



70th

交通部公路總局 柒拾週年紀念專刊

約定好的守護

An abstract geometric pattern of white lines and shapes (circles, hexagons, and squares) is scattered across the brown background, primarily concentrated in the upper right and lower right areas. The lines connect various points, creating a network-like structure.

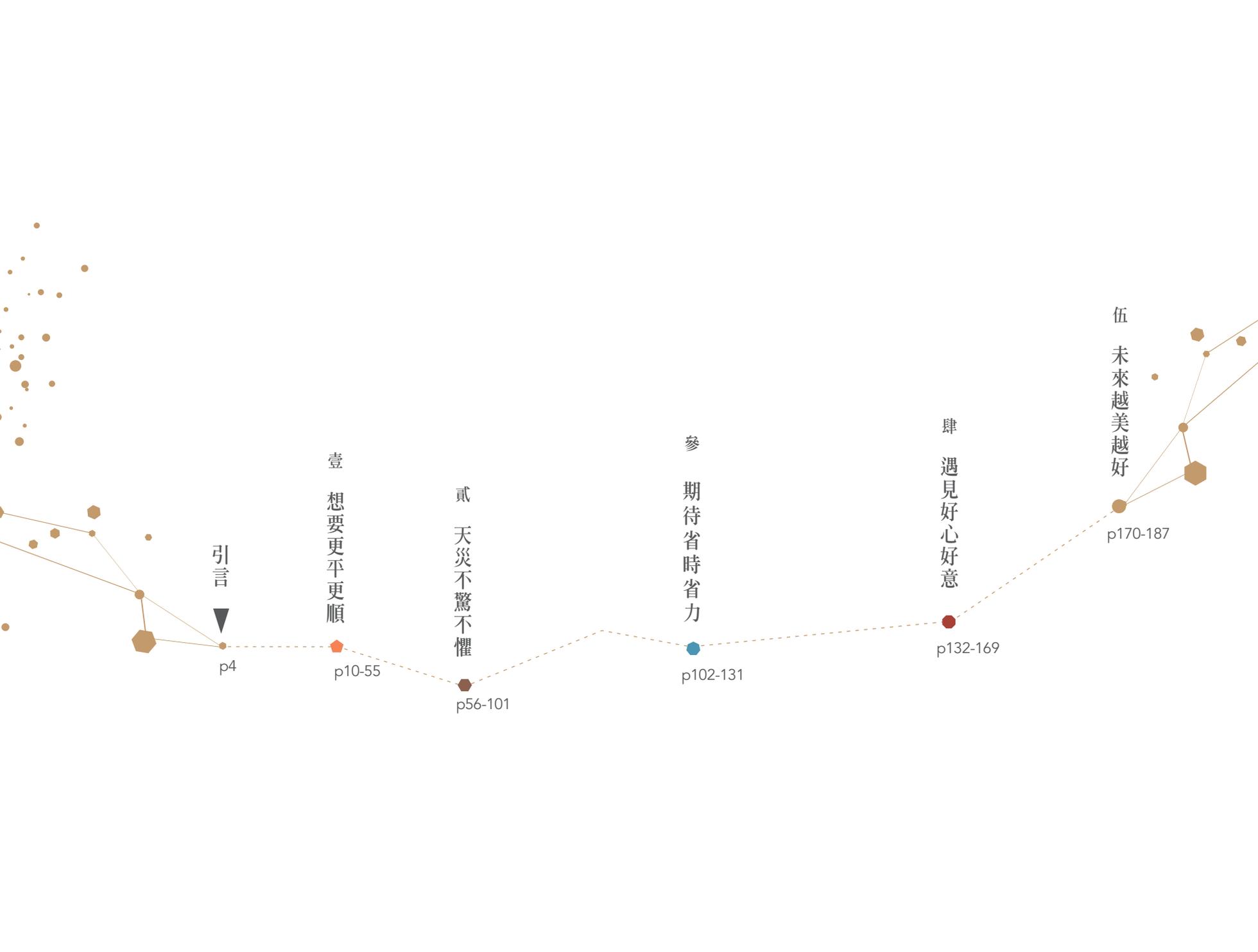
交通部公路總局 柒拾週年紀念專刊

約定好的守護



目錄

交通部公路總局紀念專刊





引言

超越甲子

「通了路，就通了希望。」在公路建設不發達的過往，鄉村地區耆老間總傳訴著這樣一句諺語。這短短八字，一語中的道出了公路和民眾的緊密相依。

公路，與國家的經濟發展休戚與共，與個人的生活身家息息相關。

在臺灣，公路總局掌管省道公路與橋梁的興建、養護及防災等工作，還有公路監理及公路公共運輸等各項用路業務。

業務雖如此繁複，但無論是工程、監理亦或運輸，公路總局即是隨著這每段道路的開通，以及監理與公共運輸服務的提供，低調而安靜的深入了民生。

人們不會把「公路總局」四字時時掛嘴邊，但每在提到或想到時，那象徵展翅飛翔的局徽總像記憶的一部分，似是如影隨形又難以具體描繪，是生活中「最熟悉的陌生人」。

公路總局自民國 35 年創立，至今年剛好滿七十週年，超越了一甲子，歷史悠久、任重道遠；建功赫赫的過去，創立了許多令人傳頌的經典，但也如同局長趙興華曾說：「建設九成以上在過去皆已開發完成。」

接續的，就是如何讓經典成為永恆，如何令創新變成典範。

可以知道的是，在超越一甲子之後，我們所處的時代環境，不管在科技技術、氣候變異或文化民情上，都與過去有著顯著的不同，尤其是近十年來的變化，更讓公路總局面臨了許多超越以往、難以想像的困境與挑戰！在此背景下，業務執行只有更細膩入心，才能貼近時代與民心。

公路總局將民眾需求視為依歸，以「想要更平更順」的公路建設為目標，打造蘇花改、淡江大橋等重大工程；使用高端科技與提前預警防災新觀念，面對「天災不驚不懼」，為用路人守護生命財產的安全。

理解民眾「期待省時省力」心理，力推多項簡政便民措施，更勇於挑戰艱困的監理系統改造任務；站在期望「遇見好心好意」角度，主動管理並推廣公共運輸，強化道路的美觀安全與平整；種種革新與作為就是希望成為日後模範，努力讓大家的「未來越美越好」。

而這些精采，都將在本紀念專刊中一一留下紀錄。





公路總局內的工作人員，常以懇實的「公路人」稱呼自許，不論職務或位階，總是努力突破過往公家機關予人高高在上、生硬有距離感的框架。

可以這麼說，從前公務部門是管理者，多數從業人員會覺得將業務做好就好；而在時代背景的轉換下，公路總局「公路人」們的心態漸轉，將民眾需要的服務做到最好，已成為上下一心的共識。

子曰：「吾十有五而志於學，三十而立，四十而不惑，五十而知天命，六十而耳順，七十而從心所欲，不逾矩。」在孔子自述中，每個十年都有新的認知與體悟，到七十歲時已達如此的從容隨心而深具智慧。

公路總局七十週年，不管是在公家機關、亦或民間企業，皆可說是扛著傳承精神、與揹負創新期待的老字號；而近十年來在業務上的各項變革與創新，也成功把從追求績效為目標的傳統冰冷公家機關，轉變為以保全民眾安全為主的溫暖服務單位，而這一切即是公路總局與民眾約定好的守護。

這些轉變，正是何謂「從心所欲不逾矩」。

公路總局期望近十年的改變，能與民眾共榮共享；也切盼往後的每個十年，皆能隨著時代的腳步有所體悟與創新。



想要更平更順

天災不驚不懼

期待省時省力

遇見好心好意

想 要更 平更 順

一條安全又平順的道路，
是長久以來的盼望。

一條安全回家的路

東南部的便捷之道

眾望所歸的新地標 寧靜的舞者

高山與大海的串聯

在過去與未來之間

未來越美越好

想要更平更順

天災不驚千龍



期待省時省力

遇見好心好意

未來越美越好

一條安全回家的路

最美也最危險的公路

巨大的爆破聲響，伴隨著一大片煙塵，穿著橘色制服的工程人員跑向隧道口，檢視著爆破結果。開挖三年多的觀音隧道北上隧道，民國 104 年 11 月全線貫通，工程人員在隧道內開香檳慶祝，感動和驕傲全寫在臉上。蘇花改工程從 100 年正式動工，工作人員 24 小時不停歇施工，才有今日的成果。

蘇花公路，一條美麗又危險的道路。因為特殊的地理位置和地質條件，蘇花公路沿途盡是壯麗多變的自然景觀。地形造就令人驚豔的美景，卻也帶來不可預期的風險。蘇花公路早期以開鑿山壁建造，又因瀕臨太平洋，長期面臨岩石風化與剝落的窘境，當地震、颱風以及豪雨等天然災害來襲時，柔腸寸斷的公路險象環生。

民國 97 年，公路總局受命針對蘇花公路提出完整的改善計畫，從蘇花高到蘇花改，這一個歷經二十餘年的交通計畫，備受社會大眾高度重視，

贊成與反對的意見持續拉扯。經過一連串的規劃與環評分析、召開相關說明會，蘇花改計畫於 99 年正式通過核定，蘇花公路改善工程自此展開。

對於公路總局的同仁來說，這只是開始，打造一條安全回家的路，成為一項最艱難也最具挑戰性的任務。

← 蘇花改計畫動工典禮

首創公路工程生態停工機制

白色的布條上，用大紅色的字體寫著「回家」兩個大字。數千名來自花蓮的鄉親，在臺北中華路上搖著旗海，怒喊著：「我要回家、我要蘇花高！」在環保署的環評會場中，正在審查著蘇花改環評案，長達6個小時的會議結束後，環保署有條件通過環評案，場外的花蓮鄉親得知消息歡聲雷動，環保團體則抗議著環評案草率通過。

這是99年11月1日的一場集會遊行，東部鄉親聚集在環保署大樓前，為自己爭取一條快速又安全的回家之路；另一群人，則是環保團體的代表，他們擔心蘇花改工程將會造成生態浩劫，立場不同的兩方人馬，始終找不到交集點。

公路總局執行蘇花改計畫時，以東部永續發展為目標，兼顧環境保護理念，首創公路工程生態停工機制，定期進行生態環境監測以評估工程進行對自然環境之影響，多數人關注的生態與環保，執行計畫的團隊都放在心上。

蘇花改動工後，工程處徹底執行環保承諾，每三個月進行環境調查，並且以白頭翁、麻雀、綠繡眼、小雨燕、紅嘴黑鵯、洋燕、繡眼畫眉、五色鳥、竹雞，以及東澳北溪的日本禿頭鯊、湯鯉、大吻蝦虎等指標性生物為採樣標準，只要連續兩次生態監測數量低於特定隻數就視為異常狀況，需藉由補充監測及監督委員會評估其因素，並決定是否停工。



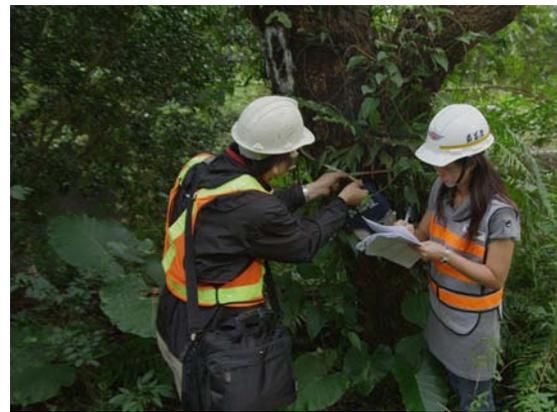
- ↑ 蘇花改工程中相當重視生態平衡
- 蘇花改監督小組實際視察工程進行



自然友善的工程

工作人員站在升降機上，慢慢地升高至三層樓的高度，他們正在測量著樹木的高度、樹徑，這是為了移植樹木而做的事前準備。「把工程範圍內珍貴的樹種和大樹進行移植或原地保護，是工程管理的重要項目之一。」蘇花改工程處處長邵厚潔說。為了對環境保護盡一份心力，工程處的人員相當用心。

「這個可以保護小鳥，避免它們撞牆。」工作人員在隧道洞口設置保護牆和防護網，讓鳥類提高飛行高度，這是降低鳥類誤闖工區的生態設計之一；在一般人看不見的橋梁下，還有為小鳥和蝙蝠設置的巢箱，為它們提供一個棲息之所。



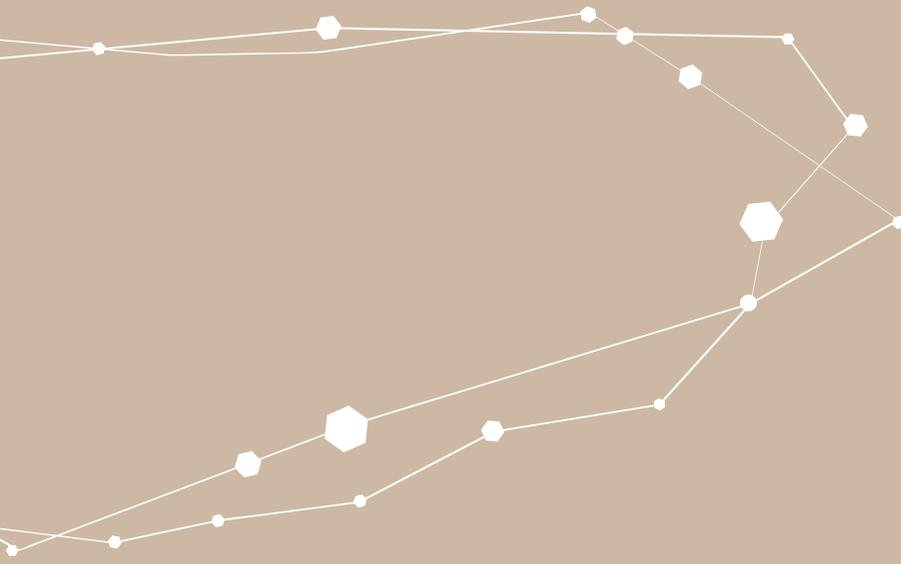
↑ 工程沿線的樹木皆經仔細的評估

「為了落實生態環境保護，蘇花改工程計畫採用自然友善的工程設計。」



為了落實生態環境保護，蘇花改工程計畫採用自然友善的工程設計，例如：道路工程迴避及縮小對策、減輕道路照明對生態影響、表土和綠資材的回收利用等等，降低對原有環境的傷害。

公路總局規劃組規劃科科長潘客舟曾被派駐至工程現場，他認為施工過程對於當地的生態影響真的不大，「每天有好多班次的火車經過工地，好多雙眼睛在盯著看，真的不敢亂來啦！」他笑著說，現場還有環保署的環境督察總隊、以及公路總局的環保監督小組，大家真的可以放心。





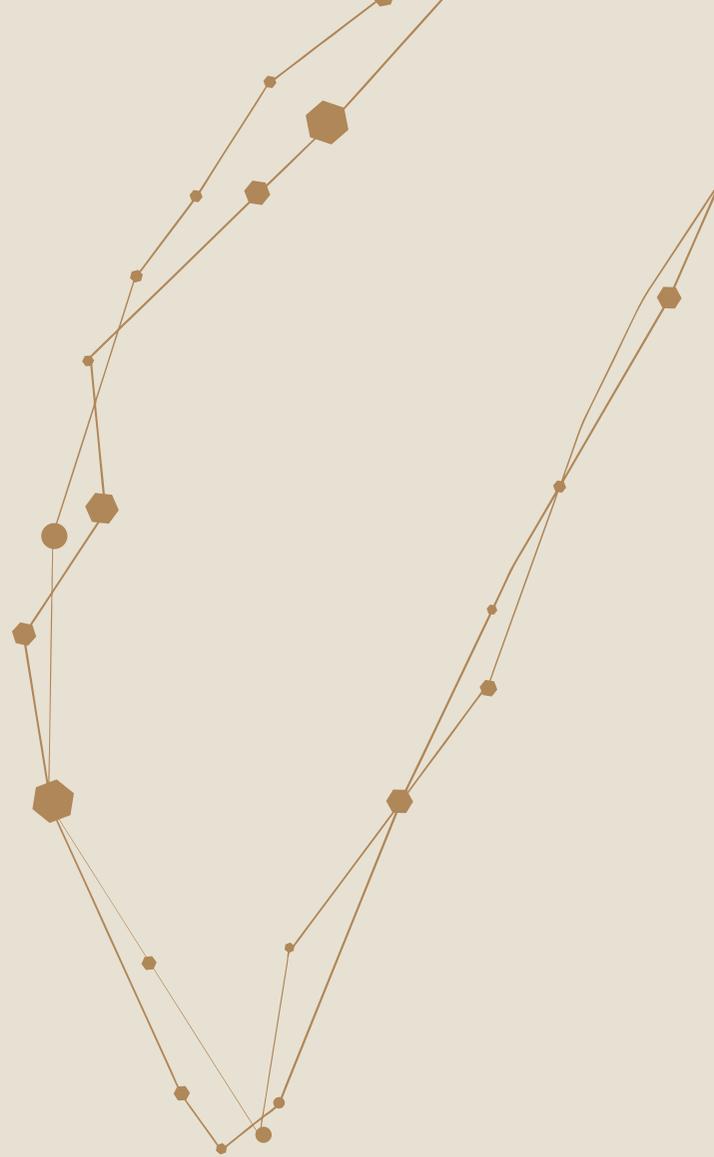
↑ 穆怡如是少數的女性工程師
← 工程人員進行測量作業

默默付出的幕後英雄

台9線南下130K的一個大轉彎處，一棟藍色屋頂的組合屋，坐落在濃蔭的大樹下，這裡是公路總局蘇花改工程處南澳工務段的辦公室。簡易的組合屋裡，沒有漂亮的裝潢和舒適的辦公家具，嚴格說來，是很簡陋的工作環境。但是，有一群年輕人，他們來自北、中、南各地，帶著滿滿的熱誠與活力，投入這一項艱鉅的蘇花改工程計畫。

蘇花改工程100年1月29日於花蓮和平工務段動工，「公路總局蘇花公路改善工程處」同年3月4日正式揭牌成立。「勇敢的人雖然不能長生不老，但是畏首畏尾、過度謹慎的人，這一生卻是白活了！」蘇花改工程處處長邵厚潔在工程處揭牌典禮上，說出這一段話。

喜歡接受挑戰的邵厚潔，五年來帶領著團隊一起面對艱困任務，如期完工是大家共同努力的目標。除了南澳工務段之外，蘇澳工務段、東澳工務段、和平工務段、和中工務段，同樣也有著一群不怕苦、勇於接受挑戰的工程人員，其中不乏長期在西部工作的工程師，他們回到自己的故鄉貢獻一己之長，還有少數幾位優秀的女性工程師，不怕風吹曬的辛苦，一起加入這項高難度的任務。



轟隆隆的聲響不斷地從隧道內傳出，在幽暗的隧道裡，分不清是白天或黑夜，悶熱、潮濕的工作環境，還有不可預知的意外與危險，對於每一位施工人員來說，都是體力與耐力的一大考驗。

「除了農曆春節之外，工程人員全年無休，就連吃飯、喝水，也都在隧道內解決。」邵厚潔說出蘇花改第一線工作人員不為人知的辛苦。

蘇花改約有 1 千 4 百多位的第一線工程人員，他們來自臺灣、泰國、越南、印尼，他們有時候在暗黑的隧道裡工作，有時候站在五層樓高的鷹架上，他們是一群默默無名的幕後英雄，冒著生命危險為用路人打造一條安全之路。

「都是一些小工作！比較耗體能的工作。」太魯閣族的李先生，從東岳隧道開挖時就開始做到現在，他帶著靦腆的笑容說，只要有工作做就很開心！

目前從事蘇花改工程的第一線工程人員中，約有 23% 的原住民勞工，大部分都是當地的泰雅族人。「會不會累？」、「我們又沒有喝蠻牛，怎麼不會累！」原住民朋友樂觀又開朗的性格，經常在工作中互相調侃、苦中作樂，每天總會帶著小傷下班也不以為意。



↑ 觀音南下線第一工作面貫通
→ 南澳和平橋梁工程完工實景





最長隧道全線貫通

拿到貫通石的那一刻，每個人臉上洋溢著幸福與滿足的笑容，早已忘記徹夜排隊以及頂著烈日等候的辛苦。「聽說把這個放在年輕人的床頭櫃上，對於孕事很有幫助。」為了早日抱得金孫，王先生專程從臺中開車至蘇澳，在發放日的前一晚就開始排隊，只為幫兒子取得一塊珍貴的貫通石。

在民間傳說中，貫通石可以助孕以及招來好運。蘇花改工程處自觀音隧道工作面貫通後，就以貫通石作為紀念品發放給有需要的民眾，每一次總是吸引來自全臺各地的排隊人潮。全長 7.9 公里

的觀音隧道已於 105 年 5 月正式全線貫通，從蘇花改觀音隧道施工至今，已經送出 4 千顆的貫通石，也幫助了許多家庭帶來好孕！

可以帶來幸運的貫通石，人人都喜愛。但是很多人卻不知道隧道貫通的過程，充滿著艱辛與危險。「當我聽到弟弟負責的坑道坍方時，心中不斷地祈禱著，一定要平安啊！」擔任觀音隧道第一線工程人員的蔣明龍，說出這份工作不為人知的辛苦，以及兄弟倆經歷生死一瞬間的往事。

- 助孕又助運的貫通石吸引許多民眾前來領取
- 觀音隧道貫通後，離蘇花改完工又進了一步
- ← 隧道貫通後，施工人員穿越貫通面





堅持品質持續前行

「金質獎」是工程界人員視為最高榮譽的標竿，就像是每一位電影從業人員，都希望獲得「金馬獎」肯定一般。104年12月9日下午，中油大樓國光廳聚集800多位嘉賓，前副總統吳敦義特別親臨會場，因為今天是「第15屆公共工程金質獎」的頒獎典禮。

「土木類受獎代表請上台。」蘇花改A3標工程團隊隨著司儀唱名步上舞台的同時，他們的榮耀也是工程處每一位同仁的榮耀。台9線蘇花公路山區路段改善計畫迄今邁入第6年，104年度以「台9線蘇花公路東澳東岳段新建工程A3標」為代表，首度參加公共工程金質獎選拔，最終通過嚴格的評選考驗，榮獲土木工程類第一級優等肯定。

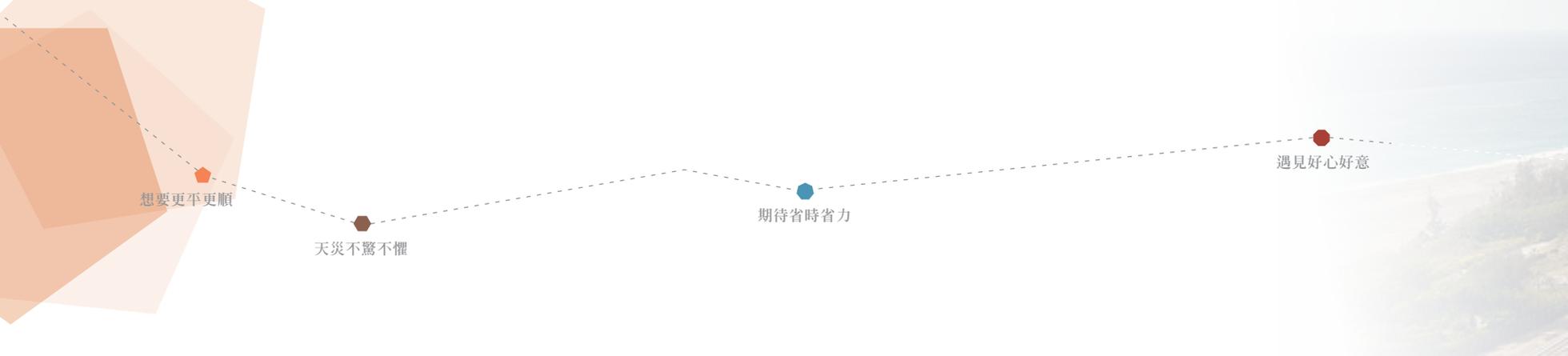
蘇花改工程處成立以來，針對道路線形不佳以及落石坍方阻斷頻繁的路段為改善重點，包括：蘇澳東澳段、南澳和平段、和中大清水段，改善長度38.8公里。

← 蘇花公路東澳東岳段新建工程
榮獲金質獎

其中的東澳東岳段A3標工程已經完工，東澳地區長年多雨、氣候變化極大，再加上東部招募工人不易，在艱困的施工環境中，施工團隊如期完成計畫，獲得金質獎肯定可說實至名歸。未來，蘇花改工程團隊仍會堅持品質、持續前進。



↑ 蘇花改A3標工程團隊榮獲第15屆公共工程金質獎



想要更平更順

天災不驚不懼

期待省時省力

遇見好心好意

東南部的便捷之道

山海交融的景觀道路

這一條美麗的公路，連接著屏東楓港與臺東馬蘭，全長 95 公里；行走其間，山與海的壯麗風光盡收眼底。台 9 線南迴公路是花東與高屏地區的主要交通幹道，道路景觀雖美，卻常飽受天災和塞車之苦，每逢大雨，南迴公路總是落石與坍方不斷，颱風季節更常造成路面中斷。蜿蜒曲折的香蘭—多良段，更是容易塞車的路段。

盛夏七月，果園主人林先生揮汗採收釋迦，看著手中碩大的果實，心中祈禱著這段期間千萬不要有颱風和豪雨來攪局。「這條路如果早日拓寬完成，就再也不怕塞車和豪雨影響開車送貨了，我能用最短的時間把新鮮水果送到西部。」一條安全又快速的道路，是他長久以來的盼望。



未来越美越好

↑ 依山傍海的南迴公路，是條美麗的景觀公路

歷經 7 年、經過前後 6 次的環評審查，台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫於民國 99 年通過環保署審查，並於隔年 7 月開始動工，預計 109 年完成全部工程。這項工程主要分為香蘭—金崙南方段、金崙南方—大烏段以及安朔—草埔段，通車之後，從臺東太麻里至屏東東港，只需 2.5 小時車程。「為東部民眾打造一條穩定又安全的回家之路，是我們的責任也是義務。」公路總局東西向快速公路高南區工程處處長賴明煌說。

用心守護環頸雉的家

調查人員扛著專業用的望眼鏡，用最輕、最慢的步伐走在草原上，他們正在觀察記錄香蘭大鳥和安朔草埔兩個路段的環頸雉棲地與生態。臺灣環頸雉是臺灣特有的鳥類，早期在鄉間田野隨處可見，後來因為棲地被破壞，以及濫捕濫殺，造成數量銳減。目前僅在金門、花蓮、臺東、宜蘭南澳等地，仍有機會看見它們的蹤影。

為了降低台9線南迴公路拓寬改善後續計畫工程對於當地生態的影響，公路總局從施工前一年到通車後一年，展開至少6年的調查研究，了解沿線路段環頸雉的族群分布情形。「這項研究計畫進行超過3年了。」台9線南迴公路沿線環頸雉研究計畫調查員劉威廷說，這些年已經完成繫放、無線電追蹤、以及其他繁殖生物學的研究等項目。

打造一條安全的回家道路，是公路總局每一位同仁的使命；讓臺灣環頸雉快樂地在原有的棲息地生活、繁衍下一代，則是他們衷心的期盼。近年來，每逢豪雨就造成南迴公路的落石和坍方，嚴重影響往來屏東和臺東的交通以及用路人的安全，工程改善計畫勢在必行，站在交通建設和生態平衡的天秤兩端，工程人員的每一步都小心翼翼。

→ 環頸雉是早期臺灣鄉野常見的鳥類

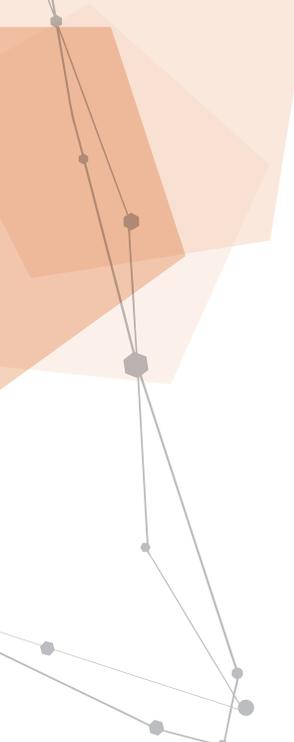


與海爭地、與天競時

「哇！大浪來了，大家快點撤。」好幾米高的大浪往臨時防波堤襲來，工作人員趕緊撤離到安全地帶，一瞬間機具和施工便道已經被大浪淹沒了。

「唉！又要重頭再來了。」看著辛苦大半天才完成的心血，現在全部又化為零，工作人員忍不住嘆了口氣。





這裡是台9線南迴公路多良至大鳥路段，每年10月至隔年2月的東北季風，總會掀起巨浪，對於南迴公路拓寬改善工程的工作人員而言，除了要隨時準備撤離現場，還要面對大浪過後的一片狼藉。這一個施工路段緊鄰海岸，缺乏施工腹地，工作人員必須在感潮帶中施工，面臨著與海爭地的挑戰。

從多良到大鳥段，工程人員搭建了8千公尺長的臨時防波堤，但是東北季風和每個月的固定漲潮，總是會讓工作人員辛苦構築的道路基礎毀於一旦。「剛做好的鋼筋綁紮，還沒來得及進行澆置混凝土，海水就淹進來了，工程只好重頭來過。」

面對惡劣的天候和工作環境，工作人員早已習以為常。雖然他們常常做白工，一直和大海奮戰，但仍舊秉持著公路人的精神與毅力，努力不懈地完成任務，不讓氣候因素影響工程進度。

- ↑ ← 多良高架橋支撐先進工作車組裝完成
- ← 位處海濱的工作環境常需與海爭地（西濱南工處王富生提供）

- 草埔隧道完工後可節省 5 公里的路程
- ↓ 為防止路堤受海水蝕損，工程處利用草埔隧道之碴料進行養灘



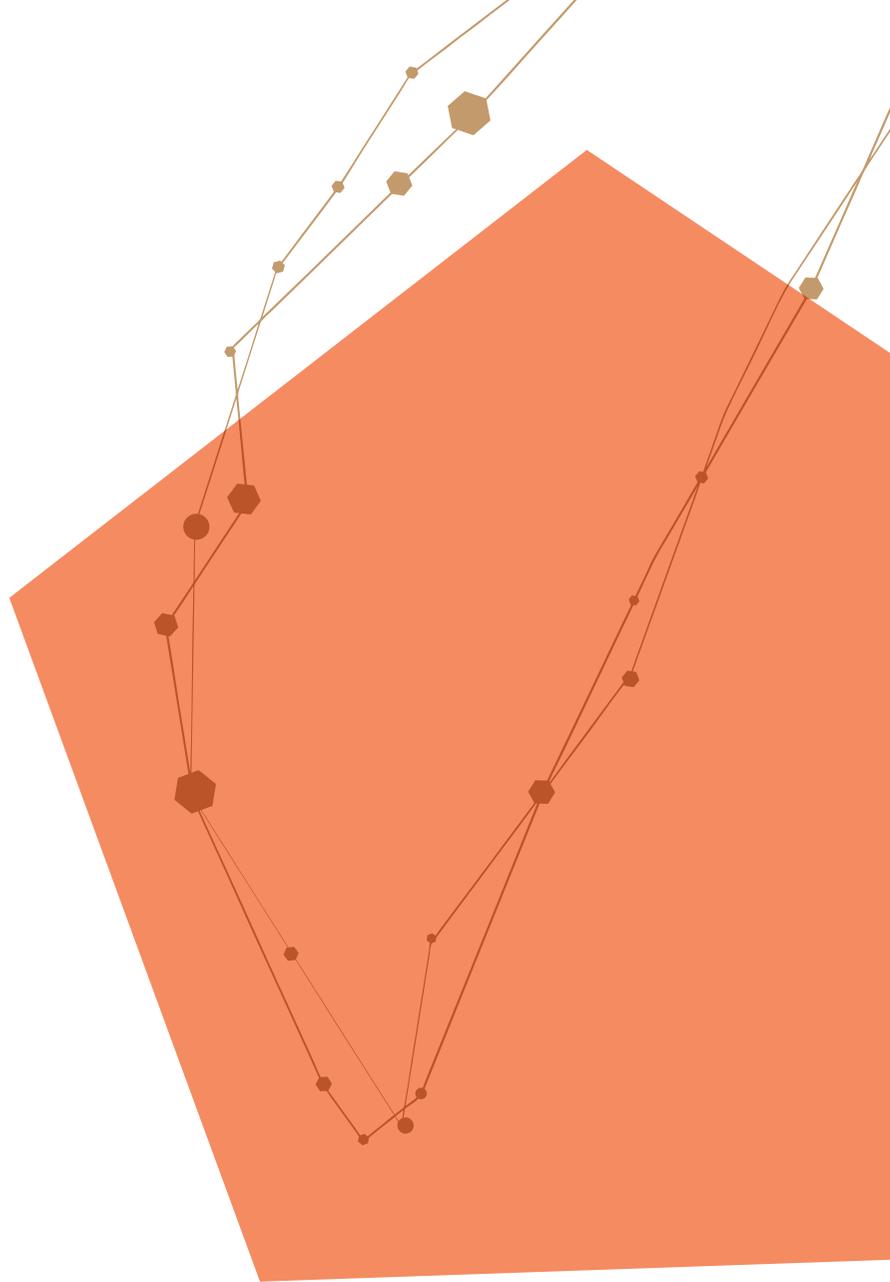
挑戰穿山越嶺

蜂鳴器發出尖銳的聲響，現場工程師和工程人員開始清空現場，做好警戒範圍工作。當一切準備就緒後，遠處傳來震耳欲聾的開炸聲，隧道上方的碎石塊和大量煙塵不斷往下落，這是台9線南迴公路草埔隧道的施工現場一景。

「記得戴上防塵口罩、安全帽帶扣要扣好。」擔任承包廠商勞安督導工作的王玥文，不停地穿梭在工地中，不厭其煩的叮嚀著工作人員。她說：「隧道工程的作業具有高度危險性，每一個細節都不能輕忽。工作人員的安全，就是我的責任。」

草埔隧道是南迴公路拓寬改善後續計畫中，非常重要的一段工程，尤其是隧道的開挖和豎井工程，更是最關鍵和艱鉅的地方。從草埔到安朔的隧道工程完工後，這一段路可以節省5公里，至少20分鐘以上的車程。

緊鄰太平洋的香蘭至多良路段，再加上這段公路緊貼山壁，工程的難度不難想像；多良至大鳥段，道路瀕臨海岸，臨海路堤長期受到海水海浪侵蝕而損壞，這一條路段經常被迫交通中斷。來自不同地方的工作人員，他們默默地在工作崗位上努力，每一個人的共同目標就是為東部民眾打造一條安全回家的道路。



想要更平更順

天災不驚不懼



眾望所歸的新地標 寧靜的舞者 _

淡江大橋的美麗與哀愁

當自然景觀與公共建設之間產生衝突時，孰輕孰重？對於執行的公務單位來說，始終是兩難的局面。「不要告別淡水夕陽，拒蓋淡江大橋。」一群藝文界和學術界的人士發動連署，積極為搶救淡水夕照景觀而努力；同樣地，也有一群人，他們殷殷期盼著淡江大橋早日通車，解決淡水塞車惡夢，促進淡水河兩岸的旅遊觀光經濟活動。

淡江大橋計畫始於 80 年代末期，這個已有三十多年歷史的建案，因為政策反覆、環評問題等各種爭議而延宕，在反對與支持聲浪皆有的情況下，負責工程計畫的全體工作人員，面臨的辛勞與壓力不足為外人道。

淡江大橋第一標工程已於 103 年 9 月 12 日動工，截至 105 年度 5 月底進度完成 78.41%，預計 105 年 10 月完工。淡江大橋第二標工程開工典禮於 105 年 1 月 9 日在新北市八里舉行。「第一鍬，開工平安、國運昌隆。」在司儀的旁白聲中，當時總統馬英九、與時任行政院長毛治國鏟下第一鏟土，這也代表著淡江大橋的工程進度又往前邁進；這一座曾經被嘲諷為「選舉浮橋」的跨河大橋，正一步一步走向完工之路。

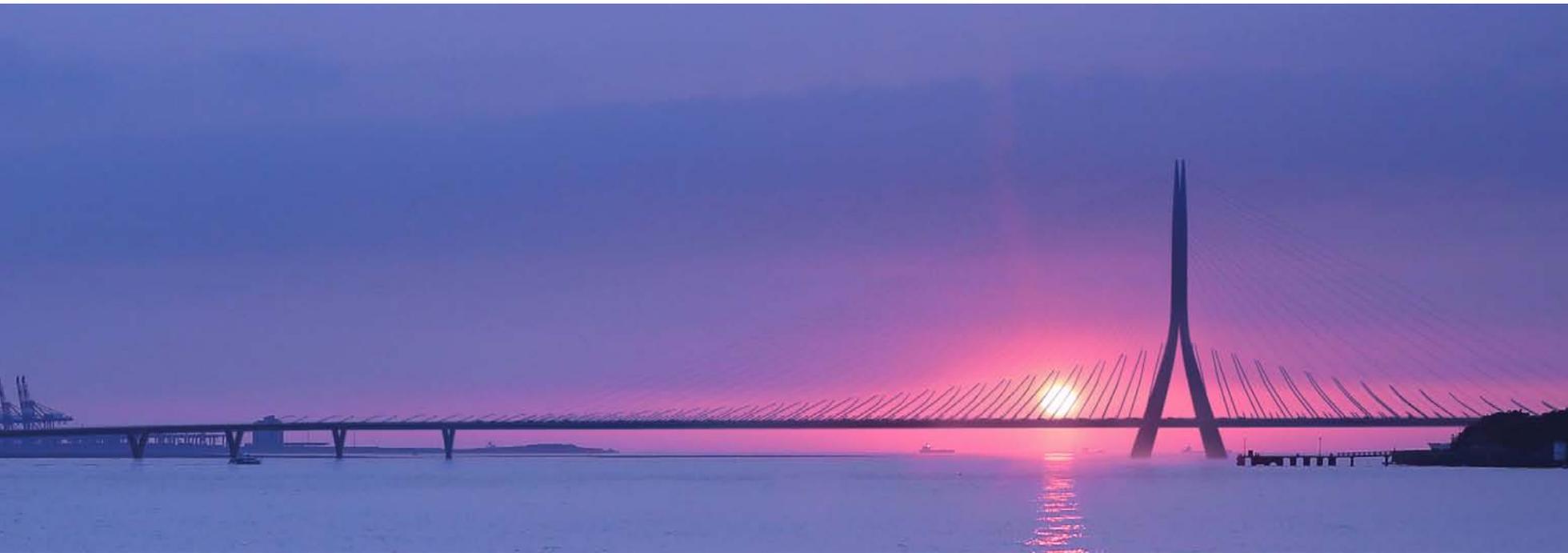
← 美麗的淡江大橋可望促進淡水河兩岸的旅遊觀光經濟活動

淡水河的美麗夕照，是許多詩人和畫家的創作素材，這一個曾經被譽為臺灣八景之一的景觀，是否會因為淡江大橋的興建而消失，是許多人擔憂的問題。外界對於自然景觀、人文遺跡和生態環保等疑慮和抗議聲，淡江大橋的工作團隊都聽見了。

「設計團隊所設計的單塔斜張橋，避開了落日的區域範圍。」公路總局西濱北工程處處長陳松堂說。為了不讓橋梁擋住夕照美景，公路總局進行淡江大橋計畫之前，多次模擬從淡水渡船頭遠眺淡水河口，根據春分、夏至、秋分、冬至的日落位置反覆推敲，務必要讓淡江大橋和淡水夕照和諧的並存，而不破壞夕照景觀。

淡江大學建築系教授王俊雄認為，淡江大橋落成之後對於淡水夕照的景觀影響應該不大；也有當地居民樂觀的期待，淡江大橋可以蓋得美美的，就像舊金山的金門大橋一樣，成為著名地標，為地方帶來觀光人潮。

陳松堂指出，淡江大橋全線採用對生態衝擊最小的高架橋型式設計，希望在施工過程中對於生態的傷害降至最低，在施工期間，對於保育類鳥類也有一套停工和復工機制，若影響生態會邀請專家和學者共同協調。



↑ 淡江大橋與淡水夕照示意圖，景緻優美

國際競圖評選結果出爐

「快來拍照，打卡！」兩個年輕人在公路總局幸福公路館打卡，並至粉絲頁按讚，然後獲得公路總局贈送的限量淡江大橋紀念筆筒。他們開心地帶著小禮物，在館內觀賞「淡江大橋國際競圖得獎作品特展」。

備受矚目的淡江大橋設計競圖結果於 104 年 8 月 12 日公布，第一名由中興工程顧問有限公司和共同投標的德國廠商獲得。為了讓更多人認識淡江大橋，公路總局先後在淡水和八里舉行國際競圖作品展，精美的淡江大橋模型以及設計圖，讓參觀民眾搶先見識淡江大橋的風采。

「這一區的基礎岩盤比較淺，大約只有 50 公尺左右……」導覽人員詳細地介紹著細節，耐心地為參觀者解答各種問題。淡江大橋主橋面全長 920 公尺，工程總經費 154.3 億，是全臺灣最長且造價最高的河川橋梁，預計 109 年完工。

淡江大橋設計評選共有六組競標團隊參加，分別來自臺灣、日本、德國、丹麥、美國等國；而中興工程顧問有限公司和共同投標的德國廠商，因為考量人文意涵及生態環境維護，並兼顧淡水夕照的景觀融合，展現完整的設計思維與創新的工程技術，在其他競爭者中脫穎而出。



- ↑ 淡江大橋國際競圖得獎作品特展在公路總局幸福公路館開展，局長趙興華親自出席
- 現場展示淡江大橋模型





全世界最長單塔斜張橋

淡江大橋的設計靈感，來自於雲門舞集舞者的曼妙舞姿，斜張橋型流線的弧度，猶如舞者跳躍的一瞬間，優美的肢體動作化為主橋梁造型，單塔造型與淡水夕陽及觀音山相互眺望，建築藝術與地區文化精神緊密結合。



↑ 淡江大橋採單塔斜張橋的橋體設計

← 淡江大橋將成為淡水河口新地標

歷經一年的國際競圖作業，淡江大橋的首獎作品由中興工程顧問股份有限公司以及共同投標廠商 Leonhardt Andra udn Partner Beratende Ingenieure VBI AG 獲得，設計則由國際知名建築師札哈·哈蒂 (Zaha Hadid) 的設計事務所擔任計畫團隊。

總部設於淡水的雲門舞集，是臺灣第一個職業舞團，在國際間享譽盛名；淡江大橋設計團隊將雲門舞集的舞者融入設計概念中，巧妙地將淡水在地文化與設計連結。

單一橋塔的構想，完工後無論是站在老街或是淡水重要景點位置，均可以看見清晰的日落景緻，美麗的淡水夕照不會因為淡水大橋而消逝；從漁人碼頭回望觀音山，清晰的山形與在地社區融合，淡江大橋成為風景的一部分。

連接八里與淡水之間的淡江大橋，預計於 109 年完工通車，這一座全世界最長跨度的不對稱斜張橋，可望成為北臺灣的新地標。隨著札哈哈蒂的猝逝，這一座橋梁成為她在臺灣的第一件、也是最後一件作品。

札哈·哈蒂今年 3 月 31 日因為心臟病在美國猝逝，終年 65 歲。這一位在國際建築界享有盛名的建築師，擁有獨特的個人風格與魅力，她的建築作品經常融入不同的線條元素，因此有人稱她為「曲線女王」；她也是全球首位獲得普立茲克建築獎 (Pritzker Architecture Prize) 的女性建築師，在一直以來都以男性為主導的建築領域中，札哈·哈蒂的獲獎實屬不易。

這一位伊拉克裔的英國建築師，曾經參與多項國際競圖，包括：德國、美國、新加坡、奧地利、西班牙、韓國等，都有她的傑出作品；她在多年前也曾參加臺中古根漢美術館競圖並獲選，後來該美術館因故停建，臺灣民眾無緣目睹這位傑出建築師的作品。



↑ 淡江大橋由「曲線女王」札哈·哈蒂設計

這一次的淡江大橋國際競圖比賽，由札哈·哈蒂的建築師事務所負責整體造型設計，並由她親自發想原創設計。淡江大橋的主橋之細部設計工作未來仍將由她的建築師事務所負責整體美學規劃，對於札哈·哈蒂的原創橋型之建構成果及細部設計進度並無影響。

淡江大橋完工後，不僅可以縮短淡水和八里 15 公里的路程，這一座全新的地標，對於當地的觀光發展同樣令人期待。

→ 淡江大橋是全世界最長跨度的單塔斜張橋





高山與大海的串聯 _

↑ 串連起萬里到瑞的台 62 線快速公路，拉近了山與海的距離
→ 台 64 線大漢溪橋（林進喜攝）

快速公路便利你我他

從最北的萬里—瑞濱段，到最南的高雄—潮州段，全臺灣總計有 12 條東西向快速公路，其中有 8 條由公路總局負責規劃施工，完工通車後則全部負責管理及養護。東西向快速公路全長超過 300 公里，為全臺建構一個山海相連的快速公路網，也為偏鄉地區帶來便利與繁榮的經濟。

「當時有位處長穿著筆挺的西裝出席說明會，卻被抗議民眾扔的雞蛋弄髒全身。」公路總局前副局長張仁德回想起當年興建快速公路的往事，同仁們面對抗爭的居民、土地徵收不易等難題…，承受極大的壓力。便利你我他的快速公路，背後有著一群辛苦付出的無名英雄。

想要更平更順
44

天災不驚不懼

期待省時省力

遇見好心好意



北部地區 (台 62、台 64)

台 62 線是臺灣最北端的一條快速公路，連接萬里至瑞濱，也有人稱為萬瑞快速公路。萬里瑞濱線全長 18.76 公里，96 年 6 月全線通車，對於紓解臺北往返北海岸的車潮，有很大的幫助。台 62 線與基隆港東西岸聯外道路，形成環狀交通網路，提供當地生活圈便捷的交通。

台 64 線西起八里鄉至新店秀朗橋頭，總長度 28.4 公里。這條快速公路跨越國道 1 號，沿三重疏洪道南岸至大漢溪口與新北市側環快共構，跨越大漢溪南岸接板橋，再經中和至秀朗橋頭，是大臺北地區重要的快速公路之一。



桃竹苗地區 (台 66、台 68、台 72)

台 66 線從觀音至大溪，連接國道 1 號、國道 3 號及台 61 線西濱快速公路，全長 27.2 公里。台 66 線提供民眾便捷的交通服務，無論是桃園地區的居民，或是假日前往旅遊的觀光客，都十分仰賴這條便捷的道路。但由於未全線高架化，再加上有多處平交路口，為了提供更安全的用路環境，102 年開始進行立體交叉高架化工程，預計今年年底完工。

全長 22.5 公里的台 68 線快速公路，西起南寮、

東迄竹東，連接台 1 線、台 15 線以及國道 1 號，這條快速公路通車後，不僅有效地紓解新竹至竹東的主要幹道光復路的壅塞，也健全了新竹漁港特定區路網系統和當地假日交通塞車的現象。

全長 28.6 公里的台 72 線後龍汶水路段，一側臨山、一面靠河，因為地形的先天條件，施工過程困難重重。工程人員利用路工工程、隧道工程、橋梁工程等多種不同工法，完成高難度任務，這條快速公路成為苗栗生活圈東西向最主要的運輸走廊。

↑ 台 68 線南寮—竹東
→ 台 78 線台西古坑線



中西部地區(台 74、台 76、台 78)

台 74 線全長 39.2 公里，是台灣唯一的環狀快速公路。路線自國道 3 號快官交流道起，往北跨越台 12 線、台 1 乙，再經台中高架道路至國道 3 號霧峰交流道止。這一條快速公路串聯兩條國道和高鐵，為台中、彰化地區構築一條便利的交通網。



- ↑ 台 76 線漢寶草屯線
- 台 84 線是串聯城鄉生活的重要建設

連接彰化與南投的台 76 漢寶草屯線，長度 21.2 公里。其中的八卦山隧道工程，工程難度極高，歷經滲水、塌陷等重重挑戰，耗時 6 年隧道終於貫通。長度約 5 公里的八卦山隧道，是臺灣第二長的公路隧道。原計畫與西濱快速道路銜接的西段工程，卻因為路線爭議以及環評等多種因素延宕至今，是全臺 12 條東西向快速公路中唯一未全線通車的路段。

全長 43.5 公里的台 78 臺西古坑線，是雲林地區東西向主要幹道，連接國道 1 號和國道 3 號，以及西濱快速公路、台 1 線、台 3 線、台 17 線、台 19 線等主要公路，全線通車之後，提供雲林縣完善的交通網絡。這一條快速公路橫貫土庫、虎尾、大埤、斗南、斗六、古坑等地，為用路人創造一條安全的捷徑。



南部地區 (台 82、台 84、台 86、台 88)

台 82 線全長 34.2 公里，西起東石、終點與國道 3 號嘉義水上系統交流道連接，為嘉南平原建構了一條完整的快速公路網，它可以連接雲嘉南濱海國家風景區和阿里山國家風景區，是一條便利的觀光旅遊路線，對於雲嘉南地區的漁民和農民而言，這條快速公路更是農產品運輸不可或缺的重要道路。

台 84 線 103 年 9 月全線通車，東起臺南市玉井區，西至北門系統交流道，沿線經學甲、下營、麻豆、官田、大內等區，全長 41.8 公里。台 84 線是全臺交通網絡最完整、也最早部分路段開通的快速公路。但是學甲至北門段短短 9 公里的路程，卻經歷用地徵收困難、民眾抗爭、工程經費短絀等問題，費時 16 年終於全線開通。

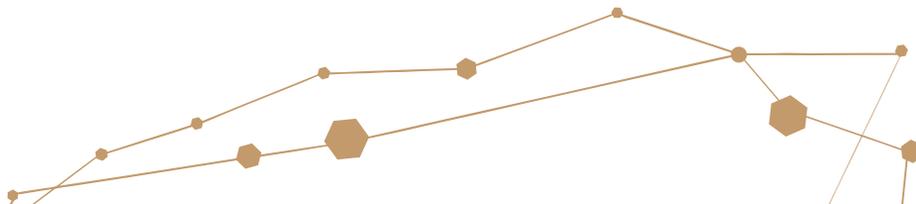
台 86 臺南關廟線，全長 18.91 公里，提供大臺南生活圈快速便捷的公路，無論從哪一個鄉鎮出發，都能夠在半小時之內抵達臺南市中心。這一條快速公路有效地紓解 182 縣道以及仁德中正路等地區的交通負荷。

台 88 線是臺灣最南端的一條快速公路，由國道 1 號五甲系統交流道經鳳山、大寮、萬丹，再透過竹田系統交流道銜接南二高到屏東，全長 22.5 公里。這一條快速公路提供高雄和屏東之間的便利交通，可以縮短半小時以上的車程。台 88 線開通之後，高屏大橋和雙園大橋的塞車現象獲得改善。全臺 12 條快速公路之中，它的車潮和使用率高居第一。



↑ 風景優美的台 84 線夕照

↑↑ 台 84 線北門玉井線





- ↑ 台 65 線能夠有效紓解新北地區交通流量
- ↑→ 台 65 線快速公路 (新北市特二號道路)

台 65 線 (新北市特二號道路)

102 年全線通車的台 65 線，全長 12.8 公里。這一條特二號道路工程興建完工之後，彌補了臺北都會區西側無南北向快速道路的缺憾，讓臺北地區的快速道路系統更健全。台 65 線北端連接五股交流道、南行跨越新北大道；沿線行經五股、泰山、新莊、板橋、土城，有效紓解板橋與新莊之間的龐大車流。

台 65 線採高架橋設計，雙向各 2 至 3 線快車道，橋下配置平面道路提高區域性道路容量，沿線設有 10 處匝道，方便地方道路進出主線。其橋梁工法包括逐垮場撐、懸臂工法、鋼橋吊裝以及支撐先進波型鋼腹版工法。



台 61 線西濱快速公路

臺灣西部海岸線，有許多迷人的美麗風光，隨著西濱快速公路南部路段通車之後，周休假期出遊有更多的新選擇。西濱快速公路全長 293.3 公里，北起新北市八里、南至曾文溪北岸，目前全線完工路段約有 200 多公里。

台 61 線不僅是一條兜風賞景的便捷之路，更有助於改善西部沿海鄉鎮的交通不便。其中已經通車的南部路段大城至七股段，長度約 90 公里，涵蓋布袋港南航道橋段，連結布袋港、東石漁人碼頭等地交通；全線貫通之後，雲林、嘉義、臺南等地連成完整的路網，將會帶動當地的觀光旅遊產業發展。

中部路段已完成員林大排—王功路段，最後一段王功至大城路段，預計 108 年完工，屆時新竹香山至曾文溪北岸將可全線通車。北部路段已通車的八里至林口，長度 6.6 公里，改善臺北港聯外交通的壅塞車流，並可銜接至台 64 線，方便北部民眾利用。

西濱快速公路後續建設計畫目前持續進行中，施工中的路段由北至南，分別有觀音至鳳岡、白沙屯至南通灣、大甲至大安、

王功至大城以及臺南七股至九塊厝等路段，預計將於 106 年至 108 年陸續完工通車。

西濱快速公路全線貫通後，不僅能夠改善濱海地區的交通，同時也將串聯東西向快速公路以及國道 1 號、國道 3 號，形成完整的道路網。每當春節假期和連續假日來臨時，還能紓解國道的車潮，成為最佳的替代道路。



↑ 西濱快速公路串連了西部沿海的大小港口

← 西濱快速公路全長 293.3 公里

想要更平更順

天災不驚不懼

在過去與未來之間

公路建設與文化資產保護並行

初春三月，南澳的天氣依舊濕濕冷冷。谷風隧道新建工程持續在施工，蘇花改工作人員一如往常的趕工中。「等一下！這裡好像是文化層。」一位考古監看隨行人員無意中發現了一個文化層，經過挖掘之後，發現隱沒千年之久的漢本遺址，公共建設與文化保存再度引起正反兩極的意見。

101年3月5日，蘇花改工程單位發現漢本遺址後，立即停工進行搶救挖掘；三年後，原址再挖到年代更久遠的文化層。為了不讓搶救遺址工作影響工程進度，蘇花改工程處今年3月再招募一組新團隊進駐，加速挖掘工作，要讓蘇花改如期通車。

為了發展舒適又安全的交通運輸系統，公路總局陸續推動各項重大交通建設。為兼顧公路建設與文化資產保存，工程單位均按照文化資產保存法辦理監看、試掘、搶救挖掘及遺址內涵重建等工作，讓工程建設對遺址的損害降到最低。

除了漢本遺址之外，西濱快速公路南通灣段新建工程試掘，發現距今3千年的店子窩遺址；台9線南迴公路拓寬計畫發現距今1,600多年前的三和文化賓茂三遺址。公路總局都在第一時間停工，並且由專家學者安排搶救挖掘，為保存文化資產善盡一份力，創造公路建設與文化遺址雙贏的局面。

→ 許多文化遺址皆在工程開挖時重見天日



關於公路總局公路工程相關動態資訊，掃描看更多～

期待省時省力

遇見好心好意

未來越美越好



上路更加安全

每一步的守候

挑戰非常任務

天災不懼 天不驚

有效守護住人民人身安全，才是防災的根本。



●
未来越美越好

想要更平更順

天災不驚不懼



期待省時省力

遇見好心好意

未來越美越好

上路更加 安全

在天災之後

「我從小就住在這裡，大大小小的颱風都經歷過了，原本以為這一次只是風雨比較大一點，誰知道，山就那樣崩塌了。」屏東縣霧台鄉民柯萬秋眼神望向遠方，輕輕的說著。那分惆悵，空氣都跟著沉默了。

民國 98 年的莫拉克颱風重創臺灣，至今已過七年，風雨看似平息了，但一陣喧囂過後的殘骸卻持續在修復著。養護工程的人員，無不因這場劇變、而對日後每一場風雨都心驚膽戰。

親眼目睹小林村滅村的張簡士暉，是營造工程工作人員，至今仍忘不了那一天，「簡直是世界末日，土石流來時，大家開始往上跑，當我一回頭，小林村已經沒了。」事後他回想，可能因為自己是造路的人，路還沒做完，所以老天留他一條活路。

從歷年風災到莫拉克風災，公路總局重新思考「防

災」定義，深悟能夠有效守護住人民人身安全，才是防災的根本。100 年 3 月 28 日，公路防災中心正式成立，推動「公路防災預警機制」，導入防災重於救災，離災重於防災思維，讓民眾體會風雨難以預料，若事前可以閃避，就能將災害降到最低。

在天災之後，無論是公路養護工程的持續修護，或是防災體系的更新強化，所有的一切，都是為了記取教訓，守護人民。

← 天災可以對道路造成相當巨大的傷害

←← 台 18 線路基坍塌

重新檢視、從心做好

檢討過往的防災工作，才能建構更完善的防災機制。經過幾次重大天災的重擊，公路總局也重新檢視預警性封路、封橋的機制與時間，並以「向右魚骨分析圖」掌握過往成效不彰的原因，藉由探究人、事、時間和資源，剖析每個面向狀況與困難，也了解唯有加強內部橫向溝通，防災體制才能更加順利運作。

過去的通報流程與災害查報管道結構分散，資訊傳遞不順暢；透過之前的天災經驗，也了解災難的產生絕對不會是單一面向，所以防災工作更需多面思考，單靠一己之力不足以和大自然抗衡，唯有通過跨部門合作，資訊保持流通，才能在第一時間即時掌握狀況。



↑ 局長趙興華赴蘇花公路勘災

→ 風災將道路毀壞也使橋樑中斷



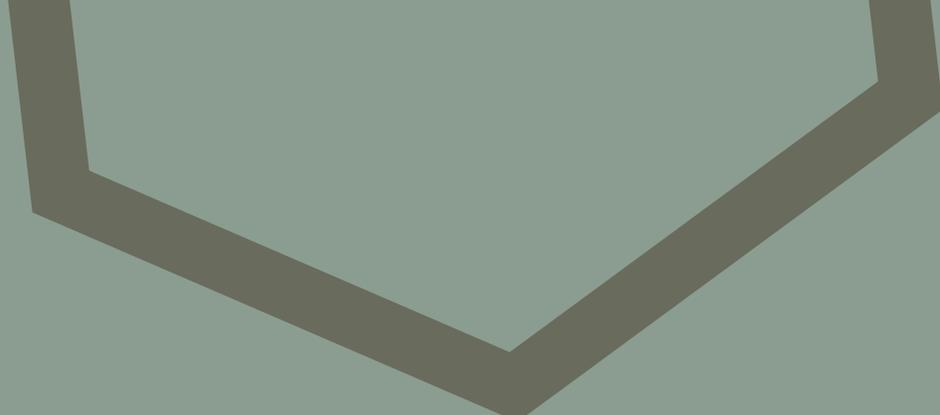
「根據以往的風災經驗，可以看到從前在判斷封橋或封路時，都是依照現場的道路崩塌情況、或者是河床水位來做依據，但其實預警效果並不夠好。」莫拉克風災之後，在第一線的工作人員們警覺到，如果可以事先預估出更適當的封路時間，就一定能夠增加民眾的安全保障。

為此，公路總局即運用流程整合檢討及公路防災預警制度修正等方式，提供現況標準作業程序給第一線防救災人員依循操作，除了強化內部資訊整合作業外，也希望藉著即時資訊的回報，能夠同步讓民眾獲得防災預警訊息。



↑ 台 16 線搶修通車

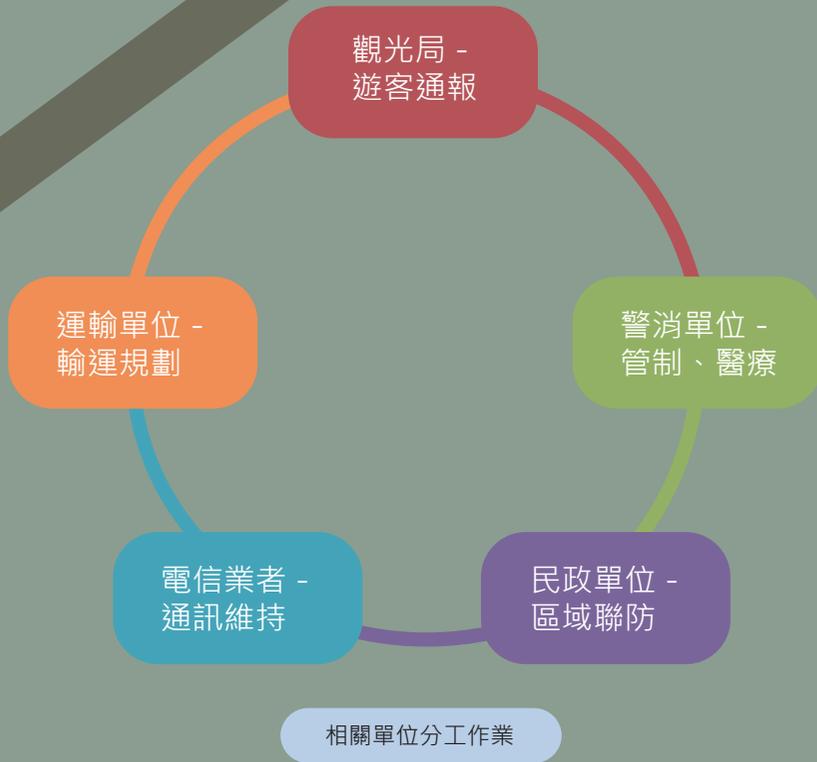
「檢討過往的防災工作，才能建構更完善的防災機制」



而許多人都把道路的存在視為理所當然，其實所有的路，都是人造的，尤其是位處偏鄉地區的道路，因為施工不便，在維護上也更加困難，加上電信電力不足，一旦發生問題，很難立即傳遞資訊，如何讓偏鄉資訊可以即時整合、並保持資訊流暢，也是必要考量重點。

每年遇到颱風、豪大雨，當預測雨量大於土石流警戒基準值時，相關單位即會針對深山地區、或偏鄉部落民眾進行預防性撤離，但偶爾也會遇到有民眾抗拒不願配合離開，甚至誓言死守家鄉，頗令人無奈；而此也透露出，部分民眾防災避災觀念還是不足，在未來仍需要加強教育與宣導。

臺灣是個島國，本身有百分之七十的地形屬於山區，加上地理位置關係，一波接一波的天災豪雨，以及從不間斷的道路橋梁養護，對公路總局的養護工程人員來說，在在都是考驗。



↑ 路網整合各項情資執行分級作業
 ↑← 跨部門災害應變分工機制

Bobe 保佑 溝通順利

為了讓防災資訊能橫向即時傳遞，相關單位皆統一使用「公路防救災資訊系統 (Bobe)」線上作業，整合各工程處的災害訊息通報，並跨機關結合高速公路局、交通部所屬道路主管機關的災害訊息，和地方政府建立起災害訊息互相通報機制。

「Bobe」是由交通部於 96 年整合既有的「公路救災管理系統」、與「災害快報登錄系統」發展而成，並於 101 年交由公路總局維護及擴充，主要作為公路防災資料庫的建立。也是全國第一套整合「適地性簡訊服務 (LBS)」的防災資訊系統，使用者可將預警封路或相關訊息，以簡訊通知位於警示區範圍的不特定用路人，讓民眾得以避災。

系統內完成重點監控路段、橋梁特徵雨量值警戒等設置，導入「監控預警系統自動化」幫助防災人員執行上更加便利，並與氣象局及民間氣象分析團隊合作建構資訊平台，即時提供氣象諮詢。

透過系統的自動化，代替人員 24 小時監控現場，並依降雨分布區域比對邊坡分級，自動發送簡訊給第一級人員；如此整合更完整的氣象及道路資訊，除有助於災情評估，甚至能事先防範。



預警簡訊 成功避災

「我們和五大電信業者合作，規劃 14 條公路路線，只要民眾進入預測中的災害地區，就會在封路之前收到預警簡訊。以 104 年 8 月颱風舉例，透過發送簡訊，蘇花公路交通量降低 68%，達到有效預警民眾遠離危險路段。」公路總局副總工程司陳進發說。

為在災前預警民眾遠離危險路段，公路總局透過公路防救災資訊系統（Bobe）、安全臺灣風險管理協作平台（SafeTaiwan）、省道即時交通資訊網等線上服務，利用災害訊息區域簡訊緊急廣播、警廣等更多元管道，主動告知用路人道路通阻訊息。

另與交通部運輸研究所合作，將訊息提供給民間導航機業者，用路人只要具備調頻副載波（RDS）功能的 GPS 導航機，就能夠在行進間獲得省道即時通報資訊，掌握預警性封路狀況。

「同仁花了半年親自到公路上檢測，輸入 1327 筆災害檢測報告資料，透過統計迴歸報告設計崩塌機率模式，更精準預測分析，未來也會年年持續更新資料，務求能確實掌握風險預測。」陳進發說明了整個防災預警建置過程的繁瑣與艱辛。

中橫公路燕子口附近發生崩塌，造成嚴重走山事件，即是透過預警系統而及時守護遊客安全；遊客回想起當時的狀況，依然心悸猶存：「當時我們車子開到附近就被攔阻下來，沒多久竟然親眼看到落石崩塌，真的嚇壞我們了。後來聽從指示，開到安全區域後，才放下心。」



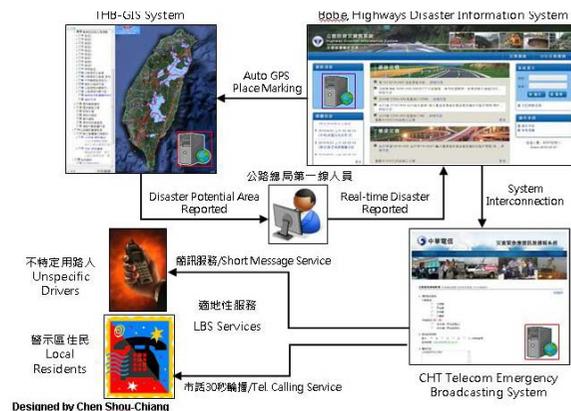


陳進發表示，「汛期採取預警性封路措施共封路 640 次，約有 48% 機率在封路後會發生大規模坍方，我們發送逾 180 萬則警示簡訊，寫下 1,600 餘天零傷亡紀錄。」可見一連串的防災 SOP 確實能有效預防傷亡產生。

防災預警資訊的啟動，除了防災之外，對於民眾來說也提高了不少便利性。臺灣背包客風潮盛行，對於許多愛好單車旅行、或機車環島的人，或許揹起一個大行囊就出遊了，掌握交通路況就成了一件重要的事。

一名剛從花蓮單車旅行回來的年輕人即說：「要從花蓮回來的那一天，正好遇到大豪雨，很擔心蘇花公路會不會有甚麼狀況，還好民宿老闆有建議我可以即時搜尋公路總局官方網站，如果有坍方或是封路，都會看到資訊，才安心不少。」

- Bobe 災情通報示意圖
- 適地性簡訊廣播服務示意圖
- ← 汛期容易造成山區路基流失，道路中斷



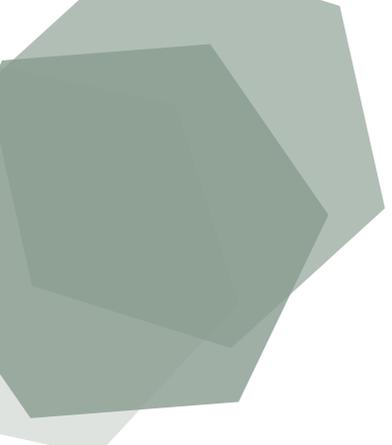


防災觀念深植於心

提昇防災觀念，除了防災應變人員必須藉由演練，來熟悉封橋、封路等執行方式，強化橫向聯防機制，達到聯合防災的目標之外；有鑑於行動網路、智慧型手機和導航機等科技設備的普及，更可以透過多元化方式傳遞訊息，讓每位用路人都獲得「預警性封閉」和「災害封閉」等相關訊息。

同時也依據轄管道路特性和需求，設置不同的防災設施，防災人員都可以透過監視系統來掌握即時路況，用路人也可以經由可變資訊標誌 (CMS) 來獲得道路消息，倘若真的遭遇了危難事故時，可以到緊急停駐空間，撥打緊急電話直接聯繫管理單位，掌握黃金救援時間。

← 預警性道路封閉是災害預防的重要步驟之一

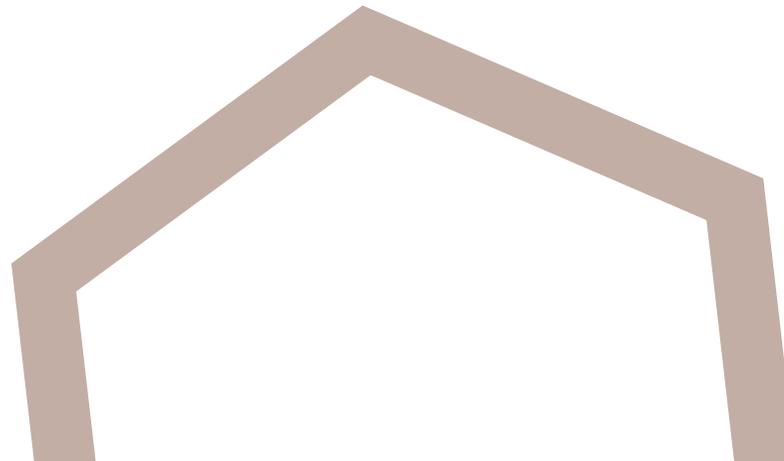


「我們曾經邀請藝人擔任防汛志工，拍攝宣傳海報、宣導短片，向民眾宣導『颱風豪雨路況超乎掌握、減少上路遠離災禍』的觀念。」公路總局努力讓「公路防災預警機制」透過海報、廣播、短劇、廣告、動畫、網路或學校教材等宣傳管道，希望以漸進方式讓公路防災觀念植入國人的心中。

並在全球資訊網內建置防災特報專區，便利民眾上網查詢監控路段、以及颱風期間重要公路預警資訊，也曾經印製了 1 萬 4 千份防汛海報，張貼在各國營事業門市、臺鐵、高鐵以及客運各車站等地點。

而在「防汛期間公路安全宣導短片」中，更以淺顯方式介紹了雨量觀念以及劇烈天氣對公路所造成的威脅，同時說明了公路防災的軟硬體設施，希望藉此來讓國人更清楚氣候對道路的可能影響，提高全民防災意識。

「公路防災預警機制」推動至今已經五個年頭，並在 103 年獲得「第六屆政府服務品質獎」肯定，也讓視守護民眾安全為使命的第一線工作人員，深以為傲、甚感欣慰。



防災工作重點成效：

結合預警系統，有效防災

首創「公路防災預警機制」，以3段燈號及操作，大幅縮短封路時間。

跨機關合作，合作力量大

邀集各部門，包括地方政府一同合作，達到資源整合分享，彼此有效快速掌握資訊。

劇烈氣候零傷亡，保障用路安全

年年有颱風的臺灣，自從啟動「公路防災機制」後，藉由提前封路，維繫路人用路安全。

公私部門合作，7-11也能看到防災訊息

遍佈全臺的7-11，早已和國人生活密不可分，於是藉由全臺5000門市，提供每日近700萬人更便利的公路資訊。

每一步的守候

最重要的，就是守護！

「這裡，就剩下我一個人了。獨自守著這座山當道工，每天就是清潔道路，看有沒有落石，維持道路的安全就是我的職責。」獨自守著大禹嶺山頭的道工池順煩悠悠說著。當道班房只剩下他一個人，只有山林陪伴著他，會孤獨嗎？多少會吧！但對公路人來說，比起孤獨更重要的，是守護道路。

就像一條筆直道路，並不是原本就在那裡的，它需要謹慎評估周邊環境，需要進行工程施工，工程期間天氣的轉變、或挖壟時遭遇的無法預期問題，都需要有專業人士解決，要許多因緣組合，才能換來這條筆直的路，供路人使用。

在世界銀行研究報告中，臺灣有 90% 的面積與人口，都暴露在二種以上的天災危險中，比例居世界之冠。於是，特殊地理位置，地形變化還有地質條件，使臺灣經常遭受颱風、水災、土石流、地震、山崩等天災，尤其以遇到颱風或規模大於 6 的災害型地震的波及範圍最廣。

想要更平更順

天災不驚不懼

期待省時



↑ 天災造成的土石坍方規模十分驚人

↑↑ 風災過後道路阻斷

→ 四工處實兵演練

而每一年的颱風，更是臺灣無法避免的災害型天災。因為颱風具有高度不確定性，必須事前掌握更多的資訊，才有助於達到妥善防災。

在颱風期間遭逢的道路、電力、通訊中斷，是防災和搶救工作的關鍵；而風災過後的修復，更是難以計數的人力投入，在在都是為了確保道路使用的安全性，而這一直以來也是公路總局的目標。

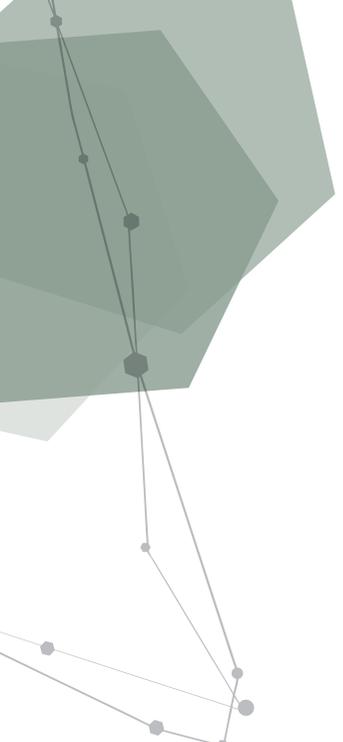




排除萬難也要讓路通暢

「投入養護單位，就是 10 年颱風夜都不在家的開始。」
這是在道路養護人員間流傳的一句俏皮話，說的時候輕鬆，但背後卻隱藏無數不為人知的辛酸。

透過進步的科技，例如土石流偵測，河川水位偵查，
事先進行災害潛勢分析，一旦超過警戒標準，就能搶
先在災難發生前疏散危險區域的民眾，
降低生命財產的損失。



當氣象局一發佈颱風警報，結合各單位的「公路防災預警機制」即開始啟動，各級政府同時組成災害應變中心、啟動緊急應變小組，以降低災害嚴重性。但當災害開始存在，尤其斷橋斷路時，就是公路總局人員隨時待命之時。

每遇災險，養護人員必須先放下家庭，全心投入工作中，才能服務國人。

公路總局唯一的原住民女性站長謝劉玉欣，在民國 101 年蘇拉颱風襲臺期間，因台 9 線蘇花公路全線中斷，只好和同仁一路從崇德步行到和平勘災，遇到沒路的時候就爬邊坡護網、或走護欄，兩天共走了 20 公里。

謝劉玉欣回憶，再繼續前進抵達觀音 147K+100 處，卻發現那一段路堤和路基竟然都不見了，嚴重坍方讓人焦慮，資深同事見狀嘆息：「這樣一來，又要延後好幾天才能通了。」後來共用炸藥炸了 4 次，才將障礙排除。

當交通斷了，國人心急如焚時，其實公路總局的同仁在第一線必須面臨的，卻是最實際的現實問題。有時候大自然的威力會讓人一時也摸不著頭緒，必須和專業人員討論溝通後，才能進行障礙排除的工作。

就像莫拉克颱風襲臺時，造成台 21 線 122k + 600 處大崩塌，無法用填塞方式補足缺口，最後在信義工務段工作人員集思廣益下，大家決定以傳統工法加上科學技術來試著克服！

← 至工地勘驗的謝劉玉欣

→ 因 2012 年蘇拉颱風中斷
的蘇花公路
↓ 蘇花公路地形險峻，一旦
坍方搶救不易

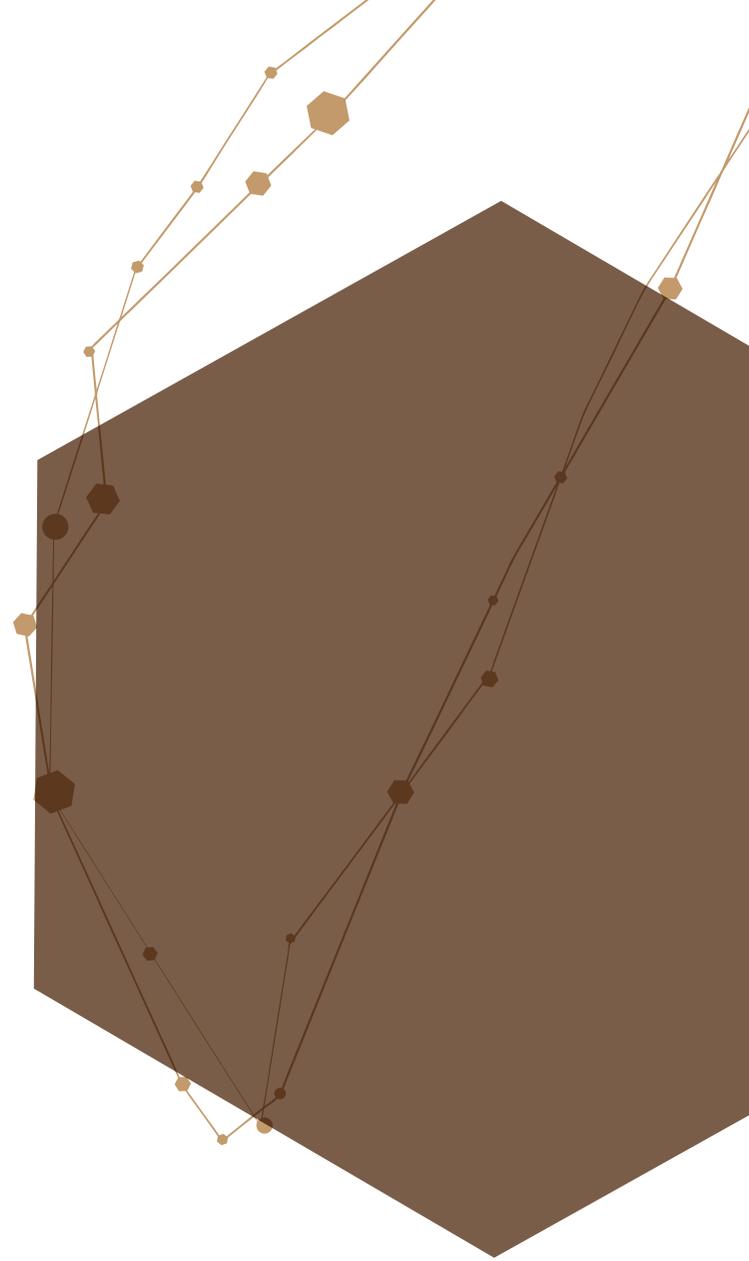


工程人員先用貨櫃加勁築堤，將缺口的最底部以挖土機挖地填平，再以拱型排列方式將貨櫃一個接一個的往缺口最底部堆疊，230 個貨櫃疊起了 13 層高的拱型，不同顏色的貨櫃屋，像是彩虹一般撐起了橋樑。

「當時一看到坍塌的狀況，大家真的楞住了，所有的人一時也摸不著頭緒，但能怎麼辦？問題還是要解決呀！路還是要搶通！」當時的工作人員回憶這段往事時，摸摸頭笑著說：「結果想不到，這不但是臺灣首創的工法，更是國際間首創的工法，後來好多國內外學者或是相關人員來請教！」



↑ 台 21 線 122.6k 邊坡工程



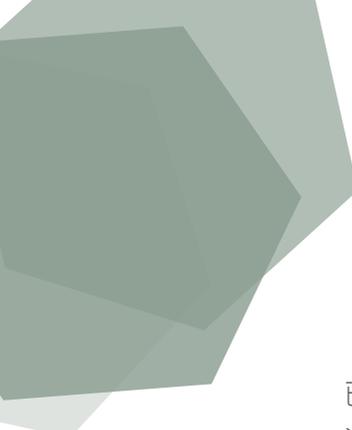


默默守護道路安全

一部巨大的懸臂在橋上緩緩升起、旋轉、伸長，看起來像極了電影中的「變形金剛」，這就是公路總局第四區養護工程處的「橋梁檢測車」，每年在防汛期即將到來之前，各工務段都會針對轄區橋梁進行總體檢，確保橋梁結構安全無虞。

養護道路作業中，橋檢員是不容忽視的第一線工作人員，橋檢作業必須在半空中來回檢視，過去清一色都是男人在做，而在四工處花蓮工務段執行這項任務的，卻是一位七年級的太魯閣族正妹 -- 古婉婷，長相秀麗的她被媒體譽為「美女檢測員」，但相識的人都會親切喚她：「橋梁姊。」

古婉婷表示這項業務確實不簡單，得忍受日曬雨淋之苦，不能像一般女生穿得美美去上班，而執行業務過程也發生許多插曲，像是誤闖工寮圍籬被狗追，走入草叢遇到蛇等等，事後回想總是哈哈大笑，想到這些付出可以換來族人、旅人的安全，「一切也都值得了。」



已退休道工連宗仁，做了一輩子的道路養護工作直至退休，每天工作內容就是清水溝、拔雜草、打柏油，「如果遇到大石頭，必須先用鐵筆翹移，再用鐵鎚敲碎，遇到路不平整，就要鋪柏油。」頂著烈日與風雨，日復一日重複同樣內容，的確也無聊，但也就只有透過這些無聊的程序，才能確實的維護每一寸道路的平整與安全。

91年6月13日，蘇花公路已經連下了10幾天的雨，連宗仁跟往常一樣騎著機車準備上工，到了164K+200公尺處，突然有一陣落石從天而降，手臂在霎那間失去知覺，「那一刻的世界是無聲的，也沒有聽到落石崩塌的聲音！」

落石砸在了手臂上，機車也倒了，「手臂該不會是斷了吧？」忍著疼痛，他掙扎許久終於爬起身，步行了10多分鐘，才攔截到一台小貨車載他到花蓮慈濟醫院。這一躺就是20天，當身體康復後，連宗仁回到工作崗位，同時更能體會道路養護的重要。

道工一做就是25年，連宗仁一生有1/4的時間都奉獻在這份工作上，像他這樣默默無名的工作人員，還有上千名，對這些自詡為公路人的第一線工程人員來說，當想到國人因為道路不通而煩惱，農產品因此無法輸出導致農作物虧損時，無法言喻的使命感便油然而生，想盡辦法也要維持道路的平順通暢。



- ↑ 護岸工程中，將石塊置於蛇籠內的工人們
- 乾淨的路面是許多人默默付出的成果
- 橋梁檢查配合拍照登錄



防災應變中心 即時掌控

在面對災害來臨，狂風暴雨之際，公路總局不分日夜，始終在最前線待命。隨著103年新大樓落成而啟動的防災應變中心，共有16個監控資訊顯示畫面，透過數據、圖資以及影像等畫面，幫助提昇決策速度。

防災中心裡的每一個席位，都是獨立專業的工作站，可以依照不同災害情勢調閱土石流、氣象、公路防災監控和交通管理等訊息，提供給第一線的指揮決策人員，讓內部與災害現場工作人員能同步面對問題。

為了確保災害時的資訊正常傳遞，防災應變中心除設置微波 / 衛星設備和無線電通報等功能，還導入了最新手持式衛星電話。唯有不斷增進設備，精進防災系統，同時持續訓練救災人員，才能讓防災工作更加進步。



↑ 防災中心是災害防治的控管中樞
→ 公路總局防災應變中心

為了使防汛時期的應變處置更加順利，同時提高整體應變的處置效率，公路總局防災中心定期舉辦一系列的教育訓練，各工程處也會各自舉辦講座，讓未能參加的同仁也能了解公路總局防災中心最新的訓練資訊。

即使風災離去，防災應變中心也未停下腳步，仍隨時監控掌握第一線災情狀況，給予適當的調度與協助；當災害過後、路況阻礙排除時，民眾的感謝以及臉上露出的笑容，就是公路總局第一線防災人員得到回報的時刻。



想要更平更順

天災不驚不懼

期待省時省力





挑戰非常任務

橋梁的故事 訴說著日常點滴

「來囉！來囉！大家坐好。」甲仙市區的地方長老們，組成了自治小組，早上監督甲仙大橋，下午監督第一號橋，如果發現工程上有所疏失，這些長老們會馬上通報工程人員。「我從小就是看著這第一號橋長大的呀！」人與橋梁的感情，有時候深刻的埋藏在歲月之中。

每座橋梁，都有一個屬於自己的故事。民國 97 年的辛樂克颱風造成台 13 線后豐大橋橋面斷裂，也促使了交通部對橋梁進行全面性檢測。而公路總局所管轄的省道橋梁高達 2700 餘座，平均橋齡在 22 年以上，經過審慎評估後，篩選出 47 座抗災能力較低，具有潛在風險的橋梁進行修復，並於民國 98 ~ 100 年間陸續修復完成。

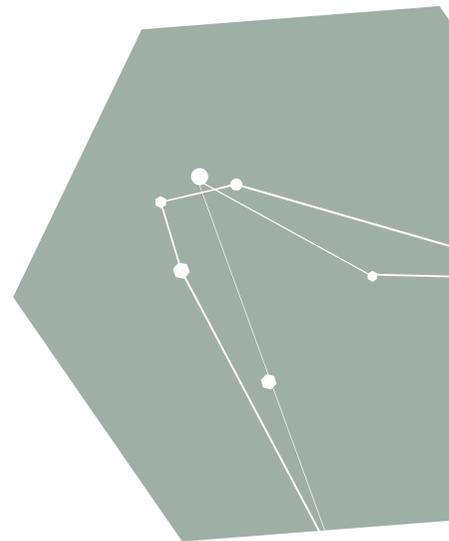
很多偏遠鄉鎮，日常生活都靠著一座安穩的橋維繫著，一旦橋梁出事，原本安穩的生活就會受到影響，往來交通也不再便利，這也是為什麼公路

總局必須像執行一場不可能任務，在最短時間內將 47 座橋梁修復完畢。

以甲仙大橋、后豐大橋、霧台谷川大橋、阿里山公路芙谷峩橋、國姓橋、厚生橋為例，這些橋有些是局部修復，有些是全橋改建，而透過這些橋梁的故事，也讓我們了解到通道的便利性，是如何影響人們的生活。

↑ 台 27 甲線六龜大橋

← 盛產芋頭的甲仙擁有一座紫芋頭色的大橋



甲仙大橋 像一道紫色彩虹

甲仙是個敦厚小鎮，每到假日就會湧進大量觀光人潮，小鎮居民的經濟收入也大多仰賴著這些觀光收益。原本的生活應該平靜安詳，直到 97 年辛樂克風災，甲仙大橋經不起狂風豪雨侵襲橋墩傾斜斷裂，幸好無人員傷亡。

當時僅有一座牽手吊橋勉強可供居民行走對外聯繫，往來交通不便，觀光產業一落千丈。公路總局為了紓困，先搶通了高 128 線替代道路，後來又在一旁建蓋一座混凝土便橋，同時也搶修甲仙大橋，才勉強恢復對外交通。

不料之後的莫拉克颱風來襲，甲仙大橋一夕間又

被摧毀，無情黑幕再度籠罩甲仙地區，也包括小林村滅村的悲痛事件。

在當時，重建甲仙大橋已成了居民希望象徵，期待恢復對外交通，彷彿代表能為甲仙注入活力，即便現實狀況困難重重，但公路總局背負著甲仙鄉民期許，日以繼夜趕工，也在一年半內重建起甲仙大橋。

當時施工人員每天趕工到晚上 11 點才得以休息，甲仙市街一間餐飲店老闆娘見狀，便每晚等著他們來吃宵夜後才打烊；經過了這些日子日夜相處，彼此也累積了深厚感情。甲仙大橋建好了，而人與人間的情感也已深埋在心。

→ 重建中的甲仙大橋





后豐大橋 與河神搏鬥的耐力挑戰

97 年辛樂克颱風襲捲全臺，后豐大橋也在風災中斷裂，暴漲溪水像滾滾洪流，淹沒了斷裂的橋墩，怵目驚心。當時，公路總局先以鋼便道緊急搶通，後又以斷面較大的臨時鋼便橋作為第二階段替代方案，同時擬定第三階段方案，將主橋改建工程上游側 15.5 公尺的部份，規劃半年內 (98 年 6 月) 先行通車，全部工程在 99 年 6 月 19 日完工全線通車。

這是一場艱鉅的任務，正常一年半的工程，因應民生需求，而壓縮到半年。施工團隊面對的是大甲溪特殊水性，往往在大雨過後，水量即暴漲到平時 30 倍，也讓這場挑戰充滿了許多不確定的因子。

就在趕工搶修時，一場突如其來的豪雨，淹沒了所有的機器設備，以及完成的基樁，心血付諸東流，大家都心碎了；但工程人員沒有多餘時間消化情緒，只能馬上調整腳步繼續執行任務。

工程才有進度，又發現上游水庫正在調節水量，眼見努力又要付之流水，公路總局馬上商請交通部跨部門協商，協調上游水庫降低放水量，同時加緊腳步完成行水區開挖工作，這才讓工程得以如期完工。

工作人員的辛勞往往不會被民眾所看見，但他們的想法很單純，就只是想儘速完工通車，還給路人一條安全的通道。

- ↑ 颱風來襲常造成溪水暴漲，沖擊橋墩
- 后豐大橋筆直的路面



機車優先



霧台谷川大橋 盤踞於幽谷間的巨龍

在原住民傳統的祈福儀式中，肩負霧台聯外主要道路的霧台谷川大橋，於 102 年 10 月 5 日正式通車。霧台谷川大橋蜿蜒建置於隘寮北溪之上，高度足足有 99 公尺、相當於 33 層樓高，打破臺灣橋梁高度紀錄。遠遠望去，就像條巨龍蜿蜒盤踞於翠綠山谷，令人驚豔。

霧台谷川大橋前身是台 24 線「第一號橋」，又名「伊拉橋」，是屏東縣三地門鄉連接霧台鄉的重要幹道，過橋就進入了當地魯凱族部落。莫拉克風災後，「伊拉橋」遭土石流摧毀，從此消失在綠蔭山谷中，而霧台也成了孤島。

有「伊拉橋」的前車之鑑，公路總局重新規劃路線，避開土石流潛勢區，並以長跨徑跨越隘寮北溪，在河中只落一墩，有效降低橋墩結構遭受溪水衝擊之破壞，並從原橋長 53.3 公尺改建為全長 654 公尺，大大提升抗洪及耐震能力，增加行車之安全與便利性。

施工團隊日以繼夜上下攀爬進行高空作業，不但克服高難度的工程，還保持 1023 天零工安災害完美紀錄；當時副總統吳敦義南下主持通車典禮，為此頒發感謝狀給工程人員，對於他們的辛勞與專業讚賞不已。

↑ 建造中的谷川大橋

→ 入夜的谷川大橋



谷川，是霧台的舊名，這裡是國人在假日想脫離城市喧囂的靜謐幽林，而絡繹不絕的假日遊客，更是霧台和三地門重要的觀光商機；居民趁著新橋啟用之際，順道正名，期盼這座橋能帶給霧台重生的契機。



↑ 芙谷峩橋跨越山谷，施工過程艱難

→ 完工的芙谷峩橋

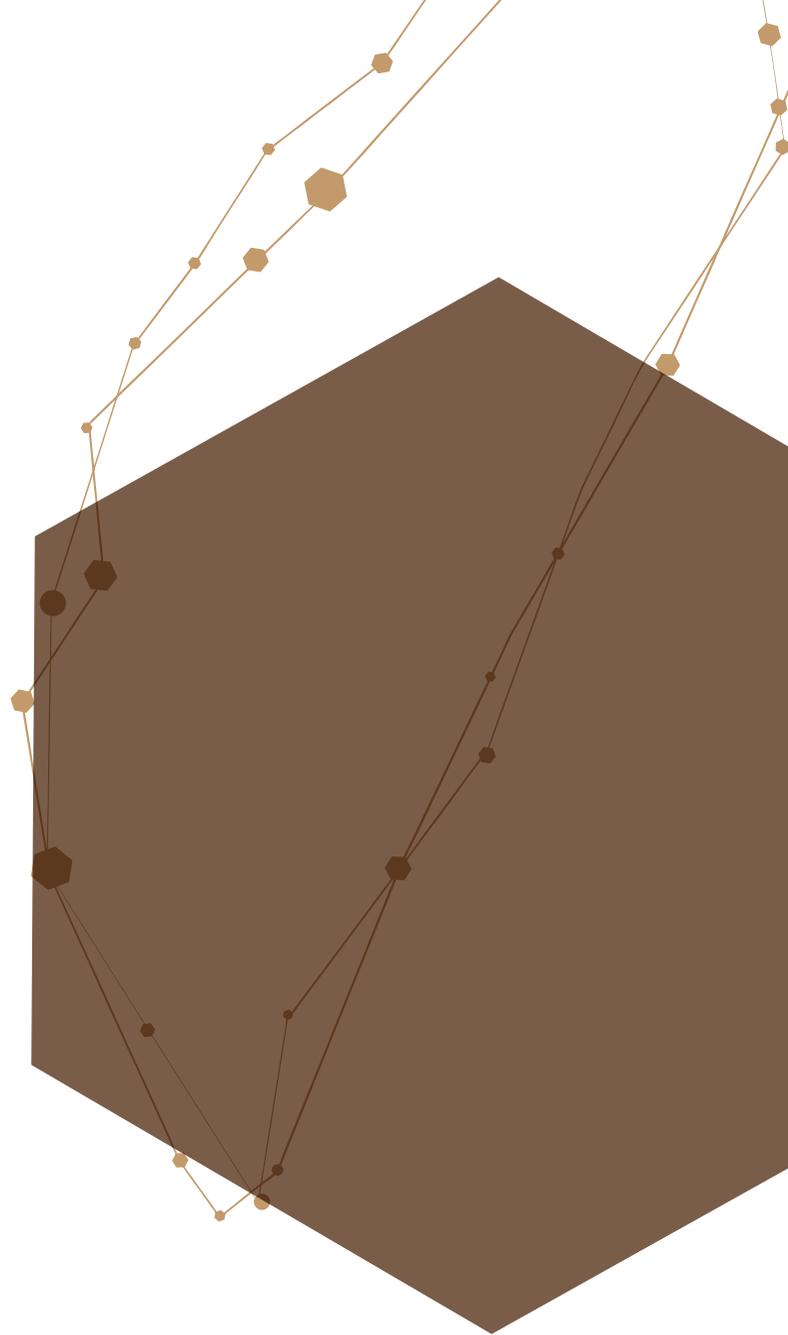
阿里山公路芙谷峩橋 跨越山谷的一道紅絲帶

芙谷峩橋是個美麗的名字，取自鄒族語音 FKUO，意味著滿山遍野的芙谷峩樹，也就是山芙蓉樹。原來山芙蓉是鄒族的吉祥樹，將樹皮染成紅色，紅色同時也是象徵鄒族的顏色，與山豬獠牙一起製成男性臂飾配戴，象徵驅邪避兇。

興建芙谷峩橋，主要是因為莫拉克颱風造成台 18 線阿里山公路多處嚴重坍塌，路基也嚴重毀損，為了避開山壁崩塌處，決定新建一座新橋，橫跨兩側。工程於 99 年開工、歷經 2 年多完工，全長 198 公尺，橋面寬達 9 公尺，屬於半穿越式鋼拱橋，是一座橫跨山谷的橋梁。

工程興建之初，要將橋梁架設在坡度達 70 ~ 80 度陡坡，挖土機和重型吊車都無法下山谷施工，因此還必須特別搭建便道，緩慢向前推進施工，但山谷時常遭逢濃霧和大雨，在在都增加了施工困難度。

新橋落成後，因地處於臺灣觀光勝地阿里山山區，又位於行政院核定的山地原住民鄉，不管是命名、亦或橋體顏色，都必須考量當地人文化特色和族群特性；經洽詢阿里山鄉公所意見後，定案取名為芙谷峩橋，也成為阿里山的特色地標，總是吸引不少觀光旅客駐足拍照。





國姓橋 跨越曾文溪牽起兩端生活圈

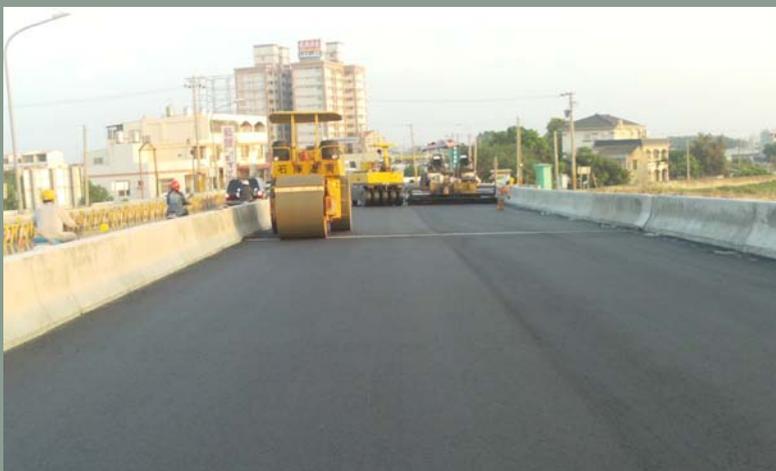
國姓橋是聯絡臺南市七股區和安南區的主要幹道之一，名稱也反映出當地的文化特色。國姓橋本身是兩代橋，全長 1260 公尺，第一代中央原橋在 67 年完工，於 81 年又陸續在上下游兩側拓寬橋面，完成第二代橋，整座橋梁跨越了河面寬廣的曾文溪，是全臺最靠近河口的跨河大橋之一。

這座有近 40 年歷史的老橋，經過歲月洗禮，河床下的橋基裸露嚴重，橋身也受到損傷，為照顧用路人安全，公路總局因而擇定進行修復，但也因橋梁靠近河口，有潮汐和強風問題，先天條件的艱困，加深了工程危險性。

整建工程自 98 年 6 月開工，並針對橋梁耐震、防洪及交通容量等功能進行設計，特別加大跨徑減少落墩，加深橋基基樁打設深入河床 55 公尺，雖大幅增加施工難度，但也增添了橋梁穩固性。

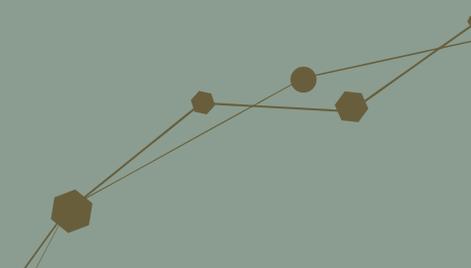
施工過程也歷經莫拉克水災及甲仙大地震等天災，進度數度受到阻礙，但施工團隊始終不敢懈怠，讓工程順利在 100 年 2 月 24 日開放通車。

國姓橋為臺南市濱海地區重要交通要道，一方面提供地區性交通需求，另一方面亦負有連接當地的人文、觀光的重責要任。完工後的國姓橋除可免除因危橋結構可能造成臨時封橋的不便，也可望帶動臺南市濱海地區觀光。



↑ 厚生橋修復後現況

← 歷史悠久的厚生橋橋面經過鋪設後，
相當平坦順暢



厚生橋 日據時代老橋肩負小鎮運輸重任

八掌溪，區隔了嘉義縣義竹鄉和台南縣鹽水區，而厚生橋，則牽起了這兩地的連結，見證著這兩個小鎮的歷史。

義竹鄉和鹽水區，都是古意盎然的小鎮，明鄭時期就有不少大陸漁民移居至此，義竹鄉更是當年明鄭時期屯田練兵之地。而鹽水區一年一次的鹽水蜂炮，總吸引成千上萬遊客到訪，隨處可見的老房子，都有上百年歷史，美麗的八角樓、護庇宮，亦見證了歷史的腳步。

厚生橋原興建於日本昭和 10 年（西元 1935 年），全長為 240

公尺，下部結構為拱形橋墩，基礎是兩座直徑達 4.8 公尺的沉箱，隨著時代演變，歷經多次整修，也因為年代太過久遠，時常被列入老舊橋梁修建補強的名單。

公路總局決定修復厚生橋時，在安全性考量下，依照河川治理計畫，特別針對橋梁長度、跨距、出水和排洪量等功能進行設計，而為了不影響兩地居民的交通往來，採取半施工方式進行，並設置維持交通的設施。

厚生橋採取大跨距的箱型梁以及 I 型梁作為主體，橋面則是鋼床板設計，在跨徑加大以及基礎加深後，強化了防洪抗震的能力；橋體是美麗的弧線造型，在夕陽西下時分，格外美麗。

修復橋梁 給你我一條安全的路

橋梁的修復過程中，工程單位通常會依不同地形做不同考量；若是在平地路段，就會將橋梁跨徑加大，並將基礎部分予以加深，以減少水流影響；而山區橋梁，則必須順著山勢進行，若已遭受嚴重損害，修復工程就必須學習和大自然和平共處，也需要更長時間的規劃。

除了各種穩固橋梁的工法外，耐洪能力也常會面臨考驗，只要現場狀況和技術允許，施工團隊都會選擇提高標準，例如儘可能增加跨徑並減少落墩，以縮小阻礙水流的面積；至於舊有橋梁，目前則採取流域管理方式，只要氣象預報任何一座橋梁上游有強烈降雨現象，水位若達一定標準，公路總局即會在下游開始準備防災應變。

橋梁整修期間，也優先以連結原有交通為主，避免造成通勤不便。如果修復時間允許，更會參考當地居民需求，藉機進行橋梁外觀的調整，如此一來，就能讓橋梁更加融入當地人文特色，並兼顧道路使用安全，而這些都是公路總局未來持續努力的目標。

臺灣因地理環境等因素，總易面臨天災的考驗，也總會有道路和橋梁在每一次的災害中遭受程度不一的損傷，為了提供用路人一條安全暢快的路，修復從來沒有真正結束過，守護也會隨同持續著。

→ 台 28 線新發大橋



關於公路總局防災及災後重建相關動態資訊，掃描看更多～







期待 時方省

越來越多的便民措施，讓
民眾感到好貼心。

- 我們都愛簡單
- 為你多想一點
- 你駕駛我把關
- 追求自我挑戰
- 大家給的肯定

未來越美越好

想要更平更順

天災不驚不懼



期待省時省力

遇見好心好意

未來越美越好

我們都愛簡單

便民措施貼近你我

一名年約 60 歲的阿伯，站在監理服務自助櫃台前有點不知所措，看著電腦螢幕發呆了好一會兒。

「阿伯你好！需不需要為你服務？」服務人員有禮貌的問候著。「這個我不會啦！我又沒有學過電腦。」、「不懂電腦沒關係，只要動動手指頭就好。」在服務人員的指導下，阿伯用手指觸碰著電腦螢幕，一步一步完成他想要辦理的監理業務。

一台又一台的車輛陸續開進監理所的專用車道，他們都是為了愛車的定期檢驗而來。車子開進專

用的檢驗車道之後，穿著黃色背心的服務人員親切的上前服務，只要準備好行照、汽車保險證以及驗車規費 450 元，就有專人提供驗車服務，不必再把自己的愛車交給代辦業者了。

這都只是各地監理機關，眾多便民服務項目的一小部份，其他像是單一窗口服務、網路預約報名機車考照、環保局辦理老舊車輛報廢等等，都是十分貼心的措施。未來，公路總局仍會持續推動各項簡政便民的服務措施，同時加強員工訓練，藉以提升服務品質，讓每一位前往洽公的民眾，都能感受到監理同仁的用心與熱誠。

← 監理服務走入偏鄉，讓當地居民更感便利

←← 自助服務櫃檯是監理站的便民措施之一

行駕照免換發

「請問我的駕照怎麼沒有有效期限？」一臉憨厚的年輕人拿著剛考領的駕照詢問著監理站的同仁。「你都沒有注意新聞嘍！」監理所的同仁指著牆上的公告說：「102年7月1日起，新領或已領的各類普通汽機車駕照，免申請換發。」年輕人自言自語的說著，「那我這張駕照可以用到當阿公了。」

行照、駕照免換發的便民政策，為民眾省荷包、也省下寶貴時間。除了行駕照免換發之外，民眾到戶政機關辦理地址變更時，只要再填寫一張「汽機車駕駛執照、行照住址變更」的申請書，監理所就會主動為民眾更新資料，不用再專程跑一趟了。越來越多的便民措施，讓民眾感到好貼心。



- ↑ 102年7月1日起即可申請免換發駕照
- 想要吉利的車牌號碼？現在網路也能競標了喔！

汽車車牌網路選號競標

「耶！我搶到 88 了，我要發了。」剛買新車的張先生，在電腦前挑選車牌號碼，幸運地搶到了尾數 88 的吉利數字。「網路這麼好用啊！」張爸爸回想起以前要親自前往監理站盯著電視牆搶號，



還有人為了要搶同一組號碼而大打出手，笑著對兒子說：「你這小子真好命。」

現在只要至監理服務網申請加入會員，並備妥自然人憑證，就能夠在網路選取車牌號碼，或參加監理所站不定期舉辦之特殊牌照號碼網路競標，每副底價從新臺幣 3,000 元起標，另外 550cc 以上的大型重型機車之特殊牌照號碼也會不定期舉辦網路競標，底價金額也是新臺幣 3,000 元。

監理自助櫃台暨視訊系統

一群可愛的小朋友，以精采的舞蹈表演揭開「公路監理自助櫃台暨視訊系統聯合服務啟用典禮」的序幕，監理業務的貼心便民措施又再增添一項。105年5月11日，高雄市區監理所與茄萣區公所、法務部行政執行署高雄分署、高雄市稅捐稽徵處、內政部移民署，共同舉辦這場啟用典禮，公路監理自助櫃台暨視訊可以提供多項簡易的監理業務諮詢，讓偏鄉民眾不必舟車勞頓到市區辦理。

除了簡易汽機車監理業務諮詢之外，還能辦理考照體檢表檢視、老舊機車切結報廢、汽機車車籍與駕籍通訊地址傳真辦理、變更車(駕)籍及通訊地址、違規查詢及罰款繳交、查詢補印汽燃費及牌照稅單等多項便民服務，以及行政執行署、移民署、稅捐稽徵處的傳繳通知及繳款方式查詢、稅務諮詢、新移民配套服務等業務。



↑ 民眾體驗內門區公所自助無人櫃檯

→ 阿蓮區公所自助櫃檯啟用典禮

「這麼方便啊！」有
民眾實際操作這項系
統後，給予正面的肯
定。



目前大高雄地區，高雄市區監理所偏鄉服務據點已進駐阿蓮區、內門區及那瑪夏區，茄荳區的加入使服務地區更完善；屏東監理站也為琉球的鄉親們提供這項便利的服務。除了高屏地區之外，全臺各地偏鄉陸續增設這項服務，未來，民眾只要就近在區公所內就可以辦理各項簡易監理業務。

想要更平更順

天災不驚不懼

期待省時省力

為你多想一點

主動關懷 與民為友

「請問要辦理甚麼業務？」踏進監理所(站)，穿著背心的服務人員，親切有禮的問候，得知民眾要辦理的業務後，引導著他們抽取號碼牌、前往相關業務櫃台。這樣的場景，每一天都在全臺 37 處監理所站上演著。

「我聽無國語、認識的字也不多，謝謝陳老師來家裡義務輔導。」高齡 73 歲的張女士，在監理同仁的協助下，順利拿到人生中第一張機車駕照。在每個監理所站，都有不同的溫馨故事；他們用真誠的心面對洽公民眾，用心的服務讓大家都感受到了。101 年至今，公路總局連續 5 年獲得「政府服務品質獎」。



↑ 監理人員親切的服務，創造了許多溫馨故事

遇見好心好意

未來越美越好

氣爆災區 監理聯合服務

103年8月下旬，在高雄市英明國中共有三場「氣爆災區監理聯合服務」，監理所的同仁和區公所、交通局、環保局、稅捐處等相關單位合作，為災區民眾提供證件補發、燃料費延期申請、車輛報廢辦理以及車體廢棄回收等一系列完整的服務。

「一切都好嗎？」溫暖的微笑，再加上一句貼心的問候，高雄市區監理所的同仁，為高雄氣爆災區的民眾，獻上誠摯的關懷。氣爆發生不到一個月，高雄市監理所就用最快速的方式提供這項服務，並且選擇距離氣爆地區最近的一所國中，讓受災民眾可以用最方便的方式前往辦理。



↑ 高雄市區監理所於氣爆發生後第一時間
進入災區協助受災民眾

體恤偏鄉 巡迴下鄉服務

從恆春市區出發，開了一個多小時左右，車子終於抵達這個山中的小村落。屏東監理站恆春分站的同仁剛下車，村民就上前熱情的寒暄，彼此間就像是認識多年的老朋友。一名婦人牽著一台機車走過來，對著監理人員詢問如何報廢這台老舊機車。

「在這份單子上簽名就可以了，回去我們馬上幫你處理。」監理同仁詳細地說明著。「只要簽名就好啊！真的好方便。」婦人解決一件麻煩事，臉上滿是笑容。公路總局行動監理下鄉服務推動多年，就連蘭嶼和綠島也都不辭千里搭小飛機前往服務，協助當地民眾考駕照、辦理廢棄車輛等業務，深獲民眾好評。



↑ 行動監理下鄉服務已執行多年



↑ 駕照成年禮活動反應熱烈

交通安全扎根校園 駕照成年禮別出心裁

「我轉大人啦！」18歲的邱峻晨，剛從主考官手中領到人生第1張駕照，興奮大喊。臺東監理站舉辦「駕照成年禮 - 道路交通安全宣導活動」，邀請關山工商師生一同參加，穿戴上撒奇萊雅原住民傳統服飾的學生們經過宣誓、接受平安證書，完成整個成年禮儀式。

為落實校園交通安全教育，公路總局自103年起推行交通安全扎根計畫，由各區監理所站人員，主動進入校園以各種活動進行宣導。例如高雄市區監理所與美利達自行車合作，前往高雄市各區小學舉行「學生自行車騎乘安全校園巡迴教育」活動，藉以宣導騎乘單車安全概念、交通安全基本常識等，進行交通安全的全面扎根教育。

而關山工商「駕照成年禮」活動，則是希望藉此讓青少年了解駕駛人應承擔的社會責任，並建立安全駕駛的知識和技術，減少交通事故的發生。

全龍優惠 實施中
年終慶
交通部公路總局
永和分店



星光監理

感謝禮讓行人





星光監理站、假日門市 便利又親民

天色漸漸昏暗，夜市裡的攤販都已經就定位，來往的人潮也越來越多。在各式美食攤位中，監理站的攤位沒有食物飄香，卻同樣吸引許多的民眾聚集。星光監理站在各地的夜市巡迴擺攤，除了宣導交通安全與監理資訊之外，在汽機車駕照行照免換發政策實施之前，也為民眾提供換照的便利服務。

對於很多白天忙碌而沒有時間前往監理站洽公的民眾來說，逛夜市還能夠順便辦理監理業務，可說是一大便民措施。除了星光監理站之外，高雄、嘉義監理所與新營監理站，也曾經試辦過機車考照星光門市，方便白天無法抽空的民眾或年輕學生可以更加便利。

為加強公路監理便民服務，全國各地的監理所站，持續推出「假日門市」。各站服務時間輪流於每週六上午8時至中午12時，為民眾辦理機車考照、住居所及就業處所地址申請、繳納違規及逾十年老舊機車切結報廢等各項監理業務諮詢，沒有戶籍限制，均可以就近辦理。

週末上午，監理站已經聚集一大群準備考照的民眾，其中有超過九成都是年輕的面孔。「平常白天都要上課，根本沒有時間可以來考駕照。」因為學校和住家距離有點遠，沒有摩托車代步很不方便，林同學利用假日門市的便利性，要為自己取得駕照，大大方方騎車上路。

← 星光監理站方便許多上班族
(潘森榮攝)

想要更平更順

天災不驚不懼

期待省時省力



↑ 局長趙興華體驗機車路考新項目之一
的「兩段式轉彎」

→ 汽車道路駕駛考照



你駕駛我把關

考照制度新變革

「很緊張，而且突發狀況比場考還要多。」通過道路駕駛考照的王同學說。為了讓民眾在取得駕照前，透過道路考照的練習，養成良好駕駛習慣，能夠安全安心的行駛在公路上，公路總局於 105 年 3 月起開始試辦「汽車道路駕駛考照」。

該項試辦計畫讓考生自由參加，但限定通過筆試和場內路試者，且需要 3 關全部通過，才可以取得駕照，加考道路駕駛路考未通過者，當日可再選擇道路路考或是場內考試複試一次，無須再等七天重考。

此外，機車駕駛考照制度近幾年也有多項新的變革。由於初領機車駕照之新手多為剛滿 18 歲之年

輕人，為提升其安全駕駛意識，公路總局自 102 年 4 月 1 日起在部分監理所站試辦「初領機車駕照安全講習」，並在獲得大多數考照民眾與家長正面肯定後，於 103 年 11 月 1 日起正式全面實施。

另為提升機車考照者交通安全觀念，除自 104 年 7 月 1 日起將機車駕照筆試題庫增至 1,606 題、筆試題目增至 50 題，新增防衛駕駛、強制汽車責任保險、環保駕駛等重要議題外，更自 105 年 6 月 1 日起再新增「兩段式左轉」、「變換車道」、「直角轉彎」、「停車再開」等四個機車路考項目。希望透過這些變革措施，可以讓機車騎士提高行車安全意識，進而有效降低機車肇事率。

胎紋檢測行車更安全

為了確保車輛的行車安全，103年1月1日起正式將輪胎胎紋深度納入車輛定期檢驗項目，汽車在檢驗時，如果輪胎胎紋深度不合格，則無法通過檢驗。車輛輪胎胎紋深度不足，會影響磨擦力及抓地力，雨天行駛時更易發生打滑失控、爆胎等危險。

為利民眾自我檢視輪胎胎面，公路總局特別印製宣導摺頁，並放置在各監理所站、高速公路休息站服務台與民間汽車代檢廠索取。105年7月1日起，機車申請牌照、辦理過戶或大型重型機車定期檢驗時，也增加輪胎胎紋深度檢測項目。



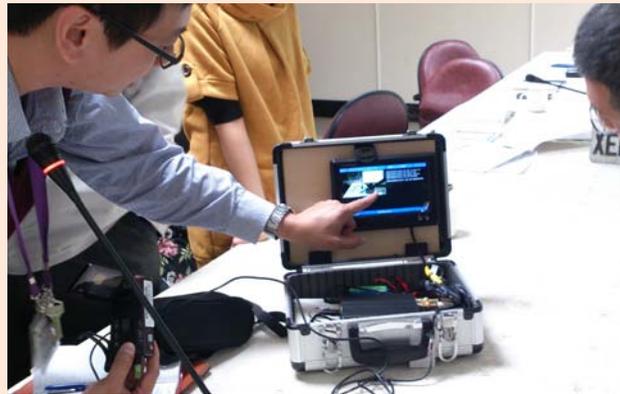
- ↑ 輪胎胎紋檢查是確保行車安全不可或缺的一項作業
- 邀集監理所站工作人員了解車牌辨識系統如何使用
- 實地測試車牌辨識系統感應效果

聯稽路檢車牌辨識系統

為了維護安全的用路環境，除了固定的監理檢驗外，不分平假日，在各重要路段、國道休息站、各地風景名勝區，都有一群身著橘色背心的公路監理聯稽路檢人員，不分寒暑、不畏酷寒、無視風雨的執行車輛動態攔檢勤務。

而為了更聰明地執行任務，高雄區監理所自行研發一套「聯稽路檢車牌辨識系統」，有了這一套系統之後，就可以不再隨機攔車檢查，而是精準鎖定針對重點車輛如註銷牌照車輛、汽燃費欠費車輛等，只要事先將列管車輛名單匯入系統之後，當車號比對吻合，電腦系統就會透過聲響和相片提醒現場執勤之監理人員加以攔查。

這套系統架設於台 26 線南下處，實測結果辨識成功率達 97%。若能夠充分運用在路檢聯稽勤務，可提升攔查率及舉發率，同時有效地針對重點防治車輛進行攔檢，達到維護用路環境安全之目的。



追求自我挑戰

100 分才及格 第三代公路監理系統建置

「這是一個只有 100 分才能及格的考試。」中華顧問工程司執行長陳茂南所說的就是「第三代公路監理資訊系統」。公路總局從 100 年 7 月起，開始規劃這一個難度極高的公路監理資訊系統，時任公路總局副局長的陳茂南，正是這項重大工作的推動小組召集人。

第二代公路監理資訊系統啟用至今超過 20 年，早已不敷使用，但是要將 25 億筆的資料移轉到新的資料庫，是極嚴峻的挑戰，而且不容有任何一點錯誤。「只要你願意承擔，機會就是你的，但是你要有能力把事情做好，才能化危機為轉機。」陳茂南鼓舞自己和參與這項工作的全體同仁。

想要更平更順

天災不驚不懼

期待省時



↑ 前交通部長葉匡時視察臺北所實境測試
應變中心

→ 實境測試首日窗口服務情況

「從沒想過有一天會變成資訊人。」公路總局資訊室主任陳守強，是土木工程碩士，他說參加第三代系統專案就像是經歷一次資訊服務科技的奇幻漂流之旅。耗資 20 億預算，高達數千人參與的第三代公路監理資訊系統，提供多項創新服務，包含：監理服務 APP、擴充監理服務網、設置自助櫃檯機、提供偏鄉行動監理服務及路檢聯稽攔查業務引進行動監兵行動裝置等。

這是一個跨資訊時代的偉大創舉，參與工作人員都肩負著使命感，參與的工作人員中，有人利用假日搭高鐵南下，有人為了一個問題和建置團隊中華電信往來超過 300 封電子郵件。第三代公路監理資訊系統啟用後，將為民眾帶來更完善的資訊與服務，創造更多新幸福與心感動。



耐心與同理心 獲政府服務品質獎肯定

一名男子在監理所的櫃台前大聲嚷嚷著，「誰知道職業駕照要辦理審驗？你們有打電話還是寫信通知我嗎？」越說越激動的他，滿臉脹紅。監理所的同仁馬上走出櫃台安撫著，耐心又不厭其煩的為男子解說其誤會之處，原來這名男子誤將職業駕照和執業登記證混為一談。

每週三的下午，板橋監理站總會有一群認真的同學在上課，他們是「筆試輔導班」的學生，有 70 多歲的老奶奶、不同國籍的新移民，他們因為自己的中文不好或是識字不多，特別前來上課，希望早日取得駕照。在全臺 37 個監理所站，每天都上演著不同的故事。就連語言不通的外國朋友，也都獲得協助。

為了爭取「政府服務品質獎」的榮譽，監理所站的同仁用心蒐集工作中的溫馨故事，代表公路總局參加這項獎項的評選。「把民眾當作朋友、親人，希望提供他們不只滿意還有感動。」抱持著將心比心的心情，監理所站的同仁展現提升服務品質的決心，以及獲得評審肯定的企圖心。

「政府服務品質獎」是政府機關推動服務品質的最高榮譽，從 98 年至 105 年已經辦理八屆評獎。除臺北區監理所於 99 年獲獎外，公路總局、板橋監理站、新竹區監理所、彰化監理站、高雄區監理所，亦在 101 至 105 年之間輪番獲獎。



← 將心比心才能獲得民眾肯定

→ 公路總局是政府服務品質獎的常勝軍



↑ 監理一元化讓監理服務更為便利

← 臺北市區監理所連江監理站揭牌典禮

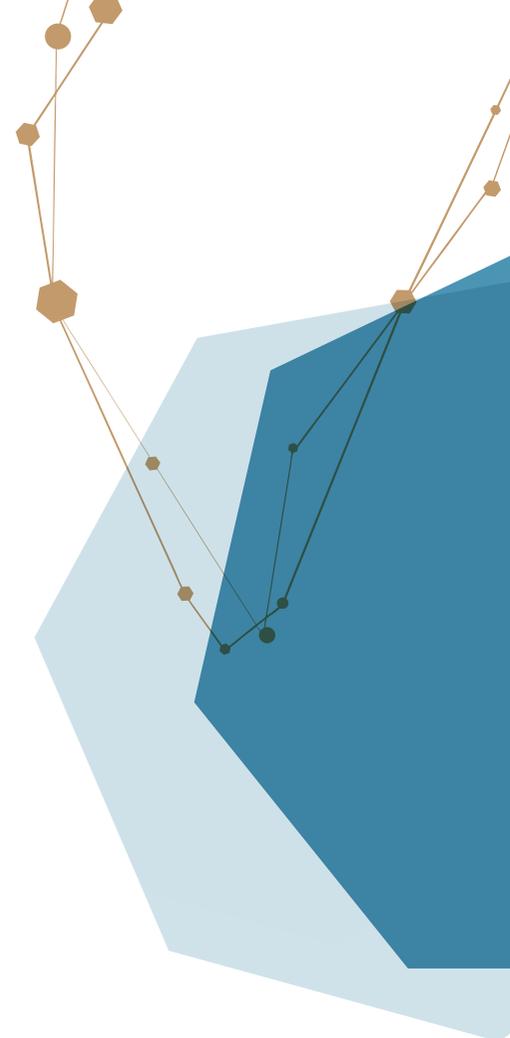
無差別服務 監理業務一元化

「為什麼其他縣市的費用比較便宜？」許多臺北市民報名駕訓班時，總有疑慮和抱怨。在監理業務一元化之後，這種情形再也不會發生了。公路總局原本在北、中、南設有五區監理所、22個監理站，北高直轄市各有監理處，公路總局管理範圍的駕訓班，收費8千元至1萬3千元，臺北市則為9千元至1萬3千元。

除了駕訓班收費標準不一之外，道安講習和違規酒駕的講習，也有1至5小時的不同差別。101年1月1日起，全國監理業務實施一元化，由中央統籌、執法標準一致，北高資源互通共用，政策執行再也沒有兩套標準。

邁入公路監理一元化的過程中，公路總局的同仁必須完成繁複的整合工作，面對這一個挑戰，挑燈夜戰和密集的會議，早已是家常便飯。在短短二年的時間內，歷經多次的工作小組會議，以及公路監理業務差異性會議，終於完成72項差異作法的整合工作。

例如將酒駕道安講習時間統一為4小時、民眾至監理單位窗口辦理車輛過戶變更等異動手續免填表、停駛車輛申領臨時牌照天數統一為3天、民眾參加駕照考驗筆試不及格至其他監理站考驗免移轉成績等等。現在，全臺民眾前往監理所站洽公，再也沒有差別待遇了。





交通事故鑑定服務 最有公信力第三方

車主李小姐與另一台車發生擦撞，另一車主承諾找保險公司理賠後即離開，不料卻在事後反悔，深信自己沒有違規的李小姐，在保險公司建議下，前往公路總局行車事故鑑定會申請「交通事故鑑定服務」，終於為自己討回公道，「原來公路總局還有這項服務，真的想不到！」她感謝的說。

由於政府組織調整，基於事故分工原則，《公路法》第 67 條於 102 年 7 月 3 日修正施行，公路總局也在交通部指定下，接手承辦非直轄市的行車事故鑑定及覆議業務，積極辦理鑑定人員專業訓練，包含行車影像紀錄分析、胎痕測量、現場蒐證等等，並對事故的肇責歸屬提出鑑定意見，供囑託之司（軍）法機關或申請人參考。

為了順利接辦鑑定業務，公路總局成立臨時任務小組，在短短二周之內完成各項法制作業，並且建置公文系統。除了提供用路人一條安全的回家道路之外，透過行車事故鑑定機制，更能維護社會公平與正義，當事故肇責歸屬出現爭議時，藉由專業的鑑定，成為最具有公信力的第三方。

透過鑑定業務的行車事故肇因分析，公路總局可提供道路主管機關以及檢警單位，多樣的資訊和意見回饋，以檢視易肇事路段是否有交通工程設置可改善的空間或加強取締違規駕駛行為，藉此達到防治與約束的效果，對於用路人的生命及財產安全，更有保障。

← 覆議時會有工作人員一同前往現場勘驗

大家給的 肯定

不斷提升的監理服務 滿意度達九成以上

正在高雄區監理所等候辦理地址變更的林小姐，懷中小嬰兒突然哭鬧了起來，她表情焦慮四處張望。「需不需要幫忙？是尿布濕了或肚子餓嗎？」工作人員上前關心。「喝奶的時間到了，我是親餵母乳。」林小姐小聲的說出不便之處。

「別擔心！請跟我來。」監理所同仁帶領著這位年輕媽媽到哺乳室，看見寬敞舒適的哺乳室，林小姐露出笑容，她可以在這個隱密性高又溫馨的空間哺育小寶寶。高雄區監理所的用心，讓每一位媽媽都感動。

「進入公路人這一個大家庭之後，自然而然就會被其他人的服務熱誠感動，不知不覺中，自己也

變成一個充滿服務熱誠的人了。」在監理單位服務超過 15 年的陳先生說。為提升監理業務服務品質，公路總局持續以「親民」、「便民」、「簡政」、「防弊」為主軸進行改革，每一個階段都有很顯著的成效。

根據公路總局 104 年調查報告顯示，民眾對監理所站「整體服務品質」滿意度為 94.2%，其中「高雄區監理所」、「臺北區監理所」及「嘉義區監理所」的滿意度更達 9 成 5 以上；對監理所站的「整體服務品質」評價分數平均為 85.3 分，高於 103 年 83.1 分，其中「高雄市區監理所」及「高雄區監理所」評價分數均達 86 分，顯見監理服務品質已獲得民眾的肯定與支持。

想要更平更順

天災不驚不懼

期待省時省力

遇見好心好意

- 哺乳室內設備充足，讓媽媽不再手忙腳亂
- 隱密性高而溫馨的哺乳室造福許多媽媽



●
未來越美越好

清廉滿意度評價高 多次蟬聯前三名

「快遞，請簽收。」101年農曆春節的前一天，蘇花公路改善工程處處長邵厚潔收到了一份宅急便，打開包裹一看，是一盒海鮮禮盒還有現金20萬元。邵處長第一時間就打電話知會政風室備查，並且在假期結束後偕同政風室人員前往退回禮盒和現金，經法務部廉政署調查偵辦後，送禮的陳姓包商被提起公訴。

第一區養護工程處副處長王韻瑾，102年7月19日晚間接到家人電話，告知有位包商帶著蛋捲禮盒及裝有20萬現金的信封袋至家中送禮，祝賀王副處長升官，王副處長即以電話及簡訊知會政風室。隔天上班，並親自前往政風室登錄送交禮物和禮金，拒絕接受廠商餽贈。



↑ 蘇花公路改善工程處處長邵厚潔(右1)與第一區養護工程處副處長王韻瑾(左1)獲得表揚，並與交通部政風處處長陳東榮及局長趙興華合影

這只是公路總局的其中兩個案例，許多的優秀同仁以實際行動向「紅包文化」說不。法務部為持續瞭解民眾對公務人員、政府相關業務、廉政措施的評價、民眾接觸政策訊息的管道及對政府整體清廉表現的滿意度，每年度辦理「廉政民意調查」。

透過民意調查方式，瞭解民眾對整體廉政工作之觀感及政策訊息溝通方式，作為未來廉政政策規劃與行銷之參考。在歷年來的民意調查中，因為公路監理資訊系統資訊化及行政作業流程的透明化，公路總局的監理人員皆受到高度的評價與肯定，曾經多次蟬聯清廉滿意度前三名。

公路監理人員民意調查清廉程度評價排名

年度	100年	101年	102年	103年	104年
名次	第一名	第四名	第三名	第二名	第一名

註：1.100年至101年計有24類人員參加評價

2.102及103年計有26類人員參加評價

3.104年計有25類人員參加評價



關於公路總局監理服務相關動態資訊，掃描看更多～



	12:00	09:30	12:40
	14:40	13:00	14:45
水	15:50		15:50
往西螺(台1)線	16:00		16:00
	11:30	16:25	
	12:40		
	:	:	

溪、溪頭往台中 時刻表

溪頭	鹿谷	南投	草屯	台中
10:40	10:55	11:35	11:50	12:40
11:40	11:55	12:35	12:50	13:40
13:50	14:05	14:45	15:00	15:50
14:40				16:30

見 肆 遇 好 心 意

一個城市的進步，不在於窮人都買得起汽車，而是富人也搭公車。

只要平安的旅程

- 堅持一路的相守
- 持續更好又更美

本公司申訴專線及信箱地址：
申訴專線：0800-785688

未來越美越好

想要更平更順

天災不驚不懼



期待省時省力

遇見好心好意

未來越美越好

堅持一路的 相守

貼心補助 守候偏鄉

「有一天我們都會老，老到沒辦法開車、騎車時，至少還有公車能讓我們自在而有尊嚴的移動。」專門行走台3線內山公路的「中草嘉聯營線」吹奏熄燈號那天，時任臺中監理所所長的陳聰乾感嘆地說。該路線始於民國47年，串聯起臺中、草屯、嘉義等地偏遠路段，因時代變遷及其他載具選擇增加，導致載客量大減而在多年前宣布停駛。

偏鄉客運路線對當地民眾有著不可取代的重要性與情感，但也常因成本考量面臨停駛困境。公路總局推行公路公共運輸，其中也針對「服務性路線營運虧損」編列預算，補助全國多條偏遠地區客運路線，照顧偏鄉民眾基本「行」的需求。

偏鄉地區公共運輸網絡較難健全，常有班次少、站距長或得經長距離步行才能到公車站的情況，為此公路總局也協調多家客運業者試辦偏鄉地區公車隨招隨停服務，自103年辦理迄今已有19條路線，不但減輕民眾通勤負擔，對老弱傷殘乘客更顯便利。

「小孩終於可以睡飽一點！」在客運進入部落那天，一位家長欣慰的說。地處偏遠的臺東縣森永部落，村內學生原本需步行一小時才能到達公車站，公路總局為此協調鼎東客運以【8135】路線早晚延駛至部落接送，終於解決孩子們上學通勤問題。

← 隨招公車帶給偏鄉居民相當大的交通便利

←← 南投縣埔里站接駁客車方便偏鄉民眾

平順安全的上學路

機車是國內大專院校學生最常使用的交通工具，但「肉包鐵」一旦出意外往往造成嚴重傷亡。為降低大學生機車事故與傷亡數，公路總局於 104 年跨部辦理「大專院校公車進校園專案」，與中央、地方、客運業者及學校成立專案小組，讓客運業者在被選定的校園或校門口設站提供師生搭乘。

第一波推動成果包含調整 15 條既有路線及新闢 4 條路線，共有 19 條路線；試辦期間，由初期僅有千餘人搭乘，至半年後累積超過 19 萬人次搭乘，成果非凡！並於 105 年持續推動此專案，希望能有效降低學生使用機車情形。

《公車進校園 104 年行經路段一覽表》

路線調整	新闢路線
【臺灣好行 111 路 A 線】行經佛光大學、【臺灣好行 111 路 B 線】行經淡江大學(蘭陽校區)、【臺灣好行屏北線 508】行經屏東科技大學、公路客運【1121】、【1122】、【1128】繞駛東華大學、公路客運【8129】繞駛臺東大學、公路客運【7011】、【7120】繞駛環球科技大學、公路客運【6914】、【6700】繞駛大葉大學、公路客運【6915】、【6923】繞駛中州科技大學、公路客運【1794】繞駛耕莘專校及公路客運【5809】市區客運【線線】繞駛中華大學、玄奘大學、元培科大。	【西環線】行經雲林科技大學、【E09】與【E10】行經樹德科技大學、【彰化車站 - 大葉大學】路線、【臨時路線彰化車站—大葉大學】行經大葉大學。



- ↑ 國立聯合大學「公車進校園」啟用典禮
- 低地板公車讓身障朋友方便上下車

舒適美好共乘空間

「低底盤公車上下車好方便！」習慣開車的臺北市民張先生說，「因為腳扭傷改搭公車通勤，才發現現在公車這麼舒適。」為讓乘客有舒適安全的共乘空間，公路總局積極進行公共運輸環境改善計畫，自 100 年開始每年編列預算，補助業者加速車輛汰舊換新。

補助項目以車齡超過 10 年為主，並依各項條件訂定優先順序，尤其鼓勵使用低地板、或無障礙公車，以便利老弱婦孺與傷殘乘客。當中無障礙「低地板公車」服務比例，已由 98 年的 7.2% 提高至 104 年 47.3%，看到新穎寬敞的公車在路上奔馳，不也是一道美麗風景。



在等候與移動之間

「拍漂亮一點！」兩個女高中生興奮的在臺中高工前粉紅巴士造型候車亭拍照打卡。為了推廣公共運輸，公路總局編列經費補助地方政府改善候車環境，以103年為例，共補助16縣市建置371座候車亭、565支傳統站牌，以及146座智慧型站牌，成效斐然也獲好評。

地方政府以結合地方文化的設計，爭取經費打造特色造型候車亭，如：苗栗草莓造型、逢甲夜市大腸包小腸造型等，不但吸引公車迷全臺走透透拍照記錄，也成為時下打卡新萌點。

而智慧型候車亭則有LED附掛站牌，以及主動預報公車到站時刻等功能，新型智慧型站牌還設置觸控螢幕，供查詢票價等資訊，並增設「候車紐」提醒司機有民眾在此候車，減輕乘客候車焦慮。

另也補助地方政府在交通流量龐大地點設置轉運站，以提升民眾轉乘便利性。近期設置的轉運站，除了強化設備與資訊提供，設計上也添入地方特色，如102年啟用的「旗山轉運站」即引進太陽能屋頂發電，並將當地特產「香蕉」融入建築本體。

105年啟用的「關廟轉運站」，即以在地農特產鳳梨與綠竹筍為設計主軸，整棟樓紅綠線條交織，讓乘客在等候與移動間，增加趣味與話題，也成了旅遊新亮點！



- ↑ 草莓造型候車亭
- 智慧型候車亭提供多種
行車資訊

501 國家新城
502 經光華國字
505 經安一路

8站14分
約 6分
14站19分

Lake

廣告洽 0921-409095

STARBUCKS COFFEE

金瑞達交通

i Bus 上路 不用再苦等

對許多人而言，等待公車的時分總令人煎熬，「車子何時會到？」「錯過班次嗎？」只能望穿秋水苦苦守候；為提升搭乘公路公共運輸民眾便利性，公路總局自 98 年起即推動建置「i Bus 公路客運動態資訊查詢系統」，並於 103 年正式啟用，每日透過網站與 APP 提供準確乘車資訊，便利民眾查詢。

「它的特點就是簡單方便，具有簡潔介面及功能，包含使用者可選擇所在地及目的地，看有哪些客運能幫助你到達想去的地方…。」一名網友使用後，於知名的 APP 討論網站發表心得；介面親民、易上手，幾乎是所有使用者第一感受。

該系統也是目前國內規模最大、複雜度最高的汽車動態管理系統，在建置過程中，即多次與客運業者、各縣市政府及各區監理機關召開檢討會，做為系統軟硬體設備校正依據，希望能提供最準確的乘車資訊。

系統自啟用以來納管 51 家客運、789 條公路客運路線的資訊，至 105 年更將未建置公車動態系統資訊平台的 15 個縣市、近 50 條市區公車路線納入系統，計畫提供全臺完整公路及市區客運路線、車輛到站時間、票價、時刻表等資訊，讓民眾搭公車更方便。



iBus_公路客運
交通部公路總局 · 2015年5月25日 · 交通運輸

安裝 加入願望清單

這個應用程式與您的所有裝置都相容。

★★★★☆ (共 3,418)

8+ 425 在 Google 上推薦這個網址

App 截圖內容：

- 主畫面：iBus 暢行臺灣，功能包括：起訖縣市、附近站點、找車運、找路線、我的最愛、預訂。
- 起訖縣市：顯示起點和終點列表。
- 找車運：顯示各大中仁日台星光、全訊杉金亞和總豐、花長河南屏建播慶、科苗首員橋高國基、統新哥康嘉影編。
- 找路線：請輸入路線編號四碼，顯示數字鍵盤。

最新消息 | 觀光活動 | 下載專區 | 小幫手 | 留言板 | 關於 | 相關連結 | 行動版 | 無障礙 | English

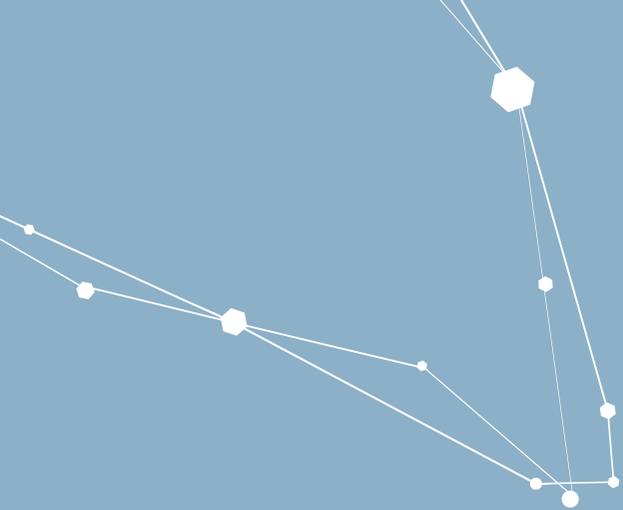
客運e化 暢行臺灣

一般查詢 遠端查詢

起訖縣市 客運旅遊 找車運 找路線 即時

路線每日行駛7班次及【6923】路線每日行駛6班次編號中州科技大學
自104年6月1日起試辦區

- ↑ 公路客運乘車資訊查詢系統
- ← iBus APP Google Play 下載畫面



- ↑ 基隆臺鐵捷運化接駁公車
- 高鐵接駁公車縮短了城鄉距離

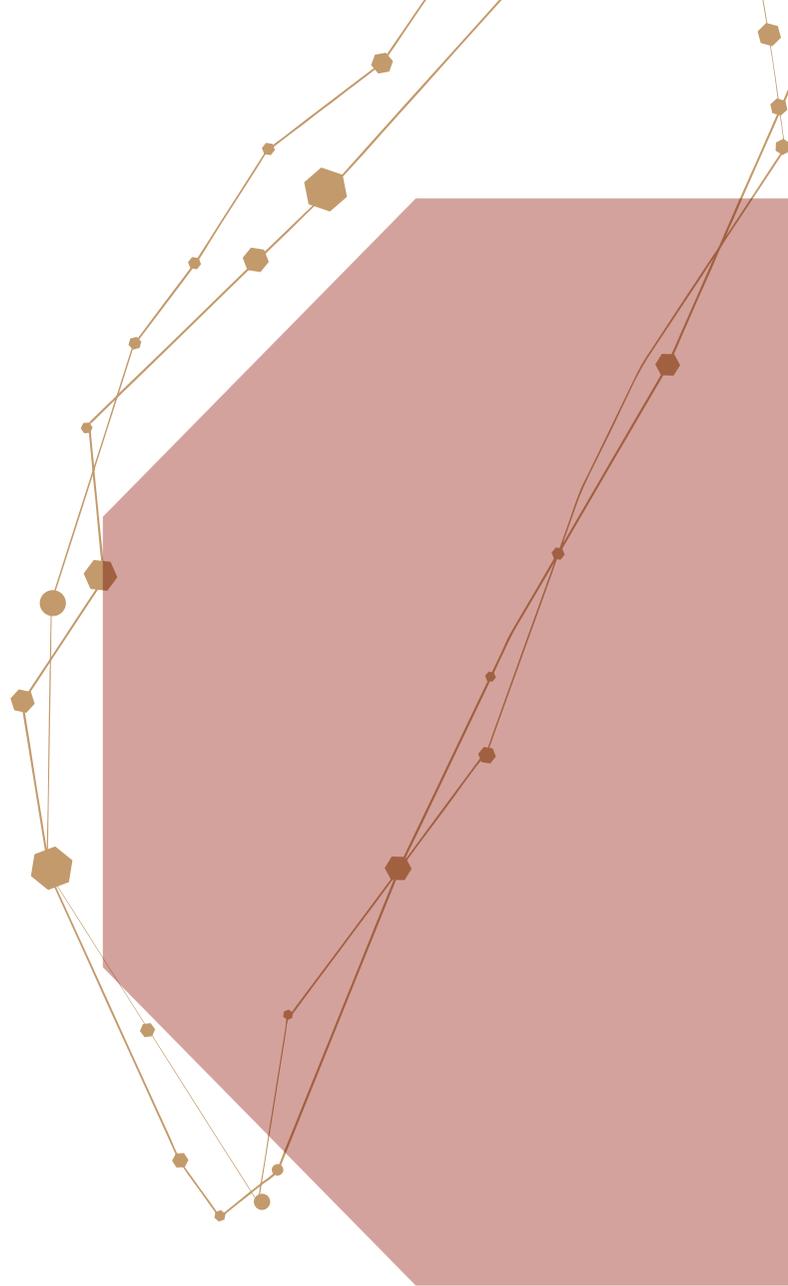
從臺、高鐵連接在地

基隆的夜晚，常是細雨霏霏。剛下班的沈小姐，走出七堵火車站，搭上了末班 R86 公車，準備返回位於「幸福華城」的家；以往，她必須在黑夜細雨中走到基隆中學，才能有公車能搭回家，現在只要出了車站就有車能夠通往幸福。

基隆面海多山，公車路線以基隆火車站為中心成幅軸狀散出，外圍地區居民必須繞道到火車站，才有車子轉乘回家；在公路總局公共運輸計畫補助下，基隆市於 101 年新闢五條「臺鐵捷運化聯外接駁公車」路線，從七堵、八堵、百福火車站出發，接駁民眾至暖暖、碇內、百福、八斗子、大武崙…等社區，讓民眾能安全地、放心地坐上公車返回溫暖的家。

而因應高鐵新增苗栗、彰化及雲林三站於 104 年 12 月通車營運，公路總局也會同當地政府，規劃闢駛高鐵聯外客運服務，苗栗規劃新闢 5 條市區客運路線、彰化規劃 3 條，雲林則規劃 2 條，公路總局也調整 24 條既有公路客運路線提供高鐵站的聯外接駁服務。

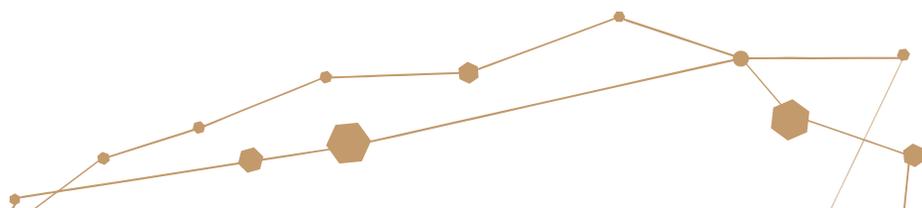
另外在市區快捷公車部分，初期各高鐵站皆分別新闢 1 條高鐵快捷市區公車路線，配合高鐵三站通車日期即開始提供服務，104 年 12 月份總計服務旅客人數達 6 萬 2,029 人次，未來也將視乘客需求狀況，規劃闢駛或調整客運接駁路線。





↑ 幸福巴士新書記者會

← 郵輪式客運串連了熱門景點，吸引許多旅客搭乘





乘載幸福與夢想的巴士

巴士不只是運輸工具，它同樣乘載著幸福與夢想！為鼓勵民眾多多使用公共運輸工具，公路總局近年結合觀光，陸續推出「尋路台灣」、「幸福巴士 -- 十大經典路線」等由業者角度推廣的活動與書籍，並辦理「公共運輸環島情」、「搭巴士、去旅行 -- 十大精彩路線」等由民眾參與、互動票選的特色路線活動，搭配客運套票行銷，果然獲得廣泛回響。

其中「十大精彩路線」票選活動從 103 年舉辦至今，近兩年每年皆超過 300 萬人次投票，反映相當熱烈；這些推廣活動皆別於以往，不再以傳統方式宣導，而是找一般乘客、客運司機或站務員等，以自身經歷說故事行銷，並規劃投票機制與民眾互動，藉以達到口耳相傳的傳播推廣效應。

而為了紓緩連續假期國道 5 號及宜蘭地區交通壅塞情形，公路總局也在 104 年端午節至 105 年清明節各連假期間試辦「郵輪式客運專車」，以「搭客運玩宜蘭」為主軸，行經路線串聯宜蘭各熱門景點，各景點採固定發車班次，減少民眾轉乘公共運輸工具不便。

此為國內首創採一車直達、串聯景點模式之「一日遊」創新疏運模式，乘客滿意度高達九成以上，讓「搭公車玩遍各地」不只是宣傳口號，也讓公車也不再只是一般的通勤運輸工具。



↑ 公路公共運輸是「美好生活連結者」

← 搭乘大眾運輸不僅便利，更可減少塞車並降低排碳

進步的選擇

「一個城市的進步，不在於窮人都買得起汽車，而是富人也搭公車。」交通部常務次長范植谷在「104年公路公共運輸提昇計畫成果暨105年展望研討會」上引用哥倫比亞 (República de Colombia) 前波哥大市長—恩里克·潘納羅薩 (Enrique Peñalosa) 名言，說明推廣公共運輸的必要。

民眾稱為「公車」、「客運」、或「巴士」的公路公共運輸服務，發展迄今近百年，隨著全國軌道網絡密布與時代變化，除了一般通勤服務，也肩負如接駁、觀光、環保、市容等「美好生活連結者」多元角色。

交通部於98年開始推行「公路公共運輸發展計畫(99-101,

3年150億經費)」、「公路公共運輸提昇計畫(102-105, 4年200億經費)」，至今公路公共運輸載客量已提升近二成，民眾滿意度也維持九成以上。

當中「公路公共運輸發展計畫」的推行，締造了「偏遠路線一條不滅」、「遊山玩水超值不累」、「通勤生活無縫接軌」亮眼成果；「公路公共運輸提昇計畫」則續以「築底」與「拔尖」作為執行理念，前者強調維持基本民行、照顧弱勢族群，後者在於規劃城市重要路廊幹線，達成載客量成長的目標。

經過近7年的推動，國內公路公共運輸已從過去期盼「路上有公車」，轉變成為「車上有乘客」而努力，公路總局期望在不久的將來，能讓使用公共運輸成為民眾外出「第一選擇」。



關於公路總局推動公路公共運輸相關動態資訊，掃描看更多～



只要平安的旅程

翻開陳年往事

民國 101 年底，一段駭人的影片在各家媒體與網路瘋傳，震撼國人。影片由一輛剛從司馬庫斯離開的休旅車行車記錄器所拍下，時間是當年 12 月 9 日，畫面見到車子當時正行駛於產業道路上，在一處彎道前緩緩停下，準備與對向遊覽車會車，豈料就在兩車交會之際，遊覽車卻突然熄火，隨即急速往後滑並翻落山谷……。

「直直往後滑，完全沒煞車！」目擊一切的休旅車駕駛，事後仍顯驚魂未定。這起事故造成車上 13 名乘客死亡、包括司機在內 10 人重傷，也讓輿論嘩然，大家都在問：是車子老舊？還是駕駛人禍？山區道路狹窄曲折，為何讓遊覽車通行？一大堆問號隨著罹難者家屬撕肝裂肺的嚎哭，迴盪在司馬庫斯幽靜的山谷。

這並不是臺灣第一起重大遊覽車事故！95 年 12 月 3 日臺南梅嶺風景區也發生遊覽車翻落邊坡意外，造成車上 22 人死亡、24 人輕重傷，是近 20 年來傷亡最慘重的一起公路交通事故；隨後不到半年，又有遊覽車在陽明山翻覆墜谷，釀成 8 死 25 傷慘劇，民眾對遊覽車的疑慮，也在此時沸騰到最高點。

後又逢國內開放陸客來臺觀光，大批陸客湧進臺灣各個觀光區，遊覽車需求量大增，駕駛資質、遊覽車車輛品質良莠不齊仍爭相上路搶商機，而旅行社又常以一周環島等密集行程作為攬客花招，遊覽車司機不但常超時工作，還得超速趕行程，導致擦撞、翻覆等等意外頻傳。

尤其是陸客團必去的阿里山風景區，因台 18 線山路蜿蜒陡峭，更是屢有事故發生。公路總局曾於 101 年 6 月至 102 年 6 月間進行統計，發生於阿里山公路的重大遊覽車意外有 5 件，事故原因多是超速、或下坡剎車失靈，進而擦撞或翻覆，共造成 2 人死亡、40 多人輕重傷。

如同塵封多年的木盒突然墜地，除了漫天揚起的灰飛，還有與日累積的陳年舊垢與蛀洞都一同攤在陽光下。這一件事件，掀起了大眾對遊覽車管理的焦慮。時代背景的不同，過去未曾被留意、也未曾思考到的問題，隨著這些終於鄭重被放在檯面上討論。

近年臺灣觀光人數屢創新高，在 104 年底更是突破千萬人次的紀錄，觀光重地隨處可見大型遊覽車載客奔走，而我國風景瑰麗地區如阿里山公路、蘇花公路等道路多屬艱險型態，為了不再讓意外發生，公路總局肩起重責積極規劃管理，目的只有一個～讓旅客快樂出門也能平安回家。



- ← 客運事故安全演練是對搭車民眾的積極保護
- ←← 阿里山巴士事故
- 台 18 線稽查



擔起重責 嚴管勤查

「定期訓練可以補充新資訊，提高駕駛人的知識是滿好的。但是訓練期間無法工作又要繳費，對家境清寒的人不太合理。」客運駕駛徐先生憂心地說，幸好最後因為有出具低收入戶證明，得以免繳受訓費用。99年中，公路總局召回全國2萬7千多名遊覽車駕駛，進行職業訓練，課程加入上下坡熄火等緊急狀況的實地模擬，以強化駕駛緊急應變能力。

接二連三的遊覽車事故，在調查後發現有多起與駕駛操作不當有關，公路總局因而也陸續針對「汽車運輸業管理規則」關於遊覽車駕駛的管理方針，進行研議與改善。除了嚴格訂定考照與駕駛資格，亦要求駕駛在考到駕照後，得先到公路總局受訓達一定時數，才得以正式上線，並要求已上線駕駛定期回訓，教材因應法規及道路現況更新。

「遊覽車開很快，車身一路左搖右晃，接著就翻過去！」民眾將行車紀錄器拍到一輛遊覽車、在國道翻覆前的驚險畫面上傳到網路，引發大眾討論。由於國內遊覽車多為業者自國外進口底盤後再加工製造，常有業者為了外觀、空間而罔顧法律規範，進口便宜底盤、打造過高車身等，導致意外發生後，常有車體損毀擠壓、甚至整個車頂都被掀起，而致嚴重傷亡。

公路總局透過制定底盤適性分類打造遊覽車宣告、登錄措施，希望借助設備及分類底盤形式等機制，提升車輛穩定與安全；另也將胎紋深度納入遊覽車定期檢驗，修法強制大客車座位裝置安全帶，要求在車身明顯位置標示出廠時間等，並將肇事違規次數、車身規格、輔助安全設備等等資訊公告於網路，讓消費者能選擇適用的遊覽車服務。



- ↑ 實地演練讓駕駛員能應付緊急狀況
- 路檢車輛胎紋檢查
- 學科課程現場授課情形



此外，也會同相關單位勘查篩檢不利於大客車（遊覽車）行駛的路況，並公布 682 條禁行路段（包含 24 條省道）、與 283 條應特別注意路段（包含 23 條省道）於公路總局網站，也在上下坡陡峭路段廣設標語提醒，並設置多處避車道緩衝坡，供駕駛人遇緊急狀況使用。

針對遊覽車行駛阿里山公路易肇事情形，公路總局首創以俗稱「大餅」的行車紀錄卡取締遊覽車超速情況，並搭配不定期聯合路檢方式稽查，成效頗佳；據統計，102 年 7 月開始執行後，從該年 7 月到 12 月間，不但事故減少，與前一年同期相較，傷亡率也降低 93.3%，可說成效卓著。鑑於此，公路總局也於全國其他十一條類似山路接續實施，保障用路人安全。

→ 透過訓練能培養駕駛應變能力



一步之遙

旅遊的最終目的，就是滿載豐富回憶，然後平安回家。經過多起遊覽車重大交通事故，公路總局積極擔起管理重責，不定期針對遊覽車及業者嚴格落實大體檢稽查行動，除了例行性的車輛胎紋、安全設施、行車紀錄設備、保養紀錄等，舉凡車輛硬體設備、駕駛員健康管理、回訓、工時管理等也都列為重點檢核項目。

為使遊覽車業者重視安全課題，公路總局自 102 年 8 月起，也定期每半年主動對外公布遊覽車（包含營業大客車）事故相關資料，提供民眾行車安全參考。根據 105 年 2 月公布最新遊覽車事故統計資料，99 年至 104 年間遊覽車車禍有 124 件，其中 104 年下半年有 17 件，比 103 年同期 22 件下降近 1 成多，遊覽車車禍死傷也減少 2 成 3。



- ↑ 定期抽檢督促業者落實安全管理
- 車輛硬體安檢也是管理的重點項目



種種數據顯示，近年對於遊覽車的規範與定期抽檢，確實有達到督促業者落實自主安全管理的效果，但公路安全一刻都不容懈怠，即便距離目標僅一步之遙，公路總局仍會持續辦理各項監督與查核工作，在各重要道路及風景區加強聯合稽查工作，清查車輛、駕駛人及業者管理等各種可能危及行車安全因子，確保旅客都能有個平安歸途。



想要更平更順

天災不驚不懼

期待省時省力

遇見好心好意

未來越美越好

持續更好又 更美

平整美觀最上道

「迎著風，跟著金黃稻浪漫舞，轉個彎就走進了畫裡。」這是單車族對台9線的形容。台9線為花東縱谷平地道路，道路旁種滿了稻穗、油麻菜花，讓公路一年四季充滿不同風情，沿線還有許多著名風景區，騎著單車拐個彎就走入池上伯朗大道，沒多久又可到金城武樹下乘涼，這畫面美好的太不真實。這條路，筆直又平整、寬敞而美麗，是許多用路人的最愛。

台9線的壯麗景色，讓人一眼難忘！自公路總局配合行政院於97年推動「路平專案」以來，即以用路人角度來思考道路維護工程的目標與作為，除了路面平整的基本要素外，對道路景觀部分也盡心維護要求，並訂下「孔蓋下地」、「挖掘縮時減量」、「路面舒適化」等幾大方向，以達到路平、路美的目標，讓用路人能有舒適的行路體驗。

據統計，從推行專案開始至104年底止，為求路

面平整安全，配合路面加封，在省道部分已完成了95,510座人手孔蓋下地，而管線單位主動讓孔蓋下地也有67,731座，總下地數共163,241座，比率已約達70%，並完成道路加封工程路段總長度2,313.5公里，佔省道總里程的46.55%。

另也對道路管線挖掘施工工程推行「縮時」、「減量」等措施，實施後，施工總天數也由100年的47,971天、縮至104年36,873天，減少了23.13%；管線挖掘總長度由100年391.2公里縮短到104年度183.1公里，下降53.20%；挖掘總面積亦由100年1,008,167㎡減少至104年197,701㎡，等於將141個足球場縮小至27.6個。

← 台9線353K+100行道樹之美
(劉玫伶攝)

而針對用路人最在意的路面平整舒適度，公路總局也自 96 年起引進國際糙度指標 (IRI 指標)，作為路面舒適度檢測值依據，IRI 指標在 3.5m/km 以下，即表示在行車時已具舒適性；經檢測，省道 IRI 值已由 97 年 4.76m/km 提升到 104 年的 3.36m/km，其中快速公路 IRI 平均值更達 2.55 m/km，可見用路人行車舒適度已有明顯提升。

專案施行以來，亦締造了許許多多的優美路段，有些路段還成了當地的特色指標，例如同樣位於花東的台 20 甲線，即因環境開闊、視野舒適，有全國省道最長生態砌石溝，道路兩旁還種植了 20 年樹齡的樟樹，這一路生態綠廊風景靜謐，被許多人稱為必去的「秘境公路」，連帶也帶動了當地觀光。

作家魯迅曾說，「其實地上本沒有路，走的人多了，也變成了路。」一條路，默默候著人的腳步與故事，承載著每一步的期待與回憶。而道路的平整安全與舒適優美，更是每個人每天出門最先面對的感受，公路總局上下都有著路平已非專案、而是常態的共識，期望給民眾每天的第一步都是美好的。

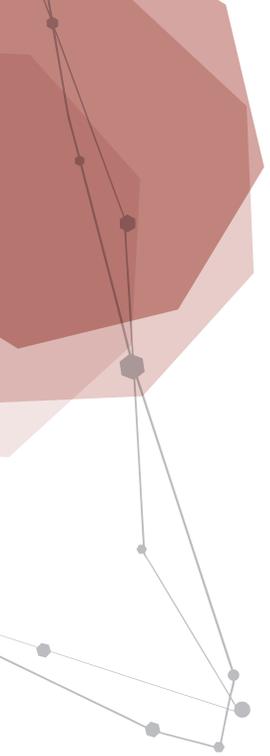


- ← 道路管線挖掘專案督導計畫執行
- ←← 路平工程提供用路人更好的用路品質
- 台 9 線沿線景點—伯朗大道 (劉玲攝)



【金路獎】掌聲響起

公路總局代表聽著司儀號令，邁著步伐上台受領獎盃，台下爆出熱烈掌聲，與會的公路總局同仁無不與有榮焉，臉上帶著自信且感動的神采。這是 104 年度「金路獎」頒獎典禮現場，公路總局以台 7 丙線 0K~10K 穿越宜蘭縣三星鄉與大同鄉路段的優美田園景緻，獲得了當年景觀類第一名首獎的殊榮。



為了維持良好路況，美化沿線景觀，以提供民眾安全、順暢、舒適優美的用路條件，交通部就鐵、公路、捷運景觀維護、站場環境維護、路況養護及傑出工程等，辦理「金路獎」評比競賽，迄今已邁入第十六屆，而也因參賽條件與評選過程皆十分嚴謹，是交通界人人都渴望爭取的榮耀，因而也有交通界奧斯卡獎的稱號。

台7丙線位處宜蘭平原地勢最高的地方，因為開發時間較晚，所以仍然有著自然田園風光，養護單位因此特別將此路段規劃成休憩公路，讓道路景觀以生態工法自然地融入，將公路的一景一物與當地地景搭配的渾然天成，把一段單調的公路景觀、提升到生態教育的層次。

整條路段滿布了射干、彩葉山漆莖、斑葉桔梗蘭、扶桑等植物，養護單位以最務實的態度經營這條路段，讓整個植栽工程完整度高，可說是隨處都讓人驚艷；茂盛的綠意與當地天然景緻合而為一，讓這條路也有生態公路的稱號，獲得景觀類首獎可說是實至名歸。

← 夏季走在林蔭隧道中，舒適又涼爽

→ 台 7 丙櫻花路廊
↓ 每年春天台 7 丙總吸引許
多遊人前來



無獨有偶，位於彰化境內的西濱快速公路 WH50 標漢寶至新生段新建工程，也因工程完工通車後，同時完成了西濱公路中部路段的連貫性，也讓車輛分流以降低肇事率，並且提供了良好道路環境，成功縮短道路旅程時間，平衡了城鄉差距。

且因鄰近濱海平原區，有著美麗的濱海風光，並串聯起鹿港至王功地區的景點，雖然該路段只是西濱公路的一小部分工程，但通車後為地方帶來的便利與經濟效益，也得到 103 年「金路獎」傑出工程類首獎佳績。

這二段獲獎公路，只是近二年的代表性個案。事實上，「金路獎」自開辦以來，公路總局上下各個單位，每年得到的獎項不計其數，但從不以此自滿，對公路人而言，維護每一段道路的美觀舒適、研究每一個工程的工法創新、延續每一個地方的自然生態、守護每個用路人生命財產安全等，都是肩上的使命，是必然而不是偶然；得獎絕對是肯定，在榮耀過後，仍然堅定持續。



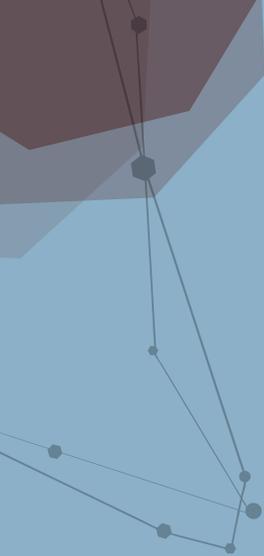
→ 榮獲 103 年度金路獎傑出工程類西濱快速公路 WH50 標



↑ 省道即時交通資訊網

← 省道即時交通資訊 APP

Google Play 下載畫面



路暢資訊全透明

「假日要去北海岸前，一定會用 APP 先查一下路況，好避開塞車路段。」喜愛在假日與家人到北海岸看海景喝咖啡的張太太，打開手機中的「省道即時交通資訊」APP，「你看，路況一目了然，真的很方便！」公路總局自 101 年起建置「省道即時交通資訊網」，讓每一位用路人能夠即時掌握路況，也讓旅途更便利。

為讓「省道即時交通資訊系統」的資料更健全，各工程處已選擇在全省重要瓶頸路段、易肇事路段、熱門景點路段、與易壅塞路段上，針對不同類型路段與區域特性，增設車輛偵測器 (VD)、自動車輛辨識系統 (AVI)、資訊可變標誌 (CMS)、閉路電視影像監視系統 (CCTV) 等路側設施，好即時

掌握道路交通狀況，提供用路人作為旅運規劃之參考。

使用者亦可藉由選擇不同區域、風景區路段、易壅塞道路及國道替代道路等功能查詢相關設備及道路績效，並透過交通管制、道路災情、預警性封閉、最新消息等資訊，獲知相關重要訊息，讓行程規劃更安全、更有效率；此外，針對手機 APP 使用者，還推出「APP 推播服務」，可主動提醒駕駛人交通管制、道路災情、預警性封閉及最新消息等重要訊息。



單車環島一線通

單車旅遊風氣日盛，選擇單車環島人數亦逐年攀升，公路總局以單車騎乘於公路上暢通無阻為目標，除了持續強化路面平整，亦針對軟硬體設施分別打造「幸福公路鐵馬行」影音計畫，並串連自行車道斷點完成「自行車環島 1 號線」，便於單車騎士於事前行程規劃時得以蒐集完善資訊、獲取即時協助。

截至 103 年底，臺灣自行車道總長已達 4,486 公里，但有多處斷點未串接，因此行政院即指示相關單位進一步整合，並於 104 年底串連自行車道斷點完成第 1 條自行車環島路線。「自行車環島 1 號線」主線全長共 968 公里，另有南投與大鵬灣等環支線約 235 公里，總計 1,203 公里，其中由公路總局完成路線計 929 公里。

「自行車環島 1 號線」主要考量騎士選擇路線、道路線型、距離長短，以及後續管養補給等因素，因此 8 成以上與省道公路共用車道，在車流量較大的危險路段，則以地方自行車道進行串接，其中於沿線規劃有認證補給站並設置專屬自行車標誌、標線；另規劃多條自行車道支線串接至臺鐵車站，讓無法一次完成環島的單車騎士，得以利用臺鐵進行分次環島。

↑ 騎乘在沁涼綠廊的自行車騎士

→ 自行車環島幾乎成了全民運動



「幸福公路鐵馬行」影音計畫首先從台 8 線太魯閣至台 14 甲線武嶺路段開始，將路況、海拔高度、平均坡度、周邊景點等資訊整合，並置於公路總局全球資訊網；另也提供行車紀錄影片，讓單車騎士在家即彷彿已先騎過該路段，更利於熟悉路線。



想要更平更順

天災不驚不懼

期待省時省力

遇見好心好意



未來 越伍美 越好

「人生七十方開始，時代
精神一語傳。」

— 于右任

● 守護與約定

● 未來越美越好

想要更平更順

天災不整地層

期待省時省力

遇見好心好意

未來越美越好

守護與約定

全新建設 全心付出

在臺北市區的水泥叢林中，一棟綠意盎然的綠建築點綴在其中，這矗立的一道綠，讓行經此地的用路人無不嘖嘖稱讚。「我都不知道東園街這裏有一棟這麼漂亮的大樓！」計程車司機轉頭找零之際，不禁對著正準備下車到公路總局洽公的乘客說。這裡是臺北市東園街 65 號，公路總局辦公大樓。

東園街是萬華區內百年老街，無論建築風情、店家生態，都似被裝封在時光膠囊中，街廓展現今昔交融的庶民生活史；而公路總局新大樓的設立，搭上了旁側的蒼翠老樹與廣闊草坪，在這充滿舊時風華底蘊街道中，這道綠意彷若翡翠降臨，為老街注入一股清新。

在新大樓啟用前，公路總局原辦公大樓，位於忠

孝西路與館前路交會處，緊鄰臺鐵、高鐵、捷運臺北站及長途客運轉運站，周遭百貨林立人潮熙攘，是臺北市的精華區域；近年硬體建物開始老舊，隨著業務量倍增、人員增加，原辦公空間顯得狹小而不敷使用。

加上配合政府政策，公路總局座落於臺北市精華區域原辦公房地須騰遷，幾經檢討終於擇定萬華區東園街現址土地上，規劃打造地上 12 層鋼結構及地下 2 層的綠能建築辦公大樓，並於 103 年 3 月 17 日正式進駐使用。

公路總局辦公大樓是國內公家機關中綠建築代表之一，配合綠建築推動方案於完工後取得黃金級綠建築標章，達成綠化量、基地保水、日常節能、二氧化碳減量、水資源以及污水垃圾改善等 6 項指標。

← 公路總局辦公大樓是國內公家機關中綠建築代表之一

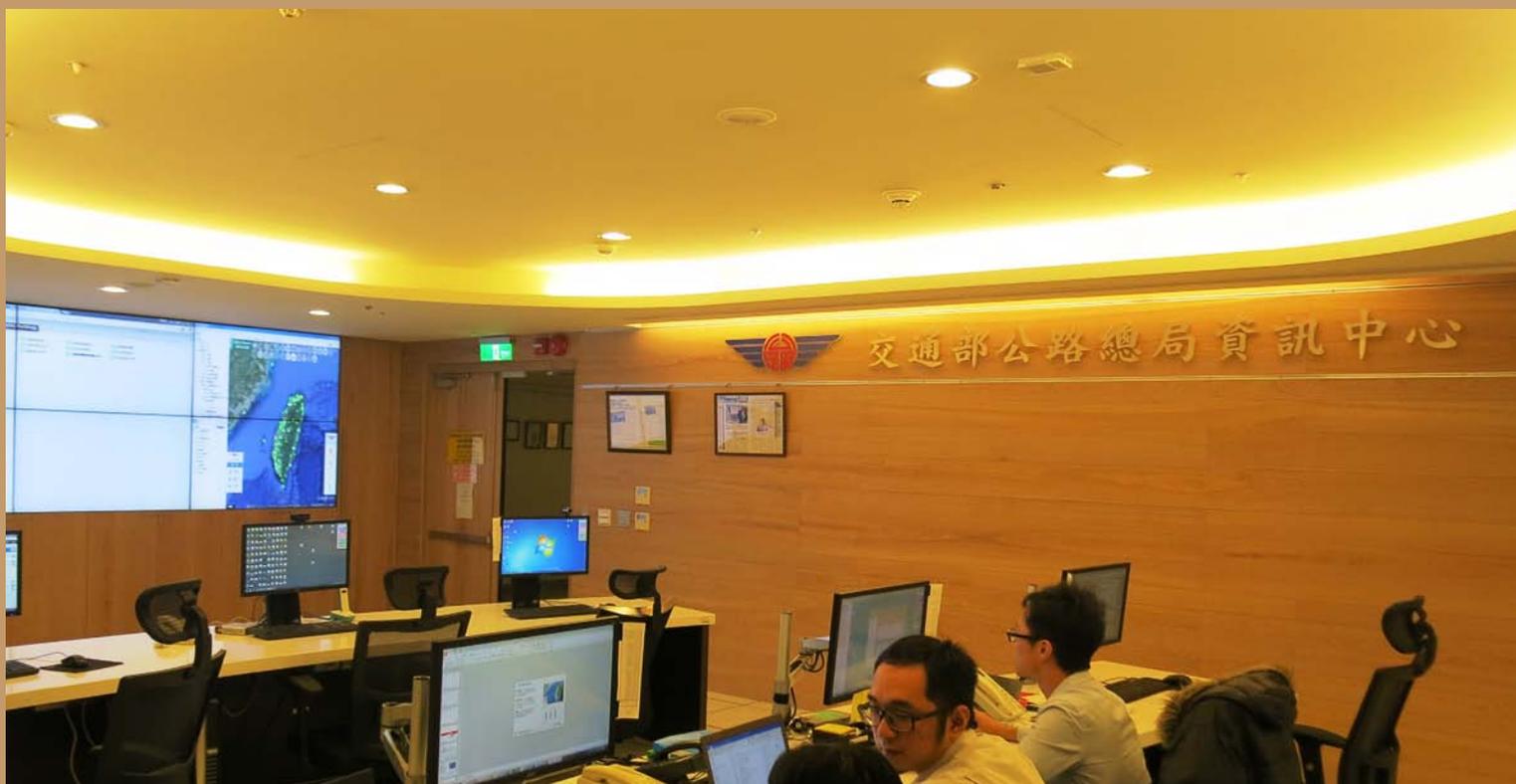
大樓設計透過雙層外牆增加外牆隔熱性能、太陽能板及風力發電，達到節能成效；陽台爬藤植物、草坪與樹木，廣大植栽量加上可涵養水源的「綠屋頂」設計，整棟大樓由裡至外、從主體建物到戶外空間，一片綠意盎然。

藉由辦公大樓遷移的契機，公路總局亦於新辦公大樓內建置全新「資訊中心 (thb-IDC)」，打造模組式機櫃、空調、不斷電系統及網路等各項基礎設備，不僅改善了舊址電腦機房老舊所產生的問題，也為未來資訊系統服務需求打下良好根基。

公路總局自 100 年起，即開始建置全局 VPN 網路基礎設施，統一對外連線出口，101 年統整全局目錄服務及郵件服務 (thb-mail)，102 年發展單一簽入 (SSO) 及雲端儲存 (thb space) 等私有雲服務，103 年建置的全新「資訊中心 (thb-IDC)」，服務也更多元豐富。



- ↑ 資訊中心的機房規模完善
- 總局資訊中心建置完整度
堪稱國內政府機關典範



全新的資訊中心在硬體服務部分，針對主機、硬碟使用、網路設備、空調、不斷電系統等進行即時監控；資安服務則有 7*24 委外資安監控 (SOC)，並持續辦理資訊安全管理制度 (ISO 27001) 驗證，及擴大導入個資保護管理制度 (BS 10012) 之驗證等；系統部分則先後整併公文及差勤等共用系統，另於 105 年發展局內即時通訊 (thb-Talk) 及新 e 化中心員工入口平台服務。

資訊中心監控室配置 8 分割屏幕顯示牆，可即時掌握全臺 187 個重要網點網路通阻、263 台伺服器及 30 個網站服務狀態，亦可監控「山、水、路、橋、人、災」等災害防救相關即時資訊，作為防災中心的備援。

公路總局新綠能大樓的建立、以及全方位資訊中心的打造，不但開創揮別過去的全新格局，亦能連結老街精神，融入新舊雜陳的人文環境，也讓公路總局這一歷史悠久的服務團隊，打造出別於以往的環保、親民、創新的全新形象，為未來的服務做好了全心的準備。



← 全方位的資訊中心

親近互動 締造幸福

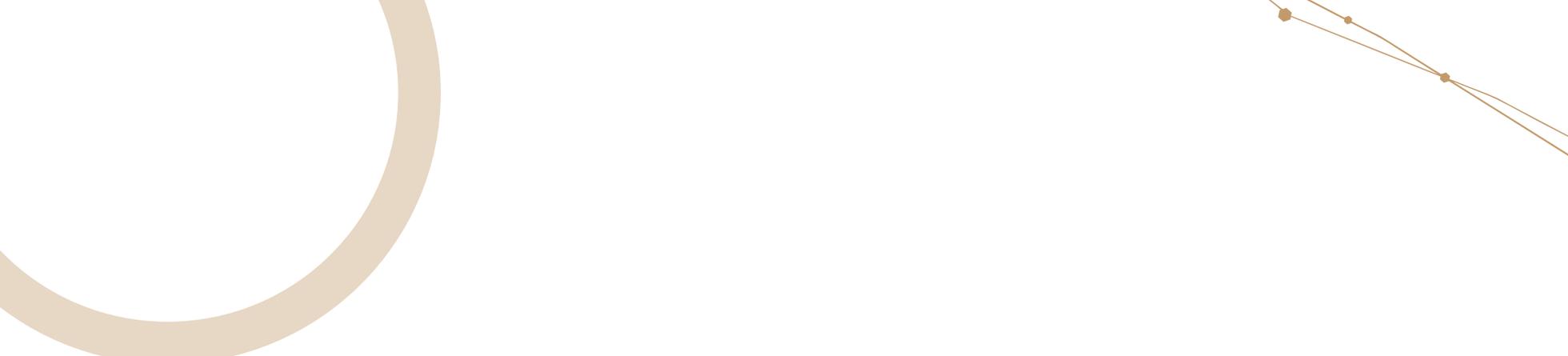
「金馬小姐要為客人介紹行經路線以及周邊景點，還要遞送報章雜誌茶水等…，當時規定金馬小姐不能結婚，所以我後來轉調服務台。」年屆七旬的馮桃鮮曾是全臺首批金馬小姐，在「幸福公路館」成立後於館內擔任志工，親切地為民眾導覽解說。

位於公路總局大樓一樓的「幸福公路館」面積共 140 坪，是全臺首座公路博物館，於 104 年 8 月 3 日正式開放民眾參觀，展出公路總局自 35 年成立以來至今 70 年間，推動公路工程、運輸及監理業務所經歷的相關人物、文件、物品、故事及資料，並運用多媒體與投影技術等展覽手法，增加民眾體驗互動的樂趣。

另外，為了讓用路人能得到直接便捷的服務，公路總局特地將原先標示在所有公路客運、遊覽車車輛後頭的「0800-231-035」免費客訴專線，「升格」為 24 小時全年無休的「用路人服務專線」，從 104 年 6 月 8 日啟用日開始至當年 12 月，半年間已接聽 16 萬通來電，平均每日服務近 1,000 通來電數。

→ 幸福公路館為全臺首座公路博物館



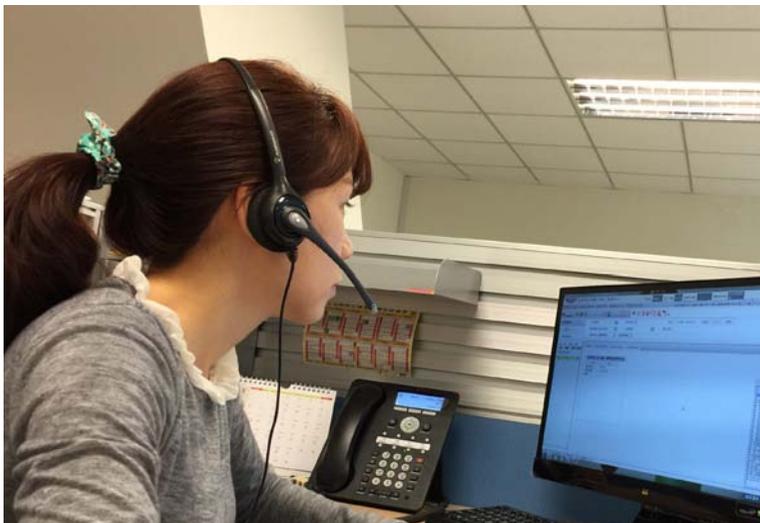
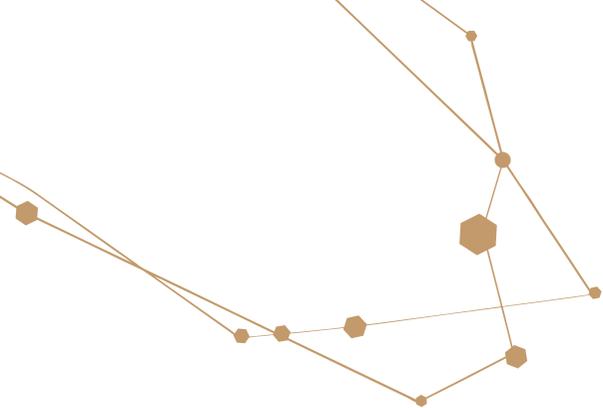


「以前要問換照的問題，還要先查業務單位的電話，很麻煩！現在只要打這支號碼就好，方便多啦！」民眾反應很直接，而在過去各類業務的客服處理，確實相當分散，也無法依民眾來電原因進行系統性彙整分析。

公路總局因而以「一通電話、一個號碼，解決民眾所有用路問題」為目標，成立完整專業的客服系統，並每日自動對來電進行抽樣回撥，調查民眾對客服服務滿意度；而據調查結果顯示，民眾平均滿意度皆達 90% 以上。

「幸福公路館」的成立，提供民眾一個易於親近臺灣公路發展沿革與故事的專屬空間，參觀幸福公路館，是一趟兼具知性與感性的遊程，可從大方向、小細節，一次品味與回顧有關過去臺灣公路發展的大小故事。

而設置「用路人服務專線」，更是公路總局以全新心情面對未來業務所跨出的第一步！希望藉著這些與民眾直接互動、服務的過程，能讓民眾了解公路總局執行各項業務的基調～即是「貼身守護、締造幸福」。



- ↑ 用路人服務專線一通電話可解決所有業務問題
- ← 專業人員在線上親切為民眾服務



↑ 局長趙興華視察工程進度

→ 局長趙興華督導公訓所業務

與民相隨 貼身守護

「人生七十方開始，時代精神一語傳。」已故教育家、書法家暨政治家于右任，在民國 50 年時寫給當時總統府祕書長張群信中，撰作一首詩，詩中開頭便是這樣一句傳誦至今的經典名諺。

民國 35 年開始，公路總局從「臺灣省公路局」，一路經改制與更名，至今已成立屆滿七十年，超越了一甲子，意義非比尋常；而面對時代變遷，工程技術與科技日新月異，以及全球暖化造成氣候變化劇烈等因素，近十年來，不管是工程、養護、監理、公共運輸還是防災，各項公路總局基礎業務運作，皆與過去有著顯著差異。

「以大環境而言，臺灣的道路建設已到了一定的程度，該開的路、該做的工程，九成以上都完成了。」公路總局局長趙興華分析，「而近十年來與過去有相當大的變化，單以汽車來講，十年前國內汽車大概有 556 萬輛，現在是 776 萬輛，十年間增加了 220 萬輛車，對管理與疏運而言是個繁重的挑戰。」

「而十年間臺灣增加的道路里程有 300 多公里，伴隨著拓寬工程計畫，道路面積增加了三分之一以上，養護重擔亦不容小覷。」局長趙興華強調，過去業務執行著重工程與開發，近期業務重點則在維護與管理，而聆聽與吸納民意更是一直落實執行的方向，「許多時候，是民眾的反應在教育著我們，因此在業務推行上得更細膩、更具同理心。」

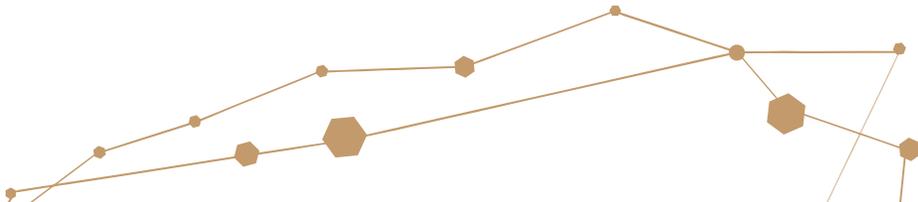


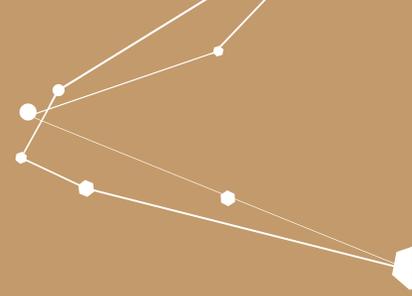
← 局長趙興華主持台 84 線學甲至北門段通車典禮



↑ 副局長黃運貴視察監理業務

↑← 副局長夏明勝陪同前交通部長陳建宇視察台9線C2隧道標施工





科技如此發達，在互聯媒體與社群平台活躍時代下，每個人都有一到數個發聲平台與管道，個人想法與權益都有機會被看到。

專責工程業務的公路總局副局長夏明勝說，「過去推動任何工程以著重公共利益為主，現在則是公共利益跟個人問題幾乎要並重，即使是一個人的意見，對整個計畫來講，都可能會是致命的一擊。」

他認為跟外界的溝通非常重要，「但每個人的需求不見得一致，很多模糊空間要去處理，業務量確實會較繁瑣。」

統管監理與運輸業務的公路總局副局長黃運貴也說，「民眾對個人的權益越來越重視，政府部門業務處理就得講求即時與透明，在很短的時間內把資訊整理出來，以量化、數據呈現，要讓民眾能很清楚的知道，政府為何要這麼做。」

在此背景下，溝通管道同樣越來越多元，副局長黃運貴指出，業務單位必須要善用各種不同的平台與民眾互動，「像是監理服務網、監理服務 APP、iBus 公路課運動態資訊系統及用路人服務專線話務中心等，利用現有的一些資通訊技術，快速收集民眾意見，即時進行雙向溝通。」



除了聆聽民意，在諸多業務進行上，亦因時代背景的不同而與過去有著顯著變革與創新，並因而創立下不少典範。

過去被視為對環境造成影響的大型道路工程建設，在近年即融入環保概念，不但以環評結果作為工程依據，也於東部蘇花改、西部西濱、南部南迴等 3 大重要工程進行碳盤查，首開全球大型工程進行碳足跡盤查及查證作業先例。

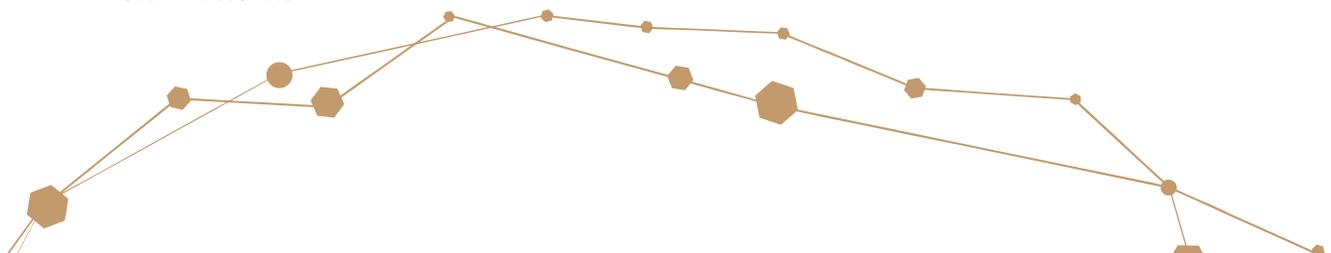
「蘇花改 A、C 段從 101 年開始全程碳盤查，從工程用料製造、到參與人員出門搭乘的運具，每一樣都得精算碳排放量，全球也只有公路總局在做這麼大規模又徹底的碳盤查。」副局長夏明勝說，有了這些數據，未來工程規劃上，就能選出最有利的減碳模式。

而淡江大橋也在顧及民意聲浪下，別於以往的以美學與人文作為設計主導，首創國內橋梁開放國際競圖，建立了美學與工程建設並列的典範。

此外，為降低機車事故，公路總局也於近年積極推行考照改革，除了檢討路考項目與筆試題庫外，亦規定初考領駕照者，須先上 90 分鐘講習課程，以增加正確防衛觀念與風險意識。

針對民眾最關注的連續假期疏運議題，除了依原先業務範圍進行省道路況監控，與協調公路客運業者疏運，副局長黃運貴說：「亦會成立疏運小組，透過傳媒提供完整的路況資訊予用路人，並即時協調地方政府與警察單位配合疏運。」

← 局長趙興華視察蘇花公路





「公路總局不是衙門，是一個服務、做事的單位！」
局長趙興華說。

「七十年的老機關，最擔心的就是沒效率、因循過去一切而不敢動，所以更要與民眾維持互動、雙向溝通，也希望能夠主動跟上時代腳步，把民意吸納進來，在交安、公安、廉安、資安 4 項基本要求下追求施政績效，並且勇於變革與創新。」



在強調有感施政的現今，以同理心貼近與面對民眾感受，即是執行業務的基礎；而交通與民眾息息相關，每個民眾每天一出門、邁開步、坐上車，就是公路總局責任的開始。

局長趙興華說：「到最後，我反倒希望民眾是沒有感覺的；沒有特別感覺了，那就代表我們的各項業務與工作沒有問題了。」

- ← ↑ 交通部長賀陳旦主持蘇花改
谷風隧道貫通典禮
- ← 局長趙興華陪同交通部長賀
陳旦視察蘇花改工程漢本遺
址現況

公路總局一直以來堅守的信念，就是要讓民眾有個好的行車、用路與通勤環境，讓民眾能夠安心出門、安全回家，這不是口號，而是公路總局與民眾約定好的守護。

時代的巨輪繼續前行，變化與進步不會停止，因而也更能想像，在多變的未來，勢必會面臨更艱鉅、更多元的挑戰。雖然公路總局成立至今已滿七十年，但在這樣的環境背景下，局長及全體同仁仍會繼續堅守崗位，並且勇於變革與創新，就如于右任所說：「七十方開始」。



↑ 104年第一次擴大局務會議後，局長與全體主管合影



↑ 局長趙興華視察嘉義市公道一第2標工程

約定好的守護 交通部公路總局柒拾週年紀念專刊

/

出版機關 交通部公路總局

初版年月 中華民國 105 年 8 月

發行人 趙興華

地址 10863 臺北市萬華區東園街 65 號

電話 02-2307-0123

編輯指導 夏明勝、黃運貴、陳文瑞

總編輯 王銘德

編審委員 陳進發、鄧文廣、林福山、吳文益、李忠璋、李應當、馬文林、陳守強、
陳惠敏、陳聰乾、黃三哲、劉育麟、蔡宗成、簡正坤、林嘉新、姜玉玲

編印單位 秘書室 02-2307-0123

設計印製 鐸聲創意行銷有限公司 02-3322-6158

中華民國 105 年 8 月初版 1 刷

GPN 1010501202

ISBN 978-986-04-9349-8

定價 新臺幣 600 元

電子書 <http://www.thb.gov.tw> » 本局資訊 » 影音及出版品 » 出版品 » 綜合類

展售地點

/

國家書店 (松江門市)

地址 _10485 臺北市中山區松江路 209 號 1 樓

電話 _02-2518-0207 / 傳真 _02-2518-0778

網路書店 _<http://www.govbooks.com.tw>

五南文化廣場 (臺中總店)

地址 _40042 臺中市區中山路 6 號

電話 _04-2226-0330 / 傳真 _04-2225-8234

網路書店 _<http://www.wunanbooks.com.tw>



國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

約定好的守護：交通部公路總局柒拾週年紀念專刊
/ 王銘德總編輯。-- 初版。-- 臺北市：交通部公路總
局，民105.08
面；公分
ISBN 978-986-04-9349-8(精裝附數位影音光碟)
1.交通部公路總局

557.32

105013233

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，需徵
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）

約定好的守護

交通部公路總局 柒拾週年 紀念專刊

