

臺灣公路人

— 張 澎 回 憶 錄 —

公路人要有公路精神。
所謂公路精神，
就是要有：
克服困難的勇氣，
達成目標的決心，
以及不畏艱險、全力奉獻的精神。



臺灣公路人

— 張 澎 回 憶 錄 —



氣節要高

氣魄要大

氣勢要壯

氣質要雅

張屏垣



書

入心惟危 道心惟微

惟精惟一 允厥執中

錄自書經大禹謨

舜以此十六字傳禹

目次

毛序 屢創新猷，堅毅不撓之路／毛治國	008
葉序 路漫漫其修遠兮，吾將上下而求索／葉匡時	010
吳序 公路精神，永不放棄／吳盟分	012
趙序 擘畫使命影響深遠／趙興華	014
自序 平凡的人生，不平凡的公路精神／張澎	016
第一篇 白山黑水三十年	018
獵等讀完中小學	
哈爾濱工業大學	
第一次交女朋友	
派到烏蘇里江邊工作	
初嘗新婚生活	
服兵役不到一年半	
被八路軍羈押半個月	
進中長鐵路局回歸本行	
逃難，從東北到東南	
巧遇內弟得以順利來台	
經商失敗，登報求職成功	
第二篇 盡忠職守公路人	062
創業維艱，市工程隊績效亮眼	
養路考核，初試身手	
參與養路費徵收及分配辦法	
受聘委員，修訂公路法規	
陽明山受訓，先總統蔣公召見	
修復重建，克服八七水災的浩劫	

開創新猷，全臺公路普查
成立勘災小組擔任協調任務
不畏艱鉅，整理公路用地
奉獻，養路處十九年

第三篇 排除阻力獻新策 126

兩大通車典禮，頓成典禮專家
調升規劃處長，擬訂公路長期發展計畫
重新公布臺灣公路網
新建東西橫貫公路三條變成一條半
屏鵝公路椰子樹之爭
改善高屏地區交通，增設雙園大橋
收費公路四十年的興衰
毅然請辭規劃處長

第四篇 工作擴展新挑戰 184

調派交通處技正兼第二科科長
大車禍促成鐵路平交道加速改善
代撰北迴鐵路竣工碑文
東線鐵路拓寬遭遇的困難
南迴鐵路的重要決定
基隆港第二港口計畫補述
臺中港第三期及第二階段計畫
高雄港中興商港區與過港隧道
蘇澳港二期工程風災處理
蘭嶼開元港規劃經緯
臺東港建港無疾而終
公路建設摘述
交通部參事期間的成就，結束46年公務生涯

第五篇 退休顧問二十載 270

初任顧問就承擔重任
二高連絡道路改善規劃
整體運輸系統長期規劃
東西向快速公路規劃
四項專案工程之規劃
尷尬的一年
退而不休，再修訂公路法規
追加兩項研究
媒體報導，給予掌聲肯定
受頒工程獎章及交通專業獎章

第六篇 傳承經驗擢後進 338

舉辦訓練班，培訓幹部
專題演講，獲笑聲與掌聲
教書十年提攜莘莘學子
編修公路史，讓史料永存

第七篇 回鄉探親憶童年 396

一別四十年，踏上回鄉路
家譜，開枝散葉
前往撫順會弟妹
中秋團圓，一別成永訣
往事歷歷在目
回憶，全家唯一一次遠行

第八篇 公路精神永續傳 446

演講，勉勵發揚公路精神
大道之行，代表交通人致詞
首屆終身成就獎得獎人
忍辱，檢討自我與惕勵後進
回顧公路人生涯

附錄一 | 言論選集 490

著述，刻劃言論的痕跡
一月談
每月論壇
評述輯要

附錄二 | 獎章集錦 553

附錄三 | 生活剪影 554

附錄四 | 大事年表 564

屢創新猷，堅毅不撓之路

本人與張澎先生相識近 40 年，其為人處世向以務實認真著稱，尤其喜歡開創新局，絕不墨守成規。他所推動的全國公路普查暨整理公路用地措施，較大陸提早了 40 年之久（大陸 1997 年 7 月 3 日通過公路法，翌年 7 月 1 日施行），雖然明知是吃力不討好的工作，可是，他做到了，而且還做得很到位。

在民國 50 年代，公路預算每年不過三、四億元，各地待修建的橋梁甚多，在缺乏經費情況下問題無法解決。於是他首先倡議公路收費政策，成立公路建設基金。在短短十年間，建造了 50 多座橋梁，其中長度在 500 公尺以上的就有 27 座之多，也因此解決了無法建橋的困境。

民國 80 年代政府財力雄厚，為改善交通路網，他力主興建東西向快速公路，深獲當時行政院長官的支持，從北到南共計規劃了十二條東西向快速公路，使每一生活圈均有一條快速公路，可與高速公路相連，建立了完整的高快速整體路網。

張澎先生除擅於公路規劃之外，對於公路法規之制定，尤有獨到之處。從民國 45 年起為交通部起草公路法規以來，舉凡公路有關法規之修訂，無不參與其事；對公路管理制度之建立，著有貢獻。

張澎先生以耄耋之年，將其一生經歷寫成回憶錄出版。此書不僅見證了臺灣公路發展的歷程，更顯現渠治事嚴謹，不畏艱鉅之精神，足堪為現代公務員之表率；本書內容更值得視為做人處事的寶貴教材。特為之序。

行政院院長 **毛治國** 謹序
中華民國 104 年 5 月 4 日

路漫漫其修遠兮，吾將上下而求索

張 澎先生與我原無任何淵源，直到我到交通部服務後，常常聽到同仁提到張先生，才開始對張先生生平的傳奇事蹟略有所聞。民國99年，當時的毛治國部長請我編撰一本書籍與影片，藉以表彰交通人踏實專業、公而忘私的精神，並以這本書與影片來慶祝中華民國建國一百年。我們在鐵公路、海空、郵電、氣象觀光等各交通領域共推選了15名交通人，並以他們在交通領域的生涯故事，出版了「大道之行」這本書與影片。在公路領域上，所有參與「大道之行」計畫的同仁，都毫無懸念一致認為，張 澎先生一輩子奉獻公路交通的故事，最值得被記錄報導。當我看過張先生的故事與影片後，深深地被張先生的縝密又創新、專業又恢弘、豁達又謙遜的行止所感動。交通部後來在「大道之行」新書發表會時，邀請了這15位大道之行的主角來參加，我才第一次看到景仰已久的張 澎先生。我不很記得當天張先生的致詞內容，但很清楚地感受到他當時以90多歲高齡代表15位主角致詞的神情，說話鏗鏘有力、咬字清晰、內容簡潔，贏得滿堂喝采。當時我就期待張先生能把他精彩豐富的一生，寫成完整傳記，這不但能讓關心臺灣交通發展的後人從他這部公路交通活字典身上發掘更多的寶藏，也能為世人印刻下良好交通人的典範。我任交通部長後，曾去張先生臺中家中拜訪請益，並請他撰寫回憶錄，想不到他當時已經著手撰寫，於是我就請公路總局積極協助張先生出版回憶錄，當年的期待，能在這麼短的時間完成，在恭喜張先生之餘，也要感謝公路總局同仁的積極協助。我個人也感到格外興奮。

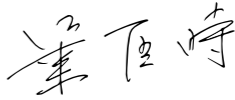
張先生是臺灣公路界的耆老與瑰寶，他在書中謙虛地說，對幾件事投注較多心力：舉辦公路普查、籌設公路建設基金、規劃東西向快速公路、起草及修訂公路工程部門法規、典藏豐富公路史料。事實上，張先生對臺灣交通的貢獻遠超過此，這從他所獲頒的獎章便可得知一二，如：八七水災重建獎章、51年總統召見特保最優獎章、臺灣省

政府頒服務滿35年獎章、中國土木水利工程學會工程獎章、行政院一等服務獎章、交通部一等交通專業獎章，以及金路獎首屆終身成就獎等等。這些獎章及獎項的肯定，是絕大多數人窮盡一生都難以超越的成就，張先生對交通事業的貢獻，可見一斑。

張先生於民國76年正式退休，但退而不休，隔年受聘交通部顧問，迄民國100年長達20餘年，這段時間完成觀光地區聯外道路改善計畫、第二高速公路交流道聯絡道改善計畫、2020年臺灣地區整體運輸系統長發展計畫等，花費心力，全心奉獻交通事業，這種精神與毅力令人佩服、崇敬。

張先生目前已屆95歲，但是每一次的請益詢問，他都能思慮清楚、條理分明，知無不言，耐心詳盡地提出看法，讓我們年輕一輩的常常自嘆不如。張先生是公路界不可多得的長者，也是公路界深獲尊敬、喜愛的大家長。

「路漫漫其修遠兮，吾將上下而求索。」可以說是張先生一生的寫造，他這本回憶錄，是典藏臺灣公路交通界的經驗寶典，呈現張先生的公務生涯與專業智慧。對專業讀者而言，本書是臺灣公路發展史的珍貴寶庫；而一般民眾，也可從本書中瞭解，當我們在享受四通八達、便捷有序的公路時，背後卻是無數無名英雄的血汗付出。感謝張先生花費4年8個月的時間書寫完成本書，讓我們有幸能一覽臺灣交通的發展與張先生的故事及處世態度，再次恭喜張先生能夠順利出版此書，也在此對張先生表達由衷的謝意，並祝福張先生身體健康、青春永駐。

前交通部部長  謹序
中華民國104年5月6日


吳序

公路精神，永不放棄

道路建設與國家經濟的發展及文明生活的進步緊切相關，所以每一條道路的擘劃與建設，都是一群無名英雄腦力激盪，以血汗青春鋪建而成，唯有他們的辛勞付出、全力奉獻的精神，遇到困難不選擇逃避放棄，而是竭智盡力，克服挫折，堅持完成目標，具備這樣的勇氣及決心，才有辦法成就臺灣四通八達、超過2萬公里的綿延公路，這便是所謂的「公路精神」。而這樣的精神，我們也能在作者張 澎先生的工作態度及做人處世，看到最好的典範。

張 澎先生於民國38年來臺，進入高雄市政府工程隊服務，先後擔任臺灣省公路局處長、臺灣省交通處副處長等職，之後退而不休，擔任顧問20年，服務交通界70年，盡心奉獻、任重道遠，他建立公路管理制度，擬訂公路普查計畫，實施公路路線編號，完成2,600多條路線台帳，並繪製臺灣公路十萬分之一的路線圖，及公路長期發展計畫、高屏沿海公路建設計畫、新建三條橫貫公路計畫等多項計畫的規劃與擬定，若非張 澎先生，實在無法如此迅速確實地完成多項龐大的計畫。

期待透過本書，從「臺灣公路活字典」張 澎先生身上，瞭解臺灣道路建設的脈絡歷史，知曉臺灣道路擘劃的辛勞付出，也學習「公路精神」那種堅持原則、克服困難的無所畏懼的氣魄，讓臺灣交通的故事與精神綿延下去。

交通部常務次長  謹序
中華民國104年5月6日

趙序

擘畫使命影響深遠

張 澎先生被媒體視為「公路活字典」、「臺灣公路活電腦」，這些稱號所代表的意思，其實都在說明張 澎先生對臺灣公路交通的熟諳，以及他對臺灣公路規劃的務實認真。而本書以「臺灣公路人」為題目，也真實反映他對公路的貢獻，也體現他所稱的「公路精神」，若沒有張 澎先生的擇善固執，今日臺灣的公路網或許無法如此有條理地發展。

「氣節要高，氣魄要大，氣勢要壯，氣質要雅」的16字箴言，是張 澎先生規劃公建設或主持研討會議的信念，也是為人處事值得思考學習的目標。所謂的氣節要高，就是要清廉自持，立場超然；氣魄要大，就是要見識遠大，並以多數人的利益為依歸；氣勢要壯，就是要堅持原則、貫徹始終；氣質要雅，就是要有容納百川的胸襟，多聽他人意見。若能掌握這16字箴言，在工作處理、待人接物上，必能少一點紛爭，多一點水準及條理。

本局多年以打造全方位的公路服務事業為目標，這必須仰賴公路人的付出與努力才能實現。而張 澎先生以真摯流暢的文筆，寫出了臺灣公路交通的歷史、計畫擬訂規劃的背景及策畫執行的複雜不易。也能從本書感受到張 澎先生淡泊名利的氣節；承擔重責大任的氣魄；不畏艱險的氣勢以及溫文儒雅的氣質。而這些也正是本局同仁所需要學習效法的。

本局有幸能為張 澎先生出版本回憶錄，讀者閱讀時，應把它當作一本公路發展史或公路訓練教材來讀，那就更能彰顯本書出版的意義了。

趙興華

交通部公路總局局長

謹序

中華民國 104 年 5 月 11 日

自序

平凡的人生，不平凡的公路精神

我是個平凡的人。一生都在為人作嫁，從來沒做過機關首長。在46年的正式公務生涯裡，總是站在輔佐首長的立場，出謀獻策，運籌帷幄；甚而就算是我從頭到尾一人完成的，也要歸功於首長的領導有方才能成功。如有疏失或失敗，則一人承擔，從來不曾諉過予他人。

我也是個平實的人，做任何事都要先設定構想、實施步驟，然後一步一步踏實地逐步完成。在推動中間遇到困難、挫折，我會設法克服，直到達成目標為止。所以我主持的會議，不會議而不決；我推動的計畫，不會沒有結果或半途而廢。

我更是個平淡的人。從事公務以來，從未爭取過任何官位，每次職位的調動、安排，都是由長官斟酌決定，甚至發表後才知道。我不是個不通人情的人，朋友來看我帶些禮物，我都欣然接受並表示感謝；若有朋友帶他的朋友來，夾帶送錢的話，我會在第二天以「歸還借款」的名義用掛號寄回去，這樣既可留下紀錄，也不會傷了對方的尊嚴。

我曾在很多機關學校做專題演講，常用「把握原則，堅持立場」作為結語。什麼叫把握原則呢？就是要把握計畫具有可行性的原則，以及對多數人有利的原則。因為任何政策不可能人人都滿意，房子被拆的人，土地被徵收的人就不會滿意。但是只要對大多數的人有利的，就可以做。

至於所謂堅持立場，就是要堅持專業立場和超然立場。公路工程的设计是一項專業，路徑怎麼走最經濟，人民所受的損害最少，是要靠整體的研判，不容許由民意來左右。而超然立場是工程師要遠離政治漩渦。當今常有政治凌駕專業，歪理淹沒正義的情形，如果不能堅持超然立場，而隨政治立場東搖西擺的話，便一事無成了。

我個性剛正內圓外方，常為了堅持立場，因而得罪了一些人，甚而開罪了上級機關。只要是對的，我會義無反顧地堅持下去。結果，問題解決了卻傷了自己，因為有權力的人，可以用其他方法來打擊你。

在這篇回憶錄裡，就有這樣的例子。

這樣庸碌一生平淡無奇的我，要寫回憶錄，可能會笑我無聊。因為我既無轟轟烈烈的政績，也沒有叱吒風雲的表現，有什麼好記的？！但我還是花了4年8個月把他寫完了。本想會有很多共同為公路建設奮鬥過的老朋友能讀它，藉以向子孫們炫耀，為他（她）們細數當年。可惜和我同一代的人，相繼凋零所餘無幾，只好留給流行上網的現代人作參考，希望也能從其中讀出若干況味，因為做人處世的道理是沒有時代分野的。

本書之能夠出版，首先要感謝交通部葉前部長的幫忙，交代公路總局辦理招標印行，以及交通部吳次長、公路總局趙局長的鼎力支持，在此特致上崇高的敬意與謝意。另對公路總局規劃組李忠璋組長等組內同仁協辦行政作業，及東吳大學企管系賈凱傑系主任及黃丹嫻小姐先將本回憶錄編製成冊，其辛勞與誠意，在此一併感謝。

張 澎 謹序

中華民國104年4月1日於臺中寓所

第一篇
白山黑水三十年



獵等讀完中小學

1930年（民國19年）9月，插班進入撫西兩級小學初小二年級，和三大爺小兒子魁元五哥同班，他學名張濟，我學名張湧，都是爺爺替我們取的，五哥大我一歲，在班上常考第一。我雖是插班生，因為國語算術兩科的根基很好，馬上可以跟上；只有常識一科需要補強，到年終考試通過，明年可以順利升到三年級。

所謂兩級小學，是指初級小學四年，高級小學二年，合起來共計六年，和現在的國民小學一樣。不過當時高級小學二年，是為想升初級中學的學生做準備，因此，凡是不想升學的多半讀到初小就不念了。

1931年（民國20年）9月18日，瀋陽發生了驚天動地的大事，日本關東軍藉南滿鐵路柳條湖一段被炸為理由，炮轟瀋陽附近的北大營東北軍駐地，同時占領了瀋陽城、兵工廠、飛機場以及軍政機關。東北軍在一夜之間邊戰邊退，撤往錦州、營口準備入山海關。我家住在渾河北岸的撫順舊城，當夜就聽到消息，大家不敢入睡。19日日軍占領新撫順（渾河南岸），下午就占領舊城，地方保安部隊繳械投降。事後聽說，日軍從19日起迅速攻占了沿南滿鐵路和安奉（瀋）鐵路線上的很多城市，並同時圍攻長春等地，當夜長春陷落。23日日軍占領北寧、瀋海鐵路沿線城市，翌年2月哈爾濱也淪陷。但松花江以北地方，仍由馬占山指揮繼續抗日。在短短幾個月裡，東北精華區已全部淪為日軍占領，史稱九一八事變。我當時僅10歲，似懂非懂，只知道日本鬼子很可怕。

東北的長白山是我國與朝鮮位於南方的界山；黑龍江是我國與俄國位於北方的界水。生活在此間的中國人，常以白山黑水代表其屬性。

張湧從出生到離開東北來到臺灣，整整三十年，在此地成長茁壯，完成了學業、結婚、生子和就業，奠定了他之後成為公路人的基礎。

我就讀的撫西小學，也因為九一八事變而停課，直到1932年2月底重新開學，我變成四年級學生，領的新書中算術好像未改動，國語和常識的內容改的很多，尤其每一課本最後一頁原來印的國旗黨旗和中山先生的像都不見了。

1932年（民國21年）3月滿州國成立，由遜清末代皇帝溥儀任執政，年號「大同」，用紅黃藍白黑五色旗做國旗。3月9日在長春舉行就職大典，定為首都並改名新京，學校放假一天舉辦慶祝遊行。原來的遼寧省改為奉天省；瀋陽也改稱奉天。

這年9月中旬的一個夜晚，從家中院子往南看，火光沖天。槍砲聲震天撼地，民眾奔走相告，平頂山出事了！全村被日軍包圍，放火燒村，奔逃的全被亂槍打死。天亮，仍然可以看到滿天飛煙，聽到零星槍聲，直到夜晚才止息。我白天雖然照常上學，但老師心情不對，上課無精打采，更無人敢提起昨夜之事。

駐新撫順的日軍守備部隊事後說明：「是因抗日匪軍混入平頂山村攻擊新撫順市區，為免匪軍逃竄，才一網打盡」；事實並不如此簡單，據說：是抗日自衛軍經平頂山攻打撫順市區，燒毀了日軍的物資配給站，襲擊楊柏堡採炭（煤）所，於是，日軍包圍了平頂山全村，將村民和礦工逼趕到平頂山南面窪地，用機槍向村民掃射，然後將房子潑上汽油放火燒村，想逃出的則被機槍打死，全村三千多人全部罹難。這就是「平頂山慘案」。也是我生平第一次親身目睹的恐怖事件，現在想起來，似乎仍能反映出漫天火紅槍砲齊作的情境。

這年夏天（1932年舊5月20日），媽在南房生下三弟榮元（張瀛）。

1933年（民國22年）過年後，考上撫西高級小學，那時規定高級小學是公開招考，本校是縣立小學名校，外地初級小學想升初中的學生也來報考，我能上榜很覺光榮。跟我同班的五哥，隨三大爺全家在

九一八事變前，就到關內石家莊井陘礦務局去了。

自從安東回老家以後，媽跟爺爺似乎相處的不好，爸不在家時，爺爺時常站在媽的房間外面，數落媽的不是。所謂大人的事小孩子不懂，那時，我真的聽不懂，只有帶著弟妹到院子去玩。

秋天，爸爸決定全家搬往奉天，留下我陪爺爺，免得他一人寂寞，僱一位女工每天來料理家事和飲食，留下我的另一目的是叫我在此地把高小念完。在陪爺爺的期間，念了上中下三本孟子，學會珠算乘除法，大楷也顯著進步，這些意外的收穫，是弟妹們沒能學到的。

爺爺開始迷信，尤其對狐仙著迷最深，但又崇奉儒教。他把爸媽走後的空房，擺上一排供桌和牌位，每天早晚上香作揖，初一十五膜拜；另外還迷信「扶鸞」，遇有疑難，就請出扶鸞指點迷津。所謂扶鸞，是用一個銅盤子鋪上一層小米，再用一圓形籬筐裝上一根竹籤，倆人各用一隻手輕扶籬筐任其走動，竹籤在米盤上寫出字來，然後搖晃銅盤竹籤再繼續寫，直到寫出全部旨意為止。因為我是那一隻手，所以印象深刻，是否靈驗則非我所知。

1934年（康德元年）3月1日，溥儀執政在新京就任滿洲帝國皇帝，改年號為「康德元年」，溥儀先穿龍袍舉行登基告天禮，然後再換穿陸海空軍大元帥服，在勤民樓舉行即位典禮，命鄭孝胥為國務總理大臣，日本關東軍司令官菱刈隆等要員參加祝賀。這時，我讀高小二年級，隨隊參加撫順縣公署廣場的慶祝大會，三呼皇帝陛下萬歲後，隊伍遊行市區直到新撫順車站才解散，全程約三公里，參加的各行各業代表也比三年前盛大。

爸媽搬到奉天以後，租下大南關額宅胡同七號大院子和房子，把老家瓦房帶院子賣掉，訂製6輛馬車，買進6匹駿馬，雇用車伕，開始經營馬車生意，沿街攬客。奉天市面繁華，人力洋車和馬車是穿梭

市區的主要交通工具，馬車雖然車資較貴，但是載客量大又快又能跑遠路，初期收入不錯。寒暑假回奉天看到爸每天忙裏忙外，夜晚還要起來餵馬，那種勤勞的表現跟在撫順時相比，真是判若兩人。小學高二（1934年）夏天，媽生下第三個妹妹兆媛，剛好我放假在家，媽坐月子，我又幫忙做家事，同時照顧弟弟妹妹，直到媽滿月才回撫順。



1935年（康德2年）春節過後，我考上奉天市寶覺寺旁省立第一初級中學，這是一所歷史最久的中學，教室老舊，但師資很好教學認真，在省城號稱名校。現在仍能記起的老師有國文關老師、英文戴老師和歷史許老師，班上最能讀書常考第一名的叫霍恩熾，我在班上總是考十幾名，不是最會讀書的學生。根據省政府新規定，初中起增加「日本語」一科，由會日語的中國人來教；初三時則改由會說國語的日本人教，我對語文很有天才，成績不錯。

1937年（康德4年），教育制度有重大改變。原來的兩級小學取消「兩級」，改為六年到底；初級中學改為職業學校，修業四年；高級中學取消也改為四年制中學。因此，第一初中改稱「第一商科中學」；位在小河沿的第一工科高中則改稱第一工科中學，小學畢業便可報考。於是，高初中六年的學制縮短為四年，畢業後便可考大學，我成為新學制下第一屆畢業生。但大學入學標準依舊，並不因中學縮短兩年而降低門檻，我想是不希望有太多人受高等教育之故。民間，把這種教育制度稱為「愚民政策」。

在中學四年期間，家中的變化很大。1936年（康德3年）1月媽生下妹妹桂媛（舊曆臘月21日），坐月子期間，仍由我承擔煮飯洗衣等家事。

這年（1936年）夏天，爸將馬車生意停掉，把車馬賤價頂讓，好像賠了很多錢。此後，賦閒在家靠撫順房租和頂費生活。

撫順老家，除了面南洋瓦房和座南面北住房連帶院子已賣掉之外，尚有西側面街店面九間，南端兩間租給曹家藥鋪；中間四間租給蘇老大爺開雜貨店和一家理髮店；北端三間是郵局。不知何時，南端和中間的六間都已賣掉。我想是爸媽帶著我們七個兒女在奉天生活，開支浩繁之故罷。

我到奉天讀初中後，爺爺一人改在高爾山後選了一塊地，蓋茅屋兩間，一間做神壇一間自己住，爐灶蓋在外邊，開始孤獨的生活。爺爺有五個兒子，竟然沒有一個肯奉養他，在那個時代令人難以相信。僅在年節回來看看，哪能慰藉老人的寂寞心情。我承爺爺的教誨很多，親情也深，每逢假日，便坐火車或是長途汽車來看爺爺，有時住一晚，有時當天晚上回奉天，每次看他那滿臉皺紋對我依依不捨的樣子，永遠烙在我的心底，有說不盡的無奈。

1938年（康德5年）春，爸把撫順最後三間租給郵局的房子也賣掉，和一位同鄉合資在奉天南門內大街（今朝陽街）開南興玻璃店。爸在撫順曾開過玻璃店，他截裁玻璃很內行，既屬專業應不易被騙，也因此，爸每天作息變得很有規律。

這年，我為了考大學，家中弟妹吵鬧實在無法讀書，遂向從外鄉來就讀的同學商量，借住他們的宿舍，每天晚飯後去溫習功課，對升學準備很有幫助。現在還記得同住的同學有隋銘志、于寰瀛、吳殿揚、胡錫綸等人，爾今不知這些人是否還在人世。

夏天酷暑蒸人的日子，媽生下第五個妹妹雲媛，我暑假在家，媽坐月子，我又承擔了煮飯洗衣服的全部工作，最難忘的是洗尿片子，這時，常媛大妹妹已經小學六年，但她脾氣很大，一不高興便撒手不管，誰也拗不過她。媽還沒滿月，雲媛夭折，爸媽心情不好，我們都不敢惹事，過一陣子一切又恢復常態。

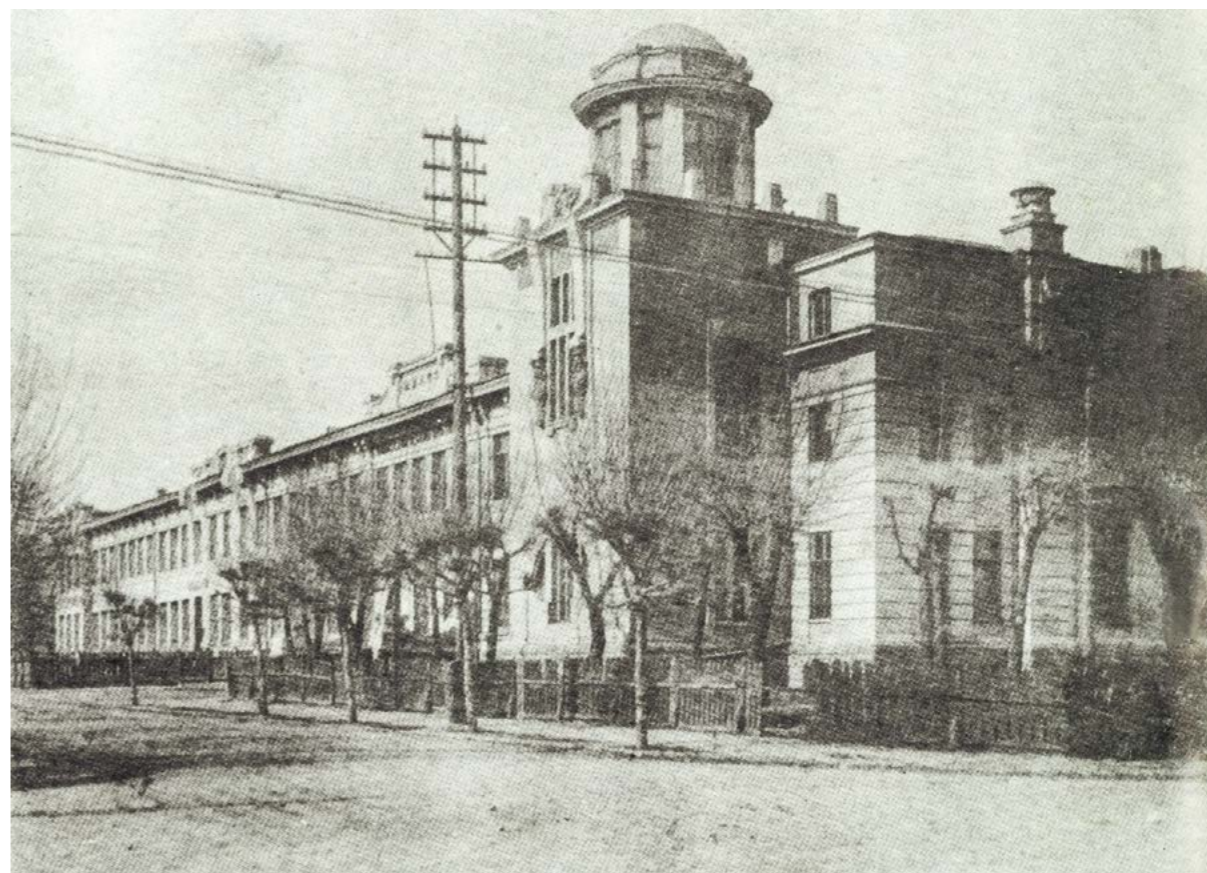
哈爾濱工業大學

1939年（康德6年）1月舊曆年剛過，先後收到奉天工礦技術學院和哈爾濱工業大學的錄取通知，我以沒讀滿六年中學的學力，竟能考上，內心高興無比。爸媽雖然也高興，但似乎不很熱烈。技術學院近在咫尺，工大遠在六百多公里以外，爸曾考慮叫我讀工礦技術學院，可是我想讀工大，經過商量同意我遠去哈爾濱讀書。

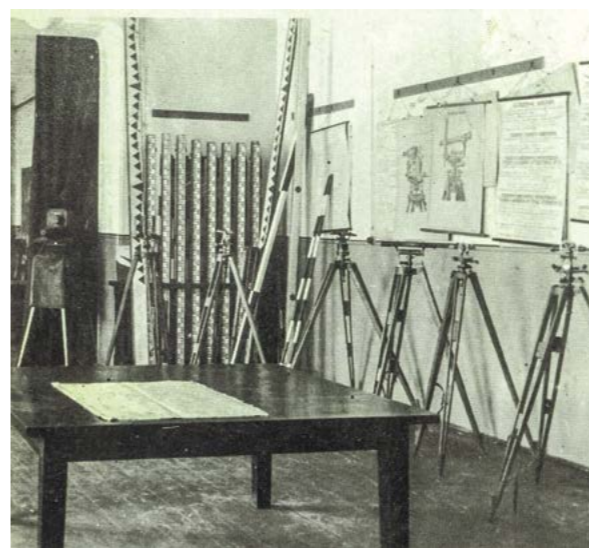
臨行前專程去撫順看爺爺，告訴他將離家遠行到哈爾濱讀書的事，老人家異常衰老，有氣無力地叮嚀我要注意身體、要好好用功；那步履蹣跚替我求神保佑平安的樣子，使我心疼地流下眼淚。整個下午，爺爺說了很多有關張家的過去歷史，似有傳述給我的意思，可惜往後幾十年奔波勞碌，始終留在心底沒能記錄下來。

2月28日，按照學校規定帶齊應備物品和生活費，搭「鶯號」夜快車從奉天總站北上，只有爸爸一人送我，在月臺上向爸爸深深一鞠躬，是拜別也是感激。夜快車有六節是臥舖車廂，三層臥舖有四節，我睡上層，躺下來思緒起伏難以入睡，想起過去也想未來。這第一次單獨遠行，象徵我另一人生階段的開始，將面對未來群體生活的考驗。

回想，自從1928年（民國17年）全家遠赴花園口開始，不數月遷安東，第二年回撫順，不出兩年又搬去奉天，養馬車、開玻璃店，加上兒女眾多，在在需要錢，在沒有穩定收入情形下，坐吃山空勢屬必然，短短十年將家產出賣一空，怎不令人浩嘆。假如當初不東奔西跑，在老家坐收房租，也可以一輩子不愁吃穿，這些回想已是明日黃



▲哈爾濱工業大學全景



▲哈爾濱工業大學測量作業室



▲哈爾濱工業大學材料強弱實驗室



▲哈爾濱工業大學華生宿舍



▲測量歸來

花無濟於事了。

其次，想到為什麼看到我考上大學高興而不熱烈的原因了。到外地讀書要花很多錢，而且是四年，家中除靠玻璃店收入維持生活外，應無餘力支應；但是又想，若在眾多兒女中攻出一個大學生，不僅可以光宗耀祖，將來賺錢回饋弟妹讀書或是補助家用，未嘗不是好事。這使爸媽為難，也是我應否選擇捨近求遠的最大矛盾。最後終於決定讀哈爾濱工大，相信爸為籌措學費一定費了很大的苦心。思前想後，昏沉中一夜過去了。車過德惠站天已微明，大家折起臥鋪並排而坐，窗外大地一片雪白，幾縷炊煙，三五老樹，北地的農村顯得分外寧靜。



哈爾濱工業大學位於南崗公司街（今西大直街），環境幽靜，校舍宏偉，為中俄兩國政府合辦。1920年（民國9年）8月5日組成中俄工業學院董事會，10月16日成立中俄工業學院，1922年（民國11年）4月2日升格為工業大學，1928年11月1日改名為哈爾濱工業大



▲哈爾濱工業大學在臺同學合照

學。1931年九一八事變日軍占領東北，1932年2月哈爾濱淪陷，3月1日成立滿洲國，但中東鐵路（滿洲里至綏芬河）尚未接管，因工大資金來自中東鐵路，所以也未移交；1934年3月1日始由俄國將學校及中東鐵路一併交由滿洲國接管，除留少數俄人教授外，由日本國內派來很多教授施教。同時招收日本學生。

哈爾濱工大在成立之初，僅有電機和土木兩科。電機科內分設電力、電工、機械和熱工四系，土木科內設建築、橋梁和交通（鐵路、道路）三系。其後陸續增設採礦冶金科、商務運輸科和應用化學科。學程分為預科三年本科五年。1931年九一八事變時共有學生1,900人。1934年（康德元年）由滿洲國政府接收後，從1936年起改為四年制，分設土木、建築、電氣、機械、應用化學和採礦冶金六科，1937年春入學者稱第一期，我是1939年春入學，所以是土木科第三期。

哈爾濱工大所有經費，都是由中東鐵路負擔，設備非常完善，計有材料強弱、電工、水工、蒸汽機、機械、熱工、鉚銲、物理、化學等試驗室，又有中東鐵路各工廠可供實習，理論和實務結成一體，即或當時日人所辦的旅順工科大学也不能與其相比，我能到此讀大學深感幸運。



▲校友會開會出席情形



下車後改乘馬車到學生宿舍報到。宿舍離校本部隔兩條街，一棟四層樓白色建築，可供所有外地學生住宿。一年級新生住一樓；地下室為餐廳和浴室，一樓寢室為上下鋪，一室八人；二三樓四人一室；四樓二人一室，專供四年級生住。室內桌椅床櫃齊備，有如高級旅館。

3月3日正式上課，多為日籍老師，現在還能記得的有教力學的荒井利一郎，教道路的大崎虎二，教水理的永井老師，校長是鈴木正雄。使我敬佩的是，他們只重學術不談政治，在日本人控制一切的時代，實在難得。

最初聽日語講課很不習慣，聽懂不到一半，全靠自修彌補，考試成績很不理想。直到半年過後，才慢慢改善。

這時的大學，沒有必修和選修之分，所有規定的課程都必須修完，以60分為及格，如有三科不及格，就留級重修。因此，原來45人一班到畢業時只剩下二十幾人。以我土木科這班來說，畢業時只有28人。我的水理學一科直到畢業為止從未及格過；而對道路工程特別有興趣，總是拿高分。之後的幾十年，始終在公路方面發展，可說是基本性向使然。



▲ 哈爾濱工業大學在臺校友，上排左至右為王世珍、張 澎、關寶琦、陳靖宇、胡孝椿、王傳綱、張益瑤；下排左至右吳其儉、王世珍夫人、王沅、孫運璿暨其夫人俞蕙萱、張益瑤夫人、孔祥集，民國 86 年 3 月 4 日攝於聯勤中央餐廳，現僅餘 4 人尚健在

東北的各級學校，都是暑假短寒假長，雖然暑假只有二十幾天，我還是回家一趟，把學校的狀況以及我的生活情形向爸媽說明。同時去一趟撫順看爺爺，老人家依然獨立生活，祇是身體和精神都不如從前，我很為他的健康擔心，臨別時爺爺送我到山下，站在那看我走，我讓爺爺先回，兩人僵持許久，最後還是讓爺爺先回去，我站在那裡看著那老態龍鍾的背影，直到轉過山腳看不到才向撫順北站走去。在車中我想：能否再見，真是不敢逆料啊。

1939 年冬 10 月 22 日，媽生第五個妹妹蘭媛。

1940 年（康德 7 年）寒假回家，才知道爺爺已在今年秋天逝世，怕我長途往返影響功課，所以沒告訴我。據媽媽說，爺爺得了上吐下瀉的病，沒人知道，一天，送柴火的人去送劈材，才發現爺爺死在炕上可能已有兩天，爸接到通知才會同在奉天的幾位大爺（伯父）趕去撫順料理後事，葬在城東二道房子張家墳地，享年 68 歲。爺爺是光緒

28 年秀才，一生的境遇起伏很大，在壯年時經營商業盛極一時，房地無數。1925 年（民國 14 年）奶奶中風去世後，把家產全部分給五個兒子，爸爸最小所得略多，並負奉養爺爺的責任，豈料短短十幾年，竟使老人家退隱山林，過著孤寂無依的生活，臨終時子孫無一人在身邊相送，晚景如此淒涼，怎不令人心酸。原想到墳上祭拜，因撫順到墳地須走二十多里路程，即或前去也不過看到黃土一堆而已。

第一次交女朋友

1941年（康德8年）夏，電氣科四年級蔡正義和宋紹麟兩位學長要給我介紹女朋友。蔡是女孩子的堂叔，宋是我的同鄉，相約在道裡十二道街一家西餐廳見面，她叫蔡正芳，這是我第一次交女朋友。我有些靦腆而無話可說。餐後，送她到車站。

正芳，阿城縣人，阿城中學畢業，小我三歲，其父蔡祥山於九一八事變後任東北抗日義勇軍營長，1934年戰死在北安附近。留下其母帶領四個孩子靠積蓄度日，姐淑芳，弟榮印、榮堂。正芳對歷史和國文獨具天才，典故如數家珍，文筆出口成章，年方十七，已是時代女性的典型。她不是最美的，但長的眉清目秀非常可愛。

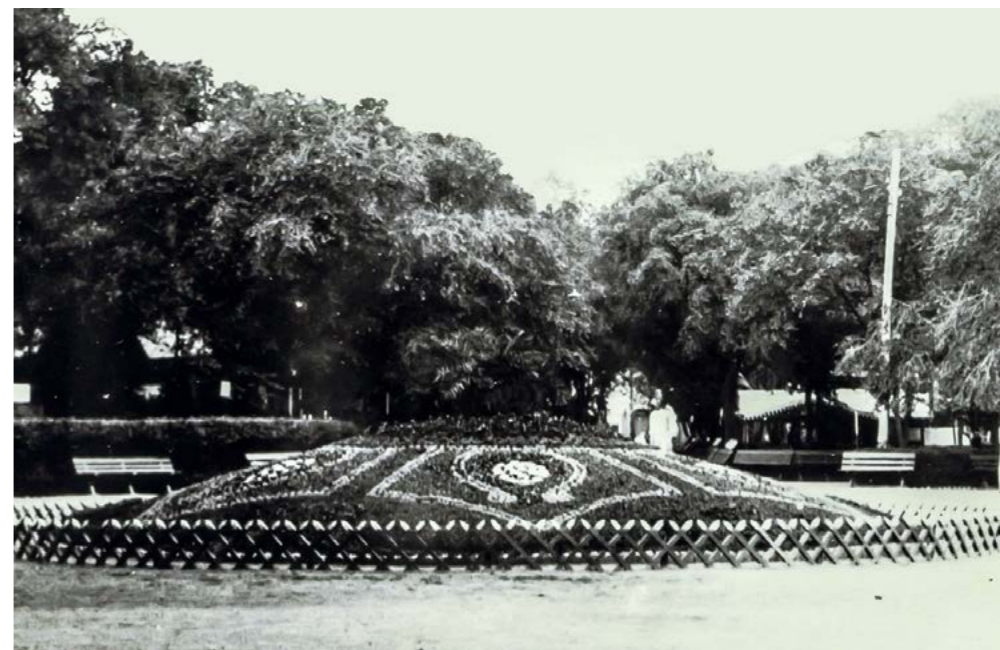


▲哈爾濱市新城大街

學生時代的交往非常單純，主要是書信往來，其次是每隔數週一次的約會，市區的馬迭爾戲院、新城大街和江北的太陽島，都曾留下我們不少的足跡。

哈爾濱市是民風最開放的城市，市街清潔整齊，有人行道可供散步，建築各具藝術特色，有東方小巴黎之稱。每到黃昏，街燈亮起，常見牽手挽臂的情侶，倘佯在人行道上。所謂「歐風東漸」祇有在哈爾濱才能看到，在其他城市將視為不知羞恥而被人指指點點。我在這種環境中談戀愛，甚麼父母之命媒妁之言已完全無用武之地，經過一年多的交往便互定終身。

1942年（康德9年）12月我通過考試正式畢業。翌年1月乘「亞細亞號」特快車回家，媽臘月初十（1943年1月15日）生滿元（張濤）正在坐月子，全家靠玻璃店收入維持生活。這時，我已21歲，一方面等待就業通知，一面幫忙家事。常媛、中元念完中學後不再升學，惠媛小學剛畢業，榮元、兆媛念小學，我發現家境窘困異常，實在不敢提結婚之事，唯有等就業後自己設法解決。



▲哈爾濱市公園正門

派到烏蘇里江邊工作

1943年（康德10年）1月3日收到工作派令，是畢業後第一件工作，也是踏入社會的開始。工作地是位於烏蘇里江邊的密山縣虎林，是滿洲國東邊國境上重要城鎮，江的對岸是蘇俄國土，說它是地處偏遠人煙稀少，一點都不過分。我被派到此地，有如發配到邊疆。滿洲國交通部在密山設有東安土木工程處，我須在2月10日前到此工程處報到，逾期視為棄權。

2月8日從奉天先搭南滿鐵路亞細亞號特快車到哈爾濱，再轉中東鐵路到牡丹江換乘林（口）虎（林）鐵路到密山，從奉天算起鐵路全長1,100公里，需一天一夜才能到目的地。時值寒冬，牡丹江到虎林的火車暖氣設備較差，旅途更感辛苦。到密山已是黃昏，住張文魁學長宿舍。翌日，他帶我到工程處報到，派我到150公里外的虎頭工地修建公路。

虎頭，是因把公路從虎林修到此處而得名。原來沒有村莊和住民，一排排的臨時建築專供中日戰爭中國俘虜居住。一棟可住50人，綿延一片有80棟之多，較一般村莊還大。為了供應日用品，開設8個供給站，每月發給俘虜零用金作為必要消費之用。日軍在此派駐一個連管理戰俘，另有憲兵隊一個班，管制軍紀也負責調處戰俘之間的爭議。

我辦公的單位叫虎頭出張所（臨時辦事處）。設有主任和工程人員4人，每天帶領戰俘到工地修路，早出晚歸，生活單調。戰俘來自山西、河南兩省，鄉音濃重；我是唯一通日語的華人，無形中變成翻譯，

成為日軍和戰俘間的橋梁。我深知彼此同是中國人，所以面對戰俘非常客氣與尊重，處理事務絕不狐假虎威，因而頗獲戰俘信賴，祇要是我說出的話，他們絕對聽信。於是引起憲兵隊猜疑我可能是「反滿抗日」分子，開始對我暗中監控，來往書信均遭檢查。

某日，憲兵隊長邀我去烏蘇里江邊釣魚，故意介紹沿岸很多防禦設施，以此來試探我的反應，結果我未向任何人提起江邊釣魚所見，使他們大失所望。其實，我是有反滿抗日思想，但未參加任何組織，也未和抗日分子聯絡，找不到線索和事證，自然對我莫可奈何。



初任公職待遇不高，每月約60元，扣掉飲食和零用後尚可剩餘30元，寄20元給爸爸，留10元做結婚準備金。初入社會能賺錢寄回家，有無比的成就感。

踏入職場，才知機關和學校是兩個截然不同的領域，在校所學完全用不上，一切事務都要從頭學習，也許這就是理論與實務的差距吧！

記得到虎頭報到之後，先替測量人員拿測桿，然後學測量，因為測量誤差太大，曾遭老雇員奚落，「大學生也不過如此」。然後學描圖、工料計算到簡單設計，我的第一張設計圖是一座涵洞。

半年過去，我從嘗試到會做，有如從學徒到小師傅，但距離獨擋一面還遠。那時對工程人員的培養，有一套傳統方法，就是不論什麼學歷出身，一律要從基層做起，一步一步地訓練。因此，每個成為主管的人，都具備基層的歷練。

初嘗新婚生活

7月，和正芳商定10月結婚，為了不再增加爸媽的負擔，決定我自己籌辦，除每月積存的薪水之外，又向中學時好友于寰瀛商借100元，做購備聘禮之用。10月中旬請婚假兩週，中途先到阿城正芳家，和她媽媽商定嫁娶步驟，然後再回奉天。為了佈置新房，爸在大北關租一棟房子，全家從額宅胡同搬過來，院落格局堪稱一時之選。

1943年（康德10年）10月25日是結婚的吉日，女方賓客先一日到奉天住進小南門內大街（今正陽街）一處旅館，以便第二天從旅館迎娶。酒席場地擺在大南關二大爺家的院子裡，搭起很大的蓆棚兼做禮堂。接近中午，由春媛二姐（二大爺之女）和同學二人陪我到旅館迎娶。正芳她們故意拖延不上車，直到一點半才出發，下午二時才行結婚禮，請中學教國文的關老師證婚。這時，賓客走了一半，酒席早已開完。據說，是因賓客不耐久等，不得已先開席之故。事後檢討，不算圓滿。

新婚夜，本是甜蜜而令人陶醉的，可是，我的感覺並非如此。首先是她強力的抗拒，使你無法實現洞房的目的，其次是我幼稚又缺乏勇氣，在憐香惜玉的心情下不再勉強，於是，美好的初夜便模糊過去。其後兩晚，依然如故。

1943年10月28日，和正芳一同北上，先到阿城她家住兩晚，每天晚飯後她都出去看同學。她媽媽也利用這段時間和我說了很多話，介紹她爸爸的生平和她的個性，又特別囑咐我對她多予寬容和照護。

當時沒加思索地答應了。因為我們是自由戀愛而結合的，一切成敗，都應由自己承擔，不能怪罪任何人。所以，這是極為嚴肅的諾言。

之後，從大陸到臺灣以至民國48年2月（1959年）離婚為止，甚至分手後到今天，依然對她了無怨恨，固然是為了不使兒女受到傷害，也是充分兌現了對她媽媽當年的諾言。

10月30日晚到密山，住工大同學關明廉宿舍，我的「初夜」在此實現，也驗證了她抗拒多日的原因。在六十多年前的時代，我接受了事實，未有任何怨言，她非常感激。

第二天，兼程趕往虎林，住進已租好的民房，又是家徒四壁，和15年前花園口的情境相似。為了按時銷假，僅住一晚就丟下她逕自去虎頭上班。

虎林，是密山縣距烏蘇里江國境最近的城市，居民靠捕魚、採礦為生，多沼澤地不適農作，蔬菜奇貴，車站附近有三條街，以皮貨生意最興盛。工務所設在此地，備有員工宿舍供無眷人員居住。我在未結婚前也住此宿舍，從虎林到虎頭鐵路已近完工，明年1月便可正式通車，屆時去虎頭不僅可節省時間，也可不再受黃沙瀰漫顛簸之苦。

正芳，一個19歲生活在繁華城市的女孩，因為和我結合而流浪到窮鄉僻壤的邊城，我又不能每天陪她，那種舉目無親淪落異鄉的沉味，竟因我當時太年輕似乎毫無體會，現在回想起來感到幼稚和慚愧。

服兵役不到一年半

1944年（康德11年）3月初，接到征召入營當兵的通知，營地在昌圖縣，我帶著正芳先到阿城住兩天再回奉天，結束了遠戍邊疆的清苦日子。

回想：過去的四個多月，我多半要三四天才能回虎林一次，有時上午回來下午就返回工地，舊曆年在家不過三天，從來沒有安定的生活過，更沒有卿卿我我新婚的甜蜜。現在要入營當兵，又要把她帶到另一個陌生的環境，雖然遠離了邊疆的荒涼，卻又要面對爸媽弟妹等一群新面孔，而我又不在身邊，她能否適應真叫我擔心。

奉天的家又搬了新居，可能是為了我們回來住的緣故，三間瓦房座北面南，東面一間留給我和正芳住；西面一間南北兩端有炕，爸和中元、榮元、滿元睡北炕；媽和常媛、惠媛、兆媛、桂媛、蘭媛睡南炕。十二口之家的生活，爸媽的負擔沉重可知。

那時當兵有一好處，每月薪俸照領，只是少了工地津貼，月入70餘元由正芳具領貼補家用。

等候入營的期間，是全家最快樂團圓的日子。這時，爸爸和常媛妹妹已到小東邊門外機械廠上班，弟弟妹妹們在家唱歌說笑，是難得的一段天倫之樂，短暫7天的團聚，竟成為一生難再的記憶。



1944年3月14日，備好簡單衣物，從奉天總站搭普通客車往昌圖報到。正芳一人送我到車站，叮嚀話別，依依難捨。但彼此沒有悲傷，

也沒有流淚，相約營中再見，這也是她剛強個性的顯現。

昌圖，位於南滿鐵路上一個中級車站，距奉天約140公里，經過鐵嶺、開原便到。雖是昌圖縣的縣治所在，但街道很少，市面並不繁華。營區在縣北丘陵地上，附近並無村莊，專為訓練部隊而興建，占地廣闊，營舍井然，新兵在車站報到後，乘軍車送到營地。

這是一個大隊（營）編制的新兵訓練部隊，下轄三個中隊（連），每一中隊又有三個小隊（排），每小隊有三個班，每班20人，我被編入第一中隊第一小隊，還記得小隊長是堀少尉，中隊長植野上尉，大隊長王星舟上校，大隊附高原少校，除大隊長外全是日本人。

本大隊共有4名大學生，除了我之外，有李玉閣、楊春昱和曾昭璜。因教育水準相同，無形中成為好友，休閒時常聚在一起聊天。

軍事訓練雖然嚴格，但對身體鍛鍊很有助益，我的體質也因受訓而強壯，爾今已屆九十多歲，還能教書作計畫，思路不減，行動靈活，實得自年輕時受訓之功。

正芳在我受訓滿三個月時來營探視，外出到昌圖縣城旅社相聚，互訴離情，別有滋味。家已搬到小東邊門狹隘的房子。經爸爸介紹，她也到機械廠上班，全家生活可算安定。



1945年（康德12年）2月，被調往長春（當時新京）工兵部隊接受大地三角測量訓練，為期三個月。除學會實地測量技術外，並教授目視立體觀圖法。所謂目視立體觀圖，就是用兩張不同角度的航照圖，可以用眼睛看成立體圖像，而能看出高山峽谷，並繪出高低關係的方法，在當時屬一種特殊訓練，現在早已改用儀器取代。

受訓後，仍然回隊報到，除早晚點名外不再出操，改調高原隊附辦公室辦公，變成繕擬文書工作。因我日文很好，不僅能用日語演講、翻譯，且能寫一手日文文章。辦公期間，很多報告都出自我的文筆，

頗得高原賞識。因此，服役開始那段艱苦歲月，幾已忘懷。過著每天上下班的公務員生活。另外 3 個大學生也分派到連部工作。

1945 年 8 月 7 日起，隊中日本軍官似情緒異常，因軍中保密無法得知原因。軍中活動減少，改由班長帶領作內務整理等環境清潔事務。

1945 年 8 月 15 日，日本裕仁天皇宣告向盟軍無條件投降詔書，迷底揭開。當晚，我和李、楊、曾 3 人聚在連部辦公室，研商對策。此時植野上尉到連部，我等照樣用敬禮接待，渠告，明日將宣布部隊解散，士兵各自返鄉。事後得知：乃因 8 月 6 日美軍在日本廣島投下第一枚原子彈、8 月 9 日又在日本長崎投下第二枚原子彈、8 月 9 日蘇聯對日本宣戰，進攻我東北領土之故。

日本關東軍節節敗退，8 月 17 日蘇軍已進占鐵路沿線主要城市，成立十四年的滿洲國政府滅亡，溥儀皇帝被蘇軍虜去，整個東北陷入無政府狀態，但民眾心情卻因解除了十四年來受日本的侵占而非常高興。

8 月 17 日晨從營區出發，乘大板車回奉天（當時鐵路全為蘇軍使用），傍晚時分到家。這時，機械廠停工，蘇軍正在拆卸各工廠設備北運。爸爸、常媛、正芳均告失業。

回想過去兩年多歲月，我初學做事，嚐試新婚，接受軍訓，無一不是未曾有的新體驗，對我往後的成長，影響極深。

被八路軍羈押半個月

東北三省從 1931 年（民國 20 年）九一八事變起，被日本統治 14 年，由於日本無條件投降，使東北光復重回中國懷抱，本是全體東北人民歡欣慶賀的日子。沒想到蘇俄軍在 1945 年 8 月 9 日的閃電侵入，和中共八路軍的搶先接收，再使東北陷入各方勢力爭奪的場域。

1945 年 8 月 17 日晚我回到奉天小東邊門的家，街上到處是蘇軍，原來的政府機關已由八路軍駐守，看不到一面青天白日的國旗，也沒有國軍的踪影。似乎又一個惡勢力取代日本。所有重要工廠都已停工，設備被蘇軍運走，蘇軍從日本關東軍繳械的武器，則交給八路軍使用。於是，光復後的瀋陽（8 月 16 日改稱），變成共產主義的大本營。牆壁上、機關門眉上，到處是「中國人民解放萬歲」、「中國共產黨萬歲」的標語。

東北地區物產豐饒生活充裕，人民一向是反對共產主義的，日人占領東北時也倡言反共。因此，見到八路軍常用「老大爺、老大娘」鄉音稱呼你時，雖帶幾分親切，但心中仍存有抗拒和懷疑，沒有水乳交融的感受。尤其滿街都是俄國兵，驕橫狂妄，姦淫掠奪，毫無紀律，使所有婦女不敢出門，天黑閉戶，街道上死寂無人。好像日俄兩國爭占東北的歷史重演，東北人真命苦。

在蘇俄軍隊和八路軍占領期間，行政運作未上正軌，大型產業無法恢復，農村與都市間的民間貿易，反而蓬勃活躍。滿街攤販成列，熙來攘往終日不絕。

我家，從 8 月 10 日工廠停工起，全家失業，我的薪水也告停發，為免坐吃山空，商定在小東關擺攤賣麵粉維生。我和爸爸與中元二弟 3 人，輪流在路邊守攤，全家得以溫飽。但是，終非長久之計，不能發揮所學，就是浪費人生。

9 月 17 日，去遼寧省政府訪老同學關明廉，他原在省府建設廳任技正，想探聽省政府能否用人的事。到大門向守衛人員說明來訪目的，當即帶進一間辦公室，室內已有十餘人，恍然發現已遭軟禁。傍晚，將我等帶往八路軍某營地拘留，翌日起逐一提詢是否為國民黨員，方知省政府已被八路軍接管，我等都是自投羅網啊！

家裡對我的突然失蹤，焦急萬分，四處打聽毫無頭緒。9 月 27 日營部派人來家告知我的下落，9 月 30 日由媽和正芳到營部具保開釋。總共被關兩週，也是生來首次嚐到身繫囹圄的滋味。

在羈押期間，每隔一天就提詢一次，除探查身世和生活背景外，主要是查證有無國民黨黨籍。當時我尚未入黨，乃得倖免。回想牢中生活，整天五花大綁，席地而臥，每日早晚兩碗菜飯裹腹，秋風涼夜，昏暗難眠，個中況味，實不足為外人道。

1945 年（民國 34 年）11 月，依據中蘇協定，中央派陳誠為東北行政長官、熊式輝為東北行營主任、杜聿明為東北保安司令、董文琦為瀋陽市長，接收大員從北平飛來接收，建構政府組織，改稱民國年號，並號召原市府人員回歸。我原來不在市府服務，自然無法登記。

某日瀋陽日報新聞，登有市府秘書長蔡家聲名字，正芳看後疑與其堂兄同名，去函查證屬實，相約在其宿舍會面，道盡家鄉的人事滄桑，真是他鄉遇故親，難得。

12 月中旬，蔡家聲專程來家拜訪，看到狹隘的環境，簡陋的住居，在接受收大員眼中，好像到了貧民窟，但又何嘗不是淪陷區一般人民的寫照。

民國 35 年（1946）元月，我和正芳搬出小東邊門舊居，在小西關租一日式房屋暫住，未能和全家共甘苦，認為我趨炎附勢，引起爸媽生氣。豈不知這是當時我唯一謀職的機會，哪能放棄。

舊曆年前，把常媛大妹（時年 21 歲）嫁給大北關佟百功，因誤解我棄家求官，竟未通知我參加。據說，婚禮簡單草率完成，至今想起仍感遺憾。

這時，二妹惠媛（時年 17 歲）又離家出走，使我更感茫然。



2 月，瀋陽製冰廠籌備復工，市府派蕭某為廠長，我為營業科長，我和正芳遷住廠辦公室樓上宿舍，按月支薪，生活總算安定下來。

某日，帶錢回家向爸媽請罪，遂釋前嫌；並接三妹兆媛（時年 13 歲）來住，藉以減輕全家的負擔。

4 月初，專車接常媛來住三天，算是嫁後回娘家。

5 月，政府分批遣送日僑回國，原日人廠長宿舍騰出，略加整理後遷入。客廳、臥室、廚房、衛浴齊備，院落花木扶疏。自從 1943 年步入社會以來，首次住進像樣子的家。

民國 35 年 2 月，政府為整建東北工業，成立東北生產管理局，王家禎為局長，蔡家聲為秘書處長兼東亞菸草公司總經理。我在製冰廠工作興趣極低，9 月，經家聲轉介到生產局企劃處任副工程司，花半年多時間，完成瀋陽鐵西工業區工廠修復計畫。共有待修工廠兩仟五百多家，這也是我做事以來完成的第一個大型計畫，很有成就感。

進中長鐵路局回歸本行

民國 35 年 9 月，中國長春鐵路管理局（簡稱中長路，王竹亭代理局長）擴大編制，為強化人事結構，特別歡迎哈爾濱工大同學參加。為了回歸本行，又有前後期同學照顧，於是和關明廉、石宗林等同班同學，一齊進該局工務處工作，處長段品莊（他來臺後任臺灣鐵路管理局工務處長），學者風範，對處內同事有如師生關係，遇到技術疑難從來不假辭色，諄諄善誘，印象極深。

民國 36 年 10 月 21 日（農曆 9 月初八）晚 8 點 30 分，正芳在製冰廠宿舍生誠倫，結婚 4 年多首獲麟兒，不勝欣喜。為方便傭人近身照顧，把三妹兆媛送回老家，床位騰給傭人住。

翌年春，獲配中長路局宿舍（接收日本南滿洲鐵道局房舍，每戶型式相同），我帶妻兒遷住。至此，總算脫離裙帶關係，完全自立生活。

這年，是國軍在東北節節敗退的一年。2 月，瀋陽外圍的遼陽、鞍山、開原先後淪陷，3 月，四平街激戰失守後，瀋陽往長春的鐵路中斷，7 月起共軍開始對長春圍城，國軍六十軍軍長曾澤生困守長春，一切軍用物資靠空投補給。民間糧食用盡，初靠樹皮野狗維生，最後則易子而食，凡是餓死病死的人，立刻遭到餓民爭食，慘狀空前絕後。圍城長達三個月，是富庶的東北人民有史以來最大的浩劫。

民國 37 年（1948 年）9 月 19 日，守長春國軍鄭洞國副總司令棄械投降，長春始告解圍。10 月 14 日范漢傑在錦州失守，瀋陽頓形孤立。熊式輝等重要軍政大員，在北寧鐵路未中斷前之九月間，先後提前撤

往北平；瀋陽由東北行轅副主任兼保安總司令衛立煌主持。市面人心惶惶，各作逃難打算，尤以公教人員惟恐遭受清算鬥爭，更為惶恐。

我決定先把妻兒送往北平家聲大哥家，託在空軍司令部任工程官的王忠信同學買到 9 月 17 日飛北平機票。行前，帶正芳和誠倫去撫順辭行。

撫順市長張 澍，是三大爺的長子，和我是同祖父的堂兄弟，他是共黨高幹，爸之遷往撫順，也是另一種避難。

見到爸媽清苦的生活，內心無限歉疚，戰亂當頭，我已自顧不暇，真是愛莫能助。下午揮淚拜別，帶著滿腹辛酸回到瀋陽，思前想後，整夜不能成眠。

10 月中旬以後，共軍似傾全力圍攻瀋陽，與廖耀湘兵團在瀋陽外圍激戰，日夜砲聲不斷。路局從 26 日起停止上班，撤退飛機不絕如縷，市面上但見軍車穿梭奔馳，商業停頓，人民奔走相告，謠言四起，人心浮動。

我住的路局宿舍在城南八馬路，共有 20 戶，大部分已把家眷送往北平，少數送回鄉下。瀋陽一旦淪陷，大家要設法逃往關內和眷屬會合。每天集合會商逃難的方式，意見紛紜沒有最佳結論。

10 月 29 日起，砲聲日益迫近市郊。入夜，國軍飛機頻來轟炸，惟恐誤炸宿舍，每聞飛機聲便奔向郊外，至後半夜才能入眠。白天，市面上人民東奔西跑，慌亂異常。

10 月 31 日槍砲聲轉趨稀落，據說，國軍已全部撤往營口，共軍已自鐵西工業區進城，11 月 1 日瀋陽市淪陷，而整個東北也全告淪陷，這是東北人在九一八後又一個難忘的日子。

逃難，從東北到東南

民國 37 年 11 月 10 日清晨七點，夥同路局同事 11 人，從宿舍出發開始逃難。

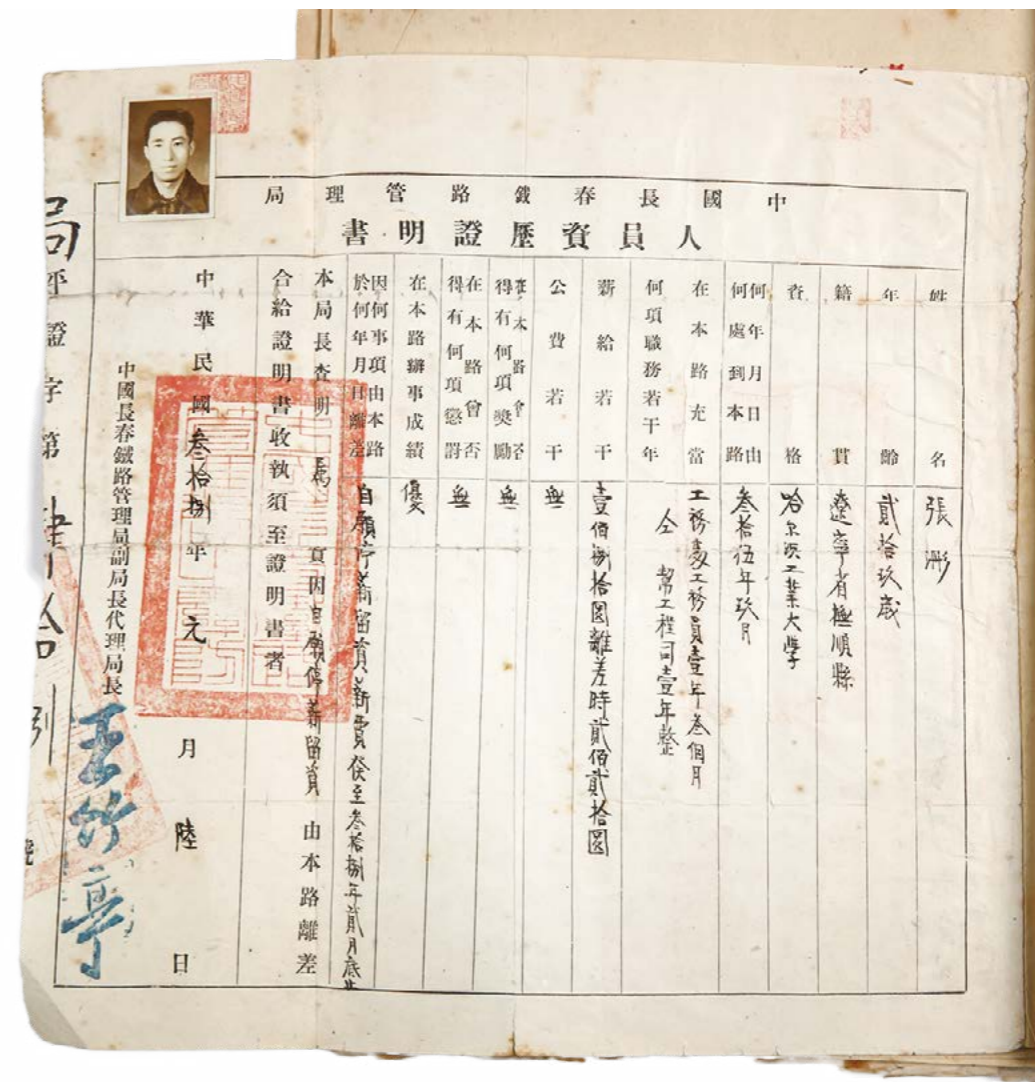
每人穿著鐵路局制服，攜帶路局職員服務證，套上臂章，上書鐵路搶修隊並蓋有關防印信（用長方型洗衣肥皂刻製），身背簡單衣物和饅頭、水瓶、浩浩蕩蕩向蘇家屯方向前進。路經各地共軍關卡，均告稱往錦州搶修鐵路，一路通行無阻，證明我的逃難計畫成功。

瀋陽到錦州長約 200 公里，平常坐北寧鐵路快車只需 3 小時，我們共計走了 7 天 6 夜。

11 月的東北，已是冰天雪地寒風刺骨的冬天，大地一片雪白，走在雪地路上吱呀作響。因為想逃往錦州的人絡繹於途，只要跟著走根本不必問路。各村都有臨時客棧（旅社），專供路過難民吃住，算是應時形成的生意。

我們每天凌晨五點多起身，喝過熱粥後整裝出發，中午到村莊打尖（簡單用餐）補充飲水，略事休息後繼續前行。第三天晚上到遼中縣城，住進較像樣的旅社，得以充分休息一夜，但共軍查店頻繁，須費口舌善加應付。

翌日，過遼河冰凍河面，經盤山到溝邦子，又是兩天。溝邦子到錦州須先過大凌河，因河面結冰很薄不宜人行，必須從大凌河鐵橋上爬過（橋已炸斷），我們年輕膽大，一一緩慢爬過；眼見婦人身背幼兒，因懼高腳軟從橋上摔到河中慘死，其夫哭喊無狀，不知所措。心想，



▲ 中國長春鐵路管理局人員資歷證明書

若不是戰亂烽火，何以致此？！

過大凌河後到錦州，官道寬闊平坦，天氣溫和，地方秩序似已平靜，商業已經恢復。住進客棧，先是盥洗解除七天疲勞，同時查詢入關交通狀況，提早就寢呼呼大睡。

11月17日，乘火車中午到山海關，因關內鐵路不通，改坐大板車到灤縣住宿。翌日乘火車經濟南、天津，在暮色朦朧時分到北平，結束9天艱苦的旅程。

正芳住在鼓樓西鴉兒胡同家聲大哥的門房，她看到我突然到達，又驚又喜，對我能平安逃出深感慶幸。

12月中旬家聲大哥已帶大嫂和他小兒蔡洪逃往臺灣，僅留下長子（沛）、長女（芳）未走。我和正芳借住在此，終非長久之計。也亟思逃往臺灣。因為日人統治臺灣50年之久。日語已成通用語言。而我恰巧日語流利，到臺灣沒有語言障礙，容易溝通且可減少誤會，比去廣州、重慶要好。



民國37年8月19日，國民政府頒布幣制整頓命令，發行金圓券，收兌黃金美鈔。使用兩年多的東北流通券，每30萬元可兌金圓券1元，銀元1元兌金圓券2元，但在東北除用流通券去兌換之外，很少人用美金銀元去兌換。

中長路局從9月起就用金圓券發薪，初時愛不釋手，月領50多元已非常豐厚。正芳去北平時不過帶30元而已。幣制維持不到三個月，當我逃到關內時，已貶值一百倍，約二百元才能買銀元1元。主要原因是物資缺乏、物價飛漲，軍費開支浩繁，發行不能控制所造成。

12月初，先往中長路局北平辦事處報到，那時撤退到北平的路局人員已登記200多人，代理局長王竹亭宣告，將在舊曆年前補發薪金，初不以為意。12月底果然補發三個月薪水另加麵粉一袋，並附停薪留資服務證明書。戰亂方殷，王竹亭先生等仍能顧及路局同仁生活，公款公用，實屬難得，令人敬佩。也因此才能在北平生活三個月。



民國38年（1949年）1月18日天津棄守，北平也危在旦夕，逃

往臺灣的構想更形堅決。某日，與鮑常仕表兄研商南逃方法，他是二舅父之子，在東北警界服務，是共黨鬥爭首要對象，非逃不可。而我是厭惡共產思想，不願為其驅使，兩人逃亡原因並不相同。但若能一齊行動，彼此可以照應，而且到臺灣後都想借重家聲大哥相助，以求生存。

1月31日，傅作義所屬25萬（一說20萬）大軍，願接受由林彪改編，北平便在未經砲火破壞下和平淪陷。時值春節，大家在憂悶中度過，惟有共軍在2月3日入城的秧歌隊伍，歡天喜地雀躍歌舞。

淪陷初期的北平，平靜如常，似無明顯改變。為籌措路費，乃將正芳來北平時帶來的衣物，在鼓樓大街擺攤出售，換得銀元10餘元（當時金圓券已成廢紙），加上一兩重金鐲一只換成銀元10元，成為逃難的全部盤纏（旅費）。

3月27日，我帶著妻兒和常仕表兄從北平出發，乘火車經天津（住一晚）到濟南，28日到濰縣，因濰縣以東鐵路不通，29日改坐大板車到紅石崖。此地隔膠州灣和青島市遙遙相對，是通往青島的小船碼頭。4月1日凌晨乘小船出海，中午即到，經過盤查後上岸。市面人車輻輳，一片昇平景象，重獲自由心情雖感舒暢，但前途難料更為憂心。

回想住在紅石崖的三天，真是驚險萬分。紅石崖是共軍前哨基地，也是國共兩軍隔海灣對峙的要塞。共軍明知來此地難民將去青島，所以此地變成收括財物的肥地，也是過濾國民黨分子的關卡，應運而生的旅店，便是蒐集情報的據點。過路難民均須經過明查暗訪兩關，才准上船，船資每人大洋1元。

我和常仕表哥等到第三天才輪到查問，除身家調查外，主要詢問兩點，為何要去青島？是否為國民黨員？而最難應答的是黨員問題。根據傳告，答是與不是均有放行與留置情形，經事先和表哥密商，以照實答為妥。詢後遭判定既非國民黨員，應留下為人民服務不准離開。

此時，我拿出祖傳金懷錶一只為贈，詢者把玩沉思片刻說：「我們是要抓國民黨員的，善良的老百姓可以放行」。真是運氣決定一切。

4月5日買到青島輪開往上海船票，6日開船，8日到上海。不僅人地生疏，連語言也不通，住進小旅社不敢亂跑。此時，盤纏所存無幾，每日僅能在附近街上吃麵過活。上海物價一日數漲，政府已無力控制，所有較大交易都以銀元計價。加上往臺灣基隆的輪船班班客滿，我等難民既無法買到船票，又因3月1日起實施臺灣入境管制，我們沒有入臺證明，真是山窮水盡無路可走。

巧遇內弟得以順利來台

4月11日，我和正芳去四川路船務行打探申請入臺應辦手續時，路上巧遇其堂弟蔡榮耀，這個意外地相遇，竟然解決了一切來臺灣的問題，絕處逢生，莫非天命？

榮耀，在海軍士官學校就學，其三舅父吳文儀任士校大隊長，校長宋長志將軍奉命將士校遷往左營。因榮耀外出採購用品而相遇，相偕回旅社說明逃難經過及正愁無法去臺情形後，允返校向其舅父請託帶往臺灣。

4月15日，我和常仕三哥被派為大隊部士官長，4月17日攜眷搭上中鼎號登陸艦（3,000噸）翌日起航。船艙最下層全是官兵眷屬，大家成排平臥在艙板上。正芳和誠倫暈船嘔吐不能進食，由榮耀和我照顧起居。我則常到甲板上扶欄看海，波浪起伏，浩瀚無際，北望雲天，親情永隔，想起今後將浪跡天涯，前途未卜。那種心情，真如王勃在滕王閣序裡所說：「關山難越，誰悲失路之人；萍水相逢，盡是他鄉之客」。爾今走筆至此，回憶五十多年前往事，依然淚眼朦朧，哽咽不已。



民國38年4月20日清晨，船靠左營軍港，烈日炎炎，猶入盛夏。坐在沙灘上，心情舒暢，第一件事是先買香蕉兩盤（多根連在一起），連吃數根，意猶未盡。下午，謝別三舅大隊長，往高雄住進鼓山旅社，常仕表哥則自行另找旅社，和在船上認識的新朋友同住。大家都成為



▲逃難中帶出大學土木工程學系的畢業證書，藏在兒子的尿布中，留下尿漬痕跡

到臺灣的新無業遊民。

4月21日第一件事，是持軍中派令到鼓山區公所辦理戶口登記，請領身分證。當晚搭夜車北上到臺北市泉州街找家聲內兄，希望他幫忙找工作，囑我先回高雄等他消息。三天後他來高雄，留下生活費而去。至於找工作似有愛莫能助態度，使我和常仕表哥都感失望。

5月初，租到鼓山區臨海一路33號一處民房的二樓，添購竹製床舖和桌椅以及生活用品，暫時安頓下來。

同來的常仕表哥見謀職無望，又思念留在北平的表嫂，6月初自行返回大陸，從此失去連絡。

臺灣，是個極為陌生的地方。過去幾十年，只知道它是清朝甲午戰敗割給日本達五十年的島嶼，對島內狀況以及風土人情一無所知。

民國34年8月，臺灣因對日抗戰勝利而回歸中國。8月27日政府派陳儀為臺灣行政長官兼警備總司令。10月17日國軍在基隆登陸，陳儀10月24日飛抵臺北，25日接受臺灣總督安藤利吉的投降，定此日為臺灣光復節。但初期接管臺灣的政經措施，不符合民眾期盼，認為較日人治臺猶差。36年2月28日，發生臺灣民眾攻擊政府機關及打殺大陸來臺公教人員事件。政府派軍鎮壓，又發生濫捕濫殺臺籍知識分子的不幸事件。使臺灣同胞和大陸同胞的省籍隔閡增加，甚而外省來臺人士受到排斥。我到臺灣時，與事件發生相隔兩年多，並未有特別感受。

5月27日上海失守，6月2日青島撤退，想起逃出經過，不過是一個多月前的事，如果運氣不好，恐怕要流落他鄉成為永久難民了。爾今回想，自從37年11月逃出瀋陽以來，陸路走了2,100公里，海路1,400海裡，從寒冬到初夏，從東北到東南，舟車勞頓，絕處逢生。應驗了「山窮水盡疑無路；柳暗花明又一村。」那句似是而非的道理，何其幸運？

經商失敗，登報求職成功

民國 38 年 1 月 5 日，政府派陳誠為臺灣省政府主席，這時，大陸各地的軍事和政經情勢非常混亂，想逃來臺灣的人日益增多，陳誠主席立即公布一個限制軍公教人員及旅客入境臺灣的辦法，從 3 月 1 日開始實施。其目的有二，一為防止共諜潛入，一為預防大量人口的來臺，以免增加臺灣經濟的負擔。我 4 月到上海以後，若不是藉士校遷臺的機會入境，根本不可能來臺。所以我始終對吳文儀內舅父和蔡榮耀內弟的幫助，永遠心存感激。

我到高雄住進民房時，仍然使用舊臺幣，1 元抵金圓券 400 元，陳誠惟恐大陸通貨膨脹波及臺灣，先行停止和大陸各地使用金圓券的直接匯兌，改以美元為計價單位。6 月 15 日正式宣布發行新臺幣，舊臺幣 4 萬元可兌新臺幣 1 元，新臺幣 5 元可兌美金 1 元。並以從上海運來的黃金作為十足準備金，經濟情勢遂告穩定。

這時，我做無業遊民已快 2 個月，每天在市區閒逛，藉機了解風土人情，也看看都市發展狀況。生活則全賴家聲內兄接濟，可說是坐困愁城一籌莫展。

某日，家聲大哥來高雄，提議共同做臺粵之間的貿易。在臺灣收集日人在臺時的汽水玻璃空瓶（日製玻璃瓶無瑕），運往廣州，然後從廣州運回椰子油批售給工廠，作肥皂原料。商議既定，便透過貿易商（店名已忘，負責人名陳清奉）開始收購入倉儲存。

6 月底。第一批銷往廣州空瓶裝船出發，由我隨船押運。小船載

重 100 噸，甲板上裝貨，艙下睡人。船從高雄新濱碼頭出港時，正芳帶著誠倫在岸邊相送。

臺灣海峽近日風浪不大，但因船隻較小，難免起伏搖晃而稍感暈船。7 月 1 日抵珠海碼頭，有報關行人員接應，住進該行樓上宿舍，並有夥計相陪，早晚飲食照料周全，儼然成為小老闆。在等待銷貨進貨期間，自往市區閒逛，買些正芳需要的物品，以便返臺送給她。

其間，曾寫一封信給正芳：

正芳吾愛：

7 月 1 日已平安到粵，一切均由報關行派人照料，生活起居如常，請勿念。此次押船來粵，原非甘願。憶從北平逃難以來，歷經千辛萬苦，亟思能安定生活。不料事與願違，仍要寄人籬下，既拿人津貼，豈有不為人驅使之理，假以時日，憑仗所學，總有出頭之日。妳在高雄，盼也能逆來順受，共待轉機。廣州市面繁華喧囂，毫無戰時危機意識，令人有南宋末年再現之感。預計月中採購完成返航，相見為期不遠，屆時將帶回若干舶來物品，令妳驚喜。詳俟面談，就此擱筆。屏垣，7 月 10 日於廣州。

7 月 10 日，家聲飛來廣州，處理經銷貨款後返臺北。我則押運椰油於 17 日回高雄。

8 月中旬，再押運空瓶去廣州。回程時正遇颱風外圍環流。半夜，天色突變，風急雨驟，浪高逾丈，船身起伏搖擺，我躲在艙內翻滾不停，心知大事不妙。船長為保全性命，宣布拋貨，桶桶椰油丟入驚濤駭浪之中，逃過沉船危險。顛搖整日，幸得安抵高雄，真是卸甲丟盔空手而還。至此，不僅家聲賠掉老本，我也有死裏重生之感，決心不再行船。



民國 38 年 7 月，政府成立東南軍政長官公署，派陳誠為長官，仍兼臺灣省政府主席，集軍政大權於一身。在他過去主持省政半年中間：4 月實施「三七五減租」，由各縣市成立推行委員會，鼓勵地主與佃農換訂租約，耕地租額限定為收穫量的千分之三百七十五，使佃農耕作意願提高，無形中增加生產，充裕民食；其次是從 5 月 20 日起宣布戒嚴，入出境一律管制，使臺灣遭受大陸局勢變遷的影響減至最低；第三便是 6 月 15 日宣布的幣制改革，穩定了臺灣的金融和經濟。

陳誠在東北光復之後，任東北行政長官，他對東北人誠信敦厚的民情不甚瞭解，又怕東北再搞獨立，他在政策上犯了一個最大的錯誤是，把經日人訓練有術的 30 萬軍隊，任其解甲還鄉。這些人年輕力壯，還鄉後無事可做，便接受舊日長官號召，投入八路軍懷抱。加上年輕人誤信八路軍的花言巧語，認為共軍與國軍同是抗日軍隊，加入何方並無二致，而自動請纓為國効力。於是，既失去穩定東北的力量，又增強了八路軍在東北的戰力，這一消長的結果，成為東北失守的最大原因。那時，我在東北，又值青年，觀察最為清楚，感受也最深。

其次是，派遣印緬遠征軍來東北接收。當我看到青年軍二〇六、二〇七師進住瀋陽時，裝備精良，紀律嚴明，堪稱一流的國軍，令人欽羨不已，以之與八路軍作戰，真如牛刀殺雞，萬無一失。初時戰況順利，沿南滿鐵路各城市次第收復，直搗松花江北岸。奈以官兵皆來自南方，不堪天寒之苦，冬季作戰備感艱辛。尤以四平街戰役及共軍 5 次渡江（松花江）戰役創傷最重。雖經就地整補，但戰力大打折扣。加上眼見舊日袍澤死傷慘重，又加思鄉心切，士氣低落，而一敗塗地。

有時回想，假如光復後派青年軍來臺灣接收，使臺灣同胞看到全副美式裝備，壯盛軍容，而不是第一批登岸的草鞋部隊的話，臺灣同胞對祖國的向心力必定更堅強，這批青年軍也不會戰死北地他鄉。甚

至因對國軍的觀感改變，二二八事件也許不會發生。姑妄言之，聊抒所感而已。

陳誠在東北的失敗，中央民代和東北耆宿，對其倍加責難。37 年 10 月乃以養病為由，蟄居臺灣退隱政壇。38 年 1 月 5 日，竟又以臺灣省政府主席身分，重膺重任，且為鞏固臺灣基地，在半年時間裏作出前述三大決策，此一險中求勝措施，雖也遭部分軍政要員不滿，但能為國家留下一線生機，可謂功不可沒。



9 月，生活又陷入困境，經報關行陳清奉先生介紹，為一臺籍子弟教國文，月給束脩費新臺幣 20 元，勉強度日。

10 月 7 日是中秋節，也是去年離開故鄉後，第一次在臺灣過中秋。我買了 4 個臺式月餅，1 個文旦，算是應景過節。飯後，正芳與我牽著誠倫沿臨海一路漫步到新濱漁港海邊賞月。窮困潦倒之時，哪有閒情逸致？無非如唐朝張九齡〈望月懷遠詩〉所謂：「海上生明月，天涯共此時」而已。

流落異地，衣食無依，望月思鄉，心情惆悵不已。

她想：家鄉阿城，已被共軍占領三年多，開始清算鬥爭，不知媽媽和姊弟他們流放何處。窮人翻身，地主遭殃，哪有年節好過？尤其有氣喘病的媽媽，怎堪激烈地清算？

我想：爸媽他們雖遷住撫順，在共產主義掛帥之下，張澍三哥雖是撫順市長，恐怕也難格外呵護。尤其在政府接管期間，我為前途而離家，未能和弟妹們同甘共苦，內心無限歉疚；今又萬里關山不知何時再見。真是：「獨在異鄉為異客，每逢佳節倍思親。遙知兄弟登高處，遍插茱萸少一人」（唐 王維〈九月九日憶山東兄弟〉詩）啊！

「人有悲歡離合，月有陰晴圓缺，此事古難全。但願人長久，千里共嬋娟」（引蘇軾〈水調歌頭〉詞）。思念及此，相擁而泣。浪花



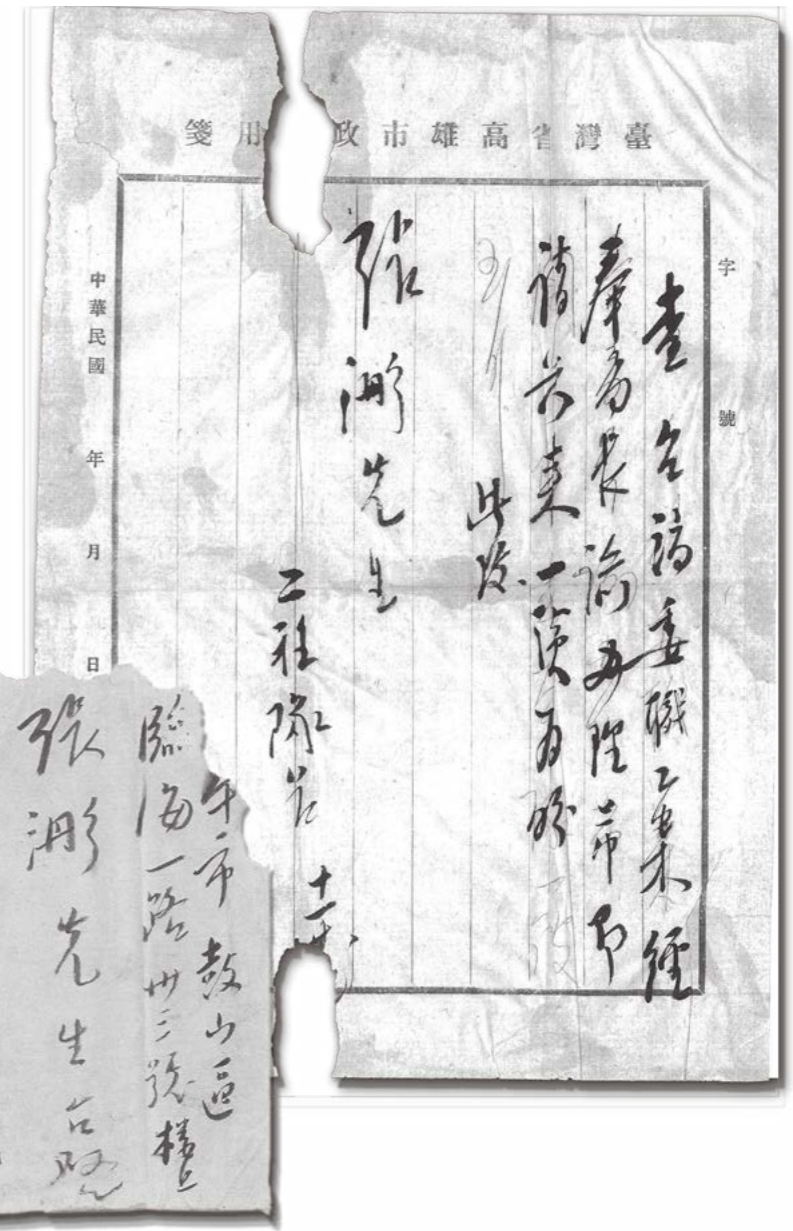
▲民國 38 年 10 月 17 日中華日報刊登待聘訊息

拍岸，海風透涼，不勝久留，相攜賦歸。

臥在竹榻上沉思，既無人事關係可以引薦，又無考試徵才機會，忽想起中華日報常有徵才求職免費專欄，何妨一試？乃於 10 月 11 日具函報社，說明學經歷等項請其刊登。17 日見報（如照片），23 日接高雄市政府建設局工程隊來函邀談，往見工程隊長李學珠先生，甚洽，囑另候消息。因久無回音，以為石沉大海，又是枉然。

民國 38 年 11 月 26 日突接工程隊來函，謂已核准錄用，12 月 1 日正式上班，職稱是「試用技佐」，月支底薪 160 元。在我來說，真如「久旱逢甘霖」一大樂事，不僅生活困境立獲紓解，且有餘裕儲蓄。

民國 38 年 12 月 1 日，是從逃難以來艱苦度日的終點，也是其後數十年工作發展的開始。



▲高雄市政府工程隊來函

第二篇
盡忠職守公路人



創業維艱 市工程隊績效亮眼

民國 38 年 12 月 1 日，到高雄市政府建設局工程隊向隊長李學珠報到，始知規模很小，職員僅有李嘉德、王世練、劉偉世、許梅村等人。另有修路隊員十餘人，在外面擔任補修路面、清理水溝等工作。全隊隸屬建設局，由局長賴鐵雄指揮，是一個臨時編組的單位。

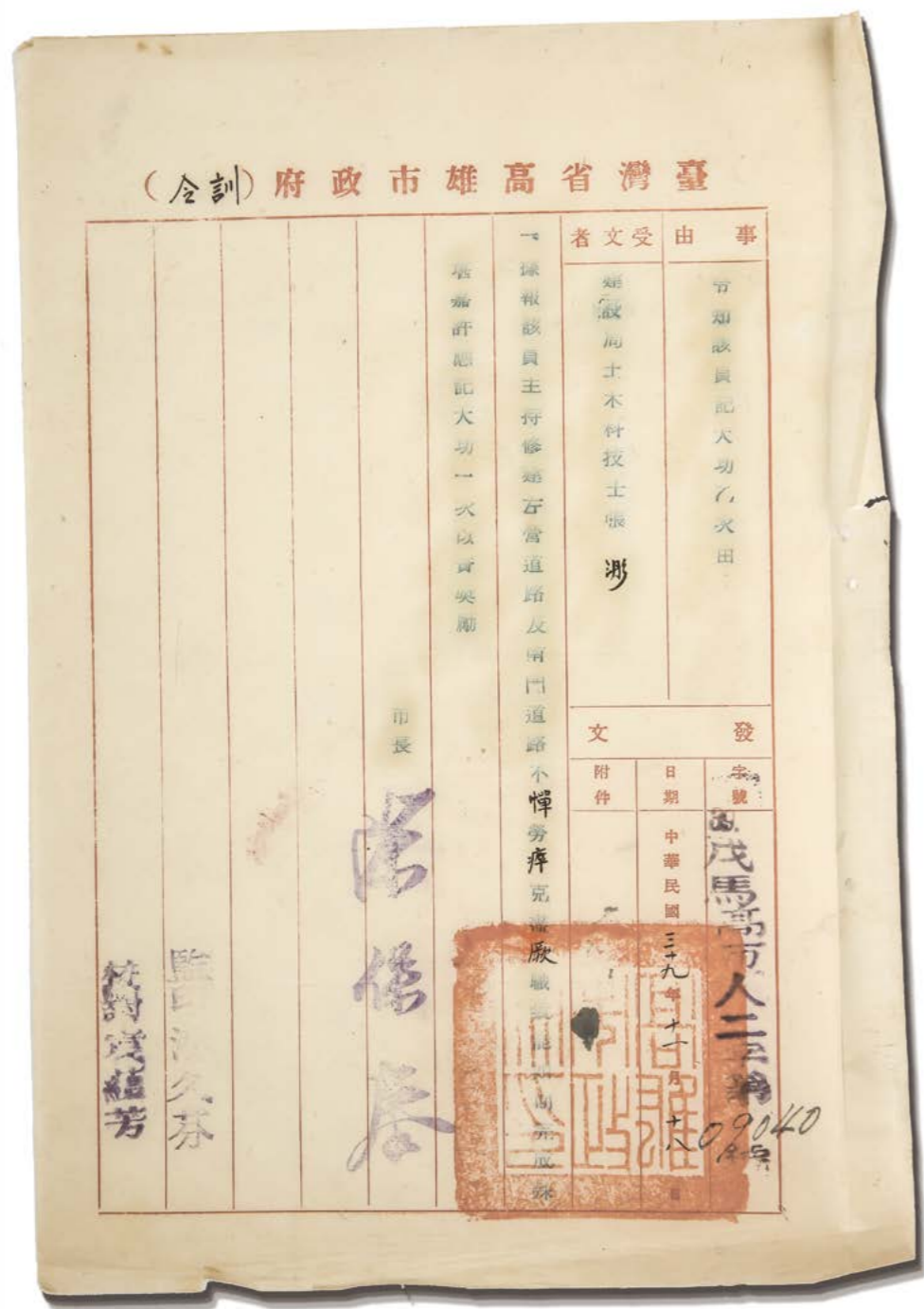
賴鐵雄先生，高雄工業專科學校畢業，光復前就在「市役所（市政府）」任「技手」（技士與技正之間），日語流利，具土木專業。我之所以能被錄用，會說日語溝通方便是主要原因，其次才是大學學歷。第一天和他見面時，用日語交談時間很長，似乎很投緣，尤其對我逃難經過非常同情與感動。局長室另有秘書呂學元先生，山東省蓬萊人，國學造詣頗深，對我也甚為欣賞。以後幾年我在市政府的發展，承他們倆位的薦拔關係頗大，故銘記不忘。

高雄市政府，是光復後民國 34 年 11 月 8 日設 9 市（基隆、臺北、新竹、臺中、嘉義、臺南、高雄、花蓮、屏東）8 縣（臺北、新竹、臺中、嘉義、臺南、高雄、屏東、臺東）之一，屬南部重鎮（古名「打狗」），首任市長黃強。35 年 5 月 15 日成立臺灣省政府，改派劉翔為市長，我的派令就是劉市長署名。

報到第三天，指派負責市政府對面的體育場整建工程，包商素質奇差，施工不良且進度落後，派我去監工等於給我難題，果然，半途停做棄置不管。市政府為方便善後，竟以監工失職為由，記我大過一

從民國 38 年底張澎進入高雄市政府建設局工程隊，穩紮穩打從基層做起。之後，健全組織，擴大編制，工程隊成為市府一級單位。為市政建設注入活水，成績亮眼。

民國 44 年轉任公路局正工程司，擬訂養路競賽考核辦法、參與養路費徵收辦法、修訂公路法規、舉辦公路普查、公路編號等諸多空前創舉，皆能不畏艱鉅達成任務，對未來臺灣公路的發展，助益頗大。



▲民國 39 年 11 月 18 日修建左營道路及南門道路不憚勞瘁記大功一次



▲民國 39 年 6 月 9 日左營道路修建工程人員留影紀念，前排右起第 2 人為作者

次。主任秘書李正中找我面告，請我委屈一下，年內當設法以大功補回，功過相抵，使年中考績不受影響。當時在想，如不忍下，唯有辭職一途，豈堪失業之苦？乃默默接受，這是一生唯一受處分的紀錄。

39 年 2 月，解除試用正式派任技佐，這是我第三次從頭做起。第一次是大學畢業後派往東邊國境任技士，嗣因東北光復解職。第二次是光復後從東北生產管理局副工程司做到中長路工務員和幫工程司，因大陸淪陷而中斷。這次又從基層做起，內心五味雜陳，但生活得以安定，不再依賴他人，只要認真努力，升遷必定很快。

不出所料，39 年 9 月，受派為建設局技士，又過半年，原隊長李學珠辭職，40 年 3 月派兼為工程隊隊長。到市政府一年三個月的時間，竟有如此大的變化，真是超出想像。

民國 39 年初，派往左營修建左營道路，與海軍左營軍區合作執行，工程品質和進度均佳。11 月，以「修建左營道路及南門道路不憚勞瘁

克盡厥職，致能如期完成，殊堪嘉許，應記大功一次，以資獎勵。」，於是，功過相抵，兌現了李主秘先前的諾言。

民國 39 年 6 月劉翔市長去職，陳保泰先生接任市長，籌辦翌年市長民選事務。8 月，臺灣省政府改為 16 縣 5 市，40 年 3 月辦理選舉，謝掙強先生當選首任民選市長，於 5 月 1 日就職。仍由李正中任主秘，增派易慶良秘書綜覽全部文稿，凡是未經其簽名的案件，很難獲市長批准。

40 年 3 月兼任工程隊長之後，若想發揮工程隊的功能，首要是加強組織編制和增加機具。於是，參考臺北市的組織規程，擬定了本隊的組織規程和辦事細則，報省政府核定後，成為正式編制單位。開始進用職員和隊員。另一方面，配合新市長施政計畫，籌編 41 年度預算，本隊以增置卡車及路面機具為主。

於是，將工程隊分為三個分隊，第一分隊李永鐸兼分隊長，主管



▲防空洞施工紀念，中為作者

設計及行政；第二分隊黃興招兼分隊長，主管道路養護；第三分隊吳淎兼分隊長，主管公園、路燈及景觀維護，分工合作，效率提升很多。

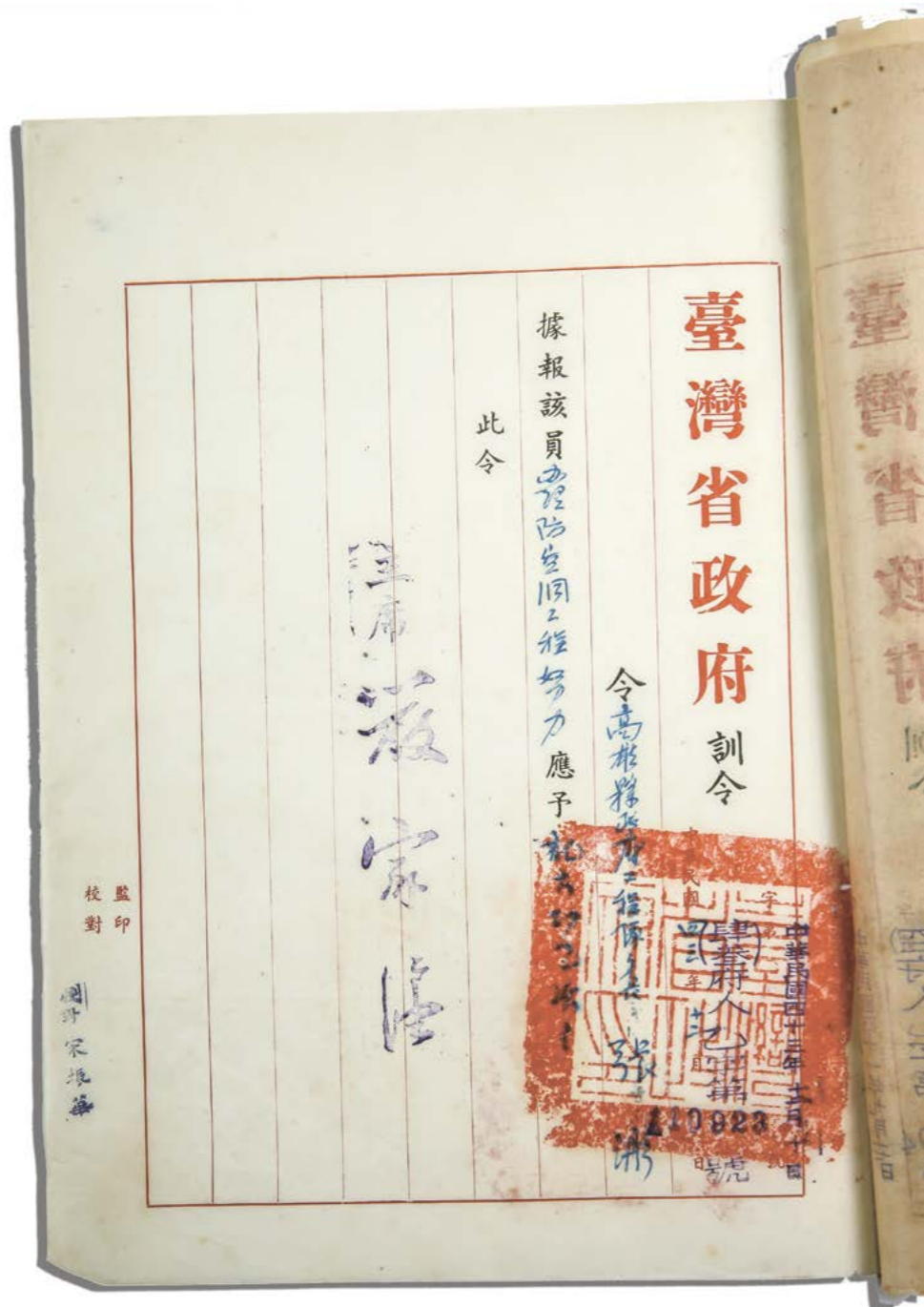
40 年 3 月，獲配市府宿舍，位於自強二路前金二巷，係接收日產房屋，原屬一戶住宅分由兩家共用，前後院落寬敞，我在邊間空地增建一間，做客廳兼小書房。在工作安定之後，又解決了住的問題，內心踏實很多。正芳挺著 8 個月的身孕搬家，辛苦中帶著喜悅，一切步入常軌，從此展開在臺灣的新生活。

民國 40 年 4 月 11 日（舊曆三月初六）凌晨 1 點 30 分，第二個兒子由中正三路蔡婦產科助產出生，取名若倫（意指如老大誠倫同樣健壯），偎依我懷直到天亮。當日請假，急召事前約定的老婦，來家料理做月子的事情。

這年 4 月，接到一項特殊任務，在鼓山開鑿一座防空洞，且須與西子灣官邸相通。我親自勘定地點及設計，對外僅稱一般防空避難需要，實情僅有陳保泰市長、建設局賴局長和我知道。設計圖由陳市長親呈層峯核定後，招商施工。



▲貫通紀念，中為作者，右為當時建設局長賴鐵雄



▲ 43年12月10日辦理防空洞工程努力記大功一次



▲ 41年7月在高雄市工程隊長任內陪謝掙強市長視察大同路柏油路面工程

鼓山是砗磲石灰岩地質，開鑿工程順利，不加襯砌也不會坍塌。洞道採H型，鼓山（東口）和西子灣（西口）兩側，各有兩處出口，小型車可自由進出，洞壁用鋼筋混凝土襯砌，鋪混凝土路面，東口為開放式洞口無門，採通風機通風。西口裝防原子彈厚門（由國防部張駿少將設計）。西口洞內有寢室、辦公室，均係鋼筋混凝土構造。內部設備由侍衛長室負責布置。全部工程於43年3月完成。臺灣省政府於12月訓令：「該員辦理防空洞工程努力應予記大功一次」。外界不知梗概，尚有獎掖過分之譏。

為了方便管理道路、橋梁，40年7月實施道路調查，將所有道路上各項設施，編入台帳予以列管，各式橋梁均立碑編號，隨時掌握設施動態，建立資料登記管理制度。

41年4月，改派為總工程師兼隊長，首次升為荐任職，回復到四年前中長鐵路相當幫工程司的職位。翌年1月，改組為高雄市工程隊，

脫離與建設局的隸屬關係，成為市政府的一級單位。回顧過去不到兩年的時間，從一個十餘人無所作為的工程隊，擴大為職員 20 人、隊員 50 多人的規模，成為全市公共工程維護管理的重要單位，與我之統御、規劃與全隊的工作表現，有絕對的因果關係。

7 月，貝絲颱風橫掃南臺灣，尤以左營、楠梓地區受災最重。整排電桿傾倒，路樹攔腰折斷，房屋掀掉屋頂或整棟全倒者不計其數。連日暴雨使路面殘破不堪。工程隊於風雨過後，全體出動清除路樹殘枝，恢復交通；天氣放晴，立即修補路面，重要幹線如中山路、中正路等，決定採取全面加鋪封層方式替代補洞，使路面恢復平整。

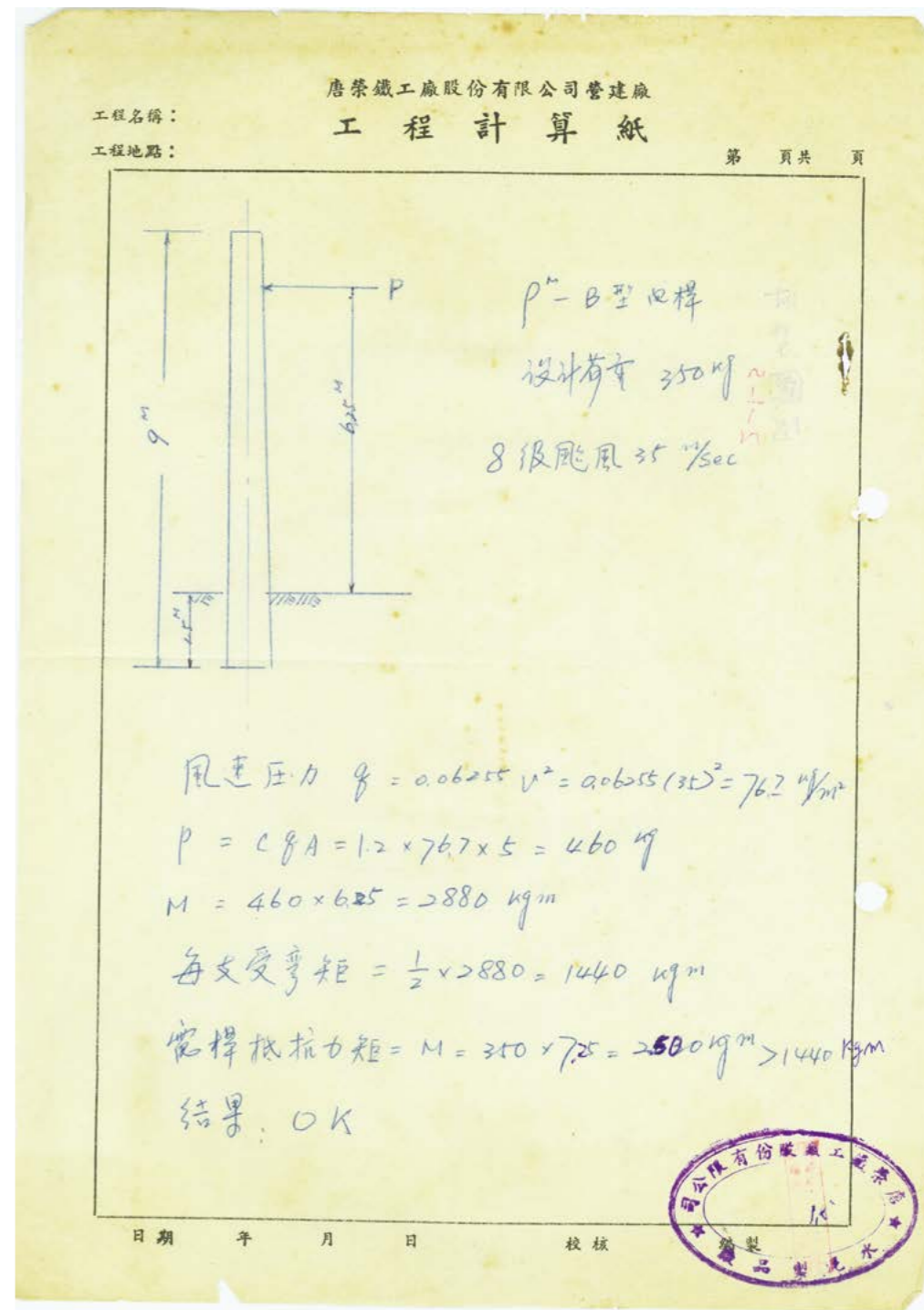
上述加鋪封層方法，當時在臺灣是首次採用，據事後得知，臺灣省公路局從 43 年起，才採用封層方法，較高雄市晚了兩年。猶憶當時採用封層方法之後，曾被具有營造業身分的市議員，嚴加指責，認為違背工程常識，亂來。其後數年，臺北市和公路局相繼採用，證明我之正確。

道路照明，是都市榮枯的象徵，也是交通安全上必要設施之一。50 多年前的當時，不僅沒有今日的鋼管形式的燈桿，連混凝土造的燈桿也要特別建造。為改善道路照明，我自行設計美術型鋼筋混凝土抗風力燈桿，委託唐榮鐵工廠打模製造，遍設在幹線道路，市容改觀。另在一般道路和巷弄，在電線桿上普遍加裝路燈，並由專人修護補充，深獲市民稱許。

市區道路的排水溝，日據時期所建的全是 U 型明溝，固然容易清理，但臭氣四溢滋生蚊蠅，且有行人摔落危險。於是設計混凝土蓋版，普遍加蓋，使環境衛生獲得改善。



42 年年終全省道路養護管理考核，省政府派交通處技正王章清（後曾任行政院秘書長、交通部次長）和省公路局養路處副處長王沅



▲燈桿設計圖



▲已辭職獲准，在離職前仍率隊員參加搶修中洲堤防，記功一次

來市考察，認為市容進步神速，評為優等。在閒談間，得知王沅是哈爾濱工大的學長，相述往事，倍感親切，也互嘆世事滄桑，竟在臺灣相遇。聽他談及民國 36 年在二二八事件的遭遇，令人毛骨悚然。

據述：

2 月 27 日警察在太平町（延平北路天水路口）為查緝私菸與菸販發生爭執而使攤販被殺，當晚，市民群集兒玉町（南昌路口）菸酒公賣局前抗議，要求懲兇及賠償，未獲解決。28 日起，臺北市街頭巷尾，到處群眾聚集，遇到穿中山裝或不會說閩南話的外省公務員亂加打殺，死於路邊水溝或失蹤者不計其數。渠被一本省善心人士所藏，得以倖免。3 月 13 日增援國軍從基隆登陸，實行強力鎮壓，於是大舉拘捕本省同胞，一去不返者也不知凡幾，恐怖社會達數月之久。

現在政府實施二二八受難同胞補償條例，申請者絕大部分是本省同胞，外省同胞極少。主要原因有二，一是當時政府派來接收的公務員大多隻身來臺，無眷屬代為申請；一是大陸家屬最初不知其生死，其後，則因兩岸隔絕不知有此補償，甚而因大陸內部文革鬥爭變化，家屬本身是否尚在人世也不得而知。自難憑申請人數而判定受難者多是本省同胞。歷史教訓固應牢記以免再犯，但當今政治人物，竟以此渲染省籍隔閡，亦屬扭曲真相。

42 年 12 月 16 日晚上 8 點 20 分，正芳生下女兒曉萍，仍由蔡助產士接生，我們非常欣喜。有了兩個兒子之後再添一女，恰合理想。她不哭不鬧，特別安靜嗜睡，高鼻樑的長相，與我酷似。

43 年 6 月 2 日謝市長當選連任，市府人事依舊，但市政推展不如



▲民國 44 年 7 月 18 日高雄市工程隊惜別留影，第 1 排右起第 8 人為作者

往昔，市長旁聽過多，決策遲緩。無形中各單位業務渙散，缺乏積極主動。於是，乃有另求新職意念，伺機往見王沅學長，探詢公路局有無進用可能。據告明年將接管代養重要縣鄉道，大量增加員額，屆時歡迎來局工作云云。

從 42 年起，工程隊脫離建設局管轄之後，賴局長對我非常不滿，尤其對工程隊的表現，使其暗淡無光。乃設法羅掘我的缺失，利用他與議會的密切關係，謀求打擊之道。當時的市議會議長林仁和，為人豁達不為所動。但副議長鍾宗廟則不同，心胸狹窄，奸巧難纏，想在工程上糾出弊端。於是，屢次約談本隊技士薛維石，逼其揭弊，惜因我一向清廉自持，使其無懈可擊。地方上此種派系傾軋，不重視公義，使我求去意念更形堅決。

44 年 6 月，王沅學長電告，進公路局事已可確定，但無法調派，必須辭職轉任。乃於 6 月底以健康理由辭職，謝市長約談後於 7 月 12 日批准。

7 月 15 日颱風經臺灣海峽侵襲臺灣，風狂雨驟波浪滔天，旗津半島首當其衝，原有土石堤告急，危及中洲村安全。我雖已奉准辭職，尚未報省核定。基於職責，率隊員 30 人，卡車 3 輛，冒強風豪雨，載運土石砂包前往搶修，使有潰堤危險部分得以保全。中洲居民自動供應茶點，以表感謝，溫馨之情於今難忘。省府特令記功獎勉。亦可證當年公務員的負責精神，今日已不多見。

44 年 8 月 14 日，隊內同仁在厚德福飯店晚宴餞行，席開 3 桌，參加者仍能記其姓名的有一分隊長李永鐸、二分隊長黃興招、三分隊長吳淞，以及連德霖、范鵬飛、周開元、曾彩霞、曾彩琴、許梅村、吳茂松、王永全、薛維石等人，現僅有吳、曾、王、薛等 4 人尚健在，其餘老同僚多已作古。當時，由李永鐸兄代表致贈銀盾一座。詞曰：「廉能久著，忠勤可風。惜別芹獻，聊誌葵傾。」，情詞懇切，了無虛誇，道盡我為人處事的精髓，於今依舊保存未棄。

翌日，完成交接手續，隊長由李永鐸兄繼任，驅車赴高雄車站，又承部分同仁月臺相送，盛情難忘。也終止了 5 年 8 個月的市府歲月。

養路考核，初試身手

臺灣公路，多建於日據時期。清領時期雖然也開闢了很多道路，但漫無標準勉供牛車通行而已。日據臺灣達 50 年（1895～1945），對道路建設不遺餘力，也成為光復後臺灣公路交通較其他各省發達的主因。

民國 34 年 10 月 25 日，政府從臺灣總督府接收公路總長 17,097 公里，初由東南行政長官公署工鑛處公共工程局管理。38 年 10 月 1 日公共工程局撤銷，改由當時已監管運輸、監理業務的臺灣省公路局接辦。此時僅在局內增設工務處，41 年起改分為新工與養路兩處，養路處內分設供應、橋涵、機具、省道、縣道五課。43 年又將省道課改稱工事課，縣道課改稱養護課。養路處長李春松，兩位副處長是王沅和姚寶仁（新增），秘書葉林宗；養護課長楊廷英。

民國 44 年 9 月 1 日到養路處報到，派在養護課以副工程司試用，頗感委屈，乃拒交證件送審，但工作依然積極表現，不落人後。養護課本應主管全部公路的保養維護工作，但事實上仍沿舊制，專管縣鄉道的全部業務。

9 月 1 日，也是正式接管代養重要縣鄉道的基準日，依照事先選定的路線，由分布各地區的工務段全面接管。公路局原來養護省道不到 2,000 公里，接管重要縣鄉道 2,598 公里後，工作量倍增。於是，擴大組織及員額編制，在養路處及 5 個區工程處增設副處長，各工務段增設副段長，同時調整 17 個工務段轄區，使與縣市行政區搭配（宜花



▲ 民國 50 年養路競賽考核小組，左起第 3 人為作者，第 4 人為林家樞副局長

兩縣例外）。我也因此次組織擴編，始能到路局服務。



我到養護課後，沒有分配一般行政管理的工作。令我專責研訂養路考核辦法。並限期在 3 個月內完成，以便明年實施。養路考核，是鼓勵員工落實養路工作、增進效率、提升養路成果的手段。用實地查驗、舉辦競賽方式，達到改善路況的目標。初到路局就接此重任，內心不無惶恐之感。

經過三四天長考，決定涵蓋的範圍至少應包括：考核範圍、考核項目、評定標準、考核時機以及考核結果之獎懲方式等項。首先就每一項目，思考其應有的內容，次再就各項目內容間，彼此是否契合，如有牴觸之處，則設法修正或調整，最後作條文層次的安排和詞語的潤飾。歷時一個半月，終告完成初稿，45 年 1 月 5 日正式頒布實施。上述草擬養路考核辦法的步驟，其實也是草擬任何法規時必要的作法，而在思考內容之前，尤須掌握立法的目的和充分蒐集相關資料，方不



▲民國 50 年 3 月 31 日臺灣省公路局五十年度養路競賽全體留影，前排右起第 4 人為作者

致發生方向錯誤或內容疏漏情事。此一概念，也成為我之後撰寫法規的原則。



養路競賽考核辦法從 45 年 1 月公布以後，分為平時考核和年終考核兩種。今年，我奉派為平時考核人，第一次到各區工程處視察公路，內心既興奮又惶恐。每次出發前必先做一項功課，把每一區所管的省道和縣鄉道路線，在路線圖上進行瞭解，尤其對路線彼此聯結的交點，加以記憶，以免走在路上迷失方向。

區工程處對養路競賽非常重視，平時考核成績雖然僅占 40%（年終占 60%），但也不能疏忽，在接受考核之前，要花很長一段時間，整修路基、路面和交通安全設施，尤其是新接管的縣鄉道，更要加強改善。

我實地考核時非常認真，坐在吉普車前座，一方面檢視路況，一

方面記憶路上特徵，按圖索驥，一路奔馳，一路記錄，眼手腦三者並用，非常辛苦。我想，能像我這樣考核的人，恐怕很少。

在平時考核中，有兩件事值得一記。

當時，某段長自以為養路績效很好，理應名列前茅。但經我將全省各段評核結果，該段為第 4 名，未如其所願，對我深為不滿，且牢記在心，造成以後幾十年對我的芥蒂。其實，我公平坦蕩毫無偏邪私念，是他對我的性格認知不夠之故。

另一件事是，平時考核完畢，覺得打擾各區工程處太多，於是分寫一封信給工程處主任表示謝意，自忖文詞修飾不錯，分別發出，事後方知，竟把兩位主任名字寫錯：五區孫源楷寫成孫元凱；二區王兆欉寫成王昭欉，一片好心變成笑話而且非常失禮。現在想，為何不先查詢清楚再寫？可見當時年輕幼稚，思慮不周，引為憾事。

參與養路費徵收及分配辦法

臺灣省政府在民國 37 年至 40 年間，曾訂有「臺灣省公路徵收汽車養路費辦法」，嗣因實施各項稅捐統一徵收，於 41 年起停徵。養路需費，全由省政府統收款撥付，各縣市政府能用於養路的經費每感支絀，路況日益低落。44 年初，省府接受行政院經濟安定委員會的建議，訂定「臺灣省汽油暨柴油汽車公路捐徵收辦法」，從 5 月 1 日起實施，並以此項收入為財源，接管各縣市重要縣鄉道約 2,600 公里，由公路局代為養護，這也是代養縣鄉道的由來。

惟因上述徵收辦法，係在倉卒中制定，實施半年多以來頗多瑕疵，遂令我重新檢討擬定。

當時全省大小汽車僅有 1 萬 6,000 多輛，其中營業用車占 4,500 多輛，餘為自用車。而所需汽油全部由中國石油公司按核定用量配售，柴油則不受管制。因此，汽車由中油公司隨配售量代徵（每公升附徵五角），並無困難也不會漏徵。但柴油車、酒精車等，則無法按用量計徵，必須訂定較合理的辦法，以示徵收公平並不致漏徵，也成為我研究的重點。我曾研究採用按汽缸排氣量大小訂定徵收標準，惜因茲事體大未被採用，仍沿用，按車輛載重大小定額徵收。僅將公路捐改稱養路費，並詳訂繳納規定與罰則等，於 45 年 4 月 7 日由臺灣省政府公布實施。

47 年 5 月，鑑於縣鄉道由公路局代養後，極具成效，為進一步加強改善路況，經中央與省政府研商決定，將費率調整為每公升附徵一

元，同時採納我的建議，柴油車改按汽缸排氣量、最低行駛里程及使用效率來決定各車種耗油量，並依計算結果隨車照徵收。自 47 年 7 月 1 日實施。

此後，發生三項影響徵收制度的事件。

第一，是養路費徵收的法源問題。

公路法於 48 年 6 月 26 日公布，將從 49 年 7 月 1 日起實施，必須將原來養路費徵收辦法，依照公路法重訂「汽車燃料使用費徵收及分配辦法」。除一般修訂外，主要是要把公路法隨油徵收的規定，設法轉換成隨車照徵收，以防走漏。於是，在辦法第三條修正為：「汽車燃料使用費，按汽油或柴油每公升訂定費率，依實用量徵收，在燃料管制期間，得照規定配售量隨車照徵收。」，使其既符合公路法精神又不致短收，是我煞費苦心之處。

第二，是徵收後的分配問題。

汽車養路費從 44 年 5 月開征以來，一向由公路局統籌分配給縣鄉道使用。公路法施行後，必須將國道及市區道路也納入分配。為求分配公平，我研訂了按公路（道路）長度、面積和交通量大小等因素，做為分配的依據。至於國道，因那時在臺灣尚無國道，所以僅以屆時可在燃料使用費中申請提撥一語帶過。

第三，是取消配售制度的問題。

汽車燃料使用費，在汽油配售期間，由中國石油公司隨售油附徵，根本無漏征可能。不料，中油公司認為產油充裕，從 49 年 7 月 1 日起取消配售制度，汽車可在各地加油站自由購油。於是發生為逃避附徵汽燃費負擔，而不在加油站購油情事。公路局為防止漏徵，在公布新徵收及分配辦法之同時，再研訂「臺灣省汽車燃料使用費稽徵辦法」，將汽油車及柴油車，一律定為隨車照

徵收。為期徵收合理，乃想出汽油車也按各類汽車的汽缸排氣量、最低每月行駛里程及使用效率，來計算出每月耗油量，乘以每公升附徵費率，做為補救辦法。

採取上述各項措施之後，原以為可以穩定收入防止走漏，不意又起爭論。想逃漏的車主無法逃漏，想賣黑市油的油商賣不掉油。於是，透過立法院、省議會大加撻伐，堅持應改為隨油徵收。隨車徵收，在實務上雖有很多優點，但在法理上卻無從辯駁，於是再行修訂辦法，從 50 年 7 月 1 日起，再改為隨油徵收。

實施期間，已發現有逐月減收之趨勢，沿幹線公路路邊礦油行招牌日益增多（賣黑市汽油），即可證明走漏已然發生。一年屆滿，實征 9,477 萬餘元，較前一年隨車徵收時實收 1 億 3,544 萬餘元，不計算車輛成長率，竟短收 30%。中央及臺灣省均認事態嚴重，經緊急會商決定再次修法，將臺灣省原公布的稽徵辦法正式併入，成為隨車徵收的新辦法，於 51 年 9 月 1 日起，恢復為隨車徵收。

此後，曾於 57 年 3 月修正隨車徵收的用油量計算標準，使其更接近實際運輸狀況，以減少爭議。60 年 2 月，配合公路法大修條文時機，將每公升費率調整為汽油一元五角，柴油仍為一元二角。63 年 7 月，再調整為汽油二元、柴油一元五角；70 年 7 月，再將汽油調整為二元五角、柴油不變。迄今（2007）20 餘年，費率未再調整，徵收方式也未改變。在穩定成長之下，每年徵收額逐步增加。據悉，96 年度總收入已達 450 億，對道路維護與改善，產生了莫大的助益。

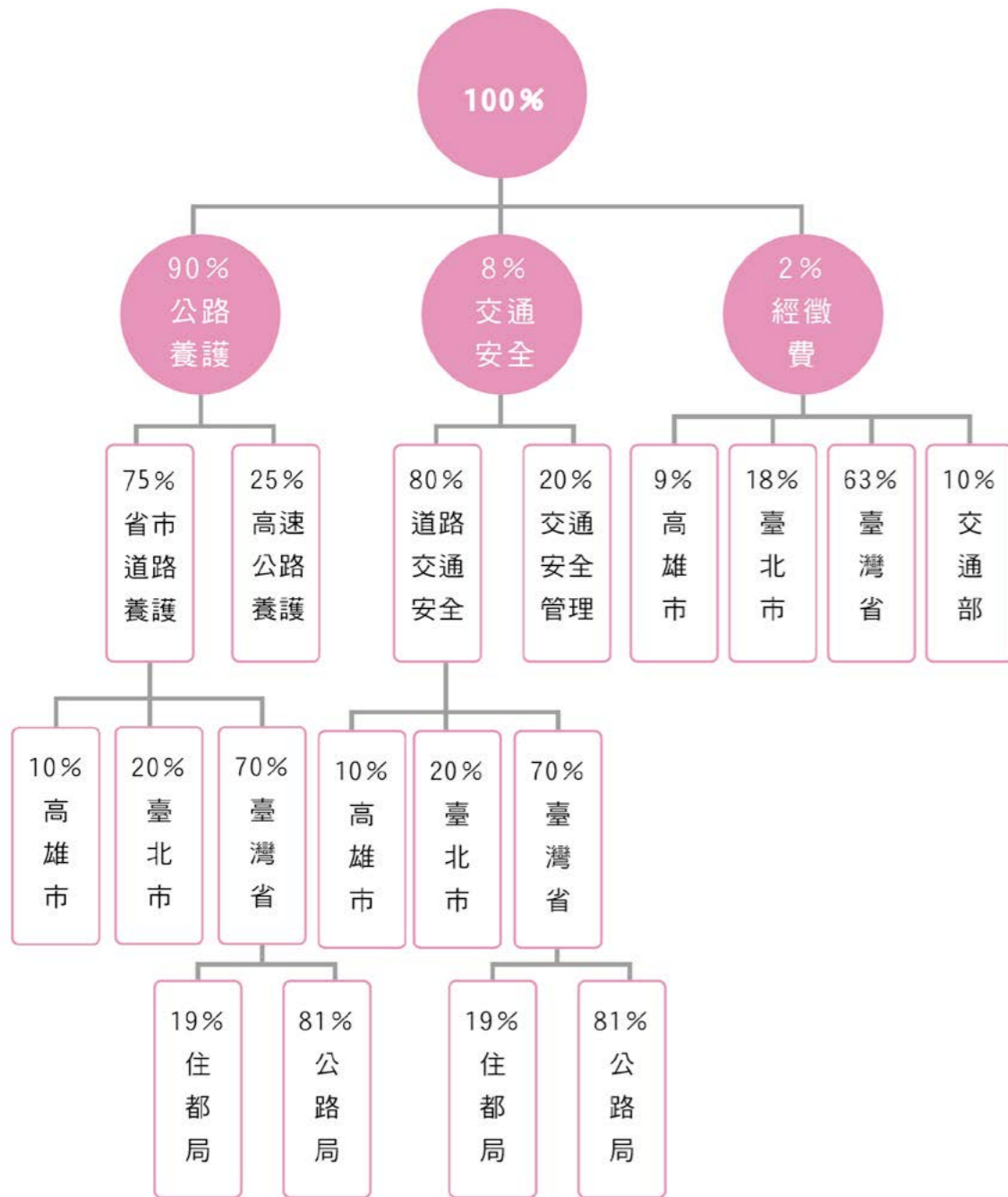


我是 67 年 10 月離開公路局的，從 45 年初參與養路費徵收及分配辦法以來，20 多年中間，為了汽車燃料使用費的徵收與分配問題，不僅在辦法的修訂上費盡了心思，尤其面臨隨油徵收與隨車徵收的爭議

時，必須想盡方法，先說服局內長官取得共識，然後再一致對外界辯解，耗費的精力和智慧，委實不少。此種戮力為公的奉獻，不過是為了堅持隨車徵收、防杜走漏、充實費收而已。50 年 3 月省政府給予記功一次，並以特保最優公務員資格，於 52 年 9 月蒙蔣公召見，顯然與此項工作成就也有關係。

至於養護經費不足之主要原因，係由於分配基礎之不合理所造成，試觀表中第五次修正時所定之 3.6 億元基本養路費數，當時係基於維護公路最低需要而決定，意即不因支應其他用途影響養路之最低績效，但歷經十餘年，物價指數年年上升，養路最低需要之 3.6 億元卻從未調整，顯已失去原意。直至 72 年第八次修正時始確立合理之分配制度。茲將汽車燃料使用費分配比例 72 年最後（現行）修正之比例及歷年修正之沿革。以圖表列如下：

汽車燃料使用費現行分配比例標準



資料來源：交通部路政司

汽車燃料使用費分配比例歷年修正之沿革

次數	民國	修正內容	備註
一	53	<ul style="list-style-type: none"> 10%：安全管理費、經徵費、義務勞動獎金、技術訓練班經費。 20%：五個省轄市之都市道路養路費。 70%：省道及縣鄉道之養護。 	
二	55	<ul style="list-style-type: none"> 總收入中之 1 億 3,500 萬元依民國 53 年分配方式分配。 餘款悉數供省、縣、鄉道之養護。 	
三	57	<ul style="list-style-type: none"> 安全管理費、經徵費、義務勞動獎金、技術訓練班經費之最高金額為 13,500 萬元。 17% 五個省轄市之都市道路養護費。 扣除前二項之餘款，全部供省、鄉道之養護。 	
四	58	<ul style="list-style-type: none"> 2%：經徵費。 3%：運輸獎助及預備金。 95%：養路（90%）及安全計劃（10%），（臺灣省 80%，臺北市 20%） 	因臺北市改制而修訂。
五	60/7	<ul style="list-style-type: none"> 以〔（總收入）－（3.6 億元）〕之半數撥給高速公路，餘款撥給一般公路使用。 一般公路之養護費分配仍比照民國 58 年之比例分配。 	因興建高速公路而修訂。
六	63/1	<ul style="list-style-type: none"> 高速公路之分配方式不變。 修正一般公路之養路分配之比例： <ol style="list-style-type: none"> 公路養護：85.5%（臺灣省 80%，臺北市 20%）。 道路交通安全：9.5%（臺灣省 80%，臺北市 20%）。 安全管理：3%（由交通部按實際情況分配）。 經徵費：2%（交通部 10%，臺灣省 67.5%，臺北市 22.5%）。 	
七	70/7	<ul style="list-style-type: none"> 2%：經徵費（交通部 10%，臺灣省 63%，臺北市 18%，高雄市 9%）。 〔（總收入）－（3.6 億元）－（經徵費）〕×0.5 = 高速公路分配額。 〔（總收入）－（3.6 億元）－（經徵費）〕×0.5 + 3.6 億元 = 一般公路。 一般公路養護費分配如下： <ol style="list-style-type: none"> 公路養護：90%（臺灣省 70%，臺北市 20%，高雄市 10%）。 道路交通安全：6%。 安全管理：3%。 預備金：1%。 	高雄市改制後於 70 年加入分配。
八	72/7	<ul style="list-style-type: none"> 2%：經徵費，分配比例不變。 8%：交通安全。 90%：公路養護（高速公路 25%，一般公路 75%）。 	

（資料來源：歷年法規整理）

受聘委員，修訂公路法規

47年2月，突接交通部聘書，聘為公路法規修訂小組委員，非常惶恐。經向路政司周芳科長探知，係因發現我有起草法規能力，又對公路工程管理具有經驗之故。

公路法規起草小組，由路政司主辦，當時司長為朱延光先生、幫辦（副司長）周一士先生、科長周芳先生，研訂作業則由周幫辦主持。周一士先生江蘇無錫人，民國2年生，交通大學畢業，曾任江蘇省公路局副局長，來臺後任公路局監理處長。蒐集公路運輸及監理史料豐富，其所著《中華公路史》最為珍貴，深為我所敬佩。我受聘為起草委員後，承其指導良多，相處達18年之久。周芳科長是東北同鄉，吉林人，國民大會代表，為人誠懇信實，溫文儒雅，處事細膩。能與此二人共事，深感受益。爾今（民國97年）兩位均尚健在，高齡九十六、七歲。

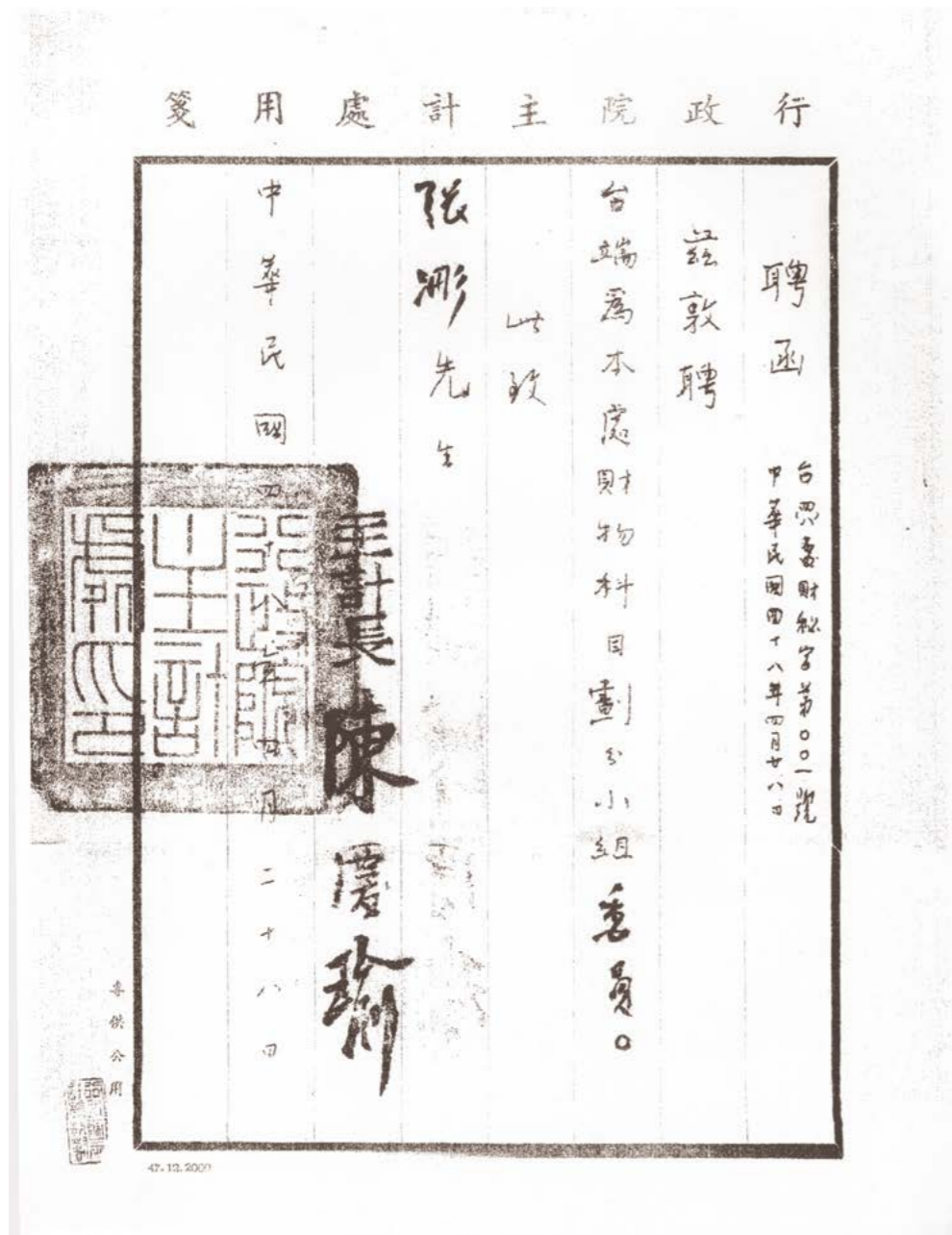
國民政府在大陸時期，雖對公路訂有零散法規，但與鐵路相比，缺失甚多。在工程類有國道條例（20.6.6公布）、國道工程標準及規則（18.10.22鐵道部令頒）等。在運輸類有民營公用事業監督條例（18.12.21公布）、中華民國公路汽車載客規則（37.9.1交通部令）、中華民國公路汽車貨運規則（37.9.1交通部令）、臺灣省汽車運輸業管理規則（36.11.18頒布）等。在交通管理類有公路汽車監理實施辦法（36.6.12行政院令頒）、汽車管理規則（36.6.30行政院令頒）等。查其內容已

與實際狀況相去甚遠，不符合當時需要。臺灣省為便利施政，多參考日據時期制度，訂定單行規章實施。政府播遷來臺後，交通部為建立制度，乃有本次起草公路法規之議。並分為工程、運輸、監理3部門分別起草，再送由小組審訂，我擔任公路工程部門的起草工作，並參與小組的審查。歷時兩年半經23次會議完成審查工作。

經我起草公布的法規有下列各項。至於在起草期間所費的心力、時間、參考資料之蒐集，則不贅述。

- 一、公路法（48.6.27制定公布，49.7.1施行）。
- 二、公路修建及保養規則（延至54.2.27交通部訂定發布，現改名為公路修建養護管理規則）。
- 三、公路經營業管理規則（49.7.28交通部訂定發布）。
- 四、汽車燃料使用費徵收及分配辦法（49.6.29交通部訂定發布）。
- 五、公路土地使用規則（延至53.9.14交通部訂定發布）。
- 六、專用公路管理規則（延至54.4.30交通部訂定發布）。
- 七、臺灣省收費公路規則（49.10.11公布）。後改為公路經營業臺灣省施行細則，經省議會審議通過後報請中央核備。
- 八、臺灣省各級公路及橋涵編號辦法（52.12.12省政府公布），此辦法在公路普查後重新整理路線系統時，已先行照此原則編號，事後補報核定而已。
- 九、臺灣省縣鄉道公路管理辦法（55.5.26公布）

民國48年7月，行政院主計處成立財物科目劃分研究小組，聘中央各有關部會及省屬交通、經濟部門熟諳財產管理人員為委員，有關交通設施部門，我受聘為公路部分研究委員，深感榮幸。此小組歷經兩年研究，於50年12月31日行政院正式公布「財物分類標準」，全



▲財物科目劃分小組委員聘函

國一體實施。奠定了各項財物的最低耐用年限，迄今公路設施之耐用年限仍舊適用，但已無人得知是我在 50 年前所訂。

59 年 6 月 12 日，立法院交通委員會來函，請我就所附公路法修正

草案加以研究並提出書面意見。始知交通部已在年初修法報院之事。因修法時並未受邀，現在若提出意見，對交通部路政司來說，有失厚道。但立法院囑託又不便拒絕，於是乃就立法院公路法草案逐條檢討，共有 11 條內容須加修正。

7 月 1 日交通委員會函邀列席報告，逐項說明再修正之具體理由，並相對提出再修正之條文，深獲好評。當時，路政司朱司長、周幫辦等亦列席在座，散會後據告：「部內修法時，曾建議王章清次長邀我參加，遭否決。乃私下向交通委員會推荐我參與研究，以補部內漏請之憾。」云云。因王次長對我知之甚少，當不足怪。

此時的立法委員仍以老委員為骨幹，如召集人陳延炯、委員李繼武、艾時、吳延環等，都是學識修養極受推崇之人，質詢時舉止溫文，談吐爾雅。與今日某些立委那種趾高氣揚、吹鬚瞪眼、粗魯凶惡不可一世的態度相比，真有天壤之別。

60 年 2 月 1 日總統令修正公布公路法後，3 月 18 日路政司函囑就有關委任立法之子法，提出法規名稱以便檢討。3 月 30 日交通部成立公路法子法審訂小組，由王次長章清任召集委員，並指定我擔任「公路修建養護管理規則」、「公路經營業管理規則」及「公路建設專款設置運用辦法」3 項法規之起草委員。另就「公路土地使用規則」、「專用公路管理規則」2 項，負責研提修正意見。因原始法規均出自我手，只要審酌現況加以修正即可。惟有公路建設專款設置運用辦法，是全新立法，無舊法可循。且牽涉財政、主計單位的職權，因此，交通部想自設專款專用並不容易。我在起草本辦法之前，心中先設定構想：

- 一、應以加速發展公路建設為目的。一般公路支出，應在普通基金年度預算列支，使專款得以專用。
- 二、為保全專款不致流失，須專戶存儲但可以循環運用，與一般

保本基金僅能動用孳息情形不同，故本專款應設定為「可動用之循環留本基金」。

三、專款基金來源是設置本專款重要一環，如無可靠財源來充實基金，不僅達不到發展公路建設的目的，專款之設置亦將名存實亡，毫無意義。因此，必須想出可納入專款的財源項目，才能使所設專款發揮實際效用。

四、設置此專款的機關，應以中央交通部及臺灣省政府為限。設專款機關太多（如各縣市），則財力分散影響專款投資能力。中央交通部之專款，可用於國道高速公路建設；省政府之專款，則可用作省道、縣道的改善或重要橋梁的興建。

根據上述構想，我對財源之籌措，提出下述 6 項來源：

- 一、向車輛徵收之工程受益費（今稱通行費）。
- 二、經分配於公路建設用之汽車燃料使用費。
- 三、經核准向國內外之貸款，依法撥用於公路建設者。
- 四、經核准發行之公路公債，依法撥用於公路建設者。
- 五、以銀行或郵政儲蓄存款投資。
- 六、捐獻及贈與（備用）。

我對專款之用途，提出下述 5 項原則：

- 一、投資收費公路建設。
- 二、貸予政府機關興辦公路工程。
- 三、貸予公路經營業投資人。
- 四、收費公路之養護費。

五、收費公路之管理費。

除上述兩大重點之外，配以法源依據、名詞釋義、作業程序及會計事務處理等，專款設置運用辦法（全文 17 條）遂告完成。交通部於 60 年 7 月 7 日及 7 月 15 日分兩次開會研修，初步定案。但財政、主計單位另有不同看法，致無法報院。其癥結為：

在財源方面，不同意發行公債、動用郵政儲蓄；在用途方面，不同意貸予公路經營業和貸予政府機關。如此一來，將使建設專款喪失發揮效用的動力，尚不如省政府已有的公路建設基金有用。

此一建設專款辦法，從 60 年 7 月審查起，幾經折衝，至 62 年 8 月 30 日通過，歷時 2 年多，最後修成僅 13 條條文報院，結果以緩議收場。

從 60 年 3 月起，經我提出修正的子法有：公路修建養護管理規則（62.7.12 交通部發布）、公路土地使用規則（62.6.15 交通部修正發布）、汽車燃料使用費徵收及分配辦法（60.11.9 交通部修正發布）、專用公路管理規則（61.12.13 交通部修正公布）等 4 項法規。惟有「公路經營業管理規則」雖經修正，但因各項書表太多，始終未加審查，致未發布。事後探知，係因部內外審查委員，對鼓勵民間投資公路建設，完工後准其藉收取通行費來收回其投資的制度，未能深入瞭解之故。直到民國 90 年公布促進民間參與公共建設法（俗稱 BOT），才得以實現，較我提出的時間已晚了 30 多年。

陽明山受訓，先總統蔣公召見

民國 48 年，是我痛苦的一年，也是光榮的一年。

48 年 1 月 3 日，奉調赴陽明山革命實踐研究院受訓一個月。那時期，公務人員能參加革命實踐研究院的訓練，是夢寐以求的事，是進陞高階公務員的踏板，也是升遷考核時必要的記錄。老總統蔣中正兼院長、前教育部長張其昀兼班主任，班名叫臺灣建設研究會，受訓成員來自政府機關及黨務機構各級主管，我以公路局正工程司資格參訓，在職級和年齡（39 歲）上，都比一般為低。

每週上課 5 天，週六回本機關處理公務，在院住宿 4 天。授課範圍及講師都是一時之選，涵蓋政治（政大教授）、經濟（中央研究院院士）、國防（三軍大學教官）、外交（大使級）和大陸政策等科目，另由各相關部部長作業務報告；每週一晚間分組研討，以政經情勢等議題為主，我參加經濟交通組，提出「當前交通建設及改善的方向」論文，頗獲院方獎勉。

受訓期間的生活起居，亦甚優渥。宿舍位於中正堂後側，2 人一房，桌椅寢具浴廁齊備，報到後一律換穿制服，無官階職級之分，彼此互稱學長。中晚餐 8 人一桌，6 菜 1 湯，菜色精美，另有福利社供應熱飲及用品。在民國 40 年代後期，國民生活依然艱困，陽明山的訓練生活可以視為一種享受。

每週二、四兩晚 7 點是院長召見時間，每次 5 人，引進蔣公會客室後，行禮就座，蔣公神采奕奕目光炯炯，72 歲高齡毫無倦態。先

由 5 人依次起立報名後就座聽候垂詢。先逐一詢問機關工作及家庭狀況後，由每人陳述意見，大家在召見前心中早有準備（總不能答無意見），我陳述有關改善西部縱貫公路，以便促進經濟發展問題，承垂詢：「應如何改善？」，乃續就改善原則簡要作答，對談約 5、6 分鐘，並有專人紀錄。

平時，要想晉見總統或蒙召見，談何容易？爾今因上山受訓得能面對座談，何其有幸！在那個年代，當以能蒙總統召見為一生最大榮譽。就以當下（民國 97 年）來說，依然值得欣幸。

陽明山受訓到 2 月 2 日結束，2 月 8 日舊曆春節，年關在即，互相預祝年禧而賦歸。

臺灣省政府從政黨員發文用紙

<p>收文者</p> <p style="font-size: 2em; text-align: center;">張 澎 同志</p>	<p>事由</p> <p>為 貴同志奉調參加革命實踐研究院台灣省建設問題研究會第三期研究一案希遵照由。</p>
<p>文 號</p> <p>字 號 (47) (12) (30) 府 念 甲 字 第 948 號</p>	<p>發 件</p> <p>日期 複文請引用左列年月</p>
<p>准中國國民黨中央委員會第一組四七壹字第三二二七號代電略為革命實踐研究院台灣省建設問題研究會第三期定於明(88)年一月三日報到五日開學抄送本府應請研究員名單一份并規定入院事項處查照等由</p>	
<p>除規定事項業經中央委員會第一組逕行分知茲不再錄轉外希即遵照規定前往參加研究。</p>	
<p>副本抄送中央委員會第一組及本案有關機關主管同志。</p>	

周 至 柔

注意：黨內文書、對外秘密、處理完畢、歸入專檔。

▲奉調參加革命實踐研究院受訓通知



▲革命實踐研究院臺灣建設研究會第三期未來分組研究之小組成員，右1為作者



▲民國 48 年 1 月 23 日，革命實踐研究院臺灣建設研究會第三期東北同學攝影留念，後排右 1 為作者



▲獲贈先總統蔣中正紀念玉照

修復重建，克服八七水災的浩劫

民國 48 年 8 月 7 日，艾倫颱風從臺灣東部外海移向日本四國、九州島後，引進西南旺盛氣流進入臺灣西部平原，並從下午 5 時起，自臺南地區開始往北逐漸降下暴雨，幾乎涵蓋整個西部平原及丘陵地帶。7、8 兩日降雨量達 500 至 1,000 公釐不等，遂造成暴雨災害，為臺灣地區 60 年來所僅見。

當時的臺灣，經濟尚未起飛，仍以農業生產為主，重要物資則賴美國援助，在政府財政漸趨穩定之際，竟在去年突發生八二三炮戰，迄今未歇。今又暴雨成災，使政府遭受空前的打擊，一面要應付軍事威脅，一面又要搶救水災，真是內憂外患接踵而來。據災後統計，總損失達 35 億 5,600 萬元，相當於 97 年幣值 3,500 億之多。

這次水災，以農業損失最重。埋沒及流失農地達 3 萬 5,400 多公頃，從苗栗縣到臺南縣，受損面積都在 4,000 公頃至 6,000 公頃之間。林業、漁業損失較輕。而牲畜家禽損失更為慘重，有近 3 萬頭豬牛羊及 60 多萬隻家禽沖失死亡，使農民賴以增加收入的副業，因而損失殆盡。農業損失占總損失價值 40%。

其次是鐵公路和電信等交通損失。鐵路損失，橋梁沖毀 27 孔、橋墩橋臺 37 座，房屋 127 棟，路基沖失 22 萬多立方公尺，以及號誌、電信材料等，使山海線鐵路交通全部中斷。

公路損失，省道有 750 公里不能通車，占全部省道 43%；代養縣鄉道 90 條路線，有 1,200 公里不能通車，占代養路線 42%；縣政府自

養鄉道有 642 條路線，長達 3,200 多公里不能通車，占全部鄉道 28%。交通損失占總損失價值 9.7%。

此外，水利、工業、電力、公共設施、學校、物資、房屋、私人財物等損失，占總損失價值的一半。

當時，全省人口約 1,000 萬人，中部地區約 500 萬人，因水災死亡及失蹤達 1,055 人，每 1 萬人就有 2 人死亡或失蹤，可謂不小；至受災人口達 30 萬 5,000 餘人，也是驚人。

值得一提的是，在南投縣草屯鎮西緣有一村莊名「月眉厝」，厝前有棵百年以上的大榕樹，大水來時，居民紛往樹上攀爬，樹下洪水氾濫，田舍人畜無一倖免，但在樹上農民得以死裡逃生，事後計算，竟達 400 餘人。其後，政府為拓寬公路（編為 148 號縣道），欲將老榕樹砍除，乃遭當地居民堅決反對。政府為順應民意，將樹保留，道路繞樹兩側而過，以彰顯榕樹救命之事蹟，至今成為佳話。



災害發生後，最急要的工作便是搶救和搶修，其次是修復。

8 月 8 日下午的情況是：有線電信全部不通，無線電訊僅有臺中市、苗栗縣勉可通話。災區所有城市鄉村，個別為水包圍或淹沒，無法相互支援。除雲林地區雨停外，其餘各地依然大雨傾盆，鐵公路全遭阻斷，使搶救行動全面受阻。各地警察和駐軍僅賴救生圈、橡皮艇、探照燈等工具，在狂風暴雨中搶救災民，效果不大。

當時臺灣省政府主席是周至柔（自空軍總司令轉任），8 日下午呈請總統核准，調派北部南部國軍及軍用裝備，進入災區與當地軍警、消防、義勇警察等合力救災。並商請美方支援直昇機，空運物資補給各受困孤島，同時輸運災民至收容所。獲得救濟安置的災民達 19 萬 3,000 多人，直到水退後才逐漸離去重返家園，看到殘破景象，真是欲哭無淚。

繼之，各界捐款紛至沓來，為數約 700 餘萬元；省政府自籌救濟金 2 千萬元，美援救濟金 1,000 萬元，共達 3,700 餘萬（相當於現在幣值 37 億）。由省政府統籌分配給受災縣市，作為人民因災死傷、房屋倒塌、田地流失救濟及購發日用必需品等之用。（人民死亡每人 1,500 元、失蹤 1,000 元、重傷 750 元；住屋全倒 600 元；半倒 300 元）

在政府實施救濟的同時，交通搶修的工作也從 8 月 9 日起全面展開。茲僅就公路部分概述之。

水災發生後，鐵公路交通全部阻斷，受災區域廣濶，路線太多，必須把握重點按次進行，以免力不從心，雜亂無章，一事不成。乃以先搶通縱貫南北交通的西部幹線和臺中通往省府中興新村的對外聯絡線為最優先。調派北部公路員工及國軍兵工全力搶修，而軍中特有的倍力橋以及工字鋼梁，全部調來中部，發揮了極大的效用。8 月 12 日，臺北至臺中通車；翌日通達中興新村；15 日，臺北至高雄的西部幹線全線貫通。其他省道至 9 月 21 日始先後恢復通車。縣鄉道部分，除員林溪頭線外，均於 9 月底搶修完成。



公路受災後，養路處責無旁貸工作最重，處內的養護課和工事課，更是最忙的單位。身為養護課正工程司的我，除赴中部督導搶修外，尚須勘查未來如何修復的工作。

8 月 26 日局令派兼養護課長（原課長孫新之以健康理由請求免兼），等於將縣鄉道的搶修和修復重建的責任，由我一肩扛起。心想，值此百廢待舉任務沉重之時，陣前換將，無異是給我難題叫我看，往好的一面想，是想考驗我的能力，將來或將委以更大任務。心情沉重，並無欣喜。

公路局為積極辦理重建工程，9 月 1 日成立八七水災重建小組，由副局長林家樞任召集人，養路處長李春松為副召集人，下設財務、

八七水災重創臺灣



▲八七水災人員傷亡



▲八七水災房屋損失



▲八七水災農作物損失



▲八七水災公路損失



▲八七水災橋梁斷裂



▲八七水災搶救工作

八七水災重建工程



工務、供應、總務各分組，工務分組由楊副處長廷英負責，省道工程由徐敏哉課長、縣鄉道則由我負責。

這時的我，離婚後不到1年，誠倫、若倫兩兒隨我生活，每天下班須燒飯照顧他們起居；而重建工程計畫預算又接連報來，須加審核後交重建小組發包，有時需加班到晚上10點。內外交迫，已感力不從心。承受的工作壓力、生活壓力和精神壓力，無一不在考驗我能否適應。直到10月中旬僱到宜蘭籍的阿蘭來幫忙家事為止，兩個多月的苦總算熬過，生活節奏也回歸常態。

重建工程到49年6月大致完成。由公路局直接辦理的省道、代養縣鄉道，總計使用人工79萬3,000餘人次，主要材料有水泥1萬6,600公噸、鋼筋1,200公噸、瀝青3,500餘公噸，經費7,970萬餘元。由公路局督辦各縣市政府管轄的縣鄉道，總計使用人工97萬餘人次，主要材料有水泥1萬7,300餘公噸、鋼筋2,300餘公噸，經費7,000餘萬元。另外，興建中的東西橫貫公路，因豪雨受災，也花費2,100多萬元予以修復。

上述三項重建經費共達1億7,000餘萬元，占交通重建經費77%，占總重建經費12%。顯示公路之重要性。

我把此段紀事摘要敘述的原因有三：

- 一、八七水災是政府播遷臺灣以來，繼前一年八二三金門砲戰後，動搖國本的大災難。在當時靠美援維持經濟安定的時期，遭此劇變，若政府不能迅速果決貫徹行動，稍有處置失當，則臺灣前途堪慮。而政府竟能在一年期間，完成重建，與今日泄泄沓沓的處事態度，不可同日而語。寫出來供決策階層的人引以為鑑。
- 二、參與搶救、搶修和重建的軍公教人員，在受災後那種奮不顧身、冒狂風暴雨搶救災民的精神，日以繼夜犧牲奉獻的態度，

省道及代養縣鄉公路重建完成



▲受頒八七水災重建獎章

在建設臺灣反攻大陸總目標之下，無不同心協力戮力以赴。因而時限雖僅一年，卻能完成各項重建工作，其效率之高與工作量之大，遠非當今公務員所能比擬。我能獲頒「八七水災重建獎章」，亦覺問心無愧實至名歸。（交通處長譚嶽泉、公路局長林則彬兩位先生獲頒景星勳章）

三、八七水災發生於民國 48 年，距今已是 50 多年前的往事。60 歲以下的人，根本不知八七水災為何事，若非探查歷史文獻，更無法得知當年慘況。今就親自所見、親身所歷，重加記述其梗概，期望後世子孫能淬礪奮發盡忠職守。

開創新猷，全臺公路普查

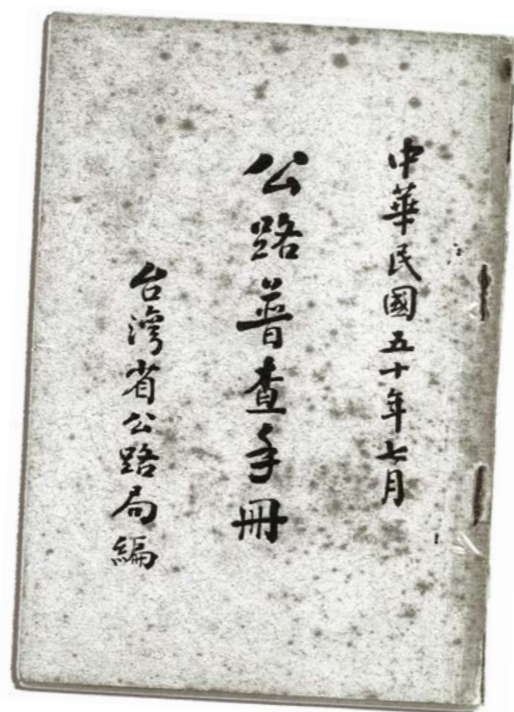
民國 49 年 6 月忙完八七水災重建工作之後，8 月又來了雪莉風災，使中北部和東部受創頗大，忙往勘查並繼續修復工作。

災後的臺灣公路，變動很大，加上新訂的公路法從 7 月 1 日起實施，致原有基本資料已和現況及規定不符。乃報省政府核准舉辦「公路普查」。

公路普查屬全國性，所需人員及經費甚大，而在實施前的準備事項非常重要，若能考慮周全，則可順利執行。例如，成立臨時性組織、調遣人員、決定調查方法、資料彙整統計等各方面，均須詳加思考。

首先，我擬訂了臺灣省各級公路普查計畫，主要內容包括：普查範圍、調查項目、編組原則、器材準備、調查方法、人員調派與所需經費概算等。

其次，在十萬分之一舊路線圖上，逐條檢討其路徑，然後依公路法規定，重新確定其等級，列出省縣道路線表，分別暫加編



▲公路普查手冊

號，以備調查人員循線調查。

第三，擬訂普查人員工作須知（29 項），使參加人員認知一致。並提供疑難問題解答（72 則），以利參考。

第四，訂定講習日期、內容，由我親至各區工程處向參加人員講述詳細要領，以期統一調查標準。

第五，編訂參與人員及督導人員清冊，明確分工。在局內則組成公路普查執行組，由我統籌主導，在外單位則分成五個區隊下轄若干調查小組，使事權上下一貫。

上述各項準備工作，從頭到尾都是我一個人負責計畫和撰寫。至 50 年 5 月準備完成，編成《公路普查手冊》。並將籌備結果及所需經費再報交通處核准。另請縣政府遴派熟悉路線人員待命。7 月 22 日發布召集函，7 月 30 日參加調查之公路單位及縣政府人員報到，參加分區講習後，分頭出發調查。

實際普查工作，自 8 月上旬起至 9 月底全部查完，接著調查資料陸續報局，沉重的資料整理工作於焉開始。

養路處在重慶南路一段 2 號大樓的二樓辦公，資料堆積如山，原辦公室無法容納，為使整理資料人員集中，乃借用地下室做為本課另一辦公處所。為整理資料約雇臨時人員 8 人，由本課主任課員韓伯捷女士主導。韓女士東北人，精於統計，對公路資料管理已有 10 年經驗，業務嫻熟，無人能比，是此次普查最得力的助手。之後，由她主管公路基本資料達十餘年之久。

路線的整併和編號，是普查後最艱鉅的工作。

我從 50 年年底起，在地下室開始整併路線的工作，先從省道幹支線整理，凡依法合乎省道設置規定者，不論其現況是否良好、或有無間斷，一律制定為省道。合於縣道設置規定者亦同；如此逐條整理後，

公路普查手冊目次	
壹 臺灣省各級公路普查計劃	一
貳 公路普查工作問答	一五
參 公路普查工作人員須知	三三
肆 公路普查小組通訊質疑辦法	四五
伍 公路普查工作人員分區講習日程表	四七
陸 公路普查講習時間表	四九
柒 公路普查講習督導及職員姓名表	五〇
捌 省公路編號路線一覽表	五五

▲公路普查手冊目錄



▲普查前向普查計畫參加人員講述要領

則全省主要公路系統架構遂告完成。然後按公路編號辦法予以編號（與普查前臨時編號不同）。

公路編號辦法，是我在普查前所擬，其主要原則為：

省道：自「1」號起編，號碼前冠以「台」字。

縣道：自「101」號起編，不冠代字。

鄉道：以每一縣市為一編號區，每區均自「1」號起編，分別冠以縣之簡稱。

南北向路線，以奇數編號，以北端為起點；東西向路線，以偶數編號並以西端為起點。

鄉道路線的整理，最為複雜，一縣之內多達數百條。不僅路線整併困難，因路線方向不明顯，編號亦生困擾。為期便於查找編號次序，決定4項原則。採取由海邊向內陸；由稀疏向繁密；由河邊向腹地；



▲總統召見獎章



▲作者獲召見後攝

由平原向山區等方式，視各縣市鄉道分布狀況，選定每縣的編排方法。

公路資料整理完竣，繪製路線圖又是一大難題。當時航照圖不全，且列為保密資料，不對外發售。必須利用現有的公路路線圖逐條校核修正。我從 51 年春開始，每日在地下室工作半天，共花費 4 個月的時間，把 20 張組成的十萬分之一地圖修正完成。又為方便查閱路線里程及路線交會關係，再編成《省道及重要縣鄉道路線手冊》一種，於民國 53 年元月出版。

民國 51 年 5 月公布公路總里程時，為 14,508.5 公里，較普查前 16,291.2 公里，減少 1,782.7 公里，使交通部、省府交通處及本局首長驚愕不已，認為路在地上豈能變少？並對普查工作的成果表示置疑，甚而有謂無法向主席、部長交代之說，可見當時報喜不報憂的官僚思想之嚴重。經將公路普查前後，造成里程減少的原因加以比較分析，例如，不屬公路系統之市鎮街道、不足 3 公尺寬之農路及受災沖失不再

修復之路線等，均應從原里程中刪除，里程自然減少。聽者雖已無話可說，但仍面有難色，表示無人敢向高層解釋。這也反映那個時代的專制背景。

公路普查，是中國有史以來的創舉，也是建立公路基本資料制度的先河。我自始至終獨撐全局完成使命，理應大功一件，祇因普查結果未如高層理想而不獲重視，直至民國 56 年 10 月（事隔 5 年），給我記功一次而已，寧非怪事？



52 年 1 月 31 日接人事室通知，略謂核定本人為 51 年特保最優人員，囑填書表報省彙陳。

所謂「特保最優人員」，係指由中央和省屬機關每年各遴選服務最優者 1 人，保荐至總統府由蔣公召見，以鼓舞公務員熱心服務爭取榮譽的士氣，全國每年不超過 100 人。我在公路局 4,000 多人中獲選，證實過去一年辦理公路普查之辛勞，沒有白費。

是年 9 月某日到總統府報到，在大禮堂列隊聽候召見。10 時，蔣公蒞臨，一一近身點名，訓話後禮成。我是第二次面見總統（第一次在陽明山），77 歲老人，依然神采奕奕，目光炯炯，景仰之心油然而生。也對林局長則彬先生的栽培，心存感激。所頒總統召見榮譽紀念金質獎章，保存至今。



▲總統召見五十一年度政務軍事各機關特保最優人員出席證

成立勘災小組擔任協調任務

民國 52 年中秋節前夜，葛樂禮颱風狂襲中北部地區，臺北盆地多成澤國，公路橋梁受損嚴重，我冒風雨前往碧潭橋指揮搶修，深夜始返。若倫兒苦等不著，飯後獨自入睡。公而忘私，雖蒙記功，但對維繫親情言，又有何用？在一生中徒留一次為搶修而不能回家過節的記憶而已。

53 年 11 月，養路處姚寶仁副處長病故，月底派升為副處長，主

核省縣道工程事務。另一副處長楊廷英先生，早於 5 年前升任。靠多年工作成績晉升，仍有少數人認為升的太快。不過，再好的工作能力，若長官不予賞識，仍屬枉然。因此，我對林局長則彬先生和李處長春松先生的提拔，至今仍心存感激。

臺灣省政府鑑於每年風災頻仍，各機關申請指撥專款日益龐大，決定從 54 年起，由省府財政廳、主計處、研考會組成災害勘查小組，秘書處第二組組長尹錫祺為領隊，於重大災害發生後，由該小組會同主管機關共同實地勘查，逐項核定經費。我受派為公路局代表，須在勘災小組和工程處之間，擔任協調任務。一方面向小組爭取經費，一方面決定修復方法，有時雙方均不滿意，尚須作硬性決定；有時為使修復工程能一勞永逸，常與財主單位人員爭的面紅耳赤，黑白兩面人，苦不堪言。



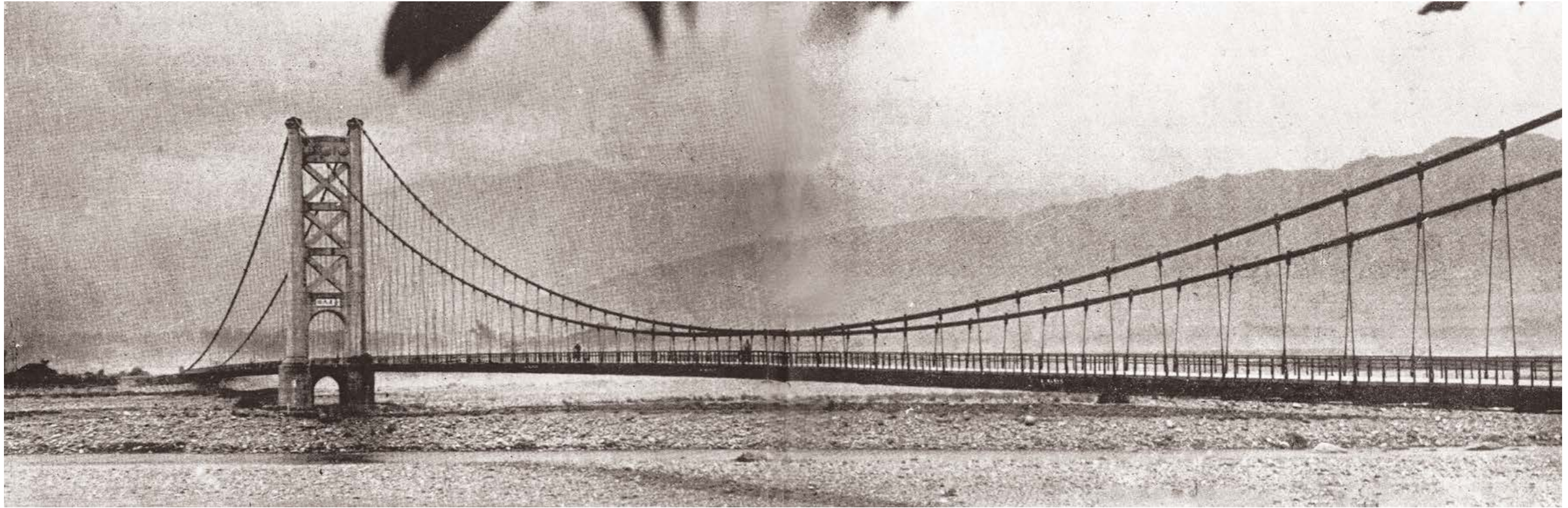
▲災害勘查小組，左邊第一人為作者



▲實地勘災，穿西裝攀爬橋墩者為作者



▲實地勘災



▲老臺東吊橋留影



54年6月18日，黛納颱風狂襲東南部各地，臺東大橋吹毀，使臺東通往東部濱海公路成功鎮的省道交通斷絕。此橋原為490公尺吊橋，建於民國22年（日本昭和6年）5月，橋寬僅4.5公尺，只能單向管制行車。因主索鬆弛不易修復，為應未來交通需要，決定重建新橋。公路局第三區工程處立即自行設計、發包，於同年11月8日開工。翌年5月底雖遭裘迪颱風侵襲，仍能在7月20日將505公尺新橋修建完成，為時僅8個月12天。承包商工信工程公司獲頒獎狀。

我把上述事實特別記述的原因有三：

一、長達500公尺的新橋，能在8個多月完成，在臺灣建橋史上，可謂空前絕後。與現今動輒以數年為工期相比，顯示當年施

工效率之高與工程司責任心之重。

二、當年的公路工程司，多具設計能力與實地監造經驗，遇有緊急需要，立可披掛上陣站到第一線。與今日動輒委外規劃設計、委外監造，徒增一套繁瑣地行政作業致耗時誤事相比，顯示今日公路機關人才外流之嚴重。

三、災害發生時，三區工程處處長蔡繼昭先生、工務課長倪思曾先生、三段段長倪敦培先生等，那種積極負責迅赴事功的精神，今日已不復多見。

不畏艱鉅，整理公路用地

完成公路普查之後，所有公路基本資料均已建檔，獨缺用地地籍資料。影響財產管理成果。我深知整理用地，比公路普查更難推動，但若不辦將永遠是缺憾。於是，再展現我不畏艱鉅的個性，民國 54 年先在處內成立「公路用地地籍整理小組」，我任小組長，沈美林副工程司為副小組長。另設立「公路用地地籍整理督導小組」，由各有關機關派主辦人參加。經廣泛協商，訂定整理原則及範圍，以 5 年為期，先從省道用地著手整理，然後再整理縣道。此一措施，在我國公路史上應屬首創。其作業步驟如下：

- 一、由公路局工程處派員釘樁指明實際寬度。
- 二、由地政機關派員描繪地籍底圖，再將戶地測量所得公路現有用地範圍，測繪於地籍圖上。
- 三、遇有私有土地或使用公地者，按實際使用情形測繪後辦理分割。
- 四、公路界址經測定後，植立混凝土界樁。
- 五、地政機關辦理分割、變更地目並分筆登記。
- 六、地政機關將分割成果及地籍圖送公路局，建立地籍清冊及地籍卡。

依照上述步驟，按每條路線、每一公里逐步清查整理至全部完成

為止。全體參與人員，必須細心、耐心持之以恆，才能達成任務。

56 年 7 月，原用地小組撤銷，在養路處內正式設用地課，沈美林為課長，各區工程處在工務課下增設用地股，在我全面策劃之下，經局內外各單位共同之努力，至 60 年底已將省道用地整理完成。之後，在整理縣道時，必須縣政府人員配合，作業益增困難，至 63 年 3 月我離開養路處後，乏人策劃推動，各機關配合熱情也不如往昔，整理工作也漸形式微。

奉獻，養路處十九年

回想，從民國 44 年 9 月到 63 年 3 月調離養路處為止，這 18 年半的時間裡，除了一般工作外，憑我一己之力，開創了很多未曾有的新猷。

實施公路普查，是我國有史以來第一次舉辦。包括實地調查及 15 種資料表格的設計（現已增為 18 種），調查後將公路系統全部加以編號。進而將公路用地逐條清理，建置地籍清冊等。凡此措施，皆為首創，開公路管理的先河。

收費公路制度，自民國 50 年 12 月正式實施（西螺大橋與中興橋係獨立收費），55 年 1 月起又正式設立公路建設基金，擴大推行，有效解決因財政困難不能及時開展公路建設的問題，是我苦心孤詣策劃成功的大事。

其次，有關公路工程部門法規的制訂，在起草之前，必須將與該項法規有關的事物，設定構想，然後，按層次擬定管理方法，再經過檢討勾稽，排除重疊與牴觸部分，才能逐條成章。既須切合實務需要，又可達到立法約束或規範的目的。在無參考資料中生成法規，是我藉經驗、智慧與組織能力綜合的結晶，引以為傲。較諸中國大陸直到 1997 年 7 月 3 日才公布公路法（1998 年 1 月實施），提早了近 40 年，益顯我當年奉獻的價值。

在養路處前後共達 19 年，而以民國 49 年以後的 15 年成就最大。是從青壯年走入不惑之年的時期，是人生的精華年代，也是淬煉我成

熟的年代。感謝的人有林則彬先生、李春松先生、蔡繼昭先生；以及交通部的周一士先生和周芳先生。

民國 50 年舉辦公路普查之後，鑑於代養重要縣鄉道短時間內尚難解除代養，乃從民國 52 年起，擬訂重要縣鄉道路面橋梁改善及新建計畫，已備長期改善之需。本計畫共分兩期，每期 5 年，費時 1 年全部完成，使代養縣鄉道改善能有準繩。



▲民國 56 年 1 月 29 日搶修蘇花公路，前排第 1 人為交通處處長陳聲簧，站在其後方為作者



▲民國 56 年 1 月 29 日搶修蘇花公路，搭倍力橋



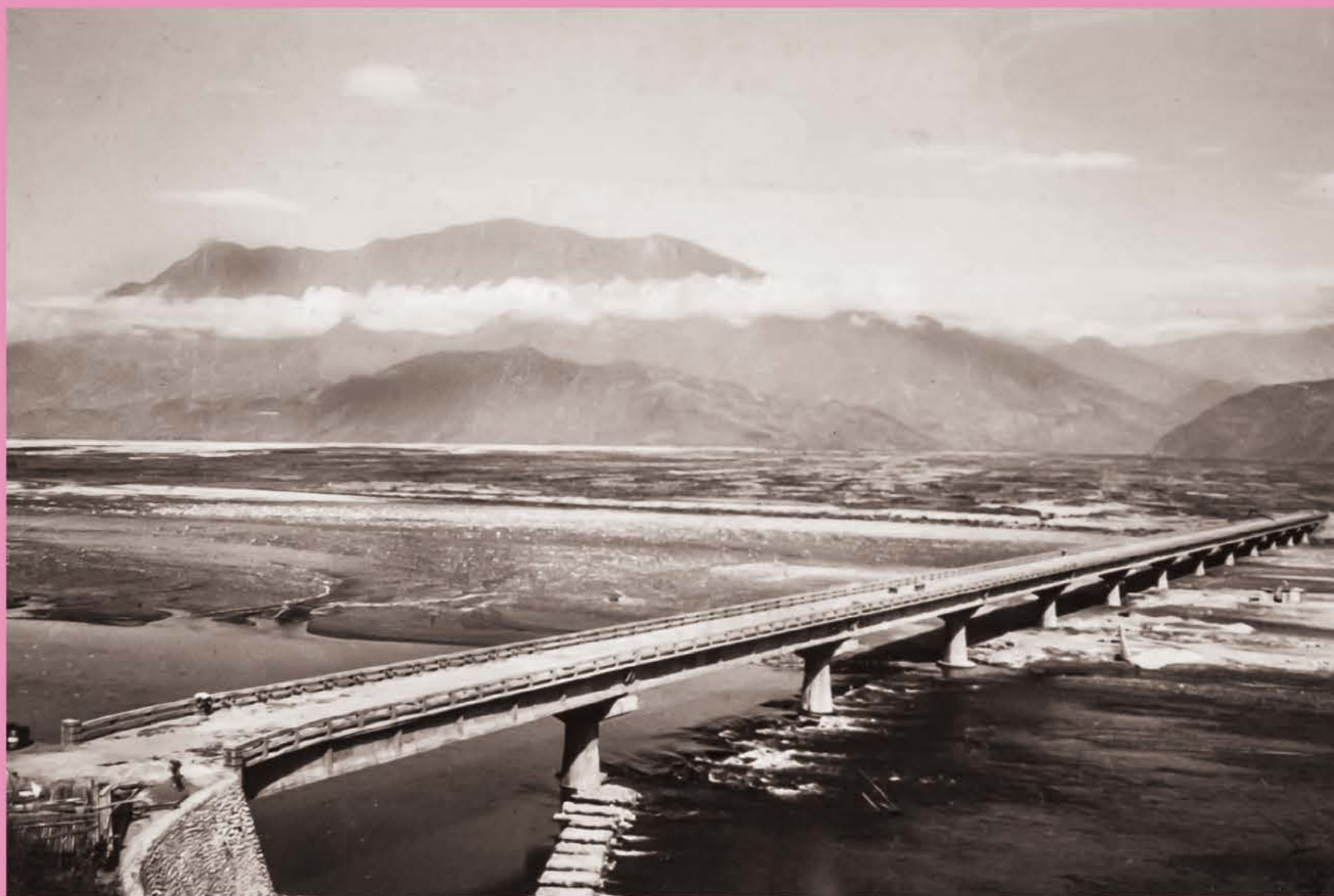
▲民國 56 年 1 月 29 日搶修蘇花公路

重要縣鄉道路面橋樑改善及新建計劃

路線名稱	工程計劃名稱	第一期計劃概要				第二期計劃概要				總工程費 (千元)	共計	第一期五年經費分析			第二期五年經費		
		新鋪路面 (公里)	新建橋樑 (公尺)	加寬橋樑 (公尺)	改善路基 (公里)	新鋪路面 (公里)	新建橋樑 (公尺)	加寬橋樑 (公尺)	改善路基 (公里)			省庫籌款	縣市籌款	貸款	共計	省庫籌款	縣市籌款
金山	陽明山 金山陽明山路面新鋪	20			2					4,200	4,200	2,400	1,800	-	-		
淡水	東港 淡水基隆橋面加寬		120	400						4,400	4,400	4,400	-	-	-		
"	" 後厝金山 路面新鋪	26								7,200	7,200	1,800	2,600	1,800	-		
"	" 基隆瑞芳 " " "	7			5					2,600	2,600	1,800	1,800	-	-		
"	" 瑞芳大里 " " "	26			26	16		4		13,500	9,000	3,400	2,600	3,000	4,500	3,000	1,500
"	" 大里頭城 " " "					20				4,000	-	-	-	-	4,000	2,000	2,000
八堵	瑞芳 八堵瑞芳 車鋪加寬					11	27			2,300	-	-	-	-	2,300	1,400	900
基隆	" 基隆瑞芳 " " "	14			3					3,600	3,600	1,000	2,600	-	-		
頂双溪	貢寮 澳底貢寮 路面新鋪	5								1,500	1,500	700	800	-	-		
台北	山崎 台北八里 " " "	10	24							3,000	3,000	1,600	1,400	-	-		
台北	深坑 南港深坑 " " "					8		2		2,000	-	-	-	-	2,000	2,000	-
八里	泰山 八里泰山 " " "	9			5	8				5,000	3,000	1,900	1,100	-	2,000	1,000	1,000
下福	菁埔坑 下福林口 " " "	11			2					3,000	3,000	-	3,000	-	-		
下福	菁埔坑 深坑双溪 " " "	5			10					2,000	2,000	1,550	450	-	-		
成蔴	樹林 成蔴下坂角 " " "	9								2,300	2,300	1,150	1,150	-	-		
成蔴	樹林新莊 樹林 橋樑加寬			30						400	400	400	-	-	-		
竹園	復興 竹園桃園 路面新鋪	15								3,320	3,320	1,660	1,660	-	-		
竹園	復興 竹園桃園 橋樑加寬			180						2,700	2,700	2,700	-	-	-		
大園	公館 大園桃園 " " "			179						1,800	1,800	1,800	-	-	-		
大園	公館 管歌三峽 橋樑新建	2	500		1					13,000	13,000	-	-	13,000	-		
觀音	大溪 觀音大溪 橋樑加寬			220						2,200	2,200	2,200	-	-	-		
永安	板橋 永安中壢 路面新鋪	9								6,000	6,000	3,000	3,000	-	-		
永安	板橋 中壢八德 橋樑改建		65							1,300	1,300	1,300	-	-	-		
永安	板橋 八德管歌 路面新鋪					7				2,100	-	-	-	-	2,100	1,050	1,050
永安	板橋 樹林板橋南興橋中興橋新建		204							6,600	6,600	6,600	-	-	-		
觀音	員林 新屋新埔 路面新鋪	11				8				5,000	2,700	1,350	1,350	-	2,300	1,000	1,300
蘆港	錦山 竹北關西 路面橋樑加寬	19		526						4,400	4,400	3,500	900	-	-		
萬港	錦山 關西錦山 路面新鋪					9				1,800	-	-	-	-	1,800	900	900
下斗崙	八斗崙 下斗崙橫山 " " "	19								5,700	5,700	2,850	2,850	-	-		
下斗崙	八斗崙 十分寮內灣 " " "	4								800	800	400	400	-	-		
通霄	日南 山脚日南 " " "					5		2		1,500	-	-	-	-	1,500	600	900
南臺	清泉 新竹竹東 " 車鋪	14								2,000	2,000	1,500	500	-	-		
南臺	清泉 下公館三峰 路面新鋪					14				2,800	-	-	-	-	2,800	1,400	1,400
中港海邊	八斗力 三灣南庄 路基路面改善	7		53	4					4,000	4,000	3,300	700	-	-		
豐原	頂勝厝社 大雅 路面新鋪及橋樑改善	5	22	30	4					2,000	2,000	1,400	600	-	-		

▲重要縣鄉道路面橋樑改善及新建十年計畫

第三篇
排除阻力獻新策



民國 63 年張 澎升任規劃處處長，責任更加繁重，動輒得咎。張 澎始終如一，勇於負責，目光遠大，擬訂長期發展計畫、重新修正公路網，擬訂六年經建計畫及十二項重大建設中的公路計畫，反覆研究、規劃評估到實施執行，每一個環節有條不紊，每一項阻礙均能克服跨越。其對公路交通的投入與用心，非一般人所能承擔。

兩大通車典禮，頓成典禮專家

一、東部產業道路

政府為促進臺灣東部開發，苦無充裕財力挹注。除將東部幹線分年修復通車外，幾無一條完整暢通的公路。民國 52 年 3 月，省政府與美援公署研商達成協議。由美援補助新臺幣 1 億元，省府自籌 2,990 萬元，另向中美基金貸款 1,670 萬元，修建 6 條路線，合稱東部產業道路。

- (一) 花蓮大港口海岸公路，全長 70.5 公里。
- (二) 光復豐濱公路，全長 20.1 公里。
- (三) 富里東河公路，全長 41.9 公里。
- (四) 池上利吉公路，全長 60.9 公里，先建 37.3 公里。
- (五) 泰源南溪公路，全長 11.1 公里。
- (六) 豐濱八里灣公路，全長 6.7 公里，先建，2.9 公里。

公路局為修建東部產業道路，成立南北兩區工程處，由倪思曾、馬善寶兩先生兼任南北兩處主任，孫新之、曾賢樹、鄭傳燧為副主任。於 54 年 3 月開工，57 年 6 月完工。

值得一提的是，位於東部海岸道路南端接已成道路時，須在秀姑巒溪入海口興建一座大橋。秀姑巒溪在上游河道，寬達 560 公尺，曲折穿過海岸山脈到入海口寬僅餘百公尺，以致水流湍急，不利構築橋墩，乃首次採用懸臂逐節向中央延伸式預力混凝土單孔拱橋，長 120



▲通車典禮會場，嚴副總統致詞（聯合報提供）



▲車隊行駛長虹橋（聯合報提供）



▲民國 57 年 6 月 28 日舉行通車典禮，由嚴副總統主持花蓮溪大橋剪綵（聯合報提供）



▲花蓮溪大橋



▲橫跨秀姑巒溪出海口的長虹橋

公尺，形狀美如長虹，且工期一年即告完工。我曾擬橋名兩則報省核定。一名「長虹橋」，一名「雲龍橋」，兩名均源自杜牧《阿房宮賦》中之「長橋臥波，未雲何龍？複道行空，未霽何虹？」句，嗣經省政府黃杰主席選定長虹為名。據悉，雲龍橋名已用在通往廬山溫泉省道的一座新橋。

東部產業道路係養路處主管，省府決定舉行通車典禮，遂由我承擔籌辦工作。大型通車典禮非常複雜，先在臺北擬訂「東部海岸道路花蓮大橋及長虹橋通車典禮計劃」，包括典禮前準備事項 32 項，典禮當日應辦事項 24 項，典禮完畢善後事項及經費概算等。

然後，編撰中英文對照的簡介；副總統、主席在大會的講稿以及典禮和剪綵的進程序等。

57年6月13日赴花蓮勘查會場場址、規劃搭建會場的面積和型式，擬訂邀請來賓、記者名單及請帖文字與格式。召開各機關籌備會議，成立典禮、交通、接待、安全、事務 5 組，確定權責分工，以便各組

進行籌備。並將全部方案帶回臺北，由局報省主席核定。

57年6月25日上午9時，再召開1次籌備會議，除請各機關各組報告準備情形外，就典禮當日全部行事，作成最後確定。至27日中午止，一切佈置全部就緒。

6月28日（星期五），天朗氣清，萬里無雲；橋頭會場，旗海飄揚，車水馬龍，冠蓋雲集。嚴副總統兼院長以次，經濟部長李國鼎，藍欽大使等駐華使節，省政府主席黃杰，以及中央、省府與花東兩縣各級首長、各級民意代表等 300 餘人參加盛典。

9點30分典禮開始，我任司儀。10點20分禮成。高級長官先在休息室休息，其他來賓逕往花蓮大橋剪綵處集中，10點30分，嚴副總統等蒞橋頭主持剪綵，相偕步行過橋，依序登車沿海岸公路南下，我乘引導車行在最前，車隊浩浩蕩蕩長達1公里餘，12點車抵新社國小略事休息，下午1點到大港口與臺東來賓會合，由李部長主持長虹橋剪綵後，均到靜浦國小午餐。

上午行程約70公里，因新路路基未固，砂石路面鬆散，為免一路烟塵，車速維持30公里左右，且有顛簸路段，來賓至為辛苦。所幸，坐在車中可以左觀浩瀚大海，右看峭壁山林；遠離都市塵囂，遍覽原野田莊，使貴賓感到別有一番情境。加上隨車小姐的沿途介紹，或可略解疲勞增添笑趣。惜路過村莊時，家戶門窗緊閉，不見人車，頗煞風景。事後得知乃軍警為貴賓安全所規定，有損慶祝原意，令人遺憾。

下午2點10分車隊南下，路面堅實平坦，車速增至45公里，過長濱鄉有鄉公所及長濱國小列隊鳴炮歡迎，副總統及黃主席下車步行慰問。長濱以南車速更快，到成功鎮，沿途國旗飄揚，鎮民列隊歡呼，副總統憑窗答謝，緩緩而過。成功以南為簡易柏油路面，我在引導車控制車速在60公里左右，照原定4點50分抵達臺東縣黨部，略事休息，聽取公路局林家樞局長10餘分鐘簡報後，返臺北貴賓逕赴臺東機場搭

原機北返，其他來賓則各自解散。

我有五點感想：

- (一) 通車典禮能圓滿順利完成，得力於事前準備周詳，分工明確，各就其位，各司其職。奠立了今後處理複雜事務的準繩。也是我繼公路普查後第二次總攬大場面的事務。
- (二) 貿然挺身主導一切，雖是負責盡職的表現，但在長官眼裡，不無喧賓奪主之嫌。一旦出錯，必須全部承擔。
- (三) 此次典禮籌備工作，本應由東部產業道路北區工程處主辦（因大會及兩橋剪綵均屬北區），因涉及中央及省府參與而請局派員協助。未料我受派之後，幾乎全部推翻北區原議，重新策畫，果斷決行，使北區處於被動地位，自然不是滋味，且有等看笑話的心態。順利完成後，讒言仍不少。
- (四) 辛勞辦完典禮後，除方恩緒主任秘書外，無人向我表示慰問或贊賞，更未列入議獎名單，倘典禮當日錯誤百出，必遭懲處無疑。對此，我未有怨言，淡然處之。
- (五) 本計畫雖稱6條路線，但尚有池上利吉、豐濱八里灣兩條並未貫通，而富里東河中間路段也待改善，這些不通路段，直到10年後才陸續完成。時間雖久，但不賴外援自力更生完成，彌足珍貴。



二、澎湖跨海大橋

澎湖列島正當臺灣海峽要衝，為防衛臺灣的前哨，人口多集居於馬公、白沙二島，已築有路堤連通；西嶼多軍事要塞，但白沙西嶼間

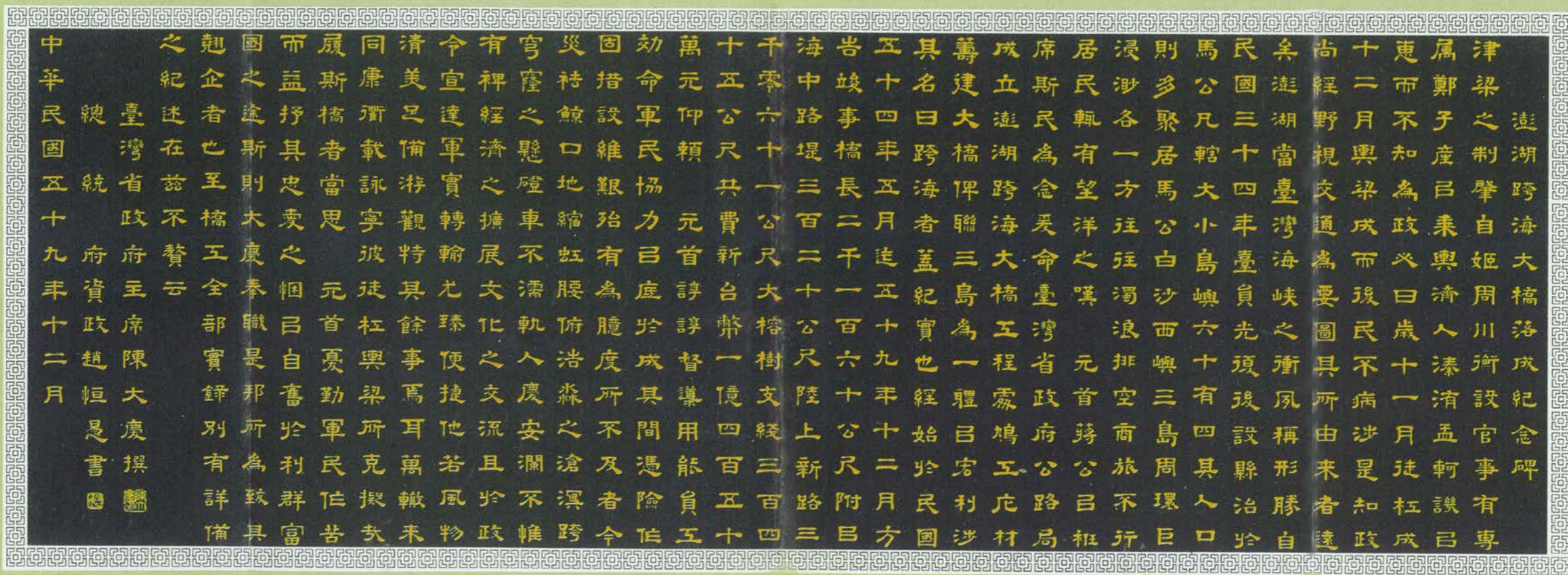
因水深浪高，須賴船艇聯絡，交通不便。49年夏，澎湖籍郭石頭省議員建議修建海上橋梁，我和橋涵課賈駿祥課長於10月13日前往勘查，曾與縣政府建設局研商建橋方式，並拜會澎湖防衛司令官，希望屆時能獲兵工支援。之後3年餘未有進展。

53年夏，總統指示研議興建大橋計劃，由李處長主持規劃（翌年升副局長），54年4月成立澎湖跨海大橋工程處，李副局長兼任處長。5月16日先從路堤部分開工，55年8月橋梁部分正式動工，由利德公司承建。至59年12月25日全部完工。全長2,160公尺，海中路堤320公尺，陸上新闢道路3,061公尺，總工程費達1億440萬元，因屬重大工程，省府指示應積極籌辦通車典禮。

58年4月1日林家樞局長退休，派聯勤運輸署長李錫煜先生接公路局長。8月30日，養路處搬回路局新大樓6樓。10月，楊處長也升副總工程司，12月1日由三區蔡繼昭先生接任。蔡處長浙江蘭谿人，民前3年生，上海交大土木系畢業，時年61歲，德高望重，為人豁達，友人皆以蔡公稱之而不名。去年數十好友，曾專程南下高雄為其慶祝60大壽。今重做馮婦（53年曾兼任養路處長半年），局內外人咸稱得人。

蔡公和我早在民國43年任高雄市工程隊長時相識，素為我所敬佩。爾今同處共事，更感親切。今受命辦理竣工典禮籌備工作，我又有辦理東部產業道路通車典禮經驗，乃義不容辭慨然應允。因典禮日期須俟層峰決定，所以籌備工作必須積極進行，隨時待命，頗感緊張。利用民國60年元旦假期，在家思考典禮應把握的重點：

- (一) 本工程久為總統所重視，典禮必須隆重。會場內外一切布置，均應考究，並早作設計與採購。
- (二) 參加貴賓眾多，安全維護應採最高標準，並應假設總統親自主持或偕夫人同來之可能。
- (三) 澎湖屬離島，來往臺北、臺中、高雄至馬公之專機，如何



▲澎湖跨海大橋碑文

調派及所需設備之船運，必須早日洽辦。

- (四) 擬訂舉行典禮之計畫，事先簽報省府主席核准。
- (五) 紀念碑建造、碑文撰寫及大理石雕刻，必須儘速進行。
- (六) 撰述簡介、編排印製，設計紀念品及訂製等。

12月中旬，有關撰述之碑文，李局長業經商請考試委員成惕軒老先生撰妥。並請總統府資政趙恆惕老先生作書。我攜帶紙張往謁，見趙老先生年近八旬，但依然精神矍鑠，家中墨寶，走筆蒼勁，誠屬不二人選。惜每日只寫30字，必須耐心等待，不能急求。60年2月初奉命登門拜年，取回所書原本，隸書字字勁秀，令人讚賞。碑文落款「臺

灣省政府主席陳大慶撰」，實乃出自考試委員成老之手，特舉證供後人知之。茲將碑文真跡刊出留念。

擬訂竣工通車典禮計畫，列為首要，概述如下：

- (一) 基本原則：1. 自邀請來賓開始至送返臺灣為止，全部活動均在有秩序下進行。2. 陸空交通及飲食應使來賓方便舒適。3. 一切設備與佈置，力求清雅美觀，避免浪費。4. 與當地軍政機關密切合作，並請其給予支援。5. 分門負責、統一指揮。
- (二) 成立典禮執行組：下設典禮、總務、接待、交通、新聞、

警衛等 6 組，蔡公任總幹事，我任副總幹事兼典禮組長及大會、剪綵司儀；除警衛組由澎防部及澎湖縣警察局共同負責外，悉由我統籌指揮調度，工作之繁與任務之重可想而知。

- (三) 擬訂請帖、回帖、獎狀、感謝狀文稿，副總統及省主席講稿。
- (四) 設計會場及橋頭牌樓式樣，洽由臺北製妥船運；設計文鎮圖案、紀念郵戳圖案。編排簡介及內容記述文字。
- (五) 擬訂邀請名單：自總統府以次包括立法院、行政院及國防、經濟、交通等部，中央黨部，臺灣省政府各廳處長，臺灣省議會，南部 6 縣市長，中外及澎湖地方新聞記者，公路局主管等，共擬發帖一般來賓 363 人、中外記者 88 人。此名單尚須先呈主席核定。

3 月初，耗時的籌備工作大致完成，乃依據請帖之回帖，確定參



▲澎湖跨海大橋施工



▲民國 60 年 3 月 26 日澎湖跨海大橋通車典禮，嚴副總統剪綵，國旗旁後方遠立者為作者，擔任司儀

加人數（328 人），安排航機架次（專機 2 架、軍機 4 架、遠東 2 架、中華 1 架），調借交通工具，排定會場座次。3 月中旬核定典禮日期後，分別寄發貴賓證、搭機班次、交通車號次、會場座次等資料。

3 月 22 日召開竣工典禮籌備協調會議，邀請澎湖縣政府、駐澎湖軍憲警各單位首長及大會各組組長參加，由我主持。商定各項接待事項 28 項，由各權責機關分別依照辦理。並將所擬實施計劃（機密）分送出席首長簽收。

3 月 25 日下午，一切佈置完成。服務人員各就各位。4 時 30 分，當地各機關首長親自到位作實況檢視。巡視後，我再主持檢討會議。並將會場內外全部封鎖，派軍警管制。入夜，燈火通明，彩牌絢爛，民眾圍觀，讚美不已。

3 月 26 日上午 7 點 30 分，分派在臺北松山、臺中水湳、高雄小港及馬公機場的接待人員先行到位；8 點 30 分，接運交通車在各地待命；

9點，會場內外執事各就各位，依照實施計劃所訂時程分別執行。11點準時舉行竣工典禮，11點25分準時剪綵，按既定程序車隊過橋轉至馬公市區到澎防部賓館休息為止，沿途接受民眾歡呼，鼓樂聲喧，盛況空前。下午2時來自臺灣貴賓賦歸，典禮行事全部完成。

4月30日臺灣省政府發布獎勵令有關我的部分：

「臺灣省公路局養路處簡任副處長張 澎，參與該橋初期規劃，擬議計劃編擬預算，審核案件處理敏捷，籌劃竣工典禮，各項細節有條不紊，妥善週詳，記功二次。」

長官們能念及辛勞，盛情可感。一般獎勵命令，敘獎理由大多簡單，如成績卓著、著有勞績等用十數字含混帶過。本次受獎，敘述具體務實，獎者真誠，受獎者也感受之無愧。回憶與57年辦理東部產業道路通車典禮時竟無人稱許相比，益顯當年主事者心胸之狹窄與門戶

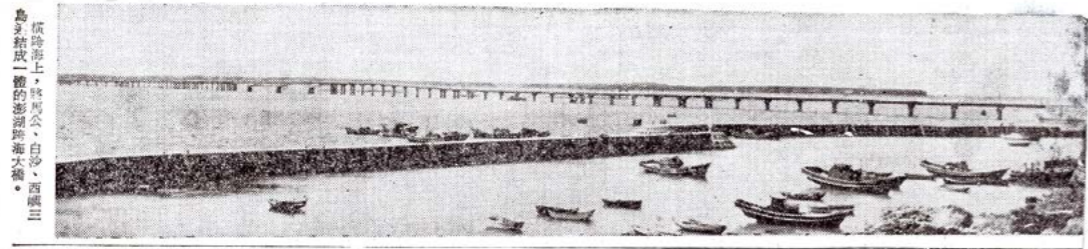
之見過深。

此項典禮辦完後，有幾項特色值得記述：

- (一) 此次竣工典禮的計畫，是假定老總統親自主持為前提，所以邀請了中央黨政軍首長、民意機關首長、省政府廳處長及縣市首長參加，可以說是冠蓋雲集，盛極一時。在澎湖是史無前例，在臺灣本島亦屬空前，我在寫此回憶時，已是民國98年春，將近40年來尚無如此盛大紀錄。
- (二) 受邀來賓除當地人士外，均來自臺灣本島北中南3地，從搭乘班機時間、乘車編號、會場座次、資料領取、用餐地點及桌次安排等，在寄發貴賓出席證時隨同送達，來賓依次乘車搭機或對號入座，自始至終有條不紊，是一般典禮所無。
- (三) 此次典禮的實施計畫，全程仿照國慶閱兵進行的方式，分為臺灣至馬公、機場至會場、馬公至會場、會場典禮前、竣工典禮、剪綵通車、午餐休息後赴機場等10個階段，分別排定行動時間及項目，各任務人員一律按規定進行，達到統合成功的要求。
- (四) 紀念品中製作純銅文鎮1顆，正面設計為遠眺澎湖跨海大橋及拱門全景，背面為選自易經之「天行健，君子以自強不息」文字，出自我的建議。會場正門我擬一對聯為「橫海津梁引通島嶼，濟民德政慶履康莊。」，上聯有聯通橫礁與通梁之意，下聯為表達兩島居民感戴政府興建此橋之效益。係經一再修飾而定稿，並請澎湖縣政府找書法家寫成，再用泡麗龍鑄字懸貼於入口兩側，美麗壯觀而寓意深遠。
- (五) 此次典禮，中外記者及兩電視公司參加者共91人，全國各



▲澎湖跨海大橋摺頁簡介



澎湖海上，將與公、白沙、西嶼三島連成一體的澎湖跨海大橋。

△由台灣省公路局工程處負責興建的澎湖跨海大橋，除三百二十公尺的懸臂式橋墩外，其餘全部設計圖樣及工程，均由國人自測量、繪圖及施工，於民國五十四年五月正式動工興建，歷時五年半而告完工。

△澎湖大橋橫跨澎湖白沙嶼及西嶼兩海峽之間，東北端自連界村，西南止於合界村，似有百餘年前早已有人預知將「通」兩島，而使兩地「合界」，這實非是一種巧合。

△澎湖大橋全長二千一百六十六公尺，約相當於一百零八節觀光號車廂加起來的長度，比目前最長長的西嶼大橋還要長一百六十公尺，因而號稱遠東第一大橋。

△澎湖大橋是在平均深度三公尺以上的海底工程，基礎工程極為複雜，可達十三公尺在水底，連出水面部份，可達二十三公尺，相當於七層樓的高度，橋基層樓的高度，橋基鑽孔最深達四十一公尺，差不多相當於台北市中山北路蓋新大樓的高度。

△興建澎湖大橋共使用了水泥十八萬六千餘包，計約九千三百餘公噸，深水處一個橋墩灌水泥約二八〇公噸之多。

△興建澎湖大橋所使用的鋼筋約六百五十餘公噸，若統一規劃應需二分之一的鋼筋。

△澎湖跨海大橋工程自民國五十四年五月十六日正式動工，至去年十一月全部完工，共花了半年六個月的時間，全部工程耗資一億零四百五十萬元。

△澎湖大橋工程開動動用的工人，以平均每天六百三十人，每年三百個工作天計算，五年來至少動用了三十萬以上的工人。

澎湖跨海大橋小統計

·堂立葛者記報本·

▲澎湖跨海大橋報導

大報及晚報，皆以第一二版巨大篇幅詳加報導，刊登照片，撰述花絮；澎湖地方雜誌和報紙，更出專刊紀念，可見當時轟動的程度。

典禮結束，當即在下午 4 點 30 分，在橋工處召開結束會議，決定善後處理分工，可用物品一律運交第三區工程處保存。會場設施，原擬從翌日起拆除，嗣經縣政府及當地鄉公所請求保存一週，備供軍民參觀遊覽，我欣然同意，善後事宜交由大橋工程處負責處理。

調升規劃處長，擬訂公路長期發展計畫

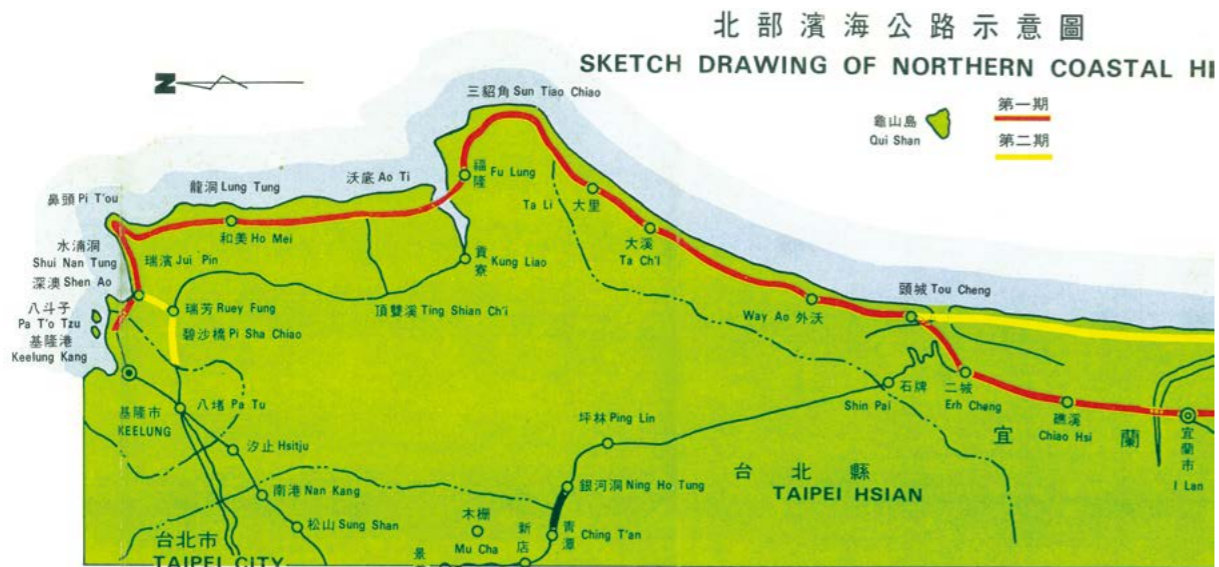
63 年 1 月蔡公申請退休，局內人事引起異動。2 月 5 日接省政府令調升規劃處長，原任胡劍虹處長改調養路處長，3 月 5 日分別交接到職。5 月 3 日局長更迭，李錫煜先生去職，常撫生先生接任。

常局長撫生先生，湖北省人，民國 4 年生，交通大學航空工程系畢業，由空軍供應司令轉任，官拜空軍中將。重視科技，講求效率，談吐風雅，思慮周詳，接掌公路，咸認是公路之幸，尤對公路發展寄予期望。

就機關組織言，規劃處是公路工程部門的龍頭，是規劃、設計，施工 3 個步驟的第 1 步。惜因公路局成立之初未設規劃處（56 年 1 月始設立），以致光復後 20 多年來，向以工務處後改為新工、養路兩處為公路建設及管理的主軸。因此，規劃處從成立到現在，僅做些零散的規劃工作，始終未有整體規劃、領導公路建設全局的作為。即以 62 年度提出的十年計畫來說，也是把零散的計畫項目，作分筆歸納而已，並無整體發展的構思。

規劃工作對我來說，表面上像生手上路，其實在養路處期間曾作了很多規劃的工作，因此並不陌生。規劃處的同仁對我的看法兩極，一小部分人認為我在養路處表現優異，未來規劃工作必有創新作為；大部分人則認為我不懂規劃，難有傑出的表現。

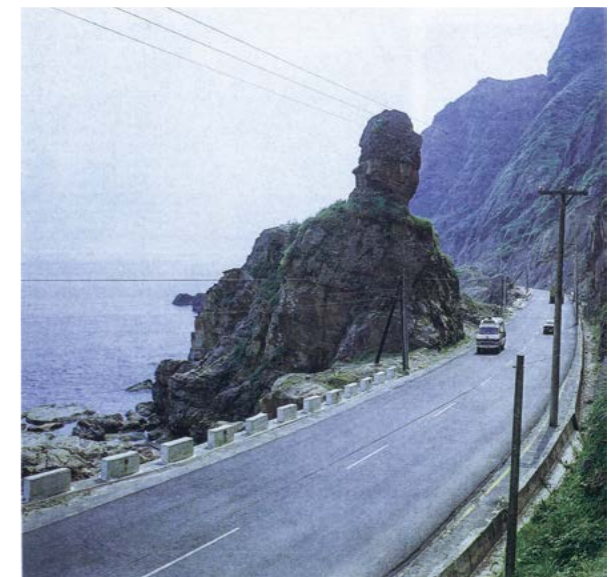
接任伊始，原副處長姚燦鈺和黃凌槎二人相繼請調，顯有不屑由



▲北部濱海公路示意圖



▲中潭公路路線示意圖



▲北部濱海公路完工路段

我領導之意，改由張國綸（不久調新工處）、凌 晟、林永德接任（姚調一工處長、黃去高公局）。規劃課長陳淮松、工程計劃課長簡國欽、測勘課長吳雲法、配合課長李 全、資料課長郭輝炳、人事遂告底定。

回想，在養路處時，每年忙於勘災、列席議會、解決各區工程處經費需求、整理用地資料、推行收費公路業務等，庸碌終日，難得偷閒，爾今轉任規劃工作，能夠靜下心來思慮大方向的事，當可免於奔波之苦。不料，事與願違，新業務紛至沓來，幾至不勝負荷。

常局長到任後，重視整體規劃，一切建設必先從規劃做起，方不致「打亂仗」；重視行政效率，強化目標管理。為使規劃處確實發揮首席處的地位，把工程部門年度預算的編列、公路資料的管理、收費公路的推動和公路建設基金的運用等，從養路處移轉規劃處掌理。一時變成忙碌異常責任繁重的單位。

首先是政府經濟建設重大計畫的規劃工作。

62年11月12日，蔣經國院長在國民黨四中全會毅然宣布，為克

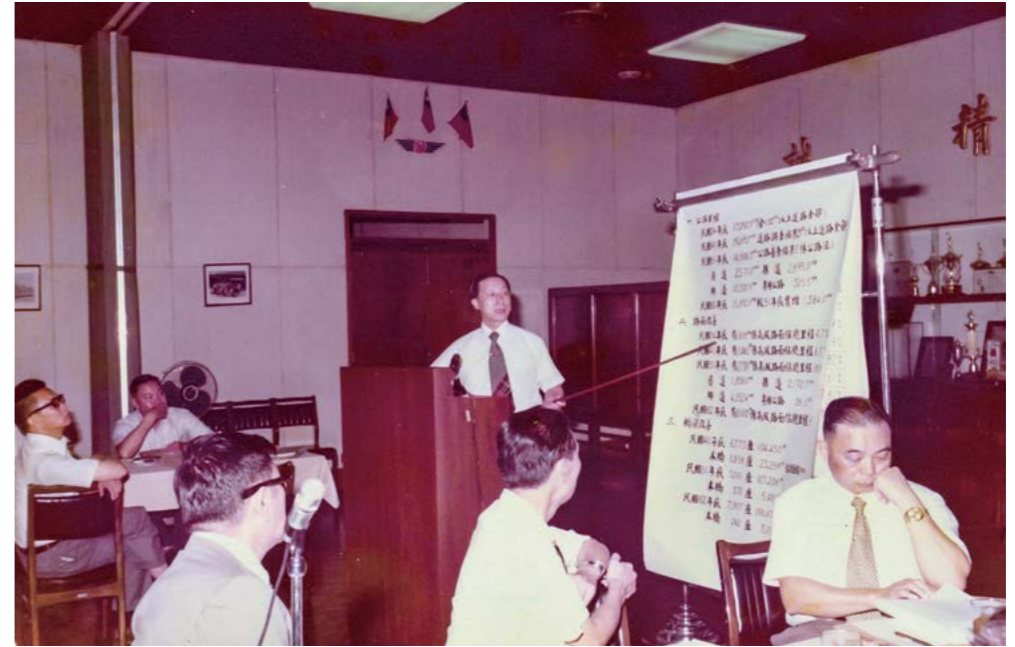
復今年7月能源危機對臺灣經濟造成的衰退，決定推行十大建設，促進經濟發展。其中核能電廠為興建中者，另外新九項建設是：南北高速公路、臺中港、北迴鐵路、蘇澳港、西部鐵路電氣化、大鋼鐵廠、大造船廠、石化工業及桃園國際機場。每項計畫不僅工程浩大，5年需費達23億9,428萬元，其魄力之雄渾與眼光之遠大，誠非一般政治家可比。宣布後，舉國欣幸，民心振奮。相關單位莫不積極籌備加速規劃設計。就公路局來說，雖非主辦機關，但配合工作必須積極進行，成為我到規劃處後最優先的工作。

於是，高速公路交流道連絡道路的規劃，蘇澳港、臺中港以及國際機場聯外道路的改善等，必須分頭同時進行。

（一）交流道連絡道路的規劃：因上下交流道的連絡道路牽涉單位甚多，乃決定請交通部運輸計劃委員會組成規劃小組，邀集行政院經設會、高公局、公路局、公共工程局等規劃處長，自63年7月起，每週定期開會共同研討進行。因交流道連絡道路的性質，大部分為省縣道公路，所以我的承



▲民國 63 年 10 月 22 日新六年經建計畫，在動員月會報告



▲民國 63 年 10 月 22 日新六年經建計畫，在動員月會報告中以手寫大字報輔助說明

擔最為繁重。全部報告，由運委會毛治國工程師（民國 103 年擔任行政院院長）主稿，我來全盤審修，於 65 年底完成。

（二）北部濱海公路的規劃：係為配合蘇澳港完工後，方便與基隆港的聯結而興建。本路線原來從瑞濱以東經澳底到福隆並未開通，其餘路段也不合設計標準須加改善。乃由本處於 64 年 1 月組隊測量，由吳雲法領隊，梁英斌、林榮昌、張效珍參加，歷時 3 個月，於 64 年 6 月規劃完成，8 月設處翌年 1 月開工。

（三）臺中港至臺中市聯絡道路規劃：採用平面快速道路標準，路寬 50 公尺，為當時需費最大（12.7 億）標準最高者。於規劃期間，曾與當時國庫署科長李紹章先生為爭取中央補助據理力爭，終獲實現，於 67 年 2 月開工。

規劃處最重要的工作本應是，長期發展計畫的擬訂和四年經濟建設計畫的編訂，卻因十項建設的實施而顯得次要。上述專案就緒後，

乃將原長期發展計畫進行檢討，除保留部分項目外，決定重新編訂。因我對路線及路況最熟，對未來發展需要有一定想法，唯有親自編訂一途。其特色為：

- （一）計畫綱舉目張：分為總計畫、分計畫及詳細計畫。
- （二）內容具體詳盡：每一計畫均列有改善標準及數量。
- （三）經費來源可行：分為中央補助、省編預算及公路建設基金籌列等具體財源，使計畫不致淪為空談。

過去經建計畫，從 42 年起向係每 4 年 1 期。蔣院長認為應改為 6 年，以應重要計畫之執行，遂將第六期（62 ~ 65）經建計畫提早在 64 年結束，改為 65 年至 70 年度的六年經建計畫。我為了不改變公路長期規劃的目標，乃把初步完成的十年計畫中，可在前 6 年辦理部分，分為以下 14 項作為六年經建計畫的藍本：

- （一）西部幹線改善計畫。
- （二）東部幹線改善計畫。



▲民國 63 年 7 月 15 日陪同高玉樹部長（戴帽者）視察中部瓶頸公路，部長右側為作者



▲民國 63 年 7 月 15 日陪同高玉樹部長（戴帽者）視察中部瓶頸公路，部長右側為作者

- (三) 內陸公路改善計畫。
- (四) 橫貫公路改善計畫。
- (五) 西部濱海公路貫通計畫。
- (六) 東部濱海公路貫通計畫。
- (七) 山地公路新闢計畫。
- (八) 外島公路改善計畫。
- (九) 臺北近郊公路改善計畫。
- (十) 觀光地區公路改善計畫。
- (十一) 一般省道公路改善計畫。
- (十二) 重要縣鄉道改善計畫。
- (十三) 高速公路連絡道路改善計畫。
- (十四) 橫貫公路新闢計畫。

此一計畫在綿密探討、深思熟慮中完成，可說是到規劃處後重大成就。63年10月和64年7月兩次在局動員月會中專案報告，深獲好評。之後，以此14項作為每年編製預算的綱目，達20多年。

63年9月20日，蔣院長在立法院施政報告時宣布，俟十項建設完成，政府將再建橫貫公路3條，並將屏東至鵝鑾鼻公路拓寬為4線道及改善高屏地區交通計畫，以彌補高速公路未延伸到屏東地區之缺憾。連同其他9項建設，合稱十二項建設，並指定由行政院經濟建設委員會負責協調規劃之管制。



67年5月20日蔣院長就任第六任總統，提名經濟部長孫運璿先生於6月1日就任行政院長，宣布十二項建設計畫以67年7月1日為執行基準日，6年完成。茲為記錄30多年前往事，特將十二項建設名稱列出參考。至其中與公路局有關之3項建設的規劃情形，於本篇另外詳述。

十二項建設的項目計有：完成臺灣環島鐵路網。新建東西橫貫公路3條。改善高屏地區交通計畫。中鋼公司第一期第二階段擴建。繼續修建核能二、三兩廠。完成臺中港二、三期工程。開發新市鎮及廣建國民住宅。加速改善重要農田排水系統。修建臺灣西岸海堤及全部重要河堤。拓建由屏東至鵝鑾鼻道路為4線公路。設置農業機械化基金，促進農業機械化。建立每一縣市文化中心，包括圖書館、博物館、音樂廳。

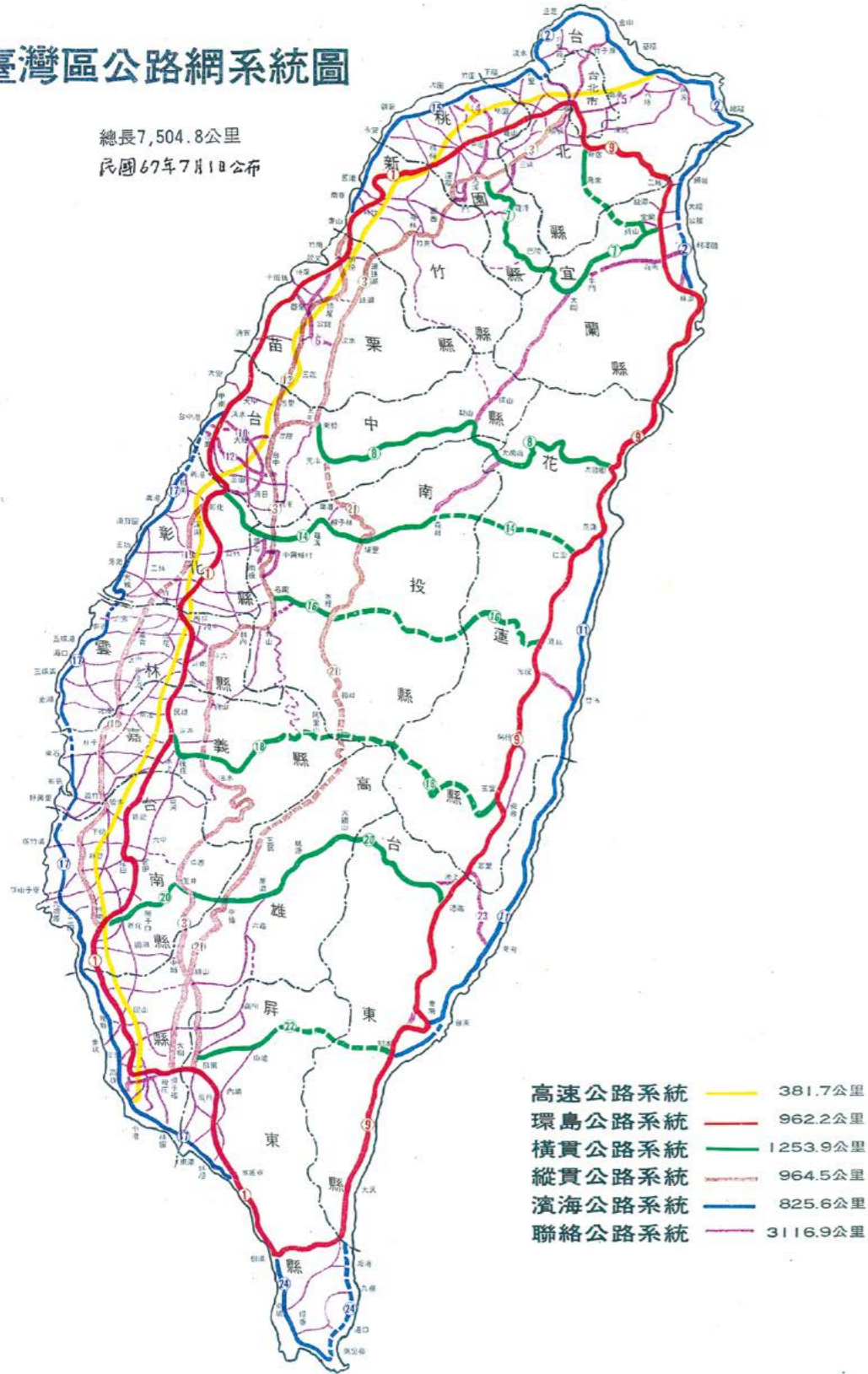
重新公布臺灣公路網

在編訂長期計畫期間，我發現公路路網結構，不能和計畫完全契合；而代養縣鄉道養護權責的劃分，也不明確。又適逢64年6月舉辦之第一次公路設施總清查，將在65年5月公布結果，遂有重新修正公路網的構想。且係我對公路發展觀念的體現，乃先就過去路網規劃作一檢討：

- 一、原有臺灣公路網的缺點—臺灣之有公路網始於民國47年，依地理形勢分為5個系統，總長4,923.2公里。其缺點為：環島公路多編楓港鵝鑾鼻一段；橫貫系統過少；內陸公路由各級公路混合而成；濱海公路斷續不聯貫；聯絡公路納編較少等。
- 二、重新規劃路網的因素—鑑於未來十項建設完工後，對公路系統的衝擊和需要均大。例如：高速公路的通車；臺中港及蘇澳港的完成；各線鐵路之改善及北迴鐵路完工；桃園國際機場的興建；工業區相繼開發和區域計畫的實施等，每項重大建設，都需要公路來配合，所以，公路網的修訂，有其必要性與急迫性，我身為規劃處長，實不能等閒以對。因此，經過冷靜思考，擬訂具體原則9項，作為規劃路網的準繩。
 - (一) 連絡高速公路交流道的道路，一律定為重要聯絡公路。
 - (二) 臺中港往臺中市及通往南北部之路線制定為幹線。
 - (三) 蘇澳港往臺北、基隆，改以北部濱海公路為主要聯絡線。

臺灣區公路網系統圖

總長7,504.8公里
民國67年7月1日公布



▲民國67年7月1日公布之臺灣區公路網系統圖

- (四) 新訂通往國際機場、各重要工業區之聯絡線。
- (五) 修訂各區域計畫內之幹支線系統。
- (六) 將濱海公路整併劃分為北、西、東、南四部分。
- (七) 增訂橫貫公路系統及山地聯絡公路。
- (八) 將原內陸公路系統改為縱貫公路。
- (九) 制定聯絡環島、濱海、縱貫公路之幹線。

為了達成上述規劃要求，我必須下定決心，突破現狀，不管現況有無路線可通或路況良莠，凡符合上述功能者，均予納編；若原已列為幹線，但檢討不具備幹線系統功能者，則予捨棄。同時兼顧公路法對公路行政等級的規定，以及公路修建養護管理規則的規範，使公路網結構合理，經過若干年改善後，可構成臺灣公路長期發展的骨幹。

64年6月起將近1年時間，在家中完成路線的規劃，並分別予以編號。66年7月將路線表及編號圖報交通部，8月24日行政院正式核定。一年心血的成果，終獲肯定。67年1月印妥「臺灣地區主要公路編號路線圖」。縣道路線由省府分期公告後，交通部於67年7月1日正式公告臺灣公路網系統為六大系統，總長7,504.8公里，分為：

系統名稱	長度	說明
1. 高速公路系統	381.7 公里	當時僅有主支線各一條
2. 環島公路系統	962.2 公里	分東部西部兩幹線
3. 橫貫公路系統	1,253.9 公里	計有大溪宜蘭、東勢太魯閣、新店員山（宜蘭）、彰化仁壽（花蓮）、名間鳳林、嘉義玉里、臺南德高、屏東知本等8線（有438公里未開闢）
4. 縱貫公路系統	964.5 公里	計有臺北屏東、內湖豐原、彰化臺南、天冷磚子礮等4線
5. 濱海公路系統	825.6 公里	計有關渡（臺北）蘇澳、花蓮卑南、富源知本、關渡香山、甲南水底寮、楓港安朔等6線
6. 聯絡公路系統	3,116.9 公里	共有省道縣道117線

此次公路網的規劃結果，具有下述特色：

- 一、凡納入公路網系統的公路，非省道即縣道，而環島、橫貫、縱貫、濱海四大系統，均為省道。聯絡公路則省縣道均有。
- 二、納入公路網系統的公路，均由省公路局養護管理，非屬公路網者，由縣市政府管理，換言之公路局不管鄉道。藉此次規劃使公路局與各縣市政府間的管理權責，得以明確劃分。
- 三、消除自民國 44 年以來之代養重要縣鄉道一詞，亦可不再受民意代表為地方爭取由公路局代為養路之困擾。
- 四、未來公路建設發展，以完成公路網為目標，可導引公路投資有明確的方向。

上述管理權責劃分措施，實施到 73 年 8 月，因公路局長易人而推翻，又恢復當初亂象。據悉，到民國 84 年辦理第 3 次公路設施總清查時，陸續代養的鄉道已達 1,000 公里之多，殊為惋惜。可證建立制度後如不能善加維護，為彰顯個人權勢而恣意妄為，實在可怕。

新建東西橫貫公路三條變成一條半

63 年 9 月 20 日，蔣院長宣布十項建設完成以後，要再推行的十二項建設項目已如前文所述。其中僅有：新建東西橫貫公路 3 條、拓建由屏東至鵝鑾鼻道路為四線公路及改善高屏地區交通計畫 3 項，須由本處規劃。

政府宣布一項政策，應該先有構想，依構想提出計畫，再經過評估認為政策可行，然後宣布實施。新闢 3 條橫貫公路的宣布恰好相反。當蔣院長宣布後，大報社記者紛紛來局洽詢路徑及所需經費若干。因不知宣布的依據和來源，又不能說毫無知悉，只有用尚在規劃中，不便透露來搪塞。老實說，公路局此時真的驚惶失措不知所以，至少局長和我是如此。亟想探知院長本意，以便進行規劃，嗣經省府告知由本局勘查決定。

我和林永德副處長花了 1 個多月的時間，在航照地形圖上反覆研究，選出 6 條路線，並估出長度及經費如下表：

路線名稱	長度	概估經費	備註
1 烏來宜蘭線	42.0 公里	1 億 9,300 萬元	新闢 16.5 公里 改善 25.5 公里
2 霧社銅門線	101.4 公里	5 億 7,200 萬元	新闢 72.0 公里 改善 29.4 公里
3 水裡鳳林線	111.5 公里	4 億 5,700 萬元	新闢 27.0 公里 改善 84.5 公里
4 水裡、八通關、玉里線	147.0 公里	8 億 3,200 萬元	新闢 105.0 公里 改善 42.0 公里
5 阿里山、八通關、玉里線	125.0 公里	7 億 7,200 萬元	新闢 109.0 公里 改善 16.0 公里
6 三地門知本線	86.8 公里	3 億 3,500 萬元	新闢 48.8 公里 改善 38.0 公里

為顧及北、中、南分布平衡，乃選定烏來宜蘭、阿里山及水裡往玉里、三地門知本 4 線作為勘察路線。並將霧社銅門、水裡鳳林兩線暫排除在外，將來由二工處自行踏勘。64 年 2 月 5 日在公路局召開籌備會議，決定參加機關、踏勘順序以及籌辦裝備等事。

一、64 年 3 月 4 日，三地門知本線踏勘隊組成，從潮州鎮公路局第三區工程處出發，由本處林副處長永德領隊，參加機關有經濟部水資源委員會、臺灣電力公司、交通部觀光局、省交通處、民政廳、礦務局、林務局、山地農牧局、地質調查所、礦業研究所、屏東縣政府、臺東縣政府及公路局等共 13 個機關，隊員 28 人，分成總務、定線、路基、橋涵、資源 5 組，另僱山胞 50 人，負責開山及背運物品。經霧台、阿禮、吉樂拉、沙巴、縣界、柴刈蘭、羅加伐拿托、見晴、追分到知本，全長 111.7 公里。耗時 11 天，3 月 14 日下山後，翌日在臺東車站二樓召開檢討會，由我主持，聽完各組所提勘查報告，



▲常局長、方副局長在出發前歡送全體踏勘隊，最右為作者

經作成綜合結論後解散，並定於 4 月底完成正式報告書。

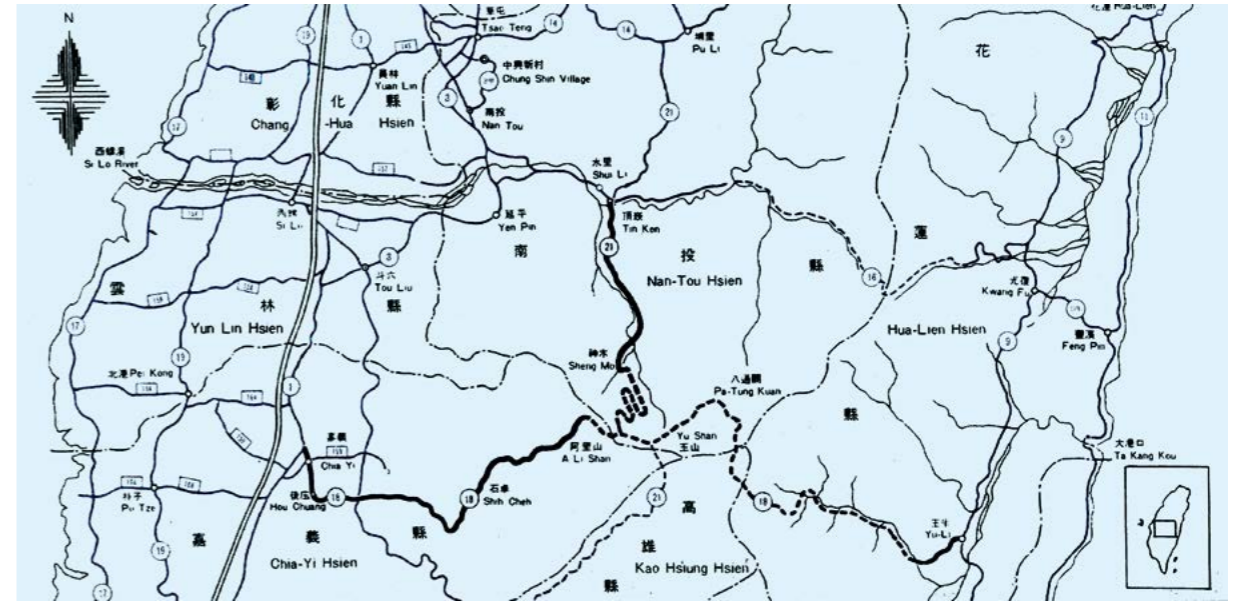
二、64 年 6 月 9 日，烏來宜蘭線踏勘隊組成，從景美公路局第一區工程處出發，由本處許副處長慶雲領隊，參加機關除縣政府改為臺北、宜蘭兩縣外，其他機關與南部勘查時相同。隊員 32 人，分成總務、定線、路基、橋涵、經濟調查等 5 組，另僱山胞 45 人負責背運補給物品。下午 1 時許，專車送至烏來後開始徒步入山，經阿玉溪上游、大礁溪山麓、雙連陂（埤），抵圳頭至員山。全長 52 公里，因天候惡劣延至 19 日到宜蘭。翌日在宜蘭縣政府舉行研討會，由我主持，聽取各組提出勘查報告後，作成結論，並定於 7 月底完成正式報告書。

三、64 年 10 月 14 日中午，水裡、八通關、玉里線踏勘隊組成，在臺中第二區工程處集合，常局長、方副局長均來送行，由我領隊出發，當晚宿和社。我因感冒及腎盂炎退出，改由吳

課長雲法領隊，15日自東埔入山，經龍雲瀑布、八通關、杜鵑、達芬尖山、山嵐、鹿鳴、卓鹿下山，於25日中午抵達卓溪鄉卓鹿國小操場，接受地方各界歡迎後到玉里休息。26日重新整備，27日乘火車到臺東轉搭公路車到嘉義，翌日再搭登山鐵路在阿里山過夜，29日經東埔山莊到鞍部，勘定與水里沙里仙溪線交點後折返東埔山莊，30日踏勘東埔山到阿里山段，31日到嘉義，11月1日在嘉義縣政府會議室由我主持研討會，作成結論後下午解散。並定於11月底完成正式報告書。同時決定連同其他兩線勘查報告書一併報行政院核定。

3條橫貫公路的踏勘工作，終能在64年一年內完成，是本年重大成就之一。自我檢討，有下述幾點特色：

- 一、每次踏勘，都要經過中央山脈人跡罕至之地，數十人隊伍，幸能平安完成任務，實與事先策劃周詳、準備萬全有關。稍有疏失，萬一造成人員傷亡，我將負最大責任。
- 二、各區工程處均能依照計畫，全力配合支援，交通補給無虞匱乏，使踏勘進行順利，無後顧之憂。
- 三、在當時無法用無線通信之際，採用飛鴿傳書極為成功。
- 四、南橫、北橫兩線踏勘，由林、許兩位副處長領隊；中橫踏勘原擬由我親自領隊，嗣因病退出改由測勘課長吳雲法領隊，且被誤解為有臨陣退卻之嫌。但事後證明，我之退出反而有助整體指揮調度，否則，隊伍陷入山中求助無門，後果嚴重。
- 五、踏勘完的研討會議，非常重要。它不僅是各參加人員發表意見的機會，也是整合不同意見的場域，所有結論將成為編撰踏勘報告的藍本。因此，我主持會議時必須把握兩個原則，就是要由專家學者充分表達意見；而在我作每項結論時，必



▲三條橫貫公路路線示意圖

定徵得與會隊員的同意，絕不武斷決定。所以，3條路線踏勘的結論，都是全體踏勘人員共同的想法。

其次，想就我沒能全程參加中橫踏勘事加以記述：

當南北兩線由本處兩位副處長領隊勘完之後，我就決定中橫由我親自領隊，以示對中部路線的重視，兼具有苦同擔的心意。10月14日到和社住臺大實驗林分社，山中氣溫驟降，夜涼如水，應已感冒而不知。翌日，齊往神木村支線勘查，中午已有咳嗽及血壓升高現象。晚宿東埔山莊時，隨隊醫師診斷為感冒、血壓98-156，吃降血壓藥後，頻尿不已，腎痛。當夜10點，召吳雲法課長、南投縣建設局陳進山局長及嘉義縣建設局葉維鎮課長開會研究我能否領隊入山問題，大家一致認為不妥。若勉強領隊入山，深恐大家為我分心，反而為全隊增添麻煩。於是決定改由吳雲法課長領隊，我則轉赴玉里主導連絡並從東端入山接應。

16日送走踏勘隊後，與李信等下山抵臺中，連夜返臺北。翌日看



▲陳嘉雄縣長前來送行

病，診斷為腎盂炎合併感冒，服藥休息。

20日晨飛花蓮，下午到玉里，選定踏勘隊下山住宿旅社。21日接自尖山飛鴿傳書，全隊急需換洗內衣等日用品，另盼補給食物。當即請花蓮葉勝傳副段長購辦，雇山胞6人背負入山；22日再接瓦拉米傳書，謂25日即可出山到卓麓（今卓樂）。我回信將在鹿鳴（今南安附近）迎接。

25日晨我等從玉里出發，車到卓麓後步行入山，行約五公里到鹿鳴。時近中午，見卓溪吊橋端已現隊員身影，其後半小時陸續抵達，相互擁抱道賀，餐後下山，接受花蓮各界熱烈歡迎後，乘車去玉里休息。

當我來花蓮的第二天，看到21日的大漢日報二版刊載，玉里鎮地區各界募捐歡迎踏勘隊新聞一事，認為必須迅速阻止。乃即於22日函大漢日報社請其刊布堅持謝絕募捐，否則不樂之捐，影響路局聲譽很大，幸翌日刊出，稍感心安。



11月1日在嘉義縣政府召開研討會之後，最棘手的問題—主支線

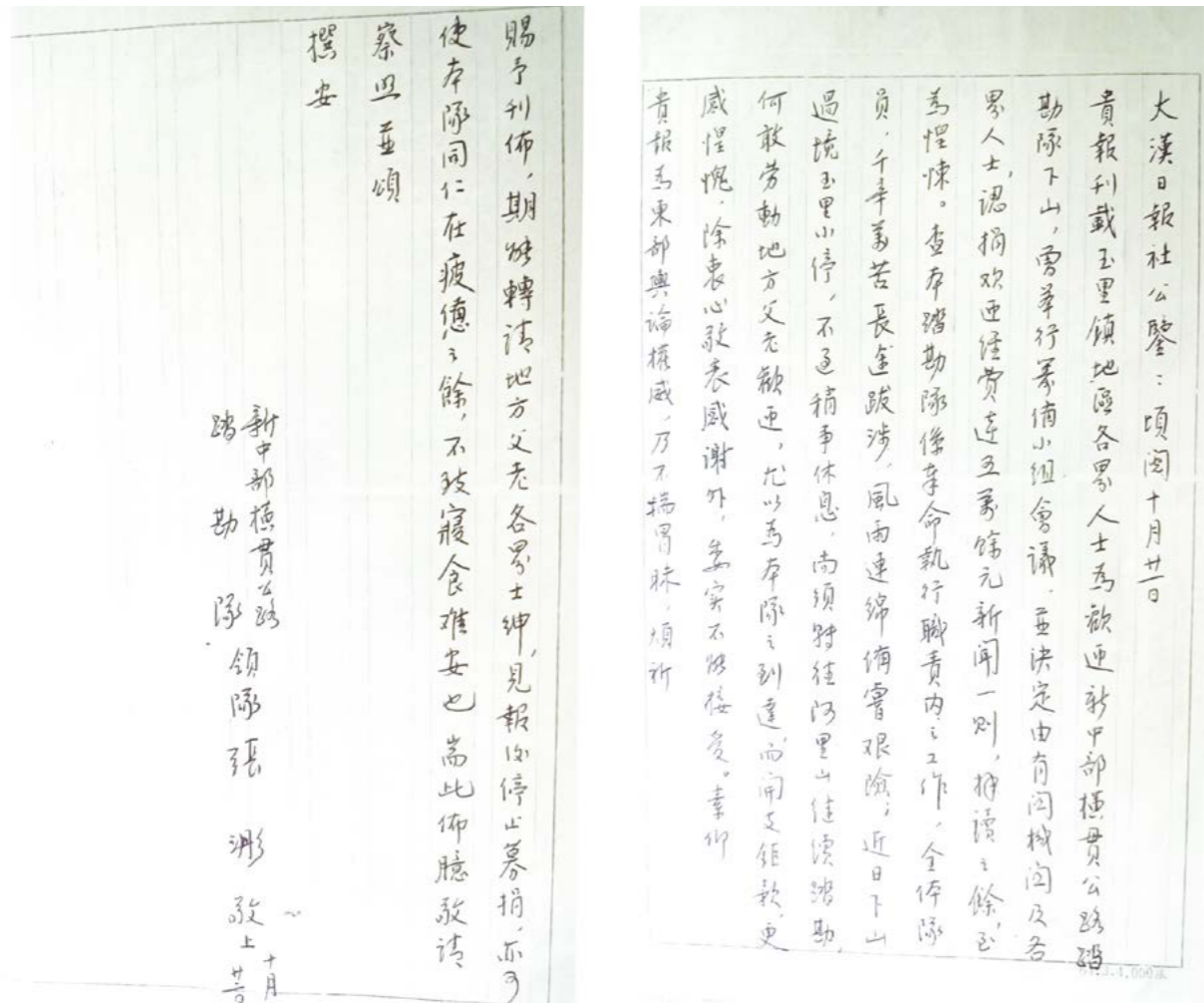


▲帶隊到塔山

之爭，由南投縣長劉裕猷帶頭暴發了。

一如往常在踏勘隊召開研討會後，由我作成結論。其中第一點是，「本路路線經踏勘後，基於已有東西橫貫公路之事實及本省公路交通整體發展之目標，定嘉義、阿里山、八通關至玉里線為中部新橫貫公路主線，水里、沙里仙溪線為支線，此線將來為內陸縱貫公路系統。並為便於全線施工，支線應與主線同時施工。」當場並作解釋：依據公路修建養護管理規則，對路線系統的規劃，分為東西向與南北向路線，嘉義、阿里山、玉里線為橫貫系統；水里沙里溪頭為縱貫系統，自然不能違背原則而將水里、沙里溪頭（南北向）與八通關、玉里（東西向）兩者稱為橫貫公路。並為顧及南投縣唯恐支線緩建，乃明定主支線應同時施工。在一般常情言，應無再爭議之必要。

詎料，南投縣長劉裕猷拿主支線大作文章，發動新聞界攻擊我決定之不當，並列舉抗爭理由，欲借輿論及挾其縣長優勢，想徹底把我打倒、逼我就範。從11月1日我在嘉義宣布結論起，除中央日報、聯



▲函大漢日報請其刊布謝絕募捐一信

合報有持平報導，且未被其操控外，各大小日晚報幾乎一面倒地隨劉裕猷起舞。半個月過後，看我不為所動，乃於 11 月 20 日晚在縣長官邸設筵，邀常局長和我參加，並向地方人士及媒體宣布，謂已圓滿達成協議，無主支線之分，兩線同時施工。其實，我早在 11 月 1 日宣布結論的第一點本來就是如此，現在不過是藉此下臺階而已。

這一事件過後，我有幾點感想。

一、劉裕猷縣長藉此喧騰可促成府會合作，以提高其聲望。



▲報告三條橫貫公路踏勘結果

- 二、交通處長陳樹曦、公路局長常撫生，不僅是科技出身，也是通情達理人士，明知我決定嘉義玉山為橫貫公路主線是正確合理，卻不肯以首長高度據理力爭，使我單打獨鬥。
- 三、我做事一向的態度是，不僅要勇於負責，還要能勇於認錯。爾今有關路線系統的決定，如果確有不妥我會立即從善改正；倘無錯誤，我會堅持立場不為所動。縱有再大壓力，也不會屈從。67 年 2 月 17 日行政院核定新建 3 條橫貫公路為嘉義玉山、玉山玉里、水裡玉山；交通部並於 7 月 1 日公布臺灣公路網，而將嘉義玉山線編為台 18 線橫貫公路系統之一，可證我當時決定的正確。

行政院核定的 3 條橫貫公路，其實是一條半，但把嘉義玉山玉里線，在玉山拆成東西兩段，加上水裡玉山支線，成為 3 條，既可符合

院長當初的宣布（3條），又可將北部、南部兩條排除，節省龐大投資，經建會諸公的苦心，惟我深知。於是，依照核定路線於 67 年 6 月正式完成新建東西橫貫公路 3 條計畫，8 月向總統簡報（蔣院長 5 月已當選總統）後定案。共計新闢 148.5 公里，改善 113.3 公里，總工程費 36 億 8,400 萬元。

68 年 2 月成立嘉義玉山及水里玉山兩工程處，欲從西、北兩端向玉山方向先行施工；東段玉山玉里線擬俟沿線地質探測研究後，再決定施工年期，所以暫不設工程處。

兩工程處及東段測勘隊實測結果，與原規劃長度略有出入，尤以原核定總經費，受第二次能源危機影響，事實上，也無法同時新建 3 條，修正後的路線長度和經費如下表：

路線名稱	長度	概估經費	備註
① 嘉義玉山線	92 公里	16 億 8,000 萬元	改善 71 公里 新闢 21 公里
② 水里玉山線	71 公里	24 億 4,000 萬元	改善 34 公里 新闢 37 公里
③ 玉山玉里線	122 公里	需費俟設處施工前再估算	改善 7 公里 新闢 115 公里

實際執行的結果，75 年 6 月完成西段一條，79 年底完成北段一條，東段部分又因玉山國家公園的管制，僅完成山嵐到玉里 14.6 公里而作罷。所謂東西橫貫公路根本一條也未完成，實乃當初規劃時未能料到，引為憾事。

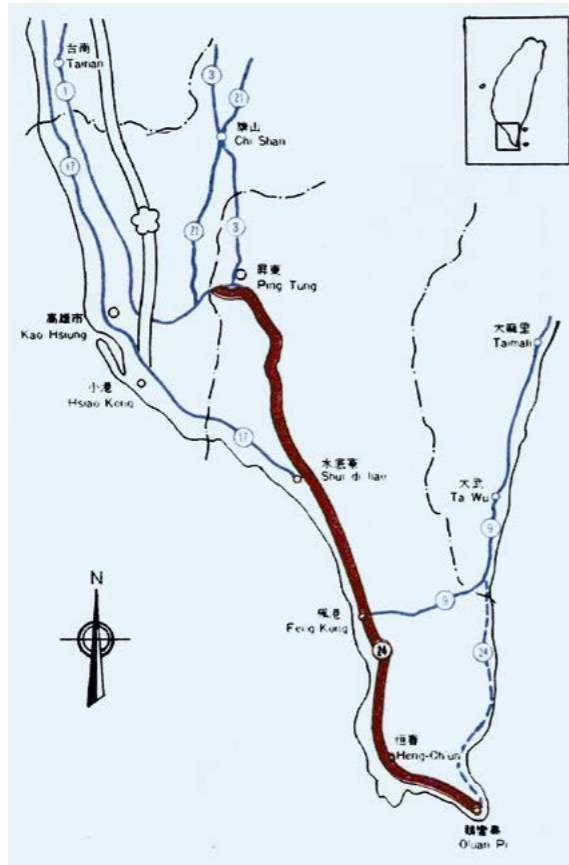
屏鵝公路椰子樹之爭

民國 64 年 9 月，我親往三區工程處會同倪思曾處長等，從屏東外環線（和生路）起點，沿台 1 線向南勘查，經楓港、恆春、墾丁至鵝鑾鼻，全長 107 公里，若全線均按 4 車道標準斷面拓寬，必須克服兩大困難。一是恆春以南多依山濱海、路幅狹窄，過度開挖並非妥適；一是從麟洛以南到楓港，沿線種有可可椰子，兩側椰子樹間路寬約 12 公尺左右，不足四線道需求，必須砍除全部椰子樹來解決。若保留椰子樹則需多購 8 公尺用地，以便在椰樹外側各設一快車道。

這時的土地徵收政策是按公告地價補償，因與市價有一段差距，為減輕人民損失，以儘量少徵收為宜。經過長時間思忖，在忙完中部橫貫公路踏勘之後，我決定採取砍椰子樹方案。65 年 2 月，由三區工程處洽屏東縣政府查估砍除椰樹補償事宜，竟遭縣政府建設局長康玉湖（67 年 1 月 21 日來局）強烈反彈。真是一波甫平（中橫主支線之爭）一波又起，規劃工作，再遭挫折。

種在公路兩側的可可椰子，是民國 50 年代政府鼓勵公共造產藉以增加地方收益的產物。此時樹齡多達 15 年以上，已超過盛產期樹齡，屆 20 年時樹老產少必須砍除更新。所以即或保留，到公路拓寬完成時，也將屆齡砍樹，這也是我不肯保留椰樹的另一原因，至於椰子樹葉披倒路邊妨礙交通，猶屬次要。

康玉湖反對砍樹的理由是，每年公共造產的收益落空，南國風光盡失，有違美化屏鵝公路的原意。其實，他也深知可可椰子和大王椰



▲拓寬屏鵝公路路線示意圖

子不同，不僅因老化生產銳減，且屆 20 年樹齡時早晚都要砍除，而樹葉垂倒路邊，影響行車安全更屬不爭事實。只是不忍看見多年辛苦成就付諸流水而已。

為達到反對的目的，除不配合辦理補償查估外，並利用報紙大肆宣傳，指責我規劃構想之錯誤。使我在 65 年上半年，耗費很多時間用在溝通、辯解以及應付省議員的質詢上面，嚐盡獨立「作戰」的苦頭。



屏鵝公路拓寬與前述新建橫貫公路不同，經濟效益也遠大於橫貫公路。它可以配合中山高速公路延長到屏東計畫南下鵝鑾鼻；也可取代鐵路恆春支線計畫；更將配合核三廠超重運輸需要。而更重要的是，可以促進墾丁國家公園的開發，發展南臺灣的觀光事業。因此，我在規劃構想裡，作了很特殊的決定：

- 一、路線容量，在恆春以北每日容納要在 7 萬 PCU（小客車當量）以上；恆春到墾丁要可容納 5 萬 PCU 以上，幾乎與高速公路規劃相同，這是極具前瞻性的決定。
- 二、水底寮至恆春段，配合核三廠建廠機具運輸需要，應優先設計施工，拓寬、改建橋涵和路面，並提升載重標準。
- 三、全線種樹、遍植花木；多設路邊停車場、眺望臺，恆春以南闢腳踏車道、人行步道。達到全線美化的要求。在當時沒有環保意識也無人倡導綠營建的時代，特別具有突破性創新的意義。

經過長時間反覆辯論之後，屏東縣政府接受我的規劃方案，於 66 年 7 月報行政院核准定案，全長 110 公里，總工程費 19 億 3,200 萬元，從 67 年 1 月起，先從水底寮到核三廠段正式開工，由三區工程處承辦。全線於 73 年 8 月完成。



▲屏鵝公路拓寬計劃潮州橋附近路面完成通車

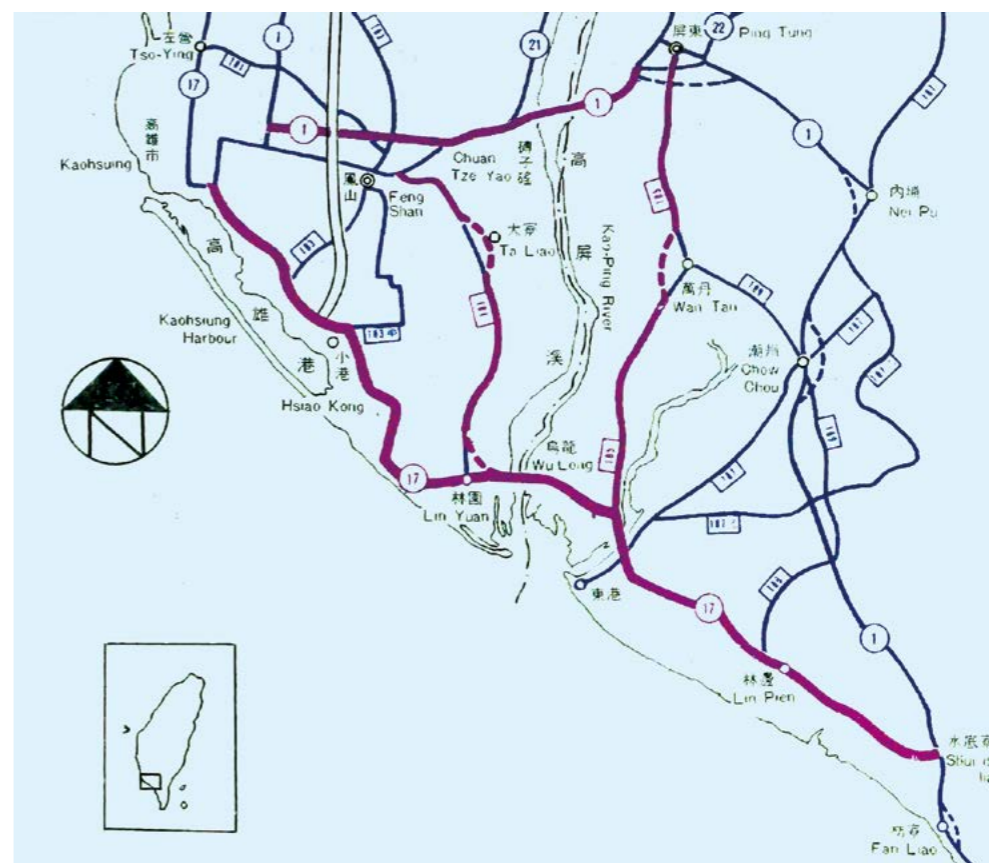
改善高屏地區交通，增設雙園大橋

這項計畫是最後納入十二項建設中的，而且不是一個單項計畫。因為中山高速公路工程，原本答允地方要求延長到屏東，第2次能源危機（67年）後，政府財政必須緊縮，乃將延長案停辦，而以「改善高屏地區交通」替代。

本計畫行政院經濟建設委員會原建議核列3項為：

路線名稱	長度	說明	備註
1 鳳山屏東台1線拓寬	6.5 公里	自鳳山外環線 25 號路終點後庄起至高屏大橋（橋已完工）及自橋南端至屏東	按 25 公尺拓寬
2 鳳山林園 181 線拓寬	16 公里	自台 1 乙線鳳山國中經大寮至台 17 線林園	按 20 至 30 公尺拓寬
3 屏東烏龍 185 線拓寬	20.7 公里	從屏東萬年橋經萬丹、新園至烏龍台 17 線	按 20 至 25 公尺拓寬

我認為高屏之間的聯絡，現在全靠台 1 線過分偏北，應將高雄市南部小港、林園地區往屏東以南之交通，改經台 17 線南下，使其構成自中山高速公路終點南下另一捷徑，經與經建會都市及住宅發展處蔡勳雄處長研討，獲其支持，乃於本計畫正式提出時，增列台 17 線拓寬一項。其計畫是將台 17 線從高雄縣雙園大橋北端起到屏東縣水底寮啣接台 1 線止，全長 20.7 公里，按 20 公尺拓寬。原雙園大橋寬僅 8.5 公尺，



▲高屏地區交通計畫路線示意圖

決在下游另加建寬 8.5 公尺平行橋一座，上下行兩橋共用。為增加此項計畫需增加經費 10 億 8 千萬元，改在公路建設基金支應。

本十二項建設的第三項計畫，終於 67 年 3 月核定，總工程費 27 億 3 千萬元，原由三區工程處分設工務所從 67 年 7 月開工辦理。嗣因台 1 線的高屏大橋新建工程，於 67 年 10 月完工，將橋工處移辦本第三項計畫，處名改稱高屏地區公路改善工程處，繼續施工，至 72 年 12 月全部完成。



▲改善高屏地區公路交通計劃雙園大橋拓寬完竣

附記

新橫貫公路踏勘，除所記北、中、南 3 條係由我主持之外，另由二區工程處鄭傳燧副處長（後升處長）領隊，踏勘霧社銅門、水里鳳林兩線，詳載於《公路工程月刊》革新第二卷第十一期及第三卷第四期。

收費公路四十年的興衰

55 年 3 月，養路處從重慶南路木樓遷往館前路泰安大樓辦公。李處長升副局長，由楊副處長廷英接養路處長。5 月，林局長則彬先生調鐵路管理局長，由林副局長家樞接任。方恩緒先生任主任秘書。交通處技正尉遲錚調養路處副處長。這一年和我有關的人事異動頗大。

公路工程部門的年度預算，受政府整體財政所限，54 年度連同汽車燃料使用費收入合計不過 2 億 7,500 多萬元，另有美援贈款 6,500 萬元。以致很多公路橋梁無力及時興建，須靠溪底便道或過水橋維持通車。尚有光復初期為搶修通車所建的木橋，也已老舊不堪負荷。

我接養護課長之後，為了籌措財源加速公路建設，想仿照日本道路公團的做法。設立公路建設基金來投資興建公路，然後設站徵收通行費償還基金，如此循環運用，達到充實財源之目的。

為了實現上述構想，必須先有法源做為依據。除在草擬公路法時，將收費公路（橋梁）及設立公路建設基金的概念先納入母法外，尚需有詳細的實施辦法，才能實現。於是，替交通部法規小組擬訂了公路經營業管理規則，以鼓勵民間投資。又恐民間投資意願一時難以提振，乃再擬定臺灣省收費公路規則於 49 年 10 月 11 日公布，目的在使公路主管機關也可以投資收費公路，以消除民間的觀望問題。

當時，公路重大工程係由新工處主辦，一般省縣道工程全由養路處主辦。唯有先從養路處主辦的工程做起。把正在興建中的尖豐公路

上的大安溪、大甲溪兩過水橋（完工後名為義里橋、后豐橋）改建列為首要目標，擬訂財務計畫，完工後自 50 年 12 月 1 日起開始設站收費，收回之款作為再投資之用。其後，鋪築臺中沙鹿路面、興建東（勢）豐（原）大橋、草（屯）埔（里）公路路面及麥帥公路的投資，均分別擬訂財務計畫，投資興建後設站收費。遂將早於 42 年收費之西螺大橋及 47 年收費之中興大橋及歷年所收費款作為財源，於 55 年 1 月正式設立公路建設基金，以之投資收費公路，循環運用，收費公路政策乃步入正軌。經我倡議五、六年的開闢財源加速公路建設的構想，能夠實現，成為我繼汽燃費徵收、公路普查之後的第三項重大成就。

58 年成立收費公路策劃小組，就省縣道中亟待興建的公路和橋梁，逐一研訂財務計畫，凡是具收費可行性的，均用公路建設基金投資興建，一時成為解決公路財源不足的良策。

我在養路處主導的收費公路計畫，從 50 年到 63 年 3 月離開養路處為止，已完工開始收費的工程，計有臺中沙鹿公路等 29 項之多（詳見附表），累計投資達 12 億 3 千多萬元，占當時普通基金總預算 25%。足證設立基金後，對公路建設的助益極大。



民國 63 年 3 月 5 日接掌規劃處之後，原來在養路處大力推行的收費公路業務，也從 8 月 1 日起移由規劃處主管。我為了繼續貫徹此一政策，加速公路建設起見，也就欣然接受。

常局長是一位有創意、有遠見的機關首長，他很厭惡做事保守、不求進取的幕僚，作風與我不謀而合。除了指示編擬公路長期發展計畫之外，對於年度預算每年僅能爭取到 10 億多無法滿足建設需要一事，最感困擾無奈。我提出向銀行貸款投資、於完工後收取通行費償還貸款的辦法，常局長深表贊同。

民國 50-63 年收費工程

收費站名稱	開徵日期	停徵日期	停徵原因
1 西螺橋	42.01.29	66.07.01	超收甚多
2 中興橋	47.10.11	66.07.01	收足投資（第一次新建）
3 臺中沙鹿公路	50.12.01	56.08.01	收足投資
4 尖山豐原公路	50.12.01	58.12.01	省府決議停徵
5 烏來停車場	51.01.01		由縣政府繼續收費
6 東豐橋	52.05.06	54.07.01	省府決議停徵
7 草屯埔里公路	53.01.01	67.05.11	收足投資
8 麥克阿瑟公路	53.05.05	62.09.01	併中山高速公路施工
9 野柳停車場	53.09.19		由縣政府繼續收費
10 新化玉井公路	55.05.01	68.07.01	已逾原訂收費年限
11 蘇花公路三橋	55.10.19	60.01.01	收足投資
12 橫貫公路東段	55.11.14	67.07.01	改征遊覽車費
13 百齡橋	56.05.04	57.05.01	臺北市接管後不再收費
14 北港橋	56.08.04	62.07.01	省府決議停徵
15 華江橋	57.11.01	66.07.01	收足投資（第一次新建）
16 油羅溪橋	58.10.01	69.07.01	收足投資
17 臺北橋	58.11.18	66.07.01	收足投資（第一次改建）
18 秀朗橋	59.01.19	68.07.01	已逾原訂收費年限
19 三鶯橋	59.01.19	69.10.31	收足投資
20 萬里崁腳公路	59.05.15	65.07.01	省府決議停徵
21 南寮清泉公路	60.02.01	68.07.01	已逾原訂收費年限
22 合興尖石公路	60.08.11	68.07.01	不計列養護費後已收足投資
23 頂崁信義公路	60.09.10	65.01.30	省府決議停徵
24 碧潭橋	62.01.18	69.10.31	已逾原訂收費年限
25 新店烏來公路	62.07.01	69.10.31	已逾原訂收費年限
26 西港橋	62.05.16	72.07.01	收足投資
27 彰雲橋	62.07.01	74.01.01	收足投資
28 蘭勢橋	63.01.01	77.07.01	收足投資
29 竹林橋	63.04.15	75.01.01	收足投資

於是，就全省重要省縣道上亟待興建或改建的橋梁，指示規劃課分別編擬財務計畫。凡是交通量大、依所訂費率計算，能在 10 年以內收回投資或者可以還清銀行貸款的，都算健全的財務計畫。如能在 15 年內收回投資的，算是勉強可投資的計畫；超過 15 年以上的，則不予考慮。

民國 60 年代的銀行貸款利息很高，一般貸款年息達 15%，政策貸款（公共建設用）年息約 10%。所以，若交通量少的橋梁建設，收費收入很可能連支付利息和管理費都不夠。但是，橋梁又急需興建，我就採取部分貸款、部分由基金配合投資的辦法來解決。甚而，對於 1 億以下投資的工程，可以全部列為基金投資，以減輕利息負擔。

經過上述用各種不同手段的運用，成立了 20 多項投資計畫，從 64 年到 67 年的 4 年期間，投資達 32 億 7 千萬元，占此 4 年公路局總預算的 27%。可見收費公路投資的龐大。在收回投資方面，連同 63 年以前已開始收費部分，每年收費收入達 12 億餘元，所以才能在歸還當年貸款本息之後，仍有餘力以基金投資新建設。

在此四年中間，例如：西部幹線的大安溪橋、大甲溪橋、臺北大橋、高屏大橋，台 3 線的里港大橋、南雲大橋，台 17 線的中彰大橋、國聖大橋，以及麻善橋、光復橋、浮洲橋、自強大橋、雙園大橋等重大橋梁，都是在這期間用公路建設基金投資興建的，總投資達 40 億以上。此外，尚有花東公路 4 座鐵公路兩用橋梁的改建；需費未達 1 億元的新灣橋、豐原橋、厚生橋、朴子橋、軍輝橋、集集橋、柑園橋等，全部用公路建設基金投資興建。同時，又將花東公路的木瓜溪橋、淡水八里間的關渡橋、板橋民生路的大漢溪橋、新店溪上的秀朗橋（二次改建）和跨淡水河上的中興大橋（二次改建）的財務計畫，也正式成立完成貸款契約，分別由相關工程處開始施工，此 5 座橋總投資也達 40 億元。

民國 64-67 年橋梁列表

橋名	長寬
西部幹線的大安溪橋	長 985 公尺／寬 16 公尺
大甲溪橋	長 1,320 公尺／寬 16 公尺
臺北大橋	長 493 公尺／寬 28 公尺+長 401 公尺／寬 28 公尺
高屏大橋	長 1,990 公尺／寬 20 公尺
台 3 線的里港大橋	長 1,602 公尺／寬 7.5 公尺
南雲大橋	長 920 公尺／寬 9 公尺
台 17 線的中彰大橋	長 1,760 公尺／寬 14 公尺
國聖大橋	長 1,260 公尺／寬 7.5 公尺
麻善橋	長 713 公尺／寬 7.5 公尺
光復橋	長 402 公尺／寬 20 公尺
浮洲橋	長 549 公尺／寬 9 公尺
自強大橋	長 2,224 公尺／寬 14 公尺
雙園大橋	長 2,082 公尺／寬 8.5 公尺

截至 70 年度止收費事業狀況，先後設站達 52 處之多，其中最早收費的 25 處業經停收，僅有西港、彰雲、蘭勢、竹林 4 橋，仍在收費。63 年以後繼續投資的有 23 處。

自公路收費政策推行以來，從 42 年收費的西螺大橋開始，經過 55 年度設立公路建設基金起，從萌芽階段逐步發展，到 70 年度止是發展最快期間，而又以 63 年度到 67 年度之 4 年間投資最大、收費事業最蓬勃，可稱為最盛時期。

公路建設基金 70 年度止收費事業一覽表

收費站名稱	開徵日期	停徵日期	停徵原因	備註
30 大甲溪橋	64.10.01	76.07.01	收足投資	69.11.1 起兩橋 合併單向收費
31 大安溪橋	65.02.15	77.08.01	收足投資	
32 麻善橋	65.07.01	76.01.01	收足投資	
33 延平溪頭公路	65.10.11	78.07.01	省府決議	
34 花東公路四橋	65.12.01 66.05.01	75.07.01	收足投資	萬里溪、太平 溪、馬太鞍溪、 玉里橋
35 浮洲橋	66.01.16	72.07.01	收足投資	
36 高屏沿海公路	66.01.20	78.07.01	收足投資	
37 里港橋	66.04.20	68.07.01	已逾原訂 收費年限	
38 玉里橋	66.05.01	69.10.31	與太平溪 站相距未達 15 公里	
39 新灣橋	66.07.16	68.07.01	已逾原訂 收費年限	
40 光復橋	66.12.01	76.01.01	收足投資	
41 南雲橋	67.05.16	76.07.01	收足投資	
42 龍崎旗山公路	67.07.04	74.01.01	收足投資	
43 豐源橋	67.07.16	76.01.01	收足投資	
44 高屏溪橋	67.12.01	76.01.01	收足投資	台 1 線 鳳山屏東間
45 厚生橋	68.05.01	74.07.01	收足投資	
46 朴子橋	68.05.01	76.07.01	收足投資	
47 軍輝橋	68.07.16	74.01.01	收足投資	
48 國聖橋	68.10.01	78.07.01	省府決議	
49 集集橋	69.04.16	78.07.01	省府決議	
50 中彰橋	69.06.01	78.07.01	省府決議	
51 自強橋	69.12.01	80.01.01	收足投資	
52 柑園橋	70.01.01	76.07.01	省府決議	



民國 58 年，臺北市與臺灣省（臺北縣）之間，因跨新店溪、淡水河橋梁稀少，交通多有不便，為期解決建橋經費，也擬仿照省屬建橋收費辦法籌款興建，除已在收費中的臺北、中興、華江 3 橋外，其餘擬建橋梁，成立省市共管橋梁管理委員會統籌辦理。先後完成中正、福和、華中、忠孝、永福和重陽等 6 座大橋，其每座橋投資除中正橋外均在 20 億元以上，而投資時間多在 60 年至 70 年間，無形中為收費事業全盛時期，多添一段佳話。其中中正橋和忠孝橋由省方負責收費，餘由臺北市政府負責。

67 年 1 月，公路局長由胡美璜先生接任，對公路、橋梁收費政策非常不以為然，亟思設法廢除，惜因累積投資龐大，以公路局當時全年預算僅 25 億元的能力，無法彌補。於是在 67 年 10 月提出收費公路 7 原則，以求逐步停止收費。其實，胡局長所訂的 7 原則，無非是想打垮收費政策、耗損 10 幾年累積的基金，達到他個人反對收費的目的而已。胡先生原任高速公路局長，主張徵收高速公路通行費，且主張中山高速公路將來收足投資後，仍應該繼續收費；到公路局後則反對收費，寧非與其反覆無定的性格有關？

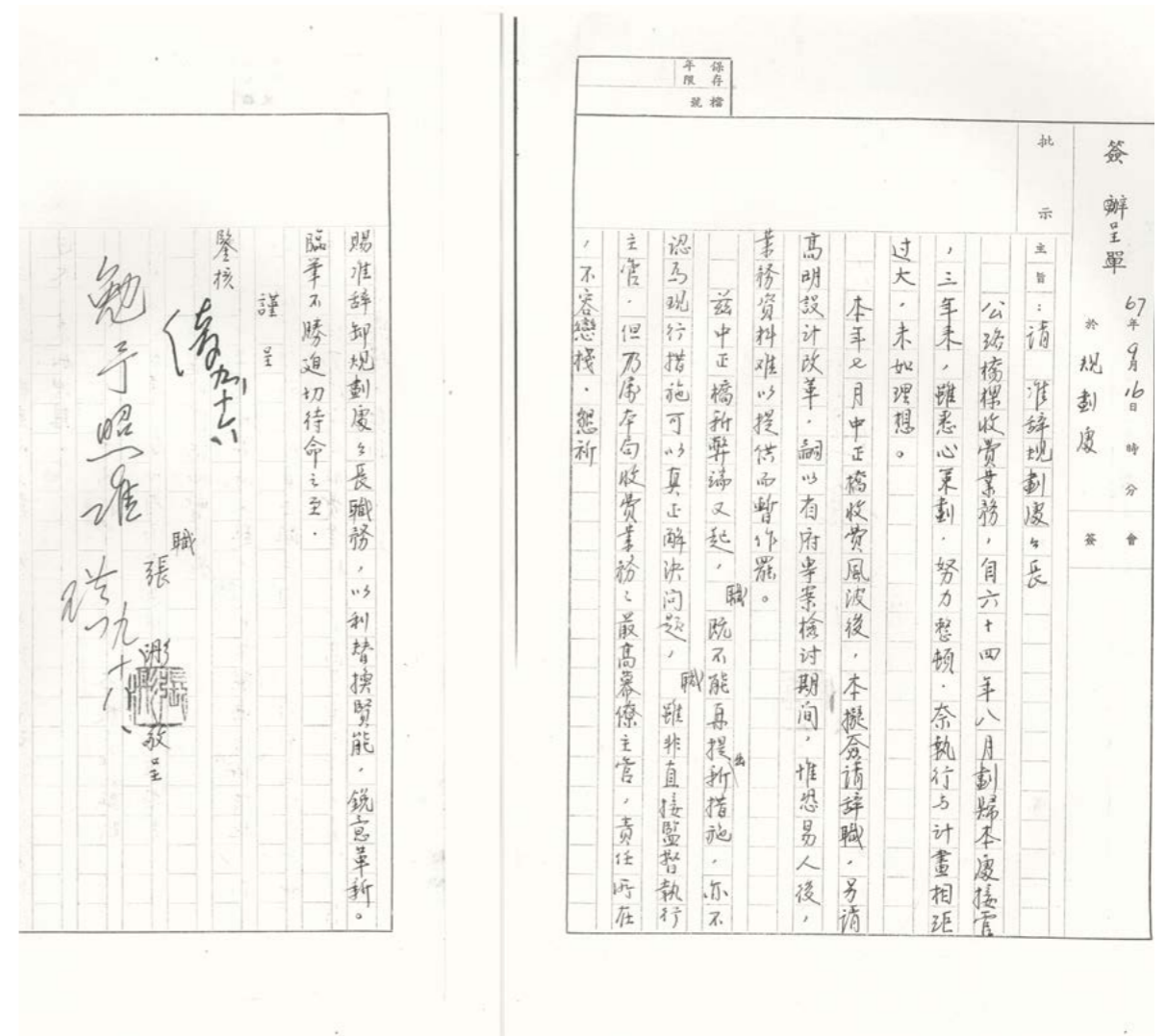
毅然請辭規劃處長

67年9月中旬位於臺北永和間跨新店溪的中正橋收費站，再發生舞弊嫌疑，站務員遭檢察官傳詢，公路局並利用媒體大加渲染，以佐證公路徵收通行之不當。胡局長並宣稱其將自請處分等語，目的是針對我而來。其實，收費站的監督管理，係由各區工處直接負責，規劃處主管收費政策，與收費業務的執行根本無直接關係，竟然不究責區工程處的管理疏失，而將矛頭指向規劃處的政策，顯然借題發揮以遂其換掉我的目的。

從67年1月胡局長到任以來半年多的時間裡，對規劃處的業務以及未來長期計畫的推動，不僅不支持且常加否決（與某處長的讒言有關），更常藉機諷刺。如指王田交流道是最醜陋的規劃設計（今已運轉30多年）、指收費公路政策是收買路錢，有強刮人民出錢之嫌等。我早已警覺事不可為，不能再與其共事。中正橋舞弊事件暴發，是為遂其所願也是遂我所願的最佳時機。於是，在67年9月16日毅然決定請辭規劃處長，18日批准，10月2日移交由原新工處長嚴啟昌接任。9月19日發布人事函，派兼新橫貫公路籌備總處副總處長，此案早在7月1日即報奉省府核定，卻遲不發布，而於我辭職翌日發布，更證明其早欲換掉我的事實不假，倘當時戀棧不辭，早晚亦將被動離職。

民族晚報9月20日《挑燈夜話》用「張 澎要得」為題，論述官員之引咎辭職，最為妥切。

交通處常處長於我辭規劃處長之後，月底，李國屏主任秘書告知，交通處正辦理將我調處手續，67年10月14日省政府發布人事令調派為交通處技正兼第二科科長，主管全省鐵路、公路、港埠等機關之工程規劃與監督施工事項。在名義上雖是科長，但在職權上卻極為寬闊，舉凡重大計畫之核定、重大工程之督導與審核，皆具舉足輕重地位。而此時，蔣經國先生已於5月20日就任第六任總統，以前在行政院長任內宣布的十項建設即將完成，十二項建設又將開展，交通處主管的



▲請辭規劃處處長簽呈

的 7 原則，迅即獲省政府核准。於是，從 68 年 7 月起，將新化玉井公路、秀朗橋、南寮清泉公路、合興尖石公路、里港橋及新灣橋停止收費；69 年 10 月底再將碧潭橋、新店烏來公路及玉里橋停止收費，所有未收回的投資，均改列年度預算分期償還。因此造成公路一般建設經費遭到排擠，也使收費事業開始衰退。

67 年底我調交通處以前，曾經在 66、67 年間擬訂新投資計畫 7 項，除花蓮縣的木瓜溪橋是收足投資者外，他如阿里山公路、烏山頭曾文水庫公路、關渡橋、池上橋及旗楠公路等，也都依 7 原則假省府決議名義宣告在 78 年 1 月半途停止收費，於是收費公路走入善後時期。我到交通處以後，又在交通建設基金項下投資大漢溪橋、秀朗橋二次拓寬和中興大橋二次重建工程，3 項總投資額接近 30 億元，公路局無法反對，前兩項工程遂能於收足投資後停收，而中興橋受 82 年收費政策結束影響也半途停收。至 82 年 10 月 1 日，全部收費事業宣告終止（連同北市部分）。此時日本國道路公團的收費公路事業，仍在蓬勃發展，除將全國公路完成改善外，高速公路相繼誕生。而我國竟因人謀不臧，半途而廢，兩相對照，令人惋惜不已。

回想，從西螺大橋開始收費以來，歷 40 年。其間，從萌芽時期、全盛時期到最後完全結束收費政策為止，檢討興衰得失，以為後世之鑑。

在成就方面：民國 70 年以前，因經濟發展不足，財政拮据，為提早建設使人民享有便捷的交通，收費政策曾發揮很大的功用。80 年代起臺灣的經濟發展突飛猛進，財政充裕，停止收費政策，也無可厚非。

待改進方面：所謂公路、橋梁完工後徵收通行費，應以原來無路、無橋為前提。政府為人民提供新的道路或新橋，向使用者收取通行費並無不妥。但若有路有橋卻因改善品質而收費，則有商榷餘地。在

臺灣省交通處公路局函
受文者：本局正工程司張彤、邱登獻
副本收受者：交通處（請核備）、局內外各單位
主旨：本局新橫貫公路工程總籌處奉省府核准自六十七年七月一日起以任務編組方式成立，其總處籌備處副總處長指派本局正工程司張彤、邱登獻二員兼任，希知照。
說明：依交通處 67.8.4 交八字第三五五四二號函轉奉省府 67.8.1 府人一字第 七三三五八號函。

中華民國陸柒年玖月拾玖日
檔號：人六七一七一—二〇一九四

局長 胡美瑛



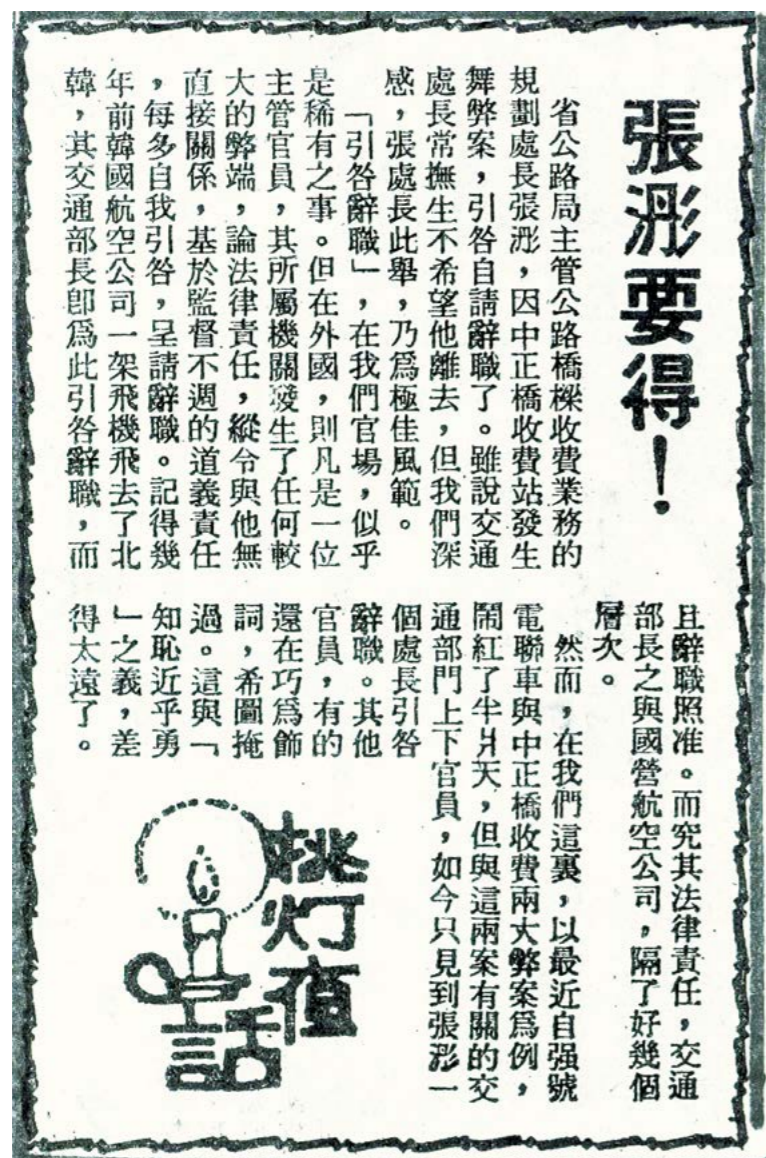
校對
印高仰忠

▲臺灣省交通處公路局函

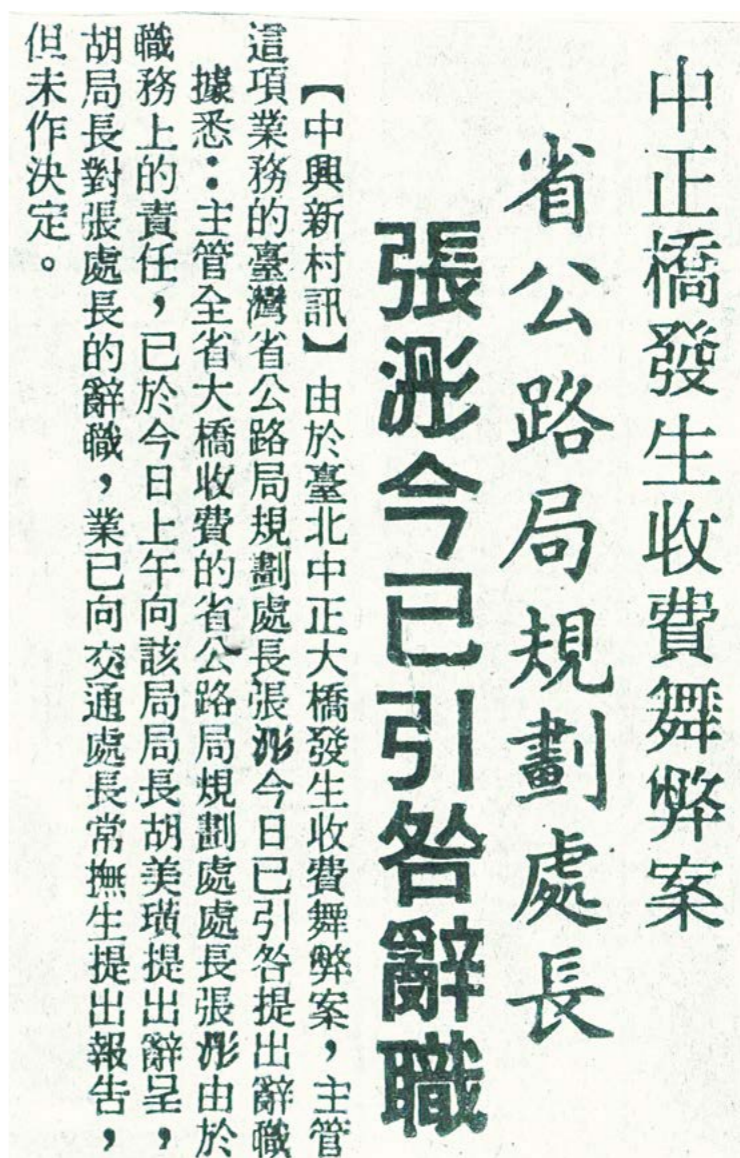
五大項，不僅經費龐大、工程艱鉅，執行上也多困難，必須有人主導才能順利推動，調我到二科原因在此。

67 年 9 月中正橋弊案之發生，促成胡局長 10 月所訂逐步停止收費

過去徵收通行費的道路中，有十餘項並非原來無路，僅因拓寬及加鋪路面而收費的事實，固然財政困難是最大理由，然而站在人民權益立場言，實有強行收費之嫌，使用路人沒有選擇的餘地。將來再有收費公路時，必須把握此一原則，方屬公平合理。



▲ 67年9月20日民族晚報〈挑燈夜話〉剪報影本



▲ 67年9月18日自立晚報報導張澎辭職規畫處長剪報影本

第四篇 工作擴展新挑戰



調派交通處技正兼第二科科長

張 澎初到交通處，新的環境迎接新的挑戰，以新思維及新方案解決問題，不變的是老經驗及對執行正確事情的堅持。

張 澎運用在公路局 24 年的經驗，以及在中國長春鐵路局工務處的歷練和土木工程的基礎，協理處務，參與重要會議、計畫，協調問題，籌措經費……。最後在交通部，結束 46 年公務生涯。



▲民國 67 年 12 月 5 日接任交通處第二科科長

67 年 12 月 5 日到交通處上班，面對新環境、新同仁和新業務，一時很難適應。老辦法，先肅規曹隨使業務保持正常運作，以後再徐圖改進。從帶領 70 多人的規劃處，改為 20 人的第二科，在統御上本屬輕而易舉，但因業務範圍擴大，並以決策面為主，實際上並不輕鬆。

交通處所屬機關，主要有鐵路局、公路局、四個港務局和北迴鐵路、東線鐵路工程處。舉凡鐵公路和港灣的規劃、設計、發包、監驗，以及年度計畫、預算的籌編，困難問題的解決，均須經過二科的研擬

和審核。其中，又以公路部分最多，鐵路次之，港務又次之。

我在公路局長達 24 年，公路業務瞭如指掌，報處案件之處理，毫無困難；來臺以前曾在中國長春鐵路局工務處工作，對鐵路工程也不陌生；唯有港灣工程毫無經驗。新手上路，頗多惶恐。祇能以土木工程為基礎，逐漸吸納其特性來處理。

每年 12 月，是臺灣省議會交通質詢和省政總質詢的時間，所有各廳處及省屬機關主管都要列席。從中興新村和臺中市兩地往來霧峰的路上，終日車水馬龍絡繹於途，成為省政盛事。也顯示臺灣省政的重要和臺灣省政府舉足輕重的地位。為使我熟習議會事務，每日隨處長等列席議會，前任郎志仁科長到年底才離職，與我重疊一個月，以便利接手，正式到二科辦公是新年後的 68 年 1 月 3 日。



我到交通處雖是被動的，但也是心甘情願的。因為若繼續在路局服務，不論如何忠於職務認真做事，也難被胡局長所信任，所以亟思解脫。另一方面，常局長調升交通處長後，正值十項建設的高峰期，又將繼續推動十二項建設，二科業務繁重，亟需一位肯積極任事的工程人員襄助。基於和老局長的默契和互信，經李國屏主秘徵詢後，乃慨然同意。至於職位和利弊，則完全未加考慮。

68 年 10 月某日，胡局長突然親自到二科拜訪，除對我的才華表示欽佩外，並對相知恨晚，未能為路局留住人才，頗有悔不當初之意。觀其情詞懇切，諒非虛假。與去年冷漠以對的情景，判若兩人，成為不足為外人道的一段插曲。



上班的最大問題有二：此時家住臺北，為方便上班，乃在臺中市三民路今辰大飯店訂房常住，每週五天，週六返臺北週一再來臺中，增加開支不少。68 年春節過後 2 月 18 日，將妻兒遷來臺中，暫住臺中

岳家，以免北中兩地每週奔波之苦。我是 63 年 8 月 15 日和妻賴錦桂結婚，翌年 12 月 8 日（舊曆 11 月初 6）生三子季倫，妻是臺中市人，如此安排，對她也方便。

另一個難題是往返中興新村的交通問題，在公路局時，處長級配有專車，二科科長沒有。經商得公路局二區工程處鄭傳燧處長同意，派吉普車定時接送，直到 70 年 9 月升主任秘書有專車為止，為時兩年多，對鄭處長的鼎力相助，心存感激。

從 68 年 1 月到交通處任技正兼二科科長起，到 74 年 3 月底調交通部為止，共計 6 年 3 個月，省政府及交通處人事變化很大。首先是常處長於 69 年 8 月 1 日改任臺灣汽車客運公司首任董事長，李國屏為總經理。省府副秘書長魏巍先生接掌交通處；借調工業技術研究院研究員李裕寬為主任秘書。原李紹偉副處長係常任文官未動。

70 年 9 月 1 日李主秘回工研院，我奉省令派兼主任秘書，12 月始免兼科長，顯然有試用之意。若不能勝任主秘，仍可回任科長。

在此四個月中間，適逢魏處長於 70 年 11 月 16 日出國（12 月 14 日返國），李副處長因跌倒腳跟骨裂請假；而省政府又改組，林主席接內政部長，李登輝先生任省主席。交通處在六神無主情形下，由我獨撐大局。每週一要出席首長會談，下午省府委員會議；省議會交通委員會審查各局預算，均須交通首長列席備詢，連絡人電話一來，即須趕往，有時一天跑三次；加上廳處間和處內的重要會議，幾至疲於奔命。甚而為了出席臺北交通部或經建會的政策性會議，必須靠直昇機往返。至於每日堆積如山的公文，則改為帶回家處理，卒使處務運作一切如常，未受影響。

另一次人事異動是，73 年 5 月蔣經國總統續任中華民國第七任總統，李主席當選副總統，6 月 9 日省政府由邱創煥先生就任主席。同日交通處魏處長轉任交通部次長，陸軍運輸署林思聰中將以軍職外調

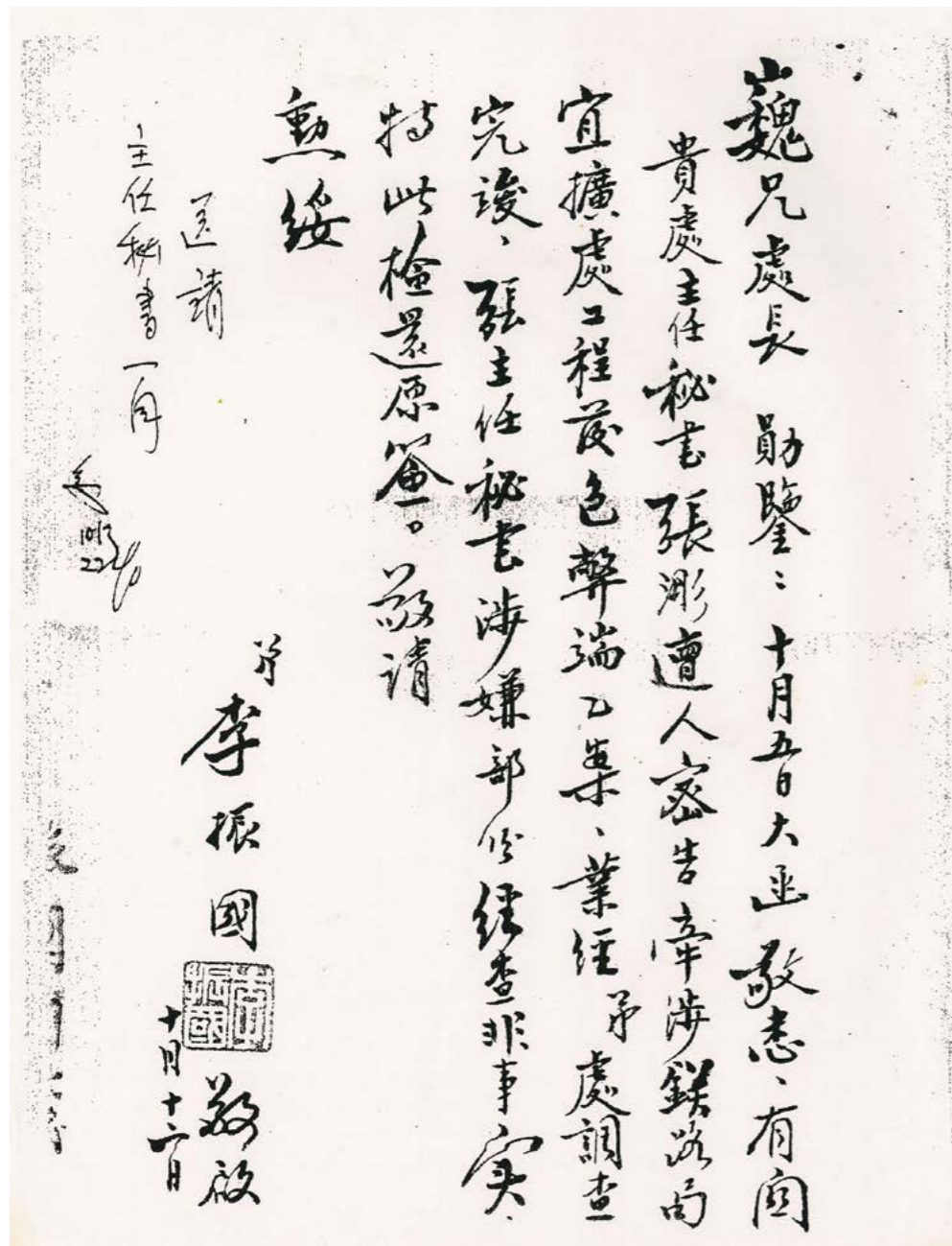
就任交通處長。此時，因我早於 71 年 12 月 16 日升副處長，不受人事異動影響（原李副處長已退休）。

新處長到任後，起初幾個月彼此尚有默契，除公文處理盡量上呈，不再代為決行外，有關技術性、事務性以及代表本處出席或主持會議，則一如往昔。9 月起逐漸感覺情形有異，乃知事不可為，遂萌去意。因屆齡退休尚有一年（到 74 年 11 月），經與魏次長研商並蒙連部長同意，於 74 年 3 月核定調部為十二職等參事，終結了六年多省府交通處的工作。

各廳處全體副首長為我調升中央錢行，席開四桌，並以集體簽名之長江萬里圖為贈，彌足珍貴。交通處也在 3 月 27 日下午 4 點，在大樓後院廣場，舉行惜別茶會，我首次以「氣節要高，氣魄要大，氣勢要壯，氣質要雅」十六字箴言，作為臨別贈言。之後二十餘年在各種場域的論述，皆源自此。

在交通處任職期間，並非庸碌終日核閱公文而已。仍能突破現況多所建樹。每月參與重要會議之多，令人咋舌。主要者有：環島鐵路督導會報、臺中港督導會報、蘇澳港督導會報、臺中港關聯工業區開發會報、省市收費橋梁聯繫會報、鐵路幹線電化會報等，我為工務小組召集人；另有超級鐵路研究小組、平交道改善工作小組、交流道連絡道路規劃小組、收費公路檢討小組、汽燃費徵收與分配研究小組（交通部主導）、公路規劃指導小組（運輸計劃委員會主導）等，不僅要表示意見，還要負責解決問題。他如道安會報、每週處務會報以及代表本處出席之各所屬機關的預算審查會議、工程計畫審查會議、各縣政府基層建設協調會議等，不勝枚舉。

在奔波勞碌之外，有一件最令人氣憤的事和一件受獎的事，值得一記。



▲民國 71 年 10 月遭人密告，人（二）處長覆函



▲行政院 70 年來第一次頒一等服務獎章

71年9月29日，省政府政風單位俗稱人事處(二)兩位重要人員，事先約好來本處對我訪談(實際等於詢問)。因我遭人密告：「第二科周科長麗生為傀儡科長、一切工程發包皆由我操縱」，除當場詢答外，真是氣憤已極。此時任主秘已屆一年，早已不參與二科內部事務，竟有如此汗蔑情事，豈能沉默？乃於9月30日起草，翌日簽呈魏處長請求查辦。原簽如下：

主旨：遭人密告謂：「周科長為我親信、為傀儡科長，一切工程發包皆由我操縱」等，並於九月廿九日接受談話訪問，異常憤慨，簽請澈查公開公布澄清。請鑒核。

請求事項：

中央日報

地址：臺北市忠孝西路一段八十三號
電話：三三三九(十五線) 訂報三二六四五三 廣告三二九五五五 採訪組三二七六一五

號〇一三〇二第

CENTRAL DAILY NEWS
朋 姚 人行

電 報 掛 號：6056
國 際 電 報 掛 號：NKCENDAI

周宏濤等資深績優官員 首批獲頒一等服務獎章

邱創煥讚許受獎人員清廉情操

【本報訊】行政院副院長邱創煥，昨天代表蔣院長頒發一等服務獎章給服務滿廿年的政務官員周宏濤等三十二人，以及服務滿卅年的政務官員吳漢芳等九十二人，並勉勵他們更能淬勵奮發，清廉熱忱，發揮領導及示範作用，繼續為國效命，為民服務。(獲獎人員名單刊第二版)

這項服務獎章是國內首次頒發，昨天頒發的一等服務獎章則是服務獎章的最高級獎勵，依規定，獲獎人員須連續服務滿廿年，一般公教人員須連續服務滿三十年，而且成績優良才能獲得這項榮譽。

邱副院長除了向受獎人員表示恭賀之意，並嘉獎他們以服務公職為終生志業，在工作崗位上三十年如一日，任勞任怨，盡忠職守，有良好的工作表現；由於各級公教人員多年來的勤奮努力，犧牲奉獻，因此締造了復興基地政治安定，社會進步，經濟繁榮，人民富足的成果。

邱副院長說，總統對公教人員之志氣，非常重視。蔣院長秉承總統意旨，決定建立文職人員的獎章制度，以獎勵章制並行。所以這次獎章的頒發，可以說是總統鼓勵公教人員繼續努力，以達成國家建設的實現。

獲獎人員代表受獎人的清廉情操、熱忱服務和著有勞績。

昨天頒發的對象，由於受時間及場地限制，除了一百二十四位代表外，其他人員將由各單位分批頒發。

行政院核定後，授權由各主管機關首長代為頒發。

一二四位資深績優官員 獲頒服務獎章名單

【本報訊】一百廿四位資深績優政府官員，昨天獲頒公務人員一等服務獎章。

受獎人員包括三十二位政務官和九十二位事務官，其名單如下：

獲頒獎章的卅二位政務官員是：周宏濤、林洋港、朱撫松、宋長志、徐立德、朱匯森、薛人仰、毛松年、瞿紹華、鍾時益、閻振興、張明哲、陳奇祿、陳桂華、戴仲玉、楊金機、丁懋時、陸潤康、陳樹曦、朱集禧、史秉麟、金崇偉、馬恕基、陳孝賢、袁姓民、烏占坤、劉兆田、解顯中、余學海、李厚高、卓高煊、廖從雲。

受頒獎章的九十二位事務官是：吳祺芳、王善旺、何恩廷、關鏞、周庭、薛家棣、袁寶璧、徐通德、宗溥、陳蘭皋、李惟梁、雷穎、董世芬、靳廣濂、袁樹聲、裴超、朱登皋、王述調、池孟彬、劉德敏、方恩緒、張領孝、王敬、董萍、李鴻烈、毛正中、陳啓章、汪成偉、汪錕、甘毓龍、李悌元、崔祖旅、石本素、周振章、江兆申、鄭孝穎、黃海、王振方、明鑾、蘇匡基、王文蔚、許宗德、郭秀岩、王振墀、王保民、楊式宇、余茂暉、魏剛、林鳳嬌、于得川、裴有恭、李卓明、林昌明、賀雨辰、馬鎮方、莊志英、陳文祥、黃宇元、葛培保、汪彝中、顏世錫、何鑄雄、李翔、蔡經、盧光普、羅旭升、劉景星、齊其森、胡養才、張佐為、游松青、鄭昌墉、胡紹宗、徐懷潔。

▲中央日報新聞剪報

- 一、自六十七年十二月五日職到任迄今，除六十八年春節曾與科中同事趨訪其父周前會計主任元薌外，是年元宵節時，曾在職家請同仁吃飯一次，其後如有任何私人交往活動，職甘願承認其為「親信」。請詳查。
- 二、職推薦接任二科科長者，為公路局五工處邱處長登獻，其後曾推薦規劃處簡課長國欽，對周麗生僅表示其屬科中資深技正，依例可升，但能力及文筆均不理想。上述如非事實，職願承認其為「親信」。請詳查。
- 三、在辦公室以外地點或休閒時間，如曾與其商議過公務（本屬可以），職願承認其為「親信」。請詳查。
- 四、各項工程預算審核、發包、轉審計處、派員監標、驗收等，除因經費預算發生問題，設計方法有待商榷等，經科中簽辦請示者外，依規定皆由科長決行。如非如此，職承認其為「傀儡科長」，一切由職操縱。請詳查。
- 五、前項手續，如在其決行前，事先以口頭、電話或以其他方法先徵詢職意見，然後再核定底價或決行者，倘有一次（而且不論任何工程）曾如此做過，職即承認「幕後操縱」。請詳查。

上述五點，懇請人事處（二）積極認真澈查，而其結果祇能有「有」「無」兩種結論，不能以「查無事證」等文字為結論。結論如為「有」，職聽候法辦，絕不猶豫，未拿錢亦同。結論如為「無」，請公開宣布，還我四十年清白。結論如仍用「查無事證」職即日請求退休。

上述簽呈陳請魏處長核閱後，以其私函密送人（二）處李振國副處長，並於 10 月 12 日函復魏處長，以「查非事實」結案。設非清廉自持，豈敢如此簽呈？也唯有如此表白，才能澄清事實真相。

第二件是值得高興感到光榮的事。

73 年 5 月 18 日，行政院首次頒發一等服務獎章，給政府資深績優官員，包括政務官 32 人、事務官 92 人，我忝為受獎者之一。此時孫運璿院長中風養病，由邱創煥副院長代表頒贈。邱副院長致辭時強調：受獎者均是以服務公職為終生志業，任勞任怨，盡忠職守，有良好的成績表現；因此締造了法治安定、社會進步、經濟繁榮、人民富足的成果。獎章代表受獎人的清廉情操、熱忱服務和著有勞績。

大車禍促成鐵路平交道加速改善

臺灣鐵路平交道，依據 67 年度的統計，共有 1,147 處。其中第一種有 112 處，第二種 4 處，第三種甲 122 處，第三種乙 288 處，第四種 621 處。而在西部縱貫線和臺中線屬於電化區間的計有第一種 66 處、三甲 84 處、三乙 149 處、第四種 152 處，合計有 451 處之多。為免每年事故頻傳，亟須改善。

平交道改善的方法，大體上可分兩大類。一是升等，將沒有遮斷機、警告號誌的第四種和僅有警鈴而無遮斷機之三乙，一律提升為第三種甲。使遮斷行車、行人和警告燈號同時運作，達到警告和管制的效果。所花經費較少，但非治本之計。另一方法是改建立體交叉，視平交狀況改為興建陸橋或地下道，使公、鐵路行車完全分離，但所需經費龐大且籌措不易。

民國 64 年 1 月，省政府鑑於鐵路平交道屢生事故，乃將具有多次肇事紀錄之三乙和第四種平交道 150 處，計畫提升為三甲。其所需器材費等由鐵路局、公路局與縣市政府共同負擔，由鐵路局負責施工。因縣市政府籌配合款遲緩未能及時施工，遂遇上第二次能源危機，物價飛漲，使原核定 6,212 萬元的計畫，須調整為 1 億 5,711 萬元，幾至無法執行的地步，至 67 年 7 月底，僅完成 37 處。後經報請中央同意扣除地方負擔之 3,050 萬後，全額補助，第一期 150 處升等計畫，終於 69 年 4 月底完成。

67 年 7 月，為配合西部縱貫鐵路及臺中線電化即將完工，乃再就



▲ 民國 70 年 3 月 8 日自強號車禍 (聯合報 提供)

電化區間之三乙 80 處、第四種 70 處，定為第二期 150 處升為三甲計畫，需費 2 億 8,530 萬元，較原核定金額不足 1 億 2,530 萬元，能否如期在 70 年底完工，尚難逆料。

在治本方面，為配合縱貫線、臺中線鐵路電化需要，於 67 年 6 月由交通處擬訂鐵路平交道改建立體交叉計畫。選定位於都市地區且公路交通量較大之平交道 23 處 (另有 4 處為已定案工程)，所需經費 18 億 2,948 萬元 (工程費 12 億 3,307 萬元，用地及拆遷補償費 5 億 9,641 萬元)，工程費較概算增加 3 億 6,407 萬元，連同地方請補助之 6,800 萬元並扣除第一期升等結餘 2,439 萬元後，淨不足 4 億 768 萬元也待解決。

民國 70 年 3 月 8 日 11 時 35 分，自強號北上列車在鐵路頭前溪橋南端平交道，與砂石車相撞發生重大車禍，多節車廂墜落溪中，造成



▲平交道

31人死亡、130人輕重傷。3月10日下午2時，交通部陳樹曦次長立即召開全省平交道檢討會議，除檢討已定案之第二期升等及第一期23處立體交叉執行情形外，並對不足經費及加速改善方案作成四點結論。

- 一、第二期150處升等，改為135處，所需增加之經費1億2,530萬元，同意在69年度汽燃費超收項下撥補。並限在70年底完成。其餘15處改為封閉或半封閉，併入加速完成方案辦理。
- 二、原定第三期、第四期升等計畫，改為加速完成方案，共須處理481處平交道（三乙77處、第四種362處、宜蘭線42處），需費8億3,250萬元，由中央與省政府各半負擔，並限在72年7月全部完成。屆時，臺灣鐵路將僅有第一種及三甲兩種平交道。（註：另有可供行人通行之半封閉及手動控制與專用者除外）
- 三、第一期23處立體交叉，不足4億768萬元，在交通部專列項目，分67、68、69三個年度，在汽燃費收入項下優先提撥，並應在71年6月底完成。
- 四、第二期立體交叉計畫，核定為25處，共需30億8,742萬元（工程費24億410萬元、用地補償費6億8,332萬元），鑑於省政府財政困難，同意工程費全由中央負擔，用地補償費補助一半。本案已於69年11月20日報院，分別在70、71、72三個年度編列，請交通處會同有關機關積極辦理，務期能

在74年6月底完成。

68年1月到處正常辦公後，平交道成為最棘手的問題，一為第二期升等不足經費1億2,530萬元尚無著落，致進度落後不能達到加速升等的要求。一為立體交叉計畫有半數以上究竟如何做，尚未決定，原報概算是否夠用也難確定。於是，我作了三點決定：

- 第一、平交道升等部分，可不受原分配金額限制，按實需金額先辦，最後無錢辦理部分，俟經費解決再辦。
- 第二、立體交叉部分，無修建爭議者先辦，餘俟實地勘查後再辦。
- 第三、組成鐵路平交道改善小組，由鐵路局、公路局、住宅及都市發展局及相關縣市政府等工務部門主管參加，我為執行秘書並主持會議，每月至少檢討一次，至全部完工為止，採任務編組形式，不支任何待遇。



▲立體交叉之一—陸橋



▲立體交叉之二—地下道



▲立體交叉之三—陸橋

68年2月20日，舉行第一次小組會議，除檢討第一、二期升等計畫執行情形外，並就立體交叉各地困難問題，逐一進行瞭解，以便分別勘察。全年召開十三次小組會議，實地勘察有爭議的平交道立體交叉達13處，當場決定施做方法，順利解決爭議，展現了積極主動的精神與克服困難的勇氣。

其次是對第二期平交道升等和第一期立體交叉不足經費的籌措，因省府財政無力負擔，必須向中央爭取。為期達成目的，曾於68年7月6日與交通部路政司幾位多年好友溝通，希望能在汽燃費超收項下優先提撥，經獲原則同意，再用正式公函報部。68年9月13日省函交通部，12月19日部報行政院，核定在70、71年度優先提撥（受頭前溪車禍影響，改按陳次長決議提前核撥。）並同意第一期升等在69年4月完成；第二期升等應在70年年底完成；第一期23處立體交叉工程也延長一年，定在71年6月完成（此時尚無加速完成方案及第二期25處立體交叉）。

至於平交道升等加速完成方案和第二期25處立體交叉需費39億餘元。為辦理平交道改善方案以來，需費最大者，受70年3月8日大車禍影響，中央及省政府之財政、主計部門均支持陳次長所作結論，實屬少見。

70年9月雖已轉任主任秘書，但平交道升等及立體交叉案，因牽涉機關甚多，惟恐二科協調力有未逮，故仍保留繼續主持推動。逐月開會檢討，直到離開交通處為止。

第二期25處立體交叉計畫，較第一期23處更為複雜難辦，不僅工程設計困難，地方意見也多。如中壢元化路、鶯歌桃鶯路、埔心青年路、田中中南路、二水裕民路、員林靜修路、中山路、嘉義文化路、興業路、水上正義路、斗南福德街、善化大成路、大湖阿蓮路、路竹忠孝路、岡山嘉新西路以及竹南之南庄路、崁頂路等，均曾經過多次

實地勘查協調，取得共識後才能開工。為便於執行控制，將此25處立體交叉計畫，自71年3月18日第1次會議起，與原有平交道升等會議分開，單獨檢討。至74年2月27日第15次會議止，不僅困難問題全已解決，工程均已順利施工。

72年1月26日召開平交道小組第30次會議，就平交道升等及第一期23處立體交叉辦理情形作總檢討。四年來，由於各機關有關人員的共同努力，卒能完成使命，差堪告慰。現在第二期升等及加速完成升等方案，也將全部完成。除第二期25處立體交叉已另行定期檢討外，第一期23處立體交叉，也將於72年6月完成22處，僅餘大林中興路1處，須延至74年6月完成，故本小組到此宣布結束。

我有下面幾點感想：

- 一、臺灣鐵路之有平交道，始於日據時期，民眾行之有年。除改善管制設施（如升三甲）保持行人通行者外，一旦封閉（消除）造成人行不便，則表反對。甚而改建立體交叉，雖可增進行車安全，但若對行人不便時，也會有意見。故有行人方便第一的心態，揮之不去，構成改善平交道的阻礙，半封閉平交道就是因此而產生的。
- 二、增設平交道容易博得掌聲，消除封閉則難。要在1,147處中消除232處，其困難度可想而知，須有鍥而不捨的精神，不厭其詳地勘查、研商、協調，費盡苦心，想出解決辦法，更不容易。身為交通處主管，大可任由所屬機關研辦即可。但基於使命感毅然承擔，卒能達成減少平交道交通事故的目的，也改變了平交道百年歷史的記錄。
- 三、第一、二期平交道升等及第一期立體交叉，為了4億768萬不足經費，拖延三年才能解決。爾今加速完成方案及第二期

附表 | 鐵路平交道改善狀況

說明	種類	消除數					升等及改善					半封閉	手動控制	專用	合計	備考
		直接封閉	改道封閉	改涵封閉	改建立體交叉	東線拓寬	第一種	第二種	第三種		第四種					
									甲	乙						
變動情形	原有數						112	4	122	288	621				1,147	
	第一期升等								+150	-97	-53				0	69年4月全部完成。
	第二期升等								+135	-77	-58				0	原計畫150處改升等135處，餘15處改封閉或半封閉併加速完成方案辦理。
	加速完成方案	61	38	20			+6	-1	+246	-108	-455	65	82	46	-119	71年12月完成。
	東線拓寬消除數					65	-3	-3	+2	-6	-55				-65	原有169處，拓寬後消除76處，另改線新設11處剩104處。
	第一期立體交叉				23		-12		-11						-23	72年6月完成。大林中興路需延至74年6月完成。
	第二期立體交叉				25		-2		-23						-25	71年7月起分三年至74年6月完成。
改善後數量		61	38	20	48	65	100	0	622	0	0	65	82	46	915	改善後消除數共232處
		232														

25處立體交叉，需費將近40億元，竟在一次會議中無異議通過，寧非受自強號車禍所賜？否則豈能如此順利。正如民國98年「蘇花改」一樣，若非大陸旅行團死了21人，拖延數年的環評，怎可能在事件發生後一週，竟以「有條件通過」為藉口而通過環評？

四、鐵路平交道經此次改善後，僅有第一種和三甲兩類，至74年6月僅存915處（見附表）。因為種類單純化的結果，對其後20餘年之消除方式，提供了無爭議的環境，可採用鐵路高架或鐵路地下化方式來消除。據悉，至99年底僅剩555處。（本章脫稿於100年6月）今後將隨鐵路改建工程之陸續完工，平交道必將大幅度減少。

五、我在交通處工作期間（67/12～74/3）長達6年4個月，自始至終參與鐵路平交道的改善工作。在南北奔波出席各種會議之餘，尚能掌握平交道全盤執行狀況，當歸功於蔡技正紹陽兄的協助，渠對現場的勘查、會議紀錄的製作、執行情形的催辦與控制以及經費之管制調度等，盡力極多，敬表感謝。紹陽兄曾於76年5月起任南迴鐵路工程處副處長、處長，並於工程完工通車後，轉任東部鐵路改善工程局局長，嗣於民國87年9月1日屆齡退休。其對鐵路建設獻替良多，可謂實至名歸。



▲蔡紹陽局長退休時玉照

代撰北迴鐵路竣工碑文

北迴鐵路新建，為國家十大建設之一，於民國62年12月25日從宜蘭線之南聖湖站及東線之北埔站兩端同時開工。由是年10月甫成立之北迴鐵路工程處主辦，隸屬交通處。因倉卒開工，除勘測早經完成外，有關細部設計及經費預算（民國60年初估28億餘元）等，均在一面施工一面修正中進行。63年重估為50餘億，實際執行結果為73億2,400萬元。由榮民工程處負責施工，於民國68年12月25日全部完工，總長81.6公里。

我到交通處時，本工程為最後一年，67年底總進度已達87.8%，一切計畫接近收尾階段，需二科代為解決的問題不多。10月某日瞿福亨處長來科，洽商竣工通車典禮事，談及擬在和平站設紀念碑及殉職員工勒石記，須請人代撰碑文及勒石記文。基於與瞿處長二十年私誼及個人對詩文之興趣，乃應允試擬，茲錄全文於後：

◎北迴鐵路殉職員工紀念碑碑文（原文係直書）

臺灣東部，夙稱形勝，山海毗連，平野稀疏。蘇花兩地，蜀道相連，往往山崩路斷，商旅不行，居民輒有進退兩難之嘆。蔣總統經國先生，素以衽席斯民為念，爰命臺灣省政府成立北迴鐵路工程處，鳩工庀材，籌建鐵路，並列為國家十項建設之一。經始於民國六十二年十二月二十五日，歷時六載，方告竣事。路長八十一公里七百公尺，共費新臺幣七十三億元。施工期間，措設

維艱，穿山鑿隧，憑險作固，公私機構員工犧牲生命者達二十五人，他若輕傷重傷尚難計數耳。今地縮虹貫，人慶安然，不惟有裨於經濟之開發，文化之交流，且於東西聯絡，軍實轉輸，尤臻便捷。履斯路者，於游觀風物之餘，當思罹難諸君捨身勤事之精神，益抒其忠愛之悃，以自奮於利群富國之途。斯乃撫生奉職交通所深致企盼者也。至殉職芳名則別有詳錄，於茲不贅云。

臺灣省政府交通處處長常撫生敬撰

○○○敬書（請何人書不詳）

中華民國六十八年十二月

◎紀念北迴鐵路殉職員工勒石記

北迴鐵路，工程艱鉅，興建期間，險象環生，有因墜崖而不起，或因落石而喪生，或觸電而致死，或施爆而奪魂，禍機潛伏，塵劫難迴。憶昔日風雨與共，念爾今天人永訣，悼良工之長逝，痛壯士之不還。夫與自然爭其爭者大，為公益死雖死猶生。諸君儀型，彌足欽式，青山碧海，碑矗雲天。勒石留名，永垂紀念。其名曰：

（註：名省略）

北迴鐵路工程處處長瞿福亨 謹記

中華民國六十八年十二月

上述兩文，自起稿、推敲、修改再三，歷時半月而成。碑文採敘事體，以記其修建經過為主。文中有：「經始於民國六十二年十二月二十五日」句，呈送處長室核定時，曾被秘書改成「經於民國六十二年十二月二十五日興工」，修改者似對「經始」一詞不甚瞭解。「經始」

乃指「事之開始」，典出自晉書樂志：「經始大業，創造帝基」，修改後，顯其通俗。為保全本人原著，仍予改回。

勒石記為駢體文，著重簡練，注重聲韻，俾可讀之如唱頌詞，抑揚頓挫，寓有追念故人之意。受碑面待刻芳名所限，文詞不能冗長，我用百五十字作成，認是佳作。

今碑立在和平車站廣場，屈指已三十多年，一般旅客不到和平站下車者，呼嘯而過；往來該站者，恐忙於事務，也難佇足憑弔。築路諸君，或老邁蒼茫，或早已往生，真是碑矗雲天，孤寂而乏人聞問。字跡斑剝，風光不再。記述此段往事時，我已九十二歲，撫今追昔，不勝唏噓。（據悉 69 年 4 月 12 日環島鐵路會報決議緩裝碑文，今是否已裝回？不得而知。）

東線鐵路拓寬遭遇的困難

東線鐵路，北起花蓮舊站南至臺東舊站，全長 170.4 公里，為 0.762 公尺（英制 3 呎）之窄軌鐵路，日據時期以運輸甘蔗為主。在北迴鐵路未修築前，自成一獨立系統，由於設備簡陋，客運行車需時近 7 小時，改為柴油動力車後，需時也在 3 小時以上。

民國 66 年 12 月成立東線鐵路拓寬工程處（鄧書才先生為處長），隸屬鐵路局。67 年 7 月 1 日正式開工。主要工程為將窄軌拓寬為 1.067 公尺（英制 3 呎 6 吋），並將原有低標準之鐵路設施，改善為與西部甲級線同級，俾使東西線鐵路標準一致。全部計畫列為政府十二項建設之一，併入交通處環島鐵路會報，作為重大建設督導事項。

東線鐵路雖在 67 年 7 月開工，係先辦田埔至南華站間之四線軌道及四線道岔為主，以利北迴通車後可接駁至東線維持營運。有關東線主體工程之橋隧設計與施工，尚未開展。待解決或研究的問題，除一般事項由東拓處決定外，重大者均提環島鐵路會報決定。我為會報工務小組召集人之一，必須先作勘查、協調、研究，提出處理方案，以便在會報時作程序上的決定。

一、河底隧道

東部河川坡陡水急，挾大量土石而下，造成河流沖積或改道，使鐵公路橋下淨空遭填埋或沖毀路基，又以溪口與南平站間之茶干溪（後稱溪口隧道）與萬榮與光復站間之馬太鞍溪（後稱光復隧道），最為

嚴重。乃決定修建河底隧道，以克服每年受河床變移之影響。但施工方法及隧道長度，須由工務小組研訂。在施工方法方面，因兩溪都是沖積層，砂石鬆散易挖，我贊成東拓處意見，採明挖再回填方式，並在枯水期施工；在長度方面，東拓處原計畫溪口隧道 948 公尺，光復隧道 1,260 公尺，69 年 8 月 27 日經實地勘查河川走向及河床可能變移情形後，決定溪口隧道向南延長 650 公尺（共計 1,598 公尺）；光復隧道向北延長 1,100 公尺（共計 2,356 公尺），開挖深度 15 ~ 25 公尺，應注意開挖後邊坡防護，以策施工期間安全。當時尚未引進潛盾工法（Shield driving method）年代，用深挖後回填工法，是經濟但非常冒險的做法。

二、平交道減併

東線鐵路原有平交道特多，在 170 公里路線中，計有 169 處。其中屬三乙和第四種的達 162 處，幾乎每隔一公里就有一處無遮斷機的平交道，我為了如何減少平交道傷透腦筋。正當西部鐵路積極改善平交道之際，必須研提減少方案。68 年 4 月 14 日第一次前往勘查，以較寬鬆想法可減為 121 處。經再仔細研究，將公路交通量較小的村里道路，改採減併方式後，於同年 12 月 21 日再勘查後決定為 104 處，並決定花東公路 253K+900 一處將來改為立體交叉。其餘 103 處中，升三甲者 89 處、第一種者 1 處，維持第四種者 13 處（路寬不足 2 公尺且無汽車行駛），所需經費全在東拓計畫中列支，並就減併道路地點及方法同時逐一商定。

三、自強一號隧道災變

本隧道位於舞鶴臺地改線段，原來東線此段建有紅磚砌拱的吉祥（掃叭）隧道 1 座，年久失修漏水嚴重。東拓處為改善路線坡度，乃



▲明挖河底隧道運土方法



▲光復河底隧道保護工程

在原路東側選線，另建自強一號、自強二號兩座隧道。其中自強一號隧道於68年2月15日開工後，初期尚稱順利，雖遇上破碎層，均用各種工法予以克服。不料，69年8月南口推進到600公尺處時，發現地質屬木炭層，開挖支撐後，受膨脹擠壓而變形下沉，灌築之混凝土拱圈斷裂；9月底前進到640公尺時，又發現灰色細土層，經裂隙滲水大量流出泥漿，於是工程停工等待處理。

69年10月4日在鐵路局聽取東拓處報告後，商

討緊急處理辦法，本人意見：

- (一) 南口先用混凝土隔牆封死，已襯砌之24公尺速作補強。
- (二) 沿隧道線之地質鑽探，應即全面施做。
- (三) 臨時通車之原路線，速辦測量設計，並預估所要工期，按時程開工。
- (四) 迂迴導坑俟鑽探完成，再決定是否辦理。
- (五) 北口繼續施工，並注意地質變化。



▲預鑄全隧道節塊置放情形（一）



▲預鑄全隧道節塊置放情形（二）

(六) 速邀請國內外隧道專家提供施工方法。

69年12月5日再開工務小組會議結論：

- (一) JSP (Jected Steel Pipes) 工法試做問題，理論上似屬可行，但在泥漿中強力噴攪凝固法，圓柱體能否成型、密結及成為支撐體，均有問題，應予緩辦。
- (二) 迂迴導坑可配合鑽探資料進行。
- (三) 掃叭隧道臨時線應及早施工。

最後接受德籍顧問的建議，採用新奧工法 (New Austrian Tunneling Method, NATM) 與高壓灌漿兩法，交替施工，終將泥漿段突破。自強一號隧道終於73年10月完工，12月經此新線全部通車。至於經掃叭隧道之臨時線，則早於71年7月1日通車。

我對東線鐵路拓寬，曾建議隧道按雙軌施工，因受當時財力限制，未能實現 (約需增加7億多)，致造成今日雙軌電化時，增加施工上之負擔，深感遺憾。

南迴鐵路的重要決定

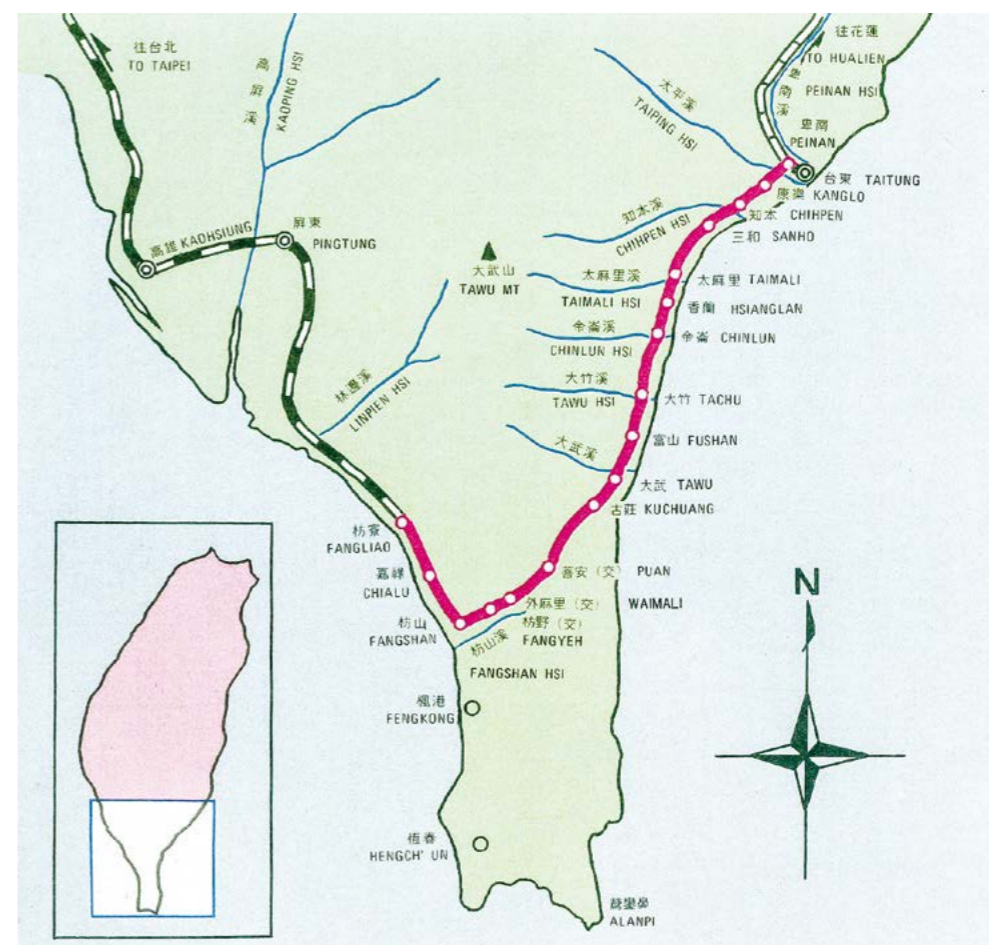
南迴鐵路路線，西起鐵路屏東枋寮站，南行經內獅、枋山站後，東行入山，經枋野站橫貫中央山脈至古莊，再沿東海岸北上至臺東新站，與東線鐵路相接，全長 98.149 公里。其中，從中央隧道西口至古莊站長 16.498 公里為雙線，餘為單線。全線共有長短隧道 35 座，總長 38.942 公里，占路線總長 39.6%；大小橋梁 188 座，總長 10.736 公里，占路線總長 10.9%。69 年 7 月 1 日成立南迴鐵路工程處，隸屬省府交通處，大部分員工由甫完工的北迴鐵路移轉而來。初期以定線測量及徵收用地為主，受經費預算所限，進度緩慢。73 年 6 月，政府將本計畫列為十四項建設之一，乃大量抑注經費，至 80 年 12 月 16 日完工通車，歷時 12 年，總工程費新臺幣 223 億 3,624 萬元。

67 年 1 月成立南迴鐵路籌備處，由北迴鐵路瞿處長兼管籌備興建事項，勘測多條路線作為比較。68 年 2 月，籌備處組兩定線測量隊，分別測定金崙線與太麻里線。我在 68 年 6 月 18 日工務小組會議中決議：

- 一、工程標準不能降低，維持最小半徑 300 公尺，最大坡度 15%。
- 二、東段太麻里線崩坍地質多，應選金崙線。
- 三、西段新潮州站設置地點，應以 ① 與交流道近、② 與縱貫公路近、③ 與潮州鎮近、④ 站場用地充足等，為選址必要條件。10 月 20 日完成規劃報告。

68 年 11 月 19 日先後向省府林洋港主席暨交通部林金生部長簡報，均認為穿越南大武山隧道，長達 18 公里，將來施工及通車後通風、維護均有困難，希研究金崙線西段再向南移，以便縮短隧道長度。12 月 6 日籌備處利用 57 年測定之枋山線進行比較，經工務小組研究認為（1）枋山線工期短，費用節省，無長大隧道的困擾（可從 18 公里減為 8 公里），且容易施工，應改選枋山線。但從鐵路營運上言，以高雄臺東兩地間計算，將比原從竹田、潮州起之金崙線，增長 42 公里，對營運不利，經提環島鐵路會報決定可組隊實測。

69 年 7 月 1 日成立南迴鐵路工程處後，編製預算，8 月 30 日提工



▲臺東至枋寮鐵路路線圖

務小組審查，遂有枋山至古莊段單雙線的討論。27 公里單線需 61 億，雙線需 95 億（增 34 億），經決議：

- 一、中央隧道西口至古莊長約 16.7 公里為雙線，估需增加 25 億。
- 二、取消中央隧道內交會站，改在西口外設號誌站。
- 三、枋山至中央隧道西口間，採雙線設計單線施工。10 月 6 日報府會通過定案。70 年 9 月升任主任秘書後，辭工務小組工作，對南迴鐵路事務已不直接參與。

基隆港第二港口計畫補述

基隆港扼北部海運咽喉，為深水良港之一。光復後，經四年整建完成復舊工程，又從民國 43 年 5 月 1 日起，以美援撥借、國外經援為財源，擴建外港工程。主要包括四大項目：① 特種貨物碼頭工程；② 仙洞隧道工程；③ 散裝倉庫工程；④ 聯外鐵公路工程等，至 46 年 3 月全部完工後，增進營收效益頗大（詳細內容參見筆者典藏之民國 44 年 6 月基隆港務局出版之外港擴建工程）。此後，為應港埠發展需要，逐年以港工捐投資整建碼頭、疏浚水深、增置設備，到民國 63 年底已有碼頭 41 座、浮筒 4 組、外港貨櫃碼頭 7 座，年裝卸量已達 1,000 萬噸。

民國 63 年 1 月，蔣經國院長巡視基隆港時指示，研究開闢第二港口的可行性。

66 年 4 月 8 日蔣總統巡視基隆市，再度指示：基隆港第二港口計畫應加速積極進行。此時，港務局已委託中華顧問工程司進行勘測與規劃。67 年 2 月，港務局完成「基隆港闢建第二港口及八尺門區基本建設方案」，經交通處初審後，6 月 1 日報省政府交經動會審查函復：「本方案原則可行，由交通處及港務局向有關機關簡報，研擬分期實施計畫及財務計畫後，提府會核議通過後報行政院核定」。其主要內容如下：

一、第二港口計畫

(一) 防波堤 1,500 公尺	包括拋石堤 870 公尺、深水沉箱合成堤 630 公尺。
(二) 八尺門航道浚深	從 -3 公尺挖深至 -12 公尺，長 1,500 公尺，寬 105 公尺。
(三) 海底隧道	引道長 1,200 公尺寬 20 公尺，經過航道水下之 120 公尺，採沉埋管法施工。
(四) 導航設備	全部

二、八尺門碼頭區

包括北防堤延伸 700 公尺，南防坡堤延伸 400 公尺，港池整挖 190 萬立方公尺，貨櫃碼頭 3 座，填築新生地 20 公頃，貨櫃中心及起重機 3 臺，正濱里散貨碼頭 540 公尺，特種碼頭 120 公尺等。

上述計畫，於 68 年 2 月 10 日聽取中華顧問簡報後，交通處於 5 月 23 日正式報省府，6 月 23 日省經動會進行第 1 次審查（我也是審查委員），7 月 21 日第 2 次審查決議：「第二港口計畫同意照做，八尺門碼頭區再行研究，隧道仍為 4 線混合車道。經費 42 億 3,760 萬元，中央及港灣基金各半負擔，分 5 年編列，工期 6 年。」7 月 30 日提府會通過報行政院。

本計畫在審議過程中，我均全程參與，基於總統指示交辦，很多困難問題既然港務局認為可行，則不便從中作梗。但私下對該局工務組長王忠信表示（王為哈工大同學）：本工程外海防波堤最難施工，要在水深 56 公尺下拋石或築深水沉箱，難度極高，一旦失敗，則整體計畫失敗。而所需塊石量達 190 萬立方公尺，每天需採 3,500 立方公尺，工作能量及來源都是問題。渠也有同感，反正到施工時已屆齡退休，不便多說。

68 年 9 月，由港務局重新整理方案後，經省府報行政院。不知何

人向蔣總統或孫院長建議，在實施上有很多難以克服的困難，於是經建會審議時，決議緩議。本開闢第二港口計畫遂告終止。改以逐年改善內港東西側碼頭、外港貨櫃碼頭及其裝卸設施取代，並加速完成外港擴建、浚深航道及碼頭水深，以肆應未來發展需求。

我對上述不成功計畫的補述，在說明一位賢明的領袖，不僅要有遠大的眼光提出國家未來發展的構想，一旦經過研究分析認為不可行時，也要能接納建言而不一意孤行，更為重要。基隆第二港口計畫，當時如果無人敢提出異議（似係孫院長取得總統諒解），則勉強執行的後果可想而知。

臺中港第三期及第二階段計畫

臺中港建港工程，分為三個階段，第一階段又分為三期，其目的在於配合港務發展逐步擴建，以避免投資浪費，排擠其他建設投資。第一、二期建港完成之後，計有深水碼頭 12 座，已粗具營運規模。亟需續辦第三期工程，使港埠設施更完善、船舶進出港更安全，以促進營運發展。

民國 68 年 1 月 17 日，舉行臺中港督導會報，港務局提出第三期建設計畫，其內容包括：興建深水碼頭 15 座、浚挖航道及港池 1,700 萬立方公尺、延長南海堤 1,300 公尺、南突堤南側護堤 2,800 公尺、貨櫃場 4 座、貨櫃集散站 4 座及梧棲漁港工程等。估需總經費 98 億 3,621 萬元，以徵收港工捐 63 億 3,000 萬元及發行公債 28 億元為主要財源，至漁港工程 6 億 5,400 萬由中央補助半數。預定 68 年 11 月 1 日開工；三年完成，並經政府列為十二項重大建設之一。也是我到交通處後全程參與的重大計畫之一。

68 年 5 月 16 日，檢討第二期經費執行情形，決定：

- 一、3 號碼頭貨櫃起重機 612 萬及外廓堤防 9,200 萬元，作結餘處理。
- 二、9 ~ 11 號碼頭為防強風，擬建防風牆部分，再檢討後如有必要，可列第三期計畫辦理。
- 三、化學品碼頭給水設施，列第三期辦理。
- 四、閉路電視緩辦。

11 月 8 日在臺中港特定區開發會報提示：

- 一、臺中港至臺中市之梧棲沙鹿段（特二號路），應就 50 公尺全寬一次興建，經費可另行籌措。
 - 二、抽沙填地，應配合浚港三期工程施工，可節省 3 億經費。
 - 三、臺中港路全線應予美化，將另行與臺中市縣政府協商。
- 69 年 4 月 15 日，舉行第 62 次臺中港建設督導會報，作成四點結論：
- 一、三期原計畫擬建之 29、30 號碼頭擬緩辦，移辦 5A 碼頭（駛上駛下）及增建 16 號碼頭案，不宜變更。但可將 30 號碼頭水深加深為 -16 公尺，以備台電卸煤之需。
 - 二、化學品碼頭水深由 -11 加深至 -13 公尺，長度由 200 公尺加長為 250 公尺，增加經費 1 億 2,000 萬元同意由中國石油公司補助。
 - 三、南海堤同意由 1,300 公尺減為 825 公尺。



▲原臺中漁港

四、上述變更，一併納入修正計畫提報。

4月29日，陳局長來處再請修正28、29號碼頭長度及增加水深為-13公尺；建5A碼頭減做23號碼頭，均予以同意。全案提8月27日省經動會進行初審；11月24日複審通過。總工程費修正為116億7,000萬元。仍以72年6月為完工目標（實際延至72年底全部完工）。

民國73年1月19日，臺中港務局提出第二階段發展計畫初稿，以擴大港埠服務功能、開發工業港區、加強船舶進港安全為主，期望在本階段工程全部完成後，年營運量可達5,000萬噸。

我在初期計畫研討中曾提出下列重點，請納入計畫辦理。

- 一、根據船舶進港紀錄，常有受東北季風影響使貨櫃輪進港發生不穩定現象，應將此防波堤延長若干公尺並拓寬港口及浚深航道，所抽泥砂可填築新生地，增加工業港區面積。
- 二、台灣電力公司基於供電需求，將在工業港區興建火力發電廠，

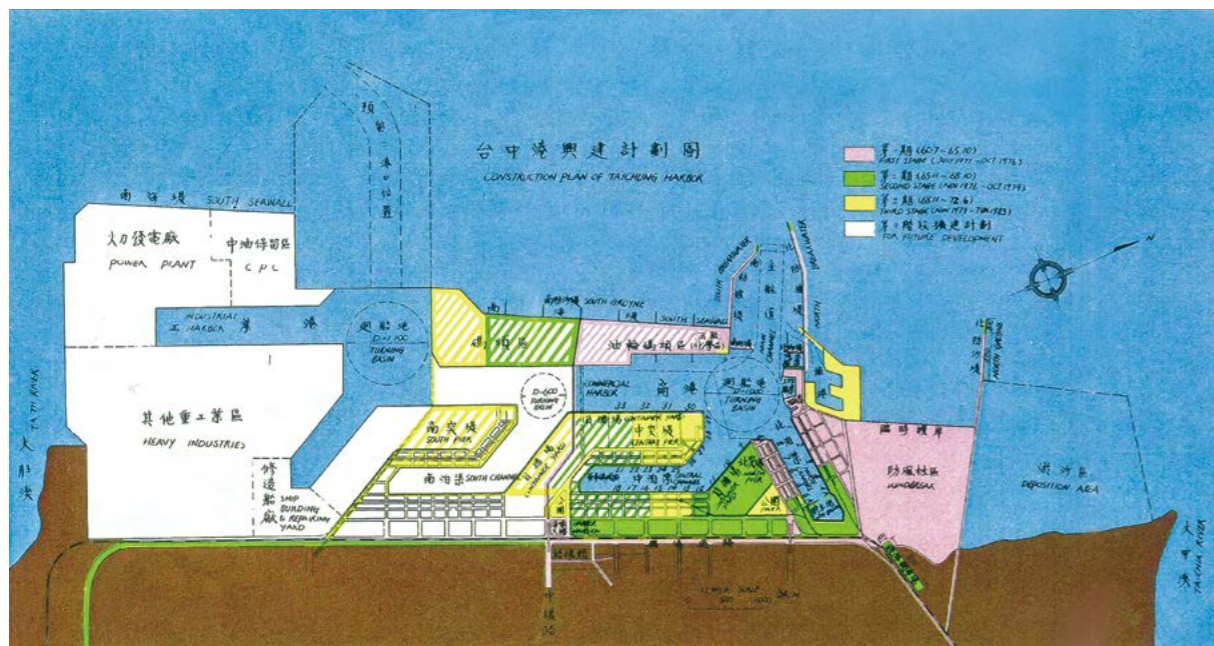
有關圍築海堤、浚深航道及填築新生地等措施，應協調台電公司相互配合辦理。

三、增建西2號碼頭，水深最少應在-14公尺以下，以備大型船靠泊。並列為優先辦理項目。

四、六萬噸穀倉及其附屬建設，省議會甚為關切，請多注意變化，俾可盡早施工。

五、港區北側淤砂嚴重，請分期整治，以免汙染港區。

第二階段計畫，名義上在73年6月正式開工，但除航道浚深作業外，在我74年3月離開交通處以前，主體工程似未正式開工，至整體計畫何時核定，已不復記憶。



▲臺中港興建計畫圖

高雄港中興商港區與過港隧道

高雄港於民國 64 年完成第二港口開闢計畫後，除可配合十大建設之大煉鋼廠、大造船廠之物料運輸，使 10 萬噸級以上船舶可直接進出靠泊外，亦因原水域各商港區幾近飽和，預測至民國 70 年貨櫃運輸量將達 2,760 萬船運噸，超過當時之裝卸能量，必須在第二港口兩側之旗津區，開闢第四貨櫃中心，定名為中興商港區。又以中興、中和兩里居民之遷村為先決條件。

72 年 2 月 22 日在高雄港務局與高雄市政府及當地區里代表等研商，作成決議如下：

- 一、中興、中和兩里居民、遷至前鎮河改道後之舊河道新生地，由市政府安排全部容納。並對百餘戶不願遷往者予以疏導。如其中居民仍希望從事漁業生計，可併紅毛港遷村案，遷至興達港。
- 二、王市長（玉雲）建議補償費先行發放，可同意照辦。
- 三、將南豐公司及前鎮漁港改劃為混合工業區問題，因涉及港區安全，在行政院未修正 57 年原規定以前，不同意劃為混合區。且前鎮漁港既屬商港內之漁船作業停泊區，自應視為港區。
- 四、港區範圍，應請港務局依照本日決議原則，將圖說整理後，從速報由本處依程序報中央核定。

遷村問題解決後，第四貨櫃中心計畫，乃自 71 年度起分三期施工，第一期工程原擬分 6 年建造 -14 公尺水深之貨櫃碼頭 3 座，後因航運發展需要，調整為 7 座，於 72 年度始開工，當我離開交通處時仍在施工中。

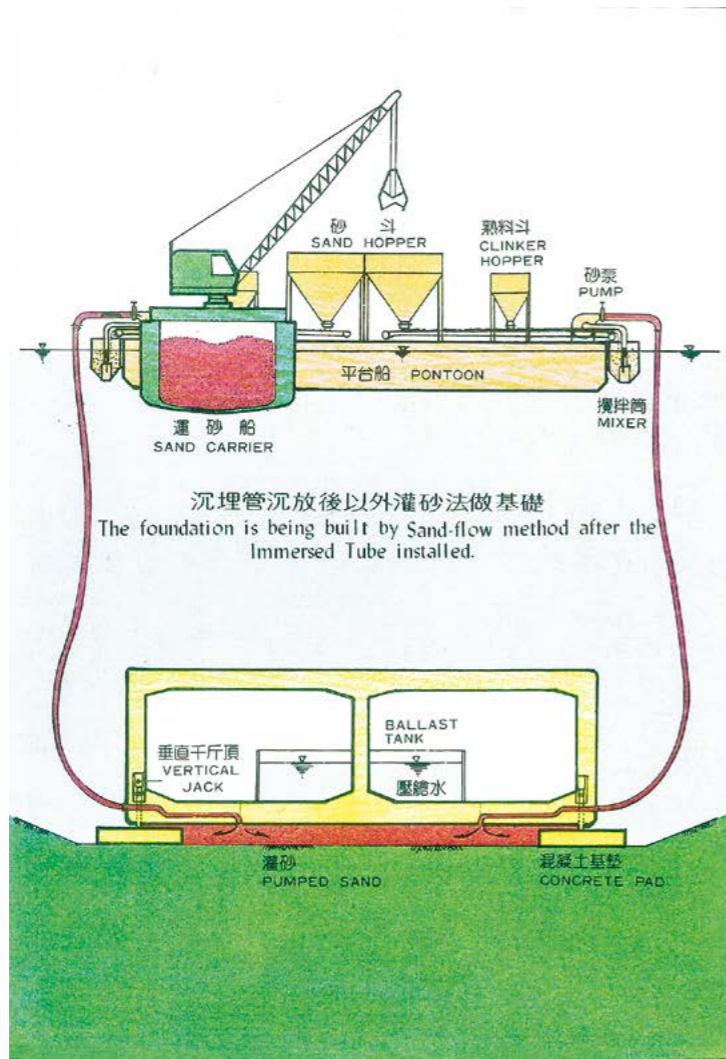


高雄港過港隧道計畫，為開發中興商港區的必要措施，也是促使旗津地區不再成為市外孤島的關鍵工程。高雄港務局李連墀局長在任近 20 年（51 年 10 月至 71 年 2 月），為臺灣光復以來任期最久的首長，其對高雄港的發展貢獻極大，而以擘劃過港隧道為其退休前的最大志業。

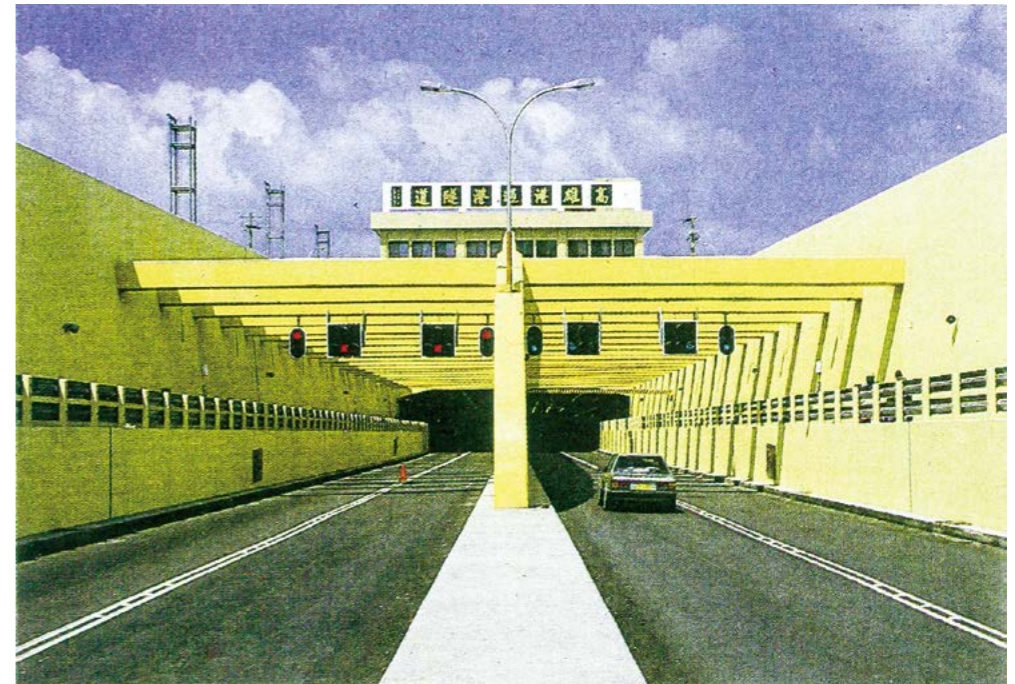
本工程係從高雄市新生路經前鎮漁港與第三貨櫃中心之間的漁港南三路側，穿過 -14 公尺水深主航道，到對岸的中興商港區預定地。68 年 5 月完成初步設計，隧道本體及兩端引道全長 1,550 公尺，其中通過主航道下方之沉埋管段 720 公尺（6 節 @120m），工程最為艱鉅。另有聯絡道路 730 公尺及通風、排水、照明、配電、交控等附屬設備。原估總工程費 20 億元，後因能源危機影響，調整為 40 億 581 萬元，於 70 年 5 月 13 日開工，73 年 3 月完工。

民國 68 年 7 月 18 日，行政院經建會審議本計畫結論：

- 一、同意臺灣省政府計畫開闢高雄港過港隧道。
- 二、為充分利用港灣資源，高雄港內之前鎮漁港，應改作工商港使用。
- 三、建議將港灣建設基金與公路建設基金合併為交通建設基金，俾供鐵公路及港灣建設統籌運用。（上述結論第 2、3 點，成為遷移前鎮漁港及兩建設基金合併之依據。）行政院乃於 68



▲開闢過港隧道，沉埋管沉放作業

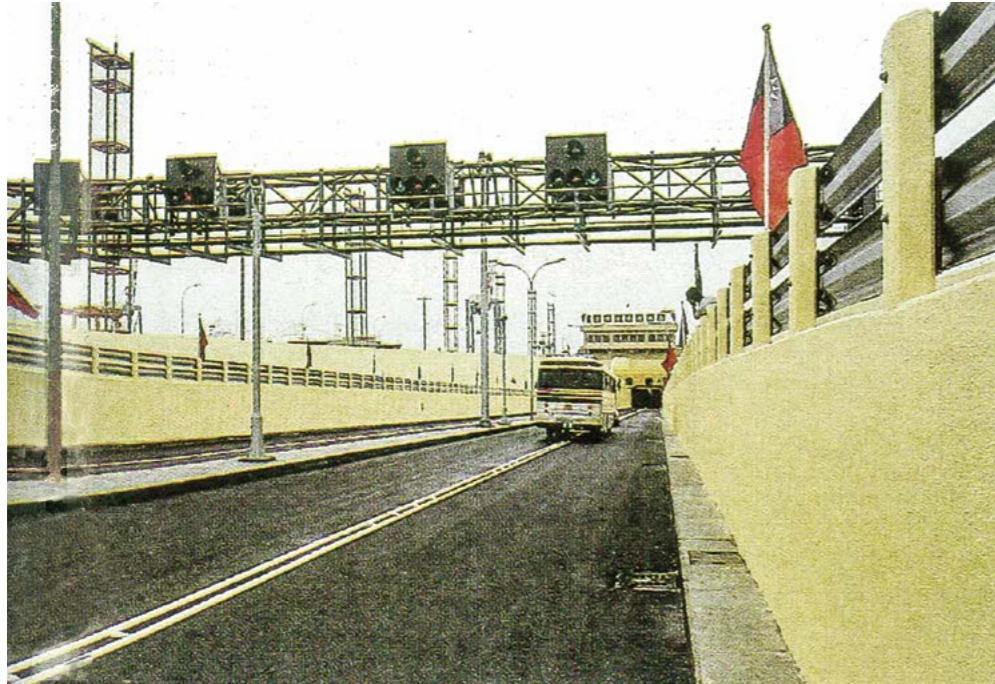


▲高雄港過港隧道

年8月8日，函臺灣省政府同意開闢過港隧道。

本工程從開工到完工通車，都是我在交通處服務的期間，為推動本計畫盡了以下幾點心力：

- 一、支持榮工處統包：本工程沉埋管部分之施工方法，在國內尚無先例，為引進國外技術，培植國家營造人才，經於68年11月5日核覆港務局，准以議價方式交榮工處統包，並徵得臺灣省審計處69年6月19日函復同意。
- 二、審核修正計畫：69年9月，港務局重編修正計畫書報處，將原報20億元的計畫，修正為48億851萬元，增加一倍之多，審查責任綦重。而科內主辦港灣工程的同仁，土木工程經驗不足，我乃親自研審。12月3日正式邀請省政府財主單位及



▲ 兩端進出口的管制系統



▲ 過港隧道旗津區隧道一端

本處有關科室舉行審查會議，作成結論如下：

- (一) 為配合榮工處統包需要，應由港務局對應辦理部分，同意納入本計畫。
- (二) 修正後總工程費較原計畫增加一倍，除受能源危機影響致物價上漲因素外，亦因概算用一式為單位者太多，難作詳細估算所致，希在分年預算時詳列內容，以利審核。
- (三) 修正後計畫之益本比，應較原來所估降低甚多，請重新修正，以符實際。
- (四) 修正計畫書內容與原計畫內容，相差甚小，可不再提府會，逕報中央核備。
- (五) 所需經費，在交通建設基金分70、71、72三年度編列一半，餘半數由港務局自籌。
- (六) 因行政作業延遲，工期定為73年6月完工。

上述結論，既可促成工程之實施，也解決了港務局為統包遭遇之困難。據悉，李局長事後表示非常滿意，對我個人也表感謝。之後各年所報預算，也在公正原則下審核通過，直到73年3月完工通車為止。我對李局長（此時已退休）的高瞻遠矚、貫徹執行的毅力，也深表敬佩。

蘇澳港二期工程風災處理

蘇澳港正式建港，始於十項重大建設，當時分為兩期。第一期於63年7月1日開工，67年底完工；第二期68年1月4日開始續辦，72年4月完成。在施工期間，遭遇兩次颱風災害（70.6.20 裘恩颱風及71.7.28 安迪颱風），造成部分已完工程損壞，省府及省議會議員多不諒解，認為施工品質有問題，應由交通處專案調查。

71年12月10日，本人率二、三科技正暨基隆港務局、中華顧問工程司、榮民工程處等單位，到蘇澳港實地勘查。並在蘇澳港工程處



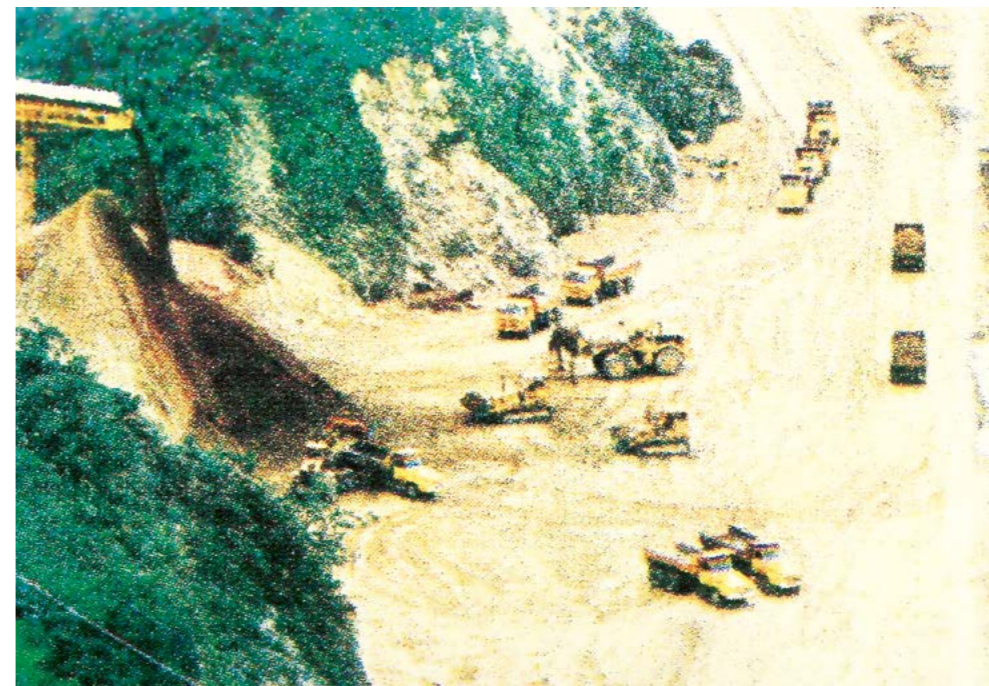
▲蘇澳港全景

開會檢討，聽取該處陳尚廉處長報告後，作成下述綜合結論及決議。

一、綜合結論

蘇澳港建港工程，係根據過去歷年颱風發生紀錄，就其風向、風力、波高等資料推算決定設計標準，並無不妥。任何工程設計均有賴基本資料之獲得，蘇澳港擴建政策決定後，距正式施工期間，相距甚短，該處陳處長就僅有資料，竭盡所能來推估進行設計，並考慮施工環境之艱難，已屬不易。且在工程施工期間，混凝土澆築均有試體強度報告可查，品質合格，亦無顧慮。

裘恩、安迪兩颱風造成災害之主因，乃由於颱風過境時產生之波高超過設計高，颱風風向恰為南南東，當波浪前進時，受港南邊突出山岬阻擋，波能集中，致造成沉箱及防波堤胸牆等之損毀，與施工品質無關。茲作成以下幾點的決議，並據以答覆省議會。



▲蘇澳港建港，數十輛卡車滿載土石填港

二、決議

- (一) 漁港防波堤 8、9 號沉箱，於裘恩颱風時未達原定拋放雙丁塊數量，致拋放高度不足，重量太輕而未發生群體抗波效用，造成沉箱壁撞毀；安迪颱風再度以同樣情形撞毀。鑑於該漁港航道已停止開闢，同意不再修復。可根據完工照片資料及竣工圖辦理驗收。
- (二) 胸牆損毀部分，A、B 段混凝土可能因未連續澆築，發生分次打設情形，乃有從中間截斷現象。今後施工時，應根據此次經驗，注意改進。C 段整塊沖毀，係因無法承受超過設計標準之瞬間巨浪打擊所致，與設計施工品質無關。所需修復費 2,300 萬元，應就二期特別預算調整支應。
- (三) 漁港堤頭包頭雙丁塊，應按設計重量加大拋放問題，由蘇澳分局觀測後再行辦理。



▲蘇澳港建港，創造出港區廣大新生地

- (四) 通棧積水、鐵捲門脫筍，並非設計施工之問題，係因天溝堵塞所造成。請蘇澳分局加強維護。
- (五) 船塢塢底遭遇湧泉，為防止再發生，所擬改善之變更設計查屬可行。因此而延後完工亦屬合理。蘇澳港工程處請延至明（72）年 4 月結束，原則應予支持，請專案報處以便轉報省府。
- (六) 基隆港務局建議，今後辦理重大港灣工程，應有較長時間辦理規劃設計，以便獲得更佳效果一節，至為允當，由本處函請各港務局參考。

上述紀錄，看似平實敘事了無新義，其實具有以下幾點特殊意義。

- 一、71 年 12 月 3 日已發表升任副處長，即將於 12 月 16 日接任。以副處長的高度，不負直接監督責任的立場，大可以明哲保



▲蘇澳港移山填海建港

身的態度，作些不痛不癢的結論，交由港務局或蘇澳港工程處研究改進即可。但是我沒有這樣做，反而選擇負責任的態度，對其作為予以肯定，是有違官場常態的作法。

二、海上施工與陸上作業不同，必須克服風力、潮差、浪擊等外在環境，艱困可知，偶有疏失，在所難免。若以挑毛病心態，多所指責，對第一線工作人員的士氣，打擊很大，居高位者應盡量避免。所以，本次會議是以協助解決問題的態度處理，不作任何指責，使員工沒有白辛苦的感受。

三、在結論中，曾有「並無不妥」、「已屬不易」、「品質合格」、「與施工品質無關」等用語，裁定者必須具有理論基礎及實務經驗，才敢作此肯定裁決。否則，不僅要負決定錯誤的責任，也會被內行人引為笑柄。倘文過飾非、息事寧人，則又成鄉愿。

蘭嶼開元港規劃經緯

開元港位於臺東縣外島蘭嶼鄉，古稱紅頭嶼，島上盛產蝴蝶蘭，光復後改名蘭嶼，距臺東市富岡港 43 哩，為原住民雅美族集居地。於民國 58 年 10 月完成本港第一期工程，計有碼頭 3 座長 140 公尺，泊地水域面積 2,000 平方公尺，規模極小。

67 年 12 月 11 日，省政府為開發蘭嶼改善原住民生活，通過開元港五年計畫，由花蓮港務局著手規劃第二期建港工程。主要項目包括：新建西、南防波堤及北海堤，水深 -5 公尺碼頭，擴大水域面積等。自 68 年 7 月開工，工期 6 年。因計畫內容有頗多值得商榷之處，經邀集港務局及規劃單位兩次實地勘查，認為有修正的必要。

68 年 10 月 19 日在臺北中華顧問辦公大樓聽取簡報後。作成結論如下：

- 一、原計畫希望在西南風季使新蘭嶼輪可安全進港的構想，受地形及自然條件限制，顯然不可能做到。且因水域面積有限，也無法做為一般漁船在此避風之用。
- 二、原規劃報告中，可供 700 噸貨輪靠泊、安全進出部分，應全部刪除。
- 三、防波堤之設計，除應考慮堤身安全外，他如港內水域之穩定、堤身高度等，均應以肆應第一點結論為原則，不必以最大颱風造成之波高為依據，以免投資浪費。

四、沉箱在花蓮港或在蘭嶼製作、或採用其他施工方法問題，應請港務局依經濟安全要求下，再作研究後決定。

五、航道與港池開炸，請花蓮港務局運用本 69 年度預算，配合當地施工季節，儘速施工。

六、港池水深，應否全部浚深至 -4.5 公尺，由港務局決定。但不得小於 -4 公尺。

依照上述原則，修正後之開元港二期計畫，計有：

新建南防波堤	165 公尺（其中 125 公尺兼做碼頭之用）
西防波堤	46 公尺
南海堤	21 公尺
新建 -4 公尺深水碼頭	36 公尺
浚深航道	100 公尺
泊地水域	1 萬 3,000 平方公尺。

開元港為一小型港，與其他港埠不能相比。但在蘭嶼外島言，卻是一項大事。它不僅是與本島交通的要地，也是改善原住民生活、促進觀光發展的要素。證諸今日蘭嶼的發展，開元港的建設功不可沒。鑑於現有交通史或文獻記錄，幾乎無片紙隻字，故特予記述。

臺東港建港無疾而終

臺灣東部海岸線長達 600 公里，北段尚有花蓮港及蘇澳港可供大型艦艇停靠。花蓮港以南近 400 公里海岸線，無可供軍用港口，在戰略上形成缺失。另在地方政府立場，因原有伽藍漁港設施簡陋，為開行綠島、蘭嶼客輪，亦亟待整建。於是，乃有建港之議。

67 年 12 月 29 日在臺東縣政府第一會議室，由本處李副處長主持召開「臺東地區現有港口或可開闢建港地區實況研討會」，為本案倡議之始。當時出席者有，國防部後次室、海軍總部、花港局、臺東縣政府、省漁業局、縣議會、省議會、中華顧問工程司暨本處二、三科科長等主管人員參加，顯示對本案的重視。其幕後推手為時任參謀總長的宋長志上將，其基於戰略考量已毋庸置疑。

會議作成六點結論：

- 一、臺東地區籌闢港口，地方首長咸認以伽藍港為基礎，擴建為商、漁、軍綜合港較宜。惟地方與軍方需求程度如何，本處不甚瞭解，請國防部後次室、海軍總部及臺東縣政府，於 68 年 1 月底前將資料送交通處彙辦。（開會就是要瞭解，否則何必開會）
- 二、伽藍港靠近機場，請國防部研究是否適宜；有關氣象、水文、潮差等資料，請海軍總部提供。
- 三、將來伽藍港擴建完成後，平時可做為商、漁港及軍方補給船

船靠泊之用；戰時則交由軍方使用。如何運用俟闢建完成再協商。（將來的事，說了等於未說）

- 四、請中華顧問針對伽藍港及在杉原建港，儘速勘查測量，並提出可行性研究報告，分析比較其經濟效益。（尚未奉准委託，如何要求其提報告？）
- 五、伽藍港如決定擴建為商漁軍港，則漁業局原擬延長之 30 公尺防波堤將失效用。既經縣政府同意暫維現狀，請漁業局緩辦。
- 六、省府各項重大建設之投資，均由府會先行審查，如在 5 億以上者，尚須報行政院經建會通過。本案俟中華顧問提供有關探測資料後，再依照作業程序辦理。（不僅廢話白說，且在未提港址規劃報告前如何依作業程序辦理）

上述會議，我因列席省議會並未參加，其結論多由三科主導。既稱研討會，除索取資料外可以說什麼結果都沒有。顯示召開會議的通病，成為典型的打模糊仗的紀錄。



68 年初，經本科完成委託中華顧問規劃手續後，10 月 19 日在中華顧問大陸大樓聽取簡報，我在會中作成具體結論：伽藍港受環境限制，無法做為商漁軍三方面共用港，若為軍方需求，應以杉原灣為港址。並為減低投資，應採涵蓋丙案之乙案修正案為規劃原則（乙丙案詳情此處從略），請中華顧問依此次決定繼續規劃。

69 年 1 月 31 日再依修正案在中華顧問聽取報告，我作成以下四點結論：

- 一、杉原港之北防波堤入海深度，俟花蓮港務局詳細水深測量（1/500 比例尺）完成後，再作決定，以不超過 -20 公尺為

原則。

- 二、如奉核定在杉原灣建港，以國防需求為優先。為顧及遠程之發展，迴船池應加大，以 5 萬噸級船舶可自由迴轉為原則（最小半徑要 300 公尺），港口寬度暫定 180 公尺。
- 三、依軍漁商順序分期辦理。所需資金，省府港灣建設基金無法容納，花港局人手亦有不足，難以支援。請國防部向層峰簡報時代為說明，並請中央指撥專款辦理。
- 四、本杉原灣之建港可行性研究，正名為臺東港建港可行性之研究，詳細計畫俟本可行性研究報奉核准後再辦。並請先行估算經費。

69 年 6 月 7 日在中華顧問聽取研究結果報告，我作成 8 點結論：

- 一、臺東港的規劃研究，經中華顧問年餘調查規劃，已初步定案。有關陸上交通配合改善問題，由本處二科另行研討規劃。
- 二、為期臺東港布置完整可靠，應做水工模型試驗，由花港局委託中港局代辦。並於試驗報告提出兩個月內，由中華顧問修正規劃報告，送經花港局全面審核後報處。
- 三、為促進臺東港之開發，應由花港局繼續與台電、中船、中油等密切聯繫配合。
- 四、港區範圍及對外交通系統規劃後，請臺東縣政府策進新社區開發及布設工業區，以促進地方發展。
- 五、港區水深浚挖，應分期擬訂實施計畫。第一期以軍港需求為優先；將來水深以能通航 5 萬噸級船隻為原則。本規劃迴船池為 -13 公尺，理論上水深不足。應在規劃報告中將若有 5 萬噸級船隻進港可利用漲潮時進出之理由，加以說明。

六、海軍要求軍港部分改為突堤碼頭案及施港務長意見，均請中華顧問研究。

七、漁港要否闢專用港口案，請中華顧問在報告中就建港同時開闢、或俟漁船進出頻繁時再開兩者，予以分析。

八、本報告及本日紀錄，不得對外發表。

69年11月27日在中華顧問召開臺東港陸上運輸系統規劃會議，就鐵公路系統之配合改善問題，作成具體結論：

一、鑑於臺東港建港後為一軍商漁綜合港。但初估年營運量僅為300萬噸，至民國85年僅達116萬噸，陸上運輸需求不高，為考慮長遠發展，對陸上運輸系統仍宜本供給領導原則規劃。

二、在公路方面：分為自臺東港向南經中華大橋至臺東市之台11線，用地30公尺路寬25公尺。中華大橋先建淨寬12公尺一座，俟交通發展後再增建一座平行橋。自臺東港向北往成功之台11線，用地20公尺路寬15公尺。

三、自臺東新站至臺東港增設鐵路支線及港區線部分，緩議。

事隔一年，中華顧問已完成正式規劃報告。在碼頭分配部分，軍港區12座共長2,490公尺；商港區13座共長2,370公尺；漁港區碼頭長1,510公尺。工程費部分，計分三期，第一期最多，計需62億9,640萬元；第二期10億8,064萬元；第三期15億185萬元，全部計畫共需88億7,889萬元。其中第一期工程最為艱鉅，需時6年完成。

本處將規劃報告於71年1月23日函送國防部後，始終未有下文，國防部內部如何作業也未得知。喧騰達三年的建港計畫，竟然無疾而終，也是繼基隆第二港口計畫之後，另一個未實現的計畫。

這是一段歷史，也是臺東縣建設上一件大事。30年後我把它記下來，為交通史上留下一篇記錄而已。不知當時的蔣聖愛縣長和花港局李北洲局長等參與其事者，是否依然健在？

民國72年以後，省政府由漁業局分年編列預算，以整建伽藍漁港計畫進行改善；臺東縣政府也出資興建碼頭，便利通往綠島、蘭嶼的海上交通，並正名為富岡港。

東部濱海公路台11線，也已按照原計畫拓寬完成；中華大橋也分期將兩平行橋建成；東線鐵路正在雙軌電化。東部交通運輸系統，不因未建臺東港而受影響，實堪慶幸。杉原灣平緩的海灘，白砂一片，成為東部最大的海水浴場，寧非放棄建港的最大收穫。

公路建設摘述

我從公路局來，當然最知公路事。過去四年多，關於六年經建計畫以及十二項重大建設中的公路計畫，均是親手擬訂，到交通處後剛好發揮了承先啟後的作用。

在交通處 6 年多期間，處理與公路有關的重要計畫，根據日記記錄，多達 289 項，涵蓋 21 個縣市。每項計畫都需經過實地勘查，然後就設計標準、施工範圍、經費估算、財源籌措方法、如何分攤、施工年期以及各機關間的爭議問題的協調等，作成能為各方均能接受的決議。雖不輕鬆，但也是一種成就。

每項公路建設計畫的處理經過，不擬一一贅述。本章僅就幾個特殊問題記述之。



一、橫貫公路未橫貫

新建東西橫貫公路三條，是十二項重大建設之一。原在北中南各選一條，並於 64 年先後踏勘完成。67 年第一次報經建會專案小組審查時，就有不同意見，不過沒有見諸文字。經參考與會者意見，重新修正為水里玉山、嘉義玉山和玉山玉里三條路線後，67 年 6 月經行政院經建會通過，8 月向總統簡報定案，事實上已將三條減為一條半，但是還能保持一條橫貫東西的路線。

老實說，玉山玉里線的經濟價值不高，因為保護原始森林的政策

已經實施，無法砍伐林木；鑛產開發本來就不是重點。而此路線施工最難、投資最大，唯一理由就是多開一條橫貫東西的公路、便利交通兼顧軍事運輸而已。因宣布在先，礙於政府威信，不得不列為三條路線之一，這是當時經建會的態度。69 年 3 月 25 日經建會檢討新橫貫公路的決議是，工程不能停頓，經費請省政府調度。此種既不撥款，又不得不做的情形，至為明顯。

嘉義玉山線所謂從 68 年 7 月開工，其實是用公路建設基金早已成立的阿里山公路改善及新闢計畫的經費辦理的，71 年 9 月通至阿里山（長 70 公里），並向通行的汽車徵收通行費（大車每次 300 元、小車每次 150 元，單向收費），71 年度政府編列新橫貫公路經費，才逐步向玉山交會點施工。於 75 年 6 月完工，22 公里新路費時 4 年，實因預算編列不足之故。

水里玉山線也因為沒有預算，又須表示從 68 年 7 月與嘉玉線同時開工，乃由港灣建設基金調度 2 億元，辦理水里到和社段橋梁工程，俟政府編列預算再行歸墊。72 年 12 月水里神木村段（大多為改善路段）34 公里先行通車，其餘 37 公里一直到 79 年底才完工，並與嘉玉線在玉山鞍部接通。

71 年 3 月 6 日下午我在公路局召開會議，研商新橫貫公路執行計畫及經費調度問題，作成重要決定。

- （一）兩橫貫公路工程處既然於 68 年 2 月成立，人員調遣與施工機具安排，均不容易；一旦因經費無著落而遽然停工解散，將來再復工時重組困難，兩工程處仍應繼續存在。
- （二）72 年度嘉玉線續做 3 公里（78k ~ 81k），水玉線再做 3.2 公里（34k+300 ~ 37k+500），以免業務中斷，人員閒置。
- （三）嘉義阿里山公路是眾所矚目的觀光道路，仍照原計畫鋪築

路面，為顧及雨季不宜施工及受經費調度限制，可延至 71 年 10 月完工。

- (四) 71 年度不足 4.62 億元，由屏鵝公路調度；省配合款部分，同意貴局自行調整。中央應負擔部分，由本處函請交通部提前撥付。
- (五) 72 年度共列 6 億元，扣除歸墊款後尚不足之 2.8 億，嘉玉線約需 1.2 億由公路局自行調度；水玉線約需 1.6 億商請榮民工程處墊款辦理，如該處不同意則停工。
- (六) 新橫貫公路多在山區，邊坡防護工程應加強辦理，不可節省。
- (七) 嘉玉線仍以 74 年底完工為目標；水玉線則以 75 年底完成為原則，若不能充分獲得經費，再視情形修正計畫。
- (八) 玉山玉里線 72 年度已列 1 億元，先從玉里向西施工，全線如何施做，俟計畫核定再議。

上述會議結論，可證明初期三年政府並未積極撥款支持的事實，以及公路局與交通處籌措經費的苦心。

74 年 4 月 10 日玉山國家公園宣告成立，於是有了堂而皇之的理由，依國家公園法（61.6.12 公布）第 14 條第 1 項第 1 款規定，非經國家公園管理處之許可，不得開闢道路。玉山玉里線便從此不再核定。東部民眾失望而紛起抗議，為安撫抗議情緒，由省府自籌經費，於 72 年 10 月從玉里經卓麓（今改卓樂）修至卓麓大橋共長 7.2 公里；76 年 6 月再向西修築 7.4 公里經鹿鳴至山嵐。至於從西端東埔山（玉山）到山嵐一段 96.7 公里，乃宣告停辦。因此，所謂興建三條橫貫公路的十二項建設，一條也未橫貫。

試觀舉世的國家公園除海上公園外，沒有一處是無公路貫通的。

就以臺灣地區已公布的國家公園來說，除了玉山國家公園以外，也都各有一條聯外道路貫穿其間。假如，沒有民國 49 年人工開鑿的太魯閣、九曲洞、燕子口等鬼斧神工的奇觀，太魯閣國家公園有何價值？淪為每年為數百登山客服務而已，現在的玉山國家公園即係如此。



二、力主以交通建設基金興建三橋

所謂三橋，是指大漢溪橋、秀朗橋和中興大橋。

- (一) 大漢溪橋：位於板橋市民生路上跨大漢溪，為新莊板橋間重要聯絡孔道。原本無此橋，兩地間向以新海大橋聯絡。板橋市開闢民生路、思源路後，乃有建橋必要。橋長 747 公尺，寬 30 公尺，估需 7 億元，72 年 1 月開工，74 年 6 月完工，74 年 7 月 1 日開始收通行費，77 年 12 月收足投資停徵。
- (二) 秀朗橋：位於新店市與中和市之間，跨新店溪。原為過水橋，民國 56 年興建永久橋，橋長 533 公尺，寬 7.5 公尺。於 58 年 10 月完工，59 年 1 月 19 日開始收通行費，68 年 7 月 1 日收足投資停徵。此後，為配合新店、中和地區擴大都市計畫交通需要，乃再拓建為橋寬 25 公尺，投資 6 億 8,500 萬元，於 76 年 10 月完工，76 年 11 月 1 日開始收通行費，80 年 1 月 1 日收足投資停徵。
- (三) 中興大橋：位於臺北市與臺北縣（今新北市）三重市之間，跨淡水河。民國 45 年間，鑑於臺北縣市跨河聯絡橋梁太少，原臺北大橋又過於偏北，乃決定興建本橋，橋長 1,055 公尺，寬 14.5 公尺。於 45 年 11 月開工，47 年 10 月完工，並自 10 月 11 日開始收通行費，66 年 7 月 1 日停徵。



▲ 秀朗橋



▲ 中興大橋

74年11月30日，中興大橋近三重端有3孔跨徑15公尺橋墩塌陷，交通完全中斷；又為配合大臺北地區防洪計畫，按200年洪水頻率推計，即或該橋未發生塌陷，也需提高，於是決定全部拆除重建。新橋為兩側單向並行，主橋長1,138.6公尺，每側各寬18～22.5公尺；臺北市端引道橋131公尺，寬15公尺。三重市端引道橋310.4公尺，寬22公尺。全部工程於75年10月開工，77年11月完成，總工程費16億5,320萬元，並自77年12月1日起徵收通行費，至82年10月1日停收。

上述三大橋梁，總共需30億元，因交通量大、容易收回，我主張全部由交通建設基金投資，以免排擠其他公路建設。公路局胡局長認為該局年度預算，每年已達70餘億，在全力推動停止收費政策時期，不宜再投資新計畫。若一定要投資，僅同意中興大橋改建部分，俾可與省市其他共管橋梁一致收費。

此時，原有公路建設基金已從70年度起，與港灣建設基金合併為交通建設基金，其控制權在交通處。經徵得魏處長同意，函囑公路局編擬財務計畫報核。

財務計畫的評估要件，有投資額、交通量、收費費率、貸款利息和養護管理費等五項。在一定投資額及收費費率之下，交通量的大小，成為決定能否投資的關鍵因素。交通量大者，還本付息能力強，可縮短收費年限，是健全的財務計畫。若交通量少者，不僅要延長收費年限，甚而不夠養護管理費開支、無力還本付息，則此類財務計畫就不能成立。

以大漢溪橋為例，因原來無橋而以新海橋交通量之30%作為通過新橋之交通量，以致須收費9年半才能還清貸款本息，表示收費過久易遭民怨，以遂其不宜收費之目的。因交通量之預估，為難以預測之變數，本處也不便駁回，但仍核定其應貸款投資、收費歸還。執行結果，竟能在完工後收費3年半，就收足投資停收，可證本處處理本案



▲大漢溪橋

決策之正確。

秀朗橋拓寬，也在收費 3 年 2 個月後停收。

至於中興大橋，因受臺北橋、忠孝橋與華江橋等仍在收費之牽掣，至 82 年 10 月 1 日各橋同時停收。



三、港務局撥經費建設花蓮海濱大道

花蓮海濱大道，在民國 68 年以前，是一條瀕臨花蓮東海岸的南北向的道路。從花蓮港往北通至七星潭及南三棧，是茅草叢生、以沙灘做路基的道路；往南經北濱街到中山路大致開闢完成，而以臨港西側的民生路開闢最早，成為港市重要連絡道路。至於從花蓮市往南過吉安溪至南埔，仍是羊腸小道，不通汽車。但從台 9 省道木瓜溪橋北岸分出之花蓮海岸公路，早於民國 57 年 6 月完工。所以，花東間海岸山

脈東側的交通，也已經暢通，就公路局的立場，實無開闢海濱大道的必要。

68 年 7 月花蓮縣吳水雲縣長及張俊雄省議員，先後建議省政府林洋港主席，因北迴鐵路即將於 69 年初通車，為促進東部觀光事業發展，建議開闢花蓮海濱大道，兼可帶動花蓮港的發展。

海濱大道的闢建，屬都市計畫區內的工程，應由住宅及都市發展局主管，但也是公路系統的 193 鄉道三棧花蓮線，為籌措經費方便，主席批示由交通處研究辦理。很明顯地想動用港灣建設基金的經費來完成。

68 年 9 月 25 日趁赴花蓮港務局檢視四期擴建工程執行進度之便，邀公路局花蓮工務段人員，就 193 鄉道從南三棧起一路勘查到南埔。另自中山路循台 11 省道看到花蓮溪橋，瞭解路況，以便研討時有所依據。

68年10月9日在公路局召開花蓮海濱大道工程會議，為了與港務局扯上關係，我作結論：

- (一) 基於建港工程需要及花蓮未來港市發展，開闢海濱大道有其必要。
- (二) 原計畫缺乏整體運輸系統之考慮，請住都局協助辦理整體規劃，並參照下述各點因素辦理。
 - ① 美崙溪至南濱水門之北濱街若闢為15公尺，則應另闢海濱街15公尺，兩者上下行配對；否則應將北濱街闢為25公尺。
 - ② 南濱水門以南至海岸公路定為20公尺（包括連絡線）。
 - ③ 與港區道路、跨越鐵路、連接北濱街與南濱水門以南之連絡線等相互關係，應統一規劃。
 - ④ 規劃結果，請於11月底送交通處彙辦。
- (三) 住都局現已按15公尺都市計畫施工部分，可繼續施工。
- (四) 經費俟新規劃完成、估定概算後再議。

69年1月4日，根據住都局68年11月5日與縣政府協商結果所提計畫召開會議，我作了下述決定：

- (一) 濱海大道工程標準修正為：
 - ① 自中山橋經海濱街至海濱橋止，按24公尺變更都市計畫，海濱橋以南至台11省道路寬20公尺、支線15公尺。
 - ② 中山橋寬改為24公尺。
 - ③ 增加自中山橋向北延伸至民權路段為第二期計畫，以利港市發展。
 - ④ 吉安鄉都市計畫外至海岸公路段開闢道路案，請花蓮縣政府另案報建設廳核辦。

- (二) 經費籌措：第一期總共估需1億9,727萬元，除住都局已列2,000萬元、縣政府負擔用地補償費4,279萬元外，不足之1億3,433萬元，列在花蓮港四期擴建計畫項下支應。（花港局所有擴建經費，均係交通建設基金出錢，既然我已決定負擔，該局自無異議，因該基金是由本處控制之故。）
- (三) 全部工程由住都局統籌設計，分70、71兩年度施工。

之後，花蓮縣政府負擔部分，又以無力全部負擔為理由，報請省政府補助，於是再由花港局負擔半數2,100萬元，所以說海濱大道等於是花港局出資興建的。

今日的海濱大道，北起七星潭石雕公園，南至花蓮吉安溪口（和平路），除花蓮港一段外，盡是公園、綠地，並有自行車道貫穿其間，觀海看山，心曠神怡，健身休閒兩相宜，已成為東部旅遊特色。在欣賞風物之餘，已無人念及30年前的創業維艱和高瞻遠矚的往事了。至於何人規劃、如何籌錢，則更不重要。



四、臺中港路是第一條由中央補助的公路

臺中港路，在民國64年第一次公路總清查以前，編為134號縣道梧棲臺中線。從梧棲漁港起，經沙鹿北部、坪頂（縣市界）、水堀頭到五權路，全長約21公里。其中，自麻園頭溪以東（忠明路附近）1.9公里為臺中市都市計畫區，寬度規劃為40公尺，現況為14公尺之柏油路面外，向西到起點梧棲，全是砂石路面，路寬7~11公尺。

50年2月，鑑於本路為臺中市通往西部濱海地區重要聯外道路，乃決定將沙鹿舊台1省道以東到臺中市都市計畫界（忠明路附近）鋪設7.5公尺寬柏油路面。並在筏子溪橋（今東海橋）設中沙公路收費站，

徵收通行費。至 56 年 8 月 1 日因決定全面改善本路而停收。

此時，臺中港建港計畫，歷經國內外港工專家為時 3 年之調查報告，已於 58 年 7 月報行政院核定，開闢為商、工、漁業之綜合國際港。同年 12 月成立建港籌備處；69 年 10 月 25 日成立臺中港建設委員會；60 年 2 月成立臺中港工程局著手施工（62 年 11 月補列為十大建設之一）。

另一方面，為配合建港計畫，省府於 60 年 12 月 30 日發布臺中港特定區都市計畫。規劃本路為特二號路，路寬 50 公尺，視為通往臺中市最重要的道路。66 年 1 月 26 日臺中市公布擴大都市計畫，將麻園頭溪以西到坪頂縣市界，全部納入都市計畫，也將本路線規劃為 50 ~ 60 公尺寬。因此，64 年公路局舉行第一次公路總清查後，我將原 134 線改編為省道台 12 線，並將特定區界以東到坪頂縣市界段，也規劃為用地 60 公尺、路寬 50 公尺。

綜上所述，臺中港路改善（拓寬）計畫，已不是獨立個案，它是配合建港、開發關聯工業區及港市發展的整體計畫的一部分。尤其是在建港工程期間（第一期工程 60 年 7 月 ~ 65 年 10 月），成為主要機具材料運輸的唯一道路。

在民國 63 年高玉樹先生任交通部長以前，公路工程向由省府自行籌措經費。渠到任後，始有配合中山高速公路交通需要，補助瓶頸道路改善工程（64 年度 7 億、65 年度 5 億多元）。因為本路拓寬估需 12.7 億元，在民國 60 年代，幾乎是公路局普通基金一年的預算，為數頗鉅，自難籌措，惟有向中央申請專案補助一途。

民國 65 年 6 月，我邀請財政部國庫署李紹章科長（76 年 11 月在署長任內逝世）、交通部運輸計劃委員會王沅顧問（88 年 1 月逝世）、臺中市政府建設局楊慶堂技正（改制後曾任工務局長）、臺中縣政府建設局（名已忘）及公路局二區工程處鄭傳燧副處長（後升任處長，

已逝）等，現地逐段勘查。先決定拓寬改善標準，然後再研討經費。其實，市政府與公路局事先均已備妥各項資料及腹案，只剩等待勘查後選擇決定而已。至於經費如何分擔，則須協商。

(一) 有關工程改善標準部分	1. 臺中港特定區特二號路：按 50 公尺購地，建排水邊溝，先建快車道鋪瀝青（AC）路面 25 公尺，兩側鋪砂石路面。 2. 特定區界至縣市界（坪頂）：按 25 公尺購地、開土溝，鋪 15 公尺 AC 路面，兩側鋪砂石路面。 3. 縣市界至筏子溪橋（今東海橋）：按都市計畫 60 公尺購地，建排水邊溝，快車道全鋪 AC 路面，快慢車道間緩做分隔島，兩側慢車道鋪碎石路面。 4. 筏子溪以東至五權路：按計畫標準辦理（包括人行道）。
(二) 有關經費分攤部分	1. 估計總工程費 12 億 7 千萬元。 2. 申請中央補助 1/3，計 4 億 2 千萬元。 3. 臺中市政府負擔 1/3，計 4 億 2 千萬元。 4. 公路局負擔 1/6，計 2 億 2 千萬元。 5. 住都局及臺中縣政府共同負擔 1/6，計 2 億 1 千萬元。
(三) 行政作業部分	1. 由公路局代辦省府文稿申請中央補助。 2. 其餘經費，依權責透列省市預算。 3. 住都局與臺中縣政府之分攤比例，由兩機關協調決定。 4. 縣市界（坪頂）以西，由公路局施工；以東由市政府與住都局協商決定。

上述決定，在爭取中央補助未獲同意前，僅供參考。所以沒有正式會議紀錄（也不簽名）。老實說，是為爭取中央第一次專案補助，運用私人關係預做安排而已。也是我為實現理想的策略。以一般公務員而言，有錢就做，無錢就不做，何必自尋煩惱？

65年12月補助1/3案經行政院核准。全部計畫遂於66年7月實施，68年8月全線完工通車。回憶促成經過，對李科長、王顧問之從中美言，深表感謝。



五、臺汽公司租車案的困擾

臺灣大客車出租業，本來規定應以經營包租業務為限。不得個別攬客、也不可定時定線行駛班車。民國64年因鐵路電化施工，使鐵路客運衰退，改搭公路客運乘客暴增，遂形成原有班車供應不足，於是造成遊覽車違規經營客運現象。因為相繼傲尤，於是不勝取締，使營運秩序混亂，交通事故頻仍，危及旅客安全。交通部認為事態嚴重，乃於66年9月研訂改善措施，一面停發新照，一面加強取締違規營業。並採租用現有遊覽車方式納入公路局營運範圍，冀統一管理來維持營運秩序及行車安全。

69年8月16日成立臺灣汽車客運公司，從10月1日起正式接替公路局營運，於是租車方案也改由該公司執行。先後完成租用224家車輛806輛，為期兩年。在輔導與取締並行之結果，使政府法令得以維護，營運秩序得以保全。但服務品質則難與臺汽公司直營車輛相比，乘客頗有怨言。

鑑於原租車方案，有服務低劣、違規載客、調度困難、安全顧慮等缺失，遂再研訂改進方案以求改善。其重點有：1. 駕駛員必須改由臺汽公司僱用，以便有效管理。2. 耗油、用料等使用責任，改由臺汽

公司負擔。3. 車輛由臺汽公司全日使用，肇事責任處理亦由臺汽負責。4. 租期屆滿時，原業者可從收取之租金中，全部回收其購車投資，車輛應無條件歸臺汽所有，但業者可保有牌照，可按汰舊換新方式添購新車。並訂自70年9月起進行協商。

70年9月1日我接主任秘書，可謂「躬逢其盛」，協調的責任竟落在我的肩上。當時，我連車種廠牌都叫不全，車價更不清楚，幸賴本處第一科李宏生科長（後曾任統聯客運公司董事長）從旁協助，才沒有鬧笑話。

71年2月18日召開第一次協調會議，與業者先討論「臺灣汽車客運公司租用遊覽大客車改進租車方式實施要點」，業者意見最多。參加會議的代表，有橫霸一方的土豪劣紳，有仰仗議員勢力作威脅者，更有憑藉車多業大想左右眾人立場者，甚而有鼓譟宣稱退席不參加會議的。而以能夠理性討論者最少。

面對此種場面，初時尚能忍耐，想用理性說明以安定會場秩序，無效。於是我以主席身分鄭重宣布：

- （一）表示退出協商不願參加者，請明確宣布退出，列入紀錄。以便交主管單位列為跟蹤取締違規對象，嚴加取締。
- （二）從現在開始，如再有吵鬧不遵守會議秩序者，立即逐出會場，至願遵守秩序為止。倘進場後仍有不遵守秩序情事，逐出後，比照第1點處理。
- （三）其餘在場人員發言，每次以一人為限。
- （四）逐點討論發言時，應以討論範圍者為限。如此宣布後，會場秩序恢復正常，於是宣布休息後，正式討論。

我主持會議的習慣，一向給予出席者充分的發言機會。本會議也



▲ 民國 72 年 3 月 18 日勘查蘇花路改善方案，左起交通處何專員、公路局葉處長、觀光局許科長、作者、交通部黃科長、公路局張課長及交通處翁技正合影

不例外，只要符合程序的皆可表達意見。尤其有關租金、簽約內容、檢驗標準、駕駛員甄選等方面，與業者權益有關，不僅聽取意見，尚作大幅度的修正。不但使業者平服，也使協調容易成功。但也是我多年主持會議以來，從未有的最棘手的會議。

從 71 年 2 月開始協調起，到 71 年 6 月 23 日止，先後召開 7 次會議，將重要問題全部解決後，11 月車價協商、12 月 9 日進行收購議價，至 72 年 2 月底全案終結，歷時一年之久。

回憶執行經過，可說是舌敝唇焦，力戰「群雄」。設非堅定信心與決心，不畏艱難，排除抗爭，實在不易成功。也因此，又印證了我強調的要有「克服困難的勇氣，達成目標的決心」的公路精神。



在交通處期間，對公路部門投注心力最多。有關整體性者有：基層建設計畫的擬訂、分配與推動。汽燃費的爭取、分配與協調。臺中



▲ 早年蘇花公路因路面狹窄，嚴禁任意會車



▲ 蘇花公路險要路段



▲ 民國 74 年 3 月 28 日臺灣省政府交通處最後一次辦公留影



▲ 臺灣省政府頒服務滿 35 年獎章

日月潭、彰化草屯與屏東地區交通建設計畫的審查與推動。交流道連絡道路計畫困難問題的解決等。

有關個案處理方面，因每項個案都牽涉工程標準與經費分擔的決定，協調非常困難，必須靠經驗、智慧與耐心才能達成。除在我的日記中記載其內容外，項目之多，令人咋舌。茲就當時經費在億元以上的有以下各項：136 線頭汴坑及 131 線魚池到水里改善、仙草埔關子嶺改善、水里一號路新闢、臺南開元路改善、八卦山道路改善、平鎮及中壢外環線新闢、斗六西平路福德街新建、大林中興路新闢、仁德關廟拓寬、新營大外環線新建、新店青潭拓寬、旗山楠梓改善、樹林一號路新闢、萬丹西外環線新闢、屏東高樹改善、大溪石門拓寬、中壢元化路打通及龍岡路改善、北港外環及北港大橋新闢、關渡香山拓寬、臺東楓港改善、旗山旗尾小山改善、花蓮中華路拓寬、六甲外環線新闢、日月潭環湖道路新闢、新園烏龍外環線新闢、草嶺公路新闢與改



▲ 民國 81 年 10 月 22 日勘查三鶯大橋修復情形，左起交通部馬次長、公路局一工處林嘉典處長、公路局陳局長、道安會陳執行秘書，狂笑者為作者

善、三仙台跨海大橋新建等。

此外，附屬於公路部門的道路交通肇事鑑定覆議委員會，也是一個叫人頭痛的單位。我出任副處長後，依規定兼該會主任委員，專就地方鑑定有異議案件申請覆議時，再作鑑定（相當於上訴審）。過去傳說有覆議不公、袒護肇事者情事，我從 72 年 1 月接辦主持後，堅持科學辦案，採還原肇事現場，依雙方在發生肇事前行車狀況推理分析，作成與原鑑定不同的結論。頗獲委員激賞及當事人信服，樹立了覆議會的威信。為我處事公正、透明，平添另一段佳話。

交通部參事期間的成就，結束 46 年公務生涯

民國 74 年 4 月 1 日到交通部報到，升為十二職等參事兼道路交通安全督導委員會執行秘書（原執行秘書梁希哲先生屆齡退休），由人事處派員引至道安會辦公室，與秘書組葛嘉德、督導組王財興兩位組長見面，略事寒暄，隨即出席部務會報。散會已近中午，葛組長帶往四樓餐廳用餐，下午聽兩組業務報告，並介紹全體同仁。其實，除了曾芬蘭（負責聯繫）和余千（負責事務）二人之外，一個也沒記住，不如說把我介紹給他（她）們更恰當。

我的辦公室非常狹隘，除辦公桌椅和一張長沙發之外，容不下 3 人，真是侷促難受。與中興新村寬敞舒適的環境不能相比。據告，新辦公室要到 7 月才能裝修好，未來三個月祇好隨遇而安了。

六年前，家住臺北調往臺中，造成住宿困擾；現在家住臺中調來臺北，住宿又成大問題。交通部單身宿舍髒亂吵雜又不適宜，暫住懷寧街皇家大飯店，亦非長久之計。魏次長對我特別關心，乃與臺灣汽車客運公司熊董事長商洽，允將該公司位於金山南路宿舍隔出一間，解決了住的問題。

到部辦公第四天，要到中興新村省訓團，出席 73 學年度交通安全教育研習會，向來自全省中小學教師作了 3 小時專題演講。一般而言，在尚未進入情況之下，若非請人代為講述，就是把時間移後，以便有充裕的準備時間。而我卻決定照常上課，使主辦同仁甚為驚異。

當晚返回臺中後，對講述架構略作構思，設定表達重點，翌日即往省訓團上課。向素具授課經驗的老師們講課，本非易事，我能在條理分明、語言流暢的過程中，3 小時一氣呵成，對我是一種挑戰，也是一項考驗。



一、擬訂改進交通安全新方案

道路交通秩序與交通安全方案，係經行政院核定由道安委員會執行的重要措施，每三年一期，將於 74 年 6 月屆滿。到部後最優先要辦的工作是，限在 5 月底報院的新「改進道路交通秩序促進交通安全方案」，秘書組已將協調各機關的草案彙整完成，待我核閱後簽報。初步看過之後並不滿意，不過是老調重彈將舊案略加修正而已。

道安工作，在省交通處時也是列為重點項目，除每月舉行省道安會報之外，每年尚須赴各縣市政府考核，聽取基層意見，解決困難問題。對實際狀況的瞭解，遠勝於中央。因此，對新方案的審修，乃有融入務實、可行且能產生效益的構想。於是，在原擬方案中，特加入了兩項新的措施：

（一）規劃改善道路交通工程與設施

1. 都市運輸系統之規劃、管理與改善。
2. 市中心區及幹道交通瓶頸路段之改善。
3. 公路及市區道路易肇事路段之改善。
4. 研訂交通號誌統一規格，增充維修標、號誌專業人員及設備。

（二）紓解都市停車需求

1. 規劃興建路外停車場，並鼓勵民間參與興建。
2. 規劃管理路邊停車場。

3. 加強建築物停車空間之管理；檢討修訂相關法令。
4. 研訂各種停車費率，加強收費停車管制。

至於有關監理、教育、宣傳與執法部門，本務實可行原則也多加修改。在到任後半個月時間裡全心投入，終於 74 年 4 月 20 日定稿，定名為「道路交通秩序與交通安全改進方案」，提 4 月 26 日第 21 次道安委員會通過報行政院，8 月 19 日院函核定，溯自 7 月 1 日起實施，為期三年。

執行計畫才是能否落實推動的重點，早在 6 月間就開始草擬各項措施的執行計畫實施要點，包括詳細項目、做法、主辦機關、監督機關、完成期限等，並以省市府為考核機關，交通部為總督導考核機關。同時制定考核標準、評定績效之獎懲標準，使計畫、執行、考核三者連成一氣，達到務實、貫徹的目的。



二、建立專題研究制度

道路交通安全督導委員會，在部內各司處來說，是個「冷」單位。每月把交通事故統計分析做好，各項教育訓練做好，定期召開道安委員會議，如有特殊事故則提出檢討，每月平順度過，就算盡到本分。

為了發揮研究精神提振員工士氣，針對新方案中各項配合措施，我規定業務主管部分同仁，要事先進行重點專題研究。研究成果除向委員會報告外，並轉函省市府配合執行或列為參考。

初時，大家在「長官」指示下不得不參與；後來，逐漸產生興趣而主動參加，於是，成果越來越豐碩。從 74 年 11 月完成第一篇專題研究起，到 76 年 11 月止，共提出 15 篇報告。它不僅充實了委員會議的內容，也增進了對交通安全問題的瞭解。76 年 12 月我退休之後，研

究工作也告終止。茲就研究專題的篇目列舉如下表：

民國 74-76 年專題研究報告

題 目	完成時間
① 如何改善各級學校學生交通安全措施研究報告	74 年 11 月 29 日
② 訪問七市三縣執行院頒方案綜合報告	75 年 1 月 30 日
③ 美國警察交通管理與都市管制設施研究報告	75 年 3 月 27 日
④ 新加坡緩和市區交通擁擠計畫執行方式研究報告	75 年 5 月 30 日
⑤ 院頒方案七十六年度重點工作計畫專題報告	75 年 7 月 31 日
⑥ 院頒方案七十五年度定期視導報告	75 年 8 月 28 日
⑦ 出席南非共和國 1986 年運輸年會（道路交通安全情形）報告	75 年 12 月 2 日
⑧ 如何加強各級學校交通安全教育研究報告	75 年 12 月 2 日
⑨ 都市停車問題專案研究小組成果總結報告	76 年 1 月 23 日
⑩ 高雄市交通瓶頸改善計畫專題報告	76 年 3 月 27 日
⑪ 臺灣省公路老舊橋梁整建與保固工作辦理情形報告	76 年 4 月 28 日
⑫ 新修訂「道路交通管理處罰條例」實施前後加強宣導計畫報告	76 年 5 月 29 日
⑬ 高雄市中山路與凱旋路瓶頸改善工程，一心、瑞隆、凱旋三岔路口瓶頸改善工程，高速公路、漁港路與中山四路交岔路口改善規劃報告	76 年 7 月 26 日
⑭ 院頒方案七十六年度定期視導報告	76 年 10 月 29 日
⑮ 臺北市汽機車駕駛人執照報考作業電腦化專題報告	76 年 11 月 27 日

上述專題研究報告，除國外考察者外，每一專題都指定一人為主研人，另有二至三人為參與人組成研究小組進行。因此，參與研究的人，不限制一個專題，雖然大約每兩個月提出一篇報告，但並非甲案報告完成再進行乙案研究，在時間上互有重疊。至於內容方面，必須以長期統計資料為依據，提出檢討分析與改進意見。經道安委員會審查通過後，分送省市府參照執行。所以，每篇都具有付諸執行的價值與意義，不能與一般研究專題「僅供參考」可比。



三、建置微電腦號誌中央統一控制系統

民國 75 年 1 月由院屬各有關機關組成視導小組（由我領隊），實地訪視七市三縣執行新方案情形時發現，僅有臺北市設置分區管制式的電腦號誌控制系統，且因程式不一，各自實施無法整合外，其他六市（高雄市及基隆、新竹、臺中、嘉義、臺南五省轄市）三縣（臺北、桃園及高雄），仍使用舊有路口號誌各別控制方法。同一市區號誌廠牌不同，因系統不同不能連鎖，甚而燈箱、燈罩規格也不同。路上交通變化，須靠交通警察電話聯繫。不但落伍，也無法提升交通管制效率。

訪視後，乃立即決定列為優先改善措施，提出緊急改善計畫。劃定規劃範圍為：

- （一）臺北市、高雄市重要路口全部。
- （二）五省轄市為市中心區全部。
- （三）臺北縣為板橋、三重、新莊、中和、永和、新店六縣轄市內重要路口。
- （四）桃園縣之桃園、中壢兩市之市中心區。
- （五）高雄縣之鳳山市全部。各縣市均限於 6 月底前規劃完成。

75 年 6 月 24 日召開微電腦號誌系統建置經費協商會議，決定：

1. 除臺北市按既訂計畫自籌辦理外，高雄市補助 1/2。
2. 五省轄市補助 2/3。
3. 三縣之縣轄市補助 3/4。
4. 地方自籌之配合款，均應在 76 年度內列足。
5. 本部補助部分，分別在本（75）年度及 76 年度按執行進度撥付。

75 年 12 月 22 日，臺南市號誌中央控制系統首先完成，由本會邀請七市三縣主管單位及工作人員實地觀摩，認為非常成功。並請其他各縣派員參觀，以利未來比照辦理。

七市三縣之號誌中央控制系統，於 76 年底在我退休之前，已全部建置完成。成為道安委員會成立以來，手筆最大的補助支出，也開創了電腦號誌控制系統的新紀元。



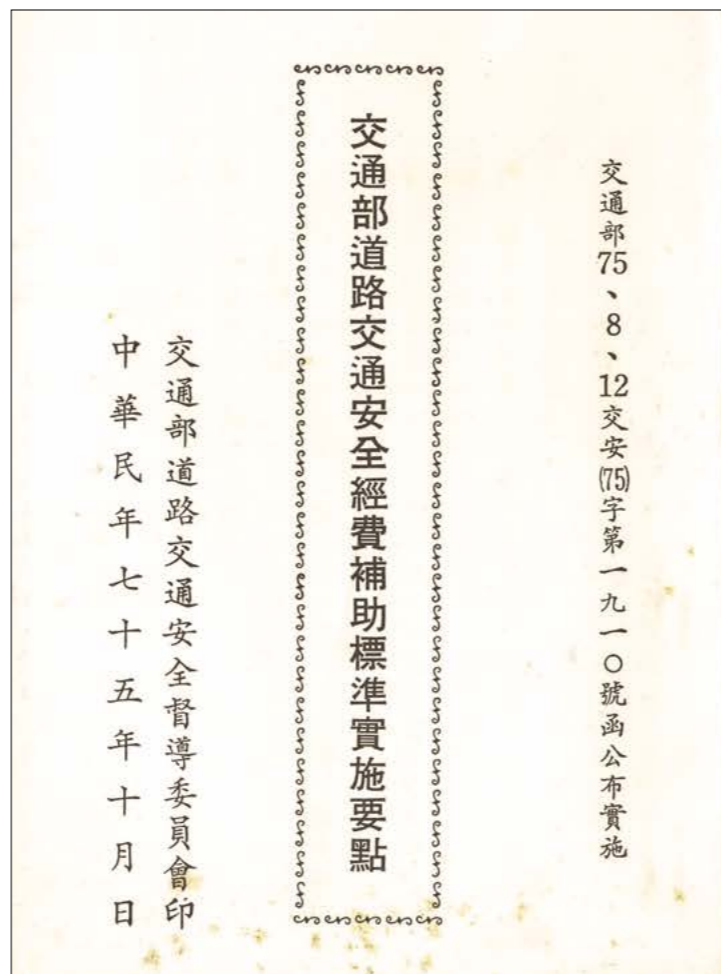
四、研究都市停車問題並草擬停車場法

都市停車問題本屬內政部營建署主管業務。惟鑑於都市停車秩序日益紊亂，使道路交通不能流暢，影響道路原有功能。而紓解都市停車需求，又為執行院頒方案的重點工作之一，乃毅然決定扛此重任，報院核定成立專案研究小組進行研究，並以一年為期完成報院。

小組組成方式使我煞費苦心。廣邀各方參與，雖可收集思廣益的功效，但人多嘴雜不易取得共識，難以控制進度。若邀請人數過少，又恐有失周延。於是決定邀請：內政部營建署、警政署，省政府建設廳、交通處、住都局，臺北、高雄兩市政府之工務局及警察局，本部路政司、運輸研究所、道安委員會等 14 個機關，15 位委員，我以本會執行秘書身分擔任小組召集人。並依受派人在原機關所任工作性質及專長予以分工，提出指定研究領域的研究草案。歷經 12 次正式會議及多次專案研討會議，於 76 年 1 月 21 日完成各章節之最後結論。

在專題研究進行到後半段時，推定 4 位委員著手起草「停車場

▶交通部道路交通安全經費補助標準實施要點



交通部道路交通安全經費補助標準表

補助項目	院頒方案督導地區	其他地區	說明
交通整體規劃費	全額	2/3	
瓶頸道路改善工程	聯外1/2，區內1/3	視需要個案檢討辦理	
示範道路改善工程	2/3	1/2	
易肇事路段改善工程	全額	全額	省縣道部分由公路局自行負擔為原則，但如因經費不足，得比照予以補助
微電腦號誌控制系統	1/2	1/2	
標誌(線)號誌改善	2/3	1/2	除學校專用號誌外，均以示範道路及重要幹線為限
騎樓地打通及整平	1/2	—	以示範道路及重要幹線為限
陸橋或地下道工程	學校門前1/2，其他1/3	學校門前1/2其他1/3	
拖吊車、號誌維修車添購	全額	—	以省屬縣市警察局急需者為限
教育訓練及教學器材	全額	全額	以教育部、內政部警政署或省市教育廳局主辦者為限
宣傳資料及節目製播	全額	全額	以新聞局統籌辦理者為限
道安講習設備更新改善	全額	全額	
交通管制儀器設備	2/3	1/2	

附註：1.本表補助標準，以各該計劃經審核後之總經費為計算標準。
 2.本部未予全額補助之項目，其不足數之籌措，由省(市)或縣市政府自行籌措，或由省與縣市共同分擔。
 3.國道高速公路局或公路警察局辦理者，由本部專業核辦。

法」，75年10月完成草案51條。為期草案內容更加周全，由本會會同參事室再邀請專家學者及省市政府財政主計部門參加審查，就原草案逐條討論，先後開了7次會議，經增刪修正為80條，亦於76年1月14日與專題研究同時完成。

至於研究內容涵蓋範圍極廣。在都市停車問題方面：包括用地取得、都市計畫、資金籌措、建築管理、獎勵措施、收費制度、行政管理、違規取締、運輸業管理等，不勝枚舉。在改進對策方面計有：

- (一) 停車場用地之取得與運用。
- (二) 停車場興建資金之籌措與管理。

- (三) 民間興建停車場之獎勵措施。
- (四) 加強建築物附設停車空間之管理。
- (五) 健全停車場管理機構。
- (六) 改善停車費率結構與收費方式。
- (七) 路邊停車之規劃與管制。
- (八) 汽車運輸業停車場之設置與管理。
- (九) 各種專用停車場之設置與管理。
- (十) 規劃交通管制區實施管制等10大項。總共將近10萬言。

如前所述，這是一件吃力不討好的工作，而且不是一定要道安委

員會主辦的事。有些主管部門避之惟恐不及，而我之願意主動接受，理由無他，鑑於停車問題日益嚴重，必須尋求解決之使命感而已。

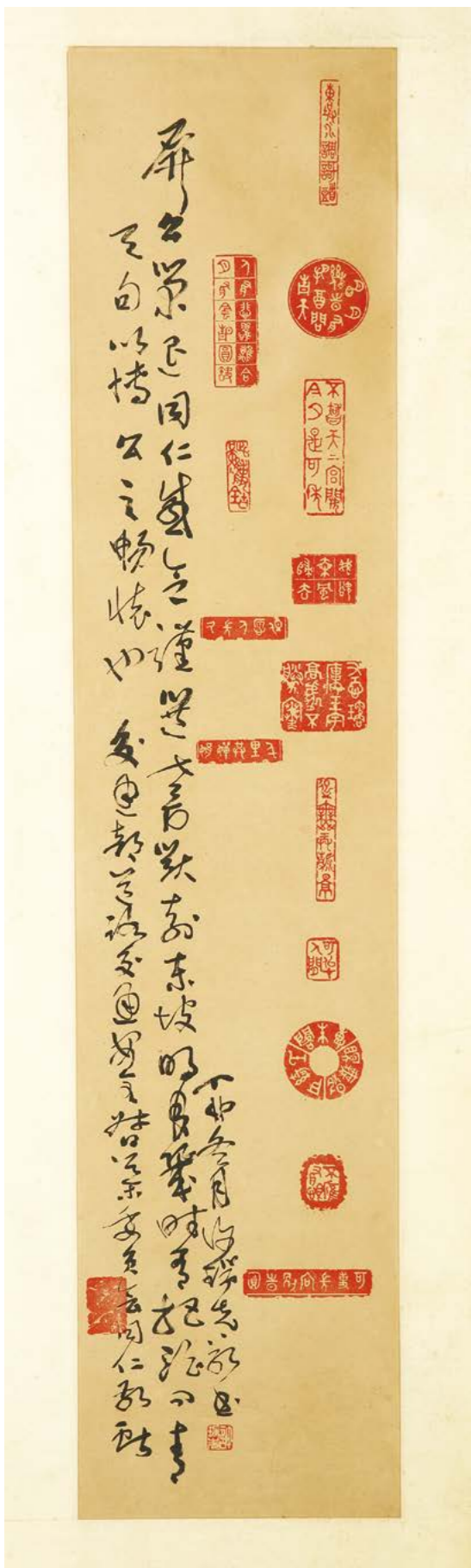
遺憾的是，76年2月報院之後，因政府改組而遭擱置，直到79年5月10日才由郭政務委員南宏主持審查（郭委員於76年4月至78年6月曾任交通部長），將原草案11章80條修正歸併為總則、路邊停車場、路外停車場、監督與管理、獎助與處罰及附則等6章44條，終於80年7月10日由總統公布實施。雖較報院時間晚了4年，但終能完成立法，使苦心沒有白費，仍有欣慰與成就之感。



在交通部任職兩年九個月期間，除上述五項措施之外，例如：制定經費補助標準；利用155億中國石油公司盈餘，辦理交通建設計畫；解決老舊橋梁急待改建問題；補助高雄市三大重要路口改善計畫；代辦臺北縣六縣轄市交通規劃及補助其改善計畫；補助住都局開闢重要都市道路；補助公路局改善省道瓶頸；協助運輸研究所改善易肇事路段等。使本會從一個閒機關，變成工作繁重、與外界接觸頻繁的熱門單位。這固然與我喜歡找事做的個性有關。但也使20幾位同仁，在內，各有所司、各有所事；在外，提升了受人尊重的形象。

76年4月29日，連部長調升行政院副院長，由交通大學校長郭南宏先生接任，我奉院令兼任主任秘書，對我來說，除了工作量加重之外，駕輕就熟，無何困難。尤其對事務性公文，無爭議的行政例行事項，由主秘代為決行，以減輕部次長的負擔，是身為主秘應盡的責任。郭部長來自學校，初任行政機關首長，似不瞭解。加上媚上小人對我兼職的嫉妒，竟遭越權攬權之譏，真是啼笑皆非，了無眷戀興趣。7月底，毛治國教授自交通大學調部接主任秘書職。照常理，身為部長者應召見我到其辦公室，表示慰勉致謝。但是沒有，其後見面多次也未提及，可見對人情事故之欠周，諒係久處學術界象牙塔之故吧！

民國76年12月16日，是兩次延退後正式退休的日子。因辦理移交，延至12月底離職。這半個月接受很多單位的邀筵。31日晚，會內同仁在武昌街鼎富樓歡送，並以許視察瑞先兄石刻宋蘇軾《水調歌頭》詞一幅立軸相贈。該石刻係用各型石塊將全詞逐句以篆字刻成，費時兩月，極具藝術與珍藏價值。我當場以派克名筆回贈致謝。酒酣耳熱，一一握別，結束了調部服務的工作，也畫下46年公務生涯的句點。



【原石刻】東坡水調歌頭

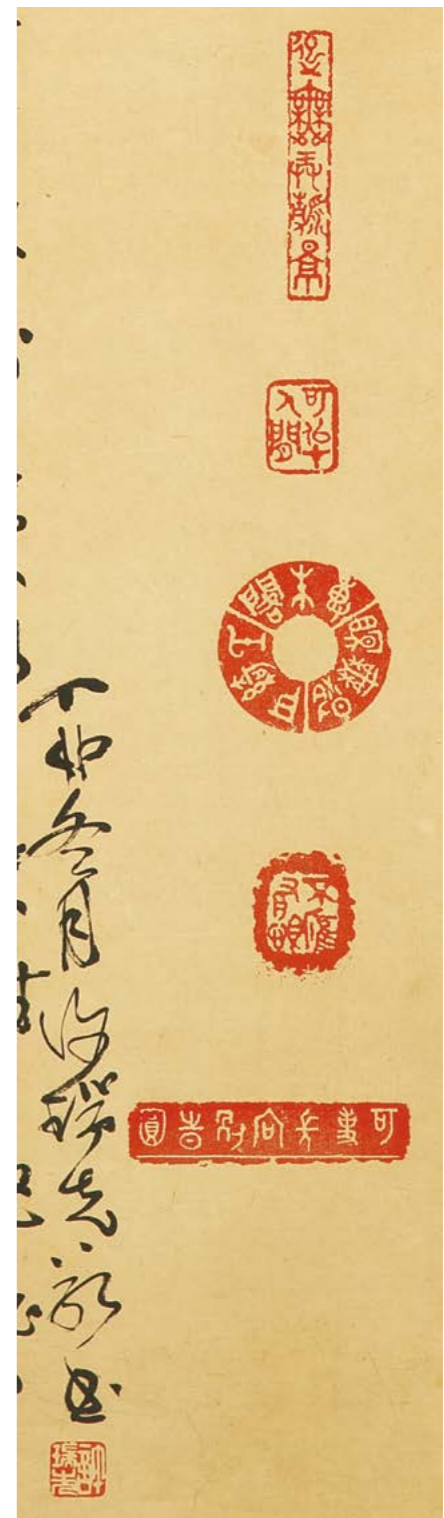
明月幾時有把酒問青天，不知天上宮闕今夕是何年。我欲乘風歸去，又恐瓊樓玉宇高處不勝寒。起舞弄清影，何似在人間，轉朱閣，低綺戶，照無眠，不應有恨，何事長向別時圓，人有悲歡離合，月有陰晴圓缺，此事古難全。但願人長久，千里共嬋娟。

【原題字】

丁卯冬月許瑞先敬書
屏公榮退同仁感念。謹選老石歎蘇東坡明月幾時有把酒問青天句，以博公之暢懷也。

交通部道路交通安全督導委員會同仁
敬獻

◀民國 76 年作者榮退，交通部道路交通安全督導委員會同仁致贈掛軸



▲民國 76 年作者榮退，交通部道路交通安全督導委員會同仁致贈掛軸局部石刻

第五篇 退休顧問二十載



初任顧問就承擔重任

民國 76 年底從交通部退休，同時收到郭南宏部長的顧問聘書，在交通部運輸研究所專設顧問室，每週上班 4 天，月支研究費。到爾今中途解聘為止，歷經 8 位交通部長，巧的是，始與終都是郭部長，匆匆 18 年。

運輸研究所，顧名思義，是就交通運輸有關問題的專責研究機關。它不僅要分析評估各項計畫的可行性；一方面也要依據政策原則，提出具體的執行計畫；同時，也承擔執行計畫績效的考核工作。因此，聰明幹練的部長在決策之前，常透過運輸研究所的評估程序再作決定。專權獨斷的部長則是在決策錯誤之後，交運運輸研究所來設法補救。若是遇到昏庸打混的部長，則有無運輸研究所都不重要了。

我到運研所時，適逢張家祝先生任所長，他是美國普渡大學工學博士，歸國後在國立交通大學歷任副教授、教授。民國 76 年秋，由交大交通運輸研究所所長轉任現職。我在臺灣省交通處任副處長時，因兼任汽車肇事鑑定覆議委員會召集人而和他認識（他是學者身分委員），是一位學有專精溫文儒雅的人，能在運輸研究所相聚，可說是有緣，而他對我的器重和信任，無形中使我成為真正也顧也問的顧問。

到所後第一件事，是把積壓停頓已久的「公路建設規劃」工作重新啟動，帶領本所及公路局參與人員，花了兩年多的時間，經過研討、審閱、修正，編撰成正式報告書（於 80 年 6 月出版）。其中最艱難部分是訂定每條公路的改善計畫，不僅要確定改善長度、改善標準，而

張 澎延長兩年退休，但在退休的當天，同時收到顧問聘書，在交通部運輸研究所擔任規劃審議工作，繼續為臺灣交通事業奉獻心力。

張 澎一直以來，秉持自己的信念：「氣節要高，氣魄要大，氣勢要壯，氣質要雅。」他以此砥礪自己，堅守自己的原則，具備見識遠大的眼光及謙虛自牧的品格，完成困難任務，這是張 澎的決心，也是公路人的精神。



▲公路建設規劃正式報告書

且要估出改善經費和實施年期。因此，常為了一條路如何改善問題，耗費一兩天的時間才能解決，若不是我對公路狀況的熟知，幾乎無法在此時間內完成。

初任顧問，對所內的人事與環境都不熟習，又無一定的工作人員可供調度，每當遇有研商問題時，請某人到辦公室來談，很怕被誤解為擺官架子。我的工作多與鐵公路交通有關，乃與運輸計畫組和運輸工程組的工作同仁逐漸往來頻繁，他（她）們都很年輕，很多人都有碩博士學位，我以一個大學畢業的學歷，來指導這些同仁誠非易事，必須仰仗他們所不及我的長處來彼此互補。

第一，是 40 多年（當時）的經驗。我對鐵路、公路、港埠等交通建設的經歷和行政經驗，是年輕人所缺的。

第二，是對臺灣公路的熟知。我對臺灣公路的路況，以及每條路

線的組成關係，在臺灣可說是唯一最瞭解的人。

第三，是處理問題的能力和方式。遇到問題必先聽別人意見後再作決定，使每人都有表達意見的機會，但若意見紛歧莫衷一是時，我能做出為多數人所能接受的最佳決定。

再加上我反應快、記憶力強，不出 1 年，彼此已經水乳交融合作無間。他們視我為一長者，我暱稱他們為「小朋友」，很多計畫和問題，就在彼此相互切磋中一一完成。



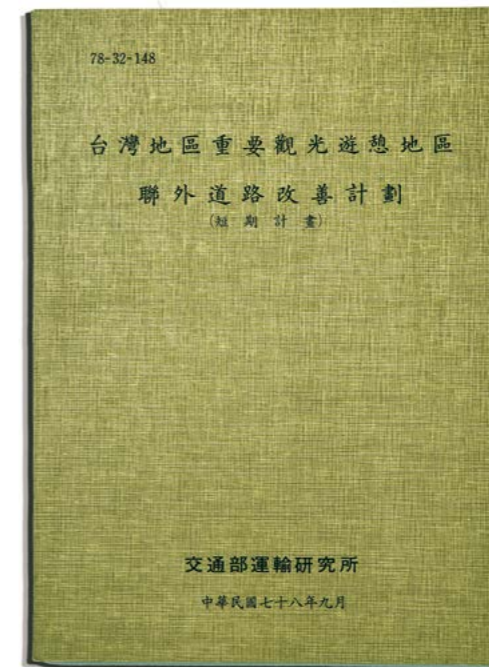
民國 75 年 1 月，行政院核定北部第二高速公路興建計畫，於 76 年開始施工。有關交流道聯絡道路的改善，由運研所規畫。我到運研所以前，雖已由運工組進行，但尚無具體成果。77 年春節過後，張所長要我主持，3 月組成北二高交流道聯絡道路改善計畫規劃審議協調小組，邀請經濟建設委員會、高速公路局、國道新建工程局、住宅及都市發展局、公路局及本所共同派員參加，由運工組主辦，先後召開 23 次會議，9 次實地勘查。4 個月後先完成近程改善計畫，78 年 6 月再完成全部計畫。

北二高工程，包括主線 90 公里，內環線 12 公里和臺北聯絡線 6 公里，共有一般交流道 11 處，預定民國 80 年底完工（實際延至 85 年 3 月全線通車）。聯絡道路的改善，和地方政府的配合程度有絕對關係，尤其是土地的徵收和都市計畫的變更問題，如果地方政府配合不好，就是有經費預算也無法推動。因此，惟恐全部改善工程不能在北二高通車前完成，遂決定分為近程和後續兩階段實施。將通車急需部分列為近程，俾可在 80 年底以前完工，其餘部分則於 80 年以後再辦。

規劃工作，是實質建設的先鋒，也是達成目的的指針，規劃錯誤或者發生偏差，完成的計畫必有缺失，功能和績效都將打折。我到運



▲ 北部第二高速公路交流道連絡道路系統改善計畫



▲ 台灣地區重要觀光遊憩地區聯外道路改善計畫

研所要主持的工作，既是以規劃審議為主，就必須先為自己設定一種信念，在基本信念之下來作實質規劃，便不會發生缺失或偏差。我的基本信念是：氣節要高，氣魄要大，氣勢要壯，氣質要雅。

氣節要高，就是要能清廉自持。規劃的結果，直接影響土地的收益和損害的補償，預知路線經過的路徑，是獲取額外利益的最佳方法，身為主持人要能堅守原則擇善固執，方能超然於事外，不為利誘所蒙蔽。

氣魄要大，就是要能高瞻遠矚。規劃的目標，要切合實際的需要，既不是好高騖遠虛耗公帑，也不可急功近利只顧眼前，要放大眼光，為多數人利益著想，為長遠效益作打算。

氣勢要壯，就是要能貫徹始終。當一項計畫或者一項方案，經過審慎研究決定以後，就要不怕挫折、不畏艱險地去執行，要有克服困難的勇氣，達成目標的決心，不僅要勇於負責，還要能勇於認錯主動

修正。

氣質要雅，就是要能溫文儒雅。不可自視才華出眾而一意孤行，多溝通多聽大家意見，即或不予採納，也要在嚴謹中不忘幽默，爭執中帶些輕鬆，使參與者留有尊嚴，才能繼續聽到不同的意見。

這一信念不僅是我主持規劃小組的座右銘，主持任何研討會議均是本著此一信念來處理。因為我是顧問不是任何高官，不能仗著官大學問大來壓人，唯有憑資望、能力、道德、謙讓來推動工作，這也是能夠受聘十幾年的根本原因。



民國 77 年秋，南投縣太極峽谷發生山難，遊客遭山崩落石砸死 20 多人。郭南宏部長指定運研所迅速研究通往觀光遊憩地區聯外道路的改善問題，12 月 28 日組成研究小組，由我主持。首先選定 106 處觀光遊憩據點，檢討通往這些地方的道路現況，然後就交通不便應改善

部分共有 30 處作為計畫範圍，提出道路改善計畫。至於風景名勝區內的整頓，則由觀光局另行辦理。此計畫是我到運研所後，第二個全盤主導的計畫，經過 18 次研討會議，於 78 年 9 月完成報告，行政院於 79 年 1 月核定執行。

在此兩三年中間，除上述專案計畫之外，為建立管理制度，曾先後撰擬：交通建設基金保管運用辦法、中油超額盈餘專款（155 億）用於交通建設計畫實施要點、臺灣地區收費公路橋樑制度研究報告、都市停車問題研究報告、臺北都會區重大建設規劃，以及北二高連絡道路和中油專款工程執行情形的實地考核工作。

二高連絡道路改善規劃

當北二高交流道連絡道路改善計畫完成之時，政府決定續建中南部第二高速公路，北起北二高新竹系統交流道，南至屏東縣林邊，並從汐止延長至基隆，共長 339 公里（連同北二高主線 90 公里，合計 429 公里）。另有臺中環線、臺南環線、高雄環線及旗山支線，共長 68 公里。在主支線上共設 43 處一般交流道。

鑑於本計畫路線縱貫南北，相關交流道的連絡道路性質複雜，規劃工作非常繁重，為了順利進行，乃先邀請主要機關的主管人員進行研商，決定擴大原來規劃小組的成員，除參加北二高規劃小組的單位外，再增加行政院秘書處第三組、公共建設督導會報（現為公共工程委員會）、內政部營建署、交通部路政司、會計處及臺灣省交通處參加，以期規劃的成果能為各機關所接受。小組從民國 78 年 8 月 16 日召開第 1 次會議起，至 82 年 1 月完成規劃報告止，歷時 3 年半。開會 41 次，實地勘查 10 餘次。

這次組成的小組具有雙重任務，除規劃二高後續計畫交流道的連絡道路之外，還同時負責檢討北二高連絡道路的執行情形，會議非常複雜。為了每次會議進行順利，我在主持會議的方式上，有很大的改變。

首先依據各連絡道路的地理環境、行政管理制度，加以分工，由住都局、公路局做為執行機關。

施工中工程，制定執行情形報告表，便利會議時按表列項目檢討，



▲ 第二高速公路後續計畫交流道連絡道路系統改善計畫

以避免冗長的文字報告。

規劃中的連絡道路，由北向南依照交流道次序，每次會議最多提出 2、3 處交流道規劃方案，包括問題分析、計畫構想、改善標準、主要內容、概算經費等，供會中審議。

集合若干處交流道規劃案，指定相關委員會同地方政府代表，赴現場實地勘查，研判其可行性。

將勘查意見提下次會議討論通過後視為定案，交由主辦機關續作細部規劃。

小組委員共有 50 多人，每次會議時，為避免淪為少數人的論壇，必須促使大家充分發言，又須控制散漫表述，以免浪費會議時間，主持會議的能力最為重要。我的做法是：

第一、會前充分準備：就當次會議的內容，先充分瞭解，預設解

決或修正腹案（即或不成熟也必須有腹案）。

第二、堅守開會要領：掌握開會要領是會議順利進行的關鍵。就是要依照程序按部就班地進行，既可防止漫無邊際的發言，又可因集中討論而獲得理想的結論。

第三、重視比較評估：計畫構想或者是規劃方案，不一定是最佳方案，不僅要求規劃單位多提不同的替代方案，也鼓勵與會人員多提修正意見，以期產生最佳結論。

第四、展現裁決能力：主持人要有高度的分析研判能力，才能作成正確完整的決議或結論。遇有臨時提案或動議，更要靠快速的反應來隨機處理。

二高連絡道路規劃小組，於民國 82 年 1 月完成報告書之後即自動撤銷，並建議將督導執行工作，改由部屬重大工程督導會報接辦。因該會報係以討論政策性問題為主，且乏經常辦事人員，又對規劃細節不夠熟習，同年 10 月，部函再交運研所繼續組成小組辦理。

民國 82 年 12 月訂定「交通部運輸研究所高速公路交流道連絡道路改善規劃協調小組作業設置要點」，報交通部核定，並於當月 22 日召開第 1 次委員會議，使中斷近 10 個月的各項問題，得以再恢復協商解決，兩執行單位莫不稱便。新小組的任務，有以下 6 項：

- 一、連絡道路系統之整體規劃事項
- 二、定案工程執行進度之審議事項
- 三、經費需求調度之核議事項
- 四、年度計畫預算之籌編事項
- 五、改善計畫修正之協調事項
- 六、其他有關連絡道路之規劃協調事項

從以上 6 項任務可知，凡屬連絡道路的各项問題，均須經過小組的審議程序才能執行，比北二高的小組職權擴大很多，我主持會議的責任也因而加重，實非受聘時始料所及。

規劃期間遭遇很多困擾，以下幾項較為重要。

鑑於過去辦理中山高速公路和北二高連絡道路時，經費全由中央負擔的成例，地方政府常藉改善連絡道路的理由，將一般道路建設透過規劃單位納入計畫，審議時若想刪除，必須找出強烈的理由，才能予以否決。主持人必須在加強地方建設和改善進出交流道交通之間，權衡其輕重，因此，凡兼具兩項效益的都會採納，對交流道交通改善效益較輕的則予以割愛。

其次是土地徵收費用的問題。依照當時土地法的規定，道路交通需要的土地，可以用徵收方式取得，其價格依照公告地價加成辦理。規劃單位則依照此標準估算用地經費。規劃案在細部設計未完成以前，通常是依據經驗法則估算所要經費，分為工程費和用地費（含補償）兩大類。在民國 70 年代以前，地價很便宜，用地費約占總工程費 4 分之 1；經過能源危機地價飛漲以後，用地費占總工程費的比率，升到 5 分之 3 甚至 4 分之 3。所以，一項計畫的能否實現，用地費處於舉足輕重的地位。

連絡道路改善計畫小組通過之後，成為部分人士炒做土地的對象，凡納入計畫的道路用地，翌年評定的地價，必定大幅度調漲，造成規劃單位莫大困擾，甚至無法執行。

第三是地上物補償的問題。道路用地徵收同時須就地上物予以補償，建築物應按重置價值補償，種植作物則按損害價值補償，其標準由縣市政府訂定。因為地方政府財政短絀，補償標準常較實際價值為低，所有權人為配合地方建設，又明知地方政府無錢，多能勉強接受。

今遇上中央政府主辦工程，遂要求提高標準，甚而發生集體抗爭拒絕拆遷情事，規劃單位礙於規定又不敢擅自增加補償，致使計畫停頓。我在此時必須審度情勢，作成決議，一方面由地方政府專案評定，一方面調整預算求得解決，雖知責任很重也必須一肩扛起，否則猶疑不決，不能解決問題，小組將無存在意義。

在連絡道路規劃三年多時間裡，有兩位協助我的人，一是運工組組長曾志煌先生（現為中油公司資產營運管理處處長），一是副組長陳茂男先生（現為交通部運輸研究所副所長），沒有他們的協助是不可能順利完成任務的，在此特別感謝。



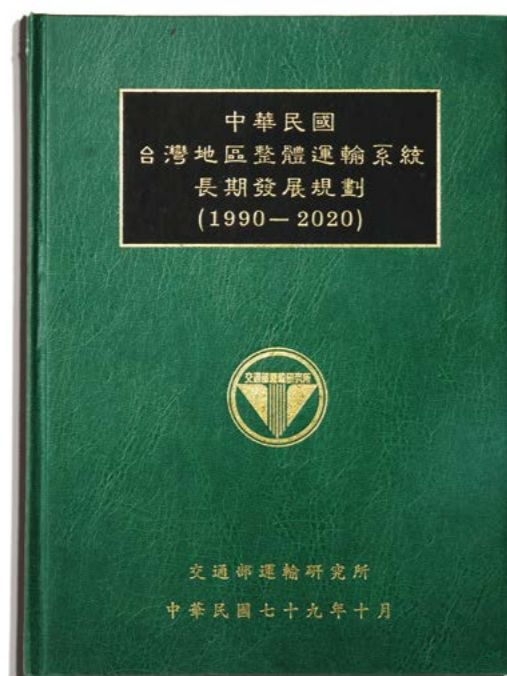
▲ 曾志煌處長



▲ 陳茂男副所長

整體運輸系統長期規劃

整體運輸系統，涵蓋極廣。依運輸市場特性分，可分為國際運輸、城際運輸、區域運輸、都市運輸、生活圈運輸和地區運輸等 6 大類。依運輸設施分，可分為空運系統（空港）、海運系統（海港）、陸運系統（軌道、公路）；而陸運之軌道運輸又分為傳統鐵路、高速鐵路和大眾捷運；陸運之公路運輸又分為高速公路、快速公路與一般公路。



▲中華民國台灣地區整體運輸系統長期發展規劃（1990-2020）

整體運輸系統規劃之目的，是希望在國家整體發展政策之下，運用有限資源，針對現在和未來（目標年）的運輸需要，將各運輸系統予以整合，使其相互配合發展，以避免各自冒進，產生不當競爭及浪費資源的後果。

民國 65 年，交通部運輸計劃委員會（運研所前身）曾提出「台灣地區整體運輸規劃報告」，惜因內容涵蓋範圍較小，對捷運、高鐵、及生活圈運輸，均付闕如。民國 73 年，運輸計劃委員會再就前述規劃報告，以兩年時間檢討修正，並以民國 89 年為目標年，於 75 年 6 月完成（74 年已改制為運輸研究所）。其內容仍係以陸、海、空運輸系統之需求預測、發展計畫及投資計畫為主體，並未依運輸特性作分析，也無法看出各地區發展的重點。

民國 76 年 9 月，張家祝先生接任所長後，除接受交通部交辦研究計畫外，特別重視整體運輸系統長期發展的規劃工作，由所內組成 10 人小組分工進行，運計組鄭賜榮組長任計畫主持人，預期兩年半完成。

本計畫設定的年期為民國 89 年至 109 年（西元 1990 至 2020）規劃範圍，限於在臺灣地區的 18 個生活圈。運輸系統包括：鐵路運輸系統（高速鐵路、傳統鐵路）；公路運輸系統（高速公路、一般公路）；港埠海運系統（國際港）；航空運輸系統（國際機場、國內機場）；都市運輸系統（快速道路、大眾捷運）。

研究內容共分為社經資料蒐集、分析與預測，運輸系統現況分析與預測，未來運輸系統之規劃原則、功能定位及運輸系統發展計畫等 4 部分，但第 4 部分是本規劃的重點，占全篇規劃報告的 5 分之 4。

發展計畫的區分，打破以往的研究方式，改按運輸市場特性劃分為國際運輸、城際運輸、區域運輸、都會區運輸及生活圈運輸等 5 大部分。使運輸型態特性和應配屬的運輸系統性質合而為一，達到供需平衡對應的關係，是本次研究的新觀念。

當小組將基本資料分析預測、計畫構想等研究工作告一段落，須邀請相關部門參加討論時，由我主持研討會議。79年5月初起，用兩週時間先就小組研究成果，逐章逐節予以審查，發現很多應修正的地方。5月底邀請交通部路政司、航政司，省府交通處、住都局，鐵路局、公路局、各港務局開會，由運計組綜合報告後分段研討修正，歷時兩天半完成。8月起再就生活圈發展計畫，分10次邀請各縣市政府工務（建設）局主管參加研討，迄8月底完成，同年10月出版。

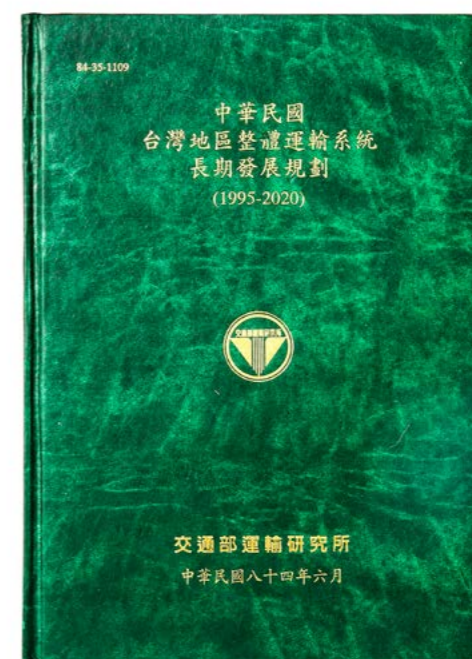
本規劃報告與以往兩次報告比較，有顯著地不同，我為完成此一報告所付出的時間與心力，可謂不小。茲將其特色記述如下，也可做為今後編撰的參考。

- 一、本規劃案須掌握整體規劃的原則，具綱要性及指導性，所以打破以往慣例，改為以運輸市場型態（國際、城際、區域、都會、生活圈）為綱，以運輸各業性質（空運、海運、陸運）為緯，以重要計畫為目；綱舉目張，一目了然。
- 二、本規劃案為突顯規劃結果，省略分析預測模式之建立和預測過程，避免學術論文形式的冗長論述，並儘量利用圖表來表示成果，簡化敘述性文章，達到文簡意賅又不失精髓的目的。
- 三、遵守國土區域計畫的精神，不論國家任何部門的計畫，均不能自外於區域計畫的範疇。本規劃案除國際運輸不受區域計畫影響外，均視區域計畫為上位指導計畫。臺灣地區分為北中南東4個區域，因此，所謂城際運輸，是指各區域中心間的運輸行為；區域運輸，是指在一個區域計畫區內各中心城市間的運輸行為；都會區運輸，是指以區域中心為主軸與其各衛星城市間的運輸行為；生活圈運輸，是指生活圈中心城市與其各鄉鎮市間的運輸行為。本此原則來建立運輸系統的

發展架構。

- 四、依運輸市場型態所擬的每項發展計畫，均分為計畫內容（包括建設構想及標準）、執行機關、辦理時程及建設經費等項，具體明確。排除僅作原則性空泛的建議，以利日後依此綱要計畫落實執行。

長期規劃報告，至少要預測未來10年的供需，多為20年，甚至未來30年。理論上，預測年期愈長，後期的計畫受不確定的變化因素越大，每隔若干年（多以5年為一期）須作一次檢討修正。本規劃案係於民國79年10月完成，乃於民國84年6月作第1次修正，年期調整為民國84年至109年（西元1995至2020年）。其修正重點，是著眼於國內經濟正蓬勃發展，臺灣經濟奇蹟已為國際所公認，但發現國際的經濟情勢，有轉變為區域經濟活動的趨勢，政府乃及時制定發展



▲中華民國台灣地區整體運輸系統長期發展規劃（1995-2020）

臺灣為亞太營運中心的政策，並以發展海運中心、空運中心為施政目標，以便掌握先機繼續發展。本規劃必須同步修正，以期達到內陸運輸與國際運輸相配合，以國際運輸帶動國家整體發展的目標。

本次修正工作，既有上述明確的目標，又有原已建立的藍本，所以，我在主持此次修訂工作時，有駕輕就熟之感，不出4個月就順利完成（於84年6月出版）。

據悉，運研所曾於民國87年秋，續就台灣地區整體運輸系統進行規劃，距上次修正不過3年，何以急於修訂，因我已從87年起改為榮譽顧問，不再上班，對於再修訂的原因和目的，均不得知。

東西向快速公路規劃

民國79年6月1日，郝柏村先生接任行政院長，9月提出六年國家建設構想。公路部門，由公路局提出40多條路線的改善計畫，11月送運研所審查時，我認為這些零散的計畫，不具重大建設規模，僅能解決地方個別要求，缺乏前瞻性與整體性，乃予以全部否決。但應提出甚麼計畫，心中也無定論。經從臺灣公路缺少那一種公路思考，獲得應修建東西向快速公路的答案。至於應闢建幾條以及採用原路改建還是另闢新路，則須再加研究。

首先考慮興建幾條路線的問題，因路線多寡與分佈方式及功能效益有關，最後想到各生活圈對外聯絡的需要。除在兩條高速公路之間，已興建4條環支線之外，至少要再建12條快速公路，才能滿足北起基隆南至屏東14個生活圈的需要。

其次是考慮用原路改建還是開闢新路的問題，根據過去改善公路的經驗，沿公路的帶狀發展非常嚴重，一條公路開闢或者拓寬後不出幾年，沿線房屋毗連，使公路效用打折，最後變成市區道路。為使快速公路建成後，不致失其快速功能，惟有採用新闢路線且須同時限建，才能保持原有效用。

民國80年1月3日，邀集省住都局和公路局（以下簡稱兩局）主管人員到運研所會商後，獲致以下幾項結論：

一、決定以「台灣地區西部走廊東西向快速公路建設計畫」為名

列入國家建設六年計畫，新闢路線 12 條。

二、請兩局儘速協調地方政府，於 2 月 10 日前提出建議路線，並多提替代方案以利勘選。

三、應符合部頒快速公路標準，不經過任何市區，以減少人民所受損失。

四、路線應能貫通西部濱海公路、縱貫省道、兩高速公路及台 3 線內陸公路。

2 月 20 日，召開成立規劃小組籌備會議，決定 12 條勘查路線及參加規劃審議協調小組單位與主管人員、實地勘查日期。

2 月 26 日起至 3 月 12 日，以兩週時間由我領隊會同相關單位及地方政府人員，實地會勘。

3 月 14 日召開規劃審議協調小組第 1 次會議，通過高雄潮州、臺南關廟、北門玉井、東石嘉義等 4 條線的路徑、設交流道地點以及將來細部規劃原則等事項；3 月 19 日第 2 次會議，通過臺西古坑、王功（漢寶）草屯、彰濱臺中、後龍汶水等 4 條路線；3 月 21 日第 3 次會議，通過南寮竹東、觀音大溪、八里新店、萬里瑞濱等 4 條路線。

上述 12 條路線的決定，僅表示確立計畫目標，使兩局後續規劃作業有所遵循而已。在此後一年的細部規劃期間，



▲ 台灣地區西部走廊東西向快速公路建設計畫

發生的問題達百項以上，均在每月小組會議上予以解決。

民國 81 年 3 月 11 日第 14 次小組會議，通過本建設計畫，12 條路線總長 340 公里，總經費 1,985 億 2,400 萬元。同年 4 月 7 日向交通部重大工程督導會報簡報，交通部於 5 月 15 日報行政院。9 月 17 日行政院院會，由我以顧問身分向郝院長作簡報，並即席答覆所詢問題後院會決議通過，9 月 25 日函覆交通部核定。附帶 4 點結論：

- 一、路線之選定，應儘量配合河川東西走向的特性，利用原有河堤及河川地沿岸興建，以達築路兼築堤的功能。
- 二、訂定興建優先順序時，應注意區域分配之均衡；地方政府能取得路段用地者，優先興建。
- 三、道路採封閉式或開放式，應視路段情況需要分別規劃。
- 四、本案係中央補助地方興建之省道，除已核定之總經費 1,985.24 億元外，中央不再補助，如有不足，請省政府自行籌措。

上述 4 點結論，是本計畫得以實現的原始依據，極具歷史意義，特為之記。規劃小組也於 9 月 23 日召開第 20 次會議後撤銷。

原來的規劃小組雖經撤銷，但細部規劃的審查工作正在開始。兩局將完成之規劃報告書報交通部核定時，仍交由運研所審查，使原小組處於名亡實存狀態，只是未定期開會而已。除八里新店、南寮竹東兩線，因報告書完成較早，已在第 18 次會和第 19 次會審查完畢外，10 月 28 日起至 82 年 9 月 15 日止，陸續將其餘 10 條路線的規劃報告書審查完竣。每本規劃報告多達 5、600 頁，審查工作至為繁重，為了要仔細審查又不至漫無章法，我把它分為作業方法和分析內容是否正確與規劃原則是否妥適兩大部分，然後逐章逐節加以審查，每次紀錄

所列修正意見均在百項以上，足證審查之嚴謹，堪為細部設計的依據。

下列特色值得一記：

一、利用河川地兼顧築路與築堤

在12條計畫路線中，有南寮竹東（沿頭前溪）、後龍汶水（沿後龍溪）、彰濱臺中（沿大肚溪筏子溪）、漢寶草屯（沿員林大排水路）四條，完全沿溪築路；萬里瑞濱（基隆河）及八里新店（淡水河）兩條，是部分沿河川築路。

二、補充設計標準以應實際需要

在部頒設計規範之外，特別就車道數、路基寬、車道寬、分向島寬、路肩寬…高架橋斷面等，作統一規定。尤其對於長隧道的設計，特別規定每400公尺應設人行聯絡道，每1,600公尺應設車行聯絡道，以及應有完整的通風系統、電力系統、照明系統、消防系統及交控系統等，均是設計上的特殊要求。

三、在兩高速公路增設交流道

東西向快速公路要和兩高速公路相連，是興建的主要目的。惜因高速公路局對增設交流道的觀點，非常保守，每次協調均有異議。為期徹底解決，我親往高速公路局拜訪楊欽耀局長，說明增設交流道後無異於增加多條環支線，對高快速公路同蒙其利，因而轉變該局觀點，獲致圓滿結果。

四、兩項非本計畫問題的決定

八里新店線行經五股工業區中山路轉接思源路一段，為台1線省道主線之一部分，因交通量特大，經決定將中山橋起至思源路口一段併入本計畫，投資26億元改為全線高架，使從臺北市忠孝橋至五股交流道間過境車流得以暢通。此外，臺中市臺中港路與黎明路在中港路交流道前平交，交通經常壅

塞，為解決此一平交瓶頸，經決定將中港路予以高架，所需2億元列在快官臺中線計畫支應，使直行交通得以改善。上述兩工程，若非當時斷然處理，20餘年後的今日恐仍無力解決。

五、與高速公路合併規劃交控系統

交控系統是運輸資訊系統的基礎設施，是傳播運輸情境的先鋒，也是今後運輸管理的必要措施。中山高速公路於民國73年11月10日完成交控系統後，興建第二高速公路時，即同時規劃交控系統，並與中山高連成一體。東西向快速公路既與兩高速公路相連，構成臺灣西部的高快速公路網，自應整體規劃交控系統，且應與築路工程同時施工。我本此一概念，一方面商請國工局合併代為規劃，一面在東西向快速公路預算中控留100億元備用，細部佈設則由公路局負責。其佈設原則為：在臺北設總控制中心，在各區工程處設區控制站，以備將來可將省道納入。當規劃完成於86年5月向部長簡報時，被蔡兆陽部長裁示一句「緩辦」而叫停，於今思之，令人扼腕。

民國82年2月17日行政院郝院長被迫辭職，六年國建浪費國家資源之聲四起，形成重加檢討的趨勢。東西向快速公路計畫亦難例外，從3月起由我主持多次研討會議，4月1日商定實施原則，4月8日至22日與兩局主辦單位逐條檢討構建型式及重估概算，5月13日召開修正計畫審查會議，6月1日決定財源籌措方案，7月14日完成增加經費原因分析，7月28日報交通部，9月10日向劉兆玄部長簡報，裁定照修正計畫繼續辦理，並為顧及交通建設整體財務調度，遲至翌年4月1日正式報行政院，83年8月4日院會核定。

從以上的記述，足可顯示當時規劃之細緻及檢討的認真。部分學者和民意代表，不知內情，才有計畫草率的評論，使我難以接受。



修訂後的 12 條快速公路，總長 344 公里，其中平面開放式道路 16 公里（約占 5%），平面路堤 50 公里（約占 15%），封閉式（含高架及隧道）278 公里（約占 80%）。顯示除東西兩端可以開放路段外，絕不允許在兩高速公路之間，有開放路段，以免影響聯絡高速公路的功能，這也是我堅持的結果。

民國 83 年 12 月 7 日，交通部頒布「交通部運輸研究所東西向快速公路暨西部濱海快速公路建設計畫審議協調小組作業設置要點」，我立即分別協商相關機關派遣參加人員，12 月 21 日召開第 1 次小組會議，宣讀部函設置要點內容，其重點有下列兩項：

- 一、本小組任務規定為：
 - ① 規劃設計原則之變更事項。
 - ② 工程施工進度之審議事項。
 - ③ 經費需求調度之核議事項。
 - ④ 後續計畫經費之籌編事項。
 - ⑤ 與兩高速公路銜接之規劃事項。
 - ⑥ 其他有關本計畫審議協調事項。
- 二、本小組會議結論，除屬政策性或無法審議決定者，應報交通部裁決外，各單位可即依照辦理。

從上述重點可知，原西部濱海公路改善是由公路局自行主導辦理，今提升為快速公路後，也併入本小組督導，不僅擴大管理範圍，也增加了複雜性。其次，將兩快速公路計畫，從規劃設計、施工到完工為止，一切督導考核、經費籌編調度及遇有問題之解決，全部授權小組決定，而且明定各單位可即依照決議辦理，賦予小組權力和責任。



我以退休顧問身分主持會議，裁決權力雖然很大，相對地也肩負很重的責任。處理問題時，必須和顏悅色廣納眾議，然後再憑個人的學識、經驗，作最佳的決定。否則，不僅難為與會委員所信服，其錯誤決定的後果，也難以善後。

更重要的是，張所長對我的授權。他本可以小組召集人的身分，全程主持會議，我既是顧問，從旁參加意見協助處理即可。但是他卻從規劃到執行督導考核，全交我主持，使我能無所顧忌地揮灑自如，順利完成各階段的任務而未有散失，忠誠與信賴是兩人合作愉快的根源。

最後，本計畫之能夠實現，執政者的遠見和魄力乃是關鍵。郝院長雖然出身軍旅，但是他那種以國家發展為目標，以人民福祉為依歸的無私無我精神，是繼蔣院長（十大建設）孫院長（十二項建設）之後，最令人敬佩的一位政治家。在當時，一個需費近 2000 億的計畫，一般執政者不是否決便是先做一部分，想要一次全部核定，實在很難。另一方面，我為計畫構想的實現，曾力陳未來效益之重要，排除部分學者專家的質疑，終能獲得張所長的支持而提出，若當時意志動搖多所遷就，今日所完成的，不過是多幾條一般公路而已。

此外，這一計畫是由 12 條不同性質的公路組合而成。每一條公路都有一部完整的規畫報告。當時的林組長國顯先生（現為交通部主任秘書）和他的同事，在審議和執行期間，付出很大的心力，在此表示感謝。



▲林國顯主任秘書

四項專案工程之規劃

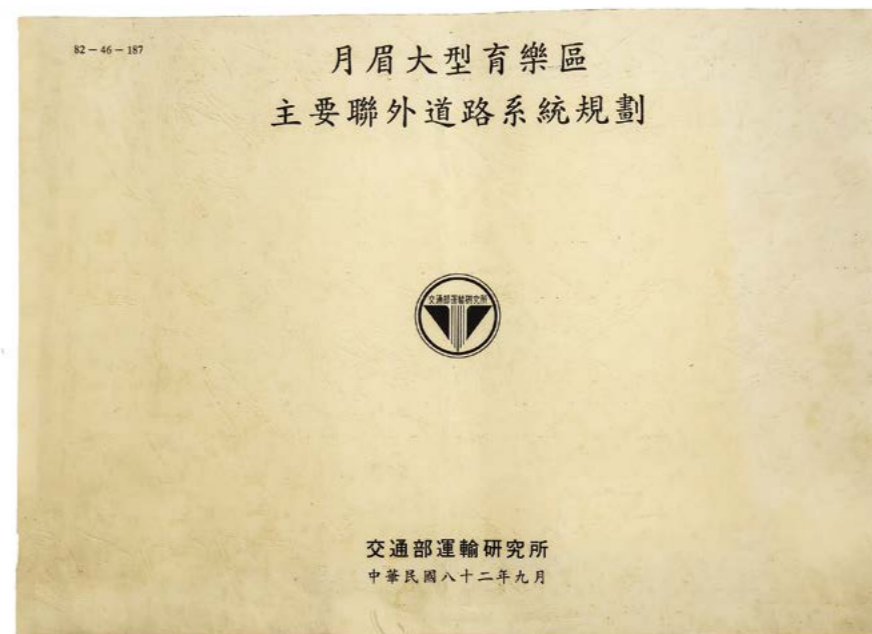
一、月眉大型育樂區聯外道路

政府為提升國民生活品質，決定利用台糖月眉糖廠（臺中縣后里鄉）土地，開發一大型育樂區，並列為六年國建計畫之一。台糖公司擬提供約 200 公頃土地，以 50 年為期租予民間企業集團，共同投資開發。初期開園時，年估 280 萬人次，最終營運目標為 600 萬人次。鑑於當地原有交通系統均是鄉道，沿線多為農地，徵收阻力較小，遂有開闢聯外道路之議。並由經濟部洽得交通部同意交由運輸研究所規劃。由我負責主持規劃協調工作。

民國 81 年 5 月 28 日，邀請行政院經建會、公共建設會報（今公共工程委員會），經濟部國營會、台灣糖業公司，交通部路政司、觀光局、國道新建工程局，省府交通處、公路局，臺中縣政府及后里鄉公所等單位，組成規劃小組，研商決定將規劃工作委託顧問公司辦理，小組僅負責審查核定任務。自 7 月起核定邀標書、台糖公告、審核競標公司規劃構想、決標，以至督導規劃進度，實地勘查，聽取期中、期末簡報，於 82 年 1 月 6 日全部完成，前後不到六個月。至於後續作業，全由經濟部依權責及行政程序辦理。

本規劃案有下述幾點特別做法：

第一、是對參與邀標者的評選方式。我一改過去先聘定數位評審委員，聽完各顧問機構簡報後，由各委員評分並以得分最高者優先議價的方式，改為事先不聘評審委員，由規劃小



▲月眉大型育樂區主要聯外道路系統規劃

組委員全體評審，於聽完簡報後，立即以無記名投票決選，以得票過半數者為中選。此一決選方式，既可防止參與者事先請託（無對象），也可避免委員壟斷。此一做法深獲與會者贊同。

第二、是規劃原則與步驟的規定。我把大型育樂區的發展，分為初期、中期、後期三個階段（園區建設必是分期完成），於是產生遊園旅次，也應是逐步成長，根據旅次成長決定每一階段的運輸需求。所以，聯外道路的改善，也規定顧問機構必須配合分三期規劃。以免浪費政府有限資源。

第三、是指定二高環線增設交流道。二高臺中環線從大甲系統東行至豐原市北郊，僅在中山高設系統交流道，在台 13 線設一般交流道。為考慮育樂園區後期發展需要，避免將來增設交流道的困難，特要求在神岡北緣預設交流道（現已建

設完成)。此外，規劃一條主要聯絡道從神岡交流道直通園區，可使園區與兩高速公路構成完整路網（惜至今尚未興建）。但神岡交流道完成後，現為中科園區所利用，誠非始料所及。



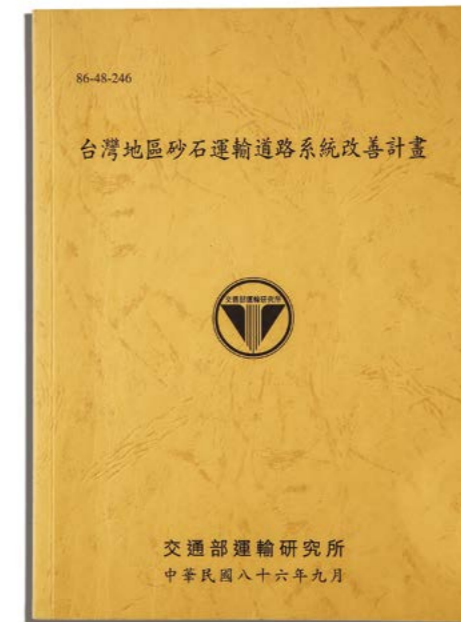
二、砂石運輸道路

砂石材料，是各項公共工程必需的原料，因過去對砂石運輸疏於管理，致對環境污染和交通安全，產生極大的衝擊；砂石業者也苦於無適當運輸道路，到處衝闖而倍受抗爭。政府認為不容忽視，乃於民國 83 年 11 月 21 日由行政院秘書長函交通部，囑照經建會建議，儘速研訂「全省砂石運輸路線整體改善或興建計畫」。

民國 84 年 2 月春節過後，將規劃小組參加單位和成員報院核定。3 月 14 日由我主持召開籌備會議，商定資料蒐集分工原則及規劃目標與方法。從 5 月 30 日召開第 1 次小組會議起，至 86 年 9 月 10 日審查規劃報告書為止，共計召開 19 次會議，分別就砂石開發供應分析、砂石需求分析、運銷分布分析、運輸系統分析等完成研究。然後，分為北部、中部、南部及東部四區，提出砂石運輸系統改善計畫，總改善（含新闢）長度約 125 公里，需費 70 億 5,000 萬元，自 87 年 7 月起分 3 年完成。

本計畫具有以下特色：

（一）臺灣本島共有 21 條主要河川，29 條次要河川，從北到南，分布極為平均。在研究砂石供需時，儘量考慮臨近供應原則，分別在適當地點建立砂石專業區。以便減少運輸路徑、運輸距離，同時又可降低運價（運價約為料價的 3 到



▲台灣地區砂石運輸道路系統改善計畫

4 倍)。無形中降低砂石成本，節省工程費用。剩餘產量再作輸往外地規劃。

- （二）砂石運輸以公路運輸為主，鐵路運輸次之，海運又次之。後兩者增加裝卸次數，影響運價，所以本規劃排除通往鐵路車站、港埠的路線，而以公路路線為重點。公路路線，又分為生產地運輸、中長程運輸和需用地運輸 3 類。也就是分為從產地到幹線公路的路徑規劃、幹線公路的選擇和離開幹線公路到需用地應行駛路徑的規劃。本規劃是以幹線公路以外的路徑為重點。
- （三）砂石運輸路徑規劃時，採用三方面同時兼顧的策略。就是要選擇足可負荷砂石車行駛的道路，其路徑經過地區，對當地環境衝擊最小，且行車肇事機率最小的路線，而又能兼顧砂石車行駛最便捷的路線。遇有不能克服障礙時，則

採用新闢路線或改善原有道路方式解決。

(四) 運輸路徑一旦規劃完成，除由中央撥款限期辦理外，各縣市政府即依規劃路徑公告，做為管制砂石車行駛的依據，未准行駛的任何道路，均不得行駛（配送當地需求者除外）。

附記

民國 89 年 9 月 21 日凌晨 1 點 47 分，發生大地震，以及翌年 7 月 2 日水災、接連數年風雨災害，中部主要河川沖積砂石，為數龐大，使河川砂石供應枯竭問題消失，是為規劃當時始料未及。



三、高鐵站區聯外道路

高速鐵路，為政府在臺灣地區興建重大計畫之一，北起臺北車站，經桃園（青埔）、新竹（六家）、臺中（烏日）、嘉義（太保）、臺南（沙崙）至高雄（左營），全長 340 公里。其中，臺北至板橋利用鐵路地下化隧道路段占 3.3%，路堤路塹段占 9.2%，隧道占 12%，餘均為高架橋。行政院又於民國 86 年 3 月 20 日核定增設苗栗、彰化、雲林 3 站，但站址未定。所以，本規劃案仍係以原定 5 站的聯外道路為範圍。

一如往例，由相關機關派代表組成「高速鐵路車站聯外交通建設審議協調專案小組」之道路分組負責規劃，我來主持。從 85 年 7 月 3 日召開第 1 次分組會議，至 86 年 6 月 29 日止，共計召開 14 次會議完成規劃報告。5 個車站聯外道路總長 122 公里，總共需費 358 億 8,300 萬元。86 年 10 月報行政院核定，由高速鐵路工程局負責執行。

我在主持規劃期間，確立幾項規劃原則：

- (一) 現有連絡道路瓶頸路段，依都市計畫寬度予以拓寬，如有尚未開闢的，則按計畫寬度開闢。
- (二) 現已開闢完成的計畫道路，因高鐵通車衍生之交通量而無法負荷時，應另闢新線承擔。
- (三) 新闢道路，一律採用快速公路標準，避免藉高鐵之名，開闢地方道路；快速公路兩側一定範圍內，應予限建，或用綠帶區隔。
- (四) 為分散往來站區交通，應利用高鐵橋下空地，沿鐵路線興建高鐵橋下快速公路，使與橫向公路幹線串連。

依照這些原則，除了應拓寬改善的路線外，特別規劃了桃園青埔至中壢快速道路，臺中生活圈 2 號路、4 號路。嘉義至太保快速道路。

使我引以為傲的是，高鐵橋下快速道路興建構想的實現。在青埔站區，北起國二高速公路，南接觀音大溪快速公路；在太保站區，北起北港嘉義之 159 縣道，南至東石嘉義快速公路；在沙崙站區，北起台 20 省道（現已北延至南科園區），南至 184 縣道，分別在高鐵橋下（兩側）利用高鐵用地，再加購土地興建快速道路。

這一創意，不僅使橋下



▲ 高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫

用地不致閒置浪費並防止日久遭受侵占，且可形成快速交通捷徑，將來認有需要，還可繼續延伸興建，稱得上是一舉數得。據說，高鐵局在執行時，融入了市區道路建設的概念，而忽視了原計畫的精神，在設計標準上多有修正。其最大錯誤是，准許與地方道路平交並以號誌管制，如此一來，快速功能盡失。主事者眼光短淺，造成投資效益打折，因我已從 87 年起不再具管制能力，惟有慨嘆而已。



四、桃園航空城聯外交通系統

桃園航空城，是指以桃園中正機場為重心，建立客、貨運轉運中心，連同周邊地區產業發展，期望成為亞太地區國際航空中心，使該地區未來發展成為航空城。其計畫目標分為 3 個階段：

- (一) 以西元 2000 年為短期目標，優先發展航空貨運轉運中心，吸引跨國企業來臺設立區域營運基地，以帶動相關高附加價值的製造業與服務業的發展。
- (二) 以西元 2010 年為中期目標，發展擴充航空客運轉運設施，建立臺灣航空轉運中心的樞紐地位。
- (三) 以西元 2020 年為長期目標，配合客貨轉運中心計畫，將周邊地區發展成為航空城。

航空城交通系統的規劃，依都市發展觀點交由省住宅及都市發展處（原稱局現已改稱處）。因其內容全部與公路系統有關，民國 86 年 6 月交通部交由運研所審查。我發現計畫內容多為遷就現有道路系統而加以拓寬改善，缺乏前瞻性和突破性，即或全部照計畫完成，也難滿足未來需要。於是，我提出幾項突破性的構想，邀請中央及省有關

機關開會討論。

- 第一、鑑於現有桃園（南崁）交流道至貨運園區的台 4 線，尖峰小時交通量已達 600PCU，路寬僅 30 公尺，將來即或將 108、110 等縣道拓寬改善，因非捷徑，可分散的交通量有限。必須考慮在台 4 線上興建貨運（櫃）專用高架道路，既可構成貨運捷徑，也可改善地面混亂擁擠的交通。
- 第二、現在從南北兩方向往來中正機場的交通量，90%，都是由中山高轉國二進出機場，這也是造成國二壅塞的原因。若想分散此一交通動線的交通量，必須使中正機場與西濱快速公路直接（不經過大園市區）貫通，藉西濱快速公路，開闢另一條機場聯外捷徑。
- 第三、依航空城後期計畫，將在大園南方規劃客運園區（南港特定區），因此，從客運園區到機場和從園區接西濱快速公路之間，均應有公路捷徑相通。此舉，不僅可提升航空城區運輸效能，也可疏解大園原有台 15 及縣道 110 線塞車之苦。

依照上述構想，經過 4 次開會研討修正，同時將原擬改善的縣鄉道標準和所需經費，一併調整後，於 86 年 9 月完成「桃園航運城客貨運園區聯外交通系統建設計畫」，10 月報行政院核定，自 89 年度起實施。共計列入本計畫內執行者，新闢道路（含高架）17 公里，改善道路 13.8 公里，需工程費 84 億餘元。至已在其他計畫列有經費辦理者，則不計算在內。嗣因政黨輪替，意識型態掛帥，本計畫未能實現，殊為可惜。

尷尬的一年

民國 85 年 11 月傳出消息，明年將不再聘為有給職（支研究費）顧問，改為榮譽顧問。我不以為意，淡然處之。後來又得知，是人事行政局高層告知蔡兆陽部長的。於是，我明白了，是我刺到該局的痛處而惱羞成怒。

民國 85 年 6 月間，多次接到公路局工程處反映說：「省屬機關之司機、料工等，自 7 月 1 日起不得加班、出差……影響工地作業」。我遂在 7 月 9 日協調審議小組第 33 次會議中，以主持人臨時動議提出下述提案：

近聞，省屬機關自 7 月 1 日起，所有支月薪之司機、料工等，均改為按日支薪，且不得加班、出差及支領里程獎金。造成各工程部門司機，不願行駛遠程及不願經高速公路（因需代付通行費），或遇急需司機送赴工地時，則司機可請假一日拒絕行駛遠程等問題。查重大工程建設多屬臨編單位，若進用之臨時人員，依上述規定則無意願赴工地檢驗、監工，而發生不能配合工地施工需要等情事，長此以往，將嚴重影響工程進度及品質控制。似此顛預僵化落後之人事管理方法，已與科技時代完全脫節，建請公共工程委員會賜予查明，如屬事實，請迅予轉飭改正。

經決議由運研所報部核辦。

此案提出的目的，無異是為省屬全體司機技工請命，也是為了重大工程能夠順利推動。不出兩個月，已取消此一規定。

民國 86 年元月起，改聘為榮譽顧問，本應不再上班管事，也可少掉臺北臺中每週往返之苦。當時張有恆所長鑑於兩快速公路計畫正值執行高峰；高鐵站區聯外道路規劃尚待完成；一些專案計畫也需要推動，遂想出使我繼續幫忙的方法，以按次實報差旅費方式來解決（支研究費時不能報）。其實，過去 9 年所支研究費，扣除食宿交通費用後，所剩無幾。所以，有無待遇並不重要，能做義工奉獻所長，實屬人生一樂，乃欣表同意。尷尬的一年，於焉開始。

第一件事是，將交流道連絡道路小組和兩快速公路小組的會議主持工作，改由林大煜副所長主持，我退居首席委員。但會議時有關個案的檢討，以及遇有疑難問題的處理，仍以我所表示的意見為主。在立場上，我是向主席建議而非直接裁決，主持人又不便拂逆，彼此多了一層尷尬。

其次是，高速鐵路站區聯外道路的規劃工作，進行過半，此與前述兩小組就已定案計畫之督導考核不同，如果中途換人主持，很難進入狀況。為了一氣呵成，仍由我繼續推動，使我不得不勉為其難。

同年 7 月，張有恆先生轉任民航局局長，由林大煜副所長接任，他再三請我繼續輔助，如果表示身分不宜而拒絕，易被誤會為不支持他；如不推辭，可能被別人看做是賴著不走。經過再三思忖，寧可背負指責而留下來。

張家祝次長對我的晚年十分關心，想到我離開運研所後的工作安排，特以推薦函介紹到逢甲大學交通工程與管理學系任教，託顏秀吉老師從中磨合，承系主任徐耀賜博士同意，從 86 學年度起聘為兼任講

師。有人問我，為何不爭取副教授名義？但我不作如是想。學術部門具有獨立人格，不是用爭取而是要靠學術資歷和教學實力來決定。能受聘已屬不易，何敢奢求。對張次長和對學校，都心存感激。因此，從6月起趕寫講義，以便9月中旬起授課之用；另一方面，又忙於高鐵站區聯外道路、桃園航空城聯外交通系統規劃的收尾工作，思緒複雜，有角色錯亂之感。

6月，內人腹脹積水，疑有重病發生，經往臺中澄清醫院檢查，確認為卵巢腫瘤，18日住院，25日開刀，7月3日出院。所幸，檢查結果為良性囊腫，家人破憂轉喜；接著患腸道阻塞，延續近月。在此期間，仍須按時兩地奔波，照常處理研討事務，又不便將家事說出驚動別人。內心牽掛和煎熬，煩燥不已，表面則若無其事，談笑自如，這種雙面人的尷尬，到9月才告平復。

7月，蕭萬長院長巡訪嘉義縣市，指示交通部提出嘉義地區交通改善計畫，交由運研所研擬，因我熟識地方事務，9月邀請中央及省市等地方機關開會，由我主持研討，10月完成。11月由林所長在部務會議上向蔡兆陽部長簡報，認為計畫週詳，具體可行，由路政司撰稿報院核辦。

會後，召林所長至其辦公室問：「張 澎怎麼還在所裡？應馬上叫他離開！」林所長返所後交待運工組處理。陳茂南副組長婉轉向我說明，我立即表示到此為止。時屆月底，一天也不願多留。

12月5日，林所長召開所務會議，同時為我歡送，致詞時語多感謝，並致贈「貢獻良多」銀盤，另送新型多功能傳真機一臺，我簡短答謝後退席，將私人資料打包，中午與運工組少數同仁聚餐，下午4點專車返臺中。車中，思緒起伏，百感交集，退休後10年歲月，所奉獻的心力，不亞於在職時日。尤其為交通建設所付出的智慧和創見，用成就非凡形容，亦不為過。而在這10年期間，由於我的行為表現，

至少培養出10位傑出的人才，把他（她）們從我所謂的「小朋友」，一一變成可以獨擋一面的主管，這何嘗不是我的另一成就？

我生性剛正，內圓外方，明辨是非，仗義直言。在做人來說是優點；在當今社會來說，便是缺點。

我之如此檢討，不在於區區待遇的得失，而是覺得已屆耄耋之年，猶不能節制情緒、少造口業，雖然曾以「氣質要雅」為座右銘，實際並未完全做到，今後還要在修養上下工夫。

我和運研所同事的感情深厚，並不因我之離開而生隔閡，「請益」電話、傳真資料請我審閱事項不斷。相對地，我也沒有「不在其位，不謀其政」的考慮，一如以往，溝通討論。初時每週往來，漸漸地減少依靠，好似斷奶嬰兒，終於忘掉奶媽。尷尬的一年也畫下句點。

退而不休，再修訂公路法規

民國 88 年底，交通部決定全面修訂不合時宜的法規，公路工程部門，同步組成「公路工程相關法規修訂小組」負責其事。張家祝次長為小組召集人，請我以顧問身分任副召集人，並代為主持實際研討修訂工作。這一安排，就實務言，我素具公路管理經驗，又為公路法規原始起草人（民國 46 年），自能勝任愉快；另一方面，也是使我退而不休，減少寂寞，增加在公路交通界的揮灑空間。張次長的構想，於公於私，可稱得上是極具創意，我明知並不輕鬆，但欣然同意。

法規修訂小組委員，由路政司副司長、法規會編審、會計處科長、高公局、國道新工局、公路總局 3 機關副局長及其各組（處）長；運研所組長、營建署組長等組成，陣營極為堅強，堪稱為一時之選。

民國 89 年 3 月 30 日，在交通部 201 會議室，召開第 1 次小組會議，由張次長親自主持，確定待修法規種類、研討方式、進度控制、起草分工等原則，並決定每兩週開會一次，自第 2 次會議起由我代為主持。

原定待修法規，有：公路法、公路修建養護管理規則、公路土地使用規則、專用公路管理規則、公路經營業管理規則、公路兩旁建築物及廣告物限建禁建辦法等六種；新訂法規僅有公路委託管理辦法一項。全部修訂工作，預定民國 90 年 9 月完成。

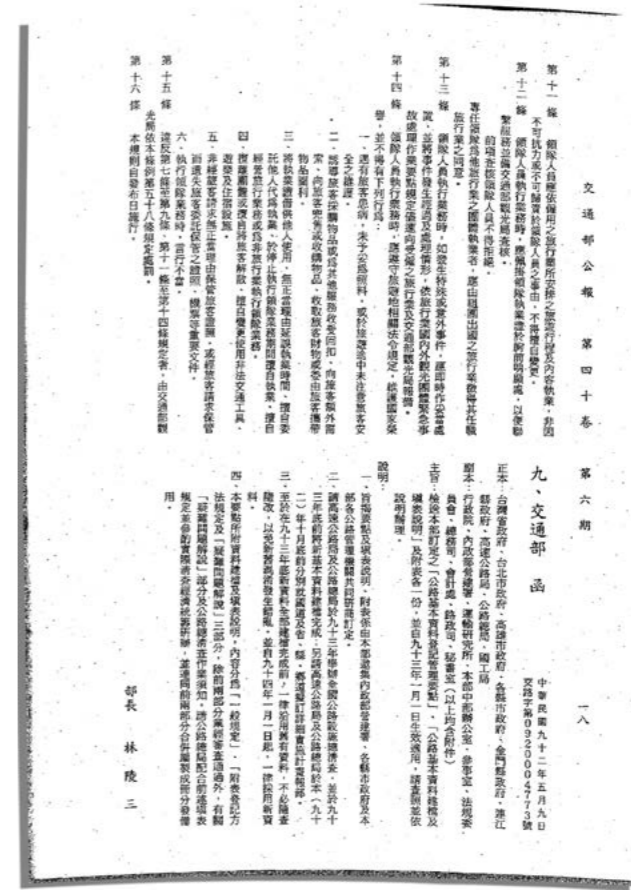
關於公路工程管理法規的制定經過，我是創始起草人，自然最清楚。猶憶，民國 45、46 年間，政府為了制定公路法，在交通部成立法規小組，受聘為起草委員，當時我是省公路局正工程司，憑藉個人對

公路管理的構想，參考日本道路法（因與我國國情相近）及政府已核頒的條例、規則、辦法、要點等，擬訂條文草案供小組研討。迨公路法於 48 年 6 月 26 日公布（翌年 7 月 1 日施行）後，再由我繼續起草與公路管理有關的子法，於 49 年以後陸續公布。其後，遇有重大修訂也曾參與，所以，此次主導修法，當收駕輕就熟之效。

鑑於小組委員均屬一級主管，每日公務繁重，難有深入研究時間，為提升修訂績效，乃採取以下原則：

- 一、以原法規為藍本，決定每次會議研修範圍（條文數）。
- 二、高公局、國工局及公路總局視為分組，可先就指定研修範圍條文自行研討，提出書面修訂意見。
- 三、原條文已不合時宜，則重訂新條文；若因新事物在原法未能表現者，則應補擬新條文。
- 四、會中就各分組及獨立委員所提意見，逐條合併討論，產生修訂條文。若因文義較長不易立即組合時，則會後修訂列入紀錄。
- 五、除以宣讀上次會議紀錄方式，對通過條文可再提修正外，每項法規修訂後，召開二讀會議，以利檢討前後文義或規定，有無抵觸矛盾之處。
- 六、新訂法規，則請一機關在一定期限內起草，小組審查時，與修訂法規程序相同。
- 七、每項法規完成二讀後，再邀請各縣市政府出席研討，以免將來公布後，發生窒礙難行情事。

依照上述作業程序完成的法規，由路政司送法規委員會，召開專案審查會議，然後再正式召開法規委員會，始告完成，足證制定之



▲公路基本資料登記管理要點公告

縝密與嚴謹。

溯自小組成立以來，歷經 34 次委員會議，完成前述 7 項法規之修（新）訂工作，成果豐碩，我對全體委員之盡心協助與配合，也深表感謝；而我個人為使法規內容充實周延，經親自起草修正（補充）之條文，更不勝枚舉。民國 90 年 9 月 11 日，召開第 35 次小組會議時，路政司突宣布本小組到此結束。有關要點類法規，改按一般會議方式研討制定，各機關派代表參加即可。此種無預警方式的宣布，令出席者錯愕不已。

為使未了工作繼續完成，90 年 9 月 25 日起召開 5 次會議（改為邀請各機關派代表參加），研討「公路附屬設施設置管理要點」。會前，曾收到公路總局送來要點草案，閱後，因內容零散、層次不清，涵蓋範圍也不完整，為期順利開會，乃緊急起草重訂要點。大體分為：人行道、人行陸橋和地下道、排水溝渠、道路照明、交通管制設施、景觀設施等項，明定其設置與管理權責。使幾十年來，公路主管機關與市區道路主管機關，對設置與管理的爭議，得有法令依據而各司其事，應屬修法當初所未料及的收穫。

以往，關於公路基本資料的登記管理，一向由各級公路管理機關自行規定，遇有綜合統計時，因數據產生的基準不同，便難以達到正確完整的要求。此次，修訂公路修建養護管理規則時，遂將公路基本資料登記管理制度，增列條文，明訂應由交通部統一訂定。為便於研討，我耗費 1 個月的時間從事起草工作，除要點主文外，最艱難費時的工作是，18 種資料登記表格式的設計，以及每種表的填表規定（說明），不如此，無法達到統一遵守規定的目的。

民國 90 年 12 月 18 日起，先後邀請各級公路主管機關代表，召開 10 次會議，審查修正完成，92 年 5 月 9 日發布實施。至此，我為交通部修正公路法規的工作，也告一段落。

回想，以顧問身分主導修法以來，兩年有餘，有心得也有遺憾。

兩年多，歷經林豐正、葉菊蘭、林陵三 3 位部長，他（她）們不全是交通專業，但尊重專業人員的意見，卻無不同。比起自恃專業而飛揚跋扈獨斷獨行的人，要好上千百倍。也就因為我受尊重，才願以志工身分，無條件地奉獻出經驗與才智。可證，居上位者，要知禮賢下士，要有謙虛包容的心，才能成大事。

小組成員堪稱一時之選，已如前述。在漫長的研修期間，莫不殫精竭慮地提出書面意見；會中研討時，彼此反覆推敲，以求真切。這種敬業精神，令人欽佩。與會者至少都有 20、30 年的公務經歷，我雖擔任代主持人，絕對不能預設立場，更不可視自己起草部分為權威。才能廣納善言，修成周延可行的條文。

小組修訂的法規，依照程序須送法規委員會進行專案審查，我以

小組代主持人身分受邀列席說明。5位審查委員雖屬法界碩彥，但對工程專業或科技名詞有欠瞭解；而在新法規中，納入新思維、新做法，本係修訂的主要目的，但審查委員習慣用舊法來比較，對變更部分則質疑其有無必要，尤其對新名詞予以排斥，常須費盡唇舌解釋，才能接納。茲舉下述兩事為例，至今懸而未決，空留遺憾。

第一件事是，「公路淨空」的觀念。

公路淨空，是指為確保公路交通安全所劃定的管制空間。其範圍，是以路基有效寬度兩側端點為界，垂直向上至淨高限制點所形成的空間。任何建築物、結構物以及動態行為，均不得侵入淨空，以確行車安全。

舊法，曾以「公路路界範圍內，不得侵占或破壞」規定之。因路界範圍是以土地所有權為要件，且及於上空與地下，就維護公路設施言，固有完全保護作用；但就行車安全言，反而產生疏漏。例如吊車等工程機械、纜車、索道，均未對公路用地構成侵占或破壞，但因侵入淨空對行車安全卻有妨礙，如不明定取締，迨發生危害再行取締或處罰，則為時已晚。惜修法時擬改為「公路用地及其上方淨空」，則未獲採納。

第二件事是，公路經營業管理規則的修訂。

公路經營業，就是經營收費公路的事業，也是現代公路的BOT (Build Operation Transfer)。臺灣的收費公路，從民國42年1月29日在西螺大橋向通行的汽車收費以來，至民國82年9月底全面停止收費為止，全是由公路主管機關主導，從未有由民間投資收取通行費情事，致使原公布之公路經營業管理規則，形同具文。

近年，促進民間參與公共建設法公布，積極推行BOT政策，有關公路建設之BOT，早已有公路經營業管理規則可以適用，為使原規則更能符合現代民間投資精神，產生積極鼓勵作用，而將原規則作大幅度修正。但送專案審查時，因審查委員對收費公路之基本精神，缺乏瞭解，幾至無法解說地步，頗有難以進行之感。於是，將此規則擱置停審，形成舊法不能用、新法未產生，懸而未決的狀態，是此次法規修訂工作中，虎頭蛇尾，未竟全功的一件最大的憾事。



法規修訂，有繁瑣的作業程序，必須有專人協助配合，才能達到每兩週開會1次的要求。兩年多來，有幾位同事貢獻最大，對我協助最多。

公路總局規劃處方琮評工程司兼任紀錄。在開會時，不僅能全神貫注傾聽發言，且能抓住重點，作成條理清晰的紀錄。若不具國文造詣及敏捷的才思，無法做到。也因他的協助，使我輕鬆很多，特表感謝。

運研所運工組許書耕博士（現為運工組組長）兼任總編輯。當每項法規修訂完畢，由總編輯負責按規定格式整編，撰寫修訂總說明、新舊條文對照表、修訂條文之修訂理由說明等。對其敘事之簡賅、文筆之流暢，令人欽羨。

路政司公路工程科趙興華技正兼科長（現為公路總局局長）及吳文益技正（現為公路總局規劃組副組長），提供很多作業要領，使小組工作，得能順利完成，功不可沒。



▲許書耕 組長



▲趙興華 局長

追加兩項研究

民國 94 年 11 月某日茂南打電話告知，為研討防制鐵路工安事故將成立小組，擬請我以顧問名義為副召集人全程主持會議。12 月 5 日傳真實施計畫概要，我建議 12 月 21 日召開第 1 次會議，事先言明召集人運研所黃德治所長致詞並聽取運工組簡報後離席，由我主持推動議事。不料，簡報後黃未離席指名由其所選「愛將」廣泛發表意見，眼看議事紛亂耗時近午，對未來研討方向、架構等毫無決定，流為會而不議、議而不決的慣例，乃提議應就研究屬性、研究範圍、研究大綱、分組方式，及資料提供等加以討論決定，以利後續研究之進行。黃所長遂將主持工作交由我來推動，但他願繼續旁聽而不離席，使我很為難，因時已近中午，若不代為主持恐難有具體成果，於是，逐項提出構想付諸討論——作成結論，為後續研究奠定基礎。

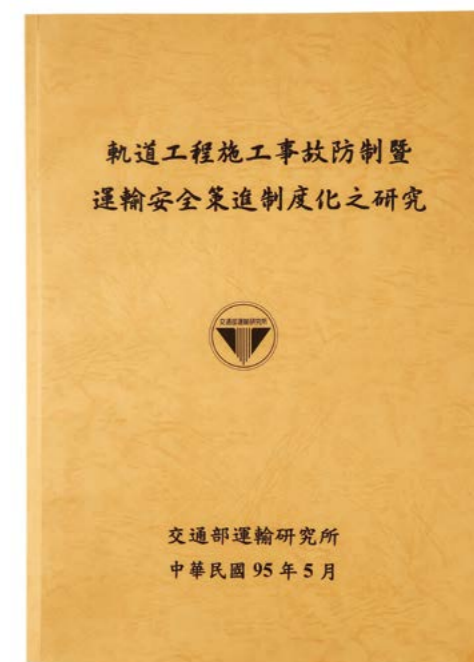
本研究於民國 95 年 3 月 29 日召開第 6 次會議之後兩天，收到交通部郭瑤琪部長來函，略謂「茲為配合行政院人事行政局函轉立法院決議，有關中央政府各機關除組織法令及中央行政機關組織基準法等所設置之各項職務外，不得以任何名義設置體制外之有給職或無給職職務之規定，特專函稟陳免兼本部顧問職務，惟未來仍請賡續提供建言與協助為禱。」（不過是找個理由而已）

收到解聘函後，心情非常平靜，因為對我沒有絲毫損失，反而是交通部損失了一「寶」。照常情論，既免聘顧問則尚在進行中的「軌道運輸工程施工事故防制研究小組」可以半途丟下不管，但我向來不

做虎頭蛇尾之事，如果丟下不管與我一生做人做事的理念不合，經再三思考，決不計得失，仍將以逢甲大學兼任副教授名義繼續完成此研究案。

4 月 12 日召開第 7 次會議時，首先提出說明：於上次會議之後收到解聘顧問公函，解聘理由是遵照立法院決議，對政府能如此認真依法行政，表示欽佩。相信自行政院以下各部會裡，那些非編制的什麼委員會、什麼小組等，一定都會「遵照」立法院決議全撤銷了！本人既已遭解聘，理應不來主持會議，經一再思考，還是決定繼續主持完成，不忍半途而廢。回想，本人從 77 年 1 月受聘顧問以來，匆匆 18 年多，歷經郭南宏、張建邦、簡又新、劉兆玄、蔡兆陽、林豐正、葉菊蘭、林陵三等 8 位部長，莫不倍受器重，實不能因新任郭女士的認知而改變一生奉獻交通之初衷，決定以草民之身完成本案。

民國 95 年 4 月 26 日晨 8 點，在臺北市懷寧街皇家大飯店門前摔了一跤，額頭撞上自動玻璃門沿兒，血流如注，右手挫傷瘀腫脹如饅頭，腰腿筋骨扭傷，遂由飯店服務生急送臺大醫院急診部就醫，經止血後立即電運研所陳茂南副組長說明狀況，並請轉託鐵路局陳前局長德沛先生暫代為主持會議（9 點半開會），一面繼續治療。縫合期間，茂南、書耕、文益及小兒季倫等先後趕來，並代辦手續及照顧。10 點半遶返會場帶



▲ 軌道工程施工事故防制暨運輸安全策進制度化之研究

傷痛主持完當日會議，黃所長親來會場慰問，下午 1 點半搭車返臺中修養，使我一向重氣節負責任的精神，不因個人挫折而改變。

5 月 23 日主持該小組最後一次會議，審查研究成果報告，依據各委員意見逐章作成結論。最後，我說：本研究報告原則通過，並對許委員兼總編輯書耕先生細心編排整理後，綱舉目張內容充實，敬表感佩。在研討過程中，蒙本小組各位委員及各單位之指導與提供資料，卒使本研究能在最短時間內完成，本人暨簡副所長代表本所再次表示感謝之意。

4 點 45 分散會之時，窗外雷電交加風狂雨驟，室內寒暄惜別珍重再見，我 18 年的顧問，也到此為止。



97 年 5 月 20 日政黨輪替，劉兆玄先生組閣，毛治國先生為交通部長，同年 11 月再受聘為顧問。我與毛部長相識 30 多年，言路通暢。

99 年 4 月 19 日專函部長建議兩件事：其一為省縣鄉道應作全面檢討整理，以改正主管部門未能依法行政的瑕疵。其二為因應五都改制為直轄市後之公路管理，亟應修訂公路法相關條文，以符實際。經毛部長批交運輸研究所組成小組，由我和吳玉珍副所長共同主持。

6 月 14 日召開第 1 次小組委員會議，我提出 5 項先決事項，作為研修法規的前提。

第一、臺北、臺中、臺南、高雄 4 縣升格為直轄市後，縣內原有的縣道、鄉道改以市道、區道名稱取代。

第二、市道、區道之定義應增列：市道，指聯絡直轄市區域內重要行政區間之道路。區道，指聯絡直轄市區域內各行政區及行政區與各里間之道路。

第三、市區道路條例之定義，建議內政部請修正為：「直轄市行

政區內都市計畫區域以外有必要列為市區道路者。」

第四、專用公路應修正為專用道路並不應列在公路定義之中。

第五、公路法對「公路」之定義，應修正為：「指國道、省道、縣道與市道、鄉道與區道及其用地範圍內之各項公路有關設施。」

因為上述先決問題，如不獲得共識，對修法內容容易生爭議，所以要做為修法的前提。經與會委員研討後，除專用公路不納入公路定義一項未通過決議保留外，餘均通過。

自第 2 次會議起檢討公路法相關條文；第 5 次會議起檢討公路修建養護管理規則；第 9 次會議起檢討公路委託管理辦法及公路土地使用規則，至 10 月 27 日第 11 次會議為止，法規檢討修訂工作，遂告完成。

我是無給職的顧問，雖然是以志工草民身分參與，但舉凡會前起草、會中主持及會後審核紀錄，均由我一人承擔，理由無他，為實現理想而已。但專用公路未能排除在公路定義之外；金門、馬祖外島公路編號，未能明定為自 301 號、401 號起編兩點，因未獲共識略感遺憾。

另一感想是，現在的公務人員不用功。平時不知熟諳與所任職務有關的法令；遇有問題更不肯查找運用法令，以致常有「無法可管」一詞出現，於是設法在現有條文之外補充條文，竟有在主條文之後，增列之一、之二，甚而有增至之五、之六者，其條文內容多與相關條文雷同且詞義欠通，此次修訂時均予刪改簡化，也是特點之一。

11 月 8 日起。召開路線檢討會議，按一區、二區、五區、三區、四區順序，邀請公路總局區工程處、各工務段及有關縣市政府代表參加。仍由我備妥草案提出研討，並於 12 月 8 日召開綜合研討會議，除各區工程處及各縣市政府外，另請行政院秘三組、經建會、內政部營建署、交通部路政司及公路總局參加，分為：① 省縣道改為市區道路

案 ② 省道降為縣鄉道案 ③ 縣道降為鄉道或不納入公路系統案 ④ 縣鄉道升為省道案 ⑤ 鄉道或新路升為縣道案 ⑥ 新快速公路編號案等六個提案。

研討結果照附表所列路線修正通過。另對各縣政府所提路線增減、路徑變更等，也本於公路法及事實需要，以附帶決議方式予以裁定。

綜合檢討時，臺北縣政府工務局代表為廢止省道臺北淡水公路改為市區道路事爭執甚久，值得一記，以供主管部門依法行政的參考。

臺北縣政府爭取維持省道的理由為

- 一、公路法第二條第三款設定省道的要件，有「聯絡二縣市以上」的規定，「二縣市」應包含「二」在內，所以聯絡臺北市與淡水鎮的路線，應為省道。
- 二、臺北縣財政困難，改為市區道路後，增加養護費負擔。

我不能同意的理由有四點：

- 一、所謂「聯絡二縣市以上」，至少須聯絡三個縣市，否則豈不與縣道之定義「聯絡縣市」相同！
- 二、淡水鎮也不是縣市政府所在地，與「省際交通」要件不符。
- 三、路線系統的規劃，是以公路法定義為要件，與養護權責或負擔能力無必然關係。
- 四、淡水也不是重要政治、經濟中心。所以廢止省道改為市區道路，依法並無錯誤。

臺北縣政府代表見爭取無效，悻然退席。使我最感詫異的是公路總局主管科長竟不發一言，甚多不合法的路線，都是因該科隨興決定，

以致亂象叢生，是造成今日必須加以整頓的主因。主管部門的一言不發，究竟是為了要改正錯誤而自怨自艾？還是留下問題而坐觀虎鬥？則不得知。

路線檢討結束後，我再用一週時間，將全部省縣道依照修正結果，編成新路線表，交運研所運輸工程組打字成冊，以示有始有終。

20 年顧問期間經手完成的計畫，在交通部運輸研究所均有專冊保存；各專案小組歷次會議紀錄，亦有檔案可查，其中重要計畫和紀錄，在我自存資料檔案中亦有保存。在本篇記述中值得一提的是運工組簡任研究員張昭芸小姐，她除了全權處理本案外，尚有很多我的研究案，也都是張小姐主導處理。她這種細心負責的精神，令人敬佩。



▲張昭芸簡任研究員

媒體報導，給予掌聲肯定

在 20 多年顧問期間，靠著無條件地奉獻，引起媒體的關注，給我不少掌聲。

一、天下雜誌

民國 82 年 4 月 1 日天下雜誌第 143 期，以「老寶貝、老經驗」為題，針對我的學經歷、人格特質、處事能力、簡樸生活，以及突出的成就等，作細緻的報導。

——家有一老，如有一寶！在各行各業中也存在許多經驗豐富、認真執着的長者，將黃金歲月完全投注在心愛的領域中。在這片土地上揮灑理想，等待接棒的人……。

——張 澎之所以被視為運研所的「國寶」、「活地圖」、「臺灣公路的電腦」，與他隨着時間積累的寶貴經驗有關。在規劃時，他腦中自然能浮現臺灣公路地圖，在地圖上模擬出路網架構，作為專案討論的基礎。事後再派人印證，規劃路線便已產生，為運研所節省不少作業時間。

——在運研所當顧問的張 澎指出，現在年輕人做規劃「缺少生命力」。他進一步解釋，現在年輕人學問都很好，引用數據，建立模式都在行，但是卻缺少由周延性（整體觀）、前瞻性、可行性組成的生命力。

——做了一輩子公務員的張 澎，做事時表現的主動積極、有擔

當，與一般刻板印象中不求有功、但求平穩無過的公務員形象大異其趣。

——被部屬形容為「不論做什麼都有聲有色」的張 澎，就像一座發動機，不但自己充滿幹勁，甚至每到一個單位，都啟動整個單位的士氣和活力。

——有些人分析張 澎可以這麼理直氣壯的一個原因，是他「無欲則剛」。曾經手過這麼多工程的他，如果想拿錢，「不必自己動手，別人自動會送上門來」，但是他至今仍只有 1 棟用公教人員購屋貸款 200 萬元買的房子，出門代步的是 1 輛 10 幾年的老爺裕隆車。（註：現在 20 年房貸已還清，車子報廢未再買。）

——儘管張 澎的官運不如他做事精彩，旁人常為他惋惜，但是他自己卻不在意，「我沒有遺憾，因為奉獻自己完成工作的那種成就感，才是最值得，」張 澎一臉陶醉地說。



二、中國電視公司

民國 82 年 7 月 4 日中國電視公司播出「溫馨一世情」專訪節目，由謝佳勳小姐主持，用 30 分鐘的時間，介紹我來臺灣後 40 多年為臺灣公路規劃建設所奉獻的重點。節目內容分為 4 大部分：

首先以關渡橋為背景，和謝小姐對談公路規劃生涯。規劃工作是公路建設的先鋒，要有前瞻性也要審度實際需要，把有限資源用在最有需要的地方，才是最好的規劃。規劃定案的計畫，不一定由規劃者執行，但當計畫完成時，規劃者同樣享受到成就感。

在民國 60 年以前有很多公路上沒有橋梁，全靠溪底便道連絡，雨季水漲就告中斷，又因當時政府財政不裕，無全面興建的能力，為了

早日實現建橋需要，便想出籌設公路建設基金的方法，向銀行貸款興建再用徵收的通行費來償還貸款，不出 5 年先後完成 50 多座橋梁，使公路交通全面改觀，關渡橋就是其中之一。

謝小姐問：全臺灣公路如此之多，交通界稱您是公路活地圖、活電腦，您是如何記住路線狀況？

我說：多跑多看、抓住特徵、記憶力強是主要原因。假如一上車就打瞌睡，再多跑也於事無補。

第二部分是在運研所辦公室和會議室，描述我主持會議和討論問題的情形。其中訪問陳茂南工程司（現為運研所副所長）談我對討論問題的態度；訪問東西向快速公路中區工程處王振遠處長（現已退休）談我主持會議的能力。當然，溢美之言不少。

第三部分是全部工作人員帶著器材專程到臺中家中訪問，將家庭環境、書房以及內人和小兒一一入鏡。內人說我在家丟三落四、拿東忘西的情形，不相信獨對公路事務情有獨鍾；小兒以「小不忍則亂大謀」的訓示，印象深刻視為座右銘。而上述看法並非事前準備，純係臨時受訪發自真情，最為可貴。

第四部分在中視攝影棚舉行座談，謝佳勳小姐邀請臺北市交通局莊鴻琨副局長、許書耕博士和我出席，用「把交通的愛找回來」為題，由 3 人分別發表意見。莊副局長強調興建停車場的重要性，否則，各線道路都將變成停車場，交通不會好。許博士認為應教育（取締）人、車遵守交通秩序，養成良好習慣；我則強調交通工作的推行，要有耐心、持久實施、方能奏效。

本節目在謝小姐作結論後結束。（原帶及光碟我留有一份）。



三、中國時報

民國 84 年 7 月 8 日中國時報寶島版，由陳富珍小姐撰述「張 澎一甲子『開路先鋒』的故事」，稱我為「臺灣公路『通』」。其主要內容有：

——交通部運輸研究所的人稱顧問張 澎是「臺灣公路網活電腦」，腦袋裡永遠記憶着完整且清晰的全臺路線圖。

——這項本領，其實是他投身交通建設大半輩子練出來的。而臺灣光復後，全省第一張公路圖原稿，就是張 澎花了 7 個月時間，手繪而成的。

——民國 48 年，臺灣遭逢災情空前慘重的「八七水災」，……災後只得全面重建，是為臺灣最早一次交通大建設，重建後的臺灣公路，與日據時代的資料已完全不符。省府為此，在 50 年實施全省公路普查，當時擔任公路局養路處養護課長的張 澎，便挑起普查的擔子。

——歷時半年公路普查工作結束後，辦公室堆滿了普查資料，張 澎以日本人留下的老圖和航照圖為藍本，在 20 多位同事協助下，重新繪製臺灣公路圖，埋首 7 個月，畫了 2,600 多條路線，這張原始的版本就是現今使用的公路圖。（註：所繪者係指 10 萬分之 1 比例尺共 20 張 2 開的拼接圖；當時尚無完整的航照圖，故須按普查資料手繪。）

——張 澎能對全省公路瞭若指掌，一方面源於畫路線圖的印象，一方面則因長年負責道路養護、規劃工作，頻頻下鄉看路走出來的「特長」，他說，以前道路顛簸不平，有人上車就頭暈，我是一坐上車就興致昂然的看，把道路特徵，像掃描機一樣掃入腦中儲存記憶。

- 初始，在舉目無親求職無門的窘境下，張 澎急中生智，登報求職（民國 38 年中華日報），兩天後，高雄市政府工程隊便找他去上班。從此，開始了在臺灣 46 年的公路生涯。
- 高雄市著名的 10 條幹道一心、二聖、三多、四維、五福、六合、七賢、八德、九如、十全的路名，便是張 澎做工程隊長時，和當時民政科長吳逸真等人，在民國 39 年擴大都市計畫時，一起命名的。
- 現在，張 澎雖然已轉任顧問，但是每有新路開闢，總喜歡親自走一趟，看看路況，然後，隨時修正腦中的路線圖，……因此，他腦中的路線圖永遠是最新的，除了過人的記憶力，讓人佩服的，莫過於他那活到老學到老的毅力。



四、聯合報

民國 84 年 10 月 1 日聯合報鄉情版「台灣光復五十年」系列報導，用「走出無限寬廣的路」為題，由記者曹銘宗先生對我作專題訪問：

- 在交通部運輸部研究所顧問張 澎的辦公室裡，76 歲的老先生，一生奉獻給臺灣公路建設，就像一部臺灣公路活電腦一般，細說了臺灣公路 50 年的歷史。
- 臺灣光復時，日本政府移交給國民政府的公路資料，「指定道路」有 3,689 公里，「市街庄道」有 13,994 公里，……看起來很長。但是，這些公路中有很多的寬度都是 3 公尺以下，……而且，有鋪路面的只有 486 公里，其餘都是石子路或泥土路。……事實上，臺灣光復前一年有嚴重的風災，損壞的公路尚未修復，加上二次大戰末期美軍轟炸臺灣，損毀公路

- 不少，因此，臺灣光復時可通車的公路只有 7,000 多公里。
- 臺灣光復以後的公路建設，張 澎認為可分成 4 個時期來討論。民國 34 年至民國 44 年是整修時期，…以修復日據時期的既有公路為主；民國 45 年至民國 54 年是建設時期，配合政府自民國 42 年開始的每 4 年一期的經建計畫政策，從「經濟安定」轉為「經濟發展」，所以興建了很多新的公路；民國 54 年至民國 64 年是改善時期，美援自 54 年起停止後，政府經建計畫走向自立更生，……著重改善既有公路；民國 65 年以後是擴大建設時期，開始實施六年經建計畫，……以各種方式籌措財源，擴大公路建設。（註：全段報導，與本人原述頗有出入）
- 多年來，張 澎看到臺灣公路建設不斷進步，從「土法煉鋼」的方式一直到快速築路的技術，以及要求預先做好環境影響評估。
- 10 年前（其實是 8 年前），張 澎已經退休，對臺灣公路建設卻還不忘情，仍在交通部運輸研究所擔任顧問，不時提供自己的經驗和意見。（註：其實是主導推動了很多重大建設計畫。）
- 張 澎說，當年跟隨政府來臺灣的工程專家，以及後來在臺灣培養出來的人才，為光復後的公路建設打下基礎，貢獻最多。他們不計待遇，不辭辛苦，那種高度的服務熱忱，今天的公務員是難以想像的。

民國 87 年 7 月 13 日聯合報資深記者楊克華小姐「梯子高速路網張澎創意實現」專訪報導：

——12條東西向快速公路中，最先完成的北門玉井線東段昨天通車，省長宋楚瑜親自駕車並主持剪綵，原本也受邀參與盛會的東西向快速公路設計「原創人」張 澎，因無法趕早南下而作罷。不過談起這項重大公路建設的創意過程，張 澎說，當年若非時任行政院長郝柏村的魄力定奪，絕無昨天的通車場面。

——一般人一定很難想像，12條東西向快速公路竟是時任交通部顧問張 澎的春節「沉思之作」。79年秋，郝柏村院長提六年國家建設計畫構想，公路建設是其中之一，但是，公路局提出的40多條改善計畫卻乏新意，既不具重大建設規模，也缺乏前瞻性，張 澎全予否決。遂利用80年的新春假期構思一套全新的、符合新世紀需要的交通快速路網，12條東西向快速公路計畫於焉起步。

——擁有40多年公路建設經驗的張 澎，深知公路網路該如何織，他說，臺灣地區的……公路系統，多為南北走向，中山高與二高兩大高速公路，像一座梯子的兩個支柱，翻開臺灣公路圖，欠缺的正是東西向路網，如果有了12條東西向快速公路，加上國道規劃的4條橫向支線，……有如在兩根梯子之間架設了16條橫木，完美地完成一座「梯子高快速路網」。

——張 澎說，這座梯子高快速路網，每個區塊，彼此相通，……可以高度發揮高速公路運轉功能，並增強18個（應為14個）生活圈的對外運輸需要，改善區域內交通品質。

——儘管當初有人質疑張 澎的「創意」，但他強調，從構思到計畫出爐，經過8個月，絕非草率行事，他堅持提出這個打破傳統路網結構的前瞻性措施。也幸好，時任行政院長郝柏村的支持，並果決拍板定案，才不致於讓快速路淪為一般公

路；也由於張 澎的全心投入，再加上技術經驗、協調溝通，計畫終得以實現。

——張 澎表示，東西向12條快速公路，總長344公里，封閉式路段占81%，19%的開放平面路段，多位於首尾兩端，全部計畫經費1,985億2,400萬元，90年底全部完成時，高快速公路網，即告完成。（實際至99年尚未完成。）

受頒工程獎章及交通專業獎章

民國 85 年 12 月 28 日中國土木水利工程學會在臺中假中興大學召開年會，頒給我金質工程獎章一座，其獎章證書頌辭為：

會員張 澎先生，致力於公路工程建設，從事規劃、設計，並首創公路普查及公路編號，對建立公路管理基本資料，獻替良多，厥功至偉。經本會評獎委員會依據工程獎章頒授辦法第七條第二款之規定，評選為「工程事業獎」，並經理事會議通過，特頒贈金質獎章一座，以資表揚。

此證

理事長陳世圻

我在受獎後致詞如下：

陳理事長、各位先進、各位女士、各位先生！

今天，中國土木水利工程學會舉行 85 年年會，頒授工程獎章給本人，使我感到無比的光榮。首先要向評獎委員會嚴主任委員暨評獎委員致謝！同時也向理事會陳理事長暨全體理事致謝！

根據過去頒授工程獎章的紀錄，得獎人都是在土木水利工程建設方面，具有重大貢獻或成就的人士，這一次頒給規劃工程建設、策訂交通發展的人，可說是一項突破往例的創舉，值得欽佩。



▲中國土木水利工程學會每年遴選一人頒給獎章

本人從民國 32 年 1 月服務公職以來，不覺已 55 年（至受獎時），在這半個世紀多的歲月裡，一直沒有離開過土木工程系統。38 年來到臺灣以後，在 47 個年月中，也僅僅換了 4 個機關。有時候想想，好像做了很多事，解決了很多問題，但總覺得沒有什麼特殊的成就。今天以一個平凡的工程師，接受這項榮譽，感到很慚愧，也很惶恐。

在過去平淡的公務生涯裡，曾經遭遇到不少的挫折和委屈。但是，每當克服困難達成目標時，也有無比的愉快和滿足。因此，使我領悟到做為一個工程師，要有以下 16 個字的修養工夫，就是：氣節要高、氣魄要大、氣勢要壯、氣質要雅。

氣節要高——就是要能清廉自持。我們每一個人不一定能做到

榮獲土木水利學會頒金質工程獎章



▲民國 85 年 12 月 28 日接受土木水利學會陳理事長頒金質工程獎章



▲致詞



▲獻花



▲獎章證書



▲李總統召見 85 年度工程獎章得獎人、詹氏論文獎章、工程論文獎金得獎人、十大傑出工程師、優秀青年工程師得獎人合影（第 2 排右 2 為作者）

高風亮節的地步，但是，要能有貧賤不移、威武不屈的精神，堅守原則、擇善固執的態度，來從事我們的工作。

氣魄要大—就是要能高瞻遠矚。不論是作學術研究、作規劃設計，或者擬訂各項計畫，都不可只求急功近利，以應付現狀為己足，要放大眼光，為多數人利益著想，為長遠效益作打算。

氣勢要壯—就是要能貫徹始終。一項計畫、一項工程，一旦決定付諸實施，就要不怕挫折、不畏艱險地去執行，要有克服困難的勇氣，達成目標的決心，不但要勇於負責，還要能勇於認錯，能這樣，不論做任何事，都必會成功。

氣質要雅—就是要能溫文儒雅。一般才華出眾的人，個性容易變成孤傲，主觀意識極強，甚而難以溝通，如果能在嚴謹中不

忘幽默、緊張中帶些輕鬆，得意時不趾高氣揚，失意時也不垂頭喪氣、怨天尤人，就必能無往不利了。

各位先進！各位工程師！在現在這個多元化的社會裡，常有歪理淹沒正義，權力高於專業的現象，我們從事學術研究和工程建設的人，若能具有高尚的氣節，恢弘的氣魄，壯闊的氣勢和優雅的氣質的話，相信成功永遠是屬於我們的。

謹就以上幾點淺見，就教於各位女士先生。謝謝！

這次年會，因為在臺中市召開，北部地區專程來參加的會員很少，容納 2,000 多人的會場，僅有 6、700 人落座，有空蕩蕩的感覺。但是，交通部運輸研究所的許書耕、陳茂南、林國顯、賈凱傑先生等都專程與會，當係為我捧場祝賀而來，盛情可感。

依照常理和慣例，評獎委員會主任委員必定出席年會報告評獎經過，可是，嚴啟昌先生卻未出席，改由洪如江委員代為報告，殊為異常。據悉，嚴君在主持評獎委員會議時，即堅決反對授給我工程獎章，因無法扭轉眾議竟當場退席。此舉，不過是積數十年對我打壓、排擠，在此又增一例而已，不足為奇，我一如往昔一笑置之。

學術團體每年頒發工程獎章，非常嚴謹，必須有 5 位會員聯名推薦，送經評獎委員會審查通過及理事會通過始能成立。此次受獎，事前毫不知情，事後也無人告知經過，但我深知係與張家祝次長（時為中華大學校長）力主推荐有關，渠對我照顧有嘉，不勝銘感。至嚴君反對內情，於翌年春自學會幹事處得知，當非訛傳。



民國 91 年 11 月 27 日交通部林部長陵三先生在交通部擴大部務會議上，頒發一等交通獎章給我，其證書頌辭為：

茲以交通部顧問張 澎，對公路法規及建設計畫研訂，著有功績，爰依本部專業獎章頒給辦法之規定，特頒給一等交通專業獎章，以資表揚。

此證

部長林陵三

中華民國 91 年 11 月 12 日

頒後，部長致詞時，對我幾十年來從事交通工作的貢獻，以及在顧問期間為本部策訂各項重大計畫、研修公路法規等成就，多所稱讚。人事室一再告知不准講話，謹錄原擬講詞如下：

部長、次長、各位首長：

本人是民國 74 年底屆齡退休，承當時連部長報准延長兩年，到 76 年底退休之後，受聘為顧問，從 77 年 1 月起在運輸研究所辦公。

承當時張所長，也就是現在的張次長的照顧，以及繼任馮正民所長、張有恆所長、林大煜所長的抬愛，做到亦顧亦問的顧問。在此十幾年期間，參與交通方面的研究，重大計畫的擬定和推行，盡了一些心力，全賴所內年輕朋友的協助，路政司的支持，以及歷任部次長的指導，才能完成，個人不敢居功。

公務人員退休之後，大可悠閒自在過含飴弄孫的生活，由於本人對公路交通的熱愛，從民國 38 年起，始終未與臺灣公路發展脫節，即或是近 5、6 年，仍然完成了臺灣公路長期建設規劃、公路升等與管理權責之劃分、高速公路交流道連絡道路評估準則，以及公路法及工程類各項子法的修訂等工作。50 多年來，所以願如此奉獻心力，不過是本著匹夫有責的一點信念而已。

常言說，人生以服務為目的，付出愈多，人生的彩色就愈亮麗，在我垂暮之年，蒙部長用彩色的筆，為我添上一道彩虹，使我看到落日餘暉的美麗，真是倍感光榮，我將非常珍惜這份獎勵。

本人今年雖已 83 歲，是僅存公路界尚未落伍的老兵，自認腦力尚未遲鈍，身心還算健康，仍有餘力做些奉獻，只要部次長有所交待，仍願盡心去做。最後，再次感謝部長的獎勵，次長及各位首長的愛護。

敬祝

部長鴻圖大展，為交通建設順利成功！

次長、各位首長健康愉快！謝謝！

一等交通專業獎章，是交通界最高榮譽象徵，我服務交通界歷 60 多年，專以在臺灣服務來說也已 50 多年（算至領獎時止），最難得的是僅僅換了 4 個機關（高雄市工程隊、公路局、交通處、交通部），可見我對交通業務的忠誠和熱愛。

以往，獲頒此類獎章的人大體上分為兩類，一類是位高權重而屆齡退休或調升他職的人；一類是執行重大政策成功或重大工程成就的人。我之得獎，不屬於上述任何一類，是靠幾十年為交通建設擘劃、建立長遠制度而有具體成就的人，能夠獲獎非常不易，必須有人對我的勞績深切瞭解和在關鍵時機強力地推荐，以及部長具有同感的認知，才能頒授。因此，我對張次長家祝先生的提攜、路政司趙興華先生、吳文益先生的協助非常感激，而林部長敬老尊賢愛才重義的精神，尤令人欽佩。

榮獲交通部一等交通專業獎章



▲林陵三部長頒發交通部一等交通專業獎章



▲交通部一等交通專業獎章證書



▲林陵三部長頒發交通部一等交通專業獎章證書



▲交通部一等交通專業獎章

第六篇 傳承經驗擢後進



舉辦訓練班，培訓幹部

我所參與的教育訓練，就教育性質言，可分為土木工程類、交通及動員類，及道路交通安全類三種。就訓練年期言，從民國 46 年到民國 76 年，前後達 30 年之久，又以 50 年代之 10 年，舉辦最多。除交通及動員部分外，幾乎均是由我主辦。而大部分是以臺灣省訓練團為場地。

臺灣省訓練團是專門辦理省屬公務員在職訓練的機關，由臺灣省政府主席兼任主任，設教育長專司團務（與廳處長同級），下設秘書、行政、教務、課務等組。全年配合省政需要，辦理短期（多為一週）或長期講習，藉以充實公務員專業知識。

辦理教育訓練（講習）班，短期的一週為一期，長期的一月為一期，依照所辦講習的目的或性質，安排各種課程；依課程再商洽適當的講師。如果是其他部門主辦的，我僅擔任本身所講的課程講師。

從民國 46 年起在臺北市大直省訓團舊址開始授課以來，到民國 76 年底退休為止，講了多少次課已不復記憶，而授課內容也因時代的不同、工程科技的進步而時作修正，一一記述，已無意義。以下僅就訓練（講習）班的性質和講述大綱予以摘述，聊表在教育訓練方面一些奉獻的紀錄。

一、鄉鎮建設人員訓練

民國 46 年 6 月 1 日至民國 49 年 6 月 30 日在臺北市大直省訓團，

從民國 46 年起到 76 年底退休為止，張 澎在臺灣省訓練團辦理教育訓練達 30 個年頭。多次的專題演講，侃侃而談、論述清楚，獲得臺下掌聲。退休後任教逢甲大學，10 年時間獨力完成五項研究計畫。參與編撰《交通誌公路篇》、審修《交通工程誌道路工程篇》等，具體保存公路史料。

張 澎將自己的豐厚的公路知識及實務經驗，以不同的形式方法，推廣及傳承下去。

辦理鄉鎮建設人員訓練共八期，講述「公路養護」課程，以加強縣鄉道的保養為主。因 50 多年前的公路設施極為譴陋，養護方法亦與當今不同，講述綱要從略。

二、臺北市政府土木工程人員進修班

民國 51 年 4 月 26 日起在臺北市國立師範大學，辦理臺北市政府土木工程人員進修班共四期，每期一個月，全程夜間授課，以各種土木工程之設計施工為主，我講述「工程處理常識」課程。大綱分為：工程行政與工程之關係、工程施政計畫擬訂之依據、工程概算之籌編、工程施工前之準備、工程招標訂約注意事項、工程施工期間注意事項、工程災害之緊急措施、工程完工後注意事項及工程處理有關法令等。

三、各縣市政府建設人員訓練班

民國 53 年 5 月 1 日起在中興新村省訓團新校區，辦理各縣市政府建設人員訓練班共二期，每期兩週，參加者均為課長級。我講述「公路養護」及「工程行政處理程序」兩課程，除後者與在臺北市政府講述內容類似外，「公路養護」大綱分為：公路養護的定義、平時保養方法（路基、路面、排水設施、安全設施）、災害搶修、養路費財源及計算與分配方法、養路隊之組織與訓練及充實設備等。

四、交通動員小組講習班

民國 54 年 9 月 17 日起在省訓團辦理交通動員小組講習班共三期，每期一週，參加者為各交通機關戰時動員小組人員。我講述「公路養護」課程，除介紹平時保養外，內容著重災害發生之預防措施、發生後應採之措施及搶修要領等。尤其對公路因戰爭造成損毀，如何肆應軍事需要做緊急搶修之措施講述頗詳。

五、戰地交通幹部訓練班

民國 55 年 6 月至民國 59 年 7 月在省訓團辦理戰地政務公路分班之戰地交通幹部訓練班共十五期，每期一週，參加者為公路工程、運輸、監理部門各機關及各公會幹部。在「戰地交通整建」班中講述「公路搶修與整建」課程，除公路養護基本作業外，特別強調在收復區已遭破壞的公路設施，如何利用戰地材料搶修渡河點的橋梁，提出竹籠法、枕木垛法、樁架法、浮桶法、連舟法、鋼軌梁法及倍力橋等搶修方法，並說明各種方法的作法及適應的環境，為整建戰地交通提出創見。

六、公路行政管理講習班

民國 56 年 7 月 4 日在省訓團辦理公路行政管理講習班共兩期，每期一週，參加者為公路各單位工務員及工程司。講述「公路管理與財政」課程，內容分為：依公路法解釋公路之定義及與其他道路之關係、公路分類及等級、公路管理機關及管理權（用地管理、工程管理、基本資料管理、交通管理）、公路之使用侵占及廢止、公路財政之來源（直接財源、間接財源、公路建設基金）等，藉以推展公路管理之新觀念。

七、公路工程行政講習班

民國 57 年 7 月 1 日起在省訓團辦理公路工程行政講習班共三期，每期一週；民國 61 年 12 月 11 日及民國 61 年 12 月 18 日起再辦第四、五兩期，參加者為公路局所屬各區工程處段及各縣市政府暨各鄉鎮市公所建設人員，講述「公路法規」與「公路登記管理」兩課程。除公路登記之標準作業程序之講述外，有關公路法規之介紹，本屬呆板枯燥易使聽者瞌睡的課程，我改以各種實例為出發點，以適用法規條文

為結論的方式，不僅聽者可加強理解與記憶，且講來活潑生動、提高聽者興趣，成為講述的特色。至於公路法規的種類、條文，則事先分發給受訓學員，計有：公路法、公路修建保養規則、公路土地使用規則、專用公路管理規則、公路經營業管理規則、汽車燃料使用費徵收及分配辦法、臺灣省縣鄉道工程管理辦法、臺灣省各級公路及橋涵編號辦法等。

上述各種法規，全部是由我起草並參與制定過程，不僅對立法原意及立法架構，出自本人之手，立法條文也耳熟能詳，講述起來引證如流，當非任何講述人可比。五期學員共計四百餘人，對法規之傳播與運用，助益頗大。

辦理公路工程行政講習班期間，我國高速公路甫告核定，臺北中壢段已先行施工，而原公路法中對高速公路之管理，尚乏規定。因此，在講述公路法規最後一節，特就高速公路交通管理之立法原則，提出必要條件如下：

- (一) 高速公路之管理，除一般事項可依公路法辦理外，應根據高速公路之特性，另訂管理規則。
- (二) 高速公路應禁止汽車以外之車輛行駛；並得限制逾齡、超高、超重或裝載不符規定之汽車行駛。
- (三) 高速公路應另訂禁建限建辦法，設定沿線特別管制區。
- (四) 其他道路與高速公路相交，除設交流道外應一律立體相交。
- (五) 高速公路設立之各種標誌，應採用放大型，能見距離應在100公尺以上；路上施工或車道縮減，應在百公尺外顯示。
- (六) 高速公路得依法禁止行人進入及機踏車行駛。
- (七) 高速公路沿線不得設站搭客。客運站應設在平面道路。
- (八) 高速公路應與國道同級。



▲民國 57 年 12 月 21 日臺灣省訓練團公路工程設計施工訓練班全體同學合影留念，第 1 排左起第 6 人為作者



▲民國 61 年 12 月 16 日臺灣省訓練團公路工程行政講習班第四學期學員結業合影留念，第 1 排左起第 4 人為作者

上述特性，不過在當時所舉犖犖大者。後來，在訂定高速公路交通管制規則中，均獲採納。

八、公路局監理人員講習班

民國 59 年 4 月 28 日起在北部汽車駕駛訓練中心辦理公路局監理人員講習班共十期，其中三期針對路橋收費人員所辦，受邀講述「收費公路之管理與財政」課程，內容涵蓋收費公路的釋義及與公路建設基金之關係、辦理收費公路的必要條件、籌設公路建設基金之優點、現行我國收費公路政策的檢討與改進等。鑑於第一線收費人員，時常發生舞弊情事，所以，對最後一項檢討改進部分，從品德操守的修養、作業要領以及違法制裁等各方面，闡述頗詳，真是苦口婆心諄諄告誡，誰知竟是馬耳東風聽者藐藐，釀成 67 年之大弊案，實非偶然。

九、「交通工程與公共關係」課程

民國 62 年 9 月 20 日及民國 62 年 10 月 16 日在交通工程人員講習班，講授「交通工程與公共關係」課程，因與過去所講專業課程迥異，受邀之初，多有疑慮，恐講述不好，有負省交通處之期望。乃做一番研究後定稿，因此篇講稿不受時空限制，特摘述之。

交通工程（Traffic engineering），是研究道路及其鄰接土地的規劃，幾何設計、以及有關交通運行管理的一項工程學。它涵蓋了交通特性研究、道路規劃設計、交通控制、肇事預防、交通法規等所有為交通安全順暢所做的作為。

公共關係（Public relations），是從新聞學、社會心理學、經濟學及社會學中分割出一部分拼湊而成的大眾（公眾）關係學。因此，它不僅是藉大眾傳播工具、溝通公眾意見的橋梁，也是人與人和諧相處

或機關（團體）間和平相處的關鍵。

孟子說：「天時不如地利，地利不如人和」，所以，人和是建立公共關係的基礎。國父說：「人生以服務為目的」，所以，服務（付予）是良好公共關係的觸媒。唯有重視民眾利益，注意服務態度，才能減少阻力增進瞭解，順利遂行政策（任務），使個人或機關團體的利益與大眾（公共）利益趨於一致。

公共關係一詞，萌芽於廿世紀初葉，1921 年以後始為世界各國所重視。根據美國對公共關係的發展，找到下列四大因素：

- 第一、公共關係是工業社會的產物—資本主義發達的社會，產生財富差距，勞資對立，例如出現「耙糞運動」。
- 第二、公共關係是民主自由經濟社會的顯現—為了經濟的自由競爭，而有公開批評、自由表達意見的權利。
- 第三、公共關係須依賴媒體傳播而生存—不論聚眾抗爭、遊行示威，或是是非辯論，若無媒體傳播則形同狗吠火車。
- 第四、公共關係是永無止境的工作—減少衝突對立，促進和善相處，是永世價值，永無不需要建立公關的一天。

交通行為構成的基本要素，是道路、行駛在道路上的車輛和行人以及駕駛車輛的人。因此，一切交通工程的措施，必然與用路人有密切的關係。所以，交通主管機關的一切作為，都需要與群眾建立良好的公共關係才能實現。

建構優質的交通環境，明示行車秩序的規範，嚴謹友善的交通執法，以及駕駛道德的提昇，必仰賴公共關係使用路人普遍認知，然後才能遵守或配合，這就是交通工程與公共關係不可分的道理。

公共關係不是單方向的宣導，要靠知己知彼才能建立。所謂知己，

就是要知道所作計畫、構想、措施，是否合理、合用，適合交通的需要，是否符合群眾的期望。所謂知彼，就是要知道交通環境的缺點、問題在哪裡，群眾的期望是什麼，不可亂出點子，一旦窒礙難行，再收回或修正，那就成為愚昧無知、盲目躁進的交通工程人員了。

所以知己知彼是交通工程建立公共關係的不二法門。

十、公路局工程基層幹部訓練班

民國 65 年 5 月 17 日及民國 65 年 5 月 31 日在中和北部訓練中心辦理公路局工程基層幹部訓練班兩期，每期兩週，參加者為各區工程處及新工工程處大專院校土木、水利之工程系畢業之基層幹部，為辦理各種訓練班以來素質最高者，其後，成為升任公路局高級主管人員之搖籃。講授科目極為豐富，從運輸規劃、路線設計、路基路面橋梁之設計施工、築路機械以及用地管理學等，全部列入講授範圍。

此時，我已轉任規劃處長兩年多，新公路網計畫及長期規劃均已完成，特在訓練班講述「新公路網計畫」、「規劃與施工的關係」及「公路長期計畫」三課程，茲僅就規劃與施工部分摘述之。

(一) 公路整體規劃的沿革：臺灣公路在光復後的十年間，以修復為主，無整體規劃。56 年 1 月成立規劃處，始有個案具體規劃，但無長期規劃。65 年起與交通部運輸計劃委員會合作，第一次辦理公路長期建設規劃（註：民國 70 年出版），是為臺灣公路整體規劃之始。

(二) 公路規劃的目的：是要在一定資源限制下，將資金能：

1. 用得其所（最需要的地方）—輕重。
2. 用得其時（恰合需要的時機）—緩急。
3. 用得其法（不浪費）—經濟。

4. 用得其利（產生最大效益）—有效。

所以，就規劃目標言，不能祇顧眼前，但也不能管到永遠，必須設定目標年。就規劃時程言，分為近程（5 年）、中程（5～15 年）、遠程（15～25 年）三個階段。就計畫分類言，近程要有詳細計畫，中程可有分項計畫；遠程則僅有綱要計畫。

簡單的說，為了達成規劃目的，在預期目標年之內，就交通成長、人口分布成長、車輛持有、經濟結構、資源開發等社經資料，由現況數據推估未來需求，則預測值與現況值之差，即為預估未來運輸需求值，而以現況道路容量與未來需求容量之差，即為應增加容量而需改善寬度或增闢新路之依據。

(三) 設計與施工：設計，是將計畫付諸實施的前奏；施工，是將設計付諸執行的結果。正常的做法應該是，按規劃標準設計、按設計標準施工。設計時要變更標準，應經規劃單位同意；施工時變更設計，應經設計單位同意。不正常的現象有：

1. 消化經費行為：施工單位不問是否需要，擅自增加不必要設施，消化預算，避免結餘。
2. 誇大成果行為：施工單位超越規劃設計標準，擅自變更設計，形成資源浪費。
3. 一意孤行行為：施工單位自認見解高明，推翻原有規劃標準，獨樹一幟，自我表現，不顧整體效果。

上述任何一種現象，都是規劃設計與施工之間，不協調、不合作，損及整體架構的行為，違背了用得其所、用得其時、用得其法和用得其利的原則，也就是今天要講規劃與設計施工關係的原因。

這一次所辦的訓練班，以注重實務講授為主。對培訓幹部人才成

效很大。它不僅是我在規劃處辦的最後一次，也是公路局工程人員集體訓練的最後一次，其後未再舉辦。

十一、交通安全訓練

民國 73 年 5 月 19 日，李登輝先生辭省府主席就任副總統，6 月 9 日上午九時邱創煥先生繼任主席，省政府改組。魏巍先生轉任交通部次長，由林思聰先生接任交通處長。我是常任文官雖不受影響，但正副處長之間若互不信任，沒有默契，處理處務很難圓融，乃有不如歸去之念。時連戰先生任交通部長，適逢梁希哲參事退休，經魏次長推介，於 74 年 4 月 1 日調交通部參事兼道路交通安全委員會執行秘書，於是展開有關交通安全方面的講習或訓練工作。

到交通部服務起到延長兩年退休為止，共計兩年九個月，先後辦理有關交通安全訓練達 20 次之多，大體上歸納為三類：

- (一) 學校交通安全研習班—以國中小學老師為對象。
- (二) 駕駛補習班行政幹部及駕駛教練研習班。
- (三) 運輸管理人員講習班—以省市公民營客運業為對象。

上述三類講習班中，第一類分在臺北、高雄兩直轄市及臺灣省中興新村舉辦；第二類分在公路局北、中、南駕駛訓練中心舉辦；第三類則在臺北市金華街政治大學公共企管中心舉辦。我是交通部道路交通安全委員會執行秘書，每次講習班開訓，都須出席作專題演講，並針對受訓人員特性，引用各種數據：如肇事死傷分析、學生事故分析、肇事原因分析等基本資料，作為論述依據，因時空變遷已無記述價值。茲就當前（民國 99 年）仍足供參考部分摘述之。

(一) 對學校講習班部分

1. 加強學生之交通事故管制：

- ① 對學生交通違規及交通事故，協調警察予以登記管理。
- ② 教育行政機關逐級實施督導考核。
- ③ 國小學生非有特殊需要禁騎腳踏車；國中高中學生禁騎機踏車。
- ④ 學校校車或租用校車，須加強管理。

2. 加強學校安全教育：

- ① 將安全教育正式列為課程施教。
- ② 利用相關活動，作機會教育。
- ③ 繼續舉辦高中以下學校教職員交通安全講習。
- ④ 師範大學院校修教育學分之應屆畢業生，施以交通安全教育課程。

3. 加強學校、家庭與社會間之結合教育：

- ① 藉家庭訪問、學藝比賽、資料展覽、媽媽教室、親子活動、里民大會等各項活動機會，穿插學生交通安全教育。
- ② 透過學校管理部門、學生社團組織，策進成立交通維護團隊，利用星期假日或寒暑假，協助交通主管單位，參與交通秩序整頓工作，達到寓教於行的目的。

(二) 對駕駛補習班行政幹部及駕駛教練研習班部分

關於駕駛補習班及駕駛教練的研習，每年均在北、中、南三處汽車駕駛訓練中心（簡稱汽訓中心），各舉辦兩期研習，顯示其重要性。我改用分析印證方式講述：（以下列舉之百分

比均為 74 ~ 76 年平均值)

1. 政府汽訓中心訓練考照人數占 3.9%，民間駕駛補習班結業考照人數占 96.1%，顯示民間經營者之重要性。其訓練結果，對駕駛素質的良莠，影響深遠。

2. 民間駕駛補習班受歡迎的原因：

- ① 政府所設訓練班太少，訓練能量不足，受訓不方便，民間者到處都可設，受教方便。
- ② 政府辦者，教育僵化；民間者專教駕駛，常忽略其他科目，反而符合其受教考照目的。
- ③ 政府辦者，考試過嚴，民間者較易通過。
- ④ 政府辦者，教學時間少彈性；民間者較有自由。
- ⑤ 顯示民間補習班不僅有存在價值，且具舉足輕重地位。

3. 民間補習班教育重點：

- ① 依肇事年齡分析—20 ~ 40 歲者占 62.9%；40 ~ 60 歲者占 20.4%；其他年齡者占 16.7%，可證年輕氣盛，血氣方剛者容易肇事。
- ② 依肇事時駕駛年資分析—2 年以下者占 23.2%；3 ~ 5 年及 5 ~ 9 年者各占 15.3%；10 年以上者僅占 5.9%；而肇事逃逸、或無照駕駛不明年資者，竟高達 38.8%。可證出道過淺、技不如人，遇事則張皇失措，且缺乏駕駛道德者，應加強教育。
- ③ 依肇事時間分析—在全日肇事 3,176 件中，07：00 ~ 17：00 間 10 小時肇事 1,296 件，平均每小時 130 件，占全日肇事事件數 40.8%；17：00 ~ 23：00 間 6 小時肇事 1,245 件，平均每小時 207 件，占

全日肇事事件數 39.2%；23：00 ~ 07：00 間 8 小時肇事 635 件，平均每小時 79 件，占全日肇事事件數 20%。可知 17：00 ~ 23：00 為肇事高峰，訓練時應告知注意身心疲勞，才能減少肇事。

- ④ 依肇事道路種類分析—在全日肇事 3,176 件中，發生在國道上者 116 件死傷 283 人；省道上者 810 件死傷 1,550 人；縣道上者 388 件死傷 737 人；鄉道上者 266 件死傷 383 人；市區道路上者 1,438 件死傷 2,031 人；其他 158 件死傷 210 人。可知省縣道及市區道路事故最多，占 83%。教育重點應加強在此類道路上之注意事項。
- ⑤ 依肇事原因分析—由於駕駛疏忽造成者有 2,609 件，占 82.1%；逃逸 286 件占 9%；其他 281 件占 8.9%。應對駕駛疏忽（如未注意前車狀況、超速失控、未減速、酒後駕駛、疲勞駕駛、未依規定停讓等）嚴加訓導。

由上述各項分析可知，駕駛補習班責任重大。有良好的駕駛教育，才能教出好的駕駛人，有優良的駕駛人，交通秩序自然能改善，交通安全方可確保。

(三) 對運輸管理人員講習班部分

對於肇事及死傷之多，提出：宣傳不普遍、教育不認真、執法不嚴謹、心理不正常四大因素。

1. 宣傳不普遍：因為死傷不在一日內或一月內，新聞報導價值低，讀者無興趣；電子媒體無宣傳廣告，廣播收聽者少，所以難收宣傳效果，需要政府花錢大登大播。
2. 教育不認真：在民間補習班取得駕照者占 96%，二百

多所駕訓班之教育重點，以取得駕照為號召，術科與學科不能並重，駕駛道德講述無人願聽。學科考試不認真，領照前未實施講習。而學校教育又僅限於國中小學，社會教育又不普遍。

3. 執法不嚴謹：警力裝備不足，無法全面取締。執法不嚴養成駕駛人投機心理。除加強訓練外，要培養警察執法幽默感，凡有警察值勤地點，做到不容違規發生。
4. 駕駛人心理不正常：駕駛人若無知，可再教育；知而不能行，也可以教育糾正；若明知故犯，則應以教訓取代。現今駕駛的心理現象是：直覺盲衝的心理（仗大欺小、搶擠衝）、過分自信的心理（技藝出眾）、好勝逞強的心理（鬥狠、鬥氣）、投機取巧的心理（無警察時脫法違規）。

各位運輸管理人員，若能在出車前檢查車況，注意駕駛生活起居（注意其情緒是否正常），提醒其小心駕駛（發車時），保持安全距離，便可達到行車安全的目的。即或路況不佳，也要做到有秩序地擠（魚貫而停、魚貫而行），有禮讓地爭（右車先行、依次前進）。

民國 76 年 4 月 29 日，連部長升任行政院副院長，交通大學校長郭南宏先生接交通部長，於本日上午 11 點正式交接，我奉行政院核定兼代主任秘書。會議增多、文書量增大一倍，每天二樓（道安會）、四樓（秘書室）疲於奔命，以致無暇再參與訓練工作，直到年底退休為止。

專題演講，獲笑聲與掌聲

專題演講，是一門學問也是一門講話的藝術，它與授課不同。授課，今天忘記講的可以在下次授課時補充，甚而今天講錯了下次可以更正。專題演講，是要針對講題，從開場到收尾，在一定時間內一次說清楚、說完。在內容方面，要條理層次分明，旁徵博引立論有據；在講述技巧方面，口齒要清晰、言辭要雅致，聲調要能抑揚頓挫、鏗鏘有力，且能妙語如珠出口成章，適時穿插輕鬆小品，使聽者不致感到乏味而瞌睡，進而達到使聽者理解吸收之目的，才是一場最成功的演講。

記得第一次專題演講，是民國 59 年 5 月 13 日在中正理工學院向土木系各年級學生的演講。那時，我僅是臺灣省公路局養路處的副處長，奉派代表公路局長去報告，並非以個人資望受邀。我到該校時，先拜訪系主任郭南宏先生（其後曾任交通大學校長、74 年 4 月任交通部長），由其陪往階梯教室，我以「臺灣公路發展現況及未來展望」為題，向兩百多位同學講述。郭先生略作介紹後離去，我不以為意。如果是公路局李錫煜局長親往，渠必陪聽到底。

因有省訓團多次辦理訓練班的經驗，在滿場聽眾的場域，可以侃侃而談毫不怯場，90 分鐘轉瞬即逝，獲得不少笑聲和掌聲。



一、談工程師的工作領域

公路局每月都舉行工程技術座談會，交換工程經驗或介紹國外工程新知，有時也請歸國學人作專題演講。民國 61 年 4 月 24 日第 159 次技術座談會時，由我作專題演講，為了打破工程師的傳統觀念，乃以「如何擴大工程師的工作領域」為題，表示和以往座談會不同的意見。

在這篇演講中，有下列幾個重點：

- (一) 傳統的工程師：工作立場是本位的（常以主觀條件左右一切）。工作性質是獨立的（在一定時間、空間做固定的工作）。工作態度是超然的（不受干擾也不願干擾別人）。
- (二) 現在的工程師應有的認知：在社會型態方面，已從自掃門前雪的社會，改變為互助合作的社會。在政府立場方面，已從統治觀念，改變為服務觀念。在經濟結構方面，從自主獨占經濟，改變為連鎖經濟及互惠經濟制度。所以，工程師也要由孤芳自賞、故步自封的態度，改為吸收新知，更要能消化新知，多接觸外界事物、融會外在需求。
- (三) 工程師的研究領域必須擴展：因為工程師是隨年資歷練而改變的。畢業初期，幾乎全部投入工程技術的工作；10 年後或 15 年後，逐步轉換為技術管理工作；20 年後，大部分擔任工程行政工作，甚而改任高級主管，與技術逐漸脫離，能畢生研究學術的人，不到百分之一。

所以，工程師要把握進入社會後的 10 年或 15 年，專心從事研究，且能融會貫通。其後，則應逐步改變孤芳自賞、恃才傲物的心態，重視實務且需多瞭解社會演變，涉獵政治、經濟、文化等知識。不僅要有專長，更要有通識而成為通才，擴展工作領域，方可為社會服務，

而本身也將立於不敗之地。

二、臺灣地區內陸運輸系統規劃

民國 73 年 12 月 5 日，受逢甲大學交通工程與管理學系唐逸萍主任的邀請，向該系各年級同學做專題演講。當時我任交通處副處長，所以用「內陸運輸系統的規劃」為題，就臺灣地區的鐵路、公路兩大系統的現況、發展方向與策略，規劃作業的基本原則及步驟，未來重大改革計畫等，作 100 分鐘的介紹，並經刊於該系「現代交通」第十三期。唐主任全程陪聽，盛情可感。

在這篇演講中，除介紹鐵、公路的分類和定義以及列舉當時現況數據外，有下列幾個重點：

- (一) 內陸運輸發展的方向：鐵路與公路為內陸運輸兩大系統，雖有「此消彼長」的競合關係，但各具優點與缺點。鐵路，具有節約能源、節省用地、運送大宗物資及適合長程旅次等優點，相對地則為公路的缺點；公路，具有及戶運輸、時間選擇、減少裝卸次數、短程旅次等優點，鐵路則不能。尤其對偏遠地區的服務，必須依賴公路。因此，在發展方向方面，應各別發揮其優點，使整體內陸運輸產生相輔相成的功能，而非相互競逐造成彼此受傷（損害），臺灣省交通處和中央交通部，應負起整合的責任。
- (二) 內陸運輸發展的目標：1. 配合國防、經濟、文化發展，加強交通建設，提高服務水準。2. 提供有效的設施，促進人口與經濟活動之合理分布。3. 鐵公路均衡發展，各發揮其所長，以達到分工之效益。4. 符合節約能源及維護環境品質之政策。

民國 72 年 12 月 5 日在逢甲大學交通工程與管理學系專題演講



▲ 專題演講



▲ 以地圖輔助專題演講



▲ 接受感謝狀，右為系主任唐逸萍

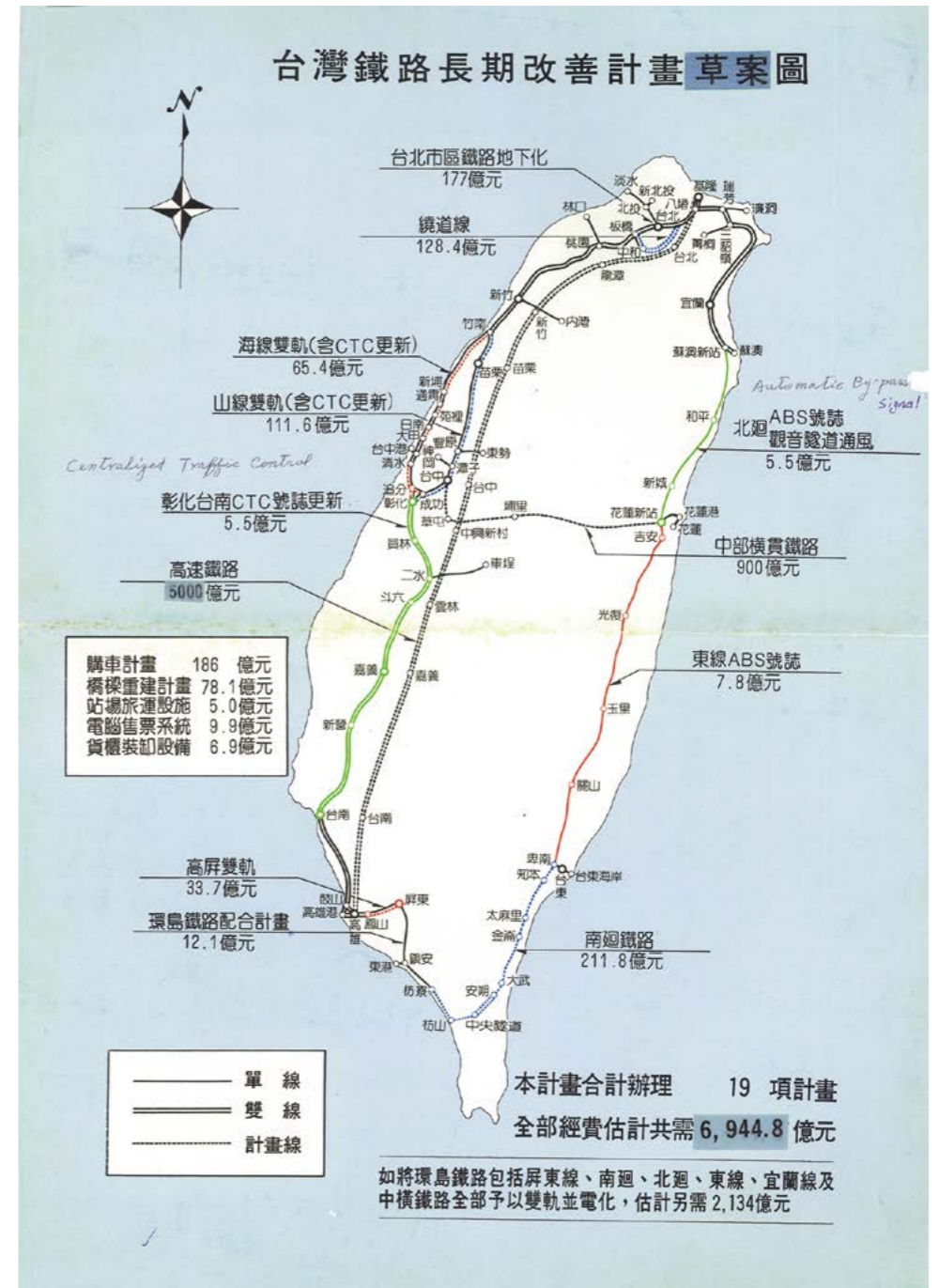
(三) 內陸運輸發展的策略：1. 長途客運及大宗貨運以鐵路運輸為主，中、短程客貨運輸由公路承擔。2. 以區域中心為據點，建立區域內快速道路網，並以大眾運輸負擔運輸需求。3. 改善生活圈內中心都市與市鄉鎮間之聯絡道路系統。4. 建設大臺北、臺中、高雄三大都會區之捷運系統。5. 鼓勵發展大眾運輸，抑制小客車成長速度，並研發減少公害之車輛。

(四) 具體建設措施：在鐵路部分包括 1. 竹南彰化間山海線雙軌。2. 彰化臺南間 CTC (Central Traffic Control) 號誌更新。3. 高屏線雙軌電化。4. 北迴線 ABS (Automatic Bay-pass Signal) 增設。5 東線增設 ABS 號誌。在長期重大計劃方面有興建南迴鐵路、並將宜蘭線、北迴線、東線鐵路雙軌電化及籌建西部高速鐵路等。在公路部分包括 1. 幹線省道



▲逢甲大學專題演講使用的地圖，台灣公路整體改善計畫草案圖

的拓寬。2、重要縣道的改善。3、新中橫公路闢建等，在長期計畫方面為興建第二條高速公路及東部高速公路。



▲逢甲大學專題演講使用的地圖，台灣鐵路長期改善計畫草案圖

三、當前交通問題與改善措施

民國 74 年 4 月 1 日奉調交通部參事之後，因兼任道路交通安全督導委員會執行秘書的關係，除為辦理訓練、講習而須授課外，常受邀

到各機關學校作專題演講，包括：警察幹部講習班（75年4月22日）、中央警官學校（76年4月10日）、省住都局市政建設講習班（76年4月15、16、21日）、逢甲大學交管系（77年3月18日）等，講題及內容為肆應聽講人的身分略有修正外，大致均與交通問題有關，其重點如下：

- （一）當前交通問題檢討：1. 都市道路開闢緩慢，而車輛成長太快，無法提供優質服務。2. 路幅不足，橋梁狹窄，形成瓶頸；號誌設置不當，且未建置中央控制系統，交通不暢。3. 停車缺乏管制，街路巷弄隨意停放，使路幅益形狹窄，行車困難；又無鼓勵設停車場法源，路外停車場嚴重不足。4. 駕駛訓練與檢驗考照不夠嚴謹，新手上路容易肇事。5. 執法警力不足，無法全面執法，助長駕駛人投機心理。6. 交通安全教育流於形式，宣傳不普及等。
- （二）近程改善措施：1. 消除道路瓶頸（如瓶頸路段拓寬、易肇事路段改善、打通騎樓等）。2. 紓解停車需求（如制定停車場法、整頓路邊停車、鼓勵興建路外停車場等）。3. 改善號誌運作（如補助建置北高二直轄市五省轄市中央控制系統等）。4. 改進監理作業（如建置電腦檢驗、考照，消除人為弊端，加強駕駛人、技工訓練及實施路邊檢查等）。5. 加強交通執法（如重要道路連續取締違規，改進執法技巧，增配交通警力等）。6. 擴大教育宣傳（如提高學校交安教育層級，以大專學生假日交通服務取代交安教育，增加廣播電視宣傳交安節目等）。
- （三）長期計畫目標：1. 改善都市公車營運。2. 興建快速道路系統。3. 發展大眾運輸系統。4. 控制自用汽車成長。5. 規

畫交通管制地區。6. 實施都市更新重建。並就上述長期目標，分別說明其內涵。如興建快速道路系統部分，在當時便有興建東西向快速公路的構想，只可惜在70年代尚無人贊同與呼應而已。

四、談專業與敬業

民國85年10月2日在交通部運輸研究所國際會議廳，受張有恒所長之請，向全所同仁講述；另於86年4月14日在交通大學交通運輸研究所演講廳，受馮正民所長之邀，向全所同學講述；又於88年2月3日在公路局491次技術座談會上，講述同一主題。並在逢甲大學交通工程與管理學系，授課十年期間，每屆學年結束時，也摘要講述作為臨別贈言。因此，在官研學各界聆聽者，超過二千多人，目的無它，希能傳播吾人服務社會的基本精神而已。茲將講述要點記述如下（為配合聽眾對象曾作修正）：

（一）專業與敬業的關係

專業，指專門職業。敬業，指慎重細心從事本身的工作（尊重本身的工作）。專業人士學有專精則成學者（理論為主），若經驗豐富便成為專家（實務為主）。經驗告訴我們：學者之言，可聽、可信、不一定可行（純而不精）；專家之言，可聽、可行、但不一定可信（精而不純）。如何使純而不精者能精，精而不純者能純，唯賴敬業來達成。因為，學者能敬業，可在理論中融入實務，則精緻而可行（不致陳義過高不切實際）；專家能敬業，可在實務之外本於道德良知，決定取捨，則清純可信（不隨政治人物起舞）。學者專家之外，絕大多數的專業人士，乃社會進步的動力，如何使其盡一己之才為社會服務，

唯有賴敬業來實現。專業人才，經過若干歲月則變成通才，一般通才人士，也可經過進修而變成專才，這就是專業與敬業的關係。

專業，表示一個人的才（才能、才智），可以表現於外的。敬業，表示一個人的德（德行、修養），須要發自內心。韓愈《原道》文，開宗明義便說：「博愛之謂仁，行而宜之之為義，由是而之焉之謂道，足乎已無待於外之謂德。」可知雖才高八斗，仍應行仁取義走正道，而且是發自內心誠意地去做，便是敬業的表現。

韓愈弟子李翱進而對論人取才的原則說：「才德全盡，謂之聖人。才德兼亡，謂之愚人。德勝才謂之君子。才勝德謂之小人。」所以，用人取才時，寧用德高才小者，而不用有才無德之人。因為，才可以藉訓練教育培養而精進，德則須經長時修養薰陶方能達成。要能使每個人都才德兼備。所以，遴選人時不可不慎。

說明專業與敬業的關係之後，如何使公務員敬業呢？

（二）敬業的修養與做法

在個人修養方面：1. 要有跳脫不正常社會型態的勇氣（清廉自持、淡泊名利，要有所為有所不為）。2. 要有扭轉政治家觀念的決心（把握原則、堅持立場，輸誠以對，不計得失，反而為明智長官所重用）。3. 要能力求專業的精進（吸收新知且能消化新知，方不致落伍）。4. 要在專才之外養成通才（不故步自封、不孤芳自賞，多接觸外界事物）。

在工作方面：王雲五先生在民國 50 年所倡之行政三聯制

（計畫、執行、考核），最適合做為評定公務員或一般專業人員是否敬業的指標。計畫—目的要明確，考慮要週詳，判別輕重緩急，力求經濟有效。執行—要符合計畫原意，控制執行進度，克服執行阻力，達成計畫目標。考核—要核對計畫標準，檢驗執行品質，查核執行進度，解決遭遇困難（一般只挑毛病，不協助解決困難）。

例如，計畫不敬業，則計畫不周延、事後一再補救修正。執行不敬業，則不知認真執行、遷就阻力修正原則，執行結果便達不到原定目標。考核不敬業，則不能嚴謹考核，虛應故事、賞罰不公，甚而綜竅不實敷衍了事，變成上下交相「混」的結果。

韓愈在《進學解》中說：「業精於勤荒於嬉，行成於思毀於隨。」學業或事業要勤勉才能精進，若嬉戲怠惰則荒廢。德行修養要靠慎思熟慮，若因循苟且則敗毀。願以此名言，做為吾人進德修業的根本，希共勉之。

五、東西向快速公路建設計畫概要

民國 81 年 7 月 28 日應中華民國運輸學會與臺灣省住宅及都市發展局之邀，向高速公路規劃設計與實務講習會作專題演講；並於 87 年 4 月 23 日在成功大學交通管理科學系（所）及同年 11 月 19 日在逢甲大學交通工程與管理學系（所），講述類似問題。在演講中就規劃緣起、興建理由、問題探討與心得，有詳盡的分析，除部分內容已在本回憶錄第五篇第四項及第九項媒體報導中所述者外，僅就外界質疑與心得部分補述如下：

（一）學者專家質疑計畫草率，超過運輸需求—本計畫之初期計

畫，歷經八個月的勘察與討論，再就每條路線分別委託顧問公司作細部規劃，並分別通過環境影響評估，絕非草率。而為了突破傳統路網結構，須具有前瞻性（供給領導）的措施，實不應以當前運輸需求為已足（現已證明當時想法的正確）。

- （二）主管機關及民意代表質疑初估經費與定案經費相差過大——係因調整地價及增列第二高速公路中部路段關係，並非估算不實。
- （三）民眾抗爭應改為平面快速道路或以改善現有道路取代——因與計畫目的不符，無法同意；除就每條首尾兩端路段外，聯絡兩高速公路路段，堅持必須為封閉式，以保全建設效益。

此外，如要求與一般道路平交、改善聯絡道路、增設交流道、代設水利溝渠等，不勝枚舉。在不違背計畫目標前提下，儘量滿足其要求，以期減少執行的阻礙。

本計畫屬國家重大建設計畫，能夠突破各種阻礙順利實施，有賴於下列幾個因素，也是我執行的心得。

- （一）如不能堅持立場、把握原則，本計畫早已名存實亡，耗費大筆資金，多建幾條普通道路而已。為了不使其變質，不知忤逆了多少人。
- （二）如不能全心投入、負責把關，本計畫不可能先苦後甘、貫徹執行。主辦機關和負責人員，為免開罪民意代表，遇挫折就想退讓的鄉愿心態，必將得逞。
- （三）如不能深具技術、展現經驗，本計畫的各項修正意見，不

一定中肯可行，各執行機關也不會尊重與接受。

- （四）如不能協調溝通、重視意見，本計畫難以獲得地方政府的配合與支持。

六、公路系統路網建構的新思維

—兼談臺灣地區高快速公路的建設—

民國 92 年 3 月 3 日在交通大學運輸研究所受汪進財所長之邀，向該所碩博士班全體研究生作二小時專題演講。在這篇演講中，特別就公路的定義、具備的特性及與其他道路的關係，加以闡述，以期改變對公路的認知。其次強調路網構建的新思維，改變傳統的布建方法。第三部分，介紹臺灣高快速公路建設概況及瓶頸路段的解決之道。最後作一結論。茲就建構路網新思維部分摘述之。

- （一）都市階層的劃分：先將全國大小都市分為區域中心（都會中心）、主要地方中心、次要地方中心、重要鄉鎮、一般鄉鎮、農村集居等六個層級。其基本依據是從區域計畫法而來。臺灣分為北部、中部、南部、東部四個區域計畫，涵蓋 20 個生活圈（金門、馬祖各為一個生活圈），其劃分方法是：
 1. 區域中心——指區域計畫的都市中心，僅有臺北市、臺中市、高雄市三處（人口均在 100 萬人以上），而大臺北地區又為都會中心。
 2. 主要地方中心——指生活圈的中心都市，也指縣市政府的所在地，人口在 25 萬至 80 萬的一般都市，或每日交通量在 1 萬 PCU 以上通往特定地區的路線（如工業區、港埠、機場等）。

3. 次要地方中心—指每一生活圈內的重要鄉鎮市公所所在地，人口在 6 萬至 25 萬的一般都市，或每日交通量在 5 千 PCU 以上通往特定地區的路線。
4. 重要鄉鎮—指人口在 2 萬至 6 萬的鄉鎮市公所所在地或一般城市。
5. 一般鄉鎮—指人口在 2 萬以下鄉公所所在地。

(二) 運輸型態的分析：可分為國際運輸、城際運輸、區域運輸、生活圈運輸、地區運輸以及都會區運輸等六大類，因臺灣四面環海，無公路與國際相通，僅有城際以下運輸型態。

1. 城際運輸—指各區域間的運輸。
2. 區域運輸—指在某一區域計畫區內各生活圈間的運輸。
3. 生活圈運輸—指在生活圈內各鄉鎮市間的運輸。
4. 地區運輸—指一般鄉鎮市內村里間的運輸。

(三) 公路功能的分析：依公路功能性質，可分為高速公路、快速公路、主要公路、次要公路及地區公路等五類。

(四) 整合：第一次先將都市階層、運輸型態及公路功能三項因素整合，便可求得各都市階層間應以何種功能的公路來提供服務。第二次整合，是在各個都市階層間，確定配屬的功能公路以後，必須考慮設計標準與行政管理分類的關係。因為設計標準（1～6 級）是功能公路的基礎，而行政分類的國、省、縣、鄉道，又與設計標準有一定的關係（規範規定），因此，須以功能公路為基礎，作第二次整合。經過二次整合之後，公路路網的建構乃告完成。

(五) 新建構路網方法的優點：

1. 可將依行政系統規劃作業及依功能系統的規劃作業，合併一次辦理，可減少規劃期程。且可消除兩項規劃結

果不一致的缺點。

2. 都市階層的定位，是以目標年之人口、社經資料為基礎，在未來 10～20 年內，都市階層的變化甚小，致規劃的路線系統變化亦小。
3. 一旦將路線系統規劃完成，平時僅就擬改善之路線，作細部規劃設計即可，不致影響整體規劃。
4. 在執行期間，若因特殊原因，都市階層發生變化（升級或降級），僅就變化部分修正其公路等級。
5. 大都會區如北京（面積 16,808 平方公里，人口 1,100 萬人）、上海（面積 5,800 平方公里，人口 1,345 萬人）或大省區，亦可本此原則，另訂各區都市階層，作公路系統的規劃。（註：北京、上海之面積、人口均係指當年數字）

(六) 結論提示：任何規劃工作，都要把握下列四大原則，就是：用得其所（用在最需要的地方），用得其時（用在最急切需要的時候），用得其法（不浪費也不刻薄），用得其利（重視最大效益）。所，就是分輕重；時，就是分緩急；法，就是講經濟；利，就是要有效；我們常說「輕重緩急經濟有效」，也就這個道理。

七、道路交通安全工作努力的方向

民國 94 年 9 月 8 日，全國道路交通安全人員，在臺南縣尖山埤江南渡假村舉行兩天的研討會，全國政學研各界近二百人出席，我受邀作專題演講二小時（時年已 86 歲），寫了一篇一萬二千字完整的講稿（非講述大綱），不僅是切中時弊之作，因道路交通安全的工作，祇能逐步改進，永無止境，現在及未來仍將受用無窮。

全篇除前言、結語外，分為建構完善的交通環境、實施嚴謹的考驗制度、培養優良的駕駛道德三部分。

在建構完善的交通環境方面，提出五項重點：1. 道路設計標準的確保。2. 容易肇事路段的改善。3. 經常塞車路段的疏解。4. 災區損毀道路的修復。5. 騎樓及人行道的打通。

在實施嚴謹的考驗制度方面，提出三項重點：1. 加強督導駕駛訓練班。2. 切實執行汽機車檢驗。3. 嚴格辦理駕駛人考照。

在培養優良的駕駛道德方面，也提出三大重點：1. 從教育提升國民素質。2. 藉宣導改善駕駛習慣。3. 以執法糾正違規行為。

每一章節，均提出現況檢討和改進策略，以免流於空泛不切實際。茲就培養優良的駕駛道德一章中，有關從教育提升國民素質部分摘述之。

國民素質的高低，是評定一個國家國格高低的重要指標。歐美日等國不僅經濟高度成長，其人民的文化水準也高。我國經濟發展雖已列入開發國家之林，但國民的素質與歐美日相較，尚有一大段差距。

道路交通安全工作的推廣，除由政府主管部門加強硬體設施及行政管理之外，最重要的是要賴全體國民具有高尚的素養，知法守法，方便自己也尊重他人，才能達成。因此，提升國民素質是從根本上改善交通秩序、促進交通安全的不二法門。

提升國民素質必須從長期教育著手，無短程或捷徑可以達成。在長期教育中，又分為家庭教育、學校教育、社會教育三個層次，而又以家庭教育與國民中、小學教育最重要。因為：

一個真正有教養的父母，便不會驕縱溺愛、教出予取予求為所欲

為的孩子。一個講求禮法的家庭，便不會進退無序而教出恣意妄為不守規矩的子女。所以，家庭教育是塑造優質國民的基礎。

一個有人文素養的老師，才會用關愛的心，匡正乖戾改過遷善，教出敦品勵學誠勤樸實的學生；而國小教育、國中教育，對幼少年的影響最深，若能在可塑性最大的年齡層次，施以品德修養的基本教育，對其日後成長及進入社會後的表現，助益最大。所以，學校教育是培養優質國民的搖籃。

再就社會教育層面來說，社會環境的營造和社會風氣的倡導，是營造和諧社會的要素。良好的社會環境，可以改變國民低劣的生活習慣；高尚的社會風氣，可以導正國民虛誇奢靡的生活品質。前者有賴各級政府來營造，後者有賴各階層的領袖人士來示範。藉此產生上行下效風行草偃的作用。所以，社會教育是薰陶優質國民的場域。

在上述三個教育層次的關鍵在「人」，就是家庭中的父母（長上）、學校的老師和社會上的領袖。有優質的父母、老師和領袖，則國民素質的提升和駕駛道德的養成便輕易可求了。

教書十年提攜莘莘學子

從交通部退休後，任有給職顧問到 85 年年底為止，翌年起改聘為榮譽顧問，張家祝次長惟恐我賦閒無事，又為經驗傳承，介紹我到逢甲教書。民國 86 年 9 月 12 日上午 9 時，我到逢甲大學交通工程與管理學系看徐耀賜系主任，表示報到。9 點 10 分，他邀顏秀吉老師陪往忠勤樓 307 教室。徐主任向同學介紹我的學經歷後，和顏老師離席，開始上第一堂課。

307 教室很大，坐滿選修限額 75 人，後面還有空位，因為是開學第一週，我又是第一天授課，本來就不準備講正課「公路行政管理概論」，而從臺灣公路 50 多年來的歷史演變說起，希望他們對臺灣公路先增加認識；接著介紹我從民國 38 年以來，和臺灣公路密切的關係；最後說明本課程的講述要旨和考評方法等，話猶未盡，中午下課時間已到。

我授課有幾項怪癖：

第一是以大四學生為對象。因為我的講述是理論與實務並重，大三以下的學生，成熟度不夠，聽了未必能懂，於是「閉目沉思」的人會增多，影響我授課的興緻。

第二是課堂上禁開「小組會」。在講課中間三五成組交頭接耳，不僅妨礙別人聽講，也影響課堂秩序；所以，我要求同學不得在課堂講話，遇有商討事項，可離席到走廊交談。

第三是以簽到代替點名。校方規定之課堂點名制度，我不以為然。70 多人點一次名，浪費時間太多，相對縮短授課時數，改為簽到方式後，皆大歡喜。並以檢視筆跡方法以防止代簽。

第四是不用麥克風而且站著講。我自認吐字清晰聲音寬宏，在 70 多人的教室，用中等音量，後排即可清楚聽到，且可避免噪音干擾鄰室授課。站著講課，更具直接感和親和力。

第五是鼓勵發問。我宣布上課中間可以隨時提問，但以授課內容為限；下課後可以問任何交通問題，且不以公路為限。如果當場不能作答，則定於次週答覆。

第六是提供完整的講義。為使修課同學獲知課程全貌，每章講義均做完整敘述，但講述時，僅就重點解說，以利控制授課總時數，而同學又可擁有全部資料。

本著上述原則，試教一年後，頗獲好評。學校對師資的評鑑，常列前茅，乃獲續聘，此時我已 78 歲。但中氣十足，體力充沛，辨思能力，不輸壯年。

其實，教書生涯並非從今日始，早在民國五六十年代，臺灣省訓練團經常辦理交通類訓練班，聘我為講師；七十年代到各地講述交通安全；近十幾年，到交大、成大、中正理工學院、以及各地公路機構作專題演講。這些經驗，使我懂得發抒理念的方法，掌握聽眾心理的要訣。所以，正式教書，只不過是輕車熟路而已。



公路行政管理，是交通管理學門的一環，也是從事公路管理工作必要的工具。很多公路工程人員，常視公路行政管理為事務性而不予重視；行政人員，又將此部門看做是工程管理的一部分，也不想參與。於是，公路行政管理，遊走在上述兩者之間，無明確的歸屬。其

實，若無公路行政管理，則公路效用無法發揮，公路交通也不能順暢運行。公路行政管理制度，因各國法規之不同而各異。所以，必須以本國公路相關法規為準繩，他國制度，只能做為參考。換句話說，若對本國公路法規不具深度研究者，即不能勝任本學門的講授內涵，這也是我講授本課程受歡迎的原因。

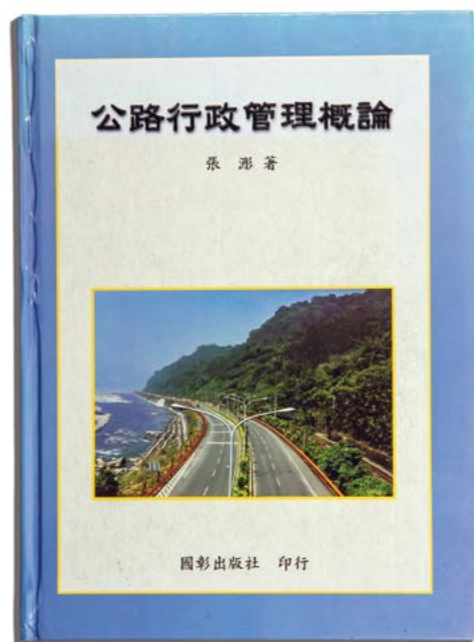
民國 88 年 7 月，講授兩學年之後，鑑於坊間迄無出版此類書籍。乃在授課之餘，參考當時管理實務，將講義詳加編修，寫成《公路行政管理概論》一書，正式出版。除供公路界工作者選用外，兼可免除選修同學手抱講義之煩。89 年 3 月起，以顧問名義參與公路法規修訂工作，使公路管理制度變革很大，原書內容必需再做增刪，於 90 年 9 月乃再版印行，95 年閒逛書店，似已絕版。

民國 92 年 8 月，交管系增設碩一在職專班，我已升為專業人員副教授，在研究所加開「公路交通政策」一門課。於是，每星期五上午教大四綜合班，晚上再教碩一在職專班，一天之內要上六節課，稍感

疲累。遂從 93 學年度起，停教大四、專教碩一，輕鬆很多。95 學年度又蒙校方續聘，雖然身心健朗不減當年，我已明確表達到此為止，轉眼一教十年，實不容易。垂暮之年，留此記憶，足堪欣慰。（結果 96 學年度又教一年到 97 年 6 月）在此十一年中間，交通部顧問榮銜迄未中斷，除前述修訂公路法規工作之外，又以受學校委託方式，獨力完成五項研究計畫。

一、公路長期規劃之研究

公路長期規劃，是每隔若干年必須檢討修正的一種計畫。前次計畫，是民國 77 年我到運研所後所推動，於 80 年 6 月完成的。臺灣省公路局認為，經過近十年的公路蓬勃發展之後，有重新檢討的必要，乃委託本校交管系辦理（此時採購法尚未公布），主要是在交管系執教之故。過去 20 年，一向由我主導此一規劃工作，得能繼續參與，當收駕輕就熟之效。本規劃從 87 年 7 月成案，89 年 6 月完成，費時兩年。



▲ 公路行政管理概論



▲ 台灣地區公路建設規劃

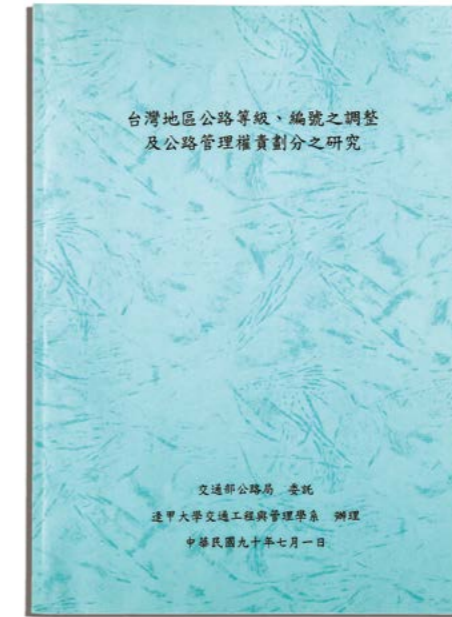
在規劃期間，有下述幾項重點，值得一記。

- (一) 依據近十年的交通發展趨勢，重新劃分交通分區，設定新屏柵線；將目標年訂為民國 114 年（公元 2025 年），使與整體交通運輸系統規劃之目標年一致。
- (二) 排除貨運旅次預測的困難，加強貨運旅次資料之蒐集及貨運分布狀況的分析，達成貨運與客運旅次完整分析與預測的目標，改善過去不易正確評估貨運旅次的缺點。
- (三) 採用都市階層劃分的新思維，基於何種都市階層間，應產生何種運輸型態；何種運輸型態，應配合何種功能公路的觀念，來規劃未來公路的改善計畫。
- (四) 召開分區研討會議，廣納基層公路管理人員的意見，以免與基層實務脫節。另再邀集政府有關部門，召開長期發展計畫研討會議，檢討計畫之必要性與可行性，消除閉門造車之弊。

二、公路等級編號之調整及管理權責劃分之研究

臺灣地區現行公路分類，依公路法之規定，分為國道、省道、縣道、鄉道四級，其系統之構成，在公路法中雖有必要條件，但過於籠統且具彈性，地方政府受人力財力的限制，常運用各種手段，請求將所管公路升等，以便減輕其負擔。臺灣省公路局，為解決爭相要求升等的困擾，乃有委託學術機構本超然立場進行研究之議。由於我對公路管理行政素有研究，遂以委託本校交管系研究方式辦理。本研究案於民國 89 年 9 月成案，90 年 6 月完成，為時僅 9 個月。

因為，公路升等及管理權責的劃分，必需仰賴行政經驗和公路管理專業，一般教師幾乎無從置喙，全篇研究由我獨力完成，是為教書



▲ 台灣地區公路等級、編號之調整及公路管理權責劃分之研究

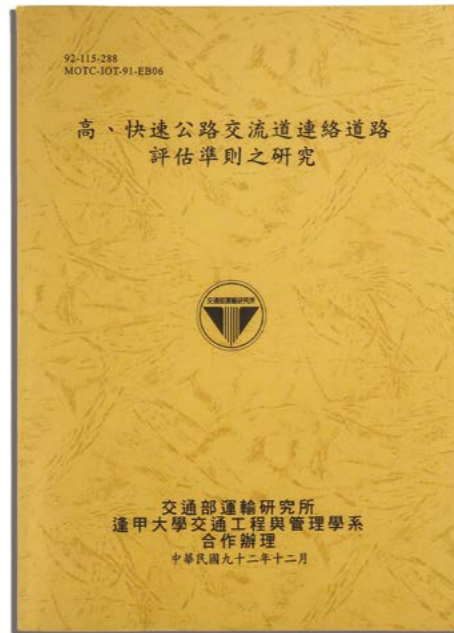
生涯中第二件作品。至其內容精髓，則併在本節第五項作品中敘述。

三、高（快）速公路交流道連絡道路評估準則之研究

高速公路交流道連絡道路的改善工作，從民國 68 年辦理以來，20 多年，向係依當時客觀環境及地方需要，審度財力來決定改善項目，從未有一定準則，造成申請單位和核定機關間很多困擾。行政院經濟建設委員會乃請交通部研訂準則，以利日後審議有所依據。

我對交流道連絡道路的建設，不僅是參與者也是主導者，前因後果，知之甚詳。以本校名義所寫之服務計畫書遂告中選。並以 8 個月時間研究完成，於 91 年 11 月底交卷。

為使準則不致淪為原則性空泛的論述，採用「指標評分法」做為研訂的基礎。其步驟是，先設定連絡道建設因素的指標項目，如：道路等級、改善長度、運輸功能、服務水準、用地取得等。再就各指標項目，設定細目及評分標準，將每項改善計畫，分別予以評分。另定



▲ 高、快速公路交流道連絡道路評估準則之研究



▲ 公路管理養護制度之研究

計畫取捨門檻，舉凡評分總和超過門檻者，則列入改善計畫辦理，反之則予捨棄。由於此一創意，使改善計畫達到取捨公平、切合需要的要求。

四、公路養護制度之研究

本研究係交通部運輸研究所「公路養護管理績效監測績效之研究」計畫之子計畫，因我所提之研究計畫，評選為最優而中選。自民國 92 年 4 月開始，至 93 年 4 月完成。

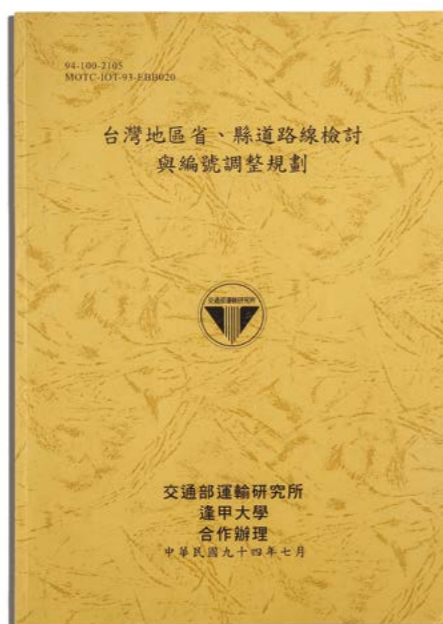
公路養護制度，行之有年，研究重點，以如何改進為主。其重點包括：養路組織之調整、養路作業之改進、養路機具之調度、養路費用之分配、養路權責之劃分及公路基本資料之建立與養路績效之考核等項，分別訂定標準作業程序，建立養護績效指標，作為建立資料庫之依據。

在這本研究報告裡，利用現況檢討一章，特別將高速公路和一般公路的歷史演變，從早期的組織、路況變化、經費來源等，敘至民國 91 年為止，使公路養護歷史，藉本研究之完成，得有完整地記述，堪供後人參採，應屬另一成就。

五、臺灣地區省縣道路線檢討與編號調整規劃

臺灣地區公路，除國道高速公路興建較晚、系統單純外，省道縣道歷史悠久，變化亦大。60 多年來，雖經多次整理，多屬零散調整未及全面。民國 89 年，曾替公路局作過研究，惜因承辦單位不夠宏觀，採納較少。近因交通部將舉辦公路普查，在普查前，須將路線先作調整，乃由運研所提出本研究計畫。

對我而言，不僅是專長，在臺灣可以說尚無能勝任者。於是，以學校名義參與評選，並評定為最優，於民國 93 年 6 月成案，94 年 2 月



▲台灣地區省、縣道路線檢討與編號調整規劃

完成。成為我在教書生涯中獨力撰述的第五件成果。

本研究須把握兩大主題，一為先將所有省縣道路線逐條加以檢討，重新規劃其系統及等級；一為就已檢討確定的路線，依編號規定統一調整編號。前者，可以使現有縱橫交錯的省縣道系統，以及新闢路線、計畫路線，依照行政分類及功能需要，做有系統地整理，建立永久性的路網架構；後者，經過全面編號後，可以方便公路管理者容易管理，也使用路人方便引用。

在這篇研究報告裡，我特別注入幾項新觀念。

第一是，糾正公路定義謬誤。「公路」一詞的定義，是解釋公路法的基礎。倘公路的定義錯誤，將對公路的本質產生不同的解釋。交通部定義的所謂「公路」，是指：「國道、省道、縣道、鄉道，供車輛通行的道路。」；而行政院法規委員會，修改為：「供車輛通行的道路，包括國道、省道、縣道、鄉道……。」；乍看之下，

不過是辭句前後顛倒而已，但卻產生主辭的變更。交通部的定義是以國省縣鄉道為基本要件，也就是說，若不是國省縣鄉道，即或是供車輛通行的道路，也不能稱為公路；然而，行政院修正後的定義則是，凡供車輛通行的道路，均是公路。於是，市區的街路巷弄、村里道路等，均是公路。這是懂法而不專業的又一明證。本研究在評定路線時，仍依交通部之定義為準，不然遍地都是公路，其與道路有何區別。

第二是，完全採用都市階層觀念，作為調整公路系統的基礎。依據都市階層的高低，來規劃路線系統的思維，至少倡議十年之久。公路主管機關，習慣墨守成規，始終不肯改變。我藉此次研究機會，全部融入都市階層評估路線等級方法，將全臺灣地區所有鄉鎮市以上都市，按區域中心、主要地方中心、次要地方中心、重要鄉鎮、一般鄉鎮等五個階層，分別設定必要條件，予以劃分，其不屬於上述階層者，則劃歸農村集居。

次就各都市階層間，必然產生的運輸型態及應配屬的功能公路，予以規劃。再將功能公路與行政分類的國省縣鄉道，互相結合，遂產生應有的公路系統。以此系統和現況重疊對照，相符者維持現狀，不符者即予調整，成為本研究路線檢討的主要精神。

第三是，路線編號號碼的調整與創造。公路編號方法，在公路修建養護管理規則第15條至第20條，有明確規定。其中，省道自01號起編至99號為止；縣道自101號起編至200號為止。簡單的說，省道只能編二位數、縣道只能編在200號以內（外島自201號起）。在鄉道升縣道過多，或縣道升省道過多時，均有無法容納的困難。原有編號路線，因已使用成習慣不宜大幅度更動，又須考慮新增路線編排順序情形下，號碼編排非常不易。我曾耗用很長時日，反復試編，終獲解決，我自認已將智慧發揮到極致。

第四是，公路基本資料調查方法的建議。公路路線等級和編號完成以後，必須舉辦公路基本資料調查，才能建檔管理。所以，資料調查是本研究的最後一項作業，而調查的結果是否正確，直接關係公路統計與管理。民國 86 年舉辦資料調查時，改用全球衛星定位系統（GPS），完全委託顧問公司辦理，錯誤百出，幾至不能採用。本研究特就調查方法，詳作建議，應由公路管理單位直接參與，才能獲致正確成果。據悉，公路總局似未採納，仍由各區工程處，分別發包交由不同顧問公司辦理，且由交通工程科主辦而非資料科主管，實為失策，後果不堪採用，已可斷言。



民國 97 年 6 月 6 日講完最後一堂課，表示教書生涯告一段落，在職碩士專班本學期的課程也到此結束，留出最後一節的時間，用「忍」字做為臨別贈言：

富者能忍保身：有財富或是有學問的人，若能忍讓助人而不狂妄傲慢，便不致被人嫉妒陷害而可保全身家或聲譽。

貧者能忍免辱：窮人或知識貧乏的人，若能安貧樂道窮且益堅；既知知識淺薄，則避免大放厥詞硬充內行，便不會被人看不起而受辱。

父子能忍慈孝：父母和子女之間能彼此忍讓，多理解多溝通，便能父慈子孝。

兄弟能忍情長：兄弟姊妹之間能彼此忍讓，相互關懷提攜，則手足的情感，便可維持長久。

朋友能忍義篤：同僚同好之間能相互忍讓相處，則可截長補短，情義深厚。

夫妻能忍和睦：夫妻本是不同家族、不同習慣，而且是不同個性



▲逢甲大學交管系榮退紀念

的結合，有賴於長期理解、相互適應。結合之初，須相互忍讓、和睦相處，才能逐漸水乳交融偕老一生。

語畢，在掌聲中道別。



民國 97 年 6 月 11 日中午召開系務會議，周綺芬助教邀我於會議近尾聲時出席，系主任楊宗璟老師起立發言，首先宣讀各位老師簽名紀念冊，語多欽佩與祝福。然後，代表系上老師致贈紀念品，拍照留念。最後由我致辭，除感謝十一年來，歷任系主任暨劉春蕊、周綺芬兩位助教支持外，並向各位老師致謝，在互道珍重中握別。



張老師：
學校同志續聘80生的善任教師，你創了新紀錄，一晃快
10年，近90生的您擬辭教職，我們很可惜，同學說這門課
沒有人能教，因為只有經驗學識豐富的您才能引人入勝。
退休給您有新的生涯規劃，這將又是另一個10年的開始。
衷心祝福您退休的日子更快樂更健康。

晚 艾嘉鈞 敬上
2008.6.11

張老師：
您是我的榜樣
給報姐 敬上

張老師 鈞鑒：

自從十多年前，您為本系大學部學生上課的時間開始，
就陸續灌輸交通法學的滿園桃李，對您的真誠貢獻表達最真摯
的謝忱。您治學態度之懇切與積極以及實事求是的看法少有人
能及，豐富的內容搭配全神貫注的投入贏得難以數計同學的喝采；值今
功成身退之際，您的風範仍在耳目迴旋，師生離情依依，但願而您
再三致敬，也祝福您如意順心到長久久。 晚楊崇深 敬上

張老師鈞鑒：

特別向您老致敬
謝您對本系的奉獻

晚 潘成茂 敬上
2008/06/10

張老師：
對您的感謝盡在不言之中，敬全我
們敬佩您的精神，永遠是那麼的有
力。衷心祝福您身體健康，平安喜樂。
晚 潘成茂 敬上

張老師：
感謝您多年來的培育之恩，敬請您
謹祝福您身體健康，永遠快樂。
晚 潘成茂 敬上

張老師：
祝您永遠健康快樂。

晚 潘成茂 敬上

張老師：
您的治學嚴謹令我尊敬
您整人的記憶力令我佩服
從您那兒我學到很多
祝您事事順心，也帶回幸福
張老師 身現大祥上

感謝您多年來為台灣公路
界的付出及對晚輩們的提
攜。謝：祝您健康愉快。

張老師 晚 王高敬上
感謝您多年來為本系
培育英才 潘成茂 敬上

陳方元 王笙
李奕聰 村正希
陳劍輝 謝啟

▲ 作者從逢甲大學交管系退休，系內老師祝福卡片

編修公路史，讓史料永存

一、交通誌公路篇

民國 76 年 4 月 8 日國史館朱館長匯森先生（出版時已離職）召開「中華民國國史交通誌編纂委員會」第一次會議，目的在記述交通方面之典章制度、政策計畫、重要設施等，使後人瞭解民國成立以來交通之演變。

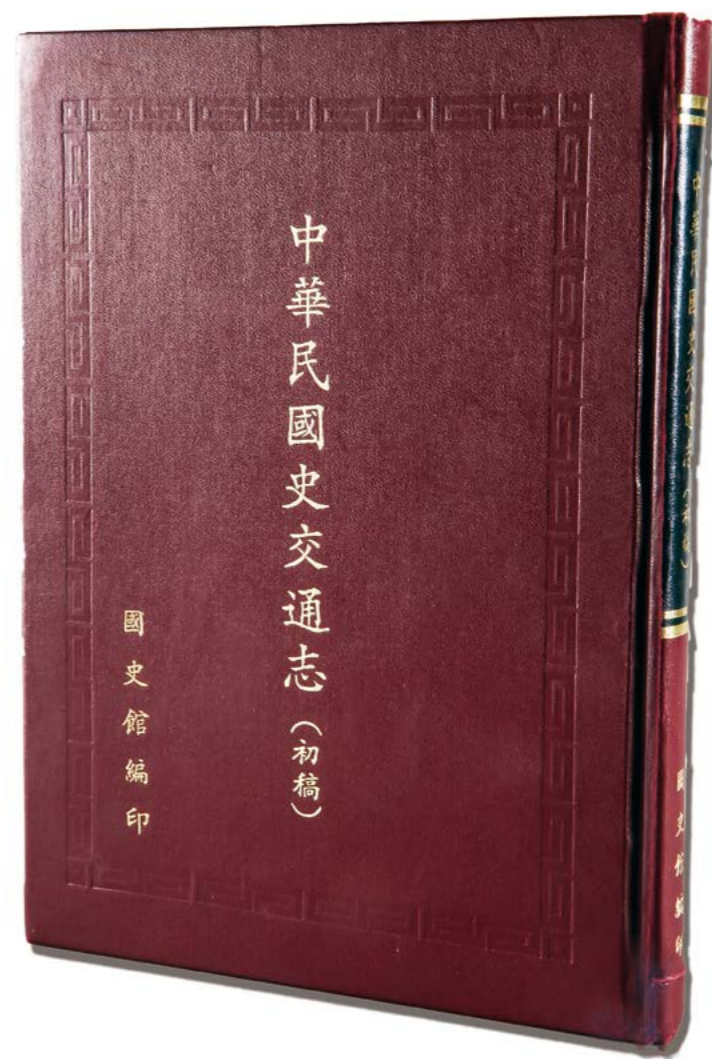
交通誌共分鐵路、公路、電訊、郵政、航空、海運、觀光及氣象等八大類。其中公路部分，原請輔大教授王宏志先生撰寫，77 年 2 月提出初稿，內容有如《老殘遊記》，記述一些山川草木、風景名勝，對公路發展狀況，既無年代可考，也無具體事蹟，乃無法採用。

交通部前次長魏巍先生（時已轉任臺灣國際標準電子公司董事長），知我甚深，建議聘為撰述委員由我執筆。此時，我已從交通部退休改聘為顧問，魏先生情詞懇切實難拒絕。又因平時有蒐集公路史料之興趣，乃毅然應允。其實，能否圓滿交卷並無十足信心。

民國 77 年 3 月 10 日受聘為公路部分撰述委員後。公餘苦思撰述架構及資料來源，歷時月餘始告想定。先以政府播遷臺灣前後為分野，在時間上，將大陸時期再分為民國初年（民國元年至 16 年），十年建設時期（17 年至 26 年），對日抗戰時期（27 年至 34 年），勝利後復員時期（34 年至 37 年）四個階段，每一階段均分就公路修建、公路運輸與公路監理三部分予以記述。

政府遷臺以後，則改為以臺灣公路之建設為總綱，在時間上，則分為明清時期、日據時期（光復前）之公路，以及臺灣光復後之公路兩大部分。並將光復後之臺灣公路，按公路建設、公路運輸與公路監理三部分分章記述。並就高速公路之建設，因性質特殊另設專節。

大陸時期的公路資料，來源有限。而中共建政後之公路發展，除在報章書籍所見者外，缺少完整資料，勢須割捨，留待將來補充。政府遷臺以前資料，幸有周一士先生編著之（中國公路史）可考，否則將一籌莫展無從記述。



▲ 中華民國國史交通誌（初稿）

周一士先生國立交通大學畢業，曾任江蘇省公路局副局長，來臺後任臺灣省公路局監理處長、交通部路政司幫辦（今副司長），並曾任國立成功大學、淡江大學、中國文化大學教授，著有《公路管理》、《中國公路史》、《中國公路大事記》等書。也因周著史書之問世，才能使民國以來的公路史與臺灣公路史連成一氣。

有關臺灣地區公路資料的來源：明清時期部分，以參考陳俊先生著《台灣道路發展史》為主，以縣誌為輔；日據時期部分，以筆者保存之臺灣總督府刊印之《台灣之道路》及其向我東南行政長官公署移交之道路有關卷宗為主，並參考陳著臺灣道路發展史相互印證；至於光復後臺灣公路部分，則全部以筆者四十年（至民國 75 年）來所蒐集保存之書籍、檔案、施（竣）工報告、簡介、圖表等為記述依據，並以實際參與之經歷，作為串連敘事的素材。

臺灣地區的公路建設，項目繁多，不勝枚舉，一一記述，將成故事滿篇，有違作誌精神；若予割捨，又恐掛一漏萬殘缺不全。經仔細思考，決定為大事分節、分項、分目，一般重要建設則採列表，並以公路工程具重要性者（計有 22 項）為限；橋梁工程則以橋長在 500 公尺以上者（計有 59 座）為限。其餘建設成果，唯有割捨不記。



民國 77 年 9 月，先完成大陸時期各章（以周著整理而成）。同年 12 月，完成臺灣地區公路中明清時期、日據時期部分。78 年用整年公餘時間，編著完成臺灣公路建設部分。79 年 3 月 9 日，將公路運輸與公路監理部分完成以後，一併影印寄交國史館志書組銀劍玲小姐。至此，交通誌公路篇撰述工作遂告完成，前後耗用公餘時間整整兩年，全稿連同圖表超過十萬字。（原稿由筆者自存，以備日後單獨刊印）。

不料，全稿送交核稿諸公審查時，大動刀筆砍刪，幾至體無完膚，為示異議，乃寫專函一篇如下：

夫誌者，史傳記事之文也。又譜錄亦曰誌，是史傳對事必有評斷，對人應有褒貶，而記事之文必述其因果。有果無因，後人須旁徵博引，方能印證其正訛；有因無果，後人不知其所云為何。譜錄者，年譜、年表、大事記等皆是。國史館籌編交通誌，諒非譜錄之類為已足，否則，公路篇列表十餘頁即可矣。

臺灣公路之發展得有今日，誠乃四十年來重大興革之累積，倘僅將結果數字列敘為誌而不述其因，則屬譜錄類，是治史者之草率；如每事皆記其因果，又有嫌繁瑣，故乃採兼顧格局，記其大事，錄其因果。

國史館如認為毋須記其因果，請照刪定稿付梓，並將泐名自撰稿者中除名，以免貽笑於今人，欺蒙於後世；如認前述有理，則除錯別字、漏字漏句、贅詞及篇章安排外，對史實內容則謝絕刪改或減縮，因記述時已盡保存精要刪除蕪詞矣。

泐民國 38 年來臺，投身公路志業近四十年，身歷其事，撫案可稽，每句敘述，可證可考，遠非年鑑、統計年報可比。謹奉愚忱，尚祈 核稿諸公裁奪。

附記

上函託國史館志書組郭編審鳳明先生轉達總核稿王開節先生參考。依民國 80 年 2 月出版之內容觀察，改進甚多。但將清領臺灣二百餘年，竟以百餘字帶過；日據臺灣五十年，對道路修築建樹甚大，本治史觀點亦不容抹煞。至於民國初期、十年建設時期之記述，改以「概述」取代，亦嫌簡略；而將重要公路工程及 500 公尺以上長橋列表部分悉遭刪除，後人讀誌，易誤以為此四十年間公路建設乏善可陳之故。又如監理部分，原屬公路三大業務之一，未能平衡記述，實屬憾事。

民國 80 年 2 月，《中華民國交通誌》出版（館長瞿詔華先生），筆者雖仍忝為撰稿人，但對內容不盡如理想，仍難釋懷。日後有幸能由公路主管機關刊印單行本時，仍宜依照本人所有記述原稿刊印，或將有助於對史實之認知與查證。

二、交通工程誌道路工程篇

民國 91 年中國土木水利工程學會第十五屆理事會，為了長期推動土木資料之蒐集與保存，特成立土木史委員會，請黃世傑先生為主任委員，策劃籌編事宜。93 年 6 月改由陳清泉先生續任，成立編纂小組，分類分工，積極進行。設定交通工程、水利工程、大地工程、環境工程、建築工程、營建工程等誌篇，委請各業務部門蒐集資料。其中交通工程誌，又分為道路工程、鐵路工程、港灣工程、機場工程與橋梁工程各篇，商請各相關機關人員撰述，由中華顧問工程司（現改名世曦）張荻薇副總經理（現為總經理）率領編修團隊，負責彙整、資料補充及與編修人之聯繫工作。

道路工程篇公路部分，由交通部公路總局時任規劃組黃開平組長指定專人負責起草；高速公路部分，由國道新建工程局楊松隆副局長及高速公路局張弘義總工程司起草；市區道路部分，則由童健飛總工程司及張之明科長起草。我與葉昭雄先生、蔡攀鰲先生於 94 年 4 月受聘為共同審修人。

民國 94 年 10 月 5 日收到初稿，囑於兩個月內審修完畢，經閱讀一遍後，瑕疵極多，難以靠審修了事。例如：

- （一）公路資料，取材自相關書籍、報告，但未加整理連接，逕行抄錄拼湊，致前後層次混亂，漫無系統。

- （二）表面上是以公路網系統為綱，但內容遺漏甚多，記事也不完整，順序反覆不清，造成時間上的錯亂。
- （三）臺灣光復前之道路，並無今日之公路網系統，僅在公路網系統中略有提及，缺少具體完整的表述。
- （四）清領臺灣兩百餘年，開闢道路甚多，僅在緒論中以四百餘字概述，顯屬疏漏，其內容也難看出道路史實。且錯誤甚多。例如：沈葆楨是福建船政大臣，奉詔為欽差督辦臺灣軍務，不是臺灣巡撫；臺灣道路之形成，並非自同治十三年開始。
- （五）日治臺灣五十年，對臺灣公路之建設，不僅建立管理制度，也訂有工程標準，其對以後公路之發展，極具意義，在緒篇中以八百餘字帶過，過於簡略。
- （六）光復初期之公路修建，記述太少，且又將民國六十年代之事，也列在光復初期，在時間上也不合理。
- （七）臺灣公路里程之演變，足以顯示公路建設發展之遞嬗，有關從日治時期移交之里程起，逐年里程之增減變化，不能漏記。
- （八）縣鄉道為整體公路系統之一環，全部記述固屬不必，但總應摘述一二，以補缺憾。連同聯絡公路合計以數十字帶過，也嫌簡略。
- （九）公路建設，橋梁為不可缺的設施，文稿中缺少橋梁之敘述及重大事蹟之記錄，亦應補充。
- （十）快速公路中之麥帥公路（北基二路），似係抄自施工報告，文章過長占十三頁之多，與其他快速公路相比，不成比例，應予縮減篇幅。
- （十一）文末有未來之展望一段敘述，顯非記述歷史所能用，否

則，豈不成未卜先知？而篇首之關鍵詞、結論等撰述論文之用語，均應刪除。

(十二) 市區道路一章，祇記臺灣省轄市區道路，而將臺北市、高雄市兩發展市區道路最重要的都市不記，顯屬失真。

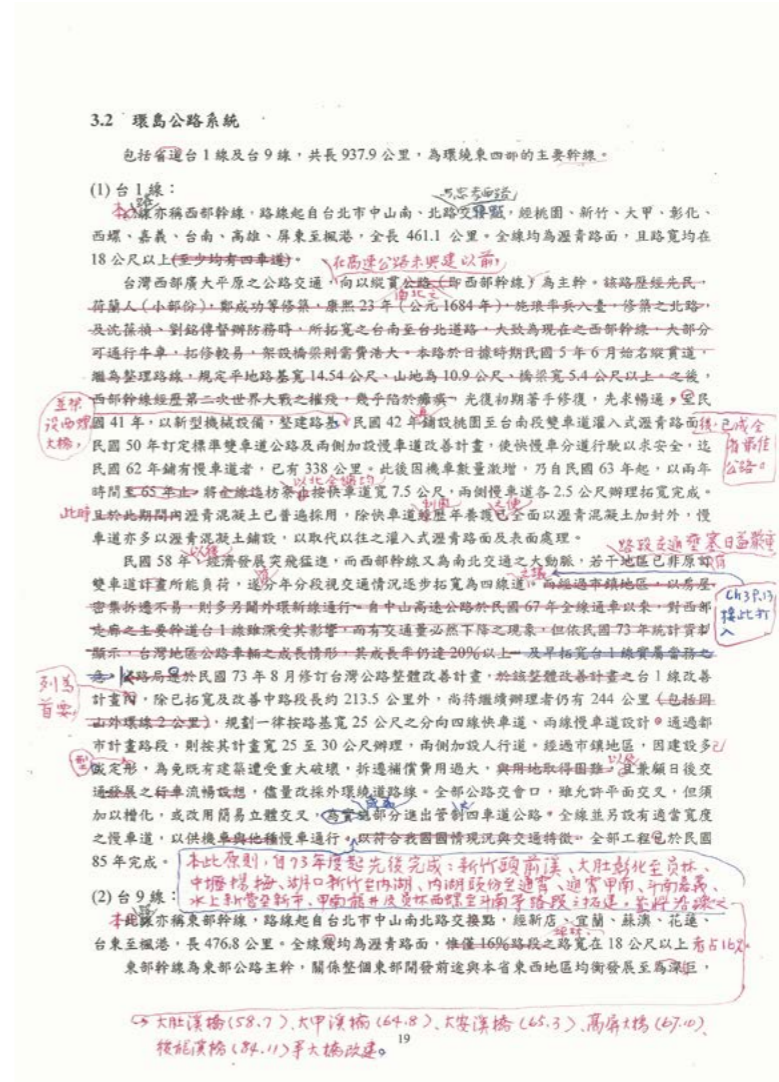
上述情形，必須大動刀筆全面修改，而遺漏部分又須增寫補充，並非一般改錯補句、修飾文辭即可完成。經與主辦單位聯繫，決定大加刪修並將不完整部分補述，以期史實完整呈現。中華顧問賴愈聰副理電請本人代為翻寫，於是變成撰寫人兼審修人。

(一) 重寫第二章：將原第二章緒論，改為「台灣光復前後之道路」並在章首第一段作以下之說明：

臺灣之有道路，始於明嘉靖42年（西元1562年），其後，歷經清領、日治以至光復，距今達四百餘年。本章特以臺灣光復（1945年）為歷史分界，將光復前分為「明清時期」、「日治時期」兩個階段，再以「光復初期」為續，故稱「光復前後之道路」。以往有關清領時期道路之記述，人、事錯誤頗多，且多以簡單籠統文章一筆帶過，以訛相傳，殊為可惜。而日據臺灣歷五十年之久，不論其政治目的如何，其對臺灣道路交通之重視與建設之普遍，實不容抹煞。本章修訂後對上述兩時期之記述，僅歸納其精要並註明依據，以節省篇幅。至詳細資料，有陳俊先生所著《台灣道路發展史》可資參考。

除將明清、日治兩時期，重述近九千字外，另就光復初期十年，再補述五千餘字，與原稿共計千餘字相差十倍。

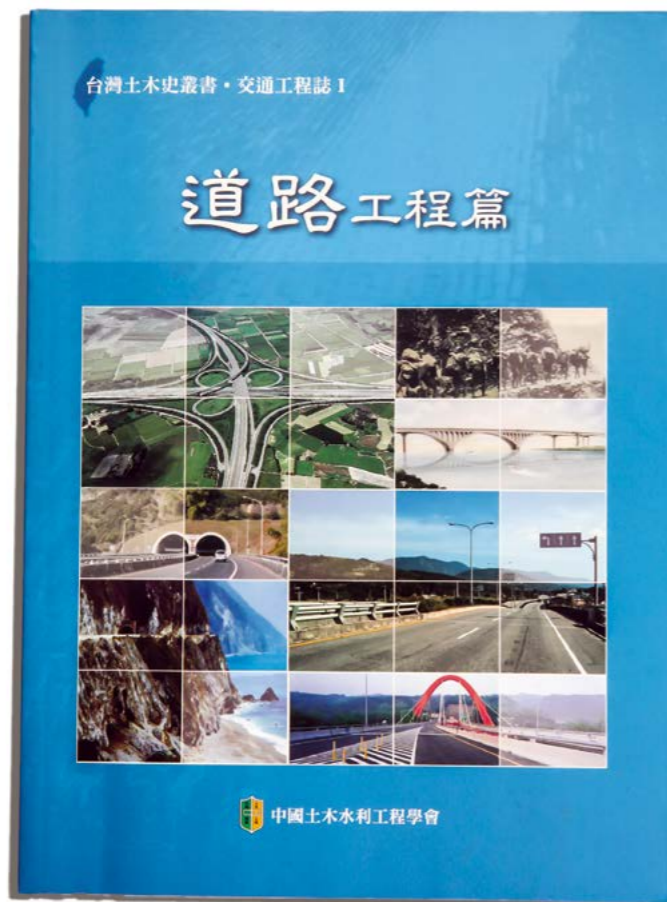
(二) 刪修第三章：本章原稿記述達兩萬三千多字，內容涵括環島系統等五大系統，審修最為繁重，又因原稿缺失最多，



▲《道路工程誌》刪修第三章，空白處幾乎用小楷填滿

刪改補充較自撰更難，利用每頁空白處幾乎用小楷填滿（見圖）。遇有無處補述時，則另行插頁補充達六千餘言。其間為求證史實，翻查資料或洽詢資深同仁，經過備極艱辛，專為審修本章，即費時三個月之久。

(三) 其他各章：除第二章、第三章外，尚有快速公路、高速公路及市區道路三部分，雖然刪修頗多，但比前兩章輕鬆很多，半月即告完成。



▲ 台灣土木史叢書《交通工程誌》道路工程篇

民國 95 年 2 月 20 日，將修正及補充稿寄給中華編修團隊，六月再就繕稿校正一次，原想已經結束任務。後經幾次編輯委員會決議，認為受總篇幅所限必須縮減，再交本人掌握精要重做刪修，不得已乃將 141 頁之 A4 圖稿（約 18 萬字），縮減為圖稿 85 頁（約 11 萬字）。96 年 5 月 5 日本篇最後定案。97 年 1 月合併其他各篇之交通工程誌正

式出版。以下幾點做為後記：

- (一) 我本來與葉昭雄、蔡攀鰲兩先生同為審修人，原可輕鬆處之，有修則修，無修則通過（葉、蔡兩位即係如此），竟自尋煩惱，耗費精力，純屬個性使然，也是興趣使然。為期史實正確完整，不肯馬虎之故。
- (二) 本篇純就道路幾百年來發展所作之記述，以公路建設言，較我為國史館所寫的公路篇更具參考價值，但有關公路政策、公路管理措施等，仍以國史館所著者為佳。因此，兩者有相輔相成效果，這也是我願奉獻心力的主因。
- (三) 本篇在時間上，已延續至民國 94 年，較為國史館所寫到民國 75 年者，增加延續 20 年，對公路歷史乏人重視、無人記述的當下，深具意義。也為後續記述者，提供方便。
- (四) 本誌主編人張荻薇總經理，在道路工程前言中有一段感人的話：「……為使本篇內容更臻完善周延，特再敦請交通部顧問張 澎先生、公路總局前局長葉昭雄先生、成功大學教授蔡攀鰲先生等道路工程界先進擔任審修工作。尤其張顧問年近九十高齡，除了親自參與撰寫工作外，並就全篇字句斟酌詳加審修，其認真求是態度讓人欽佩。……」我之敬業精神獲得肯定，再多辛苦也化為烏有。
- (五) 道路工程篇出版後，因刪減過多，仍有遺珠之憾。他日有幸，如能以原稿刊印，當對未來資料查證及史實續誌均有助益。（原稿現由本人保存，中間刪修各稿及補充資料，均已付丙）

第七篇
回鄉探親憶童年



一別四十年，踏上回鄉路

民國 77 年 6 月又收到二妹從廣州經香港轉來的信，提起二老的身體不好，亟盼能見上一面，了卻幾十年的心願。

此時，距離政府宣布開放臺灣同胞可以去大陸探親的政策還不到一年（76 年 11 月宣布）。很多老兵帶著積蓄的「老本」和回鄉的渴望，絡繹在臺港之間，半年多已超過百萬人次。

我是剛退休的高職等公務員，一旦進入大陸頗多顧慮，深恐遭受「特別待遇」，所以對從大陸回來的人的轉述非常重視。譬如，人民生活狀況、地方發展情形。尤其大陸政府對退休返鄉官員的態度與安全等，都是我應否回去的考量。真是雖有返鄉之心，但卻猶豫觀望。

二妹和我早在民國 75 年春已有聯繫。

某日，在交通部辦公室收到一封從香港社會福利機構寄來的信，問我是不是家住東北、有很多弟弟妹妹、父親名叫張友琨的人。那時，保密防諜仍極嚴密，機關內主管思想和政風的單位（俗稱人二）依然很紅。我收到此信深恐有詐，除向主管單位影印副本報備外，並復函承認，但要求對方舉出家族姓名以資佐證。一個月後，收到二妹影印全家每個人照片的信，證實所言不虛，乃經香港與廣州的二妹通信。二妹說：她是從《中華民國名人錄》上看到我的姓名和學經歷，本著姑且一試的心情竟能聯絡上，實屬不易。對她的細心和耐心使我非常感動，因而得知近四十年的家鄉事感到高興。尤其使我振奮的是，得知二老健在。更勾起我久已絕望的思念。

張 澎 29 歲離家來到臺灣，轉眼 40 年過去，在臺灣經歷失業、求職、退休，克服各種磨練挫折，這期間因為兩岸政權的關係，「回鄉」變成遙不可及的夢想。一直到民國 76 年開放大陸探親，公職退休，張澎終於有機會踏上充滿回憶的家鄉路。



76年11月蔣經國先生宣布，解除報禁、黨禁、開放大陸探親時，我仍在職，自然不在允許探親之列。是年底退休後轉任有給職顧問，照理應該不受限制，為免日後生波，仍把準備回家探親的事報交通部備案。

77年9月11日搭華航班機去香港，住進新灣大酒店。下午，由旅行社派專人嚮導購辦帶往大陸的物品。

這時的大陸地區，雖然改革開放已經十年，除了東部沿海的幾個城市如上海、天津、廣州、廈門等，略顯繁華，人民生活水平較高之外，絕大部分地區仍處在困苦之中，不過較文革時期，多些生活自主和行動自由（不必打路條）而已。因此，對回鄉探親的人士，最希望送給他們的東西有三大件五小件，還有美金與金飾。所謂三大件是指電視機、冰箱、洗衣機；小件指的是相機、電鍋等小家電。

我不確知弟妹各家的情況，事實上也不可能每家都送「大件」的東西，於是決定買電視和冰箱送給二老，其他的人等到了之後看情形改送美金。

這次我能回鄉探親，全靠妻子錦桂設法籌措，她為了解決我的困難，向她娘家打了20萬元的「會」，以後每月還5,000，40個月還清。她為我費盡心力，終能圓了我返鄉的夢，使我衷心感激。



香港，東方的一顆明珠，在英國人統治之下，成為海空交通中心、國際金融中心和東方貿易中心。因此，香港人不僅會說英語，對各國人也有差別待遇。尤其對從臺灣來的旅客常加歧視。我是單獨前往，又住高級酒店，招待尚稱客氣；但外出購物則不同，因有嚮導帶路，商家便知是去大陸探親的臺灣客，價格上明知吃虧，也必須忍受。商人腦筋動得快，早從年初就實施香港付款在大陸提貨的辦法，以減輕

自運的麻煩。我拿到提貨單交易就算完成。

晚上8點，邀請過去替我們轉信的莫明英女士在酒店見面，除向她表示謝意外，順便送她妻子編製的中國結和一隻金筆。莫女士非常客氣，我回臺灣後收到退還的金筆，表示心領了。77年7月以後，已開放和大陸信函往來，莫女士自然功德圓滿毋須煩勞她代轉了。

9月12日中午搭香港直飛瀋陽的民航機通關登機，航程四小時左右，在心理上感覺不算太長。可是，登上飛機後我大吃一驚，座艙極為簡陋，座椅架是用鋼管彎成的，比臺北市公車座椅還差，而且靠背不能調整，坐上去就不能動、加上前後座間距太小，腿也不能伸直，與臺港間飛機相比相差太多。既上了飛機就別無選擇，聽天由命了。

中午本可小睡片刻，因座椅僵硬加上心情複雜，實在難以成寐。

閉目遐想，離家時29歲，一晃40多年，真是山河變色，人事全非。我在臺灣，從失業、謀職到爾今退休，中間歷經各種挫折和磨練，嚐過無數的苦辣辛酸。在無背景無倚靠的環境中，憑一己的努力學習、奮發向上，才有今日的成就。但也因為個性剛正，不受金錢誘惑，弄到兩袖清風，毫無積蓄。大陸的父母弟妹們，或許認為我久居富庶的臺灣，四十年的公務生涯，此番回家應是衣錦榮歸，而我卻是靠借貸「充胖子」返鄉，真是一言難盡。

空姐走過，送來餅乾一小袋、可口可樂一杯，打斷了我的思緒。隨後又送錦州小菜一包，原屬東北名產，已四十多年未曾吃過，今得一嚐，令人回味無窮。



飛機沿大陸濱海地區北上，高度不高，天氣晴朗，我的座位靠窗，舉目俯瞰，長江、黃河、山東半島、遼東半島等，依次可見。下午4點已到瀋陽近郊上空，繞飛一圈後，4點10分在東塔機場平安落地，忐忑的心也告舒緩。



▲三兄弟和雙親合照，中間站立者為作者

經過簡陋的航站大廈，提取兩件行李，5點步出入境大廳時東張西望，尋覓照片上的臉孔。頃刻，二女一男衝到身邊頻呼大哥！大哥！我也認出是二妹、四妹和張濤老弟，相互含淚擁抱，反而無話可說。

日已西斜，街塵昏暗，瀋陽初秋，微感涼意。車行30幾分鐘，到濤弟住處。見四面高樓羅列，中間有花園綠地，布設對稱整齊，每棟樓高十層但無電梯。緩步登上六樓，三房一廳一廚一衛，在當時算是高級公寓。

此時，二老已分坐床上，我立即趨前呼叫爸媽，並以摟抱貼臉相親。他們雖已年近九十，容貌依舊，雖然分離四十年，不論在何時何地，一眼就可認出。見面時彼此並無眼淚。媽說：「兒子回來啦！」爸說：「見面真是不容易啊！」這兩句話，已把四十年隔斷的歲月重接起來，真如爸爸所說，不容易呀！

濤弟妻翠華出差青島未歸，由濤弟與二妹、四妹忙做晚餐，一桌家鄉菜，別有一番滋味。



▲三兄弟，左為老弟張濤，右為二弟張淳，三弟張瀛在丹東缺席

這次回鄉，帶去的禮物以實用為主，除了在港時所購兩大件之外，有電子錶、計算機、桂元肉、菜瓜布和妻子親手編織的中國結等，以便分送八個弟妹和他們的孩子。另送爸媽手錶一對、戒子一對、美金一千元。飯後開箱分送時，媽等對妻編的中國結贊賞不已。

當晚，睡在爸媽房臨時搭的板床，爸又咳嗽，加上飯後聽過四十年來家鄉的苦，以及因我離家造成爸媽和弟妹們遭受的清算，思前想後，輾轉難眠，熱盼的歸心，憑添幾許愧疚和遺憾。

附記

大妹常媛五妹蘭媛和二弟張淳三家住撫順市，三弟張瀛住丹東（原名安東），三妹兆媛住鞍山，均未來接；二妹和四妹遠從廣州專程來瀋陽相會，親情可感。

家譜，開枝散葉

幼年記憶裡，我是生長在大家庭的孩子。以爺爺為中心排序，全家有三十多口人，爺爺和奶奶有五個兒子，沒有女兒。

大伯父友琳，生大姐冬媛、大哥善元、二哥亨元、五姐吉媛（嫁富夢槐作家）。爺爺給他們取的學名全沒有使用，我也忘記。大哥、二哥都是用乳名當學名。

二伯父友蔚，生二姐春媛、四姐伶媛。

三伯父友然，生三姐靜媛、三哥寶元（學名澍）、四哥綸元（學名漢）、五哥魁元（學名濟）。

四伯父友澤，有青竹、鳳蘭、新梅三房，僅新梅最後生十弟德元（學名沅）。

爸爸友琨排行第五，媽媽鮑德馨是清光緒 30 年禮部尚書之三女。生我和弟妹九人。

爸爸生於清光緒 29 年（1903 年）農曆 10 月 30 日，屬兔；媽媽生於清光緒 27 年（1901 年）農曆 4 月初 3 日，屬牛。媽比爸大兩歲，共產黨掌政後，爸把生年提早兩年，改為和媽同年。

我生於民國 11 年（1922 年）農曆 10 月 11 日，爸時年 20 歲，媽時年 22 歲。臺灣光復初期社會紛亂，到處抓逃兵，為避免被誤抓，乃將年齡提高兩歲，改為民國 9 年（1920 年）11 月 11 日，並以此報戶口。大排行第六，取名平元（學名滂）。

大妹妹常媛，生於民國 15 年（1926 年）農曆 10 月 7 日，大排行

也是第六（女生）。1946 年春與大北關佟家長子佟伯功結婚，生明寬、明春、明燕、明青、明順五個兒子，家族興旺，張家人無人能及。

二弟中元（學名淳），生於民國 17 年（1928 年）農曆 8 月 26 日，大排行第七。與趙文芬結婚，生子誠鵬（改名鵬）、誠偉（改名宏偉）、女曉莉。

二妹惠媛，生於民國 19 年（1930 年）農曆 5 月 13 日，大排行第七。與徐本達結婚，生子徐久、徐林。

三弟融元（學名瀛），生於民國 21 年（1932 年）農曆 5 月 20 日，大排行第八。與王琳結婚，生子誠武、誠文，女艷麗、艷芳。

三妹兆媛，生於民國 23 年（1934 年）月日已忘，大排行第八。與王澤貴結婚。生子王冰、王川。

四妹桂媛，生於民國 25 年（1936 年）1 月 15 日，大排行第九。與何鏡輝結婚，生子何立冬、何立明。

五妹蘭媛，生於民國 28 年（1939 年）12 月 2 日，大排行第十。與田濤結婚，生子田星宏、女田旭紅。

四弟滿元（學名濤），生於民國 32 年（1943 年）1 月 15 日，大排行第九。與張翠華結婚，生子誠璐。

從上述家族分析，以爺爺為中心計算，恰好有孫男孫女各十人，而爸媽這一枝，就占了九人。

我於民國 32 年（1943 年）與吉林省阿城縣蔡祥山之次女蔡正芳結婚，民國 36 年 10 月 21 日 20 點 30 分生長子誠倫；40 年 4 月 11 日 1 點 30 分生次子若倫；42 年 12 月 16 日 20 點 30 分生長女曉萍。民國 48 年 2 月 22 日（元宵節）與正芳離婚。民國 63 年（1974 年）8 月 15 日再與臺中市賴金水之長女賴錦桂結婚，翌年 12 月 8 日 22 點 30 分生三子季倫。

有關我的子女一代，則子嗣稀少。



▲右起為五妹（小妹）蘭媛、作者、四妹桂媛、大妹常媛



▲大妹常媛及夫佟百功

長子誠倫於民國 62 年（1973 年）10 月 25 日與周素蘭結婚，生女瑋珈；次子若倫於民國 78 年（1989 年）6 月 11 日與萬淑美結婚，未生子女，後自其妹淑貞膝下過繼一女佩婷；三子季倫於民國 97 年（2008 年）10 月 10 日與王詠萱結婚，尚無子女（註：103 年生子張珺）；長女曉萍於民國 70 年（1981 年）4 月 4 日與周海積結婚，也無子女。若想含飴弄孫，已不可能。



▲二妹惠媛

回家後第七天下午很清靜，陪二老閒話往事，我問起祖先的事。爸爸記憶很好，說出歷代祖先的名字。我們是在明末清初（約為西元 1640 年）時，因老家山東掖縣生活困苦，始祖張登肩挑「扁擔」，前筐裡坐二世祖張永盛，後筐放置日常用品，跋山涉水，從陸路經山海關出關，（俗稱關外），落腳在撫順一帶。當時的關外，地廣人稀，除有「後金」女真族裔所占土地外，荒地無數，為鼓勵關內難民墾殖，可自由開墾。大家騎馬用鐵杆圈地，時稱「跑馬占荒」，凡經圈過土地，即為圈者所有。先祖墾荒耕種，落腳為「後金」子民。其後，代代務農，至第九代祖張敏安時，有散在各處耕地七百頃（每頃相當於今 0.005 平方公里，700 頃等於 3.5 平方公里。約合臺灣 36 / 甲），房屋百間，堪稱富有。



▲三妹兆媛與夫王澤貴



▲五妹蘭媛與夫田濤



▲四妹桂媛與夫何鏡輝

爸爸背誦祖先的名字是：始祖張登，妻不可考（未同來東北）。二世祖張永盛，妻盛氏。三世祖張承先，妻胡氏。四世祖張瑄，妻佟氏。五世祖張廷樞，妻李氏。六世祖、七世祖爸已忘記。八世祖張燦，妻佟氏（爸的曾祖父母）。九世祖張敏安，妻佟氏、鮑氏。十世祖張海峯，妻蘇氏（我的祖父母），傳到我這一代，是關外第十二代。其中稱佟氏的都是滿族，所以我的血統雖是漢族祖先，但實際上大部分是滿族血統。

根據張氏族譜考所載，特摘述梗概如下：

張氏受姓，始於揮公，為黃帝軒轅氏的第五子，其母為第三妃子，當蚩尤無道虐害人民之時，黃帝起而征之，戰於涿鹿。蚩尤有妖術，能放雲霧，使帝兵難辨路徑，屢戰不勝。

揮公偶觀天象，見流星飛過，形成半弧狀，閃耀而去。於是，發名弓矢彈丸。向黃帝獻策：「遠以彈、以矢而射；近以弓代器，而可揮擊。」，帝以此射擊，迫使蚩尤敗亡。帝乃以長弓為姓賜之，子孫

遂以張字為姓。

揮公原居冀州婺城（今河北省），有味、航、選、盛四子，是為二世祖。其後，族支蕃衍，分散各地。味公一支，從冀州移至袁州（今河北東部及山東北部），再移至青州（今山東省北部）一帶。迄明末已歷一百三十二代，我播遷關外的始祖張登公，當係此一支族後裔。

茲再將張氏留傳祖訓錄後：（根據張氏族譜考所載）

溯至始祖揮公，因造甲冑製弓矢，人稱長弓氏，持身誠正，流芳千古，正己率物，垂令譽以萬世。持己以孝悌忠信，接人以禮義廉恥。諄誡子孫：勿以權勢凌人；勿以富貴傲人；毋陰謀害人，毋敗德損己。莫說是非，莫笑人長短，是為教子孫之明訓。

前往撫順會弟妹

9月14日，回家後第三天晨8點半，二妹陪我去撫順，四妹本也想同去，因與二妹爭執改為送到車站。我們共乘一輛小麵包車（計程車）到瀋陽總站。此總站是瀋陽通往周邊城市的樞紐，也是通往遼陽、鞍山、鐵嶺、撫順等地的起迄點；更是瀋吉（吉林）、瀋撫（新撫順）、瀋丹（丹東）、瀋大（大連）和瀋陽往北京鐵路的交會處。整個廣場人山人海，吵雜混亂，使我不知所措，若想順利搭車，非常困難。四妹見狀靈機一動，找司機說明我是來自臺灣的貴客，盼能特別通融給予方便，終獲同意，乃在擁擠人群中優先上車。

大陸從鄧小平提倡改革開放以來，雖已十年，但人民的生活習慣，仍然很落後。在臺灣排隊上車是很自然的事，在大陸爭搶擠上的現象，到處可見，顯示文化水準（平），尚待提升。

瀋陽到撫順新市區僅50公里，車行達1小時50分。沿線雖是柏油路面，但坑洞甚多，平均時速不到30公里，顛簸難行，很不舒適。到後，先到撫順市公安局找二弟次子張宏偉科長，由他帶路回家和二弟見面。

二弟小我六歲，相貌未變，分別四十年，互說往事，真是感慨萬千。尤其因我離家而使他遭受鬥爭清算，慚愧不已。中午鵬侄（二弟長子）買水果滷菜回來，簡單用過，在宏偉房午睡。下午和二弟討論安置二老的事，苦無妥善結論。晚餐極為豐盛，鵬侄帶女兒璐璐、宏偉侄和妻子張青均參加，獨缺鵬侄妻（事後始知婆媳不和），連同二

妹 8 人一桌，把酒暢談，倍覺親切。

晚上又和二弟倆人長談到深夜。我特就接二老來臺灣很多的顧慮加以分析：

- 第一、二老有生以來沒坐過飛機，爸半身中風，媽年老體衰，長途飛行能否支持，就是問題。
- 第二、此時，我雖有公務員健康保險，但僅限配偶參加，尚未擴及父母子女，接來後醫療負擔沉重。
- 第三、妻子一人獨力照顧二老起居生活也有困難，在臺灣若非富戶，無力請傭照顧（此時尚未開放外籍勞工）。
- 第四、臺灣氣候炎熱，因房屋單薄冬天又冷，二老來後很難適應，屆時若再吵著要回大陸，後果嚴重。

二弟認為我的分析合理，來往折騰，可能把二老給折騰完了。況且，大陸居民若想來臺灣，須先申請核准。陸方核准後，再向臺灣的主管部門申請，可能半年過去了。反覆思考，還是以不動為上策，並由我設法說服濤弟媳翠華同意奉養為最佳方案，這是當晚的決定。

9月15日上午，天氣清和，溫暖初秋，宏偉開公安局車載二妹和我去望花大妹妹常媛家。一路微風拂面，身心舒暢，談笑間已到社區路邊，常媛在路邊等候多時，妹夫佟伯功站在樓上扶欄杆下望，進門後發現住房格局與濤弟宿舍大致相同，沒有客廳、餐廳，略顯侷促。大妹小我四歲，臃腫肥胖，寬臉大耳，已不見當年身材苗條面目清秀的形象，若非在家，實難辨認。伯功因腿疾行動不便，也非當年印象。中飯備菜滿桌，把酒言歡，道盡家鄉往事。

午睡後，趕往五妹蘭媛家，當年我離家逃往關內時，她才 8 歲，



▲ 作者與妻子賴錦桂



▲ 二弟張淳與妻趙文芬



▲三弟張瀛與妻王琳

圓胖的臉大眼睛，很會說話。現在見面跟兒時長相完全不同，若不是有二妹在場，彼此很難相認。唯一特點是熱情、誠懇的個性，和她小時候完全一樣。晚餐提早到五點多開始，因為離中飯太近，我和二妹等實在承受不了，滿桌的家鄉菜，消耗不到一半，在談笑中收場。6點多五妹夫田濤下班，初次見面寒暄而已。

驅車回二弟家，宏偉侄安排我到公安局招待所沐浴，是最舒暢的一件大事。自從12日到家起，每晚都是靠一大盆熱水沖洗，已經三天沒有痛快地洗澡，宏偉這一安排，真比吃飯還重要。當晚睡的很香。

撫順之行，看了弟妹三家，16日9點半，宏偉侄派車去舊撫順一遊，二弟夫婦和倆侄同行。



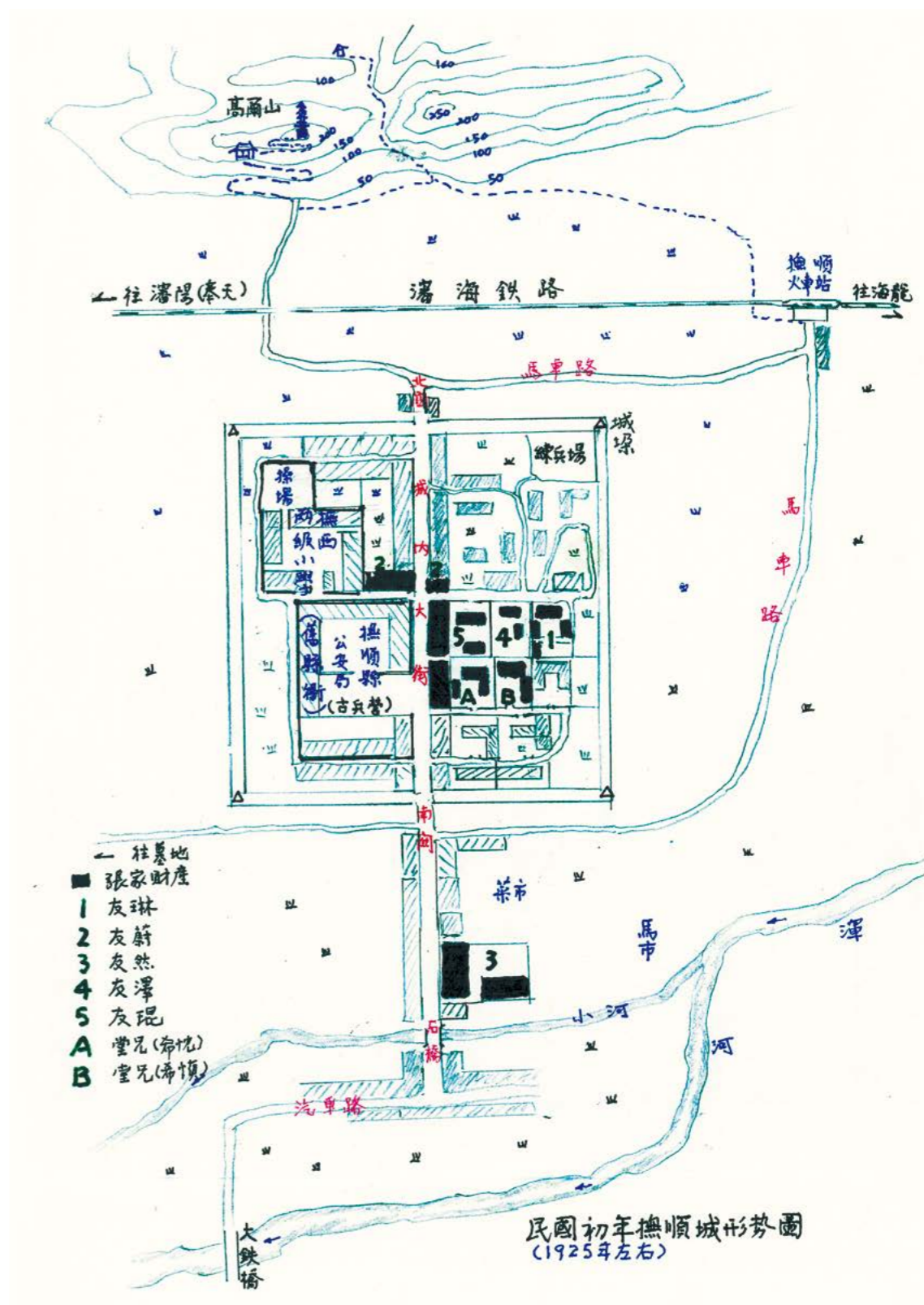
舊撫順是歷史的老城，城郭方圓僅四華里（每1華里約等於0.58公里），呈正方形。相傳在唐朝以前，東北遼河流域和松花江流域的中上游大部分地區，均屬高句麗所有。隋煬帝大業7年（西元611年），



▲四弟張濤與妻張翠華

首伐高句麗兵敗，大業9年再伐，高句麗退據撫順以東，但占地仍然廣闊，大業10年三伐高句麗大勝，乃請降為藩屬國。唐初高祖武德7年（西元624年）封高麗王為遼東王，唐太宗貞觀16年（西元642年）高麗叛，18年太宗親征高麗大勝，設遼東都護府於今瀋陽。高麗則退據鴨綠江以南今朝鮮半島，並尊唐朝為天朝。為維護都護府安全，在府之外圍鐵嶺、撫順、遼陽等地，分建土寨為城，以資據守。可知撫順舊城極小且係土城。後經渤海國、遼國，城堞均未改變。迨女真族興起，建州女真努爾哈赤於明神宗萬曆44年（西元1616年）即汗位，建元天命，國號後金。兩年後攻占撫順，可證撫順為戰略要地。明熹宗天啟元年（西元1621年）後金攻陷瀋陽，五年後以瀋陽為國都，定名盛京，重修瀋陽城郭（邊城），並加強修築外圍撫順等城為磚石造，以固疆域。所以，撫順正式建城迄1988年拆除為止，已有360年歷史（自1626年起算）。至於「撫順」地名，始於隋朝擊退高句麗之後，寓有「安撫歸順」之意。

民國初年撫順城形勢圖（約 1925 年）



撫順城在清領時期為縣治所在地（直到九一八事變後，方遷往新撫順），縣衙設於城內大街（唯一一條街）西側，大街東側大部分為我們張家所有。城有南北二城門，南門外稱南關，商業繁盛，為各外鄉物產牲畜交易集散之地；也是通往渾河南岸千金寨和新撫順必經要道。北門外稱北關，無商業店面，較南面冷清很多。但北關可往高爾山，山腰古廟有大雄寶殿，是全縣信仰所在。山頂有古塔，下掛巨鐘，晨昏鐘聲直傳城內，有啟人昏聩滌心定性之功。自北門外東行可到瀋海鐵路的撫順站。瀋海鐵路是從瀋陽到海龍（今瀋吉鐵路西段），表示當時還通不到吉林。那時沒有長途公車，來往瀋陽，鐵路是最便捷的交通工具。

我和二弟一家人，經南關進入城內，正逢都市更新，到處拆除舊房子，恰好看到打除我家靠街的店面。雖然已非我家所有，但看在眼裡，仍然引起思鄉念家的情懷。我們背向高爾山，攝影留念。乘車返新撫順，在礦工招待所午餐，五菜一湯加二斤蒸餃（論斤賣頗感新奇），五個人根本吃不完。飯後乘原車返瀋陽。

中途欲小解，見有公廁標示，乃停車路邊走往公廁，尚距十公尺，已臭氣瀰漫蠅飛滿天，令人不敢趨前。但小解難忍，掩鼻閉氣衝到廁前，糞坑用木板搭架，坑內蛆蛹滿布，每間均用木板隔間，矮不及腰，可謂四十年罕見，也反映當時鄉下落後的情境。

爸媽在我去撫順的這兩天，好像有些爭執。回來後，看倆人很少說話，為了調和氣氛，我提議大家拍照。二老穿戴整齊，在翠華房間輪流相擁留下紀念。二老的單人照，帶回臺灣後加洗放大，分送每位弟妹。當時哪知這照片不僅是二老在世間最後的留影，也成為我家供在祖先牌位旁膜拜的遺像。

晚飯後，藉和二老閒話家鄉往事的機會，把前晚和二弟研商有關



▲作者與二弟合照，背景為高爾山古廟古塔

二老去臺灣的結論，和緩地向他們解釋。兩人祇是傾聽未加可否，失望的心情可以想像。



9月17日上午，三妹兆媛和王澤貴夫婦倆從鞍山專程來看我，鞍山距瀋陽稍遠，且僅有她們一家，我無法奔波前去。她們能來看我，使我高興。但也勾起一段回憶。

民國34年（1945年）8月15日東北光復，翌年三月我任瀋陽製冰廠科長時，曾接三妹同住。那時，她十三歲，讀小學五年級，每天上學要走一公里多的路。她因幼年發高燒造成些微跛腳，仍能經年走路上學，非常不易。一副天真無邪的樣子，經常把笑容掛在臉上，但她也是城府深沉叫人難以摸透真正心意的人。今日見面，能言善道，口若懸河，和兒時判若兩人。她們有兩個兒子都在讀大學，她本人擔任鞍山廣播電臺廣播員兼記者，筆名綠剛，也是我們九個兄弟姊妹之

中，唯一加入共產黨的黨員。寫此回憶錄時（2010年），她已逝世十年，享年67歲，成為手足中第一個離開人世的人。

9月18日清晨八點多，離瀋陽最遠的三弟融元（張瀛）夫婦帶著大女兒艷麗和外孫女兒，從丹東乘整夜火車趕來看我。兄弟倆擁抱良久，反而相對無言。心情平靜後，聽他述說參加「抗美援朝」的經過，他們一連人打到最後只剩下13人，慘烈可知。到現在我還是想不透，為什麼要付出龐大的代價，來幫北朝鮮呢？以二次大戰後美軍的強大武力相比，簡直是以卵擊石，慘敗的結局，可想而知。

三弟，在我們兄弟中是最誠懇而重視親情的人，若不是環境使他拮据，在親情上可能表現的更好。以此次遠從丹東帶著老小來看我的事，便可證明。雖然相聚短暫，當天夜車又需趕回，他的誠懇率直，至今難忘。

提起韓戰，對當年撤退到臺灣的人，也是一段難忘的歷史。假如沒有韓戰，也許沒有今日的臺灣。

民國39年（1950年）6月25日，北韓大軍越過北緯38度分界線，大舉南犯，美韓聯軍奮力抵抗，於是韓戰爆發。當時的臺灣，政府從大陸撤退到臺灣不到一年，政局尚未安定，因韓戰爆發而改變了美國的對華政策。美國杜魯門總統，不僅立即宣布派遣第七艦隊巡弋臺灣海峽，隔絕了大陸與臺灣彼此的攻擊，使臺灣的安全暫獲保障。同時又派藍欽公使為駐華代辦（後為大使），設美軍顧問團，派蔡斯少將為團長。於是恢復軍經援助，使臺灣得以喘息，謀求內政各項改革。其後，1953年2月，美國艾森豪總統宣布不限制我軍事行動，並於民國43年（1954年）12月2日簽定《中美共同防禦條約》，開啟了中美合作反共的新頁。所以，韓戰是使臺灣逃過共產鬥爭的關鍵。韓戰也於1953年7月27日在板門店簽訂停戰協定。



9月12日，天氣清和，乘東北電管局轎車再去撫順，應大妹常媛邀，遊下章黨大伙房水庫。目的是要和她五個兒子媳婦見面，四妹和濤弟同去。水庫位於撫順市東約15公里，從撫順市到水庫道路為雙車道山路，行車費時。但沿途風景很美，有遠離塵囂世外桃源之感。水庫旁依山面水建有很多別墅，明台山莊可供旅遊避暑居住。我們先到，不久，大妹帶領明寬等五個兒子、媳婦到達，互相介紹，一時根本無法辨認。餐廳老闆竟是臺灣人。據告，日人統治東北時，隨日軍派駐瀋陽，光復後參加八路軍，娶妻生子落戶未歸。我和他用臺語交談，備感親切，成為旅遊中一段插曲。

常媛，小我四歲，是家中長女。幼時，脾氣很大，常因未帶好弟妹挨打，使我痛心又無奈。光復後，家境困苦，草草嫁去佟家，更感遺憾。孰料，傻人厚福，竟生五個兒子，子孝孫賢，怎不令人羨煞。

席開兩桌，外甥和甥媳一一來敬酒，嘻笑滿堂。飯後，以山莊景色為襯，拍下很多照片，近四點，相擁話別。至此，我與弟妹之會，也圓滿劃下句點。



9月23日，安排拜會行程，先往東北電管局拜訪李局長及周、龔、馬三位副局長，在李局長辦公室同時見面。除對借專車使用及對濤弟栽培表示感謝外，即將返回臺灣順便辭行。言談間得知，東北電管局轄管東北三省電力事業，下轄64個單位，水力發電、火力發電均為該局所管，業務極為龐大，員工近萬人。李局長似非技術專業人員，幾位副局長始具專業。濤弟服務的水力發電處，屬局內單位，濤弟任副處長才是專業，可見大陸以黨領政的制度，至今未改。

續往翠華弟妹服務的東北電管局的服務局拜訪局長，由局長及主任接見，桌上擺滿珍貴水果，寒暄致謝，離去時，送到正門，誠懇親切。

兩個拜訪行程，最大感想是雙方都未說真話。



▲ 作者父親



▲ 作者母親

中秋團圓，一別成永訣

9月25日，是民國77年的中秋節，也是我回鄉探親的最後一晚。離家四十年，能在瀋陽和二老共度中秋，成為一生難忘的日子。

從鄧小平倡導改革開放（1979年）以來，將近十年，雖然已逐漸恢復中華文化，但對端午、中秋此類民俗節日仍不放假。因此，社會上並無明顯的活動，不像臺灣有划龍舟、中秋賞月、烤肉等傳統習俗活動，在保存和發揚中華文化上，臺灣是走在大陸前端、唯一保存最完整的地方。

應時的月餅，在撫順絲房（百貨老店名）對面的稻香村（餅店名）雖然可以買到，但品質極劣、製作粗糙，也是前所未見。不圓不方的月餅，出爐不久，就被搶購一空。我和濤弟也買到6個，帶回應景，晚上吃時根本不對味。

今天上午，常媛、蘭媛從撫順專程送來帶回臺灣的贈品，極為周到，熱情可感。她倆沒吃飯就回去了。

下午，惠媛二妹帶徐久、徐林倆兒子從通化來，帶來我託買的人蔘，兩個外甥準備晚餐後到外面住，以便明天和二妹一起送我。下午5點，宏偉（二弟次子）帶來兩盒月餅和在撫順買的名產琥珀項鍊和藝品，送給我和臺灣家人作紀念。

晚餐，由濤弟夫婦準備一桌豐盛的菜，三代同堂，強顏歡笑，月圓人團圓，四十年來第一次和二老過中秋，可能也是最後一次吧！明天清晨，即將返臺，每人心中都隱含著一股離愁，怕引起二老難過，

大家不提而已。

北地仲秋，夜涼露重，佇立廊（陽臺）前，望月沉思。明知二老想去臺灣，我竟無能為力，此次一別，再見無期。南方妻兒已失聯半月（打電話要到電報局），想必盼我早歸。真是兩地牽腸，難期兩全。又想起蘇東坡詞：「人有悲歡離合，月有陰晴圓缺，此事古難全。但願人長久，千里共嬋娟。」

父母妻兒，妻兒父母，情難捨，總需一捨；憾難消，也得了卻。真是：天若有情天亦老，月如無憾月長圓啊！二老當年在困苦中供我念完大學，至今無何回報，怎不遺憾？夜闌人靜，思前想後，輾轉難眠。

26日清晨5點30分起床，電管局派車兩部已停在樓下待命，兩大件行李裝滿弟妹們所送物品先行上車，此時，二老分坐床上未發一語，我在床前跪下叩頭，請多保重，並言明有機會將再回來。爸連聲叫媽媽不要哭，就此辭別，上車前仰望六樓陽臺，媽在廊前下望向我招手，大家上車奔往東塔機場。

惟恐二老獨自在家冷清寂寞，撫順二弟趕來相陪。

瀋陽今晨大霧，原定七點半起飛的班機延後一小時，因而增加和送行人的寒暄時間，在候機室有濤弟翠華弟妹、桂媛四妹、惠媛二妹和她的兩個兒子徐林和徐久、二弟的次子宏偉，把我團團圍住。其中宏偉，是我指定他要來，他在公安局任職，萬一機場有何刁難麻煩，有他在可以解圍。

一陣擁抱，互道珍重，揮別無數親情，別了！相約臺灣再見。登機後，依然是來時的俄製老飛機，雖然怕它，但也無可選擇，不坐它怎能回臺灣？！南飛順風，較北上快半小時，12點25分平安降落香港九龍機場，在入境大廳華航櫃臺立即登記到下午2時返臺班機，下午3點20分到桃園中正機場，結束這趟探親之旅。共計15天，花費將近



▲大妹常媛全家福

20萬元（折合當時人民幣約5萬元）。

從機場先打電話回家，錦桂非常高興，盼能早歸，乘計程車遄返臺中，時已下午6點。

飯後，打開行李，陳列各家所送紀念品，促膝詳述二老和弟妹狀況，展示照片數十幀，一一介紹，直到深夜。整夜受探親的經過影響，思緒不寧，難以成眠。



民國78年（1989年）2月20日收到濤弟來信，厚厚地一疊，展讀之下，晴天霹靂，爸爸已於民國78年（1989年）1月30日中午1點30分逝世（農曆77年臘月23日）。距生於1903年（清光緒29年）農曆10月30日，屬兔，享年87歲（在大陸報戶口時多報兩歲為89歲）。

濤弟在信上說：

去年（民國77年）我回臺灣後，爸媽兩人似乎常有爭論，（我想：是因怪爸中風行動不便，以致不能來臺灣吧）最初兩個月因有祿姆照顧，還算正常。之後，爸常拒絕進食，半夜常叫張濤的名字，又感冒引起肺炎，送醫後不治，由淳瀛濤三兄弟治喪火化，骨灰存於迴龍公墓。

爸爸的一生，可說是起伏坎坷而又平淡無奇。少壯時家業富裕，遊手好閒。壯年隨祖父經商，開醬園、開玻璃店，缺乏經營頭腦，獲利不足開支。去安東當差又受戰亂之苦而罷官返鄉。遷往奉天，經營馬車生意不順，再開玻璃店又被同夥所騙。賣房賣地、坐吃山空。終於在小東邊門外日本人開的工廠謀得一職，並帶常媛、中元同往上班，所獲配給米糧不虞匱乏，生活隨告安定。嗣因東北光復，工廠停工，生活又陷艱困。我離營返家，乃和二弟協助爸爸在小東關擺攤賣麵粉維生。

翌年初，我到瀋陽製冰廠上班，雖曾一次拿給爸爸1,200元東北流通券（當時月薪360元），並將三妹兆媛接來共住減輕家庭負擔，（此時大妹常媛已嫁、二妹惠媛已出走）爸媽生活依然困苦萬分。

民國37年9月，八路軍圍困瀋陽，爸遷撫順千金寨，當我帶正芳誠倫去辭行時，見家中生活悽苦至極，不忍卒睹，礙於遠行在即，又愛莫能助。

10月31日，瀋陽淪陷，我與中長路局同仁逃往關內，家中情況已全無音訊。據四十年後轉述：曾被鬥爭下放四川，後經二妹夫徐本達設法回返原籍。弟妹們也因我之離家，受盡偵詢折磨。長達四十年的家史斷層，我無從敘述，留待弟妹們補充吧！

總之，爸爸在探親後三個月便撒手人寰，我負有最大責任。假如

民國 77 年 9 月我未返鄉探親，他們苦是苦，但在苦中仍可活下去。我之返鄉，在平淡的生活中激起很大波瀾，雙親雖然實現了與我相見的渴望，但也憧憬起來臺灣的希望。其實想來臺灣不是一件容易的事，個人條件之外，中共政府的批准最是關鍵（至今仍無遷徙的自由）。二老念不及此，彼此埋怨受拖累而不能去臺灣，爸遂氣憤而絕食，實為致命的主因。

收到逝世消息當日，即在二樓祖先牌位旁臨時擺好爸爸的照片，備齊香案供品，率妻兒叩拜，我淚流不止，自責終日，三個月前的相見情境，猶在眼前。徹夜修書，痛述感懷，並囑濤弟對媽媽要妥加照顧。

爸爸去世後的一年，屢次收到濤弟來信，說明媽的情形，顯示情緒反覆不定。從民國 79 年（1990 年）初起日益嚴重。4 月 12 日收到濤弟來信，又是厚厚地一疊，我預感必有大事發生，展讀到第四頁知道媽媽過世了！

媽媽是 1990 年 3 月 24 日 10 點 50 分過世的，距生於 1901 年（清光緒 27 年）農曆 4 月初 3 日，屬牛，享年 89 歲。距爸爸去世晚一年兩個月。

我回鄉探親（1988 年）後不到一年半，先後失去雙親。既然相見又何故如此快地分離？！媽跟爸的一輩子，除在年輕歲月，度過十幾年的安逸生活外，可說是奔波勞苦從未間斷。生了十個兒女（雲媛夭折），單單教養一事就是沉重的負擔，遑論其他。

根據信中的敘述，媽的治喪辦得很是隆重，而且是濤弟和翠華弟妹全權籌辦，他們服務的東北電管局派車派人更是全力支援，非常圓滿。謹將濤弟所述經過摘要抄錄如下：

……此時，翠華找領導要麵包車，10 點 45 分到家準備送醫

院，樓上褌姆大喊：姥姥不行了，五分鐘後，媽嚥了最後一口氣（我和幫忙同志騎車還在路上）。翠華見狀立即外出選購壽衣（三件套裝 220 多元），12 點給媽穿好，12 點 5 分二哥、二嫂、張鵬、宏偉到家，五姐也來了，我的處長又派來平板汽車，大家同意先送東電醫院冷藏太平房，1 點 30 分停妥。……初步安排，由翠華訂做花園、租醫院殯儀廳，預定在招待所午飯等。出靈日期，我和二哥考慮，便於廣州、丹東各家



▲墓地



▲墓地全景，兩邊一面一棵桃樹

奔喪，決定3月28日出靈，下午3點分別給二姐、四姐、三哥發了電報，給三姐打電話，並由二哥回撫順時通知大姐。考慮到大哥的身體、年齡，二哥和我意見，待喪事辦完再詳細寫信告知。……25日到27日，我和翠華籌備一切，租殯儀廳、買最好的骨灰盒、高檔靈車、定做花圈、黑紗、六桌飯、安排送殯車輛等，二哥準備9個兒女輓聯；27日下午我和翠華再到殯儀廳檢查落實一下。27日下午2時三哥到，晚6時徐久到（代表二姐），6時15分三姐、姐夫到，6時20分四姐到，我向大家介紹了媽媽病情經過和喪事安排。

28日早晨8點二哥、二嫂、張鵬、宏偉車到，之後五姐、姐夫、星宏、旭宏車、大姐和三個兒媳婦、佟百功和四個兒子車，先後到家，隨二哥來的還有張濟、張誠義和媳婦劉榮生，自家親人共29人。其餘宏偉的同志、我和翠華的領導同志共約60人。一輛大客車、六輛小車，上午9時到殯儀廳，掛好「沉痛悼念鮑德馨」橫額，佈好花圈輓聯，由二哥三哥我和張鵬宏偉，將媽媽遺體抬至大廳，9時20分舉行告別式，9時55分起靈，10點40分到迴龍岡公墓，瞻仰遺容，由二哥、三哥和我，大姐、四姐、五姐6人護送到焚燒場，焚燒遺物花圈紙等，又到爸爸靈堂祭拜，11點20分返，12點30分在招待所用飯……。

29日我和翠華答謝局裡同志，30日和二哥約好到迴龍岡安放媽的骨灰盒，9點10分會齊，二哥、宏偉、大姐、四姐、五姐、我和翠華買了青松、小花圈、食品（臘製）、小石碑並取出爸爸的牌位，在院內祭拜…。大姐四姐五姐到家吃過午飯，送走，至此喪事全部辦完。

4月12日下午，我將放大好的媽媽照像，掛在祖先牌位的右側（爸

的遺照原已掛在左側），擺香案供果，叩拜告別。夜晚修書給各家弟妹，除自責未能參加送靈外，並附寄爸媽遺照，供各家瞻仰。在給濤弟信中，特別對其夫婦主辦治喪事的辛勞盡心，表示感激。固然所有開支都是我留給二老的錢，但他能擰節支用且有餘存，並表示不取分毫、任由各家分取的態度，令我更感貼心。

4月15日收到二弟來信，並附有多張告別式的照片，反覆觀看，心酸不已。

民國80年4月二弟來信，想在撫順買一塊墓地，把二老骨灰合葬，我立即表示贊成，並匯美金500元做購地之用。6月再來信說，墓地已買好，一切裝修費用等略有不足，於是我再寄100元補足。8月27日濤弟來信，說明遷葬經過。



▲大妹常媛為父母親布置供品



▲大妹常媛跪拜

往事歷歷在目

民國 80 年 8 月 24 日定為二老的遷葬日，我和翠華、誠璐，三哥、三嫂於 7 點 30 分到迴龍岡，二哥、張鵬、宏偉已從撫順到達，8 點我們取出爸媽的骨灰盒，翠華準備了點心、水果、酒等，大家祭拜燒了紙錢後，8 點 35 分護送去撫順，10 點 40 分到墓地南花園，安葬地位置很好，座北朝南，每座占地太小，離前後墓碑太近（僅 50 公分），地面下為一長方形水泥箱，剛好可放兩個骨灰盒。地表面兩側各為一條漢白玉條石（25x100 公分），中偏後為石碑。

此時，二嫂、大姐、二姐、五姐已直接到墓地。按二哥、二嫂安排，進行安葬儀式，分別擺上供品，每人進行填土，11 點 30 分祭拜儀式，11 點 50 分告別爸媽墓地。

事後，二弟來信告知墓地詳址為：「撫順市千金鄉鹿家溝村金山息園、特區二方塊七排一號」。我每年過年、端午、中秋和清明節，都按例供奉素果焚香叩拜，過年除夕為二老燒包服（內裝金銀箔）。雖然我已年屆九十（寫此段回憶為民國 99 年元月），但依然行叩拜之禮以示敬意，起來時，要靠妻兒攙扶。不知兒孫能否延續。

俗話說：富不過三代，窮也不過三代。意思是說：再富，到了第三代將因子孫驕奢淫佚而家敗；因家窮，子孫知吃苦奮發而有成就則家興。我家便是如此。

曾祖父敏安公一代，是家業最旺的世代，良田七百頃、房屋百間，開設醬園（專賣油酒醬醋的店）、玻璃店、雜貨店（日用品、米糧、南北貨）；每年秋收後，佃戶繳來的地租，房戶的房租，銀貨進出不可勝數。當時曾號稱張半城（撫順城內泰半為張家所有，其實只占四分之一）。爺爺海峯公，繼承祖業，除自讀詩書中鄉試秀才之外，經營商業初始尚能守成。其後，各家人口日益增多，可說是：食指浩繁，坐吃山空。奶奶蘇氏（那時老一代女人多無學名）又不擅理家，中年起嗜吸鴉片、賭紙牌（類似今日麻將）。有時，奶奶揹著我去賭，耳濡目染，成為我一生喜歡打麻將的根源。家業也逐漸衰落。

媽媽說，在她結婚後第二年的臘月，爺爺宣布分家，把所有家產分成五份，爺爺奶奶和爸媽同住，並代為經營醬園，爸則開玻璃店（精通裁割玻璃技術），維持一段很長的小康歲月。

大伯父友琳，分得城內最東側房地，他喜歡政府公職，向郵政界發展，於是，賣掉房地產遷居瀋陽，生有兩男兩女，大哥善元學醫，二哥亨元學農。大姐冬媛，嫁做農人婦。五姐吉媛嫁給作家富夢槐為妻，與商農業全部絕緣。

二伯父友蔚，分得撫西兩級小學東側房地，不想留在家鄉又不喜



▲攝於民國 80 年 7 月 21 日



▲張 澎與妻敬輓



▲金山息園

歡讀書，賣掉房地產遷居瀋陽，在大西關開一雜貨鋪維生。生兩個女兒，二姐春媛和四姐玲媛都喜歡讀書，瀋陽師範畢業後，終生作育英才而未嫁。

三伯父友然，分得南關房地和面街店鋪，九一八事變東北遭日本占領前，舉家遷往河北省石家莊，在井陘礦務局任職。其後，經書信往來徵得三伯父同意，爸爸將南關財產賣掉，得款匯給三伯父。三伯父生三兒一女，三姐靜媛嫁富商張本一，一直在關內工作；三哥寶元（學名澍）參加「共青團」成為共產黨幹部，光復後隨共產黨八路軍進駐東北，任撫順市長，二哥亨元曾專程去撫順看他，我沒去。至於四哥綸元、五哥魁元在關內的情形，則不知。

四伯父友澤，分得撫順城內大伯父家西側的房地，到手後立即賣掉，遷住瀋陽市大西關三經路置產居住。四伯父有二妻（青竹和鳳蘭）始終未生子女，後來，又在安東娶三房新梅，直到 1944 年秋才生了寶貝兒子德元（學名沅）。因此，也達成爺爺要有 10 個孫子、10 個孫

女的願望，可惜老人家已過世 5 年，沒有看到他願望的實現。

爺爺奶奶與爸媽同住的關係，分得的財產最多。共有靠城內大街的店面 10 間，正瓦房 3 間，南瓦房 3 間，還有二道房子旱田（可種大豆、高粱、玉米）和張家墳地。鄰街 10 間，從十字街起向南依次是郵政局、醬園、玻璃店和曹家藥鋪。郵局年租金 60 塊大洋（銀元）；曹家藥鋪年租金 40 元。當時中上生活，五口之家每月 5 塊大洋足夠。又加醬園和玻璃店收入，可說富有。



奶奶在我 5 歲時一天下午在玩牌時中風，抬回家已不醒人事，當晚轉往大伯父家（長子）後過世，時為 1927 年（民國 16 年）9 月，5 個兒子及眷屬輪流守孝，7 天後入殮，三七（第三個七天）後出殯，兒孫親友送行達二里長，葬於二道房子張家墓地。現在想起當時送殯情景，記憶猶新。奶奶是有福之人，不僅未受病痛之苦，死後哀榮，也屬隆重。回想爺爺晚年孤單寂寥，病死山後茅屋，兩天後才被發現，真是情何以堪。

就在奶奶過世那年冬天，發生了影響我一生的大事。

一天，五哥（三伯父之三子）魁元（大我 1 歲）和我在院子追跑捉迷藏，我跑往曹家藥鋪後門時，不慎絆倒，摔在後門門檻前石頭上，額頭血流不止。爸爸急忙帶我到南關唯一一家西醫診所醫治，除止血外又在深陷的傷口，填入黃碘紗布，包紮後回家疼痛不已，以後每隔一天前往換藥。半個月後傷口癒合，落了很大的疤痕，額骨也因摔倒撞擊過重而呈塌陷。直到現在疤痕依舊，不過因和額頭皺紋重疊，較為好看而已。

用現代外科處理方式，應先縫合，可惜那個時代，沒有縫合手術（無針無線），用黃碘紗布填塞，可能是唯一方法，也成為我終生的特徵。難怪探親見到二弟時，他一再看我額頭有無疤痕，若經整型去

此疤痕，恐怕變成冒充他的大哥了！

命相家稱此疤為破相，影響一生的運勢很大。疤痕位於運行 24、25 歲的地方。我雖不迷信，但光復那年 24 歲的秋天，竟因到遼寧省政府辦公大樓訪友而遭共軍扣留，一押就是半個月，此一牢獄之災，寧非巧合？

記得崔二姨父（媽的姊夫）在我 8 歲時，為我批命，俗稱批八個字。分為官祿、財帛、田宅、福德、父母、妻妾、兄弟、子女等宮。在他總批中說：

- 一、官祿宮吉星特多，一生可保飛黃騰達，但不及封侯拜相。一生雖有挫折，必得貴人相助，可解困厄。
- 二、無祖宗餘蔭可享，一生發展皆須依賴自己，且奔波勞碌在外，難盡孝道，亦無兄弟相助之象。
- 三、淡泊一生，難積家財，金錢如過眼雲煙，但飽食無虞。
- 四、妻妾宮甚少吉星，恐難得內助，且有二次婚姻之象。兒女雖多，但後嗣稀寡，且難得子女回報。
- 五、壽長六十歲，若多積善積德，當可延年益壽。

上述總批，原未分段。讀瀋陽第一初中時，媽將詳批全張交給我自行保存，並說：「崔二姨父精通易經批命，與江湖術士不同，結果如何，留待將來印證。」。該詳批因逃難未能帶來臺灣，因與我生平運勢有關，爾今記憶猶新。今我已屆九十，回看過去六七十年的經過，對二姨父的批命奇準，深為佩服。唯一的差異是說我壽命只有六十歲，這多活的幾十年，莫非正如批命所說，一生修橋鋪路與謙讓容忍、積德為善所換來？



摔破額頭的那年，我五歲，夏天某日夜晚，爸在曹家藥鋪和曹大爺打牌（麻將），我到曹家看他們打的非常專注，就和曹大娘在她房間聊天，過一陣子，便回家準備睡覺。媽問我到哪裡去玩，因為媽反對我看打牌，所以我答說去南關和五哥（魁元）一起玩後回來。上炕入睡不久，被爸爸從被窩裡拉出來，不由分說，屁股挨了一頓痛打，原因是說謊。這是我第一次說謊，也是第一次挨打（第二次是在花園口），終生難忘。我之一生，「誠實」是我的座右銘，想起幼年的一次打，真是價值連城影響深遠。

第三次挨打，是在民國 35 年 9 月。當時我已遷往製冰廠長宿舍，爸爸一進門，不由分說就打了我一巴掌。然後，罵我「忤逆！不孝！」。真是晴天霹靂不知從何說起。坐定，續罵：「住起洋房、豐衣足食，不顧家中老小困苦…」。見罵完氣消，乃緩慢解釋：「第一，房屋是日本人廠長的官舍，將列為政府接收之日產，不可能據為已有，純屬暫住性質。且年底即將轉往中長鐵路局工作（配有宿舍），屆時即須交還。第二，從家中搬出後僅半年多，積蓄不多，準備在赴鐵路局前，一次拿回家 1,200 元，沒有不顧家…」於是，爸爸氣消了，我的一巴掌也白挨啦，真沒想到快 30 歲的人還被爸爸打，以現代子女來看，真是不可思議的事。

記得小時後穿開襠褲到處跑，3、4 歲才正式穿褲子，男女小孩都一樣。而且不論大人或小孩，都不穿內衣褲（無處可買）。大人，夏天穿單層褲褂，出門加穿長衫；春秋，改穿袂袍、袂褲（雙層），出門再加長袍及馬褂。冬天，小孩子穿棉襖、棉褲、棉袍；大人出門再加皮襖。民國 20 年前後，上海生產的毛線進到東北，我才有毛衣、毛線帽子，在那個時代算是有錢人家的享受。

想起童年，每天除了認字、寫大楷之外，整天都在和兄弟姊妹們

在玩耍中度過。院前院後、屋裡屋外，追逐嬉戲、大呼小叫，一幅天真無邪、無憂無慮的樣子，好似重現眼前。

我最愛吃的點心，除了沙其馬現在市上還可買到之外，多已失傳，根本無處可買。民國 70 年代，有家叫做「采芝齋」的糕餅店，專做東北有名的糕點，老師傅過世之後，徒弟只會做少數幾種，因為生意不好，80 年起已關門不做了。

先說市面上常見的沙其馬；樣子很像，內容不對。

沙其馬

東北的沙其馬，酥軟不硬，甜度高卻不膩，現售的沙其馬，好像炸得過火，變成脆脆的，不好吃。

芙蓉糕

像是沙其馬一樣的糕點頂面，加敷一層細粉狀的糖粉而成，已失傳。

蔥花缸爐

是先用油酥合麵，釋開後再撒上拌好的蔥末細鹽粉等材料，然後輕輕捲成一大捲，切成段，每段拉長捲成一坨，一一做好後進爐烤即完成。此點心做起來麻煩，但非常好吃，是我最喜歡吃的點心。

爐果

用油酥合麵成一大片，用刀切成若干小塊，送進烤爐烤熟，便可食用。每粒果子香酥可口。也可集三五個用滾水沖食。

紅棗切糕

用糯米加紅棗和糖混拌後，整塊放在大蒸籠裡蒸熟後，取出舖在板子上，推車叫賣時，可以視買者需要，一片片切下賣之。

油茶

為先將麵粉炒熟，拌入油（分為香油、豬油、牛油三種）、核桃、瓜子仁、芝麻和糖，可沖食成糊狀喝之。

上述幾種點心，只有油茶在北京稻香村可以買到，但味道不對，可見要想吃七十、八十年前的原滋味，已不可能了。

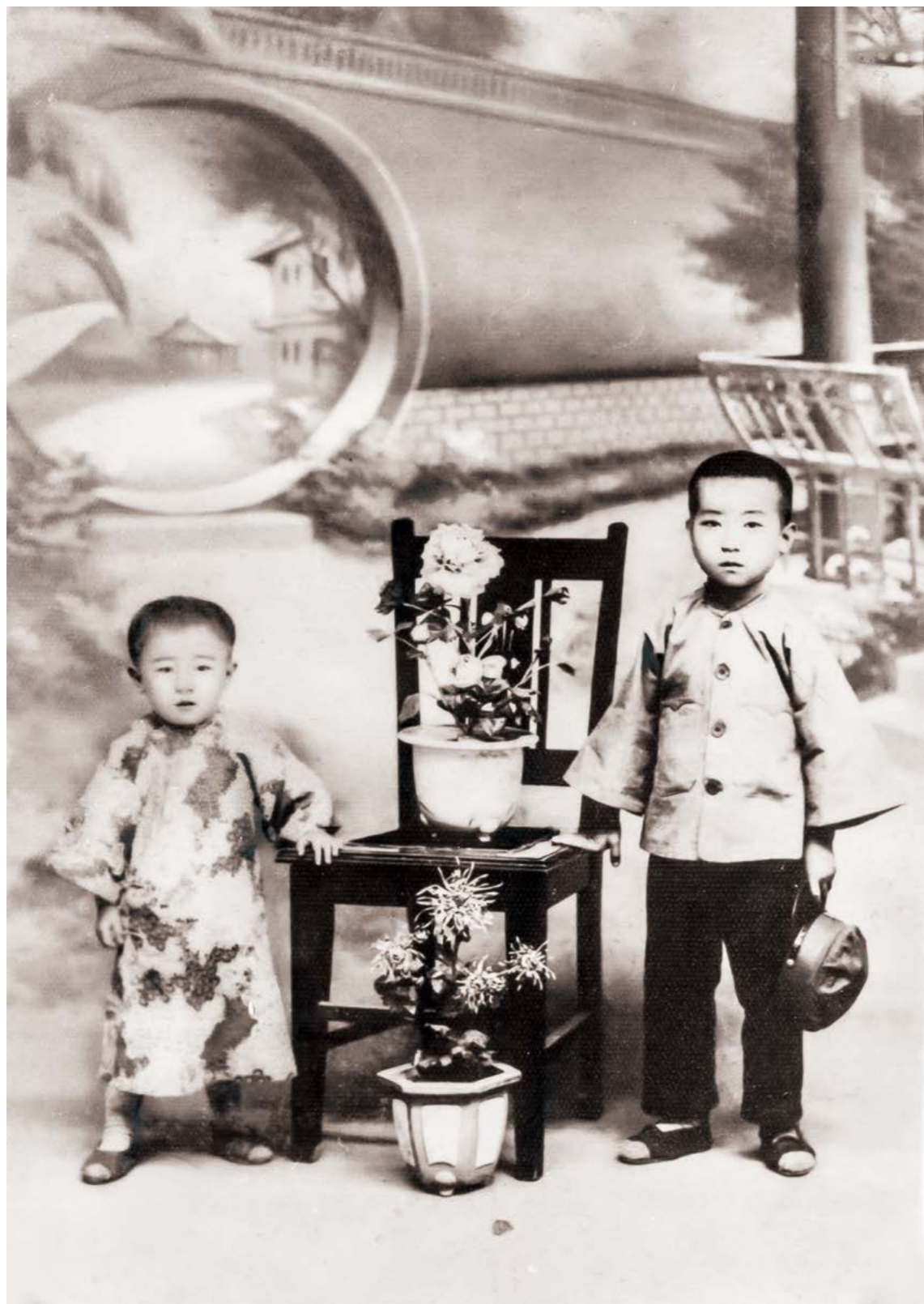
回憶，全家唯一一次遠行

西元 1928 年（民國 17 年）春 3 月，四大爺（四伯父俗稱）在遼寧省莊河縣稅捐分局任督察，轄區花園口關卡有缺，推介爸爸任關務佐駐守收稅，於是，爸媽帶著我和常媛、中元全家赴任。在那交通不便的年代，可說是空前的遠行。

莊河縣位於遼寧省南部黃海口岸，西南距大連 175 公里，東距安東（今丹東）150 公里，花園口（今皮口）位於莊河西南約 30 公里，原為天然漁港，後成為小型商船靠泊口岸。

全家從撫順老家出發，留下爺爺（奶奶已在我 5 歲時去世）由長工宗老太太照顧，我們帶著大包小包行李，先到瀋陽，再搭南滿鐵路（勝利後稱中國長春鐵路）火車到瓦房店，然後轉乘汽車到城子，再坐大板車（無蓬）到花園口已是日暮時分，一夜一天的旅程，艱辛備嘗。那時的鐵路車速很慢，晚上上車天亮才到；換乘客運，公路崎嶇顛簸不平，我和妹妹常媛暈車嘔吐不止，中午到城子時，根本不想吃東西，下午換乘板車，所走的道路更是難行，但是在陽光和煦春風輕拂下搖幌，我和妹妹都已沉睡在媽的懷裡，弟弟中元（張淳）還未滿週歲，反而沒有任何感覺。

花園口是海邊漁村，房子多是用塊石和石灰造牆，木樑瓦頂，紙糊窗子外加木板窗蓋，平常打開，關起來可以擋風擋雨。我們住進面海的兩間，沒有任何擺設，煤油燈照在桌子板凳上，陰暗冷清，家徒四壁，叫你不回家也難。



▲作者 8 歲與大妹常媛 4 歲，攝於民國 18 年

在我的記憶中，村子裡沒有像樣的街道，面海的一排房屋前的道路，是唯一的街道。有幾家賣米油鹽雜貨的店，沒有門面也沒有醒目的招牌，每月逢五日有個小型的市集，從鄉下挑來的青菜、雞鴨，船上卸下的海鮮，縣城運來的煙酒雜貨，在此交換買賣，是漁村每月最熱鬧的三天。

龍王廟位在村落後面的山崗上，是漁港大多數村民的信仰中心，廟殿簡陋，但香火鼎盛。廟前空地設有石桌石凳，是村民聚會的場所，也是小孩子嬉戲追逐的地方。村裡沒有學堂，大孩子要送到縣城住校讀書，所以全村識字的人很少。每年夏秋季節，常常風嚎雨驟海浪濤天，俗稱「鬧海」，要兩三天才能平靜，村民說是龍王爺發威，村民就到廟裡叩拜祈求平安，現在想起當時情境，無非是低氣壓吹向黃海所造成的現象而已。

媽帶著我們 3 個孩子住在簡陋的漁村，應是有生以來第一次的處遇，心情似不愉快，在當地請了一位老婦，每天來家照顧起居飲食，媽也沒認為是甚麼享受，不過多一個人說話而已。有一天，老婦煮海蠣子（牡蠣）豆腐湯，我嫌它腥而拒吃；爸下班回來，聽後非常生氣，按在炕上把我痛打一頓，這是我第二次屁股挨打，一生難忘（第一次是 6 歲時說謊）。以後幾十年仍然不喜歡牡蠣，直到來臺灣後，才慢慢適應勉強吃它幾粒（臺灣叫蚵）。



爸爸生活在富裕之家，排行最小，自幼受爺爺奶奶寵愛，除受私塾教育外又請師傅教武術，少時，跟爺爺學做生意，老式算盤奇精，又會裁割玻璃技術，但驕生慣養悠閑自在，那堪離鄉背井之苦。1929 年（民國 18 年）1 月，東北易幟，改掛青天白日國旗，各級行政機關人事開始異動，四大爺調往安東分局，爸爸自然也跟著離開，解脫了幾個月清苦的生活未嘗不是好事。7 月全家乘大板車先到莊河，再換

乘汽車到安東市大東溝（今東港）。

安東市面很大，位在鴨綠江北岸，與朝鮮新義州隔岸相對，鐵公路兩用鐵橋是聯絡兩地的孔道，市區工商輻輳人口稠密，是國境大城。有安瀋鐵路北上經鳳凰城、本溪湖到瀋陽，交通便利，將來回老家時可不再受巔簸之苦。

我家住在市郊元寶山下，三間向陽瓦房，前有寬濶的庭院，室內新桌新椅，玻璃門窗，入夜有 20 度電燈照明，不再有暗淡的感受。這裡看不到晝夜不停地浪濤拍岸，聽不到黑夜裡寒村的犬吠，和花園口相比，好似來到了另一世界，但總覺得陌生缺了些東西，增添我對家鄉的懷念。

我時年 8 歲，按理應該入小學讀書，因為隨家遠行而輟學，每天上午，媽教我新書，那時把四書五經叫做古書，下午寫大楷；現在還記得新書第一課是「大狗叫，小狗跳，跳一跳，叫一叫。」，第二課以後均已忘記。

四大爺常到家來吃飯，他喜歡吃媽燒的菜，兄弟倆喝上幾壺燒酒（高粱酒），談古論今非常高興。大東溝市區離元寶山有好幾里，有時太晚就住在家裡。爸爸下班也常順道到四大爺家吃飯，同樣，晚拉就不回來，第二天直接上班。四大爺有三房太太，元配青竹我叫她四大娘；二房鳳蘭叫她鳳四大娘；三房新梅叫她新四大娘。據說，是為了生兒育女才一娶再娶，但始終未能如願（直到 1946 年新四大娘生德元為止），現在回想，可能不是這一個原因。不過，她們對我都非常喜愛倒是千真萬確，尤其欣賞我的聰明伶俐和像蘋果一樣紅紅地臉蛋兒。



1930 年五月節（端午）過後（5 月 13 日），媽在元寶山家生下二妹惠媛。這年，時局似乎很亂，聽說家鄉渾河又鬧水災，留爺爺一人

在家也不放心。秋天，爸和四大爺先後辭職，爸搭安瀋鐵路回撫順老家，四大爺則住瀋陽。一年多的奔波，除了多了一個妹妹之外，可說是毫無所獲，但損失卻很大，在一次爸媽兩人爭論此行經過時，聽媽說：「就這一年多在外，花掉了郵局一年的房租，又跟你吃苦受罪，實在冤枉。」事後才知道所謂一年房租是大洋（銀元）60 元（郵局租金），一個小康之家，每月有三四塊錢生活就過得很好，難怪媽在抱怨。另一損失和我有關，因為遠行使我輟學，若不是我幼時認識了很多字塊（正面是字背面是圖的方紙塊），又會珠算，否則，將永遠落後兩年。

回到老家，也有些改變，離家前住的三間坐北面南的洋瓦正房已經租出給白家，我們改住南面新蓋面北的三間南房，爺爺和我住右邊一間，爸媽和三個弟妹住左邊一間，中間一間是爐灶和飯廳，略顯擁擠。南北兩棟中間的大院子，全被葡萄架遮蓋，南北長 6 丈，東西寬 4 丈，架子高 1 丈，四十多棵葡萄枝幹，攀爬在架上，藤繁葉茂，果實串串，是我家院子的特殊景色。回家時正是採收季節，爸把家安頓好之後，每天忙收葡萄批賣，成為房租之外的收入。

南門外大街也比走前熱鬧，新開了一家照相館，大家感覺很新奇，前往照相的人很多。一天，爸媽帶著我和常媛也去照，是我小時候唯一的照片（因為逃難來臺，所有資料均未帶出）。1999 年（民國 88 年）常媛把她保存的一張兩人合照翻照後寄給我，看見七十多年前 8 歲時的模樣，勾起了兒時的片段記憶，想起了全家第一次遠行，想起了童年的瑣事，想起了家業的興衰，也想起了我那些沒有記錄過的往事。

第八篇
公路精神永續傳



演講，勉勵發揚公路精神

民國 100 年 6 月 21 日，受公路總局第二區工程處陳處長敬明兄邀請，以「談當前公路的幾個問題」為題，作專題演講。當時我想：這恐怕是今生最後一次公開演講了。

沒想到，7 月 12 日交通部在紀念建國百年活動中，舉行「大道之行—追尋跨世紀交通人背影」的紀錄片拍攝暨專書發表會上，毛部長請我代表 15 位交通人致詞。我想，這回應是最後一次了。

12 月 14 日收到公路總局吳局長盟分兄的聘書，邀請我在明年（101）3 月 29 日和 4 月 12 日，向基礎訓練班講述「公路法及相關子法」的課程。公路法規，是我的強項之一。幾十年來曾參與起草、修訂工作。最近一次修訂是在民國 99 年由我主持研修的。今接受邀請講述，本是義不容辭的事。無奈，因為小中風而不敢立即答允。

民國 100 年 10 月間，稍有走路不平衡現象，竟然疏忽不以為意。11 月 17 日吃午飯時，突感右手腳軟弱無力，預感係中風徵兆，急赴澄清醫院立即住院診治，經藉藥物打通腦部阻塞的血管，轉危為安。歷經兩個多月的復健，恢復已近九成，且語言區未受損害，乃於 101 年 2 月 10 日回復，答允授課。

公路行政管理的事物，一向有法令制度可循。近十幾年來，受獎勵提早退休的影響，有經驗的資深人員相繼離去，新進人員學歷雖高但歷練不足，於是形成斷層。加上工作熱誠不夠，不肯熟讀法令，以致引用失據，甚而不知如何處理，有時拿無「法」可管來搪塞。

所謂公路精神是具有「克服困難的勇氣，達成目標的決心，以及不畏艱險、全力奉獻的精神。」

張 澎服務交通界 70 年，奉獻心力，策劃完成臺灣重要公路建設及法規。他保存許多公路史料，也寫下自己公路人的歷史。回顧張 澎公路人的生涯，看見「公路精神」的最好體現，也是後輩努力的方向。

公路法全文 80 多條，與工程部門有關的也有 40 多條；相關子法有公路修建養護管理規則等多種。若一一講述，恐需 100 小時以上。即或摘要講述，也不可能在兩節課時間內介紹完。為免失去重點形成漫談，決定以當前的缺失及如何改進為主軸，導入相關法令的依據為輔。不僅可以跳脫逐條宣示條文的呆板形式，也可達到聽者容易吸收的目的。

於是，我選定：何謂公路、快速公路如何判定、管理權責劃分的新趨勢、公路總清查、交通量調查及公路編號等六項主題，作為講述的基礎，分別提出我的觀點。因為是最後一次演講，且與當下管理缺失有關，特將全篇講述內容參考錄音回憶如下：

各位女士、各位先生：

在講主題之前，先就公路法的位階，加以說明。公路法是特別法。依據中央法規標準法第 16 條規定：「法規對其他法規所規定之同一事項而為特別之規定者，應優先適用之。其他法規修正後，仍應優先適用。」；所以，公路法在第 1 條開始就說：為加強公路規劃、修建、養護……特制本法，本法未規定者，依其他法律之規定。可證明有關公路的事，應該依照公路法的規定來處理。公路法中未有規定的，才依其他法律處理。所以，遇有其他機關拿他們的法律，來干涉公路的事項的話，我們可以不接受。（例如：環評單位對彰濱到和美交流道聯絡道，應如何編號的意見）

現在開始講述主要題目。

一、何謂公路

各位身為公路人，不可不知公路事。

什麼是公路？是有特定範圍和對象的，不是任何一條道路都可以稱它是公路。92 年 7 月 2 日修正公布的公路法第 2 條，把公路的定義改為：「指供車輛通行的道路，…包括國道、省道、縣道、鄉道及專用公路」，問題非常嚴重。錯在公路的主定義變了。如果供車輛通行的道路，都可以是公路的話，那麼位在市區一般街路巷弄，只要是供車輛通行的都可稱公路了（行政院法規會改的）。所幸交通部和公路總局沒有「依法行政」，才沒鬧出笑話。

今天，我們若是從空中俯瞰，共有哪些道路呢？有聯絡各城市鄉鎮的公路；在城市中縱橫交錯的市區道路；在村里聚落間的村里道路、農路、山地道路。所以，道路是路的通稱，也是各種路的總稱。公路，不過是道路的一種而已，也就說：規劃為國道、省道、縣道、鄉道或專用公路的道路，才是公路（現在配合五都改制，又增加市道和區道）。

那麼，甚麼是公路路線系統呢？

所謂「系統」，是指把同一類的事物，按一定的秩序互相聯屬的一種概括地表示。例如，把各線鐵路合稱為鐵路系統；其他如空運系統、電信系統、郵政系統等。

公路路線系統，就是把國道、省道、縣道等公路路線，依一定的定義做概括地總稱。其每條路線，應在其兩主要運輸目的地之間，作合理而必要的規劃，且使其功能互補（可及性易行性的搭配）構成路網。

為了系統能有一定的秩序，就要有設定的條件。

國道：（參看公路法第 2 條第 2 款）除了應具備聯絡二省（市）以上、重要港口、機場與重要政治、經濟中心之四大行政要件之外，尚須具備高速公路或快速公路的功能條件。

省道、縣道、市道、鄉道、區道，只要符合公路法第 2 條第

3款至第7款所定之任一行政要件，就可以設定為相對應的公路，不必看其功能要件。即或其路況不佳，也不受影響。常見某縣政府想把一條村里道路提升為鄉道，竟要求縣政府提出計畫，顯然已超出公路法設定要件的規定。

其次我要強調的是，國道所謂二省（市）以上、省道所謂二縣（市）以上的條件，應指至少要三個省（市）或三個縣（市）才可以。否則，如果含「二」在內，豈不與省際交通、聯絡縣市相抵觸了。

二、快速公路的判定

依照公路路線設計規範，交通工程分類對快速公路的定義有三個重點：

- （一）它是屬於完全或部分出入口管制的公路。
- （二）出入口原則上應設交流道。
- （三）必要時，其與主、次要公路（道路）相交之出入口，可為號誌管制路口。

所以，快速公路不一定全是高架或高出地面的，也有平面快速公路。但不論是何種型式，都必須符合二、三級路的設計標準。

現在檢討一下有無不合標準的快速公路呢？我說有。例如西濱快速公路花了946億，提升為快速公路。目的是希望能在西部多一條南北向的快速公路，來取代西部第三條高速公路。可是，事實上未能達到此一目的。為什麼呢？因為沒有照原核定計畫施工，從新竹縣市到彰化縣，設有50多處號誌，很多巷道、農路，也設號誌，且相距多在1公里左右，阻礙順暢行車。與快速公路只准在主、次要相交路口可以設號誌的規定不符，當然不算快速公路。

所以，判定快速公路的方法，有以下幾個步驟：

- 第一、先看它是幾級路。若非二、三級路設計，則否決。
- 第二、確定設計等級後，看地形分區與設計速率是否相符（平原區80km/hr、丘陵區60km/hr）
- 第三、若與設計速率規定相符，再檢視各項設計要素是否符合規定。

最後看出入口管制方式，若係有部分設號誌管制者，則檢視其是否僅限於主、次要公路路口。

我們也可以反向檢視。凡是設號誌管制的路口，超過「以主、次要路口為限」規定的，在未改善前，即或其他條件均符合規定，也不算是快速公路。

三、管理權責劃分的新趨勢

設定了這麼多公路以後，誰來管？過去很容易分工。自從五都成立了之後，問題變複雜了。公路法第6條有幾個重點：①國道、省道由中央公路主管機關管理。②省道經過直轄市、省轄市區域，除自成系統的快速公路之外，由中央與市政府協商決定。③縣道、市道經商定期限，可請中央公路主管機關代管。市道代管，以市改制後3年為限。④縣道、市道、鄉道、區道均由縣政府或市政府自行管理。

上述重點，最有爭議的是省道經過直轄市區域內如何劃分管理的問題。

公務員處理公務的原則是：有法依法、無法依例。若是無例可循的，只有依理，但不可依情。過去常說「情理法」，現在應該改為「法理無情」。那麼，如何劃分管理權責呢？

先說依法。公路法說：省道由中央公路主管機關管理。表示

在臺北市區的省道系統（忠孝東路、羅斯福路等）應由公路總局管。這種在市區插一腳的做法，根本不可行；市區道路條例第二條說：在直轄市行政區域內的所有道路，應由直轄市政府全管。彼此衝突，依法行不通。

次說依例。過去幾十年來，位於臺北市、高雄市的省道和位於五省轄市內的省道都由市管。分工明確，相安無事。可是五都成立後情況不同。如果依照臺北、高雄兩市的成例，把轄區的省道，全由各直轄市管的話，等於將北橫、中橫、南橫位於中央山脈以西路段，全由新五都管理。其後果是：（一）置整體運輸功能於不顧。遇有災害，不能統一調度。（二）置市縣承擔能力（機具、人力）於不顧。（三）置公路具備之健全組織於不顧。其後果是，省道因分散管理而癱瘓；公路總局建構60多年的組織解體，後果不堪設想。所以不能依例。

最後說到依理。就是要合理，要顧及整體交通的效益，也要顧及地方發展的效益。既然依理，就難免彼此觀念的不同。所以要用協商來取得共識。立法院法制局將「協商」修正為「委辦」是不對的。假如，公路總局要將某條省道委交某直轄市辦理，它不接受怎麼辦？不是要協商嗎？

協商的結果反而可以參考成例。

辦法（一）臺北市、臺中市、臺南市、高雄市仍照現行劃分原則不變，僅就新北市和未來桃園市商定劃分區界即可。新北市可依原有若干縣轄市（如板橋、三重、中和、永和、新莊、新店等）部分地區為界；桃園直轄市則可依原桃園市為省道劃分區界。其優點為容易達成協議，且尊重歷史成例。

辦法（二）除辦法一之外，考慮關聯發展區。臺北市不變；

新北市以原來九個縣轄市為界；桃園市增加中壢和平鎮；臺中市增加豐原；臺南市增加永康；高雄市增加鳳山；也是一種辦法。

總之，必須靠協商而不是委辦，更不是中央公路主管機關可以硬加決定的。

管理權責劃分的另一問題是，附屬路線或設施的處理。（規則第41～43條）

（一）**交流道區的道路歸屬**：1. 高快速公路與平面公路在原地相交的交流道，歸公路等級較高一方管理。2. 等級相同的兩路相交，則歸南北向路線管理。3. 如交流道設在平面公路之外，而另以匝道連絡道與相交公路銜接時，若該匝道聯絡道不構成另一公路（道路）系統者，由交流道主管機構一併管理。4. 通過交流道區未與匝道銜接之公路或道路，仍由原主管機構管理。

（二）**跨越或穿越**：本項比較簡單。從公路（道路）上方跨越者，其構造物全由跨越機構管理；若係在下方穿越者，其構造物則由穿越機構管理。

（三）**與主線分離或高架公路（鐵路）下方的道路**：本項是近年在處理上最混亂的部分，原因是沒有熟讀或不遵守本規則第43條規定所造成。本條有三個重點：

第一，不論是在高（快）速公路兩側或在高速公路（鐵路）下方修建的道路，都應看它是另一道路系統。不要與高（快）速公路或鐵路扯上關係，就不會發生受地方附帶要求代建之平面道路，也要求一併養護的問題。

第二，認定為另一系統之後，就要看此道路的屬性。如

果是與公路系統相連的，就併入該系統管理。如果是與市區道路相連的，則併由市區道路主管機關管理。

第三，該側車道若是與主線公路密接為一整體的，則應由主線公路的管理機構一併管理。

聽說位於臺中港特定區台 61 下方的平面道路，民意代表要求由公路局養護，這是不對的。還有報紙說：新通車的臺中生活圈四號路，下方的平面道路，由公路局負擔 4,000 萬元養路費的事，如果屬實，也是不對的。

四、公路總清查

首先要強調的是，所謂公路總清查，是要將全國公路在同一時期作全面性的調查。像戶口普查、工商普查等，都是全面性的。從民國 83 年 9 月 24 日經臺灣省政府公告調整省、縣、鄉道之後，迄今將近 20 年就再也沒辦過全省性總清查。86 年辦的第 3 次總清查，以省道、縣道為主，鄉道改用局部調查；93 年辦的僅以省道和仍在代養的縣道為對象，已完全失掉總清查的意義。至於為何失敗，以後再講。

公路修建養護管理規則第 9 條所謂公路主管機關，是指公路法第 3 條的各級公路主管機關。包括交通部、直轄市政府和縣（市）政府。所謂每十年要舉行一次的公路總清查，是指各級公路都要清查。當然各主管機關可就其所轄公路，自行定期調查。但是，公路是互相關聯、具有整體性。如果甲政府清查，乙政府不查；或省道清查縣鄉道不查，路線的關係、樁號，就無法契合，整個路網便不能正確接合。不僅路線圖發生誤差，也使用路人研判錯誤。且政府公布統計資料，原應在總清查後，全面大修正一

次，也不宜今年修正甲縣、明年修正乙縣。何況，公路總清查自民國 50 年公路普查起就是統一辦理，所以今後也應統一辦理。

如何統一辦理呢？由交通部函公路總局負責策劃。主要包括：清查時間、清查範圍、清查要領、分工與協調聯繫、資料處理方式、陳報程序等，擬成總清查計畫。將縣道、市道、區道、鄉道，分別交由直轄市及縣（市）政府依照所定原則，配合實施。省道則由路局自辦，並由區工程處負責督導。為什麼要整體舉辦呢？因為總清查具有下述深遠的意義。

- (一) 掌握實際路況：平時每年雖規定應隨時修正公路狀況，但對零星工程登記仍難免疏漏。每十年可藉總清查全面修正一次，以補平時疏漏。
- (二) 刪除市區道路：原來有很多在鄉野的公路路線，因幾十年發展的結果，已變成市區道路，不再具有公路的功能。應利用總清查予以排除。例如：103 龍形→三重，104 二重埔→中興大橋，台 1 戊高雄→後庄等。
- (三) 辦理升等降等：平時辦理公路升等非常麻煩，非有特殊需求，多不願單獨辦理。可利用總清查機會，調整路線，辦理路線升等或降等。
- (四) 分配養路經費：養護經費分配的主要因素是，公路長度、面積和交通量。除各項因素間應占百分比之外，尚須求出各級公路間彼此所占百分比。以公路長度為例，除長度因素占總經費之百分比之外，尚須省、縣、鄉道長度所占百分比。而縣道、鄉道又須求得各縣市所占百分比。所以，如果未將各縣市之公路長度求出，則無法求得相關因素的總百分比。所以，必須有總清查。

貴局出版之《公路局五十二年專刊》第 87 頁，對應用 GPS 和

GIS 原理辦理公路總清查，有省時、省錢、節省人力和資訊正確等優點。結果失敗了。86 年的清查到 91 年才勉強整理出來；93 年的清查，到 95 年才完成 80%。

我曾經拿台 2 線資料檢視發現：長度相差數百尺；寬度變化不合理，違反設計原則；車道布設不合理；尤其是兩次調查座標位置不同。看似進步科學的措施，竟然每次查都不同。且耗時過久，誤差極大。經檢討失敗的最大原因是，各區工程處各自發包，查測標準不一致，得標者測量內行、公路工程外行；路線曲折，未多設控制點等。

今後若想清查成功，必須：

- (一) 重新檢討省道、縣（市）道路線。排除不構成公路系統的市區道路以及不應再列為省道、縣（市）道的路線。
- (二) 擬訂完整的公路總清查計畫。詳定作業程序及里程與設施量測規定與標準。
- (三) 省道、縣（市）道先查。由公路總局統一辦理，然後將結果資料（叉路樁號）分送直轄市及縣政府參照。
- (四) 直轄市及縣政府先自行規劃區道及鄉道路線。依照總清查計畫及量測要領，各別辦理調查。
- (五) 辦理集中講習。如果是各區工程處分包，得標者均應參加集中講習後，再分別進行清查，俾可統一觀念及做法。調查鄉（區）道時，也安排由原講述人分赴各直轄市及縣政府講述。

五、交通量調查

公路總局每年 4 月間，都舉辦一次交通量調查。不僅愈辦愈小，缺乏整體觀念，也愈來愈自私，違背調查的目的。

交通量調查有下述三大目的：

- (一) 它是路線規劃的參數：當我們想規劃一條省道改善計畫時，要把和這條路有關聯的省縣鄉道以及市、區道，進出本路的交通流量，作全盤的考量。如果沒有那些路的流量資料，便無法求得本路的流量參數。
- (二) 它是分配養路經費的依據：而且是重要依據。它不僅是公路局內部分配養路費的重要因素，也是各公路主管機關彼此間以及其內部分配的依據。
- (三) 它是交通管制措施的依據：有關標誌、標線、號誌之設置、調整，都是要靠調查的交通流量來決定。

但是，現在每年舉辦的調查，已失掉規則第 21 條的原意。本條主文是指各級公路主管機關，每年都應就其轄區公路調查一次，不是僅由公路總局調查。過去幾十年，省道、縣道都由公路局調查，已成慣例。市、縣政府便不重視。今五都改制，除省縣道仍應由公路總局統一辦理外（含由縣政府自養縣道），應由交通部通函直轄市、縣政府配合辦理一次，才能達到上述三大目的。

其次，本條第五款對交通量的統計方式也要有修正。因為，過去統計每條路線總交通量時，常以該路線上各觀測站調查所得資料的合計表示，以致產生設站多寡影響流量的缺點。規則修正為：路段交通量和尖峰小時交通量，以小客車單位量（PCU）表示（這點做到了）；表示某條路線之交通量或轄區總交通量時，應以車公里（PCU-Km）表示，就不會有設站多量多的情況了。

六、公路編號

最後講公路編號，關於規則第 15 條所規定的編號方法，大家都懂，不想多講。我要強調的是編號的目的。只有兩點，一是方

便公路管理，一是方便用路人使用。所以，凡是公路，一律都要編號。為了在母法中生根，以免一國多制。本次修正公路法時，在第4條增加第二項：「公路路線系統在核定公告前，國道、省道、縣道、市道，由中央公路主管機關統一編號；鄉道、區道，由擬訂機關自行編號。」但部報院及送立法院時，僅保留市道、縣道由中央統一編號，這是有瑕疵的。請問：母法既未規定要編，是否可以不編？國道，就稱「中山高速公路」、「福爾摩薩高速公路」、「蔣渭水高速公路」，他如：機場支線、臺中環線、臺南支線、旗山支線等。既麻煩又不能與國際接軌，且不科學。另外鄉道、區道也可隨地方首長興趣，任意命名而不編號，豈不天下大亂。所以，立法必須完整，以免產生曲解的模糊空間，應將編號規定完整地在母法中呈現。

關於公路編號的另一問題，與執行單位有關。規則第15條明白規定路線要依方向編排，例如，去年底通車的臺中都會區四號路，是南北向的快速公路，長達17公里，本應編為台71號，竟耍小聰明，硬將原二號路轉為向南延伸20公里，也編為台74，成為倒門字型，這是不合理的路線系統。再如五區的台18線。原台18線是嘉義往阿里山、玉山橫貫山區的公路；為了高鐵設站在太保市，方便太保到嘉義市往來交通，新闢了一條50公尺寬的高鐵聯外道路，是一條快速道路。又是承辦單位耍小聰明，把這條路和嘉義阿里山省道併在一起，編為台18首段。不論在功能上與運輸目的上，都是不合理的；又如從高鐵桃園站到中壢，也開闢了一條50公尺寬的聯絡道，竟編為113縣道，這種忽視功能遷就現有編號的亂象，不知何時能改好。

最後我想作一總結。常言道：「徒法不足以自行」。意思是

說，再有完整的法規，也要靠好的執行者來實施。今天，雖然介紹的條文不多，但都是精要部分。所以，公務員推行政務，要「把握原則，堅持立場」。把握原則，又可分為基本原則和執行原則；基本原則是對於資源的運用要：用得其所（最需要的地方），也就要分輕重。用得其時（最需要的時候），就是要判別緩急。用得其法（最適當的做法），就是不浪費（要符合經濟原則）。用得其利（能發揮最大的效益），就是要有效。

在執行時把握的三原則是：可達成計畫目標，可符合經濟效益和確具切實可行性。

堅持立場是，堅持專業立場，不被政治凌駕專業；堅持超然立場，不被捲入政治漩渦。

各位女士先生，今天雖然是以公路新兵來參加講習，他日將成為公路的精英。要有克服困難的勇氣，達成目標的決心，把公路的傳統精神發揚光大，使公路事業永續發展。

（下面留一點兒時間，請各位提問，由公路老兵作答。）

大道之行，代表交通人致詞

民國 100 年 7 月 8 日，收到交通部毛部長的邀請函，請我參加 7 月 12 日舉行的「大道之行—交通人紀錄片和新書發表會」。它是交通部紀念建國百年重要活動之一。

信中有兩段話：

我（毛部長）在交通部服務多年，在不同的工作崗位上與許多同仁共事，一起努力、克服困難。許多交通人工作時執著認真的背影，總是歷歷在目，不因時間久遠而褪色。經與本專書作者古蒙仁（筆名）先生（文化總會顧問林日揚）討論後，將本計畫命名為「大道之行—追尋跨世紀交通人背影」。取「背影」二字，期能忠實反映出八萬多名交通人，勇於承擔的敬業精神，與一絲不苟的工作態度，平凡踏實，執著奉獻。

透過您的分享與參與，書中及影片中所呈現的 15 位交通人身影，不僅見證了臺灣交通的發展，更重要的是，將可成為新一代交通人價值傳承的標竿。在此代表所有交通人，向您致上最高的敬意。

公路總局二區工程處陳敬明處長，於 7 月 8 日專程送來毛部長的請帖，並代表吳局長邀於 12 日中午便餐。妻因不擅於應酬，婉謝同往。

交通部為籌辦本活動，早於民國 99 年 10 月已開始進行。99 年 10 月 24 日，安通影視公司派編導、製作、訪談人等，到家先作了解和說明，並要我提供資料和老照片。自感渾噩一生，樸實無華，但所存史料充棟，不知從何說起；照片成疊，揀選不易。唯有以大事為綱，再循線搜出相關照片或圖資為佐證。

11 月 16 日上午 10 點，安通公司大隊人車攜帶各種拍攝器材來舍，進行錄影及訪談，至下午兩點結束。我以下面幾個重點，作為鋪陳一生的感受。

民國 31 年從哈爾濱工業大學畢業之後，到現在近 70 年，一直在鐵、公路等交通運輸方面工作。38 年 4 月來到臺灣以後，因舉目無親，登《中華日報》求職進入高雄市政府工程隊起，一晃也一甲子了。除在市政府工作期間，曾修建道路橋梁工程外，此後 50 多年，沒有親手做過一條路或一座橋，但又好像經手建了很多路、蓋了很多橋。

早期的臺灣公路，不是現在這個樣子。

民國 34 年 10 月政府從日本人手中接管的道路，有 17,684 公里，經當時公共工程局將無法修復部分剔除後，尚有 17,092 公里，但有 3 千多公里寬度不足 3 公尺，不能行駛汽車。高級路面僅有 486 公里，占全部道路里程 2.84%，其餘都是土路和石子路。有木橋 1,586 座，長 23,259 公尺，且有 40 多處根本無橋，要靠河底便道行車。

60 年來，改善舊路、開闢新路。公路總長已達 21,500 公里；路面品質，從當年的土石路逐步改善為瀝青混凝土（Asphalt Concrete, AC）路面，占總里程 99.5%；路寬也從單車道、雙車道，逐步拓寬為現在的 4 車道以上；至於橋梁，從民國 72 年起全國已經沒有一座木橋，所有河底便道，也都建造成各式長橋。這種成就，不是某一人或某部分人所能達成的。是公路工程師不辭辛勞、不畏艱險、披荊斬棘、蕁路藍縷共同奮鬥的成果。以我個人來說，不過是其中一個參與者而已。

民國 100 年「大道之行—追尋跨世紀交通人背影」典禮



▲民國 100 年 7 月 12 日「大道之行—追尋跨世紀交通人背影」頒獎



▲與時任交通部毛治國部長（左）合影



▲代表 15 位交通人致詞



▲「大道之行—追尋跨世紀交通人背影」獎座

我只管策畫、籌錢。決定哪裡應該做、如何做，錢從哪裡來。所以我說沒做過一條路、蓋過一座橋。但是，當一條路或一座橋，是因我的策劃而完成時，不僅有成就感，也有滿足感。默默享受其成果，從來不邀功。所以我常說：工程師（建造者）是無名英雄，而我是無名英雄後面最無名的。

我承認下面幾件事，曾奉獻過較多的心力。

一、舉辦公路普查，建立公路管理制度

民國 50 年舉辦公路普查，是開國以來首創。從設計資料登記表格、擬訂實施計畫、動員人力、實地調查、資料建檔到完成繪製路線

圖，依序作業，打下了公路管理的基礎。提供其後公路新闢改善的參數、養路經費分配的依據、長期公路網規劃的基準，並作為之後歷次實施清查的準繩，進而由此基礎建立了與公路管理行政有關的制度。

二、籌設公路建設基金，加速公路建設

公路建設基金籌設的目的，在於使政府投資可以循環運用，發揮一筆預算可以作多次投資，達到減輕政府財政負擔，加速公路建設之目的。其基本做法是，先由政府或財團撥一筆專款，設立基金，供循環投資運用。可是，政府財政困難，無力籌撥，也無人敢提此類建議。

我想出的方法是，利用民眾渴望建橋修路的心理，並以完工後要向使用者收通行費為條件，地方政府及民意代表為爭取有限資源用於本地，皆表贊成。於是，將 54 年度以前建設工程，歸納整理設立公路建設基金。當時可供運用的資金僅 4,648 萬元。循環運用至 75 年度止，累計投資達 89 億 3,446 萬元，共計興建道路和橋梁 64 處（長度在 500 公尺以上大橋有 27 座）。在政府財力艱困期間，想出以投資收費方式來加速公路建設，其對國家整體發展，助益極大。

三、規劃東西向快速公路，構建高快速公路網

民國 80 年，政府推行六年國家建設計畫，公路局提出 40 多條改善計畫。當時我以交通部顧問身分在運輸研究所辦公，負責審查陸運各項計畫。對公路局所提公路改善計畫，認為不具整體性、前瞻性，全部予以否決，改以興建東西向 12 條快速公路取代。其構思係以聯絡兩條南北向高速公路，使其構成高快速路網，以發揮整體運轉功能。且可使從北到南每一生活圈，均有一條快速公路，與兩高速公路相通，以促進區域發展。嗣經行政院會通過，總工程費 1,985.24 億元。定案後，成立督導小組，負責推動及細部計畫之審核，長達 6 年。民國 87 年在

我離開運研所時，所有疑難問題均已解決，每條路線都能按正常程序施工。

四、起草及修訂公路工程部門法規

民國 45 年，政府鑑於公路事業尚無專法，遂由交通部組成公路法規編訂小組，負責起草公路法，我受聘為起草委員之一，專責起草與公路工程有關部分。48 年 6 月 27 日總統公布公路法之後，原起草委員則繼續研訂相關子法工作。我擔任公路修健保養規則（當時名稱）等與工程部門有關的子法起草工作。旁徵博引再參證實務需要，費盡心力設計出各種管理規章，先後由交通部頒布實施。其後，於民國 70 年、89 年、99 年全面檢討修訂時，又受聘為主持人，主導修正工作。前後 50 多年間，成為公路工程部門法規最嫻熟的人。

五、公路史料典藏豐富，極具歷史價值

由於個人喜好收藏各種歷史文獻的興趣，陸續保存了很多當年不足為奇，現在已成珍貴歷史的資料。例如各年期印製的公路圖、光復時臺灣總督府道路移交清冊、光復初期之臺灣公路復興史、臺灣公路發展史、中華公路史等，均極珍貴。另有各項重大工程的施工報告、三條橫貫公路的踏勘紀錄、澎湖跨海大橋通車紀要、汽車燃料使用費徵收經過、省縣道編號手冊及計畫用地寬度手冊、養路月刊合訂本等，均可供寫歷史者參考。

此外，與交通有關的《中華民國交通史》、《台灣交通專輯》、《中國鐵路創建百年史》、《台灣鐵路百年紀念》、《土木工程誌》等鉅著，殊具珍藏價值。至於與交通無關的史書、文學、詩詞、名人傳記等，更是琳瑯滿目，多不勝數。值此垂老之年，兩千多冊藏書如何捐贈問題，正在思忖研選之中。（已於民國 102 年將全部圖資捐贈給公路總

局。）

我想就上面的陳述，作一總結。我們知道公路是經濟發展的基礎，也是整體建設的先鋒（沒有路無法做其他建設），又與人民日常生活息息相關。臺灣是一海島，山地占 70%，人口稠密。所以，我作規劃時要考慮三大問題：

- 第一、不要浪費土地：評估未來需求時，設定年期不可過遠，以免徵好了閒置不用。
- 第二、考慮財政能力：要配合政府財力，隨需求程度分期辦理。
- 第三、以民生需要為優先：在兼顧長期發展前提下，以民生最需要的部分，優先辦理。



99 年 11 月 5 日，另有林日揚先生來舍訪問，他是本活動負責專書的作者（筆名古蒙仁）。因當時身體不適，未曾長談，僅以自傳、學經歷等舊有資料，供其帶回參考。林先生早於 10 月 13 日趁我在運研所主持公路法規修訂會議時，即曾來訪。會散後相攜到九樓運工組研討室交談，坦誠相見有如故交。

事後，詳讀其著作內容發現，與安通影視報導截然不同。不僅具有深度、也有廣度，能憑其敏銳的眼光，觀察出人格特質，寫出每人的專長和待人接物的特點，以及作者接觸的感受。顯現其著作的洗鍊，與一般報導文學不可同日而語。

民國 100 年 7 月 12 日下午，發表會正式開始。毛部長親自主持，各交通機關首長、接受表揚的 15 位交通人暨其家屬、各平面、電子媒體記者及受邀貴賓，齊聚一堂。

首先，由毛部長致詞，內容與邀請函詞意相似。次請行政院劉前院長現為國家文化總會會長的劉兆玄先生致詞。大意是強調交通對國

家整體建設的重要，而留下交通歷史紀錄更為重要。這次的發表會，更為國家文化領域，添上一筆進步的象徵。

接著，毛部長請我代表 15 位交通人致詞（事先約好），以下是根據當時錄影記錄的全文：

部長、老部長（我稱老部長覺得親切，因為我非常懷念和老部長愉快共事的那段時光）、三位次長、各位首長、各位女士、各位先生：

今天，交通部舉行大道之行記錄片和專書發表會，部長指定本人代表全體交通人講幾句話，感到非常榮幸！

回想，過去幾十年來，我們分別在不同的交通崗位上戮力奉公，從來沒有想到名利得失，今天蒙部長為我們表揚，感到無比的光榮、也覺得很慚愧。因為過去如果有一些成就的話，也是和我們共同工作的夥伴們共同的成就，應該和他們共享。我們十幾個人，委實不敢獨領風騷、貿然居功。

各位首長雖然沒能夠參與共同奮鬥的歷程，卻在今天為我們寫下歷史的紀錄，就好像在落日餘暉的夕陽裡，為我們添上一道彩虹。使我們的餘生更亮麗，也增加了我們對往事的回味，我們也可以拿它向子孫們炫耀，為他們細數當年。

這真是一套珍貴的寶貝，我們不僅要珍惜它，還要永久地珍藏它。謝謝部長的美意和創意，也謝謝各位首長的贊助，更要謝謝為了完成這部紀錄片和專書而付出心力和智慧的所有工作人員。

最後，我想以個人立場，向公路總局的吳局長、運輸研究所的林所長表示，兩位的慧眼不識英雄，才把我這個九十二歲的老朽推舉出來，謝謝兩位的厚愛。

祝

各位嘉賓女士先生，健康愉快！謝謝！

這一次表揚，除當天的發表會之外，尚有古蒙仁所著《大道之行—追尋跨世紀交通人背影》專書；安通公司製作之 15 位交通人介紹光碟及《平凡中的不平凡—交通人的故事》專冊（含光碟）；以及交通部補送的大會錄影、照片、演講等電子檔（限在電腦上閱覽），均具珍藏價值。

首屆終身成就獎得獎人

101年2月9日接路政司林副司長國顯兄電話（103年4月7日接任交通部主任秘書），除問候身體復健狀況外，並稱交通部每年舉辦的金路獎，今年特別增設「終身成就獎」，據評獎委員會告知，我為首屆得獎人。7月下旬，公路總局承辦單位楊昇樺君傳來有關我的得獎事蹟節略，可說是東一段、西一段，欠缺條理，只好代寫一篇得獎人簡介。這篇簡介，也可做為我一生奉獻公職的總結。茲抄錄原文如下：

張 澎先生，字屏垣，民國九年十一月生，遼寧省撫順市人。民國三十一年從哈爾濱工業大學土木工程科畢業後，曾在中國長春鐵路管理局任工務員及幫工程司。

三十八年來臺，藉登報求職到高雄市政府工程隊以技佐試用，嗣任技士，四十年任工程隊長。任內對於建造防空設備、整建戰後道路橋梁、健全養路組織及市容改善，頗具勞績。四十一年十一月，貝絲颱風強襲高雄，屋倒樹斷瘡痍滿目，率隊奮勇搶修、搶救，厥功甚偉。

民國四十四年九月轉任臺灣省公路局正工程司，專責擬訂二千六百公里代養縣鄉道之十年改善計畫及國民義務勞動養路計畫，逐年籌措財源付諸實施。

民國四十八年兼養護課長時，適逢八七水災。督導搶修及修

復重建計畫，跋山涉水，晝夜辛勞，獲頒八七水災重建獎章。

民國五十年，為建立公路管理制度，擬訂公路普查計畫，主持全省普查作業，實施公路路線編號，設計路線登記表格，完成二千六百多條路線台帳；並以七個月時間，親自繪成臺灣公路十萬分之一路線圖。在當時航照圖未臻完備且保密的時代，使公路系統得有詳圖呈現，洵屬難得。

公路法於民國四十七年六月公布後，受交通部聘為工程類子法起草委員。先後完成公路修建及保養規則、公路經營業管理規則、公路土地使用規則、專用公路管理規則、汽車燃料使用費徵收及分配辦法等子法，經交通部發布實施。其後，每遇大幅度修訂法規時，均曾參與主持，對公路管理建立制度，貢獻頗大。

民國五十三年起，升任養路處副處長，鑑於當時公路投資受財力所限，每年不過三億餘元，不足以肆應公路建設的需求，乃擬訂辦法設立公路建設基金，推行公路收費措施，使公路建設提早完成。六十三年調升規劃處處長後，更積極推展收費橋梁建設計畫，其中長度在五百公尺以上者達二十七座之多，解決了建橋經費的困難。並擬定公路長期發展計畫、高屏沿海公路建設計畫、新建三條橫貫公路計畫、屏鵝公路拓建計畫、北部濱海公路貫通計畫等重大計畫，付諸實施。同時修訂臺灣公路網為六大系統，報交通部正式公布。對臺灣公路未來發展，助益甚多。

民國六十七年十月調臺灣省政府交通處技正兼第二科科長，六十九年兼主任秘書，翌年升任副處長。在交通處六年多期間，除就公路建設繼續督導協調外，並就蘇澳港興建、臺中港第二期、高雄港過港隧道、北迴鐵路新建、東線鐵路拓寬及南迴鐵路新建等計畫，對於工程技術困難之克服，計畫之審定及經費之籌應，均多創見。七十三年四月奉行政院頒一等服務獎章。

民國 101 年交通部「金路獎」頒獎典禮



▲獲頒金路獎—終身成就獎



▲與時任交通部毛治國部長（左）合影



▲與兒女合影

民國七十四年四月調升交通部參事兼道路交通安全督導委員會執行秘書。完成道路交通安全改善方案、一五五億中油盈餘交通建設計畫、重要都市地區交通改善計畫及號誌中央控制系統計畫等，先後執行完竣，殊具績效。七十六年底延長兩年後退休。

民國七十七年元月起，受聘為交通部顧問，迄一百年止長達廿餘年，在運輸研究所同仁配合之下，先後完成觀光地區聯外道路改善計畫、第二高速公路交流道連絡道路改善計畫、二〇二〇年臺灣地區整體運輸系統長期發展計畫、公路長期建設規劃、東西向快速公路建設計畫、高速鐵路站區聯外道路改善計畫、臺灣區砂石運輸路線規劃等，竭盡心智，擘畫周詳。八十五年十二月土木水利工程學會頒發工程事業獎章；九十一年十一月，交通部頒授一等交通專業獎章。

今先生已屆九三高齡，雖然步履遲緩，但才思敏銳。每有請益，莫不分析詳盡，言出中肯，實為公路界不可多得的長者。今頒授終身成就獎，乃實至名歸當非倖致。

101年8月21日在臺北鐵路車站大樓頒獎，我率兒女出席。茲將即興講詞記錄如下：

部長、各位首長、各位女士、先生：

上臺領獎，不用手杖不足以顯示『老』，不老就不算『終身』，沒聽過四、五十歲的人，稱他是『終身』的。至於『成就』麼就很難評定了。我不敢說我夠資格。

本人服務交通界已七十年，在臺灣也六十多年，從民國四十四年九月起到現在這五十多年間，沒做過一條路、一座橋。但是，每一條路、每一座橋建造完成的時候，總有一種成就感湧上心頭。因為我是這些路、橋的規劃者—哪裡該做、哪裡應該先做。為了使規劃不落空，必須同時籌措妥財源，否則，規劃變成了『鬼話』；而且，在執行期間若遭遇困難，我也要替他們解決。

所以，我常說：修路造橋的人是無名英雄，而我是在無名英雄後面最無名的。今天以最無名的身分領取這個獎，感到很慚愧，有無功受獎的感受。

我要感謝我的內人，四十多年來陪我過著平淡的生活而毫無怨言。我也要提醒我的兒女，將來沒有遺產可拿，不要埋怨；我更要為我自己慶幸，終能逃過各種誘惑，得以達成平凡過一生的願望。

清朝末年，紅頂商人胡雪巖在他的宅邸正門有一副對聯：『居家有道惟存厚，處世無奇但率真』。我拿它當座右銘，也供各位

參考。謝謝部長的抬愛，謝謝多年來幫助我、指導過我的先進和朋友。也謝謝各位女士先生。

祝

各位嘉賓健康愉快！

忍辱，檢討自我與惕勵後進

回想，從民國 31 年步入社會以來，歷 70 年，無時無刻脫離不了人際關係。有的人負我，也有我負人的。在大陸工作的那段時期，因資料散失無法記述之外，來臺灣後的 60 多年間，雖然力求平淡、平凡的生活，在宦海浮沈的波瀾裡，仍難免有受辱或有愧於人的事。受辱時不但不能計較、報復，還要忍下來當做若無其事。而對當今公務員不肯勇於任事的態度，委實令人憂心。至於因個人疏失或不得已造成的憾事也不少，甚至無法解釋。除在各篇章已有記述者之外，再以「忍辱，檢討自我與惕勵後進」為題，做為自我檢討和惕勵後進的素材。

一、套內情，意欲入我於罪

民國 48 年八七水災之後，鑑於軍工協助救災，極為成功，且其後又連年風雨災害不斷，為使軍方救災納入常軌，乃由國防部會同省政府訂定協建辦法。在工兵署之下，成立軍功協建工程處（處長為少將），可以直接議價協辦鐵路災害工程，立意良善。

民國 55 ~ 62 年間，少數省議員受營造廠所託，為方便用議價方式承包工程，透過軍工協建處之名，辦理非災害修復性質工程。於是產生規避公開招標取得承辦權之弊端。因此類工程金額較小，故由養路處主管，我遂成為議員與包商爭取的對象，稍有不慎，則成為串聯舞弊的中間人。

我的做法是：第一，絕對不能拿一塊錢。第二，絕不參與協建處、



▲交通部 101 年金路獎終身成就獎

議員或包商間的聚會或協調。第三，祇以工程處陳報申請協建者為限，絕不暗示或授意可由軍工協建。

民國 60 年 6 月 15 日蔡處長藉故出差，下午李局長召我到其辦公室，囑將軍工協建工程參與關說之議員及營造廠商名稱，列表給他。我直覺的反應是「此中有詐」，拿我當成「操盤人」，頗有無端受辱之感。（忍下來）並當即表示：「凡程序合法，始予簽報核准，詳細內情不太清楚」而予拒絕（其實，每件我都清楚）。若真將實情列出，必將移送檢調機關調查，各方均可否認，變成我提供的證據砸自己的腳，後果一人承擔，豈不冤枉，也因我之拒絕，想整我之念也告打消。

二、視而不見，有違待客之道

交通處依高雄市政府要求，定於 72 年 2 月 22 日在高雄港務局召開紅毛港遷村補償會議。邀請高雄市政府民政、工務、建設各局及旗

津區公所與里民代表等出席；高雄港務局袁昌炎局長等有關單位及本處二科周科長、三科袁科長等人列席，我為會議主持人。

本案遷村面積 14.403 公頃，總戶數達 910 戶，（據悉，97 年底已增至 4,500 戶，顯然是為爭取補償而遷入。）因已禁建 10 餘年，居民頗感無奈，亟盼早日補償。依建港需要言，未來十年尚不致使用。故本次會議以決定補償標準為重點。

我是在中午到高雄站鐵路餐廳簡餐後，乘公路局高雄工務段車於下午 2 點 20 分到港務局，經其公關人員引至局長外會客室，奉茶稍息。此時，見袁局長低頭端坐在其辦公桌核閱公文（未打招呼）。5 分鐘後，我向接待人說：開會時間已到，起身逕去會場。當我宣布會議要旨時，袁局長進場坐我右側（並未發言）。因市政府有關代表提出問題頗多且極為複雜，反覆研商費時，至下午 5 點我宣布研討結束，並即席起立作成五項結論（每段結論宣示後，均先徵詢有無異議）。（內容與本敘事無關故省略）最後請袁局長表示意見（渠無意見）後散會。我則乘港務局車離去。

高雄港務局為本處所屬機關，我以副處長身分前來主持會議，到其辦公室後起碼應起來打聲招呼，再回身處理公務（其實，陪同小坐數分鐘，然後同去會場也不為過），既不失禮，又可達到未慢待的目的。而我未作任何不滿反應，心平氣和地小坐片刻後，以開會時間已到而逕赴會場（忍下來），反而益顯其失禮失格，欠缺修養。

事後推想其所以如此慢待的原因有二，一為認為我甫升任副處長，資格太淺（其實我已支文官最高俸 800 點，相當於武官上將俸點）；一為此事應由其主持（因屬政策性、工程專業性，局長根本無權代為裁決）。不論何者，均非身為一局之長者所當為。袁局長比我年輕很多，應尚健在。若以為當年我幼稚無感、受辱而不自知，則大錯矣！

民國 97 年 12 月 27 日，看到聯合報報導「走了廿年，紅毛港終於

完成拆遷」新聞一則，勾起了往事的回憶，爰列為受辱之一。

三、訪臺南縣，縣長前後兩樣情

省道安會報（交通處主辦）每年依例輪流列席各縣市政府道安會報一次，考察其執行院頒促進交通安全方案辦理情形，順便解決其困難問題。

72 年 8 月 18 日，偕同本處道安組甘厚堯主任等，到臺南縣政府列席該府道安會報，屬上級指導立場。到達後，接至縣長室稍事休息。見楊寶發縣長正坐在辦公桌批閱公文，似有不屑一顧之意。我為免有失上級督導身分，也與接待人隨意寒暄後，與甘主任同赴會場。受此冷落，在歷年訪問各縣市中，尚屬首見。惟有用忍來化解。

隨後，楊縣長也到會場，會議按程序進行，我以觀察立場未發一語。會報最後，提出很多建議與請求補助事項。包括瓶頸路段打通、易肇事路段改善、遷移妨礙交通電桿、增設交通號誌等。我利用上級列席指導時間，逐項予以答復或裁示允予補助，使所有建議均告圓滿解決。

散會後，楊縣長親送到縣長室門口，連聲稱謝。與會前接待情景，判若天壤，莫非又是忍字成功的一例。楊縣長卸任後，轉任臺灣省政府委員，常在臺中車站候車月臺相遇，近前招呼握手，誠然有如故交。也想不到，那天忍得一時，日後人情久長。

四、退休前，忍辱煎熬八個月

民國 76 年 4 月 29 日，連部長升任行政院副院長，郭南宏先生接任部長之後，因毛治國教授在交大學期尚未結束，經報行政院核定，派我兼任主任秘書（是短時性的）。有些人不知實情，以為我從此參贊部務，心有不甘，進讒言說我越權。其實，我在省交通處工作多年，

做過主秘和副處長，如何拿捏避免越權，早有原則。凡屬事務性、例行性公文而又無爭議的，主秘即可代為決行，以減少上呈件數及長官處理瑣碎事務之煩。若一律簽個字上陳，則設主秘一職何用？留首長印章給主秘又有何用？郭部長來自學術界，對機關行政似不了解。

以省政府函本部之派員出國案件為例，經本部人事處及人（二）核無意見，辦稿函復同意之公文，即予以代批發文，曾被指為越權。難道部次長會有否決省政府的理由？（其與本部或部屬機關派員出國，須呈部次長核准不同）

在兼任期間，每日所處理的公文，發現均留在專員王小姐處，留待毛教授在下班前來部逐件審閱後再送出。表面上是預作學習，以備日後到任銜接方便；但實際上是部長對我不信任。既不信任，當初又何必委派？雖然感到不是滋味，仍裝作若無其事地忍耐下去。

7月1日晨上班後，先到主秘辦公室。見茶几上、辦公桌上，放滿祝賀毛主席的鮮花、盆景，示意我可以離開了。當即收拾兩三件資料逕自離開，返回二樓道安會辦公室。此種不先告知的作法，令人難堪已極。（忍下吧！）正常做法是，部長召我到其辦公室，可以向我說：毛主席明天將正式上班，過去兩個多月謝謝你的幫忙，辛苦了。彼此愉快地結束，何其祥和又周到？郭部長不此之圖，竟使我冷漠地離開秘書室，令人遺憾。

8月4日簽電腦號誌各縣市辦理情形及今後繼續推行構想。竟遭批示滿篇，不但未對積極推行成果加以慰勉，反而指責一番，最後並批有「今後不得敷衍塞責」一語。顯然對我厭惡極深，有藉題發揮之意。此時，我認為不能再忍，既然聽信讒言、忠貞不分，實不能再與其共事。乃毅然請辭道安會執行秘書，等待退休（12月16日），也可早日遂「小人」所願。

在辭呈未批之前，9月8日臺北市舉行道安會報，向例由執行秘



▲民國76年12月15日在高雄市政府道安頒獎



▲民國76年高雄市促進道路交通安全績優機構暨個人、優良職業汽車駕駛人表揚大會合影留念

書列席指導。不知何故，竟派陳沅雄參事出席，開會通知也未分到本會。這種不顧行政倫理的事，由郭部長做出來，更證明其出自故意。也證明我辭職的正確。

9月10日下午，運輸研究所張家祝所長來我辦公室長談，勸我不要辭職，再忍耐兩個多月到退休為止。渠並告知，退休後將聘為顧問到所上班，並已徵得部長同意。經其斡旋轉圜乃打消辭意，所簽辭呈也不知去向。一切回歸常軌，做到年底。

部內一級首長退休或他調，向由部次長設筵惜別。會計長楊能德、郵電司長李建昌、技監蕭藏文等人，均在同一年離退，曾設宴歡送。獨我沒有，因此我也沒有去辭行。人情冷暖如此明顯，夫復何言。退休前八個月的痛苦煎熬，也在黯淡中結束，為不擅逢迎付出了代價。

五、表揚大會，先到變遲到

76年12月15日，高雄市政府舉行優良駕駛表揚大會，恰好排在我退休前一天。市府建設局黃麟翔局長14日晚為我榮退餞行。宴後住高雄，以便準時出席明日大會。

翌日，我9點50分到市文化中心至德堂，由黃局長引至貴賓室休息，等候蘇南成市長到後齊赴會場。詎料，蘇市長遲到而逕赴會場。等黃局長回頭再請我入場時，已是10點15分，我變成最後到臺上的貴賓，也被認為等我到場才開會的原因，真是有口難辯、尷尬至極。

會中蘇南成市長首先以大會主席身分講話，並未提及我的姓名或職稱，有違常例，也顯示其一向狂妄的個性。與之前逕赴會場，使我早到變遲到一起聯想，其所以如此傲慢的態度，是認為交通部未派次長級參加之故（省與北市都由部次長參加）。既然本部對高雄市未能重視，則我遭冷落也就不足為怪了。

我以平常心接著致詞，並先稱呼「大會主席蘇市長」，然後依據

各種數據，稱讚高雄市在執行道安工作的成就，並提出今後加強改善的建議。繼續舉行頒獎。散會後到文化中心正門全體攝影後，蘇市長才和我握手，各自離去。

中午，全體會餐，由黃局長代表蘇市長贈我銀盤，簡短致謝後離去。下午搭自強號北返。車中，閉目沉思，假寐不成。回想，公務員一生即或平淡無奇，仍難免代人受過，莫非是公務員的宿命？

回顧公路人生涯

民國 101 年重陽節的前夕，收到臺中市胡志強市長的一封短信。內容是摘錄聯合報 5 月 4 日楊恒均先生轉載的文章，以「當我老了」為題，說盡了老人的心聲與感受：

當我老了，不再是原來的我。請理解我，對我有一點耐心。

當我把菜湯灑到自己的衣服上，當我忘記怎樣繫鞋帶時，請想一想當初我是如何手把手的教你。

當我一遍又一遍地重複你早已聽膩了的話語時，請耐心地聽我說，不要打斷我。你小的時候，我不得不重複那講過千百遍的故事，直到你進入夢鄉。

當我需要你幫我洗澡時，請不要責備我。還記得小時候我千方百計哄你洗澡的情形嗎？

當我對新科技和事物不知所措時，請不要嘲笑我。想一想當初我怎樣耐心地回答你的每一個『為什麼』。

當我由於雙腿疲勞而無法行走時，請伸出你年輕有力的手攙扶我，就像你小時候學習走路時，我扶你那樣。

當我忽然忘記我們談話的主題，請給我一些時間讓我回想。其實對我來說，談論什麼並不重要，只要你能在一旁聽我說，我就很滿足。

當你看著老去的我，請不要悲傷。理解我，支持我，就像你

剛開始學習如何生活時我對你那樣。

當初我引導你走上人生路，如今請陪伴我走完最後的路。給我的愛和耐心，我會報以感激的微笑，這微笑中凝結著我對你無限的愛。

雖然現在的我，還沒有到上面所述的程度，可是未來必定會走到這一步。現今把它寫出來，就算預想或是對兒女們的提醒吧！因為他們都是生活在臺灣沒有見過爺爺奶奶的人。沒有經過三代同堂的時代，也就無法用「身教」做給他們看。其實，一晃離家六十多年，我對我的父母又盡了多少孝道？所謂「言教」，也就成了徒託空言，於事無補了。

我一生服務公職，責任心重。遇有疑難問題，常日夜苦思甚而廢寢忘食，冀能想出良策，謀求解決。尤其在省交通處六年多時間，因職責繁重，白天忙於各種會議，核閱公文時間較少，每天下班，常帶兩三大包公文回家，晚飯後看到半夜。以致公而忘私，忽視了家庭生活，是我對妻兒最感歉疚之事。

退休後任顧問達 20 年，每週定期往返北、中兩地。為推動各項研究計畫，雖然也有些許壓力，若與退休前相比，真可說是輕鬆愉快收放自如。為排遣空餘時間，則以與三五好友打麻將為樂，也成為吸菸以外的第二嗜好。幾十年的「額外收入」，如教書鐘點費、專題演講費、顧問費、專業計畫研究費等收入為數不少。除用於婚喪慶弔、請客應酬外，大多在麻將上消耗掉。雖然未影響家庭正常度支，但未能將此「額外收入」充實家用或以之增益儲蓄，使我對妻虧負甚多。

我個性耿直欠缺圓融，處理公務或主持會議，常因爭論是非、堅持原則，出言過重而傷人竟不自知。晚年雖有改進，但未達到爐火純青的程度。率真個性，今生恐難改變了。在家中的表現也不高明，我

民國 102 年 4 月 1 日全篇完稿於臺中寓所
共計費時 4 年 8 個月，時年 94 歲。

對妻雖然極為關愛照顧，就是不肯用言語表達出來。恰如一首老歌「愛在心裡口難開」，妻說我是不懂體貼的大男人。

我一生最大的困難，不是工作上的，而是家庭的經濟。為了堅持清廉，拒絕了很多金錢的誘惑。為免事後空口無憑，收到後翌日即刻用「歸還借款」名義掛號寄還，以免傷及對方尊嚴（匯票存根黏貼成冊）。幾十年來，若不是妻能不慕虛華、勤儉持家，每月將薪水結餘，靠「上會」儲蓄，否則，晚年必定要緊衣縮食度日了。

鑒於過去對兩兒教育的失敗，我們對小兒季倫的功課特別重視。妻負責國文，我負責數理化和史地，直到高中畢業未進過補習班。以他的聰明能力，交大畢業後若到國外留學，絕對能有一番成就。因需費太大無力支助，成為永久遺憾。

我最大的財富是書。受幼年飽讀詩書的影響，雖主修土木工程，平時仍酷愛文學、歷史和詩詞。家中藏書除土木工程、運輸規劃、公路交通等專書之外，有關歷史、文學、詩詞、傳記以及衛生保健等類套書，也為數不少。估計總藏書達三千冊以上，因年事已高必須善加處理。乃商得公路總局派人來舍選取，從日據時代起凡與道（公）路有關的史料，全部捐給公路總局保存。至於歷史、文學、傳記、詩詞等套書，則留給子孫閱讀。所餘過時資料，則當作廢紙賣掉五百多公斤。整面書架書去櫥空，一眼望去，有不忍割捨的感受。

成功大學客座教授陳之藩先生（2012年2月25日逝世，享年87歲）曾說：「文章都是在寂寞中寫成的」。我深有同感。這部回憶錄，不僅是在寂寞中寫成，而且是翻查六十多年的日記、以及保存的第一手資料，相互印證寫成的。更是在克服右手癱軟無力而勉強完成的（專指第八篇）。

回想，從四歲具有完整地記憶起，九十年來，縱有理不完的絲絲縷縷、說不盡的恩恩怨怨，就讓它永遠埋在心底，將來隨我而逝罷。

附錄

- 一、言論選集
- 二、獎章集錦
- 三、生活剪影
- 四、大事年表



附錄一 | 言論選集

著述，刻劃言論的痕跡

民國 31 年從哈爾濱工業大學畢業步入社會以來，已 70 餘年。歷經戰亂來到臺灣也已經 60 多年，以終身服務公職的我，雖然平淡無奇沒有叱吒風雲的表現，但在不同年代、不同職務中間，有很多言論值得回味。

著述，本是言論中重要部分。例如：替中國工程師學會撰述的《公路管理與財政》。替國史館編著的《交通誌公路篇》。替交通部運輸研究所撰述的《台灣地區公路管理權責之劃分》、《台灣地區省縣道路線檢討與編號調整》、《高快速公路交流道連絡道路評估準則》、《公路管理養護制度》、《因應行政區域更動公路等級及編號初探》等，每篇均在 5 ~ 10 萬言之間。因支領撰述費而喪失版權。僅有《公路行政管理概論》一書，自行出版。上述各書均不在本選集收錄之列。

在撰述本回憶錄期間，必須翻查陳年資料，發現很多散在書卷中的往事，棄之殊為可惜。而以「一月談」及「每月論壇」，最具系統性與連續性。參與各種研究報告之評述次之，乃以「言論選集」為篇名選錄之。茲將其梗概先作說明，以節省收錄各篇時之註解。



▲ 作者著述豐富

一、一月談

民國 56 年 5 月，公路局第二區工程處，為增進同仁間溝通聯繫，交換工作經驗，不定期出版「二區通訊」一份，頗受員工喜愛。公路局養路處為期各區工程處均能相互借鏡，遂有由局統籌出刊之議。56 年 10 月 10 日起改由養路處主編。刊名「養路通訊」，按月出版。嗣經內政部核准登記，正名為《養路月刊》。並在篇首增加「一月談」評論性文章，由我執筆。直到 63 年 5 月與公路工程、機料工程三刊合併出版為止，歷時 6 年 3 個月，共計撰述 73 篇。其中，因時空變移，事過境遷，刪除無參考價值篇章後，選錄 20 篇。

二、每月論壇

民國 63 年 5 月三刊合併後，定名為《台灣公路工程》月刊。我續任總編輯，在每期篇首，改以「每月論壇」為題繼續撰述。至 66 年 9 月 15 日停筆為止，共計寫了 39 篇。本選集選錄 11 篇，篇中不乏遣詞犀利、暗諷時弊之作。後人若能在賞讀之餘，知所惕勵，則別具意義。

又因每篇論述文字較長，為精簡本選集篇幅，曾將部分內容酌加刪減，冀能去蕪存菁又不傷原意。至於每月論壇停筆的原因，在此略加敘述：

民國 66 年 12 月，適逢縣市長選舉，競爭激烈。臺南市長張麗堂為尋求連任，花招百出，竟以臺南市太平橋不收通行費為政見之一，並經交通處陳樹曦處長默許。8 月初張市長邀記者同往收費中之太平橋收費站，向收費員狂喊：「我跟交通處長講好停止收費，為什麼你



▲ 《養路月刊》一月談〈說「敬」〉



談 原 則

原則，乃多數事象共通之原則。用之於政治，則為政綱；用之於軍事，則為戰略；用之於農藝管理，則為制度；用之於工程，乃成標準。總而言之，凡百事類，不論其如何奇異奧澁，亦必有其本乎法理、合乎人情的正理存在，此正理，亦即吾人所應立身處世之原則。

在機關，法令規章乃執行公事之準繩，辦事細則係單位分工的依據；但公務案件，複雜萬端，處理方法，不應相同。如何求其觀念統一，前後一致，則必須有其原則。

在個人，嚴以律己，寬以待人，乃做人的基本原則。生存於組織複雜之社會，人際關係日益密切，待人接物，謹無定規，但如何求其不亢不卑，守正循分，亦必有其原則。

所以，機關辦事無原則必亂，個人處世無原則必毀。

路司機務，係以服務大眾為宗旨，一切作務，莫不與公眾利益息息相關；各級主事人員，如不能把握辦事原則，而武斷處理或揮霍錢財，小者損失列賬，難以補救；大者違背政策，貽公害己。如加分析，不外乎下列幾種過病：

一、誤解通融變通的道理，以厚發薄收，求暫安於一時，不計長遠之影響。殊不知所謂通融變通，係指在不違背基本原則之下，因應變化多端的事務，使其圓滿解決而言，並非可因循敷衍而喪失原則。

二、為滿足自我表現欲，常在眾口同聲之際，獨樹一幟，另唱一調，以表示其與眾不同。其實，其內心也未未必真正作如是想，不過藉急言高聲以增加其聲望而已，是乃為權新立異而忽視原則。

三、為解決本身困難，或爭取單位權益，常不顧他人立場堅持己見，予人以不可通曉難以合作之感。如能在爭取時，顧及他人困難以及整體利益，憑理智判斷，作合理之爭取。更不敢為爭取權益而破壞原則。

四、由路會議，討論問題，各人看法不同，主張未必一致，應本開誠佈公的態度，就事論事的辯論及不偏不倚、不徇情、不徇理的立場，表示意見，否則徒因爭奪附會而致喧賓奪主。

五、人非聖賢，孰能無過，處理公事，或有偏差，一旦錯後發生，肯勇於負責者尚存，能勇於認錯者不多；於是，為掩飾其過而置信於不理，為顧全面子而自圓其說，堅持其自以為是的原則。

把握原則，雖無一定之規，但與主事人員立身處世之人生觀有關，一切是非正邪，皆在於人心一念之間；吾思地在「仕學正則」中曾謂：「大其心容天下之物，虛其心交天下之善，平其心論天下之事，潛其心觀天下之勢，定其心處天下之變。」乃是為政之人，應有的修養。公務員能三思而後行，則立身處世原則有矣！

▲ 每月論壇〈談原則〉

於是，我在9月15日出刊的每月論壇裡，以「規矩論」為題，加以評述。文中未指名道姓，也未專指某事，但任人皆知和太平橋收費會議有關。交通處陳處長看到後不悅，乃電告公路局常局長：「每月論壇從下期起取消」。在言論不自由的時代，長官命令決定一切。於是從此停寫。

三、評述輯要

民國70年代起，各縣市政府紛紛辦理綜合發展計畫，訂定縣市長期發展的藍圖。其計畫範圍，涵蓋土地開發、農漁、工商、交通、觀光、環境等各部門。商請學者專家代為規劃。各分業全部規劃完成，則舉辦一次綜合研討會。除由主講人報告規劃構想外，聘請講評人加以評述，作為修正計畫之依據。我時任交通處副處長（後轉任交通部參事），常受聘為講評人，計有十五個縣市。本選集僅就其中仍有參

們還收？」，大鬧一場後離去，站務人員驚愕不已。

8月24日，交通處為太平橋收費事，通知公路局開會，由方副局長率我（時為規劃處長）出席。會議開始，由陳樹曦處長說明開會目的後，未經討論，即以主席立場逕行宣布：「該橋自9月1日起停止收費。有關人員安置、設備拆除及貸款如何清償等，由公路局研究處理。」，然後宣布散會。我們遠從臺北來開會，好像專程來聽訓，既然不容研究討論，由交通處下一道指令，豈不更簡單？我稱它是一次空前絕後、蠻橫霸道的會議。

考價值部分，予以選錄。

此外國立交通大學為慶祝建校九十週年學術活動，舉辦「都市運輸問題與對策」研討會。設定十個主題，由數十位大學教授及研究生發表論文，我受邀為第三主題：「都市交通問題與對策」的主持人。在聽完各篇論文報告後所作之結論，現今仍有參考價值，特予摘錄。

四、篇名索引

一月談

取之於路·用之於路(57.12.10)	P497
芙安風災的啟示(58.9.10)	P498
博採眾意研究創新(59.5.10)	P500
談段長業務的革新(59.7.10)	P502
立定腳跟為整體榮譽奮鬥(60.4.10)	P503
祛除「四心」發揮養路功能(60.7.10)	P504
談工程師的政治藝術(60.11.10)	P506
論「公路高速化」的真義(60.12.10)	P507
談「問」(61.2.10)	P508
工務段何以有責無權?(61.4.10)	P509
勿因小挫而喪志(61.5.10)	P510
奮起吧！工程師！(61.6.10)	P511
「妾」身未明何時了?(61.12.10)	P512
歲次癸丑，為工程部門卜運(62.1.10)	P513
倖進與求去(62.4.10)	P514
把握工作原則之道(62.5.10)	P515
人事制度一進步的障礙(62.7.10)	P517
說「敬」(62.8.10)	P518
何懼之有?(62.9.10)	P519
譚祖芬的啟示(62.10.10)	P520

每月論壇

- 領導人才應具備的要素 (66.5.15) _____ P522
- 當前公路交通建設急待改善的兩件事 (63.7.15) — P525
- 杞人憂天論 (64.3.15) _____ P527
- 談整體觀念與科學管理 _____ P529
- 兼祝常局長就職一週年— (64.5.15)
- 新橫貫公路路線的踏勘問題 (64.6.15) _____ P531
- 談原則 (64.7.15) _____ P533
- 監守立場 把握原則 _____ P535
- 兼慰新中橫公路踏勘隊平安歸來— (64.11.15)
- 專家與公路建設政策之配合問題 (65.5.15) _____ P537
- 市政工程瑣談 (66.3.15) _____ P539
- 瑣聞抒感 (66.6.15) _____ P541
- 規矩論 (66.9.15) _____ P543

評述輯要

- 一、都市交通問題與對策 _____ P545
- 在交通大學建校九十週年學術研討會講評
(75.4.19)
- 二、高雄縣交通運輸系統整體規劃與建設 _____ P546
- 在高雄縣綜合發展研討會講評 (73.4.24)
- 三、嘉義市交通運輸系統之規劃與建設 _____ P547
- 在嘉義市綜合發展研討會講評 (75.9.25)
- 四、雲林縣交通運輸系統整體規劃與建設 _____ P548
- 在雲林縣綜合發展研討會講評 (76.8.15)
- 五、臺中都會區綜合運輸規劃 _____ P549
- 交通大學交通運輸研究所報告講評
(76.3.13)
- 六、南投縣交通運輸系統整體規劃與建設 _____ P552
- 在南投縣綜合發展研討會講評路 (73.12.27)

一月談

取之於路 · 用之於路 (57.12.10)

中興大橋自民國 47 年開始收費，迄今已整整十年了，由於各界之支持與合作，到去年 4 月間，已將債務全部清償。依照交通部所公布之公路經營業管理規則第 20 條：「工程須繼續維持及保養者得依照需要繼續收費」之規定編列收支預算，經送省議會審議通過。由此，可見省議員諸公是支持這一個辦法。而今為什麼會發生這一個問題呢？近來該橋交通量擁擠是主要的因素。

縱貫公路是本省公路的大動脈，其交通量占全省四分之一。臺北大橋、中興大橋為縱貫公路進入臺北市區之孔道，依據有關方面本年 5 月間交通量的調查，顯示每日經臺北橋之大型車輛，為 2 萬輛，中興大橋進出於市區與縱貫公路間之汽車亦為 2 萬輛次（機踏車不包括在內）。自本月臺北橋實施全面禁行汽車後，原經臺北橋進入市區之車輛，除部分改由華江大橋及光復橋進入市區外，必須經由中興橋的每日增加數，較臺北橋未全面管制前，約增加 1 萬車次；尤以每日下午三時至六時交通量為最高，東西向各約 3000 車次，按美國交通工程研究所的分析，每車道合理流量為每小時 600 到 700 輛，在最佳狀況下可達 900 輛至 1000 輛。中間有慢車行人之影響，故交通擁擠為勢所必然的現象。不過，這種現象是短期性的，一待臺北橋改建工程完工之後，就立可改善的。

至於收費問題：年來因本省人口激增，經濟繁榮，交通亦隨之急劇發展，為配合生產物資運送，道路與橋樑之新建，實為首急之務。政府財力有限，益以實施九年國教政府支應浩繁，對於交通方面之投資限於財力，尚難作較大幅度增加以肆應實際需要。收費公路取之於路，用之於路，自屬最為公平合理之措施。號稱汽車王國之美國道路交通有今日之便利，收費公路，厥功最偉。東南亞最為進步之國家—日本，道路交通有今日之成就，亦係由於道路公團之組織，採取收費公路制度所促成。是以本省為配合目前交通發展之需求，收費公路之重要性與可行性，實為不爭之事實。

過橋收費，取之於橋，用之於橋的辦法，有什麼不對？

芙安風災的啟示 (58.9.10)

芙安輕度颱風，自臺灣東部太平洋上吹向琉球後，又回頭訪問臺灣，風雖輕微，雨卻很大，二三日間，使本省中部北部造成不算小的災害。根據新聞報導，公路損害已達億元，與其稱為風災，不如稱為水災更較恰當。

公路受災，本與風之強弱無關，專視雨量大小。臺灣地質特殊，山勢陡峻，河流湍急，一旦豪雨沛降，山洪暴發，則唯有任其橫衝直撞，人力束手，生在臺灣常與天災搏鬥的人，已不足為奇。政府在防颱救災規定中，特別強調事前防範加強準備，事後迅速搶救搶修，其道理在此。

這次災害發生的狀況頗為特殊，先是北部豪雨，造成公路交通阻斷之後，中部再降豪雨，過一日中部交通阻斷。至於風力似有似無，根本未為大家所重視，甚而災害發生猶以為是一般性豪雨所造成，致災害發生不及準備。今後對於災害之判斷，應做到勿以風小而疏忽，勿以風強而緊張，方能遇事應付裕如。

颱洪季節每年必有，各工程單位應在6月底以前，加強修護機械，洽妥支援人力，屯備搶修炸藥，星期例假日，不僅要留值工程人員，更須指定輸值司機及道班，以免交通阻斷後，人車皆無，指揮乏人，甚而材料不及供應，影響搶通時間。

工程處為地區公路交通維護之樞紐，災害發生後，應主動勘查、指揮、調度，勿任由各段自行處理。尤應注意各段相互支援，方能發揮機動與整體配合之功效。此次災害發生後，工程處以下親臨工地指揮搶修，段長終日冒雨與道工共甘苦，卒能將重要路線，把握時效提早搶通，對國計民生貢獻殊大，實應予以嘉勉。

災害搶修之後，必須儘速修復。其修復設計務須慎重，萬不可因經費限制而採用簡陋設計，否則明年再壞，實乃極大浪費。各工程單位應就災害工程，檢討其損壞原因，切實修復。對於過去修復工程，如此次又遭損壞者，應詳加檢討改進。省府勘災小組來局勘查時，應本工程師精神，堅持立場，勿為爭取經費而任由外行人擅加核減，方

可控制品質，達到一勞永逸之要求。

一次災難，增加一次教訓，認識芙安風災的啟示，方可減輕未來災害的損失。

路局為期加速業務革新，近半年來特就工程、運輸、監理三大部門，舉辦各種短期訓練，其地點，有在中和鄉路局訓練班，有在臺中省訓團。受訓人員，有基層工作人員，有中上級幹部。受訓方式，有研究班訓練班與講習班之分。可謂漪歟盛哉，洵屬空前。

加強在職訓練之目的有三，一為熟習法令規章及業務性質，次為研究發展接受新知，三為陶冶性情變化氣質，使參加人員於結訓返回工作崗位後，更能提高工作效率忠於職守。

從事公路業務人員，不論屬於任何部門，均具有專業性，並非一朝一夕所能培植。除須有學識素養之外，尚須有豐富之經驗，依其多年經驗及不斷改進，駕輕就熟，方可勝任愉快，足證求才之不易。年來密告之風頗熾，實不可長，時有壞人告好人之情事，而好人不願與壞人爭短長。幸當局有鑒於此不予受理，否則有才學之士，必更緘默，工作漸趨消極，對路局前途失望，乃形成業務發展之危機。固然機構龐大，難免良莠不齊，但絕大多數均為獻身公路具有勞績者，亦為推展公路業務所不可或缺者，如何使其每個人均能為路局貢獻出智慧，表現其才華，實為謀求局務革新進步之要件。

曾聞每次訓練中，均有座談會或局長個別談話之安排，我們認為非常重要。因為平時局長公務繁忙，除單位主管外，很少有與一般同事接觸之機會，而一般同仁如欲求見局長亦多不便，在受訓期間，能有親與局長談話之機會，下情得以上達，實極有意義。

不過，在個別談話時，希望同仁能多提建設性意見，尤以就其個人經驗所知，提出如何改革積弊之具體建議，更為重要。勿將寶貴時間，用於私人恩怨之發洩方面，方不辜負個別談話之真諦。凡所提意見，確具革新價值者，諒亦必為局長所採納，視同空谷足音難得一聞。經交各主管單位處理時，尤應重視基層反應，迅速研究力求改善，萬不可視同等閒，敷衍應付了事。

個人智慧固屬有限，但集體智慧則不容忽視。苟能利用各次訓練，發掘問題，相信革新業務必獲普遍支持，同心合力研究改進，路局業務之進步，為期不遠矣！

談段長業務的革新 (59.7.10)

工務段是公路工程部門設於各地區的基層單位，管轄區域相當於一個縣行政區，（橫貫公路例外）管轄公路里程，多者三百餘公里，少者亦近二百公里，（受督導之縣鄉道尚不在內）管轄員工百數十人，經辦工程經費，每年多達數千萬元，最少也在五百萬元以上，在組織與業務言，可謂麻雀雖小五臟俱全，但在事權與職責言，卻是責繁任重權力微薄。

段長，為一段之主管，對內須綜理段務，對上須達成交付之任務，又因段在地方為一獨立機關，尤須重視公共關係，各種集會均須段長代表出席；黨務、工會、民防等又要段長支持或負責；上級視察工程，段長必須陪往；發生災害，段長又得率先搶修；再查段內事務，預算編製、設計審核、資料查報、工作分配、材料調度、機具調派、經費請撥、人事動態，甚至員工借支、道工糾紛，無一不需段長親自處理，在此內外上下圍困之下，欲期段長發揮長才，認真路政，豈非痴人說夢？

段長之難做若此，而欲求公路進步，業務順利推行又必賴工務段之健全與段長之幹練，在凡事難得兩全的情況下，我們認為減輕段長的工作負擔，最為重要。例如上級派員視察公路，勘查某一工程，是否均須段長做陪？黨務、工會、民防等是否均須由段長兼辦？地方性集會段長可否減少參加？均值得研究改進。至於段內工作，如何明確分工，以減輕段長之操勞，亦極重要。

鑑於近年來公路業務之日益繁重，而每一案件均須起自基層單位之研簽，工務段原本極為單純之養路新工業務，現已日趨複雜。工務段段長幾將百分之八十時間，置於開會、應酬、接待、行政事務等方面，已無暇顧及工程之施工與路況之保養，惟有任由段內屬僚各自為之。至於公路之巡查，績效之考核等，更難做到。長此以往，段務變質，本末倒置，前途豈容樂觀？所以，我們大聲疾呼，迅速革新段長的業務，主管當局以為然否？

立定腳跟為整體榮譽奮鬥 (60.4.10)

路局在近月來，車禍頻傳，社會輿論，交相指責，使得路局員工心情，亦感異常沉重，本刊特向工程部門同仁提出幾點希望：

- 一、溯自公路局成立以來，歷廿餘年，人才薈萃，成就非凡，向為外界推崇有嘉，甚至新設工程機關，亦多自路局借調人才，或以高薪挖角，足證我工程部門同仁具有優秀之素質與高尚之情操，值此員工情緒不安之際，應立場超然，不隨聲附和，不倖災樂禍。
- 二、工程師的信條，是以忠於職務勇於負責為主，不論環境如何變遷，工程如何艱難，均應把握施工基本原則，任勞任怨，研究創造。凡當為者，要自動自發努力以赴，不當為者，要堅持原則首重氣節，在此路局多事之秋，堅守崗位，各安本分，以構成路局業務之安定力量。
- 三、工程業務，關係國家建設百年大計，每一工程設施，無不與國計民生經濟發展有關，並非為路局本身而興辦，與運輸部門雖同屬向公眾提供之服務，但工程建設，在路局立場言，乃屬於利他者，故工程之品質，設計之標準，成果之維護等，均直接使受益者蒙受其影響，當今運輸部門頻遭指責之時，尤應加強監督，注意品質，以提供最佳之服務。
- 四、路局組織，向以工程、運輸、監理三大部門為主幹，其業務性質雖然迥乎不同，但在路局言，可謂鼎足而三，任何一部門之缺失，必將影響整體之安定。工程部門同仁，應本唇齒相依、休戚相關之精神，互助合作，勿忘廿年來固有之優良傳統，於此多難時期，盡力發揚光大，勤奮工作，提高績效，立定腳跟，屹立不搖，為重振整體榮譽而奮鬥。

祛除「四心」發揮養路功能 (60.7.10)

總統在「革命教育的基礎」訓詞中，曾指出大家今日的通病，乃不能祛除「私心」「偏心」「欺心」「疑心」。固然凡百事端皆與此四心有關，因非屬本刊論列範圍，自當從略。茲僅就養路部門，加以申述。

一、私心—自私。有個人而無同僚，有權利而無義務，一般貪名貪利、患得患失、投機取巧、嫉賢害能的表現，皆因私心而起。養路組織，異常龐大，各級領導幹部，如能公爾忘私，先人後己，與基層工作人員打成一片，使生活與工作結為一體；不為私利，不動私情，不用私人，做到一個「公」字，何患養路績效不高？！

二、偏心—偏見。強調本位主義，執一不化，造成偏差，研究或處理問題，不能執簡馭繁，橫生枝節，無條理，無系統，踰越事理之外，只知逞其一己之見，炫其一己之學，剛愎自用，私慾當理，皆係偏見所致。養路工作，學理固需，經驗尤重，如能虛心研究，集思廣益不武斷發令，不輕信讒言，上下合作，相互協調，做到一個「正」字，何患傾軋攻訐？！

三、欺心—虛偽。所謂虛浮不實，自欺欺人，掩其不善而著其善，專做表面功夫，不顧實質效果，均自虛偽引起。養路作業，著重經常持久，要在認真踏實，如能有計劃有步驟，一寸光陰一分成果，一分工作一分收穫，不論上級是否督察，均能默默為公眾交通獻出一分力量，做到一個「誠」字，何患工作情緒不佳？！

四、疑心—猜疑。亦即疑懼恐怖，疑難畏縮，或疑忌妒嫉的惡念。

有自疑心而產生私心、偏心、欺心者，亦有因私心、偏心、欺心而生疑心者。養路工作零星分散，經費開支，小至數元，材料使用，亦屬瑣碎，如動輒疑人，久之，何人敢多管事？勢將祇顧手續不管時效。如能處之以公，持之以正，待人以誠，則必交之以信，何患團結合作之不能？！

養路業務，就現況言，無論工作量或經費所占之比例，均為全局之冠，亦為路局工程人才之搖籃，處置若有疏失，影響必極深遠。際茲養路總檢討會召開前夕，本刊特予申述。願與養路同仁共勉之。

談工程師的政治藝術 (60.11.10)

工程師，具有專門的技術，具有較高的智慧，喜歡堅持原則，更願追求真理。尤其不畏權勢，不怕艱辛，常能在無辦法中想出辦法，也會在無理由中找出理由，這都是工程師的特點，但也常因此而惹來許多煩惱。

工程師雖願終身不離本行，然而也難免擔任主管職務，甚而有很多傑出的主管，皆由工程師而產生。究其原因，乃係因工程師做事有條理，負責任，積極進取，不推不拖，肯做無名英雄之故。這時再際遇賢明首長，知人善任，虛懷若谷，遂得工程師的尊崇，而甘願為其效力。此時，不僅首長的政績得以卓著，工程師本身也可以飛黃騰達，何以臻此？懂得政治藝術是也。

「政治藝術」無他，要在捨主觀而力求客觀，多聽少說，不懂之事切忌憑些微常識表示意見。自己如有創見，避免使用斬釘截鐵的口吻，如自己已占上風，則盡可能找出少部分成就或理由，係得助於對方，使別人也能分享些許光榮。

我們知道最不怕摔掉烏紗帽的是工程師，而常被政治舞臺揚棄的也是工程師。如果工程師善用言詞技巧，懂得政治藝術，便不會遭忌或冷藏。運用言詞技巧，並非指拋棄立場遷就別人，而是維護原則使人接受。不過工程師能做到這一地步的不多。

現代社會，人與人的關係日益密切，尤以工程師對社會的貢獻，更是厥功至偉。社會的進步，不可一日無工程師，工程師亦不能孤立於社會。盼每一位工程師，都能在研究發展本身特長之餘，多鑽研政治藝術的道理，當可鵬程萬里，掌握更多服務社會的機會！

論「公路高速化」的真義 (60.12.10)

報載臺灣省今後交通建設的目標，是鐵路電氣化，公路高速化，……。可謂目標正確，極表贊同，惟實現公路高速化的方法，卻有不同的步驟。

公路高速化，常被解釋為向興建高速公路方面發展，則將差之毫釐謬之千里了。因為臺灣地區尚無一條真正的高速公路，甫告開工的南北高速公路，要想貫通南北全線完成，恐尚須五年以上，即或全線通車，亦未必達到公路高速化的目標。如不能將聯接高速公路支道做好，以及各地區的省縣道未能改善，則高速公路的價值便大打折扣，而臺灣公路運輸的效能，仍然無法全而提高。

臺灣地區的經濟發展，有其全面性與普遍性，農業生產與農產加工品，仍占極重要地位；原有公路密度甚高，縱橫交錯達一萬五千三百餘公里，近十年來經濟迅速成長，固有很多因素，而公路交通之便捷，當為促進經濟發展之重要條件。今後雖然經濟結構與發展目標，將轉向重工業、高級工業及精密工業一途，但對公路交通迅速之需求，必更迫切。僅賴一條南北高速公路，幾可斷言難以擔此重任。

臺灣公路，大多建於日據時期，標準甚低，近二十年來雖不斷改善，仍不能與經濟需求相配合，實由於未能在維護原有公路方面大量投資之故。設非養路人員竭力運用僅有的人力物力和養路費用，使其發揮最高效用，則公路交通早已癱瘓。

所以，要想公路運輸迅捷，首須充實養路機械與經費，將原有簡易公路，全面改善，使路面寬度加大，使路面平坦無缺，使橋涵結構加強，使路線標準提高，使養路組織機動化，使養路工作機械化；於是各地區域交通，得以高速而安全，進而密切配合南北高速公路，完成連接公路工程，達到公路運輸整體標準之提高，方不致捨本逐末一曝十寒，始為公路高速化的真義。

夫問者，乃求學論政之要事也！在學校求學，在社會求知，惟有多問多聽方能充實自己，不為社會所揚棄；在機關，上級考核監督所屬業務要問，下級請示長官要問。所以，問為提高知識水準的良方，是社會進步的促進劑，行之於機關，則為推動業務的動力。

問，在本質上本係有益無害有利無弊之事，然不能濫用，濫用則凡事不用心細想，養成依賴心理；藉請示或奉准有案，作為推卸責任的依據。就路局上下各單位間，每感有下列數問，亟待革新：

- 一、**明知故問**—凡有法令規章可循者，即應依照規定認真處理，當為者負責為之，不當為者不為，故做模稜兩可之請示，以免有所開罪，是其一。上級對下級之請示案件，不針對問題批覆，或明知應予允准而故問一番，俟其申覆再議，是其二。目的皆在推卸責任。
- 二、**不知亂問**—智與不肖，雖因人而異，但所差者幾稀，大智大愚皆為少數。值此科學知識日新月異時代，政務分工各有所司，任何一人皆非萬能博士，知者不足傲，不知亦不為恥。如能坦誠直問或只聽不問，反而令人欽敬，竟為顧全面子，不知亂問，令人啼笑皆非。
- 三、**當問而不問**—依照業務系統及職權，就其主管事務，應向上級請示後辦理者，反不先行請示，俟造成既成事實後再說，是為矇蔽；上級應對其所屬之作為，予以查糾，而故作不知任其所為，是為袒護。兩者均非為政之道。
- 四、**不當問而問**—上級掌理政策原則，下級負責執行細節，乃分層負責之基本要義。苟上級干預細節，事事要管，則下級重重羈絆，必無所作為，終致件件請示，案案呈報，徒見公文往來，置績效於不顧。

值此革新聲中，特呼籲各級同仁共勉之！

工務段乃路局工程部門之最基層單位，其轄區相當於一個縣（一般如此），管理公路平均二百公里以上，論員額，段長以下不過15人至20人，但其業務頗不單純，凡路局工程部門之各項業務，無一不有，可謂「麻雀雖小五臟俱全」。

工務段的業務，自工程調查算起，為測量、設計、編估概算、編製預算、發包、監工、請驗、驗收、決算、養路巡查、道技工工作調派、養路機具車輛管理、各種表報之填報、收購土地、交通量調查、交通事故處理、災害搶修、與地方各機關協調等，無所不包，皆須辦理。

工務段的人員，為數有限，且優秀工程司多不願在段久留，而肯留任在工務段者，除須管理工程外，又須辦行政，既須懂技術，又須懂事務懂會計、甚而要熟諳各種法令規章及接待應對，苟不能養成全才，勢難勝任愉快。

工務段在此繁重業務負擔之下，遇有錯誤疏失，則須負完全責任。但件件業務，又均須呈報其上級核准，卻無自主之權。上級監督單位，只顧手續而忽視效率，常使工務段為手續而惶惶不可終日，無法當機立斷，說到做到。難怪身為段長者，逢人大嘆苦經，切盼早日改行。

我們認為此一問題不難解決，端視上級監督單位，能否多予授權而定。倘能儘量協助解決其困難，減少呈報手續，避免無謂挑剔，則工務段辦事情緒提高，績效必大。例如為交通安全所急需搶辦者，可由段一面施工一面呈報；工程費在若干萬元以下者，可由段自行辦理並驗收結報；較大工程設計應由工程處辦理；重要計劃之調查與規劃，改由工程處派員直接辦理；路局派員視察，重要者由工程處派員陪往等，均可儘速以命令予以改進，未知路局以為然否？

若問：今日工務段何以有責無權？必曰：上級既怕負責又恐失權之所致也。

勿因小挫而喪志 (61.5.10)

近年，公路工程界同仁的身價，屢遭貶抑，有如美元貶值一落千丈，本刊曾多次論述，盡其棉薄，以激勵士氣，期為交通建設增加一分力量。

近者：有路面工程隊工程人員之失職，南橫公路西段兩位段長先後殉難，工程施工變更或不能迅速完工之查明責任等，使大多數工程師情緒低落，倍感寒心，資深者求退，有才者求去，留任者不敢負責，甚而已無表示意見之勇氣，甘願聽命辦理。如此演變，後果何其嚴重？！

首先，工程師應自我檢討者：計劃是否周詳？估算是否接近事實？（並非正確，在未完成正式設計前，不可能正確）。監督是否認真？管理是否嚴密？執行有無偏差或違法？如有疏失，則難怪他人之指責與糾正，應痛改前非，立志向善！如確已按部就班切實做到，縱或遭人不諒，祇要問心無愧，盡可淡然處之，何必耿耿於懷，不能自抑！

有望於各級主管機關體諒者：須知爾今辦理工程不比往昔；因營造業無限制設立，而各機關工程有限，僧多粥少，競標益趨激烈，為財務週轉不惜超低價搶標，致無力完工。因經濟發展迅速，土地價值日昂，收購用地難達成協議，依法征收費時，致影響進度。議價工程機關，不以工程要求為主，而以配合其本身條件需要施工，致難以管理。工程設計及預算，有事先不能預知者，必須在施工時，隨時發現，隨時改進，方能獲得安全理想之成果，在工程師立場認為當然，而非工程師立場，則認為錯誤，致有理難辯。凡此種種皆歸過於工程師，豈非冤枉？

回憶本省光復以來，廿餘年，臺灣公路建設之成就，有目共睹，工程師貢獻之大，不容置疑。而今日甚多公路工程師，即係當年付出重大貢獻之人，寧昨譽今毀不求上進者幾稀！望我公路工程同仁，刻苦忍耐，奮發振作，為維護光榮傳統而努力，勿因小挫而喪志！

奮起吧！工程師！（61.6.10）

總統就職大典之後，緊接著蔣院長組織新閣，省市政府改組，兩旬以來，這一系列令人振奮鼓舞的消息，每一國民莫不額手稱慶，國家復興的遠景，愈形接近，勝利成功的日子，即將來臨！

值此政府全面革新聲中，自不能徒以讚美期待或振奮鼓舞為已足，每一個國民應在行動上全力擁護政府的新政策，在振奮鼓舞之餘，更應在每個工作崗位上，以積極約作為，貢獻出本身的才智與力量，方能群策群力共同開展復國建國的契機！

蔣院長在其就職後，宣示公務員推行政務應抱持的平凡、平實、平淡三原則，不僅應為一般行政人員所遵守，亦為工程師們應切實遵行的信條：所謂嚴以律己，恕以待人，並養成整潔樸素迅速確實的生活習慣，就是要「平凡」；所謂勇於任事，忠於職守，更須有互助互磋親愛精誠的合作精神，就是要「平實」；所謂不慕虛名，不為物誘，維持職業尊嚴，遵守服務道德的情操，就是要「平淡」。

近幾年來，路局各級工程人員，雖然達成了很多艱鉅的任務，但也蒙受了不少的羞辱。使很多一向積極努力的工程師變為消極，使一向勇於任事認真負責的工程師，變成遇事敷衍，畏首畏尾，不便多說，不敢多做。長此以往，我們真為工程師的前途惋惜，為公路發展的遠景擔憂！

現在，政府已全面革新，推行廉能政治，清明講理的時代已經開始。路局各級工程師們！把你們埋藏在心底的苦悶撇開吧！把你們頹萎消極的心理除掉吧！重振披荊斬棘的精神，任勞任怨的美德，為建設臺灣流出血汗，為復興國家獻出力量！奮起吧！工程師！

「妾」身未明何時了？(61.12.10)

路局自 58 年起，即開始職位分類的準備工作，先作填表調查、分類分級、調整各級職位、設等，迨至接近實施階段，發現缺點很多。於是轉而爭取變更為交通事業人員，費一年時間，終於經層峰核准，但又遲遲未能變更改敘。現在應辦職位分類的機關，自中央以至地方均已實施；應辦理專業人員改敘的機關，也已分別改敘，獨公路局同仁，仍是「妾」身未明，懸而未決。

路局業務，雖有工程、運輸、監理三大部門之分，但工程部門乃掌握了公路交通發展的鎖鑰，倘工程部門的組織和人事不能健全，必將影響整個路局的前途。此點，不論以每年經費支出、業務影響面的大小，以及職員員額的百分比，均可獲得明證。

因此，工作同仁待遇的高低，也常以本機關工程員司待遇與其他機關工程員司待遇，作為比較的準繩，待遇懸殊，異動必大。而工程員司的升遷任派，亦必須循序進行，俾可適才適所勝任愉快。是以工程員司的待遇和升遷，必須有合理的標準和一定的規範。否則，難怪有退休辭職日增，工作情緒低落之情況發生了！

近聞，路局有關部門正為全體同仁的待遇，奔走爭取，不遺餘力。本刊謹代表工程部門同仁，向各主辦單位敬表感激之忱。惟時逾數月，似仍不得結果，究其原因，乃由於人事體制未臻明確之故，職位分類乎？交通事業人員乎？莫衷一是。

我們認為：職位分類也好，交通事業人員也好，重在實行，長此拖延，總非良策；據悉，如再不納入正軌，不但待遇失去依據，連年終考績都成問題，則更為嚴重了！

凡事重在實行，而辦理交通事業人員改敘，何以不能迅速實行？如認為存有待決之困難事項，亦應速謀解決。不然，豈非人事制度永遠不能步入正軌！待遇標準永遠不能有所依據！「妾」身未明，何時能了？！

歲次癸丑，為工程部門卜運(62.1.10)

癸丑屬牛，干水支土，土勝水衰，宜修造取土。故今年為大興土木之年，工程建設呈蓬勃之氣，工程經費必較上年倍增，工程業務將益趨繁重，各級工程同仁，必須效仿「牛」的工作精神，辛勤努力，方克達成任務；各級領導階層，須知御「牛」之術，善加飼養，妥慎安排工作，萬不可武斷強行，或敷衍忽視，只顧耕耘，不顧牛之生存要件。否則「牛脾氣」大發，很難應付。一旦牛性難遏，自尋出路，牛群四散，將有有田不能耕種之苦，故對人才應多禮遇。

易卦，癸丑年，坎大吉，離小吉，兌大凶。坎屬北方，離位南，兌為東。故今年將大利南北，不利東方。就全省工程業務言，北部地區工程業務，將可大展鴻圖，必有一番新氣象；而東部工程，將不易做好，施工中多有坎坷，宜自設計施工監督管理各方面，審慎行事，以免發生舛誤。南部工程阻礙較少，當可順利推動。

十一龍治水，應屬早年，雨水不豐。惟因龍多互相依賴，難免疏漏，局部水患，仍然難免，橫貫公路東段及蘇花公路災害，將較上年為多，阻斷日數，必然增加。次為嘉南山區及高屏沿海交通，仍當注意。北部及南部各地，可保平安度過。

就工程部門整體言，今年可謂已交好運，八牛耕田，眾志成城，輕而易舉。但要把握進度，切忌「牛步化」！否則年終檢討，未竟全功，悔之晚矣！

「車到山前必有路」，並非「凡事可聽天由命」之意，應作「凡事必有解決之道」解，萬不可剛愎自用，死鑽牛角尖，到頭來自尋煩惱，於事無補。

牛之為用大矣！皮為革，角可飾，奶可飲，肉可食，力大不堪重任，決非豬馬之流能取而代之。欣逢牛年，願全體「牛哥」，發揮牛勁，共同努力，為今年經建，貢獻更大力量，使公路交通有豐碩的成果！

倖進與求去 (62.4.10)

政府機關的人事制度，有賴執行人員，循法令規章作正確公平的運用，運用得宜，可使一個機關成為一個大家庭，團結合作，秩序井然，各司其事，各盡其責，不分職位高低，不計待遇薄厚，兢兢業業，努力求進，工作情緒高昂，機關政績自然顯著。倘運用失當，則機關工作人員變成一片散沙，勾心鬥角，各自為政，推拖敷衍，怕多做，怕負責，毫無工作興趣，遑論工作效率。

這其間，最重要的關鍵，便是倖進！

倖進，也是人事制度的癌症。一旦產生倖進，則無法再令人折服，消極者，對前途失望，不如少做少錯，混一天算一天，反正壞事有分，好事輪不到。積極者，求去！另謀高就，以求再展鴻圖。

路局工程員司的素質，居全局之冠，升遷考核向有優良傳統，每人學資經歷工作貢獻，有目共睹，倘能升遷合理，眾必心悅誠服，未獲升遷者，不但不嫉不怨，反而更知努力，力求表現，以期早獲各級長官之賞識。一旦次序紊亂，庸才出頭，除鼓勵鑽營阿諛之輩，分頭拉關係，求推薦書外，對業務毫無補益，反而敗事。

試觀近年路局離職的工程員司，十之八九皆係路局多年培養之優秀人才，未屆耆年而中途退休者，亦莫不是前途大有可為之人；公務員本有一動不如一靜的觀念，能安定工作，寧願老此一生；任人皆知，新環境須重新建立信譽，新機關須再建立新感情，竟而不計一切掛冠求去，待遇誘惑並非主要因素，前途無望才是問題根源。

我們認為挽救之道，惟有絕對摒棄倖進，一切升遷必須經過技術人員評議會的評議，更不容有拉關係、劃小圈子、走捷徑的情形。而根本之道，是趕快辦理交通事業人員換敘，不僅待遇可以提高，人事任免也可走上正軌，倖進既可根絕，求去必能遏止，不知路局主管諸公，以為然否？！

把握工作原則之道 (62.5.10)

人與人的往來，以情為重，法理次之，公務的處理，則以法為主，情理次之，所以法令規章是機關處理公務的準繩。對一件公務，如能處理的合乎法令規章、又不悖乎情理，便是把握到工作原則的最佳表現。

第一、處理一件公務，要不因個人的好惡而不同，只問是否應該做，該做則做，不該做則不做，也就是要有所為有所不為。

第二、處理一件公務，要不因官階的大小而不同，低階職員所見，未必皆是庸議，高階職員意見，亦不一定高明過人句句皆準。在處理時要能多重視仗義直言的意見，又能不藉高階強行壓制低階的意見，則必可得到合情合理最適切的處理方法，也就是要擇善固執，允厥執中。

第三、處理一件公務，要不因對象強弱而有所遷就，最忌「怕得罪人」、「為公家事犯不上」這一類鄉愿作風；須知遷就強勢的結果，足以養癰貽患，使其得寸進尺，表面上似乎擺得四平八穩，功夫老到面面俱圓，其實不知為今後帶來多少困惑。要能明是非，負責任，拿出威武不屈的精神去做，反而可以消殺凌人盛氣，使魑魅遁形。

近來，我們發現很多離開工作原則的現象，例如：為了促進交通安全，把公路上的標誌設置標準，弄得亂七八糟，已到了使駕駛人必須常常斜視讀「文章」，忽視正面駕駛的地步，這是「專家」意見太多的關係。為解決某機關財務困難，竟然不重視中央與地方財政劃分的原則，不尊重預算法案的權威性，這是不知忠於職務的緣故。很多公務，在處理時，先看來頭大小，再決定處理方法，置根本原則於不顧。有故意刁難者，有故予方便者，同一事務，未按同一原則處理的情事比比皆是，這是失掉工作立場的關係。

上述種種不過略舉一二，倘日久因循習以為常，則整個機關政務的推行，將受嚴重影響，為此本刊特大聲疾呼，希望每位公務人員，都要正確把握工作原則、堅守崗位做事，纔不會喪失立場影響政務推行。

一月談

人事制度—進步的障礙 (62.7.10)

人事制度向以配合業務著稱，而人事革新又以打通人事管道為前提，我們認為要想達到上述目標，恐怕還要一段很長的奮鬥過程，請看下面一些實例：

工程處以辦理各項公路工程為其基本業務，而每一工程處每年辦理工程的多寡，要看交通需要和受災情形等而定。工程處與工程處間人事不能自由調動，如必須由甲處調乙處，要乙處有缺。於是某工程處忙得連加夜班也無法承擔，而另一工程處因本年工作稀少則輕鬆過關。明年也許恰好相反。

至於工程處和局內的調動，更是鴻溝一道，不僅要有缺，還得相同職等的缺，否則派在外者，永久在外，在局內者也休想外放。

派個小小收費站的站長，要報省核准，施工單位雇個臨時監工員，要報局核准，報不准，便只好停工待人。

設立施工工程處，組織規程既經奉省府核准，並言明得設置工務所工務段，但是設所、設段時，還須再報核准。否則不能設。

一個收費站原係二線收費，站列二等，一旦交通量增加，非增加人員改為四線收費不可，竟不為上級同意，迫不得已，酌自其他各站抽調代班人員參加四線收費，又蒙上擅自違法調人的指責。

審查預算時，凡組織未經核准者，人事費用均不能列入預算，迨組織規程核准，因編預算時間已過，又無法以業務經費移作用人費用辦理追加。

上述事例，都是就臨時想到的，略舉數端而已。我們也敢斷言，決非某一人或某一人事單位，有意為難，或者故意如此；我們也敢斷言，必定有其法令規章為依據。不過我們總覺得，如果不能把這些無謂的束縛解開的話，業務的績效怎會提高。最後提到路局全體員工換敘的問題，一拖一年多，我們不願討論誰是誰非。總而言之，公務員本身沒有錯，我們渴望各級人事主管舉行一次擴大會議，明定時間進度和辦法，趕緊辦！

敬，恭敬也。何胤有云：「在貌為恭，在心為敬，又通而言之，恭敬是一」。所以，恭敬乃係對崇仰欽佩之人，發自內心而形之於外之禮也。禮記曲禮篇所謂：「君子恭敬撝節退讓，以明禮。」意即在此。

敬，須出之至誠方能肅，能肅則表裡如一，乃真敬。終日唯唯諾諾趨前附後者，非真敬，諂也。

知敬者必知諫。知諫者，必本乎良心出乎至愛，作耿直仗義之言，為恐其偏失耳。故諫，宜出自為人敬者之口，方能受益，小人之諫，不足取。凡君子之諫皆本乎公，無為私怨，無為私利，惟忠言逆耳，非敬人者無以受；小人之諫則基於私，重報復、圖私益，言雖悅耳中聽，但居心叵測，苟不防，反為其利用矣。故主官要能識諫，識諫要以理智判析，不受感情困惑，方可收納諫言之益，排眾議之弊。

敬有上下之分，敬上易，敬下難。身為主官，猶知禮賢下士者寡矣！當今機關中，下敬上者尚可求，上敬下者殊難見，故不能使同仁歸心，提高工作績效。

敬下之道，重在愛其才，不忌其諫，不出惡言，不現慍色，唯有道德恢弘、涵養功夫老到者當之；如虛情假意，違心示敬於部屬，自鳴精於馭人之術者，益令忠良敬而遠之。

欲求僚屬敬畏其長官，要以德化之，不可恃勢服之。至曲意逢迎，唯命是從者，雖可邀寵其長官，但終非敬上之道，何足以當大任？！

人生處世，能敬人而後受人敬，欲敬人尤須先敬己。若知敬己，須自重自愛，撝節退讓，允厥執中；若夫得意時趾高氣揚，失意時垂頭喪志，求人則卑躬屈膝，助人則傲岸咨肆，乃有違做人之道，去敬己遠矣！又何能敬人而為人敬之？

路局內外，單位近百，員工逾萬，經費十數億，業務遍全省，猗歟盛哉，唯敬不足。以之為說，期共勉耳。

自從政府積極革新政風以來，各級同仁深體政治革新的重要，莫不負責盡職認真做事，兢兢業業，蔚成一片蓬勃的朝氣。不知曾幾何時，竟變成上下推卸，咬文嚼字，模稜兩可，形成上下交爭「怕」的現象。

承辦員不敢據實簽擬意見，怕誤解為圖利他人；核議階層不便多註意見，怕因此開罪或偏袒某方；主管機關不敢逕作明智抉擇，怕獨負責任，尤在辦理工程及購料方面，最為顯著。於是每一案件上，大小便條十多張，退而送，送而退，研究，補充，說明，考慮，還請卓辦，移送主政等，琳瑯滿目，妙句連篇，非至字字清楚句句有據方能定案，時效也者，早已置諸九霄雲外。

其實任何案件，均有依法理處理的準則，承辦員於經辦時，能不亢不卑，公正無私，引法據理，按實簽擬，單純者簽一個意見，複雜者簽數點意見，提供主管採擇，只要問心無愧，又何所懼怕？主官對於下層所提意見，亦應根據法理審度，認為並無不妥者，自可不必多所顧慮，具體予以批准；有在多項意見中選擇必要者，亦可採擇最合法理，於公最有利或最適當者予以批示，自亦無不敢負責之理。

所以造成大家不敢負責之原因，乃由於承辦人員不敢主張，蓋敲破飯碗事小，遭人猜疑誤會為別有用心事大，莫如件件請示輕鬆過關，或移出再說，以免多辦多錯。至有權批示的主官，更是乾說不寫，或作不具體的批示以己意強加於簽辦人之手，將來如有錯誤疏失，自應由簽者負主要責任，於是正案未了，而便條往返不絕如縷，公文延誤長達一兩月以上不能結案者，日益增多。改進公文處理績效，自然形同具文。

解決之道，惟誠信二字足矣。下對上應本誠意簽辦，當說即說不必隱瞞，據理力爭，不必顧慮。上對下必須信賴，猶忌明信暗疑，把部屬當作問題人物，誰還願意多負責任？身為主官，最好坦誠相見，認為簽擬不當，大可直接指斥或者具體指示，部屬必能遵照負責做好。則上下互以誠信相待，秉公處事，試問：何懼之有？

譚祖芬的啟示 (62.10.10)

到過養路處的人，對她該不會陌生，她是處長室的工友，每天早來晚走，把辦公室整理的井井有條，在辦公時間裡，買東西、送公文、代處長室及各課的同事、到公保掛號、到火車站排隊買車票、到銀行取錢存錢、到郵局寄信寄錢……不論風雨太陽，不曾發過一次怨言，沒有現過一次難色，總是一張甜蜜的笑靨，和言悅色慢條斯理地，辦個清清楚楚，說個明明白白，別的辦公室的同事，請她幫忙代辦，也從不拒絕。當大家下班後，她拿起書本，到淡江文理學院去上課，下課回家還要料理家務（母已病故），她一天的生活，既繁重又單調，可是她卻安之若素，且絕不以大學生做工友受人指使為羞恥。

九月底，她考取了電腦中心的新職，待遇高過工友很多，於是辭職不做了。九月廿九日恰是週末，除了提出辭呈外，還把東西交代清楚，直到大家下班，她依然照例洗好茶杯毛巾，清理好桌椅文具，把每個桌上日曆翻到十月一日，纔和她曾經相聚四年的辦公室告別，也不再為這個辦公室的人服務了。

她走了之後，每個人的心中好不自在，莫不悵然若有所失，一切的不便接踵而來，正如：「沒有失掉自由的人，不知自由之可貴」一般，當她在時，大家似乎沒有把一位工友看得重要，可是一旦失去了她，才發覺想再找這樣一位勤勞、溫和、聰明、守分的人，真是難上加難。尤其是在當今競趨虛榮浮華的社會裡，更難找到這樣一位負責守分的青年人！

工友，在人事編制上是一個最低的職位，不論機關組織如何龐大，絕少不了工友的職位，可是在一個單位裡，它是推動業務的助力，也是配合業務所必需，職位雖然微不足道，但想盡責稱職勝任愉快，也不簡單。她所以能做到人人滿意，這是家庭教養好和教育水準高的關係，因此她懂得她的責任，她深知什麼叫「敬業樂群」。

路局比工友職位高的人，何止萬千，是否都已負責稱職盡到本分呢？有些為恐別人不重視他的職務的人，一件案子明明可以依法依理順利過關，硬是要推三說四，找些枝節問題，簽上幾句意見，使得問題變成複雜難辦，這是自卑感作祟。

有些一朝得勢的人，飛揚跋扈，目中無人，遇事則剛愎自用，固執己見，拿不是當理說，自命不凡，弄得事無真理，人無真情，造成多數人的沉默抗議，這是自傲狂作祟。

有些經管配合業務的人，不知本分為何事，既不能熱誠為各項業務服務，反而從中掣肘，拖延時日，喧賓奪主，使業務遷就其主張，結果造成業務不得順利推動，這是不知敬業的表現。

有些自認學有專長的人，說起話來洋話滿口，走起路來擺尾搖頭，標新立異好高騖遠，總覺得自己高人一等，對人不謙虛，對事不合作，這是不知樂群的緣故。

公務員的本分，就是要做好自己所承擔的公務，假如一個機關裡的每一個人，都能把他自己分內的事辦好，那麼這一個機關所有的公務，就都可以做得有條不紊日新又新。否則，這個機關就會變成雜亂無章沒有進步了。

譚祖芬，是一個平凡的人，所做的也是平淡的事，祇是因為她能平實地做到了，才給我們留下無限去思和懷念。所以，她不僅是路局工友的榜樣，也是青年人刻苦奮勉的楷模，更是路局高職位同仁服務要領的示範！

一些自卑、自傲、不知敬業樂群的人，何不在睡前閉目靜思一番，能否把自己看得平凡一點，把私利看得平淡一點，以平實的精神去待人作事？向譚祖芬看齊？！

佛家講究因果循環，善惡有報，奉勸恃勢拔扈諸君，應知豹死留皮、燕去留泥的道理，在其位時，要注重團隊精神，多配合別人的業務，多容納別人的意見，拋卻本位主義，力求互助合作，為後日長留去思，阿彌陀佛，善哉！善哉！

領導人才應具備的要素 (66.5.15)

路局是具有專業性的機關，很多領導人員，必須由專門職業人員擔任，但領導人員雖身任主管，並不一定皆具備了領導人才的要素。領導人才，絕無與生俱來的，主要賴於經年累月的培養；然而，如果在基本條件方面，未能具備的話，不論如何培養，也總會有美中不足之感。此即所謂培養專家容易，培養統御領導人才不易的道理。而欲在專門職業人員中，培養出出色的領導人才更難。

舉凡優秀的領導人才，大體上應具備下述幾項條件，茲依其重要性順序加以申述：

1. **勤勉的精神**—勤勉是每一個人做任何事情最基本的要素。勤能補拙，人的聰明才智，雖不相同，如果凡事不斷努力，必能成功。勉是不斷檢討不斷改進的意思。所謂「吾日三省吾身」、「過則勿憚改」，都是勇於認錯力求改進的人，纔能做到。領導人員能具有勤勉的精神，也就會產生工作的樂趣，對工作熱心；這樣纔能帶動整個單位的人，熱心的工作。試問一個得過且過敷衍塞責的主管，如何能使他領導的單位，勇於任事勇於負責？
2. **誠實的信念**—誠實不僅是做人之道，也是作事的基本態度，誠實可以得到長官的信任，使你的工作理想容易實現；也可以得到部屬的信賴，使你的指揮可以貫徹。誠實的信念，則在於遇到長官看見有瑕疵的時候，不唯唯諾諾應聲附合，能夠誠懇地仗義執言分析利弊，使長官能有所修正，使業務不發生偏差。對部屬更要多表達內在的感情，保持與部屬通力合作，而非祇說不練的主管。而誠實的信念表現於業務上最重要的一點，便是要以堂堂正正的態度，公開討論問題，絕不聽信「小報告」，也絕不以「小報告」遞給長官。

3. **開闊的胸懷**—領導人才，要有容人的雅量，「宰相肚子能行船」，是說明具有寬大胸懷的人，纔能做大事當重任。常見心胸狹窄的主管，不能接受部屬的識見，自己稍有學問，便視他人為庸才廢物；讀起書來頭頭是道，做起事來扭扭妮妮，講起話來吞吞吐吐，遇有複雜問題，瞻前顧後，左右不是，終於愈理愈亂，使問題更趨複雜。有開闊的胸襟，便能多聽到部屬以及同僚的意見，處理事物就不易發生疏失；不能容人的主管，最後必形同耳聾眼瞎般，與業務實況隔絕，與同仁情感分離，試問如何能把工作做好。
4. **歷練的經歷**—所謂韜略、運籌帷幄，都是由累積的經驗得來，領導人才的經歷，是實質上能否適任領導人才的重要條件。一個領導人才，要有廣大接觸面的歷練，所以，常見某人在某一地區做主管，表現非常出色，一旦調任主管全面業務的主管，便有難以應付的感受，這就是缺乏廣大接觸面的實例。其次是歷經困難解決困難愈多的人，較一帆風順的人，更能適應進一步艱鉅的任務。而從基層逐步做起的人，較仰仗人事關係和社會關係平步青雲的人，更能有條理地處理艱鉅的事務，也更能體念部屬的困難。
5. **豐富的知識**—領導人才是以業務知識和管理能力並重的，而當今任何一項專業，都不能與社會脫節，所以領導人才在專業知識以外，必須有政治、社會、經濟、財政、軍事、法律、史地等等的常識，美術、音樂、語文方面的修養，以及專業知識不斷地繼續研修，纔能在分析處理事物方面，有傑出的表現；所決定的政策或擬訂的方案，纔能真正符合多方面的要求和多數人的利益。否則閉關自守、故步自封、坐井觀天之人，所想的必是褊狹固執不夠客觀，所做的就難免本位主義自以為是了。唯有知識豐富的人，做人處事更客觀，更能瞭解設身處地去評量他人的重要。
6. **必要的學歷**—學歷不專是主管人員所獨有，而是每一個從業人員的基本條件，只不過每個人所需要的學歷高低不同而已。領導人才自然需要有較高的學歷，但毋須過分重視其學府名

當前公路交通建設急待改善的兩件事 (63.7.15)

聲，所謂「名師出高徒」，已不是現代教育的產物，個人的智愚不同，不能因出身有名學府，就必是人才。好的學校可以造就很多專家，但不一定能造就出好的領導人才，（專門造就人才的學校，自屬例外）。不過，領導人才，要具有適合其擔任該領導階層的學歷，自屬必要。因此，在領導人才應具備的要素中，成為最次要的一點了。

綜合來說，一個理想的優秀的領導人才，決不怕別人勝過自己，更不怕部屬勝過自己。在用人方面言，領導成功的人有兩種，一是愚主管能用賢助手的人，一是賢主管能容賢助手的人。

公路上的運輸交通工具，發展過速，常使公路設施無法滿足交通要求，於是原已符合行車標準的公路，變成載重不足，路幅過狹或淨空不夠的路況，勢必再加改善以應需要，故新建公路時，不僅要符合現在的公路工程標準，也應考慮以後可能的發展；不僅要顧及本身的條件，也要注意與其他公路的配合，更不可妨礙其他公路的發展。

如果，上述的分析，並無錯誤的話，那麼下面的兩件事，就值得研究改善了！

第一、高速公路的興建，是國家重大建設之一，現正分期積極趕工，我們不僅為國家建設邁向新里程碑而慶賀，也向修築本路的工程師們，表示其無限欽慕之意。但據聯合報專欄報導，當高速公路跨越原有縣鄉公路時，有少數以涵洞代替橋梁，致使縣鄉道從高速公路下面穿過時的淨空不足標準，使原可自由通行的公路，必須限制高度通行，且受箱涵結構的限制，自動降低路面亦不可能，惟有繞道其他公路通過；而預留淨空合乎規定標準的橋梁，其跨徑也未考慮將來的發展。鑑於公路交通具有整體性，實不能為了節省因增加淨空或加大跨徑的經費，而置一般公路發展於不顧，且將永遠無法改善。所以我們建議主管當局迅謀補救之策，凡中壢以南尚未完工及正待施工部分，如有設計淨空不足4.6公尺者，從速改變設計，否則南北高速公路完成，豈不將東西向公路交通發展侷限於高速公路的兩側，勢將又造成更多地區交通的瓶頸？！

第二、自去年加速農村發展計劃實施後，為便利農村山地對外運輸交通，曾由省民政廳大力興建所謂「產業道路」，而這些道路的標準，是依照林道標準定線施工，凡急彎陡坡多不合公路設計標準，然而既是為了便利產業運輸，自不能僅賴落伍交通工具來承擔，必須行駛汽車，有的路線還要開放客運，

試問此類不合標準的路線，應否核准營運？如不予核准行駛汽車，則修建產業道路目的何在？如准許行車，一旦發生事故，責任又歸誰屬？所以我們認為交通建設應由交通主管機關統一辦理，不論經費來源如何，皆屬政府出錢，在此交通發展日新月異的今天，不應再投資修建不合規定標準的公路，也不應再由各單位各行其是。

每月論壇

杞人憂天論 (64.3.15)

周朝杞國，有人憂天地崩墜，耽心身亡，竟至廢寢忘食。今人常以杞人憂天喻作無益之憂慮，茲舉三端，寧做杞人而憂之。

建立心理水平，方能合力同心。

人無絕對超人，尤以近代科學昌盛，部門龐雜，分工精細，能精於一，即為能者；路局業務，亦復如此，精於一者不能獨善其事，有賴於多方配合，方克有成。機關組織，因新陳代謝而有退老進新，因業務需要而有引進專長人士，是皆屬正常之人事更迭。要在新進人員，如何祛除驕泰之念。昔羅念庵以進士第一人及第，不覺常有喜色，其夫人問「狀元幾年一個？」答：「三年一人耳」夫人曰：「若如此不靠你一個，何故喜久之？」念庵遂不敢再有矜喜之念。吾人能效賢者，則矜心自去矣！局長常公所謂要含蓄，要謙讓其道理在此。

此次交通事業人員換敘結果，原任人員薪級未變，新進人員獲敘高薪，一躍而獨占鰲頭，人事主管機關，似未能洞察機先，使多數人心中不平。近聞主管機關已就事實陳請上級補救，可謂當機立斷，值得喝采。甚盼上級主管機關，勿以等閒視之，早作合理解決。而倖獲敘高薪者，萬不可自認才學出眾，以免天長日久羅掘俱窮，予人以不過爾爾之感，否則心理水平失衡，如何能合力同心為路局業務推展而奮鬥！此杞人憂之者一。

應知從善如流，切莫自圓其說。

路局即將舉辦公路總清查，本刊曾於第一卷第六期以「為公路清查準備工作進一言」為題，對主辦單位作誠懇之建言，據最近所得資料似未採納。尤以路線系統之變更及公路編號之調整，更令人慘不忍睹。

公路編號之產生，固應依編號辦法規定編排，然編號之路線，應依公布之路線系統辦理。查閱主辦單位所擬編號路線初稿，竟將路線系統更動大半，而編號變動高達80%以上，苟主辦單位係將清查誤為規劃，敢問新編號路線，是否符合上述各項規定能否就新編號路線，

路局常局長到任以來，首先倡導整體觀念與科學管理，使路局同仁耳目一新情緒振奮！而兩者又皆以人、時、事、地、物為基本。

所謂整體觀念：

人—機關團體組織，是以各部門的人員組成，任何業務，均有賴於各級工作人員共同辦理，所以每一成員的所做所為，必須本互助合作精誠團結的精神，摒除孤芳自賞，明哲保身的觀念，庶使機關有如一個大家庭，上下一心和衷共濟，共同為機關業務發展而努力。

時—處理公務，莫不以把握時效為最重要，不僅要本身把握時效，也要在決定一項業務的時限時，考慮到上級或下級單位可行的時效；想到當前可能的發展，也要想到未來的發展；估計現在所要作業的時間，也要顧慮未來如何控制時間，方能自始至終按部就班有條有序地完成任務。

事—任何計畫或單項業務，不能僅以計畫本身或單純業務為著眼，應考慮與其他相關業務的關係和影響，更應有長遠的打算和理想的目標；不可有本位主義，個人英雄主義，以本身做好為己足。凡需各單位合作完成的，要協調有關單位共同一次完成，切忌為了各自邀功而各自為政。

地—一項業務計劃地點的選擇以及需要量的估計，應顧及到其發展面與相關業務的配合，將本身利益與相關利益並重；而本身發展面的衡量，又須考慮中長程發展的需要；固然任何龐大計畫，均須視發展需要分期完成，但不能因事先考慮不週，致屆時無從擴展。小者如訓練、集會、考察等之安排佈置，亦莫不如此。

物—舉凡物料之採購，各項設備儀器之備置，工程設施之構建等，均應顧到現在合用、將來可用，尤其對標準之統一、

指出何條應為縣道系統？何條為鄉道？負責諸公已否經過審查認為合理？抑任由承辦人杜撰？似此紙上作業一旦實施，豈非本末倒置公路系統大亂！

事至今日，多言無益，吾人建議（一）就現有及新增路線先行清查，徐圖路線系統之修正。（二）延期一年清查，俟將路線系統修正完成，並將各級幹部充分講習後再查。否則已有資料與新查資料，兩相混亂，真不知如何善其後。此杞人憂之者二。

加強培植後進，俾可接棒有人。

機關事務，要在身體力行，空談理論，於事無補。任何一項業務，經驗之累積，即是學問；至於學校書本，在公務員言，乃擴大求取知識、發揮才幹之基礎而已。青年幹部，好高騖遠，意境高超，理想空泛，乏踏實求知之決心，如何培植其敬業精神，主管人員責無旁貸。

憶昔年大學畢業生，派在機關服務時，先自描圖抄寫起，半年後帶往測量，然後授以簡單構造物設計，繼則派工地監工，再作較大工程設計，參與工程問題之分析研究，並囑其自理簽辦文書事務，於是有用之才初成，再視其潛力才幹，委以適當職責，逐漸成為幹部而再訓練後進。如此依次遞嬗，接棒永不乏人。

今年輕同事，未就業三年，竟計較晉升，工作僅知一二，遑論承擔大任？各級主管人員，疲於公文核閱及雜務應付，無暇顧及訓練後進，能者老矣，弱者猶難當重任，後繼乏人，日益嚴重，如不加速作有計畫之培植，勢將有將無兵，以至將少兵缺。此杞人憂之者三。

型式之制定、性能之優劣、效用之發揮、以及將來維護之難易等，更應審慎研究，統合分析，方能達到經濟有效之最高目的。

有了上述人、時、事、地、物各別的整体觀念之外，尚須有人時事地物綜合的整体觀念，那麼，做任何事都不會發生缺失，可望完美無疵！所謂科學管理：

人的管理—分層負責逐級授權，建立個人責任感；分工要細，統御要嚴，使人人有事做，人人有信心；健全人事資料，重視人才、發掘人才，進而培養訓練人才。

事的管理—掌握資料，熟諳情況，瞭解業務變化及需要；系統分析、週詳策劃、博徵意見、然後權衡利弊決定計畫；擬訂進度、明確分工，按計畫進度分別執行；考核成果、檢討得失，隨時改進。

物的管理—健全物料管制制度，掌握物料全盤狀況，儲備適度，統籌運用，使物料不浪費，物料不匱乏，物料不呆廢。

為了達成科學管理的要求，必須自基層單位做起，就其本單位的人、事、物的管理加以革新，然後集小單位為一部門，集各部門為一機關，於是整個機關的管理制度，方能健全而有條理，業務推行方能有生氣有發展。

每月論壇

新橫貫公路路線的踏勘問題 (64.6.15)

政府舉辦任何重大建設，在決定之先，必經過：資料蒐集、分析取捨、擬訂構想、實地踏勘、檢討研判、決定計畫的程序。俟計畫核定，再依照計畫原則，提出實施計畫，包括組織、設計、預算、經費來源、實施步驟及方法等。就新橫貫公路的開闢來說，也必須經過上述程序方能決定，絕不會僅憑各方建議，便貿然決定路線。

我們認為在決定新橫貫公路踏勘路線之先，路局應該把各方多年來建議的路線，以及站在主管機關立場認為可以考慮的路線，均一一繪於地形圖上，然後作分析取捨的作業。在分析取捨路線時，至少應顧及下列幾項重點：

1. **計畫目的**—本計畫既係以將來開闢橫貫東西部的公路為目的，所以「橫貫中央山脈」「連絡東西交通」，是本計畫的最基本要求，凡是迂迴某一地區後再橫貫之路線，就必須將迂迴路段捨棄。
2. **平衡發展**—我們知道現有的三條橫貫公路，是分為北部、中部、南部三條，將來新闢的橫貫公路路線，也必在已有的三條路線之間之外，所以新路線的分佈要與現有三條橫貫公路的分佈，構成對臺灣島的東西交通的大致等分，不宜過近亦不宜過遠。
3. **路線系統**—公路路線系統，是公路整體運輸發展的準繩。臺灣地理形勢特殊，所以每條橫貫公路一定要與平行於中央山脈西側的內陸公路和平行於中央山脈東側的東部幹線相連接，現有三條如此，新路線也應如此。
4. **經濟價值**—橫貫公路的經濟價值，應以開發中央山脈的經濟資源與促進東西經濟均衡發展為權衡的依據，並非以某一縣鄉地區產業開發為主。

如能顧慮到上述選線重點，則可供踏勘的路線預料不會太多，主

辦單位所遭遇的困擾也可減少。

其次，我們要談一談實地踏勘的問題。此次橫貫公路的踏勘，與一般公路工程的踏勘，其最大的不同點，第一：是要跨越中央山脈，經過一段披荊斬棘艱險的路程。第二是由中央及省屬有關機關十四個單位合組踏勘隊，集各類專家於一隊，每一成員均應認識通力合作的重要性，尊重領隊的領導，同甘共苦，密切合作，發揮團隊精神，才能圓滿達成任務。

再者，地方政府為爭取新路線能經過其本身轄區，常不遺餘力向各方陳情。我們在此也願奉勸地方各界人士，政府為踏勘橫貫公路新線，耗費的人力財力並不算少；而每次踏勘人員所歷經的艱辛與危險，遠非局外人所能想像，自不能對所有建議均予踏勘。縣政府即應主動出面協調，否則鄉鄉爭取，條條踏勘，其後果將成什麼局面？我們何不以國家整體利益為重，信賴專家！信賴政府最後的決策！

原則，乃多數事象共通之法則。用之於政治，則為政策；用之於軍事，則為戰略；用之於業務管理，則成制度；用之於工程，乃成標準。總而言之，凡百事端，不論其如何窮奇莫測，亦必有其本乎法理、合乎人情的正道存在，此正道，亦即吾人所謂立身處世之原則。

在機關，法令規章乃執行公務之準繩，辦事細則係單位分工的依據；但公務案件，經緯萬端，處理方法，不盡相同。如何求其觀念統一，前後一致，則必須有其原則。

在個人，嚴以律己，寬以待人，乃做人的基本原則。生存於組織複雜之社會，人際關係日益密切，待人接物，雖無定規，但如何求其不亢不卑，守正循分，亦必有其原則。

所以，機關辦事無原則必亂，個人處世無原則必毀。

路局業務，係以服務大眾為宗旨，一切作為，莫不與公眾利益息息相關；各級主事人員，如不能把握辦事原則，而武斷處理或渾沌簽辦，小者疏失舛誤，難以補救；大者違背政策，貽公害己。如加分析，不外乎下列幾種通病：

- 一、誤解通權達變的道理，以周旋應付，求暫安於一時，不計長遠之影響。殊不知所謂通權達變，係指在不違背基本原則之下，肆應變化多端的事態，使其圓滿解決而言，並非可因周旋應付而喪失原則。
- 二、為滿足自我表現慾，常在眾口同聲之際，獨樹一幟，另唱一調，以表示其與眾不同。其實，其內心也未必真正作如是想，不過藉危言聳聽以增加其聲望而已，是乃為標新立異而忽視原則。
- 三、為解決本身困難，或爭取單位權益，常不顧他人立場堅持己見，予人以不可理喻難以合作之感。如能在爭取時，顧及他人困難以及整體利益，憑理智判斷，作合理之爭取。便不致為爭取權益而破壞原則。
- 四、出席會議，討論問題，各人看法不同，主張未必一致，應本開

誠佈公的態度，就事論事的精神及不褊狹，不徇情、不苟同的立場，表示意見，否則遂因牽強附會而放棄原則。

五、人非聖賢，孰能無過，處理公務，或有偏差，一旦錯誤發生，肯勇於負責者尚有，能勇於認錯者不多；於是，為掩飾其錯誤而強詞奪理，為顧全面子而自圓其說，堅持其自以為是的原則。

把握原則，雖無一定章法，但與主事人員立身處世之人生觀有關，一切是非正邪，皆在於人心一念之間；昔呂坤在「仕學正則」中曾謂：「大其心容天下之物，虛其心受天下之善，平其心論天下之事，潛其心觀天下之勢，定其心應天下之變。」乃是為政之人，應有的修養。公務員能三復斯言，細加體會，則立身處世原則有矣！

每月論壇

監守立場 把握原則

——兼慰新中橫公路踏勘隊平安歸來——（64.11.15）

新中部橫貫公路踏勘隊全體隊員，歷盡艱辛，餐風露宿，每日以森林為友，以山泉為伴，走斷崖、過危橋，終於平安歸來，順利達成任務，誠屬難能可貴。可說是集合了團體智慧、勇氣和團體合作的結果，是真正發揮了團隊精神的具體表現！本刊願藉此敬表欽慰之忱。

不過，在踏勘隊歸來以後的半個月裡，我們在報上所看到的，滿篇盡是南投縣的怒吼，有如連珠炮一般，向踏勘隊的領隊猛轟；本刊不願在此討論政治上的是非，但我們要就下面幾個原則性問題，加以探討：

1. **踏勘的定義**—踏勘與測量不同，踏勘是以圖上定線為準，做沿線狀況的察看，所行的路徑，受懸崖未開路溪谷未架橋的限制，只有遠觀山勢，盱衡路形，所以必須有經驗的選線工程司，方能勝任。換句話說，在踏勘過程中，所要看的部位，勘察清楚，任務即算達成。一般人士，能明乎此，便不會有踏勘是否認真之疑了！
2. **研討與發言**—任何問題，在決定之前，都須經過研討，纔能有公正合理的結論。路線的踏勘，既非實測，更須參加踏勘人員，共同研討，方不致受個人偏見所左右。踏勘隊在深山中，各人表示其不同的看法，與對外發言不同，如果以研討解釋為對外發言，那麼，以後的踏勘隊，豈不祇能默默踏勘，意見不能溝通了？
3. **踏勘隊的綜合意見**—踏勘隊是由十幾個機關組成，與僅由一個機關辦理不同。既是由多個機關會勘，便須就地開會研商，作成綜合結論。這一結論也就是踏勘隊的總意見，而不是那一個人的意見。至於這一綜合意見，能否為層峯所接受，那是政策決定的問題。如果踏勘隊沒有綜合意見而各自歸建，那麼由各機關組成踏勘隊有何意義？

新橫貫公路的踏勘工作，公路局擬定五條路線，踏勘的結果，一旦有任何一條被刪除，必又指責踏勘隊踏勘不公，甚而叫踏勘隊負責，這樣鬧下去，使踏勘人員是否還敢說真話？

如果在繼續踏勘其餘兩條路線之前，高層長官們，在心理上沒有堅強的準備，對部屬沒有確實的信心，我們真擔心各機關是否願意派員參加？即或參加，也將是一個「無言踏勘隊」了！

因此，我們建議：

1. 橫貫公路的踏勘作業，是專業人員的共同智慧，不容摻入政治因素，專業盡可自由辯論，盡其言責，毋須干涉，至於政策的決定，是各層主管當局的事；地方政府或人民團體有任何意見，應以其機關或團體名義，正式向主管機關提出，不應以踏勘隊為對象。
2. 各線優劣的比較，是踏勘隊的責任，也是應盡的義務，這一評估必須由踏勘隊提出，方沒有白白浪費公帑踏勘一番；假如踏勘隊不敢或不應表示意見的話，所謂呈報上級核定也者，豈不須上級再踏勘？不然的話，上級如何取捨？
3. 踏勘人員，應本乎大公無私的精神，作公正、公平的研判，以盡到公務員負責服務的基本原則。

蔣院長在今年全國教育會議上，訓示我們：「要堅守立場，把握原則」，用之於未來路線踏勘，真是太恰當不過了！

辦理公路建設，一般基於兩種因素：其一是基於實際需要，也就是基於交通現況需要或依據資料分析預測未來的需要，如果不辦便不能解決交通問題，或者現在不開始辦，在幾年後便來不及滿足交通需要。其二是基於政策需要，所謂政策需要，便不是僅僅站在交通本身需要立場來決定的，而是將社會問題，經濟問題，政治問題，教育問題等，作整體綜合考慮來決定的。

身為專家的人，在基於實際需要方面，應提供確實可靠的分析，來支持需要的理由；在基於政策需要方面，應研究符合政策的可行途徑，來配合政策的實現。

負有決策的各級政府首長，要重視專家的意見，做為裁決的依據；主管財政的人，要瞭解專家的意見，並提供財務調度的方法，不能推翻專家的意見，或使專家聽從財政的意見。能如此，則任何工程投資，都可發揮其最高效用，達到財政的最高運用目標。

然而，近年有一種不成文的現象是，產生了專家之上的「專家」，使得很多工作計畫，非常不易推動：

鑽牛角尖的「專家」，遇事皆以最保守的角度觀察，專以狹窄的觀念，衡量事物的發展，不敢邁大步，望遠看，使一切計畫遷就現狀，缺乏勇往直前的勇氣，甚而因反對強烈使計畫無法實現。

管理經費的「專家」，不理會分析資料，不重視計畫目標，以經費限制計畫，按經費多寡修正計畫，造成計畫遷就經費，無法達到預期效果。

負責計核的「專家」，專講書面考核，忽視實際效果，對工程司為達到計畫目標，所耗費的智慧和心血，更是毫不體察；變更設計就是原來設計疏忽，增加經費便是原來估計錯誤，平時雖不尊重專家，但一有差錯倒是尊工程師為萬無一失的專家，不應該有變更修正和追加了！

高一級的「專家」，下級單位或專家的意見，經過層層審核人員，似乎總得表示一點不同看法，否則怎能看出職位高人一等？而下級單位為達到計畫的實施，又不好意思反駁，只好多少遷就一些高一級的

意見，使計畫變成不倫不類。

怕負責任的「專家」，平時發表高論惟恐向隅，遇有真正待決問題，猶恐避之不及，不得已必須參與其事時，則不敢面對問題，分析利弊得失，表示其具體意見，最後層層請示，逼得本非專家的主管或首長來裁決，即或將來錯誤，責在裁定批示者，與其無涉。

上述這些「專家」，在各單位中不僅未減其聲譽，反而益形重要，因一項事物之順利實現，必須先與這些「專家」取得協調，否則阻礙重重，即或氣死專家，也無法順利過關。

我們希望，公路界專家，除研究專門學術的理論與實務以外，應多瞭解與工程計畫有關的問題，如財務來源，預算制度，研考規章等，尤其與工程有關聯性的用地問題，各機關作業之配合問題等，俾可減少「專家」阻礙，使計畫順利實施。

我們也希望上述「專家」，能以推動工作計畫為最高共同目標，祛除偏見，拋棄本位主義，本依法理解決問題的態度，來推動工作計畫，而非阻撓計畫之推行，則專家與公路建設政策，方能密切配合，臻於圓滑順利的境界。

自從工業漸次發展以後，鄰近市區的郊外工廠林立，人口向都市集中，於是都市計畫擴大，而公路沿線的村鎮，也相繼變成了城市，再沿公路兩側形成帶狀發展，將城市連貫起來，甚至分不出何處是鄉村，何處是都市，公路也是市區道路，市區道路的幹線也是公路，公路工程 and 市區道路工程的結構，也在環境趨勢演變之下合而為一了。

有了現代化的公路，理應由現代化的公民來共同維護其完整，延長其壽年，使其能發揮最大的交通效益。但事實卻不盡然。

首遭破壞的是各種管線的埋設。在鋪築路面之先，管線管理機關，以預算不能配合而不申請，待路面完工不久，則提出埋設要求，目的在節省工費，容易施工。因關係民生需求，如不核准，常被指為不近情理。如予核准，則平坦完好的路面即遭破壞。

其次是自來水管的修護。由於埋設深度的不夠，或是水管接合處施工的不良，經常在接頭處漏水損壞路面，而水廠修理漏水水管，也頗有耐心，挖了再修，修了再漏再挖，從不抱怨。為什麼不能仔細用心地，研究改進一下修護方法，把漏水處管頭一次修好？

公路拓寬改善後，兩側土地所有人受益最大。沿路邊的新樓房建築相繼開工，挖地基時惟恐打下去的板樁不牢，造成地基土壁崩坍，乃想出以鋼索一端栓住板樁橫樑，另一端則栓在路邊暗溝的集水井上，為了防止鋼索鬆弛或者高出地面，便將道路緣石打成一條溝槽。我們真懷疑，這種破壞公共工程的舉措，竟未能遭受取締。

接著遭殃的是人行道。整齊美觀的紅磚步道，本是供人行的。可是請看油漆店門前的人行道，必是各色油漆琳瑯滿地；機車店門前的人行道，必是油污一片；飯店福利餐廳後門外的人行道，餿水滿地令人見之作嘔；至於房屋建築商占用的人行道，更是紅磚變成瓦礫場。

每逢大建築挖地基的時候，工程真是浩大，十部八部大卡車，一字排列路邊，地基上的挖泥機，藉輸送帶把泥土送到卡車上，卡車裝滿泥土運到郊外傾倒。一路上散落著挖出的粘土碎塊，把高級路面弄得「滿面」泥痕。

現代市區道路的邊溝，建築的非常考究，都是暗溝，路面上的水，要先流入集水井，然後再流入暗溝。可是建築商卻不管這些，每有一處蓋樓房，那一帶的暗溝必定被土石堵塞不通。試問那一冢曾經把暗溝認真清除過？建築管理機關是否認真檢查過？

公路或市區道路上最美的是行道樹，尤其公路上的行道樹，真是「命苦」已極。電力公司依據電業法，以颱風季節用電安全為由，對行道樹茂密的枝幹，攔腰一鋸，剩下孤幹殘枝，遠遠看去一片殘破景象，試問電力公司架線，為什麼一定要架在公路行道樹同一線上？

市容的整齊美觀，足以代表一個都市的水準。可是我們的通信單位，很能利用已成的桿架，沿水銀燈柱上有數不清的電話線，試問如果沒有這些燈桿，是不是要把線路拉到地面上？

路面講求平坦，是鋪高級路面的最大目的。可是常見一條新翻修或是新鋪的路面上，有很多高出地面的人孔，車子經過時蹦蹦跳跳。照理設計時，應有標準高度，這些人孔蓋的高度，何以不能與路面同高？何以將計就計，不加改正？

最後要提到的是車道和人行道分界處，為了人行安全，人行道約高出車道邊緣 20～25 公分。但是在機踏車發達的今天，想把機車直接騎上人行道，便發生困難。於是每家門前都在人行道與車道之間，做一個楔子型的水泥墩，這樣一來，不但使車道的有效寬減少，而且妨礙了路邊水流入集水井，兩墩之間淤積汗水，這一不合理的現象，習以為常竟視為當然了。

上述十幾種市政工程的現象，不僅每個市鎮都有，而且每條路上都曾發生，甚盼主管機關能拿出對策予以解決。莫叫建設成果，不出幾年，就變成零亂不堪。

濫用「路權」一詞，應加糾正

路權，顧名思義本是公路（道路）所有權的意思，土地為政府所有，供公眾交通使用者為公路，所以路權屬政府所有。也就是說，公路（道路）乃每一國民甚至外國人到本國來者，均有使用的權利，但是沒有所有權。如果土地為私有，那麼這條道路，便不是公共使用的道路，設非私路便是專用公路。

近來因有很多客運公司，經營的客運路線，即將屆滿核准經營年限，紛紛為爭取路線繼續營運權而努力，但竟將路線經營的權利，稱為路權，輿論報導也以路權一詞來報導。最令人不解的是政府主管機關簽辦文書，竟也使用路權一詞，而不用路線營運權，委實令人有啼笑皆非之感。我們試問，真正管理公路（道路）的機關，對他們所經營的路權（分為國有、省有、縣市所有、與鄉鎮所有），又將如何說法？假如主管機關再不自我更正，日久積非成是，真不知所謂路權何所指了！

發生車禍，總要帶上一筆工程責任

某晚報六月七日地方版刊載，通往臺東的南迴公路和臺東往成功的公路，近月來連續發生車禍四起，地方認為都是因為這兩條路的彎道太多，視線不良所造成，所以建議公路主管當局，應把這兩條路的彎道改直，路基拓寬。

乍聽之下，地方的建議，似乎言之成理。殊不知任何國家的公路，都不能沒有彎道，每一條公路，都有路線設計標準，而彎道半徑的大小，是依據路線標準來決定，路線標準又須依據交通量行車速率來決定。

例如楓港往臺東的公路，盤山曲折，受地形限制，不僅無法消除彎道，也無法把彎道半徑加大，行車人行經此段公路，自應依照標誌降低車速行駛，更不能超越中心線，否則就難怪發生車禍。

我們很奇怪當車禍發生後，為何不責備駕駛人超速行車或未遵守標誌標線規定，竟然想到截彎取直以及拓寬路基問題上，如果直線公

路以及加寬路基，就可沒有車禍的話，那麼臺北市有筆直平坦的六線八線道，為何仍有車禍？

公路修護，職有專責，自來水公司怎可代庖

某報載北斗鎮一條公路，因埋設水管挖壞路面，時逾半年未修復，引起地方人士不滿，後經自來水公司解釋，係因挖壞的面積，未能計算好，致不能修復。又聞自來水公司以後挖掘省公路局所養護的公路，可以由自來水公司負責修復，且已經省政府核准。

我們認為，電話、電力、瓦斯、自來水、鐵路、公路等等，都是專業管理的公共設施，一旦有損壞，自應由其專責管理機關修復。公路損壞，不論係何原因，均應由公路管理機關修復，法有明文規定，不容有例外，否則一條公路，任由管線機關各自予以修復，真不知這條公路，最後將變成何種情況，且不能因各自修復可以省錢，便由各機關自辦。

收費員不經手錢鈔，仍難防止舞弊

公路收費，因站務員時有弊端，各方紛紛指責主管機關改善不力，乃以天下興亡匹夫有責的態度，建議主管機關如何改進，其中多數建議，皆認為如果使收費員不經手現鈔，豈不可以防止侵吞費款，所以有改用回數票，另指定售票場所購買，改用硬票，改用三聯票等，好似這些簡單易行辦法，竟然主管機關沒有想到。

其實上述這些辦法，早在五六年前，有的已經試過，有的經研究後，根本不可行。主要關鍵在於這些不經手現鈔的票證，本身就是有價證券，作起弊來，比現鈔更容易，而且更難查究。拋開用回數票等等是否便民不談，單以票證本身來說，如何防止其回籠再售？收費員可以把收到的票，再整批折扣轉售給有意逃費的車子或者這些車子的公司，豈不永遠不要再買票？因此，還不能把各界認為「簡單的防止舞弊辦法」，驟然採納實施。

規，「有法度也」。所以，用法正人叫規。規也作「成例」解，如成規、官規、法規等均是。

矩，「法也」。也是正方之器。周髀算經所謂「圓出於方，方出於矩。用矩之道：平矩以正繩，偃矩以望高，覆矩以測深，臥矩以知遠，環矩以為圓，合矩以為方」。

規與矩，早在商周之間，即知運用之道，我們殊應以我中華文化之博大精深，引以為榮。

規矩，是每一個人做人處事的標準，在家庭是父慈子孝、兄友弟恭、家庭和樂的要素；在社會是敦親睦鄰、禮讓秩序、和諧共處的準則。俗謂「家有家規，國有國法」，也就是說，一個人的食衣住行育樂，都要有規矩；每一國民的一舉一動，必須守法。

政府機關的公務人員處理公務，不但要守法，而且要合理。守法，是遵守政府公布的各項法令規章。合理，是要有立場有原則，公正公平，使人信服。身為主管人員，尤應率先垂範，公正無私，堅持立場，把握原則。方能使僚屬景從，對國家有所貢獻。

會議，是各機關舉行最多的一項公務，會議主持人，在開會伊始報告開會目的後，應先聽出席代表的意見，然後再歸納多數人意見作成結論，才是真正合理的會議。可是有的主持人，為表現其才華，或者是為表現其權力，竟在開始一報告，便把其「個人結論」宣布，儼然原則已定，你們最多表示一些細節意見即可。試問：既然一開會就宣布其「個人結論」，又何必開會？不如以公文下達命令豈不更好！這是不知會議的規矩的緣故。

處理公務要有原則，要有立場，同一類事，不應有兩種截然不同的處理方法，同一件事更不應前後自相矛盾。一旦公務處理沒有原則，可隨個人的好惡來決定，也就是沒有法度（規矩）。假如再遇上相同事件或援例要求，便沒有規矩可循。

論語為政篇第三：「子曰：吾十有五而有志於學；三十而立；四十而不惑；五十而知天命；六十而耳順；七十而從心所欲，不踰矩。」

一、都市交通問題與對策—在交通大學建校九十週年學術研討會講評（75.4.19）

以語體解釋是說：「孔子說：我從十五歲起便立志從事於學問；到了三十歲，便能明道守禮，卓然自立；四十歲便能通權達變，沒有疑惑；五十歲便能窮理盡性，懂得天命；六十歲便能耳聞心順，不思而得；七十歲便能隨著心意去做，也不會越出法度。」上述這段話，乃孔子自述為學的歷程與進境。孔子說，到了七十歲才能隨心所欲去做，也不會越出法度，也就是說在七十歲以前，必須謹慎言行方能「不踰矩」。

公務人員六十六歲就要退休（延長者例外），每日作事都要隨時注意守法，不能越出法度。等到七十歲才會「不踰矩」，實已太晚，對於公務已無補益了。

都市交通問題至為複雜，牽涉面向也非常廣泛，現有都市規模大體均已定型，除尚待開發建設的地區之外，變動很小，應將重點放在整體交通規劃方面。尤其對於幹道系統的建構與功能的評估，包括路口容量的分析，路型斷面的調整與車道的布設，號誌系統的改善，行人交通的確保，停車場的增建與停車管制，公車系統路線的調整事項。

都市交通規劃的範圍，不應以本都市內交通為限，應審度在都會區的區位，與各衛星城市的關係以及聯外道路系統的結構等，均應列為規劃範圍。

都市停車問題已是各重要都市的普遍問題，源自停車場的供需失調，執行管制停車的鬆弛，以及民間投資停車場意願的低落，如不能從鼓勵興建停車場及管制路邊停車著手，勢將造成道路變成停車場，使都市交通難以順暢的地步。應由主管機關就用地的取得、都市計畫的修訂、資金的籌措、獎勵措施的提高、路邊停車管制的加強、巷道停車的規劃、停車費率的調整等多方面予以檢討，並由中央主管機關，從速制定停車場法，以求解決。

為遏制小汽車過度成長，發展大眾運輸為必要趨勢。因此，都會區捷運系統的建設，應縮短工期加速推動。而公車系統向由少數幾家壟斷的情形，必須打破。重新規劃行車路線，開放行駛路線經營權，更為刻不容緩。

聆聽各位研究報告之後，謹作以上補充，敬請指教。

二、高雄縣交通運輸系統整體規劃與建設——在高雄縣綜合發展研討會講評（73.4.24）

剛才聽到陳主任（交大運管系主任）研究報告，從區域發展的趨勢，運輸系統規劃的概念，以及實質的改善計畫，內容豐富，觀點正確可行，本人深表欽佩。

談到高雄縣的交通問題，不可忽略了高雄縣市唇齒相依的整體關係，因為它不但受高雄市的影響，還要配合高雄市的需求。環繞高雄外圍的各鄉鎮市，成為高雄市生活圈的一部分，日常生活、就業、就學均密不可分。因此，相關重要幹道，必須全面配合改善。

高雄縣是三軍基地所在，更因本縣在區域特性上分為鳳山、岡山、旗山三大副區域中心，分別以此三地四面發展，藉公路幹線而彼此聯繫，對此類幹線應作整體改善。

高雄市的外圍地區，東北有仁武、大社，西南有大寮、林園，西面是高雄港，東面的澄清湖、佛光山，這些大工業區和觀光勝地，都是構成兩縣市必須整體發展的因素，在規劃運輸系統時，應有通盤的考慮。而高雄港聯外快速運輸系統的規劃也有早日完成的必要。

剛才幾位議員提到公車問題，非常重要。現在僅有兩條路線貫通兩縣市，實在太少。應在道路系統建設之外，透過縣市的協商，在市與衛星城市之間，增闢公車路線，實刻不容緩，這樣也可減少機車和小汽車的流量。交通處也將從中善盡協調與促進的責任。



▲高雄縣綜合發展研討會講評

三、嘉義市交通運輸系統之規劃與建設——在嘉義市綜合發展研討會講評（75.9.25）

聆聽交通大學管理學院陳院長武正教授的報告之後，簡要地提出四點看法和兩點建議，請嘉義市政府參考。

- （一）**聯外道路系統方面：**向北之忠孝路、向西之北港路及向南之博愛路，均已獲中央補助改善完成。尚有向東及向東南之林森路、彌陀路尚待拓寬。以及市區內之主要幹道如吳鳳南北路等，尚需改善。應積極爭取中央補助予以拓寬改善。
- （二）**平交道問題：**依據本市發展現況及交通處消除鐵路平交道計畫，除老吸街外均可改為立體化。因此，鐵路路線是否改為高架或地下化，對本市鐵路東西兩側的發展影響不大。
- （三）**單行道與停車管制：**市中心區除幾條幹道外，已劃定為單行道，但機車仍准雙向行駛，似有不妥。加上路邊停車管制不嚴，交通非常混亂，有加強執法的必要。
- （四）**交通專責機構：**現在北、高兩市交通局即將成立，當建議省政府，在五省轄市和臺北、桃園、高雄三縣優先成立。

兩點建議是：

- （一）鐵路西側發展遲緩，可以採取市地重劃、區段徵收等土地開發方式建設新市區，促進東西兩側的均衡發展。
- （二）重視縣市間的依存關係，市民日常生活需要的農產品均來自縣區，而縣民所需日用品則需嘉義市供應，所以聯絡市鄉之縣鄉道應加強維護，保持暢通。

四、雲林縣交通運輸系統整體規劃與建設—在雲林縣綜合發展研討會講評（76.8.15）

黃主任（交大運管系）提出的規劃報告，在量的方面雖然不夠多，但是在質的方面，並不亞於任何規劃報告。尤其各項數據的引用，都是最新的資料；評估的正確以及服務水準的預測，對未來改善標準和優先順序，都極具參考價值。其次，黃博士特別提到在實質建設時，應注意交通系統的連貫性與完整性，指出從事交通建設的缺點，本人也深表贊同。唯一值得研究的是，設定基本容量的標準太高，未考慮沿線電桿、種樹、停車等造成流量的阻礙，不能以計畫寬度做為評估基準，應設定折減因子，降低容量設定標準，以符實際。因基本容量一高，則V/C值變小，等於降低改善標準與改善時程。

交通建設是各項建設的基礎，也是促進經濟發展的先鋒，本縣雖然有完整的公路網，但未能提早建設或改善，以致未能帶動經濟發展，使本縣仍停留在農業為主的現象。今後似宜突破傳統，引進工業發展，不僅可使濱海地區不再荒蕪，也可降低人口外流。（當時尚無基礎工業區）

檢視本縣公路路網，具備六縱（台1、台3、台17、台19、145、155）六橫（154、156、158、160、164、158甲）分布態勢，應依優先順序協調省公路局逐步改善，使全縣交通改觀。至於第二條高速公路正在規劃之中，應及早瞭解路徑，尤其交流道設置區位，對本縣發展影響很大，如有意見，應即時提出建議，不要事後要求修改，增加困擾。

五、臺中都會區綜合運輸規劃—交通大學交通運輸研究所報告講評（76.3.13）

這是一部層次清晰、內容充實、作業嚴謹、規劃完整的報告書，每一規劃環節，都是依據實際訪問調查或蒐集的資料，按照規劃作業程序、建立模式推演而來。其結果不僅評估有據，也是論述務實、跳脫言論空泛洋洋灑灑而不知所云的報告。其與近年各縣市所作綜合發展計畫完全不同。本人對張所長（家祝）領導的工作團隊的專業素養和敬業精神，深表敬佩。這本報告，可供各學術研究機構以及政府交通運輸規劃部門，從事此類作業的範本，具有永久保存的價值。對臺中都會區各縣市政府來說，更是未來執行計劃的藍本。

臺中都會區劃設的範圍，是本研究的基礎。範圍過大或過小，均不適宜。本報告除以臺中市行政區為中心外，將臺中縣大甲溪以南、臺中港以東；彰化縣員林、鹿港及南投縣之南投、草屯以北為都會區的範圍，合乎實際需要，非常正確。並將交通分區分為五大次分區及臺中市（8小區）、臺中縣（20小區）、彰化縣（12小區）、南投縣（2小區）等42個小區，完全配合鄉鎮行政區來劃分，也很適當。

現在第二高速公路經過中部的路線，尚在規劃之中，本人認為從新竹系統前（寶山附近）分出走內陸線的構想，須開鑿多座隧道，不僅工程艱鉅且需費龐大，所經三灣、獅潭、卓蘭等地區，人口稀少，經濟效益極低，似非最佳選擇。本人身兼審議小組委員，屆時將建議改走竹南、後龍、通霄、苑裡、大甲之濱海線。自大甲以南，究竟直接連往豐原後南下（濱海甲線）、抑經清水、沙鹿過大肚溪後經彰化南下（濱海乙線），屆時再作研討。

臺中都會區之中山高速公路，位於都會區西側，使在都會區東側之豐原、太平、大里等重要城市的車輛，為進出高速公路，必須經過臺中市區幹道，已造成沉重的交通負荷；如果第二高速公路，也決定走西部濱海線，則需要另闢大甲經豐原南下至霧峰或草屯的東環線，以解決位於都會區東側城市車輛進出高速公路的問題。所以，本人贊成走濱海乙線外，到彰化後再東行往霧峰、草屯南下，較具運輸效益，

也可改善南投地區從來沒有高速公路的歷史。

一般所見的運輸規劃報告，多以大小汽車等換算得來的總旅次，來做為需求與預測的基礎，很少對貨運需求單獨做分析。因為貨運需求分析，必須從貨運型態、貨運調查著手，方能求得旅次產生吸引與起迄分析。然後須建立產生及吸引預測模式，推估出各區間之產生量與吸引量。研究單位不僅不逃避貨運評估之艱難，且能將 42 個小分區間之貨運產生吸引量及目標年之預測值求出，值得欽佩。而對貨物運輸路線提出改善計畫，更屬難得。

關於短程改善計畫，均屬可行；中長程改善或道路新闢計畫，部分細部構想尚有商榷餘地，但在大原則方面，以逐步闢建都會區二號路、三號路、四號路等，皆屬正確。尤其對此類道路應以快速道路標準興建，更具見地；而對臺中港特定區道路之開闢，促進港區發展，也非常重要。

此外，本人想就當前交通管理方面，提出幾點淺見：

(一) 市區騎樓打通問題：臺中市及鄰近重要城市，騎樓遭封閉或占用的情形，非常嚴重。在騎樓外緣又沒有人行道，以致行人無安全通行空間，祇能與車爭道，希望縣市政府能予重視。其改進方法有三大步驟：首先對新建房屋所留設的騎樓地，嚴禁裝設鐵捲門封閉自用。第二，取締已據為私用的騎樓，從幹道著手逐條予以清理打通；並嚴禁百貨公司等占用騎樓設攤營業。第三，選擇幹線道路，整平騎樓地或在道路邊溝上增鋪人行道，促進行人安全。

(二) 號誌控制系統建置問題：臺中市中央號誌控制系統的規劃，業經交通部補助辦理，請市政府早日完成。尤其對路口的時制、時比的設計，是否符合交通量的事實，應經過測試再行啟用。至於其他都市如豐原、草屯、南投、彰化等市鎮，也應逐步實施。

(三) 紓解都市停車問題：各重要都市的市中心區，路外停車場普遍不足，路邊停車場的劃設又嫌浮濫，以致街路巷

弄到處停車。臺中市區除自由路立體停車場之外，尚無公有路外停車場。交通部正研訂停車場法，一面鼓勵私人投資，一面補助地方政府，覓地興建路外停車場。臺中都會區各重要都市，都應該早作準備，爭取補助興建停車場。但應注意區位的選擇，不可為爭取補助而將停車場建在無停車需要的地方，否則徒耗公帑於事無補。

(四) 單行道應妥善規劃問題：例如臺中、彰化、豐原等舊市區，都是數十年前依照火車站站前發展，所作的都市計畫，道路寬度普遍狹窄。劃定區域實施單向配對行車，實屬必然，但區域的圈選和路線的行駛方面，應該依照交通調查資料，妥善規劃，必要時多徵詢沿路民意，俾可順利實施。一旦實施後，就要嚴格執法，使市民養成遵守的習慣。

(五) 興建人行陸橋問題：在道路交通量大而行人眾多的路口，興建陸橋供行人通行，是維護行人安全的一種措施。但因陸橋高度受橋下淨空限制，必須在 5 公尺以上，行人上下極為費力，以致發生行人擅闖平面道路情事。例如，本研究報告在臺中市舊市區路口，興建 8 座陸橋構想，本人認為無此必要。當路口號誌化以後，在車輛直行時間，也可設行人號誌，准許行人直行通過，實為可行方案。請研究單位再加研究改進，以免建陸橋行人不用，形成浪費。

六、南投縣交通運輸系統整體規劃與建設

——在南投縣綜合發展研討會講評路 (73.12.27)

張所長（家祝）是目前談臺灣地區交通運輸問題，深具權威的博士，他對南投縣的運輸規劃，是以聯外系統、輔助聯外系統、環狀道路系統與觀光道路系統等四大功能性作為規劃基礎，研訂改善策略，立意非常正確而務實。

南投縣的公路網非常特殊，幹線路網有如四角形連線，東北角是埔里，東南角是水里，西北角是草屯，西南是竹山，三鎮一鄉各據一方，構成公路骨幹。但每條省道幹線經過這三鎮一鄉時，都要走舊市區老街。我的看法是，除了水里外環線，配合水利計畫可以實施外，埔里尚缺一條外環道路，應該將信義路的開闢列入計畫；在草屯鎮方面，缺少兩條外環線應該納入計畫，就是草屯一號路和九號路，一號路可使台3線不必經草屯市區南北貫通；九號路可使往返埔里交通避開市區。另外，在名間鄉是台3與台16兩路交會之處，應開闢外環道路；還有竹山鎮的北外環也應納入本計畫。

張所長對南投縣的交通，以公路為主是對的；但也不要忽略掉鐵路集集支線，不論在觀光方面或明潭抽蓄發電廠聯外功能上，都具有其存在價值。

關於建議現有道路設施，應加強服務水準的提升，而非努力開闢新路一點，本人完全同意。尤其南投縣多屬山地，開太多山路，不易養護，且易造成滑動與崩塌，對交通維持與水土保持，均屬不利。

附錄二 | 獎章集錦



1



2



3



4



5



6

- 1 八七水災重建獎章
- 2 51年總統召見特保最優獎章
- 3 臺灣省政府頒服務滿35年獎章
- 4 中國土木水利工程學會工程獎章
- 5 行政院頒一等服務獎章
- 6 交通部一等交通專業獎章

附錄三 | 生活剪影



▲ 民國 100 年 12 月 18 日於臺中作者寓所與時任交通部毛治國部長（右一）合影



▲ 民國 104 年 4 月 27 日於交通部次長辦公室，作者（左）與交通部吳盟分次長合影



▲ 民國 103 年 9 月 27 日於臺中作者寓所與時任交通部葉匡時部長（右一）合影



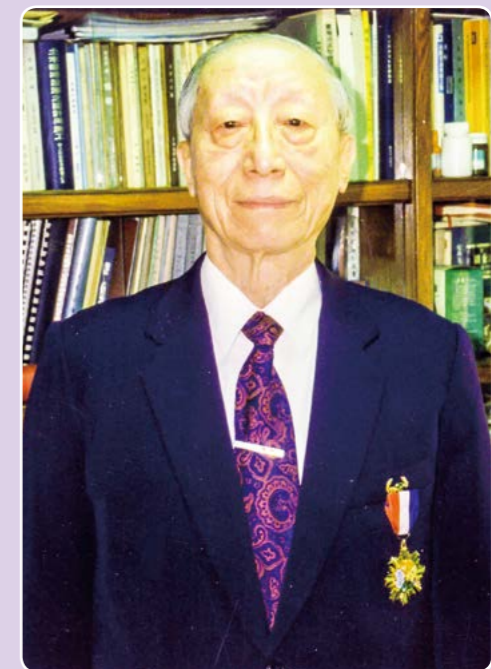
▲ 民國 103 年 2 月 20 日在道貫古今新書發表會上，作者（右三）與時任公路總局趙興華副局長（左二）合影



▲ 民國 56 年 1 月 23 日搶修蘇花路 112+750 處，作者（左）與時任交通處陳聲簧處長合影



▲ 民國 85 年 12 月 28 日受領中國土木水利學會工程獎章



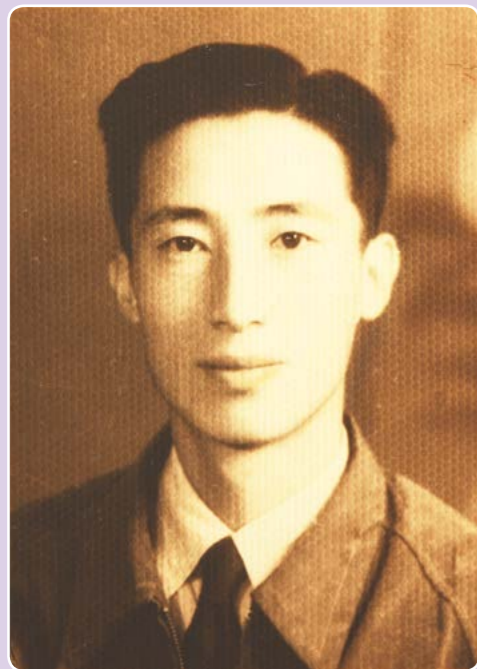
▲ 民國 91 年 11 月 27 日受頒交通部一等交通專業獎章



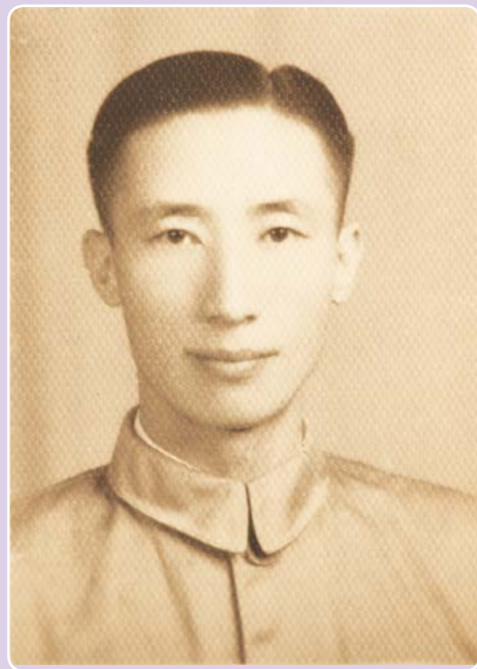
▲ 民國 72 年 11 月 22 日作者（右，時年 64 歲）與公路局林前局長則彬（時年 83 歲）合影



▲ 民國 86 年 7 月 31 日送交通部運輸研究所張有恒所長就任民航局長時攝，右一為作者



▲ 民國 38 年 11 月冬去市政府報到前攝



▲ 民國 44 年 12 月 11 日在公路局送審時攝



▲ 民國 80 年 5 月 5 日作者在庭院與家人合照



▲ 民國 67 年 9 月辭公路局規劃處處長後，與妻錦桂、小兒子季倫合照



▲ 民國 87 年 6 月 20 日小兒子季倫交大畢業



▲ 民國 91 年 8 月小兒季倫研究所畢業合照



▲ 民國 100 年 11 月 5 日於臺中祝作者 92 歲生日，與女兒、兒子、媳婦（後左）合照



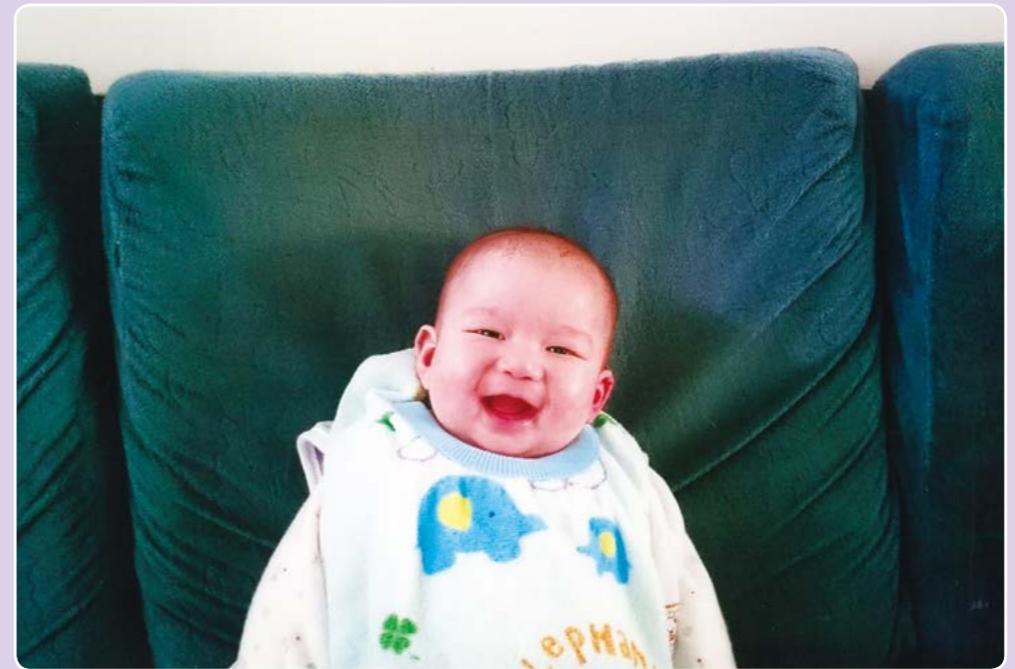
▲ 民國 98 年 11 月作者 90 歲與妻錦桂合照



▲ 民國 83 年 7 月 17 日與林蕙茹女兒（左）合影



▲ 作者小兒子季倫的岳父岳母



▲ 民國 103 年 9 月 4 日作者小兒子季倫生子張 珺



▲ 季倫與妻王詠萱合照



▲ 「八老之會」民國 96 年 12 月 12 日合影於凱撒大飯店，左起林永德、作者、蕭明揚、張祖珺、李 信、葉 榮、賈駿祥、楊 夷

附錄四 | 作者張 澎 親自撰述 主持研訂 大事年表

民國 09 年 11 月 11 日	• 出生於遼寧省撫順縣
31 年 12 月	• 哈爾濱工業大學土木工程學士畢業 (春季始業)
32 年 01 月	• 交通部東安土木工程處技士
35 年 02 月	• 東北生產管理局副工程司兼製冰廠課長
35 年 09 月	• 中國長春鐵路管理局工務員、幫工程司
38 年 12 月	• 高雄市政府建設局技佐
39 年 09 月	• 高雄市政府建設局技士
40 年 03 月	• 兼任高雄市政府建設局工程隊長
41 年 01 月	• 改任高雄市工程隊隊長
41 年 12 月	• 土木技師考試及格
44 年 09 月	• 臺灣省公路局正工程司
45—47 年	• 受交通部委託起草公路法規
	• 公路法
	• 公路修建及保養規則
	• 公路經營業管理規則
	• 專用公路管理規則
	• 公路土地使用規則
	• 收費公路規則
	• 汽車燃料使用費徵收及分配辦法
	• 公路及橋梁編號辦法
45 年 12 月	• 完成 2,600 公里重要縣鄉道十年改善計畫
48 年 08 月	• 臺灣省公路局正工程司兼養路處養護課長
48 年 08 月	• 完成八七水災修復計畫
49 年 12 月	• 受頒八七水災獎章

50 年 01 月	• 《公路普查手冊》編製完成 (公路局, 50 年 01 月初版)
50 年 06 月	• 完成公路普查計畫
51 年 12 月	• 特保最優人員受頒總統召見獎章
52 年 03 月	• 完成東部產業道路興建計畫
53 年 09 月	• 臺灣省公路局正工程司兼養路處副處長
54 年 06 月	• 公路管理與財改撰述完成 (中國工程師手冊公路篇, 55 年 06 月初版)
54—63 年	• 整理公路用地
61 年	• 完成高屏沿海公路改善計畫
63 年 03 月	• 臺灣省公路局正工程司兼規劃處處長
63—65 年	• 完成中山高速公路交流道聯絡道路改善計畫
64 年 03 月—64 年 10 月	• 新建三條橫貫公路計畫踏勘完成
64 年	• 完成北部濱海公路貫通計畫
64 年	• 完成屏鵝公路拓建計畫
65 年	• 完成公路長期發展計畫
66 年	• 臺灣地區公路網修正計畫 (交通部 67 年 7 月 1 日公布)
67 年 11 月	• 臺灣省交通處技正兼第二科科長
68—72 年	• 完成鐵路平交道改善及第一、二期改建立體交叉計畫
70 年 09 月	• 臺灣省交通處技正兼主任秘書
71 年 12 月	• 臺灣省交通處副處長
73 年 05 月	• 受頒行政院一等服務獎章
74 年 04 月	• 交通部參事兼道路交通安全委員會執行秘書
74 年 05 月	• 完成道路交通安全及交通秩序改善方案

75年元月	• 完成中油 155 億盈餘專款改善道路交通計畫
75年元月—75年12月	• 停車場法草擬完成
76年	• 完成臺灣地區重要都市交通改善整體規劃
76—77年	• 完成臺灣地區重要都市交通號誌電腦控制系統計畫
76年04月	• 交通部參事兼主任秘書
76年12月	• 退休〈延長兩年〉
77年01月—86年12月	• 交通部顧問（有給職）
77年	• 主持臺灣地區重要觀光地區聯外道路改善計畫
77—78年	• 主持北部第二高速公路交流道連絡道路改善計畫
79年06月	• 《中華民國交通誌公路篇》撰述完成（國史館，80年02月初版）
77—80年	• 完成公路長期建設規劃
80年	• 主持 2020 年臺灣地區整體運輸系統長期發展規劃
79—82年	• 主持中南部第二高速公路交流道連絡道路改善計畫
81—82年	• 完成東西向快速公路十二條建設計畫
82—83年	• 主持月眉大型育樂區聯外道路興建計畫
84年	• 主持中山高速公路交流道地方連絡道路交通現況檢討與改善計畫
85—86年	• 主持高速鐵路站區聯外道路改善計畫
85—86年	• 主持臺灣地區砂石運輸道路系統改善計畫
85年12月	• 受頒土木水利工程學會工程獎章
86年	• 主持桃園航空城客貨區聯外交通系統建設計畫
86年08月	• 逢甲大學交通工程與管理學系兼任講師

87年01月—100年12月	• 交通部榮譽顧問
87—89年	• 完成臺灣地區公路建設規劃
88年09月	• 《公路行政管理概論》出版（國彰出版社，88年09月初版，90年09月再版）
89—90年	• 完成臺灣地區公路等級、編號之調整及公路管理權責劃分之研究
89—92年	• 主持公路法及相關子法之再修訂
91年	• 完成高速公路交流道連絡道路評估準則之研究
91年12月	• 受頒交通部一等專業獎章
92年	• 完成公路管理養護制度之研究
92年08月—97年07月	• 逢甲大學交通工程與管理學系兼任副教授
93—94年	• 完成臺灣地區省、縣道路線檢討及編號調整規劃
94—95年	• 主持軌道運輸工程施工事故防制之研究
96年06月	• 土木史道路工程篇撰述完成（中國土木水利工程學會，97年01月初版）
96—97年	• 完成公路設施養護管理法規與作業程序更新之研究（一）（二）
98年12月	• 完成因應行政區域更動後公路路線等級及編號檢討初探
100年07月	• 慶祝建國 100 年 15 交通人代表
101年08月	• 金路獎獲頒終身成就獎
102年06月	• 《世紀交通—重要運輸檔案》公路運輸部分撰述完成
104年05月	• 《臺灣公路人—張 澎回憶錄》出版（公路總局，104年05月初版）

國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

臺灣公路人：張澎回憶錄 / 張澎作. -- 初版. --
臺北市：交通部公路總局，民104.05
面：公分
ISBN 978-986-04-4927-3(精裝附數位影音光碟)
1. 張澎 2. 回憶錄 3. 公路工程
783.3886 104008124

臺灣公路人—張澎回憶錄

發行人 | 趙興華

作者 | 張澎

圖片提供 | 張澎、聯合報

出版者 | 交通部公路總局

編審 | 李忠璋、吳文益、張宇博、曾馨毅、朱瑞陽

地址 | 10863 臺北市萬華區東園街 65 號

電話 | (02)2307-0123

編印單位電話 | 規劃組 (02)2307-0123 轉 8106

網址 | www.thb.gov.tw



設計編印 | 太乙媒體事業有限公司

企畫統籌 | 林瑞霖

企畫編輯 | 陳若瑜

平面攝影 | 張倚華、賴韋仲、池能聖、趙志翔

美術設計 | 賴嘉暉、林瑞霖、高千涵、林祐任

印務工程 | 林世光

出版日期 | 中華民國 104 年 5 月初版 1 刷

G P N | 1010400642

I S B N | 978-986-04-4927-3

定價 | 新臺幣 600 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，請洽公路總局規劃組（電話同出版機關）。

展售地點 | 國家書店（松江門市）：104 臺北市中山區松江路 209 號 1 樓

(02) 2518-0207

www.govbooks.com.tw

五南文化廣場：臺中市區中山路 6 號

(04) 2226-0330

www.wunanbooks.com.tw