

112

年報

交通部公路局中區養護工程分局
ANNUAL REPORT





112年 年報

交通部公路局中區養護工程分局
ANNUAL REPORT

Central Region Branch Office ,
Highway Bureau, Ministry of
Transportation and Communications

contents

目錄



啟動新猷

- 06 台74線大里及霧峰地區增設匝道工程（台74線草湖交流道）



擘劃

- 12 台61線大安休息站啟用
16 公路前輩林文淇小組長紀念碑揭幕
20 台74線大里及霧峰地區增設匝道工程（台74線草湖交流道）通車典禮
22 「台74線大里一交流道增設北出匝道改善工程」動土典禮
24 台14、台14甲線「傾訴經典」專書之動念啟開端



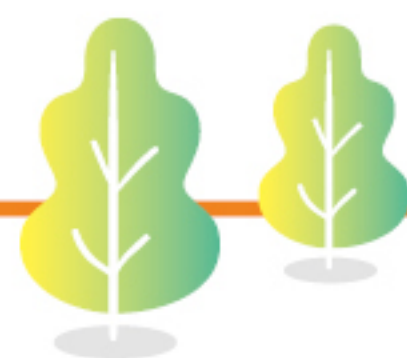
挑戰回應

- 30 卡奴颱風重創台14線埔霧公路、台14甲線
36 蔡英文總統親赴台14線重災路段，慰勉公路總局搶災團隊，肯定救災人員日夜趕工、不畏風雨、使命必達
37 行政院副院長赴台14線災區慰勞





榮 耀



- 40 「112年度兵棋推演」獲交通部公路局評核特優
- 44 台21線「樸原森活－永續新中橫」榮獲財團法人台灣永續能源研究基金會「亞太永續行動獎」銀級及「台灣永續行動獎」金級
- 48 台3線134k~143k、台6線15k~25k榮獲金路獎路況養護類第一名
- 54 「悠訪埔霧 智旅合歡」-台14線至台14甲線(埔里-合歡山路段)交通改善榮獲金路獎用路人資訊類第一名
- 60 「中投禾線·蒔秧之地·綠境之路」台63線8k~15.3k(霧峰~草屯) 112年交通部金路獎榮獲景觀類第二名
- 64 「台61線中彰大橋改善工程」榮獲112年度優良工程金安獎佳作
- 68 南投工務段許朝勝副工程司榮獲112年公路局優良公務人員獎殊榮
- 76 112年「交通部服務獎」得獎-谷關段 出門回家由我守護 梨山偏鄉通行服務
- 82 112年第6屆「政府服務獎」得獎-谷關段 梨山偏鄉通行服務 出門回家由我守護
- 88 台14甲線 合歡山公路養護榮獲台灣景觀大獎-傑出獎等國內外相關獎項
- 92 台74線大里及霧峰地區增設匝道工程(台74線草湖交流道)榮獲中國工程師學會「工程優良獎」殊榮



緬 懷

- 96 感恩中橫第一代築路工程司蘇鶴壽，帶其子女探尋中橫韶光足跡



大 事 紀

- 102 112年大事紀



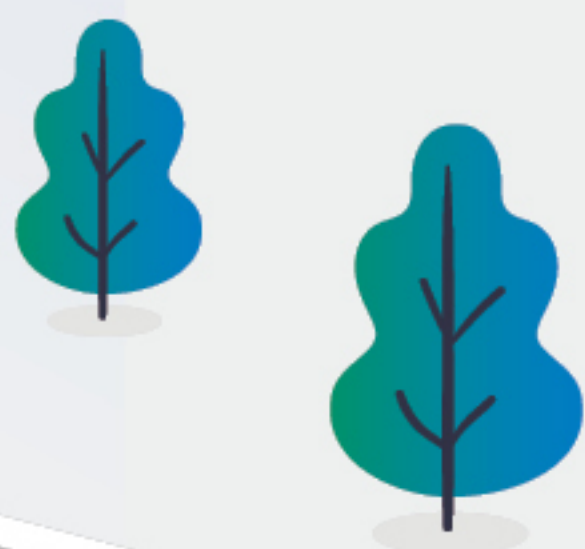
Central Region Branch Office , Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications



ANNUAL REPORT

交通部公路局中區養護工程分局
112 年年報

啟動新猷



台 74 線大里及霧峰地區增設匝 道工程（台 74 線草湖交流道）



台 74 線快速道路又稱臺中環線，起迄點道路皆為國道 3 號，快官至北屯一段是最早通車的路段，隨著北屯二至霧峰段的完成串聯臺中各交通路線，成為臺中至關重要的交通要道，也造就現今的台 74 線快速道路。規劃與建設台 74 線快速道路是一項龐大的工程，從道路設計、施工技術到品質控制，都經歷了精密的計畫和執行。

工程設計，不僅要關注交通流暢，更需考慮對當地環境的影響以及提升生活品質的方方面面。施工過程中，挑戰接踵而來，如自地下導管線、高壓電塔等複雜環境。紛雜繁複的因素增加了協調及施工之難度，然而施工團隊通過精密的溝通協調及縝密的規則，不斷調整工程策略，逐克服種種困難，確保在安全的前提下推動工程進度。

全工區完工照片



示意圖

一、前言

為發揮台 74 線串接大里及霧峰地區之交通服務，解決大里溪南、霧峰地區及軟體園區之民眾欲使用台 74 線時需繞行的不便，於大里及霧峰地區增設鑽石型上下匝道。由規劃至施工，施工團隊對工程品質追求卓越，並按工程屬性規劃主要工項施工作業教育訓練區，期許全生命週期兼顧品質與安全，並為交通路網達到舒緩區域交通負荷、便捷中長程之聯外、帶動軟體園區發展、健全路網運輸效能之目的。

二、規劃與施工

規劃

地方政府（臺中市政府）103 年 9 月 4 日循「省道快速公路增設交流道申請審核作業要點」相關規定，提送增設匝道評估報告。後由公路局接續於 104 年 10 月 20 日召開「省道快速公路增設交流道審議委員會」

審議通過並於 105 年 3 月 25 日轉報交通部於 105 年 6 月 20 日核復同意辦理。後續交由中分局辦理規劃設計及環境影響差異分析作業，用地方面則由臺中市政府採協議價購辦理，經中央與地方協調合作，本增設匝道工程於 109 年 7 月 16 日辦理開工。

台 74 線為臺中市區重要之交通運輸道路，施工時必須減少或避免封閉台 74 線主線施工，因此在分匯流區段，本工程採用橋面分離方式拓寬以降低施作上部結構時所帶來的交通衝擊。除了採用橋面分離拓寬橋面外，亦將匝道橋與主線橋之跨度配置、結構系統一致，可避免地震時相互撞擊以確保橋梁結構安全。

施工管理

工程團隊以施工全生命週期周延進行施工管理，故落實審查各項文件，如整體施工計畫、施工進度網狀圖、整體品質計畫、職業安全衛生管理計畫…等；於辦理施工抽查亦是確實執行，將相關檢查數值紀錄於抽查表之中。並定期檢討施工方法、工程進度、工程品管及施工安全事宜及落實三級品管制度，諸如一級材料取樣試驗及材料設備檢驗及二級品管抽檢驗委外試驗相關事宜。

因現地施工環境埋藏著繁雜的地下導管線、高壓電塔及多標鄰近工程，導致工區溝通協調介面複雜，施工難度增加，經過層層溝通、協調與管理，克服重重難關、工進順利。

且工程團隊及時溝通，面對工地現場之局部基礎開挖沙湧之突發狀況，均適時調整工法因應，確保工區安全及工進順利。

施工創新

1. 本工程為國內首創導入 RFID（無線射頻辨識技術）晶片科技化管理混凝土抗壓試體，減輕辦理混凝土圓柱試體取樣、辨識、養護及送驗之人力，並提升品質作業效率、增進監造人力資源運用、確保試體試驗結果之正確性。
2. 設計單位在橋面拓寬之新舊橋面相鄰處，首度採改良式縱向伸縮縫（伸縮縫表面上方鋪設 AC），可有效降低大型重型機車遇雨打滑風險，保護用路人安全。
3. 施工廠商在墩柱鋼模內側創新塗佈鋅粉漆，提升平整度並消除墩柱混凝土表面產生鏽色的情況，並特製拉泡工具，減少完成面表面氣泡，提升施工品質。
4. 頂版施工以預置 Y 型架軌道搭配混凝土整平器，確保頂版平整度。施工中並透過 BIM 檢討預力套管與鋼筋衝突、縱向伸縮縫施工衝突模擬，有效排除各構件衝突據以繪製施工圖，避免現場切割鋼筋、排除障礙，提升施工品質。



上匝道側

三、結語

施工團隊一直以來對品質的要求非常嚴格，設置了作業教育訓練區，對進場勞工進行系統的培訓，以確保他們熟悉操作程序，並具備相應的安全意識。透過技術的應用，BIM 和 VR 進行了教育訓練和首件檢查，不斷提升工程品質。

本工程參加 111 年度金質獎暨職業安全衛生優良公共工程選拔初評，並參加 111 年度金質獎複評，經委員認同並肯定本工程對於施工品質上的管理與精益求精的精神。又 112 年度參加中國工程師學會「工程優良獎」，經委員認同並肯定本工程具創新性、挑戰性、周延性，工程進度、預算、品質控制良好，對國家社會或環境永續有具體貢獻及績效優良，榮獲「工程優良獎」殊榮。

工程於 109 年 7 月 16 日開工，112 年 7 月 17 日完工，經費約 6 億 2,053 萬元，在未來，將繼續努力，構築幸福公路視為永續的使命。深信這條台 74 線快速道路不僅是一條交通要道，更是拉近城市距離、串聯人們幸福的重要橋樑。



下匝道側



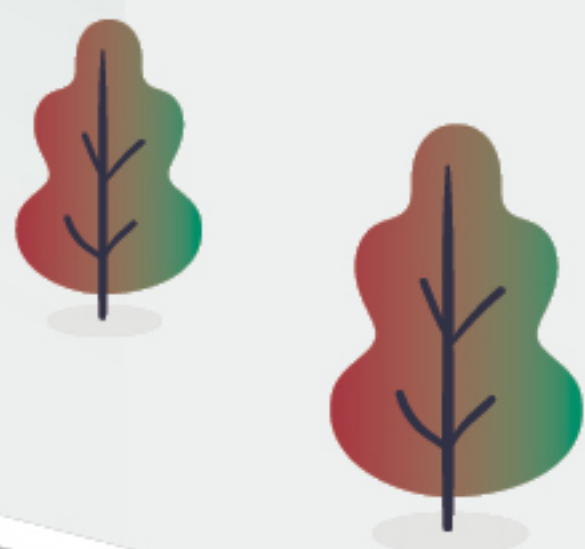
Central Region Branch Office › Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications



劈 劃

ANNUAL REPORT

交通部公路局中區養護工程分局
112 年年報





Central Region Branch Office · Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications

台 61 線快速公路大安休息站啟用

一、前言

台 61 線西部濱海快速公路，是縱貫臺灣西部沿海地區，全臺最長的省道快速公路，全長約 301.8 公里，108 年 12 月 27 日在台 61 線彰化芳苑到大城路段全線通車後，同時擔任國道替代道路的角色，免收通行費外，服務再加碼，為了讓民眾能在行駛途中有舒適的休憩地點，公路局首先於 110 年 2 月 7 日啟用台 61 線 246k 口湖休息站，成為西濱快速公路休憩打卡新地標，佳評如潮。112 年公路局於新竹縣新豐鄉台 61 線 58k 處橋下打造第 2 座新豐休息站，於 8 月 5 日正式啟用營運後，也成為民眾旅遊打卡新景點，



台 61 線 138k 大安路段



重機打卡處

中部路段讓人眾所期待的臺中市大安區第3座大安休息站，也於10月13日盛大開幕啟用，這也是西濱中部路段的第一座西濱休息站，也是交通部公路局改名後的第一座，也完成台61線北、中、南各一座休息站的目標。

二、休息站簡介

大安休息站由統一超商得標營運，站區設有 7-ELEVEN 便利商店、小吃攤、在地農特產品等伴手禮可供選購，多間男女廁所及性別平等、無障礙及親子廁所等，可滿足民眾休憩及採買在地農特產品等需求，另洗手台也設有全天候供應熱水的貼心服務，停車場更有電動車快充的充電樁及自行車、重機停車格等友善設施，是一個兼具行車途中休息及串聯旅遊景點的中繼休息站。

統一超商股份有限公司旗下 7-ELEVEN 超商門市，是繼全家便利超商後，開始積極推展交通幹道型商場，統一超商表示將結合在地農特產、假日小農市集及特色活動深度經營等等，預計每年可服務超過百萬人次的用路人，將帶動台 61 線用路需求持續攀升，可望創造企業、政府、在地產業、用路旅客多贏局面。

而位於臺中市西北隅鄰近海濱的大安區，擁有漁村和農村的雙重不同風貌，許多純樸的生活習慣都被保留下來，因有豐富的物種聚集，來到這裡處處可欣賞生態之美，如鷺鷥、螃蟹、紅樹林及大安水蓑衣等等，休息站周邊有大安濱海樂園、海水浴場、水蓑衣生態教育園區、龜殼生態公園、大安港媽祖文化園區等，可於休息站停駐休息後，前往周邊進行半日或一日遊的行程，或規劃一趟大安區周邊、大甲清水間之生態慢行（i 遊甲水及環島 1-4 號線）等自行車路線串聯旅遊行程。

三、交通資訊

台 61 線大安休息站位於臺中市大安區 132 線路口北側的西濱高架橋下，鄰近「136 福住」及「139 大安一」西濱匝道，交通動線十分便捷，又腹地充足，可提供民眾在行旅途中舒適的休憩空間，「休息大安」，歡迎民眾多加利用，補足體力精神再上路；台 61 線跨越 132 線是一座極具特色的景觀脊背橋，大甲媽祖鑾轎意象的橋塔造型，讓民眾開車也可以「稜轎腳」保平安的寓意，「轎下平安」，祝福民眾行駛台 61 線一路平安。期望繼口湖、新豐休息站之後，成為西濱快速公路中繼休息的新選擇、民眾旅遊 IG 打卡的熱門景點。



7-ELEVEN 超商門市

四、休息站隆重啟用

公路人用心服務用路人，公路局提供台 61 線行旅途中貼心小確幸，138k 大安休息站 10 月 13 日隆重啟用營運。

開幕啟用典禮在現場薩克斯風與國樂悠揚樂聲中揭開序幕，在各界機關貴賓、民意代表、民眾熱情參與下隆重展開。與會貴賓包括立法院蔡其昌副院長、統一超商群謝蓮塘總經理、交通部賴明煌技監、臺中市政府交通局郭志文主祕、建設局黃一峰副總工程司、農業局與觀光旅遊局、臺中市施志昌議員、楊啟邦議員、李文傑議員、大甲區與大安區仕紳代表、本局陳文瑞局長、吳昭煌副總、劉雅玲副總、中分局謝俊雄分局長、本局各監理所與工程分局等共襄盛舉。



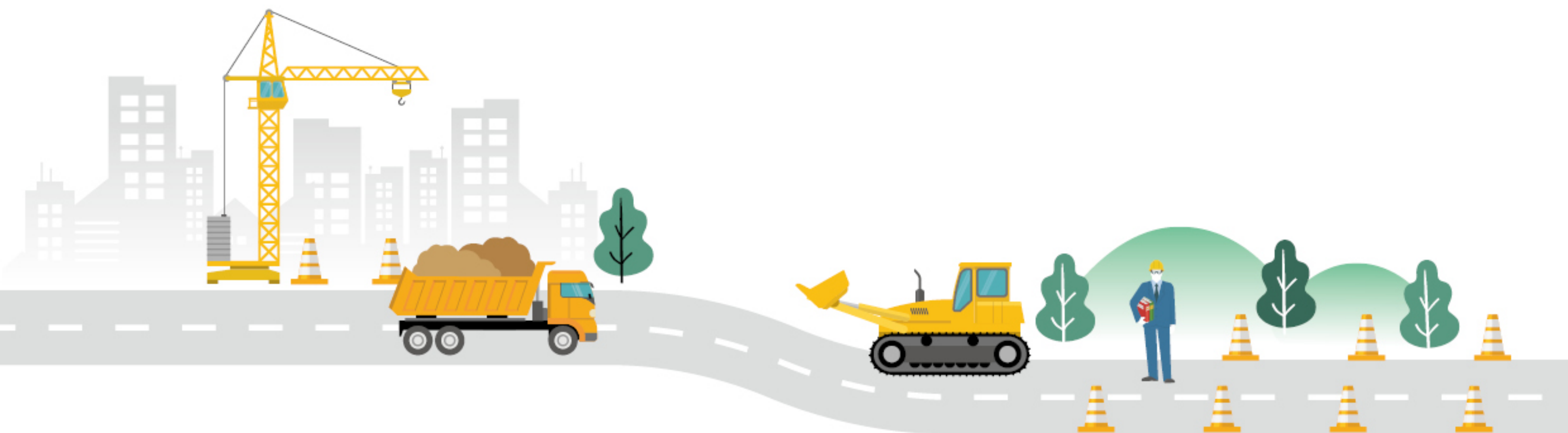


公路局陳文瑞局長與統一超商股份有限公司謝蓮塘群經理共同主持剪綵啟用

立法院蔡其昌副院長致詞感謝公路局與統一超商共同努力，完成台 61 線大安休息站的規劃興建與營運，不僅是公路服務設施，更能結合在地甲安埔地區觀光及產業資訊，成為地方櫥窗增加能見度，將可大幅促進地方發展。

公路局陳文瑞局長感謝臺中市政府與議員支持，大安休息站提供安心舒適的休息空間，更有各項友善服務設施，結合統一超商豐富的公路服務區的營運經驗，讓休息站成為民眾旅遊休憩新景點，一起推動當地文化、生態與農特產品。

在剪綵儀式後，由統一超商區經理及臺中段長引領陳局長、蔡副院長、賴技監等與會貴賓，逐一導覽解說場站各項友善設施及營運管理規劃，在商場巡禮後，開幕啟用活動順利圓滿成功。





公路前輩林文淇小組長紀念碑揭幕

緣起及發想

源於林文淇小組長不幸在 111 年 5 月 9 日殉職，懷著對林文淇小組長的感念，建立紀念碑的過程是一場深沉的思念之旅，紀念他在中分局的努力、對公路事業的貢獻和犧牲。

林文淇小組長擔任公職 30 餘年（1990-2022），他是一位專業、經驗豐富和樂意攜進後輩的公路人，深受同仁敬重，劉世桐副總工程司提出在清水地磅站建立紀念碑，以永久銘記他的貢獻，也希望不會再有新的悲劇發生。



清水地磅站紀念碑全景

籌備、設計及建造

為了籌備這一紀念碑，由呂正安主任工程司帶領成立紀念碑籌備小組，小組成員來自本分局各單位，包括養護科、交控中心、秘書室、人事室以及臺中工務段分工辦理。籌備小組成立後，立即展開籌備工作，包括紀念碑的設計和建造方案，並邀集長官、同仁、家人、退休同事等拍攝紀念影片（影片及相關文稿建置於中區養護工程分局 - 淇人淇事 <https://thbu2.thb.gov.tw/cl.aspx?n=12429>）及確認儀式流程等事宜。以細心的態度著手籌劃紀念碑建立和揭碑儀式的順利進行。

經小組詳細研商，為開朗、熱情、草根性十足的文淇小組長擇定設計方案：

- 一、材料：材料方面延用鄰近景點—清水五棟構造的磚造質感，並請廠商於 10：18（事件發生時間）砌上最後一塊磚。解說牌位置則選擇主體右上第 5 及第 4 塊磚位置安放（事件發生日：5 月 4 日）
- 二、造型：沿著步道兩側砌築成主體三角錐造型結構，高約 80 公分，分為三處立方體，形塑廊帶空間，視覺延伸向台 61 線以示緬懷之意。
- 三、位置：地點位於台 61 線清水地磅站，佈設小巧、開闊的紀念空間，設計結合事件地景及大肚山紅土元素。
- 四、飾品：碑面上使用不鏽鋼板進行雷射雕刻，襯著單色素雅的百合花與勿忘草，象徵著思念與感念，並以單色線條勾勒出清雅寧靜的畫面；碑面設於矮牆上旁有象徵韌性並常保青綠的草海桐相伴。
- 五、意象：兩牆交會的轉折，象徵著前階段任務完成，由同仁繼續為公路建設接棒傳承；佇立在紀念碑前停下腳步，低頭往下看，以示對前輩的敬畏與感念，抬頭望向台 61 線及無限的藍天，是前輩對公路永遠的守護，也是同仁對前輩深深的緬懷。



紀念碑主文

整個建造工程於 112 年 4 月 3 日正式啟動，由專業建造廠商負責施工。紀念碑籌備小組持續監督和檢查工程進度，以確保工期和施工品質符合預期。112 年 4 月底，紀念碑的建造工程順利完成。

揭碑儀式

112 年 5 月 4 日本分局於台 61 線清水地磅站舉行「公路前輩林文淇小組長紀念碑揭碑儀式」。當日由林文淇家屬、生前好友等一同參與，本局則由陳文瑞局長率林聰利副局長以及劉世桐副總工程司與本分局同仁參加。

活動之初，中分局謝俊雄分局長介紹與會來賓，包括林文淇家屬、生前好友及局長、局內外嘉賓等等。局長在致詞中首先期勉儘管今日平淡，但所有同仁應銘記這一天的意義，持續投入，為公路安全不懈努力。接續表達對林文淇小組長的懷念和對公路事業所做出的貢獻和犧牲的感激之情。並提到，淇哥在公務生涯中的卓越表現和對後輩的悉心教導，使其成為公路人的耆老、活字典及種

子教官。尤其是在改善台 61 線的重車管制、限速管理、施工防護等方面的努力，公路局已陸續提出相應的改善方案，包括從根本的速度及重量管理下手，建置健全網絡的區間測速、興建地磅站強化超重車輛取締、訂定散落物處理收費要點、監理革新與教育宣導等。藉由這些措施強化對超重車輛的取締，提高道路安全水準。

局長在致詞中強調，「歲月靜好，只因有人負重前行」，公路局的同仁常不辭辛勞，平假日加班堅守崗位，犧牲陪伴家人時間，家屬也是無怨無悔承受，換得用路人安全提升，再次感謝每位同仁對公路局的付出、對用路人的守護，除注意自身工作安全，也提醒同仁注重身體健康。局長期許透過文字、圖片、影片等方式永誌林文淇小組長的事蹟，讓其精神流傳久遠。活動在播放紀念影片及莊重揭碑後完成本次揭碑活動。

整個活動旨在紀念林文淇小組長的卓越貢獻，強調其在公職生涯中的敬業態度及對後輩的啟發。期望透過在清水地磅站設置的紀念碑，深化傳承守護公路安全。



揭碑儀式局長致詞



揭碑儀式由林文淇家屬（女兒 - 右一）及生前好友妙慧（左一）等一同參與

淇園—苦楝樹

承公路局劉世桐副總工程司提議這棵長伴淇園的感念樹，本分局與臺中工務段在台 61 線清水地磅站—淇園規劃並種植一棵賦予空間意義，緬懷故友的在地喬木—苦楝樹，並於 112 年 11 月 14 日特邀劉副總一同圓滿種下。

劉副總聊著，選植 4、5 月開著淡紫小花的苦楝，春天裡空氣中沁著馨香，如此低調、淡雅的存在著，很適合這個空間的氛圍，也期望工務段同仁好好維護這個小園，每當路過這裡來看看老朋友。

前人種樹庇蔭，後人承接守護，樹下回顧往昔，期望同仁們將前人的精神傳承下去，為公路安全繼續努力。



劉世桐副總工程司（中立者）會同種植苦楝樹

後記

此碑的建立除緬懷紀念文淇哥的奉獻和犧牲，亦在感謝所有為公路事業做出貢獻的人，也為提醒大家重視改善公路設施和交通管理，以持續提升道路安全。



台 74 線大里及霧峰地區增設匝道工程（台 74 線草湖交流道）通車典禮

台 74 線又稱臺中環線，是環繞臺中市區與橫跨彰化縣之環狀快速公路。起點與終點皆連接國道 3 號，是全臺唯二起點與終點皆為同一公路的快速公路。台 74 線自完工後，因匝道少、間距大，民眾為了上下匝道都得繞行甚遠，尤其是大里區的溪南地區與霧峰間並無匝道，加上臺中軟體園區亦在此區，無對外道路，發展受限，因而增設匝道。

台 74 線大里及霧峰地區增設匝道工程（台 74 線草湖交流道），即為便捷民眾交通使用及有效分散台 3 線之車流量，增設匝道以「中山路延伸工程」為連絡道路，並於連絡道路路口二側分別設置一組完整簡單鑽石型交流道。工程歷經管線遷移、跨機關協調及交通維持改道措施等施工困難逐步克服完



鄭文燦副院長致詞

成。促進大里及霧峰地區交通機能，服務地方民眾及健全區域路網。

本工程於 112 年 10 月 30 日於臺中市大里區舉辦「台 74 線大里及霧峰地區增設匝道工程（台 74 線草湖交流道）」通車典禮，行政院長鄭文燦副院長、交通王國材部長、臺中市盧秀燕市長、何欣純立法委員、市議員、大里地區里長等皆熱情出席共襄盛舉，場面洋溢期待及歡樂氣氛。



行政院長鄭文燦副院長（右 7）、何欣純立法委員（右 6）、交通王國材部長（右 5）、陳文瑞局長（右 3）、臺中市盧秀燕市長（左 8）共同剪綵通車



台 74 線大里及霧峰地區增設匝道工程（台 74 線草湖交流道）全景

典禮中公路局陳文瑞局長進行工程簡報，其後臺中市長、立法院交通委員會召委何欣純立法委員及交通部王部長致詞。鄭副院長致詞時特別指出：台 74 線東西向快速公路快官霧峰線在大里溪以南至霧峰地區路段，未設置出入口匝道與區域道路銜接，為健全區域路網功能及配合都市發展需求，中央與地方充分配合，辦理本增設匝道工程 - 台 74 線草湖交流道，並由國土署辦理「中山路延伸工程」為連絡道路。台 74 線草湖交流道通車後，於連絡道路路口二側分別設置一組（4 座）完整簡單鑽石型交流道，以便捷大里跟霧峰間往來，不但有效紓緩台 3 線之車流量，提昇該路段服務水準，使臺中

市生活環線交通系統更趨完善，帶動「臺中軟體園區」產業發展，有效提昇在地居民的居住及生活品質。

鄭副院長進一步指出：政府看到民行之需，除了草湖交流道，也正推動台 74 線增設東昇里南入主線（六順橋）以及大里一北出（十九甲）等兩處匝道；另外，行政院及各部會都相當重視臺中建設，會與地方密切配合，加速各項審議定案及推動施工，期盼讓臺中交通更加便捷與完善，臺中發展得更好。

本工程設計團隊為臺灣世曦工程顧問股份有限公司、施工團隊為鐵山營造工程有限公司、監造團隊為公路局中區養護工程分局員林工務段，本工程主要增設 4 處匝道各配置一車道，每座匝道平均約長 425 公尺，寬 6.5 公尺，引道全長約 373 公尺，總長 2,071 公尺；橋梁上部結構採場鑄預力箱型梁橋，下部結構採單柱式橋墩及直接基礎。工程用地由臺中市政府取得後交由公路局施作，109 年 7 月 16 日開工，112 年 7 月 17 日完工，經費約 6 億 2,053 萬元。工程如期如質完工，落實政府對於地方的承諾與推動重大工程建設的決心。



「祥獅獻瑞」祝福揭開序幕



Central Region Branch Office · Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications

「台 74 線大里一交流道增設北出 匝道改善工程」動土典禮

工程緣起

省道快速公路台 74 線為連接臺中各地區與銜接國道 1、3 及 4 號之重要環狀公路。因台 74 線匯出至臺中市大里區的匝道為大里一交流道（里程 30k+137）與大里二交流道（里程 32k+854），大里二交流道配置為「北入南出」並無北出匝道，大里市十九甲地區出入只能以大里一交流道匯出，匝道下平面後需迴轉及來回迂繞方可通往以西之大里市區、十九甲地區及大里工業區等，無法發揮台 74 線快速公路功用，降低其橋下平面道路（環中東路等）之服務水準。於台 74

線大里一（十九甲）交流道增設「北出」匝道工程，及與施工中台 74 線東昇里（六順橋）增設「南入」匝道工程，將更臻完善該地區「北出南入」交通需求之匝道，有效節省該區域旅客行駛時間，並提升橋下平面道路（環中東路等）服務水準。

工程內容及效益

本工程設計團隊為黎明工程顧問、施工團隊為堃成營造以及監造團隊為公路局中區養護工程分局員林工務段，工程位於大里一交流道與大里二交流道之間，增設一北出匝



台 74 線大里一交流道增設北出匝道模擬圖



動土典禮



禮成後合影留念

道長約 550 公尺，透過匯入單車道漸變為雙車道，寬約 9 公尺，並連接至立善橋北端的甲堤南路，便利前往十九甲及太平地區。橋梁結構以大跨徑鋼箱梁為主，下部結構則以單柱式混凝土橋墩及基樁深基礎為基礎，提升了橋梁的耐震及抗洪能力。總經費約 7.2 億元，施工期程 720 日曆天（約 24 個月），預計 114 年 12 月完工。

工程完成後，將擴大台 74 線的服務範圍，強化大里地區的串接，提升區域道路的服務水準。不僅有助於維護整體道路路網的健全，也將促進當地的經濟發展，提供大里西區、十九甲區、大里工業區及太平地區更為便捷的動線，有效增進臺中都會區整體都市的發展。

動土典禮

動土典禮於 112 年 12 月 21 日舉行，參加觀禮人員包括交通部陳彥伯政務次長、臺中市王育敏副市長、立法院何欣純委員、公路局陳文瑞局長、各級民意代表及民眾在此一同見證，場面洋溢歡樂氣氛，展現了對工程的期待與支持。

動土典禮由舞獅團獻上「動土大吉」、「祥獅獻瑞」祝福揭開序幕，於本分局謝俊雄分局長簡報「台 74 線大里一（十九甲）增設北出匝道工程」工程內容及特色；續由

局長致詞，除感謝委員在立法院對於交通建設預算支持、臺中市政府的用地取得以及經濟部水利署的協助配合，使得本工程通車後能擴大台 74 線服務範圍，強化大里地區之串接，提昇區域道路服務水準，充分發揮「幸福公路，串聯城市」效益。臺中市王副市長、何欣純委員亦肯定本局對於計畫推動的用心與努力，並期許本工程如期如質完工。

交通部陳政務次長致詞說明，包含公路局 10 月底通車的「台 74 線草湖交流道」，今日動土的「台 74 線大里一（十九甲）增設北出匝道工程」，目前施工中的「台 74 線東昇里南入匝道工程」，在大里地區增設三處匝道，足見中央對地方交通需求之重視；另高速公路局方面，包含通車國四銜接台 74 線，施工中「國道 1 號增設銜接台 74 線系統交流道工程」預定明（113）年 5 月完工通車，期待臺中地區交通路網更為完善。交通部除了道路興建外，更是用心守護每一條公路，讓用路人行駛在更安全更便捷的道路路上。

最後，在交通部陳政務次長、臺中市王育敏副市長、何欣純立委及各級長官貴賓共同執鑼祈福，見證「台 74 線大里一（十九甲）增設北出匝道工程」正式動工，後續本分局持續戮力推動公路建設，期許能更加完善臺中生活圈交通路網。



Central Region Branch Office · Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications

台 14、台 14 甲線「傾訴經典」專 書之動念啟開端

動念初心

台 14 線，西起彰化縣彰化市中庄，東至南投縣仁愛鄉屯原，全長 99 公里。其中草屯至埔里是中潭公路的一段，而埔里至霧社稱為埔霧公路。台 14 甲線為中橫霧社支線，西起南投縣仁愛鄉霧社，東至花蓮縣秀林鄉大禹嶺，全長 41 公里。海拔由 258 公尺一路攀升至 3,275 公尺，橫跨多個鄉鎮縣市及生態系，無論選線、地質、自然環境及生態保育上，均具有極為重要且深遠的意義，闢築時探勘、測量、開挖施工皆有其複雜之處，但遠比築路技術更吸引人的，是埋藏在道路背後有關之人文、景物及重大事件的故事。



聖大營造說明合歡山公路景觀營造歷程

臺灣交通的發展史綿長又斑斕，一個一個故事是記憶的連結。我們透過文字紀錄、圖文交會、實地探訪當地耆老、今昔比對典藏成書。雖然消逝的時光只能從記憶中追憶，然因前人努力留下痕跡，透過書寫與影像，才不被遺忘。得以拼湊出前人的筆路藍縷，閱覽這些文物史料感受到歷史的溫度與重量不禁心生景仰。

期望透過台 14、台 14 甲線「傾訴經典」這本書的出版，讓民眾了解這兩條公路的人文、軍事價值、經濟運輸及景觀遊憩歷史，更深入了解本分局不畏艱辛的開發、養護，使其暢通、運行與繁榮的建設開發史，用公路傳奇開創出生氣勃勃的生機。

籌備過程

台 14 線與台 14 甲的發展演進歷史文獻需多方蒐集，亦需親自拜訪遍尋當年參與人員，才能有第一手的珍貴照片，對照片中的人物、施工、生活、休閒等各項細節有所認識，才能化成生動文字，撰述成書。除了景

點介紹以外，有關中橫歷來的幾次大災害，也會一併呈現，藉以了解養護復舊之艱辛。

為籌備「傾訴經典」專書，公路局中分局於 112 年辦理 2 場「傾訴經典 - 台 14、台 14 甲線特輯」訪談活動，以及 4 場實地踏勘採訪在地耆老，邀請 30 多位耆老回顧當年在台 14、台 14 甲線所經歷的點點滴滴。



112 年 10 月 4 日耆老座談會於埔里工務段合影



座談會各耆老紛紛回憶以往在公路局負責的業務和打拼的歷史

座談會暨現場訪查邀集中分局、埔里及南投工務段早期主管、養護工程司、道工、重機具操作手等，與仍在職之第二代公路工程司、齊聚在中分局及埔里工務段回溯當年養護點滴。年逾 70 的前輩暢談台 14 甲線拓寬及舊有石頭路的改善，乃至合歡山易冰封路段採用混凝土剛性路面之過程；在職工程司則回應從早期無護欄到設置護欄，以及合歡山雪季的因應。兩代公路人，養護故事彼此激盪，譜出養護的辛苦及共患難護民行之甘甜。

在座談會中耆老們紛紛回憶當年，憶起 1960 年國軍退除役官兵輔導委員會在台 14 甲線南投霧社牧場設置「見晴榮民農場」，並於 1967 年由退輔會主委蔣經國到農場視察，認為此地「清新空氣任君取，境地優雅是仙居」，退輔會便更名為「清境農場」，場本部地名則稱為「幼獅」等歷史，其中段內二代公路人的父親還是已故總統蔣經國先生之故友，且曾書信往來，可惜 921 大地震致書信照片皆散失等等趣事。

另有耆老分享舊時建造雲龍橋的炸藥施工絕竅、早期南投最長預力橋之吊梁大事、蔣經國視察前的道路崩塌排除等，在訪談的過程中，耆老娓娓道來，猶如走進時光長廊，似乎春夏秋冬養護台 14 及台 14 甲線的景像皆歷歷在目。

深入踏勘訪查在地耆老，自台 14 線中潭公路至台 14 甲合歡山公路，採訪團隊走訪各路段充滿人文歷史故事之古蹟，由公路局前副總工程司劉世桐代表講述當年歷史，以



座談會耆老們各自帶著老照片回憶當年

及中分局呂正安主任工程司於卡努風災淹沒之南豐加油站旁介紹當時搶災的實況、救災的艱辛與過程；除了訪談公路局先進外，亦訪談在地代表業者，如台一休閒農場董事長張國禎講述埔霧公路歷史背景、聖大營造公司董事長何猷崇說明合歡山公路景觀營造過程等。

結語

籌備傾訴經典專書係為重現台 14 線、台 14 甲線之開拓及養護之艱辛（如合歡山雪季勤務），拼出重大事件衝擊時（如 921 地震）第一線的寶貴記憶，回味在地不為人知或溫馨、或感人的故事（如公路工程司與金馬號小姐的姻緣）。讓公路串聯的故事透過經典專書的撰述，致敬前輩及傳承源遠流長。



邀集公路耆老齊聚臺中座談會經驗傳承



特別邀請前二工處長張嘉德分享過往經驗



112 年 10 月 16 日耆老座談會於中分局臺中場合影



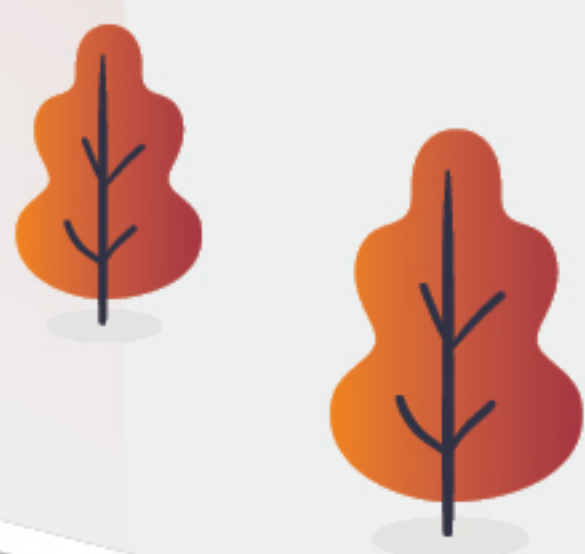
Central Region Branch Office , Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications



ANNUAL REPORT

交通部公路局中區養護工程分局
112 年年報

挑戰回應



卡努颱風重創台 14 線埔霧公路、 台 14 甲線

112 年 8 月 3 日至 5 日受卡努颱風外圍環流影響，引進大量西南氣流，導致南投縣仁愛鄉兩日累積降雨量超過 1,000mm，創下歷史新高，造成台 14 線埔里至霧社路段 64.1k 觀音瀑布、72.1k 眉溪、75.9k 忠勇橋、76.2k 板下等路段路基掏空…

一、災前

卡努颱風生成後，自 112 年 7 月 31 日至 8 月 3 日局及分局總共召開 7 次視訊會議，針對本次降雨熱點、前次災點及重點路段進行盤點部屬。依情資，埔里段預判可能有致災風險，故立即連繫轄內旅宿業確認住宿情況並建議備妥乾糧及勸離，另也會同鄉長、村長及警察對土石流高潛勢區域周遭民眾進行勸離，並盤點工務段及監工站的防災用品

及購置乾水糧等，以發生孤島的最壞情境進行災前整備。

8 月 3 日，依氣象情資入夜起有累積豪雨至大豪雨等級降雨發生，考量台 14 線廬山路段（一級監控）位於地質敏感區及為維護用路人安全故辦理預警性封閉，並加碼部署台 14 線南豐路段（二級監控）及 14 甲線 18.7k 前次災點路段。

8 月 4 日，寧靜的早晨被卡努颱風的驟雨狂風所打破。氣象情資原預估 24 小時雨量為 250-400mm，然而雷達顯示雷雨胞停滯在仁愛鄉，強降雨沒有趨緩的跡象，預估雨量持續上修。考量預估累積雨量修正達致災性超大豪雨等級，埔里段立即滾動調整機具人員的部署及應變作為。



南投縣仁愛鄉多處坍方及路基流失 14 線 84.3k（左）、14 線 75.9k（右）



台 14 線 66.2k 土石流阻斷



台 14 線 71k 加油站土石流

二、災中

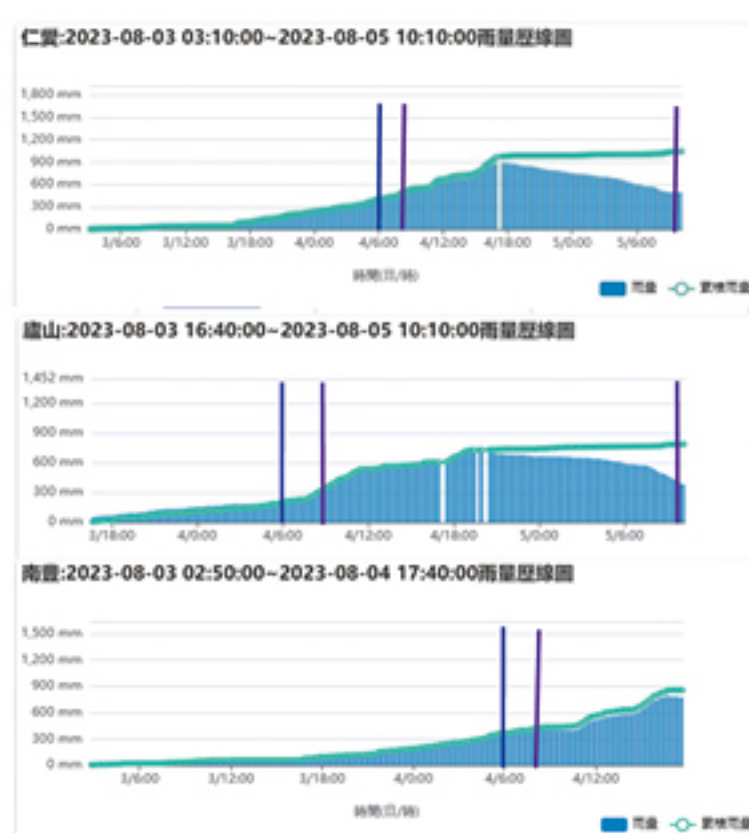
最大時雨量 134.5mm 已達超大豪雨等級，百年一遇的天災讓仁愛鄉陷入了一片混沌，不僅埔里段和廠商迅速召回所有人力搶災，謝俊雄分局長立即指派吳誌中副分局長前進仁愛鄉指揮調度；後續因應災情，啟動鄰段支援指派南投段孫文昌段長及信義段陳貽嗣副段長率段上機具及司機支援埔里段搶災。然而，大自然的力量讓人感到無力，綿綿不絕的災情似永無止盡，但搶災團隊依然鼓起精神努力奮戰，誓言要儘早打通回家的道路。

下午 4 時，強降雨已持續超過 10 小時，縣道及省道均傳出多處坍方、泥流及路基缺口等嚴重災情。埔里段即派員分 4 組攜帶簡易勘災裝備步巡盤點，其中台 14 線 66.2k-78.4k 多處大規模土石流及路基缺口，

研判已超出機具可負荷能量無法於當天搶通，爰立即派員沿線清查受困人車並發放水糧安撫安置。

災中勘災分 4 組，台 14 線 61k 往上、台 14 線 79k 往下、台 14 線 79k 往上、台 14 甲線 0k 往上，均 2 人 1 組，配備無線電、雨衣雨鞋、手杖、頭燈、測距儀、乾水糧

晚間 7 時，降雨有所趨緩，一切逐漸回歸平靜，搶災團隊一方面加速安置安撫民眾，另一方面以人休機不休的輪流拚盡，如火如荼的徹夜搶災。經謝分局長調度本分局各工務段馳援後，立即重新盤點所有災點，並合理分配所有搶災機具。凌晨 2 時許，陸續於 14 線 64k~80k 搶出避災空間使受困車輛得以脫困。



仁愛，24時最大雨量886.5/ 總雨量1040.5

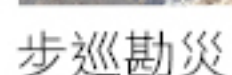
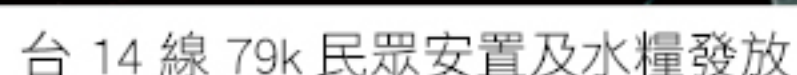
總雨量	1H最大雨量	3H最大雨量	6H最大雨量	12H最大雨量	24H最大雨量	雨量分級
1040.5	126.5	249	382	611	886.5	超大豪雨
5.5	5.5	6.5	6.5	6.5	6.5	
2.5	6.5	6.5	6.5	7	11.5	

廬山，24時最大雨量713.5/ 總雨量818.5

總雨量	1H最大雨量	3H最大雨量	6H最大雨量	12H最大雨量	24H最大雨量	雨量分級
818.5	92.5	247	351.5	534	713.5	超大豪雨
4	6	6.5	7	7	7	

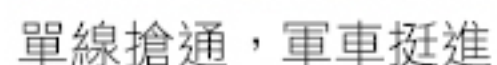
南豐，24時最大時雨量790.5/ 總雨量861

總雨量	1H最大雨量	3H最大雨量	6H最大雨量	12H最大雨量	24H最大雨量	雨量分級
861	134.5	225	400	548	790.5	超大豪雨
17	18	22	22.5	22.5	22.5	
8.5	8.5	9.5	11	11	11	



(一) 儘速完成全線勘災：緊急安排兩隊勘災小隊，皆由曾在埔里段任職之同仁擔任領隊，分別為苗栗段黃陳全段長帶領黎明工程顧問公司李坤哲協理等 4 人，負責勘台 14 線之災點；員林段廖瑞仕段長帶領翊盛工程顧問公司宋昌國總經理等 4 人，負責勘查台 14 甲線之災況；5 日天微亮，工務段勘災人員即攜帶簡易口糧、勘災裝備並會同顧問公司步巡踏勘已知及未知災點，並初步丈量及規劃各災點搶修工法。

(三) 加速完成埔里至廬山 (64k~94k) 雙線搶通：依據勘災人員奮勇回傳的災害資料、搶修工法，搶災團隊能提前預置機具、人力及材料，故搶災進度大幅提前。霧社至屯原路段在 8 月 7 日提前 2 天搶通單線、8 月 16 日提前 1 周搶通雙線。



- (四) 9月30日前搶通廬山至屯原：該路段雖無人居住但民眾有農作需求仍須儘速搶通，惟搶修契約能量已用罄，故埔里段立即辦理緊急發包，並責成廠商開工後立即進場，後於9月12日提前2周搶通。

三、災中長官慰問

卡努颱風重創南投縣仁愛鄉，全國皆高度關注，各級長官也相繼視察慰問：

- (一) 8月6日，行政院鄭文燦副院長及交通部王國材部長視察台14線71k南豐村。副院長及部長均對於公路局將帥用命給予高度肯定，不僅迅速實現單線雙向通車，更與縣政府緊密協調，確保消防、電信、電力等基礎設施優先通行進行搶修。唯提醒多處坍方和路基掏空路段需加強道路防護和夜間警示以確保安全。



行政院鄭文燦副院長及交通部王國材部長視察台14線

- (二) 8月7日，蔡英文總統親赴台14線71k南豐村，慰勉搶災團隊。總統對公路局人員在惡劣天氣下全力搶災表現給予高度肯定，特別稱讚在短時間內搶通台14線及台14甲線的成就，更保障所有搶災人員都安全無恙。她強調這是對行政院指示的積極回應，對同仁有序應變、橫向聯繫和有效資訊揭露的表現深表讚賞。也期勉後續的搶通工作順利進展，同時呼籲協助地方政府確保民生用水、供電及救災物資迅速運送至全南投縣。並對公路局及本分局的謝分局長以及所有搶災團隊致以嘉勉和鼓舞，期望早日完成災害復建工作，為災區居民帶來新希望。最後以掌聲及說了3次的「辛苦了」給予所有搶災人員最大的鼓勵。



蔡英文總統親赴台14線71k南豐村，慰勉搶災團隊

- (三) 8月18日，交通部公路局陳文瑞局長率領陳進發總工程司及相關主管前赴台14線災區慰勉本分局謝分局長、吳副分局長、呂主任工程司及各工務段同仁和搶修廠商，高度讚揚團隊在風雨中日夜奮戰，以及謝分局長調度得宜方能在最短時間內成功搶通交通。局長指出公路人是用路人的守護者，搶災成功歸功於各工務段相互支援和與警察單位緊密協



公路局陳文瑞局長率隊慰勉搶修團隊

作。他強調協助地方政府是當務之急，確保民生用水、供電修復和救災物資迅速進入災區。陳進發總工程司則高度肯定搶災行動，強調這次經驗的寶貴性及經驗傳承的重要性，指示團隊深入瞭解災因以更好預防未來災害。最後，他們以蘋果禮盒表達慰問，呼籲大家共同努力守護用路人的平安，並感謝這群公路英雄的奮戰。

四、災後檢討精進

除了依期程持續辦理短期加固工作及復建設計工作外，從以往的天災經驗體悟到人類是容易遺忘的生物，故災後在所有人仍記憶深刻的時候，埔里段立即針對 76 處裸坡辦理空拍、套繪，並邀集各權責單位召開邊坡整治會議，要求依權責辦理整治或督查水保義務人改善；另立即啟動 4 大災點復建設計，期在 113 年 4 月 30 日汛期前將致災成因消除。

重要經驗分享如下：

(一) 災前

1. 建立非省道範圍『部落防汛保全』：

嚴重災害時，電話電信電力可能中斷，需結合公所及在地居民，於道路阻斷時協助清查人數。

2. 建立聯防單位『重機具位置名單』：

省道未搶通，其他道路亦無法搶通。常時盤點更新橫向重機具位置及聯絡人。

3. 建立阻斷盤點訓練：

2 人 1 組勘災包（對講機、頭燈、探照燈、移動電源…）、平時教育訓練（上下邊坡、路基掏空、路面裂縫、張力裂縫）。

4. 建立各路段替代道路（清查省道各聯絡道）。

5. 當日若未停班停課，協同警方勸離，並調查旅宿業三天水糧。



災點邊坡勘災



邊坡分工整治會勘

(二) 災中

1. 夜間封閉施工，加快搶通進度：

災後各單位重型機具需進入災區搶災，原採 2 小時放行一次，造成工進無法推進。經評估安全與地方溝通後，與警方協調管制方式，改採夜間封閉。（仍需考量居民上下班及果菜運輸時段）

2. 搶修進度更新，即時揭露（遠端公告、強化揭露、滾動更新）：

與橫向單位（縣府、公所）、旅宿業、蔬果業分別建立群組，並與民代（立委服務處主任、議員、代表、村長、FB 小編等）保持連繫，即時更新搶通訊息。

3. 災區路段指揮調度溝通管道。

4. 平時建立在地記者名單或新聞群組：協助平衡報導。

5. 中分局、工務段指揮官，設置隨身聯絡官：電話至少超過 200 通。



(三) 災後

1. 致災原因探討、邊坡分工會議、地方現勘協調。

2. 滾動檢討監控路段及邊坡管理值，重新盤點機具保全進駐位置。

3. 建立災點 GIS 及大數據資料庫，專人更新移交（套疊、落點分析）。

4. 辦理排水設施及邊坡巡檢、搶災臨時鋼軌樁巡檢。

五、結語

感謝卡努颱風期間，協助投入搶通的中分局團隊及各友軍，面對重大災害及艱困之挑戰，彼此能發揮仁愛之精神，不僅奮勇挺進災區，且日夜不懈韌性十足的搶通，使命必達。卡努颱風造成災害，中分局團隊將全力以赴辦理復建工程，提供用路人一條安全回家的路。

後續復建工程

- 台 14 線 64k+300 路段復建工程
- 台 14 線 72k+100 路段復建工程
- 台 14 線 75k+900 路段復建工程
- 台 14 線 76k+200 路段復建工程
- 台 14 線 76k+300 路段復建工程 台 14 線 84k+300 路段復建工程 台 14 線 95k+100 路段復建工程
- 台 14 線 96k+600 路段復建工程...



挑戰回應

Central Region Branch Office · Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications

蔡英文總統 親赴台 14 線重災路段， 慰勉公路總局搶災團隊，肯定救災人 員日夜趕工、不畏風雨、使命必達



總統肯定搶災團隊

卡努颱風重創南投縣仁愛鄉，8月7日下午蔡英文總統親赴台14線71k南豐加油站重災路段慰勉搶災團隊，高度肯定交通部公路局人員日夜趕工、不畏風雨投入搶災，且使命必達。

總統聽取中分局呂正安主任工程司簡報搶災情形，對於能在兩天內將土用命，達成行政院指示完成台14線及台14甲線全線搶通，且人員均安，總統頻頻點頭肯定。其後，交通部陳彥伯政次補充會在兩天內日夜無休將沿線土砂清除，並且會加強夜間警示及防護，總統展笑認同。

總統裁示時，再次對於公同仁應變有序且加強橫向聯繫及有效資訊揭露，獲民眾肯定給予讚賞。另期勉後續搶通進度持續展開，適時協助地方政府，以利民生用水、供電及救災物資能輸送至全南投縣。最後，總統看向中分局謝俊雄分局長之搶災團隊，特別致意給予嘉勉打氣。

南投仁愛山區受災柔腸寸斷，行政團隊在蔡英文總統帶領下，高度重視災情、搶通及災後復建情形。繼8月6日行政院鄭文燦副院長及交通部王國材部長前來勘災，內政部林右昌部長經台14線赴廬山慰問；8月7日行政院公共工程委員會顏副主委協同中央各部會前往埔里鎮與仁愛鄉現勘瞭解災情；總統感謝各部會的合作與努力，也指示中央會全力協助地方政府渡過災害及從速從簡早日核定救助金，並早日完成災害復健工作。



呂工程司簡報搶災情形



Central Region Branch Office · Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications

行政院副院長赴台 14 線災區慰勞

卡努颱風造成台 14 線遍地災點，鄭文燦副院長及王國材部長 8 月 6 日緊急變更行程前往 84k+300 春陽路段及 71k 重災點（南豐）現勘及感謝救災人員全力搶通道路。

副院長及部長在台 14 線現場聽取中分局呂正安主任工程司簡報說明指出，在行政院及交通部的指示下，第一階段搶修以維生通行為主，故調集鄰近工務段全力支援仁愛地區台 14 線及 14 甲線搶通，8 月 5 日達成單線雙向通車；並與縣政府應變中心加強聯繫，消防、電信、電力 ... 等重要維生救援，皆優先通行。

公路局同仁應變有序且加強橫向聯繫及有效資訊揭露，獲民眾肯定，部長特別給予



呂正安主任工程司簡報



行政院鄭文燦副院長聽取簡報

慰問打氣，並提醒道路受損部分請加強防護及夜間警示。另有在地議員反應鄰路的南豐天主堂遭土石衝擊，部長即指示公路局加強協助，公路局隨即勘查回報此點近期內會就加以改善。

鄭副院長於記者訪談時指出，台 14 線霧社到廬山打通後另因多處坍方、路基掏空，仍須做好交通管制。其他有關投 83 及投 89 的搶修、仁愛鄉農損部分，會請原民會跟農業部調查跟補償，倘地方政府需協助，中央會全力支持，以災後重建做得更好為要。



Central Region Branch Office , Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications



榮

耀

ANNUAL REPORT

交通部公路局中區養護工程分局
112 年年報





Central Region Branch Office · Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications

「112 年度兵棋推演」獲交通部 公路局評核特優



局考核長官

一、演練目的及過程：

公路局每年藉由兵棋推演提升轄管公路省道與相關設施之防護能量，以及相關應變程序、備援與替代機制之可行性與有效性。以複合型災害衝擊情境演練來精進應變指揮、溝通協調作業及掌握資源運用優先順序，提升指揮體系效能，從今（112）年起，將導入無腳本桌上推演，以「關鍵資源狀況評估表 SWEAT-M」及「通信及溝通計畫考量事項 PACE」方式辦理，首年著重於本分局人員熟悉內在推演方式，以達成檢核應變程序是否衝突，及人員內化應變作為的目標。

本年度採無腳本桌上推演方式，辦理桌上推演前，由分局先行簡報，將依據風險評估結果及配合往年實際案例設定狀況，作為桌上推演時分組研討的推演情境。接續為正式演練，依序為（1）狀況發布（2）分組討論（3）集中報告（4）集中講評四步驟進行。

二、參演人員：

演練當天為林聰利副局長率隊，由陳進發總工程司、陳松堂副總、李忠璋副總、吳昭煌副總、劉世桐副總等擔任評核委員，局本部公路防災中心及各分局代表觀摩參加。

推演場地布置以本分局與埔里工務段應變指揮組織為主，同步設置於 7 樓大禮堂，並展示前進指揮所及相關勘災設備。

本分局由謝俊雄分局長擔任主推官，率領吳誌中副分局長、楊凱麟副分局長、交管中心、養護科、工務科、企劃科、秘書室、產管科、職安科、主計室、人事室、政風室等科室主管與分局內應變人員，以及埔里工務段邱炳榕段長與工務段應變同仁，共同演出。

演練期間將應變人員分成為應變執行組、計畫參謀組、資源調度組及財務行政組，展演分局及工務段同步面臨災害時，如何應變處置及溝通聯繫。



兵推現場

三、推演過程：

本次推演主軸以 112 年端午連假遭遇「颱風事件」，發布 5 大狀況，詳述如下。



因颱風侵襲，台14線有多處災情（南豐土石流、人止關路基流失），道路阻斷，人車受困，短時間無法脫困，且車輛仍持續湧入，人車受困風險持續提高。



因災情擴大，中央應變中心轉知有人車受困，要求清查回報。



埔里及仁愛霧社地區通訊全面中斷，指揮指令層轉至埔里段，但埔里段沒有回應。



預訂搶通時間大幅落後，人車受困可能達2日以上，且霧社、廬山及清境地區形成孤島情況。



清境地區孤島情況，滯留遊客有高血壓藥、嬰兒奶粉等物資需求，另外有1名急性重症病患急待後送。

由推演單位各應變分組討論，開始無腳本推演，透過團隊間各應變小組成員相互討論，協同合作研擬出最適合的應變方案。

分組研討時並利用「關鍵資源狀況評估表 SWEAT-M」及「通信及溝通計畫考量事項 PACE」之項目進行盤點討論，內容涵蓋組織間協同合作、通報告警、通訊聯絡、媒體溝通、決策支援、應變方式與時效、資源運用與支援調度。



獲頒特優

四、總結：

在 921 地震後，台 14、台 14 甲線為觀光旅遊及大梨山地區民眾進出維生的重要軸線，本次推演 5 大狀況，除新增關鍵資源狀況評估（SWEAT-M）及通訊與溝通計畫考量事項（PACE）外，依據 14 種行動方案，具體擬定 18 項驗證目標，納入推演過程進行驗證。災前盤點事項，包含歷史災點、易淹水路段、曲流攻擊易路基流失路段、易人車受困形成孤島…等十三項重要內容，並綜整氣象情資，作為應變布署之依據，內容完整細緻值得肯定。

本次兵棋推演推演狀況具相當難度，又符合兵棋推演基本原則之「須合理」與「可執行」，過程幕僚團隊積極合作、亂中有序完成行動方案之驗證，推演務實流暢；本次推演除加強各應變作為之內化外，已能運用 SWEAT-M、PACE 模式進行關鍵資源盤點，預期可提升防救災作業能力。於推演過程自主增加水情突然加劇、派遣人力支援地方政府勘查投 89、投 83 災況，並通報縣應變中心，作法務實，彰顯政府照顧偏鄉之決心，值得肯定，獲交通部公路局評核「112 年度兵棋推演」特優。



Central Region Branch Office · Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications

台 21 線「樸原森活－永續新中橫」榮獲財團法人台灣永續能源研究基金會「亞太永續行動獎」銀級及「台灣永續行動獎」金級

公路建設與養護早期「以人為本」的思維，偏於主導及抗衡自然，在歷經與大自然的相處與磨合，意識到人也是自然界的一份子，開始重視用路安全與景觀，關注促進環境生態的和諧。

- 為建構人與自然和諧共好的永續環境，如何在山區道路的開拓、養護工作與生態環境的平衡，成為了關鍵課題，工程技術日新月異，對於環境生態的觀念也需與時俱進，2020 年公路局與高速公路局、林業及自然保育署、環境資源部生物多樣性研究所簽訂國土生態保育綠色網路合作協議，共同推動生態網路串連。
- 與玉山國家公園管理處、國立臺灣大學生物資源暨農學院實驗林管理處及行政院農業委員會特有生物研究保育中心等單位共同推動生態保育，打造環境解說場域，協助生態調查研究，辦理生態教育宣導活動。
- 以專家學者及山地原住民理念持續經營，藉由減量設計、封閉管制降低人為干擾、導入友善環境設施與 3D 邊坡建模數位科技管理以及生態保育觀念宣導等。



新中橫與台灣原生種 - 台灣紅榨槭秋季葉紅美景



以「環境永續、生態保育、自然為本」為設計理念，將SDGs第15項指標「保育陸域生態系」及其細項目標做為主要實踐之方向，第13項及17項指標為次要目標



漫行於雲霧之上



穿越壯闊山林的新中橫



森林原住民 - 黃喉貂與公路設施



山羌穿梭於坍方塊石堆砌之路側花台





台 21 線新中橫公路為南投、嘉義的交通觀光遊憩往來要道，其中塔塔加路段穿越玉山國家公園，故本分局信義工務段以生態保育為要，秉持「環境永續、生態保育、自然為本」設計原則，打造出一條與自然共處的永續生態公路，契合聯合國 17 項永續發展指標，今年以「樸原森活 - 永續新中橫」為主題，參加「2023 APSAA 亞太暨台灣永續行動獎」，「樸原森活」意即在最樸實的大自然環境中，以最自然的生態工法養護這條道路，使人與森林永續共存，經過專家學者評比，分別於 112 年 7 月 15 日及 7 月 18 日頒布評比結果，本分局在永續發展目標（SDGs）中第 15 項「保育陸域生態」類組中榮獲亞太永續獎 - 銀級及台灣永續行動獎 - 金級。

新中橫展現生氣蓬勃、綠意盎然的公路，引領用路人用心去體會山林與大地之美，邁向「生森不息」的永續發展，給予後代及自然萬物最美好的一條道路精進與努力。



路側叢中精靈 - 帝雉



路側遍布雪白小花（台灣特有種 - 玉山卷耳）



Central Region Branch Office · Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications

台 3 線 134k~143k、台 6 線 15k~25k 榮獲金路獎路況養護類第一名

為鼓勵交通部轄下各單位平時辦理營運，以提供用路人安全、順暢、舒適之服務，增進各界對交通建設良好的感受，故交通部設置金路獎，此獎係全國交通建設相關從業人員的重要評選競賽，號稱交通界的奧斯卡，同時也勉勵養護工作的辛勞。

112 年 9 月 23 日於臺北市青少年發展暨家庭教育中心舉行，今年輪由高公局籌辦，以「金路心連接共好行」為主軸，期許共同為美好交通環境努力，讓交通建設更貼近民眾。交通部陳彥伯政務次長出席，致詞：「事情不僅要做，更要做到位，服務沒有最好，只有更好。」表彰各位交通英雄們平時默默親勤努力與付出，典禮共計頒發 6 大類獎項：優良景觀類、站場環境維護類、路況養護類、



陳彥伯政務次長頒贈路況養護類第一名獎座予黃陳全段長



公路局陳文瑞局長率各級長官至段揭牌並與同仁分享榮耀。

設備維護類、用路人資訊類、傑出工程類等，皆由政務次長親自頒發，計有 53 個機關及單位獲獎，其中本分局苗栗工務段榮獲路況養護類第一名之殊榮，是交通建設與從業人員之最高榮譽。

苗栗工務段轄養省道台 1 線、台 1 己線、台 3 線、台 6 線、台 13 線、台 13 甲線及快速道路台 61 線與台 72 線，養護里程計 303.092 公里，居全局之冠。轄區含蓋苗栗縣全境，著名觀光景點有大湖草莓、三義木雕、南庄、泰安溫泉及雪霸國家公園等，逢連續假日交通量流大，皆需用心規劃疏導車流。

在歷任段長用心及現任黃陳全段長的帶領下，持續提升轄區道路交通安全，尤其台 61 線疏運成效顯著，另對於快速公路台 61 線之交安作為及友善生態保育之理念導入，皆有良好的績效，因而獲各方肯定；且 112 年自辦監造多件工程，如台 13 線 17-20k 路段改善工程、造橋一號隧道及造橋二號隧道改善補強工程、111 年度第 1 次一般災害台 72 線 27k+450 災害復建工程、苗栗段 112 年度第 3 次一般災害台 1 線 120k+140 及台 3 線 124k+600 復建工程等，在同仁盡心竭力下，方能順利推動。「涓滴之水 匯積成流」，每位同仁用心灌溉養護，才能一路從二十幾名至 109 年第七名、111 年第三名，以及今年獲得第一名。

《關於獲獎養護計畫》



獲獎路段



養護規劃

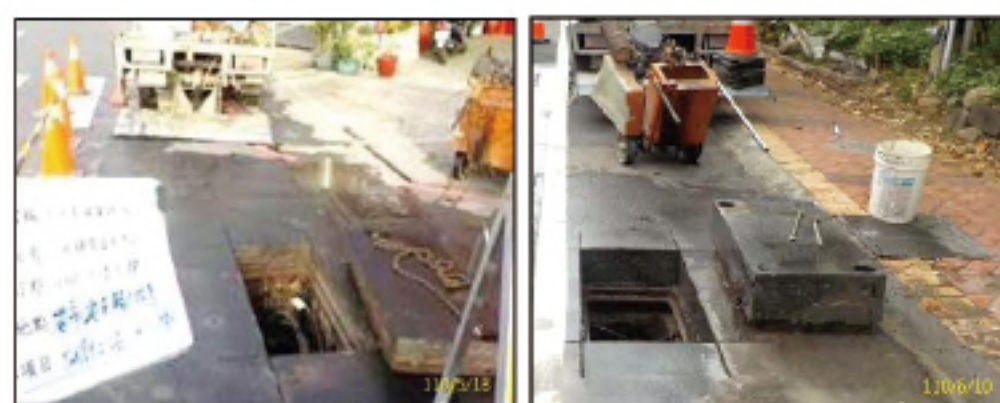
04 景觀營造 回歸道路景觀本質



景觀營造-回歸道路景觀本質



✓ 微創開啟工法-開啟12處



友善道路

國土生態保育綠色網絡協議-同心守護

✓ 成立幸福公路石虎小組協同特生中心及林務局跨域合作兼顧保護棲地及生態網絡串連。



友善設施軌跡

建立石虎路殺、相機架設及友善設施google點位地圖，以利檢視生物出沒熱點防護及串連。

項目	完成數量
生物圍網	8,189m
生物廊道	5處
警示牌面	28面
減速標線	14處

路殺預警系統成功阻止石虎進入道路21次

✓ 辦理5次專家學者現勘



✓ 動物出沒熱點架設紅外線自動相機-架設45處，7處拍到石虎蹤跡



回歸道路景觀本質：輕、透、減量
朝向自然本質公路型態

植栽採用滴灌系統

有效減少水車澆灌影響交通問題與水利用更有效率

路面微創開啟工法

提升鋪面平整度

標線改善行車動線

車道瘦身、中央槽化、左轉專用道等服務

盤點用路需求設施

行人庇護島、無障礙斜坡道

成立幸福公路石虎小組

建立石虎路殺、相機架設及友善設施google點位地圖





局長常言「歲月靜好，必有人負重前行」，諄勉之情，啟發在養護工作上，「金路共好，必有同仁全心養護」。滾動檢討精進養護改善計畫，營造更優質的友善行車環境，以提升行車安全，是苗栗工務段同仁對於養護工作的使命，堅持與付出而獲得金路獎第一名，是榮耀更是責任的承擔。獲得金路獎的肯定是鼓勵也是使命，期許各段秉持「公路人」精神，持續堅守崗位打造「幸福公路」。



台 3 線 141.5k 景山橋



台 6 線 15k 人行環境改善



台 6 線 15.5k 河堤田園風光



台 61 線通苑段路面空拍 -1



台 61 線通苑段路面空拍 -2



台 3 線 138k 繁花似錦美人樹



台 6 線 16k 經國路林蔭大道



台 61 線 94.5k 玄寶橋風車



台 61 線 118.2k 月牙灣

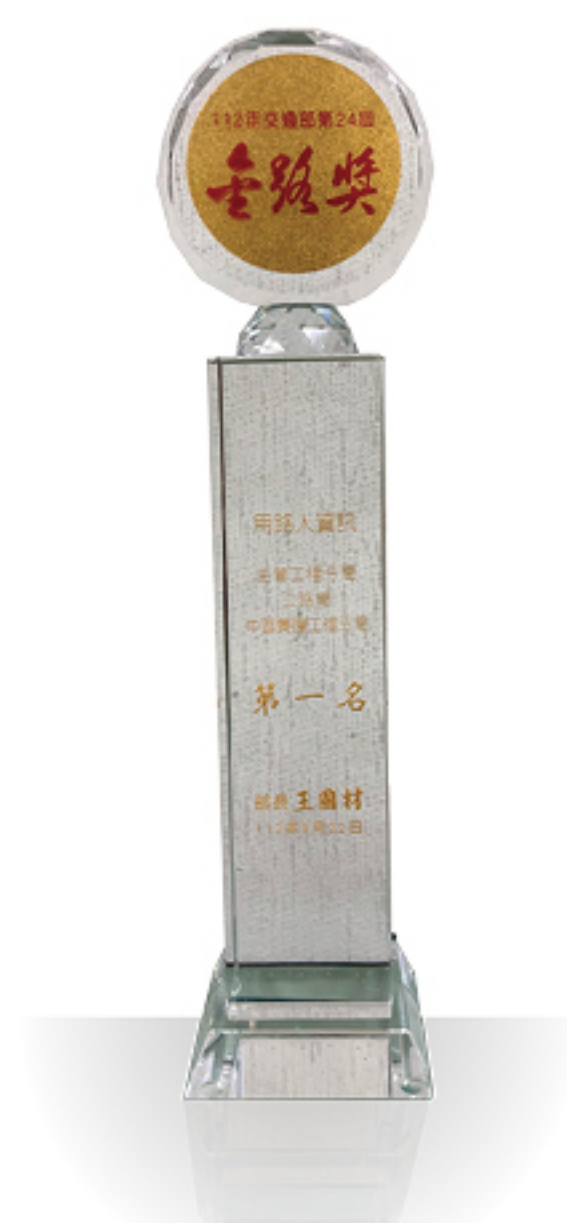


Central Region Branch Office · Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications

「悠訪埔霧 智旅合歡」－台 14 線至台 14 甲線（埔里－合歡山路段）交通改善 榮獲金路獎用路人資訊類第一名



頒獎典禮合照（左交通部陳彥伯次長、右埔里段秦滄漪副段長）



一、背景緣由

台 14 線埔霧公路 59k~80k 埔里至霧社，以及台 14 甲線合歡山公路 0k~32k 霧社至合歡山松雪樓，全長 53 公里，為臺灣最高公路、唯一穿越高山生態系與國家公園的公路，串聯南投、花蓮與臺中地區主要民生產業運輸通道。合歡山地理環境特殊，擁有得天獨厚、豐富多變的四季自然景觀，春賞花、夏觀景、秋賞楓、冬追雪，以及全台唯一的暗空公園觀星體驗，使得觀光遊憩盛行，假日往返清境、奧萬大、合歡山車流量大，近年來上山日流量更突破萬輛。

台 14 線及台 14 甲線沿線主要活動包含清境跨年合歡迎曙光、清境農場奔羊節、合歡山杜鵑花季、KOM 登山王自行車挑戰、南投花卉嘉年華及合歡山雪季，皆吸引大批遊客上山觀光賞景，加上產業運輸需求，造成本路段人流及車流日益增加，對環境與交通的壓力也伴隨而來。

二、主要課題

本路段以「悠訪埔霧，智旅合歡」為主題，結合科技設備系統建置，在觀光軸線上提供各用路族群所需資訊。受評路段具複雜性及挑戰性，山區因地形限制、公路線型彎曲及道路寬度有限，如何提供用路人適當、完整及正確的交通資訊、主動提醒駕駛人注意行車安全、車輛緩衝坡道資訊，以及推動人本交通建設，是養護團隊努力的目標。除進行指示標誌檢核及簡明改善外，亦積極與相關單位勘查交通安全設施及標線劃設方式，同時營造人本交通環境，充分運用標線改善行人通行空間。

為提供用路人明確交通資訊，分為六大面向：「路口決策資訊」、「友善自行車環境」、「特色標誌資訊」、「彎道標線」、「服務設施資訊」及「觀光資訊導引」，提供沿線預告、行動、確認路口決策資訊，自行車騎士友善環境，設置爬升、地點、海拔牌面，及設置當心綿羊及松鼠牌面，山區彎道月牙彎槽化線，以及加油站便利商店服務設施等預告牌面，讓不同族群用路人可於本路段清楚辨識交通旅遊相關資訊。

(一) 路口決策資訊

全面檢視路段所有牌面，汰換更新並以圖型化牌面取代舊有文字，讓用路人更能一目了然，提升閱讀性，以增進辨識度提升交通安全及順暢。

(二) 友善自行車環境

於本路段設立 16 面自行車牌面，友善提醒自行車攻略海拔高度及抵達地點，提供自行車騎士觀景休憩平台、彎道處設置自行車防護網，保障騎士過彎安全、利用成型標線取代強化路面反光標記（貓眼），避免自行車騎士自摔風險、並於重要路口利用 CMS 提供自行車訊息，提醒駕駛人注意自行車通行，降低事故機率發生。



台 14 甲沿線設置 16 面自行車資訊牌面，提供自行車騎士海拔高度及地點位置



增設月牙彎槽化線分隔車流，提升公路安全

(三) 特色標誌資訊

為保障合歡山高海拔區原生動物生存空間，於鳶峰路段設置當心松鼠牌面以及清境路段設立當心綿羊牌面，提醒駕駛人行經此路段留意小動物出沒，讓生態得以永續發展。

(四) 彎道標線

山區部分路段因回頭彎路寬過大及無分向限制線，造成車輛行經彎道易跨越至對向車道，養護團隊經現場勘查討論，決議增設月牙彎槽化線以縮短路寬，讓車輛行經彎道降速遵循路面標線行駛，有效分隔車流，提升山區彎道行車安全。

(五) 設施資訊更明確 出遊便利又安心

本路段沿線屬風景區軸線，假日上山旅客眾多，本團隊盤點沿線服務設施聚落，貼心告知用路人便利商店、加油站及廁所服務設施距離和位置，是用路人重要資訊參考指標。

(六) 觀光資訊導引

提供用路人周邊觀光景點牌面和里程資訊，包含台 14 線往台一休閒農場、清境農場、奧萬大、台 14 甲線往合歡山及梨山方向，讓用路人清楚了解旅遊地點剩餘距離及方向位置等重要資訊。



在假期疏運部分，與橫向聯繫單位隨時掌握路段沿線景點壅塞及停車場滿場訊息，並提供至警察廣播電台、路段沿線 CMS 及國道六號高速公路 CMS，同步顯示清境或合歡山停車場滿場訊息，建議轉往其他景點，以避開塞車時段。同時在合歡山杜鵑花季實施山區省道高乘載管制措施創造歷史新猷。並於全國最高公路台 14 甲線合歡山路段實施雪季勤務任務。

(一) 杜鵑花季

每年 4 月至 6 月辦理合歡山杜鵑花季「高乘載」與「流量管制」措施。高乘載管制限搭乘 3 人以上小客車開放通行，客運接駁車及乙類大客車不受限制。流量管制則與警察單位相互配合，由花蓮縣警察局新城分局合

歡派出所視壅塞情形通知啟動，每 10 分鐘放行 20 輛。實施管制後，有效改善歷年杜鵑花季山上壅塞回堵車潮，提升遊憩品質及保障高山救護通行順暢，廣受好評。

(二) 雪季勤務

執行全國唯一的「高山公路雪季勤務」相關交通管制措施，透過跨域協調，強化橫向公部門單位之溝通及合作外，資訊提供採「遠端建議」、「途中提醒」、「近端管制」方式循序提供揭露，合歡山雪季期間，工務段養護團隊每日進行路段管制剷雪任務，以維用路人通行安全，並即時於各社群媒體宣導山上道路結冰情況，是否需加掛雪鍊通行，以維用路安全，獲得用路人認同與支持，值得肯定。



雪季勤務執行道路剷雪任務

三、 創新作為

在交通新意象及創新作為部分，設置智慧學區警示系統保障學區莘莘學子通行安全、強化山區避車道資訊，以利用路人遇到緊急狀況可即時緩衝、辦理 AVI 大客車車牌辨識偵測系統，降低長途下坡煞車失靈情況發生。

(一) 智慧學區警示系統

於霧社市區仁愛高農及仁愛國小出入口，設置太陽能物聯網 LED 標誌，以智慧學區警示系統取代傳統紅綠燈，於台 14 線山農巷兩側配合學校上放學時間及活動開啟，利用 LED 閃光標誌牌面警示通行車輛注意行人通行，保障學童通行安全。



於學區周邊設置太陽能 LED 標誌，保障學生通行安全

(二) 避車道資訊強化

台 14 甲線合歡山公路自 32k 武嶺至 0k 霧社，海拔高度由 3,275 公尺降至 1,150 公尺。山區路幅狹窄，蜿蜒而下，車輛若遇緊急狀況往往造成回堵數公里，為利提供用路人煞車失靈緩衝空間，本次設置 9 處避車道空間，並於避車道前方 150 公尺設置預告牌面、避車道處設立禁止停車牌面、兩側設置護欄反光導引板增加夜間警示，沿線規劃緩衝坡道並將避災資訊牌面以圖形化顯示提升辨識度。



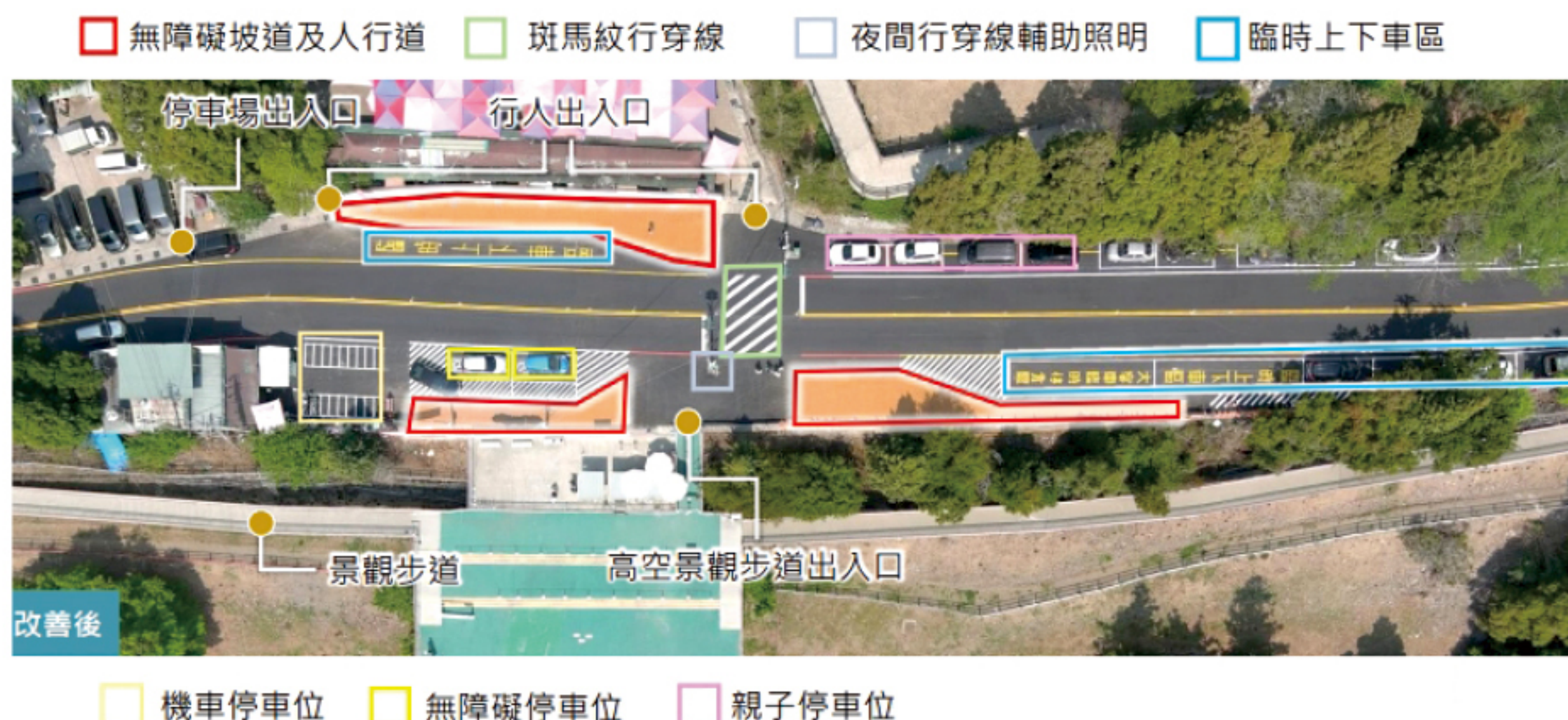
台 14 甲設置避車道緩衝空間

(三) AVI 車牌辨識系統

為避免大客車、大貨車長距離下坡煞車失靈，採用 AVI 車牌辨識偵測將車牌傳送至電子看板並顯示「前有停車場休息後再開」訊息，以提醒駕駛人休息及降低煞車片溫度，提升大型車安全。



AVI 車牌辨識系統說明



清境農場青青草原路口改善

四、重要路口改善

(一) 清境農場青青草原路口改善

台 14 甲線清境農場為國內知名觀光景點，青青草原至高空景觀步道入口行人穿越量日益增加，本次重新檢視規劃設置路中斑馬紋行人穿越道線、路側人行道及夜間行穿線輔助照明設施，以提供民眾安全的通行環境。另規劃明確的大客車停車格並增設無障礙停車位、親子停車位及無障礙坡道提供用路人行走安全空間及停車環境。

(二) 武嶺亭路口改善

台 14 甲 31.5k 武嶺為全國公路最高點，亦是重要拍照打卡點，本次調整黃網線並劃設標線型人行道及行人穿越道線串聯武嶺亭人行道出入口，以提供行人進出停車場及武嶺亭的安全穿越動線。



武嶺亭路口改善

四、結語

本次獲獎除肯定養護團隊於台 14 線、台 14 甲線山區道路交通設施養護成果外，本分局將持續關心每一個用路人的安全及高山生態，及提供最高、最美、最親和、最友善、最安全的高山公路，期許達成山、路、人平衡共融的美好環境。



Central Region Branch Office · Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications

「中投禾線・蒔秧之地・綠境之路」 台 63 線 8k~15.3k（霧峰～草屯）112 年交通部金路獎榮獲景觀類第二名



中投稻禾

一、前言

省道台 63 線，主要服務臺中到南投地區的用路人，包含高架道路、橋下空間及平面道路，透過點與點的連接串連了橋上橋下，都市到鄉鎮，有別於其他的平面省道，擁有相當特別、特殊視域景觀的立體公路。

透過環境愛護、生態呵護及道路安全為營造目標，且配合政府 2050 淨零排放政策及全球暖化議題，台 63 線橋下及兩旁空間具有大片隙地，適合選擇做為增加自然碳通量場域，以市面上較常應用之地被植物作為試驗材料，通過密罩式碳通量量測法，並導入碳匯的管理方式，強化綠化生態孕育大自然環境，降低對生態的衝擊，不僅為地球盡一份心力，更能帶動公路環境永續發展，透過各式綠地，優化土壤固碳效益，增加生物多樣性，對環境多一點友善，讓用路人多一份安心。



甜根子草

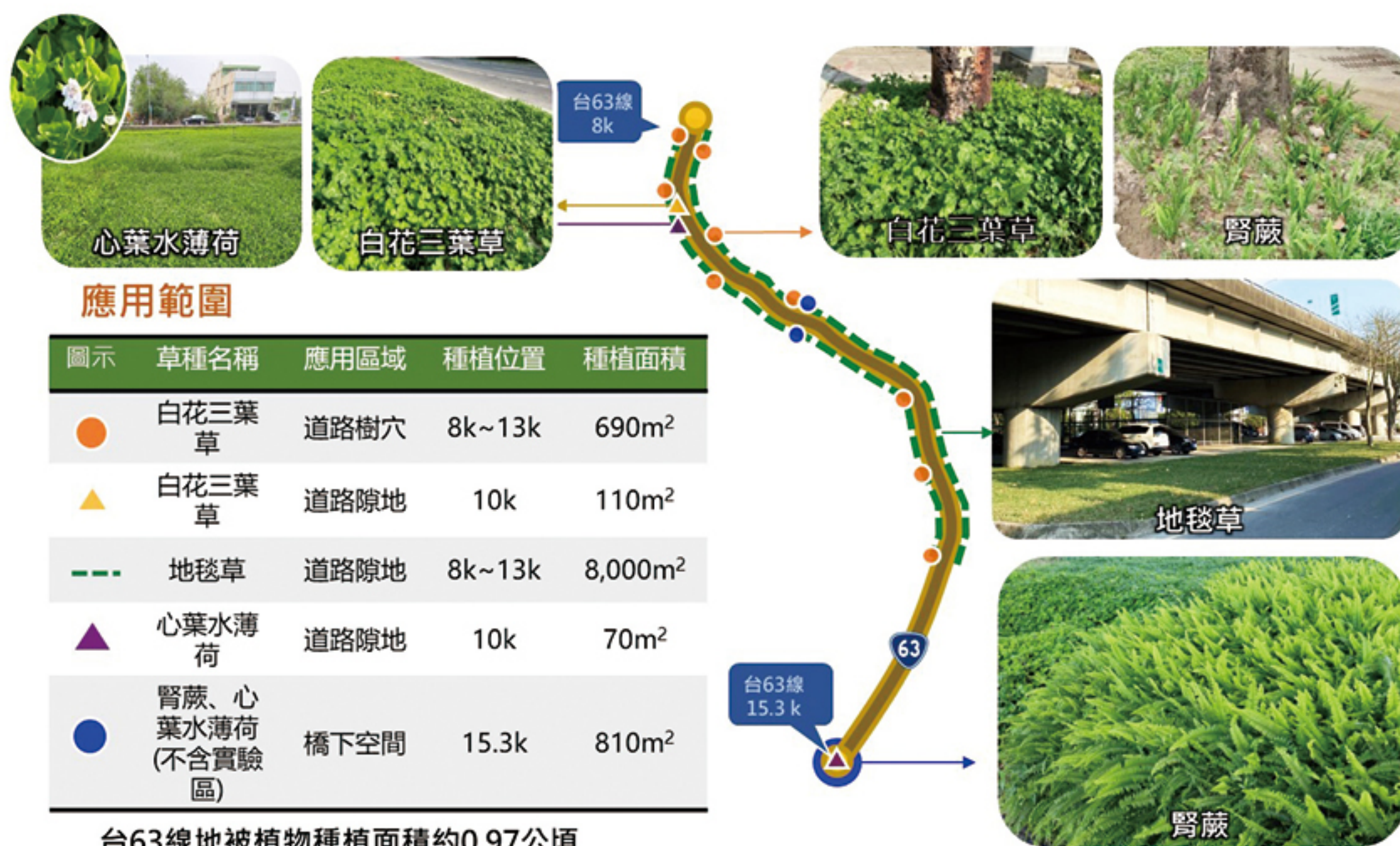
二、主文

本次受評路段為台 63 線中投公路 8k-15.3k，沿線廣闊的農田景觀，是中投公路主要印象，因此我們以金黃的稻禾景觀，作為本次的主題—「中投禾線」蒔秧之地／綠境之路，期許養護工程人員都能化身為公路上的農夫，手把青秧插滿田，低頭便見水中天的意境，學習農民不畏風雨、刻苦耐勞

的職人精神，為這段中投公路耕耘出一條永續、優美的綠色廊道。

台 63 線 15k-16k 是高架主線的位置，行車視線能遠眺層次豐富多元的山景，可見到南投群山，及八卦台地等山巒景色，由於緊鄰農地，中景可看見田園風光、地方農事、鳥類生態，「生態」、「生產」、「生活」縫合一線的地方生命力，近景的中投西路和中投東路，沿線行道樹、灌木及地被植栽隨著四季物候花期的變化，成為慢遊、解憂的心靈公路。

當今全球暖化，城鄉面臨極端氣候及人為排碳量增加，進而產生更明顯的都市熱島效應，水土保持和有效侵蝕控制措施是重要目標，中分局員林工務段借鏡霧峰農田的友善耕作理念，友善、自然、低衝擊，應用於本次中投禾線的營造方向之一，例如行道樹浮根改善、鬆土降土，綠帶地被植物種植完成面高度低於路緣石 5~8 公分，減少極端氣候暴雨水逕流風險，達到防災效益，種植高碳通量地被植物（如腎蕨、地毯草），增加自然解方透過碳通量監測評估量化，藉由低擾動維護方式，草生栽培及有機友善栽培等，可有效增加土壤碳通量，相對的有效棲地保育，增加生物多樣性。





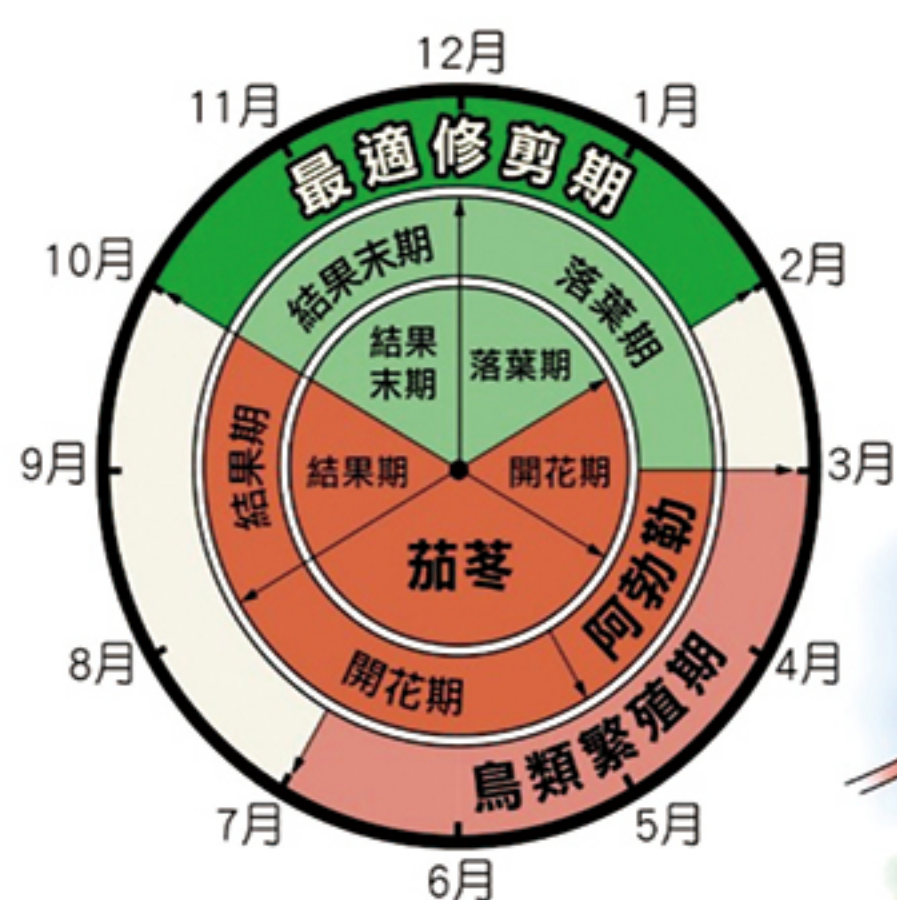
自行車體驗

從 8k-15.3k 全長約 7.3 公里，主要行經臺中霧峰至南投草屯鎮，中投公路分為主線高架，及平面道路中投西路、中投東路，是少數設有匝道口的省道公路，因此在行進間，用路人也能隨著里程與高架平面的不同，感受到不一樣的行車視覺體驗。

中投公路演進主要可分三階段，第一階段於八零年間，82 年 3 月由當時臺灣省政府都發局為解決臺中至南投塞車問題而闢建，87 年 1 月通車並定義為快速道路，並在 88

年 9 月歷經九二一地震時扮演重要的救災角色，因而成為八零年代臺中到南投重要的經脈運輸公路。第二階段九零年間，受到國道 3 號及 6 號陸續開通，中投公路交通量明顯緩降，於 95 年 1 月轉為一般省道。第三階段成長期，員林工務段於 103 年開始與臺中市政府管養單位進行橋下空間聯合管理，陸續於 107 年至 111 年辦理管線下地、路平、公路設施優化的工程工作，並因應全球暖化、氣候變遷、2050 淨零碳排等環境議題，營造中投禾線綠色公路的改造計畫。

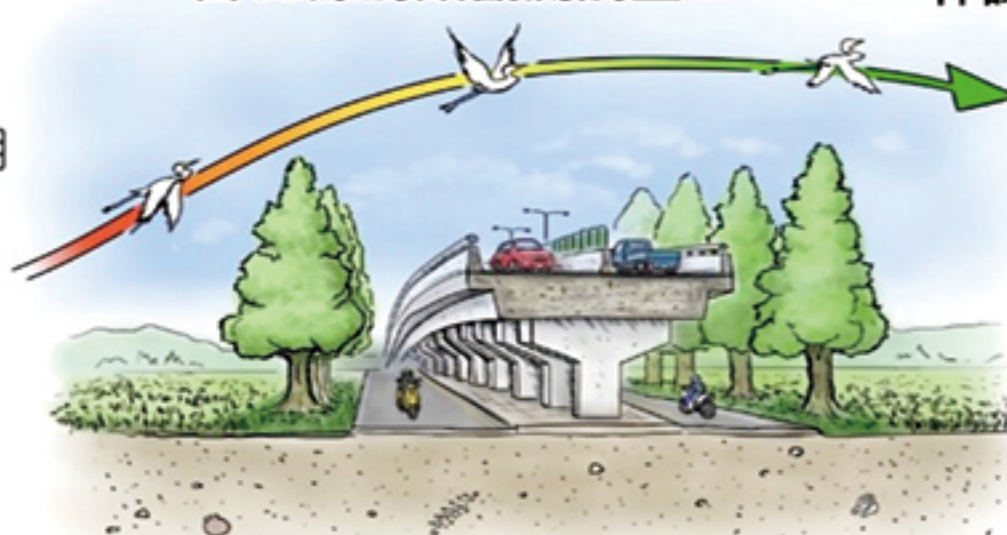
本次路段主要以霧峰水稻區域占大宗，有香米的故鄉之稱。周邊鄰近多古厝，水文則有烏溪經過，是一段相當豐多元的景觀公路。烏溪為本次受評路段重要水文，周邊有沙洲及秋季禾本科植物，適合鳥類過境、棲息、覓食，冬季鳥類遷徙也能在烏溪附近觀察到多樣性的鳥類生態，生態資源相當豐富。為能友善鳥類生態棲息及避免高速行車路殺，透過觀察鳥類繁殖期，並研調茄苳、阿勃勒開花期，以低擾動頻率，設定喬木修剪時程。定期邀請專家學者辦理植栽修剪研習，利用樹木修剪注意中大型鳥巢、鳥類飛行習性等，帶來生物多樣性棲地。



台63線鳥類觀測調查



林試所行道樹維護管理研習



專家學者指導行道樹修剪



頒獎典禮

有鑑於氣候變遷對環境、人類生存等威脅愈來愈大，對於環境的保護行動已刻不容緩，遵循國家發展計畫—臺灣 2050 淨零排放政策及全球暖化議題，我們將透過環境、生態、及道路安全三方面達到環境永續、生態友善、人本安全目標透過節點的營造、公路工程優化、專家學者諮詢指導，積極營造中投禾線的綠境之路。



三、得獎事蹟

中投禾線主題營造符合環境特色，道路品質改善後行車平穩度提升，帶起行車過程之舒適體驗，讓用路人更能享受公路的價值。

充分掌握季節環境特色（阿勃勒花期、一期稻作結穗、黃金榕葉色、黃花夾竹桃花期等）予以強化並發揮，呈現金黃色的季節景觀，有心靈療癒之感，也帶來生物多樣性棲地。跳脫例行的公路綠化養護模式，配合政府淨零排放政策及全球暖化議題，導入碳匯管理的創新作為，進行地被植物碳通量試驗，橋下空間綠化質量令人印象深刻。

導入LID概念，將綠帶視為生態滯留單元，同時考量保水、蓄水及綠化設計，在永續、安全、休憩等多重價值下，朝向更好的綠色生活公路邁進。



Central Region Branch Office · Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications

「台 61 線中彰大橋改善工程」 榮獲 112 年度優良工程金安獎佳作



優良工程金安獎係落實安全衛生管理，提升施工安全文化，建立完整安全標準作業程序及預防職業災害，為工程界職業安全衛生至高榮譽，本工程主動參與評選，獲交通部推薦參加第十七屆優良工程金安獎選拔，在工程團隊秉持全員工安，提倡優質工安文化，以科技手段避災減災，體恤勞工安心工作，終獲評審肯定，榮獲優良工程金安獎佳作。



優良工程金安獎頒獎典禮合影

台 61 線中彰大橋跨越烏溪，鄰近出海口，北端為臺中市龍井區，南端為彰化縣伸港鄉，是聯絡兩地重要橋梁，亦為劃分兩縣市的界橋。因橋梁檢測時於發現深槽區橋墩中央產生垂直裂縫、鋼筋腐蝕，為避免情況惡化，故辦理深槽段 P11~P23 區間 480 公尺橋梁改建及 P2~P63 部分橋墩補強工程。本橋梁改建部分係採用大跨度懸臂工法預力箱型梁橋，減少河中落墩以改善河川水理條件，並兼具使用性及美觀性。整體改善後可大幅提昇橋梁之耐震暨防洪效能，解決老舊橋梁問題，提升用路人行車安全及確保橋梁及河防安全。





現地觀摩

由於台 61 線肩負替代國道功能，改善橋梁結構，可延長橋梁的耐久年限，兼顧行車安全與舒適、節省行車時間及成本，亦可促進地方觀光事業與經濟之多方交流。施工期間為避免交通完全阻斷，採半半施工方式，維持南北各 1 車道通行。

主辦機關公路局中區養護工程分局最高管理階層對於推動施工安全衛生管理相當重視，由分局長親自主持職業安全衛生委員會、區域聯防季檢討會，分局長及副分局長不定期至工地走動管理，達到自護、互護、監護之防效。設計階段前置作業，遵循職業安全衛生相關法令，進行法規分析並依勞動部營造業重大職災知識平台，進行橋梁工程災害案例研判，提高施工安全性。

本工程在強風、鄰水及鄰快速公路等嚴苛施工環境，安全衛生為重要課題，由主辦機關訂定職安政策與目標，設計單位滾動檢討施工風險與傳遞、監造單位落實工地安全衛生監督、承攬廠商確實執行工地職安衛計畫。施工前利用建築資訊模型（BIM），模擬擋土支撐規劃方式與物料吊運空間的可行性評估，亦分析懸臂工作車與既有台 61 線北上線快速道路緊鄰之程度進行施工模擬，顯著提升施工人員與用路人安全性。並透過科技應用，如：人員進出工區採取人臉辨識系統，車輛進出工區採取車牌感應系統，隨時掌控工區人數及車輛即時安管環衛系統（含現場感知器），有效監測現場作業環境，以及透過即時安管環衛系統（含現場感知器），有效監測現場作業環境，如：溫度、濕度、熱危害指數、風速、PM2.5 及水位，由物聯網系統推發警示訊息，提醒施工人員注意工作環境作業安全。並舉辦各種教育訓練、防災演練及觀摩會等，提升同仁及廠商職安相關專業知識，榮獲金安獎肯定。

本工程並於 112 年 11 月 16 日辦理「優良工程金安獎工地職業安全衛生觀摩」活動，由行政院公共工程委員會、勞動部中區職業安全衛生中心長官及公路局、

各分局及各工務段主管與工程人員參加；透過觀摩活動經驗分享及意見交流，強化公共工程職業安全衛生意識與觀念，本次觀摩會在聽取各方意見、經驗分享及平行推廣，以提升公路局職安水平，營造職安友善環境並持續精進。

我們的安全衛生管理秉持『全員工安』，恪遵『安全紀律、遵守法令』提倡『優質工安文化』，推動『不法侵害『零容忍』』達成『健康職場『無災害』』，本分局將持續精進提升，營造友善的職安環境，讓勞動工作者都能在安全的環境下安心來工作。



112 年度「優良工程金安獎」工地職業安全衛生觀摩合影



Central Region Branch Office · Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications

南投工務段許朝勝副工程司榮獲 112 年公路局優良公務人員獎殊榮



朝勝與女兒一同上台接受頒獎

本分局南投工務段許副工程司朝勝，其勇敢承擔的作為、積極求新的精神，獲公路局肯定，榮獲 112 年公路局優良公務人員獎。獲此殊榮，皆屬在交通專業領域中表現優異、足堪楷模。

公職生涯歷程簡述

民國 83 年畢業於逢甲大學交通工程與管理學系，應屆考取普考後隨即分發至台北大眾捷運公司，84 年底商調回故鄉，於本分

局南投工務段服務。擔任台 16 線新建工程協辦，辦理土木工程監造工作。土木工程雖非本業所學，但仍積極學習。憶起當時沒有手機的年代，在工地監造如遇有問題時，都必須騎車到工地附近的公用電話亭，撥回工務段向主辦請示，確認後再回到工地繼續監造。

工務段工程人員必須各項全能、多方接觸，除了交通及土木新工之外，許員也承辦過各項業務，如公路維修、路容、綠美化、橋梁檢查、資訊管理、職業安全衛生。88 年中部九二一大地震後，與工務段同仁一同參與震災搶修及復建工作。

由於外界開始重視交通，交通業務日漸繁重，直到 94 年之後開始跟隨工務段的交通老師父許宗明先生，跟隨他協辦號誌、標誌、標線等交通工程業務。許師父是位積極、責任心重的老工程司也是接觸交通業務之始的標竿，在與許師父共事的工作期間，學習到如何與民眾、橫向單位會勘、溝通協調的技巧，也大量累積交通業務的工作經驗。無奈於 96 年許宗明前輩臨屆退休前突然離開人世。在悲傷之餘，必須承接其大部分交通業務，所幸有勇於承擔重任不怕困難的心，使段務能平順推展。

改善的路阻且長，惟有勇於面對、
持恆待之，才能繼續前進

個人工作理念、態度與優勢能力： 劍道的直球對決及勇於面對困難

在公路局的基層工務段承辦交通，其業務範圍相當廣泛，任何道路上的設施皆與交通有關聯性，並且直接面對各群體，如民眾、里長、各級民代、橫向機關、警察、甚至是車鑑會、司法機關的詢問，也可能涉及國賠案件。往往民眾所提出的交通陳情案，有時必須整合交通多項設施及土木工程，提出複合式方案才能有效解決交通問題；而且召開交通會勘時，經常都是大批民眾和相關單位的現場。如何能即時提出有效的解決方案且能穩定多數群眾的場面？沒有累積多年的交通改善經驗及一顆勇於面對眾人的心，可能無法勝任。南投工務段的交通會勘，經常都是單槍匹馬就上陣，把民眾和民代穩定住，提出眾人滿意的改善方案帶回工務段執行。

何以能在承辦交通業務上有如此自信並且勇於接受挑戰，承擔繁重工作？與熱愛的興趣【日本劍道】有很大的關係。因年少時期愛看漫畫對劍道有所憧憬，且為鍛鍊強健的身心體魄，特地查詢臺中地區的劍道館，開始了日本劍道的修煉之路。

學習劍道哲學一、【不後退】【勇敢的心】，即便對方強大，透過不斷的自我修煉，與劍道老師請益、同輩師兄弟間切磋練習劍技，仍能透過眼力縱觀對手全貌在瞬間比對方更快的攻擊，贏得勝利的一本（註：日文一本いっぽん意為取得一支勝利）。

學習劍道哲學二、【不放棄】【持之以恆的心】，憶起在劍道四段的審查考試時，對打項目一開始，就因左腳底韌帶突然拉傷



練習劍道英姿

（註：左腳為劍道的根本），實際上已無法再戰。想想練習這麼多年，就是為了在這次通過四段考試，豈可這樣就退陣下來！仍然咬著牙，裝作沒事繼續打擊，幸好審查委員並未發現受傷，順利通過劍道升段考試。因為不放棄，才能品嚐辛苦後甜美的成果。

參選獲頒傑出貢獻獎之心路歷程： 沉潛所學 綻放花朵

自學校畢業 10 年後，因自覺所學不足，再度進入逢甲大學交通研究所在職班研修專業知識，97 年取得碩士資格。又因修習日本劍道而喜愛日本文化，便開始自學日文，一年後獲得日文檢定三級證書，再利用日文基礎，進而翻閱及涉略日本交通的相關書籍及網路資料。在交通界，大家都認定日本道路的交通標線型式是極致細膩設計，勘稱世界級的交通藝術品。在當時常常試想，要是能將日本標線設計用在台灣的道路，運用在工務段轄區，那麼交通事故一定能減少許多。



獲廣大迴響及部長肯定之台 14 線草屯中正路標線改善成果空拍



111 年 12 月 9 日金門縣政府參訪標線參訪交流活動



112 年 10 月 26 日屏縣府工務處參訪南投段中興新村標線改善成果交流活動

【109 年左轉偏心初試啼聲】

有些縣市開始有左轉偏心車道的設置，當時的蔡宜宏段長指示參照他縣市案例畫設於工務段轄區內。由於當時並無相關設計圖說和規定。遂利用空拍圖及簡報軟體，嘗試將漸變長度拉至適當距離畫出左偏車道示意圖，再實際畫設至道路上，經過畫設幾處道路後，實際行駛非常順暢，便以此經驗值抓陸續辦理改善。後經時任公路局交通組謝敏郎主任工程司提供日本的計算公式，幸好所畫之長度均符合日本公式值。109 年南投工務段一口氣改善了 85 處路口，最具代表性路口就是台 3 線名間鄉彰南路／名松路口，不僅民眾稱讚有加，還上了媒體報導，甚至還獲得道安會謝銘鴻執秘稱許，是本段交通標線改善的濫觴。（<https://168.motc.gov.tw/theme/news/post/2010051847209> 名松路口標線改善，交通部交通入口網）

【110 年台 14 乙線中興新村中正路標線及中興圓環改造】

獲得 109 年豐富的標線改造經驗，110 年南投工務段邀請交通社群團體（公路邦、標線改造台灣路）等成員至工務段互相學習研討，激出更多的改造的火種。延續 109 年的改造企圖心，接續辦理長 2.1 公里多路口及路段之台 14 乙線中興新村中正路及圓環改善，當時由於民眾兩極化反應，反而造成臺灣社會更多人關注與討論標線改造議題。當時南投工務段以 109 及 110 年改善成果參加 111 年交通部金安獎道安創新貢獻獎交通工程組獲得第二名佳績。

【111 年台 3 線草屯成功路、台 14 線中正路人本交通大改造】

由於行人路權意識逐漸抬頭，工務段趁勢夾帶前兩年成功經驗，針對台 3 線草屯成功路三處路口及台 14 線中正路（南開科大前），傾全工務段公路維修、路面挖管、綠美化、交通各項專業工程司之力，辦理人本交通大改造。本次改善不僅標線改造，還重造中央分隔島使之兩向增加左轉專用車道且對稱，並於路口島頭留設行人庇護島及行人號誌、行人穿越線退縮、行人輔助照明等創新設計。此外還藉重自來水、瓦斯、下水道等管線單位挖後重鋪路面資源，配合辦理標線改造，節省國家經費，達到有效之交通改善。南投工務段以此改善成果參加 111 年交通部用路人資訊類省道組評比獲得第一名優勝。

得獎事蹟簡述：

- 一、易肇事防制：檢討轄內易肇事路口路段，研擬改善方案，辦理橫向會勘及改善，南投工務段轄內 A1 事故統計，111 年 9 月件 9 人、110 年 11 件 11 人，相較於 109 年 18 件 18 人，逐年改善交通成效良好。
- 二、標線改造：主動瞭解轄內所有路口標線配置之缺點，檢核並統計需改善點位，研擬設計各種路口改善型式指引以利現場監造及施工人員得以立即套用施作，提高改善的施工效率。

獲獎具體改善成果如下：

1. 轄內（其他）路口搭配偏心漸變槽化，增設左轉專用車道 85 處路口。
2. 台 14 乙線中興圓環現代環型式槽化標線改善。
3. 台 14 乙線中興新村中正路（全長 2.1KM）標線改造。
4. 台 14 線草屯鎮中正路南開科大路段（全長 2.3KM）標線改造。
5. 台 3 線草屯鎮成功路／芬草路口、敦和路口、中興路口三處路口中央分隔島偏心搭配標線改造及人本交通改善。
6. 台 14 線銜接國道 3 號草屯交流道出入口標線改造。
7. 台 3 線南投市南崗三路／仁和路口～台 3 線南崗一路／中興路口沿線 8 處路口左轉偏心車道及路口前後車道對齊標線改造。
8. 台 3 甲線草屯太平路段（全長 530M）標線改造。

得獎後持續改善成果（112 年）：

1. 台 3 線竹山紫南宮消防訓練中心前路口，中央分隔島偏心搭配標線改造。
2. 台 3 線名間彰南路新大巷、田寮巷口，中央分隔島偏心搭配標線及行人庇護島增設、行穿線退縮改善。
3. 工務段轄內行人庇護島增設及行穿線退縮、行人號誌增設共計 16 處路口。

未來工作目標與期許

交通改善從來不是一蹴可及，絕大多數困難不是經費也不是改善方法，而是與不同意見者溝通，時有民眾或媒體因自身立場或對交通規劃認知的不足，將改善形塑為負面、與民爭利的作為。因此，有時須先有過渡期做出折衷的方案，或試水溫先做一小部分，並不厭其煩的說明解釋。況且，交通須與時俱進，惟有勇於承擔、堅持不放棄的精神，才能一直將交通改造之路進行下去。

— 112 年改善成果



台 3 線集山路 / 集山路 / 大明路北口

- 南北向增設左轉專用車道
- 路口槽化加左彎待轉線
- 車道瘦身、車道對齊
- 取消該路口禁行機車
- 機車可選擇直接或兩段式左轉





台 3 線名間新大巷專案

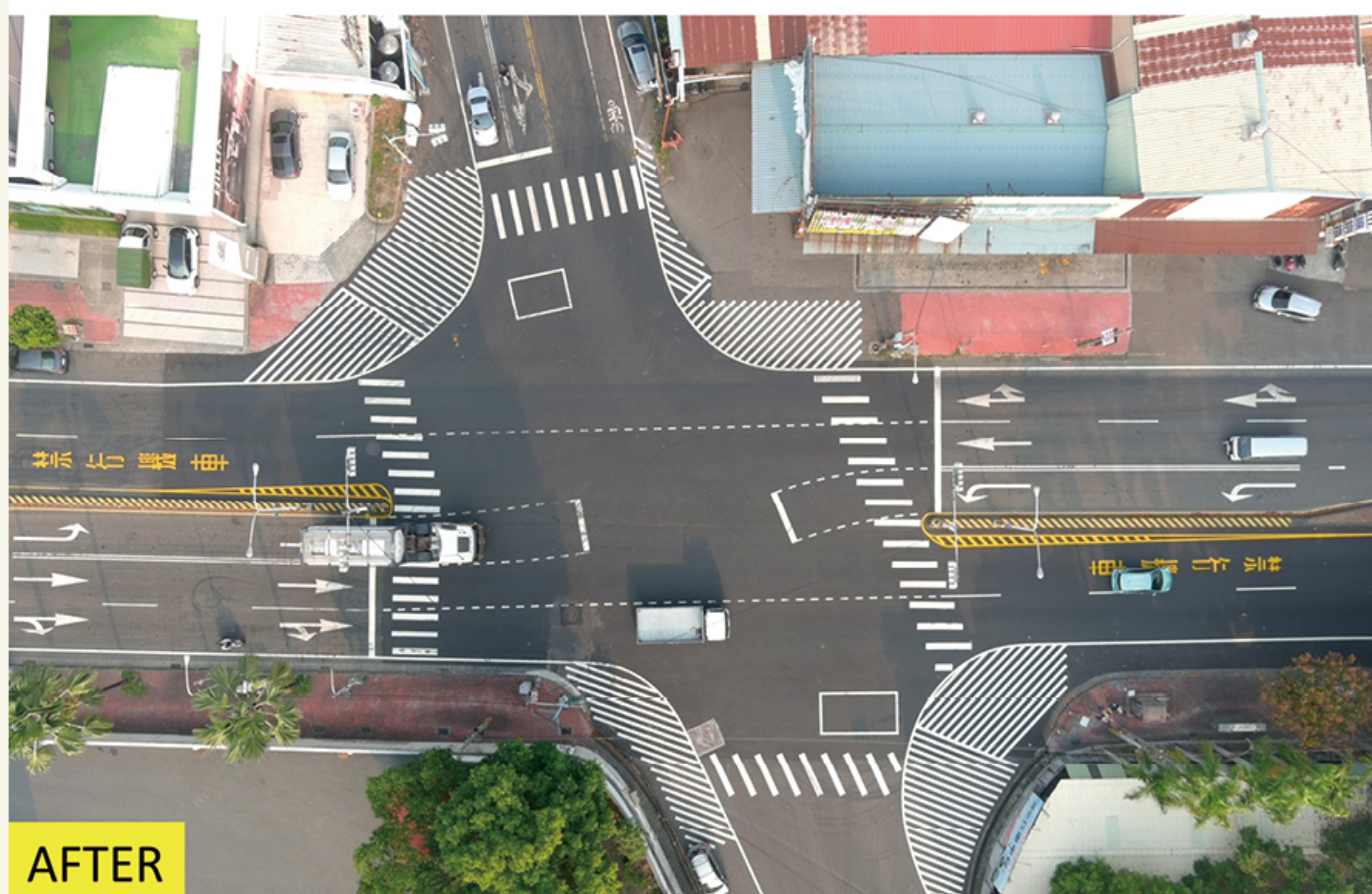
- 打除分隔島左偏移設置
- 南向增設左轉專用車道
- 車道瘦身、車道對齊
- 取消該路口禁行機車
- 機車可選擇直接或兩段式左轉
- 偏移分隔島
- 增設左專車到
- 車道對齊
- 行人庇護島
- 行人照明調整





台 3 線南投南崗路三段 / 中華路口

- (利用中油管線路面重鋪，檢討標線改善)
- 原已有左轉偏心車道
- 後續再做車道對齊、左彎待轉線、轉角槽化外推，支線行穿線退縮
- 兩段式待轉區退縮





Central Region Branch Office · Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications

112 年「交通部服務獎」得獎－谷關段 出門回家由我守護 梨山偏鄉通行服務

參選理念

中橫公路全長約 188 公里，其中谷關（37k）至德基（61k）路段為梨山居民往來東勢、臺中之要道，但於 88 年 921 地震中斷後，居民往來皆需經台 14 甲線繞行埔里、合歡山路段往來東勢，加上該路段先天地質條件不佳，落石風險高且常坍方阻斷，現前僅供梨山居民及特定目的人員通行，路線名改稱台 8 臨 37 線（中橫便道），其災害頻傳又在崇山峻嶺危坡下，為搶通及復建施工艱難堪比蜀道，養護經費為全臺路段之冠。



中橫公路歷經 921 大地震後通車模式



科技應用加值服務成效，獲在地居民及民代讚許

「提供一條平安回家的路」是政府實現交通正義及滿足人民最基本的需求，中橫便道自 101 年有條件開放管制通行後，谷關工務段不僅需全年 24 小時兢兢業業努力不懈維護路況，長年與落石、崩塌、土石流災害等拼搏，壓力超荷乃至近年幾無新血投入，而資深者退休連連，可謂「人力荒、壓力漲」。然谷關工務段給予梨山居民通行時的安全戒護服務、經年累月涉險搶通等，都獲梨山居民的高度肯定。

民眾需求分析



需求 1

路況穩定通行安全

中橫便道為高風險土砂災害潛勢區，落石、坍方、路基流失、土石流等災害類型多樣且規模皆可觀，遇天候狀況不佳，即易阻斷通行。



需求 2

提高通行管理效率

單次通行時段人數多，且以往採人工登記核對身分繁瑣，梨山居民常因提早至現場等候過久，深感不便。



需求 3

民生醫療通行便捷

倘中橫便道封閉，將影響偏鄉長者及弱勢族群日常生活、就學、產業生計及緊急醫療需求等。

服務對策

谷關工務段聽見在地的聲音，理解梨山居民最關心的議題，以「用心、虛心、精心、貼心、感心」之 5 心級的服務為核心價值。在紛雜多重困難下，且秉持善意協調與公私團體合作，落實關懷偏鄉弱勢族群，達成「出門回家由我守護 - 梨山偏鄉通行服務」。

服務對策 1

護路先鋒，使命必通

工法因勢制宜

因應不同災害，旁搜遠紹有效治理對策，因地制宜、因民之需，研擬治理對策，並應用空拍科技辦理邊坡災害預防管理，多元周延降低通行風險。

橫向聯防

中橫便道落石事件頻繁，通行風險尚高，常年與消防等重要聯防單位辦理大型防災演練，強化緊急應變作為及掌握處置節奏，有效降低損害傷亡程度。



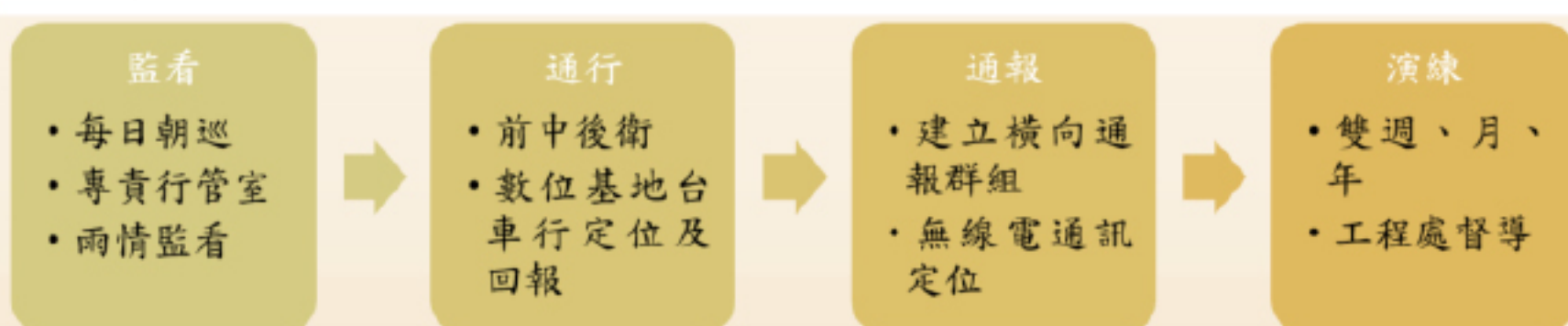
定期演練、檢討，提升應變作為

服務對策 2

成立行車管理室，通行查對更便迅

行車管理室

107年成立行車管理室，搭配3處管制站及公路保全，供雨情與落石監看、災情與路況通報、管理卡製作等服務，知危於先而達到保障民行之重任。



行車管理室服務內容

智慧管理卡

導入RFID卡一次感應多卡，取代原採人工核對「個人證件」、「通行編號」並填寫基本通行資料之核對通行身分方式。



「科技始於人性」，思索查對便捷方式，採用 RFID 卡



服務對策

3

公私協力齊合作，客製服務暖民心

市公車復行

為便利偏鄉公共運輸，107年與臺中市政府共組「台8臨37線（中橫便道）通行乙類客車安全評估委員會」，辦理專家現勘路況、架設4座不斷電系統基地台及全路段通電等整備作業後，完成谷關至梨山復駛。



結合各單位完成路況勘查及實車試駕

蔬果運輸

谷關工務段用心與臺中、東勢、西螺果菜市場聯繫合作，配合蔬果旺季提供夜間專供貨運班次，並請果菜市場延長營業時間，使果農與果菜市場共享成果、獲益擴大之成效。



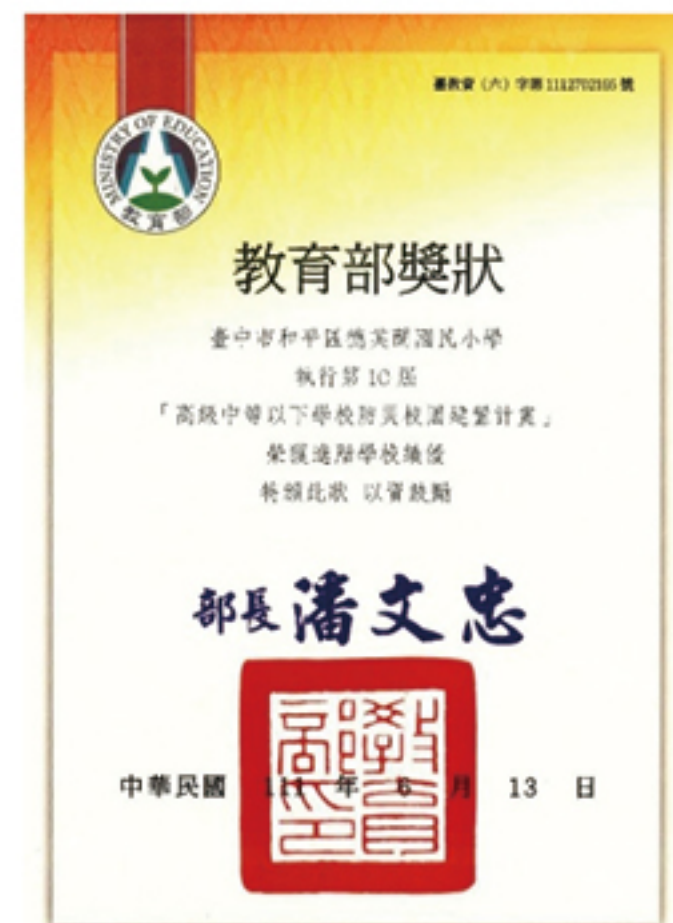
優先醫療救護運輸

為提升梨山地區醫療後送體系，以人道通行優先原則，提供救護車最優先通行服務，以爭取更精良的醫療照護。





112 年度交通部服務獎



德芙蘭國小獲教育部「防災校園建置計畫」全國防災績優獎

服務推動成效

用路安全

1. 經驗累積、導入科技治理及強化邊坡防護工程，中橫便道通行阻斷日數自 101 年 272 天逐年降至 111 年僅 16 天，降幅達 94%。
2. 導入落石災害評分系統將邊坡分級，定期空拍檢視、長期追蹤、有效預為處理，預防邊坡大災情。

以人為本

1. 近期每年通行約 20 萬人次，節省繞行時間約 47.7 萬小時，相當 1.1 億元之時間成本，路暢成果益斯民而利全民。
2. 秉持「百難橫於前而志不改，為民便行心永在」，砥志礪行為民安行之心，近 8 成民眾持卡通行，節省 4 倍核對時間。

成效擴張

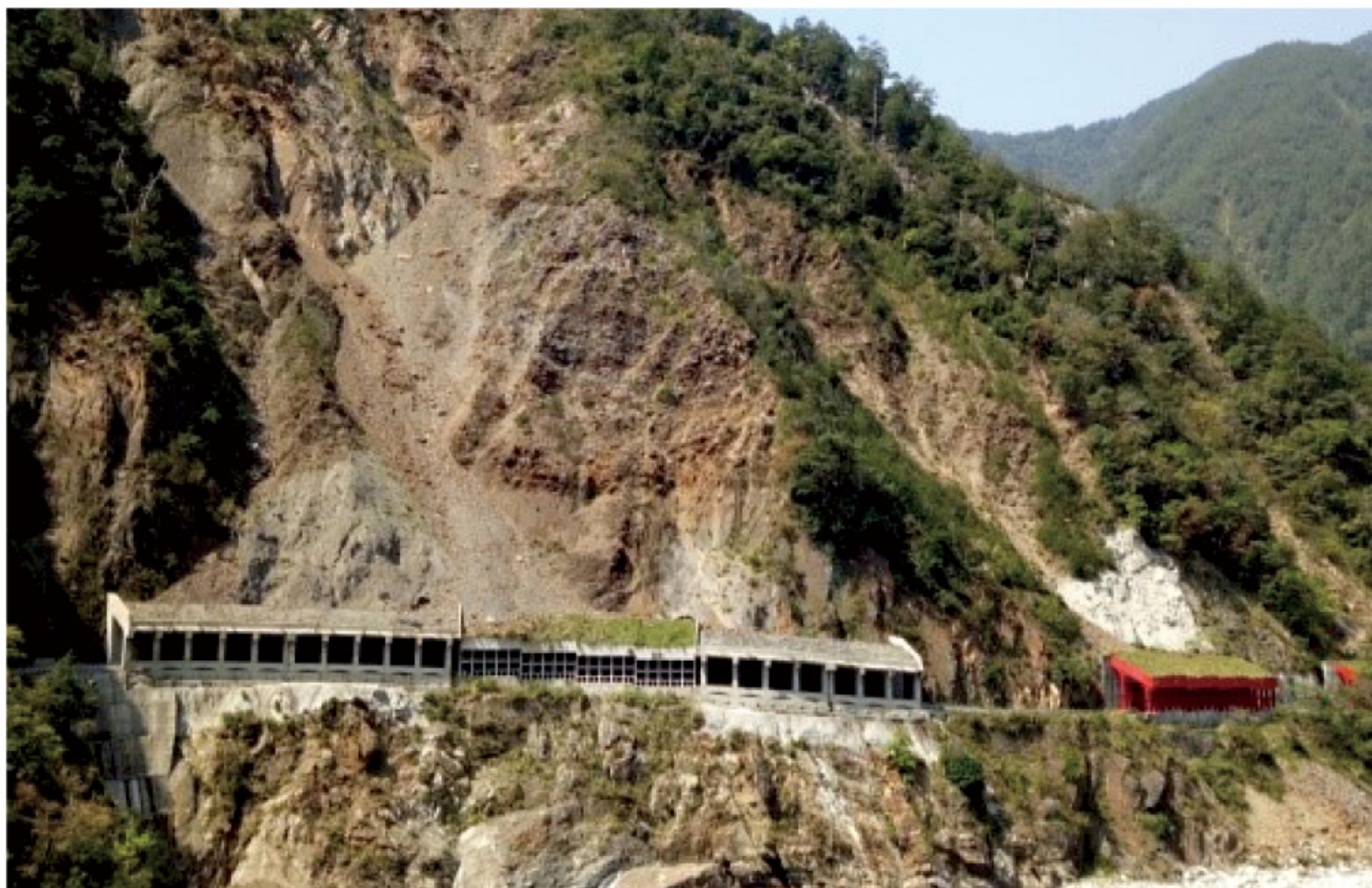
1. 110 年初配合延長服務區間（梨山到豐原），公車使用率自 107 年至 110 年提升 33%。
2. 「視民猶親，故能善待」，協助醫療救護優先通行 80 次，夜間蔬果運輸班次服務約 8,600 輛，健康及收益皆保障。
3. 凝聚在地向心力，帶領各方關懷梨山民生大小事，辦理梨山路清專案，共享山城美麗淨好；協助垃圾清運運輸通行班次、選票護送運輸通行班次。
4. 與在地德芙蘭國小辦理「中橫一甲子紀念暨公路防災安全教育宣導體驗營」，該校榮獲教育部「防災校園建置計畫」全國防災績優獎。

結語

為維偏鄉幸福之道，谷關工務段常在災害中挺進；為儘速搶通，不僅暫拋家人，且常多日與山林土石為伍，在多變複雜的環境挑戰下，始終以安民、便民、益民為己任，後續將朝以下方向持續努力：

1. 長期目標使中橫便道復建至省道等級，供一般民眾皆能通行，期能創造道路安全、環境永續的雙贏局面。
2. 持續精進提升科技管理卡使用率、附加效益及放寬持卡對象，讓民便利往來中橫，並研議如何使用管理卡進行通行安全控管。

守護民行幸福是持久戰，任重道艱，「若有落石憂而憂，民眾安行樂而樂」谷關段永遠與民同在。



艱困中致力高難度工程，以提升公路安全



Central Region Branch Office · Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications

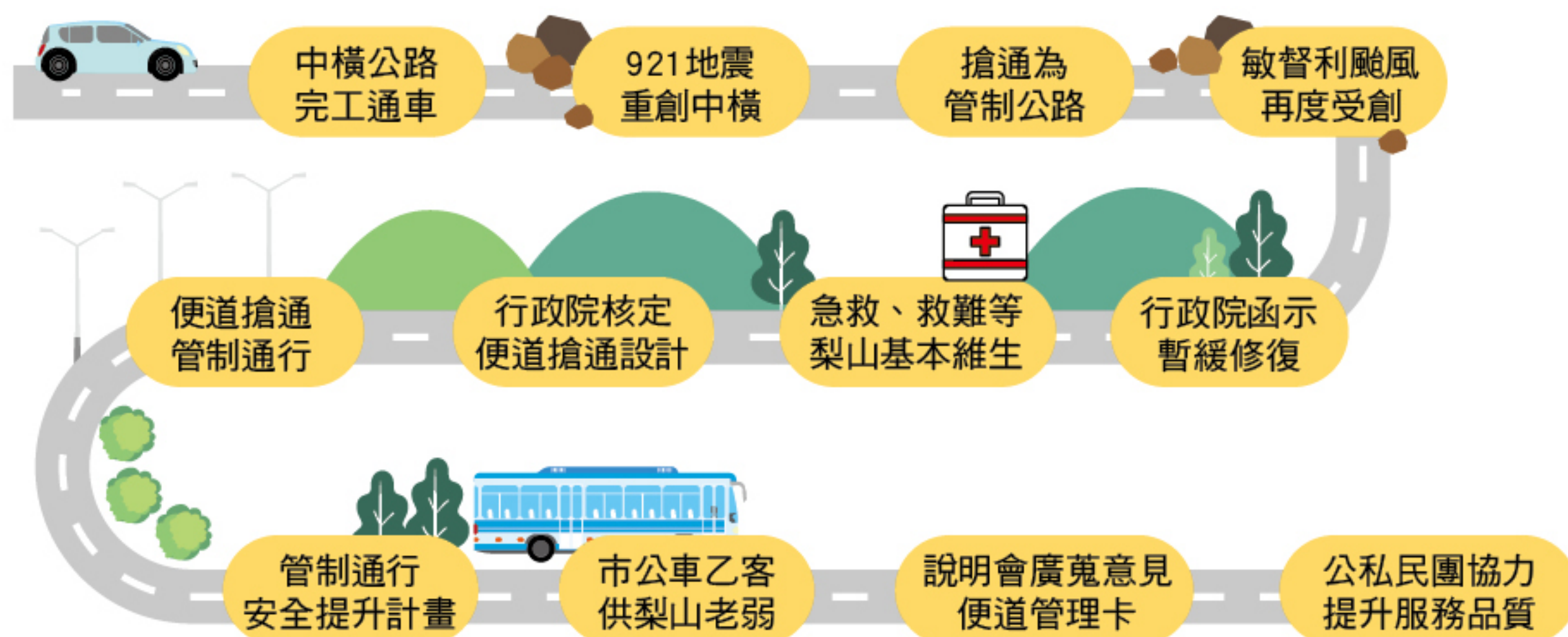
112 年第 6 屆「政府服務獎」得獎－谷關段 梨山偏鄉通行服務 出門回家由我守護

參選理念

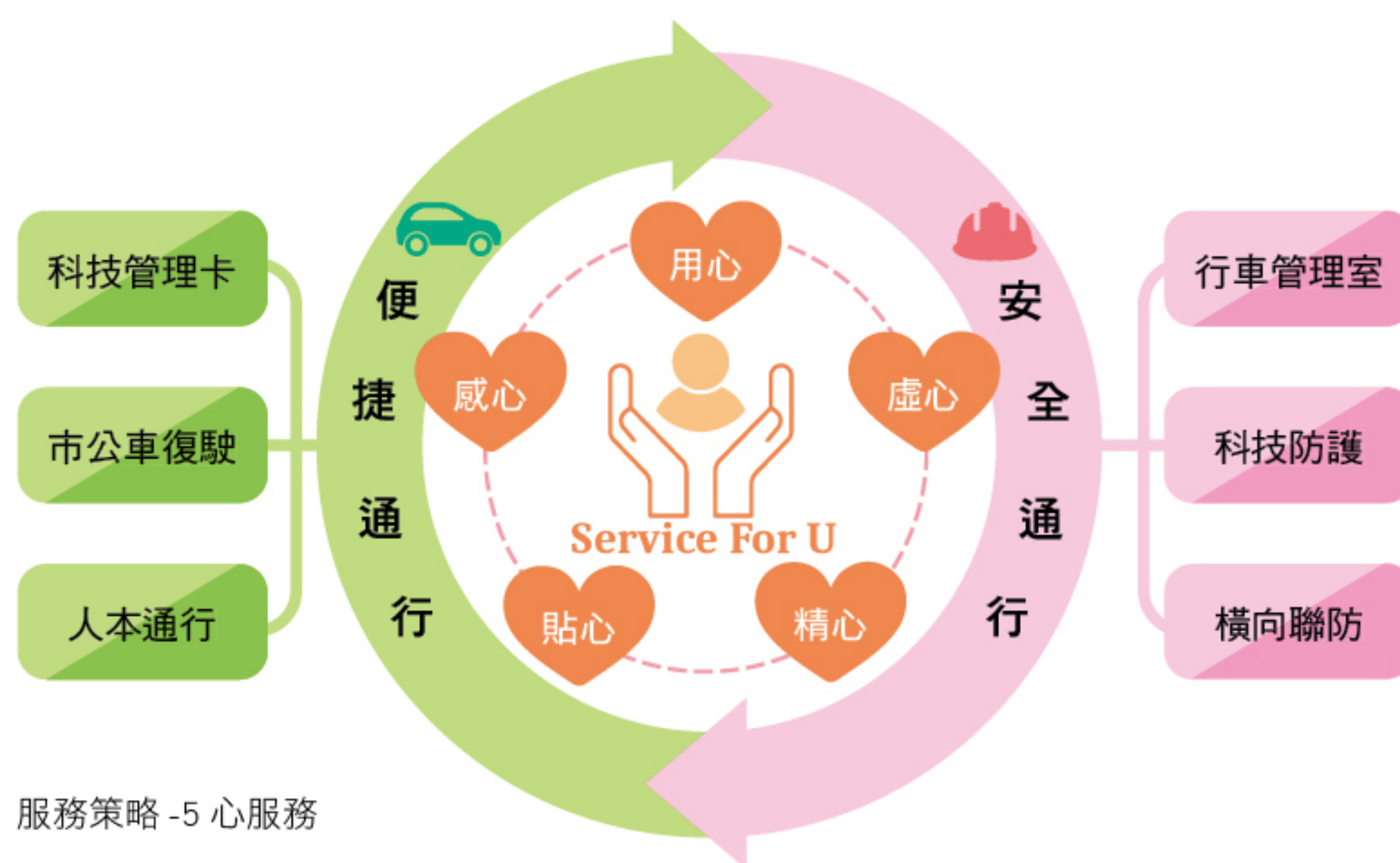
中橫公路全長約 188 公里，谷關（37k）至德基（61k）路段於 88 年 921 大地震及敏督利颱風（72 水災）重創後，行政院宣布該路段回歸山林暫緩修復，梨山走入封路歲月，影響梨山地區民眾往來臺中之方便性。基於人道、民生考量，歷經多方奔走，結合各單位之努力，完成許多崇山峻嶺間高難度工程，於 101 年完成搶通，並在通行安全的前提下，訂定相關通行管制規定，有條件開放通行，成為「公路總局唯一一條需要特權才能通行的公路」。



中分局分局長代表授獎



全臺首條東西橫貫公路－中橫一甲子大事紀



谷關工務段以視民猶親為理念，聽見在地聲音，理解梨山地區民眾最關心的議題，秉持「用心、虛心、精心、貼心、感心」之 5 心級服務特色，結合各方資源來提升服務品質，開創各項益民之安全通行與便捷措施。

服務規劃內容

由於中橫便道每日僅開放 3~5 個通行班次供「梨山地區民眾」等特定身分者通行，屬於「非供一般民眾自由通行」管制路段，而每班次僅開放 15 分鐘。兩端管制站前查對身分後，由公路保全（前導、後衛）戒護「通行車隊」通行。加上路段內落石風險高，過去常因落石阻斷，居民常嘆阻斷及不便，苦民之苦、萬難不難。為此谷關工務段基於在地服務一甲子精神，致力規劃安全及便捷雙升之道。



中橫便道兩端設管制站以查對通行對象



公路保全（前導、中衛、後衛）戒護「通行車隊」通行

安全通行



行車管理室

中橫便道長 24 公里，沿途多屬落石災害高風險路段，107 年成立行車管理室，搭配 3 處管制站及公路保全，供雨情與落石監看、災情與路況通報、管理卡製作、協調車隊通行順序等服務，全面提升安全。



行車管理室監看車行、雨情及路況



科技防護

中橫便道沿線邊坡高聳陡峭、破碎不穩，常引致重大災害，谷關工務段以空拍、落石彈跳數值分析、3D 建模等上帝的視角，綜觀掌握地貌變異，邊坡時空地貌變異並因應，因勢制宜辦理搶修復建。



以上帝的視角看全景，有利搶災安全



橫向聯防

「一災之因應，各方斯為備。」體現居安思危，聯防警消、公車、民眾等，定期針對常有災害辦理演練，以能深化避災避難意識，強化應變能力，有效減少災害影響程度。



定期演練到位，災時風雨交加則不畏

便捷通行



科技管理卡

原有核對通行身分方式，係採取人工核對「個人證件」、「通行編號」並填寫基本通行資料，相當耗時，經谷關工務段導入RFID卡，一次感應多卡，便民省時。



抄寫改掃描，易讀易判，改革一小步，便捷大進步



幸福巴士復駛

107 年辦理專家現勘路況、架設 4 座不斷電系統基地台及全路段通電等整備作業後，完成谷關至梨山復駛，110 年再將服務區間延至豐原。



公車復駛中橫，送幸福曙光到偏鄉



人本通行機制

提供日、夜間蔬果運輸班次運輸梨山蔬果及茶葉，使果農與果菜市場共享成果；提供救護車最優先通行服務，滿足醫療後送需求；提供當地機關專案通行服務（垃圾清運、觀光產業行銷、選務等）。



一貨車一家庭，行中橫獲益興

服務推動成效

安行節能

1. 結合空拍機、統計分析，獲悉土砂災害潛勢高低；智慧累積、因地制宜，整治有序有據，橋梁隧道護行屹立。
2. 因合宜工法與 UAV 應用的結合，中橫便道通行阻斷日數自 101 年 272 天逐年降至 111 年僅 16 天，降幅達 94%。
3. 近期每年通行約 20 萬人次，節省繞行時間約 47.7 萬小時，相當 1.1 億元之時間成本，路暢成果益斯民而利全民。

便行益民

1. 至今已發出 1 萬 1,810 張管理卡，近 8 成民眾持卡通行，節省 4 倍核對時間，達到「一卡在手，通關疾走」。
2. 公車使用率自 107 年至 110 年提升 33%，接軌幸福巴士 2.0，將服務觸角「由路口延伸到門口」。
3. 每年加開通車班次計 4-5 個月，協助醫療救護優先通行 80 次，夜間蔬果運輸班次服務約 8,600 輛，健康及收益皆保障。



日夜悉心護路，民獲益、病獲治

成效擴增

1. 凝聚在地向心力，辦理梨山路清專案，共享山城美麗淨好。
2. 與在地德芙蘭國小辦理「公路防災安全教育營」，該校榮獲教育部「防災校園建置計畫」全國防災績優獎。
3. 修訂中橫便道管制規定，子女納入得通行對象，更貼合民行效益。
4. 建置中橫便道通行網頁，以利民眾獲取即時資訊。
5. 酌修採購契約，納入高於《原基法》規定之原住民任用率，讓其就近謀生。



交通部、總局及中分局長官與本段同仁獲獎合影

結語

中橫公路環境始終在變，不變的是谷關工務段最真誠的在地化、客製化的5心服務，秉持公路人特有的堅毅以克服困難，韌性以化繁為簡，持續提升服務：

1. 安全再提升：致力推動中橫長期復建，期使中橫便道復建至省道等級，供一般民眾皆能通行，再次揭開中橫美麗的面紗及環境永續雙贏局面。
2. 便捷更便利：持續精進科技管理卡機制，從無卡到現今有卡，再提升持卡使用率、附加效益及放寬持卡對象而努力，最終希望再回到無卡，讓民便利往來中橫，並研議如何使用管理卡進行通行安全控管。





Central Region Branch Office · Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications

台 14 甲線合歡山公路養護榮獲台灣景觀 大獎傑出獎等國內外相關獎項



評比路段優美照片（台 14 甲線 30k+000）



112 年 3 月 18 日頒獎典禮 - 设计公司黃芬蘭（中）埔里段秦滄漪副段長（右）



一、背景：

台 14 甲線地理環境特殊，坐擁合歡山群峰下，擁有得天獨厚、豐富多變的自然景觀資源，沿途風光旖旎、峰巒雄偉、生態豐富，因景色四季變換而吸引無數人潮上山欣賞。隨著公路的開通與便利，台 14 甲線扮演了連結東西向經濟與觀光的重要橋梁，人流、車流的日益增加，對自然環境的干擾和隱憂也伴隨而來。在人與自然共好的環境永續願景下，我們發現問題也主動因應，期許以「山」之名、以「路」而行、以「人」為本之公路品牌，打造「山路共融·人旅合歡」之間平衡共融的相處模式。

營造路段位於台 14 甲線 24k（鳶峰）~32k（水晶宮），全長 8 公里，海拔約 2,750~3,275 公尺（武嶺海拔 3,275m 為臺灣公路最高點），本路段為冷溫帶與亞高山氣候的交會處，因此擁有多樣且豐富的生態資源。

其中 29k+135（昆陽）~32k（水晶宮）位於太魯閣國家公園範圍，屬於「特別景觀區」。因其地理位置獨特性，於規劃設計、施工考量皆朝回歸自然原融的方式進行養護。

制定「山路共融·人旅合歡」營造 5 策略：輕量設計、隙地活化、生態養護、人本交通、公路行旅，為合歡山公路打造符合本質的景觀樣貌。

二、各項評比競賽介紹：

（一）2022 第十屆台灣景觀大獎傑出獎

本獎項係中華民國景觀學會為表揚傑出景觀作品對提升台灣優質景觀環境之貢獻，並協助推廣台灣優良景觀作品參與國際景觀設計競賽（如：IFLA Awards），期許台灣景觀專業積極與國際接軌，同時提升各界對於景觀環境品質的重視，以及對於景觀專業（landscape architecture）及景觀師（landscape architect）之認識。

評比分為八大類：1. 公園綠地／公共開放空間類、2. 風景遊憩類、3. 社區營造／創生發展類、4. 住宅居住環境類、5. 設施環境類、6. 特殊主題類、7. 環境規劃設計類、8. 實踐 IFLA APR Landscape Charter 類。

公路因應氣候變遷，調整高山公路維管策略，保留原生植物移除外來物種，在地材料再利用減少碳足跡，礙景設施減量融入環境…等，提倡周邊環境以「輕、透、減量」為營造主軸，在兼顧用路安全、生態保育及滿足旅人遊憩品質的基礎下，將工程對環境的衝擊減至最輕，其經營理念深獲大家肯定，本分局有幸於風景遊憩類脫穎而出，榮獲傑出獎肯定。



112 年 11 月 17 日頒獎典禮 -JLAU 常任理事・IFLA 委員、養護科謝健德、埔里段黃韋晴、埔里段委託設計公司代表

(二)「IFLA ASIA-PAC LA Awards 2023」自然保育類卓越獎

本次年會及頒獎典禮，由國際景觀建築師亞太區協會（IFLA-APR）主辦，IFLA 是景觀設計領域的主要組織，也是聯合國教科文組織（UNESCO）認可的專業夥伴。該協會涵蓋 80 多個國家，旨在推廣景觀設計對環境遺產、生態和社會永續性的重要性。會議主題「與災難共存」下討論了三大目標：「綠色基礎設施」強調自然環境的利用與永續發展；「幸福」探討城市與自然和諧相處的快樂生活方式；「景觀文化」強調景觀設計師與當地文化的連結，推動在地發展，深入探討氣候變遷與自然災害挑戰下的生態友善與社會連結。

本分局以公路沿線地形及用路視野所見的地景與開放程度，劃分視覺景觀同質帶，據以擬定營造課題；並以減法設計思維，透過借景、減除礙景設施、在地材料使用，讓高山景觀成為主角；改善道路品質、交通設施更新，營造整潔俐落的公路，提供民眾優質用路質感。

路段位於國家公園範圍內，為避免頻繁割草影響原生植物繁殖期，擇定秋天最後指標植物「虎杖」結果期後始進場辦理維護作業，另與台大梅峰農場合作，透過契作復育適地之高山原生種，種回原生環境，重塑高山原生草花的自然景觀。

評比分為七大類：1. 文化和都市景觀、2. 住宅、3. 公園和開放空間、4. 自然保護、5. 垂直綠化、6. 綠色基盤、7. 社區，本分局於自然保護類榮獲卓越獎肯定。

(三)112 年中國土木水利工程學會工程美化與景觀類 - 優等獎

本獎項係中國土木水利工程學會為能鼓勵土木水利工程界重視工程美化及工程與環境景觀之結合，以提升我國整體土木水利工程水準。



112 年 12 月 1 日頒獎典禮 - 養護科謝健德工程司 (左 1)、埔里段邱炳榕段長 (右 2)、施工廠商代表 (右 1)



本分局以「實踐環境美學，設施輕化減量」為目標，將礙景設施採取減量、輕量、整併處理，還地於自然，並以環境色與低彩度作設施配色考量，達到視域通透、減輕負荷、柔化環境之目的，建立景觀與山景合而為一的視覺效果。

參賽類別分為「工程美化與景觀類」及「工程環境與生態類」兩類，有幸於「工程美化與景觀類」脫穎而出，榮獲優等獎殊榮。

五、結語：

本段秉持無痕輕量設計概念，採用現地材料及自然工法，以保留山區公路原始生態環境；「山路共融人旅合歡」為願景，創造與自然共榮共生的高山生態永續公路，獲得眾多獎項肯定。為合歡山公路打造樸實的景觀樣貌，工務段將持續精進，期望經驗推廣至其他山區公路。



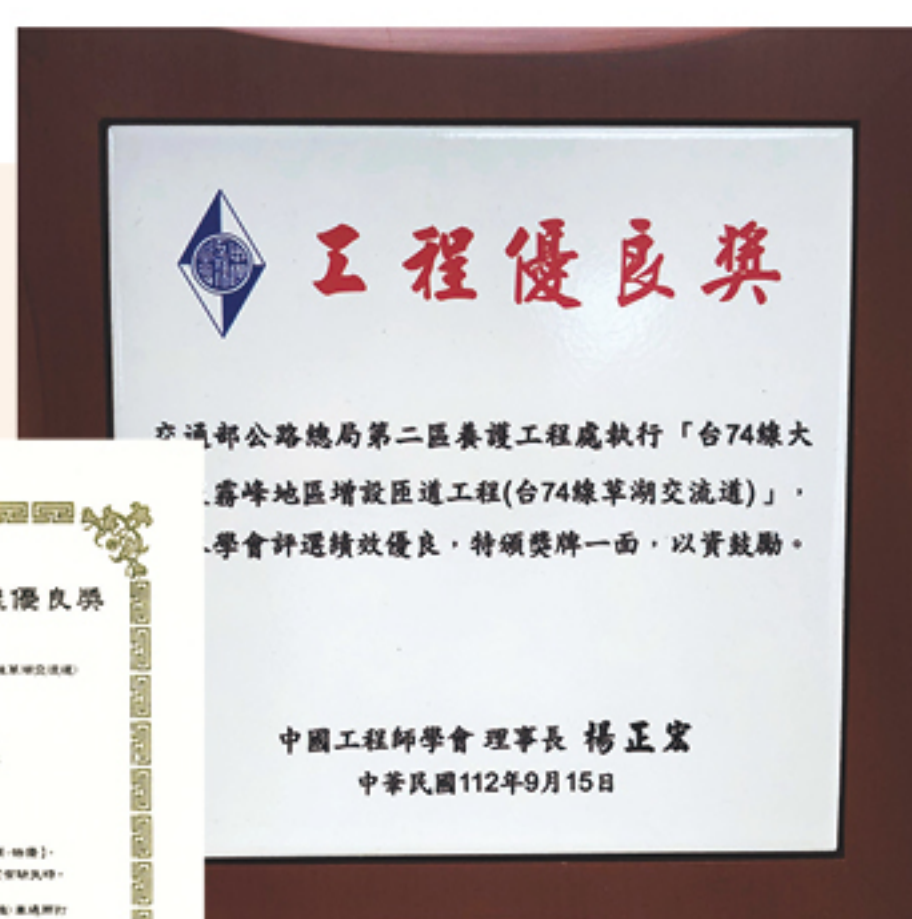
得獎優良照片〔台 14 甲線 24k+400(左)、28k+800(右)〕



Central Region Branch Office · Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications

台 74 線大里及霧峰地區增設匝道工程 (台 74 線草湖交流道) 榮獲中國工程師學會「工程優良獎」殊榮

「台 74 線大里及霧峰地區增設匝道工程(台 74 線草湖交流道)」榮獲中國工程師學會 112 年度「工程優良獎」，本獎項全台僅 10 件工程獲得，本工程繼 111 年榮獲行政院公共工程委員會「第 22 屆公共工程金質獎特優」後，再次獲獎，是對公路局工程品質的一大肯定。



中國工程師學會理事長楊正宏（左）頒贈獎牌予員林工務段廖瑞仕段長（右）



工程施工團隊合影

中國工程師學會成立於 1912 年，是國內歷史最悠久、最具規模的工程學術團體，中國工程師學會「工程優良獎」為表揚對國家社會有具體貢獻及顯著效益之工程，針對最近 3 年內完成之工程或執行中工程，至前 1 年底止完成進度 80% 以上，並符合「具創新、挑戰性，工程進度、預算、品質控制良好，對國家社會有具體貢獻及績效優良」。

為發揮台 74 線串接大里及霧峰地區之交通服務，解決大里溪南、霧峰地區及軟體園區之民眾欲使用台 74 線時需繞行的不便，本工程在規劃本案之初，即配合臺中市政府所辦理之「中山路延伸工程」及「台 74 線橋

下平面道路工程」，於大里及霧峰地區增設簡易鑽石型匝道，達到舒緩區域交通負荷、便捷中長程之聯外、帶動軟體園區發展、健全路網運輸效能之目的。

本工程為國內首創導入 RFID 晶片科技化管理混凝土抗壓試體，確保試體試驗結果之正確性。橋面拓寬之新舊橋面相鄰處，採用橋面分離拓寬橋面，並首度採改良式縱向伸縮縫（伸縮縫表面上方鋪設 AC），降低汽（機）車遇雨打滑風險並提升行車舒適度。在墩柱鋼模內側創新塗佈鋅粉漆，提升平整度並消除墩柱混凝土表面產生鏽色的情況，並特製拉泡工具，減少完成面表面氣泡；施工中透過 BIM 檢討預力套管與鋼筋衝突、縱向伸縮縫施工衝突模擬，有效排除構件衝突據以繪製施工圖，避免現場切割鋼筋、排除障礙，提升施工品質。

重大公路工程從規劃、設計、監造、施工皆屬不易，透過彼此溝通、協調與管理，克服施工過程中重重難關。公路局將秉持這份榮耀，期許「拉近城的距離」、「串聯人的幸福」，以構築幸福公路為使命持續精進。





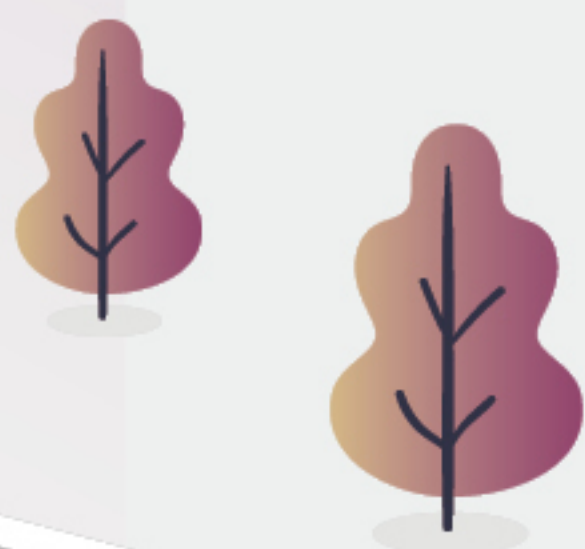
Central Region Branch Office , Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications



緬懷

ANNUAL REPORT

交通部公路局中區養護工程分局
112 年年報



感恩中橫第一代築路工程司蘇鶴壽， 帶其子女探尋中橫韶光足跡



公路局陳文瑞局長帶隊參加 112 年 3 月 5 日薪壽橋通橋典禮

終生奉獻臺灣公路橋梁的第一代築路人 - 蘇鶴壽工程司仙逝滿週年（112 年）的 7 月 21 日及 22 日，由公路局及本分局等帶其子女探尋谷關大橋、中橫通車廣場、線香隧道、谷關宿舍、光明橋遺跡、達見工務段、松泉崗測量踏勘處、關興橋、慈航橋、慈恩橋等，道出許多感人且膾炙人口的故事。

本次中橫韶光行係緣自今（112）年 3 月 5 日薪壽橋通橋典禮，當時公路局陳文瑞局長感念蘇前輩堅毅為民之精神：蘇前輩公涯 65 歲退休，與我輩不同者係其 3、40 歲時

即參加假日造橋團，在民間偏鄉築橋鋪路，退休後未曾停歇。近 50 年裡完成超過 500 座橋，一生奉獻社會。蘇前輩以公路局造橋技術教導民間德善志工，公私協力間造福偏鄉路橋，為社會注入源源善能量，是「歲月靜好，必有人負重前行」之典範。該橋位於臺南新營區的田野間，係嘉義紫山德善團為紀念蘇鶴壽前輩於去（111）年 7 月 7 日仙逝（中橫開通日恰為 7 月 7 日）而命名，通橋當日蘇前輩子女共同出席，感謝公私皆肯定其父為臺灣公路之奉獻。



蘇前輩子女於關興橋前

蘇鶴壽生於民國 23 年，44 年時值青澀的歲月，考試分發至公路局被安排至中橫公路德基到大禹嶺間進行荒野測量定線工作，其後終生魂牽夢縈繫中橫。測量完成後，陸續監造光明橋、華祿橋、慈恩橋、慈航橋及關興橋等中橫名橋，於 55 年完成階段性任務而改調他處繼續造橋。

本局劉世桐副總工程司曾任中橫東段洛韶段（今更名為太魯閣段）段長多年，指出光明橋及華祿橋，係拆解東勢吊橋再利用，而慈航橋及關興橋則由谷關大橋（第一代篤銘橋）拆解後移設；在五零年代僅能以手算，卻能精準拆解重設再利用，體現其自信、前瞻創新及具有節能減碳之環保觀念。

同行本分局呂正安主任工程司查閱史料發現，早年十分搶手的中橫健行隊，於 921 大震後停辦多年，至 99 年「中橫健行經典復刻梯」推出，蘇鶴壽前輩以 77 歲高齡報名。主辦單位原擔心老前輩體力，但獲悉其夢想後，欣然同意，成為史上最高齡之學員；67 位學員一路行至關興橋時，蘇前輩以深深一

鞠躬向同行隊員致上敬意，為安全計而未再隨隊行程。此畫面及故事，一直為中橫健行隊津津樂道並刊載於報章上（99 年 7 月 15 日中國時報：老工程師重遊中橫淚憶造橋艱辛）：「看著堅固如昔的橋梁，娓娓道出「造橋不易，希望大家珍惜」，話才脫口，熱淚已奪眶」，顯見蘇前輩對中橫橋梁用情之深。



蘇前輩子女復刻 - 蘇前輩參加 99 年「中橫健行經典復刻梯」健行活動，於關興橋深深一鞠躬向同行隊員致上敬意



蘇前輩子女復刻前輩點燃一把線香當照明行經隧道

本次尋跡探訪時，在慈航橋前與中橫健行隊不期而遇。當說出此行有蘇鶴壽前輩之子女時，在場所有學員及領隊，皆歡欣雀躍，並迅速集結在橋前合影留念。99 年蘇前輩在其傑作前與健行隊學員道別，今其子女竟同樣在其作品前與中橫健行隊巧遇並合影。其後，蘇前輩子女，如父親謙遜有禮向學員深深一躬，在場人員見證此歷史性畫面，無不動容而讚嘆這簡直是天作之遇。

在谷關尋得 49 年 5 月 9 日中橫通車典禮之場址，其後在前往谷關段之路途中經過多座隧道，劉世桐副總工程司指出，當年蘇前輩搭公車至谷關終站後需步行返回谷關段。在路燈不普及的年代，夜間步行時前輩們常需點燃一把線香當照明。本次尋跡行經同樣的隧道，以同樣的照明方式體驗前人步行履艱之感受。另也在谷關工務段內尋得當年蘇前輩與同事趙世治同住之老宿舍，而趙世治與其子趙令杰皆曾在谷關工務段服務（趙令杰目前尚在谷關工務段任職），兩代首會留下珍貴的合影。



中橫尋根之旅，第二天於蘇前輩設計監造，目前仍完好如初的「慈航橋」，與巧遇的救國團中橫健行隊一起合影



劉世桐副總工程司率領的蘇家子女中橫尋根之旅，第一站谷關工務段，於段門口留影。
（左起劉世桐副總工程司、趙世治前輩長子 - 趙令杰、蘇前輩 - 蘇耀堃、蘇前輩小女 - 蘇祥慧及夫婿、德芙蘭國小吳秋慧主任，紫山德善團李紀達執行長、張裕閔段長、吳銚堂前科長、呂正安主任工程司）

行程尾聲，同行已退休本處吳銚堂科長（曾任谷關工務段段長）之夫人有感而發：「當年丈夫常早出晚歸、雨夜未歸，家人總是獨守空閨。經過此行，方知其辛苦守備，皆係為民安行而未曾喊累。當下釋懷而後更能知心甜蜜長相隨。」。聽聞此言，吳科長因公忘私長年心中頗覺對家人有愧，此刻開懷以對，似乎年輕了不歲。喜樂以對，為中橫故事添上甜蜜的花蕊。

感念蘇鶴壽前輩等第一代築路工程司打下良好的基礎傳承下，公路局培養一代又一代的優秀工程司，讓臺灣的路更好走，用路人能走的更好、看的更遠，讓臺灣健壯永續。



蘇家子女（次子及小女）112年7月20日中橫尋根之旅，在谷關工務段蘇前輩曾經居住過的老宿舍前，與室友趙世治的長子，公路人二代合影



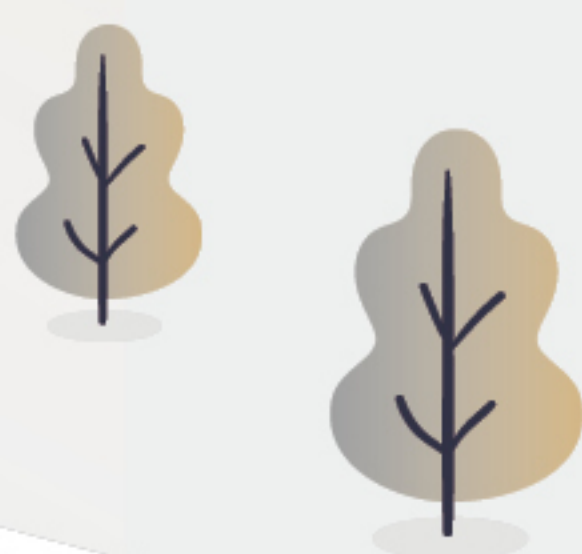
Central Region Branch Office , Highway Bureau,
Ministry of Transportation and Communications



ANNUAL REPORT

交通部公路局中區養護工程分局
112 年年報

大事紀





1月

6日

吳誌中副處長率隊辦理高山送暖活動



9日

112 年彰化地區春節疏運記者會



「多聞廣學」工程技術傳承座談會



111 年員工歲末聯歡晚會



大事紀

Central Region Branch Office
Highway Bureau, Ministry of
Transportation and
Communications

112
年大事紀

10

目

112 年苗栗地區春節疏運記者會



11

目

參訪西濱北工處「台 76 線 11k+585 ~ 16k+607 西庄至西湖路段新建工程」(PMIS) 導入工地管理觀摩教育訓練



12

目

112 年南投地區春節疏運記者會



台 63 線中投公路沿線腳踏車踩線活動



13

日

112 年臺中地區春節疏運記者會



31

日

劉世桐處長率隊拜訪江啟臣委員東勢服務處等民意代表



2

月

2

日

本處與臺中區監理所辦理「台 63 線中投公路橋下空間地被植物碳監測試驗推廣說明」及「轄區道路及事故防制交通安全宣導」活動



3

目

春節團拜及歡送本處劉世桐處長榮陞



7

目

第二區養護工程處卸、新任處長交接暨宣誓典禮



18

目

公路總局於台 12 線台灣大道 (0k ~ 1k+200) 舉辦智慧公路實測新車巡檢活動



21

日

112 年邊坡工程觀摩作業流程說明會



3

月



2

日

一級主管交接暨宣誓典禮 - 臺中工務段郭純鑑段長榮陞交通管理及控制中心主任、養護科黃陳全工程司榮陞苗栗工務段段長、彰化工務段陳俊彰段長榮調臺中工務段段長、苗栗工務段陳禎康段長榮調彰化工務段段長



3

目

谷關工務段「112 年度交通部服務獎 - 出門回家由我守護 梨山偏鄉為民服務」評比，獲得交通部推薦參與「第 6 屆政府服務獎」。



5

目

陳文瑞局長率隊參加紫山德善團新壽橋完工通橋祈福，追思公路先賢蘇鶴壽先生。



7

目

配合警廣「空中傳愛挽袖捐血」活動—交通安全宣導



18

目

台 14 甲線合歡山公路養護榮獲 2022 年第十屆臺灣景觀大獎 - 傑出獎



23

目

台 61 線 111k+271 化學槽車翻覆起火燃燒交通阻斷



4

月



10

日

產管科呂正安科長榮升主任工程司

12

日

立法院交通委員會考察臺中地區交通及觀光建設台 74 線大里一交流道增設北出匝道改善工程



20

日

台 61 線北上 169.8k 彰化段槽車自撞護欄交通阻斷



21

日

台 14 線 18k+800~21k+280 都市計畫道路人本交通設計案第一階段地方說明會



24

日

一級主管交接暨宣誓典禮 - 埔里工務段陳舜賢段長榮陞產管科科长、員林工務段邱炳榕副段長榮陞埔里工務段段長



工務科品質檢驗小組張炎宏小組長榮陞臺中工務段副段長、臺中工務段副段長高文瑞榮調員林工務段副段長、臺中工務段副段長王嘉源榮調臺中工務段副段長

5

月

1

日

謝俊雄處長參加「147 線 4k+625~7k+300 道路拓寬改善工程」通車典禮



17

目

公路總局參訪蘇鶴壽文物特展



26

目

邀請農業部林試所專家辦理「崩塌地復育植物繁殖應用穩定邊坡」教育訓練



27

目

辦理交通部公路總局 77 週年「公總好聲音」歌唱比賽



6

月

1

日

苗栗工務段白沙屯監工站蔣天勇站長榮陞臺中工務段副段長、企劃科謝宗翰工程司榮陞苗栗工務段白沙屯監工站站長

15

日

台 61 線中彰大橋改建工程職安觀摩



27

日

台 21 線 141k+500 (塔塔加) 路段邊坡落石災害，雙向阻斷



公路運輸毒化災 緊急應變程序訓練



7

月

2

日

南投縣仁愛鄉台 14 甲線 18.7k 翠峰路段上邊坡無預警落石坍方雙向阻斷



17

日

台 21 線 141k+500 (塔塔加) 路段邊坡落石坍方阻斷



21

日

公路總局與本處感恩中橫第一代築路工程司蘇鶴壽，帶其子女探尋中橫韶光足跡



28

目

台 8 線 91k+500 梨山路段上邊坡落石坍方雙向阻斷



南投縣仁愛鄉台 14 甲線 18.7k 翠峰路段上邊坡落石坍方雙向阻斷



8

月



1

目

南投工務段副工程司許朝勝獲頒公路總局 112 年優秀公務人員



4

目

中橫便道遭卡努颱風環流侵襲，3.9k 路段岩壁崩落阻斷交通，於 8 月 9 日搶通恢復通行



台 14 甲線 18.7k 翠峰路段上邊坡落石坍方雙向阻斷



5

目

卡努颱風重創台 14 線埔霧公路、台 14 甲線搶救過程



6

目

行政院鄭文燦副院長及交通部王國材部長勘災視察及慰問搶災團隊



7

目

蔡英文總統親赴台 14 線重災路段，慰勉公路總局搶災團隊



18

日

陳文瑞局長再赴台 14 線災區，慰勞第一線日夜搶災同仁



31

日

谷關工務段參與「第 6 屆政府服務獎」評選，國發會進行實地訪視



9

月

1

日

詩人吳晟餽贈台灣黑檀，移植至台 74 甲隙地



4

日

桃園市政府航空城工程處參訪「台 61 線中彰大橋改善工程」



5

日

配合警廣臺中分臺「空中傳愛 挽袖捐血」交通安全宣導



13

日

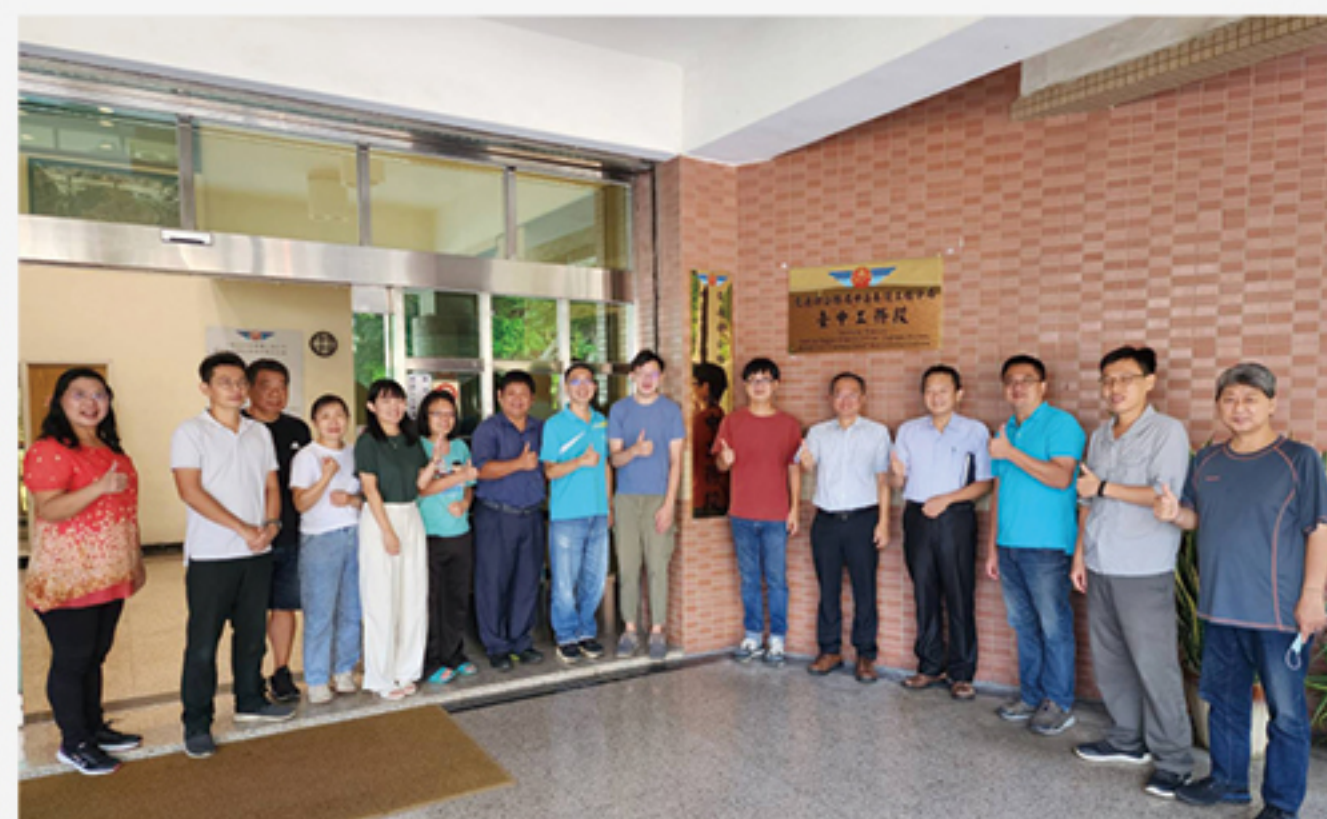
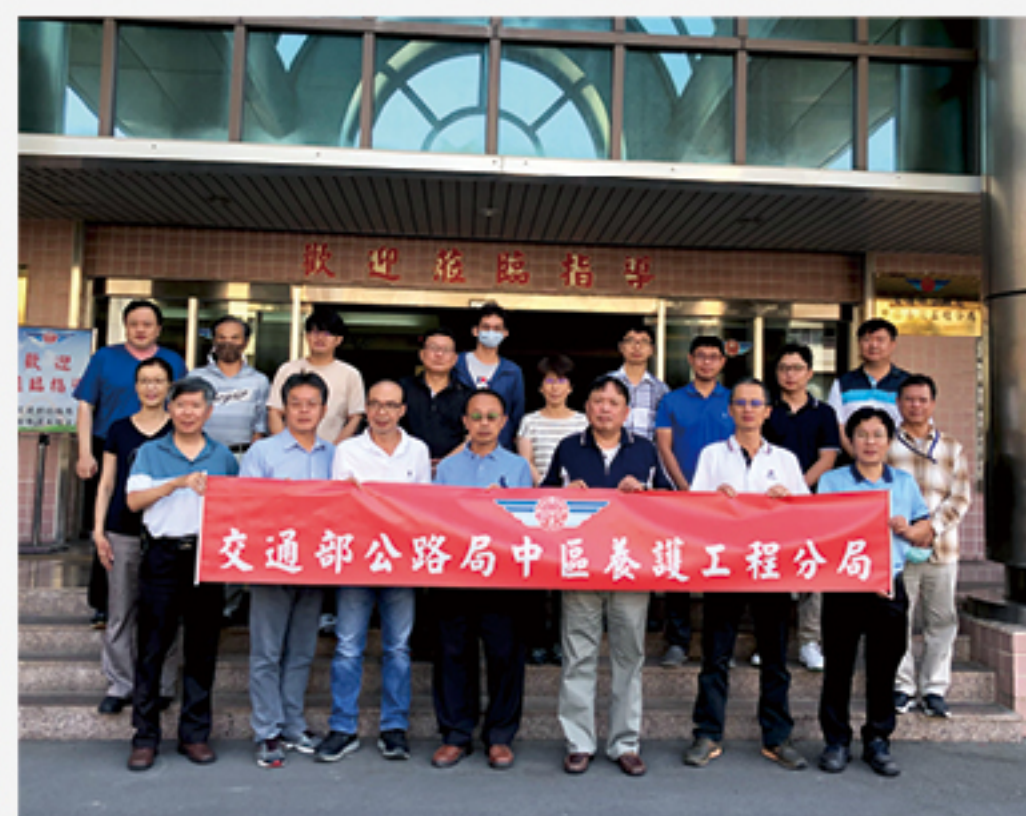
陳文瑞局長親臨苗栗段舉行金路楷模揭牌儀式



15

日

公路總局第二區養護工程處更名為交通部公路局中區養護工程分局揭牌



21

日

行政院鄭文燦副院長暨立法院蔡其昌副院長聯合視察中橫復建執行情形



苗栗工務段榮獲金路獎 - 路況養護類第一名



埔里工務段榮獲金路獎 - 用路人資訊類第一名



員林工務段榮獲金路獎 - 優良景觀類第二名



10

月

4

日

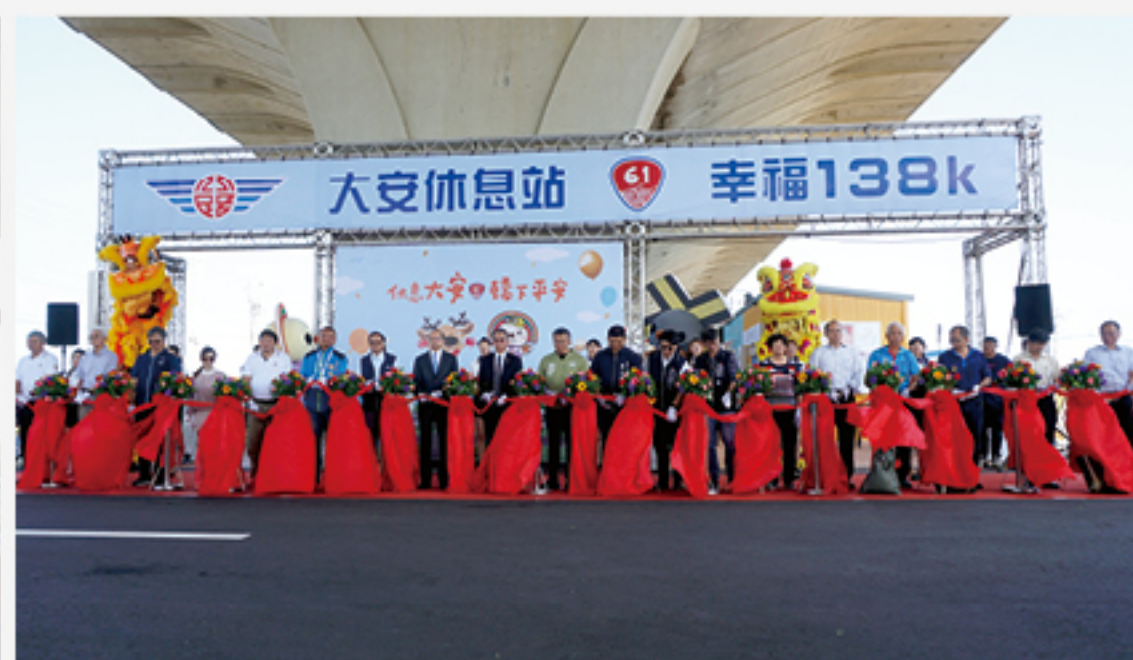
台 14、台 14 甲線耆老座談會 - 埔里場



13

日

台 61 線 138k 大安休息站正式開幕啟用



16

日

台 14、台 14 甲線耆老座談會 - 臺中場



20

日

一級主管交接暨宣誓典禮 - 南投工務段孫文昌段長調陞公路局工務組職安科科长、員林工務段廖瑞仕段長榮調南投工務段段長、埔里工務段秦滄漪副段長榮陞員林工務段段長



24

日

中分局代辦全局 112 年橋梁檢測人員進階訓練



25

日

30

日

「台 74 線大里及霧峰地區增設匝道工程（台 74 線草湖交流道）」通車典禮



11

月

6

日

「人本公路設計要領」工作坊



9

日

陳文瑞局長參訪玉山國家公園管理處，為保育議題跨域攜手研議



15

日

「北區公路新建工程分局」橋梁改建懸臂工法技術交流



16

目

112 年度「優良工程金安獎」台 61 線中彰大橋改善工程工地職業安全衛生觀摩



17

目

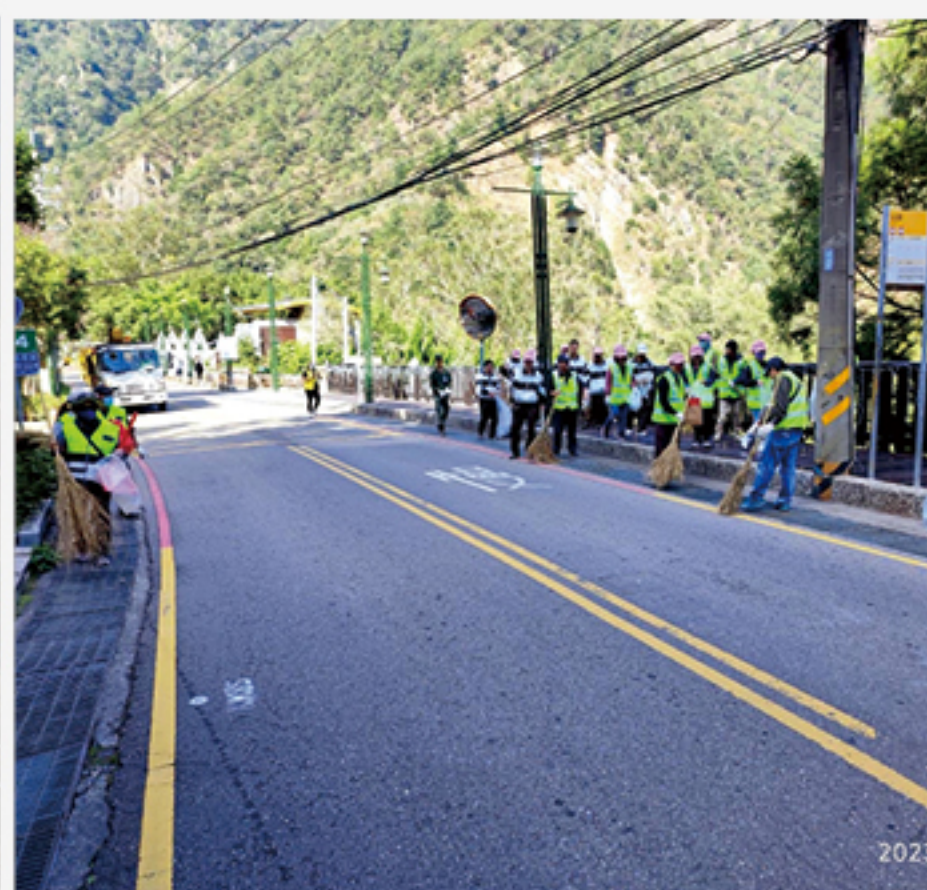
台 14 甲線合歡山公路榮獲 2023 年國際景觀建築師協會景觀大獎 - 卓越獎



20

目

865 公車復駛谷關 - 梨山區間



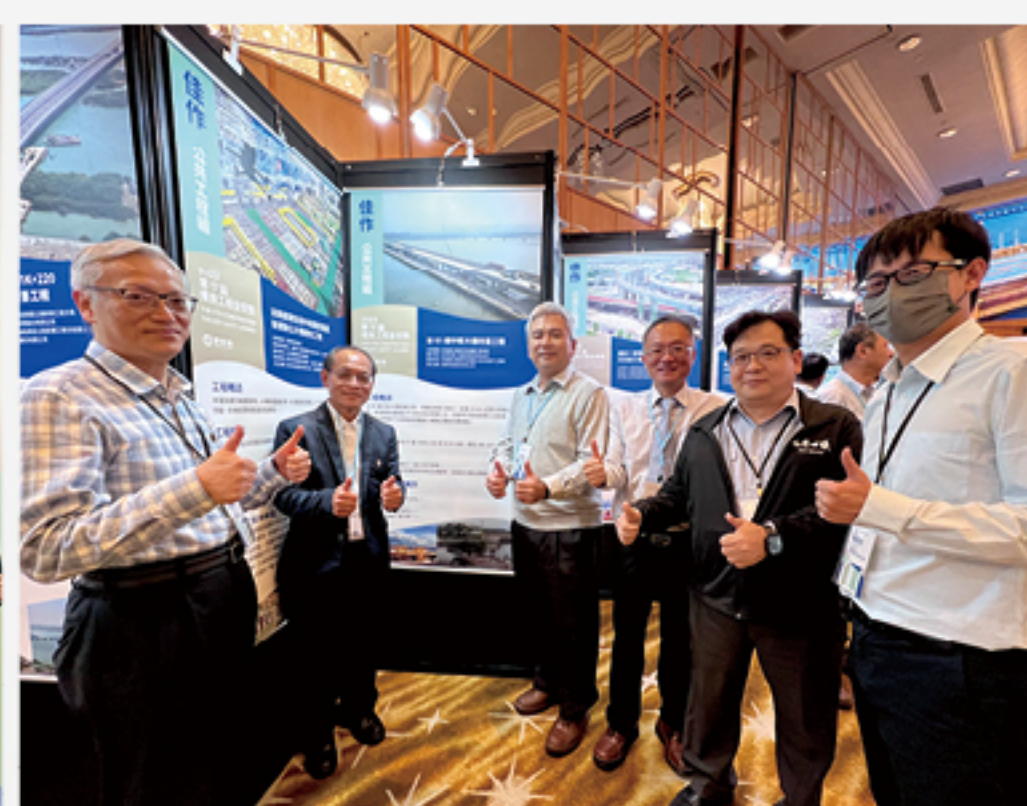
谷關工務段配合交通部觀光署參山國家風景區管理處在谷關遊憩區舉辦「環遊谷關淨街」活動



24

目

「台 61 線中彰大橋改善工程」榮獲勞動部金安獎佳作



28
日

人文生態標竿學習參訪 - 臺灣公路博物館「試煉之路 - 中橫公路故事」特展



12
月



1
日

「山路共融 人旅合歡 - 省道台 14 甲線（合歡山段）景觀改善工程」榮獲中國土木水利工程學會「112 年工程環境與美化獎」工程美化與景觀類優等獎



4
日

台 61 線北上 203.5k 大城鄉自小客車與槽車追撞事故交通阻斷



6

目

谷關工務段以「守護公路 創造幸福」獲第六屆政府服務獎



21

目

台 74 線大里一（十九甲）交流道增設北出匝道工程動土



27

目

陳文瑞局長視察「台 61 線中彰大橋改善工程」



交通部公路局中區養護工程分局 112 年年報

出版機關：交通部公路局中區養護工程分局

出版日期：112 年 7 月

發行人：謝俊雄

地 址：403429 臺中市西區大全街 127 號

電 話：(04) 23715030

網 址：<https://thbu2.thb.gov.tw/>

總編輯：呂正安

編 審：洪璠儀、郭純鑑、蔡宜宏、陳凱傑、鄒宜庭、劉秀芳、謝玫慧

撰 稿：呂正安、吳 蕙、林家毅、林照傑、陳韻盛、陳俊彰、陳浩瑜、
許銘仁、許朝勝、張妤慈、康伊曠、黃韋晴、鄒宜庭、廖思婷、
廖瑞仕

編印單位：秘書室

設計印刷：川磊設計印刷美學
TRUSThat printing & Design
(04)2310-6887



著作財產權屬公路局中區養護工程分局，欲利用本書全部或部分內容者，
須徵求著作財產權人（公路局中區養護工程分局）同意或書面授權，請洽
公路局中區養護工程分局秘書室

HIGHWAY

交通部公路局中區養護工程分局

Central Region Branch Office ,
Highway Bureau, Ministry of
Transportation and Communications

地址：403429 臺中市西區大全街127號

電話：(04)23715030

傳真：(04)23717905

