

沙里凍橋通車

台21線豐丘明隧道段改建橋梁工程主線

位於南投縣信義鄉台21線91k~92k「台21線豐丘明隧道段改建橋梁工程」，於96年7月8日正式開工，預定98年5月2日竣工，經97年9月15日辛樂克颱風大型坍塌災害情況下，在總統、院長、部長的關心以及本局各級長官與第二區養護工程處長官的督導下，經由本段同仁的戮力監造和承包商協誠營造公司全力趕工，排除種種問題與困難，終於在98年3月27日將主線新建高架沙里凍橋先行開放通車，並定於4月底完工。

台21線91k~92k豐丘明隧道段，每逢颱風豪雨常因野溪土石流及邊坡坍塌造成道路中斷，危及來往行人與車輛安全。故本工程於95年委由台灣世曦工程顧問有限公司規劃設計，為考量水利防洪、土石流災害防制、避開邊坡不穩定區等因素，重新定線移往陳有蘭溪西側，以避開該路段沙里洞溪土石流影響區及該路段坍方潛勢區。工程範圍北起台21線90k+879南至台21線91k+909，全長1,030公尺，分別為橋梁780公尺（沙里凍橋）及引道250公尺。橋梁淨寬9公尺，設計採鋼箱型梁及PCI梁形式，跨越野溪路段長220公尺採大跨徑鋼箱型梁橋，最大跨徑90公尺，其餘路段長560公尺採混凝土預力梁（PCI梁）每跨40公尺。引道部分寬度10公尺，南端長145公尺，北端長105公尺，總工程經費3.3億元。

本工程施工期間 經97年卡玫基、鳳凰、辛樂

克及薔蜜等連續颱風豪雨，引發沙里洞溪大量土石流及辛樂克颱風豪雨造成台21線91k+600處邊坡大面積崩塌災害造成道路中斷，人車需臨時通行施工便道，嚴重影響本工程施工，蒙各級長官的指導，本段全體同仁及施工廠商不眠不休趕工將落後進度趕上，終於在98年3月底開放主線通車，銜接已被喻為信義鄉高速公路—陳有蘭溪高架橋（4,660公尺）。提供往東埔、玉山塔塔加、阿里山等處交通將更加便捷，形成更完善交通聯絡網路，對於帶動南投縣觀光、促進當地繁榮及提升行車安全將有莫大助益，再創南投縣信義鄉的交通新紀元。

台21線沿線地表在921大地震的蹂躪下土質鬆動不穩定，在90年間桃芝颱風挾帶豐沛雨量的侵襲之下，所引發大規模土石流，沖毀台21線上十八重溪橋、陳有蘭溪橋及筆石橋，造成南投縣信義鄉聯外道路中斷的重大事件。本局第二區養護工程處為使交通恢復暢通，以利災害復建儘早完成，乃緊急辦理「台21線95K-100K路基橋梁（十八重溪橋、陳有蘭溪橋、筆石橋）復建工程」。由於此三座橋梁相距不遠，且鄰近區域土石流災害嚴重，無法於原址重建，經本局邀集專家學者及相關單位，召開橋梁復建工程設計原則及橋梁型式審查會，經與會各單位沿線現場踏勘結果，復建路線為避免十八重溪以北路段再遭受土石流災害，故重新選定路線而延伸至豐丘明隧道處，全長約5公里。

在十八重溪橋、陳有蘭溪橋、筆石橋、豐丘橋於95年10月間完工通車後，本工程亦歡慶通車，未來沙里洞溪每逢豪大雨必挾帶大量土石流造成交通中斷情形將正式宣告走入歷史。在此本工程能順利完工實有賴上級長官的適時指導以及本段團隊的齊心努力。此外更衷心感謝協誠營造公司於施工期間，在多次遭遇颱風災害造成道路交通中斷之時，協助受困民眾通行與醫療後送，及早提供用路人安全行車環境，而不惜成本增加人力物力日夜趕工以求順利達成目標的積極配合與善舉。

註1：豐丘部落的舊名『Salitung』，源自昔日陳有蘭沿岸布農部落，前往水里途中有一棵醒目的木瓜樹「布農語Salitung（沙里洞）」布農族人



97年辛樂克颱風土石坍塌災害 總統蒞臨現場勘災



信義工務段汪段長向局長、趙副局長及前二工處黃處長報告本工程進度情形



98年3月28日局長及二工處陳處長陪同部長視察本工程主線沙里凍橋開放通車景況

常會以此樹作為標界，久而久之Salitung（沙里洞）便成為當地的地名；日據時代日本人將布農族人自巒大山遷下山後，將此地命名為「TOYOOKA」，意思是豐富的丘陵，後來便直譯為『豐丘』。

註2：布農語Salitung為木瓜樹的意思，中文譯文為「沙里洞」已使用多年，本路段高架橋完工後重新命名將「沙里洞」改為「沙里凍」橋，係因為地方人士認為豐丘地區每逢大雨必成災，可能係因沙里洞的『洞』字，讓災害像無底洞般永無止境，故希望藉由本次橋梁新建後重新命名為沙里凍橋，改『洞』字為『凍』，從此將豐丘地區災害凍結，不再發生災害。

第二區養護工程處信義工務段段長 汪令堯



台21線豐丘明隧道段改建橋梁工程全景照

監察委員東部地區交通建設巡察

監察院交通及採購委員會3月26、27日巡察東部地區交通建設，計有以洪監委旋為召集人、陳副院長進利為首之16位委員參加本次巡察行程。知道有這麼多位監委參加，心中即惶恐不已，蓋因監察院為國家最高監察機關，行使彈劾、糾舉及審計等權，監委社會形象是這般剛正不阿，在國人心目中自是崇高，惟以公務員角度衡酌，跟監委有接觸時，肯定是有些糾舉案件需要詳以說明，所以面對監委的心境，定是忐忑不安的，何況此番巡察監委為數眾多，套句形容詞，真的是「挫咧等」。

本次巡察重點依日期前後，3月26日為鐵路局之各項建設改善虧損作為之後續執行成效及鐵路平交道防護設備改善計劃執行情形，次(27)日巡察本局轄管東部地區公路建設規劃與改善暨危險物品運輸安全管理執行情形，有關巡察情形依時間排序簡述如下：

26日監委們在交通部張次長邱春及路政司陳副司長彥伯陪同下，一行人搭08:40高鐵前往高雄左營，隨即改搭鐵路局郵輪式列車實地巡察竹田、枋寮、枋野、多良等車站，其中竹田站是竹田人共同的生活記憶，也為當地重要地標，更是台灣人對【古早車頭】(車站)的懷念，雖然【老車頭】已LKK了，鐵路局原預定要拆除，惟竹田人與文化界人士極力爭取保留，費盡心思與努力終於獲得保存與維修，迷你型木造【車頭】，站區、庫房、水井及澡堂設施、木構造驛站保留著古樸優雅簡潔有序的空間格局，值得細細品味；而多良站則為靠山壁面海的精緻小站，其月台因地勢獨特，實屬絕佳之海景觀賞平台，堪稱「鐵路局最美的觀海車站」。接著車抵台東站，聽取鐵路局之簡報，隨後參觀台東鐵道藝術村，結束第1天巡察行程。

本局林局長對此次監委巡察行程高度重視，事前



局長答覆監委提問

不僅對簡報資料內容多次修正，並指示局內各相關組室主管協同與會，更為求臻於完善，局長等一行早於是日午后抵達台東，稍晚與監委及長官們共敘晚餐，顯現出本局對此次監委巡察的用心。

隔天27日係由本局擔綱，巡察重點為東部公路建設規劃與改善暨危險物品運輸安全管理執行情形。因之，局長陪同監委及交通部長官們，於用完早餐後搭遊覽車於08:30出發，沿路上盡是賞心悅目的水天一色海岸風光，行經台11線及稍後之台9線時，那種平坦的舒適、潔淨的感受，在在展現本局工程人員辛勤細心養護(筆者自忖本局同仁心繫巡察應無心觀賞，藉本文給現場同仁拍拍手，大家辛苦了)。

令人心曠神怡的觀光局海岸風景區管理處是本局簡報登場之地，在該局協助下於預定時程內圓滿結束。憶及這短暫60分鐘內，除規劃中的資料呈現與報告外，對委員們當場提問一節，均應答得體，針對未及當場回應者，洪召集人裁示「業管單位以書面答覆」。

嚴肅的簡報結束後，一行人續往下個行程--巡察玉長公路建設情形；此段轄管之本局第三區養護工程處處長黃三哲、台東工務段段長陳世華在車輛行進中就監委提問適時回應，同時工務段指派專人就沿途風景、人文、民情風俗加以導覽，值得一提的是，此時發生了一件有趣的小插曲--當途經東河鄉時，洪召集人立即接麥克風介紹當地名產「東河包子」，直問委員們有沒有品嚐為快的念頭，在委員們起哄之際，筆者適時報告「本局已預先備妥了這項名產及台東釋迦」時，洪召集人聽聞後，隨即對本局之用心與體貼給予讚賞，委員們也給予掌聲附和，這般直率的回應，頓時覺得工作團隊事前縝密的籌劃是有代價的。

當車抵玉長公路東隧道口，委員們下車巡察本段工程之建設，便由第三區養護工程處交由轄管此路段之第四區養護工程處接手，所以導覽亦採用接駁方式，由張處長運鴻及陳課長營富上車就本路段向監委們及長官作簡介。到達富原蝴蝶谷用餐時已逾中午1點，接著下午3點續往下個行程--花蓮鯉魚潭，隨後驅車前往花蓮火車站，搭乘台鐵太魯閣號於19:55返抵台北，結束本次的巡察行程。雖如筆者所陳沿途景緻美不勝收，然整個行程安排非常緊湊，包含監委們在內的一行人舟車勞頓，至為辛苦。

憶及整個行程中，張次長、陳副司長及交通部長官均全程參與，本局局長及各一級主管亦隨同至行程結束，不敢懈怠。此乃筆者首次執行監委們巡察行程的安排，深深感謝監察院翁主秘、吳簡任秘書、余秘書的通盤規劃及細項指導，本局各業務組的資料準備與規劃組的彙整，現場之第三及第四區養護工程處、台東工務段同仁的熱忱配合，交通部蘇艷玲小姐，以及因行程銜接需求之鐵路局楊明煌先生的配合，使筆者能夠完成此次重任，藉此版面向有關單位與同仁再次表達萬分的謝意，謝謝您們！

本局秘書室 楊雅德



監委們巡察玉長公路建設

如何管理生命

生命像一列向前行駛的列車，每到一站就會暫停，再繼續向前開，沒有人知道何時會抵達終站，也沒有人知道會在中途出現何種狀況，只是有些人對於自己的生活較有規劃，也比較清楚自己所要的是什麼，而可以很有目標的向前走去，但是大部分的人都迷失在茫茫的苦海中，沒有目標、沒有計畫，不知前程何在？對於人生是一片茫然。試看--我們的生命從嬰兒、幼童、少年、青年、壯年、中年直到老年，一站到了再開往下一站，生命的列車開往高山、駛過大海、漫過海市蜃樓的荒漠，有時迷失在森林之中，曾經迎向燦爛的陽光、也曾淋過滄桑的雨水，有時和風拂面、有時滂沱大雨，在日起日落之中，走走停停，當生命走到終點時，我們茫然的不知自己留下些什麼！

世界上的每個人都想過美好的生活，都想追求更完善的人生，但要如何去追求，才能讓生命更有價值呢？其實生活的層面很廣，精神與物質都是世人所追求的目標，從表象來看就是為了「食、衣、住、行」而奔波，

有人會去了解生命是什麼，它的意義又在哪儿呢？這個問題好像只有修行的朋友比較會去探討。有人認為人生短暫不必太過辛苦，因此就會有今朝有酒今朝醉的想法，但只要我們深入探究生命的意義，就知道活著不只是這種即時行樂的觀念，因為我們要在世間生活，就要設定自己的目標，要怎麼生活，才能讓自己的生命更有意義、有尊嚴、有價值！人為了要達到這樣的目標，就必須要透過生命的管理，才不會糊裡糊塗的過，才不會浪費生命。

有句話說得非常之好，這句話是：「你不能決定生命的長度，但你可以控制它的寬度；你不能左右天氣，但你可以改變心情；你不能改變容貌，但你可以展現笑容；你不能控制他人，但你可以掌握自己；你不能預知明天，但你可以利用今天；你不能樣樣順利，但你可以事事盡力。」由這一段話我們可以很肯定生命是必須要管理的，因為經過管理生命，才能豐富生命的過程。就像一棵樹，從開始埋下種籽、發芽、生枝、直到長成大樹，都必須經過灌溉、施肥、鋤草。當我們從小接受父母無怨尤的撫育、教育與栽培，之中的過程都需付出相當的心血。沒有人一生下來就什麼都會，什麼都懂，

也沒有所謂的天才，其實何謂天才，那是經過99分的努力再加上1分的運氣，任何豐功偉業的背後總是隱藏著許多不為人知的心酸、血淚，日積月累的經歷，有幾分努力就有多少收穫，1步1腳印，踏實而穩固終會得到成功而獲得讚美。所以只要人人肯付出、肯犧牲，相信都可得到同等的回報。每個人生長的环境過程不同，也造就了不同的命運，就看自己如何選定目標，對目標負責，就可讓你的人生價值加分；我們常常將時間用於懷念過去，埋怨週遭及擔憂未來，其實人生的價值在於建立積極正確的人生觀，如能調整心念營造未來，把握現時，則不論面前橫梗著多大的艱難，總會有信心去排除的。「人生不滿百、常懷千歲憂；人活無百年、多為千年計。」結果是「過客光陰似水流，少年轉眼已晚秋，辛勞圖展千年業，奈何閻君不肯留。」生命雖然是短暫的，但生命就像是大自然的時序，春、夏、秋、冬，各展其美。要如何在短暫的生命中創造出永恆的價值，就必須靠自己的智慧，朝著自己所定的目標去努力，最後必定會有所成就的。

台東工務段 潘永英

97年度交通動員業務會報訪查得獎經驗分享

交通部交通動員委員會每年對鐵路、公路、車輛...等九大交通動員體系主管機關實施業務訪查，98.1.20本所銜命代表本局接受動員業務會報訪查；訪查小組係由交通動員準備業務會議執行秘書吳萬德擔任召集人，組員包括國防部及交通部相關單位人員共10位委員組成，本局係由趙副局長（時任主任秘書）代表主持受訪，經過訪查小組評定，本局車輛動員獲得優等獎，並於98.3.19接受交通部頒獎。

本次訪查除感謝本局李工程師千運之指導外，全國各監理單位提供97年度執行車輛動員業務的各項資料綜整備查功不可沒。本所在特殊表現項目中配合參與高雄縣政府辦理97年度萬安31號演習，評定成績為績優單位獲頒國防部獎，也為本次訪查的成績加分。

此次得獎並非高雄區監理所得獎，而是整個車輛動員主辦機關及各業務執行單位共同努力的成果，能獲得訪查小組委員青睞而拔得頭籌其原因分析如後，提供各位動員業務先進參考：

一、事前準備工作周詳：（一）事先至其他機關參訪，以了解委員訪查之重點，攜回三點重要參考依據，包括簡報資料製作方向、機密文件如何安排陳列、外部支援能量應於執行作為當中呈現。（二）本次「保養廠現場訪視」規劃前往裕益汽車股份有限公司仁武廠，經多次的溝通協調後，最後在該公司高雄

區饒部長的安排下整個保養廠現場訪視行程得以確認。

二、受檢資料精簡詳實：受檢資料共分為四大類共23卷，部分資料機密等級列為「密」等的則另外以公文袋包裝，外部標示文件名稱及資料機密等級並僅限委員查閱，對於其他機關參訪人員則限閱。

三、會場氣氛營造成功：訪查前一日下午由所長親自檢視會議場地，秘書室潘主任協同該室同仁佈置會場，各項細節所長均逐一檢視，會場佈置氣氛顯得非常的溫馨。

四、簡報資料內容豐富：除常態性報告資料外並整合受檢的書面資料內容於簡報內，讓委員可藉由簡報內容得知車輛動員業務目前辦理情形及推動狀況。

五、展現外部能量的高配合度：業務訪查尚有另有一重點就是「保養廠現場訪視」，轄區內除委託代檢的修護廠外，其餘修護廠與本所均無業務往來，其互動關係則建立在平時動員業務承辦人會協同後備指揮部人員前往訪查。本次選定現場訪視的裕益公司是一家剛成立的大型汽車修護廠，其廠房與修護設備皆為先進設施，該廠也是軍方大型車輛之特



趙副局長於裕益汽車公司會議室召開綜合座談

約保養廠。訪查當日該公司饒部長親自到現場迎接來賓，並準備歡迎海報及精緻的簡報資料，讓來賓有一種格外被尊重的感覺。參訪過程中並派專人導覽，由於設備新穎來賓與導覽人員互動頻繁，讓參訪人員瞭解到目前最先進的車輛維修保養情形。

交通動員計有九大項目八個方案主管機關，其中本局有車輛及公路兩項交通動員業務，本次交通部97年度交通動員準備業務會報訪查成績囊括優等第一名及第二名，可見本局對動員業務之重視，以及各業務執行單位的努力作為，備受交通部及其相關動員機關之肯定，也是本局全體同仁長期對動員這區塊業務的長期努力成效之具體展現。

高雄區監理所 吳宗民

一處收件 全程服務 戶政、稅捐、地政、監理 (四合一)

新竹區監理所「跨機關辦理駕、行照地址變更便民服務」推動情形實錄

壹、緣起

爰於97年6月9日公路總局召開「政府服務品質獎—遊覽車管理專案」會議中陳前副局長俊雄指示：97年5月20日聯合報登載「新竹市稅務局便民 搬家遷戶籍『四合一』服務不必到處逛機關」，各所應主動推動辦理創新的便民服務措施，隨即指示到新竹市稅務局觀摩學習。本所旋於97年7月所務會議中提案，請所本部、桃園、中壢及苗栗監理站朝向新竹市政府的模式，儘速與當地縣政府溝通協調辦理「戶政、稅捐、地政、監理『四合一』跨機關便民服務」，以擴大大便民服務。

「四合一」跨機關便民服務源自於政府服務創新精進方案之流程整合的概念，即跨機關單一窗口的服務，係民眾由單一機關遞件後（如辦理戶政遷徙登記），透過資訊系統或作業流程串接，讓民眾免再至相關機關（如至監理所站）洽辦其他事項（如更改駕、行照地址），即能在單一機關（戶政所）取得全程及其他關連性服務。

貳、本所轄區桃竹苗四縣市推動過程說明

單位別	「四合一」推動過程說明
新竹市監理站	<ul style="list-style-type: none"> 5月19日召開「四合一」跨機關便民服務作業會議。 5月29日核定實施「新竹市推動戶政、稅捐、地政、監理『四合一』跨機關便民服務作業計畫」。 6月5日正式開辦。 6月19日本局研考科科長簡志成、企劃科科長潘金昌、本所相關主管人員赴新竹市稅務局觀摩學習。
所本部	<ul style="list-style-type: none"> 6月12日所長拜會新竹縣政府計畫處，建請參照新竹市政府模式規劃辦理「四合一」跨機關便民服務作業。 8月11日正式開辦。
桃園監理站及中壢監理站	<ul style="list-style-type: none"> 8月19日站長拜會桃園縣稅務局。 9月1日召開「四合一」跨機關便民服務作業會議。 10月31日正式辦理。
苗栗監理站	<ul style="list-style-type: none"> 8月6日站長拜會苗栗縣政府計畫處。 9月26日召開「苗栗縣戶籍地址變更、資訊系統交換平台建置案」會議。 10月16日正式辦理。

參、『四合一』業務統計分析暨策進作為說明

一、轄區所站業務統計

新竹市站--97年6月-98年3月，合計5,252件
 所本部--97年8月-98年3月，合計2,888件
 桃園站--97年11-98年3月，合計3,640件
 中壢站--97年11月-98年3月，合計2,832件
 苗栗站--相關書表仍在整合中，苗栗站已持續與苗栗縣政府溝通協調。

二、跨機關便民服務作業回歸縣市政府主動辦理：

97年6月5日以前辦理「戶政、監理」聯合便民服務，主要係基於民眾辦理戶籍地址變更後，大部分的民眾不會到監理機關辦理行、駕照地址變更登記，致公路監理機關有數百萬的車、駕籍資料與戶政地址不合，造成後續稅單、違規單及裁決書無法送達，影響公路監理機關行政作業的效率，爰有辦理「戶政、監理」聯合便民服務的急迫性，本作業計畫主動權在於非主管戶政資料的公路監理機關，且組織系統不同，並無垂直整合的功能，亦未納入地方政府的行政執行績效，通常縣市政府採取非主動的方式辦理，過去公路監理機關係透過私人情誼請託，部分戶政機關方勉為辦理，致績效不彰。唯自政府服務創新精進方案推行以後，辦理跨機關整合服務爰有法源依據，各縣市政府基於便民服務的考量，採積極主動的方式辦理，而新竹市政府乃於97年6月5日全國率先實施戶政、稅捐、地政、監理『四合一』跨機關便民服務作業；至此，跨機關便民服務作業回歸縣市政府主動性辦理，且其執行績效呈倍數成長，民眾稱便。

三、持續檢討改進作業方式：

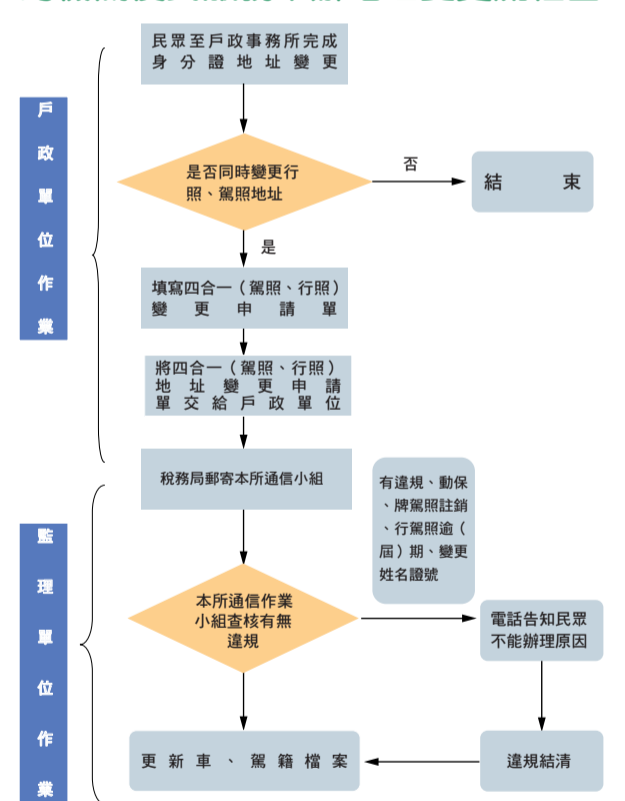
- (一) 利用所務會議或工作圈檢討改進作業流程。
- (二) 不定期與各縣市政府召開溝通協調檢討會議。

肆、實施效益

- 一、延伸服務據點，提升本所整體服務形象。
- 二、減少民眾往返各機關間洽辦時間、金錢（油資、停車費）。
- 三、隨時更新車、駕籍資料，提高定檢通知單、通信換照、交通違規通知單及裁決書、汽車燃料費單送達正確性，間接減少催繳郵資。

新竹區監理所視察 郭文標

新竹區監理所暨所屬各轄站與縣市政府 跨機關便民服務申辦地址變更流程圖



97年6月19日本局研考科科長簡志成、企劃科科長潘金昌、本所劉前所長及相關主管人員等赴新竹市稅務局觀摩學習

最靠近的天堂 福山植物園

地處偏僻、橫跨台北縣烏來鄉和宜蘭縣員山鄉兩縣交界之福山植物園，是個美麗、原始又特別的地方，屬於林業試驗所福山分所所有，園區內有系統的蒐集、栽培和保存台灣中、低海拔木本植物，是一座兼具環境教育資源保育與森林遊憩功能的大自然教室，為了提供野生動物寧靜、不受干擾的生活空間，園區每天僅開放500名遊客參觀，據說換算下來約需200年才有1次親近造訪福山的機會喔！身為第四區養護工程處同仁的我們何其幸運，於民國97年11月底至12月中旬，年度即將結束之際，本處一連舉辦3梯次的福山植物園生態參訪活動，藉著深度知性之旅，洗滌同仁因公務忙碌不堪的疲憊身心，不但為97年度畫下最完美的句點，也為98年度的到來重新注入生命的光彩。

『雨』是大自然賜給福山最珍貴的滋養，福山因受季風及地形的影響承接大量東北季風及颱風的雨量，平均一年有200多日的雨天，豐沛的雨量造就福山潮濕的氣候，孕育福山生生不息、豐富多樣的生態，纏綿的雨霧也是福山最富有詩意的特色，故有「雨霧森林」的美稱，更有翠綠盎然的美，而將這塊人間淨土稱作是「最靠近的天堂」。

我們到訪的當天，福山難得卸下她神秘的薄霧面紗，向我們展開她最燦爛、迷人的笑容，在雨季的12月中旬，難得天空放晴，讓我們的心情更加雀躍、開朗，腳步也愈發輕盈了。在管制站查驗相關證件後，我們來到研究中心展示館觀賞影片，在影片完整詳盡的介紹下，我們對於園區因為植物生長狀態、地形、景觀不同，將區內劃分為不同性質的「行政管理區」、「植物展示區」、「原生植物區」、「天然林展示區」等空間配置，已有概略的瞭解，透過鏡頭的捕捉，小鸛鵂、山羌、獼猴、台灣萍蓬草等福山的主人翁們一一亮麗登場，隨

著影片的進行，我們跨越時空，一同經歷福山的白晝與黑夜、春夏與秋冬的時序更迭，短暫16分鐘的影片，拉開了我們一天行程的序幕。步出展示館後，我們來到展示館前方的遊客步道體驗一番，在一片翠綠的森林中，徐徐漫步，深深呼吸，懷抱著大自然，享受這山林芬多精及陰離子的滋潤，雖然我們還沒真正進入福山最精華的區域，但這條小巧細緻的綠色步道，卻也讓我們充分感受到福山的清新與魅力。

短暫的步行活動筋骨後，福山的美麗詩篇隨著解說員帶領下正式開啟了，我們一行人緩緩進入這座美麗的綠色寶庫，入口處迎接我們的是兩行綠油油且排列整齊的台灣油杉與紅豆杉，屬於松科常綠喬木的台灣油杉，為冰河子遺植物，也是台灣四大奇木之一，而台灣紅豆杉也不遑多讓，它的樹皮和葉片含有紫杉醇，據說有治癌的神奇療效，在醫學臨床上有著重要意義，兩者同樣是台灣瀕臨絕跡的稀有國寶級樹種，此外放眼望去，兩旁夾道盡是姿態各異的紅檜、扁柏等各類深具代表性之台灣珍貴樹種。接著來到『水生植物區』，池面上優雅挺立、綻放著黃色小花的是台灣特用品種「台灣萍蓬草」，「水蓮花滿滿是」這句台語老歌，歌詞中的「水蓮花」指的就是它，保育團體荒野協會也因它花形簡單美麗，貼切的呈現地保護宗旨，而選擇它作為協會的象徵標誌，足見它的嬌貴。另外吸引大家目光的是台灣最常見的水鳥小鸛鵂了，牠發出「咕哩哩哩」聲響，當我們好奇趨前，害羞的小鸛鵂們卻旋即潛入水裏，迅速游離，模樣不但可愛，更惹人憐愛；在此不論是美麗優雅的鴛鴦夫婦、每天孜孜不倦清除水草的草魚、悠游自在俗稱「一枝花」的台灣馬口魚以及各式昆蟲蛙類等，『水生植物區』堪稱是福山最生氣蓬勃的地帶。水池旁樹姿優美、枝葉轉紅、筆直矗立的數十顆水杉是植物界罕見的活化石，它經歷了第四紀冰川

浩劫仍能堅毅強悍的生存至今，無疑是福山最耀眼、最醒目的資產，此刻我們能夠就近觀賞著它，就好比上古生物恐龍出現在眼前那樣令人震撼。

如茵的綠色草皮上，處處可見剛剛翻掘的新鮮泥土，這可是所謂「福山牌挖土機」的山豬傑作，由於植物組成複雜，水源純淨充沛，福山也是野生動物棲息的天堂，如果運氣好常有機會與悠閒覓食的台灣獼猴、穿山甲、山羌、深山竹雞、台灣藍鵲等野生動物們不期而遇喔！沿著碎石步道前進，『蕨類顯示區』已經展示在眼前，全世界的蕨類約12000種，而國土面積是台灣6.7倍大的英國約有20種、盛產各式奇珍異花的花卉王國～荷蘭也僅有10種，台灣雖是蕞爾小島，卻富蘊600多種以上蕨類植物，「蕨類王國」美稱可謂實至名歸，而福山就擁有200種以上蕨類，是台灣蕨類種類數量最多的地區之一，也是深刻體驗蕨類世界的極佳環境。另外種植著較具耐陰性低矮植物的『林下植物區』、展現針葉樹特殊風情的『裸子植物區』、因花瓣與花瓣間分離或相連不同而區分的『離瓣花區』及『合瓣花區』、擁有許多台灣原生杜鵑品種的『杜鵑花區』等等，形形色色，目不暇給，逛累了，散佈在園區內樸素典雅的木造涼亭，也是駐足歇息、細細品味福山的好地方。啊！置身這塊不受世俗污染的淨土，一切都那麼的和諧，那麼的自然，讓人情不自禁愛上它，值得您親身感受它的奧妙。

一日短暫的行程於歡樂中接近尾聲，在意猶未盡的賦歸途中，我望著福山，感受她群山環抱、靜謐安詳的氛圍，回想起今天一路上，我踏著輕快的腳步，聽著解說員熱心精闢介紹福山的一草一木，還能記住幾分並不重要了，因為我已來到這個最靠近的天堂，並帶回一幅幅優美的自然風光和滿滿的美好記憶。

第四區養護工程處 趙于舒

「交通安全」園地

交岔路口搶「黃燈」算不算違規？大家來探討

行車管制號誌，係採圓形紅、黃、綠三色燈號及箭頭圖案，以時間更迭方式分派不同方向之交通行進路權，停止或轉彎的表示。

在交通安全教育宣導上，大致會教導駕駛人遇「紅燈」時要停，不得闖，「綠燈」可通行，但要注意左右兩邊車道來車行人，不搶「黃燈」，以維行車行進通過的安全。不過有很多駕駛人總認為搶「黃燈」是違規行為，遇「綠燈」轉換「黃燈」時，車頭已越過停止線，怕會違規就突然停住，致使跟在後的車輛反應不及而發生追撞之案例相當多。

因此要告知駕駛人，通過有設置號誌之交岔路

口，除要減速慢行，隨時作準備停車之動作外，也要知道「黃燈」之作用，用意主要是提醒駕駛人「快變紅燈了」，在道路交通管理處罰條例中，並未將搶「黃燈」列為違規行為。

有一位機車騎士在北縣三重市街道，因「黃燈」左轉被警察以「闖黃燈」違規為由開罰單，他不服向地方法院聲明異議，法官認為「闖黃燈」並無違規，而該路口亦非「兩段式左轉」路口，而給予撤銷罰單。

依道路交通標誌、標線、號誌設置規則之規定，「黃燈」係用以警告「紅燈」號誌即將顯示，屆時將失去通行路權，也就是說「黃燈」顯示時還未失去通行

路權，由此規定上述之騎士在「黃燈」亮起時通過路口並未違反「轉彎」時不依標誌、標線、號誌指示之規定，況且現行法規原本就不對搶「黃燈」行為處罰，而是執法警察引用法條錯誤所引起的。

在民國82年前之法令，汽車駕駛人「闖黃燈」視同「闖紅燈」違者可開罰單，現因時空不同，相關法令修正後，交通號誌亮「黃燈」被認為「清道時段」，也就是路口淨空期，為避免緊急煞車造成追撞危險或因此堵住路口，搶過「黃燈」有時反而是有必要的動作，但為防止變成闖「紅燈」現象，先決條件是「黃燈」亮時車頭必須已越過停止線才能繼續前進，不然則應緩慢停於停止線前。

交通管理機關為區隔搶「黃燈」和闖「紅燈」，目前的交通號誌都增設有「全紅時段」約2-3秒時間，四個路口都顯示「紅燈」，目的是讓搶「黃燈」的駕駛人有時間反應。

為交通安全，通過交岔路口，一定要尊重路權，遵守號誌的指示，不搶快，並注意左右來車行人的動態及路口，放慢速度，隨時配合號誌的更迭轉換而行進、停止、轉彎，以維交通順暢又安全。

中部訓練所前主任講師 陳存雄



You have to believe in yourself.

That's the secret of success.

人必須有自信，這是成功的秘密。

— Charles Chaplin

(英國電影藝術家 卓別林)

