

- 五、韓國目前也面臨到農村中小學學齡人口減少的問題，為解決廢校所導致閒置校舍的問題，韓國採取了以下的活化方式：一、文化展覽設施；二、社會福利設施，將閒置校舍規劃為幼兒專用的體驗實習場所；全羅南道瑤安納村規畫為養老院，而其他農村閒置校舍則變更為體育、娛樂、養老院等設施；三、規劃為農村旅遊設施。
- 六、基於少子化衝擊，教育部應將部分廢校或閒置之學校用地活化再利用，結合其他部會或地方政府，重新規劃為公共空間，以建構符合社區需求之生活環境，並凸顯當地歷史記憶之文化意涵。或利用部分校舍作為終生學習空間，使學前、在職、退休等不同階段的人，經由自己自發而有意識地選擇安排學習機會和學習方式，讓個人具備適應目前急速變遷環境的能力。

（二十二）本院蘇委員震清，有鑑於屏東縣國道 3 號與台 27 線交會處，位於九如鄉、鹽埔鄉、長治鄉及屏東市鄰接處，周邊整體交通亟待改善，且該區域極具整合發展為高科技農業產業中心之潛力，建請交通部應基於南北區域平衡與國家優勢特色產業發展需求，儘速核定「國道 3 號增設鹽埔交流道計畫」，並體恤地方財政困境，將其列入重大交通建設計畫積極協調推動辦理，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、屏東縣國道 3 號及台 27 線交會處，位於九如鄉、鹽埔鄉、長治鄉及屏東市鄰接處，周邊地區涵括屏東農業生物科技園區、大仁科技大學、高雄區農業改良場、屏東熱帶農業示範園區、茂林國家風景區等重要生技產業與農業研究機構暨生態園區，向下又可延伸至屏東加工出口區，可說是屏東生活圈都會平原的「優質科技發展走廊」。尤其屏東生技園區，不僅是全球唯一的農業專業科學園區，兼具研發、產銷、加工和轉運等多功能平台，未來更可以輔導鄰近農場成為衛星農場，進而整合發展成為「高科技農業產業中心」，因此當地交通規畫必須優先考量其發展趨勢及旅運需求，才能落實支援園區發展。
- 二、目前國道 3 號及台 27 線交會處周邊交通，只能仰賴台 27 線為主要聯外道路，且以進出屏東市區為主，中長程運輸需求則必須藉由國道 3 號橋下平面道路，往南利用長治交流道、往北利用長治交流道才能進出國道 3 號。但是台 27 線道路狹窄、不易拓寬，國道 3 號橋下平面道路又有銜接動線問題，屆時恐將連帶影響台 3 線、台 24 線和屏東市區交通混亂，形成嚴重的交通瓶頸，亟需予以檢討改善。
- 三、據了解，國道高速公路局和公路總局業於去（2011）年 12 月提出「國道 3 號與台 27 線交會處周邊整體交通改善可行性研究」報告，並於今（2012）年 1 月 6 日函送屏東縣政府參辦，就當地交通改善問題提出專業評估與具體建設規劃。該報告明確指出，九如鄉（2.28

萬人)、鹽埔鄉(2.72 萬人)、長治鄉(3.08 萬人)及屏東市(21.05 萬人),合計四鄉鎮人口數約 29.14 萬人,已佔屏東生活圈(共計 33 鄉鎮)總人口數(87.06 萬人)的 33.47%,尤其配合生技園區的競爭優勢潛力,當地交通建設對於區域發展和產業扶植的重要性不言而喻。

四、基於未來九如交流道服務水準的改善需求、促進屏東農業生物科技園區的長期發展、屏東熱地農業示範區的轉型規劃、便捷屏東市和鹽埔鄉中長程運輸利用國道高速公路,以及計劃之經濟效益等綜合考量下,前述報告結論已明確指出政府實應優先辦理「國道 3 號增設鹽埔交流道計畫」。該計畫包括「匝道興建工程」與「國道 3 號橋下平面道路拓寬工程」,總建設經費約為 5.98 億元,由中央負擔 5.64 億元,地方負擔 0.34 億元,總計建設工期約 42 個月(含前置發包作業 26 個月,施工工期初估 16 個月),符合現行「台灣區國道高速公路增設交流道申請審核作業要點」之各項準則要求,實為兼具經濟可行性與地方需求的建設計劃。

五、綜上所述,有鑑於「國道 3 號增設鹽埔交流道計畫」建設預估期程需耗時三年半,且主要工程與經費負擔係由交通部高公局辦理,行政院與交通部基於南北區域平衡與國家優勢特色產業發展需求,實應及早綜合考量其交通旅運需求、地方產業發展與周邊地區開發等整合性效益,並體恤地方財政困境,將其列入政府重大交通建設計畫並積極推動辦理。

(二十三) 本院蘇委員震清,有鑑於台灣高速鐵路是台灣西部地區一日生活圈的骨幹運輸建設,且早有於屏東設站的評估方案與具體規劃,然而政府辦理重大公共建設卻長期重北輕南,迄今未能落實推動辦理,實有不公。因此為確實改善台灣南北區域失衡的問題,行政院應儘速定案推動辦理台灣高鐵往南延伸至屏東設站,以有效縮短南北旅運時間,解決墾丁恆春觀光熱潮旅運問題,真正發揮高鐵帶動西部經濟與運輸動脈的效益,特向行政院提出質詢。

說明:

- 一、據了解,台灣高鐵當初與交通部簽訂合約內容只到達左營站,嗣後在高雄市政府積極爭取後才有延伸至高雄站決議,惟仍需變更合約,交通部因此同意將本段市區路線工程併同「高雄都會區鐵路地下化綜合規劃案」作業,由鐵路改建工程局負責,故該段高鐵延伸線隧道計畫併入為地鐵高雄專案的一部分,由鐵工局辦理施作,完成後再移交台灣高鐵使用;而在此「高雄都會區鐵路地下化的可行性」研究階段,即曾提出高鐵延伸至屏東的建議方案。
- 二、當時在「高雄都會區鐵路地下化的可行性」評估作業中,為充分發揮台灣高鐵促成台灣西