

70<sup>th</sup>



2016

交通部公路總局 105 年年報

DIRECTORATE GENERAL OF HIGHWAYS, MOTC





# 2016

交通部公路總局 105 年年報

DIRECTORATE GENERAL OF HIGHWAYS, MOTC



大地經緯 轉動繁榮



開展公路  
同時拓展夢想的深度

我們實現  
每個人平安聚首的心願

每一寸的移動  
滋養所有國民的幸福

每一里的道路  
承載無數經濟的榮耀

辛勤的汗跡  
寫下七十年的信念

繼續創造未來持續寫下歷史  
公路人將永遠與你同在



# C O N T E N T S

06 局長的話

08 總論



## 安道

20

### 優質無縫 永續安全

- 22 林邊大橋帶來新希望
- 24 帶動南寮生活圈
- 26 東部首座安全景觀大道
- 28 美濃強震橋梁回推復位實紀
- 30 公共工程金質獎優等肯定
- 31 海浪濤濤不再怕
- 32 蘇花公路風險控管再升級
- 34 天災應變預警向上提升
- 36 路面坑洞剋星瀝青磚
- 37 安全臺灣APP榮獲百大創新
- 40 金路獎頒獎典禮榮耀展現



## 達道

10

### 完善便捷 健全路網

- 12 擴大六龜茂林觀光生活圈
- 14 蘇花改觀音隧道全線貫通
- 15 連結大臺南高快速雙環路網
- 16 淡江大橋工程啓動
- 18 提升私有既成道路取得成效



## 行道

42

### 綠色路網 低碳未來

- 44 強化全國公共運輸
- 46 偏鄉山區公車都行
- 47 15縣市公車資訊一指通
- 48 公車進校好方便
- 49 落實遊覽車評鑑好安心
- 50 幸福公路館特展好有趣

64

## 治道

### 雲端智慧 以民為先

- 66 三代監理獲獎肯定
- 68 落實代檢誠信 共同宣示廉能
- 69 建立車輛檢驗新文化
- 70 隨時On Call大獲好評
- 71 採購專業培訓
- 72 人事制度積極改制

52

## 執道

### 創新監理 品質提升

- 54 汽車駕駛執照路考登場
- 56 推行機車路考新制上路
- 57 駕訓師資素質提升
- 58 高齡駕駛人駕照管理
- 59 驗車里程拍照同步登錄
- 60 大客車安全保檢上雲端
- 61 危險物品載運源頭納管
- 62 監理服務品質大滿意

74

## 樂道

### 幸福路網 願景之路

- 76 組織系統
- 77 研究發展
- 77 施政績效
- 78 參賽成果
- 80 大事紀要
- 87 預算執行及預算保留

局長  
的話

# 千里之行 始於足下

路，串起城市與偏鄉的聯繫，牽動人與人之間最細微的情感。一路走來，公路總局始終以創造安全、便捷、經濟的公路網絡為志業，戮力於提供國民永續優質的公路運輸服務，對於我們的兩大核心業務-無論是公路工程或公路監理，總是一吋一尺的沉著運筆，一點一滴的用心積累，在全體同仁兢兢業業、努力耕耘的背後，衷心傳遞的正是滋養幸福生活的種子。

然而，公路的建設與養護並非一蹴可幾，從一開始的構想、評估、規劃，經歷環評、預算籌編、工程設計、發包、施工，到最後的竣工驗收，均須持續不斷關注與投入，才能隨著時間的遞嬗逐漸顯現出成果。回顧過去一年，我們持續辦理中的重大工程計畫，例如北臺灣門戶新地標的淡江大橋及蘇花公路山區路段改善均有了顯著的工進，淡江大橋繼國際招商競圖之後，現已進入用地取得與發包施作階段；而蘇花改工程則歷經多次隧道抽坍、湧水等地質困難，終於完成台9線最長的觀音隧道與東澳、谷風隧道全線貫通之壯舉，令人雀躍不已。

此外，我們也持續規劃並進行連結各地斷點與舒緩交通流量的工程計畫案，以節省行車時間並提升交通安全，其中「西濱快速公路王功至永興段」、「台9線蘇花公路東澳東岳段」新建工程更榮獲交通部金質獎「優等獎」肯定，見證了我們對於公路工程品質的高規格要求；而「台9線花東縱谷公路安全景觀大道」規劃設計作業的

2016

A nighttime photograph of a cityscape featuring a prominent cable-stayed bridge with two tall towers. The bridge and surrounding buildings are illuminated with lights, reflecting on the water in the foreground. The sky is dark, and the overall scene is vibrant with city lights.

啓動，更在在顯示了現今公路建設的新思維，除了連結既有路網、便利行旅外，也更有效的朝向整合地方特色、道路景觀、交通安全及環境保護等面向邁進；對用路品質的要求，將不僅僅侷限於過往的順暢與便捷，更可以是安全且舒心的美好體驗。

為了追求公路監理服務更好的品質，我們在個資保護與資訊安全的前提下，持續優化「第三代公路監理資訊系統」功能，力求簡化程序並整合相關業務，更獲得「2016 ITeS Award — 公部門傑出科技化服務管理專案特優獎」與政府服務品質獎殊榮；同時，為提升用路安全，降低肇事因子，我們從源頭對駕訓班教練及講師辦理定期訓練以提升師資品質，確保駕駛人能具備正確安全駕駛觀念與技能以因應瞬息萬變的交通環境；並在駕駛人管理制度上做出諸多變革，包括正式實施機車路考新制、研擬延長酒後駕車違規道安講習時數、推動汽車實際道路駕駛考驗及高齡駕駛人認知功能檢查等作為，均為促進交通安全、保障用路人生命財產的具體舉措。

除此，我們也致力推展綠色低碳運輸、提升公路公共運輸服務品質，重點項目包括公車動態資訊系統介接市區公車、大專院校公車進校園專案、推動偏鄉需求反應式公共運輸等，並實施大客車保檢合一制度，以及定期對遊覽車客運業進行評鑑等。期許未來，能夠透過有效的交通規劃與治理，帶給社會大眾一個更加和諧有序的用路環境。

最後，讓我們再次藉著年報的編撰與發行，與大家共同分享這一年來公路建設與監理創新的重要軌跡；也期待各位讀者都能夠不吝指教，與我們共同精益求精，攜手開創屬於這塊土地的交通新紀元。

局長

陳彥伯



# 至善之道 以民為本

一直以來，國內各角落裡默默為公路建設、管理、發展付出歲月、貢獻心力的公路人，在工作崗位上無悔的努力與堅持，不僅揮灑出許多耀眼動人的成績，也促進了臺灣經濟的繁榮與躍升。

藉由年報的發行，我們再次彙集過去年度耕耘公路園地的具體實績，展現規劃、新工、養路、防災、監理、運管以及後勤支援等各項業務的推動成果，希望各界對於我們的理念與作為能夠投給認同的掌聲，與我們共同攜手營造更完善的用路環境。

首先，「達道」篇專題以「完善便捷·健全路網」為題，戮力擘劃健全通達的公路系統路網，縮短時間與空間的藩籬，提升國人生活品質；針對「國道 10 號里港交流道至台 28 線龍肚段連絡道路」進行可行性評估，預期將可改善六龜、茂林地區聯外交通並擴大觀光生活圈；而西濱快速公路曾文溪橋段新建工程計畫，未來將可連結大臺南高、快速雙環路網；另外，淡江大橋興建工程也已啓動，將可開啓淡海便捷新生活；而蘇花改工程中最長的觀音隧道與東澳、谷風隧道已全線貫通，在符合「環境保護」的規範下，將可如期提供東部地區民衆一條安全回家的路。

其次，「安道」篇單元，以「優質無縫·永續安全」為方向，分享了公路總局在用路安全上所做的努力。其中 Safe Taiwan 安全臺灣的創新作為，提供一站式的多元服務，無論是颱風、淹水、地震、土石流、公路通阻、空氣品質、及環境輻射等，即時資訊都可透過【訂閱】及【地圖】一手掌握，獲評「105年資訊月百大創新產品」，實為政府機關資訊整合中，卓越的成功案例之一。律定劇烈天候下蘇花公路風險管理模式、提升颱風豪雨應變作為暨預警訊息；除此，由材料試驗所研發的瀝青磚，不僅獲得「路面坑洞剋星」的美名，也通過國家專利審核，使公路工程養護技術又往前邁進一步。

另外，在工程表現上也可圈可點，如：「台 17 線林邊大橋」改建完成，大大提升當地颱風豪雨汛期的行車安全；「台 86 線 24 號橋」因美濃強震錯動位移而回推復位成功，成為日後非剛體橫移橋梁復舊的重要參考依據；「台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」辦理台 9 線拓寬作業，大力改善行車的安全問題；「台 68 線起點銜接新竹市都市計畫預定道路工程」與「西濱快速公路王功至永興段」的完工，皆為地方帶來便利交通與觀光效益。

緊接著「行道」篇內容，以「綠色路網·低碳未來」為主軸，包括推展優質公路公共運輸服務，築底與拔尖並重；持續辦理大專院校公車進校園專案，提高學生使用公共運具之意願；擴大推動需求反應式公共運輸，照顧偏鄉民行；「iBus\_公路客運」APP 納入 15 縣市 50 條市區路線的公車動態資訊，民衆搭乘更加方便；定期委託專業團隊對遊覽車客運業實施評鑑，提高車輛安全及服務品質等，以創造更便捷低碳的交通環境。

往下接續的是「軌道」篇，以「創新監理·品質提升」為目標，內容為監理業務重點報告，諸如：機車路考新制及汽車駕駛執照實際道路駕駛考驗的施行與推動，要求駕駛人員備實際應變路況的能力；高齡駕駛人認知功能檢測，降低用路風險；駕訓師資回訓，提高教學品質、照顧學員權益；落實營業大客車保檢合一制度，讓民衆出遊更有保障；研發里程數位無線拍照系統，於驗車時同步登錄里程數，保障消費者權益；以圖資方式建置載運危險物品車輛行駛路線，使危險物品運送自源頭查核納管；此外，民衆對監理機關服務滿意度大幅提升，創下歷年調查結果最高紀錄。

「治道」篇，則以「雲端智慧·以民為先」來闡述公路總局追求服務品質的決心，從 24 小時用路人專線廣獲民衆好評、到「第 3 代公路監理資訊系統」獲得「2016 ITes Award 公部門傑出科技化服務管理專案特優獎」肯定，乃至輔導汽車代檢業者建立誠信文化、辦理採購人員專業訓練等，事事皆以服務用路人為念。

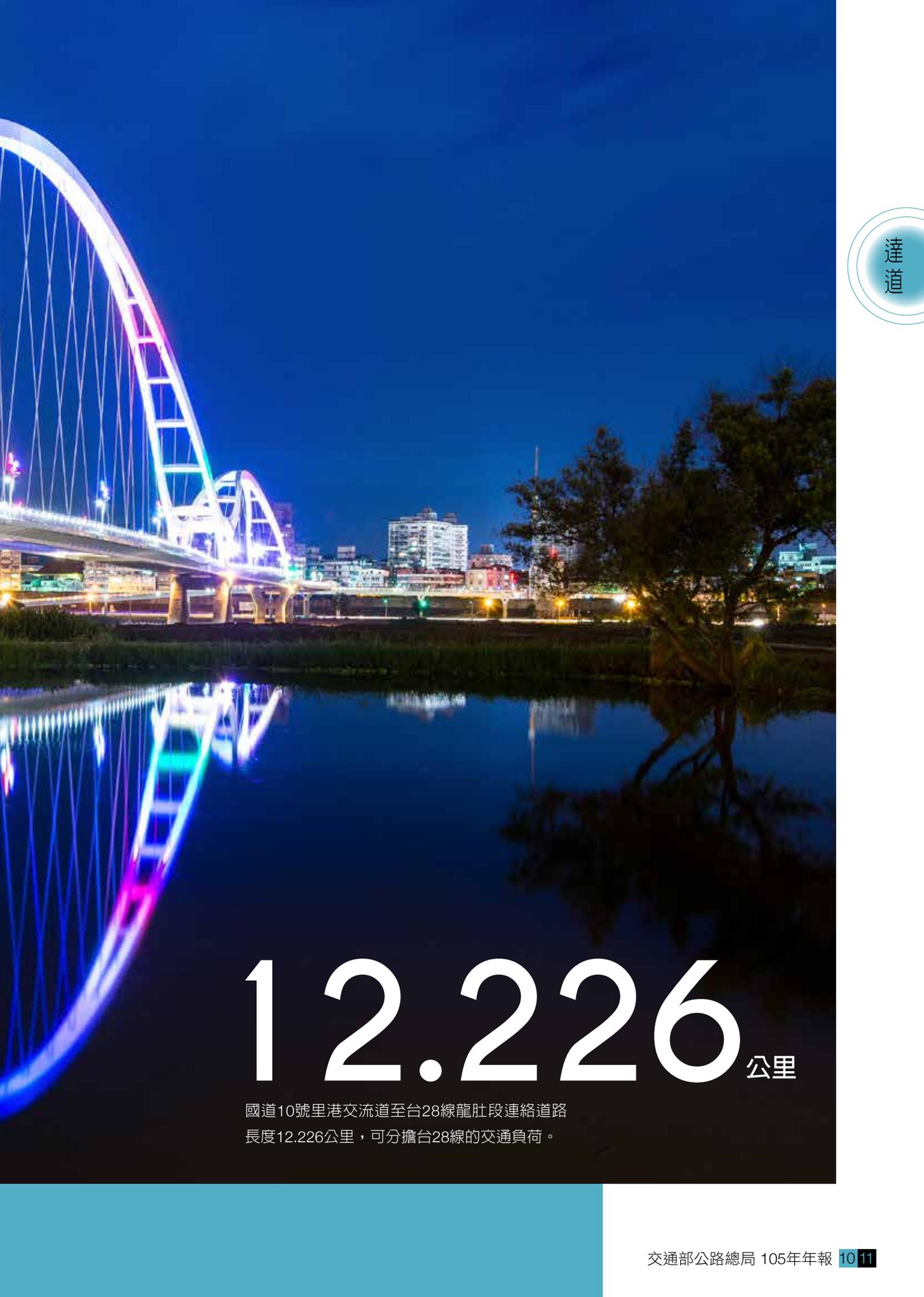
最後，「樂道」篇各專題彙集了公路總局組織系統、施政績效、研究發展、參賽成果、大事紀要、預算執行及預算保留等多面向資訊與作為，相信社會各界對於我們落實智慧交通、連結美好生活的信念，定會有一番更完整的瞭解與感受。



# 達道

完善便捷  
健全路網

每一步的付出，只為履行對路人的承諾，每一條道路的計畫與興建，只為串起更便捷的生活與未來。於是，我們戮力嘗試縮短時間與空間的藩籬，只為描繪更美好的藍圖，雖然任重而道遠，但我們使命必達。



# 12.226<sub>公里</sub>

國道10號里港交流道至台28線龍肚段連絡道路  
長度12.226公里，可分擔台28線的交通負荷。

# 擴大六龜茂林觀光生活圈

國道10號西起高雄市左營區的文自路口，往東經仁武、燕巢後，最後止於旗山，現況分別以鼎金及燕巢等二系統交流道銜接國道1號及國道3號，以提供高速公路間之系統轉換服務。而國道10號路線的終端至旗尾，再往東需利用台28線至六龜、茂林等山側區域。

## 改善·六龜茂林聯外交通

由於台28線原為市道184線提升等級為省道，路權計畫寬度於美濃路段僅15公尺，運輸農產品的大型貨車及遊覽車多需經過中壇路段，衝擊當地交通安全。無論是通過性與地區進出車流皆互為干擾嚴重，影響地區道路服務品質。

尤其假日及平日尖峰時段，路段擁擠，如欲往山區救災、搶災、或緊急醫療運送，易延滯搶、救災的黃金時間，因此地方民衆極盼望改善六龜茂林地區聯外交通的服務品質。經研究以新建國道10號

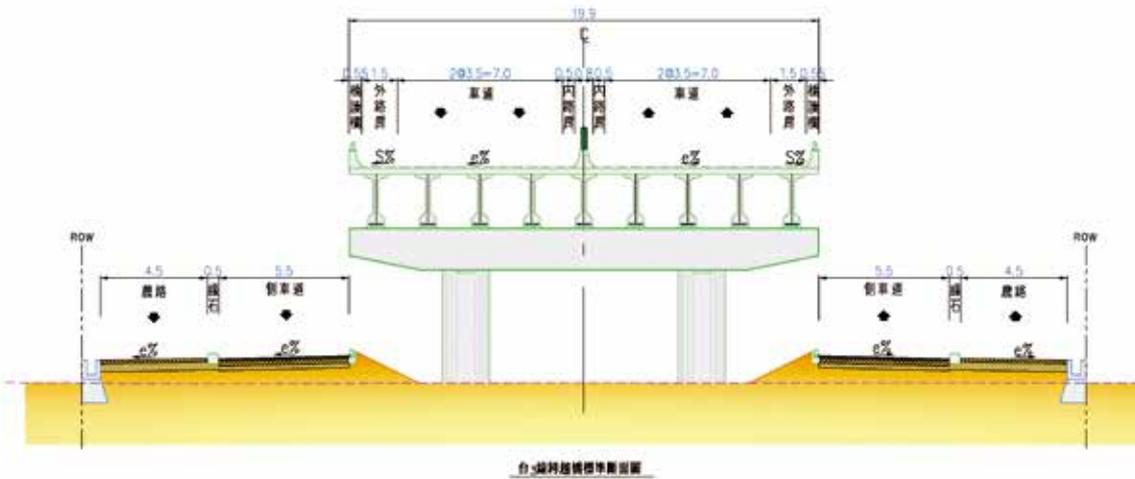
里港交流道連絡道延伸至龍度段台28線較有效益，因此「國道10號里港交流道至台28線龍肚段連絡道路可行性評估」報告以研究該延伸工程的可行性為主要目的。

## 研擬·路線整體設計規劃

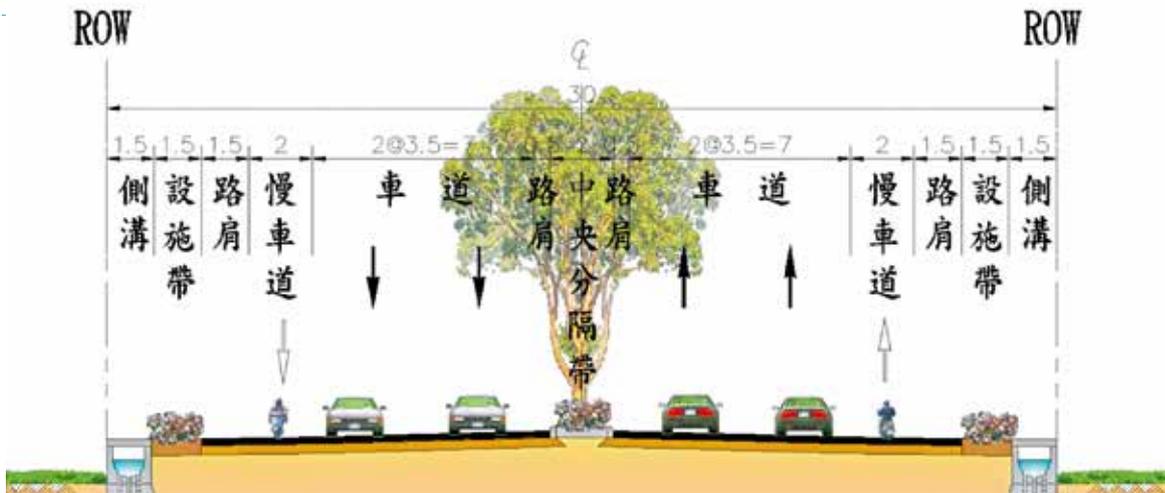
首先從路線研擬開始，依主要公路標準採三級路規劃，將交通功能定位為「主要公路」，設計速率依行經鄉區的平原區訂定，建議採80公里/小時。計畫中，路廊研擬起點則位於國道10號25K增設的里港交流道，其進出匝道與連絡道銜接的起訖點，路線平行土庫堤防北側約100~200公尺廊帶，經市道181線後轉往東北經美濃。路線終點銜接獅山里的台28線約40.5K附近，長度12.226公里。橫斷面採中央分隔，雙向各佈設2快車道及1慢車道，未來於規劃及設計階段，再依據新的社經發展條件，重新預測及檢視車道配置的適宜性。



計畫路線位置圖



高架橋路段橫斷面配置示意圖



平面路段橫斷面配置示意圖

## 建設經費及預定期程

總建設經費概估算約為28.98億元，後續推動作業包括綜合規劃、環境影響評估、建設計畫提報、設計作業、用地取得、發包及施工作業等。合計含前置作業則總工期約需7年時間方可全部完工通車。

此計畫預計可分擔台28線的交通負荷，提升地區道路服務水準，提供六龜、茂林地區搶災、救災的另一孔道。藉由新建聯絡道銜接至六龜地區，將茂林國家風景區與高速公路系統連結，以提供服務等級較高的聯外道路系統，強化茂林國家風景區聯外道路系統完整性，增加觀光遊憩的吸引力。

而台28線中壇路段交通特性接近市區交通，透過此計畫可分流六龜、茂林地區產業運輸車輛，降低對市區車流的衝擊及干擾並提升區域交通的安全性，除此，還可強化屏東縣里港、高樹等鄉及高雄市中心區與美濃、六龜、茂林地區等地東西向交通的便利性。

綜合以上，可預期的是，此計畫不僅可增加高速公路系統服務範圍，並擴大地區生活圈道路至高速公路的可及性，發揮里港交流道建設的運輸效益，使地區觀光產業發展更加興旺。

# 蘇花改觀音隧道全線貫通

台9線蘇花公路濱臨太平洋，長年面臨岩石風化與剝落之窘境。也因岩石剝落造成用路人之傷亡，道路維護費用日益增加，對社會成本、觀感及政府財政負擔等形成重大的影響。為回應東部民意「安全回家的路」之訴求，並兼顧「環境保護」之理念，於99年起辦理「台9線蘇花公路山區路段改善計畫」。

## 多方整合·人文兼顧

此次計畫為兼顧施工、環境及安全等方面，設立多項措施。在管理方面推動異質最低標工程採購、勞工安全衛生伙伴計畫；針對環境友善設立環

境保護監督小組、推動指標生物研究及碳管理計畫；以及機電交控方面採用水霧及複合型點排式通風系統等創舉。

## 克服萬難·豐碩果實

在整個計畫執行過程中，曾遭遇多次隧道抽坍、湧水等地質困難，施工團隊藉由前進探查、震波探測等方式了解地質，再研判採地盤改良、管幕等輔助工法，配合小開挖斷面、縮短輪進長度及快速支撐方式通過脆弱地質區域，於105年5月3日完成蘇花改最長之觀音隧道全線貫通。同年東澳及谷風隧道也完成全線貫通之壯舉。

## 安全回家·如期通車

蘇花改計畫執行上雖遭遇許多問題，施工團隊仍將秉持一貫堅毅及勇往直前的精神，期能安全順利克服障礙，完成艱鉅困難任務，兌現承諾，在符合「環境保護」的前提下，如期提供東部地區民眾一條安全回家的路，進而促進地方經濟繁榮及觀光等產業之發展，建立宜花地區的新風貌。

蘇花改  
工程

提供東部  
地區民眾一條安全  
回家的路



觀音隧道全線貫通



谷風隧道全線貫通

# 連結大臺南高快速雙環路網

民國80年代，臺灣西部走廊南北走向的公路，雖已有中山高速公路、西部濱海公路、縱貫線台1省道及內陸公路台3省道，但因沿線所經過的市鎮過多，僅能達到服務地區性交通的目的。而南北城際運輸幾乎集中於中山高速公路、及當時已完工通車的北部第二高速公路，導致其中大多數路段幾乎飽和，部分路段在假日時更降低至一般公路的服務水準。

## 西濱快速公路·至曾文溪北岸

為了解決這個問題，民國80年11月行政院第2257次院會通過將「西部濱海公路提升為快速公路建設計畫」列入國家建設六年計畫項目之一，同年12月函示由臺灣省政府將實施計畫提交通部核定後執行。

西濱快速公路原規劃終點行經臺南安平至黃金海岸，87年辦理第二次修正時，因臺南市政府劃設四草湖紅樹林等環境保護區，已將計畫路線外移至海堤外側，因規劃路線尚須協調，故計畫執行範圍至曾文溪北岸。

曾文溪橋

有效擴大高、快速公路的路網服務範圍

西濱快速公路八棟寮至九塊厝段主線新建工程完成後，前往國道8號（接國道1號）及欲進入臺南市區旅次，需左轉經173線再右轉台17線向南進入市區，續行再左轉台17乙線（台江大道）方能銜接至國道8號，又因市區號誌路口多，行車速率易受限制。

## 連接曾文溪橋·提高運轉效能

為減少快速公路通車後過境車流對地區性交通的衝擊，公路總局辦理西濱快速公路曾文溪橋可行性評估，並奉行政院105年9月30日院臺交字第1050092064號函核復同意照辦，公路總局廣續辦理環差及濕地相關審議程序，完成後，再行提報設計畫據以辦理。

西濱快速公路跨過曾文溪後，即可順接都市計畫2-7號道路直行台17乙線銜接至國道8號，可與國8、國1、國3及台84線形成大臺南地區高快速公路雙環路網，有效擴大高、快速公路的路網服務範圍，提高西濱快速公路南部路段之運轉效率。

# 淡江大橋工程啟動

近年北部濱海地區發展蓬勃，臺北港之興建與淡海新市鎮之開發及其聯外交通運輸系統之規劃，漁人碼頭、十三行博物館等旅遊休憩景點陸續完工，在此時，提供一個來往其間更為便捷的交統網絡已是刻不容緩的重要工作。因此，在淡水區與八里區之間，政府積極研議在淡水河口推動興建「淡江大橋及其連絡道路工程」，以改善台2線竹圍段及關渡大橋交通擁塞問題。

淡江大橋全長約6公里，計畫分為3個工程標，總經費約154.3億元，預計109年全線完工通車。第1標工程已於105年11月完工。第2標工程範圍包含新北市八里區及淡水區。八里端部分約2.4公里。淡水端部分長約1.16公里，已於105年3月1日開工，預定109年初完工。

## 評選國際團隊· 打造北臺灣新地標

為了落實環評承諾，淡江大橋第主橋（第3標）段的橋型決定，採國際競圖的方式辦理，引進國際專業設計團隊。評選委員會廣納政府機關代表、國內外專家學者、地方文化藝術工作者等委員，就主橋橋梁之型式、外觀及意涵，來評選出能兼顧夕照景觀、文化及環境保護需求的最佳橋型，並確保溼地生態的永續發展，讓淡江大橋成為一座兼具交通運輸與經濟效益之北臺灣新地標。

評選結果由德國里安顧問公司與中興顧問公司合作的團隊得標，已於105年11月採最有利標公開招標，預定106年正式施工，全線將於109年底完工。



夜景模擬圖—遊艇碼頭



車輛駕駛視景圖

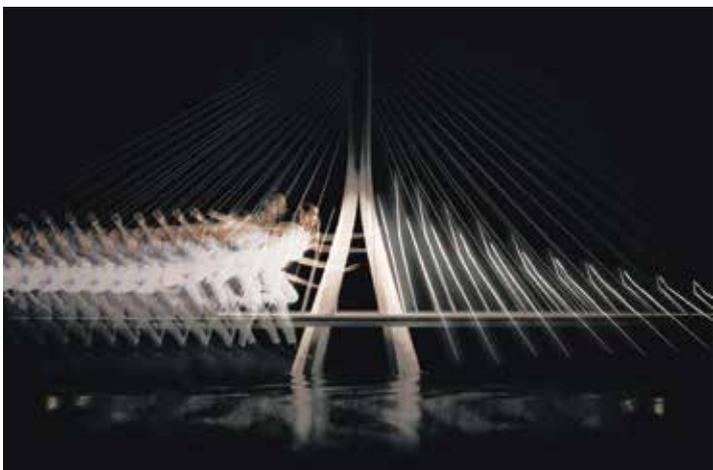
### 縮短通勤時間·開啓淡海便捷新生活

計畫完成後淡水及北海岸地區往來八里、五股及桃園間，不須再繞道關渡大橋，可縮短約15公里路程，減少約25分鐘行車時間，同時可減低台2線竹圍路段及關渡大橋目前的壅塞情形，預期效益如下：

一、有效串聯八里、淡水生活圈，提升居住及生活品質：由於淡水河口左右岸淡水區與八里區，各自擁有觀光經濟發展與交通運輸便利之地方特色，若能藉此就近搭起兩岸聯繫的橋梁，充分整合利用兩區域所擁有的優勢，相輔相成，應可營造一個兼具有環境生態美感，又能維持地方傳統文化意涵、永續發展的現代化城鄉環境。

二、改善淡海新市鎮聯外交通：可望帶來減少旅行時間、行車成本、肇事成本與空氣汙染等有形及無形的經濟效益，除了對於臺北港區發展物流作業有莫大助益之外，亦使北部濱海公路系統更臻完善，達到縮短行車時間、促進觀光休閒產業發展。

三、提供更為便捷之交通網絡：配合「臺北都會區快速道路系統發展計畫」可形成完整之快速公路網，擴大道路服務範圍；另與輕軌捷運共構進一步串聯淡水河兩岸觀光旅遊休憩活動，促進城鄉及產業發展。



橋型發想圖—雲門舞者



淡水夕照圖

# 提升私有既成道路取得成效



為保障人民的財產權，司法院大法官釋字第400號解釋，對於既成道路符合一定要件而成立公用地役關係者，其所有權人對土地既已無從自由使用收益，形成因公益而特別犧牲其財產上之利益，國家自應依法律之規定辦理徵收給予補償，各級政府如因經費困難，不能對上述道路全面徵收補償，有關機關亦應訂定期限籌措財源逐年辦理或以他法補償。

## 有限財源·解決補償問題

因私有既成道路尚未依法補償的問題，屬全國通案性議題，各級政府囿於財源不足，長期以來仍多以公用地役關係繼續供公眾通行使用而暫緩補償。經清查統計，省道公路系統中的私有既成道路土地有550餘公頃之多；公路總局在顧及所有權人的權益，及考量有限的財源狀況下，為期逐步解決補償問題，研議取得方式如下：

### 一、併入年度工程徵收或價購：

逐年辦理道路拓寬或改善計畫時，併入工程計畫編列預算，將工程計畫範圍內之私有既成道路土地列入徵收或價購。

### 二、容積移轉：

若屬省道公共設施保留地，其所有權人可申請依「都市計畫容積移轉實施辦法」將土地贈與為國有，而取得移轉之容積後，於建築房舍時可增加樓地板面積。

### 三、接受捐贈：

所有權人申請贈與為國有，公路總局依國有財產法辦理接受贈與。

### 四、公、私有土地交換：

所有權人得依「都市計畫私有公共設施保留地與公有非公用土地交換辦法」申請與公地交換。

### 五、抵繳稅款：

所有權人得依相關稅法規定申請抵繳稅款。

### 執行以來·獲得具體成果

上列5種方式，公路總局於103年報奉交通部核准辦理。自執行以來，以「併入年度工程徵收或價購」為主要取得方式，其次為「容積移轉」及「接受捐贈」，其中「公、私有土地交換」及「抵繳稅款」2種方式，因屬消極性補償，至目前為止，尚無取得案件。

經調查估計，以105年市價計算取得省道私有既成道路所需總經費高達800餘億元。公路總局自103年至105年實際執行取得成果如下：

交通部公路總局103年至105年取得私有既成道路土地成果統計表

取得年度	併入年度工程徵收或價購			申請容積移轉			接受捐贈			合計		
	筆數	面積(公頃)	權利價值(萬元)	筆數	面積(公頃)	權利價值(萬元)	筆數	面積(公頃)	權利價值(萬元)	筆數	面積(公頃)	權利價值(萬元)
103	199	4.002611	9,5606.98	81	0.3630	28,098.9	0	0	0	280	4.365611	123,705.88
104	79	3.367595	8795.60	158	0.5880	31831.5	1	0.000053	0.15	238	3.955648	40,627.25
105	34	0.166283	4,835.66	28	0.1551	11176.5	0	0	0	62	0.321383	16,012.16
統計	312	7.536489	109,238.24	267	1.1061	71,106.9	1	0.000053	0.15	580	8.642642	180,345.29

# 安道

優質無縫  
永續安全

從一開始施工細節的追求，乃至災變過後的修復，甚至是天災風險的即時示警，我們唯一的渴求，就是實現路便捷、橋穩固、車暢行、人平安的完善用路環境，讓用路人到任何地方都可以一路順暢，通達平安。

# 186

公里

台9線花蓮至臺東段全長186公里，為花東縱谷主要且為最大交通要道，也是東部區域內主要各鄉鎮之連絡交通幹道及人口聚集地區。



# 林邊大橋帶來新希望



完工通車照片

為提升省道橋梁的耐震能力，交通部於民國98年1月提報行政院，針對省道橋梁完工通車橋長6公尺以上的橋梁，依「損失風險值」、「補強效益值」、「重要指標值」等補強排序指標，篩選出全國339座省道橋梁，訂於98~101年4個年度內投入85億元，積極辦理耐震補強工程，以提供高安全性的交通運輸基礎建設，而台17線林邊大橋改建工程就是隸屬其中。

## 耐震能力不足，直接拆除改建

舊有台17線林邊大橋完工於民國60年代，72年辦理拓寬工程，為當地主要聯絡道，每逢假日常因車潮發生壅塞情形。為了確保橋梁結構安全，公路總局

第三區養護工程處於民國99年12月完成「林邊大橋橋梁耐震能力分析成果報告」，當中載明「耐震能力不足，且不符合水理需求，建議拆除改建」，因此積極辦理改建工作。

工程範圍為台17線263K+480~264K+105段，路面淨寬度19公尺，總長度625公尺。主橋分為兩個單元：第1單元為單孔35M鋼箱型梁橋，第2單元為五孔合計400M連續鋼箱型梁橋。林邊端引道100公尺含車行箱涵改建；佳冬端引道長90公尺。103年10月30日開工，至105年09月21日完工。



完工通車照片

### 鋼橋安全穩固·如期如質完工

首先，為契合國家總體發展的永續目標與二氧化碳減量政策，橋梁上部結構採鋼橋設計，除減輕自重外，並可縮減施工時程；同時，為降低橋基冲刷之問題，鋼橋採大跨度設計，原落墩數減少至5墩以增加通水斷面；橋梁縱斷面線型採弧形設計，結合地景，優美柔暢。

其次，為維持施工中之交通，林邊大橋左側設置交通維持鋼便橋。施工期間，即便汛期間遭逢多次颱風豪雨侵襲，監造工務段及廠商積極趕辦，並全力配合上級機關的查核，各項工程品質的管理表現大獲佳評，終於如期如質完工。

### 提升行車安全·促進地方繁榮

台17線林邊大橋完工後，不僅有效解決橋梁老舊問題，對鄰近地區的水患防治亦極具成效，不僅提升颱風豪雨汛期的行車安全，亦打造佳冬、東港及林邊等鄉鎮的便捷道路，提升道路的可及性與易行性，增進地方發展，促進區域觀光，對屏東地區之繁榮帶來正面龐大的利基。



台17線263K+805林邊大橋橋梁改建工程位置圖



林邊大橋融入林邊特產蓮霧意象

# 帶動南寮生活圈

東西向快速公路南寮竹東線（簡稱台68線）服務範圍自竹港大橋至竹東端台3線，從民國91年9月通車至今共14餘年，這些年不僅有效緩解新竹都會地區的交通成長壓力，也連結縱向幹線公路及南寮漁港，促進新竹區域均衡發展與增進新竹生活圈整體運輸效能。

## 縮短車程 · 減少壅塞

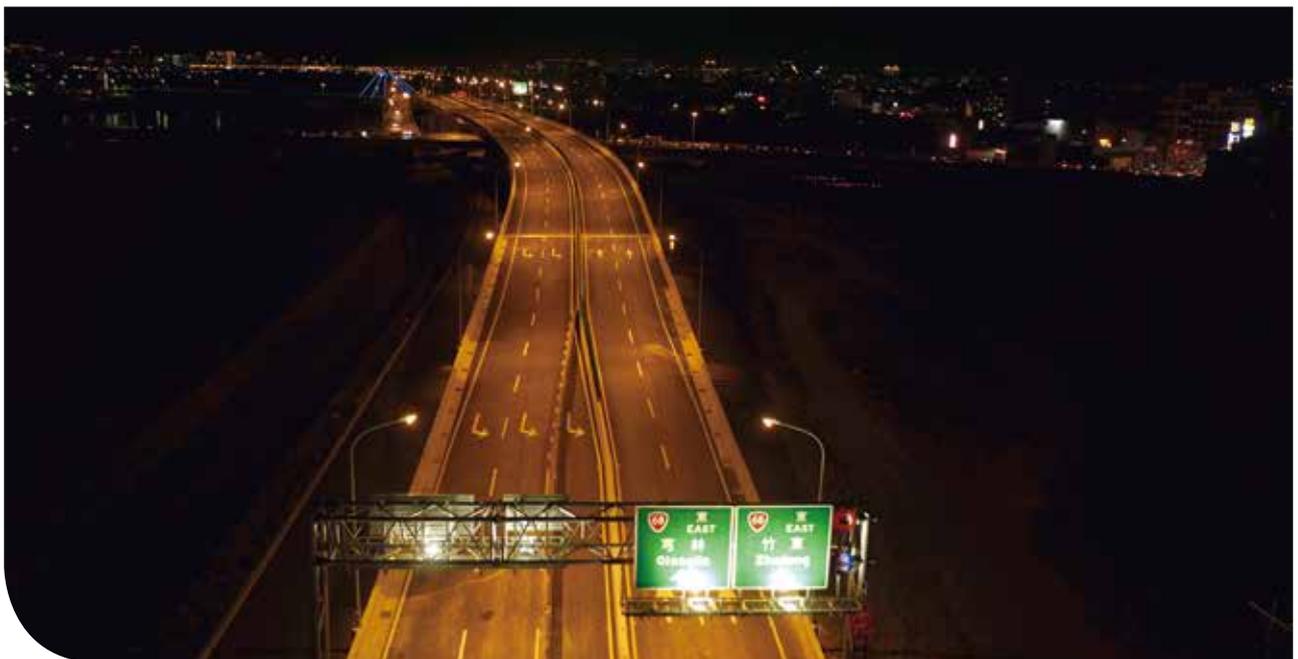
尤其近年來在新竹市政府的大力推展下，成功推動南寮漁港及17公里海岸線的觀光帶，每逢假日大量車潮湧入，通往南寮地區的台15線竹港大橋不僅容易產生壅塞，也時常發生交通事故。為解決相關問題，特別完成「台68線起點銜接新竹市都市計畫預定道路工程」，往南寮地區可直接由台68線起點銜接新竹市都市計畫道路—榮濱路進入，縮短約10分鐘車程，以緩解西濱台15線竹港大橋交通壅塞

的情況，並強化東西向快速公路的功能。

「台68線起點銜接新竹市都市計畫預定道路工程」全長為423公尺，其中路堤段118公尺，橋梁段246公尺（場撐段120公尺3跨連續、懸臂橋段126公尺2跨）及銜接舊台68線引橋路面段59公尺，由「公路總局第一區養護工程處」主辦，「新竹工務段」自辦監造，設計公司為「臺灣世曦工程顧問股份有限公司」，承攬廠商「安倉營造股份有限公司」，總工程經費為2.6億元，103年11月17日開工，105年7月4日竣工，8月28日配合榮濱路完工，正式通車啟用。

## 淨高不足 · 縮減車道

此次工程於施工過程中所遭遇的最大挑戰，莫過於跨越台15線竹港大橋懸臂橋工法，因為受限於銜接舊有台68線的緣故，導致懸臂推進橋進入台15



完工後夜間空拍照片

線竹港大橋時，工作車淨高不足（約3.5~4.5公尺），因此需封閉工作車的施工空間，並隨工作車推進而縮減台15線竹港大橋車道。

為配合懸臂橋推進施工，辦理8階段的竹港大橋改道及交通維持（縮減1至2車道），施工期間約莫2至3星

期配合1次交維改道，只是期間遇上105年農曆春節，地方政府及警政單位均要求在農曆年假期間能撤除交維恢復正常通車，但經過監造單位及廠商評估，若拆除工作車維持年節正常通車，不只需花費拆除及再安裝工作車費用且完工時程至少再延宕2個月，最後經協調取得地方諒解，年假期間仍保持交維狀態。

### 各方努力·改道順暢

施工中遇上下班時段，除當地警察指揮交通外，廠商亦請當地義交協助疏導車流至交維撤除，以確保該路段的行車順暢，跨越台15線竹港大橋段



台68線延伸段平面圖

懸臂橋共施工5個月，期間的交維在於避免交通事故及民怨，而這也是最困難的挑戰，所幸在各單位的努力下，充分溝通且資訊公開，使用路人能掌握即時路況，提早改道避免塞車問題。

雖然「台68線起點銜接新竹市都市計畫預定道路工程」只有一小段路程，但對台68線的交通卻有畫龍點睛的助益，此路段通車在帶動南寮地區的觀光上，也確實發揮了最大的效益。



完工後橋下照片



施工照片

# 東部首座安全景觀大道

台9線富里段鳳凰花開

台9線花蓮至臺東段全長186公里，為花東縱谷主要且為最大交通要道，也是東部區域內主要各鄉鎮之連絡交通幹道及人口聚集地區。

## 拓寬工程 · 持續辦理

公路總局於民國73至78年間、及81至84年間辦理花東公路第1、2期拓寬工程，將花蓮市至臺東縣卑南鄉路段分期改善為路寬12公尺。但為配合東部地區發展及增加旅遊之需要，花蓮地方政府及各級民意代表皆寄望政府，期待能將全線闢為30公尺寬的公路，使交通更加便捷。

民國97年，公路總局續辦「台9線花東公路第3期改善計畫」，選擇交通量較大的壽豐都市計畫至溪口電廠段（222K+400~228K+900），還有線型不佳導致肇事風險較高之溪口至南平段（228K+900~235+525），以及假日易壅塞的長橋段（即萬里溪橋南引道至馬太鞍溪橋北引道，243K+600~246K+650）等路段優先辦理改善，計畫期程自97年至101年，目前此計畫已執行完畢，但花蓮縣境內仍有部份路段未完成拓寬。

## 交通改善 · 完整路網

尚未辦理拓寬改善之路段約有60餘公里，原規劃納入「省道改善改善計畫」，自102年起，依各路段改善急迫性，逐年編列經費推動辦理改善。考量台9線花東公路為花東地區重要交通命脈，且地方民意皆盼望儘快提升該段道路的安全性。

為回應花蓮民意，公路總局遂以專案計畫方式推動「台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」，奉行政院105年10月18日核定，106年起針對未納入「省道改善改善計畫」辦理拓寬路段（如圖1）啟動

規劃設計及施工作業，加速台9線拓寬作業，此計畫期程為106年至113年，總經費約94.7億元，改善路段長度約41.2公里。

東部地區擁有天然自然景觀，觀光旅遊向來是花蓮縣主要經濟發展來源，台9線花東公路為東部地區主要交通動脈，亦為觀光發展主要道路，過去幾年發生多次重大交通事故，因此「台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」改善目標首重減少交通事故發生之機率，並結合觀光發展因子，辦理台9線拓寬作業。

## 在地風格 · 景觀大道

過往道路規劃設計及施工作業，多將景觀專業定位在交通、土木工程之後的綠美化作業；對於整體路廊的地景、人文、生態、視覺序列、設施物之輕量與美觀處理、環境保護與氣候因應等課題，較缺少著重。

有別以往公路拓寬改善思維，此次以「人本的安全景觀大道」為主軸，從道路景觀、交通安全及環境保護等三面向探詢其最佳整合方案，並參考各路段發展特性及地方特色，打造一條東部地區安全景觀大道，亦可作為國內道路改善之先趨範例。

預期此計畫完成後，將可提升瓶頸路段的服務品質，並透過改善路段中央分隔措施、車道布設等減少路段肇事機率，同時也能改善線形不佳的危險路段，增加行車安全；更結合地方發展特色及周邊景觀，打造一條具有花蓮地區風格的台9線道路景觀，發展成為景觀大道。



台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫改善範圍示意圖

# 美濃強震橋梁回推復位實紀

一直以來，橋梁受老舊、地震、洪水等三大課題考驗，其中又以地震最難處理，因為無法預知、而且災害往往就在瞬間發生，時常讓工程單位措手不及，所以立即應變的能力更顯重要，所幸，每年的災防演練與平時的教育訓練，早已強化公路總局同仁對災變的應變能力。

民國105年2月6日，高雄市美濃區發生芮氏規模6.6的強震，台86線24號橋之橋址震度更達7級，橋梁受損嚴重。從初期封路管制、橋梁復建設計發包施工、開放21噸以下車輛通車、至橋墩耐震補強工程完工等四階段，公路總局、第五區養護工程處及新化工務段日以繼夜、完成任務。

## 災損嚴重·立即封路改道

地震發生後，當日適逢農曆春節連假第1天，上午8時，新化工務段即召回同仁，啟動災害特別巡

查，發現台86線24號橋產生受損，原東西行線分離的橋面板結構，由中央分隔護欄向外錯位。於是，立即依公路總局養護手冊13.3節突發事件處置規定辦理即時通報、快速處置、確定災損範圍。緊急會勘後，發現多處支承嚴重受損。公路總局第五區養護工程處在維護用路人行車安全的考量下，隨即封閉側向位移嚴重的東行線，並緊急以重型支撐架臨時加固。

## 時程緊迫·安檢設計同步

由於時程緊迫，復建補強設計階段，為達到儘快確認橋梁結構安全與儘早恢復通車的目標前提下，安全檢測及復建設計同步進行，因此，橋梁結構安全委由國家地震工程研究中心（NCREE）進行檢測的同時，復建及耐震補強工程也同步委由臺灣世曦工程顧問股份有限公司（CECI）設計，但此工程屬緊急救災工程，按規定需在14天內完成設計，由於此次地震



工程竣工



大梁向外位移支撐架臨時加固

強大，橋梁上部箱型梁有明顯橫移及橋墩損壞，經討論後，採施工性最佳、且不需大規模擴柱、工期短的頂升回推復位施工法進行處理。

### 車載試驗 · 符合使用效能

隨後，回推復拉階段完成，箱型梁復位及受損的盤式支承更換作業於限期（5月17日）完工，並在通車前委由國震中心（NCREE）進行車載試驗，以確認上部結構的安全性，此試驗乃是依據交通部頒103年版「公路鋼筋混凝土結構橋梁之檢測及補強規範」，第5.2.2節「載重試驗評估法」進行。試驗規劃分為靜態及動態載重試驗，依所得數據研判箱型梁尚可符合使用效能，但仍於通車後進行長期監測，其結果令工程團隊感到欣慰，5月20日，第五區養護工程處也按預定期程公告開放21噸以下車輛通行。

### 使命必達 · 深獲各方肯定

24號橋配合盤支更換及回推復位時，一併進入最後的耐震補強施工階段。根據公路總局98年12月「公路橋梁耐震能力評估及補強準則」進行這座橋梁的耐震評估及補強設計。



橋墩補強施工

## 台86線

24號橋震災修復，  
於7月20日竣工

考量到橋梁耐震不足可運用系統補強的方式提升，故補強工作選擇外加止震塊及鋼板補強作為施工工法。施工期間正值溽暑又有小黑蚊肆虐，讓現場工程及施工人員苦不堪言，雖然環境「惡劣」，但施工團隊日夜趕趕，依然如期、如質、如安的完成任務。

台86線24號橋震災修復，於7月20日竣工，並開放全種類車輛通行，回顧復舊歷程辛苦，在公路總局、第五區養護工程處與新化工務段齊心協力下完成了搶修、復舊及耐震補強任務，所展現的效率與成果，深獲上級讚許、且受外單位認同、並前來取經觀摩。

不僅重建了臺南市曾文溪之溪南地區交通，更強化公路總局同仁對搶修工程的信心，也深獲用路人的高度肯定。24號橋為國內首座受損橋梁進行橫移工作，亦是首座非剛體橫移的橋梁，這次寶貴的經驗，將可作為未來橋梁災害復舊的重要參考與依據。

# 公共工程金質獎優等肯定

為提升公共工程品質，改善生活環境，由行政院公共工程委員會主辦的「公共工程金質獎」評選活動，向來是國內工程界視為最高榮譽的獎項，今年參選戰況更是激烈，為歷年來件數最多。

## 齊心合作 · 優等佳績

西濱中工處主辦的西濱快速公路王功至永興段（WH50—2標）工程，在公路總局長官的用心督導下，施工團隊亦群策群力，不敢懈怠，榮獲「優等獎」佳績，105年12月21日，由西濱中工處陳副處長貴芳、第六工務段陳段長永傑代表領獎，對工程團隊是一大肯定與鼓勵。

## 飛鳥造型 · 景觀地標

西濱快速公路王功至永興段（WH50—2標）全長約3.3公里，工程經費21.43億元，已於103年4月25日開工，預計106年9月完工。設計之初為彰顯地方海景特色，採用對環境影響傷害最低的施工法，並



105年12月23日陳彥伯局長（中）視察WH50-2標工地

以結合當地景觀為重點，融入生態意象的飛鳥造型，建構成一座深具人文的脊背景觀橋，未來通車後將與當地著名的王功燈塔、王者之弓橋互相輝映，帶動區域經濟與觀光發展。



WH50—2標工程鳥瞰圖

# 海浪濤濤不再怕



完工現場狀況

一直以來，省道台9線為花東地區與高屏地區的主要公路維生要道，若因災害受損而導致交通中斷，除人命財產損失外，對區域性經濟發展及產業運輸亦將帶來重大影響。

## 海流災變 · 危及路基

民國100年起，台9線臺東南興路段（438K+850～441K+300）陸續發生路基下陷災害，同年8月24日，公路總局第三區養護工程處邀集中興大學及成功大學等專家學者現勘。專家學者依歷年海岸資料及現況研判，推斷這是因臺東縣政府於大武漁港興建北攔砂堤後，導致海流開始侵蝕該路段所致。另外，101年8月間，天秤颱風的侵襲肆虐，也造成南興路段三處路基淘刷下陷，並阻斷北上外側車道，公路總局亦於當年度核定災害修復經費。

## 灘岸保護 · 因應對策

「台9線438K+850～438K+950、439K+680～440K+080、440K+800～440K+900路段豪雨災害修復工程」委由臺灣世曦工程顧問股份有限公司設計，採基礎防淘刷保護工施作，於既有擋土牆外緣施設排樁，並針對侵蝕灘岸設置濾層及消波塊等，加強保護工作。三路段災害修復長度共計600公尺，於104年9月1開工，並於105年9月13日完工。南興三路段災害修復，於105年9月13日完工後，歷經梅姬颱風及東北季風侵襲，防淘刷保護工有所成效，路面飄砂（石）情形顯著改善，並大大提升用路安全。

# 蘇花公路風險控管再升級

近年來，氣候變遷，高頻率年降雨事件已屢見不鮮，未來仍可能持續出現，亦可推知日後因水所發生的災害（包含洪水、土石流、邊坡崩塌等），在未來將會面臨更嚴苛的挑戰。

## 因應氣候變遷·導入風險管理

為此公路總局不斷精進檢討公路致災風險，運用歷史災情數據統計，將其導入，建立因雨崩塌機率模型，期使量化即時風險值啟動防災管理，以降低無預警強降雨的罹災風險。

蘇花公路位於臺灣東海岸，為東部與北部區域間唯一聯絡公路，由於先天條件不利的影響，導致歷年來災情層出不窮，因此公路總局特選定該路段先行建立崩塌機率模式，以提供有效且具體可行的防災管理決策支援。

為能客觀且即時呈現公路風險程度，公路總局研析公路風險，主要控制策略為降低用路人罹災機率，也就是以用路人的車流量當成曝露度，例如：運用蘇花公路尖峰及離峰車流量比較，在同一路段及環

境下若發生崩塌，用路人罹災機率就明顯不同。

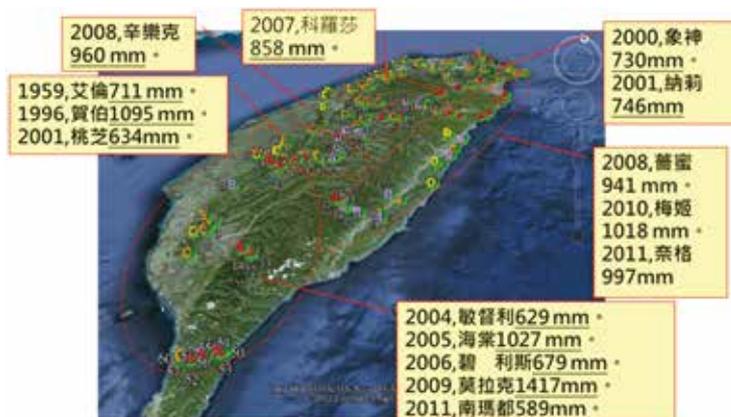
公路總局採用世界銀行對於風險的定義（如下式），運算蘇花公路各路段之即時風險，輸入歷年劇烈天候下封路管制實務操作經驗值，律定蘇花公路劇烈天候下應封路管制的風險值。



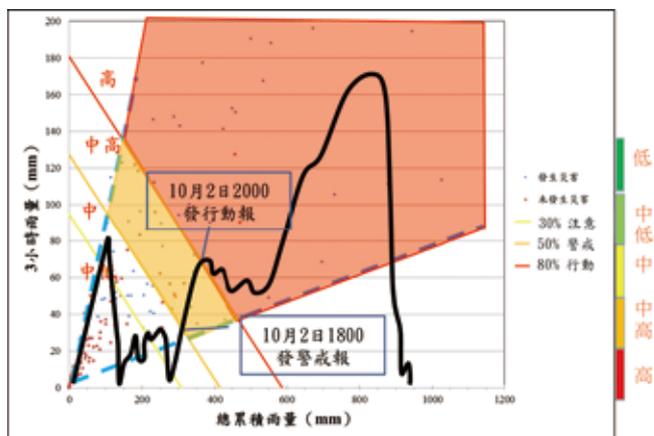
危害度：災害性暴雨規模出現頻率

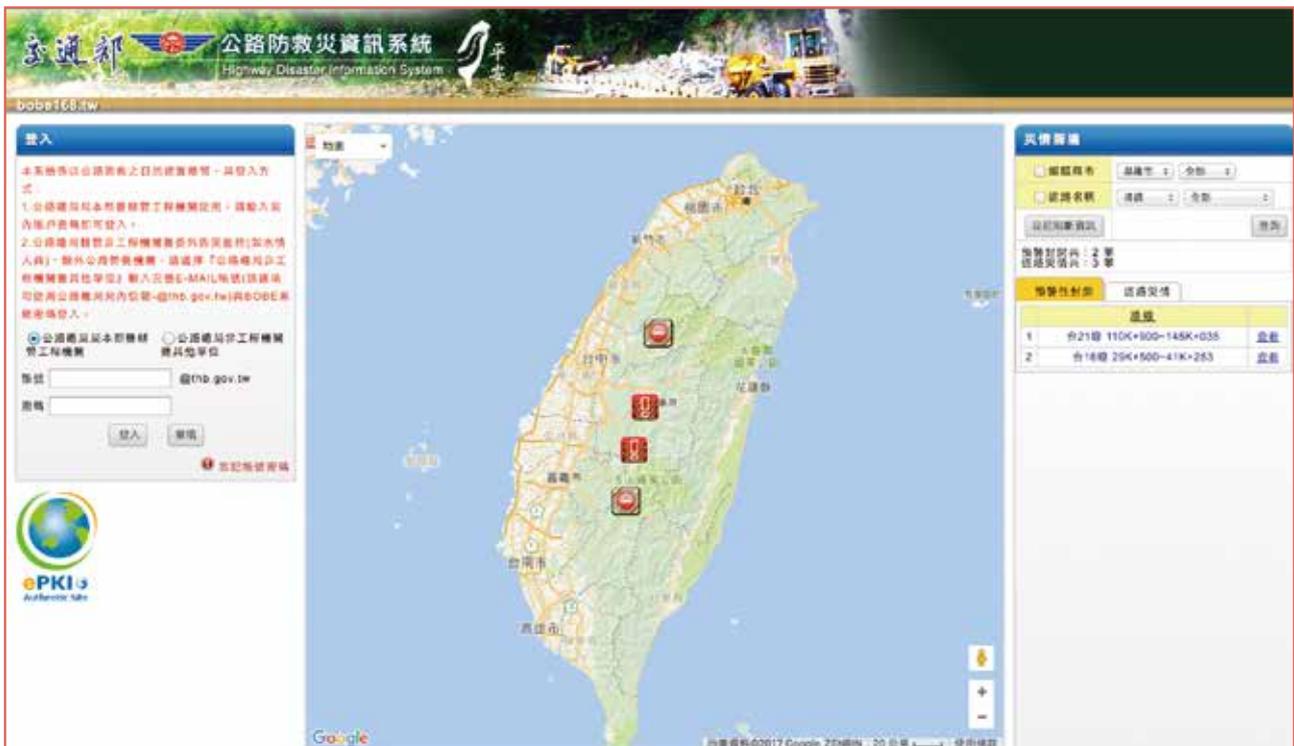
脆弱度：崩塌機率

曝露度：交通量



以2011年10月奈格颱風及時降雨造成蘇花公路崩塌機率圖為例





公路防救災資訊系統

## 歷年災害數據 · 進行崩塌分析

為制訂風險值需針對歷年災害數據進行蒐集與研析，整體研析的流程上，則分為降雨事件分類、歷年災害蒐集與分類、脆弱度分析、曝露度分析、風險分析等6個階段，除了統計災害外，並利用歷史降雨資料與公路災害比對分類，運用統計軟體SSPS運算災害與降雨因子相關性，再回歸模型評估其崩塌潛勢模式。

蘇花公路全長約76公里，為建立正確的資料庫，公路總局防災中心將全線依5~10公里劃分8個路段，針對蘇花公路，蒐集10年來約1327筆災害檢測報告資料，並進行災害類型區分，再將氣象局沿線所設置5座特癩雨量站所紀錄的歷史降雨資料，進行雨場及雨形分析比對，扣除與降雨事件無關之零星落石事件後，再進行崩塌機率分析，透過統計迴歸報告設計崩塌機率模式，不斷修正。

## 防災預警訊息 · 即時揭露發佈

運用這些方法雖然可準確估算它的風險值，但人們都應有正確的觀念，面對劇烈天候，尚未達封路標準前的罹災風險最高，因此，在風險發生時，即時傳遞與安全駕駛的離災觀念也是同等重要的。

也因此預警性封閉或災害封閉訊息的傳遞時效與普及程度也非常重要，藉以降低用路人的曝露度，為公路總局防災預警機制的首要目標，除利用原LBS簡訊廣播服務外，亦於尼伯特颱風期間，利用EMIC所設置細胞廣播系統（CBS）發布預警性封閉路行動報，發布範圍為宜蘭縣境及花蓮縣壽豐鄉以北，同時試運行系統流暢度與接收率，達到公路防災預警訊息揭露，以提醒民衆，確保生命安全。

# 天災應變預警向上提升



105年度實兵演練勘災人員挺進災區作業

隨著全球暖化加劇，颱風豪雨所帶來的災害，也較以往更加嚴重，公路總局不敢輕忽大意，因此，從預警系統、實兵演練、到掌握災情…等應變措施，都向上提升，確保每次災害發生時，災情都可降至最小。

## 天候監控·指揮應變

為此，公路總局於105年重新精進檢討公路致災風險，除使用全時高風險路段自動預警系統DPAWS，並首次於汛期前試辦，以全流域管理，配合氣象局QPESUMS系統、及水保局次集水區律定降雨門檻值，據以執行監控橋梁的防災預警應變工作，並持續檢討律定一、二級監控路段63處、監控橋梁19處及公路易淹水、水瀑泥流區域16處，視每次颱風豪雨下高風險公路致災程度及頻率調整並不

斷修正預警、警戒及行動值得多重降雨指標，截至105年年底，共修正11個版本，全流域觀測共修正9個版本，皆公布於公路總局全球資訊網的「防災特報專區」內。

民國105年，歷經數次颱風豪雨事件，共計水情監控近860小時；經統計尼伯特颱風、莫蘭蒂颱風、馬勒卡颱風及梅姬颱風等4場劇烈天候，共預警性封閉111次，預警性封閉後發生災情81次。由於災前預警封閉得宜，所轄養護路段未發生用路人受災罹難之情事，實為萬幸。

## 作業擬訂·演訓整備

除此，並於105年度年初，要求各區養護工程處辦理「105年度天然災害兵棋推演及實兵演練」，共完成5場。兵棋推演，著重緊急應變小組成員、及指



105年度實兵演練初期高司作業

揮層級輪值主管的指揮決策，情境想定，則藉由100至104年間實例演練，以進行弱點強化；另為使基層段、所明瞭搶救災的作為，並掌握災情、橫向聯繫及媒體應對等三大處置重點，以強化指揮官決策與執行能力，增加防救災之應變縱深，並首度於三工處及四工處辦理實兵演練，每場次演練含初期高司作業、前進指揮所作業、及勘災人員挺進災區作業。

為順行防汛期間之應變處置機制運作，公路總局轄管工程處（段）亦於年度汛期前完竣實際演練共52場，其中包含模擬颱風、地震、淹水及隧道等天然災害對轄管公路所造成的災情應變，確保執行防災應變第一線人員可以更加熟稔各項應變處置、與通報機制，強化公路總局公路防災預警機制。105年度，針對不同教育訓練內容及對象共計辦理12場教育訓練（研習），訓練500餘人，各項災害防救講習訓練對象，相關災害防救之主管及承辦人員均規定參加。

而針對作業擬訂部分，於105年1月編修完成，並奉核定頒布實施「交通部公路總局防救標準作業手冊」，在前述計畫與標準作業手冊修訂後，可以預期的是，公路總局的災害防救體制與法制將更加健全，也能加快防救災業務後續的推動與執行。

## 防災預警·教育宣導

有鑑於災害發生的時間與規模的不可預測性，考量預警性封閉或災害封閉訊息的傳遞時效與普及程度，目前「Bobe」設定台9線蘇花公路、南迴公路、台18線阿里山公路、台21新中橫公路等14條山區易致災路段，依致災潛勢及災損程度，共規劃24處警示路段做為提供「公路防救災適地性LBS簡訊

廣播服務」，105年共計發送約27萬則簡訊；並運用警廣、LBS、CMS、電視跑馬燈、簡訊、細胞廣播系統（CBS）及智慧型手機服務將公路防災預警訊息揭露。

另外，為達到公路防災教育宣導的目的，105年，公路總局更與相關防災單位，合辦「2016地質嘉年華—奔向利吉惡地」

分享地質感動，結合產、官、學界參與，並透過文宣、出版、教育活動與展示手法，配合防災、環境保護、地景等內容，引導民衆認識東部地質，達到地質、防災與生活知識推廣之目的，創造社會經濟及環境保育的利益，每年皆有30萬人次以上參觀，防災宣導成果豐碩。



4G手機接收CBS簡訊畫面

備註：

DPAWS (Disaster Prevention Auto Warning System)

QPESUMS

(Quantitative Precipitation Estimation and Segregation Using Multiple Sensor)

EMIC (Emergency Management Information Cloud)

LBS (Location Based Service)

CBS (Cell Broadcast Service)

CMS (Changeable Message Sign)

Bobe (公路防救災資訊系統)

# 路面坑洞剋星瀝青磚

傳統以常溫瀝青混凝土修補坑洞之作法，因材料溫度及夯實密度無法有效管制，因此易於短時間內重複破壞，經過雨水侵害後，會再擴大損壞範圍。

## 自行研發 · 獲得專利

材料試驗所為有效解決坑洞問題、並提升鋪面耐久性能，以自行研究方式研發瀝青磚，民國103年12月，發表了「瀝青鋪面磚應用於道路之研究」的計畫成果。103年4月30日，更向經濟部智慧財產局提出2項專利申請，105年4月28日，獲經濟部智慧財產局審定核准「瀝青磚之產製方法」專利。

## 材料一致 · 製程快速

瀝青磚，一般使用原鋪面瀝青混凝土為製作材料，如果鋪面鋪設齡期較長，則依原鋪面配比設計報告配料、並以齡期調整空隙率，藉以融入鋪面現況；除此，製作瀝青磚過程簡單、容易上手，製作1顆瀝

青磚體，只需花費7分鐘，快速且品質良好，擁有材料取得方便、製程快速、容易學習等優點。

## 標準安裝 · 成效良好

此外，瀝青磚現地鋪設的安裝方式，程序標準化，又簡單上手，經公路總局成效驗證，定期觀測已埋設的75顆瀝青磚，發現高差都符合平整度，單點高低差規範值 $\leq \pm 6$  mm，平整度成效優於常溫瀝青混凝土，有效提升鋪面品質，降低鋪面維護成本、延長服務年限。材料試驗所希冀分享瀝青磚的實際效益，為公路工程養護奉獻心力。



瀝青磚體



瀝青磚體製作

# 安全臺灣APP榮獲百大創新

民國99年，公路總局由養路組救災指揮中心（公路防災中心之前身）開始導入資訊防災作為，即建置「公路防救災GIS決策支援系統」供機關內部同仁使用，其基礎圖資及防救災即時訊息，是由農林航空測量所、中央地質調查所、中央氣象局、國家災害防救科技中心、水土保持局、水利署等單位無償提供，當時行政院災害防救辦公室亦給予行政指導及協助，這是「安全臺灣平台」的前身。

## 跨界合作·無償開放

但鑑於公路防救災在追本溯源時，尚需考量公路管養、公路新建、公路規劃等各階段的具體作為及成效，而相關圖資若能進一步彙整，將有利於實踐工程全生命週期管理，因此，於100年訂定「空間資訊圖資管理作業要點」，由資訊室負責圖資的統收統支，101年進行資訊架構設計及服務概念驗證，自102年起，更連續3年建置「安全臺灣平台」擴大發展官、產、學、研之跨界合作，隨後於105年以「移動及互動」為核心，推出「安全臺灣APP」（以下簡稱ST-APP）提供訂閱、推播、地圖及互動通報，讓民眾能知災、避災、離災，並持續推廣七分自助、二分互助、一分公助的自主風險管理理念。

這個平台服務的軟硬體環境由公路總局出資建置，各協作者乃基於國家整體利益、社會公益與企業公民責任等宗旨，無償提供與安全議題相關的圖資。服務以「開放資料、數位匯流、電子治理、極簡主義」為基本理念以跨越組織壁壘，圖資依「山、水、路、橋、人、災」來分類展示，目前有16個政府機關、4個私人公司、4個組織機構及4個學術單位等，共28個合作機構（構）參與協作，提供600餘種主題圖層的網路服務。



地圖圖層

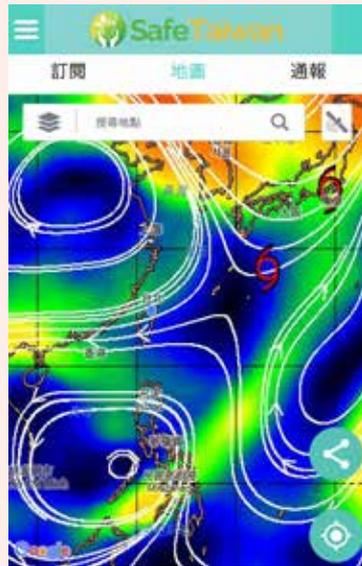


地震消息

水-全球雲雨



水-平均流場



人-紫外線指標



災-颱風路徑預測



災-颱風災害示警



縣市訂閱



通報事件檢視



關心好友狀態



利用ST-APP向親朋好友報平安



主動推播事件



SafeTaiwan安全臺灣APP-  
Android QR CodeSafeTaiwan安全臺灣APP-  
iOS QR Code

URL-QR Code

## 一站多元·即時示警

ST-APP從上述600餘種主題圖層中，精選出與一般民衆最切身相關的55個圖層，提供一站式多元服務，無論是颱風、淹水、地震、土石流、公路通阻、空氣品質、及環境輻射等，即時資訊都可透過【訂閱】及【地圖】一手掌握。

此外，除了發生颱風及地震會主動推播給使用者，於特定區域若發生強降雨、公路預警性封閉或公路阻斷，更會依據使用者所在位置主動發布推播示警服務，有效提升災害示警訊息傳遞時效與普及程度；使用者更可藉由【社群】功能發佈災害訊息、並與FB好友分享安全狀態！

有賴ST-APP，各產製機關（構）無需再自行開發單一圖資服務的APP，使用者亦不需再安裝其他與

安全相關的各式APP，除可還給使用者行動載具更快速的運算空間、提供更便捷掌握資訊的方式，更可大幅節省各機關重複投入的開發成本。

## 總統親頒·傑出表現

由於SafeTaiwan的服務理念及ST-APP的創新作為，實為政府機關資訊整合中，難能可貴的成功案例，因此獲105年資訊月活動委員會評選為「105年資訊月百大創新產品」，而SafeTaiwan發起人陳守強主任更榮獲「105年資訊月傑出資訊人才獎」，並於105年12月3日接受蔡英文總統親自頒獎表揚，肯定陳主任及SafeTaiwan在資訊服務領域的傑出表現。未來ST-APP將持續優化，提高服務水準及可用性，以期提供更多民衆作為自主風險管理的工具。

設定主動推播訊息



SafeTaiwan合作機關



# 金路獎頒獎典禮榮耀展現



本局陳彥伯局長（右1）交接金路大旗予下一屆主辦機關高鐵局

由交通部路政司統籌，每四年由道路相關機關輪流主辦「金路獎」頒獎典禮，以表彰在公路、鐵路、捷運等管理及工程施工有功的金路小尖兵。

## 105年金路獎·公路總局籌辦

105年由公路總局負責主辦「交通部105年金路獎頒獎典禮」，為期能夠讓活動順利舉行，特別提前舉辦招標作業，邀約有經驗的廠商一起共襄盛舉。活動舉辦前一個月，適逢交通部相關長官調任，新上任的陳局長前一年正是在國道高速公路局任職，當時亦是前一屆金路獎的主辦機關，因此，更能充分掌握工作流程及頒獎典禮的活動精髓。

8萬2千片

張秀雄先生擦拭的  
反光鏡數量累積

交通部從89年辦理第1次金路獎評比迄今已邁入第17年，此次參加金路獎評比的機關有交通部公路總局、國道高速公路局、臺灣鐵路管理局、臺灣高速鐵路股份有限公司、以及各縣市的橋梁維護及路況養護單位等，於105年8月30日齊聚在臺灣鐵路管理局



交通部致贈本局主辦紀念牌



交通部質陳日部長（左3）與特殊貢獻獎得獎人張秀雄先生（右3）合影



5樓演藝廳，共同參加「交通部105年金路獎頒獎典禮」。

### 反光鏡菩薩·獲特殊貢獻獎

本屆特殊貢獻獎由張秀雄先生獲得，張先生今年已75歲，退休後因目睹車禍情景，立志擦遍各級道路反光鏡；自6年前開始，每日他以機車代步方式，自凌晨4點出發擦拭反光鏡至中午，擦拭足跡遍佈北臺灣，只求讓每個轉彎處的反光鏡可清晰照映路況，用路人平安行駛。他每日工作進度及路線皆詳細寫下筆記，約半年為一擦拭輪迴，他因擦拭反光鏡歷經摔車摔斷肋骨等多次事故，仍堅持執行且默默付出不求回報，並以此為樂，媒體及路人稱張秀雄先生為「反光鏡菩薩」。張秀雄先生所擦拭反光鏡的數量已累積了8萬2千片，隨著時間推移，持續增加中。

### 傾全力付出·完美頒獎現場

金路獎頒獎典禮活動雖已圓滿落幕，但活動中各單位齊心協力的過程依舊歷歷在目，大家無私的奉獻，默默分擔活動中的各項雜務，像是秘書室必須負責招標、獎座獎牌銘文確定、特殊貢獻獎聯繫相關工作、會場佈置、甚至餐宴安排，這些都必須有專人負責執行；而養路組必須協調聯繫各個獲獎單位的得獎事蹟及相關影像，以便可以編輯大會手冊及得獎影片製作；公關科負責記者會新聞發佈、媒體聯繫、安排得獎單位讓媒體專訪；政風室負責典禮會場及參與貴賓、觀禮人員安全等；各項工作皆須戰戰兢兢的限時完成，能夠有幸參與這項與時間競賽的工作，對局裡的同仁而言，真是一項難得的挑戰。



金路獎用路人資訊類-本局陳彥伯局長（中）與得獎機關代表合影

# 8,669

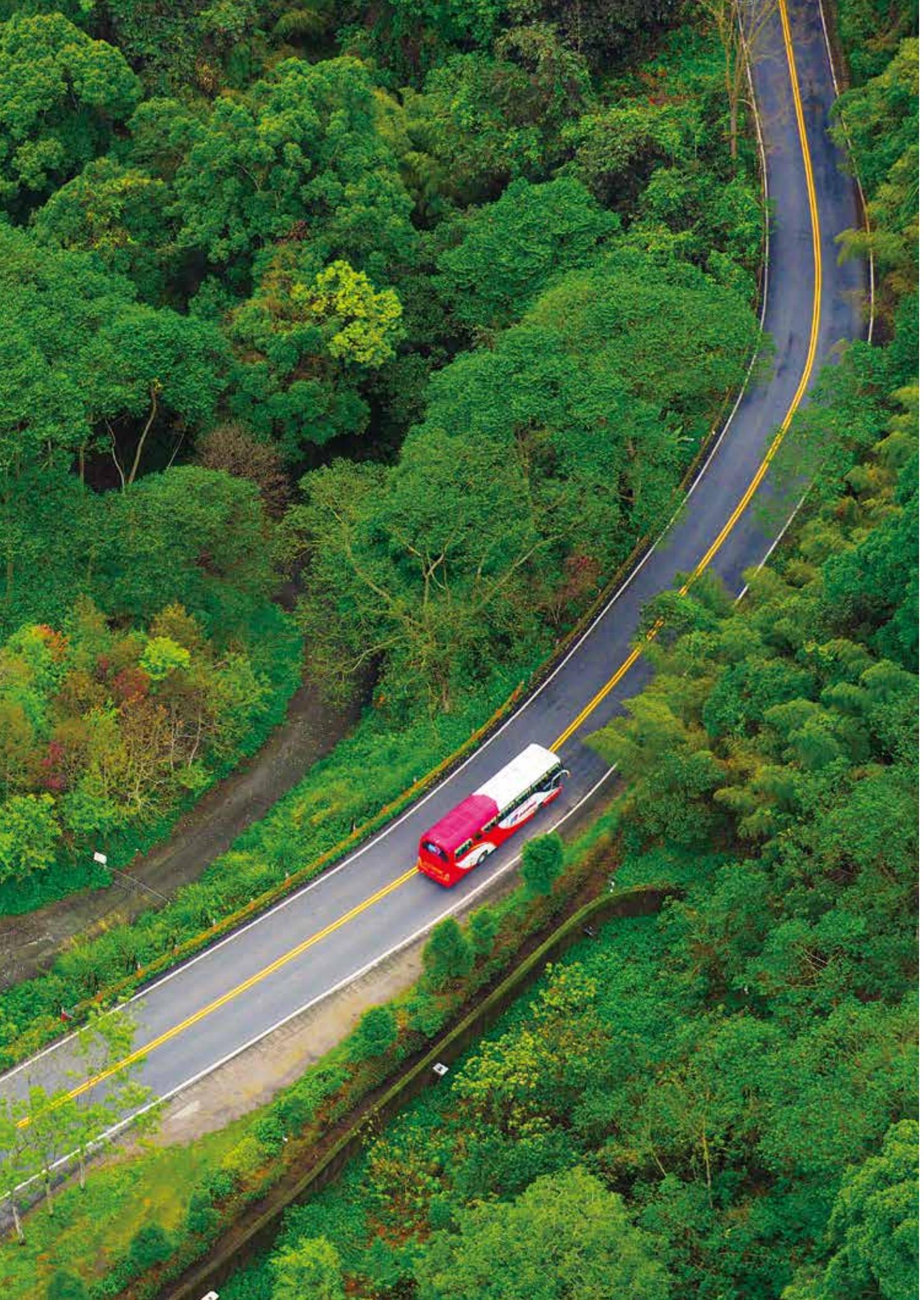
萬人次 / 月

民國105年使用電子票證搭乘公車（含市區客運及公路客運）  
約8,669萬人次 / 月，為歷年新高。

## 行道

綠色路網  
低碳未來

一直以來，為了建構便捷的綠色運輸系統，我們不斷努力強化全國各地區公共運輸服務品質與能量，走進校園、深入偏鄉、汰舊換新，除此更加強即時的公車資訊與服務品質評鑑，只為讓更多民眾響應，攜手邁向低碳未來！



# 強化全國公共運輸



補助新購及汰換購置低地板公車提供無障礙服務

交通部自99年起推動「公路公共運輸發展計畫（99~101年）」，執行以來，公共運輸市占率自98年的13.4%、99年的13.9%、100年的14.3%，至101年已逐年提升為15.0%。為延續此計畫的推動成果，交通部再度推動為期4年的「公路公共運輸提昇計畫（102~105年）」。

計畫內容依據市場區隔、民衆偏好、經濟效益與各種公共運輸的服務優勢等因素，透過服務整合與無縫接駁的理念，以市場行銷之概念，透過服務、成本、無縫、便利與安全等競爭因素，以強化全國各地區公共運輸服務品質與能量，逐漸引導民衆改變對於私人運具的倚賴習慣。

## 築底拔尖·強化公共運輸

105年為「公路公共運輸提昇計畫（102~105年）」執行最後1年，公路總局延續以往「築底」及「拔尖」之公共運輸推動理念，在「築底」部分持續

1,145條

105年公路公共運輸提昇計畫補助偏遠服務性路線

841輛

105年補助市區客  
運及公路客運車輛  
汰舊換新

強化公共運輸基礎建設及設備，並維持基本民行服務，補助地方政府辦理包括偏遠服務性路線營運虧損補貼、建置多卡通電子票證系統及公車動態資訊系統、構建候車設施及加速老舊車輛汰舊換新…等；「拔尖」部分則以提升公共運輸載客量及精進服務為策略方向，補助地方政府辦理大型轉運站規劃建置、新闢路線增加供給、提供無障礙運輸服務、各類行銷及接駁計畫，以及衡量績效獎勵措施等，透過人、車、路線、場站、設備及制度的規劃及改造，讓公共運輸服務能更為整體，讓民衆更加有感。

### 汰舊換新 · 建置多卡服務

105年公路公共運輸提昇計畫之具體成果包括補助偏遠服務性路線1,145條，維持基本民行服務一條不減；補助市區客運及公路客運車輛汰舊換新841輛，公路及市區客運車輛平均車齡降至約5.6年為歷年來新低；補助新闢及汰換購置499輛低地板公車（含通用無障礙大客車），105年全國市區客運低地板公車比例約50.2%為歷年來新高；補助客運業者建置多卡通驗票機（含一車多機），105年使用電子票證搭乘公車（含市區客運及公路客運）約8,669萬人次／月，亦為歷年新高；另透過此次計畫補助，105年6月臺鐵完成環島全線全面電子票證



擴大推動電子票證多卡通服務

多卡通服務，9月臺北捷運及高雄捷運亦完成電子票證多卡互通。

此外，105年亦辦理公車進校園、需求反應式運輸服務、花東地區使用電子票證鐵路轉乘優惠、及鼓勵學生使用電子票證旅遊優惠等多項專案計畫，以持續強化公共運輸服務涵蓋面及培養公共運輸使用習慣，有效改善道路交通壅塞、提升交通安全及促進節能減碳。

# 偏鄉山區公車都行

為提升偏鄉地區公共運輸服務便利性，增進民衆搭乘公共運輸，公路總局於105年度擴大推動需求反應式公共運輸（DRTS）專案計畫，提升偏（原）鄉地區民行服務。

## 10縣·改善偏鄉民行

此次計畫並以目前公共運輸涵蓋率較低之偏（原）鄉優先試辦推動，初步選定6都、省轄市及離島以外之10個縣，作為計畫主要推動範圍。此次專案初步選定宜蘭縣壯圍鄉、新竹縣尖石鄉、苗栗縣泰安鄉、彰化縣二林等4鄉鎮、南投縣仁愛鄉及合歡山、雲林縣古坑鄉、嘉義縣阿里山鄉、屏東縣春日鄉、花蓮縣萬榮鄉及玉里鎮、臺東縣延平鄉為試辦點，除上述優先推動縣市外，同時也鼓勵其他有意願的縣市提案加入。

並由運輸研究所成立之六大區域運輸中心協助各地方政府進行先期規劃，針對服務需求進行初步調查，以找出當地現行公共運輸服務缺口，並規劃出最適切的服務模式，完成相關規劃後，交由各縣市政府向公路總局提案，申請公運計畫相關經費補助來推動實施。



苗栗縣泰安鄉DRTS服務105年12月15日通車典禮

## 往來接駁·交通愈加便利

試辦點嘉義縣阿里山鄉於105年8月24日通車，以遊覽車接駁茶山－龍美就醫就學需求居民，至台18線轉乘公路客運至嘉義市區。苗栗縣泰安鄉於105年12月15日通車，前往泡湯旅遊的民衆可搭乘高鐵至苗栗高鐵站，再轉乘高鐵快捷公車101B至雪霸國家公園汶水遊客中心後，再轉搭中型巴士進入泰安鄉各知名景點，並享受泡湯的樂趣，亦滿足當地居民聯外公共運輸之需求。屏東縣春日鄉於105年12月28日通車，該鄉境內並無公共運輸，藉由此次專案以中型巴士及9人座車輛接駁居民至公所、枋寮車站、枋寮醫院及枋寮高中等，滿足居民就醫就學及洽公需求。

## 試辦陸續通車·建立永續服務

公路總局105年先以12個試辦點開始，一方面引導鼓勵地方政府規劃偏鄉因地制宜DRTS之公共運輸服務型態，一方面亦期藉由專案試辦來輔導地方政府共同合作推動，藉此專案滿足民衆基本民行的需求，而此次專案其餘試辦點，將陸續於106年陸續營運上路，期待能有效改善提升偏（原）鄉地區民衆習慣使用公共運輸，並建立當地永續性的公共運輸服務模式。



屏東縣春日鄉DRTS服務於105年12月28日通車

# 15縣市公車資訊一指通

「公車動態系統」為推廣大眾運輸提供「資訊無縫」重要項目之一，公路總局及六都直轄市較早發展完整的公車動態系統－便民服務介面（網站、APP等）供民衆使用，但六都以外，大部分縣市的市區公車動態系統服務，則較未完善。

## 廣納15縣市·公車動態資訊

為有利協助各縣市完善公車動態系統之建置與維運，自104年起，公路總局輔導縣市政府提供準確可靠的公車動態資訊，由公路總局納管縣市政府既有市區客運路線至「公路汽車客運動態資訊系統」，讓這些地區的民衆也可方便獲得相關搭乘候車的即時資訊。

為提升民衆搭乘公路公共運輸的便利性，公路總局「iBus\_公路客運」APP除已提供全臺公路客運業者路線即時動態資訊外，自105年1月1日起，針對宜蘭縣、苗栗縣、彰化縣、雲林縣、南投縣、屏東縣、臺東縣、花蓮縣、嘉義縣市、澎湖縣、金門縣、連江縣及新竹縣市等15個縣市近50條市區公車路線納入系統，可提供全臺完整公路及市區客運路線之車輛即時到站、票價及時刻表等資訊，使民衆搭乘公路公共運輸上班通勤、就醫、就學及旅遊更加方便。

## iBus\_公路客運APP·一按即查

公路總局「iBus\_公路客運」APP在納入以上15個縣市市區公車路線資訊後，更為擴大其服務的對象與範圍，經統計至105年12月31日止，民衆下載「iBus\_公路客運」APP數已達90萬5,805人次，顯現此APP已成為民衆搭乘公路公共運輸的重要工具。

為進一步推動提升公共運輸的使用，提供民衆各縣市市區公車資訊實屬必要，「iBus\_公路客運」APP在完成上述介接縣市市區公車後，目前更加便利，民衆只要下載這個APP後，就可查詢到全國公路客運及宜蘭縣等15縣市的市區客運路線及班次資訊；藉由全國完善的公車動態系統，使民衆易於取得便利、即時之公車行車資訊，減少等候車時間、降低搭乘公車的不確定感，進而促進民衆利用公路公共運輸的意願，藉此提升公路公共運輸的使用量，更促進「永續運輸」的發展目標。

# 公車進校好方便

機車向來是大學生最常使用的交通工具，目前國內大專校院多達170餘所，尤其，許多大專院校地處偏僻，缺乏公共運輸服務，學生不得已以機車代步，但部分學校位於彎道較多、坡度陡的山區，更使得事故率居高不下。

為改善大專院校學生機車事故率，交通部積極促使中央與地方推動道安扎根計畫，於104年初邀集相關單位召開2次會議，依會議決議推動大專院校試辦公車進校園計畫，由公路總局主辦，其他中央權責單位及地方政府協辦，公路總局於104年3月開始推動此專案。

## 召開會議 · 實地訪視

自104年4月至105年11月，公路總局共召開16次專案會議，就學校之需求及現有供給進行評估，並請相關權責單位（監理所站、縣市政府）協助，權責單位就提出的方案，實際與業者和學校進行會勘、或至現場瞭解。於105年3月及6月，公路總局分別實地訪視參與專案的第1波及第2波學校，與校方、學生代表、業者及縣市政府進行交流，將相關意見回饋至專案會議，由公路總局進行後續協調、並指派任務工作。

## 使用增加 · 事故減少

截至105年12月，已納入32所學校，第1波次，共計調整15條路線及新闢7條新路線，便利15所學校聯外公共運輸；第2波次，共計調整17條路線、新闢1條路線，完善15所學校聯外公共運輸，另有2所學校進行闢駛路線作業中。實施以來，搭乘人次從初



樹德科技大學公車駛進校園實景

期每月4萬餘次成長至近期之13萬餘次，傷亡從每月平均每千人1.11人次降至1.05人次，獲得各界一致好評。

## 共同合作 · 持續推動

此次計畫期盼透過中央與地方政府、客運業者及學校共同努力合作，建立一個更完善與安全的交通環境，培養學生使用公共運輸習慣，轉移私有運具使用，增加公共運輸使用率。第3波次，將納入106~109年公路公共運輸多元推升計畫持續辦理，以擴大服務範圍，讓更多人受惠。

13萬餘次

搭乘人次成長

# 落實遊覽車評鑑好安心

健全遊覽車產業之發展，乃是公路總局重要業務之一，依據「汽車運輸業管理規則」第86條第1項第6款規定：「遊覽車客運業應設置平時管理資料及自主檢查表，平時自行確實檢查，並提供詳實資料配合公路主管機關定期安全考核或評鑑。」定期委託專業團隊對遊覽車客運業實施評鑑。

## 全面普查·落實評鑑

此評鑑在落實業者自我管理及提升服務品質，作為主管機關管理輔導之指標，及提供民衆承租車輛之參考指標。評鑑對象為全國本島及離島地區遊覽車業者，針對104年12月31日前完成籌備正式營運的遊覽車業者，共計939家業者進行全面普查，以實地及書面辦理評鑑。

## 三大面向·優等評選

評鑑項目包括車輛、駕駛人及公司管理等三大

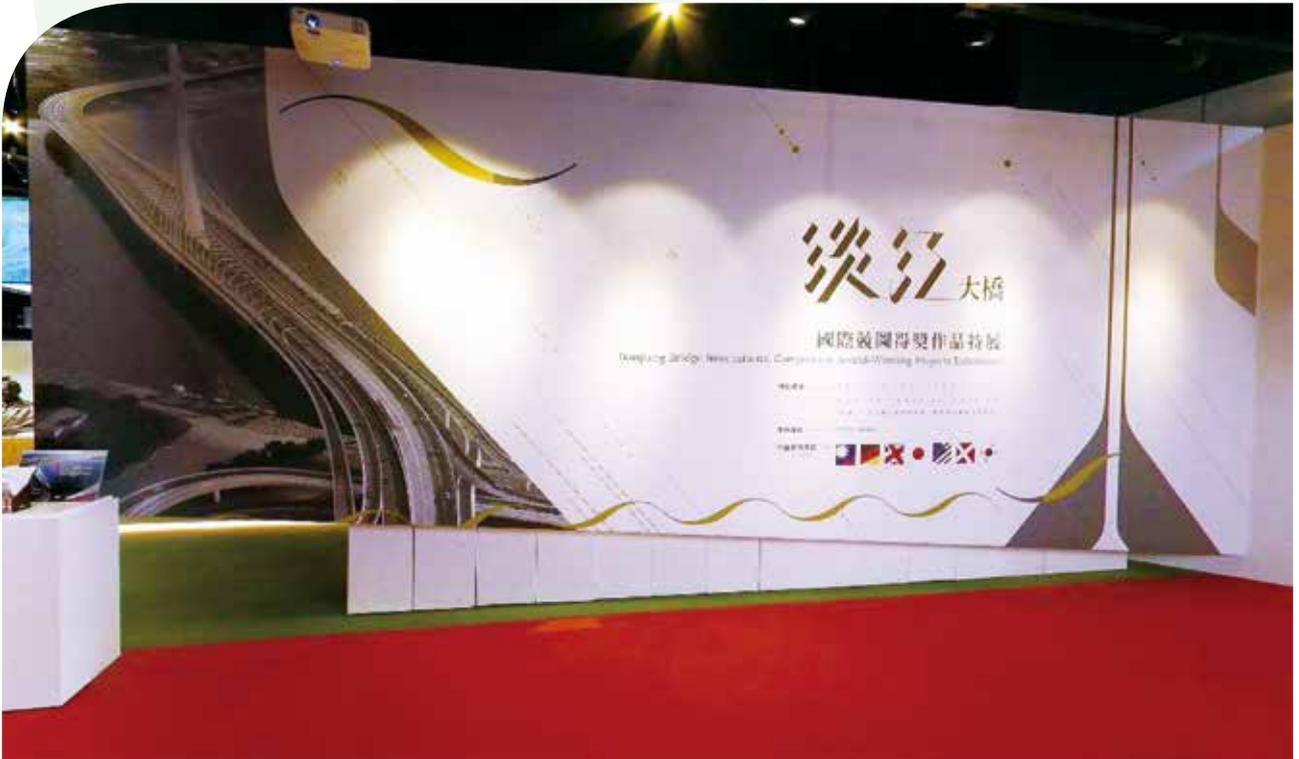
面向。其中車輛管理部分：包含車輛維修保養制度、車輛整體效能、車輛安全、行車前安全檢查等項目。駕駛人管理部分：包含工時管理、駕駛獎懲制度、駕駛人教育訓練、駕駛員管理制度、駕駛員違規等項目。公司管理部分：包含違反公路法令規定、行車紀錄器使用與管理、有責肇事、違反道路交通管理處罰條例、派車單、車隊規模、核定停車空間是否充足、肇事處理機制、車隊管理先進設備、乘客意外責任保險、申訴處理等項目。

此次評鑑共有181家遊覽車公司為優等。公路總局將持續加強駕駛人、車輛、道路及業者之各項相關管理措施，並期藉由遊覽車評鑑制度進一步輔導協助各業者建立品牌形象，與業界共同協力提升國內遊覽車產業發展，並維護遊覽車之安全。民衆可於「公路總局監理服務網（[www.mvdis.gov.tw](http://www.mvdis.gov.tw)）→遊覽車→最新評鑑成績」，查詢瞭解本期所有業者的評鑑成績。



至遊覽車公司實地進行評鑑

# 幸福公路館特展好有趣



特展展場—淡江大橋國際競圖得獎作品特展

公路總局成立已逾一甲子，在我國公路工程及監理業務中佔有極重要角色及地位。公路總局統籌全國公路新建、養護工程、公路監理、公路公共運輸及汽車技術訓練等業務，服務對象遍及全國國人。

## 幸福公路館·公路文化空間

為擴大提升為民服務的效能及品質，特別於萬華區新建辦公大樓的1樓，規劃約140坪的幸福公路館，成為一個以公路文化傳承、交流及創新為目標的專屬空間。全館分為常設展區、特展區及閱讀休憩區等3大區塊，其中常設展區展出本局70年公路發展史，已於104年8月3日起開放。為增進民衆對公路總局業務的瞭解，105年起，在特展區及閱讀休憩區常態辦理特展活動，挑選適當主題展出，105年度共成功辦理3場次。

## 淡江大橋·展出競圖作品

首場特展為「淡江大橋國際競圖得獎作品特展」，於4月13日至5月13日舉辦，介紹公路總局重大工程「淡江大橋計畫」，透過國際競圖得獎作品及影片的展出，並將榮獲國際競圖第一名的橋梁模型移至特展現場，使民衆更加親近優勝團隊的設計思維、並深入理解其工程創新。

## 趣味互動·拉近民衆距離

第2場特展則於7月4日至9月2日舉辦，配合暑假期間，以中小學生為主要對象，推出「公路監理大尋寶」活動，展出早期駕駛執照、特殊車輛號牌，以及駕照考驗之體檢器材等。透過趣味性的展示內容及互動遊戲，拉近參觀者與公路監理業務的距離。



特展展場—淡江大橋模型



特展展場—公路監理大尋寶特展

## 來坐公路局·懷舊公路之旅

第3場特展為「公路客運70週年歷史文物暨檔案特展」，配合本局客運業務開辦70週年，於9月26日至12月2日展出，從「來坐公路局」這句耳熟能詳的詞語出發，透過仿古布景，重建早年乘坐公路局班車環島的意象，同時展出珍貴歷史文物及檔案，介紹從公路局到台汽，以至路權開放後，由民營業者接手，公路客運70年來一棒接一棒的歷史傳承。

## 豐富內容·吸引民衆參觀

這場特展共計吸引12,557人次前來參觀，其中包括54個申請導覽的預約團體。幸福公路館透過特展活動的辦理，除豐富展覽內容的可看性外，亦能夠持續吸引民衆前來參觀，更重要的是能夠不斷地將公路總局在推動業務上的各個大小故事加以記錄，並傳達給更多民衆，讓更多國人對公路總局有更深入的了解與認識。



特展展場—公路客運70週年歷史文物暨檔案特展



# 執道

創新監理  
品質提升

近年來，我們持續公路監理上追求更好的服務品質，除了講求資訊服務網路的完備，力求簡化作業程序、整合其他監理相關業務外，同時也在汽機車考照上提出改革，以期減少肇事率，發揮為民服務的最大效益。

# 94.7%

民國105年，有94.7%的民衆，對於公路總局所轄7區監理所、及30個監理站之整體服務品質表示滿意。



# 汽車駕駛執照路考登場



進行行駛前檢查項目，學員上車前須先查看車輛四周，車底及輪胎有無異物。

實際道路考照為許多國家採行的考驗方式，國內現行駕照考驗採場考方式，確實有少部分駕駛人於通過考驗取得駕照後，仍欠缺駕車上路的信心。

為改善汽車駕駛執照考驗制度，於是在既有小型車駕駛執照考驗制度的基礎上，增加道路駕駛考驗，除以靜態場地模擬道路環境的狀況外，佐以實際道路駕駛考驗道路的動態環境狀況，促使初學者加強學習的相關駕駛知能，以提升駕駛人駕駛技術、培養正確的駕駛習慣、降低道路交通事故、提升交通安全、並與國際接軌。

## 實際道路考照·二階段改革

交通部先前核定公路總局所提的「試辦汽車道路駕駛考驗計畫」，公路總局以漸進方式推動小型車道路駕駛考驗，自100年12月起分階段試辦導入實際道路駕駛考照。第一階段的試辦計畫，依參加試辦路考學員的問卷調查結果，顯示參加試辦路考學員多數肯定及支持道路駕駛考驗方式；自105年3月1日起，啟動第二階段試辦計畫，申請考照的民眾，除了現行場地考照方式外，亦可選擇結合場地內及實際道路路考的考照方式，採雙軌實施，並鼓勵民眾選擇實際道路考



實際道路駕駛考驗—遇行人穿越道應禮讓行人



筆試及道路駕駛考驗合格當場發給駕照

驗方式考照，經試辦的調查結果顯示，9成民衆贊成試辦路考，可有效測驗駕駛能力及駕駛素養。

### 重要扣分項目·安全超強化

駕駛人往往一時疏忽，就可能造成傷亡事故。所以在道路駕駛考驗的重要扣分項目上，有所加強，包括上、下車開車門前未留意側後方有無人車通過、未依規定繫安全帶、起駛前未顯示方向燈、或未轉頭注意前後左右有無障礙、或車輛行人等項目，皆是影響與危及行車安全的重要駕駛行為。因此透過考驗，確實讓駕駛人養成正確安全駕駛觀念及習慣，於現行實際道路考驗時，也已提高該相關違規項目之扣分標準。

隨著生活與科技演進，交通密度及複雜度也隨之提升，為推動「降低道路交通事故死傷人數」之政策，公路總局從基礎紮根，透過汽車路考制度改革，推動我國道路駕駛考驗制度，經由前後兩階段的問卷統計，獲道路考照民衆高度認同，可引導並落實駕駛訓練、培養正確駕駛習慣、促使駕駛人遵守交通規則及改善交通事故等問題。



本局陳彥伯局長（右）特別頒發獎座給配合駕訓班，表彰該班積極配合辦理道路駕駛考驗。

# 推行機車路考新制上路

過去輕型機車駕駛考照不需進行路考、且一般路考項目較為簡單，為確保駕駛人在取得駕照前，能先養成良好的駕駛行為與習慣，因此，公路總局在機車路考的制度上有所調整。

## 輕型機車·納入路考

為確保輕型機車駕駛人的駕駛技能，並配合「道路交通安全規則」第65條修正，自105年1月1日起，刪除輕型機車駕駛執照考驗免路考規定。輕型機車考照納入路考，申請輕型機車考照應參加筆試、路考（騎乘輕型機車應考）合格後，才能核發輕型機車駕照，另外，有關輕型晉級重型考照，再加考路考項目，均依現行重型機車考驗項目辦理。

## 減少肇事·增考項目

有鑑於機車目前是交通事故的主要車種，其肇事主因往往為未注意車前狀況、未依規定讓車、酒後



兩段式左轉考照情形

駕車、及未遵守號誌標誌管制等態樣，公路總局考量臺灣地區機車用路特性與肇事分析，參酌國外先進國家的考驗內容，修正機車路考的考驗項目，除現行直線平衡駕駛、交岔路口、斑馬紋行人穿越道線、鐵路平交道、全程道路行駛與其他技術操作項目外，增加「二段式左轉」、「變換車道」、「直角轉彎」及「停車再開」等4項，於105年6月1日正式實施，以確保機車駕駛人考領駕照後，能具備正確安全駕駛觀念及技能。



變換車道考照情形

# 駕訓師資素質提升

道路交通安全繫於駕駛人的行為、車輛設備的狀態以及道路的環境。其中，又以駕駛人的駕駛職能與正確行為之建立最為重要，而這一切需造基於完整的駕駛訓練及嚴格的考驗。

## 定期訓練·提升師資

所謂「師者，傳道、授業、解惑也。」授課講師的觀念、專業以及教學技巧，往往直接影響學員的學習效果。因此，公路總局公路人員訓練所依據「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」第22條，針對駕駛教練、道路交通法規講師及汽車構造講師等3類師資辦理定期訓練，期許透過師資「質」的提升，使駕訓學員的觀念正確建立並有效吸收，進而增進道路安全的最終目的。

## 需求差異·課程不同

在訓練課程的規劃上，兼具包容性與差異性，乃透過與各相關單位的協調，掌握駕訓班的需求，並依據各類師資專業需求的差異而規劃不同的課程，分為法規、技術及其他3大類，共15科。

如：駕駛教練即特別注重「安全駕駛教學示範及演練」的技術課程，汽車構造講師則以「先進車輛動力與控制系統」等技術類課程為主，而道路交通法規講師，除了基礎的交通法規外，亦強調「肇事分析與處理」的法規課程，以使學員除上路應具備之交通知識外，更了解肇事責任釐清及如何保障自身權益。

## 雙向溝通·更新教材

隨著網路與物聯網的興起，學生的學習型態已大幅改變，排拒傳統上對下命令式的訓練，接受雙向溝通式

的訓練。同時，現今社會網路資訊發達，資料的取得更為容易，但正確性的篩選將更為困難。為因應大環境的改變，協助教練及講師提升授課能力，在回訓課程中，特別安排了「教學媒體蒐集運用」以及「溝通技巧與教學方法」之課程，讓師資能掌握新的訊息並更新教材，更能適應不同世代的教學需求，提升學員的學習成效。

## 門檻調升·獲益更多

為讓師資品質逐年提升，拉近與先進國家的距離，採每3年微幅調升及格門檻，以漸進方式提升教練、師資的水準。如104年至106年測驗以70分為及格標準，107至109年測驗則為75分及格，110年至112年為80分及格，113年後以85分為及格標準。

本訓練自104年7月開始實施，截至105年12月為止，受訓人數達5,892人次，不及格比例佔3.0%。可知少部分講師在其專業領域或授課技巧仍有進步空間，但多數人在受訓後，均能達到預定成果目標。另外在課程滿意度部分，104年學員滿意度平均90.22分，105年學員滿意度則上升至92.96分。



師資回訓上課情形

# 高齡駕駛人駕照管理

為因應國內人口高齡化趨勢發展、及高齡人口持駕照的比例有增加的趨勢，未來高齡駕駛人因老化造成身體機能改變，而影響汽、機車駕駛的安全問題勢必將更加明顯。

## 研究規劃 · 廣納意見

為此交通部公路總局以關心及預防作為出發點，自102年起，即著手研議評估高齡駕駛人駕照管理制度。歷經近3年的研議規劃，除請外交部駐外單位協助蒐集各國高齡駕駛人駕照管理規定、委託臺灣精神醫學會研究並規劃認知功能測驗制度外，並於103年12月分別於臺北、臺中、高雄及花蓮等地區辦理4場公聽會，且於104年5月再邀集相關專家學者召開會議，自104年7月到10月間，利用國發會眾開講平台，以網路進行政策溝通並廣納各界意見。

## 試辦宣導 · 長者參加

高齡駕駛人駕駛執照管理制度的規劃方向，以影響民眾最少為前提，研擬最大有效管理的適切方案。於105年5月起，公路總局交由公路監理機關，辦理監理下鄉服務時，宣導長者自願參加測試，自7月起，全面試辦宣導、並召開高齡駕駛人駕駛執照管理制度推動專案小組會議，就整體方案的規劃方向、作業程序流程、法規修改及相關配套措施等細節進行研擬，預計最快於106年7月正式實施。



高齡檢測現場



高齡檢測現場

# 驗車里程拍照同步登錄

## 驗車同步 · 確認里程

為保護消費者權益，確保里程數之正確性，交通部公路總局監理服務網提供車輛里程查詢系統服務，為配合此項服務內容，臺北市區監理所特研發「里程數位無線拍照系統」，於車輛檢驗時，運用手機透過無線拍照系統，拍攝當下「里程數」照片，螢幕顯示車輛碼錶里程，登錄里程數，確保其正確性；車主亦可透過監理服務APP同步確認或查詢其「里程數」。如此一來，既可避免消費者成為冤大頭，亦能匡正車商誠實揭露車輛實況。

## 爭議佐證 · 改善缺失

目前利用里程無線拍照系統，不但可保存車輛檢驗當下的里程數實況，亦能於爭議疑義時，作為佐證資料；除此，並改善了過去人工鍵入導致的疏漏誤植等缺失，可透過監理服務APP同步確認或查詢其

已拍攝  
6萬1,048  
張照片

有效提高里程數  
登載正確性

「里程數」。臺北市區監理所及士林站與轄管19家委託代檢廠，於105年10月1日建置測試使用迄今，已拍攝6萬1,048張照片，確實有效提升車輛驗車里程數登載之正確性。



檢驗人員拍照取證



確認照片與登記相符



核對照片與登記是否相符

# 大客車安全保檢上雲端

為提高營業大客車行車安全管理，並督促營業大客車業者落實車輛保養及維修工作，使車輛機件運作正常，以延長車輛的使用壽命及確保用路人安全。

## 定期檢驗 · 檢附保養紀錄

在考量車輛科技的不斷創新、及各大客車廠商規劃保養週期，有可能依油品等級、車輛規格、運輸型態、年行駛里程、車輛載重、駕駛行為等變動因素而有所差異，因此公路總局修正道路交通安全規則第39條之1暨附件16營業大客車保養紀錄表，規定自105年9月1日起，依照原廠保養週期實施營業大客車保養，並規定所有營業大客車定期檢驗時，須檢附該紀錄表，供檢驗單位之檢驗員查核確認。

## 雲端上傳 · 便利檢驗查核

紀錄表內並列舉9大保養項目，如：引擎及潤滑系、進排氣及燃油系、轉向及傳動系、煞車系、電系、懸吊系、輪軸系、空調系、電能驅動系（專供電動大客車保養項目）等，並由汽車修理業者，依原廠保養檢查項目及週期規範保養（含檢查）後簽證，於車輛辦理定期檢驗時，交由檢驗單位檢驗人員查核，以達營業大客車保檢合一。

另為公路總局路檢聯稽人員查核該紀錄表，另規定檢驗單位受理營業大客車檢驗合格後，須上傳



檢驗人員查驗大客車輪胎胎紋

該紀錄表至公路監理系統（M3系統），俾利路檢聯稽人員查核，亦可免除逾10年以上營業大客車業者未隨車攜帶該保養紀錄表而受罰，達到便民與數位化之成效。



檢驗人員確認安全門可以徒手內外開啓

# 危險物品載運源頭納管

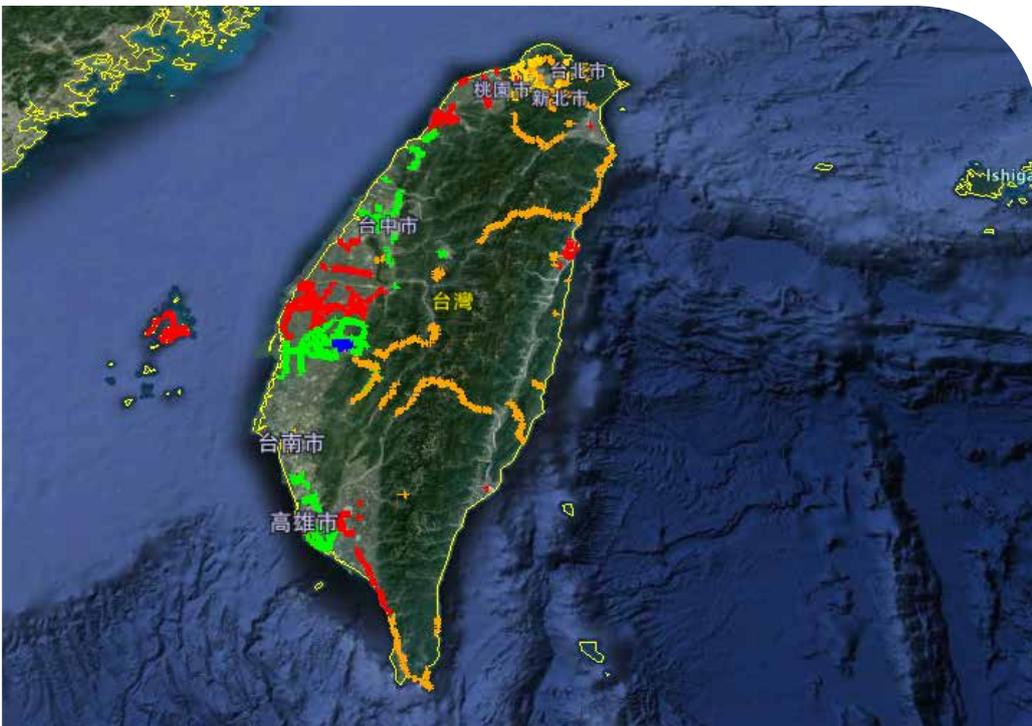
為強化危險物品運送的安全管理，自104年6月起，公路總局推動各項強化措施，從管理面、執法面及法令面檢討現行管理制度，包含與各目的事業主管機關資料介接，使危險物品運送自源頭查核納管。

## 違規情節·嚴懲不貸

並協請各警察機關針對轄內危險物品車輛易肇事地點、及駕駛人違規行為加強稽查取締，另配套修正，調整車齡逾10年之高壓罐槽車檢驗週期，為每年3次。並加重未請領臨時通行證、運送人員未經專業訓練合格、未依規定路線及時間行駛、超速、闖紅燈等，直接或間接影響危險物品運送安全的違規情節，以最高罰鍰金額新臺幣9,000元作為處罰。

## 建置圖資·有所依歸

另外，為與各道路主管機關共同維護危險物品運送安全及風險控管，公路總局已協調各道路主管機關共同通盤檢視，並公告轄管可行駛或禁止行駛載運危險物品車輛的路線及時段，並於公路總局的局內網站設置「危險物品車輛限定、禁止或建議行駛路段」專區，將20縣市政府、及公路總局各區工程處公告載運危險物品車輛建議、或禁止行駛路線及時段，以圖資方式呈現，讓各運送業者有所依據，得以規劃運送路線，並提供各公路監理機關，以此審核核發臨時通行證。



於公路總局網站設置「危險物品車輛限定、禁止或建議行駛路段」專區。

# 監理服務品質大滿意



體驗監理自助無人櫃檯

為加強對民衆的服務，提升民衆對監理機關的滿意度，公路監理機關持續不斷在各方面提供更加完善的便民服務。公路總局於105年8月22日至9月10日委由民意調查公司辦理「民衆對公路總局監理所（站）服務品質滿意度調查」電話訪問，成功訪問2,521位民衆。

## 滿意評價 · 雙創新高

依據105年民衆對公路總局監理所（站）服務品質滿意度調查結果顯示：有94.7%的民衆對於公路總局所轄7區監理所及30個監理站之整體服務品質表示滿意，並且給予平均評價分數85.5分，雙雙創下歷年調查結果最高紀錄。

18項  
監理服務  
調查項目

有8項滿意度  
超過9成



安全宣導從小做起

## 服務完備·大受肯定

在18項監理服務調查項目中，包括6項洽公環境設施、7項人員服務態度與專業度、5項便民措施與推動政策及整體滿意度，有8項滿意度超過9成。其中「各項服務設施便利性」及「服務中心（服務臺）志工及巡迴人員服務態度」滿意度更達9成6，皆為

單項歷年滿意度最高，顯示民衆肯定公路總局各項監理服務措施。此外，「窗口人員服務態度」、「窗口人員服務專業度」及「服務中心（服務臺）志工及巡迴人員服務態度」在重要度與滿意度均獲高分，成為整體評價上的優勢因素。

## 建議改進·再接再厲

本次調查結果，民衆也提供不少改進建議，其中又以「開設假日洽公時段」為最多，其次包含「提升服務流程快速性」、「增加服務窗口或人員」及「停車位不足」等項目，公路總局將研議各項因應措施，積極回應民衆需求並規劃更優質與便民之監理服務。



持續蒐集民情反映

# 2,712 萬張駕照

第3代公路監理資訊系統以雲端技術有效管理  
2,712萬張駕照及2,131萬輛汽、機車。

## 治道

雲端智慧  
以民為先

一開始，就落實永續發展的決心，事事以用路人為先，無論是24小時用路人專線、或是第3代公路監理資訊系統都不斷精進，同時善盡公務職責，從落實輔導汽車代檢業者做起，企盼各項工作獲得民眾更高的肯定。



## 三代監理獲獎肯定



本局黃運貴副局長（右3）代表本局領取專案獎

民國70年10月交通部為加強公路監理業務的管理與監督，提升行政效率，強化便民服務，便委託中華電信股份有限公司數據通信分公司的前身交通部數據通信所規劃、設計與開發第一代「公路監理資訊系統」（以下簡稱M1），開始將公路監理作業電腦化。後為因應公路監理業務量及範圍持續擴張，便以M1為基礎，結合當時的資訊科技，建置了第二代「公路監理資訊系統」（以下簡稱M2）。只不過隨著M2已屆使用年限，監理作業承載量、新業務及新服務又迅速增加，因此急需新的資訊平台來因應未來業務與服務需求。

### 重視創新·服務為先

於是，公路總局於民國100年開始辦理「第三代公路監理資訊系統（以下簡稱M3）建置委外服務案」，重新建構新一代以服務導向為主的公路監理資訊系統，以滿足民衆需求。不只提升整體系統效能及彈性，同時簡化民衆申辦作業的流程，並提供單一窗口及多項創新服務，達到公路監理「系統改造、永續經營、強化資訊安全及個人資料保護、多元管道及全程服務、縮短城鄉差距、關懷弱勢團體」的目標。



本局陳守強主任（左）領取經理人獎

### 雲端技術 · 穩定財政

在M3建置團隊的齊心努力下，M3於民國103年7月7日進行實境測試，民國104年5月6日正式啟用，其以雲端技術有效管理2,131萬輛汽機車及2,712萬駕照，為國庫帶來每年約1,100億元（含汽燃費、牌照稅等）的穩定財政收入，使得全國公路橋梁的興建、管養及搶修，都能有足夠的經費順利推動。此外，M3尚提供外部36個行政機關的連結服務，包含支援國家極為關鍵之「財政、警政及國道計程收費」等重要服務。

### 個資保護 · 智慧運用

由於M3保有全國公路監理資料，為確保各項監理服務的執行，符合個資法規範、國際標準及行政院國家資通安全會報「政府機關（構）資通安全責任等級分級作業規定」，公路總局自民國103年起

即遵循國際標準導入個資保護（PIMS）、資訊安全（ISMS）及資訊服務（ITSM）管理制度，以個資保護、資訊安全為基礎，發展更多樣化的智慧服務，如：APP、自助無人櫃檯、路檢聯稽等。

### 傑出表現 · 雙料獲獎

由於M3順利啟用，成功將M2移轉至M3，使各項為民服務能無縫接軌，為政府機關資訊系統建置案少數的成功案例，因此在民國105年獲得臺灣科技化服務協會評選為「2016 ITeS Award — 公部門傑出科技化服務管理專案特優獎」，專案建置重要推手—陳守強主任則榮獲「2016 ITeS Award — 傑出科技化服務經理人獎」，以表彰M3及陳主任在科技化資訊服務管理方面的傑出表現。未來，M3將持續優化，提高服務水準及可用性，提供更多、更優質的服務，以期能更加貼近及滿足民衆對監理服務的需求。



頒獎典禮合影

# 落實代檢誠信 共同宣示廉能

公路總局主管公路監理業務，汽車檢驗攸關民衆行車安全，為落實簡政便民監理服務，所以委託民間汽車代檢業者執行車輛檢驗，因此汽車代檢業者實為公路總局不可或缺的工作好夥伴。

## 盡心輔導 · 善盡職責

基於輔導業者永續經營發展的責任與義務，自103年起，針對汽車代檢業者實施系列輔導工作，如：103年辦理汽車代檢廠企業誠信講習會及大型車檢驗業務專案稽核、104年將「委託汽車代檢廠及從業人員廉政相關規定告知書」納入委託契約、105年編印「汽車檢驗員倫理指南」並實施專案宣導、105年辦理汽車檢驗線專案業務稽核等，成效深獲肯定。

## 廉能誠信 · 意見交流

此次，為響應1209國際反貪日，向社會大眾展現公務職責及永續發展之決心，公路總局特別與中華民國汽車代檢協會合作辦理座談會，內容以「廉能誠信 · 社會責任」為主題，於105年11月18日在公路總局公路人員訓練所南部訓練中心舉辦，與南



共同見證簽署宣言

部地區的汽車代檢業者分享成果，並邀請交通部、法務部廉政署、臺灣透明組織協會、臺南市政府勞工局、南部地區監理所及汽車代檢業者共計201人參與，針對檢驗業務各項議題進行意見交流，並通過4項研議處理方案。

## 共同簽署 · 見證宣示

另外，為強化業者建立誠信文化之自律決心，共同堅持廉能誠信、社會責任信念，特邀請南部地

區汽車代檢聯誼會會長代表簽署宣言，並由交通部、公路總局、法務部廉政署、臺灣透明組織協會、中華民國汽車代檢協會、臺南市政府勞工局等代表擔任見證人，透過簽署見證，期盼代檢業者能誠信經營，善盡社會責任，共同提升公路監理服務品質。

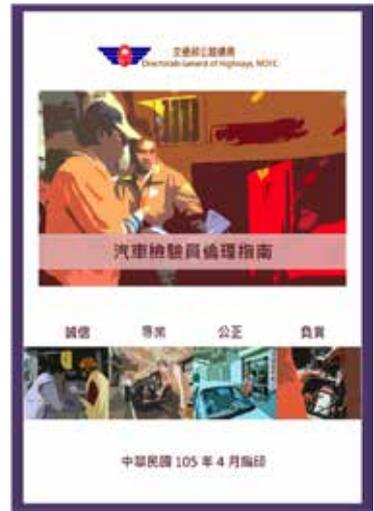


代檢業者簽署代表與見證人留影，氣氛熱絡

# 建立車輛檢驗新文化



105年7月12日嘉義區監理所與轄區代檢廠業者座談會



汽車檢驗員倫理指南

公路總局103年發行第1本永續發展報告書，藉此向所有社會大眾展現局內持續善盡公務職責及追求永續發展的決心，並分享永續經營發展的成果，深獲認同。

## 實例解說 · 強調核心價值

有鑑於此，考量汽車代檢業者乃是公路總局最有力的工作夥伴，除盡心落實輔導義務之責、也關懷其永續經營發展，因此編印「汽車檢驗員倫理指南」，內容除揭櫫檢驗員「誠信」、「專業」、「負責」、「公正」等4項核心價值外，並蒐集近3年實務違規與違方案例，於行政、民事及刑事責任三方面，均輔以詳盡的法規及相關判例說明，藉以引導檢驗員由倫理思辨及法律研析過程，瞭解檢驗作業正確之重要性；另外，對於代檢業者，則納入企業誠信與社會責任內容，希望將誠信倫理融入策略管理，善盡社會責任。期望藉由發行本指南，民間代檢廠能與公路總局共同建立車輛檢驗新文化，為民眾用路安全共盡心力。

## 發送全國 · 積極擴大宣傳

105年4月「汽車檢驗員倫理指南」完成編印，隨即發送全國各區監理所站及轄管代檢廠參考，且為擴大成效，公路總局並於105年5月進一步以汽車檢驗員養成教育、在職訓練及代檢業者負責人宣導為三大主軸，針對此份倫理指南訂定專案宣導計畫，由各區監理所共同推廣實施，105年6月撰寫專文刊載於「臺灣人@路」期刊及「法務通訊」，105年8月更精簡倫理指南內容，編印「汽車檢驗員倫理指引」並發送全國汽車檢驗員，期能在基層執行檢驗業務時，適時發揮提醒、引導功能，以提升公路監理服務品質。

# 隨時On Call大獲好評



用路人服務中心一值機現場

民國104年6月8日起，公路總局用路人服務專線「0800-231-035」正式上線，平均每月接聽2萬2千多通民眾進線求助的電話，相當於平常日每日約服務1千通來電，已成功扮演民眾與公路總局之間良好的溝通橋梁。

## 一個電話號碼·一問就通

「用路人服務專線」乃是整合公路總局「原監理與大客車服務專線」及「省道公路路況與災害查詢專線」，民眾只要記住一個電話號碼，就能滿足公路總局任何業務問題的諮詢、通報或陳情，全年無休，隨時均可免費撥打，現在與公路總局溝通，變得方便又輕鬆。

此外，為加強服務效率，公路總局並建置話務值機中心，除擁有完整的專業系統、也配置受訓精良的話務人員，期望在一通電話內就能解決大部分民眾所諮詢的問題，除可提高為民服務的效率外，也可減輕業務同仁接聽與回答民眾來電的負擔。

20秒  
接聽率

平均保持在  
90%以上

根據用路人服務專線話務系統的服務數據統計，一線話務人員的結案率平均高達90%以上，顯現話務系統知識庫的建置、與話務人員的教育訓練工作相當紮實與完備，才能有如此優良的成效。此外，每月來電應答率及20秒接聽率平均皆可保持在90%以上，顯示民眾來電後，不需等候太久即可獲得服務，方便快速的回應亦成功贏得民眾對此專線的信賴。

## 滿意度調查·深受肯定

用路人服務專線開辦以來，每月均透過自動回撥，抽樣調查民眾對此專線服務的滿意度，調查結果顯示，不論是人員服務態度、問題答覆內容、或專線整體服務，其滿意度均在87%以上，顯示公路總局設置用路人服務專線的各項努力，廣獲民眾好評。

用路人服務專線上線一年多以來，初步成果斐然，公路總局將不斷精進、完善服務的內涵，持續提升為民服務品質，力求各項客服工作獲得民眾更高的肯定。

# 採購專業培訓

民國88年之前，我國政府機關及公營事業採購業務尚未有一套完整制度，數十年來，採購作業皆依照審計法施行細則及稽察條例等相關法規辦理，行政機關本身並未訂定採購相關規定，以致未能有效提升採購效率與發揮功能。倘若採購契約未詳細規範，一旦契約執行發生爭議或糾紛，就會產生無法可循的困擾，這些都是增加工程發包及勞務財物採購困難度的主因。

## 加強訓練·提升能力

有鑒於此，民國88年頒布實施「政府採購法」，採購作業得以法律明確規範，提高採購文件的拘束力，使採購作業皆可得到法律之授權，相信透過政府採購制度的建立，更能提升採購效率與功能，進而維護採購同仁的權益。

政府採購法自民國88年施行以來，公路總局為因應「採購專業人員資格考試訓練發政及管理辦法」之實施，至104年已先後辦理採購專業人員基礎及進階專業訓練班班共20期，共召訓1,554人，其中

1,320人取得採購專業人員資格，但是採購人員時常因為職務上的異動而造成流失，所以人才始終感到不足。為充實公路總局採購專業人力，及因應採購業務上的需要，105年度再度籌辦「採購專業人員基礎訓練班」共計2期，分別於公訓所本部及中訓各辦理1期，召訓122人，其中有多位科長、股長參訓，足見各單位對採購業務之重視，值得肯定。

## 取得證照·完善採購作業

採購專業人員訓練班主題除針對政府採購法母法114條做詳細分析講解外，另外也安排統包實施辦法、共同投標辦法、最有利標評選辦法、異質最低標、電子採購作業辦法…等47種子法，做全面且深入的探討；在師資方面，特別遴聘教育部、中央健康保險局、僑委會…等工程會核可的資深優秀講師蒞臨授課，訓練所也配合需要更新電腦教學設備，建置網路教學系統，提供電子採購教學之用，由此可見本局對於採購專業人員訓練的重視與用心。採購訓練班於課程結束後，隨即舉行考試，由工程會派員督考，共

有121人應試，108位學員通過測驗取得採購專業人員基本資格，及格率達89%，成績斐然，顯見本班次的學員都相當用心，終不負期望，取得證書。

由於公路總局採購業務龐大，不論在公路養護新建或監理業務之推展上都扮演重要的角色，期待學員能將所學貢獻給服務單位，不論從事工程發包、勞務委託及財物採購，都能本著維護公共利益及公平合理的原則，遵照採購人員倫理準則之規定，公平、公正、公開的執行職務，不接受任何請託或關說，依法衡平處理爭端，提升採購效率，減少採購爭議，使得局內業務可持續順利推展。



採購班學員聆聽爭議處理課程

# 人事制度積極改制



人事改制說明會



人事改制說明會—綜合座談



人事改制說明會—人事室馬主任簡報

交通事業人員任用條例第2條規定：「本條例所稱交通事業人員指隸屬交通部之事業機構從業人員」，由於交通事業機構為我國國營事業機構的一環，性質與一般行政機關不同，需要不同的人事制度，以利各事業機構順利推展，爰公務人員任用法第33條規定：「教育人員、醫事人員、『交通事業人員』及公營事業人員之任用，均另以法律定之。」

## 現行人事制度·敘薪低福利少

民國69年，公路總局（時稱公路局）運輸營業部門獨立劃出，成立「臺灣汽車客運股份有限公司」後，業務主要為公路工程與公路監理二大類，年度預算改採公務預算，完全為行政機關，已非屬事業機構，只是人員的任用仍採交通事業人員任用條例任用的「資位制」為主。

但資位制初任人員起薪較簡薦委任用制為低，高考三級及格自320薪點敘薪，較簡薦委制385俸點低6級，普考及格自240薪點敘薪，較簡薦委任制280俸點低4級，又因公路總局適用「未實用人費率交通事業待遇」，故不得支領結婚、生育、子女教育、喪葬等各項補助，以致新進人員之敘薪、福利等與一般簡薦委制行政機關差距甚大，使得本局人力羅致產生困難且有斷層之慮，並已嚴重影響業務推展。

## 配合組織改造·人事制度改革

銓敘部曾於85年3月20日召開研商交通事業人員人事制度有關事宜會議決議：「具行政機關性質之現有交通事業機構，其人事制度應回歸行政機關人事法制。」交通部曾於民國86年邀集銓敘部、考選部、

行政院人事行政局及相關單位開會，就改制對員工各項權益進行探討，公路總局希望能以雙軌制保障員工權益。經銓敘部表示，交通事業機構改制為行政機關，應依電信總局改制為行政機關案例辦理，未同意採雙軌制，致改制遭遇之困境無法突破，為顧及現職員工權益，91年配合精省制定公路總局組織條例時，仍沿用「資位制」迄今。

考量公路總局已屬行政機關而非事業機構，因此配合行政院組織改造，規劃將人事制度改為簡薦委任制，有關員工權益保障，經與銓敘部協商，獲得共識同意於交通及建設部公路局組織法草案第7條明定，權益受損者得於過渡期10年內（後經修訂為9年）選擇繼續適用原法令規定，期限屆滿留任原職稱原資位至離職為止，以解決改制遭遇之困境。

公路總局及所屬機關組改相關組織法案，前經行政院配合立法院屆期，分別於100年1月6日（第7屆）、101年2月16日（第8屆）、105年2月1日（第9屆）函請立法院審議，惟均未完成三讀程序，以致無法順利完成改制。

## 立委提案修訂·改「簡薦委任制」

公路總局主要業務為公路工程及公路監理，與民衆生活息息相關，近年來業務均呈現大幅成長，人員職責繁重，但因用人制度以「資位制」為主，致高普考及格人員、報到率低、離職率高、外補不易，因而衍生人力斷層之問題，所以改制實有其急迫性。

經立法委員葉宜津等24人提案將「交通部公路總局組織條例」修正為「交通部公路總局組織法」，使公路總局用人制度由現行「資位制」改制與一般行政機關相同的「簡薦委任制」；嗣經立法院於105年11月1日第9屆第2會期第8次會議3讀通過，並奉總統於105年11月16日華總一義字第10500140171號令公布。改制後，除提升同仁工作士氣外，並能留住及延攬優秀人才，使機關注入新血，活化人力，對於業務推動有莫大之助益。

## 明定過渡條文·保障員工權益

考量機關改制不可歸責於當事人，現職員工權益也應充分保障，因此公路總局組織法第7條明定權

益受損者，得於過渡期內（113年6月18日前）選擇適用原法令規定，期限屆滿，留任原職務原敘定資位之職務至離職為止，並規定現職人員已參加勞工保險者，得以轉（留）任時審定之原官等（資位）原職務選擇繼續參加勞工保險；調任其他職務或升任高一官等（資位）時，應依規定參加公教人員保險，以及5年內續辦三次升資考試等，對於員工之權益有周延之保障。

改制後的總局設6個一級業務單位，新增交通管理組、運輸組，新工組更名為工務組，用地組、機料組裁併，業務分別併入工務組、監理組、秘書室；輔助單位新增法制室，資訊、主計、政風、人事室維持；公路防災中心、用路人服務中心、車輛行車事故鑑定覆議會維持以任務編組成立，並列入處務規程草案中；二級單位由40個科增為49個科。所屬機關（構）名稱維持不變，設5個區養護工程處、7個區監理所（現行7個區鑑定會分別併入各區監理所）、3個新建工程處（西部濱海公路中區工程處整併至西部濱海公路北區臨時工程處、東西向快速公路高南工程處整併至西部濱海公路南區臨時工程處、蘇花公路改善工程處維持）、公路人員訓練所及材料試驗所，以機構設立。

## 籌劃改制事宜·期能順利完成

依公路總局組織法第8條規定：「本法施行日期，由行政院以命令定之。」考量本局改制後適用的待遇類型、處務規程、編制表、所屬機關之組織法規等須報行政院核定，因此施行日期以總統公布後6個月內為原則規劃；另為籌劃改制相關事宜，也已組成公路總局改制籌備小組，由黃副局長運貴擔任召集人，各組室主管為委員，並分10個工作分組，分別積極籌劃相關事宜。為使同仁了解改制後相關權益事項，公路總局人事室於北、中、南、東四區各辦理2場說明會，待本局改制後適用之待遇類型定案後，公路總局暨所屬人事單位也將對每一同仁一對一訪談，分析轉任前後之差異，使同仁做最佳選擇，期能順利完成改制相關作業。

# 10項考驗項目

105年6月1日起機車路考改革，除原6項考驗項目，再增加二段式左轉、變換車道、直角轉彎及停車再開等4項。

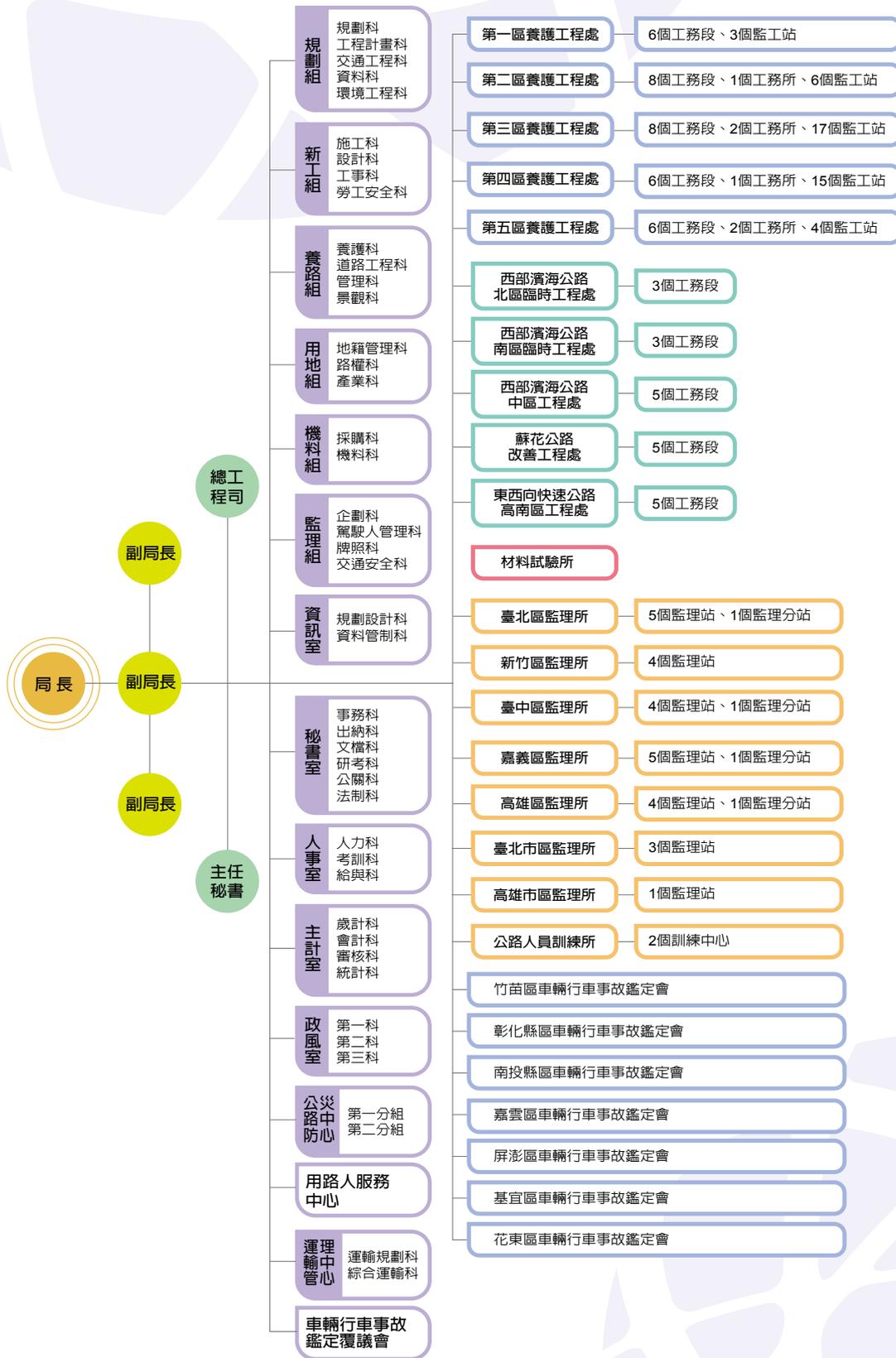
## 樂道

幸福路網  
願景之路

啟程與回家之間，路綿延而無止盡，時狹時寬，時彎時轉。我們以用路人的角度規劃，推動未來施政方向，積極打造一條通往幸福快樂的「心」交通，讓回家的路更加安全、更加方便、更加美麗！



# 組織系統



# 研究發展

研究項目	研究單位	研究人員
熱處理聚酯標線反光強度之研究	材料試驗所	黃三哲、何鴻文、朱建東、陳志霖、洪明澤、邱瑞昌
RAP 利用於瀝青鋪面磚之研究	材料試驗所	黃三哲、何鴻文、朱建東、陳仙州、洪明澤、洪立彥、蘇信詠
鋪面溫度與瀝青混凝土密度關係之研究	材料試驗所	黃三哲、何鴻文、朱建東、陳仙州、洪明澤、呂怡廷、郭鴻騰
車牌辨識結合汽車檢驗線應用之研究	臺北區監理所	陳玉好、魏武盛、陳守忠、陳志盈、廖正智
螢幕顯示車輛里程數登檢數據之應用	臺北市區監理所	林信志、賴苡任、陳奕滄
臺北市區監理所轄管機車燃料使用費年度未繳車主樣態大數據分析	臺北市區監理所	柯博文、王瑞梅
機車筆試題庫相關研究	臺北市區監理所 士林監理站	林正揚、陳應中、梁柏榮、陳玉燕、黃健義
網站營運績效分析研究	新竹區監理所	林翠蓉、江澍人、廖雲枝、陳建益
火眼金睛－駕照矇（代）考抓得住	高雄區監理所	冬啓程、黃萬益、蔡瑜瑩、郭俊男、曾怡銘、謝秋敏
機車燃料費移送作業精進－智慧比對篩選系統開發	高雄區監理所 屏東監理站	榮沛華、龔建源、張正祥、凌竟銘、謝嫻靚、莊秀琴

# 施政績效

計畫名稱	年度預算 (千元)	計畫期程 (年)	列管級別
台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫	7,164,836	99 ~ 109	政院管制
西濱快速公路後續建設計畫	8,329,365	98 ~ 108	政院管制
台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫	2,866,062	100 ~ 109	政院管制
東西向快速公路健全路網改善計畫	574,000	98 ~ 105	部會管制
淡江大橋及其連絡道路建設計畫	1,679,000	103 ~ 109	部會管制
公路公共運輸提昇計畫	4,609,975	102 ~ 105	部會管制
生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）4 年（104 ~ 107）計畫	3,998,630	104 ~ 107	部會管制
省道配合區域排水整治及環境營造計畫需辦理橋梁工程	9,383	104 ~ 109	部會管制
省道配合重要河川環境營造計畫需辦理橋梁工程	309,280	104 ~ 109	部會管制
省道改善計畫	2,865,301	102 ~ 107	部會管制
全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫	248,793	104 ~ 107	部會管制
公路養護計畫	10,980,770	105 ~ 105	自行管制

# 參賽成果

序號	考評（核）或競賽名稱	得獎單位	成績
1	教育部體育署辦理「十大自行車經典路線徵選活動」－東北角舊草嶺環狀線自行車道	第一區養護工程處	榮獲十大自行車經典路線
2	105年勞動部推動職業安全衛生優良公共工程－台3線97K+969中港溪橋改建工程	第二區養護工程處	優等
3	交通部「美好生活的連結者」粉絲專頁	第三區養護工程處	第1名
4	交通部105年度金路獎－優良景觀類（省道組）	第三區養護工程處	第1名
5	交通部105年度金路獎－「用路人資訊類」	第三區養護工程處	第1名
6	交通部105年度「金路獎」傑出工程類：台20線82K+500~95K+506間莫拉克颱風災害復建工程（第三標90K+100~92K+980含勝境橋及桃源一橋）	第三區養護工程處	第1名
7	105年度交通部金路獎－路況養護類（工程處）	第四區養護工程處	第1名
8	104年度參與災害防救工作	第四區養護工程處	特優
9	105年度交通部金路獎－路況養護類（工務段）	第五區養護工程處 阿里山工務段	第1名
10	105年勞動部推動職業安全衛生優良公共工程選拔推薦工程－西濱快速公路130K+123~134K+271房裡大安主線高架工程	西濱中區工程處	優等
11	第15屆公共工程金質獎－土木類1級－台9線蘇花公路東澳東岳段新建工程（A3標）	蘇花公路改善工程處	優等
12	第15屆公共工程金質獎－西濱快速公路195K+995~199K+348.5（WH50-2標）王功至永興段新建工程	西濱中區工程處	優等
13	第15屆公共工程金質獎－台9線412K+350~415K+500間拓寬改善工程（舊樁號426K+680~430K+100）	東西向高南區工程處	佳作
14	第15屆公共工程金質獎－台9線蘇花公路蘇澳永樂段新建工程	蘇花公路改善工程處	佳作
15	行政院政府服務品質獎－第一線服務機關類	臺北區監理所 板橋監理站	服務品質獎
16	104年度公路監理機關徵收汽車燃料使用費績效評比	臺北區監理所	優等
17	104年度院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」公路監理第2組	新竹區監理所	第1名
18	105年度各機關推動公教員工參與志願服務標竿案例評選	新竹區監理所	優等

序號	考評（核）或競賽名稱	得獎單位	成績
19	104年度公路監理機關徵收汽車燃料使用費績效評比	新竹區監理所	特優
20	104年度「汽車貨運調查」績優營業貨車調查單位	臺中區監理所	第1名
21	104年度院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」年終視導－公路監理第1組	臺中區監理所	第1名
22	104年度公路監理機關徵收汽車燃料使用費績效評比	臺中區監理所	特優
23	104年度公路監理機關徵收汽車燃料使用費績效評比	嘉義區監理所	特優
24	104年度全民防衛動員三合一會報評鑑績優－全國第1名	嘉義區監理所	第1名
25	104年度－交通部創新提案制度－創新獎	高雄區監理所	甲等
26	104年度公路監理機關徵收汽車燃料使用費績效評比	高雄區監理所	特優
27	104年度院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」年終視導－團體總成績	高雄區監理所	第1名
28	交通部「第八屆道安創新貢獻獎」－公路監理項目第1名	高雄區監理所	第1名
29	104年院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」年終視導－金安獎	臺北市區監理所	第1名
30	104年度公路監理機關徵收汽車燃料使用費績效評比	臺北市區監理所	特優
31	104年交通部創新提案制度－「選、標號牌金流『虛擬帳號』化」	高雄市區監理所	創意獎
32	104年度公路監理機關徵收汽車燃料使用費績效評比	高雄市區監理所	特優
33	瀝青磚產製方法（取得專利）	材料試驗所	獲得專利



# 大事紀要

1

月

1日	為應桃園縣升格為直轄市，本局桃園縣區車輛行車事故鑑定會於105年1月1日移撥至桃園市政府。	人事室
1日	為配合「道路交通安全規則」第六十五條修正，刪除輕型機車駕駛照考驗免路考規定，自105年1月1日起輕型機車考照納入路考，申請輕型機車考照應參加筆試、路考（騎乘輕型機車應考）合格後，始得核發輕型機車駕照。	監理組
1日	西濱快速公路204K+530~209K+087（WH52標）新街~大城路段新建工程105年1月1日開工。	新工組
2日	本局機料組組長職務（原組長李志中自願退休）由規劃組副組長吳文益調陞，經交通部104年12月23日交人字第1047101763號令核定在案。	人事室
6日	105年1月6日局長視察台9線蘇花公路A段標工地施工。	新工組
9日	淡江大橋第2標105年1月9日開工。	新工組
18日	新竹區監理所所長職務（原所長張朝陽屆齡退休）由臺北市區監理所副所長林翠蓉調陞，經交通部104年11月24日交人字第1047101582號令核定在案。	人事室
18日	第五區養護工程處處長職務（原處長翁有來屆齡退休）由第二區養護工程處副處長陳嘉盈調陞，經交通部104年11月24日交人字第1047101582號令核定在案。	人事室
21日	為因應寒假及春節旅遊疏運期間，105年1月21日起擴大消費提振措施專案補助，購買1張全票，隨行12歲以下孩童、65歲以上長者免費；另國中以上學生憑學生證免費。	監理組

2

月

3日	105年2月3日環保署督察總隊現場勘查蘇花改工程。	規劃組
5~15日	105年2月5~15日執行「105年春節連續假期疏運計畫」，本局暨各區養護工程處、各區監理所均成立疏運作業小組，處理省道路況、客運調度及新聞發布，並有效掌握疏運資訊及應變能力。疏運期間公路汽車客運部分，西部國道每日平均開行1萬1,019班次，疏運23萬3,967人次；國道5號每日平均開行1,690班，疏運3萬1,019人次。	規劃組 監理組
24日	105年2月24日假集思會議中心辦理「104年公路公共運輸計畫成果暨105年展望研討會」，會中邀請地方政府、業者暨公車進校園成效優良的學校經驗分享，圓滿完成。	監理組
27~29日	105年2月27~29日本局執行「105年228連續假期疏運計畫」，本局暨各區養護工程處、各區監理所均將成立疏運作業小組，處理省道路況、客運調度及新聞發布，並有效掌握疏運資訊及應變能力。	規劃組

## 3

月

1日	105年3月1日起小型車駕照路考採雙軌制考驗，由8個監理單位及11家公民營駕訓機構試辦1年後評估成效，研議全面實施可行性。	監理組
1日	淡江大橋2K+606~5K+000段、7K+000~8K+165段（淡江第2標）105年3月1日開工。	新工組
1日	本局為強化公共運輸業務之管理，於105年3月1日成立「交通部公路總局運輸管理中心」之任務編組單位。	人事室
14日	105年3月14日「需求反應式公共運輸專案推動規劃」由黃副局長率本中心同仁赴橫山鄉實地勘查。	運管中心
15日	105年3月15日機車汽燃費首次寄發處分書，針對逾期未繳納103年以前機車汽燃費之車主，依公路法第75條規定裁罰並掣開處分書，總計118萬9,016件，限繳日期105年4月30日。	監理組
21日	105年3月21日局長至台9線蘇花改計畫蘇澳和平段工地視察。	新工組
22日	機車路考項目除現行6項外，預定105年6月起增加二段式左轉、變換車道、直角轉彎及停車再開等4項。105年3月22日上午於板橋監理站，邀請平面、廣播及電子媒體實境體驗機車路考新增項目。	監理組
22日	105年3月22日交通部辦理台9線南迴公路C2標金安獎評選。	新工組
30日	公路總局趙局長興華、第三區養護工程處王段長慶雄、高雄市區監理所吳辦事員珮玄及第四區養護工程處陳場長國正等4人，榮獲交通部105年模範公務人員殊榮。	人事室

## 4

月

1~5日	本年度清明連假期間（4 / 1~4 / 5）疏運工作於105年4月6日圓滿完成，西部國道客運每日平均開行1萬854班次，疏運22萬2,901人次；國道5號客運每日平均開行1,839班，疏運3萬7,774人次。	運管中心
2~4日	為紓緩國5及宜蘭地區交通壅塞情形，清明連假期間（4 / 2~4 / 4）廣續試辦由臺北直達宜蘭地區各景點之「郵輪式客運專車」，共營運7路線，開行18班次，疏運270人，平均搭乘率約50.0%。	運管中心
8日	105年4月8日台9線蘇花公路A3標東澳東岳段新建工程完工。	新工組
10日	阿里山花季於105年4月10日圓滿完成，本局於花季期間（3 / 10~4 / 10）交通管制規劃得宜，沿線交通狀況良好，無壅塞。	規劃組
12日	公路總局幸福公路館105年度第一場特展活動，「淡江大橋國際競圖得獎作品特展」於105年4月12日揭幕。	用路人服務中心
13日	105年4月13日局長至台9線蘇花公路視察A區、B區工區。	新工組
18日	105年4月18日交通部查核台9線南迴公路C2標工程。	新工組

19~21日	105年4月19~21日本局「SafeTaiwan安全臺灣平台」於「臺北國際防火防災應用展」展出。	資訊室
20日	105年4月20日交通部查核台66線跨越桃81、桃79、及台31線等三路口立體化改善工程。	新工組
21日	105年4月21日「台9線花東3期道路260K+150~268K+500（富源至瑞北段）道路拓寬工程」開工。	新工組
22日	汛期將屆，公路總局趙局長興華特於105年4月22日邀集所屬單位首長召開「105年度盤點防汛整備會議」，會中除逐一盤點各單位防汛整備狀況，並就0206地震、日本熊本地震及南美厄瓜多等地震之防災經驗或教訓，進行檢討與策進，嚴陣以待，持續守護用路人安全。	公路防災中心
26日	105年4月26日台9線蘇花公路A2標東澳隧道新建工程北上線舉辦貫通典禮。	新工組

## 5

月

1日	為養成機車駕駛人實際行駛道路情境之正確安全駕駛習慣及道德，105年5月1日起機車駕駛人筆試題庫納入情境式題目並正式出題。	監理組
2日	為關懷高齡駕駛人及其他用路人行車安全，各監理機關於105年5月2日起試辦提供高齡駕駛人認知機能檢測服務。	監理組
3日	105年5月3日馬總統主持台9線蘇花公路觀音隧道南下線全線貫通典禮。	新工組
26日	臺東大武拓寬台9線通車平坦度如西部高速公路，其中大溪路段里程421k+793~422k+606，於105年4月30日完成拓寬，105年5月26日開放四車道通行。	養路組
29日	105年5月29日局長至「西濱快速公路白沙屯至南通灣段新建工程」、「西濱快速公路房裡大安主線高架工程」、「西濱快速公路大安大甲主線高架工程」工地視察。	新工組
31日	105年5月31日范次長植谷率隊至公路總局第四區養護工程處視察蘇花公路之防災運作機制，除藉由預警機制及防災交管操作控制室運作說明，並至現地進行實際勘查，另由工程處展示前進指揮所運作、封路管制作業及災害勘災及災修等內容。	公路防災中心

## 6

月

1日	105年6月1日起機車路考改革，除原6項考驗項目，再增加二段式左轉、變換車道、直角轉彎及停車再開等4項。	監理組
4日	105年6月4日局長視察蘇花公路A2標工程。	新工組
15日	105年6月15日局長視察東西向快速公路北上線64K+005路口車道淹水情形。	新工組
19日	105年6月19日文化部現勘漢本遺址p3n及p3s重要文化現象。	規劃組
20日	為鼓勵民衆按時繳納機車汽燃費，特舉辦「奪得新機添好運」繳納機車汽燃費抽獎活動，活動期間自105年6月20日起至7月31日止。	監理組

20日	為增進民衆交通安全知識，宣導用路人營造交通安全環境，特舉辦「安全有責答題油禮」有獎徵答抽獎活動，活動期間自105年6月20日起至8月31日。	監理組
23日	嘉義區監理所副所長職務（原副所長高福財退休）由本局監理組科長孫榮德調陞，經交通部105年6月23日交人字第1057100770號令核定在案。	人事室
23日	嘉雲區車輛行車事故鑑定會主任委員長職務（原兼任主任委員高福財退休）由嘉義區監理所副所長孫榮德派兼，經交通部105年6月23日交人字第10571007701號令核定在案。	人事室
23日	第一區養護工程處副處長職務（原正工程司兼副處長張春貴退休）由第四區養護工程處正工程司兼副處長陳俊堯調兼，經交通部105年6月23日交人字第10571007702號令核定在案。	人事室
23日	第四區養護工程處副處長職務由該處正工程司兼工務課課長劉世桐派兼，經交通部105年6月23日交人字第10571007702號令核定在案。	人事室
23日	第五區養護工程處副處長職務（原正工程司兼副處長蔡長利退休）由該處正工程司兼工務課課長陳錫恩派兼，經交通部105年6月23日交人字第10571007702號令核定在案。	人事室
30日	105年6月30日局長陪同部長視察蘇花改谷風隧道北上線貫通及台9線蘇花公路。	新工組

## 7

月

1日	蘇花改工程發現之漢本遺址105年7月1日審定為國定遺址。	規劃組
1日	依105年4月29日修正發布道路交通安全規則第39-2條規定，機車輪胎胎紋深度列為申請牌照檢驗及大型重型機車定期檢驗之檢驗項目，並自105年7月1日施行。	監理組
1日	105年7月1日起新製造出廠小型客車及貨車強制裝設胎壓偵測輔助系統。	監理組
1日	105年7月1日起臺北市所、臺北所、高雄市所及高雄所開始試辦臨櫃窗口提供信用卡繳納監理規費服務。	監理組
1日	竹苗區車輛行車事故鑑定會主任委員長職務（原兼任主任委員蔡中屯退休）由新竹區監理所新竹市監理站站長朱詩蘅派兼，經交通部105年7月1日交人字第1057100827號令核定在案。	人事室
4日	公路總局幸福公路館105年度第二場特展活動，「公路監理大尋寶」於105年7月4日揭幕。	用路人服務中心
5日	我西非友邦布吉納法索交通部長蘇拉瑪率團訪臺，為瞭解我國駕照及行照核發流程及管理原則，於105年7月5日由本局局長趙興華親自接待參訪士林監理站。	監理組
7日	105年7月7日台9線蘇花公路東澳隧道工程南下線貫通。	新工組
12日	105年7月12日范次長視察台9線蘇花改B3標工程。	新工組
17日	105年7月17日台9線南迴公路C2標隧道北上線南口至豎井段工程工作面貫通。	新工組
19日	105年7月19日13時許玫瑰石通運公司所屬車號197-EE遊覽車，於國道2號往西2.8公里處護欄處發生火災事故，造成包括駕駛、導遊及乘客共26人不幸罹難。	運管中心

20日	105年7月20日西濱中工處西濱快速公路130K+123~134K+271房裡大安主線高架工程-榮獲行政院勞動部105年度「推動勞工安全衛生優良公共工程」A組優等獎。	新工組
20日	105年7月20日西濱北工處西濱快速公路WH-09A標(48K+970~54K+320)主線新建工程-榮獲行政院勞動部105年度「推動勞工安全衛生優良公共工程」A組佳作獎。	新工組
28日	105年7月28日監察院交通及採購委員會105年巡察蘇花改計畫執行情形。	新工組
28日	台68線起點銜接新竹市榮濱路於105年7月28日13:00開放通車,自台68線南寮端通車起點處向西跨越台15線竹港大橋至新竹市都市計畫道路。	養路組

8

月

7日	為鼓勵民衆按時繳納機車汽燃費,公路總局105年8月7日舉辦「繳納機車汽燃費,抽獎添好運」活動第二次抽獎。	監理組
15日	全臺含離島小型車考驗共計26個監理所站,自105年8月15日起全面加入道路考驗,並於汽車駕駛執照、駕駛經歷、審查證明書及日文譯本註記「通過道路駕駛考驗」。	監理組
22日	本局局長職務奉行政院105年8月12日院授人培字第1050050519號令核定由交通部臺灣區國道新建工程局陳局長彥伯調任。	人事室
24日	105年8月24日交通部王國材政次視察蘇花改計畫推動進度。	新工組

9

月

1日	自105年9月1日起,所有營業大客車定期檢驗須檢附四個月內之營業大客車保養紀錄表。	監理組
8日	蘇花公路改善工程處105年9月8日辦理第3屆蘇花改工程技術論壇。	新工組
9日	「安全有責答題油禮」活動時間業於105年8月31日結束,並於105年9月9日在本局3樓第1會議室由黃副局長主持及律師見證下完成抽獎作業。	監理組
10日	105年9月10日陸客團遊覽車火燒車案偵結,司機改列殺人罪被告,經加強稽查兩個月後,八月底起違規比例確實有下降,證明稽查已生警惕效果。未來仍會持續稽查,但強度可能回歸日常稽查頻率。	監理組
14日	105年9月14日辦理105年中秋節連續假期疏運計畫,針對易壅塞路段或尖峰時間路線實施各項交通管理及加強公共運輸之策略。	規劃組
26日	公路總局幸福公路館105年度第3場特展活動,「來坐公路局-公路客運70週年歷史文物暨檔案特展」於105年9月26日揭幕。	用路人服務中心

## 10

月

1日	105年10月1日起臺中監理所及嘉義監理所開放信用卡臨櫃繳納各項監理費用。	監理組
7~11日	105年10月7~11日辦理國慶日連續假期疏運計畫疏運工作圓滿完成，針對易壅塞路段或尖峰時間路線實施各項交通管理及加強公共運輸之策略，西部國道客運每日平均開行1萬1,969班次，疏運23萬9,398人次；國道5號客運每日平均開行1,957班，疏運3萬4,581人次。	規劃組 運管中心
18日	105年10月18日台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫業奉行政院院臺交字第1050093419號函核定。	規劃組
19日	105年10月19日本局「SafeTaiwan安全臺灣APP」榮獲105資訊月「百大創新產品獎-系統、工具、應用軟體類」。	資訊室
20日	105年10月20日交通部次長視察花蓮地區省、縣、鄉道災害，指示各道路主管機關研擬妥適工法，加強動員人、物力投入災後復建工作，以期儘早恢復交通。	養路組
25日	105年10月25日本局於雲林永慶駕訓班辦理中區道路考照觀摩會，計66家駕訓業者參與。	監理組
26日	為推動高齡駕駛人駕駛執照管理制度，公路人員訓練所於105年10月26日起開辦10期280人之認知功能測驗施測人員教育訓練，對象為各地區體檢代辦所及醫療院所人員。	監理組
26日	105年10月26日院長訪視宜蘭地區交通建設裁示略以，未來蘇花改通車後帶來的交通衝擊請交通部研議妥處，對於工程效益較高且較為可行之聯絡道路請與縣府協調優先規劃推動。	規劃組
29日	105年10月29日院長及部長主持台9線蘇花公路谷風隧道南下線貫通典禮。	新工組

## 11

月

2日	淡江大橋及其連絡道路新建工程第1標工程105年11月2日完工。	新工組
8日	辦理106年武陵農場櫻花季疏運計畫第1次會議，邀集武陵農場、臺中市政府及宜蘭縣政府等相關單位共同研商相關疏運措施。	規劃組
10日	105年11月10日第16屆公共工程金質獎:蘇花改工程處「台9線蘇花公路蘇澳永樂段新建工程榮獲佳作」。	新工組
10日	105年11月10日第16屆公共工程金質獎:高南工程處「台9線412K+350~415K+500(舊樁號426K+680~430K+100)間拓寬改善工程榮獲佳作」。	新工組
10日	105年11月10日第16屆公共工程金質獎:西濱中工程處「西濱快速公路195K+995~199K+348.5(WH50-2標)王功至永興段新建工程榮獲優等」。	新工組
15日	交通部長105年11月15日視察「台18線頂六至五虎寮橋路段」及嘉義縣政府所報「阿里山觀光大道建設計畫」。	規劃組

16日	「交通部公路總局組織條例」名稱修正為「交通部公路總局組織法」；並修正條文案業經立法院105年11月1日第9屆第2會期第8次會議三讀通過，並奉總統105年11月16日華總一義字第10500140171號令公布，刊載於總統府公報第7274期。	人事室
21日	交通部王國材政務次長105年11月21日視察台9線南迴公路拓寬改善後續計畫A3標、C2標工程。	新工組
21日	公路總局第四區養護工程處養護課課長林文雄獲選為105年公務人員傑出貢獻獎得獎人，並於105年12月14日在考試院傳賢樓10樓大禮堂由考試院院長主持表揚大會，表彰其專業與卓越貢獻。	人事室
30日	台65線土城一交流道（南下線銜接城林橋）增設匝道工程於105年11月30日上午6時開放通車。	養路組
30日	105年11月30日本局「第3代公路監理資訊系統建置委外服務案」榮獲臺灣科技化服務協會「2016 ITeS Award — 公部門傑出科技化服務管理專案特優獎」，資訊室陳主任守強亦榮獲「2016 ITeS Award—傑出科技化服務經理人獎」。	資訊室

## 12

月

6日	行政院吳政務委員宏謀兼工程會主委105年12月6日訪查台9線蘇花改工程。	新工組
15日	105年12月15日國發會訪查及評核台9線蘇花改計畫。	新工組
21日	105年12月21日交通部黃參事定環率隊考核公路總局105年度交通動員準備及天然災害防救業務，公路總局透過公路防災中心孟副執行秘書之業務簡報、審閱資料電子化及實地演練等訪評方式，全方位展現本局對該業務之落實及熟稔程度。	公路防災中心
27日	105年12月27日交通部王政務次長國材及呂立委孫綾視察淡江大橋及其連絡道路建設計畫。	新工組
28日	台88線大發交流道東向下匝道改建工程於105年12月28日上午7點開放通車。	養路組

# 預算執行及預算保留

## 預算執行

### 歲入部分

**105 年度** 本年度預算數 75 億 6,986 萬 1 千元，實收數 89 億 3,402 萬元，應收數 4 億 7,726 萬 7 千元（占預算數 6.30%），合計 94 億 1,128 萬 7 千元，執行率 124.33%。

**以前年度** 以前年度歲入應收款 5 億 1,500 萬 3 千元，實收數 5 億 778 萬 9 千元（占應收款 98.60%），餘 721 萬 4 千元，轉入下年度繼續執行（占預算數 1.40%）

### 歲出部分

**105 年度** 本年度預算數 516 億 9,976 萬 9 千元，實支數 456 億 3,517 萬 5 千元，應付數 3,345 萬 9 千元，繳庫數 10 億 1,657 萬 1 千元（占預算數 1.97%），預付款 19 億 2,132 萬 1 千元，含預付款之執行率為 94.02%。

**以前年度** 保留數 45 億 5,656 萬 8 千元，實支數 34 億 2,516 萬 7 千元，註銷減免數 2 億 296 萬元（占保留數 4.45%），預付款 3 億 8,744 萬 2 千元，含預付款之執行率為 88.13%。

## 預算保留

### 歲出部分

**105 年度** 預算保留數 50 億 4,802 萬 3 千元（占預算數 9.76%）。

**以前年度** 預算保留數 9 億 2,844 萬 1 千元（占保留數 20.38%）。

以上合計保留轉入 106 年度共計 59 億 7,646 萬 4 千元（占預算及保留數 10.62%）。



國家圖書館出版品預行編目 (CIP) 資料

交通部公路總局年報 .105 年 / 陳文瑞總編輯 .-- 初版 .-- 臺  
北市：交通部公路總局，民 106.04

面：公分

ISBN 978-986-05-2187-0 (平裝附數位影音光碟)

1. 交通部公路總局

557.32

106004606

## 交通部公路總局105年年報

出版機關	交通部公路總局
初版年月	中華民國 106 年 4 月
發行人	陳彥伯
地址	10863 臺北市萬華區東園街 65 號
電話	(02) 2307-0123
網址	<a href="http://www.thb.gov.tw/">http://www.thb.gov.tw/</a> 本局資訊 / 影音及出版品
編輯指導	夏明勝、黃運貴
總編輯	陳文瑞
編輯委員	王銘德、李忠璋、林福山、邱崧炳、唐述如、馬文林、陳守強、陳惠敏、陳進發、 陳聰乾、黃三哲、劉育麟、蔡宗成、鄧文廣、簡正坤 (依姓氏筆劃)
撰稿委員	王柏鈞、王智仕、王銘德、余致祐、吳美琴、李孟星、李武強、杜益成、沈秀琴、 周士淳、林友康、林正欣、林志堯、林崇宇、邱金蘭、施焜祥、洪宗亨、胡凱超、 范佳雯、徐偉銘、張富凱、連宏軒、郭婷文、陳元吉、陳忠和、陳怡安、陳明宜、 陳俊宏、陳秋雪、陳偉政、陳鈺萱、曾心乃、曾資敦、黃玉萍、黃國亭、黃淑敏、 黃惠珍、黃鴻文、楊秀隆、葉沛均、鄭其正、鄭景木、蕭淑芸、賴佳聖、顏召宜、 蘇永傑 (依姓氏筆劃)
編印單位	秘書室 (02) 2307-0123
設計印製	日創社文化事業有限公司 電話 (02) 7730-6656

中華民國106年4月初版1刷

GPN：1010600453

ISBN：978-986-05-2187-0 (平裝附數位影音光碟)

定價：新臺幣500元

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

展售地點：

國家書店（松江門市）：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）：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>





ISBN 978-9860521870



9 789860 521870

GPN:1010600453

定價：新臺幣 500 元



交通部公路總局

DIRECTORATE GENERAL OF HIGHWAYS, MOTC

10863 臺北市萬華區東園街 65 號

電話：(02) 2307-0123

[www.thb.gov.tw](http://www.thb.gov.tw)

