

# 陸. 交通管理

交通管理之工作目標為維護高速公路之安全與順暢，統計97年行經各收費站之年平均日交通量達148.5萬輛次，年成長率為-4.6%，交通組成以小型車佔83.5%為最高，為維護龐大車流之安全與順暢，97年辦理多項軟、硬體之交通改善，茲將各項統計資料及改善方案分列如下。

## 一、歷年交通量

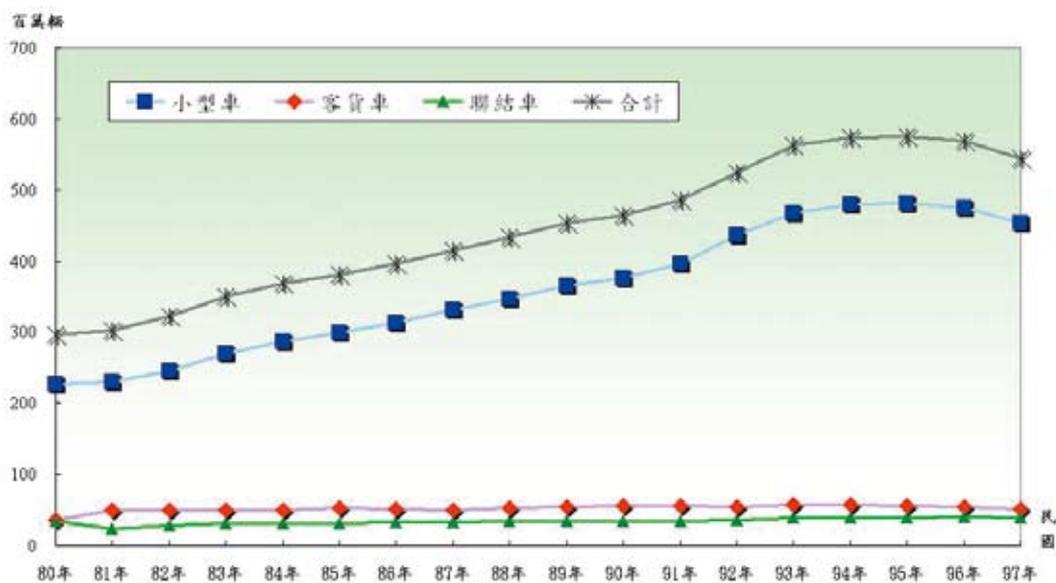
### (一) 96-97年通過收費站交通量

單位：輛

年份	小型車	客貨車	聯結車	合計	年成長率	百萬車公里
民國96年	475,502,719	54,347,929	39,791,876	569,642,524	-0.88%	25,950.0
民國97年	453,931,505	50,347,601	39,268,902	543,548,008	-4.58%	24,649.9
合計	929,434,224	104,695,530	79,060,778	1,113,190,532	-2.73%	50,599.9



## (二) 歷年交通成長圖



## (三) 國定假期交通量統計

97年國定假期中以春節連續假期(96.2.9.)交通量為最高，亦為全年最高，日交通量達276.5萬輛次，比設計服務流量增加64.61%。

高速公路 96.97. 年各國定節日通過各收費站交通量比較表

節 日	96年年平均日交通量：1,560,664				97年年平均日交通量：1,485,104			
	日期 (96年)	星期	過 站 交 通 量	比設計 服務流量 增加%	日期 (97年)	星期	過 站 交 通 量	比設計 服務流量 增加%
元 旦	12月30日	六	2,117,038	26.01%				
	12月31日	日	1,993,046	18.63%	*元月01日	二	1,591,327	-5.28%
	*元月01日	一	1,914,265	13.94%				
春 節	*02月17日	六	2,069,888	23.21%	*02月6日	三	1,882,050	12.03%
	02月18日	日	2,220,623	32.18%	02月7日	四	2,189,886	30.35%
	02月19日	一	2,673,693	59.15%	02月8日	五	2,694,129	60.36%
	●02月20日	二	2,941,305	75.08%	●02月9日	六	2,765,416	64.61%
	02月21日	三	2,879,970	71.43%	02月10日	日	2,719,826	61.89%
	02月22日	四	2,671,216	59.00%	02月11日	一	2,156,857	28.38%
	02月23日	五	2,258,887	34.46%				
	02月24日	六	2,053,429	22.23%				
	02月25日	日	1,753,559	4.38%				
和平紀念	*02月28日	三	1,459,257	-13.14%	*02月28日	四	1,441,093	-14.22%
清 明 節	*04月05日	四	2,528,089	50.48%	*04月04日	五	2,558,799	52.31%
	04月06日	五	2,031,035	20.89%	04月05日	六	2,047,270	21.86%
	04月07日	六	1,976,041	17.62%	04月06日	日	2,102,968	25.18%
	04月08日	日	1,914,470	13.96%				
端 午 節	06月16日	六	2,188,036	30.24%	06月07日	六	1,755,624	4.50%
	06月17日	日	2,122,873	26.36%	*06月08日	日	1,712,582	1.94%
	06月18日	一	1,953,345	16.27%				
	*06月19日	二	1,765,437	5.09%				
中 秋 節	09月22日	六	2,216,076	31.91%	09月13日	六	1,063,331	-36.71%
	09月23日	日	2,227,590	32.59%	*09月14日	日	1,266,025	-24.64%
	09月24日	一	2,075,383	23.53%				
	*09月25日	二	1,910,881	13.74%				
國 慶 日	*10月10日	三	1,337,963	-20.36%	*10月10日		2,166,237	28.94%

註：1. 高速公路設計服務流量以 168 萬輛次〔小客車當量〕計  
 2. \*節日當天 ● 當年最高交通量日



## 二、交通事故分析

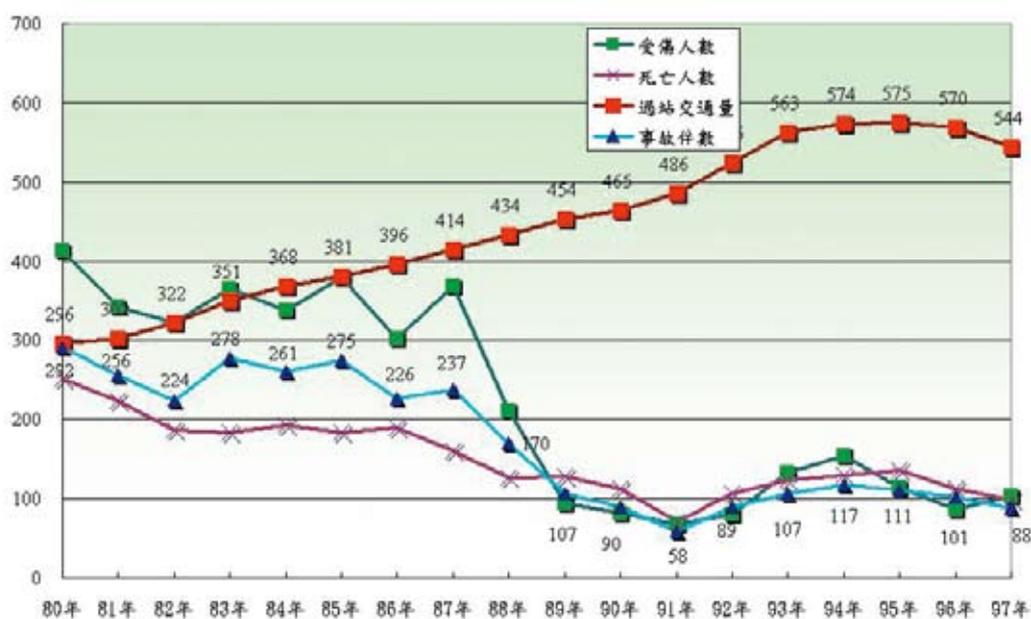
97年高速公路全線共發生88件A1類交通事故、98人死亡、104人受傷，肇事率為0.00357件／百萬車公里，死亡率為0.00398人／百萬車公里，受傷率為0.00422人／百萬車公里。

依據交通事故資料分析顯示，97年之肇事率、死亡率及受傷率相較於96年，肇事率減少8.3%，死亡率減少7.9%，受傷率增加27.3%；就肇事原因分析，第一位為駕駛不當及酒醉駕車各佔13件(14.8%)，第三位為爆胎或車輪脫落佔11件(12.5%)，三項共佔97年全年事故之42.1%；就肇事車種分析，大貨車與聯結車之事故比例相對於所佔交通組成仍屬偏高。

### (一) 96-97年肇事統計表

年 份	百萬車公里(MVK)	肇事件數(件)	肇事件數(件/MVK)	死亡(人)	死亡率(人/MVK)	受傷(人)	受傷率(人/MVK)
民國96年	25,950.0	101	0.0039	112	0.0043	86	0.0033
民國97年	24,649.9	88	0.0036	98	0.0040	104	0.0042
總 計	50,599.9	189	0.0037	210	0.0042	190	0.0038

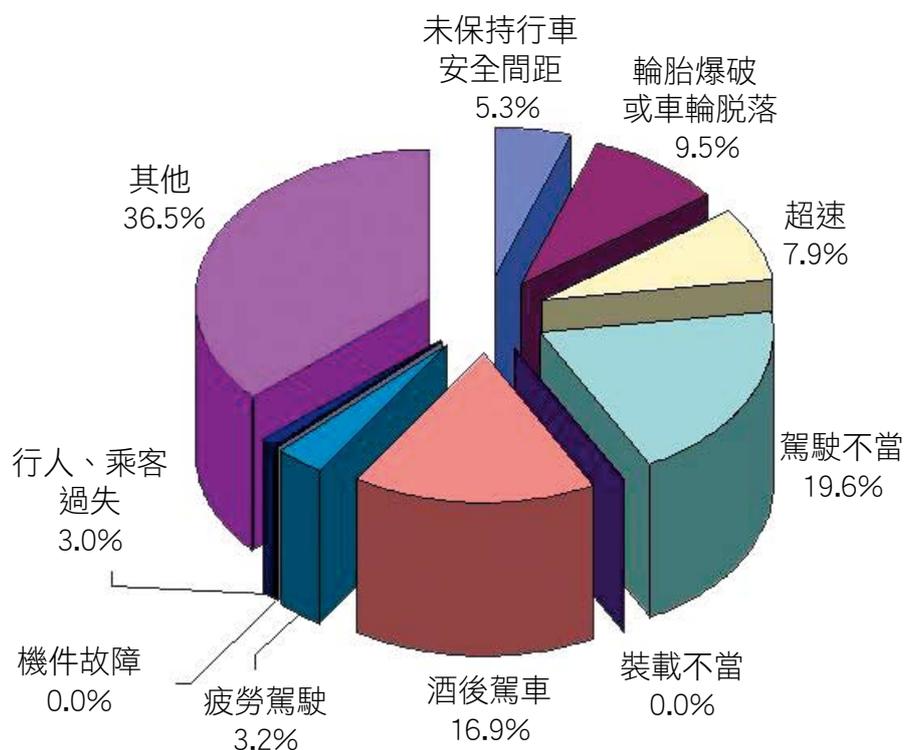
### (二) 歷年交通成長與肇事件數圖



(三) 96-97年肇事原因統計表

年 份	未保持行車安全間距	輪胎爆破	超速	駕駛不當	裝載不當	酒後駕車	疲勞駕駛	機件故障	行人、乘客過失	其他	合計
民國96年	5	7	6	24	0	19	4	0	0	36	101
民國97年	5	11	9	13	0	13	2	0	2	33	88
總 計	10	18	15	37	0	32	6	0	2	69	189

(四) 96-97年肇事原因分析圖

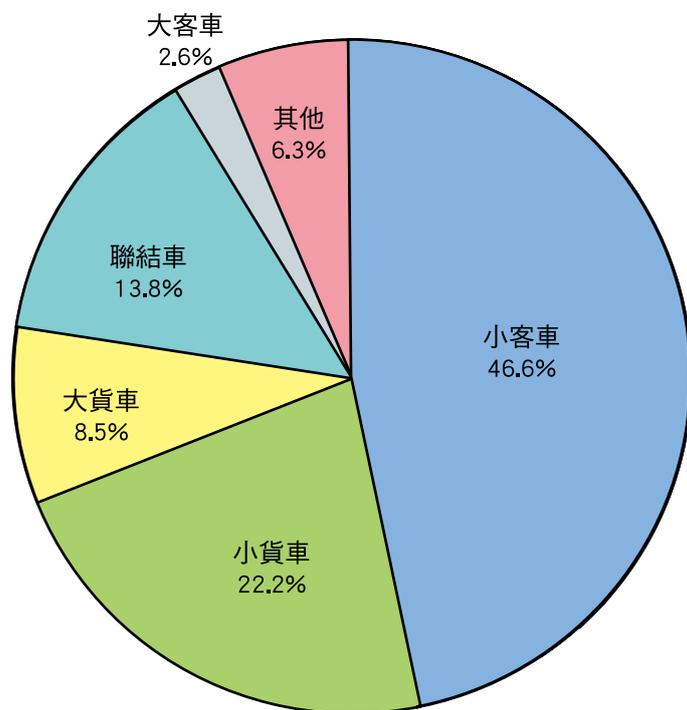


(五) 96-97年肇事車種統計表

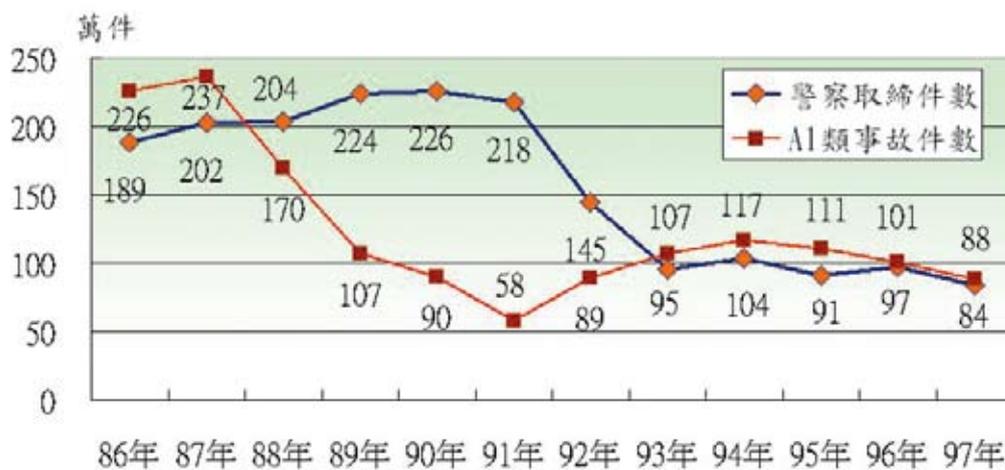
年 份	小客車	小貨車	大貨車	聯結車	大客車	其他	合計
民國96年	42	23	7	18	4	7	101
民國97年	46	19	9	8	1	5	88
總 計	88	42	16	26	5	12	189



(六) 96-97年肇事車種分析圖



(七) 86-97年肇事車種統計表



### 三、速限檢討及調整

#### (一) 國道10號仁武交流道以東路段速限調整

國道10號原訂速限為燕巢系統交流道以西80公里、燕巢系統交流道以東90公里，因速限較其他國道為低，時有反映建議提高速限，經本局研擬改善方案並陳報交通部核備，自97年9月1日起，調整國道10號仁武交流道以東路段之最高速限由原每小時90公里提升為每小時100公里。



國道10號速限調整標誌牌面設立

#### (二) 國道1號大安溪橋（泰安服務區北端）至楠梓交流道路段速限調整

考量國道1號南部拓寬路段於96年底完成單向3車道通車，行車狀況良好且民眾已熟悉路況，經本局通盤檢討並陳報交通部核准，自97年3月16日起，國道1號大安溪橋（泰安服務區北端）至楠梓交流道路段速限由原每小時100公里提高為每小時110公里。



標誌牌面設立

國道1號速限110公里

#### (三) 國道5號南港系統至頭城路段速限調整

國道5號南港系統至頭城路段，自97年3月16日起將雪山隧道內之最高速限提升與隧道外一致，為每小時80公里，以利整體交通之運作。最低速限則自97年5月1日起由每小時50公里提高為60公里。



國道5號雪山隧道北口標誌牌面設立

#### 四、連續假期交通疏導措施

97年春節連續假期自2月6日（週三）至2月11日（週一）為6天之假期。為疏解連續假期間高速公路之交通狀況，奉交通部核定實施暫停收費、匝道儀控、高乘載管制、匝道封閉及開放路肩等多項措施，除匝道儀控管制於部份日期因應交通狀況延長管制時段外，其餘措施皆依計畫執行。

此外亦於清明節及國慶日假期依據不同假期特性，擬定並執行交通疏導措施計畫，以疏導假期間高速公路之交通。97年各假期實施之交通疏導措施彙整如下表：

疏導措施	春節	清明節	國慶日
暫停收費	◎	◎	◎
入口匝道儀控管制	◎	◎	◎
高乘載管制	◎	—	—
入口匝道封閉	◎	—	—
開放路肩	◎	◎	◎

註：◎者為有實施。

#### 五、國道瓶頸路段改善

##### （一）開放路肩及闢設輔助車道

為紓解國道部分路段之交通壅塞，本年度辦理之改善如下：

1. 國道10號旗山端32.7公里以東路段於97年8月1日起假日9-13時開放路肩供小型車行駛。
2. 國道1號五堵南下入口環道至匝道間路段闢設輔助車道，該路段由原2車道闢設為3車道（2車道+1輔助車道），本項改善工程於97年11月5日完工。



3. 為紓解國道 5 號雪山隧道前北上路段交通壅塞，於 97 年 7 月 13 日起，每週日 13-21 時常態性開放路肩，並視交通狀況視需要機動延長開放時段。

另配合相關交流道增改建工程，取消下列路段之時段性開放路肩供小型車行駛措施：

- (1) 國道 1 號基隆至五堵南下路段：97 年 12 月 16 日起。
- (2) 國道 1 號五股至泰管中心南下路段：97 年 10 月 17 日起。



國道 1 號五堵南下入口環道至匝道間路段闢設輔助車道（2 車道→3 車道）

## （二）國道 5 號交通改善

1. 經觀察國道 5 號雪山隧道北上路段屬假日經常性壅塞路段，雪山隧道長達 12.9 公里，且該處屬上坡路段，坡度為 1.255%，坡度小不易察覺，但因長度較長，故對行車速率有一定之影響。故參仿國外改善案例，以雪山隧道北上路段為試辦地點，透過既有設備（資訊可變標誌或廣播方式），告知用路人壅塞資訊、該處道路特性等，適時調整踩油門力道，避免車速減低造成壅塞。並經觀察雪山隧道內行車速度平均約提昇 9%，其中以隧道入口 3 公里以內之行車速度提昇較多，可達 15% 以上。
2. 為改善宜蘭、羅東及蘇澳交流道北上入口匝道及站區行車秩序，分別於 97 年 6 月 6 日起試辦設置交通錐縮減收費閘道，規範行車秩序，減少任意變換車道及插隊之情形；實施後，經觀察對行車秩序有正面幫助。



宜蘭交流道入口收費開道試辦以交通錐縮減收費開道圖

### (三) 行車動線調整

#### 1. 國道1號臺中系統交流道

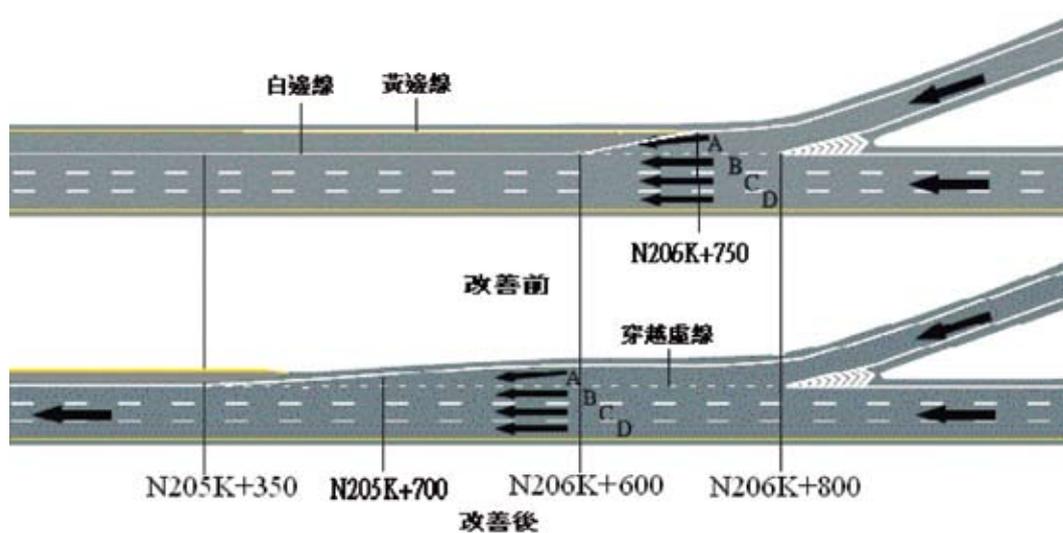
國道1號臺中系統南下匯入國道4號往東勢方向之匝道原為2車道，與國道1號臺中系統北上匯入國道4號往東勢方向之匝道匯流處，因多股車流匯集易產生交織，為改善此現象，本局於97年5月15日邀集公警局等相關單位研商，決議將2車道改成1車道，減輕交織，相關改善工程於97年7月完成。經觀察改善後使行車動線更順暢及安全。



國道1號南下匯入國道4號往東勢方向之匝道車道調整  
(2車道縮減為1車道)

## 2. 國道 1 號埔鹽系統交流道北上

臺76線埔鹽系統交流道北上匯入國道 1 號時，易使主線車輛受干擾，於假日北上尖峰時段造成該路段壅塞；故將加速車道延長，由原 206k+600 延長至 205k+350，相關工程於 97 年 10 月 15 日改善完成；改善後經視察，壅塞長度及時間均有縮短之趨勢。



埔鹽系統幾何佈設圖（改善前後比較）

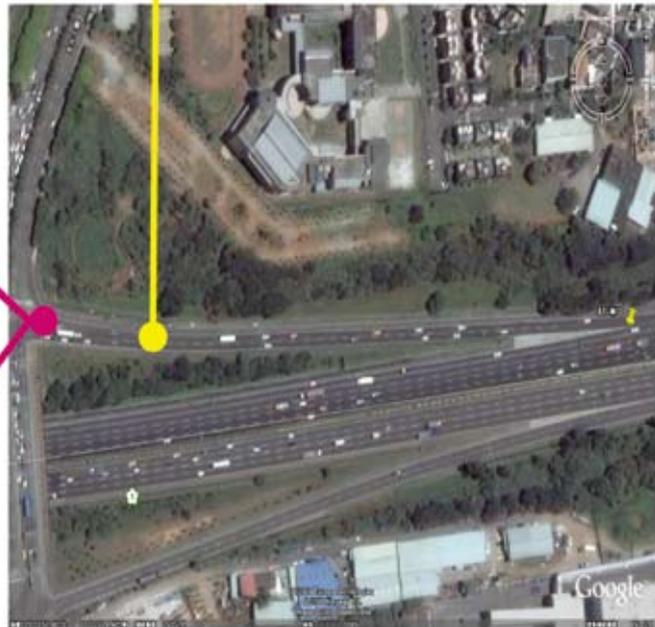


埔鹽系統北上加速車道延長後之現場照片



### 3. 國道 1 號林口交流道南下

國道 1 號林口交流道南下 A 出口與平面道路（文化一路）路口易有左轉車輛占用右轉車道情形，為改善此現象，以調整槽化線方式，將匝道末端佈設為 3 車道，並加繪指向線，以導引車流。經觀察完成後交通秩序獲得改善，並紓緩壅塞情形。



## 六、交通工程

### （一）親和性道路指示標誌系統重整計畫後續辦理計畫

「親和性道路指示標誌系統重整計畫」本局於96年1月31日第一階段工作完成，依交通部指示，為發揮更大績效，持續辦理「親和性道路指示標誌系統重整計畫後續辦理計畫」。

本計畫為求效果，故本局成立工作小組，於97年6月30日前完成所有工作項目，完成成果如下：

工作項目	經費 (千元)	改善 數量	完成圖例
1. 檢討國道1、3號銜接橫向快速道路出口標誌，以強化系統交流道標示；工作內容為配合設置規則修訂，將省道快速公路路線編號圖示變更為紅底白字	476	275	
2. 檢核國道出、入口標誌（含地名、方向等資訊），並與管養單位協調改善	787	28	
3. 配合新修訂設置規則圖形化相關標誌，修訂「開頭燈圖形標誌」、「行車距離圖形標誌」及「避車彎標誌」等	350	99	
4. 檢討及篩選第二階段圖形化指示標誌設置地點	446	4	

## （二）收費站區交通工程改善

為將本局所轄道路收費站前相關警示設施之標準一致化，本局規劃收費站「近障礙物體線」統一標準，並於分隔島頭前增設「交通板」，以統一規範與增加安全警示功能，本案於97年6月各區工程處均已設置及改善完成。



### （三）防制逆向行車交通工程加強措施

為加強防範車輛逆向誤入高速公路造成重大交通事故，由各區工程處辦理以下事項：

1. 加強檢視各交流道出口相關禁制標誌、標線等設施。
2. 各交流道匝道出口如設有反光導標及路面反光標記者，逆行車方向應為紅色，以利用路人識別。
3. 各交流道匝道出口車道與連絡道交會處，於路口前車道上漆繪 1 組「指向線之左轉弧形箭頭」或「直行箭頭」。

相關加強措施圖例如下：



### （四）隧道入口前標誌整併

本局轄管道路之隧道前，因所需設置標誌眾多，計有隧道名稱告示牌、隧道標誌、注意號誌標誌、隧道內禁止變換車道告示牌、隧道內開頭燈標誌及禁止迴轉標誌等，為淨化標誌以提升識讀效果，本局遂將各隧道前之「警41」隧道標誌與「警23」注意號誌標誌採共桿設置，隧道標誌置於上方，注意號誌標誌設於下方，不設附牌，共桿標誌以設於道路右側為原則，以達此功效。



### (五) 服務區交通工程改善

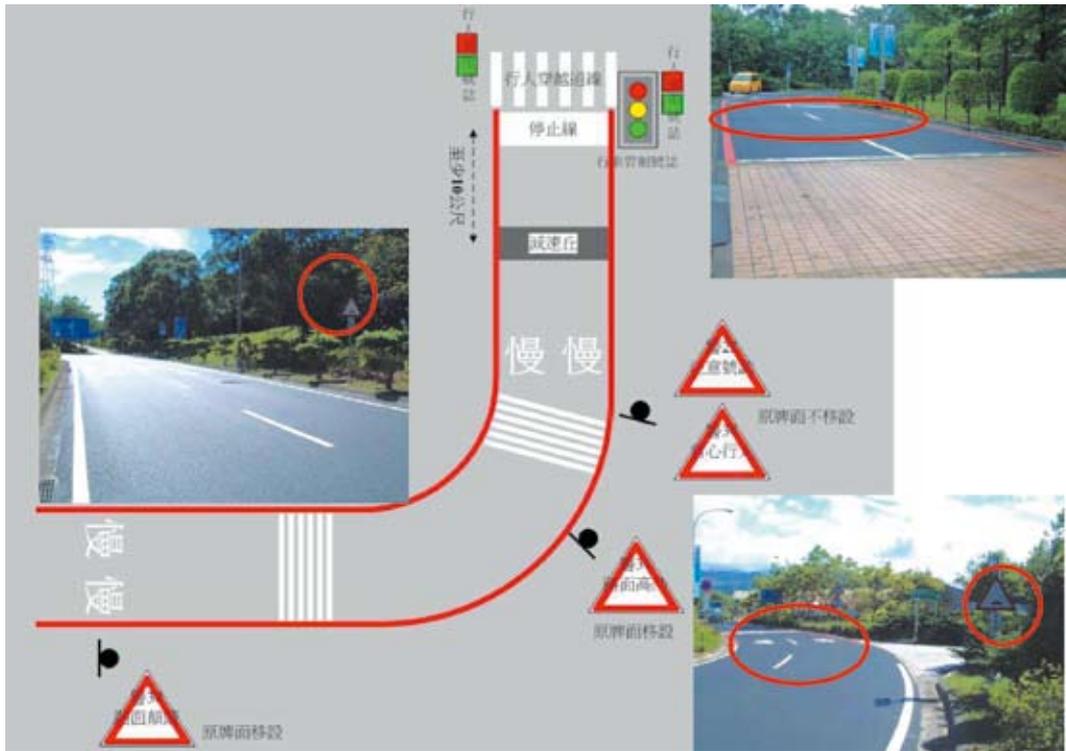
#### 1. 身心障礙停車格位標誌、標線、標字

使本局身心障礙停車格位相關標誌、標線及圖示等有一致之佈設原則，故依據「道路交通標誌標線號誌設置規則」及相關規定，制定本局統一設置原則，本局各服務區並均依此規定辦理。



#### 2. 關西服務區

關西服務區入口位於服務大廳與廁所之間，造成行人與行車動線交織。本年度配合服務區入口道路鋪面重鋪工程，調整服務區入口之標誌、標線與標字，以加強警示，增進行車安全。



關西服務區入口標誌、標線與標字改善成果

## 七、法規修訂

### (一) 交通工程手冊修訂

交通部頒交通技術標準規範公路類公路工程「交通工程手冊」於93年1月16日頒布，為更符合本局實務作業需求，本局遂陳報交通部建議修訂，經交通部召開2次會議，於97年11月28日完成修訂發布。

主要修訂項目包括：高（快）速公路之起、終點標誌、納入Series E(M) 2000年版字體、車道管制號誌使用於路肩之法源依據、長隧道（長度大於4公里）之施工佈設範例、施工管制及緩衝路段之彈性放寬規定等。

### (二) 施工之交通管制守則修訂

本局「施工之交通管制守則」前於96年11月年修訂，為加強警示及使本守則更完備，於本（97）年再辦理修訂。本次修訂重點包括：標誌車相關規定、內側施工開放路肩布設方式、預告警示箭頭標誌補充說明、移動式LED標誌板規格、灌水式活動護欄使用時機等。

### (三) 修正「高速公路及快速公路交通管制規則」部分條文

經檢討現行「高速公路及快速公路交通管制規則」條文，部分條文修正後有利交通管理，另因應雪山隧道速限調整，相關條文內容須加以修正，修正重



點如下，交通部法規會已審議通過，正依相關程序辦理中：

1. 警方處理事故，經常遇到車輛機件脫落引起後方車輛追撞事故，現行法令對車輛機件脫落，尚無法規規範，爰增訂於條文中（修正第十四條條文）。
2. 雪山隧道通車初期（95年6月16日起）速限為每小時70公里，依第16條規定汽車於長度4公里以上隧道內正常行駛時，應保持50公尺以上之行車安全距離。另96年11月15日雪山隧道已開放大客車通行，自97年3月16日起雪山隧道內速限調高為每小時80公里，速限調高後，大型車在長隧道內行車安全距離如依現行規定之50公尺，反較一般路段標準為低，現行規定宜配合修正（修正第16條條文）。

## 八、高、快速公路整體路網交通管理系統（智慧型運輸系統）

- （一）智慧型運輸系統(Intelligent Transportation Systems,ITS)是目前全球交通運輸發展之趨勢。簡單來說ITS就是「即時化、資訊化、通信化的人、車、路系統」；將資訊、通信、電子、控制及管理技術，整合運用於交通運輸系統之服務。欲達到整體公路運輸智慧化，必須可以將高快速公路、主要省道及縣市道路的路網服務結合，提供流暢的交通服務；因此「高快速公路整體路網交通管理系統」是公路運輸智慧化中非常重要的一環。
- （二）高、快速公路整體路網交通管理系統設有北、中、南、坪林等四個分區交管中心，各分區交管中心的任務為：
  1. 蒐集與監控分區交通狀況，掌握最即時的路況資訊。
  2. 依據目前交通狀況實行各種交通管理策略，儘可能縮短旅行時間並確保行車安全。
  3. 發佈即時的交通資訊，讓駕駛人能瞭解目前的車流狀況及交管措施，以作為行車的參考。

本系統並於北區設置交通資訊管理及協調指揮中心(TIMCCC)，以「資訊集中，分區管理」的概念統合全國高、快速公路交通管理資訊，達成交通管理運作整體協調的目標。
- （三）為加強包含雪山隧道等相關隧道之交通安全管理效能，於97年11月1日將木柵次控中心併入坪林行控中心，以統一事權強化效能。



旅行時間資訊



路徑交通資訊

## 九、其他

### (一) 高速公路車道使用調整作為

為改善高速公路鄰近都會區路段及交流道區之交通秩序，本局於96年辦理多項車道調整措施，如國道1號「圓山—三重」、「鼎金系統—五甲系統」路段試辦大型車得行駛外側車道以外之車道，國道1號「五堵—汐止收費站」南下路段增設輔助車道，及運送危險物品車輛行經交流道區路段得暫時利用緊鄰外側車道之車道超越前車等措施，以增進交通順暢及行車安全。

前述各項車道調整措施實施後，檢討試辦狀況良好，均在本年改採常態實施。

另請各工程處檢討轄區其他路段車道調整之需求，計辦理下列各路段車道調整：

1. 國道1號「彰化系統—彰化交流道」南下路段：其主線車道較上下游路段多1車道，造成大型車須隨車道數改變而變換車道，故檢討將二交流道間原外側車道改為輔助車道，北上路段亦請中區工程處檢討是否比照辦理。



2. 國道 1 號「泰山—五股」路段：自「泰山—汐五高架」為 4 車道，「汐五高架—五股」為 3 車道，「五股—三重」為 4 車道，大型車限行外側車道需變換車道 2 次；而汐五高架禁行大貨車，如大貨車變換車道不及，又易誤上高架路段。故將主線匯出汐五高架處之穿越虛線往上游延長至五股交流道匯出主線處。穿越虛線延長後，外側車道改為出口專用車道，因不屬主線車道，即主線僅剩 3 車道，大型車可行駛 3 車道之外側車道，利用中線車道超車。
3. 國道 3 號北上基隆隧道出口路段：本路段出隧道後，3 車道之外側車道緊接出口車道，小型車準備出交流道，與大型車爭道。故北上隧道前之外側車道車道線改繪為穿越車道線，將出隧道後之穿越虛線延長，外側車道改為出口專用車道，因不屬主線車道，即主線僅剩 2 車道，出隧道之大型車可行駛 2 車道之外側車道，利用內側車道超車。隧道內最右側為輔助車道，惟仍繪設雙白實線禁止變換車道，大型車得行駛主線之外側車道。

## （二）評估雪山隧道開放大貨車通行可行性

因應雪山隧道通車，交通部於通車前即邀集相關單位及專家學者組成「長隧道公路通車前督導協調小組」，積極推動各項防救災工作。在國際上發生幾起長公路隧道火災事故後，乃基於行車安全考量，第一階段先開放小型車通行，待用路人熟悉長隧道行車環境後，第二階段再開放大客車通行，未規劃開放大貨車通行。惟行政院研究發展考核委員會要求本局評估開放雪山隧道離峰時間允許大型車輛通行雪山隧道之可行性。本局評估雪山隧道原設計即針對所有車種而建構，目前已開放大客車通行；考量開放大貨車通行，雖能提高運輸效率，惟基於安全因素，如大貨車事故，嚴重性較高，救援亦不易；受限雪山隧道容量，預期將使壅塞情形更形嚴重；雪山隧道二端縣政府消防單位對救災能量仍有疑慮等，另考量相關替代道路臺 2、臺 9 線交通已大幅改善，因此，本案經綜合評估後，建議大貨車不論尖峰或離峰時段均禁行雪山隧道。

## （三）評估車輛裝載貨物行駛高速公路使用密閉式車體之可行性

現行貨車除貨櫃車及廂式貨車外，多為開放式，此類車輛裝載物品行駛時，雖現行法令已有明文規定應嚴密覆蓋、捆紮牢固，惟或因駕駛人疏忽，或因裝載物品種類眾多，執行上難以落實，加以高速公路行車速度快，裝載物於行進間易因震動而鬆脫等因素，致近來多起高速公路散落物及機件掉落引發事故之案件時有所聞，除造成後行人車之重大損傷，並將有負刑責之虞，故外界多有建議規範貨車行駛高速公路強制使用密閉式車體之議。

本局檢討評估車輛裝載貨物行駛高速公路使用密閉式車體之可行性，並徵



詢相關單位意見，強制貨車以密閉式車體裝載行駛高速公路雖可有效避免裝載物掉落，惟非密閉式貨車所佔車輛數龐大，考量業者權益，大規模要求車輛改裝，所需面臨的難題，似仍難以克服，主要包括改裝成本及裝卸方式，故目前仍不宜實施。

#### (四) 施工安全宣導

為加強施工路段行車安全，提醒駕駛人行經施工路段之安全注意事項，及本局「施工之交通管制守則」民眾可能無法快速瞭解全部意涵，故印製宣導摺頁10萬份，送本局各服務區、交通部公路總局各監理站、台北市及高雄市監理處等宣導據點，供民眾免費索閱。

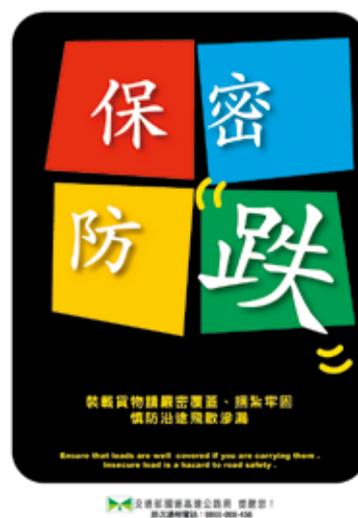
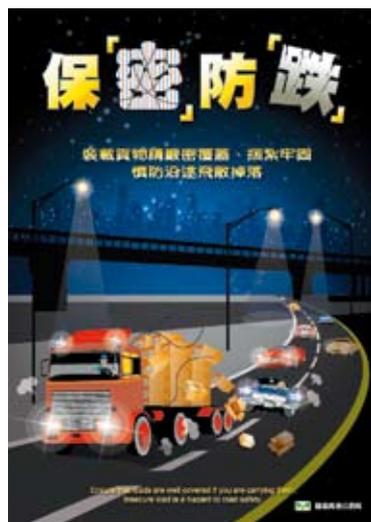


#### (五) 交通安全宣導

##### 1. 「載運物品應捆紮牢固」宣導專案

近來多起高速公路散落物及車輛機件掉落造成後方車輛損壞及人員傷亡，為維護高速公路行車安全與秩序，爰此辦理「載運物品應捆紮牢固」宣導專案，透過專案推動再次籲請用路人平時應做好車輛保養與維護，行前應檢查車輛並將裝載貨物嚴密覆蓋、捆紮牢固，以免裝載物品散落、滲漏或飛散，危及行車安全與順暢。

本專案宣導期間為97年6至7月，辦理各項宣導作為，並於97年7月31日前辦理完成，藉由發佈新聞稿、警察廣播電台廣播、製作並張貼宣導貼紙及海報、播放宣導短片、資訊可變標誌顯示宣導訊息、懸掛布條、路燈旗及設置大型宣導看板等多元之宣導方式擴大宣導層面，達到宣導之目的。



「載運物品應捆紮牢固」宣導A4貼紙及海報



「載運物品應捆紮牢固」宣導短片



「載運物品應捆紮牢固」宣導布條



「載運物品應捆紮牢固」宣導路燈旗



「載運物品應捆紮牢固」大型宣導看板

## 2. 本局大門口候車站亭燈箱及廣告看板規劃成果

本局大門口國道客運南下及北上候車站亭各設有燈箱 1 面及廣告看板 1 面，為美化及妥善利用既有設施，於97年9月委託廠商設計及製作宣導海報，並於97年11月中旬完成張貼作業，燈箱海報設計係以本局局名、局徽及「高速公路之美」照片為設計元素，可塑造本局鮮明形象，另廣告看板則張貼保「密」防「跌」宣導海報，藉以宣導「載運物品應捆紮牢固」之行車觀念。

為擴大本局大門口候車站亭燈箱及廣告看板之使用效益，目前已開放局內各業務單位及各工程處作為政令宣導使用。



北上方向設置成果



南下方向設置成果

### 3.服務區宣導

#### (1)服務區內相關宣導設施

本年度持續針對各服務區交通宣導作為進行檢討與改進，並從品質面及效益面提昇宣導設施功能及內容，實際作為包括：

- 配合各項宣導主題更新大型宣導看板。
- 製作活潑化宣導海報及貼紙。
- 製作多元化宣導摺頁。
- 新設觀光路線指引圖。
- 關西服務區「國道資訊補給站」新設即時路況電視牆。



宣導海報及貼紙



觀光路線指引圖



「國道資訊補給站」即時路況電視牆

## (2)國道資訊補給站

本局為提昇交通安全宣導環境，於各服務區內規劃籌設「國道資訊補給站」，旨在整合「看」、「聽」、「找」、「拿」、「問」五大功能，使用路人能在站內獲得最完整的國道資訊。目前已成立之「國道資訊補給站」共計六處，北區有關西服務區，中區有西螺服務區、南投服務區、清水服務區，南區有古坑服務區、東山服務區，其中南投服務區及清水服務區為今年度新成立，未來將視服務區與廠商之合約狀況逐年增設。

目前成立之「國道資訊補給站」中，除關西服務區為原「交通安全宣導專區」重整外，其他國道資訊補給站均為新成立，且其地點設置均規劃與服務台結合，期能維持及增進「國道資訊補給站」之設備功能與服務水準，以發揮宣導之最大成效。



西螺服務區國道資訊補給站



南投服務區國道資訊補給站



清水服務區國道資訊補給站



**(六) 96年度院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」年終視導，高速公路獲多項獎項，成績優異。**

交通部於97年5月12-13日及15日計3天由南往北視導高速公路院頒方案執行情形，本局由連副總工程司率工務組、業務組、交管組及拓建處等單位人員，隨同視導小組成員分別就相關類別考評說明執行情形。

考評結果，高速公路獲總成績第2名，其中交通工程、綜合與管考及肇事防制等3項分獲單項成績第1名，安全宣導則獲單項成績第2名，成績優異，交通部並於97年度金安獎頒獎典禮中公開表揚及頒發獎座。

**(七) 辦理「97年金安獎頒獎典禮」**

金安獎是交通界的一大盛事，主要是表揚優良職業汽車駕駛人與促進道路交通安全績優團體及有功人員，藉頒獎典禮隆重儀式以答謝其一年來之辛勞。

今(97)年金安獎頒獎典禮訂於12月2日(星期二)，假交通部國際會議廳5樓集會堂舉行，本局榮幸奉交通部指定承辦本次頒獎活動。





今(97)年金安獎頒發的獎項包括：「道路交通秩序與交通安全改進方案」總成績及單項成績績優獎、道路交通專案活動績優獎、交通安全教育評鑑、優良職業汽車駕駛人、導護老師、導護志工、義勇交通警察、交通警察等獎項，總計有196個得獎團體與個人。此外，並頒發「特別貢獻獎」1名予涂人成先生。

本局計榮獲總成績第一組第二名、單項成績交通工程、安全宣導、肇事防制及綜合與管考等5個績優獎項，成績相當優異，局長與各得獎代表亦享受此榮耀的時刻。

