

生活圈道路交通系統建設計畫
(公路系統)6年計畫(111~116年)

(核定本)

交通部

中華民國 110 年 5 月

目錄

| | |
|-------------------------------|----|
| 第一章 計畫緣起 | 1 |
| 第一節 依據..... | 1 |
| 第二節 未來環境預測 | 4 |
| 第三節 問題評析 | 10 |
| 第二章 計畫目標 | 12 |
| 第一節 目標說明 | 12 |
| 第二節 達成目標之限制 | 14 |
| 第三節 預期績效指標及評估基準 | 14 |
| 第三章 現行相關政策及方案之檢討 | 17 |
| 第一節 生活圈與生活圈道路系統建設計畫內涵 | 17 |
| 第二節 永續運輸之內涵 | 22 |
| 第三節 國土發展策略與對策 | 23 |
| 第四節 行政院前瞻基礎建設計畫 | 24 |
| 第五節 國家發展計畫(110 至 113 年)..... | 27 |
| 第六節 交通部運輸政策白皮書(2020 年版)..... | 28 |
| 第七節 現有生活圈道路交通建設計畫檢討 | 28 |
| 第四章 執行策略與方法 | 50 |
| 第一節 計畫範圍及主要工作項目 | 50 |
| 第二節 分期(年)執行策略..... | 57 |
| 第三節 執行步驟(方法)與分工..... | 58 |
| 第四節 計畫執行之分工 | 63 |
| 第五章 資源需求 | 64 |
| 第一節 所需資源說明 | 64 |
| 第二節 計畫經費及計算基準 | 64 |
| 第三節 經費需求 | 65 |
| 第六章 預期效果及影響 | 67 |
| 第一節 預期效果 | 67 |
| 第二節 預期影響 | 67 |
| 第七章 經濟效益評估與財務計畫 | 69 |
| 第一節 經濟效益評估 | 69 |

| | |
|----------------------------------|----|
| 第二節 財務計畫 | 77 |
| 第八章 附則 | 79 |
| 第一節 替選方案之分析及評估 | 79 |
| 第二節 風險管理 | 79 |
| 第三節 相關機關配合事項或民眾參與情形 | 92 |
| 第四節 中長程個案計畫自評檢核表及性別影響評估檢視表 | 93 |
| 第五節 其他有關事項 | 93 |

附錄

圖目錄

| | | |
|----------|---|----|
| 圖 1-3-1 | 國土空間變革 | 7 |
| 圖 2-1-1 | 本期生活圈計畫目標 | 13 |
| 圖 3-1-1 | 臺灣地區生活圈劃設一覽圖 | 18 |
| 圖 3-1-2 | 七個區域生活圈 | 21 |
| 圖 3-5-1 | 國家發展計畫(110 至 113 年)人本永續策略內涵示意圖 | 27 |
| 圖 3-7-1 | 已完工計畫件數統計 | 30 |
| 圖 3-7-2 | 改善里程數統計 | 31 |
| 圖 3-7-3 | 110 年預計完工件數統計 | 32 |
| 圖 3-7-4 | 110 年預計完工里程統計 | 33 |
| 圖 3-7-5 | 苗栗縣-通霄鎮拱天宮聯絡道路工程 | 44 |
| 圖 3-7-6 | 彰化縣-152 線 6K+800~11K+500 拓寬工程 | 44 |
| 圖 3-7-7 | 南投縣-竹山南雲交流道聯絡道新建工程 | 45 |
| 圖 3-7-8 | 苗栗縣-銅鑼交流道東延段新闢道路工程 | 45 |
| 圖 3-7-9 | 宜蘭縣-二結聯絡道新闢工程(都外段) | 46 |
| 圖 3-7-10 | 花蓮縣-瑞穗鄉台 9 線 267K 處至鶴岡村道路拓寬及橋梁 新建工程..... | 46 |

| | |
|--|----|
| 圖 3-7-11 新竹縣-縣道 115 線 20K+016~25K+950 段道路拓寬工程 | 47 |
| 圖 3-7-12 雲林縣-160 線飛沙至四湖段拓寬工程 | 47 |
| 圖 4-3-1 計畫流程圖 | 59 |
| 圖 8-1-1 風險管理架構 | 81 |

表目錄

| | |
|--|----|
| 表 1-2-1 臺灣地區近年各地人口分布(單位：人) | 6 |
| 表 2-3-1 成本效益分析假設條件及門檻值 | 16 |
| 表 3-1-1 台灣地區生活圈劃設彙整表 | 18 |
| 表 3-4-1 提升道路品質建設計畫(公路系統) 計畫辦理項目表 | 26 |
| 表 3-7-1 生活圈計畫 104 年至 109 年補助計畫件數統計表 | 29 |
| 表 3-7-2 104 至 109 年底績效指標達成情形彙整表 | 34 |
| 表 3-7-3 104-109 年生活圈道路建設計畫成本效益分析參數假設彙 整表..... | 35 |
| 表 3-7-4 104-109 年生活圈道路建設計畫分年成本值 | 36 |
| 表 3-7-4 104-109 年生活圈道路建設計畫分年成本值(續) | 37 |
| 表 3-7-5 104-109 年生活圈道路建設計畫分年效益值 | 38 |
| 表 3-7-5 104-109 年生活圈道路建設計畫分年效益值(續) | 39 |

| | | |
|---------|--|----|
| 表 3-7-7 | 104-109 年生活圈道路建設計畫經濟效益評估結果 | 42 |
| 表 4-1-1 | 生活圈計畫各辦理項目補助對象說明表 | 53 |
| 表 4-1-2 | 提案用地補助規定表 | 56 |
| 表 4-1-3 | 提案經費補助比率調整表 | 57 |
| 表 5-3-1 | 計畫分年中央款經費需求表 | 66 |
| 表 7-1-1 | 111-116 年生活圈道路建設計畫成本效益分析參數彙整表 | 70 |
| 表 7-1-2 | 111-116 年生活圈道路建設計畫分年成本值 | 71 |
| 表 7-1-2 | 111-116 年生活圈道路建設計畫分年成本值(續) | 72 |
| 表 7-1-3 | 111-116 年生活圈道路建設計畫分年效益值 | 73 |
| 表 7-1-3 | 111-116 年生活圈道路建設計畫分年效益值(續) | 74 |
| 表 7-1-4 | 111-116 年生活圈道路建設計畫分年成本效益值 | 75 |
| 表 7-1-4 | 111-116 年生活圈道路建設計畫分年成本效益值(續) | 76 |
| 表 7-1-5 | 111-116 年生活圈道路建設計畫經濟效益評估結果 | 76 |
| 表 7-2-1 | 經費需求表 | 77 |
| 表 8-1-1 | 本計畫風險情境評估表 | 83 |
| 表 8-1-2 | 本計畫假設風險機率敘述分類表 | 84 |
| 表 8-1-3 | 本計畫假設風險影響敘述分類表 | 84 |

| | | |
|---------|-----------------------|----|
| 表 8-1-4 | 本計畫假設風險分布與判斷基準表 | 85 |
| 表 8-1-5 | 本計畫風險等級評估表 | 86 |
| 表 8-1-6 | 本計畫風險圖像矩陣 | 87 |
| 表 8-1-7 | 本計畫風險處理計畫彙整表 | 90 |
| 表 8-1-8 | 本計畫預估殘餘風險矩陣 | 91 |

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，後續 98~103 年 6 年計畫及 104~111 年 8 年計畫均係依該政策指示推動辦理。

惟前期 8 年計畫於 104 年實施以來，因公共建設土地取得方式配合政策改以市價徵收方式辦理，民眾對土地正義意識抬頭，除造成公共建設用地取得行政程序更為繁複外，持續增加之用地取得經費需求及中央補助政策亦對地方財政造成龐大負擔，致使部分急要道路建設無法加速推動。

承上，為有效協助地方推動道路建設，完善區域路網及提升交通服務水準，內政部前於 109 年 7 月 1 日召開「開闢、拓寬道路所

需用地費補助方案研商會議」，邀集行政院、國發會、主計總處及交通部共同研商，結論除於新一期生活圈計畫調整用地補助規定外，另將前期 104~111 年 8 年計畫提前於 110 年中止，俾將用地費補助相關新增規定納入提報計畫【詳附錄 1】，爰交通部依前揭結論及地方需求研擬新一期「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6 年(111~116)」(下簡稱本 6 年計畫)，期許透過本 6 年計畫賡續協助地方推動道路建設，完善提升區域路網功能。

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

配合規劃中或已興建之高快速公路系統及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「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 項計畫預算，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。

(五) 持續安全人本的交通環境改造

道路建設於規劃時應合理分配道路空間及改善相關軟硬體設施，透過安全人本的交通環境改造，提供行人、自行車安全人本的交通環境。例如確保行人及自行車通行空間順暢、檢討路口行人穿越及庇護設施、檢討行人號誌時間足夠高齡者通過等，減少相關交通事故發生，保障人民生命財產安全。

二、生活圈道路系統交通建設計畫定位

以「臺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」。

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。

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「臺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。

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

臺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，臺灣位於西太平洋颱風廊帶上，加上全球氣候變遷而使得降雨強大且集中，使得臺灣地區發生豪大雨災害之頻率也大為增加。

臺灣過去氣候變遷和海平面上升速度，超過全球變化的速率，足見氣候變遷對臺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，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。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。

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

依據國家發展委員會人口推估資料，我國總人口數將於民國 109 至 116 年間達最高峰後轉為負成長。人口結構部分，民國 107 年老年人口約 343 萬人，佔總人口數之 14.1%，正式邁入高齡 (aged) 社會，預估於 114 年將超過 20%，進入超高齡 (super-aged) 社會。

表 1-2-1 為近年我國各地人口分布，由表知人口多集中六都，合計占總人口數的 70%，致使這些地區尖峰時段的通勤交通負荷相較其他縣市來得大，所面臨的交通課題也較為複雜；至於其他一般縣市，則因產業發展沒落或人口老化與外移等因素致使人口有下降之趨勢，其交通發展課題及策略亦建議配合調整。

表 1-2-1 臺灣地區近年各地人口分布(單位：人)

| 縣市 | 103 年 | 104 年 | 105 年 | 106 年 | 107 年 | 108 年 |
|-----|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 總計 | 23,433,753 | 23,492,074 | 23,539,816 | 23,571,227 | 23,588,932 | 23,603,121 |
| 新北市 | 3,966,818 | 3,970,644 | 3,979,208 | 3,986,689 | 3,995,717 | 4,018,696 |
| 臺中市 | 2,778,992 | 2,778,918 | 2,779,371 | 2,787,070 | 2,803,894 | 2,815,261 |
| 高雄市 | 2,719,835 | 2,744,445 | 2,767,239 | 2,776,912 | 2,773,533 | 2,773,198 |
| 臺北市 | 2,702,315 | 2,704,810 | 2,695,704 | 2,683,257 | 2,668,572 | 2,645,041 |
| 桃園市 | 2,058,328 | 2,105,780 | 2,147,763 | 2,188,017 | 2,220,872 | 2,249,037 |
| 臺南市 | 1,884,284 | 1,885,541 | 1,886,033 | 1,886,522 | 1,883,831 | 1,880,906 |
| 彰化縣 | 1,291,474 | 1,289,072 | 1,287,146 | 1,282,458 | 1,277,824 | 1,272,802 |
| 屏東縣 | 847,917 | 841,253 | 835,792 | 829,939 | 825,406 | 819,184 |
| 雲林縣 | 705,356 | 699,633 | 694,873 | 690,373 | 686,022 | 681,306 |
| 新竹縣 | 567,132 | 563,912 | 559,189 | 553,807 | 557,010 | 563,933 |
| 苗栗縣 | 537,630 | 542,042 | 547,481 | 552,169 | 548,863 | 545,459 |
| 嘉義縣 | 524,783 | 519,839 | 515,320 | 511,182 | 507,068 | 503,113 |
| 南投縣 | 514,315 | 509,490 | 505,163 | 501,051 | 497,031 | 494,112 |
| 宜蘭縣 | 458,777 | 458,117 | 457,538 | 456,607 | 455,221 | 454,178 |
| 新竹市 | 431,988 | 434,060 | 437,337 | 441,132 | 445,635 | 448,803 |
| 基隆市 | 373,077 | 372,105 | 372,100 | 371,458 | 370,155 | 368,893 |
| 花蓮縣 | 333,392 | 331,945 | 330,911 | 329,237 | 327,968 | 326,247 |
| 嘉義市 | 270,883 | 270,366 | 269,874 | 269,398 | 268,622 | 267,690 |
| 臺東縣 | 224,470 | 222,452 | 220,802 | 219,540 | 218,919 | 216,781 |
| 金門縣 | 127,723 | 132,799 | 135,114 | 137,456 | 139,273 | 140,185 |
| 澎湖縣 | 101,758 | 102,304 | 103,263 | 104,073 | 104,440 | 105,207 |
| 連江縣 | 12,506 | 12,547 | 12,595 | 12,880 | 13,056 | 13,089 |

資料來源：內政部

三、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

軌道建設：高鐵通車後，除影響國內民航甚鉅，亦造成長程陸運運具選擇及公路使用情形之重大影響；而在臺鐵部分，

其西部走廊之功能定位，已由長程運輸逐漸轉變為中程城際運輸及都會區內通勤為主，並配合高鐵聯外、都會區通勤及都市縫合需求，陸續推動包含東線鐵路電氣化、各地區鐵路立體化等重大改善計畫，使各都市舊市區與鐵路新站區的發展產生消長，值得關注。

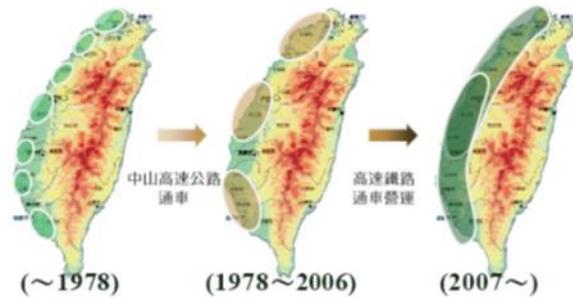


圖 1-3-1 國土空間變革

公路建設：國道公路系統自民國 95 年起包括連接臺北至宜蘭的國道 5 號、連接臺中至南投的國道 6 號，與國道 1 號五股-楊梅高架段等陸續通車，以及民國 102 年底高速公路全面實施電子計程收費，使城際公路系統跨入新的時代。惟國際海空港聯外道路與高快速路網的直捷連接度尚有提升的空間；至於省道公路系統，於西部地區延續辦理東西向快速公路及西濱快速公路計畫，東部地區則進行台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫、台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道及南迴公路後續改善計畫等，使得各地生活圈內外連結愈形強化，縮小城鄉發展的差距。

(二) 六都升格直轄市後之整體交通環境變化

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。

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。

另六都升格直轄市後，交通部已於 105 年重新分配各直轄市之汽燃費額度，因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，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，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。

(三) 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，交通部因應行政院 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，目前亦配合國家政策，於 110 年至 113 年延續推動，期能透過公共建設與友善環境規劃，推動架構性改造，並可經由此項建設計畫，擴大公共建設投資以刺激國內經

濟需求，達成振興經濟之政策目標。

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。

(四) 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、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 3 月 1 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，用地費比率偏高；惟受目前中央用地補助政策影響，地方政府亦無法提報用地需求較高之計畫，致使部分確有急迫必要辦理之道路建設無法及時推動。
- 二、生態環境議題及土地居住正義等意識高漲，民眾針對道路建設之必要性持有負面意見，致使後續用地取得行政程序冗長，影響工程推動進度及效率。
- 三、各縣市政府提報計畫數量雖多，惟素質良莠不齊，先期規劃作業未完善，且缺乏整體性之路網規劃。
- 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) 透過滾動檢討模式，在年度經費可滿足之前提下，補助案件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。

- (四) 為提升生活圈計畫經費效益，有關用地費補助上限，將適度及有條件調升，以利有效協助地方推動急要道路建設。
- (五) 生活圈計畫補助案件之規劃、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。後續將請交通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。
- (六) 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。
- (七) 為追蹤受補助道路計畫之完工成效及經驗回饋，將請各地方政府於補助案件完工結案後，提報結案報告書予交通部公路總局備查。

第二章 計畫目標

第一節 目標說明

因國人私有運具持有率不斷成長，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，在公路運輸部分，應整合土地與運輸規劃，分階段改善現有公路交通瓶頸及重要發展地區聯外交通，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，在城鄉建設項下提升系統性交通改善功能以及友善環境，除透過「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，亦希冀道路功能應更具多元化，除既有之交通功能外，同時強化偏遠地區聯外交通提振區域平衡、提升公路系統的生態及遊憩功能，建立生態公路或景觀公路網絡、透過危險路口路段改善以提升道路使用率與安全性及持續利用綠色材料達成永續發展及多元化等目標。

本 6 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，並配合前揭政策修正為「效率、安全、傳承、綠色、品質」等五大面向(詳圖 2-1)，並預估於 111~116 年度將投入 330 億元辦理生活圈道路優先路段改善，提升運輸效能、促進產業發展、改善民眾生活、創造永續環境。



圖 2-1-1 本期生活圈計畫目標

第二節 達成目標之限制

根據過往「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、因首長更替，無法建立上位之區域路網規劃，致使道路建設推動無法持續推動並有效串聯。
- 四、民眾環境保護意識高漲，提高道路興闢及拓寬之難度。
- 五、用地市價徵收施行，增加用地經費及取得時間。
- 六、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 6 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 6 年計畫預計於計畫目標之「效率、安全、傳承、綠色、品質」等五大面向，訂定相對應之績效指標(詳表 2-3-1)，說明如下：

(一) 效率：

1. 鼓勵地方政府辦理整體路網規劃，並依規劃成果提報道路改善計畫申請補助推動，藉以提升區域交通服務水準及使用效率。
2. 統計提案道路周邊 500 公尺範圍聯繫重要開發區、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。
3. 以經濟效益評估來進行，經由成本及效益之估算，計算經濟效益指標，並以淨現值(NPV)、益本比(B/C)及內部報酬率(IRR)為評估指標。

(二) 安全：透過本 6 年計畫協助地方推動危險、瓶頸路段/路口改善，降低行人及車輛之交通事故發生，保障人民生命財產安全。

(三) 傳承：延續過往生活圈道路交通建設計畫目標，以道路改善里程數作為績效指標。

(四) 綠色：配合國家政策及永續發展之理念，鼓勵地方政府於道路建設計畫使用符合規範之綠色材料。

(五) 品質：透過本 6 年計畫均衡城鄉發展，除挹注資源於偏鄉改善道路品質，滿足基本民行需求外，另透過實質建設提升整體環境及產業發展，達成道路建設之多元功能。

表 2-3-1 成本效益分析假設條件及門檻值

| 類別 | 績效指標 | 單位 | 目標值 |
|----|--|-----------------------------------|---------------------------------|
| 效率 | 地方路網整體規劃成果提報案件達成數 | 件 | ≥ 50 |
| | 計畫道路周邊 500 公尺範圍聯繫重要開發區、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 | 處 | ≥ 500 |
| | 含平均旅行速率之提升、總路網時間之節省、總路網距離之節省、肇事成本節省之合計 | 益本比(B/C) 淨現值(NPV) 內部報酬(IRR) | B/C > 1 NPV > 0 IRR > 折現率 |
| 安全 | 危險瓶頸路段/路口改善數 | 處 | ≥ 60 |
| 傳承 | 道路改善里程數 | 公里 | ≥ 170 |
| 綠色 | 綠色材料(如 LED 燈具、再生粒料等)工程費占比達到 2.5%之工程件數 | 件 | ≥ 40 |
| 品質 | 透過改善工程，提振偏遠地區道路服務品質件數 | 件 | ≥ 20 |
| | 提升道路多元功能(如管線下地、增進觀光地區道路景觀價值等)件數 | 件 | ≥ 20 |

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

一、生活圈的發展理念與功能定位

生活圈藉由不同類型區域劃設，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：

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。

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。

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，加上金門、馬祖及澎湖等離島地區，建議劃分為 19 個生活圈，包括 6 個都會生活圈、10 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 | 臺北、桃園、新竹、臺中、臺南、高雄 |
| 一般生活圈 | 宜蘭、基隆、苗栗、彰化、南投、雲林、嘉義、屏東、臺東、花蓮 |
| 離島生活圈 | 澎湖、金門、馬祖 |



圖 3-1-1 臺灣地區生活圈劃設一覽圖

(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 6 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。

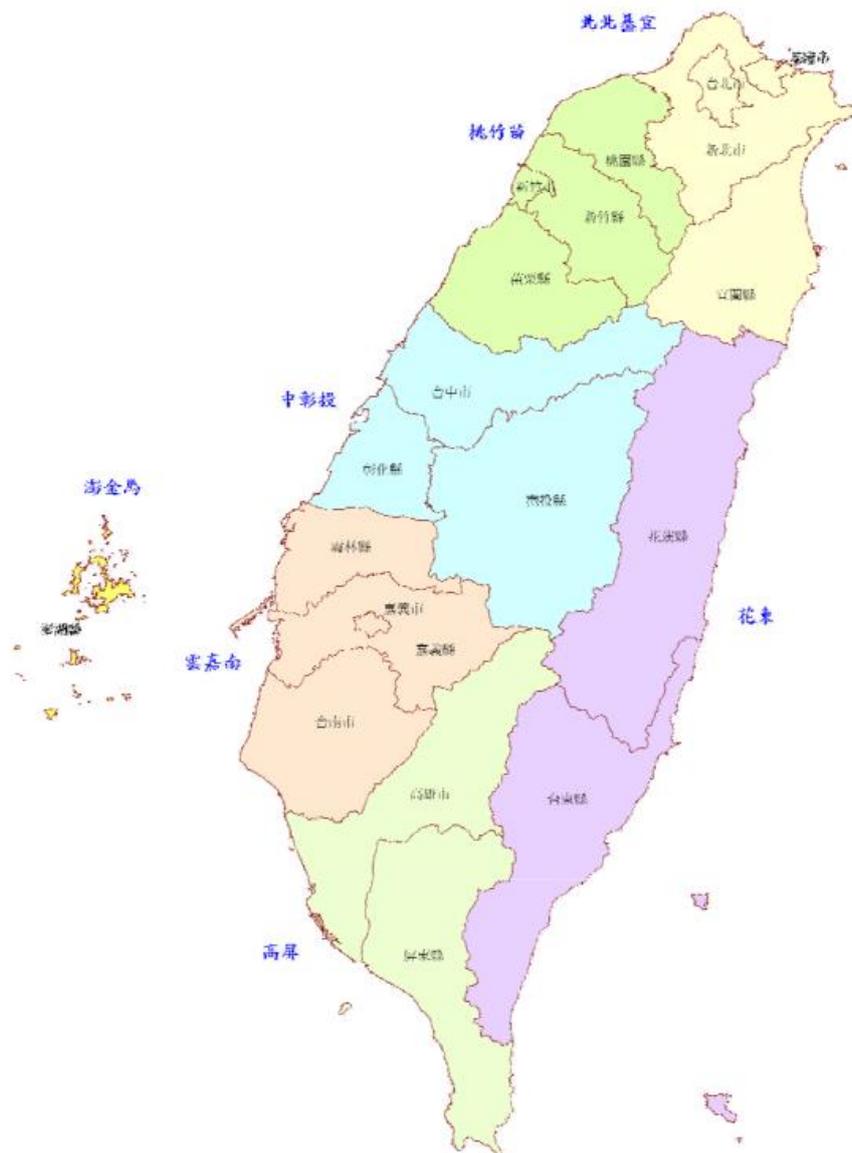


圖 3-1-2 七個區域生活圈

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。

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，而應該延續到下一代甚至永遠使用(馮正民，民 88)。

另 2015 年聯合國已通過 2030 年永續發展議程的 17 項永續發展目標(Sustainable Development Goals, SDGs)，期盼藉由全球性目標做為引導國際社會於未來 15 年的發展方向，其中亦涵蓋多項當代永續發展目標臚列如下：

- 一、 可負擔與潔淨的能源—確保所有人皆能取得、負擔、安全、永續與潔淨的能源。
- 二、 尊嚴勞動和經濟成長—促進持續性、包容性和永續的經濟成長，充分且具生產力的就業和人人都有尊嚴的工作。
- 三、 產業創新和基礎設施—建立靈活的基礎設施，促進包容性

和永續的工業化與創新。

- 四、 降低不平等—減少國家內部與國家間的不平等狀況。
- 五、 永續城市和社區—讓城市和住宅兼具包容性、安全性、靈活度與永續性。
- 六、 氣候行動—採緊急行動對抗氣候變遷及其影響。
- 七、 土地上的生命—保護、恢復、促進陸地生態系統的永續利用、永續管理森林、對抗沙漠化、制止和扭轉土地退化，並防止喪失生物多樣性。

上述目標皆間接或直接與我國永續運輸之發展有密不可分關聯，並與我國永續運輸發展目標相互呼應，並鑲嵌於各項政策議程中，藉此逐步推動臺灣永續運輸發展建設與實際作為。

第三節 國土發展策略與對策

民國 85 年制訂第二次「國土綜合開發計畫」已逾 20 年，期間歷經諸多國內外環境、經濟與社會發展的巨大變遷，導致國土空間發展方向大幅改變。有鑑於此，行政院 99 年 2 月 22 日院臺建字第 0990002926 號函核定「國土空間發展策略計畫」，致力針對當前國家、社會所面臨之國內外重要發展議題，重新提出從全球及東亞視野之國土空間架構與發展定位，並規劃提出全國性、區域性的國土保育、產業經濟、城鄉發展、交通運輸通訊、空間治理等五大面向之空間發展政策與策略方向，以增強國內區域治理能力，提升國家整體競爭力，並邁向永續發展，其中包含「節能減碳省水」願景項目，以達到低碳綠色的城鄉、低污染與資源循環型的社會與綠色人本交通運輸等目標。

根據「國土空間發展策略計畫」之指導，為因應全球環境及氣候變遷的挑戰，並解決臺灣過去土地發展亂象，「國土計畫法」於

105 年 5 月 1 日公告施行；107 年 4 月 30 日，內政部依據「國土計畫法」第 13 條規定公告實施「全國國土計畫」（行政院 107 年 4 月 27 日院臺建字第 1070172823 號函核定），在運輸部門空間發展對策中，揭示與公路運輸有關部分如下：

一、公路運輸

- (一) 整合土地與運輸規劃，分階段改善現有公路交通瓶頸及重要發展地區聯外交通。
- (二) 加強整合各區域高快速道路及都市道路間之交通控制管理策略。
- (三) 透過建立營運階段績效評估機制，審慎評估高(快)速公路增設交流道及生活圈道路系統建設計畫。
- (四) 結合智慧運輸與雲端技術，強化即時交通資訊之蒐集與發布(加值應用)與共享。
- (五) 強化公路系統的生態及遊憩功能，建立生態公路、景觀公路網絡。

二、偏遠地區運輸

- (一) 維持偏遠地區聯外交通順暢，並滿足居民基本民行，以及兼顧觀光產業發展，進而提高居民生活水準。
- (二) 檢討實施偏遠地區居民交通票價補貼政策，提供公平享受運輸服務之機會。

第四節 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：

- (一) 綠能建設
- (二) 數位建設
- (三) 水環境建設
- (四) 軌道建設
- (五) 城鄉建設
- (六) 因應少子化友善育兒空間建設
- (七) 食品安全建設
- (八) 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」，106 至 110 年將編列 4 千 2 百億元推動相關基礎建設；至於 110 年後經費目前刻由行政院籌編中，交通部為持續推動城鄉建設項下之「提升道路品質計畫(公路系統)」，已提報修正計畫至行政院審查，期許透過協助地方改善過去道路闕建缺乏遠見，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，110 年~114 年主要辦理項目如表 3-4-1。

表 3-4-1 提升道路品質建設計畫(公路系統) 計畫辦理項目表

| 主要工作項目 | 工作細項 |
|---------------|-------------------------------|
| 人本友善道路及道路幸福設施 | 行人易肇事路口及安全設施改善 |
| | 提升高齡者(幼童)行經路口之安全性提升計畫 |
| | 人行通行空間檢討及改善計畫 |
| | 標線標誌整合改善計畫(包含提升標線抗滑係數計畫) |
| | 路燈標誌號誌共桿計畫 |
| | 自行車道通行空間友善性改善計畫 |
| 既有道路養護整建 | 路面平整執行計畫 |
| | 路基強度檢討及改善計畫 |
| | 孔蓋(管線)下地計畫 |
| | 邊溝改善計畫 |
| 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計畫 |
| | 道路空間綠美化計畫 |
| | 友善生態及環境計畫(設置生物廊道及動物防護網等) |
| | 太陽能板設置於人行步道、自行車道或道路兩側附屬設施試辦計畫 |
| 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 |

資料來源：交通部「提升道路品質計畫(公路系統)(106-114年)」計畫書

第五節 國家發展計畫(110 至 113 年)

行政院國家發展委員會研擬「國家發展計畫(110 至 113 年)」，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「產業發展、社會安定、國家安全、民主深化」等四大面向，以宏觀格局及前瞻視野擘劃國發計畫，為國家永續發展持續超前部屬。其中針對公共建設部分，將以「人本永續，塑造均衡發展的樂活家園」做為施政主軸，將積極建設人本交通與觀光網，強化前瞻基礎建設，以及均衡臺灣發展計畫、落實地方創生，促進區域均衡發展；同時，政府將打造韌性永續樂活家園，以促進人與環境之共融共存，締造更安全、永續之家園(參見圖 3-5-1)。



資料來源：國家發展計畫(110 至 113 年)簡報，行政院國家發展委員會，109 年 7 月 13 日，取自：

https://www.ndc.gov.tw/Content_List.aspx?n=D61190201622DA50

圖 3-5-1 國家發展計畫(110 至 113 年)人本永續策略內涵示意圖

第六節 交通部運輸政策白皮書(2020 年版)

交通部於 109 年發布第 4 版「運輸政策白皮書」，擘劃運輸部門未來施政藍圖，以利中央與地方共同合作推動交通政策，並爭取民眾對政府運輸施政上的認同，其中針對陸路運輸之核心，即鐵、公路運輸，不僅與民眾日常生活息息相關，更是國家建設與社會經濟發展的基礎。然而，運輸需求為一衍生性需求，運輸系統的發展需要充分掌握主、客觀環境變化的趨勢，以因應民眾日常生活與國家社會發展需要。

運輸政策白皮書的擬訂，有由上而下(Top-down)的引導，亦有由下而上(Bottom-up)的步驟。由上而下的引導包含行政院施政目標與上位政策指導，以及交通部未來施政的主軸，在掌握與理解國際先進國家運輸政策白皮書的內涵與作法下，以「人本交通」為願景，「安全」、「效率」、「品質」與「綠色」為四大施政主軸。

第七節 現有生活圈道路交通建設計畫檢討

依據前期生活圈計畫 104 年至 109 年底整體作業執行經驗，歸結出一些有待修正的課題，茲彙整說明如下：

一、前期計畫執行現況(104-110 年 2 月)說明

本期計畫為競爭型補助計畫，採滾動式檢討方式辦理，其中因應交通部六都汽車燃料使用費(以下簡稱汽燃費)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，本期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。

本期計畫於 107 年 5 月 14 日院臺交字第 1070087992 號函核定修正計畫，延長原 104 年至 107 年生活圈計畫至 104 年至 111 年，計畫經費中央款 439 億元，其中 104 年至 109 年調整後

預算數編列約 262.95 億元，104 年度執行率 85.33%，105 年執行率 86.39%，106 年執行率 100.00%，107 年執行率 99.77%，108 年執行率 100.00%，109 年執行率 100.00%。

另截至 110 年 2 月底止，本期計畫共納入 413 件道路先期規劃及工程案件，中央款需求約 419.71 億元，其中包含新闢拓寬案 191 件、山地原住民地區公路系統道路易致災路段改善工程 3 件、「危險、瓶頸路段改善(公路系統)」12 件、山地原住民鄉(區)交通改善計畫(公路系統)36 件、協助縣市政府加速整建受損公路橋梁計畫補助案件 63 件及公路建設綜合規劃設計作業 108 件【詳附錄 2】。

表 3-7-1 生活圈計畫 104 年至 109 年補助計畫件數統計表

單位：件

| 項次 | 縣市/機關 | 新闢拓寬 | 危險瓶頸 | 山地易致災 | 受損公路 橋梁 | 36項原住 民鄉 | 先期作業 | 核定補助 件數合計 |
|----|---------|------|------|-------|------------|-------------|------|--------------|
| 1 | 新北市 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 2 | 桃園市 | 5 | 0 | 0 | 0 | 5 | 1 | 11 |
| 3 | 新竹市 | 2 | 0 | 0 | 3 | 0 | 2 | 7 |
| 4 | 新竹縣 | 10 | 2 | 1 | 1 | 0 | 9 | 23 |
| 5 | 苗栗縣 | 16 | 2 | 0 | 6 | 2 | 16 | 42 |
| 6 | 臺中市 | 7 | 0 | 0 | 0 | 3 | 4 | 14 |
| 7 | 彰化縣 | 23 | 2 | 0 | 3 | 0 | 7 | 35 |
| 8 | 南投縣 | 19 | 2 | 0 | 10 | 5 | 9 | 45 |
| 9 | 雲林縣 | 15 | 0 | 0 | 6 | 0 | 12 | 33 |
| 10 | 嘉義市 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 11 | 嘉義縣 | 20 | 2 | 0 | 10 | 2 | 16 | 50 |
| 12 | 臺南市 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 7 |
| 13 | 高雄市 | 7 | 0 | 1 | 0 | 1 | 4 | 13 |
| 14 | 屏東縣 | 17 | 0 | 1 | 10 | 4 | 11 | 43 |
| 15 | 臺東縣 | 10 | 1 | 0 | 1 | 14 | 2 | 28 |
| 16 | 澎湖縣 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 |
| 17 | 宜蘭縣 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 11 |
| 18 | 花蓮縣 | 8 | 1 | 0 | 12 | 0 | 2 | 23 |
| 19 | 連江縣 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 20 | 國道高速公路局 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 21 | 公路總局 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 |
| | 各計畫類型合計 | 191 | 12 | 3 | 63 | 36 | 108 | 413 |

二、104 至 109 年底已完工成果及 110 年預計完工執行分析

截至 109 年底，本期計畫已完工之工程補助案件共 209 件，補助中央補助款合計為 229.83 億元，其中工程費約 186.85 億元，用地費約為 42.98 億元。

以下將各縣市分為都會生活圈、一般生活圈及離島生活圈類型，分析各縣市已完工補助案件之完工件數及改善里程數：

(一) 完工件數

截至 109 年底為止，本期計畫工程補助案件完工前 5 名之生活圈，依序為南投縣(27 件)、臺東縣(22 件)、苗栗縣(19 件)、屏東縣(18 件)、花蓮縣(16 件)，係因除一般新闢拓寬案件外，前 5 名縣市多半有原民鄉地區或整建受損橋梁補助，工程期程較短且完工件數較多。

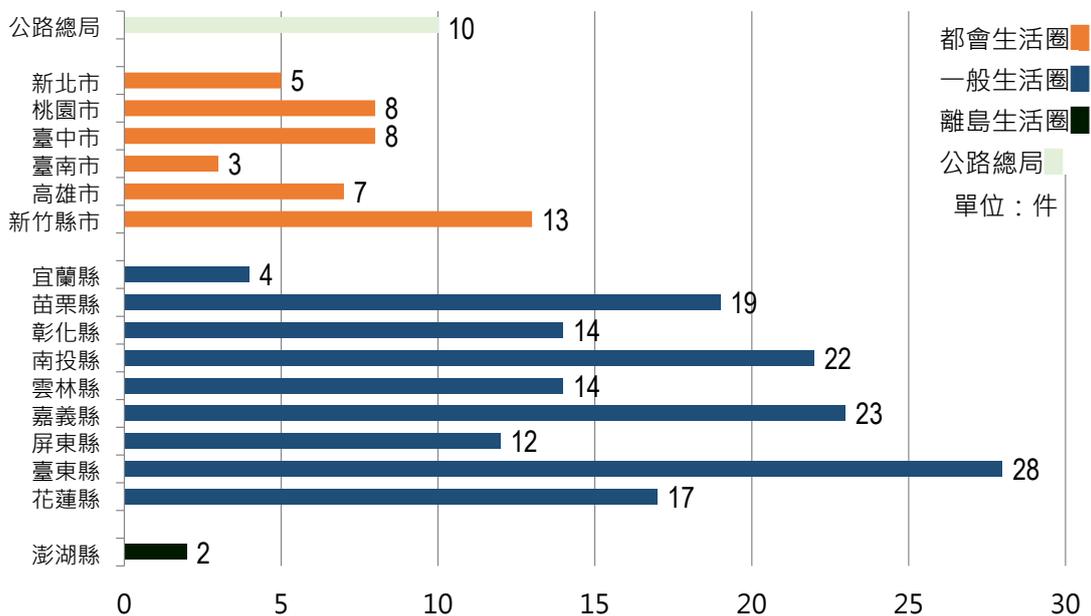


圖 3-7-1 已完工計畫件數統計

(二) 生活圈改善里程數

生活圈補助下各類型計畫，各縣市已完工計畫之改善里程數合計約 249.60 公里，前 5 名依序為彰化縣(37.16 公里)、南投縣(27.29 公里)、屏東縣(24.21 公里)、雲林縣(24.00 公里)及嘉義縣(17.40 公里)。

根據前段完工件數統計，彰化縣核定道路工程建設計畫合計 27 件，雖僅完工 15 件，因其提案規模較大，致使其完工里程數最長；另外新竹縣市、南投縣、嘉義縣、屏東縣、臺東縣、花蓮縣等縣市完工計畫則包含整建受損橋梁、山地易致災與危險路口瓶頸改善等類型案件，完工里程數計算後較不顯著，但皆可一定程度提升部落鄉鎮道路聯繫功能與行車安全。

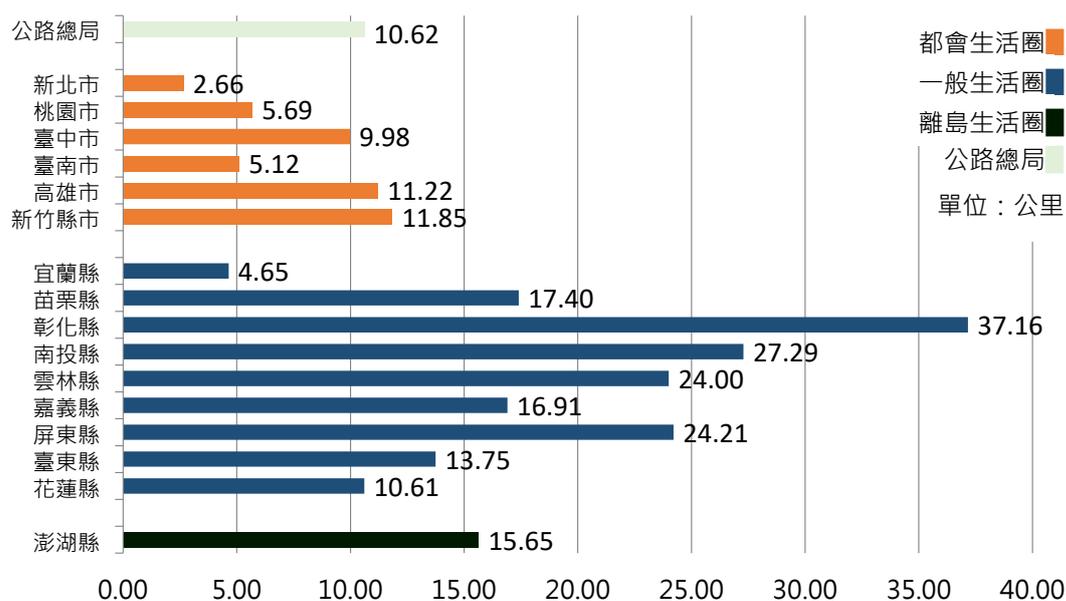


圖 3-7-2 改善里程數統計

(三) 110 年預計完工數及里程數

至 110 年底前預計完工件數 28 件，前 5 名依序為雲林縣、臺東縣(5 件)、南投縣、屏東縣(4 件)及嘉義縣(3 件)；預計完工里程數約為 61.04 公里，前 5 名依序為屏東縣(27.38 公里)、臺東縣(12.92 公里)、嘉義縣(6.35 公里)、南投縣(5.31 公里)及雲林縣(3.08 公里)。

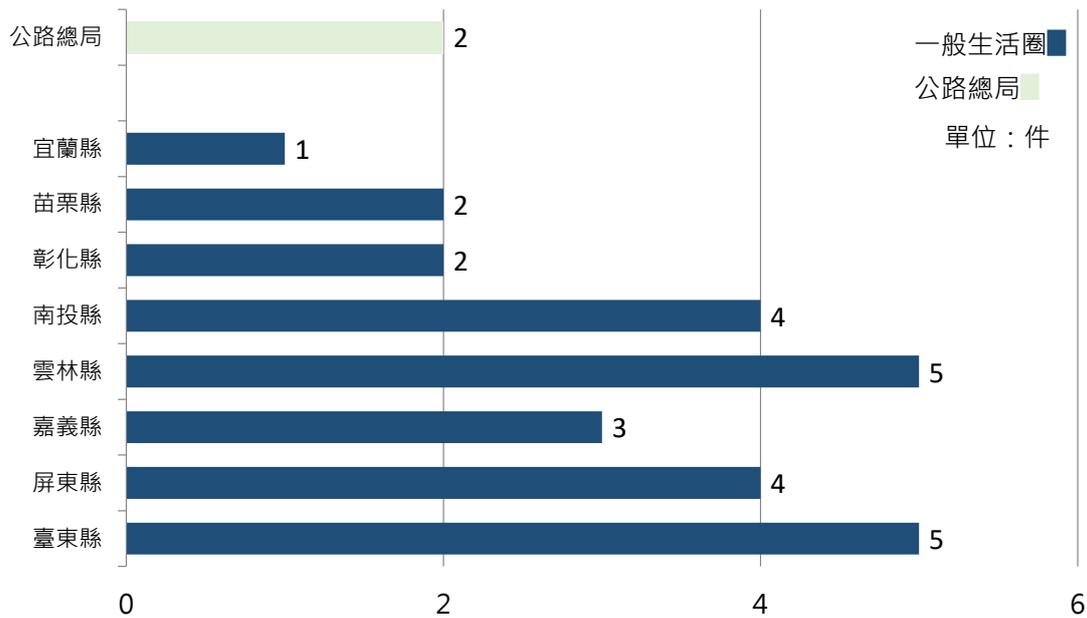


圖 3-7-3 110 年預計完工件數統計

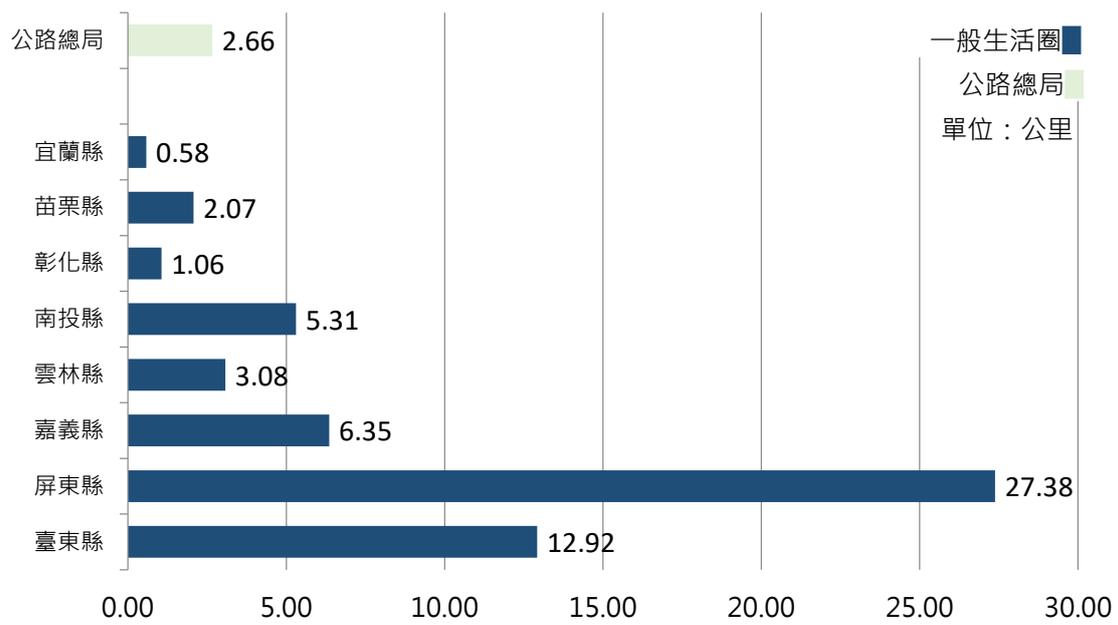


圖 3-7-4 110 年預計完工里程統計

三、104-109 年底執行成效分析

截至 109 年底，104-111 年生活圈道路交通系統建設計畫各項績效指標達成情形彙整如表 3-7-2 所示，除各項指標現已達到本期計畫整體效益目標外，尚有計畫仍在執行中，各項績效指標未來將持續成長。

表 3-7-2 104 至 109 年底績效指標達成情形彙整表

| 評估指標 | | 單位 | 104-109 年 完工績效指標 達成情形 | 104-111 評估指標目標值 | 目標值達成情形 |
|-----------|-------------------------------------|----|-----------------------------|--------------------|-------------|
| 交通 運輸 | 改善里程數 | 公里 | 249.60 | >176 | 已完工各年度均達門檻值 |
| 經濟 效益 | 危險瓶頸、老舊 受損橋梁改善數 | 處 | 52 | >50 | 已達門檻值 |
| 環境 生態面 | 生態永續 | % | 4.11 | >2.5 | 已達門檻值 |
| 社會 公平面 | 區域均衡 | % | 673.46 | >85 | 已達門檻值 |
| | 山地原住民地區 道路改善件數 | 件 | 47 | >10 | 已達門檻值 |
| 區域 經濟面 | 計畫道路周邊 1 公里內是否有重 要交通土地集結 點 | 處 | 2,292 | >100 | 已達門檻值 |

資料更新至 109 年 12 月

(一) 104-109 年經濟效益評估

由於前期 8 年計畫補助之生活圈補助案件路網尚未全部完成，今僅計算至 109 年底完工計畫之成本效益，初探執行將近 6 年之計畫執行成效。計算參數假設條件彙整如表 3.7-3 所示，成本效益計算結果彙整如表 3.7-4 至表 3.7-8 所示。由計算結果可知，生活圈 8 年計畫 104-10 已完工計畫之淨現值 8,132,874 千元 > 0、益本比 1.213 > 1、內部報酬率 5.56% > 4.00%，確具投資價值。

表 3-7-3 104-109 年生活圈道路建設計畫成本效益分析參數假設彙整表

| 參數項目 | 參數假設 |
|-------|-----------|
| 分析基年 | 104 年 |
| 建設年期 | 104-109 年 |
| 營運年期 | 104-133 年 |
| 物價上漲率 | 1.14% |
| 折現率 | 4.00% |
| 工資上漲率 | 1.67% |

表 3-7-4 104-109 年生活圈道路建設計畫分年成本值

單位：千元

| 年期 | 興建成本 | 營運成本 | 合計 | 現值 |
|-----|------------|--------|------------|------------|
| 104 | 5,927,964 | - | 5,927,964 | 5,927,964 |
| 105 | 5,232,409 | 13,407 | 5,245,816 | 5,044,053 |
| 106 | 7,172,409 | 25,240 | 7,197,649 | 6,654,631 |
| 107 | 11,303,116 | 41,461 | 11,344,577 | 10,085,287 |
| 108 | 8,025,239 | 67,023 | 8,092,262 | 6,917,299 |
| 109 | 2,936,936 | 85,172 | 3,022,108 | 2,483,953 |
| 110 | - | 91,814 | 91,814 | 72,562 |
| 111 | - | 91,814 | 91,814 | 69,771 |
| 112 | - | 91,814 | 91,814 | 67,088 |
| 113 | - | 91,814 | 91,814 | 64,508 |
| 114 | - | 91,814 | 91,814 | 62,027 |
| 115 | - | 91,814 | 91,814 | 59,641 |
| 116 | - | 91,814 | 91,814 | 57,347 |
| 117 | - | 91,814 | 91,814 | 55,141 |
| 118 | - | 91,814 | 91,814 | 53,021 |
| 119 | - | 91,814 | 91,814 | 50,981 |
| 120 | - | 91,814 | 91,814 | 49,021 |
| 121 | - | 91,814 | 91,814 | 47,135 |
| 122 | - | 91,814 | 91,814 | 45,322 |
| 123 | - | 91,814 | 91,814 | 43,579 |
| 124 | - | 91,814 | 91,814 | 41,903 |
| 125 | - | 91,814 | 91,814 | 40,291 |
| 126 | - | 91,814 | 91,814 | 38,742 |
| 127 | - | 91,814 | 91,814 | 37,252 |

表 3-7-4 104-109 年生活圈道路建設計畫分年成本值(續)

單位：千元

| 年期 | 興建成本 | 營運成本 | 合計 | 現值 |
|-----|------------|-----------|------------|------------|
| 128 | - | 91,814 | 91,814 | 35,819 |
| 129 | - | 91,814 | 91,814 | 34,441 |
| 130 | - | 91,814 | 91,814 | 33,117 |
| 131 | - | 91,814 | 91,814 | 31,843 |
| 132 | - | 91,814 | 91,814 | 30,618 |
| 133 | - | 91,814 | 91,814 | 29,441 |
| 小計 | 40,598,073 | 2,435,839 | 43,033,912 | 38,263,798 |

註：

1. 成本項目以折現率 4% 進行當年幣值（民國 104 年）之調整。
2. 成本除中央經費外，另外尚包括地方自籌款。

表 3-7-5 104-109 年生活圈道路建設計畫分年效益值

單位：千元

| 年期 | 旅行時間 | 旅行成本 | 肇事成本 | 空汙成本 | 二氧化碳 | 合計 | 現值 |
|-----|-----------|---------|--------|--------|--------|-----------|-----------|
| 104 | 274,964 | 104,161 | 10,672 | 2,359 | 1,531 | 393,687 | 393,684 |
| 105 | 468,752 | 110,684 | 11,399 | 2,520 | 1,608 | 594,963 | 572,078 |
| 106 | 594,262 | 113,318 | 11,731 | 2,593 | 1,628 | 723,532 | 668,943 |
| 107 | 731,480 | 123,455 | 12,846 | 2,840 | 1,753 | 872,374 | 775,536 |
| 108 | 933,150 | 141,554 | 14,806 | 3,273 | 2,068 | 1,094,851 | 935,882 |
| 109 | 1,109,606 | 158,372 | 16,651 | 3,681 | 2,377 | 1,290,687 | 1,060,849 |
| 110 | 1,870,455 | 182,362 | 19,273 | 4,261 | 2,813 | 2,079,164 | 1,643,192 |
| 111 | 1,967,953 | 193,859 | 20,594 | 4,553 | 3,336 | 2,190,295 | 1,664,444 |
| 112 | 2,069,582 | 205,180 | 21,910 | 4,844 | 3,698 | 2,305,214 | 1,684,396 |
| 113 | 2,176,459 | 217,161 | 23,310 | 5,154 | 4,099 | 2,426,183 | 1,704,603 |
| 114 | 2,288,856 | 229,842 | 24,799 | 5,484 | 4,544 | 2,553,525 | 1,725,069 |
| 115 | 2,407,056 | 243,263 | 26,384 | 5,834 | 5,038 | 2,687,575 | 1,745,797 |
| 116 | 2,509,028 | 262,349 | 28,602 | 6,325 | 5,759 | 2,812,063 | 1,756,405 |
| 117 | 2,615,319 | 282,931 | 31,006 | 6,857 | 6,585 | 2,942,698 | 1,767,307 |
| 118 | 2,726,113 | 305,129 | 33,612 | 7,433 | 7,528 | 3,079,815 | 1,778,516 |
| 119 | 2,841,600 | 329,068 | 36,438 | 8,059 | 8,607 | 3,223,772 | 1,790,045 |
| 120 | 2,961,980 | 354,885 | 39,501 | 8,736 | 9,841 | 3,374,943 | 1,801,909 |
| 121 | 3,087,460 | 382,728 | 42,821 | 9,471 | 11,251 | 3,533,731 | 1,814,122 |
| 122 | 3,218,255 | 412,755 | 46,421 | 10,268 | 12,863 | 3,700,562 | 1,826,701 |

表 3-7-5 104-109 年生活圈道路建設計畫分年效益值(續)

單位：千元

| 年期 | 旅行時間 | 旅行成本 | 肇事成本 | 空汙成本 | 二氧化碳 | 合計 | 現值 |
|-----|------------|------------|-----------|---------|---------|------------|------------|
| 123 | 3,354,591 | 445,138 | 50,323 | 11,131 | 14,707 | 3,875,890 | 1,839,661 |
| 124 | 3,496,703 | 480,062 | 54,553 | 12,067 | 16,814 | 4,060,199 | 1,853,022 |
| 125 | 3,644,836 | 517,725 | 59,139 | 13,082 | 19,224 | 4,254,006 | 1,866,800 |
| 126 | 3,720,136 | 527,602 | 60,580 | 13,402 | 19,471 | 4,341,191 | 1,831,788 |
| 127 | 3,796,991 | 537,667 | 62,057 | 13,729 | 19,721 | 4,430,165 | 1,797,434 |
| 128 | 3,875,435 | 547,925 | 63,570 | 14,064 | 19,974 | 4,520,968 | 1,763,726 |
| 129 | 3,955,498 | 558,378 | 65,119 | 14,408 | 20,231 | 4,613,634 | 1,730,651 |
| 130 | 4,037,216 | 569,030 | 66,707 | 14,759 | 20,491 | 4,708,203 | 1,698,198 |
| 131 | 4,120,623 | 579,886 | 68,333 | 15,120 | 20,754 | 4,804,716 | 1,666,354 |
| 132 | 4,205,752 | 590,948 | 69,998 | 15,489 | 21,021 | 4,903,208 | 1,635,109 |
| 133 | 4,292,640 | 602,222 | 71,705 | 15,867 | 21,290 | 5,003,724 | 1,604,451 |
| 小計 | 79,352,751 | 10,309,639 | 1,164,860 | 257,663 | 310,625 | 91,395,538 | 46,396,672 |

註：效益項目以折現率 4%進行當年幣值（民國 104 年）之調整。

表 3-7-6 104-109 年生活圈道路建設計畫分年成本效益值

單位：千元

| 年 | 成本 | | 效益 | | 淨效益 | |
|-----|------------|------------|-----------|-----------|-------------|------------|
| | 當年幣值 | 現值 | 當年幣值 | 現值 | 當年幣值 | 現值 |
| 104 | 5,927,964 | 5,927,964 | 393,687 | 393,684 | -5,534,277 | -5,534,280 |
| 105 | 5,245,816 | 5,044,053 | 594,963 | 572,078 | -4,650,853 | -4,471,975 |
| 106 | 7,197,649 | 6,654,631 | 723,532 | 668,943 | -6,474,117 | -5,985,688 |
| 107 | 11,344,577 | 10,085,287 | 872,374 | 775,536 | -10,472,203 | -9,309,751 |
| 108 | 8,092,262 | 6,917,299 | 1,094,851 | 935,882 | -6,997,411 | -5,981,417 |
| 109 | 3,022,108 | 2,483,953 | 1,290,687 | 1,060,849 | -1,731,421 | -1,423,104 |
| 110 | 91,814 | 72,562 | 2,079,164 | 1,643,192 | 1,987,350 | 1,570,630 |
| 111 | 91,814 | 69,771 | 2,190,295 | 1,664,444 | 2,098,481 | 1,594,673 |
| 112 | 91,814 | 67,088 | 2,305,214 | 1,684,396 | 2,213,400 | 1,617,308 |
| 113 | 91,814 | 64,508 | 2,426,183 | 1,704,603 | 2,334,369 | 1,640,095 |
| 114 | 91,814 | 62,027 | 2,553,525 | 1,725,069 | 2,461,711 | 1,663,042 |
| 115 | 91,814 | 59,641 | 2,687,575 | 1,745,797 | 2,595,761 | 1,686,156 |
| 116 | 91,814 | 57,347 | 2,812,063 | 1,756,405 | 2,720,249 | 1,699,058 |
| 117 | 91,814 | 55,141 | 2,942,698 | 1,767,307 | 2,850,884 | 1,712,166 |
| 118 | 91,814 | 53,021 | 3,079,815 | 1,778,516 | 2,988,001 | 1,725,495 |
| 119 | 91,814 | 50,981 | 3,223,772 | 1,790,045 | 3,131,958 | 1,739,064 |
| 120 | 91,814 | 49,021 | 3,374,943 | 1,801,909 | 3,283,129 | 1,752,888 |
| 121 | 91,814 | 47,135 | 3,533,731 | 1,814,122 | 3,441,917 | 1,766,987 |
| 122 | 91,814 | 45,322 | 3,700,562 | 1,826,701 | 3,608,748 | 1,781,379 |
| 123 | 91,814 | 43,579 | 3,875,890 | 1,839,661 | 3,784,076 | 1,796,082 |
| 124 | 91,814 | 41,903 | 4,060,199 | 1,853,022 | 3,968,385 | 1,811,119 |
| 125 | 91,814 | 40,291 | 4,254,006 | 1,866,800 | 4,162,192 | 1,826,509 |
| 126 | 91,814 | 38,742 | 4,341,191 | 1,831,788 | 4,249,377 | 1,793,046 |

表 3-7-6 104-109 年生活圈道路建設計畫分年成本效益值(續)

單位：千元

| 年期 | 成本 | | 效益 | | 淨效益 | |
|-----|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| | 當年幣值 | 現值 | 當年幣值 | 現值 | 當年幣值 | 現值 |
| 127 | 91,814 | 37,252 | 4,430,165 | 1,797,434 | 4,338,351 | 1,760,182 |
| 128 | 91,814 | 35,819 | 4,520,968 | 1,763,726 | 4,429,154 | 1,727,907 |
| 129 | 91,814 | 34,441 | 4,613,634 | 1,730,651 | 4,521,820 | 1,696,210 |
| 130 | 91,814 | 33,117 | 4,708,203 | 1,698,198 | 4,616,389 | 1,665,081 |
| 131 | 91,814 | 31,843 | 4,804,716 | 1,666,354 | 4,712,902 | 1,634,511 |
| 132 | 91,814 | 30,618 | 4,903,208 | 1,635,109 | 4,811,394 | 1,604,491 |
| 133 | 91,814 | 29,441 | 5,003,724 | 1,604,451 | 4,911,910 | 1,575,010 |
| 小計 | 43,033,912 | 38,263,798 | 91,395,538 | 46,396,672 | 48,361,626 | 8,132,874 |

註：成本效益項目以折現率 4%進行當年幣值（民國 104 年）之調整。

表 3-7-7 104-109 年生活圈道路建設計畫經濟效益評估結果

| 評估指標 | 數值 | 評估結果說明 |
|-----------------|--------------|----------------|
| 淨現值 (NPV) | 8,132,874 千元 | NPV>0 |
| 內部報酬率 (IRR) | 5.56% | IRR 大於折現率 (4%) |
| 益本比 (B/C Ratio) | 1.213 | B/C 大於 1 |

註：民國 104 年為折現年；折現率為 4%。

資料來源：本計畫計算結果。

(二) 其他評估指標目標值達成情形說明

依據生活圈針對 104 年至 109 年底，依據交通運輸經濟效益、環境生態面、社會公平面及區域經濟面等各項評估指標目標值項達成情形說明如下：

1. 交通運輸經濟效益-改善里程數

目前已完工 249.60 公里，依據評估指標目標值為 176 公里，已完工各年度均達到門檻值。

2. 交通運輸經濟效益-危險瓶頸、老舊受損橋梁改善數

目前已完工 52 處，期中包含整建受損橋梁 46 處、危險瓶頸路段改善 4 處及山地易致災 2 處，本項指標已達成目標門檻值 50 處以上之目標值。

3. 環境生態面-生態永續

統計至目前完工案件使用比率約為 4.11%，已達到門檻值 2.50%，後續仍將鼓勵各縣市政府使用率色材料，並加強宣導已提高補助案件使用率色材料比率。

4. 社會公平面-區域均衡

補助計畫目前達成之區域均衡值為 673.46%，主要因公路總局生活圈補助案區位多位於非都市計畫區，故本項指標顯著達成目標門檻值 85% 以上之目標值。

5. 社會公平面-山地原住民地區道路改善件數

針對山地原住民地區道路改善現已完成改善 47 件，已符合目標值 10 件，且預計於生活圈計畫屆滿時完成改善更多補助案件，已符合社會公平面實踐與地方需求。

6. 區域經濟面-計畫道路周邊 1 公里內是否有重要交通土地集結點

經套疊圖資計算後，現況已達成補助計畫周邊 1 公里內連接重要交通土地集結點達 2,292 處，亦遠超出目標門檻值 100 處以上。

四、本期計畫執行成果照片集錦



圖 3-7-5 苗栗縣-通霄鎮拱天宮聯絡道路工程



圖 3-7-6 彰化縣-152 線 6k+800~11k+500 拓寬工程



圖 3-7-7 南投縣-竹山南雲交流道聯絡道新建工程



圖 3-7-8 苗栗縣-銅鑼交流道東延段新闢道路工程



圖 3-7-9 宜蘭縣-二結聯絡道新闢工程(都外段)



圖 3-7-10 花蓮縣-瑞穗鄉台 9 線 267K 處至鶴岡村道路拓寬及橋梁
新建工程



圖 3-7-11 新竹縣-縣道 115 線 20K+016~25K+950 段道路拓寬工程



圖 3-7-12 雲林縣-160 線飛沙至四湖段拓寬工程

五、本期尚待改善問題與精進作為彙整

進一步觀察本期計畫執行成效，原預定由 104 年至 111 年完成 176 公里(平均每年完成 22 公里)之道路改善作業，經統計至 109 年止，已完工計畫累計完成里程數約 249.60 公里，已超過原定 104 年至 111 年目標值 176 公里，然目前仍有多數計畫預計無法於本期計畫期程內完工，經檢討大致可歸類本期待改善之問題與建議精進作為如下：

(一) 計畫經費規模與執行期程並未詳實預估與落實：

分析本期核定計畫之經費規模及工程期程，部分計畫或將無法於本期計畫屆期（110 年）前順利完工。進一步觀察已完工核定經費規模，可知完工計畫之經費規模多超過 3 億元，且執行年期多超過 3 年，意即後續若要確保提報計畫可順利執行完成，可以上述經費規模與執行期程，作為提報計畫之期程與經費規模建議參考；若提報計畫超出上述經費規模與執行期程，即可建議地方政府提報該計畫時應採分期分段方式辦理。

(二) 用地取得涉及民眾權益及現況生態自然環境影響：

工程案件涉及用地辦理需求時，因實際涉及在地民眾權益，或生態自然環境影響，需審慎評估與加強地方溝通等行政作業。經分析本期核定計畫多有超出現行補助執行要點規定 1 年內完成用地辦理之問題，進而導致工程案進度延宕，建議未來用地辦理除加速趕辦外，亦將要求地方政府於提案前積極辦理資訊公開及公民參與，加強提案之可行性及成熟度。

(三) 執行中遭遇施工項目與核定項目不符者，取得資訊不易：

計畫實際執行時遭遇管線調查不確實導致遷移困難、施工項目與核定項目不符，或經費未確實支用於生活圈補助範圍內項目等情事，工程處往往無法於第一時間確實掌握相關資訊，

及時與地方政府協調因應措施，導致工期大幅延宕，建議後續實際執行時，應積極追蹤工程辦理情形，確實確認計畫執行與原核定計畫內容相符，避免作業辦理時程過長，或工程已進入完工階段方提報修正計畫等問題產生。

(四) 因應用地費補助比率調降，縣市政府無法提報用地費需求較高計畫：

自生活圈計畫執行以來，地方政府於用地取得之執行日亦困難，用地取得經費逐漸提高，受目前中央用地補助政策影響，影響地方提報用地經費需求高之道路建設計畫意願。

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 6 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，協助地方建構完善路網。
2. 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，提昇區域產業運輸效能。
3. 危險、瓶頸路口及路段之改善，提升抗防災能力或減少交通肇事意外之發生。
4. 落實節能減碳之施政方針，透過綠色永續道路規劃，擴大道路多元化功能。

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

生活圈道路交通建設計畫原係協助地方辦理道路拓寬及新闢事宜，惟於前期計畫執行期間，因行政院等政策交議及配合國家施政方向納入如受損橋梁補強、山地原民地區交通工程、易致災及危險、瓶頸路段改善等，後經統整歸納執行經驗及地方需求，本期生活圈計畫含括共三大辦理項目，臚列如下：

(一) 一般類型計畫：

公路系統道路新闢拓寬建設。

(二) 特定類型計畫：

1. 山地原住民鄉(區)道路改善計畫：

協助既有山地原民鄉(區)公路系統易致災路段改善以及交通工程改善事宜，計畫規模以寬度 ≤ 12 公尺，長度 ≤ 2 公里為限。

2. 危險、瓶頸路口/路段改善計畫：

既有已開闢公路系統道路與交通安全有關，或為交通瓶頸之路口/路段改善計畫，單一提案規模原則路口不超過10處，路段以1公里以內為限，且以交通工程為優先改善方案。

3. 縣市政府受損公路橋梁整建計畫：

協助地方辦理公路系統受損橋梁整建，其它如地區性排水、通洪、景觀、交通、用地、例行性養護及小額整建等需求，不納入考量。

(三) 先期作業：

如道路建設整體規劃、可行性評估、環境影響評估作業等

道路建設規劃評估事項。

本 6 年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：

1. 中央已核定重大建設計畫。
2. 中央已核定之跨域整合計畫。
3. 危險、瓶頸路口及路段改善。
4. 屬地方完成整體路網規劃，有優先推動需求者。
5. 因應前瞻基礎建設，需配合辦理之道路建設計畫。
6. 政策交議工程。

三、補助對象

(一) 地方轄管之公路系統或符合納編公路系統要素之道路建設。

(二) 另因應汽燃費重新分配政策，直轄市公路系統道路建設經費需求已由所獲配年度汽燃費額度優先支應，本 6 年計畫不再受理相關提案；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 6 年計畫特定計畫項下之「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，期許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建設之施政目標。

表 4-1-1 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)6年(111~116)計畫 | | |
|----------------------------------|-----------------|---------|
| 辦理項目 | 項目內容 | 是否補助直轄市 |
| 一般類型計畫 | 道路新闢拓寬 | 否 |
| 特定類型計畫 | 山地原住民鄉(區)道路改善計畫 | 是 |
| | 危險、瓶頸路口/路段改善 | 否 |
| | 縣市政府受損公路橋梁整建計畫 | 否 |
| 先期作業 | 道路建設評估規劃等作業 | 否 |

四、補助範圍條件(必要條件)：

除行政院專案核准者外，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：

- (一) 提案如須辦理道路新闢拓寬，應先以交通工程或交通管理手段進行改善，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。
- (二) 提案需檢附提案計畫書，且應完成相關先期作業並確認具可行性(用地經費超過 2 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)。
- (三) 提案若需辦理用地取得作業，為確保公民參與及民眾權益，提升計畫可行性及減少後續用地取得爭議，須提出 1 年內之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。

- (四) 地方政府需可於提案相對應預算年度籌編相對比例之自籌款。
- (五) 提案應以可於核定列入補助之次二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 3 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。
- (六) 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。
- (七) 提案改善方式如涉及跨河橋梁、堤防或灌溉溝圳等水利設施異動經費，地方政府應邀集相關單位研商籌措。
- (八) 提案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者，亦應由主管機關出具相關證明文件。
- (九) 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，提案涉及道路新闢拓寬者，地方政府應於提案計畫書內檢附公共工程委員會「公共工程生態檢核注意事項」之「公共工程生態檢核自評表」，並填報「工程計畫核定階段」之檢核事項。
- (十) 提案如無特殊因素，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；如提案位於偏遠地區(偏遠地區定義將另表列)等因運輸問題，或因其他環境問題無法配合辦理者，不受本項規定限制，惟應敘明無法配合辦

理原因。

(十一) 地方政府提案之用地及拆遷補償經費，補助規定如下：

1. 用地及拆遷補償經費額度不得高於「5億元」及「總經費乘以用地經費上限比率」，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。
2. 用地經費上限比率基準為 25%，惟一般類型計畫提案如有符合下列條件者，可提高用地經費上限比率 25%：
 - (1) 屬配合相關部會之重大建設計畫。
 - (2) 受生活圈計畫補助辦理路網整體規劃案之縣市，依規劃成果公路系統優先排序前 20 名提報之提案，可提高用地經費上限比率 25%(需檢附佐證資料)。
 - (3) 其他縣市依近 5 年自辦路網整體規劃案之公路系統優先排序前 20 名提報之提案，可提高用地經費上限比率 25%(需檢附佐證資料)。
 - (4) 具直接聯結偏鄉地區功能，計畫長度 ≤ 2 公里，寬度 ≤ 12 公尺之提案。
 - (5) 提案獲核定補助後 2 年內，用地採全數協議價購取得者。
3. 特定類型計畫提案：
 - (1) 「山地原住民鄉(區)道路改善計畫」提案改善方式如涉及用地經費需求，直轄市用地經費上限比率 25%，其餘縣市用地經費上限比率 50%。
 - (2) 「危險、瓶頸路口/路段改善計畫」提案改善方式如涉及用地經費需求，用地經費上限比率為 50%。

- (3) 「縣市政府受損公路橋梁整建計畫」主要為協助辦理受損橋梁之補強整建，用地經費需求不予補助。

表 4-1-2 提案用地補助規定表

| 計畫類型 補助對象 | 用地補助上限提高資格限制說明 | 備註 |
|-------------------------|---|--|
| 一般類型 一般新闢拓寬計畫 | <ul style="list-style-type: none"> ● 提案如配合相關部會之重大建設計畫，提報時應檢附資料佐證，可提高用地經費上限比率 25% ● 受補助辦理路網整體規劃案之縣市，依規劃成果公路系統優先排序前 20 名提報，可提高用地經費上限比率 25%(需檢附佐證資料) ● 其他縣市依近 5 年自辦路網整體規劃案之公路系統優先排序前 20 名提報，可提高用地經費上限比率 25%(需檢附佐證資料) ● 直接聯絡偏遠地區，計畫長度≤2 公里，寬度≤12 公尺者(偏遠地區定義詳【附錄 3】)，可提高用地經費上限比率 25% ● 自核定補助日起 2 年內土地取得採全數協議價購者，可提高用地經費上限比率 25% | <ol style="list-style-type: none"> 1. 所有提高用地經費上限比率方式不累計，僅能擇一方式提報 2. 用地拆遷補償費經費額度以 5 億元為上限 3. 前期延續性計畫沿用核定當時補助比率 |
| 特定類型 山地原住民鄉(區)道路改善計畫 | <ul style="list-style-type: none"> ● 改善事項如涉及用地取得事宜，直轄市用地經費上限比率 25%，其餘縣市用地經費上限比率 50% | 同上 |
| 危險、瓶頸路口/路段改善計畫 | <ul style="list-style-type: none"> ● 改善事項如涉及用地取得事宜，用地經費上限比率 50% | 同上 |
| 縣市政府受損公路橋梁整建計畫 | <ul style="list-style-type: none"> ● 不補助 | |

4. 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 2 年內申請補助者，用地及拆遷補償經費補助視為一案處理；另有關於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。

(十二) 地方政府申請補助案件之經費之補助比率，以前期生活圈計畫補助比率為基準，且不再逐年調降，如表 4-1-3。

表 4-1-3 提案經費補助比率調整表

| 財力分級 | 中央款補助比率 |
|------|-----------|
| | 111-116 年 |
| 第二級 | 70% |
| 第三級 | 79% |
| 第四級 | 81% |
| 第五級 | 85% |

(十三) 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%。

(十四) 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。

第二節 分期(年)執行策略

本 6 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。

為避免核定補助案件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補助案件，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，避免核定補助計畫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，俾利執行管考。

另前期生活圈計畫核定補助案件，無法於前期計畫期程結束前完成者，經檢討進度嚴重落後將滾動檢討予以退場；其餘持續依進度執行者，將納入本 6 年計畫續列經費辦理。

第三節 執行步驟(方法)與分工

一、計畫流程

本 6 年計畫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 4-3-1 所示。

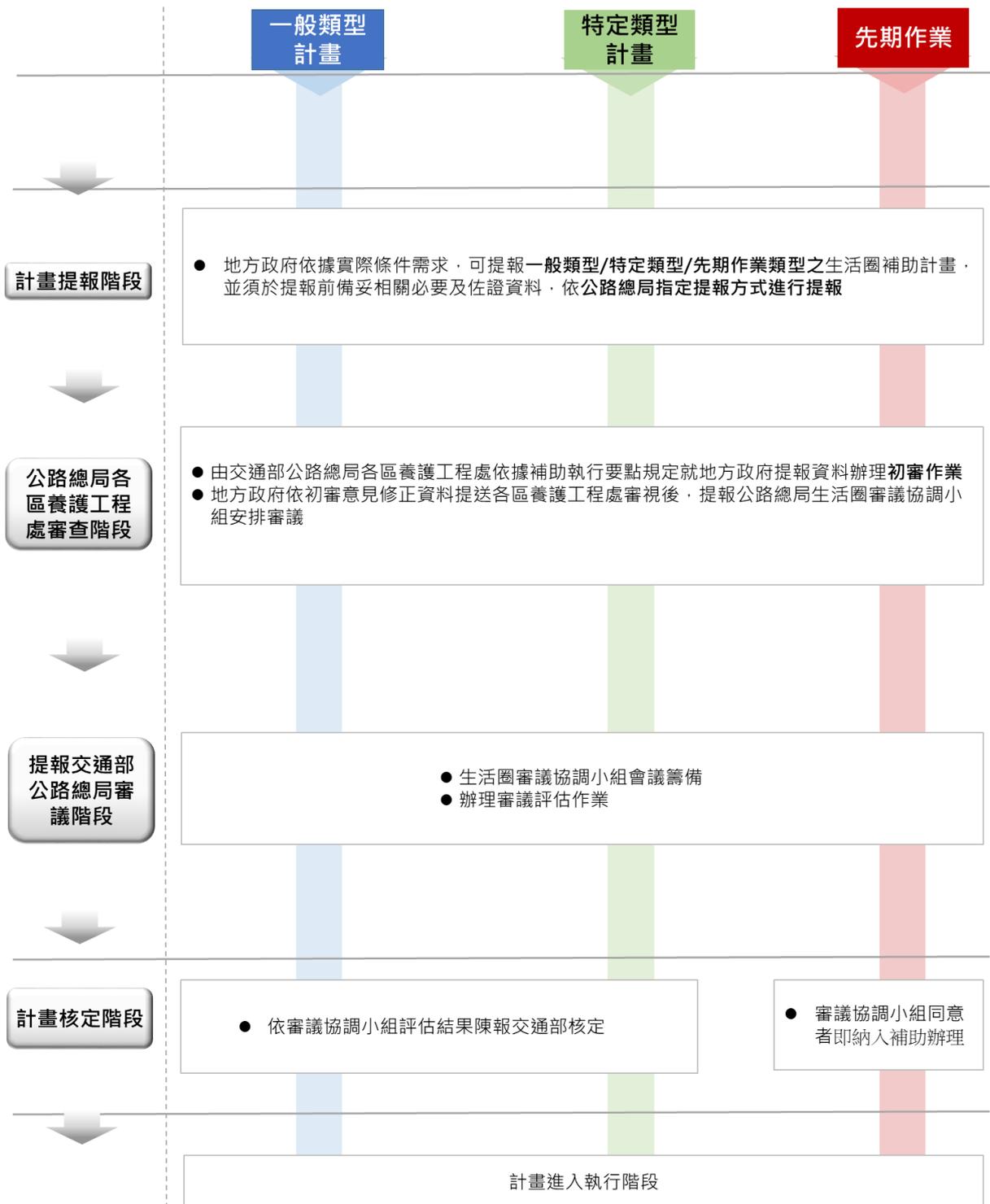


圖 4-3-1 計畫流程圖

二、執行內容與方法

針對本 6 年計畫執行之重要工作內容及方法進一步說明如下：

- (一) 本計畫核定納入之補助案件總額度，將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 6 年計畫審議、協調及管考等相關作業機制，依交通部訂定之「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，於交通部公路總局通知期限前依規定進行提報，各提案應依「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)補助執行要點」規定檢附相關資料。
- (四) 為避免提案過於浮濫，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。
- (五) 初步審查作業，由交通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及初評；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。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及進行綜評。
- (六) 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；奉核定之補助案件則逐年編列經費補助辦理。
- (七) 本計畫各年度執行中，屬特定類型計畫或因配合政策及其他重要計畫推動之一般類型計畫提案，考量其涉及民眾生命財

產、政策交議急要性等情事，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。

- (八) 先期作業提案部分比照前揭事項辦理，惟獲審議協調小組同意後者即納入本計畫補助辦理，不須再行陳報交通部核定。
- (九) 奉核定納入補助案件應於規定時間內將辦理期程及相關里程碑提報本部公路總局各養護工程處備查；若執行超過預訂期程者且落後情節重大者，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) 交通部公路總局依「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。
- (十一) 特定類型計畫項下之「縣市政府受損公路橋梁整建計畫」之受理提案審查及管考等事宜，由交通部指定部屬機關公路總局辦理。
- (十二) 政策交議納入本 6 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。

二、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

各地方政府擬辦理之計畫依規定進行提報後由公路總局轄區養護工程處進行初審，經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計畫案件，提送第二階段審議協調小組審議評分，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。

(三) 特定類型計畫、先期作業及年度執行中新增之一般類型計畫提案

本計畫各年度執行中，屬特定類型計畫或因配合政策及其他重要計畫推動之一般類型計畫提案，考量其涉及民眾生命財產、政策交議急要性等情事，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。

先期作業提案部分比照前揭事項辦理，惟獲審議協調小組同意者即納入本計畫補助辦理，不須陳報交通部核定。

(四) 提案審查及評比項目：

有關本計畫審查標準(審查及評比項目)機制，將俟計畫奉核後另案訂定「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)補助執行要點」，並經行政院核定據以執行辦理

三、計畫執行之依據

依據「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」第十四條及十五條規定，交通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補助案件，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。

第四節 計畫執行之分工

本6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，由交通部公路總局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。

第五章 資源需求

第一節 所需資源說明

本 6 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）補助案件，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 6 年計畫之補助案件，其中央及地方經費之分攤，係依行政院主計總處最新公佈之「各直轄市及縣(市)政府財力級次表」及本計畫第四章第一節第四項「補助範圍條件(必要條件)」第十二款規定為基準調整辦理。

有關用地費補助部分，依據「中央對直轄市及縣(市)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、縣(市)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 6 年計畫用地補助依據第四章第一節第四項「補助範圍條件(必要條件)」第十一款規定辦理。

三、地方自籌款

本 6 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「中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法」規定，按地方財力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

前期生活圈計畫（公路系統）至 110 年 2 月底止，已納入補助共 413 件道路規劃及工程案件，中央款額度計約 419.71 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，現因前期計畫擬提前於 110 年底結束，111 年後之經費需求概估約 122.15 億元，另經盤點地方政府未來預計推動之公路系統道路建設經費補助需求已達 350 億元以上，其中包含跨縣市橋梁興建及完善整體區域交通網絡之重大道路工程計畫。

另本計畫為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。

本計畫經行政院國家發展委員會 110 年 3 月 10 日召開「內政部『生活圈道路交通系統建設計畫（市區道路）6 年（111-116 年）』計畫書暨交通部『生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6 年計畫（111-116）』計畫書等 2 案相關事宜會議」，決議年度經費採 55 億元編列（中央款總額度 330 億元），故本計畫依決議修正分年經費如表 5-3-1。

表 5-3-1 計畫分年中央款經費需求表

| 計畫 名稱 | 主管 單位 | 執行 單位 | 辦理 期程 | 經費需求 (億元) | | | | | | | |
|---|----------|---|--------------------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| | | | | 項目 | 111 年度 | 112 年度 | 113 年度 | 114 年度 | 115 年度 | 116 年度 | 合計 |
| 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 | 111 年 1 月~ 116 年 12 月 | 資本門 | 54.800 | 49.800 | 49.800 | 53.700 | 59.700 | 60.700 | 328.500 |
| | | | | 經常門 | 0.200 | 0.200 | 0.200 | 0.300 | 0.300 | 0.300 | 1.500 |
| | | | | 中央款 | 55.000 | 50.000 | 50.000 | 54.000 | 60.000 | 61.000 | 330.000 |
| | | | | 地方款 (預估) | 16.670 | 15.150 | 15.150 | 16.360 | 18.180 | 18.490 | 100.000 |
| | | | | 合計 | 71.670 | 65.150 | 65.150 | 70.360 | 78.180 | 79.490 | 430.000 |

第六章 預期效果及影響

第一節 預期效果

一、經濟發展效果

1. 推動各縣市路網整體規劃重點成果逐項實踐，鼓勵地方政府以更有系統方式看待整體公路路網發展，同時促進道路建設計畫與各縣市重大建設計畫之串連發展關係，加強重點發展區域交通聯絡便利性。
2. 藉由與觀光等層面跨域整合發展，除可提升道路串連功能及可及性，更可增進道路於景觀等多元層面價值，對於當地之跨域發展亦可有加成效果。

二、道路交通安全增進效果

1. 藉由推廣綠色運輸，以及改善危險或瓶頸之路段/路口，可於鄰近聚落段改善或新設人行安全設施，藉由路側及路口人行安全設施盤點及人行安全設施改善的整體設計，可提高行人的安全與舒適感。
2. 對於山地易致災道路，以及危險或瓶頸路段/路口道路，可透過局部道路改善方式，維護民眾基本通行權力，同時提升道路使用率及用路人行車安全舒適度。

第二節 預期影響

一、促進中央與地方協作

1. 各生活圈整體路網歷經 20 多年逐步建設，已大致建構告一段落，至此生活圈計畫即邁入轉型期，亦因此生活圈近年建設計畫推動方向，已由原本單純道路新闢拓寬，轉向順應時勢所趨，逐步朝增強極端氣候適應能力、塑造多元化

道路屬性、同時配合重點政策推動方向執行，亦因此近年生活圈計畫加入山地易致災、危險瓶頸路段路口類型，並鼓勵建構以綠色運輸、綠色材料為內涵之綠色道路，以及於道路建設同時辦理管線下地、共同管溝建置以降低道路挖填頻率，以獎勵方式推動中央與地方協作，共同逐步推動重點政策，以加強中央政策之推動力道與地方配合度。

2. 藉由中央補助地方政府辦理生活圈路網整體規劃，鼓勵地方政府針對公路路網建設提出較為長遠願景規劃，更藉由計畫評分排序及優先提報方式，提醒地方政府應審慎周詳地檢視道路建設之目的與特性，避免漫無目的建設導致建設效益無法有效發揮。

二、減輕對於環境及生態影響，提升極端氣候適應能力

1. 鼓勵道路建設留設適當綠帶，同時於建設規劃階段儘量減低對於生態環境影響，藉由增加綠帶寬度及綠帶連續性之建置，留設物種生存空間，提升物種遷徙或棲息環境，增加道路空間生物多樣性與生態之豐富度。
2. 透過鼓勵使用綠色再生材料，促進循環經濟，同時配合道路建設導入綠色運輸，提升道路節能減碳功能性亦可有效增加道路因應極端氣候之適應能力。

第七章 經濟效益評估與財務計畫

第一節 經濟效益評估

公共工程之建設，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之經濟面效益。

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，以探討建設計畫對社會所產生之貢獻。本計畫相關效益評估分析基本假設參數係參考交通部運輸研究所民國 108 年出版「108 年交通建設計畫經濟效益評估手冊」。

生活圈道路建設的執行，不論是為改善既有公路系統路網之服務機能，或是建設公路系統道路以縮短各區域往來之距離，其所產生之最直接效益，即是反映在交通運輸面向上。在交通運輸效益上，可將提升路網總平均旅行速率、節省路網總旅行時間、節省路網總旅行成本進行貨幣化，而彙整計算以經濟效益評估之經濟效益指標，包括淨現值（NPV）、益本比（B/C）及內部報酬率（IRR）為評估指標。經由經濟效益評估結果顯示，合計 NPV=8,000,944 仟元、IRR=5.48%、B/C=1.199，經濟效益之淨現值均大於零、益本比大於 1、內部報酬率大於折現率，顯示整體生活圈為值得投資建設。

表 7-1-1 111-116 年生活圈道路建設計畫成本效益分析參數彙整表

| 參數項目 | | 參數假設 |
|----------------------|-----------------|------------------|
| 物價上漲率 | | 1.14% |
| 折現率 | | 4.00% |
| 工資上漲率 | | 1.67% |
| 小汽車時間價值 | | 147.30 元/每人每小時 |
| 小汽車單位行車成本 | | 9.4351 元/公里 |
| 肇事內部成本 | 死亡成本 | 955 元/百萬延車公里 |
| | 受傷成本 | 7,582 元/百萬延車公里 |
| | 財損成本 | 8,580 元/百萬延車公里 |
| 肇事外部成本 | 死亡成本 | 28,958 元/百萬延車公里 |
| | 受傷成本 | 935,645 元/百萬延車公里 |
| 空污成本 | SO _x | 0.0010 元/延車公里 |
| | NO _x | 0.2160 元/延車公里 |
| CO ₂ 損害成本 | | 444 元/噸 |

資料來源：

「108 年交通建設計畫經濟效益評估手冊」，交通部運輸研究所，民國 108 年。

表 7-1-2 111-116 年生活圈道路建設計畫分年成本值

單位：千元

| 年期 | 興建成本 | 營運成本 | 合計 | 現值 |
|-----|-----------|--------|-----------|-----------|
| 111 | 7,167,000 | - | 7,167,000 | 7,167,000 |
| 112 | 6,515,000 | 14,767 | 6,529,767 | 6,278,622 |
| 113 | 6,515,000 | 28,191 | 6,543,191 | 6,049,548 |
| 114 | 7,036,000 | 41,614 | 7,077,614 | 6,291,973 |
| 115 | 7,818,000 | 56,111 | 7,874,111 | 6,730,823 |
| 116 | 7,949,000 | 72,219 | 8,021,219 | 6,592,858 |
| 117 | - | 88,597 | 88,597 | 70,020 |
| 118 | - | 88,597 | 88,597 | 67,327 |
| 119 | - | 88,597 | 88,597 | 64,737 |
| 120 | - | 88,597 | 88,597 | 62,247 |
| 121 | - | 88,597 | 88,597 | 59,853 |
| 122 | - | 88,597 | 88,597 | 57,551 |
| 123 | - | 88,597 | 88,597 | 55,338 |
| 124 | - | 88,597 | 88,597 | 53,209 |
| 125 | - | 88,597 | 88,597 | 51,163 |
| 126 | - | 88,597 | 88,597 | 49,195 |
| 127 | - | 88,597 | 88,597 | 47,303 |
| 128 | - | 88,597 | 88,597 | 45,484 |
| 129 | - | 88,597 | 88,597 | 43,734 |
| 130 | - | 88,597 | 88,597 | 42,052 |
| 131 | - | 88,597 | 88,597 | 40,435 |
| 132 | - | 88,597 | 88,597 | 38,880 |
| 133 | - | 88,597 | 88,597 | 37,384 |

表 7-1-2 111-116 年生活圈道路建設計畫分年成本值(續)

單位：千元

| 年期 | 興建成本 | 營運成本 | 合計 | 現值 |
|-----|------------|-----------|------------|------------|
| 134 | - | 88,597 | 88,597 | 35,947 |
| 135 | - | 88,597 | 88,597 | 34,564 |
| 136 | - | 88,597 | 88,597 | 33,235 |
| 137 | - | 88,597 | 88,597 | 31,956 |
| 138 | - | 88,597 | 88,597 | 30,727 |
| 139 | - | 88,597 | 88,597 | 29,546 |
| 140 | - | 88,597 | 88,597 | 28,409 |
| 小計 | 43,000,000 | 2,339,230 | 45,339,230 | 40,221,120 |

註：

1. 成本項目以折現率 4%進行當年幣值（民國 111 年）之調整。
2. 成本除中央經費外，另外尚包括地方自籌款之預估納入。

表 7-1-3 111-116 年生活圈道路建設計畫分年效益值

單位：千元

| 年期 | 旅行時間 | 旅行成本 | 肇事成本 | 空汙成本 | 二氧化碳 | 合計 | 現值 |
|-----|-----------|---------|--------|--------|--------|-----------|-----------|
| 111 | 266,982 | 97,504 | 10,358 | 2,290 | 1,678 | 378,812 | 378,810 |
| 112 | 455,144 | 103,610 | 11,064 | 2,447 | 1,832 | 574,097 | 552,014 |
| 113 | 577,010 | 106,075 | 11,386 | 2,518 | 1,927 | 698,916 | 646,186 |
| 114 | 710,245 | 115,565 | 12,469 | 2,757 | 2,325 | 843,361 | 749,744 |
| 115 | 906,060 | 132,507 | 14,372 | 3,178 | 2,744 | 1,058,861 | 905,117 |
| 116 | 1,077,393 | 148,250 | 16,163 | 3,574 | 3,382 | 1,248,762 | 1,026,390 |
| 117 | 1,816,154 | 170,707 | 18,708 | 4,137 | 4,002 | 2,013,708 | 1,591,461 |
| 118 | 1,945,697 | 192,570 | 21,213 | 4,692 | 4,781 | 2,168,953 | 1,648,225 |
| 119 | 2,084,481 | 217,234 | 24,054 | 5,320 | 5,713 | 2,336,802 | 1,707,477 |
| 120 | 2,233,164 | 245,056 | 27,276 | 6,033 | 6,826 | 2,518,355 | 1,769,361 |
| 121 | 2,392,452 | 276,441 | 30,929 | 6,841 | 8,156 | 2,714,819 | 1,834,034 |
| 122 | 2,563,101 | 311,847 | 35,072 | 7,758 | 9,745 | 2,927,523 | 1,901,662 |
| 123 | 2,745,923 | 351,786 | 39,770 | 8,797 | 11,644 | 3,157,920 | 1,972,426 |
| 124 | 2,941,786 | 396,841 | 45,096 | 9,976 | 13,912 | 3,407,611 | 2,046,522 |
| 125 | 3,151,618 | 447,667 | 51,136 | 11,312 | 16,623 | 3,678,356 | 2,124,158 |
| 126 | 3,216,729 | 456,207 | 52,383 | 11,588 | 16,836 | 3,753,743 | 2,084,320 |
| 127 | 3,283,184 | 464,910 | 53,660 | 11,871 | 17,053 | 3,830,678 | 2,045,230 |
| 128 | 3,351,013 | 473,780 | 54,968 | 12,161 | 17,272 | 3,909,194 | 2,006,874 |
| 129 | 3,420,242 | 482,818 | 56,307 | 12,458 | 17,493 | 3,989,318 | 1,969,240 |
| 130 | 3,490,902 | 492,029 | 57,680 | 12,762 | 17,718 | 4,071,091 | 1,932,312 |

表 7-1-3 111-116 年生活圈道路建設計畫分年效益值(續)

單位：千元

| 年期 | 旅行時間 | 旅行成本 | 肇事成本 | 空汙成本 | 二氧化碳 | 合計 | 現值 |
|-----|------------|------------|-----------|---------|---------|------------|------------|
| 131 | 3,563,022 | 501,416 | 59,086 | 13,074 | 17,946 | 4,154,544 | 1,896,079 |
| 132 | 3,636,632 | 510,981 | 60,526 | 13,393 | 18,176 | 4,239,708 | 1,860,526 |
| 133 | 3,711,762 | 520,730 | 62,002 | 13,720 | 18,410 | 4,326,624 | 1,825,641 |
| 134 | 3,788,445 | 530,664 | 63,513 | 14,055 | 18,646 | 4,415,323 | 1,791,412 |
| 135 | 3,866,711 | 540,788 | 65,061 | 14,398 | 18,885 | 4,505,843 | 1,757,826 |
| 136 | 3,931,285 | 546,952 | 66,145 | 14,639 | 18,885 | 4,577,906 | 1,717,249 |
| 137 | 3,996,938 | 553,188 | 67,247 | 14,883 | 18,885 | 4,651,141 | 1,677,616 |
| 138 | 4,063,687 | 559,494 | 68,367 | 15,132 | 18,885 | 4,725,565 | 1,638,904 |
| 139 | 4,131,550 | 565,872 | 69,506 | 15,384 | 18,885 | 4,801,197 | 1,601,091 |
| 140 | 4,200,547 | 572,323 | 70,664 | 15,641 | 18,885 | 4,878,060 | 1,564,157 |
| 小計 | 81,519,859 | 11,085,812 | 1,296,181 | 286,789 | 368,150 | 94,556,791 | 48,222,064 |

註：效益項目以折現率 4% 進行當年幣值（民國 111 年）之調整。

表 7-1-4 111-116 年生活圈道路建設計畫分年成本效益值

單位：千元

| 年 期 | 成本 | | 效益 | | 淨效益 | |
|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|
| | 當年幣值 | 現值 | 當年幣值 | 現值 | 當年幣值 | 現值 |
| 111 | 7,167,000 | 7,167,000 | 378,812 | 378,810 | -6,788,188 | -6,788,190 |
| 112 | 6,529,767 | 6,278,622 | 574,097 | 552,014 | -5,955,670 | -5,726,608 |
| 113 | 6,543,191 | 6,049,548 | 698,916 | 646,186 | -5,844,275 | -5,403,362 |
| 114 | 7,077,614 | 6,291,973 | 843,361 | 749,744 | -6,234,253 | -5,542,229 |
| 115 | 7,874,111 | 6,730,823 | 1,058,861 | 905,117 | -6,815,250 | -5,825,706 |
| 116 | 8,021,219 | 6,592,858 | 1,248,762 | 1,026,390 | -6,772,457 | -5,566,468 |
| 117 | 88,597 | 70,020 | 2,013,708 | 1,591,461 | 1,925,111 | 1,521,441 |
| 118 | 88,597 | 67,327 | 2,168,953 | 1,648,225 | 2,080,356 | 1,580,898 |
| 119 | 88,597 | 64,737 | 2,336,802 | 1,707,477 | 2,248,205 | 1,642,740 |
| 120 | 88,597 | 62,247 | 2,518,355 | 1,769,361 | 2,429,758 | 1,707,114 |
| 121 | 88,597 | 59,853 | 2,714,819 | 1,834,034 | 2,626,222 | 1,774,181 |
| 122 | 88,597 | 57,551 | 2,927,523 | 1,901,662 | 2,838,926 | 1,844,111 |
| 123 | 88,597 | 55,338 | 3,157,920 | 1,972,426 | 3,069,323 | 1,917,088 |
| 124 | 88,597 | 53,209 | 3,407,611 | 2,046,522 | 3,319,014 | 1,993,313 |
| 125 | 88,597 | 51,163 | 3,678,356 | 2,124,158 | 3,589,759 | 2,072,995 |
| 126 | 88,597 | 49,195 | 3,753,743 | 2,084,320 | 3,665,146 | 2,035,125 |
| 127 | 88,597 | 47,303 | 3,830,678 | 2,045,230 | 3,742,081 | 1,997,927 |
| 128 | 88,597 | 45,484 | 3,909,194 | 2,006,874 | 3,820,597 | 1,961,390 |
| 129 | 88,597 | 43,734 | 3,989,318 | 1,969,240 | 3,900,721 | 1,925,506 |

表 7-1-4 111-116 年生活圈道路建設計畫分年成本效益值(續)

單位：千元

| 年 期 | 成本 | | 效益 | | 淨效益 | |
|--------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| | 當年幣值 | 現值 | 當年幣值 | 現值 | 當年幣值 | 現值 |
| 130 | 88,597 | 42,052 | 4,071,091 | 1,932,312 | 3,982,494 | 1,890,260 |
| 131 | 88,597 | 40,435 | 4,154,544 | 1,896,079 | 4,065,947 | 1,855,644 |
| 132 | 88,597 | 38,880 | 4,239,708 | 1,860,526 | 4,151,111 | 1,821,646 |
| 133 | 88,597 | 37,384 | 4,326,624 | 1,825,641 | 4,238,027 | 1,788,257 |
| 134 | 88,597 | 35,947 | 4,415,323 | 1,791,412 | 4,326,726 | 1,755,465 |
| 135 | 88,597 | 34,564 | 4,505,843 | 1,757,826 | 4,417,246 | 1,723,262 |
| 136 | 88,597 | 33,235 | 4,577,906 | 1,717,249 | 4,489,309 | 1,684,014 |
| 137 | 88,597 | 31,956 | 4,651,141 | 1,677,616 | 4,562,544 | 1,645,660 |
| 138 | 88,597 | 30,727 | 4,725,565 | 1,638,904 | 4,636,968 | 1,608,177 |
| 139 | 88,597 | 29,546 | 4,801,197 | 1,601,091 | 4,712,600 | 1,571,545 |
| 140 | 88,597 | 28,409 | 4,878,060 | 1,564,157 | 4,789,463 | 1,535,748 |
| 小 計 | 45,339,230 | 40,221,120 | 94,556,791 | 48,222,064 | 49,217,561 | 8,000,944 |

註：成本效益項目以折現率 4% 進行當年幣值（民國 111 年）之調整。

表 7-1-5 111-116 年生活圈道路建設計畫經濟效益評估結果

單位：千元

| 評估指標 | 數值 | 評估結果說明 |
|-----------------|-----------|----------------|
| 淨現值 (NPV) | 8,000,944 | NPV>0 |
| 內部報酬率 (IRR) | 5.48% | IRR 大於折現率 (4%) |
| 益本比 (B/C Ratio) | 1.199 | B/C 大於 1 |

註：民國 111 年為折現年；折現率為 4%。(資料來源：本計畫計算結果。)

第二節 財務計畫

一、成本項目

本計畫期程自民國 111 年至 116 年所需中央款經費共計新臺幣 330 億元，如表 7-2-1：

表 7-2-1 經費需求表

| 計畫名稱 | 主管單位 | 執行單位 | 辦理期程 | 經費需求（億元） | | | | | | | |
|---------------------|------|-------------------|----------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| | | | | 項目 | 111年度 | 112年度 | 113年度 | 114年度 | 115年度 | 116年度 | 合計 |
| 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 | 111年1月～116年12月 | 資本門 | 54.800 | 49.800 | 49.800 | 53.700 | 59.700 | 60.700 | 328.500 |
| | | | | 經常門 | 0.200 | 0.200 | 0.200 | 0.300 | 0.300 | 0.300 | 1.500 |
| | | | | 中央款 | 55.000 | 50.000 | 50.000 | 54.000 | 60.000 | 61.000 | 330.000 |
| | | | | 地方款（預估） | 16.670 | 15.150 | 15.150 | 16.360 | 18.180 | 18.490 | 100.000 |
| | | | | 合計 | 71.670 | 65.150 | 65.150 | 70.360 | 78.180 | 79.490 | 430.000 |

二、收益項目

本計畫的收益項目以中央與地方政府稅賦收入而言，屬於間接效益，預計中央與地方政府可於土地增值上獲得房屋稅、地價稅、土地增值稅等收益；於觀光與商業活動行為上，則可獲周邊土地之營業稅與娛樂稅等收益。而稅收的調動幅度與公告地價，因各地方縣市之人口數、集居地、使用行為與土地使用類型而有

所差異，難以用概算方式呈現，如，房屋稅而言，根據各縣市政府公告房屋稅數據，其每年調幅變化甚微；土地增值稅則需要有土地交易行為，才有稅賦收益。

三、財源籌措計畫

本計畫財源籌措方式，中央補助款由各年度公共建設預算支應，地方自籌款部分依主計總處頒佈之財力分級與本 6 年計畫規定，由地方政府自行籌措負擔。

第八章 附則

第一節 替選方案之分析及評估

本 6 年計畫為一補助型計畫，未來各獲補助案件之內容及經費，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 6 年計畫之性質，各獲補助案件宜避免選擇辦理期程過長、費用過高之改善方案。因此，本 6 年計畫各獲補助案件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 風險管理

本節依據行政院研究發展考核委員會民國 98 年 3 月訂頒之「風險管理及危機處理作業手冊」(以下簡稱風險管理手冊)，進行本計畫之風險管理分析。分析內容包括風險管理架構與步驟、定義風險評估範疇、風險項目評估、風險分布、計畫影響程度概估、風險處理構想、預估殘餘風險等初步分析。

一、風險管理架構與步驟

依據風險管理手冊所界定之風險管理架構如圖 8-1-1 所示。

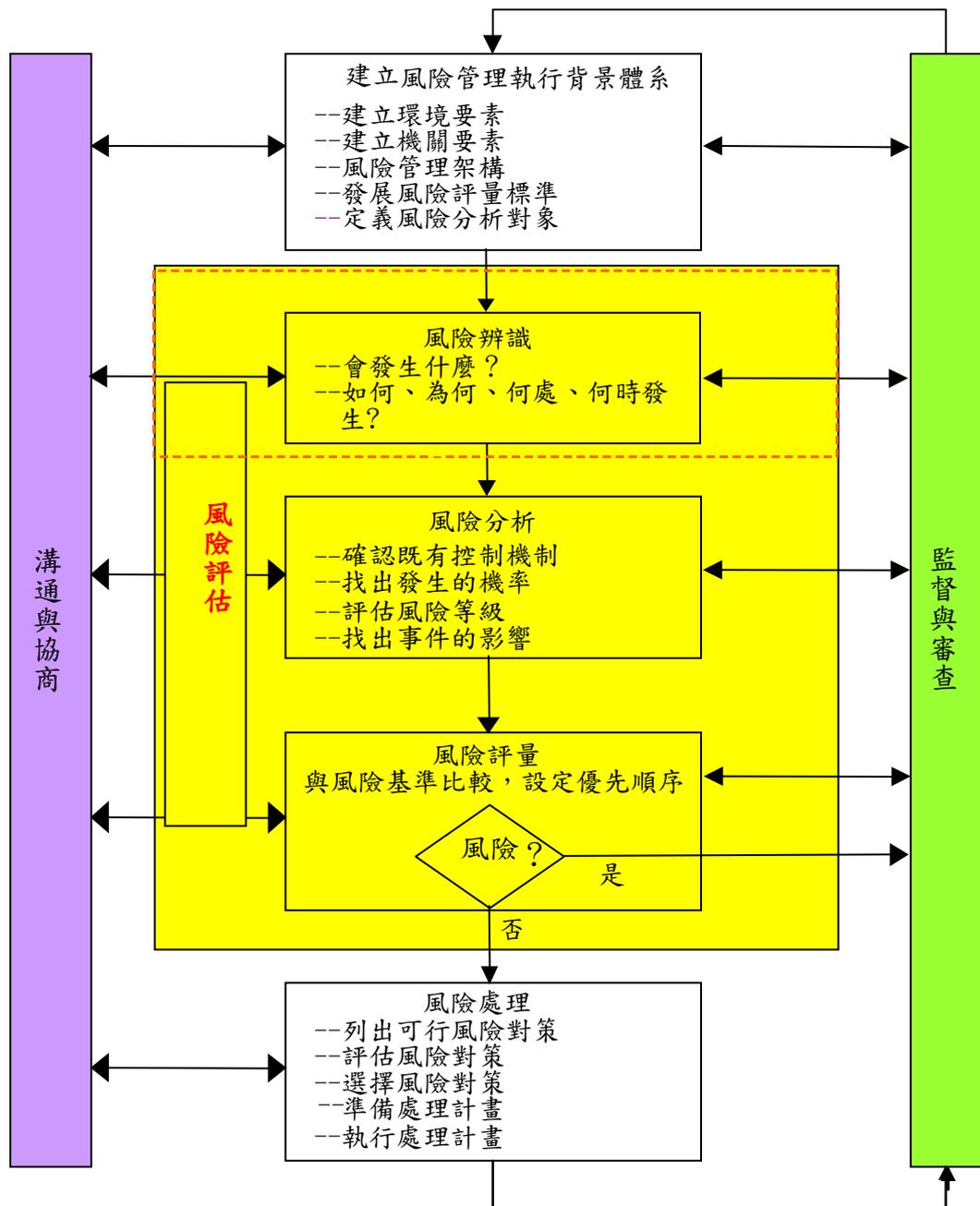
(一) 風險管理架構

風險管理的推動可以協助政府部門改善績效並達成公共價值 (Public Value)，另可促成行政部門提供更好的服務、資源的更有效使用、最佳的計畫管理、避免貪瀆與浪費公帑並鼓勵創新；反之缺乏風險管理，人民與企業可能因公共服務不當與服務欠缺效率而浪費時間與金錢，政府部門聲望可能因服務無法符合社會大眾期望而受損。是故，風險管理之核心價值

不僅在於降低威脅，更是追求機關創新機會與公眾價值。

為確保風險管理有效的執行，相關事務推展建議如下：

1. 機關風險管理架構需界定、文件化，並溝通負責人員之角色、責任與權限，提供充份資源以利風險管理工作之推動。
2. 有可能影響機關風險管理執行、人員角色、責任和權限之確認，均應明確界定後，並文件化及充份溝通，以利風險管理作業執行。
3. 機關首長負有風險管理之最終責任。首長應指派執行者負起特定責任，以確認機關適切地實施風險管理作業，並在機關中所有運作階層與範圍，皆能執行相關要求事項。
4. 管理階層應提供執行、管制與改善之必要資源。



資料來源：風險管理及危機處理作業手冊，行政院研究發展考核委員會，民國98年1月。

圖 8-1-1 風險管理架構

(二) 風險管理步驟

執行風險管理步驟之機關應建立活動目標、策略、範圍及關鍵因素等。機關應於詳細考慮所有需求與所需資源後，方執

行風險管理步驟，以達到成本、利益與機會三者之平衡。設定風險管理步驟之應用範圍與限制時，應包括下列事項：

1. 定義計畫或活動，並訂定其目標。
2. 界定計畫的時間範圍及空間範圍。
3. 明定任何必要的分析及範圍、目標與所需的資源。
4. 明定所執行的風險管理活動的範圍及內容。
5. 在執行風險管理時，機關內各個部門所扮演的角色及所負的責任。
6. 風險管理計畫與其他計畫或機關內其他部門之間關係。

二、定義風險評估範疇

- (一) 計畫：生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6年（111-116年）
- (二) 目標：順利執行生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6年（111-116年）之補助核定、工程執行等預定事項。
- (三) 時間：自本計畫核定，至116年底所有受補助案件建設完工為止。
- (四) 空間：各受補助案件施作範圍。

三、風險項目評估

本計畫可區分為報請中央核定階段、縣市政府爭取補助階段、工程規劃設計及施工階段，並分別以A、B、C作為其風險類別代號。初步分析有9項風險項目，進而分析各項目之風險發生原因及可能後果，詳表8-1-1所示。

表 8-1-1 本計畫風險情境評估表

| 項次 | 風險類別 | 風險代號 | 風險項目 | 風險發生原因 | 可能後果 |
|----|---------------------------------|------|------------------|---|--------------------------------------|
| 1 | 報請中央 | A1 | 生活圈計畫存廢質疑 | 生活圈計畫執行超過 20 年，近年經常被中央單位討論是否有存在必要性 | 中央無法核定本計畫，導致地方政府失去穩定且極具份量之中央建設經費補助來源 |
| 2 | 核定階段 | A2 | 中程計畫修正意見難以統整 | 行政院各單位對於中程計畫各有關注重點，有時修正意見互斥，會造成中程計畫修改不易 | 延遲核定本計畫時間，造成後續地方政府提報時程縮短 |
| 3 | 縣市政府爭取 | B1 | 地方政府不按流程提報 | 對提報作業流程不熟，或未事先統整，導致提報內容缺漏或雜亂無章 | 導致各區工程處初審困難，亦有可能造成審議時間延後 |
| 4 | 補助階段 | B2 | 地方政府無法完全配合補件修改期限 | 因未事先確實掌握計畫基礎資料，導致補件或修改不易，或將無法完全配合期限提出 | 延後各補助案件核定時間 |
| 5 | 工程 規劃 設計 及 施工 階段 | C1 | 前置作業執行不確實 | 地方政府提報階段前置作業進度不確實（如未確實評估是否需要環評、都變...等） | 計畫執行期程將有所延後，經費或將暴增，甚或計畫恐有退場疑慮 |
| 6 | | C2 | 前置作業無法如期完成 | 無法如期完成環評、都變等前置作業 | 計畫執行期程將有所延後，經費或將暴增，甚或計畫恐有退場疑慮 |
| 7 | | C3 | 用地取得與拆遷作業遭遇阻礙 | 用地若為私人所有，恐因用地取得程序（如協議價購或地上物拆遷）無法順利完成，延後用地取得時間 | 計畫執行期程將有所延後，經費或將暴增，甚或計畫恐有退場疑慮 |
| 8 | | C4 | 工程包商無法如期順利達成 | 工程包商財務吃緊、其他私人或不可抗拒之天災...等因素 | 工期展延，延後完工通車時程，甚或計畫恐有退場疑慮 |
| 9 | | C5 | 工程物價急遽增加 | 工程原物料成本於工程期間大幅增加 | 工程包商追加預算，增加政府財務負擔，可能導致無法順利撥付建設經費 |

資料來源：本計畫分析整理。

四、風險分布與評量基準

(一) 風險機率敘述分類

本計畫假設風險機率敘述分類區分為 3 個等級，各等級可能性分類、發生機率百分比彙整如表 8-1-2 所示。

表 8-1-2 本計畫假設風險機率敘述分類表

| 等級 | 可能性分類 | 發生機率百分比 | 詳細的描述 |
|----|-------|---------|-------------|
| 3 | 幾乎確定 | 61-100% | 在大部分的情況下會發生 |
| 2 | 可能 | 31-60% | 有些情況下會發生 |
| 1 | 幾乎不可能 | 0-30% | 只會在特殊的情況下發生 |

資料來源：本計畫分析整理。

(二) 風險影響敘述分類

本計畫假設風險影響敘述分類區分為 3 個等級，各等級衝擊或後果、財物損失預估及目標達成預估影響時間彙整如表 8-1-3 所示。

表 8-1-3 本計畫假設風險影響敘述分類表

| 等級 | 衝擊或後果 | 民眾抗爭 | 目標達成 |
|----|-------|----------|-----------|
| 3 | 非常嚴重 | 至中央機關抗爭 | 經費/時間大量增加 |
| 2 | 嚴重 | 民意代表關切 | 經費/時間中度增加 |
| 1 | 輕微 | 多位民眾電話抱怨 | 經費/時間輕微增加 |

資料來源：本計畫分析整理。

(三) 風險分布與判斷基準

依據表 8-1-2 風險機率敘述分類表及表 8-1-3 風險影響敘述分類表，本計畫將風險判斷基準區分為 9 個等級，各等級

分析內容詳表 8-1-4 所示。

表 8-1-4 本計畫假設風險分布與判斷基準表

| 影響 (I) (衝擊或後果) | 風險分布 | | |
|-------------------|---|---|---|
| 非常嚴重 (3) | 3 (high risk) 高度危險的風險， 管理階層需督導所 屬研擬計畫並提供 資源 | 6 (high risk) 高度危險的風險， 管理階層需督導所 屬研擬計畫並提供 資源 | 9 (extreme risk) 極度危險的風險， 需立即採取行動 |
| 嚴重 (2) | 2 (moderate risk) 中度危險的風險， 必須明定管理階層 的責任範圍 | 4 (high risk) 高度危險的風險， 管理階層需督導所 屬研擬計畫並提供 資源 | 6 (high risk) 高度危險的風險， 管理階層需督導所 屬研擬計畫並提供 資源 |
| 輕微 (1) | 1 (low risk) 低度危險的風險， 以一般步驟處理 | 2 (moderate risk) 中度危險的風險， 必須明定管理階層 的責任範圍 | 3 (high risk) 高度危險的風險， 管理階層需督導所 屬研擬計畫並提供 資源 |
| 發生機率 | 幾乎不可能 (1) | 可能 (2) | 幾乎確定 (3) |
| | 機率 (L) | | |

資料來源：風險管理及危機處理作業手冊，行政院研究發展考核委員會，民國 98 年 1 月。

五、計畫影響程度評估

(一) 風險等級評估

本計畫分別依據表 8.1-1 初步分析之 9 項風險項目，判斷

其風險機率與風險影響，再將二者等級代號數值相乘，即可得到該風險項目之風險等級，詳表 8.1-5 所示。

表 8-1-5 本計畫風險等級評估表

| 風險代號 | 風險項目 | 風險評估值 | | |
|------|------------------|------------|-----------|---------------------------------|
| | | 可能性 (L) | 嚴重度 (I) | 風險等級 (R=L×I) |
| A1 | 生活圈計畫存廢質疑 | 1 幾乎不可能 | 3 非常嚴重 | 3 高度危險的風險，管理階層需督導所屬研擬計畫並提供資源 |
| A2 | 中程計畫修正意見難以統整 | 3 幾乎確定 | 1 輕微 | 3 高度危險的風險，管理階層需督導所屬研擬計畫並提供資源 |
| B1 | 地方政府不按流程提報 | 2 可能 | 1 輕微 | 2 中度危險的風險，必須明定管理階層的責任範圍 |
| B2 | 地方政府無法完全配合補件修改期限 | 2 可能 | 1 輕微 | 2 中度危險的風險，必須明定管理階層的責任範圍 |
| C1 | 前置作業執行不確實 | 2 可能 | 3 非常嚴重 | 6 高度危險的風險，管理階層需督導所屬研擬計畫並提供資源 |
| C2 | 前置作業無法如期完成 | 2 可能 | 2 嚴重 | 4 高度危險的風險，管理階層需督導所屬研擬計畫並提供資源 |
| C3 | 用地取得與拆遷作業遭遇阻礙 | 2 可能 | 3 非常嚴重 | 6 高度危險的風險，管理階層需督導所屬研擬計畫並提供資源 |
| C4 | 工程包商無法如期順利達成 | 2 可能 | 2 嚴重 | 4 高度危險的風險，管理階層需督導所屬研擬計畫並提供資源 |
| C5 | 工程物價急遽增加 | 1 幾乎不可能 | 3 非常嚴重 | 3 高度危險的風險，管理階層需督導所屬研擬計畫並提供資源 |

(二) 風險圖像矩陣

依據本計畫所假設之風險機率與風險影響分類，預估之 9 項風險項目中，多數風險項目等級屬於第 3 等級(A1、A2、C5)、其次為第 2 等級 (B1、B2)、第 4 等級 (C2、C4) 及第 6 等級 (C1、C3)。各風險代號內容詳表 8-1-1 所示，本計畫風險圖像矩陣則詳表 8-1-6 所示。

表 8-1-6 本計畫風險圖像矩陣

| 嚴重度 (I) (衝擊或後果) | 風險分布 | | |
|--------------------|--------------|-------------|------------|
| | 非常嚴重 (3) | A1、C5 | C1、C3 |
| 嚴重 (2) | — | C2、C4 | — |
| 輕微 (1) | — | B1、B2 | A2 |
| 可能性 (L) | 幾乎不可能 (1) | 可能 (2) | 幾乎確定 (3) |
| | 機率 (61-100%) | 機率 (31-60%) | 機率 (0-30%) |

資料來源：本計畫分析整理。

六、風險處理策略

各風險透過風險控制機制與處理計畫，降低各風險項目之可能性或衝擊程度的風險等級，各風險項目之控制機制與殘餘風險詳表 8.1-7 所示。由風險分析可知，為使本計畫穩健執行，對各階段幾項主要因素進行管控、研擬控制策略，針各階段研議相關風險管理機制如下：

(一) 報請中央核定階段

1. 生活圈計畫適應潮流多元發展

為加強生活圈計畫必要性，勢必要為計畫內容添加符合

時勢潮流要素，如現階段因應極端氣候、節能減碳，以及因應中央推動易肇事路口改善政策，道路建設計畫逐步引進人本綠色設施，加強道路建設抗災能力，導引民眾正確路口通行習慣，使得道路系統除通行功能外，得以朝多元化功能發展。

2. 多方管道溝通以利中程計畫修正更順利

除積極回覆各單位修正意見外，本計畫亦把握修正期間機會，向各提供單位意見提出相關說明，以期修正結果得以符合各方預期，使計畫核定進度不致落後。

(二) 縣市政府爭取補助階段

1. 逐步導向系統化平台作業提報，並強化提報作業相關說明，以降低提報作業門檻

本計畫除更新審議機制審議方式與新增相關細部說明，以利地方政府未來辦理提報計畫時，得以更容易了解整體提報流程之外，更將設計系統化提報平台，逐步推動無紙化及系統客觀評比作業，期能藉由平易近人且具提示功能之系統化平台，降低提報計畫門檻，並配合建置完整資料庫，以改善計畫提報評比之公平性與客觀性；未來本計畫獲核定後，一旦平台配合核定中程計畫建置完成，亦將舉辦說明會以利後續提報作業得以更順利執行。

2. 透過及早通知與充分時間預留，以利補件修改作業得以順利完成

及早通知地方政府應補件修改內容與期限，並儘量預留充足修正時間，以利地方政府得以順利完成補件修改。

(三) 工程規劃設計及施工階段

1. 利用滾動式檢討，在事件發生之初即將前置作業不確實、

或執行不順利、遭遇阻礙之計畫暫緩補助或直接退場

由於許多地方政府提報之初並未確實進行可行性評估或規劃作業，因此計畫是否需要進行環評或都變作業，或用地取得與拆遷是否具有一定難度，往往在提報階段並無法確知，因此不時會遭遇核定計畫因上述作業曠日廢時而造成工程進度嚴重落後。後續交通部公路總局將以滾動檢討機制，及早將問題計畫暫緩補助或直接辦理退場。

2. 工程經費之管理控制

除透過滾動式檢討及時管控期程有問題之計畫，積極管理並控制工程進度，避免工程延遲造成工程預算增加外，交通部公路總局後續亦將逐步檢討補助經費核撥機制，督促地方政府精確管理工程數量，避免因為數量差異使得實際費用超過預算經費。

表 8-1-7 本計畫風險處理計畫彙整表

| 代號 | 風險項目 | 風險評估值 | | | 風險 管控機制 | 殘餘風險 | | |
|----|------------------|------------|------------|-------------------------|-------------------------------------|------------|------------|-------------------------|
| | | 可能性 (L) | 嚴重度 (I) | 風險 等級 (R= L×I) | | 可能性 (L) | 嚴重度 (I) | 風險 等級 (R= L×I) |
| A1 | 生活圈計畫存廢質疑 | 1 | 3 | 3 | 生活圈計畫適應潮流多元發展 | 1 | 2 | 2 |
| A2 | 中程計畫修正意見難以統整 | 3 | 1 | 3 | 多方管道溝通以利中程計畫修正更順利 | 2 | 1 | 2 |
| B1 | 地方政府不按流程提報 | 2 | 1 | 2 | 逐步導向系統化平台作業提報，並強化提報作業相關說明，以降低提報作業門檻 | 2 | 1 | 2 |
| B2 | 地方政府無法完全配合補件修改期限 | 2 | 1 | 2 | 透過及早通知與充分時間預留，以利補件修改作業得以順利完成 | 2 | 1 | 2 |
| C1 | 前置作業執行不確實 | 2 | 3 | 6 | 滾動式檢討及早將問題計畫暫緩補助或直接退場 | 2 | 2 | 4 |
| C2 | 前置作業無法如期完成 | 2 | 2 | 4 | 滾動式檢討及早將問題計畫暫緩補助或直接退場 | 2 | 2 | 4 |
| C3 | 用地取得與拆遷作業遭遇阻礙 | 2 | 3 | 6 | 滾動式檢討及早將問題計畫暫緩補助或直接退場 | 2 | 2 | 4 |
| C4 | 工程包商無法如期順利達成 | 2 | 2 | 4 | 滾動式檢討及早將問題計畫暫緩補助或直接退場 | 2 | 2 | 4 |
| C5 | 工程物價急遽增加 | 1 | 3 | 3 | 工程經費之管理控制 | 1 | 2 | 2 |

(七) 預估殘餘風險初步分析

透過表 8.1-7 所提及之各項目風險處理計畫，部分風險預估可降低嚴重度或可能性之風險等級，其中，風險項目 C1 與 C3 可由原預估風險等級 6 調降為風險等級 4，詳細殘餘風險矩陣如表 8-1-8 所示。

表 8-1-8 本計畫預估殘餘風險矩陣

| 嚴重度 (I) (衝擊或後果) | 風險分布 | | |
|--------------------|--------------|-------------|------------|
| | 非常嚴重 (3) | — | — |
| 嚴重 (2) | A1、C5 | C1、C2、C3、C4 | — |
| 輕微 (1) | — | A2、B1、B2 | — |
| 可能性 (L) | 幾乎不可能 (1) | 可能 (2) | 幾乎確定 (3) |
| | 機率 (61-100%) | 機率 (31-60%) | 機率 (0-30%) |

資料來源：本計畫分析整理。

第三節 相關機關配合事項或民眾參與情形

一、相關計畫權責分析

目前一般縣市（非直轄市）屬公路系統之縣道、鄉道改善計畫，主要透過「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）」補助，再由縣（市）主管機關辦理執行，藉以達成其改善目標，至於公路系統之國道、省道則由中央公路主管機關管理；直轄市內公路系統（市道、區道），則由各直轄市獲分配之汽車燃料費支應辦理，市區道路系統則透過「生活圈道路交通系統建設計畫（市區道路）」補助，再由縣（市）主管機關辦理執行。市區道路系統與公路系統具互補性質，可達相輔相成、相得益彰之效。

二、相關機關配合事項

本計畫各核定補助案件原則由各權管機關負責執行，至於後續養護管理、教育及執法等方面權責如下：

- （一）本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整合改善措施（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。

本計畫各補助案件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，建議由各辦理單位於設計、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）計畫補助執行要點」規定辦理。

第四節 中長程個案計畫自評檢核表及性別影響評估檢視表

依據行政院所屬各機關中長程計畫編審要點第 5 點第 8 項第三款規定，中長程個案計畫內容應包括中長程個案計畫自評檢核表及性別影響評估檢視表，詳見附錄四及附錄五。

第五節 其他有關事項

另本 6 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。

附 錄

內政部 函

地址：105404臺北市松山區八德路2段342號
(營建署)

聯絡人：柯致正

聯絡電話：02-87712805

電子郵件：qq77415@cpami.gov.tw

傳真：02-87712833

受文者：交通部公路總局

發文日期：中華民國109年7月9日

發文字號：台內營字第1090812008號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨(1091145371_1090812008_109D2021165-01.pdf)

主旨：檢送本部109年7月1日召開「開闢、拓寬道路所需用地費
補助方案研商會議」紀錄1份，請查照。

正本：行政院、行政院主計總處、國家發展委員會、交通部、交通部公路總局

副本：本部邱常務次長室、本部營建署署長室、吳副署長室、道路工程組(均含附件)



部長 徐 國 勇

裝

訂

線

附錄1-109年7月1日協商會議紀錄

「開闢、拓寬道路所需用地費補助方案研商會議」

壹、開會時間：109年07月01日（星期三）下午2時30分

貳、開會地點：本部營建署107會議室

參、主持人：邱常務次長昌嶽(營建署吳署長欣修代)

紀錄：柯致正

肆、出（列）席單位及人員：如簽到單

伍、主席致詞：(略)

陸、業務單位說明：(略)

柒、議題討論：

- 一、為振興景氣與加速人民所需公共建設完善，有關道路開闢補助用地費，是否由生活圈道路交通系統建設計畫編列直轄市（除台北市外）相關用地費一事，提請討論。

與會單位討論：略

決議事項：

考量前瞻計畫主要意旨係期許短時間內能取得重大效益，如涉及用地徵收事宜將造成時序上的延宕，不利於民眾迫切之需求改善；而生活圈道路交通系統建設計畫是長期性協助地方建設所需重大計畫，一般道路開闢往往涉及用地事宜，而需長期規劃且持續性協助，故需能有長期性編列公共建設計畫較能滿足地方政府實質需求，而免於在短期計畫支應下，

地方政府尚未能與民眾溝通並安排拆遷補償等事宜後，計畫即中止。故仍以生活圈道路交通系統建設計畫編列直轄市(除台北市外)用地費為宜。

二、「生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)」調增用地費補助比例方案，提請討論。

與會單位討論：略

決議事項：

(一)適度調增用地補助比例確有實需，建議調整為「1. 涉及中央已核定之重大建設計畫、2. 中央已核定跨域整合計畫、3. 偏鄉經濟振興計畫、4. 瓶頸或危險路口路段改善工程、5. 配合內政部或交通部路網盤查評估最後一哩路工程計畫、6. 獲核定補助日起1年內土地取得採全數協議價購者，提高其用地補助比率25%(直轄市部分除台北市外，由0%調增至25%；各縣市部分，由25%調增至50%)，惟用地經費以5億元為上限」。

(二)另請業務單位針對調整後經費影響比例，於提報行政院計畫時分析說明。

三、有關生活圈道路交通系統建設計畫之用地費補助方式及期程建議調整方向，提請討論。

與會單位討論：略

決議事項：

因生活圈道路交通系統建設計畫110年預算已整合籌編，考量未來新增補助案件用地費實際執行期程將在110年辦理用地取得先期作業，預算編列落在111年實支，為使執行計畫與辦理期程相符，可重新提報「生活圈道路交通系統建設計

畫(111年-116年)」之延續經建計畫，並將前期計畫提前於110年中止，俾將用地費補助相關新增規定納入提報計畫。

- 四、依「汽車燃料使用費徵收及分配辦法」第8條規定：「汽車燃料使用費由交通部統籌分配，其屬市區道路部分應會同內政部辦理。」因直轄市部分交通部亦不再補助，而依上開辦法規定直轄市道路係涉及市區道路，故應共同研商相關補助事宜，提請討論。

與會單位討論：略

決議事項：

因交通部考量汽燃費已下放至各直轄市政府，故維持生活圈道路交通系統建設計畫不補助直轄市之原則；目前除直轄市部分，省轄市(基隆市、新竹市、嘉義市)亦未納入交通部補助範疇，致本期(104年-111年)計畫本部負擔量能無法負擔。且在本部未能依規定參與汽車燃料使用費分配協調，已排擠本部可協助相關縣市政府都市計畫區內道路養護及建設工程，如直轄市及省轄市需全數向本部申請補助，建議應提高本部生活圈道路交通系統建設計畫之計畫額度，後續提報計畫同時再邀集交通部協商辦理原則。

- 五、「生活圈道路交通系統建設計畫」已核定案件之用地費如有溯及既往方案，應有因應調整配套措施，提請討論。

本議題因議題三決議將生活圈道路交通系統建設計畫道路交通系統建設計畫提前於110年底中止，並重新提報新興計畫自111年實施，已無溯及既往問題。

捌、臨時動議：無

玖、散會

開闢、拓寬道路所需用地費補助方案研商會議

會議簽到簿

時間：109年7月1日（星期三）下午2時30分

地點：本部營建署107會議室

主席：邱常務次長昌嶽

吳欣竹代

紀錄：柯致正

| 出席人員/機關 | 職稱 | 簽到處 |
|---------|------------------|-------------------|
| 行政院 | 諮議 | 張世傑 |
| 行政院主計總處 | 朝野員 科員 | 簡信惠 郭景輝 |
| 國家發展委員會 | 參事 技正 | 黃文清 鮑道訓 |
| 交通部 | 朝野員 技正 | 蔡書村 陳和源 楊依珊 |
| 交通部公路總局 | 總工程師 科長 科長 | 鄭文廣 林嘉新 林振生 |

時間：109年7月1日（星期三）下午2時30分

地點：本部營建署 107 會議室

主席：邱常務次長昌嶽

紀錄：柯致正

| 出席人員/機關 | 職稱 | 簽到處 |
|-----------------|----|---|
| 本部營建署 吳署長欣修 | | |
| 本部營建署 吳副署長宏碩 | | 吳宏碩 |
| 本部營建署 道路工程組 | | 張之明 于維靜 詹加欣 陳奕璋 柯致正 謝維純 李行情 |
| | | |

附錄2

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年核定補助案件列表

| 項次 | 縣市/機關 | 新闢拓寬 | 危險瓶頸 | 山地易致災 | 受損公路 橋梁 | 36項原住 民鄉 | 先期作業 | 核定補助 件數合計 | 總經費 (千元) | 中央補助款 (千元) | 地方款 (千元) |
|----|---------|------|------|-------|------------|-------------|------|--------------|-------------|---------------|-------------|
| 1 | 新北市 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 1,096,301 | 115,346 | 980,955 |
| 2 | 桃園市 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 1 | 11,278,745 | 431,120 | 10,847,625 |
| 3 | 新竹市 | 2 | 0 | 0 | 3 | 0 | 2 | 7 | 503,421 | 331,462 | 171,959 |
| 4 | 新竹縣 | 10 | 2 | 1 | 1 | 0 | 9 | 23 | 3,411,237 | 2,493,636 | 917,601 |
| 5 | 苗栗縣 | 16 | 2 | 0 | 6 | 2 | 16 | 42 | 4,858,276 | 4,130,522 | 690,255 |
| 6 | 臺中市 | 7 | 0 | 0 | 0 | 3 | 4 | 14 | 12,728,606 | 791,399 | 11,937,206 |
| 7 | 彰化縣 | 23 | 2 | 0 | 3 | 0 | 7 | 35 | 12,091,339 | 8,149,663 | 3,941,677 |
| 8 | 南投縣 | 19 | 2 | 0 | 10 | 5 | 9 | 45 | 5,466,218 | 4,128,818 | 1,337,400 |
| 9 | 雲林縣 | 15 | 0 | 0 | 6 | 0 | 12 | 33 | 2,948,468 | 2,219,888 | 728,581 |
| 10 | 嘉義市 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 8,160 | 4,488 | 3,672 |
| 11 | 嘉義縣 | 20 | 2 | 0 | 10 | 2 | 16 | 50 | 4,140,353 | 3,289,096 | 851,257 |
| 12 | 臺南市 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 7 | 1,381,750 | 118,808 | 1,262,942 |
| 13 | 高雄市 | 7 | 0 | 1 | 0 | 1 | 4 | 13 | 2,226,536 | 1,483,905 | 742,631 |
| 14 | 屏東縣 | 17 | 0 | 1 | 10 | 4 | 11 | 43 | 3,965,688 | 3,262,108 | 703,579 |
| 15 | 臺東縣 | 10 | 1 | 0 | 1 | 14 | 2 | 28 | 1,905,971 | 1,647,532 | 258,439 |
| 16 | 澎湖縣 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 | 483,579 | 376,664 | 106,915 |
| 17 | 宜蘭縣 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 11 | 1,838,147 | 1,214,402 | 623,745 |
| 18 | 花蓮縣 | 8 | 1 | 0 | 12 | 0 | 2 | 23 | 3,387,962 | 2,638,558 | 749,404 |
| 19 | 連江縣 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 110,550 | 94,268 | 16,283 |
| 20 | 國道高速公路局 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 40,000 | 40,000 | 0 |
| 21 | 公路總局 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 5,009,278 | 5,009,278 | 0 |
| | 各計畫類型合計 | 191 | 12 | 3 | 63 | 36 | 108 | 413 | 78,880,584 | 41,970,962 | 36,872,124 |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈 計畫統計 | | 總件數 | | 413 | 新關拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|-------------|------|--------------------------------------|------|------------|-------------|---------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| | | 核定總中央款(千元) | | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度 (M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費 (千元) | 中央款 (千元) | 地方款 (千元) | 工程費 (千元) | 用地費 (千元) | |
| 1 | 一工處 | 台15線關渡大橋八里端引道改善工程 | 新關拓寬 | 設備投資 | 424 | 12 | 26,244 | 26,244 | - | 26,244 | - | |
| 2 | 一工處 | 台3線37k武嶺橋拓寬改善工程 | 新關拓寬 | 設備投資 | 1,000 | 28 | 253,773 | 253,773 | - | 253,773 | - | |
| 3 | 一工處 | 台68線起點銜接新竹市都市計畫預定道路工程 | 新關拓寬 | 設備投資 | 423 | 23 | 280,000 | 280,000 | - | 280,000 | - | |
| 4 | 二工處 | 台19線25k+300~26k+500中央路拓寬工程 | 新關拓寬 | 設備投資 | 1,200 | 24 | 68,070 | 68,070 | - | 68,070 | - | |
| 5 | 三工處 | 台27線11K+900~19K+959中興至大津段拓寬改善工程計畫 | 新關拓寬 | 設備投資 | 7,979 | 14 | 862,938 | 862,938 | - | 792,228 | 70,710 | |
| 6 | 三工處 | 台9乙線5K+110~6K+740路面改善工程 | 新關拓寬 | 設備投資 | 1,630 | 12 | 35,629 | 35,629 | - | 31,840 | 3,789 | |
| 7 | 三工處 | 台27甲線(六龜區)1k+648~3k+000路基路面拓寬工程 | 新關拓寬 | 設備投資 | 852 | 14 | 98,250 | 98,250 | - | 52,830 | 45,420 | |
| 8 | 四工處 | 台7丁線14K+415新城橋改建工程 | 新關拓寬 | 設備投資 | 1,140 | 17 | 414,005 | 414,005 | - | 371,165 | 42,840 | |
| 9 | 四工處 | 台9線南澳路段平交道立體化交叉改善工程 | 新關拓寬 | 設備投資 | 1,243 | 20 | 605,400 | 605,400 | - | 556,400 | 49,000 | |
| 10 | 五工處 | 台1線新庄橋等6座橋梁拓寬工程 | 新關拓寬 | 設備投資 | 676 | 40 | 79,000 | 79,000 | - | 79,000 | - | |
| 11 | 五工處 | 新化鎮台南都會區外環道第一期道路工程 | 新關拓寬 | 設備投資 | 2,610 | 30 | 67,157 | 67,157 | - | 66,127 | 1,030 | |
| 12 | 西濱南 | 台9線459K+740~460K+300(草埔隧道南口~草埔橋)改善計畫 | 新關拓寬 | 設備投資 | 560 | 12 | 408,132 | 408,132 | - | 388,132 | 20,000 | |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈 計畫統計 | | 總件數 | | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|-------------|------|----------------------------------|------|------------|-------------|---------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| | | 核定總中央款(千元) | | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度 (M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費 (千元) | 中央款 (千元) | 地方款 (千元) | 工程費 (千元) | 用地費 (千元) | |
| 13 | 西濱南 | 台9線460K+300~462k+190(草埔~雙流)改善工程 | 新闢拓寬 | 設備投資 | 2,000 | 24 | 826,820 | 826,820 | - | 798,020 | 28,800 | |
| 14 | 西濱南 | 台9線467K+450~468K+500(丹路外環道)改善工程 | 新闢拓寬 | 設備投資 | 1,518 | 18 | 983,860 | 983,860 | - | 953,860 | 30,000 | |
| 15 | 新北市 | 林口新市鎮A2號聯外道路(縣道108)拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 570 | 30 | 57,589 | 13,009 | 44,580 | 57,589 | | |
| 16 | 新北市 | 新北市汐止區汐平公路(鄉道北31)道路拓寬工程(第1期) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 500 | 8 | 54,500 | 20,474 | 34,026 | 52,000 | 2,500 | |
| 17 | 新北市 | 新北市北84鄉道新闢工程(佳園路二段-柑園街一段)(第1、2期) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 655 | 25 | 632,212 | 24,193 | 608,019 | 632,212 | - | |
| 18 | 新北市 | 新北市鶯歌區中湖里東湖里通往龜山外環道路新建工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 440 | 12 | 121,000 | 15,512 | 105,488 | 81,000 | 40,000 | |
| 19 | 新北市 | 新北市汐止區汐平公路(鄉道北31)道路拓寬工程(第2階段) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 495 | 8 | 231,000 | 42,158 | 188,842 | 36,000 | 195,000 | |
| 20 | 桃園市 | 桃19號道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,634 | 20 | 386,300 | 95,000 | 291,300 | 386,300 | - | |
| 21 | 桃園市 | 桃49-1線(中興路)第3期道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,554 | 30 | 1,620,000 | 295,645 | 1,324,355 | 450,000 | 1,170,000 | |
| 22 | 桃園市 | 台31北延(台4-桃3)道路新闢工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,350 | 42 | 1,120,000 | - | 1,120,000 | 580,000 | 540,000 | |
| 23 | 桃園市 | 桃15(台31-縣110)道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 6,000 | 30 | 8,097,000 | - | 8,097,000 | 992,000 | 7,105,000 | |
| 24 | 桃園市 | 縣道110乙八德區福德一路道路拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 503 | 46 | 41,163 | 30,049 | 11,114 | 41,163 | - | |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈 計畫統計 | | 總件數 | | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|-------------|------|-------------------------------|----------|------------|-------------|---------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| | | 核定總中央款(千元) | | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度 (M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費 (千元) | 中央款 (千元) | 地方款 (千元) | 工程費 (千元) | 用地費 (千元) | |
| 25 | 桃園市 | 巴陵道路(桃116鄉道) | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 10,900 | | 2,730 | 1,993 | 737 | 2,730 | - | |
| 26 | 桃園市 | 成福道路(桃119鄉道) | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 10,000 | | 3,978 | 2,904 | 1,074 | 3,978 | - | |
| 27 | 桃園市 | 基國產業道路(桃114鄉道) | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 3,000 | | 494 | 360 | 134 | 494 | - | |
| 28 | 桃園市 | 樂三道路(桃113鄉道) | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 8,200 | | 871 | 636 | 235 | 871 | - | |
| 29 | 桃園市 | 興溪道路(桃115鄉道) | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 10,000 | | 1,209 | 883 | 326 | 1,209 | - | |
| 30 | 桃園市 | 「桃42線月桃路道路拓寬工程」可行性評估作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 5,000 | 3,650 | 1,350 | 5,000 | - | |
| 31 | 新竹市 | 市2線(延平路2段金元寶至港南橋)拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 90 | 20 | 36,063 | 26,326 | 9,737 | 36,063 | - | |
| 32 | 新竹市 | 新竹市北二高茄苳交流道連絡道向東延伸新建工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 513 | 26 | 425,000 | 278,313 | 146,687 | 370,000 | 55,000 | |
| 33 | 新竹市 | 和平橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 79 | 25 | 7,240 | 3,982 | 3,258 | 7,240 | - | |
| 34 | 新竹市 | 東大高架橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 1,496 | 19 | 9,800 | 5,390 | 4,410 | 9,800 | - | |
| 35 | 新竹市 | 經國橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 1,760 | 27 | 8,060 | 4,433 | 3,627 | 8,060 | - | |
| 36 | 新竹市 | 「新竹縣、市跨越頭前溪替代道路計畫」規劃及環境影響評估作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 12,600 | 9,198 | 3,402 | 12,600 | - | |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈 計畫統計 | | 總件數 | | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|-------------|------|---|-------|------------|-------------|---------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| | | 核定總中央款(千元) | | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度 (M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費 (千元) | 中央款 (千元) | 地方款 (千元) | 工程費 (千元) | 用地費 (千元) | |
| 37 | 新竹市 | 新竹縣、市跨越頭前溪替代道路計畫可行性評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 4,658 | 3,820 | 838 | 4,658 | - | |
| 38 | 新竹縣 | 縣道115線20k+016~25k+950段道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 5,934 | 15 | 1,083,651 | 679,575 | 404,076 | 779,613 | 304,038 | |
| 39 | 新竹縣 | 二高茄苳交流道通往新竹縣聯絡道路改善工程 (A段第三標) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 240 | 20 | - | - | - | - | - | |
| 40 | 新竹縣 | 新竹科學工業園區北二高寶山交流道聯絡道拓寬工程(竹 43線2k+750~3k+695拓寬工程) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 945 | 15 | 247,200 | 202,704 | 44,496 | 187,100 | 60,100 | |
| 41 | 新竹縣 | 竹58線0k+000~0k+200道路改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 200 | 8 | 80,000 | 65,600 | 14,400 | 80,000 | - | |
| 42 | 新竹縣 | 竹60線30k+500~31k+300道路改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 300 | 8 | 137,600 | 110,080 | 27,520 | 137,600 | - | |
| 43 | 新竹縣 | 縣道117線14k+950-15k+300道路拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 350 | 17 | 15,000 | 12,000 | 3,000 | 15,000 | - | |
| 44 | 新竹縣 | 新竹縣茄苳交流道聯絡道路穿越中山高工程(新林路至寶 新路) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 240 | 30 | 520,000 | 410,800 | 109,200 | 520,000 | - | |
| 45 | 新竹縣 | 新竹科學工業園區北二高寶山交流道聯絡道拓寬工程-竹 43線(3k+695至6k+000)拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 945 | 8 | 528,650 | 390,112 | 138,538 | 361,650 | 167,000 | |
| 46 | 新竹縣 | 縣道122線43.5K(五峰鄉)路段改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 235 | 10 | 390,164 | 308,230 | 81,934 | 390,000 | 164 | |
| 47 | 新竹縣 | 縣道120線23K+640~24K+850道路拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,210 | 16 | 227,242 | 179,521 | 47,721 | 173,970 | 53,272 | |
| 48 | 新竹縣 | 竹62線1k+800~3k+500道路改善計畫 | 山地易致災 | 獎補助 | 310 | 6 | 44,190 | 35,352 | 8,838 | 44,190 | - | |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|---|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 49 | 新竹縣 | 竹47線南坑橋及週邊道路改善工程 | 危險瓶頸 | 獎補助 | 60 | 12~21 | 23,850 | 18,841 | 5,009 | 23,850 | - |
| 50 | 新竹縣 | 竹43-1線1k+720~1K+920道路拓寬改善工程 | 危險瓶頸 | 獎補助 | 200 | 8 | 12,590 | 9,946 | 2,644 | 12,590 | - |
| 51 | 新竹縣 | 王爺橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 120 | 9 | 41,600 | 22,880 | 18,720 | 41,600 | - |
| 52 | 新竹縣 | 「台1線替代道路(新豐~新竹)」先期規劃作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 15,000 | 12,300 | 2,700 | 15,000 | - |
| 53 | 新竹縣 | 內灣地區聯外道路新闢工程(可行性評估) | 先期作業 | 獎補助 | | | 6,000 | 4,800 | 1,200 | 6,000 | - |
| 54 | 新竹縣 | 新竹縣關西鎮道路系統改善工程(可行性評估) | 先期作業 | 獎補助 | | | 6,000 | 4,800 | 1,200 | 6,000 | - |
| 55 | 新竹縣 | 縣道117線連接環北路(可行性評估) | 先期作業 | 獎補助 | | | 4,500 | 3,600 | 900 | 4,500 | - |
| 56 | 新竹縣 | 新竹縣縣道122線43.5K及41.2K(五峰鄉)路段改善計畫可行性研究規畫及環境影響評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 7,500 | 6,300 | 1,200 | 7,500 | - |
| 57 | 新竹縣 | 新竹縣生活圈整體路網規畫與規畫支援模型建置 | 先期作業 | 獎補助 | | | 11,000 | 8,690 | 2,310 | 11,000 | - |
| 58 | 新竹縣 | 新豐鄉台61線與台15線銜接道路拓寬改善工程(綜合規畫) | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,000 | 1,580 | 420 | 2,000 | - |
| 59 | 新竹縣 | 新埔鎮褒忠路道路拓寬工程(綜合規畫) | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,500 | 1,975 | 525 | 2,500 | - |
| 60 | 新竹縣 | 台68線接竹東東峰路新闢工程(可行性評估) | 先期作業 | 獎補助 | | | 5,000 | 3,950 | 1,050 | 5,000 | - |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|--|------|------------|---------|---------|-----------|-----------|---------|-----------|---------|--|
| | | 核定總中央款(千元) | | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) | |
| 61 | 苗栗縣 | 苗栗縣頭份鎮永貞路至頭份大橋道路新建工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 3,470 | 20 | 496,245 | 393,026 | 103,219 | 496,245 | - | |
| 62 | 苗栗縣 | 苗8線道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,865 | 12 | 25,430 | 20,140 | 5,290 | 25,430 | - | |
| 63 | 苗栗縣 | 縣道121線16k+800~17k+480段道路改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 680 | 12 | 29,091 | 23,040 | 6,051 | 29,091 | - | |
| 64 | 苗栗縣 | 苗栗北橫公路頭份大橋至雞心壩段道路工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,820 | 20 | 427,841 | 376,500 | 51,341 | 236,932 | 190,909 | |
| 65 | 苗栗縣 | 縣道119線23K+140~23K+900段道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 760 | 12 | 48,616 | 42,782 | 5,834 | 48,616 | - | |
| 66 | 苗栗縣 | 銅鑼交流道東延段新闢道路工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,145 | 23 | 519,000 | 456,720 | 62,280 | 416,000 | 103,000 | |
| 67 | 苗栗縣 | 苗栗縣中二高(台6線與台13線)聯絡道路新闢工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 7,195 | 22 | - | - | - | - | - | |
| 68 | 苗栗縣 | 128線通霄路段(交流道至烏眉國中)拓寬改善工程(原128線通霄路段(3K+600~5K+780)拓寬改善工程) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,300 | 20 | 5,164 | 4,544 | 620 | 5,164 | - | |
| 69 | 苗栗縣 | 苗47線及苗47-1線道路拓寬改善工程(一) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 800 | 12 | 169,500 | 145,000 | 24,500 | 114,418 | 55,082 | |
| 70 | 苗栗縣 | 苗栗縣北橫公路斗煥坪至三灣段工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,933 | 22 | 1,621,105 | 1,405,719 | 215,386 | 1,330,000 | 291,105 | |
| 71 | 苗栗縣 | 通霄鎮拱天宮聯絡道路工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 937 | 14 | 330,000 | 290,400 | 39,600 | 254,500 | 75,500 | |
| 72 | 苗栗縣 | 苗47線及苗47-1線道路拓寬改善工程(二) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 670 | 12 | 162,000 | 134,200 | 27,800 | 112,000 | 50,000 | |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈 計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|-------------|------|--------------------------------|------------|--------|-------------|----------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度 (M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費 (千元) | 中央款 (千元) | 地方款 (千元) | 工程費 (千元) | 用地費 (千元) |
| 73 | 苗栗縣 | 苗9線10K+050-10K+130都市計畫外道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 80 | 15 | 13,494 | 8,985 | 4,509 | 7,074 | 6,420 |
| 74 | 苗栗縣 | 竹南鎮龍鳳漁港聯外道路興建工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 695 | 19 | 376,688 | 314,626 | 62,062 | 316,688 | 60,000 |
| 75 | 苗栗縣 | 西湖鄉2k+070至龍壽橋段聯絡道(苗33支線)新闢工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,720 | 12 | 162,402 | 122,402 | 40,000 | 103,402 | 59,000 |
| 76 | 苗栗縣 | 三灣鄉苗17線0K+800-1K+150瓶頸路段拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 350 | 14 | 75,000 | 58,438 | 16,562 | 50,000 | 25,000 |
| 77 | 苗栗縣 | 石壁橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 60 | 8 | 9,600 | 7,200 | 2,400 | 9,600 | - |
| 78 | 苗栗縣 | 泰安橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 97 | 9 | 1,980 | 1,485 | 495 | 1,980 | - |
| 79 | 苗栗縣 | 義里橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 808 | 7 | 4,500 | 3,375 | 1,125 | 4,500 | - |
| 80 | 苗栗縣 | 客屬大橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 789 | 16 | 7,610 | 5,708 | 1,903 | 7,610 | - |
| 81 | 苗栗縣 | 梅象大橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 317 | 6 | 3,750 | 2,813 | 938 | 3,750 | - |
| 82 | 苗栗縣 | 苑南陸橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 172 | 16 | 15,600 | 11,700 | 3,900 | 15,600 | - |
| 83 | 苗栗縣 | 苗栗縣泰安鄉苗61線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 5,000 | | 17,226 | 15,159 | 2,067 | 17,226 | - |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|--------------------------------------|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|---------------|---------|---------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 84 | 苗栗縣 | 苗栗縣泰安鄉苗62-1線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 2,747 | | 5,204 | 4,580 | 625 | 5,204 | - |
| 85 | 苗栗縣 | 苗30線(聯大路)整體改善工程 | 危險瓶頸 | 獎補助 | 2,636 | 25 | 250,000 | 212,500 | 37500 (免除) | 250,000 | - |
| 86 | 苗栗縣 | 苗12線10K+000-10K+340瓶頸路段改善工程 | 危險瓶頸 | 獎補助 | 340 | 10 | 21,400 | 18,190 | 3,210 | 21,400 | - |
| 87 | 苗栗縣 | 「竹南鎮龍鳳漁港聯外道路興建工程」可行性評估作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,000 | 1,760 | 240 | 2,000 | - |
| 88 | 苗栗縣 | 「苗36-1線自通霄馬家庄延伸至銅鑼科學園區道路拓寬工程」可行性評估作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,500 | 2,200 | 300 | 2,500 | - |
| 89 | 苗栗縣 | 「苗栗縣北橫公路斗煥坪至三灣段道路新闢工程」環境影響差異分析作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 3,500 | 3,080 | 420 | 3,500 | - |
| 90 | 苗栗縣 | 「苗60線道路拓寬工程」環境影響評估作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 3,500 | 3,080 | 420 | 3,500 | - |
| 91 | 苗栗縣 | 「台61線西濱快速公路自苗栗縣通霄鎮五北里銜接台1線聯絡道路」可行性研究 | 先期作業 | 獎補助 | | | 1,500 | 1,290 | 210 | 1,500 | - |
| 92 | 苗栗縣 | 台61線西濱快速公路與台1線連絡道路(140線等)改善工程可行性研究 | 先期作業 | 獎補助 | | | 3,000 | 2,550 | 450 | 3,000 | - |
| 93 | 苗栗縣 | 128線通霄至銅鑼段道路拓寬工程環境影響評估工作 | 先期作業 | 獎補助 | | | 6,000 | 5,100 | 900 | 6,000 | - |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈 計畫統計 | | 總件數 | | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|-------------|------|---|------|------------|-------------|---------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| | | 核定總中央款(千元) | | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度 (M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費 (千元) | 中央款 (千元) | 地方款 (千元) | 工程費 (千元) | 用地費 (千元) | |
| 94 | 苗栗縣 | 「苗栗縣西湖鄉龍壽橋改建工程」可行性研究 | 先期作業 | 獎補助 | | | 1,300 | 1,105 | 195 | 1,300 | - | |
| 95 | 苗栗縣 | 苗30線(聯大路)整體改善策略評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 3,000 | 2,550 | 450 | 3,000 | - | |
| 96 | 苗栗縣 | 「後龍鎮半天寮好望角周邊環狀道路改善工程」可行性研究評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 3,000 | 2,550 | 450 | 3,000 | - | |
| 97 | 苗栗縣 | 苗栗縣龍騰斷橋道路新建工程可行性研究 | 先期作業 | 獎補助 | | | 1,600 | 1,360 | 240 | 1,600 | - | |
| 98 | 苗栗縣 | 苗栗縣「通霄鎮拱天宮聯絡道路工程(跨越海線鐵路)」規劃作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,500 | 2,200 | 300 | 2,500 | - | |
| 99 | 苗栗縣 | 苗栗縣生活圈整體路網規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 11,760 | 9,996 | 1,764 | 11,760 | | |
| 100 | 苗栗縣 | 140線2K+870~5K+470道路拓寬工程可行性研究 | 先期作業 | 獎補助 | | | 3,750 | 3,188 | 562 | 3,750 | | |
| 101 | 苗栗縣 | 苗栗縣泰安鄉苗62線(1K+656~10K+500)道路拓寬改善工程可行性研究 | 先期作業 | 獎補助 | | | 4,530 | 3,851 | 679 | 4,530 | | |
| 102 | 苗栗縣 | 苗14線拓寬工程(造橋交流道連絡道)規劃(含初步設計) | 先期作業 | 獎補助 | | | 6,390 | 5,432 | 958 | 6,390 | | |
| 103 | 臺中市 | 中部科學工業園區后里園區-西向聯外道路開闢工程(0k+000至3k+065) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 900 | 40 | 148,633 | 16,116 | 132,517 | 148,633 | - | |
| 104 | 臺中市 | 國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,087 | 12 | 717,656 | 324,764 | 392,892 | 717,656 | - | |
| 105 | 臺中市 | 東勢-豐原生活圈快速道路 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,329 | 20 | 4,172,920 | 27,965 | 4,144,955 | 3,557,190 | 615,730 | |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|--|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|-----------|-----------|-----------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 106 | 臺中市 | 國道4號神岡系統交流道跨越大甲溪月眉西側南向聯絡道工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 4,097 | 30 | 4,113,988 | 307,284 | 3,806,704 | 2,736,108 | 1,377,880 |
| 107 | 臺中市 | 中75-1線道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 4,400 | 15 | 866,800 | - | 866,800 | 316,800 | 550,000 |
| 108 | 臺中市 | 中部科學工業園區南向三合一聯外道路新闢工程(南向、4-3延伸) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,868 | 30 | 2,250,000 | 101,829 | 2,148,171 | 1,700,000 | 550,000 |
| 109 | 臺中市 | 2018臺中國際花卉博覽會外埔園區聯外道路 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,025 | 16 | 440,200 | - | 440,200 | 160,200 | 280,000 |
| 110 | 臺中市 | 福壽路(中131線) | 山地原民交通改善 | 獎補助 | | | - | - | - | - | - |
| 111 | 臺中市 | 武陵路(中124線) | 山地原民交通改善 | 獎補助 | | | - | - | - | - | - |
| 112 | 臺中市 | 臺中市和平區東崎路(中47線)道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 470 | 10 | 3,089 | 2,255 | 834 | 3,089 | - |
| 113 | 臺中市 | 「貓羅溪大橋新建暨周邊道路改善工程」先期規劃作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 1,530 | 1,120 | 410 | 1,530 | - |
| 114 | 臺中市 | 「潭子區中86-1潭興路(福林路至新興國小前)拓寬工程」可行性評估暨先期規劃作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 1,800 | 1,314 | 486 | 1,800 | - |
| 115 | 臺中市 | 「大里區、霧峰區大里聯絡道高架橋下增設平面道路工程」環境影響差異分析作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,500 | 1,825 | 675 | 2,500 | - |
| 116 | 臺中市 | 國道四號神岡系統交流道跨越大甲溪月眉西側南向聯絡道新闢工程環境影響評估作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 9,490 | 6,928 | 2,562 | 9,490 | - |
| 117 | 彰化縣 | 148線9k~11k拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,900 | 24 | 160,121 | 118,169 | 41,952 | 160,121 | - |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|-------------------------------|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|---------|-----------|---------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 118 | 彰化縣 | 143線7k~12k+500拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | - | - | 504 | 423 | 81 | 504 | - |
| 119 | 彰化縣 | 和美交流道聯絡道後續工程(第二期) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,804 | 23 | 255,005 | 188,194 | 66,811 | 255,005 | - |
| 120 | 彰化縣 | 152線拓寬改善工程(3k+421~11k+500) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 8,000 | 24 | 1,088,405 | 892,492 | 195,913 | 1,088,405 | - |
| 121 | 彰化縣 | 田尾鄉光復路(彰154線)拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 922 | 12 | 55,162 | 45,233 | 9,929 | 31,718 | 23,444 |
| 122 | 彰化縣 | 洋仔厝溪堤岸道路第三標南岸標工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 3,690 | 12 | 285,057 | 239,448 | 45,609 | 285,057 | - |
| 123 | 彰化縣 | 彰129線拓寬及改善工程(3K+870.4~8K+810) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 4,816 | 24 | 736,490 | 533,365 | 203,125 | 473,783 | 262,707 |
| 124 | 彰化縣 | 縣道146線9K+374~10K+767中正西路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,393 | 15 | 60,448 | 46,166 | 14,282 | 39,848 | 20,600 |
| 125 | 彰化縣 | 台76線埔心交流道至員林30米圓道北側新闢工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 3,004 | 30 | 853,157 | 331,748 | 521,409 | 277,830 | 575,327 |
| 126 | 彰化縣 | 152線14k+500~19k+987段拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 5,487 | 24 | 1,103,000 | 864,512 | 238,488 | 729,828 | 373,172 |
| 127 | 彰化縣 | 洋仔厝溪第1標北岸標工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 3,348 | 15 | 339,811 | 285,441 | 54,370 | 324,811 | 15,000 |
| 128 | 彰化縣 | 彰17線(彰18-1至142線)民主街拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,440 | 12 | - | - | - | - | - |
| 129 | 彰化縣 | 國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程延伸段 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,002 | 12 | 199,000 | 163,180 | 35,820 | 183,190 | 15,810 |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|--|------------|--------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 130 | 彰化縣 | 東彰道路南延段新闢工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 5,920 | 20~23 | 684,000 | 545,694 | 138,306 | 521,555 | 162,445 |
| 131 | 彰化縣 | 溪州鄉陸軍路(彰101線2K+430~2K+750)道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 405 | 15 | 20,300 | 13,674 | 6,626 | 11,600 | 8,700 |
| 132 | 彰化縣 | 縣道144線與縣道142線聯絡道新建工程(第一期新闢非都市計畫區道路及橋梁工程) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 230 | 20 | 138,730 | 113,759 | 24,971 | 125,658 | 13,072 |
| 133 | 彰化縣 | 東彰道路北段新闢工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 10,374 | 28 | 3,764,120 | 1,898,490 | 1,865,630 | 1,843,815 | 1,920,305 |
| 134 | 彰化縣 | 大埔截水溝堤岸拓寬工程(非都市計畫路段) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 9,008 | 10 | 851,713 | 689,888 | 161,825 | 690,728 | 160,985 |
| 135 | 彰化縣 | 洋仔厝堤岸道路第二標南北岸工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,374 | 14 | 759,939 | 615,088 | 144,851 | 569,383 | 190,556 |
| 136 | 彰化縣 | 臺鐵永靖車站聯外道路新闢工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 365 | 10 | 34,920 | 22,639 | 12,281 | 19,220 | 15,700 |
| 137 | 彰化縣 | 臺中大肚~彰化和美跨河橋梁計畫 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,575 | 26 | 37,500 | 30,375 | 7,125 | 37,500 | - |
| 138 | 彰化縣 | 彰濱鹿港工業區南側鹿安橋(彰30)銜接西濱快速公路橋下道路工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 850 | 6~10 | 88,000 | 71,280 | 16,720 | 83,000 | 5,000 |
| 139 | 彰化縣 | 縣道152線(溪州榮光路至二水民生路段)拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,640 | 20 | 495,000 | 378,068 | 116,932 | 343,000 | 152,000 |
| 140 | 彰化縣 | 縣道142線(7K+600至8K+400)道路中央分隔島改善工程 | 危險瓶頸 | 獎補助 | 800 | 20 | 15,000 | 12,150 | 2,850 | 15,000 | - |
| 141 | 彰化縣 | 彰101線(2K+000~2K+060)瓶頸路段改善工程 | 危險瓶頸 | 獎補助 | 60 | 16 | 10,000 | 8,100 | 1,900 | 10,000 | - |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|---|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 142 | 彰化縣 | 東王功橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 37 | 12 | 1,820 | 1,092 | 728 | 1,820 | - |
| 143 | 彰化縣 | 福寶橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 183 | 9 | 12,370 | 7,422 | 4,948 | 12,370 | - |
| 144 | 彰化縣 | 潭城橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 11 | 8 | 2,450 | 1,103 | 1,348 | 2,450 | - |
| 145 | 彰化縣 | 「東彰快速道路(縣道137線改線)北段修正評估規劃及第一階段環境影響評估作業」及「縣道137線花壇鄉3處橋梁改建工程」綜合規劃作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 9,600 | 8,064 | 1,536 | 9,600 | - |
| 146 | 彰化縣 | 「彰化縣鹿港鎮員林大排平面道路144縣道增設生活圈道路工程」評估規劃作業(縣道144線與縣道142線聯絡道新建工程) | 先期作業 | 獎補助 | | | 1,750 | 1,470 | 280 | 1,750 | - |
| 147 | 彰化縣 | 「台1線花壇路段串聯福興工業區新闢道路工程」可行性評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 4,370 | 3,627 | 743 | 4,370 | - |
| 148 | 彰化縣 | 「縣道148線溪湖外環道新闢工程」環境影響評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 4,800 | 3,984 | 816 | 4,800 | - |
| 149 | 彰化縣 | 彰化縣政府「縣道144線福興工業區以西部分路段拓寬工程」可行性評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,850 | 2,366 | 485 | 2,850 | - |
| 150 | 彰化縣 | 「台76線埔心匝道北側(彰61線)道路拓寬工程先期規劃作業」暨「縣道148線溪湖外環道新闢工程(台19線以西至148線1/4弧)先期規劃作業」 | 先期作業 | 獎補助 | | | 4,300 | 3,526 | 774 | 4,300 | - |
| 151 | 彰化縣 | 彰化縣生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)路網整體規劃案 | 先期作業 | 獎補助 | | | 11,647 | 9,434 | 2,213 | 11,647 | - |
| 152 | 南投縣 | 「投25線(3k+000~5k+542)道路拓寬改善工程」 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 662 | 13 | 24,500 | 19,460 | 5,040 | 24,500 | - |
| 153 | 南投縣 | 147縣道道路0K~2K及3K~4K+625段拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,067 | 12 | 15,534 | 11,744 | 3,790 | 15,534 | - |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|---|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 154 | 南投縣 | 投17線0K+640~0K+930、3K+000~6K+168及7K+800~8K+190拓寬改善工程(增辦6K+168-7K+800段) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 4,962 | 9 | 346,577 | 262,012 | 84,565 | 334,339 | 12,238 |
| 155 | 南投縣 | 竹山南雲交流道聯絡道新建工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,700 | 20 | 206,480 | 173,443 | 33,037 | 206,480 | - |
| 156 | 南投縣 | 投86線0K+700~1K+090、1K+090~2K+260道路拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,170 | 12 | 225,073 | 156,423 | 68,650 | 112,973 | 112,100 |
| 157 | 南投縣 | 131線49K+160~50K+160道路拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,026 | 14 | 121,390 | 78,857 | 42,533 | 63,530 | 57,860 |
| 158 | 南投縣 | 草屯鎮投9線立人路3K+466~4K+597.38道路拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,131 | 10 | 95,000 | 60,270 | 34,730 | 48,000 | 47,000 |
| 159 | 南投縣 | 151線替代道路-投55線3K+380~3K+553、4K+450~5K+120、8K+000~8K+180、8K+800~10K+915及10K+915~11K+300道路拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 3,173 | 12 | 212,107 | 178,170 | 33,937 | 159,080 | 53,027 |
| 160 | 南投縣 | 南投市139丙線0K+000~1K+740道路新建工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,205 | 35 | 608,300 | 504,889 | 103,411 | 496,500 | 111,800 |
| 161 | 南投縣 | 信義鄉桐林橋改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 220 | 7 | 60,870 | 51,131 | 9,739 | 55,870 | 5,000 |
| 162 | 南投縣 | 埔里鎮福興農場聯外道路(投76-1)新闢工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,908 | 15 | 510,700 | 296,082 | 214,618 | 233,400 | 277,300 |
| 163 | 南投縣 | 草屯鎮立人路投9線4k+597~4k+912道路拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 315 | 10 | 58,350 | 23,155 | 35,195 | 13,650 | 44,700 |
| 164 | 南投縣 | 投70線0K+000-0K+800道路拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 860 | 9 | 93,986 | 76,129 | 17,857 | 93,986 | - |
| 165 | 南投縣 | 151乙線0k+000~1k+473.41道路拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,473 | 9 | 132,959 | 107,697 | 25,262 | 113,024 | 19,935 |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|--------------------------------------|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 166 | 南投縣 | 南投市139丙線1K+740~3K+220道路新建工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,480 | 22 | 543,813 | 406,678 | 137,135 | 366,118 | 177,695 |
| 167 | 南投縣 | 147線4K+625~7K+300道路拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,475 | 12 | 325,300 | 263,493 | 61,807 | 290,500 | 34,800 |
| 168 | 南投縣 | 中寮鄉投22線連接投26線14K+000~16K+406道路拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,406 | 12~23 | 407,530 | 330,099 | 77,431 | 343,530 | 64,000 |
| 169 | 南投縣 | 中寮鄉投22線連接投26線19K+130~22K+540道路拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 3,410 | 12~23 | 515,746 | 417,754 | 97,992 | 474,168 | 41,578 |
| 170 | 南投縣 | 中寮鄉投22線連接投26線16K+406~19K+130道路拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,724 | 12~23 | 444,400 | 359,964 | 84,436 | 408,800 | 35,600 |
| 171 | 南投縣 | 南投縣-南投縣仁愛鄉投89線15K~25K危險路段改善工程 | 危險瓶頸 | 獎補助 | 3,829 | 5.2~7.5 | 65,110 | 52,740 | 12,370 | 65,110 | - |
| 172 | 南投縣 | 南投縣仁愛鄉投89線破損路面及危險擇要路段改善工程 | 危險瓶頸 | 獎補助 | 7,115 | 5.2~7.2 | 118,888 | 96,299 | 22,589 | 118,888 | - |
| 173 | 南投縣 | 向善橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 260 | 8 | 36,000 | 21,600 | 14,400 | 36,000 | - |
| 174 | 南投縣 | 國姓橋(1) | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 386 | 7 | 2,000 | 1,200 | 800 | 2,000 | - |
| 175 | 南投縣 | 清水橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 39 | 13 | 21,000 | 9,450 | 11,550 | 21,000 | - |
| 176 | 南投縣 | 和社橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 116 | 8 | 3,500 | 2,100 | 1,400 | 3,500 | - |
| 177 | 南投縣 | 集鹿大橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 967 | 23 | 5,000 | 3,000 | 2,000 | 5,000 | - |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|--|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 178 | 南投縣 | 拔仔頭橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 40 | 5 | 13,000 | 5,850 | 7,150 | 13,000 | - |
| 179 | 南投縣 | 桶頭橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 220 | 12 | 55,000 | 33,000 | 22,000 | 55,000 | - |
| 180 | 南投縣 | 龍興大橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 50 | 5 | 25,880 | 11,646 | 14,234 | 25,880 | - |
| 181 | 南投縣 | 玉峰大橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 1,020 | 9 | 35,000 | 21,000 | 14,000 | 35,000 | - |
| 182 | 南投縣 | 千義橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 54,000 | 24,300 | 29,700 | 54,000 | |
| 183 | 南投縣 | 仁愛鄉投80線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 8,000 | 8 | 3,025 | 2,541 | 484 | 3,025 | - |
| 184 | 南投縣 | 仁愛鄉投85線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 3,008 | 6 | 10,240 | 8,602 | 1,638 | 10,240 | - |
| 185 | 南投縣 | 仁愛鄉投69線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 1,400 | 6 | 4,850 | 4,074 | 776 | 4,850 | - |
| 186 | 南投縣 | 仁愛鄉投71線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 1,200 | 6 | 3,034 | 2,549 | 485 | 3,034 | - |
| 187 | 南投縣 | 信義鄉投63線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 400 | 8 | 2,006 | 1,685 | 321 | 2,006 | - |
| 188 | 南投縣 | 「竹山鎮投49線(20K+411~29K+611)聯絡投51線道路改善工程可行性評估」 | 先期作業 | 獎補助 | | | 4,600 | 3,818 | 782 | 4,600 | - |
| 189 | 南投縣 | 「鹿谷鄉投55線18K+000溪坪段~投51線0K+000觀音樹湖段新闢道路工程」可行性評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,700 | 2,241 | 459 | 2,700 | - |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|---|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 190 | 南投縣 | 「魚池鄉投61線(2K+267~4K+367)道路改善工程」先期規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 1,500 | 1,245 | 255 | 1,500 | - |
| 191 | 南投縣 | 「南投市工業路延伸至台三線新闢道路案委託綜合規劃及第一階段環境影響評估(環境影響說明書)工作(南投市段)」 | 先期作業 | 獎補助 | | | 10,000 | 8,400 | 1,600 | 10,000 | - |
| 192 | 南投縣 | 「中寮鄉投22線連接投26線道路改善工程綜合規劃及環境影響評估作業」 | 先期作業 | 獎補助 | | | 8,000 | 6,720 | 1,280 | 8,000 | - |
| 193 | 南投縣 | 南投市祖師大橋聯絡東草屯交流道新建道路綜合規劃及環境影響評估作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 12,000 | 10,080 | 1,920 | 12,000 | - |
| 194 | 南投縣 | 南投縣生活圈整體路網規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 12,345 | 10,000 | 2,346 | 12,345 | |
| 195 | 南投縣 | 「147線7K+300~14K+137道路拓寬改善工程」可行性評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 5,250 | 4,253 | 998 | 5,250 | |
| 196 | 南投縣 | 草屯鎮投14線1K+180~6K+472道路改善工程可行性評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 3,675 | 2,977 | 698 | 3,675 | |
| 197 | 雲林縣 | 153線麥寮至台78線路段道路改善工期(第二期) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 3,960 | 25 | 80,000 | 60,480 | 19,520 | 80,000 | - |
| 198 | 雲林縣 | 雲林縣154乙線(原雲51線3k+100~7k+090)絲織加工出口區聯外道路拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 7,000 | 18 | 86,067 | 65,066 | 21,001 | 83,334 | 2,733 |
| 199 | 雲林縣 | 160線飛沙至四湖段拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 4,980 | 18 | 524,166 | 424,374 | 99,792 | 374,166 | 150,000 |
| 200 | 雲林縣 | 雲2線(0k+000~2k+287)拓寬工程(第一期0k+000~0k+500) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 500 | 25 | 110,000 | 92,400 | 17,600 | 90,538 | 19,462 |
| 201 | 雲林縣 | 雲61線2k+051~2k+600改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 549 | 12 | 39,850 | 33,474 | 6,376 | 36,200 | 3,650 |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈 計畫統計 | | 總件數 | | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|-------------|------|--|--------|------------|-------------|---------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| | | 核定總中央款(千元) | | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度 (M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費 (千元) | 中央款 (千元) | 地方款 (千元) | 工程費 (千元) | 用地費 (千元) | |
| 202 | 雲林縣 | 雲199線0k+754-4k+398危險道路改善工程(第1期) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 3,644 | 12 | 22,420 | 15,981 | 6,439 | 13,420 | 9,000 | |
| 203 | 雲林縣 | 縣道149甲線25K+273-28K+676路段修復及改善工程(第一期) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 850 | 8 | 145,990 | 121,172 | 24,818 | 145,990 | - | |
| 204 | 雲林縣 | 雲1線道路改善工程(6K+965-8K+565) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,600 | 22 | 120,000 | 99,600 | 20,400 | 120,000 | - | |
| 205 | 雲林縣 | 縣道158甲線12K+400-13K+140(潮厝村段)拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 740 | 15 | 101,176 | 77,144 | 24,032 | 67,650 | 33,526 | |
| 206 | 雲林縣 | 164線(金湖至北港段)拓寬工程(第一期) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,897 | 18 | 590,993 | 463,451 | 127,542 | 424,413 | 166,580 | |
| 207 | 雲林縣 | 雲2線(0k+000~2k+287)拓寬工程(第二期0k+500~2k+287) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,787 | 25 | 397,476 | 258,240 | 139,236 | 219,446 | 178,030 | |
| 208 | 雲林縣 | 雲218線拓寬工程(民享街至國道3號高速公路橋下) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 593 | 12 | 35,747 | 28,955 | 6,792 | 28,192 | 7,555 | |
| 209 | 雲林縣 | 水林鄉雲151線車港危險瓶頸路段改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 286 | 15 | 18,329 | 14,846 | 3,483 | 18,329 | - | |
| 210 | 雲林縣 | 154乙線(0K+550-3K+100)拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,550 | 18 | 375,740 | 304,349 | 71,391 | 300,860 | 74,880 | |
| 211 | 雲林縣 | 縣道154乙線-水碓南橋改建工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 650 | 18 | 209,508 | 97,645 | 111,863 | 201,553 | 7,955 | |
| 212 | 雲林縣 | 十八張犁橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 120 | 8 | 1,500 | 900 | 600 | 1,500 | - | |
| 213 | 雲林縣 | 廣西橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 11 | 20 | 6,600 | 2,970 | 3,630 | 6,600 | - | |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|--|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 214 | 雲林縣 | 東勢N32 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 5 | 11 | 5,530 | 2,489 | 3,042 | 5,530 | - |
| 215 | 雲林縣 | 新豐橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 10 | 11 | 7,540 | 3,393 | 4,147 | 7,540 | - |
| 216 | 雲林縣 | 檀梧溪橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 7 | 10 | 6,200 | 2,790 | 3,410 | 6,200 | - |
| 217 | 雲林縣 | 臺西N11 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 5,300 | 2,385 | 2,915 | 5,300 | - |
| 218 | 雲林縣 | 「台78線至北港地區新闢道路可行性評估」 | 先期作業 | 獎補助 | | | 8,750 | 7,350 | 1,400 | 8,750 | - |
| 219 | 雲林縣 | 縣道149甲線25K+273-28K+676路段修復及改善工程規劃作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,672 | 2,245 | 428 | 2,672 | - |
| 220 | 雲林縣 | 「164線(金湖至北港段)拓寬工程(第一期)」規劃作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 4,500 | 3,780 | 720 | 4,500 | - |
| 221 | 雲林縣 | 「國道3號古坑交流道改善及平面側車道可行性評估」 | 先期作業 | 獎補助 | | | 5,450 | 4,469 | 981 | 5,450 | - |
| 222 | 雲林縣 | 縣道149甲線25K+733~28K+730新建跨越清水溪橋工程環境影響評估(原「縣149甲線25K+273~28K+676路段修復及改善工程(第二期)」環境影響評估) | 先期作業 | 獎補助 | | | 9,050 | 7,331 | 1,720 | 9,050 | - |
| 223 | 雲林縣 | 「雲65線(0K+000~1K+542)林內鄉重興村至斗六市十三里道路拓寬工程」可行性評估及初步規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 1,200 | 972 | 228 | 1,200 | - |
| 224 | 雲林縣 | 「縣道145甲線崙子大橋改建拓寬工程」可行性評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,430 | 1,968 | 462 | 2,430 | - |
| 225 | 雲林縣 | 「古坑鄉154乙線水碓南橋改建」可行性評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,062 | 1,670 | 392 | 2,062 | - |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈 計畫統計 | | 總件數 | | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|-------------|------|--|------|------------|-------------|---------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| | | 核定總中央款(千元) | | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度 (M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費 (千元) | 中央款 (千元) | 地方款 (千元) | 工程費 (千元) | 用地費 (千元) | |
| 226 | 雲林縣 | 雲林縣整體路網規劃計畫(公路系統) | 先期作業 | 獎補助 | | | 12,000 | 9,720 | 2,280 | 12,000 | | |
| 227 | 雲林縣 | 158乙線(3K+700~12K+136)斗南至永光段改善工程 可行性評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 3,434 | 2,782 | 652 | 3,434 | | |
| 228 | 雲林縣 | 台19線北港外環道及台19線整體路廊提升銜接台78線 可行性研究 | 先期作業 | 獎補助 | | | 4,330 | 3,507 | 823 | 4,330 | | |
| 229 | 雲林縣 | 160線三條崙至飛沙段拓寬工程可行性評估及初步 規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,458 | 1,991 | 467 | 2,458 | | |
| 230 | 嘉義縣 | 縣道159線道路拓寬工程(新港) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,000 | 25 | 28,155 | 21,849 | 6,306 | 27,155 | 1,000 | |
| 231 | 嘉義縣 | 縣道159線嘉義縣市界崎腳至鹿滿拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 920 | 18 | 22,364 | 17,712 | 4,652 | 11,000 | 11,364 | |
| 232 | 嘉義縣 | 南華大學嘉104線拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,830 | 25 | 319,000 | 280,720 | 38,280 | 264,000 | 55,000 | |
| 233 | 嘉義縣 | 163線義竹至新塢段道路改善工程(第三期新塢段) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 3,447 | 18 | 199,370 | 175,446 | 23,924 | 176,140 | 23,230 | |
| 234 | 嘉義縣 | 縣道166三間厝至牛斗山段道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,350 | 18 | 138,523 | 89,015 | 49,508 | 66,523 | 72,000 | |
| 235 | 嘉義縣 | 縣道168線義興村新闢外環道工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,784 | 18 | 159,654 | 123,479 | 36,175 | 104,654 | 55,000 | |
| 236 | 嘉義縣 | 縣道166線(2K+726~4K+226)道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,500 | 15 | 51,000 | 44,880 | 6,120 | 50,000 | 1,000 | |
| 237 | 嘉義縣 | 嘉139線9K+925-11K+355拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,430 | 15 | 128,397 | 86,312 | 42,085 | 65,983 | 62,414 | |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈 計畫統計 | | 總件數 | | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|-------------|------|-----------------------------------|------|------------|-------------|---------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| | | 核定總中央款(千元) | | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度 (M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費 (千元) | 中央款 (千元) | 地方款 (千元) | 工程費 (千元) | 用地費 (千元) | |
| 238 | 嘉義縣 | 縣道159甲線(嘉124線至紫雲寺)道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,890 | 15 | 190,787 | 165,985 | 24,802 | 155,792 | 34,995 | |
| 239 | 嘉義縣 | 縣道166線(5K+129~5K+615)道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 375 | 15 | 21,863 | 17,185 | 4,678 | 21,863 | - | |
| 240 | 嘉義縣 | 水上鄉嘉175線3K+310~4K+296道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 986 | 18 | 62,330 | 45,444 | 16,886 | 62,330 | - | |
| 241 | 嘉義縣 | 縣道157線29K+800~30K+912(蒜頭大橋)拓寬改建工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,112 | 28 | 927,830 | 797,934 | 129,896 | 907,830 | 20,000 | |
| 242 | 嘉義縣 | 太保市嘉62線3K+532~3K+876道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 345 | 10 | 50,798 | 43,178 | 7,620 | 49,274 | 1,524 | |
| 243 | 嘉義縣 | 嘉139線6k+749-9k+925及銜接台18連絡道拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 3,566 | 15 | 380,216 | 317,091 | 63,125 | 277,994 | 102,222 | |
| 244 | 嘉義縣 | 民雄鄉嘉76線2K+240-3K+500道路拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,260 | 18 | 100,064 | 80,614 | 19,450 | 69,824 | 30,240 | |
| 245 | 嘉義縣 | 水上鄉嘉138線忠和國小至成功國小道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 923 | 15 | 80,000 | 68,000 | 12,000 | 80,000 | - | |
| 246 | 嘉義縣 | 新港鄉溪北村嘉49線六興橋改建工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 451 | 15 | 152,631 | 129,736 | 22,895 | 151,531 | 1,100 | |
| 247 | 嘉義縣 | 水上鄉義興村縣168線第二期道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 772 | 18 | 209,116 | 138,036 | 71,080 | 110,116 | 99,000 | |
| 248 | 嘉義縣 | 嘉139線5k+100-6K+749拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,649 | 15 | 146,618 | 119,232 | 27,386 | 103,618 | 43,000 | |
| 249 | 嘉義縣 | 嘉134線1k+200-2K+100拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 900 | 12 | 82,590 | 70,202 | 12,388 | 66,590 | 16,000 | |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|------------------------------|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 250 | 嘉義縣 | 竹崎鄉轄內縣159甲線等6條道路瓶頸危險路段改善工程 | 危險瓶頸 | 獎補助 | 1,595 | 5~8 | 47,397 | 40,288 | 7,109 | 47,397 | - |
| 251 | 嘉義縣 | 縣道164線22K+620~28K+150段道路改善工程 | 危險瓶頸 | 獎補助 | 5,530 | 24~30 | 183,660 | 156,111 | 27,549 | 183,660 | |
| 252 | 嘉義縣 | 阿里山鄉嘉129線改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 35,600 | 6 | 12,292 | 10,817 | 1,475 | 12,292 | - |
| 253 | 嘉義縣 | 阿里山鄉嘉129-1線改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 7,700 | 6 | 1,537 | 1,353 | 184 | 1,537 | - |
| 254 | 嘉義縣 | 東石-臥龍橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 118,220 | 59,110 | 59,110 | 118,220 | |
| 255 | 嘉義縣 | 布袋-龍宮橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 71,363 | 35,682 | 35,681 | 71,363 | |
| 256 | 嘉義縣 | 大埔-久恭橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 2,960 | 1,480 | 1,480 | 2,960 | |
| 257 | 嘉義縣 | 中埔-裕民橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 78,954 | 39,477 | 39,477 | 78,954 | |
| 258 | 嘉義縣 | 六腳-玄天橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 4,044 | 2,022 | 2,022 | 4,044 | |
| 259 | 嘉義縣 | 水上-下庄尾橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 5,305 | 2,653 | 2,652 | 5,305 | |
| 260 | 嘉義縣 | 布袋-江菜橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 13,458 | 6,729 | 6,729 | 13,458 | |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|-----------------------------------|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 261 | 嘉義縣 | 鹿草-鹿草無名橋(19) | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 2,203 | 1,102 | 1,101 | 2,203 | |
| 262 | 嘉義縣 | 鹿草-龜佛山橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 7,860 | 3,930 | 3,930 | 7,860 | |
| 263 | 嘉義縣 | 水上-潭上橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 65,360 | 32,680 | 32,680 | 65,360 | |
| 264 | 嘉義縣 | 「中埔鄉嘉139線5K+100~11K+355拓寬工程規劃作業」 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,672 | 2,352 | 321 | 2,672 | - |
| 265 | 嘉義縣 | 「朴子市縣道157線蒜頭大橋拓寬改建工程規劃作業」 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,943 | 2,590 | 353 | 2,943 | - |
| 266 | 嘉義縣 | 「布袋鎮縣道170線道路拓寬工程(樹林里路段)」先期規劃作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 1,073 | 944 | 129 | 1,073 | - |
| 267 | 嘉義縣 | 「嘉46線延伸線(故宮大道至線道157段)新闢工程」先期規劃作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 1,716 | 1,510 | 206 | 1,716 | - |
| 268 | 嘉義縣 | 「新港鄉溪北村嘉61線六興橋改建工程」先期規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 1,050 | 914 | 137 | 1,050 | - |
| 269 | 嘉義縣 | 「阿里山鄉里佳至山美道路計畫可行性評估(含環境影響評估)」 | 先期作業 | 獎補助 | | | 7,000 | 6,020 | 980 | 7,000 | - |
| 270 | 嘉義縣 | 大林鎮大埔美工業區至慈濟醫院道路系統改善可行性評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 3,000 | 2,550 | 450 | 3,000 | - |
| 271 | 嘉義縣 | 「嘉31線0K+900-1K+700八掌二橋改建工程」先期評估規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,000 | 1,700 | 300 | 2,000 | - |
| 272 | 嘉義縣 | 嘉義生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)路網整體規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 11,750 | 9,988 | 1,763 | 11,750 | |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|--|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 273 | 嘉義縣 | 「縣道169(石桌-里佳)道路拓寬改善工程(21K+923~50K+200)」先期規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 6,200 | 5,270 | 930 | 6,200 | |
| 274 | 嘉義縣 | 「縣道169(太和-奮起湖)道路拓寬改善工程(7K+000~16K+500)」先期規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 4,120 | 3,502 | 618 | 4,120 | |
| 275 | 嘉義縣 | 「縣道166(竹崎-瑞里)道路拓寬改善工程(51K+700~81K+718)」先期規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 4,300 | 3,655 | 645 | 4,300 | |
| 276 | 嘉義縣 | 「縣道162甲(太平-瑞里)道路拓寬改善工程(14K+000~39K+107)」先期規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 8,350 | 7,098 | 1,253 | 8,350 | |
| 277 | 嘉義縣 | 「縣道159甲(番路-竹崎)道路拓寬改善工程(18K+270~45K+554)」先期規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 6,760 | 5,746 | 1,014 | 6,760 | |
| 278 | 嘉義縣 | 「嘉64線6K+050~7K+050段埤麻腳至港尾里管事厝拓寬工程」先期規劃作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 1,200 | 1,020 | 180 | 1,200 | |
| 279 | 嘉義縣 | 阿里山觀光大道新闢工程先期規劃評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 10,300 | 8,755 | 1,545 | 10,300 | |
| 280 | 嘉義市 | 永欽一號橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 387 | 16 | 8,160 | 4,488 | 3,672 | 8,160 | - |
| 281 | 臺南市 | 新化區高鐵沙崙站橋下道路第2期工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,180 | 42 | 324,285 | 70,000 | 254,285 | 280,000 | 44,285 |
| 282 | 臺南市 | 台84線橋下道路連通道新建工程(國1至麻豆大排及市道171乙線台鐵橋下道路) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,160 | 14 | 109,000 | 22,506 | 86,494 | 109,000 | - |
| 283 | 臺南市 | 新營及鹽水區南80與南74交接處至縣道172線新闢工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,780 | 20 | 501,319 | 5,000 | 496,319 | 352,180 | 149,139 |
| 284 | 臺南市 | 下營南外環道路新闢工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 3,200 | 20 | 427,266 | 5,000 | 422,266 | 232,620 | 194,646 |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈 計畫統計 | | 總件數 | | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|-------------|------|---|----------|------------|-------------|---------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| | | 核定總中央款(千元) | | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度 (M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費 (千元) | 中央款 (千元) | 地方款 (千元) | 工程費 (千元) | 用地費 (千元) | |
| 285 | 臺南市 | 山上區南140-1區道道路工程規制作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 940 | 771 | 169 | 940 | - | |
| 286 | 臺南市 | 市道172線安溪寮段至白河區拓寬工程規制作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 3,940 | 3,231 | 709 | 3,940 | - | |
| 287 | 臺南市 | 「台84線增設橋下道路連通道(國1至台19甲段)新建工程-麻豆大排以東至台19甲路段」先期規制作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 15,000 | 12,300 | 2,700 | 15,000 | - | |
| 288 | 高雄市 | 國道十號燕巢交流道延伸高46線銜接186甲線道路工程(0k+000~2k+340) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,340 | 20 | 301,000 | 197,757 | 103,243 | 301,000 | - | |
| 289 | 高雄市 | 橋頭區高36-2線甲樹路道路拓寬工程(1k+100~2k+900) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,760 | 15 | 281,000 | 185,525 | 95,475 | 156,000 | 125,000 | |
| 290 | 高雄市 | 路竹區高11線拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 4,550 | 12 | 490,533 | 343,462 | 147,071 | 296,223 | 194,310 | |
| 291 | 高雄市 | 岡山區縣道186線本工環東路至河華路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,120 | 24 | 722,643 | 409,266 | 313,377 | 318,444 | 404,199 | |
| 292 | 高雄市 | 岡山交流道匝道附近之縣道186線拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 454 | 57 | 50,000 | 41,000 | 9,000 | 42,000 | 8,000 | |
| 293 | 高雄市 | 路竹區復興路(高7線)道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,000 | 20 | 175,911 | 144,247 | 31,664 | 172,911 | 3,000 | |
| 294 | 高雄市 | 燕巢區高44線(湖內巷)道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 640 | 12 | 199 | 163 | 36 | 199 | - | |
| 295 | 高雄市 | 高132線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 15,500 | 6 | 3,750 | 3,075 | 675 | 3,750 | - | |
| 296 | 高雄市 | 茂林區高132線道路改善工程 | 山地易致災 | 獎補助 | 740 | 6 | 194,000 | 153,260 | 40,740 | 194,000 | - | |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|------------------------------------|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 297 | 高雄市 | 「仁武區高55線仁心路拓寬工程」先期規劃作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,000 | 1,640 | 360 | 2,000 | - |
| 298 | 高雄市 | 「茂林區市道高132線道路改善工程」先期規劃作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 4,380 | 3,592 | 788 | 4,380 | - |
| 299 | 高雄市 | 「岡山區高28與高29聯絡道(水庫路及大莊路)拓寬工程」先期規劃作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 1,120 | 918 | 202 | 1,120 | - |
| 300 | 高雄市 | 「市道182烏山頭路段截彎取直改線工程」可行性評估作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | - | - | - | - | - |
| 301 | 屏東縣 | 屏17線延伸海豐外環道開闢工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,435 | 20 | 252,342 | 201,975 | 50,367 | 166,432 | 85,910 |
| 302 | 屏東縣 | 縣道185甲線(潮州至森林園區)道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 4,340 | 15 | 297,810 | 262,073 | 35,737 | 229,628 | 68,182 |
| 303 | 屏東縣 | 縣道199線四重溪段外環道開闢工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,500 | 12 | 64,313 | 56,595 | 7,718 | 60,352 | 3,961 |
| 304 | 屏東縣 | 屏25線拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 733 | 12 | 29,762 | 25,656 | 4,106 | 21,714 | 8,048 |
| 305 | 屏東縣 | 屏63線五房段外環道開闢工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,515 | 12 | 132,805 | 111,799 | 21,006 | 93,843 | 38,962 |
| 306 | 屏東縣 | 縣道185線來義段(屏109線至屏112線)拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 4,136 | 15 | 210,000 | 184,800 | 25,200 | 200,000 | 10,000 |
| 307 | 屏東縣 | 縣道185線枋寮段(屏132線至台1線)拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 7,288 | 15 | 306,378 | 269,613 | 36,765 | 306,378 | - |
| 308 | 屏東縣 | 縣道200線(東門橋2K+200至5K+300)拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 3,100 | 12 | 129,937 | 111,746 | 18,191 | 120,180 | 9,757 |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈 計畫統計 | | 總件數 | | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|-------------|------|--------------------------|--------|------------|-------------|---------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| | | 核定總中央款(千元) | | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度 (M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費 (千元) | 中央款 (千元) | 地方款 (千元) | 工程費 (千元) | 用地費 (千元) | |
| 309 | 屏東縣 | 屏47線道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,000 | 12 | 175,750 | 131,483 | 44,267 | 108,950 | 66,800 | |
| 310 | 屏東縣 | 屏64線道路第二期拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 750 | 12 | 45,369 | 39,017 | 6,352 | 34,369 | 11,000 | |
| 311 | 屏東縣 | 新屏154線道路闢建工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 800 | 12 | 251,424 | 213,710 | 37,714 | 238,903 | 12,521 | |
| 312 | 屏東縣 | 屏43線中華路平交道至農安巷口拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 500 | 12 | 60,000 | 28,160 | 31,840 | 18,130 | 41,870 | |
| 313 | 屏東縣 | 縣道187乙線(東港至南州)道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 3,070 | 15 | 440,410 | 374,349 | 66,061 | 345,969 | 94,441 | |
| 314 | 屏東縣 | 縣道187線黎明至水門段拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 5,093 | 15 | 442,153 | 346,174 | 95,979 | 296,725 | 145,428 | |
| 315 | 屏東縣 | 屏112 線道路拓建工程(第一期) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 6,300 | 15 | 333,265 | 269,094 | 64,171 | 233,265 | 100,000 | |
| 316 | 屏東縣 | 縣道200線5K+300至12K+300拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 7,000 | 15 | 480,000 | 408,000 | 72,000 | 415,000 | 65,000 | |
| 317 | 屏東縣 | 萬丹鄉縣道187甲線中興橋改建工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 320 | 12 | 25,000 | 21,250 | 3,750 | 25,000 | - | |
| 318 | 屏東縣 | 屏110線鄉道上邊坡整治計畫 | 山地易致災 | 獎補助 | 530 | 10 | 106,600 | 91,676 | 14,924 | 106,600 | - | |
| 319 | 屏東縣 | 枋寮-海鷗一號橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 8 | 5 | 1,910 | 1,051 | 860 | 1,910 | - | |
| 320 | 屏東縣 | 枋寮-海鷗二號橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 9 | 5 | 1,960 | 1,078 | 882 | 1,960 | - | |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈 計畫統計 | | 總件數 | | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|-------------|------|-------------------------|----------|------------|-------------|---------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| | | 核定總中央款(千元) | | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度 (M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費 (千元) | 中央款 (千元) | 地方款 (千元) | 工程費 (千元) | 用地費 (千元) | |
| 321 | 屏東縣 | 高樹-無名橋(2) | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 6 | 10 | 1,900 | 1,045 | 855 | 1,900 | - | |
| 322 | 屏東縣 | 林邊-放索橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 17 | 8 | 4,670 | 2,569 | 2,102 | 4,670 | - | |
| 323 | 屏東縣 | 187無名橋(01) | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 2,848 | 1,424 | 1,424 | 2,848 | | |
| 324 | 屏東縣 | 溪墘橋鄉道屏151線 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 51,247 | 25,624 | 25,623 | 51,247 | | |
| 325 | 屏東縣 | 新興橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 10,551 | 5,276 | 5,275 | 10,551 | | |
| 326 | 屏東縣 | 士文橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 26,383 | 13,192 | 13,191 | 26,383 | | |
| 327 | 屏東縣 | 無名橋(枋寮003) | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 1,798 | 899 | 899 | 1,798 | | |
| 328 | 屏東縣 | 龍潭橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | | | 14,860 | 7,430 | 7,430 | 14,860 | | |
| 329 | 屏東縣 | 屏31線0K+000~6K+000道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 6,000 | 5 | 3,071 | 2,702 | 368 | 3,071 | - | |
| 330 | 屏東縣 | 屏132線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 800 | 10 | 3,142 | 2,765 | 377 | 3,142 | - | |
| 331 | 屏東縣 | 屏146線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 370 | 8 | 1,422 | 1,251 | 171 | 1,422 | - | |
| 332 | 屏東縣 | 屏144-1線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 1,800 | 8 | 1,890 | 1,663 | 227 | 1,890 | - | |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|---|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 333 | 屏東縣 | 縣道187線黎明至水門段拓寬工程規劃及第一階段環評作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 5,500 | 4,840 | 660 | 5,500 | - |
| 334 | 屏東縣 | 縣道200線(恆北路~春興路段)拓寬工程規劃作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,000 | 1,760 | 240 | 2,000 | - |
| 335 | 屏東縣 | 「縣道185線來義支線興闢工程」先期規劃作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,000 | 1,760 | 240 | 2,000 | - |
| 336 | 屏東縣 | 「屏42-1線道路興闢工程」可行性評估作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 1,500 | 1,320 | 180 | 1,500 | - |
| 337 | 屏東縣 | 「187乙縣道拓寬」可行性研究及整體規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,000 | 1,740 | 260 | 2,000 | - |
| 338 | 屏東縣 | 屏東縣政府「鄉道屏132線東延至老七佳路段新闢工程」可行性評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 4,485 | 3,902 | 583 | 4,485 | - |
| 339 | 屏東縣 | 屏東縣生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)路網整體規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 11,750 | 9,988 | 1,763 | 11,750 | |
| 340 | 屏東縣 | 縣道199線(8K+500~22K+740)拓寬改善工程綜合規劃及第一階段環境影響評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 11,605 | 9,864 | 1,741 | 11,605 | |
| 341 | 屏東縣 | 縣道199甲線(0K+000~8K+490)拓寬改善工程可行性研究 | 先期作業 | 獎補助 | | | 4,000 | 3,400 | 600 | 4,000 | |
| 342 | 屏東縣 | 「屏東縣萬巒鄉187丙縣道後續新闢工程」先期綜合規劃及第一階段環境影響評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 8,000 | 6,800 | 1,200 | 8,000 | - |
| 343 | 屏東縣 | 鄉道屏98線成原部落外環道新闢工程可行性評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 1,878 | 1,596 | 282 | 1,878 | - |
| 344 | 臺東縣 | 東57線3k+200~5k+200道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,000 | 20 | 86,069 | 75,741 | 10,328 | 86,069 | - |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|--|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 345 | 臺東縣 | 197線6k+760~8k+700段道路改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,940 | 8 | 86,286 | 75,932 | 10,354 | 84,286 | 2,000 |
| 346 | 臺東縣 | 東23線1k+000~3k+200道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,200 | 8 | 54,280 | 47,766 | 6,514 | 54,280 | - |
| 347 | 臺東縣 | 東63線2k+500~3k+600道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,100 | 8 | 55,900 | 49,192 | 6,708 | 55,900 | - |
| 348 | 臺東縣 | 東49-1線0k+000~5k+800道路新闢工程(太平溪瑪蘭橋至太平橋段左岸路堤共構計畫) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 5,800 | 20 | 522,000 | 454,140 | 67,860 | 522,000 | - |
| 349 | 臺東縣 | 東56線1k+280~1k+760工程(富岡濱海綠廊景觀大道) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 480 | 15 | 190,000 | 165,300 | 24,700 | 187,340 | 2,660 |
| 350 | 臺東縣 | 蘭嶼鄉環島公路(東80)改善計畫 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 21,400 | 6 | 346,630 | 301,568 | 45,062 | 346,630 | - |
| 351 | 臺東縣 | 東56線0k+880~1k+280道路新建工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 480 | 15 | 179,000 | 152,150 | 26,850 | 176,000 | 3,000 |
| 352 | 臺東縣 | 197縣道9k+300~13k+100及44k+700~45k+000道路拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 4,100 | 8 | 167,000 | 141,950 | 25,050 | 163,000 | 4,000 |
| 353 | 臺東縣 | 197縣道8k+700~9k+300道路新闢工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,340 | 9 | 117,600 | 99,960 | 17,640 | 112,600 | 5,000 |
| 354 | 臺東縣 | 194縣道4k+300~4k+520道路危險邊坡改善工程 | 危險瓶頸 | 獎補助 | 220 | 12 | 43,690 | 37,137 | 6,553 | 43,690 | - |
| 355 | 臺東縣 | 第四號橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 6 | 4 | 9,600 | 4,800 | 4,800 | 9,600 | - |
| 356 | 臺東縣 | 東3線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 4,600 | 6 | 1,688 | 1,486 | 203 | 1,688 | - |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈 計畫統計 | | 總件數 | | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|-------------|------|----------------|----------|------------|-------------|---------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| | | 核定總中央款(千元) | | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度 (M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費 (千元) | 中央款 (千元) | 地方款 (千元) | 工程費 (千元) | 用地費 (千元) | |
| 357 | 臺東縣 | 東36線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 12,000 | 6 | 5,583 | 4,913 | 670 | 5,583 | - | |
| 358 | 臺東縣 | 東34線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 7,400 | 7 | 1,377 | 1,212 | 165 | 1,377 | - | |
| 359 | 臺東縣 | 東66線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 4,600 | 8 | 1,370 | 1,206 | 164 | 1,370 | - | |
| 360 | 臺東縣 | 東64線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 7,200 | 8 | 500 | 440 | 60 | 500 | - | |
| 361 | 臺東縣 | 東63線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 5,000 | 5 | 5,414 | 4,764 | 650 | 5,414 | - | |
| 362 | 臺東縣 | 東68線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 8,500 | 7 | 1,772 | 1,559 | 213 | 1,772 | - | |
| 363 | 臺東縣 | 東68-1線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 2,300 | 6 | 1,860 | 1,637 | 223 | 1,860 | - | |
| 364 | 臺東縣 | 東70線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 11,000 | 6 | 1,720 | 1,514 | 206 | 1,720 | - | |
| 365 | 臺東縣 | 東80線象鼻岩段道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 36,000 | 6 | 2,942 | 2,589 | 353 | 2,942 | - | |
| 366 | 臺東縣 | 東80線機場段道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 36,000 | 6 | 3,702 | 3,258 | 444 | 3,702 | - | |
| 367 | 臺東縣 | 東81線道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 4,000 | 5 | 4,743 | 4,174 | 569 | 4,743 | - | |
| 368 | 臺東縣 | 東80線紅頭段路面改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 36,000 | 6 | 3,397 | 2,990 | 408 | 3,397 | - | |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|---|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 369 | 臺東縣 | 東80線雙獅岩至勵德班前道路改善工程 | 山地原民交通改善 | 獎補助 | 36,000 | 6 | 2,847 | 2,505 | 342 | 2,847 | - |
| 370 | 臺東縣 | 「臺東縣管河川太平溪(馬蘭橋~太平橋)左岸河段路堤共構工程」計畫道路部分之環境影響評估作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | - | - | - | - | - |
| 371 | 臺東縣 | 臺東縣生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)路網整體規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 9,000 | 7,650 | 1,350 | 9,000 | |
| 372 | 宜蘭縣 | 二結連絡道新闢工程(都外段) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,050 | 40 | 428,700 | 248,787 | 179,913 | 189,000 | 239,700 |
| 373 | 宜蘭縣 | 宜5線(山腳觀光道路尚德段)新建工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,031 | 25 | 472,000 | 334,320 | 137,680 | 280,000 | 192,000 |
| 374 | 宜蘭縣 | 宜4線拓寬工程(縣191-台2) | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,920 | 20 | 424,673 | 252,824 | 171,849 | 194,813 | 229,860 |
| 375 | 宜蘭縣 | 國道5號30K+800-31K+450側車道延伸新闢工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 645 | 21 | 160,000 | 134,400 | 25,600 | 159,000 | 1,000 |
| 376 | 宜蘭縣 | 宜30-3線延伸段自強路道路新闢拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 579 | 15 | 93,749 | 74,671 | 19,078 | 68,749 | 25,000 |
| 377 | 宜蘭縣 | 宜18線(12K+220~14K+850)拓寬改善工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 2,630 | 15 | 222,025 | 139,340 | 82,685 | 172,025 | 50,000 |
| 378 | 宜蘭縣 | 宜蘭地區東西向聯絡道路網改善(台七線、台七丙線省道路網調整)可行性研究 | 先期作業 | 獎補助 | | | 5,000 | 4,100 | 900 | 5,000 | - |
| 379 | 宜蘭縣 | 宜蘭縣大同鄉英樂大橋興建可行性評估計畫 | 先期作業 | 獎補助 | | | 4,000 | 3,280 | 720 | 4,000 | - |
| 380 | 宜蘭縣 | 宜蘭縣生活圈整體路網規劃與規劃支援模型建置 | 先期作業 | 獎補助 | | | 12,000 | 9,720 | 2,280 | 12,000 | - |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新關拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|------|---|------------|--------|---------|----------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 381 | 宜蘭縣 | 宜蘭B聯絡道員山延伸段道路新闢工程-環境影響評估作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 5,500 | 4,455 | 1,045 | 5,500 | |
| 382 | 宜蘭縣 | 宜蘭縣大同鄉英樂大橋興建工程綜合規劃(含基本設計)暨環境影響評估作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 10,500 | 8,505 | 1,995 | 10,500 | |
| 383 | 花蓮縣 | 「吉安鄉一號公路(7K+490~8K+125)新闢(含南華二街拓寬)工程」(原吉安鄉一號公路立體交叉工程) | 新關拓寬 | 獎補助 | 1,377 | 25 | 168,321 | 137,736 | 30,585 | 168,321 | - |
| 384 | 花蓮縣 | 縣193線17k+300~19k+840(南濱至南海四街段)路段拓寬工程 | 新關拓寬 | 獎補助 | 2,540 | 30 | 519,914 | 388,751 | 131,163 | 326,114 | 193,800 |
| 385 | 花蓮縣 | 縣193線0K+000~7K+300外環道新闢工程 | 新關拓寬 | 獎補助 | 7,300 | 20 | 25,670 | 21,563 | 4,107 | 6,788 | 18,882 |
| 386 | 花蓮縣 | 花蓮縣鳳林鎮花46線5k+200~7k+400道路改善工程 | 新關拓寬 | 獎補助 | 2,015 | 12 | 139,000 | 112,350 | 26,650 | 99,000 | 40,000 |
| 387 | 花蓮縣 | 瑞穗鄉台九線267K處至鶴岡村道路拓寬及橋樑新建工程 | 新關拓寬 | 獎補助 | 2,782 | 15 | 587,570 | 493,559 | 94,011 | 579,087 | 8,483 |
| 388 | 花蓮縣 | 花9線(8K+940~9K+380)佳林5號橋引道拓寬改善工程 | 新關拓寬 | 獎補助 | 397 | 10 | 30,000 | 25,800 | 4,200 | 30,000 | - |
| 389 | 花蓮縣 | 縣193線19k+840~22k+500(南海四街至花蓮大橋段)路段拓寬工程 | 新關拓寬 | 獎補助 | 2,660 | 30 | 639,291 | 452,124 | 187,167 | 372,088 | 267,203 |
| 390 | 花蓮縣 | 縣193線三棧至七星潭路段安全景觀道路拓寬新闢工程 | 新關拓寬 | 獎補助 | 6,052 | 20 | 872,270 | 687,003 | 185,267 | 590,171 | 282,099 |
| 391 | 花蓮縣 | 花64線2K+000~22K+500危險路段及道路友善改善工程 | 危險瓶頸 | 獎補助 | 20,500 | 7 | 321,416 | 273,204 | 48,212 | 321,416 | - |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈 計畫統計 | | 總件數 | | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|-------------|------|------------|--------|------------|-------------|---------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| | | 核定總中央款(千元) | | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度 (M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費 (千元) | 中央款 (千元) | 地方款 (千元) | 工程費 (千元) | 用地費 (千元) | |
| 392 | 花蓮縣 | 春德橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 160 | | 1,740 | 1,044 | 696 | 1,740 | - | |
| 393 | 花蓮縣 | 秀山大橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 360 | | 2,260 | 1,356 | 904 | 2,260 | - | |
| 394 | 花蓮縣 | 大忠橋(2) | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 90 | | 3,800 | 2,280 | 1,520 | 3,800 | - | |
| 395 | 花蓮縣 | 桃源橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 10 | | 4,640 | 2,088 | 2,552 | 4,640 | - | |
| 396 | 花蓮縣 | 馬佛二號橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 106 | | 39,900 | 17,955 | 21,945 | 39,900 | - | |
| 397 | 花蓮縣 | 水源橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 13 | | 1,820 | 1,092 | 728 | 1,820 | - | |
| 398 | 花蓮縣 | 林田橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 85 | | 1,580 | 948 | 632 | 1,580 | - | |
| 399 | 花蓮縣 | 無名橋-9 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 12 | | 4,380 | 1,971 | 2,409 | 4,380 | - | |
| 400 | 花蓮縣 | 國福大橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 201 | 11 | 3,140 | 1,884 | 1,256 | 3,140 | - | |
| 401 | 花蓮縣 | 豐濱一號橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 51 | 5 | 2,790 | 1,674 | 1,116 | 2,790 | - | |
| 402 | 花蓮縣 | 紅葉大橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 400 | 8 | 3,460 | 2,076 | 1,384 | 3,460 | - | |
| 403 | 花蓮縣 | 壽芳橋 | 受損公路橋梁 | 獎補助 | 10 | 5 | 2,500 | 1,500 | 1,000 | 2,500 | - | |

生活圈道路交通建設計畫(公路系統)8年104-111年補助案件列表

| 生活圈計畫統計 | | 總件數 | 413 | 新闢拓寬件數 | 191 | 山地易致災件數 | 3 | 危險瓶頸件數 | 12 | | |
|---------|---------|-----------------------------------|------------|--------|---------|----------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | 核定總中央款(千元) | 41,970,962 | 受損公路橋梁 | 63 | 山地原民交通改善 | 36 | 先期作業 | 108 | | |
| 項次 | 提案單位 | 工程名稱 | 計畫類型 | 獎補助類型 | 計畫長度(M) | 計畫寬度(M) | 核定總經費(千元) | 中央款(千元) | 地方款(千元) | 工程費(千元) | 用地費(千元) |
| 404 | 花蓮縣 | 「吉安一號道路第二期工程」可行性評估作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 2,500 | 2,100 | 400 | 2,500 | - |
| 405 | 花蓮縣 | 花蓮縣生活圈整體路網規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 10,000 | 8,500 | 1,500 | 10,000 | |
| 406 | 澎湖縣 | 中正橋與永安橋改建工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,220 | 20 | 9,000 | 7,920 | 1,080 | 9,000 | - |
| 407 | 澎湖縣 | 澎11號線(鼎灣-東石-成功)拓寬工程 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 1,410 | | 149,000 | 86,002 | 62,998 | 60,480 | 88,520 |
| 408 | 澎湖縣 | 澎湖縣縣道路面加寬計畫 | 新闢拓寬 | 獎補助 | 14,240 | 13-18 | 300,000 | 261,000 | 39,000 | 300,000 | - |
| 409 | 澎湖縣 | 澎湖縣生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)路網整體規劃 | 先期作業 | 獎補助 | | | 9,579 | 8,142 | 1,437 | 9,579 | |
| 410 | 澎湖縣 | 「澎湖跨海大橋」可行性評估 | 先期作業 | 獎補助 | | | 16,000 | 13,600 | 2,400 | 16,000 | - |
| 411 | 連江縣 | 南北竿跨海大橋綜合規劃作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 100,550 | 85,468 | 15,083 | 100,550 | - |
| 412 | 連江縣 | 馬祖南北竿跨海大橋可行性評估作業 | 先期作業 | 獎補助 | | | 10,000 | 8,800 | 1,200 | 10,000 | - |
| 413 | 國道高速公路局 | 竹苗地區瓶頸路網改善可行性研究(含國道1號五楊高架延伸至苗栗頭份) | 先期作業 | 獎補助 | | | 40,000 | 40,000 | - | 40,000 | - |
| | | | 合計 | 413 | 項 | | 78,880,584 | 41,970,962 | 36,872,124 | 54,777,714 | 24,102,871 |

附錄 3-偏遠地區列表(鄉、鎮、市)

| 類別 | 縣市別 | 行政區 |
|-----------------------|-----------------|--|
| 偏遠 地區 ^註 | 宜蘭縣 | 三星鄉、大同鄉、南澳鄉 |
| | 新竹縣 | 關西鎮、五峰鄉、峨眉鄉、尖石鄉 |
| | 苗栗縣 | 泰安鄉、南庄鄉、獅潭鄉、大湖鄉、三灣鄉 |
| | 南投縣 | 中寮鄉、仁愛鄉、信義鄉、魚池鄉、國姓鄉、鹿谷鄉 |
| | 嘉義縣 | 番路鄉、大埔鄉、阿里山鄉、梅山鄉 |
| | 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、滿州鄉、琉球鄉 |
| | 花蓮縣 | 玉里鎮、光復鄉、吉安鄉、秀林鄉、卓溪鄉、花蓮市、富里鄉、新城鄉、瑞穗鄉、萬榮鄉、壽豐鄉、鳳林鎮、豐濱鄉 |
| | 臺東縣 | 大武鄉、太麻里鄉、成功鎮、池上鄉、卑南鄉、延平鄉、東河鄉、金峰鄉、長濱鄉、海端鄉、鹿野鄉、達仁鄉、綠島鄉、臺東市、關山鎮、蘭嶼鄉 |
| | 澎湖縣 | 馬公市、湖西鄉、白沙鄉、西嶼鄉、望安鄉、七美鄉 |
| | 金門縣 | 金城鎮、金湖鎮、金沙鎮、金寧鄉、烈嶼鄉、烏坵鄉 |
| 連江縣 | 南竿鄉、北竿鄉、莒光鄉、東引鄉 | |

註：偏遠地區係以內政部偏遠地區定義(人口密度低於全國平均人口密度五分之一之鄉鎮市區)及衛生福利部護理及健康照護司界定山地原住民鄉、離島鄉、平地原住民鄉為基礎，並納入行政院研究發展考核委員會依據區域弱勢定義偏遠程度高之鄉鎮市，計 77 個鄉鎮市(不含直轄市)。

附錄 3-山地原住民地區(鄉、鎮、市)

| 山地鄉(30 個) | | | | |
|-----------|--------|---------|---------|--------|
| 新北市烏來區 | 桃園縣復興鄉 | 新竹縣尖石鄉 | 新竹縣五峰鄉 | 苗栗縣泰安鄉 |
| 臺中市和平區 | 南投縣信義鄉 | 南投縣仁愛鄉 | 嘉義縣阿里山鄉 | 高雄市桃源區 |
| 高雄市那瑪夏區 | 高雄市茂林區 | 屏東縣三地門鄉 | 屏東縣瑪家鄉 | 屏東縣霧台鄉 |
| 屏東縣牡丹鄉 | 屏東縣來義鄉 | 屏東縣泰武鄉 | 屏東縣春日鄉 | 屏東縣獅子鄉 |
| 臺東縣達仁鄉 | 臺東縣金峰鄉 | 臺東縣延平鄉 | 臺東縣海端鄉 | 臺東縣蘭嶼鄉 |
| 花蓮縣卓溪鄉 | 花蓮縣秀林鄉 | 花蓮縣萬榮鄉 | 宜蘭縣大同鄉 | 宜蘭縣南澳鄉 |

來源:行政院原住民族委員會

附錄 4-中長程個案計畫自評檢核表

| 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 10 點) | V | | V | | 1. 本計畫各章節原則依編審要點第 5 點編撰。 2. 前期計畫結束後將依規定提出。 3. (1) 依行政院 105 年 11 月 23 日函示:「跨域增值公共建設財務規劃方案」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) 另本計畫補助對象為未有收費營運之地方公路建設。 |
| | (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) 是否本於提高自償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 | 本計畫不適用促參。 |
| 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 | 1. 本計畫為補助型計畫,目標為協助地方建構完善交通路網,提振產業發展及通行安全,無替選方案。 2. 經濟效益及財務計畫詳第七章。 |
| | (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 | | 1. 詳第 5 章。 2. 同檢視項目 1、3 項。 3. 經費負擔原則:b.補助型計畫:中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法。 |
| | (2) 資金籌措:本於提高自償之精神,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、本於提高自償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)經費比 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 | 是否具備務實及合理性(或能否落實營運) | V | | V | | 本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整合改善措施等,後續仍由各權管機關本於權責賡續推動辦理 |
| 7、土地取得 | (1)能否優先使用公有閒置土地房舍 | V | | V | | 第(3)、(4)、(5)依個案計畫用地需求而定。 |
| | (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、風險管理 | 是否對計畫內容進行風險評估 | V | | V | | 詳第八章。 |
| 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 | 整體計畫不需辦理,後續地方提案視規模及環評法規定辦理。 |
| 10、性別影響評估 | 是否填具性別影響評估檢視表 | V | | V | | 詳附錄 4。 |
| 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 | 是否納入積極活化閒置資產及引進民間資 | | V | | V | 本計畫無涉及政府 |

| 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 | |
| 興建購置者 | 源共同開發之理念 | | | | | 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 | | 本計畫依據主計總處頒布之地方財力分級，已規定相關補助比例，詳計畫書第四章。 |
| | (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 | 本計畫主要為完善地方路網及保障民眾行車安全，無設定相關指標。 |
| | (2)是否規劃採用綠建築或其他節能減碳措施 | | V | | V | 本計畫主要係辦理道路新闢拓寬及整體改善改善工作，後續將鼓勵地方提案依政策採用循環再生材料。 |
| | (3)是否檢附相關說明文件 | | V | | V | |
| 17、資通安全防護規劃 | 資訊系統是否辦理資通安全防護規劃 | | V | | V | 本計畫不適用 |

主辦機關核章：承辦人

單位主管

首長

副工程師 衛俊安

規劃組 陳敬明(甲)

公路總局 局長 許鈺漳

主管部會核章：研考主管

會計主管

首長

附錄 5-中長程個案計畫性別影響評估檢視表【簡表】

【填表說明】

- 一、符合「中長程個案計畫性別影響評估作業說明」第四點所列條件，且經諮詢同作業說明第三點所稱之性別諮詢員之意見後，方得選用本表進行性別影響評估。（【注意】：請謹慎評估，如經行政院性別平等處審查不符合選用【簡表】之條款時，得退請機關依【一般表】辦理。）
- 二、請各機關於研擬初期即閱讀並掌握表中所有評估項目；並就計畫方向或構想徵詢性別諮詢員（至少 1 人），或提報各部會性別平等專案小組，收集性別平等觀點之意見。
- 三、勾選「是」者，請說明符合情形，並標註計畫相關頁數；勾選「否」者，請說明原因及改善方法；勾選「未涉及」者，請說明未涉及理由。

註：除評估計畫對於不同性別之影響外，亦請關照對不同性傾向、性別特質或性別認同者之影響。

計畫名稱：生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6 年(111~116 年)

| | | | |
|-----------------------|-----|--------------------------|------|
| 主管機關 (請填列中央二級主管機關) | 交通部 | 主辦機關(單位) (請填列擬案機關/單位) | 公路總局 |
|-----------------------|-----|--------------------------|------|

本計畫選用【簡表】係符合「中長程個案計畫性別影響評估作業說明」第四點第 (一) 款

| 評估項目 (計畫之規劃及執行是否符合下列辦理原則) | 符合情形 | 說明 |
|---|---|--|
| 1.參與人員 | | |
| 1-1 本計畫研擬、決策及執行各階段之參與成員、組織或機制符合任一性別不少於三分之一原則(例如：相關會議、審查委員會、專案辦公室成員或執行團隊)。 | <input checked="" type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 | 1.109 年公路總局局本部正式編制內職員性別統計：男 332 人(60.36%)，女 218 人(39.64%)，不同性別參與比例均不少於 1/3。 2. 本計畫標的係協助地方推動道路建設相關事宜，前期計畫審議協調小組組成為 9 人，原則由內政部及本部之部屬機關如公路總局依其專業能力及業務職掌推派委員，惟本計畫後續實際執行時仍將注意相關事宜。 |
| 1-2 前項之參與成員具備性別平等意識/有參加性別平等相關課程。 | <input checked="" type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 | 1. 公路總局每年職員必須至少參加性別主流化課程至少 2 小時以上。 2. 審議小組成員為各機關代表，原則亦有參加相關性別主流化課程且具備性別 |

| | | |
|---|---|---|
| | | 平等意識。 |
| 2.宣導傳播 | | |
| 2-1 針對不同背景的目標對象（例如：不諳本國語言者；不同年齡、族群或居住地民眾）採取不同傳播方法傳布訊息（例如：透過社區公布欄、鄰里活動、網路、報紙、宣傳單、APP、廣播、電視等多元管道公開訊息，或結合婦女團體、老人福利或身障等民間團體傳布訊息）。 | <input checked="" type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 未涉及 | 本計畫開始推動前將邀請各地方政府辦理說明會。後續推動時將本計畫書等相關資料公開於本局網站。 |
| 2-2 宣導傳播內容避免具性別刻板印象或性別歧視意味之語言、符號或案例。 | <input checked="" type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 未涉及 | 本計畫傳播內容無性別刻板印象或性別歧視意味之語言、符號或案例。 |
| 3.促進弱勢性別參與公共事務 | | |
| 3-1 規劃與民眾溝通之活動時（例如：公共建設所在地居民公聽會、施工前說明會等），考量不同背景者之參與需求，採多元時段辦理多場次。 | <input checked="" type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 未涉及 | 本計畫後續推動時若規劃辦理與民眾溝通相關活動，將考量不同背景者之參與需求 |
| 3-2 規劃前項活動時，視需要提供交通接駁、臨時托育等友善服務。 | <input checked="" type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 未涉及 | 本計畫後續推動時若規劃辦理與民眾溝通相關活動，活動地點選擇將規劃於交通便利、民眾易到達之地點。 |
| 3-3 辦理出席活動民眾之性別統計；如有性別落差過大情形，將提出加強蒐集弱勢性別意見之措施。 | <input checked="" type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 未涉及 | 本計畫後續推動時若規劃辦理與民眾溝通相關活動，將鼓勵不同性別民眾出席，避免性別落差過大情形。 |
| 4.建構性別友善之職場環境 | | |
| 委託民間辦理業務時，推廣促進性別平等之積極性作法（例如：評選項目訂有友善家庭、企業托兒、彈性工時與工作安排等性別友善措施；鼓勵民間廠商拔擢弱勢性別優秀人才擔任管理職），以營造性別友善職場環境。 | <input checked="" type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 未涉及 | 公路總局於工程採購契約範本及委託服務契約已參照工程會工程採購規定範本，將「廠商對於履約所雇用之人員，不得有歧視婦女、原住民或弱勢團體人士之情事」納入，以期營造職場友善環境之精神。 |
| 5.其他重要性別事項： | | |

· 填表人姓名：衛俊安 職稱：副工程司 電話：02-2307 0123 轉 8210 填表日期：110年3月12日

· 本案已於計畫研擬初期 徵詢性別諮詢員之意見，或 提報各部會性別平等專案小組（會議日期：__

__年__月__日)

- 性別諮詢員姓名：__蕭淑芸__ 服務單位及職稱：__公路總局 副工程司__ 身分：符合中長程個案計畫性別影響評估作業說明第三點第__四__款（如提報各部會性別平等專案小組者，免填）
（請提醒性別諮詢員恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開計畫草案）

研商院交議，內政部函，檢陳該部「生活圈道路交通系統建設計畫（市區道路）6年（111-116年）」計畫書暨交通部函，檢陳「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6年計畫（111-116）」計畫書等2案相關事宜會議紀錄

壹、時間：110年3月10日(星期三)，下午2時

貳、地點：本會513會議室

參、主席：龔主任委員明鑫

肆、出席人員：（如附簽到單）紀錄：鮑道訓

伍、各單位發言：（略）

陸、會議結論：

一、生活圈道路建設計畫經多年持續辦理，對於健全各生活圈的運輸路網、均衡城鄉發展、照顧偏鄉民行及整體國家競爭力，貢獻頗鉅。內政部及交通部考量地方建設長期規劃及發展需要，原計畫相關補助規定需予適當調整，爰函報前期2案計畫(104-111年)提前於110年中止(縮短前期計畫期程1年)，並同步推動本期生活圈道路建設計畫(111-116年)2案，建議原則支持。

二、有關內政部與交通部對於2案計畫範圍及建議有條件式的放寬用地費補助規定(增加25%)，以具體回應地方政府較迫切之需求，達成有效協助地方推動道路建設，原則予以尊重。

三、計畫經費需求部分：

(一)內政部生活圈道路交通系統建設計畫（市區道路）6年(111-116年)計畫：考量前期計畫預算額度、

計畫執行率，以及本期計畫範圍、計畫內容等，建議經費需求以 70 億元/年為原則，即本期內政部生活圈道路交通系統建設計畫（市區道路）6 年（111-116 年）計畫總經費為 420 億元。

（二）交通部生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6 年（111-116）計畫：考量前期計畫預算額度、計畫執行率，以及本期計畫範圍、計畫內容等，建議經費需求以 55 億元/年為原則，即本期交通部生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6 年（111-116）計畫總經費為 330 億元。

四、本 2 案預定將提國發會 110 年 3 月 22 日委員會議討論，請內政部及交通部於 110 年 3 月 15 日前依本次會議結論及有關機關意見（詳附件）修正報告書到本會（副知與會單位），並配合後續提案相關事宜。

柒、散會。（下午 3 時 05 分）

一、機關(單位)發言紀要(意見)

| 機關(單位) | 意見摘要 |
|------------|--|
| 行政院交通環境資源處 | <p>一、內政部所報「生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)6年計畫(111-116年)」，擬將直轄市及省轄市非都市計畫地區公路編號道路納入補助，其相關補助規定應與交通部所報「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年計畫(111-116)」規定一致，避免產生同屬公路編號道路有不同補助標準之情形，並請內政部補充公路編號道路納入補助之理由。</p> <p>二、內政部所報「生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)6年計畫(111-116年)」，擬針對執行不力(工程進度落後20%以上)之分項計畫，檢討退場或建議撤案，雖可督促地方政府積極辦理，惟仍請考量工程已發包施作中，若因執行不力遭撤案或要求退場時之因應作為，避免遭撤案或要求退場後致使工程停擺，影響民眾通行權益。</p> |

二、內政部函，檢陳該部「生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)6年(111-116年)」計畫書一案機關(單位)意見彙整表(書面)

| 機關(單位) | 意見摘要 |
|--------|---|
| 財政部 | <p>一、本案續期(111-116年)計畫之補助原則及比率前經內政部依立法委員建議，邀請貴會及行政院主計總處等協商獲取共識，對賡續協助地方改善市區道路之需要，原則尊重。</p> <p>二、惟鑒於生活圈道路建設計畫推動已超過20年(第12頁)，相關道路建設應大致成熟健全，後續新闢或拓寬政策應有更全面上位可帶動區域發展之轉型與整合；查行政院</p> |

| 機關(單位) | 意見摘要 |
|--------|--|
| | <p>前院長林全於 106 年 2 月召開前瞻城鄉會議業提示，請交通部及內政部調整計畫重點，及建立競爭型示範亮點計畫。為避免形成常態性補助，相關內容建議配合檢討，逐步擇取或輔導可帶動示範效果之指標案件為重點。</p> |
| 交通部 | <p>查內政部所報「生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)6年(111-116年)」，係為配合國家政策方向、均衡城鄉差距、照顧區域弱勢，並針對實際需求調整補助規定藉以協助地方賡續推動道路建設及完善整體區域路網，本部原則尊重。</p> |
| 行政院環保署 | <p>一、開發行為應否實施環境影響評估，應以開發單位向目的事業主管機關申請許可之開發行為內容，依申請時之「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」（以下簡稱認定標準）及本署依環境影響評估法第 5 條第 1 項第 11 款公告規定予以認定。</p> <p>二、本案道路之開發，如符合認定標準第 5 條規定者，應實施環境影響評估。另如涉及其他已通過之環境影響評估書件內容變更者，應依環境影響評估法第 16 條暨同法施行細則第 36 條至第 38 條規定辦理。</p> |
| 行政院工程會 | <p>一、旨揭計畫係透過系統管理、整合已聯通路網之效益性及斷鏈補缺方式，達成紓解都會區交通壅塞之目的，請內政部應督促各縣市就申請補助案件考量進行整體性評估，包含跨區域、跨單位、關聯性建設等計畫之整合，擇優予以補助，以發揮綜效。</p> <p>二、本計畫補助案件多屬新闢或拓寬道路工程，為減輕公共工程對生態環境造成之負面影響，請依「公共工程生態檢核注意事項」之規定辦理。</p> |

| 機關(單位) | 意見摘要 |
|----------------|---|
| | <p>三、為加速計畫執行，請交通部可提前啟動補助案件相關申請及審查核定作業；另地方政府如遭遇困難無法執行者，應協助及早建立退場機制，並以備案遞補，俾確保預期效益及計畫目標之達成。</p> <p>四、有關內政部因諸多縣市政府反映用地負擔過高，於本計畫有條件增加用地補助比率 25%一節，是否與計畫第 8 頁所述行政院指示逐年調降用地費用補助比例不符，且又本次將五都直轄市之主次要道路、市府管養之跨河橋梁等納入計畫範圍及協助臺南都會區北外環 2、4 期工程經費，爰增加用地費補助，是否排擠工程經費及符合計畫推動之目標與效益，建請卓酌。</p> |
| <p>行政院主計總處</p> | <p>一、查交通部 105 年重新分配直轄市汽燃費額度，6 都 108 年所獲配汽燃費約 19 億元至 33 億元，相較 6 都以外之縣(市)每年約 1 至 3 億元，已有較多資源可自由調配運用，爰現行交通部已不再補助直轄市生活圈用地與工程經費(公路系統)，係由各直轄市政府視計畫優先緩急，編列預算辦理。</p> <p>二、本案內政部以交通部不再補助直轄市生活圈用地與工程經費，造成直轄市辦理生活圈計畫全數轉向內政部申請，爰除原都市計畫道路外，擬將直轄市內之主次要道路、市府管養之跨河橋梁等亦納入本計畫。考量直轄市資源相對較多，且本案已有條件放寬用地費補助，在資源有限情形下，再放寬直轄市道路建設補助範圍將相對減少其他縣市道路建設經費，爰建議不宜放寬辦理。</p> <p>三、至所需經費部分，本計畫總經費中央負擔 432 億元，未來平均每年須編列 72 億元，較前期計畫平均每年(104</p> |

| 機關(單位) | 意見摘要 |
|-----------------|--|
| | <p>至 110 年) 實際投入 57 億元，增加 15 億元或增 27%，主要係放寬直轄市補助範圍及協助臺南都會區北外環工程(80.79 億元)所致。考量政府資源有限，各項歲出難有大幅成長空間，本案所需經費仍應請內政部於前期計畫年度預算額度內，衡酌優先順序，分年規劃辦理。</p> |
| <p>行政院性別平等處</p> | <p>請補填性別影響檢視表(第 82 頁)「本案已於計畫研擬初期 <input type="checkbox"/> 徵詢性別諮詢員之意見，或 <input type="checkbox"/> 提報各部會性別平等專案小組(會議日期：____年____月____日)」之欄位。</p> |
| <p>國發會經濟發展處</p> | <p>一、經濟效益評估：本案依內政部評估結果，經濟益本比為 1.20(計畫書第 61 頁)，大於 1，具經濟可行性。惟未列出具體的估算參據，包括：可節省的旅行時間、時間價值、行車里程數、可減少之肇事件數、空污及二氣化碳排放量等，建請內政部補充。</p> <p>二、經費部分：本案前期計畫已逐漸調降用地費用補助比例(詳附件)，本案擬增加用地補助比例(內政部報院函、計畫書第 52 頁)，與前期計畫之調整方向不同，建議宜審慎考量中央財政負擔及其他計畫可能要求援引比照之影響。</p> <p>三、前期計畫檢討部分：有關推估工程建設帶來的「產業關聯效益」(計畫書第 43 頁)，請依行政院主計總處公布之 105 年產業關聯表，更新相關推估數據。</p> <p>四、計畫書 4.1 節計畫範圍及主要工作項目(計畫書第 51 頁至第 53 頁)，未見與報院函及計畫書 3.3 節(計畫書第 46 頁至第 50 頁)所述「因應氣候變遷，打造海綿城市，建構永續綠道路環境」等發展主軸之關聯性，建請內政部強化補助項目與發展主軸之連結。</p> |

| 機關(單位) | 意見摘要 |
|----------|---|
| 國發會管制考核處 | <p>一、本計畫為延續型計畫，查行政院政府計畫管理資訊網(GPMnet)前期(「生活圈道路系統八年(104-111)建設計畫」，以下簡稱「前期計畫」)計畫執行情形，截至109年10月底止，年累計預定進度68.58%，年累計實際進度68.58%；總累計預定進度69.61%，總累計實際進度69.61%，均符合預期。另年分配經費執行率119.96%，預算經費執行正常。</p> <p>二、本期計畫目標研訂多為論述性說明，為利後續目標管理與績效評估，建議補充與「前期計畫」目標研訂差異，並結合具體量化(或百分比)之目標及階段性成果以呈現本期目標，以利後續結合分年累計績效檢討目標達成；另績效指標研訂方面(詳計畫書第15頁)，指標(二)區域產業經濟發展與就業機會之「產業關聯效益」及「就業機會增加」兩子項，係以投入產出模型之乘數效果與影響分析法評估，因前開評估方法偏重於推估，且產業關聯表平均每5年更新(計畫期程內會更新原推估基準)將因更新產業關聯表而產生差異，建議內政部再增列如建設範圍(或區段)內完工後之就業增量(以屆期時淨增加量評估)等績效指標，以反映政府透過本計畫實質帶動就業之政府施政績效，俾政府施政全民有感。</p> <p>三、計畫書第3.2.2之前期計畫執行效益檢討中，表3.2-1「104-107年生活圈道路建設分年成本值」之104年至110年所列加總興建成本為660.76億元(第40頁)，惟查行政院政府計畫管理資訊網(以下簡稱GPMnet)本計畫截至109年之總計畫經費為459.26億元(未列地方配合款)，與前開經費不符，建請釐清並調整一致，且</p> |

| 機關(單位) | 意見摘要 |
|--------|---|
| | <p>GPMnet 年度作業計畫應納入地方配合款列管。</p> <p>四、本計畫經費高達 432 億元，惟計畫書第柒章財務計畫均未就財務收益及財源籌措合理評估，請內政部參考「前期計畫」執行中之財務績效實績，於本計畫補充評估收益預估及財源籌措之財務績效(如計畫書指出未來以後續年度收入及工程受益費納入市區道路建設發展基金並作為未來自償建設自有資金等)，以利後續掌握計畫屆期時，併入總結評估一併檢討財務績效。</p> <p>五、查本案尚未依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」第 14 點規定，至行政院政府計畫管理資訊網登錄基本資料，請內政部補充登錄(草案版)。</p> <p>六、本計畫為都市計畫內重要交通建設計畫，多項效益評估如旅行時間成本節省等與交通部「交通建設計畫經濟效益評估手冊」之評估架構相同，惟鑑於區域公路建設係連續整體性建設，建設效益不宜依部會分工區分，建請內政部評估後續生活圈道路交通效益，可與交通部(運輸研究所)跨部會合作，透過該部「運輸部門決策支援系統」進行區域圖資整合人口、重要開發區位、交通量及未來產業發展綜合規劃，並擴大效益整合綜效。另本延續型計畫已推動超過 10 年，請內政部可結合交通部參考德國聯邦交通與數位建設部(BMVI)「FTIP2030」設定整體公路(含市區道路)中長程策略推動規劃，以國家區域發展觀點排定各區域道路交通子計畫推動之優先性，並整合現有市區道路網絡結構維護，以確保都市計畫內經濟發展所需交通能量，兼顧設施維護、改善交通品質、提升安全、區域經濟發展與環境、及提升區域道路網路連結，</p> |

| 機關(單位) | 意見摘要 |
|--------|--|
| | 以整體性消除區域內主要交通幹線和重要交通樞紐瓶頸並妥適評估各類增設新興建設，以完善都市計畫內交通建設及帶動區域產業發展。 |

三、交通部函，檢陳「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6年計畫（111-116）」計畫書一案相關機關(單位)意見彙整表(書面)

| 機關(單位) | 意見摘要 |
|--------|---|
| 財政部 | <p>一、依附錄 2 本期計畫補助案件統計，資源主要配置於新闢拓寬(占近 50%)，另涉危險及安全性之修復工程(近 20%)相對偏低，尚請說明地方需求情形及該資源配置原因，並補充續期計畫需求缺口之盤點及補助規劃。</p> <p>二、鑒於政府財政資源有限，復因新闢道路後續仍仰賴地方本權責維運，倘確有續以推動(補助)且放寬用地補助需要，建請考量急迫及必要性，以涉安全性者優先配置為宜。</p> |
| 內政部 | 查查交通部所報「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年計畫(111-116)」，係為配合國家政策方向、均衡城鄉差距、照顧區域弱勢，並針對實際需求調整補助規定藉以協助地方賡續推動道路建設及完善整體區域路網，本部原則尊重。 |
| 行政院環保署 | <p>一、開發行為應否實施環境影響評估，應以開發單位向目的事業主管機關申請許可之開發行為內容，依申請時之「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」（以下簡稱認定標準）及本署依環境影響評估法第 5 條第 1 項第 11 款公告規定予以認定。</p> <p>二、本案道路之開發，如符合認定標準第 5 條規定者，應實</p> |

| 機關(單位) | 意見摘要 |
|--------|--|
| | <p>施環境影響評估。另如涉及已通過之環境影響評估書件內容變更者，應依環境影響評估法第 16 條暨同法施行細則第 36 條至第 38 條規定辦理。</p> |
| 原民會 | <p>計畫第 50 頁，辦理項目之山地原住民鄉(區)道路改善計畫規模以寬度≤ 12公尺，長度≤ 2公里乙節，建議依地方實際需求辦理，並取消限制條件。</p> |
| 行政院工程會 | <p>一、本案之補助範圍條件(必要條件)已將配合行政院循環經濟政策，應規劃評估採用符合規範之再生及回收粒料等說明，及為減輕公共工程對生態環境造成之負面影響，應於提案計畫書內檢附「公共工程生態檢核注意事項」之「公共工程生態檢核自評表」等說明，納入必須滿足之必要條件，本會予以認同。</p> <p>二、為加速計畫執行，倘本計畫通過後，建議針對金額較大或困難度較高之案件可考量分二階段辦理，第一階段於前一年度提前辦理相關前置行政作業，讓地方政府事先提出申請及編列配合款，並及早完成核定程序，俾利執行機關能有充裕時間提前檢視、啟動補助案件相關前置工作，如都市計畫或土地使用變更、用地取得、規劃設計等作業；第二階段再核予相關工程費用，避免前置作業未完成，造成後續工程預算無法執行之窘境。</p> <p>三、建議交通部應本旨揭建設計畫之目標，督促各縣市就申請補助之公路系統，從整體性思維考量，協調跨區域、跨單位之整合與應用，並據以評估個案計畫之優先性，且應避免產生新的交通瓶頸路段及維護行車安全，以發揮綜效。</p> <p>四、另地方政府如遭遇困難無法執行者，應協助及早建立退</p> |

| 機關(單位) | 意見摘要 |
|----------|---|
| | 場機制，並以備案遞補，俾確保預期效益及計畫目標之達成。 |
| 行政院主計總處 | <p>一、關於有條件放寬用地費補助比率一節：</p> <p>(一)查本案交通部規劃調整方式，係參酌內政部 109 年 7 月 1 日「開闢、拓寬道路所需用地費補助方案研商會議」結論，規劃就新一期計畫所核定且具特殊條件之案件，提高用地費補助比率至 50%，補助金額上限仍維持 5 億元。</p> <p>(二)經洽交通部補充說明，上開修正主要係為降低以徵收方式取得用地可能產生之民怨，以及使地方配合中央政策推動相關建設，爰酌予放寬用地費補助比率。考量係屬有條件式放寬，且補助額度上限仍維持前期計畫之 5 億元，原則尊重。</p> <p>二、有關經費需求部分，旨揭計畫中央負擔總經費 390 億元，平均每年須編列 65 億元，較前期計畫平均每年(104 至 110 年)實際編列約 56.68 億元，增加 8.32 億元或 15%。考量政府整體資源有限，各項歲出難有大幅成長空間，爰本案經費仍建請以不超過前期計畫平均每年額度為原則，6 年總經費以 340 億元為上限核列。</p> |
| 行政院性別平等處 | 案內提及本計畫審議、協調及管考等作業機制，籌組審議協調小組審議地方政府提報之計畫，請注意該小組成員性別參與衡平性，促進不同性別參與本計畫機會，納入不同性別經驗與意見，併請補充於性別影響評估檢視表 1-1。 |
| 國發會經濟發展處 | 一、經費部分：有關本案擬調增用地補助比例一節，考量地方生活圈道路改善係屬地方政府權責，建議用地取得補助經費宜逐漸降低，相關經費宜逐步回歸地方自籌辦理。 |

| 機關(單位) | 意見摘要 |
|----------|--|
| | <p>二、經濟效益評估</p> <p>(一)本案依交通部評估結果，經濟益本比為 1.198(計畫書第 68 頁)，大於 1，具經濟可行性。惟未列出完整的估算參據，包括：可節省的旅行時間、時間價值、行車里程數、可減少之肇事件數、空污及二氣化碳排放量等，建請交通部補充，以利瞭解各項效益估算之合理性。</p> <p>(二)計畫書第 68 頁第二段文字「NPV=13,811,296」，與表 7-1-3 及表 7-1-4 淨現值「NPV=13,811,297」(計畫書第 74 頁)，數據有尾差，建議宜予一致。</p> |
| 國發會管制考核處 | <p>一、本計畫書第 33 頁統計 104 至 109 年上半年改善里程數已達 245.55 公里，惟本次所訂目標僅 170 公里(計畫書第 16 頁)；另計畫道路周邊 1 公里內重要交通土地集結點已完成 2,355 處，惟本次所訂目標僅大於 200 處，建議宜適度調高目標值。</p> <p>二、鑒於當前政府刻正積極推動各項建設振興經濟之際，在財政資源有限之下，建請交通部本於撙節原則覈實辦理，檢視各個案工程內容急迫性，循序推動。</p> |

附錄7

110年3月10日國家發展委員會召開研商院交議，內政部函，檢陳該部「生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)6年(111-116年)」計畫書暨交通部函，檢陳「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年計畫(111-116)」計畫書等2案相關事宜會議紀錄-各部會審查意見回復表-交通部部分

一、 會議結論

| 會議結論 | 回應說明 |
|---|--------------|
| <p>一、 生活圈道路建設計畫經多年持續辦理，對於健全各生活圈的運輸路網、均衡城鄉發展、照顧偏鄉民行及整體國家競爭力，貢獻頗鉅。內政部及交通部考量地方建設長期規劃及發展需要，原計畫相關補助規定需予適當調整，爰函報前期2案計畫(104-111年)提前於110年中止(縮短前期計畫期程1年)，並同步推動本期生活圈道路建設計畫(111-116年)2案，建議原則支持。</p> <p>二、 有關內政部與交通部對於2案計畫範圍及建議有條件式的放寬用地費補助規定(增加25%)，以具體回應地方政府較迫切之需求，達成有效協助地方推動道路建設，原則予以尊重。</p> <p>三、 計畫經費需求部分：</p> <p>(一) 內政部生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)6年(111-116年)計畫：考量前期計畫預算額度、計畫執行率，以及本期計畫範圍、計畫內容等，建議經費需求以70億元/年為原則，即本期內政部生活圈道路交通系統建</p> | <p>遵照辦理。</p> |

| 會議結論 | 回應說明 |
|---|------|
| <p>設計畫(市區道路)6年(111-116年)計畫總經費為420億元。</p> <p>(二)交通部生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(111-116)計畫：考量前期計畫預算額度、計畫執行率，以及本期計畫範圍、計畫內容等，建議經費需求以55億元/年為原則，即本期交通部生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(111-116)計畫總經費為330億元。</p> <p>四、本2案預定將提國發會110年3月22日委員會議討論，請內政部及交通部於110年3月15日前依本次會議結論及有關機關意見(詳附件)修正報告書到本會(副知與會單位)，並配合後續提案相關事宜。</p> | |

二、 機關(單位)發言紀要(意見)

| 機關 (單位) | 意見摘要 | 回應說明 |
|------------|--|--|
| 行政院交通環境資源處 | <p>內政部所報「生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)6年計畫(111-116年)」，擬將直轄市及省轄市非都市計畫地區公路編號道路納入補助，其相關補助規定應與交通部所報「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年計畫(111-116)」規定一致，避免產生同屬公路編號道路有不同補助標準之情形，並請內政部補充公路編號道路納入補助之理由。</p> | <p>經檢視兩計畫部分補助項目之提升用地補助上限規定有所差異，考量後續推動一致性並積極協助地方推動急要道路建設，本部特定類型計畫相關用地補助規定調整如下(詳計畫書 P.56 表 4-1-2)：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「山地原住民鄉(區)道路改善計畫」：改善事項如涉及用地取得事宜，直轄市用地經費上限比率 25%，其餘縣市用地經費上限比率 50%。 2. 「危險、瓶頸路口/路段改善計畫」：改善事項如涉及用地取得事宜，用地經費上限比率 50%。 |

三、 相關機關(單位)意見彙整表(書面)

| 機關 (單位) | 意見摘要 | 回應說明 |
|------------|---|--|
| 財政部 | <p>一、 依附錄 2 本期計畫補助案件統計，資源主要配置於新闢拓寬(占近 50%)，另涉危險及安全性之修復工程(近 20%)相對偏低，尚請說明地方需求情形及該資源配置原因，並補充續期計畫需求缺口之盤點及補助規劃。</p> <p>二、 鑒於政府財政資源有限，復因新闢道路後續仍仰賴地方本權責維運，倘確有續以推動(補助)且放寬用地補助需要，建請考量急迫及必要性，以涉安全性者優先配置為宜。</p> | <p>一、 有關計畫資源分配部分，說明如下：</p> <p>(一)、 本期生活圈計畫初期僅協助地方推動公路系統道路新闢拓寬，後因政策交議及地方需求等因素，於 105 年及 107 年辦理修正計畫，新增山地原民易致災路段、受損公路橋梁整建及危險瓶頸路段改善等保障人民生命財產與提升安全性之補助項目，並於既有計畫額度下，採滾動匡列方式調整。</p> <p>(二)、 由於本期計畫已屆尾聲，地方道路建設仍有相關需求，爰續期計畫(111~116 年)仍保留「山地原住民鄉(區)道路改善計畫」、「危險、瓶頸路口/路段改善計畫」及「縣市政府受損公路橋梁整建計畫」等項目，於整體計畫額度下，採滾動匡列方式調整。</p> |

| 機關 (單位) | 意見摘要 | 回應說明 |
|----------------|---|---|
| | | 二、遵照辦理。 |
| 內政 部 | 查交通部所報「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年計畫(111-116)」，係為配合國家政策方向、均衡城鄉差距、照顧區域弱勢，並針對實際需求調整補助規定藉以協助地方賡續推動道路建設及完善整體區域路網，本部原則尊重。 | 敬悉。 |
| 行政 院環 保署 | 一、開發行為應否實施環境影響評估，應以開發單位向目的事業主管機關申請許可之開發行為內容，依申請時之「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」（以下簡稱認定標準）及本署依環境影響評估法第5條第1項第11款公告規定予以認定。 | 遵照辦理，已要求地方提案前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者，亦應由主管機關出具相關證明文件。 |

| 機關 (單位) | 意見摘要 | 回應說明 |
|------------|--|--|
| | <p>二、本案道路之開發，如符合認定標準第5條規定者，應實施環境影響評估。另如涉及已通過之環境影響評估書件內容變更者，應依環境影響評估法第16條暨同法施行細則第36條至第38條規定辦理。</p> | |
| 原民會 | <p>計畫第50頁，辦理項目之山地原住民鄉(區)道路改善計畫規模以寬度≤ 12公尺，長度≤ 2公里乙節，建議依地方實際需求辦理，並取消限制條件。</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. 有關特定計畫項下之「山地原住民鄉(區)道路改善計畫」係考量山地原民地區應儘量避免大規模道路開發影響當地環境生態，爰有相關規模限制。 2. 針對較大規模之案件，地方應評估實際執行能量採分期分段辦理之策略申請補助，如涉及大規模道路新闢拓寬事項，亦可循本計畫項下之一般類型計畫規定申請補助。 |
| 行政 | <p>一、本案之補助範圍條件(必要條件)已將配合</p> | <p>一、敬悉。</p> |

| 機關 (單位) | 意見摘要 | 回應說明 |
|------------|--|---|
| 院工 程會 | <p>行政院循環經濟政策，應規劃評估採用符合規範之再生及回收粒料等說明，及為減經公共工程對生態環境造成之負面影響，應於提案計畫書內檢附「公共工程生態檢核注意事項」之「公共工程生態檢核自評表」等說明，納入必須滿足之必要條件，本會予以認同。</p> <p>二、為加速計畫執行，倘本計畫通過後，建議針對金額較大或困難度較高之案件可考量分二階段辦理，第一階段於前一年度提前辦理相關前置行政作業，讓地方政府事先提出申請及編列配合款，並及早完成核定程序，俾利執行機關能有充裕時間提前檢</p> | <p>二、為加速計畫執行，將請地方完成各項先期作業，再行提案申請補助；另針對規模較大或困難度較高之案件，亦請地方考量採分期分段申請補助之方案推動辦理。</p> <p>三、遵照辦理。</p> <p>四、遵照辦理，後續除將積極協助地方政府推動道路建設外，亦將落實滾動檢討，提升整體計畫執行績效。</p> |

| 機關 (單位) | 意見摘要 | 回應說明 |
|------------|--|------|
| | <p>視、啟動補助案件相關前置工作，如都市計畫或土地使用變更、用地取得、規劃設計等作業；第二階段再核予相關工程費用，避免前置作業未完成，造成後續工程預算無法執行之窘境。</p> <p>三、建議交通部應本旨揭建設計畫之目標，督促各縣市就申請補助之公路系統，從整體性思維考量，協調跨區域、跨單位之整合與應用，並據以評估個案計畫之優先性，且應避免產生新的交通瓶頸路段及維護行車安全，以發揮綜效。</p> <p>四、另地方政府如遭遇困難無法執行者，應協</p> | |

| 機關 (單位) | 意見摘要 | 回應說明 |
|---------------------|---|---|
| | <p>助及早建立退場機制，並以備案遞補，俾確保預期效益及計畫目標之達成。</p> | |
| <p>行政院 主計總處</p> | <p>一、關於有條件放寬用地費補助比率一節： (一)、查本案交通部規劃調整方式，係參酌內政部 109 年 7 月 1 日「開闢、拓寬道路所需用地費補助方案研商會議」結論，規劃就新一期計畫所核定且具特殊條件之案件，提高用地費補助比率至 50%，補助金額上限仍維持 5 億元。 (二)、經洽交通部補充說明，上開修正主要係為降低以徵收方式取得用地可能產生之民怨，以及使地方配合中央政策</p> | <p>一、敬悉。 二、有關整體計畫額度部分，本計畫經國家發展委員會 110 年 3 月 10 日召開審議，決議年度經費採 55 億元編列(中央款總額度 330 億元)。</p> |

| 機關 (單位) | 意見摘要 | 回應說明 |
|------------|---|----------------------------|
| | <p>推動相關建設，爰酌予放寬用地費補助比率。考量係屬有條件式放寬，且補助額度上限仍維持前期計畫之 5 億元，原則尊重。</p> <p>二、有關經費需求部分，旨揭計畫中央負擔總經費 390 億元，平均每年須編列 65 億元，較前期計畫平均每年(104 至 110 年)實際編列約 56.68 億元，增加 8.32 億元或 15%。考量政府整體資源有限，各項歲出難有大幅成長空間，爰本案經費仍建請以不超過前期計畫平均每年額度為原則，6 年總經費以 340 億元為上限核列。</p> | |
| 行政 | 案內提及本計畫審議、協調及管考等作業機制，籌 | 敬悉，本計畫標的係協助地方推動道路建設相關事宜，前期 |

| 機關 (單位) | 意見摘要 | 回應說明 |
|------------|--|--|
| 院性別平等處 | <p>組審議協調小組審議地方政府提報之計畫，請注意該小組成員性別參與衡平性，促進不同性別參與本計畫機會，納入不同性別經驗與意見，併請補充於性別影響評估檢視表 1-1。</p> | <p>計畫審議協調小組組成為 9 人，原則由內政部及本部之部屬機關如公路總局依其專業能力及業務職掌推派委員，惟後續實際執行時仍將注意相關事宜，已於計畫書附錄 5 之性別影響評估檢視表 1-1 及 1-2 補充。</p> |
| 國發會經濟發展處 | <p>一、經費部分：有關本案擬調增用地補助比例一節，考量地方生活圈道路改善係屬地方政府權責，建議用地取得補助經費宜逐漸降低，相關經費宜逐步回歸地方自籌辦理。</p> <p>二、經濟效益評估</p> <p>(一) 本案依交通部評估結果，經濟益本比為 1.198(計畫書第 68 頁)，大於 1，具經濟可行性。惟未列出完整的估算參據，包</p> | <p>一、有關用地補助比例調整一節，說明如下：</p> <p>(一)、前期 8 年計畫於 104 年實施以來，因公共建設土地取得方式配合政策改以市價徵收方式辦理，民眾對土地正義意識抬頭，除造成公共建設用地取得行政程序更為繁複外，持續增加之用地取得經費需求及中央補助政策亦對地方財政造成龐大負擔，致使部分急要道路建設無法加速推動。</p> |

| 機關 (單位) | 意見摘要 | 回應說明 |
|----------------------|---|---|
| | <p>括：可節省的旅行時間、時間價值、行車里程數、可減少之肇事件數、空污及二氧化碳排放量等，建請交通部補充，以利瞭解各項效益估算之合理性。</p> <p>(二)計畫書第 68 頁第二段文字 「NPV=13,811,296」，與表 7-1-3 及表 7-1-4 淨現值 「NPV=13,811,297」(計畫書第 74 頁)，數據有尾差，建議宜予一致。</p> | <p>(二)、承上，為協助地方推動相關道路建設，本部於新一期計畫針對滿足特定條件之地方提案採有條件提升用地補助比例，積極協助地方推動相關道路建設，加速完善區域路網及提升整體交通服務功能，建請支持。</p> <p>二、經濟效益評估部分，說明如下： (一)、遵照辦理，已於報告書第七章第一節補充表 7-1-1。 (二)、遵照辦理，因整體經費變更，相關數據已重新補正。</p> |
| 國發 會管 制考 核處 | <p>一、本計畫書第 33 頁統計 104 至 109 年上半年改善里程數已達 245.55 公里，惟本次所訂目標僅 170 公里(計畫書第 16 頁)；</p> | <p>一、績效目標值部分，說明如下： (一)、新一期計畫年期僅 6 年，且增加特定用地補助增額對象，受限於經費規模，預期可補助計</p> |

| 機關 (單位) | 意見摘要 | 回應說明 |
|------------|--|--|
| | <p>另計畫道路周邊 1 公里內重要交通土地集結點已完成 2,355 處，惟本次所訂目標僅大於 200 處，建議宜適度調高目標值。</p> <p>二、鑒於當前政府刻正積極推動各項建設振興經濟之際，在財政資源有限之下，建請交通部本於撙節原則覈實辦理，檢視各個案工程內容急迫性，循序推動。</p> | <p>畫數量較前期計畫為少，且針對部分特定類型提案之用地補助增額對象均有限制工程規模，因此預期改善里程數將增加有限。</p> <p>(二)、另新一期計畫重要交通土地集結點係考慮民眾步行距離可及性，因此由前一期計畫之 1 公里範圍縮減為 500 公尺(範圍縮減一半)，再加上用地補助增額對象將限制計畫規模，因此預期可涵蓋重要交通土地集結點較少。</p> <p>(三)、另本計畫經國家發展委員會 110 年 3 月 10 日召開審議，決議年度經費採 55 億元編列(中央款總額度 330 億元)，經費額度已有調降，亦將影響整體績效目標。</p> |

| 機關 (單位) | 意見摘要 | 回應說明 |
|------------|------|---|
| | | <p>(四)、綜上,本期計畫經檢討績效目標值,「計畫道路周邊 500 公尺範圍聯繫重要開發區、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」建議調整為 500 處,道路改善里程數建議維持 170 公里。</p> <p>二、遵照辦理。</p> |

