛還是會繼續行駛國 1，所以那個地方同樣又會產生瓶頸。這種情況之下，我倒是建議，如果可能的話，現在國道

3 號是比較好，用一種漸進強迫的方式，讓他們直接走國道 3 號，目前的國道 3 號是不會塞車，如果貨櫃車要使用這條國道，就不得不選擇行駛這條國道，可以直接銜接國道 3 號，這種情形之下，說不定可以根本解決、紓解，或是能夠改善國道 1 號車流壅塞的情形，不然銜接在國 10、國 1 的鼎金交流道，也會產生同樣嚴重的問題。所以如果能夠順利接駁到國道 3 號，我想這個可能會是比較好的方案；如果不可行的話，其實我覺得與其要讓國 1...，就銜接台 88 線就好了，又可以省錢，對不對？這條路線又不需要那麼長，經費花費也不需要那麼多，所以在這種情形之下，也是可以稍微去做考慮。

第三、國道 7 號的興建規劃案，CECI 也提到過是因為考慮到高雄港貨櫃量的預設，是預估到民國 130 年的成長量，我覺得以這樣來預測，風險性很高，萬一不幸預測錯誤，可能會造成國家資源的浪費，待會兒可以請財務教授分析一下這樣的預設是否合理？第四、目前國道 7 號設計速率是 100 公里，但是在大坪頂以南寫的 80 公里是速限，還是設計速率？如果設計速率是 80 公里的情況下，將來要提高是有實質上的困難；還是要牽涉到原來的需求目的在哪裡，如果將來有其他的目標需求的話，有人要求要提高設計速率，在設計速率 80 公里要提高困難的情形之下，也會產生一些問題，我提供這些意見做為參考，謝謝。

主持人 (黃議員柏霖):

謝謝教授，教授從台南遠道而來關心高雄，謝謝。接著請成大鄭教授發言。

成功大學交通管理系鄭副教授永祥：

主持人、各位與會先進，大家午安。剛剛林老師、黃老師已經把一些重點勾勒出來，我想做一些簡單的補充。其實這種高速公路的規劃設計，依據目標來看，看起來興建國 7 主要是要解決港口出來的貨櫃車流量，所以以歐洲的情況來看，像這種鋪面的設計，事實上是需要特殊考量，這樣的維修成本，歐洲是 6：1；也就是說專門租給小客車行駛或是貨櫃車行駛，鋪面維修的成本差價是 6：1。所以回應剛才林老師提的問題，設計速率，或是鋪面他的設計強度是否有考慮到這種情形？剛剛好像稍微有提到，這個部分其實可以做一個補充，這個部分很重要。

另外剛剛提到設置這麼多個交流道，有 8 個交流道，而且在交流道設計規範裡面，事實上是不能低於 2 公里，這當中看起來好像是有一些異常的情況，所以可能大概需要做一個說明。事實上是不到 2 公里就設計一個交

流道，而且交流道以下都是和工業區做一個整合化，之前道安才會同交通局去實地勘查交流道，只要設置交流道的地方，就是交通的中心，所以剛剛的簡報也只是做高速公路之間一個互相的交流的流動，但是最重要的問題是對市區交通造成的影響。剛才幾位先進都提到了，所以反而是這個部分比較重要，對市政府來講，應該是關心這每個交流道，國道 7 號有 8 個交流道，這 8 個交流道對於市區交通造成的衝擊，這才是最重要的問題。我想這不只是交通局關心而已，可能在還沒有帶來更多效益之前，就會帶來很多的問題，這是未來可能要考量的部分。

昨天最新的新聞是 ETC 因為成長率不夠，現在要做一個 eTag，不管怎麼樣，最後我想在 106 年時，應該是里程收費了，換句話說上高速公路，一定要收費，收費的話，是不是希望因此達到紓解車流的目的？結果會因為要收費的原因而改走市區道路，不曉得，這也只是一個猜測。以政府現在長久的目標來講，是希望大家都能夠走高速公路，政府可以收費，目前的情形幾乎都是過收費站才會收費，所以有一些車流也都順勢而選擇走高速公路，可是如果只要上高速公路就一定要付費，會不會就有成本問題的考量，當然有一部分的車流會為了爭取時間而選擇走高速公路，所以高速公路興建好了，再加上需求預測 1,000 萬 TEU 還是沒有明顯的成長的話，不要說蚊子館，說不定也會變成蚊子高速公路，沒有辦法達到預期的效果。所以我認為未來高速公路的管理策略和都市面對的衝擊都必須要從這個時間點開始，交通局應該要正視這個部分，鼎金交流道對高雄市就已經造成這麼大的困擾，未來這麼多的交流道，特別又是和工業區做結合，上下的車流都是大車，我想如果不提早因應的話，現在道安都在處理這些事情，所以我覺得這個部分真的滿重要的。

所以我認為高速公路的國道 7 號交通管理策略必須要提早做因應，因為行駛的都是大車。剛剛李教授提到未來一定有很多的用路者希望，各縣市都想要運用，包括高雄、屏東都希望能夠運用到這個現有的基礎設施，但是當初設計的初衷是希望給大車通行，這會有一點衝突，所以要做預先的防範，簡單的報告，希望能夠帶來一些共鳴，謝謝。

主持人 (黃議員柏霖):

謝謝鄭教授，接著請李銘義教授發言。

義守大學財務金融學系李副教授銘義：

主持人、各位市府的長官、各位先進，因為各位都是交通專業，所以我以個人的看法和大家做一些分享。第一、想請教的是參加今天國 7 興建規

劃公聽會之後，我覺得陳麗娜議員提的問題還是沒有獲得解決，包括原來的宏平路，還有一些港區道路連接重車的部分，就是三櫃、四櫃、五櫃原來車流的部分，還是要直接從國道 1 號上來，對不對？並不會因為國 7 的興建而有任何的改善，而三五聯絡道的興建又有可能被取消了，問題是原來在那些區道行駛的交通車流要怎麼辦，有沒有其他可替代的方案？所以我要建議港務局、工務局、交通局、都發局一定要配合國工局，針對這個區塊重新去做檢討。既然三五聯外道路取消興建了，就要盡量做好既有道路的規劃，做好了就改善，剛剛工務局已經講了很多的改善，都發局的高科長也提到「可能的方法，就是跨港橋。」但是，跨港橋還未興建，所以不能用未來可能發生的事情去解決目前的現況，所以現況還是沒有解決，回去還是要告知陳麗娜議員，他所提議的問題目前還是沒有獲得解決；可能還是要繼續去追蹤這樣的區塊怎麼去做處理，這是我的第一個問題。

第二、從原國 7 路線圖來看，回到仁武交流道，我贊同前面那位學者的專業判斷，因為來我每天從仁武交流道下來，其實國 10 在上班尖峰時段就會塞車，如果再銜接國 7 以後，重車再往左走國 1，接鼎金交流系統往北走，仁武交流道一定塞車，鼎金交流道勢必會更塞，所以預估車流量會減少，紓緩國 1 的流量，這個預測值 106 年後或是之後，以我個人從非專業眼光來看，非常的懷疑。所以我的建議，如果原來規劃路線真的只有從這裡到仁武，這樣的銜接方式是很奇怪的，不管是從交通專業或是非交通專業觀點來講，如果要更遠一點的話，就要向北延伸，和國 10、國 1 之外再做一些新的連接點，而不是以這個仁武交流道為連接點，因為我還是不認為到仁武是一個解決方法，也不會因此就選擇走右邊的國 3，因為國 3 其實還滿遠的。更有可能會選擇走左邊的國 1，如果走國 1 的話，仁武一定塞車，鼎金一定不行，再往北走，國 1 的車流量紓解只有鼎金到港口這一段，那意義何在？這是我覺得很懷疑的地方。而且你說從南星計畫區、洲際貨櫃碼頭區出去，要繞一大圈再切回國 1，然後再往北走，這樣子的說法也有一點繞遠路不符合交通成本，所以會造成這樣的問題。我想請教仁武交流道是唯一的終點嗎？是否有更好的方案？顧問公司也提到未來可能性的連結，就是高鐵橋下路廊，我剛剛也和鄭教授討論過，高鐵橋下路廊是可以銜接國 7 未來的走向嗎？從我這非專業角度看來也是覺得有點疑惑，廊道寬度足夠和高速公路做銜接嗎？如果是地面路廊怎麼去執行？我覺得難度也很高。

所以從這兩個角度來觀察，港區的部分三櫃、四櫃、五櫃內部的交通問題並沒有獲得解決。第二是銜接點仁武這個區塊，有沒有可能再往北一點，

找到更好的銜接點。如果這兩個問題都不解決的話，興建出來的國 7 的效能如何處理？評估怎麼做出來？而且又是挹注四、五百億元這麼多的經費，我覺得都是值得考量的地方。另外，永祥教授和我討論為什麼會有 8 個交流道？我第一次聽的時候是 1 個交流道都沒有，不需要缺口，我當時也認為很奇怪，一條高速公路竟然會沒有交流道，那現在又變成 8 個口，這也很奇怪。不論是交通考量或是政治考量，我覺得政治考量會比較多一點，這是我個人粗淺的判斷。所以我還是建議港區的交通部分，要找出解決的方法，集思廣益做一些新的規劃、建設，要不然的話是沒有辦法解決目前的三櫃、四櫃、五櫃的問題，這是我的意見，謝謝。

主持人 (黃議員柏霖):

謝謝李教授，接著請吳教授。

實踐大學高雄校區博雅學部吳助理教授大平：

主持人黃議員、李議員、各位市府及交通部的長官、學術界先進，大家好。剛剛聽了學術界幾位先進的發言，其實我是心有戚戚焉。尤其林教授提到屏東，因為我就是住在屏東，我是飽受屏東到高雄之苦的人。如果高雄市要講發展，市內交通建設當然是市內的問題，但若要講發展就要考慮到和其他市和縣的連結，尤其是會不會帶來互動雙贏的結果。譬如到墾丁，很多人搭乘高鐵到高雄，但是要怎麼到墾丁？這是舉例來說。也很感謝辛苦的顧問公司施經理，他很辛苦的準備這麼多的資料。

剛剛幾位學者提到的問題，我大概整理一下，是誰行駛在這些高速公路？這是很重要的問題，是我們用路人在使用。用路人會選擇行駛高速公路，是基於什麼原因？各位開車是基於什麼目的？第一、有沒有節省油和錢？第二、有沒有節省時間？快不快？現在目的是為了解決聯結車車流問題，但是為什麼聯結車就非得要選擇行駛你所規劃的路線？省油，到底省了多少？時間節省了多少？我想這可能包含在第一個，如果是針對特定的，剛剛講的預測可能不是很準確，可能也召開了多次的公聽會，都是官員、學者或是地方士紳參加，但是有沒有去和企業、貨櫃車駕駛討論過，為什麼要選擇這條路線？我覺得這也可以做個問卷調查，成本可能就更省了，問問看為什麼選擇這條規劃道路？如果他還不是很理解，堅持要繼續行駛國 1 的話，其實也不是沒有辦法，舉例來說好了，公寓大廈要找住戶開會很難，這時候主委可能會講，要你來開會很難，通常只有一個方法，就是減免你的管理費嘛！比方你出席，我給你減免一點管理費，是不是也可以增加一些誘因？我們是希望大家走這裡，但現在是民主社會，民衆不見得要

按照你的規劃走，如果他自己評估下來，像剛剛有一位教授就講得很好，如果以後是按照里程數來計算的話，也許就會將它列入考慮。但是為了解決交通問題，可不可以用一些比較特別的誘因？譬如，可以替人節省一些成本，包括以次數來抵免收費，是不是就可以讓大眾照著所規劃的路線行駛？我覺得這也是可以納入考量。

這是我們國道既有的，我目前也搞不太清楚，國道就是只有一個雙向四車道就是國道，國道和快速道路的規劃標準，快速道路是公路總局管轄，快速道路是否只可興建成兩線四道，難道就不能闢建為三線六道嗎？今天講的國道 7 號不只是路線規劃問題，聯結車如果從國道 10 號轉到國道 1 號，事實上是非常危險，因為路肩寬度不夠。我曾經看過小客車拋錨停在路肩，開門時差一點就撞上外車道行駛的車輛，所以這還是需要整體的考量，包括整個路線的規劃是否符合車輛的轉運，以及各位長官所提的意見，其實大家的立意良好，希望能為高雄市帶來更便捷的交通，我們學校也位在高雄市，正好能夠一起參與檢討。

另外就是要如何去增加實質效益？國道 10 號是從旗山起點，可是沒有直線行駛的公車路線，我也不清楚它的效益到底為何？國道 3 號的興建就對屏東市有實質利益，但到目前為止好像只有國光號經過國道 3 號，國道 3 號再接到國道 8 號到台南去，但是統聯客運根本就不走這條路線，還是只走國道 1 號，我目前所瞭解的情況是這樣，後來有沒有改變，我並不清楚。所以是不是請在座的長官研擬考慮增加一些誘因，或是多開放一點什麼的？國道 3 號總長度就比國道 1 號長，從里程數、油錢上去計算就可以得知，時間和錢是所有用路人的考量點，以上，謝謝。

主持人 (黃議員柏霖):

第一回合發言完畢，因為剛剛提出很多的議題，可否請陳組長做個回應？然後再請世曦的經理補充說明。我想今天來到這裡，大家也都希望能夠發揮更大的效益出來，速度更快，這是大家共同的期望。

交通部國道新建工程局規劃組陳組長國隆：

主持人、各位教授及市府團隊的相關各單位代表，剛剛提了滿多的意見，這些都是很好的意見，可以提供我們規設單位參考，我現在僅針對所提的部分做一點回應。其實國 7 這個案子在整個規設期間，已經和地方有多次的溝通，包含中林路和三五貨櫃聯絡道的議題，都已經和地方做相關的溝通，也做了規設的調整。

另外去年也在地方，針對環評計畫舉辦 4 場的說明會，地方當然也提供

我們一些寶貴的意見，其實我們和地方對此計畫相關的溝通，應該是滿密切的。特別感謝市府團隊不管是交通局或經發局相關的首長，也對此計畫定期召開相關的會議，裡面包含計畫的溝通，和所謂產業或土開相關產業作業內容的溝通，都很頻繁，很抱歉也許我們的宣傳不夠，剛才有專家學者提到，對這個計畫好像很陌生，也許這也是我們後續要努力的目標。其實國道 7 號計畫在我們的網站裡，都有正式的資料、是公開的資料，目前的進度到哪裡？到什麼樣的作業內容？都有相關詳細的內容在網站裡，後續也許會再和地方單位，也就是高雄市政府，還會有一些密集的討論。

另外港務局蘇科長也特別提到相關的議題，車道數是否有需要再增加？這個就是我們需要拿捏的地方，因為剛剛專家學者也提到，怕會變成蚊子道路，而蘇科長也怕四車道不夠用，需要六車道等。其實還是需要回歸到所謂的專業的調查，這項專業調查會包含我們的計畫目標、相關的容量和線型佈設的考量，是不是可以涵蓋？另外就是所謂的效益，也許六車道需要的成本相當得高，但是有一些線型能不能通過，需要再做進一步的檢討。

這裡先回應剛剛教授提到的，我們的設計速率有一部分在大坪頂以北是 100，大坪頂以南的設計速率是 80，其實 80 或 100 都符合國道設計的標準。但為什麼會將大坪頂以南這個較小的區塊設計為 80？主要應該是受控於線型上的不利點，因為那裡的線型是受限於土地徵收相關的阻力，線型必須要做一些調整，而那個地方的線型是它的速率受到限制的主要原因。次要的原因剛好是大坪頂以南所服務的區塊，也是臨海工業區和林園工業區的區塊，這裡的重車事實上也真的是特別多，所以這是一個次要的原因，因此在這樣的考量之下，事先做這樣的調整，但是都符合國道的設計標準。

市府都發局這邊也提到，這個計畫的都市計畫變更的相關資料，如果能夠儘早給的話，就能夠儘早展開相關的作業。一般作業期程的進度，目前正進行到綜合規劃的階段，就是我們所謂的初步設計，就是計畫核定以後，初步規劃設計出來後，才會有所謂相關的路權資料，到那個階段等相關的資料出來以後，當然會儘速再請市府團隊這邊的相關單位，來配合協助我們都市計畫變更的程序。

剛剛黃委員特別提到在上次 4 場的公聽會裡，大寮區和鳥松區的區長擔心是否會有切割的問題，這部分涉及到整個路廊大廊帶的選定。因為大廊帶的選定，基本上這個計畫一開始的目標，就是希望能夠針對國 1、國 3 服務不到的區塊，去做一個路廊的顯現。這個路廊的顯現基本上它有一個帶寬，鳥松和大寮剛好就在這個廊帶帶寬，等於是它所謂橫向的位置。也就是只要經過這個廊帶，它一定會經過大寮區和鳥松區，除非整個廊帶

要做一個大幅度的調整，才有辦法避開，所以在廊帶會經過的情況之下，地方區長真的怕大樹會造成切割，其實顧問公司剛剛的說明，這樣的憂慮固然會有，但是目前除非整個廊帶做非常大幅度的調整，譬如拉到所謂的高屏溪橋的東側去，那這個變化就非常得大，否則這個廊帶勢必會經過這些相關的鄉鎮。

所以現在目前的設計，97%是高架橋，高架橋在交通工程的規劃裡，它對於地方的連通性，還是維持它的連通，它不會像中山高造成所謂路堤的阻隔，有人甚至擔心會有淹水的疑慮。其實高架橋在這方面的疑慮，應該是可以大大的減輕，這部分我們會再找機會，和地方區長溝通，到底他們比較 worry 的是哪一部分？也許是有些其他的考量，我們有點誤解或沒有掌握的很清楚，這部分會和地方區長再做溝通。

但是有一個議題是好幾個單位都有提到，包含幾個教授也都提到的，就是希望國道 7 號可以往北延伸的議題，這個議題確實是整個工程規劃團隊裡一直思考的。國道 7 號目前從南星計畫的起點，一直到國 10 的仁武交流道，在仁武交流道這邊就有預留將來要能夠北延的彈性。就是在辦理工程規劃設計時，要能夠產生北延的工程技術彈性在裡面，當然要做到那邊是無解的，至少目前的規劃就是要保留這個彈性。但是不是在這個階段就可以一併施工呢？這個就涉及到整個政府財政的問題，因為目前整個工程的計畫經費高達 514 億，而政府的財政缺口，可能包含各位教授或議員在內都非常清楚，印象中 101 年政府的缺口好像是 1 仟多億。

所以這個計畫其實是一個漸進式的作業，不僅兼顧到政府財政的執行能力，也兼顧到未來要改善大高雄地區，及未來高雄港整個貨櫃投資貨運量的預測需求。我們也沒辦法等到高雄港務局的貨櫃量，真的衝到那麼高的時候，再來開始這個計畫，因為這個計畫一推動，往往從計畫開始到完成大概要十年的時間，等到貨櫃量真的衝出來，再來做這個計畫，一定會來不及，所以政府有責任要做所謂的先期規劃，就是要把預期將來可能會有的情況，納入考量。

會不會造成所謂的蚊子館，我想應該還不至於，畢竟我們在整個規設的過程當中，一定要評估它的效益，這個效益裡面包含了直接、間接效益，也包含財務計畫的效益，這些效益如果出不來，整個行政院團隊的主要機關就是經建會，根本就不會讓我們通過。所以在這個效益的評估之下，這麼大的投資計畫推出去，就是要讓它產生效益，如果達不到，這個計畫在行政院根本就沒辦法執行。我想北延部分，現在確實是一個折衝式的作業模式，就是先做到仁武，未來也許不一定要等到這個計畫完成，因為這個

計畫完成需要五、六年的時間，也許在計畫的過程當中，就會繼續再做一個相關的，所謂可行性或規劃的研究，北延到底要延到哪裡？產生的效益和衝擊在哪裡？它的可行性或相關的困難點，可以在那個階段裡先把它釐清。我想也不至於等到問題發生時再去找答案，政府單位就是有這個責任，在問題發生之前要做先期的規劃，但目前確實先規劃到仁武，而且也經過行政院核定，目前這個計畫也確實只能做到仁武，但是後續我們會繼續以另外的計畫方式來提報並做先期研究，當然工程技術上一定保留它的彈性在裡面。

另外我們和交通局一向就有很密切的互動，開過相當多的會議，股長所提到的這些問題，有些比較細的部分會進一步和交通局協商。裡面其實有一點，甚至剛剛專家學者也特別提到的，就是鼎金交流道的問題，會不會因為國 10 的匯入，產生更惡化的情況，好像很多學者專家，包括有的單位都很關心這個問題，確實從國 7 北上要往西經過國 10 再到鼎金的交流道，這股車流它是會增加。但是經整個交通指派分析的結果，為什麼它會減少？其減少的原因就是，國 3 有一部分的車流會經過國 10 連接到國 1，在做了國道 7 號以後，有一部分的車流，就會直接從國 3 轉國 7 繼續往南走，沒有匯到國 1。所以這兩個車流指派的結果，是它一加一減的情況之下，目前我們的指派分析，當然這個模式是不是非常準，我們可以再檢討，因為很多人都有這個質疑，包含我們業務單位也在懷疑，這樣的指派分析是不是很準確？其實和幾位教授的看法有共同性，但這是我們的技術顧問，經過他整個的 database(資料庫)和現場調查分析所得到的結果，目前的結果是北上國 7 到國 10 是有增加車流量，但是因為從國 3，部分車流本來會走國 10 到鼎金的車流，會繼續南走到國 7，變成目前是有微量的減少。是不是準確？我會再和顧問單位做進一步的了解，看看這個指派的 model 是不是真的很準確，為什麼有很多人都覺得怪怪的？包含我也是，所以這部分我們會努力的把它釐清。

另外幾位教授所提供的建議都相當的好，裡面黃教授提到了環評用地的文化資產辦理的情況，是不是有可能會是將來這個計畫滿大的問題？就是工程技術不是問題，但是這個次要問題可能會衍生一些計畫的阻力，其實我個人也感覺到，就是現在整個計畫的推動，相當程度而言是有很大的阻力，但真的不是工程技術上的問題。前一陣子我們也和環評這邊做一些溝通，我們的路線確實都要做整個大幅度的調整，這些都是很實際的案例。

現在環評確實是我們國家重大計畫裡重要把關的一個單位，所有的重大

建設要環評通過了以後才能夠執行。另外要跟各位專家學者及高雄市府團隊報告的，是現在環保署有一個作業的方式，就是在進入環評的階段之前，由我們提供資料請環保署先幫我們召開並不是所謂的環評會議，而是一個和地方的諮詢會議。由環保署主動召開並透過這樣的會議，把一些環評相關的議題，在正式提報環評審查會之前，先做一些溝通和排除，讓真正進入環評程序的案子會比較順利。環保署目前對這個案子，也是以這種方式在作業，我們相關的資料也在最近送進去，就是請他們幫我們召開所謂的諮詢會議。黃教授這樣的意見與提醒，我們非常欣喜，也確實是我們現在必須要去做的。

另外林教授或鄭教授提到的管理策略問題，這部分目前正在作業當中，並和將來的營運管理接管單位高公局，其實國工局和高公局也將在明年合併為一個單位，將來這部分的營運維管策略，在目前的作業過程當中，也有部分的討論，將來確實是可以透過所謂交管這樣的策略手法，對於車流的行駛現況做一些調整，甚至一部分是不是能夠做一些費率的差別。譬如為了要吸引大車行駛在國 7 道上，就可以採用差別費率等等，這部分我們有和高公局做一些初步的溝通，後續也必須針對這樣的交通現況，一定會有相關的管理策略，我們會繼續和高公局做相關的聯繫。

還有幾位教授提到交流道的密度是否太密？其實剛剛顧問公司的報告，有一部分沒有說明的很清楚，裡面第一個林園、第二個臨海及第三個大坪頂這 3 個交流道，它只能算是半套的交流道，因為它只有北上然後從南邊下來，它只有兩鐵而已，不是一個完整性的交流道，所以它並沒有車流交織的問題。在高工局的交流道增設改建設計準則裡，會訂定這 2 公里的標準，就是怕交流道太密集時，會產生車流交織的問題，因為設了交流道產生車流交織以後，反而會讓主線車流受到很大的干擾，而前面這 3 個交流道並沒有交織的問題，因為它是屬於一個半套的交流道。

至於系統部分是勢必一定要設的，在北上的兩個交流道，事實上鳳寮交流道是兩個半套，後面的鳥松和仁武區，距離相對就比較遠，密度較近的都在較靠近南邊的幾個。事實上那幾個我們已經有討論，它是一個半套型的，如果把半套想成一套的話，那 3 個半套的大概只剩下 1 個半，這部分跟教授做這樣的報告。事實上車流和交流道數量的關係，一向就是有的人希望它增設，有的地方它希望能夠有直接的服務，我們考慮的是設了以後，對主線的車流不能產生太大的干擾，因此兩者之間必須取得平衡。

因為林園交流道主要是為了服務林園工業區，臨海交流道和大坪頂交流道，因為都在臨海工業區的區塊裡，它相關的車輛也必須要服務到，這兩

個事實上都有它的目的，但是我們也兼顧它是一個半套型的交流道，所以在整個交流動線上，不會產生太大的問題，所以我們就佈設上去。

最後是實踐大學吳教授所提到的整個效益分析，其實在政府計畫核定的體系裡，一定就有計畫分析，包含省多少油、省多少時間及省多少錢，這些間接效益甚至包含所謂的車禍也是一種效益，減少車禍數量也是一種效益，在效益分析裡面，都是必須把它納入做考量，這部分經建會非常的負責，如果我們的效益不夠，這個計畫根本就推動不了。時間的關係我針對議員、幾位學者專家及市府團隊，所提的相關意見間接做這樣的回應，我把時間交回給主持人。

李議員雅靜：

感謝主持人黃柏霖議員、林議員及與會的各位貴賓。早在去年經建會在大寮辦理說明會時我就有去參加，我滿樂觀其成國道 7 號的興建。可是我怎麼越聽越替鳳山擔心！剛說的 3 個半套交流道，如果全部集結到鳳山，其實鳳山是一個重要的樞紐，不管是屏東要到高雄市、還是高雄市要到屏東，大部分的人都會接鳳山的要道，尤其是鳳山區的建國路和中山東路，中正交流道或九如交流道下來，全部都是經由鳳山往高雄或屏東方向。我當初在聽完說明會時，還認為國 7 可以為鳳山的整個交通減少一些車流量，可是看一看並沒有，不曉得是我越聽越模糊，還是我們真的只考慮到其他的工業區，還有大寮區、鳥松區，鳳山完全被忽略了。因為鳳山小小的一個地方，卻有 34 萬的人口數，每一戶都有汽車、都有交通工具，雖然鳳山區的交通是呈現一個輻射狀，包含高速公路、捷運及高鐵都很方便，可是如果再包含國 7、單向的話，從大社、鳥松要直接回到林園或從林園要到別的地方，都會從鳳寮交流道這邊下來，是不是？

我不曉得是不是我看錯，我也想要知道鳳寮交流道，目前規劃設置在哪裡？怎麼會有兩個，一個北上一個南下，是不是？我真的越聽越模糊，鳳山的交通會越來越亂，是不是可以幫我們解說一下？很感謝柏霖議員的用心，還有交通部國工局，就是中央部會和地方的努力，可是真的要考慮到地方老百姓的需求。因為上次在大寮的說明會時，我相信你們也聽到很多的聲音，可是你們都只是規劃你們的，沒有去看看地方到底需要的是什麼？這是提供你們要去注意的，謝謝。

主持人 (黃議員柏霖):

接著請林瑩蓉議員發言。

林議員瑩蓉：

非常謝謝主持人、還有雅靜議員，時間關係，我直接跟國道新工局和世曦顧問公司，提供有關楠梓和左營交流道的建議。這是我的選區，國道 10 號包含到大中高架橋段，長期在鼎金系統下來到榮總段是經常的塞車，且車流量的疏導，也一直都沒有辦法有效的紓解。剛剛國道新工局陳組長有提到，未來國道 7 號興建了之後，是希望能夠引流，這個引流是國道 3 的部分包含國道 1，有一些車流會直接經過國道 7。但我覺得有一點必須強調，這樣的車流大多都是從加工區、科學園區，或從小港高雄港來的大型貨櫃車從南到北，這樣的車流可能不會進到左營、楠梓，甚至雅靜所講鳳山區的幾個交流道。我們擔心的車流會增加或混亂，是說其他的車流，就是不以載運貨物的一般車輛，它仍然會使用國道 7，過去它習慣使用國道 1 經國道 10，再進到左營、楠梓交流道來的車流，我覺得因為國道 7 號的興建之後，它的車流量會增加。

尤其我必須提到的是，國道 7 號就興建的未來性發展而言，是爲了要和經貿園區可以做連結，包括路竹科學園區、本洲工業園區甚至到楠梓加工區。我會擔心的是如果這個車流，將來要進到楠梓加工區，一定要從楠梓交流道下來，因此楠梓交流道未來的車流會大量的遽增。所以不能去想因為國道 7 號的引流之後，車流量會遽減，其實我覺得它仍然是遽增，因此楠梓交流道部分，我希望世曦顧問公司和陳組長，能夠以這樣的車流現實狀況來考慮。

至於鼎金交流道包括左營大中高架橋下來的地方，我認爲車流也會增加的原因是，因爲一般的車輛，尤其是過去從林園、小港要到北區的，可能就會就近走國道 7 號，從鼎金交流道下來往左營，或從楠梓交流道下來到楠梓地區去。因爲楠梓加工區很多上班族群，也是住在南區，所以也可能會走國道 7 號，或走國 1 進到國道 10 或從楠梓交流道下，這樣的車流數量應該也不少。他可能是通勤族，我希望未來在鼎金交流道及楠梓交流道這兩個地方，在下到路面的匝道口，必須要有一個完整的規劃和設計。過去我們長期以來承受塞車之苦，就是因爲匝道口的設計並不是那麼的完善，在紓解交通時，有很多動線並不是很順暢，包括紅綠燈的設計，當然這是很專業的，我希望世曦和國道新工局，能夠用很專業的方式，重新做完整的評估和調整，也藉由國道 7 號的新建案，能夠把鼎金交流道塞車的問題、車流的問題，做徹底的解決。因爲過去長期以來，都是透過地方政府或高公局的配合，一直在改善紅綠燈的秒數，或一些我認爲沒有辦法徹底解決的交通導向，但是增加標誌也好、增加紅綠燈秒數或減少秒數，其實都是治標沒有治本。原因就在於車流和匝道口，能不能適切的容納，如果匝道

口無法適切的容納那麼多的車流時，它勢必就產生塞車的現象。

所以我覺得要考量的是，未來在這兩個交流道，有哪些可能的車輛會進來來到這個地方，尤其楠梓加工區，我知道在明年可能要轉型為產業園區，這個地方又是全台灣整個產業園區的總局要設在這個地方，而且現在正在做第二園區的擴廠，第二園區的擴廠就在榮塑，所以日月光在這裡擴廠，其他的廠商也一定會再進駐，所以我覺得未來楠梓交流道和左營交流道的車流又會更多。因此我要提醒國道新工局和世曦顧問公司，我希望把今天我所提的意見，能夠納入，再重新做一個仔細的評估，把匝道口車流部分做詳細的全盤調整，讓這個問題能夠徹底解決，以上意見，謝謝。

主持人 (黃議員柏霖) :

謝謝，接著請郭立委服務處主任發言。

郭政成立法委員服務處黃秘書世泉 :

主持人黃柏霖議員、未來左楠地區立法委員參選人林瑩蓉市議員，在座的學者專家及市府官員、國工局。國道 7 號已經規劃很久，經建會也都通過已經定案，我有 3 點建議提供大家參考，我想大家的心聲和我都一樣，我剛剛聽學者專家講的也都很有道理。請看，這是從南星路出來往北走，主要是要疏導國 1 的塞車，所以才會規劃國道 7 號。假設開車到這邊，是取代這邊的塞車，國 10 仁武也剛好在這個 T 字路口，這 3 個交接點都會塞車，因為你規劃的是二線道，一線往右、一線往左，但大部分都是往左，經國 10 由東往西又塞一次車。目前國 1 鼎金交流道這邊時常發生車禍，尤其如果又下雨，不用說一定出車禍，因為這邊一線往右、一線往左，都是通往左營地區，現在鼎金交流道這邊常出車禍又危險，我自己每天經過這邊都很害怕，早上 5 點多、6 點多就開始塞車到翠華路，目前這邊是最麻煩的。

現在我以這張圖來說明，假設國道 7 號依照這張路線圖完工，這兩線道開到這裡，貨櫃車一輛接一輛長長的一整排，有的貨櫃車司機很兇、喇叭按不停，轉換車道又很危險，所以這邊已經塞了一次車，由東往西又塞了一次，從這邊來是一次，這邊要過去又塞一次。因為這邊有的是接國道 1 號往南，所以到最後都塞在這邊而且最嚴重，所以希望一定要把國道 7 號延伸到路竹接南科路竹科學園區，沒有多遠，10 幾公里過去就是燕巢，再過去就是路竹科學園區了，不然國道 7 號開發的效益，真的會大打折扣，你用這張圖想想看通車後的情形。

其次是三五貨櫃平和東西路接中山路接宏平路這段，可能會取消不做

了，而這段路已經編列有預算，是不是可以把這些預算，用來開發鳳寮交流道，接台 1 線跨過高屏溪往屏東機場或屏東工業區地區？剛剛實踐大學吳教授提到，我也住屏東，鳳屏路就是屏東來高雄往南的主要道路，這段路從我知道到現在，已經拓寬 3 次了，全國的道路有哪一條是拓寬 3 次的，這樣你就知道這條道路的交通流量有多大。所以趁這個機會把這些預算，用來興建鳳寮交流道往台 1 線的高架橋，經高屏溪往屏東機場或六塊厝，那邊都是台糖用地很好處理的，何況屏東機場也馬上要關閉不飛了，所以屏東人一定要到高雄小港機場搭飛機，吳教授感同身受對吧！我以前從屏東要到小港機場時，都還找不到路，因為當時中安路還沒有開發，所以很麻煩。何況屏東人如果要到高雄一日遊，這樣的交通路線是不是比較方便，也比較不會發生車禍，所以還是希望可以把這些預算移到這邊來開發。

第三點，是地政局和都發局都在場，我知道地政局大坪頂有 10 幾萬坪的土地閒置在那邊，你們有想到這些貨櫃車，運送完貨物後要停到哪裡去嗎？你們有規劃專用的貨櫃車停車場嗎？否則到最後高雄市都是貨櫃車在繞來繞去的，這邊的交通沒有辦法改善也很困擾，就趁這次機會一併改善。我知道地政局有 10 幾萬坪的土地閒置在那邊，也請都發局做通盤檢討，替我們設想一下，因為規劃的配套措施一定要有，否則等到通車後，又會有新的問題產生。尤其一定要延伸到路竹科學園區，不然國道 7 號開發的效益，絕對大打折扣，全部都塞在這個 T 字路口，東西南北方向全都塞。尤其貨櫃車又一輛接一輛很長的一排，這個三國通道通車後，我每天走在那條路上，平均每 4 秒鐘就有一輛貨櫃車經過。三五貨櫃這邊如果沒有做，它可以替代走新生路，現在新生路到漁港路高架這邊馬上就要施工了，應該對這邊交通流量的紓解，多多少少會有幫助，以上簡單報告，謝謝。

主持人 (黃議員柏霖):

最後我來做幾個結論，首先謝謝交通部國道新建工程局，還有市府相關局處及各位學者專家，下午來這邊參與公聽會，我想大家也都暢所欲言，希望在規劃時，可以把地方的意見也都能夠納入參考。當然包括整個國道 7 號目前的路線、整個環評，還有未來可能遇到，會影響整個時程的包括文化、歷史、古蹟等等，這些可以儘速做的，就先把它確定，未來的施工期才不會再 delay。

也希望仔細的研究，往北延伸的路線到哪裡可能會比較恰當，先把車流的容量預估好，避免將來做好後，本來鼎金和楠梓已經很塞了，結果因為後來的這些引流，所有的貨櫃車都還是全部堵在鼎金，我想那也變成另一個災難，也失去了投資接近 600 億，而達不到實質的效果。因為這個路線

本來就是希望能夠讓它的效率更高，如果未來所有的路線都擋在鼎金，那它的效益在哪裡？這是希望規劃相關單位要注意的，也希望市府各局處能夠在你的權管範圍，儘速的來推動。

我一再強調高雄市今年的資本投資才 100 多億，這 100 多億全部都是向銀行借來的，因此我們一定要善用公部門，尤其是中央部會的預算，來發展高雄的資本投資。這個資本投資又是未來高雄下世代的產業，因為洲際貨櫃一期、洲際貨櫃二期甚至三期，未來整個包括運輸、自由貿易港都是靠這個，所以希望市府相關局處能夠儘速來推動，把可能會影響到時程的，儘可能催促。跟大家報告，我看過報紙的報導，明年中央預算少了 1,400 億的資本投資，我們希望少掉的不是這一筆，如何能夠儘速推動，需要各局處來共同努力。我也謝謝 5 位教授，有從台南、從旗山來這裡共同關心的，我想一個好的建設需要大家共同來努力，也希望大家一起來推動，讓國道 7 號能夠早日落實，然後把未來可能有問題的點，先提出來討論，我想它的效率才會最高，今天的公聽會就到這裡，謝謝大家。