



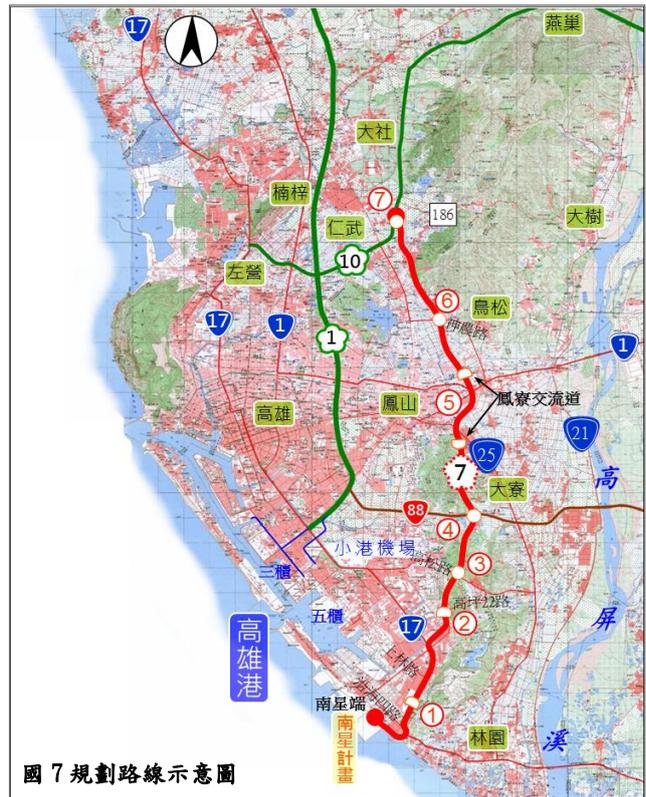
## 國道 7 號高雄路段計畫推動必要性

### 壹、前言

交通部為有效解決高雄都會區域際及都會交通壅塞問題，配合高雄港、市未來發展藍圖，並提升高雄港營運績效及競爭力，於 96 年 2 月啟動國道 7 號高雄路段計畫(以下簡稱國 7)，可行性研究報告於 99 年 3 月 19 日奉行政院核定，繼續辦理環評及綜合規劃作業。

本計畫建議路廊自高雄市南星路起，向北沿臨海工業區，經小港、鳳山、大寮、鳥松區後，於高雄市仁武區銜接國道 10 號，全長約 23 公里(請詳右圖)。並於沿線地區之主要幹道設置交流道以服務地方民眾使用本道路，另於台 88 線及國 10 仁武交流道設置系統交流道，提供高、快速公路間快速車流轉換，建構完整高、快速路網系統。

本計畫依行政院環保署 102 年 8 月 30 日第 242 次環評審查委員會結論，進入第二階段環境影響評估作業，目前正依相關規定積極辦理中，待二階環評調查評估作業完成，再將成果報告提請環保署審查。



國 7 規劃路線示意圖

### 貳、國 7 興建的必要性

#### 一、配合高雄港、市未來發展藍圖需要

- (一)國 7 為「高雄海空經貿城整體發展綱要計畫」之首要交通建設計畫——「高雄海空經貿城整體發展綱要計畫」係行政院依據「愛台 12 建設」總體計畫，選定「高雄港市再生」為優先建設重要項目，內含 34 項執行計畫，預計投入經費達約 3 千億元。希望藉由本綱要計畫之執行，利用高雄港海運樞紐地理優勢，吸引製造、運籌等產業在高雄地區設立國際發貨中心或營運總部，降低物流運輸成本，進而發展高雄都會地區為南部經貿火車頭。本計畫為綱要計畫中各項執行計畫之重要聯外道路，並可分擔另一主要幹道——國 1 之交通車流，與國 1、國 3、國 10、台 88 形成完整之高快速公路系



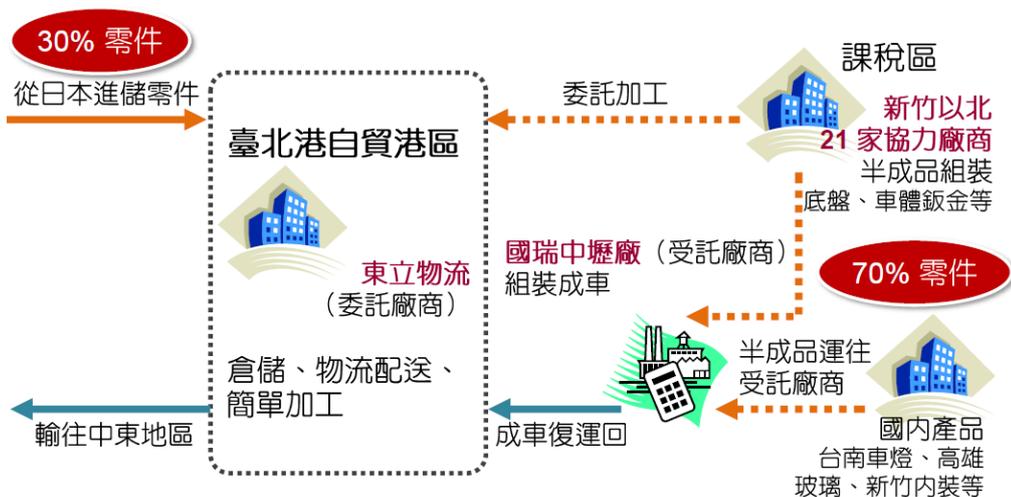
統，故綱要計畫中將本計畫列為未來應加速推動之交通建設計畫之首位。



「高雄海空經貿城整體發展綱要計畫」與國 7 計畫關係圖

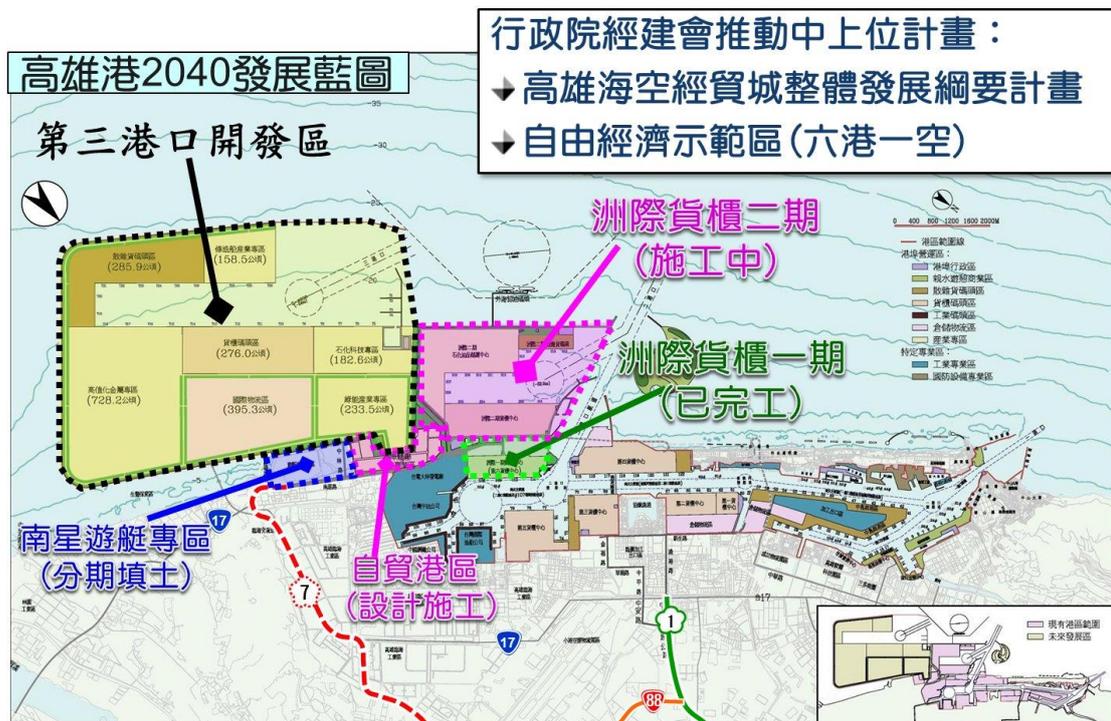
(二)國 7 為「自由經濟示範區規劃方案」之重要聯外運輸骨幹計畫—行政院 102 年 12 月通過「自由經濟示範區規劃方案」，選定包含高雄港在內的 6 港 1 空 1 生技園區為第 1 階段實體示範區。高雄港為我國最大之國際港埠，發展自貿港區除可結合地理區位特性及優勢條件外，透過「前店後廠」概念聯合周圍多功能經貿園區及加工出口區等物流產業，朝向物流服務型、商業貿易型及簡易加值之物流運籌為發展主軸，未來配合高雄港洲際貨櫃中心計畫、海空雙港進行整合規劃，作為相關產業發展腹地，將可充分發揮經濟加乘效益。本計畫路線直接進入港區，可提供便捷的交通聯外服務，將「前店後廠」優勢充分發揮。

前店後廠概念說明 (資料來源：臺灣港務股份有限公司)





(三)為洲際貨櫃計畫二期、南星計畫及未來第三港口開發區之主要聯外道路計畫—鄰近之「高雄港洲際貨櫃中心計畫」及「南星土地開發計畫」均將以國7作為主要聯外道路(詳下圖)，且配合港區發展，未來規劃構想中之第三港口開發區亦以國7為直接服務運輸之道路。上述「高雄港洲際貨櫃中心計畫」及「南星土地開發計畫」(第1期)環境影響評估成果均已獲環保署審查同意，若本計畫未能配合儘速推動，屆時產生之龐大貨櫃運輸車流，將造成鄰近主要進出道路及國1高雄都會區路段更為壅塞，勢必使各計畫無法達成預期成效，並嚴重影響沿線民眾行車權益，有礙國家及地方整體發展。



以國7為主要聯外道路之相關計畫位置示意圖

綜上可知，國7實為配合高雄港、市未來發展藍圖需要之重要交通運輸骨幹計畫。

## 二、深具經濟效益

- (一)經濟效益高—本計畫經估算之益本比(B/C ratio)達 2.01，由總體經濟觀點評量計畫所耗費之資源成本與所創造之經濟價值而言，深具經濟效益。
- (二)促進地方經濟繁榮發展—本計畫完工後，可便利區域往來交通，帶動地方經濟發展。



- (三)改善個人及家戶經濟—本計畫可配合地方政府都市計畫規劃及周邊土地發展，個人增加就業機會及家戶收入，同時沿線土地利用價值亦隨交通及其他建設及開發計畫而提高。

### 三、促進社會公義

- (一)均衡城鄉發展—國 7 行經地區屬高雄市潛力發展區域，如大寮、烏松、仁武等區，可帶動沿線地區交通運輸、經貿活動、土地利用等各項發展，有利高雄市城鄉均衡，使高雄都會區腹地向東延伸，奠定未來城市持續發展的利基。
- (二)確保民眾行車安全—國 7 完成後，可將鄰近港區及工業區大型貨櫃車直接引上國 7 行駛，避免重車行經市區繞行後再上國 1 或台 88 聯外運輸貨物，可大幅改善市區道路交通壅塞、空氣污染及保障民眾行車安全。
- (三)提供緊急醫療救援—高雄都會區東側區域缺乏南北向高快速公路，國 7 正可補足空缺，並與國 1、國 3 及台 88 線串聯形成高、快速路網系統，提供沿線民眾緊急醫療救援服務，以保障地方民眾生命安全。

### 四、改善交通效益

- (一)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形加重市區主要幹道及國 1、國 3、台 88 等高、快速公路之交通負荷，國 7 完成後，可分擔及紓解上述道路之交通車流，有助改善高雄港、市整體交通運輸效能。
- (二)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公路，國 7 正可補足空缺，於沿線地區主要幹道設置交流道，服務地方民眾方便使用國 7，並與國 1、國 3 及台 88 線串聯形成高、快速路網系統，提供路網間快速轉換服務。
- (三)提供高、快速公路網服務—國 7 可與國 1、國 3 及台 88 線串聯形成高、快速路網系統，設置系統交流道，提供直接快速的高、快速公路間的交通轉換服務，節省行車時間及油耗成本。

### 五、提升環保效益

- (一)兼顧環境保護及經濟發展—國 7 計畫雖有助於國家經濟、地方經貿，甚至是家戶、個人收入之改善提升，惟仍致力於各項環保議題之改善，研擬因應的環保對策措施，儘量將對環境生態之影響降至最低，希望兼顧環境保護及經濟發展。



- (二)改善高雄都會區空氣品質—國 7 完成後，預期可改善紓解相關市區道路及高快速公路交通壅塞狀況，減少車輛停等所產生之廢氣，整體而言，有助於改善高雄都會區空氣品質。

## **參、結論**

### **一、本計畫深具興建必要性，應儘速推動**

本計畫經交通部指示請國工局辦理可行性研究，奉行政院核定續辦理綜合規劃，均評估認為可彌補高雄都會區東側廊帶高(快)速公路路網之不足，促進地區均衡發展，並兼顧未來路網向北延伸銜接國 1 或國 3 之彈性，可建構南部都會區更完整之高(快)速公路網，確有其必要性。對於鄰近之「高雄港洲際貨櫃中心」、「高雄多功能經貿園區」、「南星土地開發」以及行政院研議之「自由經濟示範區」等新興計畫之推動，均可利用已規劃之國 7 作為主要聯外道路，並藉由紓解國 1 之交通而提升整體運輸效益，有效改善高雄港、市整體交通運輸效能。同時，無論就社會、經濟、交通、環保等各層面而言，均極具效益，故本計畫應儘速推動。

### **二、依規定辦理環評程序，釐清對環境之影響衝擊並研擬妥適對策**

本計畫秉持重大公共建設計畫一向嚴謹的作業程序，於第二階段環境影響評估作業，將以科學方法及專家學者意見詳予評估並研擬妥適對策，完成評估報告，提報環保署審查。

### **三、加強與沿線居民及民間團體溝通協調，開創多贏局面**

本案雖有興建的必要性及效益，對於環境的影響衝擊及對策也研擬了因應方案，送交環保署審查，交通部將持續對民眾疑慮的問題再深入瞭解，加強適時溝通說明，希望能儘量化解民眾疑慮，以利計畫順利推動，國道 7 號早日興建完成，嘉惠地方繁榮發展。