



建國百年公路總局

中華民國 精彩一百



週年系列刊物

Annual Report  
交通部公路總局年報 2010  
Directorate General of Highways, MOTC



交通部公路總局年報  
Directorate General of Highways, MOTC Annual Report



2

0

1

0



局長的話 4

## 大道之行

路·是人走出來的

組織與人力概況 8

年度執行績效 10

年度預算執行 12

## 學劃

讓地圖出現新線條

導論 | 公路建設領航者·開啓公路生命開端 16

智慧規劃·公路順暢到未來 17

蘇花公路山區改善計畫·歸零思考 18

配合節能減碳東部自行車路網示範計畫 21

細膩與愛·環評預審·守護大地 23

## 修築

讓遠方也成近鄰

導論 | 修築一條通往平安回家的路 26

健全西部快速公路路網·串連南北都會生活圈 28

風雨過後·心手相連·莫拉克風災公路搶修 30

舊橋不老·煥然新生 32

飛上「雲端」·GIS系統·救災如虎添翼 34

耐震·減碳·混凝土的新世代革命 35

碎裂·重生·雙園大橋倒地再起 36

沿著公路·遇見一個遠古時代 38

# CONTENTS

# 2010



## 執忱

### 讓監理服務更貼心

- 導論 | 便民優先 42
- 監理業務 · 全國統一 · 隸屬中央 42
- 偏遠之地 · 公車路線不消失 43
- 衛星尋蹤 · 無縫查詢 · 掌握公路客運動態資訊 44
- 監理站延時服務 · 假日裡、星光下不打烊 46
- 我訓練 · 您放心 · 大客車的安全駕駛課 47
- 微笑、點頭、問好 · 從心做起 48

## 運籌

### 讓後勤支援堅強可靠

- 以民為重 · 用地取得之最高指導原則 52
- 機料系統 · 以新代舊 · 效率加倍 53
- 組織再造 · 團隊整合 · 新戰力 54
- 興革除弊 · 廉能新作為 55
- 減紙減碳 · 公文電子化 56
- 求快 · 求準 · 新聞回應機制 57

## 締造

### 讓公路建設不斷向前超越

- 各項業務統計 60
- 大事紀要 66
- 珍貴歷史鏡頭 70



# 造路 行路·共生共榮

本局負責業務遍及全國，不管是公路養護興建、公共運輸管理、車輛監理服務，均與國家社會發展、民衆生活息息相關；本局同仁深感責任重大，莫不兢兢業業為社會大眾的用路安全與交通便利克盡心力。臺灣多山、河流湍急，若逢豪雨，常引發土石流，造成道路坍方及人民生命財產的嚴重損失；此時，第一個趕到現場的就是我們工程同仁，大家冒著隨時會被落石擊中的危險，奮不顧身地賣力工作進行搶修，在最短時間內恢復道路功能的運作，降低天然災害的衝擊與損失。本局同仁戮力以赴的成效，應該記錄下來，讓社會大眾瞭解；更應該留下紀錄，讓局內同仁觀摩惕勵。因此，從99年開始，本局將逐年編撰年報，以呈現當年度之重要工作績效，好讓公路人動人的事蹟留傳，冒險犯難戮力從公的精神永續。

回顧本局99年的施政，在監理部分有臺北區監理所獲得行政院第2屆政府服務品質第一線服務機關獎、嘉義區監理所獲得行政院機關檔案管理金檔獎，而各區監理所、站持續推出假日門市及星光監理站等多項更貼近民衆的感動服務措施，同時配合時代的進步，進一步滿足民衆潛在的需求，開始研議行駕照電子化的可行性。此外，自99年開始，本局配合交通部公共運輸發展政策，負責執行公路公共運輸三年發展計畫，期能構建優



質友善的公路公共運輸使用環境，吸引更多人使用公共運輸，以達成節能減碳的政策目標。

在工程方面，原計畫期程為6年的47座省道老舊受損橋梁改建工程，行政院劉前院長指示本局要在2年內完成，經同仁們打拚努力，除4座橋梁受風災豪雨影響，在100年1月～3月間陸續完成通車外，其餘橋梁都已如期如質完工通車，本局執行能力獲總統高度肯定，並親自頒獎給有功人員。在此同時，本局各工程處尚負有莫拉克風災復建工程的艱鉅任務，俾在下一個汛期來臨前能提供高抗災的道路及便橋，以利災區交通民行，各工程處同仁及參與廠商在沉重的工作負荷下，能交出漂亮的成績單，他們的努力值得喝采。

「台9線蘇花公路山區路段改善計畫」是東部民衆殷切期盼早日完成的工程，也是本局99年度的重要施政主軸項目，在同仁努力下順利完成環評，並通過建設計畫核定，其中和平溪橋優先標已於100年1月29日動工，爭議近20年的案子塵埃落定，後續我們將齊一步伐，全力推展並做好環境保育的各項工作，樹立新的工程典範。

在此，我們用年報形式記錄當年度重要執行績效，內容分成六大單元，包括大道之行、擘劃、修築、熟忱、運籌、締造，並以專題形式呈現重要業務，以讓社會大眾更加了解本局的努力與用心。限於篇幅，謹為文略述以為序文，並希望在本局全體同仁努力下，能更進一步提供全體國人一個「安全、舒適、便捷、經濟、親切」的公路運輸環境，讓全體國人都能「愛臺灣，從『路』開始！」。

公路總局局長

吳盟分

# 大道之行

路 · 是人走出來的





## 組織與人力概況

### 沿革

本局成立於民國35年8月1日，由臺灣行政長官公署交通處鐵路管理委員會汽車處改組而成，民國69年10月1日依照公路法之規定，將公路局所掌理之運輸業務劃出，另外成立「臺灣汽車客運公司」，公路局業務為「公路工程」與「公路監理」二大部門，民國88年7月1日因精省作業，改隸中央交通部，機關改名「交通部公路局」，復為組織法制化，民國91年1月本局更名為「交通部公路總局」。

### 職掌

#### 公路工程

本局負責省道之發展、規劃、新闢、改善、養護及代養縣道等業務，目前臺灣地區省道92條（含支線），除台2己線由高速公路局養護外，其餘省道由本局進行養護，另有140條縣道，除桃園縣、新竹縣、苗栗縣與花蓮縣外，其餘各縣之縣道由本局代養，本局養護之里程多達7,000多公里，橋梁4,000餘座及隧道200餘座。

#### 公路監理

本局負責全省汽、機車管理、駕駛人管理、汽車運輸業管理、違反道路交通管理事件處理、稅費徵收、汽車技術人員訓練、汽車駕駛訓練班管理及公路運輸業務之規劃、執行與督導管理，目前列管汽車數約569餘萬輛，機車1,247餘萬輛，駕駛人數約2,047餘萬人，管轄汽車運輸業30,202家。

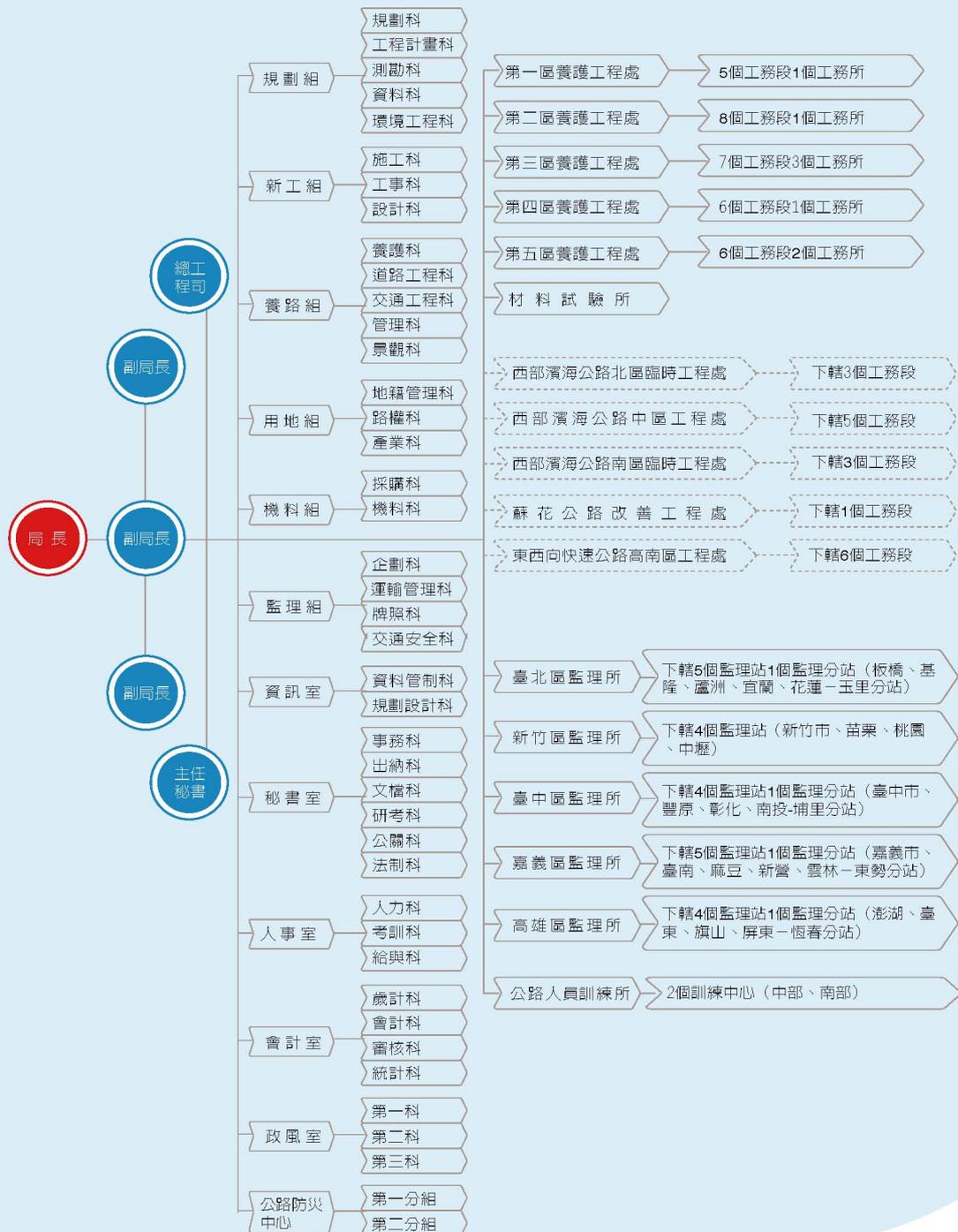
### 編制員額與人力現況

單位	類別 員額別	類別				小計
		正式職員	工友	約聘僱職員	臨時人員	
局本部	編制	708	24	27	33	792
	預算	622	24	27	33	706
各區養護工程處	編制	3,224	80	7	386	3,697
	預算	2,086	80	7	386	2,559
各區監理所	編制	1,706	54	764	482	3,006
	預算	1,675	54	764	482	2,975
公路人員訓練所	編制	105	24	27	7	163
	預算	105	24	27	7	163
材料試驗所	編制	47	2		3	52
	預算	31	2		3	36
各新工工程處	編制	185	7		317	509
	預算	103	7		317	427
合計	編制	5,975	191	825	1228	8,219
	預算	4,622	191	825	1228	6,866

## 組織架構

本局暨所屬機關員工人數達6千餘人，在組織架構上，總局設規劃組、新工組、養路組、用地組、機料組、監理組、資訊室、秘書室、人事室、會計室及政風室等11個組室統籌幕僚規劃事宜，另成立1任務編組單位公路防災中心。為辦理公路養護及改善工程事項，設有5個養護工程處，其下轄32個工務段及8個工務所。為辦理國家重大公路及橋梁新建工程事項，設有5個專案新工工程處，其下轄18個工務段。為辦理公路監理服務事項，設有5個監理所，其下轄22個監理站及4個監理分站。為辦理汽車技術訓練事項，設有公路人員訓練所，另設有材料試驗所辦理公路工程材料土壤試驗。本局組織系統如下：

交通部公路總局組織系統圖





## 年度執行績效

本局99年度施政主軸各工作要項執行成效說明：

### 落實節能減碳

在公路公共運輸發展方面，本局配合交通部99-101年「公路公共運輸發展計畫」每年公路公共運輸使用量成長5%之目標，執行99年「提昇公共運輸的基礎設備」、100年「創造新需求」、101年「提昇既有服務」方案。本局已於99年編列經費補助地方政府辦理車輛汰舊換新、營運虧損補貼、基礎設施建置、示範型計畫推動、客運業服務評鑑制度等工作。

在建置公路客運動態資訊系統上，99年度完成資訊中心暨相關工程建置（樹林區）、全國公車動態資訊交換平台建置、新設車機所屬路線資料整合調查計畫、資訊管理系統之建置、改良及維運、民衆查詢系統之建置（含括便民網頁查詢系統及全新車上設備1,000組之建置，預計101年12月底完成12萬個上下客站點GPS衛星定位；提供8,000輛客運車安裝車機配合電子地圖定位。

在建置與推廣交通管理與資訊系統方面，完成188處VD、21處CCTV及223處CMS建置作業。

在推動東部自行車路網示範計畫部分，新建完成台8線專用道1,760公尺；完成台2線15,741公尺專用道之規劃設計作業；另配合運研所及觀光局於省道上以交通工程方式提供自行車騎乘指示標誌布設作業。

### 完善高、快速公路及省縣道路網

在新建工程方面，本局99年度持續辦理西濱快速公路後續建設計畫，並全力推動東西向快速公路整體改善計畫，預計106年12月底前完成總長132.02公里快速道路新建、3處平交路口立體化及增設交流道與匝道6處。此外，99年度亦持續辦理瓶頸路段的改善計畫，預計101年12月底完成19處瓶頸路段改善。

積極推動「蘇花公路山區路段改善計畫」，已於99年底前動工，預計於106年12月底前完成提供東部民衆1條安全回家的路及觀光遊客便捷、舒適、安全的道路之目標。



▲ 臺東大橋

## 提升公路設施防災能力

99年度本局致力於提升公路設施的防災能力，包括執行省道老舊受損橋梁緊急改建計畫，原預定完成47座橋梁通車，實際完成43座通車；補助縣市政府老舊及受損橋梁整建計畫，完成28座，預計101年12月底前完成全部85座橋梁整建工程；辦理省道橋梁耐震補強計畫，累計完成260座，預計101年12月底前完成全部399座橋梁補強工程；配合河川治理計畫需辦理橋梁改建計畫，完成6座橋梁改建及14座橋梁發包作業；危險及易坍方路段改善計畫，原預定完成63處改善，實際完成58處改善；提升汛期防災之預警能力與GIS標記作業部分，已整合國內各防災救災機關之能量及建立災害預警系統與應變機制，並完成GIS納入防救災系統以有效支援決策。

## 強化行車安全與監理服務

本局將用路人的行車安全視為首要目標，99年度持續推動路平專案，原預定辦理道路整鋪365公里，實際完成408.6公里；人手孔蓋預計下地7,300座，實際人手孔蓋下地15,047座。

在簡政便民服務新措施方面，以網路化及跨機關合作提供便捷考照與申辦地址異動服務，以下鄉及便民服務照顧偏遠民衆，提昇政府施政滿意度，99年度計辦理跨機關聯合服務完成178,370件，受理路考網路報名共882件。

在落實大客車安全維護與管理上，完成強化工時管理、預防駕駛員疲勞駕駛、降低交通事故並辦理回訓。此外，也加強大型車職業駕駛人定期訓練，以加強行車安全，99年度完成29,475名職業駕駛人訓練。



## 年度預算執行

### 歲入部分

99年度	本年度預算數127億3,044萬4千元，實收數114億4,895萬7千元，應收數6億9,482萬1千元（占預算數5.46%），合計121億4,377萬8千元，執行率95.39%。
以前年度	以前年度歲入應收款6億7,634萬6千元，實收數6億6,983萬元（占應收款99.04%），應收數651萬6千元（占應收款0.96%），合計6億7,634萬6千元，執行率100%。

### 歲出部分

99年度	99年度預算數280億9,663萬9千元，實支數（不含暫付款）253億1,885萬5千元，應付數816萬7千元，繳庫數2億8,919萬6千元（占預算數1.03%），含暫付款之執行率為94.22%。
以前年度	保留數87億7,651萬9千元，實支數（不含暫付款）50億5,842萬1千元，應付數167萬8千元，註銷減免數6億680萬5千元（占保留數6.91%），含暫付款之執行率為73.75%。
振興經濟擴大公共建設投資計畫特別預算	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 99年度預算數349億7,240萬元，實支數（不含暫付款）255億8,488萬元，應付數3億291萬8千元，繳庫數35億8,845萬9千元（占預算數10.26%），含暫付款之執行率為87.03%。</li> <li>■ 98年度保留數18億1,813萬5千元，實支數（不含暫付款）15億4,590萬6千元，應付數2,108萬4千元，註銷減免數6,784萬4千元（占保留數3.73%），含暫付款之執行率為96.34%。</li> </ul>



### 莫拉克颱風災後重建特別預算

預算數211億8,985萬元（實施期程98至101年度），分配數139億4,028萬1千元，實付（含暫付款）61億902萬5千元，占分配數之執行率43.82%，占預算數之達成率28.83%。

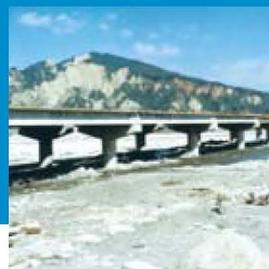
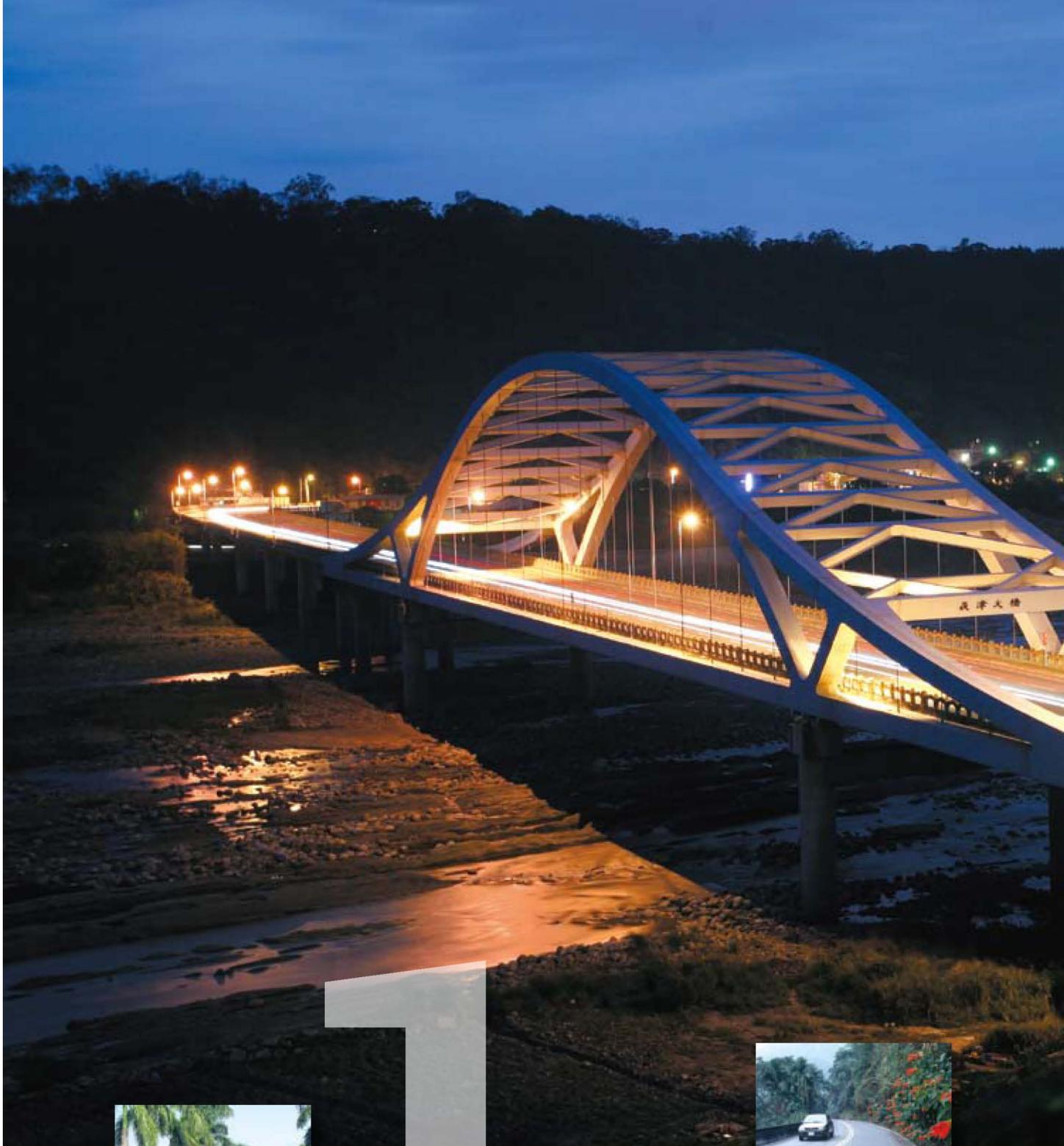
### 石門水庫及其集水區整治計畫特別預算

第2期特別預算（實施期程98至100年度）：預算數3億1,800萬元，分配數1億8,000萬元，實付（含暫付款）1億1,394萬8千元，占分配數之執行率63.30%，占預算數之達成率35.83%。

### 保留申請情形：

- 99年度本局單位預算保留申請數24億8,858萬7千元（占預算數8.86%）。
- 以前年度本局單位預算保留申請數31億1,129萬3千元（占保留數35.45%）。
- 99年度擴大公共建設投資計畫特別預算保留申請數57億9,906萬1千元（占預算數16.58%）。
- 98年度擴大公共建設投資計畫特別預算保留申請數2億438萬4千元（占保留數11.24%）。

以上合計申請保留轉入99年度共計116億332萬5千元（占預算及保留數15.75%）。





# 研 畫

## 讓地圖出現新線條

沉思，執筆，運用專業智慧握緊的手，在地圖上點畫出待完成的公路線條。

對於臺灣地區公路建設，我們有著千思百慮的通盤思考，規劃重點不僅在減少公路系統瓶頸路段與提升公路系統路網完整度，增加公路運輸功能，以及注重公路建設的安全性與評估環境影響，更因應節能減碳休閒風潮，推動並逐步落實自行車環島路網。

相信經由最慎重務實的規劃，每一條新誕生的公路，都是最安全可靠的路，讓用路人一饗新的公路風光，新的旅程。



導論 |

## 公路建設領航者 · 開啓公路生命開端

任何重大投資案都需要事先「規劃」，成功機率才會大增，公路建設規劃也一樣，必須盱衡內外環境，權衡利弊得失之後，找出可行的解決方案。公路建設規劃不僅攸關用路人的安全，在道路披荊斬棘的過程中，也必須考量是否會經過自然保護區，或路線劃過地上物，逼使原來地上建築必須遷移，這些都關係著人們的福祉與權益，所以在公路規劃時，必須廣納民衆意見，做全盤的考量。

在本局規劃同仁的腦海中，經常浮現一張大藍圖，藍圖上清楚地描繪出「國家整體公路政策製定及公路路網規劃」的大架構，以及次架構「公路建設中長期計畫之先期作業」，再延伸出公路建設（新建、拓寬）的可行研究、計畫效益評估、道路定線測勘、財務預算之編審與管控、環境保護策略之製定與執行等，這些都有一套執行的流程與方法，隨著經驗的累積，科技技術的運用，本局的規劃執行能力也日益精進。

因應全球氣候的變遷，為遏止全球暖化持續惡化，99年度本局持續關注「環境保護議題」，在規劃公路建設的環境評估時，更為謹慎，並積極地提出解決方案。例如台9線蘇花公路山區路段改善工程，在同仁積極建議、契而不捨的努力下，終於有條件地通過環境評估，得以順利開工。環境保護成為當今公路規劃時重要考量因素，因此需要事先做好環境評估的工作，才能讓公路順暢到未來，如蘇花公路山區改善計畫就是一個環評預審有所成效的案例，或配合節能減碳的東部自行車路網示範計畫，以下專題將有進一步說明。

此外，環境教育的推動也是本局的重點工作，讓環境保護的觀念落實到工程同仁，每年固定辦理環評訓練班，截至99年止共辦8期，結業學員計有440人。

本局99年度在路網規劃上之思維、原則與努力過程，分別以如下專題形式呈現，供大眾進一步瞭解。



▲ 蘇花公路匯德隧道



## 智慧規劃 · 公路順暢到未來

交通基礎建設之於國土空間，猶如血管與神經系統之於人體，其良窳影響國土空間網絡的效能與各類服務機能的傳輸效率甚鉅，必須具備便捷、安全、可靠、無縫的運輸功能，支援各項社會及經濟活動的需要。針對外在環境的挑戰，以及在國土空間發展的需要，我國交通基礎建設必須滿足更大的機動力（Mobility）需求，同時必須符合節能減碳、永續發展的目標，因此，未來長期發展方向應為建立「無縫便捷」與「永續人本」的運輸環境。

在公路建設方面，99年度已著重於瓶頸改善、路網完整及提升使用效率，如排除國道系統現存瓶頸路段，完整串連西濱快速公路作為貨物運輸主要公路及國道之替代道路，逐步推動未完成的東西向快速公路形成棋盤式公路網，以及透過交通管理手段有效提高整體公路系統使用效率等，以有效提升公路系統之機動性。

此外，也加強東部地區聯外公路系統之安全性與可靠性。東部地區受到環境的限制，在區域永續與觀光發展的願景目標下，其公路建設的思維應有別於西部，以地景保護為基本原則，並維護居民交通需求及居住環境，針對蘇花公路及南迴公路等東部地區聯外公路系統進行必要的改善，以增進其安全性與可靠性。

在建構完善的自行車服務網路方面，特別著重於以慢活為觀光發展定位的東部地區，由於各地區車少，且擁有不同的特色與景觀，具備發展自行車路網的條件。此外，對於許多社區及城鎮而言，自行車可發展成為重要的運輸工具，並藉由舒適宜人的步行環境的建構，形成城鎮及社區的慢遊路網，營造整體慢活與優質生活的氛圍。

在運輸系統資訊化的部分，99年度著重在建構全臺智慧型運輸系統（ITS）服務，發展ITS目的在於整合相關資源（包括先進的資訊、通訊技術及各項交通運輸設施），有效的改善交通運輸問題，以及提升運輸系統的效率與安全，讓車與路更具人性化及智慧化，以實現永續環境、永續社會及永續經濟發展的目標。



## 蘇花公路山區路段改善計畫 · 歸零思考

台9線蘇花公路為東部與北部區域間唯一聯外公路，受限自然地形地質條件，路線彎急坡陡，行車安全不佳，區域地勢險峻，大部分路段臨海鑿岩開建，邊坡因風化侵蝕落石及颱風豪雨崩坍，從蘇花公路發展演變歷史觀察，持續之岩崩落石，臨海段長期存在路基退縮阻斷甚至消失之交通中斷及安全風險，此問題無法以一般養護修繕工程改善，多年來除例行維護，並積極進行易崩地點邊坡維護及急彎狹窄易肇事路段改善工程，99年度規劃易崩塌路段時，也特別審慎思考更為積極的工程改善方法，以達成長期安全穩定可靠的目標。

本局對於「蘇花公路山區路段改善計畫」是朝全生命的觀點來推動，它不但考慮到所有路人的生命安全，更必須顧及整個蘇花路廊各個生物族群的生存空間，所以本計畫的進行必須有多面向之考量，儘量降低對環境與社經的衝擊，而路線改善的難題在於，若要達到防災與維護用路安全的高標準，建設規模與方式就會超出環境的忍耐力及社經發展需要，可能產生許多負面的衝擊，但若採取局部改善的作法，在目前環境下，又難確保公路之安全性與可靠度，故必須在兩者之間，找出最適方案。

可行性研究階段經歸零多元思考，針對不同工程量體、運輸模式與非工程配套措施的組合成為方案發想的方式，透過擴大研究面向與相關課題之釐清，建





▲台9線蘇花公路山區路段改善計畫的3個路段

構可行性研究的完整改善方案光譜，經綜合評估後，採用一般省道標準，並針對不同路段採取不同的改善對策。

自97年5月起，歷時2年多的先期工作，為積極蒐集各界對蘇花公路改善之意見，共計辦理民衆說明會共6場、意見領袖諮詢7場10人次、專家座談2場共38人次、環評諮詢及預審3場、環保團體座談3場、貨運業者座談會2場及多次的與貨運業者訪談。相關議題均經過通盤檢討與深入瞭解，並針對各項議題研擬配套措施，並將重要議題決策提昇至交通部，由部長（或次長）主持專案小組會議、議題專案簡報會議及相關協調數十次，整合交通部所屬各機關如運研所、臺鐵局、港務局、觀光局，以及地方政府，全體動員，共同參與，創下工程建設與環境保護兼顧的良好典範。

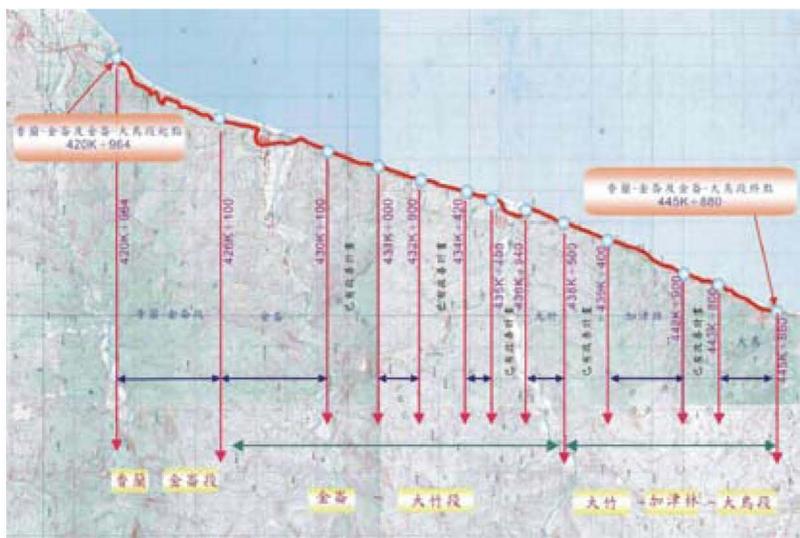
在各級主管、同仁歷經兩年多幾乎全年無休，日日挑燈夜戰的努力下，99年11月環保署環評委員第200次大會決議有條件通過本計畫環境影響說明書，建設計畫於同年12月奉行政院核定，第一標工程（和平溪橋）並隨即於12月23日上網公告，順利達成總統及院長對東部民衆本計畫99年底開始執行之承諾。並隨即全面展開各路段之設計、用地徵收等工作，陸續辦理工程標案之發包，期於106年底前全線完工通車，提供東部民衆一條安全回家的公路。



## 台9線南迴公路拓寬改善後續計畫

台9線南迴公路之現況改善一直是本局持續辦理的重要工作，自84年起逐步辦理拓寬改善，目前臺東糖廠至太麻里香蘭段、大武至安朔段已完成拓寬，太麻里香蘭至大武段及安朔至楓港段因地形限制以超車道方式改善，其餘路段以「台9線南迴公路拓寬改善後續計畫」辦理，香蘭至大武尚未改善路段以三至四車道辦理拓寬，安朔至草埔路段以隧道方式截彎取直辦理（四車道）拓寬，計畫長度40.616公里，改線路段由15.7公里縮減為11.006公里，其中隧道段為5.02公里。

本計畫自91年開始辦理可行性評估作業，於93年11月3日奉行政院核復：「原則同意。」環保署於99年9月20日召開環評審查會第198次會議，針對本案結論：有條件通過。目前因須配合環評承諾事項，施工前須進行一年之環頸雉調查研究，本局目前正積極辦理中，期望南迴公路整體改善計畫能於民國106年底前完成，以達成臺東民衆所期盼。



▲ 台9線香蘭~大鳥段改善計畫示意圖 佈設三或四車道；香蘭~金崙~大鳥



▲ 台9線安朔~草埔段改善計畫示意圖 截彎取直段：安朔~草埔



## 配合節能減碳東部自行車路網示範計畫

東部地區有許多觀光景點聞名國際，如同一顆顆美麗的珍珠散落在各地，如何將這些珍珠串連成漂亮的手環或項鍊，必須藉由慢活的運輸系統來深入探訪及體驗，以強化觀光旅遊的深度，自行車無疑是最佳的工具。

東部自行車路網示範計畫北起新北市貢寮區的福隆地區，沿台2線南下，銜接台9線與台2線涵蓋之蘭陽平原，南至蘇澳，除因蘇花公路蘇澳至花蓮縣新城間台9線無法提供服務外，由花蓮縣新城以南包括縱向台9線、台11線至臺東縣卑南與橫向台11甲線、台30線、台23線均涵蓋在內。





自98年以來，陸續辦理相關改善，於東部地區省道台2線、台7線、台7丙線、台8線、台9線、台9丙線、台11線及台30線等路段進行邊溝加蓋、鋪面改善、標線調整、護欄加高、設置警告及指示標誌等，建置完成約260公里自行車騎乘空間之佈設。為提供利用慢車道行駛之自行車騎乘者較為明確之指引與辨識，於省道慢車道路段試辦標繪自行車與機車之圖案，另配合於花蓮地區辦理「大客車前方裝置置放架攜帶自行車試辦計畫」，俾利自行車騎士轉乘接駁。結合運研所及觀光局規劃建置之自行車道經典路線，於鄰近省道路口設置相關指示標誌，提供自行車用路人較明確的路線指示。



## 細膩與愛 · 環評預審 · 守護大地

環評「預審程序」的用意，在於一旦有重大開發計畫送環保署進行環境評估時，讓環保團體及民衆也同時參與建議，主辦單位再依據綜合意見，進行方案的修正，當環評通過後，也形成可行的改善方案，可以大大提升環評效益與效率。

本局於99年度首度引進預審制度，在道路工程規劃階段，環境影響說明書尚未完成送審前，增加預審程序，廣納環評委員、相關團體與民衆的意見，以化解爭議。

99年度本局送環保署進行預審程序共有3項案件，包括：

- 西濱快速公路後續建設白沙屯至南通灣段新建工程計畫環評案
- 台9線蘇花公路山區路段改善計畫（蘇澳～東澳、南澳～和平、和中～大清水）環評案
- 台16線19K～25K段公路改善計畫

經過數場與民衆及環保團體溝通的會議，本局於選擇路線的時候盡力避免造成水源保護區的破壞，於環保署預審會議所提出的路線方案已經避開自來水水質水量保護區，展現本局保護環境敏感區的決心，同時消弭原先質疑的意見。



▲ 台9線蘇花改善計畫觀音隧道段自然度調查



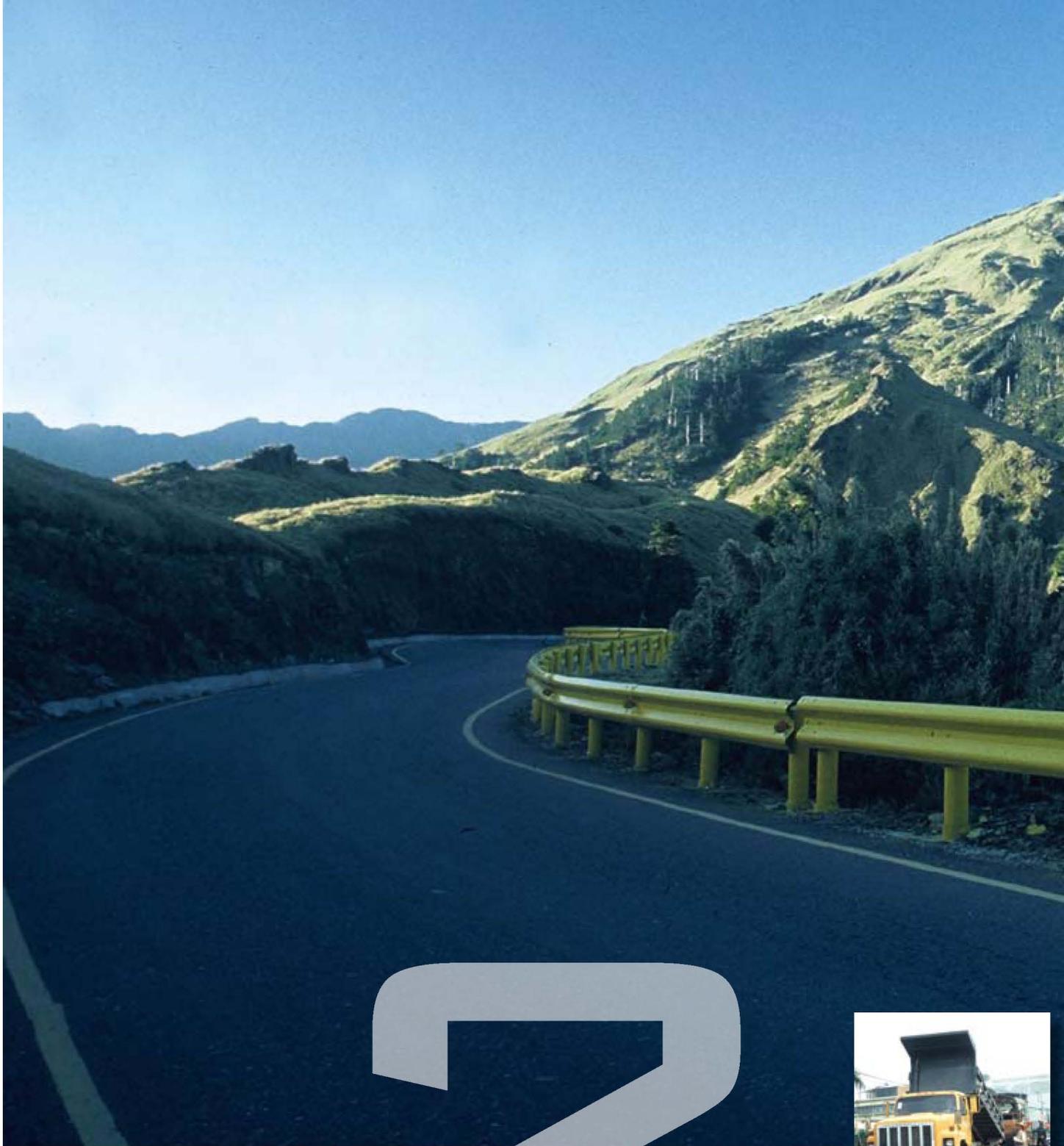
▲ 台9線蘇花公路山區路段改善計畫路線規劃避開和中自來水水質水量保護區



▲ 台16線19K～25K段公路改善工程示意圖



▲ 西濱快速公路後續建設白沙屯至南通灣段新建工程計畫示意圖



# 2010





修築

## 讓遠方也成近鄰

一寸一尺的鋪設，一點一滴的積累，將待完成的虛線變為實線，將破碎的線條重新連結。身負光榮使命，在漫漫長路上，有著我們無懼艱難的勇氣，引領向前。

每回的風災震災過後，不免傷及臺灣各地區的公路系統，使得民衆的生活大受影響，甚而衝擊國家經濟發展。為求快速復原公路運輸功能，我們總與時間賽跑，加緊腳步搶修，務必讓便捷交通重新回歸民衆生活。相信，歷經災害的考驗，我們的路，將不畏險難，更加勇敢與強壯。我們的路，將更緊密的串連相隔兩地的城鄉與人情。



▲台7丙線上風景



導論 |

## 修築一條通往平安回家的路

道路路網猶如人的血管循環系統一樣，最重要的是主要幹道快速道路能夠暢通無阻、四通八達，以維持整體的健全發展；而未梢血管稍有阻塞，也要及時搶通，以免居民出入不方便。本局就像道路的醫生一樣，要讓身體大小血管維持24小時正常運作，必須照護平日道路暢通，還必須機動以待，以備急診之需。

為配合都會區域整合擴大趨勢與產業發展的需要，並改善現有公路系統瓶頸路段，本局持續以新工法、新技術進行新路的建築及既有道路拓寬改善工作。年度內廣續辦理前「西濱快速公路建設計畫」及「東西向快速公路建設計畫」兩項快速公路建設之緩辦路段及部分瓶頸路段改善，已初步達成連結國道建構台灣西部地區整體高快速公路網，發揮均衡區域發展，縮短城鄉差距之具體目標。

99年我們完成了43座省道老舊受損橋梁整建工作，多數橋梁都以特殊的技術完成，兼具堅固耐衝擊、設計富美感。98年8月8日莫拉克颱風重創中南部地區，連接高雄與屏東往來的雙園大橋亦遭洪水吞噬，兩地交通中斷，暫以繞路及小型車接駁維持交通，民衆極感不便，本局規劃以3年時間完成災後甲類道路與橋梁復建計畫，相關復建工作均順利推動中。

另鑑於莫拉克颱風沖斷台16線部分路段並造成人員傷亡，本局也開始運用公路防救災GIS（Geographic Information System，地理資訊系統）系統，將防災思維改為災前預判、部署、預警、應變4階段，針對高災害地區加強防災準備，並預先做疏散撤離的動作，期大幅提升防災預警能力，以減少民衆生命財產損失，並利於災後的復健。

99年本局也辦理許多持續性工程建設，包括各縣市政府老舊及受損橋梁整建、省道橋梁耐震的補強，以及配合河川整治的橋梁改建，和危險及易坍方路段改善工程。同時也完成了年度「路平專案」改善目標，將本來與道路一樣高的人手孔蓋地下化，讓道路更為平坦、行車更順暢。

建設過程中不免也遭遇古蹟遺址搶救，在交通建設與歷史文化保存，也獲得雙贏局面，相關作為亦足供後來者師法。本局將較具歷史意義相關事件或作為以專題形式摘述，以記錄過程並留供稽考。





## 健全西部快速公路路網 · 串連南北都會生活圈

為了串連西部生活圈，除國道建設外，本局亦規劃辦理「西濱快速公路建設計畫」及「東西向快速公路建設計畫」。縱向西濱快速公路建設的目的是為了紓解國道1號及國道3號壅塞車流，並與國道1號、國道3號及所有東西向快速公路，建構臺灣西部地區整體高快速公路網，以達到全面且快速之公路運輸目標。而東西向快速公路建設之目的，則是希望橫向串連起國道1、3號及西部濱海快速公路等3條南北向高速運輸幹道，網狀公路架構可以將各都會區及各生活圈連成一氣，將臺灣西部從北到南的高快速公路建設得更健全。

歷經多年建設，「西濱快速公路建設計畫」及「東西向快速公路建設計畫」分別於96年、94年結束，兩項建設初步已達成連結國道建構臺灣西部地區整體高快速公路網，發揮均衡區域發展，縮短城鄉差距之具體目標。

惟兩項建設完成後，尚有部分緩辦路段未完成，造成路網中斷的情況，需要連結中斷狀況，才能提升用路人使用意願。經政府考量後續配合整體地方發展需



▲ 台66線平鎮交流道

要，並加強現有東西向快速公路運轉功能，期能達成有效管控，發揮快速公路應有效益，研議貫通緩辦路段及改善易肇事路段，並配合「愛臺12項建設計畫」全島便捷交通網「高速公路與快速道路系統整合」之既定政策，規劃「西濱快速公路後續建設計畫」及「東西向快速公路健全路網改善計畫」之建設方案。

## 西濱快速公路後續建設計畫

本計畫的期程是從民國98年到106年共9年的時間，計畫總經費共774.97億元，計畫項下共辦理以下8項子計畫，各計畫99年度完成目標如下：

99年度辦理完成6個子計畫工程設計作業，包括

西濱快速公路39k+700增設1處交流道工程；西濱快速公路觀音至鳳岡段主線工程：長20.15公里；西濱快速公路白沙屯至南通灣段：長8.9公里；西濱快速公路彰濱工業區路段平交路口立體化：改善3處路口；西濱快速公路大甲大安路段主線高架：長約13公里；西濱快速公路八棟寮至九塊厝段：長10.4公里。

99年度2項子計畫展開工程施工作業，包括

西濱快速公路員林大排至西濱大橋段：長30公里；西濱快速公路雲一交流道至海豐橋主線段：長7.87公里。

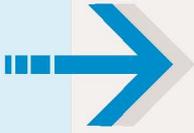
本計畫預計於106年12月底前陸續完成90.32公里的工程，並改善3處路口及增設1處交流道。預期本計畫建設可達增加道路安全性、紓解國道車流、降低國道之貨運車流改以服務客運之中小型車流為主，達到客貨分流的目的及發揮快速公路便捷之效益。

## 東西向快速公路健全路網改善計畫

本計畫期程從98-105年共8年，計畫總經費412.3億元，計畫項下共辦理下列7項子計畫，各計畫99年所完成階段性目標如下：

- 施工中計畫：彰濱臺中線彰濱聯絡道建設計畫；台78線斗南交流道增設東向匝道工程；台78線與台17線及台61線交會處平面變更為立體交叉及設置交流道工程；北門玉井線台61至國1段新建計畫；臺南關廟線台17至2-11路段建設計畫。
- 初步設計中計畫：觀音大溪線平交路口改善計畫—縣道114線至國道1號路段平交路口改善工程。
- 可行性評估計畫：漢寶草屯線台19以西路段新建工程計畫。

本計畫預計於105年12月底前陸續完成41.8公里的工程，並增設交流道與匝道5處。



## 風雨過後·心手相連· 莫拉克風災公路搶修

### 擘劃莫拉克災損的改善計畫

受到莫拉克颱風影響，中南部各省、縣及鄉道皆造成嚴重災損，為維持公路系統路網的完整性，本局特別規劃「莫拉克颱風災後重建計畫」，為呼應重建計畫特別條例的3年適用期間，規劃於98年~101年內辦理完成相關復建工作。目前共編列249.34億元，其中137.91億元用於辦理省道復建，111.43億元用於補助南投縣、雲林縣、嘉義縣、臺南市、高雄市、屏東縣、臺東縣等7個地方政府辦理縣、鄉道復建工作。

### 歷年來最難以承受的雨量紀錄

莫拉克颱風於98年8月7日~8月10日侵襲臺灣，4日內於南臺灣所降累積雨量達2,965公釐，打破中央氣象局歷史紀錄，其所帶來之豪大雨引發大規模洪水及土石流，致使臺灣中部及南部縣市受創嚴重，為臺灣帶來無法抹滅的痛苦記憶，也開啓了重新思考國土永續發展的思維。面對嚴重的災情，一切幾乎是重頭來過，而本局搶通工作的規模，或是技術層面的需求，卻都高於以往所習知的知識與經驗。雖說如此，但本局仍全力進行受災路段的搶通工作，並於98年8月22日首先全線搶通台9線南迴公路，之後再陸續搶通各路線解除孤島效應，於11月30日搶通台21線小林至那瑪夏，至此最後1處孤島那瑪夏鄉終告解除。

### 因勢制宜的復建策略，避免重蹈覆轍

重建工作是無法等待的，故在執行重建時，本局依照地區災害的嚴重性、環境的特殊性、交通的必需性等，將災區道路區分為甲、乙、丙三類，分別採取不同的復建策略。

由於受災嚴重、地形變化大，搶災初期依實際狀況分甲乙丙三類辦理復建，甲類為全面恢復原有交通功能的復健工程，且該地區災害受損情形可於短時間（特別預算期限3年）內，可以以工程技術重建的災害路段；乙類是部分原狀修復，災害嚴重程度與丙類路段相當，但因道路沿線居民較丙類路段眾多，並具有道路特殊重要性（如南橫公路），故可先行辦理重新選線的評估工作，再辦理後續工程的設計及施工；丙類則是簡易修復，先行提供沿線居民最小的交通服務，因災害嚴重，原有道路已不復存在，在環境地質均敏感的情況下，無法立即以工程技術手段辦理原路線復建者。



▲ 台18線38K至71K88風災



▲ 學者勘查台27甲線1K六龜大橋  
災害狀況



▲ 台27甲線7K災害狀況



▲ 台20線147K大關山隧道東口

莫拉克風災公路系統搶修及復建計畫總經費中，甲類復建工程約佔二分之一，共核列經費137.91億元，辦理合計147標。部分甲類復健工程，由於河床因豪雨造成急遽變化提高、河道擴張，且河床地形變化目前仍持續中，重建的難度高，如台20線勤和復興段（98k~103k）及台21線小林村（224k）因地形改變需重新評估選線，以避免重演中橫上谷關至德基段921震災後進行20幾億元復建工程，尚未通車卻又毀於水災的慘況。對此，本局仍積極辦理乙、丙類受災路段之長期復建工作，並已委託辦理重新選線及修復方案規劃。

## 全局同心協力的努力成果

- 省道工程類案件計有147標，於99年12月底前已完工113標、施工中31標、待施工3標。
- 縣鄉道工程類案件計有635標，於99年12月底前已完工543標、施工中70標、待施工7標、設計中15標。

## 公路永續之路—謙卑順天、環境共存、永續發展

公路復建不是短時間一蹴可及，尤其針對被劃為乙、丙類之重災區路段，更是急不得的，在各項環境地質條件均不利的情況下，要找出一條安全的永久性路線是極為困難的事，必須有長期的規劃與策略安排。

在臺灣已邁入開發國家之際，休閒產業的價值日漸提升，觀光旅遊成為普遍的休閒活動，交通對於用路人的意義也不僅止於只是到達目的地的工具。對用路人而言，是否也應重新思考，讓公路人們重新尋找山區公路的新定位，用「心」打造注入永續元素，使公路本身也能成為旅遊重要的一個環節。



## 舊橋不老 · 煥然新生



本局所轄省道橋梁達2,000餘座，各養護工程處對轄區之橋梁維護不遺餘力，但近年來全球氣候異常，又因臺灣地區河川坡陡流急，每逢汛期及颱風之暴雨，洪水迅速漲落且水勢洶湧，劇烈淘刷橋墩及橋臺之基礎處河床，致每年幾乎都有橋梁受損，更甚者造成土石流、洪水災害而導致原本已裸露之橋基更形惡化，甚至橋梁傾斜、倒塌，造成交通中斷，對人民生命及財產安全造成莫大的傷害。97年9月強烈颱風辛樂克（SINLAKU）造成台13線后豐大橋發生橋面斷落事件後，行政院責成交通部應就橋梁全面進行檢測，篩選出有潛在風險之橋梁，在最短時間內完成改善作業，維護民衆通行安全。



### 舊損橋梁改建計畫預計完成50座

「省道老舊受損橋梁緊急改建計畫」原計於98~99年內以231億元完成全省50座省道老舊受損橋梁改建，因98年8月受中度颱風莫拉克（MORAKOT）侵襲，重創中南部山區橋梁，以高雄市六龜區台20線建山一橋、建山二橋及高雄市那瑪夏區台21線民生大橋最為嚴重，經評估已無法按計畫執行，由計畫內移除，修正目標為98~99年內以204.17億元完成全省47座省道老舊受損橋梁改建，以確保民衆通行安全無虞，達至下列目標：

■ 確保省道橋梁運輸穩定暢通，維護往來人員行車安全。

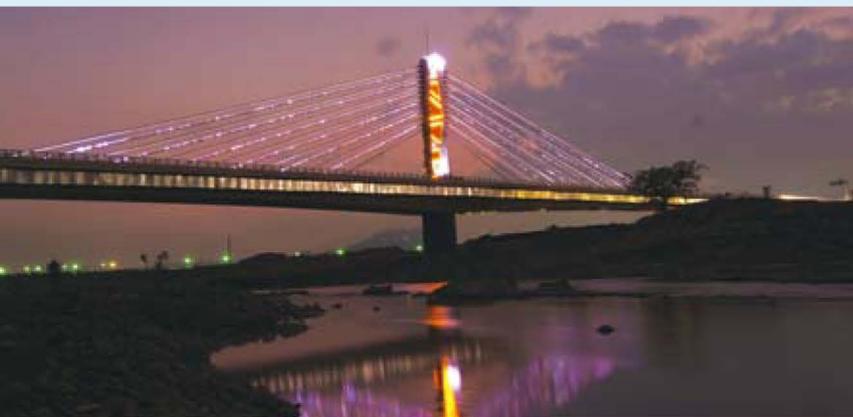
- 維護省道橋梁安全，減少天然災害造成橋梁損壞與百姓生命財產損失。
- 增進民衆對政府之信賴，提升政府正面形象。
- 減少長期養護經費無限增加。
- 藉由擴大政府公共建設投資，增加就業機會，促進經濟繁榮。



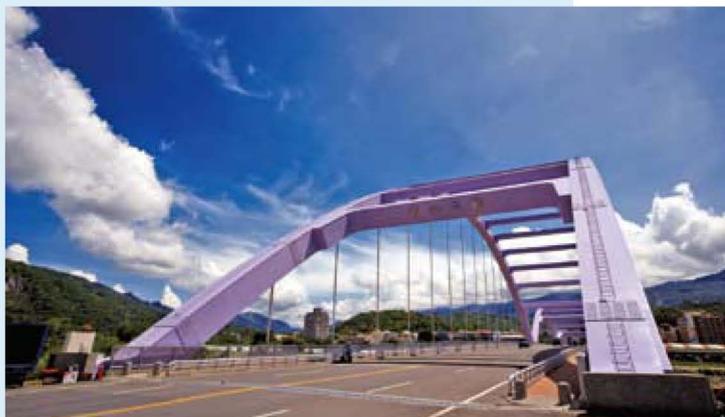
▲ 台7線蘇樂橋



▲ 台21線沙里凍橋



▲ 台28線新旗山橋



▲ 台20線甲仙大橋

## 全力以赴 完成總進度

■ 98年度執行成果：計畫完成6座橋梁，實際完成13座橋梁。

■ 99年度執行成果：實際完成34座橋梁。47座橋梁已於100年3月6日全數完成通車。

為了讓修築橋梁具備堅固及工程美學，有許多橋梁運用特殊的理念及技術完成，如桃園台7線蘇樂橋，台中21線沙里凍橋、高雄台28線新旗山橋及台20線甲仙大橋。

## 縣市政府老舊及受損橋梁整建

為確保橋梁運輸之安全與通暢，交通部針對各縣市政府所轄之縣道、鄉道及市區道路內之橋梁進行安全評估，並提列「縣市政府老舊及受損橋梁整建計畫（第二期計畫）」於99~101年期間，補助新北市、基隆市、宜蘭縣、桃園縣、新竹市、新竹縣、苗栗縣、臺中市、彰化縣、南投縣、嘉義市、嘉義縣、雲林縣、臺南市、高雄市、屏東縣、臺東縣、花蓮縣、金門縣及連江縣等22個縣市政府辦理所轄縣道、鄉道及市區道路內116座老舊受損橋梁改善。99年已辦理完成28座橋梁整建。



## 飛上「雲端」· GIS系統· 救災如虎添翼

確保用路安全與暢行無阻向來是本局的重要任務。但天災難測，海島型臺灣地質條件又極特殊，稍有天搖地動、風雨交加時，就是工程人員夜難眠時分；全面有效蒐集、分析公路防救災資訊，並快速通報各級防救災權責單位，甚至直接告知用路人，才能防患未然，並將損害降到最低。

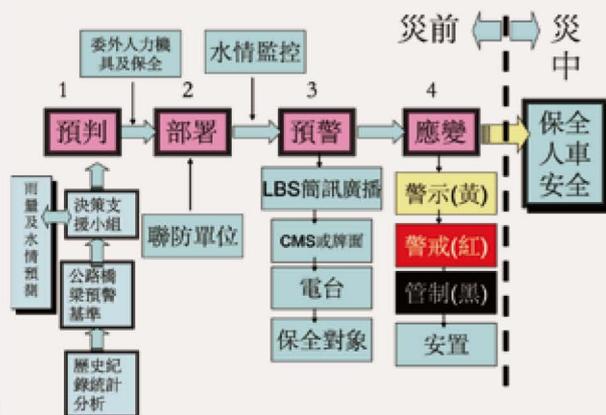
本局遂於99年建置「公路防救災GIS（Geographic Information System，地理資訊系統）決策支援系統」，從「雲端概念」出發，使用Google Earth虛擬地球儀，整合政府機關「山水路橋人災」等資訊圖資於共同平臺，充分揭露全國各地災訊及預警。

GIS系統在99年萊羅克、南修、莫蘭蒂、凡那比等颱風來襲時，配合高災害潛勢地區作預先性疏散撤離，發揮效果；並鑒於99年蘇花公路瞬間強降雨造成26人死亡慘劇，防災思維改為災前預判、部署、預警、應變4階段。

預警前置時間採「流域管理」、「風險管理」模式分秒必爭。橋樑以有縱深流域為監測主體，警戒區拉至保全橋樑上游，監控水情變化，預警時間通常可有1~3小時，為「流域管理」；山區公路則評估風險較大，及降雨因 重點監控路段和觀測指標，依相關紀錄及經驗部署保全人力，降低用路人於該路段罹災機率，為「風險管理」。

### 以簡訊達到預警功效

98年莫拉克於深夜的台16線造成重創，15名用路人瞬間人間蒸發，接到訊息的本局第二區養護工程處人員心痛不已，但天昏地暗的凌晨3時半，天地不應，唯有土法煉鋼，工程人員緊急裝設擴音喇叭，兵分南北兩路，不畏天災、命危沿路「叫賣」災訊，即時阻絕天災進一步殃及人命。這個臨機應變，啓發隨後視察的交通部毛部長靈機，指示將叫賣聲蛻為現代版防災「狼煙」一簡訊，不受天時、氣候、地勢影響，啓動鋪天蓋地預警時代。



▲ 公路預警機制4階段

99年凡那比將挾豪大雨南移，但訊息不出，誰能避其鋒，防災決策單位還是以民衆安全為首要考量，緊急於南部可能災區傳送簡訊6,000多通、普及率達90%示警。

LBS簡訊廣播更在100年的311大海嘯，發揮提前預警約2小時的黃金時間，更有旅行團來電感謝本局的即時訊息，得以避免可能危災；本局的防災耕耘，先後獲行政院、立法院高度肯定，終成為國家級的「緊急災害訊息廣播」防災政策。

防災卓然有成，本局於100年整合GIS系統，納入流域管理、風險管理，循序以預判、部署、預警、應變4階段進行防災作為，並成立公路防災中心全盤運作，統合全局的及時封路預警、應變、救災等作業。

# 耐震 · 減碳 · 混凝土的新世代革命



▲ 西濱快速公路WH53-1標



▲ 基隆東岸聯外道路CI01標



▲ 坍流度實驗



▲ V型漏斗流出時間試驗



▲ 間隙通過試驗：U型填充高度試驗

## 堅實耐震 採用「自充填混凝土」

傳統之混凝土材料及施工方式實有迫切加以改善俾提升工程品質之必要，早在1986年日本東京大學岡村甫教授提出由混凝土本身材料自行充填免搗實而填滿模板各處之「自充填混凝土」之觀念因應而起，改良混凝土之性質及減少人為施工之影響，恰似可解決因混凝土澆置搗實施工不易之問題。且在國內已有國道新建工程局、高雄捷運工程局等數個機關採用「自充填混凝土」施工，且公共工程委員會已將「自充填混凝土」之施工規範納入公共工程施工綱要規範第03315章，其定義為「自充填混凝土係指具有『澆置過程不需施加任何振動搗實，完全藉由自身流動性與充填性能填充至鋼筋間隙及模板之各角落』能力之混凝土」。因此，本局在西濱快速公路後續建設計畫內WH53-1、WH53-B、WH56-A、WH56-B及基隆東岸聯外道路CI01、CI02等標案橋梁墩柱皆採用「自充填混凝土」。

## 節能減碳 混凝土也要更環保

「節能減碳」已是全球性問題，政府正積極推展減碳行動及綠建築等政策，營造更健康更優質的環境。鋼筋、混凝土是土木工程建設最大宗的使用材料，混凝土材料中，1kg的水泥生產過程中將排放1m<sup>3</sup>的二氧化碳，全球水泥年產量已超過15億噸其影響甚鉅，自充填混凝土添加強塑劑、飛灰、爐石等卜作嵐材料，以達所要求「自行填充、免振動搗實」之高性能，卜作嵐材料取代水泥之邏輯，可有效減少水泥用量，並可有效增加混凝土耐久性、水密性及抑制鹼骨材反應發生，即延長工程的生命週期，符合綠色材料之要求。



## 碎裂 · 重生 · 雙園大橋倒地再起

雙園大橋橫跨高屏溪連接高雄市林園區與屏東縣新園鄉，原橋橋梁全長2,082.8公尺，受莫拉克颱風影響，北上車道，橋面塌落長度約428公尺，南下車道橋面塌落長度約459公尺。馬總統於98年9月20日視察災情時，地方要求興建便橋，以維持民衆行的便利，馬總統即指示應以安全性為首要考量，再考慮



▲ 雙園大橋模擬透視圖

便利性、新橋工期及成本因素，並指示交通部與工程、橋梁、結構等專家評估後決定。交通部爰於98年9月24日假屏東縣政府召開「研商台17線雙園大橋重建事宜會議」，由於地方強烈要求為地方之繁榮，應優先通行車輛，橋梁型式則由交通單位考量辦理，故決議以「現有橋址如搭建便橋，新橋受限須銜接兩端既有台17線之道路線形，橋址無法大幅改變，未來將研議以入口景觀意象方式來提升橋梁景觀。」

## 舊橋乘載階段性任務

為儘速恢復地區產業經濟發展及民衆通行之安全性及便捷性，本局除迅速辦理新橋改建工程外，並於舊橋搭建暫時性便橋，以期能先於99年6月30日完成便橋搶通工程，供機車及小型車通行，並於便橋未完工通車前提供免費接駁公車服務以維持地區性交通。

## 新橋連結可靠性未來

鑑於目前雙園大橋橋址處高屏溪河道偏向高雄端，且有縮窄現象，河床地質屬軟質細砂土層，經本局審慎評估選擇採用上部結構與下部結構可同時施作之「變斷面鋼箱型梁橋」辦理，最快可於2年內（民國100年底）

完工通車。並為減輕橋梁受洪水衝擊之影響，雙園大橋改建工程主橋長2,178公尺，設計採大跨徑、減少落墩以增加通水斷面（跨徑96~120公尺，河道內原橋墩67座，本次改建已剩19座），加深並加強基礎以耐洪水沖刷。



▲ 雙園橋護欄

## 雙園大橋 高屏溪 相映之美

橋梁景觀方面，考量雙園大橋為高屏溪距海口最近之橋梁，周邊視野廣闊，故以因地制宜自然地融入於環境內之設計概念，無論橋梁與墩柱造型均採圓弧及流線形設計，且長跨距、結合梁體細長優美之線條，以簡潔輕巧造型凸顯高屏溪壯麗之河海景觀，在海口落日餘暉下，呈現蒼茫天地之意境。

同時於橋頭處、欄杆、路燈等之景觀設計，本局徵詢地方意見後加入林園區及新園鄉之在地海洋文化風情，並搭配夜間照明，成為當地特色景觀。另為串聯高雄市林園區與屏東縣新園鄉兩地河岸堤防已設置之自行車道，於橋上兩側皆設置人行兼自行車道，以提供行人與自行車友舒適且安全的交通環境及海口賞景之空間，以健全當地遊憩功能。



## 沿著公路 · 遇見一個遠古時代

81年11月12日東西向快速公路北門玉井線於環境影響評估作業階段，由中央研究院辦理沿線文化遺址田野調查時，發現路線穿越過史前時代晚期文化遺址，定名為「西寮遺址」。83年1月25日於內政部召開之「臺閩地區古蹟評鑑會議」決議針對沿線古蹟包括「西寮遺址」部分，請工程單位應於工程進行時，先行委託考古學者專家辦理調查研究及做現場監測工作，以便隨時視情況進行處理，此項決議並列為環評審查結論之一項。



▲ E708-2標主線橋與平面側車道



▲ E708-2標主線



▲ E708-2標176線橫交路口

### 搶救發掘 臺灣史前時代 出土

為符環評承諾，本局東西向快速公路高南區工程處於95年工程用地徵收取得後，即委請中央研究院歷史語言研究所，聯合辦理遺址搶救發掘。

田野搶救發掘工作於95年5月8日正式展開，原預定發掘58個探坑，共計5,985平方公尺。但根據第一年度96年1月發掘E708-2標P41以南各基樁探坑時的結果，顯示西寮遺址的範圍除了超過原本內政部普查計畫時所認知設定以省道台19甲以西區域之外，其涵蓋之文化層也從原本所僅知的蔦松文化，增加至深埋於地表下約3公尺餘的大湖文化層。因此，快速公路北門—玉井線原規劃之基礎位置與本遺址分布範圍重疊的區域也就有更為擴增的趨勢。這個情況後來依照臺南市政府文化局於96年2月11日辦理「東西向快速公路北門玉井線西寮遺址會勘



▲ 大湖文化 玉器



▲ 鳶松中晚期 平頂斜穿孔大型鳥頭狀器

▲ 西寮陶支腳 第1版鳶松文化（四角錐）

討論會」，併同文化局於3月4日召開「東西向快速公路北門玉井線西寮遺址與工程施工研商會」之會議決議，要求本局於發掘工作新發現之大湖文化層敏感區以及E708-1及E708-2標結構物施工預計開挖之處，均需進行遺址搶救發掘。

## 重視承諾 交通建設與歷史文化 雙贏

透過本次發掘工作，顯示本遺址的範圍比原先認知的範圍要大許多，從原環評調查後初步估計的2.5公里×1.5公里，擴增至少3.3公里×1.7公里，但由於受限於帶狀性施工的方式，無法進一步確認遺址北側、西側與南側範圍，因此推估確切的遺址範圍可能更大。至於地下蘊藏的史前文化層，也從原本知道的鳶松文化，擴增至大湖文化早期階段，尤其自距今3700-3500年大湖文化早期出現施有繩紋、彩繪與方格紋的夾砂灰黑陶，更可作為研究臺灣西南平原大湖文化來源的重要新出土證據。

有關本局東西向快速公路高南區工程處，委託中央研究院歷史語言研究所辦理西寮遺址搶救計畫，除了實踐環評承諾完成遺址搶救發掘工作，使國家重大交通建設能順利推動外，搶救發掘所得的遺跡資訊及遺物，現階段為西寮遺址研究的重要資料，並可作為鄰近同時期遺址相互關係的參考指標，為臺灣史前人類文化歷史研究重要之一環。



# 35





# 執 忱

## 讓監理服務更貼心

在監理業務上，我們秉持著仁愛的精神，設身處地為國民著想，以熱忱之心推動監理服務。因為有著這樣的心情，所以我們的最大考量，是怎麼做對民衆最好，是怎麼做最創新、便捷、有利，能讓人打從心底揚起最放心的微笑。希望，我們的用心，能讓監理服務更貼心。希望，我們的用心，能讓民衆的信賴支持更堅定。



導論 |

## 便民優先

監理業務遍及全國，不論是車輛管理、駕駛人管理乃至公共運輸管理均與國家社會發展、民衆生活息息相關，監理同仁深感責任重大，莫不兢兢業業為社會大眾的交通安全與監理服務克盡心力。

回顧99年度本局臺北區監理所以「用路人就是顧客」的監理工作理念與實際服務成效，獲得行政院第2屆政府服務品質獎第一線服務機關獎；嘉義區監理所亦獲得行政院機關檔案管理金檔獎，傑出表現已獲得社會大眾的認同與肯定；於年度內本局各區監理所（站）更與時俱進持續推出假日門市及星光監理站等多項更貼近民衆的感動服務措施。另同時配合時代的進步，進一步滿足民衆潛在需求，開始研議行駕照電子化的可行性。此外，本局更配合交通部公共運輸發展政策，負責執行公路公共運輸3年發展計畫，期能建構優質友善的公路公共運輸用環，吸引更多人使用公共運輸，以達成節能減碳的政策目標。



## 監理業務 · 全國統一 · 隸屬中央

內政部於99年3月19日邀集各直轄市政府召開「縣市改制直轄市中央籌劃小組」會議，其中關於公路監理業務依公路法第61條第1項規定，公路監理業務為中央職權，與地方政府僅係委託關係，基於全國一致性原則考量，依交通部所定之「監理一元化」政策方向由中央統籌辦理。交通部於99年4月2日函轉前述決議公路監理業務由中央統一辦理在案，於此全國公路監理業務應由中央統籌辦理方向已臻確定。

在辦理進度上，本局同時於99年3月29日邀集北高兩市等單位討論，現行本局人事制度刻就交通資位制改為簡薦委制作業中，預定民國101年組織改造期程配合轉換辦理。

考量現行北、高兩市及金馬監理單位人事制度（簡薦委制）銜接及併本局轄下5個區監理所總編制員額調配運用因素，有關北、高兩市及金、馬監理業務由中央統一辦理時程乙案，原則配合全國政府組織改造時程，訂於民國101年1月1日實施。



## 偏遠之地 · 公車路線不消失

為期以制度化、系統化健全公路公共運輸發展，交通部遂研提「公路公共運輸發展計畫」，希望藉由本發展計畫之推動，針對各地方單位之公路公共運輸規劃及確認各供需面向綜合考量後，規劃出符合在地需要與特色之公路公共運輸系統發展模式。本計畫以99-101年3年為期，主要以落實「提供優質公共運輸服務」、「使用吸引及習慣培養」、「打造健全公共運輸經營環境」及「保障偏遠地區基本民行」為政策目標。



▲ 行駛臺東 中野路線

這項計畫為了保障偏遠地區民衆基本民行及減輕生活負擔，本局遂於99年度擬訂以下增訂補助計畫，透過本計畫補助公路汽車客運業者購置新車投入虧損補助客運路線營運，已帶來以下成果：

- 偏遠或服務路線營運虧損補貼：99年度已針對基隆市、臺北市、新北市、桃園縣、新竹市、臺中市、嘉義市、臺南市、高雄市、屏東縣、澎湖縣、金門縣、連江縣等之市區客運及本局轄管之公路客運進行營運虧損補貼，並於99年12月底前完成各款項之撥付，截至99年底共補助25家客運業者、補貼路線554條、補貼金額9億1千400萬元。
- 車輛汰舊換新：截至99年底共補助業者辦理車輛汰舊換新，計中型巴士107輛、全新大客車223輛、較新車輛32輛、低地板車輛56輛，總計補助6億8,400萬元。

### 達成效益

- 維持偏遠服務路線之民衆基本民行，減輕經濟負擔  
透過客運業者視民衆所需，開行固定客運班次，以提供當地民衆，特別屬較弱勢族群，就學就業或返鄉重建最基本且經濟之交通工具。
- 降低業者在營運虧損補貼路線之營運成本  
透過本計畫協助業者購置中型巴士，有助於降低業者營運成本，並提高載客率，進而維持偏遠地區交通之穩定。



## 衛星尋蹤 · 無縫查詢 · 掌握公路客運動態資訊

本局為有效提昇公路汽車客運業之監理管理作業，已於98年3月完成「國道及一般公路汽車客運資訊查詢系統」建置，除提升業務效率外，並提供民眾有關路線、票價、時刻表等即時資訊，受到各界讚譽好評，為強化擴充其管理機制，廣續規劃建置「公路汽車客運動態資訊管理系統」，以達到車隊動態管理有效掌握即時行車資訊的理想目標。本案共計區分11期進行履約管理，全案預計於101年12月底完成建置，並維運保固至102年12月31日止。

本局為有效強化公路汽車客運業之管理，提升公路客運業者服務品質，以吸引及培養大眾運輸旅客，規劃建置公路汽車客運動態資訊管理系統，預期101年底將全國55家公路汽車客運公司營運中的1,147條公路汽車客運路線，透過資訊科技之導入，分別在所設置約100,000個上下客站點做經緯度GPS衛星定位確認，並在8,000輛客運車上安裝車機同時配合電子地圖定位，提供民眾即時車輛



▲ 提供民眾旅運資訊

動態及乘車、接駁資訊，方便民衆掌握行旅資訊。提昇民衆搭乘大眾運輸意願，保障基本民行需求，強化公路客運監理業務，協助公路客運業者做好車隊管理，進而達成節能減碳之效果。

目前本建置案規劃於本局臺北區監理所建置動態資訊系統管理中心，除整合現有靜態「國道及一般公路汽車客運資訊查詢系統」既有功能外，亦將北、高二市轄管之公路汽車客運車輛一併納入，各地區監理機關及客運公司只須透過網際網路即可有效掌握調公司所屬之車輛即時行車狀態，預期達到之具體效益：

- 乘車民衆可透過多元化管道，查詢路線、票價、站點、LED站牌及以電話語音查詢班車即時動態，立即掌握班車行駛路段站牌，瞭解班車預期到達時間，期能達到旅運服務無縫、時間無縫、資訊無縫、空間無縫的政策目標。
- 公路汽車客運業者可即時掌握管理車隊動態，進行車輛油耗管理分析，行車及駕駛行為異常管理，場站車輛即時調度排班資訊化，有利營運績效控管，提高營運績效提升服務品質，讓乘客建立信心，增加載客率，進而達成節能減碳之效果。
- 公路主管機關可掌握公路客運車輛即時車隊動態，行車資訊透明化，可以更有效的進行稽核追蹤管理，避免公路客運班車有擅自未依核定路線行駛及脫班減班等違規行為，建立良好健全的公路客運營運秩序，保障民衆行車安全。
- 全國公車動態資訊交換平臺：動態資訊交換平臺已介接各地區型公車動態資訊中心，並以標準通訊格式透過資料雙向交換提供予本系統，可蒐集全國公共汽車動態資訊。
- 便民服務資訊系統：提供民衆可網頁、PDA、手機及專人服務多管道查詢，並提供電話語音國臺客英4種語言之服務。
- 新設車上設備1,000組：含括車機（GPS / GPRS）、車內站名播報顯示器、數位式行車紀錄器及整合身分識別技術進行駕駛人管理及工時管理。



## 監理站延時服務 · 假日裡、星光下 不打烊



▲ 星光監理站—板橋監理站

「監理站週末有上班嗎？」、「星期六監理站有考照嗎？」，常有上班族及學生族打電話到監理站如此詢問，為滿足上班族洽辦監理業務及學生機車考照的需要，99年8月起，本局嘉義區監理所臺南監理站、新竹區監理所、臺中區監理所、高雄區監理所、臺北區監理所板橋監理站陸續開辦「假日門市」服務。

監理站「假日門市」服務推出後，廣受好評，讓一些平日白天時間必須上班上學的民衆，可於周末假日期間前往監理站洽公，免除特地請假的煩惱。

由於逛夜市已是臺灣人民生活的一部分，看準夜市總能聚集廣大人潮，99年8月起，臺南監理站、板橋監理站、南投監理站陸續規劃「星光監理站」延時服務。利用行動監理車，提供行照、駕照之換補、監理業務諮詢及交通安全宣導。

不少接受「星光監理站」服務的民衆反映，來夜市吃吃喝喝玩樂之餘，還能順便辦理換照，不用再專程跑一趟監理站，且平均換照時間也僅需2分鐘，效率使人滿意，讓他們大呼，「星光監理站，實在是太方便了！」

「假日門市」、「星光監理站」等監理延時服務普遍獲得肯定，本局亦將持續規劃，希冀全面擴大辦理，並廣為宣傳，歡迎大家多加利用。

99年底共辦理星光監理站 15 次，服務計 2,486 件。

99年底共辦理假日門市 79 次，服務計 1萬1,050 件。

# 我訓練 · 您放心 · 大客車的安全駕駛課

為回應社會大眾對大客車行車安全的重視，及99年3月26日修正汽車運輸業管理規則第19條第4項，本局自99年6月1日起，針對受僱於客運業及遊覽車公司之職業駕駛人，辦理「大客車職業駕駛人定期訓練」。

「大客車職業駕駛人定期訓練」於99年6月1日開始持續辦理。自99年6月1日至99年12月31日止，共訓練大客車職業駕駛人2萬9,475人次。

## 訓練有道 多方受惠

訓練科目共有6科，其中為增進受訓駕駛人安全行車觀念，本局分析近年來重大車禍之成因，並新編「安全防衛駕駛」、「肇事預防與處理」、「車輛性能保養與運輸業駕駛須知」、「運輸業相關法規及交通法規」及「駕駛道德」等科目之教材，另增列「健康管理與壓力調適」科目，提醒大客車駕駛身心健康管理之重要性，並傳授紓解壓力之技巧。

## 落實訓練，預期效益

- 受訓駕駛人：藉由定期訓練充實駕駛技能，吸收專業新知及了解相關法規修正情形，經訓練後問卷調查滿意度高達95%。
- 對運輸業者：由主管機關協助進行駕駛人在職訓練，可節省許多員工訓練的成本與心力，避免因事故所造成的營運損失。
- 社會大眾：透過實施大客車職業駕駛人定期訓練，強化社會大眾對於公路公共運輸的信心，提升公共運輸使用率以達成政府政策目標。

## 成果豐碩 未來展望

本次訓練達成預訂目標，取得相當成果之原因包括：

- 對於教材的修訂均投注相當心力，使教材的內容編排更加流暢，也增加訓練效果。
- 各監理單位除協調轄內容運及遊覽車業者安排所屬駕駛受訓，並轉發訓練證明外，並支援人力至各訓練所授課，分擔訓練所人力之負擔。
- 為考量偏遠地區（花東、離島）駕駛人及特殊需求（如桃竹苗地區之遊覽車業）駕駛人，主動至當地進行訓練，減少受訓駕駛人往返奔波及業者人力調度之困難。





## 微笑、點頭、問好·從心做起



### 民眾對本局監理所（站）服務品質滿意度調查執行成果

為瞭解民眾對本局監理所（站）之觀感及滿意程度，以供釐訂業務計畫、改進及提升服務品質之參據，辦理「民眾對本局監理所（站）服務品質滿意度調查」，調查方式為本局派員至各監理所（站）實地面訪調查，95年以後則委由民意調查公司以CATI（電腦輔助電話訪問）調查方式辦理。

### 99年整體服務品質滿意度調查結果

民眾對本局監理所（站）整體服務品質滿意度統計

民國99年

單位：%

整體服務品質滿意度	民國99年			
	總計	滿意	不滿意	無意見
全體監理所（站）	100.0	89.7	9.9	0.4

民眾對本局各區監理所（站）整體服務品質滿意度評價分數統計

民國99年

單位：%

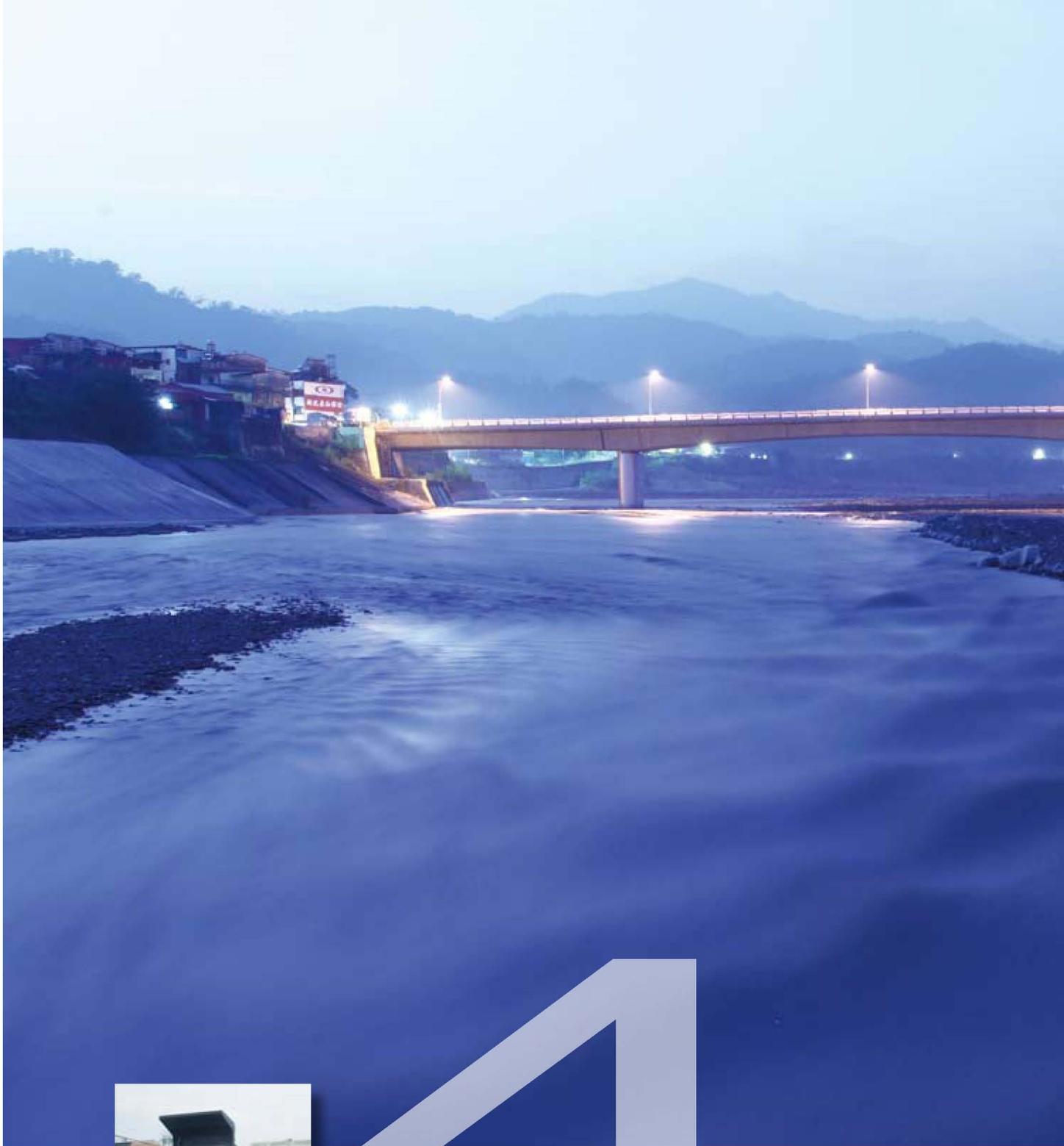
整體服務品質滿意度評價分數	總計	100分	90~99分	80~89分	70~79分	60~69分	60分以下	平均分數(分)
全體監理所（站）	100.0	2.1	25.5	42.1	18.6	7.3	4.4	79.94



## 具體改善措施

依據民眾認為應優先改善之事項，本局已強化實施下列改善措施，民眾對本局監理所（站）服務品質滿意度評價分數由96年79.02分，逐年提升至99年之79.94分。

- 民眾親洽辦理，原則上隨到隨辦，單一窗口等候人數目標值為最多3人，每人等候時間不超過15分鐘。
- 各所審酌經費，擴充窗口設施及調整動線規劃。
- 窗口人力由跨課室（股）全力調度，有效減少尖峰時段民眾等候時間。
- 爭議性案件由後線專人處理。
- 加強各項業務相關專業訓練。
- 推動「微笑、點頭、問好，從心做起」，由主管巡迴服務帶頭做起。



# 4





運籌

## 讓後勤支援堅強可靠

克盡己任，不鬆懈、不怠惰。情義相挺，夠團結、夠有力。支援前方弟兄的衝鋒陷陣，我們是最堅實可靠的後盾。

在本局的組織裡，每個人戍守於自身的崗位，各方人馬，團結一心，目標僅有一個，即是不負全民所託，要將造路的品質做到最好，因此即使是內勤人員，也明瞭自己的努力與盡責，同樣不可或缺。

勤於事的工作態度、敬業樂群的工作觀念，讓每一份力量能有無限大的發揮，讓我們擦亮頂尖團隊的耀眼光輝。



## 以民為重 · 用地取得之最高指導原則

### 謹慎處理用地取得 土地徵收為最後選擇

為配合行政院推動「振興經濟方案」的執行，以加速達成建設成效及擴大就業的政策目標，本局須儘速辦理執行該方案項下省道工程用地的取得，以利各項工程後續發包作業的進行。

### 設身處地為民著想 謀取公益私益平衡點

本局執行各項工程用地徵收作業時，為顧及所有權人的權益，申請徵收前均確切給予所有權人陳述意見之機會及妥適的期間，使其能充分表達意見。同時，針對所有權人所提的意見，均竭誠與其充分溝通協調，遇有非屬本局權責的問題，亦協助轉請權責機關處理；終能如期完成用地取得，以利工進。

99年「振興經濟方案」重大公路建設用地取得成果表：

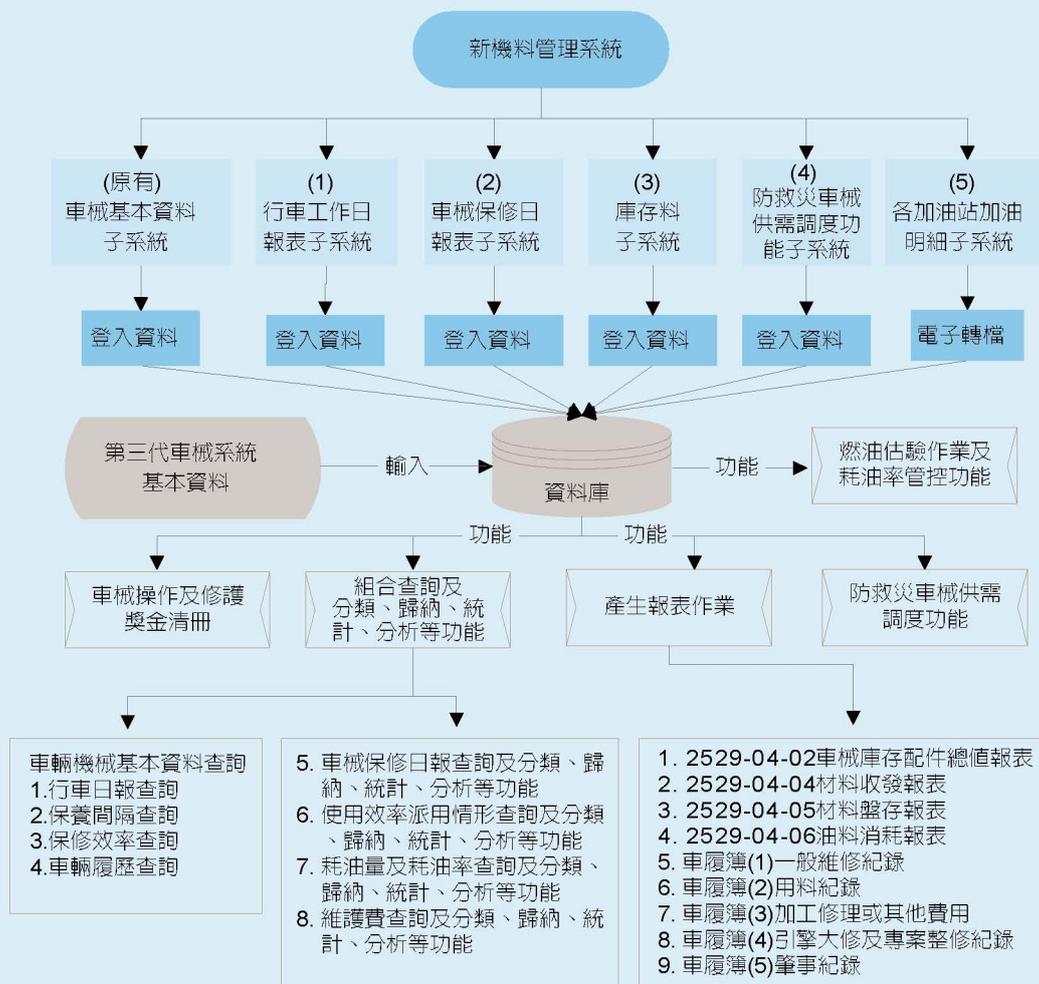
計畫名稱	工程名稱	經費執行數 (億元)	面積 (公頃)	筆數
省道危險及瓶頸路段緊急改善計畫	台31線由台66線延伸至台1線段改善工程	10.6000	27.8011	903
	台14丁芬園鄉外環改線工程	2.0233	5.6007	209
	台3線苗栗三灣鄉外環道路工程	0.3718	1.9682	71
	台19甲線61K+372-62K+339（阿蓮鄉）路基路面拓寬工程	0.1200	0.3317	44
	台27甲線10K+500-13K+420路基路面拓寬工程	0.5737	0.2823	353
省道老舊受損橋梁緊急改建計畫	台19甲5k+480-7k+119段及急水溪橋拓寬工程（新營市路段）	0.2600	0.9542	70
	台19甲5k+480-7k+119段及急水溪橋拓寬工程（下營市路段）	0.0750	0.7768	63
	台11乙線4K+365臺東大橋橋梁改建工程	0.1209	0.7149	19
	台27線41K+568南華大橋改建工程	0.0415	0.1874	9
	台28線2K+884竹湖陸橋改建工程	0.3689	2.2105	75
	台21線237k+411第一號橋改建工程	0.0532	0.0292	1
	台21線258k+605月眉橋改建工程	0.0518	0.4595	23
「東西向快速公路健全路網改善計畫」	彰濱臺中聯絡道2K+585-3K+945新建工程	3.0035	5.1781	107
合計		17.6636	46.4946	1,947



## 機料系統 · 以新代舊 · 效率加倍

### 建構管理系統，提升管理效益

- 可節省人力、時間及紙張，各項報表均可連帶自動產生，不必再重複人工抄寫統計且節省紙張。
- 各區養護工程處運用此新系統可縮短現行核銷作業一半時間。
- 集中掌握全局各處、所及其屬站、段、場保修作業情形，有不尋常可即時查核保修換料狀況，有助於提升保修效率，節省油料費、維修費及掌握委外維修情形，以節省公務、確保車械行車及操作安全為首要之務。



▲ 新機料管理系統圖



## 組織再造 · 團隊整合 · 新戰力

行政院組織法修正案於99年2月3日奉 總統令修正公布自101年1月1日開始施行，交通部名稱調整為交通及建設部，本局隸屬「交通及建設部」，機關名稱調整為「公路局」，下設北區、中區、雲嘉南區、南區、東區等5個養護工程分局，北區及南區等2個公路整建工程處、蘇花公路改善工程處、臺北區、新竹區、臺中區、嘉義區、高雄區等5個監理所及材料試驗所、公路人員訓練所等15個四級機關（構），以及配合監理業務收歸中央，於101年1月1日臺北市、高雄市監理處歸併本局。

未來交通及建設部公路局內部單位設規劃、養路、工務、監理、交通管理及運輸等6組，資訊、法制、秘書、人事、政風及會計等6室。本局暨所屬機關（構）員額以4,732人研擬。本局為行政機關而非事業機構，又銓敘部85年3月會議決議：具行政機關性質之交通事業機構，應回歸行政機關人事法制，爰本次配合行政院組織改造一併將人事制度改為簡薦委任制，為貫徹組織改造員工權益百分之百保障之政策目標，於交通及建設部公路局組織法草案第7條明定：權益受損者，於10年過渡期內得選擇依原適用法令規定，10年屆滿任原資位原職務至離職時為止。現職人員已參加勞工保險者，得以原資位（官等）原職務選擇繼續參加勞工保險，調任其他職務時則依規定參加公教人員保險。



## 興革除弊 · 廉能新作為

### 編撰「公路橋梁建設廉能具體防貪作為興利專報」

對外說明「橋梁建設廉能規劃與風險管控」之具體廉能作為及未來廉能工作方向，以確保公路橋梁品質。

### 辦理「路基路面暨混凝土構造物及道路標線工程專案稽核」

自99年1月至12月計稽核14案工程，提出計15項建議；另奉裁示規劃發行「實施路基路面工程專案稽核成果回顧」刊物。

### 辦理「99年行銷監理廉能成效計畫」

本局辦理「便利、安心Open好生活－2010監理道安廉能論壇」，論述本局施政措施，評析廉潔效能，藉以提升民衆對近年推動監理業務簡政便民服務效能及施政革新具體作為之瞭解與認識。

### 研撰「道路標線工程防貪興利研析專報」

本局99年11月30日召開「道路交通標線工程防貪興利研討會」進行研討，凝聚實現高品質標線工程之共識，編撰「道路標線工程防貪興利研析專報」，供交通部各機關及民衆參閱運用。

### 辦理「工程機關廉政週」反貪宣導作為

本局辦理年度「工程機關廉政週」計畫時，爰主動製作「路面修復施工步驟（彎道情人）」影片，並結合本局轄屬五個區養護工程處，以「影片介紹」、「廠商座談會」及「員工宣導說明會」等方式規劃辦理五場次，活動期程為99年11月19日至26日，除本局各級首長、主管主動參與外，另邀請交通部、法務部長官、地方法院檢察署、調查機關、管線單位等代表出席，共計約1,000人。





## 減紙減碳 · 公文電子化

### 公文處理全程電子化

依據行政院訂定的「公文節能減碳推動方案」，各機關應推動公文線上簽核作業公文處理全程電子化，本局於99年8月16日實施公文線上簽核作業。

### 節能減碳目標

#### ■ 減紙30%：

因應公文實施電子化所節省的紙張，整合本局公文電子交換系統、傳閱性公文、立委質詢答覆系統、院首長信箱等。

#### ■ 節省郵資：

公文實施電子化使用公文電子交換、電子布告欄及附件下載，節省郵資費用。

#### ■ 提升行政效率：

公文採線上簽核後可縮短公文處理時間。

### 99年度用紙減量成效顯著

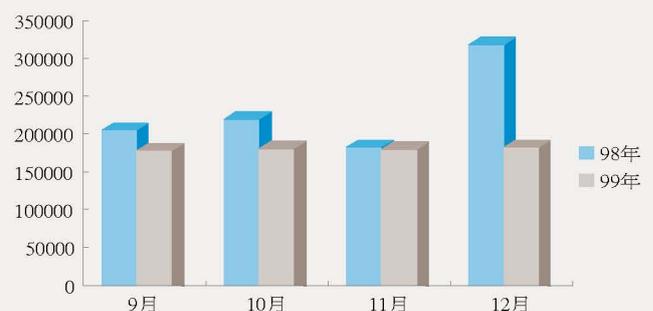
98年9-12月與99年9-12月用紙量比較圖（單位：張）

年度 月份	98年	99年
9月	46257	52201
10月	52049	48387
11月	40573	46607
12月	53280	50433



98年9-12月與99年9-12月郵資費用比較圖（單位：元）

年度 月份	98年	99年
9月	216094	189095
10月	230680	192458
11月	193955	191417
12月	330175	194248





▲ 秘書室公關科



▲ 監理組運管科



▲ 防災應變中心



## 求快 · 求準 · 新聞回應機制

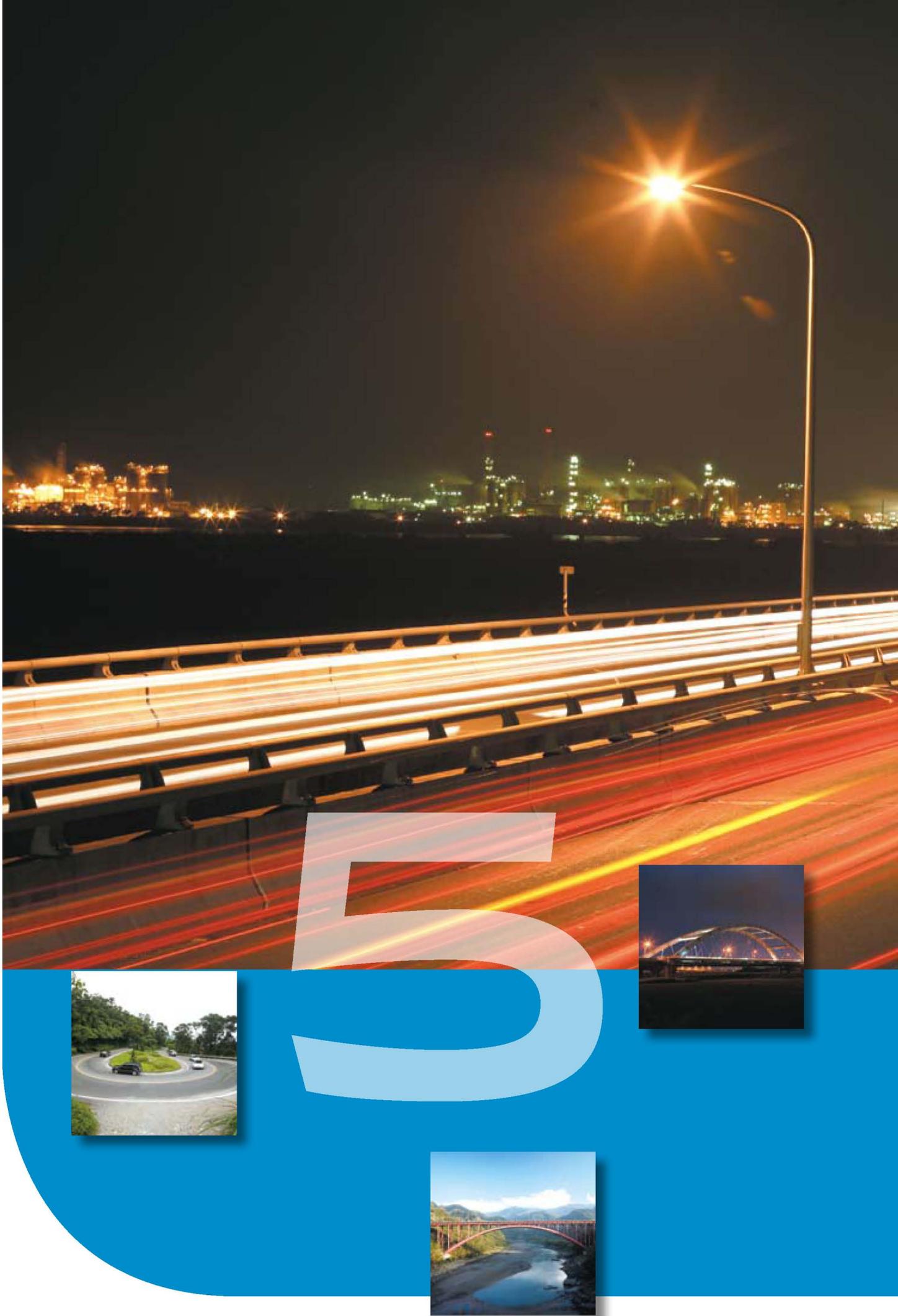
### 新聞回應機制建立

為即時回應新聞媒體報導，配合緊急應變中心成立，訂定「媒體回應機制及作業規範」；當緊急應變中心達一級警戒，公關科配合進駐，掌握並隨時更正電視媒體錯誤跑馬訊息外，並發布業管單位撰擬並陳核後之新聞稿。

### 及時反映實情

為了落實新聞回應機制，指派各養護工程處、監理所就特定電子媒體，實施工掌握，除要求對轄管業務不實、權責不明確等報導應澄清及回應外，更透過縱向及橫向聯繫作為，確實掌握最新、最正確之訊息。

另為提升新聞輿情回應速度，每日上班前由公關科專人蒐集各媒體新聞（含網路新聞）並置於e化中心，供各機關單位分享，能於上班（8時）同時讓局屬同仁掌握當日有關本局之新聞報導，迅速做出正確回應，本措施自99年7月1日實施，截至99年12月31日計刊登新聞3,528則、瀏覽次數6萬4,524次。





# 締造

## 讓公路建設不斷向前超越

好還要更好，強還要再強，明日一定要比今天更進步、更超前，是我們最大的自勉與追求。

展望公路建設的未來，我們希望做到的，是技術、效率、創新服務等全方位能力的不斷超越；我們希望樹立的，是更強大、更可靠、更高水準的寶島公路網。

日復一日，年復一年，行走在這條公路之路，這是我們畢身的修行之路，也是我們最執著無悔的人生行旅。



# 各項業務統計

## 施政計畫項目

計畫名稱	年度預算 (千元)	計畫期程 (年)	列管級別
臺北縣特二號道路建設計畫	4,900,000	90-101	院管制
東西向快速公路健全路網改善計畫	6,066,100	98-105	院管制
西濱快速公路後續建設計畫	5,091,400	98-106	院管制
省道老舊受損橋梁緊急改建計畫	13,422,000	98-99	院管制
石門水庫及其集水區整治計畫-道路水土保持	90,000	95-100	院管制
東西向快速公路北門玉井線中山高至台1線路段建設計畫	1,200,000	92-100	部會管制
東西向快速公路東石嘉義線東石至朴子段建設計畫	765,915	95-101	部會管制
台9線花東公路第三期道路改善計畫	800,000	97-101	部會管制
台11線東部濱海公路改善計畫	612,721	82-100	部會管制
生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98-103)計畫	2,900,000	98-103	部會管制
縣市政府老舊及受損橋梁整建計畫(第二期)	1,457,257	99-101	部會管制
交通管理與資訊服務系統之建置與推廣計畫-省道即時路況交通資訊蒐集及控制系統建置	124,000	97-100	部會管制
交通管理與資訊服務系統之建置與推廣計畫-北臺灣科技走廊智慧型運輸系統	18,000	97-100	部會管制
配合節能減碳東部自行車路網示範計畫	234,500	98-101	部會管制
省道危險及瓶頸路段緊急改善計畫	4,278,400	98-101	部會管制
省道橋梁耐震補強緊急工程建設計畫	2,300,000	98-103	部會管制
公路公共運輸發展計畫	4,172,746	99-101	部會管制
台2丙線興建及改善計畫	385,000	82-102	自行管制
台17線高雄林園至雙園大橋改善計畫	65,654	96-99	自行管制
台26線旭海至安朔段改善計畫	112,000	92-100	自行管制
東西向快速公路臺南關廟線臺南仁德段建設計畫	400,000	92-99	自行管制
西濱快速公路跨布袋港南航道橋及梧棲匝道工程計畫	393,700	97-100	自行管制
聯合大學新舊校區聯外道路工程	163,280	97-99	自行管制
配合河川治理計畫需辦理橋梁工程	470,000	98-102	自行管制
公路建設綜合規劃設計作業	160,000	99-99	自行管制
公路養護計畫	6,013,949	99-99	自行管制

## 執行完成之計畫與其效益

### 東西向快速公路臺南關廟線臺南仁德段建設計畫

- 為解決臺南市與南面之高雄市湖內區、茄苳區、及東面之臺南市仁德區、歸仁區、關廟區間交通問題並促進區域發展，興建本計畫並列入國家建設六年計畫。
- 本計畫長約2.7公里，主線配置雙向各2車道，主線兩側均設寬約5.5公尺側車道，於99年12月16日通車，估計由臺南市府至關廟只要15分鐘，縮短大臺南合併後的城鄉差距。

### 聯合大學新舊校區聯外道路工程

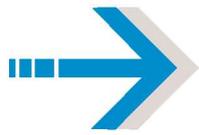
- 本工程為國立聯合大學新舊校區間之聯外道路，長2.675公里，採雙向4車道配置，路幅寬25公尺，並與已規劃完成之中二高（台6線與台13線）聯絡道路相交。
- 本工程完工後構成完整之苗栗市外環道路，並可有效紓解市區交通負荷及可作為中二高後龍交流道與中山高公館交流道間車流轉換之便捷通道。

### 台17線高雄林園至雙園大橋改善計畫

- 本計畫路段北起高雄市交界，南迄雙園大橋，為往來高雄市區與屏東縣沿海地區的主要交通動脈，往北可通高雄市區、小港機場、臨海工業區、高雄二港口，南向經雙園大橋往屏東、林邊、恆春墾丁等地；本路段同時也是林園工業區之主要聯外道路。
- 本計畫總長度為4.91公里，路段範圍全部依都市計畫寬度40m拓寬，於99年11月21日全部拓寬完成，有效改善車流順暢，減少車禍發生頻率。

### 省道老舊受損橋梁緊急改建計畫

- 自97年9月14日后豐大橋斷落事件發生後，本局就橋梁全面進行檢測，篩選出有潛在風險之橋梁，期在最短時間內完成改善，以維護民衆通行安全。
- 本計畫原篩選出50座抗災能力較低之橋梁於2年內完成改建，受莫拉克颱風影響移除3座橋梁，修正為改建47座。
- 本計畫完成後除可維護來往人員行車安全，減少生命財產損失外，並可提升橋梁安全，消除民衆安全疑慮及減少天然災害所造成之橋梁損壞。



## 各項業務統計

### 改建 / 新建橋梁座數與名稱

計畫名稱	編號	橋梁 / 工程名稱	完工 / 通車日期
省道老舊受損橋梁緊急改建計畫	1	台7甲線則前橋	99年6月4日
	2	台27線大津橋	99年6月15日
	3	台21線第1號橋	99年6月25日
	4	台20線甲仙大橋	99年6月26日
	5	台13線后豐大橋	99年6月29日
	6	台3線興昌橋	99年7月9日
	7	台7線蘇樂橋	99年7月21日
	8	台18線五虎寮橋	99年7月31日
	9	台9線雙流橋	99年8月10日
	10	台20甲線初來橋	99年9月3日
	11	台7丙線牛鬥橋	99年9月18日
	12	台8線靈甫橋	99年10月11日
	13	台27甲線六龜大橋	99年10月22日
	14	台19線厚生橋	99年10月25日
	15	台8線達盤橋	99年10月27日
	16	台8線晉元橋	99年10月27日
	17	台1線曾文溪橋	99年10月30日
	18	台11乙線台東大橋	99年11月10日
	19	台3線名竹大橋	99年11月25日
	20	台1線溪州大橋	99年12月3日
	21	台28線旗山橋	99年12月30日
	22	台28線旗尾橋	99年12月30日
	23	台7甲線張良橋	99年12月31日
	24	台7甲線馬鯡橋	99年12月31日
	25	台7甲線香菇橋	99年12月31日
	26	台7甲線蘭花橋	99年12月31日
	27	台20線上智橋	99年12月31日
	28	台21線月眉橋	99年12月31日
	29	台27線南華大橋	99年12月31日
	30	台19甲線急水溪橋	99年12月31日
配合河川治理計畫 需辦理橋梁工程	1	台30線客城橋	99年5月16日
	2	台11線0k+853三號橋	99年7月23日
	3	台28線中壇橋改建工程	99年9月13日
	4	台17線128K+800橋梁改建工程	99年10月5日
	5	台9線紅葉溪橋改建工程	99年10月19日
	6	台8線33k+161篤銘橋改建後續工程	99年10月22日

## 通車路段與里程數

- 快速公路新闢及改善完工通車13.42公里。
- 高快速公路與地區道路整合完工通車36.5公里。
- 其他省縣道公路改善里程完工通車35.514公里。
- 省道危險及瓶頸路段改善完工通車36處。
- 省道橋梁耐震補強緊急工程完工通車139座。

## 聯稽路檢統計資料

		99年度
排班數（班）		8,670
執勤人數（人）		18,729
攔查數（輛次）	公路客運	42,796
	遊覽車	131,291
	其他車輛	208,090
	合計	382,177
舉發數（件）	公路客運	944
	遊覽車	1,723
	其他車輛	21,754
	合計	24,421

## 行動監理車出勤統計

臺北所		新竹所		臺中所		嘉義所		高雄所		各所合計	
辦理 件數	下鄉 次數										
25226	195	6572	56	49005	289	42565	200	7116	58	130484	798



## 各項業務統計

### 自行研究發展成果

編號	研究項目	研究單位	研究人員
1	交通事故重大損壞車輛通報資料庫系統	嘉義區監理所	甘定國、黃嘉彬、陳素真
2	e化標案之招標作業與發包流程管控等發包管理資訊系統	第五區養護工程處	李登興、黃德源、陳雪韻、郭彥延
3	違反道路交通管理暨強制汽車責任保險事件移送強制執行作業及債權憑證管理系統	臺北區監理所 板橋監理站	張朝陽、方素清、江澍人、曾信池、潘森榮、劉芳姿、吳叔蓉、潘琍琪、紀麗燕
4	超商以序號換發駕行照	臺北區監理所	張朝陽、翁樹和、曾信池、吳明輝、孫榮德、張新勇、徐榮秀
5	公庫臨櫃繳納汽燃費之銷號聯掃描及自動銷號WEB系統	臺中區監理所	張良文
6	汽車駕駛教練分級訓練與考驗制度之研究	公路人員訓練所 中部訓練中心	劉英標、何文王、吳軍輝、高嘉仁
7	車身式樣與特殊車種圖檔研究	臺北區監理所	施金樑、張朝陽、翁樹和、林義勝、孫榮德、賴明誼、宋本立、林志昇、郭政鴻
8	以輕便型落錘撓度儀評估路基土壤強度之研究	材料試驗所	黃博仁、呂宜廷、林文忠、邱瑞昌
9	全方位代檢廠管理系統	高雄區監理所	劉育麟、李輝宏、楊財惠、郭恩銘、張正祥、吳宗民
10	窗口待辦人數e查詢	高雄區監理所	劉育麟、李輝宏、蔡瑜瑩、史展宏、張正祥
11	再生瀝青混凝土黏滯度驗收規範之研究	第三區養護工程處	黃三哲、張孟孔、王慶雄、陳仙州、林晉哲
12	聯稽路檢線上作業 e 化平臺系統	嘉義區監理所	蔡本旺、江聰松、趙啓宏、黃姿鳳
13	辦公文具線上領用管理系統	嘉義區監理所 嘉義市監理站	李南儒、黃松齡
14	人民陳情案件管理系統	嘉義區監理所	劉晏姝、傅小珊、江雅欣

## 參加上級各項評獎績效表

序號	獎項名稱	獎別	得獎單位
1	行政院第2屆政府服務品質獎	第一線服務 機關獎	臺北區監理所
2	第8屆機關檔案管理金檔獎	金檔獎	嘉義區監理所
3	第8屆機關績優檔案管理人員金質獎	金質獎	新營監理站劉股長晏姝
4	98年度施政計畫評核—東石嘉義線朴子 至鹿草段建設計畫（部管制）	優等	東西南工處
5	行政院勞工委員會99年度金展獎	一等獎	高雄區監理所
6	行政院勞工委員會99年度金展獎	一等獎	第三區養護工程處
7	99年度金路獎用路人資訊類	第1名	員林工務段
8	99年度金路獎用路人資訊類	第2名	新竹工務段
9	99年度橋梁管理維護評鑑	最優	臺東工務段

# 大事紀要

1  
月

- 15日 東西向快速公路臺南關廟線C821標，台17至2-11道路工程開工，預定於101年11月15日完工。
- 23日 台78線與台17線及台61線交會處設置交流道工程開工，預定於101年5月22日完工。
- 27日 中鋼公司與本局攜手合作，捐建台27線新發大橋，簽約暨動土典禮。
- 31日 莫拉克颱風風災受損台3線 408K+940新旗尾橋全面通車。

2  
月

- 6日 本局林局長志明調任交通部技監，所遺職務由交通部陳次長威仁暫行兼代。
- 10日 南投縣信義鄉主要跨越地利村玉崙溪之台16線地利橋（更名為達瑪巒橋）興建工程已全部完工，於上午10時舉行竣工暨通車典禮。
- 13-21日 本局配合春節假期（2月13至21日）籌辦疏運計畫。假期期間，國道及公路客運共約開行35萬3,000車次，每日約疏運61萬人次。

3  
月

- 1日 本日起各項監理行政文書以民衆向公路監理機關登記之住居所、就業處所地址（包括民衆之前已登記之通信地址，惟未實際居住之郵政信箱除外）寄送，如無法送達者，再依戶籍地址寄送，以完成合法送達之效力。
- 3日 西濱快速公路WH56-A標雲一交流道至海豐橋段（216k+805-220k+860）主線新建工程開工，預定於102年3月16日完工。
- 3日 西濱快速公路WH56-B標雲一交流道至海豐橋段（220k+860-224k+676）主線新建工程開工，預定於101年11月17日完工。

4  
月

- 6日 汽車駕駛人新筆試題庫於本日正式啓用，比原有題庫增加近49%，俾提升現行汽車駕駛人駕駛基本常識及交通安全法規觀念的落實，並建立10種語音檔暨8國文字檔，以輔導及照顧外籍人士在本國取得駕照。

## 4月

- 13日 本局局長奉行政院99年4月9日院授人力字第0990061759號令核定，由南部科學工業園區管理局副局長吳盟分調升，並於本日到職視事。
- 25日 「莫拉克颱風台17線248k+500雙園大橋災害緊急修復工程」（鋼便橋）於本日開放通車，同時並提供小型巴士免費接駁服務，本鋼便橋限通行高度2公尺以下小型車及機車。

## 5月

- 14日 本局與遠見雜誌社共同主辦「便利、安心Open好生活--2010公路監理道安廉能論壇」，分別針對政府在監理服務、道安管理以及廉政作為等議題進行充分討論與意見交換，並詳載於6月2日發行之遠見雜誌。
- 24日 為宣導「大客車職業駕駛人定期訓練」，於北部訓練所辦理第1期暨開訓典禮，並邀運輸業管理人20人、各公會代表蒞臨觀禮。

## 6月

- 25日 台18線阿里山公路本日開放大客車通行，行政院院長吳敦義親自到場致詞。
- 26日 台20線58k+100甲仙大橋提前3個月完工，於本日開放通車，當日上午舉行通車典禮，總統馬英九和行政院院長吳敦義等親自到場剪綵。
- 29日 台13線后豐大橋於本日完工並開放全線通車，行政院院長吳敦義等親自到場剪綵。

## 7月

- 9日 雲林古坑台3線興昌橋於本日提前開放通車。
- 21日 台7線蘇樂橋於本日中午12時開放通車。
- 31日 台18線五虎寮橋於本日完工正式通車，於當日上午舉辦通車典禮並邀請交通部毛部長主持。

# 大事紀要

8  
月

- 1日 本局為配合行政院推動低碳節能之電動汽車政策，製作3款電動汽車（電動自用小型車、電動租賃小型車、電動營業大客車）專屬號牌，並自8月1日起核發，至8月31日止核發3副。另「電動計程車」號牌自9月1日起可供核發申請。
- 2日 台84線東西向快速公路北門玉井線西庄交流道至麻豆台19甲交流道段開放通車，長約4公里，從玉井至麻豆僅15分鐘，地方交通添利多。
- 10日 台9線南迴公路雙流橋改建工程竣工並於本日開放通車。

9  
月

- 16日 本日起全國各監理單位新核發的租賃車號牌，陸續改以2個相同阿拉伯數字（如5678-66）為代碼。
- 18日 「台7丙線0k+200牛鬥橋改建工程」，提前於本日開放通車。
- 18日 台8線篤銘橋本日上午10時舉辦通車典禮。

10  
月

- 13日 本局所屬嘉義區監理所榮獲檔案管理局舉辦之第8屆機關檔案管理金檔獎；另該所新營監理站劉晏姝股長榮獲績優檔案管理人員金質獎，由行政院研究發展考核委員會頒獎。
- 21日 本日因梅姬颱風外圍環流及東北季風共伴效應，豪雨重創蘇花公路105k+350~120k+700（蘇澳~東澳間）沿線31處坍方及6處路基缺口交通阻斷，尤以116k+100為最，造成行經蘇花公路段有26人失蹤或罹難，災害發生後即進行搶通。
- 27日 本局於本日在新竹區監理所辦理「99年度監理所、站員工預防危害狀況處置演練觀摩會」，交通部所屬中華郵政公司、國道高速公路局等機關計160人參與。

11  
月

13日 省道老舊受損橋梁緊急改建計畫中之「台27甲線六龜大橋橋梁改建工程」，於10月22日開放通車，本日舉行竣工典禮。

14日 10月21日梅姬颱風超大豪雨來襲，造成台9線蘇花公路112K+800~116K+100路段嚴重受創而中斷，本局第四區養護工程處及搶修廠商全力以赴日夜趕工，在本日16時搶通，正式開放全線雙向通車。

12  
月

5日 台11乙線臺東大橋新建工程於11月10日開放通車，本日舉行竣工典禮。

8日 新北市特二號道路第1、2標五股交流道至新莊中正路段於本日通車，提供新莊都會區另一條高架連通國道1號五股交流道的捷徑，並紓解新莊新泰路及泰山新五路壅塞現象。

9日 本局辦公大樓新建工程於本日舉辦開（動）工儀式。

9日 本局北部、中部、南部3個訓練所整併為公路人員訓練所，於本日正式揭牌。

16日 東西向快速公路臺南關廟線臺南仁德段於本日開放通車，估計由市府至關廟只要15分鐘，縮短大臺南合併後的城鄉差距。

30日 「台28線新旗山橋」於本日開放通車，比原定竣工通車提早了3個半月，主要工程特色為旗山溪之主深槽區段採用大跨距之懸臂工法，並採外置預力斜拉鋼索外觀設計。

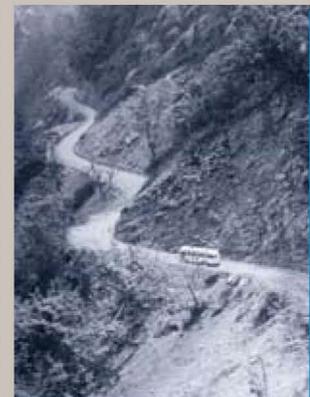
31日 道路交通安全規則第52條、第76條修正案，交通部會銜內政部於本日發布施行，放寬小型車職業駕駛人得延長執業年齡至68歲。

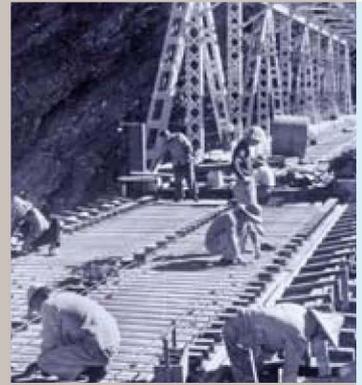
31日 台19甲線5k+164~7k+494段及急水溪橋拓寬工程，於本日開放新橋通車。



## 珍貴歷史鏡頭

鏡頭下，凝結的是時光，傳遞的是歷史，珍貴的是回憶。  
影像會說話，說的是一個一個光與熱、汗與淚、剎那與永恆的故事。  
請與我們一同回顧，這一路走來的點點滴滴、時代印記。





典基奠立  
UND-BREAKING CEREMONY OF





## 珍貴歷史鏡頭



▼ 前省府主席林洋港先生陪同蔣啟總統經國先生視察工地



▲ 陳啟副總統誠視察中部橫貫公路



▲ 先總統蔣公偕同夫人聽取中部橫貫公路簡報



▲ 台1線西濱大橋



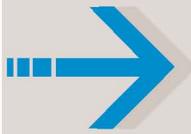
▲ 南部橫貫公路大關山隧道施工



▲ 謝前副總統東閔先生視察公路局（左起第2人為時任局長常撫生先生）



▲ 中部橫貫公路隧道開鑿



## 珍貴歷史鏡頭



▶ 澎湖跨海大橋



▲ 台11線長虹橋

▼ 舊台1線西螺大橋



▲ 新北市關渡大橋



## 珍貴歷史鏡頭

▼ 孫故院長運璿視察關渡大橋施工

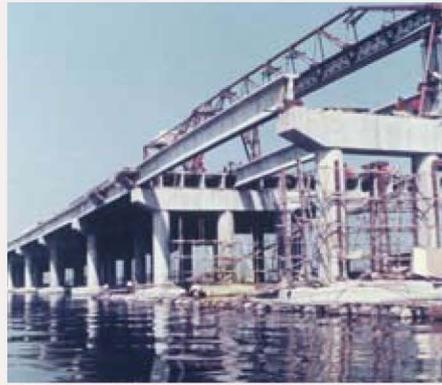


台26線屏鵝公路 ▶



▲ 陳故副總統視察中部橫貫公路

▼ 蔣故總統經國先生



▲ 台15線西濱公路林口段

國家圖書館出版品預行編目 (CIP) 資料

交通部公路總局年報.2010 / 陳茂南總編輯 臺北市 :  
交通部公路總局, 民100.10

面 : 公分

GPN : 1010003144

ISBN 978-986-02-8573-4 (平裝附電子書DVD)

1. 交通部公路總局

557.32

100013658



## 交通部公路總局年報 2010

出版機關：交通部公路總局

初版年月：中華民國100年10月

發行人：吳盟分

地址：10041臺北市中正區忠孝西路1段70號

電話：(02)2311-3456

網址：<http://www.thb.gov.tw/tm/Menus/Menu09/Default.aspx>

總編輯：陳茂南

執行編輯：黃運貴、賴常雄、夏明勝、許阿明、陳進發、謝界田、簡榮標、李志中、  
呂光志、梅昌言、歐建志、陳守強、陳玉好

編輯委員：簡志成、曾馨毅、吳侑霖、陳克劭、賴佳聖、李鎮佑、鄭其正、陳銘榮、  
陳忠寶、李慧貞、洪得馨、李漢綺、楊雅德、陳伊昕

編印單位電話：秘書室(02)23113456

承印所：日創社文化事業有限公司

電話：(02)7737-8585

中華民國100年10月初版1刷

GPN：1010003144

ISBN：978-986-02-8573-4 (平裝附電子書DVD)

定價：新臺幣500元

著作財產權屬交通部公路總局。欲利用本書全部或部分內容者，須徵求著作財產權人  
(公路總局) 同意或書面授權，請洽公路總局秘書室 (電話同出版機關)。

展售地點：

國家書店 (松江門市)：104臺北市中山區松江路209號1樓

電話 (02) 25180207

網路書店：<http://www.govbooks.com.tw>

五南文化廣場 (臺中總店)：臺中市區中山路6號

電話 (04) 22260330







交通部公路總局  
Directorate General of Highways, MOTC

地址：10041臺北市中正區忠孝西路1段70號 總機：(02)2311-3456(代表號)

# 2010 Annual Report

ISBN 978-986-02-8573-4



9 789860 285734

GPN:1010003144  
定價：新臺幣500元