

歲月兜轉遞監理 檔案綿延傳經典



交通部公路局高雄區監理所
中華民國 113 年 8 月編製

序

歲月的印記刻畫出不同時代的奮進歷程，在追求卓越監理服務及守護交通安全的道路上，無數公路人不為人知的奉獻、辛勞及傳承，始得成就今日之共好。本所為交通部公路局之重要轄屬機關之一，自民國 41 年成立以來，經歷多次變革與成長，並於民國 61 年 9 月 29 日落址高雄市鳳山區武營路現址，迄今已 72 載光陰，留下許多珍貴文物與歷史回憶，為使歷代傳承的監理記憶得以完整流傳，本所特別編纂《歲月兜轉遞監理 檔案綿延傳經典》一書，記錄「高雄區監理所」從成立至今的歷史沿革、業務發展以及人物故事等，展現前人筚路藍縷的奮鬥精神與後人承接服務的使命與熱忱。

本書分為五大章節，第壹章為本所之組織沿革，詳細記載自民國四十一年成立至今重要歷史事件；第貳章為監理業務篇，展示考照、筆試、防弊及檢驗等各項業務之演進與變革；第參章為人物篇，記載著這些歲月中監理人員默默付出的感人故事；第肆章為監理有愛，特別記述本所如何在莫拉克風災中挺身而出，發揮人道精神，協助受災民眾挺過無情風雨之歷程；第伍章為幸福巴士篇，紀錄著

如何完善偏鄉交通，逐步實現行的正義。

本書的出版，不僅是對過去的致敬，更是對未來的承諾；讓這些歷史珍寶得以永續傳承，使後人能夠深刻感受到監理所的歷史使命。期盼讀者一起見證監理歷史的流轉，循著本書的章節，探索「高雄區監理所」機關沿革、業務職掌變化、駕照考領方式、車輛號牌形式、監理資訊系統及偏鄉運輸的演變等，共同解密公路監理機關與人、車、路的關係。

本所將持續秉持「安全、效率、專業、創新」的核心價值，不間斷提供有溫度的服務及創造更多公共服務的價值，繼續寫下屬於「高雄區監理所」的歷史篇章！

交通部公路局高雄區監理所 所長



民國 113 年 7 月

目 錄

壹、話說從頭	高雄區監理所	01
貳、歲月點滴	業務篇	15
參、時光荏苒	人物篇	69
肆、監理有愛	走過莫拉克風災	73
伍、幸福巴士	偏鄉交通的變革與未來之路	102



壹

話說從頭 高雄區監理所



組織沿革

民國三十五年八月一日

臺灣省公路局於民國 35 年 8 月 1 日成立，同年 10 月 1 日增設監理處及在臺北、臺中、高雄分設三個段監理辦公處，處理業務包含代徵公路汽車養路費帳務處理。

民國四十一年二月十日

臺灣省政府交通處公路局為改造監理業務，於民國 41 年 2 月 10 日另行成立臺北、新竹、臺中、嘉義、高雄等五區監理所專司監理業務，所有車輛登檢、機工考驗及汽車運輸業營運登記及其營運報表亦於各地監理所洽辦。其中，高雄區監理所監理業務所轄地區包含高雄縣市、屏東、臺東及澎湖縣，機關所在地設置於高雄市。

537.11 42523

臺灣省政府交通處公路局稿

見收文者

代電

一覽表已付

無督

收文者

本局為改進監理業務已呈准所屬各區公路局

二、監理課自本年二月日起撤銷另行成立各區公路局

臺灣省政府交通處公路局稿

查本處原設第五區監理所司理業務

二、自本年二月十日赴所有車輛檢核之改裝及檢車

運輸業務並遷至該處辦理

三、相繼撤銷各區監理所一覽表已付各區公路局

於檢核各區監理所人員及休養知照

丙辰年二月十日

537.11

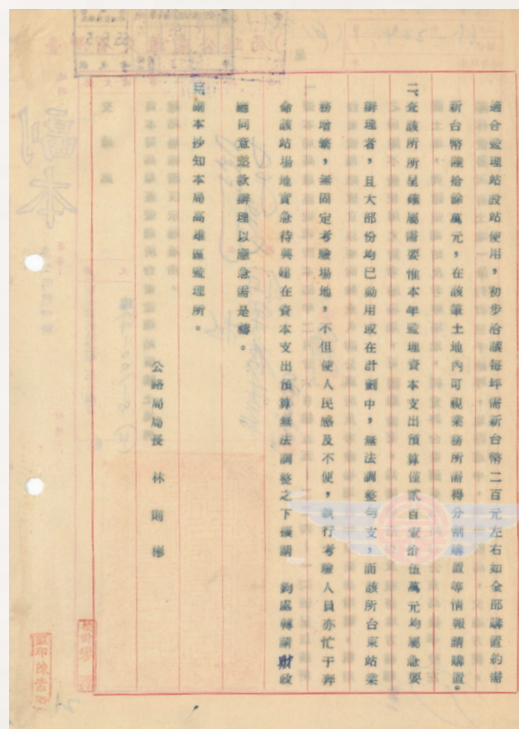
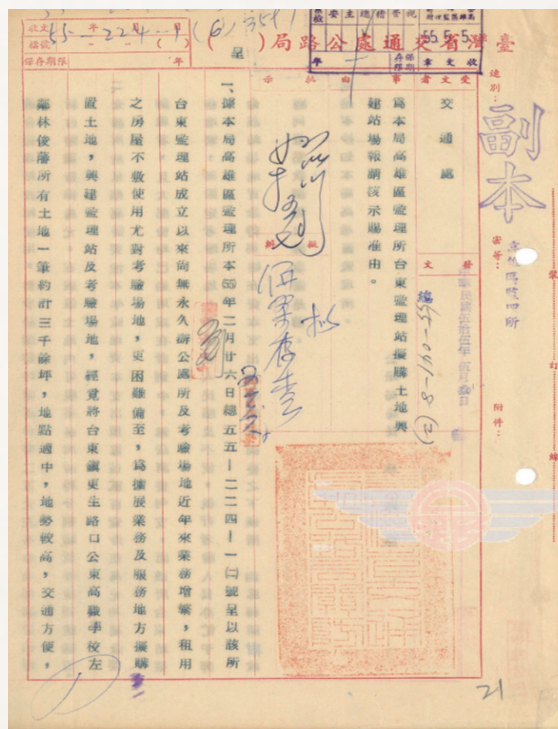
公路局各區監理所一覽表

所別	所長姓名	所轄地區	所在地
台北監理所	王國彥	基隆市、瑞芳、瑞濱、台北、陽明山、金山、新店、桃園、新竹、苗栗、台中、彰化、南投、嘉義、台南、高雄、澎湖、金門、馬祖	台北市
新竹	陳啓賢	桃園、新竹、苗栗	新竹市
台中	鄒魁	台中市、彰化、南投	台中市
嘉義	阿慶銘	嘉義市、嘉義縣、台南市、高雄縣、屏東縣	嘉義市
高雄	文啓鎮	高雄縣、高雄市、澎湖縣	高雄市

臺灣省政府交通處公路局成立各區監理所公文

民國五十五年

改名為公路局第五區監理所，設檢驗課、考驗課、稽查課、總務課，並於所轄區域設屏東、臺東、澎湖、旗山等四個監理站。



臺東監理站擬購土地興建站場公文

民國五十九年

改名為公路局高雄區監理所。

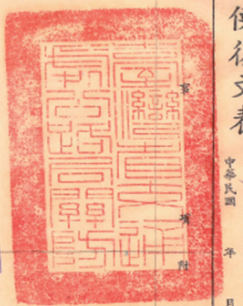


同仁於公路局高雄區監理所機關銜牌前留影

民國六十一年

自高雄市三民區建國一路遷址至高雄市鳳山區武營路 361 號迄今。

中華民國陸軍部印

臺灣省政府交通處公路局簡便復文表		限 天內辦出		機關文別		辦理地點	
日期	月 日 年	字號	類別	事由	由	送	存
61-224-1(142)	9 月 21	(九)月廿九	車班自平	日起現有人均適	程和研辦	全通洋道	(副主之為) 校倫
				准予備查。			
							
							
							
							
							
							
							
							
							
							
							
							
							
							
							

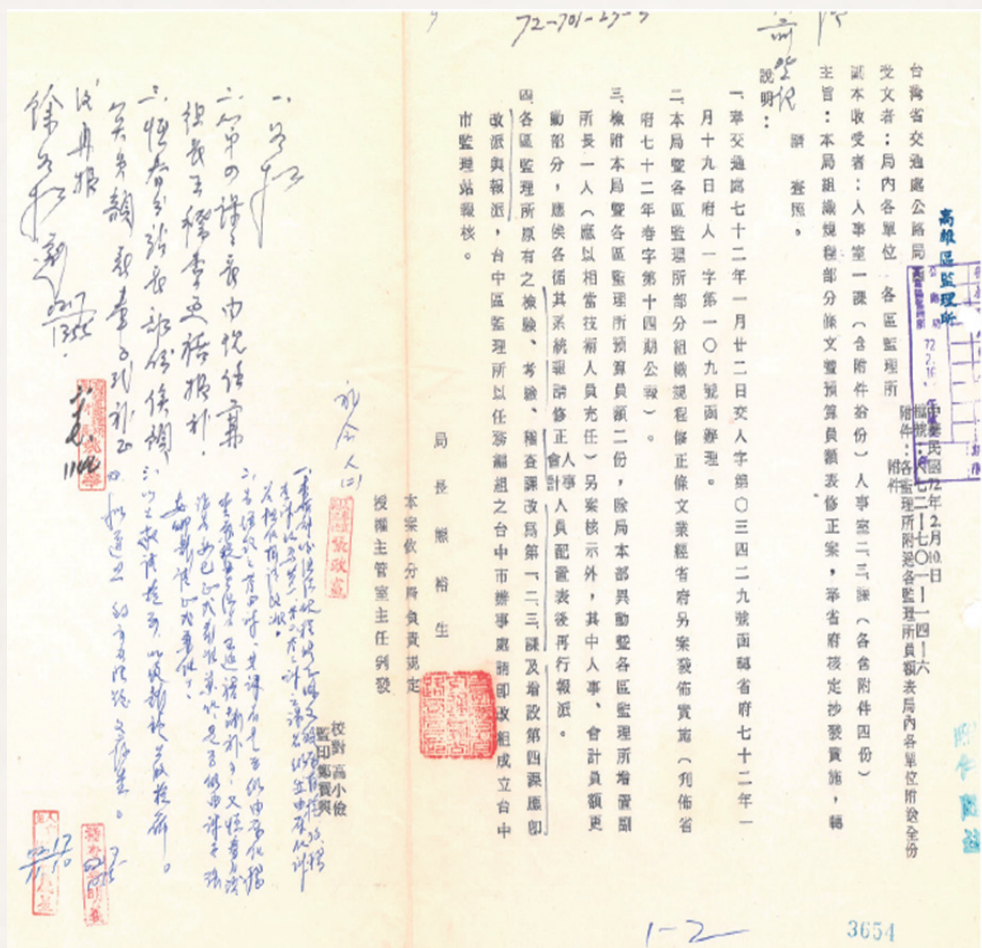
民國 61 年 9 月 29 日所有人員遷移新址公文



70 年同仁於恆春監理分站合影

民國七十二年

高雄區監理所改設第一課、第二課、第三課、第四課。



公路局組織規程部分條文暨預算員額表修正案公文

民國七十四年

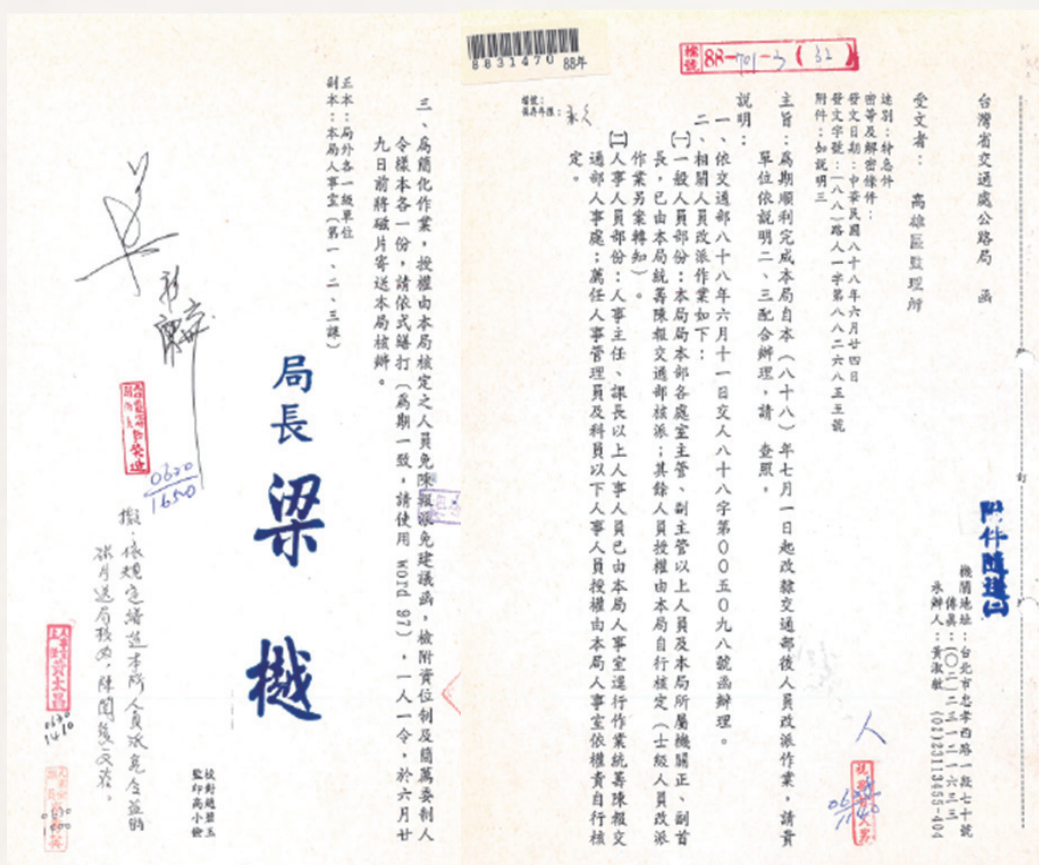
因應時代之進步增設電子作業室。



74 年第一代電腦工作團隊

民國八十八年七月一日

依《臺灣省政府功能業務與組織調整暫行條例》第五條第二項及《交通部公路局暫行組織規程》第十一條規定，為執行公路監理業務，分設五個公路監理行政區，高雄區監理所即為其一，自此改隸為交通部所屬機關；並依《交通部公路局各區監理所暫行組織規程》，設屏東、臺東、澎湖、旗山四個監理站。



88 年改隸為交通部所屬機關公文



屏東監理站改隸揭牌 同仁合影留念

民國九十一年一月二十一日

爲求機關組織法制化爰訂定《交通部公路總局各區監理所組織通則》，經總統 91 年 1 月 21 日公布，並自 91 年 1 月 30 日施行。本所機關銜同時改爲交通部公路總局高雄區監理所，並將內部課室定名爲車輛管理課、駕駛人管理課、運輸業管理課、稅費管理課、自用車裁罰課、營業車及機車裁罰課、資訊室、人事室、政風室、會計室、秘書室。

民國一百零一年十二月十七日

原營業車及機車裁罰課掌理之交通裁決業務及人力移撥至高雄市政府交通局，所遺其他業務及人力，依交通部公路總局 101 年 12 月 17 日路力人字第 1010063994 號函，併入自用車裁罰課統籌辦理。

民國一百零七年一月十五日

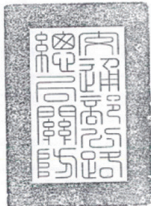
因應《交通部公路總局組織法》修正公布，並定自 107 年 1 月 15 日施行，原隸屬本所之旗山監理站，於同日改隸高雄市區監理所；原交通部公路總局屏澎區車輛行車事故鑑定會移入本所管轄，並將稅費管理課及自用車裁罰課合併改為企劃及裁罰科，部分課室再次更名為車輛管理科、駕駛人管理科、運輸管理科及監理資訊科。

[illegible]

101 年交通裁決業務
移撥地方政府公文

附 註：
 保存年限：
 交通部公路總局 公告

發文日期：中華民國107年1月10日
 發文字號：路監字第1070004518號
 附件：



主旨：交通部公路總局組織法業於一百零五年十一月十六日修正公布，並定自一百零七年一月十五日施行，依據該法第三條及相關組織法規，原隸屬本局臺北區監理所之基隆監理站、原隸屬高雄區監理所之旗山監理站，自中華民國一百零七年一月十五日起分別改隸為本局臺北市區監理所、高雄市區監理所，特此公告。

依據：依中央行政機關組織基準法第十條第三款、行政程序法第十一條第二項規定暨本局一百零五年十一月二十四日路人力字第一零五零一四三八零五號函辦理。

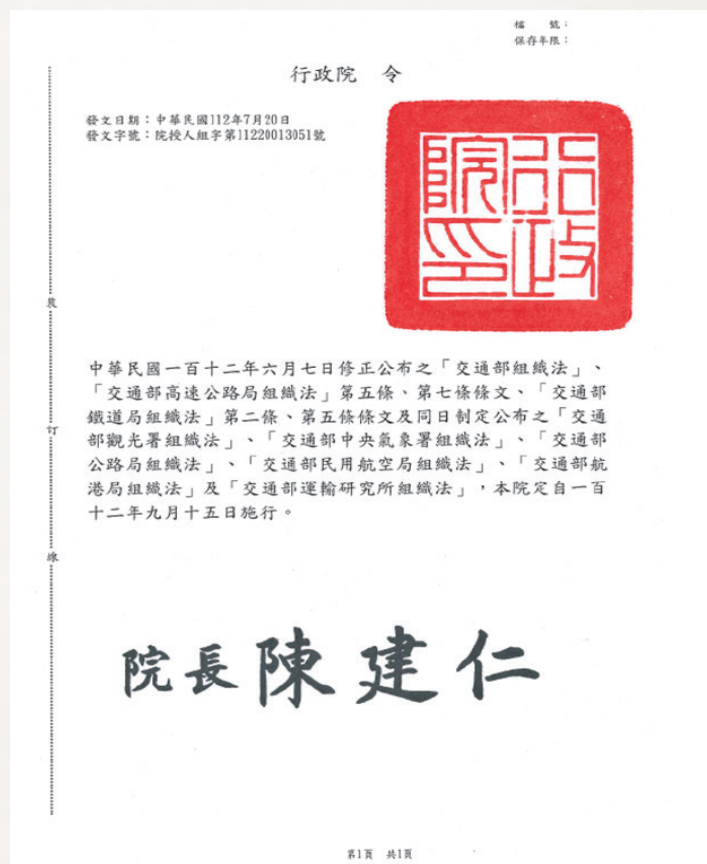
局長 陳 彥 伯

第1頁 共1頁

107 年旗山監理站改隸
高雄市區監理所公文

民國一百一十二年九月十五日

因應《交通部公路局組織法》立法公布，機關名稱由「交通部公路總局」變更為「交通部公路局」，爰所屬機關之名稱亦有變動，本所由「交通部公路總局高雄區監理所」變更為「交通部公路局高雄區監理所」。



《交通部公路局組織法》立法公文

貳 歲月點滴 業務篇

考驗篇 駕照在我手 安全更要有

一、筆試演進、防弊作為

(一) 筆試考試內容：一般交通安全規則、駕駛道德等，職業駕照加考機械常識。

(二) 題目數與及格標準：筆試交通規則滿分 100 分，早期及格分數為 70 分，民國 70 年起改為 85 分及格。

1、機車：是非 20 題、選擇 30 題，每題 2 分，滿分 100 分，85 分以上及格。

2、汽車：是非 20 題、選擇 20 題，每題 2.5 分，滿分 100 分，85 分以上及格。

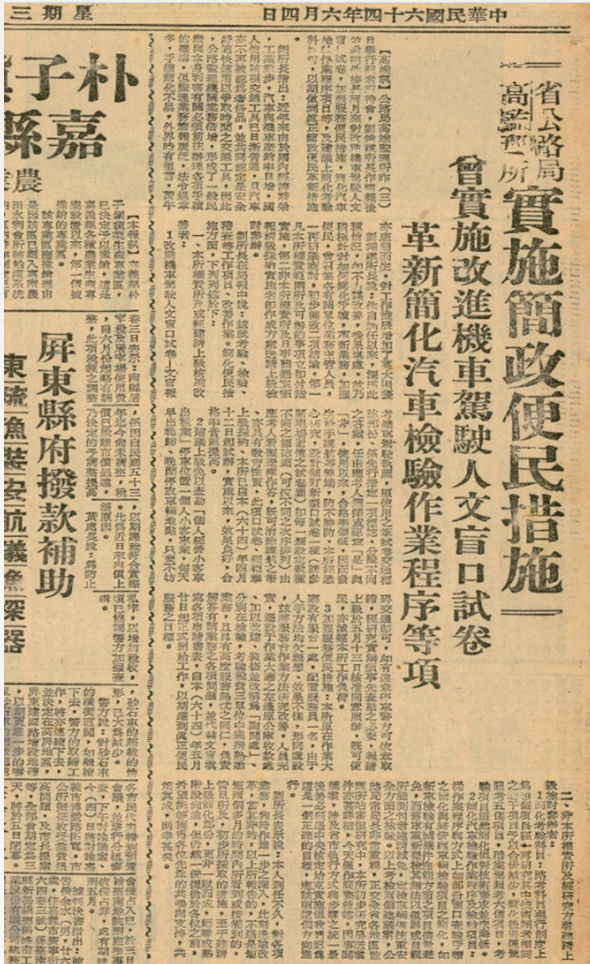
(三) 相關規定：筆試及格保留 1 年，倘路考未於 1 年內及格，則筆試需重考。

(四) 相關變革：

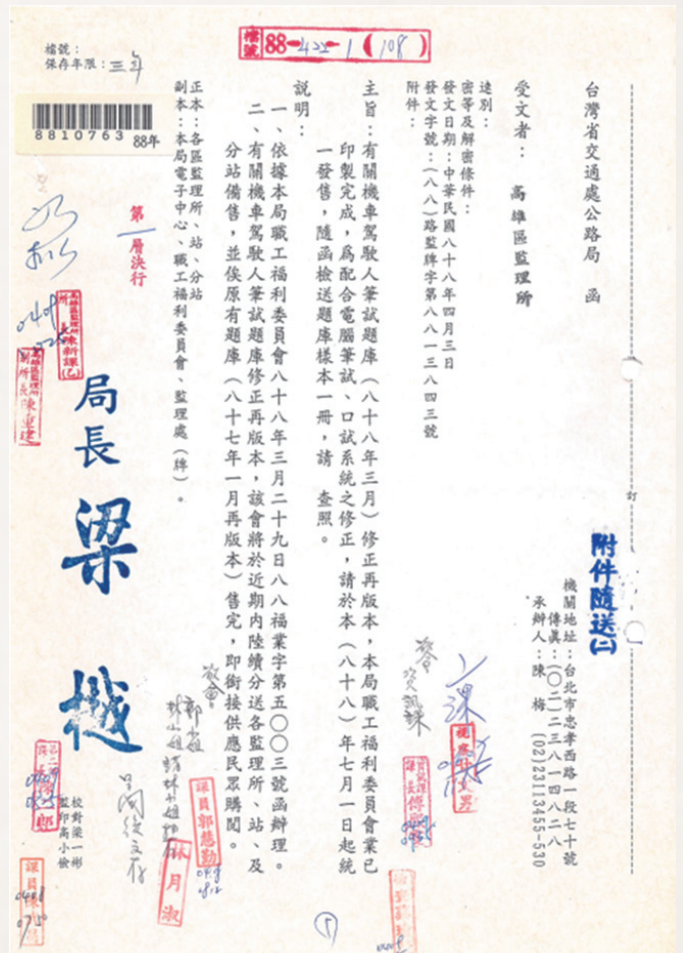
- 1、駕駛筆試題庫由服務臺及販賣部供售：由於坊間書局、駕訓班印製之筆試題庫，未能依據法令條文即時更新印製，不但法令過時，有時與題庫解答不一致，致傳送錯誤訊息，為避免誤導考生，造成無法通過駕照筆試考試及促使筆試題庫公開、透明化，以減少冒考事宜，規劃編印駕照筆試題庫並即時配合法令修正更新駕駛筆試題庫由服務臺及販賣部供售。民國 88 年 4 月 3 日，臺灣省交通處公路局函，為配合電腦筆試、口試系統修正，機車筆試題庫修正版於民國 88 年 7 月 1 日起統一發售。



服務臺及販賣部供售筆試題庫



民聲日報 64 年報導本所針對
文盲加強考照服務措施



機車筆試題庫修正版統一發售公文

(1) 推動情形：

- ①蒐集彙整機車、汽車、機械常識等筆試題目，編印筆試題庫，統一規範標準答案。
- ②駕照筆試題庫參照坊間價格，制定每本單價，由各監理所站服務臺或販賣部販售。
- ③駕照筆試題庫含普通（職業）汽車、機車駕照及職業駕照之機械常識考試題庫。

(2) 具體成果：

- ①公開筆試題庫，引導準備方向，避免不肖之徒，藉中、老年考生最畏懼之筆試，趁機矇騙代為冒考。



公路局網站公布各類型筆試題庫

- ② 統一規範筆試題庫標準答案，避免坊間印製之題庫，解題不同或未能配合法令更新，誤導考生錯誤觀念，致未能通過考試。
- ③ 由服務臺或販賣部販售，方便購買。
- ④ 駕照筆試題庫皆配合相關法令修正印製，考生可即時掌握最新內容，免除接收錯誤資訊。
- ⑤ 將各類型中、英文版題庫，公布於公路局各監理所站網站，供民眾自行下載參考使用，頗受好評。



公路局網站提供汽機車線上隨機模擬考

2、國小畢業民眾筆試不及格改口試資格予以放寬：
配合政府照顧不識字、原住民等便民政策，開放所有場次均可使用口試錄音帶，考照者可現場報名，依場次時間進場使用國、臺、客及原住民等多語言錄音帶口試方式參加考試。

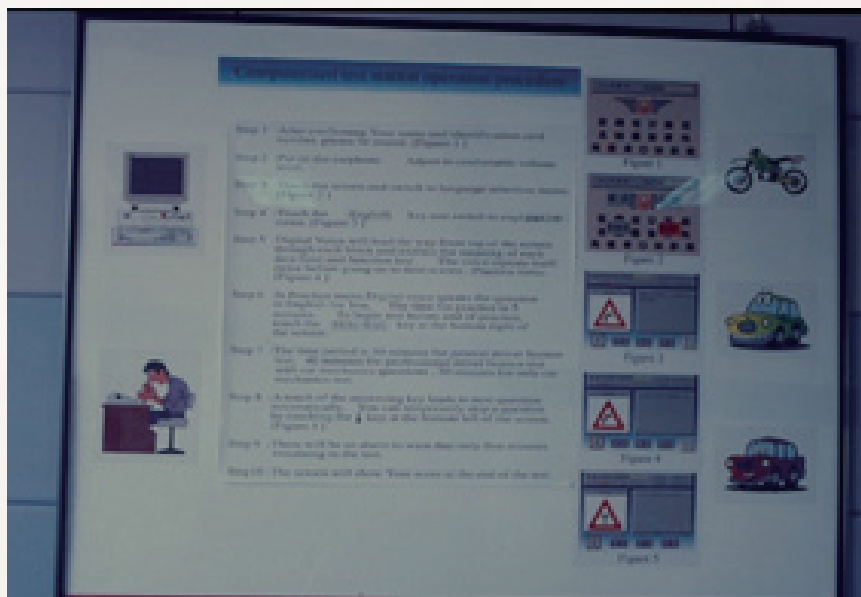
(1) 推動情形：修正《道路交通安全規則》第 65 條規定，國民小學畢業或同等學歷程度或不識字之民眾，均可於現場報名時申請口試系統參加筆試考驗。

(2) 具體成果：減少人工作業缺點及加強防弊，不識字民眾及原住民不必等待定期安排之人工口試日考照，隨時可現場報名使用該系統參加考驗，大幅節省個人時間，提高服務品質。

由於該系統講解非常清晰，且給予應考人考前練習機會，讓考生有較充裕時間從容作答，使用後反映甚佳。



電腦語音口 / 筆試室



觸控式電腦語音英文說明

（五）研議考照駕照筆試實施電腦命題及閱卷

早期筆試試卷須大量印製 10 種試題版本，每場考試前隨機抽出 2-3 種版本試題交叉分配給考生應考，以人工閱卷耗費人力，亦偶有閱卷錯誤情形。空白考卷需要存放倉庫專人保管，且總共 10 種試題經常被有心人士或考照黃牛熟背題號及答案，不識字民眾與黃牛勾結使用無線通訊就可從題號得到標準答案，電子舞弊不法手段輕易取得駕照，產生弊端現象。

1、推動情形：

民國 83 年本所研究在電腦軟體資料庫儲存經審查合格筆試考題約 1,000 題，每場筆試前 10 分鐘以電腦亂數法隨機從題庫中抓取 30-40 個題目，即時列印成試卷，每張試卷題目內容及題目順序均不相同之設計提供考生應考。另又設計專用電腦答案卡作答，再以電腦讀卡機閱卷，迅速準確，每場考試結束 5-10 分鐘內閱卷完畢立即列印成績公布，實施迄今已將個人電腦架構轉入三代公路監理電腦，節省傳輸時間，已為監理所站的標準作業。

2、具體成果：

- (1) 筆試考卷試題由電腦亂數法隨機出題，杜絕考生作弊及員工舞弊行為。
- (2) 出題公平，盡在題庫，考題不同，減少作弊。
- (3) 電腦閱卷，公開公正，無法徇私舞弊。
- (4) 無須印製及保存庫存空白試卷，無安全顧慮。

自民國 84 年 4 月至 85 年 8 月實施期間，各區監理所、站共計 80 萬 2,422 人報考。



86 年時任公路局梁樾局長視察按鍵式電腦口筆試系統

[illegible]

本所研擬駕照筆試電腦化防弊措施公文

（六）筆試路試連線作業電腦化

公路局各監理所站為縮短行政作業流程及減少民眾候考時間，並落實無紙化及提供隨到隨考之服務效率，提升優質服務形象，爰建置汽機車駕駛人筆試路試 e 化考照系統。

1、推動情形：

全面規劃筆試以不分場次電腦化作答，打破傳統固定筆試排場次作業，民眾至各區監理所站報考時，皆能隨到隨考，藉由電腦系統作業管控，方便報考資料之維護與查詢，減少民眾候考等待時間，讓考照更便利化及溫馨化，以符合民眾需求。

2、具體成果：

不受筆試場次影響限制及藉由電腦 e 化快速作業，減少民眾冗長考試過程及候考等待時間，相對節省民眾的時間成本，增進監理所站行政作業效率，實施後成效良好。



筆試路試 e 化考照系統

適用電子交換：第一類（不加密）		9530829 95年	95-428-1-102
交通部公路總局高雄區監理所		檔 號：	保存年限：5年
函（稿）		地址：830高雄縣鳳山市武營路361號 承辦人：李瑞銘 電話：07-7711101#207 傳真：07-7614853 電子信箱：khc349@msl.gsn.gov.tw	
機關電子公文案			
受文者：95. 6. 22			
發文日期：95. 6. 22			
發文字號：高監駕字第0950030829號			
速別：最速件			
密等及解密條件或保密期限：普通			
附件：參訓報名表格			
主旨：為本所辦理汽機車駕駛人筆試e化系統作業教育訓練與說明會乙案，請 查照。			
說明：			
一、本所為縮短行政作業流程及減少民眾候考時間，並落實無紙化作業及提供隨到隨考之便捷為民服務效率，以提升公路監理機關之優質服務形象，爰建置汽機車駕駛人筆試e化考照系統，預計本（95）年7月份實施，先予敘明。			
二、本考照系統實施前相關行政作業及系統操作細節，各單位應先瞭解並配合辦理，請遴派相關作業人員參加本次之作業教育訓練與說明會，俾能配合本所實施是項考照作業，並請各駕訓班廣為向學員宣導。			
三、旨揭教育訓練包括一般行政人員教育訓練三梯次及系統管理人員教育訓練一梯次，每梯次訓練4小時，參加對象為本所駕駛人管理課及資訊室相關作業人員，說明會辦理一梯次2小時，參加對象為各駕訓班行政人員（請遴派一至二人），屆時請各單位參訓人員準時至本所筆試室辦理報到。			
四、系統管理人員教育訓練時間訂於95年7月3日上午8時30分至12時30分，一般行政人員教育訓練時間分別訂於95年7月3日			
第1頁 共2頁			

辦理汽機車駕駛人筆試 e 化教育訓練公文

二、汽機車考驗方式暨防弊作為

（一）汽車路考

106 年 5 月 1 日起（小型車場地考加上場外道路考）。

考生報考汽車駕照筆試合格後，須參加場地考驗；場地測驗包含倒車入庫、平行路邊停車、曲線進退、鐵路平交道、交岔路口、換擋穩定測試、上下坡道、行人穿越道、全程道路行駛等項目。

當應考人具基本車輛操控能力，再行駛實際道路，動態的人車交通環境中，汽車道路駕駛考驗，著重於正確習慣的養成，包含上下車開車門要兩段式開車門、起步前要打方向燈、轉彎或變換車道要打方向燈並轉頭查看確認左右交通狀況及遵守交通號誌等考驗項目。



汽車考驗場考場地

道路駕駛考驗須申請道路考照路線，考驗路線，設定行駛距離以 3000~3500 公尺為原則，監理所（站）可視實際道路狀況增加距離，惟道路行駛時間應以 25~35 分鐘為原則。

道考考驗項目如下：（滿分 100 分、70 分及格）

1. 交岔路口（紅綠燈及行人穿越道）、閃紅燈、閃黃燈或特種閃光等號誌，次數：2 次以上。
2. 變換車道，次數：1 次以上。
3. 右轉、左轉（或迴轉），次數：各 1 次以上。
4. 臨時靠邊停車：次數：1 次以上。
5. 行駛速度以每小時 40 公里以上，次數：1 次以上。

執行小型車道路駕駛考驗時，考驗用車設置監視錄影設備，其攝影畫面涵蓋車輛正前方、車側視角或四輪行駛軌跡、車內應考人及主考人員，並有錄音功能。



本所自製道路駕駛考驗規則說明影片

高雄區監理所道路駕駛路考考驗路線暨學習駕駛路線說明



A 路線 ➡ 起點→由本所南側門出口右轉→武林路→
輻汽路→武靈路→新富路→南京路→
輻汽路→武靈路361號(本所大門)→
終點(全長約4.1公里)



B 路線 ➡ 起點→由本所南側門出口右轉→武林路→
輻汽路→南京路→新雷路→武靈路→
武林路→輻汽路→武靈路361號(本所大門)
→終點(全長約4.4公里)



C路線 起點→武林路→轎汽路→南京路→新富路→
大明路→轎汽路→武營路→本所大門
(全長約3.5公里)



D路線 → 起點→武林路→輞汽路→南京路→新富路→
新強路→輞汽路→武營路→本所大門
(全長約3.5公里)

道路駕駛考驗路線圖

本所現有汽車考驗場地為 94 年增設聯結車場地並改建大、小型車考驗場地建置完成，在此之前民眾考聯結車路考係由本所借用公路人員訓練所南部訓練中心（高雄市橋頭區）場地車輛路考。考場建置完成初期因本所尚未配賦聯結考驗車，商借該訓練中心聯結車考試，自此免去應考民眾須往返奔波之苦。



改建前汽車考驗場

交通部公路總局高雄區監理所

發文日期：中華民國94年1月14日
發文字號：高監駕字第0940063002號
附件：

主旨：公告本所增設聯結車考驗場地及改建大、小型車考驗設施工程施行日期。

依據：交通部公路總局93年9月30日路監企字第0930039640號函。

公告事項：

- 一、旨揭工程自94年1月25日起施行，預計94年6月30日前完成。
- 二、施工期間有關本所大、小型車駕駛執照考驗路試部分，假交通部公路總局南部汽車技術訓練中心（高雄縣橋頭鄉里林東路公路巷120號）之考驗場地進行。
- 三、於此期間本所受理汽車駕駛執照路試作業方式略做調整，路考時間須排至申請日次日上午（含）以後，應考人應於路試當日上午八時三十分、下午十三時三十分持相關報考資料（含報名及考驗車使用費收據），逕至該中心參加考驗。
- 四、有關考驗車使用費請於報名時一併繳交，倘路試當日非自身無法抗拒因素而未按時參加路試者，該繳交之考驗車使用費不能申請退費。
- 五、施工期間，造成諸多不便，敬請見諒。

所長 郭山林

94年增設聯結車考驗場地及改建大小型車考驗場公告

(二) 機車路考

91 年機車路考場地新制。

91 年普通重型機車考驗場地增設「直線平衡駕駛」。

交通部公路總局 函

受文者：高雄區監理所

送別：最速件

密等及解密條件：中華民國九十一年五月十五日

發文日期：中華民國九十一年五月十五日

發文字號：九十一路監字第一一八五六四號

附件：如說明一

主旨：有關各監理單位設置「普通重型機車考驗場地」及「機器腳踏車檢驗線」乙案，請查照。

說明：

一、依照交通部九十年五月十三日交路字第 0910032742 號函、九十年五月十四日交路字第 0910004598 號函、九十年四月二十九日交路字第 0910031675 號函辦理（檢附下列三函影本各一份）。

二、有關設置「普通重型機車考驗場地」：

(一) 普通重型機車考驗場地依現行機車考驗科目外，另增設「直線平衡駕駛」乙項。為考量設置經費及考驗安全一律採平面設置，該項考驗車道最大有效寬度為壓管內線寬四十公分，長十五公尺。

(二) 交通部補助設置三十套，每套新台幣九萬元（台北所七套、新竹所五套、台中所六套、嘉義所六套、高雄所六套）共新台幣二七〇萬元，請各所於九十年六月底前設置完成。

(三) 「大型重型機車及普通重型機車考驗成績評分標準紀錄表」請依據本局九十年四月十七日九十一路監字第一五〇〇〇號函（上函諒達）附九十年四月十日邀集各單位研商「一五〇〇〇以上機車開放領照後，有關考、訓之場地建置與科目標準等相關事宜第二次會議紀錄」之研商事項，第一項決議辦理。

三、有關設置「機器腳踏車檢驗線」：交通部補助新台幣八八八萬元，設置四套機件檢驗線。為考量港口進口重型機車及業務需求，先設於台北所二套（所本部及基隆站各一套）、台中所一套、高雄所一套，每套核撥補助款新台幣二二二萬元（每條補助經費不足時，請各所自行於相關經費項下籌措），並請於九十年七月底前設置完成。

正本：各區監理所

副本：會計室（請撥款）、各汽訓中心、監理組（牌）

第一層決行

局長 梁越

會計室 梁越

承辦人：(〇二)二三二一五三一

傳真：(〇二)二三二一五三一

機關地址：台北市忠孝西路一段七十號

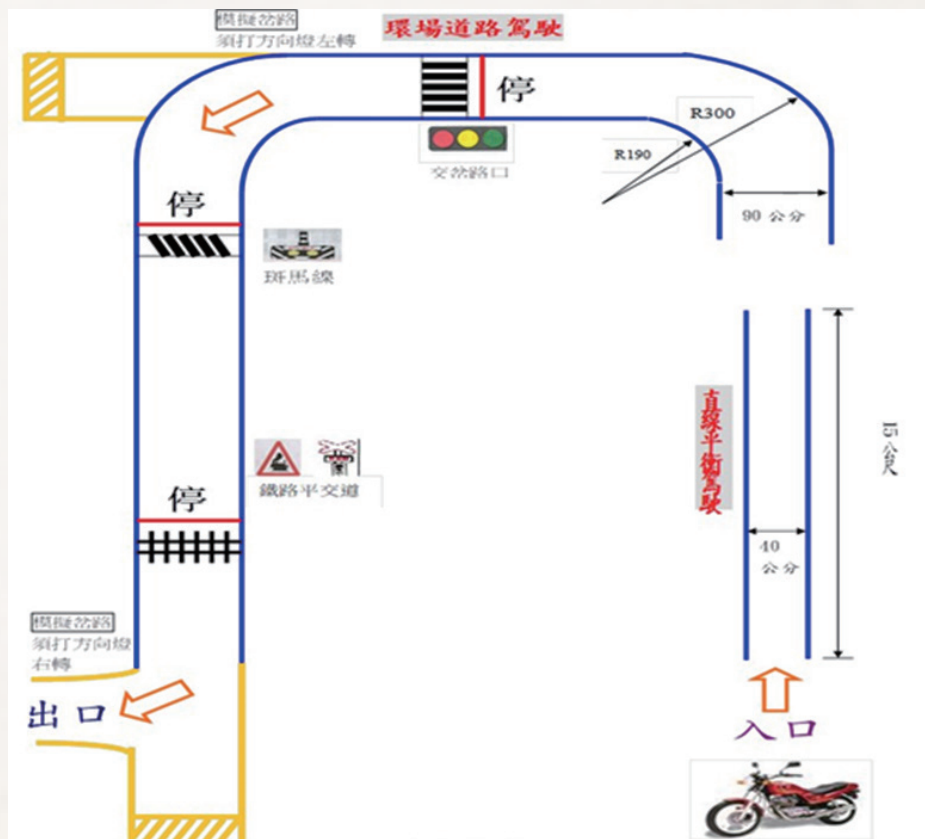
附件隨送

91 年機車路考場地新制公文

105 年 5 月 31 日前普通重型機車路考。

考驗科目：U 型考驗科目，包含直線平衡駕駛、交岔路口（紅綠燈）、斑馬線（閃光號誌）、鐵路平交道、環場道路等項目。

其中直線平衡駕駛考驗項目：本考驗車道為長 15 公尺，壓管內緣寬 40 公分，於 91 年 7 月 1 日開始該項考驗科目。



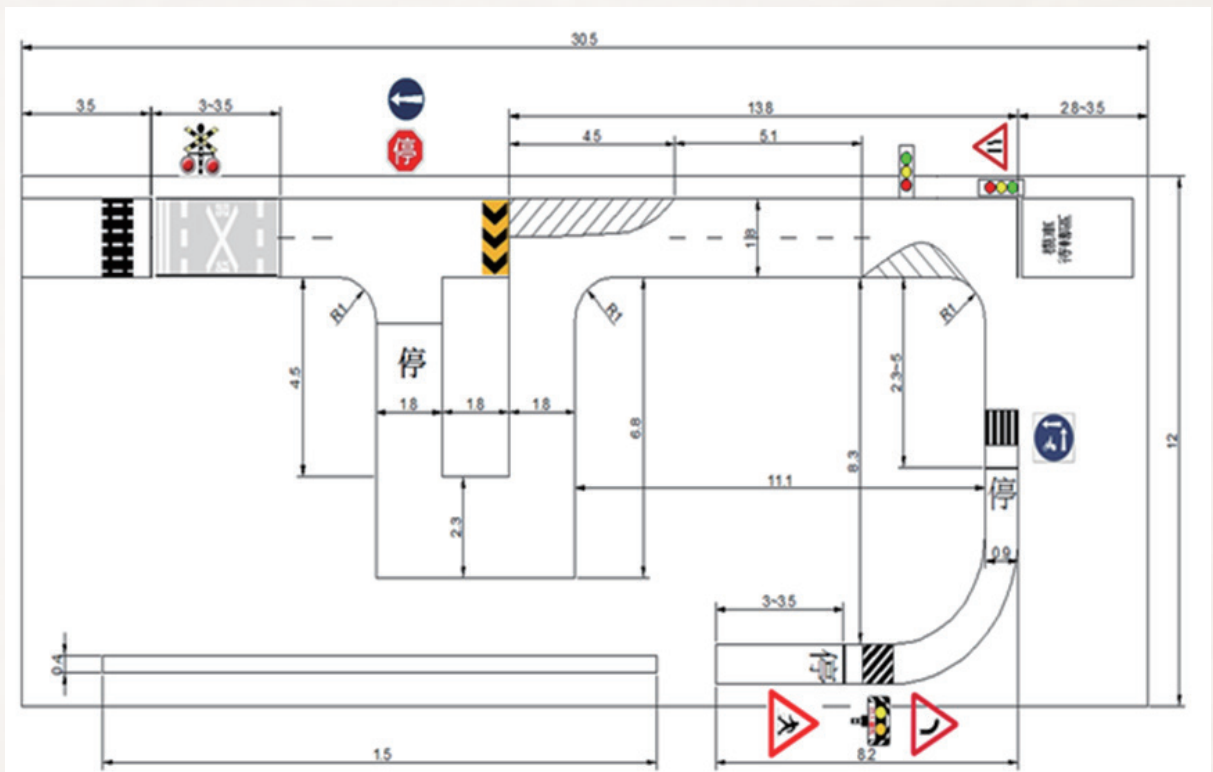
105 年 5 月 31 日前普通重型機車路考場平面圖

105 年 6 月 1 日後普通重型機車路考。

為培養機車駕駛人道路安全行駛駕駛習慣將原普通重型機車考驗項目增加 4 項，增加考驗項目為：

- 1、兩段式轉彎：考量台灣地區絕大部分車道為汽、機車混流行駛，為避免機車左轉跨入內線車道，致帶來致命危險，養成駕駛人行經交岔路口左轉時之正確行駛習慣。
- 2、變換車道：考核駕駛人對於車輛安全距離合理判斷，發現前方道路有狀況，欲採取變換行進路線時，變換車道時的流程。
- 3、直角轉彎：目的在考核機車駕駛人在急轉路段駕駛車輛時，正確操縱轉向、準確判斷車輛內外輪差的能力。
- 4、停車再開：為培養機車駕駛人於路口停車時再開時，要能有打方向燈、擺頭查看之駕駛習慣。並能養成車輛支線道車應暫停讓幹線道車先行之良好駕駛習慣。

目前普通重(輕)型機車路考考驗項目，除增加的4項考驗科目外並著重防禦駕駛觀念及良好習慣養成，如方向燈使用、無號誌路口停車再開、起步轉彎擺頭察看確認安全動作及轉彎時油門操控，提醒考生騎乘機車安全駕駛行為。



105 年 6 月 1 日後普通重型機車路考場平面圖



105 年辦理新式機車考驗項目說明會



105 年 6 月 1 日新式機車考驗場正式啟用

三、駕駛執照的演變

駕駛執照是駕駛人經監理單位考照及格後，領用上路的合法憑證，型式與內容隨著經濟發展與駕駛人數成長，與時俱進，展現不同的時代演變。

102 年 7 月起，監理所站推行簡政措施，除職業駕駛人、出國使用的國際駕照、日文翻譯本、本國換外國駕照仍須換發駕駛執照外，已取消定期換發駕照作業；106 年 7 月 1 日起年滿 75 歲駕駛人須經體格檢查合格及通過汽車駕駛人認知功能測驗合格或檢附無患有中度以上失智症證明文件，換發 3 年有效駕駛執照；本書徵集而來 40 至 70 年代駕駛執照，記錄各年代不一樣型式變化，代表著時代進步的轉變。

(一) 民國 40 年代駕駛執照 (手冊式)

40 年代的汽車駕照為一本手冊式，當時不論是普通或職業駕駛人，每年均需要參加審驗；手冊內有「機器腳踏車」、「小客車」、「大貨車」及「大客車」等欄位，考取該類駕照者，由監理所站在格子裡蓋章；報考較高一級車類，稱為「晉級考照」，不需要筆試，只要參加樁考與路考；通過後，再由監理站所於適當格子裡蓋章，毋需更換新的冊子。手冊式駕照內頁詳細記載駕駛人核准駕駛之車輛類別及駕駛人各項資料，手冊末頁則記錄駕駛人違章事由。

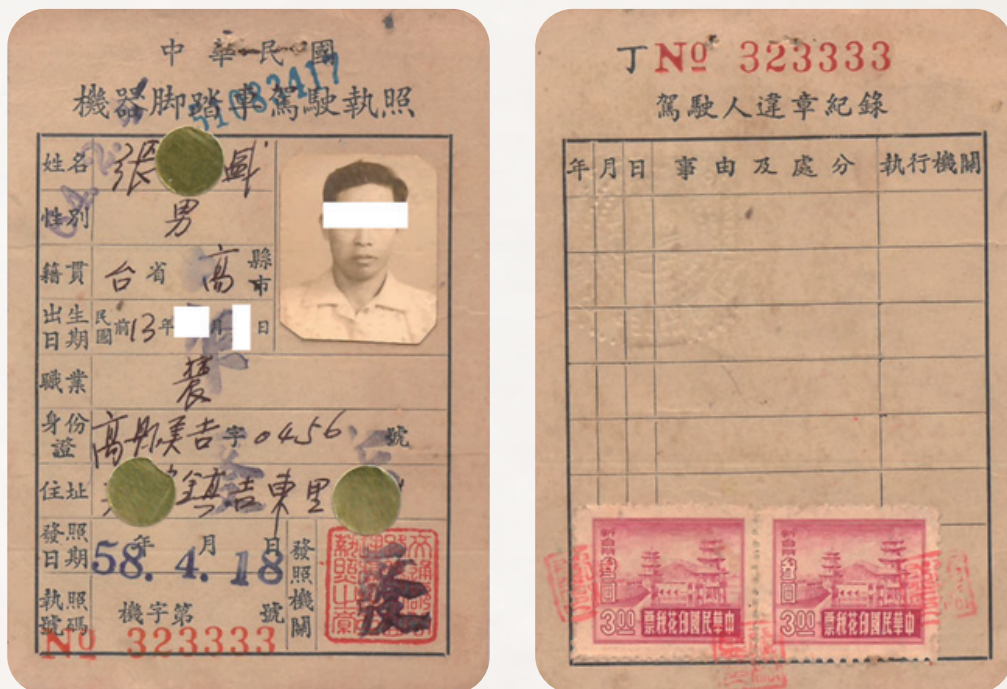
汽車駕駛人行車守則	駕駛人信條
一、行車前應檢查引擎機油汽油水箱輪胎及載重。 二、應攜帶執照及行車證明文件。 三、制車轉向喇叭燈光及足以影響行車安全之機件等如有不靈或失效者不准駕駛。 四、行車時不准酒後駕駛。 五、不准隨意超車不得任意不讓車不得高速行駛不得以不正當方法節省汽油。 六、渡河要按次序停車要靠右邊。 七、要開前車門扣牢後座。 八、駕駛室不准超過法定人數車門兩旁禁止攀援站立。 九、停車後要鎖緊整齊將車輛清理整潔後方可休息。 十、肇事後應尊重個人道德立即停車保護現場或不得急駛逃避。	1. 愛 護 車 輛 2. 節 省 油 料 3. 謹 慎 駕 駛 4. 迅 速 運 輸 5. 遵 守 規 章 6. 盡 忠 職 守 本票印花稅已由稅關機關代收總繳 省牌照 No 932530

准駕車輛類別	駕駛人住址紀錄
小 客 車 大 客 車 准 8.13 日 年 月 日 貨 車 年 月 日	編號仰安賴封 1/1 駕駛人身份證號碼 72 9.15 林發國 16-232

40 年代駕駛執照

(二) 民國 50 年代重型機器腳踏車駕駛執照（直卡式）

機器腳踏車駕駛執照與手冊式駕照分離，一式兩面簡化了體積，資料欄位縮小，但仍可以看到完整的駕駛人資料，執照背面為駕駛人違章紀錄。



50 年代直卡式機器腳踏車駕駛執照

(三) 民國 60-70 年代駕駛執照

輕型機車駕照底色為淺黃色，內容採用手寫方式撰寫，正面記錄駕駛人相關資料，執照號碼即為駕駛人身分證統一號碼，駕照資料以身分證統一號碼列管，駕照以「印製號碼」列管，背面有違規紀錄與地址變更欄位。

1. 輕型機器腳踏車駕駛執照

輕型機車駕照底色為淺黃色，內容採用手寫方式撰寫，正面記錄駕駛人相關資料，執照號碼即為駕駛人身分證統一號碼，駕照資料以身分證統一號碼列管，駕照以「印製號碼」列管，背面有違規紀錄與地址變更欄位。

2. 重型機器腳踏車駕駛執照

樣式為淺藍底黑字，內容採用手寫方式撰寫，正面記錄駕駛人相關資料，背面有違規紀錄與地址變更欄位，執照號碼即為駕駛人身分證統一號碼，駕照資料以身分證統一號碼列管，駕照以「印製號碼」列管。

中華民國
重型機器腳踏車駕駛執照

姓名		
性別	男	
籍貫	省 市 縣	
出生日期		
職業		
身份證		
住址		
發照日期	年 月 日	發照機關
執照號碼	機字第 51947933 號	

67.2.16

交通部公路總局製發
高雄監理區
高雄監理處

省重駕 N 01947933
駕駛人違章紀錄

年	月	日	事由及處分	執行機關

本照印花稅已由發照機關代收總繳

65.6.500,000

60 年代直卡式重型機器腳踏車駕駛執照

中華民國
交通部公路總局製發
重型機器腳踏車駕駛執照

執照		
姓名		
出生日期		
住址		巷 弄 40 號 樓
發照日期	69 年 6 月 21 日	換補照日期
有效期限	75 年 6 月 21 日止	

72 年 11 月 28 日

60 年代橫卡式重型機器腳踏車駕駛執照

3. 小型汽車普通駕駛執照

普通駕照底色為淺綠色，內容採用手寫方式撰寫，正面記錄駕駛人相關資料，背面有違規紀錄與地址變更欄位，執照號碼即為駕駛人身分證統一號碼，駕照資料以身分證統一號碼列管，駕照以「印製號碼」列管。



70 年代小型車普通駕駛執照

4. 小型汽車職業駕駛執照

樣式為粉紅底黑字，內容以手寫方式書寫，正面記錄駕駛人相關資料，背面有違規紀錄與地址變更欄位，以及職業駕駛人須參與審驗之紀錄，執照號碼即為駕駛人身分證統一號碼，駕照資料以身分證統一號碼列管，駕照以「印製號碼」列管。

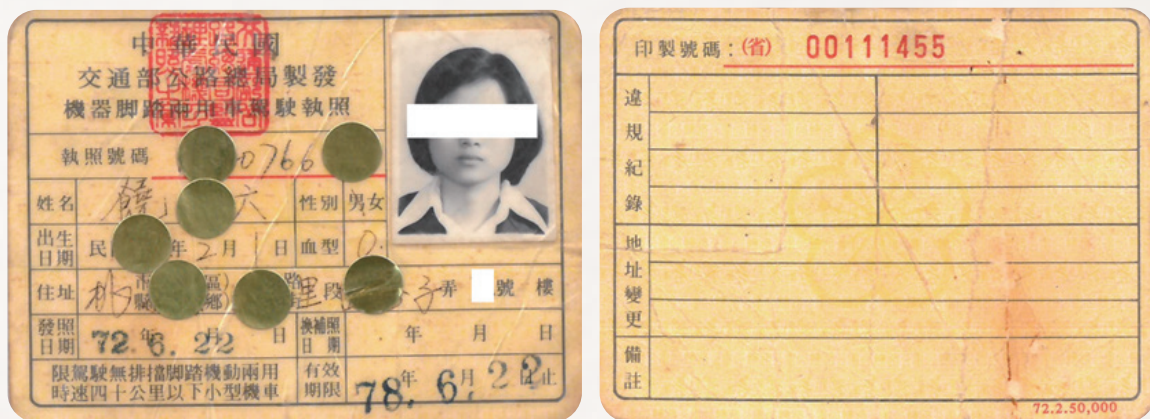
5. 大客汽車職業駕駛執照

樣式為粉紅底黑字，內容以手寫方式書寫，正面記錄駕駛人相關資料，背面有違規紀錄與地址變更欄位，以及職業駕駛人須參與審驗之紀錄，執照號碼即為駕駛人身分證統一號碼，駕照資料以身分證統一號碼列管，駕照以「印製號碼」列管。

(四) 民國 70 年代迄今駕駛執照

輕、重型機車駕駛執照型式統一。

樣式為偏黃膚色橫式，形式、規格、顏色均一致，於正面「駕照種類」欄位記載區分汽、機車之職業、重型、輕型等，背面有印製號碼、持照條件、住址變更及審驗等紀錄，駕照號碼為身分證統一號碼，駕照以「印製號碼」列管。



70 年代機器腳踏車駕駛執照

四、離島、偏鄉考驗及數位行動監理車演進

在臺灣每個縣市中都有一個監理所站，少部分縣市有兩個以上所站或分站的存在，這意謂著一個監理站所轄的範圍十分廣闊。過去任何監理業務都需要民眾親自跑一趟監理機關，且手續繁雜，早期辦一件業務可能一整天或者超過一天的時間，若有遺漏必備文件時，則時間就白白浪費掉。不過隨著時間的演進，各項業務流程簡化、監理法規修改、73 年作業全面電腦化、83 年五個區監理所連線、85 年臺北市、高雄市及金門也加入達成全國連線、各項業務開放電話語音申請，作業系統升級到 3 代電腦時，民眾可用電腦線上及手機 APP 先申請，使得處理業務的時間與流程大幅減少，所以各個監理所站將所有的辦公設備搬到車上，把監理服務帶進偏遠地區服務民眾，除了讓民眾免於奔波監理所之間，提升民眾出來辦理監理業務的意願，也減輕窗口的服務量。

(一) 下鄉監理業務

鑒於民眾往返監理所站奔波耗時且偏遠地區生活上無車無法生活導致無照駕駛的問題普遍較為嚴重，為節省民眾時間金錢，方便報考機車駕照，辦理下鄉機車考照，免除民眾往返監理所站之不便。另外發生大型災害後監理機關也會規畫下鄉，服務災民辦理監理業務。

1. 推動情形：

辦理初期，以距離監理所站 30 公里以上的鄉鎮為服務對象，協調當地民眾服務社或鄉鎮市公所輔導年長者、不識字民眾及新住民，並提供文盲口試錄音帶供考照者練習，後來由同仁編輯教材開兩天課程。欲報考者由民眾服務社先行受理報名，收集考生體檢表及報考相關證件送監理所站審核，製作考試清冊，再派員前往考照。由於反應熱烈，隨即取消需距離 30 公里以上才派員下鄉考照的限制，只要轄區民眾達到預定報考人數並提出申請，立即派員下鄉服務。因申請考照者眾多，再擴大凡是轄區內公司、工廠或團體報考人數在 30 人以上者，即不受距離里程限制，配合派員辦理。設置「下鄉巡迴服務車」，裝置電腦作業設備及系統，配合電子

中心換牌作業程式，實施巡迴下鄉辦理輕、重型機車換牌，各項異動資料直接在服務車上鍵入電腦，換牌全程作業亦在巡迴服務車辦理。

高雄區監理所 100 年度高齡長者輔導考照暨

交通安全教育宣導課程表

日期	7 月 16 日		7 月 17 日		7 月 18 日	
	9 月 17 日		9 月 18 日		9 月 19 日	
課 程	09:10 10:00	交通標誌標線 號誌	09:10 10:00	交通安全規則	09:00 09:30	報到
	10:10 11:00	交通標誌標線 號誌	10:10 11:00	交通安全規則	09:30 11:00	筆試
	11:10 12:00	交通標誌標線 號誌	11:10 12:00	交通安全規則	11:00 12:00	路考
	12:00 13:10	中午休息	12:00 13:10	中午休息		
	13:10 14:00	交通指揮手勢	13:10 14:00	機車安全駕駛		
	14:10 15:00	駕駛道德	14:10 15:00	肇事預防與處理		
	15:10 16:00	交通安全規則	15:10 16:00	道路交通事故管理 處罰條例宣導		

100 年高齡長者輔導考照課程表



99 年高雄楠梓下鄉輔導高齡考照

2. 服務內容：

- (1) 駕照業務：從最早團體預約機車考照及輔導考照。106 年 7 月份開始高齡換照，下鄉服務增加了認知功能測驗、高齡駕駛人定期換照、自願繳回註銷的業務。109 年打造數位行動監理車後可以辦理駕照審驗、駕照資料變更（補發）、核發、駕照日文譯本及國際駕照。



70 年屏東站牡丹鄉輔導考照



85 年澎湖七美下鄉巡迴道安講習



85 年臺東蘭嶼下鄉考照



88 年高雄梓官大舍社區服務民眾機車考照

(2) 牌照業務：早期 50 年代定期更換牌照，有下鄉巡迴換牌照。取消定期換車牌號以補發行照及車輛報廢及機車切結報廢為主。109 年打造數位行動監理車後增加繳銷牌照、失竊註銷、地址變更、車輛報廢、機車切結報廢、登錄主要駕駛人、150cc 以下機車過戶登記、拒不過戶註銷牌照申請，112 年因應電動自行車改名為微型電動二輪車且須掛牌，開始下鄉服務使用中微電車掛牌。



微電車掛牌及核發行照服務

- (3) 汽燃費：102 年大部分車輛取消定期換行照後，汽燃費改成汽機車燃料費開單繳納、汽燃費約定扣款、電子繳款通知書。
- (4) 違規繳款：在裁罰回歸直轄市後，非六都監理機關下鄉服務時提供違規查詢及繳納服務。
- (5) 交通安全宣導：最早投影片授課、到室外宣導大型車視野死角及內輪差、搭配路老師高齡及學童道安宣導。109 年打造數位行動車後，行動監理車展開後可以宣導影片播放、宣導舞台開講、AR 互動射擊遊戲。112 年本所開發道路生存戰桌遊推廣。

3. 下鄉考照

(1) 筆試

由最早的抽出三到四種試題交叉分配給考生用紙本作答，使用答案尺輔助批改。到電腦隨機出題後考生用 2B 鉛筆畫記閱讀卡作答，由電腦閱讀批改。103 年隨筆記型電腦、平板電腦及行動網卡等相關設備購入，下鄉筆試進入全電腦的作業，達到無紙化的目標，也大幅縮減作業時間。

(2) 路考

先勘查場地，繪製符合規定考場標線，再加上紅外線感應式或壓電式路考設備。

(3) 發照

早期考生考試合格時會先請考生填寫信封，資料帶回來打照後郵寄給民眾，後來將發照設備帶出去，再加上網路發達，考試及格即現場發照。

（二）打造數位行動監理車 2.0

過去下鄉服務是將所有的電腦等相關設備搬上小客貨車上，在後排辦公，但車上空間很擠，難以辦公，後來改在後車廂門辦公，最後還要各地公家機關借用會議室辦理下鄉服務。



99 年於阿蓮區服務，
電腦與印表機設在車尾處



108 年在湖內服務，相關設備挪到車外

爲了提升服務品質，本所打造了數位行動監理車 2.0，可提供先進、多功能監理服務及交通安全宣導，爰規劃運用行動車，針對不同偏遠地區特性，結合相關機關團體及各類資源，讓偏鄉民眾擁有永續、符合需求及貼心感動的服務。簡單來說數位行動車 2.0 是把辦公室搬到車上，有良好的辦公區，此外後車廂多了空間，只要偏鄉可以提供停駐行動監理車空間及電力下，在行動車上可以辦筆試、高齡認知測驗及交通安全宣導，使行動車開到哪裡就可以服務到哪裡。除了監理業務外，車上有各種多媒體設備，所以可以與民眾互動、舉辦交通安全宣導。



110 年於林園區行動監理車上直接辦公發照



109 年於岡山區在
車上做認知功能測驗



110 年於茄萣區道安宣導時，
學童遊玩 AR 互動射擊遊戲



110 年於卑南鄉搭配路老師
辦理高齡者道安宣導

檢驗篇 車輛健檢 有驗更安心

一、檢驗儀器電腦化

- (一) 從早期未導入檢驗儀器時以查驗外觀為主，後來再以人工操作檢驗設備，直至民國 78 年 11 月 15 日修訂「汽車委託檢驗實施辦法」第 6 條第 1 項規定：「省、市公路主管機關得視各地公路監理機關檢驗線電腦化情形核准籌設機械式或電腦化檢驗線，惟於該地公路監理機關檢驗線全部電腦化後，新籌設者均應以設置電腦檢驗線為限。」同條第 2 項規定：「自當地公路監理機關之檢驗線全部完成電腦化並接獲通知之日起，該公路監理機關轄區內之現有委託代檢廠商，應於三年內全部改設電腦化檢驗線。」
- (二) 民國 80 年公路局轄下監理所站完成車輛檢驗線電腦化，民國 83 年 6 月 30 日前全國民間代檢廠車輛檢驗線全面電腦化。
- (三) 交通部發布之「汽車委託檢驗實施辦法」，側滑試驗器等檢驗設備，自 94 年 1 月 1 日起應經公路主管機關委託之車輛相關機構定期查驗，其有效期間 1 年，始得辦理車輛檢驗。

二、目前車輛辦理檢驗流程

- (一) 車輛資料輸入登記(收費)檢驗：輸入車輛資料及審核，包含辦理業務是否符合該檢驗項目及強制險等，及檢驗規費收取。
- (二) 目視檢查：進行各項目視檢驗【車身、底盤、引擎(車身)號碼及外觀燈光等項目】是否符合規定。
- (三) 車輛排氣檢驗：排氣檢測物質為一氧化碳(CO)、碳氫化合物(HC)，自動讀取測試數值輸入電腦，並自動判定合格與否，112年7月1日交通部刪除「道路交通安全規則」中的排氣檢測規定，汽車排氣檢驗業務回歸環境部辦理，由環境部委託監理機關代驗。
- (四) 前輪定位檢驗：測量前輪之偏滑度，自動讀取數值判定合格與否。
- (五) 煞車檢驗：分別測定各單軸之軸重及左右輪之煞車力，自動讀取數值判定左右輪煞車力平衡度、手煞車及總煞車效能合格與否。
- (六) 檢驗總評：儀器測試檢驗及目視檢驗結果需全數合格，總評才判斷合格。

三、檢驗大事記

- (一) 民國 57 年 4 月 5 日發布《道路交通安全規則》。
- (二) 民國 58 年 3 月 18 日發布《汽車檢驗員汽車駕駛考驗員檢定及管理辦法》。
- (三) 民國 58 年 12 月 17 日發布《汽車委託檢驗實施辦法》。
- (四) 民國 63 年起汽車檢驗委託民間辦理。
- (五) 民國 75 年起車檢線增加汽油廢氣、柴油黑煙、前輪側滑、速度表、測試音量、頭燈測試。
- (六) 民國 76、77 年開始使用車檢電腦作業軟體、車檢自動化。
- (七) 民國 92 年監理及民間檢驗單位錄影備份需保存 1 年以上，不定期抽查以適時防弊。
- (八) 民國 92 年經濟部標檢局公布車輛排氣分析儀檢定檢查技術規範。
- (九) 民國 92 領有牌照之大型重型機車，其出廠年份未滿 5 年者免予定期檢驗，5 年以上未滿 10 年者，每年至少檢驗 1 次，10 年以上者每年至少檢驗 2 次。

- (十) 民國 93 年推動代檢廠評鑑制度。
- (十一) 民國 94 年委託技術機構定期代檢儀器校驗，促使代檢廠儀器標準化。
- (十二) 民國 95 年建立汽車設備變更分級分類管理制度，明訂汽車設備可變更、不可變更項目及變更要件檢驗之基準規定。
- (十三) 民國 96 年交通部公布《車輛型式安全審驗管理辦法》。
- (十四) 民國 97 年各代檢廠設立遠端監控。
- (十五) 民國 98 年正式成立「財團法人車輛安全審驗中心」。
- (十六) 民國 99 年公路監理機關辦理新車或使用中車輛之後懸部份大樑變更時應依「車輛後懸部分大樑變更番驗作業要點」規定辦理登檢外，並應查驗專業審驗機關出具之審驗合格證明書。
- (十七) 民國 102 年除曳引車以外之各類大貨車、拖車及半拖車，定期查驗應符合「防捲入裝置與車身結構及地面之間距」、「防捲入裝置前後端與輪胎之間距」、「防捲入裝置外側表面」及「防捲入裝置末端彎曲半徑」之規定。

- (十八) 民國 105 年小型車檢驗線得辦理小型汽車附掛之拖車定期檢驗。檢驗線未設置 HID 頭燈光型檢驗儀器，不得受理變更 HID 光型後車輛之定期檢驗。
- (十九) 民國 108 年 10 月為辦理機車檢驗儀器查驗事宜，增訂委託檢驗實施辦法第十一條附表二第二項機車檢驗儀器查驗項目（煞車試驗、前後輪定位試驗、速度試驗等儀器）及基準。
- (二十) 民國 109 年 1 月轉彎及倒車警報裝置、行車視野輔助系統或類似設備列為定期檢驗項目。
- (二十一) 民國 109 年 3 月修正汽車軸重限制，由單軸每組不得超過 10 公噸及經內政部核定之消防車每組不得超過 12 公噸，新增驅動軸軸荷重每軸不得超過 11.5 公噸。
- (二十二) 民國 109 年 9 月小貨車與大貨車新分野，經檢驗後總重在 3.5~5 噸且全長在 6 米以下車款歸類為小貨車，總重在 3.5~5 噸且全長超過 6 米車款則歸類至大貨車範疇。
- (二十三) 民國 110 年 12 月修正小型車檢汽油車排氣及柴油車黑煙測試合格標準。

(二十四) 民國 111 年 11 月微型電動二輪車（微電車）正式納管及納保。微電車應投保強制汽車責任保險，並登記、領用、懸掛牌照後才能上路。

(二十五) 民國 112 年 7 月汽車排氣檢驗業務回歸環境部辦理，由環境部委託監理機關代驗。

四、本所轄區離島偏鄉車輛檢驗服務歷史

(一) 民國 63 年澎湖監理站第一次派員至七美鄉辦理車輛檢驗。

(二) 民國 67 年台東監理站第一次派員至蘭嶼鄉及綠島鄉辦理車輛檢驗及當時新型式號牌換發。

(三) 民國 68 年屏東監理站第一次派員至琉球鄉辦理車輛檢驗。

(四) 民國 98 年本所與恆春鎮驛站代檢廠簽訂偏鄉服務契約，由分站檢驗人員赴代檢廠，租借設備提供檢驗服務枋山鄉以南六鄉鎮辦理普通小型車特定檢驗服務。

五、本所及所屬站檢驗線設立歷史軌跡

- (一) 民國 61 年高雄區監理所第一、二檢驗線啓用
- (二) 民國 63 年高雄區監理所機踏車檢驗線啓用
- (三) 民國 64 年台東監理站檢驗線啓用
- (四) 民國 67 年旗山監理站檢驗線啓用
- (五) 民國 68 年澎湖監理站現址檢驗線啓用
- (六) 民國 68 年高雄區監理所第三檢驗線啓用
- (七) 民國 80 年高雄區監理所電腦檢驗線啓用

2407

收文 檔號 保存期限	67.6月1日 67-911-1-33 7年	交通部公路局高雄區監理所 臺東監理站			
保密區分 絕對機密 極機密 機密 密	復	簡	容	內	位早文行
				本者受	本正
				蘭嶼	綠島
		主旨：本站擬於六月 9、10、16、17 日派員前往 蘭嶼、綠島辦理新型機車牌暨車輛年度定期 檢驗，報請核備。 說明：一查綠島及蘭嶼鄉因係離島交通不便，車輛定檢曾奉公路局 64.11.20 監六四 一四一八—五(9)號函准於每年六月十二月份內派員赴該地區檢驗車輛在 案。因換牌工作併辦亦可節省人費。 二該時如遇海上風浪大時擬請 賜准工作人員改乘飛機以策安全。 台東監理站站長 周紹源			高雄區監理所 送件 度送
		中華民國陸拾柒年五月廿陸日發文 檢三七一四一八一—二文			文 檔號 日期 六七一四一八一—(33) 中華民國陸拾柒年五月拾玖日發文
		限五天之內 來文日 期檢號			

65.5.10.000

67 年至蘭嶼鄉及綠島鄉辦理車輛檢驗及當時新型式號牌換發

67-224-1301

收文 年 月 日
檔號 - - ()
保存期限 年

(函) 局路公處通交省灣臺

示 批 收受者 制 受文者 連 別

交通處(續請核備)交通部路政司
高雄區監理所 監理處(駕、車)

旗山監理站

本

時處 限理

文 發

件 附 號 字 期日

監六七一四三七一五(五)

稽檢改遷稅人主安研

公路 67 10 30 下 收文

年

期限 保存

中華民國陸柒年拾月廿捌日

地址 郵區 臺北市忠孝西路一段七〇號 100

說明：復67.10.23六七一四三〇一一(一七〇)號簡函表。

主旨：貴站新建汽、機車電動考驗場及汽車檢驗室，擬自67.11.1啓用，同意備查。

局長 郭美楨

本案依分層負責規定

34360

67 年旗山監理站檢驗線啟用

參

時光荏苒 人物篇

蔡瑜瑩：電腦化時代的先驅

於本所任職期間：

65 年 1 月～ 107 年 7 月



曾任經歷：

辦事員、課員、稽查、視察室視察、監理資訊科科長（資訊室主任）。

蔡瑜瑩回顧了她在高雄區監理所近半個世紀的工作經歷。她在民國 65 年 2 月進入高雄區監理所工作，並在 107 年 7 月 16 日退休。在這長達 42 年的職業生涯中，她見證了 12 任所長的更迭，每一任所長都兢兢業業且對她非常照顧。

蔡瑜瑩在 76 年升任科員，之後升任資訊室主任。在這期間，她經歷了三代電腦系統的上線作業。當她剛進入監理所時，作業完全是人工進行的，電腦化尚未開始。直到民國 70 年，公路總局開始推動電腦化，派遣年輕員工去接受訓練。蔡瑜瑩在當時的台北科技大學（即工業技術學院）接受了



BCC 課程及程式設計班的訓練，並在台北所實習三個月。之後，她又在中央大學接受了為期六個月的程式系統規劃班的訓練。

蔡瑜瑩回憶起當年監理所的工作情況。早期完全依賴人工作業，民眾需要到監理單位辦理各項業務。所有資料都需人工查找、調出和核對，非常費時且容易出錯。她描述了當時駕管課的作業流程，提到資料室的管理、台帳的調取以及四角號碼的使用。她提到：「當時駕管課的作業流程非常繁瑣，必須查找台帳，並根據四角號碼進行資料調取，這是一個既費時又容易出錯的過程。」

在電腦化初期，監理所開始進行資料的 E 化。蔡瑜瑩參與了這個過程，她和同事們需在下班後加班，將所有資料逐一抄錄到紙本，再交給檔案公司輸入電腦。這個過程非常繁瑣，需要員工們高度認真和熟悉業務，並且在辦公室內進行，確保資料的隱密性和正確性。

蔡瑜瑩還提到，電腦化初期，員工對電腦系統並不熟悉，需要雙軌作業，即同時進行人工和電腦作業。這段期間，窗口人員需同時處理人工和電腦的資料，工作負荷較大。

隨著電腦化的推進，監理所逐步過渡到純電腦作業。資訊人員需每天加班處理異動檔案，將資料備份到磁帶，確保資料的完整性和正確性。這些資料的管理和備份工作非常繁重，需要長時間的工作和高度的專業技能。蔡瑜瑩說：「電腦化初期，雙軌作業讓窗口人員的工作負荷加大，但隨著系統的熟悉和完善，工作效率也逐漸提高。」

蔡瑜瑩的回憶展示了監理所從人工作業到電腦化的轉變過程，這一過程充滿挑戰和辛苦，但最終提高了工作效率和資料管理的精確性。她的經歷和付出，為高雄區監理所的現代化做出了重要貢獻。

陳武昌： 暢談高雄區監理所的下鄉服務歷程

於本所任職期間：

65 年 12 月～ 101 年 1 月



曾任經歷：

辦事員、課員、駕駛人管理課稽查



陳武昌是高雄區監理所的一位資深工作人員，他的工作涵蓋了多年來監理所下鄉服務的方方面面。在這次的專訪中，他分享了他的個人經歷和見解，讓我們一起來了解他的故事。

「我進來是那個換牌，換牌換完之後到體檢室。以前體檢室有兩個醫生，一個護士，後來再改，改到舊所，就是在建國路那個舊所的地方。」陳武昌的工作始於換牌和體檢室的服務，

他回憶起這些初入監理所的日子，並分享了那個時期監理所內部組織和工作流程的變遷。

「主要是針對比較偏遠的地方，直接到偏鄉去做服務，讓偏鄉的民眾不用到高雄區監理所來考照，來回奔波。」他提到，高雄區監理所早在民國 60 年代就開始了下鄉考照的服務，這項服務旨在方便偏遠地區的民眾，使他們不必長途跋涉到監理所來辦理車輛驗證和駕照相關事務。

陳武昌詳細描述了筆試和路試的過程。他解釋了監理所如何透過不斷改進考試流程，來確保民眾獲得安全駕駛技能的同時，提升整體服務效率和準確性。

隨著科技的進步，監理所的服務也得到了提升。從最初手工準備的考試試卷，到現在的電腦化印製和多樣化的考試類型，監理所不斷引入新技術來提升服務質量。

在發照作業方面，陳武昌提到，過去需要民眾回所製作駕照，現在則實現了當場領取。這種改進使得民眾在完成考試後可以立即取得駕照，大大方便了他們的生活。

陳武昌最後分享了他對下鄉服務的深刻體會。他認為，監理所的服務不僅僅是行政程序，更是一種社會責任和服務使命。對於偏遠地區的民眾來說，這些服務的改進不僅帶來便利，更加深了他們對監理所的信任和支持。

這次專訪深入了解了陳武昌在高雄區監理所工作期間對下鄉服務的重要貢獻，展示了他對於監理所發展和社會服務的熱情和奉獻精神。

肆 監理有愛 走過莫拉克風災

一、八八水災概述

民國 98 年 8 月 6 日至 10 日，台灣中部、南部及東南部遭受颱風莫拉克帶來的破紀錄降雨量，引發了嚴重的水災，稱為八八水災。這次水災的降雨量在某些地區兩天內達到平時一整年的量，是民國 48 年八七水災以來最嚴重的水災。水災期間，多處地區發生淹水、山崩與土石流，尤以高雄縣（舊稱）甲仙鄉小林村的滅村事件最為嚴重，474 人因此活埋。

◎災情統計與政府反應

根據政府統計，八八水災共造成 681 人死亡、18 人失蹤。為悼念死難者，行政院宣佈於 98 年 8 月 22 日至 24 日全國降半旗致哀。

◎災區概況

（一）高雄縣（舊稱，現為高雄市）：

莫拉克颱風帶來超過 2,500 毫米的雨量，三天內降下相當於一整年的降雨量。這使高雄平地淹水，山地引發土石流。六龜鄉、甲仙鄉、那瑪夏鄉與桃源鄉的多處道路被洪水與土石流沖斷，許多部落與知名風

景區（如不老溫泉、茂林國家風景區、寶來溫泉與六龜風景區等）受創嚴重，居民被困。甲仙鄉小林村的小林主部落幾乎滅村，數百人死亡，全村僅少數人逃生。98年8月13日，行政院中央災害應變中心證實，小林村有169戶、398人因山崩而遭到土石活埋。

在交通方面，高雄溪流水位上漲，許多橋梁封閉。台21線、台20線、台27線省道中斷，連接高雄縣林園鄉與屏東縣新園鄉的雙園大橋因橋墩斷裂而遭嚴重破壞。此外，茂林國家風景區主要橋梁大津大橋亦被沖垮。



那瑪夏區高雄客運車輛遭侵襲

(二) 屏東縣：

屏東縣是八八水災受創最嚴重的地區之一。林邊溪堤防潰堤，導致林邊、佳冬兩鄉被大水淹沒，佳冬鄉為重災區之一，淹水深度達兩層樓高。崁頂、東港、新園、南州、新埤等地亦多處淹水。高樹鄉荖濃溪側的舊寮堤防被洪水沖毀一百多公尺，造成舊寮、新豐等村嚴重積水。霧台鄉因台 24 線伊拉橋被沖斷，全鄉交通中斷。



屏東縣林邊鄉嚴重淹水

（三）臺東縣：

臺東縣受災區集中在縣南部，涵蓋知本地區、太麻里鄉、金峰鄉、達仁鄉、大武鄉等。這些地方多處民宅被洪水沖毀，對外道路及通訊中斷。知本溫泉區主要聯外道路流失 200 公尺，金帥溫泉大飯店因地基被洪水掏空而傾倒於知本溪中，原先 8 層的建築被沖走 3 層，附近十多家商店亦遭洪水吞噬。



臺東縣知本鄉金帥飯店倒塌瞬間

二、高雄區監理所的即刻救援

（一）客運班車變身救護車

民國 98 年 8 月 7 日莫拉克颱風來襲，次日中南部遭受嚴重水患。本所轄內的屏東、高雄、臺東等地嚴重受創，公路和聯外橋梁如大津橋、六龜橋等毀損。因災情嚴重，多數地區交通中斷，當時公路總局指示立即投入救災並規劃應變運輸路線。

8 月 8 日晚，高雄縣山區和屏東縣沿海地區災情嚴重，急需車輛協助撤離。本所協調大型客運車和熟悉地勢的司機，冒險進入災區搶救，持續至 9 日凌晨 2 點，天亮後再繼續疏散，前後共出動約 300 輛次客運車，成功救出數千人。

8 月 8 日晚 10 時許，林邊大橋堤防邊的水逐漸淹沒道路，受困民眾求救。水漫至車輪高度，救護車無法進入。屏東監理站緊急聯繫屏東客運公司，派出 2 部大客車馳援。司機依靠多年記憶和電線桿標記，冒險來回約 10 趟搶運民眾，直至水位過高才停止。

同時，公路總局通知本所，因鐵路中斷，數十名旅客受困台鐵枋寮站，須立即撤出。台 1 線和台 17 線均封閉，台 17 線林邊段淹水達一層樓高。本所隨即聯繫高雄客運及屏東客運，2 位司機繞經屏 185 沿

山公路，冒險進入枋寮站載運旅客。由於道路和河道難以分辨，天色黑暗，雨勢滂沱，過程緩慢且危險；本所通知司機以安全為重，退回枋寮站等待水退；深夜 11 時，兩車順利退回枋寮站，雖未能脫離淹水地區，但乘客對司機的勇敢協助充滿感激。

（二）後備車輛調度支援

狂風暴雨過後，本所及所轄屏東、臺東與旗山等監理站如火如荼立即展開服務工作。五組主管人員進駐行政院跨部會服務小組或相關救援指揮中心，接受任務指派並回報各地受災訊息，協助後續救災處理。

考量到搶災與緊急救援對交通工具和救災車輛的需求，本所依據動員作業程序，協助各縣市後備司令部徵調各型救災車輛至指定地區，迅速投入災區復原工作。公路總局開放場地供救災車輛停放調度，並在停水一個月的情況下，由外地運水進站，供應水電給救災人員使用。此外，旗山監理站的考驗場被用作宿營地，保障救災人員的基本需求，讓他們能無後顧之憂地投入工作。



當時屏東監理站羅仕煌股長參與林邊地區風災指揮中心會勘



各方加入救援行列

（三）調整公路客運班次以補足台鐵旅客需求

因南迴鐵路修復可能長達數月，公路總局為便利臺東往來高雄的民眾，協調國光客運在沿線台鐵車站增設停靠站，並將每日班次從 11 班增加至 60 班，以替代受阻的鐵路運輸，滿足兩地民眾的公共交通需求。此外，國光客運在全線各區間票價一律八折優惠，以回饋地方。

南迴鐵路阻斷，南州火車站以南鐵路不通，加上台 17 線林邊地區嚴重積水，本所協調屏東客運規劃臨時路線，配合火車時刻，提供枋寮火車站與南州火車站間的運輸服務，滿足林邊、佳冬、枋寮等屏東縣沿海地區居民的通勤和通學需求。



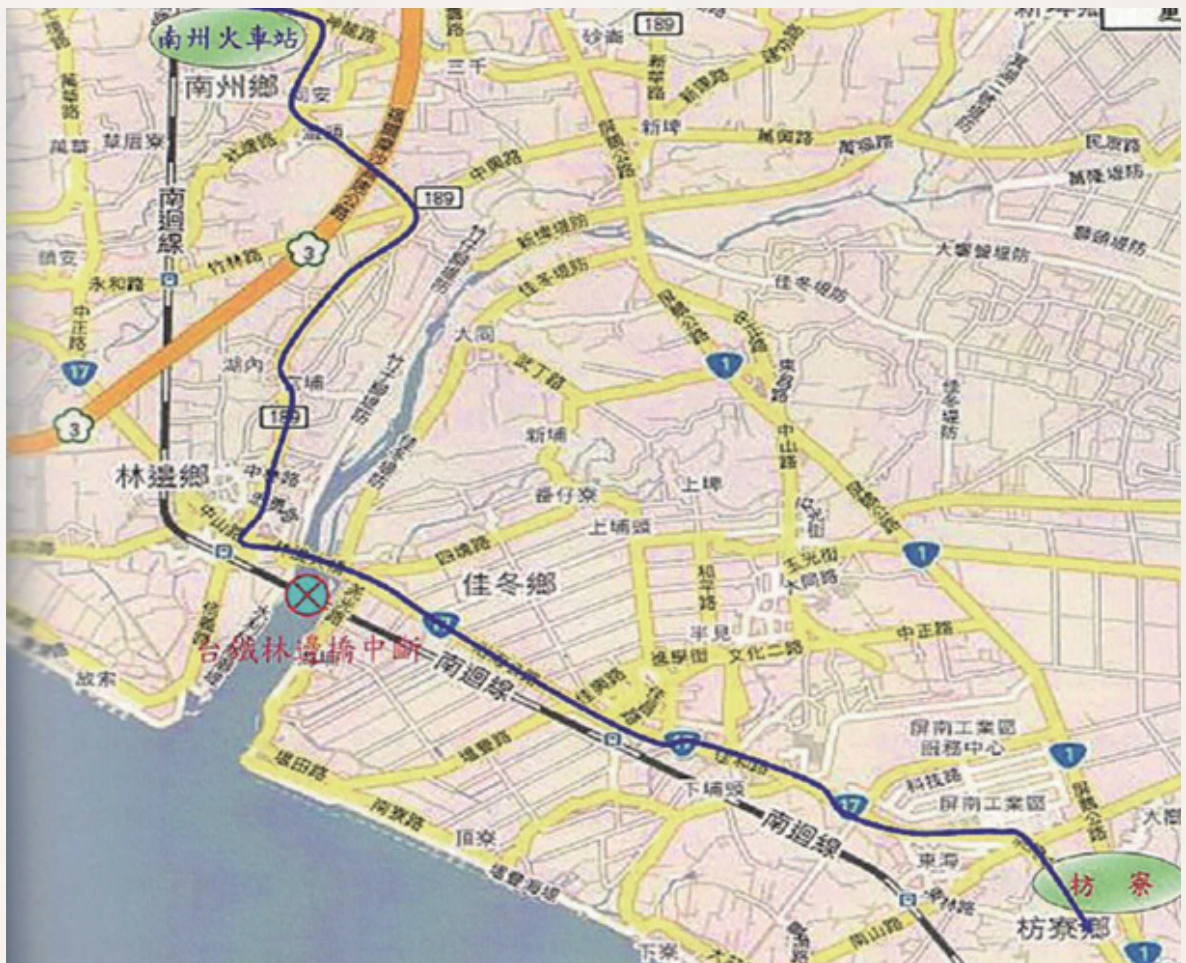
旗山監理站開放救災車輛停放使用



本所帶領 15 輛國光客運車輛先行熟悉路線



臺 9 線當時路況顛簸



南州火車站至枋寮火車站路線接駁示意圖

三、旗山監理站搶進災區

八八水災重創南臺灣，造成高屏地區各鄉鎮災情慘重，民眾生命財產嚴重受損；民國 98 年 8 月 20 日局長視察工程單位搶災進度，途經高屏特別由劉育麟所長陪同進入同屬災區的屏東監理站及旗山監理站慰問受災同仁，林志明局長提及此刻各政府機關應以搶救生命、妥善照顧災區民眾為要務，其中以恢復公路運輸及所轄管之監理業務最為民眾所關心，如：行照駕照換發、受損車輛稅費減免、報廢及交通違規罰鍰逾期 ... 等等，指示各監理單位應以簡化流程、展延期限、從寬認定、下鄉服務等方式來協助受災戶恢復各項證件有效及權益。

旗山監理站奉示後即在水災過後 2 週即針對旗山地區受損較輕、車輛可進入之地區（如佛光山、內門、旗山地區災民收容所）展開監理下鄉服務，隨著道路逐漸搶通逐次推進更偏遠山區，務期達到以服務到鄉方式，讓每一位受災民眾免除舟車勞頓以安心重建家園。

98 年 8 月 28 日旗山監理站時任副站長李瑞銘（現為高雄區監理所所長）率領服務團隊以行動監理車進入甲仙鄉，殘破的家園令人怵目驚心，服務團隊在鄉公所廣場前設置公路監理服務臨時櫃台，約莫 10 點左右，一位住在災區的陳老先生帶著小孫女來到廣場，由於當天申辦監理業務的災民很多，祖孫兩人依序排隊等候，當走到臨時櫃台前，

仍可感覺他們心有餘悸，阿公眼角泛淚，強忍著悲傷娓娓訴說他原是和樂融融的一家 6 口，一下子被老天爺帶走了 4 位；後頭也有一位穿著素服的黃先生低沉著說他父母親、太太、孩子 5 個人也在這次 88 水災中全埋了，只剩下他一個人孤零零的活下來 ...，這些剛從甲仙鄉公所法會現場來到這申辦監理業務的災民們，一一訴說家園被土石流沖毀，親人失蹤或死亡，什麼都沒了，未來該怎麼辦？同仁知道災民後續要處理的監理業務實在太多，有車輛遺失報廢、損壞辦理停駛、補發行照、駕照、汽車燃料使用費、車主死亡過戶、保險等問題，同仁一方面耐心聽著他們說話，一方面細心辦理災民需求。



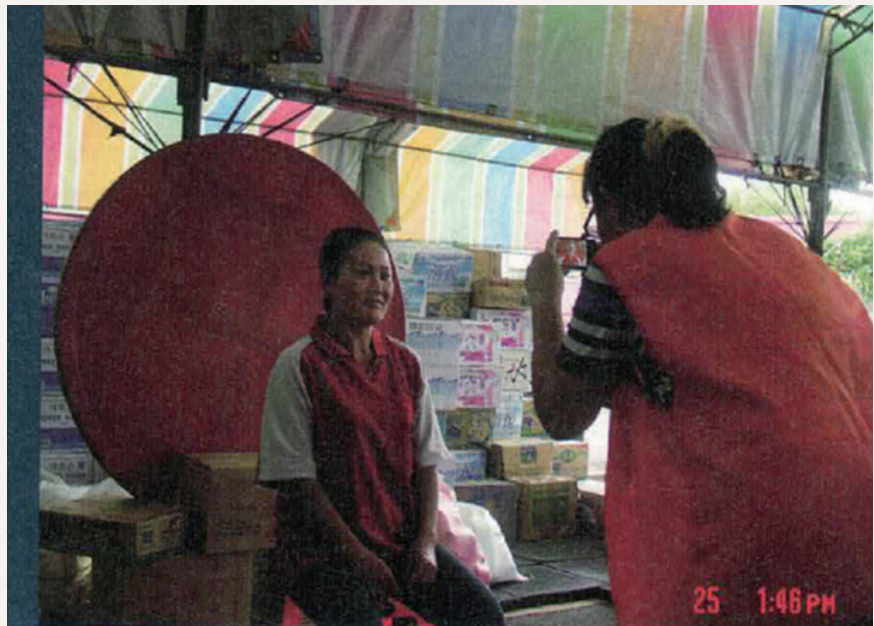
本所時任李輝宏副所長至桃源鄉督導行動監理服務

在深入這些重災區服務前，同仁想到什麼都來不及帶出來的災民，也許沒有一吋照片可以作為補發駕照之用，特別派了專人在現場用數位相機幫忙拍照，並透過電腦影像傳輸後，利用相片紙直接列印照片，讓災民在最短的時間內拿到新的證照，另外因災害導致車輛受損，辦理報廢或停駛的災民，汽車燃料使用費也只計徵至 98 年 8 月 6 日止，對於已繳納今年度汽車燃料使用費的災民，會寄發退費憑單給災民。然而，無情的土石流改變了原有的地形地貌，災民不但遭受親人被活埋的錐心之痛，也面臨房屋倒塌，道路嚴重損毀，甚至整個村落都慘遭滅頂，再多的信件也送不到他們手上；為此，旗山監理站更是事先就準備好退款書，在現場直接以人工開立退費憑單，讓災民當場感受到監理機關即時溫暖的服務與效率。

另外有些遭受災害傷痛的民眾沒有心情即時辦理公路監理業務，到場僅只詢問而已，在現場的監理服務工作人員總是耐心及細心的告訴他們，只要持有村里長、警察派出所、鄉鎮市區公所或相關機關出具之證明，均可免費辦理補發汽機車駕照、行照。如果因車主死亡，親屬辦理車輛繼承過戶或報廢、繳註銷牌照者，交通違規案件免罰及積欠汽車燃料使用費免繳，辦理汽機車繼承過戶者也全都免收規費。其他如號牌遺失或損壞者、交通違規罰鍰繳納與裁罰及汽車燃料使用費繳納、車輛定期檢驗及職業駕駛執照審驗者均可展延至 99 年 1 月 31 日前辦理。8 月 28 日

該趟深入災區服務，處理汽車報廢 40 件、機車報廢 63 件，補發汽車行照 6 件、機車行照 10 件，補發汽車駕照 37 件、機車駕照 37 件，交通罰鍰繳納 3 件，開立汽車燃料使用費退費憑單 50 件，總計 200 餘件，此項即時行動式的監理服務，也替災民解決一大困難。

重創南台灣的八八水災造成無數人的家園破碎及生離死別，這群來自旗山監理站下鄉服務的同仁當中，也有些人本身即是災民，也需要政府的救助及國人的關懷，但他們從小就生活在這塊土地，目睹原本美麗的家園遭逢重大劫難，所以，當行動監理專車深入災區服務時，許多人都是自告奮勇，當仁不讓地希望貢獻一份心力，他們勇敢地表示：「還能活著替民眾服務，是最幸福、也是最光榮的 ...」。



本所同仁以外燴圓桌為背景為民眾拍攝照片

適用電子文書：第一類（不加密）

檔號：08-BSP-1-6-44

交通部公路總局高雄區監理所屏東監理站 函（稿）

地址：90002屏東市忠孝路222號
承辦人：鍾慶均
電話：08-7666733-202

受文者：
發文日期：中華民國98年8月26日
發文字號：高監屏字第098100525號
類別：普通件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：如說明三

主旨：為方便莫拉克颱風相關受災民眾公路監理業務權益措施辦理，本站擬於貴所前辦理「行動監理車」下鄉服務，敬請惠予提供相關協助，請查照。

說明：
一、服務時間：98年9月2日上午9點30分至下午3點。
二、辦理服務場地請備妥電源，並請提供長桌子4張、椅子12張，俾利作業。
三、檢附下鄉服務「車輛暨人員配置圖」及「宣傳單」各乙紙。

正本：屏東縣崁頂鄉公所
副本：本站各股

站長 高 ○ ○

第1層決行
承辦單位 執行

08261033
08261120
08261120
08261120

屏東監理站下鄉至崁頂鄉公所服務公文

檔號：08-BSP-1-6-44

交通部公路總局 書函

地址：10041 台北市忠孝西路1段70號
承辦人及電話：袁麗芝 (02)23113456-1655
傳真：(02)23121633

電子公文

受文者：高雄區監理所

發文日期：中華民國98年9月17日
發文字號：路人考字第0980042737號
類別：普通件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：如說明二(0980042737-1.tif)(098NC02044_1_1718204029.tif)

主旨：貴機關對於八八水災期間投入救災及災後重建工作，具有特殊貢獻或具體優良事蹟者，請依獎章條例或公務人員考績法等相關規定，主動予以請頒獎章或獎勵，以資激勵，請查照。

說明：
一、依據交通部98年9月16日交人字第0980051680號書函轉行行政院人事行政局同年月15日局考字第0980064448號函辦理。
二、檢附前項行政院人事行政局原函（含附件）影本1份。

正本：局外一級機關
副本：局內一級單位

一、獎章條例第3條及第4條有關功績獎章及楷模獎章部分。經洽本所八八水災進駐災區人員，均無符合該項（功績 楷模）獎章規定者。
二、陳聞陵文存。

第一層決行

第1頁，共1頁

八八水災敘獎公文



行動監理車日以繼夜的服務



屏東監理站於萬丹鄉服務情形



林志明局長赴屏東、旗山監理站指示
八八水災後各項監理服務措施



當時滿目瘡痍的那瑪夏鄉公所

四、協調客運業者提供各項接駁服務

莫拉克颱風來襲，臺灣東、南部地區驟降百年一遇的超大豪雨，造成玉山水系之太麻里溪、知本溪、林邊溪、東港溪、楠梓仙溪、荖濃溪、旗山溪、高屏溪...等河水暴漲。滾滾黃流夾雜土石、漂流木及各種雜物，自海拔 3900 公尺以降，似被千軍萬馬襲擊，摧枯拉朽所向披靡，一路破堤改道，淹沒良田流失作物，沖毀民宅掏空路基，泥濘漫屋橋斷路塌，甚而崩山滅村生靈塗炭，災害區域廣闊、受難人數眾多、災情慘重前所未見。南部、東部重要聯外公路以及南迴鐵路林邊橋、太麻里橋均告沖毀，對外運輸斷絕，更加重救援難度。

災害發生後本所接奉指示，分別由當時楊財惠、劉昭明兩位課長進駐行政院跨部會服務小組，屏東、臺東及旗山等監理站亦由主管人員進駐相關救援前進指揮中心，接受任務指派，本所亦立即協助後備司令部徵調各型救災車輛。

本所立即規劃各災民收容中心之免費服務路線，計有：「木柵教會—內門紫竹寺—順賢宮—禪淨中心—旗山醫院—旗山鎮公所」、「永興教會—大林教會—禪淨中心—旗山醫院—旗山鎮公所」及「佛光山—旗山醫院—旗山鎮公所」等 3 條路線，並在 8 月 19 日發出首班車，提供 3000 餘位緊急空撤後送已孑然一身的鄉民就醫或洽公之用。

當時由於南迴鐵路中斷無法於短期內恢復通車，在 8 月 20 日南迴公路初步搶修勉可行車之際，奉公路局長官指示派員與國光公司試行「高雄—臺東」客運班車，並於翌日正式行駛，達成運輸無縫之服務。

此外，因南州火車站以南鐵路無法通行，為提供林邊、佳冬、枋寮等地區通勤、通學鄉民之運輸服務，經與屏東縣政府協商公路客運接駁，由屏東客運開闢臨時路線，自 98 年 8 月 29 日上路。而台 17 線橫跨高屏溪之雙園大橋中斷達 460 公尺，新園、林園兩端民眾交通遭受極大衝擊，應地方鄉民代表會反映民意，即協調「高雄—墾丁」公路客運，以部分班車彎繞五房村來提供及戶運輸服務。



災民收容中心提供免費服務車

災後林邊地區，由於衛生條件甚差，居民及國軍救災人員 H1N1 疫情急速升溫，當時劉育麟所長數度親臨林邊警察分駐所，參與會商、勘查，本所亦規劃了 3 條專車路線：「屏東火車站—萬丹—新園—東港—林邊鄉公所」、「潮州火車站—崁頂—南州—林邊鄉公所」及「枋寮火車站—佳冬—林邊鄉公所」，以配合行政院衛生署防疫勸離民眾時之運輸需要。

災害發生之初，屏東監理站全力協調客運業者，緊急調用車輛，運輸救災人員、災區居民等達 300 餘輛次。此次高高屏及臺東地區各家客運業者都大力配合政府提供輸運服務，但有些行車動線需繞道行駛，既費時又增加油耗成本及車輛調度，而乘客劇減，營運更雪上加霜；甚至部分客運車輛受困山區或遭土石流淹沒，算起來客運公司本身就是受災戶，然而卻都能暫時摒除私利全力配合救災，實在令人感佩。另外本所及屏東監理站、旗山監理站、臺東監理站於災區交通稍事恢復後，立即派出行動監理車進入各災區及受災戶收容中心，提供各項車輛及駕駛人監理業務服務，也讓災民們感到貼心。



當時本所劉昭明課長進駐旗山地區行政院風災指揮中心



調查各地民行需求及向上級報告相關運輸對策

五、雙園便橋啓動小型車銜接公路客運

橫跨高屏溪下游，連接高屏兩縣的重要橋梁－雙園大橋，在八八水災肆虐下中斷，讓往來兩端的居民及遊客交通上產生重大變化。原本通行橋面 2.5 公里只需 5 分鐘，橋梁中斷後繞行台 88 線及萬大橋，里程增為 28.1 公里，行車時間亦增為 40 分鐘，讓沿線民眾苦不堪言。而平日仰賴公路客運通勤的學子，自去年 9 月開學後因通勤時間增加，紛紛離鄉至高雄租屋求學，不但增加了家庭開銷，也增添了父母擔憂；而往來北端林園工業區與南端屏南工業區的上班族、「高雄－墾丁」間的遊客也被迫改變交通工具與動線，橋梁中斷期間對用路人來說，彷彿一場惡夢。



雙園大橋斷橋空照圖

雙園大橋中斷，另一受害者便是此路線上的客運業者，以「高雄—墾丁」間每日往返達 200 班公路客運而言，每班次多繞行 28.1 公里，一年總里程增加 2 百萬公里（當時評估雙園大橋要 3 年才能完成），在油耗增加、客源流失、災區不調漲票價三重打擊下，高雄客運、屏東客運、中南客運、國光客運等 4 家客運公司只能咬牙苦撐。



雙園便橋接駁示意圖

另一方面，因應雙園大橋未完工前所興建的臨時性「雙園便橋」，在第三區養護工程處（舊稱，現為南區養護工程分局）與協力廠商於河道上以近乎海事工法趲趕下，提前 2 個月完工；提前完工消息傳來，本所一則喜一則憂，喜的是便橋兩端民眾回家的路更近更便利了，憂的是該便橋僅能通行 2 公尺以下、3.5 公噸以下小型車（大型客運無法通行），這意味著客運業者將遭受前述的三重打擊外再多加一重，也就是小型白牌車將以快速通行便橋、縮短行車時間的優勢，違規攬客分食公路客運日益減少的客源，如此除造成客運業雪上加霜外，違規車輛的安全性更令監理運輸部門擔憂。基於以上，本所於 99 年 3 月上旬向公路局提出「雙園便橋小型車接駁公路客運計劃」，該計畫重點為利用 8 輛九人座小型營業車進行便橋兩端無縫接駁，以每日 200 餘班客運平均計算，8 輛小型車每日可接駁 1000 車次以上，扣除小型車油耗，2 年節省燃油 120 萬公升（約 3300 萬元），對節能減碳助益頗大，而對每日數千名乘客而言，每位更可節省 30 分鐘以上車程，並可遏止非法營業攬客行為，且每輛接駁車車身兩側均噴印「交通部 88 水災雙園便橋接駁專車」字樣，政府關心民眾行的便利之宣導效益可長達 2 年。經時任趙興華副局長認為可行且修正部分內容，隨後向當時兼代局長陳次長威仁報告，陳次長指示本案限時於便橋完工前完成。緊接著 99 年 3 月 16、17 兩日於交通部由祁司長文中主持之高、屏兩縣交通建設補助會議中商討辦理方式，

由於地方政府及客運公司辦理時效緩不濟急，幸賴當時祁司長及與會長官支持協助改由本所自行辦理，終於在 1 個月內完成招標規範、公告、開標 ... 等，期間多次利用假日、夜間會勘接駁站（24 小時接駁需考慮夜間），並由第三區養護工程處全力支持、高雄工務段與潮州工務段協助整地、鋪柏油，完成號誌、標線等安全設施，尤其高雄工務段幾乎每隔幾日就主動回報進度，使得本所在進行車輛變更、驗車、領牌等監理程序時無後顧之憂（8 輛車分屬本所、高雄市區監理所、臺北區監理所），使本所得以順利完成車輛變更與領牌。



小型接駁車依序通過雙園便橋

99年4月9日毛治國部長陪同行政院時任吳敦義院長視察雙園便橋工程與接駁進度，指示兩大重點：一、便橋應注意安全，特別是汛期封橋時機。二、小型車接駁應注意便民與服務。在院長指示全力加快進度下，雙園便橋得以在99年4月25日提前通車，小型車接駁也不負眾望在當天首度運轉。在本所與屏東監理站於便橋兩端加派路檢小組安全守護下，旅客魚貫由公路客運轉搭小型接駁車隊通過便橋，順利通行那一刻本所主管及同仁內心十分欣慰，多日來的不安與壓力終於一掃而空。



時任毛治國部長及吳盟分局長視察接駁站

適用電子交換：第一類（不加蓋）

檔 號：098/C200-0001-7-19
保存年限：10年

交通部公路總局高雄區監理所 函（稿）

地址：83002高雄縣鳳山市武吉路361號
承辦人：柯國富
電話：07-7711101
傳真：07-7153672
電子信箱：khc512@mail.komv.gov.tw

受文者：

發文日期：中華民國98年8月21日
發文字號：高監運字第0980039364號
送別：最速件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：

主旨：有關 貴會函為馬拉克颱風沖斷雙園大橋造成高雄縣及屏東縣交通不便，建議開闢兩條接駁路線，供依賴大眾運輸工具之上班族學民眾使用乙案，復如說明，請 查照。

說明：

一、依據交通部公路總局98年8月18日路監運字第0980037312號函轉 貴會98年8月13日議議字第09800017451號函辦理。

二、查雙園大橋斷橋後「東港-林園」及「東港-小港機場」等2條路線，現有高雄汽車客運股份有限公司、屏東汽車客運股份有限公司、國光汽車客運股份有限公司、中南汽車客運股份有限公司等4家客運公司，每日有237班次行駛「.....-小港機場-沿海路-林園-臺25-大眾交流道-臺88-萬丹交流道-臺27-烏龍-東港-.....」，足以供上班族學民眾使用，不須另行開駛接駁路線。

正本：臺灣省諮議會
副本：交通部公路總局、本所運輸安全管理課

所長 劉 0 0

* 0 9 8 0 0 3 9 3 6 4 *

第1頁 共2頁

* 0 9 8 0 0 3 9 3 6 4 *

[illegible]

第一層決行
承認單位

決行

08201648

98.3.21

(秘)陳得奎)

08201657

已電子交換

字研

08201700

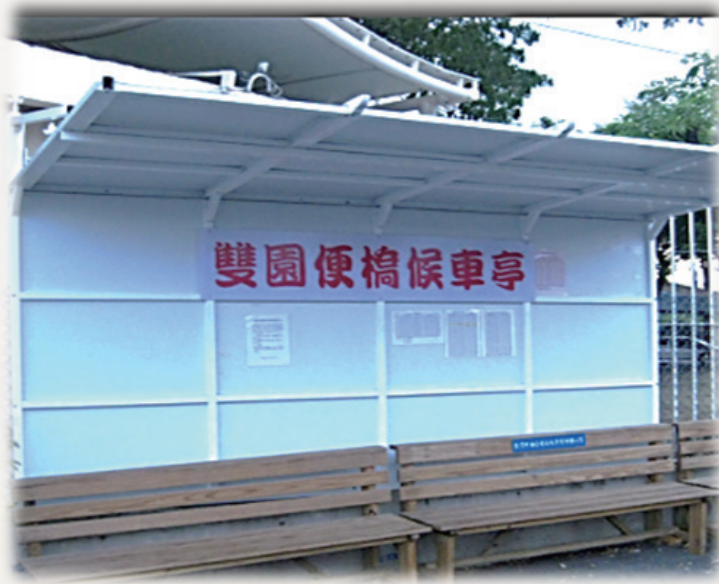
大韓民國印信

99 年雙園便橋會勘公文

98 年函覆臺灣省諮議會公文



接駁站整地工程前後比較



候車亭

雙園大橋客運接駁

2010-07-27 / 自由時報 / 第 B6 版

八八風災客運接駁

監理所默默促成

【記者王榮祥／高雄報導】八八風災後，高雄地區交通中斷，許多災民無家可歸，又非返鄉避難，唯有前往高雄、台南、屏東等地避難。在交通部、高雄市政府、高雄監理所、高雄客運、高雄義工隊等單位共同努力下，高雄地區災民接駁工作，目前已進入第二階段。

八八風災後第一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、十一、十二、十三、十四、十五、十六、十七、十八、十九、二十、二十一、二十二、二十三、二十四、二十五、二十六、二十七、二十八、二十九、三十、三十一、三十二、三十三、三十四、三十五、三十六、三十七、三十八、三十九、四十、四十一、四十二、四十三、四十四、四十五、四十六、四十七、四十八、四十九、五十、五十一、五十二、五十三、五十四、五十五、五十六、五十七、五十八、五十九、六十、六十一、六十二、六十三、六十四、六十五、六十六、六十七、六十八、六十九、七十、七十一、七十二、七十三、七十四、七十五、七十六、七十七、七十八、七十九、八十、八十一、八十二、八十三、八十四、八十五、八十六、八十七、八十八、八十九、九十、九十一、九十二、九十三、九十四、九十五、九十六、九十七、九十八、九十九、一百。

高雄監理所長黃國雄表示，高雄監理所在八八風災後，積極配合交通部、高雄市政府、高雄客運、高雄義工隊等單位，共同推動災民接駁工作，目前已進入第二階段。

黃國雄表示，高雄監理所在八八風災後，積極配合交通部、高雄市政府、高雄客運、高雄義工隊等單位，共同推動災民接駁工作，目前已進入第二階段。

黃國雄表示，高雄監理所在八八風災後，積極配合交通部、高雄市政府、高雄客運、高雄義工隊等單位，共同推動災民接駁工作，目前已進入第二階段。

黃國雄表示，高雄監理所在八八風災後，積極配合交通部、高雄市政府、高雄客運、高雄義工隊等單位，共同推動災民接駁工作，目前已進入第二階段。

黃國雄表示，高雄監理所在八八風災後，積極配合交通部、高雄市政府、高雄客運、高雄義工隊等單位，共同推動災民接駁工作，目前已進入第二階段。



上圖：高雄監理所、高雄市政府、高雄客運、高雄義工隊等單位，共同推動災民接駁工作。 (記者王榮祥攝)

左圖：高雄監理所、高雄市政府、高雄客運、高雄義工隊等單位，共同推動災民接駁工作。 (記者王榮祥攝)

自由時報 99 年 7 月 27 日報導

伍

幸福巴士 偏鄉交通的變革 與未來之路

一、幸福巴士的初衷與誕生

（一）起源背景與概念

臺灣偏遠地區因為人口稀少及地形限制，公共運輸經營相對困難，造成公共運輸系統無法全面覆蓋。許多偏鄉地區常無公車路線服務，導致民眾在就醫、就學及通勤上面臨困難，尤其是對於長者及幼童而言，這樣的影響更為深刻。為了實現「行」的正義，交通部公路局自 105 年度起推動偏鄉需求反應式公共運輸服務（Demand Responsive Transit Service，DRTS）專案計畫，期望透過這項專案的實施，提高偏鄉交通的普及性與便利性，改善偏鄉居民的生活品質。

（二）政策推動的歷史時機

交通部公路局在 105 年及 106 年選定了 12 個示範點：宜蘭縣壯圍鄉、新竹縣尖石鄉、苗栗縣泰安鄉、彰化縣二林鄉、南投縣仁愛鄉（合歡山及中正村）、雲林縣古坑鄉、嘉義縣阿里山鄉、屏東縣春日鄉、臺東縣延平鄉、花蓮縣（萬榮鄉、玉里鎮），率先推動

需求反應式公共運輸服務（DRTS）。在初步落實後，時任的公路局局長陳彥伯（現為交通部政務次長）認為「需求反應式公共運輸服務（DRTS）」的名詞過於學術化，民眾難以理解或認同。為了讓這項計畫更貼近民眾的生活，故其重新命名為「幸福巴士」，108 年也被稱為「幸福巴士元年」，希望透過這個名稱傳達出民眾能夠感受到的「幸福旅程」。

檔 號： 保存年限：
交通部公路總局 函
地址：10863臺北市萬華區東園街65號 承辦人：林正欣 電話：02-2307-0123分機3403 傳真：02-23070245 電子信箱：sqb20@thb.gov.tw
受文者：交通部公路總局高雄區監理所
發文日期：中華民國105年2月26日
發文字號：路監規字第1050020729號
類別：普通件
密等及解密條件或保密期限： 附件：如主旨(105D2008288-01.tif、105D2008289-01.doc)
主旨：檢送本局105年2月16日「105年需求反應式公共運輸專案推動規劃」第一次專案小組會議紀錄及簽約範本各乙份如附件，請查照辦理。
說明：依據本局105年1月28日路監規字第1050005654號開會通知單續辦。
正本：新北市政府、宜蘭縣政府、新竹縣政府、苗栗縣政府、彰化縣政府、南投縣政府、雲林縣政府、嘉義縣政府、屏東縣政府、花蓮縣政府、臺東縣政府、國立交通大學區域運輸發展研究中心、中華大學區域運輸發展研究中心、逢甲大學區域運輸發展研究中心、國立成功大學區域運輸發展研究中心、國立中山大學區域運輸發展研究中心、東吳大學區域運輸發展研究中心、交通部路政司、交通部運輸研究所、國立交通大學運輸研究中心、本局各區監理所、陳主任秘書文瑞、林副總工程師福山、陳組長聰乾、梁郭副組長國
副本：
電子公文交換戳記 105/02/26 16:40
第1頁 共1頁

105 年 DRTS 專案計畫公文

二、幸福巴士的初步發展

在這 12 個示範點中，屏東縣春日鄉和臺東縣延平鄉在本所管轄範圍內。春日鄉由於當地提供公共運輸服務的屏東客運連年虧損而無意願繼續經營，面臨公共運輸服務中斷的困境。為了解決這個問題，春日鄉在 105 年獲得交通部公路總局的補助，並在本所的輔導及協助下，於 106 年 1 月 3 日開始推動「幸福巴士」計畫，在鄉內各部落及鄰近的枋寮地區，規劃了三條就醫（枋寮醫院）和就學（力里國小、枋寮中學）的專車路線。透過運用及整合各界資源，春日鄉成功解決了長期以來交通不便的困境。

臺東縣延平鄉紅葉村因地處偏遠且路幅有限，長年來並未有公車經過，造成當地居民在交通上遇到諸多不便。107 年 3 月 29 日，紅葉村迎來了第一條幸福巴士服務路線，延平鄉紅葉村成為臺東縣首個試辦「幸福小黃」的鄉鎮。幸福小黃利用小型計程車深入鄰里，且收費與公車相同，使公共運輸服務更加靈活。這條路線不僅解決了當地居民的基本需求，如長輩就醫、學生就學與通勤問題，也大幅提升了當地的交通便利性。

保存年限：5

簽辦單 於運輸業管理課
105年3月1日

類別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：本所擬依總局「105年需求反應式公共運輸專案推動規劃」，與高屏澎區域運輸發展研究中心（國立中山大學）辦理屏東縣春日鄉DRTS專案推動規劃1案，簽請核示。

說明：

一、依據總局105年2月26日路監規字第1050020729號函辦理。

二、本案規劃時程，說明如下：

（一）總局3月11日召開第2次專案小組會議，本所預定於3月9日前依中山大學所送之契約書完成簽約（含用印）作業，並報局備查。

（二）高屏澎區域運輸發展研究中心應於5月10日前，協助屏東縣政府申請105年度公路公共運輸提昇計畫之補助；倘無法完成，研究中心須敘明理由並於期限屆滿前十日內函報本所同意。

（三）本案最遲於年底前進行營運，本所於專案執行後，仍持續辦理各客運業者、區域中心、地方政府及鄉鎮公所間溝通協調，並負責執行成效及進度管控。

三、另本研究執行費用為新臺幣9萬9,000元整（含稅），總局將於5月改撥本所辦理。

擬辦：

一、奉核可後，依主旨辦理。

二、俟研究中心提送研究案契約後，進行簽約（含用印）作業。

三、文歸檔存查。

第1頁 共2頁



DRTS 專案計畫公文



臺東縣延平鄉幸福小黃通車典禮 貴賓代表共同剪綵啟運儀式

三、拓展與變革時期

（一）公共運輸網絡的擴展

如果將客運系統比作人體的動脈，那麼駛入偏遠鄉鎮的「幸福巴士」就如同末梢的微血管，打通居民通勤的最後一哩路。本所轄區範圍廣大，涵蓋高雄市 15 個行政區、屏東縣、臺東縣及離島澎湖縣。這些地區包含多個離島鄉，如澎湖縣的望安鄉和七美鄉、屏東縣的琉球鄉，以及臺東縣的綠島鄉與蘭嶼鄉，使本所成為全國管轄離島數量最多的區域。

此外，在全國 55 個原鄉中，本所轄區內有 24 個原鄉（屏東縣 9 個、臺東縣 15 個），佔全國原鄉數量的 44%。這些地區中，高齡者與弱勢群體比例較高，日常交通需求尤為迫切。因此，透過「幸福巴士」計畫改善這些偏遠及原住民鄉鎮的交通困境，成為本所的重要挑戰與使命。

自 105 年啟動「幸福巴士」計畫以來，截至 113 年 10 月底，本所持續輔導與協助地方政府推動幸福巴士（包含幸福小黃）。計畫初期僅於 12 個示範點中的 2 個鄉鎮試行，至今已拓展至 28 個鄉鎮。其中，屏東地區已有 11 個鄉鎮通車，臺東則涵蓋 15 個鄉鎮，澎湖亦完成 2 個鄉鎮的運行。所轄偏鄉地區的公路公共運輸涵蓋率，也從原本的 87.44% 提升至 96.52%。



108 年臺東地區幸福巴士會議

由於部分偏遠及原住民鄉鎮的居民對「幸福巴士」政策可能不夠了解，或雖知政策內容但推動上遇到困難，本所積極主動前往每個偏遠或原住民鄉鎮，向地方詳細說明政策目標與實施方式。鑒於許多鄉鎮公所缺乏專責的交通規劃單位，本所定期召開會議，協助各鄉鎮量身規劃最適合當地需求的運輸模式，並在推行過程中提供全程陪伴與持續關懷，確保服務順利落實。

（二）法規的調整與政策變革

爲了更有效運用資源並提升偏鄉運輸服務，交通部自 109 年起推動「幸福巴士 2.0」整合計畫，進一步優化公共運輸系統。爲鼓勵更多民間力量參與偏鄉客運服務，交通部於 109 年 11 月 27 日修訂《汽車運輸業管理規則》及《汽車運輸業審核細則》，降低了汽車運輸業的設立門檻與條件，並合法化白牌車的經營，使其能合法投入偏鄉客運，提升運輸服務的靈活性與可行性。

在此政策推動下，本所與屏東縣政府合作，輔導一粒麥子基金會申請市區汽車客運業執照，成爲全國首個營運幸福巴士的非政府組織（NGO）。這一創新模式不僅爲偏鄉居民提供穩定的公共運輸服務，還展示了民間力量與政府合作的潛力，開創了更多元的運輸解決方案，持續改善偏遠地區的交通環境。



公路局時任許局長鈺漳於一粒麥子基金會體驗預約叫車功能

考量偏遠地區公共運輸資源匱乏，交通部於 110 年 11 月 24 日、112 年 10 月 13 日及 113 年 5 月 21 日陸續修訂《汽車運輸業管理規則》，以加強偏遠地區的公共運輸服務並善用民間資源。新規定允許市區客運業者在行經偏遠路線時，整合班次提供送貨服務，進一步提升公共運輸的靈活性與便利性。本所也隨之召開會議，了解轄區內幸福巴士「客貨共載」的需求，並針對如何整合運輸資源提出建議，確保服務更加符合當地需求。

檔 號：
保存年限：

交通部公路總局高雄區監理所 開會通知單

受文者：如正副本

發文日期：中華民國111年7月8日

發文字號：高監運字第1110153792號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文(附件1-會議議程、附件2-臺中市作業要點)

開會事由：推動幸福巴士客貨共載研商會議

開會時間：111年7月20日(星期三)上午9時30分

開會地點：本所2樓會議室(高雄市鳳山區武營路361號)

主持人：李所長瑞銘

聯絡人及電話：張意如07-7711101分機304

出席者：屏東縣政府、臺東縣政府、國立高雄科技大學(高澎屏區域運輸發展研究中心)、
國立東華大學(東部區域運輸發展研究中心)、本所廖副所長謹志、屏東監理站、
臺東監理站

列席者：

副本：

備註：

- 一、落實環保，請自備環保杯、筷(逾時用餐使用)。
- 二、本開會通知單所附會議資料可能包含機密資料，非相關收受者，請勿下載、瀏覽或揭露內容。

第 1 頁 共 1 頁

本所召開推動幸福巴士客貨共載研商會議

四、幸福巴士與民衆生活的聯繫

（一）春日鄉的復興之路

屏東縣的春日鄉，地勢崎嶇、人口密度低，自 102 年起因屏東客運長期虧損而停止 5 條公共運輸路線，使該鄉成為屏東唯一沒有公共運輸的地區。交通中斷後，居民無論是就醫還是就學都變得更加困難，只能自行想辦法解決。由於當地缺乏國中與高中，學生們需從山區通勤至平地的枋寮就讀。部分學生為了省時選擇騎機車上下學，面臨交通風險，有些甚至因通勤不便而輟學或外宿，失去家庭生活的陪伴。

105 年，春日鄉被選為幸福巴士示範點之一。在屏東監理站與當時鄉長柯自強的協力推動下，幸福巴士正式進駐。這項服務不僅解決了居民的就醫需求，也讓當地學生得以安心上下學。自巴士啟用以來，學生輟學率迅速降至近乎零，且在一年內載客率達 90%，展現了顯著成效，為偏遠地區的公共運輸樹立了重要典範。



春日鄉幸福巴士接送學生放學

(二) 達仁鄉的跨域連結

臺東縣達仁鄉位於偏遠山區，居民散居各地，前往市區需先經過產業道路再轉乘臺 9 線的客運，交通極為不便。當地居民多次反映需往屏東枋寮醫院就醫的需求，加上草埔森永隧道的開通，本所在了解情況後，迅速啟動幸福巴士計劃。達仁鄉的幸福巴士採用「跨域模式」，從達仁鄉行經屏東縣獅子鄉，直達枋寮醫院，為臺東縣首例。此舉促成了臺東與屏東間的共同生活圈連結，不僅拓展了公共運輸的服務範圍，還讓居民的就醫需求獲得更完善的支持。



110 年 12 月 26 日達仁鄉跨域生活圈通車典禮

（三）佳宸一家與幸福巴士

滿州鄉的佳宸一家住在山區，依靠種植雨來菇維生。當父親生病後，家中經濟壓力驟增，母親每天都要牽著佳宸和哥哥步行 30 分鐘的山路，才能到達馬路等公車。然而，由於班次少，母子三人經常錯過車次，耽誤上課。有了幸福巴士後，他們不再需要翻山越嶺，生活也變得更有保障。

新冠疫情期間，一粒麥子基金會的滿州鄉幸福巴士駕駛確診，但他平日無私接送的付出沒有被忽略。學生們寫了鼓勵和感謝卡片，向駕駛表達敬意，感謝他像鄰家長輩般的照顧。家長也因此能安心上班，孩子的上學路變得溫馨且有保障。



滿州鄉學生搭乘幸福巴士回家

五、重要時刻回顧

（一）幸福巴士發展中的重要節點

1、滿州鄉幸福巴士 2.0

為改善偏鄉地區的公共運輸，交通部選定屏東縣滿州鄉作為幸福巴士 2.0 示範計畫的試點，希望藉由成功經驗的累積，進一步推廣至其他鄉鎮。本所接獲指示後，協助於 109 年 12 月 24 日在滿州鄉公所舉辦「屏東地區新創幸福巴士 2.0 整合示範服務」啟用典禮。此次活動由交通部、屏東縣政府、滿州鄉公所、民間企業、非營利組織（NGO）及在地居民共同參與，象徵多方協力為偏鄉交通帶來創新解方。啟用典禮中發表及展示幸福巴士預約媒合平台、法規鬆綁導入 NGO 服務、企業社會責任（CSR）車輛捐贈及幸福巴士 CIS 設計等相關成果。這些創新措施突顯了政府與民間資源整合的成果，也為未來偏鄉公共運輸服務的升級奠定了基礎。

檔 號：

保存年限：

交通部公路總局高雄區監理所 開會通知單

受文者：如正副本

發文日期：中華民國109年11月18日

發文字號：高監運字第1090273469號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文(會議議程)

開會事由：研商「屏東地區新創幸福巴士2.0整合服務示範計畫-滿州鄉幸福巴士行駛路線」案

開會時間：109年11月20日(星期五)上午9時30分

開會地點：本所2樓會議室(83002高雄市鳳山區武營路361號)

主持人：李所長瑞銘

聯絡人及電話：莊文義07-7711101分機303

出席者：翁副所長煜祺、屏東縣政府交通旅遊處、屏東縣滿州鄉公所、國立中山大學(高屏澎區域運輸發展研究中心)、屏東汽車客運股份有限公司、財團法人一粒麥子社會福利慈善事業基金會、鼎漢國際工程顧問股份有限公司台北總公司、本所屏東監理站

列席者：交通部公路總局(含附件)

副本：

備註：

- 一、落實環保，請自備環保杯、筷(逾時用餐使用)。
- 二、本開會通知單所附會議資料可能包含機密資料，非相關收受者，請勿下載、瀏覽或揭露內容。

本所召開「屏東地區新創幸福巴士 2.0 整合示範服務」研商會議

此次啓用典禮吸引了多家民間企業與 NGO 的參與。中華航空與長榮航空公司以企業社會責任捐贈了一輛無障礙中巴及 3 年 1000 萬元之營運費用，大幅提升了偏鄉公共運輸的服務品質。此外，一粒麥子基金會作為首家參與運營的 NGO，不僅投入兩部車輛參與服務，還負責協助媒合平臺的維運，展現了民間力量在交通發展中的積極作用。這次的合作標誌著偏鄉公共運輸新模式的開展，為未來更多公私部門合作帶來了示範意義。隨著更多民間資源的投入，幸福巴士不僅解決了滿州鄉的交通需求，更為其他偏遠地區提供了借鑑，展現了公共運輸服務多元化與永續發展的潛力。



前交通部林佳龍部長領軍熱鬧剪綵滿州鄉幸福巴士通車典禮

2、達仁鄉幸福巴士 2.0

臺東縣「南迴健康促進關懷服務協會」（簡稱南迴協會）長期致力於服務達仁鄉與大武鄉居民，自 102 年起免費提供長者就醫、學生返家與居民洽公採買的交通接送服務。然而，在 109 年，協會理事長徐超斌醫師（被居民親切地稱為「超人醫生」）因病請假五個月，導致協會資金短缺，面臨服務中斷的危機。若無法持續提供接駁服務，當地居民的交通需求將陷入困境，因此急需政府與民間資源的協助。

本所在了解情況後，迅速協助南迴協會申請公路局的公共運輸計畫補助，促成協會的轉型，將原有的服務升級為幸福巴士 2.0。這一計畫不僅延續了免費接送服務，更引入了臺東縣政府的 TTGO 交通預約媒合平臺，實現了跨運具、跨鄉鎮、跨服務的公共運輸整合，顯著提升了交通便捷性。

111年8月31日，達仁鄉舉行了幸福巴士 2.0 的通車典禮。此次典禮象徵著南迴協會服務的再出發，也是政府與地方社福團體合作的一大亮點。藉由 TTGO 平臺的導入，居民能輕鬆預約各類交通服務，不僅滿足日常需求，更促進了不同交通工具和路線的無縫銜接。這一創新模式成為未來偏鄉公共運輸整合發展的重要示範，為提升當地居民的生活品質和便利性提供了有力支持。



達仁鄉幸福巴士 2.0 通車典禮

3、離島幸福巴士啓航

望安鄉位於澎湖群島南方，對外交通主要依賴基本的航運與空運班次，但島內公共運輸服務有限。長期以來，望安鄉僅有一輛車齡逾十年的 19 人座中型巴士，負責接送交通船乘客、學生上下學，以及長者就醫。然而，離島車輛長期受到海風侵蝕，導致鏽蝕嚴重，不僅影響乘客安全，也增加了維護與運行中斷的風險。

爲了提升島內運輸服務，確保民眾出行順暢，本所與澎湖縣政府、高屏澎區域運輸發展研究中心通力合作，輔導望安鄉公所申請補助，購置新型中巴並重新規劃服務路線。在公路總局的核定支持下，112 年 5 月 3 日正式舉辦了幸福巴士通車典禮。

全新上路的幸福巴士將大幅改善學生上學、民眾就醫及洽公等基本民行需求，讓交通服務更爲便捷、安全。這項計畫不僅解決了車輛老化問題，更強化了島內運輸的穩定性，爲居民創造了更美好的生活環境。



澎湖望安鄉幸福巴士通車典禮

檔 號：

保存年限：

交通部公路總局高雄區監理所 函

地址：830202高雄市鳳山區武營路361號
承辦人：黃昇城
電話：07-7711101分機319
傳真：07-7153672
電子信箱：hycl540@thb.gov.tw

受文者：如正副本

發文日期：中華民國111年4月27日

發文字號：高監運字第1110081878號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明(附件1-澎湖縣政府來函、附件2-望安鄉需求申請書)

主旨：有關澎湖縣政府檢送111年度公路公共運輸服務升級計畫「望安鄉幸福巴士申請購車補助及基礎營運費用計畫」第二次修正需求申請書案，本所初審意見，陳如說明，請鑒核。

說明：

- 一、依據澎湖縣政府111年4月19日府旅交字第1110024979號函辦理(附件1、2)。
- 二、旨揭修正計畫案，係針對鈞局111年4月8日路運計字第1110039715號函之4項建議予以修正，本所初審意見如下：
 - (一)前次建議：共有4項，均已修正完畢(申請書第27頁對照表)，說明如下：
 - 1、營運期間請修正至5月起計算：已修正完畢(申請書第19頁)。
 - 2、就學路線班次新增應敘明原因及必要性：為因應星期三低年級學童提早放學，故增開週三班次(申請書第15頁)。
 - 3、補助購置之全新車輛已包含車機及電子票證等設備：已修正並符合鈞局361萬補助(申請書第20頁)。
 - 4、辦理時程應為甘特圖表格：已修正完畢(申請書第22頁)。
 - (二)提案原則、注意事項及核定原則部分：均符合規定。
 - (三)以往案件延宕情形：無落後案件。

正本：交通部公路總局

副本：澎湖縣政府、本所澎湖監理站

所 長 李瑞銘

第1頁 共2頁

澎湖縣政府提報望安鄉幸福巴士營運補助計畫書

（二）第一屆金運獎

為提升偏鄉幸福巴士的營運效率與服務品質，公路局於 113 年 3 月 29 日舉辦了「2024 幸福巴士金運獎頒獎典禮」，並由時任交通部部長王國材親自主持頒獎儀式。

本屆金運獎的遴選流程嚴謹，分為兩個階段。第一階段由各區監理所提名地區幸福巴士團隊進行簡報與書面審查，篩選出五組入圍名單。接著進入第二階段，評審委員親赴各入圍單位進行實地訪查，從現場營運狀況、服務品質等多面向進行評比，最終評選出卓越獎、傑出獎及績優獎得主，並公開表揚，期望這些優秀範例能成為其他幸福巴士單位的參考與借鑑。

在本所的全力輔導下，屏東縣春日鄉及來義鄉在眾多參賽團隊中脫穎而出，分別榮獲「卓越獎」與「傑出獎」的殊榮。這不僅肯定了兩地在公共運輸服務上的創新與努力，也為幸福巴士的未來發展樹立了典範。

透過金運獎的舉辦，不僅鼓勵了偏鄉公共運輸團隊的優秀表現，也促進各地幸福巴士相互學習交流，共同提升服務品質，實現永續經營的願景。



2024 幸福巴士金運獎頒獎典禮

附 錄

一、幸福巴士通車大事記

- (一) 民國 105 年 12 月 28 日，屏東縣春日鄉通車。
- (二) 民國 106 年 2 月 24 日，屏東縣三地門鄉通車。
- (三) 民國 107 年 6 月 12 日，屏東縣瑪家鄉由社區巴士轉型為幸福巴士。
- (四) 民國 107 年 10 月 1 日，屏東縣泰武鄉由社區巴士轉型為幸福巴士。
- (五) 民國 108 年 4 月 1 日，臺東縣達仁鄉通車。
- (六) 民國 107 年 3 月 29 日，臺東縣延平鄉 (幸福小黃) 通車；110 年 11 月 1 日起，轉型為幸福巴士 2.0。
- (七) 民國 108 年 5 月 28 日，屏東縣霧臺鄉通車。
- (八) 民國 108 年 7 月 18 日，屏東縣來義鄉通車。
- (九) 民國 108 年 12 月 24 日，臺東縣東河鄉通車。
- (十) 民國 108 年 12 月 25 日，臺東縣金峰鄉通車。
- (十一) 民國 108 年 12 月 27 日，臺東縣池上鄉通車。
- (十二) 民國 108 年 12 月 31 日，臺東縣長濱鄉通車。
- (十三) 民國 109 年 6 月 30 日，屏東縣獅子鄉通車。
- (十四) 民國 109 年 6 月 20 日，屏東縣牡丹鄉通車。
- (十五) 民國 109 年 7 月 7 日，臺東縣海端鄉通車。
- (十六) 民國 109 年 7 月 8 日，臺東縣大武鄉通車。

- (十七) 民國 109 年 12 月 14 日通車，臺東縣鹿野鄉 (110 年 11 月 1 日起停駛)。
- (十八) 民國 109 年 12 月 24，屏東縣滿州鄉通車，由滿州鄉公所、一粒麥子基金會共同於滿州鄉服務。
- (十九) 民國 109 年 12 月 29 日，臺東縣蘭嶼鄉正式營運。
- (二十) 民國 110 年 10 月 1 日，屏東縣枋山鄉通車。
- (二十一) 民國 110 年 12 月 27 日，臺東縣卑南鄉 (富源利吉線) 由原噗噗共乘轉型幸福巴士 2.0 通車。
- (二十二) 民國 110 年 12 月 27 日，臺東縣延平鄉 2.0(延平線) 由原噗噗共乘轉型幸福巴士 2.0 通車。
- (二十三) 民國 110 年 11 月 23 日，臺東縣成功鎮通車。
- (二十四) 民國 111 年 7 月 18 日，臺東縣臺東市通車。
- (二十五) 民國 111 年 11 月 8 日，臺東縣關山鎮通車。
- (二十六) 民國 111 年 12 月 1 日，屏東縣瑪家鄉有限責任屏東縣瑪家鄉南嶽山城勞動合作社通車。
- (二十七) 民國 111 年 12 月 14 日，屏東縣泰武鄉有限責任屏東縣原住民吾拉魯滋勞動合作社通車。
- (二十八) 民國 112 年 11 月 30 日，屏東縣霧臺鄉大武社區發展協會幸福巴士試營運。
- (二十九) 民國 112 年 5 月 5 日，澎湖縣望安鄉通車。
- (三十) 民國 112 年 7 月 1 日，屏東縣萬巒鄉通車。
- (三十一) 民國 113 年 1 月 26 日，澎湖縣七美鄉通車。

二、後記

誠摯感謝屏東縣政府、臺東縣政府、澎湖縣政府，以及各地致力推動幸福巴士的鄉鎮市公所，包括屏東、臺東及澎湖地區的行政團隊。此外，也特別感謝高屏澎區域運輸發展研究中心和東部區域運輸發展研究中心的專業協助，以及本所所轄的幸福巴士相關NGO團體：一粒麥子基金會、有限責任屏東縣瑪家鄉南嶽山城勞動合作社、泰武鄉有限責任屏東縣原住民吾拉魯滋勞動合作社、屏東縣霧臺鄉大武社區發展協會、巴喜告原住民關懷協會及南迴健康促進關懷服務協會。感謝以上各單位的共同協力與投入。讓本所持續攜手前行，成就幸福共好，讓愛與便利在每個角落延續。



春日鄉幸福巴士與力里國小學童合影

歲月兜轉遞監理 檔案綿延傳經典

發行日期 / 民國 113 年 8 月

發行人 / 李瑞銘

編輯 / 龔建源、徐菁穗、謝秋敏、蔡美玲、柯國富
蔡佳和、黃瓊珍、凌竟銘、陳智勇、陳怡君
鍾秉均、莊文義、張意如

出版者 / 交通部公路局高雄區監理所

地址 / 830202 高雄市鳳山區武營路 361 號

電話 / (07)771-1101

傳真 / (07)715-4504

網址 / <https://komv.thb.gov.tw>

I S B N / 978-9-86531-616-7

價錢 / 360 元

印刷者 / 華立圖書股份有限公司

地址 / 新北市中和區員山路 504 號 5 樓之 9

電話 / (02)2221-7375

傳真 / (02)2221-7385

著作權所有・未經同意不得轉載・侵害必究