



# 國道高速公路局 北區工程處

聯合報  
中華民國六十七年十月三十日  
星期一 第八版 剪報資料

## 投資四百餘億·長三百七十三公里

# 南北高速公路明天全線通車

【台北訊】南北高速公路全線通車典禮，定明天下午四時在中沙大橋北端舉行，由交通部長林金生主持。

我交通部並邀請沙烏地阿拉伯王國交通部次長薩魯慕等五人，參加這項典禮，共同為中沙大橋紀念碑揭幕。

高速公路全長三百七十三公里，北起基隆，南迄高雄，目前自基隆至王田，嘉義至高雄均已完成通車，王田至嘉義路段，定於明天晚間十時開放通車。

交通部為慶祝高速公路全線通車，車輛明天通行高速公路各收費站，一律免費。

南北高速公路是自六十年開始興建，總工程費四百多億元，目前僅餘基隆端一處大業陸道尚未整通，預定本年底可完工通車。

【本報記者鄭戎生特稿】歷時七年，靠數千人工汗開鑿而成的南北高速公路，將於明天全線通車，成為台灣內陸縱貫捷運大動脈。

### 經濟便捷省時

南北高速公路完成，經濟效益顯著，它提供了最高公路行車速率，從高雄到台北只須四小時，

比縱貫公路和未完成電化前的縱貫鐵路至少節省二小時，縮短公眾旅行時間，無形中即增加了個人與社會的生產量。

最明顯的例子，是高速公路完成後，因縮短南北距離，台北、台中間，與台中、高雄間公路「中興號」客車票價，單程每張均較原通行縱貫公路票價降低十多元，減輕旅客負擔。

政府興建高速公路的直接目的，是藉它大量的運輸能力，解決縱貫公路因交通瓶頸所造成阻礙經濟發展的問題。高速公路標準高，視野廣闊，行車通暢迅速，增加公路容量。一條四線車道高速公路，每天至少可通過五萬輛汽車。

南北高速公路全長三百七十三公里，較縱貫公路里程短卅七公里，不僅可以大量節省油料和輪胎等消耗，由於高速公路平坦，車輛折舊、保養費與油料消耗都可大為降低。

高速公路路線規劃良好，不穿越城鎮人口密集地區，全部繞行市鎮的郊野，車輛須經各交流道進出，不會造成公路沿線帶狀發展，且通行高速公路車輛所排廢氣與所生噪音傳到人口密集區時，因路邊量和音量都已降低減弱，居民健康威脅減低。

專家指出，高速公路完成後，帶來直接或間接的影響很多，由於高速公路貫穿西部平原，使西部百分之九十以上城鎮，藉高速公路快捷運輸，距港口或都會區，均包括在二小時行程範圍內，增加很多供發展工商業的地方，提供原料、市場、產品運銷的迅速有效的連繫，從此工廠不必集中在人口密集的大都會區，而可散布到廣大的鄉村區域，緩和及移轉公眾擁擠向原已擁擠的都市。

同時，高速公路完成，藉運輸便利影響，增加鄉村就業機會，鄉村人口也能很方便的到附近都市享受都市性服務，農民子弟不必往城市尋找職業，改變目前一般人熱衷於都市生活的觀念。

縱貫公路上的中、長程運輸，將被吸引利用高速公路，而減少縱貫公路交通量，因而間接提高縱貫公路的服務水準，緩和交通高複雜情形，降低車輛肇事機會，進一步改善沿線商店和住家的環境。

專家認為，南北高速公路設計精良，工程品質高，但由於人口與車輛增加，若干年後高速公路交通流量將達飽和，同時高速公路全線大多為四線車道，為減輕公路負荷與維護行車安全，似應考慮逐步將全線拓寬為六線車道。

目前高速公路在全線設十個收費站，收費方式是採取「欄柵式」，和一般公路收費方式相同，航裏不少時間，似有遠快捷運輸的旨意。因此，配合未來車輛增加，研究改進收費方式，是需預為籌劃的。

### 疏散都市人口

改善收費方式

同時，高速公路完成，藉運輸便利影響，增加鄉村就業機會，鄉村人口也能很方便的到附近都市享受都市性服務，農民子弟不必往城市尋找職業，改變目前一般人熱衷於都市生活的觀念。

縱貫公路上的中、長程運輸，將被吸引利用高速公路，而減少縱貫公路交通量，因而間接提高縱貫公路的服務水準，緩和交通高複雜情形，降低車輛肇事機會，進一步改善沿線商店和住家的環境。

專家認為，南北高速公路設計精良，工程品質高，但由於人口與車輛增加，若干年後高速公路交通流量將達飽和，同時高速公路全線大多為四線車道，為減輕公路負荷與維護行車安全，似應考慮逐步將全線拓寬為六線車道。

目前高速公路在全線設十個收費站，收費方式是採取「欄柵式」，和一般公路收費方式相同，航裏不少時間，似有遠快捷運輸的旨意。因此，配合未來車輛增加，研究改進收費方式，是需預為籌劃的。



# 國道高速公路局 北區工程處

聯合報

中華民國六十七年十月三十一日

星期二 第二版

剪報資料

## 紀念蔣公九秩晉二誕辰 高速公路今全線通車

【台北訊】我國第一條高速公路通車典禮，定今天下午四時在中沙大橋北端舉行，中外來賓千餘人，應邀參加典禮。

通車典禮由交通部部長林金生主持，並邀請沙烏地阿拉伯王國交通部次長薩魯慕等五人參加，共同為中沙大橋紀念碑揭幕。

中沙大橋兩側欄杆已插滿中、沙兩國國旗，迎風飄揚，氣勢雄偉。典禮台設在中沙大橋北端引道上，台上鋪着深紅色的地毯，台前兩旁高懸的對聯是：「三百里康莊大道，南北捷運，全線通車今日始」；「數萬人胼手胝足，上

下齊心，建設成果慰聖靈」。高速公路尚未通車的王田至嘉義路段，定今天晚間十時開放通車。

交通部為慶祝高速公路全線通車，全線十處收費站，今天一律免收車輛通行費。

高速公路北起基隆，南至高雄，全長三百七十三公里，自六十年開始興建，總工程費四百多億元，目前僅餘基隆端一條長五百五十公尺的大業隧道尚未打通，預定本年底可完工通車。

經營高速公路客運業務的台灣省公路局新型

公路局並自明天起，在台中、高雄間高速公路，增設中興號與金馬號客車，單程票價分別是一百廿五元五角，和一百零四元五角。

【台北訊】行政院長孫運璿昨天致函交通部部長林金生及有關施工單位，祝賀南北高速公路全線通車。

孫院長在函中說，台灣區國道高速公路，在先總統蔣公九秩晉二誕辰紀念日全線通車，意義深長。此一重大建設的完成，是所有工作人員心血的結晶。他勉勵全體員工同心協力，繼續為國家未來的建設努力。

「國光號」客車，定明天行駛台北—高雄間長途班車，每天自上午七時至深夜十二時，往返各對開五十班次，單程票價每張三百卅元。



# 國道高速公路局 北區工程處

中國時報  
中華民國六十七年十月三十一日  
星期二 第二版 剪報資料

## 南北高速公路 今天全線通車

### 沙國官員來華參加典禮

〔本報訊〕沙烏地阿拉伯王國交通部次長薩魯慕一行五人，昨晚飛抵台北，今天下午四時參加中沙大橋舉行的高速公路全線通車典禮後，將展開一連串參觀拜會活動，預定十一月四日離華返國。

交通部說：南北高速公路全線通車典禮，定今天下午四時在中沙大橋舉行，典禮簡單隆重，由我國交通部次長林金生與沙國交通部次長共同剪彩，參加觀禮來賓共八百餘位。

沙國交通部次長薩魯慕，現年四十四歲，開羅大

台灣區高速公路全線通車。

孫院長給林部長的信中說：「台灣區國道高速公路於十月卅一日先總統蔣公九二誕辰紀念之日全線通車，意義深長，運籌特申祝賀之意。此一重大工程之完成，乃所有工作人員奉獻與犧牲精神之表現，亦克服困難付出心力之結晶。際此通車前夕，對全體工作人員表示誠摯的慰勉與嘉許，於因公傷亡的工作同仁，更表無限的關懷和悼念。深望全體員工同心協力，為國家未來之建設，繼續努力！」

學土木工程系畢業，並獲美國亞利桑那大學土木工程碩士、博士學位；曾任沙國交通部助理計畫工程師、技術司助理司長、計畫司長、及助理次長等職。

〔本報訊〕行政院長孫運璿，昨天致函交通部次長林金生並轉高速公路工程局及有關工程單位，祝賀



# 國道高速公路局 北區工程處

中央日報  
中華民國六十七年十一月一日  
星期三 第三版 剪報資料

## 高速公路全綫通車 內陸運輸更見暢流

### 中沙大橋前舉行典禮盛況空前 交長及沙國貴賓共同主持剪綵

【本報訊】交通部長林金生，昨天代表政府正式宣布，我們中華民族在復興基地——臺灣，所興建的第一條國道高速公路，已經全綫完工開放通車。

隨即在一個莊嚴而隆重的通車典禮進行之後，這條全長三百七十三公里的南北高速公路，全線豁然貫通。第一條全綫不收費，以示慶祝。

這是我國十項建設之中，所完成的第六項建設。除下桃園國際機場、蘇澳港、北迴鐵路及西部電化鐵路，也將分別於年底及明年內陸續全部完成。

南北高速公路全綫通車典禮，於昨天下午四時，在中沙大橋北端舉行。由交通部長林金生主持，各界賓客及參與建設的高速公路工程人員共一千餘人，均踴躍參加。

地阿拉伯王國交通部長侯賽因、博士亞里、五國代表團，也專程自沙國搭機來臺，參加了這項盛典。

林金生部長在通車典禮中指出，「今天是先總統蔣公九二誕辰紀念日，我們特別選訂這一個偉大的日子來舉行全綫通車典禮，其意義除了是繼第一代偉人先總統蔣公的豐功偉業，與表達我們無限的追思外，更希望這項建設成果為萬世之福，告慰他老人家在天之靈。」

林金生說，回國南北高速公路於五十八年完成可行性研究報告後，先總統蔣公高瞻遠矚，立即指示有關機構積極着手籌劃興工，使這項偉大的建設得於順利完成。

他指出，高速公路自民國六十年八月正式開工迄今完成，歷時七年又兩個月，其間自六十二年七月起即有三重、中港等路段陸續分段通車，在昨天之前已擁有三百公里已開放通車，依預定計畫，全綫通車在今年年底才能全部完工，現

【本報訊】交通部長林金生，昨天代表政府正式宣布，我們中華民族在復興基地——臺灣，所興建的第一條國道高速公路，已經全綫完工開放通車。

隨即在一個莊嚴而隆重的通車典禮進行之後，這條全長三百七十三公里的南北高速公路，全線豁然貫通。第一條全綫不收費，以示慶祝。

這是我國十項建設之中，所完成的第六項建設。除下桃園國際機場、蘇澳港、北迴鐵路及西部電化鐵路，也將分別於年底及明年內陸續全部完成。

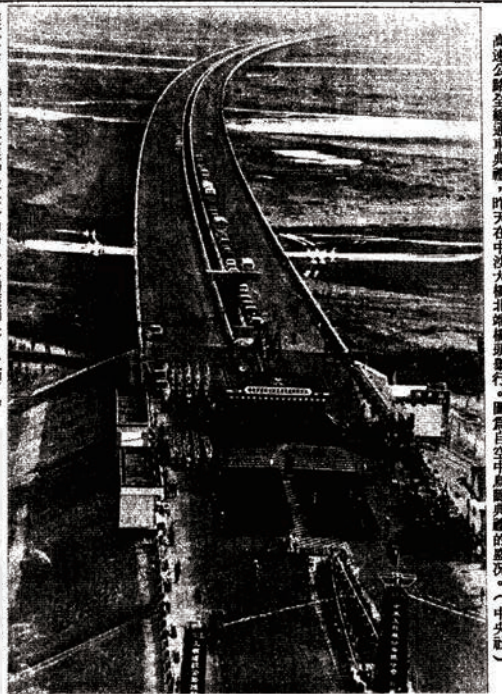
南北高速公路全綫通車典禮，於昨天下午四時，在中沙大橋北端舉行。由交通部長林金生主持，各界賓客及參與建設的高速公路工程人員共一千餘人，均踴躍參加。

地阿拉伯王國交通部長侯賽因、博士亞里、五國代表團，也專程自沙國搭機來臺，參加了這項盛典。

林金生部長在通車典禮中指出，「今天是先總統蔣公九二誕辰紀念日，我們特別選訂這一個偉大的日子來舉行全綫通車典禮，其意義除了是繼第一代偉人先總統蔣公的豐功偉業，與表達我們無限的追思外，更希望這項建設成果為萬世之福，告慰他老人家在天之靈。」

林金生說，回國南北高速公路於五十八年完成可行性研究報告後，先總統蔣公高瞻遠矚，立即指示有關機構積極着手籌劃興工，使這項偉大的建設得於順利完成。

他指出，高速公路自民國六十年八月正式開工迄今完成，歷時七年又兩個月，其間自六十二年七月起即有三重、中港等路段陸續分段通車，在昨天之前已擁有三百公里已開放通車，依預定計畫，全綫通車在今年年底才能全部完工，現



高速公路全綫通車典禮，昨天在中沙大橋北端橋頭舉行。圖為自空中鳥瞰典禮盛況。(中央社)

深厚友誼，特選全綫中最長的兩水溪大橋命名為「中沙大橋」。

在中沙大橋北端，昨天搭起了高速公路全綫通車彩帶。由交通部長林金生與沙國交通部長侯賽因共同剪綵。中沙大橋通車典禮，在熱烈的掌聲與炮竹聲中，宣佈通車。為了紀念中沙兩國合作興建中沙大橋，高速公路局並在附近設立了一個紀念碑。

侯賽因博士也以貴賓身分，應邀在典禮中致詞。他表示，中沙兩國具有長久友好的關係，這次他代表沙國政府組團專程來臺參加高速公路通車典禮，除了感到光榮之外，也分享了這份豐碩的成果。他祝願這條「友誼之橋」長久而堅固，象徵著中沙兩國長久而深厚的友誼。

通車典禮歷時半個多小時後結束，全長二千三百四十五公尺的中沙大橋橋面上，掛滿了中沙兩國的國旗，在夕陽餘照下，襯映得格外壯麗，長橋似波，景緻雄偉而壯觀，參加典禮的一千餘位中外來賓們，也都為這幅動人的畫面所感染，內心充滿了欣慰與激揚。這條南北交通大動脈的完成與興奮。

【中央社訊】林金生三十一日電：北迴鐵路、蘇澳港、中沙大橋、高速公路、台糖鼓浪，今天都以歡欣鼓舞的心情，熱烈慶祝高速公路全綫通車。

從今天下午起，高速公路王田交流道到中沙大橋北端道路兩旁，擠滿各地趕來觀禮的車輛，橋頭兩端擠滿觀禮民眾，家家戶戶懸掛國旗，燃放鞭炮，慶祝高速公路全綫通車。

當交通部長林金生宣布全綫通車時，陣炮聲與民眾歡呼聲響徹雲霄，彩色汽球迎風升起，感到無限欣喜。



# 國道高速公路局 北區工程處

中央日報  
中華民國六十七年十一月一日  
星期三 第三版 剪報資料

## 高速路在施工期間

### 創下多項紀錄

【本報訊】全長三百七十三公里，歷時七年二個月興建的臺灣南北高速公路，由於工程艱鉅，在施工過程中也創下很多紀錄，為國人寫下一篇光輝的築路史。

這些紀錄包括：

— 工地最廣：南北延伸達三百七十三公里，若加上附屬興建的各項工程，超過四百公里。  
— 佔地最大，路權共使用三千二百二十六公頃，佔臺灣地區總面積的萬分之八。其中耕地一千一百八十公頃，僅佔百分之三十六點五，其餘都是山地開挖填築而成。  
— 橋樑最長，全線陸橋水橋三萬五千公尺，若

預力混凝土樑最艱鉅，公尺最長。

— 開挖土方最多，共達九千八百萬立方公尺，體積相當十座以上曾文水庫的大壩。合東西橫貫公路主、支及供應三線的十六倍。

— 箱涵管涵最多：共有箱涵九百三十四座，長三萬七千五百六十公尺，涵管一萬零七百二十二道，長二十六萬八千八百八十八公尺，平均每公里有管涵七百公尺。

— 施工期最久：耗資四百四十八億元，工期七年二個月，共分八十五個標完成，其中百分之九十由國人自建。

連接起來約等於基隆起點到高速公路泰山收費站的距離。建築面積一百零一萬平方公尺，較臺灣地區全部道路（包括公路及市區街道）橋樑結構總和，還多百分之三十。橋樑以圓山大橋採大跨徑懸臂式箱型樑最艱鉅，中沙大橋二千三百四十五



# 國道高速公路局 北區工程處

中國時報  
中華民國六十七年十一月一日  
星期三 第二版 剪報資料

## 晶結慧智人國·億餘百四資耗 脈動大最輸運陸內 車通線全路公速高

【本報訊】我國第一條高速公路昨天完成全線通車，交通部部長林金生昨天在通車典禮上，代表政府正式宣布！

台灣地區第一條國道高速公路全線完工通車。通車典禮昨天下午四時在中沙大橋北端舉行，由高速公路工程局搭設臨時舞台、牌樓，並設置供千餘名賓客觀禮之用。牌樓上兩行醒目的大字：「以國家興亡為己任」、「既個人死生於度外」，另在舞台兩側樓上顯示一副對聯：「三百里東莊大道南北捷運全線通車日始一」；數萬人拍手歡足上下齊心建設成果豐碩」充分表達了全體工作人員奉獻與犧牲的精神，會場中，由台中省市立女中及私立聯明女中樂隊助陣，她們分別身著紅、綠色上衣，顏色鮮艷奪目，配上藍領裙，長統馬靴，在強風中精神抖擻，使得全體觀禮人員在雄壯的樂聲中，精神振奮揚長途行駛的疲勞。

參加觀禮人員除沙國代表、政府首長、中央與地方民意代表外，尚有高工局，各有關單位人員共一千餘人，昨天下午四點以前分別乘坐軍車及十餘輛觀光號客車，從各地趕至現場，雲林縣與彰化縣居民亦聞訊大批湧向橋下圍觀，典禮簡單隆重，場地因湧到萬人頭擁擠，氣氛空前熱烈。

林部長在致詞時指出，主線貫通基、高兩港，運輸的最大動脈。出，高速公路現有的外，另有支線分別與沙國交通商港大長橋全長是三七三公里，橫跨、高兩國國際，為臺灣交通史上在不久的將來，決定一場及令中港相聯，高速公路工程壯大，工程延伸到屏東，全線即可說是貫通台灣內陸，經人員的傑出才華。

使這條捷運大道能獲得交通建設，林部長指出：高速公路全線通車，正工程數量，僅就路基而言，計是兩國政府長久深厚，土石方一項而言，計達九、八〇〇萬立方公尺，相當於十座以現，相信中、沙兩國關係，將因此更趨密切。

談到這項龐大工程，林部長指出：高速公路全線通車，正工程數量，僅就路基而言，計是兩國政府長久深厚，土石方一項而言，計達九、八〇〇萬立方公尺，相當於十座以現，相信中、沙兩國關係，將因此更趨密切。

林部長說：高速公路全線通車，正工程數量，僅就路基而言，計是兩國政府長久深厚，土石方一項而言，計達九、八〇〇萬立方公尺，相當於十座以現，相信中、沙兩國關係，將因此更趨密切。

林部長說：高速公路全線通車，正工程數量，僅就路基而言，計是兩國政府長久深厚，土石方一項而言，計達九、八〇〇萬立方公尺，相當於十座以現，相信中、沙兩國關係，將因此更趨密切。

林部長說：高速公路全線通車，正工程數量，僅就路基而言，計是兩國政府長久深厚，土石方一項而言，計達九、八〇〇萬立方公尺，相當於十座以現，相信中、沙兩國關係，將因此更趨密切。

林部長說：高速公路全線通車，正工程數量，僅就路基而言，計是兩國政府長久深厚，土石方一項而言，計達九、八〇〇萬立方公尺，相當於十座以現，相信中、沙兩國關係，將因此更趨密切。

林部長說：高速公路全線通車，正工程數量，僅就路基而言，計是兩國政府長久深厚，土石方一項而言，計達九、八〇〇萬立方公尺，相當於十座以現，相信中、沙兩國關係，將因此更趨密切。

林部長說：高速公路全線通車，正工程數量，僅就路基而言，計是兩國政府長久深厚，土石方一項而言，計達九、八〇〇萬立方公尺，相當於十座以現，相信中、沙兩國關係，將因此更趨密切。

林部長說：高速公路全線通車，正工程數量，僅就路基而言，計是兩國政府長久深厚，土石方一項而言，計達九、八〇〇萬立方公尺，相當於十座以現，相信中、沙兩國關係，將因此更趨密切。

林部長說：高速公路全線通車，正工程數量，僅就路基而言，計是兩國政府長久深厚，土石方一項而言，計達九、八〇〇萬立方公尺，相當於十座以現，相信中、沙兩國關係，將因此更趨密切。



# 國道高速公路局 北區工程處

中國時報  
中華民國六十七年十二月一日  
星期五 第二版 剪報資料

## 高速公路局

### 今正式成立

〔本報訊〕台灣區

國道高速公路局，定  
今天正式成立，局長  
一職由原高速公路工  
程局局長王兆秋擔任。

該局成立後，將著  
重高速公路全線三七  
三公里之養護及管理

工作，並分設北區、  
中區、南區工程處。  
交通部表示，今天  
改制成立台灣區國道  
高速公路局，將不舉  
行任何儀式。



# 國道高速公路局 北區工程處

中央日報  
中華民國六十八年二月十二日  
星期一 第九版 剪報資料

## 超速 任意 變換 車道 間距 不足 車况 不良 爆胎 全安車行脅威重嚴

危害高速公路行車安全最嚴重的問題在那裏？交通專家們曾歸納如下：超車及任意變換車道。這是一種現象以拉客車的情況最嚴重，這些拉客車多是採用裕隆兩千二百西的柴油轎車，專跑中、長程的生意，當其載滿了乘客之後，在高速公路上平均以一百二十至一百四十公里的時速疾馳，為了趕時間，不但任意變換車道，強行超車，險象環生，時而出現，使得正常行駛的一般車輛也飽受威脅。根據高速公路局的統計分析，因這種原因而造成的車禍，約佔百分之三十一，比例最高。

第二，間距不足。依照高速公路的行程安全規定，在時速六十公里的情形下，應保持六個車身的安全距離，時速九十公里的情形下，則要保持九個車身的安全距離，這樣，當發現前面有車輛或突發情況時，這是緊急剎車最起碼的安全距離。但是現在高速公路上，有誰是真正按規定保持這樣的安全距離呢？有的駕駛人雖然有心要遵守規定，但是別的车辆却往往自後超越橫插進來，那樣一來，真正的安全距離便永遠難以保持了。於是，一有車輛發生連環追撞乃成爲不可避免的結果。依據統計，屬於間距不足而發生車禍的比例，約佔百分之十四，也相當高。

第三，車况不良。由於高速路的平直與封閉性，沒有外在因素的干擾（如機車、紅綠燈等），一般車輛的平均車速都在八九十公里，在長途高速行駛下，車况不良或疏於保養的汽車，最易發生毛病，例如引擎起火、保險槓等零件脫落等，不但自己的車子損壞，脫落的零件假如飛到後面的來車，更易導致嚴重的後果。

我們的高速公路，對運輸車輛、保養欠佳以及馬力小的車輛均無限制，但是根據車禍紀錄統計，由於機件故障而導致車禍的比例，約佔百分之八左右，由此可以看出，上高速公路之前，車輛一定要詳細檢查，至少要留意幾點：機油够不够？水箱有沒有水？電瓶正常否？以及各螺絲是否都旋緊了？上了高速公路，發生任何小毛病都足以導致大車禍。

第四，爆胎。這是高速公路上一個相當嚴重而最普遍發生的現象，其造成車禍的比例也相當驚人，佔百分之十七強。爆胎的原因很多，在過去人們都以為發生爆胎的必定是再製胎與普通胎，而新胎，尤其是跑高速公路專用的鋼絲圈胎是絕對不會爆胎。這種看法，其實是不正確的。固然，國內再生輪胎的製造技術，由於缺乏一個國家安全標準，粗製濫造的很多，在高速公路上行駛，誠然容易發生胎面、胎皮脫落及爆胎現象，但是新胎、跑胎也一樣地會發生爆胎。



### 專訪 維護高速公路行車安全

本報記者黃敬質



高速公路發生車禍後，工程人員忙著清理現場。（本報記者龍伯敬攝）

胎在路面高速轉動磨擦，胎內產生高溫高熱，膨脹而爆炸，所謂的高速公路專用胎，祇是外胎較寬較薄，比普通胎散熱較快而已，但是假如駕駛人任令汽車長途高速地跑，而不讓輪胎有休息冷卻及散熱的機會，則再好的新輪胎也會爆胎的。在美國，對於輪胎使用的磨損程度，有一個國家標準，當公路警察發現你的輪胎磨損程度已超過標準仍在繼續使用，可以開告發罰款單，同時強制你立即換胎。在我國，由於缺乏這項標準，也無取締的依據，不少駕駛人往往把輪胎紋路磨光，甚

由於家具、貨物捆紮不當，沿途散落地的干擾較小，但是後面的來車構成極大的威脅。前車之間幾乎是息息相關。在高速公路上，不發生車禍則已，一經發生，必然都是傷亡極大的連環追撞大車禍，這與普通路面的視車禍爲單獨事件是截然不同的。因此，行駛在高速公路上，絕不能自恃駕駛技術高超，而不按規矩行車，同時，在行車時，除了要爲自身的行車安全考慮外，也要多爲他人的行車安全着想，這樣才不會發生車禍，害己害人。

（接下頁）





# 國道高速公路局 北區工程處

中央日報  
中華民國六十八年二月十二日  
星期一 第九版 剪報資料

## 高速公路亮起「紅燈」

### 駕駛人不遵守行車規則，使得這條開

### 放才三個多月的現代化公路，在行車流

### 暢及安全方面都需密切注意改善。

歷經了春節期間的交通尖峰時期之後，全長三百七十三公里的南北高速公路，初次顯露了許多亟待改善的缺點。這條當初建造標準極高的快捷道路，已經不是一條「最安全」的道路。

根據警方的資料統計，在春節期間，這條路面上至少發生了六次重大車禍，其中兩次車禍都是四、五輛汽車連環相撞成一堆，造成了六人死亡，十三人輕重傷，為這歡樂春節增添了幾多哀傷。

高速公路發生的車禍，固然一大半責任是在駕駛人本身，但不能否認，高速公路的安全設施與工程未

能配合改善，也是另一個主要的癥結所在。

政府對高速公路的容量設計，原先的估計是足夠維持使用二十年。當這條道路於去年十月三十一日全線開放通車之初，其每天的最高交通流量，祇有三萬輛汽車，行駛起來的確快速、平穩又安全。然而曾幾何時，由於交通流量的遞增，高速公路已經逐漸顯現擁擠，到了今年春節的尖峰時期，平均流量超過五萬輛，擁擠的現象更加明顯。照現在的情形看，當初設計使用二十年的估計，恐怕維持不了那麼久了。

美國公路容量手冊服務水準表，對於行車服務的等

級區分為A、B、C、D、E、F級。A級的行車服務水準最高，例如規定最高行車時速為一百公里，車輛在全線任何地段都可以開這麼快；依次而下，F級的行駛服務最差，幾乎達到壅塞的地步。

我國的高速公路全長三百七十三公里，路線大致與西部幹線平行，其行車服務水準的設計為「D」級，全線有三百三十八公里即百分之九十一是四車道，其估計的最高行車容量為每天六萬輛。其餘自基隆至臺北重慶北路交流道，林口至南坎，以及楠梓至鳳山，均為六車道，其最高容量是九萬輛；而臺北重慶北路交流道至林口段，路面更寬，有八車道，最高容量可以達到十二萬輛。

但是事實上，高速公路在春節期間以五萬餘輛的流量，却已經達到相當擁擠的地步，其原因何在？是專家當初對交通容量的估計錯誤？抑或另有其他因素存在？

據專家們指出，駕駛人不遵守規則行車，是造成高速公路秩序紊亂，行車不安全的主要原因，假如駕駛人不改平日那種前衝後擠、左右任意超車的壞駕駛習慣，則縱使目前的高速公路再拓寬一倍，也是不管用的。

## 維護高速公路清潔 大家都負責任

去年十月三十一日高速公路全線開放通車，在典禮上，交通部部長林金生曾指出，這是凝聚了千萬人血汗建造而成的一條標準極高的現代化高速公路，希望大家要珍惜地使用它，要加倍地愛護它。

然而曾經何時，乾淨、漂亮的高速公路已經開始有垃圾、果皮及紙屑了。

一位讀者來信指出，在高速公路上有許多遊覽車的乘客及貨車、卡車司機們，常常在車內吃完餅乾水菓後，漫不經意地將紙屑、果皮朝車窗外亂扔。有一次

，這位讀者駕車跟在一輛遊覽車後面，突然看到從遊覽車內扔下一個塑膠袋，墜地之後爆裂開來，竟是一包尿水，令人啼笑皆非，祇有搖頭嘆息。

過去，在西部幹線上製造問題最多的運豬、運牛車，而今也將他們的「絕技」搬上了高速公路。他們經常以令人掩鼻的臭味，橫衝於高速公路之上，不時排下一堆堆的畜性屎糞，令人不堪忍受。當然，祇要按規矩繳費，運豬車又為什麼不能上高速公路呢？這話固然不錯，但是這種載運家畜的專車難道不能加以改善，而非讓牠的糞便沿途灑落，破壞了高速公路的潔淨不可嗎？

春節期間在高速公路上還有一個奇特現象發生，那就是出現有許多紙錢滿天飛舞的場面。這些紙錢都是些貨運公司派人沿途扔放的，他們迷信這樣可以保佑他們新的一年中平安，不發生車禍。事實上，這些紙錢被高速急馳而過的車輛飛揚起來，不僅擾亂了駕駛人的視線，有時剛好貼上汽車駕駛座前的擋風玻璃上，反而容易造成了車輛事件的發生。

行駛高速公路，遵守交通秩序與行車規則固然重要，但是國民的道德更加重要，我們有了現代化的高速公路，更應當有現代化的國民道德水準相配合，否則便糟塌了這顆現代化的果實。

(接下頁)



# 國道高速公路局 北區工程處

中央日報  
中華民國六十八年二月十二日  
星期一 第九版 剪報資料

## 配合設施仍有缺點 需要加速改進

我們的高速公路，在工程建造方面，誠然是一條標準極高的道路，但是在安全設施及行旅服務方面，顯然來不及配合，使得這條高水準的高速道路，在行車安全上，大的打了折扣。

### 中隔道護欄 多半未完成

例如，高速公路的全線的中隔道護欄，除了臺北至中壢段外，其餘均未完成，有的甚至連水泥澆也還沒有，南下的中隔道，祇有靠栽植的花木為界，毫無安全保障可言。由於在高速公路上行車，爆胎、脫胎的事件經常發生，當車輛遇到此種突發情況，一時之間都會抓不住方向，車身會偏差，假如中隔道護欄的緩衝力，還可以減除一點偏差的衝力，否則車子

### 霧燈很重要 要經常維護

其次，濃霧區的霧燈不亮，這也是件相當危險的事。高速公路的全線，以基隆沙子段及苗栗三義段為濃霧地區，天候稍一不佳，就佈滿了濃霧，能見度極低。為了保障行車安全，高速公路特別在這些地區裝置有霧燈，但不知何故，這些霧燈經常失竊，也經常不亮。

### 沿線鐵絲網 應全面檢修

還有，高速公路是一條封閉性的道路，沿線凡是經過村莊小鎮，路的界線兩旁都有鐵網欄圍住，以防止家畜或孩童跑到高速公路路上戲耍，但是由於時隔日久，當初所圍的鐵網已經因生鏽損壞而有了空隙，農村所飼的雞鴨狗等家畜便經常穿過鐵網，在高速公路上奔馳。走高速公路，經常可以看到路上的家畜碎屍，牠們都成為來往車輛輪下的犧牲品，而這種慘不忍睹的現象，也影響駕駛者心理至鉅。希望高速公路局對沿線鐵網欄來一次全面檢修，以防止家畜闖入。

### 加油排長龍 旅客不方便

在加強行旅服務方面，目前所顯示的缺點也相當多，為行駛高速公路的人們帶來極大的不便。根據高速公路的設計，全線設有湖口、泰安、新營等三處服務處，以及中壢、西螺、仁德等加油站三處，提供餐飲、休息、車輛保養及加油站服務等。但是以現況而言，加油站休息區均有許多處還沒有完成，

成了一半，旅客休息處及廁所均係臨時搭建而成，既髒又亂，上個廁所至少要排隊二十分鐘才輪得到。多處加油站不及開放，已開放的地區加油則要大排長龍，這顯示供不應求情形已不能配合，更無法為車輛加油帶來最大的便利。

### 路邊裝電話 要趕緊進行

另外高速公路局計畫在全線要裝設路邊緊急電話，以及車輛故障的拖救服務。這種緊急電話並非普通公用電話，不能外撥。而是當發生車禍或緊急事件時，拿起電話筒直接撥給警方勤務中心求援之用的，但目前為止，這種電話一具都還沒有裝妥。在高速公路上車輛一旦發生故障，真是苦不堪言，高速公路局、警方，以及沿線的中油加油站，都不提供拖車服務，尤其春節期間，要想將拋錨的車輛拖走送修，光是拖車費，至少就得化去一千五百元紅包，修車還得另外化錢。

### 請儘快繪製 詳細行車圖

最後談到高速公路的行車圖與聯絡道路問題，在高速公路上最發達的美國，高速公路縱橫相接，但是祇要一團在手，很少會走錯路。我國祇有一條高速公路，但許多人都有了一種感覺，不知如何看圖行車，或者是一下子交流道就不知如何走了。這主要是因為我們的高速公路圖不夠詳盡或是與實際地名有出入，例如臺中交流道，有二道出口，第一道出口標誌標的是「中清路」，不知究裡的還以為是到臺中與清水間的公路；第二道出口標的是「臺中港路」，還以為是到臺中港而非到臺中市，假如錯過這二道出口，要到臺中市可得繞道彰化王田或豐原了，為什麼不直接標明往「臺中市」呢？當有一天，駕駛人祇要有一團在手，照圖行車，就能抵達目的地，這種行車地圖，才有它的實用價值。

(全篇完)



# 國道高速公路局 北區工程處

聯合報

中華民國六十八年四月二十日

星期五 第二版 剪報資料

【台北訊】行政院在昨天院會中，核定將台灣區國道高速公路命名為中山高速公路，以示政府實踐 國父交通建設遺教的至意。

南 定名  
北 中山  
高 高速  
速 公路  
路 公路

以來，海內外各界人士都認為宣示了政府實踐 國父交通建設遺教的至意，故建議將這一公路命名為中山高速公路。

灣區國道高速公路，自六十七年十月三十一日竣工通車



# 國道高速公路局 北區工程處

中央日報  
中華民國六十八年四月二十日  
星期五 第一版 剪報資料

政院核定交通部建議

高速公路命名

中山高速公路

【本報訊】行政院昨天院會，核定了交通部建議，將臺灣區國道高速公路，命名為「臺灣區國道中山高速公路」，簡稱為「中山高速公路」。

交通部稱：臺灣區國道高速公路，自去年十月三十一日竣工通車以來，海內外各界人士，都以為宣示了政府實踐國父交通建設遺教的至意，建議將此一公路命名為「臺灣區國道中山高速公路」，簡稱「中山高速公路」，英文名稱為「Sun Yat-Sen Memorial Expressway」。



# 國道高速公路局 北區工程處

中央日報  
中華民國六十八年四月二十二日  
星期一 第三版 剪報資料

## 勇往直前

本報記者  
趙滋蕃

### 壯麗的旅程 高速公路側寫之一

科技人員理解世界有一個笨法子：速度變動，一切觀念也隨之變動。我們國家在現代化過程中，各方面的速度都顯著地加快了，惜殘存的老觀念却有一時無法適應之感。爲了具體說明這一點，我就把「交通部臺灣區國道高速公路」的采風側寫，特意安排爲國家十項建設的壓軸。

#### 「十項」全程·印象鮮明

從二月十二日上午九時，高速公路局南工處約聘工程師鄧義倫，陪我進入高速公路局會晤主任秘書王良文開始，到二月二十七日下午七時十二分，在簡報室開完座談會親切告別爲止，前後整整十六天。我深信動能補拙。不管探訪地區如何遼闊分散，總盼望每一平方寸土地上盡可能留下自己的旅痕。秉持此一念之誠，我竟然抱病跑完了「十項」全程。

下面是我對高速公路的整體觀察與親身感受。在形相的觀察中，美感心靈快速剪取的一些鮮活印象，以及記憶裏邊留下的一些憶影。而繞行一周來回合計七百四十六公里，奉陪到底的是高速公路局總工程師石中光，北區工程處處長王振芳。

#### 壯美曼迴·入目傾心

正前方是泰山林口間八車道路段。寬達四十三公尺。國道坦坦，車以每小時九十公里的平穩速度奔馳，勇往直前，虎虎生風。南下北上各型車輛往來如織。南下者因速度的相對平衡，有靜止感。但北上車輛，隔中央分隔帶一掠而過，却倍增動感。透過車窗遙眺，路從谷口迤邐而來，山不轉路轉，彎度曼曼。路線線型剛勁中帶圓味，曲線裏微含輕鬆和恬適。車速前駛，但覺視界平遠，胸襟開闊，心曠神怡而愉快，我突然體驗到「壯美是偉大靈魂的迴響」那句話的真意。

工務車進出造橋收費站。我們談到了高速公路的規劃設計原則。

#### 彎度舒緩·路面平整

「高速公路實際上只是條專供汽車行駛的高標準快速公路。爲了達成安全、迅速、舒適與美觀的目的，在工程規劃上必須坡度平，彎度舒緩，路面平整度高，」石中光開言。「其次，必須設有中央分隔帶，分向行駛；並且至少爲四車道，這樣才不致影響車行流速。第三，所有交叉道和分流道，必須是立體分車道設計，沒有平交的道路。最後，高速公路全線，必須全部進出口控制，纔能嚴格管制行車。」

「所以高速公路永無紅綠燈管制，也無行人來往。」王振芳微笑着補充。「這樣一來，不獨減少了行車時起動、剎車、停車、慢行等燃料消耗，節約了能源，而且也符合高速行車的要求。另外，高速公路的規劃設計，以不穿越人口密集地區，全部繞行市鎮郊野，而且非經交流道不能進出爲原則。這樣一方面可減輕空氣污染與噪音公害，另一方面又可防止路邊的帶狀畸型發展。」

車行員林斗南兩收費站之間，日已偏西。田疇、屋宇、葡萄園、秧針、駝蕩在暮色裏，景色頗堪入畫。遠處，水田漠漠，白鷺輕揚；近處則波光粼粼，璀璨奪目。尤其在中沙大橋上遙眺西螺大橋，陡然覺得自己已成爲廣大風景的一部分。此種限大自然神秘隱合的直覺，使我產生了整體感。好久好久，彼此都保持緘默。

車子出新營收費站後，我們又打開了話匣子。我們集中談論到高速公路的路線設計標準與工程標準。

#### 幾何設計·容量設計

「路線設計標準分幾何設計與容量設計兩方面，」王振芳說。「幾何設計標準，第一是設計時速。平原區和郊區每小時一百二十公里，丘陵區每小時一百公

(接下一頁)



# 國道高速公路局 北區工程處

中央日報  
中華民國六十八年四月二十二日  
星期一 第三版 剪報資料

(接上頁)

里。第二是路基寬度。四車道二十八公尺，較日本二十六公尺，韓國二十二公尺寬；六車道三十五點五公尺，也較日本三十二公尺寬；八車道四十三公尺。|本路臺北交流道到林口交流道長十四公里為八車道，圓山交流道到臺北交流道長二公里，林口交流道到中正國際機場交流道長十一公里，楠梓交流道到高雄交流道長十公里均為六車道，其餘三百三十六公里全屬四車道。第三是縱坡限制：平原區最高為百分之三；丘陵區最高為百分之五。第四是橋樑載重：二十噸「標準貨車」加上十六噸「半拖車」，作為橋樑結構載重的標準。至於容量設計嘛，「他長長地吁了一口氣繼續說：「以小客車數量折算每天最大容量，四車道六萬輛，六車道九萬輛，八車道十二萬輛。而我們的行車服務水準，是比照美國容量手冊服務水準表D級水準設計的。」

## 每公尺路。十二萬元

「這從高速公路每公尺造價高達新臺幣十二萬元，可略窺端倪。」石中光沉着有力地回答。「我們在兼顧國情需要，以及經濟條件與地理環境的原則下，本路盡可能採取現代最新最高標準。我們的高速公路雖不是最好的，但確屬第一流的；而就亞洲區域而言，可以說是標準最高的。我們的路線線型、路面結構、路幅寬度（包括車道、路肩、與中央分隔帶的寬度），標誌標線、照明設備、交流道、收費設施、路容景觀，以及路邊服務設施（包括湖口、泰安、新營三服務區，中壢、西螺、仁德三休息站）等，確已達到第一流的國際水準。」

「可不可以逐項比較一下？」  
「例如車道寬度，本路為三點七五公尺，跟歐洲標準一致，但較美、日、韓三點六公尺為寬。路肩寬度，本路為三公尺，齊歐美標準；日本部分為三公尺，部分為二點五公尺；韓國部分為二點五公尺，部分為二公尺。中央分隔帶寬度，本路五公尺，歐洲多在五公尺左右，日本有四公尺的，也有四點五公尺的，韓國為四公尺。美國多在九公尺以上，超過三十公尺的也不少。|本路主線全長三百七十三公里，路權用地三千二百二十六公頃，佔臺灣地區總面積萬分之八，土地珍貴，像美國那樣寬度的中央分隔帶，以及那樣平緩的邊坡，實在是辦不到的。」

## 路面厚度。優於日韓

我默然點頭。石中光繼續比較下去：  
「談到路面厚度嘛，本路採歐美標準，較日韓為佳。標誌也是如此。標線方面，本路全部採用反光標線，當然較劃線好。美國部分用標線，大多用劃線。歐日韓均用劃線。至於照明設備，本路採用性能較佳的鈉光燈，美國大部分採用鈉光燈，日韓却大部分採用水銀燈。交流道，本路平均間距約為十公里，其他國家多為二十至三十公里。收費設施，本路用人工收費，以電腦稽核，美歐日亦多如此。韓國則僅用人工辦理。服務區及休息站，全部完成後，無論面積大小，房屋及其他設施所提供的餐飲、休息、車輛保養、加油等服務，也是第一流水準。最後的一點，也是您親眼目睹，心領神會的一點，那就是路容景觀。我相信中央分隔帶護欄全部完工，花木欣欣向榮，其他佈置全部完成之後，應屬壯麗美觀的一條國道。」

飄忽的旅程，繞行高速公路一周前後用時十一小時二十八分。其中在臺中市與高雄進餐共耗時三小時一刻，其他時間都在高速公路狂奔。夜間行車遠比日間行車受用。至今我對岡山收費站、王田交流道、造橋收費站、泰山收費站、圓山橋、松江交流道及大直橋的夜景，依然留下完整、突出、自足與沉思的印象。



# 國道高速公路局 北區工程處

中央日報  
中華民國六十八年四月二十三日  
星期一 第三版 剪報資料

## 勇往直前

本報記者  
趙滋蕃

### 幾個重點工程 高速公路側寫之二

高速公路採側寫的細部作業，分四段深入進行。

#### · 細說中區 ·

從高速公路端點「中興」與「大業」兩隧道，到「湖口服務區」為第一段。工程重點包括正在擴充的大業隧道，圓山橋與大直高架橋，湖口台地邊緣深路墾的防治。參觀的工程養護與交通管理單位有：北區工程處、圓山、松江、基內、營建、濱江五工務所、楊梅工務段、內湖、中壢兩養護段。另有內湖、泰山、中壢三電台，汐止、泰山、楊梅三收費站，中壢休息站和湖口服務區。引導參觀並說明解釋者，有高速公路局長王兆秋，北區工程處副處長林炳方，圓山橋工務所主任賴景波。

從「湖口服務區」到「苗栗工務段」為第二段。繼續看完北區工程處（轄線北起基隆市南，南迄苗栗縣銅鑼鄉，全長一百四十二公里）所轄各機構。包括竹北、新竹、頭份、造橋、苗栗五工務段，苗栗養護段與苗栗電台。另外加看了造橋收費站。引導參觀解說者，是北區工程處長王振芳，苗栗工務段兼養護段段長張道福。

從「苗栗養護段」到「斗南養護段」為第三段。屬中區工程處（原轄線自苗栗縣銅鑼鄉樟樹林附近起，

#### · 南區巡禮 ·

從「斗南養護段」到高雄「臨海新路」終點，為第四段。採訪區域全屬南區工程處（原轄線自西螺至高溪路南端終點臨海新路。路線總長一百四十四公里。養護則從嘉義交流道以南，到高雄五甲附近臨海路口。）的範圍。特別研究了嘉南平原高速公路路段的高填土作業，以及小丘變良田的情形。也採訪了兩區工程處，臺南、新營、岡山、高雄四工務段，南工處保養場，臺南、新營、岡山三電台。新營、新市、岡山三收費站。新營服務區與仁德休息站。高速公路局

經三義、后里、豐原、臺中、彰化、員林、溪洲至西螺止，路線總長八十七公里。但養護則延伸到嘉義交流道以北，括進斗南、大埤、民雄。）的範圍。仔細觀察了大安溪、大甲溪、烏溪、濁水溪上的四座大橋、第四、第五等五個工務段，大安溪橋、大甲溪橋、烏溪橋三工務所、臺中養護段、臺中電台與斗南電台。另有后里、員林、斗南三收費站，以及泰安服務區、西螺休息站。此段由石中光總工程師，中區工程處處長楊欽耀、副處長游祥祈、工務課長張瑞雄，臺中養護段段長鍾高明分別解釋說明。

總工程司石中光，副總工程司劉鍾翰，南區工程處處長郝竹溪，奉陪到底。六天的行程是飽飽滿滿的，生活中有一股張力。

#### · 工程概述 ·

在赴基隆途中，王兆秋局長簡明扼要地介紹了高速公路工程方面的概況：  
——高速公路北起基隆、南迄高雄，經臺北、桃園、新竹、苗栗、臺中、彰化、雲林、嘉義、臺南等十四個縣市。全長三百七十三公里，路線大致與西部幹線臺一號公路（全長四百一十公里）平行。主線貫連基隆港與高雄港，支線連接中正國際機場、臺中港與小港機場。  
——工程計畫中，建交流道三十七處，初期先建三十三處。依序為：八堵、基隆、汐止、內湖、圓山、臺北、三重、林口、桃園、南崁、內壢、中壢、幼獅、楊梅、新竹、頭份、苗栗、豐原、大雅、臺中、王田、彰化、員林、斗南、嘉義、新營、麻豆、永康、臺南、岡山、楠梓、高雄與五甲交流道。平均間距為十公里。擬增建的交流道有五堵、路竹、臨海與澄清湖。又高屏段延伸計畫，從臨海新路以北約三公里處向東延伸，在竹田附近與臺一路銜接，全長二十二點六公里。有三處交流道和六點五公里的連絡道路。  
——高速公路須有負荷繁重交通的能力，又須具備維持高速行車的功能；工程標準既不能因陋就簡，又必須堅固耐用，當然較一般公路為高。

——工程施工標準包括：（一）清除整平地基。（二）填築路堤，要取土、運土、填土、分層瀝壓，必要時要安置地下排水設置。完成後，還要處理中央分隔帶，路肩與邊坡防護設置。（三）級配粒料基層，舖厚（五）至二十公分。（四）瀝青處理底層，厚二十公分。（五）密級瀝青混凝土面層，厚十公分。（六）開放級配瀝青混凝土面層，厚一點五公分，防滑，增加行車安全。總計全線路基用土九千八百萬立方公尺。路面用土一千一百萬立方公尺，大小橋梁，共長三千五

（接下一頁）



# 國道高速公路局 北區工程處

中央日報  
中華民國六十八年四月二十三日  
星期一 第三版 剪報資料

(接上頁)  
公里；箱涵管涵，共長三百七十公里。

## ● 大業隧道

大業隧道位於基隆端中興隧道南側，穿獅球嶺而過，與中興隧道形成「雙設隧道」，一出一入，併行而成四線道。全長五百五十公尺。中華顧問工程司大業隧道工務所主任黃啓敏，在現場「現身說法」：「本隧道地層，屬第三紀中新世的「石底層」與「崩塌堆積」。施工中所遭遇的困難，包括地下水滲透，地質不良（砂岩、粉砂岩、頁岩與互層中的薄煤層），覆蓋層較薄，以及廢棄煤坑道等。開挖順序，採側壁導坑法與上中斷面法。開挖方法，則創掘與爆破同時進行。」

## ● 北區橋梁

北區橋樑結構，數量多而種類複雜。基隆河大直高架橋與圓山橋附近一平方公里地區，就有淡水綠線鐵路橋，中山橋、承德橋、松江橋與老大直橋共七座。我們以圓山飯店牌樓右側，五百完人塚上方為觀測點，聽取了賴景波的簡報：「圓山橋全長二千零二十六公尺。其中引橋長一千三百五十五公尺，主橋長六百七十一公尺。六車道，淨寬三十三點五公尺。主橋委由林同棧國際顧問工程司設計。」

「圓山橋為配合風景、防洪及便於架設起見，設計為不等跨徑六孔連續橋，其中基隆河下游的一孔，跨徑長達一百五十公尺，採用長跨徑懸臂式分節施工法，就地澆鑄預力混凝土箱樑構造，設計新穎；而跨徑中央點的連接方式，兩懸臂樑末端的鉸接，使用雌雄接樑，工程誤差不得超過四公分，施工繁雜。」

## ● 大坍方區

我們在湖口服務區外側，觀察了六十五年五月施工期間的新豐大坍方地帶，並聽取了林炳方的解說。「本路沿湖口台地邊緣開挖的深路堑，長一千公尺，最深處高達四十公尺。該地區的地質上層為紅土礫石層，透水性良好；其下為泥岩砂岩互層，不易透水。致地下水使泥岩軟化，形成滑動面。因此該高開挖地段，大雨之後，有大量地下水滲入路基下層或邊坡，突然坍方五百七十五公尺。防治辦法：在新豐大坍方地區沿滑動面開闢長六百二十公尺的縱向排水隧道，將地下水攔截排出坡外。其它各處，於路基斷面下埋置盲管，將水匯入邊溝。」

## ● 心血結晶

南區工程計有虎尾溪、牛稠溪、八掌溪、急水溪、曾文溪、二仁溪的橋樑工程。據郝竹溪說：「其中以曾文溪橋最長，九百四十公尺。急水溪橋次之，八百公尺。而南區路段均為平原，路基填土三千萬方。一方面在較大河川取土，另一方面從山丘高地覓取土源。不獨化山丘為良田，而且對整治河川也有幫助。」







# 國道高速公路局 北區工程處

中央日報  
中華民國六十八年四月二十四日  
星期二 第三版 剪報資料

## 勇往直前

本報記者  
趙滋蕃

### 管理與安全 高速公路側寫之三

有兩個暗示味很濃的經驗，使我決心把高速公路的管理與行車安全問題，列為采風側寫的一個重要項目。  
高速公路局主任秘書王良文的話，給予我第一個印象。

#### ● 特別注意行車安全。

「南北高速公路自民國六十年八月破土開工，至民國六十七年十月三十一日先總統 蔣公慶辰全線開放通車，我們萬眾一心，整整苦幹了七年出頭。就在這年十二月一日，『高速公路工程局』撤銷，『交通部臺灣區國道高速公路局』正式成立。職掌精簡為交通管理、道路養護與公路拓建等三項。可見現階段我們工作重心偏轉的大致情形，而交通管理與行車安全已列為我們工作的重要目標。」他沉思有頃，繼續說：「現在的困難問題是：高速公路雖指出入口受完全控制，並且跟其他道路立體相交，專供汽車行駛的公路而言，但事實上它還是公路運輸系統的一環。行駛高速公路的車輛，除慢車、機器腳踏車、三輪汽車或馬達三輪車、農耕機等，依『高速公路交通管制規則』不得進入外，一般還是行駛普通公路上的車輛。如今行車速度變了，駕駛人的老觀念老習氣不變，各類型

車輛於是就發生了。因此，交通管理與行車安全關係密切。這裏邊值得研究的東西可真不少。希望您留心這方面的問題。」

#### ● 隨時改善安全設施。

第二個經驗是從「大業隧道」到「湖口服務區」來回旅程中留下的印象。王兆快局長只要一發現跟行車安全有關的小毛病，就會鄭重其事口述改善意見，請北工處副處長林炳方快速紀錄下來，力謀改進。例如：「三重—泰山間，發現一次橋頭跳車。據王局長解釋：該地軟弱地盤受路堤重壓後，緩慢下沉，致橋與路銜接處高低不平，產生跳車現象。他當即指示要用瀝青混泥土，加以補平。」

林口附近霧燈，有多處亮度不夠，宜敦促工務段檢查。

林口—泰山間急坡段，中央分隔帶只有護欄而沒有植樹的部分，可考慮設置 SCREEN（屏蔽），以避免對面車輛「炫光」。

交通管理組的職掌。

就在這種過度關切的心態下，我走訪了高公局交通管理組組長過勉生，管理組管理科長陳世祀。

「交通管理組於民國六十二年八月奉准增設。並依據確保行車安全，發揮運輸功能，維護投資效益，提供最佳服務，與健全收費體制等五大目標，進行高速公路交通管理的規劃工作。事實上，除工程外，這幾乎是頭髮鬍子一把抓的工作。」過勉生微笑着替我

（接下一頁）



# 國道高速公路局 北區工程處

中央日報  
中華民國六十八年四月二十四日  
星期二 第三版 剪報資料

(接上頁)

一車行時數公里數。而我們為了更進一步保障行車安全，我們已經做好了①沿四車道路段，每隔六公里豎立一面「大型車、慢速車靠右」的教育性標誌。②選擇林口、造橋、三義等長距離下坡路段，每隔五百公尺，設置警告標誌，最高限速每小時八十公里，兩側並設置反光導標。③在臺北盆地、林口、銅鑼、三義等固定霧區，設置閃光燈號，以警告來車。④拓寬王田交流道路面與標線。⑤擬定了道路施工交通安全設施辦法，並購置設備，以改善施工安全措施。

## ● 匝道與交流道問題

「正在進行的改善高速公路交通工程計畫呢？」陳世圻略為調整了一下思想，說：「改善交流道出口匝道交通設施，在出口匝道鼻端前方加設標線，在鼻端加設反光導標，在外側也加設反光導標。其次，就是裝設中央護欄以及加強路側護欄。在跨越鐵路或幹道的橋梁處，在鄰接平行道路路段，在上下行分離路段，在部份交流道路燈前面，現正進行增設護欄，而中央護欄高度的提高，以及全線中央護欄的裝設，預計可在今年六月完成。第三，在收費站兩端設置可變性標誌，提供各類路況與天候資料。第四，是選擇重要路段如三重林口間、楠梓岡山間，裝設偵測器，偵測交通量，行車速率、車流密度與擁塞狀況等。第五，委託中華顧問工程司，進行路邊緊急電話設置的研究與規劃。最後一項也是最重要的，在局本部籌設高速公路交通控制中心，藉以監察、連繫、指揮全線的交通管理工作。總而言之，我們先要做到盡其在我。」

## ● 常見車禍原因分析

「那些是高速公路比較常見的車禍？」  
「這個要從高速公路的交通量成長情況談起。」過飽生不慌不忙接過話頭。去年十月三十一日，全線通車後，至年底打止，兩個月之內，基隆臺北段

成長百分之十一，臺北臺中段成長百分之二十一，臺中高雄段成長百分之三十一，全線交通量平均成長為百分之二十一。目前全線交通量平均每日為二萬一千輛；其中以臺北桃園段最高，每日交通流量已高達三萬八千輛。而肇事統計，全線通車前每月平均為二十二件，死十人，傷四十八人，全線通車後，每月平均為二十七件，死十七人，傷五十七人。至於肇事原因分析，如以去年二百二十四件車禍為分析對象，駕駛人任意變換車道佔百分之十九；爆胎佔百分之十八；超車行車佔百分之十四；跟車間距不足佔百分之十三；機件故障佔百分之八；酒後駕車與疲勞駕駛各佔百分之四；裝載不當佔百分之三；其他佔百分之十七。其中屬於車況不佳者佔百分之二十六。屬駕駛人過失者佔百分之五十七。  
(就以這二百二十四件車禍為系統分析基準。肇事車輛以小貨車肇事最高，達百分之二十九；大貨車為百分之二十八；小客車為百分之二十七；計程車為百分之六；拖車為百分之五；大客車肇事率佔百分之四，但造成的傷亡最高。)

## ● 加強交通安全教育

「對今後的行車安全，您想積極做點什麼？」  
「在交通工程方面，該做的我們已在主動地做。在交通管理方面，我們要強化公路警察組織，機動調整巡邏密度，充實警察應勤設備。第二，為了進一步加強行旅服務，籌設路邊緊急電話，加強傷病急救，籌設交通專業電台，加強車輛檢修及保護服務，改善肇事現場清理與故障車輛拖救服務，都應該認真負責作好。而對交通教育與交通宣傳，特別寄予厚望。我們要透過社會的傳播媒體以及學校交通教育，使車輛在駛行高速公路之前有仔細檢查的習慣，使散裝貨車捆牢，使行駛中保持安全間距，不穿校蛇行，不任意變換車道，不緊急剎車，不任意拋棄物品，對行車安全就有大幫助。」





# 國道高速公路局 北區工程處

中央日報  
中華民國六十八年四月二十五日  
星期三 第三版 剪報資料

## 勇往直前

本報記者  
趙滋蕃

### 收費與服務 高速公路側寫之四

高速公路在可行性研究階段，原無徵收通行受益費的標識。到了民國五十九年初，政府統籌財務調度，為了加強國家建設再投資能力，且符合納稅人公平負擔的原則，決定按收費公路規劃。當時交通部指示的兩項基本原則是：

#### ● 收費本乎兩項原則

① 高速公路收費計畫的基本精神，應以便利民利為基礎。在不增加大眾負擔的前提下，劃出臺北、臺中、彰化、高雄三個交通最繁忙的大都會區，為不收費路段。藉以鼓勵公路使用人能充分加以利用，兼負起都市捷運系統功能，疏導地區性交通量，俾發揮高速公路的最大功效。② 收費率的研討，應以部分收回投資額為目標；但公路使用人的負擔，不得超過他們所獲得效益的百分之四十為費率額數。

「我們就在這兩項指導原則之下，開始了這條『半收費公路』的細部作業。」高公局交通管理組組長鮑生說。「收費研究整整歷時五個月，決定就目前世界各國通常使用的兩種收費型態中，選擇了柵欄式收費系統。在本路全線的主線上，分設汐止、泰山、楊梅、造橋、后里、員林、斗南、新營、新市和岡山等收費站十處，間距約為三十至四十公里。我們放棄了各閉關式收費系統。因為閉關式的收費站場，要設在各

進出口交流道的匝道上。經仔細比較研究的結果，設計上除在收費區十九處交流道必須設站以外，還要在主線上增設收費站五處，才有辦法把收費區和免費區分隔開來。而指導原則中的第一條，三大都會區劃為不收費路段，免收通行受益費，也只有柵欄式收費系統，才是達成此項原則的惟一收費型態。」

#### ● 收費制度以及標準

在泰山收費站，跟站長阮壽璋，稽查員林素珍，收費員高采萍、秦鴻園等，討論到高速公路的收費制度、收費標準，與收費員的一些甘苦經驗。「世界各國高速公路的收費方式，大致可以區分為人工收費、全自動收費與半自動收費三種，」阮壽璋侃侃而談。「本路採用柵欄式半自動收費系統。當車輛通過收費站時，通行費的收取、找零、給據等工作，由人工辦理，但由電腦紀錄通行車數。採用此種收費方式不僅資料完整，稽核方便，且可維持收費員的職業尊嚴，收到弊絕風清之效。而且，為了配合電腦計數，軍用戰備、專供郵用、高公局公務車、高速公路警察中隊巡邏車等，於通過時也一律預繳費款票證，於次月據以彙辦退費。至於強行闖關的逃費欠費車輛，我們一定用內部通信系統，通知警方及時攔截追繳，或用事後追查補繳等方式辦理，絕不姑息。」

#### ● 三類車型收費各異

至於收費標準的問題，林素珍的回答是：「我們為配合監理法規，以車型區分為三類而定收費等級。小型車收費十五元，包括小客車、小貨車、小客貨兩用車與小型特種車等。大貨車收費二十元，包括大貨車、大客貨兩用車、大貨車兼充代用客車、未拖帶拖車的曳引車，以及非拖車型的大型特種車等。大客車及拖車收費三十元，包括大客車、曳引車拖行的半拖車，以及平板、貨櫃、罐型、廂型拖車等。」

「各國收費公路的收費標準甚多，以車型定收費等級的只算其中之一。其他如以車輛軸數，以車型與軸數，以車輛總重量為標準的，也所在多有。而我們採用八種不同的收費率組合計算結果，遂定小型車十五元，大貨車二十元，大客車及拖車四十元。嗣後幾經考慮，大客車為大眾化運輸工具，可節約能源；貨櫃化運輸方式正方興未艾，理宜鼓勵。所以決定大客車及拖車，減價收費為三十元。」王兆杖局長從旁解釋。「本路全線通車後，財經單位預估，十個收費站徵收的通行受益費，到六十九年底全年可達新臺幣十六億元。可是照開春以來的收費統計，今年一定超過十六億元。」

#### ● 犧牲享受受犧牲

高采萍與秦鴻園，談到她倆犧牲享受，享受犧牲，一人作二人用的快樂心境之餘，同時也提到收費站編制太緊，人手不夠的困境。「泰山收費站由最初每日八千輛，增加到現在每日五萬輛，汽車流量超過了六倍，而收費員則由三十九人增為四十五人，不到六分之一。管理人員則由十二人減為九人。這種情形，希望旅客能同情的了解，不要把罵人的話，全淋到我們頭上。」關於收費小姐人手不夠，人員編制太緊的問題，我跟楊梅收費站站長劉順如，造橋收費站站長朱明前，

(接下一頁)

