

76年版高普・特考交通行政用書

交通行政及法規(下)

針對命題趨勢整理

- 一、內容充實含最新重要交通法規
- 二、附近年試題與解答
- 三、附最新交通時勢
- 四、交通行政必成實力最強
- 五、上册為交通行政及法規試題精解

臺北 必成關係事業

76年版高普・特考交通行政用書

交通行政及法規(下)

針對命題趨勢整理

- 一、內容充實含最新重要交通法規
- 二、附近年試題與解答
- 三、附最新交通時勢
- 四、交通行政必成實力最強
- 五、上册為交通行政及法規試題精解

臺北 必成關係事業

前言

一、本書共分上、下兩冊。上冊包括交通行政試題及交通法規試題精解，下冊則為一般考生不易收集到的最新重要交通法規。

二、閱讀本（下）冊時，請參考上冊「交通行政」，可收事半功倍之效。

三、本精解隨時配合考情變化，加入最新時勢，及補充資料，手持本書，考試必定成功。



必成之光

——有信就有望，有望則「必成」——

七十五年普考交通行政人員

全國第二名 許富美（東海中文畢）

今年我以中文系畢業者，卻報考八竿子打不著的交通行政人員，——行政法八十七分，企管與交通行政七十四分，並忝登后座——全國第二名。其間甘苦與心得，願與有志之士分享之，希望「大家」一起來，同躍龍門，為民服務」：

（一）看準就投資，以免夜長夢多——去年我曾花整整一個月的時間，死記苦啃的拼，然而慘遭滑鐵盧，專業科目硬是差了許多反省檢討，皆是因當時遲疑猶豫，徘徊蹉跎不能當機立斷，於是今年有前車之鑒，毅然決然選定「必成」投資下時間、金錢、精力。

（二）他山之石，可以攻錯——努力用功、勤作筆記、心無旁騖，比我稍早在基隆「必成」報名，有另兩位女同學，當我們有些專業科目需到台北班上課時，兩個水煎菜包，就打發了晚餐，三個月下來，個個成了

「菜包臉」，其中一位尚就讀夜大，毅力可佩，她能坐在書本前三、四個小時以上，不必移動。上課用心又勤於整理筆記，精雕細琢、字字心血，所以她於第一次應考試金榜題名，絕非偶然。

（三）融會貫通，因材施教——他人的衝擊與刺激，也可以使人頹喪，但只要我們有心、有信心就有希望，參酌他人的優缺，以計劃出最合適，最有效於自己的讀書方式來。從三月到八月，以我的感受參酌他人的方式，並攝採八年長期抗戰精神，我跟考試熬上了，來個耐力戰；持久戰，絕不心猿意馬，雖然人非木石，難免三心二意，但要及時煞車，就想考上後的榮耀與愉悅，此刻的受苦受難，也就般若波羅密、以馬利亞囉！

四專一心志，貫徹始終——屬於我的方式是除了下雨天、情緒不好、圖書館公休、補習班放假及「三不五時」到公園盪秋千與朋友談談天說說地，以疏解緊張心情外，每天都出門唸書，而晚上回家就看看電視，翻翻書報雜誌及閒書，以「養精蓄銳」迎接八月大考，有好心人覺得我太悠閑了，會勸我不如找一份工作糊口或嫁人算了，考試算不準考得上，還浪費大好青春，我已非雙十年華，豈惹佳麗了呀！而我幸虧固執的很，還是每天逛基隆文化中心圖書館，樓上樓下，芳蹤處處；遊補習班，人前人後嘖嘖呱呱，情報要打聽，資訊要靈活，時時保持最敏銳的備戰狀態，只要筆一提就可上戰場，其間因為芳華也老大不小了，心理壓力頗重，有破釜沈舟之懷心理，影響眼睛看書或三分鐘五分鐘或十分鐘，眼睛就怪異隱隱刺痛，直到考完第二天才復癒，如何在這樣心理、生理及環境的三重壓力下，脫穎掙出呢？就是堅持最後一分鐘，不要疑懼。

（如精兵政策——在靈魂之窗微恙時，除了堅持最後

一刻的信心，同時，為適應非常情況，而決定採取精兵政策、平常儘量保持輕鬆愉快的心情。只要每天有一、兩個，甚至半個小時書，長期累積，再加上進「必成」我心持一最大原則：「上課神聖——請務必每堂必到，用心聽講」，那等於由專家指導，你結結實實唸三個小時的書，比什麼挑燈夜戰、懸髮錐股都要神效。另外一個當讀書讀不下時的小偏方：試試拿筆採自問自答式，抄他兩小段筆記，嘿！特效藥方！

（六）感謝與榮耀分享十一月二十三日，由門外賣火柴的平凡女孩榮登后座，除了鼓勵自己更上層樓，衷心有說不盡、道不完의感謝與喜悅，願有志同道合的學弟學妹們，大家一起來努力與分享，並謹祝福在顛仆以繼的公職進修旅程中，這屹立永不熄止的熊熊火炬——必成——蒸蒸日上，造福莘莘學子。

（全國第一名 吳志成狀元經驗談，請見上冊）

交通部施政報告(一)

——中華民國七十四年十月七日連部長在立法院第七十六會期交通委員會報告

壹、前言

主席、諸位委員先生：

今天承邀列席報告交通部門工作，得有機會敬聆教益，至感榮幸。交通各項業務，一向多承諸位委員先生鼎力支持與指導，獲致相當成果，首先要代表交通機構全體工作同仁表示由衷的感謝。過去半年多來的施政概況，已另編印較為詳細的書面報告送請參考，現謹就十四項重要建設中交通建設計畫之執行情形，及當前交通各業重要施政概況提出報告，敬請賜予指教。

貳、「十四項重要建設」中交通建設計畫之執行情形

去年九月，行政院俞院長在向貴院提出的施政報告中，揭示在今後六年內積極推動或完成十四項重要建設計畫，並將建設目標從經濟、社會層面延伸到國民生活環境素質的提昇，和都市環境的改善，期使我國各項建設邁向更現代化境界。茲將屬於交通部門的六項建設計畫之執行情形報告如下：

一、電信現代化計畫

電信現代化計畫，包括「都市電信現代化」、「鄉村電話普及化」、「電信網路高級化」三大項，以期發揮電信建設之先導功能，維持優越之經濟發展

環境，並加速偏遠地區之開發，提昇全民生活素質。七十四年度為執行電信現代化計畫的第一個年度，計達成總進度百分之一五·九四，有關分項工程之執行情形如下：

1.關於都市電信現代化方面，較具體的工作有：

完成語音存轉交換設備試用系統，開放按鈕式電話設備一六六路，裝設完成電話詳細記載設備三套，刻正試用中，裝設臺北、臺中、高雄三大都會區國際電話直撥設備三三套，建設完成非T接配線區五、〇八二區，地下配線區二、九九五區。

2.關於鄉村電話普及化方面：建設完成鄉村市話交換設備四二處，全省二八九鄉鎮中僅餘廿五鄉鎮未設市話交換設備。

3.關於電信網路高級化方面，較具體的工作有：建設完成類比式電子交換機二二五、五〇〇門；高雄及臺中兩長途主中心局數位式電子交換機工程正積極施工中；桃園等七個長途中心局數位式電子交換機工程、西部數位微波幹線系統工程、臺澎數位光纖海纜工程及「澳印新」、「法新歐亞」國際海纜工程，正辦理器材採購；「臺港新」國際海纜臺港段已於九月三十日完工，預定於十月十日啟用；分封交換公眾數據通信系統，業已建設完成，電傳文件系統及電傳視訊系統正進行驗收測試；東部數位微波幹線系統，正辦理土地之購置及機房之興建；區域整體服務數位網路正進行網路規劃與設計。

二、臺北市區鐵路地下化計畫

本工程自七十三年七月開工，由於各單位協調配合良好，及社會大眾之鼎力支持，工程進行順利。週邊工程板橋客車場已於今年六月底完工，臺鐵原在臺北車站地區之機務、檢車、電力等設施亦移轉至該客車場，於七月正式啟用。新臺北車站工程，如期於七月動工。松山、南港站場週邊工程，初期由於土地與建照取得費時，進度略有落後，經努力趕辦後，預計可分別於七十五年及七十六年初完成，均能配合整體工程進度需求。

「主體工程」東、西區段分由榮工處及中華工程公司按「啓鑰」方式辦理，並以整體規劃、分段設計及分段施工之程序進行，庶能達成六年工期目標。其中復興橋及愛國西路陸橋之托底工程，自七十三年九月開工，愛國西路陸橋

托底已於今年三月完成，復興橋托底工程雖較複雜，但亦實施順利，預定在明年一月完工。東西隧道部份自今年二月起分別沿北平東路及中華路區段施工，目前正進行隧道兩側導溝及連續壁工程，以及管線遷移與交通改造等工程。其中雨水下水道遷建工程，是在西寧南路路面下與築排水箱涵，鋪設覆蓋板維持路面交通，採行以來車行情形良好。北門區段最近今年八月起施工，因靠近現有鐵路軌道僅一公尺餘，為策施工安全，採用自國外引進之土漿混合牆新施工方法，功能良好。

新臺北車站為一座地上六層、地下四層之新式運輸中心建築，具有中華文化特色，為臺灣鐵道與大眾捷運系統紅線之共同車站。細部設計工作交由美國貝聿公司辦理，今年四月已完成第一期（地下部分）設計，並於今年七月由築工處開始施工，其第二期（地上部分）工程將於明年五月動工。

為配合新臺北車站施工，現有臺北車站需在明年年初拆除，為維持臺北站繁忙之營運，已完竣臨時預售票房及行包中心之建造並啟用。臺北站臨時站房興建於現臺北站之西南側，可於今年底前完工啟用。

本部正督促工程處向既定目標積極進行，現各項關鍵工程均能符合預定要求，預計至民國七十八年六月，鐵路即可轉入地下通車。因本工程而獲得之規劃、管理與施工技術經驗，亦可為即將開工之大眾捷運系統實施之參考。

三、臺北都會區大眾捷運系統初期計畫

臺北都會區大眾捷運系統之整體規劃及第一期路綫（臺北車站至淡水）之初步工程設計，已於民國七十年至七十二年委請英國大眾捷運顧問工程司協助辦理完成，其中除臺北市區鐵路地下化工程為大眾捷運系統之先驅計畫，正在順利施工中外，有關捷運系統之「初期計畫」亦已列為當前十四項重要建設計畫之一。其路綫是由淡水經北投、士林、臺北車站、景美至新店，全長約三十五公里，共設三十三個車站。為積極推動實施本計畫，除已報請行政院早日成立專責機構便於施工外，並於七十四年五月奉准聘請英國大眾捷運顧問工程司協同中華顧問工程司擔任本計畫之總顧問，以協助辦理本計畫執行之策劃、管理、控制與監督，現已正式展開先期工作，將包括地形測量、地質鑽探、管線調查、建物調查、都市計畫變更、用地規劃及北投機廠土方工程等。並正準備

土木與建築工程之設計規範與基本圖說，本年底即可展開工程細部設計工作，預定明年七月開工興建。

四、鐵路擴展計畫

本計畫實際上包括兩項，一為繼續完成南迴鐵路工程，一為高屏鐵路雙軌工程，均由臺灣省政府辦理。

1. 南迴鐵路工程：南迴鐵路為完成環島鐵路網之最後一環，起自屏東線枋寮站至東線卑南站止，路線全長九十八公里二百四十八公尺，包括兩端咽喉站計十九站，截至目前為止，實際完成整體進度百分之一五。九五，與預定整體進度相符合。

2. 南屏鐵路雙軌工程：目前各分項工程之規劃、設計正積極趕辦中，截至目前為止，工程累計總進度已達百分之三一。一〇，與預定進度相符合。

五、公路擴展計畫

本計畫包括「北部區域第二高速公路計畫」、「西部濱海縱貫公路計畫」、「第三號省道縱貫公路計畫」。其中北部區域第二高速公路計畫係由交通部辦理，其餘兩計畫則由臺灣省政府辦理。

1. 北部區域第二高速公路計畫：本計畫路線係由三個系統組成全長約一〇二公里：

(1) 主線：由中山高速公路沙止附近分出，經南港、木柵、新店、中和、板橋、土城、三峽、鶯歌、龍潭、關西、竹東，於新竹科學園區南緣，接回中山高速公路，長約八六公里，其中除中和至鶯歌段擬佈設八車道外，其餘均為六車道。

(2) 內環線：由主線鶯歌附近分出，經桃園市於機場交流道接回本路並貫通至中正國際機場，長約十二公里，全段按四車道標準佈設。

(3) 聯絡線：由主線木柵附近分出，平行臺北市軍功路，轉辛亥路，穿越基隆路與建國快速路銜接，長約四公里，擬按四車道標準施工。

本計畫經綜合考量人力、財力、用地取得，以及設計施工所需時間等因素，並以儘速完成工程及用地取得較易之中和新竹路段，以紓解中山高速公路擁擠情況為原則，今年六月完成可行性研究，七月開始辦理規劃設計，七十五年

七月辦理用地取得，七十六年七月開始施工，七十九年底可先完成中和新竹段以應交通急需，八十年底全線完成通車。工程總設計書已報請行政院核定，現正分由高速公路及顧問公司辦理全線規劃設計中。

2. 西部濱海縱貫公路改善計畫。本計畫起自基隆臺北縣界至屏東水底寮止，全長共五一·七公里，其中待改善長度四〇三公里。本計畫七十五年度已核列專款二·六億元，為期順利執行本工程，目前除積極籌組人力作業外，並開始辦理測量、細部設計作業，與臺二線、臺十五線之用地收購等事宜。

3. 第三號省道縱貫公路計畫。本線自臺北至屏東，全長四五一·七公里，尚待改善路段長二八四公里，路線依據地形及交通發展需要，於平原區按標準四車道，丘陵區按四車道及山嶺區按雙車道辦理拓寬改善。第一期改善作業自七十五年至八十年度為止。先就交通需求迫切路段辦理改善，包括板橋至竹東、東勢至豐原、草屯至斗六及里港至屏東等，路線長度計一二·四公里。其他路段俟進一步審慎規劃後再辦。

六、東北角海岸風景特定區建設計畫

本部觀光局已於民國七十三年六月一日成立「東北角海岸風景特定區管理處」，積極推行至目前為止，本計畫執行情形為：

1. 已完成鼻頭隧道南口、龍洞南口及蓬萊據點等規劃報告。
2. 完成南口及北口入口標誌、道路標線、指標設置、福隆浴場大道、水清洞停車場給水設施、鼻頭公園供水設施、鼻頭隧道南口廢棄九孔池清淤工程及沿岸釣魚場安全設施等。
3. 現正辦理龍洞廢棄九孔池清淤工程、鼻頭隧道南口景觀整建、萊萊據點景觀整建及草嶺古道整建等工程。
4. 已擬定六年開發設計計畫，將於民國八十年以前先開發完成鼻頭角、龍洞、鹽寮、卯澳、濱海等六處公園，以及龍洞南口二處海洋公園及萊萊鶯歌石釣魚場等遊憩據點。

叁、當前交通各重要施政概況

一、在艱難中力求改進的鐵路建設
臺灣地區內陸運輸，係以鐵路並重，並促其平衡發展，相輔相成以兼顧

國防、經濟及民生之需要，前幾年臺灣鐵路雖因高速公路和臺中港的次第完成，而使營運受到相當大的影響，並發生嚴重虧損，但近三年來，由於鐵路當局銳意整頓，精簡組織，緊縮員額，改善服務設備提高服務品質，增加競爭能力，營運績效已有顯著改進。去年度雖因風災雨損較多，帶來路線災害及頭前溪橋墩沖毀，單線行車影響路線容量及客貨營運，但仍能創下客運一位三千餘萬人次，及貨運一千七百六十餘萬公噸之業績，在在都證明了鐵路容量大，效率高的優點，足與公路構成內陸運輸的整體網路系統。

展望今後鐵路營運，勢將持續成長，但車輛不足的情形必將成為新的瓶頸，因此為因應未來需要，添置車輛、改善旅遊設施、和加速辦理途站樑樑重建、以及完成宜蘭線雙軌、豐原成功間雙軌、高屏線雙軌等，均屬當務之急，最近為改善基隆新竹段通動、通學大眾行的需要，本部已決定購買四十八輛電聯車，其中二十四輛明（七五）年底以前即可參加營運，這種區間使用的電聯車，每三輛車編為一組自行擁有動力、電力、空調等系統，可單組運行，也能依旅客需要多組串連行駛。

二、硬體軟體工程兼施的公路建設

臺灣地區公路的分佈，已由點的連接變成面的擴散，公路的年度客運量已突破二〇億餘萬人次，貨運量亦達一千九百餘萬公噸。中山高速公路車輛流通次數，全年度亦達一位三千四百餘萬輛次，顯示社會各界對公路建設的需求十分殷切。近年來公路方面之重要建設，除已完成「改善高屏地區交通計畫」、「屏鵝公路拓寬工程」及「新建東西橫貫公路三條」之嘉義玉山線已完成總進度百分之九一·八二，水里玉山線完成總進度百分之五七·〇五，水里玉山線，因配合玉山國家公園之規劃，另會同內政部研議改線外，現尚另就下列兩項建設優先加強推動。

1. 高速公路交流道增設及路面拓寬工程的硬體建設

為因應高速公路沿線各地區經濟發展所需之交通需求，經奉准增設交流道八處，改建交流道一處，其辦理情形如下：

- (1) 已完成通車者計大園、湖口、三義、西螺及水上五處。

(2)現正施工中者計有下列三處：

①八堵交流道：本交流道完工後可縮短北部濱海公路車輛進出高速公路行程，紓解基隆市區交通流量，並有助於八堵地區之繁榮發展。鑒於本交流道對北部地區運輸之重要性，已要求施工單位提前完工，預計明年五月即可通車。

②五股交流道：本交流道完成後可分散三重交流道擁塞現象，本工程將於明年元月完工通車。

③路竹交流道：本交流道完成後可供闕建中之興達港及阿蓮等市鎮獲得更便捷之交通服務，並有助於附近地區之經濟發展，本工程將於明年底完工通車。

(3)現正辦理發包中者計有五堵交流道一處：本交流道係將原有中油五堵專用交流道，改建為一般用交流道，以紓解臺五線及五堵、六堵地區交通擁擠壓力，其規劃設計工作已完成，現正辦理發包手續中。

為因應中山高速公路交通量成長需要及維持既定服務水準，曾先後將林口至中正國際機場交流道，及三重至林口段分別拓寬。現正繼續進行林口至楊梅段拓寬工程，全長廿六公里，為求減低施工對交通流暢之影響，分成四標分期分段施工，將分別於今年十、十二月及明年九月、後年元月完工。

2. 推動監理作業電腦化並換發新型駕照的軟體建設

監理作業電腦化計畫係由交通部負責規劃，省市府配合辦理。計畫採用分散式電腦作業系統，其範圍包括臺北市、臺灣省北、中、南區及高雄市作業站，暨一處全國資訊中心，作業站與中心間，利用數據通信網路，達成中央與地方間即時作業體系。本計畫自民國七十一年元月實施以來，現已完成全部五處作業站硬體之設置。臺灣北區及高雄市二作業站，且已開放汽車車籍與駕駛人管理二項軟體作業。其餘三站，暫先開放汽車車籍管理作業。全案預定在明年初設置「公路監理中央資訊中心」後，即可完成，並充分發揮迅速、確實之功效。

本部為配合「臺灣區公路監理業務電腦化計畫」及「六一年一度換發駕照

，將於今天起換發新型電腦印製之汽車駕駛執照。凡新考領駕照者，即發給新照，舊照持有人可在有效日期屆滿前任何一天換領新照。新照尺寸、資料與新式國民身分證相同。新駕照類欄內將印出准予駕駛汽車或機車之最高等級車類，新式駕照之換發，實為加強汽車駕駛人管理之重大革新工作之一。

三、貫徹執行道路交通秩序與安全改進方案

依據交通事故資料分析顯示，至七十四年六月底，臺灣地區機動車輛已超過七百六十一萬多輛，比七十三年底增加百分之九。〇三。七十三七月至七十四年六月，每萬輛車比率，肇事九。〇二次，死亡四。六五人，傷害一。〇八人。與上年度比較肇事減少一。五五次，死亡減少〇。四〇人，傷害減少二。四二人，顯示交通安全持續進步中。惟在交通外貌與秩序整理方面，由於國人守法習慣仍未養成，並缺乏有力之執法措施，故尚未獲致全面顯著改善。新的「道路交通秩序與交通安全改善方案」，已奉行政院頒布實施為期三年，自七十四年七月一日起至七十七年六月三十日止，目前正由本部督導省、市政府主管機關，依據方案各項工作要求，重點策訂具體執行計畫。本方案對於道路交通安全之維護，以臺灣地區全面推動為原則；至於交通秩序之改善，則以都市地區為優先，實施範圍包括：①臺北市、高雄市；②臺灣省五市三縣——基隆市、臺中市、臺南市、新竹市、嘉義市及臺北縣、桃園縣、高雄縣；③高速公路全線。本部針對當前整頓交通迫切的需要，將辦理都市整體交通規劃、擴大改善易肇事路段、積極整理交通示範道路、規劃紓解都市停車需求、改進「道安講義」及運輸管理人員講義、加強交通執法改善管制設施、增開「你行我行大家行」電視社教節目等工作，以期道路交通秩序與安全有更大的改進。

四、成立海運聯營總處發揮整體運作功能

海運先進國家為強化其航運業對外競爭能力，近二十年來多致力聯營或合併，並擴大經營規模。我國一船公司林立，據統計現在國人經營國際航線的輪船公司有七十五家，而其中四十四家即係一船公司。其競爭能力的薄弱，不言而喻。目前固於法令及環境背景，政府不可能強制予以合併，但

可以建立海運聯營方式，談求改善。交通部已在去年九月輔導航運業成立「中華民國海運聯營總處」，相信透過該組織的運作，必能統一調配船隻，建立良好航運秩序，以發揮我國海運界整體運作功能。

五、加強港埠設施建立國際儲運中心

由於臺灣地區各港口貨物裝卸總量已超過一億八千三百餘萬公噸，較四十年前增加三十九倍。民國七十二年國際儲運中心建立以來，去年的轉口貨物量亦達二千三百一十餘萬公噸。是以港埠必須加強建設，始克應付需用。當前港埠重要設施及建立國際儲運中心的業績如下：

1. 加強港埠設施：基隆港自七十二年七月起將東十一號雜貨碼頭改建為貨櫃碼頭，完成進度百分之六七；二、高雄港在旗津、中洲地區開建中興商港區，加速開發為高雄第四貨櫃中心，預定分三期施工，全部完工後可增加貨櫃作業量九十九萬三千TEU，第一期工程截至目前為止進度為百分之四五。八四；為使臺中港發展成遠東石化品轉運中心，將再開建西二號化學品碼頭乙座，現已開工，預定於兩年內完成；花蓮港繼續辦理四期擴建工程，此一連續性擴建計畫已完成百分之六二。七一。

2. 建立國際儲運中心：「提高我國在這東地區經貿及航運地位」是我國九項前瞻性工作之一，經本部積極籌劃，建立高雄、臺中兩港分別成為國際海運的雜貨（貨櫃運輸）或大宗物資（散裝穀類等）儲轉中心，基本上不以營利為目的，係以展示我國的港埠設施、技術、服務和地理方面的優點，加強國際合作，以促進國際關係為主要目標，兩港試辦以來貨物轉運量成長迅速，績效良好，經擴大辦理後，自去年七月迄今，轉運業務績效如下：高雄港轉口貨櫃有一〇二、三四二TEU；臺中港轉運大宗物資亦達一五四、六五一公噸，業已引起國際間廣泛重視，現正積極擴大辦理中。

六、更新民航機隊充實機場設施

近年來世界景氣雖屬低迷，但我國民航發展仍極迅速，以客運量為例，去年度已超過一千零八十三萬餘人，較前年度增加百分之三。八八。為掌握此一有利趨勢，本部正極力從事下列重要工作：

1. 加速國籍航空公司機隊更新方面：國籍航空公司為增強其國際航線競爭能力及提高國內航線之服務品質，各航空公司機隊經政府十餘年來之輔導，不斷汰舊換新，現已擁有各型飛機六十餘架，國際航線及國內之航線一律採用性能最優越之噴射客機。今後政府當視空運發展需要，儘量輔導各航空公司實施機隊汰舊計畫，以保持飛機之最佳適航狀況，並使華航飛航國際機隊之平均機齡降至二。九二年。

2. 拓建機場設施方面：中正國際機場為因應國際空運之快速成長，採用了多項改進措施，如應用電腦化管理系統，利用儀器行李檢查，縮短旅客報到程序等等，對服務品質的提升，功效卓著；高雄機場自改為國際機場後，營運量遽增，各項設備，均不勝負荷，政府乃妥訂拓建計畫，共分三期進行，第一期工程計畫新建跑道、滑行道、停機坪，及原跑道之整修等，預計明年七月可以完工啟用；馬公機場近來營運量成長最為快速，該機場停機坪及候機室早不敷使用，已在二年前斥資擴建，預計在今年年底可以全部完工啟用。

3. 改善航路設施方面：正積極辦理「飛航諮詢服務系統」、「航路自動化系統」及「中正、高雄、臺中三終端自動化系統」三項工程，預計於明年初、明年七月及民國七十八年可次第完工，俟以上三項工程啟用後，不但可提供飛機更迅速、更安全之飛航服務，亦將使我國飛航管制服務標準，始終保持與世界航空先進國家並駕齊驅的地位。

七、持續成長推陳出新的郵政事業

我國郵政事業處此科技日益昌明的時代，仍能力行不懈，不但使事業保持穩定成長而且享譽國際，以去年度營收為例，盈餘總額為六十一億餘元，較預算額度超過百分之三。八。郵政總局暨全體從業人員，除發揚其傳統敬業、樂業的精神外，更不斷努力推陳出新以求精進：

1. 全面實施郵政存簿儲金連線即時作業：郵政為簡化窗口作業，加速存提款處理，自六十八年起分三期陸續分批在大臺北地區各郵局設置電腦終端機，透過電信數據傳輸線，與電腦接聯，實施存簿儲金連線即時作業，儲戶可憑一本通儲儲金簿，在任何連線郵局辦理存提款，目前連線作

業範圍已擴及基隆、中壢與桃園地區各郵局，包括北部地區一百九十一處郵局。第四期連線計畫將北投、淡水地區郵局以及大臺北地區新設立機構納入實施範圍，已於七十四年九月底完成連線作業，並計畫延伸至中、南部地區郵局。

2. 在北部地區重要郵局設置自動提款機：配合電腦作業之實施，並為加強便民服務，於七十二年開始在臺北市重要郵局設置自動提款機二十臺，七十三年年再添購十二臺，其中穿欄型二臺裝設於臺北市西門中華路與東區環亞百貨公司附近商業繁榮地區之支局使用，同時將每次提款最高限額自新臺幣六千元調整為一萬一千元，並延長營業時間，室內型至下午六時止，穿欄型至下午九時止。七十四年已再添購十二臺，將選擇適當地點設置。

3. 宣導推行五位數郵遞區號：我國郵政自民國五十九年開始推行郵遞區號，原係採用三位數郵遞區號，在三位數郵遞區號之後加編二位數字代表各郵局投遞區段，以號碼代替地址分揀郵件，郵件可直接分揀到投遞郵局之投遞段，省去投遞郵局再次分揀手續，縮短處理流程，節省處理成本，同時使郵件提早送達收件人處。郵政總局正根據社會反映及建議隨時檢討，加強宣導。

4. 增開電信特種業務降低電信資費
電信總局在去年度雖維持了一二〇億餘元的盈餘，但較前年度減少了百分之二一。一五。因此電信事業經營的方針，已從量的擴張，逐漸轉換為投資較大之質的提高，並不斷開發新業務，降低資費，以達促進銷之目的。

1. 一年來電信開發的新種業務，概略報告如下：

- (1) 直通電話——七十三年年八月一日開辦。
- (2) 一、二〇〇比次撥接式數據通信——七十三年年九月一日正式開放。
- (3) 分封交換式公衆數據通信——七十三年年十月卅一日正式開放。
- (4) 社會福祉電話——七十三年年十二月十日開辦。
- (5) 船舶無線電報交換業務——七十三年年十二月廿八日開放。
- (6) 按時叫醒——七十四年年二月一日開辦。

(7) 三方通話——七十四年年二月一日開辦。

(8) 勿干擾——七十四年年二月一日開辦。

(9) 有線電話無線主副機——七十四年年四月卅日開辦。

(10) 短波船舶無線電話業務——七十四年年五月一日開放。

鑒於數據通信尖端科技，關係我國資訊工業及資訊社會之發展，具有關鍵性作用，電信總局已大力從事數據通信建設，除已次第開放：數據專線電路出租、國際百科資料供應、電路交換式公衆數據通信、國內撥接式公衆數據及公衆數據處理等業務外，七十四年年開放之分封交換式公衆數據通信業務，具有速度快、品質高、費率低等優點，使不同速率、不同通信協定之數據終端設備可以互相通信，能自動偵錯與更正。此外，「電傳通訊」已自八月一日起開放試用，用戶透過電話網絡，即可獲得資訊，將來且可享有訊息交換、工商交易等多種資訊服務。另「電傳文件業務」及「區域整體服務數位網路」正分別進行試用及積極建設，完成後，將可提高資訊傳送效率，促進我國資訊社會早日來臨。

2. 在降低電信資費方面，對減輕民衆負擔及降低工商產品成本助益頗大，一年來計有六次之多：

- (1) 去年八月一日起降低國內數據電路及數據月租費一〇%至六一%。
- (2) 去年九月一日公衆數據數理夜間及假日減半收費。
- (3) 話中插接、指定轉接、簡速撥號、三方通話、按時叫醒、勿干擾六項市內電話特別業務，自今年二月一日起，凡租裝二項者八折優待計費，租裝三項以上者七折計算。
- (4) 按鈕電話月租費及移機費：自今年五月一日起分別降低百分之五十五及五十三。
- (5) 電報交換業務終端設備月租費：自今年五月一日起降低百分之二十八。
- (6) 自今年六月一日起降低左列國際電話資費：
 - ① 國際直接撥號電話：降幅為百分之十七至三十三。
 - ② 國際電報交換業務：降幅為百分之十四至三十六。

③ 出租國際數據傳輸電路月租費：平均降幅為百分之二十八至四十。

由於世界經濟不景氣影響，世界各國觀光旅遊人數銳減，我國因受客觀環境限制，來華觀光旅客人數略呈負成長。譬如七十四年度來華觀光旅客為一四九萬餘人，較七十三年度（一五〇餘萬人）減少百分之〇。九二。若以今年八月來華旅客一〇五、七九二人，與去年同期比較減少四、二七四人則負成長百分之三。九。其中尤以香港、東南亞地區華僑旅客下降幅度達百分之十，較為嚴重。觀光局業已成立「加強招徠國際旅客來華觀光」小組，以從事下列工作着手，力求改善：

1. 開發觀光資源：依據「觀光資源開發計畫」，將臺灣地區分為北、中、南、東四個觀光遊憩系統，積極開發建設。除東北角海岸風景特定區已列為開發重點外，並補助地方政府辦理烏來、北海岸、日月潭、埔里、惠荻林場、溪頭、鳳凰谷、八卦山、阿里山、清境農場、秀姑巒溪、小野柳、草嶺、小琉球及澎湖等重要風景區之建設。

2. 輔導鼓勵民間投資興建國際觀光旅館：去年度申請核准籌建者計有臺中圓明大飯店四三〇間；申請核准擴建者有臺中全國大飯店一三二間。連同興建中之中安大飯店五四八間，鼎鼎大飯店六四一間，臺北阿波羅美麗飯店九三六間，凱撒大飯店二五〇間，合計未來可增加之客房總數為二、九三七間。

3. 加強國際宣傳與推廣工作：本部除例行性參加國際觀光組織會議、旅遊展覽及推廣活動，邀請外國觀光首長、旅遊記者、作家、學者及有關人士來華訪問，選擇國外具有推廣性之報刊雜誌，刊登介紹我國文化、臺灣風光及旅遊之宣傳廣告等措辦外，並針對目前來華觀光旅客呈現負成長，擬訂下列之可行方案：(1) 誘導各國大型企業來華作福利旅行，(2) 鼓勵日本學生來華作見學旅行，(3) 協調有關部門簡化簽證辦法，(4) 協調有關部門實施到達簽證辦法。

十、氣象業務電腦化觀測系統自動化
自中央氣象局更新設施，推行氣象業務電腦化以來，氣象測報之精確度已

大為提高，譬如今年八月二十日起該局發布中度颱風尼爾森來襲警報，前後十五次，風路誤差僅四十八公里，較以往誤差可達一百餘公里的標準，精確甚多。據統計去年度中央氣象局總計發布各類氣象預報達五、七一次，平均每天發布天氣和氣象預報一五。六五次，使百姓的生命、財產損失減少甚多。

中央氣象局為繼續增進天氣預報能力，延長預報時效提高氣象服務品質，確保經建成果，乃有「氣象業務『全面』電腦化」之構想，期以整體系統規劃、組裝大型電腦、培育及延攬專業人才，發展數值天氣預報，並使各系統所獲資料均輸入大電腦儲存及處理，建立即時連線作業系統，發揮氣象整體運作功能，以達成氣象觀測、通信、預報、地震、雷達、衛星、資料處理及行政管理等作業全面電腦化之大目標。目前該局正積極執行第二階段工作，至目前為止，已完成氣象資料蒐集與處理系統，氣象填繪圖系統，及財產管理系統之建置，整體計畫將於七十八年六月完成。

在氣象觀測業務上，「觀測自動化」亦為該局發展目標之一，在中長程發展計畫下，分期實施。該局所屬十七個測候站，現已先後完成安裝地面氣象自動遙測儀，藉專線數據電路，建立自動地面氣象觀測及資料傳輸系統。目前該局正在進行籌建彰化、東宜島、蘭嶼及小琉球等四個離島測站之自動氣象觀測系統。該局此一現代化氣象資料自動蒐集系統建立完成後，可使我國氣象測報作業再邁進一大步。

肆、結 語

交通為國家一切建設之先驅，與國計民生息息相關，交通工作在大院諸位委員的督勉下，均依循既定的決策方針，戮力以赴，然而，面對當前急遽變遷的社會，交通事業與人民生活愈加休戚相關，交通建設更是頭緒紛繁，涉及廣泛，本部全體同仁，深感所負責任艱鉅，自當繼續克盡職守，全力加速推展各項交通建設，和策進交通安全與改進交通秩序。同時，依照交通尖端科技研究發展的新方向，掌握建設與經營並重的大原則，進一步擴展服務範圍，提昇服務品質，以期我國交通事業，得以快速步伐向現代化國家目標邁進。報告完畢

交通部施政報告(一) (請見上冊)

交通部施政報告(三)

中華民國七十五年三月十七日連部長在立法院第七十七會期交通委員會報告

主席、諸位委員先生。今天承賜提出交通部施政報告，得有機會敬聆教益，衷心至感榮幸。交通部門各項工作，一向多承 諸位委員先生鼎力支持，得以順利推展，並獲致成效，首先要代表交通機構全體同仁在此表達感佩之忱。

交通部過去半年來施政概況，除另有詳細書面報告送請查閱外，現謹先就政府積極推動的十四項重要設計畫中有關交通各項的辦理情形，提出報告，再進而報告其他重要交通設施概況，敬請諸位委員先生賜予指導匡正。

壹、六項重要交通設計畫之推動

政府當前積極推動的十四項重要設計畫中，交通部門負責推動的，有電信現代化計畫、臺北市區鐵路地下化計畫、臺北都會區大眾捷運系統初期計畫、

鐵路擴展重要計畫、公路擴展重要計畫，以及東北角海岸風景特定區設計畫等六項：

一、電信現代化計畫

本計畫包括「都市電信現代化」、「鄉村電話普及化」、「電信網路高級化」三大項，自七十四年度起開始執行，預計七十九年度全部完成，以期發揮電信建設的先導功能，維持優越的經濟發展環境，並加速偏遠地區的開發，提升全民生活素質。

截至目前為止，本計畫執行總進度為二二·五〇%，其已完成或部分完成，並分別開放納入營運的項目，以及正在積極建設中的項目，分述如下：

(一)已建設完成並逐步開放之項目：

1. 分封交換式數據通信系統、電傳文件系統、電傳視訊系統。

2. 「臺港新」國際海纜系統之臺灣至香港段工程。

3. 臺北、臺中、高雄三大都會區縱橫制交換機加裝國際電話直撥設備工程。

(二)部分建設完成並逐步開放之項目：
1. 縱橫制交換機裝設完成按鈕收信設備一七、二七五路，累計已裝設完成一

七、四四一路。

2. 建設完成市話線路非複接配線區三、八〇九區，累計已完成八、八九一區，市話線路非複接比率已達一九·四三%。

3. 建設完成市話線路地下配線區三、一一八區，累計已完成六、一三三區，市話線路地下化比率已達四二·二八%。

4. 建設完成鄉村市話交換設備十七處，累計已完成六十二處，全省僅餘二十三鄉尚未裝設市話交換設備。

5. 建設完成市話電子交換機九二、〇〇〇門，累計已建設完成三一七、五〇〇門。

(三)積極建設項目：

1. 電話詳細記帳設備及語音存轉交換設備試用系統，正進行測試作業。

2. 臺中長途主中心局及桃園等七個長途中心局數位交換機工程、東、西部數位微波幹線系統工程、臺澎數位光纖海纜工程、高雄國際通信中心工程，以及參與投資建設之國際海纜工程，正分別積極施工、設計及辦理採購中。

二、臺北市區鐵路地下化計畫

本工程開工兩年半以來，與各單位協調配合良好，亦蒙社會大眾通力支持，工程進行順利。週邊工程板橋客車場已於七十四年六月底完工，七月六日正式移交臺灣鐵路管理局啓用。依規劃在東區配合臺北市信義計畫之松山站，及替代華山貨場之南港站場工程，均積極辦理中，概可於本（七十五）年七月初完成啓用，較原預定時程略予提前。

新臺北車站工程由於板橋客車場之如期完工，原計畫第一期「基礎土方」工程，已於七十四年七月動工，後續之第二期「臺北站結構」工程，亦於本（七十五）年一月動工，正進行連續壁、地錨及開挖等項工程，進度正常。原有臺北舊車站因地下化工程需要，已在本（三）月進行拆除。為維持臺北站繁忙之營運，已完成其臨時站房及其他附屬之預售票房、行包中心、月臺擴充等工程，以接替服務旅客功能。臺北臨時車站興建於原臺北站西南側，建築品質面積極與原臺北站相等，營運設備完備，無遜於舊站之服務水準。

另外，「主體工程」東、西隧道，自七十四年二月起分別沿北平東路及中華

路採「分段」、「分期」、「分邊」方式施工。現隧道兩側之連續壁、中間樁柱、覆蓋板及管線遷移等工程已陸續完成，並已向下列開挖以構築隧道體。由於工程位於市中心交通繁忙區段，為期減低對道路交通影響，本部督導工程處採取下列各項主要措施：（一）施工全期仍維持北平東、西路及中華路交通；（二）隧道開挖地段，加設覆蓋板以利車輛行人通行，並在其下方構築隧道體；（三）設置交通指示標誌、標燈、專人指揮交通；（四）利用夜間運棄土方，並維護工地及道路環境清潔；（五）設置觀測儀器，對鄰近建築物之安全妥予防護，俾能儘力減少對施工附近環境及交通之干擾，尚具績效。截至二月底止，實際進度三五·二九%，概與預定進度相符。全部工程可如計畫在民國七十八年六月完成，屆時鐵路即轉入地下通車。

三、臺北都會區大眾捷運系統初期計畫

臺北都會區大眾捷運系統之整體規劃及第一期路線（臺北車站至淡水）之初步工程設計，已委請英國大眾捷運顧問工程司協助辦理完成。其中除臺北市區

鐵路地下化工程為大眾捷運系統之先驅計畫，已在順利施工中，有關捷運系統之「初期計畫」亦已列為當前十四項重要設計計畫之一。其路線是由淡水經北投、士林、臺北車站、景美至新店，全長約三十五公里，擬設三十三個車站。為積極推展本計畫，本部於去年五月即聘請英國大眾捷運顧問工程司協同中華顧問工程司擔任總顧問，以協助辦理本計畫執行之策劃、管理、控制與監督。經已完成工程規劃，並進行籌劃細部設計等準備工作。

捷運系統初期計畫主要內容分為「先期工作」、「路線與場站之土木與建築工程」及「車輛與機電工程」等三大部份。「先期工作」包括第一期路線臺北站至淡水間約廿三公里之地形測量、地質鑽探、管線調查等均已完成；建物調查、都市計畫變更及北投機廠土方工程等，亦陸續辦理中。有關第一期路線之「土木及建築工程細部設計」將分為地下路段、高架路段及地面路段三類方式辦理。「車輛與機電工程」主要包括車輛、號誌、供電、架空線、電扶梯、通訊、自動收費系統、環境控制、機廠設

備、工作列車及訓練用設備等十二項，各項工作亦按進度進行規劃及擬訂規範中。

一切規劃工作，已大致完成。為使本計畫得以順利施工，近奉行政院核定由臺北市政府成立「捷運系統工程局」，將專責辦理施工任務。

四、鐵路擴展重要計畫

本計畫實際上包括兩項，一為「繼續完成南迴鐵路工程」，二為「高屏鐵路雙軌工程」，均由本部督導臺灣省政府辦理。

1. 南迴鐵路工程：南迴鐵路為完成環島鐵路網之最後一環，起自屏東枋寮站至東線卑南站，路線全長九十八公里二百四十八公尺，包括兩端銜接站計十九站。截至目前為止，實際完成整體進度百分之二〇・〇五，比預定進度略有落後。

2. 高屏鐵路雙軌工程：目前各項工程之規劃、設計正積極趕辦中，截至目前為止，工程累計總進度已達百分之十七・一二，與預定進度相符。

五、公路擴展重要計畫

本計畫包括「北部區域第二高速公路

計畫」、「西部濱海縱貫公路計畫」、「第三號省道縱貫公路計畫」。其中北部區域第二高速公路計畫係由交通部辦理，其餘兩計畫則由本部督導臺灣省政府辦理。

1. 北部區域第二高速公路計畫：鑑於臺灣北部區域現有之公路系統，已普遍呈現容量不足現象，其中中山高速公路至八十年亦將全部達到飽和，為因應未來交通需求及配合經濟發展需要，均有從速興建北部區域第二高速公路之必要。本計畫包括主線、內環線及臺北聯絡線三部分，總長約一〇二公里，已於七十四年四月完成可行性研究，七月起開始規劃設計，十一月成立第二高速公路工程籌備處，專責辦理本計畫之一切事宜。預定本（七十五）年七月起辦理用地取得，七十六年七月破土興工。中和新竹段估計於七十九年先行完工通車，以應交通急需，其餘路段則計畫於八十年全部完成。

2. 西部濱海縱貫公路改善計畫：本計畫起自基隆臺北縣界至屏東水底寮止，全長共五一・七公里。本計畫七十五年度已核列專款二・六億元，現正積極

籌組人力作業外，並開始辦理測量、細部設計作業，以及臺二線、臺十五線之用地收購等事宜。目前總進度為百分之零點六二，比預定進度略有超前。

3. 第三號省道縱貫公路改善計畫：本計畫自臺北至屏東，全長四五一・七公里。路線依據地形及交通發展需要，於平原區按標準四車道、丘陵區按四車道及山嶺區按雙車道辦理拓寬改善。第一期改善作業自七十五年至八十年度為止，先就交通需求迫切路段辦理改善，包括板橋至竹東、東勢至豐原、草屯至斗六及里港至屏東等路段，路線長度計一二・四公里。目前總進度為百分之零點九，比預定進度略有落後。其他路段，將俟進一步慎重規劃後再行辦理。

六、東北角海岸風景特定區設計計畫
臺灣地區隨經濟之成長及國民生活素質之提高，國民旅遊已蔚為風尚，成為日常不可缺少之休閒活動，因而對遊憩設施與服務品質之需求，日益殷切。位於臺北都會區鄰近之東北角海岸風景特定區，景觀資源豐富，前往旅遊之人數眾多，預計至民國八十年將達三七八萬人次，深具發展潛力。因此，政府特將

東北角海岸風景特定區之開發建設，列為十四項重要建設之一；並由本部觀光局成立東北角海岸風景特定區管理處，積極推動該地區的開發建設與維護工作。目前已完成各重要據點之規劃。本期內並完成鼻頭墜道南口及龍洞墜道南口九孔廢池清淤工程，鼻頭墜道南口據點景觀整建及公共設施、出口標示牌周圍場地、宜蘭縣境草嶺古道、危險釣場警告牌及救生椿設置等整建工程。

叁、其他重要交通設施

一、推動公路監理作業電腦化

為有效管理車輛及駕駛人，以促進交通安全，臺灣區公路監理業務電腦化計畫，經本部監訂整體計劃，於七十一年報奉行政院核定實施，由省市政府配合執行。歷經四年，在本部及省、市有關單位協力辦理下，已克服諸多困難，於七十五年元月底完成全臺灣區公路監理業務連線作業系統，並於二月十五日正式啓用。目前各地公路監理單位均可利用此一電腦系統，迅速查明各地汽車車籍及駕駛人資料，自動列印駕駛執照及行車執照，開發各種稅費單及統計報表。由於此一計畫之完成，將使我國路政

管理邁入現代化作業之新境界，對於監理業務本身非僅提高作業效率，強化業務管理及提升為民服務水準，且在交通秩序與安全之維護，社會治安與國防動員之協助，政府稅費之徵收及國內資訊工業之發展等方面，均將有所裨益，功效至為顯著。今（七十五）年內，本部將俟「道路交通管理處罰條例」修正案完成立法程序後，利用此一電腦系統實施交通違規電腦計點作業制度，尚請大院諸位委員先生多予支持。

二、繼續改進道路交通秩序與交通安全

為改善交通秩序，抑制計程車過度膨脹，本部依據客觀市場調查，及輿情反映，已宣布自元月十五日起，全面停止受理計程車客運業申請設立及增加車輛。另外，依據交通事故統計資料，顯示在七十四年仍有三千五百六十四人死於車禍，且在交通秩序整理方面，由於國人守法習慣仍未普遍養成，並缺乏有力之執法措施，故尚未獲致全面顯著改善。新的「道路交通秩序與交通安全改進方案」，已奉行政院核定自七十五年度起實施三年，本部當即據以研訂上述方

案之實施要點，並協調院屬部、會、局、署及有關主管部門督導臺北、高雄兩院轄市、臺灣省各縣市及高速公路局，分別擬訂各項執行計畫，總計五八八項，動支經費共須新臺幣四一億餘元。其工作重點為：規劃改善道路及交通工程設施，紓解都市停車需求，強化公路監理與運輸管理，加強交通執法與管制措施，加強交通安全教育，加強交通安全宣傳，積極推動交通示範道路之規劃與整理等項目，以期道路交通秩序與安全有更大的改進。

三、拓展國際海運航線，推展海運儲運業務

目前國際海運市場，不僅散裝船及油輪已持續數年陷於不景氣，年來貨櫃船亦受經濟不景氣，及船舶載運能量劇增之影響，運價大跌，經營倍感困難。民國七十四年，我國海運界堅忍奮鬥，仍能繼續實施船舶汰舊換新三十艘，推動國輪國造政策第三期造船計畫共計簽約十二艘，其中特別值得一提的是：陽明海運公司新建第三代大型貨櫃船八艘中的第一艘「吉明輪」，已於三月一日在中船公司高雄總廠命名下水。吉明輪是

當前國內最大的全貨櫃船，也是首次採用西德最新船型設計，擁有各項自動化設備，可載二十呎貨櫃達三、〇四二只。陽明公司已籌劃用本批新穎的貨櫃船，開闢連貫歐亞美的快速直達航線，以充裕的艙位，提供國內進出口商利用，協助推展對外貿易。

目前，二百總噸以上國輪計有二二七艘，六六萬餘載重噸。經本部輔導航商成立「中華民國海運聯營總處」，一年餘以來，在提高國輪服務品質，協調業者合作、爭取國輪貨載及配合政府政策等方面，均已有所成就。

此外，為推展海運儲運中心業務，經奉行政院核定，由臺灣省交通處督導高雄、臺中兩港建立海運儲運中心，經試辦一年（七十二年七月至七十三年六月），績效顯著，報奉行政院核示「績效良好，試辦期滿宜繼續擴大辦理」。惟在七十四年七月至十二月繼續辦理期間，由於世界性經濟不景氣，遠東各國港口對碼頭業務競爭激烈，香港、新加坡等鄰近港口，相繼將轉運業務港埠費率降低，且因貨源不足，本省港口轉運業務深受影響而減少。本部業已督導臺灣

省交通處積極採取改進措施，除已自本年（三）月十六日起實施降低費率外，並將再添置設備及提高服務品質，以吸引貨源，俾能再創佳績。

四、港埠營運持續成長，港埠建設積極拓展

臺灣為島嶼型態經濟，端賴進口原料及成品出口，國際貿易已成為我國經濟之命脈，而港埠之加強建設，更是發展國際貿易最重要之一環。目前正在積極進行之港埠重要建設工程有：

1. 基隆港東十一號碼頭改建貨櫃碼頭工程：碼頭長二百公尺，水深十二公尺，總工程費四億九千八百萬元，自七十二年七月開工，預定本（七十五）年六月完成。

2. 基隆港西廿一號碼頭改建貨櫃碼頭工程：本工程碼頭仍維持現狀使用，其主要工程為碼頭鋼管樁製作，及打設貨櫃起重機軌道與安裝起重機一臺，鐵道、倉庫拆除等，總工程費二億七千萬，自七十四年九月開工，預定七十六年六月完成。

3. 高雄港第四貨櫃儲運中心第一期新建工程：該港第四貨櫃儲運中心原計畫

新建貨櫃碼頭八座，其中三座水深十四公尺，五座水深十二公尺。第一期新建三座，總工程費四十三億四千萬元。自七十四年七月開工，預定全部碼頭分十四年興建完成，現第一期工程之首座碼頭已於七十四年一月完成，並同時出租營運。高雄港務局為配合該港貨櫃運輸急速發展之需要，已修改原計畫，將原訂第二期工程興建之五座水深十二公尺碼頭合併，改為興建吃水十四公尺之碼頭四座，原工程費不變，進度提前於七十九年十二月完成。

4. 高雄港八萬噸穀倉興建工程：計畫於高雄港七十二號碼頭興建八萬噸穀倉一座，包括吸穀機三部、進出倉輸送設備、電機及控制設備與工作大樓、穀倉本體等，總工程費十一億四千七百萬元，自七十四年度起分三年辦理。已交由中華顧問工程司纂寫規範及審標附件，並奉核定交由唐榮公司承辦，現正辦理議價手續中。

5. 臺中港西二號化學碼頭興建工程：興建化學碼頭一座，長二五〇公尺，水深十三公尺，總工程費四億四千萬元，自七十四年六月開工，預定七十六年十