

# 高雄市快速道路網檢討

高雄市政府交通局

中華民國 109 年 4 月

# 目錄

壹、前言.....	3
1.1 計畫緣起.....	3
1.2 計畫目的.....	3
1.3 計畫範圍.....	3
貳、發展現況.....	4
2.1 社會經濟環境發展現況.....	4
2.2 交通運輸系統現況.....	6
參、重大建設與土地開發.....	7
3.1 重大開發計畫.....	7
3.2 未來的土地調整.....	8
3.3 重大交通建設.....	10
肆、道路系統主要課題與改善方向.....	11
4.1 提升市區南北向道路服務水準.....	11
4.2 城鄉均衡發展，縮短城鄉行車時間.....	11
4.3 建立區域外環快速道路系統.....	11
4.4 重大開發區應有完善之聯外道路系統.....	11
伍、快速道路路網構想.....	12
5.1 快速路網研擬.....	12
5.2 計畫路線推動.....	13
5.3 優先路線研析.....	22
陸、結論與建議.....	24
6.1 結論.....	24
6.2 建議.....	25

## 壹、前言

### 1.1 計畫緣起

都市的道路交通，係由各層級道路構成路網系統，從可及性高的地方性道路，到具機動性(易行性)的主要幹道所組成。高快速道路在都市交通中，主要服務都市各區間的聯絡性交通及穿越都市的聯外通過性交通。

隨著高雄都會區的發展，高度發展地區(如原高雄市區、鳳山地區及岡山地區)的道路系統中，區內連絡道路及主要聯外道路，大致已建置相當成熟，而在高度發展下導致車流過度集中，在道路容量有限之下，逐漸影響運輸效率，高快速道路面臨壅塞問題，如現況國道 1 號高速公路自楠梓以北至高雄科學園區路段、鼎金系統交流道、台 88 快速公路均浮現經常性壅塞問題，影響道路功能。

因此，為改善高快速道路系統功能，增加道路的服務效率，提升整體區域競爭力，須重新檢視本市高快速道路系統的推動。

### 1.2 計畫目的

道路建設推動，以整體路網為基礎，並結合整體運輸發展策略，將運輸路線及重要聯外交通納入規劃。因此，高快速道路系統的檢視，將朝下列目標推展：

- 一、整合高速公路及快速道路系統，配合都市更新、工業區及科學園區等重大經貿開發區聯外道路系統，建構完善路網。

- 二、檢討高快速道路路網延伸與交流道聯絡道系統銜接，改善瓶頸路段，縮短行車時間及距離，提昇公路運輸能量與服務品質。

- 三、檢視高快速道路與層級道路間的配合，提昇整體路網的易行性與可及性，完善城際運輸及整體區域路網。

- 四、整合構建大眾運輸場站間的聯絡道路，發揮轉運功能，提昇整體運輸效能，達運具使用效率最大化。

- 五、強化城鄉均衡，改善區域產業運輸效能，促進各區工商產業發展。

- 六、配合觀光遊憩景點聯外道路，促進區內觀光資源整體規劃與開發。

### 1.3 計畫範圍

本計畫範圍為高雄市，如圖 1-1 所示。針對高雄都會區快速道路路網計畫進行檢討，並檢視現有交通運輸系統及各層級道路網，進行規劃研擬。



行政區	100年	108年	增減(人)	行政區	100年	108年	增減(人)
鹽埕區	26,723	23,889	-2,834	岡山區	97,417	97,127	-290
鼓山區	132,868	141,055	8,187	橋頭區	36,809	38,254	1,445
左營區	193,482	197,728	4,246	燕巢區	30,941	29,686	-1,255
楠梓區	173,969	187,999	14,030	田寮區	8,012	7,043	-969
三民一	85,216	77,493	-7,723	阿蓮區	30,225	28,489	-1,736
三民二	266,943	261,776	-5,167	路竹區	53,443	52,185	-1,258
新興區	54,345	51,014	-3,331	湖內區	28,806	29,684	878
前金區	28,446	26,879	-1,567	茄萣區	31,008	30,006	-1,002
苓雅區	181,717	168,825	-12,892	永安區	14,106	13,786	-320
前鎮區	197,693	187,524	-10,169	彌陀區	20,217	19,049	-1,168
旗津區	29,781	28,129	-1,652	梓官區	36,559	35,750	-809
小港區	154,772	157,793	3,021	旗山區	39,423	36,313	-3,110
鳳山一	176,676	181,002	4,326	美濃區	42,658	39,074	-3,584
鳳山二	168,670	178,880	10,210	六龜區	14,421	12,633	-1,788
林園區	70,439	69,604	-835	甲仙區	6,981	5,943	-1,038
大寮區	109,157	112,259	3,102	杉林區	12,136	11,681	-455
大樹區	43,609	42,142	-1,467	內門區	15,662	14,195	-1,467
大社區	33,296	34,410	1,114	茂林區	1,834	1,937	103
仁武區	74,867	89,595	14,728	桃源區	4,700	4,261	-439
鳥松區	43,191	44,960	1,769	那瑪夏	3,252	3,146	-106
				高雄市	2,774,470	2,773,198	-1,272

註：資料來源：高雄市政府民政局網站/人口資訊/人口統計。

## 2.1.2 產業人口分析

高雄市各產業人口分佈概況如表 2-2 所示，服務業(第三級產業)比例約佔 60%左右，而工業平均約 36%上下，總就業人口以工業及服務業為多數。

表 2-2 高雄市歷年產業人口分布概況表

年度	就業人口數 (千人)	農林漁牧業 (%)	工業 (%)	服務業 (%)
100	1,270	3.26	36.57	60.17
101	1,284	3.02	36.76	60.22
102	1,293	2.97	36.22	60.81
103	1,300	3.28	36.40	60.33
104	1,316	3.41	35.91	60.68
105	1,318	3.26	35.75	60.99
106	1,335	3.31	36.21	60.48
107	1,346	3.63	35.80	60.57

註：資料來源：中華民國統計資訊網。

## 2.2 交通運輸系統現況

身為南部最大城市，同時也是東南亞地區重要的交通樞紐之一，交通運輸網絡呈海、空、陸 3 大方位發展。國際對外交通部分，海運與空運分別以高雄港與高雄國際機場為主要節點，城際運輸部分，臺鐵縱貫線與臺灣高鐵也設立大型場站，此外多條國道與省道通往全臺各地。市內交通方面，市中心區為棋盤式路網，公共運輸主要組成有鐵路、捷運、輕軌、公車、公路客運、計程車、渡輪等。

### 2.2.1 道路系統

道路系統包含國道、快速公路、省道、市道、市區道路等不同功能層級構成，以人口稠密的西南平原區為重，作為高快速道路及省道所構成的骨幹公路網，南北向以國道 1 號、3 號、省道台 1、台 3、台 17 線為主，其中台 1、台 17 轉向東續行，東西向則有國道 10 號、省道台 28、台 22 及台 88 快速公路等串聯，如圖 2-1。

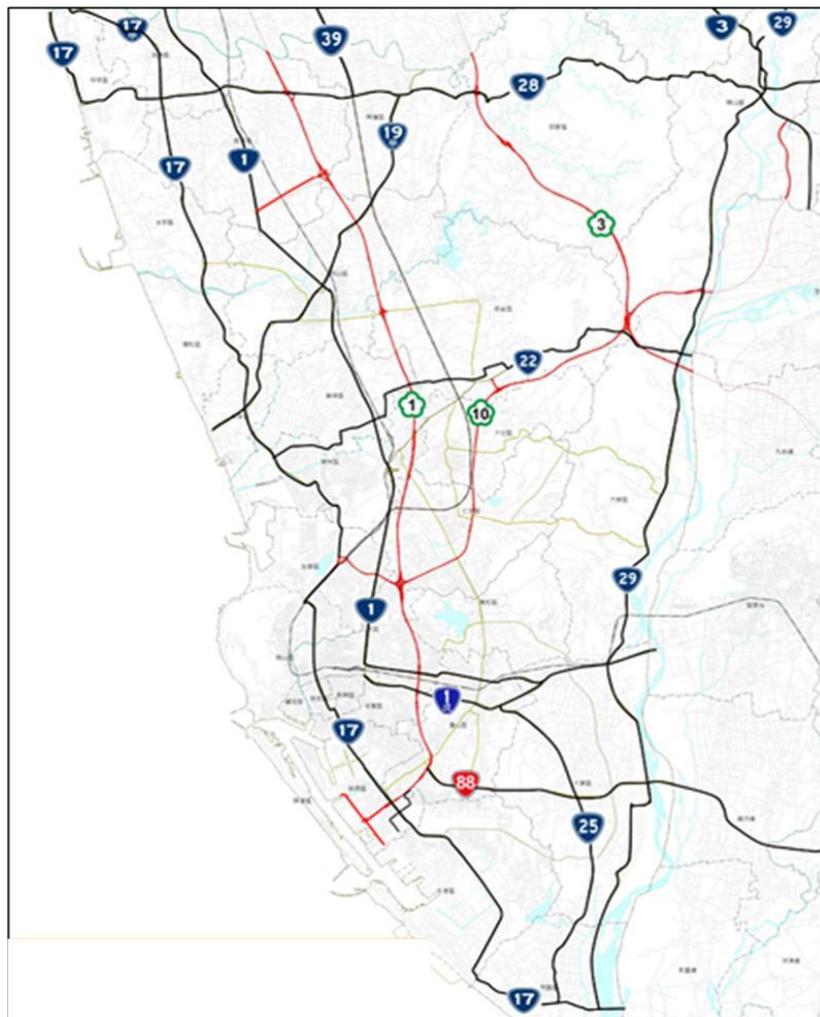


圖 2-1 高雄市道路系統圖



表3-1 市區大型開發案整理

	項 目	區 位	規 劃 內 容	預計完工年
1	亞洲新灣區(高雄多功能經貿園區特定區計畫)	前鎮區 苓雅區 鹽埕區 鼓山區	舊有港區周邊工業區、營區等用地變更為住宅區、商業區、特貿區、交通用地等。	-
2	夢時代全區(特貿5C及5D)開發案	前鎮區	時代大道南側之5C規劃為綜合商場，於96年營運迄今。時代大道北側之5D規劃為綜合發開(商場、旅館、辦公室)及集合式住宅。	116年
3	迪卡儂亞灣時代旗艦商場開發案	前鎮區	規劃為綜合商場(體育用品)	110年
4	南部科學園區高雄第二園區(橋頭)	橋頭區	規劃為橋頭科學園區。	117年 122年
5	楠梓區中油高雄煉油廠右沖宿舍區都市更新整體規劃案	楠梓區	舊有右沖宿舍為第二種住宅區及公園用地變更為第三種、第四種及第五種住宅區、道路用地、公園用地、園道用地、廣場用地、停車場用地等。	109年
6	海洋文化及流行音樂中心新建工程	鹽埕區 苓雅區	愛台12項建設，為本府重大投資公共建設	109年
7	義享天地開發案	鼓山區	A館國際旅館及商場。 B館電影院、餐廳、辦公室。	109年 111年
8	台鐵高雄機場開發案	鳳山區 苓雅區 前鎮區	文創園區、住宅區	-
9	JOY PLAZA 悅誠廣場	鼓山區	商場、飲食店、辦公室	107年
10	高雄港第七貨櫃中心	小港區	長榮公司將於民國111年之第五貨櫃中心貨櫃、民國112年之第四貨櫃中心運量移轉至第七貨櫃中心	111年 112年
11	高雄港客運專區-港埠旅運中心新建工程	鼓山區	商場、飲食店、辦公室	107年

### 3.2 未來的土地調整

另外，基於都市計畫工業區大多已開闢 8 成以上，可供發展土地極為有限。市府亦積極透過通盤檢討，配合空間發展與產業需求，優先檢視可利用土地因應發展需求，在不影響國土保安前提下，適當檢討變更或擴大城鄉發展地區，新增產業發展所需用地。如表 3-2 所示。

表3-2 近期重大土地開發綜合表

	項 目	區 位	規 劃 內 容	面積(公頃)
新增產業用地	和發產業園區	大寮區	引進產業類型為機械設備製造修配業、金屬製品、電子零組件、運輸工具、電子產品及光學與電力設備。	135.90
	仁武產業園區	仁武區	引進航太和精密製造產業，並可供附近未登記工廠進駐。	73.80
	林園高值化產業園區	林園區	經濟部為推動石化產業高值化政策，辦理園區開發。	4.19
	岡山、燕巢都市計畫農業區	岡山區 燕巢區	配合經濟部為因應台商回流政策釋出之台糖土地。	282.00
新增住商用地	燕巢大學城特定區	燕巢區	配合大專院校設置衍生之住、商與文教活動需求。	201.13
	擴大高雄市主要計畫(甲圍地區)	橋頭區	縫補高雄新市鎮特定區第一期發展區及國立高雄大學鄰近地區細部計畫區等兩大新興發展區間之空間脈絡，劃設住宅區、道路及河道用地。	9.06
新增其他發展用地	興達燃氣電廠	永安區	本案藉擴大天然氣發電，減少空氣污染排放，建立低碳永續及維持區域供電穩定整體需求為目標。	78.60
	前鎮漁港	前鎮區	以現有漁港區水陸域規模進行整建、修建為主，並持續改善漁港整體環境，確保漁港機能及正常營運。	82.82
	嘉華產業輔導專用區	岡山區	將發展密集且已形成產業聚落之岡山嘉興里一帶非都市農業區劃設「嘉華輔導工業園區」，以解決未登記工廠問題。	168.08
	烏林產業輔導專用區	仁武區 烏松區	將發展密集且已形成產業聚落之仁武仁心路兩側非都市農業區劃設「嘉華輔導工業園區」，以解決未登記工廠問題。	109.96
	內門觀光休閒園區	內門區	採分期分區概念，第一期12公頃，第二期200公頃，希冀透過計畫營造適合野生動物棲息之園區，並具有多元教育遊憩機能之場域。	212.00
	小崗山觀光園區	岡山區	採取擴大崗山之眼園區方式設置觀光纜車，以解決道路狹窄不利通行交通問題，並規劃旅館、商店、博物館等觀光纜車屬設施。	10.09
	寶來不老溫泉觀光休閒區	六龜區	以合法化方案輔導業者，經交通部核定劃設之溫泉區及辦理寶來BOT案基地作為計畫範圍，劃設寶來、不老溫泉觀光休閒區，並辦理促進地區觀光環境改善相關作業。	50.87
	左營軍港填築範圍	左營區	辦理左營軍港外海區填築作業。	119.02

### 3.3 重大交通建設

交通為實業之母，無論都市的發展、產業的再生更新、土地的開發，均須交通的配合。高雄市因應重大的開發及土地調整，重大交通建設也陸續推動中，近年內已陸續展現成果，包括鐵路地下化、捷運系統、快速道路、新闢交通幹道等，未來將軌道交通與快速路網串連市區各大生活圈，且連結成熟商圈、公園綠地與交通幹道等，將翻轉高雄都市發展。目前推動的重大道路系統建設如表 3-3 所示。

表 3-3 推動中的重大道路系統建設表

項次	道路		起訖點	長度(km)	階段	經費(億元)	主辦單位 預計完工年
1	新建國道 7 號高速公路		國 10 台 17	23	二階環評	615.5	高公局 116 年
2	國道 10 號里港交流道 至新威大橋新闢道路		里港交流道 新威大橋	18.1	綜合規劃	128.6	公總 115 年
3	台 86 線快速公路向東 延伸至台 3 線		關廟交流道 台 3 線	10.1	可行性研究	99.65	公總 116 年
4	高雄-屏東間東西向第 二條快速公路		台 1 國 3	24	綜合規劃	389.9	公總 119 年
5	新台 17 線	北段	典昌路 德民路	2.1	第一標施工中、 第二標招標中	11.94	本府 109 年
		南段	德民路 南門圓環	5	協調軍方	-	本府
6	高鐵橋下平面道路(台 39 線延伸)		台 28/台 39 市道 186/水管 路	20.98	可行性研究	123.5	交通部
7	國 1 高科交流道東側聯 絡道延伸台 19 甲線		國 1、 台 19 甲	2.9	研議中	-	-

## 肆、道路系統主要課題與改善方向

高雄縣市合併目的在於大幅提升整體區域競爭力，道路系統之建設則影響地方建設及區域經濟發展。高雄市的都市活動，早期主要是沿著臺鐵及省道臺 1 線的脈絡發展，迄今周邊區域均已屬產業及人口密集地區，郊區則受到山川、湖泊等地理條件限制，道路建設發展程度與市區不同，爰各項課題分述如下。

### 4.1 提升市區南北向道路服務水準

本市的都市活動中產業及人口密集地區處於西南側軸帶，南北向的聯外道路主要以國 1 及臺 17 為主，又因國 1 及臺 17 除為市區主要道路外，更為港區、與沿線工業區主要道路聯外道路，大型車流多，常有壅塞情形。

為改善市中心區行車效率，應透過道路拓寬方式或新闢南北向高架道路等方式，增加道路容量，提升市區道路服務水準。

### 4.2 城鄉均衡發展，縮短城鄉行車時間

本市地理特殊性，西側之彌陀、永安、茄萣等濱海地區及東北側山城內門、杉林、美濃...等地區，因受城鄉發展脈絡、或地理環境影響，道路系統發展較為緩慢，欲加快社經發展、縮短城鄉差距，應提升郊區與國道、省道快速公路之聯絡易行性與可及性。

### 4.3 建立區域外環快速道路系統

由於高雄市核心地區與產業發展主軸帶間無環狀快速道路系統，作為國道與市區主要道路間的緩衝，致通過性車流與市中心區車流混行。國道 1 號本屬城際運輸功能，現況則需肩負本市地區性車流，導致國 1 車流龐大常有壅塞情形，故應建立本市環狀快速道路系統，提供區域性車流使用，減少國道車流壓力。

### 4.4 重大開發區應有完善之聯外道路系統

本市進行中的重大建設如：橋頭科學園區、仁武產業園區、和發產業園區等，其周邊道路系統已屬交通繁忙地區，未來產業進駐後，衍生更多旅運求與交通衝擊，爰各大開發區之聯外道路系統，需積極面對並改善。

## 伍、快速道路路網構想

### 5.1 快速路網研擬

基於本市地理特性、產業發展及人口分布趨勢，除闢建可及性高的地區聯絡道路外，仍需持續推動快速道路系統。綜合近年及刻正進行中的主要道路及快速道路系統的規劃，衡酌目的及各項因素，本市道路路網組成的構想如下：

#### 一、以縱橫相錯的國、省道為骨幹

都市交通的順暢，須透過各層級道路良好運作達成，各層級道路均屬重要，本市以國道高速公路及省道系統作為骨幹動脈，串聯各地區主、次要道路及聯絡道路，發揮系統功能。骨幹道路系統如下：

(一)縱(南北)向：臺 17、臺 1、臺 19、國 1、國 7+臺 39、臺 25、臺 29、國 3、臺 3 及臺 27。

(二)橫(東西)向：臺 20、臺 86、臺 28、高科聯絡道延伸、臺 22、高屏二快、國 10、臺 1、臺 88 及臺 17。

#### 二、以環狀系統串聯全區

隨著本市持續擴展，應思考環繞中心區同時具備快速化功能道路系統的確立，不僅限於配合都會區發展腳步，同時加速連結都會區與全市間的活動，使道路系統更趨完善，提供不需經過市中心快速達到目的地的便利性。建議要考慮內、中、外三環系統的建立，如圖 5-1 所示：

(一)內環：臺 17-國 7-國 10-翠華路。

(二)中環：臺 17-臺 29-國 3-臺 22-臺 39(延伸)。

(三)外環：臺 17-國 3-臺 3-臺 86(延伸)。

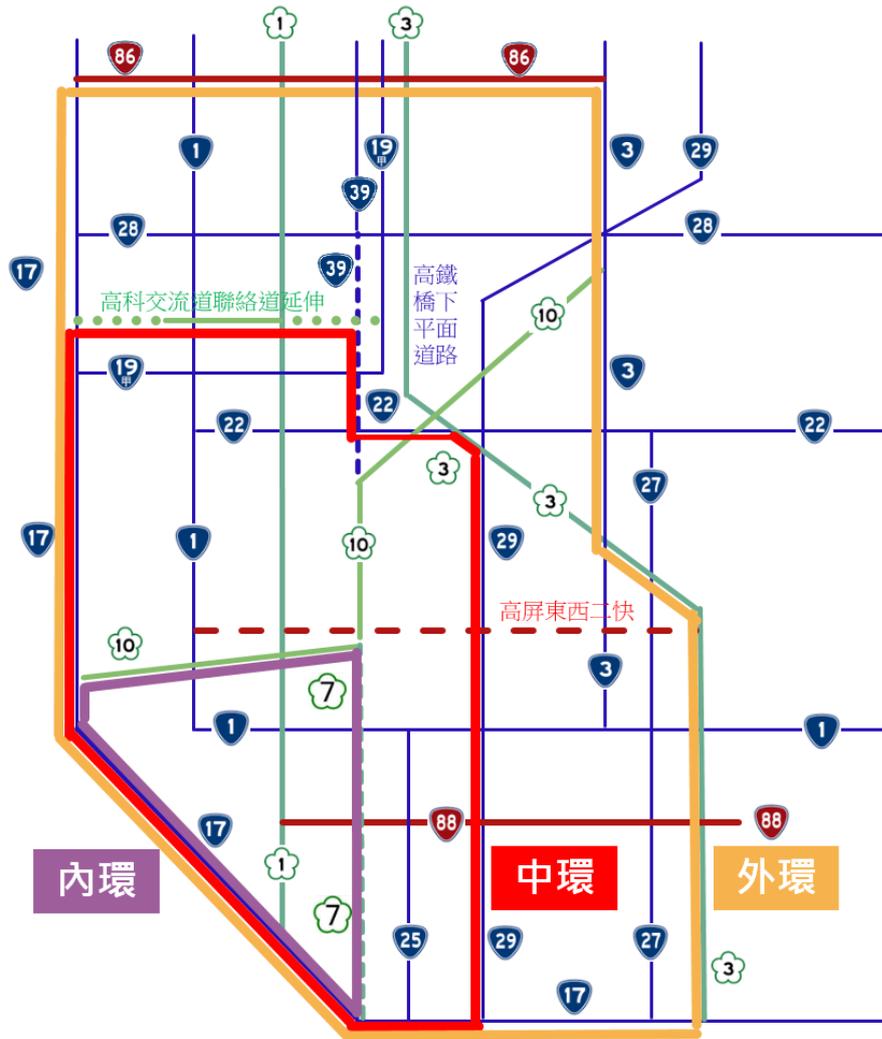


圖 5-1 高雄市快速道路系統構想圖

### 三、串接鏈結，增補快速幹道

以整體快速道路路網骨幹為首要考量，同時因應前瞻基礎建設於城鄉建設希望「提升系統性交通改善功能」以及友善環境，期透過「道路系統整合、串接鏈結」及「打通瓶頸路段」來提升整體國家競爭力等目的，從改善各地交通、救災、緊急醫療、砂石運送、觀光、產業、農產品運銷等面向，補足路網中欠缺或不足部分。

## 5.2 計畫路線推動

本案對於快速道路路網的檢視，以前述背景為基礎，建議未來推動的路線分述如下：

### 一、分散市區南北向車流與產業大型車流，提升運輸效率

#### (一)新闢國道 7 號高速公路：

1. 路線概要：自南星路海往北至仁武國道 10 號止，沿線設置 8 處交流道，約 23 公里。如圖 5-2 所示。



圖 5-2 新闢國道 7 號路線示意圖

2. 效益：

- (1) 紓解現有及未來交通車流：高雄都會區近年及未來將推動之重大建設計畫將更加重市區主要幹道及國 1、國 3、臺 88 等高、快速道路之交通負荷，國 7 完成後，可分擔及紓解該等道路車流，有助紓解國 1 的壅塞，改善國 10、臺 88 線進出國道 1 號回堵現象。
- (2) 新增區域交通孔道：高雄都會區東側區域缺乏南北向高快速道路，國 7 可補足空缺，並沿線地區設置交流道，服務地方民眾方便使用，疏導臨海、大發、林園等臨近工業區及小港機場間龐大的產業車流，改善國道 1 號末端鄰近道路的經常性塞車問題。
- (3) 完整內環快速道路網：國 7 與國 1、國 3、臺 88 與臺 17 串聯形成都會區快速環狀路網系統，提供高、快速道路間交通轉換服務。

## 二、 均衡城鄉發展，縮短城鄉行車時間

### (一) 闢建高屏東西向第二條快速道路

1. 路線概要：西起左營區臺 1 線高鐵路口，東至屏東縣長治鄉國 3 側車道與神農東路口，路線全長約 23.3 公里。如圖 5-3 所示。



圖 5-3 新闢高屏東西向快速公路路線示意圖

### 2. 效益：

- (1) 分散車流、紓解交通：提供高屏間東西向直捷的快速道路服務，分散紓解主要幹道臺 1、臺 88 線的經常性壅塞問題，減輕五甲系統交流道的交通負荷。
- (2) 健全路網功能：新增國道 10 號與臺 1 道中間往來高雄都會區與屏東市周邊運輸走廊的交通孔道，作為區域主要快速道路的運輸功能，提升高屏運輸廊帶的運輸效能。
- (3) 增加聯結國 1、國 3、國 7 及國 10、臺 1、臺 29 等高快速道路的可及性，促進大樹、鳥松及屏東市、九如...等地區的發展。

### (二) 臺 86 線快速公路延伸至臺 3

1. 路線概要：自國道 3 號關廟交流道至臺 3 號省道，約 10.1 公里。如圖 5-4 所示。

2. 效益：

(1) 提升區域聯絡效能，補足本市旗山地區與台南關廟間所缺乏的高快速道路網，健全都會區北外環快速道路的功能，改善台南關廟至本市內門、旗山等地區的交通服務，提升區域的聯絡效能。

(2) 強化內門、旗山地區道路系統，縮短緊急醫療、國防、搶災救災的行車時間，並提高觀光遊憩的吸引力，促進地區發展。

(3) 與臺 86、臺 3、國 3 及台 17 構成本市的外環快速道路系統，便於道路間的交通轉換，提升區域的運輸效能。

### (三) 新闢國道 10 號至新威大橋道路

1. 路線概要：以國道 10 號里港交流道匝道終點為起點，往東至新威大橋，約 18.1 公里。如圖 5-4 所示。

2. 效益：

(1) 因應六龜、茂林等地區的快速通行需求，縮短緊急醫療、國防、搶災救災的行車時間，提供該等地區民眾快速往來高鐵及西部地區的功能，縮短山城居民對外交通時間。

(2) 強化山城南側地區骨幹道路功能，並分擔或替代現有省道台 28 線的聯外道路功能，強化路網普及度，提供運輸農產品運輸效率，並提高觀光遊憩的吸引力，促進地區發展。

### (四) 高科聯絡道東西向延伸

1. 路線概要：高雄科學園區中山高聯絡道往西延伸銜接至臺 17 線、往東至臺 19 甲，合計約 6.0 公里。如圖 5-4 所示。

2. 效益：

(1) 因應彌陀、永安、茄萣等濱海地區及阿蓮地區快速聯接高速公路的運輸需求，改善救災、緊急醫療、漁產品運銷運輸等面向，亦回應該等地區快速可及高鐵的交通需求。

(2) 新闢後可銜臺 17、臺 39 串聯形成都會中環快速道路系統，健全強化道路系統的交通轉換效率。



圖 5-4 臺 86 線快速公路延伸至臺 3、新闢國道 10 號至新威大橋道路及高科聯絡道東西向延伸路線示意圖

### 三、強化環狀道路系統，快速串聯全市

#### (一)增闢濱海快速公路(新臺 17 道路)

1. 路線概要：北起橋頭區典昌路、南至左營區南門圓環止，約 7.1 公里。



圖 5-5 增闢濱海快速公路(新臺 17 道路)路線示意圖

## 2. 效益：

- (1) 將臺 17 線截彎取直，避開左楠人口密集地區及高鐵左營站區，藉由交通分流將中、長程車流，引導至新臺 17 線，減少通過性車輛穿越既有市區所帶來影響道路服務機能的交通衝擊。
- (2) 因應左營地區因高鐵站區、捷運、世界運動會主場館...等重大建設陸續完工營運後成為北高雄重要旅次吸引點所衍生車流，增闢濱海快速公路有助於新增交通車流的服務。
- (3) 藉由新臺 17 線高雄外環線的開闢，強化環線聯外道路的客貨運輸功能，同時分擔國 1 號及省臺 1 等南北向聯外道路的車流，提升提昇地區道路服務水準與效益。

## (二)臺 29 拓寬

1. 概要:本市東部自那瑪夏至林園的南北向道路，視地區發展逐步拓寬。目前行經數個發展中的工業區有迫切拓寬需求。如圖 6-6 所示。



圖 6-6 臺 29 優先拓寬路段示意圖

## 2. 效益：

- (1) 臺 29 為本市東側南北向骨幹道路，串連國 10、臺 88 及高屏二快等已完成或推動中的快速道路，拓寬後提升道路容量及行車速度，有助於銜接該等快速道路機動性。
- (2) 因應地區發展交通需求：近年經濟部大發工業區及本市和發產業園區持續發展，臺 88 大發交流道及周邊於尖峰時段常態性壅塞已影響園區聯外交通，加上林園工業區及中油高值化產業園區發展需求，拓寬臺 29 實有需求。
- (3) 此外，臺 29 拓寬後，可提升道路容量與運輸效率，強化因都會區內、外環線系統間距離較遠所導致區域車流疏散與轉換問題。

## 四、重大開發區周邊道路系統重整

### (一)新闢橋頭科學園區聯外道路(臺 39 線延伸)

1. 路線概要：北起臺 28、南至仁武水管路止，約 21 公里。如圖 5-7。

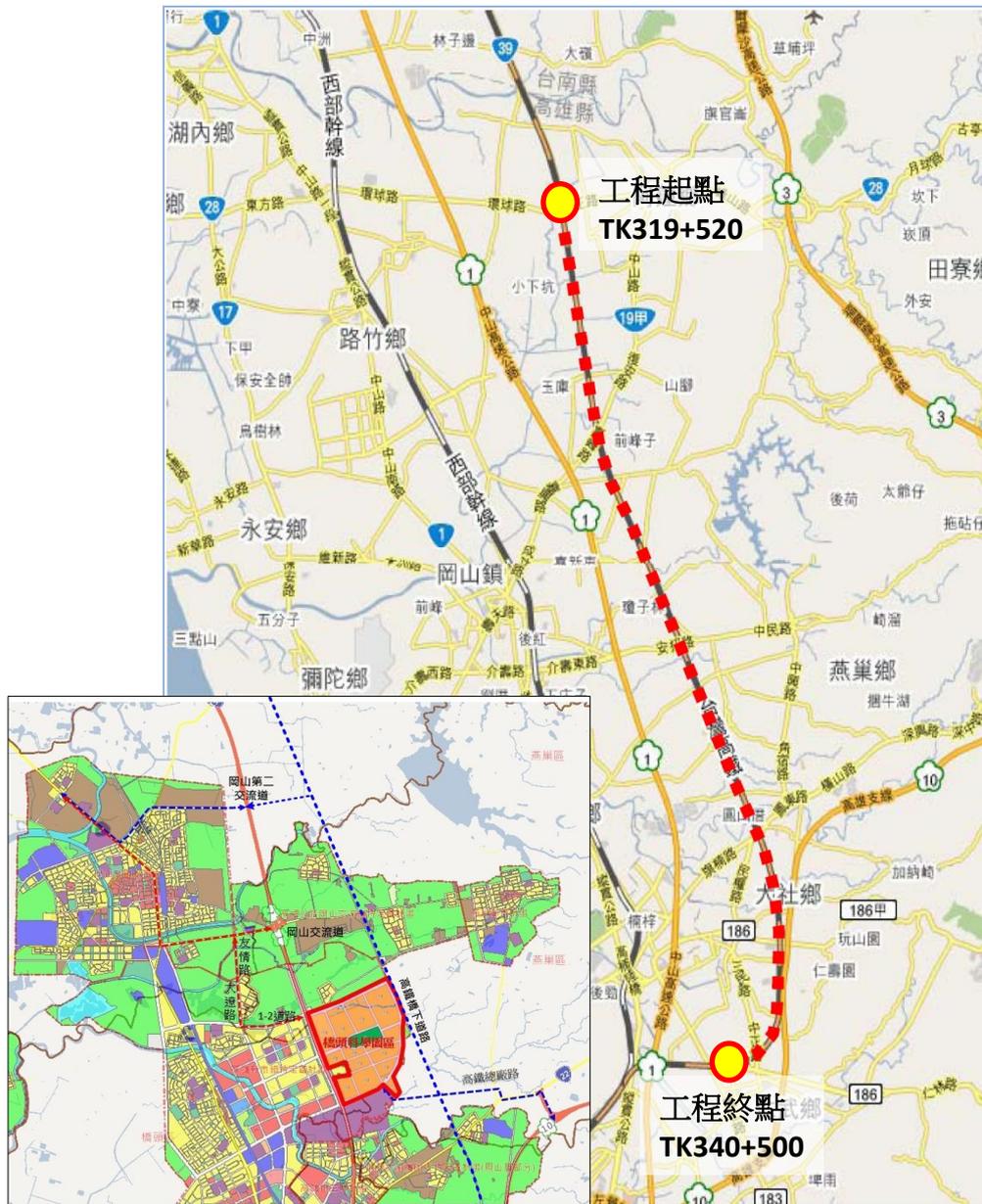


圖 5-7 新闢橋頭科學園區聯外快速道路(臺 39 延伸)示意圖

## 2. 效益：

- (1) 藉由臺 39 延伸線的開闢，作為橋頭科學園區未來的聯外主要幹道，避免短期聯外系統中車流須匯入已相當擁擠的國 1 號及省臺 1 等道路，提升運輸系統的整體效益。
- (2) 因應岡山、橋頭、燕巢地區的發展、橋頭科學園區、岡山第二個交流道等重大建設陸續推動，臺 39 延伸道路可減緩所衍生的交通量對周圍道路帶來的交通衝擊，藉以提昇地區道路服務水準。

(3)透過臺 39 道路的延伸，強化中環聯外道路的運輸功能，將岡山東側及北橋頭地區的貨運車流，引導至臺 39 線，減少車輛穿越岡山市區影響道路服務機能，強化環狀道路系統功能。

## (二)高雄港洲際貨櫃中心聯外交通改善計畫

### 1. 進行中改善計畫：如圖 5-8 所示

(1)南星路車道拓寬及安全提升改善計畫：朝打通丹山一路銜接南星路西側貨櫃車專用道，作為港區車輛行駛動線。

(2)臺 17 線銜接國道 1 號分流計畫：評估分流動線有 2。



圖 5-8 高雄港洲際貨櫃中心聯外交通改善示意圖

### 2. 效益：

(1)因應國道 7 號受環評因素影響而導致計畫遲延，面對高雄港洲際貨櫃中心聯外運輸需求，進行規劃各項交通改善措施，以減輕第七貨櫃中心未來營運對周邊交通衝擊。

(2)道路拓寬及調整貨櫃車動線，適度改善高雄港區及小港工業區周邊的交通紊亂。

3. 為利高雄港及高雄都會區整體發展，持續積極推動國道 7 號相關作業，滿足高雄港洲際貨櫃中心聯外運輸需求。

綜合以上有關未來推動路線的建議，個別路線的位置整理如圖 5-9 所示：

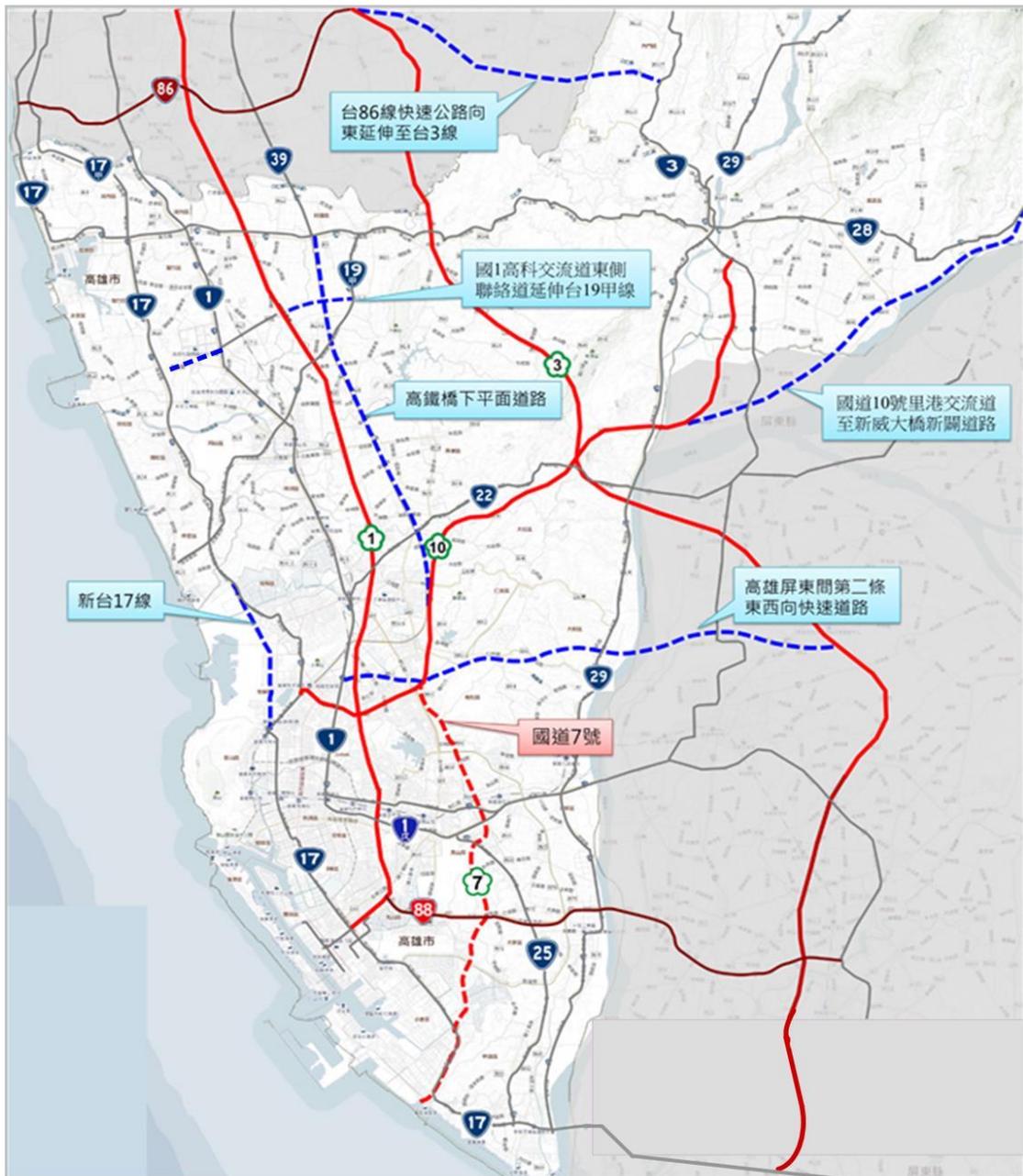


圖 5-9 未來推動快速道路路線圖

### 5.3 優先路線研析

綜合前述相關路網及未來推動路線的研擬，衡諸對既有道路瓶頸路段的改善、地區影響層面及重大建設的推動期程...等，建議優先推動路線如下：

- 一、新闢國道 7 號高速公路

基於國道 1 號自岡山交流道以南至末端連接小港工業區與高雄港區路段，因交通量過大導致主線產生嚴重的瓶頸，同時也衍生交流道周邊聯絡道路的常態性壅塞問題，對市區影響的層面龐大，而高雄港貨櫃中心的興建期程逐日推展，營運後車流的增加可以預期，南北向聯外交通的分流刻不容緩，國道 7 號高速公路的興建應儘速推動，以減輕第七貨櫃中心未來營運對周邊交通衝擊。

## 二、增闢新濱海快速公路(新臺 17)

臺 17 為環狀道路系統的部分，同時也是都會區南北聯外的主要道路之一，現有路線經過人口密集的楠梓社區及重要的客運樞紐高鐵左營站區，現尖峰已呈現車流緩慢、交通效率不彰現象，有迫切改善的需求。將臺 17 線截彎取直，避開現有人口稠密、交通密集地區，強化環線聯外道路的客貨運輸功能，分擔國 1 號及省臺 1 等聯外道路的交通負荷，提升運輸系統效益。

## 三、新闢高鐵橋下道路(臺 39 延伸)

橋頭科學園區開發計畫正如火如荼進行，短期聯外需透過 186 市道銜接南北向國道 1 號及臺 1 省道，對該 2 道路雪上加霜，長久之計仍須另闢南北向快速道路來分攤車流，同時避開車輛穿越岡山市區影響道路服務機能。

本延伸線往北可連繫未來岡山第二交流道及銜接既有臺 39 線，往南可連接國 10 而連通國 3 及未來的國 7，成為南北向重要聯外道路，同時強化中環聯外道路運輸功能，減緩橋頭科學園區及岡山東側發展所衍生交通量帶來的衝擊，對於國 1 及臺 1 交通紓解及橋頭科學園區發展均有相當助益。

## 四、新闢高屏東西向快速道路

連繫高雄與屏東間的運輸廊帶，是東西向最密集的旅運需求帶，現今的道路系統，不是路程遙遠，就是行經高密度居住與產業廊帶地區，均無法快速疏運，運輸效率欠佳，實有快速旅運的迫切需要。新闢高屏東西向第二條快速道路為國 10 與臺 88 兩條高快速道路之間，提供高屏間東西向直捷的快速道路服務，可分擔臺 1、臺 88 線的經常性壅塞問題。

## 五、臺 86 線快速公路往東延伸至臺 3

改善台南市區至本市內門、旗山等地區的交通服務，提升區域的聯絡效能，強化內門、旗山地區道路系統，提升觀光效益促進地方經濟發展外，兼

具國防與防救災之功能，並與臺 86、臺 3、國 3 及台 17 構成本市的外環快速道路系統，提升區域的運輸效能。

## 六、新闢國道 10 號至新威大橋道路

為改善六龜、茂林等地區居民快速聯外通行需求，並縮短緊急醫療、搶災救災的行車時間，提供該等地區居民快速往返高鐵及市中心區，縮短山城居民對外交通時間。

強化山城南側地區骨幹道路功能，並分擔或替代現有省道台 28 線，強化交通路網，提高運輸農產品運輸效率，並提高觀光遊憩的吸引力，促進地方發展。

## 陸、結論與建議

### 6.1 結論

- 一、為促進高雄都會區的健全發展，誘導人口及土地利用的合理分布，提升道路交通的運輸效率，本府曾完成整體快速道路網規劃，並在縣市合併後進行快速道路路網建設計畫的規劃，持續構建本市的高快速道路系統，在因應社會經濟情況的快速變遷，仍需適時檢討與調整。
- 二、從社會經濟發展角度，快速道路建設有其需要：
  - (一)高度發展地區，日趨壅塞的交通狀況需要快速層級道路紓解。
  - (二)山城九區及濱海地區，需要快速道路拉近城鄉差距。
  - (三)都市外溢現象正在進展中，需有快速道減少旅行時間。
  - (四)全市各區空間特色定位顯著，需要可靠快速的交通系統來深化各生活圈機能，強化彼此的分工鏈結。
- 三、綜觀歷年有關快速道路系統的規劃推動，歷經多年多次的規劃推動，基於改善道路系統的運輸效能、提升都市競爭力的背景下，路線方案大多能夠反映社經長期發展的需要，惟尚未達到系統興建完成及預期功能的充分發揮。
- 四、本次高速路網的再檢討，考量重新定位道路的功能與層級、因應重大建設所衍生車流量、透過交通分流提升運輸系統效益及帶動地區發展等目的，衡酌都市景觀的需求、工程界面難易及路網銜接等限制，以縱橫相錯的國、省道路為骨幹，環狀系統串聯全區，並增補快速幹道作為鍊結等，作為本市快速道路路網的構想，需要持續推動的路線如下：

(一)都紓解瓶頸，提升運輸效率。包括：

1. 新闢國道 7 號高速公路：建自小港南星路往北至仁武國道 10 號止，沿線設置七處交流道，約 23 公里。
2. 新闢高屏東西向快速道路：西起左營區臺 1 線高鐵路口，東至屏東縣長治鄉國 3 側車道與神農東路口，路線全長約 23.3 公里。

(二)串接鍊結，彌平城鄉差距。包括：

1. 臺 86 快速公路往東延伸至臺 3：自關廟交流道至臺 3，約 10.1 公里。
2. 新闢國道 10 號至新威大橋道路：以國道 10 號里港交流道匝道終點為起點，往東至新威大橋，約 18.1 公里。
3. 高科聯絡道東西向延伸：高雄科學園區中山高聯絡道往西延伸銜接至臺 17 線、國 1 高科交流道往東西至臺 19 甲，合計約 6.0 公里。

(三)強化環狀道路，串聯全區。包括：

1. 增闢濱海快速公路(新臺 17)：北起橋頭區典昌路、南至左營區南門圓環止，約 7.1 公里。
2. 臺 29 拓寬：視高快速道路闢建時程或地區發展需要，分段拓寬，強化環狀路網功能。優先拓寬臺 86 與大發工業區路段。

(四)重大建設周邊道路系統重整。包括：

1. 新闢橋頭科學園區聯外快速道路：增闢高鐵橋下道路(臺 39 延伸)，北起臺 28、南至仁武水管路止，約 21 公里。
2. 高雄港洲際貨櫃中心聯外交通改善計畫：南星路車道拓寬及安全提升改善計畫、臺 17 線銜接國道 1 號分流計畫。

## 6.2 建議

一、高快速道路發展面臨永續發展(環境保護)、景觀問題、土地取得、經費編列...等問題，推動較困難，但基於都市長遠發展與道路系統功能完整，仍須推動。

二、衡諸對道路瓶頸路段的改善、地區發展需要及重大建設的推動期程...等，應該優先推動下列路線：

(一)新闢國道 7 號高速公路。

(二)增闢新臺 17 道路。

(三)新闢橋頭科學園區聯外快速道路(臺 39 延伸)。

- (四)新闢高屏東西向快速道路。
- (五)臺 86 線快速公路路往東延伸至臺 3。
- (六)新闢國道 10 號至新威大橋道路。