

# 蘇花高速公路興建案

## 政策資訊

- 政策問題：蘇花高興建與不興建
- 政策目標：
  - 建立有效率之公路運輸網路，以縮短區域空間距離，以利區域均衡發展。
  - 促進農產與區域間之人員、物流聯繫，營造健全之區域經濟支撐體系。
  - 配合東部發展觀光游憩系統，提升觀光遊憩品質。
  - 促進東部區域其他投資建設，改善投資環境，落實產業轉移。
- 政策績效：

單位：新台幣百萬元	項目	效益合計	百分比
可織	11,783.1	4.24%	
乘客	57,682.6	20.7%	
旅行時間節省			
貨運	2,619.8	0.94%	
行車節省	-1,625.1	-0.67%	
肇事節省	1,132.0	0.41%	
產業轉移	107,216.0	37.43%	
地方經濟	4,185.1	1.51%	
觀光	28,306.3	10.30%	
土地增值	1,564.9	0.56%	
合計	277,637.7	100.00%	

資料來源：「國道東部公路可行性研究一覽報告」，交通部台灣區國道新建工程局，民國 85 年 6 月

評估項目	淨現值(百萬元)	益率比	報酬率(%)
A	-34,542.8	0.6	5.6
B	-6,236.6	0.9	7.6
C	-2,478.6	1.0	7.9
D	-293.7	1.0	7.9
E	136,325.5	3.0	14.9

A. 運有運輸效益。  
B. 包括運輸效益、觀光效益。  
C. 包括運輸效益、觀光效益、地方經濟效益。  
D. 包括運輸效益、觀光效益、地方經濟效益、土地增值效益。  
E. 包括運輸效益、觀光效益、地方經濟效益、土地增值效益、產業轉移效益。

## 可信度

**蘇花公路為花東地區北向聯絡唯一公路。**蘇花公路山區路段大部分臨海懸崖開建，邊坡陡峭，因長期風化侵蝕等石不斷，遇颱風豪雨極易崩塌，時常造成交通中斷及人命損傷，對路使用者及路旁居民造成重大風險。蘇花公路受自然地形地質條件，路線多急彎及陡坡，全線多處未達五級路山填區規劃標準（設計速率 30 公里/小時），大部份路段（65 公里，佔全長 84%）寬度僅 7 公尺，無足夠路肩供應避讓、事故處理、災害排除。且重車比高達 50%，極易導致其他車輛避讓超車及跨越雙黃線肇事。蘇花公路經年受風化侵蝕，岩壁崩塌造成路基遺留及路障安全，致多處路段需進行短期維護工程(和仁清水段)，惟蘇花公路發展演變歷史觀察，持續之岩崩等石，臨海段之蘇花公路長期存在路基遺留甚至消失之交通中斷及安全风险，此問題亦無法以一般養護修繕工程改善。

多年來公路總局除例行維護，已積極進行危險路段之改善，逐年辦理易崩區邊坡維護緊急搶修等緊急路段改善工程，然長期配合維護作業進行之交通管制，亦形成路段交通之衝擊。上述改善措施無法提供路線之長期安全穩定可靠服務，以台 9 線為區域主要幹道及唯一公路通道之定位，勢必思考更為積極之工程改善作為。花東區域人口、物流及空間條件並無被西部土地發展條件，區域未來以綠色產業觀光遊憩與有機農業為主，惟部分一級產業、二級產業仍有其經濟結構性存在事實(農產及石礦、水泥產業)，於貨物運輸仍有其基本需求。蘇花公路山區路段因坍塌中斷，造成區域產業運輸及居民交通阻斷，蘇花公路為區域唯一聯絡公路，安全、穩定性不只是人、物流運輸基本需求，於整體國家區域安全維生上亦有其重要定位。基於花東環境保育及社會公平之精神，蘇花公路改善將建構於**強化路線抗災發生性及運輸安全服務性**，計畫之目標係為改善蘇花公路的「質」（安全性與可靠度），而非提升蘇花公路運輸的「量」。

## 政策主張

根據評價性主張：

### 1、交通方便才會有人潮：

西部是幾年企業界投資許多錢案子，如新山、八里坌等，都是因為交通方便才有人潮，企業家才敢投資，西部交通之難起來了，但花蓮什麼都沒有，從西部開車到花蓮要一整天，台北開車到花蓮也要半天之久，花蓮的交通條件在民國六十年後才起步。沒有花蓮公路及中橫公路，就沒有今日今天美麗的麗澤美景，花蓮需要交通開通，而不是什麼都不去開。

### 2、高捷公路節省時間金錢：

十多年前，花蓮人的夢是交通不便，農民之苦為痛。台灣西部即將進入第三條高速公路，但花蓮一條高速公路也沒有。

對於蘇花高開通後，會帶來垃圾、交通擁擠及空氣品質等問題，就是政府要提出的配套措施。蘇花高開通後，在於可以縮短台北到花蓮的交通時間，並且吸引商人投資，增加就業機會。

### 3、能提升農產品競爭力：

從工作、買車票、農產品運輸等現實面來考量，花蓮實在需要有一條高速公路。再從失業率來看，東部的平均失業率高達百分之四點六一；高失業率的背後，存在有低平均所得與人才外流的問題。

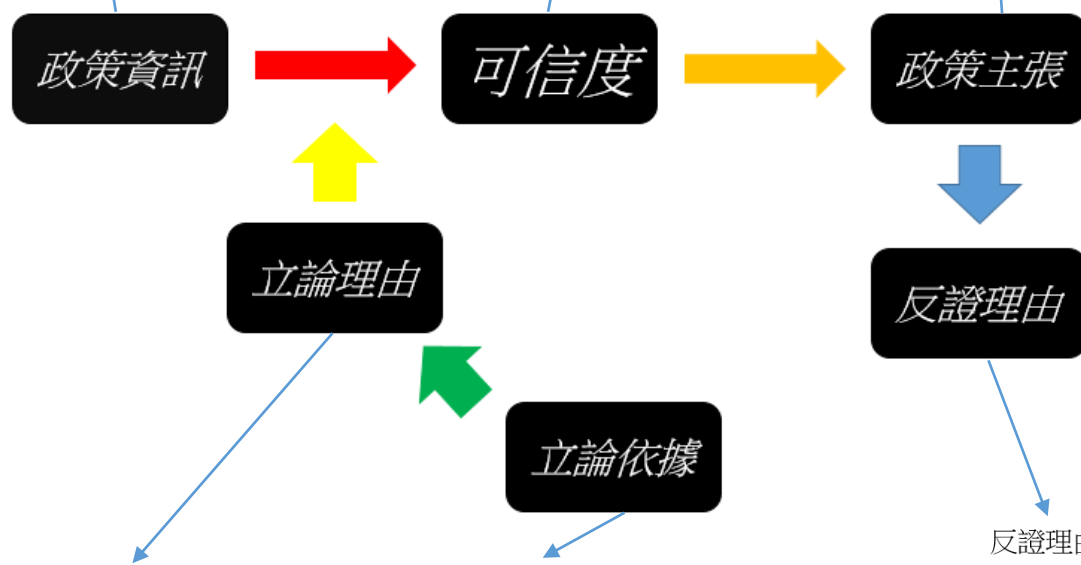
全國四個行政區中，東部是唯一沒有高速公路的地區，縣境的台八線中橫公路、台九線蘇花公路、台二十線南橫公路等，每遇颱風、變遷經常中斷，安全性較差，其次，台九線花蓮公路車率居全省之冠，公路運輸品質亟待提升。

再者，為了方便花蓮農特產品的運輸，更是需要兩條公路。目前仰賴蘇花公路的運輸，冗長的運輸，導致花蓮農特產品缺乏競爭力。

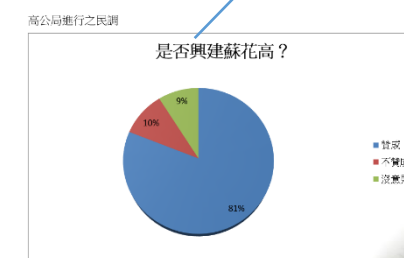
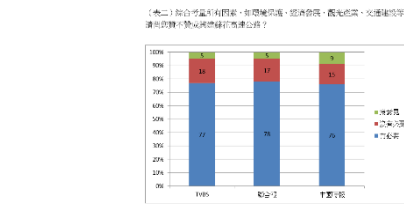
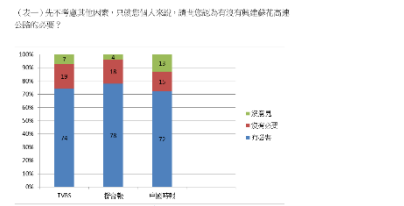
此外每逢颱風來襲，脆弱的蘇花公路隨即中斷，花蓮轉成孤島。農特產品無法運送台北都會區不說，觀光客無法順利行程更難。例如，去年八月的聖帕颱風，重慶取消訂婚的情況，三天就損失 1 億元。花蓮縣是一個觀光縣份，却必須經常承受如此重大打擊，產業又如何發展？就業機會又如何增加？原有的產業既已衰退，是否應該、是否應該、又有何新的附屬產業可以發展？

綜合以上花蓮人的需要——安全、便捷、全天候的聯絡外生道路，才能根本改善長期來的困境；而「蘇花高」正是改善花蓮對外交通的途徑方案。

花蓮人需要一條安全回家的路。



- ### 立論理由
- 花蓮地區通往其他地區需要**穩定**的交通運輸，對於花蓮而言，鐵路、蘇花公路已經**不足**以承載客運及貨運的需求。而且鐵路一旦增加貨運量班次將會擠窄運班次，原本一票難求的現象將更加劇，反之亦然。
  - 自從中山高、二高通車後，大大解決了西部地區農產品的運輸問題，縮短旅行時間，原本的農產品損耗與保鮮等問題也迎刃而解，並**減少許多成本**。
  - 蘇花高興建路線與北迴鐵路是幾乎平行的，北迴鐵路在興建時也是有環境生態破壞的疑慮，**經過 35 年的營運後並沒有大問題發生**。以現代工程設備而言，只會比 35 年之前更為精進，環境保護配套措施也更為完善。
  - 根據統計，蘇花公路肇事率為西部高速公路的 16 倍，死亡率為 13 倍，多處路况不佳且潛在性肇事危險路段多達 20 處，行駛速率在每小時 30 公里以下，若要全部改善是得花費龐大經費及時間。自從北宜高速公路後，北宜公路肇事率及死亡率也大幅下降，是蘇花高興建值得參考的列子。
  - 花蓮已經屬於觀光勝地，但興建蘇花高後將可增加更多觀光人口，更進一步帶動地方觀光產業發展，並可**增加就業機會**，解決當地失業率高的問題。
  - 若蘇花高通車，自蘇澳至花蓮將只需要 **40 分鐘**的行程時間，與蘇花公路行程時間 **150 分鐘**相比是大幅度的下降，除了減少油耗外也可避免更多彎道及上下坡帶來的路况問題。



- ### 反證理由
- 環境破壞**  
蘇花高行經珍貴水資源與生物地理、8 個古遗址，此外，以高架型式嚴重衝擊太魯閣國家公園與七星潭海岸景觀
  - 交通建設並非活化地區經濟的萬靈丹**  
對照西部已有兩條高速公路之發展經驗，可顯示交通建設並非活化地區經濟的萬靈丹，花蓮當前的發展課題，並非一條高速公路所能解決
  - 大量不符合生態旅遊的人潮，會加速花東觀光條件的喪失花東有豐富的自然與人文資源，可以發展國際觀光旅遊，蘇花高興建後，好山好水的環境將承載大量不符合生態旅遊的人潮，污染、廢棄物、劣質遊憩設施也將隨之而來，花東的獨特性與競爭力、優質的環境與多樣文化，將可能因此迅速消失，反而不能吸引遊客留在花東住宿觀光
  - 蘇花高之受益者並非多數東部人在缺乏相關配套措施之下，大量觀光人潮湧入，效益並非多數東部人可享，能得到好處的只是少數幾間大企業。甚至未來蘇花高通車後，將是大卡車、砂石車橫行，而非觀光車
  - 應先行緩建，待相關研究完成，再討論是否興建**  
邀請中央應加強高速公路對觀光資源破壞、觀光消費行為變化、就業機會轉移、人口外移、經濟效益，以及二氧化碳排放等進行探討，而不應先研究北宜高速公路對空空的衝擊影響，再綜合評估蘇花高是否值得興建
  - 民意調查方式不當，結果失真政府之調查問卷由於缺乏替選方案資料供民眾參考，導致民眾產生有總比沒有好的心態，因此，78%的民眾贊成是失真的結果，並非真正的民意



10210309 李志謙  
10210319 鍾秉翰  
10210322 鐘群翔  
10210324 劉兆峻  
10210338 林正軒  
10210350 余元甲