

GUANG DONG SHENG ZHI

● GONG LU JIAO TONG ZHI

GUANG DONG SHENG DI FANG SHI ZHI

BIAN ZUAN WEI YUAN HUI BIAN

广东省地方史志编纂委员会 编



廣東省志

公路交通志

广东省地方史志编纂委员会编

广东人民出版社

粤新登字 01 号

责任编辑:余小华

封面设计:杨白子

广东省志·公路交通志

广东省地方史志编纂委员会 编

*

广东人民出版社发行

广东省新华书店经销

广东农垦印刷厂印刷

787×1092 毫米 16 开本 21.5 印张 6 插页 430,000 字

1996 年 9 月第 1 版 1996 年 9 月第 1 次印刷

印数 1—2,000 册

ISBN 7-218-02079-8/K·503

定价:58.00 元

如发现印刷质量问题,影响阅读,请与承印厂联系调换

广东省地方史志编纂委员会

主任：谢 非 (1984.3—1987.2)
杨 立 (1987.2—1988.11)
匡 吉 (1988.11—1992.3)
卢瑞华 (1992.3—)

第一届 (1984.3—1987.3)

副主任：杨 立 林 洪 王致远 黄勋拔
顾问：杨应彬 罗 天 尹林平 肖焕辉 张江明 黄 业
委员(按姓氏笔划为序，下同)：
丁励松 于 侃 马恩成 方 骏 王伟光 王守初 古志德 卢思谋
苏 烈 陈 彬 陈乐素 李光中 李茂萱 李修宏 李海东 邱长云
吴群继 郑 群 杨 樾 杨子江 张 磊 张汉青 张朝贤 罗宗海
欧阳述乾 胡守为 骆胜安 唐 瑜 梁 钊 黄 每 黄朝中 龚鉴尧
鲁 阳 曾近义 曾昭璇 蔡 洛 廖 钺
办公室主任：黄勋拔(兼)

第二届 (1987.3—1992.3)

副主任：林 洪 王致远 黄勋拔
顾问：杨应彬 罗 天 张江明 黄 业
委员：马恩成 王伟光 王守初 古志德 卢钟鹤 许任之 孙克杰 曲福寿
刘耀荃 苏 烈 陈乐素 陈遐瓚 李光中 李作铭 李修宏 吴群继
郑 群 张 琮 张 磊 张经炜 张振宇 杨 樾 罗宗海 林登云
欧阳述乾 柯义林 胡守为 骆胜安 唐 瑜 徐德志 梁 钊 梁 冀
黄华华 龚鉴尧 鲁 阳 曾近义 曾昭璇 廖 钺
办公室主任：黄勋拔(兼)

第三届 (1992.3—)

副主任：邱长云 肖如川 张 磊 黄勋拔
顾问：林 若 寇庆延 黄 业 张江明
委员：马恩成 方志钦 王鼎昌 王善荣 古志德 朱 洪 许任之 伍明光

刘 陶 刘斯奋 刘傅海 陈功绵 陈遐瓚 李纯昆 李俊权 李修宏
吴群继 杨开茂 林华景 林登云 郑泽才 张经炜 张振宇 柯义林
胡守为 唐 森 侯国隆 高傅铿 梁 木 梁 钊 鲁 阳 曾近义
廖鸿兴 翟锦云

办公室主任：黄勋拔（兼）

主 编：卢瑞华

副主编：黄勋拔（常务） 侯国隆

《广东省志》审查委员会

主 任：邱长云

副主任：卢 荻 黄勋拔

委 员（按姓氏笔划为序）：

陈胜彝 吴群继 周 川 张江明 柯义林 侯国隆 梁 钊
曾牧野 鲁 阳

广东省地方史志办公室编审人员：侯国隆 侯月祥 陈燕华 杨 波

《广东省志·公路交通志》编审委员会

主 任：孙民权

副主任：陈光华 李煌生 谢瑞振 翁绍炼 吴嘉启

委 员（按姓氏笔划为序）：

丁铁葵 李少峰 吴四端 陈连生 岑炳尧 张省忠 郑木钦 郑玉书
郑启瑞 林永祥 周 佳 徐一宁 凌子如 黄良然

《广东省志·公路交通志》编写人员

主 编：林一叶

编写人员（按姓氏笔划为序）：

于载訥 邓敬寰 边信旺 朱东长 李启智 陈 洵 林一叶 林其祥
郑木钦 黄伯坤

前 言

编修地方志在中国已有两千多年的历史，是中华民族优良的文化传统。从东汉起，今广东地区便有地方志一类的书出现，宋以前可考者有101种。广东专修地方志书起自宋代。元代有14种，明代有224种，清代有370多种，民国时期有49种。《广东通志》的编修自明代起，曾纂修过8次。现存《广东通志》6部，其中明代3部，清代3部。最后一部为清道光二年（1822年）阮元主修。民国时期曾两次编修省通志，皆有始无终，只留下“未成稿”，没有印刷发行。

中华人民共和国成立后，共产党和人民政府十分重视修志工作。1950年以后，广东各地有关部门重视旧志书征集、整理和新志书的编修工作。1958年冬至1963年，广东68个县（市），先后有48个县（市）成立了修志机构，组织编修新志书，有17部县（市）志写成初稿，其中有的已在内部发行。1959年，由广东省委宣传部组织编修了一部《伟大祖国的广东》（初稿）。在“左”倾错误的干扰下，广东各地修志工作受到不同程度的影响，不久半途而废。

1979年，斗门县率先重修县志，并于1980年内部出版了《斗门县志》。接着，琼海县、临高县、龙门县、连县、新兴县等也较早地开展了修志工作。

80年代，国家把编纂地方志列为哲学、社会科学的重要工程，1983年4月成立了中国地方志指导小组；国务院把编修社会主义新方志的工作正式纳入各级人民政府的工作。1984年3月17日，中共广东省委、省人民政府决定成立广东省地方志编纂委员会（1992年3月改称广东省地方史志编纂委员会），下设办公室，负责组织《广东省志》、《当代中国的广东》（全书118万字，已于1991年12月出版发行）的编纂和对全省编修新地方志进行规划、指导、审查及出版工作。1984年12月17日，省委办公厅、省政府办公厅发出《通知》，对编修《广东省志》的指导思想、原则及修志机构设

置、人员配备作了相应的规定，并对各分志的编修进行分工。自此，省直单位、大专院校、中央驻穗单位及省军区共 110 多个单位开始了编修《广东省志》各分志的工作。

按规划，《广东省志》由概述、大事记、专业分志和附录组成，共 2000 万字左右，各分志单独出版。全书以建国后的历史与现状为主体内容，特别是充分反映改革开放后广东的新面貌。这是一部卷帙浩繁的地情资料著作，是认识广东、建设广东的不可缺少的参考材料，也是进行省情教育、爱乡爱国教育的一部生动翔实的教材。

《广东省志》各分志从 1993 年开始陆续出版问世。这是广东文化建设中的一件大事，是广东社会主义精神文明建设的硕果。广东是祖国的南大门，是一个很有特色的省份。改革开放以后，广东省的经济建设取得辉煌的成就，举世瞩目。《广东省志》出版后，将服务当代，惠及后世，意义深远。《广东省志》得以陆续出版，离不开有关编修单位党委、领导的关心和支持，离不开全体方志工作者的不懈努力；祖籍广东的侨胞、港澳台同胞在提供资料等方面也给予不少帮助，谨此致谢。

广东省地方史志编纂委员会

1992 年 10 月

凡 例

一、本志以马克思主义、毛泽东思想为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，全面系统地记述广东的自然与社会的历史与现状。

二、本志记事，上起事物在本省的发端，下限断至 1987 年。个别分志因情况特殊，下限适当下延。本志本着“详今略古”的原则，重点记述 1949 年 10 月中华人民共和国成立以后的史实。

三、本志叙事区域范围，以 1987 年广东省行政区划为准，包括原来的海南行政区，以及其他在此之前属于广东的行政区域。

四、本志设《概述》、《大事记》、各分志及《附录》，均一级平行排列，有关图表、照片、附录归列各分志之中。各分志横排门类，纵述史实。全书除引用原文外，均以第三人称记述。文体采用现代汉语（语体文）、记叙体。

五、本志设一《人物志》，各分志不再设人物专章（《华侨志》除外）。人物立传按照“生不立传”的原则处理。

六、本志设一全省《大事记》，所载内容，是指在本省历史上发生的政治、经济、文化、科技、军事以及自然等方面的重大事件。记述采用编年体，辅以纪事本末体。各分志根据各自需要决定是否设立《大事记》。

七、本志记述历史朝代、机构、官职、地名、人名，均依当时称谓。历史纪年加注公元纪年；外国人名第一次出现时括注其外文原名；地名除经国务院和地方政府正式命名或更名外，一律沿用历史或习惯称谓，必要时加注今名；科技术语、名词、名称，一律采用中文名称；机构名一般以印鉴为准。文中所用“建国前”、“建国后”，系指中华人民共和国成立前、后。

八、本志各项数据一般采用省统计局公布的数字。省统计局缺乏的，采用主管部门或主办单位正式提供的数字。数字书写按国家语言文字工作委员会等 7 个部门 1987 年 2 月起试行的《关于出版物上数字用法的试行规定》执行；计量单位按国务院 1984 年 2 月 27 日颁布的《中华人民共和国法定计量单位》执行。记述历史事件中的计量时，仍按当时使用的旧计量单位记

载。

九、书中字体，除必要时使用繁体字外，一律用国务院 1956 年公布的《汉字简化方案》中的简化字和 1964 年批准的《简化字总表》。

十、本志中的简称均在第一次使用全称时予以注明。志中凡简称“党的”均指中国共产党，凡称省委、地委、县委、区委的，均指中国共产党的地方组织。

十一、各分志需要独自说明的事项，均在各分志的《出版说明》、《编后记》中记述。

十二、本志注释采用在当页下面编码脚注的方式，不编通码。

出版说明

《广东省志·公路交通志》是《广东省志》的专业分志，依据广东省地方史志编纂委员会的统一安排和规定而编写。按存真求实、据事直书原则，除“概述”外，述而不论，以客观史实反映广东省公路交通的发展、成就、特点、基本经验与客观规律。

本志记述内容，包括未有公路以前的陆路交通发展简况，简述近现代公路交通的滥觞源流，以“概述”和“大事记”为经，略古详今，重点反映中华人民共和国建立后公路建设与汽车运输史实。

广东省行政区划，历年颇多变化，各地、市、县公路交通机构随着变更，各单位名称、管理范围、经营线路和组织编制相应屡作修改，本志一概略而不记。所列县区，皆以所记事项之年区划为准。

本志记述公路交通，一般只编写城市与城市之间的公路、桥梁、公路运输有关资料；乡间牛车大道及桥梁不予记述；部分略述与公路交通关系密切的城市路桥及汽车运输。至于市、县、镇市政部门管辖的城市道路建设、公共汽车和电车等市内交通，概予省略。

各种公路交通技术业务简称或专用名词，如“大桥”、“特大桥梁”、“汽10”等，都在第一次使用时加以注释，以后从略。

“民间运输”一词，是沿用历史上惯称。“民间运输管理局”则是1963年至1980年省交通厅和各地区原有行政机构。虽然民间运输长期以人力畜力搬运装卸短途运输为主，但50—60年代已逐渐使用机动装卸运输工具，1980年省政府才通告改称为集体所有制运输企业，简称“二运”。本志因此仍设“民间运输”一章。

本志对公路渡口的记述，只限于渡运汽车的码头渡口，一般内河航运码头及只载行人的横水渡口（后者在古、近代被认为陆上交通的组成部分），本志不予收编。

公路长度，由于改弯降坡和单边加宽等原因，使历次按道路中线测量长度略有差异；桥梁设计与竣工长度，少数也有万分之几误差，本志一般采用末次测量与竣工数字。

目 录

概 述	1
大事记	10
 第一章 建国前陆上交通	31
第一节 古代交通概况	31
一、道路开辟与驿传设立	31
二、交通管理与劳役	36
第二节 民国时期公路交通	38
一、公路建设	38
二、汽车运输	45
三、民间运输	52
 第二章 公路交通管理机构	55
第一节 民国时期机构沿革	55
第二节 建国后机构沿革	56
一、军管会交管会	56
二、广东省交通厅	58
 第三章 公路建制沿革	65
第一节 民国时期公路建制	65
第二节 建国后公路建制	66
一、公路管理机构	66
二、公路建设临时机构	67
 第四章 公路建设	69
第一节 国道公路网	69
第二节 省道干线公路网	74
第三节 县道干线公路	81
第四节 专业公路	91
一、林业公路	91
二、矿山公路	93
三、旅游公路	94
第五节 特殊地区公路	95
一、侨乡公路	95
二、老区公路	97
三、少数民族地区公路	99
四、海岛公路	100
第六节 高速公路与高等级公路	102
一、广佛高速公路	102
二、广州环城高速公路	104
三、广深高速公路	104
四、广（州）清（远）一级汽车 专用公路	105
五、广（州）清（远）一级汽车 专用公路龙狮公路	106
第七节 援外公路、桥梁工程 ...	106
一、援建赞比亚共和国塞伦杰 —曼萨公路	106
二、援建越南芒街市哥龙河大桥 ...	107

第五章 投资与机制	108	第三节 管理工作	118
第一节 国家统筹公路建设资金	108	第四节 线路标准	118
第二节 改革开放 多渠道集资	108	第五节 路基工程	119
第三节 探索市场经济体制	109	第六节 路面工程	120
一、公路产权公司化	109	第八章 公路养护	121
二、旧公路折价入股	109	第一节 养路方针政策	121
三、建立综合偿还外资机制	110	一、线路养护划分	121
四、组建股份有限公司	110	二、各时期方针政策	121
五、将政策性资金用活用好	110	三、公路养护方式	123
六、组建合作公司	110	第二节 公路养护管理	123
七、重点扶持山区公路建设	111	一、计划管理	123
第四节 建立适应市场经济机制	111	二、技术管理	123
一、改革投资体制	111	三、财务和机料管理	123
二、改革交通建设体制	111	四、路政管理	124
三、坚持“以路养路”、“以桥 养桥”	112	五、公路绿化管理	124
四、建立适应市场经济经营 管理机制	112	六、公路渡口管理	124
第六章 公路工程勘察设计	113	七、劳动管理	125
第一节 机构与职工队伍	113	第三节 公路养护技术措施	125
第二节 仪器设备	113	第四节 筑路、养路机械	126
第三节 勘察设计与管理	114	第五节 公路附属工业	127
一、地质勘察	114	第六节 养路费征收	127
二、勘察设计	114	第九章 桥梁、隧道工程	130
三、管理工作	115	第一节 公路桥梁	130
第七章 公路工程施工	116	一、桥梁荷载、宽度标准	130
第一节 机构沿革	116	二、桥梁结构与桥跨	131
第二节 生产与设备	117	三、各类型桥梁主要状况	131
		四、桥梁下部构造与基础	133
		第二节 木 桥	136
		一、尤鱼头大桥	137
		二、公子渡大桥	137
		三、温泉木桁大桥	138
		四、怀城大桥	138
		第三节 拱 桥	139

一、江门市蓬江大桥	139	八、高明西江大桥	161
二、公子渡大桥	139	九、广州海印大桥	162
三、英德人民大桥	140	十、南海西樵大桥	163
四、河源东江大桥	140	十一、潮州市韩江大桥	165
五、澜石大桥	141	第八节 涵 洞	173
六、水口大桥	141	第九节 隧 道	173
七、江南大桥	142	一、金盘岭隧道	174
八、流溪河大桥	142	二、高洞隧道	175
九、五华水寨大桥	143	三、高山隧道	175
第四节 钢筋混凝土桥与预应力		四、大宝山隧道	176
混凝土桥	143	五、深圳市梧桐山隧道	176
一、圆墩大桥	143	六、珠海市板樟山隧道	177
二、曲江大桥	144	七、六甲明洞	177
三、番禺下横沥大桥	144	第十章 渡 口	179
四、西溪大桥	145	第一节 渡口码头	180
五、韶关西河大桥	145	第二节 渡车船	181
六、容奇大桥	146	第十一章 公路科学研究	182
七、西南大桥	146	第一节 机构沿革	182
八、化州大桥	147	第二节 队伍建设与生产组织	183
第五节 钢 桥	147	第三节 科研设备与管理	184
一、开平齐塘合山大桥	147	第四节 主要科研成果	185
二、北江马房公铁两用大桥	148	第十二章 省属专业汽车运输	187
第六节 立体交叉桥	149	第一节 企业机构沿革	187
一、广州市区庄立交桥	149	第二节 旅客运输	190
二、广州市中山大道黄埔立交、		一、线路班次	190
员村立交桥	149	二、汽车站点	191
三、广州大道天河互通式立交桥	151	三、联合运输	193
四、广佛高速公路立交桥	151	四、季节性客运	197
第七节 重大特大桥梁	155	第三节 货物运输	198
一、洛溪大桥	155	一、批量运输	198
二、九江大桥	156		
三、外海大桥	157		
四、清远北江大桥	158		
五、坪梅大桥	159		
六、西安亭大桥	160		
七、惠州东江二桥	160		

二、重点运输	200	第二节 涉外运输	235
三、零担运输	204	一、岐关车路公司	236
第四节 企业管理	206	二、粤港汽车运输联营有限公司	237
一、营运管理	206	三、威盛运输企业有限公司	237
二、计划管理	210	四、开拓、承包与出入境运输	238
三、质量管理	211	第十五章 民间运输业	240
四、财务管理	213	第一节 机构沿革	240
五、技术管理	214	第二节 运输工具	240
第五节 汽车运输三大改革	216	第三节 技术改造	243
一、双班作业	216	第四节 社会主义改造	247
二、拖挂运输	216	第五节 行业经营管理	248
三、总成互换	217	第十六章 公路运输全行业管理	255
第六节 企业整顿	217	第一节 行业管理机构	255
一、整顿领导班子	217	第二节 汽车运输业社会主义改造	256
二、改革运输经营结构	218	一、组织汽车运输业联营	256
三、更新车辆设备	218	二、社会主义改造	257
第七节 承包经营责任制	219	第三节 运输市场管理	262
第十三章 地、市、县专业汽车 运输	222	一、机关企(事)业单位汽车 管理	262
第一节 管理体制	222	二、民间运输市场管理	263
一、地、县管理体制	222	三、整顿与治理	265
二、省辖市管理体制	222	第四节 运价管理与改革	268
第二节 客货运输	223	一、支农物资优待运价	269
一、地、市、县客货运输	223	二、调整大型客车运价结构	269
二、广州市汽车运输	225	三、调整汽车货运运价	269
三、市、县专业公路集装箱运输	229	四、下放装卸、搬运运价管理 权限	270
第十四章 机关、企业和涉外运输	232	第十七章 公路运输工业	272
第一节 机关、企业运输	232		
一、机关、企业运输的发展	232		
二、车况及分布	233		
三、运输市场	235		

第一节 保修机构	272	第五节 交通事故处理	298
第二节 保 养	274	第十九章 公路交通职工队伍	
第三节 修 理	275	与教育	301
第四节 制配与制造	277	第一节 职工队伍	301
一、自制配件	277	一、职工组成	301
二、挂车制造	280	二、工资福利	302
三、机具、机床制造	280	第二节 教育与培训	305
四、轮胎翻新	282	一、业余教育	305
五、车辆改造	283	二、专业教育	307
六、客货汽车制造	285	三、技术业务培训	309
第十八章 交通监理	288	附录：广东省交通综述	312
第一节 机构沿革	288	编后记	317
第二节 交通安全管理法规	290	英文目录	319
一、车辆管理	290		
二、驾驶员管理	293		
第三节 工作装备	297		
第四节 宣传教育	297		

概 述

一、广东省公路交通发展概况

广东省在旧石器时代中期，已有人类生活于陆上。随着生活、采集、狩猎和迁徙的需要，产生小群体的原始交通运输行为。商周之际，与岭北湘赣等地的来往逐渐增加，秦汉以后日益频繁。秦始皇三十三年（公元前 214 年）平定南越以后，广东从粤北地区开始逐渐建立驿运组织。清光绪十二年（公元 1886 年），粤督张之洞主持在广州天字码头首建长达 120 丈马路。1910 年已有汽车进口，1914 年广州湾（湛江市）开始行驶营运汽车，1916 年广州出现出租小汽车。

近代公路运输始于 1919 年，先后筑成官办的琼山至海口（长 3.5 公里）及惠阳至平山（长 37.5 公里）公路，随即通行商办载客汽车。当时全省陆上货物运输和旅客交往，除铁路之外，全靠人力、畜力车辆和肩背挑抬，运输工具千余年间变化不大。

中华民国初期，广东境内各派系军阀出于军事需要，设立军路处、军路局，借口建设公路，敲诈鱼肉百姓，修建数百公里沙土大道，路窄质差，无路基路面，晴通雨阻。1920 年军路处改为公路处，开始鼓励商民集资修建公路和兴办汽车运输，官办民办公路都由商办行车公司承包营运。

国民政府 1925 年建立后，命令各县加紧修筑公路，10 年间公路建设发展较快。抗日战争爆发时，全省已建公路 538 条 14518 公里，其中 82% 属商民及华侨集资修筑和经营管理。全省公路桥梁 1103 座，总长 22635 米。

1938 年秋日军侵略广州一带，为防日军继续深入各地，广东省政府先后两次下令各县破坏公路 12554.6 公里，只剩 2305.55 公里。次年，公路处对未沦陷区官办民办公路加以统一管理和养护，整修 12 条干线公路 1000 多公里，并设站征收民用营业汽车养路费。汪伪政权另成立伪公路处，在沦陷区修复 28 条公路 635 公里。国外战时物资，相当部分由香港经粤东粤北输往内地，汽车运输繁忙，1941 年多达 1170 辆。1941 年 12 月 25 日日军占领香港，广东省汽车运输急速减缩，人力畜力运输应运而生，营运自行车两年间增长一倍，达两万余辆。销声匿迹近半世纪的驿运恢复举办，因成本高，效率低，半年后部分停办，部分勉强维持至抗日胜利。

抗战胜利后，全省征调民工为主力，抢修公路，1945 年底修复公路 15443 公里，质量很差，只有 3425.7 公里可以通行汽车。1946 年全国汽车一律改为靠右行驶。交通

部将全国公路划分为国道、省道和县道。1948年底全省通车里程7433.69公里,162家民营公司在189条线路上经营运输。1949年10月广东省大部分解放时,可以通车沙土公路仅剩2523公里;民用汽车4234辆,多属10年以上美日欧残旧客货汽车。

广州解放后7天(1949年10月21日),广州市军事管制委员会交通接管委员会公路处,接管国民政府公路交通管理机构和公营运输企业,组织公路职工及沿线民兵、群众抢修公路、桥梁。1950年1月成立广东省交通厅,领导组织修复公路和支前运输(发动百辆汽车抢运军用物资支援解放海南岛),统一管理,统一运价,统一全省车牌,发展汽车运输。7月,成立广东省汽车运输公司。当年民用汽车分类为私营占96.97%,国营只占3.03%。从1952年开始,国道省道归省公路部门养护;县道乡道由地方政府发动群众养护,后成立地方公路管理站。年末,全省通车公路已达8969公里。对全省私营汽车运输,通过合作联营等形式加强组织领导,实行统一运价、配载和调度。10月,国营汽车运输部门开展“安全、四定、车吨月产两千吨公里”社会主义劳动竞赛运动。1950年10月以后,由于缺乏汽油,大部分汽车改用木炭为燃料,1962年才从客车至货车逐步改燃汽油。

第一个五年计划期间,国营公路交通部门推行计划管理,计划保修制度。1956年完成对全省拥有1297辆汽车私营企业和个体户的社会主义改造,同时加强对1万多辆专业和副业自行车、6万多辆人力和畜力车的组织管理,走向合作经营。全省民用汽车5990辆,其中货车3469辆,客车2251辆,特种车270辆,另摩托车434辆。全省国道省道公路自1957年全部铺上磨耗层和保护层,全省通车公路年末达17158公里,晴雨畅通良好路面上升到90%左右。

“大跃进”期间,汽车运输企业大搞拖挂运输,支农与保钢等重点运输取得较大成绩,汽车配件与汽车制造也有较大发展。但由于超载多拉,造成汽车机件严重损耗,省属汽车运输部门货车完好率由1958年84.1%降为1961年60.5%,客车由91%降为69.9%。民间运输大搞车子化,全省各种人力畜力营运车辆由68690辆逐年减少,使用手扶拖拉机和小型汽车参加营运自此不断增多。3年间新建简易公路14321公里,路面质量很差,全省良好路面由91.6%降为73%。1961年交通厅提出两年内“公路要进,工业要进,运输要保,基建要退”的工作方针。

1962年夏,为防台湾当局窜犯,闽粤一带加强战备,广东组织支前汽车1500辆,配备供应、保修等后勤组织,平时正常营运,战时听令集合调遣。1963年全省开展整修罗定式公路活动,两年后掀起公路绿化高潮,成活路树达2175万株,绿化里程11515公里,占养护里程66.8%。全省集体运输企业经过整顿,设立民间运输总站53个,联社26个,管理站598个。汽车运输在支农转轨中增设班线365条。

1965年随着省际行政区域调整,再次将北海市和合浦、灵山、钦州、东兴等县公路、运输部门划归广西壮族自治区接管。1969年大部分机关、企事业单位的载货汽车,由省属国营运输企业接管2020辆,由于不便于各产业部门内部运输,1971年就先后发还原车属单位。1970年以后,各汽车运输企业及各产业部门,陆续进口大量货运汽车。

“文化大革命”初期,全省汽车普遍受到“造反派”借、抢、砸、打,破坏严重,