



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十七年五月五日
星期五 第一版 剪報資料

蔣院長指示有關單位 積極謀求 高速公路 安全行車

交通部二十七億改善交通設施。取締違章行車。改善道路網。

待加強改進。
蔣院長是在院會討論高速公路局組織條例草案時，作了以上的表示。
他指出：高速公路費度支各方面，都能的建設，無論在工程依計畫達成任務，品質、施工進度和經得欣慰。但他對於目

【本報訊】蔣院長昨天在院會中表示，臺灣高速公路的建設，合乎國際標準，但看部分路段完成後的管理情形，則顯然有

前高速公路部分路段，通車後的行車安全，極表關切。他目睹有些車輛在高速公路上任意變換車道，行車秩序紊亂，以及其他各種不遵守交通規則的情形，深以此一現代化交通建設的利用

方面，積極謀求高速公路的改善。因此，他提示交通部有關部門，應從加強交通安全教育，擴大交通安全宣傳，改善交通安全設施，取締違章行車等

【本報訊】交通部將以七十二億元的經費，來改善南北高速公路上的聯絡道路。這項改善高速公路聯絡道路計畫，將分期施工，第一期改善道路計畫九十公里，動用經費廿六億，預計民國六十九年完成；第二期改善道路長二百卅公里，動用經費四十六億元，施工期間為民國七十年至七十九年。

交通部此一改善聯絡道路的目的，是促進高速公路有健全的系统，並消除聯絡公路的瓶頸，輸導都市地區交通壓力，促進都市發展。



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十七年五月五日
星期五 第一版 剪報資料

高速公路局組織條例

行政院通過草案

明定職掌及人員任用事項

【本報訊】行政院昨天院會，通過交通部擬具的「交通部臺灣區高速公路局組織條例草案」，將送請立法院審議。

該草案的要點如下：

①明定高速公路局的職掌為：①高速公路的養護及拓建工程事項；②高速公路的交通管理及行車安全的維護事項；③高速公路通行車輛

工程受益費的徵收事項；④高速公路路邊設施的營運管理事項；⑤高速公路沿線環境的整理與維護事項；⑥高速公路用地房屋及其他財物的備置、保管、運用與財務處理事項；⑦高速公路的研究發展及其他有關事項。

⑧高速公路局置局長一人，副局長二人，總工程司一人，主任秘書一人；設五組及秘書室、人事室、會計室，總員額為二三十人。

⑨高速公路局人員的任用，依交通事業人員任用條例及其有關法令規定辦理，必要時；並得依聘用人員聘用條例的規定，聘用專業或技術人員二人至三人為顧問。

⑩高速公路局為辦理高速公路的養護及管理，設北、中、南三區工程處，為辦理公路工程受益費徵收業務，得於高速公路適當地點設收費站，其組織規程均由交通部定之，為辦理高速公路拓建工程，必要時並得設新工單位，於任務終了時撤銷。

⑪高速公路局得依警察法的規定，商准內政部設置高速公路警察。



國道高速公路局 北區工程處

聯合報

中華民國六十七年五月五日

星期五 第一版 剪報資料

蔣院長昨日指示交通部 重視高速公路行車安全 院會通過高速公路局組織條例

【台北訊】行政院在昨天院會中，通過「交通部台灣區高速公路局組織條例草案」，函請立法院審議。

交通部將依據這個條例，設置台灣區高速公路局辦理高速公路養護及管理，並設北、中、南三區工程處，為辦理公路工程受益費徵收業務，得於高速公路適當地點設收費站，其組織規程均由交通部定之，為辦理高速公路拓建工程，必要時并得設新工單位，於任務終了時撤銷。高速公路局得依警察法之規定，商准內政部設置高速公路警察。

蔣院長在院會討論高速公路局組織條例草案時指出，高速公路的建設，無論在工程品質、施工進度和經費度支各方面，都能依計劃達成任務，值得欣慰。但他對於目前高速公路部分路

段通車後的行車安全，極表關切。

蔣院長說，他目睹有些車輛在高速公路上任意變換車道，行車秩序紊亂，以及其他各種不遵守交通規則的事，他深以此一現代化交通建設的利用效益，恐將受到破壞為憂。

蔣院長說：我們高速公路的品質，可以說世界上數一數二的，而對於高速公路的管理，則是倒數的數一數二的。因此他提示交通部和有關部門，應從加強交通安全教育，擴大交通安全宣傳，改善交通安全設施，嚴格取締違規行車等方面，積極謀求高速公路的行車安全，改進高速公路的管理。

據悉：若干政務委員在會中指出，高速公路左右線道之間距離寬度甚小，為了加強維護行車安全，最好在其間加設柵欄。



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十七年五月二十三日
星期二 第三版 剪報資料

公路局正忙於籌劃

高速公路全線營運

從基隆到鳳山的南北高速公路已決定在今年十月卅一日全線通車，到時除了高速公路工程局在組織與管理名稱上將改為「高速公路局」外，目前，臺灣省公路局也正忙著籌備全線通車後的營運。

初期決定採取公營

高速公路汽車客運的營運，交通部最初曾研議除公營外，開放一兩家民營客運參加，最後考慮到服務水準等等的問題。決定初期由公營來負責，採漸進穩健方式經營，等到初期經營上了軌道後，再實施「發展期」逐步推展。

因為這是我國完成的第一條高速公路，所以在營運上必須能充分發揮其經濟效益及客運能量；根據此一目標，經營的原則就必須把握這條高速公路的特性，以二十四小時行車為營運重點，車輛型式必須簡化，以求行駛迅速、安全、舒適，並在臺北、臺中和高雄設立三個總站及三個保養場，以及三處休息站與三個服務區。

分長途中程及區間

依據高速公路沿線環境、行旅需要，沿線各市鎮間連絡公路網線及營運效益，初期營運需客車三百五十

輛，至一九九〇年增為七百十八輛，其營運將採下列三種方式辦理：

①長途：以臺北和高雄總站為據點，行駛臺北高雄間直達對號車，並在臺中交流道附近設置中途站，使旅客能在中途稍作休息、餐飲，車輛有機會作站級保養。初期購置冷氣高級客車五十輛，定名「國光號」，每車每天行駛臺北高雄間往返各一次，單程時間約四小時三十分鐘，並訂日間二十分鐘一班，夜間三十分鐘一班。

②中程：以臺北、臺中和高雄三個總站為據點，行駛臺北臺中間及臺中高高雄間直達對號車，以適應這三區間中程行旅的需要；中程的營運將使用中興號客車六十八輛，每車每天行駛臺北臺中及臺中高高雄間往返各兩次，單程約兩小時三十分鐘，並訂臺北臺中間每十五分鐘一班，高雄臺中間每二十分鐘至三十分鐘一班。

區間：視高速公路沿線各交流道及各重要市鎮間捷運需要，行駛區間直達車，將使用中興號車八十二輛、金馬號客車一百五十輛，行駛各重要市鎮間，平均每十至二十分鐘一班。

鐵路公路相輔相成

高速公路全線完工通車時，鐵路電化工程也緊接著

將完工，有人認為將來公路局和鐵路局可能各自為政，而且有一番惡性競爭，失去高速公路和鐵路電化在整體運輸上的功能；但據交通專家分析，情況不致於演變到這個地步，因為鐵、公路運輸都有其特性，某段時間旅客靠鐵路運輸，某段時間靠公路運輸，兩者之間已形成相輔相成之效。

何況公路局經營的高速公路長途直達車，只有五十輛，作每天二十四小時分間營運，所爭取到的旅客也只是鐵路運輸間隙的一部分旅客，大部分已固定時間與行程的長途旅客，還是會以電化列車為搭乘對象。這位專家曾舉出下列事實為例，他說：目前公路局每天即有二十二輛租自民營的遊覽車，每晚七時三十分起的半小時內，在臺北高雄間各對開一班，實施多年來都沒有影響到鐵路的營運，反而彌補了鐵路運量的不足。

在中程及區間客運運輸方面，鐵路電化後雖有部分中程及區間列車，但由於火車不可能五分鐘或十分鐘的較密時間內開行，所以，電化列車也不會影響到公路中程或區間的客運，旅客可在不一定時間內，選擇時間搭上任何一班汽車，臺北到臺中或臺中到臺北，也只需兩小時三十分鐘左右。

服務水準均須提高

交通界人士指出，在運輸特性上雖不會為鐵、公路帶來競爭的事，但如果兩者之間的服務水準差距很大，旅客就可能有所選擇了。一位交通主管表示，不論將來的鐵、公路營運比率如何，其服務水準必須提高，否則，除了影響到載客量的問題外，還將失去興建這兩條運輸系統迅速、安全與舒適的營運目標。

本報記者 梁繁章



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十七年五月二十六日
星期五 第三版 剪報資料

交長囑高速公路工程局

研擬整體辦法 維護行車安全

【本報訊】交通部車安全的報告，以使長林金生，昨天指示南北高速公路於十月高速公路工程局，近卅一日全線通車前及期內提出整體維護行車安全，做好事

前的準備工作。

林部長表示，我國這條高速公路，要做成經濟起飛的跑道，而不是作為經常發生車禍的舞臺。為了高速公路的行車安全問題，交通部曾邀請國內工程專家

，以及日本片平顧問公司，進行行車安全的研究，本月廿八日，片平顧問公司的專家將再到臺北，與國內工程專家作更進一步的研討。

交通部表示，高速公路工程局目前已在基隆、臺北到桃園國際機場的路段，以及臺中嘉義和臺南高雄段，裝設了安全護欄，並將在有霧的路段裝設霧燈，同時在沿線裝設教育性的警告標誌，提醒駕駛人注意行車安全。

對於一千兩百西西以下小型轎車，以及貨櫃車的行車管理等問題，交通部並指示有關單位慎重研究；此外，對目前高速公路警車的巡邏密度，每隔三十分鐘巡視一趟，交通部也希望能提高為十五分鐘或更密。



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十七年六月六日
星期二 第三版 剪報資料

中日專家座談提出建議

高速公路應設

交通控制系統

【本報訊】中、日交通問題專家們，昨天就如何防止及減少高速公路上的車禍發生，舉行座談，並做成八項具體的建議，供政府參考。這八項建議包括：

①在高速公路上設置電腦交通控制中央系統，以便蒐集整個高速公路上的路況及

行車狀況，遇有緊急情況發生，便可立即顯示，而通知高速公路警察或養路站。此外，根據電腦的分析，也可對高速公路上的車禍做客觀的鑑定。

②對高速公路的交通安全應有相當週詳及長期的規劃。

③應在高速公路分

隔道上設護欄，以防止相對的車互撞。

④在霧區，應設反光燈，最高速度應在五十公里以下，雨天應在七十公里以下，在百分之三至五的險峻坡前，也應設警告

標誌。

⑤沿線重點地帶及特殊路況地帶，應設可變性標誌，由中央系統來操作，如「前有車禍」、「前面有霧」等，使駕駛人可及早應變。

⑥應在沿線設立路邊電話，使駕駛人得以在故障或車禍時求救，也可以使管理站或警察隊即早獲得情況通報。

⑦暫不必限制排氣量小的汽車上高速公路。根據日本資料，小車在高速公路的事率均較低。

⑧內線超車容易肇事，在高速公路上應維持現行規定，即重車、慢車走外側道，快車走內側道。

昨天的交通安全座談會，是由高速公路工程局邀請，參加者有臺大、成大、交大的教授，交通部道路安全督導會、運輸計畫委員會、警政署、公路警察大隊以及日本的交通安全專家岩間博士等共五十餘人。

八項建議將由高速公路局整理後呈報交通部，作為將來規劃、改善高速公路設施標誌的參考，期以減少車禍的發生。



國道高速公路局 北區工程處

聯合報

中華民國六十七年六月十九日

星期一 第二版 剪報資料

高速公路基隆至王田 下月一日開放通車

從台北到台中僅需一小時又五十分鐘 循高速公路行駛公路客車票價將降低

【台北訊】台灣省公路局長胡美瑛昨天透露，高速公路自下月一日自基隆通車至台中，及未來全線通車後，行駛高速公路的公路客車票價，不但不提高，反而較現行票價減低。

他說，未來台北至台中與現行票價單程約較目前減低九元左右，台北至高雄票價單程約減低廿三元左右。

公路客車票價是按路線里程計算，由於高速公路路線較公路客車現行駛西部公路幹線縮短很多，按實際里程計算，把票價減低。

因為行駛高速公路票價減低，公路局估計每年約減少收入七、八千萬。

胡局長強調，公路客車票價計算，絕對做到公正、公開，即使政府收入減少，也不會讓乘客吃虧。

他指出，南北高速公路全線自基隆至高雄，長三百七十三公里，較西部幹線縮短卅多公里，其中台北至台中線減短十五公里，台中至高雄減短十八公里。

他又說，高速公路於七月一日自基隆通車至台中後，目前行駛西部幹線公路的中興號等部份客車，從通車當天起將改經高速公路行駛。

【台北訊】南北高速公路新竹至豐原，台中至王田兩路段，決定在七月一日開放通車。王田至

新竹至豐原，台中至王田兩路段，長八十一公里，設有新竹、頭份、苗栗、豐原、大雅、台中、王田七處交流道，及造橋、后里兩處收費站，這兩處收費站已定於七月一日開始收費，小車每輛十五元，大車每輛廿元，拖車每輛卅元。

王田至西螺，新營至台南兩路段，長七十二公里，設有王田、彰化、員林、新營、麻豆、永康、台南等處交流道，其間並在員林、新營、新市設收費站。

西螺至新營段，長五十八公里，設斗南、嘉義、新營交流道，及斗南、新營兩處收費站。

台北到台中通車後，車行僅需一小時五十分鐘。

西螺，新營至台南兩路段，於八月一日完成通車，到時僅餘西螺至新營路段於十月一日完工後，高速公路全線即可提前兩個月通車。

新竹至豐原，台中至王田通車後，行駛高速公路車輛，可自基隆直通王田。此外，已通車路段尚有台南至鳳山段。

高速公路工程局說



國道高速公路局 北區工程處

中國時報
中華民國六十七年六月十九日
星期一 第二版 剪報資料

高速公路新竹至王田段

下月一日開放通車

新營台南段八月竣工九月啓用

【本報訊】高速公路新竹至王田路段，將於本月底前全部完工，決定自七月一日起開放通車，屆時高速公路北自基隆起，將可貫通至中部王田，全長一百八十九公里。

目前高速公路已開放通車的路段，包括①基隆新竹段九十六公里，②豐原台中段十二公里，及③台南高雄段五十四公里。新竹至王田路段，原計劃於今年底完成。

通車，為適應交通運輸需要，高速公路工程局積極趕工後，已可提前半年完工，而決定於七月一日開放通車。

另外新營至台南路段，也決定於今年八月底前完工，而於九月一日起正式通車啓用。

因此，自今年七月一日起，高速公路北自基隆可貫通至王田，至九月一日南段由新營亦可直抵高雄。僅剩中段王田經西螺至新營段，將於今年十月卅一日完成後，高速公路即可全線通車。

原計劃中，高速公路分段施工、分段通車，全部完工通車的預定日期是今年年底。

其中開工較遲的新營西螺段，以及跨越濁水溪工程龐大且施工艱鉅的中沙大橋，均預定在今年年底始能完成，經過工程人員全力趕工後，進度超前，已能提前至十月底完工，因此高速公路將可提前於十月卅一日完成全線通車。

在已開放通車的林口至桃園國際機場連絡道路，為配合國際機場於今年底完工啓用交通量的激增，高速公路工程局已決定將現有四線道拓寬為六線道，此工程將於本月下旬開工，配合全線通車前完工。

【本報訊】高速公路工程局代局長王兆林昨天表示：依估計高速公路工程的全部貸款，可望於十年內由收費站的收入償清。

高速公路總工程費四百四十餘億元，其中國外貸款八十一億元，需仰賴征收車輛通行費償還。

王兆林表示：高速公路共有十個收費站，以泰山收費站為例，去年全年收費已逾一億元，全線通車後，預計每年可收八至十億元，因此八十一億的貸款，將可於十年內償清。依目前我國經濟發展的趨勢，高速公路在全線開放的第二年開始，每年通行費收入可望突破十億元，同時連年遞增，因此國外貸款，甚至不到十年即可提前償清。



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十七年六月二十七日
星期二 第二版 剪報資料



高速公路將全線通車

高速公路，今年十月將全線完工通車，並正在沿線安排各項餐旅、休憩、安全、保養及加油等設施。這一艱巨的交通工程，將與電氣化鐵路，並為復興基地上新的動脈，實為當前國家建設及經濟發展計畫中具有突破意義的紀錄。

回憶民國六十二年十一月，蔣總統在行政院長任內，以從政同志身在本黨十屆四中全會宣布，將積極進行的十項工程建設，南北高速公路即為重要項目之一。經四年多來中樞正確的規劃，堅強的推動，全國一體的努力，各項工程皆能按預定進度，次第完成或接

近完成。我們接受了嚴肅的考驗，亦創造了新的成就，其意義與影響，不僅在可見的物質建設，尤其重要的，因此提振了我們的建設信心，為今後任重道遠的新建設，加強了更堅實的精神基礎。

高速公路北起基隆，南迄鳳山；嗣為適應實際需要，決定延伸至屏東，以與四線省道直達最南端的鵝鑾鼻。高速公路原計畫全線，共需石方九千八百餘萬立方公尺，水泥五十餘萬公噸，瀝青卅餘萬公噸，鋼筋二十餘萬公噸，工程費三百八十餘萬元。南端延長到屏東竹田的計畫，預定六十八年十月開始施工，七十二年三月完成，經費概算為二十九億餘元，這段長三十二點六公里，合

高速公路完成後剩餘的巨額機具與人才，政府有關部門當然非常重視，除該公路延伸的十二項建設中，公路工程佔了三項，共計有六條公路，構成縱橫綿密的公路網。

公路工程局宣布：縱貫全島的南北高速公路，今年十月將全線完工通車，並正在沿線安排各項餐旅、休憩、安全、保養及加油等設施。這一艱巨的交通工程，將與電氣化鐵路，並為復興基地上新的動脈，實為當前國家建設及經濟發展計畫中具有突破意義的紀錄。

公路運輸過去原屬陸地交通的輔助工具，但現在的情況已有很大的改變。很多國家的鐵路運輸相對衰落，公路運輸日增發展，這一趨勢非常普遍。臺灣的陸上運輸體系，因受地理形勢所限，鐵路敷設更多障礙，所以公路配合的功能格外重要。而且，公路網的開發，除了交通的直接效益外，對於沿線水利、農業、礦產、工業、觀光等方面，皆易於作多目標的規劃，可獲得多方面的效益。

但是，要希望這條高速公路發揮預期的效益，必須於完工通車後有適當的配合措施，諸如健全的管理、妥善的維護、原設計、原施工發現疏漏者應及時補正加強，尤其交通安全的週密部署及嚴格執行，以至對沿線民衆灌輸以正確的高速公路之觀念與守則，都是重要前提。高速公路是把現代的生活方式伸展到農村的內部，從深一層看，無異是變革農村生活方式的洗禮，亦是帶動農村都市化、農業工業化的途徑之一，所以實有作全面規劃、全面適應、全面配合的必要。



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十七年七月二日
星期日 第一版 剪報資料

高速公路兩段通車

中部民衆燃炮慶祝

北中班車客滿已發揮疏運功能

【本報訊】高速公路新竹到豐原、臺中到王田兩路段，昨天上午十時開放通車。高速公路工程局進行節制，沒有舉行通車儀式，僅在兩段道路出入口之處搭建牌樓誌慶。但是民間却為這項交通建設的成功，感到欣喜非常。中部地區沿線居民，紛紛懸掛國旗，燃放鞭炮，熱烈慶祝。高速公路自基隆至王田，全長一百九十一公里，自此可一路通行無阻。

上午九時起，各型車輛陸續聚集在各交流道入口，十時正，工作人員移開公路阻馬，由高速公路工程局代局長王兆秋前導，各型車輛魚貫而入，鞭炮齊鳴，揭開正式通車之幕。

高速公路中區工程處長盧廣才說，通車首日不收費，昨天有多少車輛通過高速公路，無法統計。根據目測，車輛很明顯的已達飽和點，說明民衆

時起開始收費，小車十五元、大卡車及貨櫃車二十元。配合高速公路新竹王田段的通車，公路局中興號班車也自昨日起，擔負起高速公路臺北、臺中間的中程客運業務。公路局說，中興號每天上午六時三十分起，到晚上九時止，每隔十五分鐘分別自臺北、臺中各開一班，共計一百二十個班次。全程祇要二小時又三十分鐘，非常便捷。昨天由臺北、臺中各對開六十班次，由於開車準點，票價合理，車內又有冷氣，因此班班客滿，高速公路預期的功能，亦開始發揮。

由於乘客擁擠，公路局臺北西站站长李含光呼籲旅客，在兩天前先到臺北市懷寧街一號預購車票，以免徒勞往返。

對這條公路的需要。根據公路警察大隊第五中隊的報告，通車首日交通秩序良好，只有少數車輛在交流道走錯車道，又搶行倒車造成壅塞現象，部分駕駛人還有搶道情形，已由交通警察分別警告處分。這條新開放的路段，全長九十四點一公里，設有造橋及后里兩處收費站，今日零



高速公路新竹至王田段正式通車。
(本報記者鄭啟基攝)



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十七年七月二日
星期日 第一版 剪報資料

立法院審議路局組織 國道為列路公速高

【本報訊】由於臺灣區高速公路通過臺北市與臺灣省，已符合「國道」原則，立法院法制、交通兩委員會昨日審查「交通部臺灣區高速公路局組織條例」草案，決議將條例名稱增列「國道」兩字，修訂為「交通部臺灣區國道高速公路局組織條例」。

本案昨經審查會審查通過，修正之處甚多，即將提報院會討論。

本案經審查會修正後，高速公路局原訂設副局長兩人，刪減為一人。北、中、南三個工程處設副處長一或二人，亦經刪減為一人。

原草案採立法授權以行政命令訂組織規程的三個工程處及十個收費站，均納入本組織條例中，對員額作明白的規定。

原草案規定必要時得依聘用人員條例，聘請顧問一至三人的條文，被審查會決定刪除。

對該局人員的任用，明定適用交通事業人員任用條例的規定，審查會增列文字規定，各職稱人員的資位，必須依據交通事業人員資位職務薪給表的規定，由考試院會同行政院訂定。

本條例固定員額，均經修正為採最高額與最低額的彈性規定

正為設四股辦事。」據，提報院會討論，「委員張子揚作補充說：本案經聯席會議審將由法制委員會召集。」



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十七年七月十二日
星期三 第三版 剪報資料

國道高速公路局組織條例 完成立法程序

掌理高速公路養護拓建管理業務

【本報訊】立法院，全案十七個條文均經三讀通過，完成立法程序，即將咨請總統公布施行。

交通部臺灣區國道高速公路組織條例草案，名稱增列「國道」兩字，使其名稱修正為「交通部臺灣區國道高速公路局組織條例」。

由於臺灣區南北高速公路工程將於本年底全線竣工，現行高速公路工程局組織於任務完時將予撤銷，另成立高速公路局，主要任務為辦理高速公路的養護、拓建及管理業務。

立法院法制委員會在本案時，對原草案擬授權交通部定之北、中、南三區工程處及十個收費站，均納入本組織條例中，使成常設機構。在人員方面，除將前高速公路局副局長二人調減為一人外，對工程處的副處長也由三人調為一人，同時將收費站副站長由三人改為一或二人，並對編制員額作了彈性規定。

規定，但能少用人則少用，能節省則節省。張委員是在「交通部臺灣區國道高速公路局組織條例」完成立法程序後發表上述談話。

【本報訊】立法院法制委員會召集委員張子揚，昨日發表談話表示：高速公路設計和施工都應標準化，北起基隆港，南達高雄港，中間經過中央政府所在地、國際機場，及臺中港，是重要國防道路。將原有高速公路工程局撤銷，改為交通部臺灣區國道高速公路局，有其必要。

他對該局提出三點希望：①採取有效措施，做到百分之百的安全。②沿路設計美化，禁止租種不堪的建築。③高速公路局編制名額，較具彈性。



國道高速公路局 北區工程處

聯合報
中華民國六十七年七月十二日
星期三 第二版 剪報資料

高速公路局組織 昨完成立法程序 高速路十月全線通車

【台北訊】「交通部台灣區國道高速公路局組織條例」，立法院昨天三讀通過，即將咨請總統公布施行。南北高速公路即將全線完工通車，今後所有養護、管理及必要的拓展業務，均應由常設機構負責辦理，所以交通部擬設成立高速公路局在組織條例中，規定高速公路局應辦理下列業務

- 養護及拓建工程事項。
 - 交通管理及行車安全維護事項。
 - 通行車輛工程受益費之徵收事項。
 - 路邊設施之營運管理事項。
 - 沿線環境之整理與維護事項。
 - 用地、房屋與其他財物之備置、保管、運用及財務處理事項。
 - 研究發展及其他有關事項。
- 行政院送請立法院審議的草案，原稱「交通部台灣區高速公路局」，但立委們強調：高速公路途經台北市、台灣省兩區，且具國防價值，應明確規定為國道，所以決議修正。另外，還取消了各區工程處授權立法的規定，將工程處及收費站的組織

均納入條文中。法制委員會召集委員張子揚發表談話時指出：高速公路局成立後，應採取有效措施，使高速公路行車百分之百安全，公路沿途的美化工作亦應注意。用人要儘量節省，並依照交通事業人員任用條例的規定辦理。

【中興新村訊】台灣省交通處核定：公路局配合高速公路通車，在十月底完成通車。車新購的高級客車國光號，定十一月一日行駛。國光號是採購美國的灰狗汽車改裝，是國內性能最好的長途公路客車。台北到高雄長三百五十八點二公里，每人公里零點九二元，票價三百卅點五元。

高速公路原定今年底完工，因施工迅速，進度超前，將提早。高速公路目前已完成台北至台中段通車，公路局以中興號行駛，每天往返一百廿次，票價一百零五元五角，行駛以來，因快速舒適，天天客滿。



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月二十日
星期五 第九版 剪報資料

高速公路 即將全線 通車

兩端出現嚴重瓶頸

十項建設之一的南北高速公路，歷七年又二個半月的興建後，預定在本月底全線通車。這條全長三百七十三公里高速公路的完成，乃是我國交通史上前所未有的創舉，其興建的目的是為了適應交通成長的需要，並且亦配合了國家整體建設，包括社會經濟發展、國防軍事建設的運輸等用途。因此，這條高速公路通車之後，不僅可以促進我國經濟的更大發展，同時亦增加了國防軍事方面的機動效能。

西部縱貫路負荷重

政府興建高速公路的初步考慮，乃是為了適應本省日益嚴重的交通運輸需求。在高速路通車之前，大部分的運輸工作是由西部縱貫公路負擔。根據統計，西部縱貫公路於民國五十二年負運貨百分之六十六，客運百分之八十五；民國六十二年，負運貨百分之八十四，客運百分之九十二。預測民國七十二年仍將負擔整個內陸運輸貨運百分之八十六點五，客運百分之九十，負擔之重，可以想見。

通車後之瓶頸

最後，根據國道車道公路服務水準的區分，有A、B、C、D、E、F六級，如交通量與容量之比，有超過五十分之一，車流狀況即不穩定。在高速路通車後，我國西部縱貫公路，北端臺北至桃園，南端桃園至臺南市，即出現了瓶頸狀態。如以上述服務水準來衡量，已接近了瓶頸階段。因此，必須設法與國道高速公路，高速度公路，才能解除公路運輸的瓶頸問題。

興建高速公路效益大

解除交通瓶頸 促進經濟發展

高速公路完成之後，交通運輸的效益最為顯著。公路客運量將增加，可以適應大眾化公車客運的需要及大宗貨物運輸的快速發展；同時亦可節省行車費用及運輸成本。

△由於高速公路的完成，可以使長途經濟活動的半徑將會增大，貨可轉其流，其經濟效益乃屬社會整體。對低開發地區可提供發展用地，轉運而成工業區，都市居民可往郊外遷移，形成衛星都市或新社區。

△高速公路由於行車迅速與通達性高，每凡原料之取給與產品運銷均更趨便利，更可促使區域專業化，例如桃園國際機場將因高速公路與臺北間交通之便捷而充分發揮其效用。

△高速公路帶動都市人居住感，亦必帶動「運輸工業」之發展，必促使鋼鐵、電器、石化、塑膠、玻璃及其他金屬等有關工業之增長。所以，高速公路的運輸功能，非但有於其他建設的加速完成，間接方面，非但有於其他建設的加速完成，間接方面，也增加國家稅收，使國家經濟全面開發。

△高速公路可以縮短資訊傳遞時間，增加交流次數，縮短區域文化差距，加強政令宣導與推行，對外促進團結，對外提高我國聲譽，這種無形的經濟效益，更是無法估計。

高速公路全線通車後 維護管理安全第一 妥善利用沿線土地

由於高速公路即將完成，政府有關單位正籌劃全線通車後的營運，以及沿線休息站和服務區的建設等工作。而在通車前的各項準備工作中，公路的營運與維護最為重要，在這方面，我們全體國民首先應對「高速公路」具有充分的認識，同時應有守法的觀念。行車安全是高速公路發揮使用效率的關鍵因素。專家們指出，就車速安全分析，我們的高速公路仍可稱為全世界最安全的高速公路之一。以美國的州際公路為例，每百萬公里的肇事一點四五件，日本的比率是一點二件，而我國高速公路的肇事率，每百萬公里達不到對照標準的百分之十。雖然如此，我們亦不應存有自滿的心理，因為一條良好公路的維護需要使用者的充分合作。

根據統計資料顯示，高速公路上的車輛肇事次數有與日俱增的現象，這是相當令人擔憂的。車輛肇事的原因約有百分之六十列於左：

① 輪胎爆裂引起車禍。這是高速公路最常見的肇事原因。由於運輸車往往發生於一瞬之間，駕駛人員難以觀察，更難從中加以防範。

② 行車超速。以過去高速公路發生車禍的原因分析之，超速肇事者佔百分之四十一點八，比率相當驚人。因此，駕駛人應隨時注意行車速率，嚴格遵守最高時速與最低時速的規定。

③ 未保持行車安全距離。過去高速公路有幾次大車禍，都是由於行車距離不足引起。在這方面，車輛駕駛人應隨時察覺緊急煞車或減速車速。如遇特殊情況，應將車輛減速或停車。

④ 變換車道未注意。那個汽車亦是高速公路車禍的一大原因。在變換車道時，駕駛人必須打開方向指示燈，並注意後面來車，如果發現前方車車欲變換車道，而行車距離不足時，應立即鳴喇叭警告或減低速度。

⑤ 維護高速公路行車安全，駕駛人除應注意上述行車事項的主要原則外，並應注意交通標誌及標誌，以及熟悉公路規則，如此才可減少發生車禍的機會。

在政府大力推廣經濟建設的今天，高速公路運輸帶來的經濟效益，特別令人矚目，為了發揮這一效益，為了土地利用之規劃，應盡符合發展公路之設施。專家指出，以三至五個標準的都市發展模式為例，高速公路沿線未來發展以下列模式較為可能：



① 自然成長型：此一模式的形成條件，主要是以現有都市計畫地區及工業區為基礎。

② 都市中心型：此一模式的形成條件，係選定適當的新市鎮或新社區地址，及具有發展潛力的現有市鎮，予以積極建設及擴大，作為區內主要的都市發展中心。

③ 都市走廊型：此一模式的形成條件，係以一條主要的大眾運輸系統為骨幹，

對適合開發新市鎮或新社區的地區，或發展潛力極大的現有市鎮予以積極建設或擴大，並形成高強度的都市走廊。

以上三種之中，都市走廊型符合計畫目標，適於人口密度不均勻地分布於走廊內，共設運輸密切配合成走勢分布，都市用地與大眾運輸則以推運系統為主，客運、小汽車、貨車、運輸效率高，最適合未來發展模式，也最具發展潛力。

總之，高速公路全線通車在即，我國全體國民應通力合作，使這條合乎世界一流技術水準的道路，充分發揮其應有的功能。

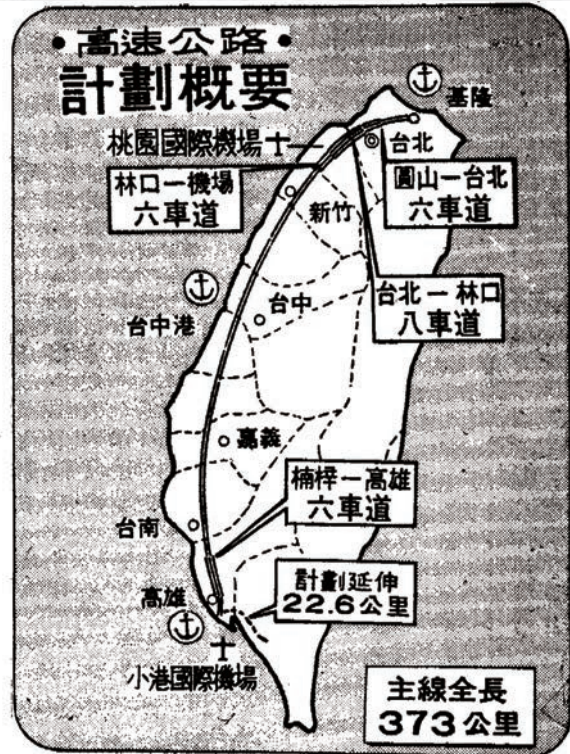
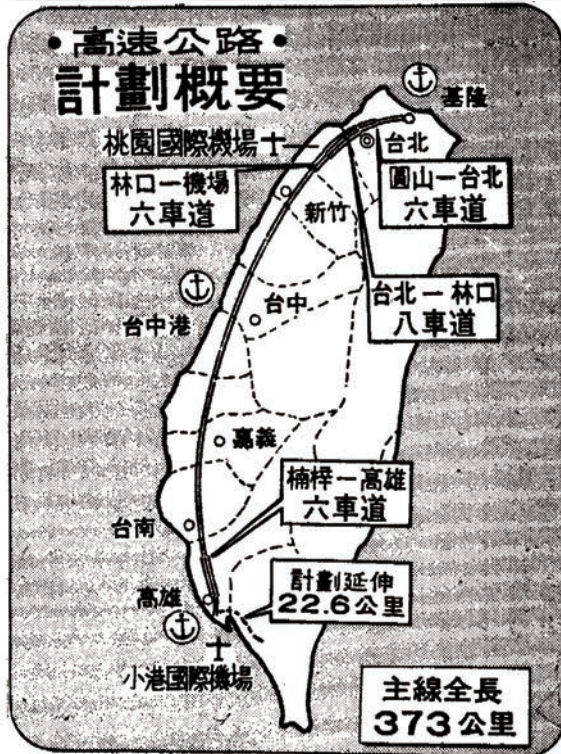


(接下頁)



國道高速公路局 北區工程處

中央日報
中華民國六十七年十月二十日
星期五 第九版 剪報資料



高速公路延伸計畫 有助高屏地區發展

南北高速公路高雄—屏東段延伸計畫的計畫，是政府繼十項建設完成後，推動十二項建設中的一個重要部分。

高屏地區乃是臺灣西部走廊的首要農業重鎮，近年來農工商發展迅速，運輸極為繁密。據交通單位估計，目前公路容量將於民國七十年即達飽和狀態，為了因應高屏地區的交通需要，高雄—屏東高速公路的興建確有必要。

這條延伸高速公路至屏東的計畫路線，是從南北高速公路南端終點高雄臨海新路以北約三公里處向東延伸，經國際機場以北地區、大坪頂、大寮，跨越高屏溪，通屏東之社皮村南邊，廣安與萬丹之間，再向東至竹田附近，與臺一路相銜接，全長約二十二點六公里，均按四車道高速公路標準規劃設計，沿線設有三處交流道及六點五公里之連絡道路。

高速公路高雄屏東段延伸計畫的全

部經費約需二十九億一千萬，其中包括規劃設計、工程建築、購地補償等開支。計畫的實施程序，依工程初步規劃設計、航照測量、工程細步設計、購地補償，以及工程發包與施工準備等順序，需時二十一個月，加上工程施築需時三十個月，共需五十二個月完成。

據交通部臺灣區高速公路工程局估計，此一計畫完成後，至少可以獲致以下三項效益：

①現由高雄至屏東竹田僅靠一公路計三十二公里，行車時間約需四十分鐘，而高屏高速公路計畫線僅二十六公里，行車僅需二十分鐘。故計畫完成後不僅提高運輸時效，並可降低運輸成本。

②突破高屏地區交通瓶頸，提供中長程交通運輸。

③高屏高速公路計畫路線，與高屏地區及特定區等計畫密切連繫，可帶動這一地區之經濟發展。

(全篇完)



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月二十七日
星期五 第三版 剪報資料



交通部部長 林金生 宣式正長部通交 通全一日卅 通車線 元億百五用費車行省節可內年廿來未

【本報訊】交通部部長林金生，於十月二十七日（星期三）上午十時，在交通部大樓舉行宣式，正式宣布交通部所屬之國道高速公路北區工程處，於本月十一日，正式通車。林部長於宣式上，首先致詞，略謂：交通部為改善交通，提高運輸效率，特在未來廿年內，撥款五百億元，分期興建國道高速公路。此項工程，不僅可節省行車時間，且可減少能源消耗，並可帶動運輸工業的發展，對經濟之貢獻，實不可忽視。林部長並表示，交通部將繼續努力，提高公路建設效率，為民眾提供更安全、舒適之服務。

林金生指出，這條耗資新臺幣四百餘億元的高速公路，興建標準極高，在交通及經濟上的效益也非常顯著，不但可增加公路容量，節省行車費用及運輸成本，減少能源消耗，並可帶動運輸工業的發展，物品與時間的獲利均相當可觀，使國家經濟全面開發。他並預備在未來的二十年中，這條南北高速公路將可為國家節省行車費用約五百餘億元。

林部長表示，為了發揮高速公路的最高效率，交通部已督責高速公路工程局積極擬訂維護行車的安全措施，對服務及加油服務更不可忽視。

交通部部長林金生，於十月二十七日（星期三）上午十時，在交通部大樓舉行宣式，正式宣布交通部所屬之國道高速公路北區工程處，於本月十一日，正式通車。林部長於宣式上，首先致詞，略謂：交通部為改善交通，提高運輸效率，特在未來廿年內，撥款五百億元，分期興建國道高速公路。此項工程，不僅可節省行車時間，且可減少能源消耗，並可帶動運輸工業的發展，對經濟之貢獻，實不可忽視。林部長並表示，交通部將繼續努力，提高公路建設效率，為民眾提供更安全、舒適之服務。

林金生指出，這條耗資新臺幣四百餘億元的高速公路，興建標準極高，在交通及經濟上的效益也非常顯著，不但可增加公路容量，節省行車費用及運輸成本，減少能源消耗，並可帶動運輸工業的發展，物品與時間的獲利均相當可觀，使國家經濟全面開發。他並預備在未來的二十年中，這條南北高速公路將可為國家節省行車費用約五百餘億元。

林部長表示，為了發揮高速公路的最高效率，交通部已督責高速公路工程局積極擬訂維護行車的安全措施，對服務及加油服務更不可忽視。

林部長指出，交通部為改善交通，提高運輸效率，特在未來廿年內，撥款五百億元，分期興建國道高速公路。此項工程，不僅可節省行車時間，且可減少能源消耗，並可帶動運輸工業的發展，對經濟之貢獻，實不可忽視。林部長並表示，交通部將繼續努力，提高公路建設效率，為民眾提供更安全、舒適之服務。