

局長視察西濱快速公路南部路段及東西向臺南關廟線工程 期勉同仁提升預算執行績效

局長關心98年度振興經濟擴大公共投資預算執行進度，於98年4月30日視察西濱南工處轄區工程。首先至雲林特一號道路與台61線路口，就西濱快速公路WH56-3標委設辦理情形、已完工但尚未通車後續辦理情形、雲林縣台塑六輕廠周邊道路改善計畫及153線麥寮至158甲線道路改善工程目前施工情形聽取簡報。WH56-3標係主線高架橋工程，民國93-96年側車道施工期間因經費不足，至今尚未施作，除地方政府及民意代表均積極爭取早日動工外，交通部亦非常重視該案之推動，目前已委由台灣世曦顧問公司辦理設計中，預定98年9月底預算書報局，98年11月底發包施工。局長垂詢工地施工情形及了解WH56-3標委託設計之原則並做了具體指示，隨即前往該標終點處，再由溫宏發段長向局長報告該標未來設計銜接狀況及地方民眾需求，緊接著前往嘉義縣布袋港南航道WH69-1標工程。

WH69-1標工程位於嘉義縣布袋鎮，該工程由昭凌顧問公司設計，大成工程股份有限公司承攬施作，本處第一工務段自行監造，本工程全長1.83公里，其中533公尺位於南航道水域，基礎開挖最深達14公尺，施工困難度極高，經總局局長官至現場指導及承商之全力配合，目前施工順利，進度超前13%，交通部於98年2月17日至工地查核時獲88分，並榮獲總局推薦參加金安獎初選，局長蒞臨工地視察期間，大成工程股份有限公司總經理張榮田、林裕煌部長等特別至工地迎接局長，並表達對金安獎參選具有充份信心，局長對該工程品質表示滿意，並期許承商持續保持良好品質及進度超前外，更要加強工安，期能獲得金安獎之榮譽。

WH69-1標工地簡報結束後，依原定行程沿台61線西快路線視察已完工通車路段，直至通車終點(縣道173線)已下午4時30分，由本處第二工務段蔣段長武山引導至台17線國姓橋整建工程工地，台17線國姓橋跨



C822標工程之八爺溪一號橋採用鋼箱梁設計，符合節能減碳綠色工程指標



局長視察台17線國姓橋橋墩現況並聽取改建進度

越曾文溪，為連接臺南縣七股鄉與臺南市安南區間之重要橋梁。近年來因多次颱風侵襲，河床下刷橋基裸露嚴重，導致橋墩P26之中央原橋橋墩產生下陷傾斜。因此第五區養護工程處97年11月於「省道老舊橋梁整建計畫」中辦理本工程委託測量、鑽探及設計，委由本處接續辦理發包及施工。

本工程範圍自台17線里程162K+545.53-162K+995.53，即原國姓橋橋墩P18-P33區間，全長450M，橋寬31M。原橋局部改建委由台灣世曦顧問公司設計，行水深槽區最大跨距為120公尺，新建橋梁採用3座(單元)鋼箱型梁及預力梁橋，跨徑配置為40M+40M、85M+120M+85M、40M+40M，施工方式採現場吊裝澆置工法。下構為四柱式圓形RC墩柱，橋梁底高程約為8.2公尺，橋梁基礎採樁徑1.5公尺之全套管R.C樁，樁長約39-58公尺。

本工程屬全台50餘座需儘速改善完成之老舊受損橋梁，且曾文溪屬中央管轄河川，由於河川局在審查過程時對於「跨河建造物設置審核要點」中部分規定基礎深度及水理分析距離，與實際設計有執行上之困難，經處長面報局長後指示繼續接洽溝通，一切以安全為原則，在下午5時20分本地視察完畢。

5月1日上午7:30，局長開始第2天行程，20分鐘後抵達東西向快速公路台86線臺南關廟線臺南仁德段C822標工地，本工程由林同棧顧問公司設計及監造，泛亞工程建設股份有限公司承建，該工程原由國道高速公路局辦理，於97年7月移交本處續辦，目前進度超前12%，局長抵達工地時，林同棧公司李副總監茂雄、泛亞公司林協理同案已率領其部屬在工地恭候局長蒞臨，並由監造單位吳主任東昇向局長簡報，本工程榮獲公路總局推薦參選本年度金質獎，於98年4月17日初評為87

分，局長視察工地後對本工程品質頗為嘉許，期勉繼續趕趕維持優良品質及進度超前，儘速完成以配合整體交通建設，並指示應特別注重地方需求及人民陳情案。結束本工程視察後由第五區養護工程處吳處長陪同局長繼續下一行程(台1線二層行橋改建工程)。

局長視察本處轄區時，楊處長全程陪同隨時向局長報告轄區各路段相關細節，據楊處長所述，局長於車輛行進間仍不時接聽電話與上級或部屬洽辦公務，深感局長在百忙當中能撥出時間親臨西濱快速道路各地視察，不僅瞭解各路段施工情形，重要的是局長為人隨和，加深員工的向心力，更鼓舞了員工士氣，在此感謝局長蒞臨。

西濱南工處工程課課長 陳偉才



WH69-1標工程位於布袋港南航道，工程規模浩大，施工難度高

工安不要靠運氣，做好防護最實際

局長親自頒發「勞安楷模」獎，鼓勵近2年未發生職災之工程處

局長於98年4月27日召開之第482次擴大工程會報中，親自頒發「勞安楷模」獎牌鼓勵96、97年連續兩年未發生重大職業災害之8個工程處。局長在會中以最近台北市發生起重機吊臂掉落重擊遊覽車事件為殷鑑，期勉工程同仁，應落實勞安管理稽查機制，注意每一工程環節，以避免工安事件之發生，並期望受獎之工程處持續保有榮譽，在目前現

有基礎上，做得更精進完美。

96、97年連續兩年未發生重大職業災害之8個工程處分別為：第三區養護工程處、第四區養護工程處、第五區養護工程處、西部濱海公路中區工程處、西部濱海公路南區臨時工程處、東西向快速公路南區工程處、東西向快速公路高南區工程處及重大橋樑工程處。獎勵依據為97年6月5日修正後之「交通部公路

總局工地交通維持、安全衛生、環境保護稽查作業暨獎懲要點」第七章重大職業災害考核及獎懲第十六條「各工程處每連續2年(含)未發生重大職業災害者發給獎牌乙面」，併此敘明。

局本部新工組勞安小組 蔡財福

八里新店線中和至秀朗橋段上橋匝道開放通車

東西向快速公路八里新店線板橋民生路至中和秀朗橋段，前由內政部營建署（前省住都局）辦理，已於92年1月通車。通車後中和交流道以東路段區域，僅有圓通路下橋匝道提供往新店南勢角方向之交通服務，並無上橋匝道銜接快速道路服務，致使國道3號下中和交流道往新店方向車流，必須行駛中正路接景平路方能到達，造成用路人不便，因該平面道路平時交通繁忙已擁塞不堪，後又考量署立雙和醫院設置後，既有之圓通路下橋匝道已超過雙和醫院，會造成急救車輛後送不易之交通動線問題，為提升該地區道路服務品質，內政部營建署於93年3月提議增設上橋匝道一處，復於94年9月由交通部運研所決議採用方案6之方式（即本工程施工方式）交由公路總局設計施工。



本工程內容大致分為下列幾項：

- 增設下橋匝道224.68公尺
- 增設上橋匝道249.85公尺
- 八里新店線主橋拓寬348公尺長
- 打除原有下橋匝道245.71公尺
- 二八張溝溝頂加蓋138.24公尺
- 平面道路整建（含管線遷移、排水及路面工程）

本工程於96年7月9日開工，原訂工期540日曆天，總工程費為新台幣3億1,800萬元。施工期間遭遇設計疏失及天候因素，致使下橋匝道及防汛道路部分於97年9月9日開放通車。本次上橋匝道及中正路平面道路於98年5月1日先行開放通

車，因尚有機車專用道、人行道及自行車道等施工中，預計至98年5月17日全部竣工。國道3號中和交流道下高速公路車流及中和地區民眾前往新店秀朗橋、永和成功路等地區，自98年5月1日後將可改走台64線快速道路，避開壅塞之中正路、景平路。

台64線東行往新店方向，自板橋文化路後僅有下橋匝道，並無銜接台64線快速道路之匝道，尤以國道3號中和交流道下高速公路往新店方向之車流及當地需使用快速道路車流，無法導引上快速道路，致使快速道路橋下之中正路、景平路相當壅塞，為解決此現象，本局在接辦該工程後，應地方反映，責成監造工務段及承包廠商增加人員、機具及工時，積極趕辦上橋匝道，並在預定期程前完工通車，除減輕地方平面道路負荷外，亦可提供快速道路服務，並使土城、板橋的病患可利用本道路獲得快速醫療服務。

在通車前，處長陪同立法委員張慶忠、中市市長邱垂益、縣議員、市民代表及施工單位代表等一同步行檢視上橋匝道工程品質，他們對本工程施工品質及工期掌握均讚譽有加，隨後在西濱北工處處長莊明松、立法委員張慶忠、中市市長邱垂益簡短致詞後進行剪綵儀式，順利在上午10時開放通車。

本工程施工過程中遭遇各種施工困難與責難，還有儘速完工通車的壓力，幸有總局及工程處長官大力協助督促，與承包廠商全力配合努力趕辦，終能順利完成。在此，對曾經於本工程施工期間遭到不便的用路人及附近的居民、機關致上歉意；也要感謝各級長官的支持與協助，更對所有參與本工程辛苦的施工夥伴及監造同仁致上十二萬分的謝意。

西濱北工處第一工務段段長 張俊雄

第2階段必須架設完整阻絕措施，以阻斷人車通行



利用公務車簡易阻絕，封橋第1時間重視時效，不拘形式

封橋標準作業程序

98年9月臺中縣后豐大橋因辛樂克颱風來襲斷橋，造成車輛落河之悲劇，本局隨即指派周副總工程司針對封橋之作業標準進行檢討修正，並連續於97年10月15日假南投台3丙線集集大橋辦理第1次封橋演練、97年12月12日假苗栗台3線汶水橋辦理第2次封橋演練，後於98年4月23日假臺南171線觀月橋辦理第3次封橋演練，演練時並邀請相關縣（市）政府、技師公會及專家學者、傳播媒體，以集思廣益於實作演練中，檢驗新修正之封橋標準作業程序（SOP）於實務實施之可行性。

本局98年1月17日新修正之「交通部公路總局封橋標準作業程序（SOP）」，其修正精神在於時效的重視，修正重點為：

- （一）將封橋決定權下放到基層工務段，由段長或其指定代理人於第一時間，決定封橋與否。
- （二）第1階段簡易封橋阻絕措施，不拘形式，利用最快取得之警示帶與交通錐，輔以聲光之蜂鳴器及警示燈等，甚至利用公務車橫放道路阻絕方式，講求以少量人力即可完成封橋阻絕，優

先於第一時間內完成封橋，保障用路人之生命財產安全。

- （三）第2階段架設完整阻絕措施（包括充水式或RC護欄、拒馬、交通錐、警示燈等）。
- （四）本次封橋標準作業程序修正，重點在於水位預期對橋梁有安全之虞時，即可封橋，也就是當有安全考量時納入預防性的封橋，以確保民眾安全。
- （五）對管制橋梁預先排定巡查人員及看守人員，針對水位及管制內容通報，俾能做到災情管控。

最後藉戴明博士在西元1950年受邀於日本講習時所介紹的PDCA理念，闡述本局封橋防災之理念，即在由P計畫（Plan）、D執行（Do）、C查核（Check）及A處置（Action）4大步驟過程所構成的一連串追求改善的行動，藉由檢討改善後帶來新的作業標準，新的作業標準不久後又成為下一階段的改善目標，將封橋標準作業做到最美善圓滿，達到「止於至善」之境界。

局本部救災指揮中心 鄔智忠

業務宣導

本局對於省道即時路況交通資訊蒐集及控制系統建置，提供用路人行程規劃所需資訊平台早已建置完成，歡迎各界多加利用。

目前本局管理及養護省道公路系統（不含經院轄市及省轄市之路段），並受託代為辦理縣道系統之養護，若對於本局養護之公路路面不平整等相關問題或養護之公路各項設施（如：標誌、景觀…等）有改進意見，請不吝指教。網址為：<http://www.thb.gov.tw/discussing.htm>，路平專案建議區或工程建議區。

臺東監理站、綠島首創離島跨機關合作

綠島~15平方公里的蕞爾小島，風光明媚，是美麗太平洋上的一顆明珠，擁有生氣蓬勃的海底珊瑚，珍貴璀璨，有著世界僅存三處之一的海底溫泉，是綠島傲人的天然資源，也是愛好海洋活動者的海上樂園。

綠島環境景觀特殊，隨著觀光業發達帶動經濟及大量遊客湧入，當地人口與汽、機車數量也直線上升，綠島人口數3千餘人，卻擁有5千2百輛汽、機車，2千4百餘位駕駛人，是全國汽、機車密度最高的地方，因此監理業務頻繁。

由於太平洋阻隔，居民往來台灣本島均仰賴飛機及輪船，雖然臺東監理站每4個月都定期到綠島辦理下鄉服務與機車考照，但在無下鄉服務的期間，綠島鄉民欲辦理換發行、駕照除了通信方式外，必須遠渡重洋來到本島臺東，更復論辦理其他較繁瑣的監理業務，民眾所耗費的時間、金錢、精力難以計數。本所自劉所長育麟接任後，指示擴大辦理為民服務，特別針對山偏海僻、離島與弱勢族群（原民與外配）；本站鑑於綠島鄉交通最為不便，遂由李站長慶章提出「臺東監理站、綠島鄉公所跨機關合作」實施方案，並隨即召集相關同仁開會並賦予任務分工，由本站詹朝璋與洪國進負責與綠島鄉公所作初步的聯繫溝通及效益評估，陳美楓股長（已調屏東站）、王智成股長及謝有智負責編輯作業手冊、備忘錄及庶務，翟奇霞及王雪美負責教導鄉公所承辦人員了解監理業務，建立SOP標準作業程序，再與綠島分駐所陳俊傑所長聯繫，請警方負責民眾機車考照輔導課程，如此，結合了監理站、鄉公所及警察局3個單位充分合作共同為民服務。經過月餘的作業與聯繫，本站與綠島雙方擬定「監理、鄉公所跨機關合作」計畫書，其內容摘要為：委由綠島鄉公所專人代辦「汽機車行照換發、地址變更、汽機車過戶、繳銷、註銷、報廢等異動」、「汽、機車駕駛執照換發、地址變更及各項異動」、「簡易違規處理」及「稅費繳款單、檢驗通知單、換照通知單之通信地址申請」...等事項。



監理業務推廣到離島，揭牌儀式簡單隆重（左起臺東站李慶章站長、高雄所劉育麟所長、綠島鄉陳嘉文鄉長、鄉民代表會陳德輝主席）

98年4月7日劉所長及臺東監理站李站長率領工作同仁搭機抵達綠島。上午10時，鄉公所前人聲鼎沸、鼓聲隆隆，在綠島國中精彩的舞獅表演中揭開「臺東監理站、綠島鄉公所跨機關合作」揭牌序幕，由本所劉所長育麟、綠島鄉陳鄉長嘉文、臺東監理站李站長慶章、綠島鄉代會主席陳德輝共同揭牌，隨後雙方簽訂備忘錄。劉所長於致詞時感謝陳鄉長及鄉親的支持，並表示此次與離島跨機關開辦聯合服務窗口為全國首創「一處收件，全程服務」，提供便捷有效率的服

務，以目前綠島鄉汽機車數及駕照人數計算，每年可替綠島鄉親節省約10436小時，往返交通費約新台幣150萬元，節省時間、精神及金錢都相當可觀，未來臺東監理站將循此模式，把監理服務推展至更遠的蘭嶼鄉，來造福離島及偏遠鄉親，話畢引發一陣熱烈掌聲。隨後李站長表示此次兩機關合作成功的創舉，充分展現政府機關為民服務的態度與決心，並鼓勵綠島鄉親多利用此聯合窗口辦理監理業務，把節省下來的時間拿去工作賺大錢，讓鄉親們聽的開懷大笑。

典禮與茶會在歡樂聲中落幕，飛機在隆隆的引擎聲中起飛，綠島漸漸地遠離視線而模糊，同仁的心中卻充滿了不捨與悸動，不捨的是鄉親的熱情，悸動的是服務離島的種子在我們手中散播。



綠島鄉陳鄉長嘉文與高雄所劉所長育麟簽訂跨機關聯合服務備忘錄

務，以目前綠島鄉汽機車數及駕照人數計算，每年可替綠島鄉親節省約10436小時，往返交通費約新台幣150萬元，節省時間、精神及金錢都相當可觀，未來臺東監理站將循此模式，把監理服務推展至更遠的蘭嶼鄉，來造福離島及偏遠鄉親，話畢引發一陣熱烈掌聲。隨後李站長表示此次兩機關合作成功的創舉，充分展現政府機關為民服務的態度與決心，並鼓勵綠島鄉親多利用此聯合窗口辦理監理業務，把節省下來的時間拿去工作賺大錢，讓鄉親們聽的開懷大笑。



典禮與茶會在歡樂聲中落幕，飛機在隆隆的引擎聲中起飛，綠島漸漸地遠離視線而模糊，同仁的心中卻充滿了不捨與悸動，不捨的是鄉親的熱情，悸動的是服務離島的種子在我們手中散播。

臺東監理站 詹朝璋

「交通部公務人員協會」歡迎同仁踴躍加入

交通部為深化同仁民主參與，提供優質工作環境，以提高公務人員為民服務及工作效率，並維護公務人員權益，改善工作條件，爰依公務人員協會法積極推動成立「交通部公務人員協會」。

交通部公務人員協會由63名發起人籌組（本局發起人為養路組許科長思豪、規劃組陳科長文琦、監理組陳科長洋升及新工組江科長敬禹等4人），並經銓敘部於本（98）年4月20日同意立案。

為使本局同仁對公務人員協會充分瞭解，就公務人員協會法相關規定摘述如下：

適用對象

- 1、各級政府機關、公立學校、公營事業機構擔任組織法規所定編制內職務支領俸（薪）給之人員。但不包括政務人員、機關首長、副首長、軍職人員、公立學校教師及各級政府所經營之各類事業機構中，對經營政策負有主要決策責任以外之人員。
- 2、各機關依法令聘用或僱用之人員，得準用協會法第九條之規定，加入服務機關之公務人員協會（即各機關約聘僱人員只具備加入其服務機關公務人員協會之權利，不得發起、籌組機關公務人員協會）。
- 3、各機關駐警衛人員，具備加入其服務機關公務人員協會之權利，亦不得發起、籌組機關公務人員協會。

協會得提出建議事項

- 1、考試事項。
- 2、公務人員之銓敘、保障、撫卹、退休事項。
- 3、公務人員之任免、考績、級俸、陞遷、褒獎之法

- 制事項。
- 4、公務人員人力規劃及人才儲備、訓練進修、待遇調整之規劃及擬議、給假、福利、住宅輔購、保險、退休撫卹基金等權益事項。
- 5、有關公務人員法規之制（訂）定、修正及廢止事項。
- 6、工作簡化事項。

協會得提出協商事項

- 1、辦公環境之改善。
- 2、行政管理。
- 3、服勤之方式及起訖時間。

協會活動限制

不得發起、主辦、幫助或參與任何罷工、怠職或其他足以產生相當結果之活動，並不得參與政治活動。

目前中央部會已成立15個公務人員協會，外交部公務人員協會亦申請籌組中，成立交通部公務人員協會實有其必要。依輔導成立交通部公務人員協會計畫，預定於98年5月底前招募會員達到成立門檻（800人以上），本局暨所屬機關招募目標為456人，請大家踴躍加入，本局士級以上及約聘僱人員有意願加入者，請至本局網站（最新訊息）下載會員申請書，於5月底前填妥送各機關人事室，另交通部人事處業已建置「公務人員協會」專區網頁，歡迎同仁上網查詢。

局本部人事室人力科科长 吳燕真

重逢

離開一年多了，這個月起曉凌將再度回到公路通訊陪伴大家，相信是緣分與支持，才會有重新為大家服務的機會。離開這一年多裡，社會經歷了巨大的變遷，本局也面臨各種挑戰，相信夥伴們也都經歷了一段新的人生旅程，有沒有以更積極的態度，從這段人生體驗裡得到新的成長呢？在通訊與各位重逢的曉凌，除了會秉持原有的熱忱為各位服務之外，並將以新的視野，凝聚全局上下智慧，一同努力耕耘這塊屬於大家的園地。

藉此要特別感謝前主編楊雅德小姐的巧思，加入了名人雋語及雙語文錄，讓本刊更加柔和溫馨；其次是希望各位舊雨新知能繼續支持與加入公路通訊，本局有最優秀專業的工程團隊，逢山開路、遇水搭橋，為民眾解決各種行的問題，然而務實內斂的工程司性格，使得搶災救險、流血流汗等辛苦一面卻鮮為人知...；而監理同仁熱忱親切的為民服務，獲得民眾肯定讚賞的鼓舞、或因考照驗車、違規裁罰等遭受民眾誤解委屈、甚或研發各種簡政便民措施造福社會...等，這許許多多事蹟，都希望各位透過這塊屬於大家的園地，把感想與心情抒發交流，讓工程與監理一家距離更能接近。再次期待大家的支持，讓公路通訊更臻豐富與完美，謝謝。

投稿請寄sichang@thb.gov.tw，主旨請註明「投稿公路通訊」，因為「不要開啟陌生郵件」是資訊室殷切的叮嚀呢！

局本部秘書室 張曉凌



關懷交通 重視生命

教育部中部辦公室為執行院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」，以加強高中(職)學校交通安全知能與執行技巧，進而提升學生行車安全與維護能力，指定國立嘉義高級家事職業學校辦理交通安全知能訓練，統一觀念與作法，以提升各校交通安全維護能力，減少學生交通事故發生。此次研習對象為高中職一、二年級學生，分兩梯次執行，每校2人總計290人，另部分學校主辦交通安全業務之教官或老師亦帶領學生參與。研習會由中部辦公室陳專員錫鴻主持始業式，由本人講授「交通法規與安全駕駛」專題，以下為部分內容摘要：

遵守路權重視生命：

路權就是用路人有優先通行的權利，它是建立行車秩序、維護道路交通安全規則的準則，也是判斷交通事故肇事責任的基礎。臺灣每十萬人口交通事故死亡人數為19.2人，為先進國家2倍之多。近年來我國交通事故成因，約有九成以上屬人為因素，並且與違規行為密不可分，該現象反映出用路人對「路權」觀念的模糊與漠視。

■加強宣導路權優先、安全第一之規定：

- 1.支線道車應讓幹線道車先行。
- 2.如同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行。
- 3.轉彎車應讓直行車先行。
- 4.對向行駛之左右轉車輛已轉彎須進入同一車道時，右轉車輛應讓左轉車輛先行。如進入2以上之車道者，右轉車輛應進入外側車道，左轉車輛應進入內側車道。
- 5.行至無號誌之圓環路口時，應讓已進入圓環車道之車輛先行。
- 6.交叉路口遇有交通警察指揮與燈光號誌並用時，以交通警察之指揮為準。
- 7.機車左轉應在待轉區兩段式左轉。

道路交通安全教育向下紮根

■新修正交通法規重點(道路交通管理處罰條例)：

- 一、勿讓你知的權益睡著：
 - 1.強化處罰合理性，降低交通執法爭議。
 - 2.落實行政罰法一事不二罰之原則。
 - 3.提升安全規範，以保護用路人安全。
 - 4.加重重大違規行為處罰，以遏止肇事。
 - 5.樹立行人穿越道之安全及權威。
 - 6.明確區分路權，增設警告設施，減少執法之爭議。
 - 7.解決交通事故處理法規面問題。
 - 8.衡平合理交通違規處罰，及放寬終身吊銷駕照者重新考照。
- 二、重點說明：
 - 1.行人穿越道遇有行人穿越時，須等候禮讓行人優先通行。
 - 2.看到鐵路平交道標誌或標線後，應先把速度降低到時速15公里以下，保持淨空並停看聽確無來車始可通過，以及平交道旁機柱上之紅色手動緊急按鈕使用方法。
 - 3.如血液內酒精含量超過0.15%，會麻痺駕駛人應變能力，如視線模糊、進入恍惚狀態、駕駛不穩定、判斷力減弱。
 - 4.未滿18歲無照駕駛之駕駛人及其法定代理人或監護人，無正當理由不參加道路交通安全講習或經再通知仍不參加者，處新臺幣1800元罰鍰。

■車輛行駛特性：

- 1.認識車輛轉彎內輪差：大型車軸距長，轉彎時前輪與後輪行走軌跡間距長約6至7公尺，在此範圍內為危險區，騎士及行人需特別注意。
- 2.認識視野死角：大型重車駕駛室較高，視線受到車體遮蔽以致擋住駕駛人視線範圍，而無法查覺左右兩旁動態。
- 3.行車速度與離心力的關係：離心力之大小與車速的平方成正比，下坡路段有重力加速度須減速慢行，騎乘機車在轉彎路段時，須先減速慢行且適度傾斜車身，以克服離心力。
- 4.行車速度與衝擊力的關係：車輛發生衝擊時的衝擊力，與當時車速有關，而且與車速的平方成正比。車速愈快，其撞擊後產生的危險將倍數提高。
- 5.行車速度與煞車距離的關係：汽車煞車停止距離，隨車重與車速而異。車輛的總重愈重或車速愈高，所需的煞車停止距離就愈長，雨天或路面潮濕時，煞車停止距離會增為1.5倍以上。

■安全駕駛及應注意事項：

- 1.起步前檢查車輛是否正常，並應顯示方向燈，注意前後左右有無障礙或車輛行人。
- 2.遵守交通規則，集中精神專心駕駛，交叉路口不搶黃燈、不闖紅燈、不提前起動，行駛中應保持身心安靜，將全部注意力集中應付行車情況，依規定行駛，不要強爭一分一秒，逞一時之快，更不可疏忽一分一秒。變換車道前要確實觀察左右來車，於巷口或轉角處應該減速慢行。
- 3.騎乘機車及附載人員應戴安全帽：機車是肉包鐵的交通工具，危險因子高，依統計未戴安全帽頭部受創死亡者達92.4%，基於安全考量騎乘機車及附載人員應戴安全帽，保護頭部、降低意外傷害。
- 4.綠燈是允許駕駛人依序通過的號誌，但仍應注意違規闖紅燈的人車，行駛市區要提高警覺並有隨時踩煞車之準備。

結語：

道路交通安全規則與常識、路權規定大家都知道，但是必須確實遵守，駕駛人最大的敵人是「疏忽」，十次車禍九次快，行車時不要強爭一分一秒，更不可疏忽一分一秒，別逞一時之快而悔恨終身。安全到達目的地，比準時到達更重要，「快快樂樂出門，平平安安回家，只有『安全』才是回家唯一的路」。

嘉義區監理所副所長 何增宋

大家來參加專書閱讀心得寫作

常言道「人類因夢想而偉大，人生因閱讀而更豐富」，本局98年度專書閱讀心得寫作競賽活動，已於98年4月1日起積極進行中，這是本局多年來推動組織學習的重要活動，由歷年的競賽活動中，發現本局同仁人才濟濟，文筆都相當好，從交通部96年度開始辦理「部內各單位及部屬各機關專書閱讀心得寫作競賽」起，本局同仁連續兩年(96年度、97年度)蟬聯「特優獎」及其他重要獎項。

專書閱讀活動，在局內各組室及各所屬機關長官及承辦同仁努力的推動下，96年度參賽作品達168篇，97年度也有159篇，成果豐碩；許多同仁猶豫未提筆參加，最常會問以下兩個問題，特別借此機會說明：

一、作品評分是否客觀公正？

本局評分作業流程說明如下，大抵可分為：收件編號、造冊、評閱及分數統計。

(一) 收件編號：(由業務承辦人為之)

將各組室及機關送來參賽作品(一式4份)，依先後順序以收件前先行印製好之流水號粘貼標籤(一式4份)，在同一作品左上角貼上相同編號標籤，分成4份彙整，其中僅1份保留參賽者資料(公務人員專書閱讀心得寫作送審作品資料表)作為原始底冊，其餘3份為評閱冊，清除所有參賽者相關資料，或可判斷之標記(必要時去除後重行印製)。

(二) 造冊：

- 1.參賽名冊繕造：以每份作品之「公務人員專書閱讀心得寫作送審作品資料表」繕造名冊合成績統計表(承辦人保留)。
- 2.成績評分表：僅列依流水號編列之各參賽作品成績表(評審使用)。

(三) 評閱：

- 1.評分方式：經簽奉核定由本局不同組室3位科長級以上主管擔任評審，98年評分基準，包括啟示與創見佔40%、修辭佔20%、內容佔20%、結構佔20%。
- 2.正式評閱：承辦人將各參賽同仁評閱冊及成績評分表，送請評審委員評閱。

(四) 分數統計：承辦人將3位評審委員提供之評閱分數，填入成績統計表，並取平均數為每位參賽者成績。

由以上作業程序，本局已力求程序公正客觀，至於評審難免可能會對同仁作品不同分析角度(或觀點)，或不同寫作技巧，可能有些許主觀偏好，則勢所難免，因而未獲獎也有可能是遺珠的好作品，不必太挫折。

二、是否有寫作技巧可參考？

文官培訓所網站已將歷年得獎作品，公開供自由參閱；本局自96年起，亦將本局得獎作品登載於本局「E化中心」網站供同仁欣賞，同仁可參考得獎作品的寫作架構、技巧，應可使作品的論述框架清晰，提升寫作能力及技巧。

再次呼籲同仁踴躍參加「專書閱讀心得寫作競賽」活動，只要作品非抄襲(或網路直接摘錄)，格式依規定繕打，個人見解條理闡述清晰、有獨自創見或啟示，都會有不錯的成績。

本局暨所屬各機關98年度專書閱讀心得寫作競賽活動內容如下，等待你的作品參賽。

- 一、舉辦時間：98年4月1日起至98年6月底止。
- 二、實施對象：本局暨所屬機關職員(含約聘人員)。
- 三、指定書目：「我所看見的未來」、「科特勒談政府如何做行銷」、「蓮葉清單」及「人生的探索與選擇」等4本書，由本局請購核發局內各組室、各所屬一

級機關、評審委員，另購公務人員保障暨培訓委員會「每月一書」2套送圖書室及人事室書櫃供同仁借閱。

四、撰寫篇數及提報日期：

本局各組室至少應撰提1篇，局屬一級機關至少應撰提2篇，並於98年6月15日前函送本局人事室彙辦。

五、作品撰寫格式：採直式橫書，每篇字數至少5,000字，最多以15,000字為限(有抄襲等情事時，不予受理)。

六、評審作業：組成評審委員會(指派科長級以上人員組成)，各委員分別評閱作品，再依各評審委員評閱之平均分數高低，排定競賽名次。

七、獎勵方式：本競賽活動之獎勵分為「個人獎」及「團體獎」，獎項及獎勵內容如下：

- 1.個人獎：第1名1人(發給獎狀1幀及記功1次)、第2名2人(每人發給獎狀1幀及嘉獎2次)、第3名5人(每人發給獎狀1幀及嘉獎1次)及佳作獎10人(每人發給獎狀1幀)，以茲嘉勉。
- 2.團體獎：各參賽機關(組室)所提作品，經評閱審定具水準(80分以上)達5篇以上(組室達2篇以上)其機關(組室)發給獎狀1幀，另其機關首長與人事主任(組室主管)嘉獎1次；如達6篇以上(組室達3篇以上)其機關(組室)發給獎狀1幀，另其機關首長與人事主任(組室主管)嘉獎2次。
- 八、受獎人專案敘獎將於本局擴大局務會議中頒發獎狀，前3名作品另函報參加交通部專書心得寫作競賽。

局本部人事室 周書麟

