

公路通訊

交通部公路總局發行

第284期

發行人：林志明 社長：陳思萍

編輯：公路通訊社

地址：台北市忠孝西路1段70號

電話：2311-3456轉4546

http://www.thb.gov.tw/

中港溪橋如期完工 98年5月27日開放通車 新橋拓寬為20公尺 增設人行道及鑲嵌地方特色畫作之景觀台

中港溪橋是本局辦理全省50座改建的老舊橋梁中，繼蘭勢大橋、沙里凍橋後，第3座改建完成的重要橋梁；5月27日中港溪橋舉辦通車儀式，由苗栗縣劉政鴻縣長、立法院徐耀昌委員、頭份鎮陳永賢鎮長、游忠鈿議長和多位縣議員以及交通部陳威仁次

長、本局陳茂南主任秘書共同剪綵祈福，並與民眾一起走過嶄新的中港溪大橋。

頭份鎮尖山里位於中港溪南岸，原本為一片水田，稻作生產豐富，有中港溪之水源灌溉，再加上台灣海峽海風吹拂，形成米粉生產之絕佳環境。光復初期，中港溪橋旁之「米粉街」，在短短不到100公尺的巷子，就有30多家米粉製造工廠，為遠近馳名的「尖山米粉」發源地，也是全台灣唯一以當地特產命名的街道。

中港溪橋位於台13線，跨越苗栗縣頭份鎮中港溪，於民國50年興建完成，此次納入「50座省道老舊受損橋梁修復工程」是因橋梁老舊且不符「水利署中港溪治理計畫」，而橋寬僅9公尺，配置雙車道，也不符交通服務水準。新建完成之中港溪橋全長328公尺，北端引道係按頭份都市計畫24公尺拓寬，南端引道尖山街道併同橋梁以台13線計畫寬度20公尺拓寬，配合「苗栗縣頭份鎮尖山米粉街風貌營造工程」於道路兩側設置人行道，橋上

設置景觀台，以提供行人親近中港溪之平台空間，橋欄杆採斬假石，洗石子美化，並鑲嵌頭份鎮公所公開徵求符合地方特色之畫作；為增進橋梁整體景觀，將設置景觀路燈，再造地方特色。

本工程總工程費1億8400萬元，經施工單位全力趕，於98年5月27日上午在交通部陳次長、苗栗縣劉縣長等貴賓見證祈福下，開放通車。該橋完成後，除可提供用路人更安全便利之行車環境外，並結合該區優質之米粉、米食及客家文化營造在地產業與文化觀光，建立地方主題特色之生活圈，更可望帶動地方觀光產業發展，振興當地經濟景氣。

苗栗工務段段長 吳誌中



交通部次長陳威仁（左4）與苗栗縣長劉政鴻（左3）等貴賓，一起焚香祝禱，祈求通車平安

烏溪橋工程簡介 特色：採用原橋墩位置換底工法改建，施工中維持原有交通功能

烏溪橋屬烏溪流域，里程樁號為台3線210k+000-210k+634.58，全長634.58公尺，橋寬26公尺，是一座雙向各3車道之多跨連續鋼I型梁橋，兩端連接臺中縣霧峰鄉與南投縣草屯鎮。烏溪橋橋址處由於近期經常受到颱風洪水的侵襲沖刷，導致河床持續下降。921震災後烏溪橋靠近霧峰端之部分橋墩已改建，新改建橋墩為P1-P8及P13北上線橋墩，而鄰近草屯端之P9-P12、P14、P15及P13南下線7個橋墩於震災後仍繼續使用。民國93年7月敏督利颱風、8月艾莉颱風來襲，橋基遭沖刷侵襲，造成基礎現況裸露嚴重，其中以P9~P11最嚴重，裸露深達4.5~7.5m以上，基礎之垂直承載力及側向承載力已明顯降低，加上沉箱長度僅8.5~13m，當洪水來臨，造成河床沖刷，對橋梁之安全性堪虞，屬省道老舊橋梁整建計畫之一，為徹底解決本橋梁之安全疑慮，乃辦理橋墩P9-P15橋基整建，以確保橋梁之安全性，並延長橋梁使用壽命，藉以維護本地區交通路網之暢通及保障用路人的安全。

其改建計畫考量橋梁上部結構係於民國91年改建，結構尚新且良好，故仍沿用原有上部結構，改建範圍之下部結構仍配合上部結構之結構型式，採於原橋墩位置換底工法改建，每墩施作2MØ全套管基樁16支，其中6支預先安裝鉗鉸構架延伸發展臨時支撐RC樁柱，再於其上設置臨時鋼帽梁構架，並於既有鋼I型梁預定頂升之腹板位置上焊接支承加勁板，以防止頂昇時I梁腹板挫屈，於頂升前裝設監測系統，每墩以24座千斤頂同步辦理頂升作業，頂升後以支撐墊填塞取代千斤頂作為傳力構件，並裝設大梁橫向止震設施，再拆除原橋橋墩及沉箱基礎後，施作新基礎版墩柱及帽梁，其中綁紮新基礎版鋼筋受限原施作臨時支撐RC樁柱致假柱處縱、橫向鋼筋終止不連續，故設計鋼筋搭焊於預先施作之安



台3線目前改建現況

裝鉗鉸上下層鋼鉸構架中，使應力傳遞達連續性，足以發揮基礎抗彎矩應力，並可減少假柱對基礎之穿孔效應，以減少假柱對基礎結構之影響，隨後拆除基礎頂以上臨時支

撐構架，並回填至河床線即完成改建造業。展為臨時支撐柱及柱帽之方式，於基樁施作時已達精準之定位，較不影響臨時鋼帽梁托架安裝，且樁柱採RC構材，較鋼構支撐耐流木、巨石之撞擊，並有較佳耐洪耐震之能力，故本工程工法之成功，除了提供國內老舊橋梁橋基裸露問題一個全新有效、快速的解決方法外，亦有助於提升政府對於維護橋梁安全的正面形象。

本工程經上級長官至現場指導及承攬廠商興安營造股份有限公司之全力配合趕下，目前施工順利，進度已超前15%，汛期將至，局長於98年5月19日特地撥冗視察烏溪橋及本處轄區，由陳進發處長全程陪同，陳處長以大字報方式向局長簡報，簡報後局長十分關心工程汛期之應變措施，並指示於P9-P11橋墩施作完成後，應立即將P9之圍堰設施向內移至P12，以增加河床通洪斷面，減少颱風期間洪水衝擊，局長指示增加橋梁行車及施工安全性，為本工程帶來實質助益，更重要的是於局長離開工地時一一向工地人員握手嘉勉，在專業之餘表現出親切隨和的一面，鼓舞本處同仁及廠商士氣，在此感謝局長的指導及勉勵。

臺中工務段段長 陳煌熒



局長視察台3線烏溪橋並聽取工程進度及概況

撐構架，並回填至河床線即完成改建造業。

本工程施工特色除能於施工中維持原有交通功能，期間施工中使用6支樁柱及臨時鋼帽梁構架，以移轉橋梁載重傳遞的方式，拆除裸露之下部結構，將具有足夠承載能力的新基礎降至經長期沖刷後之河床面下，不同於台1線溪州大橋於全套管基樁施作時，須於頂部插入H型鋼柱以便後續組裝具斜撐之立體鋼構架及帽梁托架之方式，該H型鋼柱之定位準確與否，影響到安全支撐構架能否順利組裝；而烏溪橋係採6支樁延

臺北縣特二號道路已全面展開施工

臺北縣特二號道路，北起國1中山高速公路五股交流道，經新五路南行跨越新莊中山路、新泰路、中正路，於塔寮坑抽水站附近穿越大漢溪至板橋地區，續沿浦仔溝西岸至土城市環河路跨越城林橋，沿著大安路至中央路，全長約12.41公里，加上配合土城交流道改善計畫與土城交流道銜接，總長約12.8公里。工程總經費309.46億元(包括臺北縣政府浦仔溝綠美化9.5億元、高公局辦理特二號道路銜接土城交流道改善18.02億元)，特二號道路主體工程由重大橋樑工程處負責興建，目前主體7標工程均已發包施工，預計全線完工通車期限為民國101年12月底。

臺北縣特二號道路是屬於「臺北都會區快速道路系統」之一環，將提供臺北縣西側地區一條南北向快速公路運輸走廊，服務五股交流道與土城交流道間之交通需求，可讓臺北縣西側的五股、新莊、板橋及土城等菁華地區快速地推出，健全臺北都會區之發展，同時特二號道路因連接土城交流道以及五股交流道，未來完成後可作為國1及國3高速公路之聯絡道路，更因為特二號道路向北延伸接八里新店線快速道路「八里—五股段」並直通臺北國際港，興建完成後可連繫臺北國際港與國1及國3高速公路之快速道路。

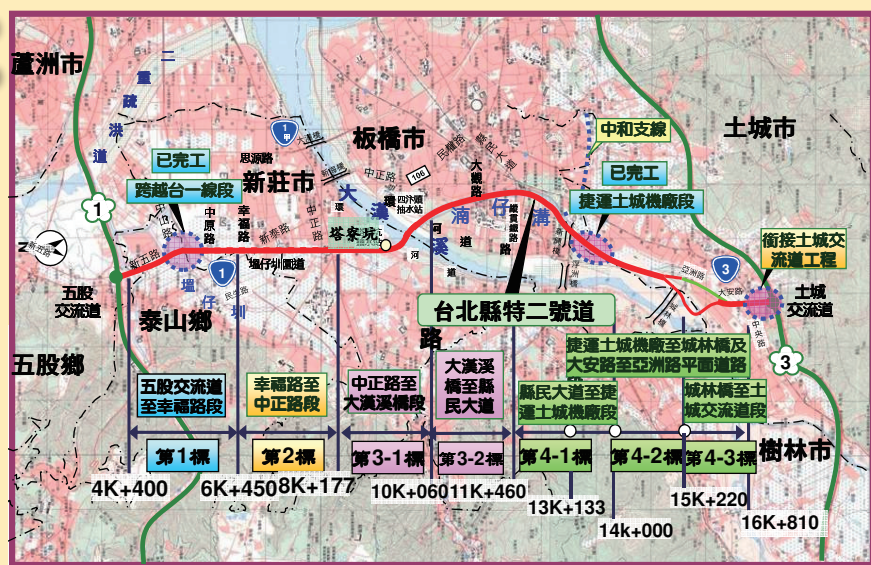
民國89年臺北縣政府開始積極推動特二號道路建設計畫，由於本道路與台1線高架橋、桃園機場捷運線以及土城捷運機廠有共構之工程介面關係，需優先興建，是本計畫第1期工程，列入「公共投資提振景氣方案」，在90年度至93年度編列預算，已於93年完工。

本計畫其餘路段為第2期工程，共分7標施工，已納入「五年五千億新十大建設計畫」內，已於93年度開始辦理設計及用地取得，目前全面展開施工。

第2期工程至98年4月底各標辦理情形如下：

- (1) 第1標五股交流道至幸福路段，95年10月發包，施工進度約74%，預定99年5月完工。
- (2) 第2標幸福路至中正路段，96年4月發包，施工進度約69%，預定99年4月完工。
- (3) 第3-1標中正路至大漢溪橋段，97年12月發包，施工進度約0.8%，預定101年12月完工。
- (4) 第3-2標大漢溪橋至縣民大道段，98年2月發包，施工進度約1.8%，預定101年12月完工。
- (5) 第4-1標縣民大道至捷運土城機廠段，96年4月發包，施工進度約65%，預定99年4月完工。
- (6) 第4-2標捷運土城機廠至城林橋段，95年9月發包，施工進度約93%，預定98年10月完工。
- (7) 第4-3標城林橋至土城交流道段，96年12月發包，施工進度約18%，預定100年10月完工。

本計畫中橋樑工程大部分採用鋼箱型梁及架設預



臺北縣特二號道路分標路線圖

力箱型梁，唯在3-1標因應大漢溪防洪要求，跨越深槽區採用國內少見之170公尺超大跨徑，河中計有6座橋墩，上部結構連續箱型預力梁以懸臂工法施工，同時採用8部工作車施做，其次3-2標為因應浦仔溝綠美化工程景觀需求，採用波形鋼腹板箱型梁預力橋，為國內新橋型，其優點為橋梁量體較傳統預力梁橋為小，可節省下部結構材料經費，減少混凝土用量，符合節能減碳政策。

任務雖然艱鉅，本處整體施工團隊將如期如質、排除萬難、戮力以赴，達成在101年12月底全線通車之目標。

重大橋樑工程處副處長 汪海鄂

台14線186k+850(文蘭~銅門)路基缺口修復工程 動土典禮紀實

原味十足的台14線東段(龍澗-仁壽)，全長約12公里，寬度僅4-5公尺，係屬省道規劃路線。此路段是太魯閣族人早期必經之路，當地秀麗風景，長久以來就有『小太魯閣』的美稱且當地居民稱之為慕谷慕魚(Mukumugi)。在96年間因連續颱風、豪大雨來襲，造成在台14線186k+850(即仁壽橋往銅門約2公里處，花蓮縣秀林鄉銅門村7鄰附近)上邊坡大規模土石坍塌，道路中斷；地方政府囿於財力困難遲遲未能修復，致使銅門村民出入均需繞道對岸榕樹社區，極為不便，經多次協調後，由本局代辦此一修復工程。

本修復工程於98年5月16日上午在銅門、文蘭兩村鄉親期待並歡樂的氣氛下舉行，由本局劉副局長健朗代表局長主持動土典禮，典禮前由當地太魯閣族人以傳統舞蹈-迎賓舞，迎接前來參加的貴賓。接著由張運鴻處長進行簡報，他表示四工處整個施工團隊必將本著服務地方、建設鄉里的心情，克服困難全力以赴，如期完成修復工程。本工程總長105公尺，其設計方式以明隧道及半邊橋通過災害路段，下部結構採1.5φ-25m全套管基樁，其樁上緊接明隧道柱基，明隧道預定施作長度50公尺，半邊橋長度有60公尺，上邊坡則以掛網噴植草種方式處理，以保護邊坡穩定；本工程已於98年5月1日開工，工程總額約3,600萬元，工期220日曆天，預定於98年12月中旬竣工。

劉副局長致詞時表示，交通建設是經濟發展的命脈，便捷的交通不僅可縮短城鄉間的距離，更能帶動地方的高機與發展。由於花東地區長期以來交通建設硬體落後西部地區，民眾長期承受交通不便之苦，所以新政府上任以來，對花東地區的交通尤其看重，本局近年來積極辦理省道公路建設，其中玉長公路新建已經完成，台11線東部濱海公路拓寬，在兩三年內即可完成，而本年度內將完成東部自行車路網示範計畫，提供自行車騎士一個舒適安全的行車空間，另外台9線蘇花公路改善計畫持續進行，花東公路第3期拓寬計畫中，優先辦理豐田、溪口林榮段及長橋段等3個較具急迫性與瓶頸路段等重大工程，今年即將陸續發包施工。往後本局仍將以宏觀務實的作法，積極規劃、推動各項交通建設，不斷提升「行」的品質，以服務用路人。「慕谷慕

魚」這片風景美麗的世外桃源和銅門刀的名氣遠近馳名，吸引大批中外遊客前來，今天本局能接下台14線186k+850災害修復工程的任務，為秀林鄉交通建設盡一份心力深感光榮。公路總局施工團隊在往後的施工階段，仍以嚴謹、認真、負責的態度積極推動，並督促施工單位掌握進度及重視工程品質，希望本道路復建工程能如期如質完成，以解決本地區長期的交通不便。最後並對積極推動本復建工程的孔委員文吉、傅委員崐萇、高金委員素梅、行政院東部辦公室、花蓮縣政府、秀林鄉公所、台電公司等單位以及各界地方人士，致上最大敬意與謝忱。

接續邀請到場貴賓孔委員文吉、傅委員崐萇、秀林鄉許鄉長淑銀、花蓮縣議會黃議員輝寶等相繼上臺致詞，多日來大家的努力終於有了結果，讓在場每位村民均流露出喜悅的笑靨，企盼早日完成此一復建工程。

於各級長官致詞後，劉副局長邀請孔文吉委員、傅崐萇委員、黃輝寶議員、許淑銀鄉長...等共8人，一起舉行動土儀式，見證「台14線186k+850(文蘭-銅門)路基缺口修復工程」正式動工。最後在鳴炮聲、鼓掌聲下，所有來賓以及村民均沐浴在傳統舞蹈的祝福中，圓滿順利的完成了這次的動土典禮。

後記：

一、省道台14線(快官-仁壽)，起點彰化縣彰化市(接台1線)，終點花蓮縣秀林鄉文蘭村仁壽(接台9丙線)，全長187.52公里，目前通車路段長99.021公里(彰化-屯原)，後段是公路總局規劃中的一條東西向橫貫公路，位於南投縣仁愛鄉屯原至花蓮縣秀林鄉龍澗之間未通車路段計76.199公里，短期內並無修建之計畫，一般都取道其支線—由台14甲



在村民見證下，劉副局長暨地方各界共同持鏟動土



線連接台8線後進入花蓮縣境，亦被稱為「能高越嶺道」，此步道未鋪設任何柏油路面亦未拓寬，車輛無法通行，只能依靠步行方式通行，可謂為登山步道，除此之外，台14線其他路段長12.3公里(龍澗-仁壽)皆可通行車輛(惟在東段花蓮端須在銅門辦理入山證後始可進入)。台14線東段(奇萊-仁壽)沿線未設路標、里程碑，該段目前由台電公司負責養護，設有台電專用養護路標、里程碑，係屬台電公司保線維修道路。

二、慕谷慕魚(Mukumugi)：在花蓮秀林鄉木瓜溪畔河階地的銅門村裡，共有銅門、榕樹兩個部落。大約三百年前，原本居住在南投春陽溫泉的太魯閣族，翻越奇萊峰、能高山，來到秀林鄉木瓜溪的河階地開墾，慕谷慕魚(Mukumugi)即是第一個來到此地開墾的家族；後來因為這裡產銅，又是交通隘口，所以改名為「銅門」。銅門打鐵業相當興盛，銅門村盛產「銅門刀」，是一種外型樸素純手工打造的原住民番刀。

第四區養護工程處花蓮工務段 梁道川

健全災害防救工作才能保障民眾生命與財產

第五區養護工程處 重大橋樑工程處 榮獲98年度防災考核第1名

臺灣係由菲律賓板塊擠壓歐亞板塊，致使地殼隆起而形成，臺灣以中央山脈為界，西部平原為歐亞板塊，花東的海岸山脈屬於菲律賓板塊，全島屬較新的地質年代，以致地震頻繁；近年來因溫室效應，造成氣候變化越來越大，天然災害如土石流、水災、颱風...等未減反增，在921震災後，政府制頒「災害防救法」（以下簡稱災防法）等相關法規。

公路是全國防災體系重要的一環，唯有確保安



洛韶工務段道路阻斷搶災演練

全通暢的道路，後續之災後救援才能順利進行，而本局職司公路管養業務，所以在災防法規頒行同時，即律定自總局至工程處到工務段之災害防救執行體系，並於每年防汛期前辦理各工程處、工務段之防救災考核，藉由平日做好防災準備工作，來面對大自然嚴苛的考驗。

災害防救對本局而言，是屬於全面與長期執行的工作，依據本局養護及新工工程單位防救災工作考核要點，於每年防汛期前（4月30日）完成工程單位防救災實地考核作業，藉由年度防救災考核落實督導及推動各項災害防救業務，要求各處（段）健全災害防救體制、強化災害防救功能。

98年度防災考核，由本局防災考核總召集人周副總工程司胤德分率新工組林副組長志銘、養路組李副組長忠璋、林專門委員翠蓉及相關同仁至本局各新工及養護工程處（受考核段），依據「災害防救法」、「交通部災害緊急通報作業要點」及本局應變作業要點等規定辦理考核。自3月上旬起至4月下旬止，共考核27個單位（5個養護工程處與10個工務段加上6個新工工程處與6個工務段）。藉由受考核單位自評報告及陳列資料中，我們發現各工程處及考核段對防救災之用心及努力，例如各單位平時



第一單位接受局長頒發獎座

各項防救災訓練、如何發揮組織動員的準備工作...等，另外在對於地震、豪雨等天然災害及突發性之重大交通事故的各項應變處理與計畫書中，發現各單位在處理緊急災害及措施之處理資源上，確實規劃直向及橫向單位聯繫，有效整合執行災害搶救及災後迅速復原與重建執行能量，俾能於災害發生時，有效減少天然及人為災害的損失。

本（98）年度表現第1名之工程處分別為：（養護單位）第五區養護工程處、（新工單位）重大橋樑工程處；而表現第1名之工務段分別為：（養護單位）第四區養護工程處洛韶工務段、（新工單位）重大橋樑工程處二重疏洪道橋工務所。防救災工作考核績優單位頒獎儀式已於98年5月25日，由局長在擴大工程會報上頒獎，以期為各單位之效法楷模。

局本部救災指揮中心 鄔智忠

關懷弱勢 人間有愛

德雷莎修女曾言：「愛的反面不是仇恨，而是冷漠」。有句廣告詞：「握緊拳頭時，好像抓住了許多東西，其實連空氣都沒抓到！張開雙臂時，好像雙手空空，但全世界就都在你手心！」所以，當我們「推開心窗」，陽光與清新的空氣就會洩進來，屋子裡，就會豁然開朗。「接納別人、待人如己」，就像是張開雙臂，你我之間的人際關係，必能溫暖且祥和。在社會的某些角落裡，就有一群需要我們伸出雙臂，主動關懷與幫助，才得以重燃生命希望的人們，或許是人間有愛開始滋生蔓延了吧，近年來弱勢族群的議題已漸受重視，舉凡食、衣、住、行，甚至育、樂等問題，都期望對於弱勢族群能投注多一點關懷與照顧。基於此種信念，公路監理機關對於弱勢族群行的安全宣導與執行，也不遺餘力地推動中。

本站處於服務第一線，對於服務弱勢族群更是責無旁貸，為了服務弱勢族群，發揮服務熱忱，積極回應民眾的需求，我們主動走向群眾，提供優質、溫馨的服務，以達到零距離的社區關懷。在考照服務、設施與輔導作為上，更是一點一滴付出，按部就班持續的推行著，除每月排定2天由專人輔導「新住民」、不識字民眾機車考照外，並提供駕駛人筆試、口試模擬學習系統（該系統有國語、台語、客語、英語、越語、泰語、印尼、柬埔寨、日語等國發音），多年來已造就了不少駕駛人，也讓更多弱勢族群重拾信心，快樂考取駕照。本年度更主動出擊，結合國立曾文農工綜合職能科，輔導該校高職特教班學生機車考照。

國立曾文農工綜合職能科特教班目前有一、二、三年級各一班，鑒於社會變遷，就業市場競爭越見激烈，身心障礙畢業生想謀得一職就更加困難，也常因自身的交通能力不足且家長又無法給予交通協助而錯失難得的就業機會，故輔導在校身心障礙學生考取機車駕照也是該校的教學重點之一，期在畢業前順利考取機車駕照，提高學生交通能力，增加畢業後就業市場的競爭力。本次與國立曾文農工合作，讓我們對特教班學生有了更深一層的了解，原來一般人認為輕而

麻豆監理站結合社區輔導弱勢學生機車考照

易舉的事，對他們來說卻比登天還難，得經歷許多挫折及不屈不撓的精神，才有可能完成。就拿筆試來說，筆試題庫需靠老師逐字報讀，一次又一次地重複，並配合本站提供的電腦筆試模擬機，專人現場教導操作，才能完成題庫的熟記；而路考部分，特別安排國立曾文農工43位特教班學生至本站由第二股蔡股長明諺親自輔導，以循序漸進、耐心、細心的菩薩心腸，不管是直線平衡或環場路考，時時刻刻以謹慎與愛心在旁輔導，深怕他們一不小心或太緊張而摔車受傷，在一次次的反覆練習，以『磨杵成針』的決心與耐心帶領他們，才讓該校綜合職能科學生熟悉機車考照程序。

鄒站長國珍對同仁的愛心及辛勞，除親蒞現場慰勉表示讚許外，並藉由現場採訪記者的報導，讓社會大眾知道我們的道路交通安全社會教育，結合了社區學校資源，厚植交通知識建設，本著服務弱勢鄉親的精神，提供社區學校戶外教學考照場地參觀及電腦筆試模擬，由專業講師給予輔導，讓學生能獲得最實質的幫助。

「我們以身為公路監理人員的一份子為榮，時刻心繫如何透過各種優質服務來從事公路監理業務，人人以廣種福田，並以點頭問好，從心做起，慈悲為



輔導課程結束後，何副站長與曾文農工同學們合影

懷，心中充滿愛，重視生命，作為工作目標，完成神聖的道路交通安全任務。」這是嘉義區監理所郭所長山林對自己及全體同仁的期許，也印證了「關懷弱勢、人間有愛，改善交通品質，大家一起來！」的決心。希望藉由本站與特教班合作的經驗，拋磚引玉提醒大家多點關心、多點行動，多「停」一下腳步，主動關懷社區弱勢族群，多「看」一下弱勢族群的狀況，設想如何協助，多「聽」一下弱勢族群的說法，鼓勵他們並給予支持。

嘉義區監理所麻豆監理站 謝宛庭

為因應H1N1新流感疫情發展，本局各單位務必配合疾病管制局之規定，視疫情等級確實執行本局「新流感防疫緊急應變小組作業分工補充事項」及「因應H1N1流感大流行之具體工作項目分辦表」內規定之事項，並適時啟動「緊急應變小組」。

(第50次局務會議主席指示重要事項(6))



父母就是孩子的模，想要孩子變成怎樣的形狀，自己就要先做好。(證嚴)

臺中縣98年度公私立幼稚園幼童車交通安全教育研習 **紀要**

臺中縣政府為提升幼童車輛安全品質，增進幼稚園及托兒所交通事故處理能力，防範並減低交通事故之發生，加強幼童專用車輛相關人員之交通安全知識及緊急應變能力，特別邀請豐原監理站共同辦理「臺中縣98年度公私立幼稚園幼童車交通安全教育研習」。本次研習的成員包括公私立幼稚園托兒所幼童車駕駛人員及隨車人員，人數約200人。

不忍回憶的傷痛往事

兒童是國家未來的主人翁，小孩的成長需要我們大人去細心呵護，民國81年5月15日，臺北市私立健康幼稚園舉辦校外旅遊教學時，發生了重大的火燒車事故，造成23人死亡、8人輕重傷的慘劇，更在其他同行的100多個孩子心中刻下難以抹滅的傷痛，也讓社會大眾震驚，心疼這些還來不及長大的孩子，就這樣驟然失去寶貴的生命。

痛定思痛--危機下的轉機

十幾年前的這起重大交通事故，提醒了我們交通安全的重要性，陸續推動了多項法規的訂定，增訂道路交通安全規則第39-1條，確認了安全的幼童專用車應有的規格；推動「小客車附載幼童安全乘坐實施及宣導辦法」，將安全座椅的使用納入規範；更讓各縣市政府開始重視學校辦理校外教學活動租用車輛的安全。但是再好的法規還是不敵人為的疏失，因為十幾年後的今天，根據衛生署統計「交通事故傷害」仍是兒童致死率最高的原因，幼童交通安全的維護仍有待大家努力。希望藉由本次辦理的研習，積極地從預防的角度，宣導交通安全概念及建立交通行為規範，提升駕駛員的專業駕駛知識，及隨車人員的緊急應變能力，提供幼童安全舒適之交通環境，降低交通事故傷害的發生，以維護幼童福祉。

豐原監理站獲邀為協辦單位

張站長光輝對道路交通安全宣導一向主動積極，

因為張站長認為每年道路交通事故之傷亡，使國家付出相當多的社會成本，執法取締是治標，而交通安全教育才是治本方法，唯有貫徹推行交通安全教育宣導，才可使大眾充分了解交通法令，導正不良的駕駛習慣，消弭道路上潛藏的各项危機，以維護交通秩序，增進交通安全。基於上述理念，張站長曾在參加臺中縣道安會報時，主動提出參與宣導道路交通安全的意願，過去曾與臺中縣政府聯合辦理「922國際無車日道路交通安全宣導」共計1200人參與，此次辦理交通安全教育研習活動，臺中縣政府再度誠摯邀請本站協辦。

課程規劃安排

張站長對本次活動非常重視，因為幼童車駕駛員是幼童交通安全的第一線守護者，本次參加道安宣導的是幼童車的駕駛及隨車人員，站長期望能針對此特定對象，設計最貼切的教材，指示第二股陳股長振錫研擬周詳的課程，因場地及時間的限制，無法安排術科測驗，最後決定安排3堂課，包括：交通安全法令介紹、幼童車車輛規範、防禦駕駛及肇事預防與處理，授課講師由張站長及本站兩位資深講師擔任。

豐富的法令知識及良好的駕駛習慣是專業駕駛人必備的基本條件

第1堂課「交通安全法令介紹」由張站長親自披掛上陣，站長常親赴各機關、學校、團體宣導交通安全，對交通法令的解說經驗豐富，今天的對象是幼童車的駕駛及隨車人員，肩負著守護幼童的重責大任，站長特別重視與用心，舉凡道路交通管理處罰條例的罰則，最近幾次修正的重點，道路交通安全規則中有關幼童專用車的相關法令…等，娓娓道來深入淺出；最後還特別叮嚀酒後不開車，通過鐵路平交道應注意停、看、聽，確實遵守交通規則，保障行車安全；宣導內容與台下的聽眾息息相關，大家都很專心聽講，有人還猛抄筆記。第2堂課「幼童車車輛規範」及第

3堂課「防禦駕駛及肇事預防與處理」，教案製作精美，授課方式活潑生動，台上台下互動良好，引起高度的學習興趣。肇事案例的分析更觸動聽眾的心，大家都希望藉由別人的駕駛缺失，導正自己的駕駛習慣，好讓自己與車輛肇事絕緣。

守護幼童行車安全的聯稽路檢

本局監理單位一向非常重視路檢及聯稽的業務，但由於梅嶺大車禍的效應，近兩三年來大家的焦點都側重於大客車的管理上，同仁風塵僕僕往來全省各大景點，犧牲假期為旅客的生命安全把關。但您知道嗎？幼童專用車聯稽路檢也一直持續著，目前本站每週均聯合臺中縣政府，對學生幼童交通車課後接送進行稽查，查驗車輛設備是否符合規定，駕駛人有無持職業駕照，載送對象是否為未滿7歲的幼童等等，透過持續加強執行聯合稽查工作，希望能有效降低幼童車之違規情形，以維護幼童交通安全。

把愛傳出去

身在公門好修行，能為幼童車從業人員作道安宣導，更是身為監理人莫大福分，今天我們除了相關法規及車輛設備介紹、駕駛行為導正、安全駕駛觀念建立等等宣導外，最重要的是我們本著一顆誠摯的心，希望把滿滿的愛傳播出去，啟發大眾的善念及責任感，讓大家從保護幼童角度出發，把消極害怕路檢聯稽被取締的心態，轉變為積極遵守交通規則，養成良好的駕駛習慣，以確保幼童行車安全。看到他們臉上的笑容越來越燦爛，線條越來越柔和，我知道這份愛他們接收到了，希望這些幼童守護神，把這份愛心發揮在日常駕駛工作上，共同守護幼童之交通安全，讓師長寬心、家長放心、寶貝安心；更希望每天都能看到孩子天真的笑容，祝福這塊土地上的孩子都能平安長大。

豐原監理站 王梅花

98年度新聞稿寫作研習心得分享

前 一天仍氣息奄奄、臥病在床的我，強打起精神到中訓參加總局辦理的「新聞稿寫作研習班」課程，原本以為會是昏昏沈沈的一天，不料這裡的新鮮空氣彷彿和著薄荷般清新，多吸一口，人就精神些，加上清風徐徐吹來，我的病似乎不藥而癒了。

授課老師是師範大學大眾傳播研究所的陳炳宏教授，留著一小撮鬍子，斯文、帥氣，頗有學術文人氣息，更難得的是實務與理論兼備，講解深入淺出，大有打通任督二脈之感。

課程一開始老師丟出3個發人省思的問題「你寫的新聞稿，你知道是寫給誰的嗎？」、「寫稿的時候，你認為你是誰？」、「寫稿的時候，你心裏想到誰？」，公務人員在撰寫新聞稿時，容易站在機關或首長立場而自稱「本局」或「本府」，忘記立身於民眾、讀者的立場，導致新聞稿成了變調的「公告」或「公文」或是以敘述文的方式說明一個事件或活動，並不忘加上「深感欣慰」、「深感榮耀」等官方語言，而刊登率自然可想而知。陳老師用幽默淺顯並輔以實例的講解方式，讓大家獲益良多，列舉以下課程重點與大家分享：

(一) 倒金字塔的寫作方式：

在寫新聞稿時，並非以作文的起承轉合方式去陳述事件，在第一段的「導言」，就該將重點交待完整，方便報社記者或編輯人員，擷取重點。況且閱聽者往往缺乏時間或耐性，只看第一段，並未完整閱讀整篇新聞，因此，撰寫新聞稿，要用倒金字塔方式，將最重要的訊息放在最前面。

(二) 新聞寫作稿結構：

新聞寫作的結構可分為「新聞導言」、「新聞主體」、「輔助資訊」等，「導言」是新聞的重點摘

要，約100至120個字即可(例如總統候選人馬英九先生提名蕭萬長先生擔任副手)；「新聞主體」是指新聞資訊的細說分明，但應依重點而注意陳述的層次與條理(例如：為何挑中蕭萬長先生、如何進行副手挑選、挑選標準等)；「輔助資訊」屬於可有可無的補充資料，但有時可幫助記者或讀者更了解相關訊息(例如：蕭萬長先生個人資料)。

(三) 新聞寫作的六大要素-5W1H(六何)：

- 1、何人(Who)：新聞主角(人、事物或組織)
- 2、何事(What)：新聞主體
- 3、何時(When)：新聞發生時間
- 4、何故(Why)：新聞發生原因
- 5、何地(Where)：新聞發生地點
- 6、如何(How)：新聞發生經過

案例：總統馬英九(who)今天上午(when)在總統府(where)接見來華訪問的美國參議員訪問團(what)，針對美國對兩岸和平發展的角色(why)，強調美國應積極在兩岸互動過程扮演(how)…。

(四) 導言寫作注意要點：

一則新聞的重點摘要，亦即一則新聞最重要的資訊，應包含最重要新聞要素重點(但並非5W1H全擺在導言內)，導言的長度以60至100字為宜，120字是上限，不能超過150個字，用字務求簡潔。

(五) 其他注意事項：

- 1、人名第1次出現時一定要冠職銜，以代表身分，宣示其發言的資格。人名第2次出現時，除總統外，其餘皆不用再冠職銜。
- 2、地點、數字須再三檢查，千萬不能錯。
- 3、撰寫日期時，對於昨日、今日、明日等用語，應加上絕對日期，即某月某日，方便記者或民

眾得知確切日期。

- 4、講普通話，用讀者聽得懂的話來說新聞資訊。除用字避免咬文嚼字外，我們習以為常的用語，例如台14線幾公里處，應加註民眾容易了解的具體地點、換駕(行)照…應以換駕、行照代替等。另注意無須提到預算經費或工程花費等，以免轉移焦點，或讓民眾有浪費公帑的不良印象。

- 5、可在新聞稿加上故事性的案例。宣導的網址、電話，不要放在第一段。配合宣導議題，可適時附上操作流程圖、路線圖或相關圖表。

上午的課程結束後，緊接著是新聞稿的實務寫作，雖然犧牲午休時間，卻見大夥個個聚精會神、戰戰兢兢，絲毫未顯疲態，足見今天的課程有多成功(我好像忘了說…午餐有多豐盛!)。各組完成作品後，即逐一上臺發表，並由陳教授、交通部王技正瑞麟、自由時報記者曾鴻儒先生組成的評審團加以評分、提出意見，剎那間，星光大道的戰火似乎延燒到中訓，大家在臺上無不賣力演出，雖然我們2組並未獲獎，但是上臺發表的女將，應可獲頒最佳演說獎及最佳台風獎呢！

最後，交通部任台平秘書為大家講解「媒體公關與應對技巧」，讓我們了解面對媒體應有的應對進退等技巧，也為今天的課程劃下完美的句點。回家前，我不捨的回頭望望，只見一旁的檳榔樹梢，染滿了夕陽餘暉，隨風搖曳，彷彿含羞的對我揮手道別，是的，再見了！這個令人心曠神怡的地方，感謝您拯救了奄奄一息的我！

臺中區監理所 陳蕙禎