



國道高速公路局

北區工程處

高速公路早期剪報資料



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國五十七年十月十四日
星期一 第三版 剪報資料

北壠高速公路 定期動工興築

為四綫道·全長三十三公里

【本報中興新村十三日電】省交通處長陳盛黃說：自臺北至中壠的高速直達公路，可望在八個月內動工興築，預定以兩年半時間施工完成。

北壠高速直達公路，估計需工程費八億三千萬元，亞洲銀行同意貸款百分之四十，並將於短期內派員來臺，協助規劃及設計工作。

這段高速直達公路，擬議興建為四綫道，全長計三十三公里，在通過三重、新莊一帶洪水平原管制區，及龜山工業區時，均將採用高架方式，其餘地區皆與普通道路一般高低。在脚接臺北一端，將與臺北大橋及中興大橋連接；通過華江大橋的車輛，則須駛至新莊地方，與之連接，沿途的平交道，均將建築立體交叉方式，以提高行車速度及安全。

陳處長說：新建的北壠高速直達公路，僅有一、二地段，與現有的西部縱貫公路交叉通過，大部份的路線均與縱貫公路線並行。

興建北壠高速直達公路，目的在疏導此一地區日趨擁擠的交通流量，根據目前調查，臺北至龜山一段，交通流量已漸達飽和狀態。

至於擬議中的臺南至屏東高速直達公路，將待北壠高速直達公路興築完成，再行規劃設計。



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國五十七年十一月二十八日
星期四 第三版 剪報資料

開闢南北高速公路 決聘專家研究 草擬細部藍圖

【本報訊】省公路局總工程師胡美瑛昨天表示：我國將於本月卅日與亞洲銀行簽約，以五十萬美元的貸款，聘請專家，以十五個月的時間，從事本省規模最大的南北高速公路細部策劃研究。這項簽約，是我國政府計劃明年具體實現的開始。在以後的十五個月中，將由一項龐大的專家集會研究，將對本省高速公路是否必須開闢，做出最後的結論：同時，如果確定開闢，將在長期內把工程初步及細部的藍圖作出來，然後動工興建。實際上，本省南北公路的開闢勢在必行，因此這一項研究工作，將由胡美瑛指出：在簽

約中的五十萬美元研究貸款，其中十萬元係亞銀贈送；我政府也將提出一千萬的新台幣作為相對基金。在十五個月的研究期中，將聘請世界最著名工程師來從事這項工作，而此一公司目前也列了決定階段，將使用最新儀器及專門人才，對臺灣的人口、土壤、地質、水文、地質、經濟發展等最細部的問題列入研究。公路局為配合此一研究，也精選了四十五位優秀的工程師及專家，並由日本、美國、英國、日本等國專家來對該項公路研究，使此項公路研究，在技術上獲得進步。在研究航空測量，並將商同臺

大、成大的電子部門訓練。對該局人員作技術訓練。胡總工程師指出：南北高速公路完成後，將解決本省今後廿年的交通流量問題。他表示：本省公路交通早已達到飽和點，在國六十年時，本省南北公路交通最低最保守的估計，每天超過廿三萬輛，西部幹線實無法容納，因為據理論上說，公路容量在每日廿萬輛以上時，無論如何應關為四線道，目前的二線道已無法使用。本省經濟發展，基、高、二省的吞吐也急速增加，更促使了高速公路的開闢。本身業已擬就了初步的腹案，將提供給研究團參考。



國道高速公路局 北區工程處

聯合報

中華民國五十八年八月三十日

星期六 第二版 剪報資料

南北高速公路 決將列為國道

【本報訊】行政院長嚴家淦昨（廿九）日表示，即將興建的南北高速公路，將列為歸中央管理的「國道」。

嚴院長昨天指出：南北高速公路因穿越台北市及台灣省各縣市，故將列為「國道」。

他說：行政院已決定先行興建北段部份，並即進行規劃設計。

南北快速公路將成為台灣地區第一條「國道」，由中央直接負責修建、運輸、安全及其他有關業務。

依照公路法規定：國道是以首都為中心或跨越兩省以上，並聯絡重要港口機場，邊防重鎮，國際交通及重要政治經濟中心之主要路線。

國道與省道或市區道路使用同一路線時，其共同使用部份劃歸國道路線系統。



國道高速公路局 北區工程處

聯合報

中華民國五十八年九月十三日

星期六 第二版 剪報資料

興築高速公路

將設建設公司

【本報訊】政府將成立南北高速公路建設公司，負責本省南北高速公路的興建工作。

交通部長孫運璿昨(十二)日說：有關成立公司的事宜，尚在研究中，在公司未成立前，將先由省公路局成立工程單位，先行施工。

依照交通部的初步構想，此一建設公司，由中央及省市共同籌組，為南北高速公路興建的執行單位，由於事權集中，人才集中，工作效率較高。

孫部長說：韓國近年來公路建設成績斐然，一條四百公里長的高速公路，可以在兩年的短時間內完成，其效率之高，值得我們研究效法。我國政府成立南北高速公路建設公司即是仿照韓國的此一辦法。



國道高速公路局 北區工程處

中國時報
中華民國五十九年二月二十七日
星期三 第二版 剪報資料

南北快速公路 首期興建工程 明年初動工 卅個月內完成

高速公路工程局籌備處成立

【本報訊】行政院二十六日院會，原則決定南北快速公路第一期興建工程於明年初動工，預定三個月內完成。工程設計限今年底完成。

南北快速公路全線工程將分四期進行，預定五、六年內完成。首期工程分三小段施工，路線為：①重慶北路到三重，②三重到中壢，③中壢到楊梅。第一期工程費估計約需新台幣三十多億，我國除已向亞洲銀行獲允貸款美金一千八百多萬元，台幣部份將由政府自籌，但自籌方法尚需進一步的研究。第二期工程將自明年開始設計，工程線段分為基

隆到台北，台南到高雄。第一期施工，將以國際標方式聘請國外工程公司負責施行。

【本報訊】政府已正式成立台灣區高速公路工程局籌備處，負責南北高速公路籌建工作。行政院日前在書面答覆立法委員高語和的質詢中作以上透露。行政院說，為籌建高速公路，除聘請外國顧問工程公司，作金錢研究，並就台北至中壢段，先行設計外，交通部已成立台灣區高速公路工程局籌備處，積極規劃中。



國道高速公路局 北區工程處

聯合報

中華民國五十九年四月二十九日

星期三 第二版

剪報資料



籌設高速公路建設公司 交通部成立小組進行研究

交通部已設立特別小組，研究成立台灣地區高速公路建設公司的事宜。這種公司的性質，將與日本的道路公團及韓國的道路公社類似。此一特別小組是由交通部政務次長王章清任召集人，交通部路政司、會計處、人事處及高速公路工程局籌備處的主管，均參與研究工作，該小組現已搜集了許多資料，正加以分析比較，做為研擬建設公司組織章程的參考。

政府決定設立高速公路建設公司的目的，在於使這條耗資近二百億元的公路，能早日償還貸款，營運趨於正常。

高速公路已經行政院院會決議列為國道，其經營管理自然應由中央政府主管部交通部負責。不過，高速公路的經營管理，不是三、五個人就能做好的，即以收費站與公路旁邊公共設施的管理兩項來說，就需要上百的人員負責；再如有關外債及公債的還本付息，亦是很重要的工作，因此，這一國道的管理經營，絕非交通部現有人手所能辦到，勢需另外成立機構，以專事權。

究竟應該設置何種機構才合適呢？交通部有關人員都主張設立公司，使這條公路的經營科學化和企業化，這樣才能達到「以路養路」的目的。

成立高速公路建設公司的構想，早於孫運璿擔任交通部長時即曾公開提出過，張繼正接長交通部前，高速公路籌備工作日形積極，最近，張部長等應邀赴韓國日本訪問，兩國高速公路的管理與經營問題，也是他們注意的項目，回國以後，乃決定成立特別小組，進行研究。張部長從日本歸國時曾經過過，韓國政府把高速公路的建築與經營分由建設與交通兩個部門負責，這是一種很好的辦法，值得我們參考。由這一點看來，南北高速公路工程局與高速公路建設公司並不衝突，說得具體一點，前者乃負責公路的建設，一旦建設完成，該機構可能就會撤銷，可以說是一個臨時機構，而高速公路建設公司名義上有建設兩字，而實際則負責管理之責，是一個永久的機構，不過，由新高速公路要在五、六年以後才能建設完成，所以這一公司在短時間內尚不會成立。（記者：陳祖華）





國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國五十九年六月八日
星期一 第三版 剪報資料

臺灣南北高速公路工程局已定於今天正式成立，它的誕生，無疑是為懷胎已五年之久的南北高速公路催生。

工程費逾一八七億

根據過去高速公路籌備處的估計，從基隆到高雄鳳山共三三五公里長的南北高速公路，工程分三期施工，預定六十四年竣工，所需工程經費約為新幣一八七億四千一百萬元。僅此項巨額投資，即不難想見這項建設是如何艱巨，而其未來的效益又是何等宏大。

新任該工程局長胡美瑛曾說，南北高速公路完工通車以後，其行車速度在平原地區將規定為時速一二〇公里，丘陵地區為一百公里，其路幅的寬度八線為四十三公尺，六線道為三十五公尺，四線道為廿八公尺。僅就時速與路幅的設計而言，這條高速公路的工程即超過目前本省西部幹線的兩倍，而足夠與國際上現代化最新公路媲美。

有人曾指出，韓國最近所完成的漢城至釜山間高速公路共四百卅公里，但所耗工程費用却比我國計劃中的這條高速公路便宜得多，也就是說，韓國的高速公路每公里工程費用為卅五萬美元，我國估計每公里一百萬美元，兩者間工程費造成的巨額差距，據胡美瑛解釋，一方面因臺灣的地形複雜，河川交錯所影響，另一方面則完全因設計之不同而起。

明年三月正式動工

定明年三月正式動工的南北高速公路，將一反過去國內興築公路的觀念，而因地制宜，採最新的觀念及設計施工。它最大的特徵就是興建「螺旋曲線」的路面，和「彎曲橋樑」，使

這條公路達到公路建設「經濟、安全、舒適、美觀」的至高境界。

所謂螺旋曲線路面，便是依據西部沿海崎嶇險峻的地形，將高速公路的路面作沒有急轉彎的設計，盡量保持路面呈半圓形轉彎，以策進行車安全和乘車人的舒適。據胡美瑛說，螺旋曲線路面的興築，同時可節省土石方的挖移，而節約工程經費。

全線均採立體交叉

至於彎曲橋樑的情形亦復如是。胡美瑛局長說，以往的橋樑都是直線式橋樑，改用彎曲橋樑，增加美觀還在其次，最重要的是，它因可

即將動工的南北高速公路

本報記者 朱宗鈞

利用地形，而節約材料費達百分之廿至卅。不過，對於這種新型的快速公路，工程人員目前所擔心的，是我們的駕駛人員未來使用時，是否能夠適應？因為過去日本東京至名古屋高速公路竣工通車的第一天，即發生了廿五部汽車相撞，造成重大連環車禍的慘劇。胡美瑛指出，這一高速高標準的公路，如使用得法，對交通有莫大的助益，但如不得其法，則很可能蒙其利，即受其害。因此，加強駕駛人的教育，並建立管理權威，乃成爲一項重要的課題。這不可否認的，這條全長三百七十五公里的公

路，全線均採立體交叉，而不致有平面交錯的地方。據案設計，全線共有五十六個立體交叉道，而跨越鐵路及公路的路面，更近千處之多，這顯然不是普通高速公路僅八個立體交叉道與廿處跨越鐵路、公路路面所可比擬。東西橫貫公路是到目前為止，我國完成工程最浩大的一條公路，但胡局長說，橫貫公路全線三百五十公里總共挖移的土石方不過六百萬立方公尺，但計劃中的南北高速公路，其必須挖移的土石方約有八千萬立方公尺，約為橫貫公路的十三、四倍，尤其這些土石平均須經過八公里的運程，才能獲得妥善的處理。

再拿南北高速公路所經的陸橋及河橋，所須挖移的土石方來看，胡局長表示，估計面積爲七十八萬平方公尺，但目前全省一萬六千公里的公路橋樑，以往總共挖移的土石方，面積也不過七十萬平方公尺，足見南北高速公路未來工程的艱巨了。

急需培養專技人員

然而，在南北高速公路的興築進入另一新階段的今天，主持其事的胡美瑛局長認爲目前所面臨的重大考驗，就是將來材料的集運與調撥，人力的籌措以及機械作業手的培養等幾項艱

難。他說，這條公路全線所需橋樑用水泥即須五十三萬公噸，而路面的水泥量更高達一百萬公噸以上，其他需要的材料及機具則尤爲可觀。在這種情形下，據估計同一施工期間所需的機具作業手和機具的維護技工，每天平均需五千至七千人，顯然，如不及時培養這些專技人員，屆時將使工程的進行，受到嚴重的阻礙。

談到南北高速公路未來的效益，胡美瑛把它分爲可以計量衡量的有形效益及不可計量衡量的間接效益兩種，其中有形效益至一九九〇年爲止，總值可達八百七十七億新幣，而無形間接效益約佔有形效益的百分之廿五，即約二百億元。這項數字是由電腦邏輯計算得來，對國家經濟發展的貢獻至爲明顯。

經濟效益至爲宏大

他說，無形效益是指這條公路的完工，擴大了國內市場的範圍，以及因減少車禍的損失等原因獲致的實益，至於有形的直接效益尤爲明顯，包括：

- ①因車輛使用人縮短行車距離，節省了油料，至一九九〇年爲止，估計除去該公路建設投資一百八十七億餘元外，尙可爲國家節約了五百六十二億元。
 - ②因爲有了高速公路，而可節省對其他各公路的改善費用至一九九〇年約爲二百卅四億元。
 - ③將來鐵路運輸部份轉入高速公路運輸後，時間的折值約爲二十二億元。
- 基於上述的各項經濟效益，胡局長表示，這就是政府所以不惜以龐大資金，建設南北高速公路的原因。



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國五十九年六月八日
星期一 第三版 剪報資料

興建南北高速公路 工程局今成立

先辦臺北楊梅段工程

【本報訊】南北高速公路工程局已定於今天上午九時正式成立，交通部長張繼正將前往主持成立儀式，並致詞勉勵該局全體工程人員。

南北高速公路工程局是根據我國向亞洲銀行貸款合約的規定而成立的。該局局長由公路局副局長兼總工程師胡美瑛出任。據新任局長胡美瑛昨天在記者會中指出，南北高速公路工程局的成立，將使該國際標準之現代化公路規劃與興工邁入新的階段。

他說，南北高速公路第一期工程即基隆至楊梅段，財源的籌措及工程實施計劃現已大致定案，其中三重至中壢段工程，並定於今年十月招標，明年元月動員興辦，三月正式破土興工。

胡美瑛說，基隆至楊梅段總長為七十公里，工程費總計須款四十六億元新臺幣，其中若不包括土地費用為卅三億五千萬。

他說，第一段首先辦理之工程，為臺北至楊梅段約四十公里，工程費約十三億五千萬，現已獲亞銀同意貸款一千八百萬美元，此項貸款已由雙方簽訂貸款同意書。

另外亞銀並同意貸款至明年才正式簽約的有七百一十萬美元，總共合計為新臺幣十億三千三百萬元。第二段基隆至臺北，工程費為廿億元新臺幣，已由日本協利公司同意貸款一千四百五十萬美元，折合臺幣五億八千萬。

胡美瑛說，設計工作除三重至中壢段，於今年七月完工外，至明年三月第一期工程將全部設計完成。



國道高速公路局 北區工程處

聯合報
中華民國五十九年六月八日
星期一 第二版 剪報資料

高速公路首期工程 下月完成設計 預定十月招標

高速公路工程局今成立

【本報訊】交通部台灣區高速公路工程局長胡美瑛昨(七)日說，高速公路第一期工程三重至中壢段，訂今年十月招標，明年三月破土開工，至於由基隆至三重及中壢至楊梅段，則定明年七月開標，隨即設計完成。

【本報訊】交通部台灣區高速公路工程局於昨日舉行記者會，該局局長胡美瑛在會中曾簡略說明了高速公路第一期工程的内容及施工計劃。

胡美瑛說，第一期工程由基隆至楊梅，全長七十公里，工程費及用地費合計新台幣四十六億元。為了施工方便，第一期工程採分段施工方式，第一段自台北至楊梅約四十公里，工程費用約為十三億五千萬元，亞銀將貸款十億三千二百萬元，其中一千八百萬美元(約新台幣七億二千萬元)我國政府已與亞銀簽約，另外七百八十萬美元(約新台幣三億一千二百萬元)將於明年正式簽約。

第二段自基隆至台北段，工程費約為廿億元，日本同意貸款一千四百五十萬美元，折合新台幣五億八千萬美元。

第三段中壢至楊梅的工程費用，將另行籌措。胡美瑛說，此一高標準的公路，工程十分艱鉅，工程局工作人員將竭盡心智，完成此一任務。

【本報訊】交通部台灣區高速公路工程局訂今(八)日成立，交通部長張繼正將於今日上午前往該局對全體工作人員講話，工程局下設工程財務、公共設施、規劃、設計、施工等五個組，局長一職由台灣省公路局副局長胡美瑛擔任。



國道高速公路局 北區工程處

中國時報
中華民國五十九年六月八日
星期一 第二版 剪報資料

高速公路工程局今日成立 設六個組

三重中壢段下月完成設計

【本報訊】交通部台灣區高速公路工程局(八)日正式成立，局長一職由原籌備處處長胡美瑛出任。

高速公路工程局的組織，分為六個組，第一組負責工程財務，第二組策劃高速公路用地公共設施。第三組規劃，第四組設計，第五組工程施工，第六組總務。另外，局長下面設主任秘書，由李球擔任。

胡美瑛曾於昨日下午，在該工程局址台北市南京東路三段慶城街十二號舉行記者會，對高速公路計劃，有所說明。

胡局長說，高速公路分三期施工，現在正進行第一期工程規劃。第一期工程基隆楊梅段全長七十公里，工程費不包括用地費計需廿三億五千萬。其中又分基隆台北與台北楊梅兩段施工。

他又說台北楊梅段約長四十公里，工程費十三億五千萬，亞銀已簽約貸予一千八百萬美元，另外尚有已同意的貸款七百八十萬美元，全項貸款總合為台幣十億三千二百萬元。

至於基隆台北段需費廿億元，日本願貸予我國一千四百萬美元，合台幣五億八千萬，其他的資金仍待籌措。

談到目前高速公路的進度，胡局長說，第一期三重至中壢段，下個月即完成設計，到明年三月第一期全部設計可完成。實際施工分二段，三重大壢段今年十月招標，明年三月正式破土興工。另外剩餘的基隆至三重大壢段，至楊梅段，到明年三月完成設計，七月開標後隨即開工。

綜合上述，胡局長表示，第一期基隆楊梅段高速公路與築工程，在民國六十二年以前必須完成。其他的工程，全線將在六十四年與築完成。



國道高速公路局 北區工程處

聯合報

中華民國五十九年六月九日

星期二 第二版 剪報資料

高速公路工程局昨日成立

【本報訊】交通部部長張繼正昨(八)日說，南北高速公路的興建將是我國近年來最大而且最重要的建設，有關工作人員應該體認此一工程的意義，竭盡心智，完成任務。

交通部台灣區高速公路工程局已於昨日成立，交通部部長張繼正曾前往致詞。

張部長說，高速公路於五年建設完成以後，不僅對於台灣地區的公路運輸將大有裨益，而且對於今後經濟發展也將有很大的幫助。因此，政府才不惜化費鉅額資金來規劃此一重大建設。



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十年一月二十三日
星期六 第三版 剪報資料

段北路公速高北南 工開日一月八 更變不決綫路

另費時日。又如原核定路線三重中壢段工程用地之徵購，自地籍測量至議價補償已辦理逾九月餘，除林口特區部份尚未定案外，均已辦妥協議補償或奉准征收，如放棄已獲成果，金錢（已付地價及地上物補償費二億一千萬元）與時間（已費時七月）之損失甚大。

【本報訊】南北高速公路北段路線，已奉行政院核定，照原定計劃進行，不作實質上的任何改變。交通部長張繼正在昨天上午舉行的記者會中作了上述表示。他說，交通部曾在政府宣佈林口特區開發方式變更之後，詳細研究高速公路路應否改線問題，但經審慎研究結果，仍認為不宜改變，而報請行政院核定。張部長指出，高速公路路線決定不予變更的原因為：①政府對林口特區之開發，僅係方式之改變與開發速度之稍為延緩，高速公路經過該地區，仍具加速開發之功能。②三重中壢段工程，已近招標階段，重行改線，曠費時日，困難甚多，如三重中壢段高速公路任何一線均須經過三重五股間之洪泛區。原核定路線，曾費時半年，從事水工模型試驗以配合水利及防洪計劃之要求，如另擇新線，則由於路線佈置之變更，勢必重為上項工作，

③原曾考慮但未採用之另外二線較近西部幹線已發展地區，工商發達，其地價補償及公共設施遷移費用概估約為六億六千四百萬元，而核定之線所需同項費用估計為四億一千六百萬元，相差達二億四千八百萬元。④因有長隧道及經過工業區部份需用高架構構，工程費用估計亦將高出三至四億元。⑤核定路線中三重中壢段之細部設計業已完成，並經亞銀審定認可，如路線變更，則前功盡棄，經估計重新查勘測量（需三度施行航測，估計需時六個月，初步設計（包括土壤、地質現狀測定、估量及材料試驗、水文及河川調查、地界置樁、校核等，估計需時六個月），細部設計（包括路綫、橋樑結構設計，估計需時八月）等，需時共達廿個月之久。【本報訊】南北高速公路局長胡美瑛昨天說，亞洲銀行已審查通過登記參加南北高速公路三重中壢段工程投標的包商資格，因此該局已決定於二月一日發出邀請書，邀請這些包商於三個月內進入工地勘察，並定於今年八月一日正式破土興工。胡美瑛指出，南北高速公路原定於今年二月間破土，由於他強調，三重中壢段高速公路仍將於預計兩年，即民國六十二年月底前完工。胡美瑛表示，三重至中壢段高速公路共分五個標招標，其中第五標即廿三·五公里至卅二·五公里共九公里間，由十八家包商承包，定八月一日開工。第四標即十六·五公里至廿三·五公里共七公里，由廿六家包商承包。八月十五日開工，另外第一標至第三標，則因部份防洪計劃及工廠遷移問題等尚未解決，開工日期尚未確定。他說，從二月一日發出邀請書後，該段工程預定於四月間開工，然後進行簽約及包商遷入工地籌備工作事宜，依照國際招標規定，自發出邀請書起一百五十八至一百六十八天內



國道高速公路局 北區工程處

聯合報

中華民國六十年七月二十三日

星期五 第二版 剪報資料

連接南北高速公路

麥帥公路將予擴建

交通部正在辦理工程細部設計

明年十月動工六十四年完成

【本報訊】交通部決定將台北基隆間的麥克阿瑟公路拓建為四車道的高速公路，作為台灣區南北高速公路的一部份。該項工程正在辦理細部設計，預定明年十月動工，六十四年改建完成。

南北高速公路基隆至內湖段工程，經交通部辦理運輸調查分析和測量選線後，決定不開闢新的路線，將把現有雙車道的麥帥公路拓寬，提高工程標準，一部份則截彎取直，改建成四車道高速公路。交通部高速公路工程局根據精密的交通量預測，對於內湖基隆段工程，決定先按六車道徵購用地，按四車道施工，延至民國七十年，再依交通發展趨勢拓寬為六車道公路。

交通部作上項決定，是為節省資金，提高投資報酬率。根據初步估計，按上項原則施工，基隆內湖同十六公里長的高速公路工程，需投資台幣五億二千多萬元。

高速公路內湖基隆段工程，曾委託中國土木工程學會服務部辦理運輸調查分析，現正由中華顧問工程公司負責規劃設計，預定於年底設計完成，明年初收購用地，六十一年下半年招標施工。

高速公路工程局較早曾擬訂內湖基隆段工程計劃，於高速公路第一期基隆至楊梅段工程預算送到立法院審議時，經立法委員建議，將內湖基隆段暫緩辦理，再行規劃研究，並建議就現有麥帥公路予以拓寬，以節省經費，交通部審慎研究後，認為內湖基隆段工程仍應於六十一年動工，該段路線，則可以麥帥公路為準，沿線拓寬改建，使成為四車道高速公路。



國道高速公路局 北區工程處

聯合報
中華民國六十年八月二日
星期一 第二版 剪報資料

高速公路三重至中壢段 預定本月中旬開工 全綫完工後將征受益費

【本報訊】行政院新聞局昨(二)日宣佈：台灣區南北高速公路工程，全線三百七十五公里的規劃設計，財源籌措正積極進行，其中第一期三重中壢段工程，已完竣施工前各項準備工作，即將在本月中旬開工。

另據交通部消息：高速公路三重中壢段工程，預定八月十四日在林口舉行隆重的破土典禮，請副總統嚴家淦主持破土儀式。

新聞局並表示：這條高標準的分向行駛道路，完工通車後，原則決定征收受益費，有關收費方式及費率，正由高速公路工程局委由美國帶力凱撤顧問公司研究中，將於近期內提出方案，供政府研究辦理。

新聞局說：南北高速公路所需資金，總額約需台幣一百九十億元，其中第一期工程基隆至楊梅段之資金已有着落，包括向亞洲開發銀行貸借三萬中壢段工程費一千八百萬美元，向日本海外協力基金貸借基隆台北段工程費一千四百五十萬美元，其他國內自籌款則決定發行建設公債，及自歲計結餘項目籌措。

新聞局說：最先開工的三重中壢段工程，已分五區決標，日本青木公司承標南坎中壢段，榮民工程處承標南坎林口段，中華工程公司承標林口泰山段，榮工處承標三重洩洪橋工程，韓國極東公司承標三重泰山段，本月起即可分段動工。

新聞局表示，高速公路的規劃設計工作，除三重中壢段已規劃完成外，基隆內湖段已完成百分之四十八，內湖台北段已完成百分之五十五，台北三重段，及中壢楊梅段已完成百分之八十二，均可於年底前設計完畢，台南鳳山段，預定今年十月開始規劃，楊梅新竹段及嘉義台南段則尚在作定線測量中。



國道高速公路局 北區工程處

聯合報
中華民國六十年八月十四日
星期六 第一版 剪報資料

工動路公速高北南 土破統總副嚴由今

【本報訊】台灣區南北高速公路，定於今日（十四日）上午十時在台北縣林口鄉舉行破土典禮，由交通部長張繼、副部長張正主持，請副總統嚴家淦破土。

六三年六月完成。高速公路第一期計劃路線由基隆起，順沿麥克阿瑟公路，至內湖，跨越基隆河之後，改沿松山堤防西行，一部份路線利用松山堤防做為路堤，穿過大直橋，經由松山接連擬建中之桃園國江路經新生北路兩次，主線繼續往南，至楊梅接西部幹線，然後經交流道，接重慶北路交流道跨線。沿線共有十一處，三重、泰山、華登林、高速公路第一期工程共需資金台幣五十億元，財源籌措方法是向亞洲開發銀行和

日本海外協力基金貸款，並由政府發行建設公債，提高汽車燃料使用費和編列預算。青木建設公司，行政院榮民工程處，中華工程公司和韓國極東

程中，已有三重至中壢間三十公里道路工程完成招標，由日本建設公司分段承包，本日起動工興建。基隆至三重和中壢至楊梅間即將規劃完成，預定明年春招標興建。

可望在六

即動工，

段工程隨

第一期基

典禮後，

舉行破土

成。今天

全線六十

六年底完

期施工，

決定分三

期元，

共需資金

一百九十

五公里，

全長預計

三百七十

至鳳山，

基隆，南

速公路工

南北高

區南北高

速公路，

定於今日

上午十時

在台北縣

林口鄉舉

行破土禮

典禮，由

交通部長

張繼、副

部長張正

主持，請

副總統

嚴家淦破

土。

【本報訊】

台灣區南

北高速公

路，定於

今日（十

四）日上

午十時在

台北縣林

口鄉舉行

破土典禮

，由交通

部長張繼

、副部長

張正主持

，請副總

統嚴家淦

破土。

【本報訊】

台灣區南

北高速公

路，定於

今日（十

四）日上

午十時在

台北縣林

口鄉舉行

破土典禮

，由交通

部長張繼

、副部長

張正主持

，請副總

統嚴家淦

破土。

【本報訊】

台灣區南

北高速公

路，定於

今日（十

四）日上

午十時在

台北縣林

口鄉舉行

破土典禮

，由交通

部長張繼

、副部長

張正主持

，請副總

統嚴家淦

破土。

【本報訊】

台灣區南

北高速公

路，定於

今日（十

四）日上

午十時在

台北縣林

口鄉舉行

破土典禮

，由交通

部長張繼

、副部長

張正主持

，請副總

統嚴家淦

破土。

【本報訊】

台灣區南

北高速公

路，定於

今日（十

四）日上

午十時在

台北縣林

口鄉舉行

破土典禮

，由交通

部長張繼

、副部長

張正主持

，請副總

統嚴家淦

破土。

【本報訊】

台灣區南

北高速公

路，定於

今日（十

四）日上

午十時在

台北縣林

口鄉舉行

破土典禮

，由交通

部長張繼

、副部長

張正主持

，請副總

統嚴家淦

破土。

【本報訊】

台灣區南

北高速公

路，定於

今日（十

四）日上

午十時在

台北縣林

口鄉舉行

破土典禮

，由交通

部長張繼

、副部長

張正主持

，請副總

統嚴家淦

破土。

【本報訊】

台灣區南

北高速公

路，定於

今日（十

四）日上

午十時在

台北縣林

口鄉舉行

破土典禮

，由交通

部長張繼

、副部長

張正主持

，請副總

統嚴家淦

破土。

【本報訊】

台灣區南

北高速公

路，定於

今日（十

四）日上

午十時在

台北縣林

口鄉舉行

破土典禮

，由交通

部長張繼

、副部長

張正主持

，請副總

統嚴家淦

破土。

【本報訊】

台灣區南

北高速公

路，定於

今日（十

四）日上

午十時在

台北縣林

口鄉舉行

破土典禮

，由交通

部長張繼

、副部長

張正主持

，請副總

統嚴家淦

破土。

【本報訊】

台灣區南

北高速公

路，定於

今日（十

四）日上

午十時在

台北縣林

口鄉舉行

破土典禮

，由交通

部長張繼

、副部長

張正主持

，請副總

統嚴家淦

破土。

【本報訊】

台灣區南

北高速公

路，定於

今日（十

四）日上

午十時在

台北縣林

口鄉舉行

破土典禮

，由交通

部長張繼

、副部長

張正主持

，請副總

統嚴家淦

破土。

【本報訊】

台灣區南

北高速公

路，定於

今日（十

四）日上

午十時在

台北縣林

口鄉舉行

破土典禮

，由交通

部長張繼

、副部長

張正主持

，請副總

統嚴家淦

破土。

【本報訊】

台灣區南

北高速公

路，定於

今日（十

四）日上

午十時在

台北縣林

口鄉舉行

破土典禮

，由交通

部長張繼

、副部長

張正主持

，請副總

統嚴家淦

破土。

【本報訊】

台灣區南

北高速公

路，定於

今日（十

四）日上

午十時在

台北縣林

口鄉舉行

破土典禮

，由交通

部長張繼

、副部長

張正主持

，請副總

統嚴家淦

破土。

【本報訊】

台灣區南

北高速公

路，定於

今日（十

四）日上

午十時在

台北縣林

口鄉舉行



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十年八月十五日
星期日 第三版 剪報資料

南北高速公路開工

嚴副總統按鈕破土

為本省經濟繁榮帶來光明遠景

【本報訊】廿年來政府投資最大的一項工程——南北高速公路，昨天在嚴副總統按鈕破土下，正式開工，預定在民國六十六年全線完工通車。

臺灣南北高速公路工程破土典禮，於昨天上午十時在臺北近郊林口工地舉行，由交通部長張繼正主持，並請嚴副總統致詞及主持按鈕破土，他手按電鈕，工地上轟然一聲，塵土飛揚，這一高水準現代化的公路，正式興工。何應欽將軍、國防部副部長馬紹壯、各國駐臺使節、各交通機構首長、高速公路局外國顧問及中、日、韓三國工程公司負責人等共二百餘人，均應邀觀禮。

嚴副總統在致詞時說：南北高速公路這一高水準現代化公路的興建，不僅將成爲今後臺灣經濟發展的一條重要動脈，而且也是我國交通史上前所未有的一項劃時代創舉，其意義無比重大。

嚴副總統指出，這條公路的興建，不但在已經興建或計劃興建的各項工程中，是最浩大的一項，也是政府用在臺灣最大的一筆工程建設投資，同時也是 總統關懷地方建設，繼延長九年國民教育之後，澤惠國人的又一項影響深遠的德政。

嚴副總統表示，南北高速公路前後需費時六年完成，經費高達一百九十三億，但據中外專家估計，至民國六十六年這一工程全部完成之後，至民國七十九年這十三年間，我們在疏導交通，發展經濟，改進運輸系統各方面所能獲得的有形效益，可能高出投資總額的四倍，因此這一公路的完成，確信將爲臺灣的經濟繁榮，帶來無限光明的遠景。

他說，高速公路雖然工程浩大，但政府基於自力更生的原則，無論是在工程費用，工程技術各方面，都希望儘可能運用我們自身的人力、財力來推動這項建設。嚴副總統強調，這一工程由計劃到施工，我們曾得到國際間各友好國家的協助與支持，我政府由衷的感謝。

上午十時廿五分，嚴副總統在工地完成按鈕破土之後，接着在臺灣區南北高速公路局長胡美瑛的陪同下，檢閱了工地的機器和人員。

昨天開工的是該公路第一期工程中最先施工的三重至中壢段工程。全線工程分別由我國榮民工程處、中華工程公司、日本青木建設公司及聯國極樂建設公司得標。



嚴副總統爲南北高速公路按鈕破土。右爲交通部長張繼正。
(本報記者郭惠聰攝)



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十年八月十五日
星期日 第三版 剪報資料

張繼正指出高速路價值

工程投資雖大

將來報酬更高

交通部張繼正昨日在南北高速公路開工典禮上致詞時指出：這條公路的投資雖大，但估計今後因燃料的節省及行車時間的縮短而獲致的效益，約為新臺幣六百億元，同時因該路的完工而節省西部幹線沿線之改善工程費可達二百億元，因此，南北高速公路所能得到投資報酬，將遠超過該路的興建費用。

在簡短報告了南北高速公路從籌劃到興工的經過之後，張部長並具體指出，這條公路的興建，對我國經濟發展的影響：(一)至長三百七十五公里的長途公路，係以出入口管制直達行駛為特點興建，貫穿南北兩端，完工後將成為臺灣整個運輸系統的心動脈。

◎因為這條公路的興築，將促使西部平原，重新作全盤規劃，增加利用價值，繁榮地方工商經濟。
◎由中央投資興建的南北高速公路，除國外貸款外，係發行建設公債籌措資金。這是政府第一次發行建設公債，今後將以一取之於車(路)的方式，即領汽車燃料使用費及車輛受益費的收入，還本付息，對國家財政支出影響甚微。

◎外匯取得，除第一期工程已有亞洲銀行及日本協力貸款外，第二期選築至鳳山一百一十公里的公路，也已得到世界銀行的支持，並由德國及美國兩家工程顧問公司進行規劃設計。
◎工程之規劃設計第一期將聘請外國顧問並吸收本國人才為主，但第二期及第三期工程，將全部用本國工程人員，用以培養人才，發揮國人工程技術的潛能。
◎高速公路係採開國際標，選定包商，因此在各國的競爭下，必可激起國內包商迎頭趕上，使工程技術水準提高，並可藉國際間的觀摩學習作用，促進發展。

按：高速公路第一期工程計劃路線，係自基隆起沿峯師公路至內湖，跨越基隆河後，改沿松山堤防西行，穿過大直橋至松江路底，再兩次跨越基隆河，經圓山接慶基路交流道，然後跨越淡水河，經三電、泰山、鷺林口高地，再下至南坎，此處另設有交流道，以支線連接擬建中之桃園

國際機場，主線則繼續往南，經中壢至楊梅現有南部幹線。



國道高速公路局 北區工程處

中國時報
中華民國六十年十一月六日
星期六 第二版 剪報資料

麥帥公路將拓寬為高速公路

在上一會期，被立法院暫時擱置的南北高速公路基隆至內湖段工程，經政府重新調查設計後，已決定變更原有計劃，另提新方案，再度送立法院審議。

照交通部高速公路工程局當初的設計，基隆至內湖段高速公路係一條全新的道路，其路基與麥克阿瑟公路平行，總工程費約五億八千萬元。但這項預算案，在立法院遭到委員們的非議，認為麥克阿瑟公路興建之初，亦係依高速公路的標準設計，雖然後來限於經費由四線道縮減為二線道，但若新建基隆至內湖段高速公路，廢置麥帥公路實在太可惜，應請政府重新考慮，故在通過南北高速公路第一期工程預算五十一億元時，將基隆至內湖段工程剔出，決議俟下一會期再行審議。

立法院當初如此決議，是希望政府考慮利用麥帥公路，以節省國家公帑，並提高既有交通設施的利用價值。

高速公路工程局在設計這段高速公路時，所以廢棄麥帥公路，係因麥帥公路部份路面太靠近基隆河，且路基不好，又多彎道，與其改造舊有道路，不如另起爐灶，重新設計來得方便實用。可是，及至立法院暫時擱置該項預算草案後，政府方面認為有重新考慮的必要，經高速公路工程局派員勘測，遂決定利用麥帥公路，將其拓寬為四線道，採用其直道部份，彎道部份則改以高架橋銜接；此外，沿基隆河岸的一段路面，則向內修正，使其避免受河水浸蝕及破壞。

在節省經費，盡量利用原有道路的原則下，重新設計的這項新預算案，全部工程費約五億六千餘萬元，較原關新路祇節省一千八百萬元左右，目前已送至立法院審議，預料可獲通過。

(郭人傑)





國道高速公路局 北區工程處

中國時報
中華民國六十年十一月六日
星期六 第二版 剪報資料

高速公路 基隆內湖 段將提前 興建

以麥帥路為基幹拓為四線道

六日上午將列席這項秘密會議，就基隆至內湖段高速公路預算，提出報告。

【本報訊】政府已決定提前興建基隆至內湖段高速公路，同時廢止原計劃道路，改以麥克阿瑟公路為基幹，拓寬為四線道，作為南北高速公路第一期工程的首段。

基隆至內湖間高速公路，在原計劃中，其計劃道路係自麥帥公路內湖附近起點，至基隆孝二路口，全長十六公里，經費為新台幣五億七千八百萬元，但於全部預算送立法院審議時，被暫時擱置。現經政府重新設計，廢止原計劃道路，而改為利用麥克阿瑟公路路面，由現有的二線道，拓寬為四線道，並將其彎道改直，以適用快速公路的標準。

新設計的基隆至內湖段高速公路，全部工程費新台幣五億六千萬，已由政府編為特別預算案，立法院定六日上午舉行的預算、經濟、財政、交通四委員會聯席會議，將討論這項預算案。

交通部高速公路局長胡美瑛六日上午將列席這項秘密會議，就基隆至內湖段高速公路預算，提出報告。



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十一年七月一日
星期日 第三版 剪報資料

高速公路全線 決定限期完成

楊梅嘉義段已展開定錢研究

【本報訊】為達成交通建設，配合經濟建設的目的，交通部已決定依預定計劃，在民國六十七年以前完成從基隆到鳳山的高速公路全線工程。三期施工：第一期為基隆到楊梅，共七十公里；第二期為楊梅到鳳山，一百一十公里；第三期為楊梅到嘉義，一百九十餘公里。目前第一期工程進度已達到百分之三，而中壢到楊梅段也已開始發包，八月間興工，臺北重慶北路到三重段也將於月內招開國際標，籌備施工事宜，而基隆到重慶北路段，則預定於明年年初開工興建。至於第二期工程，義到鳳山段，現已進行工程設計，並於南部與臨海公路接連，以配合將來南部工業區及加工區的貨物運輸需要，政府有關單位，正積極籌措財源，向國外接洽貸款事宜之中。

第三期工程楊梅到嘉義，因交通流量的調查與評估不如第一期與第二期工程的迫切，原擬暫緩施工，使全線工程可能延至十年後竣工，但交通部認為：高速公路的經濟效益，是根據全線通車而完成評估的，如果全線不能貫通，預期的經濟效益將難以獲致，因此交通部決定依原計劃，使第三期工程順利開工。

為此，楊梅至嘉義段工程，現已由高速公路局展開定錢研究，預定於一年內完成，以配合都市計劃接看進行工程規劃和細部設計，惟財務籌措措施尚待進一步擬訂。

據悉：臺灣南北高速公路的興建，現已列為全國交通建設項目中最優先的建設計劃，政府將全力促成一，以期在短期內解除西部幹線擁擠現況，並推動經濟建設的發展。

【本報訊】應邀參加近代工程技術討論會的旅美運輸工程專家徐世統博士等人，昨天一致讚揚我國興建的高速公路工程計劃與設計，已達到國際公路建設的一流水準。

徐世統、余家鑫及美籍朱唐納等運輸規劃專家，於昨天上午九時至中午赴高速公路局聽取胡美項局長簡報，並參加座談會。他們認為：我國的高速公路興建特徵有二：第一是計劃按部就班，設計週詳，第二是工程建設配合都市計劃，符合整體規劃的需要。

近代工程技術討論會八個討論小組，現正分別進行對有關單位的訪問，並就各項建設計劃，舉行座談。全體學者專家，並將於明天起展開參觀訪問，與業者交換意見，然後舉行檢討會，對現階段工程技術提出改善意見，以供政府施政參考。

【本報訊】應邀參加近代工程技術討論會的旅美運輸工程專家徐世統博士等人，昨天一致讚揚我國興建的高速公路工程計劃與設計，已達到國際公路建設的一流水準。

徐世統、余家鑫及美籍朱唐納等運輸規劃專家，於昨天上午九時至中午赴高速公路局聽取胡美項局長簡報，並參加座談會。他們認為：我國的高速公路興建特徵有二：第一是計劃按部就班，設計週詳，第二是工程建設配合都市計劃，符合整體規劃的需要。