

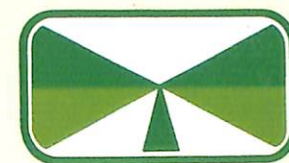
5週年特刊



統一編號：

09092720019

交通部台灣區國道高速公路 全線通車五週年特刊



交通部台灣區國道高速公路局 印行
中華民國七十二年十月三十一日



任重道遠·步步前進 今天不作 明天就要後悔。

蔣總統經國先生，在行政院院長任內、倡辦國家十項建設，本路工程為其中之一，並蒙總統躬親督導；施工期中，總統會隨時輕車簡從，蒞臨本路工地，瞭解施工情形，嘉慰工作人員，並會以「任重道遠，步步前進」勉勵。全體員工在總統不避勞辛關懷鼓勵的感召下，精神昂奮，晝夜不息，得使全部工程提前完成。

在十項建設進行期間，總統並曾昭示：「今天不作，明天就要後悔」。真知灼見、高瞻遠矚，以本路通車五年來經獲之諸般效益，已充分得到證明。圖為：總統蒞臨本路督導時之神情。

國父遺教

道路即開發財富之鑰匙也。
普及國民之知識，與發展物質上之文明，全賴道路上之交通。

先總統 蔣公嘉言錄

交通建設為庶政之母，有了交通，則人的活動幅度擴大，而地的利用厚生亦必倍增。



● 頭份交流道鳥瞰



本路交通管理 向現代化邁進

為強化高速公路行車安全及流暢，本局經過兩年的籌劃，施設交通控制系統工程，第一期基隆楊梅段及中正國際機場支線，於七十二年元月十七日破土興工，預計明年十月以前完成，該系統工程，採用光纖通信線路，包括自動傳輸系統、路邊緊急電話及攝影、閉路電視等設備，並以可變號誌預先提出警示。本系統啟用後將促使本路之交通管理邁向現代化。

運輸功宏 連戰題

高速公路通車五週年特刊

目錄

壹 · 前言 ·····	方恩緒 5
貳 · 高速公路交通量成長及效益分析 ·····	交通管理組 7
參 · 高速公路的養護制度 ·····	工務組 10
肆 · 高速公路道路之拓寬與改善 ·····	技術組 13
伍 · 美的追求與創造 ·····	工務組 16
陸 · 收費業務之改進 ·····	業務組 19
柒 · 交通管理與安全措施之增進 ·····	交通管理組 21
捌 · 中山高速公路交通控制系統工程之籌建 ·····	交通管理組 24
玖 · 公路警察勤務原則與具體措施 ·····	公路警察局 27
拾 · 高速公路車旅服務之新措施 ·····	交通管理組 30
拾壹 · 高速公路的科技研究發展 ·····	總工程司室 35
拾貳 · 一般行政之創新與改革 ·····	主任秘書室 37
拾參 · 高速公路未來之展望 ·····	技術組 38
拾肆 · 高速公路防眩措施 ·····	交通管理組 41
拾伍 · 智慧、學問、經驗的鎔鑄 ·····	秘書室 44

前言

方恩緒



高速公路全長三三三·二公里，貫穿本省西部平原，自六十七年十月三十一日全線通車以來，已五年於茲。五年之間，本局對於道路養護、交通管理、道路拓建，收費業務、行旅服務等各項主要任務，不敢一刻稍怠，

而於行政工作，亦不斷改革求新，必使成為主要任務之助力，而不成為阻力。全體員工，孜孜矻矻，夙夜匪懈，善盡責任。蓋深知本路乃南北交通一大動脈，務須經常保持路況良好，庶使客旅稱意，貨暢其流。

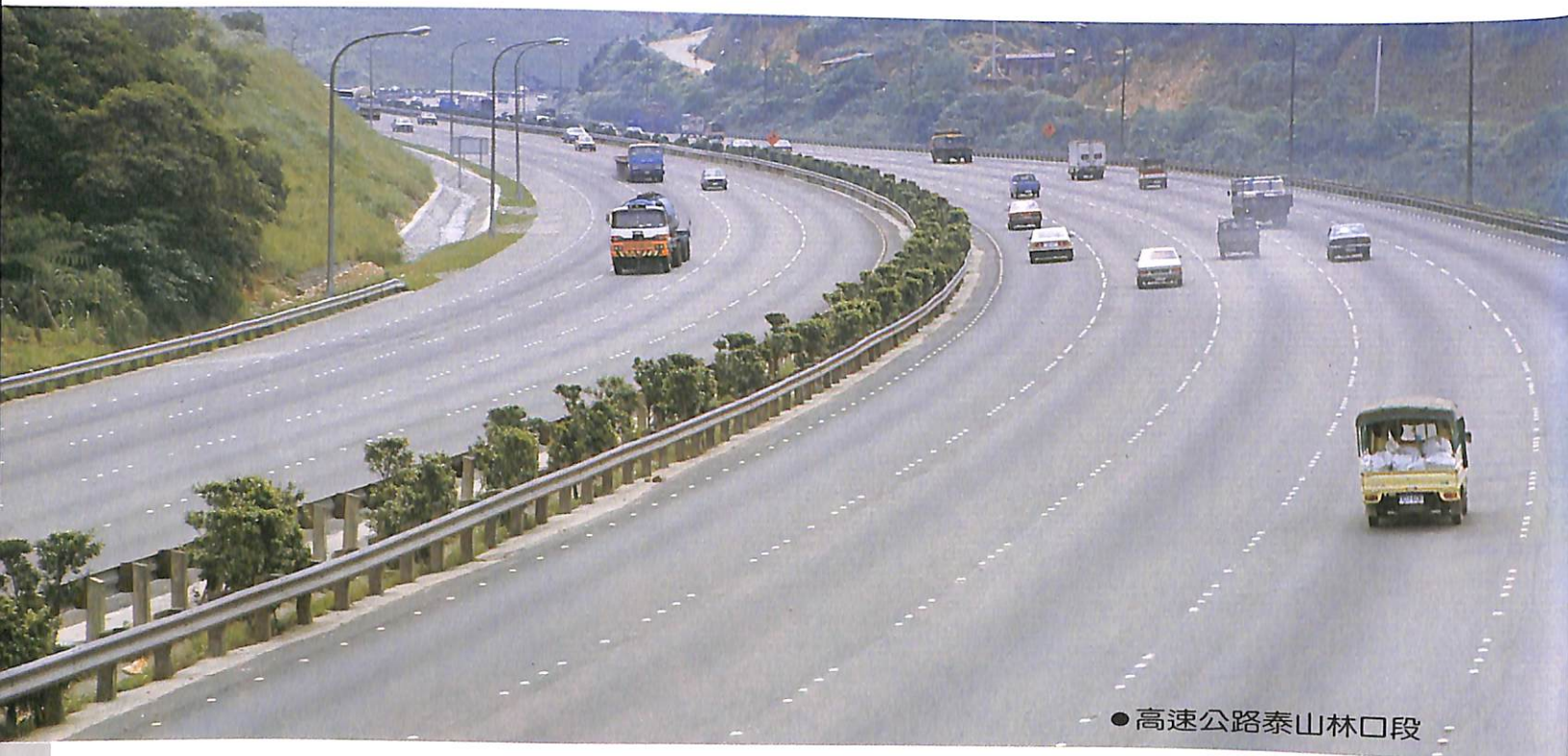
本局於六十七年十二月一日改制成立。局內設五組三室，局外設三個區工程處及十個收費站，並有公路警察局配合負責道路巡邏及行車管理。任務雖有多項，實則構成一個整體。如道路養護與道路拓寬密不可分，而景觀美化既為養路工作之一

部份，亦為服務行旅之一環。交控系統之建立在增進交通安全，將來必與警察巡邏密切配合。道路兩旁留置綠地與美化景觀同其旨意，而改進收費作業亦在加強交通暢通。凡此種種，皆說明工作之整體性。是以本局一向強調整體觀念，作為工作之準則。

研究發展亦為本局整體工作中重要項目之一。例為對橋樑伸縮接縫之研究以及植生養護之研究，將大有裨益於行旅舒適與景觀美化。本局擔負高速公路管理之責，凡有關公路工程技術之研

高速公路交通量 成長及效益分析

■交通管理組



●高速公路泰山林口段

一、交通量成長：
高速公路自民國六十七年十月三十一日全線通車至今已屆滿五年。對本省經濟發展、客貨運輸、區域開發、人口均勻分佈等貢獻至鉅。由於國民所得增加，生活水準提高，且因高速公路之便捷、舒適等特性，通車以來交通量一直持續成長。茲簡要說明如后：

(一)歷年交通量成長狀況：
高速公路交通量依據各收費站統計如表一及表二。民國六十七年十月底以前尚未全線通車，其通行車輛數未予列入。

由於北、中、南都會區之短程運輸量未列入，因此實際交通量當高出前表統計數甚多。若依六十八年度及七十一年度實施之「高速公路動態調查資料」顯示交通量成長率約為十一%，比規劃之初預測年成長率一〇%為高。

(二)未來交通成長趨勢：
由於國內景氣已漸復甦，且我國大力發展汽車工業，將來汽車價格降低，勢必刺激國民購買慾。屆時由於汽車持有率增加，將使本路交通量更為提高，所以預估未來交通量成長率應比過去為高。

各類型車輛佔交通量之比例亦已漸漸顯現平穩之比例態勢。尤其大型車（包含大貨車、大客車）所佔比例相當高，某些路段甚至高達五〇%。這對高速公路之管理及養護負擔更重，且將降低本路流量。

由表一及表二可知，北部路段為全線交通量最大之路段，此乃緣於北部都會區之人口稠密、工商發達、運輸頻繁，以及中正國際機場、基隆港為國內進出口之重心所致。

各收費站中又以泰山收費站通行車輛數為最多，約佔全線總數五分之一強，顯示台北至桃園間為交通量最大之路段。

二、效益分析：
高速公路本身並不生產，其效益係來自其興建與否對用路人費用之節省及其對國家社會所產生之影響。

興建高速公路所得之效益分為可計量與不可計量兩類，分述如下：

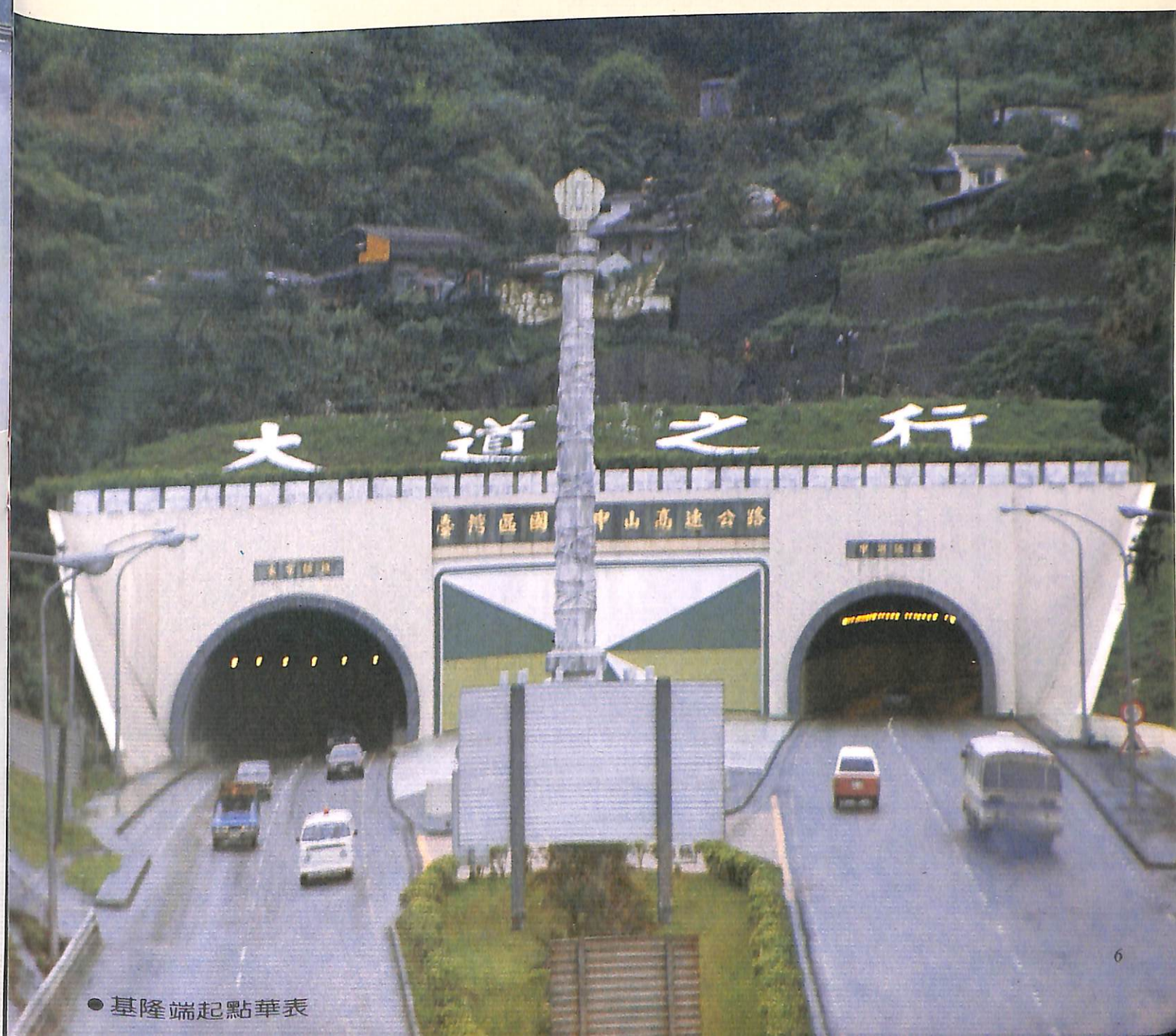
(一)可計量效益主要為用路人行駛費用之減省，用路人費用如表三。以下就用路人之時間費用與距離費用比較行駛台一線或行駛最短路徑與行駛高速公路

究，皆不遺餘力。而當前之重點，尤在於台灣地區高速公路網路系統之研究。蓋衡諸經濟發展趨勢，交通量之增長勢必日速一日。本路容量提前到達飽和乃是意料中事。如何未雨綢繆，做到「供給領導需求」，亦即公路建設走在經濟成長前面，本局責無旁貸，亦盼社會各界多予支持與督勉。

高速公路貫穿南北，朝發午至。有形利益，人人可見；無形利益，尤不可計。深一層觀察，行旅貨運快捷之利，尚在土地開發利用及加速經濟成長之下。其有利於國計民生、實非淺鮮。

國父謂道路乃「文明之母」與「財富之脈」，於此可得明證。

值茲高速公路通車五週年之日，本局為期社會各方瞭解與指教，特印行紀念專冊。諸多記述與統計，固充分說明興建之利，然亦顯示未來全面網路系統興建之必要。故非徒回顧以往，更在瞻望未來。本局懍於職責，自當兢兢業業，無負社會厚望。尤盼各界時賜指正，以匡不逮。



●基隆端起點華表



● 火焰山遠眺(攝於泰安服務區瞭望台)

路之差別。

高速公路自基隆至高雄約373公里，以90km/h之速率行駛僅需四小時十分鐘，比台一線節省一半以上之時間，並節省82km之距離。僅以上述兩項比較概估自民國六十七年至民國七十一年對行駛台一線與行駛高速公路節省大約四百億元新台幣之譜。其大有利於經濟之發展以及國民生活水準之提高，顯而易見。

(二)不可計算效益即由於高速公路之興建造成土地型態之改變，經濟組織之變化，與人民生活方式之變更，可分述如下：

1. 增進交通舒適與安全：由於高速公路設計標準比一般道路高出許多，駕駛操作自由度提高，且與其他公路交接處均採立體交叉，因而大幅減低了肇事率。估計高速公路肇事率僅為一般公路肇事率之三分之一。

2. 國防更富機動性：高速公路由於行車速率高且容量大，自然增加戰時國防高度機動性。

3. 自基隆至高雄，行駛時間較西部幹線節省一半以上，無形中將基隆至高雄之距離縮短一半，亦即無形中倍增客貨運輸上的便利。由產地運送鮮菓蔬菜至輸出港口，其時間不超過四小時，且能準時配合船舶裝卸，保持其鮮度，爭取更高的市場價格。至於其他時效性較高的物品，亦可藉高速公路運輸取代航空運輸以減低成本，增加銷售量。

4. 由於高速公路突破時空之限制，工業用零件可由各地之工業區生產再運至裝配工廠組合，形成一範圍較大的生產連環線。對低開發地區提供建廠用地並誘導成工業區，即為土地開發之明顯效益。

5. 本路由於行車速率且通達性高，將促使都會區之擴散，形成更多衛星市鎮，減低都會區人口密集壓力，使人口分佈均勻，生活環境獲得改善。

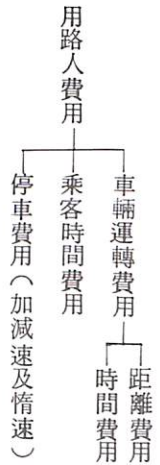
綜合以上所述，高速公路之興建，由於其所回收效益不論在有形或無形，可計量或不可計量各方面都甚巨大，顯示其投資之正確性與有效性。可說是一項投資效益甚高的建設計畫。

其貢獻已是有目共睹，其價值已為大眾所肯定。本局自當加強維護，務使發揮最大功能。

歷 年 交 通 量 (單位：百萬車公里)

年 份	小 型 車	大 貨 車	大 客 車	合 計
67. 11. ~ 68. 10.	1956.00	818.92	380.27	3155.19
68. 11. ~ 69. 10.	2115.45	908.62	537.86	3561.93
69. 11. ~ 70. 10.	2285.04	855.58	541.24	3681.86
70. 11. ~ 71. 10.	2543.19	822.77	568.58	3934.54
* 71. 11. ~ 72. 8.	2412.01	717.55	499.83	3629.39

註：大客車包括大巴士、拖車
(表一)



(表三)

各收費站歷年通行車輛數 (單位：輛)

站名	範圍	67. 11. ~ 68. 10.	68. 11. ~ 69. 10.	69. 11. ~ 70. 10.	70. 11. ~ 71. 10.	* 71. 11. ~ 72. 8.
汐止		6.51456E+06	7.37551E+06	7.69785E+06	8.27109E+06	7.76777E+06
泰山		1.63112E+07	1.89651E+07	2.02075E+07	2.12292E+07	1.98252E+07
楊梅		9.91875E+06	1.13223E+07	1.21806E+07	1.28888E+07	1.16963E+07
造橋		8.31519E+06	9.40891E+06	9.93586E+06	1.06405E+07	9.67855E+06
后里		8.27985E+06	9.2566E+06	9.59041E+06	1.0303E+07	9.3147E+06
員林		6.45483E+06	7.26725E+06	7.19503E+06	7.85143E+06	7.30039E+06
斗南		5.86078E+06	6.66803E+06	6.75291E+06	7.25204E+06	6.74998E+06
新營		6.18698E+06	6.94242E+06	7.04298E+06	7.45361E+06	6.8504E+06
新市		7.01713E+06	7.84186E+06	7.98812E+06	8.61894E+06	7.87392E+06
岡山		7.23729E+06	7.77927E+06	7.58883E+06	8.19926E+06	7.55786E+06
合計		8.20966E+07	9.28272E+07	9.61801E+07	1.02708E+08	9.46151E+07
成長率		-	13.07	3.61	6.79	-

(表二)

高速公路的養護制度

■工務組

參·巡查制度

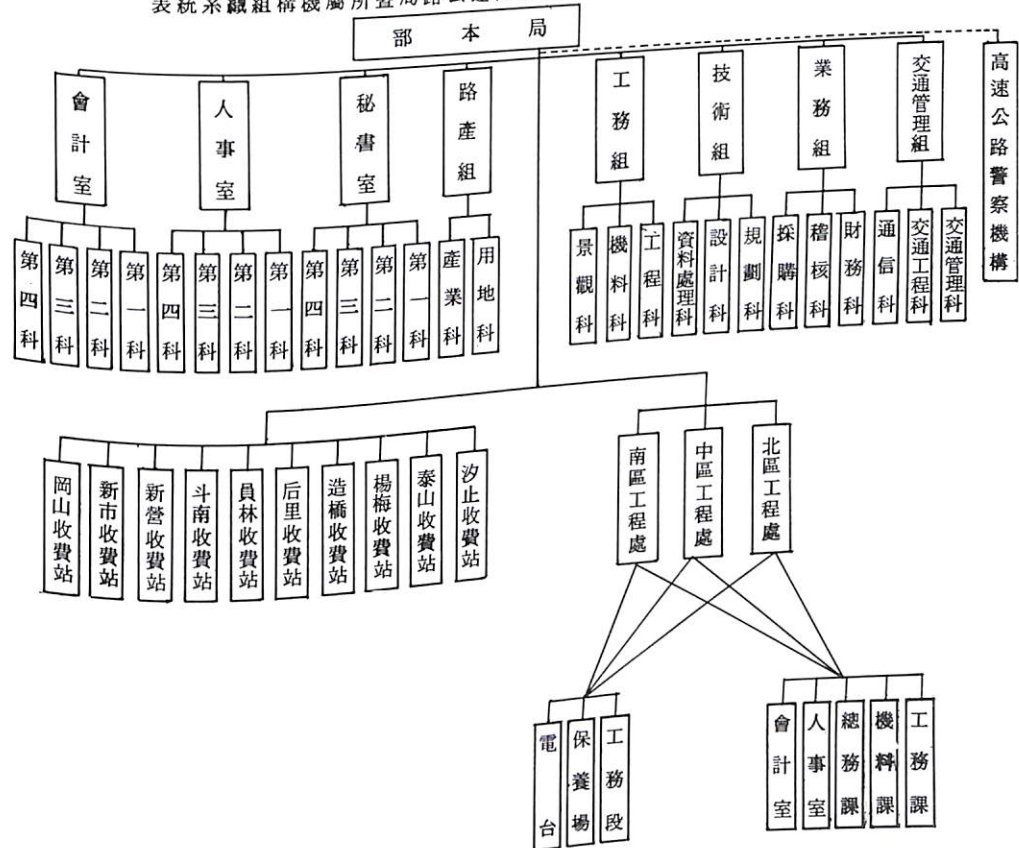
壹·前言

道路養護工作執行之良窳，影響道路功能之發揮。養護工作之效率，則有賴養護制度之完美。中山高速公路為我國經濟之大動脈，不可一日中斷。故養護工作應採取預防養護方式，各項工程設施務使其服務能力不低於最低可接受值，以保持高水準之服務效能。其養護制度之建立尤須適應養護任務之需求。

貳·養護組織

本路自民國六十三年七月三重新中壢段開放通車，隨即成立中壢養護段。至六十七年十月全線通車，先後成立三個工程處，下轄七個工務段。七十二年七月一日復奉令接管養護桃園中正機場支線，為了適應養護需要自同年十月一日起，經重新調整養護段為六個工務段，每一工程處各管轄二個工務段，以求養護業務之均衡。按局、處、段三級制之組織如下表：

交通部台灣區高速公路局暨所屬機構組織系統表



肆·養護任務項目及 要求標準

- 一、巡查方式：養護巡查方式分下列三種：
- 1 經常巡查：每日至少二次。是否以一次夜間巡查由各路段視當時情形決定之。
 - 2 重點巡查：視不同對象每一月或二月一次。
 - 3 特別巡查：颱風前後、雷雨期間、豪雨及地震後為之。
- 二、擔任巡查人員：日間經常巡查應由監工員以上工程人員領隊為之，重點巡查及特別巡查應由段長或副段長、或工程司領隊為之。至於建築物及其附屬設施之經常檢查，則由其管理人員負責處理。
- 三、巡查處理權責：巡查時如發現有影響交通安全者，應在其能力範圍內立即作適當處理，巡查完畢即填具巡查報告。經常巡查報告送由段長核辦，重點巡查報告及特別巡查報告應送由工程處處長核辦。

且須隨時維持全線暢通，其養護任務與要求標準分別簡敘如左：

一、路面：分柔性路面與剛性路面二種，均應以經常保持平整、行車舒適及安全為原則。

柔性路面與結構物銜接處，應儘量維持平順，兩者間最大高差不得大於二公分。路面如發生沉陷、隆起、扭曲所造成坡度大於一%，或車轍深大於二·五公分、或油蝕凹痕深度超過一·三公分、均應立即修補。

剛性路面相鄰二路面高差超過一·三公分，或損壞裂縫寬度超過〇·五公分，長度達一〇公分時，應即進行修補或換新。其伸縮縫及施工接縫中填料或封劑若有剝落應即予填縫或修補。

三、植生與景觀：本項工作包括中央分隔帶、邊坡、交流道、服務區、休息站及收費站等之草類及花木之修剪養護，應以經常保持生長良好、整齊、美觀及不妨碍行車安全為原則。中央分隔帶之樹木高度超過二公尺，或枝葉伸入路肩時，均應修剪。天氣炎熱缺水、草木有枯萎之虞時，應注意澆水滋潤。

花木應注意病蟲害之防治，隨時動加檢視，除對不同花木視實際需要定期噴灑農藥外，一經發現病蟲害，應立即速予加噴一次。並應視實際需要施肥。如有枯萎，或因故損壞者，應即補植。

草皮生長不良者，應加施肥，枯萎者或因故露空部份應隨時補植。剪草次數應視各地區實際情形而定，主要以不妨碍景觀、排水及行車安全為原則。中央分隔帶及邊坡草高應維持在廿公分以下，服務區休息站內安全島之草高不得超過一〇公分，並應拔除雜草。

四、整潔維護：其範圍包括本路路幅、邊坡與柵欄以內空地及服務區休息站建築物以外之場地，以經常維持整齊清潔及良好觀瞻為原則。路面清掃每週至少使用清掃車清潔二次。在路幅、邊坡、柵欄以內空地之廢棄物每日派養護工沿途檢拾清除。

五、排水設施：排水設施須經常保持完整及暢通，每年至少清理二次，若有變形、破損、漏水、洩空等現象，應儘速修復。颱風季前後應作特別巡查，將排水設施之淤泥、雜草及廢棄物等予以清除，路權附近河岸每月應檢視一次，若有沖蝕現象，應即辦理修復或處理，以免危及路基安全。

六、橋梁：橋梁應以經常維持其結構完整及行車安全為原則，每年至少辦理結構檢查一次，如有直接危及結構物及影響行車安全之損壞，應列為第一優先養護，即予緊急處理。在未能辦理永久性修復前，應先行採取適當之臨時措施，增加巡查次數，隨時瞭解損壞是否擴大。橋梁伸縮縫一經發現破裂、鬆動，應即緊急修復。在未修復前，如有影響行車安全之虞，應採取適當之臨時措施，或暫時封閉某車道。

七、路基及邊坡：本項目包括各式擋土牆及其他保護邊坡安全之附屬設施，應以經常保持穩定、安全及完整為原則。如因豪雨或其他原因發生路基開裂、滑落、邊坡坍方或坡脚淘空致影響安全，或危及路基穩定者，應即採取適當緊急措施。報告上級及通報有關單位維護交通安全。其不致影響行車安全及路基穩定者，也應儘快修復。

八、隧道：隧道須經常維持完整、清潔、照明明亮及行車安全為原則。內外襯砌牆面每三個月應予清洗一次，如有漏水現象或直接危害隧道及行車安全之損壞，應列為第一優先養護，即予緊急處理。在未能辦理永久性修復前，應先行採取適當之臨時措施。

六、護欄及柵欄：沿線護欄及柵欄應以經常保持完整及清潔為原則。護欄每年至少全面清洗二次，局部黏附污物影響觀瞻時，應予隨時清除。為維護交通安全及路權之完整，對護欄及柵欄遭到損壞，或銹蝕時應即予修復。柵欄上攀附之藤蔓及其附近之樹枝，足以使其受損時，應即予清除。

七、標誌：標誌應以經常保持整潔及牌面文字清晰為原則。牌面每年至少清洗二次，如有螺栓鬆脫，牌面文字圖示脫落不清、版面損壞、傾倒及基礎不牢等情形，應即予緊急修復。

八、照明、號誌及霧燈：照明號誌及霧燈應隨時檢視以經常維持正常效用為原則，如有損壞應儘速修復。其配電設備及線路每月應清除塵土雜物一次，燈柱應視情形每二年或三年全面油漆一次。

九、車禍配合處理：工務段於接獲車禍通知後，應由主管工程司或值日工程司立即召集司機及養護工，穿著

規定之反光背心及安全帽，趕赴車禍現場處理。處理車禍應視車禍性質與範圍，攜帶必要數量之安全標誌及拒馬、警示燈、交通錐、手旗及清掃工具，於到達現場後，應按本路施工安全設施守則設置安全設施，由工程司或領班負責指揮迅速清除路面星散雜物，如有油漬污染應以水車沖洗乾淨，待現場清理完畢，管制區之安全設施應循逆行車方向逐一撤除，始行開放通車。

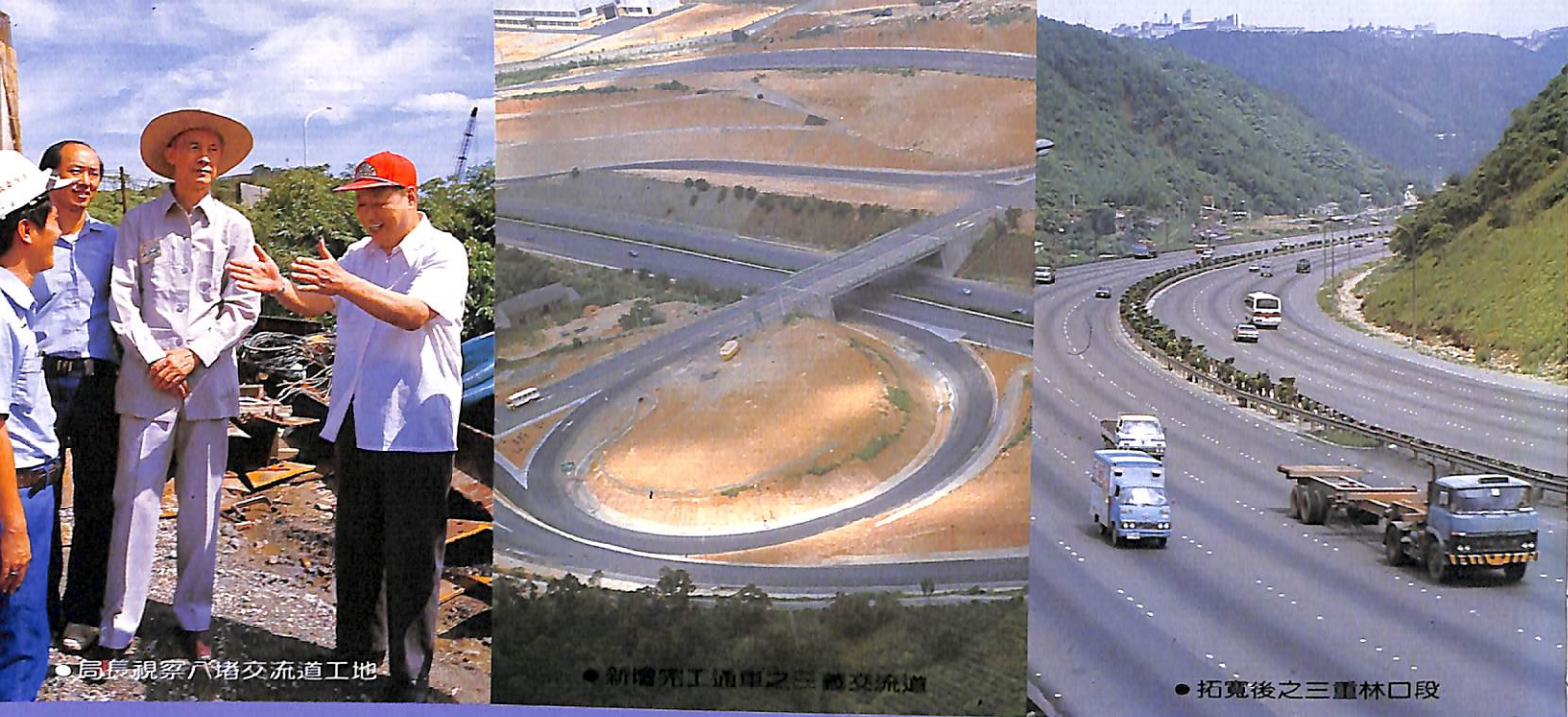
三、建築物及收費站計數系統維護：建築物係指服務區及休息站、收費站之建築物而言，應經常保持完好、整潔、美觀及衛生。門窗玻璃及鏡子應每天至少擦拭一次，廁所每天至少清理二次，紗窗、飲水器清理及地板清洗打臘每星期至少一次，天花板及內牆粉刷新每年至少一次。收費站計數系統維護應以經常保持良好正確運作為原則，其維護工作係發包辦理。

四、路權維護：路權如發現被侵佔利用：應即時查察通知侵佔人速即恢復原狀。如勸導無效，則通知公路警察或地方警察派員取締，以確實維護路權之完整。公共設施機構或地方政府申請於路權內設置設施時，應按規定向工程處提出申請，經本局核准後，始得施工。

伍·公路基本資料建立

路況、人員、物料、設備等資料為養護工作之計劃、執行、分析等功能之基本依據。本路基本資料之建立分三個階段：

- 一、原始基本資料——包括各項道路結構、道路材料，幾何配置、地形、地質、水文及氣象、雨量資料，係



●局長視察八堵交流道工地

●新增完工通車之三義交流道

●拓寬後之三重林口段

高速公路道路拓寬與改善

●技術組

依據五十九年「南北高速公路可行性研究報告」，係以不收費原則規劃交流道，建議全線計設五十六處。嗣因決定採行收費政策，為配合收費系統而減為三十八處，復經行政院以節制建設經費兼顧交通及管理核定為三十二處，包括中油五堵專用交流道一處在內。

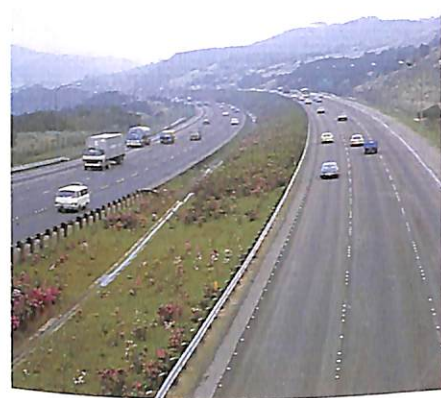
本路全線通車以來，地方要求增設交流道者甚多。本局基於事實需要，經通盤分析研擬增設交流道之可行性與計畫，並報奉行政院核定先行增設八堵、五股、林口、大園、湖口、三義、西螺、水上等八處，以年度預算分期實施。茲將增設各該交流道預期功能及辦理情形分別說明如下：

(一)八堵交流道：

係為配合北部濱海公路之完成及瑞濱至八堵支線拓寬改善，以引接濱海公路直通高速公路，計畫施築約二公里連絡道於高速公路2+500附近上下匝道（ON-OFF RAMP）型式連接

本路交通成長甚速，尤其三重—中壢段自六十七年七月通車之初，日交通量七千輛增至七十一年約六萬輛，已漸趨飽和。雖先後提前將三重—林口、林口—機場交流道路段，按原計畫預留車道分別拓寬為八車道及六車道，惟尚難盡符所需。基於迫切紓解目前交通及因應未來需求，乃計畫將林口至機場交流道，長約九公里由現有六車道再拓寬為八車道。自機場交流道至楊梅交流道長約十七公里由現有四車道拓寬為六車道，於七十一年十一月完成可行性研究，並奉准自七十三年度起先行籌款辦理。本計畫拓寬路段全長約二十六公里，分四段配合年度預算逐年施工，預定七十五年度完成。

中山高速公路自六十七年十月全線完工開放通車以來，由於交通量逐年急速遞增，部份路段容量漸達飽和，尖峰時間交通時有滯延情形。路面亦因通車多年承受龐大車流行駛而有損壞，亟待拓寬或改善，以維本路品質。又為配合沿線新近完成或計畫中各項建設施聯外中長程交通需求，計畫增設交流道。五年來對於拓寬與改善辦理情形簡介如下：



本路在通車初期養護工作多係採取發包制，經過歷年來養護機具之逐年增加，及養護工程專業技能之訓練培養，正逐漸變更為自辦制。其中以路面修補、護欄修復、邊坡割草、花木修剪維護等養護工作已分別在各工務段編組修護班，植生工作除等，隨環境修護，頗有成效。將來當儘量利用編制內人力、設備材料及本身技術，達成養護任務。

本局為督導各養護單位能確實辦理養護工作，協調解決養護有關問題，除訂定養護管理督導辦法多種外，並定期舉辦養路競賽考評，以提高績效。

陸·養護作業方式

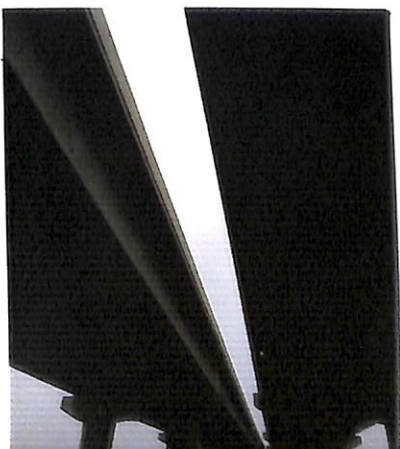
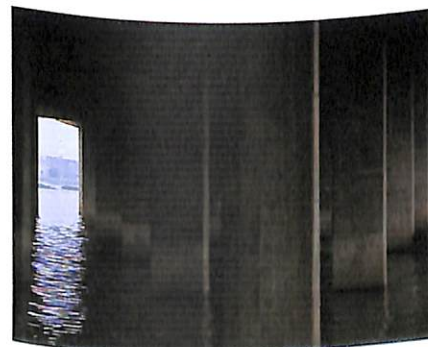
根據工程竣工圖表及驗收報告建立「檢視記錄」經由巡查檢視，定期檢視與特別檢視，隨時發現的路況最新資料，以作為計劃編排或修正，及編排施工優先順序之參考。

「工作報告」——各項養護作業現場負責人將工作狀況、工作成果、作業困難所在等情，作有系統的彙集以供養護計劃之參考。藉以瞭解工作績效，作為控制預算、支出經費之有效運用。

高速公路的橋

本路共有橋樑三五四座，累計長度約卅五公里，分別橫跨基隆河、淡水河及鳳山、頭前、後龍、大安、大甲、筏子、烏溪、濁水、虎尾、牛稠、八掌、急水、曾文、鹽水、二仁等主要溪流，其中以中沙大橋全長二三四五公尺為最長之一座大橋。

為了維持這些橋樑的使用壽命絕對安全，本局局長嚴格要求工務人員，除了隨時實地巡查以外，更要定期攀橋涉水，無懼艱險，詳細檢查，所以高速公路的橋，是最好也最安全的橋。





●特殊上下線設計之路段

高速公路，以促成東北海岸捷運系統，同時紓解基隆市區交通負荷。第一期交流道及鋼橋（即跨基隆河）工程於本年五月動工興建，預定七十二年十一月完工。第二期連絡道工程預定七十三年度動工並七十五年完工。

(二)五股交流道：
係為配合第二省道、大漢橋及關渡大橋之興建，利用本路32+039處原預留設置之橋孔新闢連絡道長約四公里，銜接第二省道及107號公路，藉以促成台北都會區大外環捷運系統。提供板橋、新莊、泰山、五股、八里、淡水、關渡、海山等地進出高速公路交通，並疏解本路三重、台北等交流道交通負荷。已於本年五月動工興建，預定七十四年十二月完工。

(三)林口（擴建）交流道：
係為配合林口新市鎮開發初期目標辦理規劃設計。擬拓寬現有交流道跨橋為四十公尺，並將原擬於42+100處預留之林口第二處交流道付諸實施，俾發揮新市鎮聯外交通功能。規劃設計已於六十九年完成。原預定七十年發包施工，惟路權用地因受林口新市鎮市區重劃迄未定案而延後，一俟取得路權用地即行施工。

(四)大園交流道：
係為配合大園地區與工業區開發以及中正國際機場專用道路（現已納入高速公路系統編訂為「國壹甲」）公路多元目標，於該路0+740增闢一單葉型交流道。提供大園地區經建計畫完竣後交通服務。已於七十二年十二月完工開放通車。

(五)湖口交流道：
係為配合新竹北部地區及湖口工業區開發需要，於本路83+700處興建雙葉型交流道乙座以及約三公里連絡道，其西側經湖口工業區二二〇一幹線銜接台一號公路，東側銜接湖口工業區內，提供湖口工業區聯外交通，改善新竹北部地區區位條件，促進地區均衡發展，業於七十二年八月完工通車。

(六)三義交流道：
係為配合三義工業區開發需要，於高速公路150+225處增設單葉型交流道乙座。並為便於交通運轉以及提高連絡道容量，拓寬台13號公路約

七〇〇公尺，提供三義工業區開發後交通服務，並改善后里、三義、銅鑼等地區區位條件，促進地區發展，已於七十二年元月完工開放通車。

(七)西螺交流道：

位於高速公路208+400跨越台一號公路交叉處，為單葉型交流道，並拓寬台一號公路約七〇〇公尺以應交通運轉需要，旨在提供西螺、崙背、斗六、林內等地區中長程交通服務。已於七十二年八月完工通車。

(八)水上交流道：

係為配合台19號中央公路以及168號公路拓寬改善計畫，適應朴子、水上、白河等地區聯外中長程交通需要，於高速公路270+400跨168號公路交叉處增設雙葉型交流道乙座。於七十二年八月發包施工，預定本年十一月底完工通車。

3 路面整修計劃

全線完工通車五年來，交通量激增，且重車過多，路面負荷沉重，漸形損壞。為維持道路品質與服務水準，經擬訂全線路面整修計畫，分期分年實施：

(一)基隆內湖段路面縱坡改善，已於七十二年十二月完成。

月完成。

(二)泰山苗栗段路面整修第一期工程，於七十一年九月完工，第二期工程於七十二年動工，預定七十二年底完工。

(三)西螺斗南段路面整修工程，於七十一年十月完工。

(四)嘉義台南段路面整修，第一期工程於七十二年元月完成，第二期工程預定七十三年度施工。

(五)苗栗三義路段路面整修，於七十二年二月完成

4 三重交流道南下匝道拓寬改善工程

為紓解本路三重交流道及連絡道路之交通壅塞壓力，南下匝道道路拓寬為雙車道，並增闢分向出口匝道一處，連接溪尾街廿七巷。於七十二年三月動工興建，預定本年十月完工開放通車。

5 中興、大業隧道通風改善工程

為配合政府推動環境保護與防治政策，適應本路基隆地區特殊地理環境，增設隧道通風調節設施，以改善空氣污染。已於本年六月發包施工，預定七十二年六月完工。

交通建設，都要配合國家經濟建設，除各項工程各有特長外，也應著重整體性的功能，施工時，最重要的是「堅固」、「實用」，趕時間還在其次，因為這些工程都是國家的百年大計，須進一步注意後代的評估。

恭錄 經國先生知勉錄

美的追求 與創造……

公路建設對國家經濟的繁榮有莫大助益。但是公路增加，自然環境也遭受破壞。因此，近年來世界各國逐漸重視公路景觀問題。提起美化公路景觀，大家都會聯想到種植花木。實際這只是公路景觀的一部分。廣義的公路景觀係研究公路興建時，如何保護自然、減少破壞，使得公路能與自然調和。而於公路完成後，如何造成理想的新環境。

因此，美化公路景觀須從規劃選線時注意。舉凡車行的眺望景、原有森林、山地及平原的穿越、溪流的改道與跨越、公路線形的柔順、原有地上物之保留與否、邊坡的坡度、圓肩的柔化、公路上構造物之造形與色彩等，都與公路景觀的效果有密切關係。否則公路完成後，許多不良的限制因素，將使美化工作更費時、費力、費錢卻效果不彰。如在規劃時已考慮景觀因素，但因限於種種因素而未實施，則需於完工後加以美化。

在已完成的公路上，種植植物以美化景觀是最接近自然，最易達到公路與自然環境調和的方法。因此本局訂有種植植物美化景觀計劃。

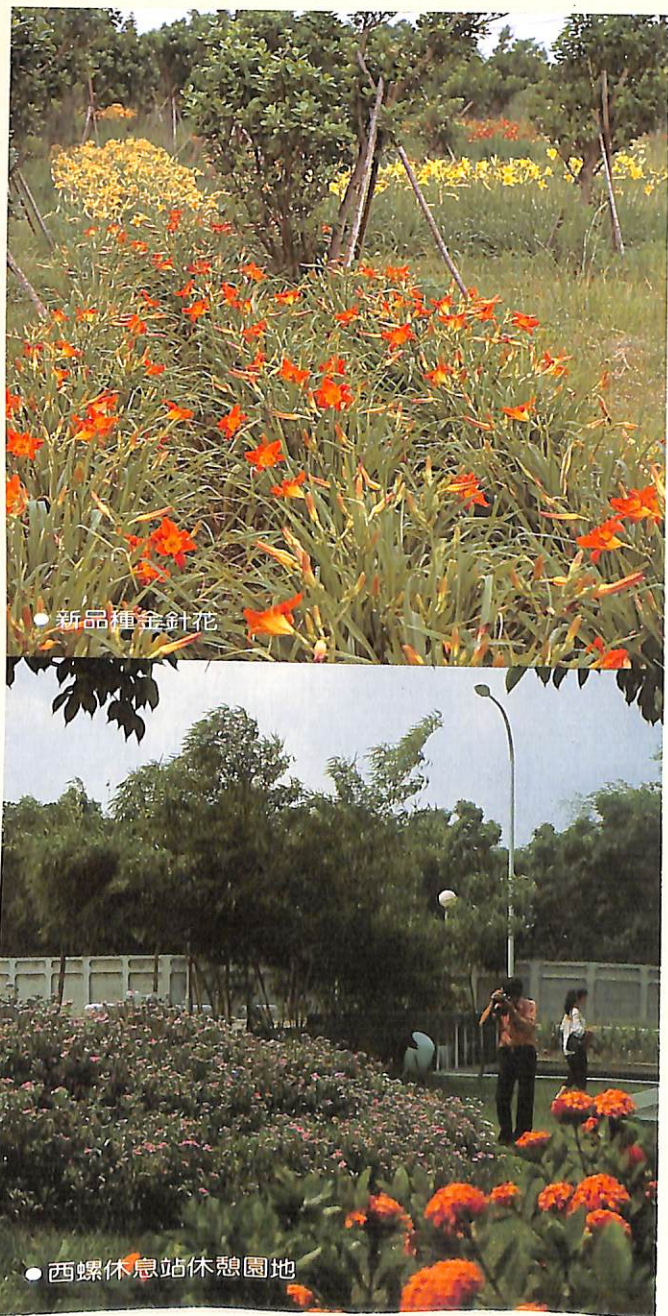
本路全長三三三·三公里，可種植路段約三三·七公里。全路總用地面積佔全省土地面積萬分之八，邊坡面積廣達壹仟公頃。如此廣闊遼闊的面積，工作自非單純，因此本局訂定美化景觀計畫為三個階段。第一個階段是「全面綠化」，第二階段是「重點美化」，第三階段是「全線美化」。依序執行，漸次實現。

第一階段工作是民國六十二年及六十七年本路施工期間。主要是做邊坡保護植草及中央分隔帶栽植。這兩項工作使高速公路達到「全面綠化」。除了路面部分，都由黃土表面變成綠色的草地，平坦的公路有了高出路面的灌木。不但綠化了公路，更重要的

是綠草有助保護邊坡與穩定路基，中央分隔帶近廿三萬株的灌木則奠定了日後夜間遮光、誘導視線及預告交流道的功能。

第二階段的工作——重點美化，包括休息站、服務區、交流道、收費站、辦公廳舍及沿線特殊地點的美化。第三階段全線美化，強調公路整體景觀，並有助環境保育。第二及第三階段的工作在實際執行上是持續不斷的，多數是在全線通車後陸續施工。五年來，所種植物，除草花外，喬木種植約九十種類，計七萬四千株、灌木種植約七十種類，計壹佰零萬萬株、綠籬約七十·三公里。雖然尚未達遍地花開之境，但全線每個月份都有數種花盛開，且植物顯著成長，部分已具有綠蔭。美化效果將隨著時間更為顯著。

全線景觀美化目前雖略具規模，實則執行期間困難殊多。最大困難就是



種植環境太差，尤以中央分隔帶部分為然。中央分隔帶本是V字形的排水溝，植物能伸展的空間僅為護欄內約二公尺之內。邊坡、交流道、休息站、服務區等環境雖稍好，但亦較一般公園環境為劣。有些會為取土區，有些會為混泥土拌合場，或經機械滾壓，乃致地表寸草不生。全線土質，不是排水不良及通氣不佳的黏土，就是乾旱的黃沙、或堅硬的石礫，這些土壤是不含有機質的心土。且壓實密度超過九〇%，土壤酸鹼度非低即高。天晴則地下水無法上升，下雨則又積水不退。土壤不良之外，風力又特強，汽車高速行駛時又產生強風和排出廢氣，除了先天環境不良之外，後天養護工作更是艱苦。養護車輛不得任意迴轉，又不能步行進入工作區，且工作人員危險性又高，均增加了養護工作的困難。

因此雖投入更多人力、財力與時間

，而效果則較一般為低。

本局目前在各工務段成立植生工作隊，但每個工務段僅十五人，平均每個工人養護四公里長的道路。以壹仟公頃綠地計算，每人須負責十公頃左右的綠地。

然諸多困難，本局當竭力解決。例如在沿線合適地點鑿井以提供便利的水源，即可節省人力與時間。凡事總有困難，須有毅力去克服。

今後工作重點，一方面要維護現有的成果，使之發揚光大；另一方面要加速美化未達理想的路段。本局目前已有許多項目正在執行中，例如成立小型苗圃、研究省工、省時、省錢的除草方法，培育具有特色、管理容易的花卉，促進重要路段全年有花盛開等等。深信在景觀美化方面必能進步再進步，以更美好的成果呈現國人眼前。

●工務組

●西螺休息站休憩園地



●20個車道的泰山收費站

本路自民國六十三年七月杪三重中壢段通車，泰山收費站開始徵收汽車通行工程受益費以來，迄今已九年餘。六十七年十月三十一日全線通車，十個收費站全部設置完成，並於同年十一月一日收費。迄至七十二年六月三十日止，共收汽車通行工程受益費計一百零九億七千八百餘萬元。

工程受益費收入之多寡，取決於通行車輛次數之升降。本路局部通車期間（六十六年七月至六十七年十月），交通量成長與路段延伸成正比，故其成長率不甚正確。全線通車後交通量統計曲線之升降，亦受「經濟景氣、沿線開發、油價高低、費率調整、風雨季節、民間習俗」等因素影響。然作同期比較，可得正確資料，藉知經濟盛衰及各種車輛成長等狀況，以探求年度歲入與交通運輸規劃之參考。

收費設施方面，一為收費系統之選定，一為收費方式之抉擇。對於前者，本局就欄式收費系統與閉閘式收費系統兩者比較得失，選定欄式收費系統，較合國情與經濟效益。對於後者，本局就人工收費、自動（機械）收費、半自動收費三種比較其優劣點，選定半自動收費方式，即「人工收費、電腦計數」。

二、初期作業之改進

高速公路收費業務在國內是首倡，無成規可循。在整體規劃階段蒐集國外收費公路及國內收費路、橋資料，研擬有關規章。至泰山站開始收費後，主要管理規章如「徵收工程受益費作業管理要點」、「收費站收費作業要領」等，接受各方意見，累積經驗，歷三年於全線通車前夕訂定，使收費業務制度化、統一化。

六十七年十月三十一日至六十八年十月三十一日與六十八年十月三十一日至六十九年十月三十一日（作同期比較）小型車成長百分之八點一六；大貨車百分之四點九六，合計年成長百分之十三點零七，允稱最為快速。而在高成長下收費工作感受最大困擾，莫過於用路人已意要求行車快速而多所責難。但本局員工絕不「固步自封」，乃衡情採取「簡化作業方式，修訂車、郵用車輛免費辦法」，「廢止收費辦法、簡化管理規章」，以及「簡化收費種類、取消超載加倍」等措施。

本局在現行收費制度上，本「興利與防弊並重」的原則，不斷要求進步，務使用路人「快速、安全、舒適」，而內部「繁絕風清」。故採行之方法，諸如：（一）機動增開車道，（二）縮短收費時間，均是努力的目標。機動增開車道是由各站負責辦理，視交通量的變化，就現有人員作最有效調配，以消除偶爾阻滯現象。至縮短收費時間，使車輛快速通行，非全在於收費員，亦需用路人合作。故本局願請用路人密切配合，並要求收費員「眼明手快」。一面加強新進收費員「職前訓練」，與提振在職收費員發揚「敬

收費業務之改進

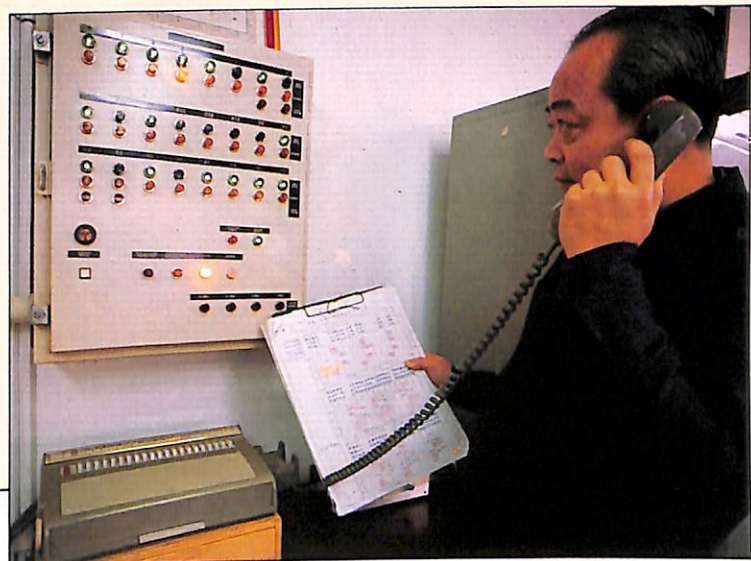
●業務組

一、前言

●電腦計數作業(二)



●電腦計數作業(一)



業精神」。同時探討如將收受現金改收「回數票」，則可免除「收現、找零」手續，縮短收費時間，故有發售回數票之採行。

三、廣續推行革新措施

本局自七十一年四月一日起於收費亭發售十張一本回數票，各服務區、休息站之服務台發售百張一本及十張一本回數票。據統計資料顯示，七十一年與七十年比較，各類車輛使用回



數票的比率，雖由百分之六點五六增加到百分之十六點五三，但距百分之七十的理想尚遠。為此特報准凡購買百張一本以上回數票者，予以九五折優待。期能免除「收現、找零」所費時間，使用路人快速通行。

為求「縮短收費時間」，復於本（七十二）年元旦起，對持用回數票的車輛，均免除「給據」的手續。各種措施併採以來，今年一至二月與去年同期比較，使用回數票的用路人：小型車增加九十九倍，大貨車增加六十倍，大客車與聯結車也幾近一倍。足以說明革新措施已獲得用路人的支持。但與通行車輛次數作比較，小型車使用回數票僅占百分之二十點四二；大貨車占百分之二十五點五八；大客車與聯結車占百分之八十二點四二，合計占百分之二十九點六。小型車、大貨車的用路人使用回數票的比率還是太低。

復據統計資料，歷年通行本路車種比較，小型車占百分之六十以上。年節或連續假日收費站有阻塞現象者，皆為小型車車道。故本局復於小型車通行尖峰時間專設「不找零」車道，籲請用路人自備零錢或持用回數票，使車輛快速通過。

自本（七十二）年二月一日起在泰山、楊梅、造橋、后里四站先試行，再視情況推廣之。

四、後語

本局對收費業務之改進，已投注不少心力。如春節假期貨運車停止行駛時，開放便道，以增加小型車車道，使其快速通行，亦為便民服務措施的一種，然作業改進，並無止境，本局當努力更努力，以求進步、更進步。

交通管理與安全設施之增進

壹、前言

交通管理之首要目的在確保交通的暢通、快速及安全，是以交通管理工程之成效直接影響公路投資效益。高速公路交通管理工作，在我國無前例可循。本局在通車前即開始蒐集國外資料，考量國內環境，擬訂管理策略並建立制度。通車後隨時檢討改進，研究發展，以期逐步達到管理系統化、制度化。

高速公路通車初期，隨著交通量遽增，車輛肇事率有增加之趨勢，交通部於六十七年訂定「改善高速公路交通安全方案」交由本局負責執行。由於有關單位密切配合，執行結果成效顯著。其後因應實際情況，曾稍作修訂。

貳、各項措施之加強

高速公路通車五年以來所採取之加強措施，可分為交通工程、交通管理、交通服務類，及交通教育與宣傳等類別，分述如下：

一、交通工程類

(一)增設警示標誌牌

1 為減少大型車輛及慢速車輛行駛內側車道，全線四車道路段，依需要裝設「大型車、慢速車靠右」教育性標誌及「除超車外，禁止左車道」之警示性標誌。

- 2 於沿線適當地點設「請勿超速」、「小心變換車道」、「保持安全間距」等警示標誌。
- 3 長距離下坡路段、降低最高速率限制為每小時八十公里，並設置「下坡路段，小心駕駛」及「下坡路段，限速八十公里」警告標誌。
- (二)增設反光導標及警示性閃光燈
- 1 交流道出口匝道導標，加設反光導標。
- 2 匝道路外側加設反光導標。
- 3 固定霧區，如林口、三義、銅鑼路段，於路側加裝閃光警示燈。
- (三)全線裝設中央護欄及加強路側護欄，並提高護欄高度。
- (四)設置限高設施
- 1 於各收費站設置高度偵測設施。
- 2 於隧道口設置限高門。
- (五)增設防溜面層
- 於中沙大橋至高雄路段，為加強行車安全，預防天雨滑溜，加鋪開放級配面層。
- (六)增設防風、防眩設備及路肩跳動路面，以加強行車安全。
- (七)路側明溝加蓋或設防護設施，以防止行駛於高速公路車輛，因失去控制致衝入路側明溝。
- (八)標誌更新
- 北部路段通車較早，部分標誌牌面告示功能較差者予以更新。
- (九)籌設高速公路中央交通控制系统

● 交通管理組

北部路段自基隆至楊梅（含機場支線），目前正積極施工中。

二、交通管理類

- (一)公路通暢之維持
- 1 調查全省、市公民營拖吊車輛資料，並協調各單位於必要時支援本路拖吊作業。
 - 2 為擴充拖吊能量，自購三部五十噸大型吊車，配屬各養護單位使用，以加速事故現場之處理。
 - (二)完成全線通信基地電台等設施。
 - (三)由各監理單位配合，加強路邊及交流道之車輛檢查工作。
- (四)防止爆胎事件
- 1 調查並公布合格翻修工廠，並訂定輪胎檢驗標準，據以嚴格執行。
 - 2 在沿線各收費站稽查胎紋殘溝，不合規定之車輛促使改善。
 - (五)高速公路兩旁廣告物之查禁。
 - (六)購置標誌車十四輛，以應臨時管制交通之需要。
 - (七)訂定各項年度重點執勤計畫，以改善行車秩序。
 - (八)修訂「高速公路交通管制規則」
- 三、交通服務類
- (一)增加特約緊急傷病救護責任醫院
- 1 隨時增加責任醫院。
 - 2 增列各省立醫院為本路第二線責任醫院。
- (二)加油及車輛檢修服務
- 1 完成全線二十三處加油站之興建。

交通部台灣區國道高速公路局

樣 本
回數票證
小型車 新台幣 25元
D道 00000000

之服務台（不找零錢車道之收費亭，為免影響車輛通行流暢，不售回數票），對於一次發售之張數，除原百張一本外，並備有十張一本，任由選購。購買百張一本者予九五折優待。凡持用回數票通過收費站者，因購買時即已一次發給購買證明，因此，不再發給繳費證明單，以盡量簡化手續。

為加快車輛通過收費站流暢，本路自七十二年二月一日起在泰山、楊梅、造橋、后里等收費站開設尖峰時段不找零錢專用車道，由駕駛人自備通行費廿五元或持用回數票通過，因省却找零延滯時間，利己利人，省時省事，實施以來，效果良好，現正計劃推行至全線各收費站。



建。

2 中油公司於服務區加油站內設立簡易車輛檢修服務。

3 委選民間汽車廠商辦理車輛檢修服務。

4 購置五套車輛檢驗設備，安裝於服務區免費服務。

(三)強化拖救服務

- 1 委託民間廠商專責辦理拖救服務。

2 由中油公司於各加油站配備拖吊車辦理拖救服務。

四、交通教育宣傳類

(一)學校教育

協調教育部，將有關高速公路重要行車知識編入學校交通安全教材。

(二)社會教育

- 1 透過大眾傳播媒體，適時加強宣導。

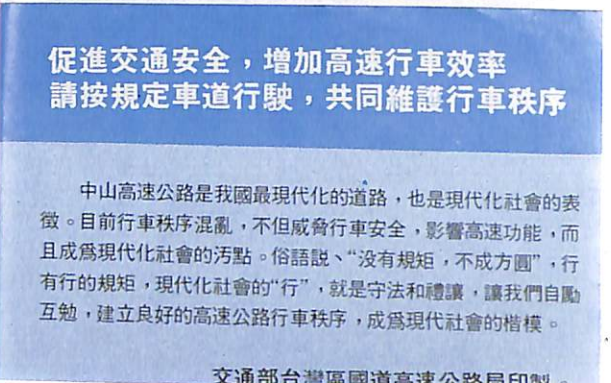
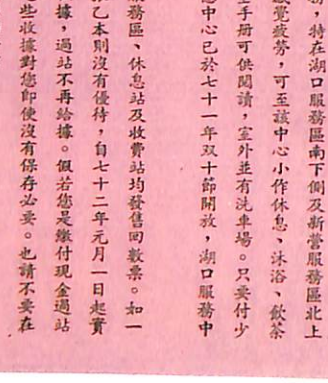
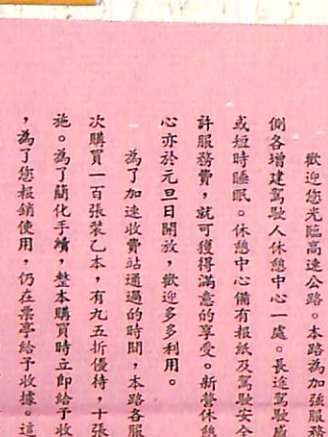
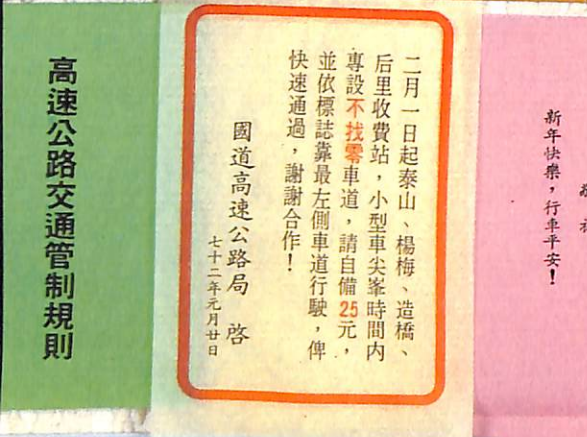
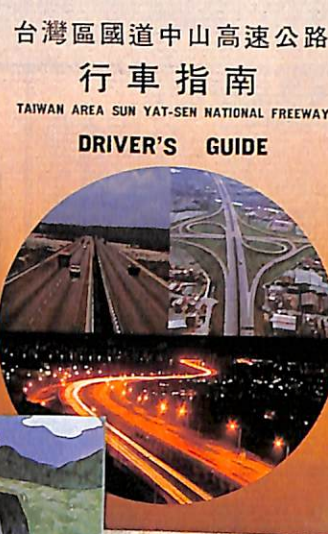
2 大量分發精美行車指南及駕駛手冊。

3 在服務區及休息站內裝設閉路電視，並製作交通安全節目播放。

4 運用交通安全教育資料，於全省各重要都市巡迴展覽。

參、交通安全之增進及管理措施之努力方向

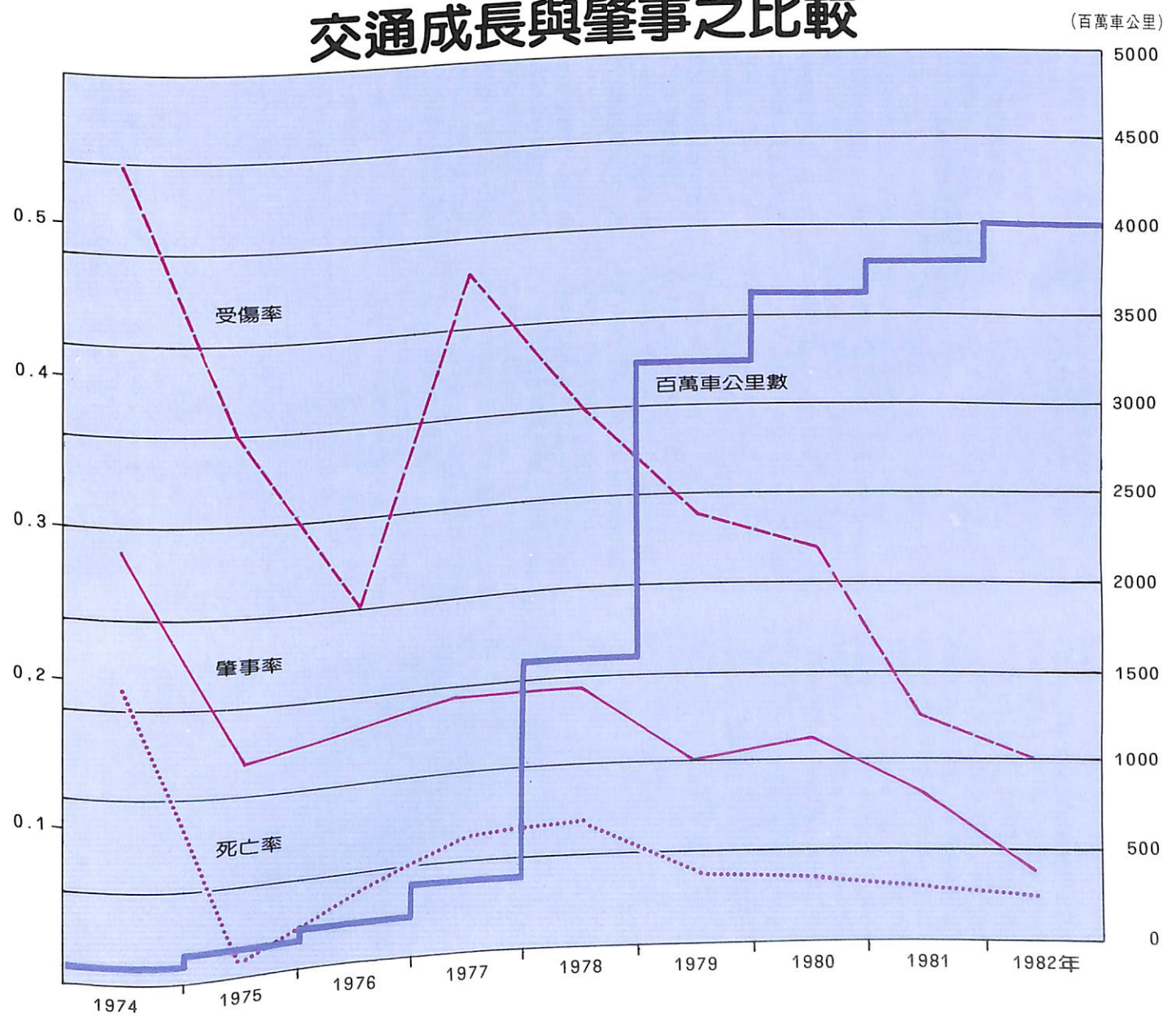
高速公路目前北區路段平均每日交通量已接近六萬輛，其他路段也超過二萬輛。自六十八年起，平均每年均以百分之六·八之比率成長。在交通事故上，通車之初由於駕駛人對高速公路特性不甚瞭解，肇事率甚高。惟自實施各項交通安全措施以來，從統計資料上可看出，自民國六十八年以後，無論肇事率、傷亡率均逐漸下降，顯示交通管理及安全改善措施積效顯著。



高速公路肇事資料統計表

年份	項目	車公里 (百萬)	全線肇事 (件)	肇事率 (件/百萬車公里)	死亡 (人)	死亡率 (人/百萬車公里)	受傷 (人)	受傷率 (人/百萬車公里)
63年(7~12月)		53.45	15	0.28	10	0.19	29	0.54
64年(全年)		142.44	19	0.13	1	0.01	51	0.36
65年(全年)		206.25	30	0.15	8	0.04	50	0.24
66年(全年)		344.43	59	0.17	25	0.07	155	0.45
67年(全年)		1,541.50	266	0.17	123	0.08	579	0.38
68年(全年)		3,274.55	406	0.12	148	0.05	908	0.28
69年(全年)		3,571.00	477	0.13	146	0.04	962	0.27
70年(全年)		3,758.67	326	0.09	133	0.04	594	0.16
71年(全年)		4,001.47	209	0.05	125	0.03	461	0.12
合計		16,895.76	1,807	0.11	719	0.04	3,789	0.22

交通成長與肇事之比較



說明

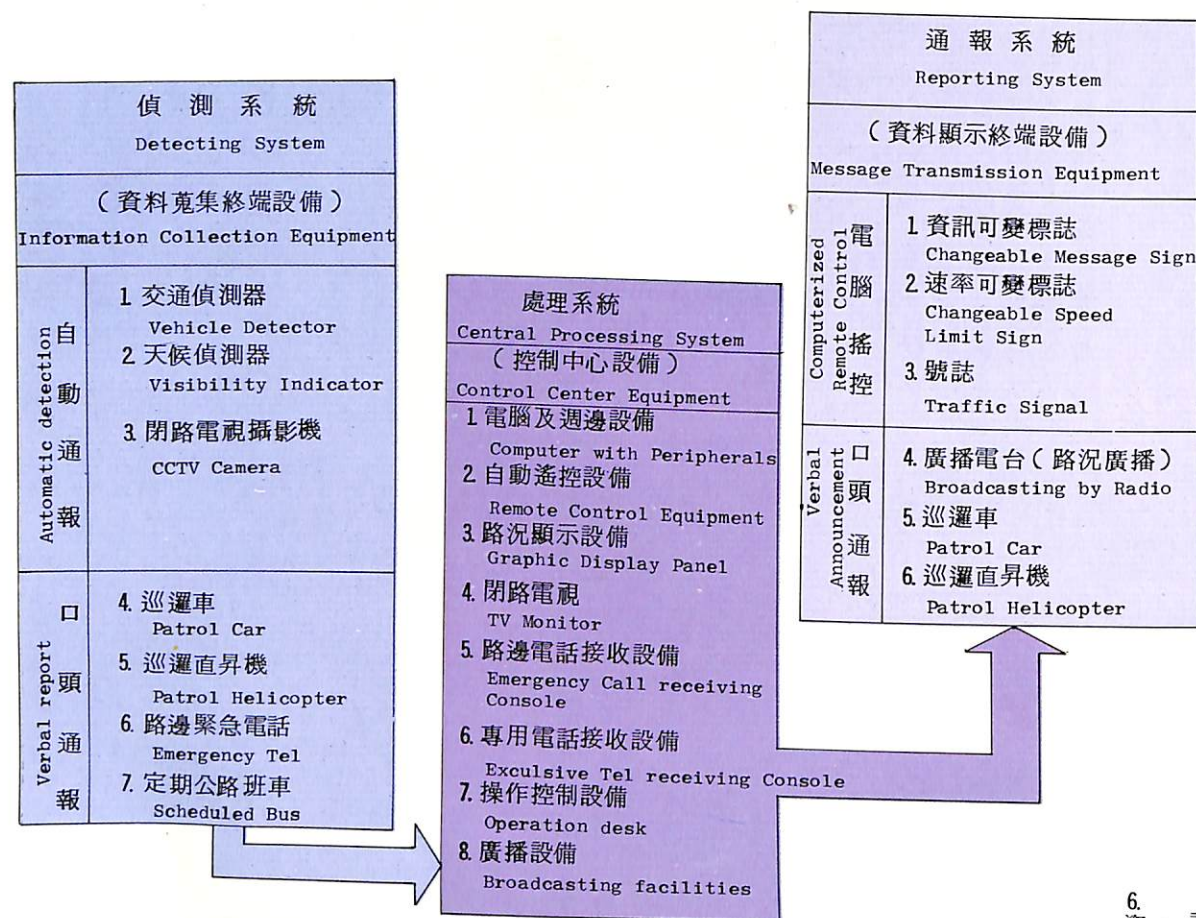
方局長恩諸於六十八年到職以後，即提出高速公路淨化、綠化以及秩序化的三點要求為其第一年的施政目標，以期達到路容整潔、景觀怡人、車行有序；繼而亦以加強督導考評，舉辦養路競賽，實施步行養護巡查，以期維持橋樑、路況之水準平穩與安全；復以積極研究發展，引進新知和機具，擬訂台灣地區高速公路中、長程計畫之網路系統，以壯實擴大服務領域，本(70)年更以「立即辦」為全體同仁之治事標桿，以提高工作效率。

在其主動積極之推動下，五年以來，不僅部份原來不理想的局面，整個改觀，且由於工務人員在其激發的動奮負責工作精神，使路容保持了極可稱道的平整與清潔，而普遍的植樹種花，更使本路全線景色倍增，車行其間，不僅平穩舒適，更且令人心曠神怡。

為了建立本路良好的行車秩序，使用路人均能遵守交通規則，除了利用各種傳播媒介擴大宣傳以外，更以有限的條件，印製「高速公路駕駛手冊」、「台灣區國道高速公路行車指南」、「注意保持行車距離手冊」、「高速公路交通管制規則」、「防止疲勞駕駛」及「高速公路服務簡介」等，除提供各汽車駕駛訓練中心作為訓練教材外，並寄送各相關公(工)會及機關，轉發各駕駛人；另放置於本路各服務區、休息站供旅客免費取閱。期使各駕駛人瞭解行駛高速公路之特性及應注意事項，以進行安全要求。

上圖即為這些宣傳品的面貌。

高速公路交通控制系統工程構架圖



高速公路交通控制系統計劃範圍與分期實施計劃表

期別	計劃範圍	長度	預定進度(年)									
			70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
第一期	基隆—楊梅 (含機場支線及北區控制中心)	80公里										
第二期	楊梅—斗南 (含中區控制中心)	180公里										
第三期	斗南—高雄 (含南區控制中心)	123公里										
備註	1 第一期完成後，擬先作效益評估，以爲第二、三期實施參考依據。 2 第二、三期實施進度，應視實際交通需求，作機動調整。											

交通控制系統概分爲偵測系統，處理系統，通報系統等三大部份，其構架如構架圖：
三系統設備
第一期交通控制系統工程設備，包括下列九項次系統：

- 1 資訊蒐集系統：包括交通偵測器一〇六組，天候變化偵測器四組，資訊接收設備。
- 2 閉路電視監視系統：包括電視攝影機十一台，閉路電視六台。
- 3 通信系統：包括路邊緊急電話一

- 六六部，專用電話以及熱線指令電話。
- 4 資訊傳輸系統：包括幹線傳輸電纜—光纖主電纜，終端傳輸電纜以及載波傳輸設備等。
- 5 資訊處理系統：包括控制中心資訊接收設備，電腦及其週邊設備、路況顯示板設備等。
- 6 資訊可變標誌遙控系統：包括資

- 訊可變標誌四〇座，控制設備，中心控制器。
- 7 速率可變標誌遙控系統：包括速率可變標誌十三座，控制設備，中心控制器。
- 8 交通號誌遙控系統：包括交通號誌四座，控制設備，中心控制器。

二、分期分段實施。
其計劃範圍與分期實施計劃如附表。
三、系統功能應符合高速公路行車特性。

壹、計劃緣起

高速公路通車以來，由於缺乏交通監視及控制設備，對事故之發生及處理均顯緩慢，不但增加不必要之傷亡，更妨礙道路之正常運轉，故須籌建高速公路交通控制系統，並先選定交通最繁密之基隆—楊梅段及中正國際機場專用道路共計八十餘公里。

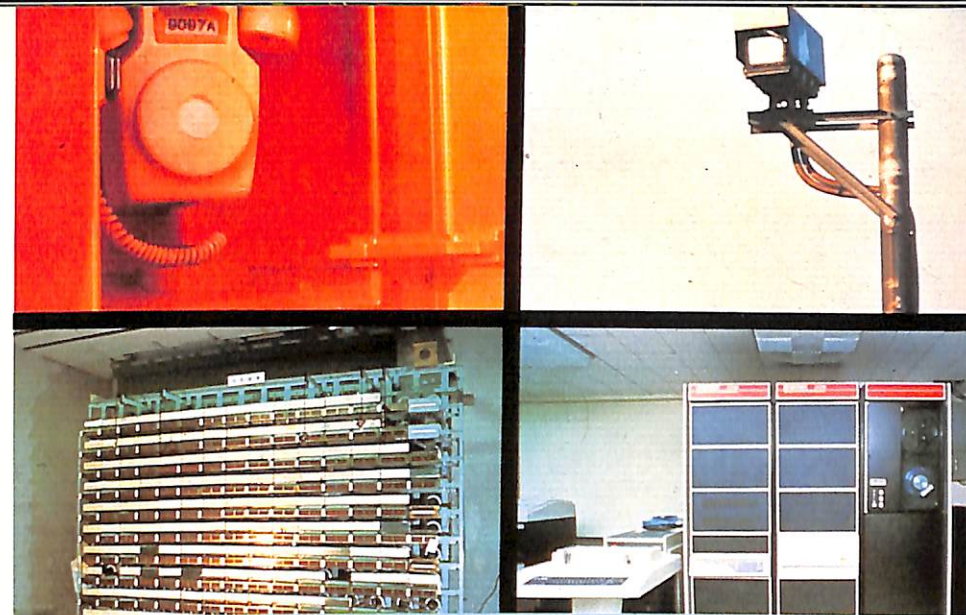
本系統之設計包含自動偵測系統，路邊緊急電話及攝影閉路電視等設備，以蒐集交通特性資訊，並以可變標誌顯示，預先提出警告。
三、首期工程由國內外廠商聯合承建，以轉移技術，第二、三期工程則由國內廠商承建。
基隆—楊梅段首期交通控制系統工程爲整體「線上即時」系統。國內缺乏系統整合經驗，乃奉准招開國際標，並規定國外廠商必須與國內合格之電腦或電子工業廠商聯合投標，以便國內廠商實際參與承建，吸取經驗並轉移技術。以利其餘路

參、系統內容

段之交通控制系統工程由國內廠商承建。
四、儘量採用國產材料，以減少外匯支出，並扶植國內工業。
一、系統功能
交通控制系統工程完成後，將以自動化電腦設備機動控制交通運轉，其實質功能計有：
1 迅速瞭解路況，包括交通擁塞、天候變化、交通事故等，並即時通報。
2 發現異常，可立即作適當處理，預防事故發生或防止事故擴大。

- 3 事故發生後，即時給予適當之救援，現場清理等，迅速恢復交通運行。
- 4 用路人遇有車輛故障或急難狀況，可直接主動向管理人員通報信息。
- 5 管理人員可應用沿線設置之資訊可變標誌、廣播設備等，立即向用路人報導路況。
- 6 可建立完整之資訊系統，供警察巡邏查詢。
- 7 使用電腦處理資料，經研析後，可供爾後擬定交管措施之參考。

三、系統構架



高速公路 交通控制系統 工程之籌建

● 交通管理組

重慶北路擁塞
請改駛松江路

9.控制中心內之附屬系統：包括控制中心之裝修工程，電力供應設備，不斷電系統，空調設備，消防設備，廣播系統等。

肆、首期工程基隆楊梅段實施概況

一、聘請顧問公司辦理規劃設計
本系統工程於六十八年十二月邀請歐、美、日、澳等國著名顧問公司，提送顧問服務建議書。唯僅澳洲、日本及英國等三家顧問公司提送。經本局邀請國內學者專家及本局主管等組成評審委員會，選定經驗較豐，服務價格最低之日本福山顧問公司辦理規劃設計顧問服務。為使日後工程招標得以公平合理，避免擬定規格有所偏袒，本局除督導顧問公司之設計，應使用最新產品，應用尖端科技外，對於產品規格，則力求普遍性，符合國際通用規格。

二、工程發包經過

民國六十九年十月辦理投標廠商資格審查登記，經審查合格之廠商計有美、日等五家。投標廠商分投技術規格標及價格標二項，須技術規格標符合要求，方能參加比價。招標結果日本立石電機公司，日本電信建設公司，與我國神通電腦公司聯合以新台幣六三、九八〇萬元低於底價得標。

三、工程施工情形

本工程於民國七十一年七月簽訂合約，原訂七十二年三月完工。惟土木及電纜埋設工程，自今（七二）年二月正式施工以來，受天候多雨影響，致有所延誤。又為應長途電信局要求配合埋設長途幹線管線，其辦理方式迭經討論，遲至九月間始奉核定以變更合約方式併案辦理。

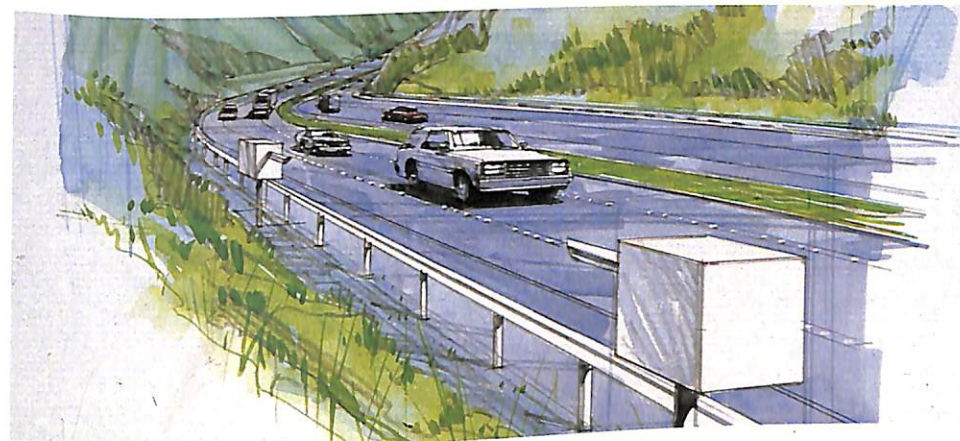
。另為配合本路林口—楊梅段道路拓寬，本工程部份管線位置須配合外移。由於上述各項因素，使原訂施工計劃倍受影響。本局刻正修訂施工計劃，預定七十二年十月以前完工。

四、技術轉移辦理情形

為達成有效技術轉移國內，本局採取下列措施：
1. 規定國外廠商必需與國內合格廠商聯合投標，合作承建，並規定外匯所佔比例，儘量採用國貨，

期使國內廠商實際參與工作，吸取工作經驗。
2. 國外廠商應由其合夥之國內廠商，聘僱本地高級工程師或科技人才，其資格以及參與工作性質與職位，甚至其薪資，解僱等均有所規定，並負責本系統工程之維護，同時對爾後維護及操作人員亦負有訓練之義務。
3. 工程施工由原設計之顧問公司監工，本局並邀請工研院，中華顧問工程司，長途電信局參與本局

工務所之監督工作。承商有訓練工作人員之義務。
4. 於七十二年五月三日至五日，由道路協會與本局聯合主辦「交通控制技術研討會」，邀請美、日、菲及國內專家學者主講，由各交通主管機構及學術團體派員參與研討有關交通控制技術，以擴大社會參與層面，辦理成效良好。



公路警察勤務原則與具體措施

●公路警察局



季局長發祥

我國公路交通之紊亂狀況，一向為中外人士所詬病。近來年，雖經各方不斷努力，政府不斷地投資，對於交通工程、交通安全教育以及交通管理與執法等均不斷研究改善，然收效不彰。公路警察職司維護公路交通秩序，促進公路行車安全，乃針對現實情況，訂定勤務執行原則與具體措施，俾提高公路行車能流暢、快速與安全。

1 勤務執行原則

(一)巡邏與守望兼施

巡邏勤務之執行均以巡邏車為之。每日二十四小時，不眠不休，在轄線上巡迴查察，期以發現問題、處理問題。並根據交通事故，違規取締隨時作統計分析，選擇較易發生交通事故及違規路段，設置重點守望崗，期以提高駕駛人注意，使能主動遵守交通規則。此兩種勤務同時並行，互相配合，頗收相輔相成之效。

(二)稽查取締與服務並重

公路交通之紊亂，主要是由於駕駛人不遵守交通規則，故須作稽查取締。然在積極方面，更着重在為民服務工作，如疏導交通，排除障礙，救護傷患，為拋錨車輛解決困難等（最近五年稽查取締數字詳附表一，為民服務情形如附表二）。

(三)寓教育於勤務執行之中

公路警察在執勤中，亦隨時對駕駛人作機會教育。對於新頒法令，行車安全措施等，均在執行勤務中適時提供駕駛人參考。

(四)寓維護治安於稽查取締之中

台灣地區犯罪者每以汽車為逃亡工具。公路警察對各種可疑及違規車輛，加強稽查取締，查緝罪犯，使高速公路成為犯罪者的「天羅地網」，而不是「犯罪走廊」。公路警察因此並特別使用無警車標誌之「偵防車」，行駛車流之中，從事偵查。逮捕槍擊要犯羅清錦，及搶奪外交部長門前警衛槍枝要犯蔡明煌等，即係本措施成效之例證（最近五年破獲刑案數字詳附表三）。

2 具體措施

(一)設置「開天窗」巡邏車及「偵防」巡邏車

依交通事故資料分析，高速公路交通事故故以未保持行車安全距離及任意變換車道為最多，佔總數百分之五十以上。為此，公路警察乃自七十一年起，



五年來高速公路為民服務件數統計表：

附表二

件數 年份	救助傷患送醫件數	服務拋錨人車件數	其 他	合 計
六十七年	152	16,412	24	16,588
六十八年	103	33,143	25	33,271
六十九年	122	18,145	58	18,325
七十年	166	14,173	105	14,444
七十一年	699	8,762	1,225	10,686
合計	1,242	90,635	1,437	93,314

五年來破獲刑事案件統計表：

附表三

件數 年份	竊盜	偽造文書	妨害公務	財物	查獲通緝犯	搶奪強盜	公共危險	殺人	其他	合計
六十七年	50	43	16	8			1	2	190	310
六十八年	68	57	19	8	3	2	8	2	224	391
六十九年	92	37	8	8	14	4	2		113	278
七十年	117	41	10	16	16	10	13	5	111	339
七十一年	98	37	13	18	16	2	3	6	64	257
合計	425	215	66	58	49	18	27	15	712	1,575

五年來高速公路交通事故原因統計分析表：

附表四

件數 年份	未保持行車安全間距	駕駛技術不良操作不當	機件故障	輪胎爆破	超速、未依規定減速慢行	變換車道超車不當	疲勞駕駛	其他	合計
六十七年	56	38	27	54	18	28	11	34	266
六十八年	114	79	30	49	25	38	19	52	406
六十九年	178	95	33	62	14	35	16	44	477
七十年	103	66	14	45	18	24	20	36	326
七十一年	57	47	22	18	15	13	8	29	209
合計	508	325	126	228	90	138	84	195	1,684

註：六十七年高速公路未全線通車。

五年來高速公路交通事故統計表：

附表五

年份	車公里(百萬)	交通事故(件)	肇事率(件/百萬車公里)	死亡(人)	死亡率(人/百萬車公里)	受傷(人)	受傷率(人/百萬車公里)	備註
六十七年	1,541.50	266	0.17	123	0.08	579	0.38	
六十八年	3,274.55	406	0.12	148	0.05	908	0.28	
六十九年	3,571.00	477	0.13	146	0.04	962	0.27	
七十年	3,758.67	326	0.09	133	0.04	594	0.16	
七十一年	4,001.47	209	0.05	125	0.03	461	0.12	

分別購置「開天窗」式巡邏車乙種，以其能見度高，執勤者視野廣闊之優點，誘導行車保持安全距離，及非必要不任意變換車道，以及不占用左線車道等。

(二)設置中央分隔帶及路肩重點守望崗

高速公路通車之初，各型車多不遵規定車道行車。為此乃於六十八年十二月一日修正高速公路交通管制規則時，規定各型車輛行駛之車道。中央分隔帶及路肩重點守望崗，即為誘導並執行本項規定而設。即在較易違規、肇事及交通秩序較為混亂的重點路段，於中央分隔帶或路肩設置守望崗。以提高駕駛人注意並引導行車遵守交通秩序。自七十年實施以來，績效卓著。

(三)空中巡邏與地面巡邏相結合

警政署空中警察隊，每天支援派遣直昇機，執行高速公路上空之巡邏。本項勤務係以直昇機為主，巡邏車為輔。空中與地面互相配合，使公路警察勤務進入立體化。

(四)取締違規逐漸走向探證科學化

巡邏車均裝有雷達測速器，現已進一步使用電腦雷達自動照相測速器，效果極佳(最近五年高速公路交通事故發生原因統計分析表如附表四、五)。

(五)溝通公路警察與交通業者意見，促進警民關係

交通安全，人人有責，不能徒賴取締處罰。公路警察每年均邀請有關交通業者，召開交通安全座談會，以溝通意見，使警民意見一致。

(六)加強路況報導，促進行車安全

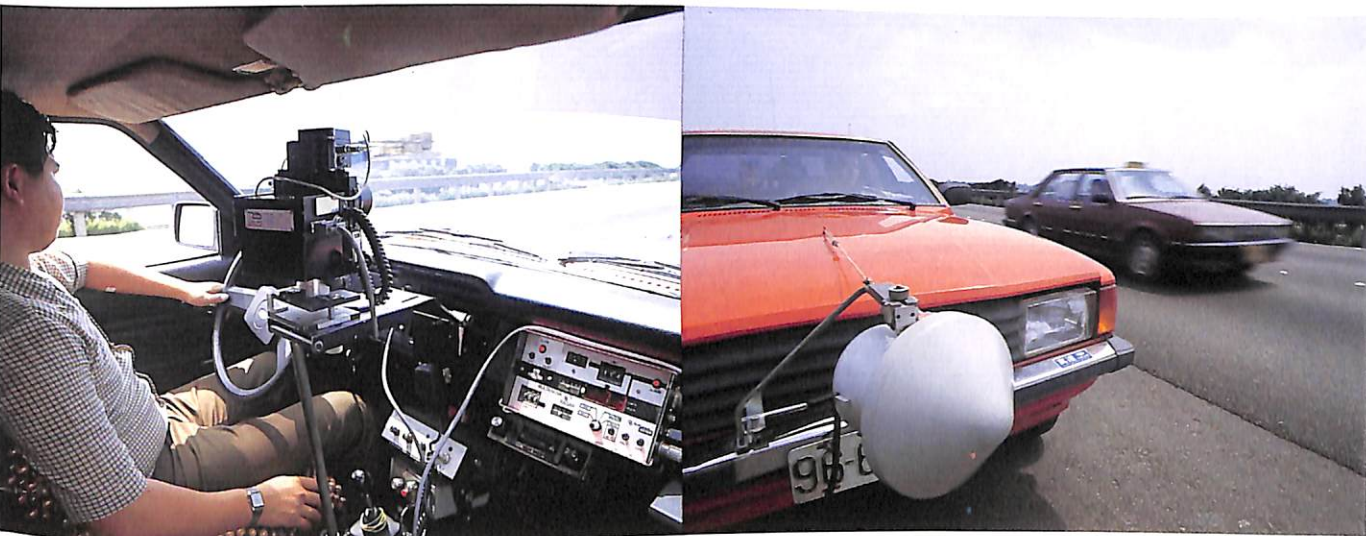
公路警察局特別要求各巡邏人員，隨時將各種道路狀況，向勤務指揮中心通報。透過警察廣播電台，作路況報導；實施以來，頗受好評，對促進交通安全貢獻極大。

(七)嚴格取締、慎重舉發

公路警察對於違規之取締，一向採取嚴格而慎重之態度。對重大違規必嚴格取締；對於無心之失，則勸導多於舉發。以(七)年為例，勸導案件即有三〇，五二〇件。又如對超載之取締，凡超載在百分之十以上者，予以舉單舉發後放行；超載在百分之廿以上者，由於影響交通安全至鉅，故除舉發外，尚需卸貨分裝後始予放行。

(八)迅速救護傷患及排除道路障礙

公路警察在接獲交通事故報告後，均以最迅速之方法趕赴現場，首先救護傷患，並儘速排除道路障礙。



●巡邏警車裝有雷達自動照相測速器

附表一

五年來高速公路交通事故取締違規原因統計表：

件數 年份	超速	超載	違規超車	不依規定車道行駛	無照駕駛(未帶行照)	不依規定使用燈光	變換車道行駛	其他	合計
六十七年	22,103	23,461	2,588	2,847	6,415	4,469	94	25,439	87,416
六十八年	40,020	39,297	5,549	2,868	13,298	6,411	127	68,021	175,591
六十九年	72,221	63,915	5,477	9,357	32,305	7,490	1,384	205,791	388,583
七十年	110,065	78,660	6,541	15,948	43,791	3,139	3,130	191,996	453,270
七十一年	157,676	35,007	8,178	26,548	69,766	1,692	1,042	267,697	567,606
合計	402,085	240,340	28,333	57,568	165,575	23,201	5,777	758,944	1,672,466

高速公路車旅服務之新措施



●交通管理組
●業務組

壹、醫療救護服務

高速公路係一快速封閉道路。為使車禍傷亡降至最低程度，本局遂於全線通車後，即於本路沿線各交流道附近城鎮選設設備完善之私立醫院一至五家，作為本路「緊急傷病救護責任醫院」，並洽安各公立醫院作為本路第二線責任醫院。另於沿線部分警察隊駐地配置「救護車」，以便適時機動護送傷患至醫院治療，實施以來，績效卓著。

目前特約責任醫院計有六七家，詳如附表：

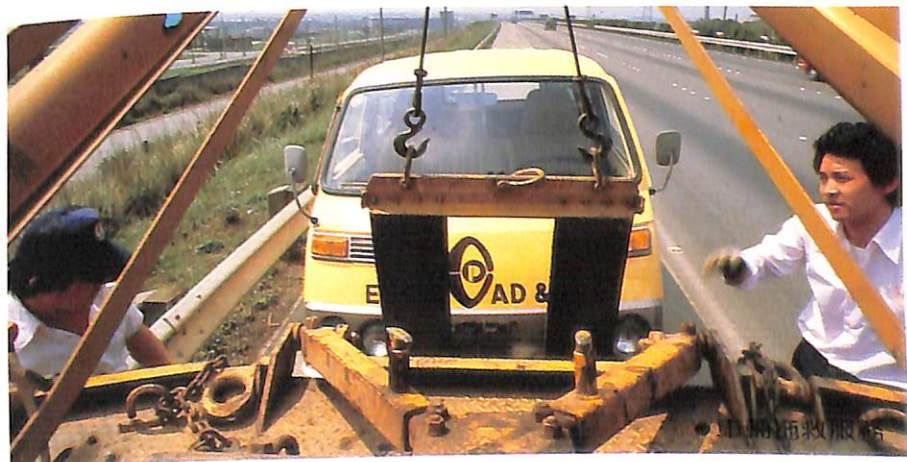
貳、車輛施救服務

為保持高速公路交通之流暢，本局特洽請有關單位與本局共同辦理高速公路車輛施救服務。目前係由中國石油公司、本局特約民間施吊廠商及本局等三方面共同辦理。

一、中油公司辦理情形

高速公路自六十三年部分路段通車後，本局即洽請中國石油公司於沿線加油站內配置拖救車，提供車旅免費拖救服務。至民國六十七年底高速公路全線通車後，中油公司於沿線八處加油站內計配置十三輛拖救車。其配置如下表：

加油站站名	營業時間	電話	拖救車能量
南崁交流道站	7:00 ~ 21:00	(033)346841	八噸車貳輛
湖口服務區南下站	0:00 ~ 24:00	(036)981164	十五噸車壹輛 八噸車貳輛
泰安服務區站	0:00 ~ 24:00	(045)563034	四及十五噸車各壹輛
員林交流道站	7:00 ~ 21:00	(048)853060	八噸車壹輛
斗南交流道站	7:00 ~ 21:00	(055)974283	四噸車壹輛
嘉義交流道站	0:00 ~ 24:00	(052)236856	四、八噸車各壹輛
新營服務區北上站	0:00 ~ 24:00	(066)320841	十五噸車壹輛
楠梓交流道站	7:00 ~ 21:00	(07)3615029	四、八噸車各壹輛



由上表可知中油公司於高速公路沿線配置之拖救車多係8噸以下之拖救車，故其拖救對象以小型車輛為主。

二、特約民間拖吊廠商

鑑於中油公司配置之拖救車能量有限，本局

遂於民國六十八年十二月會同公路警察局於本路沿線各交流道附近選選規模較大且信譽良好之民間大型拖吊廠商為特約責任拖吊廠商，惟須依據拖吊里程計費收費。

本局特約民間拖吊廠商名稱及其責任拖吊區段如左表所示：

特約拖吊廠商	地址	責任區段	電話
寶路華機械起重公司	台北市忠孝東路六段二七七號	基隆—楊梅	(02)7678967
大金鷹起重公司	台北市興安街八〇巷九號	"	(02)5611711
通德起重行	中壢市民族路二段一八〇號	"	(034)456105
啟德機械起重工程公司	新竹市建功路三之一號	楊梅—泰安	(035)710092
新龍車體工業有限公司	苗栗縣頭份鎮民族里新屋家十六一六號	"	(036)628537
瑞豐機械起重工程行	豐原市東陽里東陽路九七一八號	泰安—斗南	(045)238618
豐城起重機行	彰化市中山路三段五五四巷九六號之三	"	(047)324477
育群高工	斗南鎮小東里四〇〇號	"	(055)972222
阿文起重公司	嘉義市玉山路一一三號之十九	斗南—永康	(052)278379
鹽新汽車貨運行	台南縣新營鎮新東街六一號	"	(066)322134
新利發起重工程行	台南縣永康鄉鹽行村六甲頂一二〇號之十五	"	(062)231705
豐安起重企業有限公司	高雄市前鎮區草衙巷八五三巷二樓	永康—高雄	(062)332963

註：中油公司另於基隆市成功一路加油站（電話(032)221664）配置8噸拖救車貳輛

三、動態巡迴檢修服務

高速公路巡迴檢修服務不論在國內或在上均屬創舉，其特點為迅速而機動。

目前巡迴檢修服務辦理情形如下：

1. 服務方式為白晝（上午七時至下午九時）以巡迴為主，夜間（下午九時至上午七時）則停駐在修護廠中隨時待命。
2. 巡迴檢修車型式為白底藍色線條，車內除具有多項汽車零件供售外，並備有空氣壓縮機等多項設備。
3. 收費價目係經本局核定，張貼於巡迴車內明顯處，駕駛人可依據價目表納付修車費。
4. 檢修服務員應於檢修服務後填寫「高速公路檢修契約三聯單」，第一聯由承辦廠商存查，第二聯交與車主，第三聯由承辦廠商於每月底彙送本局，作為考核之依據。

為避免各廠商服務水準不一而影響整體之服務水準，本局特訂立「拖救作業管理要點」，使有所遵循。本局並訂定「拖吊作業考核要點」以評估各廠商服務績效，其考核方式計分為現場初核及年終查證等兩種，考核項目為：（一）各廠商於接獲值勤警員電話通知後是否迅速出動。（二）執行拖吊作業是否依警員之指揮密切合作。（三）是否依照規定收費。（四）拖吊作業時設備是否齊全。（五）技術是否純熟等為考核依據。

評審方式為由本局及公路警察局成立評審小組，依各廠商之考核資料評定其優劣，成績優良者予以獎勵，不合格者則終止合約。

三、本局辦理之拖救服務

由於中油公司及特約民間拖吊廠商均非本路

參、車輛檢修服務

一、車輛檢修服務之目的

車輛檢修服務旨在將故障車輛短時間內加以修護，減少用路人因車輛故障所造成時間及金錢上之損失。

二、服務之型態

本局於六十九年十二月十五日洽妥福特六和汽車公司之經銷商承辦。辦理方式可分為動態巡迴檢修服務及靜態定點檢修服務。



●巡迴檢修服務

四、靜態定點車輛檢修服務

自七十一年一月起本局復再洽請福特六和汽車公司經銷商擴大其服務層面，於沿線各服務區內派駐服務，以輔路側巡迴檢修服務之不足，績效評估。

為提高服務績效，本局對於承辦廠商不時予以追蹤考核，並深入調查用路人於接受服務後之意見。其調查對象係依據各承辦廠商每月寄回之「高速公路檢修契約三聯單」上用路人名單，舉辦通訊問卷調查，藉以瞭解各承辦廠商是否均能達到「服務態度良好」，「收費合理」，「技術純熟」等原則，並以此作為評估各承辦廠商服務績效的標準。且可由問卷中瞭解本路用路人之建議，作為改善參考。

肆、服務區與休息站

一、賞心悅目的休息園地

服務區與休息站為高速公路之重要附屬設施，高速公路規劃之初，即勘測沿線風景優美地區，選擇中壢、西螺、仁德等三處為休息站，及湖口、泰安、新營等三處為服務區，即每隔五十至六十公里有服務設施一處。本路服務區休息站為使旅客身心愉快，對於站區內均作適當佈置，建造亭台、種植花草，使人投身其間，賞心悅目，身體與心理，皆獲休息。



●泰安服務區庭園一角

二、完美寬敞的休息大廳

高速公路服務區休息站休息大廳，不僅寬敞明亮，座椅舒適，並裝置巨型的標準冷氣，另置電視機，除播放一般節目外，亦隨時插播宣導交通安全之錄影帶。大廳內備有冷熱飲水機及自動販賣機，取用方便。大廳內專設服務台一處，為旅客提供多項服務，諸如答覆有關旅遊問題，兌換零錢及發售回數票等，為旅客帶來甚多方便。



●完美寬敞的休息大廳

三、設備現代化的盥洗室
服務區休息站盥洗室構建新穎，設備完善，用水充沛，並供應香皂。對殘障旅客更另闢有專用廁所，並雇有專人隨時清洗。為徹底消滅蚊蠅，對周圍溝渠草叢不定期施洒消毒藥劑。其整潔與衛生曾獲行政院環境清潔年度檢查，列為最優良單位之一。

四、嚴格品管之餐飲服務

服務區休息站更為旅客提供衛生可口之便當與熱湯。便當內容均有規定，廚具器皿更特別注意衛生，不容稍有疏忽，建立良好之信譽。零售食品與自動販賣機飲料，其鮮度與價格均有規定。承辦之便當工廠，有現代化一貫作業之製作系統，甚獲旅客信任。



●服務區休息站均設有服務台

伍、新建駕駛人休憩中心

高速公路歷年車禍肇事，駕駛疲勞所佔比率最高。本局特於湖口、新營兩服務區各新建駕駛人休憩中心各一處。環境幽靜，備有舒適清潔之床位及冷熱水浴室，另置有電視看報之交誼室，派有專人服務，取費低廉。



●駕駛人休憩中心設有洗車場

●設於湖口、新營服務區的駕駛人休憩中心

陸、服務區休息站新建工程

高速公路通車以來，車旅日增，現有服務區休息站顯已不敷需求。五年來聘請專家設計投入巨額經費，不斷增建擴充，茲分別列舉如后：



●湖口服務區庭園一角

- (一)六十九年八月，擴建西螺休息站，於七十年八月完成啟用。
- (二)六十九年七月與建湖口北上服務區，於七十年三月完成啟用。
- (三)六十九年十一月擴建西螺休息站兩側停車場，於七十年三月完成啟用。
- (四)七十年十一月，擴建新營北上服務區汽車駕駛人休憩中心，於七十年七月開放服務。
- (五)七十年二月，興建湖口南下服務區汽車駕駛人休憩中心，於七十年九月開放服務。
- (六)七十年四月增建泰安南下服務區瞭望台，於七十年九月完工。
- (七)七十年七月，擴建中壢休息站停車場及臨時廁所，於七十年九月完工。
- (八)七十年七月，興建仁德休息站兩側人行跨越天橋，及廁所擴建，於七十年十二月完成啟用。
- (九)七十年七月，興建泰安南下服務區，正積極施工中，預計七十二年十月底完成啟用。
- (十)七十二年四月，擴建中壢休息站旅客休息大廳，正積極施工中，預計七十二年十月底完成。



●駕駛人休憩中心交誼大廳

地區	醫院名稱	地址	電話	號碼	註
基隆地區	省立基隆醫院	基隆市信二路76號	(〇三二)二二三八一	〇	
汐止地區	濟仁醫院	台北縣汐止鎮大同路201-1號	(〇二)六四二二一五六		
內湖地區	博仁綜合醫院	台北市松山區光復北路66號	(〇二)七五二三五五六		
台北地區	馬偕紀念醫院	台北市中山北路二段92號	(〇二)五二一三二〇〇	〇	
	馬偕醫院淡水分院	台北縣淡水鎮竹圍里民生路45號	(〇二)八九二一四一		
	徐外科醫院	台北市甘州街55號	(〇二)五五一三三二九		
	建成醫院	台北市長安西路35號	(〇二)五二一九九五		
	福全綜合醫院	台北市民權東路78號	(〇二)五六三〇五五五		
	省立台北醫院	台北縣新莊鎮思源路45號	(〇二)九七一八一五九	〇	
三重地區	江村綜合醫院	三重市重新路三段9號	(〇二)九八二一五一五		
	保順外科醫院	三重市正義北路7號	(〇二)九七一〇七一九		
林口地區	長庚紀念醫院	桃園縣龜山鄉公西村復興街5號	(〇三)三三三五一〇〇		
桃園地區	聖保祿醫院	桃園市建新街12號	(〇三)三三三三三二四二		
	銀格醫院	桃園市博愛路22號	(〇三)三三三三三〇一六		
中壢地區	新國民醫院	中壢市復興路15號	(〇三)四四二五一八〇		
	蔡和外科醫院	中壢市延平路61號	(〇三)四四二四一三八		
	新永和外科醫院	中壢市平鎮延平路一段82號	(〇三)四四四〇六八一		
	仁祥醫院	中壢市中美路15號	(〇三)四四四一七一		
	陳外科醫院	中壢市新生路55號	(〇三)四四四八六八八		
楊梅地區	德全醫院	楊梅鎮新成路18號	(〇三)四四二五三五六		
	育生醫院	楊梅鎮埔心永美路33號	(〇三)四四二五三〇		
新竹地區	南門綜合醫院	新竹市林森路9號	(〇三)五二二二九九三		
	惠民醫院	新竹市中華路18號	(〇三)五二二二七七三		
	宏恩醫院	新竹市中正路40號	(〇三)五二二二七七三		
	省立新竹醫院	新竹市西門街59號	(〇三)五二二二四六二	〇	
頭份地區	頭份劉醫院	頭份鎮中華路內號	(〇三)六六二二〇三〇		
	崇仁醫院	頭份鎮東興路18號	(〇三)六六二二一八五		
苗栗地區	黃全章醫院	苗栗鎮中正路381號	(〇三)七三二二〇七〇〇	〇	
	省立苗栗醫院	苗栗鎮為公路147號	(〇三)七三二二二七八		
豐原地區	英綜合醫院	豐原市三民路106號	(〇四)五二二二五二四六		
	陳綜合醫院	豐原市中正路199號	(〇四)五二二二五二二		
台中地區	澄清醫院	台中市平等街13號	(〇四)二二〇三七一		
	仁愛醫院	台中市柳川東路147號	(〇四)二二二二一六八		
	中山醫學院附設醫院	台中市台中港路一段23號	(〇四)二二六一一八一		

地區	醫院名稱	地址	電話	備註
臺中地區	全民醫院	台中市中清路72-19號	(04)二一六六六六	
臺中地區	省立台中醫院	台中市三民路一段188號	(04)二二九四一一	◎
臺中地區	光田綜合醫院	台中縣沙鹿鎮沙田路117號	(04)六二二五一一五五	
彰化地區	沙鹿童綜合醫院	沙鹿鎮成功西街8號	(04)六二二九五九五	
彰化地區	彰化基督教醫院	彰化市中華路178號	(04)七二二五一一	
彰化地區	秀傳紀念醫院	彰化市中山路一段347號	(04)七二二五六一六六	
彰化地區	省立彰化醫院	彰化市中山路二段168號	(04)七二二五一七一一	◎
員林地區	郭綜合醫院	員林鎮中正路410號	(04)八三二〇一五二	
員林地區	溪湖醫院	溪湖鎮彰水路149號	(04)八八五二〇五六	
員林地區	卓綜合醫院	北斗鎮中山路1號	(04)八八二五一七	
斗南地區	天主教福安醫院	斗南鎮文昌路110號	(05)五九七二一三三	
斗南地區	天主教若瑟醫院	虎尾鎮新生路74號	(05)六三三三三〇六	
斗南地區	省立雲林醫院	斗六鎮雲林路455號	(05)五三三三九一一	◎
嘉義地區	嘉義基督教醫院	嘉義市忠孝路534號	(05)二二二五〇四一	
嘉義地區	林外科醫院	嘉義市吳鳳北路282號	(05)二二二二四八六	
嘉義地區	振華醫院	嘉義市公明路284號	(05)二二二二二〇七	
嘉義地區	全一外科	嘉義市仁愛路186號	(05)二二二二二一一	
嘉義地區	省立嘉義醫院	嘉義市文化路222號	(05)二二二二〇二二	◎
新營地區	黃外科醫院	新營鎮中興路10號	(06)六三三二四一〇〇	
新營地區	張外科醫院	新營鎮中山路111號	(06)六三三二四六一七	
新營地區	向安醫院	台南縣鹽水鎮三福路34號	(06)六三三二五〇六六	
新營地區	天主教樂仁醫院	麻豆鎮文昌路6號	(06)六四七二二二一七	
臺南地區	大東醫院	台南縣仁德鄉中山路48號	(06)二二二七九六一六	
臺南地區	省立台南醫院	台南市中山路135號	(06)二二二二二二五一	◎
岡山地區	林吉市醫院	岡山鎮維仁路191號	(07)六二二二二二九五	
高雄地區	蔡外科醫院	高雄市中華三路167號	(07)二二二二二二六五	
高雄地區	省立高雄醫院	高雄市凱旋二路134號	(07)七五一一一三一—45	◎
高雄地區	高雄醫學學院附設中和紀念醫院	高雄市十全一路19號	(07)二二二二四一〇〇—九	◎
高雄地區	省立屏東醫院	屏東市自由路270號	(08)七三三三八八一	◎(08)七三三三三一〇〇
高雄地區	宏光醫院	高雄市草衙一路54號	(07)八二二四七一三	
高雄地區	愛仁醫院	高雄市民族一路51號	(07)三三一五一五九	

院醫線二第◎：註

高速公路的科技發展

一、概述

本路自六十七年十月三十一日全線通車以後，工程業務自新工時期進入養護時期。本局科技研究發展之類型亦相對產生轉變。新工時期傾全力於工程施工，兼致力於新技術之引進。進入養護時期後始有餘力從事有系統之科技研究發展，重點以養護問題為主。就科技研究活動區分言，偏重於應用研究及實驗發展，基本研究則較少，且多以專題研究方式進行。

二、評審制度之建立

本局於民國七十年八月訂定「科技研究發展計畫評審要點」一種。依據該要點，本局科技研究發展在執行前、執行中及完成後均應辦理評審，俾研究發展能落實，水準能提高。

三、研究計劃之列管

各項研究計畫按其重要性分為三個層次列管。極重要計畫由行政院列管，重要計畫由交通部列管，次要計畫由本局自行列管。凡屬行政院或交通部列管之計畫，國科會於適當時間聘請專家學者

四、已完成之科技專題研究計劃

前來本局實地訪問查證。又每月或每季須填報執行進度，年度終了時交通部邀請各有關單位首長舉行檢討會議。故列管相當嚴密，並不亞於一般工程業務。

五年來已完成之科技專題研究計畫計有下列七項：

(一) 南北高速公路交通管理及控制系統之建立

1 研擬高速公路交通資料處理中心之電腦硬體及軟體需求。

2 研擬高速公路交通中央控制中心之監察、連繫及指揮體系。

3. 研擬交通資料偵測系統之功能及佈設。

4. 研擬交通資訊顯示方法、功能及佈設。

5. 研擬路邊緊急電話與警察巡邏之功能及其配合措施。

6. 完成高速公路交通控制中心系統規畫研究，藉以研討及實施「改善高速公路交通安全」計畫。

公路交通安全方案」，增進交通安全，確保交通順暢，發揮高速公路運輸效益。

(二) 高速公路養護制度之研訂

1 養護暫行要點。

■總工程司室

伸縮縫下或增加橋面板厚度，以使伸縮縫之支承更加牢固。

2 伸縮縫下之混凝土應加置補助加強鋼筋。

3 伸縮縫之安裝以採用後裝法爲宜。

4. 較小橋樑之伸縮縫可採用角鋼或開口 (CUT OFF) 型橡膠伸縮縫

5. 伸縮縫修復時，宜採用原有型

6. 如爲減少封閉車道之時間，他

縮縫之修復可採用樹脂砂漿修復法

(六)台灣區高速公路路面績效預測

型之實務運用

本研究專題爲第三項研究專題

台灣區高速公路路面績效預測模型
加鋪厚度設計之研究」之延續，其

要成果如下：

1 完成路面撓度、績效、結構

析、軸重、服務能力與路基土壤等料之電腦處理系統，即完成以改善

案爲主之路面維護管理所需資料之電腦程式。

2. 完成瀝青混凝土路面加層後，方法之建立，余可直接應用電腦於

層設計外，亦可利用路面評審儀

表，直接求出加層厚度。

3. 完成瀝青混凝土品質鑑定與控制等實驗室作業改善建議與規範草案。

4. 完成路面施工與監工控制等作業改善建議與規範草案。

5. 引進適宜的施工新材料與技術，並建立路面研究發展途徑，充實參考文獻系統。

6. 加強人員設計、施工、監工與品質訓練，提升工作效能。

(七) 利用殺草劑控制高速公路邊坡雜草之可行性研究

1. 本路百喜草生長良好之邊坡可用機具噴佈滅草(每公頃用藥三公斤)以控制雜草，較人工割草節省1/3之費用，同等工作使用本方法所需時間則僅為人工割草之1/4。

2. 排水溝、圍籬邊雜草可用四一〇年年春控制。

3. 中央分隔帶、邊坡有喬灌木地區、圍籬外有農作物地區，交流道及開挖邊坡不宜使用殺草劑控制雜草。

五、進行之科技專題研究計劃

進行之科技專題研究計劃計有下列五項：

(一) 台灣區高速公路路面養護管理系統

本研究計畫為前已完竣兩項研究計畫「台灣區高速公路路面養護預測模型與加鋪厚度設計之研究」及「台灣區高速公路路面養護預測模型之實務運用」之延續。

1. 計畫目的：

(1) 根據路面現狀，按交通運輸需求，擬定適合本國情況之高速公路路面養護、指導與控制性的綜合策略。

(2) 按成本效益，資料回饋性系統，做養護方法可行性分析，並擬訂

經濟有效之養護實施方案。

(3) 做合於理論並兼顧實地需要的設計分析比較，妥善運用及精密測驗路面材料性質，以達成路面結構最佳維護目的。

2. 研究方法：以現有各項路面測試儀器，並添購必要之測試儀器，收集各項路面資料，與專家學者合作辦理，達成各次系統資料庫之建立。

3. 預期成果：本計畫為長期性建立路面養護管理系統五年研究計畫第一期(72.7.74.12)之第二年，本計畫第一期完成時可初步建立中山高速公路全線路面養護工作電腦系統化與合理化計畫作為之模式。

(二) 台灣區西部走廊高速公路系統發展之研究

1. 計畫目的：研究台灣區西部走廊交通需求趨勢以及佈設高速公路網路系統之經濟及工程可行性，提供公路整體建設之政策參考依據。

2. 研究方法：

(1) 依據目前運輸需求分佈型態，預測未來運輸需求分佈型態。

(2) 依據已定案之公路整體建設計畫，詳估未來之運輸容量及高速公路系統之經濟可行性。

(3) 參據各地區區域或都市計畫，勘察可行路線並評估各比較線對各該地區發展之影響及貢獻。

(4) 依據各項研究結果，研擬西部走廊地區未來公路整體建設計畫具體可行模式及方向。

3. 預期成果：本計畫屬政府重大建設之先期研究，完成後可建立未來台灣中部都會區域內及與北部都會區域間公路運輸整體建設計畫之初步架構，提供政策決定參考。

(三) 公路技術標準規範之編訂

擬編訂：

1. 公路路線設計標準規範

2. 公路橋樑設計標準規範

四、台灣區高速公路工程規範之研究

1. 計畫目的：建立完整之高速公路工程規範及作為研編公路技術標準規範之參考。

2. 研究方法：檢討所有有關文獻資料，選定研究項目，研訂本路交通工程規範。

3. 預期成果：

(1) 高速公路工程之規劃、設計、施工、驗收及維護得以統一化、標準化。

(2) 使高速公路工程設施之品質維持一定之水準。

(3) 使用路人更易了解交通設施之意義。

(四) 中山高速公路金針花新品種試種研究

1. 計畫目的：金針花新品種如試

種成功，可大量植於本路邊坡，有美化高速公路及增加水土保持功能。

2. 研究方法：

(1) 分株法試種觀察：在本路沿線選擇四處試種。

(2) 雜交育種實生法繁殖觀察：在台灣省台東區農業改良場試種。

3. 預期成果：期能獲得適應於本路之植物，而以較低廉之成本及較省之人力，美化本路並增加水土保持功能。

六、結語

科技研究發展為一長期性而無止境之工作，五年來由於上級之正確領導及同仁之不斷努力，已初步奠定良好基礎。其所獲得之研究成果，對於業務之改善，已具有直接而深遠之影響。展望未來，無論在人才之培育及經費之籌措，固需上級之支持及各方面之合作與配合，本局同仁尤當自勉自勵，取得更大成果。

●工程師是國家建設的最大力量，代表著國家的智慧和負責任的精神。

●研究發展是提高工作效率最重要的一種方法。

●使一切工作，都能從大處、遠處著眼，自近程、中程、而至遠程，都能作全盤規劃，全面照顧，使其前後呼應，貫穿全工程。

恭錄 經國先生知勉錄

一般行政之創新與改革

●主任秘書室

本局主要任務有五大項目：道路養護、交通管理、道路拓建、收費業務、行旅服務。一切行政工作，皆為配合前述業務而推行；而前述各項任務之執行，皆涵蓋部分行政工作。兩者有區別，也互有關連。人事進退、預算審核、公文處理、事務管理，種種行政工作若能效率提高，則主要任務必著績效。而行政之求新與改革，即在求行政效率之提高。本局五年來行政與革項目，舉其大端有下列各項。

1. 建立公文查詢制度

公文查詢制度之建立，旨在加強公文處理時效，實屬創舉。推動公文之進行。時效求快，質量則須求好。本局於七十九年九月長到任，曾指示凡公務必須「立即辦理」，以除拖沓之弊。旋建公文查詢制度，並編印「加強公文時效管制作業要點」乙種，作為執行之準則。此項改進，使公文處理方面，六十九年平均每件處理天數十三點四天，七十二年則為四點六天。交通處七十二年度成效評估小組評定為優等(第二名)，績效可見。

2. 設置施政管制中心

本局於七十一年底，成立「施政管制中心」，以貫徹年度施政計畫、年度預算之執行，以及工程進度之控制。「中心」非建制單位，而是內部工作任務編組。其負責推動事項主要有下列各點：(一)年度施政計畫執行情形之管制考核；(二)年度預算執行績效之考核、協調與統計；(三)重要工程規畫設計與施工进度之考核；(四)重大採購案件辦理情形之稽催事

項；(五)交通管理及收費業務之考核統計分析；(六)一般行政績效之考核統計分析；(七)列管案件之稽催；(八)研究發展及其他。本局七十二年年度績效列為優等，本「管制中心」與有力焉！

3. 努力端正政風

(一) 六十九年元月，本局成立政風督導小組，負責執行有關「端正政風整肅貪污方案」之指示事項，以及督導考核所屬單位。成立以來，著有成效，近年來未發生重大違法犯紀情事。

(二) 本局為培養廉潔風尚，增進榮譽感，促進工作全面革新進步，特於六十九年訂定「執行端正政風整肅貪污年度績優單位遴選獎勵要點」。於年度結束時舉行端正政風整肅貪污績優單位遴選，藉以表揚，蔚為良好風尚。

(三) 六十九年十二月本局成立稽核小組，對重大採購及營繕工程執行稽核，績效優良。

(四) 七十二年元月訂定本局政風犯罪型態預防措施，對可能發生政風犯罪之事項策定防弊措施，以防弊端之發生。

4. 加強路產管理與利用

本路用地占本省面積萬分之八，自北通而南，沿線皆有本局管理用建物。加強路產管理，實即加強國家土地財物管理，自當盡心盡力，不敢有所怠忽。其當予利用部分，亦宜充分使用。茲列舉各項措施如下：

(一) 取締侵占路權用地：本局於六十八年完成「高

5. 增進員工福利

重視員工福利，乃為現代企業重要之一環。本局於六十九年奉准成立「職工福利委員會」，始有全局性福利組織。由於制度健全、權責分明，在積極推動之下，為員工謀取不少福利。例如：(一)洽安銀行來局辦理存款、利息優厚，存取方便；(二)發給各項補助，如子女教育補助、結婚補助、生育補助等；(三)辦理各項慰問，如春節慰問金、住院慰問、退休慰問等；(四)舉辦康樂活動，如春節聯歡會、員工慶生會、員工自強活動，以及贊助各項運動與文康比賽等。此外，各福利社均開設門市部，舉凡日用貨品，均可購得，既價廉而又方便。

高速公路未來之展望



●技術組

高速公路在公路設計等級分類屬於最高標準公路。由於其運量大，延時少，舒適快捷而居交通樞紐地位。高速公路與一般公路最大不同之處，即因具有完全進出管制(Full Access Control)之優異特性，藉有效管理，使其規劃之功能目標能長久不衰，提供可靠之服務。而其服務特性，兼具質與量兩方面功能。依據目前台灣西部走廊地區各主要公路交通使用情形(如附表一)，不難揣度對公路設施「量」與「質」兩方面之需求型態。復因以下各項因素，可知未來公路運輸需求之殷切。

1. 政府正大力推動汽車工業，國內未來車輛數量必急遽成長。

2. 未來台灣地區人口平均成長率仍將維持百分之十三左右。復由於生產技術提高，產業結構起根本改變。依據歷年統計資料顯示，一級就業人口呈明顯下降趨勢，而二、三

級就業人口則相應遞增，導致未來經濟活動頻繁，運輸需求增加。

3. 為使人口均衡分佈，新社區或市鎮之開發甚速。人口分散結果，則生活圈擴大，中長程交通需求亦將相應增加。

4. 國民所得增加，國民生活品質乃隨之改變，由「量」而轉向「質」之追求。

5. 由於重視居住環境，住宅區必不再與工廠雜處。而生產業大部分遷離都市，則未來公路運輸必將增加。

公路交通問題不外乎容量不足、規劃不當，以及管理不週等三項。其中又以容量不足位居問題之首，而必須作長期規劃解決者。依據先進國家發展經驗，咸認為完成全國性高速公路網路系統，乃為最有效之途徑。以日本為例，其終極目標為完成全國七千六百公里之高速公路系統(目前已完成三千零一十七公里)。完成後將

涵蓋全國百分之八十五以上主要城市，台灣地區目前為三百七十三公里，涵蓋主要城鎮(以民國七十年人口數大於十萬人者為準)計有十五座，約佔百分之六十八左右。如將具有發展成主要城市潛力之城鎮(人口大於八萬人者)包括在內，則祇達百分之五十九左右。與各開發國家比較均屬偏低(詳附表二)。再以高速公路之密度觀之，目前與日本水準約略相等，但遠遜其他先進國家(詳附表三)。如不早為之計，此項差距將日漸擴大。因此，全面開發高速公路網路系統，勢在必行。

本局基於以上認識，且以職責所在，正着手辦理高速公路中長程發展計畫之先期研究。本計畫係以完成台灣地區高速公路網路系統(詳如附圖一)為終極目標。其實施則須視需求程度而訂定近、中、長程計畫，茲概述如下：

一、近程計畫

依據中山高速公路各路路段交通成長趨勢，研定各路路段改善優先順序。配合實際許可條件，以拓寬及交通控制系統方式，提高服務容量，維持既定服務水準，以應近程需求。

二、中程計畫

由於都會區交通成長迅速，交通需求較為迫切，此可由本路各都會區路段交通負荷沉重之情形而知。故本階段計畫先闢設北、中、南三都會區之高速公路環線系統，以應需求。此階段計畫係以紓解本路交通負荷以及改善都會區交通阻滯現象為目標。如能配合市區快速公路之設置，將更能提高整體使用效益。

三、長期計畫

台灣地區未來區域發展將由小區域擴大為大區域，並將由西部地區擴展至東部地區，以達成均衡發展之目標。為因應此項長遠發展需要，本階段計畫須先完成三都會區高速公路環線系統之連接，建立台灣西部地區第二條交通動脈。復以此為主體延伸至東部地區，最後完成全省高速公路網路系統。

此項發展計畫，的確頗為龐大，勢需大量經費。但高速公路可訂為收費公路，如能妥為運用回收資金，乘「取之於車，用之於路」之原則，概可支應此計畫所需。經濟與交通互為因果，展望未來高速公路網路系統完成後，我國經濟水準必能大幅提升，而進入開發國家之林。



●大雅交流道

資料來源：交通部運輸委員會六十九年台灣地區公路建設規劃研究報告。

附表一 高速公路交通量屏柵比較 (六十九)

屏柵編號	區間	高速公路交通量(1)(輛/日)	屏柵總交通量(2)(輛/日)	(1)÷(2)(%)
1	基隆—台北	21,291	30,515	69.77
2	台北—桃園	52,576	102,004	51.54
4	中壢—新竹	28,905	45,925	62.94
5	新竹—頭份	28,935	39,160	73.89
6	頭份—苗栗	24,078	29,922	80.47
7	苗栗—豐原	23,820	33,232	71.68
8	豐原—台中	27,782	72,139	38.50
9	台中—彰化	25,449	48,512	52.46
11	彰化—斗六	18,465	49,416	37.37
12	斗六—大林	16,870	31,470	53.61
14	嘉義—新營	17,759	31,878	55.71
15	新營—麻豆	20,821	31,013	67.14
16	麻豆—台南	20,244	35,394	57.20
18	台南—岡山	20,528	40,613	50.55
19	岡山—高雄	25,563	51,262	49.87
總計	基隆—高雄	373,086	672,455	55.48

附表二 各國高速公路涵蓋主要城市比較表

國別	主要城市(7100,000人)		經過城市		涵蓋比率	
	數量	總人口(10 ³)	數量	總人口(10 ³)	數量(%)	人口(%)
美國	164	56,280	161	55,849	98.2	99.2
西德	69	21,351	65	21,028	95.7	98.5
法國	39	9,501	33	8,537	84.6	89.9
義大利	47	16,165	42	15,250	89.3	94.6
日本	190	64,641	111(162)	47,996(59,807)	58.4(85.3)	74.3(92.5)
台灣地區	22	8,501	15	7,037	68.2	82.8

資料來源：

1. 1978年世界人口年報。
 2. 日本1980年全國市政年報。
 3. 1981年中華民國台灣地區人口統計年報。
- 備註：
1. 經過城市係指市中心至高速公路行程十公里以內者。
 2. ()內數字為日本高速公路網路完成後數值。

資料來源：

1. 國際道路協會(IRF)1981年報。
 2. 主要國家1981年機動車輛統計報告(日本汽車工業社)。
 3. 中華民國台灣地區1983年統計年報。
- 備註：
- 美國高速公路長度不包括北愛爾蘭在內。



●苗栗交流道

附表三 目前世界各國高速公路密度比較表

國別	長度(km)	人口(10 ³ 人)	面積(10 ³ km ²)	車輛數(10 ³ 輛)	長度/人口(km/10 ³ 人)	長度/面積(km/10 ³ km ²)	長度/車輛數(km/10 ³ 輛)	長度/√人口×面積
美國	88,641	227,640	9,363	159,029	0.389	9.47	0.557	1.920
西德	7,428	61,560	249	24,853	0.121	29.83	0.299	1.897
義大利	5,901	57,040	301	19,106	0.103	19.60	0.309	1.424
法國	5,264	53,710	547	21,721	0.098	9.62	0.242	0.971
英國	2,562	54,400	230	17,351	0.047	11.14	0.148	0.724
日本	3,027	116,780	373	39,598	0.026	8.12	0.076	0.459
台灣地區	373	18,136	36	5,419	0.021	10.36	0.069	0.462

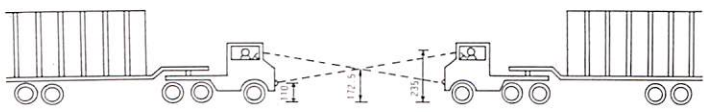


圖 防眩之高度
UNIT CM

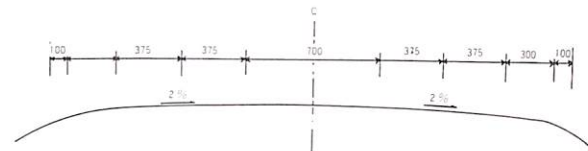


圖 寬大之中央分隔帶
UNIT CM

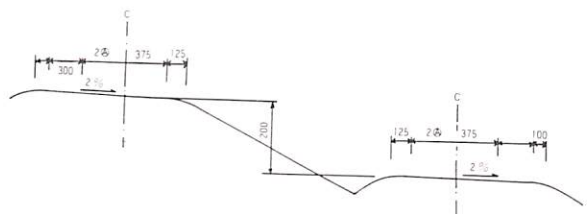
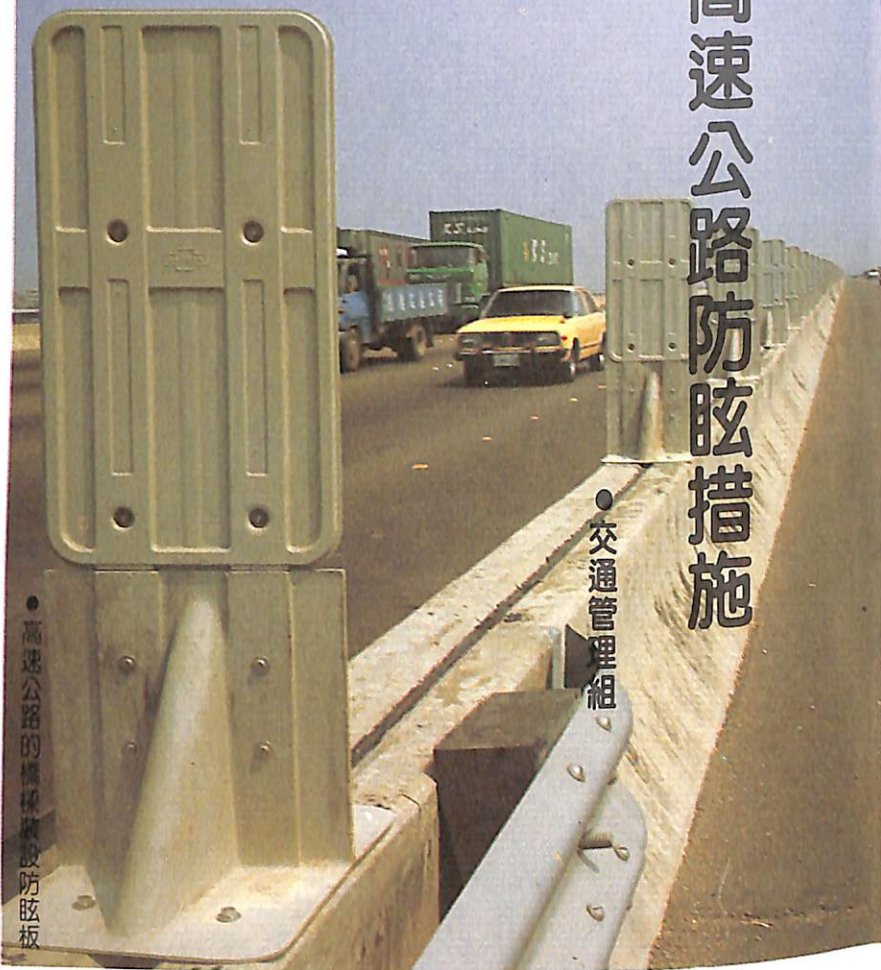


圖 上下線路之斷面圖
UNIT CM



高速公路防眩措施

● 交通管理組

● 高速公路的橋樑設施防眩板

使視覺直接產生干擾現象之光線，即謂之「眩光」。能使視力降低或視覺效果暫時消失，甚至使視力受到潛在傷害等。

公路駕駛眩光之來源為太陽、路燈、車前燈以及路面、後視鏡、車窗玻璃、其他表面反光、日出、日落，以及車隊連續照射之光等皆是。

其中以車前燈產生之眩光為公路交通安全所探討之重要問題之一，尤以雙向車道夜間行車為然。

駕駛人視力受影響及敏感度，通常視個人視力、年齡及生活狀況而異。經矯正之視力、年齡較長或酒後駕車、睡眠不足或有眼疾者，受眩光影響較為嚴重。

就對駕駛人視力之影響而言，約可分為兩種：

一、無力眩光——使能見度降低，削弱視力效果，但不致影響正常視覺。

二、強力眩光——損傷視覺效果，造成瞬間盲視，影響心理及視覺。

預防眩光之設施應設置於分向行駛道路之中央分隔帶或分隔島未植生花本地帶，或橋樑之中央分隔欄杆頂端。其高度必須根據駕駛人之眼高、車燈之燈位以及中央分隔帶之寬度。以目前國內大型車種為準，駕駛人之眼高約為二三五公分，車燈高為一一〇公分，其防眩設施之高度應為一七三·五公分（如圖一）。

行駛於內側車道，尤其於水平曲線路段，在日間防眩設施可能視距障礙，所造成之範圍與中央分隔帶之寬度、曲率半徑成反比。中央分隔帶較窄和曲率半徑較小時，視距縮短，障礙範圍擴大。至在夜間，防眩效果則較強。因此，防眩設施雖為眩光而設，但其高度與寬度同時與視距有關。防眩設施過大雖能發揮防眩功能，由於相對產生視距障礙，對行車安全並不相宜。故為兼顧防止眩光與維持適當



視距之雙重效用，防眩設施之高度與寬度應作適當之控制。

消除眩光之最佳方式是以設計之路形以達到控制效果，而無須作防止設施：

一、超大之中央分隔帶——至眩光之有效範圍內，由於橫向距離之增大而自然消除。故公路設計之初將中央分隔帶維持在七公尺以上（如圖二）。

二、特殊之上下線設計——調整對向車道之中心高差至二公尺以上（如圖三），由於縱坡及線向之改變而眩光自然消失。

防眩設施種類甚多，如防眩護欄、防眩柵、防眩林、防眩牆、防眩網及防眩板等。為不同之優劣功能。高速公路選擇防眩林為主，橋樑部分則以防眩板為主（如照片）。

高速公路主線橋樑總長計二〇·九四三·五九公尺。由於行車時速高，較短之橋樑暫未作防眩考慮。目前安裝防眩板者為八〇公尺以上橋樑，每隔三·五（四·〇）公尺一片，計北區二六三三片，中區二九一片，南區一一二六片。如效果良好，再斟酌八〇公尺以下橋樑列入檢討。

台灣區國道高速公路系統 中長期計畫示意圖





● 高速公路大雅交流道夜景

智慧·學問·經驗的鑄鑄

局長主持 局務會報 警語聆記

第卅次局務會報。局長方先生於六十八年八月十三日蒞任，次日，即主持本局局務會報。局務會報由副局長、總工程師、主任秘書、副總工程師及各單位主管參加，每週二上午舉行，爲了加強內外單位的溝通聯繫，並於每月最後一個禮拜的星期五舉行擴大會報，請公路警察局局長及三位區工程處處長出席。

局長非常重視此一會報。他到任至今五十個月來，除非他公出國外，會報沒有不按时舉行的，也沒有不是他親自主持的，到今年十月十一日止，局務會報已舉行到二〇五次了。

局長在每一次會報中都聽取報告，裁示問題，提示工作，而且在他裁示問題及提示工作的講話中，都有很多警語，那不僅是智慧、學問、經驗的鑄鑄，顯示精闢獨到的見解，對業務的推動具有決定性的力量，而且對同仁處世待人，進德修業，尤具深遠的啓示，從而更可體認局長對工作顧慮之綿密週延，瞭解之普遍深入，設想之完美廣遠。此處所記，僅爲部份而已。

秘書室

- △合理的消費是必需的，但，浪費就是罪惡。
- △我們要有花公家的錢，就像化自己口袋裡的錢那樣慎重的想法。
- △事情只要經過詳情考慮，認爲是對的，便應該有勇氣去作。
- △假若什麼事情講過就算了，那就等於白講。
- △問題看到了，就要去想，想了，就要去改進，不求改進，便永遠不會改進。
- △走一步，便近一步，不要不動。
- △力量是全體的，榮譽也是全體的。
- △要有構想，才有進步。
- △只要去辦，沒有事情是辦不通的。
- △從事道路維護工作，就是要：眼快、手快、勤快。
- △作事要爭取時間，不要專在書面文字上斤斤計較。
- △人家休息的時候，才是我們更爲緊張工作的時候。
- △接受批評，甚致指責，都是促使進步的動力。
- △要保重身體，珍惜健康，因爲沒有健康而活着，是真正的痛苦。
- △人和就能團結，團結才有力量。
- △只有國家強盛，個人才有前途，只有國家強盛，也才能昂首闊步，走遍世界。
- △處理公事，不能以辦了公文，就算完事，要隨時瞭解其進程，尤其要注重結果。
- △民衆對高速公路寄望很高，我們要努力作，好好服務、維護，千萬不要把一條新路，在我們手裡變成一條舊路，更不要變成一條受批評指責的路。
- △平時要多作準備，不要事情來了，手忙腳亂。
- △不要認爲外國的月亮才圓，我們的也是一樣的，因爲事實上月亮只有一個，對自已要有信心。



- △能當面協調可以解決的事，就不要再簽來簽去，費事費時。
- △不要把幾分鐘就可以解決的問題，拖上十天半個月。
- △不要中了多作多錯，少作少錯，不作不錯的毒，要去作，但要減少錯誤，防止錯誤。
- △整潔就表示着一種進步，所以我們要經常保持路容的整潔。
- △每一個單位不但要都在本身崗位上善盡職責，而且要力求發展。
- △要主動的去發現問題，而且有了問題，就要立即去解決，才能保持進步。
- △養路的精神，就在看路標全不全，整潔夠不夠。
- △不要依賴人家，依賴人家的結果，一定受批評。
- △外界對高速公路的批評，就是對本局每一個人的批評，不要有事不關己的想法，大家要多用心思去改進。
- △凡工作一定要有一個確切的進度，嚴格的執行，不能只以盡速，盡可能的說詞，來應付。
- △工作最好採競賽的方法，競賽，才有比較，才能進取。
- △談話的，決定的，要去作，不要把時間白費了。
- △什麼事不要開過會就算數，要有行動。
- △一步一步作的話，總會成功的，若等，若看，十年八年也不會有結果。
- △什麼事情都要找出原因來，問題要在根本原因上求解決，不能頭痛醫頭，腳痛醫腳。
- △工作總是要辦的，路總是要走的，不要停下來，一個方法不行，要找新方法。
- △天下理只有一個，事情只要是对的，便要放膽去作，天天求進步。
- △花錢要花得值得，不值得，便是浪費。

- △凡是找到方向，就要走，不走，一輩子也有不到。
- △凡是有構想，就要有信心，照目標全力以赴。
- △發現問題，應立即改，不要拖。
- △任何一樁公路工程，都關係國計民生，我們所流下的血汗，就是對國家社會一點一滴的貢獻！人與人之間相處，儘量可以容忍對方的錯誤、疏忽，但對於公路建設，任何一點的疏忽偏差，均將造成大眾莫大的禍害，使自己的良心，遭受無窮的責備！所以，對人對事對工作，都必須嚴格劃分應有的處理態度，不可一概而論。
- △作事情總有困難，要動腦筋去克服困難，要集中力量去克服困難。
- △凡是本局的人，就要關心本局的事情。眼看到的，耳聽到的，心想到的，要隨時提出來。
- △能夠減少國家一份損失，便是報國之道。
- △有關工作的話，不能聽過就算了，有關會議的記錄，也不能看過就算了，否則，就是無心。
- △有問題就要解決，問題存在那裡，如不想辦法解決，將永遠是問題。
- △作工程不能只顧到施工的方便，要顧到交通的方便，在特殊地區施工，也必要有特殊的方法。
- △業務單位作事，不是公文發出就是作了，要追蹤結果，不能不管下文。
- △團體的表現：是每一個個體表現的總合。
- △追蹤要徹底。
- △什麼事都可以掩飾過去，只有自己的良心掩飾不了，如良心不能平而不自覺，那就是麻木了。
- △我們要時刻想到能爲國家貢獻什麼。

- △政府對我們不差，就是與其他先進國家來比，也不算差。
- △不要把工作資料上滿佈塵土，要常常去看。
- △整修路面應以維持交通爲重，不可圖施工方便，封閉一側交通，希予注意。
- △我們是高速公路局，作事情也要高速度，不要低速無效。
- △再有好的計劃，如果不能實施，便等於沒有計劃。
- △不要把精神浪費在不必要的事情上。
- △只要用得正當，化任何錢我都支持。
- △不要耳旁上有油，話聽了就去丟了。
- △要有敬業的精神，對個人的工作，要有警覺及進取心。
- △公務員拿了國家的俸給，就應憑良心爲國家奉獻。
- △寧可自己責備自己，不要讓別人責備自己。
- △每一個人都勤快，事情就會理想。
- △我們要以愛護家庭的情感，來愛護我們的局。
- △說的再動聽，寫的再漂亮，假若沒有實際行動，則一切都是空的。
- △大家的事情，每一個人都有資格講話，都有責任關心。
- △錯了，就是錯了，不要掩飾。
- △路容整潔是經常性的，也要經常努力保持，不要被誤爲五分鐘熱度。
- △對不對，不對就是不對，改就要速改，不要濫用職權推拖。
- △講過的話，要當作話去作，不要認爲講過了就算是作過了。
- △監工不認真，再好的規範也等於零。
- △開會若大家不表示意見，等於沒有開會，等於製造一個推拖責任的機會。

- △任何事情，只要認真去作，都會得到好評。
- △任何單位的榮譽，就是團體的榮譽，反之亦然，所以，個人與團體，是息息相關的。
- △不要等待，時間是非常重要的，過去了，便不會再來。
- △想面面顧到的人，到頭來會面面顧不到，作事不能求每個人都瞭解，但要對得起自己良心。
- △減少開會，不必要的會不要開，不要把開會當成墊腳石，這是不負責任的作法。
- △時間性的案件，要以快速的方法去處理，否則，易生誤會及糾紛。
- △任何事情都可以解決，只看用不用心。
- △不要浪費養路費，但要充分利用養路費。
- △有的時候，時間比金錢更重要。
- △對開展工作，我們要有勇氣。
- △任何事只要有勇氣去作，不怕困難，一定會成功。
- △把不守法引爲榮譽，是最可恥的。
- △凡事有了開始，就會有成果。
- △我們最少要有前半夜想自己，後半夜想想他人的胸懷，可不要專想自己。
- △會議開的好，記錄寫的好，不是事情就辦了，要去作才行。
- △緊急有效的事情，不要簽來簽去，要能走動一下，面商一下，迅速有效的解決。
- △希望要別人怎樣待你，你也要想到如何待人，人與人相處，要雙車道，不要單車道。
- △問題已經發現，便要設法解決，不能專用行不通的老方法去對付。盡其在我，要永遠不重犯錯誤。
- △不要堅持己見，要聽聽別人的意見。



●八堵交流道施工情形



●局長巡視新闢匝道工程



像刀一樣，越磨越快，就如身體一樣，不動就遲鈍了。

△不要常常講人力不夠，要問問運用的好不好，支配得好不好。

△手快、腳快、眼快、勤快，便是從事養護道路工作成功之道。

△困難是可預見的，大家要齊心、全力、去克服困難。

△既有計劃要作一件事，為什麼不積極採取行動呢？

△每一樁事情都可以改進、革新，只是不動腦筋。

△我最反對專強調從前怎麼樣，這就是不進步。

△希望失去不再有了。

△小事辦的好，才能作大事。

△有競爭，才有進步。

△無論任何事情，不能放縱，越放縱會猖獗。嚴格辦，慢慢就會好了。

△浪費的罪惡，不稍遜貪污的罪惡。

△總要求進步，進步一點，他是好的；一月一個進步，一年也有十二個進步。

△信心是未見事實的憑證，沒有信心，什麼事都不能做。

△各人的業務雖然不同，但同樣要在本崗位求發展，求進步。

△要愛惜團體，團體與個人是分不開的。

△養護的巡邏，是要走路的巡邏，不是祇坐車的巡邏。

△要多以事實表現，要少說多做，要相互共勉。

△要學習別人的長處，警惕自己的短處。

△要時時刻刻求進步，今天要比昨天好，明天比今天有進步。

△團體要團結一致，講求榮譽。

△在革新上要求進步，這星期要比上星期好，工作要有結果。

△要充分發揮朝氣，加強責任感，全力推動「立即辦」運動。

△大家應秉持勤勞樸實精神，為國家社會服務。

△不應花錢的花了，是浪費，應花的錢不花，是吝嗇。

△凡作的事情對國家有益處，對個人良心交待過去，就應儘量去做。

△全面檢查路面，澈底整修完成，是我們的責任。

△工作上如有困難，應早日解決，萬不可存著觀望的態度。

△少講話，多做事，對別人的批評應虛心接受，要全心的力求改進；對別人的讚揚，不得意忘形，要努力的發揚光大。

△路面損壞，施工單位及工程人員，一定要嚴格控制品質，不可疏忽大意。

△任何工作，任何事情，都需要追蹤辦理。

△整修路面，不必創修而創修者便是浪費國家的金錢。

△複核工程預算，應實地查勘、瞭解，是否確實必要，不可輕率、馬虎。

△一個人錯了就錯了，貴在錯要能改。

△對人有禮貌，尊重別人，與人客氣，自己是不會吃虧的。

△對事情要事事留心，處處留心，不要聽到的時候才去着急。

△要找事情作，不要等事作。

△追蹤，不是公事出去就算了，要以行動去追蹤，要瞭解成果。

△對事考慮是對的，但考慮不是拖，那就太過份了。

△不要私心太重，應為國家利益着想。

△要多用頭腦，節省費用，來多作一些事情。

△凡事講的好聽沒有用，要有行動才

是好的。

△會報記錄，就是我們要執行的方針，大家要詳看，不但自己要執行，並要督促同仁執行，這樣才不浪費會報的時間，加速工作的進行。

△凡事祇要付出心血，不怕不能成功。

△「立即辦」運動，凡工作同仁一經指示或發現，便應立即辦理，迅收效果，讓外界均能瞭解我們同仁辦事積極精神。

△一年來本局雖作事不少，但仍嫌不夠，希各級同仁加倍努力，創立更好績效與成就，爭取更高榮譽。

△推動業務，要精誠一體，默契良好，遇有困難，均能坦誠研商。

△「立即辦」三字，大家要常常放在心上。

△方向正確，方法合理，事情便沒有辦不好的。

△大家都應隨時指出缺點，提供意見，那我們的進步還更快。

△提意見不要怕錯，只要根本上是對的，提出來總是有益的。

△天天不斷的進步，才是進步。

△錢、人，要用在適當處，不要把錢、人，浪費了，否則，便對不起國家。

△作工作要去掉死角，注意後窗，不要臉上粉擦的很白，而脖子上是黑的。

△對任何工作，只要把心血放上去，事情一定會成功的。

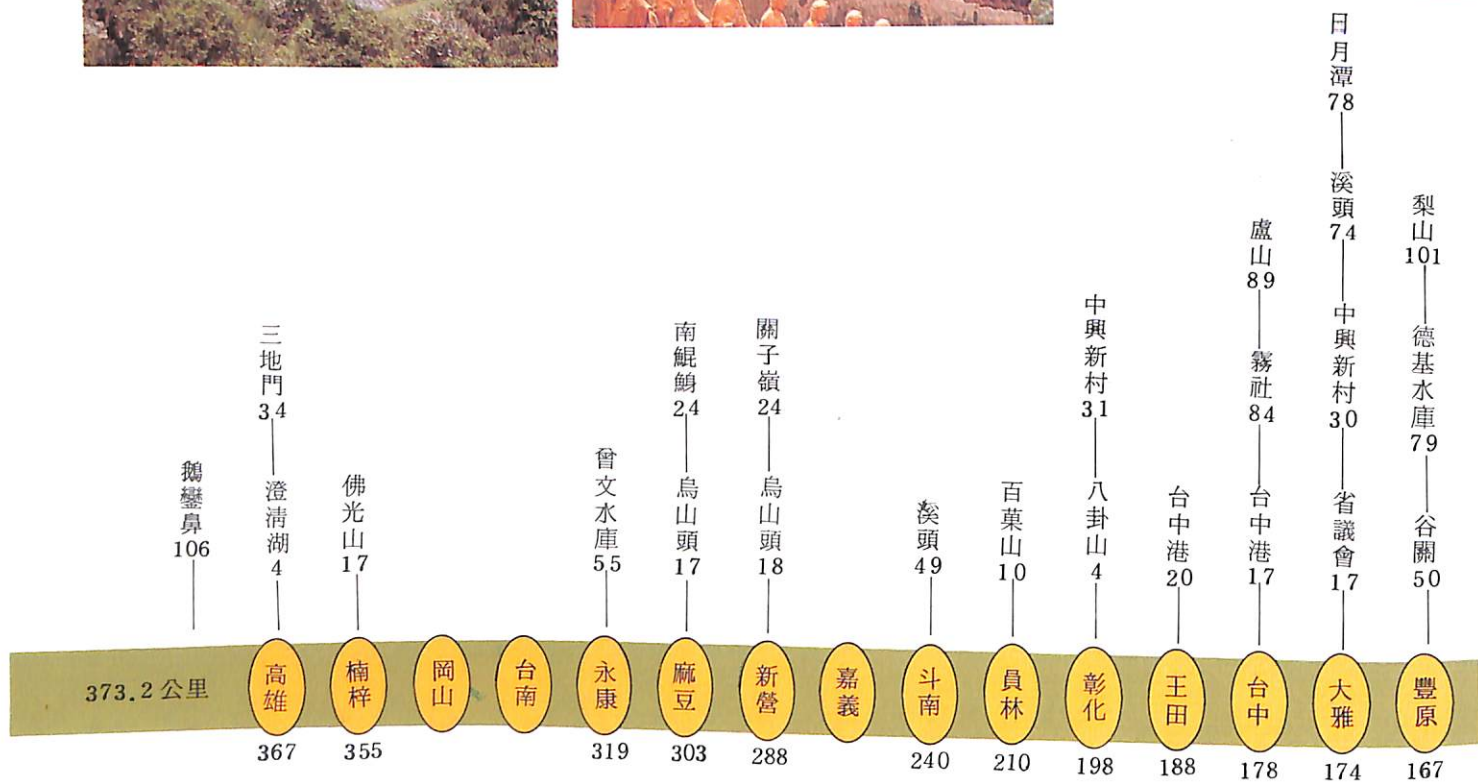
△凡事利多弊，都可試試。

△天下沒有不可解決的問題，只看你作不作。

△革新不是嘴巴講的，是要有行動的。

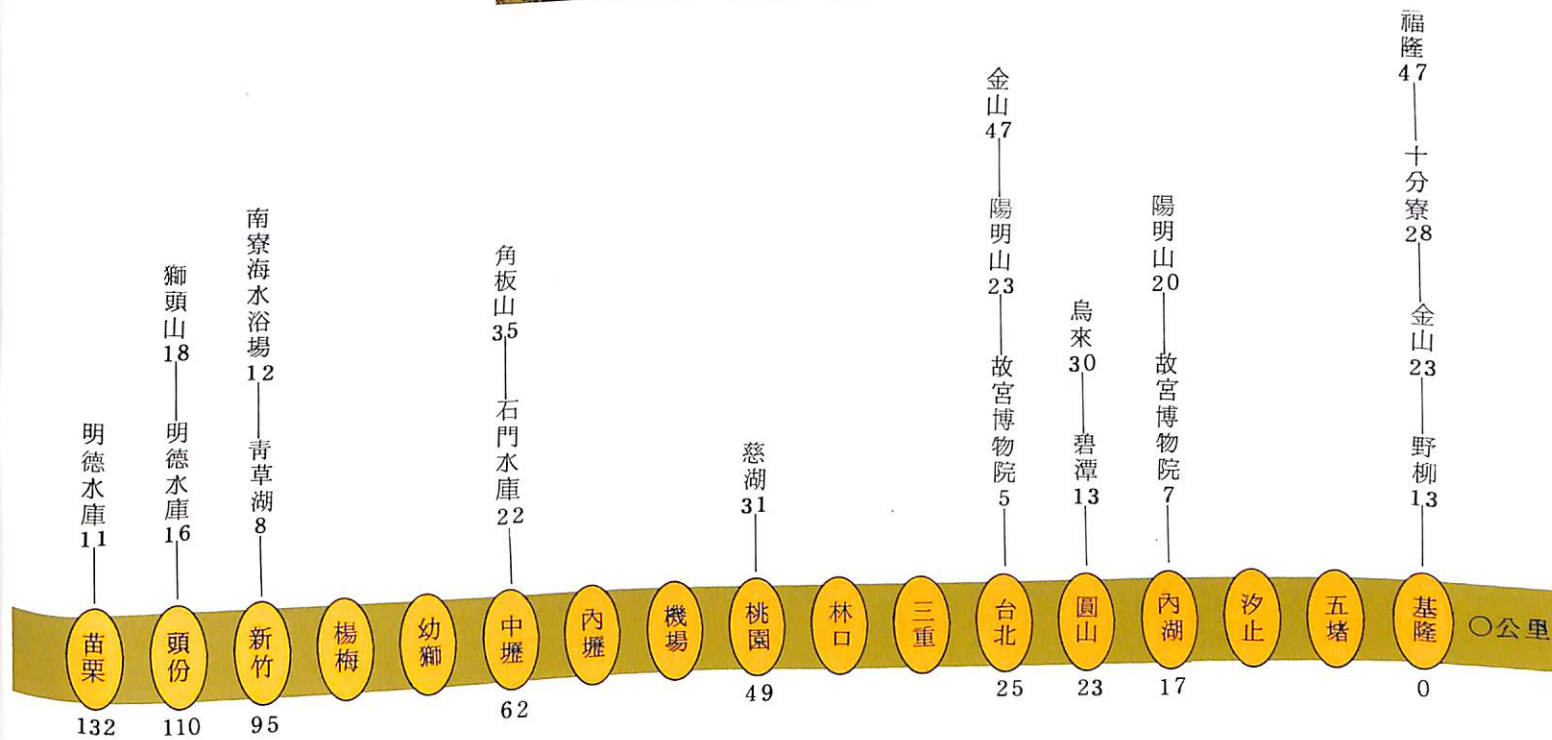
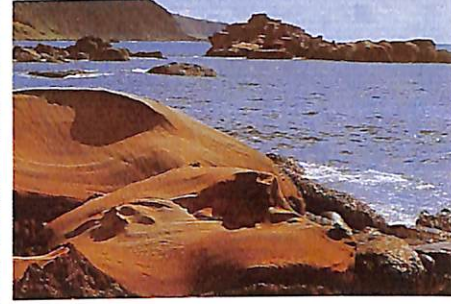
△辦公文不是蓋圖章，簽簽字就算了，要仔細看看內容，仔細想想前因後果，再簽辦，不要人云亦云。

表程里勝名地各至道



地點名稱	公里
▲后里收費站	162
豐原交流道	167
大雅交流道	174
台中交流道	178
王田交流道	188
彰化交流道	198
員林交流道	210
▲員林收費站	218
*西螺休息站	229
西螺交流道	230
◎斗南交流道	240
▲斗南收費站	246
◎嘉義交流道	264
水上交流道	270
▲新營收費站	280
●+新營服務區	284
◎新營交流道	288
◎麻豆交流道	303
▲新市收費站	313
●台南永康交流道	319
台南交流道	327
*仁德休息站	335
▲岡山收費站	346
◎岡山交流道	349
楠梓旗山交流道	355
◎楠梓大社、鳳山交流道	356
高雄大順交流道	366
高雄中正交流道	367
高雄交流道	373

流交・施設務服路公速高



地點名稱	公里
基隆交流道	1
八堵交流道	2
▲汐止收費站	9
汐止交流道	10
台北市內湖交流道	17
台北市松江路交流道	23
台北市重慶北路交流道	25
三重交流道	28
五股交流道	32
▲泰山收費站	35
林口交流道	41
林口交流道(擴建)	41
◎桃園交流道	49
中正國際機場交流道	52
大園交流道	55
*中壢休息站	57
內壢交流道	62
中壢交流道	67
楊梅交流道	69
▲楊梅收費站	71
湖口交流道	83
●+湖口服務區	86
新竹交流道	95
▲造橋收費站	110
頭份交流道	117
◎苗栗交流道	132
三義交流道	149
●+泰安服務區	158

站息休* 區務服+ 站油加時小四廿● 站油加◎ 站費收▲

國道中山高速公路 路線圖

































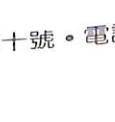
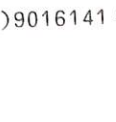


公路警察隊駐在地管轄區段一覽表

- 第一警察隊駐泰山轄基隆——楊梅
69.1K止，全長69.1km 交流道：基隆、五堵、汐止、內湖、圓山、台北、三重、林口、桃園機場、內壢、中壢、幼獅、楊梅。
- 第二警察隊駐造橋轄楊梅——泰安
158.4K止，全長89.3km 交流道：新竹、頭份、苗栗
- 第三警察隊駐員林轄泰安——斗南
240.6K止，全長82.2km 交流道：豐原、大雅、台中、玉田、彰化、員林、斗南。
- 第四警察隊駐新營轄斗南——永康
319.6K止，全長79km 交流道：嘉義、新營、麻豆。
- 第五警察隊駐岡山轄永康——高雄
373.2止，全長53.6km 交流道：永康、台南、岡山、楠梓、高雄。

高速公路局

內外各單位地址·電話·主管人員

 <p>局長 方恩緒</p>		 <p>副局長 石中光</p>	
 <p>工程處長 趙國生</p>		 <p>主任秘書 楊雪麟</p>	
 <p>動員作業室主任 陸 央</p>	 <p>會計室主任 陳有霖</p>	 <p>專門委員 彭淑麗</p>	 <p>人事室主任 林國藩</p>
 <p>秘書室主任 吳夢桂</p>	 <p>路產組長 陳遠緒</p>	 <p>技術組長 陳寶章</p>	 <p>工務組長 周穎文</p>
 <p>業務組長 黃清再</p>	 <p>交通管理組長 陳世圻</p>		
 <p>北區工程處 處長 郝竹溪</p>		 <p>中區工程處 處長 謝運錚</p>	
 <p>南區工程處 處長 吳俊</p>		 <p>工程處長 趙國生</p>	
 <p>工程處長 趙國生</p>		 <p>工程處長 趙國生</p>	
 <p>新營收費站 站長 謝希倫 電話(06)321060</p>	 <p>后里收費站 站長 斯文昌 電話(04)563401</p>	 <p>汐止收費站 站長 李國華 電話(02)6411151</p>	 <p>中壢一號段 段長 曾中樑 電話(034)523124</p>
 <p>新市收費站 站長 金成民 電話(064)982729</p>	 <p>員林收費站 站長 陳松榮 電話(048)884111</p>	 <p>泰山收費站 站長 黃發明 電話(02)3019134</p>	 <p>斗南一號段 段長 陳淑梅 電話(053)972324</p>
 <p>岡山收費站 站長 吳添添 電話(07)6217103</p>	 <p>斗南收費站 站長 朱明前 電話(055)312119</p>	 <p>楊梅收費站 站長 謝國雄 電話(034)783118</p>	 <p>岡山二號段 段長 陳一國 電話(07)6212928</p>
		 <p>造橋收費站 站長 陳效先 電話(036)6292</p>	 <p>新營一號段 段長 謝國雄 電話(065)323401</p>