

# 國道 7 號高雄路段計畫

## 問答集



交通部高速公路局

---

中華民國 110 年 3 月



## 國道 7 號高雄路段計畫問答集

### 目 錄

- Q1：國道 7 號高雄路段計畫是甚麼？.....1
- Q2：闢建國道 7 號高雄路段計畫的必要性為何？.....2
- Q3：有人擔心國 7 興建系統交流道銜接台 88，會使台 88 五甲系統更壅塞，真的嗎？.....3
- Q4：國 1 高雄段車流大且重車多，國 7 如何能達到舒緩國 1 車流量的預期效果？.....3
- Q5：國道 7 號是否成為貨櫃車專用道？.....5
- Q6：國 7 沿途設置幾處交流道，是否符合都會區交通運輸需求？.....5
- Q7：關於國道 7 號銜接國道 10 號後是否再向北延伸至國 1 或國 3？.....6
- Q8：如果國 7 推動受阻，對高雄都會區發展及交通有何影響？.....7
- Q9：國 7 除現行規劃路線外，是否評估其他替代方案？.....8
- Q10：可否以類似五楊高架拓寬方式，全面拓寬改善國道 1 號高雄路段交通？.....9
- Q11：國 7 如改沿高屏溪堤岸而行銜接國 3 是否可行？.....10
- Q12：國 7 如改經都會區西側濱海地區之台 17 高架是否可行？.....11
- Q13：有人說國 7 高架道路基樁會阻礙區域排水，國 7 是否會惡化高雄地區淹水？.....11
- Q14：國 7 路線是否經過鳳山丘陵及駱駝山，而影響當地猛禽夜棲地之自然生態？.....12
- Q15：國 7 路線是否經過鳳鼻頭國定史前遺址，而影響國家重要文化資產？.....12
- Q16：高雄歷來空氣品質不佳，國 7 計畫道路之空污及噪音防制改善



|  |    |
|--|----|
| 對策為何?  | 13 |
| Q17: 烏松區有一疑似泥火山位於興農巷南側，近年多次噴發泥漿，國<br>7 高架橋鄰近路段是否有安全疑慮? | 14 |
| Q18: 經費龐大的國道 7 號計畫會有經濟效益嗎?                             | 15 |
| Q19: 建設國道 7 號會不會影響國家財政?                                | 15 |
| Q20: 國 7 興建經費過高，是否造成高雄市政府日益拮据之財政負擔?                    | 15 |
| Q21: 國 7 建設費 7 百多億元可不可移做高雄地區其他建設或發展用?                  | 15 |
| Q22: 國 7 總經費達 7 百多億元(包含用地及工程費)，換算每公里造<br>價是否過高?        | 16 |
| Q23: 國 7 計畫有沒有辦理地方說明會和當地民眾溝通?                          | 16 |
| Q24: 當地民意對於國 7 開發案贊成與反對比率如何?                           | 17 |
| Q25: 國 7 高架橋下空間可以提供地方利用嗎?                              | 18 |
| Q26: 國 7 是否經過活動斷層?                                     | 18 |
| Q27: 國 7 是否經過環境地質敏感地區?                                 | 18 |
| Q28: 國 7 是否經過土壤液化潛勢區?                                  | 18 |
| Q29: 國 7 興建對沿線居民健康之影響為何?                               | 18 |
| Q30: 國 7 使用私人土地，對土地所有權人之權益保障為何?                        | 19 |
| Q31: 國 7 使用私人土地，如何補償?                                  | 19 |
| Q32: 對於被徵收土地之私人地主，是否可以請求以地易地方式辦理?                      | 19 |
| Q33: 工程用地除了一般徵收跟買賣之外，可不可以用整體開發辦理?                      | 20 |



|   |    |
|---|----|
| Q34：價購或徵收剩餘之畸零土地如何處理?.....                                | 20 |
| Q35：高雄捷運小港林園線與國道 7 號均沿台 17(沿海二路、三路)布<br>設，二計畫是否產生抵觸?..... | 20 |
| Q36：高雄捷運黃線與國道 7 號橫交，是否產生抵觸?.....                          | 21 |
| Q37：高雄-屏東間東西向第 2 條快速公路計畫與國道 7 號關係?.....                   | 22 |
| Q38：高鐵橋下道路計畫與國道 7 號關係?.....                               | 22 |
| Q39：高雄港第三、五貨櫃與洲際貨櫃中心間將設置貨櫃車專用道，請<br>問其與國道 7 號關係為何?.....   | 23 |
| Q40：為何未採用臨海工業區與鳳山丘陵廊帶之山邊路方案?.....                         | 23 |
| Q41：國道 7 號興建對於車輛分流、改善高雄地區空氣品質有何助益?<br>.....               | 24 |

Q1：國道 7 號高雄路段計畫是甚麼？

A1：交通部為因應國家整體建設發展需要，解決高雄都會內及城際間交通運輸問題，並有效改善高雄港聯外運輸效率，降低運輸成本，以提升高雄港的營運績效及競爭力，於 96 年辦理「高雄港東側聯外高(快)速公路可行性研究」，由高雄港區內起直接新闢經由高雄都會區東側之符合國道標準之公路。可行性研究成果奉行政院 99. 3. 19 核復原則同意，並請交通部積極辦理環評及綜合規劃作業，計畫定名為「國道 7 號高雄路段」。路線自南星路北行至仁武銜接國 10，長約 23 公里，所經行政轄區包括：高雄市小港區、林園區、大寮區、鳳山區、鳥松區、仁武區及大社區等，可串連國 1、國 10 及台 88，建立高雄都會區完整高快速路網，強化整體運輸功效，並提供高雄市、港及高雄機場另一快捷聯外運輸幹道，有效提升聯外運輸效率。



國道 7 號高雄路段計畫路廊位置示意圖



## Q2：闢建國道 7 號高雄路段計畫的必要性為何？

A2：(一)配合高雄港、市未來發展藍圖需要

1. 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。
2. 為「自由經濟示範區規劃方案」之重要聯外運輸骨幹計畫。
3. 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。

(二)深具經濟效益

1. 經濟效益高—本計畫經估算之益本比(B/C ratio)達 1.09，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，具經濟效益。
2. 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。
3. 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

1. 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、鳥松、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。
2. 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。
3. 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

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，有助改善高雄市整體交通狀況。
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。

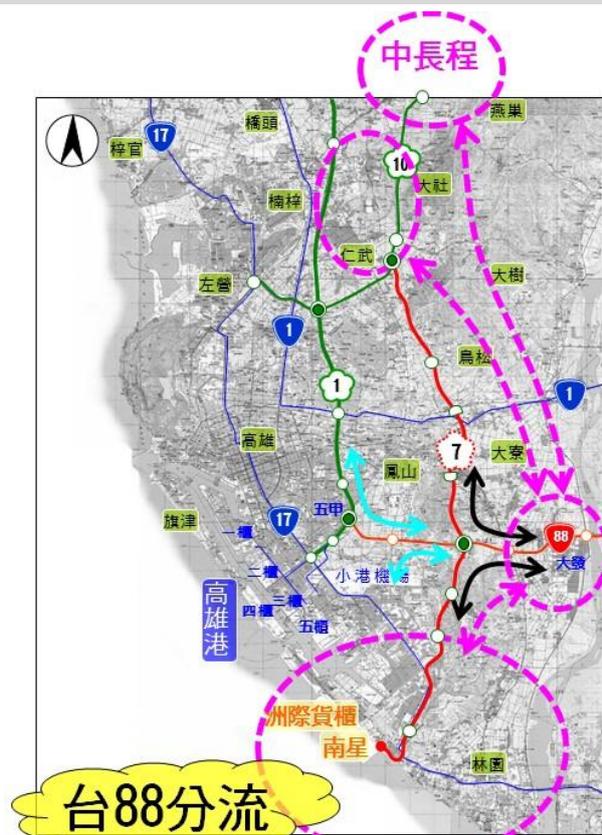
3. 提供高、快速公路網服務—國 7 可與國 1、國 3 及台 88 線串聯形成高、快速路網系統，設置系統交流道，提供直接快速的高、快速公路間的交通轉換服務，節省行車時間及油耗成本。

(五)提升環保效益

1. 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。
2. 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。

Q3：有人擔心國 7 興建系統交流道銜接台 88，會使台 88 五甲系統更壅塞，真的嗎？

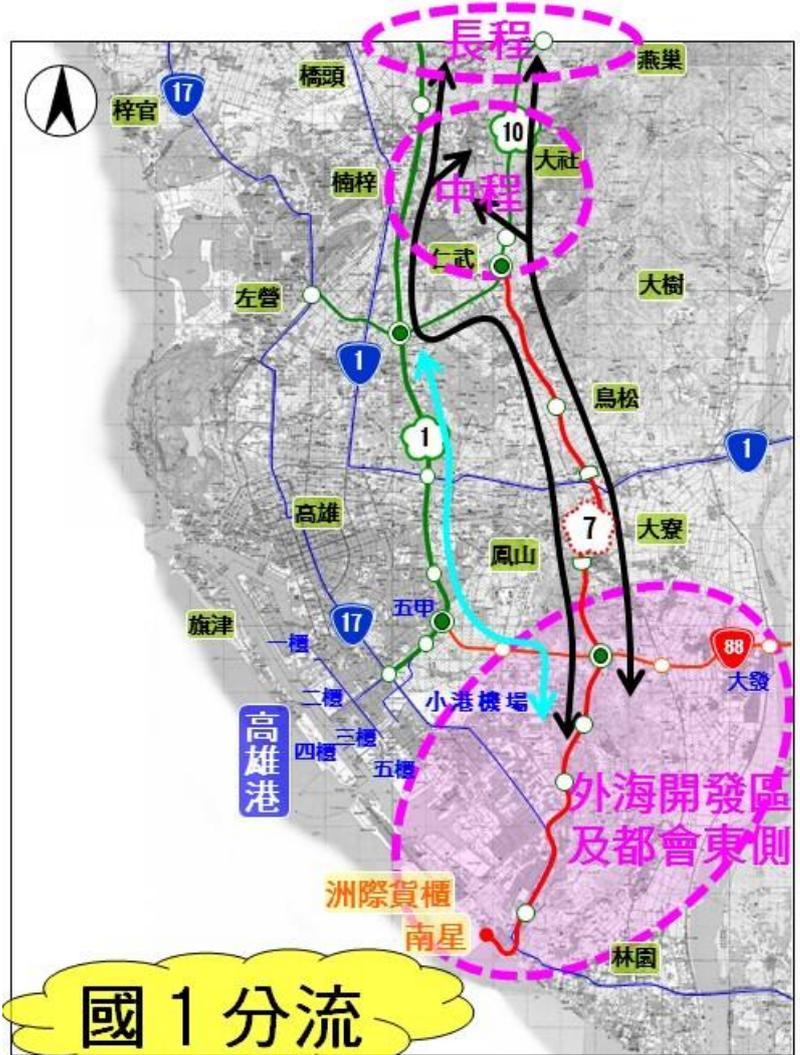
A3：國 7 規劃路線位於高雄都會區東側，可提供小港、大寮、鳳山、林園及新園等地區，以及大發、屏東地區藉由台 88 線往來高雄港區及北高雄的車流，提前於國道 7 號與台 88 銜接處之大寮系統交流道進行分匯流之轉換，減輕五甲系統交流道之交通負荷，並紓解台 88 五甲-鳳山-大寮路段之壅塞。



計畫道路興闢前後高雄-屏東間車流動線示意圖

Q4：國 1 高雄段車流大且重車多，國 7 如何能達到舒緩國 1 車流量的預期效果？

A4：就區位而言，高雄港舊開發區及都會區西側交通仍以國 1 為主要聯外孔道，而國道 7 號基於分流策略，可就近提供高雄港新開發區如洲際貨櫃中心及南星計畫等重大經建計畫區、臨海、林園工業區及屏東地區之重型車輛直接之服務，使原使用國道 1 號往返中北部、楠梓、大社、仁武等工業區，未來將轉移至國道 7 號，避免其須繞行市區道路影響居民生活及行車安全。依交通分析結果，可轉移原使用國道 1 號之聯結車旅次約 17~42%(相對於無國 7 情境下)，整體交通量減少約 11~23%，改善國道 1 號高雄都會區市區路段之壅塞與提升地區主要幹道服務水準，同時配合沿線交流道之設置，可提供都會區東側之林園、小港、大寮、鳳山、鳥松、大樹、仁武等地區便捷快速之聯外公路運輸服務，對於上述地區之均衡發展有相當大之助益。



計畫道路興闢後高雄都會東側及新港區南北向車流分流動線示意圖

**Q5：國道 7 號是否成為貨櫃車專用道？**

A5：國道 7 號與國道 1 號，因其各自地理區位特性，將分別擔負高雄港原港區及開發中新港區聯外貨物運輸之主要幹道，而國 7 沿線並設置 6 處服務性交流道，以提供林園、大坪頂、小港、大寮、鳳山及烏松等地區國道級之快捷運輸服務。依據交通分析預測成果，仁武至小港路段，車流中之重車比例約在 23%~37%間，與國 1 高雄路段車流相較，重車比大致相當；小港以南至林園路段，因路線鄰近即為臨海工業區及高雄港新港區，住宅區有限，故車流中之小客車較少，貨車的比例乃相對較高，約占 66%左右，故國 7 並不會成為貨櫃車專用道。

**Q6：國 7 沿途設置幾處交流道，是否符合都會區交通運輸需求？**

A6：國 7 行經高雄都會區東側，出港區後往北行經既有林園、小港、大坪頂特定區、大寮、鳳山、烏松、仁武等原高雄縣鄉鎮已高度發展地區，而各地區主要道路均為東西向，缺可串連各鄉鎮之南北向道路，本計畫嗣配合於沿線各重要地區及主要東西向道路交接處設置 6 處服務地區交流道，以便利地方交通進出，不再利用國 1 行駛，另於台 88 線及國道 10 號交接處設置系統交流道，以強化高、快速整體路網功能。(就國道 1 號現行由鼎金系統交流道至小港端終點路段，目前也依交通需求共設置 6 處交流道，並增設 1 處鼎力路出口匝道，就都會路段國道公路言，交流道勢必較密集)。國 7 於沿線主要幹道設置交流道連絡道提供地區直接服務，將可縮短旅行時間距離節省油耗，使長短程旅次分流，分散市區通過性車流，強化社區間聯繫及生活機能，促進城鄉均衡發展，滿足該區域未來整體發展需求，確實有興建之必要。



計畫路線及交流道區位示意圖



**Q7：關於國道 7 號銜接國道 10 號後是否再向北延伸至國 1 或國 3？**

A7：國道 7 號計畫於可行性研究階段係依臺南、高雄都會區運輸需求，研擬國 8 以南至高雄港間路網構想，經綜合評比各路廊方案，以及交通分析預測成果，本計畫初期終點銜接至國道 10 號（國 7 高雄路段計畫）興建完成後，至民國 140 年（本計畫目標年），國 1 岡山以南路段均可滿足國道應維持的服務水準（D 級以上），已可達成本計畫預期目標及功能，故奉行政院 99 年 3 月核定國 7 現階段建設計畫先闢建至國 10。國道 7 號目前規劃路線已預留未來北延之條件，未來配合臺南、高雄都會持續發展之交通運輸需求，將適時研議北延路線，提出建設計畫陳報核定後繼續推動建設。

Q8：如果國 7 推動受阻，對高雄都會區發展及交通有何影響？

A8：

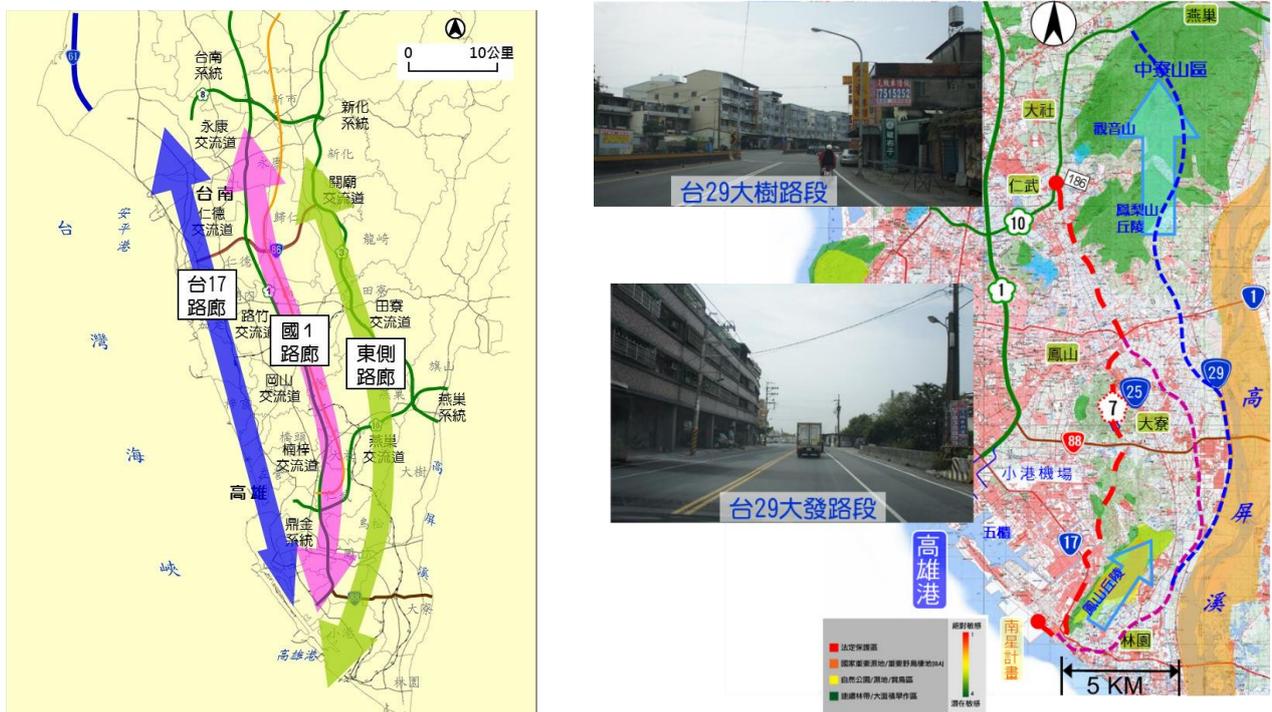
- 「高雄港洲際貨櫃中心計畫」及「南星土地開發計畫」均將以國 7 作為主要聯外道路，且相關環境影響評估成果已陸續經環保署審查同意或辦理第二階段環評作業，若本計畫未能配合儘速推動，將造成鄰近主要進出道路及國 1 高雄都會區路段更為壅塞，勢影響其推動及沿線地區之發展，嚴重衝擊國家整體發展。
- 國 1 鼎金交流道以南路段，民國 110 年以後服務水準已惡化至 E~F 級。
- 藉由國 1 進出之市區道路壅塞情形更形惡化。



高雄港現況總圖(高雄港未來發展及建設計畫(106-110 年)及本計畫整理)

Q9：國 7 除現行規劃路線外，是否評估其他替代方案？

A9：為改善國道 1 號高雄都會區路段交通壅塞之問題，及考量高雄都會區整體發展、高雄港聯外運輸需求，本案規劃階段除於已避開高雄都會區聯外運輸壅塞之東側路廊進行國道 7 號高雄路段規劃外，並針對高雄地方人士研提之西側(台 17 線)濱海路廊方案、國道 1 號高雄都會區路段高架拓寬案及沿高屏溪堤岸(台 29 共線)案進行可行性評估，結果顯示，目前規劃路廊為服務效益最大、生態衝擊及拆遷最小、工程可行性最高之方案。

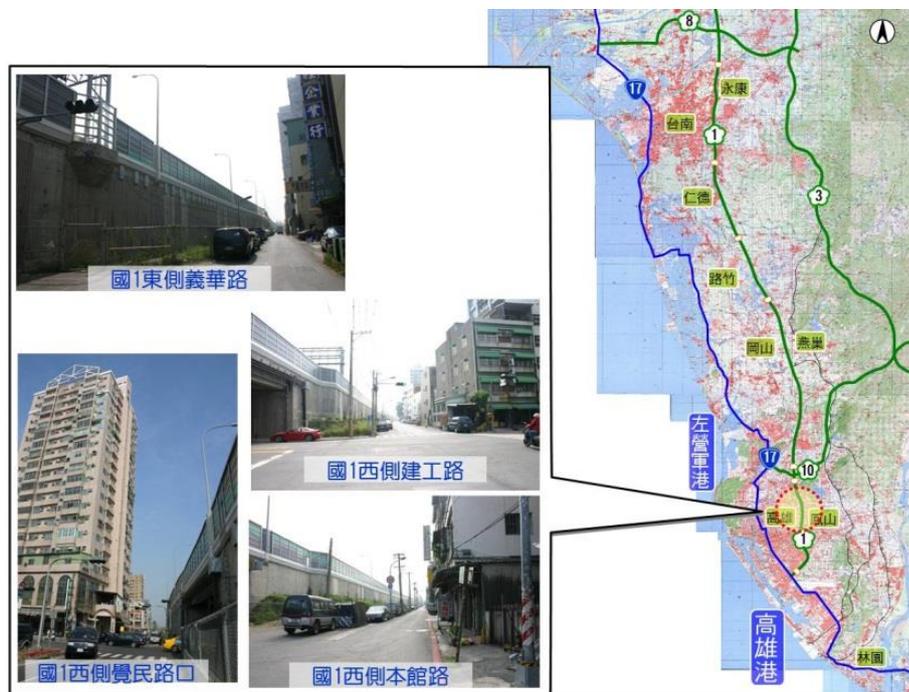


路廊研究(左)及規劃路廊、高屏溪西側(台 29)路廊(右)示意圖

Q10：可否以類似五楊高架拓寬方式，全面拓寬改善國道 1 號高雄路段交通？

A10：國道 1 號高雄路段由鼎金系統交流道至末端中山四路均已充分利用路堤邊坡空間於民國 95 年完成拓寬，並採垂直擋土壁方式辦理路幅拓寬，因此，除國道 1 號里程 356.2k~362.4k 以及 371.8k~372.8k 等路段尚有局部剩餘邊坡外，全線各路段幾無剩餘路權空間可資利用，且國道 1 號路廊於市區路段兩側多為密集住宅，就工程面而言，其困難點為：

- (一)沿線已於民國 95 年完成拓寬，因路權受限而採垂直擋土壁並加設地錨方式辦理路幅拓寬，若於現有路幅內高架，其橋墩及基礎將影響地錨結構而須全數打除且施工安全風險高，致國道 1 號多數車道無法使用，難以實施有效之交維措施，造成市區交通之癱瘓。
- (二)若於國道 1 號外側高架拓寬，因兩側多為密集住宅並緊臨側車道，高架拓寬拆遷量大並影響側車道服務功能。
- (三)且因沿線房屋密集，市區道路車流大且空間受限，已無可興闢上下匝道之適當橫向連絡道路，故僅能作為通過性之「港區貨車專用道」，無法發揮效益。



國道 1 號市區段兩側密集住宅用地受限示意圖

Q11：國 7 如改沿高屏溪堤岸而行銜接國 3 是否可行？

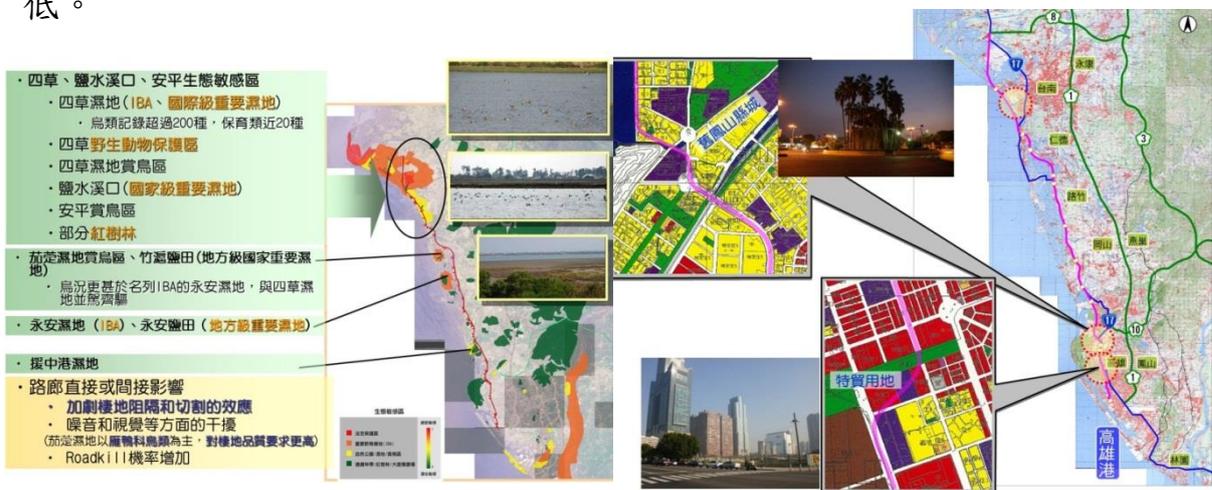
A11：若將國道 7 號改沿高屏溪堤岸而行，於嶺口銜接國 10、國 3，由於路線偏離小港、鳳山、高雄市現況發展區以及臨海工業區、高雄港等交通量主要產生地，可預期上開地區聯外交通（尤其通往大社、仁武工業區或往高雄市西北部如左營地區之交通），大部分仍將再經由目前交通量已甚大之台 17、台 88、台 1 戊、台 1 等省道或其他地方道路，設法到達國 1 高雄市區路段沿線交流道，仍利用國道 1 號行駛前往各地，將無助於紓解國道 1 號高雄路段之交通壅塞情形，而且也未能直接提供高雄都會東側具發展潛力廊帶國道公路服務，將有違國道 7 號興建之目的。



沿高屏溪西側(台 29)研擬路廊及生態敏感區示意圖

**Q12：國 7 如改經都會區西側濱海地區之台 17 高架是否可行？**

A12：依本計畫可行性研究階段之評估，西部路廊(台 17 路廊)可能面臨的課題，包括：路廊北段經過四草濕地 IBA(重要野鳥棲地, Important Bird Area)、四草濕地國際級國家重要濕地、鹽水溪口國家級國家重要濕地、安平賞鳥區、茄苳濕地、永安濕地 IBA、竹滬鹽田與永安鹽田兩處地方級國家重要濕地、援中港濕地、柴山自然公園及壽山賞鳥區一帶等多處法定保護區或保育團體關注的生態敏感區，生態衝擊較大；此外，路廊南段經過左營，沿線為都會發展區，有左營圓環舊城門古蹟迴避與市區用地取得困難等，為路廊難以克服的重大工程課題，故西部路廊在生態與工程方面可行性皆低。



西側濱海地區之台 17 高架案生態、敏感區位課題及用地取得困難

**Q13：有人說國 7 高架道路基樁會阻礙區域排水，國 7 是否會惡化高雄地區淹水？**

A13：國 7 有 90%以上路段採高架橋方式通過，對區域排水幾無阻隔影響，設計階段將避免於現有水路中落墩，不會影響河防安全，並將妥善收集橋面排水，以不增加下游排水路之容許排放量原則進行設計。至於國 7 少部分路堤段，其相關之區域排水路或橫交水路將配合治理計畫斷面採箱涵或橋梁跨越辦理設計，或依現況灌、排水路斷面酌予擴充尺寸，以維持既有灌、排水功能。

**Q14：國 7 路線是否經過鳳山丘陵及駱駝山，而影響當地猛禽夜棲地之自然生態？**

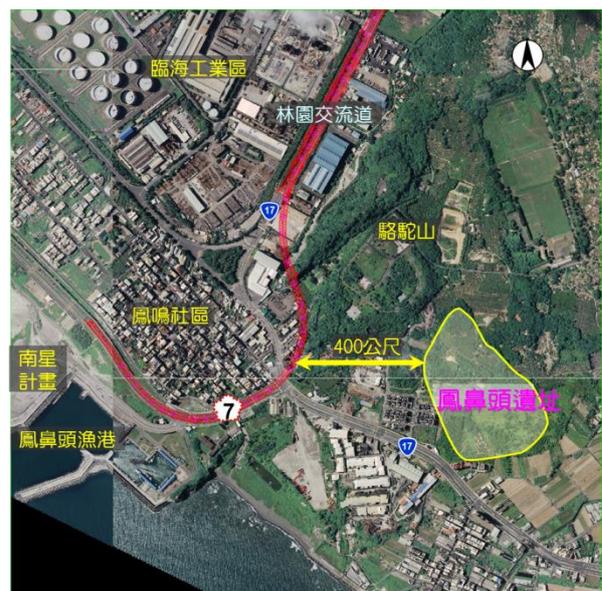
A14：國 7 計畫在路線規劃階段即與地方團體進行訪談對話，以瞭解地方及環保團體等關心之議題，並納入作業參考。所規劃之計畫道路並未經公告之生態保護區，且並未直接經過鳳山丘陵南側春過境猛禽之主要夜棲地，目前規劃路線主要為沿台 17 而行之方案，台 17 線與主要夜棲林最近處距離超過 150 公尺，中間為工廠等既有人為干擾，因此受本計畫道路影響較不顯著。為盡可能降低本計畫對鄰近之猛禽夜棲地之干擾，經詳細之調查與評估後，妥擬各項包括路殺防護以及降低噪音與光害之各項防制措施與干擾減輕對策，降低對自然生態之可能衝擊。



計畫路線及春過境猛禽夜棲調查圖

**Q15：國 7 路線是否經過鳳鼻頭國定史前遺址，而影響國家重要文化資產？**

A15：國定鳳鼻頭遺址目前已知西界位於國 7 計畫道路東側約 400 公尺距離，且兩地間尚有駱駝山分隔，使計畫道路與遺址分處於不同之地形面。經調查評估，鳳鼻頭遺址範圍並未擴及本計畫道路邊緣，惟本計畫仍已承諾在鄰近鳳鼻頭遺址路段施工階段進行監看，並已妥擬污染防制措施及加強該路段之景觀美質規劃。上述調查評估成果及相應對策建議業經行政院文化部及高雄市政府文化局審議通過。



計畫路線及鳳鼻頭遺址關係位置圖

**Q16：高雄歷來空氣品質不佳，國 7 計畫道路之空污及噪音防制改善對策為何？**

A16：高屏空氣品質防制區空氣污染主要由固定污染源貢獻；屬公路系統產生之移動污染所佔比重不高。國 7 完工後可改善相關高、快速公路壅塞情形，提高行駛速率，降低油耗及廢氣排放，營運期間(30 年)預估約可節省 51,502 萬公升之能源(油品)及減少 122.5 萬公噸之碳排放，可達節能減碳效益。另為減少沿線噪音影響，本計畫路線佈設多沿聚落邊緣通過，避免穿越增加交通噪音量及影響範圍，並針對「噪音影響等級評估流程」評定為「中度」或「嚴重」影響以上須進行減輕對策之敏感受體樓層，均依需求設置隔音牆等改善設施。

高屏空品區各污染源排放比重分析(民國 109 年)

| 淨排放量<br>污染源   | TSP   | PM <sub>10</sub> | PM <sub>2.5</sub> | SO <sub>x</sub> | NO <sub>x</sub> | NMHC  | CO    |
|---------------|-------|------------------|-------------------|-----------------|-----------------|-------|-------|
| 線源(公路)        | 5.6%  | 9.1%             | 13.7%             | 0.1%            | 23.2%           | 19.4% | 18.1% |
| 點源、面源         | 94.4% | 90.9%            | 86.3%             | 99.9%           | 76.8%           | 80.6% | 81.9% |
| 總排放量(含點、線、面源) | 100%  | 100%             | 100%              | 100%            | 100%            | 100%  | 100%  |

資料來源：國內全國性排放清冊〔TEDS10.1〕

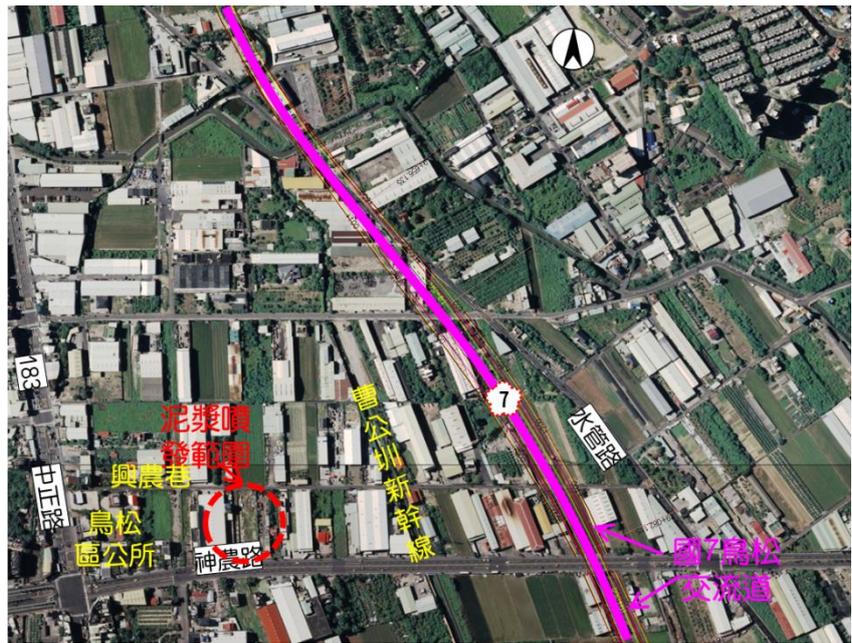
此外，依據本案一階及二階環評補充調查結果顯示，二階傳統空氣污染物濃度測值相較於一階，顯示區域性空氣品質有改善趨勢。且依據高雄市內環保署空氣品質監測站資料顯示，近年來高雄市空氣品質背景濃度亦呈現下降之趨勢。本案開發後，將使原本行駛於平面道路之車輛轉移至高架道路行駛，使其擴散條件較佳，進而減少其對空氣品質之影響。

另柴油車六期排放標準已於 108 年 9 月 1 日開始實施，未來柴油車新車之空氣污染物排放量將大幅下降，而老舊柴油車則將逐漸淘汰，因此未來移動源所排放之空氣污染物將逐年遞減，對整體空氣品質改善應有正面效益。

Q17：鳥松區有一疑似泥火山位於興農巷南側，近年多次噴發泥漿，國7高架橋鄰近路段是否有安全疑慮？

A17：(一)泥火山非屬火山，其所噴出者係地下淺層的泥與水混合物、天然氣，受高壓作用，沿著岩體裂隙噴出地表，故其所噴出者為較低溫(約 50℃)泥漿，而非高溫熾熱熔融的岩漿。由於泥火山噴發之泥漿溫度比天然氣燃點低，無法自燃，噴出物並無火與熱，故一般狀況下，台灣地區之泥火山不會爆炸、傷人，且噴發壓力小對建物安全危害程度低，其主要災害多為泥漿噴出漫流所造成之農損。

(二)依歷年鳥松泥火山(2010~2020)噴發範圍侷限於興農巷南側，由於該處泥漿噴出處距本規劃路廊約 400 公尺，且依地質調查鑽孔資料顯示，規劃路廊沿線深度 40~50 公尺內均為礫石夾砂為主，並無泥漿侵入現象，初步評估對本規劃路廊影響極微，惟後續設計階段將就此區域進行詳細地質鑽探調查，並依調查結果妥善規劃橋梁結構系統，加強橋梁結構之強度、韌性與防止落橋設施，以確保橋梁安全。



計畫路線及鳥松泥火山噴發範圍置圖



**Q18：經費龐大的國道 7 號計畫會有經濟效益嗎？**

A18：參考交通部運輸研究「交通建設計畫經濟效益評估手冊」(108 年版)作業依據，以目前國 7 規劃方案，就運輸及環境效益進行量化估算，並以 109 年幣值計，推估完工通車 30 年可產生之累計整體經濟效益約新台幣 1,847 億元，經估算，國 7 案之益本比為 1.09，淨現值約新台幣 54.8 億元，內部報酬率約 4.5%，各項經濟效益指標顯示，具經濟可行性。其他無法量化的外部效益尚有提昇國家競爭力、提供安全舒適用路環境、均衡都會區域鄉發展差距、促進相關產業發展等。

**Q19：建設國道 7 號會不會影響國家財政？**

A19：國道 7 號的建設經費主要來自「國道公路建設管理基金」，國道基金是政府考量「使用者付費、取之於路用之於路、循環運用」的財政運用原則設置，基金的收入包括通行費及服務區收入、部分汽車燃料使用費等。行政院核定國道基金自償率為 78%，剩下 22%由政府循預算程序撥款補助。經詳細的財務估算，國道基金在容納國道 7 號建設費用後，仍可維持 78%之自償率而持續循環運用，因此並不會影響政府財政。

**Q20：國 7 興建經費過高，是否造成高雄市政府日益拮据之財政負擔？**

A20：本計畫經評估具經濟可行性，並由交通部依公路法規定將其定位為國道，未來將以「國道公路建設管理基金」為主要財源，不會造成地方政府之財政負擔。

**Q21：國 7 建設費 7 百多億元不可移做高雄地區其他建設或發展用？**

A21：國 7 建設經費主要來自「國道公路建設管理基金」，該基金是政府考量使用者付費、取之於路用之於路、循環運用等財政運用原則設置，依規定有其特定用途，尚無法移做高雄地區其他建設或發展用。



**Q22：國 7 總經費達 7 百多億元(包含用地及工程費)，換算每公里造價是否過高?**

A22：國 7 將採國道設計標準，其中 90%以上為高架橋，總建設經費約 730 億元(包含用地及工程費)，其中用地取得將採市價徵收方式辦理估算所需費用約 288 億元，另系統交流道及一般交流道總工程費約 140 億元，故國 7 如扣除用地費及交流道費用後，平均每公里造價約 13 億元，與其他類似計畫平均造價相當。本計畫後續將參據更詳細之測量地調資料，本摺節原則再覈實檢討各項計畫經費。

**Q23：國 7 計畫有沒有辦理地方說明會和當地民眾溝通?**

A23：本計畫前曾於 99 年 12 月 29、30 日分別於高雄市小港、大寮、鳥松及仁武等區召開計畫說明會，109 年 11 月 29~30 日於高雄市小港、大寮及仁武等區召開學者專家、民意代表及各里代表座談會，110 年 2 月 6~7 日再到沿線小港、大寮及仁武等地召開公聽會，聽取地方民眾對本計畫路廊之意見，並納入環境影響評估成果辦理；另外配合行政院南部服務中心、高雄市政府、民意代表等也多次舉辦說明會、公聽會及相關協調會議等和民眾或團體進行溝通。

**Q24：當地民意對於國 7 開發案贊成與反對比率如何？**

A24：環評一階段、102 年及環評二階段民調結果顯示，支持率都在 6 成以上，顯示多數民意支持本計畫之興建。

1. 一階環境影響說明書作業期間：於民國 100 年 1 月間針對計畫道路沿線 500 公尺區域內進行家戶面訪(有效問卷：604 份)調查結果顯示，67.2% 支持、5.1% 有條件支持、15.6% 不支持、12.1% 無意見 (不知道)，顯示多數民意支持本計畫之興建。
2. 於民國 102 年 6 月間針對國 7 區及非國 7 區進行電話抽樣調查(有效問卷：1,080 份)，調查結果顯示，國 7 區：64.5% 贊成、25.9% 不贊成、9.6% 未表態，顯示多數民意支持本計畫之興建。
3. 二階環境影響評估報告書作業階段：於民國 109 年 9 月間針對計畫道路沿線 500 公尺區域內進行家戶面訪(有效問卷：1,226 份)調查結果顯示，58.3% 支持、26.5% 有條件支持、15.2% 不支持，顯示多數民意支持本計畫之興建，支持度雖略有下降，但多數是轉向有條件支持。
4. 無論是一、二階段民調，受訪者支持國道 7 號的主要原因均依序為「提升本地對外交通的便利」、「可紓解國道 1 號高雄都會區路段壅塞車流」、「節省通車時間」。
5. 一階段民調，受訪者有條件支持國道 7 號的條件主要依序為「做好噪音振動防制工作」、「做好空氣汙染防制工作」、「做好水土保持工作」；二階段民調，受訪者有條件支持國道 7 號的條件主要依序為「做好空氣汙染防制工作」、「做好噪音振動防制工作」、「做好排水規劃工作」。顯示 9 年後當地民眾重視空氣汙染的程度有所提升。
6. 一階段民調，受訪者不支持國道 7 號的原因主要依序為「影響生活品質」、「影響水土保持」、「影響生態環境」；二階段民調，受訪者不支持國道 7 號的原因主要依序為「影響生活品質」、「影響經濟活動」、「不需要國道 7 號」。顯示 9 年後當地民眾因為經濟因素而反對國道 7 號的程度有所提升。

**Q25：國 7 高架橋下空間可以提供地方利用嗎？**

A25：高速公路高架橋下土地，在不妨礙高速公路安全與景觀功能下，可由地方政府向高速公路主管機關依相關規定申請使用。

**Q26：國 7 是否經過活動斷層？**

A26：國 7 並未經過中央地質調查所公告之第一類活動斷層，計畫路線北端距離公告之旗山斷層可能延伸位置仍達 1.8 公里以上。本計畫工程設計將依「公路橋梁耐震設計規範」之規定，加強計畫路線鄰近斷層附近橋梁段之地震影響評估考量，妥善規劃橋梁結構系統，加強橋梁結構之強度、韌性與防止落橋設施，確保橋梁耐震性能。

**Q27：國 7 是否經過環境地質敏感地區？**

A27：國 7 沿線為平原區沖積層、鳳山台地之大社層(泥岩)，由中央地質調查所之網頁資料圖資，經比對分析，計畫道路並無行經該所公布之崩塌地、土石流、向源侵蝕、斷層等環境地質敏感地區。

**Q28：國 7 是否經過土壤液化潛勢區？**

A28：經就本計畫路線所經地區進行液化潛能評估，其顯示沿線多屬無液化潛能至輕微液化潛能區，僅於局部路段為中度液化潛能區，且均分布於橋梁路段。本計畫橋梁均採用深基礎配置，可避免因土壤液化導致土層壓縮沉陷所造成結構物之損壞，並依「公路橋梁耐震設計規範」之規定辦理。

**Q29：國 7 興建對沿線居民健康之影響為何？**

A29：本開發計畫未來交通移動源可能排放之物質共計 19 項，其中致癌物質(鉛、鎘、砷、六價鉻、PAHs、苯、乙苯、苯乙烯、異丙苯、甲醛、1,3-丁二烯、乙醛及異戊二烯等 13 種)，於評估影響總範圍(32 個鄉鎮市區)內居民之 95% UL 增量總致癌風險值為  $6.48 \times 10^{-8}$ ，小於百萬分之一 ( $<10^{-6}$ )，低於 US EPA 之可忽略風險；95% UL 增量總非致癌風險為 0.016，小於一 ( $<1$ )，參考環保署『健康風險評估技術規範』規定，表示暴露劑量低於會產生不良反應之閾值，預期不會造成損害。

**Q30：國 7 使用私人土地，對土地所有權人之權益保障為何？**

- A30：1. 路線規劃原則即優先考量利用現有道路或公有土地，儘量避免使用私地及拆遷房舍，並評估以工程技術克服使用最小必要範圍之私有土地。
2. 設計階段時會盡量避開房舍拆遷，如無法避開，除橋墩位置為配合施工需取得所有權外，未來依高架橋橋梁在建物上方經過的空間範圍個案評估，若可採設定區分地上權方式辦理，地主除保有土地所有權外並可繼續原來之使用。
3. 價購及徵收土地或土地改良物時，符合土地徵收條例第 34 條規定者，發給遷移費；另依土地徵收條例 34 條之一規定，訂定安置計畫核准後據以執行。
4. 本工程會研擬建物自動拆遷的救濟規定(含合法及無法取得合法證明)，以保障民眾權益。

**Q31：國 7 使用私人土地，如何補償？**

- A31：1. 依土地徵收條例第 11 條及 30 條規定，土地部分不論協議價購或徵收均按當期之市價(市場正常交易價格)補償其地價並免課徵土地增值稅。
2. 建築改良物及農林作物則分別按「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」及「高雄市農作改良物及畜產遷移補償費查估標準」通知業主實地查估補償。

**Q32：對於被徵收土地之私人地主，是否可以請求以地易地方式辦理？**

- A32：高公局所承辦業務為興建高速公路，所取得之土地均須作為高速公路及其相關設施使用，並無多餘之土地可供交換，因此以地易地事宜，尚無從辦理。

**Q33：工程用地除了一般徵收跟買賣之外，可不可以用整體開發辦理？**

A33：土地整體開發，一般而言是指市地重劃或區段徵收，都市計畫有規定，則依其規定之開發方式來推動。如果都市計畫還沒有規定，需先由地方政府評估可行後，再辦理新訂、擴大或變更都市計畫，籌措經費，依期程辦理開發，高公局後續將收集相關地主意見後，再適時與高雄市政府溝通、反應。

**Q34：價購或徵收剩餘之畸零土地如何處理？**

A34：土地所有權人同意價購者，其剩餘之土地可於完成產權移轉登記後 1 年內，向高公局提出一併價購之申請，高公局將參照土地徵收條例第 8 條有關一併徵收准駁要件之審查標準續處；未達成協議價購以徵收方式辦理者，其剩餘之土地，依土地徵收條例第 8 條規定，得於徵收公告之日起 1 年內，用書面方式向高雄市政府或高公局申請一併徵收，逾期不予受理，高雄市政府將依前開條例施行細則第 7 條規定會勘初步審認後續處。

**Q35：高雄捷運小港林園線與國道 7 號均沿台 17(沿海二路、三路)布設，二計畫是否產生牴觸？**

A35：高雄都會區大眾捷運系統小港林園線係高雄市政府於 107 年 11 月 15 日函報該計畫路線規劃評估成果，並請交通部同意以專案方式進入可行性研究階段，案經高雄市政府捷運局 109 年 11 月向市長專案報告，經綜合評估決議採延續捷運紅線一車到底之重運量系統，並採地下型式興建，以有效處理沿線高壓電塔遷移、國 7 高架路線重疊及既有工業管線遷移等關鍵課題。依據 110 年 2 月 5 日本局與高雄市政府協調共識，國 7 與捷運小港林園線共線段之規劃，目前國 7 初步採沿台 17 線中央落墩、捷運則於台 17 線西側綠帶地下布設，空間上無衝突，相關細節將由本局續與高雄市政府確認及執行。

**Q36：高雄捷運黃線與國道 7 號橫交，是否產生抵觸？**

A36：高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)係於 108 年 5 月由行政院通過可行性研究，並由高雄市政府接續辦理綜合規劃。依初步規劃成果，其路線於鳥松區路段係沿神農路而行，與規劃中國道 7 號於水管路西側橫交，預定設置 Y2 車站，依高雄市政府之規劃成果，該 Y2 車站為地下化車站，國道 7 號則採高架橋並以較大跨距方式跨越神農路，因此，二計畫並無工程抵觸情形。



高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)及國道 7 號規劃路線關係示意圖

**Q37：高雄-屏東間東西向第 2 條快速公路計畫與國道 7 號關係？**

A37：高雄—屏東間東西向第 2 條快速公路，簡稱高屏第二快速公路或高屏 2 快，是規劃中的臺灣東西向快速公路之一，該案可行性研究已於 108 年經行政院核定同意，刻由交通部公路總局辦理綜合規劃及環境影響評估，規劃路線西起高雄市左營高鐵路，東至屏東縣九如鄉接國道 3 號，計畫長度約 23 公里。

高屏 2 快規劃路線於仁武跨越國道 10 號並設置系統交流道，因鄰近國道 7 號規劃中仁武系統交流道，交流道方案配置將整合國道 10 號、國道 7 號及高屏 2 快計畫之車流動線及工程需求。國道 7 號規劃中仁武系統交流道增加西向銜接高屏 2 快匝道後，可紓解國 1 鼎金系統~仁武系統交流道間交通，提高該路段服務水準，滿足計畫目標需求及紓解國道 1 號市區路段壅塞，並消除外界對於車輛回流鼎金系統進入國道 1 號之疑慮，且可有效轉移台 88 部分車流及紓解壅塞。

**Q38：高鐵橋下道路計畫與國道 7 號關係？**

A38：交通部公路總局刻正辦理台 39 線（高鐵橋下道路）可行性研究案，本案車流評估係將仁武至阿蓮之高鐵橋下道路納入路網進行分析，該道路銜接省道台 39 線連結岡山、臺南地區，可作為國 7 北延路廊建設前之替代道路，紓解國 7 仁武系統端北上車流，減低對地方交通影響。

規劃中國道 7 號計畫道路末端之仁武系統交流道係整合國道 10 號之仁武交流道後成為兼具系統與一般功能之複合式交流道，計畫道路末端車流約 29%經由一般匝道銜接市道 186 往來楠梓、大社與仁武等工業區；約 16%車流經由一般匝道銜接高鐵橋下道路，市道 186(水管路)為路幅 20 米以上、雙向各 2 快 1 慢之省道等級道路，現況交通狀況良好，加入國 7 引入之車流後服務水準仍可維持在 D 級以上，而高鐵橋下道路則為快速道路等級之省道，加入國 7 引入之車流後服務水準仍可維持在 C 級以上。

**Q39：高雄港第三、五貨櫃與洲際貨櫃中心間將設置貨櫃車專用道，請問其與國道 7 號關係為何？**

A39：為滿足高雄港貨櫃運量成長需求，提昇高雄港競爭力，目前已完成第六貨櫃中心(洲際貨櫃一期)並於 100 年起營運，另第七貨櫃中心(洲際貨櫃二期)亦陸續完工及完成招商，預計 111 年分年分期交付予航商營運，針對高雄港洲際貨櫃中心所衍生之聯外運輸需求，原規劃於高雄市區東側新闢國道 7 號為主要聯外道路，來分散國道 1 號末端與高雄港周邊市區幹道交通壅塞情況，但因國道 7 號計畫受環境影響評估作業進度之影響，目前尚未能順利推動。故為因應第七貨櫃中心營運啟動在即，針對洲際貨櫃中心營運將可能產生造成之交通衝擊，交通部協調高雄市政府以交通管理及小規模工程改善為主之交通改善計畫，研擬利用現有台 17 線(沿海二路、三路)經調整部分綠帶及車道配置以設置貨櫃車專用道，未來本局除積極推動國道 7 號以提供高雄港洲際貨櫃中心聯外服務外，就二者於臨海工業區路徑重疊路段，國道 7 號將就交通需求整體檢討道路斷面配置，配合引導通過性車流行駛國道 7 號主線，橋下原台 17 線則提供地區短程車流使用，並以大、小車分流提高行車安全之原則辦理。

**Q40：為何未採用臨海工業區與鳳山丘陵廊帶之山邊路方案？**

A40：本計畫規劃路線於臨海工業區路段，以沿南星路及台 17(沿海三路)共線為主，除可提供南星計畫、洲際貨櫃及臨海工業區直接之服務，亦可避開山邊路猛禽過境及棲息地區，並減低對未經開發素地之影響。對於沿山邊路之構想，須新增用地需求且沿線亦有拆遷，除用地經費增加外並影響沿線土地所有權人之現有權益。

國道 7 號規劃作業過程，經與台 17 線共線案比較後，考量山邊路方案雖其所涉電塔及施工影響較小，惟因路線行經丘陵、公墓用地及局部聚落區，地形起伏較大，開挖較多，用地較大，且亦涉建物與墓地之拆遷，對生態環境之影響亦較大；再者，該方案之交流道區位，位於沿海三路、鳳鳴路及南星路等之三叉路口處，交通動線複雜，且就臨海工業區言其區位又稍偏南，車輛須先繞行進出不易，不若目前規劃之台 17 路線方案，可於沿海三路中段上林路附近增設臨海交流道，且林園交流道又可設於沿海三路獅子公園北側前，可使工業區車輛先行分流以進出國 7，減少地區道路上車輛繞行，有利地區交通之紓解，爰經就運輸功能、環境影響、土地使用、工程經費與施工難易諸因素綜合考量後，採行經台 17 線(沿海三路)路線為目前規劃方案，而山邊路之構想則為規劃作業過程路線比較方案之參考。

**Q41：國道 7 號興建對於車輛分流、改善高雄地區空氣品質有何助益？**

A41：高雄市近年來透過固定、移動及逸散污染源之全面管制，各空氣污染物背景濃度呈下降趨勢，已逐年改善大高雄地區之環境品質。就小港地區而言，依據環保署空氣品質監測網 106 年至 109 年各空氣污染物濃度統計資料顯示，PM10、PM2.5、NO2、SO2 等主要空品指標均有改善（PM2.5 已從 28.5 降為 19.7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ）。

由於高雄都會區、工業區及港區聯外運輸重疊，國道 1 號末端及都會路段經常發生交通壅塞，依據高公局調查，國道 1 號鼎金至終點段服務水準逐漸飽和，國道 7 號高雄路段計畫係為有效改善現有已開發工業區及高雄港貨櫃運輸造成之地區交通壅塞問題，提供分流國道 1 號之紓解廊道，有助改善高雄市整體交通狀況。

如果高雄港區交通壅塞，重車廢氣排放，反而增加空氣污染物，影響該地區空氣品質。國道 7 號興建後，高雄港約 25% 貨運車次將由國道 1 號分散至國道 7 號，確可分擔及紓解高雄港區道路服務功能，且重車就近進出國道，有助於減少地區車輛停等、起步等衍生之廢氣排放，對該地區空氣品質提供正面助益，亦符合降低致癌率之期盼。

高公局業依範疇界定會議結論辦理第二階段環境影響評估工作，有關健康風險部分，依據評估結果並參考環保署「健康風險評估技術規範」規定，國道 7 號開發衍生之移動污染源增量致癌風險小於百萬分之一，風險已經低至無須提出風險管理策略（參考「健康風險評估技術規範」7、（四）：總致癌風險高於百萬分之一時，開發單位應提出最佳可行風險管理策略）。後續環評報告將依法提送環保署審查，俟環保署專業審查通過後方可進行開發作業。

交通部道安委員會統計近兩年來，高雄市每年發生 A1 事故導致死亡人數達 350 人為全國最高，另大型車與機慢車、行人發生之 A1 及 A2 事故死傷人數 494 人亦佔全國 4,045 人之 12%，而小港地區主要肇事熱點多沿著台 17 線，如不興建國道 7 號，六櫃、七櫃的重車將就近行駛台 17 線前往國道 1 號，可預期隨重車通行量增加，該地區 A1 及 A2 事故數恐難降低，而國道 7 號興建後，評估台 17 線沿海四路-中林路段之交通量可大幅減少約 23%~48%，除移轉壅塞道路之交通量外，並可透過分流，降低重車與小型車、機慢車間行車安全顧慮。