



牧路

75年，守護島嶼的路行者

從0歲起，
每個人生階段，
都有公路總局監理與運輸的陪伴守候。

張雅琳、王宣喬、曹憶雯——著



目錄





部長序 智慧運輸從「心」出發 實現全民交通正義 04
交通部部長 王國材

局長序 完善偏鄉公共運輸 提供有溫度的監理服務 06
交通部公路總局局長 許鈺漳

08
來路 Line 公路總局監理與運輸 75 載重要大事紀

14
人生行路 Guide 從 0 歲起，每個人生階段，都有監理與運輸的陪伴守候

Chapter 1 16
牧者的誕生 一日公路人，一生公路人 18

Chapter 2 24
為您停靠或前行 從坐公路局到坐國光客運 26
請問您搭的是哪一部客運？ 34
想為您開一條客運路線 44
幸福巴士 實現行的正義 52
走向無卡勝有卡的支付時代 62

Chapter 3 70
引領每一次出發的方向 古往今來的新手上路 72
掛牌上路 終身管顧 80
從手工牧羊到數位牧羊 92
願您一路平安 100
天涯海角監理事務所 110

Chapter 4 118
下一站守候 預知明日的同行 120

智慧運輸從「心」出發 實現全民交通正義

交通部部長 王國材

政府之於整個臺灣，扮演的是領頭羊的角色，一定要由公部門走在前頭，給出清楚明確的指引方向。我們雖是汪洋大海中的小小島國，卻有傲人的資訊產業技術。眼下生活在科技時代，如何整合雲端運算、AI 人工智慧、大數據、5G 網路等最新科技，延伸應用，創造更多「連結」來裨益交通，端賴以「智慧運輸」布局；對內，讓民眾享有更好的移動性，為人民創造真正的幸福，對外，輸出臺灣經驗，展現國家競爭力。

過去，擔任交通部政務次長期間，推動智慧運輸發展建設計畫，涵蓋交通行動服務（Mobility as a Service，簡稱為 MaaS）深化、自駕車聯網技術導入運輸業、智慧廊道、車聯網科技發展、偏鄉公共運輸營運品質提升等亮點計畫，策略主軸都在藉由優化交通運輸服務，打造出門安全、行車順暢、旅行無縫及環境永續的智慧交通生態，實現旅運需求供需平衡，帶動國內運輸管理創新與效率，來提升國民「行」的便利。

偏鄉交通的改善，便是我在推動「智慧運輸」相關計畫時，亟欲強化的重點。我曾前往新竹縣尖石鄉實際搭乘幸福巴士，在都會區每隔三、五分鐘就發車的大眾運輸班次，對比偏鄉連搭一班公車都不容易，這當中突顯的城鄉差距，使我格外有感。

交通，是地方的命脈，這條運輸的血管若是不能串接起來，青壯人力不得不移動往大都市尋求生計，留在鄉里的年長者也只能坐困家中、不良於



「行」，又有什麼能量談城鎮發展、談地方創生？而「需求反應式公共運輸」方案的推動，正可以「共生共享」概念充分串連在地網絡，更借力使力運用外在資源，讓偏鄉交通更能自給自足地永續經營，布建完成智慧運輸的最後一哩路。

此外，依據國家發展委員會在 2020 年提出的資料，顯示臺灣高齡人口快速成長，將在 2025 年進入超高齡社會。面對人口急速轉變與交通環境的需求，也勢必要採取更多作為來積極因應。2017 年交通部公路總局實施的「高齡駕駛人駕照管理制度」，便是其一，將能協助達成降低高齡交通事故死傷的目標。

交通事故防制的重要性，仍應持續強化教育宣導，建構風險意識。畢竟，每一次的事故，都造成多個家庭的破碎，唯有藉由各項政策的推動，落實監理工作，將道安意識普及為全民根深蒂固的觀念，讓新的交通文化逐漸成形，方能全面提升交通安全。

走過春夏秋冬，安全永駐心中。期能透過本書對交通部公路總局運輸、監理業務的介紹，讓讀者能夠認識與自身相關的權益。未來，我深切期許公路總局的全體同仁，能以最柔軟的身段，耐心傾聽人民的聲音，解決人民的問題。

王國材

完善偏鄉公共運輸 提供有溫度的監理服務

交通部公路總局局長 許鈺漳

路，是連接人與人之間的橋梁，把路這個字拆開來看，左邊一個「足」、右側一個「各」，無論道路、客運，都與人密不可分，公路總局的使命，是在最安全的條件下，提供最溫暖的服務。回顧超過半世紀的臺灣公路歷程，公路總局猶如牧羊人管理牧場，守護、服務並治理人、車與道路的安全，讓公路牧場中的每個人、每趟旅程都平安抵達。同時，我們秉持「與民同行」、「連結共好」的初心，將民眾「行的安全」、「行的正義」放在心上，堅持讓每次道「再見」都能夠如願「再次相見」。

創立至今，公路總局從公路監理到運輸業務，不斷轉型、持續革新。在公路監理議題上，以前瞻的眼光，推動公路監理資訊系統化，擴充多元服務面向，發展監理服務網和監理服務 APP，包括建置多元繳費管道、2.0 數位自助服務機等等。我和同仁常以「不用辦、很快辦、隨時辦，通通都能辦」的簡政便民目標，相互勉勵，要讓四朵花「辦」遍地開花。與此同時，也鼓勵並補助報考機車駕照的民眾參加駕訓班課程，降低肇事率；推動大型車輛裝設行車視野輔助系統、落實車輛動態資訊管理中心 24 小時監控任務，以確保民眾行的平安；為照顧偏鄉需求，打造數位行動監理車，趨前提供最暖心的監理服務。

在運輸業務領域上，將大數據的分析積極應用在推進各項公共運輸改善措施，包括公共運輸票價及轉乘優惠、增設無障礙電動車輛，乃至彙整多元支付



系統、電子票證應用等等，期望藉由科技工具的輔助，更有效率地為民服務。此外，也延續公運計畫精神，優化各地運輸服務、新闢路線完善路網，配合蘇花改通車導入公運美學，打造公路上最美的移動風景「北花線 - 回遊號」。

偏鄉公共運輸營運品質的提升，是交通部的重點政策；縮短城鄉差距，完善偏鄉居民交通需求，是公路總局心心念念的使命。過去十年來，我們的監理所站同仁，實際走訪偏鄉部落了解需求，出動數位行動監理車下鄉，延伸服務觸角；推動「幸福巴士」和「幸福小黃」，建置預約媒合平台，因地制宜，讓在地人服務在地人，把偏鄉交通最後一哩路的拼圖「補起來」。

進入公路總局四年來，我看見前人的努力栽種和智慧決策，也感受到年輕同仁的認真態度與正面能量，在現今預算有限、人力精簡的情況下，下一步，我期許運用過去工程經驗，將工程廠商的自主管理和三級品管政策，導入公路總局的監理業務，體現身為「牧路人」守護人、車、業、道路安全的使命。

迎接下一個 75 年，公路總局精益求精，以創新思維從民眾角度思考，從心審視各項服務，貫徹「人本交通」的真義。期許同仁在現有基礎下，繼續努力，與時俱進，一代傳承一代，未來越做越好。

許錫洋

《來路 Line》

公路總局監理與運輸 75 載重要大事紀



1960 年代的屏東客運公司屏東總站，該站幾經改建，一直使用到 2018 年為止。

1946

臺灣省公路局 8 月 1 日成立，設有運輸及監理單位，開辦公路客運業務。

1947

臺灣省公路局受交通部公路總局（政府遷臺後裁撤）委辦，接辦臺灣省公路監理業務。

1949

臺灣省公路局將監理單位裁撤，業務及人員併入運輸單位。

1949

增設工務處，掌理全省公路工程業務。

1952

臺灣省公路局將監理業務由運輸單位劃出，並設臺北、新竹、臺中、嘉義及高雄等五區監理所。

1954

接管監理業務後，陸續在各監理所、站購置檢驗設備。

1959

公路局開行「金馬號」班車。

1960

頒布實施「汽車燃料使用費徵收及分配辦法」，按車輛種類，隨車照分四季徵收。

1960

公路法、汽車運輸業管理規則、汽車運輸業客貨運價準則施行。

1969

公路局開始將公營客運路線陸續釋出民營。

1970

公路局開行「金龍號」冷氣客車。

1972

汽機車號牌字首加省市代號編定，同時，將汽機車號牌使用期限改為每三年更換一次。



1976

公路局開行「中興號」冷氣客車。

1978

改採一車一牌使用至報廢或繳銷為止，汽機車號牌之編碼方式採行數字編碼，汽車六碼，機車七碼，首度取消號牌使用年度及省市編碼。

1978

南北高速公路全線通車，公路局開行「國光號」高級整體客車。

1980

將運輸業務自公路局劃出，另成立臺灣汽車客運公司。10月業務調整為公路工程與公路監理二大類別。

1982

訂定「臺灣省公路局監理業務電腦化作業人員甄選、訓練、儲備、避用計畫」。

1984

任務編組成立「電子處理資料中心」，北、中、南區各成立「電子作業室」，負責各該區機器操作與資料處理。

1986

全區連線作業，建立全國最具規模之分散式公路監理電腦網路系統。

1990

全面實施電腦化檢驗，以達檢驗公開、公正化。

1996

第二代公路監理電腦系統全國連線作業啟用，目標是提供「一處收件，全程服務」的便民服務，破除過去受限於行政轄區的困擾。

1998

將汽車定期檢驗越區範圍擴大至全省均可代檢。

1998

公路監理資訊系統開辦網站服務，擴大便民服務範圍及延伸公路監理服務之據點。

1999

臺灣省公路局改隸交通部，更銜為交通部公路局。

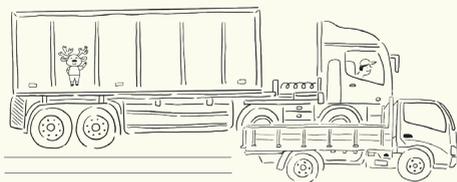


金馬號的隨車服務人員金馬小姐，工作之一包括送報服務。





國光客運



2001

臺灣汽車客運公司客運業務民營化，成立國光客運公司。

2002

交通部公路總局組織法施行後，交通部公路局更銜為交通部公路總局。

2002

實施大型重型機車制度及駕訓。因應加入世界貿易組織 (WTO)，開放 150 cc 以上重型機車進口及製造。並將重型機車分級為普通重型機車及大型重型機車，並建立強制駕訓制度。

2004

機車考照 e 點通網站上線，設置八種國內外語言，透過網路可選用熟悉的鄉音語言學習。

2004

8 月推動代檢廠評鑑制度。

2006

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基準之規定。

2008

導入大客車車身結構強度要求，調合聯合國歐洲經濟委員會車輛安全法規之大客車車身結構強度規定 (即 UN/ECE R66)，大客車車身結構強度與世界接軌。

2008

建置車輛型號規格網路查詢系統，運用網路系統查詢車輛型號規格，以利檢驗人員檢驗車輛時，核對原車輛型號規格，供民眾查詢。

2009

公路客運路線實施四碼統一編號制度。

2010

開辦大客車職業駕駛人定期訓練。為宣導「大客車職業駕駛人定期訓練」，5 月 24 日於北部訓練所辦理第 1 期暨開訓典禮，並於 6 月 1 日起於本局各訓練所正式開訓。

2010

公路總局北部、中部、南部訓練所整併為「交通部公路總局公路人員訓練所」。



2010

推動「公路公共運輸發展計畫」，以「拔尖創新」及「築底固本」為推動理念，「拔尖創新」在於規劃城市重要路廊之幹線，以吸引民眾使用；「築底固本」在於維持基本民行，照顧弱勢族群。

2011

7月1日起核發新版汽車駕駛執照，民眾現有未到期之舊版駕照仍可繼續使用，俟定期換照或補照時再更換即可。

2012

配合監理業務收歸中央，臺北市監理處、高雄市監理處及金門縣、連江縣公路監理所等四個監理機關改隸公路總局，並自1月1日生效。

2012

第三代公路監理資訊系統建置委外服務案成案，與中華電信股份有限公司數據通信分公司完成議價。



公路總局新大樓採綠建築設計，以環保和親民為訴求。

2013

自用汽車、機車及自用拖車，免換發行車執照或拖車使用證。

2013

「電腦筆試系統」上線，全國監理所站均採同一套電腦筆試題庫，取代傳統紙本筆試。

2013

普通駕照免定期換發。

2013

初領機車駕駛執照實施兩小時安全駕駛講習，自4月1日起由七個監理所站試辦。

2013

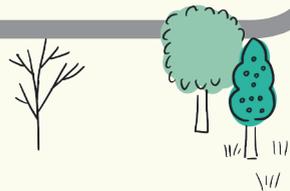
推動「公路公共運輸提昇計畫」，以「創新模式」、「複製成功經驗」、「多元關懷」、「績效補助」為理念，支持各地區公路公共運輸系統均衡發展。

2014

公路總局新大樓正式啟用，採綠建築設計並使用再生能源，防災應變中心並升級軟硬、體設備，提供民眾全面性的防災服務。

2015

第三代公路監理資訊系統啟用，監理服務邁向行動化及智慧化。





DRTS 於 2019 年更名幸福巴士，並將 2019 年訂為幸福巴士元年。

2016

機車筆試題庫納入情境式題目，以養成機車駕駛人駕駛道德及安全駕駛習慣。

2016

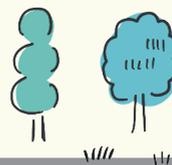
推動需求反應式公共運輸服務 (DRTS) 計畫，優先針對 68 處偏鄉地區推動，導入多元運具及搭配預約機制，以提供符合當地特性及需求之運輸服務，完善偏鄉地區最後一哩基本民行。

2017

實施小型車路考之道路駕駛考驗。

2017

實施高齡駕駛人駕照管理新制，對象為「實施日期後才屆滿 75 歲者」及「逾 75 歲實施日期後有違規記點或吊扣駕照者」，經體格檢查合格，且通過認知功能測驗後，方能換發三年有效駕駛執照。



2018

推動「公路公共運輸多元推升計畫」，以多元服務供給、多元需求整合、多元資訊整合、多元方案加值、多元資源整合、多元協作及多元行銷等策略，發展多元公共運輸服務。

2018

車輛動態資訊管理中心正式成立。

2019

酒駕防制教育訓練開辦。

2019

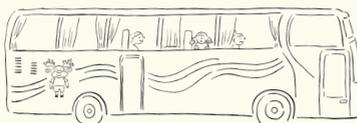
機車危險感知教育平台上線，並列為機車駕照發照前講習課程。

2019

DRTS 更名為「幸福巴士」，並將 2019 年訂為幸福巴士元年。

2019

普通重型機車駕訓補助。



2020

打造全臺第一輛數位行動監理車，提供多功能監理服務及數位體驗，並透過外觀彩繪翻轉刻板的監理形象。

2020

行動支付即時繳納交通違規、違反強制險罰鍰及汽燃費。

2020

推動屏東縣滿州鄉幸福巴士 2.0 整合服務示範計畫，導入在地及民間資源提供服務。

2020

老舊遊覽車車身查驗延壽制度。

2020

線上申辦汽車牌照繳銷或報廢登記，民眾只須在「監理服務網」提出報廢或繳銷申請，繳清汽燃費及交通違規罰鍰即可完成登記。



多元支付系統啟用後，可透過手機掃描 QR Code 完成車資付款。

2021

規劃監理服務 APP 改版，提供「專屬個人車駕籍資訊即時查詢繳費、申辦」、「監理通知結合行動裝置行事曆」、「GPS 推播適地性服務」及「友善雙語服務」等多元豐富的功能介面。

2021

推動「公路公共運輸服務升級計畫」，以無縫、永續、安全、精緻達成服務升級目標，致力於公路公共運輸服務之無縫化及持續精緻各類服務，帶動公路公共運輸之永續發展。

交通部公路總局監理所



交通部公路總局



臺北市區監理所



臺北區監理所



新竹區監理所



臺中區監理所



嘉義區監理所



高雄市區監理所



高雄區監理所



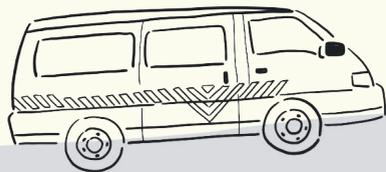
公路人員訓練所

《人生行路 Guide》

從 0 歲起，每個人生階段，
都有監理與運輸的陪伴守候

0歲~4歲

年齡2歲以下幼童，搭乘自用或租賃小客車、小客貨兩用車，需安置於車輛後座的攜帶式嬰兒床或後向幼童用座椅，予以束縛或定位；年齡在4歲以下，且體重在18公斤以下的幼童，必須依規定乘坐國家標準安全椅。



18歲起

年滿18歲，可考領普通駕駛執照、輕型或普通重型機車駕駛執照，也能購車（選號、領牌）和買賣車輛，自行車、開車、搭公車就學和就業。

20歲~70歲

年滿20歲，可考領大型重型機車駕駛執照；亦可考領職業駕駛執照（職業小型車、職業大貨車與客車、職業聯結車），最高年齡依規定不得超過65歲，小型車職業駕駛執照至年滿70歲止；大型車職業駕駛執照至年滿68歲止。

2~7歲

搭乘幼童專用車前往幼兒園，車型、規格、安全設備及其他設備，應符合道路交通安全規則之規定，駕駛人每年7月需進行健康檢查。

7歲起

搭乘遊覽車，參加校外教學、畢業旅行、觀光旅遊等。



75歲起

新領或未超過75歲駕駛人已領有之普通駕駛執照，有效期間至年滿75歲止，其後應每滿三年換發一次；駕駛人應於有效期間屆滿前後一個月內，通過體格檢查合格、認知功能測驗，向公路監理機關申請換發新照。

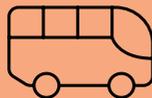
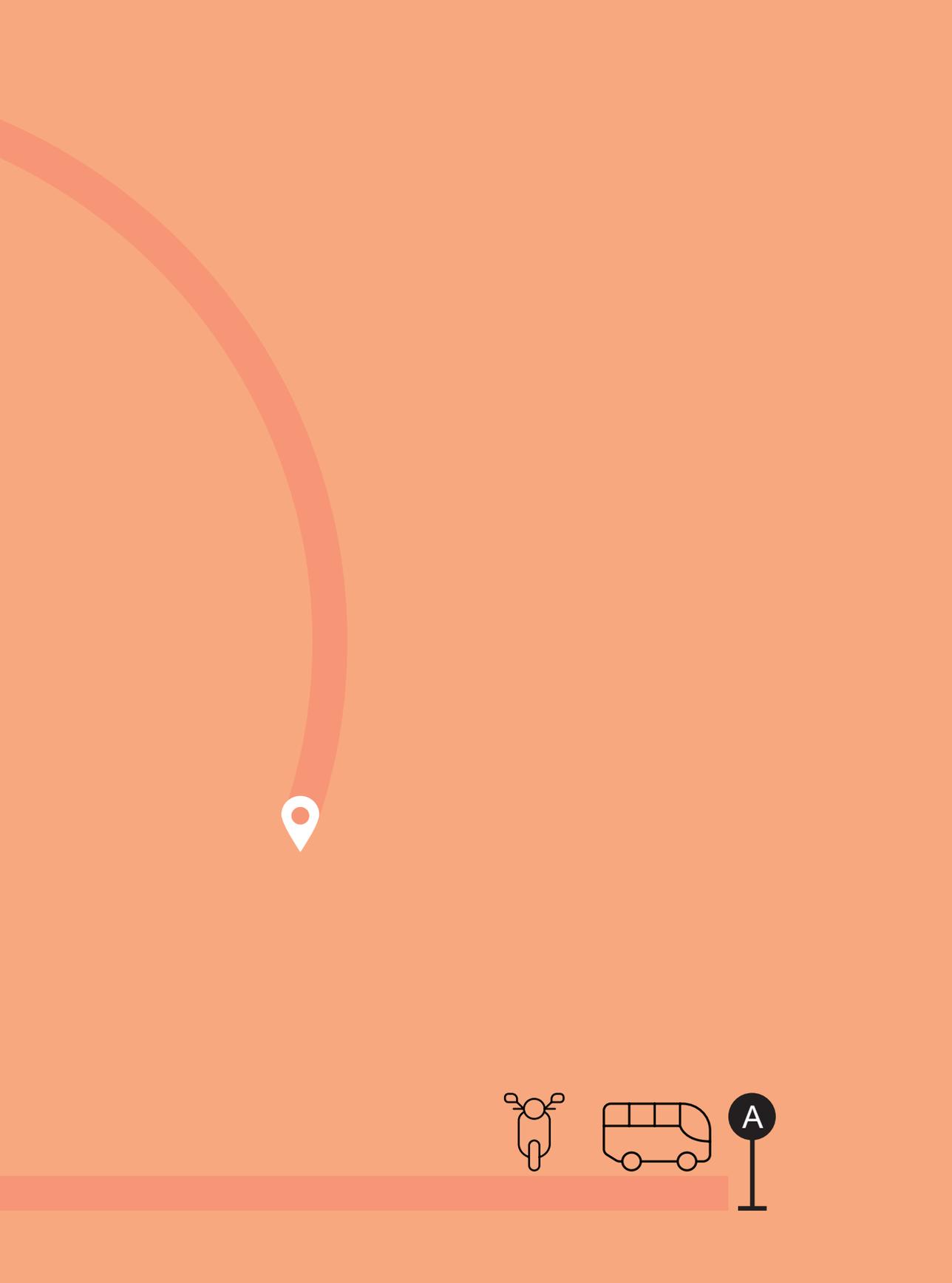




Chapter1 牧者的誕生

人類歷史文明及國家經濟發展，
與道路建設、交通運輸休戚與共，
1946年成立的公路總局，是拓展臺灣公路客運運輸的先鋒，
使貨暢其流、人暢其行，提供民眾最基本「行」的正義，
同時也是保障人民出行安全的最佳守護者。

回首公路總局走過的75個年頭，傾盡心力，
以「安全不打折扣」的最高堅持與準則，
確保島嶼上的人、車、路、業皆能安穩運作。



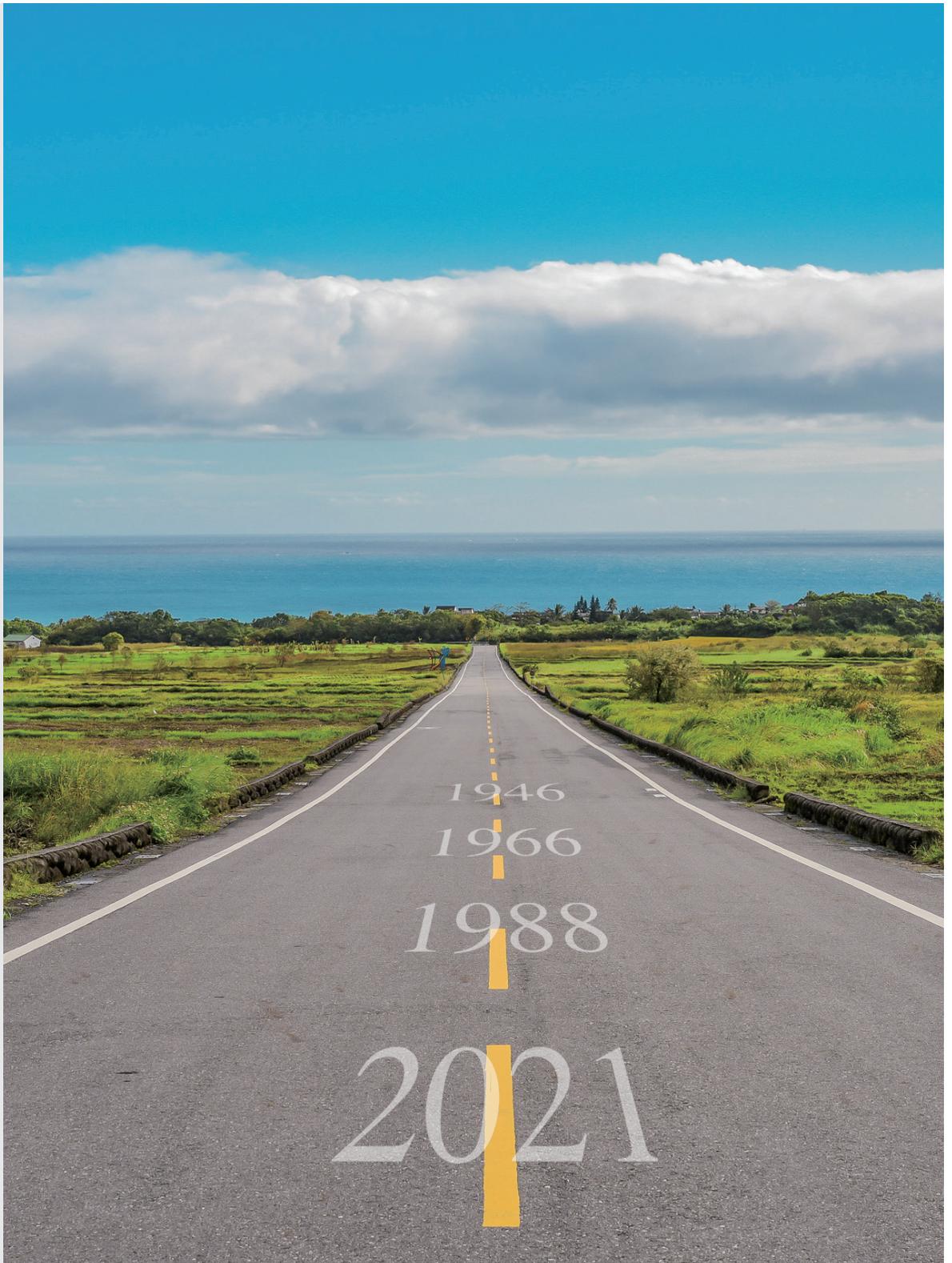


一日公路人，一生公路人

公路總局統管道路運輸大小事務，扮演的角色，猶如牧羊人管理牧場，
勤勤懇懇，兢兢業業，以張弛有度的治理方式，
視民如親的服務心態，守護著車輛、道路與每一位用路人，
打造有秩序、安全和便利的運輸環境，
讓這座公路牧場中的人們，平穩舒適地完成每一趟旅程。

鏡頭拉回臺灣光復初期、時政百廢待興的時局，交通部公路總局 75 年悠悠歷史長河的故事，從這裡說起。

歷經了二次世界大戰，臺灣重要的運輸場站及車輛摧毀殆盡，客運駕駛員也多應召從軍，平安返家者幾希。因此，光復後的臺灣公路交通，彷彿陷入一片化不開的混沌局面，公共運輸幾近停擺，市區少有公車，城鎮之間也只能靠著鐵路和少數民營業者經營的路線，勉強維持營運。亂象頻頻的是私人客貨車四處流竄、任意攬客，主管機關卻因當時仍忙於接管鐵路，對於公路運輸無暇兼顧。



關鍵年份 1946 公路局正式開張

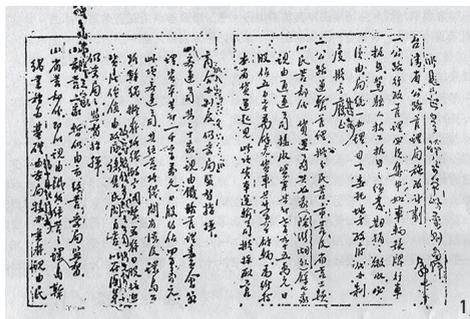
迎來改變的契機，出現在 1946 年，箇中靈魂人物，名為錢益。

時任交通處專門委員的錢益，在交通處長任顯羣的交辦下，短短數天內擬妥了《台灣省公路管理局施政計劃》，同年 8 月 1 日，臺灣省公路局正式成立，便是今日交通部公路總局最早的前身。

錢益的作為，絕非止於紙上談兵，他思及車輛相關業務歷經戰火洗禮而殘破不堪，一沒人力，二沒銀錢，難以開業，有所作為，於是主動出擊，單槍匹馬找上臺灣銀行籌募資金。幾經周折，一拿到經費，立刻搶訂了 20 輛貨車底盤，主導首輛客車的車體打造。後續的路線會勘、站牌設置、司乘人員任用、票價制定、車票及時刻表印刷等繁複作業，也由他一手包辦。

1946 年 9 月 26 日上午 6 點，載著七名旅客的公路局第一班車，首發啟程，從臺北開往基隆，也開啟了 75 年來公路客運的黃金歲月。而錢益僅用不到三個月的時間，就完成了開業任務，過人一等的效率，堪稱當代的「時間管理大師」，也讓他任在歷史留名。

公路局自 1946 年以「運輸」業務起家，1947 年接辦「監理」，1949 年「工程」來歸，三大部門終於到齊；自此，臺灣人民生活與公路局已是密不可分。





- 1 錢益擬具之《台灣省公路管理局施政計劃》部分手稿。
- 2 公路局的開業紀念照，極具歷史意義。
- 3 戰後的臺灣，為修補毀損不堪的道路，公路局在全臺展開「公路復興」，修橋造路，篳路藍縷，極其艱辛。

無縫運輸 創造幸福移動空間

臺灣公路自清代以降，乃至日本時代及民國，是古今的串聯，更飽含歷史文化的底蘊。光復後，為修補毀損不堪的道路，公路局在全臺展開「公路復興」，修橋造路的工程逢山開洞、遇水搭橋，篳路藍縷，極其艱辛。

有土斯有財，有路斯有業，四通八達的公路，是國家社經發展的命脈所在，晝夜奔馳，傳輸著帶動社會進步成長的能量。從 1953 年西螺大橋通車，1956 年西部幹線全線鋪設柏油路面，東西橫貫公路 1960 年通車，到 1970 年澎湖跨海大橋落成，公路總局僅用四分之一世紀的時間，打通全臺公路的任督二脈，讓臺灣公路發展走向新的紀元。

隨著公路建設陸續完善，公路局因應時代潮流，陸續開啟一連串監理運輸改革、業務整合和電腦化升級的進程。長期待在交通體系的前交通部常務次長、中華開發金控董事長張家祝指出，1980 年代臺灣的公路運輸可說是百端待舉，「並不害怕事情太多，唯一擔心的只有時間不夠。」雖然公路運輸起步稍晚，但是後續發展已臻成熟，特別是現階段的大眾運輸，舉凡種類、服務型態、法規制定等，都和世界先進國家並駕齊驅。



走過快速成長、深化改革的年代，公路總局持續改善運輸服務，整合公路、市區客運與軌道運輸服務。除了對運輸業就安全及服務品質做最適當的管理，近年也積極推動公路公共運輸計畫，以確實達到公共運輸「服務無縫」、「時間無縫」、「資訊無縫」、「空間無縫」的目標。串連大城與小鎮，打造優質的幸福移動空間，讓「客運不只是客運」，全臺各地的民眾都能受惠，乘著節能減碳的風潮，享受更好的乘車品質。

智慧監理 用心展現服務價值

一路走來，公路總局見證了臺灣從農業時代發展到工業時代，經濟起飛，躋身亞洲四小龍，到如今因應科技時代的再升級，公路總局相關政策、法規的

- 1 豐原客運公司的車掌小姐，引導班車通過神岡線平交道。從尖頭公車到現在的55路電動公車，這條豐原至臺中的客運路線，幾十年來都是豐原客運公司的衣食父母，豐原客運公司提供。
- 2 回顧1960年代的員林客運候車室，掛滿路線圖、票價表、營業規章及政令宣導，當然保密防諜的漫畫是不可少的。
- 3 興南客運公司1970年代以前的臺南總站，位於現今華南銀行北臺南分行的位置，當時該公司通往臺南各地的公路客運，都從這裡出發，後來才遷到安平工業區。
- 4 高雄客運公司1970年代引進平頭公車，剛上路的新車一字排開，非常壯觀。
- 5 公路總局的監理業務與時俱進，透過公路監理自助櫃檯，提供民眾更升級、方便的服務。



制定沿革，就有如大時代下的縮影。面對社會趨勢的改變與潮流，公路總局大家長許鈺漳局長，以「公路總局必須與時俱進」來督促自己，也勉勵同仁。

這些年來，公路總局從早期經營者的立場，轉為管理者；隨著公路的搭建，相關服務也伴隨產生，公路蓋到哪裡，公共運輸的服務就做到哪裡；有了道路，就有用路人的角色，衍生對應的管理機制。凡此種種，無不牽涉到公路總局轄下的運輸和監理兩大組別，所執掌的工作內容。

監理業務服務對象，包括人、車與業者，範疇龐大，細項更是繁雜。對外，圓滿解決問題；對內，更彈性溝通來進行重要變革。核心概念，便是以「人」為本，站在民眾的角度來觀照，從「以客為尊」到「視民如親」，回應人民對監理機關的期待。

未來所要面對的，是一個新世界。有著悠久歷史的公路總局，機關雖老，心態不老，始終保持著一顆年輕的心，像海綿般吸收新知，期許做到「最不像公務機關的公務機關」，不論是服務量能的擴充，或服務品質的提升，都能讓民眾深刻感受到監理業務隨著智慧時代的進步，讓更多人看見未來的希望。

每個在公路總局崗位上的同仁，皆秉持著「一日公路人，一生公路人」的信念，掌握每個時間點應該做什麼事情，「做對的事情，把事情做對」。過去發展出來的成功經驗，是全體公路人創造出來的價值。

從牧者的誕生到世代的傳承，這是一齣從「被動服務」、「主動服務」進化到「感動服務」的三部曲，而主角則是公路總局的全體同仁。在每項服務的背後，都蘊藏著最溫暖的人情物意，正因為如此，才能讓有溫度的幸福公路，深入到全國各個角落。