

交通作業基金之國道公路建設管理基金 114 年度預算 評估報告目錄

頁次

- 一、國道部分路段出現重現性壅塞，未能充分發揮其應有功能，允宜提供明確資訊，提醒用路人避開尖峰用路時段或改行替代道路，以紓解車潮壓力，提升通行效率-----1
- 二、為全面提升國道橋梁的耐震能力，允宜妥善規劃積極辦理，並確實完善橋管系統資料，以確保預防性維護，進一步降低地震災損風險，並提升橋梁安全性-----4
- 三、新增辦理「國道 1 號楊梅至頭份段拓寬工程」等 5 項專案計畫，對於用地取得及用路環境之安全，允宜妥慎規劃，俾利計畫順利推展-----8
- 四、近年推動多項專案計畫，所需資金逾 6 成以舉借支應，允宜妥慎規劃財務計畫，俾利後續重大建設推動及基金永續經營-----13

交通作業基金之國道公路建設管理基金 114 年度預算評估報告

交通作業基金-國道公路建設管理基金分預算(以下簡稱國道基金)114 年度預算案編列業務收入 351 億 9,132 萬 5 千元，業務成本與費用 168 億 7,468 萬 2 千元，業務外收入 7 億 4,027 萬 3 千元，業務外費用 21 億 2,968 萬元，收支相抵後預計賸餘 169 億 2,723 萬 6 千元，較 113 年度預算案賸餘減少 4 億 8,267 萬元(減幅 2.77%)，主要係維護成本增加所致。謹就國道基金 114 年度預算案評估如下：

一、國道部分路段出現重現性壅塞，未能充分發揮其應有功能，允宜提供明確資訊，提醒用路人避開尖峰用路時段或改行替代道路，以紓解車潮壓力，提升通行效率

國道基金 114 年度預算案於「業務成本與費用-勞務成本-管理成本」編列 49 億 5,121 萬 2 千元，主要係辦理服務區營運，及維護高速公路良好路況，維持交通流暢及促進行車安全等。較 113 年度預算案增加 3 億 3,601 萬元(增幅 7.28%)。經查：

(一)國道部分路段出現重現性壅塞，連續假期尤為嚴重，為維國道行車運作效率，允宜強化交通疏導，以紓解車潮

據交通部高速公路局(以下簡稱高公局)提供資料顯示，113 年 1 至 6 月底止國道路網重現性壅塞路段分別為，平日 75 個(含南向 28 個、北向 35 個、東向 7 個及西向 5 個)、假日 75 個(含南向 34 個、北向 35 個、東向 3 個及西向 3 個)及 113 年春節 155 個(含南向 60 個、北向 78 個、東向 7 個及西向 10 個)，顯見國道部分路段壅塞情形嚴重，其中國道 1 號及 3 號雙向，無論平日或假日壅塞情形相較多，連續假期尤為嚴重(詳表 1)，據高公局說明，重現性壅塞路段，係因車流量過大道路容量不足、出口受地方號誌管制影響致出口回堵，或因短距離多處交流道致

入出口間車流交織頻繁，影響車行所致，為維國道行車運作效率，允宜強化交通疏導，擬定各項管制措施，以紓解車潮。

表 1 113 年 1 至 6 月底止，國道重現性壅塞路段統計表 單位：個

國道	方向	平日	假日	113 年 春節	方向	平日	假日	113 年 春節	合計		
									平日	假日	113 年 春節
國道 1 號	南向	20	22	29	北向	24	20	37	44	42	66
國道 2 號	東向	4	1	1	西向	2	0	0	6	1	1
國道 3 號	南向	7	10	28	北向	9	10	36	16	20	64
國道 4 號	東向	1	0	0	西向	0	0	2	1	0	2
國道 5 號	南向	1	2	3	北向	2	5	5	3	7	8
國道 6 號	東向	0	0	1	西向	0	1	2	0	1	3
國道 8 號	東向	0	0	2	西向	1	0	0	1	0	2
國道 10 號	東向	2	2	3	西向	2	2	6	4	4	9
合計	南向	28	34	60	北向	35	35	78	75	75	155
	東向	7	3	7	西向	5	3	10			

說明：據高公局定義，重現性壅塞路段：1. 壅塞門檻為速率低於 60KPH(公里/小時)、2. 重現性壅塞門檻為資料分析期間，每日同一時段車速低於 60KPH 的次數比例超過 3 成。

資料來源：高公局提供資料；本中心製表。

(二)國道前 3 名易壅塞路段與 10 年前雷同，壅塞情況未見改善，允宜提供明確交通資訊，提醒用路人避開尖峰用路時段或改行替代道路，以有效分流車潮，紓解壅塞瓶頸

113 年 1 至 6 月底止國道平日及假日前 3 名易壅塞路段，分別為平日：國道 1 號之「台北至圓山」路段、「新竹至竹北」路段及國道 3 號之「安坑至中和」路段，壅塞時段平均車速介於 41(KPH)至 52(KPH)，壅塞機率介於 70%至 96%；及假日：國道 5 號之「頭城至坪林」路段、國道 3 號之「大溪至鶯歌系統」路段及國道 1 號之「湖口至竹北」路段，壅塞時段平均車速介於 57(KPH)至 65(KPH)，壅塞機率介於 43%至 54%。

前揭壅塞路段車流以小客車及小貨車等小型車輛居多，占整體車流組成介於 89.93%至 97.08%(詳表 2)，易壅塞路段與 10 年前雷同¹，交通部(高公局)雖對各連續假期疏運措施進行檢討，惟壅塞問題仍未能有效解決，允宜提供國道即時路況資訊及替代道路決策點標示，讓民眾獲知充分明確之資訊，可避開尖峰用路時段或改行駛替代道路，分流車潮，紓解壅塞瓶頸。

表 2 113 年 1 至 6 月底止，國道平日及假日前 3 名易壅塞路段統計表

序號	國道名稱及路段	方向	時段	車流組成(%)	平均車速(KPH)	壅塞機率(%)
平日						
1	國道 1 號 台北-圓山	北向	07:00-11:00	小客車67.79%、小貨車22.14%(小型車占89.93%)、大客車1.45%、大貨車3.92%、聯結車4.70%	41	96
2	國道 1 號 新竹-竹北	北向	17:00-19:00	小客車77.95%、小貨車15.79%(小型車占93.74%)、大客車1.87%、大貨車2.71%、聯結車1.68%	52	84
3	國道 3 號 安坑-中和	南向	07:00-10:00	小客車67.25%、小貨車24.65%(小型車占91.90%)、大客車1.37%、大貨車3.21%、聯結車3.51%	52	73
			13:00-19:00	小客車64.81%、小貨車28.78%(小型車占93.59%)、大客車1.05%、大貨車3.18%、聯結車2.17%	50	70
假日						
1	國道 5 號 頭城-坪林	北向	11:00-22:00	小客車78.63%、小貨車17.64%(小型車占96.27%)、大客車3.70%、大貨車0.02%、聯結車0.00%	57	54
2	國道 3 號 大溪-鶯歌系統	北向	14:00-19:00	小客車77.10%、小貨車19.98%(小型車占97.08%)、大客車1.23%、大貨車0.97%、聯結車0.72%	63	48

¹ 請參閱 105 年度中央政府總預算案整體評估報告，頁 281-282。

序號	國道名稱及路段	方向	時段	車流組成(%)	平均車速(KPH)	壅塞機率(%)
3	國道1號 湖口-竹北	南向	09:00-13:00	小客車77.20%、小貨車17.23%(小型車占94.43%)、大客車1.73%、大貨車1.91%、聯結車1.92%	65	43

資料來源：高公局提供資料；本中心製表。

綜上，國道基金 114 年度預算案於「業務成本與費用-勞務成本-管理成本」編列 49 億 5,121 萬 2 千元，為維國道行車運作效率，允宜強化交通疏導，擬定各項管制措施，提供國道即時路況資訊與替代道路決策點標示，讓民眾獲知充分明確之資訊，可避開尖峰用路時段或改行駛替代道路，分流車潮壓力，紓解壅塞瓶頸。

二、為全面提升國道橋梁的耐震能力，允宜妥善規劃積極辦理，並確實完善橋管系統資料，以確保預防性維護，進一步降低地震災損風險，並提升橋梁安全性

國道基金 114 年度預算案於「固定資產建設改良擴充」專案計畫項下，賡續編列「高速公路後續路段橋梁耐震補強工程」39 億 4,000 萬元，占計畫投資總額 498 億 6,250 萬元之 7.90%，105 至 113 年度已編列 295 億 3,934 萬 1 千元，以後年度預計編列 163 億 8,315 萬 9 千元，主要係完成高速公路橋梁耐震補強，全面提升耐震能力，以風險管理之理念達到安全與經濟雙贏，俾建構臺灣完整且高效率之地震救災緊急道路系統。經查：

(一)國道橋梁耐震補強工程推動進程

臺灣位處地震頻繁高風險區域，且有多處斷層；再加上全球暖化，氣候變遷所帶來颱風、豪雨、坡地崩塌及土石流等天然災害層出不窮，高公局自 93 年度起，著手對 921 地震當時國

道已完工通車之新舊橋梁結構物，不符合最新耐震設計規範²之橋梁，辦理耐震補強計畫，逐年進行國道橋梁耐震補強工程。迄 113 年度累計預算數高達 463 億 3,310 萬元，包括「國道高速公路橋樑耐震補強工程」（以下簡稱第 1 期計畫），於 6 年多完成國道 1 號 353 座橋梁補強；「國道高速公路(通車路段)橋樑耐震補強工程第 2 期建設計畫」（以下簡稱第 2 期計畫），近 6 年間完成國道 3 號北部路段 343 座橋梁補強，以上 2 期計畫經過多次修正計畫後，近 13 年間，共完成 696 座橋梁補強工程；「高速公路後續路段橋梁耐震補強工程」（以下簡稱後續路段計畫），分 3 區段施行，預計完成 1,182 座橋梁補強³，截至 113 年 8 月底止，已完成 787 座橋梁補強工程(詳表 1)，尚有 395 座橋梁未完成補強，允宜妥善規劃，積極辦理，以達成國家整體防災計畫之永續發展目標。

表 1 93 至 117 年度國道橋梁耐震補強工程各計畫辦理情形概況表

單位：新臺幣千元

計畫名稱	總經費	期程	施行路段	施行/預期成效
國道高速公路橋樑耐震補強工程	7,990,000	93.01-99.04	國道1號	完成 353 座橋梁補強。
國道高速公路(通車路段)橋樑耐震補強工程第2期建設計畫	7,695,090	100.01-105.11	國道3號北部路段	完成 343 座橋梁補強。
高速公路後續路段橋梁耐震補強工程	49,862,500	105.01-117.09	區段1 國3(霧峰嘉義段)、其他路段鄰近斷層 300m 內橋梁。	完成 293 座橋梁補強。
			區段2 國3甲、國3(基隆汐止、大甲烏日、白河九如段)、國	預計完成 462 座橋梁補強，截至 113 年8月底止，

² 依據交通部於 107 年 12 月頒布之「公路橋梁耐震設計規範」。

³ 參據 113 年 5 月 16 日立法院第 11 屆第 1 會期交通委員會第 12 次全體委員會議之交通部「公路系統道路及橋梁安全改善辦理情形」專案報告。

計畫名稱	總經費	期程	施行路段	施行/預期成效
			4(清水豐原段)、國 8、國 10(高雄支線)。	已完成 323 座橋梁補強。
			區段 3 國 3(南港連絡道、竹南大甲段)、國 5(南港頭城段)、國 6、國 10(旗山支線)、國 1(楊梅新竹段、銅鑼豐原段、王田大林段、新化安定段、岡山高雄段)、國 1 中沙大橋、國 1 石龜溪橋、國 1 土庫排水橋、國 1 圓山橋。	完成(預計)427 座橋梁補強，截至 113 年 8 月底止，已完成 171 座橋梁補強。
			預計完成 1,182 座橋梁，截至 113 年 8 月底止，已完成 787 座橋梁補強工程。	

說明：教育部更新之《重編國語辭典修訂本》，已將「橋樑」統一改為「橋梁」，以提升標準化。

資料來源：高公局提供資料；本中心製表。

(二)前 2 期計畫均發生履約爭議，致預算執行未如預期，允宜引以為鑑妥善規劃積極辦理，以利後續路段工程順利完成

1. 各計畫預算編列情形：第 1、2 期及後續路段計畫總經費分別為 79.90 億元、76.95 億元及 498.63 億元，第 3 期由於期程較長及施作範圍較廣，因此較前期增加 421.68 億元，所需經費創新高(詳表 2)。
2. 各計畫預算執行情形：第 1 期計畫可用預算數為 94 億 3,734 萬元⁴，執行數 75 億 1,046 萬 8 千元，執行率 75.58%，惟尚有保留數 9,072 萬 7 千元，係因工程履約爭議待處理；第 2 期計畫可用預算數為 73 億 5,641 萬 9 千元，執行數 64 億 7,100 萬元，執行率 87.96%，惟尚有工程履約爭議調解進行中，故申請保留 3 億 6,455 萬 3 千元，於以後年度繼續執行，導致

⁴ 據高公局說明，第 1 期累計預算數 94 億 3,734 萬元，逾其投資總額 79 億 9,000 萬元，係因第 1 期工程經費由工程會匡列 100 億元所致。

第 1 及 2 期預算執行未如預期；後續路段計畫 105 至 112 年度可用預算累計數為 257 億 9,634 萬 1 千元，執行累計數 256 億 1,084 萬 1 千元，執行率 99.28%，113 年截至 8 月底預算分配數 25 億 6,326 萬 2 千元，執行數 26 億 3,911 萬 4 千元，分配預算執行率 102.96%，惟占全年度預算執行率僅 70.51%，允宜積極趕辦，以利工程順利完成(詳表 2)。

表 2 99 至 117 年度各計畫辦理橋梁耐震補強工程預算編列及執行概況表
單位：新臺幣千元

期別 (年度/期程)	可用預算數/ 經費需求數	可用預算執行概況				
		執行數	執行率	保留數	保留率	
第 1 期 (93-99)	9,437,340	7,510,468	79.58%	90,727	0.96%	
第 2 期 (100-105)	7,356,419	6,471,000	87.96%	364,553	4.96%	
後續 路段 (105.01- 117.09)	105-112	25,796,341	25,610,841	99.28%	0	0
	113	3,743,000	2,639,114	70.51%	-	-
	114	3,940,000	-			
	115	5,137,546				
	116	3,040,950				
	117.09	8,204,663				

說明：1. 第 1 期可用預算數及可用預算執行概況均為截至 99 年度累計數；該期累計預算數逾其投資總額，係因行政院公共工程委員會匡列工程經費 100 億元。

2. 第 2 期可用預算數及可用預算執行概況均為截至 105 年度累計數。

3. 後續路段 105 至 112 年度可用預算數為截至 112 年度累計數，同期間執行數為截至 112 年度累計數。

4. 113 年度原列預算數為 51 億 1,000 萬元，於 112 年 11 月 30 日經行政院核定同意先行辦理 113 年度預算 13 億 6,700 萬元，預算數調整為 37 億 4,300 萬元。113 年度執行數為 1 至 8 月累計數，同期間分配數為 25 億 6,326 萬 2 千元。

資料來源：國道基金 99、100、105、106 及 112 年度分決算、114 年度分預算案及高公局提供資料；本中心製表。

(三)為達預防性維護，允宜確實維護橋管系統資料之正確及完整性，以降低地震災損之風險，並提升橋梁安全性

橋梁全生命週期包含規劃、設計、施工及維護管理等階段，

就各階段時間比例而言，維護管理期程占全生命週期之比例最長(約為 88 至 92%)，其重要性不容輕忽⁵。因此，高公局轄管之橋梁，相關規劃設計、施工、檢測及品管等資料，皆應詳細記錄於國道橋梁管理系統(以下簡稱橋管系統)，就耐震補強而言，透過橋管系統橋梁現況資料及所蒐集之竣工資料，進行耐震能力分析與評估，篩選後依排序進行耐震補強，以滿足橋梁耐震性能目標，故此橋梁資料於橋管系統登載之正確及完整性，對於橋梁維護管理成效影響甚鉅，允宜確實登載，並有效管理，以達到預防性維護，降低發生地震災損之風險。

綜上，國道基金 114 年度算案於「固定資產建設改良擴充」專案計畫項下，賡續編列「高速公路後續路段橋梁耐震補強工程」39 億 4,000 萬元，為有效提升國道橋梁耐震能力，建構完整且高效率之地震救災緊急道路系統，允宜妥善規劃積極辦理，並確實維護橋管系統資料之正確及完整性，以達到預防性維護，降低發生地震災損之風險，達成國家整體防災計畫之永續發展目標。

三、新增辦理「國道 1 號楊梅至頭份段拓寬工程」等 5 項專案計畫，對於用地取得及用路環境之安全，允宜妥慎規劃，俾利計畫順利推展

國道基金 114 年度預算案於「固定資產建設改良擴充」專案計畫項下，新增編列「國道 1 號楊梅至頭份段拓寬工程」(以下簡稱拓寬楊梅至頭份)經費 9 億 5,536 萬 7 千元、「國 2 甲由台 15 線延伸至台 61 線新建工程」(以下簡稱新建台 15 延至台 61)經費 884 萬 7 千元、「國道 8 號台南系統交流道改善及跨南 133 路口立體化工程」(以下簡稱改善台南系統交流道及跨南 133 路口)經費 5,035

⁵ 陳真芳、陳見成、李碧瑩，國道橋梁全生命週期維護與管理，第 777 期主計月刊頁 46-47(2020 年 9 月)。

萬 7 千元、「國道 1 號五堵交流道至汐止交流道路段拓寬工程」(以下簡稱拓寬五堵至汐止交流道路段)經費 2,360 萬 8 千元、「國道 1 號增設橋科匝道及集散道路工程」(以下簡稱增設橋科匝道及集散道)經費 3,000 萬元等 5 項新興計畫，合共編列 10 億 6,817 萬 9 千元(詳表 1)。經查：

表 1 114 年度「固定資產建設改良擴充」專案計畫-新興計畫經費概況表
單位：新臺幣千元

項次	計畫名稱	期程(年)		計畫總經費			國道基金 114 年度 預算案數
		起始	完工	國道基金負擔 (投資總額)	地方政府負擔	合計	
1	國道 1 號楊梅至頭份段拓寬工程	112.12	122.02	131,414,824	0	131,414,824	955,367
2	國 2 甲由台 15 線延伸至台 61 線新建工程	111.01	120.03	14,249,739	0	14,249,739	8,847
3	國道 8 號台南系統交流道改善及跨南 133 路口立體化工程	112.10	119.06	2,910,890	臺南市政府 65,560	2,976,450	50,357
4	國道 1 號五堵交流道至汐止交流道路段拓寬工程	113.06	120.09	3,651,450	0	3,651,450	23,608
5	國道 1 號增設橋科匝道及集散道路工程	111.03	117.04	2,540,760	高雄市政府 438,160	2,978,920	30,000
合計				154,767,663	503,720	155,271,383	1,068,179

資料來源：114 年度國道基金分預算案；本中心製表。

(一)各新增計畫概述

1. 拓寬楊梅至頭份

(1)計畫目標及內容：湖口至新竹區間因地區性交通過大，無法於短時間內紓解，進而影響國道 1 號交通運作，本計畫規劃新竹系統以北採 2 至 3 車道拓寬，以南採單車道進行拓寬，並考量高架及平面間車流轉換需求，將於竹北交流道北側設置轉接道，另於高架段設置匝道連接新竹系統交流道，串聯完整路網，以提升整體運輸效能。

(2)計畫期程、投資總額及資金來源：計畫期程 112 年 12 月至 122 年 2 月止，共計 9 年 3 個月，投資總額 1,314 億 1,482 萬 4 千元⁶，預計由國道基金自有營運資金、國庫撥款及發行乙類公債支應，114 年度編列 9 億 5,536 萬 7 千元。

2. 新建台 15 延至台 61

(1)計畫目標及內容：因應桃園航空城客貨運量成長需求，整合大園地區通過性與地區性之運輸需求，連結國道 1、2、3 號及未來國 1 甲，與台 61 線、台 66 線，建構大桃園地區完整高快速路網，改善航空城聯外交通。

(2)計畫期程、投資總額及資金來源：計畫期程 111 年 1 月至 120 年 3 月止，共計 9 年 3 個月，投資總額 142 億 4,973 萬 9 千元⁷，預計全數由國道基金自有資金支應，114 年度編列 884 萬 7 千元，惟截至 113 年 9 月底止，計畫尚未經行政院核定，允宜儘速完備核定程序並妥善規劃，以發揮其效益。

3. 改善台南系統交流道及跨南 133 路口

(1)計畫目標及內容：新建國道 8 號主線跨越南 133 路口立體化高架橋，並增設南 133 東側之西出、東入匝道，以及匝道至台南系統交流道國 8 主線雙向增設輔助車道，提升國道 8 號(國道 1 號以西路段)之道路服務功能與品質，串聯臺南都會區快速道路系統，帶動大臺南沿海地區觀光景點間之發展整合。

(2)計畫期程、投資總額及資金來源：計畫期程 112 年 10 月

⁶ 建設計畫經行政院 112 年 12 月 29 日核定，總經費包括 109 至 113 年度「一般建築及設備計畫」項下編列規劃設計費 2 億 8,042 萬元。

⁷ 建設計畫循行政程序報核，計畫投資總額包括 112 至 113 年度於「一般建築及設備計畫」項下編列規劃設計費 7,585 萬 3 千元，其總經費及期程俟核定後配合調整。

至 119 年 6 月止，共計 6 年 9 個月，總經費 29 億 7,645 萬元，預計臺南市政府負擔經費 6,556 萬元，國道基金負擔經費 29 億 1,089 萬元⁸，114 年度編列 5,035 萬 7 千元。

4. 拓寬五堵至汐止交流道路段

(1)計畫目標及內容：透過增加主線、集散道路容量及改善鄰近交流道車流交織行為，以提升五堵交流道至汐止交流道路段服務水準，強化國道整體路網之交通運轉，並納入 5 處安全疑慮邊坡進行補強，以確保國道用路人之生命財產安全。

(2)計畫期程、投資總額及資金來源：計畫期程 113 年 6 月至 120 年 9 月止，共計 7 年 4 個月，投資總額為 36 億 5,145 萬元⁹，預計全數由國道基金自有資金支應，114 年度編列 2,360 萬 8 千元。

5. 增設橋科匝道及集散道

(1)計畫目標及內容：主線兩側增設集散道路，並於 1-2 號道路北側增設北入及南出匝道，直接銜接至國道 1 號，減少車流繞行，改善壅塞路段之服務水準，強化園區交通運輸服務機能與品質，以提升園區聯外交通之可及性，進而促進城際與周邊生活圈之鏈結與均衡發展。

(2)計畫期程、投資總額及資金來源：計畫期程 111 年 3 月至 117 年 4 月止，共計 6 年 2 個月，總經費 29 億 7,892 萬元，預計高雄市政府負擔經費 4 億 3,816 萬元，國道基金負擔經費 25 億 4,076 萬元¹⁰，114 年度編列 3,000 萬元。

⁸ 建設計畫經行政院 112 年 10 月 20 日核定，國道基金負擔經費包括 112 至 113 年度於「一般建築及設備計畫」項下編列規劃設計費 3,851 萬 6 千元。

⁹ 建設計畫經行政院 113 年 6 月 11 日核定，總經費包括 112 至 113 年度「一般建築及設備計畫」項下編列規劃設計費 4,535 萬 3 千元。

¹⁰ 經行政院 111 年 3 月 23 日核定增設橋科匝道及集散道路工程，國道基金負擔經

(二)計畫事涉用地變更及取得，允宜妥適規劃用地取得事宜，並強化溝通協調，降低爭議，俾利工程順利進行

拓寬楊梅至頭份計畫，用地經過桃園市、新竹縣、新竹市及苗栗縣等 4 個行政轄區，包含都市及非都市土地，夾雜公有私有土地¹¹；拓寬五堵至汐止交流道路段計畫，行經都市計畫區及非都市土地，其中涉及公有土地撥用及私有土地徵收¹²；增設橋科匝道及集散道計畫，除需與台糖、台水、台電私法人協商 29 宗土地外，另涉及 33 宗私人用地取得¹³，前揭計畫因事涉用地變更及取得，與相關單位、地方政府及民眾權益攸關，允宜妥適規劃用地取得事宜，並強化溝通協調，以維護彼此權益及降低爭議，儘早取得計畫用地，俾利工程順利進行。

(三)對於用路環境之安全，允宜及早綑繆因應並妥善處理，以整體性思維規劃交通動線，俾利提升交通安全及效能

拓寬楊梅至頭份計畫，通過湖口營區，規劃以隧道方式截彎取直，在不影響國軍訓練及國道行車安全前提下，應考量地質及抗爆震要求，強化隧道工程結構，以確保用路環境之安全¹⁴；新建台 15 延至台 61 計畫，範圍內重車比例高達 20%至 30%，預計於西側匝道旁設置押磅站，降低重車超載之風險，並減輕對道路之耗損及事故發生¹⁵；拓寬五堵至汐止交流道路段計畫，範

費包括 112 年度於「一般建築及設備計畫」項下編列規劃設計費 4,400 萬元。

¹¹ 參據「國道 1 號楊梅至頭份段拓寬工程」建設計畫(核定本)第 3-7 至 3-27 頁。

¹² 參據「國道 1 號五堵交流道至汐止交流道路段拓寬工程」建設計畫(定稿本)第 5-4 至 5-9 頁。

¹³ 參據「橋頭科學園區聯外交通整體計畫」第 4-3 至 4-4 頁。

¹⁴ 參據「國道 1 號楊梅至頭份段拓寬工程」建設計畫(核定本)第 1-67 頁、第 4-176 頁及第 8-7 頁。

¹⁵ 參據交通部 113 年 3 月 8 日陳報行政院「國 2 甲由台 15 線延伸至台 61 線新建工程」建設計畫函四、(一)3、「圳頭交流道增設西側匝道及押磅站：…，且計畫範圍內重車比例高達 20%~30%，於西側匝道旁設置押磅站，…，降低重車超載之風險，並減輕對國 2 甲、國 2、台 15 線及台 61 線等道路之耗損及事故發生。」

圍內曾發生邊坡滑落事件，事發位置鄰近之順向坡，尚有 5 處邊坡仍有安全之虞慮，為確保國道用路人生命財產安全，納入計畫進行補強¹⁶；增設橋科匝道及集散道計畫，涉及管線遷移(如天然氣切換管線)，宜於規劃設計階段及早因應妥處¹⁷。爰前揭計畫對於用路環境之安全，允宜及早綢繆因應並妥善處理，以整體性思維規劃交通動線，提升交通安全及效能。

綜上，國道基金 114 年度預算案編列「國道 1 號楊梅至頭份段拓寬工程」等 5 項新興計畫，合共編列 10 億 6,817 萬 9 千元，允宜妥適規劃用地取得事宜，並強化溝通協調，降低爭議，俾利工程順利進行；另對於用路環境之安全，宜及早綢繆因應並妥善處理，以整體性思維規劃交通動線，提升交通安全及效能。

四、近年推動多項專案計畫，所需資金逾 6 成以舉借支應，允宜妥慎規劃財務計畫，俾利後續重大建設推動及基金永續經營

國道基金 114 年度預算案於「長期債務舉借餘額」編列 1,420 億元；另於預計籌資活動之淨現金流入，增加短期債務 80 億元，債務合共 1,500 億元，較 113 年度預算案增加短期債務 80 億元(增幅 5.63%)。經查：

(一)近年推動多項專案計畫，所需資金逾 6 成以舉借支應

為因應用路及經濟發展之需，高公局辦理多項提升國道服務水準之建設計畫，短期計畫以改善交通瓶頸為主，長期計畫則與 2020 運輸政策白皮書「城際運輸政策」之行動方案及措施緊密扣合，擘劃整體高快速公路網。114 年度興建及規劃辦理之國道建設計畫，包括「國道 7 號高雄路段計畫」等 16 項專案計

¹⁶ 參據「國道 1 號五堵交流道至汐止交流道路段拓寬工程」建設計畫(定稿本)第 1-1 頁。

¹⁷ 參據「橋頭科學園區聯外交通整體計畫」第 4-3 頁。

畫，114年(含)以後年度尚須支應3,978億4,068萬9千元，國道基金預計運用營運資金850億9,813萬2千元、國庫撥款587億8,427萬6千元及外借資金2,539億5,828萬1千元支應，舉債籌資比率高達63.38%(詳表1)。

表1 國道基金114年(含)以後年度尚須支應之專案計畫經費需求表

單位：新臺幣千元

計畫名稱	預計 資金來源	尚須 投資經費
已核定計畫		
1. 國道7號高雄路段計畫	營運資金	10,376,792
	國庫撥款	29,873,015
	外借資金	94,986,534
2. 高速公路後續路段橋梁耐震補強工程	營運資金	20,323,159
3. 國道1號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程	營運資金	2,506,928
4. 國道1號中豐交流道新建工程	營運資金	1,023,404
5. 國道1號林口交流道改善工程	營運資金	2,998,799
6. 國道1號臺南路段增設北外環交流道工程	營運資金	1,266,480
7. 國道1號甲線計畫	營運資金	9,648,054
	外借資金	57,703,971
8. 國道3號增設北土城交流道工程	營運資金	2,799,430
9. 國道1號增設岡山第二交流道工程	營運資金	3,413,655
10. 國道1號北上線臺北及圓山交流道改善工程	營運資金	4,075,104
11. 國道1號增設造橋交流道工程	營運資金	2,561,843
12. 國道1號楊梅至頭份段拓寬工程	營運資金	955,367
	國庫撥款	28,911,261
	外借資金	101,267,776
13. 國道8號台南系統交流道改善及跨南133路口立體化工程	營運資金	2,872,374
14. 國道1號五堵交流道至汐止交流道路段拓寬工程	營運資金	3,606,097
15. 國道1號增設橋科匝道及集散道路工程	營運資金	2,496,760
審核中計畫		
1. 國2甲由台15線延伸至台61線新建工程	營運資金	14,173,886
合計	營運資金(21.39%)	85,098,132
	國庫撥款(14.78%)	58,784,276
	外借資金(63.83%)	253,958,281
總計		397,840,689

說明：表內所列計畫係國道基金114年度分預算案「固定資產建設改良擴充計畫」項下之專案計畫。

資料來源：國道基金114年度分預算案第2-3至2-17頁及高公局提供資料；本中心製表。

(二)未來自償財源不足時，將造成政府財政負擔，允宜整體評估

財務狀況，妥慎規劃財務計畫，俾利國道基金永續經營

114 年度預計自有營運資金裕度不足，需以短期借款 80 億元調度支應，債務舉借餘額，預計擴增至 1,500 億元(詳表 2)，另為確保前開重大建設興建有適足財源，預計尚需外借資金 2,539 億 5,828 萬 1 千元支應，舉債規模龐鉅。行政院於核定「國道 1 號楊梅至頭份段拓寬工程」建設計畫函說明二、(一)指出：「國道基金自 94 年暫定自償率 78%至今，其財務計畫應有檢討之必要，...。」，據高公局說明，現階段初步規劃將建請國庫補足非自償性建設經費，後續再依實際狀況，研擬財務因應方案。惟未來自償財源不足時，將造成政府財政重大負擔，允宜整體評估財務狀況，妥慎規劃財務計畫，俾利國道基金永續經營。

表 2 國道基金 111 至 114 年度債務餘額概況表 單位：新臺幣千元

項目		111 年度 實際數	112 年度 實際數	113 年 8 月底 實際數	113 年度 預計數	114 年度 預計數
債務	短期債務	600,000	0	0	0	8,000,000
	長期債務	142,000,000	142,000,000	142,000,000	142,000,000	142,000,000
	合計	142,600,000	142,000,000	142,000,000	142,000,000	150,000,000

資料來源：國道基金 111 至 112 年度分決算、113 至 114 年度分預算案、113 年 8 月會計月報及高公局提供資料；本中心製表。

綜上，國道基金 114 年度預算案於「長期債務舉借餘額」編列 1,420 億元，及增加短期債務 80 億元，債務合共 1,500 億元，另 114 年度所執行之 16 項專案計畫，預計 114 及以後年度尚須支應 3,978 億 4,068 萬 9 千元，所需資金逾 6 成以舉借支應，舉債規模龐鉅，未來自償財源不足時，將造成政府財政重大負擔，允宜整體評估財務負擔，妥慎規劃財務計畫，俾利國道基金永續經營。

(分機：1937 鄧可容)