



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二十六日
星期四 第三版 剪報資料

勇往直前

本報記者
趙滋蕃

國道坦坦 高速公路側寫之五

國道坦坦，勇往直前，路面上有數以十萬計的各型車輛晝夜高速奔馳。這是中華民族五千年歷史文化中燦現的第一條高速公路。

創造復國建國範例

它擷聚了決策者的睿智與堅強信念，設計者的精確與苦心經營，高工局全體從業員工的血汗與團隊精神，高公局全體從業員工管理維護與敬業精神，使高速公路由決策、設計、工程到營運，成一有機的整體。而全民的支持，使這條寬坦、堅實、壯觀的國道，獲得永不衰竭的原動力。它為我們的歷史創造了範例。一旦大陸國土重光，我們將以重慶、漢口、西安為內環三中心，互相聯成基網，分向外圍輻射至南京、廣州、昆明、蘭州與北平等五大據點的高速公路網，就要用這條南北高速公路作為基型。必須指出：這不算我個人的夢想。民國三十六年七月，行政院公佈的「國道網計畫」，原是如此。

然而，在歷史長流中，供應需求的聰明人很多，創造需要的傻子却很少。前高速公路工程局局長，現任臺灣省公路局局長胡美瑛，前高工局總工程師，現任「中華顧問工程司」總工程師李建廷，就是一對標準傑漢，他倆在高速公路留下的去後之思，懷念之忱，確是濃濃的。惜李總工程師當時還在印尼開會，緣

是經濟成長的結果

「高速公路的興建，是經濟成長的結果，而非經濟成長的原因。但這條符合現代化標準的捷運幹道，是我四十年側身公路工程界，某種生命的意義。」胡美瑛沉着有力地開言。「早在東西橫貫公路工程結束之後，想要徹底解決西部走廊的緊密交通，就成為我日夜籌思的對象。到了五十五年十月，提出「西部幹線關連新線直達公路計畫芻議」，可以說是推動本路的心聲。但任何工程都不是天上掉下來的。工程師的心理習慣與工作態度，是計畫明天，把握今天，檢討昨天。既有「芻議」，就不得不計畫未來發展的需，未雨綢繆。五十六年，我在省公路局總工程師兼規劃處處長任內，又擬具了人才培訓，引進新知，積極推動興建超級公路，以及成立路權用地徵購聯繫小組四個計畫綱要，條呈林則彬局長，作為加強路政，改進業務的建議。計畫綱要層層得先總統 蔣公，批示可行，並予嘉許。於是我們就積極推動材料試驗人員訓練，培養品管人員；辦理航空測量訓練；並分批選派運籌工程師人員出國；接受工程設計與交通管理等電腦運籌訓練，改進規畫作業技術。現在回想起來，當

初政府決定興建高速公路，可以說上述條呈，似為催化劑。」

籌備之始其說不一

「聽說當時的反對聲浪不小啊！」我插了一句。「對！確實很大！」胡美瑛略帶嗔聲，說。「五十八年十一月高速公路可行性研究報告提出後，反對的聲浪包括：①與其另闢新路，不若把西部幹線拓寬為四線道，何必另起爐灶？②高速公路所需投資如此龐大，如改投資於其他方面，是否更具績效？③可行性研究預估的交通量是否過高，以致好高騖遠，造成投資浪費或投資過早的損失？究其實，改善西部幹線及其他有關公路，所需投資也要新臺幣四百四十餘億元，跟興建高速公路不相上下。加之以西部幹線多經人口密集城鎮，建設已成型，拆遷破壞太大；而且改善後也無法達到高速行車的目的。」高速公路的基本功能為提供容量，節省行車費用，縮短行車時間，從而產生效益。假如不另起爐灶，試問如何能達成目標？而今天看來，交通量的預估却是偏低的，投資適得其時，績效也是有目共睹的。」

有沒有助力？

「有。五十七年一月十二日，當時省政府主席蔣先生，經濟部長李國鼎先生，交通部長孫運璿先生舉行聯席會議，決定先建臺北中壢直達公路，就是一項重大的突破。而黃前主席獨具慧眼，首先接納興建高速公路之議，尤其令人欽佩。五十八年三月，省公路局設高速公路配合組，我兼任組長；五十九年一月，可行性研究提報第一三四次院會，決定建造南北高速公路。隨即成立臺灣區高速公路工程局籌備處，調派我為籌備處長。」

蔣公訓示任重道遠

同年春，蒙先總統 蔣公在日月潭碧雲樓召見，諄諄訓示：「政府決定修築這條時代的公路，派你負責主持築路工程，你要好好去做。這條路工程很艱鉅

(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二十六日
星期四 第三版 剪報資料

(接上頁)

務必做到堅牢穩固，品質尤其要嚴格控制，給築路工程樹立一個楷模。』六月八日，「交通部臺灣區高速公路工程局」成立，我出任局長。局內設規劃、設計、施工、財務、路權、交通管理各組，秘書、總務、主計、人事各室。局外先設北區、南區兩工程處，後增設中區工程處，專司興建事宜。本路遂於六十年八月十四日破土興工。施工期間蒙蔣總統經國先生任行政院長任內，親自督導。我一直工作到六十六年十二月，奉調主持省公路局止，我這個高速公路的接生婆，得到的助力實遠多於阻力。』

「八年辛苦，有沒有特殊感觸？」

「高速公路工程，為國家百年大計，攸關今後國計民生至巨。所以督工難免過苛。好在高工局同仁把我當長官看，當老師看，也當朋友看，大家有時爭得面紅耳赤，但剛不自用，永不偏執，吵過也就算了。有四點雜感是泡在工地八年體驗出來的：(一)凡事未雨綢繆，必可事半功倍。(二)工地如戰地，全神貫注，自易督率羣倫。(三)講原則，立制度，大家循規蹈矩，必致事半功倍。(四)纖介無私，潔身自持，必能影響政風。說來是老生常談，做來却不那麼容易，對嗎？」

是硬漢才能挑重擔

是硬漢，挑重擔，說給你聽聽的朋友遠不如做給你看看的朋友可愛。高公局施工組組長張國綸與技術組組長陳寶章的話，就著這四點雜感提供了些直接證據。『高速公路早在籌思階段，就未雨綢繆，着手培育航測、電腦、專案管制、和品質控制等專業人才。』張國綸在沉思的回味裡說。『航測方面培訓三十人，土壤試驗與品質鑑定方面培訓二百人。工程局成立初期，又舉辦了兩期電腦應用講習班。這些人，大部分都成為施工中的骨幹。』

「因此我們纔有潛力採用航空測量座標定線，」陳寶章進一步解釋，「正確標定高速公路中心樁，減少

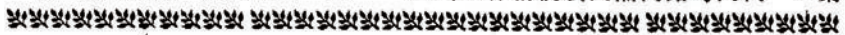
偏頗紛爭。其次，我們可以充分利用電腦處理的專案管制制度，如綜合計畫評核術(PERT)與要徑法(CPM)，精確有效地管制龐雜工程的流程。』

而主計主任萬傑仁，工務組組長呂芳梅，財務組組長吳俊，路權組組長倪景暉，副組長陳遠緒，專門委員彭淑龍，談到「纖介無私，潔身自持」的好處時，都眉飛色舞。他們共同提出了三點：①高速公路權用地三千二百二十六公頃，購地及遷拆補償經費高達新臺幣三十六億元。但纖介無私，弊絕風清，從無一人因涉嫌接受過「臭包」而吃上官司；也從無一人因涉嫌「炒地皮」而移送法辦。②無論是開國內標或國際標，悉依「營造廠商資格審查制度」辦事。我們甄選技術人才，機具設備、財務結構均屬健全的合格廠商，分類登記，通知參與競標，以杜絕抬標、圍標的惡風。③我們的工程，一律以機械施工，而且一律以儀器試驗成品，故能嚴格控制品質，確切掌握工期。而工程款項的發放，由承包單位到監工單位到會計單位，從未超過十三天。

國道坦坦勇往直前

而國道坦坦，勇往直前，對全民福祉究有多少好處？設計組副組長胡留連說：「經濟方面的貢獻包括：強化了陸路運輸，以高速率與及時性使客貨得以暢流。促進了土地開發與土地增值。加強了沿線重要經建設施的聯繫。並且加速了運輸工業。這些都可以由全民所分享。』

北工處副處長兼高屏線新建工程處籌備主任郭明松却指出：「高速公路增加了公路容量，節省了行車費用與運輸成本，減少了能源消耗，也減輕了空氣污染與噪音，這就相對提高了行的生活水準。而且，它對時空觀念的改變，對國防上的效益，好處實在很多。』有限的工程，無限的心血，歷史必然祝福這條勇往直前的坦坦國道。」(全文完)





國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十八年五月十二日
星期六 第三版 剪報資料

多，交通成長也較速，該局已經在着手拓寬該路段為八車道，最大容量每日可以達到十二萬輛汽車。至於其他路段，依據統計分析，發現成長率已趨穩定，符合了百分之十的成長率，依據當初設計

交通成長迅速超過預估 高速公路北桃段 決拓寬為八車道 全線各休息區將加強服務

【本報訊】由於高速公路交通成長迅速，臺北至桃園段預估到民國七十四年即達到飽和狀態，因此，高速公路局正着手把臺北至桃園段自六車道拓寬為八車道。局長王兆欽昨（十一）日指出，臺北桃園段當初設計時，以百分之十的成長率預測，估計至民國六十八年時平均每日交通量將達四萬四千四百二十八輛，但現在的每月平均交通量已經達到四萬七千五百三十三輛，超過預估甚多。依此成長率續估，到了民國七十四年，此段的交通容量將達到飽和。

王兆欽局長表示，臺北桃園段由於有中正國際機場的關係，旅客較多，交通成長也較速，該局已經在着手拓寬該路段為八車道，最大容量每日可以達到十二萬輛汽車。至於其他路段，依據統計分析，發現成長率已趨穩定，符合了百分之十的成長率，依據當初設計

長率，依據當初設計的D級服務水準，當可供二十年的交通成長量使用。各段的飽和年限分別是：民國七十六年，新竹至彰化、永康至高雄；七十七年，新營至永康；七十八年，彰化至斗南、嘉義至新營；七十九年，基隆至臺北、斗南至嘉義。【本報訊】高速公路局長王兆欽，昨（十一）日到高速公路各服務區和休息區視察，勉勵各區的工作同仁，做好服務工作，為高速公路的旅客提供愉快的行程及休息場所。高速公路全線共設置有中壢、西螺、仁德三個休息站，及湖口、泰安、新營三個服務區，平均間隔約為五十公里，都是選擇風景優美之處。所謂服務區，是指除了可供行旅休息及餐飲的地方之外，並提供加油、加水及簡易車輛檢修服務。目前全線六處休息及服務區，除了湖口服務區的北上車道尚未開放外，各區的設施都已完成開放。王兆欽局長昨上午前往中壢、湖口及泰安服務區視察。他看到各休息站、服務區，放映高速公路交通安全宣導影片及狄斯耐卡通交通安全影片，除了為旅客提供餐飲、休息場所外，也灌輸了高速公路行車的安全常識。



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十八年九月八日
星期六 第三版 剪報資料

要需應因路公速高 道流交四建增

用專為設將道流交場機正中

中央在七十一會計年度內編列經費建設，預定七十一年間完成，以配合新竹湖口擴

【中央社台北七日電】交通部今天開會決定，增建高速公路新竹湖口交流道及湖口應政府，工業區的需求。一位官員透露，除了湖口交流道外，政府也決定增建三義、西螺、兩座交流道。同時，交通部也設計畫，也政府初步獲得同意。他表示，湖口交流道工程約需九千餘萬元，將由

大工業區的開闢。興建湖口交流道所需土地，將由地方政收購供應。三義交流道與西螺交流道，也決定撥款興建，以因應工業區發展及地方上的運輸需求。此外，由於中正國際機場客貨運輸日漸繁劇，高速公路機場聯絡道路也已呈現擁擠。因此中央也同意另建一座大園交流道，供當地人士使用，使機場的交流道成為一個真正的專用交流道。【中央社台北七日電】交通部長林金生今天指示高速公路局長方恩緒，研擬訂定高速公路中長期發展計畫，在十年內適時依據交通運輸的需求，拓寬高速公路、增闢交流道。高速公路局今天向

交通部提出簡報，說明高速公路今後車輛流量的趨向，以及防止車禍事件發生的各項改善措施。林金生表示，高速公路自去年十一月一日全線通車後，車輛日全線通車後，車輛流量顯著增加，但運輸的功能，同時也為我國的經濟發展，提供了莫大的助益。在防止車禍事件發生方面，林金生也指示高速公路警察局，即嚴格取締違規人車，同時加強公路的巡邏，與應變能力，使高速公路永保暢通無阻。