

部長就任一週年感言

各位同仁：

時間過得真快，弟接掌部務轉眼已屆滿一年，雖然在這之前已經與各位同仁共同打拼多年，但畢竟過去肩負責任不同，感受也自然有異，惟就整體來說讓我更加感恩大家的奉獻、支持、及配合，使得在這不太平靜的一年當中繳出一張雖然無法盡如人意，但至少我認為可以接受的成績單。

在過去一年當中，本部歷經：

- 雪山隧道通車初期的滲漏水疑慮
- 高鐵通車前、後之陣痛、紛擾
- 大客車之行車安全疑慮
- ETC系統之重新甄選、議約
- 春節期間陸、海、空、觀光疏運計畫之挑戰
- 高鐵通車後之航空、台鐵、及長途客運之因應方案
- 有效降低車禍死亡率方案之落實
- 台北港擴建及週邊聯外道路工程之趕工

- 高雄港第六貨櫃中心計畫案之協調、執行
- 台中港及其他相關單位眾多BOT案之簽約執行
- 眾多省道、高快速公路及鐵路之闢建、維修
- 颱風豪雨交通設施災損之搶修、復建
- 郵政公司業務轉型及變革
- 觀光客倍增及服務品質提升之壓力

大家都知道以上各項挑戰僅係本部工作之一部分，還有更多重要決策或支援性工作更是耗費眾多同仁的心力；大家也都知道交通建設或交通服務之改善是點滴累積得來的，絕對無法一步到達，只有大家同心協力持續朝正向努力前進，往後才會有更亮麗的成績單。另外我也要再次強調且相信各位的專業，不論任何法案、計畫、或各項作業程序，只要各位同仁有心、用心、且落實執行，本部的施政績效一定能更為精進。

往後本部要面臨的挑戰一定更多，唯有大家更加賣力才能共度難關，此外我也不會談論大道理，只偶爾會與相關主管分享一些讀書心得，冀望藉此方式能達上行下效，使得全體同仁能達到該作就立刻作，該改革就立刻改革，能化被動為主動，以平等心對待周遭的同仁、民眾，時時將心比心，奉獻一己心力，把握當下與有限的人生賽跑，相信您在退休之日一定會收穫豐碩，圓滿而且快樂。

最後祝福大家工作愉快，家庭幸福美滿！

蔡堆 敬上 96.08.22

臺84線東西向快速公路北門玉井線 西庄交流道至官田系統交流道路段 於96年8月20日下午3時正式開放通車

臺84線東西向快速公路北門玉井線西起臺南縣北門鄉，東至玉井鄉，沿線經過北門鄉、學甲鎮、下營鄉、麻豆鎮、官田鄉、大內鄉、玉井鄉等七個鄉鎮，全長41.78公里。第一優先辦理路段為臺1線以東至玉井鄉路段，工程經費約41億元，全長約15.3公里，已於民國87年7月建設完成並開放通車，當時為全國12條東西向快速公路中最早建設完成通車路段。嗣於第2次檢討東西向快速公路建設計畫時，基於健全台灣西部走廊整體高、快速公路網之考量，且國道1號及國道3號高速公路間並未能有效銜接，又在獲得地方政府願全力配合用地取得之具體承諾及衡酌政府財政狀況下，經報奉行政院於90年核復同意先辦理本計畫之規劃設計，再奉行政院92年同意辦理本路段之後續建設計畫。

「東西向快速公路北門玉井線中山高至臺1線路段建設計畫」西端銜接國道1號中山高，東端銜接國道3號官田系統交流道，總長14.35公里，分為4個工程標，分別為E708-1標、E708-2標、E708-3標、E708-4標，計畫總經費為111.65億元，沿線設有中山高系統、臺19甲線、西庄、官田系統等4處交流道。其中E708-3（由遠揚營造承攬）及E708-4（由春原營造承攬）兩標範圍即西庄至官田交流道路段，總長6.6公里，為本次開放通車路段，其執行經費約為新台幣42億元，92年11月17日開工，96年5月18日完工，由中華顧問工程司負責監造。本路段工法以場撐或懸臂節塊箱型梁高架橋為主，並有部分路堤填築路段，全線配置雙向4快車道。另為配合地方交通需求，沿高架橋下方及曾文溪堤岸設置平面側車道雙向2快2慢車道。

本工程經過多為純樸農業鄉鎮，沿線風光秀麗，大多為水稻田、果園，視覺景觀純樸自然，工程設計上特別採用柔和富造型之大跨距橋梁結構設計，例如跨越葫蘆埤及跨越臺1線路段，採懸臂式橋梁設計，以減少對環境的衝擊；另外在生態、綠

化、景觀工程方面，特別重視結合當地的自然景觀及人文特色（例如側車道橋採用菱角、水雉圖騰穿透式護欄等）。

本次通車路段雖僅由國道3號官田系統交流道向西延伸6.6公里至西庄交流道，但對於麻豆、下營、官田地區民眾進出國道3號仍縮短至少5分鐘以上車程。其計畫整體效益於其他兩個工程標完成後，將更能顯現其工程效益如下：

- (1) 將國道1號、國道3號連成一體，可有效紓解中山高之車流，建立南部地區完整之高、快速公路路網。
- (2) 促進台南縣濱海地區與東部山區之均衡發展。
- (3) 促進山區對外交通，活絡觀光產業發展及減低農產蔬果運銷成本。
- (4) 縮短城鄉差距，帶動新市鎮、工業區、觀光區之開發，使各鄉鎮均可於30分鐘內到達中心城市。
- (5) 提升公路服務水準及營運效率，減少人口外流，加速沿線地區之繁榮發展。

除了前述已通車路外，北門玉井線正施工中之E708-2標麻豆至西庄段已於去（95）年12月11日動工，預計98年8月26日完工；E708-1標由國道1號中山高至麻豆路段也已於96年8月30日發包，預計99年底完工，屆時本工程計畫全部完成後，國道1號至國道3號間即連成一體，將可有效紓解中山高之車流，建立南部地區完整之高、快速公路路網。另外，中山高以西再延伸至北門鄉銜接西濱快速公路臺61線路段，總長12.95公里，概估計畫經費約為154億元，本處也已完成可行性評估作業，俟陳報上級核定計畫後即可展開後續規劃及新建工作。

本工程曾於92年12月24日由陳水扁總統親臨本工程所在地臺南縣官田鄉西庄村主持開工動土典禮，當時陳總統致詞時曾向在場臺南鄉親允諾，工

程完工時一定親自再回來主持通車典禮。為履行陳總統此項承諾，本處奉示除積極工程趕工並進行各項通車前勘驗缺失改善作業外，並積極籌辦96年8月18日通車典禮。本局第五區養護工程處新營工務段林振利段長亦督導全段同仁不眠不休地投入縣道171線的趕工並協助本處辦理勘驗缺失改善作業。本處接獲此項通車典禮任務後，數個月來在本處郭處長拱源的帶領下，全處上下總動員，希望能把在陳總統家鄉西庄交流道辦理的通車典禮辦得盡善盡美。就在一切籌備工作準備就緒之際，老天爺卻開了一個大玩笑，中央氣象局於8月15日發佈聖帕強烈颱風陸上警報，且中心路徑直撲南臺灣而來，更預測8月18日星期六將是影響台灣陸地最嚴峻的時刻，雖然大家心情有些忐忑不安，然而在上級單位未正式指示通車典禮是否取消前，本處籌辦工作仍得繼續進行，未稍停歇，甚至於前一天8月17日下午仍動員全處同仁進行典禮彩排預演工作。在經過相關單位不斷地穿梭聯繫協調結果，於預演同時郭處長接獲最終指示，本次通車典禮取消不辦，大家雖然對於已籌劃數月的通車典禮成果未能展現在陳總統及各級長官面前倍感可惜外，也對於隔天要在如此強烈颱風侵襲下還要辦理通車典禮的不安心情也終於放下。

颱風過後的8月20日星期一下午，由本處郭處長拱源率領處內主管及同仁代表，在西庄交流道高架橋下進行簡單的祭拜祈福儀式，並且作最後的全線交通安全設施檢查，在安全無虞之後，於下午3時整正式開放通車，至此，忙碌數月的通車典禮事宜終於劃下完美的句點。

東西向高南區工程處工程課課長 吳昭煌

高雄區監理所榮獲行政院第9屆服務品質整體類獎

監理情民衆心，牽動你我心

行政院第9屆服務品質獎頒獎典禮於96年8月23日在台北市舉行，共計頒發「整體類」及個別類「落實品質研發」、「便捷服務程序」、「重視民情輿情」、「善用社會資源」等5個獎項，高雄區監理所獲得『整體類獎』殊榮，陳所長新彬在啦啦隊振臂歡呼聲中，上台接受行政院張院長頒發之獎盃，讓所有員工倍感無比榮耀…。

高雄所業務轄區包括高雄縣、屏東縣、台東縣、澎湖縣，成員熱誠認真，樂於創新，以客為尊，提供多元化、客製化、數位化的服務，並結合社會資源及跨機關合作，達成顧客整體滿意之目標。在陳所長卓越領導和兩位副所長用心規劃以及全體同仁共同努力下，一年來歷經總局、交通部及行政院為民服務考核，終獲此項最高榮譽，感謝各級長官的指導與鼓勵。

為民服務關鍵策略

為滿足民眾目前與未來需求，本所落實「全面品質管理」(TQM)之整合管理、顧客導向、持續改善、團隊合作、流程再造理念，建立「企業型」政府永續經營之策略。

(一)提供六心級服務：

「熱心、耐心、貼心、用心、愛心、全心」，「面笑、嘴甜、腰軟、手腳快、目啣金」，積極展現服務的熱忱與效率。

(二)主動下鄉、廣植福田：

不畏烈日、不分晝夜，至離島、鄉間、機關、學校…辦理考照、換照、各項異動、驗車、簡易違規及諮詢、道安宣導等各項到家服務。

(三)策略聯盟、創造綜效：

與企業、機關及團體、駕訓班、代檢廠、郵局、超商…建立互動機制，發展永續經營的夥伴關係，共創多樣化服務。

(四)推動學習型組織：

透過目標管理、標竿學習、品管圈及知識管理，集思廣益腦力激盪，求新求變，日新又新，提升服務品質。

(五)加強專業知能訓練：

增強同仁專業知能，激勵其潛力，型塑組織氣候及文化，培養專業人才，提高整體工作動能。

(六)知識分享、網網相連：

建構「知識管理平台」，將各項作業SOP、案例與經驗建置於網頁，使知識聰明複製，快速流通。

(七)不斷研發創新：

技術創新、流程創新、服務創新、管理創新，即時回應民眾需求，並辦理「員工創意競賽」，激發員工思維、發揮創意，就主辦業務主動提出改進措施，增進為民服務效能。

(八)推動第八階段簡政便民措施：

落實「親民、便民、簡政、防弊、安全」各項服務。

為民服務具體績效

(一)落實品質研發：

1.成立工作圈

成立16個工作圈，針對現行作業流程及措施之缺失，發揮團隊合作之精神，研提改善方案及簡化作業流程，改善服務品質及行政效能，包括機車強制險權益移轉工作圈、簡化汽機車異動登記書整理作業工作圈、教練車逾期未檢驗自動檢核系統工作圈、設置重大交通事故電視監看機制工作圈、院頒方案工作圈、駕照吊扣銷稽查系統工作圈、路檢獎勵辦法修正工作圈、接送學童上下學車輛查核工作圈、為民服務考核工作圈、創意競賽工作圈、內部業務交叉稽核工作圈、通信辦理換發行照、駕照作業流程再造工作圈、廢物回收再利用工作圈、車輛狀態e查詢系統工作圈、辦公室做環保工作圈、窗口服務交互支援工作圈等。

2.重點研發項目

(1) 通信申辦換照作業進度網路查詢系統：

民眾在家中就可享受全年無休的即時線上服務，瞭解通信辦理之作業控管進度，減輕通信作業人員每天接聽大量詢問電話之壓力，截至本年度8月底止上網查詢人數共計34560人/次。

(2) 通信辦理換發行、駕照作業流程再造：

在不支出任何經費情形下，由同仁自行撰寫程式完成系統建置，提供通信作業承辦人員使用，e化檔案傳輸及以閱讀機閱讀條碼輸入資料，替代人工逐筆輸入，節省作業時間，提升行政效率，民眾可提早2-3天收到行、駕照。

(3) 車輛狀態e查詢系統：

提供民眾上網查詢「行照有效日」、「強制汽車責任保險有效期限」、「目前牌照狀態」、「下次定檢日」及相關作業規定，可免因違反規定而被處罰，至監理單位辦理業務也可節省等候時間並減輕監理單位承辦人工作壓力，截至本年度8月底止上網查詢人數共計56766人/次。

(4) 機車強制險權益移轉書電腦化系統：

自行撰寫程式，機車強制險權益移轉書通知書卡號以條碼機掃描，可快速建檔並電腦化，提供快速查詢僅需30秒(人工查詢需4分鐘)，避免資料轉寄過程中遺落，影響車主權益及承辦人員責任。

(5) 資源再造下鄉趴趴走之行動監理車：

本所利用已淘汰二代公路監理電腦終端機伺



器，維修後運用至行動監理車，巡迴各鄉提供服務，民眾可就近辦理各項監理業務，無須往返奔波，共計服務6805件。

(6) 車輛高度自動量測系統：

電腦自動量測車輛高度，節省人力及時間，檢測高度數值顯示於LED看板，作業公開，避免爭議與弊端，確保服務品質。

(7) 網頁服務品質：

建置「路考導引」中英文動態網頁，使報考駕駛人能於考前充分瞭解本所路試各項扣分標準及行駛路線；新增「補發燃料費繳款書系統」及「公路監理電腦系統車籍及駕籍檔」之通信地址線上服務網頁，民眾可至本所網站補發燃料費繳款書及辦理車、駕籍通信地址變更，服務全年無休。

3.標竿學習

參訪績優機關、單位、企業，包括高雄縣環保局、路竹戶政事務所、高雄港務局等10個機關團體，參訪同仁撰寫參訪心得，提出建議事項，改善服務績效。

4.專業知能訓練

配合相關法規修正及持續充實監理業務人員專業知能，訂定年度訓練計畫，邀請專家學者傳授品質改善手法及經驗交流。

(1)專業新知訓練共辦理33場次，參訓人次1369人。

(2)為民服務訓練共辦理2場次，參訓人次545人。

(3)政策法規訓練共辦理10場次，參訓人次636人。

(4)政風法制訓練共辦理4場次，參訓人次183人。

(5)資訊電腦訓練共辦理8場次，參訓人次213人。

(6)其他相關訓練共辦理5場次，參訓人次274人。

5.知識管理

於網路建構知識管理平台，以課(室)為構面，將相關提案資料、作業規範、最新消息、工作秘笈、會議紀錄、生活資訊、心得報告及案例分析等完整呈現，進行知識分享與擴散，營造e政府無紙化全方位公務知識網。

(二)便捷服務程序

1.夜間門市：辦理夜間道安講習、主動至駕訓班交通安全宣導及外籍配偶輔導機車考照共計1238人。

2.假日門市：辦理外籍配偶輔導機車考照、未滿18歲無照駕駛道安講習共計995人；代檢場代驗車輛、代換行照及代收違規罰款共計67260件。

3.24小時門市：網路、電話語音轉帳、至超商可繳納汽燃費及違規罰款，共計服務351246人次。

4.下鄉服務：主動辦理下鄉機車輔導考照共計61場次，4254人參加，辦理行動監理車巡迴服務共計37次，服務6805人。其中離島地區服務包括至綠島、蘭嶼、小琉球、七美、吉貝、望安、虎井等離島辦理機車考照564人、異動換照122件、車輛檢驗989輛。



5. 客製化服務：辦理外籍配偶機車輔導考照暨交通安全教育宣導57場次，輔導1981人。辦理原住民不識字民眾機車輔導考照及至部落下鄉機車考照共計服務398人。
6. 規劃設置聯結車考驗場：因應高雄地區國際化後，聯結車駕駛人需求量之增加，為免考生往返奔波至南訓中心參加路考，減少報考排場積案，規劃於本所設置聯結車考驗場，共計服務1581人。
7. 口筆試e化系統：口筆試全面電腦化，縮短民眾等待時間並提供國、台、客、英、日、越南、柬埔寨、印尼、泰國等9種語言，方便外籍人士及不識字民眾應考，共計服務422人。

(三) 跨機關服務：

1. 與鄉公所、民眾服務中心、高雄縣政府新移民家庭服務中心、善牧基金會、魔法屋協會等各機關團體，合作辦理下鄉考照、行動監理車服務及外籍配偶輔導，共計服務13040人。
2. 戶政、監理「一處收件聯合服務」簡政便民措施
民眾遷徙辦理戶籍異動後，常忽略應併同辦理汽機車駕照及行照地址之異動登記，為及時掌握資料及便民考量，辦理「一處收件、聯合服務」之戶政、監理地址變更聯合服務措施，民眾至戶政單位可同時申辦變更行、駕照地址，簡政又便民。
3. 與民立電台及台東之聲合作成立「空中監理站」，宣導交通安全、相關法規及接受專訪共計103則；與南國及鳳信電視台合作宣導各項施政作業共計23則。
4. 結合縣市政府、各機關、團體及學校辦理各項交通安全宣導活動與縣市政府、代檢場、駕訓班、郵局、汽車客運公司、駕駛員工會合辦各項活動，如交通安全教育宣導、交通安全研習營、交通安全寫生比賽、免費健檢、外籍與大陸配偶交流觀摩會等，參加人數共計16753人。

團隊經營、全員參與

- (一) 成立為民服務考核工作圈，由所長擔任圈長，圈員包括兩位副所長、各課室主管及承辦人員，考核業務由各課室分工，工作圈採PDCA機制，依進度規劃(Plan)、小組活動(Do)、檢討分析(Check)及不斷改進(Action)等模式運作。
- (二) 訂定提升服務品質執行計畫，內容縝密詳實，清

楚設立總體目標、實施要項及作法、完成期限、實施步驟，依執行計畫徹底推動，提出各項具體執行數據，績效斐然，並加強追蹤管考，掌握執行進度，遇有缺失即時修正，並對各考核建議事項確切檢討，列管改進。

- (三) 工作圈成員密集召開會議，進行腦力激盪，集思廣意，並犧牲假期至所加班，力求盡善盡美。
- (四) 全體員工盡心投入，做好為民服務的工作，不但平日於自己的崗位克盡職責，假日更攜家帶眷共同付出，綠化本所考驗場，展現同仁與眷屬全員參與的感人氛圍。

運用資源、排除困難

- (一) 經費、人力不足
由於經費拮据，本次績效報告、簡報、現場展示簡介(DM)、各項海報、作業手冊及白皮書，均由同仁自行設計編製及印製(DIY)，節省許多之經費支出，在不影響服務品質之下，適當調配人力，使有限資源達到最佳效能。
- (二) 團隊整合
監理單位是站在第一線服務民眾之機關，平時人力就十分吃緊，遇有參獎更顯不足，經由不斷溝通協調取得共識，使同仁認知「機會是留給準備完全的團隊」，將危機化為轉機，加強橫向聯繫，分工合作，達成團隊整合。
- (三) 從無到有
在資源缺乏情形下，由本所資訊人員利用公餘，自行設計各項e化作業系統，排除萬難，從無到有，實現簡政便民及e化一點通之成效。

自我行銷、完美呈現

除了平日落實執行外，如何讓執行成果完美呈現亦為重要之課題。從考核卷宗整體設計、績效報告的e化、現場資料解說人員及考核當日相關作業之規劃，同仁都投入無數時間精力，使考核委員能充分了解我們一年來的努力成績。

- (一) 資料解說
每一委員調配兩位解說人員作詳實說明，並輔以交叉支援解說方式，使每位委員提出之問題皆能獲得詳答。
- (二) 考核現場作業
院頒考核當日，考核程序安排流暢，參觀為民服務



現場作業展出內容以創新項目為主，解說人員經多次排演，表現優異，並獲得委員一致讚許。

高雄區監理所轄跨4個縣區，境內有令人流連忘返的美景，有遠近馳名的農作及名產，更重要的是和我們共同生活在這一塊土地的人民，監理所不只是一個政府機關，我們的顧客包括幼稚園小朋友、18歲的青少年、上班族的爸爸媽媽、滿頭白髮的阿公阿嬤到外籍人士和新移民，相信透過我們熱忱的服務，可以讓監理所成為令人感動的好鄰居，陪伴大家走過每一天。

高雄區監理所 林淑溶

賀中秋

遠古天上十太陽，大地乾裂海水枯；
天地變色百姓苦，民不聊生日難捱；
后羿勇猛拉神弓，射九太陽留一個；
日出日落日規則，造福人類晝夜忙；
嫦娥下嫁于后羿，神仙眷侶人稱羨；
后羿生性暴戾氣，為求不死取仙丹；
拯救百姓水火中，嫦娥吞藥奔月亮；
吳剛伐桂拘月宮，玉兔搗製長生藥；
中秋由來神話篇，千古佳話民間傳；
八月十五中秋節，雲稀霧少月皎潔；
秋高氣爽好節氣，迎風賞月好心情；
月餅柚子加烤肉，闔家團圓樂融融；
公路同仁佳節樂，年年如意萬事吉。

四工處 林美華

長青祠及大關山隧道口整修記要

長青祠始建於民國68年，係為南部橫貫公路關建期間因以傳統人力開闢，共計有116位工程師及工作人員罹難，為感念開路先烈的犧牲奉獻特在天池設置長青祠以供悼念。

由於長青祠及管理室屋頂歷經長期颱風豪雨、地震，導致屋瓦破損滲水；祠前樓梯、平台、欄杆開裂，影響建物本體及遊客安全至鉅。大關山隧道東西洞口牆面龜裂、邊坡坍塌。因此，自民國95年10月間施工迄96年5月間完工，斥資新台幣4200萬元。

有關整修內容簡述其要如下：

- 一、長青祠：室外壁體仿染彩繪全面油漆、屋瓦換新；並新設留明燈改善照明。
- 二、管理室：屋瓦換新並闢設為遊客休息區。
- 三、祠前平台及花台植栽：平台部分鑿除原有龜裂

地坪，並鋪設素面花崗石。植栽部分則將高達3公尺之香柏矮化，增加平台之視野展望及祠內採光。

- 四、祠前階梯：原有階梯共192階，由於嚴重劣化變形、坡度太陡；惟顧及長青祠具有仰望崇高之寓意，因而原狀保留並以花崗石材修繕，並新設木棧道迂迴通往長青祠，以利大多數遊客輕易到達。
- 五、大關山隧道東西洞口：兩側隧道口壁面採黑板層岩取代，藉由天然石材之原色融入當地地景，減少視覺衝擊。東洞口靠山側規劃成停車場、另側規劃觀景平台及花崗石鋪面，以改善遊客停車失序及停駐賞景之視域景觀。

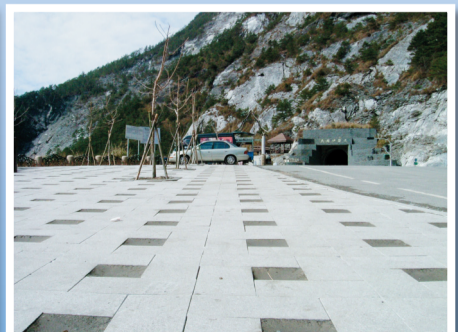
後記：

本工程由立洲工程顧問有限公司辦理規劃設



計、十億營造股份有限公司承攬施工，並經李素馨、葉美秀、楊勝任、盧惠敏教授等學者專家及玉山國家公園管理處、林務局、高雄縣政府等單位參與設計審查；「大關山隧道」題字，承蒙澎湖縣書法學會理事長鄭仕賢先生揮毫，併此致謝。

第三區養護工程處(養護課) 陳永興



「交通安全」園地

國道常見事故原因—「未保持安全間距」之探討



國道交通事故頻傳，慘狀令人怵目驚心，會發生事故因素很多，而人為因素佔第一，主要駕駛人欠缺「安全駕駛」觀念及無「正確駕駛」行為，就是應遵守而未遵守，應注意而未注意，可預防而未預防，做出「危險駕駛」習慣肇成交通事故。

國道最常見交通事故的原因：未保持安全間距、變換車道不當、酒後駕車、行駛路肩、停放路肩不當、超速失控、疲勞駕駛、爆胎、裝載不當、掉落物品、驟然緊急煞車、未注意路況道路縮減。

為什麼「未保持安全間距」是事故原因禍首，在於駕駛人無「安全邊際」觀念與「防衛駕駛」能力技巧。

如何避免與前行車或鄰近車道之車輛發生追撞、擦撞、側撞？最佳最安全的方法就是「防衛駕駛」—「保持安全間距」。

在駕車時確切保持「跟車距離」，不論本人或他車駕駛偶有疏忽，遇緊急情況，錯誤發生，能夠有充分時間空間適應，應變避免車禍發生，當前行車碰撞他車或物體，彈回你車前，或前車與他車追撞，相撞突然緊急煞車，使你有時間緩慢減速，有空間來避免追撞它，更有較多時間、空間順利變換車道閃避及避免危險，消除一場可怕災禍。

「保持安全間距」在遇到緊急危險情況時，能有足夠時間、空間應變，但先絕條件必需「專心駕駛」不得分神，才能保障安全的效果。「保持安全間距」，通常習慣為每行駛時速10公里保持一個車長，但必要顧慮當時路面狀況，車輛煞車效率及駕駛人警覺性、判斷力、反應力，在優良正常範圍內。

最有效的「跟車距離」以「時距法」來做為計算距離較精確，從察看瞭解下決心，即所謂看、想、做，是

切實動作時間，空間就是「反應時間」、「反應距離」，從踩煞車踏板起至煞車作用開始到車輛完全煞停的時間，就是「煞車時間」。「反應時間」+「煞車時間」=「停車時間」，這一段所行駛距離就是「停車距離」。

駕駛人總偶有分心，分神判斷失誤時，為彌補所需緩衝，時間空間，最適宜「跟車距離」所需時間為4秒鐘（即反應時間1秒，煞車時間1秒，緩衝時間分散時間2秒）會有適度保護作用。

許多駕駛人，罔顧安全，肆無忌憚，貪開快車，不怕危險的緊跟他車，存僥倖心理，好強心態，認為開多年車，緊跟前車行駛的動作，未曾發生事故或受處罰，忘了危險的可怕，不做「安全防衛」駕駛，是他運氣好，受其他周圍優良駕駛保護，不知不覺成不良駕駛行為，而種下爾後肇事的禍因。

有些大型車駕駛有趕時間的惡習，駕車不保持安全間距，緊迫盯住前車急閃燈光迫使前車讓道，或加速變換車道超越，日久成習慣威脅其他車輛安全，執行單位應嚴格取締告發，以防患事故發生。

高速公路的行車管制規則，規定在正常天候狀況下，車輛與前車應保持足夠的「安全距離」。

一、以車身為單位，不論大小型車均以每10公里之時速前後車應保持1個車長。

二、以公尺為計算單位，大型車以時速減20，小型車以時速除以2，遇濃霧、濃煙、強風、大雨、夜間或其他特殊情況時，應酌量增加距離，經過隧道時速70公里為限，應保持50公尺以上「安全間距」如隧道內道路壅塞、事故或其他特殊狀況導致車速低於時速20公里或停止仍應保持20公尺以上之安全距離。

94.11.28中山高南下岡山收費站某客運車駕駛打

瞌睡，到站未減速又未保持與前大貨車安全間距，至撞上大貨車後方，駕駛當場死亡，客運車頭全毀。

94.11.23某遊覽車在嘉義遇大雨視線不佳，未保持距離在無煞車情況下，撞上準備左轉的拖板車，致車全毀，乘客15人受傷。

94.9.21清晨中山高大林段因「車道縮減」北上259公里處，一部大貨車煞車減速，但緊隨在後的某客運駕駛疑未注意前方車況未「保持安全車距」待發現時，將客車轉向至外側車道，但閃避已來不及，客車駕駛身軀飛出車外車道，撞斷的頭掉在駕駛座，身首異處非常淒慘。

由上項幾件事務分析其肇事原因皆因是「未保持安全間距」肇禍的。

駕駛人為保命及全車人的安全，應建立4秒鐘適當的「跟車安全間距」的觀念與方法，不但能保障「平穩駕駛」，更有足夠時間、空間去判斷去發現潛在的危險，做適切的應變，可用平穩煞車、加速、減速、改變車道化險為夷，保障行車安全，在平穩中追求速度，減少煞車，減少驅動機件的磨損，節省燃料消耗，降低駕駛人壓力，緊張情緒比體力、勞力消耗更大，易使駕駛人疲倦，所以能養成「保持安全間距」的習慣能力，不但可防止發生追撞前車的危險，更可防止後行車追撞你的車，防止車禍，協助別人防止出事，是所有駕駛人的責任，養成心平氣和，從容的心情，重視生命的可貴，摒棄粗心大意，緊張急躁心態，以純熟駕駛技術，優良駕駛修養，駕駛車輛隨時隨地，注意前方左右車況，「保持安全間距」定能得保障「安全駕駛」。

中部汽訓中心前主任講師 陳存雄

96年度各監理所、站預防危害狀況處置演練觀摩

一、前言：

近年來隨著國內政經環境的快速轉變，危害社會治安事件或交通重大車禍事故頻傳，造成財務重大損失及人員傷亡。例如梅嶺遊覽車重大車禍事故、衛豐保全公司保全解款運鈔遭搶傷亡事件及陽明山遊覽車重大車禍事故。面對現今變遷複雜的環境中，個人或機關隨時可能遭受危害或破壞之衝擊，因為危機具有急迫性、牽涉重大，亟須適當預防與妥善處理，方能迅速解決問題及化解危機。有鑑於此，爰指定本所舉辦96年「各監理所、站預防危害狀況處置」演練觀摩會。其主要目的在加強宣導機關一旦面臨危害破壞或重大突發事件時，能立即啟動「緊急應變機制」，並循「複式通報系統」，通報協調相關單位及上級機關發揮綜合力量，迅速妥善處理各項緊急狀況，做好危機處理，使災害損失降低或消弭於無形，落實機關安全維護工作。

二、籌備過程：

本所接獲總局辦理96年度各監理所、站預防危害狀況處置觀摩演練之指示，即擬訂於8月底前完成該項預防演練工作，並規劃出四種演練項目狀況處置及各項進度時程管制表及所需經費等，隨即展開各項工作計畫推動與管控，並由各課室採分工方式依各該權責循序漸進來完成本所今年度重要工作項目之一。

三、觀摩實況：

本次演練單位共有：高雄縣政府警察局交通隊、高雄縣政府警察局鳳山分局、鳳山分局新甲派出所、高雄縣政府消防局、高雄縣政府衛生局、高雄客運公司、臺灣銀行高雄分行、以及本所各演練組等單位不辭辛勞全力配合，才能將精采流暢的演練呈現給各位長官與來賓分享。

隨著演練日期慢慢逼近，籌備的工作更是緊鑼密鼓的進行著，無奈天公不作美，颱風接二連三的接續而來，著實地替作業上增加了不少難度，所幸本所演練場所腹地廣大，得以重新調整演練動線，來因應這令人掃興的風雨。果不期然演練當日天氣尚未好轉，雨勢仍是間歇性的落下，但所有參演同仁早已做好周全的準備，風雨絲毫無損我們的熱情與信心，我們將日常辛苦排演成果忠實呈現給所有來賓，讓在座所有長官先進為本所同仁所付出的汗水與辛勞感到驕傲與肯定。

四、演練概況：

本次演練項目有4項：

1. 遊覽車行駛途中失控肇事處置
2. 電腦主機故障緊急應變作業處置
3. 監警聯合稽查人員留置註銷遊覽車安全維護狀況處置
4. 公庫運鈔過程遭搶劫的應變處置。

在維持公務正常運作與服務民眾不打折的前提下，本所同仁除利用下班或公餘時間自行排練之外，並與各參與演練的友軍單位合計近百位人員進行聯合演練4次，其時間壓力與辛苦勞累可想而知，為的是要共同爭取機關榮譽，獲得自我成就。

五、座談與檢討：

現場演練後於本所3樓會議室召開座談會，由本局政風室主任歐建志主持，交通部政風處謝科長、高雄市政府監理處李處長、及各交通部所屬各機關、公路總局所屬各監理所（站）、工程處及各支援友軍單位均派員參加觀摩計130人。檢討會中各級長官、來賓針對本次預防危害狀況演練均提出優缺點及建設性意見，



供本所爾後辦理實務演練之參考。

六、結語：

在此主辦單位深刻感受同仁犧牲奉獻之精神，無怨無悔，群策群力分工合作，祇想把上級交付任務如期完成，對此感受良多，感謝各組演練同仁之付出，尤其司儀洪前課長、秘書室陳麗惠小姐，在整體靈魂人物旁白，發揮淋漓盡致，深得長官稱許。

本次演練因限於時間及演練項目之限制，無法全部呈現與分享，且監理單位目前對於各種預防危害事件應變制變之所需，本所另修訂預防危害狀況處置作業手冊分送與會人員參考，讓所有參與單位及其他機關均能對各種危害狀況發生有正確之處置作業，以提升各機關、人員應變機制，防制危害事件之發生，當日預防危害狀況演練觀摩會在各位長官及嘉賓殷切期勉下，全程於12時15分，劃下完美句點。

高雄區監理所政風室 江祥榮