

生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統) 8 年(104~111)計畫(第二次修正)(核定本)

(行政院 107 年 5 月 14 日院臺交字第 1070087992 號函核定)

中華民國 107 年 05 月

目 錄

| | |
|-------------------------------------|----|
| 本次計畫主要修正內容對照表 | 1 |
| 一. 計畫經費期程修正對照表 | 1 |
| 二. 計畫補助辦理內容修正對照表 | 3 |
| 第一章 計畫緣起 | 7 |
| 第一節 依據 | 7 |
| 第二節 未來環境預測 | 9 |
| 第三節 問題評析 | 16 |
| 第二章 計畫目標 | 19 |
| 第一節 目標說明 | 19 |
| 第二節 達成目標之限制 | 20 |
| 第三節 預期績效指標及評估基準 | 21 |
| 第三章 現行相關政策及方案之檢討 | 25 |
| 第一節 生活圈與生活圈道路系統建設計畫內涵 | 25 |
| 第二節 永續運輸之內涵 | 28 |
| 第三節 行政院前瞻基礎建設計畫 | 29 |
| 第四節 國家發展計畫(106 至 109 年) | 31 |
| 第五節 跨域加值公共建設財務規劃方案 | 31 |
| 第六節 現有生活圈道路交通建設計畫檢討 | 39 |
| 第七節 生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)修正計畫說明 | 55 |
| 第四章 執行策略與方法 | 61 |
| 第一節 計畫範圍及主要工作項目 | 61 |
| 第二節 分期(年)執行策略 | 66 |
| 第三節 執行步驟(方法)與分工 | 67 |
| 第四節 審查項目及標準 | 70 |
| 第五節 提報案件注意事項 | 80 |
| 第六節 計畫執行之依據 | 84 |
| 第七節 計畫執行之分工、環保對策及養護 | 84 |
| 第五章 資源需求 | 87 |
| 第一節 所需資源說明 | 87 |
| 第二節 計畫經費及計算基準 | 87 |
| 第三節 經費需求 | 88 |
| 第六章 預期效果及影響 | 91 |

| | |
|---|-----|
| 第一節 效益指標 | 91 |
| 第二節 分析方法 | 91 |
| 第三節 成本與效益項目分析 | 94 |
| 第四節 成本與效益計算 | 98 |
| 第七章 附則 | 103 |
| 第一節 替選方案之分析及評估 | 103 |
| 第二節 有關機關配合事項 | 103 |
| 第八章 修正內容對照表 | 105 |
| 附錄一 性別影響評估檢視表 | 121 |
| 附錄二 中長程個案計畫自評檢核表 | 127 |
| 附錄三 公共工程先期規劃階段節能減碳檢核表 | 131 |
| 附錄四 經濟效益評估審查意見簡表 | 135 |
| 附錄五 生活圈 6 年(98-103)計畫分項計畫一覽表 | 136 |
| 附錄六 生活圈 4 年(104-107)計畫新興分項計畫一覽表 | 143 |
| 附錄七 生活圈 6 年(98-103)計畫退場案件一覽表 | 147 |
| 附錄八 山地、平地原住民及離島等偏遠地區一覽表 | 148 |
| 附錄九 行政院 102 年 9 月 26 日審查意見及辦理情形對照表 | 150 |
| 附錄十 行政院 102 年 12 月 17 日審查意見及辦理情形對照表 | 152 |
| 附錄十一 行政院 103 年 3 月 14 日審查意見及辦理情形對照表 | 156 |
| 附錄十二 研商本期(104 年起)生活圈計畫期程及相關內容會議資料 | 161 |
| 附錄十三 報部前審查會相關資料 | 165 |
| 附錄十四 公路系統之生態維新運動 | 173 |
| 附錄十五 相關函文 | 179 |
| 附錄十六 行政院函示意見回應對照表 | 199 |
| 附錄十七 行政院「研商十大幸福工程-交通內政經濟項目」會議紀錄 | 203 |
| 附錄十八 107 年 03 月 08 日國家發展委員會審查意見及辦理情形對照表 | 207 |

本次計畫主要修正內容對照表

一. 計畫經費期程修正對照表

| 項目 | 原計畫 | 本次計畫修正 | 修正說明及依據 |
|----|-----------------|-----------------|---|
| 期程 | 104-107 年 | 104-111 年 | 1. 依據行政院 106 年 03 月 02 日張政務委員景森主持之「研商十大幸福工程-交通內政經濟項目」會議紀錄結論第一點：「有關『十大幸福工程』第 1 項『打通瓶頸路段』部分：本案由交通部及內政部採調整修正『生活圈道路交通系統建設計畫』方式辦理；計畫期程由現行 107 年延長至 111 年，原則上交通部每年經費調整擴大為 80 億元、內政部為 60 億元，並仍以年度公務預算支應。計畫執行方式請以系統整合、斷鏈補缺及瓶頸改善為重點，並優先納入地方政府所提亮點計畫內容。另補助地方經費之比例建議仍維持現行規定辦理。 |
| 經費 | 300 億元 (中央款) | 439 億元 (中央款) | 2. 惟查近年因環評及用地取得作業日益繁複，致使地方推動生活圈道路建設阻力增加，歷年(100~105 年)調整後預算數約 33.28~57.47 億元不等，平均約 45.44 億元。且地方道路之修建屬縣市政府之權責，生活圈計畫僅係協助性質，考量近期前瞻基礎建設計畫及六都汽燃費重新分配等政策變更，地方政府已有更多資源推動道路建設，爰經綜合評估經費需求面、管考機制面及執行能量面等因素，建議比照內政部以年度經費 60 億元賡續推動後續計畫。 |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>3. 綜上，查本期計畫截至 106 年 12 月經移緩濟急及調整流用後預算為 135.08 億元，107 年度預定爭取約 63.97 億元，爰 104-107 年共獲配約 199.05 億元；現 108-111 年之年度經費以 60 億元估算，則本計畫中央補助款額度由原始之 300 億元擴增為 439 億元（$199.05+60*4=439$ 億元，小數點後不計），期程延長至 111 年。</p> <p>4. 另本計畫為納入瓶頸路段改善事宜及配合行政院前瞻基礎建設計畫政策，因應涉及重要設施（例如交通運輸場站、停車場等）鄰近道路鄰近道路之交通衝擊，需要有都市規劃、交通管理專業的評估分析，以利審查地方政府所提計畫的充分性及必要性，同時強化生活圈計畫執行的有效性，爰擬於本計畫項下編列經常門經費 1.5 億元，配合相關需求支應委請專家學者或專業團隊辦理技術審查、勘驗作業、管考機制精進及行政工作等業務執行之費用。</p> |
|--|--|--|---|

*詳細分年經費需求表詳計畫書第五章

二. 計畫補助辦理內容修正對照表

| 項目 | 原計畫 | 本次計畫修正 | 修正說明及依據 |
|----------------|---|--|--|
| 補助 辦理 項目 | <ol style="list-style-type: none"> 「原生活圈道路建設計畫補助公路系統道路辦理新闢拓寬事項」 「山地原住民鄉(區)交通改善計畫(公路系統)」 「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁」 「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」 | <ol style="list-style-type: none"> 新增「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」之補助項目。 「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁」所需經費由生活圈計畫項下滾動匡列。 | <ol style="list-style-type: none"> 配合行政院 106 年 03 月 02 日召開「研商十大幸福工程-交通內政經濟項目」之會議記錄指示，為達成系統整合、斷鏈補缺及瓶頸改善之推動目標，既有生活圈道路交通系統建設計畫應調整計畫重點並擴大規模辦理；爰本次修正計畫將新增「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」之補助項目，協助既有已開闢、但為危險及瓶頸之公路系統路段針對如會車空間不足、易落石坍方、局部平縱線形調整及路口幾何設計不佳、安全設施不足或其他交通工程等事項辦理改善，且原則不補助用地及拆遷補償經費，由地方政府自行負擔。 「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁」所需經費原匡列中央款 5 億元，考量本補助辦理項目可提升民眾行車安全及維持救災搶險時必要之交通需求，故配合整體生活圈計畫執行期程延長至 111 年，所需經費不再以 5 億元為限，改由生活圈計畫項下滾動匡列。 |

| | | | |
|------------------------------|---|---|---|
| <p>「跨域加值公共建設財務規劃方案」自償率指標</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. 自償率列為本期生活圈計畫提案評分項目之一。 2. 總經費達10億元以上提案需於報告中提出財務計畫，包含「跨域加值公共建設財務規劃方案」自償率指標分析。 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 自償率不再列為提案評分項目。 2. 總經費10億元以上之提案經費需求龐大，且應考量整體建設效益，爰於申請本計畫補助時須提報財務計畫。 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 依行政院105年11月23日院臺綜字第1050183933號函及國家發展委員會105年08月29日發國字第1051201201265號函示：「跨域加值公共建設財務規劃方案」及「公共建設計畫及周邊整合規劃申請與審查作業要點」已完成階段性任務，後續公共建設之審議回歸預算法及各部會現行法規」推動辦理。 2. 「跨域加值公共建設財務規劃方案」自償率指標原為本期生活圈計畫提案評分項目之一，並要求10億元以上提案之財務計畫內應將其納入評估。本次修正計畫將配合前揭政策指示，審議時回歸預算法及現行法規，10億元以上提案仍須提報財務計畫。 |
| <p>提案必要條件</p> | <p>無</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. 所提案件若屬道路新闢及拓寬計畫，或因其他情事需辦理用地取得作業，為確保公民參與及民眾權益、且提升計畫可行性及減少後續用地取得爭議，須提出公民參與相關佐證資料(如說明會或公聽會紀錄等，確實向民眾溝通道路開闢公益性及必要性)，另須承諾建立資訊及 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 綜觀目前地方公共建設難以推動之緣由，大部分均因資訊未公開及未與當地民眾溝通協調，致使進入環評及用地徵收作業時遭遇阻力，無法賡續推動；爰此，縣市政府於辦理各項道路新闢拓寬建設時，應於先期作業(可行性評估或規劃)等階段時經由辦理公聽會或巡視訪查等方式與當地民眾溝通協調，並將相關意見納入評估據以研擬後續推動方案；同理，若需辦理環境影響評估作業，亦應循法令規定辦理公開閱覽及專家審查。 2. 生活圈計畫已推動數 |

| | | | |
|--|--|---|---|
| | | <p>民意交流平台將工程資訊公開閱覽，俾廣納意見並適時公布相關作業進度及會議結論予大眾瞭解。</p> <p>2. 所提計畫應審慎評估自然生態保育議題，俾達環境永續目標；若位於環境敏感地區者或開發規模已達環境影響評估法等法令規定者，應已完成環境影響評估相關作業；若自評不需辦理相關作業，亦應由主管機關出具相關證明文件。</p> <p>3. 為減輕公共工程對生態環境造成的負面影響，秉持生態保育、公民參與及資訊公開之原則，若提案屬新闢及拓寬計畫，地方政府應於提案計畫書內說明是否已依公共工程委員會「公共工程生態檢核機制」進行各項評估作業，若已有完</p> | <p>期，為中央協助地方建設區域路網及改善瓶頸不可或缺之一環。未來為保障人民權益及促進公民參與公共建設，地方政府提報案件若屬道路新闢及拓寬計畫，或因其他情事需辦理用地取得作業，須提出公民參與相關佐證資料，另須建立資訊及民意交流平台將工程資訊公開閱覽，俾廣納意見並適時公布相關作業進度及會議結論予大眾瞭解，本局辦理審議作業時將更為嚴謹檢視地方政府提案，朝向「嚴謹規劃、務實提報」之目標推動。</p> <p>3. 另為減輕公共工程對生態環境造成之負面影響，要求提案若屬新闢拓寬案件須依公共工程委員會「公共工程生態檢核機制」進行各項評估作業；並配合行政院循環經濟政策，要求提案單位使用符合規範之再生或回收粒料運用於道路工程。</p> |
|--|--|---|---|

| | | | |
|--------|--|--|--|
| | | <p>整規劃者於審議時將列為評比加分項目，若無相關評估則不納入審議</p> <p>4. 所提計畫如無特殊因素，應配合行政院循環經濟政策，審慎評估規劃採用符合規範之再生及回收粒料(如轉爐石、爐碴等)；惟提案位於離島、偏鄉或山地原住民鄉鎮地區等因運輸問題無法配合辦理者，不受本項規定限制。</p> | |
| 提案補助比率 | <p>地方政府申請補助案件之經費之補助比率，依據行政院主計總處公佈之補助比率，於本期計畫期程逐年各調降 1%</p> | <p>原調降補助經費比率措施原則施行至 107 年，108 年起至 111 年計畫結束前，用地及計畫補助經費調降比率維持 107 年之基準，不再逐年調降。</p> | <p>依據 106 年 03 月 02 日行政院召開「研商十大幸福工程-交通內政經濟項目」協商會議指示，由本部及內政部調整擴大生活圈計畫經費期程並辦理修正事宜，且補助地方經費之比率建議仍維持現行規定辦理；爰前揭調降補助經費比率措施原則施行至 107 年，108 年起至 111 年計畫結束前，整體計畫補助比率將維持 107 年之基準，不再逐年調降。</p> |

*有關各章節細項修正說明，詳參本計畫書第八章

第一章 計畫緣起

第一節 依據

道路交通建設關乎國家競爭力與社會民生福祉，為建立各生活圈的運輸路網，協助發揮生活圈的各項機能，前省政府住宅及都市發展處自民國 79 年起即加速推動生活圈道路系統之興闢，86 年全面完成臺灣地區「生活圈道路系統建設計畫」，確立整體道路系統之建設方向，並依據各生活圈間不同之特性及差異，個別研擬訂定合適之計畫目標，以構建符合各生活圈發展需求之道路系統，提升區域運輸品質。民國 93 年依行政院政策指示，改以「生活圈道路系統四年建設計畫」方式辦理，擬解決地方重要交通問題，協助完成健全路網，將具有交通、經濟效益且具重要性、急迫性或具危險性之路段納入辦理。

行政院秘書長 97 年 7 月 25 日院臺交字第 0970031228 號函示略以，生活圈道路系統建設計畫已完成階段性任務，未來辦理應以配合區域建設整體發展之需要、考量節能減碳之施政方針、針對協助地方建構完善路網、提昇區域產業運輸效能等面向進行考量；依審議評估排列優先順序，俾在競爭性補助機制下達成計畫預定目標。

基於生活圈區內整體交通基礎建設已漸達完備，依據行政院 106 年 2 月 18 日聽取國發會報告「城鄉建設-地方前瞻基礎建設事宜」會議紀錄，請交通部及內政部調整計畫重點並納入既有生活圈道路計畫內檢討擴大規模及經費額度，開放各縣市提報整合性計畫，經中央審查核定後由地方執行，故本期計畫依據「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」規定及延續 104-107 年計畫，研擬 104 年-111 年中程建設計畫，以期道路建設能滿足交通需求、連結斷鏈並提升整體路網服務效率。

一、現階段公共建設推動政策

（一）永續交通政策-配合都會區捷運網，全島便捷交通網

配合愛台十二項建設全島便捷交通網之整合高速公路及快速公路系統的構想，並配合重大經貿開發地區建設計畫之聯外

道路系統，協助地方建構完善路網、改善區域產業運輸效能，藉由瓶頸路段的改善、高快路網的延伸、交流道聯絡道系統的銜接縮短行車時間及距離，提昇公路運輸能量與服務品質，以達到節能減碳的目標。

(二) 環境能源政策與節能減碳政策-建構綠色路網，推動低碳運輸

為建構綠色路網，推廣低碳運輸，鼓勵地方政府配合公路系統建設，考量交通實際需求多興建自行車道與人行道，以建構人本交通、低碳運輸、健康安全及優質環境為努力方向，提升民眾環保意識，使「節能減碳無悔措施」成為一種國民的時尚與新的文化，加速我國邁向「低碳社會」的步伐

(三) 結合公共運輸，打造「永續運輸」環境

依據民國91年頒布施行之「發展大眾運輸條例」，政府應積極發展大眾運輸系統，推動各項公共運輸發展措施，以制度化、系統化之策略健全公共運輸發展。故未來道路建設應配合前揭構想進行規劃及推動，並以「致力環境保育之綠能運輸」、「實現社會正義之人本運輸」及「提升經濟發展之便捷運輸」之理念，達到優質、可靠、環保、公益且無縫網絡之目標，進而打造「永續運輸」之環境。

(四) 打通瓶頸路段，提升系統效能

考量過往許多道路功能不彰，大多因為系統整合不足，地方道路建設過去盲目新闢、擴充，爰行政院自 106 年起指示道路建設未來改以系統整合、斷鏈補缺為推動重點，並由既有生活圈道路交通系統建設計畫之公路系統及市區道路 2 計畫預算，調整計畫重點並擴大規模納入，開放各縣市提報整合性計畫，經審查核定後由地方執行。

二、生活圈道路系統交通建設計畫定位

(一) 以「台灣地區綜合開發計畫」、「國土綜合開發計畫」、「北部、中部、南部、東部區域計畫（第一次通盤檢討）」為其上位計畫，根據這些計畫將生活圈型態區分為6個都會生活圈、11個一般生活圈及3個離島生活圈。並於國土綜合開發計畫中明述：「優先編列規劃經費辦理生活圈之規劃檢討工

作」。

(二) 配合行政院「國土空間發展策略計畫」，提供便捷、安全、可靠、無縫的運輸服務，支援各項社會及經濟活動的需要。針對外在環境的挑戰，以及在國土空間發展的需要，以滿足更大的機動力(Mobility)需求，同時必須符合節能減碳、永續發展的目標。因此，其未來長期發展方向應為建立「無縫便捷」與「永續人本」的運輸環境，並掌握(1)配合「世界網絡關鍵節點、3軸海環離島、3大城市區域(City-Region)、7個區域生活圈(Region)」的空間發展架構，佈局交通運輸網路；(2)依據城鄉、產業發展之需求，提供適切的運輸服務。(3)符合環境保育與節能減碳之要求等三項原則。

(三) 與「各縣市綜合發展計畫」互為參考，生活圈道路系統交通建設計畫之內容雖僅為公路與市區道路，但其路網包括所有道路建設，可謂最完整之道路建設報告。因此生活圈道路系統建設計畫為高鐵、捷運、輕軌等各種軌道建設計畫之重要參考，亦為「台灣地區整體運輸系統發展規劃」與「各大都會區運輸系統規劃」之重要單元。

(四) 生活圈道路系統為最基本之運輸系統，舉凡生活、休閒、醫療、救災、教育等，皆需要有良好的生活圈道路來支持。因此生活圈道路系統建設計畫對於生活圈實質功能的發揮、民眾生活品質的提升及區域經濟的提振著實扮演舉足輕重的角色。

第二節 未來環境預測

一、環境情勢

台灣地區位處歐亞大陸板塊與菲律賓海板塊衝撞擠壓地帶，不僅地震頻繁，也形成了高聳險峻的山嶺地形及複雜破碎的地質條件。此外，台灣位於西太平洋颱風廊帶上，近百年來，平均每年約遭受 3.6 次颱風侵襲，加上全球氣候變遷而使得降雨強大且集中，使得台灣地區發生豪大雨災害之頻率也大為增加。

台灣過去氣候變遷和海平面上升速度，超過全球變化的速率，足見氣候變遷對台灣氣候的影響已經很顯著；全台平均季

節降雨強度有增加趨勢；年平均降雨量增加趨勢不明顯，而北部較南部有明顯逐年增加的趨勢。全台不降雨日數逐年增加；和淹水、坡地等災害有密切相關的極端降雨，以中央山脈為分界，以西地區的極端降雨強度近年來偏強，以東地區變化不明顯或甚至偏弱。伴隨颱風的極端強降水是颱風來襲時造成災害的主因，過去十年來具有此特性的颱風發生頻率較之前三十年增加一倍以上。

另依據氣象觀測資料，我國近年降雨強度、豪大雨頻率以及年降雨量持續增加，且規模逐次刷新歷史紀錄，氣候變遷趨勢已甚明顯。豐沛雨量產生之地表逕流沖刷與入滲，導致地下水位上升，造成邊坡滑動崩塌、破壞擋土及排水設施、掏空路基等現象，對於公路安全實屬最大威脅。

承上，氣候異常現象對山區或環境敏感地區之公路常造成災損中斷，對於環境敏感地區公路，以及氣候脆弱性高的熱點地區，例如地層下陷區、易發生土石流地區、氣候明顯改變地區、調適能力差地區等，需考量因地制宜原則，依照各熱點的問題據以研擬改善方式，提升公路系統之安全性。

爰面臨氣候劇烈變遷，在養護資源有限下，未來盤點檢視高風險路段，擬訂調適措施推動執行道路養護作業，維護民眾生命財產安全，確為政府應審慎思考之方向。

二、人口預測

依據本部公路總局「台灣地區公路整體規劃」，未來各生活圈依序以台北、高雄、台中、桃園、台南等生活圈為主要居住中心。從各生活圈人口年平均成長率觀之，以桃園、台中、嘉義及台南等生活圈增長最為明顯，花蓮及台東生活圈則為衰減趨勢較明顯的地區，如表 1-2-1。

表1-2-1 各生活圈居住人口分派結果表(單位：人)

| 生活圈 \ 年期 | 100 年 | 105 年 | 115 年 | 125 年 | 100~125 年 年平均成長率 |
|----------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|
| 基隆 | 504, 201 | 496, 640 | 495, 921 | 469, 907 | -0. 26% |
| 台北 | 6, 365, 201 | 6, 251, 769 | 6, 222, 466 | 6, 044, 892 | -0. 19% |
| 桃園 | 1, 978, 782 | 1, 919, 893 | 1, 935, 637 | 1, 959, 496 | -0. 04% |
| 新竹 | 922, 469 | 888, 956 | 875, 287 | 881, 816 | -0. 17% |
| 宜蘭 | 461, 625 | 452, 765 | 453, 455 | 443, 677 | -0. 15% |
| 苗栗 | 561, 744 | 557, 325 | 546, 004 | 518, 096 | -0. 30% |
| 台中 | 2, 635, 761 | 2, 590, 487 | 2, 649, 509 | 2, 683, 954 | 0. 07% |

| 生活圈 \ 年期 | 100 年 | 105 年 | 115 年 | 125 年 | 100~125 年 年平均成長率 |
|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------------|
| 彰化 | 1,312,467 | 1,300,103 | 1,290,439 | 1,234,043 | -0.23% |
| 南投 | 530,824 | 531,621 | 524,837 | 511,307 | -0.14% |
| 雲林 | 722,795 | 718,245 | 723,628 | 709,273 | -0.07% |
| 嘉義 | 821,577 | 813,978 | 836,520 | 849,865 | 0.13% |
| 新營 | 282,437 | 284,753 | 271,202 | 236,103 | -0.66% |
| 台南 | 1,592,632 | 1,580,975 | 1,624,722 | 1,639,498 | 0.11% |
| 高雄 | 2,770,887 | 2,744,265 | 2,750,867 | 2,641,903 | -0.18% |
| 屏東 | 882,640 | 881,350 | 907,840 | 857,828 | -0.11% |
| 花蓮 | 340,964 | 295,928 | 256,225 | 227,286 | -1.49% |
| 台東 | 232,497 | 201,024 | 178,257 | 158,229 | -1.42% |

三、產業人口預測

(一) 一級產業人口

依據本部公路總局「台灣地區公路整體規劃」，各生活圈一級產業及業人口預測結果，如表 1-2-2 所示，各年期農、漁業重鎮主要集中於雲林、屏東、嘉義、彰化與南投等生活圈。

表1-2-2 各生活圈一級產業及業人口分派結果表(單位：人)

| 生活圈 \ 年期 | 100 年 | 105 年 | 115 年 | 125 年 | 100~125 年 年平均成長率 |
|----------|--------|--------|--------|--------|---------------------|
| 基隆 | 1,374 | 1,412 | 1,429 | 1,393 | 0.05% |
| 台北 | 10,965 | 11,321 | 11,540 | 11,327 | 0.12% |
| 桃園 | 12,903 | 13,472 | 13,954 | 13,916 | 0.28% |
| 新竹 | 6,363 | 6,583 | 6,731 | 6,627 | 0.15% |
| 宜蘭 | 12,751 | 13,211 | 13,535 | 13,350 | 0.17% |
| 苗栗 | 14,247 | 14,606 | 14,741 | 14,324 | 0.02% |
| 台中 | 36,952 | 38,852 | 40,646 | 40,943 | 0.38% |
| 彰化 | 62,233 | 64,119 | 65,162 | 63,764 | 0.09% |
| 南投 | 51,752 | 53,657 | 55,024 | 54,330 | 0.18% |
| 雲林 | 67,809 | 70,650 | 72,959 | 72,545 | 0.25% |
| 嘉義 | 56,805 | 59,977 | 63,123 | 63,967 | 0.44% |
| 新營 | 12,333 | 12,320 | 11,980 | 11,217 | -0.35% |
| 台南 | 40,662 | 42,872 | 45,031 | 45,542 | 0.42% |
| 高雄 | 48,325 | 49,964 | 51,032 | 50,188 | 0.14% |
| 屏東 | 65,235 | 67,778 | 69,714 | 69,042 | 0.21% |
| 花蓮 | 13,326 | 12,082 | 10,504 | 9,132 | -1.39% |
| 台東 | 26,598 | 24,253 | 21,257 | 18,630 | -1.31% |

(二) 二級產業人口

各生活圈二級產業及業人口預測結果，如表 1-2-3 所示，各年期工業重鎮主要集中於台北、桃園、台中、高雄、台南、彰化與新竹等生活圈，其中以新竹及桃園生活圈之年平均成長率最為顯著。

表1-2-3 各生活圈二級產業及業人口分派結果表(單位：人)

| 生活圈 \ 年期 | 100 年 | 105 年 | 115 年 | 125 年 | 100~125 年 年平均成長率 |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------------------|
| 基隆 | 67,985 | 65,354 | 62,841 | 58,157 | -0.58% |
| 台北 | 861,931 | 834,392 | 810,359 | 757,475 | -0.48% |
| 桃園 | 396,509 | 414,326 | 448,815 | 467,924 | 0.62% |
| 新竹 | 186,479 | 190,855 | 200,700 | 203,130 | 0.32% |
| 宜蘭 | 62,946 | 64,871 | 68,896 | 70,423 | 0.42% |
| 苗栗 | 116,486 | 120,882 | 129,657 | 133,849 | 0.52% |
| 台中 | 473,790 | 471,623 | 476,656 | 463,659 | -0.08% |
| 彰化 | 268,777 | 258,377 | 248,442 | 229,921 | -0.58% |
| 南投 | 62,831 | 61,679 | 61,108 | 58,271 | -0.28% |
| 雲林 | 107,694 | 106,457 | 106,529 | 102,599 | -0.18% |
| 嘉義 | 108,528 | 118,191 | 135,817 | 150,214 | 1.21% |
| 新營 | 58,228 | 50,004 | 40,926 | 32,239 | -2.17% |
| 台南 | 303,461 | 310,581 | 326,603 | 330,558 | 0.32% |
| 高雄 | 430,095 | 428,128 | 432,697 | 420,899 | -0.08% |
| 屏東 | 115,658 | 127,696 | 149,647 | 168,787 | 1.41% |
| 花蓮 | 35,389 | 34,652 | 33,627 | 32,632 | -0.30% |
| 台東 | 19,795 | 18,978 | 17,870 | 16,826 | -0.60% |

(三) 三級產業人口

各生活圈三級產業及業人口預測結果，如表 1-2-4 所示，各年期均以台北、桃園、高雄、台中等都會型生活圈為主要服務業及業中心，另從民國 100 年至 125 年之年平均成長率可看出，各生活圈之三級產業人口多呈現增加狀態。

表1-2-4 各生活圈三級產業及業人口分派結果表(單位：人)

| 生活圈 \ 年期 | 100 年 | 105 年 | 115 年 | 125 年 | 100~125 年 年平均成長率 |
|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------------|
| 基隆 | 151,943 | 178,045 | 186,501 | 188,546 | 0.80% |
| 台北 | 2,014,744 | 2,312,105 | 2,350,800 | 2,306,779 | 0.50% |
| 桃園 | 446,649 | 516,151 | 530,035 | 525,309 | 0.60% |
| 新竹 | 202,777 | 235,966 | 244,733 | 244,973 | 0.70% |
| 宜蘭 | 126,414 | 147,105 | 152,570 | 152,719 | 0.70% |
| 苗栗 | 117,610 | 136,859 | 141,944 | 142,083 | 0.70% |
| 台中 | 673,041 | 777,773 | 798,692 | 791,570 | 0.60% |
| 彰化 | 250,244 | 287,178 | 291,984 | 286,516 | 0.50% |
| 南投 | 127,022 | 144,758 | 145,722 | 141,577 | 0.40% |
| 雲林 | 154,494 | 174,841 | 174,261 | 167,625 | 0.30% |
| 嘉義 | 195,518 | 224,375 | 228,130 | 223,858 | 0.50% |
| 新營 | 59,749 | 66,261 | 64,157 | 59,953 | 0.01% |
| 台南 | 396,170 | 445,227 | 439,344 | 418,420 | 0.20% |
| 高雄 | 752,364 | 869,439 | 892,825 | 884,863 | 0.60% |
| 屏東 | 200,778 | 230,412 | 234,267 | 229,881 | 0.50% |
| 花蓮 | 98,008 | 100,785 | 104,890 | 109,162 | 0.40% |
| 台東 | 57,395 | 61,110 | 66,838 | 73,103 | 0.90% |
| 花蓮 | 655,700 | 866,831 | 1,153,017 | 1,591,348 | 3.34% |
| 台東 | 669,920 | 778,566 | 1,036,927 | 1,403,605 | 2.78% |

四、小汽車持有預測

依據本部公路總局「台灣地區公路整體規劃」，各生活圈小汽車分派預測結果，如表 1-2-5 所示，在小汽車持有率方面，預估未來各生活圈持有數之分佈相差不大，較高之地區主要為新營、高雄、花蓮及台東等生活圈，而小汽車持有率較少者，主要為基隆、台北、彰化與苗栗等生活圈。

表1-2-5各生活圈小汽車持有率分派結果表(單位：輛/千人)

| 生活圈 \ 年期 | 100 年 | 105 年 | 115 年 | 125 年 | 100~125 年 年平均成長率 |
|----------|-------|-------|-------|-------|---------------------|
| 基隆 | 218 | 263 | 286 | 321 | 1.44% |
| 台北 | 242 | 295 | 311 | 333 | 1.19% |
| 桃園 | 303 | 348 | 370 | 385 | 0.89% |
| 新竹 | 322 | 339 | 361 | 375 | 0.57% |
| 宜蘭 | 282 | 342 | 364 | 377 | 1.08% |
| 苗栗 | 326 | 312 | 334 | 347 | 0.23% |
| 台中 | 328 | 338 | 360 | 375 | 0.50% |
| 彰化 | 315 | 291 | 315 | 338 | 0.26% |
| 南投 | 338 | 274 | 357 | 372 | 0.36% |
| 雲林 | 305 | 266 | 347 | 362 | 0.64% |
| 嘉義 | 300 | 311 | 360 | 373 | 0.81% |
| 新營 | 307 | 300 | 388 | 400 | 0.98% |
| 台南 | 293 | 327 | 380 | 397 | 1.13% |
| 高雄 | 273 | 383 | 400 | 400 | 1.42% |
| 屏東 | 270 | 312 | 344 | 357 | 1.04% |
| 花蓮 | 296 | 304 | 392 | 400 | 1.12% |
| 台東 | 271 | 271 | 374 | 400 | 1.45% |

五、觀光遊憩旅客數預測

依據本部公路總局「台灣地區公路整體規劃」，各生活圈之觀光遊憩旅客數分派預測結果，如表 1-2-6 所示，未來觀光遊憩旅次中，主要以到台北生活圈旅遊者為最多，其次為高雄、台中、屏東、南投、台南等生活圈，各地區歷年所占比例並無明顯變化。

表1-2-6各生活圈之觀光遊憩旅客數分派結果表(千人次/年)

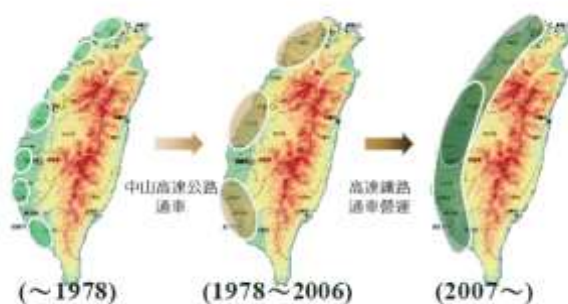
| 生活圈 \ 年期 | 100 年 | 105 年 | 115 年 | 125 年 | 100~125 年 年平均成長率 |
|----------|-------|-------|-------|-------|---------------------|
| 基隆 | 218 | 263 | 286 | 321 | 1.44% |
| 台北 | 242 | 295 | 311 | 333 | 1.19% |

| 生活圈 \ 年期 | 100 年 | 105 年 | 115 年 | 125 年 | 100~125 年 年平均成長率 |
|----------|-------|-------|-------|-------|---------------------|
| 桃園 | 303 | 348 | 370 | 385 | 0.89% |
| 新竹 | 322 | 339 | 361 | 375 | 0.57% |
| 宜蘭 | 282 | 342 | 364 | 377 | 1.08% |
| 苗栗 | 326 | 312 | 334 | 347 | 0.23% |
| 台中 | 328 | 338 | 360 | 375 | 0.50% |
| 彰化 | 315 | 291 | 315 | 338 | 0.26% |
| 南投 | 338 | 274 | 357 | 372 | 0.36% |
| 雲林 | 305 | 266 | 347 | 362 | 0.64% |
| 嘉義 | 300 | 311 | 360 | 373 | 0.81% |
| 新營 | 307 | 300 | 388 | 400 | 0.98% |
| 台南 | 293 | 327 | 380 | 397 | 1.13% |
| 高雄 | 273 | 383 | 400 | 400 | 1.42% |
| 屏東 | 270 | 312 | 344 | 357 | 1.04% |
| 花蓮 | 296 | 304 | 392 | 400 | 1.12% |
| 台東 | 271 | 271 | 374 | 400 | 1.45% |

六、臺灣交通建設環境變化

(一) 重大交通建設引發國土空間革命

1. 高速鐵路：衝擊國內民航及臺鐵的固有市場並影響旅客的運輸行為，設站與非設站都市的發展落差可能擴大；舊市區間與新高鐵站區的消長值得關注；而高鐵聯外運輸帶來 TOD (Transit Oriented Development) 線型都市發展的新機會應予重視。



2. 北宜高速公路：為台灣第一條貫穿雪山山脈之高速公路，是國內唯一橫跨東、西部的國道。除使北臺都會區域的範疇擴大至宜蘭，台 9 線沿線服務業亦因北宜高速公路而受到衝擊。

(二) 六都升格直轄市後之整體交通環境變化

1. 民國 99 年底原臺北縣（新北市）、臺中縣市、臺南縣市、高雄縣市（合併）升格為直轄市後，桃園縣業已於 103 年底升格為直轄市，六都的成立，除打破原先縣（市）藩籬，有利於交通運輸系統進行整體規劃與管理，且在目前完整的高快速公路交通運輸系統中，將成為各區域生活圈的交通運輸樞紐。
2. 縣（市）合併升格後，相關運輸系統的整體規劃、交通運輸政策的擬定與推動、運輸資料蒐集與分析、交通工程、大眾運輸管理等計畫的實施與執行，可不受行政界限的區隔，有利於整體資源規劃運用，並擴大交通計畫規模，推動各項重大交通建設，積極改善交通問題，滿足民眾行的需求。
3. 另六都升格直轄市後，新升格直轄市的首長及民意代表陸續有爭取汽燃費合理調整的意見，爰交通部已多次邀集各直轄市政府代表開會研討汽車燃料使用費分配調整方案，並於 105 年起正式施行，因直轄市所分配資源大幅提高，可有效跨越原縣（市）區域進行整合建設規劃，積極推動改善都會區整體道路系統；因其自主道路管理養護能力大幅提高，相對責任亦會增加，爰自 105 年度起六都都市計畫區外生活圈道路建設經費改由獲分配之汽燃費額度支應（除高雄市已核定案件仍由生活圈計畫支應，惟不得提報新興計畫），生活圈計畫相關資源將用於其他縣市急需辦理之道路建設，以達資源公平分配。

七、道路面積逐年增加，養護經費不足支應，未來道路修建養護資源比重須重新思考評估

過往數十年來生活圈計畫協助地方政府辦理道路新闢拓寬建設，完善整體路網並提升區域發展。惟隨著道路面積持續擴大，地方政府之養護資源卻未隨之增加，致使轄管道路年久失修，除造成行車品質低落，服務效率不彰外，亦無法保障用路人生命財產安全。

有鑑於此，本部因應行政院 106 年起推動之前瞻基礎建

設政策，推動「提升道路品質建設計畫(公路系統)」，自 106 年至 110 年由特別預算協助地方既有公路系統道路進行整體景觀及品質提升事宜；惟該計畫結束後相關作業亦將回歸由統籌分配款及汽車燃料使用費等經費支應辦理，爰未來道路建設除須考量整體路網規劃，更須將邊際效益納入評估，後續中央政府如何如何利用有限之行政資源協助地方政府於道路新興建設與養護作業間取得平衡，亦將成為主要課題之一。

八、生態環境議題及土地居住正義等意識高漲，公共建設推動須具更全面性之評估及資訊公開

近年來生態環境及土地居住正義等議題逐漸被國人所重視，惟綜觀目前地方公共建設難以推動之緣由，大部分均因資訊未公開及未與當地民眾溝通協調，致使進入環評及用地徵收作業時遭遇阻力，無法賡續推動。

爰未來政府辦理公共建設除應依相關規定進行更完善之先期評估，並主動公開相關資訊俾利民眾了解，參採相關意見後進行溝通協調，並在環境保護與經濟發展平衡考量、社會及經濟分配符合公平及正義原則之前提下推動各項建設，以達生生不息、永續發展之目標。

第三節 問題評析

- 一、依據最新檢討結果，前期 98-103 年計畫有 8 項計畫(詳附錄七)需辦理退場，經檢討主要原因有二：(1)必要性降低，(2)環評問題及用地取得困難。其中環評問題及用地取得乙節，確為生活圈計畫能否順利推動之重要關鍵。內政部「土地徵收補償市價查估辦法」自 101 年 6 月 5 日訂定，104 年 03 月 01 日正式施行，地方政府執行之困難度及變數較以往已提高許多，
- 二、用地費比率偏高，導致直接投入工程建設之經費減少，影響計畫整體效益。
- 三、各縣市政府提報計畫數量雖多，惟素質良莠不齊，顯現其專業素養仍有待加強。

四、為減少爭議及提升效益，相關因應作為如下：

（一）未來辦理新興計畫審議時，除應考量提案之交通需求外，另應特別注意計畫可行性及完整性，對於爭議較小、先期規劃較成熟者建議優先考量，避免將來執行阻礙，提高計畫執行績效。

（二）考量許多工程爭議皆因資訊未公開或未與民眾溝通協調，為保障人民權益及促進公民參與公共建設，後續辦理審議作業時將更為嚴謹檢視，要求提案單位提報計畫時須納入公開說明與民眾意見程序，朝向「嚴謹規劃、務實提報」之目標推動。

（三）前期6年計畫係以總經費控制方式辦理，實際執行上年度需求預估數與年度經費核列數差距過大，造成滾動檢討困難。經檢討考量改以年度經費控制取代，視年度經費核列情形，逐年辦理審議評選納入。

（四）參考內政部滾動檢討模式，在年度經費可滿足之前提下，分項計畫如發生用地無法取得、執行進度延宕、交通需求有變化等情形，優先以退場機制處理，將經費轉投入其他急要案件，以活化計畫經費之使用效益。

（五）為提升生活圈計畫經費效益，有關用地費補助比率，應考量適當限縮，鼓勵地方政府採多元方式取得用地。

（六）生活圈計畫分項計畫之規劃、設計及發包施工，均由地方政府基於權責執行辦理，然因地方政府人力及財政狀況不同，故執行績效差異頗大。後續將請本部公路總局針對執行績效較差之地方政府於必要時予以協助，俾利計畫推動。

（七）未來大型或評估困難性較高計畫將建議地方政府以委託其它具工程專業機關辦理，藉以提升執行績效。

（八）為追蹤受補助道路計畫之完工成效及經驗回饋，自本8年計畫起，將請各地方政府於分項計畫完工結案後，提報結案報告書予本部公路總局備查；該結案報告書內容應包含工程名稱、工程地點、工程概要、得標廠商、契約金額、結算金額、工程期程、執行過程概述、執行情形檢討、工程預期效益及實際效益檢討(包含交通量、道路服務水準及其它

可量化、不可量化之效益)等。受補助道路實際使用效益是否符合預期，將列入審議評分考量，並配合修正納入本8年計畫補助執行要點相關規定。

第二章 計畫目標

第一節 目標說明

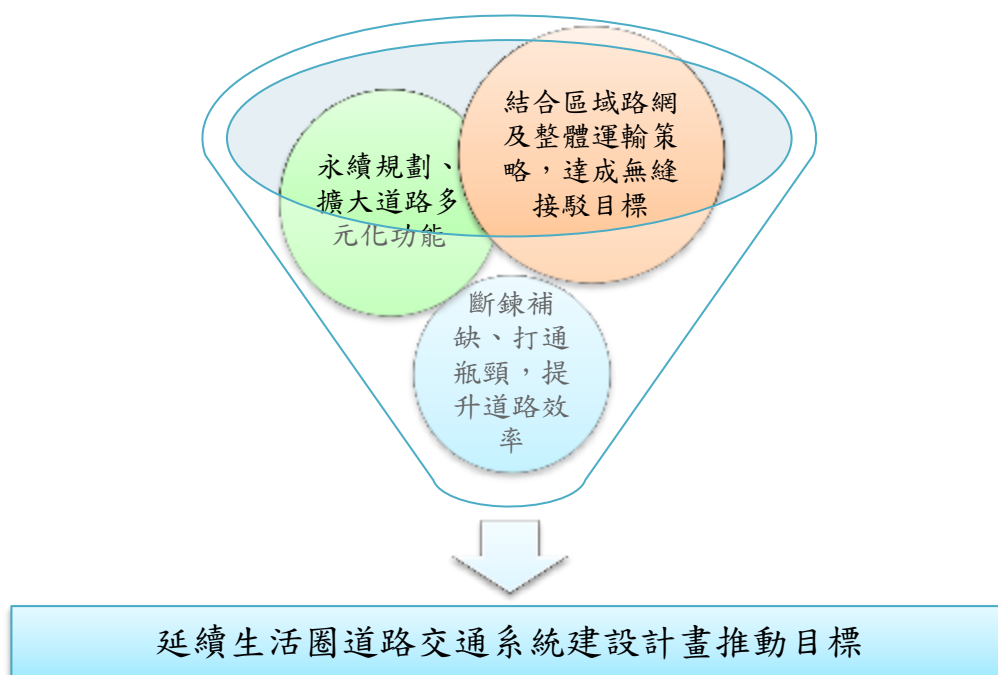
鑑於汽車持有率不斷成長，活動範圍亦隨運輸工具改變而擴大，時空距離更形縮短，但私人運具持有率與使用率之提升，過往規劃之道路容量已無法滿足實際需求，致使地方亦持續推動道路新闢與擴建，以舒緩交通壅塞之現象。

目前國內運輸政策方向已朝推廣公共運輸及「低碳永續綠運輸」等時勢潮流發展，故未來推動道路建設除須以整體區域路網為評估基礎，更應結合整體運輸發展策略將大眾運輸路線及重要轉運站聯外交通等一併納入規劃，達成無縫接駁之目標；並思考以建構綠色運具路網，整合人本環境及跨運具公共運輸系統為發展導向。

另因應前瞻基礎建設為打造臺灣未來數十年藍圖，在城鄉建設上希望「提升系統性交通改善功能」以及友善環境，除期透過「系統整合、斷鏈補缺」及「打通瓶頸路段」來提升整體國家競爭力外，同時，道路功能應更具多元化，除交通功能外，對於救災搶險(防災道路)、道路景觀及安全(整體環境營造)、循環經濟(綠色材料)等目標，爰本 8 年計畫目標除延續生活圈建設理念，配合都市發展及運輸政策，建構完整之生活圈路網，作為擬定計畫之依據外，並配合前揭政策指示修正內容如下：

- 一、各中心都市至鄰近都會區中心之旅行時間約為 1 小時。
- 二、生活圈內各鄉鎮至中心都市之旅行時間約為半小時。
- 三、改善生活圈道路及國家重要建設聯外道路瓶頸及斷鍊補缺、提昇道路服務水準，連結陸續完工之高、快速公路期能建構完整區域生活交通路網，另達成西部走廊達 15 分鐘內由區域中心或產業中心到達高(快)速公路交流道之目標。
- 四、結合整體運輸推動策略，整合構建便捷大眾運輸場站間聯絡道路，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、提昇生活圈路網及國家重要建設之易行性與可及性，落實完善城際運輸及整體區域路網之概念，優先依串聯性、可行性及易行性，作為道路闢建、改善之依據。
- 六、強化城鄉均衡，疏解都會過度成長，促進各市鎮工商產業依特色均衡生活圈整體都市發展。
- 七、促進區內觀光遊憩資源整體規劃與開發，提昇國內觀光休閒品質與數量。
- 八、改善危險瓶頸路段，除提昇道路使用效率與安全性，保障用路人之生命財產安全。
- 九、落實永續道路規劃，擴大道路多元化功能，透過綠色設計，積極推動綠色材料及功法，加強綠色運具設施空間及生態內涵。



為達上述建設目標，本 8 年計畫預估於 104~111 年度將投入 439 億元辦理生活圈道路優先路段改善(初估約可完成長度 176 公里道路改善)，提升運輸效能、促進產業發展、改善民眾生活、創造永續環境。

第二節 達成目標之限制

根據「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)」整體執行經驗，可歸結出一些有待探討的課題，茲列舉如下：

- 一、受限於經費及人力無法一次到位，整體路網運輸效能無法立即顯現。
- 二、地方政府本位主義及執行落差，使得整體路網運輸效能受到侷限。
- 三、民眾環境保護意識高漲，提高道路興闢及拓寬之難度。
- 四、用地市價徵收施行，增加用地經費及取得時間。
- 五、地方財政不佳，自籌款籌列困難。

第三節 預期績效指標及評估基準

本 8 年計畫執行後之預期績效，約可分為不可量化及可量化兩部分：

一、不可量化部分：

- (一) 完成中央重大政策交辦事項，俾利落實中央之政策方向。
- (二) 增進來往人員行車安全，減少天然災害損害，降低生命財產損失，消除民眾疑慮。
- (三) 建全生活圈路網，增進行車便利性及可及性，促進區域發展，提昇民眾對政府信心。
- (四) 藉由公共工程建設支出，創造經濟發展氛圍。
- (五) 創造區域性地標、景觀，提昇政府形象、促進區域觀光發展。

二、可量化部分：

在年度預算完整籌編情形下，本 8 年計畫預計將以完成 176 公里道路改善為工作目標，各分年目標分別為 20、15、20、24、24、24、24、25 公里。另透過成本效益分析建立客觀的貨幣化數值，作為計畫績效指標，評估範疇包含成本面及效益面兩部分，成本面部分：(1)規劃設計成本，(2)施工成本，(3)

維護成本；效益面部分：(1)旅行時間節省效益，(2)行車成本節省效益，(3)產業關聯效益，(4)空氣污染減少效益，(5)二氧化碳排放減少效益。

指標包含淨現值(NPV)、益本比(B/C)及內部報酬率(IRR)等，如表 2-3-1 所示，相關內容詳第六章

。

表2-3-1 成本效益分析假設條件及門檻值

| 評估指標 | | 評估指標門檻值 |
|----------|------------|----------------|
| 交通運輸經濟效益 | 淨現值(NPV) | 淨現值>0 |
| | 益本比(B/C) | 益本比>1 |
| | 內部報酬率(IRR) | 內部報酬率>折現率3.00% |

為配合行政院「打通瓶頸路段」之政策指示，將要求瓶頸路段改善後，縮短區段內車輛之旅行時間達 5%以上，並作為計畫推動成果效益評估之一。

此外因本次修正計畫將危險路段及老舊受損橋梁等納入補助辦理項目，為確保用路人行車安全及維持道路搶災搶險必要之交通功能，預計於計畫期程內進行 50 處以上之危險路段或老舊受損橋梁之改善

另因本期生活圈道路交通系統建設計畫特性與未來提報資料內容，針對個案效益分析，擬另以環境生態面、社會公平及區域經濟面三個主要的面向來進行生活圈道路交通系統建設計畫之效益評估，爰整體計畫效益評估指標如表2-3-2所示。

1. 環境生態面：

近年來環保意識高漲，且行政院亦刻正推動循環經濟政策，將轉爐石等再生材料或其他綠色環保材料應用於公共工程，爰本計畫將於各分項計畫結束後，統計相關材料經費額度占整體工程經費之比例，並設定指標據以推動。

2. 社會公平面：

道路建設對於社會公平面向所產生的效益，本部分主要係考量對於都市計畫區外地區的人口服務以及配合本計畫內辦理之山地原鄉地區道路改善事宜，基於社會公平的達成，期許以（非都會計畫區道路面積/都會計畫地區道路面積）*100%>85%以及對山地原住民地區道路改善案件數>10件為目標努力。

3. 區域經濟面：

道路新闢或拓寬改善，除可經由斷鍊補缺進行系統性整合強化，串聯路網脈動並直接產生交通運輸及社會經濟效益外，將可間接帶動周邊地區之區域發展。從影響圈內之重要據點、遊憩區位及區位特性來檢視生活圈道路交通系統建設計畫在區域發展上的效益，透過道路建設可服務前往重要據點的旅次，或提升觀光景觀等之聯外便捷。評估指標將以道路兩側1公里範圍內是否有重要開發區、活動集結點數、重要大眾運輸集結點數或重要幹道聯繫為評估依據。

表2-3-2 生活圈道路交通系統建設計畫效益評估指標

| 評估指標 | | 評估指標門檻值 |
|----------|--|-------------------|
| 交通運輸經濟效益 | 道路改善里程數 | ≥176 公里 |
| | 淨現值(NPV) | 淨現值>0 |
| | 益本比(B/C) | 益本比>1 |
| | 內部報酬率(IRR) | 內部報酬率>折現率3.00% |
| | 危險路段、老舊受損橋梁改善數 | 改善危險路段及老舊受損橋梁>50處 |
| | 瓶頸路段改善縮短旅行時間 | 百分比>5% |
| 環境生態面 | 生態永續-(環保材料【如LED燈具、再生材料等】使用額度/總工程經費)*100% | >2.5% |

| | | |
|-------|--|-------|
| 社會公平面 | 區域均衡-(非都會計畫區道路面積/都會計畫地區道路面積)*100% | >85% |
| | 山地原住民地區道路改善件數 | >10件 |
| 區域經濟面 | 計畫道路周邊1公里內是否有重要開發區、活動集結點數、遊憩區位、重要大眾運輸集結點數或重要幹道聯繫 | >100處 |

第三章 現行相關政策及方案之檢討

第一節 生活圈與生活圈道路系統建設計畫內涵

生活圈的發展理念與功能定位

生活圈藉由不同類型圈域劃設，使透過行政、文化、商業、金融、交通等管理機能，策劃產業基礎，藉以促進地方經濟與社會的發展，創造具地方特色又安全便捷的居住環境。

（一）生活圈的發展理念

生活圈即為：與日常生活有關之工作、居住、就學、購物、休閒、醫療等社會經濟活動的影響範圍，亦即以「人」為規劃中心，配置適宜土地使用，提供必要公共設施，以滿足國民基本需求之空間範圍。活動範圍包括：

- 1、日常活動：如就學、就業、購買日常用品等，活動範圍應為當地至地方中心之影響範圍，其半徑於一般城市約 10 公里，於都會區可達 40 公里。
- 2、一周一次之活動：如娛樂、遊憩、社交購買選擇性用品等，活動範圍為地方中心至區域中心之影響範圍，半徑約 40 至 80 公里。
- 3、一季一次之活動：如觀光、購買特殊性用品、辦理私人特殊事務等，活動範圍為區域中心至台灣地區中心之影響範圍，半徑約 80 至 200 公里。

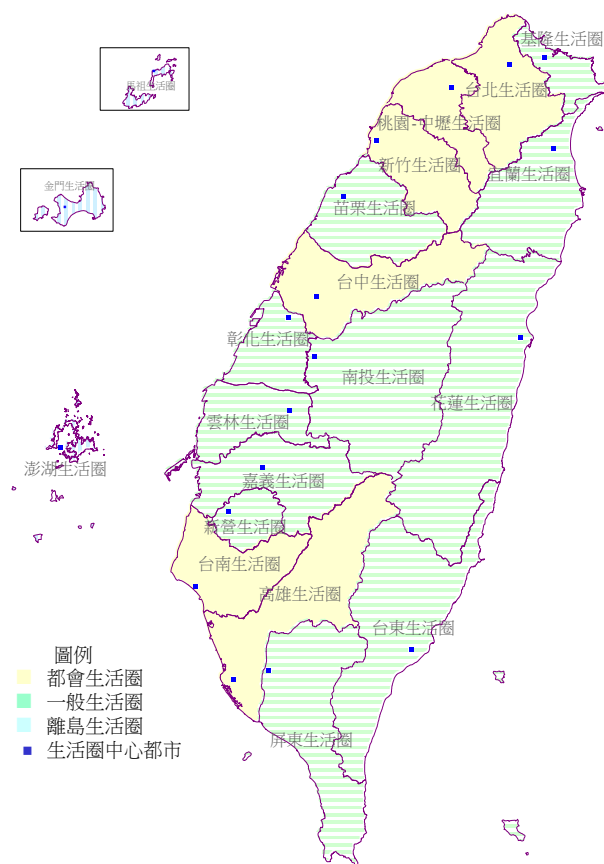
生活圈劃定，依個人所得、旅運設施、社經文化等特性，並考量區域發展潛力劃定。藉生活圈建設以完善公共設施，達成活動需求，使活動更能符經濟效益與人性。

（二）生活圈的劃設

基於發展理念，為落實生活圈實質建設之空間規劃，以縣市行政機構為執行主體，將台灣地區劃分為 18 個生活圈，加上金門、馬祖離島生活圈的劃定，於今，共劃定 20 個生活圈，包括 6 個都會生活圈、11 個一般生活圈及 3 個離島生活圈，請參見表 3.1.1 與圖 3.1-1，說明如下：

表3.1.1 台灣地區生活圈劃設彙整表

| 類 型 | 生 活 圈 |
|-------|----------------------------------|
| 都會生活圈 | 台北、桃園、新竹、台中、台南、高雄 |
| 一般生活圈 | 宜蘭、基隆、苗栗、彰化、南投、雲林、嘉義、新營、屏東、台東、花蓮 |
| 離島生活圈 | 澎湖、金門、馬祖 |



(三) 生活圈在國土空間之功能定位

生活圈總體發展理念建構於縣市綜合發展計畫，各生活圈除滿足日常活動所需功能外，兼具不同層級功能，以健全整體之發展。依國土空間發展策略計畫，我國國土空間結構與發展構想如下：

1、國際階層

積極強化臺灣優勢，力促臺灣在全球網絡形成一個不可忽略的重要關鍵節點。

2、全國階層

未來國土空間發展應於環境保育與國土保安的基本前提下，強化國家發展競爭力與生活品質，基本結構為「三軸、海環、離島」，三軸分為「西部創新發展軸」、「東部優質生活產業軸」與「中央山脈保育軸」，西部地區強調都市與創新產業發展的國土管理、東部地區以適性發展優質生活產業、中央山脈地區以生態環境資源保育為重心，「海環」則強調海岸及海洋之自然珍貴資產、「離島」強調人文及自然環境保全與觀光發展，於國土空間結構中均賦予明確定位。

3、區域階層

就國內目前西部發展情勢，受高鐵行車時間及設站地點影響，未來國土已明顯朝北、中、南三大城市區域發展，強化以城市區域為範圍的整合治理工作，致力建立城鄉夥伴關係，避免內部的零和競爭模式。而各城市區域在國家層次則採彼此合作的策略，各自發揮區域優勢，透過分工整合、優勢互補，提升國家整體競爭力。

東部區域發展，將樂活、慢活及養生休閒等新生活型式概念融入產業中，形成有別於西部的發展模式，有效運用東部豐富多元的人文特質、慢速的生活步調、優美的自然景觀、乾淨的土地資源等優勢條件，發展東部成為優質生活產業軸。

4、地方階層

除了以三大城市區域進行跨區合作發展外，參考新加坡或香港人口或土地規模，適當將國土空間由前揭 20 個生活圈整合劃分為北北基宜、桃竹苗、中彰投、雲嘉南、高高屏、花東及離島 7 個區域成為生活圈，希望在每個區域生活圈內，均有相當人口與腹地支撐其區域之發展與消費市場，所投入之公共建設亦較具經濟效益，每個區域可根據區域內產業特色與地理環境各自定位，創造各區域之特殊競爭優勢，對於花東及離島區域，則必須再輔以其它特別措施、計畫或法案，來強化其發展，如此才能逐步達到區域均衡發展，並朝向各個區域發展成獨立經濟體之終極目標。

短期而言，本 8 年計畫將鼓勵地方政府配合國土空間發展策略計畫進行區域協商整合，針對具有區域整合效益之計畫項

目提供加分誘因。若長遠來看，行政區域重新劃分有其必要，方能排除地方歧見，俾利整合區域所有資源以達發展成獨立經濟體之目標。



圖3-1-1 七個區域生活圈

第二節 永續運輸之內涵

1987 年世界環境與發展委員會(World Commission on Environment and Development)在其發表的報告「我們共同的未來(Our Common Future)」中，指出人類生活環境隨著社會經濟之蓬勃發展而逐漸惡化，因此提出「永續發展」(United Nations Sustainable Development)概念，定義為：永續發展為既滿足當代的需要而同時不損及後代滿足其本身需要之發展模式，在環境、經濟、社會三方面永續發展。其範圍涵蓋(1)環境：生態系統完整、自然承载力(Carrying capacity)適當及物種具多樣性；(2)經濟：經濟成長與分配適當；(3)社會：社會公平、世代內及世代間公平。聯合國環境與發展大會於1992 年 6 月在巴西里約熱內盧通過及簽署「21 世紀議程

(Agenda 21)」之內容，更確立人類文明的永續發展即涵蓋以人口為中心之一個「社會—環境—經濟」三維複合系統。

事實上，將永續發展的觀念加入運輸發展上，即為永續運輸。其宗旨為：永續運輸的建設與發展要求資源不論在使用的數量與效率上，都不得任意而無節制的使用，且應追求替代的資源，目的是希望這一代的資源不應該在這世代就耗盡，而應該延續到下一世代甚至永遠使用(馮正民，民 88)。

第三節 行政院前瞻基礎建設計畫

政府自 106 年積極規劃擴大全面性基礎建設投資，目標在於著手打造未來 30 年國家發展需要的基礎建設，「前瞻基礎建設計畫」包含八大建設計畫：建構安全便捷的軌道建設、因應氣候變遷的水環境建設、促進環境永續的綠能建設、營造智慧國土的數位建設、加強區域均衡的城鄉建設、因應少子化友善育兒空間建設、食品安全建設，以及人才培育促進就業建設，其推動項目如下：

1. 綠能建設。
2. 數位建設。
3. 水環境建設。
4. 軌道建設。
5. 城鄉建設。
6. 因應少子化友善育兒空間建設。
7. 食品安全建設。
8. 人才培育促進就業之建設。



「前瞻基礎建設計畫」依 106 年 7 月 7 日總統公布施行之「前瞻基礎建設特別條例」，未來四年將編列 4 千 2 百億元，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期特別預算規模及期程繼續編列。其中之城鄉建設項目包括：道路品質、市鎮再生、公共服務據點、文化生活圈等，與本計畫較具相關之建設為提升道路品質建設計畫(公路系統)四年(106~109)計畫(交通部)，該計畫推動之目的，在於改善過去道路闢建缺乏遠見，導致道路品質低落，坑坑洞洞，對於自行車及行人不夠友善所衍生各種交通問題。期能透過公共建設與友善環境規劃，推動架構性改造，辦理如人手孔蓋及管、纜線下地等事項；並因應周遭環境需求，完善道路排水，將公路隙地、安全島及路肩儘可能設置保水植生綠帶，同步改善道路交通功能、景觀美化與行車安全。並可經由此項建設計畫，擴大國內需求推動擴大公共建設投資，達成振興經濟之目標，主要辦理項目如表 3.3.1。



表 3.3.1 提升道路品質建設計畫(公路系統) 計畫辦理項目表

| 類型 | 工作項目 |
|------------|------------------|
| 既有道路養護整建 | 路面平整執行計畫 |
| | 管(線)下地計畫 |
| | 邊溝改善計畫 |
| | 人行安全設施改善計畫 |
| 綠色生態路網建置 | 道路空間透保水鋪面執行計畫 |
| | 道路空間雨水滲透及貯留執行計畫 |
| | 道路空間綠化執行計畫 |
| 設立道路幸福設施 | 路燈標誌號誌共桿執行計畫 |
| | 標線標誌整合改善執行計畫 |
| | 自行車道通行空間友善性改善計畫 |
| 形塑城鄉人文地景道路 | 沿線人文地景盤查 |
| | 與社區總體營造計畫結合之評估作業 |
| | 公路美學整體設計及執行計畫 |

第四節國家發展計畫(106 至 109 年)

行政院通過「國家發展計畫— 106 至 109 年四年計畫暨 106 年計畫」，致力建構永續發展的新經濟模式，未來 4 年，國家建設的推展，將依循總統揭示之「創新、就業、分配」核心理念，建構永續發展的新經濟模式，致力達成「新經濟模式的開創」、「社會安全網的完善」、「社會公平正義的維護」、「區域和平的推進」、「全球公民社會的模範」等國家發展願景。未來 4 年政府將由經濟、社會、環境、政府效能、教育文化與族群、國家安全與國際兩岸等面向著手，開展全方位施政。

第五節 跨域加值公共建設財務規劃方案

一. 方案目標

公共建設投資能振興經濟、擴大內需，平衡區域發展，建立區域特色經濟，帶動民間投資，促進就業，提升生產及文化生活環境品質。考量國家財政資源日形緊絀，未來公共建設投資計畫必須以創新思維之財務規劃方式，透過整合型開發計畫，從規劃面、土地面、基金面、審議面等多元面向，將外部效益內部化，提高計畫自償性、挹注公共建設經費及籌措未來營運財源，以達成減輕政府財政負擔。

二. 整合推動之概念

(一) 以整合規劃方式提高計畫自償能力：整體規劃公共建設實施區域及周邊關聯發展機會及潛力發展地區，以落實外部效益內部化精神，提高計畫自償能力。

(二) 將建設計畫、土地規劃、財務規劃、時程規劃整合推動：為發揮整體規劃綜效，應將建設計畫、土地規劃及財務規劃依時程安排同時完成，以避免建設完成後，卻因周邊土地未開發、資金未到位、或無足夠使用公共建設人數，而造成公共建設使用無效率之情形。

(三) 規劃及推動應化被動為主動、兼顧投資與收益：將過去僅注重計畫本體範圍，未來應主動將周邊地區共同納入，除以政府公共建設投資帶動地方發展，也應兼顧以財務策略

將周邊外部收益轉化為挹注建設經費。

（四）將閒置或低度利用之公地參與開發，活化土地創造價值檢討公共建設計畫周邊閒置或低度利用之公有土地，透過整體規劃及運用之方式，參與公共投資，以提高土地使用效率，創造計畫收益。

（五）以長期的整合取代短期的規劃將過去所推動之短期規劃方式，改變為長期整體規劃、分期分區建設，從整合性期長期營運之觀點進行財務規劃，以避免公共建設無效率或不經濟之使用。

（六）將衝突轉化為合作將過去中央與地方、地方與地方間各別運作，產生之衝突競合現象，轉化為共同合作、共享資源。

（七）運用跨領域之專業整合運用財政、稅務、都市規劃、地政、公共建設工程等多向度的專業整合，提高計畫及財務可行性。

三. 操作策略

（一）劃設影響及受益範圍：

擴大公共建設範圍之關聯發展機會及潛力發展區，連同公共建設區域整合規劃納入影響受益範圍。

（二）創造外部利益，包括：

- 1、檢討變更土地使用計畫：納入產業、生活相關使用規劃，創造公地、都市更新或新社區之開發效益。
- 2、提升都市發展增額容積：規劃未來 10 年都市自然成長之預期發展增額容積，提升「受益區域」平均粗容積。
- 3、預估未來租稅增額財源：預估「受益區域」未來 30 年因公共建設帶動增加之地價稅、房屋稅、土地增值稅、契稅等稅收“
- 4、推動異業結合加值：整合捷運與周邊建設推案，包裝成為加值產品，除可加快發展速度，並達成投資者與使用者雙贏之目的。

實際規劃時除由相關部會自行研訂自償率門檻外，可針對

個案特性需要，由主管部會就全部或一部分予以納入規劃，並得視實際需要納入其他創新策略。

（三）回收外部效益納入基金：

前項有關收入及外部效益逐年納入基金，透過規劃統合管理支用，作為建設資金之一部分財源。其中增額容積部分，估算未來都市自然成長所需之發展容積，以都市計畫主要計畫提高地區粗容積、細部計畫依購入容積辦理個別基地容積率變更。至於增額容積可予以出售，或儲備作為未來社會福利政策（如合宜住宅、學生宿舍）或其它公益性目的之使用。

（四）財務計畫分擔

各部會應對各類公共建設訂定因地制宜之自償性門檻，作為擬定計畫之參據，並擬具核定之獎勵機制，如當公共建設之自償率越高者，(1)計畫得優先核定；(2)預算得優先編列；(3)得就其餘非自償部分，中央補助比率越高；(4)另如自償收益高於預期者，亦得提高地方收益分配額度，如此將可創造雙贏，一方面可提高公共建設整體效益，另一方面地方亦得分享創造之效益。

（五）資金調度

以成立特種基金，將前述各項收益納入基金經費來源，併同計畫核定，使該收支統合專款專用於該公共建設內。考量未來工程需要及政府財政支用情形，得分別採融資、編列公務預算及基金利益收入等彈性調度支應建設支出所需之額度與時程。

（六）風險評估及回饋修正

如未來實際營運與計畫未能一致，應分析原因與責任，適時檢討計畫，作必要之修正，並得依比例原則，由相關預算撥補，調整支應。

四. 生活圈計畫與方案之關聯

生活圈計畫主要為了協助地方政府建構完整路網，提升區域運輸之便利性及可及性，以達到促進地方產業發展、增進民眾生活水準之目標。

近年來地方政府提報申請生活圈計畫(公路系統)補助之

案件眾多，其中大多屬局部性瓶頸或危險路段之拓建改善，且該等案件多位處價格低廉之都市計畫區外土地，短期而言，其開發價值恐不高。惟長遠來看，若配合區域整體發展得宜，亦有可能增加其土地開發價值，進而從開發中受益，回饋挹注相關建設經費。

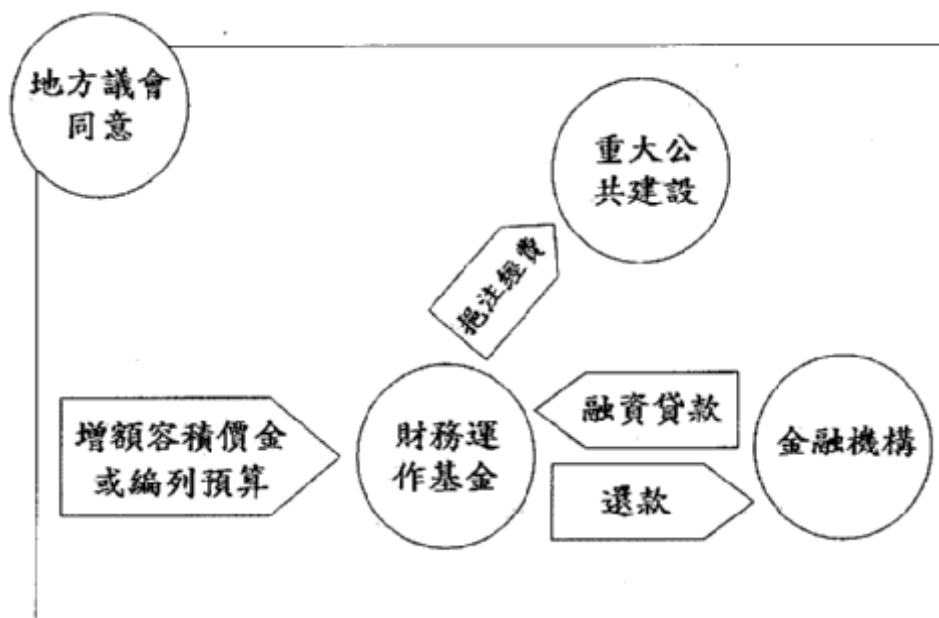


圖3-4-1 地方政府預支增額容積價金挹注重大公共建設經費之作法

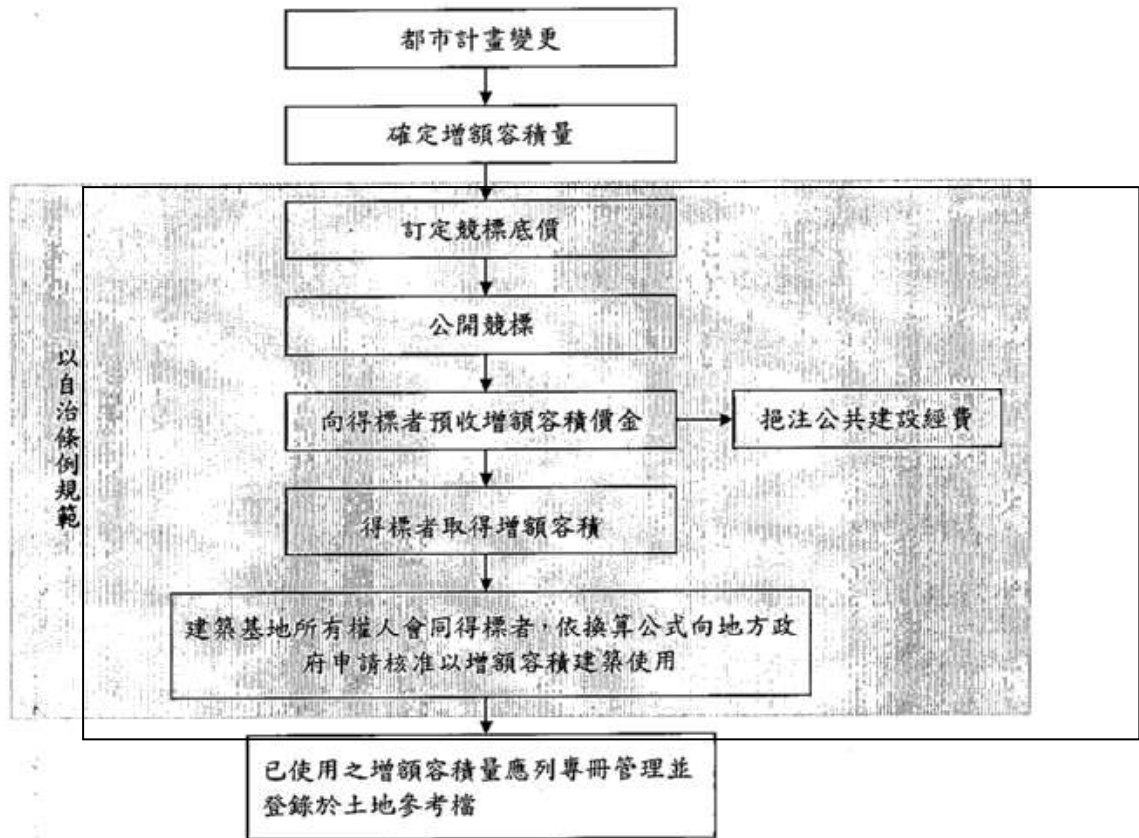


圖3-4-2 地方政府預支增額容積價金挹注重大公共建設經費之作法

二

TIF 作業流程

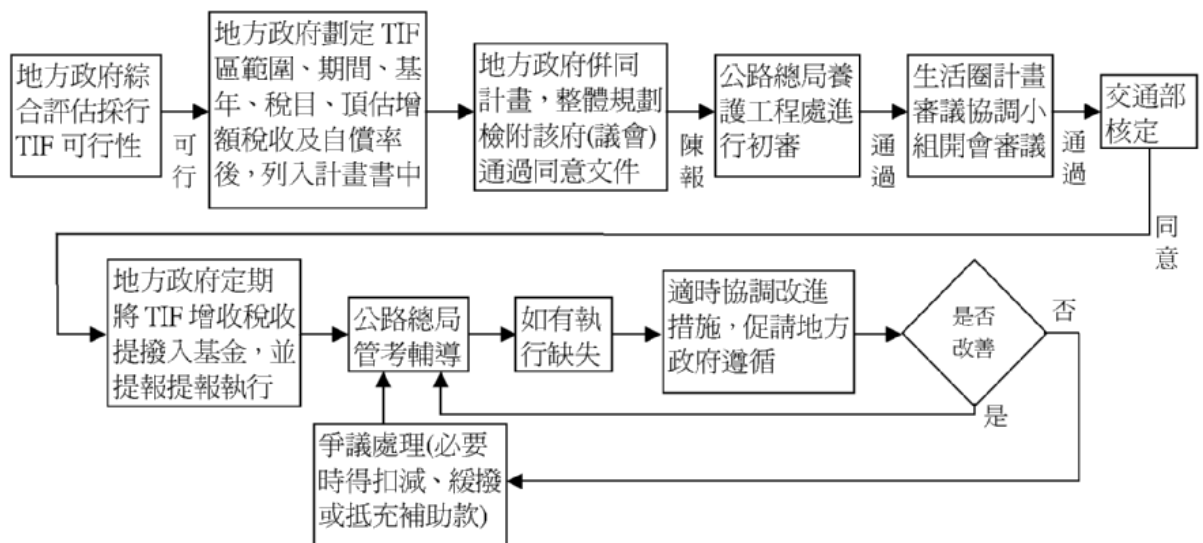


圖3-4-3 租稅增額財源(TIF)作業流程

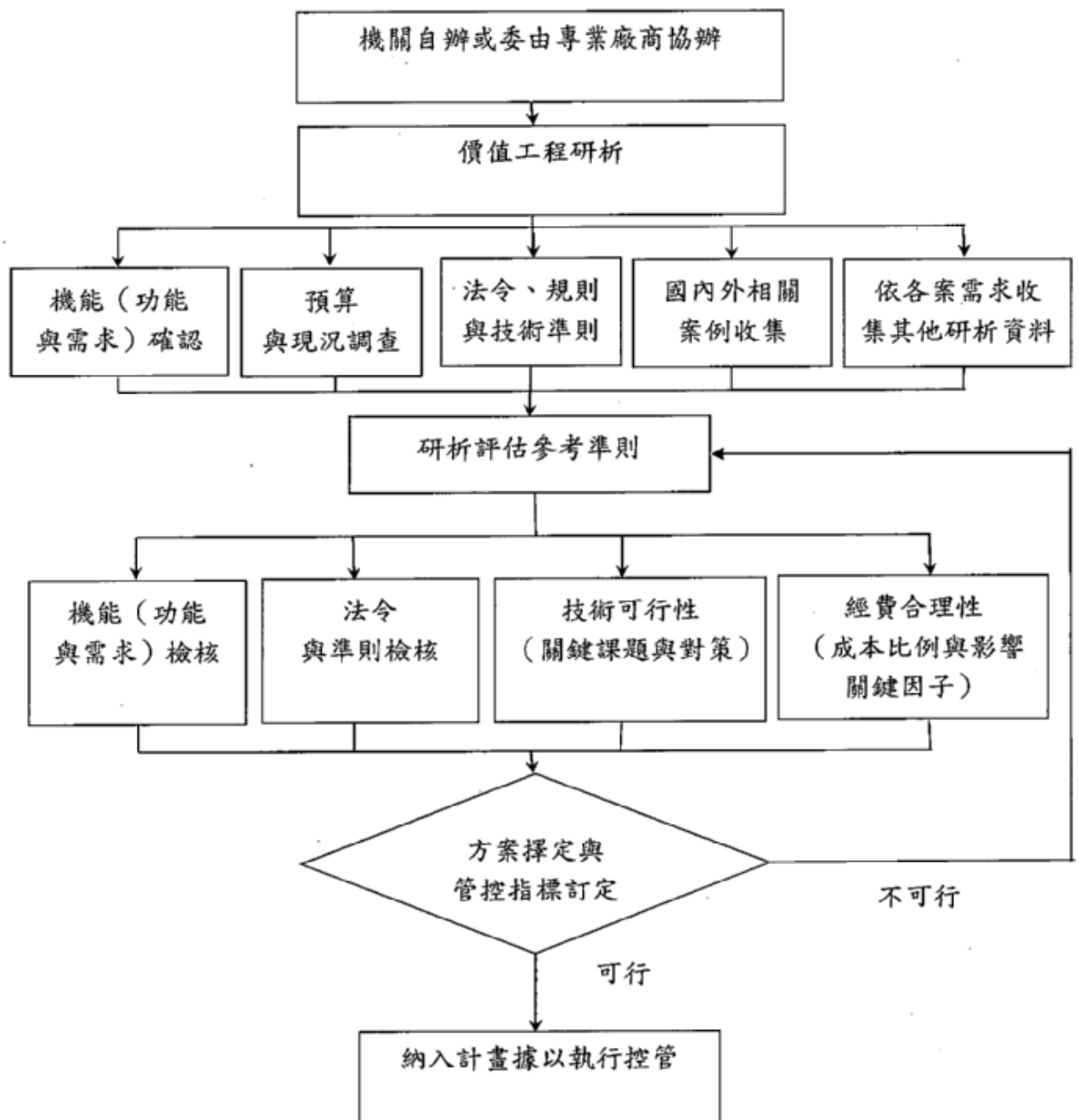


圖3-4-4 覈實工程經費-價值工程研析運作流程圖

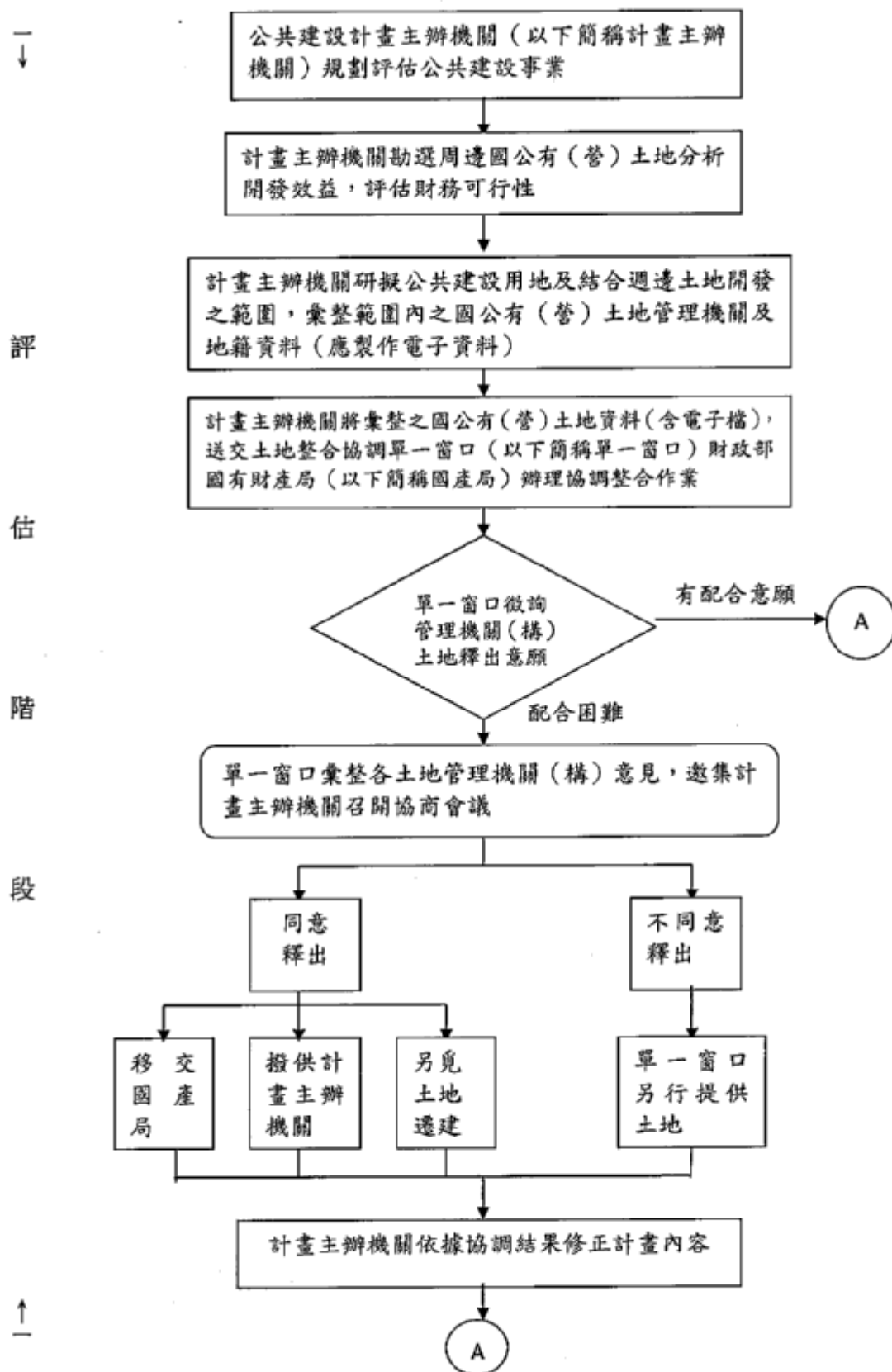
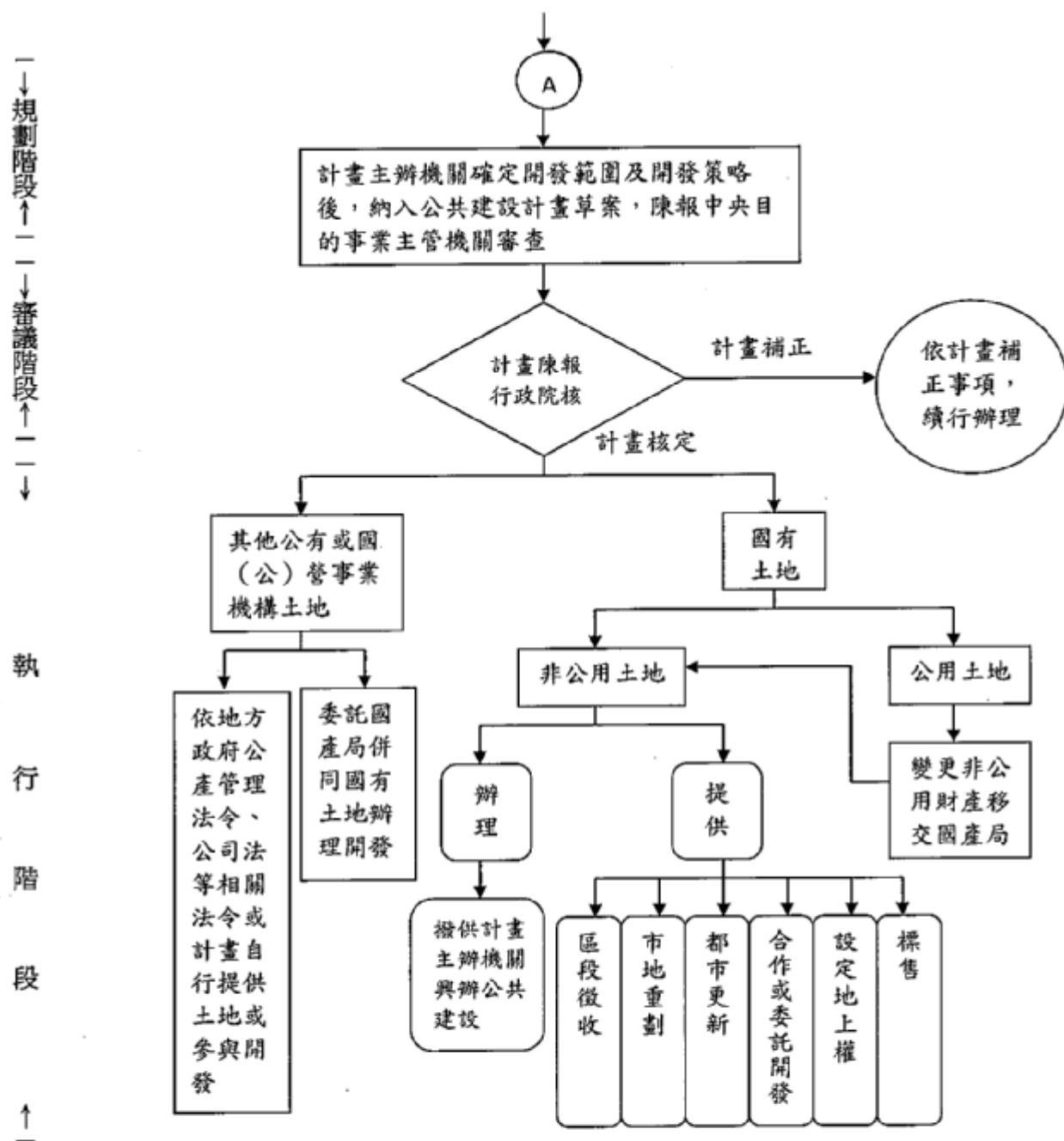


圖3-4-5 國公有（營）土地參與公共建設結合土地開發計畫作業流程圖-1



備註：

1. 土地開發收益及處分價款，應依行政院核定之公共建設計畫挹注公共建設經費財源，或撥還原管機關基金專戶。
2. 土地開發方式應依行政院核定之公共建設計畫及各相關法令規定辦理。
3. 計畫主辦機關興辦公共建設需撥用非國產局管理之國有公用土地，其應變更為非公用財產之程序，同時層報行政院核定。

圖3-4-6 國公有(營)土地參與公共建設結合土地開發計畫作業流程

圖-2

第六節 現有生活圈道路交通建設計畫檢討

依據本期生活圈計畫 104 年至 106 年 3 月底及前期「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6 年(98-103)計畫」(以下簡稱 6 年計畫)整體作業執行經驗，歸結出一些有待修正的課題，茲彙整說明如下：

一. 本期計畫(104-107)執行情形

本計畫於 103 年 05 月 22 日院臺交字第 1030028383 號函核定，後依行政院政策指示，加速協助地方政府老舊橋梁補強，並將運研所山地原民地區交通工程改善及易致災路段改善等事項納入，第一次修正計畫書於 105 年 03 月 23 日院臺交字第 1050012284 號函核定在案，計畫經費中央款 300 億元，其中 104 年至 105 年調整後預算數編列 87.08 億元，106 年度編列 47.99 億元，107 年度預定爭取 63.97 億元，爰本期計畫合計獲配約 199.05 億元。

本計畫為競爭型補助計畫，採滾動式檢討方式辦理。為因應交通部汽燃費重新分配政策，新北、桃園、臺中及臺南等 4 個直轄市自 105 年起，生活圈計畫補助款改由其分配之汽燃費優先支應且不受理新興案件，高雄市已核定部分原則補助至本期計畫結束，亦不再受理提報新興計畫；截至 106 年 12 月底止，共同意補助 145 項工程(119 項新興計畫，26 項延續性計畫)，詳如表 3-5-1 及圖 3-5-1，其中中央款 254.65 億元，地方自籌款約 312.37 億元；另依據行政院政府計畫管理資訊網資料，經調整預算後，本計畫 104 年度計畫執行率 100%，105 年計畫執行率 98.33%，106 年計畫執行率 100%。

本計畫除協助地方辦理公路系統拓寬及新闢事宜外，為加速辦理「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁計畫」(奉行政院 104 年 9 月 9 日院臺交字第 1040048819 號函同意修正補助執行要點第 11 點規定)及「山地原住民鄉(區)交通改善計畫(公路系統)」(行政院 104 年 12 月 14 日院臺交字第 1040066252 號函核定於本生活圈計畫匡列經費辦理)等 2 項攸關用路人生命安全之計畫項目，亦規劃於本期計畫原額度及期程內納入該 2 項計畫補助辦理，並分別陳奉行政院核定在案；後經行政院政策交議，為保障偏遠之山地原民鄉(區)用路人安全，修改補助執行要點，將山地原住民族地區公路系統道路非屬新闢或拓寬且為易致災、有安全虞慮且具

改善需求之急迫性者納入補助(行政院 105 年 4 月 22 日院臺交字第 1050020613 號函核定)，有效整合道路修建防災，提升整體效能及保障人民安全。

有關本期計畫執行績效，原預定由 104 年至 107 年完成 120 公里(平均每年完成 30 公里)之道路改善作業，現經統計至 106 年底止，已完成約 73.20 公里(平均每年 24.4 公里，其統計方式係以已完工工程之里程數為計算方式，未完工之工程不予納入，計算方式較為保守)，約為原計畫至 106 年底預定值 90 公里(30 公里/年*3 年)之 81.33%，經檢討相關因素及未來精進作為如下：

1. 目前公共建設民眾參與度提高，道路用地取得方式變更，徵收溝通協調作業繁複，為落實區域均衡發展及道路有效開闢之資訊充分公開，開發單位須於道路開闢前與民眾充份溝通；加以現行用地補償費用係以公告地價方式徵收，經費依當年公告多有調整，補償費用變更後須多次與地主協調，造成徵收不易，以致於計畫之時間與經費增加，進入實質施工階段期程延長。
2. 本期計畫之部分案件為達成整體效益無法分期分段推動，致使工程規模龐大，各項作業所需期程較長，尚未於 106 年底完成。
3. 本計畫雖持續辦理滾動檢討，惟新興案件納入補助時間已至計畫中後期，故 106 年底尚無法完成改善。
4. 綜上，本計畫後續精進作為，除將積極辦理滾動檢討，並評估提報案件辦理時間是否能配合整體計畫期程完成外，並將要求地方政府提報道路新闢拓寬計畫時，須提出公民參與相關佐證資料，以確保公民參與及民眾權益、並提升計畫可行性及減少後續用地取得爭議，如期如質完成各項工程。

另因行政院自 106 年起針對道路建設推動「改善瓶頸路段」之構想，指示由既有生活圈道路交通系統建設計畫，調整計畫重點並擴大計畫經費及延長期程至 111 年（詳附錄 17）。為容納後續道路建設提案及達成上揭政策目標，本期計畫將新增納入危險瓶頸路段改善事項，改善方式不受既有拓寬新闢之限制，並展延期程至 111 年，即本期修正為「生活圈道路交通系統建設（公路系統）8 年（104~111）計畫」，總經費為 439 億元(新增 139 億元)，俾利於計畫剩餘期程具體推動達到系統整合、斷鏈補缺之目標理念，計畫修正說明詳本章第七節。

表3-5-1 本期生活圈計畫至106年12月底補助分項計畫統計表

| 壹、「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)4年(104-107)計畫」分項計畫統計表 | | | | | | |
|---|------|---------|------|---------|------|---------|
| | 新興件數 | 新興額度(億) | 延續件數 | 延續額度(億) | 合計件數 | 合計額度(億) |
| 新北市 | 4 | 1.023 | 1 | 0.130 | 5 | 1.153 |
| 桃園縣 | 4 | 3.257 | 1 | 0.950 | 5 | 4.207 |
| 新竹縣 | 6 | 10.700 | 0 | 0.000 | 6 | 10.700 |
| 苗栗縣 | 8 | 25.427 | 5 | 8.555 | 13 | 33.982 |
| 台中市 | 5 | 0.321 | 2 | 3.409 | 7 | 3.730 |
| 彰化縣 | 10 | 33.755 | 5 | 12.445 | 15 | 46.200 |
| 南投縣 | 8 | 13.490 | 4 | 4.667 | 12 | 18.156 |
| 雲林縣 | 7 | 7.803 | 2 | 1.255 | 9 | 9.058 |
| 嘉義縣 | 10 | 11.277 | 2 | 0.396 | 12 | 11.672 |
| 台南市 | 4 | 1.025 | 0 | 0.000 | 4 | 1.025 |
| 高雄市 | 6 | 11.656 | 1 | 1.978 | 7 | 13.633 |
| 屏東縣 | 10 | 13.955 | 0 | 0.000 | 10 | 13.955 |
| 澎湖縣 | 3 | 3.549 | 0 | 0.000 | 3 | 3.549 |
| 宜蘭縣 | 4 | 9.703 | 0 | 0.000 | 4 | 9.703 |
| 花蓮縣 | 5 | 10.420 | 1 | 1.377 | 6 | 11.798 |
| 台東縣 | 7 | 11.696 | 0 | 0.000 | 7 | 11.696 |
| 新竹市 | 1 | 0.012 | 1 | 0.263 | 2 | 0.275 |
| 運研所 | 2 | 6.065 | 0 | 0.000 | 2 | 6.065 |
| 各縣市山地原住民地區 | 1 | 2.000 | 0 | 0.000 | 1 | 2.000 |
| 公路總局 | 13 | 37.915 | 1 | 0.672 | 14 | 38.587 |
| 先期作業 | 1 | 3.500 | 0 | 0.000 | 1 | 3.500 |
| 小計 | 119 | 218.549 | 26 | 36.096 | 145 | 254.645 |

註：直轄市105年度起補助事宜，依交通部規定辦理。
除高雄市外，其它直轄市(新北市、桃園市、台中市、台南市)之額度為至104年底支用數，105年起已改由汽燃費支用。

本期生活圈計畫各縣市納入補助案件
(至106年12月底止)

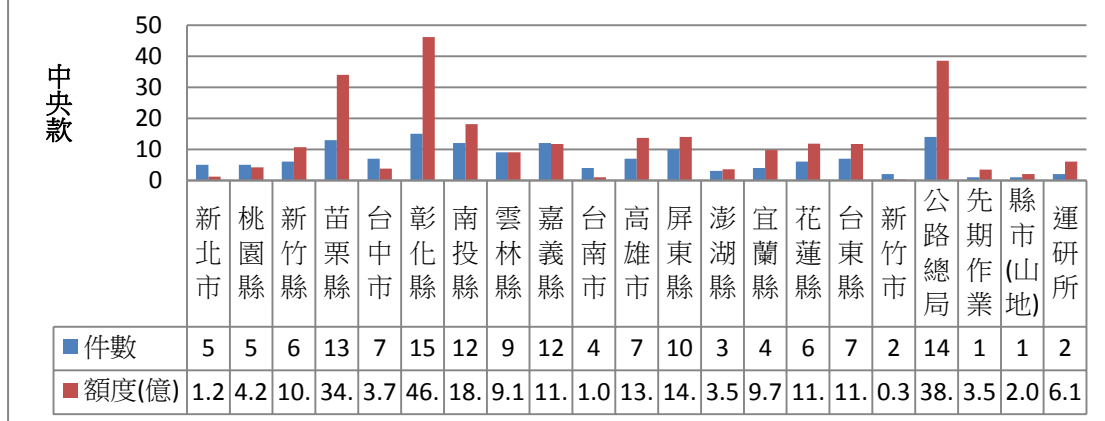


圖3-5-1 本期生活圈計畫至106年12月底補助分項計畫統計數

二. 生活圈 6 年(98-103)執行情形

「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6 年(98-103)計畫」奉行政院 98 年 2 月 10 日院臺交字第 0980004395 號函核定，計畫總經費 360 億元，前期 4 年(94-97)計畫 36 項延續性工程(總經費約 86.40 億元，中央補助款約 77.82 億元，地方自籌款約 8.58 億元)優先納入計畫補助辦理，賸餘額度 282.18 億元，通知地方政府提案申請，透過競爭型審議評選機制分配辦理。

本部公路總局於 98 年 2 月 17 日函請各地方政府提報新興項目參與審議，地方政府合計提報 219 項工程，總經費計約 992 億元，需中央補助款約 844 億元，地方自籌款約 148 億元。公路總局於 98 年 4 月召開 5 場審議協調小組會議辦理審議評選，評選結果循程序送本部核定。本部於 98 年 7 月 14 日交路密字第 0980080628 號函核定新興計畫計 93 項，總經費約 305.54 億元，中央補助款約 264.26 億元，地方自籌款計 41.28 億元；併同前揭 36 項延續性工程，共核定 129 項分項計畫，總經費約 391.94 億元，中央補助款約 342.08 億元，地方自籌款約 49.86 億元。

該 6 年計畫辦理期間歷經了多次滾動檢討預算修正，分項計畫核定數檢討增加至 156 項，總經費需求數檢討修正為 436.28 億(工程款約 321.31 億，用地款約 114.97 億)，中央補助款約 365.72 億(工程款約 272.83 億，用地款約 92.89 億)，地方自籌款約 70.56 億(工程款約 48.48 億，用地款約 22.08 億)。有關各分項計畫之經費額度及辦理情形詳附錄五，分布圖詳附錄六。各地方政府核定件數及中央補助款分配額度如圖 3-5-2、圖 3-5-3。

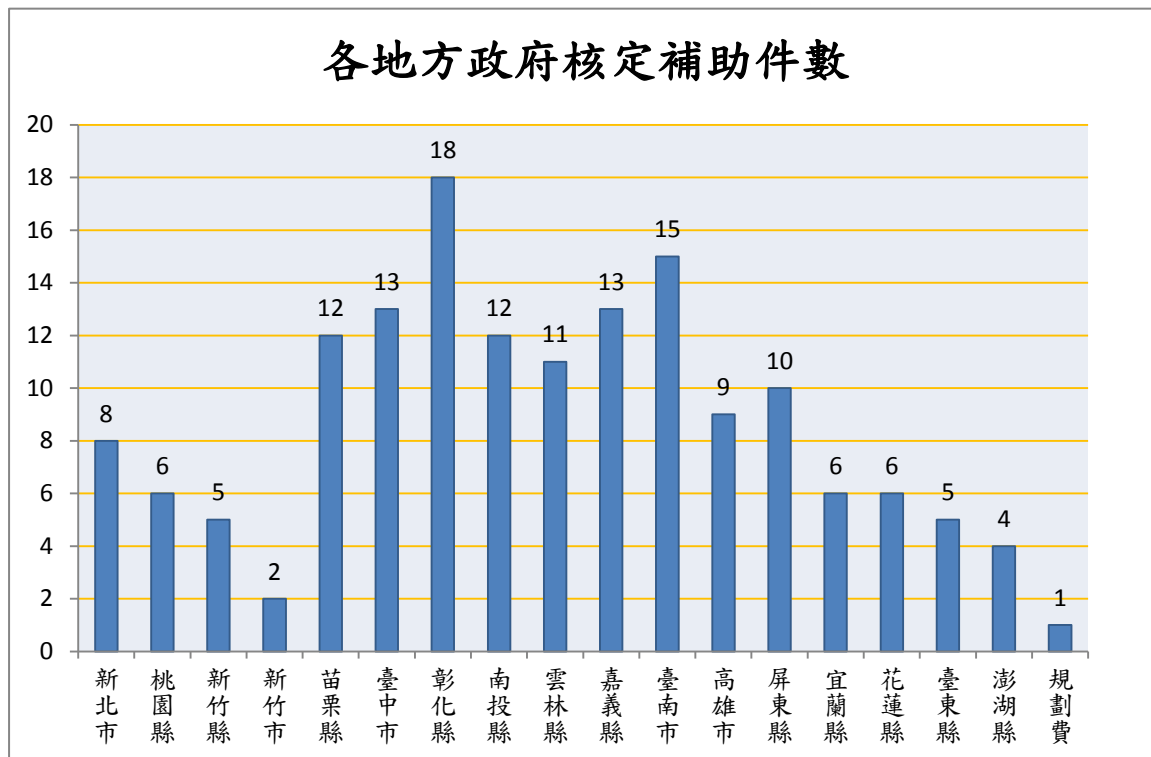


圖3-5-2 各地方政府核定補助件數

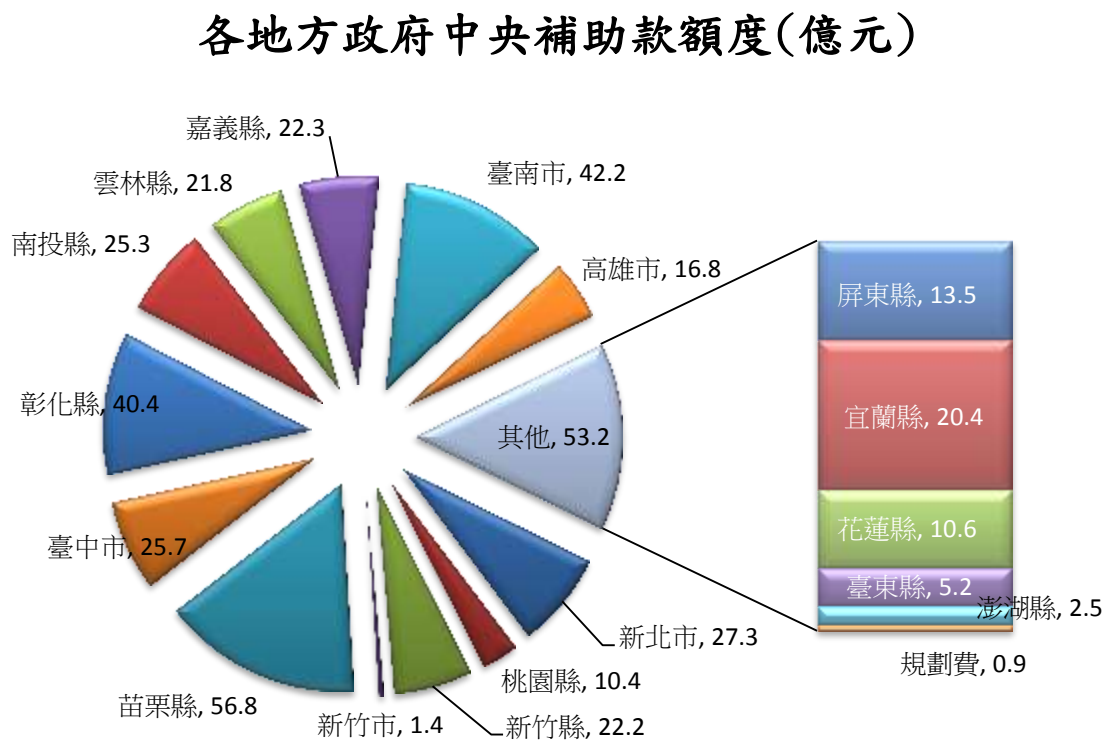


圖3-5-3 各地方政府中央補助款核定額度

各地方政府用地費佔總經費比率，如圖 3-5-4 所示，以桃園縣 73%、高雄市 64%及臺中市 45%為最高，相較於整體計畫 26%略為偏高。

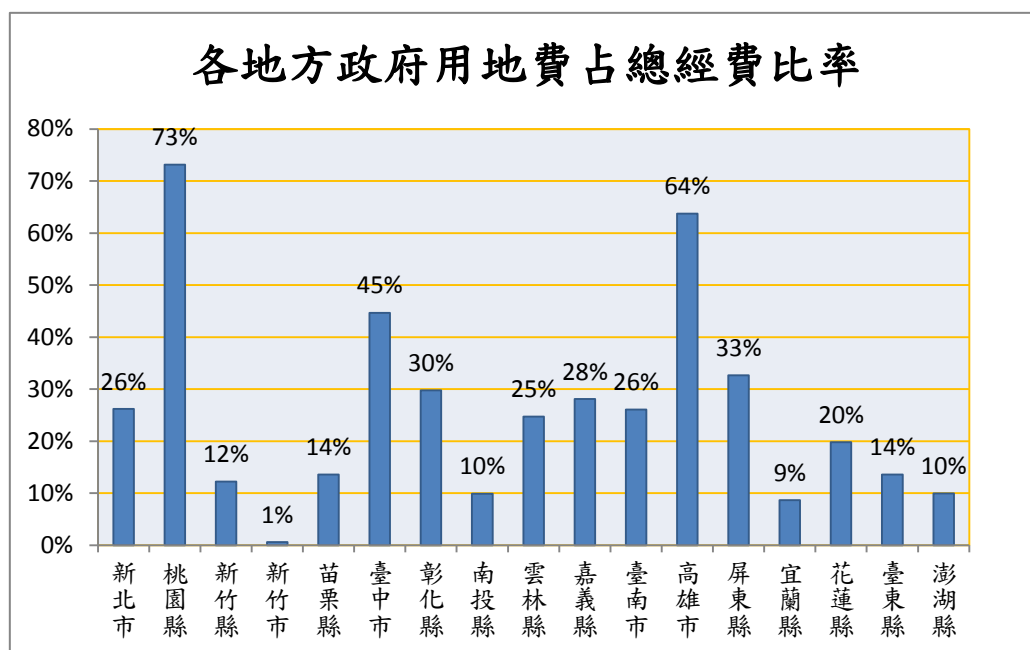


圖3-5-4 各地方政府用地費佔總經費比率

有關計畫執行部分，98 年起至 103 年度止，分年經費核列總數約 253.48 億元。至 103 年底止，已完工者計 118 項工程。

至 103 年底止，各地方生活圈執行數、達成率及預估完成改善里程如圖 3-5-5、圖 3-5-6 及圖 3-5-7。

若以執行數多寡排序，前 5 名依序為苗栗縣(42.24 億元)、臺南市(30.82 億元)、新北市(22.61 億元)、及宜蘭縣(19.97 億元)南投縣(19.31 億元)。

若依達成率來看，執行較佳者依序為宜蘭縣(97.3%)、臺東縣(90%)、新北市(82.9%)、苗栗縣(78.3%)、南投縣(77.1%)、臺南市(75.6%)，執行未達 50%者為臺中市(41.1%)。本 8 年計畫辦理新興計畫審議時，該執行績效將納入評估之參考。

各地方政府執行數(億元)

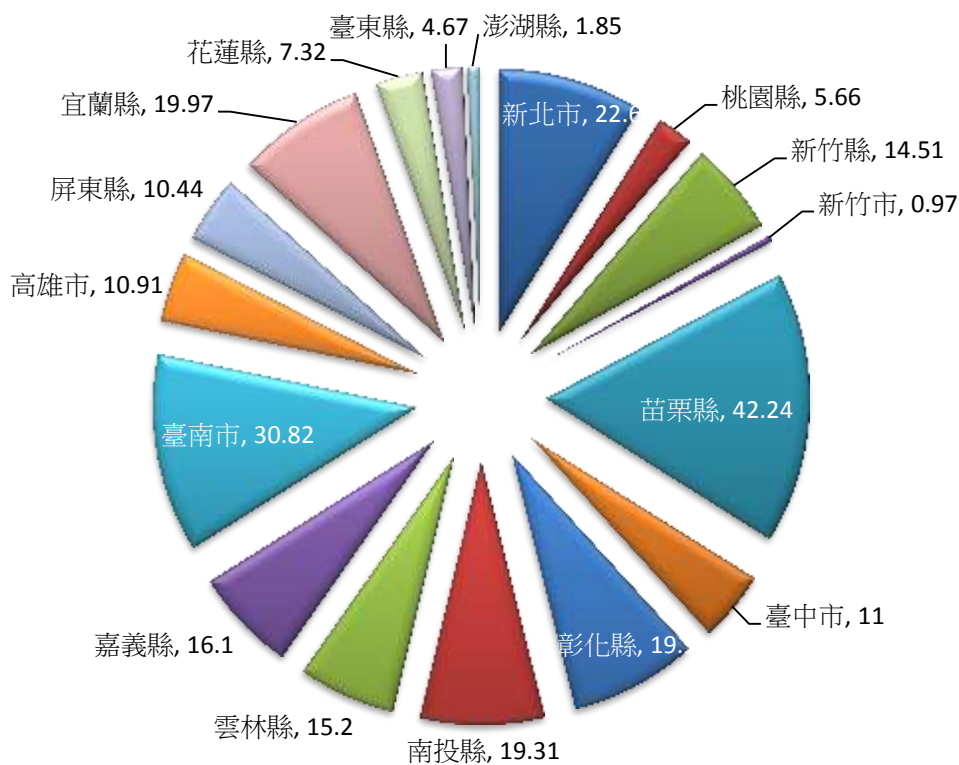


圖3-5-5 各地方政府至103年底執行數

各地方政府98-103年執行率

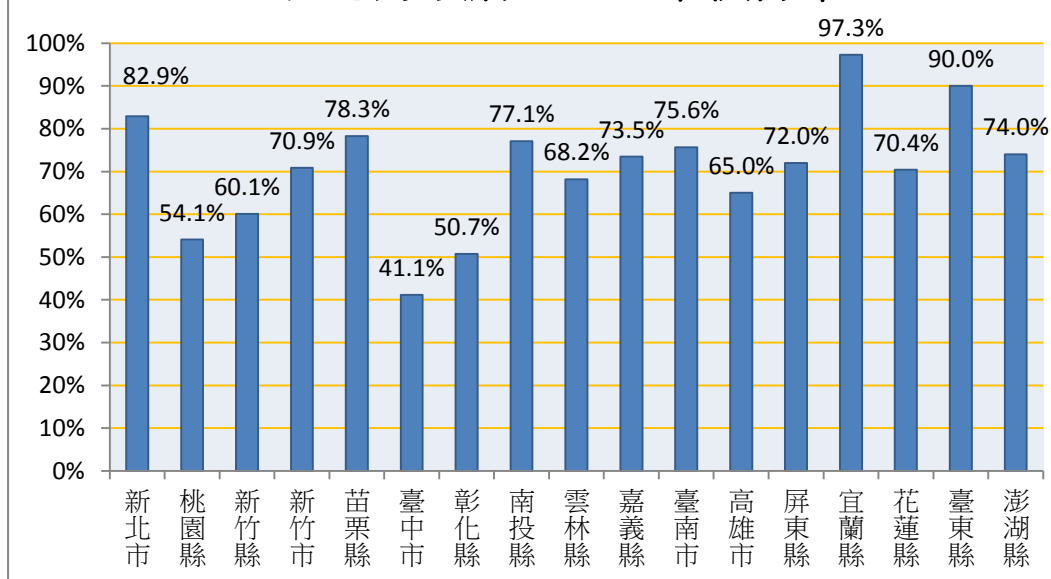


圖3-5-6 各地方政府至103年底執行率

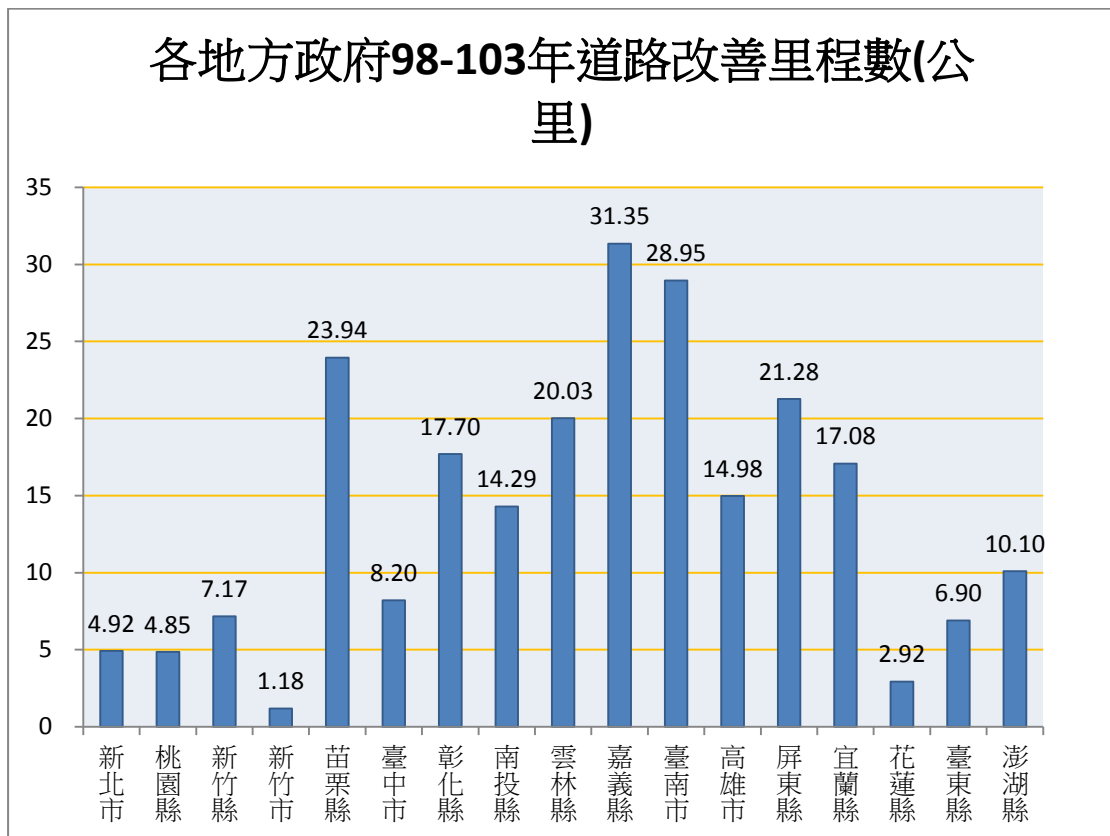


圖3-5-7 各生活圈至103年底完成改善里程數







高雄市高18線拓寬工程



屏東縣屏26線長治路段拓寬工程



高雄市高屏99線道路拓寬工程



屏東縣187甲線內埔至龍泉段拓寬工程



宜蘭縣國道5號側車道向南向北延伸闢工程



台東縣東40線(松林)道路拓寬工程



花蓮縣花36線中正路拓寬工程



澎湖縣澎21線(東衛-烏坎)拓寬工程

三. 生活圈 6 年(98-103)計畫績效

由於 6 年計畫補助之生活圈分項計畫路網尚未全部完成，今僅依現有資料初步推估其成本效益，彙整如表 3-5-2、表 3-5-3 及表 3-5-4 所示。由推估結果可知，生活圈 6 年計畫淨現值 9,303,096 千元 >0 、益本比 1.222 >1 、內部報酬率 4.34% $>3.00\%$ 、產經產生效果初估約 27,224,586 千元、就業效果初估約 22,150 人、所得效果初估約 3,389,928 千元、減少約 59,620 公斤碳排放量、偏遠地區/非偏遠地區道路面積比 0.90，確具投資價值。藉由生活圈路網逐漸建構完整，已初步達成縮短城鄉差距、促進產業發展、提升民眾生活品質等目標。

表3-5-2 98-103年計畫經濟效益分析初步推估成果

| 評估指標 | 指標值 | 評估指標門檻值 | 假設條件 |
|----------------|--------------|------------------------|---|
| 淨現值 (NPV) | 9,303,096 千元 | 淨現值 >0 | 分析基年：98 年 建設年期：98-103 年 營運年期：101 年-130 年 物價上漲率：1.81% 折現率：3.00% 工資上漲率：2.00% |
| 益本比 (B/C) | 1.222 | 益本比 >1 | |
| 內部報酬率 (IRR) | 4.34% | 內部報酬率 $>$ 折現率 3.00% | |

表3-5-3 98-103計畫敏感度分析初步推估

| 敏感度分析 | 現值與調整 | | 淨現值(NPV) (單位：千元) | 益本比(B/C) | 內部報酬率(IRR) (單位：%) |
|-------|-----------|-------|---------------------|----------|----------------------|
| 折現率 | 上調 1.00% | 4.00% | 2,082,298 | 1.05 | 4.34 |
| | 不變 | 3.00% | 9,303,096 | 1.22 | 4.34 |
| | 下調 1.00% | 2.00% | 18,526,206 | 1.43 | 4.34 |
| 物價上漲率 | 上調 0.10% | 1.91% | 7,864,594 | 1.18 | 4.16 |
| | 不變 | 1.81% | 9,303,096 | 1.22 | 4.34 |
| | 下調 0.10% | 1.71% | 9,822,826 | 1.24 | 4.41 |
| 建造成本 | 上調 10.00% | | 5,244,948 | 1.11 | 3.71 |
| | 不變 | | 9,303,096 | 1.22 | 4.34 |
| | 下調 10.00% | | 13,361,244 | 1.35 | 5.06 |
| 時間價值 | 上調 10.00% | | 14,269,844 | 1.34 | 4.99 |
| | 不變 | | 9,303,096 | 1.22 | 4.34 |
| | 下調 10.00% | | 4,336,348 | 1.10 | 3.65 |

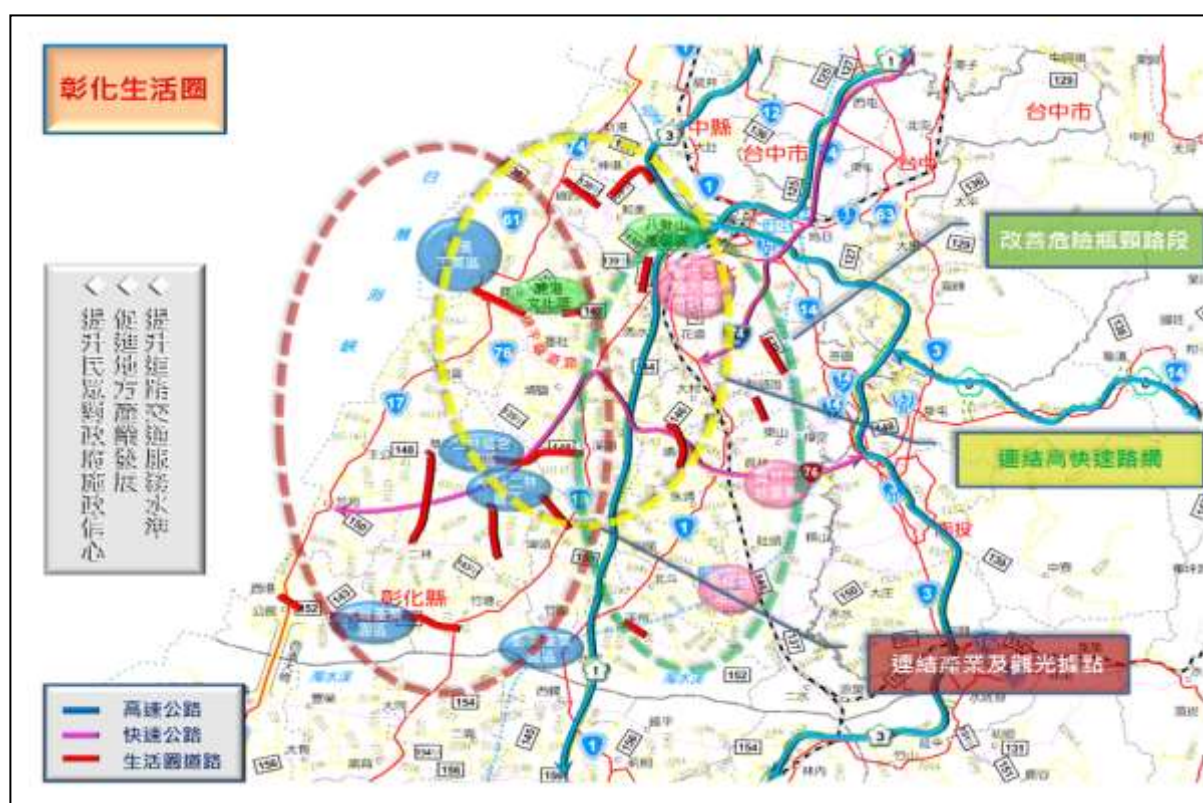
表3-5-4 98-103計畫經濟效益分析初步流量推估(千元)

| 年度 | 建設成本 | 養護成本 | 總成本 | 總成本 (98年幣值) | 旅行時間 節省效益 | 行車成本 節省效益 | 產業關聯 效益 | 空氣污染 效益 | CO2 排放效益 | 總效益 | 總效益 (98年幣值) | 淨效益 (當年幣值) | 淨效益現值 (98年幣值) |
|-----|------------|-----------|------------|----------------|--------------|--------------|------------|------------|-------------|------------|----------------|---------------|------------------|
| 98 | 3,362,429 | 0 | 3,362,429 | 3,362,429 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -3,362,429 | -3,362,429 |
| 99 | 9,432,242 | 0 | 9,432,242 | 9,157,517 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -9,432,242 | -9,157,517 |
| 100 | 10,191,375 | 0 | 10,191,375 | 9,606,349 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -10,191,375 | -9,606,349 |
| 101 | 8,939,147 | 6,169 | 8,945,315 | 8,186,231 | 49,639 | 275 | 0 | 1.18 | 8.28 | 49,924 | 45,688 | -8,895,391 | -8,140,543 |
| 102 | 6,943,585 | 6,801 | 6,950,386 | 6,175,328 | 131,207 | 725 | 0 | 3.06 | 21.79 | 131,957 | 117,242 | -6,818,429 | -6,058,086 |
| 103 | 4,759,187 | 7,338 | 4,766,525 | 4,111,647 | 134,374 | 1,227 | 0 | 5.13 | 36.98 | 135,644 | 117,007 | -4,630,882 | -3,994,639 |
| 104 | 0 | 61,389 | 61,389 | 51,412 | 2,240,713 | 55,922 | 1,681 | 233 | 1,683 | 2,300,232 | 1,926,408 | 2,238,843 | 1,874,996 |
| 105 | 0 | 62,617 | 62,617 | 50,913 | 2,316,141 | 57,936 | 1,723 | 242 | 1,744 | 2,377,785 | 1,933,357 | 2,315,169 | 1,882,444 |
| 106 | 0 | 63,869 | 63,869 | 50,419 | 2,386,929 | 59,974 | 1,766 | 250 | 1,805 | 2,450,725 | 1,934,625 | 2,386,856 | 1,884,206 |
| 107 | 0 | 65,147 | 65,147 | 49,929 | 2,447,881 | 62,084 | 1,810 | 259 | 1,869 | 2,513,903 | 1,926,698 | 2,448,757 | 1,876,768 |
| 108 | 0 | 66,450 | 66,450 | 49,445 | 2,510,390 | 64,269 | 1,855 | 268 | 1,935 | 2,578,716 | 1,918,807 | 2,512,267 | 1,869,362 |
| 109 | 0 | 67,779 | 67,779 | 48,965 | 2,574,495 | 66,530 | 1,901 | 278 | 2,003 | 2,645,206 | 1,910,953 | 2,577,427 | 1,861,988 |
| 110 | 0 | 69,134 | 69,134 | 48,489 | 2,640,237 | 68,870 | 1,949 | 287 | 2,073 | 2,713,416 | 1,903,136 | 2,644,282 | 1,854,646 |
| 111 | 0 | 70,517 | 70,517 | 48,019 | 2,707,657 | 71,293 | 1,998 | 297 | 2,146 | 2,783,392 | 1,895,354 | 2,712,875 | 1,847,336 |
| 112 | 0 | 71,927 | 71,927 | 47,552 | 2,791,059 | 74,272 | 2,048 | 310 | 2,236 | 2,869,925 | 1,897,358 | 2,797,998 | 1,849,806 |
| 113 | 0 | 73,366 | 73,366 | 47,091 | 2,877,030 | 77,376 | 2,099 | 323 | 2,329 | 2,959,157 | 1,899,370 | 2,885,791 | 1,852,280 |
| 114 | 0 | 74,833 | 74,833 | 46,633 | 2,965,649 | 80,610 | 2,151 | 336 | 2,426 | 3,051,173 | 1,901,390 | 2,976,340 | 1,854,757 |
| 115 | 0 | 76,330 | 76,330 | 46,181 | 3,056,998 | 83,978 | 2,205 | 350 | 2,528 | 3,146,059 | 1,903,418 | 3,069,730 | 1,857,237 |
| 116 | 0 | 77,856 | 77,856 | 45,732 | 3,151,160 | 87,488 | 2,260 | 365 | 2,633 | 3,243,907 | 1,905,453 | 3,166,050 | 1,859,721 |
| 117 | 0 | 79,413 | 79,413 | 45,288 | 3,248,223 | 91,144 | 2,317 | 380 | 2,743 | 3,344,807 | 1,907,497 | 3,265,394 | 1,862,209 |
| 118 | 0 | 81,002 | 81,002 | 44,849 | 3,348,275 | 94,953 | 2,375 | 396 | 2,858 | 3,448,857 | 1,909,549 | 3,367,856 | 1,864,700 |
| 119 | 0 | 82,622 | 82,622 | 44,413 | 3,451,410 | 98,921 | 2,434 | 413 | 2,978 | 3,556,155 | 1,911,609 | 3,473,533 | 1,867,195 |
| 120 | 0 | 84,274 | 84,274 | 43,982 | 3,557,721 | 103,055 | 2,495 | 430 | 3,102 | 3,666,803 | 1,913,677 | 3,582,528 | 1,869,695 |
| 121 | 0 | 85,960 | 85,960 | 43,555 | 3,667,307 | 107,362 | 2,557 | 448 | 3,232 | 3,780,905 | 1,915,753 | 3,694,945 | 1,872,198 |
| 122 | 0 | 87,679 | 87,679 | 43,132 | 3,740,653 | 110,046 | 2,621 | 459 | 3,312 | 3,857,091 | 1,897,433 | 3,769,412 | 1,854,301 |
| 123 | 0 | 89,432 | 89,432 | 42,713 | 3,815,466 | 112,797 | 2,687 | 471 | 3,395 | 3,934,815 | 1,879,290 | 3,845,383 | 1,836,576 |
| 124 | 0 | 91,221 | 91,221 | 42,299 | 3,891,775 | 115,617 | 2,754 | 482 | 3,480 | 4,014,108 | 1,861,321 | 3,922,887 | 1,819,022 |
| 125 | 0 | 93,045 | 93,045 | 41,888 | 3,969,611 | 118,507 | 2,823 | 494 | 3,567 | 4,095,002 | 1,843,525 | 4,001,956 | 1,801,637 |
| 126 | 0 | 94,906 | 94,906 | 41,481 | 4,049,003 | 121,470 | 2,893 | 507 | 3,656 | 4,177,529 | 1,825,901 | 4,082,622 | 1,784,419 |
| 127 | 0 | 96,805 | 96,805 | 41,079 | 4,129,983 | 124,507 | 2,966 | 519 | 3,748 | 4,261,722 | 1,808,446 | 4,164,918 | 1,767,368 |
| 128 | 0 | 98,741 | 98,741 | 40,680 | 4,212,583 | 127,619 | 3,040 | 532 | 3,841 | 4,347,615 | 1,791,160 | 4,248,875 | 1,750,480 |
| 129 | 0 | 100,715 | 100,715 | 40,285 | 4,296,834 | 130,810 | 3,116 | 546 | 3,937 | 4,435,243 | 1,774,040 | 4,334,527 | 1,733,755 |
| 130 | 0 | 102,730 | 102,730 | 39,894 | 4,373,507 | 133,985 | 3,194 | 559 | 4,033 | 4,515,278 | 1,753,450 | 4,412,548 | 1,713,556 |
| 小計 | 43,627,965 | 2,190,066 | 45,818,031 | 41,825,819 | 88,733,912 | 2,503,623 | 63,712 | 10,446 | 75,360 | 91,387,052 | 51,128,915 | 45,569,021 | 9,303,096 |

除透過量化效益展現外，尚可由其道路串連的空間關係，來具體描述其道路整合的效益。以台南生活圈及彰化生活圈為例，生活圈道路系統可連結區域產業及觀光據點，使其快速的進出高快速路網，發揮整體路網功能，提升道路服務水準，提升產業競爭力，並針對危險瓶頸路段改善，提升民眾對政府施政之信心。

四. 生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)未來辦理方向

本期生活圈道路交通系統建設計畫調整方向，除須面對及改善前述所述現有計畫所面臨的課題外，配合跨域增值公共建設財務規劃方案精神，以及生活圈道路建設逐漸回歸地方自籌經費辦理，如圖 3-5-7 所示，茲說明如下。



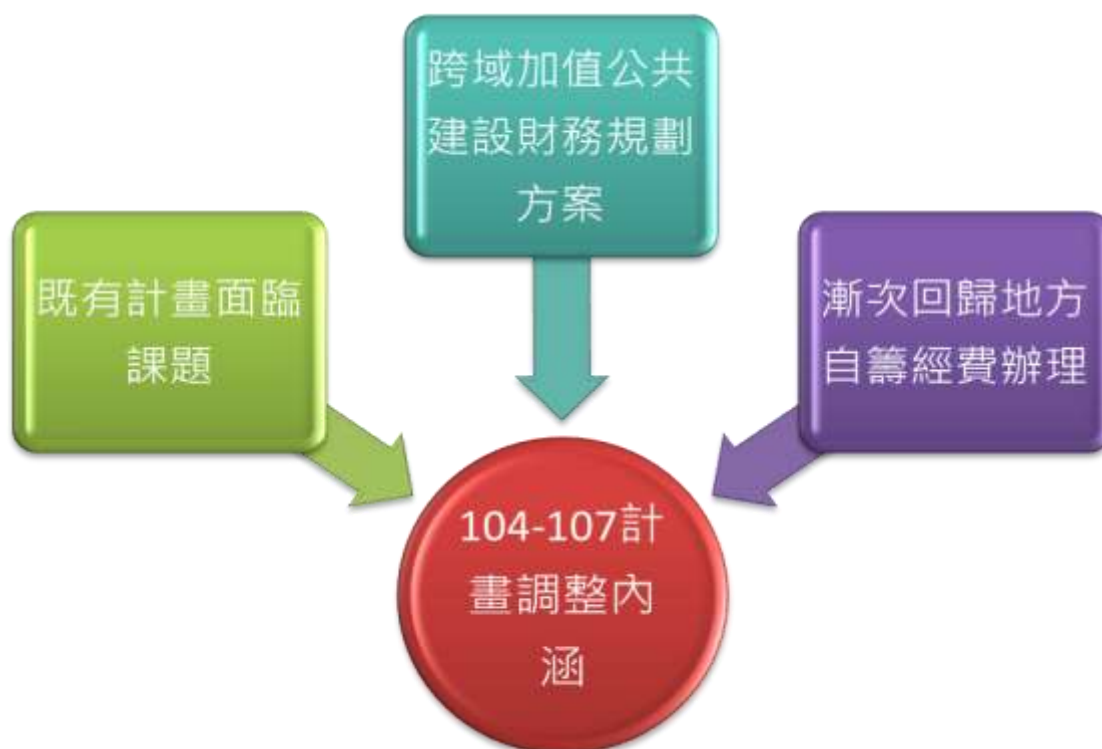


圖3-5-7 生活圈道路交通系統建設計畫調整方向

(一) 配合「跨域加值公共建設財務規劃方案」處理方式

依據行政院「跨域加值公共建設財務規劃方案」，各部會應對各類公共建設訂定因地制宜之自償性門檻，作為擬定計畫之參考，並擬具核定之獎勵機制，一方面可提高公共建設整體效益，另一方面地方亦得分享創造之效益。在交通建設上，尤應強化土地開發與公共建設結合以創造商機，故對於軌道建設可依「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」及「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」等規定辦理，藉由周邊土地開發效益挹注建設經費，以提高計畫自償率。

由於道路建設除高速公路具收費性以外，其餘屬性之道路自償性極少，特別是都市計畫區外之道路，其周邊土地開發價值相對較低，爰本部分後續將依行政院 105 年 11 月 23 日院臺綜字第 1050183933 號函及國家發展委員會 105 年 08 月 29 日發國字第 1051201201265 號函示：「跨域加值公共建設財務規劃方案」及「公共建設計畫及周邊整合規劃申請與審查作業要點」已完成階段性任務，後續公共建設之審議回歸預算法及各

部會現行法規」推動辦理。

承上，「跨域加值公共建設財務規劃方案」自償率指標分析原為本期生活圈計畫提案評分項目之一，並要求 10 億元以上提案之財務計畫內應將其納入評估。本次修正計畫將配合前揭政策指示，審議時回歸預算法及現行法規，10 億元以上提案仍須提報財務計畫，惟不再強制要求將自償率指標分析納入分析。

（二）漸次回歸地方自籌辦理

由於生活圈道路建設改善原屬地方政府權責，相關建設經費應漸次回歸地方自籌辦理，依行政院指示方向如下：

- 1、 用地取得經費應逐漸降低，以符合「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」零補助為目標。
- 2、 計畫經費之補助比率，於本期計畫期程逐年各調降 1%，漸次回歸地方自籌辦理。
- 3、 依據 106 年 03 月 02 日行政院召開「研商十大幸福工程-交通內政經濟項目」協商會議指示，請本部及內政部調整擴大生活圈計畫經費期程並辦理修正事宜，且補助地方經費之比例建議仍維持現行規定辦理；爰上揭調降補助經費措施原則施行至 107 年，108 年起至 111 年度本期計畫結束前，整體計畫補助比率將維持 107 年之基準，不再逐年調降。
- 4、 案件補助經費以核定納入年度補助比率為基準計算。

第七節 生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)修正計畫說明

一. 環境變遷及需求評估

本計畫奉行政院 103 年 05 月 22 日院臺交字第 1030028383 號函核定，計畫期程自民國 104 年至 107 年止，核定中央公務預算 300 億元，截至 106 年 12 月底，已同意補助 145 項地方道路建設(119 項新興工程，26 項延續性工程)，計畫總經費 567.02 億元，中央款 254.65 億元，地方自籌款約 312.37 億元，除延續前期計畫理念，協助地方建構完善道路建設，有效提升使用率，落實完整區域公路路網系統，改善瓶頸路段、具重要交通運輸串聯功能道路暢通最後一里外，並依政策指示將「加速協助地方政府老舊橋梁補強」，「山地原民地區交通工程改善」及「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」等維護人民生命及財產安全事項納入，完善道路建設之多元功能性與積極提升偏鄉地區用路人生命及財產安全。

另行政院自 106 年起針對道路建設推動「改善瓶頸路段」之構想，考量許多既有道路功能不彰，大多因為系統整合不足。地方道路建設過去盲目新闢、擴充。經政策指示未來應改以系統整合、斷鏈補缺及瓶頸改善為推動目標，並指示由既有生活圈道路交通系統建設計畫調整計畫重點並擴大規模納入。

過往生活圈計畫係透過協助地方辦理道路拓寬及新闢事宜，有效達成健全區域路網及提升服務品質之目標。惟對於僅需以道路、交通工程或管理手段改善之局部瓶頸路段及具潛在危險因子路段仍由地方道路主管機關自行辦理，且常囿於經費及資源不足致使無法立即改善，整體道路使用效率不彰並造成人員傷亡。

爰本次修正計畫除既有之項目外，擬新增「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」之辦理項目，將道路及交通工程等改善方式納入補助，期程延長為 104 至 111 年共 8 年，經費擴充為 439 億元(新增 139 億元)，並於核定額度內，持續以滾動式檢討方式辦理，經由計畫整合將經費有效運用並發揮最大效益，達到「系統整合、完善路網、斷鏈補缺、提升效率」之目標。



二. 計畫修正目標說明

依修正計畫之執行年期尚有 4 年餘，為落實 107 年以後提升道路多元功能理念，以系統整合、斷鏈補缺為推動目標，整體計畫辦理項目修正如下：

1. 原生活圈道路建設計畫補助公路系統道路辦理新闢拓寬事項，持續協助地方達成健全區域路網及提升服務品質之目標。
2. 「山地原住民鄉(區)交通改善計畫(公路系統)」：

臺灣地區原住民鄉行政區域遼闊，大多重山疊嶺，地勢陡峭，道路闢建艱難。每遇豪雨、地震，道路崩坍受阻，部落外聯中斷，造成當地居民基本生活需求，如通勤、通學、就醫及民生物資運輸等，都受到極大影響。歷年來政府雖大力投資山區道路建設，惟受地形環境限制，相關設施仍較一般平地落後甚多。為進一步提升原住民山區道路行車安全，爰辦理「山地原住民鄉(區)交通改善計畫」，經交通部運輸研究所邀集行政院主計總處、國家發展委員會、原住民族委員會等單位組成跨部會專案小組，歷時 2 年並經嚴謹之審查過程編撰完成，其中公路系統部分計 8 縣市 36 項子計畫，主要辦理路面、護欄、標誌及反光鏡等改善項目，總經費約 1 億 2,478 萬 6,100 元，依生活圈計畫 104 年度補助比率估算，中央補助款約 1 億 654 萬 8,300 元，地方自籌款約 1,823 萬 7,800 元並於本生活圈計畫匡列經費辦理(奉行政院 104 年 12 月 14 日院臺交字第 1040066252 號函核定，行政院 105 年 3 月 23 日院臺交字第 1050012284 號函核定第一次修正計畫書)，本部公路總局已完成補助程序，刻由地方政府依預定進度施作中。

3. 「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁」：

我國道路橋梁約 2.7 萬座，其中 2.1 萬座由地方政府管理，隨著橋梁定期巡檢制度逐漸推廣落實，地方橋梁整體檢測比率已由早期 18% 提升為 98%；另一方面在橋梁損壞維修上，囿於地方財政困窘，故進度相對緩慢，致整體維修率僅約 6 成。為維護用路人安全，實有必要協助地方加速改善老舊受損橋梁，爰辦理「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁計畫」，(奉行政院 104 年 9 月 9 日院臺交字第 1040048819 號函同意

修正補助執行要點第 11 點規定，行政院 105 年 3 月 23 日院臺交字第 1050012284 號函核定第一次修正計畫書)，於生活圈計畫匡列經費辦理，補助地方受損公路橋梁整建，補助比率以不超過原生活圈計畫比率為原則。

所需經費原匡列中央款 5 億元，考量本補助辦理項目可提升民眾行車安全及維持救災搶險時必要之交通需求，故配合整體生活圈計畫執行期程延長至 111 年，所需經費不再以 5 億元為限，改由生活圈計畫項下滾動匡列。

另有關受損公路橋梁之提案、審查、補助比例、補助比例調整(視縣市政府財力級次及橋梁評鑑成績酌予調整)及管考機制等，已由本部運輸研究所研擬訂定並陳報本部核定在案，刻由該所辦理各地方政府提案審查作業中，後續將由本部公路總局依規定執行管考。

4. 「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」：

立法院 105 年 02 月 23 日第 9 屆第 1 會期第 1 次會議質詢行政院張前院長善政，要求修正本部公路總局生活圈計畫補助執行要點，解決山地原住民地區危險路段經費不足，無法改善之問題。後經行政院政策交議，並由公路總局修正生活圈計畫補助執行要點，將山地原住民族地區公路系統道路，非屬新闢或拓寬且為易致災、有安全虞慮且具改善需求之急迫性者納入補助，並奉行政院 105 年 4 月 22 日院臺交字第 1050020613 號函核定在案。

5. 新增「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」之補助項目：

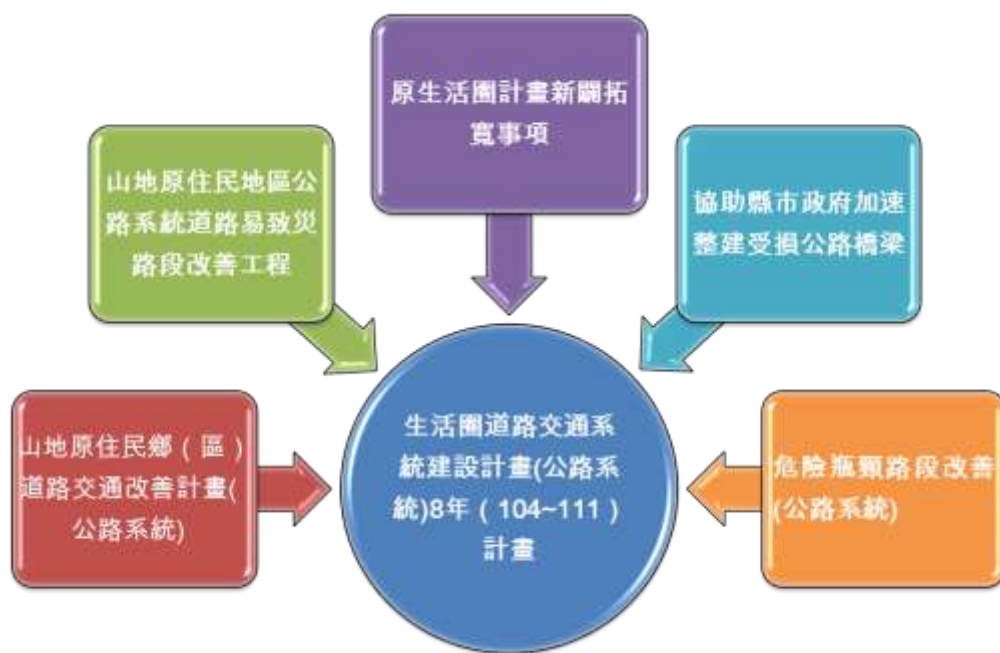
配合行政院 106 年 03 月 02 日召開「研商十大幸福工程-交通內政經濟項目」之會議記錄指示，為達成系統整合、斷鏈補缺及瓶頸改善之推動目標，既有生活圈道路交通系統建設計畫應調整計畫重點並擴大規模辦理。

爰本次修正計畫將新增補助項目，協助既有已開闢、但為危險及瓶頸之公路系統路段針對如會車空間不足、易落石坍方、局部平縱線形調整及路口幾何設計不佳、安全設施不足或其他交通工程等事項辦理改善，且原則不補助用地及拆遷補償經費，由地方政府自行負擔。

改善方式需無涉或已完成環境影響評估作業，相關經費需求由生活圈計畫項下滾動匡列，補助比率及管考機制亦比

照生活圈計畫補助執行要點相關規定辦理，期許提升整體道路使用效率，減少人員傷亡，達到「系統整合、完善路網、斷鏈補缺、提升效率」之目標。

另本計畫為納入上揭瓶頸路段改善事宜及配合行政院前瞻基礎建設計畫政策，因應涉及重要設施(例如交通運輸場站、停車場等)鄰近道路鄰近道路之交通衝擊，需要有都市規劃、交通管理專業的評估分析，以利審查地方政府所提計畫的充分性及必要性，同時強化生活圈計畫執行的有效性，爰擬於本計畫項下編列經常門經費 1.5 億元，配合相關需求支應委請專家學者或專業團隊辦理技術審查、勘驗作業、管考機制精進及行政工作等業務執行之費用。



6. 完整地方路網規劃，加強區域及城際連結：

本部生活圈道路建設計畫(公路系統)已推動數期，為中央協助地方建設區域路網及改善瓶頸不可或缺之一環，鑒於部分區域公路系統路網未有完整性及長遠規劃，資源常無法最大化投入利用，並造成路網斷鏈，未能達到應有之效率，考量本計畫已有協助地方政府辦理公路綜合規劃先期作業之

機制，未來除個案計畫外，本部將邀集各縣市政府(直轄市政府因汽燃費政策，原則排除)協商辦理整體區域公路路網之研究規劃。

縣市政府除須考量未來施政主軸，整體都市發展及重大區域建設、因應整體運輸策略及實際交通需求，並考量路網完整性及道路邊際效益等事項，以達成路網串聯性及斷鏈補缺為目標進行評估規劃。過程中建議邀集相關專家學者及區域研究發展中心等團體提供建議及辦理規劃案審查，依據整體運輸發展策略研擬出區域路網及未來優先辦理之道路新闢拓寬建設案件並進行排序，本部亦將配合政策推動時程，於地方政府完成整體規劃後，循序漸進要求地方政府將相關規劃成果做為後續爭取生活圈計畫補助之依據。

前揭研究規劃相關經費縣市政府可向本計畫申請補助推動，補助比例原則依主計總處「各直轄市及地方政府財力分級表」為基準調整(補助中央款經費上限為 1,000 萬元)；期許透過本項機制，由縣市政府依據實際需求及施政方向研擬出整體區域運輸路網架構，有效連結城際間公路系統路網並發揮最大效益。

第四章 執行策略與方法

第一節 計畫範圍及主要工作項目

一、計畫範圍

(一) 公路系統之界定

生活圈道路涵蓋公路系統與市區道路，本 8 年計畫範圍係生活圈道路公路系統部分；依據公路法，公路係指國道、省道、市道、縣道、區道、鄉道、專用公路及其用地範圍內之各項公路有關設施；公路主管機關，在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣(市)為縣(市)政府。

(二) 政策目標之配合

生活圈道路建設計畫應以下列主要面向為主要考量：

- 1、配合區域建設整體發展之需要。
- 2、考量節能減碳之施政方針。
- 3、針對協助地方建構完善路網。
- 4、提昇區域產業運輸效能。
- 5、危險及瓶頸路段之改善。

地方政府對於生活圈道路建設計畫之經費爭取，必須符合生活圈公路系統之範疇並以上述政策目標之達成做為主要依據。

二、辦理項目

本計畫除原協助地方辦理道路拓寬及新闢事宜，後因行政院等政策交議及配合國家施政方向納入如老舊受損橋梁補強、山地原民地區交通工程、易致災及危險瓶頸路段改善（詳細內容請參照計畫書第三章第七節）等，爰本計畫現含括之辦理項目，臚列如下：

1. 原生活圈道路建設計畫補助公路系統道路辦理新闢拓寬事項。
2. 「山地原住民鄉(區)交通改善計畫(公路系統)」。
3. 「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁」。

-
4. 「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」。
 5. 「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」。

本計畫針對提案單位所提報生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)，透過審核的方式來核定是否補助其提報之工程項目；然提案若屬下列類別，將優先考量納入辦理：

- (一) 屬於中央已核定重大建設計畫。
- (二) 屬於中央已核定跨域整合計畫。
- (三) 屬於中央已核定偏鄉經濟振興計畫，例如「彰化大城鄉經濟振興計畫」。
- (四) 政策交議工程。
- (五) 危險瓶頸路口及路段改善
- (六) 配合前瞻基礎建設各縣市所提亮點計畫

三、補助範圍條件(必要條件)：

除行政院專案核准之計畫外，提案必須屬於公路系統或符合納編公路系統要素並必須滿足以下必要條件，如有任何一項不符或不同意配合者，將不予審議及補助：

- 1、所提案件應先以交通工程或交通管理手段進行改善後，經檢討確為道路容量不足或有安全顧慮，必須以拓寬或新闢方式辦理改善者；或屬「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁」、「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」、「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」性質者。
- 2、所報計畫需檢附提案計畫書，且應完成相關先期作業並確認具可行性(用地經費超過二億元以上，需說明土地取得政策；總經費達10億元以上需於報告中提出財務計畫)。
- 3、所提案件若屬道路新闢及拓寬計畫，或因其他情事需辦理用地取得作業，為確保公民參與及民眾權益、且提升計畫可行性及減少後續用地取得爭議，須提出公民參與相關佐證資料(如說明會或公聽會紀錄等，確實向民眾溝通道路開闢公益性及必要性)，另須承諾建立資訊及民意交流平台將工程資訊公開閱覽，俾廣納意

見並適時公布相關作業進度及會議結論予大眾瞭解。

- 4、所提計畫地方政府可於相對應預算年度籌編相對比例之自籌款。
- 5、所提計畫應以可於核定列入補助之次一年度內完成用地取得，且可於核定列入補助之次三年度內竣工者為原則。辦理期程(用地+工程)超過三個預算年度之計畫，應依前揭原則分段分案申請，惟仍應將整體計畫之內容、效益及分段分案執行策略一併提報審議，分段時應避免斷橋、斷路情形發生。辦理期程(用地+工程)超過三個預算年度，屬不易分段分案、非一次性辦理無法發揮其綜合效益之整體建設計畫，須詳列分年執行計畫，經初審同意後方可整案提報審議。
- 6、地方政府應自行籌列雨水下水道設施經費，配合道路工程一併辦理。
- 7、所提計畫應審慎評估自然生態保育議題，俾達環境永續目標，若位於環境敏感地區者或開發規模已達環境影響評估法等法令規定者，應已完成環境影響評估相關作業；若自評不需辦理相關作業，亦應由主管機關出具相關證明文件。
- 8、為減輕公共工程對生態環境造成的負面影響，秉持生態保育、公民參與及資訊公開之原則，若提案屬新闢及拓寬計畫，地方政府應於提案計畫書內說明是否已依公共工程委員會「公共工程生態檢核機制」進行各項評估作業，若已有完整規劃者於審議時將列為評比加分項目，若無相關評估則不納入審議。
- 9、所提計畫如無特殊因素，應配合行政院循環經濟政策，審慎評估規劃採用符合規範之再生及回收粒料(如轉爐石、爐碴等)；惟提案位於離島、偏鄉或山地原住民鄉鎮地區等因運輸問題無法配合辦理者，不受本項規定限制。
- 10、地方政府申請補助案件之用地及拆遷補償經費額度不得高於 5 億元及總經費乘以用地補助比率，超出部分與非補助範圍金額由地方政府自行負擔；另既成道路部分不納入補助，地方政府應允諾自行籌編該既成道路經費。同一公路編號、相異路段得列為不同計畫提報，惟相異路段里程相距 3 公里內且於兩年內申請補助

者，用地及拆遷補償經費補助視為一案處理。有關用地徵收所需之地上物救濟金及獎勵金，依行政院 94 年 11 月 28 日院臺交字第 0940053930 號函示原則辦理，用地補助比率規定如表 4-1-1。

表 4-1-1 用地費補助比率表

| | | 104 年 | 105 年 | 106 年 | 107 年 | 108 年起 |
|----------|----------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 都市計畫區範圍內 | 台北市 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | 台北市以外直轄市 | 25% | 15% | 5% | 0% | 0% |
| | 其他縣市 | 50% | 40% | 30% | 25% | 25% |
| 都市計畫區範圍外 | 台北市以外直轄市 | 25% | 15% | 5% | 0% | 0% |
| | 其他縣市 | 25% | 25% | 25% | 25% | 25% |

- 11、地方政府申請補助案件之經費之補助比率，依據行政院主計總處公佈之補助比率，於本期計畫期程逐年各調降 1%；另依據 106 年 03 月 02 日行政院召開「研商十大幸福工程-交通內政經濟項目」協商會議指示，由本部及內政部調整擴大生活圈計畫經費期程並辦理修正事宜，且補助地方經費之比率建議仍維持現行規定辦理；爰前揭調降補助經費比率措施原則施行至 107 年，108 年起至 111 年計畫結束前，整體補助比率維持 107 年之基準，不再逐年調降，如表 4-1-2。

表 4-1-2 計畫經費補助比率調整表

| 財力分級 | 中央款補助比率 | | | |
|------|---------|-------|-------|-----------|
| | 104 年 | 105 年 | 106 年 | 107-111 年 |
| 第二級 | 73% | 72% | 71% | 70% |
| 第三級 | 82% | 81% | 80% | 79% |
| 第四級 | 84% | 83% | 82% | 81% |
| 第五級 | 88% | 87% | 86% | 85% |

- 12、對於執行或配合情形不佳之地方政府，於必要時得提報審議協調小組決定是否再扣減補助比率，扣減上限為 5%。
- 13、「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」業奉行政院 105 年 4 月 22 日院臺交字第 1050020613 號函核定由生活圈計畫項下支應，審查管考機制依本部公路總局擬定之作業要點推動辦理。

-
- 14、「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁」案件所需經費由本計畫滾動匡列，其提案審查、補助比例、補助比例調整(視縣市政府財力級次及橋梁評鑑成績酌予調整)及管考機制等，應依本部運輸研究所擬定之審議標準及作業方式推動辦理。
 - 15、「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」係為協助既有已開闢、但為危險或瓶頸之公路系統路段針對如會車空間不足、易落石坍方、局部平縱線形調整及路口幾何設計不佳、安全設施不足或其他交通工程等事項辦理改善，且原則不補助用地及拆遷補償經費，由地方政府自行負擔。改善方式需無涉或已完成環境影響評估作業，相關經費需求由生活圈計畫項下滾動匡列，補助比率、提案審查及管考機制比照生活圈計畫補助執行要點相關規定辦理。
 - 16、未盡說明事宜，後續執行時需依本計畫之補助執行要點相關規定辦理。

四、補助對象

因應本部汽燃費重新分配政策，新北、桃園、臺中及臺南等 4 個直轄市自 105 年起，生活圈計畫補助款改由其分配之汽燃費優先支應且不受理新興案件，高雄市已核定部分原則補助至本期計畫結束，亦不再受理提報新興計畫；故後續原生活圈補助辦理新闢拓寬事項、「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁」及「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」之補助對象，將依該政策將直轄市排除在外。

惟考量直轄市升格後，山地原住民鄉鎮等偏遠地區所獲資源仍顯不足，爰本期生活圈計畫項下之「山地原住民鄉(區)交通改善計畫(公路系統)」、「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」補助對象未排除直轄市山地原住民區，協助原鄉有效提升用路安全，完善地方需求及永續發展，並達成行政院 105 年 7 月 29 日院臺原字第 1050172015 號函核定「總統原住民族政策主張各部會分工一覽表」中「重視原住民族健康權，消弭福利與醫療照護的不均等」一節，加強對原住民族地區交通基礎設施列之施政目標。

表 4-1-3 生活圈計畫各辦理項目補助對象說明表

| 生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)8 年(104~111)計畫 | | |
|-----------------------------------|----------------------------|-------------|
| 項次 | 內容 | 補助對象是否排除直轄市 |
| 01 | 原生活圈道路建設計畫補助公路系統道路辦理新闢拓寬事項 | 是 |
| 02 | 協助縣市政府加速整建受損公路橋梁 | 是 |
| 03 | 山地原住民鄉(區)交通改善計畫(公路系統) | 否 |
| 04 | 山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程 | 否 |
| 05 | 危險、瓶頸路段改善(公路系統) | 是 |

第二節 分期(年)執行策略

本 8 年計畫各年度預算及辦理項目，係依據各年度政府重大公共建設計畫先期作業規定流程提報申請補助辦理。各改善案之分年經費需求，仍需綜合考量行政院匡定之年度預算額度、工期及地方民意需求等因素後酌予調整。

另為避免分項計畫因分年經費不足而導致進度落後等問題再次發生，後續除了將持續要求各地方政府積極趕辦外，有關執行不力及用地取得有困難之分項計畫，將依規定檢討退場，藉以活化經費之運用；新興計畫辦理審議評估時，有關年度經費之核列情形亦將列入考量，避免分項計畫核定總額度與分年經費核列總數之間差異過大而發生前列問題，俾利計畫執行管考。

查本期生活圈計畫原始期程係至 107 年底，本次修正延長至 111 年，為利經費有效運用及控管，各已核定之分項計畫(含前期 98-103 年延續性計畫)無法依預定期程完成且經檢討進度嚴重落後、無法取得用地賡續辦理者，將依規定進行滾動檢討，並配合本次修正計畫，於後續辦理生活圈計畫審議作業時併同其他新興案件編列經費推動；至於公路綜合規劃先期作業經費仍延續前期審議評估方式，於本 8 年計畫項下逐年編列經費辦理。

第三節 執行步驟(方法)與分工

一、計畫流程

本期生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）104-111 年計畫修正後，將包含 5 項子計畫，其中「山地原住民鄉(區)交通改善計畫(公路系統)」及「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁」部分已分由本部運輸研究所篩選及研擬相關審議補助機制在案，至於原本生活圈協助拓寬新闢案件、「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」及「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」之審議執行作業流程，基本上包括三階段：

- （一）計畫提報階段。
- （二）計畫審查階段。
- （三）計畫核定階段。

具體的作業項目及流程如下圖 4-1-1 所示。

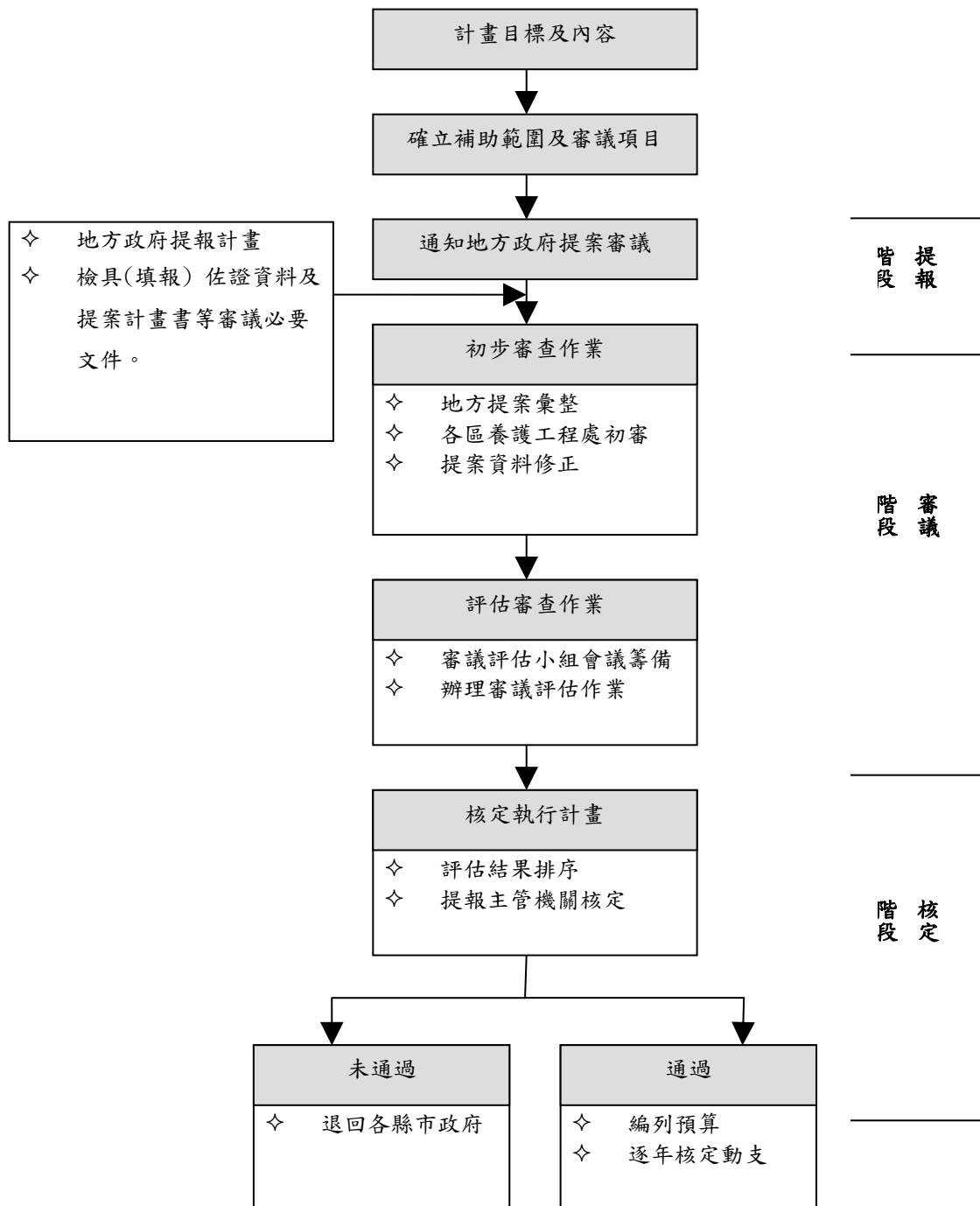


圖 4-1-1 計畫流程圖

二、執行內容與方法

針對生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）執行之重要工作內容及方法進一步說明如下：

-
- (一) 本計畫核定納入之分項計畫總額度，應考量並預估分年經費核列情形，避免該額度與分年經費核列總數差異過大，以減少執行管考之難度。另考量以年度經費核列數取代總經費額度為控制項，逐年辦理審議。
- (二) 有關本8年計畫審議、協調及管考等相關作業機制，依本部訂定之「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)補助執行要點」籌組審議協調小組據以辦理。
- (三) 地方政府應將擬辦理之工程項目，於本部公路總局通知期限前依規定進行提報。各提報計畫應依「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)補助執行要點」規定檢附「審議評估表」(先行自評)、「提案計畫書」…等相關資料。審議評估表之審議評估項目詳表4-4-1及表4-4-2；提案計畫書之撰寫格式及內容詳表4-5-1及表4-5-2。
- (四) 為減輕公共工程對生態環境造成的負面影響，秉持生態保育、公民參與及資訊公開之原則，若提案屬新闢及拓寬計畫，地方政府應於提案計畫書內說明是否已依公共工程委員會「公共工程生態檢核機制」進行各項評估作業，若已有完整規劃者於審議時將列為評比加分項目，若無相關評估則不納入審議。
- (五) 地方政府申請補助案件，若其有可回饋於建設計畫之增額稅收數，應列為自償款，並自中央補助款額度扣除。
- (六) 為避免提報案件過於浮濫，影響相關作業時程，地方政府提案應先自行篩選，以可於規定期程內完成者為原則，並以可行性、必要性及急迫性高者為優先。無法於三年內完工之大型計畫，請地方政府依優先順序分段分期辦理。
- (七) 為瞭解各地方政府辦理生活圈道路系統之執行成效，地方政府應編製執行成果報告書，說明受補助計畫之辦理情形、預估效益及實際效益等，併同前揭審議資料循序提報審議。該執行成效將列為評估項目，報告書之撰寫內容詳表4-5-3。
- (八) 初步審查作業，由本部公路總局各區養護工程處負責，就各縣市提報資料之正確性及合理性進行審查，初審主要內容應包含：(1)審議評估表及提案計畫書等資料之正確性(2)提案是否符合本章第一節第三項補助範圍條件(3)提案之必要性及急迫性，及是否有替代方案(4)提案之可行性及成熟度(5)經費編列之合理性(

6)分段分案之適切性等，並辦理審議評估項目之複評，詳第四節說明。

- (九) 初審通過之新闢拓寬案件，循序提送審議協調小組會議複審。地方政府應依提報內容向審議協調小組委員進行簡報說明(包含執行成效)。計畫內容有疑慮或需修正部份，小組委員得進行詢問並請地方政府修正，另針對審議評估表之評分項目進行綜評。
- (十) 審議評分結果經排序後，提報公路系統之主管機關(交通部)核定；奉核定之分項計畫則逐年編列經費補助辦理。
- (十一) 另本計畫各年度執行中，因配合政策或其他重要計畫推動、易肇事危險路段、與連結相關道路系統之瓶頸路段改善等具急迫性之新闢及拓寬工程案件，得視本計畫經費節餘情形提報審議，經審議協調小組會議出席委員半數以上同意通過並陳報交通部核定後據以納入本計畫補助辦理；「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」及「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」因涉及用路人行車安全及山地原民區對外聯絡及搶險等涉及民眾生命財產等事宜，亦比照前揭規定經審議協調小組會議出席委員半數以上同意通過並陳報交通部核定後，據以納入本計畫補助辦理。
- (十二) 奉核定納入補助之分項計畫應於規定時間內將辦理期程及相關里程碑提報公路總局各養護工程處備查；若執行超過預訂期程者，依規定檢討退場，後續所需經費由地方政府自行負擔；相關規定於「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)補助執行要點」中訂定。
- (十三) 本部公路總局應依「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)補助執行要點」規定落實滾動檢討，提升計畫執行績效。
- (十四) 政策交議納入本8年計畫補助辦理之案件，原則以個案方式處理，地方政府仍須依規定備妥相關審議資料，循程序提送審議及核定。

第四節 審查項目及標準

針對各地方政府所提報項目之審議，分為初審及複審二階段進行：

一、初審

初審辦理內容詳本章第三節第二項執行內容與方法第(八)款，地方政府提報之計畫必須初審通過後，方可進入下階段複審作業。

二、複審

第一階段初審通過之工程案件，提送第二階段審議協調小組審議評分。表 4-4-1 及表 4-4-2 所列評分項目，由地方政府先行自評，再由公路總局養護工程處進行複評，再送審議協調小組進行綜評；另新闢拓寬提案經工程處初審複評總分未達 55 分者，「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」及「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」提案經工程處初審複評總分未達 45 分者，原則不得提送審議小組進行複審，總分以 100 分為上限。

三、年度新增案件、「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」及「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」

本計畫各年度執行中，因配合政策或其他重要計畫推動、易肇事危險路段、與連結相關道路系統之瓶頸路段改善等具急迫性之新增工程案件及「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」、「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」等提案，得視本計畫經費節餘情形，依據前揭規定提報審議；其中審議協調小組綜評部分則依案件提案計畫書報告及簡報內容，經出席委員過半數同意並陳報交通部核定後據以納入本計畫補助辦理。

(一) 新闢及拓寬案件：

I. 審議項目及內容

表 4-4-1 計畫審議項目及內容(新闢及拓寬案件)

| 指標分類 | 指標項目 | 指標內容 | 配分 |
|------|-------------|---|----|
| | 1. 道路服務水準現況 | <input type="checkbox"/> A~C 級 <input type="checkbox"/> D 級 <input type="checkbox"/> E 級 <input type="checkbox"/> F 級 | 10 |

| 指標分類 | 指標項目 | 指標內容 | 配分 |
|--------------|---|---|----|
| 必要性 (35%) | 2. 與重要開發區位或活動集結點之聯繫 | <input type="checkbox"/> 聯繫重大活動集結點、國家級風景區、重大土開計畫、大型工商發展區等活動集結點 <input type="checkbox"/> 聯繫縣級風景區、中型規模以上之活動集結點 <input type="checkbox"/> 聯繫中型規模以下之活動集結點或中小型工商發展區等活動集結點 <input type="checkbox"/> 無聯繫任何重要活動集結點或設施。 | 10 |
| | 3. 與重要大眾運輸集結點或重要道路之聯繫 | <input type="checkbox"/> 聯繫重要大眾運輸場站(如機場、港口、高鐵車站、台鐵主要車站)或高快速公路聯絡道等 <input type="checkbox"/> 聯繫次要場站(台鐵次要車站、捷運車站、長途客運車站)或主要道路及省、縣道等 <input type="checkbox"/> 聯繫地方性公路客運車站、市區公車站、次要道路及鄉道等 <input type="checkbox"/> 無配合任何大眾運輸系統或重要道路等。 | 10 |
| | 4. 危險或瓶頸路段 | <input type="checkbox"/> 交通管理或交通工程措施無法改善 <input type="checkbox"/> 交通管理或交通工程措施可部分改善 | 5 |
| 可行性 (30%) | 5. 用地取得執行情形 | <input type="checkbox"/> 已舉辦公聽會(公聽會已廣納不同性別、年齡或教育程度民眾意見) <input type="checkbox"/> 徵收計畫書提報中 <input type="checkbox"/> 徵收計畫書提報核准 <input type="checkbox"/> 已取得用地或無需用地經費 | 10 |
| | 6. 先期作業執行情形 | <input type="checkbox"/> 完成細部設計 <input type="checkbox"/> 完成初步設計 <input type="checkbox"/> 設計中 <input type="checkbox"/> 評估規劃中 | 10 |
| | 7. 計畫資訊公開辦理情形 | <input type="checkbox"/> 已將計畫資料上網或透過其他管道公開說明或建立民意交流平台 <input type="checkbox"/> 尚未辦理資訊公開或建立相關機制 | 10 |
| 財務性 (10%) | 8. 計畫總經費 | <input type="checkbox"/> 總經費 1 億元以下 <input type="checkbox"/> 總經費 1~5 億元 <input type="checkbox"/> 總經費 5 億元以上 | 10 |
| 環境性 (14%) | 9. 配合「綠色路網或低碳運輸」規劃情形 | <input type="checkbox"/> 具完善綠色路網或低碳運輸規劃 <input type="checkbox"/> 具基本綠色路網或低碳運輸規劃 <input type="checkbox"/> 無綠色路網或低碳運輸規劃設施 | 6 |
| | 10. 車道規劃採用符合規範之再生或回收粒料(包括爐碴、轉爐石等)(若提案辦理項目無涉道路鋪面改善或提案位於離島、偏鄉或山地原住民鄉鎮地區等因運輸問題無法配合辦理者,本項評分固定為 2 分) | <input type="checkbox"/> 具完整規劃方案(含規範引用及承諾) <input type="checkbox"/> 規劃方案不完整 <input type="checkbox"/> 無相關規劃 | 8 |

| 指標分類 | 指標項目 | 指標內容 | 配分 |
|-----------------|----------------------------------|---|----|
| 績效性 (11%) | 11. 兩年內受補助道路之服務水準改善情形 | <input type="checkbox"/> 服務水準提升 1 級以上件數佔總補助件數 90%以上 <input type="checkbox"/> 服務水準提升 1 級以上件數佔總補助件數 70%以上 <input type="checkbox"/> 服務水準提升 1 級以上件數佔總補助件數 50%以上 | 3 |
| | 12. 計畫執行績效 | <input type="checkbox"/> 最近一年執行績效(百分比)排序 <input type="checkbox"/> 最近一年地方自籌款籌列情形排序 <input type="checkbox"/> 地方道路養護評估排序 <input type="checkbox"/> 總評： | 8 |
| 其它 (上限 20 分) | 13. 加分項目，每一項目勾選後最多增 3 分(需提出佐證資料) | <input type="checkbox"/> 本工程已完成都市計畫變更或毋需辦理變更 <input type="checkbox"/> 本工程為地方政府所有提案中優先順序前 3 名者 <input type="checkbox"/> 本工程屬內政部營建署生活圈道路計畫書已核列項目 <input type="checkbox"/> 本工程位處鄉鎮屬於「山地、平地原住民及離島等偏遠地區一覽表」(詳附錄八) <input type="checkbox"/> 本工程屬「中央補助型計畫資源整合平台」審議通過之地區整合建設計畫者 <input type="checkbox"/> 本工程配合「國土空間發展策略計畫」已進行區域協商整合 <input type="checkbox"/> 本工程兼具市區及公路系統性質之整合性計畫 <input type="checkbox"/> 配合「公路公共運輸提昇計畫」 <input type="checkbox"/> 配合鐵路平交道路口改善 <input type="checkbox"/> 為金路獎地方政府路況養護及橋樑維護績優機關 <input type="checkbox"/> 為交通部道路安全委員會道路安全評比之績優機關(計畫提案年度前三名者) <input type="checkbox"/> 為積極配合交通部推動公共運輸與觀光相關政策之地方政府(請簡述配合作為) <input type="checkbox"/> 已依公共工程委員會之「公共工程生態檢核機制」辦理相關作業，並有完整規劃者。 <input type="checkbox"/> 其它(請簡述) | - |

II. 評分計算原則

1、道路服務水準指標：

| 道路服務水準 | F | E | D | A~C |
|--------|------|-------|-------|-----|
| 評分 | 10 分 | 9~7 分 | 6~1 分 | 0 分 |

2、與重要開發區位或活動集結點之聯繫指標：

| 與重要開發區位或活動集結點之聯繫 | 聯繫重大活動集結點、國家級風景區、重大土開計畫、大型工商發展區等活動集結點 | 聯繫縣級風景區、中型規模以上之活動集結點 | 聯繫中型規模以下之活動集結點或中小型工商發展區等活動集結點 | 無聯繫任何重要活動集結點或設施 |
|------------------|---------------------------------------|----------------------|-------------------------------|-----------------|
| 評分 | 10 分 | 9~7 分 | 6~1 分 | 0 分 |

3、與重要大眾運輸集結點或重要道路之聯繫指標：

| 與重要大眾運輸集結點或重要道路之聯繫 | 聯繫重要大眾運輸場站(如機場、港口、高鐵車站、台鐵主要車站)或高快速公路聯絡道等 | 聯繫次要場站(台鐵次要車站、捷運車站、長途客運車站)或主要道路及省、縣道等 | 聯繫地方性公路客運車站、市區公車站、次要道路及鄉道等 | 無配合任何大眾運輸系統或重要道路等。 |
|--------------------|--|---------------------------------------|----------------------------|--------------------|
| 評分 | 10 分 | 9~7 分 | 6~1 分 | 0 分 |

4、危險或瓶頸路段指標：

| 危險或瓶頸路段 | 交通管理或交通工程措施無法改善 | 交通管理或交通工程措施可部分改善 |
|---------|-----------------|------------------|
| 評分 | 5 分 | 4~1 分 |

5、用地取得執行指標：

| 用地取得情形 | 已取得用地或無需用地經費 | 徵收計畫書提報核准 | 徵收計畫書提報中 | 已舉辦公聽會(公聽會已廣納不同性別、年齡或教育程度民眾意見) |
|--------|--------------|-----------|----------|--------------------------------|
| 評分 | 10 分 | 9~5 分 | 4~3 分 | 2~1 分 |

6、先期作業執行指標：

| 先期作業執行情況 | 完成細部設計 | 完成初步設計 | 設計中 | 評估規劃中 |
|----------|--------|--------|-------|-------|
| 評分 | 10~8 分 | 7~5 分 | 4~1 分 | 0 分 |

7、計畫資訊公開辦理情形：

| | | |
|------------|------------------------------|-----------------|
| 計畫資訊公開辦理情形 | 已將計畫資料上網或透過其他管道公開說明或建立民意交流平台 | 尚未辦理資訊公開或建立相關機制 |
| 評分 | 10~1 分 | 0 分 |

8、整體計畫總經費指標：

| | | | |
|-------|--------|-----------|--------|
| 計畫總經費 | 1 億元以下 | 1 億元~5 億元 | 5 億元以上 |
| 評分 | 10~9 分 | 8~1 分 | 0 分 |

9、綠色路網或低碳運輸規劃指標

| | | | |
|-----------------|----------------|----------------|--------------|
| 配合「綠色路網或低碳運輸」規劃 | 具完善綠色路網或低碳運輸規劃 | 具基本綠色路網或低碳運輸規劃 | 無綠色路網或低碳運輸規劃 |
| 評分 | 6~5 分 | 4~1 分 | 0 分 |

在不影響道路功能前題下，可配合提供自行車、大眾運輸工具等低碳載具便利服務，達到節能省碳目的。

10、再生或回收粒料指標：

| | | | |
|-------------------------------|-------------------|---------|-------|
| 車道規劃採用符合規範之再生或回收粒料（包括爐碴、轉爐石等） | 具完整規劃方案（含規範引用及承諾） | 規劃方案不完整 | 無相關規劃 |
| 評分 | 8~7 分 | 6~1 分 | 0 分 |

配合行政院循環經濟政策，地方政府若要採用再生或回收粒料（包括爐碴、轉爐石等），應提報完整使用規劃報告，內容包含材料規範、驗收標準、使用數量、風險評估及承諾切結等，並確實依行政院環保署、經濟部、公共工程委員會及相關單位頒布之相關技術手冊及施工綱要規範施作；若提案辦理項目無涉道路鋪面改善或提案位於離島、偏鄉或山地原住民鄉鎮地區等因運輸問題無法配合辦理者，本項評分固定為 2 分。

11、道路服務水準提升指標：

| | | | |
|--------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| 兩年內受補助之道路通量預測及服務水準 | 服務水準提升 1 級以上件數佔總補助件數 90% 以上 | 服務水準提升 1 級以上件數佔總補助件數 70% 以上 | 服務水準提升 1 級以上件數佔總補助件數 50% 以上 |
| 評分 | 3 分 | 2 分 | 1 分 |

針對過去兩年內完工通車之補助案件，改善前後道路服務水準提升情形。

12、計畫執行績效指標

由公路總局各區養護工程處依據轄內地方政府辦理生活圈計畫之整體

績效與配合情形進行評分，分別就①最近一年執行績效排序②最近一年地方自籌款編列情形排序③地方道路養護評估排序等三個項目排序評分，每一項目排序第 1 名之地方政府得 3 分，第 2 名得 1 分，最高總分為 8 分，配合度不佳者得酌以扣分，並請簡述評分理由。

13、加分項次，每個項目以加分 1-3 分為原則，加分上限為 20 分。

14、以上審查項目及標準，後續執行時需依本 8 年計畫之補助執行要點相關規定辦理。

(二) 山地原民易致災及危險、瓶頸路段改善案件：

I. 審議項目及內容

表 4-4-2 計畫審議項目及內容(山地原民易致災及危險、瓶頸路段改善案件)

| 指標分類 | 指標項目 | 指標內容 | 配分 |
|--------------|-----------------------|--|----|
| 必要性 (60%) | 1. 道路服務水準現況 | <input type="checkbox"/> A~C 級 <input type="checkbox"/> D 級 <input type="checkbox"/> E 級 <input type="checkbox"/> F 級 | 8 |
| | 2. 與重要開發區位或活動集結點之聯繫 | <input type="checkbox"/> 聯繫重大活動集結點、國家級風景區、重大土開計畫、大型工商發展區等活動集結點，或屬 3 個以上原民部落之主要聯絡道路。 <input type="checkbox"/> 聯繫縣級風景區、中型規模以上之活動集結點，或屬 2 個以上原民部落之主要聯絡道路。 <input type="checkbox"/> 聯繫中型規模以下之活動集結點或中小型工商發展區等活動集結點，或屬單一原民部落之主要聯絡道路。 <input type="checkbox"/> 非屬原民部落聯絡道路且無聯繫任何重要活動集結點或設施。 | 8 |
| | 3. 與重要大眾運輸集結點或重要道路之聯繫 | <input type="checkbox"/> 聯繫重要大眾運輸場站(如機場、港口、高鐵車站、台鐵主要車站)或高快速公路聯絡道等 <input type="checkbox"/> 聯繫次要場站(台鐵次要車站、捷運車站、長途客運車站)或主要道路及省、縣道等 <input type="checkbox"/> 聯繫地方性公路客運車站、市區公車站、次要道路及鄉道等 <input type="checkbox"/> 無配合任何大眾運輸系統或重要道路等。 | 8 |

| 指標分類 | 指標項目 | 指標內容 | 配分 |
|--------------|--|---|----|
| | 4. 潛在危險或交通瓶頸因素 (每一項目 6 分，累計最高 36 分) | <input type="checkbox"/> 會車空間不足 <input type="checkbox"/> 易落石坍方 <input type="checkbox"/> 平縱面線型不佳 <input type="checkbox"/> 路口交角不佳 <input type="checkbox"/> 安全設施或其他交通工程設施不足 <input type="checkbox"/> 路面排水不良 <input type="checkbox"/> 其他因素(請簡述) | 36 |
| 可行性 (18%) | 5. 用地取得執行情形 | <input type="checkbox"/> 已舉辦公聽會(公聽會已廣納不同性別、年齡或教育程度民眾意見) <input type="checkbox"/> 徵收計畫書提報中 <input type="checkbox"/> 徵收計畫書提報核准 <input type="checkbox"/> 已取得用地或無需用地經費 | 10 |
| | 6. 先期作業執行情形 | <input type="checkbox"/> 完成細部設計 <input type="checkbox"/> 完成初步設計 <input type="checkbox"/> 設計中 <input type="checkbox"/> 評估規劃中 | 8 |
| 財務性 (6%) | 7. 計畫總經費 | <input type="checkbox"/> 總經費 1 億元以下 <input type="checkbox"/> 總經費 1~2 億元 <input type="checkbox"/> 總經費 2 億元以上 | 6 |
| 環境性 (10%) | 8. 配合「綠色路網或低碳運輸」規劃情形 | <input type="checkbox"/> 具完善綠色路網或低碳運輸規劃 <input type="checkbox"/> 具基本綠色路網或低碳運輸規劃 <input type="checkbox"/> 無綠色路網或低碳運輸規劃設施 | 5 |
| | 9. 車道規劃採用符合規範之再生或回收粒料(包括爐碴、轉爐石等)(若提案辦理項目無涉道路鋪面改善或提案位於離島、偏鄉或山地原住民鄉鎮地區等因運輸問題無法配合辦理者，本項評分固定為 2 分) | <input type="checkbox"/> 具完整規劃方案(含規範引用及承諾) <input type="checkbox"/> 規劃方案不完整 <input type="checkbox"/> 無相關規劃 | 5 |
| 績效性 (6%) | 10. 計畫執行績效 | <input type="checkbox"/> 最近一年執行績效(百分比)排序 <input type="checkbox"/> 最近一年地方自籌款籌列情形排序 <input type="checkbox"/> 地方道路養護評估排序 <input type="checkbox"/> 總評： | 6 |

| 指標分類 | 指標項目 | 指標內容 | 配分 |
|-----------------|----------------------------------|--|----|
| 其它 (上限 20 分) | 11. 加分項目，每一項目勾選後最多增 3 分(需提出佐證資料) | <input type="checkbox"/> 本工程位處鄉鎮屬於「山地、平地原住民及離島等偏遠地區一覽表」(詳附錄八) <input type="checkbox"/> 本工程兼具市區及公路系統性質之整合性計畫 <input type="checkbox"/> 本工程路段過去 3 年發生 5 次以上災害毀損道路設施或 A-1、A-2 交通事故等影響用路人安全之情事(請檢附相關資料) <input type="checkbox"/> 配合「公路公共運輸提昇計畫」 <input type="checkbox"/> 配合鐵路平交道路口改善 <input type="checkbox"/> 為金路獎地方政府路況養護及橋樑維護績優機關 <input type="checkbox"/> 為交通部道路安全委員會道路安全評比之績優機關(計畫提案年度前三名者) <input type="checkbox"/> 為積極配合交通部推動公共運輸與觀光相關政策之地方政府(請簡述配合作為) <input type="checkbox"/> 其它(請簡述) | - |

II. 評分計算原則

1、道路服務水準指標

| 道路服務水準 | F | E | D | A~C |
|--------|-----|-------|-------|-----|
| 評分 | 8 分 | 7~6 分 | 5~1 分 | 0 分 |

2、與重要開發區位或活動集結點之聯繫指標

| 與重要開發區位或活動集結點之聯繫 | 聯繫重大活動集結點、國家級風景區、重大土開計畫、大型工商發展區等活動集結點，或屬 3 個以上原民部落之主要聯絡道路 | 聯繫縣級風景區、中型規模以上之活動集結點，或屬 2 個以上原民部落之主要聯絡道路 | 聯繫中型規模以下之活動集結點或中小型工商發展區等活動集結點，或屬單一原民部落之主要聯絡道路 | 無聯繫任何重要活動集結點或設施 |
|------------------|---|--|---|-----------------|
| 評分 | 8 分 | 7~6 分 | 5~1 分 | 0 分 |

3、與重要大眾運輸集結點或重要道路之聯繫指標

| 與重要大眾運輸集結點或重要道路之聯繫 | 聯繫重要大眾運輸場站(如機場、港口、高鐵車站、台鐵主要車站)或高快速公路聯絡道等 | 聯繫次要場站(台鐵次要車站、捷運車站、長途客運車站)或主要道路及省、縣道等 | 聯繫地方性公路客運車站、市區公車站、次要道路及鄉道等 | 無配合任何大眾運輸系統或重要道路等。 |
|--------------------|--|---------------------------------------|----------------------------|--------------------|
| 評分 | 8 分 | 7~6 分 | 5~1 分 | 0 分 |

4、潛在危險或交通瓶頸因素指標，每一項目 6 分，累計最高 36 分

5、用地取得執行指標

| 用地取得情形 | 已取得用地或無需用地經費 | 徵收計畫書提報核准 | 徵收計畫書提報中 | 已舉辦公聽會(公聽會已廣納不同性別、年齡或教育程度民眾意見) |
|--------|--------------|-----------|----------|--------------------------------|
| 評分 | 10 分 | 9~5 分 | 4~3 分 | 2~1 分 |

6、先期作業執行指標

| 先期作業執行情況 | 完成細部設計 | 完成初步設計 | 設計中 | 評估規劃中 |
|----------|--------|--------|-------|-------|
| 評分 | 8 分 | 7~5 分 | 4~1 分 | 0 分 |

7、整體計畫總經費指標

| 計畫總經費 | 1 億元以下 | 1 億元~2 億元 | 2 億元以上 |
|-------|--------|-----------|--------|
| 評分 | 6 分 | 5~1 分 | 0 分 |

8、綠色路網或低碳運輸規劃指標

| 配合「綠色路網或低碳運輸」規劃 | 具完善綠色路網或低碳運輸規劃 | 具基本綠色路網或低碳運輸規劃 | 無綠色路網或低碳運輸規劃 |
|-----------------|----------------|----------------|--------------|
| 評分 | 5 分 | 4~1 分 | 0 分 |

在不影響道路功能前提下，可配合提供自行車、大眾運輸工具等低碳載具便利服務，達到節能省碳目的。

9、再生或回收粒料指標

| 車道規劃採用符合規範之再生或回收粒料(包括爐碴、轉爐石等) | 具完整規劃方案(含規範引用及承諾) | 規劃方案不完整 | 無相關規劃 |
|-------------------------------|-------------------|---------|-------|
| 評分 | 5 分 | 4~1 分 | 0 分 |

配合行政院循環經濟政策，地方政府若要採用再生或回收粒料（包括爐碴、轉爐石等），應提報完整使用規劃報告，內容包含材料規範、驗收標準、使用數量、風險評估及承諾切結等，並確實依行政院環保署、經濟部、公共工程委員會及相關單位頒布之相關技術手冊及施工綱要規範施作；若提案辦理項目無涉道路鋪面改善或提案位於離島、偏鄉或山地原住民鄉鎮地區等因運輸問題無法配合辦理者，本項評分固定為 2 分。

10、計畫執行績效指標

由公路總局各區養護工程處依據轄內地方政府辦理生活圈計畫之整體績效與配合情形進行評分，分別就①最近一年執行績效排序②最近一年地方自籌款編列情形排序③地方道路養護評估排序等三個項目排序評分，每

一項目排序第 1 名之地方政府得 3 分，第 2 名得 1 分，最高總分為 6 分，配合度不佳者得酌以扣分，並請簡述評分理由。

11、加分項次，每個項目以加分 1-3 分為原則，加分上限為 20 分。

12、以上審查項目及標準，後續執行時需依本 8 年計畫之補助執行要點相關規定辦理。

第五節 提報案件注意事項

地方政府在提報工程案件計畫時，應提送「提案計畫書」，用地經費超過二億元以上，需說明土地取得政策，總經費達 10 億元以上需於報告中提出財務計畫(建議納入「跨域加值公共建設財務規劃方案」財務規劃分析)；新闢拓寬案件「提案計畫書」涵蓋內容應包括表 4-5-1 所列之項目，山地原住民易致災及危險瓶頸路段改善案件「提案計畫書」涵蓋內容應包括表 4-5-2 所列之項目；另如配合政策或其他情事需增加提案計畫書內容，本部公路總局亦得請提案單位補充相關說明資料，作為審議之參考。

表 4-5-1 提案計畫書主要內容一覽表(新闢拓寬個別計畫)

| 報告大項 | 細項內容 |
|--------|---|
| 一、計畫緣起 | 1. 請敘述相關背景及緣由。 2. 請說明是否屬於： (1)中央已核定重大建設計畫。 (2)中央已核定跨域整合計畫。 (3)偏鄉經濟振興計畫。 3. 請說明是否已完成各項先期作業。 |
| 二、計畫概述 | 1. 整體運輸發展策略及提案路段未來配合情形。 2. 周邊道路系統與現況服務水準分析說明(請輔以道路系統圖說明)。 3. 與重要開發區、觀光景點、政經中心、產業園區、大眾運輸集結點或重要道路之聯結情形(請輔以位置圖及照片佐證說明)。 4. 周邊土地使用現況；周邊都市計畫區及產業園區發展現況(請輔以位置圖及照片佐證說明)。 5. 周邊中央重大建設計畫之辦理現況及與本工程之配合情形(請輔以位置圖及照片佐證說明)。 6. 配合「國土空間發展策略計畫」進行區域協商整合。 7. 屬「中央補助型計畫資源整合平台」審議通過之地區整合建設計畫。 8. 配合鐵路平交道路口改善(請輔以位置圖及照片佐證說明)。 9. 與「綠色路網或低碳運輸」之配合情形。 10. 與「公路公共運輸提昇計畫」之配合情形。 |

| 報告大項 | 細項內容 |
|-------------|---|
| | 11. 是否為原生活圈道路系統建設計畫內之工程。 12. 說明該路段以交通工程或交通管理手段改善之執行情形，並檢討說明必須辦理拓寬或新闢之確切理由(含相關佐證資料)。 |
| 三、建設目標與效益說明 | 1. 道路功能定位及建設完成後可達成之功能目標(包含防、救災(防災道路)、道路景觀及安全(整體環境營造)、循環經濟(綠色材料)等項目)。 2. 目標年交通量及道路服務水準預測。 3. 經濟效益分析及績效指標(如瓶頸路段改善縮短旅行時間百分比、綠色或再生回收材料使用比例、非都會計畫區道路面積/都會計畫地區道路面積、周遭1公里內重要道路或集結點等)。 |
| 四、計畫內容 | 1. 道路建設之起訖點(地名及里程)及長度、寬度等(工程位置圖)。 2. 道路工程規劃(標準斷面圖，新闢道路之平縱面圖)。 3. 道路景觀規劃。 4. 配合行政院循環經濟政策，採用符合規範之再生及回收粒料(轉爐石、爐碴等)，內容包含材料規範、驗收標準、使用數量期程、風險評估及承諾切結等)。 5. 都市計畫作業相關辦理情形。 6. 用地取得作業及進度說明(取得方式、作業進度、地上物與管線拆遷情形等) 7. 經費估算：依公共工程委員會之工程結算原則， (1)工程總經費、用地費及拆遷補償費等(雨水下水道設施經費應排除在外)。 (2)用地費須說明周邊土地公告地價及徵收或協議價購之標準。 (3)估算中央補助款及地方自籌款(自償經費納入)。 8. 資訊公開：所提案件若屬道路新闢及拓寬計畫，或因其他情事需辦理用地取得作業，為確保公民參與及民眾權益、且提升計畫可行性及減少後續用地取得爭議，須提出公民參與相關佐證資料(如說明會或公聽會紀錄等，確實向民眾溝通道路開闢公益性及必要性)，另須承諾建立資訊及民意交流平台將工程資訊公開閱覽，俾廣納意見並適時公布相關作業進度及會議結論予大眾瞭解。 9. 環境影響說明：本道路建設對生活環境、自然生態、社會經濟及景觀美質等方面之影響；檢討是否位於環境敏感區域，若位於環境敏感區域應先完成環境影響評估作業；另須依公共工程委員會之「公共工程生態檢核機制」規定辦理計畫各階段相關作業，並說明評估及辦理情形。 |
| 五、計畫執行 | 1. 執行單位。 2. 計畫進度(預計可於核定列入補助後一年內完成用地徵收計畫書核定，且可於三個預算年度內竣工結案，辦理期程超過三個預算年度之計畫，請分段分期提報)。 3. 分年經費分攤之說明(含自償經費部分) |

表 4-5-2 提案計畫書主要內容一覽表
(山地原住民及危險瓶頸路段改善個別計畫)

| 報告大項 | 細項內容 |
|-------------|--|
| 一、計畫緣起 | 1. 請敘述相關背景及緣由。 |
| 二、計畫概述 | 1. 周邊道路系統與現況服務水準分析說明(請輔以道路系統圖說明)。 2. 與重要開發區、觀光景點、政經中心、產業園區、大眾運輸集結點或重要道路之聯結情形(請輔以位置圖及照片佐證說明)。 3. 周邊土地使用現況；周邊都市計畫區及產業園區發展現況(請輔以位置圖及照片佐證說明)。 4. 周邊中央重大建設計畫之辦理現況及與本工程之配合情形(請輔以位置圖及照片佐證說明)。 5. 近 3 年來之天然災害造成道路設施損毀相關資料或該路段之交通肇事紀錄(請輔以照片或示意圖等佐證說明)。 6. 與「綠色路網或低碳運輸」之配合情形。 7. 與「公路公共運輸提昇計畫」之配合情形。 8. 說明本計畫路段是否已以交通工程或交通管理手段進行改善及其執行情形。 |
| 三、建設目標與效益說明 | 1. 道路功能定位及建設完成後可達成之功能目標(包含防、救災(防災道路)、道路景觀及安全(整體環境營造)、循環經濟(綠色材料)等項目)。 2. 目標年交通量及道路服務水準預測。 3. 經濟效益分析經濟效益分析及績效指標(如瓶頸路段改善縮短旅行時間百分比、綠色或再生回收材料使用比例、非都會計畫區道路面積/都會計畫地區道路面積、周遭 1 公里內重要道路或集結點等)。 |
| 四、計畫內容 | 1. 道路建設之起訖點(地名及里程)及長度、寬度等(工程位置圖) 2. 道路工程規劃(斷面圖及平縱面圖)。 3. 配合行政院循環經濟政策,採用符合規範之再生及回收粒料(轉爐石、爐碴等),內容包含材料規範、驗收標準、使用數量期程、風險評估及承諾切結等)。 4. 都市計畫作業相關辦理情形(如有需要)。 5. 用地取得作業及進度說明(如有需辦理用地取得作業,應說明取得方式、作業進度、地上物與管線拆遷情形等)。 6. 經費估算:依公共工程委員會之工程結算原則, (1) 工程總經費(非屬道路設施相關者須排除在外)、用地費及拆遷補償費(如有需要)等。 (2) 用地費須說明周邊土地公告地價及徵收或協議價購之標準。 (3) 估算中央補助款及地方自籌款(自償經費納入)。 7. 資訊公開:所提案件若需辦理用地取得作業,為確保公民參與及民眾權益、且提升計畫可行性及減少後續用地取得爭議,須提出公民參與相關佐證資料(如說明會或公聽會紀錄等,確實向民眾溝通道路開闢公益性及必要性),另須承諾建立資訊及民意交流平台將工程資訊公開閱覽,俾廣納意見並適時公布相關作業進度及會議結論予大眾瞭解。 8. 環境影響說明:本道路建設對生活環境、自然生態、社會經濟 |

| 報告大項 | 細項內容 |
|--------|---|
| | 及景觀美質等方面之影響；檢討是否位於環境敏感區域，若位於環境敏感區域應先完成環境影響評估作業。 |
| 五、計畫執行 | 1. 執行單位。 2. 計畫進度(預計可於核定列入補助後一年內完成用地徵收計畫書核定，且可於三個預算年度內竣工結案，辦理期程超過三個預算年度之計畫，請分段分期提報)。 3. 分年經費分攤之說明(含自償經費部分) |

另為瞭解各地方政府辦理生活圈道路系統之執行成效，地方政府應以生活圈為單位(如彰化生活圈、花蓮生活圈)編製執行成果報告書，該報告書項目及內容如表 4-5-3；另如配合政策或其他情事需增加成果報告書內容，本部公路總局亦得請提案單位補充相關資料。

表 4-5-3 執行成果報告書主要內容一覽表(各生活圈道路系統)

| 報告大項 | 細項內容 |
|---------------|--|
| 一、生活圈計畫整體執行說明 | 整體路網說明應包含： 交通路網圖(應標示分項計畫位置、高快速公路交流道、產業園區、政經中心、重大開發計畫、大眾運輸場站、觀光旅遊景點等)、執行情形(包含執行百分比)、整體效益(請從交通、產經、環境及社會等面向論述，包含預估及實際，量化及不可量化效益) |
| 二、各分項子計畫執行說明 | 各分項計畫說明應包含： <ol style="list-style-type: none"> 計畫名稱。 工程概要。 經費概要。 執行百分比。 預期效益(道路服務水準、可量化(如益本比、淨現值、內部報酬率、瓶頸路段改善縮短旅行時間百分比、綠色或再生回收材料使用比例、非都會計畫區道路面積/都會計畫地區道路面積、周遭 1 公里內重要道路或集結點等)及不可量化效益(如防、救災 功能(防災道路)、道路景觀及安全(整體環境營造)、循環經濟(綠色材料)等)。 實際效益(道路服務水準、可量化(如益本比、淨現值、內部報酬率、瓶頸路段改善縮短旅行時間百分比、綠色或再生回收材料使用比例、非都會計畫區道路面積/都會計畫地區道路面積、周遭 1 公里內重要道路或集結點等)及不可量化效益(如防、救災 功能(防災道路)、道路景觀及安全(整體環境營造)、循環經濟(綠色材料)等)。 改善前後照片。 「公共工程生態檢核機制」評估及辦理情形。 |

| 報告大項 | 細項內容 |
|------|--|
| 三、其它 | 1. 執行經驗回饋。 2. 未來建設方向(包含交通、產經、環境及社會等預期發展目標及待建設事項)。 3. 其它補充事項。 |

第六節 計畫執行之依據

依據「中央對直轄市及地方政府補助辦法」第十四條及十五條規定，本部另訂定計畫執行要點及管考規定「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)補助執行要點」，以明確與客觀訂定競爭性之審查及評估標準及退場機制，通知縣(市)政府於一定期限內提出申請，並邀集相關人員負責審查及評估作業，就縣(市)政府所提計畫，經審議評估排定優先順序，送公路系統之主管機關核定後據以補助辦理。對於執行有疑慮或窒礙難行之分項計畫，將依規定撤銷補助，其經費回歸生活圈計畫統籌運用，落實滾動檢討。

第七節 計畫執行之分工、環保對策及養護

一、計畫執行之分工

本 8 年計畫核定之各項工程，由相關權管單位負責規劃、設計、施工及監造等作業；專案管制部分，由本部公路總局養路組及各區養護工程處負責。至於施工中之用地取得(含地上物拆遷)作業，則由地方政府自行依權責辦理。

二、施工中環境保護對策

本 8 年計畫中各分項計畫分佈於台灣各地區，施工及營運期間，因工程進行對自然及社會環境所可能引起之環境影響，可經由適當環境保護對策將可使影響減至最低，茲就各水文水質、空氣品質、噪音振動、廢棄物及動植物生態維護分別擬定減輕對策，以做為施工階段環境保護工程之依據。

營運階段應收集初期降雨逕流沖刷道路表所產生之非點源污染，於設計、規劃階段考量設計結構性之設施併同道路開發設置，以控管所產生之非點源污染。

(一) 水文水質

本 8 年計畫施工期間可能對水體水文產生影響因素包括：施工取水，經沖蝕之土壤、施工人員之生活污水、施工機具保養廢油水及工程所產生之污水等。

針對上述影響，可行的影響減輕對策包括如下各點：

- 1、各施工房舍設置污水處理設施，於符合放流水標準後放流。
- 2、擬定水質維護計畫，並要求施工單位配合。

（二）空氣品質

本 8 年計畫各種施工機械之運作、工程項目之進行及工程車輛之進出等，均屬可能影響附近空氣品質之因素。

針對上述影響，可行的影響減輕對策包括如下各點：

- 1、運輸車輛應覆蓋膠布，避免材料掉落，運輸路線路面定期清掃及灑水。
- 2、設置施工圍籬，以阻隔粒狀污染物之逸散。
- 3、辦理空氣品質監測工作，以確保空氣品質合乎標準。

（三）噪音振動

就施工階段噪音及振動來源區可分為工作面施工機具作業時所產生之噪音及振動影響與運輸車輛所產生之噪音及振動影響。

針對上述影響，可行的影響減輕對策包括如下各點：

- 1、工區周圍設置圍籬，降低部份機具噪音。
- 2、調整施工時段，減輕干擾鄰近住宅社區，非必要避免夜間施工。
- 3、加強施工期間之噪音監測，以確保噪音合乎標準。
- 4、選用低噪音、低振動之工法及機具。

（四）廢棄物

依「廢棄物清理法」之規定，於施工規範中要求承包商自行或委託廢棄物清除處理機構代為清運處理。

（五）動植物生態維護

於施工期間避免大面積之開採，避開動物繁殖期，及避免不必要之植被伐除，並作好公害防制措施，以縮小負面影響範圍。

三、維護管理

本8年計畫各路段完工後之管理維護，仍回歸由各權管單位賡續辦理。養護管理的主要業務有五個方面：

- (一) 對日常養護維修，恢復災害毀壞，改善工程等提出規劃，並編製預算。
- (二) 負責日常養護維修，災害恢復工程和改善工程之設計。
- (三) 養護資料、檔案的管理。
- (四) 安全對策，地震預防對策，異常氣象對策（颱風）的規劃與實施。
- (五) 構造物的調查、檢驗業務和依據檢驗結果而提出的維修加固方案。

四、養護措施

在養護作業項目的具體實施上，除部份工程技術較複雜項目另案辦理外，其他養護維修業務均可採取招標方式委託民間公司辦理。可委託民間辦理之業務可概分為以下六個方面：

- (一) 土木工程部份維修與補修業務（包括日常維修與大修）。
- (二) 道路清掃。
- (三) 照明標誌設備保養業務。
- (四) 交通管制設備保養業務。
- (五) 通信設備保養業務。
- (六) 調查檢驗業務（包括公路日常巡檢與專項檢查）。

第五章 資源需求

第一節 所需資源說明

本 8 年計畫辦理內容為不收費之公共運輸基礎建設，非屬「促進民間參與公共建設條例」之 BOT 或 OT…等收益型計畫，爰其建設財源係以國家稅收為主。

第二節 計畫經費及計算基準

一、補助範圍

經核定納入生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）之分項計畫，依其年度辦理需求，於核定經費範圍內逐年編列經費補助辦理。

二、經費補助原則

納入本 8 年計畫之分項計畫，其中央及地方經費之分攤，係依「中央對直轄市及地方政府補助辦法」附表一最高補助比率及行政院主計總處最新公佈之「各直轄市及地方政府財力分級表」為基準調整辦理。

有關用地費補助部分，依據「中央對直轄市及地方政府補助辦法」第十條規定略以：「第七條及前條所定中央對直轄市、地方政府之計畫型補助款，均不含土地取得及維護費用。但專案報經行政院核准者，不在此限。」

本 8 年計畫用地補助依據第四章第一節第三項「補助範圍條件(必要條件)」第七款規定辦理。

三、地方自籌款

本 8 年計畫中央補助經費由中央編列公務預算支應，至於地方自籌款，地方政府負擔比例應依照「中央對直轄市及地方政府補助辦法」規定，按地方財政分級及本計畫相關規定，由各地方政府據以編列。

第三節 經費需求

- 一. 本期生活圈計畫（公路系統）至 106 年 12 月底止，已核定納入補助共 145 項分項計畫，中央款額度計 245.65 億元，其中包含政策交議之山地原住民區道路改善工程、協助縣市政府老舊橋梁補強及新增之危險瓶頸路段改善等事項。
- 二. 查行政院 106 年 03 月 02 日協調會議指示年度經費內政部部分擴大為 60 億元，交通部擴大為 80 億元，期程延長 4 年至 111 年。惟查近年因環評及用地取得作業日益繁複，致使地方推動生活圈道路建設阻力增加，歷年(100~105 年)調整後預算數約 33.28~57.47 億元不等，平均約 45.44 億元。且地方道路之修建屬縣市政府之權責，生活圈計畫僅係協助性質，考量近期前瞻基礎建設計畫及六都汽燃費重新分配等政策變更，地方政府已有更多資源推動道路建設，爰經綜合評估經費需求面、管考機制面及執行能量面等因素，建議本部比照內政部以年度經費 60 億元賡續推動後續計畫。

表 5-3-1 生活圈計畫（100~105 年）調整後預算數

| 生活圈歷年年度調整後預算數(100~105) | |
|------------------------|------------|
| 年度別 | 調整後預算數(億元) |
| 100 | 33.282 |
| 101 | 45.905 |
| 102 | 48.909 |
| 103 | 57.474 |
| 104 | 47.096 |
| 105 | 39.986 |
| 平均值 | 45.441 |

三. 綜上，查本期計畫截至 106 年 12 月，經移緩濟急及調整流用後之預算約 135.08 億元(104 年及 105 年原列法定預算數約 66.97 及 60.76 億元，因災害搶救修復，經依災害防救法相關規定與實際需求辦理移緩濟急及調整流用，如表 5-3-2)，107 年度預定爭取約 63.97 億元，爰 104-107 年共獲配約 199.05 億元；現 108-111 年之年度經費以 60 億元估算，則本計畫中央補助款額度由原始之 300 億元擴增為 439 億元($199.05+60*4=439$ 億元，小數點後不計)，另初估地方自籌款額度為 169.65 億元，合計總額度 608.65 億元，採 1 年 1 編模式辦理。

四. 另本計畫為納入瓶頸路段改善事宜及配合行政院前瞻基礎建設計畫政策，因應涉及重要設施(例如交通運輸場站、停車場等)鄰近道路鄰近道路之交通衝擊，需要有都市規劃、交通管理專業的評估分析，以利審查地方政府所提計畫的充分性及必要性，同時強化生活圈計畫執行的有效性，爰擬於本計畫項下編列經常門經費 1.5 億元，配合相關需求支應委請專家學者或專業團隊辦理技術審查、勘驗作業、管考機制精進、計畫規劃評估及行政工作等業務執行之費用，分年經費需求如表 5-3-3。

表 5-3-2 本計畫 104-106 年原法定及調整後預算數比較表

| | 104 年 | 105 年 | 106 年 | 合計 |
|------------|--------|--------|--------|---------|
| 原法定預算數(億元) | 66.973 | 60.760 | 47.999 | 175.732 |
| 調整後預算數(億元) | 47.096 | 39.986 | 47.999 | 135.081 |

*本表格統計至 106 年 12 月上旬

表5-3-3 計畫分年經費需求表

| 次類別 | 計畫 名稱 | 主管 單位 | 執行 單位 | 辦理 期程 | 經費需求（億元） | | | | | | | | |
|-----|---------------------------------|----------|-------------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| | | | | | 項目 | 105 年度 以前 | 106 年度 | 107 年度 | 108 年度 | 109 年度 | 110 年度 | 111 年度 | 合計 |
| 公路 | 生活圈 道路交通系統 建設計畫(公路系 統) | 交通部 | 交通部 公路總局各區 工程處、地方 政府 | 104年1 月～ 111年 12月 | 資本門 | 87.082 | 47.999 | 63.768 | 59.700 | 59.600 | 59.700 | 59.651 | 437.500 |
| | | | | | 經常門 | 0.000 | 0.000 | 0.200 | 0.300 | 0.400 | 0.300 | 0.300 | 1.500 |
| | | | | | 中央款 | 87.082 | 47.999 | 63.968 | 60.000 | 60.000 | 60.000 | 59.951 | 439.000 |
| | | | | | 地方自 籌款 (預估) | 33.560 | 18.500 | 24.660 | 23.270 | 23.260 | 23.260 | 23.140 | 169.650 |
| | | | | | 中央款 及地方 自籌款 合計 | 120.642 | 66.499 | 88.628 | 83.270 | 83.260 | 83.260 | 83.091 | 608.650 |

第六章 預期效果及影響

第一節 效益指標

公共工程的建設往往具備社會福利等議題，其報酬率無法像民間投資計畫案僅單純計算財務的投資報酬率，公共建設計畫案須納入「外部效益」以衡量該公共建設所帶來的經濟面效益。經濟效益分析是基於國家社會整體資源之運用觀點，分析投資成本對整體效益之貢獻情形。為進行此項作業，需先針對若干基本假設與參數之設定，再分別估算成本及效益，進而計算效益指標以評估經濟效益，並以此結果進行敏感度分析與綜合評估。

本 8 年計畫參考交通部運輸研究所「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究」內容，選定以淨現值(NPV)、益本比(B/C)與內生報酬率(IRR)作為評估道路建設的經濟效益永續性指標。

第二節 分析方法

一、經濟效益永續性指標

本 8 年計畫所採用之評估方法與決策指標包括淨現值(NetPresentValue, NPV)、內生報酬率(InternalRateofReturn, IRR)、益本比(Benefit-CostRatio, B/Cratio)等，其計算公式分述如下：

(一) 評估方法

1. 淨現值法(NetPresentValue, NPV)

$$NPV = \sum_{t=0}^T \frac{(B_t - C_t)}{(1+i)^t}$$

B_t：於時間 t 之產出效益

C_t：於時間 t 之投入成本

i：折現率

淨現值法是評估公共投資最簡便且使用最廣的一種方法，因其考慮了貨幣之時間價值及整體投資計畫全部年限內之效

益與成本，因此具有相當的客觀性。若有不同的淨現值來源時，可以分別計算其淨現值，最後直接加總而得計畫之總淨現值。

2. 內部報酬率(InternalRateofReturn, IRR)

$$\sum_{t=0}^T \frac{(B_t - C_t)}{(1+r)^t} = 0$$

B_t：於時間 t 之產出效益

C_t：於時間 t 之投入成本

r：內部報酬率

內生報酬率法考量了投資計畫整個期間之全部效益，且計算了貨幣之時間價值，能夠表達出方案之報酬率，以利於決策之進行。評估結果淨效益必須大於 0，而益本比必須大於 1，表示社會效益的現值，超過了社會成本的現值。益本比愈高，表示公共投資計畫付之實現的相對利益也就愈高，站在資源的運用而言，就愈有效率。若益本比小於 1，則此計畫不能實行。

3. 益本比(Benefit-CostRatio, B/Cratio)

$$B/C = \frac{\sum_{t=0}^T \frac{B_t}{(1+i)^t}}{\sum_{t=0}^T \frac{C_t}{(1+i)^t}}$$

B_t：於時間 t 之產出效益

C_t：於時間 t 之投入成本

I：折現率

當 IRR 大於計畫所要求之必要報酬率或資金成本，表示該計畫之淨現值大於 0，故接受該計畫；反之，當 IRR 小於計畫所之必要報酬率，表示該計畫之淨現值為負值，故拒絕該計畫。

(二) 基本假設與參數設定

有關本 8 年計畫進行經濟效益分析時所作之基本假設與各項參數之設定說明如下：

1. 評估計畫項目及幣值基準

基於後續經濟效益評估需考量分年資金成本，並區分工程建造費及用地費，本 8 年計畫將以能掌握前述相關成本資料，且屬未來生活圈道路系統建設計畫為評估計畫項目為主。同時

本 8 年計畫分年成本項與效益項之評估值均以「當年幣值」為基準，各項成本與效益除考慮其實質成長外，亦需考慮物價上漲、工資調整等因素。

2. 評估基準年及情境假設

評估基準年係指以該年度為基準，將所有幣值換算為評估基準年之幣值。為能使本 8 年計畫於不同年期產生之成本與效益均可在同一基礎上進行比較分析，由於建設計畫項目尚未完全確定，且每一項工程建設執行起迄年期皆互有不同，基於計算方便，本 8 年計畫將以民國 104 年為評估計算基年(即貨幣換算之基準年)。同時本 8 年計畫主要分析 104-111 年生活圈道路系統建設計畫之執行績效，因此情境假設為：

- (1) 0 方案：即以基準年度(104 年)之路網為基礎下，後續計畫年度並無任何建設計畫完工。
- (2) 1 方案：即以基準年度(104 年)之路網為基礎下，加入於後續年度起陸續完工之建設計畫。

3. 評估年期

經濟效益評估年期包括建設年期及營運年期(即效益評估年期)。參考國內外相關公路運輸之運作經驗，營運年期多以施工完成並開始運轉後 15~30 年為評估基礎，且依據國內評估研究之慣例，營運年期通常設為 30 年，爰本 8 年計畫假設工程完工通車後 30 年為效益評估年期。

4. 折現率

折現率概念為貨幣時間價值之轉換，透過折現率可將不同年期產生之成本與效益流量轉換為基年貨幣價值(即現值)。從社會觀點看，社會折現率是代表社會願意以目前消費來換取未來消費的比例，即等同放棄消費的機會成本。由於交通建設計畫係屬公共建設，而公共建設的成本與效益所採用之折現率即為社會折現率。

參考本部運輸研究所於民國 98 年辦理之「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究」，該研究利用交通建設計畫折現率與政府公債平均利率水準之歷史差距作為調整依據，故本 8 年計畫折現率設定為 3.00%。

5. 物價上漲率

物價上漲率係指某一段期間物價指數(如消費者物價指數)較前一段時期上漲之比例。推動交通建設計畫時，其成本與效益流量均必須考量未來物價波動之影響，因此必須設定物價上漲率作為物價波動之調整基準。

參考本部運輸研究所於民國 98 年辦理之「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究」，該研究係以臺灣各年度過去 10 年物價移動平均水準 1.81%作為物價上漲率之參考值。故本 8 年計畫假設物價上漲率為 1.81%。

6. 工資上漲率

工資上漲率為影響時間價值變動之主要因素，參考行政院主計處「薪資與生產力統計」資料，近 10 年勞工薪資調幅觀察，工業與服務業受僱員工經常性薪資之平均年成長率為 0.82%。另配合參考國家經濟建設計畫，預估未來仍有增加薪資調升之機會，故本 8 年計畫將工資上漲率設定為 2.0%。

綜上所述，本 8 年計畫將經濟效益分析使用之基本假設參數彙整如表 6-2-1 所示。

表6-2-1 經濟效益分析基本假設參數一覽表

| 項目 | 假設參數值 |
|----------|--------------|
| 評估基準年 | 民國 104 年 |
| 效益評估年期 | 30 年 |
| 經濟效益評估期間 | 民國 104~133 年 |
| 折現率 | 3.00% |
| 物價上漲率 | 1.81% |
| 工資上漲率 | 2.00% |

第三節 成本與效益項目分析

一、成本項分析

(一) 建造成本

建造成本係指道路完工通車前所發生之成本，包含規劃設計、用地徵收、拆遷補償、工程建設與管理監造等費用。建設成本之估算主要為工程費及用地拆遷補償費，初步估計約

608.65 億元(中央款+地方自籌款)。

(二) 營運維修成本

營運維修成本係指工程建設完成後，用以維護道路之經常性發生費用，其包含人事、管理、設施維護、材料供應及重增置成本等項目。本 8 年計畫每年之營運維修成本係依建造成本之工程費 0.3% 予以估算，並且隨著工資上漲率(2.0%)逐年調整。

二、效益項分析

本 8 年計畫可貨幣化之效益主要包括旅行時間節省、行車成本節省、肇事成本節省與空氣污染減少等四項，上述效益係採用本部運輸研究所於民國 98 年辦理之「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究」案中之評估方法與建議參數進行估算，說明如下：

(一) 旅行時間節省效益

旅行時間效益之估算方式說明如下：

總旅行時間節省效益＝總旅行時間節省×時間價值×乘載率

1. 總旅行時間節省

依據「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究」案研究指出，以消費者剩餘理論中之「二分之一法則」推估總旅行時間節省效益，會較國內傳統評估模式更符合經濟效益評估的實質涵義，其估算方式即先計算每一旅次的旅行成本差額，再利用乘上旅次運量的平均值。因此，本 8 年計畫將採「二分之一法則」分估算整體路網之總旅行時間及計算其節省量。

2. 時間價值參數

「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究」案中之時間價值參數主要分為城際旅次與都會旅次，本 8 年計畫採用不分旅次目的之一般化時間價值。最後輔以工資上漲率(2.0%)作為每年單位時間價值之成長率。

(二) 行車成本節省效益

行車成本節省效益之估算方式說明如下：

總行車成本節省效益＝總延車公里數節省×單位行車成本

1. 總延車公里數節省

總延車公里數節省係將各生活圈有、無建設道路情境假設之整體路網總延車公里相減後所得。

2. 單位行車成本參數

參考「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究」案建議之單位行車成本參數(元/公里)，主要分為燃料成本與非燃料成本(含折舊)。其中，燃料成本會隨著油價變動而調整，並且隨著物價上漲率 1.81%逐年調整，油價則採 100 年 1 月~102 年 11 月(95)無鉛汽油平均值(32.8 元/公升)。燃料成本之計算公式如下式：

燃料成本(元/公里)=油價(元/公升)÷平均燃油效率(公里/公升)

非燃料成本係參考「民國 87~88 年公路車輛行車成本調查」(本部運輸研究所，民國 89 年)之資料，將折舊與其他非燃料費加總，並以主計處物價指數年增率換算以 100 年幣值計算平均每公里非燃料成本與折舊。加總上述二項之成本即可得知各運具在不同車速下之單位行車成本。

(三) 產業關聯效益

產業關聯效益係交通建設計畫的經濟誘發效果，以公路建設計畫而言，主要為誘發旅次所增加之消費產值，其推估係以產業關聯參數的計算方式予以貨幣化。依據交通部運輸研究所「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究」(民國 98 年)的研究成果，產業關聯參數以 5,692 元/年. 人次(民國 104 年幣值)來進行估算，後續並將依各年期的物價上漲率，據以調整至各評估年期以供引用。而產業關聯效益計算方式列示如下：

產業關聯效益(元)= 產業關聯參數(元/人次) x 衍生旅次(人次)

(四) 總空氣污染減少效益

各種不同的運具都會排放出各種污染物質，這些污染物質釋放至大氣中會影響環境空氣品質，對民眾生命財產造成衝擊與威脅，將這些衝擊與威脅貨幣化後放入成本效益分析中，以便得知道路建設計畫將對民眾以及環境之威脅衝擊大小。

運研所(民 99)根據環保署網站最新發表對於空氣污染氣體排放推估方法，以排放量推估為主，針對污染源排放至空氣中污染量大小的推估，作為空氣污染層面評估的基礎。最後將空氣污染減少所帶來的效益貨幣化，配合目前國內採用的是污染防制成本的方法，計算每延車公里(延人公里)所產生 NOx 與 SOx，並依據行政院環境保護署所制定之空氣汙染徵收費率標準，可計算出道路建設後每年空氣汙染節省的實際數值，公式如下：

總空氣污染效益=總延車公里減少×空氣污染參數×都會或城際因子

1. 總延車公里節省

總延車公里數節省係將有、無建設情境之整體路網總延車公里相減後所得。

2. 空氣污染參數

交通運輸之空氣污染多以移動污染源為主，主要包含一氧化碳(CO)、氮氧化物(NOx)、揮發性有機化合物、懸浮粒子(PM10)以及硫氧化物(SOx)等。目前國內環保署開徵空污費之污染氣體係以氮氧化物(NOx)與硫氧化物(SOx)為主。因此，「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究」案建議以氮氧化物(NOx)與硫氧化物(SOx)為空氣污染主要評估成分。

3. 都會/城際因子

由於公路建設計畫排放之空氣污染程度會受其所在區域影響，故「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究」案建議按照該建設計畫區域分別乘上都會因子或城際因子。其中，都會因子設定為 1，城際因子設定為 0.5。

4. 二氧化碳排放減少效益

近年來由於無鉛汽油的普遍使用以及觸媒轉化器的安裝，使得汽機車的污染廢氣排放大幅降低，且由於觸媒轉化器會將碳氫化合物、一氧化碳氮氧化合物轉化為無害的二氧化碳氣體。但二氧化碳氣體雖然對地區性空氣品質無害，卻會造成全球性的溫室效應，因此目前國際上的環保團體也開始注意各國二氧化碳的排放量，因此公車捷運建設後若能夠有效減低二氧化碳，也將是政府部門不可忽視的外部效益。由於國內目前並未針對

二氧化碳的排放進行費用徵收，因此可藉國外所制定的碳稅，及國內相關研究所制定出之各運具二氧化碳排放係數來量化公車捷運建設後此部份所帶來之效益，公式如下：

$$\text{二氧化碳排放減少效益} = (\text{各運具每年延車(人)公里減少量} \times \text{各運具二氧化碳排放係數} - \text{公車捷運系統每年延人公里量} \times \text{公車捷運系統二氧化碳排放係數}) \times \text{碳稅}$$

臺經院(民 97)建設碳稅參數使用上，以碳稅的先驅國家瑞典為參考依據，該國始於 1991 年開始徵收二氧化碳稅，當時稅率為每噸二氧化碳瑞典克朗 SEK250 元，換算為每公克二氧化碳排放的臺幣稅率為\$0.001264/g，以此數值作為二氧化碳貨幣化的參數，倘若未來臺灣碳交易平臺2012年開始營運，且碳稅也於評估設定上達成共識，則可以再作參數調整。

第四節 成本與效益計算

一、效益推估

由於本部運輸研究所提出「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究」，其中即已針對公路系統之相關參數設定參考國內相關研究作詳盡之分析與設定，因此本 8 年計畫乃參考運研所相關計算參數假設並列表如表 6-4-1 所示，並依該表輸入運輸規劃模式，透過所撰寫的 VBA 自動化程式計算其效益結果。

表6-4-1 成本效益分析基本假設參數一覽表

| 項目 | 參數值 | 單位 | 備註 |
|------------|-------|----------|-------|
| 評估年期 | 30 | 年 | 系統初始值 |
| 折現率 | 3.00 | % | |
| 物價上漲率 | 1.81 | % | |
| 人時間價值 | 152.2 | 元/人.小時 | |
| 每小客車當量時間價值 | 293.7 | 元/PCU.小時 | |

| 項目 | | 參數值 | | 單位 | 備註 |
|--------------|----------------------|-------|---------|--------|--------------|
| 行車成本 | | 機車 | 3.22 | 元/公里 | |
| | | 小客車 | 12.65 | | |
| | | 小貨車 | 7.36 | | |
| | | 大貨車 | 12.93 | | |
| | | 大客車 | 14.65 | | |
| 產業關聯參數 | | 5,692 | | 元/年人次 | |
| 空氣污染 | SO _x 排放係數 | 大客車 | 0.0065 | 克/延車公里 | 0.01 元/克 |
| | | 大貨車 | 0.087 | | |
| | | 小貨車 | 0.0371 | | |
| | | 小客車 | 0.0083 | | |
| | | 機車 | 0.0039 | | |
| | NO _x 排放係數 | 大客車 | 1.2007 | 克/延車公里 | 0.01 元/克 |
| | | 大貨車 | 18.2407 | | |
| | | 小貨車 | 1.6863 | | |
| | | 小客車 | 0.9818 | | |
| | | 機車 | 0.6556 | | |
| 二氧化碳排放 評估 | CO ₂ 排放係數 | 大客車 | 59.107 | 克/延車公里 | 0.001264 元/克 |
| | | 大貨車 | 849.371 | | |
| | | 小貨車 | 231.801 | | |
| | | 小客車 | 45.974 | | |
| | | 機車 | 44.344 | | |

二、成本效益分析結果

經由前面對於各生活圈道路系統建設計畫之成本及效益值，就經濟效益評估指標：內部報酬率(IRR)、淨現值(NPV)與益本比(B/C)等三項評估指標，進一步檢視評估結果之合理性。有關各評估指標之判定標準說明如下：

- (一) 內部報酬率以3.00%(即本8年計畫設定之折現率)為判定標準，大於3.00%即認為具經濟可行性，否則即判定不具經濟可行性。
- (二) 益本比以1為臨界值，大於1表示興建計畫具經濟可行性，反之則不可行。

(三) 淨現值以0為臨界值，大於0表示興建計畫具經濟可行性，反之則不可行。

由於各生活圈路網尚未完成，今僅依現有資料初步估算其成本效益，彙整如表 6-4-2。評估結果顯示，整體生活圈之淨現值 9,574,612 千元 >0 、益本比 1.17 >1 、內部報酬率 4.49% $>3.00\%$ ，具投資價值。

表6-4-2 104-111計畫成本效益分析初步推估成果

| 評估指標 | 指標值 | 評估指標門檻值 | 假設條件 |
|----------------|--------------|-----------------|---|
| 淨現值(NPV) | 9,574,612 千元 | 淨現值 >0 | 分析基年：104 年 建設年期：104-111 年 營運年期：104 年-133 年 物價上漲率：1.81% 折現率：3.00% 工資上漲率：2.00% |
| 益本比(B/C) | 1.17 | 益本比 >1 | |
| 內部報酬率 (IRR) | 4.49% | 內部報酬率 $>3.00\%$ | |

表 6-4-3 104-111 經濟效益分析初步流量推估(單位:千元)

| 年度 | 建設成本 | 養護成本 | 總成本 | 總成本(104 年幣值) | 旅行時間節 省效益 | 行車成本 節省效益 | 肇事成本 節省效益 | 空氣污 染效益 | CO2 排 放效益 | 總效益 | 總效益(104 年幣值) | 淨效益(當 年幣值) | 淨效益現值 (104 年幣值) |
|-----|------------|-----------|------------|-----------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|-------------|-----------------|---------------|--------------------|
| 104 | 4,560,192 | 2,736 | 4,562,928 | 4,562,928 | 1,643,093 | 111,946 | 2,030 | 555 | 2,100 | 1,759,724 | 1,759,724 | (2,803,204) | (2,803,204) |
| 105 | 5,573,568 | 12,769 | 5,586,337 | 5,423,628 | 1,712,087 | 120,892 | 2,189 | 605 | 2,278 | 1,838,050 | 1,784,515 | (3,748,287) | (3,639,113) |
| 106 | 6,157,200 | 22,004 | 6,179,204 | 5,824,493 | 1,783,977 | 130,553 | 2,360 | 659 | 2,471 | 1,920,020 | 1,809,803 | (4,259,184) | (4,014,690) |
| 107 | 9,310,560 | 38,763 | 9,349,323 | 8,555,955 | 1,858,886 | 140,986 | 2,544 | 719 | 2,680 | 2,005,815 | 1,835,605 | (7,343,508) | (6,720,350) |
| 108 | 8,903,160 | 52,118 | 8,955,278 | 7,956,649 | 1,936,941 | 152,253 | 2,743 | 784 | 2,907 | 2,095,627 | 1,861,938 | (6,859,651) | (6,094,711) |
| 109 | 8,903,160 | 70,815 | 8,973,975 | 7,741,029 | 2,018,273 | 164,420 | 2,958 | 854 | 3,153 | 2,189,658 | 1,888,818 | (6,784,317) | (5,852,211) |
| 110 | 8,728,440 | 94,327 | 8,822,767 | 7,388,928 | 2,103,020 | 177,559 | 3,189 | 931 | 3,420 | 2,288,120 | 1,916,264 | (6,534,647) | (5,472,664) |
| 111 | 8,728,440 | 120,512 | 8,848,952 | 7,195,008 | 2,191,326 | 191,749 | 3,438 | 1,015 | 3,710 | 2,391,238 | 1,944,296 | (6,457,714) | (5,250,712) |
| 112 | 0 | 122,922 | 122,922 | 97,036 | 2,283,339 | 207,073 | 3,707 | 1,107 | 4,024 | 2,499,250 | 1,972,931 | 2,376,328 | 1,875,895 |
| 113 | 0 | 125,381 | 125,381 | 96,094 | 2,379,217 | 223,621 | 3,997 | 1,207 | 4,365 | 2,612,406 | 2,002,192 | 2,487,025 | 1,906,098 |
| 114 | 0 | 127,888 | 127,888 | 95,161 | 2,479,120 | 241,491 | 4,309 | 1,316 | 4,735 | 2,730,971 | 2,032,099 | 2,603,082 | 1,936,938 |
| 115 | 0 | 130,446 | 130,446 | 94,237 | 2,583,218 | 260,790 | 4,646 | 1,434 | 5,135 | 2,855,224 | 2,062,674 | 2,724,778 | 1,968,437 |
| 116 | 0 | 133,055 | 133,055 | 93,322 | 2,691,687 | 281,631 | 5,009 | 1,564 | 5,570 | 2,985,461 | 2,093,943 | 2,852,406 | 2,000,620 |
| 117 | 0 | 135,716 | 135,716 | 92,416 | 2,804,711 | 304,138 | 5,401 | 1,705 | 6,042 | 3,121,996 | 2,125,927 | 2,986,280 | 2,033,511 |
| 118 | 0 | 138,431 | 138,431 | 91,519 | 2,922,480 | 328,443 | 5,823 | 1,858 | 6,554 | 3,265,158 | 2,158,654 | 3,126,728 | 2,067,135 |
| 119 | 0 | 141,199 | 141,199 | 90,630 | 3,045,195 | 354,690 | 6,279 | 2,026 | 7,109 | 3,415,299 | 2,192,150 | 3,274,099 | 2,101,520 |
| 120 | 0 | 144,023 | 144,023 | 89,750 | 3,173,063 | 383,035 | 6,770 | 2,209 | 7,711 | 3,572,787 | 2,226,442 | 3,428,763 | 2,136,692 |
| 121 | 0 | 146,904 | 146,904 | 88,879 | 3,306,299 | 413,645 | 7,299 | 2,408 | 8,364 | 3,738,015 | 2,261,560 | 3,591,111 | 2,172,681 |
| 122 | 0 | 149,842 | 149,842 | 88,016 | 3,445,130 | 446,702 | 7,870 | 2,625 | 9,072 | 3,911,399 | 2,297,534 | 3,761,557 | 2,209,518 |
| 123 | 0 | 152,839 | 152,839 | 87,162 | 3,589,791 | 482,400 | 8,485 | 2,862 | 9,840 | 4,093,378 | 2,334,396 | 3,940,539 | 2,247,234 |
| 124 | 0 | 155,895 | 155,895 | 86,315 | 3,740,526 | 520,951 | 9,148 | 3,120 | 10,673 | 4,284,418 | 2,372,179 | 4,128,523 | 2,285,863 |
| 125 | 0 | 159,013 | 159,013 | 85,477 | 3,897,591 | 562,582 | 9,864 | 3,401 | 11,577 | 4,485,015 | 2,410,917 | 4,326,002 | 2,325,439 |
| 126 | 0 | 162,193 | 162,193 | 84,648 | 4,061,250 | 607,541 | 10,635 | 3,708 | 12,557 | 4,695,691 | 2,450,646 | 4,533,498 | 2,365,999 |
| 127 | 0 | 165,437 | 165,437 | 83,826 | 4,231,782 | 656,092 | 11,466 | 4,043 | 13,621 | 4,917,004 | 2,491,405 | 4,751,567 | 2,407,580 |
| 128 | 0 | 168,746 | 168,746 | 83,012 | 4,409,474 | 708,524 | 12,363 | 4,407 | 14,774 | 5,149,542 | 2,533,233 | 4,980,796 | 2,450,222 |
| 129 | 0 | 172,121 | 172,121 | 82,206 | 4,594,628 | 765,145 | 13,329 | 4,805 | 16,025 | 5,393,932 | 2,576,172 | 5,221,811 | 2,493,966 |
| 130 | 0 | 175,563 | 175,563 | 81,408 | 4,787,556 | 826,292 | 14,372 | 5,238 | 17,382 | 5,650,839 | 2,620,264 | 5,475,276 | 2,538,857 |
| 131 | 0 | 179,075 | 179,075 | 80,617 | 4,988,585 | 892,325 | 15,495 | 5,711 | 18,854 | 5,920,969 | 2,665,556 | 5,741,895 | 2,584,938 |
| 132 | 0 | 182,656 | 182,656 | 79,835 | 5,198,055 | 963,635 | 16,707 | 6,226 | 20,450 | 6,205,073 | 2,712,093 | 6,022,416 | 2,632,258 |
| 133 | 0 | 186,309 | 186,309 | 79,060 | 5,416,321 | 1,040,643 | 18,013 | 6,787 | 22,182 | 6,503,947 | 2,759,926 | 6,317,637 | 2,680,866 |
| 小計 | 60,864,720 | 3,769,700 | 64,634,420 | 56,579,245 | 95,276,622 | 12,661,744 | 222,436 | 75,889 | 259,336 | 108,496,026 | 66,153,857 | 43,861,606 | 9,574,612 |

三、成本效益分析結果分析建議

由於多數生活圈道路建設計畫(公路系統)多屬地區性或社區型出入道路，其新闢或拓寬之道路長度均不長，道路所在區位亦多位於主要發展帶外圍且分散，因而造成各生活圈道路建設計畫實施後，無法有效發揮整體路網之效益及提升道路交通服務水準。未來地方政府提報生活圈道路建設計畫時，建議考量整體路網之需求，配合跨域資源整合，作為計畫提報之依據。另建議地方政府於提報計畫前，可針對跨縣市計畫進行協商討論，以避免因完工時程不同造成道路建設計畫連貫美意折半；完工後跨縣市寬度不同亦會造成交通安全之隱憂。

四、成本效益敏感度分析

本 8 年計畫以各生活圈的成本、效益進行相關敏感度分析，以瞭解不同因子如何影響各因子之變動程度與穩定程度。分析結果顯示，在預設條件因子下(折現率因子變動 1%、建設成本因子變動 10~15%、時間價值因子變動 10%)，各生活圈之成本效益尚不致有太大變動；惟現今經濟情勢混沌不明，各項因子之波動更應確實掌握，以避免計畫執行時發生困難。

表6-4-5 本8年計畫敏感度分析初步成果

| 敏感度分析 | 現值與調整 | | 淨現值(NPV) (單位：千元) | 益本比(B/C) | 內部報酬率(IRR) (單位：%) |
|-------|-----------|-------|---------------------|----------|----------------------|
| 折現率 | 上調 1.00% | 4.00% | 2,752,757 | 1.05 | 4.49 |
| | 不變 | 3.00% | 9,574,612 | 1.17 | 4.49 |
| | 下調 1.00% | 2.00% | 18,309,075 | 1.31 | 4.49 |
| 建造成本 | 上調 15.00% | | 4,145,323 | 1.07 | 3.60 |
| | 上調 10.00% | | 9,574,612 | 1.17 | 4.49 |
| | 不變 | | 15,003,901 | 1.29 | 5.54 |
| | 下調 10.00% | | 1,430,678 | 1.02 | 3.20 |
| | 下調 15.00% | | 9,574,612 | 1.17 | 4.49 |
| 時間價值 | 上調 10.00% | | 15,433,857 | 1.27 | 5.37 |
| | 不變 | | 9,574,612 | 1.17 | 4.49 |
| | 下調 10.00% | | 3,715,367 | 1.07 | 3.59 |

第七章 附則

第一節 替選方案之分析及評估

本 8 年計畫各分項計畫之內容及經費，將透過生活圈道路交通系統建設計畫審議協調小組審查通過，並報奉主管機關核定後據以辦理，以提高計畫推動之可行性。

考量本 8 年計畫之性質，各分項計畫宜避免選擇辦理期程過長、費用過高之改善方案。因此，本 8 年計畫各分項計畫如欲改採其它替選方案辦理者，應以可縮短期程、降低建造經費及不影響計畫目標為前提，方可替用。

第二節 有關機關配合事項

本 8 年計畫各分項計畫原則由各權管機關負責執行，至於後續管養、教育及執法等方面權責如下：

- 一、本 8 年計畫各改善路段完成後之管理維護、交通管理及相關路段之段合改善措施（軟體部分）等，後續仍由各權管機關本於權責賡續推動辦理。
- 二、教育及執法等方面，由各相關權責單位（交通部及各縣市道路交通安全督導會報或聯席會報、警政單位等）賡續辦理。

本 8 年計畫各分項計畫應依相關規範辦理設計作業（包括交通安全設施）；至於改善內容涉及交通安全設施部分，請各辦理單位於設計、施工及完工等階段，邀請各縣市道路交通安全督導會報或聯席會報協助檢視，以確保改善效益及行車安全。

另本 8 年計畫後續執行、控管及撥款部分，原則依據「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)補助執行要點」規定辦理。

第八章 修正內容對照表

生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)8 年(104~111)計畫 第二次修正增修對照表

| 章節頁數 | 原文 | 修正內容 |
|---|---|---|
| 第一章計畫緣起第一節依據(P. 7~18) | | 新增「打通瓶頸路段，提升系統效能」相關政策及環境變遷等補充說明，詳計畫書 P. 7~P. 18。 |
| 第二章計畫目標第一節目目標說明(P. 19) | | 因應環境變遷及政策需求辦理計畫目標修正說明。 |
| 第二章計畫目標第三節預期績效指標及評估基準(P. 20~24) | 二、可量化部分： 在年度預算完整籌編情形下，本 4 年計畫預計將以完成 120 公里道路改善為工作目標，各分年目標分別為 35、25、30 及 30 公里。 | 二、可量化部分： 在年度預算完整籌編情形下，本 8 年計畫預計將以完成 176 公里道路改善為工作目標，各分年目標分別為 20、15、20、24、24、24、25 公里。 另新增之績效指標，詳 P. 22~P. 24。 |
| 第三章現行相關政策及方案之檢討第三節行政院前瞻基礎建設計畫(p. 29)及第四節國家發展計畫(P. 31) | | 新增「行政院前瞻基礎建設計畫」相關說明並更新「國家發展計畫」106 至 109 年之政策目標。 |
| 第三章現行相關政策及方案之檢討第六節現有生活圈道路交通建設計畫檢討(P. 39~P. 54) | | 1. 新增本期計畫辦理情形(至 106 年底止)。 2. 更新前期 98-103 年計畫辦理情形。 |

| | | |
|--|--|--|
| <p>第三章現行相關政策及方案之檢討第六節現有生活圈道路交通建設計畫檢討 (P.53~54)</p> | <p>(一) 配合「跨域增值公共建設財務規劃方案」處理方式：</p> <p>由於道路建設除高速公路具收費性以外，並無自償可言，特別是都市計畫區外之危險瓶頸路段改善，其周邊土地開發價值相對較低，爰建議：</p> <p>1、對於較大工程經費如超過10億元，或道路建設具有明確服務特性及據點如至：園區、特定開發區、遊憩區或交通據點等，可要求進行跨域增值財務評估。</p> <p>2、研擬自償率評分指標，期拋磚引玉，鼓勵並吸引地方政府配合相關跨域增值措施，研提自償額度。</p> <p>3、地方政府於計畫書說明，成立(檢討修正)作業基金或建立公共建設計畫與土地使用計畫整合機制，研提建設經費來源、運作方式，以及地方政府及議會之配合與承諾(包括都市計畫、周邊建設及時等配合措施)。</p> <p>4、「公共建設計畫及周邊整合規劃申請與審查作業要點」要求自償率不得低於30%為原則，惟道路建設因無如捷運之資費收入，因此，可採小組審議方式，視地方政府擬提之自償率進行評估，具較高自償率或完整配套的建設計畫，據以承諾籌措部份建設經費，才能優先獲中央預算的支持。</p> | <p>由於道路建設除高速公路具收費性以外，其餘屬性之道路自償性極少，特別是都市計畫區外之道路，其周邊土地開發價值相對較低，爰本部分後續將依行政院105年11月23日院臺綜字第1050183933號函及國家發展委員會105年08月29日發國字第1051201201265號函示：「跨域增值公共建設財務規劃方案」及「公共建設計畫及周邊整合規劃申請與審查作業要點」已完成階段性任務，後續公共建設之審議回歸預算法及各部會現行法規」推動辦理。</p> <p>承上，「跨域增值公共建設財務規劃方案」自償率指標分析原為本期生活圈計畫提案評分項目之一，並要求10億元以上提案之財務計畫內應將其納入評估。本次修正計畫將配合前揭政策指示，審議時回歸預算法及現行法規，10億元以上提案仍須提報財務計畫，惟不再強制要求將自償率指標分析納入分析。</p> |
|--|--|--|

| | | |
|--|---|--|
| <p>第三章現行相關政策及方案之檢討第六節現有生活圈道路交通建設計畫檢討(P.54)</p> | <p>(二) 漸次回歸地方自籌辦理</p> <p>由於生活圈道路建設改善原屬地方政府權責，除前揭配合「跨域加值公共建設財務規劃方案」鼓勵地方政府自償外，相關建設經費應漸次回歸地方自籌辦理，依行政院指示方向如下：</p> <p>1、用地取得經費應逐漸降低，以符合「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」零補助為目標。</p> <p>2、計畫經費之補助比率，於本期計畫期程逐年各調降 1%，漸次回歸地方自籌辦理。</p> | <p>(二) 漸次回歸地方自籌辦理</p> <p>由於生活圈道路建設改善原屬地方政府權責，相關建設經費應漸次回歸地方自籌辦理，依行政院指示方向如下：</p> <p>1. 用地取得經費應逐漸降低，以符合「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」零補助為目標。</p> <p>2. 計畫經費之補助比率，於本期計畫期程逐年各調降 1%，漸次回歸地方自籌辦理。</p> <p>3. 惟依據 106 年 03 月 02 日行政院召開「研商十大幸福工程－交通內政經濟項目」協商會議指示，請本部及內政部調整擴大生活圈計畫經費期程並辦理修正事宜，且補助地方經費之比例建議仍維持現行規定辦理；爰上揭調降補助經費措施原則施行至 107 年，108 年起至 111 年度本期計畫結束前，整體計畫補助比率將維持 107 年之基準，不再逐年調降。</p> <p>4. 案件補助經費以核定納入年度補助比率為基準計算。</p> |
| <p>第三章現行相關政策及方案之檢討第七節生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)修正計畫說明(P.55)</p> | | <p>1. 新增政策環境變遷及需求，並說明本次計畫修正之目標及辦理項目，除既有之新闢拓寬及協助山地原民區域、縣市政府老舊橋梁辦理道路改善事宜外，新增「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」之補助項目，協助既有已開闢、但為危險及瓶頸之公路系統路段針對如會車空</p> |

| | | |
|----------------------------------|--|---|
| | | <p>間不足、易落石坍方、局部平縱線形調整及路口幾何設計不佳、安全設施不足或其他交通工程等事項辦理改善，且原則不補助用地及拆遷補償經費，由地方政府自行負擔。</p> <p>2. 詳細內容請參照 P. 55-60。</p> |
| 第四章執行策略與方法第一節計畫範圍及主要工作項目 (P. 61) | <p>二、優先辦理項目</p> <p>生活圈計畫屬競爭型計畫，係透過審議評估機制評定地方政府提案之優先辦理順序；然地方提案若屬下列類別，將優先考量納入辦理：</p> <p>(一) 屬於中央已核定重大建設計畫，例如「臺灣桃園國際機場園區綱要計畫」。</p> <p>(二) 屬於中央已核定跨域整合計畫。</p> <p>(三) 屬於中央已核定偏鄉經濟振興計畫，例如「彰化大城鄉經濟振興計畫」。</p> <p>(四) 政策交議工程。</p> | <p>新增修正如下：</p> <p>二、辦理項目</p> <p>本計畫除原協助地方辦理道路拓寬及新闢事宜，後因行政院等政策交議及配合國家施政方向納入如老舊受損橋梁補強、山地原民地區交通工程、易致災及危險瓶頸路段改善（詳細內容請參照計畫書第三章第七節）等，爰本計畫現含括之辦理項目，臚列如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 原生活圈道路建設計畫補助公路系統道路辦理新闢拓寬事項： 2. 「山地原住民鄉(區)交通改善計畫(公路系統)」。 3. 「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁」。 4. 「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」。 5. 「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」。 <p>本計畫針對提案單位所提報生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)，透過審核的方式來核定是否補助其提報之工程項目；然提案若屬下列類別，將優先考量納入辦理：</p> <p>(一) 屬於中央已核定重大建設計畫。</p> |

| | | |
|---------------------------------|---|--|
| | | <p>(二) 屬於中央已核定跨域整合計畫。</p> <p>(三) 屬於中央已核定偏鄉經濟振興計畫，例如「彰化大城鄉經濟振興計畫」。</p> <p>(四) 政策交議工程。</p> <p>(五) 危險瓶頸路口及路段改善</p> <p>(六) 配合前瞻基礎建設各縣市所提亮點計畫</p> |
| 第四章執行策略與方法第一節計畫範圍及主要工作項目(P. 62) | <p>三、補助範圍條件(必要條件)：</p> <p>(一) 所提計畫需已研擬可行性評估報告，且經評估確認具可行性(用地經費超過二億元以上，需說明土地取得政策；總經費達 10 億元以上需於報告中提出財務計畫，含「跨域加值公共建設財務規劃方案」自償率指標分析)。</p> <p>(二) 所提路段應先以交通工程或交通管理手段進行改善後，經檢討確為道路容量不足或有安全顧慮，必須以拓寬或新闢方式辦理改善者。</p> | <p>三、補助範圍條件(必要條件)：</p> <p>1、所提案件應先以交通工程或交通管理手段進行改善後，經檢討確為道路容量不足或有安全顧慮，必須以拓寬或新闢方式辦理改善者；或屬「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁」、「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」、「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」性質者。</p> <p>2、所報計畫需檢附提案計畫書，且應完成相關先期作業並確認具可行性(用地經費超過二億元以上，需說明土地取得政策；總經費達 10 億元以上需於報告中提出財務計畫)。</p> <p>3、所提案件若屬道路新闢及拓寬計畫，或因其他情事需辦理用地取得作業，為確保公民參與及民眾權益、且提升計畫可行性及減少後續用地取得爭議，須提出公民參與相關佐證資料(如說明會或公聽會紀錄等，確實向民眾溝通道路開</p> |

| | | |
|--------------------------------|----------------------------------|---|
| | | 關公益性及必要性)，另須承諾建立資訊及民意交流平台將工程資訊公開閱覽，俾廣納意見並適時公布相關作業進度及會議結論予大眾瞭解。 |
| 第四章執行策略與方法第一節計畫範圍及主要工作項目(P.63) | (六)所提計畫若位於環境敏感地區者，應完成環境影響評估相關作業。 | <p>7、所提計畫應審慎評估自然生態保育議題，俾達環境永續目標，若位於環境敏感地區或開發規模已達環境影響評估法等法令規定者，應已完成環境影響評估相關作業；若自評不需辦理相關作業，亦應由主管機關出具相關證明文件。</p> <p>8、為減輕公共工程對生態環境造成的負面影響，秉持生態保育、公民參與及資訊公開之原則，若提案屬新闢及拓寬計畫，地方政府應於提案計畫書內說明是否已依公共工程委員會「公共工程生態檢核機制」進行各項評估作業，若已有完整規劃者於審議時將列為評比加分項目，若無相關評估則不納入審議</p> <p>9、所提計畫如無特殊因素，應配合行政院循環經濟政策，審慎評估規劃採用符合規範之再生及回收粒料(如轉爐石、爐碴等)；惟提案位於離島、偏鄉或山地原住民鄉鎮地區等因運輸問題無法配合辦理者，不受本項規定限制。</p> |

| | | |
|---------------------------------------|--|---|
| <p>第四章執行策略與方法第一節計畫範圍及主要工作項目(P.64)</p> | <p>另為加速辦理「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁計畫」及「山地原住民鄉(區)交通改善計畫」等2項攸關用路人生命安全之計畫項目，交通部爰規劃於本「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)4年(104-107)計畫」原額度及期程內納入該2項計畫補助辦理，業分別陳奉行政院核定在案，其內容概述、核定文號及經費需求如下：</p> <p>1、我國道路橋梁約2.7萬座，其中2.1萬座由地方政府管理，隨著橋梁定期巡檢制度逐漸推廣落實，地方橋梁整體檢測比率已由早期18%提升為98%；另方面在橋梁損壞維修上，囿於地方財政困窘，故進度相對緩慢，致整體維修率僅約6成。為維護用路人安全，實有必要協助地方加速改善老舊受損橋梁，爰辦理「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁計畫」，奉行政院104年9月9日院臺交字第1040048819號函同意修正補助執行要點第11點規定，並於本生活圈計畫匡列經費辦理，中央補助款以5億元為上限，補助地方受損公路橋梁整建，補助比率以不超過原生活圈計畫比率為原則。有關受損公路橋梁之提案、審查、補助比例、補助比例調整(視縣市政府財力級次及橋梁評鑑成績酌予調整)及管考機制等，由交通部指定部屬機關研擬</p> | <p>1. 因「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁計畫」及「山地原住民鄉(區)交通改善計畫」業奉行政院105年3月23日院臺交字第1050012284號函核定納入本計畫支應，爰移除本段文字說明；另「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」奉行政院105年4月22日院臺交字第1050020613號函同意由本期生活圈計畫支應，新增下列2項條文：</p> <p>13、「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」業奉行政院105年4月22日院臺交字第1050020613號函核定由生活圈計畫項下支應，審查管考機制依本部公路總局擬定之作業要點推動辦理。</p> <p>14、「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁」案件所需經費由本計畫滾動匡列，其提案審查、補助比例、補助比例調整(視縣市政府財力級次及橋梁評鑑成績酌予調整)及管考機制等，應依本部運輸研究所擬定之審議標準及作業方式推動辦理。</p> <p>2. 新增「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」相關條文：</p> <p>15、「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」係為協助既有已開闢、但為危險或</p> |
|---------------------------------------|--|---|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>訂定，於陳報交通部核定後據以實施。</p> <p>2、臺灣地區原住民鄉行政區域遼闊，大多重山疊嶺，地勢陡峭，道路闢建艱難。每遇豪雨、地震，道路崩坍受阻，部落外聯中斷，造成當地居民基本生活需求，如通勤、通學、就醫及民生物資運輸等，都受到極大影響。歷年來政府雖大力投資山區道路建設，惟受地形環境限制，相關設施仍較一般平地落後甚多。為進一步提升原住民山區道路行車安全，爰辦理「山地原住民鄉(區)交通改善計畫」，經交通部運輸研究所邀集行政院主計總處、國家發展委員會、原住民族委員會等單位組成跨部會專案小組，歷時2年並經嚴謹之審查過程編撰完成，其中公路系統部分計8縣市36項子計畫，主要辦理路面、護欄、標誌及反光鏡等改善項目，總經費約1億2,478萬6,100元，依生活圈計畫104年度補助比率估算，中央補助款約1億654萬8,300元，地方自籌款約1,823萬7,800元，業奉行政院104年12月14日院臺交字第1040066252號函核定於本生活圈計畫匡列經費辦理，後續將依生活圈計畫補助執行要點相關規定執行管考。</p> | <p>瓶頸之公路系統路段針對如會車空間不足、易落石坍方、局部平縱線形調整及路口幾何設計不佳、安全設施不足或其他交通工程等事項辦理改善，且原則不補助用地及拆遷補償經費，由地方政府自行負擔。改善方式需無涉或已完成環境影響評估作業，相關經費需求由生活圈計畫項下滾動匡列，補助比率、提案審查及管考機制比照生活圈計畫補助執行要點相關規定辦理。</p> |
|--|--|--|

| | | |
|--|----------|---|
| <p>第四章執行策略與方法第一節計畫範圍及主要工作項目 (P.65)</p> | <p>無</p> | <p>四、補助對象：</p> <p>因應本部汽燃費重新分配政策，新北、桃園、臺中及臺南等 4 個直轄市自 105 年起，生活圈計畫補助款改由其分配之汽燃費優先支應且不受理新興案件，高雄市已核定部分原則補助至本期計畫結束，亦不再受理提報新興計畫；故後續原生活圈補助辦理新闢拓寬事項、「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁」及「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」之補助對象，將依該政策將直轄市排除在外。</p> <p>惟考量直轄市升格後，山地原住民鄉鎮等偏遠地區所獲資源仍顯不足，爰本期生活圈計畫項下之「山地原住民鄉(區)交通改善計畫(公路系統)」、「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」補助對象未排除直轄市山地原住民區，協助原鄉有效提升用路安全，完善地方需求及永續發展，並達成行政院 105 年 7 月 29 日院臺原字第 1050172015 號函核定「總統原住民族政策主張各部會分工一覽表」中「重視原住民族健康權，消弭福利與醫療照護的不均等」一節，加強對原住民族地區交通基礎設施列之施政目標。</p> |
|--|----------|---|

| | | |
|--|--|--|
| <p>第四章執行策略與方法第二節分期(年)執行策略 (P.66)</p> | <p>無法於「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98-103)計畫」期程103年底前完成之分項計畫，經檢討進度嚴重落後、無法取得用地賡續辦理者，將滾動檢討予以退場；其餘持續依進度執行者，將優先納入本8年計畫續列經費辦理。公路綜合規劃先期作業經費仍延續前期審議評估方式，於本8年計畫項下逐年編列經費辦理。</p> | <p>查本期生活圈計畫原始期程係至107年底，為利經費有效運用及控管，各已核定之分項計畫(含前期98-103年延續性計畫)無法於107年底前完成且經檢討進度嚴重落後、無法取得用地賡續辦理者，將滾動檢討予以退場；其餘持續依進度執行者之107年度後需求經費，將配合本次修正計畫，於後續辦理生活圈計畫審議作業時併同其他新興案件審議後編列經費推動；至於公路綜合規劃先期作業經費仍延續前期審議評估方式，於本8年計畫項下逐年編列經費辦理。</p> |
| <p>第四章執行策略與方法第三節執行步驟(方法)與分工 (P.67)</p> | <p>一、計畫流程 未來生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)審議執行之作業流程，基本上包括三階段：</p> | <p>新增修正為： 一、計畫流程 本期生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)104-111年計畫修正後，將包含5項子計畫，其中「山地原住民鄉(區)交通改善計畫(公路系統)」及「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁」部分已分由本部運輸研究所篩選及研擬相關審議補助機制在案，至於原本生活圈協助拓寬新闢案件、「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」及「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」之審議執行作業流程，基本上包括三階段：</p> |

| | | |
|---------------------------------------|--|--|
| <p>第四章執行策略與方法第三節執行步驟(方法)與分工(P.68)</p> | <p>二、執行內容與方法</p> <p>(三)地方政府應將擬辦理之工程項目，於本部公路總局通知期限前依規定進行提報。各提報計畫應依「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)補助執行要點」規定檢附「審議評估表」(先行自評)、「可行性評估報告」…等相關資料。審議評估表之審議評估項目詳表 4-4-1；可行性評估報告之撰寫格式及內容詳表 4-5-1。</p> <p>(四)地方政府申請補助案件，應依據行政院 101 年 7 月 24 日院臺經字第 1010138257 號函核定「跨域加值公共建設財務規劃方案」，納入財務規劃考量，並謄錄於報告書中，並將可回饋於建設計畫之增額稅收數列為自償款，自中央補助款額度扣除，而自償款比率，列入審議評分項目。</p> <p>(七)初步審查作業，由本部公路總局各區養護工程處負責，就各縣市提報資料之正確性及合理性進行審查，初審主要內容應包含：(1)審議評估表及可行性評估報告等資料之正確性(2)提案是否符合本章第一節第三項補助範圍條件(3)提案之必要性及急迫性，及是否有替代方案(4)提案之可行性及成熟度(5)經費編列之合理性(6)分段分案之適切性(7)提案是否含性別統計資料及進行性別需求分析等，並辦理審議評估項目之複</p> | <p>新增修正如下，並配合修正相關表格(詳 P.68~P.81)：</p> <p>二、執行內容與方法</p> <p>(三)地方政府應將擬辦理之工程項目，於本部公路總局通知期限前依規定進行提報。各提報計畫應依「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)補助執行要點」規定檢附「審議評估表」(先行自評)、「提案計畫書」…等相關資料。審議評估表之審議評估項目詳表 4-4-1；提案計畫書之撰寫格式及內容詳表 4-5-1。</p> <p>(四)為減輕公共工程對生態環境造成的負面影響，秉持生態保育、公民參與及資訊公開之原則，地方政府應於提案計畫書內說明是否已依公共工程委員會「公共工程生態檢核機制」進行各項評估作業，若已有完整規劃者於審議時將列為評比加分項目，若無相關評估則不納入審議。</p> <p>(五)地方政府申請補助案件，若其有可回饋於建設計畫之增額稅收數，應列為自償款，並自中央補助款額度扣除。</p> <p>(八)初步審查作業，由本部公路總局各區養護工程處負責，就各縣市提報資料之正確性及合理性進行審查，初審主要內容應包含：(1)審議評估表及提案計畫書等資料之正確性(2)提案是否符合本章第一節第三項補助範圍條件(3)提案之必要性及急迫性，及是</p> |
|---------------------------------------|--|--|

| | | |
|------------------------------|---|---|
| | <p>評，詳第四節說明。</p> | <p>否有替代方案(4)提案之可行性及成熟度(5)經費編列之合理性(6)分段分案之適切性等，並辦理審議評估項目之複評，詳第四節說明。</p> <p>(十一)另本計畫各年度執行中，因配合政策或其他重要計畫推動、易肇事危險路段、與連結相關道路系統之瓶頸路段改善等具急迫性之新闢及拓寬工程案件，得視本計畫經費節餘情形提報審議，經審議協調小組會議出席委員半數以上同意通過並陳報交通部核定後據以納入本計畫補助辦理；另「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」及「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」因涉及用路人行車安全及山地原民區對外聯絡及搶險等涉及民眾生命財產等事宜，亦比照前揭規定經審議協調小組會議出席委員半數以上同意通過並陳報交通部核定後，據以納入本計畫補助辦理。</p> |
| 第四章執行策略與方法第四節 審查項目及標準(P. 70) | <p>一、 初審</p> <p>初審辦理內容詳本章第三節第二項執行內容與方法第(七)款，地方政府提報之計畫必須初審通過後，方可進入下階段複審作業。</p> <p>二、 複審</p> <p>第一階段初審通過之工程案件，提送第二階段審議協調小組審議評分。表 4-4-1 所列評分項目，由地方政府先行自評，再由公路總局養護工程處</p> | <p>一、 初審</p> <p>初審辦理內容詳本章第三節第二項執行內容與方法第(八)款，地方政府提報之計畫必須初審通過後，方可進入下階段複審作業。</p> <p>二、 複審</p> <p>第一階段初審通過之工程案件，提送第二階段審議協調</p> |

| | | |
|---------------------|---|---|
| | <p>進行複評，再送審議協調小組進行綜評，總分以 100 分為上限。</p> | <p>調小組審議評分。表 4-4-1 所列評分項目，由地方政府先行自評，再由公路總局養護工程處進行複評，再送審議協調小組進行綜評；另新闢拓寬提案經工程處初審複評總分未達 55 分者，「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」及「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」提案經工程處初審複評總分未達 45 分者，原則不得提送審議小組進行複審，總分以 100 分為上限。</p> <p>三、年度新增案件</p> <p>本計畫各年度執行中，因配合政策或其他重要計畫推動、易肇事危險路段、與連結相關道路系統之瓶頸路段改善等具急迫性之新增工程案件及「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」、「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」等提案，得視本計畫經費節餘情形，依據前揭規定提報審議；其中審議協調小組綜評部分則依案件提案計畫書報告及簡報內容，經出席委員過半數同意並陳報交通部核定後據以納入本計畫補助辦理。</p> |
| 第四章執行策略與方法第五節 提報案件注 | 第五節 提報案件注意事項 地方政府在提報工程案件計畫時，用地經費超過二億元以 | 修正如下，並配合修正表 4-5-1、4-5-2 及 4-5-3(P. 78-P. 81)： |

| | | |
|------------------------------|--|---|
| <p>意事項(P. 80)</p> | <p>上，需說明土地取得政策。總經費達 10 億元以上需於報告中提出財務計畫(包含「跨域加值公共建設財務規劃方案」財務規劃分析)，並依「行政院所屬各機關中長程計畫編審要點」編製計畫書，並納入；屬 10 億元以下工程案件，應提送「可行性評估報告」，報告內容應包括表 4-5-1 所列之項目。</p> | <p>第五節 提報案件注意事項</p> <p>地方政府在提報工程案件計畫時，應提送「提案計畫書」，用地經費超過二億元以上，需說明土地取得政策。總經費達 10 億元以上需於報告中提出財務計畫(建議納入「跨域加值公共建設財務規劃方案」財務規劃分析)；新闢拓寬案件「提案計畫書」涵蓋內容應包括表 4-5-1 所列之項目，山地原住民易致災及危險瓶頸路段改善案件「提案計畫書」涵蓋內容應包括表 4-5-2 所列之項目；另如配合政策或其他情事需增加提案計畫書內容，本部公路總局亦得請提案單位補充相關說明資料，作為審議之參考。</p> |
| <p>第五章資源需求第三節經費需求(P. 88)</p> | <p>第三節 經費需求</p> <p>截至目前各界(地方政府及民意代表)提出之工程經費補助需求已達 650 億元以上，其中包含桃園航空城聯外道路及彰化大城鄉經濟振興方案等 8 項大型政策交議計畫之 104~107 年經費需求約 149 億元，再加上前期 98-103 計畫延續性需求約 49 億元，經費額度龐大。經綜合考量經費需求面、管考機制面及執行能量面等因素，爰訂定本 4 年(104~107)計畫中央補助款額度為 300 億元，另初估地方自籌款額度為 115.63 億元，合計總額度 415.63 億元，採 1 年 1 編模式辦理，分年經費需求如表 5-3-1。</p> | <p>新增修正如下：</p> <p>第三節 經費需求</p> <p>一. 本期生活圈計畫(公路系統)至 106 年 12 月底止，已核定納入補助共 145 項分項計畫，中央款額度計 245.65 億元，其中包含政策交議之山地原住民區道路改善工程、協助縣市政府老舊橋梁補強及新增之危險瓶頸路段改善等事項。</p> <p>二. 查行政院 106 年 03 月 02 日協調會議指示年度經費內政部部分擴大為 60 億元，交通部擴大為 80 億元，期程延長 4 年至 111 年。惟查近年因環評及用地取得作業日益繁複，致使地方推動生活圈道路建設阻力增加，歷年(100~105</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>年)調整後預算數約33.28~57.47億元不等,平均約45.44億元。且地方道路之修建屬縣市政府之權責,生活圈計畫僅係協助性質,考量近期前瞻基礎建設計畫及六都汽燃費重新分配等政策變更,地方政府已有更多資源推動道路建設,爰經綜合評估經費需求面、管考機制面及執行能量面等因素,建議本部比照內政部以年度經費60億元賡續推動後續計畫。</p> <p>三. 綜上,查本期計畫截至106年12月,經移緩濟急及調整流用後之預算約135.08億元(104年及105年原列法定預算數約66.97及60.76億元,因災害搶救修復,經依災害防救法相關規定與實際需求辦理移緩濟急及調整流用,如表5-3-2),107年度預定爭取約63.97億元,爰104-107年共獲配約199.05億元;現108-111年之年度經費以60億元估算,則本計畫中央補助款額度由原始之300億元擴增為439億元($199.05+60*4=439$億元,小數點後不計),另初估地方自籌款額度為169.65億元,合計總額度608.65億元,採1年1編模式辦理。</p> <p>四. 另本計畫為納入瓶頸路段改善事宜及配合行政院前瞻基礎建設計畫政策,因應涉及重要設施(例如交通運輸場站、停車場等)鄰近道路鄰近道路之交通衝擊,需要有都市</p> |
|--|--|---|

| | | |
|----------------------------------|---|--|
| | | 規劃、交通管理專業的評估分析，以利審查地方政府所提計畫的充分性及必要性，同時強化生活圈計畫執行的有效性，爰擬於本計畫項下編列經常門經費 1.5 億元，配合相關需求支應委請專家學者或專業團隊辦理技術審查、勘驗作業、管考機制精進、計畫規劃評估及行政工作等業務執行之費用，分年經費需求如表 5-3-3。 |
| 第六章預期效果及影響第三節成本與效益項目分析 (P. 94) | (一) 建造成本 建造成本係指道路完工通車前所發生之成本，包含規劃設計、用地徵收、拆遷補償、工程建設與管理監造等費用。建設成本之估算主要為工程費及用地拆遷補償費，初步估計約 416 億元。 | 修正為： (一) 建造成本 建造成本係指道路完工通車前所發生之成本，包含規劃設計、用地徵收、拆遷補償、工程建設與管理監造等費用。建設成本之估算主要為工程費及用地拆遷補償費，初步估計約 608.65 億元(中央款+地方自籌款)。 |
| 第六章預期效果及影響成本與效益計算 (P. 96~P. 100) | | 重新計算相關經濟效益，詳 P. 98~P. 102。 |

附錄一 性別影響評估檢視表

| 壹、計畫名稱 | 生活圈道路交通系統(公路系統)104-107 年建設計畫 | | | |
|---|---|---------|-----------------------------|--|
| 貳、主管機關 | 交通部 | 主辦機關 | 交通部公路總局 | |
| 參、計畫內容涉及領域 | | 勾選（可複選） | | |
| 3-1 政治、社會、國際參與領域 | | | | |
| 3-2 勞動、經濟領域 | | ✓ | | |
| 3-3 福利、脫貧領域 | | | | |
| 3-4 教育、文化、科技領域 | | | | |
| 3-5 健康、醫療領域 | | | | |
| 3-6 人身安全領域 | | ✓ | | |
| 3-7 家庭、婚姻領域 | | | | |
| 3-8 其他（勾選「其他」欄位者，請簡述計畫涉及領域） | | | | |
| 肆、問題現況評析及需求評估概述 | 依據各縣、市政府提報，公路總局評估、篩選及彙整後研提本 4 年計畫，包含急需改善之政策交議、危險及瓶頸生活圈道路，從而向中央申請公務預算經費，以專案專款方式加速辦理改善。藉由本 4 年計畫之推動，可儘速完成政策交議案件，改善危險及瓶頸路段，維護人員行車安全，減少生命財產損失，維持區域交通流暢、便捷，增進公路路網運作效率及行車安全，有助於地方產業之運輸需求並促進地方經濟之發展，提昇民眾對交通設施服務之安全性與信賴度。 | | | |
| 伍、計畫目標概述 | 本 4 年計畫預估於 104~107 年度將投入經費辦理生活圈道路急需經費之優先路段改善，祈能建構完整都會區之區域生活交通路網並達成各中心都市至鄰近都會區中心之旅行時間約為 1 小時，生活圈內各鄉鎮至中心都市之旅行時間約為半小時的目標，配合「愛台十二建設」為主軸，協助建構完善路網、提昇區域產業運輸效能。 | | | |
| 陸、受益對象(任一指標評定「是」者，請繼續填列「柒、評估內容」；如所有指標皆評定為「否」者，則免填「柒、評估內容」，逕填寫「捌、程序參與」及「玖、評估結果」) | | | | |
| 項 目 | 評定結果 (請勾選) | | 評定原因 (請說明評定為「是」或「否」之原因) | 備註 |
| | 是 | 否 | | |
| 6-1 以特定性別、性傾向或性別認同者為受益對象 | | ✓ | 本 4 年計畫完成後服務對象為所有用路人，與性別無關。 | 如受益對象以男性或女性為主，或以同性戀、異性戀或雙性戀為主，或個人自認屬於男性或女性者，請評定為 |

| | | | | |
|---|--|---|--|--|
| | | | | 「是」。 |
| 6-2 受益對象無區別，但計畫內容涉及一般社會認知既存的性別偏見，或統計資料顯示性別比例差距過大者 | | ✓ | 本計畫主要內容為補助地方政府辦理公路建設改善，受益者為全體民眾，並無一般社會認知既存的性別偏見或統計資料顯示性別比例差距過大之情形。 | 如受益對象雖未限於特定性別人口群，但計畫內容存有預防或消除性別偏見、縮小性別比例差距或隔離等之可能性者，請評定為「是」。 |
| 6-3 公共建設之空間規劃與工程設計涉及對不同性別、性傾向或性別認同者權益相關者 | | ✓ | 道路建設之空間規劃與工程設計並未涉及不同性別、性傾向或性別認同者之權益 | 如公共建設之空間規劃與工程設計存有考量促進不同性別、性傾向或性別認同者使用便利及合理性、區位安全性，或消除空間死角，或考慮特殊使用需求者之可能性者，請評定為「是」。 |

柒、評估內容

| 評估指標 | 評定結果 (請勾選) | | | 評定原因 (請說明評定為「是」、「否」或「無涉及」之原因) | 備註 |
|------|---------------|---|-----|----------------------------------|----|
| | 是 | 否 | 無涉及 | | |

一、資源評估（4項資源評估全部評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性。）

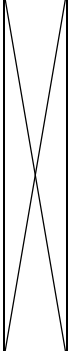
| | | | | | |
|---|--|--|--|---|---|
| 7-1 經費需求與配置考量不同性別、性傾向或性別認同者之需求 | | | | 道路設施因各類型使用有其傾向，但無限制使用對象，不涉及一般社會認知既存的性別偏見。 | 如經費需求已就性別予以考量、或經評估已於額度內調整、新增費用等者，請評定為「是」。 |
| 7-2 分期(年)執行策略及步驟考慮到縮小不同性別、性傾向或性別認同者差異之迫切性與需求性 | | | | 在本期計畫，尤重視綠道路之永續推動，因此，對於景觀及生態設計注重，更回應性別需求者的使用。 | 如有助消除、改善社會現有性別刻板印象、性別隔離、性別比例失衡、或提升弱勢性別者權益者，請評定為「是」。 |

| | | | | | |
|--|--|--|--|--------------------------------|--|
| 7-3 宣導方式顧及不同性別、性傾向或性別認同者需求，避免歧視及協助弱勢性別獲取資訊 | | | | 本計畫未涉及宣導工作。 | 如宣導時間、文字或方式等已考量不同性別、性傾向或性別認同者資訊獲取能力與使用習慣之差異，請評定為「是」。 |
| 7-4 搭配其他對不同性別、性傾向或性別認同者之友善措施或方案 | | | | 在本計畫已在車行空間提升其便利性，增進其友善使用機會與介面。 | 如有搭配其他性別友善措施或方案者，請評定為「是」。 |

二、效益評估（7-5 至 7-9 中任一項評定為「否」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性；公共建設計畫於 7-10 至 7-12 中任一項評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性。）

| 評估指標 | 評定結果 (請勾選) | | | 評定原因 (請說明評定為「是」、「否」或「無涉及」之原因) | 備註 |
|--|---------------|---|-----|---|--|
| | 是 | 否 | 無涉及 | | |
| 7-5 受益人數或受益情形兼顧不同性別、性傾向或性別認同者之需求，及其在年齡及族群層面之需求 | | | | 本 4 年計畫完成後服務對象為所有用路人，與性別、性傾向、年齡無關。 | 如有提出預期受益男女人數、男女比例、其占該性別總人數比率、或不同年齡、族群之性別需求者，請評定為「是」。 |
| 7-6 落實憲法、法律對於人民的基本保障 | | | | 道路為所有人民財產，亦提供所有人民服務，無性別、種族及年齡之分，故無涉及人民基本權利保障。 | 如經檢視計畫所依據之法規命令，未違反基本人權、婦女政策綱領或性別主流化政策之基本精神者，請評定為「是」；相關資料可至行政院婦權會網站參閱 (http://cwrp.moi.gov.tw/index.asp) |

| | | | | | |
|--|--|--|--|---|--|
| 7-7 符合相關條約、協定之規定或國際性別/婦女議題之發展趨勢 | | | | 依「消除對婦女一切形式歧視公約施行法」，本計畫符合公約有關性別人權保障之規定，消除性別歧視，並積極促進性別平等之實現。 | 如符合世界人權公約、消除對婦女一切歧視公約、APEC、OECD 或 UN 等國際組織相關性別核心議題者，請評定為「是」；相關資料可至行政院婦權會網站參閱 (http://cwrp.moi.gov.tw/index.asp) |
| 7-8 預防或消除性別、性傾向或性別認同者刻板印象與性別隔離 | | | | 計畫屬一般性及通盤性之推動，且已著重計畫內涵多元化，避免著重單一層面或使用，並無性別隔離問題。 | 如有助預防或消除傳統文化對男女角色、職業等之限制或僵化期待者，請評定為「是」。 |
| 7-9 提升不同性別、性傾向或性別認同者平等獲取社會資源機會，營造平等對待環境 | | | | 都市計畫道路為一般民眾可平等使用，其上設施並具多元性(公車停靠、人行道、無障礙設施等)，已顧及民眾的平等使用。 | 如有提升不同性別、性傾向或性別認同者參與社會及公共事務之機會者，請評定為「是」。 |
| 7-10 公共建設(含軟硬體)之空間使用性：空間與設施設備之規劃，符合不同性別、性傾向或性別認同者使用上之便利與合理性 | | | | 道路設施配置皆依國家規範，其亦參考美日先進國家，如美國州公路及運輸官員協會、日本道路構造令等為藍本進行編訂工作，涵括車、人、環境之整合，具有空間與工程的使用效益。 | 如空間與設施設備之規劃，已考量不同性別、性傾向或性別認同者使用便利及合理性者，請評定為「是」。 |
| 7-11 公共建設(含軟硬體)之空間安全性：建構安全無懼的空間與環境，消除潛在對不同性別、性傾向或性別認同者的威脅或不利影響 | | | | 依據目前公共建設趨勢，對於建構安全無懼的空間與環境，已為各領域之共識，道路建設屬於開放環境設施，對不同性別、性傾向或性別認同者將不會造成威脅或不利影響。 | 如空間規劃已考慮區位安全性或消除空間死角等對不同性別、性傾向或性別認同者之威脅或不利影響者，請評定為「是」。 |

| | | | |
|--|---|---|--|
| 7-12 公共建設(含軟硬體)之空間友善性：兼顧不同性別、性傾向或性傾向者對於空間使用的特殊需求與感受 |  | 道路建設計畫尤強調綠道路推動，著重綠色運具或人如公共建設之空間規劃與工程設計涉及不同性別、性傾向或性別認同者 4 設計涉及對不同性別、性傾向或性別認同者權益相關者 行空間設計，有助於建立友善交通環境及便利弱勢族群之使用。 | 如空間規劃已考慮不同性別、性傾向或性別認同者特殊使用需求者，請評定為「是」。 |
| 捌、程序參與 <ul style="list-style-type: none"> 至少徵詢 1 位性別平等學者專家意見，並填寫參與者的姓名、職稱及服務單位；學者專家資料可至台灣國家婦女館網站參閱 (http://www.taiwanwomencent.org.tw/)。 參與方式包括提送性別平等專案小組討論，或以傳真、電郵、書面等方式諮詢專案小組民間委員、性別平等專家學者或婦女團體意見，可擇一辦理。 請以性別觀點提供意見。 如篇幅較多，可採附件方式呈現。 | | 一、參與者：劉欣蓉 二、參與方式：書面 三、主要意見： 本 4 年計畫預期績效評估指標集中於旅行時間效率(頁 12, 13)，此或為道路規劃之重要目的，但在以生活圈為主要方向之交通系統規劃之推動方案中，建議亦應以是否提供地方生活圈不同目的之交通替代系統，並以之作為衡量本 4 年計畫未來推動執行效能的指標之一。據此，未來本 4 年計畫在評估各縣市申請方案時，或可有助於判斷何者可立即或間接有助於地方生活圈路網多元性之整全發展。 | |
| 玖、評估結果 （請依據檢視結果提出綜合說明，包括對「捌、程序參與」主要意見參採情形、採納意見之計畫調整情形、無法採納意見之理由或替代規劃等） | | | |
| 1. 本 4 年計畫完成後服務對象為所有用路人，與性別無關。 2. 本 4 年計畫除強調時間效益外，亦在審議評估項目中加入與其它交通系統整合之要素，將有助於判斷地方提案是否對生活圈路網多元性之健全發展有利。 | | | |

* 請詳閱填表說明後，逐項覈實填列；除評估內容有可能跳答外，其餘部分皆應完整填答。

填表人姓名：黃榮波

職稱：幫工程司

電話：02-23113456 轉 8560

e-mail：rbh0524@thb.gov.tw

附錄二 中長程個案計畫自評檢核表

核章：

| 檢視項目 | 內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬) | 主辦機關 | | 主管機關 | | 備註 |
|-------------|---|------|---|------|---|--|
| | | 是 | 否 | 是 | 否 | |
| 1、計畫書格式 | (1)計畫內容應包括項目是否均已填列(「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」(以下簡稱編審要點)第5點、第12點) | V | | V | | 依行政院 105 年 11 月 23 日院臺綜字第 1050183933 號函及國家發展委員會 105 年 08 月 29 日發國字第 1051201201265 號函示：「跨域增值公共建設財務規劃方案」及「公共建設計畫及周邊整合規劃申請與審查作業要點」已完成階段性任務，後續公共建設之審議回歸預算法及各部會現行法規」推動辦理。 |
| | (2)延續性計畫是否辦理前期計畫執行成效評估，並提出總結評估報告(編審要點第5點、第13點) | | V | | V | |
| | (3)是否依據「跨域增值公共建設財務規劃方案」之精神提具相關財務策略規劃檢核表？並依據各類審查作業規定提具相關書件 | | V | | V | |
| 2、民間參與可行性評估 | 是否填寫「促參預評估檢核表」評估(依「公共建設促參預評估機制」) | | V | | V | 本計畫不適用 |
| 3、經濟及財務效益評估 | (1)是否研提選擇及替代方案之成本效益分析報告(「預算法」第34條) | | V | | V | 本計畫為補助型計畫，提案申請補助時應於提報資料說明相關方案及成本效益分析。 |
| | (2)是否研提完整財務計畫 | | V | | V | |
| 4、財源籌措及資金運用 | (1)經費需求合理性(經費估算依據如單價、數量等計算內容) | V | | V | | |
| | (2)資金籌措：依「跨域增值公共建設財務規劃方案」精神，將影響區域進行整合規劃，並將外部效益內部化 | | V | | V | |
| | (3)經費負擔原則： a.中央主辦計畫：中央主管相關法令規定 b.補助型計畫：中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法、依「跨域增值公共建設財務規劃方案」之精神所擬訂各類審查及補助規定 | V | | V | | |
| | (4)年度預算之安排及能量估算：所需經費能否於中程歲出概算額度內容納加以檢討，如無法納編者，應檢討調減一定比率之舊有經費支應；如仍有不敷，須檢附以前年度預算執行、檢討不經濟支出及自行檢討調整結果等經費審查之相關文件 | V | | V | | |

| 檢視項目 | 內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬) | 主辦機關 | | 主管機關 | | 備註 |
|----------------------|---|------|---|------|---|--|
| | | 是 | 否 | 是 | 否 | |
| | (5)經資比 1:2 (「政府公共建設計畫先期作業實施要點」第 2 點) | V | | V | | |
| | (6)屬具自償性者，是否透過基金協助資金調度 | | V | | V | |
| 5、人力運用 | (1)能否運用現有人力辦理 | V | | V | | |
| | (2)擬請增人力者，是否檢附下列資料： a.現有人力運用情形 b.計畫結束後，請增人力之處理原則 c.請增人力之類別及進用方式 d.請增人力之經費來源 | | V | | V | |
| 6、營運管理計畫 | 是否具務實及合理性(或能否落實營運) | V | | V | | |
| 7、土地取得 | (1)能否優先使用公有閒置土地房舍 | V | | V | | 本計畫屬補助型計畫，未來經審議納入補助案件將由提案單位依相關法令及規定辦理用地取得作業。 |
| | (2)屬補助型計畫，補助方式是否符合規定（中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法第 10 條） | V | | V | | |
| | (3)計畫中是否涉及徵收或區段徵收特定農業區之農牧用地 | V | | V | | |
| | (4)是否符合土地徵收條例第 3 條之 1 及土地徵收條例施行細則第 2 條之 1 規定 | V | | V | | |
| | (5)若涉及原住民族保留地開發利用者，是否依原住民族基本法第 21 條規定辦理 | V | | V | | |
| 8、風險評估 | 是否對計畫內容進行風險評估 | | V | | V | |
| 9、環境影響分析 (環境政策評估) | 是否須辦理環境影響評估 | | V | | V | 本計畫後續辦理地方提案審議時將嚴格審視是否已完成相關環評作業。 |
| 10、性別影響評估 | 是否填具性別影響評估檢視表 | V | | V | | |
| 11、無障礙及通用設計影響評估 | 是否考量無障礙環境，參考建築及活動空間相關規範辦理 | V | | V | | 本計畫後續辦理地方提案審議時若涉及相關設施將請提案單位於設計時納入考量。 |
| 12、高齡社會影響評估 | 是否考量高齡者友善措施，參考 WHO「高齡友善城市指南」相關規定辦理 | V | | V | | 本計畫後續辦理地方提案審議時若涉及相關設施將請提案單位於設計時納入考量。 |
| 13、涉及空間規劃者 | 是否檢附計畫範圍具座標之向量圖檔 | | V | | V | 本計畫為補助型計畫，因地方尚未提出提案，爰無法檢附相關資料 |
| 14、涉及政府辦公廳舍興建購置者 | 是否納入積極活化閒置資產及引進民間資源共同開發之理念 | | V | | V | 本計畫無涉辦公廳舍興建購置 |
| 15、跨機關協商 | (1)涉及跨部會或地方權責及財務分攤，是否進行跨機關協商 | V | | V | | |

| 檢視項目 | 內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬) | 主辦機關 | | 主管機關 | | 備註 |
|-----------------------------|----------------------------------|------|---|------|---|---|
| | | 是 | 否 | 是 | 否 | |
| | (2)是否檢附相關協商文書資料 | | V | | V | |
| 16、依碳中和概念 優先選列節 能減碳指標 | (1)是否以二氧化碳之減量為節能減碳指 標，並設定減量目標 | | V | | V | 本計畫主要為完善 區域路網及保障民 眾行車安全，雖鼓勵 提案單位使用綠色 材料已達有節能減 碳效益，但量化不 易。 |
| | (2)是否規劃採用綠建築或其他節能減碳 措施 | | V | | V | |
| | (3)是否檢附相關說明文件 | | V | | V | |
| | 資訊系統是否辦理資通安全防护規劃 | | V | | V | |
| 17、資通安全防护 規劃 | | | V | | V | 本計畫不適用 |

主辦機關核章：承辦人

曾三 安

單位主管

規劃組 組長 陳敬明

首長

公路總局 局長 陳彥伯

主管部會核章：研考主管

主任 林進國 研

會計主管

會計處 處長 張信一(乙三)

首長

部長 賀陳旦(丙)

附錄三 公共工程先期規劃階段節能減碳檢核表

| 項目 | 評估內容 | 先期規劃構想 |
|------------------|---------------------------|--|
| 一、 整體效 益規劃 | 考量既有公共設施服務效能評估新建工程之必要性 | <p>1. 周邊是否有屬性相近的設施並針對其服務效能加以評估分析？</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>是，……(請說明具體措施或承諾)</p> <p><input type="checkbox"/>否，……(請說明原因)</p> <p>本4年計畫為補助型計畫，將要求地方政府所有提案應已先以交通管理手段進行改善，經檢討後確為道路容量不足而有拓寬或新闢之必要。</p> <p>2. 是否已評估新建工程設施之必要性？</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>是，……(請說明具體措施或承諾)</p> <p><input type="checkbox"/>否，……(請說明原因)</p> <p>經評估：</p> <p>地方政府所提工程案件需已研擬可行性評估報告，且經評估確認具可行性。</p> |
| | 考量以最適營建規模，資源最佳化進行規劃 | <p>1. 是否已分析考量服務效能與營建規模之關係？</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>是，……(請說明具體措施或承諾)</p> <p><input type="checkbox"/>否，……(請說明原因)</p> <p>配合審議評選機制，審查地方政府提案之內容與經費。</p> <p>地方政府提案，須於三個預算年度內竣工結案。</p> <p>2. 報告中是否說明最適營建規模？</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>是，……(請說明具體措施或承諾)</p> <p><input type="checkbox"/>否，……(請說明原因)</p> <p>配合審議評選機制，審查地方政府提案之內容與經費。</p> |
| | 考量工程耐久設計與材料，延長設施使用時間 | <p>1. 是否已分析考量整體設施耐久性設計？</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>是，……(請說明具體措施或承諾)</p> <p><input type="checkbox"/>否，……(請說明原因)</p> <p>配合審議評選機制，審查地方政府提案之內容與經費。</p> <p>2. 是否已分析考量耐久材料或延壽方法？</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>是，……(請說明具體措施或承諾)</p> <p><input type="checkbox"/>否，……(請說明原因)</p> <p>配合審議評選機制，審查地方政府提案之內容與經費。</p> |
| | 考量公共設施與附屬設施於營運使用階段可易於維護保養 | <p>1. 是否已考量設施後續維護規劃？</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>是，……(請說明具體措施或承諾)</p> <p><input type="checkbox"/>否，……(請說明原因)</p> <p>涉及經費估算與效益分析均將後續營運階段之經費需求納入其中。</p> <p>2. 是否規劃易改裝或擴大服務需求使用？</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>是，……(請說明具體措施或承諾)</p> <p><input type="checkbox"/>否，……(請說明原因)</p> <p>配合審議評選機制，審查地方政府提案之內容與經費。</p> |

| 項目 | 評估內容 | 先期規劃構想 |
|-----------------------|------------------------------------|---|
| 二、 節能節 水規劃 | 考量節能規劃 (含採光、通 風、用水) | 1. 是否考量節能規劃？ <input checked="" type="checkbox"/> 是，……(請說明具體措施或承諾) <input type="checkbox"/> 否，……(請說明原因) 縮短交通路程及時間，以達節能效益。 |
| | 節能機具設備 選用 | 1. 是否採用節能機具與節能設備？ <input type="checkbox"/> 是，……(請說明具體措施或承諾) <input checked="" type="checkbox"/> 否，……(請說明原因) 本 4 年計畫為一般道路工程，對於節能機具與設備之使用， 較不適用。 |
| | 優先選用當地 材料 | 1. 是否納入選用當地材料之規劃？ <input checked="" type="checkbox"/> 是，……(請說明具體措施或承諾) <input type="checkbox"/> 否，……(請說明原因) (1) 土木工程一般皆使用當地材料，否則長途運送將產生可能 造成額外之耗能、污染與二氧化碳排放。 (2) 植生綠化工程，擋土設施之景觀維護將以栽植當地原生種 為優先。 |
| | 採用低耗能材 料 | 1. 是否採用低耗能材料？ <input checked="" type="checkbox"/> 是，……(請說明具體措施或承諾) <input type="checkbox"/> 否，……(請說明原因) 工程辦理期間，於材料之選用，將採用低耗能材料(如：飛 灰混凝土等)，減少碳排放量。 |
| | 考量採用替代 能源如風能、太 陽能、生質能等 規劃 | 1. 是否規劃再生能源使用？ <input type="checkbox"/> 是，……(請說明具體措施或承諾) <input checked="" type="checkbox"/> 否，……(請說明原因) 本 4 年計畫為一般道路工程，對於再生能源之使用，較不適 用。。 |
| 三、 減廢再 利用規 劃 | 土方挖填平衡 土方交換規劃 | 1. 是否納入土方挖填平衡之規劃？ <input checked="" type="checkbox"/> 是，……(請說明具體措施或承諾) <input type="checkbox"/> 否，……(請說明原因) 辦理審議時，將要求地方政府將土方挖填平衡之規劃列入。 |
| | 採用減廢規劃 設計 | 1. 是否納入減廢工法之規劃？ <input checked="" type="checkbox"/> 是，……(請說明具體措施或承諾) <input type="checkbox"/> 否，……(請說明原因) 將計畫辦理期間，考量水文水質、空氣品質、噪音振動、廢 棄物等因素，擬訂減少產生之要點。 |
| | 採用再生或環 保材料 | 1. 是否納入再生或環保材料之規劃？ <input checked="" type="checkbox"/> 是，……(請說明具體措施或承諾) <input type="checkbox"/> 否，……(請說明原因) (1) 施工期間材料之選用(如：瀝青)，將考量再生材料之使用。 (2) 確實執行綠美化工作。 |

| 項目 | 評估內容 | 先期規劃構想 |
|----------|-------------------------|---|
| | 廢水、雨水與廢棄物再利用 | <p>1. 是否納入廢棄物回收再利用之規劃？</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 是，……(請說明具體措施或承諾)</p> <p><input type="checkbox"/> 否，……(請說明原因)</p> <p>依「廢棄物清理法」之規定，於施工規範中要求承包商自行或委託廢棄物清除處理機構代為清運處理。</p> |
| 四、植生碳匯規劃 | 規劃施工階段欲保存原工址之植被與物種 | <p>1. 是否在工區內調查發現特殊或保育物種並規劃處置方式？</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 是，……(請說明具體措施或承諾)</p> <p><input type="checkbox"/> 否，……(請說明原因)</p> <p>(1) 本 4 年計畫工程將施行植生綠化，將可使沿線被剷除之植被恢復，預期對植物之影響應屬有限。</p> <p>(2) 動物可藉由道路兩側植栽或排水溝，經橋下空間穿越，因此對於動物之遷徙並無直接阻絕之影響。且調查所發現之物種種類並不豐富，其多為已適應農耕及交通等人為干擾，預期對於動物之影響應屬輕微。</p> <p>(3) 於施工期間避免大面積之開採，避開動物繁殖期，及避免不必要之植被伐除，並作好公害防制措施，以縮小負面影響範圍。</p> |
| | 綠化規劃設計使用在地物種或碳儲存效能較佳之植物 | <p>1. 是否選用地物種或碳儲存效率較佳之植物？</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 是，……(請說明具體措施或承諾)</p> <p><input type="checkbox"/> 否，……(請說明原因)</p> <p>(1) 儘速辦理植生綠化工程，擋土設施之景觀維護將以栽植當地原生種為優先。</p> <p>(2) 營運期間，維護中央分隔設施及道路兩側之植栽，必要時進行補植措施，植栽工程完工後將確實養護，以提高植栽之生長率。</p> |
| 五、其他低碳創意 | 其他有利工程節能減碳實質效益之作為 | <p>(1) 嚴格監督承包商依設計圖施工，儘量減少非必要之開挖，並於其道路工程完工後，其兩側邊坡立即進行植栽綠化，以減少地表裸露時間。</p> <p>(2) 施工期間確實執行綠美化工作。</p> <p>(3) 運土車輛需定期進行維修，並選用較高品質之燃料。</p> <p>(4) 計畫完成後，旅時時間之節省，可有效減少汽油之銷耗與 CO_2、CO、NO_x、SO_x 之產生。</p> |

附錄四 經濟效益評估審查意見簡表

「經濟效益評估」審查意見簡表

計畫名稱：生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)8年(104~111)計畫

主辦機關：公路總局

主管機關：交通部

107 年 02 月 日

| 審查項目 | 主辦機關 填報資料 | 主管機關檢核情形 | |
|------------------------|--------------|-----------|-----------|
| | | 有 | 無 |
| (一) 基本假設參數 | | | |
| 1. 評估期間(年) | 30 | | |
| 2. 物價上漲率(%) | 1.81 | | |
| 3. 社會折現率(%) | 3.00 | | |
| 4. 經濟成長率(%) | — | | |
| 5. 工資上漲率(%) | 2.00 | | |
| 6. 其他 | — | | |
| (二) 經濟成本與效益 | | | |
| 1. 可量化成本(億元) | 646.35 | | |
| 1-1 直接成本 | 646.35 | | |
| 1-1-1 建造成本 | 608.65 | | |
| 1-1-2 營運成本 | 37.70 | | |
| 1-2 社會成本 | — | | |
| 2. 不可量化成本(有/無) | 無 | | |
| 3. 可量化效益(億元) | — | | |
| 3-1 直接效益 | — | | |
| 3-2 社會效益 | — | | |
| 4. 不可量化效益(有/無) | 無 | | |
| (三) 經濟效益評估 | | | |
| 1. 經濟淨現值(億元) | 95.75 | NPV>0 | NPV<0 |
| | | V | |
| 2. 經濟內部報酬率(%) | 4.49 | IRR>社會折現率 | IRR<社會折現率 |
| | | V | |
| 3. 經濟益本比(倍) | 1.17 | (B/C)>1 | (B/C)<1 |
| | | V | |
| (四) 敏感性分析(有/無) | 有 | | |
| (五) 其他重要事項 | — | | |
| 主管機關綜合審查意見： 尚合理 | | | |

備註：本表所附審查項目係以通案性質為主，各個計畫具特殊性部分，得視計畫特性調整項目內容。

附錄五 生活圈 6 年(98-103)計畫分項計畫一覽表

| 生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98~103)計畫 第5次預算修正暨(104-107)計畫延續性分項計畫表(千元) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----|-----|-----|------------|--------------------------------------|--|---------|-----------|----------------------------------|---------|-----------|--------------------------------|---------|-----------|--------------------------|---------|-----------|----------------------------------|-----|---------|---------|----------------------------|---------|--|--|
| 序號 | 基線 | 工程區 | 縣市別 | 鄉鎮別 | 工程名稱 | 第5次預算修正 | | | | | | | | | | | | | | | 備註 | | | | |
| | | | | | | 中央補助款+地方配合款 (第4次預算修正+新增項目 之核定數值) | | | 中央補助款 (第4次預算修正+新增項目 之核定數值) | | | 中央補助款+地方配合款 (98~103年度支用估計數) | | | 中央補助款 (98~103年度支用估計數) | | | 中央補助款+地方配合款 (延續性104年度以後合計需求數) | | | | 中央補助款 (延續性104年度以後合計需求數) | | | |
| | | | | | | 工程費 | 用地費 | 合計 | 工程費 | 用地費 | 合計 | 工程費 | 用地費 | 合計 | 工程費 | 用地費 | 合計 | 工程費 | 用地費 | 合計 | | 工程費 | 用地費 | 合計 | |
| 1 | | 一工區 | 新北市 | 樹林市 | 北5路中山段至光二橋 下道路拓寬工程 | 355,323 | | 355,323 | 294,918 | | 294,918 | 417,675 | | 417,675 | 294,918 | | 294,918 | | | | | | | | |
| 2 | | 一工區 | 新北市 | 鶯歌鎮 | 臺北縣鶯歌廣善堂平安文庫 立廟文安改善工程 | 581,299 | | 581,299 | 424,538 | | 424,538 | 1,900 | | 1,900 | 1,577 | | 1,577 | | | | | | | 已實施。 | |
| 3 | | 一工區 | 新北市 | 板橋區 | 龜潭116停車場及四川南 二段街道改善工程 | 2,549 | 1,819 | 4,368 | 2,116 | 1,510 | 3,626 | 2,549 | 1,819 | 4,368 | 2,116 | 1,510 | 3,626 | | | | | | | | |
| 4 | | 一工區 | 新北市 | 樹林市 | 柑園二橋新築工程(含北34 條屋頂加蓋) | 1,000,000 | 200,000 | 1,200,000 | 774,530 | 165,866 | 940,396 | 936,307 | 198,656 | 1,135,023 | 775,512 | 164,884 | 940,396 | | | | | | | | |
| 5 | | 一工區 | 新北市 | 三峽鎮 | 臺北大學城郊外邊隙新開 工程 | 445,000 | 486,000 | 931,000 | 324,850 | 354,780 | 679,630 | 635,085 | 519,694 | 1,154,779 | 248,284 | 431,346 | 679,630 | | | | | | | | |
| 6 | 是 | 一工區 | 新北市 | 林口鄉 | 林口市都市A2型聯外道路 (舊道108)拓寬工程 | 70,000 | 250,000 | 320,000 | 51,100 | 187,140 | 238,240 | 86,000 | 324,376 | 410,376 | 21,000 | 175,200 | 196,200 | 57,589 | | 57,589 | 13,009 | | | 13,009 | 本計畫核定金額2.38億元，98~102年度支用1.04億元辦理第一階段工程，餘1.34億元至103年度繼續第二階段工程。其中中央設計、施工經費總額分別為：約86,204萬元辦理工程。預計於103年9月底完工招標，預計於103年底完成。後續工程款中中央補助占百分之五，各期可支付200萬元。餘4,204萬元，申請列入下一期104年生活圈建設附加計畫辦理。並未超過計畫核定範圍。(因本工程採用投標報價法，建議不予續列10%)。 |
| 7 | | 一工區 | 新北市 | 瑞芳鎮 | 海濱102(11K+540~12K+420) 拓寬工程 | 70,000 | 2,300 | 72,300 | 53,510 | 3,250 | 56,760 | 90,859 | 15,703 | 106,562 | 43,727 | 13,033 | 56,760 | | | | | | | | |
| 8 | | 一工區 | 新北市 | 樹林市 | 群林地區延伸神農大安路 新建工程 | 120,000 | | 120,000 | 88,049 | | 88,049 | 160,117 | | 160,117 | 88,049 | | 88,049 | | | | | | | | |
| 9 | | 一工區 | 桃園縣 | 楊梅鎮 | 桃102雙溪路拓寬工程 | 9,100 | 52,000 | 61,100 | 6,643 | 33,452 | 40,095 | 9,232 | 24,736 | 33,968 | 6,643 | 18,180 | 24,823 | | | | | | | | |
| 10 | | 一工區 | 桃園縣 | 新莊鄉 | 桃79雙蓮路拓寬工程 | 4,385 | 3,571 | 7,956 | 3,640 | 2,607 | 6,247 | 4,385 | 3,571 | 7,956 | 3,640 | 2,607 | 6,246 | | | | | | | | |
| 11 | | 一工區 | 桃園縣 | 觀音鄉 | 桃23福源寺成功路(台15) 以賢宮舍前拓寬工程(老孝 亭) | 119,200 | 252,000 | 371,200 | 88,959 | 190,419 | 279,378 | 88,486 | 80,403 | 168,889 | 73,303 | 66,399 | 139,703 | | | | | | | | |
| 12 | 是 | 一工區 | 桃園縣 | 蘆竹鄉 | 桃19雙龍路拓寬工程 | 224,307 | 740,000 | 964,307 | 164,070 | 527,959 | 692,028 | 205,124 | 301,752 | 506,876 | 149,240 | 220,279 | 370,019 | 386,300 | | 386,300 | 95,000 | | | 95,000 | 核定中央補助款總經費5.92億元，98~102年度累計已動支之經費，103年度續辦中央補助款6.42億元辦理第二階段工程，預期該路段將達公設化標準後再行招標先行改善重要設計。預計於103年內可以完成。二期約30%。近期陸續作業，預計於103年度完成。進度延誤104、105年度辦理。工程款中小段共計估5億元。本年度估計需付200萬美元。會中多數是未撥付之款項申請人下一期104年生活圈建設附加計畫辦理。並未超過計畫核定範圍。(因本工程設計採圖說、施作經費連續的手續手續(10%)。 |
| 13 | | 一工區 | 桃園縣 | 鹿草鄉 | 桃60雙龍路拓寬工程 | 24,000 | | 24,000 | 17,520 | | 17,520 | 34,763 | | 34,763 | 17,520 | | 17,520 | | | | | | | | |
| 14 | | 一工區 | 桃園縣 | 大園鄉 | 佛得里路A16供山站聯絡 線兩端短距離道路改善 | 5,500 | 6,000 | 11,500 | 4,015 | 4,198 | 8,213 | 4,951 | 2,919 | 7,870 | 3,614 | 2,131 | 5,745 | | | | | | | | |
| 15 | | 一工區 | 新竹市 | 新埔鎮 | 115縱街巷路改善工程 | 574,375 | | 574,375 | 482,475 | | 482,475 | 353,063 | | 353,063 | 310,610 | | 310,610 | | | | | | | | |
| 16 | | 一工區 | 新竹縣 | 關西鎮 | 118縱街亞外電道路新開 工程0+000~3+377段工程 | 737,563 | 51,255 | 788,818 | 620,368 | 43,054 | 663,422 | 21,859 | | 21,859 | | 17,924 | 17,924 | | | | | | | 已實施。 | |
| 17 | | 一工區 | 新竹市 | 寶山鄉 | 光二高架交流道連通往新 竹縣楊梅道路改善工程(亞 外) | 262,262 | 91,738 | 354,000 | 220,660 | 77,000 | 297,720 | 176,240 | 140,189 | 316,429 | 148,042 | 117,759 | 265,801 | | | | | | | | |
| 18 | | 一工區 | 新竹縣 | 寶山鄉 | 光二高架交流道連通往新 竹縣楊梅道路改善工程(亞 外) | 197,900 | 71,000 | 268,900 | 166,506 | 59,640 | 226,146 | 155,681 | 79,677 | 235,358 | 130,772 | 66,929 | 197,701 | | | | | | | | |
| 19 | | 一工區 | 新竹市 | 竹北區 竹東鎮 | 高橋橋下聯絡道延伸竹竹 竹工程(亞外高架段) | 546,366 | 109,434 | 655,800 | 458,947 | 91,925 | 550,872 | 507,589 | 170,204 | 677,793 | 407,000 | 142,972 | 550,872 | | | | | | | | |
| 20 | | 一工區 | 新竹市 | 新竹市 | 香海大橋改造與自地橋新 築工程 | 109,829 | | 109,829 | 91,158 | | 91,158 | 109,829 | | 109,829 | 91,158 | | 91,158 | | | | | | | | |
| 21 | 是 | 一工區 | 新竹市 | 香山區 | 市2路(延平路)2段金寶里 海濱路拓寬工程 | 60,000 | 1,000 | 61,000 | 43,800 | 730 | 44,530 | 6,849 | | 6,849 | 5,000 | | 5,000 | 36,063 | | 36,063 | 26,326 | | 26,326 | 103年度預算撥款人 (04.1.1)3年度可覓經費 | |
| 22 | | 二工區 | 苗栗縣 | 苑裡鎮 | 130橫5+000~11+000海 濱路改善工程 | 9,468 | | 9,468 | 8,332 | | 8,332 | 9,468 | | 9,468 | 8,332 | | 8,332 | | | | | | | | |
| 23 | | 二工區 | 苗栗縣 | 頭份鎮 | 中山高南側交流道(橋心 動)延平路大橋間斗換坪 改善工程 | 233,461 | | 233,461 | 205,446 | | 205,446 | 233,461 | | 233,461 | 205,446 | | 205,446 | | | | | | | | |
| 24 | | 二工區 | 苗栗縣 | 三義鄉 卓蘭鎮 | 苗栗縣大安溪岸線三義鄉 海濱路新築工程 | 2,820,445 | 68,182 | 2,888,627 | 2,481,992 | 60,000 | 2,541,992 | 2,568,909 | 38,907 | 2,607,816 | 2,260,640 | 34,238 | 2,294,878 | | | | | | | | |
| 25 | 是 | 二工區 | 苗栗縣 | 頭份鎮 | 苗栗縣頭份段北卓蘭溪河 份大橋新築工程 | 1,508,600 | 362,400 | 1,871,000 | 1,327,568 | 318,912 | 1,646,480 | 980,025 | 259,282 | 1,239,307 | 862,422 | 228,168 | 1,090,590 | 496,245 | | 496,245 | 393,026 | | 393,026 | 本計畫內該路段於103年5月20日施工，預計施工經費總額約1,870萬元，其中中央補助款約1,700萬元，預計於103年底或可達可達的90%，本工程採用投標報價法，預計於103年9月底完工招標，預計於103年底完成。後續工程款中中央補助占百分之五，各期可支付200萬元。餘4,204萬元，申請列入下一期104年生活圈建設附加計畫辦理。並未超過計畫核定範圍。(因本工程採用投標報價法，建議不予續列10%)。 | |

| 生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98-103)計畫 第5次預算修正暨(104-107)計畫延續性分項計畫表(千元) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----|-----|-----|-----|--|--|---------|---------|----------------------------------|---------|---------|--------------------------------|---------|---------|--------------------------|---------|---------|----------------------------------|---------|---------|---------|---|-----|-----|
| 序號 | 基標 | 工程區 | 縣市別 | 鄉鎮別 | 工程名稱 | 第5次預算修正 | | | | | | | | | | | | | | | 備註 | | | |
| | | | | | | 中央補助款+地方配合款 (第4次預算修正+新增項目 之核定金額) | | | 中央補助款 (第4次預算修正+新增項目 之核定金額) | | | 中央補助款+地方配合款 (98~103年支用或結算數) | | | 中央補助款 (98~103年支用或結算數) | | | 中央補助款+地方配合款 (延續性104年度以後合計需求數) | | | | 中央補助款 (延續性104年度以後合計需求數) | | |
| | | | | | | 工程費 | 用地費 | 合 計 | 工程費 | 用地費 | 合 計 | 工程費 | 用地費 | 合 計 | 工程費 | 用地費 | 合 計 | 工程費 | 用地費 | 合 計 | | 工程費 | 用地費 | 合 計 |
| 26 | | 二工區 | 苗栗縣 | 大湖鄉 | 「安水湖溪外延路擴大開闢工程」(第一期) | 371,000 | 15,000 | 386,000 | 326,480 | 13,200 | 339,680 | 384,699 | 1,301 | 386,000 | 338,335 | 1,145 | 339,680 | | | | | | | |
| 27 | 基 | 二工區 | 苗栗縣 | 苑裡鎮 | 南3線道路拓寬工程 | 105,800 | 105,000 | 210,800 | 93,104 | 88,200 | 181,304 | 120,326 | 46,045 | 166,371 | 105,887 | 38,678 | 144,565 | 25,430 | 25,430 | 20,140 | 20,140 | 「台61線~大山交流道」路段已於103年7月9日動工興建，預定104年8月15日完工，工期約40天，104年4月11日竣工，預計至103年底通車後即可啟用，計畫內所需經費約5,000千元，104年度所需經費約2,995千元(佔74%)，但比例尚符合未超過計畫核定額度，仍用地辦理，延續經費應適用「不予覈減」。 | | |
| 28 | | 二工區 | 苗栗縣 | 南庄鄉 | 124線替代道路(西溪橋~124線) | 53,000 | 60,000 | 113,000 | 46,640 | 50,400 | 97,040 | 57,583 | 8,168 | 65,751 | 48,370 | 6,861 | 55,231 | | | | | | | |
| 29 | | 二工區 | 苗栗縣 | 苗栗市 | 國立聯合大學聯外道路工程 | 123,000 | 33,000 | 156,000 | 108,240 | 27,720 | 135,960 | 57,649 | 33,000 | 90,649 | 50,731 | 27,720 | 78,451 | | | | | | | |
| 30 | | 二工區 | 苗栗縣 | 通霄鎮 | 縣道128線1k+880~2k+650段道路拓寬改善工程 | 2,045 | | 2,045 | 1,800 | | 1,800 | | | | | | | | | | | 94~97年計畫延續性工程，後續檢討無經費需求。 | | |
| 31 | 基 | 二工區 | 苗栗縣 | 苑裡鎮 | 縣道121線16k+800~17k+480段道路改善工程 | 40,000 | 40,000 | 80,000 | 33,600 | 33,600 | 67,200 | 9,091 | 38,182 | 47,273 | 8,000 | 33,600 | 41,600 | 29,091 | 29,091 | 23,040 | 23,040 | 工程已於103年7月30日第二次會勘完成，與取得土地地籍圖並完成先行開工，預定104年2月4日完工，預計至103年底通車後即可啟用，計畫內所需經費約33,600千元，104年度所需經費約25,600千元(佔76%)，但比例尚符合未超過計畫核定額度，仍用地辦理，延續經費應適用「不予覈減」。 | | |
| 32 | 基 | 二工區 | 苗栗縣 | 頭份市 | 苗栗市後山溪橋位於大埔溪橋心橋樑拓寬工程 | 250,000 | 200,000 | 450,000 | 210,000 | 168,000 | 378,000 | 1,705 | 1,705 | 1,500 | 1,500 | 236,932 | 190,909 | 427,841 | 208,500 | 168,000 | 376,500 | 後續新增計畫，分兩期實施103年2月28日完成，已於103年9月9日召開用地取得會議，後續部分路段位於都市計畫外，後續經費由計畫經費中撥充(103年)，預計103年10月15日動工興建，11月15日開工，12月31日完工，103年11月30日完工，續建，預計103年底通車後即可啟用，100千元經費由計畫經費中撥充，104年度所需經費約25,600千元(佔74%)，但比例尚符合未超過計畫核定額度，本計畫屬102年度新增案件，後續經費於103年，延續經費應適用「不予覈減」。 | | |
| 33 | 基 | 二工區 | 苗栗縣 | 苗栗市 | 縣道119線23k+140~23k+900段道路拓寬工程 | 87,000 | | 87,000 | 73,080 | 28,409 | 28,409 | 28,409 | 25,000 | 25,000 | 48,616 | 48,616 | 42,762 | 42,762 | | | 42,762 | 後續新增計畫，已於103年4月29日會勘，103年5月20日開工，施工，預定104年9月30日完工，預計至103年底通車後即可啟用，計畫內所需經費約25,600千元，104年度所需經費約25,600千元(佔74%)，但比例尚符合未超過計畫核定額度，本計畫屬102年度新增案件，後續經費於103年，延續經費應適用「不予覈減」。 | | |
| 34 | | 二工區 | 台中市 | 外埔區 | 外埔區中26線拓寬計畫(0k+450至1k+200) | 28,407 | 80,481 | 108,888 | 24,998 | 70,823 | 95,821 | 28,407 | 80,481 | 108,888 | 24,998 | 70,823 | 95,821 | | | | | | | |
| 35 | | 二工區 | 台中市 | 潭子區 | 潭子區潭子路(中110-1)第二線拓寬工程(亞洲大學並聯路現況)(0k+605至1k+450) | 41,845 | 70,455 | 112,300 | 36,824 | 51,432 | 88,256 | 31,926 | 51,023 | 82,949 | 28,095 | 37,247 | 65,342 | | | | | | | |
| 36 | | 二工區 | 台中市 | 豐原區 | 豐原區4-3線道路拓寬工程(0k+000至0k+800) | 60,000 | 420,000 | 480,000 | 43,977 | 262,800 | 306,777 | 1,180 | 1,180 | 1,038 | 1,038 | | | | | | | 已廢案。 | | |
| 37 | | 二工區 | 台中市 | 新社區 | 新社區中99線(新社區橋)拓寬改善工程(2k+300至3k+100) | 34,065 | | 34,065 | 29,977 | | 29,977 | 34,065 | 29,977 | 34,065 | 29,977 | 29,977 | | | | | | 已廢案。 | | |
| 38 | | 二工區 | 台中市 | 大肚鄉 | 台中最大肚鄉中山路(中60)拓寬工程(0k+000至0k+720) | 21,600 | 1,000 | 22,600 | 15,853 | 730 | 16,583 | 1,648 | 1,648 | 1,450 | 1,450 | | | | | | | 已廢案。 | | |
| 39 | | 二工區 | 台中市 | 新社區 | 新社區中97-1線(新社區橋)拓寬改善工程(0k+990至1k+990) | 34,635 | | 34,635 | 30,479 | | 30,479 | 34,635 | 30,479 | 34,635 | 30,479 | 30,479 | | | | | | 已廢案。 | | |
| 40 | | 二工區 | 台中市 | 大肚鄉 | 台中最大肚鄉中山路(中75)拓寬工程(0k+000至2k+600) | 14,000 | 7,200 | 21,200 | 10,220 | 5,256 | 15,476 | 1,365 | 1,365 | 1,201 | 1,201 | | | | | | | 已廢案。 | | |
| 41 | | 二工區 | 台中市 | 烏日鄉 | 中110線烏日及潭子橋心聯絡道路工程(0k+000至0k+831.263) | 29,200 | 54,200 | 83,400 | 25,696 | 47,696 | 73,392 | 23,780 | 26,906 | 50,686 | 20,926 | 23,677 | 44,603 | | | | | | | |
| 42 | | 二工區 | 台中市 | 東勢鎮 | 東勢外埔路外環路(中47-1)拓寬工程(2k+800至5k+800) | 160,500 | 118,000 | 278,500 | 118,774 | 86,140 | 204,914 | 123,251 | 22,652 | 145,883 | 108,461 | 16,521 | 124,982 | | | | | | | |
| 43 | | 二工區 | 台中市 | 烏日鄉 | 中75-1線道路拓寬工程(0k+000至3k+020.075) | 170,000 | 314,000 | 484,000 | 124,968 | 229,220 | 354,188 | 5,788 | 5,788 | 5,093 | 5,093 | | | | | | | 已廢案。 | | |
| 44 | 基 | 二工區 | 台中市 | 后里區 | 中部科學工業園區經國路西區橋樑-南向聯外道路開闢工程(0k+000至3k+065) | 436,900 | 385,800 | 822,700 | 384,472 | 281,634 | 666,106 | 313,602 | 320,039 | 633,641 | 275,970 | 281,634 | 557,604 | 148,633 | 148,633 | 16,116 | 16,116 | 該工程於前年度開闢工程區內存續後續公路建設，因該路段屬公路建設性質，已轉列列國道建設經費，預定104年9月30日動工，11月30日開工，104年8月31日完工，預計至103年底通車後即可啟用，後續經費約175,500千元，104年度所需經費約8,502千元(佔5%)，但比例尚符合未超過計畫核定額度，仍用地辦理，延續經費應適用「不予覈減」。 | | |
| 45 | | 二工區 | 台中市 | 外埔區 | 台中最大肚鄉甲辰路132線(0k+020~ 10k+201及11k+900 ~12k+535)段道路拓寬工程 | 30,394 | | 30,394 | 26,878 | | 26,878 | 30,394 | | 30,394 | 26,878 | | 26,878 | | | | | | | |
| 46 | 基 | 二工區 | 台中市 | 烏日鄉 | 國道三號為日安波聯絡路-南向聯外道路開闢工程 | 829,580 | 76,520 | 906,100 | 605,593 | 56,079 | 661,672 | 14,851 | 173,893 | 188,744 | 10,841 | 126,942 | 137,783 | 717,656 | 717,656 | 324,764 | 324,764 | 已於103年7月15日會勘完成，於103年7月30日開工，預定104年9月30日完工，預計至103年底通車後即可啟用，工程經費約265,500千元，104年度所需經費約23,899千元(佔9%)，但比例尚符合未超過計畫核定額度，仍用地辦理，延續經費應適用「不予覈減」。 | | |
| 47 | | 二工區 | 彰化縣 | 和美鎮 | 和美交通道路拓寬計畫工程 | 3,285 | 2,075 | 5,360 | 2,891 | 1,826 | 4,717 | 3,285 | 2,075 | 5,360 | 2,891 | 1,826 | 4,717 | | | | | | | |

| 生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98~103)計畫 第5次預算修正暨(104-107)計畫延續性分項計畫表(千元) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----|-----|-----|------------|--|---------------------------------------|---------|---------|---------------------------------|---------|---------|--------------------------------|---------|---------|--------------------------|---------|---------|----------------------------------|---------|---------|----------------------------|---|-----|----|
| 序號 | 延續 | 工程處 | 縣市別 | 鄉鎮別 | 工程名稱 | 第5次預算修正 | | | | | | | | | | | | | | 備註 | | | | |
| | | | | | | 中央補助款+地方配合款 (第4次預算修正、新增項目 之核定額) | | | 中央補助款 (第4次預算修正、新增項目 之核定額) | | | 中央補助款+地方配合款 (98~103年支用或結算數) | | | 中央補助款 (98~103年支用或結算數) | | | 中央補助款+地方配合款 (延續性104年度以後合計需求數) | | | 中央補助款 (延續性104年度以後合計需求數) | | | |
| | | | | | | 工程費 | 用地費 | 合計 | 工程費 | 用地費 | 合計 | 工程費 | 用地費 | 合計 | 工程費 | 用地費 | 合計 | 工程費 | 用地費 | | 合計 | 工程費 | 用地費 | 合計 |
| 48 | | 二工處 | 彰化縣 | 埤心鄉 大村鄉 | 彰61線道路拓寬工程 | 179,107 | 3,977 | 183,084 | 157,614 | 3,500 | 161,114 | 86,690 | 19,018 | 105,708 | 76,287 | 16,736 | 93,023 | | | | | | | |
| 49 | | 二工處 | 彰化縣 | 大城鄉 | 彰152線0K+000~1K+816改善工程 | 56,389 | 980 | 57,369 | 49,622 | 862 | 50,484 | 56,389 | 869 | 57,258 | 49,622 | 765 | 50,387 | | | | | | | |
| 50 | | 二工處 | 彰化縣 | 二林鎮 | 彰159線改善工程 | 17,580 | | 17,580 | 15,470 | | 15,470 | 17,580 | | 17,580 | 15,470 | | 15,470 | | | | | | | |
| 51 | | 二工處 | 彰化縣 | 員林鎮 | 員林鎮山腳路157線 168+000終點至社寮鄉 市計畫道路拓寬工程 | 2,665 | | 2,665 | 2,345 | | 2,345 | 2,665 | | 2,665 | 2,345 | | 2,345 | | | | | | | |
| 52 | | 二工處 | 彰化縣 | 埤頭鄉 二林鎮 | 彰130拓寬改善工程 | 300,000 | 100,000 | 400,000 | 264,000 | 88,000 | 352,000 | 200,178 | 79,413 | 279,591 | 176,157 | 69,883 | 246,040 | | | | | | | |
| 53 | | 二工處 | 彰化縣 | 二林鎮 | 彰127拓寬改善工程 | 200,000 | 200,000 | 400,000 | 176,000 | 176,000 | 352,000 | 188,906 | 211,094 | 400,000 | 166,237 | 185,763 | 352,000 | | | | | | | |
| 54 | | 二工處 | 彰化縣 | 溪湖鎮 | 149線11B~13B拓寬改善工程 | 170,417 | 43,583 | 214,000 | 149,967 | 35,738 | 185,705 | 125,574 | 43,583 | 169,157 | 102,972 | 35,738 | 138,710 | | | | | | | |
| 55 | 是 | 二工處 | 彰化縣 | 二林鎮 | 149線7A~11A拓寬改善工程 | 168,159 | 61,030 | 229,189 | 138,364 | 50,045 | 188,409 | 8,616 | 61,030 | 69,646 | 7,065 | 50,045 | 57,110 | 160,121 | 160,121 | 118,169 | 118,169 | 根據已核定、審計會核定、核定103年8月30日開工，配合用地取得時間預計於103年12月完成開工，工程經費為18,545千元，預計至103年度可開工，工程經費為18,545千元，104年度可開工，工程經費為18,545千元，105年度可開工，工程經費為18,545千元，106年度可開工，工程經費為18,545千元，107年度可開工，工程經費為18,545千元，108年度可開工，工程經費為18,545千元，109年度可開工，工程經費為18,545千元，110年度可開工，工程經費為18,545千元，111年度可開工，工程經費為18,545千元，112年度可開工，工程經費為18,545千元，113年度可開工，工程經費為18,545千元，114年度可開工，工程經費為18,545千元，115年度可開工，工程經費為18,545千元，116年度可開工，工程經費為18,545千元，117年度可開工，工程經費為18,545千元，118年度可開工，工程經費為18,545千元，119年度可開工，工程經費為18,545千元，120年度可開工，工程經費為18,545千元，121年度可開工，工程經費為18,545千元，122年度可開工，工程經費為18,545千元，123年度可開工，工程經費為18,545千元，124年度可開工，工程經費為18,545千元，125年度可開工，工程經費為18,545千元，126年度可開工，工程經費為18,545千元，127年度可開工，工程經費為18,545千元，128年度可開工，工程經費為18,545千元，129年度可開工，工程經費為18,545千元，130年度可開工，工程經費為18,545千元，131年度可開工，工程經費為18,545千元，132年度可開工，工程經費為18,545千元，133年度可開工，工程經費為18,545千元，134年度可開工，工程經費為18,545千元，135年度可開工，工程經費為18,545千元，136年度可開工，工程經費為18,545千元，137年度可開工，工程經費為18,545千元，138年度可開工，工程經費為18,545千元，139年度可開工，工程經費為18,545千元，140年度可開工，工程經費為18,545千元，141年度可開工，工程經費為18,545千元，142年度可開工，工程經費為18,545千元，143年度可開工，工程經費為18,545千元，144年度可開工，工程經費為18,545千元，145年度可開工，工程經費為18,545千元，146年度可開工，工程經費為18,545千元，147年度可開工，工程經費為18,545千元，148年度可開工，工程經費為18,545千元，149年度可開工，工程經費為18,545千元，150年度可開工，工程經費為18,545千元，151年度可開工，工程經費為18,545千元，152年度可開工，工程經費為18,545千元，153年度可開工，工程經費為18,545千元，154年度可開工，工程經費為18,545千元，155年度可開工，工程經費為18,545千元，156年度可開工，工程經費為18,545千元，157年度可開工，工程經費為18,545千元，158年度可開工，工程經費為18,545千元，159年度可開工，工程經費為18,545千元，160年度可開工，工程經費為18,545千元，161年度可開工，工程經費為18,545千元，162年度可開工，工程經費為18,545千元，163年度可開工，工程經費為18,545千元，164年度可開工，工程經費為18,545千元，165年度可開工，工程經費為18,545千元，166年度可開工，工程經費為18,545千元，167年度可開工，工程經費為18,545千元，168年度可開工，工程經費為18,545千元，169年度可開工，工程經費為18,545千元，170年度可開工，工程經費為18,545千元，171年度可開工，工程經費為18,545千元，172年度可開工，工程經費為18,545千元，173年度可開工，工程經費為18,545千元，174年度可開工，工程經費為18,545千元，175年度可開工，工程經費為18,545千元，176年度可開工，工程經費為18,545千元，177年度可開工，工程經費為18,545千元，178年度可開工，工程經費為18,545千元，179年度可開工，工程經費為18,545千元，180年度可開工，工程經費為18,545千元，181年度可開工，工程經費為18,545千元，182年度可開工，工程經費為18,545千元，183年度可開工，工程經費為18,545千元，184年度可開工，工程經費為18,545千元，185年度可開工，工程經費為18,545千元，186年度可開工，工程經費為18,545千元，187年度可開工，工程經費為18,545千元，188年度可開工，工程經費為18,545千元，189年度可開工，工程經費為18,545千元，190年度可開工，工程經費為18,545千元，191年度可開工，工程經費為18,545千元，192年度可開工，工程經費為18,545千元，193年度可開工，工程經費為18,545千元，194年度可開工，工程經費為18,545千元，195年度可開工，工程經費為18,545千元，196年度可開工，工程經費為18,545千元，197年度可開工，工程經費為18,545千元，198年度可開工，工程經費為18,545千元，199年度可開工，工程經費為18,545千元，200年度可開工，工程經費為18,545千元，201年度可開工，工程經費為18,545千元，202年度可開工，工程經費為18,545千元，203年度可開工，工程經費為18,545千元，204年度可開工，工程經費為18,545千元，205年度可開工，工程經費為18,545千元，206年度可開工，工程經費為18,545千元，207年度可開工，工程經費為18,545千元，208年度可開工，工程經費為18,545千元，209年度可開工，工程經費為18,545千元，210年度可開工，工程經費為18,545千元，211年度可開工，工程經費為18,545千元，212年度可開工，工程經費為18,545千元，213年度可開工，工程經費為18,545千元，214年度可開工，工程經費為18,545千元，215年度可開工，工程經費為18,545千元，216年度可開工，工程經費為18,545千元，217年度可開工，工程經費為18,545千元，218年度可開工，工程經費為18,545千元，219年度可開工，工程經費為18,545千元，220年度可開工，工程經費為18,545千元，221年度可開工，工程經費為18,545千元，222年度可開工，工程經費為18,545千元，223年度可開工，工程經費為18,545千元，224年度可開工，工程經費為18,545千元，225年度可開工，工程經費為18,545千元，226年度可開工，工程經費為18,545千元，227年度可開工，工程經費為18,545千元，228年度可開工，工程經費為18,545千元，229年度可開工，工程經費為18,545千元，230年度可開工，工程經費為18,545千元，231年度可開工，工程經費為18,545千元，232年度可開工，工程經費為18,545千元，233年度可開工，工程經費為18,545千元，234年度可開工，工程經費為18,545千元，235年度可開工，工程經費為18,545千元，236年度可開工，工程經費為18,545千元，237年度可開工，工程經費為18,545千元，238年度可開工，工程經費為18,545千元，239年度可開工，工程經費為18,545千元，240年度可開工，工程經費為18,545千元，241年度可開工，工程經費為18,545千元，242年度可開工，工程經費為18,545千元，243年度可開工，工程經費為18,545千元，244年度可開工，工程經費為18,545千元，245年度可開工，工程經費為18,545千元，246年度可開工，工程經費為18,545千元，247年度可開工，工程經費為18,545千元，248年度可開工，工程經費為18,545千元，249年度可開工，工程經費為18,545千元，250年度可開工，工程經費為18,545千元，251年度可開工，工程經費為18,545千元，252年度可開工，工程經費為18,545千元，253年度可開工，工程經費為18,545千元，254年度可開工，工程經費為18,545千元，255年度可開工，工程經費為18,545千元，256年度可開工，工程經費為18,545千元，257年度可開工，工程經費為18,545千元，258年度可開工，工程經費為18,545千元，259年度可開工，工程經費為18,545千元，260年度可開工，工程經費為18,545千元，261年度可開工，工程經費為18,545千元，262年度可開工，工程經費為18,545千元，263年度可開工，工程經費為18,545千元，264年度可開工，工程經費為18,545千元，265年度可開工，工程經費為18,545千元，266年度可開工，工程經費為18,545千元，267年度可開工，工程經費為18,545千元，268年度可開工，工程經費為18,545千元，269年度可開工，工程經費為18,545千元，270年度可開工，工程經費為18,545千元，271年度可開工，工程經費為18,545千元，272年度可開工，工程經費為18,545千元，273年度可開工，工程經費為18,545千元，274年度可開工，工程經費為18,545千元，275年度可開工，工程經費為18,545千元，276年度可開工，工程經費為18,545千元，277年度可開工，工程經費為18,545千元，278年度可開工，工程經費為18,545千元，279年度可開工，工程經費為18,545千元，280年度可開工，工程經費為18,545千元，281年度可開工，工程經費為18,545千元，282年度可開工，工程經費為18,545千元，283年度可開工，工程經費為18,545千元，284年度可開工，工程經費為18,545千元，285年度可開工，工程經費為18,545千元，286年度可開工，工程經費為18,545千元，287年度可開工，工程經費為18,545千元，288年度可開工，工程經費為18,545千元，289年度可開工，工程經費為18,545千元，290年度可開工，工程經費為18,545千元，291年度可開工，工程經費為18,545千元，292年度可開工，工程經費為18,545千元，293年度可開工，工程經費為18,545千元，294年度可開工，工程經費為18,545千元，295年度可開工，工程經費為18,545千元，296年度可開工，工程經費為18,545千元，297年度可開工，工程經費為18,545千元，298年度可開工，工程經費為18,545千元，299年度可開工，工程經費為18,545千元，300年度可開工，工程經費為18,545千元，301年度可開工，工程經費為18,545千元，302年度可開工，工程經費為18,545千元，303年度可開工，工程經費為18,545千元，304年度可開工，工程經費為18,545千元，305年度可開工，工程經費為18,545千元，306年度可開工，工程經費為18,545千元，307年度可開工，工程經費為18,545千元，308年度可開工，工程經費為18,545千元，309年度可開工，工程經費為18,545千元，310年度可開工，工程經費為18,545千元，311年度可開工，工程經費為18,545千元，312年度可開工，工程經費為18,545千元，313年度可開工，工程經費為18,545千元，314年度可開工，工程經費為18,545千元，315年度可開工，工程經費為18,545千元，316年度可開工，工程經費為18,545千元，317年度可開工，工程經費為18,545千元，318年度可開工，工程經費為18,545千元，319年度可開工，工程經費為18,545千元，320年度可開工，工程經費為18,545千元，321年度可開工，工程經費為18,545千元，322年度可開工，工程經費為18,545千元，323年度可開工，工程經費為18,545千元，324年度可開工，工程經費為18,545千元，325年度可開工，工程經費為18,545千元，326年度可開工，工程經費為18,545千元，327年度可開工，工程經費為18,545千元，328年度可開工，工程經費為18,545千元，329年度可開工，工程經費為18,545千元，330年度可開工，工程經費為18,545千元，331年度可開工，工程經費為18,545千元，332年度可開工，工程經費為18,545千元，333年度可開工，工程經費為18,545千元，334年度可開工，工程經費為18,545千元，335年度可開工，工程經費為18,545千元，336年度可開工，工程經費為18,545千元，337年度可開工，工程經費為18,545千元，338年度可開工，工程經費為18,545千元，339年度可開工，工程經費為18,545千元，340年度可開工，工程經費為18,545千元，341年度可開工，工程經費為18,545千元，342年度可開工，工程經費為18,545千元，343年度可開工，工程經費為18,545千元，344年度可開工，工程經費為18,545千元，345年度可開工，工程經費為18,545千元，346年度可開工，工程經費為18,545千元，347年度可開工，工程經費為18,545千元，348年度可開工，工程經費為18,545千元，349年度可開工，工程經費為18,545千元，350年度可開工，工程經費為18,545千元，351年度可開工，工程經費為18,545千元，352年度可開工，工程經費為18,545千元，353年度可開工，工程經費為18,545千元，354年度可開工，工程經費為18,545千元，355年度可開工，工程經費為18,545千元，356年度可開工，工程經費為18,545千元，357年度可開工，工程經費為18,545千元，358年度可開工，工程經費為18,545千元，359年度可開工，工程經費為18,545千元，360年度可開工，工程經費為18,545千元，361年度可開工，工程經費為18,545千元，362年度可開工，工程經費為18,545千元，363年度可開工，工程經費為18,545千元，364年度可開工，工程經費為18,545千元，365年度可開工，工程經費為18,545千元，366年度可開工，工程經費為18,545千元，367年度可開工，工程經費為18,545千元，368年度可開工，工程經費為18,545千元，369年度可開工，工程經費為18,545千元，370年度可開工，工程經費為18,545千元，371年度可開工，工程經費為18,545千元，372年度可開工，工程經費為18,545千元，373年度可開工，工程經費為18,545千元，374年度可開工，工程經費為18,545千元，375年度可開工，工程經費為18,545千元，376年度可開工，工程經費為18,545千元，377年度可開工，工程經費為18,545千元，378年度可開工，工程經費為18,545千元，379年度可開工，工程經費為18,545千元，380年度可開工，工程經費為18,545千元，381年度可開工，工程經費為18,545千元，382年度可開工，工程經費為18,545千元，383年度可開工，工程經費為18,545千元，384年度可開工，工程經費為18,545千元，385年度可開工，工程經費為18,545千元，386年度可開工，工程經費為18,545千元，387年度可開工，工程經費為18,545千元，388年度可開工，工程經費為18,545千元，389年度可開工，工程經費為18,545千元，390年度可開工，工程經費為18,545千元，391年度可開工，工程經費為18,545千元，392年度可開工，工程經費為18,545千元，393年度可開工，工程經費為18,545千元，394年度可開工，工程經費為18,545千元，395年度可開工，工程經費為18,545千元，396年度可開工，工程經費為18,545千元，397年度可開工，工程經費為18,545千元，398年度可開工，工程經費為18,545千元，399年度可開工，工程經費為18,545千元，400年度可開工，工程經費為18,545千元，401年度可開工，工程經費為18,545千元，402年度可開工，工程經費為18,545千元，403年度可開工，工程經費為18,545千元，404年度可開工，工程經費為18,545千元，405年度可開工，工程經費為18,545千元，406年度可開工，工程經費為18,545千元，407年度可開工，工程經費為18,545千元，408年度可開工，工程經費為18,545千元，409年度可開工，工程經費為18,545千元，410年度可開工，工程經費為18,545千元，411年度可開工，工程經費為18,545千元，412年度可開工，工程經費為18,545千元，413年度可開工，工程經費為18,545千元，414年度可開工，工程經費為18,545千元，415年度可開工，工程經費為18,545千元，416年度可開工，工程經費為18,545千元，417年度可開工，工程經費為18,545千元，418年度可開工，工程經費為18,545千元，419年度可開工，工程經費為18,545千元，420年度可開工，工程經費為18,545千元，421年度可開工，工程經費為18,545千元，422年度可開工，工程經費為18,545千元，423年度可開工，工程經費為18,545千元，424年度可開工，工程經費為18,545千元，425年度可開工，工程經費為18,545千元，426年度可開工，工程經費為18,545千元，427年度可開工，工程經費為18,545千元，428年度可開工，工程經費為18,545千元，429年度可開工，工程經費為18,545千元，430年度可開工，工程經費為18,545千元，431年度可開工，工程經費為18,545千元，432年度可開工，工程經費為18,545千元，433年度可開工，工程經費為18,545千元，434年度可開工，工程經費為18,545千元，435年度可開工，工程經費為18,545千元，436年度可開工，工程經費為18,545千元，437年度可開工，工程經費為18,545千元，438年度可開工，工程經費為18,545千元，439年度可開工，工程經費為18,545千元，440年度可開工，工程經費為18,545千元，441年度可開工，工程經費為18,545千元，442年度可開工，工程經費為18,545千元，443年度可開工，工程經費為18,545千元，444年度可開工，工程經費為18,545千元，445年度可開工，工程經費為18,545千元，446年度可開工，工程經費為18,545千元，447年度可開工，工程經費為18,545千元，448年度可開工，工程經費為18,545千元，449年度可開工，工程經費為18,545千元，450年度可開工，工程經費為18,545千元，451年度可開工，工程經費為18,545千元，452年度可開工，工程經費為18,545千元，453年度可開工，工程經費為18,545千元，454年度可開工，工程經費為18,545千元，455年度可開工，工程經費為18,545千元，456年度可開工，工程經費為18,545千元，457年度可開工，工程經費為18,545千元，458年度可開工，工程經費為18,545千元，459年度可開工，工程經費為18,545千元，460年度可開工，工程經費為18,545千元，461年度可開工，工程經費為18,545千元，462年度可開工，工程經費為18,545千元，463年度可開工，工程經費為18,545千元，464年度可開工，工程經費為18,545千元，465年度可開工，工程經費為18,545千元，466年度可開工，工程經費為18,545千元，467年度可開工，工程經費為18,545千元，468年度可開工，工程經費為18,545千元，469年度可開工，工程經費為18,545千元，470年度可開工，工程經費為18,545千元，471年度可開工，工程經費為18,545千元，472年度可開工，工程經費為18,545千元，473年度可開工，工程經費為18,545千元，474年度可開工，工程經費為18,545千元，475年度可開工，工程經費為18,545千元，476年度可開工，工程經費為18,545千元，477年度可開工，工程經費為18,545千元，478年度可開工，工程經費為18,545千元，479年度可開工，工程經費為18,545千元，480年度可開工，工程經費為18,545千元，481年度可開工，工程經費為18,545千元，482年度可開工，工程經費為18,545千元，483年度可開工，工程經費為18,545千元，484年度可開工，工程經費為18,545千元，485年度可開工，工程經費為18,545千元，486年度可開工，工程經費為18,545千元，487年度可開工，工程經費為18,545千元，488年度可開工，工程經費為18,545千元，489年度可開工，工程經費為18,545千元，490年度可開工，工程經費為18,545千元，491年度可開工，工程經費為18,545千元，492年度可開工，工程經費為18,545千元，493年度可開工，工程經費為18,545千元，494年度可開工，工程經費為18,545千元，495年度可開工，工程經費為18,545千元，496年度可開工，工程經費為18,545千元，497年度可開工，工程經費為18,545千元，498年度可開工，工程經費為18,545千元，499年度可開工，工程經費為18,545千元，500年度可開工，工程經費為18,545千元，501年度可開工，工程經費為18,545千元，502年度可開工，工程經費為18,545千元，503年度可開工，工程經費為18,545千元，504年度可開工，工程經費為18,545千元，505年度可開工，工程經費為18,545千元，506年度可開工，工程經費為18,545千元，507年度可開工，工程經費為18,545千元，508年度可開工，工程經費為18,545千元，509年度可開工，工程經費為18,545千元，510年度可開工，工程經費為18,545千元，511年度可開工，工程經費為18,545千元，512年度可開工，工程經費為18,545千元，513年度可開工，工程經費為18,545千元，514年度可開工，工程經費為18,545千元，515年度可開工，工程經費為18,545千元，516年度可開工，工程經費為18,545千元，517年度可開工，工程經費為18,545千元，518年度可開工，工程經費為18,545千元，519年度可開工，工程經費為18,545千元，520年度可開工，工程經費為18,545千元，521年度可開工，工程經費為18,545千元，522年度可開工，工程經費為18,545千元，523年度可開工，工程經費為18,545千元，524年度可開工，工程經費為18,545千元，525年度可開工，工程經費為18,545千元，526年度可開工，工程經費為18,545千元，527年度可開工，工程經費為18,545千元，528年度可開工，工程經費為18,545千元，529年度可開工，工程經費為18,545千元，530年度可開工，工程經費為18,545千元，531年度可開工，工程經費為18,545千元，532年度可開工，工程經費為18,545千元，533年度可開工，工程經費為18,545千元，534年度可開工，工程經費為18,545千元，535年度可開工，工程經費為18,545千元，536年度可開工，工程經費為18,545千元，537年度可開工，工程經費為18,545千元，538年度可開工，工程經費為18,545千元，539年度可開工，工程經費為18,545千元，540年度可開工，工程經費為18,545千元，541年度可開工，工程經費為18,545千元，542年度可開工，工程經費為18,545千元，543年度可開工，工程經費為18,545千元，544年度可開工，工程經費為18,545千元，545年度可開工，工程經費為18,545千元，546年度可開工，工程經費為18,545千元，547年度可開工，工程經費為18,545千元，548年度可開工，工程經費為18,545千元，549年度可開工，工程經費為18,545千元，550年度可開工，工程經費為18,545千元，551年度可開工，工程經費為18,545千元，552年度可開工，工程經費為18,545千元，553年度可開工，工程經費為18,545千元，554年度可開工，工程經費為18,545千元，555年度可開工，工程經費為18,545千元，556年度可開工，工程經費為18,545千元，557年度可開工，工程經費為18,545千元，558年度可開工，工程經費為18,545千元，559年度可開工，工程經費為18,545千元，560年度可開工，工程經費為18,545千元，561年度可開工，工程經費為18,545千元，562年度可開工，工程經費為18,545千元，563年度可開工，工程經費為18,545千元，564年度可開工，工程經費為18,545千元，565年度可開工，工程經費為18,545千元，566年度可開工，工程經費為18,545千元，567年度可開工，工程經費為18,545千元，568年度可開工，工程經費為18,545千元，569年度可開工，工程經費為18,545千元，570年度可開工，工程經費為18,545千元，571年度可開工，工程經費為18,545千元，572年度可開工，工程經費為18,545千元，573年度可開工，工程經費為18,545千元，574年度可開工，工程經費為18,545千元，575年度可開工，工程經費為18,545千元，576年度可開工，工程經費為18,545千元，577年度可開工，工程經費為18,545千元，578年度可開工，工程經費為18,545千元，579年度可開工，工程經費為18,545千元，580年度可開工，工程經費為18,545千元，581年度可開工，工程經費為18,545千元，582年度可開工，工程經費為18,545千元，583年度可開工，工程經費為18,545千元，584年度可開工，工程經費為18,545千元，585年度可開工，工程經費為18,545千元，586年度可開工，工程經費為18,545千元，587年度可開工，工程經費為18,545千元，588年度可開工，工程經費為18,545千元，589年度可開工，工程經費為18,545千元，590年度可開工，工程經費為18,545千元，591年度可開工，工程經費為18,545千元，592年度可開工，工程經費為18,545千元，593年度可開工，工程經費為18,545千元，594年度可開工，工程經費為18,545千元，595年度可開工，工程經費為18,545千元，596年度可開工，工程經費為18,545千元，597年度可開工，工程經費為18,545千元，598年度可開工，工程經費為18,545千元，599年度可開工，工程經費為18,545千元，600年度可開工，工程經費為18,545千元，601年度可開工，工程經費為18,545千元，602年度可開工，工程經費為18,545千元，603年度可開工，工程經費為18,545千元，604年度可開工，工程經費為18,545千元，605年度可開工，工程經費為18,545千元，606年度可開工，工程經費為18,545千元，607年度可開工，工程經費為18,545千元，608年度可開工，工程經費為18,545千元，609年度可開工，工程經費為18,545千元，610年度可開工，工程經費為18,545千元，611年度可開工，工程經費為18,545千元，612年度可開工，工程經費為18,545千元，613年度可開工，工程經費為18,545千元，614年度可開工，工程經費為18,545千元，615年度可開工，工程經費為18,545千元，616年度可開工，工程經費為18,545千元，617年度可開工，工程經費為18,545千元，618年度可開工，工程經費為18,545千元，619年度可開工，工程經費為18,545千元，620年度可開工，工程經費為18,545千元，621年度可開工，工程經費為18,545千元，622年度可開工，工程經費為18,545千元，623年度可開工，工程經費為18,545千元，624年度可開工，工程經費為18,545千元，625年度可開工，工程經費為18,545千元，626年度可開工，工程經費為18,545千元，627年度可開工，工程經費為18,545千元，628年度可開工，工程經費為18,545千元，629年度可開工，工程經費為18,545千元，630年度可開工，工程經費為18,545千元，631年度可開工，工程經費為18,545千元，632年度可開工，工程經費為18,545千元，633年度可開工，工程經費為18,545千元，634年度可開工，工程經費為18,545千元，635年度可開工，工程經費為18,545千元，636年度可開工，工程經費為18,545千元，637年度可開工，工程經費為18,545千元，638年度可開工，工程經費為18,545千元，639年度可開工，工程經費為18,545千元，640年度可開工，工程經費為 | | |

| 生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98~103)計畫 第5次預算修正暨(104-107)計畫延續性分項計畫表(千元) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----|-----|-----|------------|---|--|---------|---------|----------------------------------|---------|---------|--------------------------------|---------|---------|--------------------------|--------|---------|----------------------------------|--------|---------|----------------------------|-----|-----|----|
| 序號 | 延續 | 工程區 | 縣市別 | 鄉鎮別 | 工程名稱 | 第5次預算修正 | | | | | | | | | | | | | | 備註 | | | | |
| | | | | | | 中央補助款+地方配合款 (第4次預算修正:新增項目 之核定額定) | | | 中央補助款 (第4次預算修正:新增項目 之核定額定) | | | 中央補助款+地方配合款 (98~103年支用或結算數) | | | 中央補助款 (98~103年支用或結算數) | | | 中央補助款+地方配合款 (延續性104年度以後合計需求數) | | | 中央補助款 (延續性104年度以後合計需求數) | | | |
| | | | | | | 工程費 | 用地費 | 合計 | 工程費 | 用地費 | 合計 | 工程費 | 用地費 | 合計 | 工程費 | 用地費 | 合計 | 工程費 | 用地費 | | 合計 | 工程費 | 用地費 | 合計 |
| 69 | | 二工區 | 南投縣 | 草屯鎮 | 軍屯鎮段2線南管段(含63 甲線~台3線)道路拓寬改善 工程 | 48,430 | 46,860 | 95,290 | 40,738 | 39,362 | 80,100 | | 696 | 696 | | 585 | 585 | | | | | | | |
| 70 | | 二工區 | 南投縣 | 南投市 | 139線 35K+740~36K+500(三等綠 帶)道路拓寬工程 | 50,167 | 2,734 | 52,901 | 44,147 | 2,406 | 46,553 | 50,167 | 2,734 | 52,901 | 44,147 | 2,406 | 46,553 | | | | | | | |
| 71 | | 二工區 | 南投縣 | 鹿谷鄉 | 131線 43K+145~43K+600(台灣旁 溝)道路及橋梁拓寬改善工 程 | 280,820 | 7,400 | 288,220 | 247,122 | 6,512 | 253,634 | 250,025 | 6,195 | 256,220 | 220,022 | 5,452 | 225,474 | | | | | | | |
| 72 | 是 | 二工區 | 南投縣 | 國姓鄉 水里鄉 | 147縣道龍潭0K~2K及 3K~4K +625線拓寬改善工 程 | 317,750 | 77,820 | 395,570 | 269,510 | 65,369 | 334,879 | 217,951 | 81,879 | 299,830 | 183,079 | 68,778 | 251,857 | 15,534 | 11,744 | 11,744 | | | | |
| 73 | | 二工區 | 南投縣 | 鹿谷鄉 | 鹿谷鄉段55-1線 4K+550~5K +960道路改善 工程 | 467,020 | 3,590 | 470,610 | 392,797 | 3,016 | 395,813 | 467,020 | 3,590 | 470,610 | 392,797 | 3,016 | 395,813 | | | | | | | |
| 74 | 是 | 二工區 | 南投縣 | 中寮鄉 | 投17線0K+640~0K+930 + 3K+000~0K+168及 7K+800~8K +190拓寬改善 工程(增闢0K+168~7K+800 段) | 595,980 | 35,670 | 631,650 | 501,253 | 29,963 | 531,216 | 228,435 | 57,388 | 285,823 | 191,885 | 48,206 | 240,091 | 334,339 | 12,238 | 346,577 | | | | |
| 75 | | 二工區 | 南投縣 | 埔里鎮 | 投75線3K+975~4K+350拓 寬改善工程 | 10,850 | 22,910 | 33,760 | 9,548 | 20,161 | 29,709 | 10,850 | 22,910 | 33,760 | 9,548 | 20,161 | 29,709 | | | | | | | |
| 76 | 是 | 二工區 | 南投縣 | 竹山鎮 | 竹山南管支線草寮路新闢 工程 | 198,540 | 50,940 | 249,480 | 166,773 | 42,790 | 209,563 | | 43,000 | 43,000 | | 36,120 | 36,120 | 206,480 | | 173,443 | | | | |
| 77 | | 五工區 | 雲林縣 | 斗六市 | 雲林縣斗六市石厝路平交 道立體交叉改善工程 | 160,349 | 2,975 | 163,324 | 141,107 | 2,618 | 143,725 | 123,647 | 2,975 | 126,622 | 108,809 | 2,618 | 111,427 | | | | | | | |
| 78 | | 五工區 | 雲林縣 | 林內鄉 | 鄉67線拓寬工程 | 210,481 | | 210,481 | 185,345 | | 185,345 | 182,646 | 8,000 | 190,646 | 159,681 | 6,720 | 166,401 | | | | | | | |
| 79 | | 五工區 | 雲林縣 | 虎尾鎮 | 鄉道管91-1線新闢工程 | 60,000 | | 60,000 | 53,531 | | 53,531 | 60,000 | | 60,000 | 52,800 | | 52,800 | | | | | | | |
| 80 | | 五工區 | 雲林縣 | 虎尾鎮 | 鄉84線與南大橋拓建工程 | 70,000 | | 70,000 | 61,600 | | 61,600 | 70,000 | | 70,000 | 61,600 | | 61,600 | | | | | | | |
| 81 | | 五工區 | 雲林縣 | 北港鎮 | 鄉156線(北港鎮~水林鄉) 道路拓寬工程 | 217,020 | 155,863 | 372,883 | 182,343 | 130,925 | 313,268 | 104,198 | 54,219 | 158,417 | 87,573 | 45,544 | 133,117 | | | | | | | |
| 82 | | 五工區 | 雲林縣 | 北港鎮 | 鄉115線改善工程 | 105,078 | 5,280 | 110,358 | 88,266 | 4,435 | 92,701 | 92,654 | 17,705 | 110,359 | 77,829 | 14,872 | 92,701 | | | | | | | |
| 83 | 是 | 五工區 | 雲林縣 | 四湖鄉 東勢鄉 | 153線草寮至台78線段 道路改善工程(第二期) | 398,814 | 158,378 | 557,192 | 335,004 | 133,038 | 468,042 | 290,577 | 117,882 | 408,459 | 244,085 | 99,021 | 343,106 | 80,000 | | 60,480 | | | | |
| 84 | | 五工區 | 雲林縣 | 四湖鄉 | 160線西潭至溪墘段拓寬 工程 | 144,040 | 91,956 | 235,996 | 120,994 | 77,243 | 198,237 | 128,242 | 101,715 | 229,957 | 107,723 | 85,441 | 193,164 | | | | | | | |
| 85 | | 五工區 | 雲林縣 | 斗六市 古坑鄉 | 鄉198線道路拓寬工程 | 99,554 | 128,923 | 228,477 | 83,681 | 108,295 | 191,976 | 65,276 | 54,063 | 119,339 | 54,888 | 45,413 | 100,301 | | | | | | | |
| 86 | | 五工區 | 雲林縣 | 麥寮鄉 | 154線許厝寮至橋頭段道 路改善工程 | 353,525 | | 353,525 | 296,961 | | 296,961 | 161,868 | | 161,868 | 135,969 | | 135,969 | | | | | | | |
| 87 | 是 | 五工區 | 雲林縣 | 斗六市 林內鄉 | 雲林縣154乙線(原鄉51線 3K+100~7K+000)線擴加工 出口區聯外道路拓寬改善 工程 | 111,850 | 91,936 | 203,786 | 93,954 | 77,226 | 171,180 | 67,857 | 42,857 | 110,714 | 57,000 | 36,000 | 93,000 | 83,334 | 2,733 | 86,067 | | | | |
| 88 | | 五工區 | 嘉義縣 | 東石鄉 | 第七條斗子溪橋改善工程 (1K+460~2K+420) | 49,511 | | 49,511 | 43,570 | | 43,570 | 37,507 | | 37,507 | 33,006 | | 33,006 | | | | | | | |
| 89 | | 五工區 | 嘉義縣 | 大林鎮 民雄鄉 | 南寧大橋聯外道路新闢工 程(104-2) | 66,954 | 3,363 | 70,317 | 58,920 | 2,959 | 61,879 | 66,955 | 3,362 | 70,317 | 58,920 | 2,959 | 61,879 | | | | | | | |
| 90 | | 五工區 | 嘉義縣 | 番路鄉 | 鄉道159線內埔至番路段 (33K+ 874 ~36K+684)拓寬 工程 | 43,084 | | 43,084 | 37,914 | | 37,914 | 6,666 | | 6,666 | 5,866 | | 5,866 | | | | | | | |
| 91 | | 五工區 | 嘉義縣 | 竹崎鄉 | 鄉道159線24K+779~27K+ 525 改善工程(即159線 新寧至廣埔段改善部分橋 段) | 123,431 | 2,933 | 126,364 | 108,619 | 2,581 | 111,200 | 110,037 | 2,933 | 112,970 | 96,833 | 2,581 | 99,414 | | | | | | | |

| 生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98~103)計畫 第5次預算修正暨(104-107)計畫延續性分項計畫表 (千元) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|----|-----|-----|------------|---|--|---------|-----------|----------------------------------|---------|-----------|--------------------------------|---------|-----------|---------------------------|---------|-----------|----------------------------------|--------|--------|----------------------------|--------------------------|--------|-----|
| 序號 | 延建 | 工程處 | 縣市別 | 鄉鎮別 | 工程名稱 | 第5次預算修正 | | | | | | | | | | | | | | | | 備註 | | |
| | | | | | | 中央補助款+地方配合款 (第4次預算修正+新增項目 之核定額度) | | | 中央補助款 (第4次預算修正+新增項目 之核定額度) | | | 中央補助款+地方配合款 (98~103年支用或結算款) | | | 中央補助款 (98~103年度支用或結算款) | | | 中央補助款+地方配合款 (延續性104年度以後合計需求款) | | | 中央補助款 (延續性104年度以後合計需求款) | | | |
| | | | | | | 工程費 | 用地費 | 合 計 | 工程費 | 用地費 | 合 計 | 工程費 | 用地費 | 合 計 | 工程費 | 用地費 | 合 計 | 工程費 | 用地費 | 合 計 | 工程費 | | 用地費 | 合 計 |
| 92 | | 五工處 | 嘉義縣 | 義竹鄉 | 163線義竹至新港改善工程 (義竹聯絡段) | 113,977 | 1,190 | 115,167 | 100,300 | 1,047 | 101,347 | 113,977 | 1,190 | 115,167 | 100,300 | 1,047 | 101,347 | | | | | | | |
| 93 | | 五工處 | 嘉義縣 | 民雄鄉 | 第76線量測改善工程 | 92,659 | 23,952 | 116,611 | 81,540 | 21,078 | 102,618 | 79,010 | 14,972 | 93,982 | 69,529 | 13,175 | 82,704 | | | | | | | |
| 94 | | 五工處 | 嘉義縣 | 義竹鄉 | 計畫163線義竹至新港段 改善工程(35K+874- 39K+472) | 159,324 | 134,590 | 293,914 | 140,205 | 118,439 | 258,644 | 142,508 | 113,465 | 255,973 | 125,407 | 99,849 | 225,256 | | | | | | | |
| 95 | 是 | 五工處 | 嘉義縣 | 新港鄉 | 計畫159線道路拓寬工程 (新港) | 583,274 | 255,227 | 838,501 | 513,280 | 224,600 | 737,880 | 470,513 | 136,509 | 607,022 | 414,051 | 130,128 | 534,179 | 27,155 | 1,000 | 28,155 | 21,507 | 793 | 21,840 | |
| 96 | | 五工處 | 嘉義縣 | 朴子市 | 第46線(仁和里至管寮專用 區)道路拓寬工程 | 82,260 | 37,596 | 119,856 | 72,390 | 33,084 | 105,474 | | | | | | | | | | | 已結案。 | | |
| 97 | 是 | 五工處 | 嘉義縣 | 竹崎鄉 | 計畫159線嘉義縣竹崎鄉 至民雄道路拓寬工程 | 214,675 | 205,751 | 420,426 | 188,914 | 181,061 | 369,975 | 124,552 | 49,730 | 174,282 | 109,606 | 43,762 | 153,368 | 11,000 | 11,364 | 22,364 | 8,712 | 9,000 | 17,712 | |
| 98 | | 五工處 | 嘉義縣 | 東石鄉 | 第7線道路拓寬工程 | 199,239 | 32,966 | 232,205 | 175,331 | 29,010 | 204,341 | 152,893 | 46,391 | 199,284 | 134,546 | 40,824 | 175,370 | | | | | | | |
| 99 | | 五工處 | 嘉義縣 | 新港鄉 | 計畫157線新港段道路拓 寬工程 | 18,432 | 7,928 | 26,360 | 16,220 | 6,977 | 23,197 | 15,967 | 7,928 | 23,895 | 14,051 | 6,977 | 21,028 | | | | | | | |
| 100 | | 五工處 | 嘉義縣 | 布袋鎮 | 布袋鎮市區第三漁港聯 繫道路新闢工程 | 77,932 | 7,077 | 85,009 | 68,580 | 6,228 | 74,808 | 71,895 | 7,076 | 78,971 | 63,268 | 6,227 | 69,495 | | | | | | | |
| 101 | 是 | 五工處 | 台南市 | 新化區 | 新化鎮台南都會區外環道 第一階段拓寬工程 | 1,588,073 | 251,000 | 1,839,073 | 1,588,073 | 251,000 | 1,839,073 | 945,611 | 185,389 | 1,131,000 | 945,611 | 185,389 | 1,131,000 | 66,127 | 1,030 | 67,157 | 66,127 | 1,030 | 67,157 | |
| 102 | | 五工處 | 台南市 | 官田鎮 | 官田聯絡道171線拓寬工 程 | 55,438 | | 55,438 | 48,785 | | 48,785 | | | | | | | | | | | 94~97年計畫延續性工程，後續補計無經費需求。 | | |
| 103 | | 五工處 | 台南市 | 新市鄉 新化鎮 | 新化鎮美濃沙崙站橋下道 路工程 | 308,138 | 100,000 | 408,138 | 253,273 | 99,431 | 352,704 | 161,884 | 250,686 | 412,570 | 133,345 | 219,359 | 352,704 | | | | | | | |
| 104 | | 五工處 | 台南市 | 安定鄉 | 南科西向聯絡道新闢工 程 | 271,000 | 205,000 | 476,000 | 222,600 | 168,100 | 390,700 | 266,677 | 167,785 | 434,462 | 219,054 | 137,584 | 356,638 | | | | | | | |
| 105 | | 五工處 | 台南市 | 新市鄉 新化鎮 | 鹽港路新化鎮段延伸 會合台1線道路工程 | 558,549 | 100,000 | 658,549 | 459,003 | 92,500 | 551,503 | 550,024 | 113,441 | 663,465 | 452,013 | 99,490 | 551,503 | | | | | | | |
| 106 | | 五工處 | 台南市 | 柳營鄉 | 南106線新闢工程 | 200,000 | 86,000 | 286,000 | 176,000 | 75,680 | 251,680 | 122,873 | 67,128 | 190,001 | 108,128 | 59,073 | 167,201 | | | | | | | |
| 107 | | 五工處 | 台南市 | 後壁鄉 | 後壁外環道新闢工程 | 106,000 | 50,000 | 156,000 | 93,880 | 43,400 | 137,280 | 84,595 | 25,574 | 110,169 | 74,443 | 22,505 | 96,948 | | | | | | | |
| 108 | | 五工處 | 台南市 | 歸仁區 關廟鄉 | 市南10號聯絡道二期工 程 | 135,000 | 280,000 | 415,000 | 110,963 | 229,600 | 340,563 | 158,216 | 91,951 | 250,167 | 130,000 | 75,400 | 205,400 | | | | | | | |
| 109 | | 五工處 | 台南市 | 新市鄉 | 新市鎮南135線聯絡道拓 寬工程 | 29,700 | 16,600 | 46,300 | 24,426 | 15,695 | 40,121 | 7,930 | 34,517 | 42,447 | 6,534 | 28,015 | 34,549 | | | | | | | |
| 110 | | 五工處 | 台南市 | 新化鎮 | 新化鎮南172線聯絡道拓 寬工程 | 105,000 | 78,000 | 183,000 | 86,335 | 67,451 | 153,786 | 83,731 | 88,069 | 171,800 | 68,893 | 75,707 | 144,600 | | | | | | | |
| 111 | | 五工處 | 台南市 | 後壁鄉 白河鎮 | 國花生技園區聯外道路工 程 | 55,304 | 50,276 | 105,580 | 45,472 | 41,226 | 86,698 | 80,969 | 24,611 | 105,580 | 66,517 | 20,181 | 86,698 | | | | | | | |
| 112 | | 五工處 | 台南市 | 官田鎮 | 官田鎮南118線拓寬工 程 | 57 | | 57 | 50 | | 50 | 56 | | 56 | 49 | | 49 | | | | | | | |
| 113 | | 五工處 | 台南市 | 東山鄉 | 東山鄉南99線東山-旗頂 拓寬工程 | 10,177 | 145 | 10,322 | 8,956 | 128 | 9,084 | 10,177 | 146 | 10,323 | 8,956 | 128 | 9,084 | | | | | | | |
| 114 | | 五工處 | 台南市 | 官田鎮 | 官田鎮南111線聯絡道工 程 | 22,083 | | 22,083 | 19,433 | | 19,433 | 22,083 | | 22,083 | 19,433 | | 19,433 | | | | | | | |
| 115 | | 五工處 | 台南市 | 麻豆鎮 | 麻豆鎮南61線量測(計畫 176-171間未拓寬段)聯絡工 程 | 1,934 | 82 | 2,016 | 1,702 | 72 | 1,774 | 1,933 | 82 | 2,015 | 1,701 | 72 | 1,773 | | | | | | | |
| 116 | | 三工處 | 高雄市 | 永安鄉 路竹鄉 | 高18線道路拓寬工程(海寮 林-路竹) | 7,734 | | 7,734 | 6,806 | | 6,806 | 7,734 | | 7,734 | 6,806 | | 6,806 | | | | | | | |

| 生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98-103)計畫 第5次預算修正暨(104-107)計畫延續性分項計畫表(千元) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----|-----|-----|----------|--|---------------------------------------|---------|---------|---------------------------------|---------|---------|--------------------------------|---------|---------|--------------------------|---------|---------|----------------------------------|---------|---------|
| 序號 | 區域 | 工程區 | 縣市 | 鄉鎮別 | 工程名稱 | 第5次預算修正 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | 中央補助款+地方配合款 (第4次預算修正+新增項目 之核定額) | | | 中央補助款 (第4次預算修正+新增項目 之核定額) | | | 中央補助款+地方配合款 (98-103年支用或結算數) | | | 中央補助款 (98-103年支用或結算數) | | | 中央補助款+地方配合款 (延續性104年度以後合計需求數) | | |
| | | | | | | 工程費 | 用地費 | 合 計 | 工程費 | 用地費 | 合 計 | 工程費 | 用地費 | 合 計 | 工程費 | 用地費 | 合 計 | 工程費 | 用地費 | 合 計 |
| 117 | | 三工區 | 高陽市 | 英源鄉 | 高屏99線道路拓寬工程(興隆-梓子潭)(1K+388-2K+153) | 74,000 | 100,000 | 174,000 | 65,120 | 85,000 | 150,120 | 74,000 | 100,000 | 174,000 | 65,120 | 85,000 | 150,120 | | | |
| 118 | | 三工區 | 高陽市 | 楠梓鄉 | 高34線鐵路新莊至甲園路段拓寬工程(2K+120-2K+990) | 45,000 | 233,200 | 278,200 | 39,600 | 183,652 | 223,252 | 27,269 | 85,128 | 112,497 | 24,085 | 74,913 | 98,998 | | | |
| 119 | | 三工區 | 高陽市 | 路竹鄉 | 高18線(0k+000-1k+380)路段拓寬工程 | 60,000 | 80,000 | 140,000 | 51,300 | 64,400 | 115,700 | 60,000 | 80,000 | 140,000 | 51,300 | 64,400 | 115,700 | | | |
| 120 | | 三工區 | 高陽市 | 大寮鄉 | 高68線道路拓寬工程(內寮-水潭坑)(3k+845-6k+140) | 128,000 | 382,000 | 510,000 | 93,440 | 278,860 | 372,300 | 170,332 | 224,607 | 394,939 | 124,342 | 163,063 | 288,305 | | | |
| 121 | | 三工區 | 高陽市 | 大寮鄉 | 高79線道路拓寬工程(1k+300-4k+000) | 124,000 | 310,000 | 434,000 | 90,520 | 228,300 | 318,820 | 123,729 | 303,655 | 427,384 | 90,322 | 221,668 | 311,990 | | | |
| 122 | | 三工區 | 高陽市 | 英源鄉 | 高95線道路拓寬工程(中寮-手巾寮)(0k+000-0k+565) | 22,200 | 34,800 | 57,000 | 19,536 | 26,349 | 45,885 | 22,200 | 34,800 | 57,000 | 19,536 | 26,349 | 45,885 | | | |
| 123 | | 三工區 | 高陽市 | 仁武鄉 | 高52線仁福村路段拓寬工程 | 13,190 | | 13,190 | 11,607 | | 11,607 | | | | | | | | | |
| 124 | 是 | 三工區 | 高陽市 | 燕巢大社-仁武鄉 | 國道十號至交流道至仲英468線暨150甲線道路工程(典寶溪橋至186甲線0K+680-4K+964) | 330,000 | 272,000 | 602,000 | 240,900 | 198,560 | 439,460 | 301,000 | 301,000 | | 219,730 | 219,730 | 301,000 | 301,000 | 197,757 | 197,757 |
| 125 | | 三工區 | 屏東縣 | 長治鄉 | ●屏40線拓寬工程 | 6,176 | | 6,176 | 5,435 | | 5,435 | | | | | | | | | |
| 126 | | 三工區 | 屏東縣 | 長治鄉 | 屏23線道路拓寬工程 | 7,000 | | 7,000 | 6,160 | | 6,160 | | | | | | | | | |
| 127 | | 三工區 | 屏東縣 | 內埔鄉 | 187甲線內埔至龍泉路段拓寬工程 | 254,752 | 140,000 | 394,752 | 224,182 | 123,200 | 347,382 | 154,545 | 124,625 | 279,170 | 136,000 | 109,670 | 245,670 | | | |
| 128 | | 三工區 | 屏東縣 | 屏東市 | 屏42線光復路拓寬工程 | 122,963 | 62,667 | 185,630 | 108,207 | 55,147 | 163,354 | 122,963 | 3,035 | 125,998 | 108,207 | 2,671 | 110,878 | | | |
| 129 | | 三工區 | 屏東縣 | 萬丹鄉 | 屏53線道路拓寬工程 | 42,005 | 27,459 | 69,464 | 36,964 | 24,164 | 61,128 | 42,005 | 27,459 | 69,464 | 36,964 | 24,164 | 61,128 | | | |
| 130 | | 三工區 | 屏東縣 | 長治鄉 | 屏26線長治路段拓寬工程 | 40,456 | 21,209 | 61,665 | 35,601 | 18,664 | 54,265 | 40,456 | 21,209 | 61,665 | 35,601 | 18,664 | 54,265 | | | |
| 131 | | 三工區 | 屏東縣 | 枋寮鄉 | 屏132線道路改善工程 | 110,006 | 34,330 | 144,336 | 96,800 | 30,210 | 127,010 | 77,230 | 34,330 | 111,559 | 67,962 | 30,210 | 98,172 | | | |
| 132 | | 三工區 | 屏東縣 | 內埔鄉 | 屏37線道路拓寬工程 | 188,207 | 100,000 | 288,207 | 165,622 | 88,000 | 253,622 | 177,000 | 25,000 | 202,000 | 155,760 | 22,000 | 177,760 | | | |
| 133 | | 三工區 | 屏東縣 | 荖頂鄉 | 187線(原屏東東港段)拓寬工程 | 158,412 | 57,704 | 216,116 | 139,402 | 50,780 | 190,182 | 139,178 | 13,000 | 152,178 | 122,477 | 11,440 | 133,917 | | | |
| 134 | | 三工區 | 屏東縣 | 鹽埔鄉 | 屏東高中華外道路(台糖廠舊部分)工程 | 102,126 | 57,880 | 160,000 | 89,866 | 50,954 | 140,800 | 105,178 | 36,000 | 141,178 | 92,557 | 31,680 | 124,237 | | | |
| 135 | | 三工區 | 台東縣 | 卑南鄉 | 東57線和平路道路拓寬工程 | 816 | | 816 | 718 | | 718 | 816 | | 816 | 718 | | 718 | | | |
| 136 | | 三工區 | 台東縣 | 台東市 | 東57線(西源路)道路拓寬工程 | 100,000 | 60,000 | 160,000 | 88,000 | 52,800 | 140,800 | 100,000 | 60,000 | 160,000 | 88,000 | 52,800 | 140,800 | | | |
| 137 | | 三工區 | 台東縣 | 卑南鄉 | 東46線(岩灣)道路拓寬工程 | 146,572 | 12,428 | 159,000 | 128,983 | 10,937 | 139,920 | 146,572 | 12,428 | 159,000 | 128,983 | 10,937 | 139,920 | | | |
| 138 | | 三工區 | 台東縣 | 延平鄉 | 東40線(松林)道路拓寬工程 | 47,277 | 3,085 | 50,362 | 41,604 | 2,715 | 44,319 | 47,277 | 3,085 | 50,362 | 41,604 | 2,715 | 44,319 | | | |
| 139 | | 三工區 | 台東縣 | 卑南鄉 | 東58線(知本溫泉)外環聯絡道路新築工程 | 216,270 | 5,000 | 221,270 | 190,318 | 4,400 | 194,718 | 216,270 | 5,000 | 221,270 | 190,318 | 4,400 | 194,718 | | | |
| 140 | | 三工區 | 澎湖縣 | 馬公市湖西鄉 | 203號道路(東甯至正統)拓寬工程 | 272 | | 272 | 239 | | 239 | 272 | | 272 | 239 | | 239 | | | |
| 141 | | 三工區 | 澎湖縣 | 湖西鄉 | 縣道202號線(湖西-龍門) | 135,000 | | 135,000 | 118,800 | | 118,800 | 135,000 | | 135,000 | 118,800 | | 118,800 | | | |
| 142 | | 三工區 | 澎湖縣 | 馬公市湖西鄉 | 鄉21號線(東甯-馬寮)道路拓寬工程 | 80,700 | | 80,700 | 71,016 | | 71,016 | 44,944 | | 44,944 | 39,550 | | 39,550 | | | |
| 143 | | 三工區 | 澎湖縣 | 湖西鄉 | 鄉12號線(幹寮-凍石)道路拓寬工程 | 40,590 | 28,379 | 68,969 | 35,719 | 24,974 | 60,693 | 23,398 | 8,910 | 32,308 | 20,590 | 7,841 | 28,431 | | | |
| 144 | | 四工區 | 宜蘭縣 | 三星鄉冬山鄉 | 宜26線基隆路拓寬工程 | 54,543 | | 54,543 | 45,816 | | 45,816 | 54,543 | | 54,543 | 45,816 | | 45,816 | | | |

| 生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98-103)計畫 第5次預算修正暨(104-107)計畫延續性分項計畫表(千元) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----|----------|-----|------------|---|--|------------|------------|----------------------------------|-----------|------------|--------------------------------|-----------|------------|---------------------------|-----------|------------|----------------------------------|---------|-----------|----------------------------|---------|-----------|-----|
| 序號 | 延續 | 工程處 | 縣市別 | 鄉鎮別 | 工程名稱 | 第5次預算修正 | | | | | | | | | | | | | | 備註 | | | | |
| | | | | | | 中央補助款+地方配合款 (第4次預算修正+新增項目 之核定額定) | | | 中央補助款 (第4次預算修正+新增項目 之核定額定) | | | 中央補助款+地方配合款 (98-103年支用或結算數) | | | 中央補助款 (98-103年度支用或結算數) | | | 中央補助款+地方配合款 (延續性104年度以後合計需求數) | | | 中央補助款 (延續性104年度以後合計需求數) | | | |
| | | | | | | 工程費 | 用地費 | 合 計 | 工程費 | 用地費 | 合 計 | 工程費 | 用地費 | 合 計 | 工程費 | 用地費 | 合 計 | 工程費 | 用地費 | | 合 計 | 工程費 | 用地費 | 合 計 |
| 145 | | 西工處 | 宜蘭縣 | 蘇澳鎮 | 宜30線陸基路面拓寬工程 | 21,772 | | 21,772 | 18,291 | | 18,291 | 21,772 | | 21,772 | 18,291 | | 18,291 | | | | | | | |
| 146 | | 西工處 | 宜蘭縣 | 礁溪鄉 | 宜4線(礁溪鄉與員山鄉)拓寬 延續性工程 | 43,807 | 100,930 | 144,737 | 29,658 | 97,060 | 126,718 | 43,807 | 100,930 | 144,737 | 29,658 | 97,060 | 126,718 | | | | | | | |
| 147 | | 西工處 | 宜蘭縣 | 礁溪鄉 冬山鄉 | 縣道5號(宜蘭段)側車道內 南向光延伸新闢工程 | 1,889,800 | 43,200 | 1,933,000 | 1,598,716 | 36,288 | 1,635,004 | 1,787,000 | 146,000 | 1,933,000 | 1,501,080 | 122,640 | 1,623,720 | | | | | | | |
| 148 | | 西工處 | 宜蘭縣 | 羅城鄉 | 台2線外環道(羅城鎮高1 號)新闢工程 | 125,450 | 30,000 | 155,450 | 105,378 | 26,337 | 131,715 | 125,450 | 30,000 | 155,450 | 105,378 | 26,337 | 131,715 | | | | | | | |
| 149 | | 西工處 | 宜蘭縣 | 蘇澳鎮 | 宜41線(蘇澳鎮永寧路)拓 寬工程 | 60,000 | 35,000 | 95,000 | 52,800 | 30,607 | 83,407 | 60,000 | 35,000 | 95,000 | 52,800 | 30,607 | 83,407 | | | | | | | |
| 150 | | 西工處 | 花蓮縣 | 壽豐鄉 | 花36線壽豐鄉志學村中正 路路基拓寬工程 | 35,722 | | 35,722 | 31,463 | | 31,463 | 35,722 | | 35,722 | 31,463 | | 31,463 | | | | | | | |
| 151 | | 西工處 | 花蓮縣 | 新城鄉 | 縣道199號道路(七星潭風 景特定區段)聯外高架橋施 計畫 | 497,427 | 25,300 | 522,727 | 437,736 | 22,264 | 460,000 | 336,041 | | 336,041 | 295,716 | | 295,716 | | | | | | | |
| 152 | | 西工處 | 花蓮縣 | 吉安鄉 | 吉安鄉中正路(花39線)南 段道路拓寬工程 | 80,000 | 40,000 | 120,000 | 70,400 | 35,200 | 105,600 | 80,000 | 40,000 | 120,000 | 70,400 | 35,200 | 105,600 | | | | | | | |
| 153 | 是 | 西工處 | 花蓮縣 | 吉安鄉 | 「吉安鄉一號公路 (YK+400~YK+125)新闢(含 南寧二新拓寬工程)」(原 吉安鄉一號公路立體交叉 工程) | 239,750 | 173,650 | 413,400 | 210,980 | 152,812 | 363,792 | 71,429 | 181,919 | 253,348 | 57,940 | 152,812 | 210,752 | 168,321 | 168,321 | 137,739 | 137,739 | | | |
| 154 | | 西工處 | 花蓮縣 | 鳳林鎮 | 鳳林鎮中興路第二階段改 造工程 | 89,000 | 1,000 | 90,000 | 78,320 | 880 | 79,200 | 90,000 | | 90,000 | 79,200 | | 79,200 | | | 後續新增計畫。 | | | | |
| 155 | | 西工處 | 花蓮縣 | 新城鄉 | 新城國民有樓(16巷東段) 拓寬工程 | 28,335 | | 28,335 | 24,935 | | 24,935 | 28,335 | | 28,335 | 24,935 | | 24,935 | | | 後續新增計畫。 | | | | |
| 156 | | 各工程 處 | 全省 | 全省 | 公路建設綜合規劃設計費 | 90,000 | | 90,000 | 90,000 | | 90,000 | 90,000 | | 90,000 | 90,000 | | 90,000 | | | | | | | |
| 合計156件 | | | | | | 32,130,582 | 11,497,412 | 43,627,994 | 27,283,072 | 9,289,285 | 36,572,357 | 22,420,600 | 8,204,543 | 30,625,143 | 18,812,323 | 6,785,883 | 25,578,206 | 5,036,098 | 242,718 | 5,278,816 | 3,400,716 | 209,364 | 3,609,630 | |

附錄六 生活圈 4 年(104-107)計畫新興分項計畫一覽表

生活圈通車生活系統建設計畫(104至107)計畫分項計畫明細表(包含通車後新增)

| 序號 | 計畫類別 | 計畫名稱 | 長度 (公里) | 寬度 (公尺) | 面積 (公頃) | 土地 取得 (公頃) | 總經費 (千元) | 中央補助 (千元) | 地方負擔 (千元) | 備註 |
|----|------|--------------------------|------------|------------|------------|------------------|-------------|--------------|--------------|-----------|
| 1 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 500 | 0 | 6,000 | 52,000 | 0 | 52,000 | 20,470 | 10,000 |
| 2 | 都市計畫 | 新北平溪區雙連山站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 600 | 10-20 | 12,000 | 800,000 | 0 | 800,000 | 20,100 | 800,000 |
| 3 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 600 | 10 | 6,000 | 62,000 | 64,000 | 126,000 | 10,000 | 140,000 |
| 4 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 600 | 0 | 6,000 | 50,000 | 100,000 | 150,000 | 60,000 | 100,000 |
| 5 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 2,000 | 30 | 70,000 | 400,000 | 1,100,000 | 1,500,000 | 200,000 | 1,300,000 |
| 6 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 1,000 | 40 | 30,000 | 200,000 | 200,000 | 400,000 | 0 | 1,100,000 |
| 7 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 6,000 | 30 | 180,000 | 800,000 | 1,100,000 | 1,900,000 | 0 | 8,000,000 |
| 8 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 500 | 40 | 20,000 | 60,000 | 0 | 60,000 | 30,000 | 30,000 |
| 9 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 600 | 20-30 | 10,000 | 1,000 | 0 | 1,000 | 0 | 0 |
| 10 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 5,000 | 10 | 50,000 | 400,000 | 200,000 | 600,000 | 400,000 | 100,000 |
| 11 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 100 | 10 | 1,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 2,000 | 10 | 20,000 | 100,000 | 100,000 | 200,000 | 100,000 | 100,000 |
| 13 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 200 | 0 | 2,000 | 20,000 | 0 | 20,000 | 10,000 | 10,000 |
| 14 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 600 | 10 | 6,000 | 200,000 | 0 | 200,000 | 200,000 | 0 |
| 15 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 1,000 | 10 | 10,000 | 100,000 | 0 | 100,000 | 100,000 | 0 |
| 16 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 600 | 10 | 6,000 | 20,000 | 0 | 20,000 | 20,000 | 0 |

生活圈通車生活系統建設計畫(104至107)計畫分項計畫明細表(包含通車後新增)

| 序號 | 計畫類別 | 計畫名稱 | 長度 (公里) | 寬度 (公尺) | 面積 (公頃) | 土地 取得 (公頃) | 總經費 (千元) | 中央補助 (千元) | 地方負擔 (千元) | 備註 |
|----|------|--------------------------|------------|------------|------------|------------------|-------------|--------------|--------------|-----------|
| 17 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 1,100 | 20 | 22,000 | 400,000 | 200,000 | 600,000 | 400,000 | 200,000 |
| 18 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 1,100 | 20 | 22,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 1,100 | 20 | 22,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 600 | 10 | 6,000 | 100,000 | 100,000 | 200,000 | 100,000 | 100,000 |
| 21 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 1,100 | 20 | 22,000 | 1,100,000 | 1,100,000 | 2,200,000 | 1,100,000 | 1,100,000 |
| 22 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 700 | 10 | 7,000 | 100,000 | 100,000 | 200,000 | 100,000 | 100,000 |
| 23 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 600 | 10 | 6,000 | 100,000 | 100,000 | 200,000 | 100,000 | 100,000 |
| 24 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 600 | 10 | 6,000 | 100,000 | 100,000 | 200,000 | 100,000 | 100,000 |
| 25 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 600 | 10 | 6,000 | 100,000 | 100,000 | 200,000 | 100,000 | 100,000 |
| 26 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 600 | 10 | 6,000 | 100,000 | 100,000 | 200,000 | 100,000 | 100,000 |
| 27 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 600 | 10 | 6,000 | 100,000 | 100,000 | 200,000 | 100,000 | 100,000 |
| 28 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 600 | 10 | 6,000 | 100,000 | 100,000 | 200,000 | 100,000 | 100,000 |
| 29 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 600 | 10 | 6,000 | 100,000 | 100,000 | 200,000 | 100,000 | 100,000 |
| 30 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 600 | 10 | 6,000 | 100,000 | 100,000 | 200,000 | 100,000 | 100,000 |
| 31 | 都市計畫 | 新北平溪區平溪車站(雙連山站)通車後新增(1)項 | 600 | 10 | 6,000 | 100,000 | 100,000 | 200,000 | 100,000 | 100,000 |

五河國道沿線土地建設計畫(公路系統30年(104~107)計畫分區計畫細則表(近分區劃分部分))

| 序號 | 計畫單位 | 計畫地點 | 計畫名稱 | 長度 (公尺) | 寬度 (公尺) | 面積 (公頃) | 工程費 (千元) | 補助計畫費 (千元) | 總經費 (千元) | 中央補助款 (千元) | 地方自籌款 (千元) | 備註 |
|----|------|-------------------|--|------------|------------|------------|-------------|---------------|-------------|---------------|---------------|--|
| 22 | 新市區 | 五河鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程 | 1,493 | 15 | 22,395 | 39,848 | 39,848 | 69,448 | 69,448 | 14,382 | |
| 23 | 新市區 | 南門鄉 南門村 | 台79線(30+515)至(30+520)中、大橋拓寬工程 | 5,000 | 30 | 80,000 | 2,742 | 337,183 | 339,925 | 337,183 | 22,742 | |
| 24 | 新市區 | 竹園鄉 林邊鄉 港仔鄉 | 122線(48+500~525+033)拓寬工程 | 8,138 | 34 | 108,300 | 669,934 | 321,879 | 1,409,310 | 1,106,900 | 302,410 | 中、大橋工程經費中，計畫 總經費525,000千元， 地方自籌225,000千元 |
| 25 | 新市區 | 鹿港鄉 | 台79線(30+515)至(30+520)中、大橋拓寬工程 | 5,000 | 15 | 50,000 | 280,829 | 45,382 | 326,211 | 280,829 | 45,382 | 104年度撥付 |
| 26 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程 | 1,493 | 12 | 17,916 | 66,416 | 66,416 | 132,847 | 66,416 | 66,431 | |
| 27 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程 | 1,493 | 12 | 17,916 | 185,190 | 18,519 | 203,709 | 185,180 | 18,529 | 104年度撥付，計畫 總經費525,000千元， 地方自籌225,000千元 |
| 28 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程 | 1,493 | 12 | 17,916 | 113,979 | 113,979 | 227,958 | 113,979 | 113,979 | |
| 29 | 新市區 | 南門鄉 | 122線(48+500~525+033)拓寬工程 | 1,800 | 14 | 14,000 | 63,330 | 37,668 | 100,998 | 73,330 | 27,668 | 45,332 |
| 30 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程 | 1,493 | 16 | 11,116 | 48,906 | 47,989 | 96,895 | 85,276 | 11,619 | 104年度撥付 |
| 31 | 新市區 | 竹園鄉 南門鄉 | 122線(48+500~525+033)拓寬工程 | 2,500 | 12 | 30,000 | 166,212 | 37,668 | 203,880 | 176,212 | 27,668 | |
| 32 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程 | 1,493 | 15~16.5 | 46,816 | 496,546 | 111,889 | 608,435 | 596,546 | 11,889 | 104年度撥付 |
| 33 | 新市區 | 南門鄉 | 台79線(30+515)至(30+520)中、大橋拓寬工程 | 470 | 7 | 3,290 | 55,976 | 5,599 | 61,575 | 31,130 | 30,445 | |
| 34 | 新市區 | 南門鄉 | 台79線(30+515)至(30+520)中、大橋拓寬工程 | 1,200 | 34 | 26,000 | 66,976 | 0 | 66,976 | 66,976 | 0 | 104年度撥付 |
| 35 | 新市區 | 南門鄉 | 122線(48+500~525+033)拓寬工程 | 4,818 | 14 | 67,004 | 274,180 | 158,984 | 433,164 | 424,374 | 88,790 | |
| 36 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第一期) (30+274~30+300) | 260 | 20 | 10,000 | 1,441 | 6,700 | 8,141 | 6,318 | 1,823 | |

五河國道沿線土地建設計畫(公路系統30年(104~107)計畫分區計畫細則表(近分區劃分部分))

| 序號 | 計畫單位 | 計畫地點 | 計畫名稱 | 長度 (公尺) | 寬度 (公尺) | 面積 (公頃) | 工程費 (千元) | 補助計畫費 (千元) | 總經費 (千元) | 中央補助款 (千元) | 地方自籌款 (千元) | 備註 |
|----|------|------|---------------------------------------|------------|------------|------------|-------------|---------------|-------------|---------------|---------------|---------|
| 37 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程 | 500 | 12 | 6,000 | 36,300 | 5,400 | 41,700 | 36,300 | 5,400 | |
| 38 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第二期) | 470 | 12 | 5,640 | 31,408 | 5,400 | 36,808 | 31,408 | 5,400 | 104年度撥付 |
| 39 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第三期) | 400 | 6 | 2,400 | 143,000 | 0 | 143,000 | 143,000 | 0 | 104年度撥付 |
| 40 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第四期) | 1,000 | 20 | 20,000 | 126,500 | 0 | 126,500 | 126,500 | 0 | 104年度撥付 |
| 41 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第五期) | 700 | 12 | 8,400 | 47,400 | 36,300 | 83,700 | 77,100 | 6,600 | 104年度撥付 |
| 42 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第六期) | 1,000 | 20 | 20,000 | 126,500 | 0 | 126,500 | 126,500 | 0 | 104年度撥付 |
| 43 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第七期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 44 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第八期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 45 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第九期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 46 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第十期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 47 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第十一期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 48 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第十二期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 49 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第十三期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 50 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第十四期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 51 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第十五期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 52 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第十六期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 53 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第十七期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 54 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第十八期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 55 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第十九期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 56 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第二十期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 57 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第二十一期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 58 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第二十二期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 59 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第二十三期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 60 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第二十四期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 61 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第二十五期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |
| 62 | 新市區 | 南門鄉 | 縣道105線(30+274~106+767)中、大橋拓寬工程(第二十六期) | 1,000 | 12 | 12,000 | 66,900 | 36,300 | 103,200 | 97,600 | 5,600 | 104年度撥付 |

五河縣道路交通系統建設投資(公路系統)4年(2001-2004)投資分項計畫明細表(在分項計劃部分)

| 序號 | 計畫項目 | 計畫名稱 | 長度 (KM) | 寬度 (M) | 車道 (M) | 工程費 (千元) | 材料費 (千元) | 總投資 (千元) | 中央補助款 (千元) | 地方自籌款 (千元) | 備註 |
|----|------|------------------------|------------|-----------|-----------|-------------|-------------|-------------|---------------|---------------|----------|
| 65 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 1,760 | 10 | 20.000 | 102,188 | 148,119 | 250,307 | 5,000 | 245,307 | |
| 66 | 公路中 | 丁里至中環道路新築工程 | 3,300 | 10 | 40.000 | 232,820 | 194,940 | 427,760 | 5,000 | 422,760 | |
| 67 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 70+000 | 10 | 10.000 | 70,000 | 0 | 70,000 | 70,000 | 0 | 100% 補助款 |
| 68 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 2,800 | 10 | 20.000 | 130,000 | 100,000 | 230,000 | 100,000 | 130,000 | |
| 69 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 4,300 | 10 | 20.000 | 190,100 | 190,100 | 380,200 | 100,000 | 280,200 | |
| 70 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 1,100 | 10 | 20.000 | 100,000 | 80,100 | 180,100 | 80,000 | 100,100 | |
| 71 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 400 | 10+10 | 10.000 | 40,000 | 0,000 | 40,000 | 0,000 | 40,000 | |
| 72 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 1,300 | 10 | 20.000 | 170,911 | 3,000 | 173,911 | 144,247 | 29,664 | |
| 73 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 440 | 10 | 5.000 | 40,000 | 0,000 | 40,000 | 0,000 | 40,000 | |
| 74 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 2,300 | 10 | 40.000 | 180,000 | 80,300 | 260,300 | 100,000 | 160,300 | |
| 75 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 700 | 10 | 5.000 | 20,714 | 0,000 | 20,714 | 0,000 | 20,714 | |
| 76 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 1,300 | 10 | 10.000 | 80,000 | 0,000 | 80,000 | 0,000 | 80,000 | |
| 77 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 0,000 | 10 | 40.000 | 210,700 | 0 | 210,700 | 100,000 | 110,700 | |
| 78 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 7,400 | 10 | 10.000 | 190,278 | 0 | 190,278 | 100,000 | 90,278 | 100% 補助款 |

五河縣道路交通系統建設投資(公路系統)4年(2001-2004)投資分項計畫明細表(在分項計劃部分)

| 序號 | 計畫項目 | 計畫名稱 | 長度 (KM) | 寬度 (M) | 車道 (M) | 工程費 (千元) | 材料費 (千元) | 總投資 (千元) | 中央補助款 (千元) | 地方自籌款 (千元) | 備註 |
|----|------|------------------------|------------|-----------|-----------|-------------|-------------|-------------|---------------|---------------|----------|
| 79 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 1,100 | 10 | 20.000 | 100,100 | 0,700 | 100,800 | 110,700 | 10,100 | 100% 補助款 |
| 80 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 0,000 | 10 | 20.000 | 100,000 | 0,000 | 100,000 | 100,000 | 0,000 | 100% 補助款 |
| 81 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 400 | 10 | 0,000 | 0,000 | 11,000 | 11,000 | 0,000 | 11,000 | 100% 補助款 |
| 82 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 0,000 | 10 | 40.000 | 0,000 | 0 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| 83 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 0,000 | 0 | 10.000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| 84 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 0,000 | 0 | 17.000 | 0,000 | 0 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| 85 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 0,000 | 0 | 0,000 | 0,000 | 0 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 100% 補助款 |
| 86 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 0,000 | 10 | 10.000 | 0,000 | 0 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 100% 補助款 |
| 87 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 400 | 10 | 5.000 | 170,000 | 10,000 | 180,000 | 100,000 | 80,000 | 100% 補助款 |
| 88 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 21,000 | 0 | 100.000 | 0,000 | 0 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 100% 補助款 |
| 89 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 0,000 | 10 | 0,700 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 100% 補助款 |
| 90 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 0,000 | 10 | 40.000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 100% 補助款 |
| 91 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 1,470 | 10 | 20.000 | 100,700 | 0,000 | 100,700 | 100,700 | 0,000 | 100% 補助款 |
| 92 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 0,000 | 10 | 10.000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 100% 補助款 |
| 93 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 0,070 | 10 | 0,700 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 100% 補助款 |
| 94 | 公路中 | 新修五河至固始縣47.6公里水泥路面道路工程 | 0,000 | 10 | 10.000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 100% 補助款 |

龙溪国道货运系统建设计重(公路系统14年(104-107)计重分编计重明细表(包含流动统计部分)

| 序號 | 經費單位 | 路線位置 | 計畫名稱 | 長度 (M) | 寬度 (M) | 面積 (M ²) | 工程費 (千元) | 機站設備費 (千元) | 總經費 (千元) | 中央補助款 (千元) | 地方自籌款 (千元) | 備註 |
|-----|------|------|--------------|-----------|-----------|-------------------------|-------------|---------------|-------------|---------------|---------------|------------|
| 105 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 1,000 | 40 | 40,000 | 100,000 | 200,000 | 400,000 | 200,000 | 170,000 | |
| 106 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 1,000 | 20 | 20,000 | 100,000 | 100,000 | 400,000 | 200,000 | 100,000 | |
| 107 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 1,000 | 10 | 10,000 | 100,000 | 100,000 | 400,000 | 200,000 | 100,000 | |
| 108 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 100 | 10 | 1,000 | 100,000 | 100,000 | 400,000 | 200,000 | 100,000 | (100%流動統計) |
| 109 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 1,000 | 20 | 20,000 | 100,000 | 100,000 | 400,000 | 200,000 | 100,000 | |
| 110 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 100 | 10 | 1,000 | 100,000 | 100,000 | 400,000 | 200,000 | 100,000 | (100%流動統計) |
| 111 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 1,000 | 20 | 20,000 | 100,000 | 100,000 | 400,000 | 200,000 | 100,000 | |
| 112 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 100 | 10 | 1,000 | 100,000 | 100,000 | 400,000 | 200,000 | 100,000 | (100%流動統計) |
| 113 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 1,000 | 20 | 20,000 | 100,000 | 100,000 | 400,000 | 200,000 | 100,000 | |
| 114 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 100 | 10 | 1,000 | 100,000 | 100,000 | 400,000 | 200,000 | 100,000 | (100%流動統計) |
| 115 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 1,000 | 20 | 20,000 | 100,000 | 100,000 | 400,000 | 200,000 | 100,000 | |
| 116 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 100 | 10 | 1,000 | 100,000 | 100,000 | 400,000 | 200,000 | 100,000 | (100%流動統計) |
| 117 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 1,000 | 20 | 20,000 | 100,000 | 100,000 | 400,000 | 200,000 | 100,000 | |
| 118 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 100 | 10 | 1,000 | 100,000 | 100,000 | 400,000 | 200,000 | 100,000 | (100%流動統計) |
| 119 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 1,000 | 20 | 20,000 | 100,000 | 100,000 | 400,000 | 200,000 | 100,000 | |
| 120 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 100 | 10 | 1,000 | 100,000 | 100,000 | 400,000 | 200,000 | 100,000 | (100%流動統計) |

龙溪国道货运系统建设计重(公路系统14年(104-107)计重分编计重明细表(包含流动统计部分)

| 序號 | 經費單位 | 路線位置 | 計畫名稱 | 長度 (M) | 寬度 (M) | 面積 (M ²) | 工程費 (千元) | 機站設備費 (千元) | 總經費 (千元) | 中央補助款 (千元) | 地方自籌款 (千元) | 備註 |
|-----|------|------|--------------|-----------|-----------|-------------------------|-------------|---------------|-------------|---------------|---------------|-------|
| 111 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 0 | 0 | 0 | 200,000 | 0 | 200,000 | 200,000 | 0 | 公路局自籌 |
| 112 | 交通部 | 公路局 | 公路運輸管理費(新牛寮) | 0 | 0 | 0 | 200,000 | 0 | 200,000 | 200,000 | 0 | |

| | | | | | | | | | | | | |
|----|-----|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--|
| 合計 | 112 | 計 | 30,000,000 | 17,000,000 | 40,000,000 | 30,000,000 | 17,000,000 | 40,000,000 | 30,000,000 | 17,000,000 | 40,000,000 | |
|----|-----|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--|

附錄七 生活圈 6 年(98-103)計畫退場案件一覽表

| 項次 | 工程名稱 | 退場原因 |
|-----------------|----------------------------|---------------|
| 1 | 新北市鶯歌區東鶯平交道北側立體交叉改善工程 | 時空環境變化，已有替代方案 |
| 2 | 台中市豐原 4-3 號道路延伸工程 | 需求性降低，用地取得困難 |
| 3 | 台中市大肚區華山路(中 60)拓寬工程 | 需求性降低，用地取得困難 |
| 4 | 台中市大肚區遊園路(中 75)拓寬工程 | 需求性降低，用地取得困難 |
| 5 | 台中市中 75-1 線道路拓寬工程 | 需求性降低，用地取得困難 |
| 6 | 嘉義縣嘉 46 線(仁和里至醫療專用區)道路拓寬工程 | 用地取得困難 |
| 7 | 台東縣東 37 線和平路道路拓寬工程 | 用地取得困難 |
| 8 | 澎湖縣 203 號縣道(東衛至中正橋)拓寬工程 | 用地取得困難 |
| 合計 11 億 5,296 萬 | | |

附錄八 山地、平地原住民及離島等偏遠地區一覽表

山地、平地原住民及離島等偏遠地區一覽表

| 縣別 | 山地原住民鄉(區) | 離島鄉 | 平地原住民鄉 | 偏遠地區 |
|-----|----------------------------------|-------------------------|--|---|
| 新北市 | 烏來區 | | | 石碇區、坪林區、平溪區、雙溪區、烏來區 |
| 桃園縣 | 復興鄉 | | | 復興鄉 |
| 新竹縣 | 五峰鄉、尖石鄉 | | 關西鎮 | 五峰鄉、尖石鄉 |
| 苗栗縣 | 泰安鄉 | | 南庄鄉、獅潭鄉 | 泰安鄉、南庄鄉、獅潭鄉 |
| 臺中市 | 和平區 | | | 和平區 |
| 南投縣 | 仁愛鄉、信義鄉 | | 魚池鄉 | 中寮鄉、仁愛鄉、信義鄉 |
| 嘉義縣 | 阿里山鄉 | | | 番路鄉、大埔鄉、阿里山鄉 |
| 臺南市 | | | | 楠西區、南化區、左鎮區、龍崎區 |
| 高雄市 | 那瑪夏區、桃源區、茂林區 | | | 田寮區、六龜區、甲仙區、那瑪夏區、桃源區、茂林區 |
| 屏東縣 | 三地門鄉、霧台鄉、瑪家鄉、泰武鄉、來義鄉、春日鄉、獅子鄉、牡丹鄉 | 琉球鄉 | 滿州鄉 | 滿州鄉、泰武鄉、春日鄉、獅子鄉、牡丹鄉 |
| 宜蘭縣 | 大同鄉、南澳鄉 | | | 大同鄉、南澳鄉 |
| 花蓮縣 | 秀林鄉、萬榮鄉、卓溪鄉 | | 花蓮市、吉安鄉、新城鄉、壽豐鄉、鳳林鄉、光復鄉、豐濱鄉、瑞穗鄉、玉里鎮、富里鄉 | 鳳林鄉、壽豐鄉、光復鄉、瑞穗鄉、富里鄉、秀林鄉、卓溪鄉、豐濱鄉 |
| 臺東縣 | 海端鄉、延平鄉、金峰鄉、達仁鄉、蘭嶼鄉 | 綠島鄉 | 臺東市、卑南鄉、大武鄉、太麻里鄉、東河鄉、鹿野鄉、池上鄉、成功鎮、關山鎮、長濱鄉 | 海端鄉、延平鄉、金峰鄉、達仁鄉、蘭嶼鄉、鹿野鄉、卑南鄉、大武鄉、東河鄉、長濱鄉 |
| 澎湖縣 | | 馬公市、湖西鄉、白沙鄉、西嶼鄉、望安鄉、七美鄉 | | 湖西鄉、白沙鄉、西嶼鄉、望安鄉、七美鄉 |
| 金門縣 | | 金城鎮、金寧鄉、金沙鎮、烈嶼鄉、金湖鎮、烏坵 | | 金城鎮、金寧鄉、金沙鎮、烈嶼鄉、烏坵 |
| 連江縣 | | 南竿鄉、北竿鄉、莒光鄉、東引鄉 | | 北竿鄉、莒光鄉、東引鄉 |

◎ 資料來源：內政部推展社會福利補助經費申請補助項目及基準附件二十七

◎ 此表參照衛生福利部護理及健康照護司界定山地原住民鄉、離島鄉、平地原住民鄉及偏遠地區之標準辦理。

◎ 依據九十九年七月十三日衛署照字○九九二八六一八九八函示，花蓮縣豐濱鄉係屬平地原住民地區，符合偏遠地區之定義。

附錄九 行政院 102 年 9 月 26 日審查意見及辦理情形對照表

| | 審查意見 | 辦理情形 |
|---|--|--|
| 1 | 請補充前一期(98-103 年)計畫之執行績效與成果分析。 | 遵照辦理，已於第一章第三節補充(P. 11~P19)。 |
| 2 | 依據 鈞院 99 年 2 月 22 日「國土空間發展策略計畫」，未來國土在地方階層，係以北北基宜、桃竹苗、中彰投、雲嘉南、高高屏、花東及離島七個區域成為生活圈，及跨域平台之縣市合作區域。本 4 年計畫仍引用 84 年國土綜合開發計畫以單一縣市劃分生活圈做為建設規劃，顯已不符目前國土發展趨勢，有必要考慮以縣市跨域合作平台為基礎進行提報，並整合市區道路部分一併考量。 | 遵照辦理。已於第三章第一節補充(P. 24~P. 26)；已增列「配合『國土空間發展策略計畫』進行區域協商整合」審議加分項目(P. 38)；已列入地方提案可行性評估報告內容項目中(P. 41)。計畫審議時，將與營建署市區道路審議時一併整合考量。 |
| 3 | 生活圈道路應屬地方應辦事項，中央衡酌實際需要及財政狀況協助支援，故有關「地方配合款」、「中央政策交辦」等文字應請再酌。 | 遵照辦理。「地方配合款」已修改為「地方自籌款」；「中央政策交辦」已修改為「政策交議」。 |
| 4 | 本案擬依工程性質區分為「一般案件」及「重大案件」兩大區塊處理分類，是否確有必要？其審查與後續辦理方式是否有所差異？請再補充說明。 | 遵照辦理。已於附錄八補充說明(P. 101~P102)。 |
| 5 | 本案所提中央補助經費 4 年共 350 億元，顯已高於過去歷年 鈞院核列額度，請再核實檢討，並納入中程歲出概算額度辦理。 | 遵照辦理。已依本部最新中程歲出概算額度辦理，於第五章說明(P. 47~P. 48)。 |
| 6 | 本案有關直轄市部份的適用範疇及經費分擔方式，應儘速檢討提出通案原則，並依據「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」及「中央對申請計畫型補助款補助之處理原則」辦理。 | 遵照辦理。已與營建署開會協商，詳附錄十(P. 105~P. 108)。 |
| 7 | 本案所提預期績效指標，應涵蓋工作與績效指標，並應依據前一期計畫執行成果予以量化分析。 | 遵照辦理。已於第二章第二節(P. 22)及第六章補充說明(P. 49~P. 60)。 |
| 8 | 本案所提審議機制及評分項目，應以過去計畫之執行績效為基礎，先就計畫之必要性、可行性、合理性、財務性及環境因素等提出完整架構，再分別選擇適當指標加以評分。並應依據前開院函核示原則，將 2 年內受補助之道路交通量預測及服務水準，納入評審作業考量。 | 遵照辦理。已於第四章第四節補充說明(P. 37~P. 38)。 |
| 9 | 本案雖增修「跨域加值公共建設財務規劃方案」自償率指標納入審議評分項目，惟 | 遵照辦理。已於第四章第三節(P. 36)及第五章補充(P. 47)。 |

| | 審查意見 | 辦理情形 |
|----|--|--|
| | 計畫內容並未進行「跨域加值公共建設財務規劃」之檢討評估及財源籌應規劃。 | |
| 10 | 有關生活圈道路公路系統與市區道路系統，應考量計畫年期、辦理方式及經費分擔方式之一致性，請交通部邀集內政部協調辦理。另環保署所提以垃圾焚化底渣作為工程粒料施作生活圈道路一節，請環保署邀集交通部及地方政府協調辦理。前開事項之處理情形應併同本4年計畫陳報時一併說明。 | 遵照辦理，已與營建署開會協商，詳附錄十(P.105~P.108)。垃圾焚化底渣乙節，已增列「綠色材料使用」審議加分項目(P.38)，並列入地方提案可行性評估報告內容項目中(P.41)。 |

附錄十 行政院 102 年 12 月 17 日審查意見及辦理情形對照表

| | 審查意見 | 辦理情形 |
|---|---|--|
| 1 | 本案應整體評估檢討過去生活圈道路之執行績效與成果分析，並透過 GIS 與交通量分析，整體分析各區域實際需求，主動積極規劃未來尚需辦理的範圍與路段。 | 遵照辦理。相關分析檢討已於計畫書第一章第三節「問題評析」中(P.12~P.30)增補；至於各區域實際需求乙節，未來將併同第 9 項審查意見，納入生活圈周邊發展整合規劃中辦理。 |
| 2 | 應嚴格把關生活圈道路計畫之必要性，並明確訂定進場納入競爭評比前之基本門檻 | 遵照辦理。已於計畫書第四章第一節第三項「補助範圍條件(必要條件)」中(P.46)增列基本門檻略以：「地方政府提案必須屬於公路系統或符合納編公路系統要素，另必須滿足以下必要條件，如有任何一項不符者，本計畫將不予審議及補助…」 |
| 3 | 道路用地取得方式應儘量不採一般徵收方式辦理，尤其針對都會地區，應納入多元取得土地方式 | 遵照辦理。配合內政部營建署於計畫書第四章第一節第三項「補助範圍條件(必要條件)」第二條(P.46)增訂「用地經費超過二億元以上，需說明土地取得政策；總經費達 10 億元以上需於報告中提出財務計畫」以及第四章第一節第三項「補助範圍條件(必要條件)」第六條第 1 款(P.46)增訂略以：「都市計畫範圍內，直轄市原則不補助用地及拆遷補償經費，惟直轄市工程計畫所在地區屬山地、平地原住民及離島等偏遠地區…沿用相關補助規定…」。 |
| 4 | 本案詳列 8 項「政策交議」案件之分類方式，請納入年度審議計畫中辦理，並於計畫中訂定重大計畫需優先辦理之相關原則，主要包括： (1)中央核定之重大建設。(如桃園航空城聯外道路等) (2)中央核定之跨域整合計畫。 (3)偏鄉振興經濟計畫。 | 遵照辦理。已將相關原則增列於計畫書第四章第一節第二項「優先辦理項目」中(P.45)。 |

| | 審查意見 | 辦理情形 |
|----|---|---|
| 5 | 本案雖增修「跨域加值公共建設財務規劃方案」自償率指標納入審議評分項目，惟計畫內容仍應主動篩選較具自償性之地區或道路類型，於參與競爭型審查及評比時，要求應檢附具自償性之財務計畫 | 遵照辦理。如前揭第3項審查意見，已配合內政部營建署於計畫書第四章第一節第三項「補助範圍條件(必要條件)」第一條(P. 46)增訂「用地經費超過二億元以上，需說明土地取得政策；總經費達10億元以上需於報告中提出財務計畫(包含『跨域加值公共建設財務規劃方案』財務規劃分析)」以及第四章第一節第三項「補助範圍條件(必要條件)」，另於計畫書第四章第五節「提報案件注意事項」(P. 55~P. 56)，增列「跨域加值公共建設財務規劃方案」財務計畫規定。 |
| 6 | 本案推動應注意避免造成城鄉差距的拉大，未來並應重視在偏鄉地區之建議。並請主計總處協助研議檢討「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」之合理補助比例 | 遵照辦理。依據內政部102年度推展社會福利補助經費申請補助項目及基準附件二十七「山地、平地原住民及離島等偏遠地區一覽表」增列加分項目(P. 52及P. 105附錄六)。 |
| 7 | 對於過去執行績效不佳者，除明確訂定及執行退場機制外，應納入作為下一年度計畫核列補助經費之重要依據 | 遵照辦理。已於計畫書第四章第三節第二項「執行內容與方法」增列第十條略以：「奉核定納入補助之分項計畫應於規定時間內將辦理期程及相關里程碑提報公路總局各養護工程處備查；若執行超過預訂期程者，依規定辦理退場，後續所需經費由地方政府自行負擔…」(P. 50)，另增列執行績效審議評分項目(P. 52、54) |
| 8 | 本案所提中央補助經費4年共350億元，已高於過去歷年鈞院核列額度，請再納入中程歲出概算額度核實檢討以求一致 | 遵照辦理。考量生活圈計畫近年來執行能量提升及管考方式變革，計畫總經費擬維持350億元，分年需求已配合交通部中程歲出概算額度修正。 |
| 9 | 本案長期仍應朝向以縣市跨域合作平台整合現有公路系統與市區道路，除應考慮區域生活圈基礎設施之整體需求，並應研議轉型提昇為規劃整體優質生活環境所需之道路建設計畫 | 遵照辦理。將與內政部營建署共同協商辦理，作為108年起生活圈計畫辦理參據。 |
| 10 | 案內提及本計畫審議、協調、管考等作業機制，將籌組審議協調小組辦理一節，建請注意該小組成員性別參與比例之平衡，並鼓勵少數性別參與，使不同性別均有機會參與生活圈道路交通系統之規劃。(計畫草案第35頁)。 | 遵照辦理，未來將於本計畫補助執行要點修訂時列入考量。 |

| | 審查意見 | 辦理情形 |
|----|--|---|
| 11 | 有關第三節第二項執行內容與方法(六)初步審查作業項目，建議增列「提案是否含性別統計資料及進行性別需求分析」，以促進各地方政府於提案時能將性別觀點納入（計畫草案第 35 頁）。 | 遵照辦理，已增列於計畫書第四章第三節第二項「執行內容與方法」第七點（P. 50）。 |
| 12 | 有關「表 4-4-1 計畫審議項目及內容」指標項目 5「用地取得執行情形(公聽會、.....)」，建議增列文字為「用地取得執行情形(公聽會已廣納不同性別、年齡或教育程度民眾意見、.....)」，以促進各地方政府注意不同性別或屬性者均能參與公共事務及表達自身需求（計畫草案第 37、39 頁）。 | 遵照辦理，已於表 4-4-1 審議評分項目第 5 項中增修(P. 51、53)。 |
| 13 | 報告中經濟效益分析所列之基本假設參數（p. 56, 57），皆係”單價”資料，建請補充”數量”資料，以資周全。例如估算行車效益時，只列出油價資料，請補充行車公里數等資料。 | 遵照辦理，已補列於第六章第四節表 6-4-3(P. 72)。 |
| 14 | 前項假所列之基本假設參數，皆係 98 年資料，建議應檢視其中數據並予更新。 | 遵照辦理，已於第六章第三節(二)行車成本節省效益(P. 67)及第四節表 6-4-1 補正(P. 70)。 |
| 15 | 建請交通部補充完整之經濟效益分年現金流量表，俾利檢視經濟效益評估之正確性。 | 遵照辦理，已補列於第六章第四節表 6-4-4(P. 73)。 |

附錄十一 行政院 103 年 3 月 14 日審查意見及辦理情形對照表

| 回函機關 | 主要意見 | 回應說明 |
|-------------------------------------|--|---|
| 行政院主計總處(103年1月28日主預經字第103001007號書函) | <p>(一)查本案前奉行政院秘書長 102 年 12 月 17 日函示略以，應整體評估檢討過去之執行績效與成果分析，透過 GIS 與交通量分析，規劃未來尚須辦理路段，明確訂定進場納入競爭評比前之基本門檻、重大計畫須優先辦理之相關原則及退場機制，至所提中央補助經費 4 年共 350 億元已高於過去歷年核列額度，請再納入中程概算檢討並研議轉型提升為規劃整體優質生活環境所需之道路建設計畫等，請交通部檢討後再循程序報核。</p> <p>(二)本案交通部業依上開秘書長函示原則檢討，惟其中考量生活圈計畫近年執行能量提升及管考方式變革，計畫總經費仍擬維持 350 億元一節，經查交通部 98 至 103 年度編列 310.15 億元補助地方政府辦理生活圈道路交通建設計畫(公路系統)，平均每年約編 51.69 億元，截至 102 年底實際執行數為 188 億元，平均每年僅執行 37.6 億元，惟本計畫規劃以 4 年編列 350 億元並如數交由地方政府執行，以其每年所需經費 87.5 億元，較前期計畫編列數及執行數分別超出 69% 及 133%。茲以中央為協助地方建置完善交通路網業投入大量經費，並已達成階段性目標，爰在中央舉債空間減少，協助地方空間實屬有限情況下，近年交通部又陸續辦理台 9 線蘇花公路山區路段改善及南迴公路拓寬改善等延續性計畫，尚有龐大經</p> | <p>(一)說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 相關分析檢討已於計畫書第三章第五節「現有的生活圈道路交通建設計畫檢討」中(P. 27~P. 38)增補。 2. 基本門檻已於計畫書第四章第一節第三項「補助範圍條件(必要條件)」(P. 40、41)增補。 3. 重大計畫須優先辦理之相關原則及退場機制已於計畫書第四章第一節第二項「優先辦理項目」(P. 39)及第四章第三節第二項「執行內容與方法」中增列(P. 43-44)。 4. 有關各區域實際需求、尚須辦理路段及研議轉型提升為規劃整體優質生活環境所需之道路建設計畫乙節，未來將與內政部營建署共同協商納入生活圈周邊發展整合規劃中辦理，作為 108 年起生活圈計畫辦理參據。 <p>(二)計畫經費已依審查意見修正為 300 億元，詳第五章「資源需求」(P. 55-56)。</p> |

| 回函機關 | 主要意見 | 回應說明 |
|---------------------------------------|---|--|
| | 費需求待籌措財源，為避免計畫核定後無經費可支應之情形，仍請依上開秘書長函示原則，審慎衡酌地方政府執行能量匡列預算，並確實依工程實際進度，於行政院核定該部主管中程歲出概算額度（公共建設計畫部分）範圍內核實編列支應。 | |
| 行政院性別平等處(103年1月23日院臺性平字第1030004050號函) | 本項計畫性別影響評估檢視表項目6-1~7-12皆未填寫評定原因，請予補填。 | 遵照辦理。查屬漏列，將予補正。 |
| 行政院工程會(103年1月27日工程技字第10300019460號書函) | <p>(一) 旨揭計畫所需經費350億元，平均每年約需87.5億元（最高107年度94.72億元）；經查本案前期計畫（98-103）分年經費核列總數約為270億元，平均一年約45億元；請確依行政院秘書長102年12月17日函核示，納入中程歲出概算額度，核實檢討本案所需經費額度。</p> <p>(二) 本計畫係屬競爭型計畫，建請交通部確實注意本計畫補助案件之工程內容與範圍，避免發生與其他相關交通建設計畫重複列案之情事。</p> <p>(三) 請交通部屆時配合本計畫核定內容修訂「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）計畫補助執行要點」，並務必貫徹該要點所定之執行進度管控方式及管考原則，確實督導與查核地方政府之執行情況。</p> | <p>(一) 經費乙節，同前揭主計總處之說明，已依審查意見修正為300億元。</p> <p>(二) 遵照辦理。</p> <p>(三) 遵照辦理。</p> |
| 財政部(103年1月22日台財庫字第10300511330號函) | (一) 本次計畫用地及拆遷補償經費補助原則，有關都市計畫範圍內除直轄市逐年 | (一) 已配合內政部營建署於計畫書第四章第一節第三項「補助範圍條件(必要條 |

| 回函機關 | 主要意見 | 回應說明 |
|--|--|---|
| | <p>調降補助比例上限，其他縣市 4 年均維持 50%，鑒於生活圈道路建設計畫執行迄今已 25 年，應已完成階段性任務，且補助用地經費過高將降低實際用於修建工程經費比例，影響協助地方建設之成效，爰請交通部再妥慎檢討用地及拆遷補償經費之補助上限，並切實依 102 年 12 月 3 日會商結論，鼓勵地方政府採多元方式取得用地。</p> <p>(二) 請交通部嚴格督促地方政府妥慎評估闢建（拓寬）工程之必要性、急迫性，審慎選擇施工路段，並嚴格控管執行進度，落實滾動式檢討及退場機制，本覈實編列、撙節支出原則辦理。</p> | <p>件)」第一款(P. 40)增訂「用地經費超過二億元以上，需說明土地取得政策；總經費達 10 億元以上需於報告中提出財務計畫(包含『跨域加值公共建設財務規劃方案』財務規劃分析)」以及第四章第一節第三項「補助範圍條件(必要條件)」第七款(P. 40、41)增修。</p> <p>(二) 遵照辦理。</p> |
| 內政部(103 年 1 月 23 日內授營道字第 1030076653 號函) | 無相關意見。 | 無。 |
| 行政院環保署(103 年 2 月 5 日環署綜字第 1030010093 號函) | <p>本案 p. 108 頁之審議意見 10. 辦理情形：「垃圾焚化底渣乙節，已增列『綠色材料使用』審議加分項目，……」，經檢視 p. 52 頁之計畫審議項目之加分項目，僅列「本工程規劃採用符合規範之綠色材料」，建請釐清列明「綠色材料」，並請參依本署 102 年 11 月 15 日沈署長主持之跨部會「底渣再生粒料應用於公共工程相關問題研商會議」結論，優先使用焚化底渣資源化產品，以共同推動底渣再利用。</p> | <p>(一) 市區道路多屬營建署自辦工程，公路系統多為地方政府自辦，後續管考難度差異頗大。</p> <p>(二) 建議依 102.12.3 協商會議黃副主委指示，有關垃圾焚化底渣再利用部分，建請環保署及工程會先完成相關技術手冊及施工綱要規範後，推動阻力減少後，再配合於本計畫補助執行要點增列。</p> <p>(三) 另於第四章第四節「審查項目及標準」補充說明(P. 48)。</p> |
| 本(經建)會財務處(103 年 1 | 旨案前於 102 年 12 月 3 日召開研商會議，曾就計畫經濟效益之基 | 遵照辦理。 |

| 回函機關 | 主要意見 | 回應說明 |
|--------------------------------|--|--|
| 月 17 日備忘錄) | 本假設與參數設定及分年現金流量表等內容請交通部更新或補正，經查本次修正計畫書中均已配合補充；惟其中折現率係以 5.35% 估列一節，較近期內政部陳報「生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)4 年計畫」折現率所採 3% 為高，建請交通部參酌中長期公債利率市場趨勢及近期該部陳報公共建設案件之一致性，妥為設定，並重新估算經濟效益相關效益資訊，以供決策參考。 | |
| 本(經建)會管制考核處(103 年 1 月 21 日備忘錄) | <p>(一) 生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)業已執行多年，為瞭解前期計畫堆動情形與本計畫興辦之必要，建請交通部補述相關推動成果。</p> <p>(二) 旨揭計畫所列西部走廊達 15 分鐘內由區域中心或產業中心到達高(快)速公路交流道之目標乙節(詳第 31 頁)之立論基礎維何?是否可於本案計畫年期內全數達成?建請交通部說明。</p> | <p>(一) 遵照辦理。已於計畫書第三章第五節「現有生活圈道路交通建設計畫檢討」(P. 27~P. 38)及附錄五「分項計畫一覽表」(P. 85)增補。</p> <p>(二) 本計畫目標已參照內政部營建署計畫書修正第二章第一節「目標說明」內容(P. 13)。至於是否可於本案計畫年期內全數達成乙節，由於各式車輛數急速增加，造成相當多的地方道路不敷使用(不滿 9 公尺寬的縣道及不滿 5 公尺的鄉道為數不少)，初估本期計畫仍無法全數達成，至於詳細評估資料，將併同前揭生活圈周邊發展整合規劃一起辦理。</p> |
| 103 年 3 月 14 日協商會議黃副主委裁示項目 | <p>(一) 本計畫總經費請修正為 300 億元。</p> <p>(二) 跨域加值自償率指標評分項目所佔之比重應達 30%，得分之最低自償率門檻應高於 10%。</p> <p>(三) 有關用地費補助比率(包含直轄市都計內、外及非直轄市都計內、外範圍)，請營建署及公路總局協調一致。</p> <p>(四) 有關工程費補助比率，請逐年調降 1%。</p> | <p>(一) 遵照辦理，詳第五章「資源需求」(P. 55-56)。</p> <p>(二) 遵照辦理，詳第四章第四節「審查項目及標準」(P. 44-49)</p> <p>(三) 遵照辦理，詳第四章第一節第三項「補助範圍條件(必要條件)」第七款(P. 40、41)。</p> <p>(四) 遵照辦理，第四章第一節第三項「補助範圍條件(必要條件)」第八款(P. 41)。</p> |

附錄十二 研商本期(104 年起)生活圈計畫期程及相關內容會議資料

電子收文

交通部公路總局 函

機關地址：10041 臺北市中正區忠孝西路1段70號

傳 真：02-23718247

承辦人及電話：黃榮波 02-23113456#8560

電子信箱：rbh0524@thb.gov.tw

受文者：規劃組〈計〉

發文日期：中華民國102年9月14日

發文字號：路規計字第1021006333號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨

主旨：檢送102年9月5日「研商下一期(104年起)生活圈道路交通系統建設計畫期程及相關內容會議」紀錄1份，請查照。

正本：內政部營建署

副本：交通部路政司、本局養路組、規劃組〈計〉(均含附件)



1022105457

**研商下一期(104年起)生活圈道路交通系統建設計畫
期程及相關內容會議**

壹、開會時間：102年9月5日(星期四)下午4時

貳、會議地點：本局四樓第2會議室

參、主持人：趙興平 記錄：黃學飛

肆、出席(列)席單位及人員：

| 單位 | 職稱 | 姓名 | 職稱 | 姓名 |
|------------|----|-----|----|-----|
| 內政部 營建署 | 組長 | 張訓 | | |
| | 課長 | 許凱玲 | | |
| | | 陳玉吉 | | |
| 交通部 路政司 | | | | |
| | | | | |
| 養路組 | 科長 | 謝哲堉 | | |
| | | 陳克勤 | | |
| 規劃組 | 科長 | 張明 | | |
| | | | 蔡潤 | 黃學飛 |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

五、討論：略。

六、結論：

(一) 有關下期 104 年度起生活圈計畫(市區道路及公路系統)相關事宜之協商結果：

1、計畫期程以 4 年為原則。

2、用地費補助原則：

(1) 都市計畫範圍內，

甲、直轄市部分，前兩年(104-105 年)之用地及拆遷補償經費佔計畫總經費之比率應低於 50%，若超過 50%，超出部分應由縣、市政府自行負擔，後兩年(106-107 年)逐年調降比率至 30%，用地及拆遷補償經費之補助額度上限為 5 億元(再乘上補助比率)。

乙、非直轄市部分，用地及拆遷補償經費佔計畫總經費之比率應低於 50%，若超過 50%，超出部分應由縣、市政府自行負擔，用地及拆遷補償經費之補助額度上限為 5 億元(再乘上補助比率)。

(2) 都市計畫範圍外，用地及拆遷補償經費佔計畫總經費之比率應低於 25%，若超過 25%，超出部分應由縣、市政府自行負擔。用地及拆遷補償經費之補助額度上限為 5 億元(再乘上補助比率)。

3、額度部分，依市區道路及公路系統各自需求分別訂定。

(二) 有關直轄市市區道路及公路系統權責劃分：

1、都市計畫範圍內無公路編號之道路，屬都市計畫發布實施計畫道路為營建署權責、餘為縣市政府權責。

2、具公路編號之道路，屬公路系統，為公路總局權責。

-
- 3、都市計畫範圍外無編號之道路，不屬於生活圈計畫市區道路及公路系統補助範圍，請市府依權責自籌經費辦理，或請市府允諾將來檢討擴大都市計畫範圍或納編公路系統。

七、散會

附錄十三 報部前審查會相關資料

電子收文

交通部公路總局 函

機關地址：10041臺北市中正區忠孝西路1段70號
傳 真：02-23718247
承辦人及電話：黃榮波 02-23113456#8560
電子信箱：rbh0524@thb.gov.tw

受文者：規劃組〈計〉

發文日期：中華民國102年6月20日
發文字號：路規計字第1021004264號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如主旨(會議紀錄.doc)

主旨：檢送「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)4年(104~107)計畫」報部前審查會議紀錄1份，請查照。

正本：交通部路政司、交通部會計處、交通部運輸研究所、本局各區養護工程處
副本：本局養路組、規劃組〈計〉(均含附件)



1022103551

「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)4年(104-107)計畫」

報部前審查會

壹、開會時間：102年6月14日(星期五)上午10時30分

貳、會議地點：本局公路人員訓練所第二會議室

參、主持人：趙興華 記錄：黃智雅

肆、出席(列)席單位及人員：

| 單位 | 職稱 | 姓名 | 筆 | 素 |
|--------------|-------------------|-----|---|---|
| 交通部 公路政司 | 技正 | 游才院 | ✓ | |
| | | | | |
| 交通部 會計處 | 已通知李派員，會後將提供書面資料。 | | | |
| | | | | |
| 交通部 運輸研究所 | | 呂新樹 | ✓ | |
| | | | | |
| 第一區 養護工程處 | 課長 | 張俊雄 | ✓ | |
| | 工務員 | 胡云明 | ✓ | |
| | 司機 | | ✓ | |
| 第二區 養護工程處 | 課長 | 陳貴芳 | ✓ | |
| | 主任 | 邵連國 | ✓ | |
| | | | | |

| 單位 | 職稱 | 姓名 | 筆 | 素 |
|--------------|------|-----|---|---|
| 第三區 養護工程處 | 副處長 | 徐禮貞 | ✓ | |
| | | | | |
| | | | | |
| 第四區 養護工程處 | 主任 | 林振光 | ✓ | |
| | 子務士 | 林明慶 | ✓ | |
| | | | | |
| 第五區 養護工程處 | 課長 | 陳錦恩 | ✓ | |
| | | | | |
| | | | | |
| 養路組 | 副組長 | 翁方來 | ✓ | |
| | | | | |
| | 副工程師 | 陳克勤 | ✓ | |
| 規劃組 | 組長 | 李忠璋 | ✓ | |
| | 科長 | 張潤玉 | ✓ | |
| | | | | |
| | 司機 | 陳厚昌 | ✓ | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

伍、討論：略

陸、結論：

一、本次會議各單位意見及本局回應事項如下表：

| | 各單位審查意見 | 主辦單位回應 |
|--------|---|---|
| 交通部路政司 | <p>(1)10 億元以上大型計畫案，建議要求地方政府先行排列優先順序、分期分段辦理，以利資源平均分配並減輕計畫經費壓力。</p> <p>(2)建議先了解內政部營建署下期生活圈計畫(市區道路)之期程及額度，作為生活圈計畫(公路系統)規劃之參考。用地費補助部分，考量都市計畫內外之差異，建議訂定相關規定及條件時，應比營建署更為嚴謹。</p> <p>(3)計畫將「跨域加值公共建設財務規劃方案」之論述納入，應符合近期經建會之要求，建議應將有正向回饋、減輕中央負擔之案件，設計相關加分機制或優先列入補助。</p> <p>(4)近期行政院經建會指示，地方政府提案，符合「中央補助型計畫資源整合平台」規劃考量者，優先列入各部會計畫補助(如彰化縣大城鄉經濟振興方案之 152 線拓寬)，故建議將該等案件酌予加分或優先列入補助。</p> | <p>(1)遵照辦理。</p> <p>(2)遵照辦理，主辦單位將洽營建署了解市區道路部分新計畫之辦理情形。但考量本局執行公路系統生活圈道路與營建署間仍存有相當差異，建議仍先報行政院經建會審議裁決之。</p> <p>(3)遵照辦理，將檢討列入加分項目。</p> <p>(4)遵照辦理，將檢討列入加分項目。</p> |

| | 各單位審查意見 | 主辦單位回應 |
|--------|---|--|
| 交通部會計處 | <p>(1)旨揭建設計畫建請依「公共建設計畫經濟效益評估及財務計畫作業手冊」規定，納入「經濟效益評估審查意見簡表」或「財務計畫審查意見簡表」。</p> <p>(2)有關「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)補助執行要點」內規定審查及評比標準、退場機制，建請該局強化退場機制規範，以有效提高計畫執行率，並將旨揭計畫連同要點一併報院，俟院核定後向地方政府廣為宣導。</p> <p>(3)另經建會 102 年 6 月 10 日召開「桃園國際機場園區與航空城聯絡道路系統建設計畫」審查會，該會建議優先納入生活圈計畫，爰類此地方建設案件，建請該局再予評估是否納入並擴增生活圈計畫總經費。</p> | <p>(1)遵照辦理。</p> <p>(2)遵照辦理。</p> <p>(3)考量過去生活圈計畫年度經費核列情形及地方政府執行能量，該擴增後之總經費恐無法順利列足並執行，爰該等行政院指示大型案件，擬請地方政府先行考量地方實際需求，就所提各細項計畫排序優先順序，在年度經費核列數可容納之情形下，分期分段逐年辦理。</p> |

| | 各單位審查意見 | 主辦單位回應 |
|----------|--|--|
| 交通部運輸研究所 | <p>(1)建議先了解內政部營建署有關下期生活圈計畫(市區道路)之提報策略，俾利後續提報行政院核定。</p> <p>(2)P. 25~P. 27 有關「跨域加值公共建設財務規劃方案」之論述，建議不宜以 10 億元做為限制之門檻，建議從地方土地開發受益角度切入，配合於評分項目中增列回饋加分機制，鼓勵地方積極進行相關財務規劃。</p> <p>(3)下期計畫之運作，可考量由總經費控制或年度經費控制模式辦理。</p> | <p>(1)遵照辦理。</p> <p>(2)遵照辦理，將檢討列入加分項目。</p> <p>(3)依目前規劃，下期計畫將配合年度經費核列額度，逐年辦理審議，而地方政府之提案規模，將配合分段分期辦理，以利計畫管考。</p> |
| 養路組 | <p>(1)P. 13 第 5 行：若以執行率來看…，建議將執行率改為達成率，另圖 1-3-4 亦同。</p> <p>(2)本期建議於計畫書內概估合理的里程數。</p> <p>(3)請於計畫提報相關表格註明「超過計畫核定經費部分，需由地方政府自行負擔。」</p> <p>(4)98~103 年擬退場案件部分，已於 102.5.14 檢討會議中請各區養護工程處洽各縣市政府具文承諾暫緩辦理。除執行績效將納入評比參考外，另退場件數亦請依前揭會議結論納入評比。</p> <p>(5)四年計畫核列 280 億，恐與每年實際核列數有落差(六年計畫六年約核列 257 億元)。</p> | <p>(1)列入修正。</p> <p>(2)列入修正。</p> <p>(3)列入將來「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)補助執行要點」修正考量。</p> <p>(4)地方執行績效已列為評分項目；退場件數部分，將考量其做為評分項目適當性。</p> <p>(5)本計畫額度之規劃，係以交通部中程歲出概算額度作為優先考量。至於實際核列數預估需求數之落差，除積極向中央爭取外，首要之務應先提升地方政府之執行績效。</p> |

| | 各單位審查意見 | 主辦單位回應 |
|----------|---|---|
| 第二區養護工程處 | <p>(1)P. 30 第 16 行「(七)…用地及拆遷補償經費中央補助額度上限為 5 億元“或”不超過計畫總經費之 25%…»語意似不夠明確，建議調整「(七)…用地及拆遷補償費中央補助額度以不超過計畫總經費之 25%為原則，並以 5 億元為上限…»。</p> <p>(2)退場機制部分，建議訂定明確的限止點，以利實際管考，而遞補案件可以即早啟動。</p> <p>(3)目前工程建設先期作業頗多，如可行性研究、規劃工作、環境影響評估、用地取得…等，生活圈計畫 4 年期程過短，縣府爭取計畫後不易執行，恐反造成本局控管本計畫之困擾。</p> <p>(4)本計畫內多次提及「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)補助執行要點」，建議納為本計畫附件以為完整。</p> <p>(5)P. 37 自願額外增加地方配合款額度 25%之評分最高為 10 分，係鼓勵地方增加配合款比例以爭取中央補助，額度百分比過高恐無太大效果。</p> <p>(6)P. 4~P. 10 第一章第二節文字內容所引述表號與實際表號不符。</p> <p>(7)P. 12 圖 1-3-1 縱軸請標示單位。</p> <p>(8)P. 25 第 6 行、第 17 行、第 21 行、第 23 行及第 29 行錯別字。</p> <p>(9)P. 26 第 21 行、P27 第 3 行錯別字。</p> | <p>(1)列入修正。</p> <p>(2)生活圈計畫補助執行要點目前修訂中，有關退場機制部分，將在要點中訂定，預訂以辦理先期作業及用地時程作為控管時點。</p> <p>(3)經檢討，本期計畫執行不佳，部分原因係計畫期程過長及退場機制不彰所致，使得地方政府存有拖延之心態。若要提高地方政府執行績效，先要改變其既有認知，配合計畫期程之縮短及退場機制之落實，讓地方政府積極推動各項工程。</p> <p>(4)如前揭所示，補助執行要點現修訂中，未來將另陳報行政院核定。</p> <p>(5)自償率 25%考量修正調降。</p> <p>(6)~(9)錯別字及標示不足部分，列入修正。</p> |

| | 各單位審查意見 | 主辦單位回應 |
|----------|--|--------|
| 第四區養護工程處 | 附錄七地方近期急需經費辦理案件，地方政府有提出最新需求，如二結連絡道新闢工程、宜6線拓寬工程(礁溪路四段至國5側車道)、宜4線拓寬工程(中山路一段至國5側車道)、縣道193線-南濱段(17k+500至22k+200)拓寬工程、縣道193線3k+500至6k+500(北埔公墓段)外環道新闢工程及新城鄉民有街道路拓寬工程等，建議列入計畫書中。 | 修正列入。 |
| 第五區養護工程處 | 附錄七地方近期急需經費辦理案件，建請增列164線口湖至北港段改善工程及雲2線跨越六輕隔離水道聯絡道工程。 | 修正列入。 |

二、計畫書第一章第二節「未來環境預測」各項統計資料，請更正為最新公布版本。

三、8項大型計畫之期程及年度經費分配，請調查後補充。

四、請依各單位意見修正計畫書(包含「跨域增值公共建設財務規劃方案」及「中央補助型計畫資源整合平台」列為加分項目)，循程序提報行政院審查。

柒、散會。

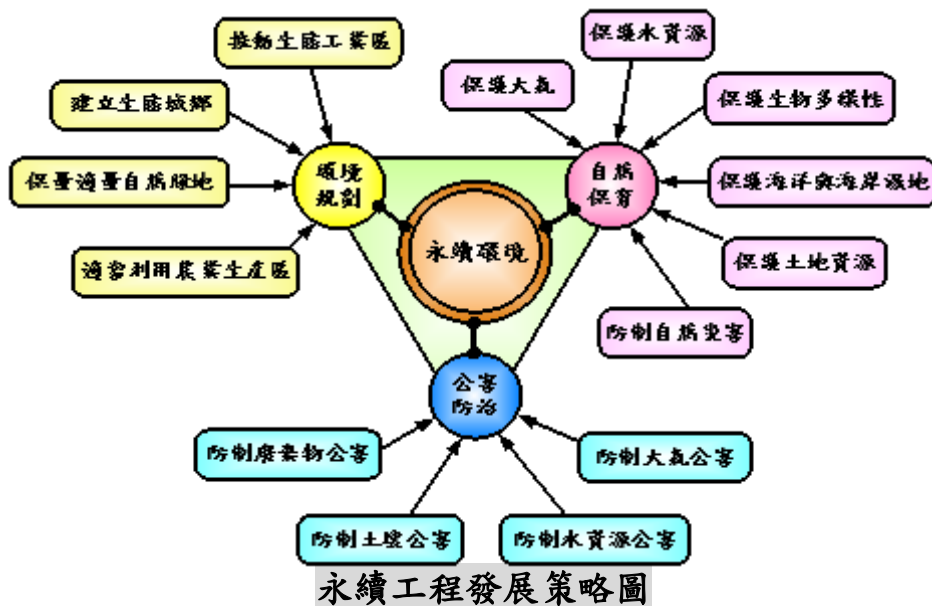
附錄十四 公路系統之生態維新運動

生態工程與環境共存—考量道路建設與環境生態有密切的關係及配合之必要，且要落實生物多樣性及生態永續發展之需……

生態工程新思維—為達道路環境生態永續發展的目標，建構兼具生態、景觀、運輸、安全及人文等多元化角色與功能……

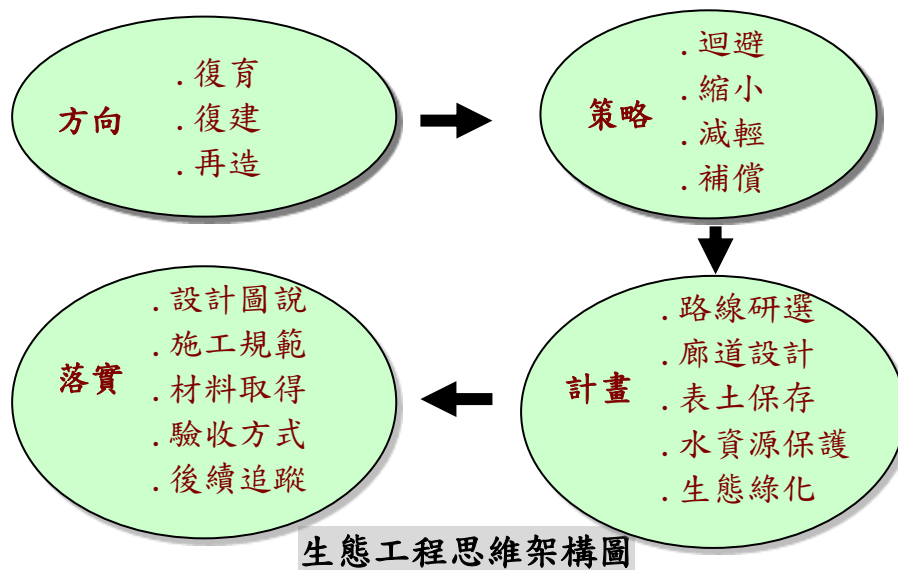
生態工程之成果—結合營建資源再利用與生態綠廊道等相關手法施作，以營造生物多樣性及生態永續發展之理念……

以人為本 營造道路環境生態永續發展—建立公路系統發展朝向人本及永續交通運輸建設之願景目標前進……



生態工程與環境共存--

由於道路建設之闢建，以往多著重以都市發展及交通運輸機能為主，長期以來經常忽略其對自然生態與環境景觀之破壞與衝擊。為考量道路建設與環境生態有密切的關係及配合之必要，且要落實生物多樣性及生態永續發展之需，故在道路的初步規劃設計和建設過程中，必須融入考慮人本交通與運輸功能需求，還須特別注重原有生態環境之維護，以降低道路對周遭環境生態之影響，並兼顧工程安全性。



生態工程新思維--

一、為達道路環境生態永續發展的目標，建構兼具生態、景觀、運輸、安全及人文等多元化角色與功能，以提升城鄉生態效益，公路系統應用生態工程需要考量於此架構，及其環境影響與評估因素，研訂相關之實施機制與對策方法內容概述如下：

| 層面 | 評估因素 | 評估因素內容說明 |
|-----|---------------|--|
| 資材 | 再生資材的利用 | 設計時應採資源回收再利用之材料做為優先考量 |
| | 環保材料的利用 | 設計時應考量在地適宜性對環境負荷較小之資源化產品為優先考量 |
| | 降低輻射熱之表面資材的應用 | 採用淺色或吸熱性低、不易發熱聚熱的鋪面材料 |
| 模矩化 | 營建資材之模矩化及其應用 | 模矩化資材運用比率愈高，愈符合生態性 |
| 保水 | 透水鋪面設計 | 瀝青路面應以透水鋪面設計為優先，降低地表之逕流 |
| | 直接滲透設計 | 儘量減少不透水鋪面面積或採取地下滲透排水管、滲透陰井等直接滲透設計，以增加路廊之保水能力 |
| | 貯流滲透設計 | 採取地面貯流滲透設計或地下礫石滲透設計，增加路廊之保水能力 |
| 節能 | 坡度對車輛之省能考量 | 道路設計實應採取平緩（小於 3%）之坡面 |
| | 省能設施的採用 | 採用省能設施，避免不必要之能源耗費 |
| | 自然能源或廢熱之再利用 | 採用自然能源如風力及焚化廠之廢熱進行能源之再利用 |
| 減廢 | 施工過程中之污染防治 | 施工過程所產生之各類廢棄物（廢水、粉塵等）應採取防治或回收利用措施 |

道路建設環境影響層面與因素

公路系統之環境影響層面

| | | |
|-------------|--------|----------|
| 公路系統工程設計及建設 | 自然環境影響 | |
| | 實質環境影響 | 城市空間界面 |
| | | 城市建築界面 |
| | | 路權範圍附屬設施 |
| | 社會文化影響 | |

道路工程生命週期

| | |
|------|------------------|
| 規劃設計 | 創造有利於生態路廊環境之實質條件 |
| | 最小化生態干擾之道路設計 |
| 施工 | 多元生態棲地保存補償措施 |
| | 運用模矩化之工法 |
| 使用營運 | 街區生活型態 街區自治組織 |
| 養護維管 | 生態文化保存 永續經營管理 |

道路環境影響評估因素

| | |
|----|------------|
| 資材 | 再生建材的利用 |
| | 環保材料的利用 |
| | 耐久性材料的應用 |
| 保水 | 透水鋪面設計 |
| | 直接滲透設計 |
| | 貯流滲透設計 |
| 節能 | 坡度對車輛之省能 |
| | 省能設施的採用 |
| | 能源或廢熱再利用 |
| 減廢 | 施工過程中之污染防治 |

| | |
|------|----------------|
| 實施主體 | 強化人員的生態素養與工程倫理 |
|------|----------------|

推動生態工程應用於公路系統之設計標準、實施機制及相關配套

公路系統工程建設之環境影響與評估關聯因素架構

二、依行政院公共工程委員會多年來致力於生態工程之推廣應用，且為考量生態之永續發展，本部公路總局亦積極配合推動有關公路系統應用生態工程之觀念推行，促使公路系統兼具生態、景觀、運輸、安全及人文等機能。

生態工程之成果--

生活圈道路系統交通建設計畫之闢建，將採生態工程方式施作，例如使用廢棄混

凝土再生粒料應用於道路填方及級配碎石底層，達到營建資源再生利用之效益；而使用再生瀝青混凝土面層，可紓解砂石資源缺乏之困窘，以營造生態永續發展之理念。

以人為本 營造道路環境生態永續發展--

為配合國家生態永續發展，將積極推動公路系統應用生態工程之觀念推行，並結合營建資源再利用與生態綠廊道等相關層面，以有效提升公路系統生態、綠化、減廢、保水、資材、節能之指標效益，及提升公路系統環境生態品質與生態效能，並將公路系統發展朝向人本及永續交通運輸建設之願景目標前進。

附錄十五 相關函文

11-02-09:11:43

4 / 6

抄件

行政院 函


地址：10058 台北市忠孝東路1段1號

受文者：第三組

發文日期：中華民國 98 年 2 月 10 日
發文字號：院臺交字第 0980004395 號
送別：最速件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：

主旨：所報「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6 年(98-103)計畫」一案，照本院經濟建設委員會審議結論速辦。

說明：

- 一、復 97 年 12 月 17 日交路(一)字第 0970011907 號函。
- 二、本院經濟建設委員會 98 年 1 月 21 日總字第 0980000447 號致本院秘書長函副本已送貴部，茲不另附  (伍)

正本：交通部

副本：行政院主計處、行政院公共工程委員會(以上均影附本院經濟建設委員會 98 年 1 月 21 日總字第 0980000447 號函 1 份)、行政院經濟建設委員會

第1頁

檔 號：
保存期限：

行政院經濟建設委員會 函

機關地址：10020台北市寶慶路3號

電話：02-2316-5300

承辦人：黃淑婷

電子郵件：olivia@cepd.gov.tw

受文者：行政院秘書長

發文日期：中華民國98年1月21日

發文字號：總字第0980000447號

送別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：奉 交議，交通部陳報「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6年（98-103）計畫」一案，業經本會委員會議討論獲致結論，復請 查照轉陳。

說明：

- 一、復 貴秘書長97年12月24日院臺交字第0970060273號函。
- 二、本案經本會於98年1月13日邀集 鈞院秘書處、主計處、公共工程委員會、財政部、交通部（含路政司、運輸研究所、公路總局）、內政部（含營建署）等相關機關代表研商，嗣經交通部依該會議結論於98年1月14日以交授公字第0981000555號函送修正計畫書至本會後，提98年1月19日本會第1350次委員會議討論，獲致結論如次：
 - （一）交通部為賡續推動部分未完成計畫及後續各地方需求，比照內政部所報生活圈市區道路交通系統建設計畫，於98-103年匡列360億元辦理生活圈之公路系統道路建設，協助地方建構完善路網、提升區域產業運輸效能，原則同意。
 - （二）本案推動應考量先以交通管理手段改善，由各縣（市）政府檢討道路容量確實不足而有拓寬必要者始得納入補助；且後續申請補助時，將2年內受補助之道路交通量預測及服務水準，納入評審作業考量。後續由交通部擬訂相關審議作業機制，覈實審查據以實施；屬於賡續性部分，應嚴格管控，並朝縮短期程、加速提早完工的目標努力。

第1頁 共2頁

行政院總收文 98年01月21日

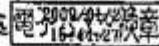


098000004395

- (三)鑒於近期交通部另有5項涉及省道建設及修建之迫切需求達819億元報核中，後續各年度需求，請交通部注意各計畫不得重複匡列，並依實際執行情形，循政府重大公共建設計畫先期作業程序覈實匡列經費辦理。
- (四)本計畫所列補助地方經費，應依「中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法」、「中央對申請計畫型補助款補助之處理原則」暨「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」規定辦理。
- (五)考量道路建設之需求額度龐大，未來推動之財源等應規劃及健全機制等，請交通部預為研究，俾供後續決策參考。

正本：行政院秘書長

副本：交通部、本會都市及住宅發展處



檔 號：
保存年限：

行政院 函

地址：10058 臺北市忠孝東路1段1號
傳 真：02-33566920

受文者：交通部

發文日期：中華民國104年9月9日
發文字號：院臺交字第1040048819號
速別：速件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如文(104GC03811_1_091608306571.tif、104GC03811_2_091608306571.pdf)

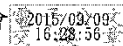
主旨：所報為協助縣市政府加速整建受損公路橋梁，擬研修「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)補助執行要點」第11點，俾利匡列經費辦理一案，照國家發展委員會綜整意見辦理。

說明：

- 一、復104年7月28日交路(一)字第1048600367號函。
- 二、影附國家發展委員會104年9月3日發國字第1041201733號致本院秘書長函及附件各1份。

正本：交通部

副本：財政部、本院主計總處、本院公共工程委員會、國家發展委員會



國家發展委員會 函

機關地址：10020 台北市中正區寶慶路3號

電話：02-23165360

承辦人：鮑道訓

電子郵件：dhpao@ndc.gov.tw

受文者：行政院秘書長

發文日期：中華民國104年9月3日

發文字號：發國字第1041201733號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：交通部函為協助縣市政府加速整建受損公路橋梁，擬研修「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）補助執行要點」第11點條文，俾利匡列經費辦理一案，經本會函請有關機關研提意見綜整如說明，復請查照轉陳。

說明：

- 一、復貴秘書長104年8月3日院臺交字第1040041771號函。
- 二、本案經本會於104年8月6日函詢本院主計總處（意見尚未回復）、公共工程委員會、財政部及內政部等有關機關研提意見並綜整如次：
 - （一）本案縣市政府管理之公路橋梁整建工作屬地方應辦事項，其經費以縣市政府負擔為原則，如縣市政府財力不足，交通部擬予協助，應優先以交通部自有財源或公路養護計畫等經費支應，再有困難時，交通部得提報專案計畫辦理補助，合先敘明。
 - （二）本案交通部擬修正旨揭要點，以生活圈道路交通系統建設計畫結餘款作為經費來源，補助縣市政府辦理具急迫改善需求之受損公路橋梁整建，因涉安全急迫性，建議本專案勉予同意。
 - （三）旨揭要點修正內容，請交通部後續參考下列意見辦

理：

- 1、交通部後續辦理研訂審查、補助比率(及調整)機制及個案審議時，應以受損公路橋梁整建具急迫改善需求及縣市政府財力確有不足為前提，俾使計畫能確實達成改善道路安全之目標，同時補助比率以不超出原計畫相關補助比率為原則。
- 2、請交通部補充研訂本項工作之目標及預期績效指標，供提案單位、主辦單位依循辦理，並於計畫結案報告內提報本項辦理成效。
- 3、旨揭要點修正新增有關受損公路橋梁之提案、審查、補助比例、補助比例調整及管考機制等，由交通部指定部屬機關研擬訂定乙節，為避免工程執行不利或施工品質欠佳，建議於補助及管考機制中，納入「地方政府有執行率偏低或進度落後之情形，後續工程經費由地方政府自行負擔」、「經補助整建之公路橋梁，原則不再重複補助」等文字，以確保地方政府能確實監督施工品質及強化養護管理。

三、檢附有關機關來函影本各1份（如附件），併供卓參。

正本：行政院秘書長

副本：本會經濟發展處、管制考核處

檔 號：
保存年限：

行政院秘書長 函

地址：10058 臺北市忠孝東路1段1號
傳 真：02-33566920

受文者：交通部

發文日期：中華民國104年10月2日
發文字號：院臺交字第1040052186號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如文(104GC04112_1_021155551131.pdf、104GC04112_2_021155551131.pdf)

主旨：國家發展委員會函，為函轉本院主計總處有關「交通部函陳，為協助縣市政府加速整建受損公路橋梁，擬研修生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)補助執行要點第11點規定」案之意見一案，送請併本院104年9月9日院臺交字第1040048819號函參考辦理。

說明：

- 一、依據國家發展委員會104年9月22日發國字第1040018885號函辦理。
- 二、本院104年9月9日院臺交字第1040048819號函，計達。
- 三、影附國家發展委員會原函及附件各1份。

正本：交通部
副本：國家發展委員會(無附件) 2015/10/02 14:21:50

5

電子公文

交通環境資源處

檔 號：
保存年限：

國家發展委員會 函

地址：10020台北市中正區寶慶路3號
電話：02-23165360
承辦人：鮑道訓
電子郵件：dhpao@ndc.gov.tw

受文者：行政院秘書長

發文日期：中華民國104年9月22日
發文字號：發國字第1040018885號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如文(1040018885_at0.pdf)

主旨：檢陳本院主計總處就交通部函為協助縣市政府加速整建受損公路橋梁，擬研修「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）補助執行要點」第11點規定，俾利匡列經費辦理一案之回復意見如附，請查照轉陳。

說明：

- 一、依據本院主計總處104年9月15日主預經字第1040101992號書函辦理。
- 二、旨揭案件經交本會審議，業於104年9月3日發國字第1041201733號函復，並經貴秘書長104年9月9日院臺交字第1040048819號函請交通部照本會綜整意見辦理在案。

正本：行政院秘書長

副本：[印章] 104.09.22
[印章] 104.09.22

第1頁，共1頁



行政院總收文 104年09月22日
104000052186

檔 號：
保存年限：

行政院主計總處 書函

地址：10058臺北市中正區忠孝東路1段1號
傳 真：(02)2358-4085
聯 絡 人：陳淑娟 33567376
電子郵件：8joan@dgbas.gov.tw

受文者：國家發展委員會

發文日期：中華民國104年9月15日
發文字號：主預經字第1040101992號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：

主旨：交通部函，為協助縣市政府加速整建受損公路橋梁，擬研修「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）（以下簡稱本計畫）補助執行要點」第11點規定，俾利匡列經費辦理一案。復如說明二，請查照。

說明：

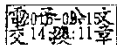
- 一、復貴會104年8月6日發國字第1040015667號書函。
- 二、據說明，目前縣市政府轄管橋梁之整體檢測比率已由早期18%提升為98%，然在損壞維修上，部分縣市政府囿於經費有限，改善進度較慢，致整體維修率約近6成，為協助縣市政府加速維修老舊受損橋梁，交通部擬修正旨揭要點第11點，新增具急迫改善需求之受損公路橋梁整建工程補助規定，所需中央補助款以本計畫結餘經費為主要來源，總額度以5億元為原則。本總處意見如下：

- (一)依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」第9點第3款及第5款規定略以，各機關之中長程個案計畫因執行方式或執行內容變更，致總經費增加或計畫總期程變更、或因其他不可抗力，致原計畫須調整因應時，應

予修正原計畫。茲以旨揭計畫內容並未包含本案所需受損公路橋梁整建經費，爰如需於原計畫經費調整因應，建請先循相關程序修正原計畫後辦理。

(二)依中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法第16條規定，相關計畫審查與評比標準及作業程序等規範係於計畫訂定或修正後一個月內，函送行政院備查。又旨揭要點修正草案新增第2款第4目所定，受損公路橋梁之提案、審查、補助比例、補助比例調整及管考機制等，由交通部指定部屬機關研擬訂定，於陳報交通部核定後據以實施，似與上開補助辦法規定未合。爰本案是否同意，仍請衡酌本計畫目標及整體計畫效益等審慎卓處。

正本：國家發展委員會

副本：

檔 號：
保存年限：

行政院 函

地址：10058 臺北市忠孝東路1段1號
傳 真：02-33566920

受文者：國家發展委員會

發文日期：中華民國104年12月14日
發文字號：院臺交字第1040066252號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如文

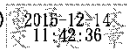
主旨：所報「山地原住民鄉(區)交通改善計畫」公路系統部分經費由「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)4年(104~107)計畫」經費項下匡列額度支應一案，照國家發展委員會綜整意見辦理。

說明：

- 一、復104年11月6日交路(一)字第1048600614號函。
- 二、影附國家發展委員會104年12月3日發國字第1041202281號致本院秘書長函及附件各1份。

正本：交通部

副本：財政部、本院主計總處、本院公共工程委員會(均含附件)、國家發展委員會(無附件)



國家發展委員會 函

機關地址：10020 台北市中正區寶慶路3號

電話：02-23165360

承辦人：鮑道訓

電子郵件：dhpao@ndc.gov.tw

受文者：行政院秘書長

發文日期：中華民國104年12月3日

發文字號：發國字第1041202281號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：交通部函，為該部擬依「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)4年(104-107)計畫」補助執行要點第4條規定將運研所「山地原住民鄉(區)交通改善計畫」公路系統部分經費由生活圈計畫項下匡列額度支應一案，經本會函請有關機關研提意見綜整如說明，復請查照轉陳。

說明：

一、復貴秘書長104年11月11日院臺交字第1040061239號函。

二、本案經本會於104年11月16日函詢本院主計總處、公共工程委員會、財政部及原住民族委員會等有關機關研提意見，綜整如次：

(一)本案所提出之道路改善項目係屬地方應辦事項，且確有必要性。交通部考量地方政府財力拮据，管養經費不足等因素，乃經協調後，依道路屬性分別由原住民族委員會「原住民族部落特色道路改善計畫」、農委會水土保持局「重劃區外緊急農路設施改善計畫(第二期)」及該部公路總局「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)4年(104-107)計畫」補助地方辦理。經前次貴秘書長104年10月6日院臺

交字第1040052188號函請交通部參考本院主計總處意見，宜先依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」規定，循程序修正該生活圈計畫，奉核後方得據以辦理，另本案尚需地方政府配合編列自籌款，為免地方政府無法支應，建請與地方政府溝通協調後再行辦理，合先敘明。

(二)本案經交通部確認必要性且該部無其他可資辦理本案補助之計畫，爰擬依生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)4年(104-107)計畫」補助執行要點第4條規定，報請專案核准將運研所「山地原住民族(區)交通改善計畫」公路系統部分經費由生活圈計畫項下匡列額度支應，尚符院長於立法院承諾之辦理方向，基於落實政府照顧原住民族，強化原鄉基礎道路建設與整體部落聯外道路安全之必要性，建議原則支持。

(三)至於貴秘書長104年10月6日上開函示有關修正生活圈計畫及地方政府配合編列自籌款等事宜，仍請交通部本於權責配合辦理。

三、檢附有關機關來函影本各1份(如附件)，併供卓參。

正本：行政院秘書長

副本：本會經濟發展處、管制考核處

檔 號：
保存年限：

行政院 函

地址：10058 臺北市忠孝東路1段1號
傳 真：02-33566920

受文者：交通部

發文日期：中華民國105年3月23日
發文字號：院臺交字第1050012284號
速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文（請至附件下載區下載附件，附件下載網址：<http://opweb.ey.gov.tw/>【
登入序號：C01202】）

主旨：所報「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）4年(10
4-107年)計畫」（第一次修正）一案，照國家發展委員會
綜整意見辦理。

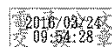
說明：

一、復105年1月21日交路（一）字第1058600007號函。

二、檢附國家發展委員會綜整意見（含附件）1份。

正本：交通部

副本：本院主計總處（含附件）、國家發展委員會（無附件）



裝

訂

線

國家發展委員會綜整意見

- 一、交通部函報「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）4 年（104-107 年）計畫」（第一次修正），於原計畫核定經費額度及期程內，將「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁計畫」及「山地原住民鄉（區）交通改善計畫」等 2 項納入計畫補助範圍，原則符合行政院 104 年 9 月 9 日院臺交字第 1040048819 號函及 104 年 12 月 14 日院臺交字第 1040066252 號函核示方向，考量既經交通部檢討該部已無其他計畫及財源得以勻支，基於用路安全性及急迫性，建議原則同意。
- 二、後續請交通部加強計畫執行與控管，以有效達成計畫目標與績效指標。因生活圈道路交通系統建設計畫原規劃係以新闢或拓寬方式建立（或提升）各生活圈的運輸路網，與既有橋梁整建或既有道路安全提升等維護方式尚有差別，爾後倘交通部評估仍有道路維護相關經費需求，建議交通部檢討由該部公路養護計畫等經費優先支應。
- 三、檢附交通部 105 年 3 月 4 傳送修正後之「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）4 年（104-107 年）計畫」（第一次修正）1 份。

附錄十六 行政院函示意見回應對照表

函文字號：行政院 104 年 9 月 9 日院臺交字第 1040048819 號(縣老橋)

| 項次 | 意見 | 回應 |
|----|--|--|
| 1 | 交通部後續辦理研訂審查、補助比率(及調整)機制及個案審議時,應以受損公路橋梁整建具急迫改善需求及縣市政府財力確有不足為前提,俾使計畫能確實達成改善道路安全之目標,同時補助比率以不超出原計畫相關補助比率為原則。 | 遵照辦理。我國各縣市政府轄管橋梁約 2.1 萬座,轄管面積約 759 萬平方公尺,由於橋梁之損傷率及修建經費均與橋齡間存在高度相關性,依據本部運輸研究所研究推估,我國縣市政府目前每年總需之橋梁整建經費可能達 12 億元,民國 115 年後,總需經費更將可能突破 25 億元,顯見我國未來需投注於橋梁整建之經費將不斷增加。由於縣市政府資源不足,故對於老舊及受損橋梁之改善進度較為緩慢,為協助相關縣市政府加速整建老舊及受損橋梁,進而確保用路人行車安全、永續考量下,定期辦理「縣市政府老舊及受損橋梁整建計畫」,實有其必要。 另本部運輸研究所於原生活圈計畫匡架下,以不高出原補助比率及不衝突原管考規定為原則,研擬「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁作業要點(草案)」,訂定補助範圍、補助比率、撥款及管考方式等,並成立「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁審議小組」辦理評估審議,俾利推動。 |
| 2 | 請交通部補充研訂本項工作之目標及預期績效指標,供提案單位、主辦單位依循辦理,並於計畫結案報告內提報本項辦理成效。 | 遵照辦理。「定期巡檢,發現問題,及早改善」為解決老舊橋梁安全問題之不二法門,我國各橋梁管理機關雖已逐漸依相關規定進行橋梁檢測,然因各橋梁管理機關之落實情形不一,故仍有進步空間。鑒於橋梁評鑑對於督促相關單位重視橋梁維護管理業務具正面助益,配合本計畫協助推動,以提升橋梁結構及設施良率及抗災能力為目標,橋梁維修率為績效指標。 |
| 3 | 旨揭要點修正新增有關受損公路橋梁之提案、審查、補助比例、補助比例調整及管考機制等,由交通部指定部屬機關研擬訂定乙節,為避免主程執行不利或施工品質欠佳,建議於補助及管考機制中,納入「地 | 遵照辦理,已列入「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁作業要點(草案)」規定。 |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>方政府有執行率偏低或進度落後之情形，復續工程經費由地方政府自行負擔」、「經補助整建之公路橋梁，原則不再重複補助」等文字，以確保地方政府能確實監督施工品質及強化養護管理。</p> | |
|--|---|--|

| 函文字號：行政院秘書長 104 年 10 月 2 日院臺交字第 1040052186 號(縣老橋) | | |
|---|--|---|
| 項次 | 意見 | 回應 |
| 1 | 依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」第 9 點第 3 款及第 5 款規定略以，各機關之中長程個案計畫因執行方式或執行內容變更，致總經費增加或計畫總期程變更、或因其他不可抗力，致原計畫須調整因應時，應予修正原計畫。茲以旨揭計畫內容並未包含本案所需受損公路橋梁整建經費，爰如需於原計畫經費調整因應，建請先循相關程序修正原計畫後辦理。 | 遵照辦理，本次修正計畫未涉期程及經費之變更，另將相關論述列入說明。 |
| 2 | 依中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法第 16 條規定，相關計畫審查與評比標準及作業程序等規範係於計畫訂定或修正後一個月內，函送行政院備查。又旨揭要點修正草案新增第 2 款第 4 目所定，受損公路橋梁之提案、審查、補助比例、補助比例調整及管考機制等，由交通部指定部屬機關研擬訂定，於陳報交通部核定復據以實施，似與上開補助辦法規定未合。爰本案是否同意，仍請衡酌本計畫目標及整體計畫效益等審慎卓處。 | <p>協助縣市政府加速整建受損公路橋梁為生活圈計畫之子項目，因涉「橋梁定期巡檢」及「橋梁評鑑作業」等事項，由本部運輸研究所於原生活圈計畫匡架下，以不高於原補助比率為原則，參考「縣市政府老舊及受損橋梁整建計畫」一、二期之執行經驗訂定作業要點，與原生活圈計畫沒有衝突。</p> <p>另加速整建受損公路橋梁對於節省行車成本及降低行車肇事具有成效，符合生活圈計畫目標「改善危險瓶頸路段，提高用路人之行車安全」，且中央款需求額度 5 億元(總經費約 10 億元，地方款約 5 億元)約佔生活圈計畫中央款 300 億元 2%，對計畫整體效益之影響甚微。</p> |

| 函文字號：行政院 104 年 12 月 14 日院臺交字第 1040066256 號(山區道路) | | |
|--|--|--|
| 項次 | 意見 | 回應 |
| 1 | <p>本案所提出之道路改善項目係屬地方應辦事項，且確有必要性。交通部考量地方政府財力拮据，管養經費不足等因素，乃經協調後，依道路屬性分別由原住民族委員會「原住民族部落特色道路改善計畫」、農委會水土保持局「重劃區外緊急農路設施改善計畫（第二期）」及該部公路總局「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）4 年（104-107）計畫」補助地方辦理。</p> <p>經前次貴秘書長 104 年 10 月 6 日院臺交字第 1040052188 號函請交通部參考本院主計總處意見，宜先依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」規定，循程序修正該生活圈計畫，奉核後方得據以辦理，另本案尚需地方政府配合編列自籌款，為免地方政府無法支應，建請與地方政府溝通協調後再行辦理，合先敘明。</p> | <p>遵照辦理。本專案於研擬階段已多次地方政府溝通，擬定 36 項急要工程。中央及地方之經費分擔，將依主計總處公布地方政府財力分級及生活圈計畫補助比率辦理。</p> |
| 2 | <p>至於貴秘書長 104 年 10 月 6 日上開函示有關修正生活圈計畫及地方政府配合編列自籌款等事宜，仍請交通部本於權責配合辦理。</p> | <p>36 項急要工程總經費約 1.248 億元，中央補助款約 1.066 億元，地方自籌款約 0.182 億元，依生活圈計畫規定管考。</p> |

附錄十七 行政院「研商十大幸福工程-交通內政經濟項目」 會議紀錄

檔 號：
保存年限：

行政院秘書長 函

受文者：交通部

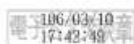
地址：10058臺北市忠孝東路1段1號
傳真：02-33566784
聯絡人：姚辰安33566775
電子信箱：cayao@ey.gov.tw

發文日期：中華民國106年3月8日
發文字號：院臺交字第1060166209號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如文

主旨：檢送106年3月2日本院張政務委員景森主持「研商十大幸福工程-交通內政經濟項目」會議紀錄1份，請查照。

正本：交通部、內政部、經濟部、衛生福利部、國家發展委員會、原住民族委員會、本院主計總處

副本：



106/03/10 ~ 106/03/13



1060007304

第1頁，共1頁

「研商十大幸福工程-交通內政經濟項目」會議紀錄

壹、 時間：106 年 3 月 2 日(星期四)下午 1 時

貳、 地點：行政院 3 樓第 5 會議室

參、 主席：張政務委員景森

紀錄：姚辰安

肆、 出席人員：(詳簽到表)

伍、 會議結論：本案經與主計總處、國發會及各業務主管部會研商十大幸福工程各項計畫內容及經費額度，就經濟部、交通部及內政部主管部分，獲致結論如下，請相關部會儘速研擬計畫報院核定，俾利爭取立法院審議通過：

- 一、 有關「十大幸福工程」第 1 項「打通瓶頸路段」部分：本案由交通部及內政部採調整修正「生活圈道路交通系統建設計畫」方式辦理；計畫期程由現行 107 年延長至 111 年，原則上交通部每年經費調整擴大為 80 億元、內政部為 60 億元，並仍以年度公務預算支應。計畫執行方式請以系統整合、斷鏈補缺及瓶頸改善為重點，並優先納入地方政府所提亮點計畫內容。另補助地方經費之比例建議仍維持現行規定辦理。
- 二、 有關「十大幸福工程」第 2 項「提升道路品質」部分：本案原則請交通部及內政部分別提出新興計畫辦理；計畫期程 106~111 年，經費原則上交通部每年 30 億元、內政部 55 億元，以特別預算支應。
- 三、 有關「十大幸福工程」第 3 項「改善停車問題」部分：仍請交通部依照 106 年 2 月 18 日院長主持會議提示，針對改善地方停車問題，容許城市依其發展特色及需求提出專案亮點計畫，並研議就具示範性計畫予以納入擴大公共投資項目，以協助地方政府改善地區發展。

-
- 四、有關「十大幸福工程」第 4 項「舊市區再生工程」部分：本案請內政部研提新興計畫（都市再生工程計畫），計畫內容主要針對舊市區的改善，透過公共工程的投入，協助全國各老舊核心地區予以再生，包括但不限於都市更新。經費部分原則自 107 年起分 4 年以 20 億、25 億、30 億及 30 億元，逐步增加編列額度，以特別預算支應辦理；補助地方比例則按現行規定辦理。另為顯現計畫成效，執行時應由地方政府選定核心市鎮後集中資源辦理，避免分散，並請內政部本(106)年度於「城鎮風貌型塑整體計畫(102-107 年)」項下即啟動本案之規劃設計等前置作業，俾加速推動。
- 五、有關「十大幸福工程」第 5 項「開發在地型產業園區」部分：原則同意經濟部所提設置在地型產業園區補助計畫，期程 106~109 年，總經費 250 億元，以特別預算支應；計畫項目名稱則請按計畫欲達成之目標、以淺顯易懂的文字調整為開發小型平價工業區、既有工業區公共設施改善、城鄉特色產業園區，俾利區別個別項目之執行內容。另為期計畫切實可行，後續執行細節應將環評與用地取得納入競爭型條件，並與地方政府密切協商，優先補助中南部地區所提計畫，以平衡區域發展。
- 六、有關「十大幸福工程」第 6 項「廣設公宅與青年創業聚落」部分：本案刪除。
- 七、有關「十大幸福工程」第 9 項「整建社區村里活動中心」部分：本案名稱修正為「公共服務據點整備」，經費由特別預算支應，請內政部盤點相關建物耐震補強或重（整）建需求，並納入衛福部及原民會等相關部會之地方長照關懷、托幼、數位及集會據點

之功能性需求，提升計畫辦理。

八、請以上相關部會依會議結論儘速辦理計畫修正或研提新興計畫報院核定，並請先行將各計畫經費來源與分年需求等資料送國發會彙辦。

陸、散會。(下午 3 時)

**附錄十八 107 年 03 月 08 日國家發展委員會審查意見及辦理情形
對照表**

| 回函機關 | 主要意見 | 回應說明 |
|------------------------------------|--|--|
| 國家發展委員會(107年3月08日發國字第1071200406號函) | <p>一、有關計畫績效指標部分</p> <p>(一)本案依行政院函示調整計畫以系統整合、斷鏈補缺為重點，查交通部修正計畫已於計畫目標新增「斷鏈補缺」、「串聯性」、「提升道路使用效率與安全性」、「擴大道路多元功能(如防災(防災道路體系)、道路景觀及安全(整體環境營造)、循環經濟(綠色經濟))」等，並新增「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」等辦理項目，請交通部針對上述新增計畫目標及新增辦理項目，研提相對應之績效指標，以具體呼應修正計畫之重點與成效。</p> <p>(二)請補充說明本計畫執行迄今相關計畫績效指標之辦理情形，並檢討成效。</p> <p>(三)查本計畫原預計4年期程內完成總長120公里道路改善(平均每年30公里)，修正計畫後調整為(8年)預計完成160公里道路改善(平均每年20公里)，平均每年道路改善長度調減10公里，且計畫修正後每單位經費計畫績效降低(原計</p> | <p>一.</p> <p>(一)</p> <p>1. 道路新闢或拓寬改善，除可經由斷鍊補缺進行系統性整合強化，串聯路網脈動並直接產生交通運輸及社會經濟效益外，間接帶動周邊地區之區域發展，爰有關「斷鍊補缺」、「串聯性」等目標部分，本計畫建立區域經濟面之指標，透過計畫道路與周遭重要據點及幹道連結數做為評估指標(計畫書P. 23~24);另未來將透過計畫內協助地方規劃整體路網之機制，逐步推動相關政策構想，並作為未來地方道路建設之依據。</p> <p>2. 道路多元性功能部份，將要求提案單位於提報資料內敘明相關構想，以強化計畫整體性及提升成效。</p> <p>3. 另針對新增辦理項目，將以「危險路段、老舊受損橋梁改善數」及「瓶頸路段改善縮短旅行時間」等指標作為整體計畫績效之評估，詳P. 22~24。</p> <p>(二)遵照辦理，已補充說明至106年底本計畫道路改善長度與預定績效目標之</p> |

| 回函機關 | 主要意見 | 回應說明 |
|--------------------------|---|--|
| | <p>畫中央公務預算總經費300億元(每單位經費(1億元)道路改善長度為0.4公里)，修正後中央公務預算總經費439億元(每單位經費(1億元)道路改善長度為0.36公里))，本項計畫績效指標修正後「平均每年道路改善長度」降低，且計畫之「單位經費道路改善長度」也降低，請再覈實檢討績效指標目標值之妥適性。</p> <p>二、有關補助比例部分，查行政院甫於107年1月5日核定內政部生活圈道路修正計畫，其補助地方政府經費比例係以維持現行生活圈計畫107年度之補助比例，本案所陳補助比例與之不同(採107年以後年度，持續逐年扣減1%補助比率)，考量2案同為辦理生活圈道路計畫，卻有不同補助地方經費比例，為避免後續地方政府申請及執行計畫之困擾，建請交通部參酌已奉行政院核定之內政部生活圈道路修正計畫之補助比例辦理。</p> | <p>比較，並檢討原因及精進作為，詳P.40。</p> <p>(三)有關道路改善長度指標部分，原計畫期程104~107年，中央款300億元(平均每年75億元)預期改善120公里之目標(每年平均30公里)；現因近年來環境影響評估及用地取得作業行政程序日益複雜，致使公共工程建設推動阻力提升。爰本次經重新檢討後，計畫期程為104~111共8年，中央款增加為439億元(平均每年54.875億元，約為原計畫年度經費75億元之73%)，並以完成176公里道路改善為目標(平均約22公里/年，約為原計畫30公里/年之73%)，單位經費道路改善約0.4億元/公里。</p> <p>二.經考量地方財政及政策一致性後，有關本計畫補助比率部分採與內政部「生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)8年(104-111年)」相同措施，整體補助比率維持107年之基準，詳計畫書P.64表4-1-2。</p> |
| 行政院行政院公共工程委員會(107年2月02日) | 有關本計畫修正係配合行政院前瞻基礎建設，通盤檢討與積極辦理系統整合、斷鏈補缺及打通瓶頸路段，期程 | 敬悉。 |

| 回函機關 | 主要意見 | 回應說明 |
|--------------------------------------|--|--|
| 工程技字第10700023390號書函) | 展延至111年及108年~111年每年續編經費60億元一節，本會無意見。 | |
| 行政院主計總處(107年2月08日主預經字第1070100293號書函) | <p>一、本計畫經交通部依前揭政策指示，將危險瓶頸路段改善納入補助範圍，並延長期程至111年度，惟在總經費部分，參酌執行能量等因素後，建議比照內政部每年編列60億元推動。考量我國公路網密度已超越許多先進國家，遇有道路壅塞問題，除闢建、拓寬道路外，尚有號誌管制、路邊停車管理、停車場等多種解決方案，且本計畫截至106年底中央公務預算計編列176億元，實際支用數111億元，預算支用比僅63.1%（每年約37億元），爰總經費部分，仍宜參酌以前年度預算編列及執行情形，並衡酌地方政府執行能量及市場胃納能力，本摺節原則再行審酌。</p> <p>二、另為避免因先期作業階段未與民眾溝通協調，致進入環境影響評估及用地徵收作業時遭遇阻礙，以及道路面積逐年增加，地方政府之養護經費卻未隨之增加，造成行車品質低落或道路低度利用，建議交通部</p> | <p>一、有關計畫整體經費部分，說明如下：</p> <p>1. 本計畫統計至106年12月底止已納入145項分項計畫（中央款需求約254.65億元），其中部分計畫用地取得作業遭遇阻力致使進度延宕，加以本計畫中後期納入之「蘭嶼鄉環島公路(東80)改善計畫」及「澎湖縣縣道路面加寬計畫」等重大政策交議案件，因屬偏遠離島區域，其執行能量受地理位置影響，勢必無法於107年底前完成，考量政策一致性，前揭各分項計畫107年底前無法執行之經費需求，將俟本修正計畫奉核後採滾動檢討方式續予支應辦理。</p> <p>2. 再考量本計畫執行期間，因應政策交議納入之「協助縣市政府加速整建受損公路橋梁」、「山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程」以及本次新增之「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」等子計畫，因涉及用路人生命財產安全，確有推動之必要，所需資源亦將於後續計畫經費滾動匡列支應。</p> <p>3. 綜上，本部經綜合評估經</p> |

| 回函機關 | 主要意見 | 回應說明 |
|------|--|---|
| | <p>針對各地方政府所提需求之審查項目及標準，適度調高民間參與及地方道路養護預算編列情形等評比項目之權重，俾使補助經費獲致最大效益。</p> | <p>費需求面、管考機制面及執行能量面等因素，建議比照內政部生活圈計畫（市區道路），以年度經費60億元賡續推動。</p> <p>二、另有關增加民間參與及地方道路養護預算編列情形等評比項目部分，說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本次修正計畫除要求地方政府所報提案若屬道路新闢及拓寬計畫，為確保公民參與及民眾權益、且提升計畫可行性及減少後續用地取得爭議，須提出公民參與相關佐證資料（如說明會或公聽會紀錄等），另須承諾建立資訊及民意交流平台將工程資訊公開閱覽，俾廣納意見並適時公布相關作業進程及會議結論予大眾瞭解（計畫書 P. 63），並於提案評分表內新增「計畫資訊公開辦理情形」（計畫書 P. 72，占 10 分）。 2. 另地方道路養護部分，本計畫已於評分表之「計畫執行績效」之「地方道路養護評估排序」列有評比項目（計畫書 P. 73），由公路總局各區養護工程處針對轄內縣市政府養護地方道路之情形予以評分。 3. 未來計畫執行時若有需要，將視實際執行情形調整修正相關項目評分權 |

| 回函機關 | 主要意見 | 回應說明 |
|----------------------------------|--|---|
| | | 重。 |
| 財政部(107年1月25日台財庫字第10700515150號函) | 本計畫係配合政策指示，因應前瞻基礎建設增列經費擴大補助範圍及比率，建議比照前瞻「提升道路品質建設計畫(公路系統)」辦理(例如：第2級補助比率50%，用地費不補助)。 | <p>一、本計畫與內政部「生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)8年(104-111年)」，其中央及地方經費之分攤，原則係依行政院主計總處最新公佈之「各直轄市及地方政府財力分級表」為基準調整辦理，過往執行時屬第2級之地方政府多為直轄市政府，因本部汽燃費重新分配政策，未來生活圈計畫可補助直轄市部分原則僅餘「山地原住民地區易致災改善工程」相關提案，考量原民地區資源已多所匱乏，本於照顧偏鄉及提升整體區域發展之政策指示，有關第2級補助比率建議維持既有之73%基準。</p> <p>二、有關建議比照前瞻「提升道路品質建設計畫(公路系統)」不補助用地費部分，因前瞻計畫期程僅4年且係辦理既有道路品質提升及改善，惟生活圈計畫主要涉及道路新闢及拓寬，須辦理用地取得作業，考量計畫性質及地方財政狀況故補助用地所需經費，並已規定提案用地費補助額度上限，超出部分或非補助範圍內</p> |

| 回函機關 | 主要意見 | 回應說明 |
|---|---|--|
| | | <p>需由地方政府自行負擔。</p> <p>三、綜上，有關補助比率及用地補助事宜，建議依本計畫既有規定推動後續事宜（詳計畫書P63~64）。</p> |
| <p>內政部(107年1月25日內授營道字第1070801328號函)</p> | <p>一、查旨案係交通部依據行政院秘書長106年3月8日函送「研商十大幸福工程-交通內政經濟項目」會議紀錄辦理，修正計畫內容尚符行政院政策指示方向，本部原則尊重。</p> <p>二、針對計畫內容，本部意見如下說明：</p> <p>(一)交通部因應汽燃費重新分配政策，105年度起直轄市部分，生活圈計畫補助款改由其分配之汽燃費優先支應且不受理新興案件，故目前部分直轄市已向本部提出申請，惟礙於本部計畫額度有限，建議交通部於計畫書內應明確敘述後續直轄市所需建設經費應如何分配及控管，而非轉請內政部協助。</p> <p>(二)有關計畫經費之補助比率，交通部於本期計畫期程逐年各調降1%，惟因目前院長下鄉，諸多縣市政府已反應針對生活圈計畫因地方財政不佳，應提高中央補助比</p> | <p>一、敬悉。</p> <p>二、</p> <p>(一)有關汽燃費分配政策，說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 汽燃費重新分配係以不影響地方生活圈道路交通建設推動為原則，對合併升格之新四都而言，汽燃費重新分配後，相較原來生活圈計畫補助額度更為有利，直轄市道路建設經費有增無減，對其他縣市獲分配資源顯著為高，因此自當承擔較高的自主責任，因此將有一致性之分配方式與責任承擔條件，符合公正客觀之前提。 2. 另本部亦要求直轄市政府需提報年度汽燃費使用計畫，由相關單位進行審視，確保所分配汽燃費確實依公路法規定用途辦理。 3. 至於直轄市向內政部申請補助一節，建議 |

| 回函機關 | 主要意見 | 回應說明 |
|------|--|---|
| | <p>例之意見，故針對逐年調降部分，請交通部應審慎評估。</p> <p>(三)另生活圈計畫已非原十八個生活圈的範圍，而轉型為具彈性之中央對地方補助型計畫，名稱雖仍延用舊計畫，實際補助範圍條件，亦應與時俱進，考量區域整體性，建議交通部應配合中央政策適時調整補助範疇，針對都市計畫區外非公路系統編號者，亦應適時予以協助。</p> | <p>仍須回歸相關計畫規定辦理。</p> <p>(二)經考量地方財政及政策一致性後，有關本計畫補助比率部分採與內政部「生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)8年(104-111年)」相同措施，整體補助比率維持107年之基準，詳計畫書P.64表4-1-2。</p> <p>(三)因地方道路係屬縣市政府權管，本計畫原則為協助公路系統之道路改善事項，考量本計畫資源有限，都市計畫區外非公路系統道路仍應請地方政府自籌經費進行改善；或經詳實評估整體路網需求，若確有強化公路路網功能並可納編為公路系統者，經完成相關納編程序後亦可向本計畫申請補助。</p> |