

第二高速公路後續計畫 交流道連絡道路系統改善計畫



交通部運輸研究所

中華民國八十三年十二月

交通部運輸研究所出版品摘要表

出版品名稱 中文：第二高速公路後續計畫交流道連絡道路系統改善計畫 外文：			
國際標準書號（或叢刊號） ISBN 957-00-4685-6（平裝）	政府出版品統一編號 009104830370	運輸研究所出版品編號 83—38—231	
主辦單位：運輸工程組 主 管： 計畫主持人：詳提要「作業人員」 研究人員：			研究期間 自 78 年 8 月 至 83 年 10 月
關鍵詞：一般性交流道、系統性交流道、小客車單位、交流道服務範圍、轉向交通量、連絡道、外環線。			
摘要：本報告係以第二高速公路後續計畫一般性交流道之連絡道路為研究對象，經由資料蒐集分析、地域背景及特性分析、相關計畫分析、道路交通現況分析、運輸需求預測、現場踏勘及專家研議，擬訂改善計畫及分年投資計畫，作為各交流道連絡道改善之依據。			
出版日期	頁數	工本費	本出版品取得方式
83 年 12 月	182	219	凡屬機密或限閱性出版品均不對外公開。一般性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及及私營機關團體可按工本費價購。
管制等級： <input type="checkbox"/> 機密（ <input type="checkbox"/> 解密日期為 年 月 日； <input type="checkbox"/> 主辦單位視情況辦理解密） <input type="checkbox"/> 限閱（ <input type="checkbox"/> 解限日期為 年 月 日； <input type="checkbox"/> 主辦單位視情況辦理解密） <input checked="" type="checkbox"/> 一般			
備註：			

第二高速公路後續計畫交流道連絡道路系統改善計畫

目 錄

	頁次
目 錄 -----	I
圖目錄 -----	IV
表目錄 -----	VII
 提 要 -----	 1
第一章 概述	
第一節 計畫依據 -----	12
第二節 第二高速公路後續計畫概要 -----	12
第三節 計畫目標及規劃原則 -----	14
第四節 規劃範圍 -----	15
第五節 規劃方法 -----	15
 第二章 基金、香山、竹南交流道	
第一節 地域背景及交通狀況 -----	19
2.1.1 交流道之型式及位置 -----	19
2.1.2 交流道之服務範圍及其地域功能 -----	19
2.1.3 交流道之連絡道路及交通現況 -----	20
第二節 連絡道路系統改善計畫 -----	22
2.2.1 計畫構想 -----	22
2.2.2 服務區內相關計畫之配合 -----	23
2.2.3 交流道之轉向交通量及連絡道路之交通量 -----	24
2.2.4 連絡道路改善計畫及分年投資計畫 -----	25
2.2.5 待辦之配合事項 -----	26

第三章 後龍、通霄、苑裡交流道

第一節	地域背景及交通狀況	33
第二節	連絡道路系統改善計畫	35

第四章 大甲、沙鹿、龍井交流道

第一節	地域背景及交通狀況	43
第二節	連絡道路系統改善計畫	45

第五章 快官、烏日、霧峰交流道

第一節	地域背景及交通狀況	56
第二節	連絡道路系統改善計畫	58

第六章 草屯、南投、名間、竹山交流道

第一節	地域背景及交通狀況	65
第二節	連絡道路系統改善計畫	68

第七章 斗六、梅山、竹崎、中埔交流道

第一節	地域背景及交通狀況	77
第二節	連絡道路系統改善計畫	80

第八章 白河、烏山頭、善化交流道

第一節	地域背景及交通狀況	96
第二節	連絡道路系統改善計畫	98

第九章 關廟、田寮、九如交流道

第一節	地域背景及交通狀況	112
第二節	連絡道路系統改善計畫	114

第十章 屏東、潮州、南州交流道與林邊終點

第一節	地域背景及交通狀況	127
第二節	連絡道路系統改善計畫	130

第十一章 台中環線（清水端點、月眉、后豐交流道及豐原端點）

第一節	地域背景及交通狀況	142
第二節	連絡道路系統改善計畫	144

第十二章 台南環線（新化端點、新市、安定交流道及台南端點）

第一節	地域背景及交通狀況	152
第二節	連絡道路系統改善計畫	155

第十三章 高雄環線、旗山支線（澄清湖、面前埔、嶺口交流道及旗山端點）

第一節	地域背景及交通狀況	167
第二節	連絡道路系統改善計畫	170

第十四章 結論與建議

第一節	結論	181
第二節	建議	182

圖 目 錄

	頁次
圖 1-1 規劃流程圖 -----	17
圖 2-1 基金交流道連絡道路系統改善計畫示意圖 -----	27
圖 2-2 香山、竹南交流道連絡道路系統改善計畫示意圖 ----	28
圖 2-3 基隆市港口商埠區都市計畫道路系統圖 -----	29
圖 2-4 苗栗縣竹南、頭份聯合都市計畫道路系統圖 -----	30
圖 3-1 後龍交流道連絡道路系統示意圖 -----	38
圖 3-2 通霄交流道連絡道路系統改善計畫示意圖 -----	39
圖 3-3 苑裡交流道連絡道路系統改善計畫示意圖 -----	40
圖 4-1 大甲交流道連絡道路系統改善計畫示意圖 -----	49
圖 4-2 沙鹿、龍井交流道連絡道路系統改善計畫示意圖 ----	50
圖 4-3 台中縣大甲都市計畫道路系統圖 -----	51
圖 4-4 台中縣外埔、后里都市計畫道路系統圖 -----	52
圖 4-5 台中港都市計畫特定區道路系統圖 -----	53
圖 5-1 快官、烏日、霧峰交流道連絡道路系統改善計畫示 意圖 -----	61
圖 5-2 台中縣烏日都市計畫道路系統圖 -----	62
圖 6-1 草屯、南投交流道連絡道路系統示意圖 -----	71
圖 6-2 名間交流道連絡道路系統示意圖 -----	72
圖 6-3 竹山交流道連絡道路系統改善計畫示意圖 -----	73
圖 7-1 斗六交流道連絡道路系統示意圖 -----	85
圖 7-2 梅山交流道連絡道路系統改善計畫示意圖 -----	86
圖 7-3 竹崎交流道連絡道路系統改善計畫示意圖 -----	87
圖 7-4 中埔交流道連絡道路系統改善計畫示意圖 -----	88
圖 7-5 嘉義縣梅山都市計畫道路系統圖 -----	89
圖 7-6 嘉義縣民雄（頭橋地區）都市計畫道路系統圖 -----	90
圖 7-7 嘉義縣竹崎都市計畫道路系統圖 -----	91
圖 7-8 嘉義市都市計畫道路系統圖 -----	92

圖 8-1	白河交流道連絡道路系統改善計畫示意圖 -----	103
圖 8-2	烏山頭交流道連絡道路系統改善計畫示意圖 -----	104
圖 8-3	善化交流道連絡道路系統改善計畫示意圖 -----	105
圖 8-4	台南縣白河都市計畫道路系統圖 -----	106
圖 8-5	台南縣官田都市計畫及烏山頭風景特定區計畫道路 系統圖 -----	107
圖 8-6	台南縣善化、山上都市計畫道路系統圖 -----	108
圖 9-1	關廟交流道連絡道路系統改善計畫示意圖 -----	118
圖 9-2	田寮交流道連絡道路系統示意圖 -----	119
圖 9-3	九如交流道連絡道路系統改善計畫示意圖 -----	120
圖 9-4	台南縣新化都市計畫道路系統圖 -----	121
圖 9-5	台南縣關廟都市計畫道路系統圖 -----	122
圖 9-6	屏東縣里港都市計畫道路系統圖 -----	123
圖10-1	屏東交流道連絡道路系統示意圖 -----	134
圖10-2	潮州交流道連絡道路系統改善計畫示意圖 -----	135
圖10-3	南州交流道及林邊終點連絡道路系統改善計畫示意 圖 -----	136
圖10-4	屏東縣潮州都市計畫道路系統圖 -----	137
圖10-5	屏東縣萬丹都市計畫道路系統圖 -----	138
圖10-6	屏東縣崁頂、南州都市計畫道路系統圖 -----	139
圖11-1	台中環線各端點與交流道連絡道路系統改善計畫示 意圖 -----	148
圖11-2	豐原市都市計畫道路系統圖 -----	149
圖12-1	台南環線新化端點、新市交流道連絡道路系統改善 計畫示意圖 -----	159
圖12-2	台南環線安定交流道、台南端點連絡道路系統改善 計畫示意圖 -----	160
圖12-3	中山高速公路永康交流道特定區計畫道路系統圖 ----	161
圖12-4	台南縣新市都市計畫道路系統圖 -----	162
圖12-5	台南市都市計畫部分道路系統圖 -----	163

圖13-1	高雄環線澄清湖、面前埔交流道連絡道路系統改善 計畫示意圖 -----	174
圖13-2	旗山支線嶺口交流道與旗山端點連絡道路系統改善 計畫示意圖 -----	175
圖13-3	高雄縣仁武都市計畫道路系統圖 -----	176
圖13-4	高雄縣澄清湖特定區計畫道路系統圖 -----	177

表 目 錄

	頁次
表 1-1 第二高速公路後續計畫交流道一覽表 -----	18
表 2-1 基金、香山、竹南交流道連絡道路系統改善計畫一覽表 -----	31
表 2-2 台13省道（竹南—苗栗）歷年平均日交通量 -----	32
表 2-3 基金、竹南交流道連絡道路民國100 年日交通量預測值 -----	32
表 3-1 通霄及苑裡交流道連絡道路系統改善計畫一覽表 ----	41
表 3-2 128 縣道（通霄—銅鑼）歷年平均日交通量 -----	42
表 3-3 通霄、苑裡交流道連絡道路民國100 年日交通量預測值 -----	42
表 4-1 大甲、沙鹿、龍井交流道連絡道路系統改善計畫一覽表 -----	54
表 4-2 132 縣道（大安港—后里）歷年平均日交通量 -----	55
表 4-3 沙鹿、龍井交流道連絡道路民國100 年日交通量預測值 -----	55
表 5-1 烏日交流道連絡道路系統改善計畫一覽表 -----	63
表 5-2 127 縣道（烏日—霧峰）歷年平均日交通量 -----	64
表 5-3 烏日交流道連絡道路民國100 年日交通量預測值 ----	64
表 6-1 竹山交流道連絡道路系統改善計畫一覽表 -----	74
表 6-2 台 3 省道（南投—竹山）歷年平均日交通量 -----	75
表 6-3 台16甲省道（林尾—水底寮）歷年平均日交通量 ----	76
表 6-4 竹山交流道連絡道路民國100 年日交通量預測值 ----	76
表 7-1 梅山、竹崎、中埔交流道連絡道路系統改善計畫一覽表 -----	93
表 7-2 台18省道（後庄—吳鳳廟）歷年平均日交通量 -----	94
表 7-3 162 縣道（溪口—梅山）歷年平均日交通量 -----	95

表 7-4	梅山、竹崎、中埔交流道連絡道路民國100 年日交通量預測值 -----	95
表 8-1	白河、烏山頭、善化交流道連絡道路系統改善計畫一覽表 -----	109
表 8-2	172 縣道（安溪寮—關子嶺）歷年平均日交通量 ----	110
表 8-3	178 縣道（小新營—豐德）歷年平均日交通量 -----	111
表 8-4	白河、烏山頭、善化交流道連絡道路民國100 年日交通量預測值 -----	111
表 9-1	關廟、九如交流道連絡道路系統改善計畫一覽表 ----	124
表 9-2	177 縣道（新化—關廟）歷年平均日交通量 -----	125
表 9-3	182 縣道（關廟—中埔）歷年平均日交通量 -----	125
表 9-4	188 縣道（里港—高樹）歷年平均日交通量 -----	126
表 9-5	關廟、九如交流道連絡道路民國100 年日交通量預測值 -----	126
表10-1	潮州、南州交流道連絡道路系統改善計畫一覽表 ----	140
表10-2	189 縣道（萬丹—潮州）歷年平均日交通量 -----	141
表10-3	潮州、南州交流道連絡道路民國100 年日交通量預測值 -----	141
表11-1	台中環線豐原端點連絡道路系統改善計畫一覽表 ----	150
表11-2	台3省道（東勢—豐原）歷年平均日交通量 -----	151
表12-1	台南環線新化端點、新市、安定交流道及台南端點連絡道路系統改善計畫一覽表 -----	164
表12-2	台20省道（永康—左鎮）歷年平均日交通量 -----	165
表12-3	台19省道（學甲—台南）歷年平均日交通量 -----	166
表12-4	新化端點、安定交流道連絡道路民國100 年日交通量預測值 -----	166
表13-1	高雄、旗山環支線澄清湖交流道及旗山端點連絡道路系統改善計畫一覽表 -----	178
表13-2	186 縣道（仁武—大樹）歷年平均日交通量 -----	179
表13-3	188 縣道（鳳山厝—嶺口）歷年平均日交通量 -----	179
表13-4	台21省道（旗山—嶺口）歷年平均日交通量 -----	180

第二高速公路後續計畫 交流道連絡道路系統改善計畫

提 要

一、計畫主旨

第二高速公路北起基隆南至屏東之林邊，係分成北部第二高速公路計畫與第二高速公路後續計畫分段實施。北部第二高速公路之主線與台北聯絡線預定於八十四年底完工通車，其交流道連絡道路系統改善計畫已於七十八年六月完成規劃，並經行政院核准，目前正逐項施工中。

第二高速公路後續計畫已於民國八十二年五月開始施工，預定民國九十二年底完工通車。由於銜接第二高速公路之連絡道路，除需負擔各該區段進出高速公路之全部交通量外，亦需負擔其自然成長之地區交通，按各公路網目前設施水準，除部分路線外大多無法擔當此雙重任務，如無適當之改善措施，屆時將有部分道路勢必形成公路運輸瓶頸，嚴重影響第二高速公路與各區段道路之運輸功能。因此第二高速公路後續計畫之連絡道路系統，必須同時配合擬訂改善計畫，以適時籌辦實施。

依照行政院第1965次院會決議：「與第二高速公路交流道相連絡之現有道路，將因第二高速公路之通車而增加其重要性，應由交通會同地方政府，共同策訂具體之分年改善計畫，另案報院。」本計畫即係依據上項指導原則辦理。

二、規畫範圍及年期

第二高速公路後續計畫設置系統性交流道十二處及一般性交流道與路線端點共四十三處。本改善計畫係以一般服務性交流道之連絡道路系統為主要規劃對象，惟高雄環線之高雄端點連絡道路屬高雄院轄市區，不在本計畫範圍內，故本計畫之規劃範圍包括：

- (一)基金、香山、竹南、後龍、通霄、苑裡、大甲、沙鹿、龍井、快官、烏日、霧峰、草屯、南投、名間、竹山、斗六、梅山、竹崎、中埔、白河、烏山頭、善化、關廟、田寮、九如、屏東、潮州、南州等交流道與林邊終點等三十處布設於主線上之交流道與端點。
- (二)台中環線之清水端點、月眉交流道（應月眉育樂區需要預定增設）、后豐交流道與豐原端點，台南環線之新化端點及新市、安定交流道與台南端點，高雄環線之面前埔、澄清湖交流道，旗山支線之嶺口交流道與旗山端點等十二處布設於環、支線上之交流道與端點。

第二高速公路後續計畫之目標年為民國一百年，故其交流道連絡道路改善計畫，亦以民國一百年為計畫年期。

三、計畫目標與程序

改善計畫之目標為：

- (一)建立第二高速公路建全之饋輸系統，充分發揮高速公路系統之中樞公路幹道機能。
- (二)提高交流道連絡道路服務水準，消除運輸瓶頸。
- (三)疏導都市地區過境交通壓力，裨益都市發展與土地使用。
- (四)改善高速公路與其沿線市鎮、工業區及重要遊憩地區間之交通。

改善計畫之規劃程序爲：

- (一)分析地域背景及特性，確定服務範圍及地域功能。
- (二)蒐集相關道路現況並分析目前交通狀況。
- (三)分析已定案之相關計畫，研判其服務功能。
- (四)分析及預測交通需求，決定各道路之服務水準。
- (五)擬定連絡道路改善計畫構想。
- (六)訂定連絡道路細部計畫及實施優先順序。

四、規畫結果與建議事項

第二高速公路後續計畫之連絡道路應行改善之總長度約爲305 公里，共需改善經費621.18億元，改善長度與所需費用參閱附表1，各交流道及端點連絡道路之改善項目參閱附表2。

爲期連絡道路改善計畫能順利實施，建議有關事項如下：

- (一)爲實施本改善計畫所需變更之相關都市計畫道路共有十二項〔參閱附表3〕，建議由各相關主管機關依都市計畫法第27條第一項四款及第二項之規定，儘速完成逕行變更手續。
- (二)本高速公路交流道連絡道路之改善，係爲配合第二高速公路後續計畫興建之需要，其所需之改善經費不宜由地方政府負擔，建議仍援中山高速公路與北部第二高速公路之前例，由中央全額補助地方政府辦理。
- (三)本改善計畫中，凡預定於次一年度執行之項目，其有關之規劃設計及用地取得作業所需經費，建議應准予自前一年度預算內優先調度動用，先行辦理，俾使該項目於實施年度開始時，可立即發包施工。

五、作業人員

第二高速公路後續計畫連絡道路規畫專案研究小組成員如下：

交通部運輸研究所

所(兼顧)(兼顧組工) 召(集)(主持) 長(人)(人) 問(人) 問長司 程

張家祝

張 澎

王侯曾傳施
和志耀文

榮南耕
賜茂書
鄭陳許

林國顯
張昭芸

組員會
三委發
第建設
處經濟
秘書處
院行政
行行政

議 參

楊 濬

行政院公營建設監督會報
內政部營建署
交通部路政司

副 處 長

張桂林

陳伯順

會計處
交通部高速公路局

司 長 司 長 司 長
計 會 工 程
工 程 副 總 工 程

林玉良寬慧光華溝逸業爲安斌標仁虎生錦樑明治準釭雄典斌康生平天
桂雪沼榮俊弘興深俊長建福介議宏金潮明彥水俊武燦昭嘉欣福平開光
張王曾連吳楊趙何許張魏陳呂陳陳留周何郭蔡林張姚葉林蔡李黃黃季

交通部國道新建工程局

組 程

台灣省交通處
台灣省住宅及都市發展局

長長
課隊

明治龍基鴻治致勳
敬政湧賢志民文炳
陳廖莊李陳林楊劉

高毓鏞

台灣省交通處公路局

副 副 總 處 處 副	隊 局	工 程		長 長 司 長 長 長 長 司
課 工		處	程	

尚雄德封
志錦仁鎮
謝陳張吳

楊 夷

附表 1 第二高速公路後續計畫連絡道路系統改善計畫投資概算總表

項次	交 流 道	總（ 改 公 善 長 里 度）	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)						
			工 程 費	用 地 費	合 計	86 年 度	87 年 度	88 年 度	89 年 度	90 年 度	91 年 度	92 年 度
1	基 金	6.660	977	590	1567	710	337	290	140	90	0	0
2	香 山	11.050	377	727	1104	727	200	177	0	0	0	0
3	竹 南	3.600	1000	870	1870	147	748	875	100	0	0	0
4	通 霄	12.200	206	47	253	0	0	0	47	80	70	56
5	苑 裡	1.340	44	120	164	120	44	0	0	0	0	0
6	大 甲	13.070	434	775	1209	0	0	0	460	415	190	144
7	沙 鹿	10.200	2250	250	2500	0	0	200	550	650	600	500
8	龍 井	11.830	3105	1925	5030	0	0	0	1925	1170	1035	900
9	烏 日	8.550	1230	4111	5341	0	0	494	776	2511	950	610
10	竹 山	7.140	280	350	630	350	100	90	90	0	0	0
11	梅 山	7.825	302	583	885	583	102	100	100	0	0	0
12	竹 崎	27.350	1793	1635	3428	1089	866	779	571	123	0	0
13	中 埔	3.870	345	260	605	240	125	120	120	0	0	0
14	白 河	10.360	822	1076	1898	10	1076	260	230	222	100	0
15	烏 山 頭	5.070	289	372	661	0	180	222	119	70	70	0
16	善 化	10.410	461	1477	1938	80	180	129	747	567	135	100
17	關 廟	33.120	1351	3445	4796	800	457	1532	1500	307	200	0
18	九 如	13.870	456	253	709	0	244	172	163	130	0	0
19	潮 州	13.390	1194	1970	3164	1698	160	170	559	577	0	0
20	南 州	7.330	264	418	682	0	318	164	100	100	0	0
21	豐原端點	35.200	1360	5200	6560	836	2544	2000	1180	0	0	0
22	新 化	17.340	1431	800	2231	800	400	400	400	231	0	0
23	新 市	10.030	512	3041	3553	1891	1234	190	150	88	0	0
24	安 定	5.600	338	499	837	499	118	110	110	0	0	0
25	台南端點	8.600	6158	3000	9158	1800	1258	1550	1550	1500	1500	0
26	澄清湖	7.470	447	592	1039	632	265	142	0	0	0	0
27	旗山端點	3.000	90	216	306	216	50	40	0	0	0	0
合 計		305.475	27516	34602	62118	13228	11006	10206	11687	8831	4850	2310

註：本經費之概算係以民國82年12月之物價為基準。

附表2 第二高速公路後續計畫連絡道路系統改善計畫一覽表

交通道次	項路名	起迄	路(公里)長	路(公尺)基 現尺寬	改善(公尺)寬度	計畫內容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)						主辦單位	
							工程費	用地費	合計	86年度	87年度	88年度	89年度	90年度	91年度		92年度
基金	1 基金公路	萬里鄉內路段	1.920	9	20	自縣市界起至舊萬里外環線止，按20公尺改善，部分路段局部改善	250	60	310	155	95	60	—	—	—	—	公路局
	2 麥金公路	安樂二路二段至中山高速公路，及重劃區末段至基金公路	2.040	12~17	15~20	安樂二路二段至中山高速公路長0.24公里，重劃區末段至基金公路長1.8公里，分別按都市計畫寬20及15公尺改善	115	400	515	400	65	50	—	—	—	—	住都局
香	3 安一路	仁愛之家至麥金公路	0.600	11	15	按都市計畫15公尺拓寬	27	115	142	115	27	—	—	—	—	—	住都局
	4 西定河高架道路	中和路起至安樂路光華橋止	2.100	—	8.6	按單向雙車道高架道路寬8.6公尺闢建	585	15	600	40	150	180	140	90	—	—	住都局
山	5 台13省道(內湖竹南段)	自台1省道至竹南都市計畫界	4.760	8~15	24	台1省道交口起經交流道至竹南都市計畫界止，均按24公尺拓寬	197	375	572	375	100	97	—	—	—	—	公路局
	6 苗2鄉道(崎頂頂埔段)	自西濱快速公路崎頂起至台1省道頂埔止	6.290	7~9	15	按路基15公尺拓寬，部分路段局部改善	180	352	532	352	100	80	—	—	—	—	公路局
竹	7 竹南、頭份聯合都市計畫二號路	自聯合都市計畫一、二號路起，至台13省道(三號路)止之未闢建路段	0.700	—	50	按都市計畫50公尺闢建	500	—	500	—	200	200	100	—	—	—	住都局
	8 竹南、頭份聯合都市計畫十一號路	自聯合都市計畫一、二號路起，至竹南交流道	1.400	—	20	十一號路長250公尺按都市計畫20公尺改善，其餘	100	420	520	62	208	250	—	—	—	—	住都局

[illegible]

續附表2 第二高速公路後續計畫連絡道路系統改善計畫一覽表

交 流 道	項 次	路 名	起 迄	路 公 里 長	路 基 現 尺 寬	改 善 公 尺 寬 度	計 畫 內 容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)							主辦單位
								工 程 費	用 地 費	合 計	86 年 度	87 年 度	88 年 度	89 年 度	90 年 度	91 年 度	92 年 度	
龍	16	台中港特定區特三號路	自台17省道起至台中港特定區界止	8.500	—	50	依特定區計畫50公尺闢建	2450	1000	3450	—	—	—	1000	900	800	750	住都局
	17	136 縣道	自台中港特定區界起至台中縣、市界止	2.310	0~12	30	含龍井鄉內路段另闢之新線，均依特定區計畫50公尺編定公路用地，按30公尺闢建	330	900	1230	—	—	—	900	120	110	100	公路局
井	18	台中港特定區特五號路	自特定區特三號路起，至台12省道止	1.020	—	50	依特定區計畫50公尺闢建	325	25	350	—	—	—	25	150	125	50	住都局
	19	127 縣道	自烏日都市計畫界起至溪南橋止	2.750	8	20	依改善計畫20公尺拓寬	110	341	451	—	—	—	—	341	60	50	公路局
烏	20	台中生活圈二號路	自台12甲省道起，至烏日交流道止	4.500	—	50	依生活圈道路計畫50公尺闢建(含橋長400公尺)	1060	3380	4440	—	—	494	776	2170	500	500	住都局
	21	溪南橋連絡道	自127 縣道溪南橋北側起，經溪南國中北側至台中生活圈二號路止	1.300	—	20	依改善計畫20公尺寬闢建	60	390	450	—	—	—	—	—	390	60	公路局
竹	22	台16甲省道	自台3省道水底寮起，至集集台16省道新線交口止	7.140	8	15	按道路計畫15公尺拓寬	280	350	630	350	100	90	90	—	—	—	公路局
	23	162 縣道	自大林都市計畫界起，至梅山都市計畫一號路止	7.825	7.5	20	含梅山都市計畫一號路配合變更都市計畫，均按20公尺改善	302	583	885	583	102	100	100	—	—	—	公路局

山			口止																
梅	23	162 縣道	自大林都市計畫界起，至梅山都市計畫一號路止	7.825	7.5	20	舍梅山都市計畫一號路配合變更都市計畫，均按20公尺改善	302	583	885	583	102	100	100	—	—	—	公路局	
	24	166 縣道	自本路與北勢子105鄉道交口起，至交流道西端止，及自交流道東端起，至台3省道止	8.800	6~8	12~30	交流道西側路段部分屬民雄頭橋地區都市計畫，長4.2公里，配合都市計畫變更按30公尺改善；交流道東側路段舍竹崎都市計畫二號路，長4.6公里，按12公尺改善	503	532	1035	532	153	250	100	—	—	—	公路局	
竹	25	民雄工業區幹線道路	自台1省道起至166縣道止之未闢建路段	1.100	—	22	民雄工業區幹線道路已按22公尺闢建完成4.6公里，餘1.1公里變更都市計畫亦按22公尺闢建	51	59	110	—	—	59	51	—	—	—	公路局	
崎	26	中正大學至166縣道連絡線	自嘉106鄉道起，沿都市計畫新路，至166縣道止	4.100	0~7	30	配合中正大學聯外計畫道路及166縣道改善計畫，按30公尺寬闢建	214	289	503	289	74	70	70	—	—	—	公路局	
	27	166縣道至嘉義連絡道	自166縣道起至嘉義新生街止	4.200	0~7	20	本路段為交流道通往嘉義連絡道路，需變更都市計畫，依20公尺闢建	452	268	720	268	152	150	150	—	—	—	公路局	
	28	中正大學往大林連絡道路	自中山高速公路大林交流道起，至嘉106鄉道止	9.150	6	20	利用大丘園廢鐵道拓寬接中正大學聯外計畫道路，按20公尺改善	573	487	1060	—	487	250	200	123	—	—	公路局	
中	29	新生街	自台1省道起至啓明路止	2.500	8~15	20	除林森東路至啓明路段按計畫寬度改善外，其餘路段按計畫寬闢建	45	20	65	—	45	20	—	—	—	—	住都局	
埔	30	和睦地區二號路	自台18線省道起向北至嘉義市彌陀路止	1.370	—	30	按都市計畫30公尺闢建（含忠義橋）	300	240	540	240	80	100	120	—	—	—	住都局	

續附表2 第二高速公路後續計畫連絡道路系統改善計畫一覽表

交通道次	項次	路名	起迄	路(公里)長	路(公尺)寬	改善(公尺)寬度	計畫內容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)							主辦單位
								工程費	用地費	合計	86年度	87年度	88年度	89年度	90年度	91年度	92年度	
白	31	172 縣道	自白河交流道東側引道交口起，至仙草埔南96鄉道交口止	5.150	7	20	按改善計畫20公尺拓寬	232	244	476	—	244	80	80	72	—	—	公路局
	32	白河南外環道	自都市計畫西界起，經白河I-1、III-4、III-2號路至都市計畫東界止	3.360	0~12	20	III-4與III-2號路原計畫寬均為15公尺，為配合改善計畫需變更都市計畫，與I-1號路均按20公尺改善及闢建	168	672	840	10	672	58	50	50	—	—	住都局
烏山頭	33	白河東外環道	自都市計畫北界165縣道交點起，經III-7號路並跨越河谷銜接交流道附近之172縣道止	1.850	0~15	20	III-7號路原計畫寬15公尺，為配合改善計畫需變更都市計畫按20公尺拓寬，其餘路段亦按20公尺闢建	422	160	582	—	160	122	100	100	100	—	住都局
	34	174 縣道	自台1省道起，至六甲都市計畫西界止	3.700	11	24	按計畫寬24公尺拓寬，或另選新線作為連絡道路	220	192	412	—	—	192	80	70	70	—	公路局
善	35	南116 鄉道	自165縣道起，至南117鄉道止	1.370	10	20	本道路在官田都市計畫內為III-3號路，在烏山頭風景特定位區內為二號路。均按相關計畫20公尺拓寬	69	180	249	—	180	30	39	—	—	—	住都局
	36	178 縣道(善化都市計畫內路段)	都市計畫界起至五號路及台1省道起至都市計畫界止	1.180	10~12	20	含善化都市計畫四號及六號路，均按都市計畫20公尺拓寬	59	160	219	80	80	29	30	—	—	—	住都局
化	37	善化五號路(南外環路)	善化六號路起至2-6號路止	1.400	—	20	按都市計畫20公尺闢建	70	280	350	—	100	100	80	35	35	—	住都局
	38	178 縣道(交流道至豐德段)	自善化交流道向東至台20省道止	7.830	7~12	20	包括山上都市計畫一號路，均按20公尺拓寬(含立體交叉乙座)	332	1037	1369	—	—	—	637	532	100	100	公路局

普	36	化都市計畫界 內路段)	及台1省道起至都市計 畫界止	1.180	10~12	20	號路, 均按都市計畫20公 尺拓寬	59	160	219	80	29	30	—	—	住都局
	37	善化五號路 (南外環路)	善化六號路起至2-6號 路止	1.400	—	20	按都市計畫20公尺闢建	70	280	350	100	100	80	35	35	住都局
化	38	178 縣道 (交 流道至豐德段)	自善化交流道向東至台 20省道止	7.830	7~12	20	包括山上都市計畫一號路 , 均按20公尺拓寬 (含立 體交叉乙座)	332	1037	1369	—	—	637	532	100	公路局
關	39	177 縣道	自台20省道起至182 縣 道止, 及台20省道起, 至新化都市計畫北界止	12.080	7~10	15, 20	含新化3-1 號路、開廟 1-3 號路與II-4號路; 除 新化3-1 號路與開廟II-4 號路按都市計畫寬15公尺 改善外, 其餘均按20公尺 改善	507	2432	2939	—	1232	1200	307	200	公路局
廟	40	182 縣道	自177 縣道起至中埔止	21.040	6~14	18~20	含開廟1-1、1-4號路按都 市計畫20公尺拓寬; 其餘 路段按18公尺改善, 部份 路段局部改善	844	1013	1857	800	457	300	—	—	公路局
九	41	里港鄉II-1號 路	自I-1路起至台3省道 止	0.250	10	15	按都市計畫15公尺拓寬	10	3	13	—	—	13	—	—	住都局
如	42	里港鄉II-2號 路	自II-1路起向東至都市 計畫界止	1.400	10	15	按都市計畫15公尺拓寬	80	6	86	—	—	46	30	10	住都局
	43	188 縣道	自里港都市計畫東界起 至高樹185 縣道交口止	12.220	8~10	15	包括高樹大橋均按計畫寬 15公尺改善	366	244	610	—	244	126	120	120	公路局
潮	44	189 縣道	自萬丹台27東外環線起 向東至潮州計畫西外環 線交口止	5.240	11~18	18, 20	含萬丹I-2號路長120公 尺, 按都市計畫20公尺拓 寬。其餘均按18公尺改善	229	282	511	282	60	59	50	—	公路局
州	45	潮州西外環線	自屏85號路起, 經189 縣道至台1省道交口止	5.900	—	30	含跨鐵路立體交叉陸橋乙 座, 均按30公尺闢建	410	1416	1826	1416	100	110	100	—	公路局
	46	潮州I-8 號路	自潮州西外環線向東至 園林道	0.950	—	20	按都市計畫20公尺闢建	300	80	380	—	—	200	180	—	住都局
	47	屏85鄉道	自交流道引道交口起向 南至潮州都市計畫界止	1.300	12	30	含舊潮州大橋, 均按計畫 寬30公尺拓寬改善	255	192	447	—	—	200	247	—	公路局

續附表2 第二高速公路後續計畫連絡道路系統改善計畫一覽表

交 流 道	項 次	路 名	起 迄	路 公 里 長	路 基 現 尺 寬	改 善 寬 度	計 畫 內 容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)							主 辦 單 位
								工 程 費	用 地 費	合 計	86 年 度	87 年 度	88 年 度	89 年 度	90 年 度	91 年 度	92 年 度	
南	48	187 乙縣道	自南州四號路交口起至 台1省道止	4.450	10~12	15,30	含南州一號路及1-1號路 ；除交流道匝道至台1省 道路段拓寬至30公尺外， 均按都市計畫15公尺改善	184	318	502	—	318	64	60	60	—	—	公路局
	49	屏73鄉道	自炭頂187縣道與炭頂 四號路交口起，經炭頂 四號路、南州三號路及 四號路，至南州1-1號 止路	2.880	6~12	12,15	除炭頂四號路按12公尺拓 寬外，其餘按都市計畫15 公尺拓寬	80	100	180	—	—	100	40	40	—	—	住都局
豐	50	台中生活園五 號路之規劃	自豐原交流道起至蕃峰 交流道止	28.000	—	30	依道路計畫30公尺寬進行 路線規劃	200	0	200	200	—	—	—	—	—	—	住都局
	51	豐原市(二)-1 號外環道路	自台13省道起至環線南 端與台3省道交口止	7.200	—	36	依豐原都市計畫寬36公尺 開建	1160	5200	6360	636	2544	2000	1180	—	—	—	住都局
新	52	台20省道	自永康主5號路起至左 鎮	17.340	7~18	20	按道路計畫寬20公尺拓寬	1431	800	2231	800	400	400	400	231	—	—	公路局
	53	永康交流道特 定區幹3-2號 路	自中山高速公路起，至 幹3-3號路止	4.160	13~20	20~30	除西端約400公尺路段變 更都市計畫按30公尺拓寬 外，其餘按都市計畫20公 尺拓寬	218	2150	2368	1000	1150	100	80	38	—	—	住都局
新	54	永康交流道特 定區主5號路	自幹3-3號路起，至台 1省道止	4.070	7~20	20	按都市計畫20公尺拓寬及 開建	204	741	945	741	44	60	50	50	—	—	住都局

53	永康交流道特 定區幹3-2號 路	自中山高速公路起，至 幹3-3號路止	4.160	13~20	20~30	除西端約400公尺路段變 更都市計畫按30公尺拓寬 外，其餘按都市計畫20公 尺拓寬	218	2150	2368	1000	1150	100	80	38	—	—	住都局
54	永康交流道特 定區主5號路	自幹3-3號路起，至台 1省道止	4.070	7~20	20	按都市計畫20公尺拓寬及 闢建	204	741	945	741	44	60	50	50	—	—	住都局
55	新市鄉四號路 延伸路段	自新市四號路與二號路 交點起，向南延伸經非 都市計畫區，至新市交 流道止	1.800	—	20	按都市計畫20公尺闢建	90	150	240	150	40	30	20	—	—	—	住都局
56	台19省道	自西港都市計畫界起至 台南市3-32號路止	5.600	14~20	24	按道路計畫24公尺拓寬	338	499	837	499	118	110	110	—	—	—	公路局
57	台南市2-8號 路	自舊台17省道起至台南 環線端點止	2.100	—	30	含台南環線末端與台南市 2-7號路立體交叉，按都 市計畫30公尺闢建	158	800	958	800	58	50	50	—	—	—	住都局
58	台南市2-7號 路	自台南環線端點起至西 部濱海快速公路止	6.500	—	60	道路中央24公尺按快速公 路等級、二側各18公尺按 一般道路等級闢建	6000	2200	8200	1000	1200	1500	1500	1500	—	—	住都局
59	仁武三號路	自183縣道向西至台1 省道路口止	1.820	15	20	按都市計畫20公尺拓寬	182	60	242	100	100	42	—	—	—	—	住都局
60	186縣道	自澄清湖交流道起，至 大樹都市計畫界止	5.650	7~12	18, 20	除交流道東側起至獅龍橋 之新線按20公尺新闢外， 其餘按道路計畫18公尺拓 寬	265	532	797	532	165	100	—	—	—	—	公路局
61	台13省道	自城隍起，沿台13省道 舊線，至184縣道止	3.000	7~8	15	含外環線至台3省道舊線 之新闢道路，均依15公尺 闢建及拓寬	90	216	306	216	50	40	—	—	—	—	公路局

附表 3 為實施『第二高速公路後續計畫連絡道路系統改善計畫』應變更都市計畫表

項次	交流道名稱	所需變更都市計畫名稱	變更內容	說明
1	竹 南	苗栗縣竹南、頭份聯合都市計畫	沿竹南、頭份聯合都市計畫十一號路向南新闢長 1,400公尺寬20公尺連絡道路	竹南、頭份聯合都市計畫十一號路南延道路，除北段約250 公尺為原聯合都市計畫十一號路外，其餘路段均屬都市計畫內之農業區，需配合本計畫變更為都市計畫道路。
2	大 甲	台中縣外埔都市計畫	自外埔都市計畫東界起，至132縣道甲東橋止，新闢長2100公尺寬30公尺外環線	為避免過境交通貫穿外埔地區，增加交通負荷，需新闢南外環道路。其都市計畫界內路段需配合變更計畫，以構成該地區完整之連絡道系統
3	龍 井	台中港都市計畫特定區	136 縣道龍井新線，長 1.7 公里，依台中港特定區計畫寬50公尺編定用地，按30公尺寬闢建	為避免過境交通貫穿龍井地區，增加街道交通負荷，需變更台中港特定區計畫，新闢136 縣道龍井新線。
4	烏 日	台中縣烏日都市計畫	台中生活圈二號路，長 4.5 公里、寬50公尺，需變更都市計畫銜接烏日交流道	為使台中南緣及烏日地區間有便捷之幹道上下高速公路，該都市計畫台中生活圈二號路應變更都市計畫闢建
5	梅 山	嘉義縣梅山都市計畫	梅山都市計畫一號路由 15公尺變更為20公尺。	該都市計畫一號路可作為梅山交流道至台3 省道之連絡道路，應變更都市計畫拓寬改善。
6	竹 崎	嘉義縣民雄（頭橋地區）都市計畫	頭橋都市計畫界內北勢子至中正大學間，變更都市計畫闢建寬30公尺之166 縣道新線	166 縣道由竹崎交流道往西之交通量大，需求成長快速，其北勢子至台1 省道路段拓寬不易，應另擇新路變更都市計畫闢建。

續附表 3 為實施『第二高速公路後續計畫連絡道路系統改善計畫』應變更都市計畫表

項次	交流道名稱	所需變更都市計畫名稱	變更內容	說明
7	竹崎	嘉義縣民雄（頭橋地區）都市計畫	頭橋都市計畫界內之頭橋工業區幹線道路，自台1省道起至166縣道止，長1.1公里寬22公尺之未闢建路段	頭橋都市計畫界內之頭橋工業區幹線道路已按22公尺寬闢建完成4.6公里，尚餘1.1公里仍未闢建，為構成該地區完整之幹線系統，需變更都市計畫繼續完成未闢建路段。
8	竹崎	嘉義縣民雄（頭橋地區）都市計畫	166縣道至嘉義市都市計畫界，變更頭橋地區都市計畫，依20公尺寬新闢連絡道	為使嘉義市能有上下竹崎交流道便捷管道，並便利與中正大學聯絡，需另勘新線闢建166縣道至嘉義之連絡道，其通過橋頭地區都市計畫區路段，需配合變更都市計畫。
9	竹崎	嘉義市都市計畫	嘉義市都市計畫界至新生街，變更嘉義市都市計畫，依20公尺寬新闢連絡道	166縣道至嘉義新闢之連絡道，其通過嘉義市都市計畫區路段，需配合變更都市計畫。
10	白河	台南縣白河都市計畫	白河都市計畫III-4、III-2及III-7號路與其延伸線，由寬15公尺變更為20公尺，闢建成南外環線及東外環線	為避免過境交通貫穿白河市區中心，增加交通負荷，需變更III-4、III-2及III-7號路計畫寬，並延伸III-7號路銜接172縣道，作為白河都市計畫南外環線與東外環線，以構成白河交流道完整之連絡道系統
11	新市	永康交流道特定區計畫	特定區幹3-2號路西端約400公尺路段，由寬20公尺變更為30公尺	配合連絡道路改善計畫，全線均以30公尺拓寬及闢建
12	澄清湖	澄清湖特定區	澄清湖特定區內186縣道銜接交流道之新線，自交流道東側起至獅龍橋止，變更特定區計畫依20公尺寬闢建	186縣道為大樹地區至澄清湖交流道之主要連絡道路，其在澄清湖特定區內連接交流道路段之都市計畫寬僅12公尺，不符合需要，需變更特定區計畫另闢新線。

第一章 計畫概述

第一節 計畫依據

依照行政院第1965次院會決議：「與第二高速公路交流道相連絡之現有道路，將因第二高速公路之通車而增加其重要性，應由交通部會同地方政府，共同策訂具體之分年改善計畫，另案報院」辦理。

第二節 第二高速公路後續計畫概要

第二高速公路後續計畫之路網包括主線與環支線，全長約 399公里，分述如下：

1. 主線

- (1) 基隆、汐止段：北起基隆市安樂區外寮之台2省道（基金公路），往西南穿越新山水庫北側，經瑪陵坑、友蚋，於汐止以系統交流道接中山高速公路，全長約11公里。
- (2) 新竹、屏東段：自新竹系統交流道起，沿苗栗、台中二縣西側濱海地區向南延伸至彰化縣，再向東行至霧峰後南下，經南投縣西側，雲林、嘉義、台南縣東側，至高雄大樹附近向東跨越高屏溪進入屏東縣，再沿屏東市東側南行經潮州，止於林邊台17省道，全長約 320公里。其中，彰濱系統交流道向東至快官段已改列入東西向快速公路之彰濱—台中線專案辦理。

2. 環支線

第二高速公路後續計畫共設置台中環線、台南環線、高雄環線及旗山支線等，總長約68公里。原計畫中之雲林環線已改列入東西向快速公路台西—古坑線專案辦理。

(1) 台中環線

自台中港特定區一號路起，向東沿大甲溪南岸於清水鎮甲南下大肚台地後，經清泉岡機場北側及神岡鄉，至豐原市接台3省

道，全長約19公里。

(2) 台南環線

自新化系統交流道向西，經新市、安定至台南市安南之2-7 號路止，全長約17公里。

(3) 高雄環線

自燕巢系統交流道向西南經燕巢、大社，沿觀音湖西側向南，經澄清湖特定區，於高雄市三民區鼎金附近跨中山高速公路至高雄市博愛路止，全長約18公里。

(4) 旗山支線

自燕巢系統交流道向東北經得勝寮谷地跨越台21省道及楠梓溪，於旗山鎮手巾寮附近接台3 省道，全長約14公里。

第二高速公路後續計畫設置系統性交流道十二處及一般性交流道與路線端點共四十三處。系統性交流道係供中山高速公路、第二高速公路、環支線及東西向快速公路間之交通轉向使用，分別為瑪東、中港、台中、彰濱、坪林、古坑、南中埔、六雙溪、新化、台南、燕巢、鼎金等系統交流道。計畫中之十二條東西向快速公路與第二高速公路連結之系統交流道，除古坑（台西—古坑線）系統交流道納入第二高速公路後續計畫內外，其餘（瑪東、彰濱、坪林、南中埔、六雙溪等）均在東西向快速公路計畫內辦理。

一般性交流道與路線端點係供地區車輛進出高速公路使用，包括主線三十處，即基金、香山、竹南、後龍、通霄、苑裡、大甲、沙鹿、龍井、快官、烏日、霧峰、草屯、南投、名間、竹山、斗六、梅山、竹崎、中埔、白河、烏山頭、善化、關廟、田寮、九如、屏東、潮州、南州等交流道與林邊終點。另在環、支線設十三處，即台中環線之清水端點、月眉交流道（應月眉育樂區需要預定增設）、后豐交流道與豐原端點；台南環線之新化端點及新市、安定交流道與台南端點；高雄環線之高雄端點與面前埔、澄清湖交流道；旗山支線之嶺口交流道與旗山端點等〔詳見表 1-1〕。

沿線重要設施如下：

- (1) 收費站八處：係以柵欄式收費站設於主線七堵、後龍、大甲、名間、古坑、白河、善化、田寮與竹田附近。
- (2) 服務區及休息站五處：服務區二處設於主線清水與東山附近，休息站三處，設於主線西湖、南投與古坑附近。

主要設計標準如下：

- (1) 設計時速：平原區為 120公里，丘陵區為 100公里，山嶺區及市區為80公里。
- (2) 路基寬度：四線、六線及八線道路段分別為23.8、31.1與38.4公尺。
- (3) 縱坡限制：平原區最大為 3%，丘陵區最大為 4%，山嶺區及市區最大為 5%。
- (4) 設計活荷重：HS 20-44。
- (5) 基本容量：每車道每小時 2,200小客車單位。
- (6) 服務水準：平原區及丘陵區為C 級，山嶺區及市區為D 級。

第二高速公路後續計畫路段於七十八年七月開始規劃，已於八十二年五月開始施工，預定九十二年全線完工通車。

第三節 計畫目標及規劃原則

第二高速公路後續計畫之目標年為民國一百年，本計畫為與該計畫配合，亦以民國一百年為計畫年期。茲擬定本計畫之目標如下：

- (1) 建立第二高速公路健全之饋輸系統，充分發揮高速公路系統之中樞公路幹道機能。
- (2) 提高交流道連絡道路服務水準，消除運輸瓶頸。
- (3) 疏導都市地區過境交通壓力，裨益都市發展與土地使用。
- (4) 溝通並改善高速公路與其沿線之市鎮、機場、工業區及重要遊憩地區間之交通。

依據上述目標，訂定規劃原則如下：

- (1) 現有連絡道路之瓶頸路段，應依計畫標準予以改善拓寬。
- (2) 現有連絡道路未按都市計畫開闢完成者，優先開闢完成。
- (3) 已按都市計畫開建完成之連絡道路，因交流道轉向交通量增加，致容量不足者，則另選代替路線予以改善，分擔其交通量。
- (4) 交流道至相關市鎮連絡道路間，無適當道路可連貫者，新闢連絡道路予以貫通。
- (5) 交流道連絡道路之都市計畫寬度過寬，超過短期需要者，先按都市計畫寬度購地，並按短程所需寬度予以改善。

第四節 規劃範圍

第二高速公路後續計畫主線共設置一般性交流道與端點三十處，環支線共設置一般性交流道與端點十三處，合計四十三處交流道與端點。除高雄環線之高雄端點連絡道路屬高雄院轄市區，不列入本計畫範圍外，上列各交流道與端點服務範圍內所應拓寬改善或新闢之連絡道路系統，均係本計畫規劃之範圍。

第五節 規劃方法

5.1 組織及作業方法

本計畫援照中山高速公路及北部第二高速公路交流道連絡道路規劃前例，由交通部運輸研究所召集成立專案規劃小組，邀請行政院秘書處、公共建設督導會報、經建會，及交通部、高速公路局、國道新建工程局、台灣省政府交通處、住都局及公路局等機關派員組成，並由住都局及公路局負責有關縣市鄉鎮之協調事宜。

規劃小組每月開會研討一次，必要時召開臨時會議，在兩次會議開會之中間時間，則指定機關或人員進行實地勘查或協調，並提出方

案供規劃小組研議。

5.2 規劃程序及流程

本計畫之規劃程序如下：

- (1) 分析地域背景及特性，確定服務範圍及地域功能。
- (2) 蒐集相關道路現況並分析目前交通狀況。
- (3) 分析已定案之相關計畫，研判其服務功能。
- (4) 分析與預測交通需求，決定各道路之服務水準。
- (5) 擬定連絡道路改善計畫構想。
- (6) 訂定連絡道路細部計畫及實施優先順序。

規畫之流程如圖 1-1 所示。

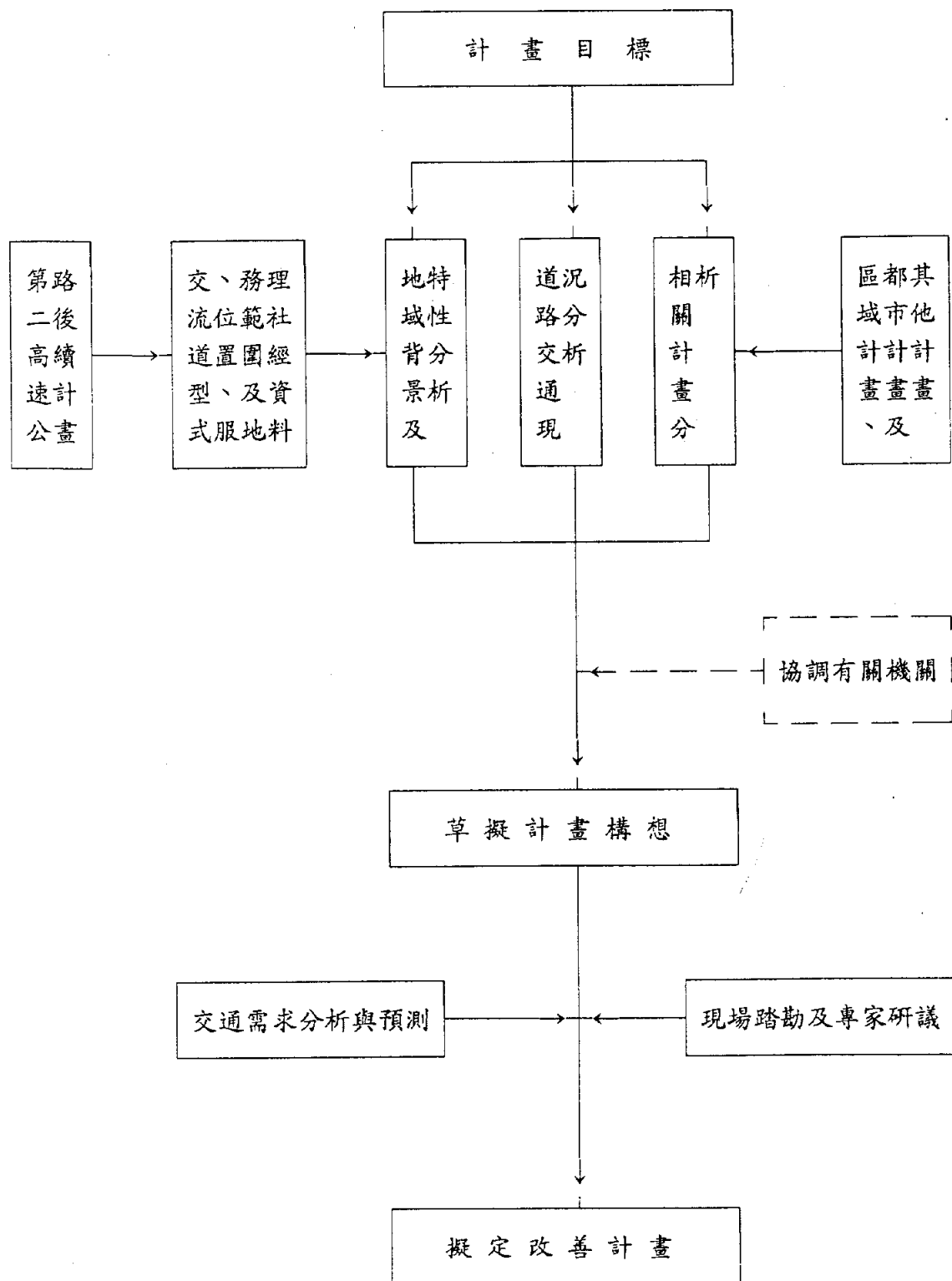


圖1-1 規劃流程圖

表1-1 第二高速公路後續計畫交流道一覽表

編號	交流道	格 號	型 式	備 註
1	基 香 金	北二高 0K+115	半直接式平面交叉	二高起點
2	香 山	中二高 8K+100	分離式菱形	
3	竹 南	中二高 17K+400	單葉型	
4	後 龍	中二高 28K+500	單葉型	
5	通 宵	中二高 45K+550	菱形	
6	苑 裡	中二高 55K+120	單葉型	
7	大 甲	中二高 62K+230	三葉型	
8	沙 鹿	中二高 74K+500	全葉型	
9	龍 井	中二高 81K+000	單側雙葉型	
10	快 官	中二高 101K+555	半直接式Y型	
11	烏 日	中二高 106K+900	單側雙葉型	
12	霧 峰	中二高 110K+800	單側雙葉型	
13	草 屯	中二高 116K+740	單側雙葉型	
14	南 投	中二高 124K+000	單側雙葉型	
15	名 間	中二高 136K+800	喇叭型	
16	竹 斗	中二高 143K+800	喇叭型	
17	斗 山	中二高 160K+100	喇叭型	
18	梅 六	中二高 179K+150	喇叭型	
19	竹 崎	中二高 188K+750	喇叭型	
20	中 埔	中二高 197K+300	單葉型	
21	白 河	中二高 211K+100	單葉型	
22	鳥 善	中二高 229K+000	單葉型	
23	關 廟	中二高 239K+850	喇叭型	
24	田 察	中二高 257K+010	喇叭型	
25	九 如	中二高 269K+105	喇叭型	
26	屏 東	中二高 290K+600	對稱雙葉型	
27	湖 州	中二高 304K+800	分離式雙葉型	
28	南 州	中二高 313K+320	半直接式雙葉型	
29	林 邊	中二高 322K+370	半直接式	
30	終 點	中二高 328K+880	平面交叉	二高終點
31	清水端點	台中環線 0K+000	平面交叉	台中環線
32	月眉端點	台中環線 9K+700	半直接式單側雙葉型	台中環線
33	豐原端點	台中環線 15K+500	單側雙葉型	台中環線
34	新化端點	台中環線 18K+600	平面交叉	台中環線
35	新市端點	台南環線 0K+000	平面交叉	台南環線
36	安定端點	台南環線 5K+250	菱形	台南環線
37	台南端點	台南環線 13K+450	菱形	台南環線
38	高雄端點	高雄環線 17K+680	平面交叉	高雄環線
39	澄清端點	高雄環線 18K+300	平面交叉	高雄環線
40	面清前	高雄環線 11K+425	分離式菱形	高雄環線
41	旗旗	高雄環線 6K+705	菱形	高雄環線
42	旗旗	高雄環線 3K+870	單側菱形	高雄環線
43	旗旗	高雄環線 13K+600	平面交叉	高雄環線
I	瑪中台	萬里環線 3K+099	直接式Y型	二高
II	中台	瑞二環線 67K+320	半直接式單側雙葉型	高
III	彰中台	中二環線 12K+430	半直接式單側雙葉型	山
IV	彰中台	中二環線 89K+900	半直接式Y型	中
V	坪中台	中二環線 122K+700	直接式Y型	二
VI	古中台	中二環線 169K+100	直接式Y型	高
VII	南中台	中二環線 200K+500	直接式Y型	高
VIII	埔中台	中二環線 234K+490	直接式Y型	二
IX	六中台	中二環線 246K+735	全葉型	二
X	新中台	中二環線 8K+900	半直接式單側雙葉型	高
X I	台燕鼎	中二環線 282K+700	半直接式單側雙葉型	山
X II	金	高環線 15K+600	半直接式單側雙葉型	中

註：編號I～XII者均為系統交流道。其中，第二高速公路與東西向快速公路連
 接者（瑪中台、彰中台、坪中台、古中台、南中台、埔中台、六中台、新中台、台燕鼎、金
 一五井線）等系統交流道。

第二章 基金、香山、竹南交流道

第一節 地域背景及交通狀況

2.1.1 交流道之型式及位置

基金交流道，樁號0K+115，南距汐止系統交流道11公里。交流道位於北部第二高速公路之汐止—基隆延伸段北端端點，與基金公路（台2省道）相交。

香山交流道，中南二高樁號8K+100，為分離式菱型交流道，北距新竹系統交流道約8公里，南距竹南交流道約9公里。交流道位於新竹市與竹南頭份擴大都市計劃區中間，於內湖南方以匝道分別與台1省道及台13省道相接。

竹南交流道，中南二高樁號17K+400，為菱型交流道，北距香山交流道約9公里，南距後龍交流道約11公里。交流道位於竹南鎮海口里柘榴溝農地重劃區，以聯絡道向西銜接興建中之西部濱海快速公路（以下簡稱西濱快速公路），向東銜接計畫拓寬中之台13省道及台1省道。

2.1.2 交流道之服務範圍及其地域功能

基金交流道主要服務範圍涵蓋基隆市安樂區、港區、大武崙地區及萬里鄉、金山鄉等地。其中安樂區為基隆市西南側人口聚集區，大武崙地區為工業區及貨櫃場分布地帶，附近又有野柳、情人湖等風景區，金山及萬里則為北海岸風景遊憩區。本交流道之設置，配合銜接基隆港聯外快速道路，將可促進本地區產業及觀光事業之發展，提供貨櫃運輸另一便捷管道，並有助於改善目前市區道路交通過度集中且擁擠之現象。

香山交流道之服務範圍，包括新竹市南區及西區之香山、潮山、內湖、南寮、青草湖，苗栗縣崎頂、頂埔及竹南、頭份聯合都市計畫區北部。境內有香山工業區、位於後庄地區之竹南工業區，與興建中之頂埔工業區等，農業與工業並重是為本區之特色。本地區過去受地形限制，南北交通設施均集中於沿海瓶頸地帶，東西方向交通受天然阻隔，設施簡陋，境內大部分地區資源均未能充分開發善盡其用。本交流道之設置，可提供新竹、苗栗兩縣鄰接地區及濱海狹長地帶中、長程旅次車輛之進出。惟交流道以北內陸廣大丘陵山區，仍有賴第二高速公路在新竹規劃設置之科學園區交流道及其連絡道路等之誘導開發。

竹南交流道主要服務範圍涵蓋竹南鎮舊都市計畫地區、海口地區、中港地區、新田地區，及頭份鎮舊都市計畫地區、田寮地區，與造橋等地。竹南與頭份之舊都市計畫地區受竹南、頭份工業區及大型石化工業區之陸續完成，目前人口聚集、建築櫛比、工商發達，已成為竹南、頭份聯合都市計畫之精華地區。其中，竹南鎮舊市區係縱貫鐵路山、海線之分岐點，為鐵路客貨運運輸中心，而頭份鎮舊市區則為縱貫公路所經之地，位居南北公路交通要衝；中港地區為竹南鎮新近發展最迅速地區，目前以慈裕宮、龍鳳宮為中心形成小規模之市集。本交流道之設置，配合西濱快速公路興建，及台13省道、台1省道之改善，將促進本地區都市活動、產業與旅遊業之發展，且有助於疏解目前國道中山高速公路交通過度集中狀況。

2.1.3 交流道之連絡道路及交通現況

基金交流道主要連絡道路為基金公路、麥金公路。基金公路往北可接基隆港西岸聯外快速道路，形成西岸貨物運輸幹線，往西通往大武崙地區、金山及萬里一帶，往東經麥金公路至安樂社區與八堵，並

銜接中山高速公路基隆交流道，另可經安一路或安樂社區長庚醫院旁之安樂二路接基隆市中山一路。本道路自麥金公路交叉口至縣市界之都市計畫路段已按路寬20公尺拓寬完成，僅剩萬里地區部分路段尚未拓寬。自麥金公路交叉口往市區段都市計畫寬度為15公尺（市區端為安一路）。依據76年6月市區道路交通量調查結果顯示，來自八堵及萬里之交通量約有一半轉向至本路段，而本路段中間尚有部分未改善，必須予以拓寬；麥金公路自基金公路交叉口至安樂路路段都市計畫寬15公尺，安樂路至基隆交流道段計畫寬20公尺，除安樂社區附近已全寬開闢外，安樂路至中山高速公路段及重劃區至基金公路段等尚未拓寬改善。

香山交流道主要連絡道路為西濱快速公路、台1省道、台13省道及苗2鄉道等。西濱快速公路自南寮經香山、崎頂沿海岸線至後龍路段目前正規劃興建中；台1省道公路局已列有瓶頸路段改善計畫，刻正依25公尺寬分年辦理改善中，目前香山至頭份段已改善完成；台13省道（內湖至竹南都市計畫界）道路現寬8~15公尺，80年交通量為每日8,093小客車單位，已呈擁擠現象〔參閱表2-2〕；苗2鄉道為交流道以南橫貫崎頂地區與頂埔地區，且連接西濱快速公路、台13省道與台1省道之便捷公路，道路現寬僅7~9公尺，未具備連絡道路功能。

竹南交流道原無連絡道路，第二高速公路計畫自西濱快速公路起經竹南交流道向東至台13、台1省道間構建一條聯絡道路，以作為主要連絡道路，而台13省道將由公路局專案辦理拓寬。雖然省道與西濱快速公路間已可直接連繫，惟該聯絡線係沿竹南、頭份聯合都市計畫南緣闢建，竹南、頭份聯合都市計畫區之交通仍無直接便捷之連絡管道進出竹南交流道。此外，南北縱貫本地區之台1與台13省道在中港溪北緣相併，目前雖然中港溪新橋已闢建完成，惟竹南、頭份往南跨越中港溪之交通孔道仍有不足，需進一步改善。

第二節 連絡道路系統改善計畫

2.2.1 計畫構想

基金、香山、竹南交流道連絡道路之改善計畫，目的在配合疏導第二高速公路通車後，各服務區內之路網交通，並改善其交通瓶頸。改善計畫之基本構想如下：

(一) 基金交流道[參閱圖2-1]

- (1) 基金公路之基隆市段自74年起即辦理拓寬，目前已完成大部分路段，僅臨近萬里鄉部分尚在施工中。至於萬里鄉、金山鄉內路段則需拓寬改善，以疏解來自八堵及萬里轉向之交通。
- (2) 麥金公路目前僅安樂社區附近路段已全寬開闢，為使麥金公路具連絡道路功能，安樂路至中山高速公路路段及重劃區至基金公路路段均需予拓寬改善。
- (3) 安一路大部分路段已全寬開闢，僅近麥金公路部分路段需配合拓寬改善。
- (4) 西定路現寬僅約6、7公尺，且二側房屋林立無法拓寬改善，不具備連絡道功能。如在西定河上新闢高架道路，並與原西定路作雙向單行道配置，即可構成安樂區、中山區及市區交通往來第二高速公路及基隆港西岸聯外道路（計畫中）之捷徑，應納入本計畫中予以闢建。

(二) 香山交流道[參閱圖2-2]

- (1) 台13省道（內湖、竹南、苗栗段）銜接第二高速公路，並連結本區域內之其餘公路幹線（台1省道、西濱快速公路及苗

2 號鄉道)，為發揮香山交流道機能之最基本運輸路線。為暢通第二高速公路與西濱快速公路及台 1 省道間之交通，本路線除竹南市內路段外（竹南、頭份聯合都市計畫 3 號路已改善），均應納入本計畫中予以改善。

- (2) 苗 2 鄉道（崎頂至頂埔段）係西濱快速公路、台 13 及台 1 省道等之連絡線，應納入本計畫中拓寬改善。
- (3) 西濱快速公路與台 13 省道在內湖地區平行而不相接，為擴大交流道服務功能，並構成完整之連絡道路網，本應新闢跨越縱貫鐵路高架橋道路，於台 13 省道內湖附近向西連結西濱快速公路。惟該項改善計畫已納入西濱快速公路專案中，不列入本計畫辦理。

（三）竹南交流道[參閱圖 2-2]

為使第二高速公路能直接服務竹南與頭份地區，除由第二高速公路一併闢建之西濱快速公路至台 1 省道間橫向連絡道路外，其與竹南、頭份聯合都市計畫區間應闢建連絡道路，納入本計畫中辦理。此外，為提供造橋地區上、下竹南交流道便捷孔道，並改善竹南、頭份往南交通之嚴重瓶頸，需新闢連絡道路跨中港溪，與台 13 甲省道連接。

2.2.2 服務區內相關計畫之配合

（一）基隆市港口商埠區都市計畫 [參閱圖 2-3]

該都市計畫安樂二路二段至高速公路路段計畫寬 20 公尺，及重劃區末段至基金公路路段計畫寬 15 公尺，為麥金公路都市計畫區內路段；安一路（仁愛之家至麥金公路）計畫寬 15 公尺，為基金公路都市計畫區內路段。均勉強符合本計畫之需要。

(二) 竹南、頭份聯合都市計畫 [參閱圖2-4]

- (1) 該聯合都市計畫三號路屬台13省道都市計畫內路段，公路局正按都市計畫寬24公尺闢建中，當可以配合香山交流道連絡道路（台13省道）之改善計畫。
- (2) 該聯合都市計畫二號路計畫寬50公尺，為本區最主要之區域性幹道。西側起點位於竹南鎮新舊市區間之一、二號路交點，向東經三號路（台13省道）及頭份鎮新舊市區間，迄於台1省道附近。目前該計畫道路用地取得已由第一期公共設施保留地特別預算支應，其中自一、二號路起點至台13省道（三號路）止，除由住都局辦理施工之370公尺外，其餘路段仍將納入本計畫配合改善。
- (3) 該聯合都市計畫十一號路及南延道路，計畫寬20公尺，自聯合都市計畫一、二號路交點起，沿十一號路向南延長，經竹南交流道與台1省道間之連絡道路（都市計畫界內），再向南延伸跨中港溪，至造橋鄉南港溪橋附近銜接台13甲省道止。其都市計畫區內路段，應配合本計畫予以變更都市計畫。

2.2.3 交流道之轉向交通量及連絡道路之交通量

連絡道路改善之細部計畫，可依據第二高速公路預測之轉向交通及各道路按成長趨勢預測之交通量，經加總估計未來之交通需求而訂定。茲對各主要連絡道路之交通量需求分析如下[參閱表2-2、2-3]：

(一) 台2省道（金山至基隆）

台2省道係基金交流道主要連絡道路，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，民國100年台2省道之交通量（含高速公路轉向交通量），金山至萬里段約為每日14,600小客車單位，萬里至基隆段約為每日24,300小客車單位。

(二) 台13省道(內湖至竹南段)

- (1) 根據第二高速公路計畫之預測，至民國100年，經由香山交流道往香山方向交通量為每日6,534小客車單位，往竹南方向為每日1,793小客車單位。
- (2) 根據台13省道年交通量成長趨勢推算，至民國100年香山竹南間之交通量為每日15,684小客車單位。

(1)、(2)項合計，屆時香山交流道往香山方向之交通量約為每日22,200小客車單位，往竹南方向之交通量約為每日17,500小客車單位。

(三) 竹南、頭份聯合都市計畫新闢連絡道路(十一號路南延道路)

根據第二高速公路計畫之預測，至民國100年，經由竹南交流道藉新闢之交流道聯絡道路往竹南方向之交通量為每日6,361小客車單位，往西濱快速公路方向為每日2,056小客車單位。如包含高速公路轉向交通量及地區性交通量，則新闢交流道聯絡道路之交通量，西濱至交流道段約為每日4,808小客車單位，交流道至竹南段約為每日9,114小客車單位。

竹南、頭份聯合都市計畫新闢連絡道路(十一號路南延道路)無交通資料可參考，惟交流道進出竹南、頭份聯合都市計畫區之交通，必以經本計畫預定闢建之十一號路南延道路最便捷，由此推知，屆時該道路之交通量將接近每日9,100小客車單位。

2.2.4 連絡道路改善計畫及分年投資計畫

根據前述之計畫構想及交通需求情形，擬定基金、香山、竹南交流道連絡道路改善計畫及分年投資計畫如表2-1所示。

2.2.5 待辦之配合事項

竹南交流道連絡道路改善計畫中之竹南、頭份聯合都市計畫十一號路南延道路，係在聯合都市計畫一、二號路交點至台1省道間沿十一號路新闢一條連絡道路，全長約1,400公尺，路寬為20公尺。除北段約250公尺為原聯合都市計畫十一號路外，其餘路段均屬都市計畫內之農業區，需配合本計畫變更為都市計畫道路。

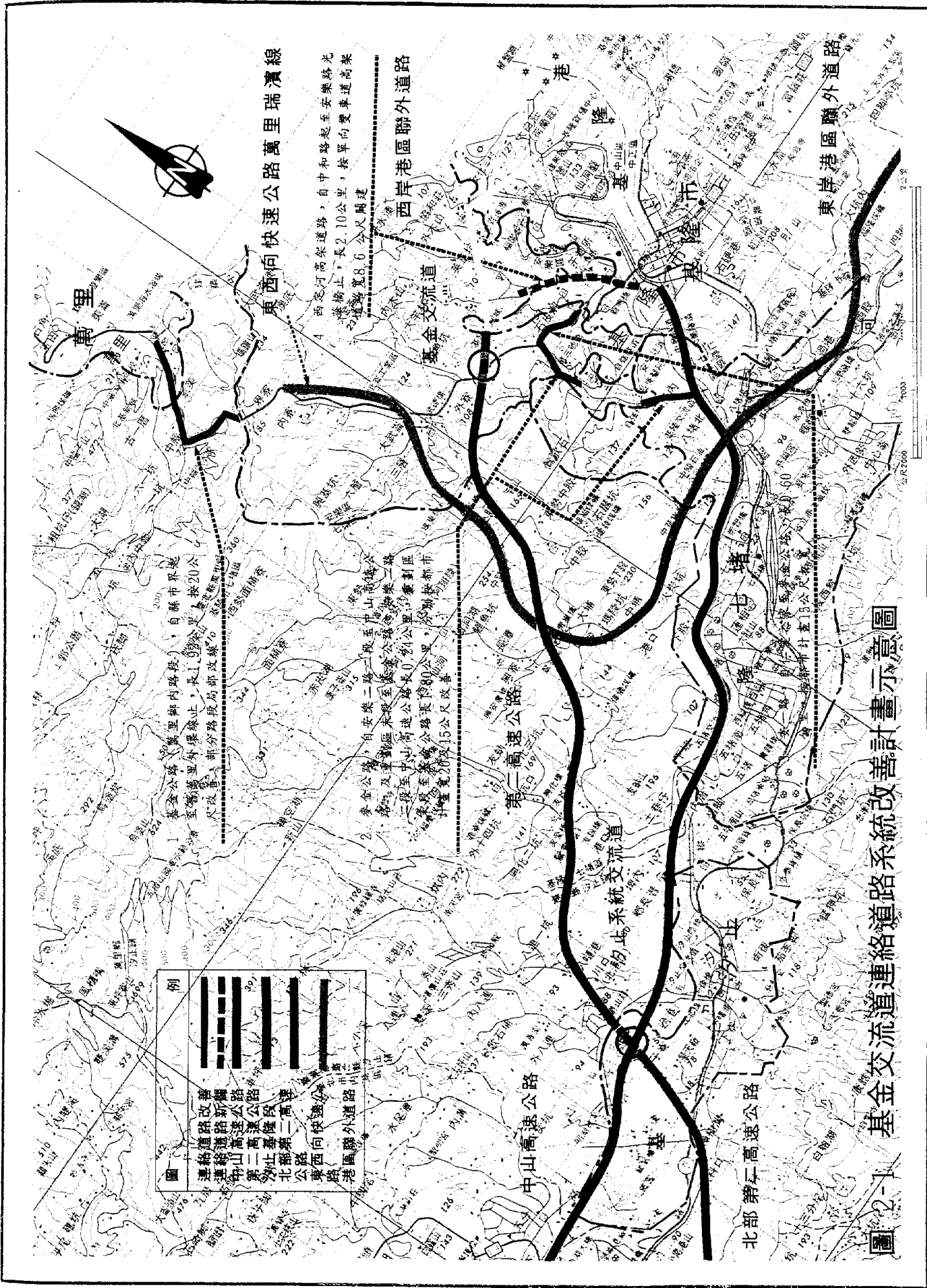



圖	例
連絡道路改善	

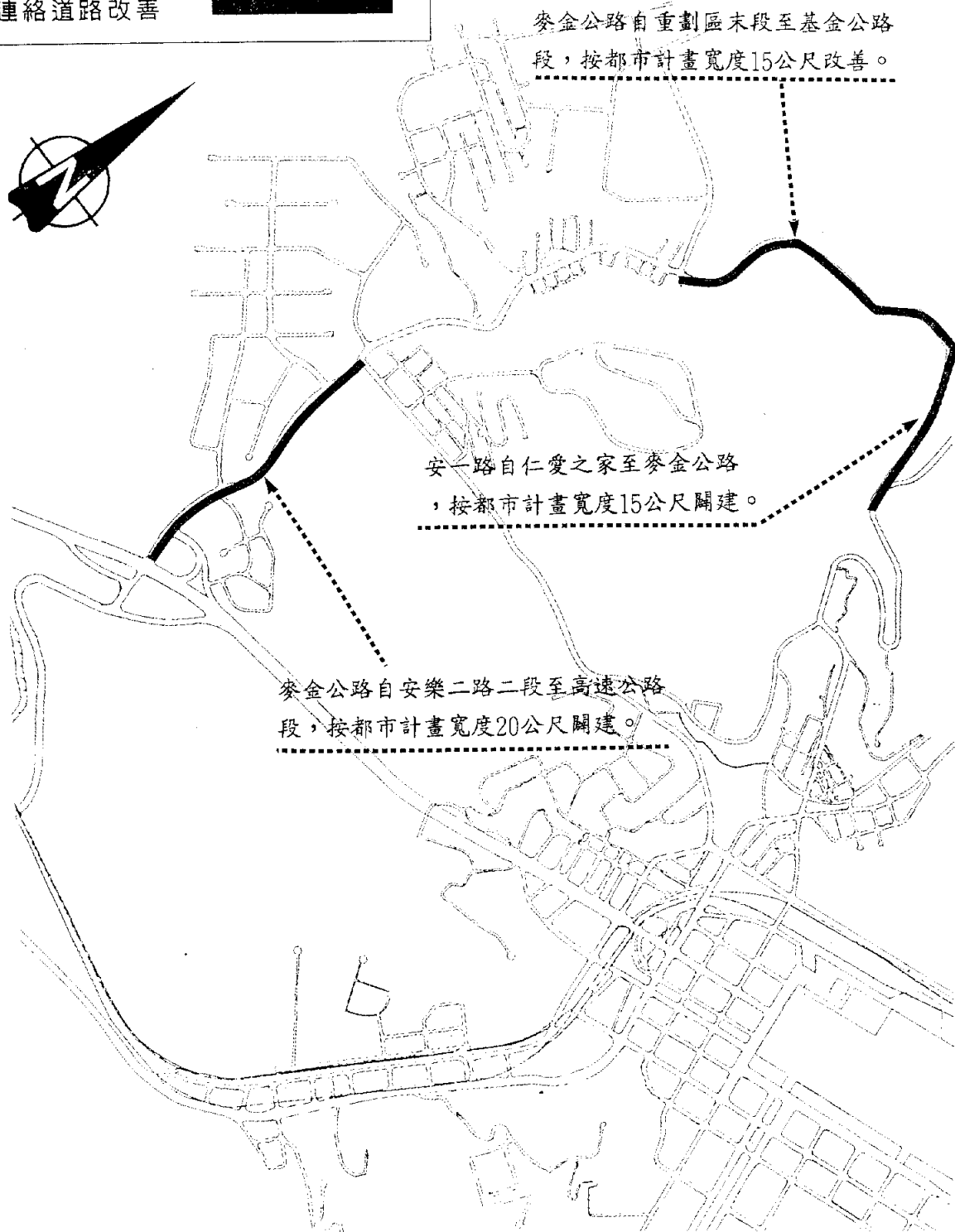
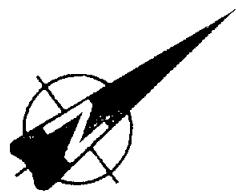


圖 2-3 基隆市港口商埠區都市計畫道路系統圖

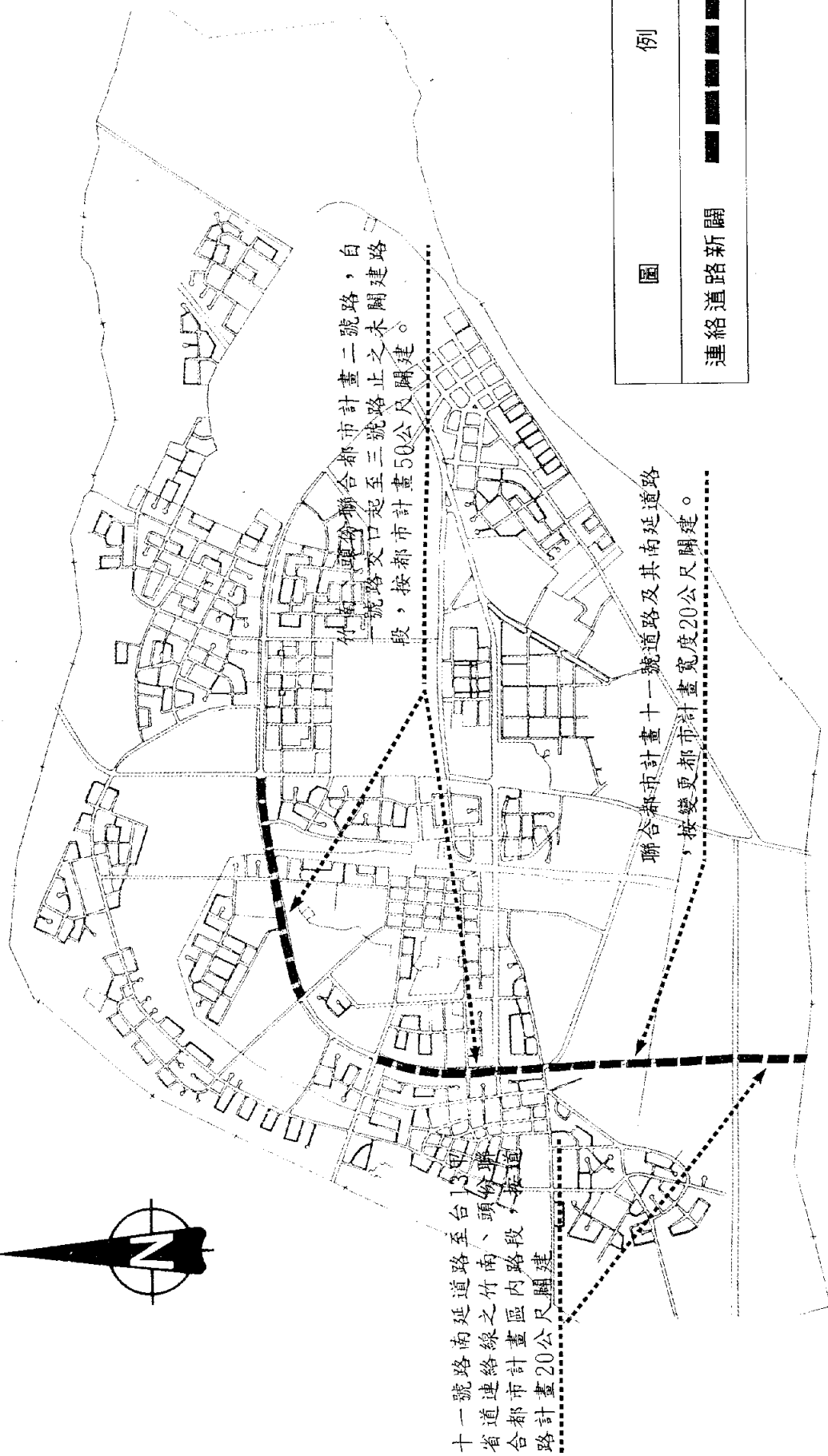
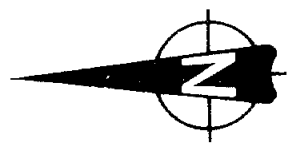


圖	例
連絡道路新闢	——

竹南、頭份聯合都市計畫二號路，自十一號路交口起至三號路止之未闢建路段，按都市計畫50公尺闢建。

聯合都市計畫十一號道路及其南延道路，按變更都市計畫寬度20公尺闢建。

十一號路南延道路至台13甲省道連絡線之竹南、頭份聯合都市計畫區內路段，按都市計畫20公尺闢建。

圖 2-4 苗栗縣竹南、頭份聯合都市計畫道路系統圖

表2-1 基金、香山、竹南交流道連絡道路系統改善計畫一覽表

交 流 道	項 次	路 名	起 迄	路 長 (公 里)	路 基 現 尺 寬	改 善 寬 度 (公 尺)	計 畫 內 容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)							主 辦 單 位
								工 程 費	用 地 費	合 計	86 年 度	87 年 度	88 年 度	89 年 度	90 年 度	91 年 度	92 年 度	
基 金	1	基金公路	萬里鄉內路段	1.920	9	20	自縣市界起至舊萬里外環 線止，按20公尺改善，部 分路段局部改善	250	60	310	155	95	60	—	—	—	—	公路局
	2	麥金公路	安樂二路二段至中山高 速公路，及重劃區未段 至基金公路	2.040	12~17	15~20	安樂二路二段至中山高速 公路長0.24公里，重劃區 未段至基金公路長1.8公 里，分別按都市計畫寬20 及15公尺改善	115	400	515	400	65	50	—	—	—	—	住都局
	3	安一路	仁愛之家至麥金公路	0.600	11	15	按都市計畫15公尺拓寬	27	115	142	115	27	—	—	—	—	—	住都局
香 山	4	西定河高架道 路	中和路起至安樂路光華 橋止	2.100	—	8.6	按單向雙車道高架道路寬 8.6公尺闢建	585	15	600	40	150	180	140	90	—	—	住都局
	5	台13省道(內 湖竹南段)	自台1省道至竹南都市 計畫界	4.760	8~15	24	台1省道交口起經交流道 至竹南都市計畫界止，均 按24公尺拓寬	197	375	572	375	100	97	—	—	—	—	公路局
	6	苗2鄉道(崎 頂埔段)	自西濱快速公路崎頂埔 起至台1省道頂埔止	6.290	7~9	15	按路基15公尺拓寬，部分 路段局部改善	180	352	532	352	100	80	—	—	—	—	公路局
竹 南	7	竹南、頭份聯 合都市計畫二 號路	自聯合都市計畫一、二 號路起，至台13省道(三 號路)止之未闢建路 段	0.700	—	50	按都市計畫50公尺闢建	500	—	500	—	200	200	100	—	—	—	住都局
	8	竹南、頭份聯 合都市計畫十 一號路及南延 道路	自聯合都市計畫一、二 號路起，至竹南交流道 與台1省道間連絡道止	1.400	—	20	十一號路長250公尺按都 市計畫20公尺改善，其餘 路段變更都市計畫按20公 尺闢建	100	420	520	62	208	250	—	—	—	—	住都局
	9	十一號路南延 道路至台13甲 省道之連絡線	自竹南、頭份聯合都市 計畫十一號路南延道路 起向南至台13甲省道止	1.500	—	20	按道路計畫20公尺闢建	400	450	850	85	340	425	—	—	—	—	住都局

表2-2 台13省道（竹南－苗栗）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU／日	註記
竹 南 苗 栗	老 田 寮 橋	66	3379	3950	2378	9707	12098	
		67	3622	4393	2218	10233	12134	
		68	3253	1946	1028	6227	6006	
		69	3852	1353	803	6008	4918	
		70	2582	1525	733	4840	4499	
		71	2747	1823	749	5319	4894	
		72	2566	1744	510	4820	4044	
		73	2047	1876	887	4810	5151	
		74	3545	2205	826	6576	5747	
		75	2529	2109	834	5472	5370	
		76	2014	2150	1041	5205	5877	
		77	4021	3499	758	8278	6979	
		78	3074	4241	1346	8661	9201	
		79	1538	2770	1330	5638	7221	
		80	1939	4706	935	7580	8093	
		90	—	—	—	—	11821	根據歷年交通量 成長趨勢所推計
		100	—	—	—	—	15684	

資料來源：公路局。

表2-3 基金、竹南交流道連絡道路民國100年日交通量預測值

交流道	道路名稱	區段	小客車	小貨車	大客車	大貨車	機車	PCU
基金	台2省道	金山－萬里	7542	2185	1323	1211	2370	14602
		萬里－基隆	11728	2634	1425	3952	2370	24324
竹南	新闢道路	西濱－交流道	3100	700	110	270	1190	4808
		交流道－竹南	4940	1420	290	1090	1190	9114

資料來源：國道新建工程局，「第二高速公路後續計畫交通需求分析報告」，民國79年11月。

第三章 後龍、通霄、苑裡交流道

第一節 地域背景及交通狀況

3.1.1 交流道位置及型式

後龍交流道，中南二高樁號 28K+500，為單葉型交流道，北距竹南交流道約11公里，南距通霄交流道約17公里，交流道介於後龍、苗栗、西湖間，於後龍溪南緣之後龍底附近與台 6 省道相接。

通霄交流道，中南二高樁號 45K+550，為菱型交流道，北距後龍交流道約17公里，南距苑裡交流道約10公里，交流道位於通霄鎮內湖里楓樹口西側附近，與128 縣道相接。

苑裡交流道，中南二高樁號 55K+120，為菱型交流道，北距通霄交流道約10公里，南距大甲交流道約 7 公里。交流道位於苑裡鎮山柑里山柑附近，與中苗 6鄉道新線相接。

3.1.2 交流道之服務範圍及其地域功能

後龍交流道主要服務後龍鎮、苗栗市及西湖鄉。後龍鎮為農村集居地，亦是苗栗地方生活圈主要市鎮之一；苗栗市為苗栗縣之行政、文教及商業中心，農業機能已降低，技術及地方資源密集型工業有發展潛力；西湖是苗栗地方生活圈重要鄉鎮之一，惟由於工業發展集中於竹南、頭份及苗栗等地，歷年人口均為負成長，目前計畫設立西湖工業區。本交流道之設置，除提供後龍地區上下高速公路便捷管道外，配合銜接東西向快速公路後龍—汶水線，將發揮苗栗外環道路交通疏導功能，改善目前市區道路交通過度集中狀況。

通霄交流道主要服務通霄地區及伸向內陸之銅鑼鄉，全境除沿海狹窄灘地外，其餘大部分均屬苗栗丘陵區，由於交通不便，村里零散

，農業耕作面積狹小，以致全境人口較少且均集中通霄及銅鑼兩地，歷年人口不斷外移，為中部地區人口負成長較嚴重地區。因發展農業受天然條件限制，政府僅能誘導本區注重林、牧、漁、茶業及農產加工業生產。本交流道之設置，配合連絡道路之拓寬及改善，將能刺激本地區之發展。

苑裡交流道服務範圍涵蓋大安溪以北之日南、苑裡地區。本區大多從事農、漁業生產，工業則集中日南地區之台中幼獅工業區。此外，苑裡鎮東側與三義鄉接壤山區，由於地形地質奇特，有著名之火焰山風景區。本交流道之設置，配合西濱快速公路及台1、台13省道，將為本地區整體發展帶來新面貌。

3.1.3 交流道之連絡道路及交通現況

後龍交流道主要連絡道路為東西向快速公路後龍—汶水線及台1、台6省道。東西向快速公路後龍—汶水線已列入國家建設計畫專案辦理中；台1省道連接後龍鎮與西湖鄉，目前其後龍外環線長3.2公里（計畫寬40公尺），及外環線向南經西湖至通霄都市計畫外路段（計畫寬25公尺）等，均由公路局按既定計畫辦理施工中；台6省道與交流道銜接，自交流道向東可達苗栗市，向西可達後龍鎮，向南可達西湖鄉。其自台1省道交點石班坑起至苗栗都市計畫一號路止之路段，可連接台1省道與中山高速公路，已列入中山高速公路苗栗交流道連絡道路改善計畫中，公路局預定自82年度起，按20公尺辦理拓寬。

通霄交流道主要連絡道路為西濱快速公路、台1省道及128縣道。西濱快速公路本區路段於白沙屯附近起與台1省道共線，至苑裡鎮界方分道南下，公路局刻正專案辦理中；台1省道在通霄都市計畫內路段，公路局待變更都市計畫定案後按35公尺辦理拓寬，其餘都市計畫區外路段亦按25公尺分年辦理改善中；128縣道直接與交流道銜接，由通霄台1省道交口起，經烏眉坑至銅鑼台13省道止，橫貫本地區

，其交流道向西路段未來可由計畫中之台1省道通霄東外環線取代；交流道向東至銅鑼路段係苗栗丘陵400平方公里內唯一東西向橫貫道路，地位相當重要，其通霄至銅鑼段現寬僅6.5~12公尺，且沿途急彎過多、橋樑狹窄，80年交通量為每日6,681小客車單位〔參閱表3-2〕。

苑裡交流道主要連絡道路為西濱快速公路、台1省道，121、130縣道，及中苗6鄉道新線等。西濱快速公路公路局刻正專案辦理中；台1省道在苑裡都市計畫內路段屬於苑裡都市計畫之外環線，公路局正按都市計畫寬30公尺辦理施工中，與鐵路平交處並建立體交叉，其餘非都市計畫路段均按路基25公尺辦理拓寬；121縣道縱貫通霄及苑裡兩鎮，大部分路段蜿蜒內陸山區，屬地區性農產運銷路線，目前不具開發投資迫切性；130縣道連接苑裡與三義地區，全段蜿蜒於苗栗丘陵，沿途村里稀落、發展緩慢，且在雨季經常坍方維修不易，以致交通量稀少，目前公路局計畫打通三義山區路段；中苗6鄉道新線與交流道銜接，為橫貫苑裡鎮中心地帶連絡濱海、台1省道與內陸台13省道之交通幹道，78年公路局利用中油盈餘款全段按15公尺四線車道規劃並已分三年闢建完成，已可取代與其平行走向之苗43、苗45、苗47及原有中苗6等鄉道部分交通功能。惟該新線在西端僅交於台1省道止，並未繼續延伸至計畫中之西濱快速公路。

第二節 連絡道路系統改善計畫

3.2.1 計畫構想

後龍、通霄、苑裡交流道連絡道路之改善計畫，目的在配合疏導第二高速公路通車後，該區域內之路網交通，並連絡計畫中之西濱快速公路以構成服務區內完整之運輸路網，改善計畫之基本構想如下：

(一) 後龍交流道[參閱圖 3-1]

後龍交流道主要連絡道路之東西向快速公路後龍—汶水線、台 1 省道及台 6 省道，均有既定計畫辦理闢建及改善，已足以構成完備之連絡道路網，不需增列其他改善項目。

(二) 通霄交流道[參閱圖 3-2]

128 縣道為本區重要連絡道路，因現況交通量較小，且預期成長較緩，尤其二高完成後估算轉向交通量增加有限，本無急需拓寬迫切性，惟為顧及急彎及狹橋影響行車安全，需納入本計畫中予以局部改善。

(三) 苑裡交流道[參閱圖 3-3]

中苗 6 鄉道新線雖已按 15 公尺四線車道闢建完成，可直接連絡交流道及台 1、台 13 省道，惟其向西並未連接計畫中之西濱快速公路，為發揮苑裡地區交通服務功能，並考量西濱快速公路完成後整體運輸效益，應延伸中苗 6 新線至西濱快速公路。

3.2.2 交流道之轉向交通量及連絡道路之交通量

連絡道路改善之細部計畫，可依據第二高速公路預測之轉向交通及各道路按成長趨勢預測之交通量經加總估計未來之交通量需求而訂定。茲對各主要連絡道路之交通量需求分析如下[參閱表 3-3]：

(一) 128 縣道

128 縣道係通霄交流道主要連絡道路，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，民國 100 年 128 縣

道交通量（含高速公路轉向交通量），交流道至通霄段約為每日 6,300 小客車單位，交流道至銅鑼段約為每日 3,100 小客車單位。

（二）中苗 6 鄉道新線

中苗 6 鄉道新線係苑裡交流道主要連絡道，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，民國 100 年中苗 6 鄉道新線交通量（含高速公路轉向交通量），交流道至苑里段約為每日 7,800 小客車單位，交流道至三義段約為每日 3,500 小客車單位。

3.2.3 連絡道路改善計畫及分年投資計畫

根據前述之計畫構想及交通需求情形，擬定通霄、苑裡交流道連絡道路改善計畫及分年投資計畫如表 3-1 所示。

3.2.4 待辦之配合事項

中苗 6 新線延伸至西濱快速公路之西濱連絡道路（自西濱快速公路至台 1 省道）全長 1.34 公里，計畫用地寬 18 公尺，大部分路段經農田水利會之灌溉渠道，苗栗縣政府需積極配合苑裡交流道預定設立時間，儘速協調農田水利會辦理用地取得。

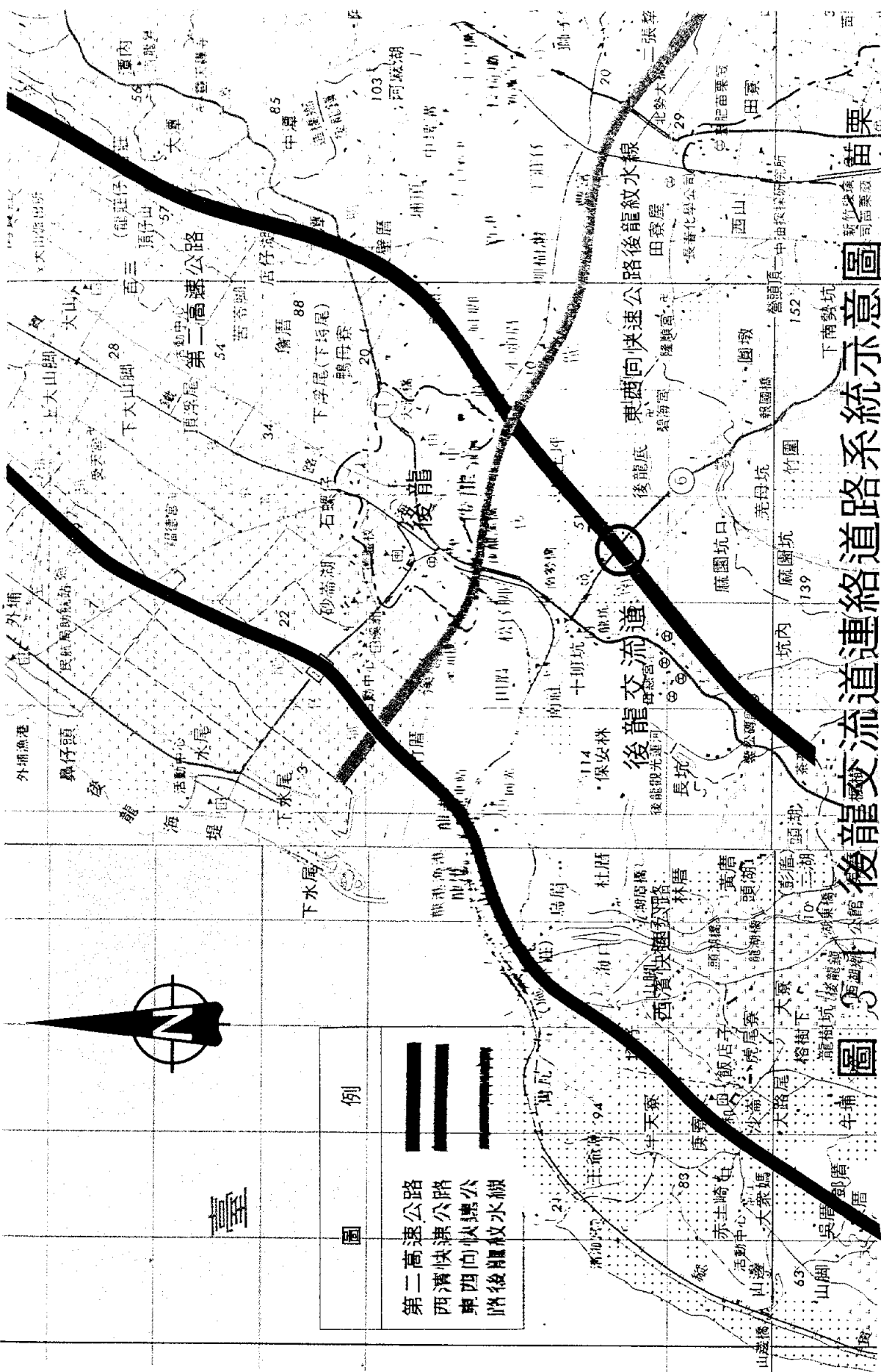


圖	例
第二高速公路	——
西濱快速公路	- - - -
東濱快速公路	- - - -
後龍交流道	——

後龍交流道連絡道路系統示意圖

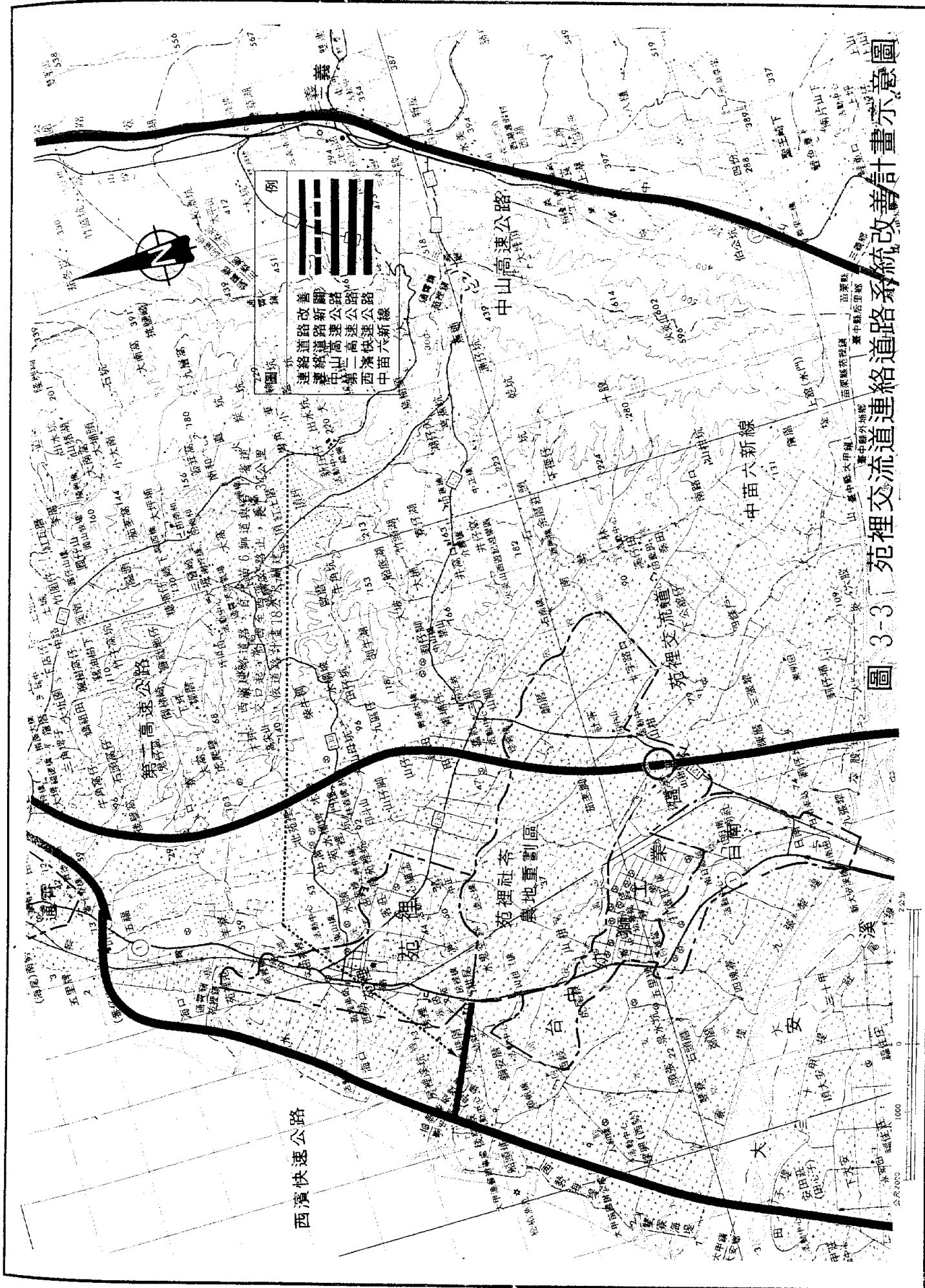


圖 3-3 苑裡交流道連絡道路系統改善計畫示意圖

表3-1 通霄、苑裡交流道連絡道路系統改善計畫一覽表

交通流道	項次	路名	起迄	路公里長	路公尺寬	改善公尺寬度	計畫內容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)							主辦單位
								工程費	用地費	合計	86年度	87年度	88年度	89年度	90年度	91年度	92年度	
通霄	10	128縣道	自台1省道通霄外環線起，往東經通霄交流道至銅鑼台13省道交口止	12.200	7~10	7.5~10	依道路計畫7.5至10公尺局部改善急彎、狹橋及路基寬	206	47	253	—	—	—	47	80	70	56	公路局
苑裡	11	西濱連絡道路	自中苗6鄉道與台1省道交口起，向西至西濱公路止	1.340	—	18	依道路計畫18公尺闢建	44	120	164	120	44	—	—	—	—	—	公路局

表3-2 128縣道（通霄—銅鑼）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU/日	註記
通 霄 銅 鑼	南 窩 橋	66	833	307	218	1358	1556	
		67	513	294	132	939	947	
		68	729	341	137	1207	1121	
		69	983	260	464	1707	2172	
		70	2017	760	745	3522	2516	
		71	1056	882	542	2480	3042	
		72	699	662	210	1571	1689	
		73	993	832	188	2013	2397	
		74	767	632	366	1765	2120	
		75	791	721	230	1742	1861	
		76	610	750	253	1613	1852	
		77	1178	1540	471	3189	3613	
		78	1746	2329	688	4763	5374	
		79	1520	2177	1195	4892	6218	
		80	1823	2653	1509	5985	6681	
		90	—	—	—	—	12415	根據歷年交通量 成長趨勢所推計
		100	—	—	—	—	18490	

資料來源：公路局。

表3-3 通霄、苑裡交流道連絡道路民國100年日交通量預測值

交流道	道路名稱	區段	小客車	小貨車	大客車	大貨車	機車	PCU
通霄	128縣道	通霄—交流道	2470	1000	330	710	3490	6290
		交流道—銅鑼	960	380	50	380	3490	3146
苑裡	中苗6鄉道	苑裡—交流道	3840	1360	190	740	3320	7813
		交流道—三義	1250	430	80	410	3320	3534

資料來源：國道新建工程局，「第二高速公路後續計畫交通需求分析報告」，民國79年11月。

第四章 大甲、沙鹿、龍井交流道

第一節 地域背景及交通狀況

4.1.1 交流道位置及型式

大甲交流道，中南二高樁號 62K+230，為單葉型交流道，北距苑裡交流道約 7 公里，南距中港系統交流道約 5 公里。交流道位於大甲鎮與外埔鄉都市計畫區中間，與 132 縣道相接。

沙鹿交流道，中南二高樁號 74K+500，為三葉型交流道，北距中港系統交流道約 7 公里，南距龍井交流道約 7 公里。交流道位於沙鹿、清水鎮東側，與台中港特定區特一號路（台 10 省道）交會，經台 10 省道向東可連接中山高速公路大雅交流道，向西連接台 1 省道、台 17 省道可至台中港。

龍井交流道，中南二高樁號 81K+000，為全葉型交流道，北距沙鹿交流道約 7 公里，南距彰濱系統交流道約 9 公里。交流道位於龍井鄉東側之水師寮附近，與台中港特定區特三號路銜接。

4.1.2 交流道之服務範圍及其地域功能

大甲交流道服務範圍北起大安溪南至大甲溪，涵蓋台中縣大甲鎮及大安、外埔等二鄉，由於中山高速公路在本地區未設置交流道，因此大甲交流道係本區使用高速公路唯一孔道。本地區沿海平原地帶農、漁業甚為發達，工業及製造業經營亦具規模，有占地達 218 公頃之台中幼獅工業區，后里台地內陸地區亦設有外埔及后里等工業區，從事紡織、塑膠、金屬製品、電機電子及雜項製造等工業製品。此外，本區亦含臨近大甲鎮之鐵砧山風景特定區、后里馬場以及規劃中占地 213 公頃之月眉大型遊樂區。本交流道之設置，藉便捷交通將可促進本地區工業及觀光事業之發展。

沙鹿、龍井交流道分處台中港特定區東側之北、南二端，服務範圍涵蓋台中港特定區範圍內之清水、沙鹿、梧棲、龍井、大肚等鄉鎮，及台中市西、南屯區與台中工業區之一部分。清水、沙鹿、梧棲、龍井、大肚等地區均位於台中沿海平原上，除梧棲鎮外，其餘均係沿台1省道及縱貫鐵路二側發展之都市及工業地區。本地區工業以紡織、食品、化學為主，區內亦有大片農地從事稻米生產。配合台中港特定區計畫之發展，清水、沙鹿、梧棲、龍井一帶即將開發成為新興市鎮。本二交流道之設置除可疏解台中港及附近市鎮對外交通外，更可促進本地區未來之都市與產業發展。

4.1.3 交流道之連絡道路及交通現況

大甲交流道主要連絡道路為台1省道及132縣道。台1省道大安溪橋及大甲溪橋目前橋寬均為16公尺，公路局計畫將橋樑拓寬至24公尺，刻正辦理拓寬中，大甲都市計畫區內部分路段計畫寬僅16~20公尺，公路局已改闢外環線按都市計畫寬30公尺新闢完成。此外，大甲溪橋至龍井段，公路局亦正按40公尺辦理拓寬中；132縣道與交流道銜接，為橫貫本服務區交通幹線，其大安港至大甲鎮路段現寬7~11公尺，80年交通量為每日6,001小客車單位，交通負荷尚輕。自大甲台1省道西外環線交口向東至甲后路路段路幅較窄且拓寬不易，計畫改沿光明路、水源路穿越台1省道經甲后路以達交流道，惟該路線目前僅水源路部分已按都市計畫18公尺拓寬完成，其餘路段寬僅11公尺，交通已呈擁擠。自交流道往東即進入外埔都市計畫區，經外埔南外環線至后里鄉，沿后里二號路至后里市街可與台13省道相接，目前路寬約9~12公尺，80年交通量為每日15,465小客車單位，道路已呈擁擠有待拓寬改善[參閱表4-2]。

沙鹿交流道之連絡道路有台中港特定區特一號路（台10省道）、特二號路（台12省道）及特四號路。特一號路與交流道相接，往西跨台1省道進入台中港特定區可連接西濱快速公路及台17省道，其特定區內路段都市計畫路寬50公尺全線均未開闢。往東可達中山高速公路

大雅交流道，目前公路局正辦理大雅鄉路段拓寬；特二號路（台12省道）西起台17省道，向東南可達台中市，目前全段已按50公尺路寬開闢完成；特四號路為特一號路與特二號路之連絡道路，計畫路寬50公尺，全線均未開闢。

龍井交流道之連絡道有 136縣道（在台中港特定區為特三號路）及特五號路。136 縣道沿特三號路向東南接台中工業區及台中市五權西路，現有路寬僅 7~12公尺，未具備連絡道功能；特三號路計畫與交流道相接，惟尚未開闢；特五號路為本交流道往台12省道（中港路）及中山高速公路台中交流道之連絡幹道，亦未開闢。

第二節 連絡道路系統改善計畫

4.2.1 計畫構想

大甲、沙鹿、龍井交流道連絡道路之改善計畫，目的在配合疏導第二高速公路通車後，該區域內之路網交通，並構成台中港特定區與第二高速公路間完備之連絡道路系統。改善計畫之基本構想如下：

（一）大甲交流道[參閱圖4-1]

132 縣道自大甲台 1 省道西外環線交口向東經交流道至台13省道路段，除水源路部分路段已按都市計畫18公尺拓寬完成外，其餘路段道路已呈擁擠，應納入本計畫中拓寬改善。其中，經外埔都市計畫界內路段拓寬困難，應新闢南外環線以避免過境交通增加外埔市街負荷。

（二）沙鹿交流道[參閱圖4-2]

台中港特定區特一號路西端連接台17省道，向東可達中山高

速公路大雅交流道。特四號路為特一號路與開闢完成之特二號路（台12省道）的連絡道路。此二道路均需納入本計畫中闢建，以構成本地區連絡中山及第二高速公路之完整交通路網。

（三）龍井交流道[參閱圖4-2]

136 縣道及台中港特定區特三號路、特五號路可連絡台中市區、台中工業區與台中港，均應納入本計畫改善。其中，136 縣道現寬僅 7~12公尺，部分路段兩側房屋林立，若依原線拓寬需拆除大量房屋，勢必造成執行困難，宜另闢新線減少拆遷及拓寬阻力。

4.2.2 服務區內相關計畫之配合

（一）台中縣大甲都市計畫 [參閱圖4-3]

該都市計畫9 號路（光明路）與3 號路（水源路）計畫作為132 縣道進入大甲市街路段，都市計畫寬度分別為16與18公尺，尚符 132縣道改善方案需要。

（二）台中縣外埔都市計畫 [參閱圖4-4]

132 縣道經外埔都市計畫界內路段拓寬困難，為避免過境交通通過外埔地區，增加交通負荷，需新闢南外環道路。其都市計畫界內路段需配合按道路寬30公尺變更都市計畫。

（三）台中縣后里都市計畫 [參閱圖4-4]

該都市計畫2 號路（甲后路）為132 縣道進入后里市街路段，都市計畫寬18公尺，符合132 縣道改善方案之需要。

(四) 台中港都市計畫特定區 [參閱圖4-5]

該特定區特一、特三、特四、特五號路計畫寬度均為50公尺，符合本改善計畫之需要；136 縣道經龍井鄉內路段需另闢之新線均位於特定區內，亦需配合按計畫寬50公尺變更特定區計畫。

4.2.3 交流道之轉向交通量及連絡道路之交通量

連絡道路改善計畫，可依據第二高速公路預測之轉向交通及各道路按成長趨勢預測之交通量經加總估計未來之交通量需求而訂定。茲對各主要連絡道路之交通量需求分析如下[參閱表4-2、4-3]：

(一) 132 縣道

- (1) 根據第二高速公路計畫之預測，至民國100 年經由大甲交流道往大甲方向之交通量為每日10,618小客車單位，往后里方向為每日3,478 小客車單位。
- (2) 根據132 縣道年交通量成長趨勢推算，至民國 100年大甲至后里間交通量約為每日29,781小客車單位。

(1)、(2)項合計，屆時自大甲交流道往大甲方向之交通量約為每日40,400小客車單位，往后里方向之交通量約為每日33,300小客車單位。

(二) 台中港特定區特一號路 (台10省道)

清水至台中港之特一號路尚未闢建，惟係沙鹿交流道主要連絡道，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，民國 100年台中港特定區特一號路交通量 (含高速公路

轉向交通量)，交流道至清水段約為每日43,000小客車單位，交流道至大雅段約為每日31,500小客車單位。

(三) 台中港特定區特三號路 (136 縣道)

龍井至台中港之特三號路尚未興建，惟係龍井交流道主要連絡道，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，民國 100年台中港特定區特三號路交通量（含高速公路轉向交通量），交流道至龍井段約為每日35,400小客車單位，交流道至台中段約為每日27,900小客車單位。

4.2.4 連絡道路改善計畫及分年投資計畫

根據前述之計畫構想及交通需求情形，擬定大甲、沙鹿、龍井交流道連絡道路改善計畫及分年投資計畫如表 4-1所示。

4.2.5 待辦之配合事項

132 縣道新闢外埔南外環線經都市計畫界內路段，台中縣政府需積極配合大甲交流道預定設立時間，辦理都市計畫變更。

136 縣道改善工程之台中縣路段經非都市計畫區，台中縣政府需積極配合龍井交流道預定設立時間，辦理定線及用地取得作業。此外，其龍井鄉內路段部分新線位於台中港擴大都市計畫區，亦需配合龍井交流道預定設立時間，辦理都市計畫變更。

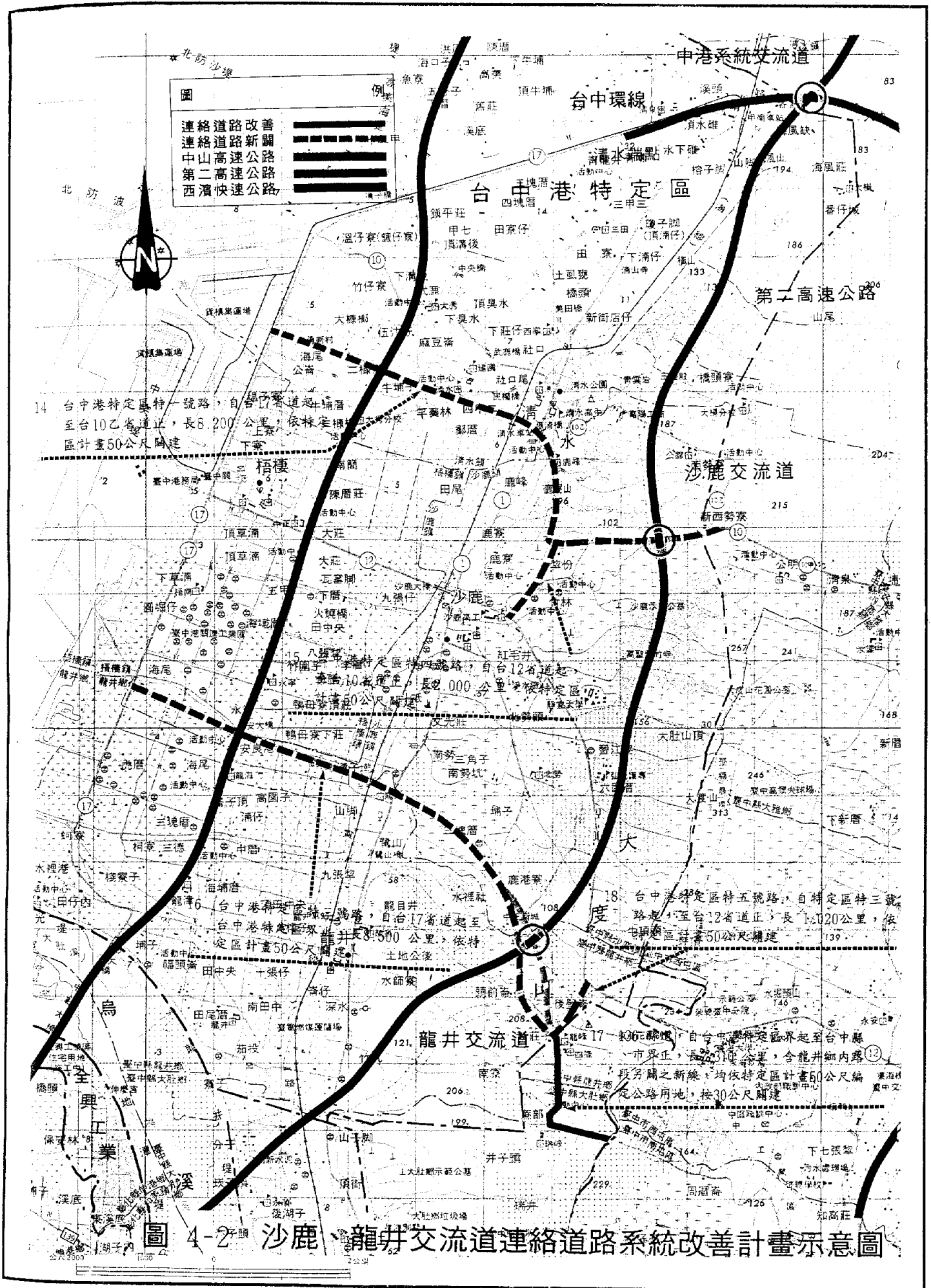



圖	例
連絡道路改善	



都市計畫 9號路(光明路)，按
都市計畫寬度16公尺改善。

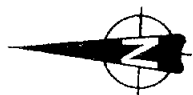
大甲都市計畫 3號路(水源路)，
按都市計畫寬度18公尺改善。

圖 4-3 台中縣大甲都市計畫道路系統圖

圖	例
連絡道路改善	
連絡道路新闢	



后里都市計畫二號路按都
市計畫寬度18公尺改善。



外埔南外環線都市計畫界內路段，
變更都市計畫按30公尺新闢

圖 4-4 台中縣外埔、后里都市計畫道路系統圖

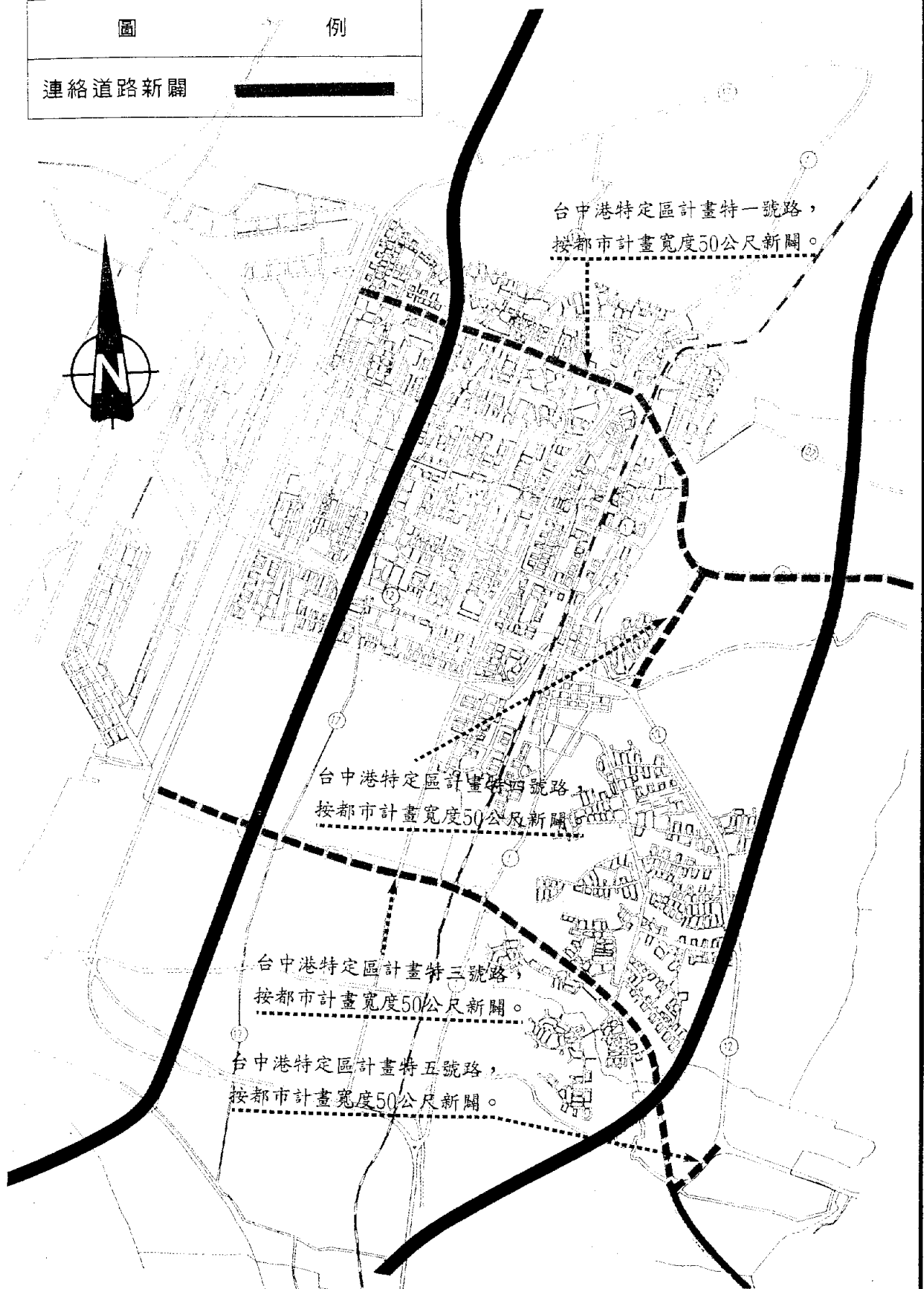
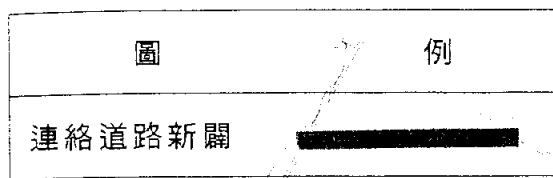


圖 4-5 台中港都市計畫特定區道路系統圖

表4-1 大甲、沙鹿、龍井交流道連絡道路系統改善計畫一覽表

交 流 道	項 次	路 名	起 迄	路 長 (公 里)	路 基 現 寬 (公尺)	改 善 寬 度 (公尺)	計 畫 內 容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)						主 辦 單 位	
								工 程 費	用 地 費	合 計	86 年 度	87 年 度	88 年 度	89 年 度	90 年 度	91 年 度		92 年 度
大 甲	12	132 縣道	自大甲外環路起，經光明路、水源路及交流道，至台13省道止	10.970	9~12	16,18	含后里都市計畫2號路(不含外埔都市計畫界內路段)，除光明路寬16公尺外，餘均按18公尺改善	294	460	754	—	—	—	460	100	100	94	公路局
	13	外埔南外環線	自外埔都市計畫東界起，至132 縣道甲東橋止	2.100	—	30	部分路段變更都市計畫，均按30公尺闢建	140	315	455	—	—	—	—	315	90	50	公路局
沙 鹿	14	台中港特定區特一號路	自台17省道起，至台10乙省道止	8.200	—	50	依特定區計畫50公尺闢建	1900	200	2100	—	—	200	500	500	500	400	住都局
	15	台中港特定區特四號路	自台12省道起，至台10乙省道止	2.000	—	50	依特定區計畫50公尺闢建	350	50	400	—	—	—	50	150	100	100	住都局
龍 井	16	台中港特定區特三號路	自台17省道起至台中港特定區界止	8.500	—	50	依特定區計畫50公尺闢建	2450	1000	3450	—	—	—	1000	900	800	750	住都局
	17	136 縣道	自台中港特定區界起至台中縣、市界止	2.310	0~12	30	含龍井鄉內路段另闢之新線，均依特定區計畫50公尺編定公路用地，按30公尺闢建	330	900	1230	—	—	—	900	120	110	100	公路局
	18	台中港特定區特五號路	自特定區特三號路起，至台12省道止	1.020	—	50	依特定區計畫50公尺闢建	325	25	350	—	—	—	25	150	125	50	住都局

表4-2 132縣道（大安港—后里）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU/日	註記
大安港 大甲	松子 麟	66	2577	445	129	3151	1605	
		67	2807	766	170	3743	2118	
		68	3772	660	337	4769	2803	
		69	2575	761	223	3559	2203	
		70	3830	700	325	4855	2824	
		71	3276	700	306	4282	2601	
		72	2253	1497	341	4091	3196	
		73	2842	1278	306	4426	3049	
		74	4738	1739	228	6705	3844	
		75	2370	920	589	3879	3398	
		76	5349	1464	883	7696	5718	
		77	4856	2248	617	7721	5554	
		78	4363	3031	350	7744	5390	
		79	3905	3608	327	7840	5761	
		80	4530	2945	566	8041	6001	
		90	—	—	—	—	9250	
		100	—	—	—	—	12498	
								根據歷年交通量 成長趨勢所推計
大甲 后里	磁 瑤 橋	66	3696	1466	651	5813	4528	
		67	3933	1711	680	6324	4931	
		68	5607	7391	815	13813	11518	
		69	5029	2329	806	8164	6256	
		70	5696	2502	832	9030	6707	
		71	4910	3135	817	8862	7059	
		72	4911	2811	901	8623	6987	
		73	8320	5599	929	14848	10882	
		74	7576	3651	1121	12348	9287	
		75	6501	3303	2295	12099	12138	
		76	12072	5801	2292	20165	16299	
		77	10017	6984	1942	18943	15814	
		78	7961	8166	1592	17719	15330	
		79	4067	7212	1007	12286	11453	
		80	9227	7384	1771	18382	15465	
		90	—	—	—	—	22623	
		100	—	—	—	—	29781	
								根據歷年交通量 成長趨勢所推計

資料來源：公路局。

表4-3 沙鹿、龍井交流道連絡道路民國100年日交通量預測值

交流道	道路名稱	區段	小客車	小貨車	大客車	大貨車	機車	PCU
沙鹿	特1號路	清水—交流道	25430	5110	2060	3170	12150	42981
		交流道—大雅	18550	3570	1360	2030	12150	31459
龍井	特3號路	台中—交流道	17970	2720	1090	1850	0	27855
		交流道—龍井	21560	3470	1220	2350	0	35380

資料來源：國道新建工程局，「第二高速公路後續計畫交通需求分析報告」，民國79年11月。

第五章 快官、烏日、霧峰交流道

第一節 地域背景及交通狀況

5.1.1 交流道位置及型式

快官交流道為連結第二高速公路與東西向快速公路彰濱—台中線之交流道，中南二高樁號101K+555，為單側雙葉型交流道，西距彰濱—台中線之彰化系統交流道約5公里，東距烏日交流道約7公里。交流道位於彰化縣田中里快官附近，計畫以新聞連絡線向西連接彰化市金馬外環道路，向南經台14丙省道連接台14省道（三籽橋）。

烏日交流道，中南二高樁號106K+900，為半直接單側雙葉型交流道，西距東西向快速公路彰濱—台中線之快官交流道約7公里，東距霧峰交流道約4公里。交流道位於烏日鄉東南側、大肚溪北側，北側匝道與計畫中之台中生活圈二號路銜接，南側匝道則與127縣道相接。

霧峰交流道，中南二高樁號110K+800，為直接式Y型交流道，西距烏日交流道約4公里，南距草屯交流道約6公里。交流道位置因第二高速公路本線向大肚溪（烏溪）偏移，係以較長之引道向東延伸，並於霧峰都市計畫區內、台中省議會附近與台3省道銜接。

5.1.2 交流道之服務範圍及其地域功能

快官交流道主要服務彰化市。由於中山高速公路設置之彰化交流道位置偏南，彰化東北側地區北向交通一般係藉台1省道跨大肚溪至王田交流道方能利用高速公路，相當不便，一直係該地區急待解決之問題。本交流道之設置，配合東西向快速公路彰濱—台中線之構建，將可明顯改善本地區長久以來之交通困境。

烏日交流道主要服務烏日鄉地區。由於受烏溪阻隔，加以東西兩

側南北向運輸走廊之台3省道及中山高速公路均偏離本地區，因此雖地處台中、彰化兩大都市間優越地理位置，工、農業仍發展緩慢，成為台中生活圈七個地區中唯一人口外流地區。本交流道之設置，配合東西向快速公路彰濱—台中線（快官—台中段）及台中生活圈外環道路之構建，將構成本地區邁向健全發展有利條件。

霧峰交流道主要服務範圍涵蓋大里及霧峰二鄉。霧峰鄉位於烏溪沿岸，為一農業鄉，台灣省議會會址即設在本區；大里鄉鄰接台中都會區，工商業發展較具規模，近年來由於運輸系統漸趨完備，市鄉時空距離日益縮短，生活圈範圍亦隨之擴大，已成為台中生活圈之外環發展區。本交流道之設置，將加速台中生活圈之擴展，進而刺激本地區新社區及工業之發展。

5.1.3 交流道之連絡道路及交通現況

快官交流道主要連絡道路為台14、台14丙省道與彰化市金馬外環道路。台14丙與台14省道為中山高速公路王田交流道至南投、草屯間之重要幹道，道路現寬分別為25公尺及25~30公尺，路況良好；彰化市金馬外環道路連接台1與台19省道，係中山高速公路彰化交流道之連絡道，公路局已於七十九年按都市計畫寬30公尺闢建完成。

烏日交流道主要連絡道路為台12甲省道、127縣道與台中生活圈二號路。台12甲省道王田經烏日至台中段，公路局已按25公尺完成改善；127縣道與交流道相接，自烏日台12甲省道交口起，沿烏日都市計畫三號路經喀哩至霧峰台3省道外環線止，原寬僅7~9公尺，80年交通量為每日16,560小客車單位[參閱表5-2]。公路局依據台中生活圈道路交通系統建設計畫，自78年度起分年自霧峰向喀哩及烏日向溪南橋方向辦理改善，其中，烏日都市計畫區內路段（烏日三號路）及喀哩至霧峰段已分別按20及12公尺改善完成，烏日至溪南橋路段正按12公尺拓寬中；台中生活圈二號路連接烏日交流道北側匝道，並計畫向南於大肚溪旁銜接127縣道，可成為台中西外環延伸線。

霧峰交流道位於台中生活圈南緣，既有連絡道路除台3省道與127縣道外，直接影響本服務區之道路另有計畫中之台中生活圈三、四、五號路。台3省道與交流道銜接，自台中南門橋經大里至霧峰段已由公路局按都市計畫18至25公尺寬改善完成；台中生活圈三號路與四號路計畫於大里鄉銜接，形成台中南外環線；五號路計畫自第二高速公路台中環線豐原端點向南經大坑、大里、太平至霧峰銜接台3省道。

第二節 連絡道路系統改善計畫

5.2.1 計畫構想

快官、烏日、霧峰交流道連絡道路之改善計畫，目的在配合疏導第二高速公路通車後，該區域內之路網交通，並改善其交通瓶頸。改善計畫之基本構想如下：

(一) 快官交流道[參閱圖5-1]

快官交流道計畫新闢連絡線連接之台14、台14丙省道及彰化市金馬外環道路均已改善及闢建完成，東西向快速公路彰濱—台中線正由住都局專案辦理中，在本計畫中無需再辦理改善。

(二) 烏日交流道[參閱圖5-1]

- (1) 台中生活圈二號路，計畫寬50公尺，南端連接烏日交流道北側匝道，北端交於台12甲省道後順接台中都會區八十公尺外環道，可構成台中市南緣及烏日地區上下高速公路便捷之幹道，應納入本計畫闢建。
- (2) 127 縣道烏日至霧峰段目前已由住都局納入「台中生活圈道路交通系統建設計畫」主6號近程改善計畫內，按道路寬20

公尺改善。惟為顧及施工期必需配合二高通車時間，需將該路烏日都市計畫界至溪南橋段之改善納入本計畫，並在溪南橋北側另闢連絡線連接台中生活圈二號路，以構成完備之連絡道路系統。

(三) 霧峰交流道[參閱圖5-1]

與本交流道相關之連絡道路有台3省道、127縣道及台中生活圈五號路，其中台3省道與127縣道（喀哩至霧峰段）已改善完成，台中生活圈五號路之改善則歸在豐原端點改善計畫中，故無需再列改善計畫。

5.2.2 服務區內相關計畫之配合

(一) 台中縣烏日鄉都市計畫 [參閱圖5-2]

該都市計畫應配合台中生活圈二號路之闢建，按道路寬50公尺變更都市計畫。

5.2.3 交流道之轉向交通量及連絡道路之交通量

連絡道路改善計畫，可依據第二高速公路預測之轉向交通及各道路按成長趨勢預測之交通量經加總估計未來之交通量需求而訂定。茲對主要連絡道路127縣道之交通量需求分析如下[參閱表5-3]：

127縣道係烏日交流道主要連絡道，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，民國100年127縣道之交通量（含高速公路轉向交通量），交流道至烏日段約為每日52,200小客車單位，交流道至霧峰段約為每日15,500小客車單位。

5.2.4 連絡道路改善計畫

根據前述之計畫構想及交通需求情形，擬定烏日交流道交流道連絡道路改善計畫及分年投資計畫如表 5-1所示。

5.2.5 待辦之配合事項

烏日交流道北側匝道預定連接寬50公尺之台中生活圈二號快速道路，台中縣政府需配合辦理都市計畫變更。

表5-1 烏日交流道連絡道路系統改善計畫一覽表

交 流 道	項 次	路 名	起 迄	路(公里)長	路(公尺)寬	改善寬度(公尺)	計 畫 內 容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)							主辦單位
								工程費	用地費	合計	86年度	87年度	88年度	89年度	90年度	91年度	92年度	
烏 日	19	127 縣道	自烏日都市計畫界起至溪南橋止	2.750	8	20	依改善計畫20公尺拓寬	110	341	451	—	—	—	—	341	60	50	公路局
	20	台中生活圈二號路	自台12甲省道起，至烏日交流道止	4.500	—	50	依生活圈道路計畫寬50公尺闢建(含橋長400公尺)	1060	3380	4440	—	—	494	776	2170	500	500	住都局
	21	溪南橋連絡道	自127 縣道溪南橋北側起，經溪南園中北側至台中生活圈二號路止	1.300	—	20	依改善計畫20公尺寬闢建	60	390	450	—	—	—	—	—	390	60	公路局

表5-2 127縣道（烏日－霧峰）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU／日	註記
烏 日 霧 峰	溪 南 橋	66	3739	801	495	5035	3253	
		67	4485	332	845	5662	5271	
		68	8818	2254	1023	12095	8730	
		69	7451	3056	1598	12105	10069	
		70	5211	1058	840	7109	5797	
		71	5488	2354	1148	8990	7395	
		72	3680	1498	494	5672	4327	
		73	8535	5079	1384	14998	12144	
		74	6674	3519	1058	11251	9066	
		75	6751	2720	2588	12059	11315	
		76	5391	2915	3530	11836	12747	
		77	6376	4239	2552	13167	13136	
		78	7360	5562	1573	14495	13524	
		79	6688	8636	2310	17634	15803	
		80	7233	6994	2896	17123	16560	
		90	—	—	—	—	27533	根據歷年交通量 成長趨勢所推計
		100	—	—	—	—	38506	

資料來源：公路局。

表5-3 烏日交流道連絡道路民國100年日交通量預測值

交流道	道路名稱	區段	小客車	小貨車	大客車	大貨車	機車	PCU
烏日	127縣道	烏日－交流道	36080	5510	2060	3080	6597	52203
		交流道－霧峰	9500	1700	580	780	6597	15453

資料來源：國道新建工程局，「第二高速公路後續計畫交通需求分析報告」，民國79年11月。

第六章 草屯、南投、名間、竹山交流道

第一節 地域背景及交通狀況

6.1.1 交流道位置及型式

草屯交流道，中南二高樁號116K+740，為單葉型交流道，北距霧峰交流道約6公里，南距南投交流道約7公里，位處南投縣西北隅，於彰化縣與南投縣交界處茄荖溪旁與台14省道相接。

南投交流道，中南二高樁號124K+000，為半直接單側雙葉型交流道，北距草屯交流道約7公里，南距名間交流道約13公里，交流道位於草屯、中興新村及南投（南崗地區）等三都市計畫區外中間地帶，與南崗工業區隔貓羅溪相對，並以引道連接台3甲省道及台3省道計畫新線。

名間交流道，中南二高樁號136K+800，為喇叭型交流道，北距南投交流道約13公里，南距竹山交流道約7公里。交流道緊臨名間都市計畫區北緣，並以引道向西連接台3省道。

竹山交流道，中南二高樁號143K+800，為喇叭型交流道，北距名間交流道約7公里，南距斗六交流道約16公里。交流道位於清水溪東南岸與支流東埔蚋溪交會口處，介於水底寮與延平中間位置，並以引道向東連接台3省道。

6.1.2 交流道之服務範圍及其地域功能

草屯交流道主要服務草屯鎮與芬園鄉，其次沿台14省道向東可服務埔里鎮及仁愛鄉之霧社與奧萬大、廬山、清境等觀光遊憩地區，由埔里向南沿台21省道可達魚池鄉及日月潭風景區。草屯鎮與埔里鎮為南投縣之工商業集中地，草屯以化學、紡織等工業為主，埔里則以木竹藤器製品及食品業為主；芬園鄉為農村集居地，人口較少；仁愛鄉

之霧社則係本地區向東進入山區之門戶。本交流道設置後，配合連絡道路之改善，更能促進本地區農產運銷與觀光遊憩事業之發展。

南投交流道除直接服務草屯、中興新村及南崗工業區外，更因交流道連接台14乙省道新線、東西向快速公路漢寶—草屯線及台3省道計畫新線，使服務區向北涵蓋芬園鄉，西至員林鎮，南至南投市與中寮鄉。除中興新村為省政府所在地外，南投、草屯工商業發達，南崗工業區已開發完成，面積約410公頃，為本地區最大之工業區，已引進大量先進技術之工廠，積極發展資本與技術密集工業。本交流道之設置，配合原已四通八達之交通路網及新公路系統之連繫，將使南投地區各鄉鎮間之聯外交通更趨便捷。

名間交流道主要服務濁水溪以北之名間鄉，此外二水鄉東側集集鎮與水里鄉及日月潭、玉山國家公園風景區亦為其服務範圍。名間鄉為台3省道上之重要城鎮，居民多從事農業及農產加工。台灣北部地區欲往日月潭及玉山國家公園風景區，可利用台16省道（名間至水里段）往返，與竹山交流道分處濁水溪南、北兩側，共扼通往中部風景區之樞紐，對促進南投縣觀光事業之發展頗有助益。

竹山交流道主要服務濁水溪以南、清水溪以東之南投縣南部地區，包括竹山鎮，鹿谷、集集諸鄉，另雲林縣林內鄉往北之交通，與南部地區前往中部風景區亦以利用竹山交流道較為便捷，故服務區可擴大至林內、水里與信義等鄉。本區觀光遊憩資源豐富，湖泊、溫泉、瀑布、幽谷、森林等分布其間。服務區內大部分從事農牧業及農產加工業，而以經營茶葉、竹器及食品加工著名，竹山另設有竹山工業區。本交流道之設置，配合道路系統改善，除可增強農產運銷管道外，更將縮短進出遊憩據點之時間，有效促進觀光事業之發展。

6.1.3 交流道之連絡道路及交通現況

草屯交流道主要連絡道路為台14、台3等省道，與148縣道。台14省道與交流道銜接，西距芬園僅約2.5公里，再向西北可至彰化市，該路段已由公路局按25公尺完成改善。由交流道向東約3公里至草

屯西外環線路段，公路局亦已按25公尺完成改善。自草屯向東經埔里至日月潭段，公路局已納入台中、日月潭公路改善計畫按18~25公尺改善完成，目前道路線型優美已成為由草屯往風景區之景觀道路；台3省道霧峰草屯段公路局已按計畫寬25公尺改善完成，草屯南投段計畫改走台3丙省道，該新線正由公路局施工中；148縣道連接員林與草屯，與計畫中之東西向快速公路漢寶—草屯線大致平行，由於該快速道路終點於溪州附近連接台14乙省道新線，可直接連繫南投交流道，因此148縣道未來將以服務地區交通為主要任務。

南投交流道主要連絡道路為台3省道計畫新線、台14乙省道新線、台3甲省道，及東西向快速公路漢寶—草屯線。台3省道計畫新線（部分路段與台3丙省道共線）自台3甲交口起至南崗台14乙交口止，全長2.86公里，公路局正計畫闢建中，南投交流道即以引道連接該新線，並自該交叉口連接台14乙省道新線，該路段已由公路局按25公尺寬闢建完成；台14乙省道新線於溪州附近與交流道之東側連絡道連接；台3甲省道自台3丙省道交口向東至中興新村路段，公路局正比照都市計畫區內省府路之標準全段按22公尺寬施工改善中。經此布設，交流道透過東側匝道連接台3甲省道可服務中興新村地區，透過西側匝道連接台3省道計畫新線向北可服務草屯鎮，越貓羅溪向南可服務南崗工業區，再向南接回台3省道舊線可服務南投鎮地區。透過台14乙省道新線及東西向快速公路漢寶—草屯線可分別服務芬園鄉及員林鎮東部地區。

名間交流道主要連絡道路為南北向之台3省道（南投至竹山段），及東西向之台16省道（名間至水里段）。台3省道南投至名間段公路局已納入南投至斗六段改善計畫按路寬20公尺改善完成，80年交通量為每日28,907小客車單位[參閱表6-2]，服務水準尚佳；台16省道名間經集集至水里段公路局正配合集集共同飲水計畫，採沿河新線全段按15公尺寬辦理新闢中。

竹山交流道主要連絡道路為台3省道，向西南經過人口稠密之延平、竹山等城鎮，向北及內陸延伸可銜接台16甲、台16、台21等省道，及151、149及149乙等縣道。台3省道自名竹大橋進入本區後即沿

濁水溪經竹山向西往林內鄉，該路段已按25公尺改善完成，80年交通量為每日14,432小客車單位[參閱表6-2]；台16甲省道為台3省道轉台16省道之捷徑，目前路寬僅約8公尺，80年交通量為每日5,632小客車單位[參閱表6-3]，道路服務水準尚不具連絡道功能；151縣道為通往溪頭風景區之觀光道路，已完成改善；149縣道竹山內寮段公路局已納入竹山、梅山公路改善計畫內辦理改善中。

第二節 連絡道路系統改善計畫

6.2.1 計畫構想

草屯、南投、名間、竹山交流道連絡道路之改善計畫，目的在配合疏導第二高速公路通車後，該區域內之路網交通。改善計畫之基本構想如下：

(一) 草屯交流道[參閱圖6-1]

草屯交流道連絡道路之台14省道及台3省道均已按計畫完成改善，足以承擔二高通車後之需求，在本計畫中無需再辦理改善。

(二) 南投交流道[參閱圖6-1]

南投交流道連絡道路之台3省道計畫新線、台3甲省道、台14乙省道新線等，均有專案計畫刻正辦理中，在本計畫中無需再辦理改善。

(三) 名間交流道[參閱圖6-2]

名間交流道以匝道連接已改善完成之台3省道，由此向東沿

台16省道往風景遊憩區之道路正由公路局按既定計畫辦理改善中，完成後足以承擔名間交流道連絡道路之需要，在本計畫中無需再辦理改善。

(四) 竹山交流道[參閱圖6-3]

竹山交流道往北沿台3省道經台16省道分別通往日月潭及玉山，並可由水底寮轉台16甲省道向東經集集接回台16省道，以避免繞道名間增加旅程。目前台16甲省道路寬僅8公尺，將不敷交流道設置後之需要，需納入本計畫中改善。其餘連絡道路，如台3、台16省道與151、149縣道等，均有改善計畫或已改善完成，不需再於本計畫中辦理改善。

6.2.2 交流道之轉向交通量及連絡道路交通量

連絡道路改善之細部計畫，可依據第二高速公路預測之轉向交通，及各道路按成長趨勢預測之交通量，經加總估計未來之交通量需求而訂定。茲對主要連絡道路台16甲省道之交通量需求分析如下[參閱表6-3、6-4]：

台3省道係竹山交流道主要連絡道，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，民國100年台3省道交通量（含高速公路轉向交通量），交流道至竹山段約為每日25,094小客車單位，交流道至名間段約為每日17,439小客車單位。

台16甲省道係竹山交流道通往日月潭及玉山之捷徑。根據台16甲省道年交通量成長趨勢，推算至民國100年交通量為每日13,441小客車單位。如竹山交流道經台3省道往集集方向之交通量，按往名間方向之三分之一計（即每日約1,133小客車單位），則屆時台16甲省道

之交通量將為每日14,600小客車單位。

6.2.3 連絡道路改善計畫及分年投資計畫

根據前述之計畫構想及交通需求情形，擬定竹山交流道交流道連絡道路改善計畫及分年投資計畫如表 6-1所示。



圖 6-2 名間交流道連絡道路系統示意圖

表6-1 竹山交流道連絡道路系統改善計畫一覽表

交 流 道	項 次	路 名	起 迄	路 公 里 長	路 基 公 現 尺 寬	改 善 寬 度	計 畫 內 容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)							主 辦 單 位
								工 程 費	用 地 費	合 計	86 年 度	87 年 度	88 年 度	89 年 度	90 年 度	91 年 度	92 年 度	
竹 山	22	台16甲省道	自台3省道水底寮起， 至集集台16省道新線交 口止	7.140	8	15	按道路計畫15公尺拓寬	280	350	630	350	100	90	90	—	—	—	公路局

表6-2 台3省道(南投-竹山)歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU/日	註記
南投 名 間	新 街 橋	66	3697	2221	1390	7308	7500	
		67	3619	3414	1961	8994	10383	
		68	5536	3871	1621	11028	10395	
		69	5304	4596	1549	11449	10834	
		70	6686	4425	2065	13176	12626	
		71	5406	5721	1952	13079	13199	
		72	5528	6324	2190	14042	14552	
		73	4520	4497	1704	10721	10965	
		74	3988	7066	1800	12854	13662	
		75	3711	6573	1664	11948	12678	
		76	3803	6550	1301	11654	11594	
		77	2827	9631	1685	14143	15534	
		78	2282	18934	2612	23828	27455	
		79	4796	13498	4221	22515	27600	
		80	4870	14202	4415	23487	28907	
		90	—	—	—	—	43812	
		100	—	—	—	—	62348	
								根據歷年交通量 成長趨勢所推計
名 間 竹 山	名 竹 大 橋	66	2558	1550	898	5006	5011	
		67	2165	2328	1246	5739	6716	
		68	2685	1929	1014	5628	5777	
		69	2780	2232	1308	6320	6990	
		70	3136	2085	1083	6304	6275	
		71	3038	2424	1640	7102	8255	
		72	3467	2805	2106	8378	10163	
		73	4153	2907	1440	8500	8473	
		74	2878	3342	1622	7842	9071	
		75	4292	3616	1937	9845	10715	
		76	2289	3201	1453	6943	8247	
		77	2202	5535	2483	10220	13645	
		78	3028	6454	2841	12323	15885	
		79	3104	5632	3356	12092	16631	
		80	2808	7602	1996	12406	14432	
		90	—	—	—	—	21669	
		100	—	—	—	—	28314	
								根據歷年交通量 成長趨勢所推計

資料來源：公路局。

表6-3 台16甲省道（林尾—水底寮）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU/日	註記
林 尾 水 底 寮	社 寮	66	758	197	75	1030	649	
		67	1775	417	185	2377	1505	
		68	945	285	122	1352	935	
		69	1320	741	259	2320	1914	
		70	1920	944	583	3447	3269	
		71	1549	1033	380	2962	2638	
		72	2405	1137	508	4050	3383	
		73	1042	1231	432	2705	2840	
		74	1380	1214	281	2875	2471	
		75	1518	1293	362	3173	2834	
		76	1538	1341	351	3230	2855	
		77	1669	1927	454	4050	3790	
		78	1408	1720	906	4034	4860	
		79	1352	1362	769	3483	4075	
		80	2407	3329	527	6263	5632	
		90	—	—	—	—	9331	根據歷年交通量 成長趨勢所推計
		100	—	—	—	—	13441	

資料來源：公路局。

表6-4 竹山交流道連絡道路民國100年日交通量預測值

交流道	道路名稱	區段	小客車	小貨車	大客車	大貨車	機車	PCU
竹山	台3省道	名間—交流道	9170	2440	630	1490	7340	17439
		交流道—竹山	14700	3710	840	1790	7340	25094
	新闢道路	交流道—台3	7190	1870	350	1260	—	11853

資料來源：國道新建工程局，「第二高速公路後續計畫交通需求分析報告」，民國79年11月。

第七章 斗六、梅山、竹崎、中埔交流道

第一節 地域背景及交通狀況

7.1.1 交流道位置及型式

斗六交流道，中南二高樁號160K+100，為菱型交流道，北距竹山交流道約16公里，南距古坑系統交流道約9公里。交流道位於石榴班溪北側，於斗六市東北方約1公里處之石榴班附近與台3省道相接。

梅山交流道，中南二高樁號179k+150，為菱型交流道，北距古坑系統交流道約10公里，南距竹崎交流道約10公里。交流道位於雲、嘉兩縣交界處之倒孔山溪南緣，於梅山以西約1公里之崎頂附近與162縣道相接。

竹崎交流道，中南二高樁號188K+750，為菱型交流道，北距梅山交流道約10公里，南距中埔交流道約11公里。交流道位於第二高速公路與166縣道交會點北方約500公尺處，於番子寮附近另闢繞道線與166縣道相接。

中埔交流道，中南二高樁號197K+300，為單葉型交流道，北距竹崎交流道約9公里，南距白河交流道約14公里。交流道位於八掌溪南緣，於嘉義市東南側之司公藪附近與台18省道相接。

7.1.2 交流道之服務範圍及其地域功能

斗六交流道主要服務斗六市，透過主要幹線道路兼亦服務荊桐與林內兩鄉。斗六地區由於溪流密布，以致阡陌縱橫、農產豐富，斗六市工商業亦甚為發達，境內斗六工業區面積約60公頃，已開發完成；荊桐與林內兩鄉原為農業鄉，人口分布於台3及台1甲省道沿線。其中，荊桐鄉大將工業區（面積約30公頃）、麻園工業區（面積約20公頃）均已開發完成並引進為數不少的工廠，而荊桐工業用地亦已編定

正待開發，產業結構逐年改變中。本交流道之設置，配合已改善及正改善中之台3、台1甲等省道，更將促進本區域之發展。

梅山交流道主要服務嘉義縣梅山鄉與大林鎮。梅山鄉農地面積因地勢較高而畸零狹小，加上道路設施簡陋，致使區內工、農業發展停滯不前。近年來梅山以東廣大山區已開發為山谷健行遊憩區，由於均以梅山鄉為進出孔道，區內之遊憩服務業日趨發達；大林鎮位於嘉南平原縱貫公路上，鐵、公路等聯外交通幹線發展較早，區內人口較多。本交流道之設置，將可縮短本地區城鄉間之距離，並提供入山遊憩及山產外銷之便捷交通。

竹崎交流道主要服務範圍涵蓋嘉義市東北部及嘉義縣民雄、竹崎二鄉。嘉義市為南部地區次區域中心，竹崎鄉則發展緩慢。此外，本地區設有中正大學暨科學園區，民雄、頭橋、後湖等工業區，及大崎腳中油廠。本交流道之設置，可促進本地區農、工業及學術中心等多目標之發展。

中埔交流道服務範圍涵蓋嘉義市東南部，嘉義縣中埔、水上兩鄉及阿里山與玉山風景區。嘉義市為省轄市，工商業繁榮；中埔及水上二鄉除毗鄰嘉義市和睦地區工商業稍為發達外，仍以農業生產為主；阿里山與玉山風景區則為著名之高山遊憩休閒地點。本交流道之設置，可促進產業發展，並提供通往觀光遊憩地區高水準之城際運輸管道。

7.1.3 交流道之連絡道路及交通狀況

斗六交流道連絡道路為台3、台1甲省道。台3省道自林內至斗六都市計畫界路段已按18公尺寬改善完成。斗六都市計畫區內為特4號路（文化路）及I-3號路（中山路），前者由都市計畫界至圓環計畫寬度為15、20及40公尺，均已列入公路局台3省道改善計畫正辦理拓寬中。後者由圓環至斗六都市計畫南界，已按計畫寬15及30公尺改善完成。斗六往南至永光段則納入台3省道斗六梅山段改善計畫，正按路寬12公尺辦理改善中；台1甲省道連接荊桐與斗南，已列入中山

高速公路斗南交流道連絡道路系統改善計畫中。

梅山交流道連絡道路爲台3省道及162、149縣道。台3省道自永光進入本區域至梅山段已納入斗六梅山段改善計畫內，81年度續辦第二期改善，將原路面7公尺拓寬至12公尺，梅山外環線已按15公尺新闢完成，梅山至竹崎段則列入台3省道梅山中埔改善計畫中，自81年度起按12公尺分段辦理改善；162縣道與交流道相接，向東往梅山可接台3省道，向西往大林可接台1省道，現有路寬7~8公尺，80年交通量爲每日7,865小客車單位[參閱表7-3]，交通略呈擁擠，有待拓寬改善；149縣道爲梅山向東深入丘陵及山區之觀光道路，已納入觀光道路改善計畫辦理中。

竹崎交流道主要連絡道路爲台1、台3省道，166縣道，及通往中正大學之鄉道等。台1省道大林、民雄、頭橋、後湖及嘉義等路段，目前正按25、30、40公尺既定計畫分段辦理改善中；台3省道梅山至中埔路段，自81年度起按12公尺寬改善中；166縣道與交流道銜接，向東經竹崎都市計畫2號路接台3省道，向西可達嘉義後湖、民雄及頭橋工業區至北勢子，或沿嘉107鄉道至民雄，沿嘉105鄉道經嘉106鄉道至中正大學。目前交流道向東至台3省道路段路寬僅5~7公尺，急待改善。交流道向西屬民雄都市計畫範圍（北勢子至台1省道）路段現寬8公尺，計畫寬爲12及15公尺，爲老舊市街道路，拓寬不易；嘉105、嘉107、市嘉6等鄉道現寬僅6~9公尺，均經過老舊市街道路，拓寬不易；嘉109鄉道現寬6~9公尺，嘉義縣政府計畫自81年度起辦理拓寬至12公尺；嘉106鄉道由嘉義縣政府規劃爲民雄往中正大學之連絡道路，計畫拓寬爲24公尺，並已列經費自80年度起辦理改善。另由此地區至增設之中山高速公路大林交流道僅能利用台糖公司廢棄之大丘園鐵路用地，往嘉義市路幅僅約6公尺，仍有待改善。

中埔交流道連絡道路爲台18、台3省道及165、168縣道。台18省道自嘉義市區向南經後庄至交流道，係嘉義市與交流道間直接之連絡道路，並可通往吳鳳廟及阿里山。其中，嘉義市區至吳鳳廟間之路段雖已按計畫寬22、30及20公尺闢建完成，惟因交通負荷大，已不敷使用，且經彌陀路進入市區之路況不良，尚待改善。吳鳳廟以東路段

現寬約 8~10公尺，由於係往山區道路，交通量較低，尚敷使用。80年交通量後庄至頂六段為每日10,844小客車單位，頂六經交流道至中埔台3省道（吳鳳廟）段為每日 9,524小客車單位[參閱表7-2]；台3省道於吳鳳廟與台18線省道相交，向南並穿越中埔都市計畫區，該路段已依計畫寬20公尺改善完成；165縣道可自台18省道轉接168縣道，已依計畫寬18公尺改善完成；168縣道通往水上鄉之都市計畫區外路段現寬約8公尺，計畫寬15公尺，公路局已另案辦理改善中，水上都市計畫區內路段則已按計畫寬15公尺改善完成。

第二節 連絡道路系統改善計畫

斗六、梅山、竹崎、中埔交流道連絡道路之改善計畫，目的在配合第二高速公路通車後，疏導由交流道轉往嘉義市、工業區、中正大學等地之路網交通，並改善其交通瓶頸。改善計畫之基本構想如下：

7.2.1 計畫構想

（一）斗六交流道[參閱圖7-1]

台3、台1甲省道及149甲縣道等主要連絡道路大部分已改善完成，其餘亦正辦理改善中，足以承擔第二高速公路通車後之交通需求，在本計畫無需再列其他改善項目。

（二）梅山交流道[參閱圖7-2]

162縣道與交流道相接，可連絡東西兩大鄉鎮梅山與大林，並與台1及台3省道兩大幹線相接，目前服務水準不敷交流道設置後之需求，應納入本計畫中改善。其他如台3省道及149、162甲縣道均已有改善計畫或已完成改善，可配合構成本交流道完整之連絡道路系統。

(三) 竹崎交流道[參閱圖7-3]

- (1) 166 縣道與交流道銜接，其交流道往東至台 3 省道路段應納入本計畫中改善；交流道往西之交通量較大，需求成長亦較快速，至北勢子路段應按嘉義縣政府辦理變更中之都市計畫改善，北勢子至台 1 省道路段拓寬不易，應另擇新路貫通。
- (2) 民雄工業區幹線道路大部份已闢建完成，惟仍餘 1.1 公里尚未開闢，為使交流道能直接服務民雄工業區，應將之納入本計畫中闢建，以貫通連接 166 縣道。
- (3) 為便於嘉義市與中正大學間之連絡，應自中正大學聯外計畫道路（嘉 106 鄉道），藉民雄（頭橋地區）都市計畫道路開闢新路至 166 縣道北勢子附近，並另由 166 縣道大崎腳附近闢建新路至嘉義市新生街，以構成直接之連繫孔道。
- (4) 為使大林地區與中正大學間能有便捷連絡管道，應利用現有台糖公司大丘園廢鐵道用地予以拓寬，以貫通連接 162 縣道及中正大學聯外計畫道路（嘉 106 鄉道）。

(四) 中埔交流道[參閱圖7-4]

台 18 省道於和睦地區軍輝橋附近路段寬度不足且無法拓寬，需另闢進入嘉義市區幹道，並與台 1 省道銜接，以構成嘉義市東側南北向幹道，承擔中埔交流道與嘉義市間之連絡道路之功能。

7.2.2 服務區內相關計畫之配合

(一) 嘉義縣梅山都市計畫[參閱圖7-5]

該都市計畫一號路原計畫寬度為 15 公尺，為交流道至台 3 省道之連道路，應配合 162 縣道改善計畫辦理變更都市計畫為 20 公

尺。

(二) 嘉義縣民雄（頭橋地區）都市計畫[參閱圖7-6]

166 縣道頭橋地區都市計畫界內路段應配合本改善計畫依寬度30公尺變更都市計畫，自北勢子至中正大學則應劃設寬30公尺新線。此外，工業區內幹線道路亦應配合延伸連接 166縣道，依寬度22公尺變更都市計畫於農業區劃設新路線，以符合本改善計畫之需要。另為配合嘉義市至166 縣道之新闢連絡道，頭橋地區應配合變更都市計畫寬度為20公尺。

(三) 嘉義縣竹崎都市計畫[參閱圖7-7]

該都市計畫二號路，計畫寬度為12公尺，屬166 縣道在竹崎都市計畫內路段，勉強符合該縣道改善計畫之需要。

(四) 嘉義市都市計畫[參閱圖7-8]

嘉109 鄉道及市嘉 6 號路現有都市計畫寬度不敷本計畫需求，為使嘉義市能有上下竹崎交流道便捷管道，並便利與中正大學聯絡，應按另勘之新線依寬度20公尺變更都市計畫，闢建166 縣道至嘉義之連絡道。此外，中埔交流道進入嘉義市區之幹道，可藉和睦地區東側劃設之二號道路（計畫寬度30公尺），跨越八掌溪後銜接彌陀路、啓明路（計畫寬度50公尺）及新生街（計畫寬度20公尺），其中，彌陀路、啓明路已改善完成，其餘亦均符合本改善計畫之需要。

7.2.3 交流道轉向交通量及連絡道之交通量

連絡道路改善計畫，可依據第二高速公路預測之轉向交通及各道

路按成長趨勢預測之交通量經加總估計未來之交通量需求而訂定。茲對各主要連絡道路之交通量需求分析如下[參閱表7-4]：

(一) 162縣道(梅山至大林段)

162 縣道係梅山交流道主要連絡道，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，民國 100年 162縣道之交通量(含高速公路轉向交通量)，交流道至梅山段約為每日 15,100小客車單位，交流道至大林段約為每日 10,400小客車單位。

(二) 166縣道

166 縣係竹崎交流道主要連絡道，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，民國 100年166 縣道交通量(含高速公路轉向交通量)，交流道至竹崎段為每日 4,600小客車單位，交流道至民雄段為每日 3,700 小客車單位。

(三) 台18省道(嘉義至頂六段)

台18省道係中埔交流道主要連絡道，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，民國 100年台18省道之交通量(含高速公路轉向交通量)，交流道至嘉義段約為每日 22,300小客車單位，交流道至中埔段約為每日 9,300小客車單位。

7.2.4 連絡道之改善計畫及分年投資計畫

根據前述之計畫構想及交通需求情形，擬定梅山、竹崎、中埔交流道連絡道路改善計畫及分年投資計畫如表 7-1所示。

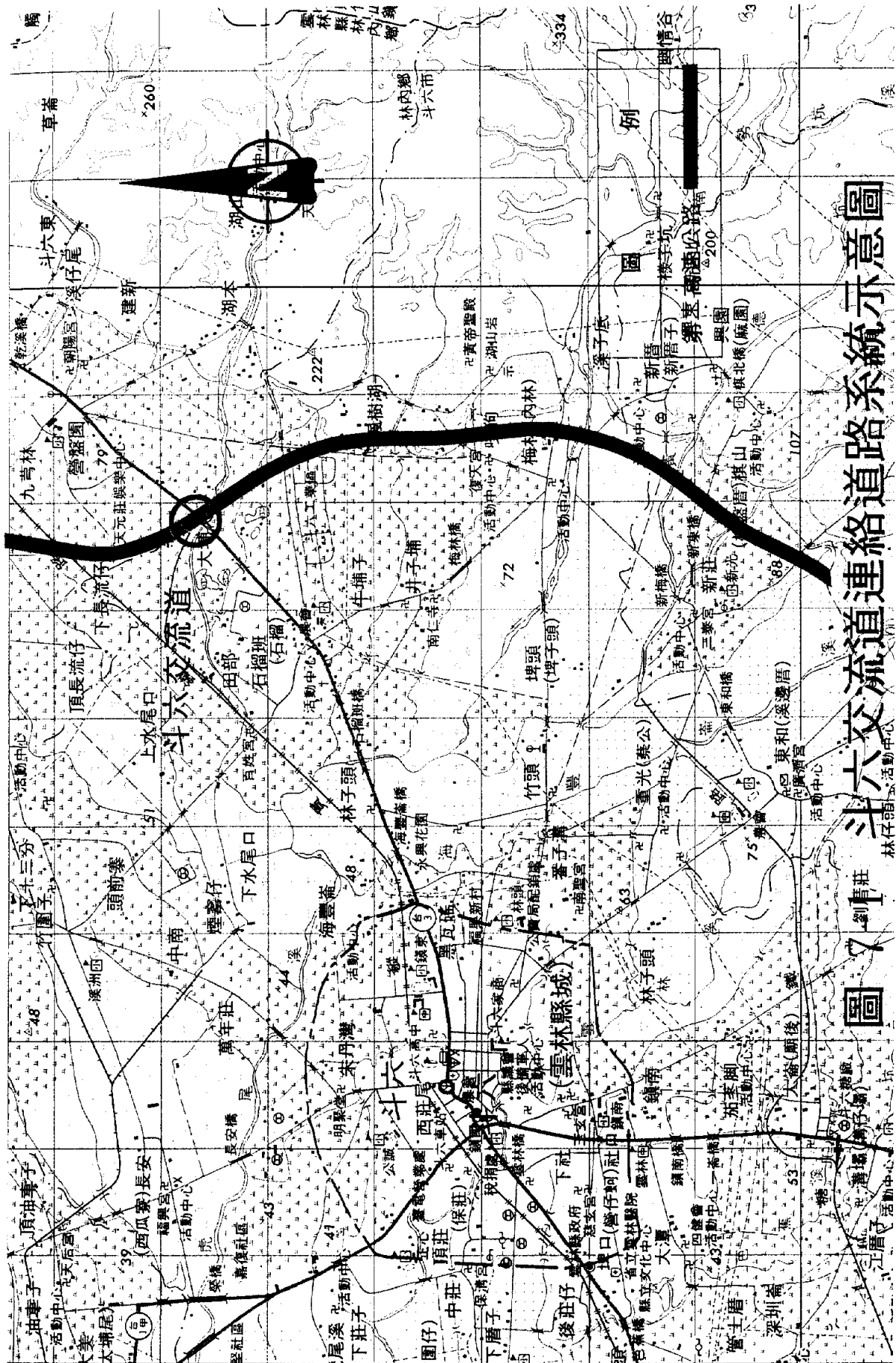
7.2.5 待辦之配合事項

梅山都市計畫一號路原計畫寬為15公尺，應配合 162縣道改善計畫，變更都市計畫為20公尺。

民雄（頭橋地區）都市計畫內166 縣道路段與北勢子至中正大學新線應配合變更都市計畫寬度為30公尺。另橋頭工業區幹線道路通往166 縣道之未闢建路段，亦應配合變更都市計畫寬度為22公尺。

嘉義市至166 縣道之新闢連絡道貫通嘉義市及民雄（頭橋地區）二都市計畫區，應分別配合變更都市計畫，寬度均為20公尺。

貫通大林、民雄地區之台糖大丘園廢鐵道用地，應由嘉義縣政府變更為道路用地。



斗六交流道連絡道路系統示意圖

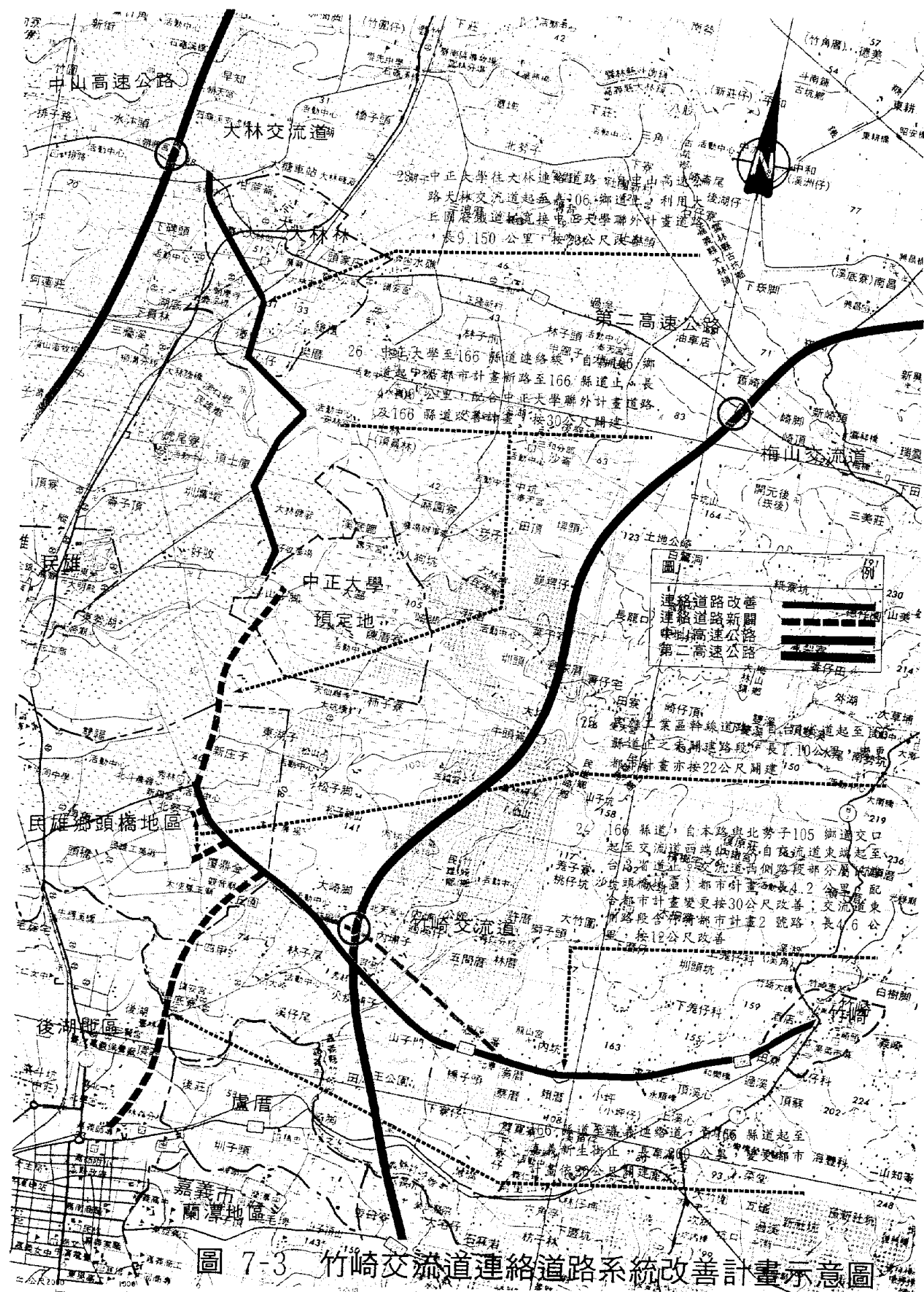
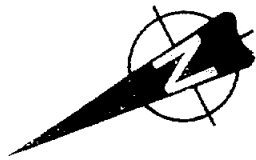


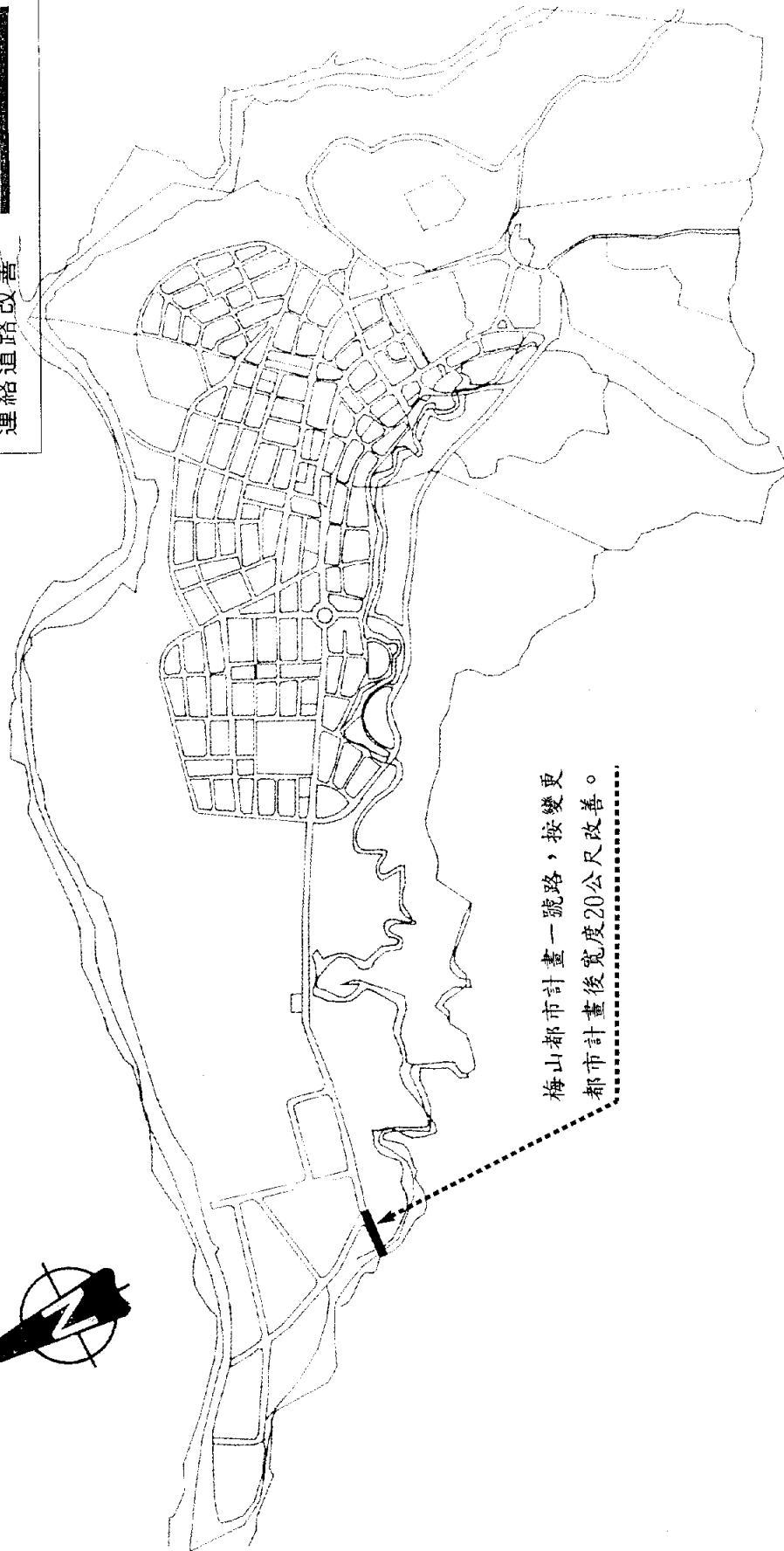
圖 7-3 竹崎交流道連絡道路系統改善計畫示意圖



圖

例

連絡道路改善



梅山都市計畫一號路，按變更
都市計畫後寬度20公尺改善。

圖 7-5 嘉義縣梅山都市計畫道路系統圖

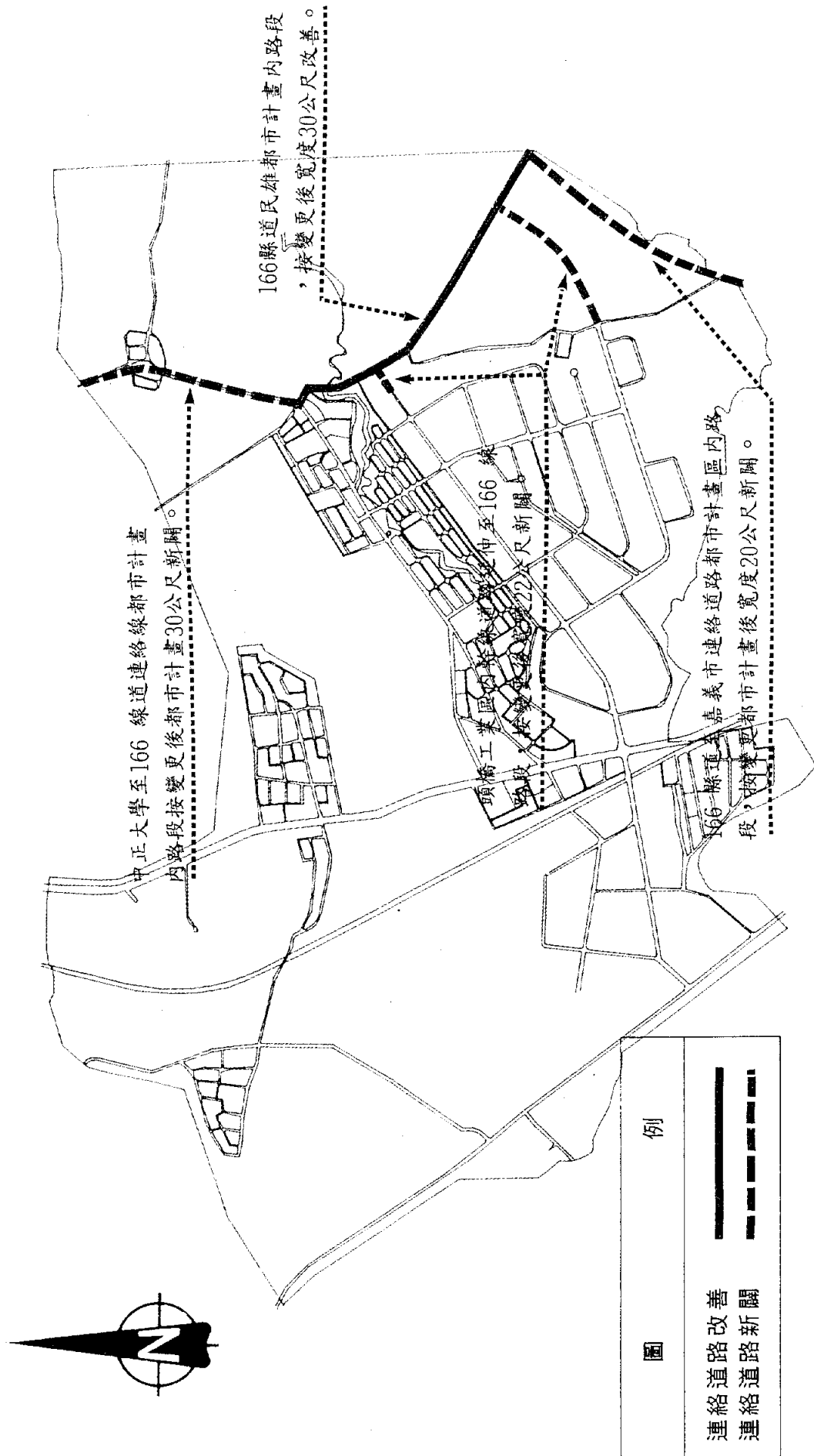


圖 7-6 嘉義縣民雄（頭橋地區）都市計畫道路系統圖

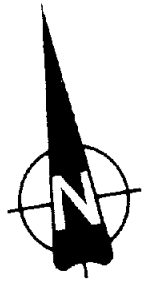


圖	例
連絡道路改善	

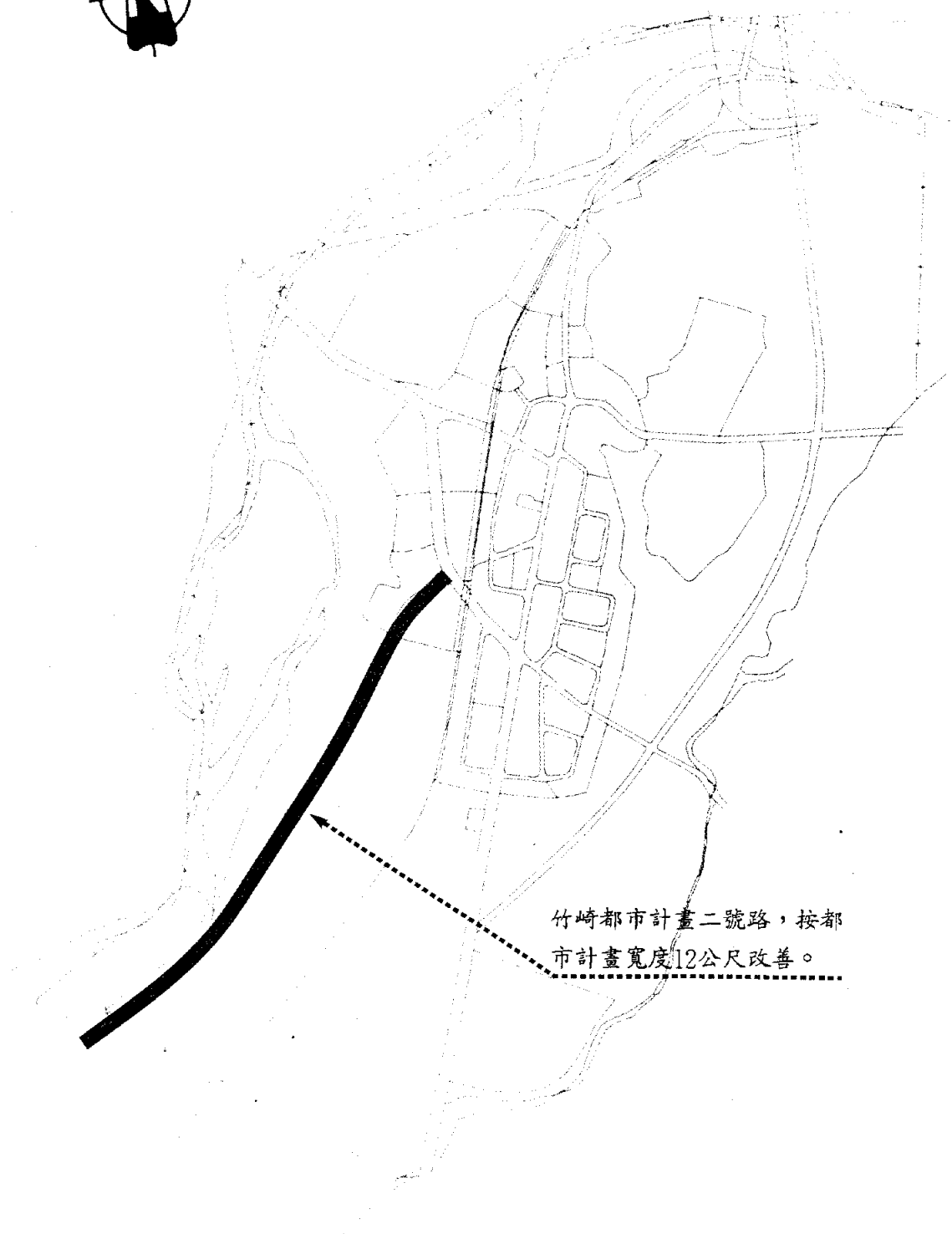


圖 7-7 嘉義縣竹崎都市計畫道路系統圖

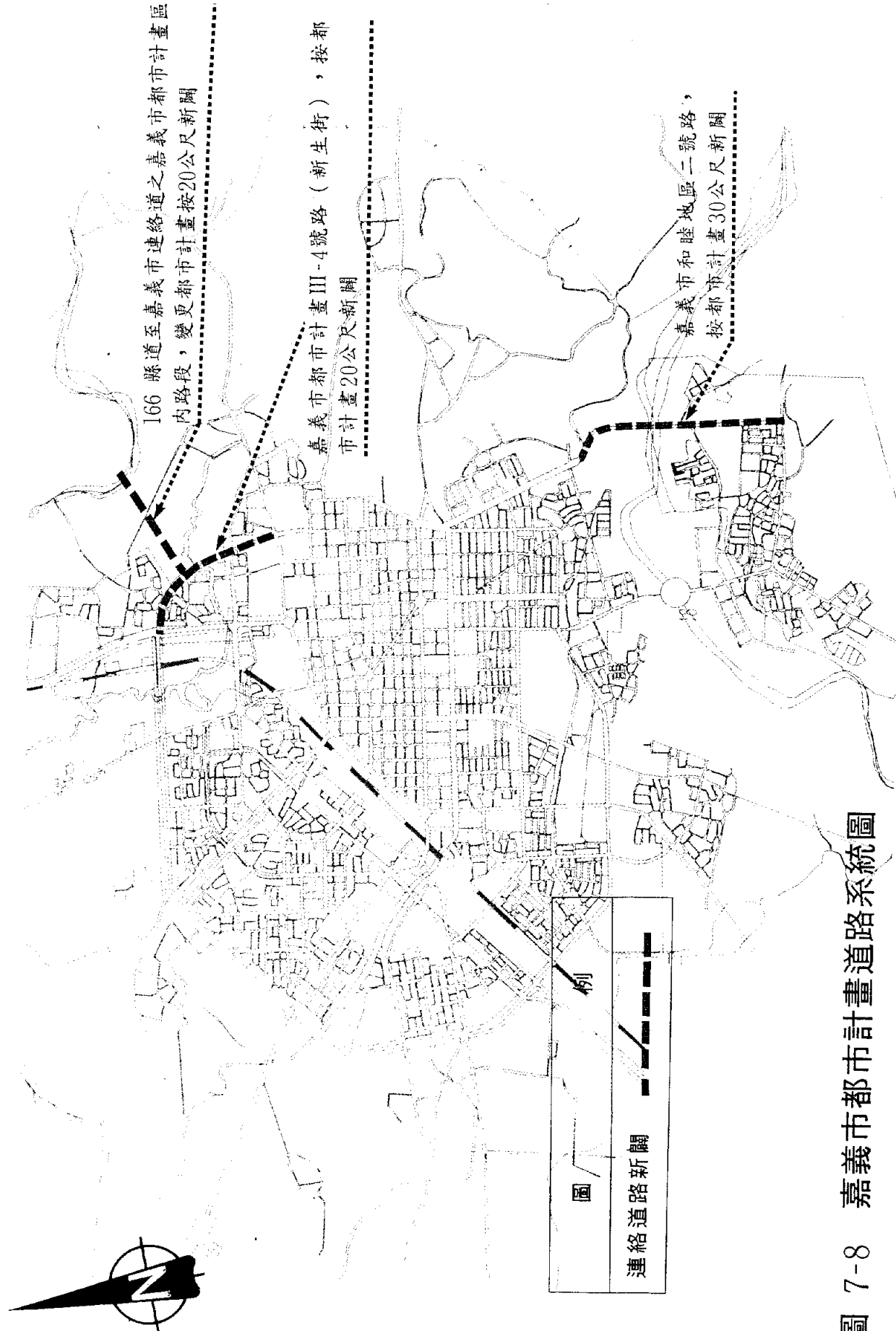


圖 7-8 嘉義市都市計畫道路系統圖

表7-1 梅山、竹崎、中埔交流道連絡道路系統改善計畫一覽表

交 流 道	項 次	路 名	起 迄	路 長 (公 里)	路 基 現 寬 (公 尺)	改 善 寬 度 (公 尺)	計 畫 內 容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)							主 辦 單 位
								工 程 費	用 地 費	合 計	86 年 度	87 年 度	88 年 度	89 年 度	90 年 度	91 年 度	92 年 度	
梅 山	23	162 縣道	自大林都市計畫界起， 至梅山都市計畫一號路 止	7.825	7.5	20	舍梅山都市計畫一號路配 合變更都市計畫，均按20 公尺改善	302	583	885	583	102	100	100	—	—	—	公路局
	24	166 縣道	自本路與北勢子105 鄉 道交口起，至交流道西 端止，及自交流道東端 起，至台3省道止	8.800	6~8	12~30	交流道西側路段分屬民 雄頭橋地區都市計畫，長 4.2 公里，配合都市計畫 變更按30公尺改善；交流 道東側路段含竹崎都市計 畫二號路，長4.6 公里， 按12公尺改善	503	532	1035	532	153	250	100	—	—	—	公路局
	25	民雄工業區幹 線道路	自台1省道起至166 縣 道止之未闢建路段	1.100	—	22	民雄工業區幹線道路已按 22公尺闢建完成4.6 公里 ，餘1.1 公里變更都市計 畫亦按22公尺闢建	51	59	110	—	—	59	51	—	—	—	公路局
竹 崎	26	中正大學至 166 縣道連絡 線	自嘉106 鄉道起，沿都 市計畫新路，至166 縣 道止	4.100	0~7	30	配合中正大學聯外計畫道 路及166 縣道改善計畫， 按30公尺寬闢建	214	289	503	289	74	70	70	—	—	—	公路局
	27	166 縣道至嘉 義連絡道	自166 縣道起至嘉義新 生街止	4.200	0~7	20	本路段為交流道通往嘉義 連絡道路，需變更都市計 畫，依20公尺闢建	452	268	720	268	152	150	150	—	—	—	公路局
	28	中正大學往大 林連絡道路	自中山高速公路大林交 流道起，至嘉106 鄉道 止	9.150	6	20	利用大丘園廢鐵道拓寬接 中正大學聯外計畫道路， 按20公尺改善	573	487	1060	—	487	250	200	123	—	—	公路局
中 埔	29	新生街	自台1省道起至啓明路 止	2.500	8~15	20	除林森東路至啓明路段按 計畫寬度改善外，其餘路 段按計畫寬闢建	45	20	65	—	45	20	—	—	—	—	住都局
	30	和禮地區二號 路	自台18線省道起向北至 嘉義市彌陀路止	1.370	—	30	按都市計畫30公尺闢建 (含忠義橋)	300	240	540	240	80	100	120	—	—	—	住都局

表7-2 台18省道（後庄—吳鳳廟）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU/日	註記
後庄 頂六	中庄橋	66	3817	1127	879	5823	4909	
		67	4121	1646	847	6614	5423	
		68	6060	1015	2039	9114	8950	
		69	6729	1868	1050	9647	7037	
		70	6758	2164	1189	10111	7758	
		71	4567	1680	883	7130	5699	
		72	5543	1912	2274	9729	10397	
		73	7033	1852	763	9648	6251	
		74	7976	3227	1308	12511	9544	
		75	9504	3643	1835	14982	11999	
		76	9472	4723	1258	15453	11339	
		77	5137	5600	1156	11893	10609	
		78	7552	7197	1391	16140	13636	
		79	5190	5963	1048	12201	10664	
		80	5857	6120	989	12966	10844	
		90	—	—	—	—	13485	根據歷年交通量 成長趨勢所推計
		100	—	—	—	—	15790	
頂六 吳鳳廟	義仁橋	66	1846	396	258	2500	1724	
		67	1851	508	223	2582	1732	
		68	2167	647	256	3070	2065	
		69	2143	574	289	3006	2084	
		70	2670	962	474	4106	3185	
		71	2551	1113	839	4503	4395	
		72	2875	1435	1008	5318	5322	
		73	3326	1730	907	5963	5449	
		74	3579	2075	970	6624	6059	
		75	3966	2609	956	7531	6667	
		76	3801	2778	781	7360	6261	
		77	3175	3313	856	7344	6834	
		78	3516	4130	924	8570	7957	
		79	2866	4692	1117	8675	8903	
		80	2930	5060	1195	9185	9524	
		90	—	—	—	—	15780	根據歷年交通量 成長趨勢所推計
		100	—	—	—	—	22065	

資料來源：公路局。

表7-3 162縣道（溪口—梅山）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU／日	註記
溪 口 梅 山	大埔美橋	66	2906	1258	615	4779	3975	
		67	2769	1804	1085	5658	5890	
		68	3642	1267	609	5518	4187	
		69	2814	1128	664	4606	3964	
		70	3793	1356	734	5883	4696	
		71	2434	1208	540	4182	3558	
		72	4346	2067	727	7140	5552	
		73	3265	1687	615	5567	4512	
		74	2541	1523	536	4600	3893	
		75	3840	2266	1009	7115	6445	
		76	3759	1790	513	6062	4457	
		77	2671	1581	348	4600	3426	
		78	1583	1372	183	3138	2396	
		79	4432	4627	534	9593	7559	
		80	4504	4932	527	9963	7865	
		90	—	—	—	—	12750	
	100	—	—	—	—	18023		

資料來源：公路局。

表7-4 梅山、竹崎、中埔交流道連絡道路民國100年日交通量預測值

交流道	道路名稱	區段	小客車	小貨車	大客車	大貨車	機車	PCU
梅山	162縣道	梅山—交流道	7790	2940	900	540	0	15113
		交流道—大林	5220	1930	340	270	0	10432
竹崎	166縣道	竹崎—交流道	1600	550	570	610	0	4589
		交流道—民雄	1520	610	250	390	0	3693
中埔	台18省道	嘉義—交流道	10550	2210	2420	2570	0	22252
		交流道—中埔	3290	490	2070	660	0	9309

資料來源：國道新建工程局，「第二高速公路後續計畫交通需求分析報告」，民國79年11月。

第八章 白河、烏山頭、善化交流道

第一節 地域背景及交通狀況

8.1.1 交流道位置及型式

白河交流道，中南二高樁號211K+100，為菱形交流道，北距中埔交流道約14公里，南距烏山頭交流道約18公里。交流道位於白河都市計畫區外南緣糞箕湖東側，以引道與172 縣道相接。

烏山頭交流道，中南二高樁號229K+000，為菱形交流道，北距白河交流道約18公里，南距善化交流道約11公里。交流道位於烏山頭水庫西側，與南116 鄉道相接。

善化交流道，中南二高樁號239K+850，為菱形交流道，北距烏山頭交流道約11公里，南距新化系統交流道約7 公里。交流道位於善化都市計畫區東郊附近，與178 縣道相接。

8.1.2 交流道之服務範圍及其地域功能

白河交流道服務範圍涵蓋白河鎮，東山鄉及後壁鄉等。本地區主要仍以農業生產為主，區內另有白河水庫及關子嶺兩處風景區。本交流道設置後將能提昇本地區農產運銷與觀光事業之發展，並改善其聯外交通之服務品質。

烏山頭交流道服務範圍涵蓋六甲、官田及柳營等鄉，六甲為農業鄉，人口集中於六甲都市計畫區，境內珊瑚潭係利用隧道導引曾文水庫之發電餘水，供嘉南地區農田灌溉暨自來水水源使用，並已規劃發展為景色宜人之烏山頭風景區。官田原為農業鄉，人口分佈於官田及隆田兩個都市計畫區，境內官田工業區面積約175 公頃，已開發完成，且已引進為數不少的工廠，產業結構逐年改變中。柳營為農業鄉，人口分佈於柳營及林鳳營兩地區，緊鄰台1 省道。本交流道設置後，

將能促進該地區農業與觀光事業之發展，並改善其聯外交通功能。

善化交流道位於嘉南平原南部，地處台南縣地理中心，服務區自善化鎮呈幅射狀，涵蓋山上、大內等台南都會區北郊重要衛星鄉鎮。本地區雖設有山上、大內等工業區，亦有多處觀光據點，惟本地區工業成長緩慢，仍以農業生產為主，人口呈持續外流現象。本交流道之設置當可便利農業及觀光事業發展，並可帶動服務業及相關產業升級，提供就業機會，增進地區繁榮。

8.1.3 交流道之連絡道路及交通現況

白河交流道主要連絡道路為165、172縣道。165 縣道位於台1省道東側，為官田、嘉義間之地區性南北幹道，現有寬度約10公尺，省公路局正依計畫寬度20公尺辦理改善中，惟其穿越白河市區路段計畫寬度僅15公尺，現有交通負荷已大，交流道設置後將益形擁擠，有待改善；172 縣道與交流道銜接，東經山區可達白河水庫及關子嶺風景區，山區路段道路現寬約7 公尺，路線受限於地形呈蜿蜒曲折，惟尚敷使用。往西經白河都市計畫區銜接台1省道，可通往新營市及後壁鄉，其經白河都市計畫區路段計畫寬度僅15公尺，目前省公路局正依計畫寬度20公尺辦理拓寬改善中，80年交通量安溪寮至白河段為每日6,722小客車單位，白河至關子嶺段為每日4,377小客車單位[參閱表8-2]。

烏山頭交流道主要連絡道路為165、174縣道及南 116鄉道。165 縣道北起台18省道，向南經白河、東山、六甲銜接官田台1省道，為台1省道東側之地區性南北幹道。除南端官田都市計畫區一小部分路段計畫寬度為15公尺外，其餘路段計畫寬度均為20公尺，六甲都市計畫區已依計畫寬度闢建完成，其餘路段省公路局正辦理改善中；174 縣道東起六甲165 縣道，向西銜接台1省道，為柳營鄉上下交流道之連絡道路，其六甲都市計畫區內路段已依計畫寬度20公尺闢建完成，其餘路段現寬11公尺，有待改善；南 116鄉道與交流道銜接，東往烏山頭風景區，西接 165縣道，分屬烏山頭風景特定區二號路及官田都

市計畫區III-3號道路，現有寬度10~12公尺，計畫寬度均為20公尺，交流道設立後亟需拓寬改善。

善化交流道主要連絡道路為台1省道與178縣道。台1省道自龜子港經善化至新市段，目前公路局正按25~30公尺辦理改善中；178縣道經安定之安定一號路已完成拓寬，安定一號路至善化（包含善化六號路）現寬約8~10公尺，進入善化鎮內即屬老舊街道，沿街房舍密集拓寬改善不易，有待闢建外環道路。178縣道自177縣道交口向東至小新營路段已利用中油盈餘款完成拓寬至20公尺，再向東經交流道至山上鄉之豐德段為6~8公尺寬老舊路面，服務水準極待提升，80年交通量小新營至豐德段為每日7,132小客車單位[參閱表8-3]。

第二節 連絡道路系統改善計畫

8.2.1 計畫構想

白河、烏山頭、善化交流道連絡道路之改善計畫，目的在配合疏導第二高速公路通車後，該區域內之路網交通，並改善其交通瓶頸。改善計畫之基本構想如下：

（一）白河交流道[參閱圖8-1]

172縣道除白河都市計畫區西側至台1省道路段省公路局已列入計畫改善外，其白河交流道東側引道交口起至仙草埔南96鄉道交口止之路段應納入本計畫中改善。此外，172、165縣道穿越白河市區中心路段交通負荷已大且改善不易，需於交流道附近之白河都市計畫區另覓南外環線並新聞東外環線，以構成完整之連絡道系統，避免過境交通穿越白河市區中心，增加交通負荷。

(二) 烏山頭交流道[參閱圖8-2]

南116 鄉道與交流道銜接，現有寬度僅10~12公尺，將不敷使用，應納入本計畫中改善；174 縣道除六甲都市計畫區已依計畫寬度20公尺闢建外，其餘路段現寬僅11公尺，目前雖尚敷使用，惟交流道設置後，交通負荷必日益繁重，應予改善。屆時如六甲鄉能規劃出更理想之路線，再依新路線予以闢建。

(三) 善化交流道[參閱圖8-3]

178 縣道由交流道向西可連接善化與安定，向東可經山上至豐德，為本地區最重要之連絡道路。由於第二高速公路台南環線已於安定設置交流道，安定地區不再需要178 縣道作為進出高速公路之連絡道路，因此，178 縣道主要係提供山上及豐德上、下善化交流道便捷之交通管道，其善化至豐德路段應納入本計畫中拓寬改善。此外，為避免過境交通穿越善化都市計畫區增加街道負荷，應另闢外環道路與178 縣道連繫。

8.2.2 服務區內相關計畫之配合

(一) 台南縣白河都市計畫[參閱圖 8-4]

該都市計畫Ⅲ-4號路及Ⅲ-2號路原計畫寬15公尺，應按Ⅰ-1號路計畫寬20公尺變更都市計畫使寬度一致，以構成172 縣道白河都市計畫區之南外環新線。此外，該都市計畫Ⅲ-7號路原計畫寬為15公尺，為配合改善計畫需變更都市計畫為20公尺，並延伸繞過自來水廠設施，跨越河谷銜接交流道附近之172 縣道，以構成該都市計畫之東外環線。

(二) 台南縣官田都市計畫[參閱圖 8-5]

該都市計畫III-3號路係南116 鄉道進入官田市區路段，都市計畫寬為20公尺，符合南116 鄉道改善方案需要。

(三) 台南縣烏山頭風景特定區計畫[參閱圖 8-5]

該特定區計畫二號路係南116 鄉道進入烏山頭風景特定區路段，計畫寬為20公尺，符合南116 鄉道改善方案需要。

(四) 台南縣善化都市計畫[參閱圖 8-6]

該都市計畫四號路與六號路為178 縣道進入善化市街路段，都市計畫寬為20公尺，符合178 縣道改善方案需要。此外，178 縣道進入善化市區路段可藉都市計畫五號路（計畫寬度20公尺）構成南外環線，亦符合本計畫之需要。

(五) 台南縣山上都市計畫[參閱圖 8-6]

該都市計畫一號路係178 縣道進入山上市區路段，都市計畫寬為20公尺，符合178 縣道改善方案需要。

8.2.3 交流道之轉向交通量及連絡道之交通量

連絡道路改善計畫之細部計畫，可依據第二高速公路預測之民國100 年轉向交通量及各道路按成長趨勢預測之交通量，經加總估計未來之交通需求而訂定[參閱表8-4]：

(一) 172 縣道

172 縣道係白河交流道主要連絡道，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，民國100年172縣道之交通量（含高速公路轉向交通量），交流道至白河段約為每日10,900小客車單位，交流道至關子嶺段約為每日5,600小客車單位。

(二) 南116 鄉道

南116鄉道係烏山頭交流道主要連絡道，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，民國100年南116鄉道交通量（含高速公路轉向交通量），交流道至六甲段約為每日10,000小客車單位，交流道至烏山頭段約為每日3,700小客車單位。

(三) 178 縣道

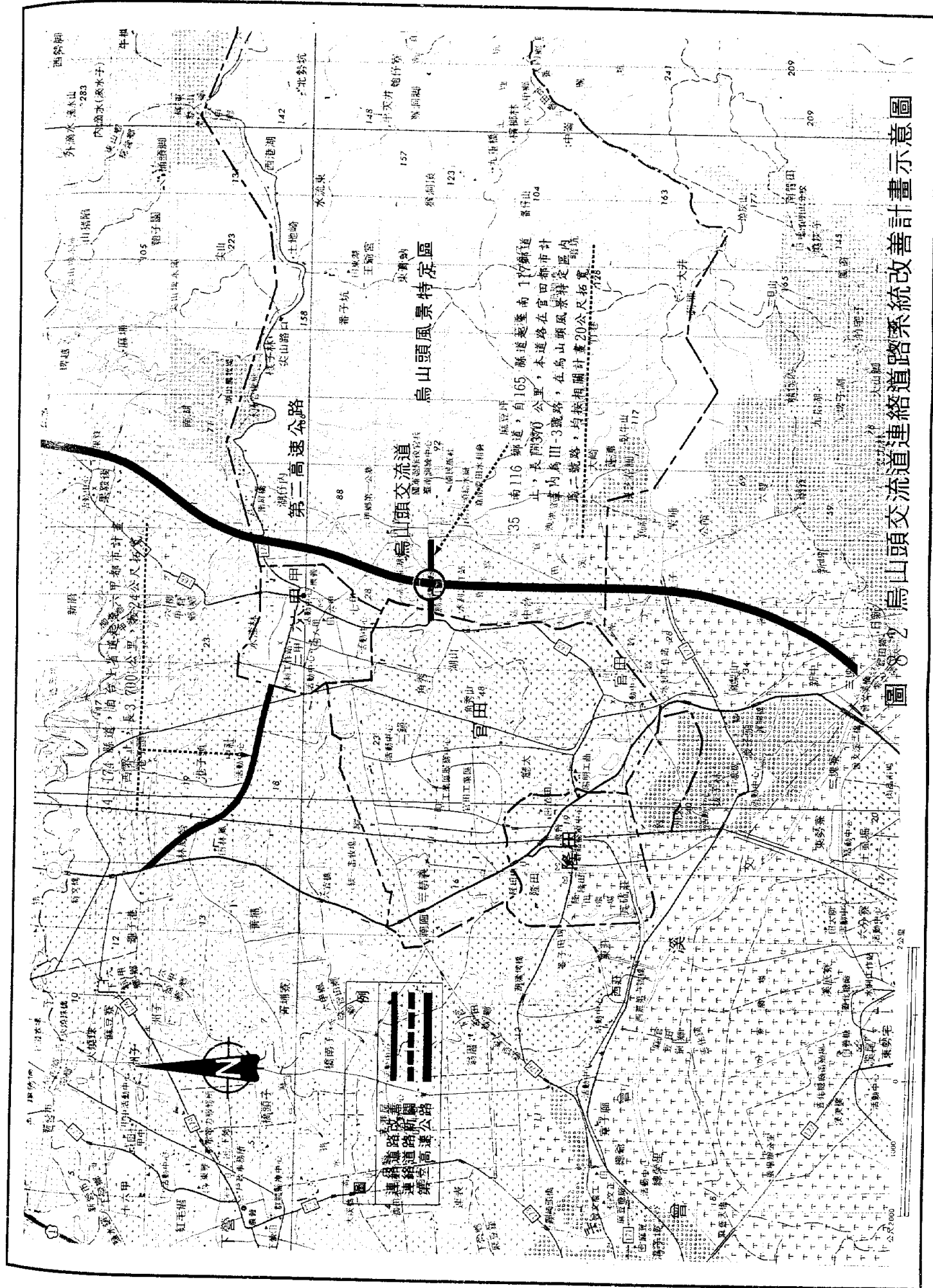
178 縣道係善化交流道主要連絡道，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，民國100年178縣道之交通量（含高速公路轉向交通量），交流道至善化段約為每日11,800小客車單位，交流道至山上段約為每日12,900小客車單位。

8.2.4 連絡道路改善計畫及分年投資計畫

根據前述之計畫構想及交通需求情形，擬定白河、烏山頭、善化交流道連絡道路改善計畫及分年投資計畫如表8-1所示。

8.2.5 待辦之配合事項

白河交流道連絡道路改善計畫涉及白河都市計畫Ⅲ-4、Ⅲ-2、Ⅲ-7號路與增設東外環線部分，台南縣政府均應配合交流道預定設置時間，預先辦理變更都市計畫為20公尺。



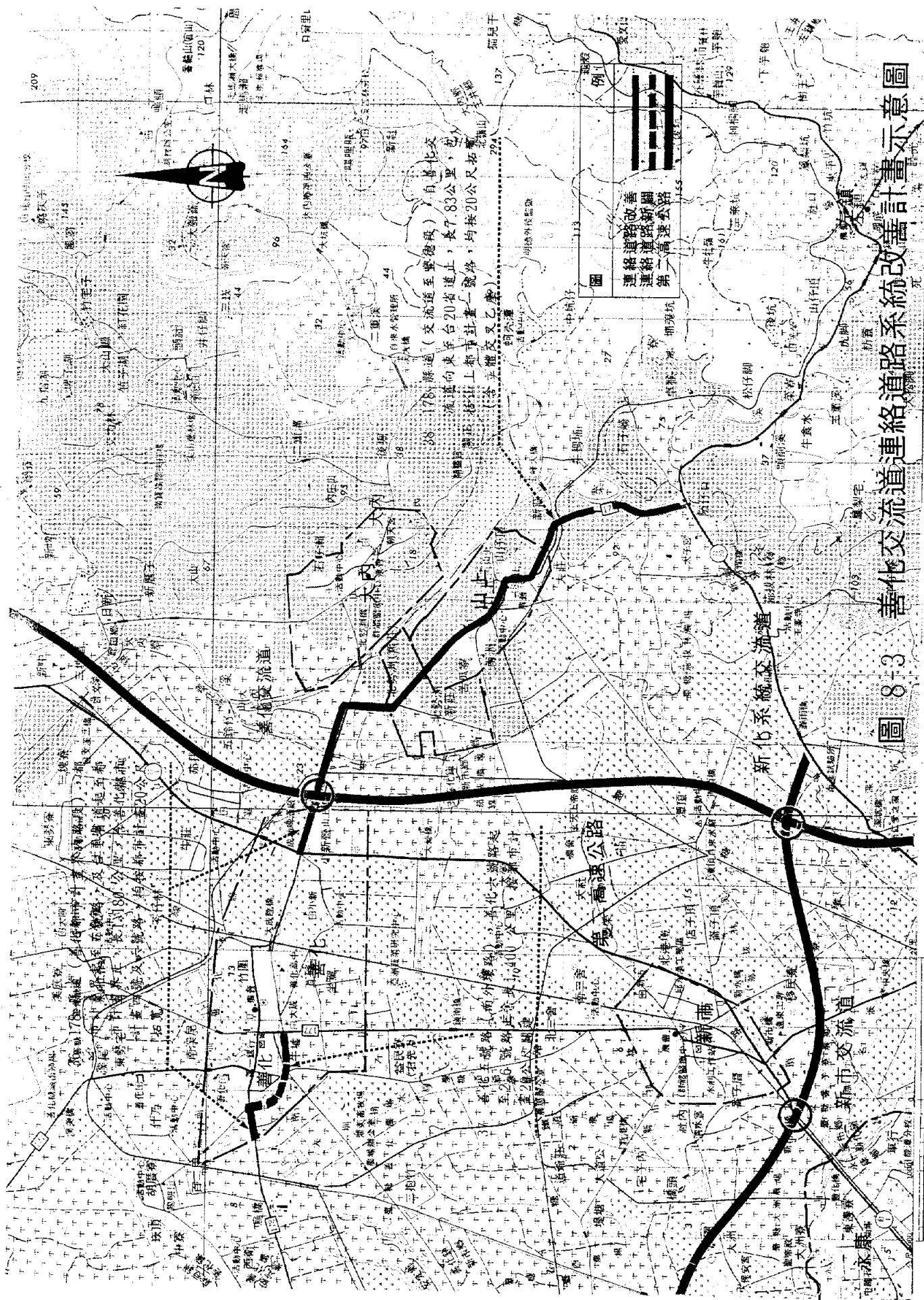
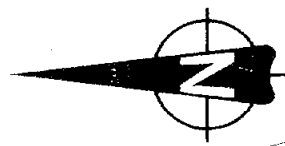


圖 8-3 善化交流道連絡道路系統改善計畫示意圖

圖	例
連絡道路改善	——
連絡道路新闢	- - -



白河都市計畫III-7號路，變更
都市計畫按20公尺寬改善

白河都市計畫III-7號路向南延
伸路段，變更都市計畫按20公
尺寬新闢

白河都市計畫I-1號路，按
都市計畫寬度20公尺改善

白河都市計畫III-2號路，按變
更都市計畫後寬度20公尺改善。

白河都市計畫III-4號路，按
變更都市計畫後寬度20公尺
改善及新闢。

圖 8-4 台南縣白河都市計畫道路系統圖

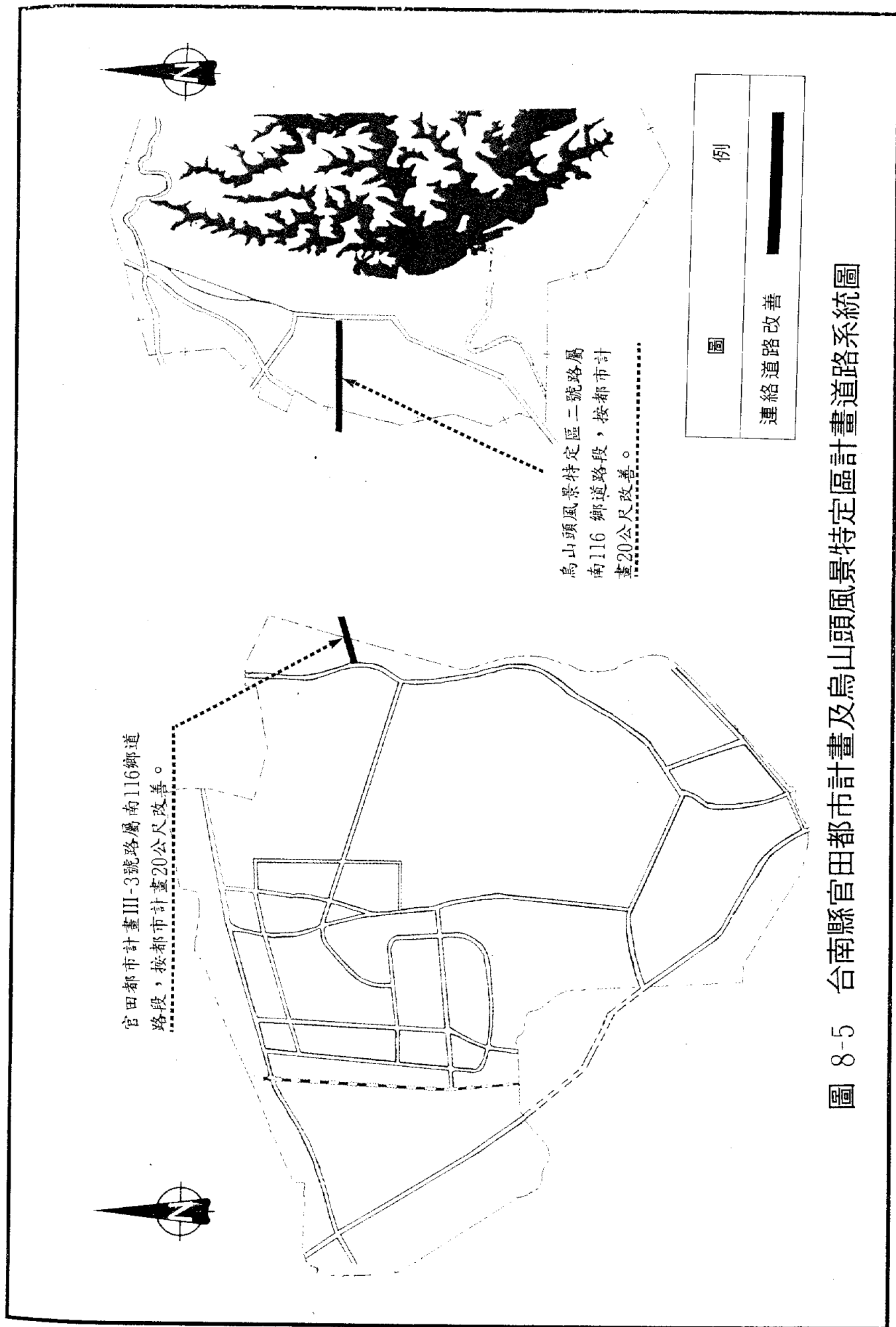


圖 8-5 台南縣官田都市計畫及烏山頭風景特定區計畫道路系統圖

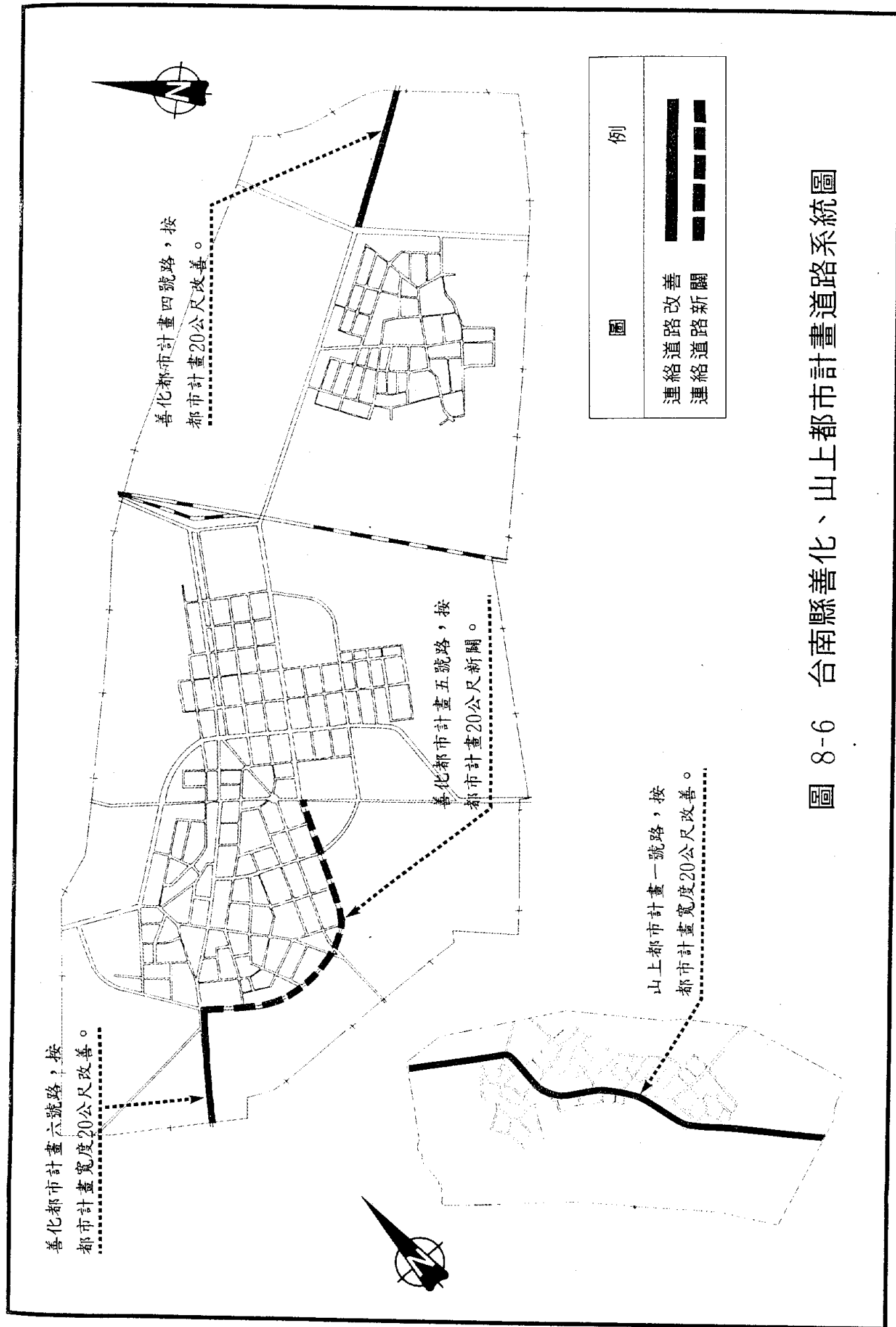


圖 8-6 台南縣善化、山上都市計畫道路系統圖

表8-1 白河、烏山頭、善化交流道連絡道路系統改善計畫一覽表

交 流 道	項 次	路 名	起 迄	路 公 里 長	路 基 現 尺 寬	改 善 寬 度	計 畫 內 容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)							主 辦 單 位
								工 程 費	用 地 費	合 計	86 年 度	87 年 度	88 年 度	89 年 度	90 年 度	91 年 度	92 年 度	
白	31	172 縣道	自白河交流道東側引道交口起，至仙草埔南96鄉道交口止	5.150	7	20	按改善計畫20公尺拓寬	232	244	476	—	244	80	80	72	—	—	公路局
	32	白河南外環道 路	自都市計畫西界起，經白河I-1、III-4、III-2號路至都市計畫東界止	3.360	0~12	20	III-4與III-2號路原計畫寬均為15公尺，為配合改善計畫需變更都市計畫，與I-1號路均按20公尺改善及闢建	168	672	840	10	672	58	50	50	—	—	住都局
河	33	白河東外環道 路	自都市計畫北界165縣道交點起，經III-7號路並跨越河谷銜接交流道附近之172縣道止	1.850	0~15	20	III-7號路原計畫寬15公尺，為配合改善計畫需變更，都市計畫按20公尺拓寬，其餘路段亦按20公尺闢建	422	160	582	—	160	122	100	100	100	—	住都局
	34	174 縣道	自台1省道起，至六甲都市計畫西界止	3.700	11	24	按計畫寬24公尺拓寬，或另選新線作為連絡道路	220	192	412	—	—	192	80	70	70	—	公路局
烏 山 頭	35	南116 鄉道	自165縣道起，至南117鄉道止	1.370	10	20	本道路在官田都市計畫內為III-3號路，在烏山頭風景特定區內為二號路。均按相關計畫20公尺拓寬	69	180	249	—	180	30	39	—	—	—	住都局
	36	178 縣道(善 化都市計畫界 內路段)	都市計畫界起至五號路及台1省道起至都市計畫界止	1.180	10~12	20	含善化都市計畫四號及六號路，均按都市計畫20公尺拓寬	59	160	219	80	80	29	30	—	—	—	住都局
善 化	37	善化五號路 (南外環路)	善化六號路起至2-6號路止	1.400	—	20	按都市計畫20公尺闢建	70	280	350	—	100	100	80	35	35	—	住都局
	38	178 縣道(交 流道至豐德段)	自善化交流道向東至台20省道止	7.830	7~12	20	包括山上都市計畫一號路，均按20公尺拓寬(含立體交叉乙座)	332	1037	1369	—	—	—	637	532	100	100	公路局

表8-2 172縣道（安溪寮—關子嶺）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU/日	註記
安溪寮 白河	烏樹林橋	66	1898	1043	662	3603	3598	
		67	2035	1048	632	3715	3555	
		68	2032	1300	959	4291	4787	
		69	2551	1302	680	4533	4107	
		70	2348	1430	687	4465	4195	
		71	2680	1784	642	5106	4514	
		72	2606	1953	719	5278	4892	
		73	1512	1815	813	4140	4708	
		74	2461	2023	731	5215	4954	
		75	2535	2306	733	5574	5266	
		76	2320	2758	598	5676	5248	
		77	1920	3180	705	5805	5871	
		78	1520	3601	812	5933	6493	
		79	1643	3929	713	6285	6561	
		80	1608	4168	691	6467	6722	
		90	—	—	—	—	9300	根據歷年交通量 成長趨勢所推計
		100	—	—	—	—	11890	
白河 關子嶺	士口橋	66	1178	536	407	2121	2110	
		67	1198	630	510	2338	2519	
		68	1413	749	409	2571	2400	
		69	1499	781	739	3019	3448	
		70	1582	985	528	3095	3044	
		71	1642	982	487	3111	2936	
		72	1702	1054	704	3460	3677	
		73	1369	2640	406	4415	4269	
		74	1456	1320	439	3215	3074	
		75	1997	1669	469	4135	3675	
		76	1867	1674	459	4000	3611	
		77	1470	1967	396	3833	3594	
		78	1073	2259	332	3664	3577	
		79	1547	2092	552	4191	4212	
		80	1559	2214	565	4338	4377	
		90	—	—	—	—	5652	根據歷年交通量 成長趨勢所推計
		100	—	—	—	—	6997	

資料來源：公路局。

表8-3 178縣道（小新營—豐德）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU／日	註記	
小新營 豐德	通山橋	66	1714	510	863	3087	3613		
		67	2107	700	749	3556	3579		
		68	1753	832	522	3107	2924		
		69	2470	772	625	3867	3388		
		70	2164	1001	709	3874	3777		
		71	2674	907	750	4331	3959		
		72	2086	1170	818	4074	4250		
		73	4146	1966	947	7059	6051		
		74	2096	1100	647	3843	3670		
		75	2199	1383	572	4154	3759		
		76	2683	2347	781	5811	5495		
		77	3424	3475	819	7718	6958		
		78	4164	4603	856	9623	8420		
		79	2269	4376	575	7220	6782		
		80	2316	4698	580	7594	7132		
		90	—	—	—	—	10535		根據歷年交通量 成長趨勢所推計
		100	—	—	—	—	13907		

資料來源：公路局。

表8-4 白河、烏山頭、善化交流道連絡道路民國100年日交通量預測值

交流道	道路名稱	區段	小客車	小貨車	大客車	大貨車	機車	PCU
白河	172縣道	白河—交流道	6330	1380	620	1020	1490	10923
		交流道—關子嶺	3400	610	290	370	1490	5558
烏山頭	南116鄉道	六甲—交流道	6160	1340	440	720	1920	10032
		交流道—烏山頭	1940	600	150	220	1920	3737
善化	178縣道	善化—交流道	5920	1580	410	1380	4100	11829
		交流道—山上	6730	2070	460	1220	4100	12916

資料來源：國道新建工程局，「第二高速公路後續計畫交通需求分析報告」，民國79年11月。

第九章 關廟、田寮、九如交流道

第一節 地域背景及交通狀況

9.1.1 交流道位置及型式

關廟交流道，中南二高樁號257K+010，為喇叭型交流道，北距新化系統交流道約10公里，南距田寮交流道約12公里。交流道位於關廟北郊附近，以連絡道連接關廟都市計畫區外之182縣道，及東西向快速公路台南—關廟線。

田寮交流道，中南二高樁號269K+105，為菱型交流道，北距關廟交流約12公里，南距燕巢系統交流道約14公里。交流道位於田寮鄉西側，以連絡道與184縣道連接。

九如交流道，中南二高樁號290K+600為對稱雙葉型交流道，北距燕巢系統交流道約8公里，南距屏東交流道約14公里。交流道位於九如鄉三塊厝附近，與台3省道相接。

9.1.2 交流道之服務範圍及其地域功能

關廟交流道位於嘉南平原南緣，主要服務台南生活圈範圍內之關廟鄉、歸仁鄉、龍崎鄉三鄉及內門鄉之西部。近十年來除歸仁鄉人口稍有增加外，其他鄉人口均為負成長。關廟、龍崎、內門三鄉均位於內門丘陵帶上，因受地型影響，農業不彰，僅籐業加工一枝獨秀，百分之八十人口均投入生產；歸仁鄉鄰近台南縣，地理條件有利於農工業發展，除有沙崙等大型農場外，境內正在規劃面積達1200公頃之台南科技工業區。本交流道之設置，配合東西向快速公路台南—關廟線計畫，將可加速本地區農工業之成長。

田寮交流道主要服務田寮鄉、阿蓮鄉及旗山鎮之西部。本地區為

農村集居地區，主要生產稻米、香蕉、菸草等作物，工業發展緩慢，僅阿蓮鄉水泥生產較具規模。田寮鄉位於地質鬆軟丘陵帶，受雨水冲刷產生奇特地形，月世界風景區為其著名之觀光遊憩地點。本交流道之設置將能有效刺激本地區工、農業之迅速發展，對觀光事業亦有實質助益。

九如交流道主要服務範圍涵蓋屏東縣里港鄉、高樹鄉、九如鄉及屏東市北區，其次為鹽埔鄉及長治鄉。其中里港與九如為農業人口聚集區，里港及里嶺大橋附近河川地為建材砂石生產區。本交流道之設置，配合高屏溪東岸南北幹線道路（台3省道）既有之改善計畫，將可提供本地區農產品運輸另一便捷管道，亦可改善目前幹線道路交通過於集中之現象。

9.1.3 交流道之連絡道路及交通現況

關廟交流道主要連絡道路為177縣道及182縣道。177縣道連接台20省道與182縣道，目前經新化市區段、都市計畫區外路段，及進入關廟市區段路寬均約7~10公尺，仍未具備連絡道功能，80年新化至關廟段交通量為每日7,525小客車單位[參閱表9-2]；182縣道台南經仁德至關廟路段，目前已按20公尺完成改善，惟經關廟市區路段目前寬僅12公尺已不敷使用。關廟向東經龍崎至中埔路段目前路寬僅8~10公尺，且龍崎至中埔段因深入內門丘陵山區，道路標準甚低，服務水準有待提昇，80年關廟至中埔段交通量為每日4,648小客車單位[參閱表9-3]。

田寮交流道主要連絡道路為184縣道。184縣道為中山高速公路路竹交流道之連絡道路，自77年起開始辦理改善。其大湖至阿蓮段公路局已按20公尺拓寬完成，阿蓮外環線住都局亦已按20公尺闢建完成，阿蓮經田寮至旗山段公路局正按15公尺辦理改善中。

九如交流道主要連絡道路為台3省道及188縣道。台3省道由旗

尾經里港大橋通里港及九如至屏東等路段均已按計畫整理改善或正進行改善中，路況良好；188 縣道由里港向西藉里嶺大橋跨越高屏溪連接台21省道，再向西可達楠梓，目前里嶺大橋及兩端引道正按20公尺改善中。由里港向東經高樹大橋連絡高樹，道路現寬僅 8~10公尺，服務水準應予提昇，80年里港至高樹段交通量為每日 3,084小客車單位[參閱表9-4]。

第二節 連絡道路系統改善計畫

9.2.1 計畫構想

關廟、田寮、九如交流道連絡道路改善計畫構想，目的在配合疏導第二高速公路通車後，由各交流道至其服務區之路網交通，並改善其交通瓶頸。改善計畫之基本構想如下：

(一) 關廟交流道[參閱圖9-1]

- (1) 177 縣道連接關廟與新化，為使關廟交流道能直接服務新化地區往南之交通，關廟至新化路段應予改善。
- (2) 182 縣道關廟向東至中埔仍為瓶頸路段。東西向快速公路台南—關廟線原計畫由台南灣裡向東經關廟、中埔接旗山，可取代182 縣道關廟向東之運輸功能，惟因內門山區地形起伏，且無縱向快速公路系統，故僅接至關廟交流道引道與 182 縣道之交口為止，交流道以東至中埔路段之運輸服務必須仰賴182 縣道，因此該路段應納入本計畫中改善；其向西之仁德至關廟段已完成拓寬，而仁德地區可由中山高速公路台南交流道直接服務，關廟、仁德間之運輸未來亦可經東西向快速公路連繫，因此該路段不擬作進一步改善。

(二) 田寮交流道[參閱圖9-2]

田寮交流道主要連絡道路之184 縣道亦係中山高速公路路竹交流道之連絡道，目前大湖經田寮至旗山段公路局與住都局正按原定計畫辦理改善中，已具備田寮交流道連絡道路功能，在本計畫中無需再辦理改善。

(三) 九如交流道[參閱圖9-3]

- (1) 188 縣道為直接服務高樹地區之幹道，惟尚未具備連絡道功能，其自里港向東至高樹路段應納入本計畫中改善。
- (2) 台3 省道旗尾至里港段（包括里港大橋及里港都市計畫區內路段）已按計畫拓寬至20公尺，九如都市計畫區內按24公尺正辦理施工中，九如至屏東段已按計畫拓寬至25公尺，俟施工路段完成改善後，已具備連絡道功能，無需再辦理改善。

9.2.2 服務區內相關計畫之配合

(一) 台南縣新化都市計畫[參閱圖 9-4]

該都市計畫3-1 號路為177 縣道進入新化市區路段，都市計畫寬為15公尺，符合 177縣道改善計畫之需要。

(二) 台南縣關廟都市計畫[參閱圖 9-5]

該都市計畫1-3 號路與II-4號路為177 縣道進入關廟市區路段，都市計畫寬分別為20及15公尺，符合本計畫之需要。此外，

關廟1-1 及1-4 號路，自II-4號路起至都市計畫界止為182 縣道進入關廟市區路段，都市計畫寬20公尺，亦符合 182縣道改善計畫之需要。

(三) 屏東縣里港都市計畫[參閱圖 9-6]

該都市計畫II-1號路連接台3 省道與188 縣道，II-2號路為188 縣道里港鄉都市計畫路段，上述二路段計畫寬均為15公尺，尚符合 188縣道改善計畫之需要。

9.2.3 交流道之轉向交通量及連絡道路之交通量

連絡道路改善計畫之細部計畫，可依據第二高速公路預測之民國100 年轉向交通量及各道路按成長趨勢預測之交通量，經加總估計未來之交通需求而訂定，茲分析如下[參閱表9-4、9-5]：

.(一) 182 縣道 (歸仁至關廟段)

182 縣道係關廟交流道主要連絡道，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，民國100 年182 縣道交通量 (含高速公路轉向交通量)，交流道與快速公路台南—關廟線交口至歸仁段之交通量約為每日57,100小客車單位，至關廟段之交通量約為每日53,600小客車單位。

(二) 177 縣道 (關廟至新化段)

177 縣道亦為關廟交流道主要連絡道，亦納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫預測，民國 100年 177縣道

之交通量（含高速公路轉向交通量），交流道至新化段約為每日16,500小客車單位，交流道至關廟段約為每日20,100小客車單位。

（三）188 縣道（里港至高樹）

- （1）根據第二高速公路計畫之預測，至民國100年，經由九如交流道往里港方向之交通量為每日9,436小客車單位，往屏東、九如方向為每日18,090小客車單位。
- （2）台3省道根據第二高速公路計畫之預測，至民國100年里港至九如間交通量，交流道至里港段為每日35,733小客車單位，交流道至九如段為每日44,401小客車單位。
- （3）根據188縣道年交通量成長趨勢推算，至民國100年里港高樹間之交通量為每日29,503小客車單位。

（1）、（3）項合計，如高速公路至里港轉向交通量有三分之一會轉往高樹，則屆時自九如交流道經188縣道往高樹方向之交通量約為每日32,600小客車單位。

9.2.4 連絡道路改善計畫及分年投資計畫

根據前述之計畫構想及交通需求情形，擬定關廟、九如交流道連絡道路改善計畫及分年投資計畫如表9-1所示。

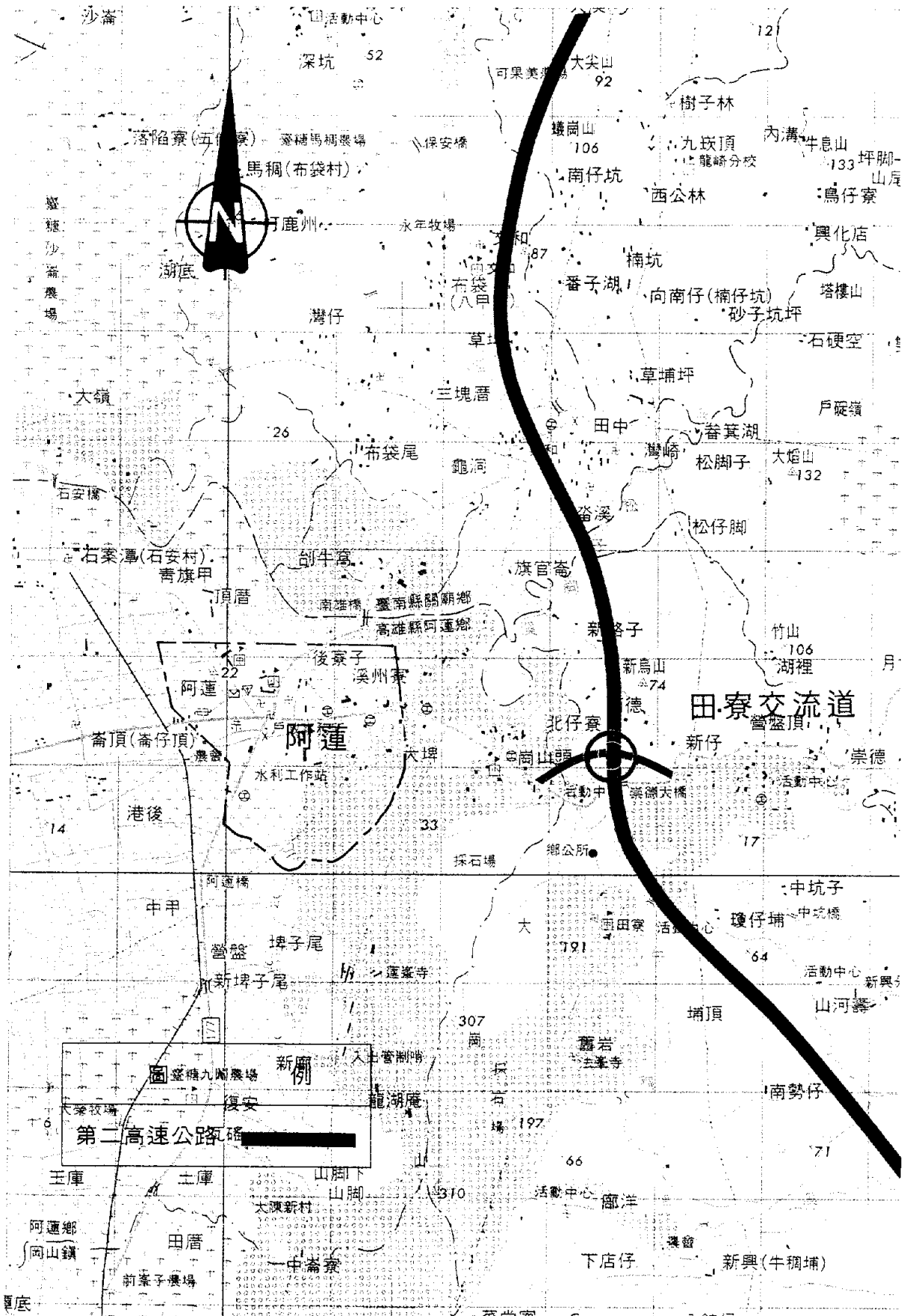


圖 9-2 田寮交流道連絡道路系統示意圖

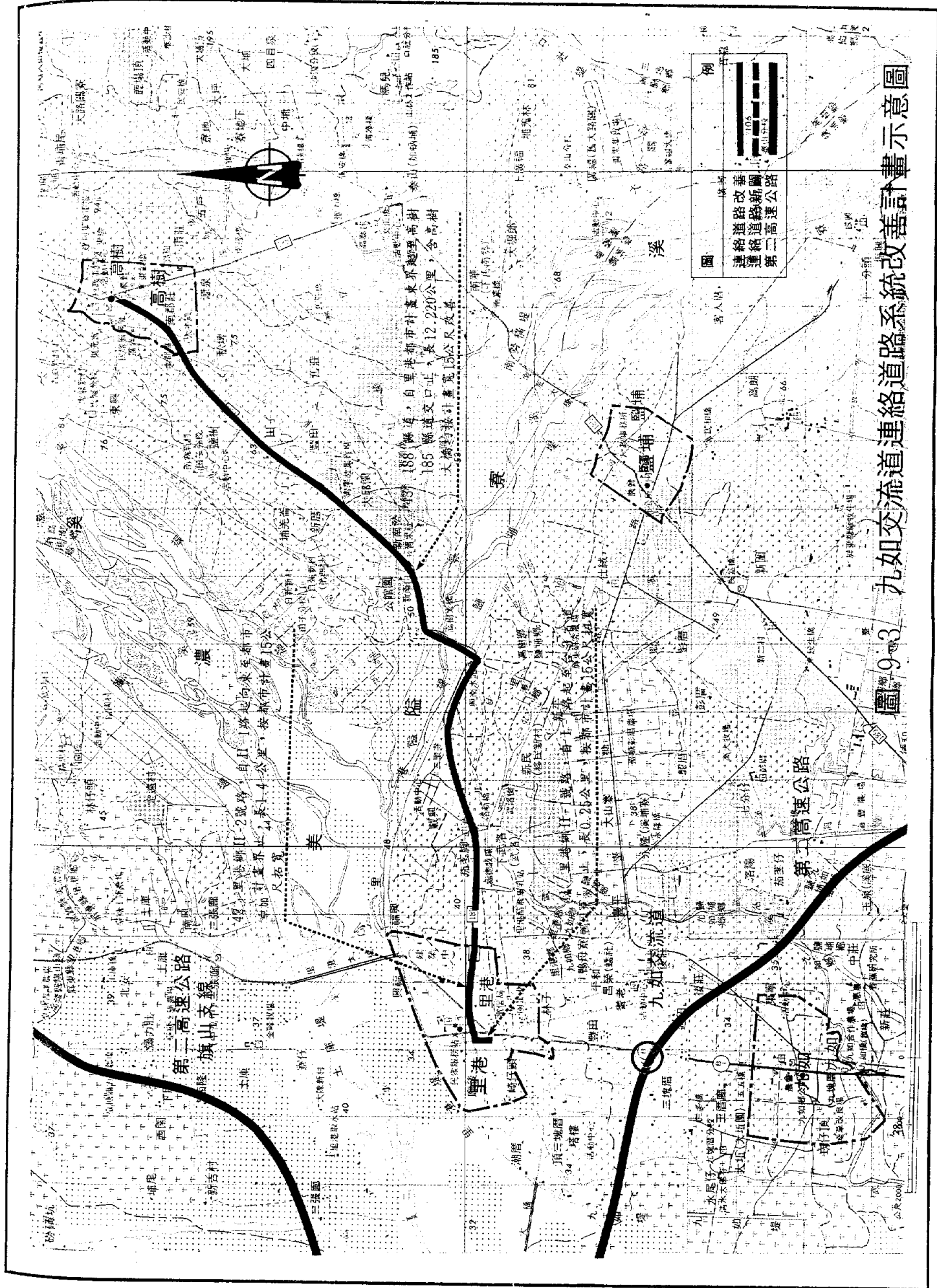


圖 9-3 九如交流道連網道路系統改善計畫示意圖

圖	例
	連絡道路改善

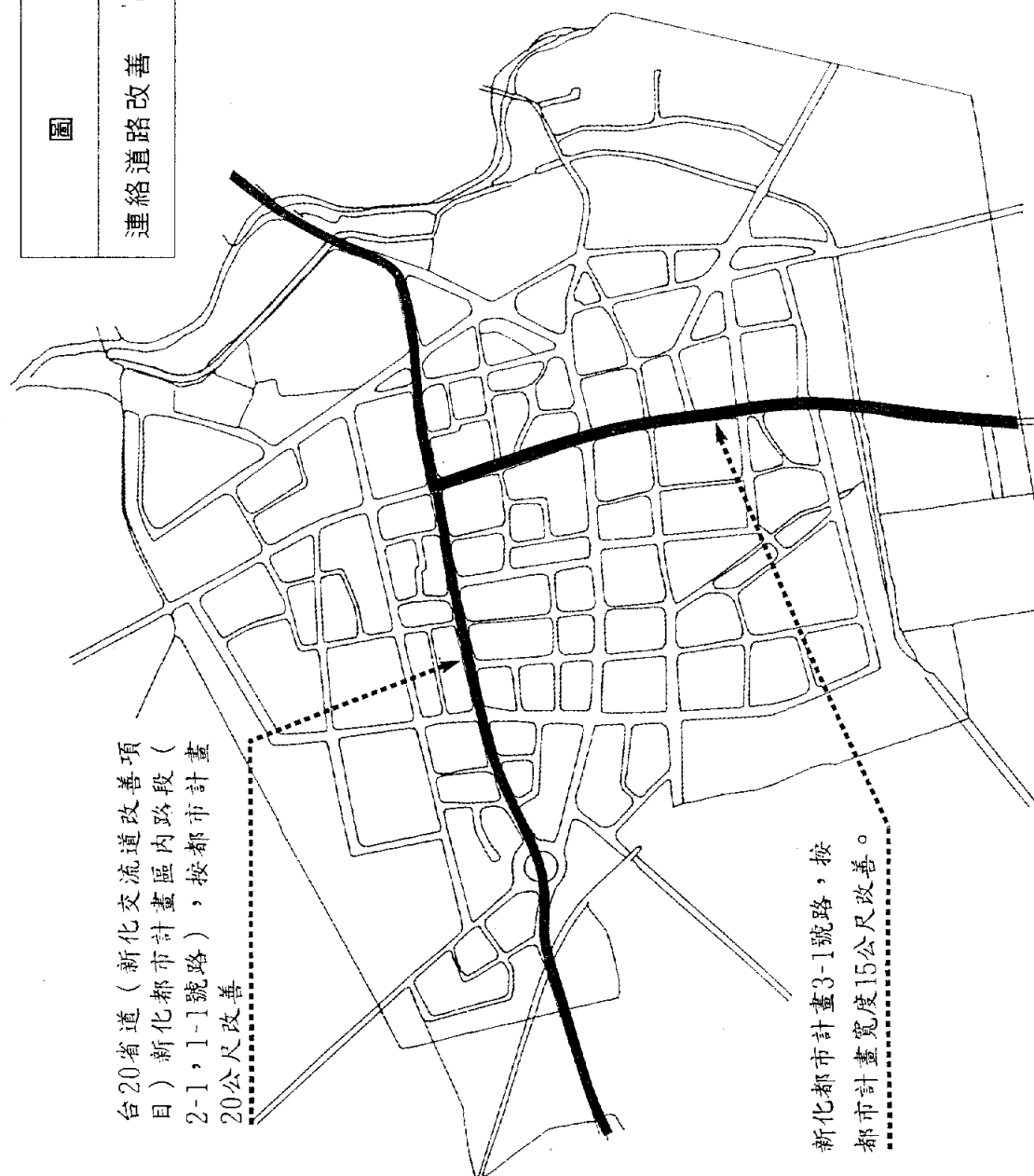


圖 9-4 台南縣新化都市計畫道路系統圖

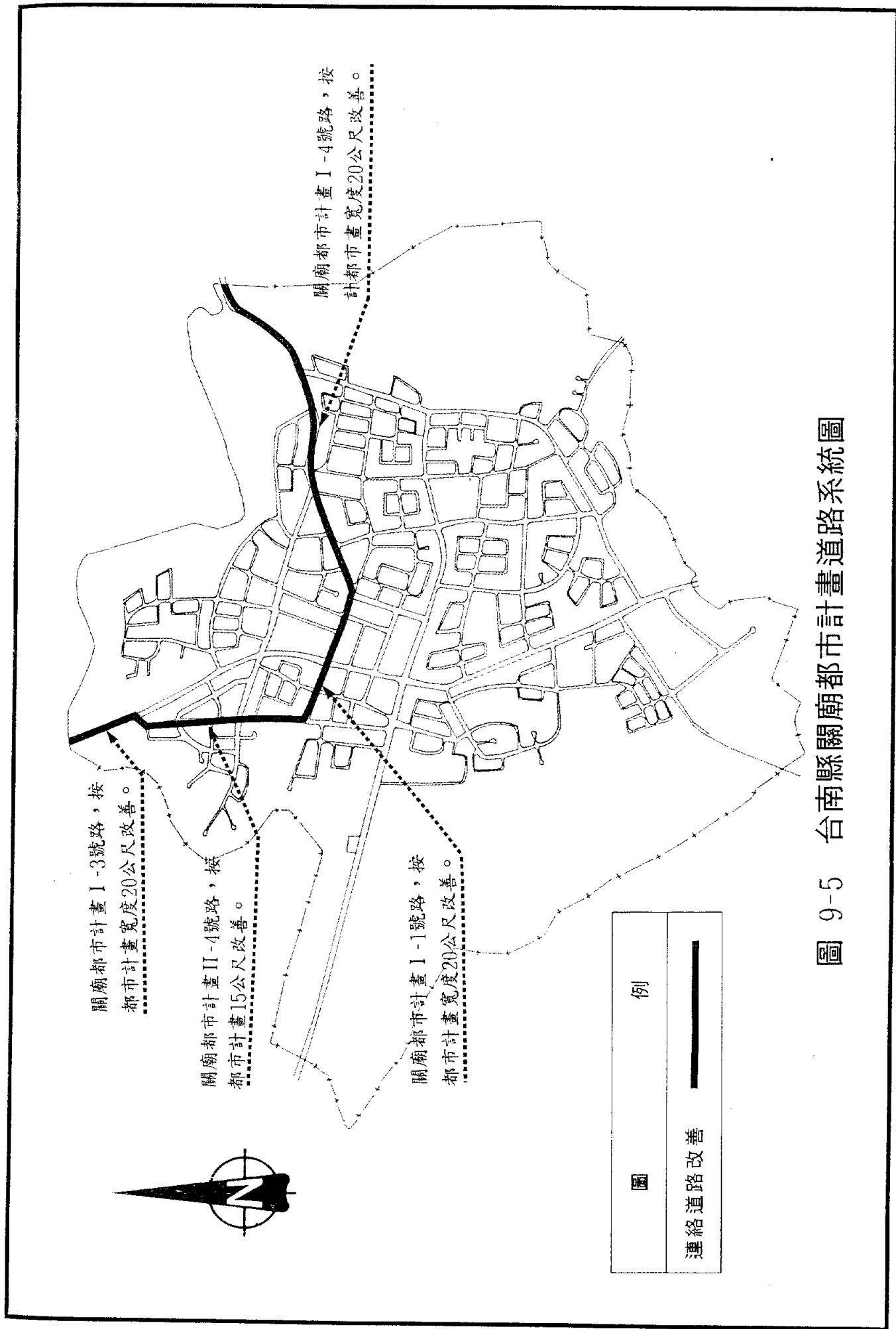


圖 9-5 台南縣關廟都市計畫道路系統圖

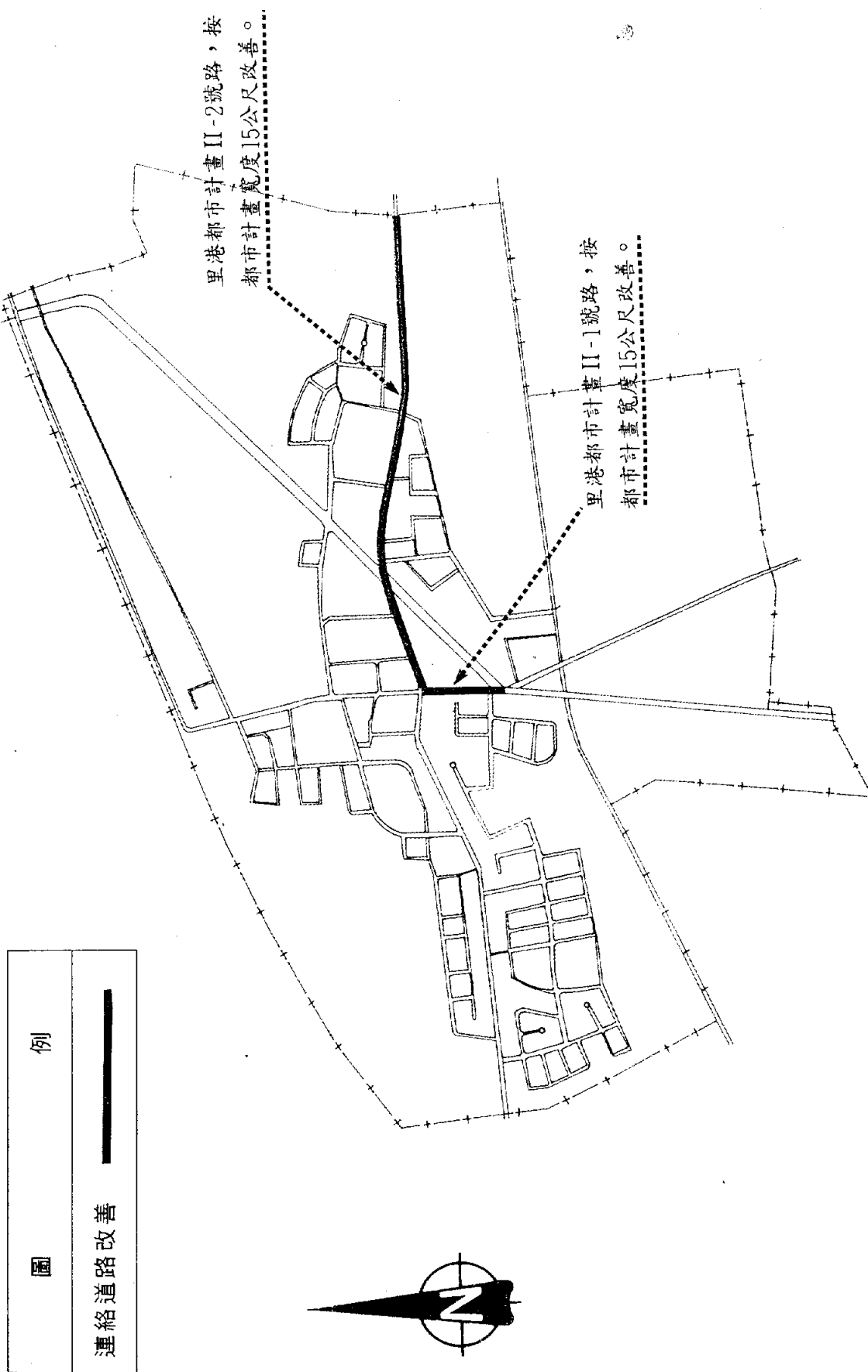


圖 9-6 屏東縣里港都市計畫道路系統圖

表9-1 關廟、九如交流道連絡道路系統改善計畫一覽表

交通道	項次	路名	起造	路公里長	路基現寬度	改善寬度	計畫內容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)							主辦單位
								工程費	用地費	合計	86年度	87年度	88年度	89年度	90年度	91年度	92年度	
關廟	39	177 縣道	自台20省道起至182縣道止，及台20省道起，至新化都市計畫北界止	12.080	7~10	15, 20	含新化3-1、號路、關廟1-3、號路與II-4、號路按都市計畫寬15公尺改善外，其餘均按20公尺改善	507	2432	2939	—	—	1232	1200	307	200	—	公路局
	40	182 縣道	自177 縣道起至中埔止	21.040	6~14	18~20	含關廟1-1、1-4號路按都市計畫20公尺拓寬；其餘路段按18公尺改善，部份路段局部改善	844	1013	1857	800	457	300	300	—	—	—	公路局
九如	41	里港鄉II-1號路	自I-1路起至台3省道止	0.250	10	15	按都市計畫15公尺拓寬	10	3	13	—	—	—	13	—	—	—	住都局
	42	里港鄉II-2號路	自II-1路起向東至都市計畫界止	1.400	10	15	按都市計畫15公尺拓寬	80	6	86	—	—	46	30	10	—	—	住都局
	43	188 縣道	自里港都市計畫東界起至高樹185 縣道交口止	12.220	8~10	15	包括高樹大橋均按計畫寬15公尺改善	366	244	610	—	244	126	120	120	—	—	公路局

表9-2 177縣道（新化—關廟）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU／日	註記	
新 化 關 廟	許 縣 溪 橋	66	1947	642	607	3196	3047		
		67	3066	1556	1138	5760	5890		
		68	2975	1260	795	5030	4538		
		69	3373	1054	448	4875	3410		
		70	3491	1410	751	5652	4710		
		71	3515	1635	737	5887	4901		
		72	3526	1738	795	6059	5181		
		73	6344	2894	767	10005	7098		
		74	2871	1894	759	5524	5032		
		75	4174	2448	976	7598	6628		
		76	4311	2980	1041	8332	7396		
		77	3615	3400	764	7779	6774		
		78	2918	3819	486	7223	6152		
		79	3497	4190	679	8366	7276		
		80	3544	4456	668	8668	7525		
		90	—	—	—	—	10355		根據歷年交通量 成長趨勢所推計
		100	—	—	—	—	13108		

資料來源：公路局。

表9-3 182縣道（關廟—中埔）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU／日	註記
關廟 中埔	龍船橋	66	781	239	232	1252	1169	
		67	1417	388	254	2059	1575	
		68	1393	659	368	2420	2181	
		69	1815	841	430	3086	2676	
		70	1833	709	349	2891	2306	
		71	2316	1033	515	3864	3273	
		72	4487	1902	724	7113	5419	
		73	6657	2770	933	10360	7566	
		74	2075	1139	445	3659	3097	
		75	2462	1230	628	4320	3853	
		76	1700	1263	562	3525	3459	
		77	1662	2078	618	4358	4430	
		78	1623	2892	674	5189	5401	
		79	1982	1913	645	4540	4443	
		80	2036	2027	670	4733	4648	
		90	—	—	—	—	5545	
	100	—	—	—	—	6357		

資料來源：公路局。

表9-4 188縣道（里港—高樹）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU/日	註記
里 港 高 樹	茄 苳 橋	66	2273	681	490	3444	2833	
		67	1335	1310	643	3288	3640	
		68	1457	1580	592	3629	3793	
		69	1425	1087	779	3291	3852	
		70	2450	1655	753	4858	4649	
		71	965	2294	1332	4591	6580	
		72	1575	2121	1235	4931	6299	
		73	1322	2324	1051	4697	5874	
		74	2141	2206	1002	5349	5854	
		75	1819	1948	1019	4786	5551	
		76	1851	2247	1035	5133	5907	
		77	2129	3110	1019	6258	6805	
		78	2406	3972	1003	7381	7703	
		79	5279	6229	1552	13060	12469	
		80	5509	6571	1620	13700	13084	
		90	—	—	—	—	20407	根據歷年交通量 成長趨勢所推計
		100	—	—	—	—	29503	

資料來源：公路局。

表9-5 關廟、九如交流道連絡道路民國100年日交通量預測值

交流道	道路名稱	區段	小客車	小貨車	大客車	大貨車	機車	PCU
關廟	182縣道	歸仁—IS	32660	7370	2150	3060	27700	57073
		IS—關廟	30440	6830	1920	2850	27700	53590
	177縣道	新化—交流道	7850	2770	410	1760	6950	16488
		交流道—關廟	9860	3510	490	2180	6950	20114
九如	台3省道	里港—交流道	14410	5430	1290	4830	17547	35733
		交流道—九如	19770	7250	1610	5390	17547	44401

註：IS表交流道引道與台南—關廟東西向快速公路之交點。

資料來源：國道新建工程局，「第二高速公路後續計畫交通需求分析報告」，民國79年11月。

第十章 屏東、潮州、南州交流道與林邊終點

第一節 地域背景及交通狀況

10.1.1 交流道之型式及位置

屏東交流道，中南二高樁號304K+800，為分離式菱型交流道，北距九如交流道約14公里，南距潮州交流道約9公里。交流道位於屏東縣麟洛鄉東南側，與台1省道相接。

潮州交流道，中南二高樁號313K+320，為半直接雙葉型交流道，北距屏東交流道約9公里，南距南州交流道約9公里，交流道位於潮州與萬丹之間，在潮州擴大都市計畫區西側、東港溪北方，以引道向西接東西向快速公路高雄—潮州線，向東接台1省道（屏鵝公路）。

南州交流道，中南二高樁號322K+370，為菱型交流道，北距潮州交流道約9公里，南距第二高速公路林邊終點約7公里。交流道位置緊鄰南州都市計畫外東側，以東西方向引道連接187乙縣道。

林邊終點為第二高速公路南端終點，中南二高樁號328K+800，北距南州交流道約7公里。交流道位於林邊鄉西北側，與台17省道（西濱公路）平面相接。

10.1.2 交流道之服務範圍及其地域功能

屏東交流道服務範圍涵蓋屏東市及麟洛、內埔、長治及鹽埔等鄉。屏東市為屏東生活圈中心都市，因與高雄生活圈僅一水之隔，發展潛力雄厚。麟洛、內埔、長治及鹽埔等鄉則為屏東生活圈中之農村集居地區。屏東地區設有屏東工業區，內埔鄉則有小型工業區，以食品製造、飲料、菸草、金屬製品等工業為主，其餘地區大多從事農、漁

業生產。本交流道之設置，配合台 1 省道及屏東市民生路之改善，更能強化該地區交通功能。

潮州交流道主要服務範圍涵蓋屏東縣潮州鎮、竹田鄉、萬丹鄉及萬巒鄉等地區。潮州鎮為屏東生活圈第二中心市鎮，竹田、萬巒及萬丹鄉則為潮州鎮外圍之農村集居地區。本地區位於南部區域發展主軸線上，有廣大高等則農田，工業亦發展迅速。新建之萬大大橋跨高屏溪，已列為東西向快速公路高雄—潮州線計畫之一環，使本交流道服務範圍向西涵蓋高屏溪西岸之大寮地區。本交流道之設置，將可刺激本地區之產業昇級，並有效改變本地區長期受高屏溪阻隔狀況，縮短高雄縣東西區之城鄉距離。

南州交流道主要服務範圍涵蓋屏東縣東港鎮、南州鄉、崁頂鄉與新埤鄉。本地區位處潮州及東港二鎮之間，均為農村集區地區，有廣大高等則農田，以農業及水產養殖為主要產業。本交流道之設置，將可便利本地區之農產與水產運銷，並提昇城際運輸之服務品質。

林邊終點服務範圍涵蓋林邊鄉、佳冬鄉與東港鎮部份地區。由於第二高速公路自南州向西南偏行，終點設於林邊都市計畫區外西北方，枋寮以南地區進出第二高速公路之交通應以利用南州交流道較為便利，因此利用林邊交流道之長程過境交通將形減少，服務重點轉為地區性產業運輸需求。本交流道之設置，將可提供本地區農、漁產品運輸另一便捷管道，亦能促進觀光旅遊發展，並分散目前市區幹道交通擁擠現象。

10.1.3 交流道之連絡道路及交通現況

屏東交流道主要連絡道路為台 1 省道，與屏東市自由路、復興路及民生路。台 1 省道穿越屏東市南側後向南折往麟洛、內埔，計畫寬度 30 公尺，道路現寬為 25 公尺；屏東市自由路為該市內環線，計畫寬

度27公尺，除與縱貫鐵路交叉段需配合鐵路局一併辦理改善外，均已依計畫寬度闢建；復興路與民生路為屏東市區與台1省道銜接幹道，復興路計畫寬度25公尺，已依計畫寬度闢建完成；民生路計畫寬25、35公尺，均已依計畫寬度闢建完成。

潮州交流道主要連絡道路有東西向快速公路高雄—潮州線、台1省道（屏鵝公路）、189縣道及屏85鄉道（舊台1省道）等。東西向快速公路高雄—潮州線西起中山高速公路高雄末端，向東跨台25省道並利用已完成之萬大大橋跨高屏溪，繼續向東跨台27省道，於竹田鄉下港尾村附近189縣道交口處與本交流道銜接，刻正由公路局專案辦理中；台1省道自屏東向南經潮州東外環線至鵝鑾鼻路段均已依25公尺寬改善完成，路況良好；189縣道由交流道往東進入潮州鎮後，都市計畫道路僅寬11公尺，不具備連絡道路功能且改善困難。由交流道往西服務萬丹，公路局雖有由11公尺拓寬至18公尺之計畫，但尚未辦理，必須在第二高速公路通車前作適度拓寬改善。80年萬丹至潮州段交通量為每日18,662小客車單位[參閱表10-2]；屏85線由舊潮州大橋向南進入潮州鎮，原為台1省道舊線，目前都市計畫內路段已拓寬至18公尺，惟自屏鵝公路經舊潮州大橋至都市計畫界則僅寬12公尺，亦不敷連絡道路交通運輸需要，致使潮州鎮無進出潮州交流道便捷之交通路線。

南州交流道主要連絡道路為台1省道、187乙縣道及屏73鄉道。台1省道由南州往南可通達墾丁國家公園等遊憩區，潮州至墾丁段目前已按計畫寬25公尺完成改善，道路狀況良好；187乙縣道銜接南州交流道，往東轉台1省道可連絡新埤鄉，其南州至台1省道路段目前路寬僅10公尺，不具備連絡道功能；屏73鄉道南州至炭頂段（包含炭頂四號路、南州三號路及四號路）目前僅寬7~9公尺，道路服務功能亦有待提昇。

林邊終點主要連絡道路為台17省道及187、189縣道。台17省道已

拓寬改善為20公尺；187 縣道公路局現正分年辦理改善中；189 縣道潮州以南路段公路局已按15~18公尺寬改善完成。

第二節 連絡道路系統改善計畫

10.2.1 計畫構想

屏東、潮州、南州交流道與林邊終點連絡道路之改善計畫，目的在配合疏導第二高速公路通車後該區域內之路網交通，並改善其交通瓶頸。改善計畫之基本構想如下：

(一) 屏東交流道[參閱圖10-1]

台1省道為屏東縣南北向幹道，亦係本交流道南往麟洛、內埔，北往屏東市、長治鄉之主要連絡道路，其計畫寬度30公尺，道路現寬25公尺，已足以承擔第二高速公路通車後之需求。此外，屏東市內環線（自由路）及民生路銜接台1省道，係經本交流道出入屏東市中心之主要連絡道路。其中，屏東市內環道路計畫寬度27公尺，部分未闢建路段已列入該都市計畫區交通瓶頸路段改善計畫中；民生路則已依都市計畫寬25及35公尺改善完成，在本計畫中均不需再辦理改善。

(二) 潮州交流道[參閱圖10-2]

(1) 189 縣道與潮州交流道西側引道銜接，為本交流道主要連絡道，並可連絡東西向快速公路高雄—潮州線，其潮州至萬丹

段應納入本計畫中改善。

- (2) 爲便於潮州地區上下潮州交流道，應自189 縣道起沿該都市計畫西界外緣，新闢外環線連接台1 省道（屏鵝公路），向東另增闢該都市計畫I -8號路，連同已闢建完成之I -6號銜接屏85鄉道，以疏導並連貫潮州鎮內進出連絡道路之交通。
- (3) 屏85鄉道自台1 省道（屏鵝公路）經舊潮州大橋可達都市計畫界，爲經交流道進入潮州另一重要孔道，應納入本計畫中改善。此外，台1 省道往北可服務竹田鄉地區，其竹田鄉都市計畫二號路已依計畫寬12公尺改善完成，已敷連絡道路之需要。

（三）南州交流道[參閱圖10-3]

- (1) 187 乙縣道自南州四號路起至台1 省道交口止之路段，爲經南州交流道進出南州及通往枋寮以南地區最便捷孔道，應納入本計畫中改善。
- (2) 屏73鄉道可提供炭頂與南州間直接之交通服務，應納入本計畫中改善，使交流道之服務範圍可向北擴大至炭頂及東港地區。

（四）林邊終點[參閱圖10-3]

林邊終點主要連絡道路爲台17省道及187、189縣道，現均以改善完成，應足以承擔第二高速公路通車後之需要。

10.2.2 服務區內相關計畫之配合

(一) 屏東縣潮州都市計畫[參閱圖10-4]

該都市計畫 I -8號路，可配合189 縣道改善計畫及連接屏85鄉道，計畫寬為20公尺，符合本計畫之需要。

(二) 萬丹都市計畫[參閱圖10-5]

該都市計畫1-2 號路，自萬丹東外環線（台27省道）至都市計畫界，都市計畫寬20公尺，可銜接都市計畫寬15公尺，已改善完成之2-3 號路（自1-1 號路至萬丹東外環線），符合189 縣道改善計畫需要。

(三) 埕頂、南州都市計畫[參閱圖10-6]

該二都市計畫之埕頂四號路、南州 I -1號路、一號路、三號路及四號路等，除埕頂四號路計畫寬為12公尺外，其餘計畫寬均為15公尺，已可配合屏73鄉道與187 乙縣道改善計畫之需要。

10.2.3 交流道之轉向交通量及連絡道路之交通量

連絡道路改善計畫之細部計畫，可依據第二高速公路預測之民國100 年轉向交通量及各道路按成長趨勢預測之交通量，經加總估計未來之交通需求而訂定。茲對各主要連絡道路之交通需求分析如下[參閱表10-3]：

(一) 189縣道

189 縣道係潮州交流道主要連絡道路，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，民國 100年之交通量（含交流道轉向交通量），交流道至潮州段約為每日17,400小客車單位，交流道至萬丹段約為每日18,500小客車單位。

(二) 187 乙縣道

187 乙縣道係南州交流道主要連絡道路，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，民國 100年 187 乙縣道交通量（含交流道轉向交通量），交流道至南州段約為每日 3,000小客車單位，交流道至新埤段約為每日 7,900小客車單位。

10.2.4 連絡道之改善計畫及分年投資計畫

根據前述之計畫構想及交通需求情形，擬定潮州、南州交流道連絡道路改善計畫及分年投資計畫如表10-1所示。

10.2.5 待辦之配合事項

潮州鎮新闢西外環線計畫寬30公尺，原則上儘可能在都市計畫外選線，如因實際需要須經過都市計畫農業區時，潮州鎮公所應配合辦理變更都市計畫手續。

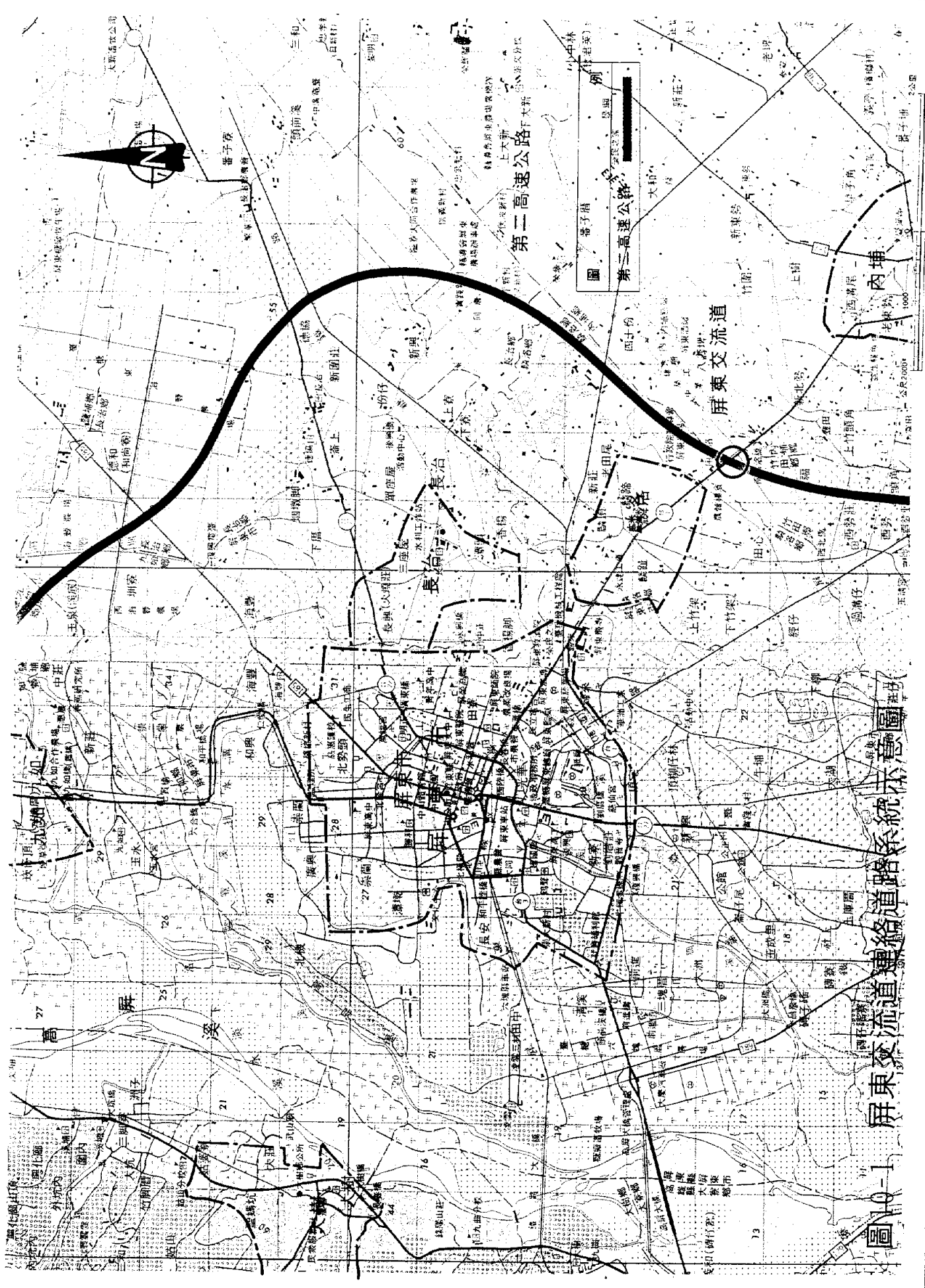


圖10-1 屏東交流道系統示意圖

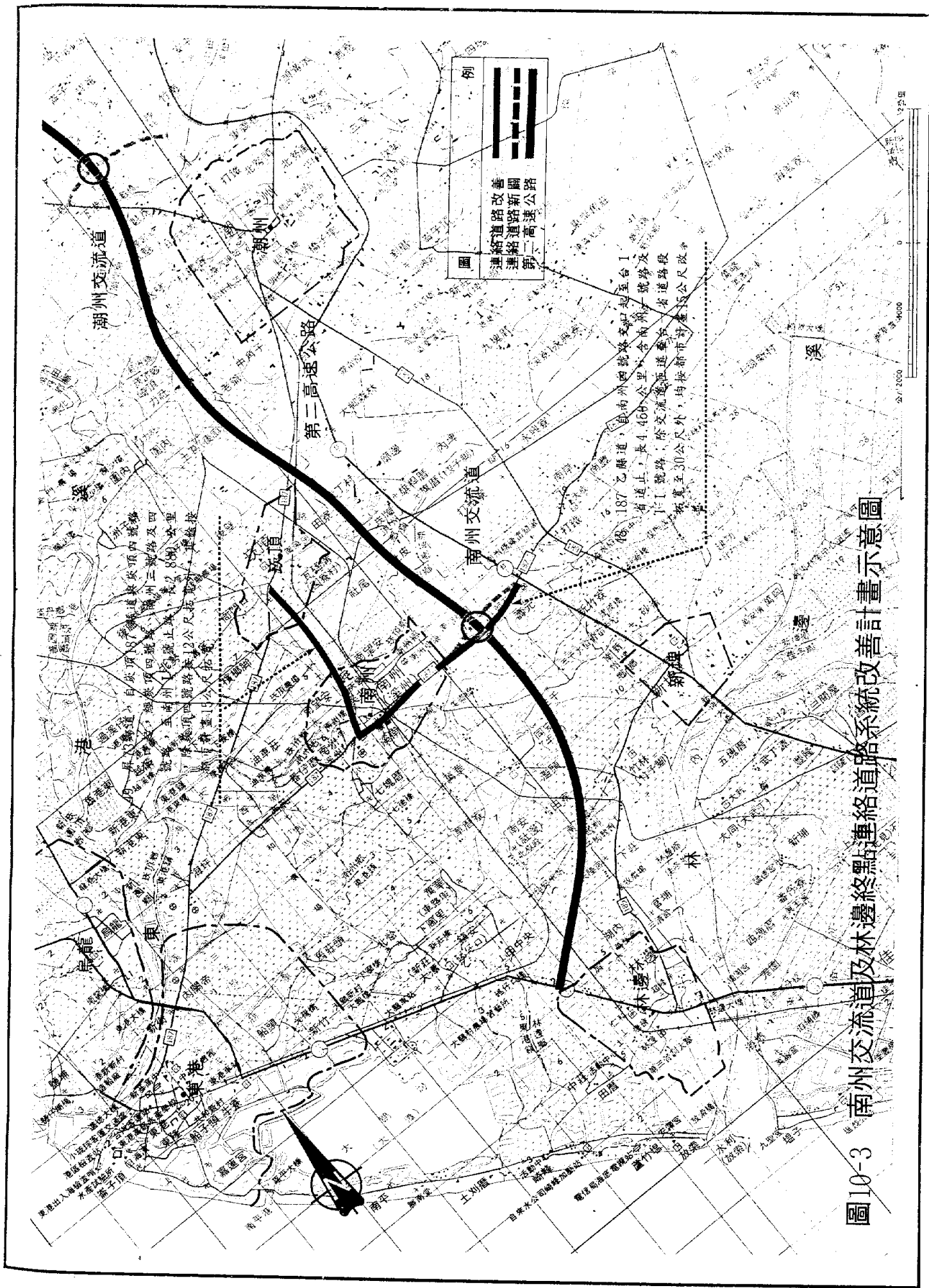
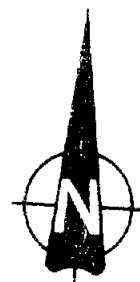


圖10-3 南州交流道及林邊終點連絡道路系統改善計畫示意圖




潮州西外環線，按計
畫寬度30公尺新闢。

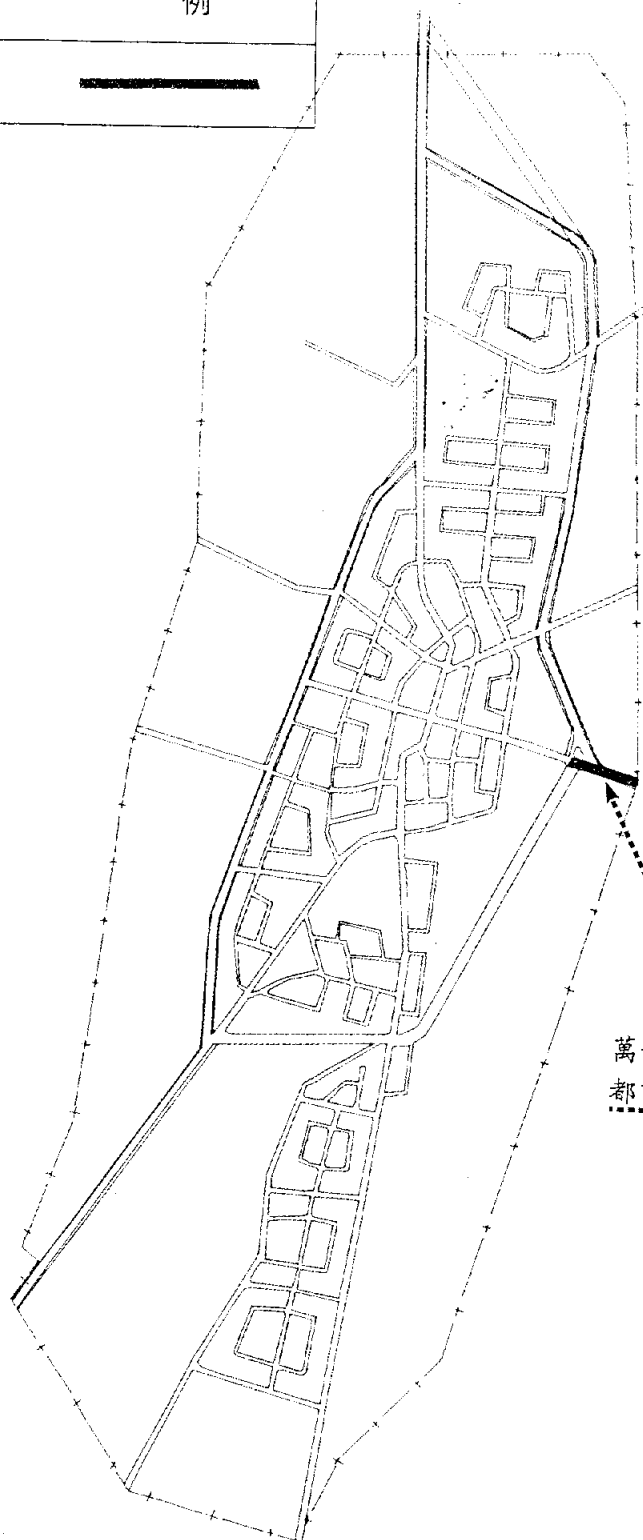


潮州都市計畫 I-8 號路，按
都市計畫寬度20公尺新闢。

圖	例
連絡道路新闢	


圖10-4 屏東縣潮州都市計畫道路系統圖

圖	例
連絡道路改善	



萬丹都市計畫1-2 號路，按
都市計畫20公尺改善。

圖10-5 屏東縣萬丹都市計畫道路系統圖

圖	例
連絡道路改善	

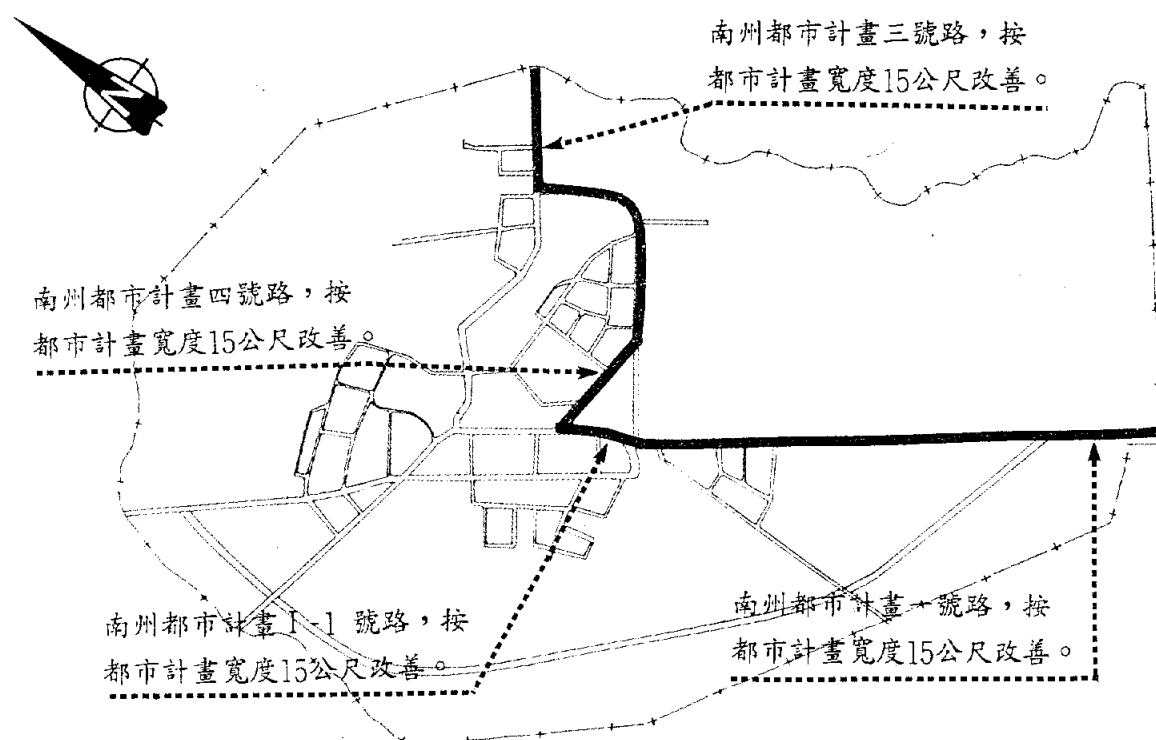
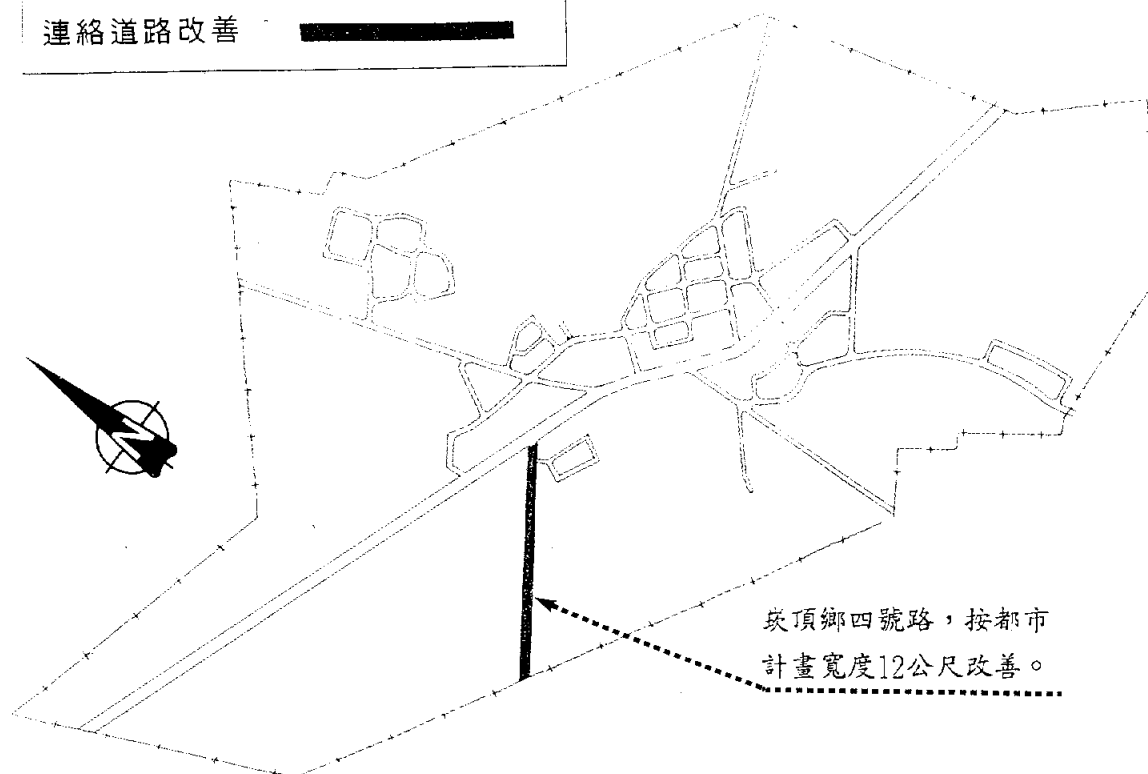


圖10-6 屏東縣崁頂、南州都市計畫道路系統圖

表10-1 潮州、南州交通道連絡道路系統改善計畫一覽表

交 流 道	項 次	路 名	起 迄	路(公 里) 長	路(公 尺) 寬	改 善 寬 度	計 畫 內 容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)							主 辦 單 位
								工 程 費	用 地 費	合 計	86 年 度	87 年 度	88 年 度	89 年 度	90 年 度	91 年 度	92 年 度	
潮 州	44	189 縣道	自萬丹台27東外環線起 向東至潮州計畫西外環 線交口止	5.240	11~18	18,20	含萬丹 I-2 號路長120 公 尺，按都市計畫20公尺拓 寬。其餘均按18公尺改善	229	282	511	282	60	60	59	50	—	—	公路局
	45	潮州西外環線	自屏85號路起，經189 縣道至台1省道交口止	5.900	—	30	含跨鐵路立體交叉陸橋乙 座，均按30公尺闢建	410	1416	1826	1416	100	110	100	100	—	—	公路局
	46	潮州 I-8 號路	自潮州西外環線向東至 園林道	0.950	—	20	按都市計畫20公尺闢建	300	80	380	—	—	—	200	180	—	—	住都局
	47	屏85鄉道	自交流道引道交口起向 南至潮州都市計畫界止	1.300	12	30	含舊潮州大橋，均按計畫 寬30公尺拓寬改善	255	192	447	—	—	—	200	247	—	—	公路局
南 州	48	187 乙縣道	自南州四號路交口起至 台1省道止	4.450	10~12	15,30	含南州一號路及 I-1 號路 ；除交流道匝道至台1省 道路段拓寬至30公尺外， 均按都市計畫15公尺改善	184	318	502	—	318	64	60	60	—	—	公路局
	49	屏73鄉道	自尖頂187 縣道與尖頂 四號路交口起，經尖頂 四號路、南州三號路及 四號路，至南州 I-1 號 路止	2.880	6~12	12,15	除尖頂四號路按12公尺拓 寬外，其餘按都市計畫15 公尺拓寬	80	100	180	—	—	100	40	40	—	—	住都局

表10-2 189縣道（萬丹—潮州）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU/日	註記
萬丹潮州	溝子墘	66	2935	1199	415	4549	3325	
		67	5777	2371	649	8797	6051	
		68	7636	3314	778	11728	7939	
		69	7339	3050	929	11318	8039	
		70	9317	3467	922	13706	9028	
		71	7255	3114	940	11309	8111	
		72	7029	3555	926	11510	8442	
		73	7996	4102	870	12968	9111	
		74	7503	4012	955	12470	9128	
		75	6900	4923	862	12685	9579	
		76	8774	6875	1300	16949	13407	
		77	8195	7804	1503	17502	14770	
		78	7616	8733	1705	18054	16133	
		79	5862	10913	1699	18474	17769	
		80	5701	11604	1783	19088	18662	
		90	—	—	—	—	30688	根據歷年交通量 成長趨勢所推計
		100	—	—	—	—	43012	

資料來源：公路局。

表10-3 潮州、南州交流道連絡道路民國100年日交通量預測值

交流道	道路名稱	區段	小客車	小貨車	大客車	大貨車	機車	PCU
潮州	189縣道	萬丹—IS	9180	2780	640	1590	8973	18474
		IS—潮州	8820	2430	540	1470	8973	17398
南州	187 乙縣道新闢線	南州—交流道	1330	660	60	250	1700	3040
		交流道—新埤	4040	1980	430	400	1700	7895

註：IS表交流道引道與高雄—潮州東西向快速公路之交口。

資料來源：國道新建工程局，「第二高速公路後續計畫交通需求分析報告」，民國79年11月。

第十一章 台中環線（清水端點，月眉、后豐 交流道及豐原端點）

第一節 地域背景及交通狀況

台中環線西起清水鎮菁埔里，順接台17省道，往東跨甲南陸橋，在客莊頂南社區東北方，支線樁號3K+010公里處設中港系統交流道與二高主線相交。再往東行，於海風里跨越舊庄後上大肚台地，沿大甲溪南岸行經清泉崗機場北側與新莊北側，再跨越中平路由神岡都市計畫區北方經過，至溪洲村暗光林處，於支線樁號12K+430 公里處設台中系統交流道與中山高速公路相交。續往東行，經豐原都市計畫西北側，過豐洲里進入豐原市，經西湳里、東湳里、朴子里，止於台3省道（豐原豐勢路）。

11.1.1 交流道位置及型式

清水端點，環線樁號0K+000，為第二高速公路台中環線之西側端點，東距月眉交流道約10公里，端點位於清水鎮菁埔里，順接台17省道。

月眉交流道，環線樁號9K+700，為半直接單側雙葉型交流道，西距清水端點約10公里，東距后豐交流道約6公里，交流道位於神岡鄉東北側之大甲溪沖積平原上，係應計畫中之月眉大型育樂區之需要而增建，計畫以月眉育樂區快速連絡道路直接銜接交流道與月眉育樂區，並向南延伸銜接神岡鄉之三民路。

后豐交流道，環線樁號 15K+500，為菱型交流道，西距月眉交流道6公里，東距豐原端點約3公里，交流道位於大甲溪南緣之台13省道后豐大橋南側，以引道銜接台13省道。

豐原端點，環線樁號 18K+600，為第二高速公路台中環線東側終點，西距后豐交流道約 3 公里。端點設於豐原市中等學校教師研習所附近往石岡鄉之台 3 省道上。

11.1.2 交流道之服務範圍及其地域功能

清水端點主要服務範圍涵蓋大甲溪南岸、清水鎮北側地區，屬台中港特定區範圍，由於端點順接台 17 省道，本端點之設置將可提供台中港及清水等地使用第二高速公路與台中環線之便捷管道。

月眉交流道主要服務計畫中之月眉育樂區及南側之台中縣神岡鄉。月眉育樂區位於台中縣后里鄉之西北側，緊鄰中山高速公路之泰安服務區。園區計畫分三期開發，包括主題園、水上樂園、電影城及休閒區等，總開發面積達 139 公頃，預測至民國 90 年，全年遊客數將高達 400 萬人次；神岡鄉位於大甲溪南緣，原係一農業鄉，近年來工業發展迅速，工業區面積已達 19 公頃。由於受大甲溪阻隔，區內亦無高速公路及重要省道直接之交通服務，因此本地區之發展主要係受鄰近之豐原、台中等之影響。本交流道之設置，除提供月眉育樂區未來龐大休閒旅次便捷之交通服務外，並可加速推動神岡地區工業之發展。而在旅遊服務業大量需求之刺激下，本地區之發展型態亦可能出現明顯改變。

后豐交流道與豐原端點服務範圍涵蓋豐原、后里、石岡、東勢、潭子等鄉鎮市。豐原為台灣中部區域地方中心之一，后里、石岡、東勢、潭子均為該地方中心之外圍鄉鎮。本地區人口主要集中於豐原市與東勢鎮，除石岡外，豐原、后里、東勢與潭子均設有工業區。此外，本地區位處台中盆地，亦為中部區域主要之稻米與蔬菜生產區。本交流道與端點之設置，再配合台中生活圈建設計畫五號道路之興建，與中部橫貫公路之服務，將可紓解台中都會區南北向交通之瓶頸，提

供進出月眉育樂區另一便捷孔道，並可促進本地區農、工產業昇級，帶動台中都會區東側東勢、卓蘭、太平等鄉鎮之發展。

11.1.3 交流道之連絡道路及交通現況

清水端點主要之連絡道路為台17省道。台17省道起點至豐子寮段公路局已按計畫寬40公尺拓寬完成，豐子寮起經台中港區路段即為台中港臨港大道，道路現寬50公尺。

月眉交流道係應計畫中之月眉育樂區而增設，計畫新聞長5.6公里、寬55公尺之快速連絡道，跨大甲溪連接交流道與育樂區大門，此外，為使本交流道亦可服務南側之神岡地區，第二高速公路亦配合闢建南側引道直接銜接神岡鄉之三民路。

后豐交流道主要之連絡道路為台13省道（三豐路）。台13省道由132縣道至豐原段道路現寬20公尺，公路局為配合月眉育樂區之開發，計畫自83年度起將本路段拓寬為30公尺。

豐原端點主要之連絡道路為台3省道及台中生活圈五號道路。台3省道係連絡台中、豐原、東勢等鎮市之主要幹道，公路局已按計畫寬30公尺拓寬完成，惟其經由豐原市往潭子鄉並至台中市路段交通量已趨飽和，豐原市區段更係交通瓶頸，80年東勢至豐原段交通量為每日38,750小客車單位[參閱表11-2]；台中生活圈五號路係連繫豐原市、潭子鄉、台中市東半部、太平鄉及霧峰鄉主要交通幹道，向南可銜接第二高速公路霧峰交流道，惟目前尚未闢建。

第二節 連絡道路系統改善計畫

11.2.1 計畫構想

台中環線交流道及端點連絡道路之改善計畫，目的在配合疏導第

二高速公路及環線通車後該區域內之路網交通，及提供進出月眉大型育樂區便捷之交通孔道，並構建台中都會區完備之環狀快速道路系統，改善計畫之基本構想如下：

(一) 清水端點[參閱圖11-1]

清水端點主要連絡道路之台17省道已依40公尺寬改善完成，足以承擔連絡道路功能，在本計畫中無需再辦理改善。

(二) 月眉交流道[參閱圖11-1]

月眉交流道主要連絡道路之月眉快速連絡道係列入月眉育樂區開發計畫中辦理，交流道往南銜接神岡鄉之引道則列入台中環線計畫中辦理，在本計畫中無需再辦理改善。

(三) 后豐交流道[參閱圖11-1]

后豐交流道主要連絡道路之台13省道正辦理改善中，足以承擔第二高速公路及環線通車後之交通需求，在本計畫無需再列其他改善項目。

(四) 豐原端點[參閱圖11-1]

台3省道為豐原端點通往豐原市區、后里鄉、潭子鄉、卓蘭鄉、及石岡鄉、東勢鎮之主要幹道，其豐原市區段之交通瓶頸，應另闢外環道路，納入本計畫中改善。此外，台中生活圈五號路係台中生活圈整體規劃中，貫穿台中都會區東半部交通幹道，所經地區居住人口稠密，已為高度開發地區。本線向南延伸與第二高速公路霧峰交流道銜接，可形成台中生活圈環狀道路系統，服務範圍更將涵蓋生活圈東部廣大地區。為結合本地區中山高速公

路及第二高速公路，以構成台中都會區環狀運輸幹道，需將台中生活圈五號路之規劃納入本計畫中。

11.2.2 服務區內相關計畫之配合

(一) 豐原都市計畫[參閱圖11-2]

該都市計畫豐原(二)-1號路，計畫寬36公尺，可作為本計畫新闢台3省道豐原東外環之計畫路線。

(二) 台中生活圈計畫[參閱圖11-1]

該生活圈五號路之路線走廊大致經豐原、潭子、台中市、大平、大里、霧峰等都市計畫，其道路計畫寬度30公尺，待路線規劃確定後，相關都市計畫亦需配合變更。

11.2.3 交流道之轉向交通量及連絡道路之交通

連絡道路改善計畫之細部計畫，可依據第二高速公路預測之民國100年轉向交通量及各道路按成長趨勢預測之交通量，經加總估計未來之交通需求而訂定。茲對主要連絡道路台3省道之交通需求分析如下[參閱表11-2]：

- (1) 根據第二高速公路計畫之預測，至民國100年，經由豐原端點往豐原方向之交通量為每日3,737小客車單位，往東勢方向為每日10,099小客車單位。
- (2) 根據台3省道年交通量成長趨勢推算，至民國100年東勢至豐原間交通量約為每日63,229小客車單位。

(1)、(2)項合計，屆時自豐原端點往豐原方向之交通量約為每日

67,000小客車單位，往東勢方向之交通量約為每日73,300小客車單位。

11.2.4 連絡道路改善計畫及分年投資計畫

根據前述之計畫構想及交通需求情形，擬定台中支線（豐原端點）連絡道路改善計畫及分年投資計畫如表11-1所示。

本計畫中之台中生活圈五號路原係第二高速公路豐原端點至霧峰之內陸線，總工程費粗估即達510 億元，本計畫中僅列入其所需之路線規劃費用，其興闢則宜納入第二高速公路建設計畫中辦理。

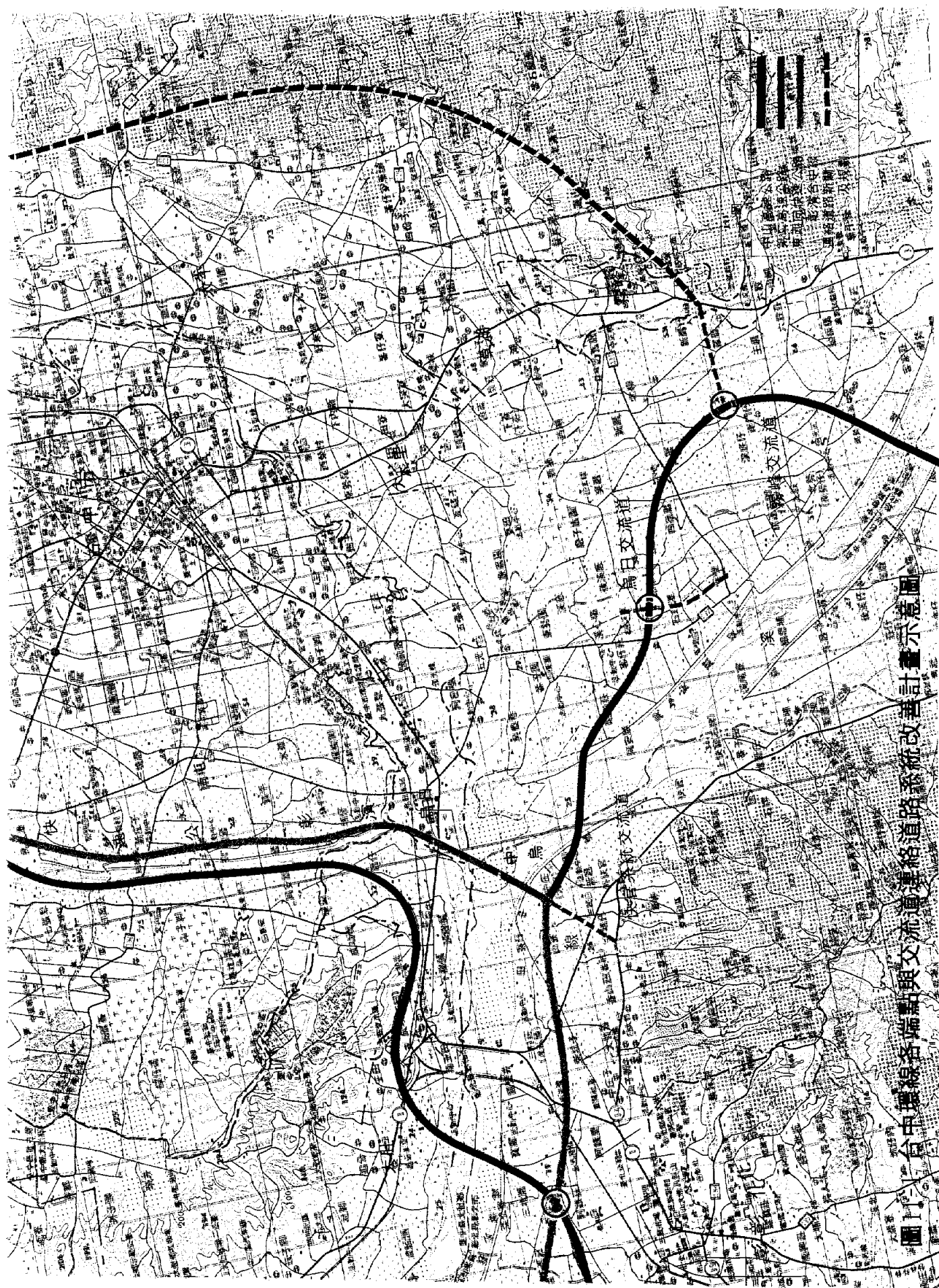


圖 1-1 台中環線各端點與交流道連絡道路系統改善計畫示意圖

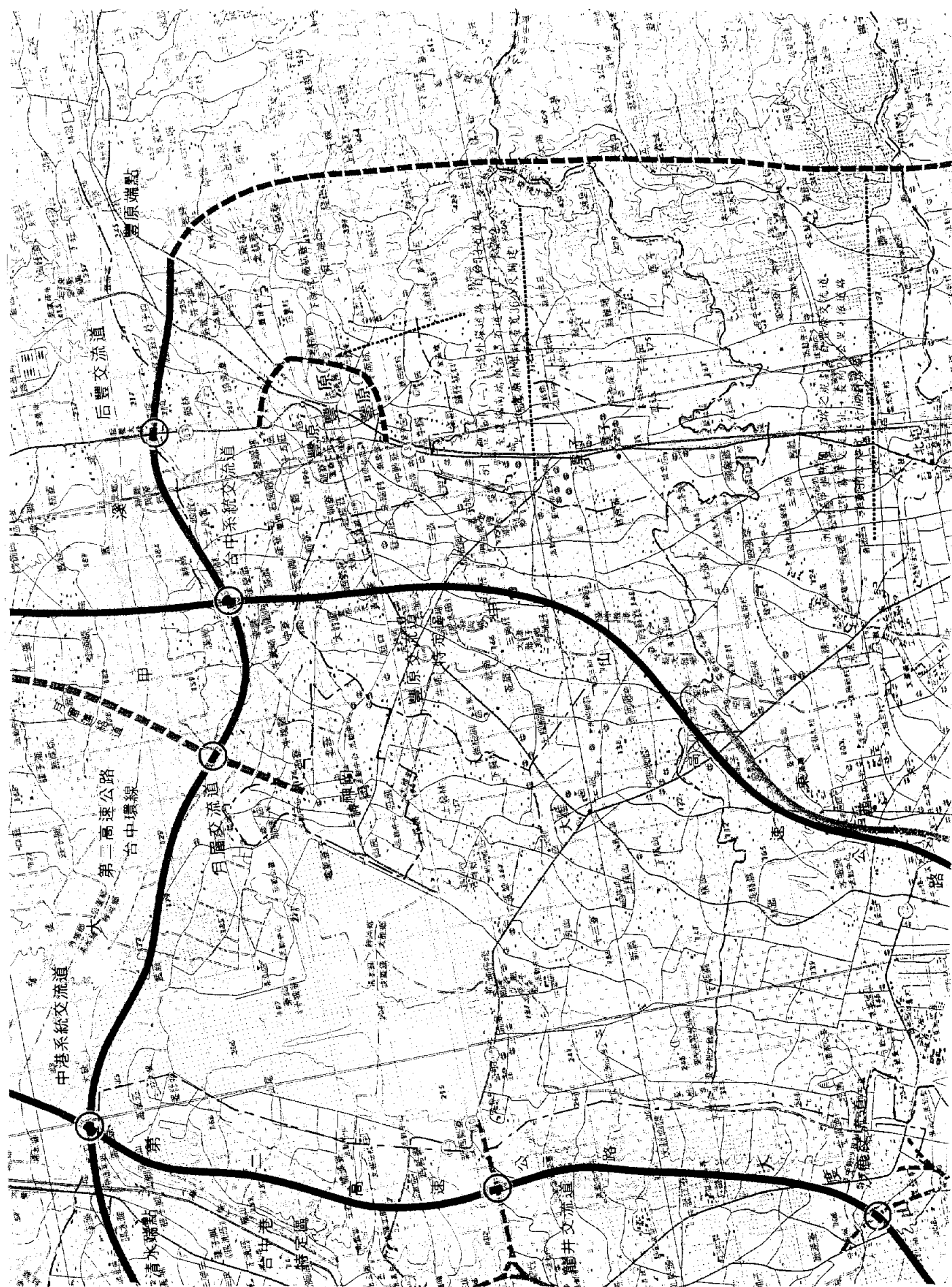


圖	例
連絡道路新闢	■

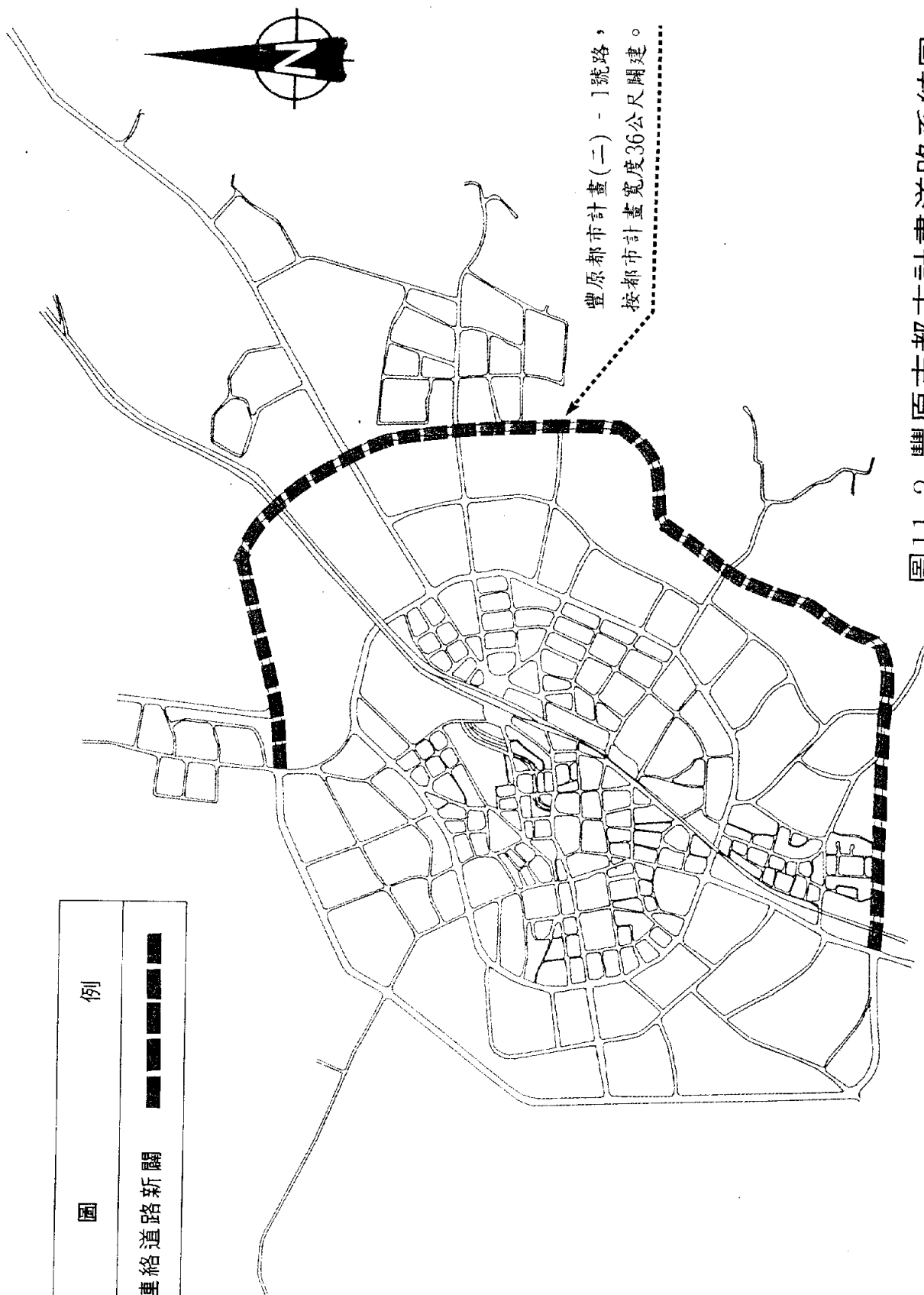


圖11-2 豐原市都市計畫道路系統圖

表11-1 台中環線豐原端點連絡道路系統改善計畫一覽表

交 流 道	項 次	路 名	起 迄	路 公 里 長	路 基 現 尺 寬	改 善 寬 度	計 畫 內 容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)							主 辦 單 位
								工 程 費	用 地 費	合 計	86 年 度	87 年 度	88 年 度	89 年 度	90 年 度	91 年 度	92 年 度	
豐 原	50	台中生活園五 號路之規劃	自豐原交流道起至霧峰 交流道止	28.000	—	30	依道路計畫30公尺寬進行 路線規劃	200	0	200	200	—	—	—	—	—	—	住都局
	51	豐原市(二)-1 號外環道路	自台13省道起至環線南 端與台3省道交口止	7.200	—	36	依豐原都市計畫寬36公尺 闢建	1160	5200	6360	636	2544	2000	1180	—	—	—	住都局

表11-2 台3省道（東勢－豐原）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU/日	註記
東 勢 豐 原	朴 子 橋 口	66	6456	3529	1476	11461	9894	
		67	8003	4273	1656	13932	11642	
		68	8764	5779	1674	16217	13430	
		69	7603	5537	2014	15154	13860	
		70	9869	5120	1662	16651	13067	
		71	7398	5368	1853	14619	13146	
		72	9488	7695	2549	19732	18188	
		73	8908	9654	1819	20381	17783	
		74	12879	11628	2801	27308	23895	
		75	10469	7197	3021	20687	19401	
		76	11886	8442	3728	24056	23192	
		77	9654	12260	2218	24132	21810	
		78	13268	15683	2322	31273	26629	
		79	6596	20826	2072	29494	29021	
		80	19446	25263	2551	47260	38750	
		90	—	—	—	—	47063	根據歷年交通量 成長趨勢所推計
		100	—	—	—	—	63229	

資料來源：公路局。

第十二章 台南環線（新化端點、新市、安定 交流道及台南端點）

第一節 地域背景及交通狀況

台南環線東起新化鎮那拔林之台20省道，往西北方向進入新市鄉，在環線樁號0K+885公里處設新化系統交流道與二高本線相交。再向西跨拔林溪南幹支線及177縣道、潭頭溪、縱貫鐵路及台1省道進入大洲村與台糖大洲農場。繼續沿西北西向，於環線樁號8K+890處設台南系統交流道與中山高速公路相交，續在安定鄉大同、新吉村北側跨台19省道，向南進入台南市安南都市計畫區範圍，再跨曾文溪排水線、公學路、嘉南大圳海寮分線、海尾寮線後，止於台南市安南區2-7、2-8號路交口。除東、西側之新化與台南端點外，環線在新市鄉南側設有新市交流道，在安定鄉南側設有安定交流道。

12.1.1 交流道之型式及位置

新化端點，環線樁號0K+000公里，為台南環線東側起點，於新化鎮那拔林附近與台20省道平面相接。

新市交流道，環線樁號5K+250，為菱形交流道，西距台南系統交流道約4公里，東距新化系統交流道約5公里。交流道位於新市鄉都市計畫區外南側，以引道銜接新市鄉四號路之延伸道路。

安定交流道，環線樁號13K+450，為菱形交流道，西距台南端點約4公里，東距台南系統交流道約5公里。交流道位於安定鄉大同、新吉村北側，分別與台19省道及178縣道連接。

台南端點，環線樁號17K+680，東距安定交流道約4公里。端點位於台南市安南都市計畫區內，環線與公學路橫交後，止於台南市2-

7 號道路，並順接2-8 號道路。

12.1.2 交流道之服務範圍及其地域功能

新化端點主要服務為新化鎮，因位於台20省道上，向東亦可服務左鎮、玉井與南化。新化位於台南生活圈東緣，左鎮、玉井與南化均為該生活圈東部山區之重要鄉鎮。本地區以農、林、牧生產為主，左鎮、玉井沿台20省道向東則屬南橫公路帶狀風景遊憩區。本交流道之設置，將可促進本地區農產運銷與觀光旅遊發展，並可作為本區北側曾文水庫與南側南化水庫經台20省道進出第二高速公路之便捷管道。

新市交流道主要服務範圍涵蓋台南縣永康鄉與新市鄉。永康鄉有較大型工業區，台南環線及本交流道之設置，配合台1省道、永康交流道特定區幹3-2 號及主5 號路改善，除可促進本地區之發展外，亦提供新市、善化地區進入台南市安南區重要孔道，以紓解台1省道交通負荷。

安定交流道與台南環線端點服務範圍涵蓋台南市西北地區及台南縣安定鄉、西港鄉、七股鄉、佳里鎮等沿海地區。台南市西北地區設有安平工業區及濱海風景區。本二交流道與端點設置後，配合台17、台19省道改善，可紓解台19、台1及台20等省道進出台南市區日益繁重的交通負荷，便捷其與西部濱海快速公路及第二高速公路之連繫，並促進本地區之發展。

12.1.3 交流道之連絡道路及交通現況

新化端點主要連絡道路為台20省道。台20省道為本地區東西向幹道，交流道向西經新化可達台南縣永康鄉，向東可經豐德、左鎮至玉井。道路現寬為7~18公尺，已不敷使用。80年交通量永康至新化段

爲每日16,839小客車單位，新化至左鎮段爲每日13,312小客車單位[參閱表12-2]。

新市交流道主要連絡道路爲台1省道，其次是由台南市小東路向東沿永康交流道特定區幹3-1、幹3-2及主5號路銜接台1省道之幹道系統。台1省道計畫寬30公尺，公路局已改善完成；由台南市小東路向東銜接台1省道之幹道系統中，位於中山高速公路西側路段目前已分別依計畫寬度30至40公尺闢建完成。位於中山高速公路東側路段，幹3-2號路現寬13至20公尺（計畫寬20公尺），主5號路現寬7至20公尺（計畫寬20公尺），均未具備連絡道功能。此外，新市都市計畫二號路穿越縱貫鐵路接台1省道路段，因縱貫鐵路與台1省道間距不足無法興建立體交叉陸橋，致目前台1省道與二號路間僅賴177縣道連繫，惟177縣道該銜接路段係非都市計畫道路，現寬僅約8公尺且與縱貫鐵路斜交，因此新市往來台1省道與交流道間之交通仍無便捷之孔道。

安定交流道主要連絡道路爲台19省道與178縣道。台19省道與交流道相接，計畫寬度24公尺，位於台南市3-32號路交會處南側路段現寬約20公尺，北側路段現寬僅約14~20公尺，路況不佳。80年交通量學甲至台南段爲每日18,698小客車單位[參閱表12-3]；178縣道亦與交流道相接，西起台南市安南區台19省道，東經安定、善化、山上向南接台20省道，爲台南生活圈北側地區之東西向幹道，現有路寬約6~9公尺；台南市3-32號路計畫寬度30公尺，與台19省道同爲南北向幹道，可紓解台19省道交通負荷，目前正由省住都局專案辦理闢建中；台南市西門路計畫寬度30公尺，向北銜接台1省道及台19省道，爲台南市中心地區主要聯外幹道，目前已闢建完成。

台南環線端點主要連絡道路爲台南市2-8號路與2-7號路。2-8號路計畫寬度30公尺，爲南北向幹道，其屬舊台17省道路段寬度僅約9公尺，路況不佳，目前已列入交通瓶頸改善計畫辦理拓寬中，而舊台

17省道以北至環線端點路段則仍未闢建；2-7 號道路計畫寬度51公尺，為東西向幹道，分別與台19省道、台南市3-32號道路及西濱快速公路等南北向幹道相交，屬台南生活圈環線道路系統，目前尚未闢建。

第二節 連絡道路系統改善計畫

12.2.1 計畫構想

新化端點，新市、安定交流道及台南端點等連絡道路系統之改善計畫，目的在配合第二高速公路及台南環線通車後，提供服務區內上下交流道之便捷管道，並改善其可能產生之交通瓶頸，改善計畫之基本構想如下：

(一) 新化端點[參閱圖12-1]

台20省道為本端點主要連絡道路，目前永康至左鎮段路寬不足，應納入本計畫中改善。

(二) 新市交流道[參閱圖12-1]

- (1) 由台南市小東路及幹3-1 號路向東銜接台1 省道之幹線，部分路段仍未具備連絡道功能，應將永康交流道特定區之幹3-2 號路與主 5號路納入本計畫中改善。
- (2) 新市交流道與新市鄉間仍無便捷孔道，需將新市都市計畫四號路自二號路起向南延伸銜接新市交流道路段納入本計畫中闢建。
- (3) 台1 省道為台南生活圈主要之連外道路，亦為中山高速公路永康交流道之連絡道路，目前已改善完成，已滿足本計畫之需要。

(三) 安定交流道[參閱圖12-2]

- (1) 台19省道自西港都市計畫界線至台南市3-32號道路路段，現有路寬未達計畫寬度，應列入本計畫辦理改善。
- (2) 178 縣道為台南生活圈北側地區之東西向幹道，其由台19省道至南132 鄉道路段原係本交流道服務安定鄉之重要管道。惟由於中山高速公路預定在安定增設交流道，藉本交流道往安定方向之中長程交通將由中山高速公路之增設交流道服務，因此 178縣道將以地區性交通為主要服務對象，其道路改善不擬在本計畫中辦理。

(四) 台南端點[參閱圖12-2]

- (1) 台南端點與台南市2-8 號計畫道路銜接。2-8 號路屬舊台17省道路段已由省住都局列入專案逐年辦理改善中；舊台17省道至台南環線端點尚未開建路段（寬30公尺），應納入本計畫新闢，使環線得以延伸進入台南市西北部地區。
- (2) 台南生活圈計畫含南側東西向快速道路台南一關廟線、西側西濱快速公路、東側第二高速公路與北側台南環線等快速公路，目前僅缺少西濱快速公路與台南環線間之連絡道路，應將台南市2-7 號路納入本計畫中開建，以構成台南生活圈完備之外環道路系統。

12.2.2 服務區域內相關計畫之配合

(一) 中山高速公路永康交流道特定區計畫[參閱圖12-3]

該特定區之幹3-2 號路與主5 號路計畫寬均為20公尺，除幹3-2 號路西端約400 公尺路段需變更都市計畫為30公尺外，其餘

均符合本改善計畫之需要。

(二) 台南縣新市都市計畫[參閱圖12-4]

為配合新市交流道之設置，應沿該都市計畫四號路自二號路向南經非都市計畫區，另闢寬20公尺新路延伸銜接新市交流道，以構成連絡道路系統。

(三) 台南市都市計畫[參閱圖12-5]

- (1) 該都市計畫2-8 號路計畫寬30公尺，符合本改善計畫需要。
- (2) 該都市計畫2-7 號道路（計畫寬60公尺）為東西向幹道，可與台南環線及西濱快速公路銜接，符合本改善計畫之需要。

12.2.3 交流道之轉向交通及連絡道路之交通

連絡道路改善計畫之細部計畫，可依據第二高速公路預測之民國100年轉向交通量及各道路按成長趨勢預測之交通量，經加總估計未來之交通需求而訂定。茲對各主要連絡道路之交通需求分析如下[參閱表12-4]：

(一) 台20省道（新化至左鎮段）

台20省道為新化端點主要連絡道路，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，民國100年台20省道交通量（含高速公路轉向交通量），新化端點至新化段約為每日13,400小客車單位，新化端點至左鎮段約為每日11,400小客車單位。

(二) 台19省道(學甲至台南段)

台19省道為安定交流道主要連絡道路，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。依該計畫之預測，民國100年台19省道之交通量(含高速公路轉向交通量)，交流道至西港段約為每日40,400小客車單位，交流道至台南段約為每日29,200小客車單位。

(三) 台南端點

根據第二高速公路計畫之預測，至民國100年，經由台南端點來往台南市方向之交通量約為每日27,200小客車單位。

12.2.4 連絡道路改善計畫及分年投資計畫

根據前述之計畫構想及交通需求情形，擬定台南環線新化端點、新市、安定交流道及台南端點連絡道路改善計畫及分年投資計畫如表12-1所示。

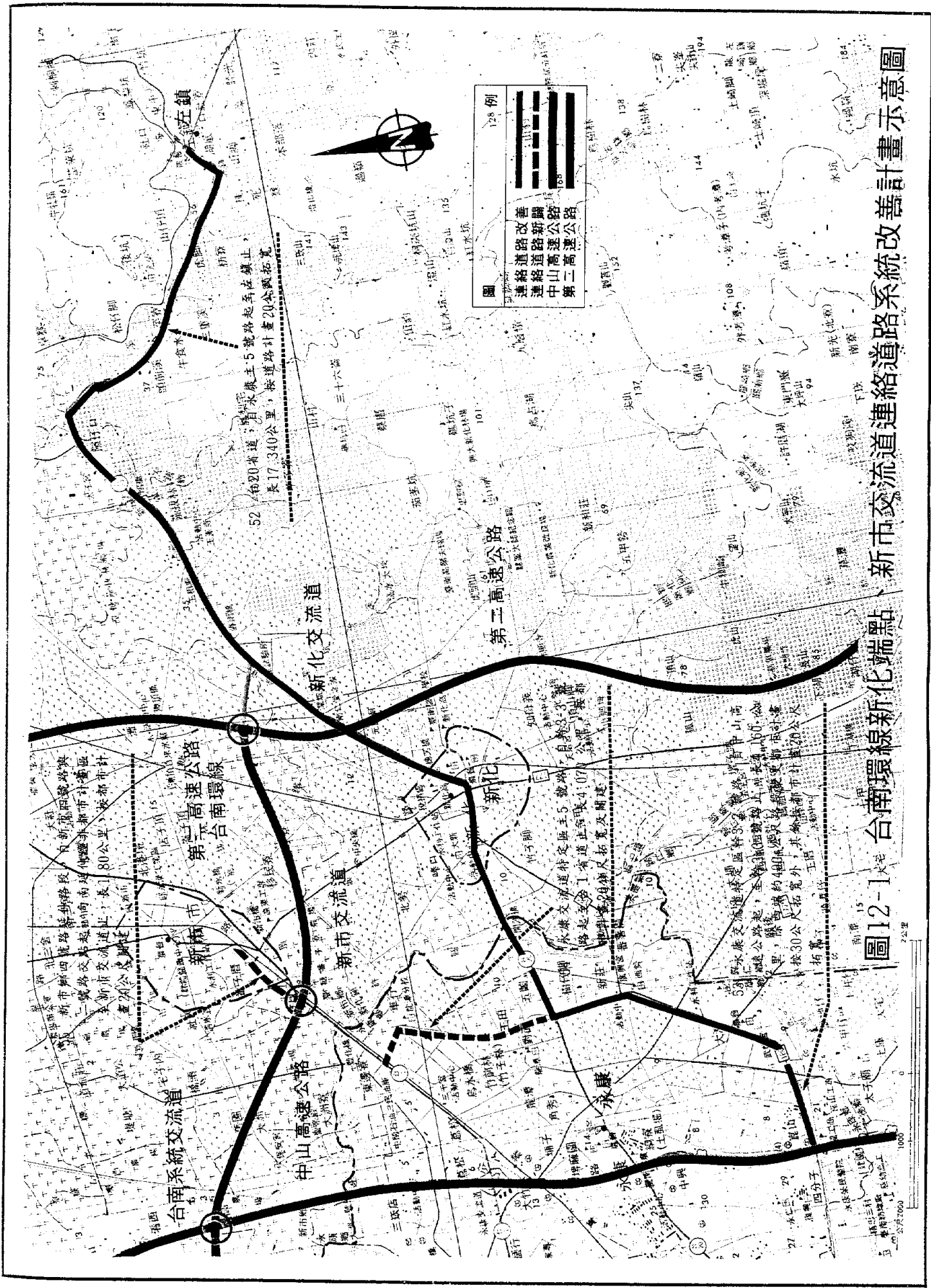


圖12-1 臺南環線新化端點、新市交流道連絡道路系統改善計畫示意圖

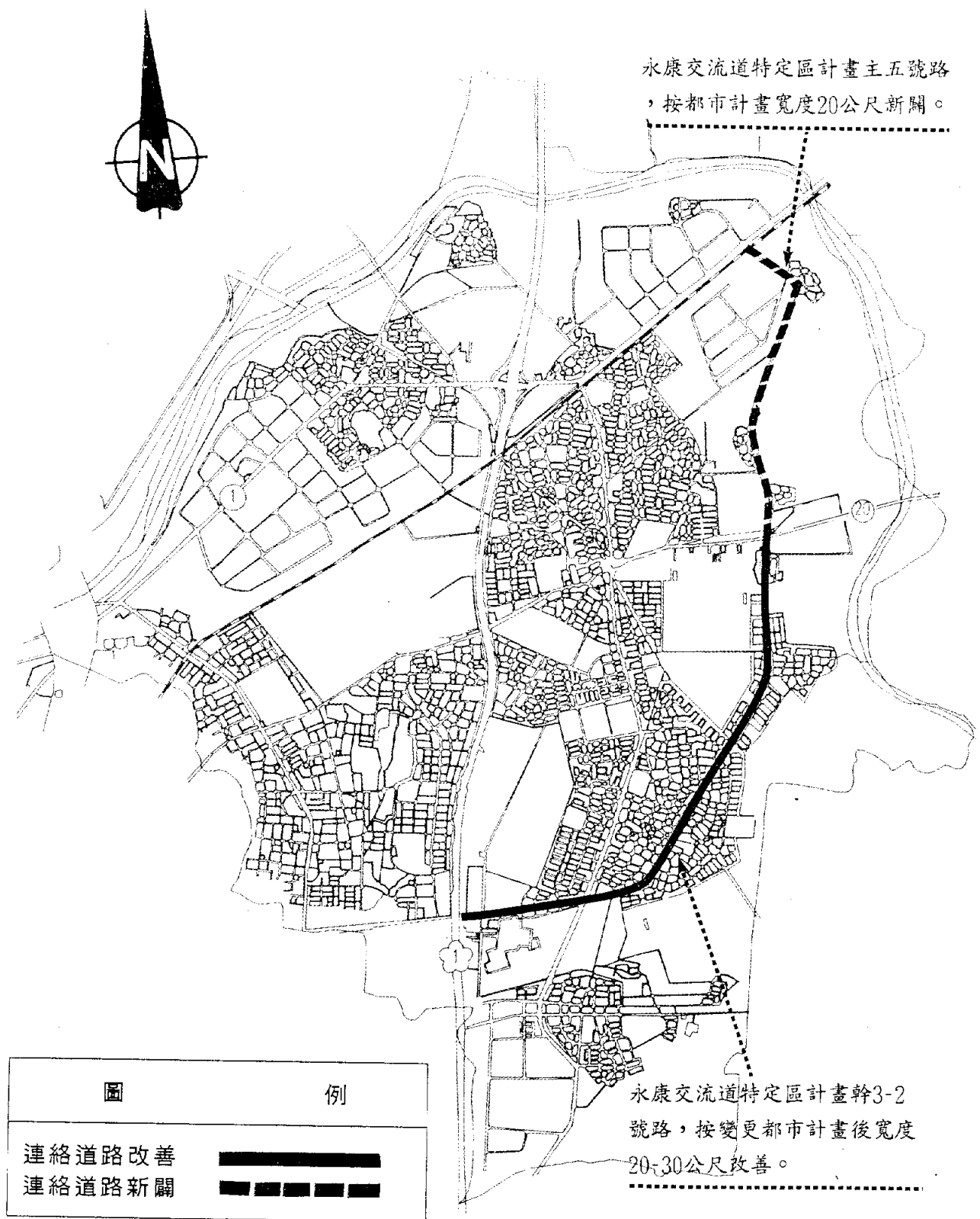


圖12-3 中山高速公路永康交流道特定區計畫道路系統圖

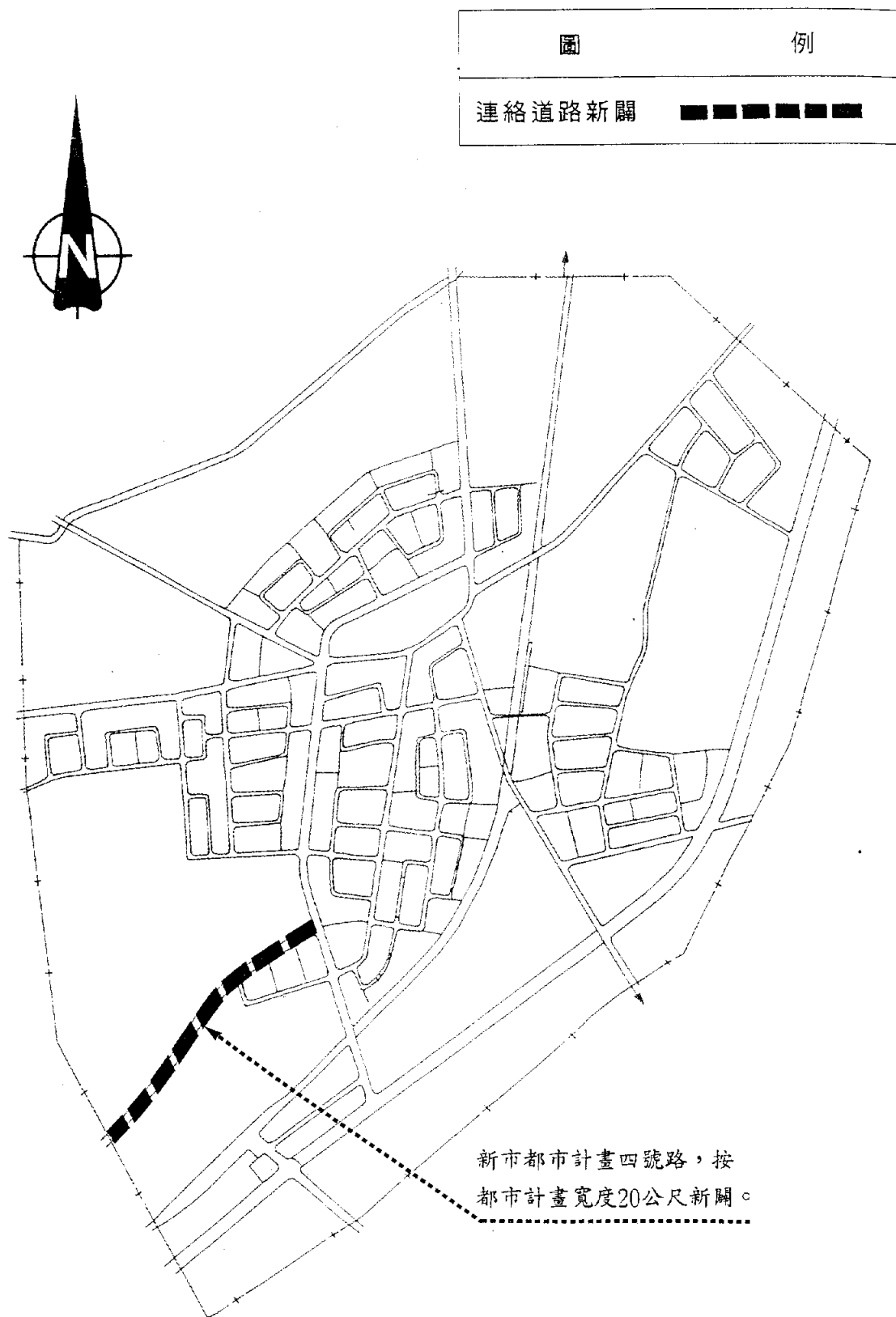


圖12-4 台南縣新市都市計畫道路系統圖

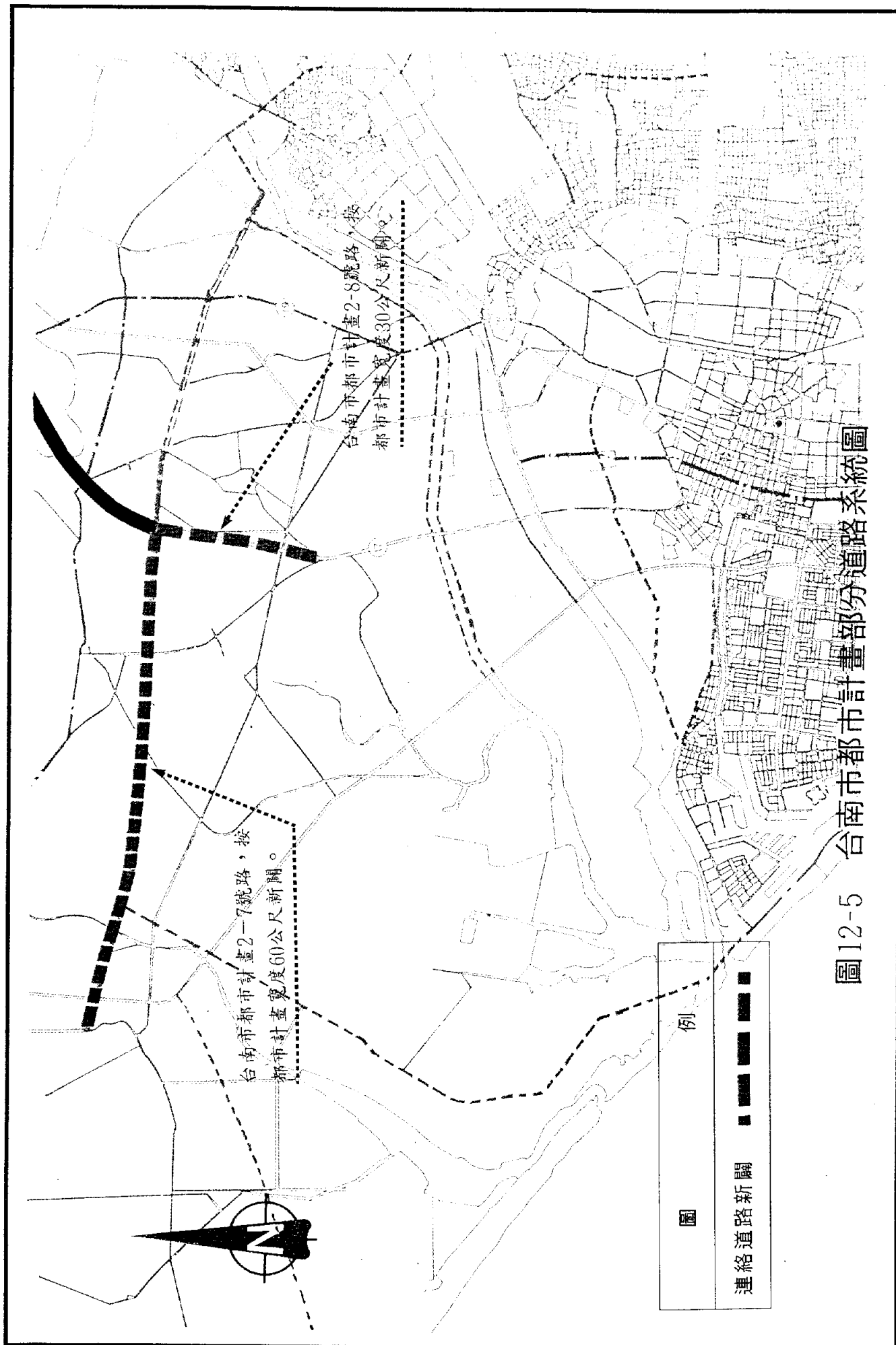


圖12-5 台南市都市計畫部分道路系統圖

表12-1 台南環線新化端點、新市、安定交流道及台南端點連絡道路系統改善計畫一覽表

交 流 道	項 次	路 名	起 迄	路 長 (公 里)	路 基 現 寬 (公 尺)	改 善 寬 度 (公 尺)	計 畫 內 容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)							主 辦 單 位
								工 程 費	用 地 費	合 計	86 年 度	87 年 度	88 年 度	89 年 度	90 年 度	91 年 度	92 年 度	
新 化	52	台20省道	自永康主5號路起至左 線	17.340	7~18	20	按道路計畫寬20公尺拓寬	1431	800	2231	800	400	400	400	231	—	—	公路局
	53	永康交流道特 定區幹3-2號 路	自中山高速公路起，至 幹3-3號路止	4.160	13~20	20~30	除西端約400公尺路段變 更都市計畫按30公尺拓寬 外，其餘按都市計畫20公 尺拓寬	218	2150	2368	1000	1150	100	80	38	—	—	住都局
新 市	54	永康交流道特 定區主5號路	自幹3-3號路起，至台 1省道止	4.070	7~20	20	按都市計畫20公尺拓寬及 闢建	204	741	945	741	44	60	50	50	—	—	住都局
	55	新市鎮四號路 延伸路段	自新市四號路與二號路 交點起，向南延伸經非 都市計畫區，至新市交 流道止	1.800	—	20	按都市計畫20公尺闢建	90	150	240	150	40	30	20	—	—	—	住都局
安 定	56	台19省道	自西港都市計畫界起至 台南市3-32號路止	5.600	14~20	24	按道路計畫24公尺拓寬	338	499	837	499	118	110	110	—	—	—	公路局
	57	台南市2-8號 路	自舊台17省道起至台南 環線端點止	2.100	—	30	含台南環線末端與台南市 2-7號路立體交叉，按都 市計畫30公尺闢建	158	800	958	800	58	50	50	—	—	—	住都局
台 南 端 點	58	台南市2-7號 路	自台南環線端點起至西 部濱海快速公路止	6.500	—	60	道路中央24公尺按快速公 路等級、二側各18公尺按 一般道路等級闢建	6000	2200	8200	1000	1200	1500	1500	1500	1500	—	住都局

表12-2 台20省道（永康—左鎮）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU/日	註記
永康 新 化	開 運 橋	66	8832	2116	1583	12531	9515	
		67	5984	2743	1266	9993	8336	
		68	7142	3219	1229	11590	9049	
		69	7834	3303	1011	12148	8686	
		70	8373	2148	955	11476	7525	
		71	7453	3444	951	11848	8533	
		72	9518	4338	980	14836	10133	
		73	8172	4559	1149	13880	10458	
		74	8292	5864	1120	15276	11712	
		75	9839	7046	1337	18222	14009	
		76	97871	7379	1323	106573	40709	
		77	10224	7118	1410	18752	14415	
		78	8691	10051	1133	19875	16057	
		79	8250	9112	866	18228	14185	
		80	8608	11323	978	20909	16839	
		90	—	—	—	—	22196	
		100	—	—	—	—	26947	
								根據歷年交通量 成長趨勢所推計
新 化 左 鎮	菊 花 橋	66	2795	896	922	4613	4501	
		67	3436	1114	1029	5579	5232	
		68	4258	1505	1167	6930	6283	
		69	3853	1394	957	6204	5421	
		70	3692	1571	775	6038	5004	
		71	3965	1847	1147	6959	6478	
		72	4937	2864	884	8685	6997	
		73	3682	2266	936	6884	6179	
		74	3572	2522	831	6925	6087	
		75	4219	3770	861	8850	7619	
		76	5315	4059	1031	10405	8747	
		77	4231	4328	887	9446	8258	
		78	5141	6028	987	12156	10531	
		79	5967	8176	920	15063	12726	
		80	6122	8782	898	15802	13312	
		90	—	—	—	—	22359	
		100	—	—	—	—	31702	
								根據歷年交通量 成長趨勢所推計

資料來源：公路局。

表12-3 台19省道（學甲—台南）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU/日	註記
學 甲 台 南	西 港 大 橋	66	10831	4277	1966	17074	13424	
		67	10957	4888	1577	17422	12906	
		68	12000	4213	1246	17459	11551	
		69	9058	4321	1172	14551	10554	
		70	11820	5384	1519	18723	13487	
		71	11388	5271	1406	18065	12905	
		72	9707	5613	1532	16852	13121	
		73	16741	10431	2729	29901	23640	
		74	12706	10604	2558	25868	22090	
		75	11486	9512	2231	23229	19651	
		76	10395	11638	2206	24239	21375	
		77	10507	12705	1510	24722	20387	
		78	11970	15424	2925	30319	27790	
		79	8627	12109	1135	21871	18102	
		80	8320	12827	1125	22272	18698	
		90	—	—	—	—	20563	根據歷年交通量 成長趨勢所推計
		100	—	—	—	—	21353	

資料來源：公路局。

表12-4 新化端點、安定交流道連絡道路民國100年日交通量預測值

交流道	道路名稱	區段	小客車	小貨車	大客車	大貨車	機車	PCU
新化端點	台20省道	左鎮—端點	5860	2310	340	760	4500	11398
		端點—新化	7440	2220	570	860	4500	13413
安定	台19省道	西港—交流道	21490	6310	1510	2620	18767	40411
		交流道—台南	16510	4310	920	1920	11867	29216

資料來源：國道新建工程局，「第二高速公路後續計畫交通需求分析報告」，民國79年11月。

第十三章 高雄環線、旗山支線（澄清湖、 面前埔、嶺口交流道及旗山端點）

第一節 地域背景及交通狀況

高雄環線長18.3公里，東起第二高速公路燕巢系統交流道，向西經高雄縣鳳山厝，沿大社仁武地區南緣，跨越183縣道後於澄清湖北側以鼎金系統交流道交於中山高速公路，再向西跨台1省道後止於高雄市菜公路（高雄端點）。除西側之高雄端點外，環線在高雄仁武地區設有澄清湖交流道，在鳳山厝附近設有面前埔交流道；旗山支線長13.6公里，由燕巢系統交流道分出後，向東北跨越台21省道及高屏溪，於旗山地區美濃溪北岸台3省道新闢之外環線上設置旗山端點。支線除東側旗山端點外，在台21省道上設有嶺口交流道。

13.1.1 交流道之型式及位置

澄清湖交流道，環線樁號 11K+425，為分離式菱型交流道，東北距面前埔交流道約5公里，西南距鼎金系統交流道約4公里。交流道位於高雄縣仁武鄉東側之仁武三號路與186縣道交叉口附近。

面前埔交流道，環線樁號 6K+705，為菱型交流道，西南距澄清湖交流道約5公里。東北距燕巢系統交流道約7公里，交流道位於高雄縣燕巢鄉南側之丘陵地上，以引道連接188縣道（旗楠公路）。

嶺口交流道，支線樁號3K+870，為單側菱型交流道，西南距燕巢系統交流道約4公里，東北距旗山端點約10公里。交流道位於分隔高雄縣與屏東縣之高屏溪西岸，於嶺口北方與台21省道相接。

旗山端點，支線樁號 13K+600，西南距嶺口交流道約10公里。端

點位於美濃溪北岸之五苓埔附近，與台3省道之外環線平面相接。

13.1.2 交流道之服務範圍及其地域功能

澄清湖與面前埔交流道主要服務範圍涵蓋高雄縣燕巢鄉、大社鄉、仁武鄉、鳥松鄉及鳳山市等高雄都會區衛星市鎮，為高雄近郊人口聚集地帶，區內除有澄清湖特定區新興市鎮外，並設有仁武、大社等工業區，此外，澄清湖、觀音湖、觀音山則為本地區著名之風景遊憩地點。本交流道之設置除可改善高雄都會區西北部主要衛星市鎮之連繫外，更可便利區內工業區及觀光據點之聯外交通。

嶺口交流道主要服務範圍涵蓋高雄縣東部沿高屏溪西岸地區。其中，位於交流道南方之佛光山為佛學聖地及風景遊憩區，高屏溪東岸則係南台灣砂石生產區。本交流道之設置將可促進本地區產業及觀光旅遊業之發展，更可疏解旗楠公路之交通。

旗山端點主要服務範圍涵蓋旗山、旗尾、美濃與內門等地區。區內由旗山溪、美濃溪與荖濃溪圍成三角沖積平原，人口大多集中在旗山與美濃二都市計畫區內。本區主要從事農、林、牧業生產，旗山地區之香蕉，美濃地區之煙草，為本區經濟作物之代表。此外，本區現有工業區面積約11公頃，主要為食品加工業，一般工業並不發達。本端點之設置，將可提供本地區農產運銷便捷管道，亦可促進地方產業之發展，改善人口外流現象。

13.1.3 交流道之連絡道路及交通現況

澄清湖交流道主要連絡道路有183縣道、186縣道及仁武三號路等。183縣道係澄清湖交流道轉往鳥松、鳳山等市鎮之連絡幹道，並

爲高雄都會區快速道路運輸網之一環，目前正由住都局辦理拓寬中；186 縣道爲大樹地區至本交流道之連絡道路，都市計畫內路段已全寬闢建，都市計畫區外路段現寬僅7~8公尺，路況不良，80年交通量仁武至大樹爲每日 9,300小客車單位[參閱表13-2]；仁武三號路爲本交流道經仁武鄉轉往186、183縣道、台1省道，及進入高雄市北區之主要連絡幹道。自 183縣道以東至交流道路段，住都局已按都市計畫40公尺寬闢建完成。自 183縣道以西迄台1省道路段，現寬僅15公尺，不具備連絡道功能。

面前埔交流道主要連絡道路爲 188縣道、186縣道及大社一號路（含鳳山厝三號路）。188 縣道（旗楠公路）直接與本交流道引道連接，向西可達楠梓，向東跨越高屏溪可達里港、高樹，道路現寬20公尺，80年鳳山厝至嶺口段之交通量爲每日27,100小客車單位[參閱表13-3]；186 縣道係燕巢鄉至本交流道之連絡道路，現寬 9~20公尺，路況尚佳；大社一號路及鳳山厝三號路在188 縣道交口順接186 縣道，沿環線向西南穿越中山高速公路銜接高雄市菜公路，可構成仁武、大社等地之外環道路系統，替代目前須行經市中心造成瓶頸交通之186 縣道，住都局已按25公尺路寬闢建完成。

嶺口交流道主要之連絡道路爲台21省道（旗山至大樹段）與 188縣道（楠梓至里港段）。台21省道目前剛完成改善路況甚佳，80年旗山至嶺口段之交通量爲每日20,217小客車單位[參閱表13-4]；188縣道爲連絡里港跨越高屏溪之交通孔道，目前里嶺大橋及兩端引道已按20公尺拓寬完成。

旗山端點主要之連絡道路爲台3省道。台3省道自內門進入高雄縣境內，其縣界至旗山段及旗尾至里港段，公路局正按既定計畫辦理改善中。旗山鎮內路段都市計畫寬15公尺，因現寬僅9~11公尺，且拓寬不易，公路局已按計畫自旗山台21省道起另闢長約3公里、寬25

公尺之旗尾外環線，跨楠梓仙溪及美濃溪至旗南橋再接回台3省道，以避開旗尾南方道路線型不良路段。此外，公路局為配合美濃溪整治計畫，於溪北新闢連絡道路以連接旗尾台3舊線與外環線。

第二節 連絡道路系統改善計畫

13.2.1 計畫構想

澄清湖、面前埔、嶺口交流道與旗山端點連絡道路系統之改善計畫，目的在配合第二高速公路、高雄環線及旗山支線通車後，提供服務區內上下交流道之便捷管道。改善計畫構想如下：

(一) 澄清湖交流道[參閱圖13-1]

- (1) 仁武三號路為本交流道經仁武轉183縣道、台1省道，及進入高雄市北區之主要道路，其自183縣道向西至台1省道路段，應納入本計畫中拓寬改善。
- (2) 183縣道北起高雄市楠梓南迄鳳山市，住都局由74年度起即辦理拓寬，目前大部分路段已完成改善，預定在82年度完成，不列入本計畫。
- (3) 186縣道為大樹地區至本交流道之主要連絡道路，由交流道起至大樹鄉止之都市計畫界外路段仍未拓寬，應納入本計畫改善，此外，186縣道在本特定區內連接交流道路段之都市計畫寬僅12公尺，不符合需要，應自交流道向東另闢新線至獅龍橋再接回186縣道。

(二) 面前埔交流道[參閱圖13-1]

186 縣道燕巢至鳳山厝段路況尚可承擔第二高速公路通車後之交通需求，188 縣道已完成改善，大社一號路及鳳山厝三號路亦已闢建完成，在本計畫中不需再辦理改善。

(三) 嶺口交流道[參閱圖13-2]

嶺口交流道之連絡道路台21省道（旗山至大樹）為南北向道路，由於在未構建第二高速公路以前，無論地區性通往佛山光，或利用中山高速公路轉地區性道路至佛光山之交通，均需借道台21省道，但在第二高速公路通車後，預期將有相當比例之交通量可經由嶺口交流道上下第二高速公路，省、縣道之交通負荷均可望減輕。此外，包括 188縣道與台21省道等主要連絡道路均已依計畫完成改善，路況亦足以承擔第二高速公路通車後之交通需求，不擬再作改善。

(四) 旗山端點[參閱圖13-2]

旗山端點交於台3省道五苓埔附近，公路局雖已按計畫自旗山台21省道起另闢旗尾外環線至旗南橋再接回台3省道，另於美濃溪西北側新闢連絡道路連接台3省道舊線與外環線，以供旗山端點至旗山之連絡交通之用，惟端點至旗尾仍需藉台3舊線連繫，應將台3省道舊線納入本計畫中拓寬改善。

13.2.2 服務區域內相關計畫之配合

(一) 高雄縣仁武都市計畫[參閱圖13-3]

該都市計畫三號路向西至台1省道路段，計畫寬20公尺（二側另各有10公尺綠帶），已符合本計畫之需要。

(二) 高雄縣澄清湖特定區[參閱圖13-4]

為配合186 縣道自澄清湖交流道向東開建寬20公尺之新線（至獅龍橋再接回186 縣道），該特定區須配合辦理都市計畫變更。

13.2.3 交流道之轉向交通及連絡道路之交通

連絡道路改善計畫之細部計畫，可依據第二高速公路預測之民國100 年轉向交通量及各道路按成長趨勢預測之交通量，經加總估計未來之交通需求而訂定。茲對各主要連絡道路之交通需求分析如下[參閱表13-2]：

(一) 186 縣道

- (1) 依據第二高速公路計畫之預測，至民國100年，經由澄清湖交流道往仁武方向之交通量為每日16,627小客車單位，往大樹方向為每日3,599小客車單位。

(2) 根據186 縣道年交通量成長趨勢推算，至民國 100年仁武至大樹間交通量為每日17,477小客車單位。

(1)、(2)項合計，屆時澄清湖交流道往仁武方向之交通量為每日34,100小客車單位，往大樹方向之交通量為每日21,100小客車單位。

(二) 台 3 省道

台 3 省道係旗山端點主要連絡道，已納入第二高速公路計畫之交通指派路網中。根據該計畫之預測，至民國 100年旗尾至里港之交通量（含高速公路轉向交通量），台 3 省道交流道至旗尾段約為每日13,400小客車單位，交流道至里港段約為每日 8,800 小客車單位。

13.2.4 連絡道路改善計畫及分年投資計畫

根據前述之計畫構想及交通需求情形，擬定澄清湖交流道連絡道路改善計畫及分年投資計畫如表13-1所示。

13.2.5 待辦之配合事項

186 縣道自交流道向東至獅龍橋需闢建之寬20公尺新線，高雄縣政府應依國道新建工程局匝道設計結果，配合辦理都市計畫變更，以利交流道構建時由該局一併闢建。

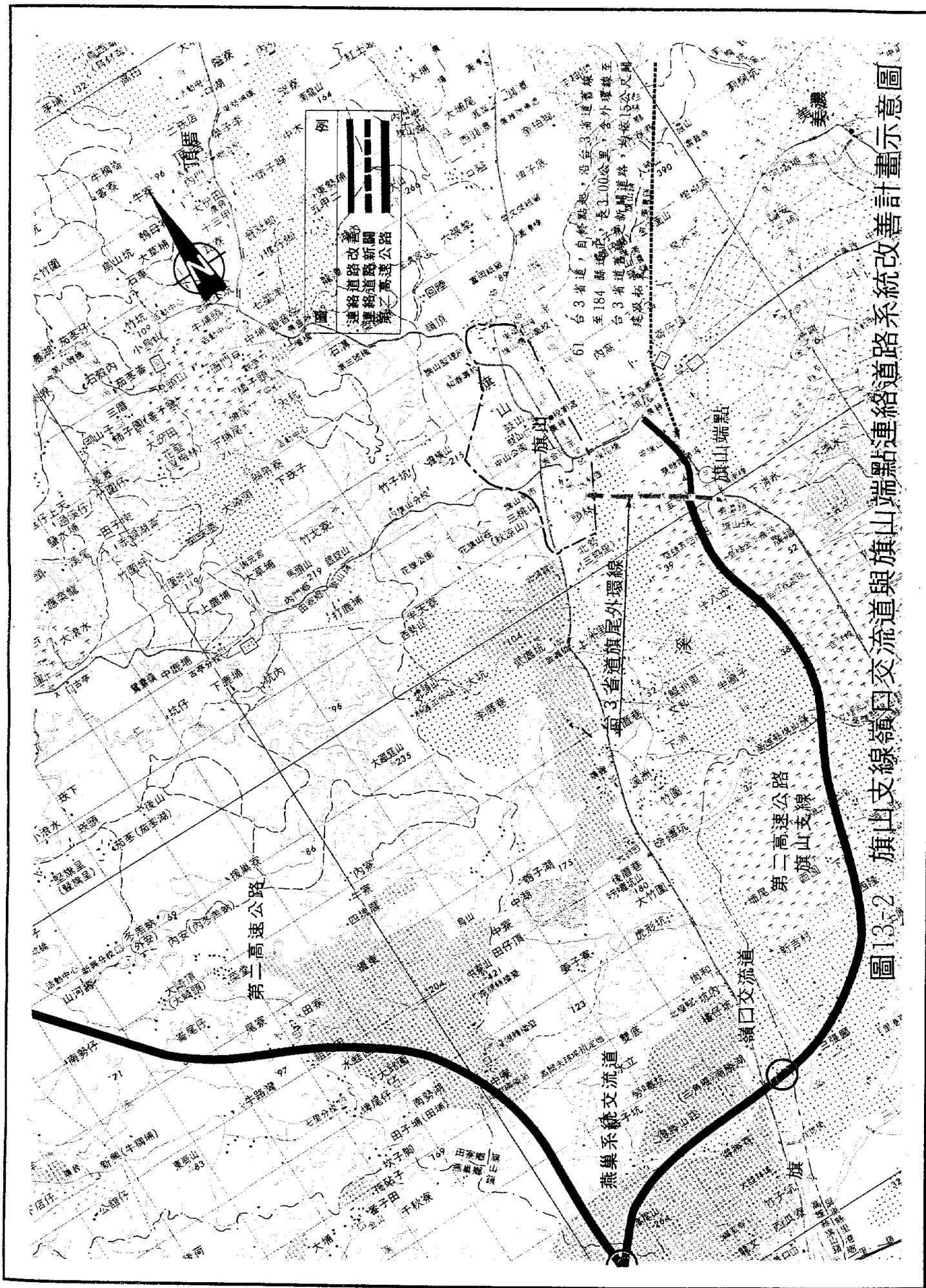


圖 13-2 旗山支線嶺口交流道與旗山端點連絡道路系統改善計畫示意圖

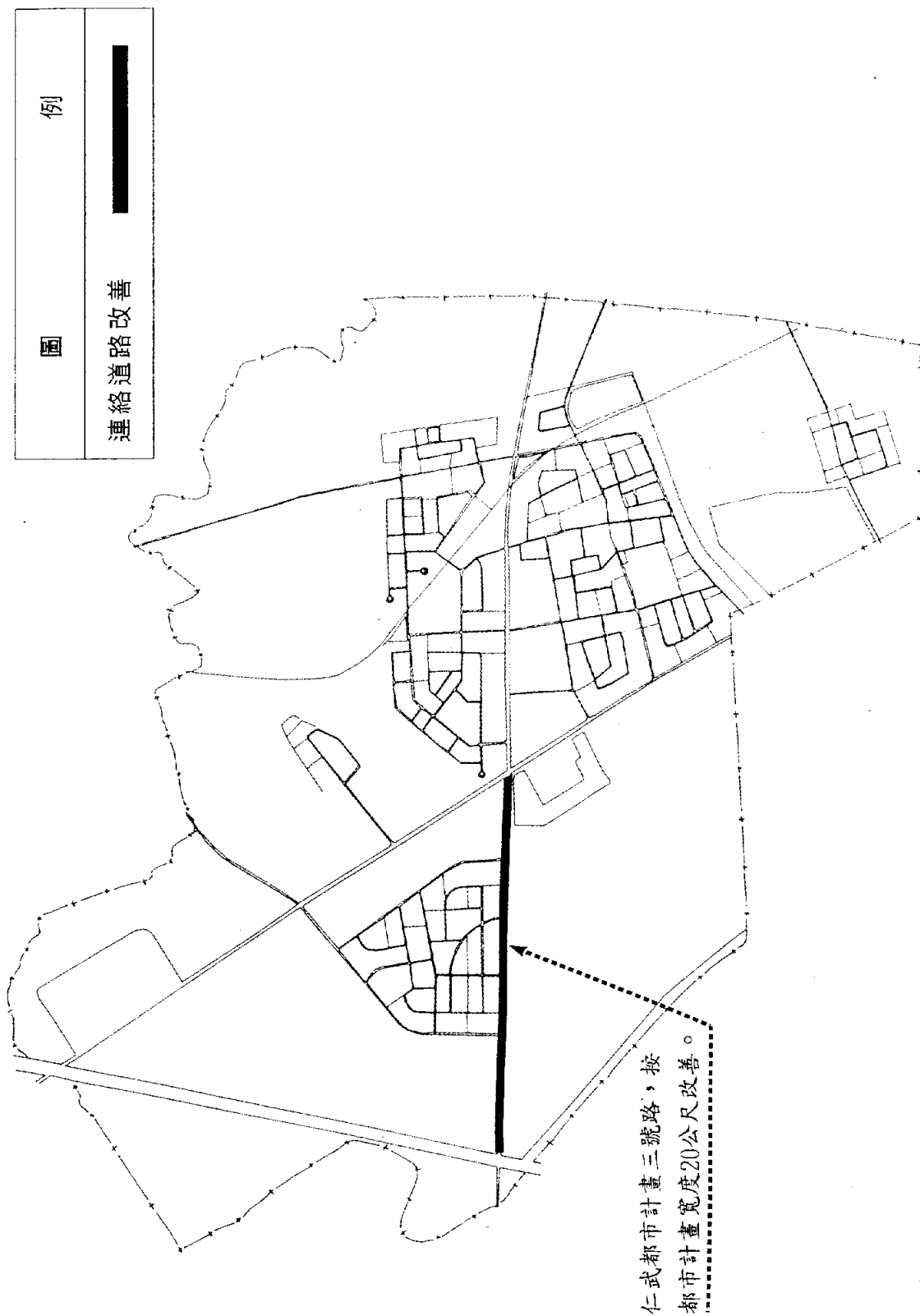
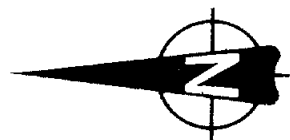



圖13-3 高雄縣仁武都市計畫道路系統圖

圖	例
連絡道路新闢	

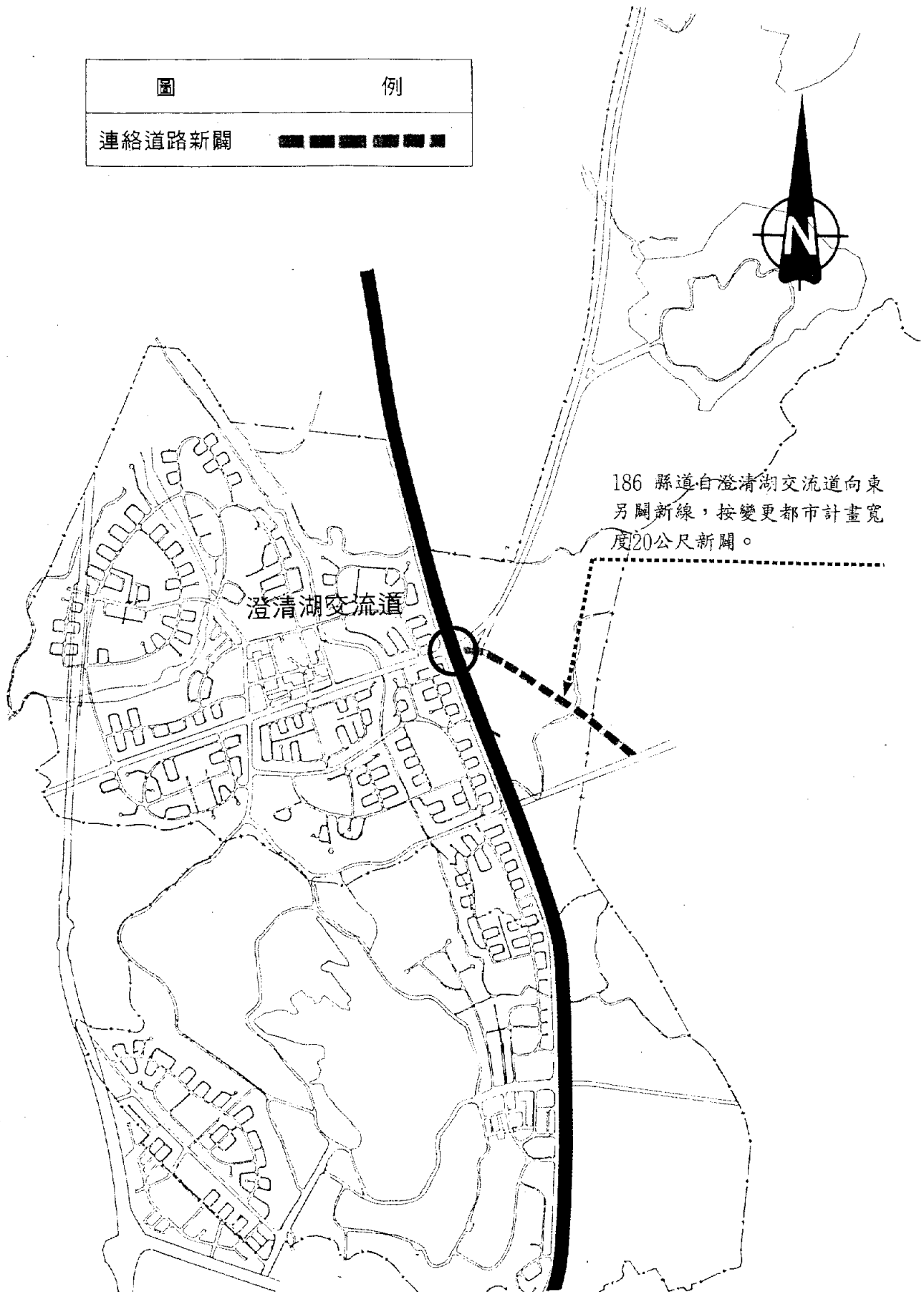


圖13-4 高雄縣澄清湖特定區計畫道路系統圖

表13-1 高雄、旗山環支線澄清湖交流道及旗山端點連絡道路系統改善計畫一覽表

交 流 道	項 次	路 名	起 迄	路 公 里 長	路 基 現 寬	改 善 寬 度	計 畫 內 容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)							主 辦 單 位
								工 程 費	用 地 費	合 計	86 年 度	87 年 度	88 年 度	89 年 度	90 年 度	91 年 度	92 年 度	
澄 清 湖	59	仁武三號路	自183縣道向西至台1省道路口止	1.820	15	20	按都市計畫20公尺拓寬	182	60	242	100	100	42	—	—	—	—	住都局
	60	186 縣道	自澄清湖交流道起，至大樹都市計畫界止	5.650	7~12	18,20	除交流道東側起至獅龍橋之新線按20公尺新闢外，其餘按道路計畫18公尺拓寬	265	532	797	532	165	100	—	—	—	—	公路局
旗 山 端 點	61	台3省道	自端點起，沿台3省道舊線，至184縣道止	3.000	7~8	15	舍外環線至台3省道舊線之新闢道路，均依15公尺闢建及拓寬	90	216	306	216	50	40	—	—	—	—	公路局

表13-2 186縣道（仁武—大樹）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU/日	註記
仁武 大樹	興山橋	66	2435	618	1132	4185	4745	
		67	2981	741	736	4458	3843	
		68	3041	972	809	4822	4311	
		69	1422	1041	1054	3517	4630	
		70	3086	869	612	4567	3631	
		71	3011	836	621	4468	3602	
		72	1876	1049	1027	3952	4693	
		73	2780	2264	1616	6660	7946	
		74	3361	1183	640	5184	4111	
		75	3918	4107	1716	9741	10430	
		76	3752	5604	2413	11769	13969	
		77	3435	3826	1536	8797	9464	
		78	3117	2047	659	5823	4959	
		79	3868	2852	1624	8344	8884	
		80	3943	3023	1698	8664	9300	
		90	—	—	—	—	13520	根據歷年交通量 成長趨勢所推計
		100	—	—	—	—	17477	

資料來源：公路局。

表13-3 188縣道（鳳山厝—嶺口）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU/日	註記
鳳山厝 嶺口	深水派 出所	66	4225	1858	2070	8153	9336	
		67	3394	2213	1805	7412	8646	
		68	4849	3364	2513	10726	12358	
		69	4659	2523	2138	9320	10335	
		70	4553	3171	2512	10236	12073	
		71	3988	2893	2024	8905	10161	
		72	4970	2778	1762	9510	9555	
		73	2637	1444	466	4547	3633	
		74	4044	4112	2205	10361	11940	
		75	3918	4207	1716	9841	10530	
		76	2419	2017	244	4680	3475	
		77	4142	3852	3233	11227	14792	
		78	5865	5687	6221	17773	26110	
		79	5625	7152	5705	18482	25955	
		80	5787	7490	5958	19235	27100	
		90	—	—	—	—	40871	根據歷年交通量 成長趨勢所推計
		100	—	—	—	—	59519	

資料來源：公路局。

表13-4 台21省道（旗山—嶺口）歷年平均日交通量

路段名	觀測站名	年次	機車 (輛次)	小型車 (輛次)	大型車 (輛次)	總輛次	PCU／日	註記
旗 山 嶺 口	溪 州 收 費 站	66	5198	1702	1103	8003	6570	
		67	5035	2031	984	8050	6494	
		68	6534	2212	1955	10701	10037	
		69	6212	2365	1137	9714	7640	
		70	6816	3057	1609	11482	9929	
		71	5874	2341	1263	9478	7892	
		72	5575	3664	1115	10354	8682	
		73	7333	1987	3924	13244	15959	
		74	4712	4321	1786	10819	11093	
		75	5294	4163	1537	10994	10362	
		76	4720	4750	1697	11167	11257	
		77	3948	6818	1565	12331	12697	
		78	4063	5986	1675	11724	12230	
		79	5550	10225	2866	18641	20488	
		80	3656	12163	2319	18138	20217	
		90	—	—	—	—	33800	
		100	—	—	—	—	47732	
								根據歷年交通量 成長趨勢所推計

資料來源：公路局。

第十四章 結論與建議

第一節 結論

- 一、台灣地區西部公路運輸系統除第二高速公路後續計畫外，尚有西部濱海快速公路及東西向快速公路等計畫案同時進行。本計畫在規劃時均已合併考慮，以避免連絡道路與其他計畫功能重疊，並期各道路間能密切連繫，以構成健全之公路網。
- 二、第二高速公路後續計畫包含主線與環支線，功能略有不同，本計畫在規劃之初係區分主線與環支線二大部分，並將各交流道服務範圍有重疊、功能性質相近者，予以合併規劃其連絡道路系統。
- 三、第二高速公路後續計畫之建設係以民國100年為目標年，連絡道自應以滿足民國100年之交通需求為目標。惟查過去中山高速公路連絡道路改善計畫之中長程部分，每因地方發展情勢之變遷而有所修正，交通成長之預測亦難以控制，實際執行時仍需重新規劃。基於此，本計畫仍援北部第二高速公路連絡道路改善計畫前例，不區分近中長程，係就第二高速公路通車後確有全面改善需要者，予以合併一次規劃，而以實施年期調節之。
- 四、本計畫所規劃之連絡道路，為顧及都市計畫變更之困難，儘可能利用已有之計畫道路辦理，但基於實際需要，仍有必須辦理都市計畫變更手續者，需請地方政府配合辦理〔參閱附表3〕。
- 五、本計畫經規劃結果，在主線與環支線43處交流道與端點中，計有27處共提出61項連絡道路改善計畫。總長度約為305公里，共需改善經費約621.18億元，並分七個年度建設完成〔參閱附表1及附表2〕。

第二節 建議

- 一、爲期本計畫能順利實施，有關各連絡道路所經過之路線，凡與原都市計畫不一致者，各該都市計畫主管機關應配合本計畫之需要，提前依都市計畫法第27條第一項四款及第二項之規定，辦理逕行變更手續。
- 二、高速公路連絡道路之改善，係爲配合第二高速公路後續計畫興建之需要，其所需之改善經費，不宜由地方政府負擔，建議仍援中山高速公路與北部第二高速公路之前例，由中央全額補助地方政府辦理。
- 三、本計畫中各項實施計畫，凡擬於次年度實施之項目，其有關之規劃、測量、設計及用地取得作業，應於實施前一年度辦理，其所需經費，建議准自前一年度相關經費內勻支，俾可於實施年度開始，即可發包施工。