

# 中山高速公路連續假期匝道儀控管制計畫 試辦檢討與技術移轉報告

## 附 錄



交通部運輸研究所

中華民國八十三年十一月

# 交通部運輸研究所出版品摘要表

<b>出版品名稱</b> 中文：中山高速公路連續假期匝道儀控管制計畫試辦檢討與技術移轉報告 外文：A Review and Technique Transfer Report on Sun Yet-Sen National Freeway Ramp Metering Control in Long Holidays.			
國際標準書號(或叢刊號)	政府出版品統一編號		運輸研究所出版品編號
	009104830539		83—55—396
計畫主持人：張所長家祝 研究人員：林大煜、張勝雄、許書耕、康炳雄、林豐福、劉韻珠、湯儒彥、 劉昭正、周永暉、林亨杰、田養民、袁正平、吳熙仁、傅耀南			研究期間  自82年 6月  至83年10月
<b>關鍵詞：</b> 高速公路、交流道、匝道、儀控、管制計畫、宣導作業、管制與通信設備、作業演練、試辦過程、績效評估、管制地點、管制時間、管制策略、時制、儀控率、配合措施			
<b>摘要：</b> 匝道儀控制係運用號誌控制方法調節單位時間內由高速公路入口匝道進入主線之車輛數，使主線車流維持順暢而達到最高疏運功能之管制方式。本所為推動此一首次引進國內應用之交通控制技術，自民國八十二年六月至十二月歷經籌劃、教育宣導與協調、演練、試辦以及評估檢討之緊湊又審慎之工作，終能使高速公路每逢連續假必夢魘得以解除，證明其實施之可行性，且效果非常明顯，可達成最大之整體交通改善。由於本案從管制方式、策略與實施方面均有創新之處，且從規劃、設計與執行的過程中已留下許多寶貴的經驗，因此特別以整理結冊，以供後續進一步研究之改進參考。			
出版日期	頁數	工本費	本出版品取得方式
83年11月	479	360	凡屬機密或限閱性出版品均不對外公開。一般性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及及私營機關團體可按工本費價購。
<b>管制等級：</b> <input type="checkbox"/> 機密( <input type="checkbox"/> 解密日期為      年      月      日， <input type="checkbox"/> 主辦單位視情況辦理解密) <input type="checkbox"/> 限閱( <input type="checkbox"/> 解限日期為      年      月      日， <input type="checkbox"/> 主辦單位視情況辦理解密) <input checked="" type="checkbox"/> 一般			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

## 附錄目錄

	頁次
附錄一 中山高速公路下匝道交通疏解改善計畫 .....	265
附錄二 中山高速公路內湖交流道至五股交流道間主線 平面替選路線之研選及其交通管制計畫 .....	283
附錄三 中山高速公路替代路線指示標誌系統與路線疏 導圖建立計畫 .....	293
附錄四 連續假期高速公路夜間部分時段車輛免收通行 費試辦計畫 .....	300
附 錄 五 中山高速公路連續假期試辦匝道儀控與交通調節 試驗執行計畫 .....	315
附 錄 六 中山高速公路連續假期試辦匝道儀控工作日誌 ...	324
附 錄 七 中山高速公路實施入口匝道號誌管制宣導工作計 畫表 .....	332
附 錄 八 中山高速公路交通擁擠實況錄影與宣導執行計畫 .	333
附 錄 九 中山高速公路連續假期試辦匝道儀控新聞稿 .....	338
附 錄 十 中山高速公路連續假期試辦匝道儀控電視宣導卡 片資料 .....	348
附錄十一 車輛偵測器使用說明 .....	351
附錄十二 中山高速公路匝道儀控台北都會區段試驗演練計畫	356
附錄十三 中山高速公路匝道儀控台北都會區段試驗演練實務	362
附錄十四 中山高速公路連續假期試辦匝道儀控管制作業紀錄	373

	頁次
附錄十五 高速公路各交流道儀控時制對照表 .....	389
附錄十六 中山高速公路光復節連續假期行駛時間調查 .....	393
附錄十七 中山高速公路連續假期試辦匝道儀控成效報紙報導輯錄 .....	405
附錄十八 中山高速公路入口匝道管制實施成效問卷調查 ...	441
附錄十九 中山高速公路入口匝道管制實施成效問卷發送地點、時間與份數 .....	443
附 錄 廿 匝道儀控「同步閃光紅燈」應用成效問卷 .....	444
附錄廿一 匝道儀控各單位通信協調計畫 .....	446
附錄廿二 匝道儀控通信作業守則 .....	456
附錄廿三 中山高速公路匝道儀控台北都會區段試驗演練宣導與管制績效初步分析報告 .....	461
附錄廿四 加強高速公路路況資訊通報系統執行計畫 .....	469
附錄廿五 內湖北上匝道配置大客車專用免候車道試辦計畫	478
附錄廿六 匝道儀控案部長頒獎致辭講稿 .....	481
附錄廿七 參與匝道儀控試辦計畫有功單位與事蹟 .....	472
附 件 一 中山高速公路連續假期試辦匝道儀控匝道選擇與號誌設置地點會勘報告	
附 件 二 活動號誌技術規範與操作手冊	
附 件 三 固定號誌技術規範與操作手冊	

附 件 四	中山高速公路連續假期試辦匝道儀控管制作業手冊
附 件 五	中山高速公路連續假期試辦匝道儀控歷次整體交通疏導策略檢討報告
附 件 六	中山高速公路內湖至五股間主線路段及上下匝道交通調查
附 件 七	高速公路匝道儀控現場督導、實施績效與衝擊評估

# 附 錄

## 附錄一 中山高速公路下匝道交通疏解改善計畫

### 一、計畫緣起

中山高速公路自通車以來，區域交通量逐年快速成長，超過各路段原設計容量，乃為造成交通擁擠之導因。此外，由於中山高速公路除負擔城際運輸外，尚服務各都會區之短程通勤，使得該路經常性壅塞之時間與路段長度延長，其所形成之延滯已達用路人難以忍受之程度。

### 二、計畫目標

高速公路的經常性壅塞可界定為主線與匝道二大部分，其中主線部分，係實施「中山高速公路匝道儀控與交通調節試辦計畫」，主要針對進入匝道之車輛加以管制，期使擁擠情況獲得改善，而本計畫乃另就匝道部分所銜接相關連絡道路之交通管制、工程或管理問題等加以改善，以避免車隊回堵高速公路主線而造成主線壅塞情形之惡化。

### 三、計畫概要

篩選中山高速公路經常性壅塞嚴重之匝道，實地會勘，就相關高速公路主線、交流道與平面道路之工程規劃與管理措施研提改善計畫，以進行改善。

### 四、實施步驟

依據上述計畫概要，其實施步驟如下：

1. 高速公路局提供經常性壅塞匝道之建議與其道路與交通狀況資料，並由本所研提建議改善之匝道對象。
2. 路政司召集高速公路局、公路警察局與本所等相關單位會商選定擁擠匝道(如表一)。



3. 由本所籌劃擁擠匝道會勘工作，並透過中華民國運輸學會邀請國內各大學交通系所之教授參與規劃。
4. 由交通部路政司、高速公路局、道安委員會、內政部警政署、公路警察局、縣市警察局、省公路局、省住都局、縣市交通局、建設局、工務局及本所等單位組成專案小組進行資料研析並前往實地勘察。
5. 由本所研擬改善計畫，並經專案小組討論確定後，提報交通部部務會報審議通過即交由各權責單位分別執行。

## 五、規劃原則

本計畫於擬訂改善措施時所考慮之規劃原則如下：

1. 匝道車道佈設之調整。
2. 標誌與標線之改善。
3. 號誌時制計畫之調整與連鎖。
4. 槽化設施之檢討與修改。
5. 中央分向島開口之退縮、開放或封閉。
6. 瓶頸路段之打通。
7. 路邊違規停車之管理。
8. 遊覽車違規上下客之管理。
9. 規劃時須注意查核相關單位之現有改善計畫。

## 六、計畫內容

本計畫之各交流道擁擠下匝道改善措施經研討初審後之細部計畫已另由本所編印報告書，而其示範性工作及改善措施詳如附件。本計畫之各交流道之短期改善工程經費如表二所示，總計為新台幣12,866,695元，各相關承辦單位執行計畫之經費概要如表三所示。



## 七、結論與建議

1. 有關中山高速公路下匝道交通擁擠之改善工作，各路權主管機關過去雖均有相關措施或計畫，惟欠缺整體性之規劃。本所因辦理本次中山高速公路擁擠整體改善計畫，方對下匝道之交通問題以專案方式加以處理，在時間上雖無法趕在當年連續假期前完成改善，惟此係一根本且必要之改善措施，一旦完成將可使匝道部分所銜接相關連絡道路之交通問題能獲得具體有效之改善。建請鈞部儘速責成各相關主管單位限期完成。
2. 本計畫研擬之改善措施詳如細部計畫表，其中交通工程改善部分，建議主辦單位能儘可能於一個月內辦理完畢，其餘工程請妥訂工期，儘速趕辦完成。
3. 本計畫短期改善工程之總經費為新台幣12,866,695元，建議責成各主辦單位於其年度預算內優先勻支，若有不足者再以個案計畫方式向鈞部道安委員會申請經費補助。
4. 本計畫中有關之中長期改善措施大多屬道路工程，如瓶頸路段之打通或道路拓寬等，建議責成各地方政府儘速納入年度計畫中付諸實施。
5. 根據本計畫於各交流道會勘之結果，其共同存在之問題之一為交流道下匝道處地區道路違規停車與遊覽車違規上下客問題相當嚴重，不僅使高速公路之車隊常有回堵之現象，並使得連絡道路之交通亦受到影響，故有必要持續加強取締。
6. 高速公路交流道範圍之路權管理雖已有相關規定，但仍有界限不盡明確之處，且違規情形係動態行為，致使公路警察與縣市交通隊之權責難常不易釐清，未能有效取締，應設法協調解決。

表一 擁擠匝道所屬之交流道一覽表

交流道名稱	編號	交流道名稱	編號
汐止	1	豐原	14
內湖	2	大雅	15
圓山	3	台中	16
台北	4	王田	17
三重	5	彰化	18
五股	6	員林	19
林口	7	永康	20
桃園	8	台南	21
內壢	9	路竹	22
中壢	10	岡山	23
楊梅	11	楠梓	24
湖口	12	高雄	25
新竹	13	高雄端	26

表二 中山高速公路下匝道交通疏解短期改善計畫  
各交流道改善經費概估表

單位：元

編號	交流道名稱	主辦單位	執行經費	小計
1	汐止交流道	台北縣警察局	507,600	507,600
2	內湖交流道	台北市交通局	—	—
3	圓山交流道	台北市交通局	92,880	92,880
	建國高架橋 仁愛路出口	台北市交通局	—	—
4	台北交流道	台北市交通局	221,500	321,500
		台北市工務局	100,000	
5	三重交流道	高速公路局	6,000	61,000
		台北縣警察局	55,000	
6	五股交流道	高速公路局	325,000	516,500
		台灣省公路局	191,500	
7	林口交流道	高速公路局	53,500	63,500
		桃園縣警察局	10,000	
8	桃園交流道	高速公路局	86,400	386,400
		桃園縣警察局	300,000	
9	內壢交流道	台灣省公路局	50,000	50,000
10	中壢交流道	高速公路局	—	—
		桃園縣警察局	—	
11	楊梅交流道	高速公路局	54,440	794,940
		台灣省公路局	40,500	
		桃園縣警察局	700,000	
12	湖口交流道	高速公路局	32,750	474,250
		台灣省公路局	61,000	
		新竹縣政府	199,000	
		新竹縣警察局	181,500	
13	新竹交流道	高速公路局	75,000	1,190,500
		台灣省公路局	19,500	
		新竹市警察局	297,000	
		新竹市工務局	799,000	

表二 中山高速公路下匝道交通疏解短期改善計畫  
各交流道改善經費概估表 (續)

單位：元

編號	交流道名稱	主辦單位	執行經費	小 計
14	豐原交流道	高 速 公 路 局	47,100	556,100
		台 中 縣 警 察 局	509,000	
15	大雅交流道	台中市警察局	10,000	10,000
16	台中交流道	高 速 公 路 局	32,000	62,000
		台中市警察局	30,000	
17	王田交流道	高 速 公 路 局	12,000	19,500
		台灣省公路局	7,500	
18	彰化交流道	高 速 公 路 局	93,500	1,255,000
		彰 化 縣 政 府	550,000	
		彰化縣警察局	611,500	
19	員林交流道	台灣省公路局	170,000	920,000
		彰 化 縣 政 府	750,000	
20	永康交流道	高 速 公 路 局	78,800	348,800
		台灣省公路局	270,000	
21	台南交流道	高 速 公 路 局	1,006,376	1,581,272
		台灣省公路局	574,896	
22	路竹交流道	高 速 公 路 局	23,760	414,453
		台灣省公路局	390,693	
23	岡山交流道	高 速 公 路 局	22,000	188,000
		台灣省公路局	166,000	
24	楠梓交流道	高 速 公 路 局	98,500	518,500
		高雄市警察局	420,000	
25	高雄交流道	高雄市警察局	629,000	1,929,000
		高雄市工務局	1,300,000	
26	高雄端交流道	高 雄 市 政 府	605,000	605,000
總 計				12,866,695

表三 中山高速公路下匝道交通疏解短期改善計畫  
各承辦單位執行經費彙總表

單位：元

主辦單位	執行經費
高速公路局	2,047,126
台灣省公路局	1,941,589
台北市交通局	314,380
台北市工務局	100,000
高雄市警察局	1,049,000
高雄市政府(工務局)	1,905,000
台北縣警察局	562,600
桃園縣警察局	1,010,000
新竹縣政府(工務局)	199,000
新竹縣警察局	181,500
新竹市警察局	297,000
新竹市工務局	799,000
台中縣警察局	509,000
台中市警察局	40,000
彰化縣政府(工務局)	1,300,000
彰化縣警察局	611,500
總計	12,866,695



## 附件 中山高速公路下匝道疏解改善計畫 示範勘查工作執行計畫

### 一、預定改善地點：

(一)第一組：北上三重交流道出口匝道

(二)第二組：南下麥帥公路出口匝道

### 二、人員編組：

(一)第一組：公安局一名

高公局一名

運研所二名 (傅工程司耀南、劉工程司昭正)

(二)第二組：公安局一名

高公局一名

運研所二名 (林副組長豐福、劉研究員韻珠)

### 三、會勘時間：82年6月23日9:00~12:00

### 四、集合地點：

(一)第一組：三重市三和路匝道口 (往三重方向)

(二)第二組：台北市成功路南京東路口 (往台北車站方向)

### 五、改善措施研擬方式：

- 匝道車道佈設之調整
- 標誌與標線之改善
- 號誌時制計畫之調整與連鎖
- 槽化設施之檢討與修改
- 中央分向島開口之退縮、開放或封閉
- 瓶頸路段之打通
- 路邊違規停車之管理
- 遊覽車違規上下客之管理

### 六、其他事項：

(一)擬請公安局派車二輛、駕駛二名

(二)其他未盡事項之討論

# 中山高速公路下匝道疏解改善示範計畫

## 壹、三重交流道南下出口改善措施

一、現況說明（含數據、照片均可）

二、改善措施細部計畫表

三重交流道南下出口匝道改善措施細部計畫表						
編號	地點(位置)	改善措施	經費估算	承辦單位	完成期限	現場示意圖
壹-1	三重交流 南下出口 匝道	1.仁愛街違規停車之取締。	0	台北縣警察局	立即持續實施	
		2.單行道末端設置導16及導17標誌	@4500x2 =9,000元	台北縣警察局	82.9.30.	
		3.槽化島設置危三導標及警22分道行駛標誌	@4500x2 =9,000元	台北縣警察局	82.9.30.	
		4.槽化島設置反光導標16個	@500x16 =8,000元	台北縣警察局	82.9.30.	



## 貳、麥帥公路南下出口改善措施

### 一、現況說明

中山高速公路南下麥帥公路出口匝道之交通需求甚高，依據高公局之出口流量日報表(如附)顯示，於上午尖峰時間(7~9點)其流量為台北都會區各出口中之最高者，且因相關道路設施之配合不良，故每每造成麥帥公路之擁塞情形，甚而回堵至高速公路主線。

有關本出口匝道之交通現況情形，經會勘發現之問題主要有下列數項：

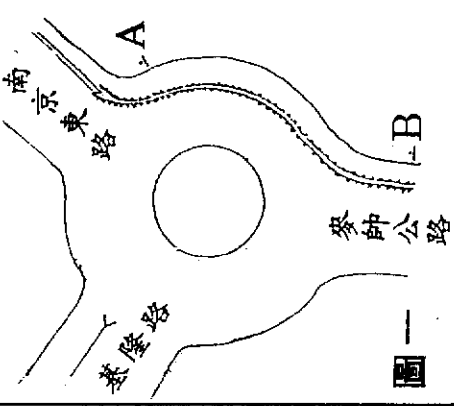
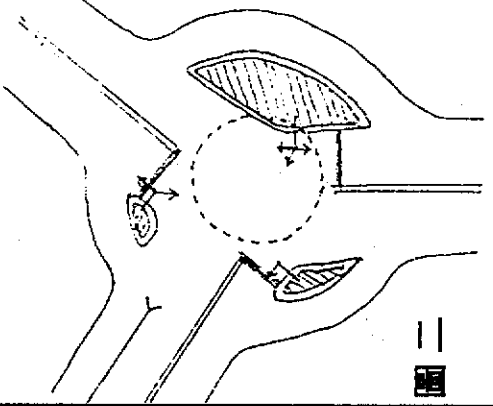
1. 麥帥公路台北市端：此地點係為一高架圓環，目前無號誌管制，車流交織情形混亂，尤其是機車西向左轉與汽車動線之衝突點甚多，影響車流之順暢，並造成回堵。  
(詳如照片一、二)。
2. 麥帥公路沿線：麥帥公路原為快速道路設計，其出入口應有管制 (Access Control)，然本路段因當地交通需求，有甚多私設出入口，致而干擾主線交通，甚而造成事故。此外，此路段之晨峰交通方向性甚大，道路容量未能因應調整，故而道路擁擠情形非常嚴重 (照片三)。
3. 麥帥公路南港端：此路段連接高速公路匝道端處，其中中央分向紐澤西式護欄中止，未連接到底，常有北上方向車輛在此違規迴轉，使南下 (與北上) 車流中斷，造成匝道之擁塞情形 (照片四)。此外，由於麥帥公路全段均為雙向六車道 (四快車道、二慢車道)，而至此連接處僅有雙向二快車道，因而形成瓶頸。

4. 麥帥公路南港端往成功路出口：由於此出口與成功路交岔之號誌綠燈時間太短，於出口處的停等車隊無法消散，故而往後回堵。此一因素乃造成二個現象：

- (1) 往成功路的車隊內常有不耐久等之車輛超前至本路段與高速公路匝道處再違規迴轉(即上述第3點之狀況)。
- (2) 高公局於本段北上入口連接高速公路設有匝道管制號誌(照片)，停止線距離本出口(往成功路)僅有100公尺，因其為單車道，若以每車平均長度6公尺計，儲車空間僅有16輛。故將來實施匝道控制時，車輛回堵勢必非常嚴重(註：車輛到達率於另案調查完成後，即可依號誌週期估計車隊長度)。

## 二、改善措施細部計畫表

麥帥公路南下出口匝道改善措施細部計畫表

編號	地點 (位置)	改善措施	經費估算	承辦單位	完成期限	現場示意圖
貳-1	麥帥公路 北市端	<p>1. 高架圓環往南之快車道有障礙物，現體線延長100公尺，並加嵌路面記。A處反於設置機行中車方，B處右標處止禁誌。設乙置轉，機道左行各取築路口號控制。(如圖二)</p> <p>2. 鋪處路以</p>	(請承辦單位估列)	台北市 交通局	82.9.30	 <p>圖一</p>
				台北市 交通局	82.9.30	 <p>圖二</p>



麥帥公路南下出口匝道改善措施細部計畫表						
編號	地點 (位置)	改善措施	經費估算	承辦單位	完成期限	現場示意圖
貳-3	麥帥公路南 港端	<p>1. 麥帥公路往南快速車道之改道，禁止車道換線，長度上增加 200 公尺，其路面加嵌反光標記 (每四公尺一組)，於外側快車道內側繪「往南」字，內側快車道內側繪「往湖」字，「往南」字標繪於快車道，「往湖」字標繪於慢車道，「往南」字標繪於快車道，「往湖」字標繪於慢車道。</p> <p>2. A 處設置「週日 7-9 時區間代換路」告示牌，內容為「週日 7-9 時區間代換路」告示牌，內容為「週日 7-9 時區間代換路」告示牌。</p> <p>3. B 至 C 處西而應車道施以缺口，至雙於後適以。</p> <p>4. C 向設於當規起點。</p>		台北市 交通局	82.9.30.	

82.9.30.  
83.6.30.

高速公路  
高速公路  
台北市  
交通局

麥帥公路南下出口匝道改善措施細部計畫表						
編號	地點 (位置)	改善措施	經費估算	承辦單位	完成期限	現場示意圖
貳-4	麥帥公路南 港端往成功 路出口	1. 成功路綠燈時間 與橫向道路 (含 成功路往南港方 向左轉共用) 綠 燈時間，應調整 成3：1 (目前時 制為3：2)。 2. 本路口號誌應與 新明路口號誌同 步 (亮) 連鎖。 設置告示牌。	—	台北市 交通局	82.6.30.	略
貳-5	高速公路16 K <sup>+</sup> 南下主線					





照片一



照片二





照片三



照片四



照片五

## 附錄二 中山高速公路內湖交流道至五股交流道間主線平面替選路線之研選及其交通管制計畫

### 一、計畫緣起

配合中山高速公路內湖交流道至五股交流道間實施匝道調節性控制，進行本研究計畫。

### 二、計畫目的

期藉由本計畫之執行，有效疏導欲使用高速公路之用路人，順暢地轉運於各替選路線之間，並降低因高速公路實施匝道調節性控制而對交流道鄰近路網產生之交通衝擊。

### 三、規劃原則

- (一)以正在或即將使用高速公路主線之用路者為處理對象。
- (二)以疏導方式提供資訊予用路人，供其作為選擇路線之參考。
- (三)以降低交流道鄰近地區平面道路之交通衝擊為目標(負效用最小)。

### 四、規劃範圍

中山高速公路汐止交流道至林口交流道間，與之平行之可能替選路線。

### 五、規劃內容

- (一)都市間主線各區段替代路線之研擬。
- (二)都市內至主線替代路線之可及路徑之研擬。
- (三)上交流道之停等車隊之處理。
- (四)各替代路線之幹道號誌聯鎖。

(五)各替代路線短期可完成之交通瓶頸之改善。

(六)匝道與聯絡道交接處號誌與地區網路號誌間聯鎖之處理。

(七)相關道路之停車管理。

## 六、各議題規劃重點

### (一)都市間主線各區段替代路線之研擬

研選都市之間主線各區段之替代路線。

### (二)至主線替代路線其可及路徑之研擬 (市區內)

#### 1. 由市區至主線替代路線

(1)由市區通往交流道之主要路口其至高速公路替代路線之可及路徑之選取。

(2)由市區通往交流道之主要路口高速公路路況告示牌之設立。

(3)各可及路徑上重要地點通往高速公路替代路線方向指示標誌之設立。

#### 2. 由擁擠路段上游交流道藉由替代路線至下游交流道

(1)由交流道至主線替代路線其可及路徑之選取。

(2)各可及路徑上重要地點方向指示標誌之設立。

(3)主線下游路段路況告示牌之設立。

### (三)上交流道停等車隊之處理

1. 車隊回堵至平面道路時，其停等空間之規劃。

2. 車輛停等之交通維持與管制。

3. 路旁高速公路告示牌之設立。

#### (四)各替代路網之幹道聯鎖與時制計畫之調整

爲有效疏導欲使用高速公路之用路人轉而選取替代路線，故於實施匝道調節性控制之時段，各替代路線需配合實施幹道號誌聯鎖，以疏暢車流。

#### (五)各替代路線交通瓶頸地點之改善

針對替代路線上之交通瓶頸地點，若進行短期改善措施，即可有效提升該路之服務水準者進行改善計畫。

#### (六)匝道與聯絡道交接處之路口號誌與地區網路號誌間聯鎖與時制計畫之調整之處理

處理方式視該交接之路口號誌與地區號誌網路之關係而定，其可能方式如下：

1. 獨立式號誌。
2. 幹道號誌聯鎖。
3. 路網號誌聯鎖。

#### (七)相關道路之停車管理

於影響範圍內之路段實施禁止路邊停車。

### 七、請各單位配合辦理事項

#### (一)高公局

請就本所初步研擬之替選路線，如圖一，提出替選路線補充及修正(或刪除)意見。

#### (二)公路局

1. 請就本所研擬之替選路線，就本計畫規劃範圍內所管轄之公路提出替選路線之補充及修正(或刪除)意見，

並請提供各替選路線之交通現況資料(車流量、平均車速、服務水準)。

2. 請就替選路線中交通瓶頸地點，針對若進行短期改善措施即可有效提升該路之服務水準者，研提改善計畫(含現況問題、改善方法、圖示及經費預估)。
3. 請就替選路線規劃於適當地點佈設方指示標誌之計畫。

### (三) 台北市交通局

1. 請研提台北市區內至各替選路線之可及路徑，圖樣表達方式請參考圖二及圖三，並請提供各可及路徑現況交通資料(車流量、平均車速、服務水準)。
2. 請研擬上內湖、圓山、台北三交流道之平面道路，因交流道實施匝道調節性控制，而可能產生之車流回堵至平面道路時，車輛停等空間之規劃計畫。
3. 請研提交流道於實施匝道調節性控制時，就所轄範圍內替選路線之各可及路徑實施號誌幹道聯鎖與時制計畫之調整之計畫。
4. 請研提內湖、圓山、台北三交流道上、下匝道與連絡道之交接路口之號誌處理原則及計畫。

### (四) 台北市警察局交通大隊

請研提交流道實施匝道調節性控制時，台北市內各可及路徑之交通管制計畫。

### (五) 台北縣警察局交通隊

1. 請研提台北市外之其他市區內至各替選路線之可及路徑，圖樣表達方式請參考圖四及圖五，並提供各

可及路徑現況交通資料(車流量、平均車速、服務水準)。

2. 請研擬上三重、五股二交流道之平面道路，因交流道實施匝道調節性控制，而可能產生之車流回堵至平面道路時，車輛停等空間之規劃計畫。
3. 請研提交流道於實施匝道調節性控制時，就所轄範圍內替選路線及其各可及路徑實施號誌幹道聯鎖與時制計畫之調整之計畫。
4. 請研提三重、五股二交流道上、下匝道與連絡道交接路口之號誌處理原則及計畫。
5. 請研提交流道實施匝道調節性控制時，台北市外各可及路徑之交通管制計畫。

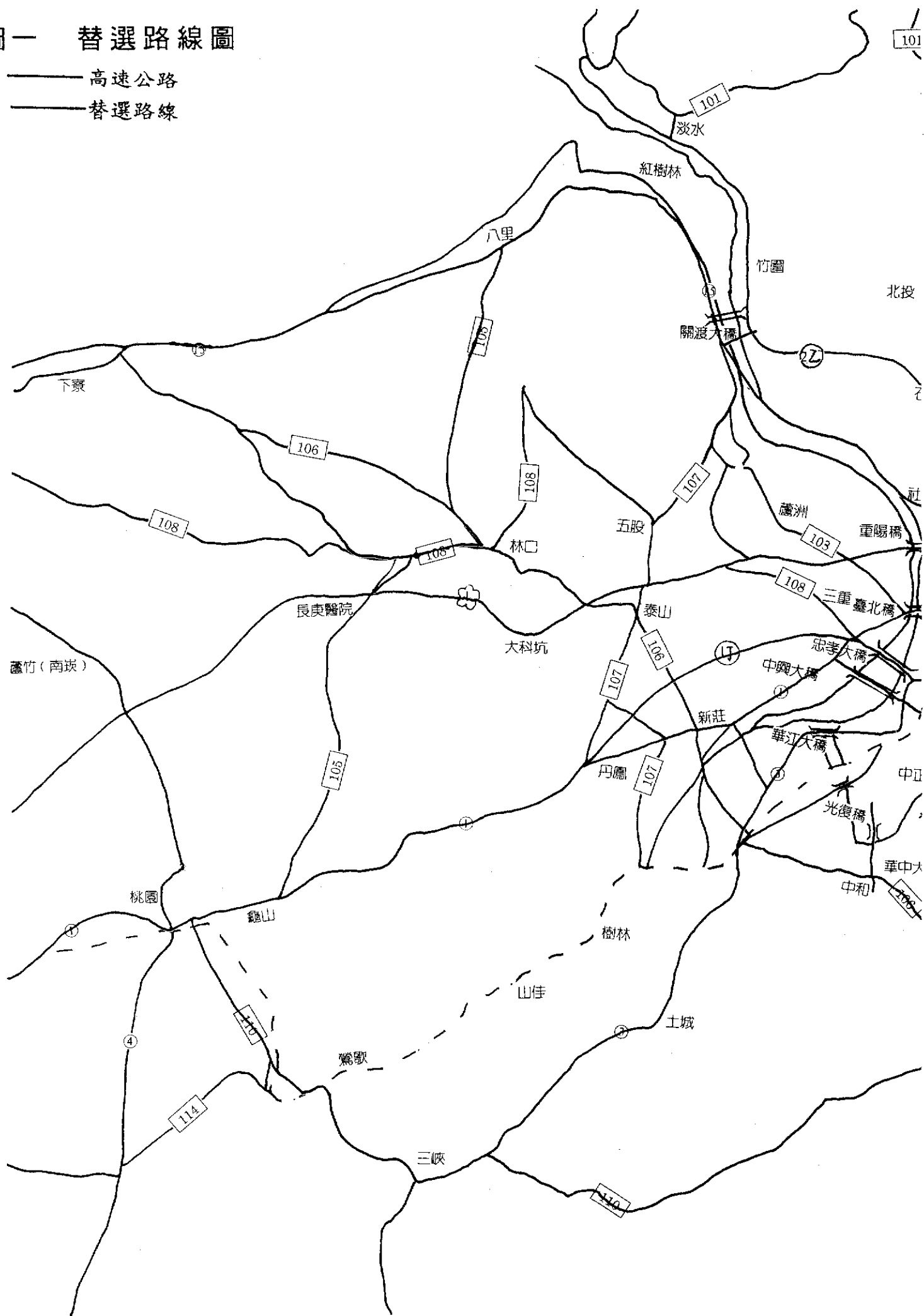
## 八、其他事項

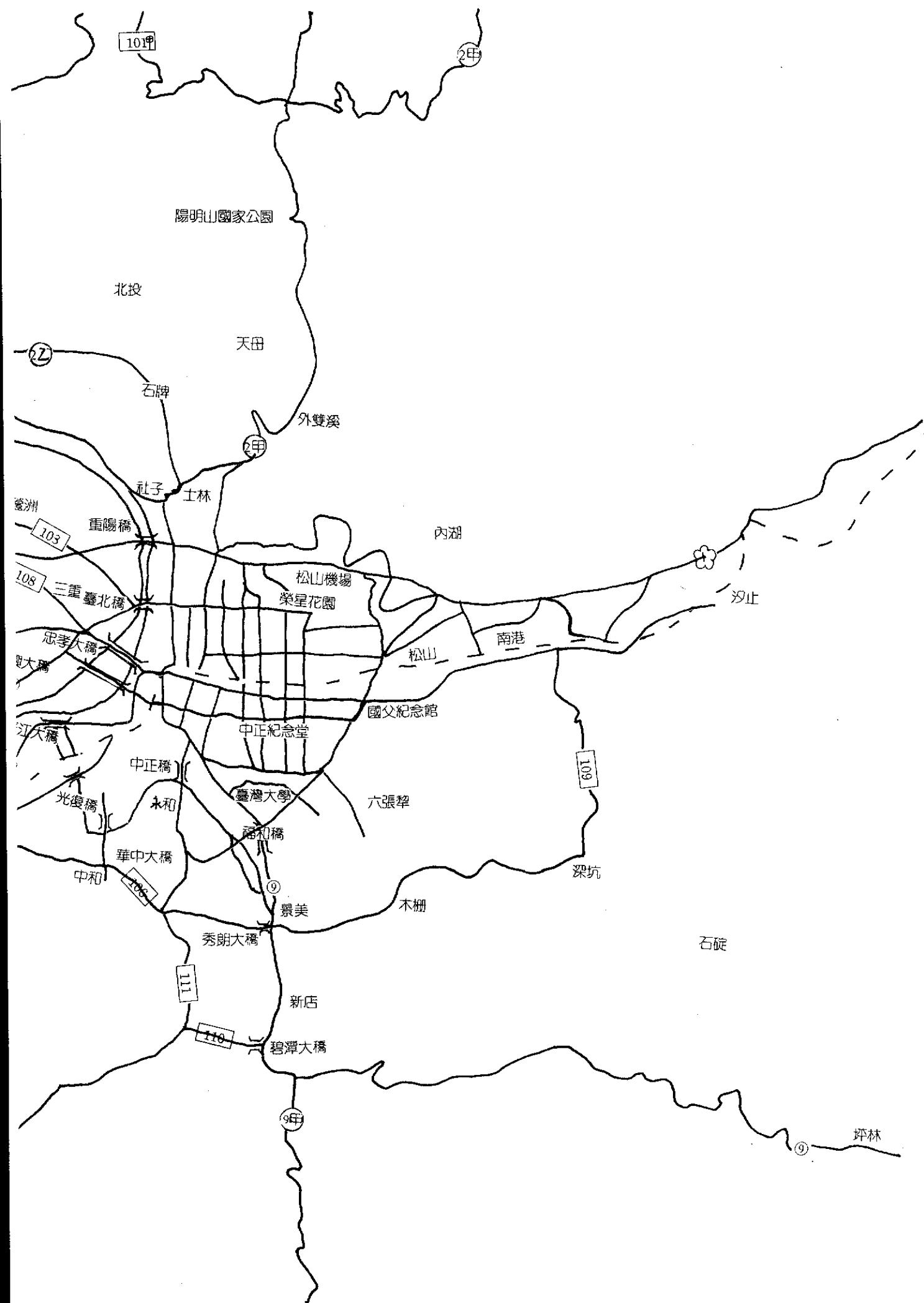
- (一) 請各單位除就負責範圍研提計畫或意見外，並儘量就其他單位之負責事項提供意見，以求整體計畫之週延。
- (二) 請各單位於開會前二天將書面資料送交運研所彙整。
- (三) 對本計畫之各項工作項目有不明瞭之處，請洽詢本所運安組傅工程司耀南。TEL(02)7123121-504



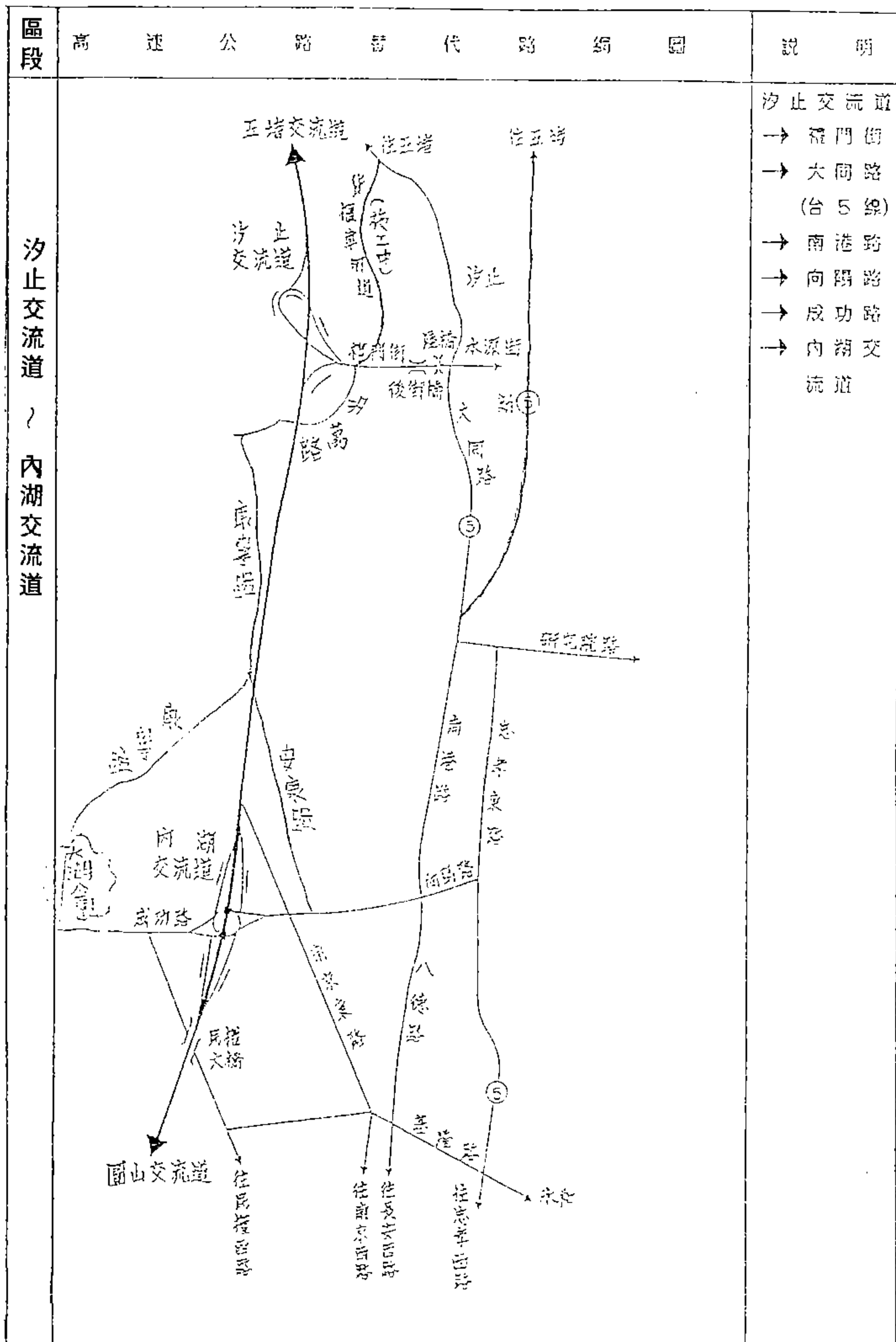
圖一 替選路線圖

- 高速公路
- 替選路線

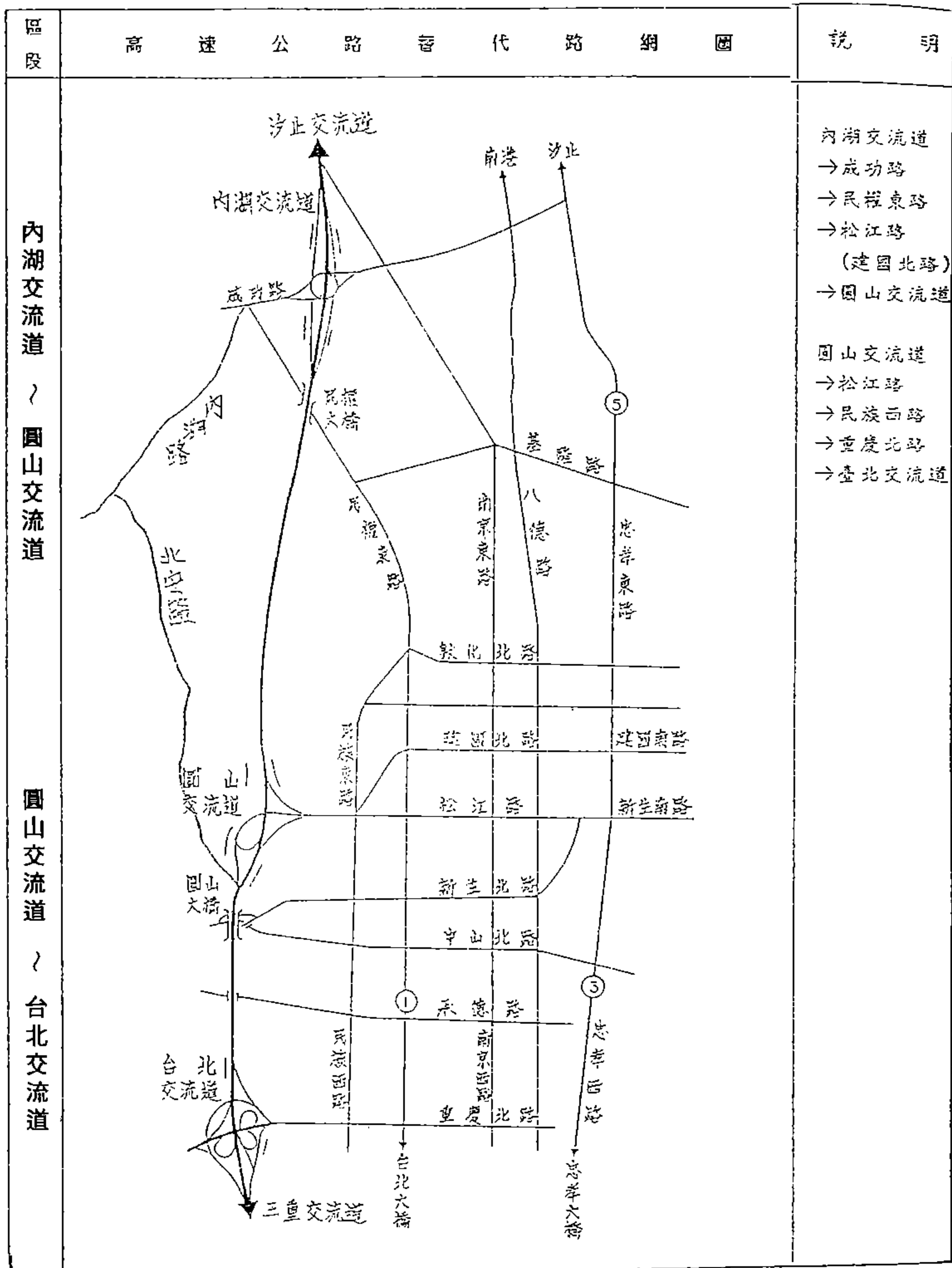




圖二 可及路徑參考圖 (一)

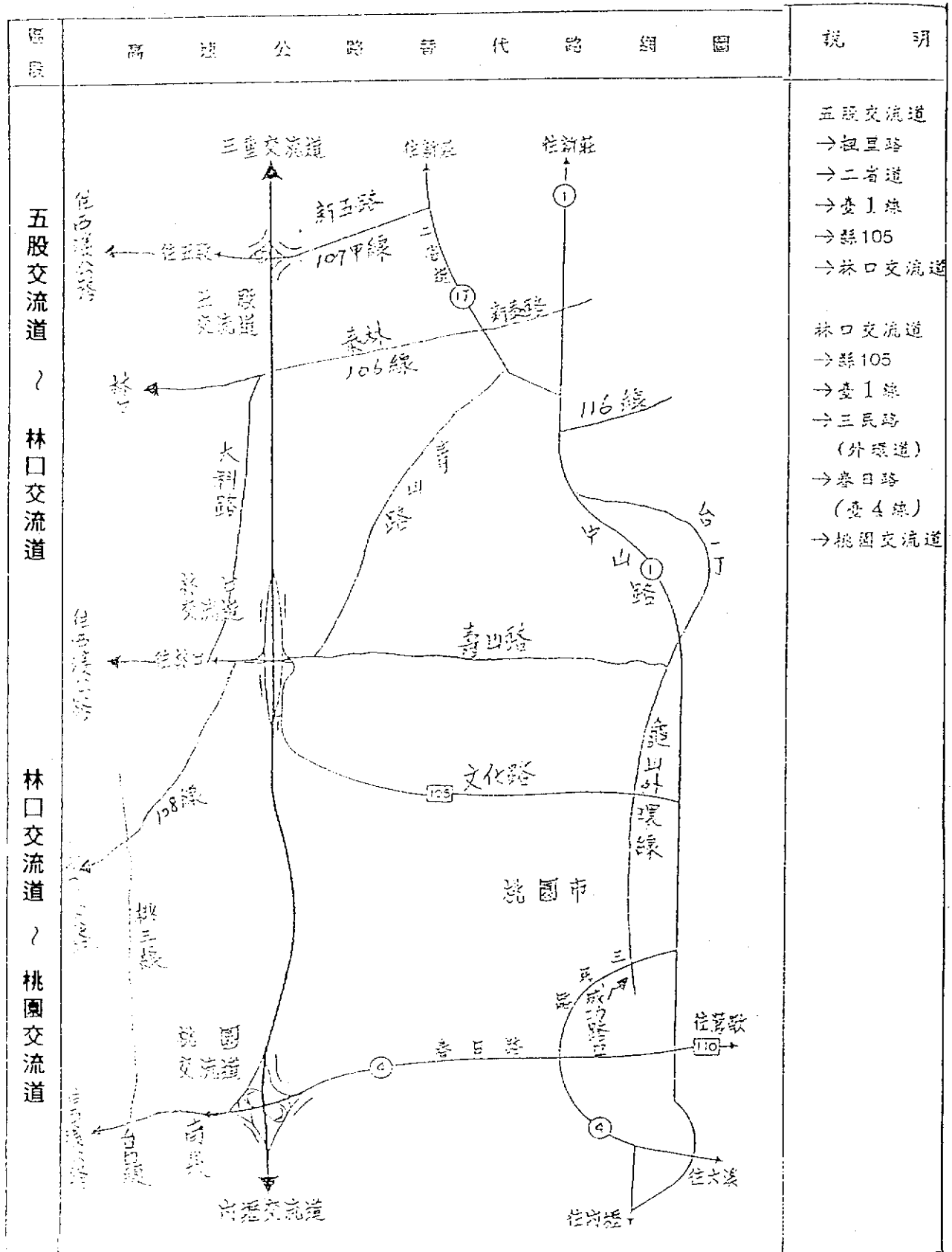


圖三 可及路徑參考圖 (二)





圖五 可及路徑參考圖 (四)



### 附錄三 中山高速公路替代路線指示標誌系統 與路線疏導圖建立計畫

本案係由道安委員會主辦，省公路執行，目前已完成替代路線之規劃會勘作業。惟在國慶日試辦匝道儀控管制時因全面會勘工作尚未展開，本所乃針對管制範圍中之交流道先予建立替代路網，以便隨時透過廣播提供給用路人參考。有關本案辦理之工作內容說明如次：

#### 一、計畫目的：

- (一)提供高速公路擁塞時改道行駛之參考。
- (二)配合匝道儀控之實施，提供等候時間較長之交流道、入口匝道駕駛人做為改道之參考。
- (三)研擬替選道路，以作為建立指示標誌系統之參考。

#### 二、計畫範圍：

- (一)以上、下高速公路旅次考慮對象。
- (二)高速公路交流道間之平面道路連繫。
- (三)以高速公路交流道為起點，以重要據點為訖點。

#### 三、研究步驟：

- (一)以高速公路之各交流道為起點，研提至相鄰（或目的）交流道，或重要據點間之最短路徑構想（以距離、旅行時間等為考慮因素）。
- (二)以省公路局各區工程處初步研擬之建議路線為基礎，經由圖面之整合作業後，製作分頁圖集草案，並邀集高公



局、住都局、公警局及縣市政府等相關單位提供意見後  
提報專案小組審議。

(三)最後由各相關單位會同至現場實地勘查。

#### 四、現場會勘記錄表之製作

爲了方便現場會勘時能有系統之整理各相關之規劃與  
設計資料，本所特別針對以下各項分別研擬調查表：

(一)替代路線實質設施調查(如表一)

(二)標誌改善地點提報表(如表二)

(三)標線改善地點提報表(如表三)

(四)號誌改善地點提報表(如表四)

(五)其他項目改善地點提報表(如表五)

#### 五、基本圖之製作：

(一)以省公路五萬分之一之路線圖爲基礎。

(二)高速公路交流道配置以高公局現行航照圖及竣工圖爲準，  
並輔以高速公路行車指南爲參考。

(三)一般道路以五萬分之一圖爲準，並輔以目前之改善計畫  
(由公路局負責修訂)。

#### 六、預期成果：

(一)建立各交流間之連絡路網圖。

(二)建立交流道至重要據點之路網圖。

(三)研擬長程替代路線，中程替代路線，短程替代路線。

# 臺灣省省縣道與高速公路間聯絡指示標誌系統

表一 替代路線道路實質設施調查及改善彙整表

[illegible]

註：\*1 請於“ ”填列區工程處及各工務段之番號，“—”之後為該路線編號。

\*2 路型: 1. 標準四車道(含以上), 2. 四車道, 3. 標準二車道, 4. 二車道, 5. 單車道。

\*3 改善措施請依表二、表三、表四與表五等提報資料之編號填列。

\*4 其他改善措施除填表五提報資料之編號外，若有1.取締違規停車，2.取締攤販，3.取締遊覽車違規載客，4.清除廢棄車輛與髒亂等，亦可直接填列號碼。

臺灣省省縣道與高速公路間聯絡指示標誌系統

表二 標誌 (SigNs) 改善地點提報表

編號	SN <u>    </u> <u>    </u> <u>    </u> 區段 *1	地點		
主管單位	1. <input type="checkbox"/> 公路局    2. <input type="checkbox"/> 縣市政府    3. <input type="checkbox"/> 住都局    (請打勾選擇, 可複選)			
所屬路線	LK <u>    </u> <u>    </u> <u>    </u> 區段	路段起迄點	←→	
<p>改善內容:</p> <p>1. 增設標誌</p> <p>警 <u>    </u> ( ) 面    遵 <u>    </u> ( ) 面</p> <p>禁 <u>    </u> ( ) 面    限 <u>    </u> ( ) 面</p> <p>指 <u>    </u> ( ) 面</p> <p>2. 主牌型式</p> <p><input type="checkbox"/> 標準型   <input type="checkbox"/> 放大型   <input type="checkbox"/> 特大型</p> <p>3. 支架型式</p> <p><input type="checkbox"/> 管柱   <input type="checkbox"/> 號誌桿柱   <input type="checkbox"/> 燈柱</p> <p><input type="checkbox"/> 門架式   <input type="checkbox"/> 懸臂式   <input type="checkbox"/> 工形柱</p> <p>4. 材 料</p> <p><input type="checkbox"/> 鋁板   <input type="checkbox"/> 擠型鋁板   <input type="checkbox"/> 玻璃纖維</p> <p><input type="checkbox"/> 壓克力   <input type="checkbox"/> 燈炮</p> <p>5. 性 能</p> <p><input type="checkbox"/> 高強級   <input type="checkbox"/> 工程級   <input type="checkbox"/> 其他 <u>    </u></p>		<p>指示標誌牌面內容:</p>		
<p>經費概估:</p>		<p>現場圖示:</p>		
<p>經費合計:</p>				

\*1 請於“    ”填列區工程處及各工務段之番號, “    ”之後為該路線編號。

## 臺灣省省縣道與高速公路間聯絡指示標誌系統

### 表三 標線 (MarKings) 改善地點提報表

編號	MK <u>    </u> <u>    </u> <u>    </u> 區 段 *1	地點	
主管單位	1. <input type="checkbox"/> 公路局    2. <input type="checkbox"/> 縣市政府    3. <input type="checkbox"/> 住都局    (請打勾選擇，可複選)		
所屬路線	LK <u>    </u> <u>    </u> <u>    </u> 區 段	路段起迄點	←→
改善內容： 1. 劃設標線 <input type="checkbox"/> 車道線(      )公尺 <input type="checkbox"/> 停止線(      )公尺 <input type="checkbox"/> 路面邊線(      )公尺 <input type="checkbox"/> 分向限制線(      )公尺 <input type="checkbox"/> 行車分向線(      )公尺 <input type="checkbox"/> 禁止超車線(      )公尺 <input type="checkbox"/> 禁止變換車道線(      )公尺 <input type="checkbox"/> 其他____ 2. 設置標記與導標 <input type="checkbox"/> 反光標記(      )個 <input type="checkbox"/> 反____(      )桿 <input type="checkbox"/> 危____(      )桿 3. 槽化島 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 4. 護欄(      )公尺		槽化島與護欄示意圖：	
經費概估：		現場圖示：	
經費合計：			

\*1 請於“ ”填列區工程處及各工務段之番號，“一”之後為該路線編號。

# 臺灣省省縣道與高速公路間聯絡指示標誌系統

表四 號誌 (Signals) 改善地點提報表

編號	SG 區 段 *1	地點	
主管單位	1. <input type="checkbox"/> 公路局 2. <input type="checkbox"/> 縣市政府 3. <input type="checkbox"/> 住都局 (請打勾選擇，可複選)		
所屬路線	LK 區 段	路段起迄點	←→
改善內容： 1. 增設號誌 <input type="checkbox"/> 定時 <input type="checkbox"/> 半感應 <input type="checkbox"/> 全感應 <input type="checkbox"/> 行人觸動 2. 號誌時相數 (     ) 3. 號誌桿數 (     ) 4. 與附近號誌連鎖之必要行性 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 5. 支架種類 <input type="checkbox"/> 門架式 <input type="checkbox"/> 懸臂式 <input type="checkbox"/> 直立式 <input type="checkbox"/> 懸掛式 <input type="checkbox"/> 其他__		時 相 圖：	
經費概估：		現場圖示：	
經費合計：			

\*1 請於“\_\_”填列區工程處及各工務段之番號，“—”之後為該路線編號。

臺灣省省縣道與高速公路間聯絡指示標誌系統

表五 其他項目 (Others) 改善地點提報表

編號	OT 區 段 *1	地點	
主管單位	1. <input type="checkbox"/> 公路局 2. <input type="checkbox"/> 縣市政府 3. <input type="checkbox"/> 住都局 (請打勾選擇，可複選)		
所屬路線	LK 區 段	路段起迄點	←→
改善內容：		現場圖示：	
經費概估：			
經費合計：			

\*1 請於“ ”填列區工程處及各工務段之番號，“—”之後為該路線編號。

## 附錄四 連續假期高速公路夜間部分時段 車輛免收通行費試辦計畫

### 一、計畫緣起

近年來由於國民所得大幅提高，小汽車持有率快速成長，使中山高速公路交通量急劇增加；再加上台灣地區之區域發展並不均衡，都市地區聚集了大部分的人口，尤以台北都會區為最。每逢連續假期即造成許多返鄉或出遊旅客利用小汽車於日間尖峰時段大量湧上高速公路，造成高速公路交通嚴重壅塞。

一般社會大眾及部分民意代表常認為收費站是高速公路主要之交通瓶頸，因此屢次要求政府主管單位於連續假期應停止收費，以暢車流。八十三會計年度預算在立法院審查時，有關交通部公路建設管理基金審查結果，附帶決議第二點即就八十三年度中山高速公路連續假期之通行費預算全數被刪除，計減列八億九百九十七萬元。

惟經分析高速公路假日之交通特性、交通瓶頸之主因以及自七十六年至七十九年間暫停收費之影響後，本所認為若能將停止收費之策略作彈性調整，例如在日間尖峰時段仍照常收費，以免因停止收費而吸引許多不必要的車流來借道高速公路行駛，而在夜間部分時段則以免收通行費誘導部分車流移轉至夜間行駛，以紓緩高速公路在連續假期之交通壅塞，則不失為一可行之方式。

### 二、計畫目的

在平常日高速公路之尖峰時段大致分布在上午八時至十一時，下午三時至六時，但在連續假期時高速公路之交



通尖峰則幾乎涵蓋日間時段。以泰山收費站為例，假期尖峰時段係自上午七時開始，至下午八時以後才逐漸疏解。

一般而言，較少車輛利用夜間行駛高速公路，其平均每小時交通量不及每日平均交通量之2%。故若能在夜間部分時段免收通行費，其行車既可免於塞車之苦，又有免收通行費之實惠，應具有較大之誘因以移轉日間部分車流至夜間行車，亦可達到紓緩日間交通壅塞之目的。

### 三、計畫內容

本試辦計畫依實施之期間、時段與免收費之車種等內容說明如下：

1. 實施期間：本計畫擬以本(八十二年)十月十日國慶日連續假期開始試辦，至十二月二十五日行憲紀念日連續假期後，加以檢討評估。於上述實施期間之連續假期擬免收通行費之日期如下：

節 日	假期開始	假期結束	免 收 通 行 費 日 期
國 慶 日	10/ 9 (週六)	10/11(週一)	10/ 9、10/10、10/11、10/12
光 復 節	10/23 (週六)	10/25(週一)	10/23、10/24、10/25、10/26
蔣公誕辰	10/30 (週六)	11/ 1(週一)	10/30、10/31、11/ 1、11/2
國父誕辰	11/12 (週五)	11/14(週日)	11/12、11/13、11/14、11/15
行 憲 日	12/25 (週六)	12/26(週日)	12/25、12/26、12/27

2. 實施時段：於前述免收通行費日期每日之凌晨零時至六時止實施。
3. 免收費之車種：上述假期之夜間部分時段免收通行費之對象擬一視同仁，凡通行於高速公路之車輛均在免收費之列，以達到誘導運量移轉之目的，並可簡化各項收費相關作業。

#### 四、計畫效益分析

由近三年之連續假期每日交通量統計分析，連續假期之交通量呈逐年成長趨勢，且具有尖峰與離峰性，因此時間之集中性甚為明顯。若採本試辦計畫，依本所推估以八十一年光復節連續假期泰山收費站為例，在連續假期第一天，其每小時交通量佔全日交通量百分比變化，於夜間免收費時段(零至六時)，北向將由1.6%提高為3.4%，南向由1.1%提高為2.4%，於日間尖峰時段(十二時至十八時)，北向將由8%降低為6.1%，南向由5.6%降低為4.3%，而於假期最後一天亦推估出類似結果詳如表一，可看出整體運量分布較趨於均勻。

本計畫之效益係基於中山高速公路通行費彈性係數為負0.2279之假設，即通行費降低百分之百時(免收費)，交通量預估將增加22.79%左右，而本計畫與本部匝道儀控措施於部分進入高速公路之匝道入口加以管制，對於大量之交通需求，若能以免收通行費之誘因吸引至夜間離峰時段行車，則駕駛人亦可錯開匝道儀控之尖峰管制，因此本試辦計畫與本部將辦理連續假期匝道儀控措施搭配，將可收相輔相成之交通疏解效果，另本計畫於試辦後，將評估其成效。

#### 五、計畫辦理情形

本試辦計畫本所已於本(八十二)年九月二十日報部，交通部則於十月一日轉報行政院核備。

表一 推算八十一年光復節二天半連續假期泰山收費站  
夜間時段免收通行費後每小時交通量時段分布

時 段	項 目	假期第一日 (10/24)		假期第三日 (10/26)	
		北 向	南 向	北 向	南 向
0     6	原交通量	6,749	6,597	9,844	6,183
	每小時量	1,125	1,100	1,641	1,031
	佔全日量	1.6%	1.1%	1.8%	1.3%
	尖 峰 量	33,778	34,018	32,100	25,851
	轉 移 量	7,698	7,753	7,315	5,891
	新交通量	14,447	14,523	17,159	12,074
	每小時量	2,408	2,421	2,860	2,012
	佔全日量	3.4%	2.4%	3.2%	2.6%
	原交通量	33,778	34,018	32,100	25,851
	每小時量	5,630	5,670	5,350	4,309
12     18	佔全日量	8.0%	5.6%	6.0%	5.6%
	轉 移 量	7,698	7,753	7,315	5,891
	新交通量	26,080	26,265	24,785	19,960
	每小時量	4,347	4,378	4,131	3,327
	佔全日量	6.1%	4.3%	4.8%	4.3%

爲了紓解中山高速公路之交通壅塞，減少行車延滯，以提高行車速度，交通部曾頒布「高速公路連續假期交通疏導計畫」，並自民國七十六年之端午節(該年五月三十日至六月一日)起，嘗試凡二天以上之假期，均暫停收費，冀以減少收費站之延滯，提高高速公路之行車速度，實施結果，不但效果不彰，且產生交通量增加與行駛速度反而更爲緩慢之反效果，以下將加以分析與探討。

## (一)高速公路交通瓶頸之探討

為瞭解中山高速公路連續假期交通壅塞之主要原因，本所於民國八十年三月完成之「中山高速公路連續假期暫停收費之探討」，係針對中山高速公路三年多以來暫停收費之影響進行檢討與評估，並對一般社會大眾及部分民意代表認為收費站是高速公路主要交通瓶頸之疑慮加以分析，結果發現：

### 1. 中山高速公路瓶頸路段影響全線之暢通

該研究發現自民國七十年至民國七十九年間，中山高速公路交通量之年平均成長率為11.98%，在交通量如此高成長情況下，即使在一般日尖峰時段，已造成中山高速公路服務水準之下降。在容量擴增不易之情況下，其中F級服務水準之路段大都接近於都會區，構成高速公路全線暢通之瓶頸地帶。再加上連續假期之日交通量已較平常日約增加40%-60%，更增加了高速公路之負荷與擁擠。

### 2. 高速公路收費站容量亦有不足

中山高速公路之收費站，除泰山收費站單向為10個收費道，楊梅收費站為6個收費道外，其餘八處收費站單向僅為5個收費道。其中泰山、楊梅收費站之容量分別為7,680與4,608PCU/小時，其餘八處收費站容量為3,840PCU/小時。經比較各路段道路容量與收費站容量後，發現南下車道楊梅收費站、北上車道岡山收費站及楊梅收費站之容量低。若道路容量接近飽和時，人工收費方式才會造成車輛嚴重阻塞。由於其



餘收費站容量均高於道路容量，因此人工收費方式固然會使車輛速度略減緩，但決不是車輛壅塞之主要原因，主幹道容量之不足才是問題癥結所在。

因此，如何配合高速公路主線之容量，增加收費站容量，或是採取需求調整政策，才是增加中山高速公路交通流暢之重要課題。

## (二)民國七十六年以來暫停收費之影響評估

由於暫停收費之目的在減少延滯，本所於民國八十年三月針對中山高速公路三年多以來暫停收費之方式，以行車速度及行車時間之變化來分析其對交通之影響，研究結果發現：

### 1. 暫停收費之價格效果，造成交通量增加22.79%。

該研究指出一般日行駛高速公路之車輛組成以小型車為主，約佔64%；在連續假期中，小型車約佔82%-85%左右。依據民國六十七年至七十六年資料計算所得之通行費費率彈性為-0.33，即當通行費降低100%時，小型車交通量將會增加33%左右。

再以七十四、七十五、七十六年教師節連續假期高速公路交通量資料求得費率彈性為-0.2279，此與中華民國運輸學會民國七十八年五月完成之「高速公路特殊假期交通疏導策略之研究」所得費率彈性介於-0.16與-0.29間大致相若。

### 2. 暫停收費確可使收費站區之行車時間因不收費而節省行車時間。

以泰山收費站為例，其車道交通流量在收費時為1,840PCU，暫停收費時為2,260PCU，在約500公尺之收費站區範圍內，不收費可節省時間為：北上由3.43分鐘降為0.80分鐘，約節省2.63分鐘；南下由6.85分鐘降為0.93分鐘，約節省5.92分鐘，平均節省時間為4.27分鐘。

3. 雖然收費站區之行車時間因暫停收費可節省行車時間，但卻造成二收費站間之距離每車之行車速度降低與行車時間增加。

以泰山收費站為例，由於暫停收費措施導致流量增加，在高速公路交通量增加22.79%後，造成二收費站間之行車速度降低17.27%，行車時間增加20.88%，約6.87分鐘。

4. 前述泰山收費站暫停收費後，二收費站間(包括收費站區)之行車時間反而增加2.60分鐘。每日行車時間成本如依休閒時間價值計算所通過之車輛數合計約增加8.7佰萬元；如依工作時間價值計算，則更高達40.6佰萬元。估計七十八年及七十九年全年之連續假期各為16天與21.5天計算，全年所增加之時間成本分別為0.2與0.7億元。

故由行車速度及行車成本觀之，從收費站間之延滯看來似難支持高速公路「暫停收費，可暢交通」之看法。

### (三)連續假期不宜暫停收費之理由

政策之研訂，需兼顧公平與效率原則，而政策之內容則需考量品質及接受性。因此，連續假期不宜暫停收費計有以下三大理由：

1. 暫停收費不符合效率原則。

在高速公路已呈服務瓶頸時，免費通行徒增移轉交通量，致加重擁擠程度，反使紓解交通壅塞之效果不彰，故不符合效率原則。

2. 暫停收費不符合公平原則。

三年多來，中山高速公路暫停收費之方式，民國七十六年通行費計減收三億二仟萬元，七十七年計減收六億二仟萬元，七十八年計減收四億六仟萬元，七十九年計減收六億三仟萬元。在高速公路擁擠時段給予免費通行，此與擁擠成本定價原則相違背，更違反使用者(受益者)付費原則。通行費之徵收係作為維修之用，若不予收費不啻以免費方式直接補貼使用者，對於其他人而言，實不符合公平原則。

3. 暫停收費雖民意之可接受性高，但就經濟可行性言，卻有過度使用高速公路之虞，且造成經濟資源之浪費。權衡兩者輕重，宜以經濟可行性作為暫停收費之依據，故依高速公路之擁擠現況而言，全時間之暫停收費措施實不宜貿然為之。

(四) 未來連續假期中山高速公路應徵收通行費之考量

基於前述之理由，為維持中山高速公路正常功能之發揮，應以提高全線行車速度之整體考量優先於收費區行車速度之增加；惟收費方式之積極改善，亦為當務之急。

由於連續假期之交通量較一般日為多，為了抑制不必要之旅次，以緩和高速公路之擁擠，並符合使用者付



費原則，中山高速公路於連續假期時應繼續徵收通行費。另因中山高速公路容量擴增不易，但交通量確有增無減，以近三年各連續假期每日交通量平均每年增加15%。因此，未來改善中山高速公路壅塞之方法，除了硬體建設上拓寬道路外，在軟體管理上應適度考量調整通行費之費率結構，以增加高速公路之使用效率；另亦需進行運輸需求之調整。

由於調整通行費費率結構可能民意之接受性較差，而適度調整運輸需求似較易被接受。調整運輸需求可分為兩方面來說明：一方面以免收通行費率作為調整運輸需求之誘因，以移轉高速公路連續假期日間尖峰時段之交通量至離峰時段，證諸以往免收通行費所造成交通量之激增可見一斑；另一方面發展大眾運輸，以改變運輸結構。因為以高速公路有限之容量，若欲發揮其使用效率，應以舒適、便捷之大眾運輸取代小汽車之大量使用。

#### (五)連續假期中山高速公路交通特性分析

本計畫研議在連續假期夜間部分時段免收高速公路通行費係基於連續假期交通特性之特殊考量，由近三年之連續假期每日交通量分析可知，連續假期高速公路交通量計有下列特性：

##### 1.連續假期之交通量呈逐年成長趨勢。

國定假日中以一天之假期交通量較全年之平均每日交通量為低，例如民國八十年之國慶日與蔣公誕辰，其交通量各較年平均日減少18%與4%即是。其餘假期之交通量則隨假期愈長，交通量增加愈多；且民俗節日與元旦假日之每日交通量較年平均日成長約25%-38%間，詳如表二所示。

表二 近三年連續假期每日收費站通過交通量概況

節日名稱	連續假期之始日與終日	星期	假期長度	每日平均交通量	比年平均日增加(%)
元 旦	79.12.30-80.1.1.	日、一、二	三天	1,108,073	38%
	80.12.31-81.1.2.	二、三、四	三天	919,070	11%
	81.12.31-82.1.3	週四—週日	四天	985,792	—
春 節	80. 2.13-80.2.18	週三—週一	六天	1,063,563	32.3%
	81. 2. 1-81.2.6.	週六—週四	六天	987,442	19.5%
	82. 1.22-82.1.27	週六—週四	六天	1,105,028	—
青 年 節	80. 3.29-80.3.31	五、六、日	三天	1,001,611	24.3%
	81. 3.28-81.3.30	六、日、一	二天半	987,721	18%
	82. 3.27-82.3.29	六、日、一	二天半	1,020,931	—
清 明 節	80. 4. 4-80.4.37	週四—週日	四天	1,097,406	36.5%
	81. 4. 4-81.4. 5	六、日、一	二天半	1,079,198	30%
	82. 4. 4-82.4. 6	六、日、一	二天半	1,095,560	—
端 午 節	80. 6.15-80.6.17	六、日、一	二天半	1,008,287	25.3%
	81. 6. 5-81.6. 7	五、六、日	三天	1,018,022	22.7%
	82. 6.24	四	一天		
中 秋 節	80. 9.21-80.9.23	六、日、一	二天半	982,423	12.3%
	81. 9.11-81.9.13	五、六、日	三天	1,043,413	26.3%
	82. 9.30	四	一天		
教 師 節	80. 9.27-80.9.29	五、六、日	三天	884,866	9.7%
	81. 9.26-81.9.28	六、日、一	二天半	980,561	18.7%
	82. 9.28	二	一天		

表二 近三年連續假期每日收費站通過交通量概況 (續)

節日名稱	連續假期之始日與終日	星期	假期長度	每日平均交通量	比年平均日增加(%)
國慶日	80.10.10.	四	一天	663,301	-18%
	81.10.9-81.10.11.	五、六、日	三天	973,66	17.7%
	82.10.9-82.10.11.	六、日、一	二天半		
光復節	80.10.25-80.10.27	五、六、日	三天	998,622	24.1%
	81.10.24-81.10.26	六、日、一	二天半	980,387	17.7%
	82.10.23-82.10.25	六、日、一	二天半		
蔣公誕辰	80.10.31	四	一天	773,242	-4%
	81.10.31-81.11.1.	六、日、	一天半	950,963	18.3%
	82.10.30-82.11.1.	六、日、一	三天		
國父誕辰	80.11.12	二	一天	982,910	22%
	81.11.12	四	一天	810,434	-2%
	82.11.12-82.11.1.	五、六、日	二天半		
行憲日	80.12.25	三	一天	847,340	5%
	81.12.25-81.12.27	五、六、日	三天	899,392	8.67%
	82.12.25-82.12.26	六、日	一天半		

## 2. 連續假期之交通量具有方向性與尖峰、離峰性。

一般而言，台北與高雄都會區為高速公路最主要之交通吸引來源。連續假期開始時其各收費站之南向交通量較北向為高，而假期結束時則相反，此時各收費站之北向交通量較南向為高。

由於本(八十二)年下半年假期除國父誕辰為三天假期、行紀念日為一天半假期外，其餘如國慶日、光復節、蔣公誕辰等均為二天半假期。故特將近年來兩天半假期泰山收費站為例將假期各日之各方向各時段交通量分布

加以統計如表三，另其佔該日交通量百分比之分析如表四所示。

由表三可知，連續假期第一天除極少數小時外，每一小時均以南向較北向交通量為高，假期結束時則相反，除極少數小時外，每一小時均以北向較南向交通量為高。

值得注意的是連續假期之每一天夜間零時至六時止，每一小時之交通量均低於每日交通量之4%，其六小時總量無論南北向僅約7%-14%左右；由於第一天假期係週六，故尖峰時段係自中午十二時開始，若以十三時至十八時為例，其六小時總交通量約佔全日交通量的33%-35.2%左右。

而假期結束時，尖峰時段亦係自中午開始，若仍以十三時至十八時為例，其六小時總交通量亦約佔全日交通量的33%-35.7%左右，因此時間之集中性甚為明顯。

#### (六)夜間不收費政策之效果

若依本所「中山高速公路連續假期暫停收費之探討」報告所計算得之中山高速公路通行費費率彈性-0.2279，來推估連續假期開始的第一天與結束時日間尖峰時段交通量之可能移轉情形，以及預測將會造成夜間停收通行費時段之道路負荷狀況，如以八十一年光復節泰山收費站之運量為例說明，則估算在連續假期第一天夜間時段免收費往北與往南方向分別可吸引日間尖峰量轉移約7,698輛與 7,753輛，每小時約各增加該日交通總量之1.8%與1.3%；而該日之日間尖峰時段則約可減少交通總量之1.9%與1.3%。



表三 八十一年光復節二天半連續假期泰山收費站  
每小時交通量時段分布

時 段	假期第一日 (10/24)		假期第二日 (10/25)		假期第三日 (10/26)	
	北 向	南 向	北 向	南 向	北 向	南 向
0 - 1	1,798	1,340	2,348	2,278	3,136	1,477
1 - 2	1,396	1,053	1,926	1,689	2,905	1,163
2 - 3	963	845	1,204	1,286	1,450	737
3 - 4	889	767	905	1,269	894	635
4 - 5	752	845	774	1,659	731	672
5 - 6	951	1,747	854	3,355	728	1,499
6 - 7	2,206	4,347	1,336	5,448	1,315	3,085
7 - 8	4,308	7,782	2,422	6,600	2,458	4,805
8 - 9	3,698	5,633	3,349	6,554	2,649	3,912
9 - 10	4,709	7,227	3,852	7,154	3,721	4,864
10-11	3,792	5,452	3,433	6,726	4,512	5,353
11-12	4,746	6,506	3,457	6,617	4,535	3,691
12-13	5,142	6,149	6,785	5,790	4,535	3,691
13-14	5,330	5,916	4,384	4,351	5,119	4,221
14-15	5,298	6,071	5,078	5,078	5,874	4,754
15-16	5,452	5,376	5,611	5,173	6,238	5,034
16-17	5,685	5,781	6,489	4,921	5,336	4,071
17-18	6,871	4,725	6,305	4,445	4,998	4,080
18-19	6,505	4,086	5,800	3,777	5,305	3,762
19-20	5,770	4,054	5,228	3,646	5,095	3,904
20-21	4,591	3,834	5,472	3,539	4,909	3,827
21-22	4,705	4,208	5,297	3,534	5,082	3,528
22-23	3,512	4,375	5,307	3,338	4,620	2,746
23-24	3,338	3,290	3,627	2,357	3,599	1,782
總 計	70,737	101,409	91,243	100,584	89,744	77,293
0 - 6	6,749	6,597	8,011	11,536	9,844	6,183
12-18	33,778	34,018	34,652	29,758	32,100	25,851

表四 八十一年光復節二天半連續假期泰山收費站  
每小時交通量佔該日交通量百分比統計

單位：每小時交通量/每日交通量(%)

時 段	假期第一日 (10/24)		假期第二日 (10/25)		假期第三日 (10/26)	
	北 向	南 向	北 向	南 向	北 向	南 向
0 - 1	2.5%	1.3%	2.6%	2.3%	3.5%	1.9%
1 - 2	2.0%	1.0%	2.1%	1.7%	3.2%	1.5%
2 - 3	1.4%	0.8%	1.3%	1.3%	1.6%	1.0%
3 - 4	1.3%	0.8%	1.0%	1.3%	1.0%	0.8%
4 - 5	1.1%	0.8%	0.8%	1.6%	0.8%	0.9%
5 - 6	1.3%	1.7%	0.9%	3.3%	0.8%	1.9%
6 - 7	3.1%	4.3%	1.5%	5.4%	1.5%	4.0%
7 - 8	6.1%	7.7%	2.7%	6.6%	2.7%	6.2%
8 - 9	5.2%	5.6%	3.7%	6.5%	3.0%	5.1%
9 -10	6.7%	7.1%	4.2%	7.1%	4.1%	6.3%
10-11	5.4%	5.4%	3.8%	6.7%	5.0%	6.9%
11-12	6.7%	6.4%	3.8%	6.6%	5.1%	4.8%
12-13	7.3%	6.1%	7.4%	5.8%	5.1%	4.8%
13-14	7.5%	5.8%	4.8%	4.3%	5.7%	5.5%
14-15	7.5%	6.0%	5.6%	5.0%	6.5%	6.2%
15-16	7.7%	5.3%	6.1%	5.1%	7.0%	6.5%
16-17	8.0%	5.7%	7.1%	4.9%	5.9%	5.3%
17-18	9.7%	4.7%	6.9%	4.4%	5.6%	5.3%
18-19	9.2%	4.0%	6.4%	3.8%	5.9%	4.9%
19-20	8.2%	4.0%	5.7%	3.6%	5.7%	5.1%
20-21	6.5%	3.8%	6.0%	3.5%	5.5%	5.0%
21-22	6.7%	4.1%	5.8%	3.5%	5.7%	4.6%
22-23	5.0%	4.3%	5.8%	3.3%	5.1%	3.6%
23-24	4.7%	3.2%	4.0%	2.3%	4.0%	2.3%
總 計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
0 - 6	9.5%	6.5%	8.8%	11.5%	11.0%	8.0%
12-18	47.8%	33.5%	38.0%	29.6%	35.8%	33.4%

而假期結束時，則估算在夜間時段免收費往北與往南方向分別可吸引日間尖峰量轉移約7,315輛與5,891輛，每小時約各增加該日交通總量之1.4%與1.3%；而該日之日間尖峰時段則約可減少交通總量之1.2%與1.3%。詳如表一所示。

配合在前述連續假期之尖峰時段實施匝道儀控措施，於部分進入高速公路之匝道以號誌加以管制，對於大量之交通需求，若能以此免收費率之誘因吸引至夜間離峰時段行車，則駕駛人同時將可錯開匝道儀控對交通量之尖峰管制。因此將本措施與匝道儀控搭配，將可收相輔相成之交通疏解效果。

### 參 考 文 獻

1. 中華民國運輸學會，高速公路特殊假期交通疏導策略之研究，民國七十八年五月出版。
2. 交通部運輸研究所，中山高速公路連續假期暫停收費之探討，民國八十年三月出版。



## 附錄五 中山高速公路連續假期試辦匝道儀控 與交通調節試驗執行計畫

一、實施目的：以匝道儀控方式調節高速公路上匝道之交通量，達到高速公路主線之優先通行的目的，使高速公路在連續假日交通壅塞全線正式實施有關最適儀控策略及平面道路疏導之修正參考。

二、實施時間：第一階段：民國82年7月20日至10月8日

第二階段：民國82年10月9日至12月31日

三、實施地點：第一階段：內湖、台北、三重及五股等交流道上匝道地點。

第二階段：高速公路全線選擇主線交通量較壅塞之相關交流道上匝道地點。

四、實施步驟：

(一)第一階段

1. 第一期：主線無活動式偵測器前(7/20~8/21)

(1)實施目的：先使民眾熟悉匝道儀控之運作方式（一綠燈一輛車），以最大儀控率為實施原則，減低對平面道路之負面衝擊。

(2)實施範圍與時程：由內湖交流道往南同一方向逐漸增加實施之匝道，有關實施範圍與時程暫訂如表一。

(3)儀控率與實施方式：原則上以最大儀控率實施，當位於平面道路觀察點處之縣市交通隊員警發現產生壅塞現象時，則以無線電對講機通知匝道號誌處之

公警局員警與高公局人員停止匝道儀控，完全放行車輛，待最大車隊等待線持續壅塞現象解除達五分鐘後(暫定)，則再恢復實施最大儀控率匝道儀控。每星期一進行前一星期試驗結果之檢討，再訂定下次詳細試驗時段。

#### (4)實施時段：

在下列時段中選擇次尖峰時段先行進行試驗

周一至周五上午 6:30~0:00

下午15:00~0:00

周六 上午 6:30~0:00

下午 1:00~4:30

第一周內湖北上匝道試驗以周二、周四、周六上午9:00~10:00，周二、周四下午3:00~4:00，周六上午11:00~12:00。第二周詳細試驗時間另行由高公局公佈。

#### (5)人力配置與運作任務(如圖一)：

①匝道號誌：公警局員警與高公局人員各一名，負責執法、維持秩序與停止匝道儀控之執行。

②平面道路最大車隊等候線：縣市警察局交通隊員警一至三名，負責最大車隊等待線壅塞情況通報。

#### 2. 第二期：主線有活動式偵測器後(8/23~0/9)

(1)實施目的：在民眾熟悉匝道儀控號誌運作特性後，以高速公路主線能通過最大交通量，同時不對平面道路造成過大之負面衝擊為原則，作為日後逐步擴展之基礎。

(2)實施範圍與時程：由內湖交流道往南同一方向逐漸改為第二期儀控方式，有關實施範圍與時程暫訂如表二，未調整前仍維持第一階段第一期最大儀控率方式。

(3)儀控率與實施方式：以主線活動式偵測器結合匝道號誌控制器，以查表法對應時制，得到最適儀控率。當平面道路第一個連接街廓最大車隊等待線產生壅塞現象時，則通知匝道號誌停止匝道儀控，完全放行車輛，待持續壅塞現象解除，則再恢復實施匝道儀控。

(4)實施時段：同第一階段第一期。

(5)人力配置與運作任務：

①匝道號誌：公安局員警一名，負責執法、維持秩序與停止匝道儀控之執行。

②平面道路最大車隊等候線：縣市警察局交通隊員警一至三名，負責最大車隊等候線壅塞情況通報。

(二)第二階段：連續假期中山高速公路全線實施匝道儀控

(10/9～12/31)

1.實施目的：配合十月份起連續假期於中山高速公路全線實施匝道儀控，選擇主線交通量較壅塞之相關匝道設置活動式號誌，以管制車輛進入並紓解交通壅塞。

2.實施範圍與時程：中山高速公路全線實施匝道儀控，因限於人力與設備，除台北都會區前述地點外，初步選擇林口、桃園、新竹、苗栗、豐原、台中、王田、

彰化、台南、岡山、楠梓等十一個交流道進行入口匝道儀控與交通調節計畫。實施時程為自十月九日至十二月三十一日每逢連續假日實施。

3. 儀控率與實施方式：以主線活動式偵測器結合匝道號誌控制器，以查表法對應時制，得到最適儀控率。當平面道路第一個連接街廓最大車隊等待線產生壅塞現象時，則通知匝道號誌停止匝道儀控，完全放行車輛，待持續壅塞現象解除，則再恢復實施匝道儀控。
4. 實施時段：由於連續假期之前一日與假期開始之第一日南下車流為多，而假期結束之前一日與最後一日則以北上車流為多，故原則上以該日之尖峰時段加以管制。
5. 人力配置與運作任務：
  - (1) 匝道號誌：公安局員警一名，負責執法，維持秩序與停止匝道儀控之執行。
  - (2) 平面道路最大車隊等候線：縣市警察局交通隊員警一至三名，負責最大車隊等候線壅塞情況通報。
6. 設備數量與配置：
  - (1) 活動式偵測器：因應本計畫之需要，本所已採購之14組活動式偵測器與環路線圈將充份運用，除將其中3組置於台北都會區外，其餘11組將設置於前述之11處交流道，由於環路線圈一經佈設即無法移動，故將視交流道之南北入口地點增購11組環路線圈。
  - (2) 匝道活動式號誌：活動式號誌之數量初估亦為11個，以配合11個交流道之入口進行管制，隨假期車流特

性而移動設置。由於實施時程緊迫，請高速公路局儘速辦理採購，該設備希具備可設定不同之時制計畫功能，且可與偵測器連接以自動依交通量來調整不同之時制。

## 五、相關單位配合措施

### (一)實施前

#### 1. 平面替代道路之規劃及交通改善

- (1) 台北市交通局
- (2) 台北市交通大隊
- (3) 台北縣交通隊

#### 2. 平面替代道路之媒體宣導與教育

- (1) 高速公路局(主辦)
- (2) 道安委員會(協辦)：相關媒體協調與經費支援
- (3) 台北市交通局(協辦)：資訊可變標誌顯示部份
- (4) 警廣交通台(主要媒體)

#### 3. 交通與民衆意見調查：運研所

### (二)實施時

#### 1. 路況與替代路線之播報

- (1) 警廣交通台
- (2) 報紙
- (3) ICRT



## 2. 路況與替代路線之資訊可變標誌顯示

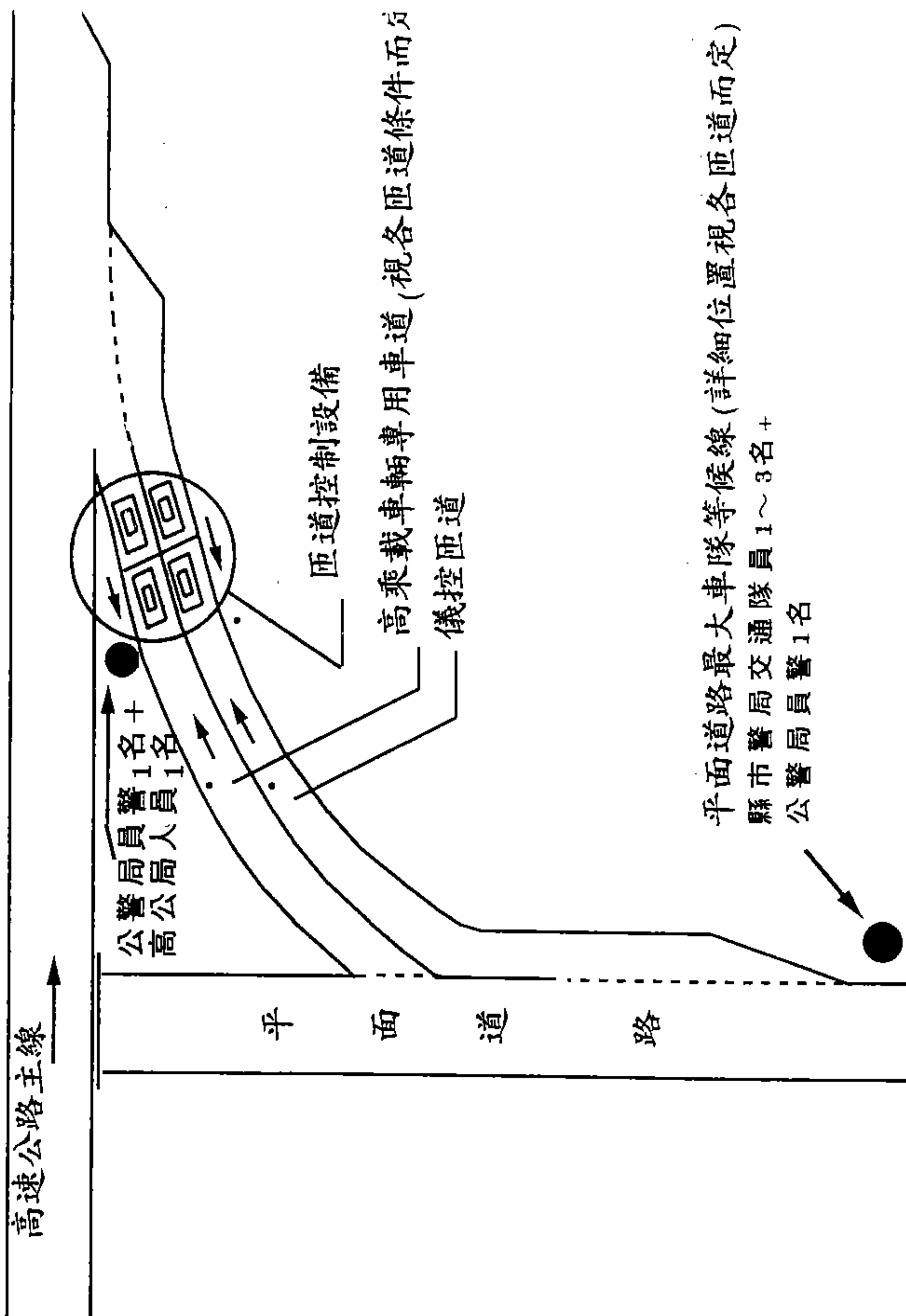
(1) 高速公路局

(2) 台北市交通局

## 3. 地區性電腦號誌之配合

(1) 台北市交通局

(2) 台北縣交通隊



圖一 匝道儀控人力配置圖



表一 中山高速公路匝道儀控與交通調節計畫  
第一階段第一期試驗執行範圍與時程表

實施 時間 匝道範圍	7/20~7/24	7/26~7/31	8/2~8/7	8/9 ~ 8/14	8/16~8/21
內湖交流道 北上匝道	■	■	■	■	■
三重交流道 北上匝道		■	■	■	■
台北交流道 北上匝道			■	■	■
五股交流道 南下匝道		■	■	■	■
台北交流道 南下匝道			■	■	■
內湖交流道 南下匝道				■	■

表二 中山高速公路二期試驗儀控與交通調節計畫  
第一階段第二範圍執行範圍與時程表

實施 時間 ／ 匝道範圍	8/23~8/28	8/30~9/4	9/6~9/11	9/13~9/25	9/27~10/9
內湖交流道	■	■	■	■	■
北上匝道					
三重交流道		■	■	■	■
北上匝道					
台北交流道			■	■	■
北上匝道					
五股交流道		■	■	■	■
南下匝道					
台北交流道			■	■	■
南下匝道					
內湖交流道				■	■
南下匝道					

# 附錄六 中山高速公路連續假期試辦匝道儀控工作日誌

中華民國八十二年五月

星期日	星期一	星期二	星期三	星期四	星期五	星期六
						1
2	3	4	5	6	7 ◎「中山高速公路 調節性管制專案，同 小組」成立，同 時揭示四大重點 計畫	8
9	10	11	12	13	14	15 ◎提出匝道儀控案 之行動規劃報告
16	17	18	19	20 ◎召開匝道儀控計 畫專案小組會議	21	22
23	24 ◎春節高速公路連 續假日整體改善 計畫簡報等事宜	25	26	27	28	29

中華民國八十二年六月

星期日	星期一	星期二	星期三	星期四	星期五	星期六
30	31	1	2	3	4	5
			◎向部長簡報「中山高速公路連峰假日交通擁塞整體疏導執行計畫」	◎整體改善計畫第一次會議 ◎提出整體改善計畫之進度與分工程度與高公局商議HOV設置之可行性		
6	7	8	9	10	11	12
	◎整體改善計畫第二次會議 ◎各小組提出細部規劃之工作構想 ◎所長裁示主線暫不設HOV車道			◎修訂匝道儀控相關計畫內容		
13	14	15	16	17	18	19
		◎整體改善計畫第三次會議 ◎提出整體改善計畫之宣導執行計畫			◎配合高公局討論高速公路路況通報等事宜	
20	21	22	23	24	25	26
	◎整體改善計畫第四次會議 ◎高公局提出內五段文室DH草案 ◎決定內五段第一階段試辦演練文室工作由高公局負責	◎借閱高速公路空照圖 ◎與傳播公司洽談空中錄影事宜	◎三重北上出口匝道改善會勘 ◎內湖南下參針路口改善會勘 ◎洽警廣協助播報及空拍實況事宜	◎籌辦部長向省市長首長及公警局長簡報與溝通乙案	◎第一次內五段營運路線工作會議 ◎製作文室影帶公司與可達傳播公司議約 ◎洽空警隊、警廣及國防部等協助空拍事宜	◎進行台北楊梅段之空中攝影
27	28	29	30			
	◎整體改善計畫第五次會議 ◎決定由運研所負責車輛偵測器之採購 ◎與高公局研商免候車道設置條件	◎車輛偵測器採購議約	◎部長邀集宋主席、黃市長、吳局長及公警局局長簡報整體改善計畫內容			



中華民國八十二年八月

星期日	星期一	星期二	星期三	星期四	星期五	星期六
1	2 ◎下區通改善會勘 開始——路竹 ◎內湖南下區道演 練說明會 ◎檢討與規劃第三 次會議 ◎提出自動儀控系 統規劃初步構想	3 ◎桃園、豐原、彰 化、岡山下區道 改善會勘 ◎內湖、三重北上 儀控試辦演練	4 ◎內壢、王田、員 林、楠梓下區道 改善會勘 ◎決定活動號誌規 範	5 ◎中壢、大雅、高 雄下區道改善會 勘 ◎內湖、三重北上 儀控試辦演練	6 ◎林口、楊梅、台 中、高雄端下區 道改善會勘 ◎審查高公局製作 之儀控宣導短片	7 ◎內湖、三重北上 儀控試辦演練 ◎空拍高速公路通 車後日行車現況
8	9 ◎內湖、五股、湖 口下區道改善會勘 ◎檢討與規劃第四 次會議 ◎初提中南部儀控 試辦演練時程	10 ◎圓山、三重、新 竹、永康下區道 改善會勘	11 ◎台北、汐止、台 南下區道改善會 勘，會勘結束，三 重北上、五股儀控 試辦演練	12	13 ◎內湖北上、三 重北上、五股儀 控試辦演練	14
15	16 ◎台北、內湖交流 道配合改善會勘 ◎檢討會 ◎提出標準時制編 號計畫 ◎提出活動號誌設 置會勘計畫綱要	17	18 ◎內湖北上三 重北上、五股儀 控試辦演練 ◎內湖南下、台 北北上演練說明會 ◎內湖免候車道設 置案函送高公局 ◎交通部同步 研	19	20 ◎林口、桃園、內 壢、大雅、台中、 台南、岡山活動 號誌會勘 ◎內湖、三重、五 股儀控試辦演練 ◎下區道計畫函送 各相關單位參考	21 ◎活動號誌設置地 點會勘結束—— 中壢、楊梅、新竹 彰化、員林、斗 南、楠梓、高雄 ◎提出區道設計原 理乙案
22	23 ◎於文大召開下區 道改善會勘報告 簡報	24 ◎號誌設置地點會 勘檢討會 ◎決定本週停止儀 控試辦演練工作 ◎決定連假18個管 制地點與設備需 求量 ◎決定號誌與標誌 之設置原則	25	26	27 ◎內湖南下、台 北北上儀控演練說 明會	28
29	30 ◎檢討與規劃第五 次會議 ◎提出連續假日儀 控試辦之應辦事 項建議	31				



中華民國八十二年九月

星期日	星期一	星期二	星期三	星期四	星期五	星期六
			1 ◎內湖北上、三重、五股儀控演練	2 ◎審查道安會製作之儀控宣導短片	3 ◎內湖北上、三重、五股儀控演練	4 ◎第一批活動號誌配發各演練地點(含南北向)
5	6	7 ◎檢討與規劃第六次會議 ◎決定10月3日全線進行管制試演 ◎決定連續假日管制時段	8 ◎內湖北上、三重、五股儀控演練 ◎答覆高公局設置免候道之疑問	9 ◎向毛次長報告匝道儀控案進行情形	10 ◎內湖北上、三重、五股儀控演練 ◎交、內兩部同意設置同步紅燈及倒數計時器	11
12	13 ◎籌劃中南部演練計畫	14 ◎擬定通訊測試計畫	15 ◎15組號誌燈具購入 ◎內湖北上、三重、五股儀控演練	16 ◎燈具驗收	17 ◎活動號誌功能檢查 ◎連續假期儀控作業分工協調會議 ◎通訊測試計畫研討會 ◎活動號誌員警講習 ◎內湖北上、三重、五股儀控演練 ◎提擬儀控作業程序草案	18
19	20 ◎邀請各縣市舉辦說明會 ◎開始編撰作業手冊 ◎專案小組會議	21 ◎第一階段通訊測試 ◎第一階段演練之各交流道所需相關標誌、標線工程完成	22 ◎第一階段演練 上午 楊梅 下午 新竹 ◎內湖北上、三重、五股儀控演練 ◎偵測器埋設之驗收	23 ◎第一階段演練 上午 豐原、台中 下午 洽新開局協助拍攝儀控宣導影片 ◎偵測器埋設之驗收	24 ◎第一階段演練 上午 王田 下午 彰化、員林 ◎偵測器埋設之驗收	25
26 ◎事前交通調查	27	28 敬師節	29 ◎第一批偵測器埋設完成 ◎洽各單位安排部屬登乘直管機巡視全線管制成效事宜	30 中秋節 ◎全線標誌、標線工程完成		

中華民國八十二年十月

星期日	星期一	星期二	星期三	星期四	星期五	星期六
<p>3 ◎全線北上匝道管制試驗 14-17點</p>	<p>4 ◎初步檢討匝道管制試驗情形</p>	<p>5 ◎第一次總檢討會議 ◎大幅修改通訊作業方式</p>	<p>6 ◎緊急調借各項通訊器材 ◎各項儀器設備進行檢修及檢修 ◎排定部長9日視察儀器管制實況行程</p>	<p>7 ◎儀器管制通報開始 ◎部長召開記者招待會說明實施管制管制及收費計畫</p>	<p>8 ◎第二批階段通訊測試 ◎第二批偵測器埋設完成 ◎各項儀器、通訊器材調度完成</p>	<p>9 ◎國慶日連續假日全線南下管制下午12-20點 ◎部長登直昇機巡視管制成效，並赴指揮中心聽取簡報 ◎重點路段交通調查</p>
<p>10 國慶日連續假日</p>	<p>11 ◎國慶日連續假日全線北上管制下午14-21點 ◎同步進行重點路段交通調查</p>	<p>12 ◎管制人員歸建，並進行初步成效報告</p>	<p>13</p>	<p>14 ◎於郵務會議中提報國慶日管制成效 ◎下區道疏解計畫函提交通部核定</p>	<p>15 ◎第二次總檢討會議 ◎議決增加系統交流道管制點 ◎雅所長召集並嘉勉專案小組同仁</p>	<p>16</p>
<p>17</p>	<p>18 ◎岡山及系統交流道設置站會勘</p>	<p>19 ◎岡山及系統交流道設置站會勘</p>	<p>20</p>	<p>21 ◎儀器管制通報開始</p>	<p>22 ◎岡山及系統交流道標設標線設置完成 ◎各項儀器、通訊器材調度完成</p>	<p>23 ◎光復節連續假日全線南下管制下午12-20點 ◎同步進行全線交通調查</p>
<p>24 光復節連續假日</p>	<p>25 ◎光復節連續假日全線南下管制下午14-21點 ◎取消內湖北上管制 ◎同步進行全線交通調查</p>	<p>26 ◎管制人員歸建，並進行初步評估</p>	<p>27 ◎第三次總檢討會議 ◎協調會</p>	<p>28 ◎儀器管制通報開始 ◎於郵務會議中提報光復節管制成效</p>	<p>29 ◎頭份、苗栗交流道標設標線設置完成 ◎各項儀器通訊器材調度完成</p>	<p>30 ◎蔣公誕辰連續假日全線南下管制下午12-20點 ◎同步進行重點路段交通調查</p>

中華民國八十二年十一月

星期日	星期一	星期二	星期三	星期四	星期五	星期六
<p>31 蔣公誕辰連續假日</p>	<p>1 ◎蔣公誕辰連續假日全線北上管制下午13-20點 ◎同步進行重點路段交通調查 ◎查拍台北至員林間管制實況</p>	<p>2 ◎管制人員歸建，並進行初步評估</p>	<p>3 ◎第四次總檢討會議 ◎提出大型車禁行內側車道措施</p>	<p>4 ◎於部務會議中提報蔣公誕辰連續假管制策略檢討報告</p>	<p>5</p>	<p>6</p>
<p>7</p>	<p>8 ◎管制人員歸建，並進行初步評估</p>	<p>9 ◎「大型車禁行內側車道」記者說明會 ◎封發郵寄問卷至各收費站</p>	<p>10 ◎儀控管制通報開始 ◎各項儀器、通訊器材調度完成 ◎技術轉移報告分送各機關 ◎與撰寫工作開始</p>	<p>11 ◎開始實施「大型車禁行內側車道」措施</p>	<p>12 ◎國父誕辰連續假日全線南下管制上午8-下午16點 ◎同步進行郵寄問卷調查</p>	<p>13 國父誕辰連續假日</p>
<p>14 ◎國父誕辰連續假日全線北上管制下午13-20點 ◎同步進行郵寄問卷調查</p>	<p>15 ◎管制人員歸建，並進行初步評估</p>	<p>16 ◎第五次總檢討會議 ◎宣傳偵查統計結果，並全面進行總結評估工作</p>	<p>17 ◎交通部召集相關單位舉辦下區道交通疏解改善計畫通盤檢討，本所並提出簡報</p>	<p>18 ◎於部務會議中提報國父誕辰連續假管制策略檢討報告 ◎管制成效總結評估報告初稿完成</p>	<p>19 ◎連絡道路系統會議開始-三重、五股、林口</p>	<p>20</p>
<p>21</p>	<p>22</p>	<p>23</p>	<p>24 ◎沙止、五堵、八堵、基隆連絡道路系統會勘</p>	<p>25 ◎高公局表示未來新竹以南拓寬計畫將納入免候車道設計</p>	<p>26 ◎桃園、機場、大園、內壢、中壢連絡道路系統會勘</p>	<p>27 縣市長選舉投票日</p>
<p>28</p>	<p>29 ◎管制成效總結評估期中報告初稿審查會</p>	<p>30 ◎幼獅、楊梅、湖口、新竹連絡道路系統會勘</p>				

中華民國八十二年十二月

星期日	星期一	星期二	星期三	星期四	星期五	星期六
			◎三義、苗栗、頭份連絡道路系統會勘 1	◎豐原、大雅、台中連絡道路系統會勘 2	◎王田、彰化連絡道路系統會勘 ◎北市交通局所下 匝道改善計畫之 修打稿送交本所 3	◎員林連絡道路系統會勘 ◎總結報告進度檢討 4
5	6	◎嘉義、水上、大林連絡道路系統會勘 7	◎斗南、西螺連絡道路系統會勘 ◎總結報告進度檢討 8	◎新營、麻豆、永康、台南連絡道路系統會勘 9	◎高雄、楠梓、岡山連絡道路系統會勘 10	◎連絡道路系統會勘結束——路竹 11
12	13	◎總結報告進度檢討 14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25 行憲日連假
26 行憲日連假	27	28	29	30 ◎交通部公開表揚 區道掌創試辦過 程中各有功機關 及單位	31	

# 附錄七 中山高速公路實施入口匝道號誌管制宣導工作計畫畫表

82.07.07.修訂

宣導管道	宣導方式	執行單位	執行日期	說明
記者會 報紙、雜誌	召開記者招待會	高公局	82.07.07. - 82.07.20.	邀請新聞媒體參加並發佈新聞
	專題報導	高公局	82.07.07. - 82.07.31.	透過各報刊、雜誌加強宣導
	1. 專題報導	高公局	82.07.07. - 82.07.31.	透過各電視台加強宣導
電視台	2. 播放宣導片	高公局	82.07.07. - 82.08.31.	請新聞局製播宣導短片，並協調各電視台播放及插播宣傳文字
	3. 插播宣傳文字	高公局	82.07.07. - 82.07.31.	
	1. 專題報導	高公局	82.07.07. - 82.07.31.	洽請各廣播電台加強宣導，並插播宣傳文字
廣播電台	2. 插播宣傳文字	高公局	82.07.07. - 82.07.31.	
	1. 印製折頁宣傳單	高公局	82.07.07.	7.07.起發送用路人
	2. 印製宣傳海報	高公局	82.07.25.	7.20.發送相關單位張貼
服務區、休息站、資訊可變標誌	1. 播放本局製作錄影帶	高公局	82.07.25.	7.25.起播放
	2. 播放國外相關錄影帶	高公局	82.07.25.	7.25.起播放
	利用資訊可變標誌顯示宣導用語	高公局	82.07.07.起	顯示：注意匝道管制，遵循號誌行駛等宣導字語
交通資訊板	利用服務區、站交通資訊板顯示宣導用語	高公局	82.07.07.起	顯示：注意匝道管制、遵循號誌行駛等宣導字語
	利用 168 專線電話插播宣導用語	公警局	82.07.07. - 82.10.31.	插播相關注意事項。

## 附錄八 中山高速公路交通擁擠實況錄影與宣導執行計畫

交通部運輸研究所  
民國82年 6月15日

### 一、中山高速公路交通調節宣導執行計畫

#### (一)實況記錄報導短片之製作計畫

本計畫之拍攝內容與計畫範圍主要針對中山高速公路全線及相關地方連絡道路為範圍，以為宣導及日後分析參考之用。包括：

1. 主 線：主線及收費站前後路段擁塞情形。
2. 交流道：以匝道擁塞路段為主體，並觀測台北、台中、高雄三都會區之匝道出入口的個別狀況。
3. 替代路網暨連絡道路：針對中山高速公路替代路網與連絡道路系統部分拍攝。

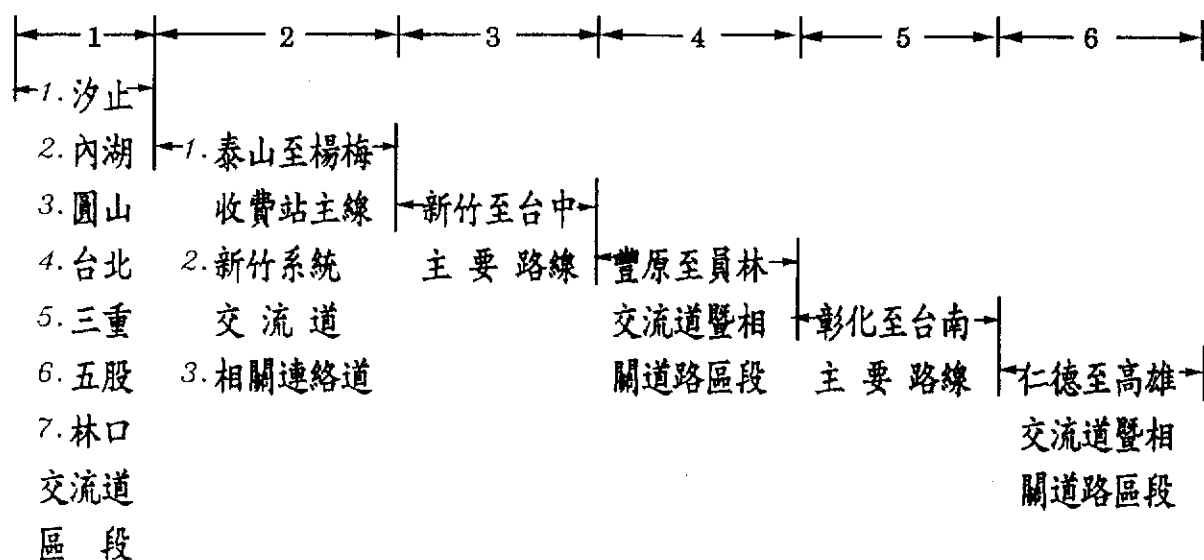
#### (二)前置作業

1. 函請空中警察隊協助拍攝（以新型直昇機六人座支援）。
2. 洽傳播公司製作實況報導錄影短片。
3. 洽三台電視台調借近期曾於連續假日拍攝的錄影片。

#### (三)宣導執行及實況錄影時程預估

- 宣導執行計畫經核定後共需二十個工作天，詳見流程圖及附圖。
- 實況錄影時程預估六個工作天，如下圖所示：





#### (四)宣導執行費用所需項目

1. 空中警察隊加班勤務及誤餐費  $1,500\text{元/天/人} \times 6\text{天} \times 3\text{人}$   
= 27,000元
2. 實況錄影製作費  $14,000\text{元/工作天} \times 6\text{工作天}$   
= 84,000元
3. 電視台連續假日錄影片調借費 9,000元

## 二、宣導執行費用所需項目

### (一)雜誌及報紙廣告設計費與刊登費

### (二)海報、傳單設計費及印製費

### (三)電視廣告片製作費

1. 實況錄影剪輯製作
2. 電腦卡通動畫製作

### (四)電視台連續假日錄影片調借費

### (五)電視台播映時段費用

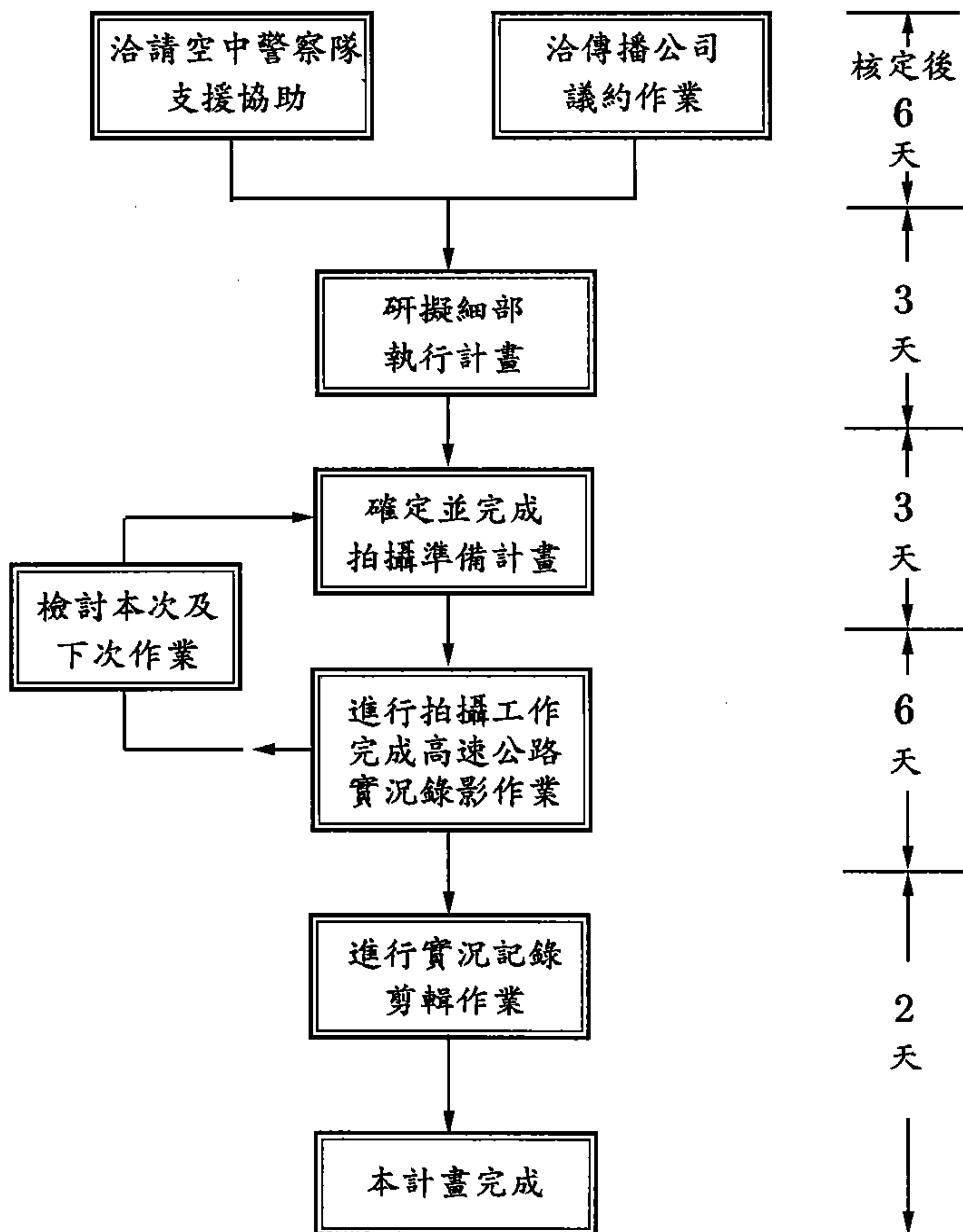
### 三、中山高速公路擁擠整體改善計畫媒體運用表

媒體運用方式	內 容	免費	付費	定期	密集
1. 報 紙	撰寫及發佈新聞稿	✓		✓	
2. 報紙廣告	設計與刊登		✓	✓	✓
3. 雜誌廣告	設計與刊登		✓	✓	✓
4. 海報、傳單	設計、印製及發送		✓		✓
5. 廣播電台	協調各廣播電台安排時段	✓		✓	
6. 電視節目	召開記者會	✓		✓	
	洽商電視節目安排採訪	✓		✓	
7. 電視廣告	製作短片 (並洽新聞局)	✓		✓	
	製作廣告片		✓		✓
	製作記錄短片		✓		

註：定期與密集宣導時程再洽高速公路局配合宣導。

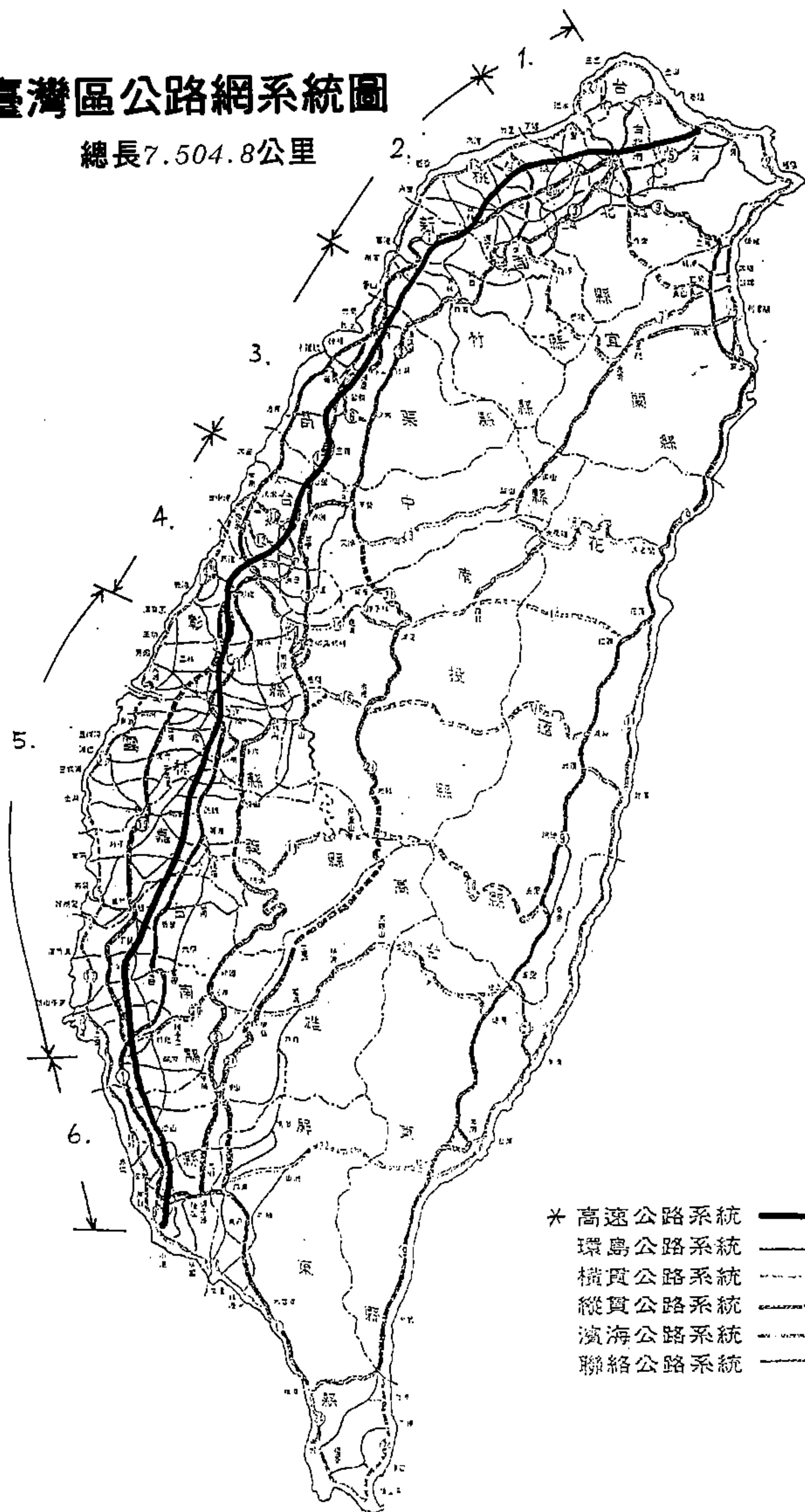
### 四、高速公路目前執行概況

- (一) 匝道儀控宣導計畫方面：已將美國交通部 (DOT) 英文版錄影帶完成中文旁白，並擬於82年6月15日下午在交通部配合「交通部例行記者招待會」召開記者會 (由楊局長簡報)。
- (二) 加強宣導計畫方面：擬於82年6月18日下午在高公局研商「加強高速公路路況資訊通報系統計畫」 (由楊局長主持)。



# 臺灣區公路網系統圖

總長7,504.8公里



## 附錄九 中山高速公路連續假期試辦匝道儀控新聞稿

- 一、82. 7. 27. 新聞稿 (台北都會區演練)
- 二、82. 10. 9. 新聞稿 (國慶日連續假期南下匝道儀控管制)
- 三、82. 10. 11. 新聞稿 (國慶日連續假期北上匝道儀控管制)
- 四、82. 10. 23. 新聞稿 (光復節連續假期南下匝道儀控管制)
- 五、82. 10. 25. 新聞稿 (光復節連續假期北上匝道儀控管制)
- 六、82. 11. 12. 新聞稿 (國父誕辰連續假期南下匝道儀控管制)
- 七、82. 11. 14. 新聞稿 (國父誕辰連續假期北上匝道儀控管制)

## 高速公路匝道儀控新聞稿

交通部爲使連續假期南北交通大動脈之高速公路能夠暢通，擬藉調整道路交通密度之方法達到提高行車速度與快速交通疏解，使民眾能夠及早返鄉之目的。

由於匝道儀控雖在國外已是一個成熟的技術，但對於國人而言仍相當陌生，都市地區號誌不同，因此必須辦理實際之演練與試驗，除了使駕駛人能熟悉與適應外，亦希望能藉此增進管制人員之操作技巧，累積經驗並改進缺點，以備連續假日時能夠良好運作。

本試驗進行時爲避免影響平面道路之交通車流，特於匝道入口處設置二個觀察點，原則上最遠的第二觀察點仍以不直接影響都市交通爲設置要領，如因此造成車隊之停等現象，均爲預期中且以可掌握之狀況，絕不會造成市區內無法疏解之大塞車。由於連續假日時之都市交通較平日爲少，因此模擬之試驗時機均採非尖峰或次尖峰加以模擬演練，但因畢竟交通狀況仍有不同，因此當車輛停等超過預期時開放長綠亦爲本試驗設計之重要演練工作項目之一。

本試驗之演練於籌劃階段即已邀台北市縣之道路交通主管機關聯合作業，共同規劃，並就各自之權責相互協調，互相分工。未來並將此一運作與現有都市地區之交控中心加以整合，期能使此一創新突破之作法爲我國交通之改善注入一線生機，並掃除國人在連續假日時所揮不掉之交通擁擠夢魘。



## 二、82.10. 9.新聞稿

### 中山高速公路南下入口匝道儀控管制新聞稿

交通部為改善每逢連續假日高速公路即出現嚴重擁塞的情形，特實施入口匝道儀控管制，其目的為隨時調節進入高速公路的車輛數，使其能夠在所能疏導的道路容量以內。由於本項措施自七月二十日起在台北都會區及各相關交流道已著手進行多次演練，並於十月三日進行北上全線演練，所有可能發生的問題均已一一克服。因此，在十月九日南下試辦時，無論在儀控策略的管制、設施佈設或是警察的執法方面均已成熟，所以整個高速公路主線自三重至湖口路段，大部分均能保持七十到九十公里的時速，除頭份路段因一度發生交通事故致造成車速緩慢以及新竹系統交流道在中山高與北二高交會處，因車道數縮小造成瓶頸而有較長之車隊阻塞（註：該路段未實施管制）外，其餘路段至少均在時速五十公里以上。

在實施本項入口匝道儀控管制措施時，由於已配合夜間零至六時暫停收費及統聯客運六折減價優惠措施，使得該公司夜間已快速疏運大量返鄉旅客。因此，同時間的夜間交通量已較去年一樣兩天半假期的南下交通量增加11%，北上交通量增加15%，有效平衡日夜間之交通量差距，此二配合措施已與入口匝道儀控之管制措施的運作，達到相輔相成的效果。

昨天（十月九日）入口匝道儀控交通調節的管制措施，在管制時間內每一小時交通量大致與其他連續假日相仿，由於管制得宜使得時速由過去三、四十公里甚至走走停停提升至平均七十公里以上，可見入口匝道之儀控調節管制確可發揮預期的功能，今後交通部將進一步再配合下匝道疏導管制與平面平行道路之標誌指示措施同時實施，相信在用路人的密切配合下，必能發揮高速公路之整體疏運功能。十月十一日時高速公路北上也將進行入口匝道管制，期盼車輛駕駛人仍能多加配合。

### 三、82.10.11.新聞稿

#### 中山高速公路十月十一日北上入口匝道儀控管制新聞稿

交通部為改善每逢連續假日高速公路即出現嚴重擁塞的情形，曾於十月九日實施南下入口匝道儀控管制，實施結果發現於尖峰管制時間內大多數路段之行車時速均已維持在七十公里以上，使高速公路出現難得的順暢，也使許多用路人直接感受到高速公路匝道管制之效果，對上匝道之排隊等待亦逐漸能配合與接受。

昨日（十月十一日）因大量返鄉之車潮將陸續北上，因此，中山高速公路繼續實施北上十二個交流道計十八個匝環道管制。因應尖峰車流之分佈型態，自員林交流道以北於下午二時至八時實施入口匝道儀控交通調節的管制措施。管制開始前，由於從南部地區北上之車輛數極大，加上中部地區上高速公路之車輛不斷湧入，以致員林以北路段產生局部擁塞，時速曾降為二十公里以下，但自員林交流道開始管制後一小時左右，速度即已回升至55~70公里。由於台中附近短程借道車輛過多，因此在管制時間內匝道排隊回堵較長外，其餘各路段匝道之等待時間均在警戒線內。交通部呼籲中部地區用路人配合南下大量車流儘量避開尖峰時間以及短途車輛儘量改道，以避免高速公路匝道及主線均可能產生回堵之現象。同時，為因應流量之分佈型態，中部地區入口匝道必須採取較嚴格之1~3號管制（例：3號管制為綠燈加黃燈12秒，紅燈33秒）後，主線行駛速率方能維持在五十公里左右。

綜觀昨日北上之入口匝道管制實施情形，主線路段除了苗栗附近路段因地形因素及因此次未實施管制行車速率較慢以及造橋126公里處一度發生交通事故致局部發生回堵外，員林以南及台中以北路段之行車速度大致均可保持在八十至九十公里之間。由於實施成效甚為良好，交通部表示依據此次實施經驗將進一步從管制地點與管制時間方面作通盤檢討，使高速公路均能隨時保持暢通，以發揮整體輸運功能。

#### 四、82.10.23.新聞稿

##### 中山高速公路光復節連續假日南下入口匝道儀控管制新聞稿

交通部爲改善每逢連續假日高速公路即出現嚴重擁塞的情形，特實施入口匝道儀控管制，其目的爲隨時調節進入高速公路的車輛數，使其能夠維持在道路容量以內。由於本項措施在十月九日實施時，已收到很大的效果，因此，吸引更多的駕駛人上路。例如圓山交流道下游主線在下午四時左右單一小時交通量更高達八千五百輛，遠非本段及其下游高速公路主線道路容量所能負荷，因此，在其下游各交流道之管制便顯得更爲吃力與重要。

大致說來，南下高速公路主線自圓山起至湖口交流道間之時速，至少均可維持在65至90公里間。至於湖口服務區以南至頭份交流道以北路段，則因北二高匯入中山高速公路處的瓶頸，以及新竹附近故障車輛擋道和湖口附近箱型車翻覆等事故，造成主線容量大幅折減，使得主線時速降至30公里，幸經管制得宜，才使交通不致繼續惡化，終於在下午五點半左右，時速已回升至60公里左右。此後車速雖因交通量變化不定而略有增減，但仍維持在可控制之情況。至於中部地區，由於都會區交通量甚大，使得速度於下午四時最高尖峰時無法大幅提升，一直只能維持在50公里左右，其中因交通事故致車速一度降低，但排除後速度亦已回升。不過亦因此之故，對於地區道路不得不實施較爲嚴格之管制，但是當管制期間主線車輛較小時，仍隨時放寬管制，以減少對地面道路之衝



擊。至於，其餘的平面道路而言，仍以都會區之交流道入口匝道車輛的等待時間相對較長，但有部分之等候情形並非因入口匝道儀控管制所引起，例如林口交流道即因入口匝道相關之平面道路常因無法貫澈路口淨空，車輛糾結一起，無法進入高速公路形成入口匝道空無一車，而平面道路堵塞之現象。

綜觀十月二十三日匝道儀控之實施情形，圓山交流道因違規行駛路肩車輛太多，使下游車輛較國慶日假期增加約40%，以及北二高進入高速公路知交通量仍然不低，使匝道儀控作業備感壓力外，甚多車輛提早南下，於匝道儀控前即有大量車輛到達湖口路段，使得該路段實施儀控前必須先著手處理已經形成的交通擁塞。不過由於整體儀控已發揮功效，除使已經堵塞的湖口、新竹地區不至於癱瘓外，楊梅以北仍能維持50公里至90公里之時速行駛。展望十月二十五日台灣光復節當天以及緊接著先總統蔣公紀念日之匝道儀控管制，仍請駕駛人多多配合，以維持高速公路之順暢。

## 五、82.10.25.新聞稿

### 中山高速公路光復節連續假日北上入口匝道儀控管制新聞稿

交通部爲改善每逢連續假日高速公路即出現嚴重擁塞的情形，特實施入口匝道儀控管制，以期調節進入高速公路的車輛數，達到維持主線流暢之目的。由於本項措施在國慶假日實施時，已收到很大的效果，而十月二十三日雖然交通流量甚大，但除發生交通事故及故障車輛處之路段，其平均行駛時速約降低十公里左右外，尚能保持全線至少七十公里以上之時速行駛。因此，在昨天（25日）光復節連續假日的最後一天時，吸引了許多的駕駛人上路。此外，由於車輛駕駛人大都知道北上各交流道管制之時間，所以許多駕駛人搶在下午二時管制前進入高速公路，導致在中午十二時以後便造成北上中部地區員林等路段擁塞，其時速一度降至20公里左右，以致在管制一開始車流之調節倍感困難。由於昨日高速公路各路段之路況差異很大，特分別敘述如下：

#### （一）員林—王田段：

下午二時以前原已十分擁擠的北上主線，因員林以南地區除岡山交流道外均未實施管制，而繼續湧入甚多之不受管制車輛，使得雙車道主線平均每小時車流高達約三千三百輛，已非該路段道路容量所能負荷，此一流量比國慶假期高出約25%，幸經匝道儀控管制才使主線不致癱瘓，而仍能維持在時速40公里左右。此一路段由於彰化都會區的平面道路車輛借道行駛高速公路者甚多，亦爲速度無法有效回升之主因。

(二)台中—豐原段：

由於上游在員林至台中間已有效調節車流，以及都會區車輛借道高速公路行駛者有部分下交流道，因此，自下午二時至四時之管制便著重於使原已惡化之交通仍能維持在時速約40～50公里左右，四時以後平均時速已可維持在85公里。

(三)三義—頭份段：

該路段由於線形較差以及有數處上、下坡路段，並沒有實施入口匝道儀控管制，因此，行駛速度較不穩定。

(四)新竹—台北段：

此路段流量約在每小時五千輛左右，其流量雖高但仍均可保持高速行駛，平均時速約為85公里。

綜觀十月二十五日匝道儀控之實施情形，因員林以南車輛提早在管制前湧入高速公路、都會區車輛借道高速公路行駛，以及前幾次的匝道儀控成效良好等因素，使得高速公路吸引了大量車流，此一狀況隨時均可能使全線高速公路陷於癱瘓，所幸經匝道儀控作業得宜，才使局部路段的行車速度雖慢，但仍保持暢通，並且也使北上後段之主線維持快速行駛。故昨日高速公路入口匝道儀控之最大成效在於使員林、王田段之交通狀況起死回生，否則全線交通狀況將不堪設想。今後希望車輛駕駛人在先總統蔣公誕辰紀念日之連續假期時，請多予配合搭乘大眾運輸工具或短程車輛勿上高速公路或儘量利用夜間行駛，以維持高速公路之順暢。



## 六、82. 11. 12. 新聞稿

### 高速公路國父誕辰連續假日匝道儀控管制新聞稿

**連續假日首日中山高速公路匝道管制又見功效，全線車流異常順暢**

本次國父誕辰連續假日首日(11月12日)南下方向由於已經針對新竹與三義間上坡之105k+558，121k+558，135k+877，140k+347及147k+077等處實施大型車禁行內車道措施，使得過去在爬坡路段即因大型車併行所造成之車輛回堵現象不再重現，也使得上坡路段之道路容量得以提高。

此次連假高速公路於上午八時起開始管制前，湖口至新竹、頭份間便已有許多車輛提前上路，致交通量一開始即十分大，此外，10時40分南下車輛因減速觀看對向北上164k后里收費站附近發生之車禍以及11時45分南下51k機場交流道入口附近發生交通事故致局部造成短暫壅塞外，主線部分除二高系統交流道附近因其下游頭份路段車輛已達飽和，管制須較嚴，車速也較慢之外，大部份時間均保持全線暢通。此外，由於新竹及北二高交會處附近為全線管制之關鍵所在，故該路段管制時間延長至下午四時。本次南下管制全線之車速分佈大致如下：

路 段	內湖—桃園	桃園—湖口	湖口—頭份	頭份—苗栗	苗栗—王田
平均速度	80~90	70~90	50~60	60~80	70~90

## 七、82.11.14.新聞稿

### 高速公路國父誕辰連續假日北上匝道儀控管制新聞稿

**連續假日第三日中山高速公路北上匝道管制再現功效，全線車流順暢**

昨日(11月14日)是國父誕辰紀念日三天連續假期的最後一天，此次交通量比起上次蔣公誕辰連續假日兩天半假期時更多，管制方向為北上方向，以最具關鍵之造橋收費站為例，在前次假期的最高平均小時尖峰量為3,000輛，本次約為3,300輛，增加約10%。此次管制前由於已經針對三義與新竹間上坡之109k+200、123k+608和154k+950等處實施大型車禁行內車道措施，使得過去在爬坡路段即因大型車併行所造成之車輛回堵現象鮮少發生，也使得上坡路段之道路容量得以大幅提高。

此次連假高速公路於下午一時起開始管制時，員林、彰化至王田間由於南部地區北上之交通量即已十分大，加上中部地區之大量車流湧入行車速度受到嚴重影響，惟經管制一段時間後速度即明顯逐漸回升。

綜觀本次匝道管制，除了因故障車、交通事故或清理地上物期間車行速度較慢，以及大雅及豐原交流道附近燃燒稻草影響視線，使速度遽減外，其餘路段大都可保持全線暢通。因此，扣除前述因素，本次北上管制全線之車速主要分佈大致如下：

路 段	員林—王田	王田—台中	台中—豐原	豐原—頭份	頭份—台北
平均速度	50~80	50~100	40~70	60~90	80~100

至於地區道路交通部分，已儘可能考慮高速公路主線的交通狀況給予彈性之放寬管制，不過於下午約5時40分左右彰化交流道入口處附近，因遊覽車故障，車輛無法進入高速公路致回堵至彰化市區，此為造成市區交通受到影響的主要原因。

此次連續假日中山高速公路之匝道管制係本年度試辦之最後一次，交通部運輸研究所為廣泛評估實施成效，特分別於北上及南下之各收費站實施問卷調查，共計發出問卷兩萬份，問卷評估之結果將作為後續政策規劃之參考。

## 附錄十 中山高速公路連續假期試辦匝道儀控 電視宣導卡片資料

交通部爲了試辦連續假日高速公路匝道交通管制，將在十月三日(星期日)下午先在員林交流道以北路段，測試北上入口匝道之調節性管制，測試期間請各位駕駛人遵照號誌指示，依序進入高速公路。

交通部爲了試辦連續假日高速公路匝道交通管制，將在十月九日(星期六)中午十二時至下午八時，十月十一日(星期一)下午二時至九時於員林交流道以北路段，試辦入口匝道之調節性管制，試辦期間請各位駕駛人遵照號誌指示，依序進入高速公路。

爲持續改善高速公路連續假日擁擠情形，交通部將在光復節假期的十月二十三日(星期六)中午十二時至下午八時，十月二十五日(星期一)下午二時至九時於內湖、台北、三重、五股、林口、桃園、內壢、中壢、楊梅、新竹、豐原、大雅、台中、王田、彰化、員林、岡山等交流道及北二高交會處的入口匝道試辦調節性儀控管制，管制期間請各位駕駛人遵照號誌指示耐心等待進入高速公路，短程交通並請儘可能避免行駛高速公路，以維持行車順暢。

光復節假期的十月二十三日(星期六)中午十二時至下午八時，十月二十五日(星期一)下午二時至九時於內湖、台北、三重、五股、林口、桃園、內壢、中壢、楊梅、新竹、豐原、大雅、台中、王田、彰化、員林、岡山等交流道及北二高交會處的入口匝道辦理調節性儀控管制，敬請駕駛人合作，謝謝！

為疏解北二高與中山高在新竹路段的交會瓶頸，交通部將於十月三十日(星期六)下午二點到八點，實施從二高進入中山高速公路之入口匝道管制，管制期間請各位駕駛人遵照號誌指示耐心等待，以維持行車順暢。

為持續改善高速公路連續假日擁擠情形，交通部將在總統蔣公誕辰紀念日假期中，實施入口匝道儀控管制，請都會區短程交通的車輛駕駛，儘可能避免行駛高速公路，以維持行車順暢。

交通部將在先總統蔣公誕辰紀念日假期的十月三十日(星期六)中午十二時至下午八時，十一月一日(星期一)下午一時至八時於高速公路的員林交流道以北路段辦理入口匝道儀控管制，敬請各位駕駛人多加配合，以維持行車順暢。

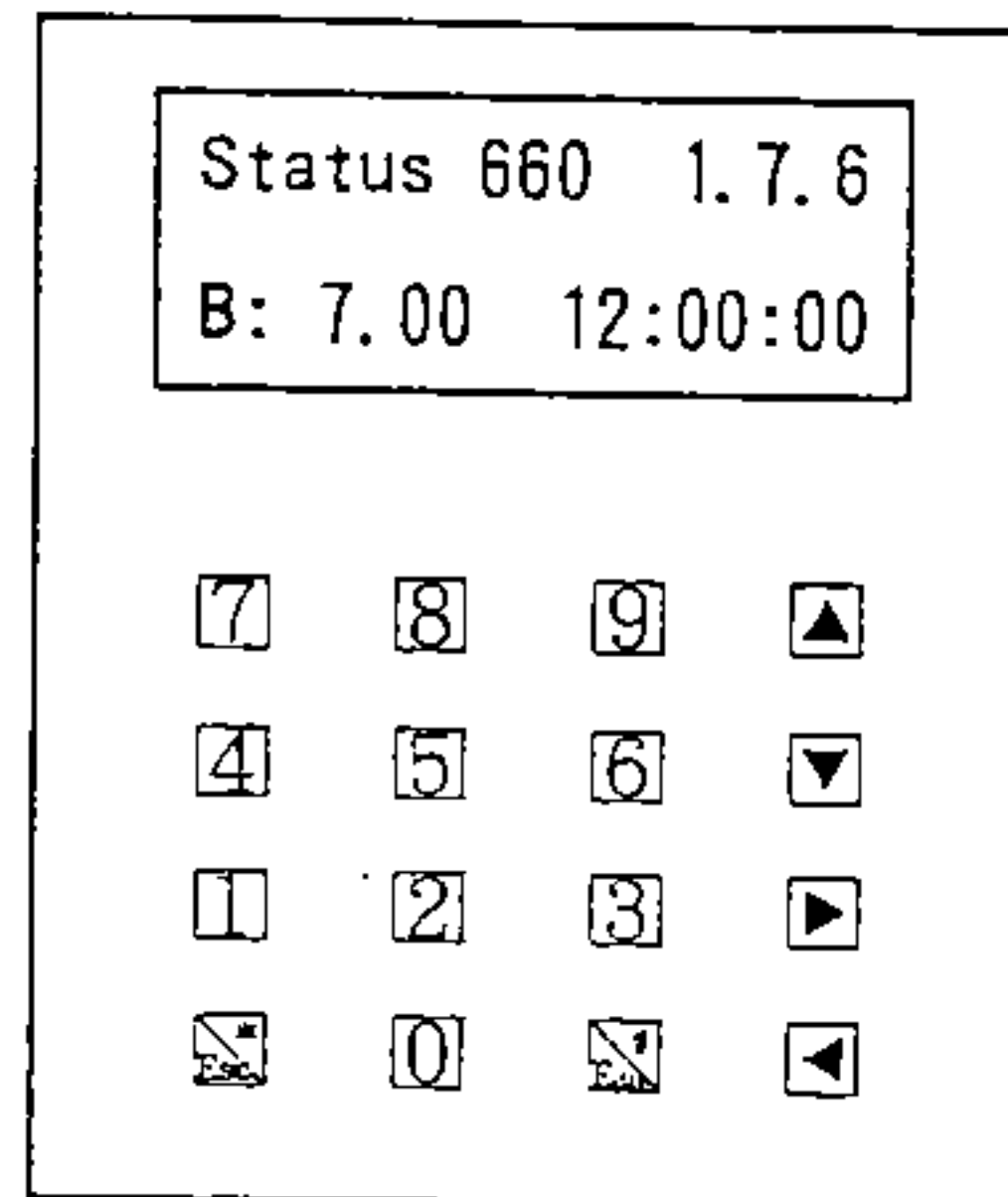
交通部將在國父誕辰紀念日假期的十一月十二日(星期五)上午八時至下午三時，十一月十四日(星期日)下午一時至八時於高速公路的員林交流道以北路段辦理入口匝道儀控管制，同一時間新竹至三義間路段大型車禁行內車道，敬請各位駕駛人多加配合，以維持行車順暢。



## 附錄十一 車輛偵測器使用說明

### 一、前言

MARKAMAN車輛偵測器為英國GOLDEN RIVER公司開發之最新型偵測器，它可精準地測出車種、車數、車速、車距、方向、車重等多項功能，且可連接PC電腦以處理更精密之分析。右圖為連接交流道主線線圈迴路(LOOP)之控制器螢幕與鍵面，可由此得知所需之資料。茲將其各項功能及使用方法分述如下。



### 二、功能鍵：

▼、▲：欲查看各項功能時按此鍵。

▶、◀：欲查看或改變螢幕下一行之數據(或參數)時按此鍵。

◻：欲跳至螢幕下一行並改變其數據(或參數)時按此鍵。


◻：欲結束下一行之操作且跳回原狀態時按此鍵。

### 三、欲從螢幕中看車數(VEHICLE COUNT)及車速(VEHICLE SPEED)時、操作方法如下。


目 的	操 作 方 法
欲看車數 (VEHICLE COUNT)時	在'status660 1.7.6'狀態下按 ▲ 鍵 8次 或在'VEHICLE SPEED' 狀態下按 ▲ 鍵 2次
欲看車速 (VEHICLE SPEED)時	在'status660 1.7.6'狀態下按 ▼ 鍵10次 或在'VEHICLE COUNT' 狀態下按 ▲ 鍵 2次



#### 四、實際操作要領：

1. 將接線之圓頭插入控制器右壁之''LOOP'插孔上。再<=>將接線之另一頭公頭)接於現場之插座(母頭)上。
2. 按任何鍵開機。(此時螢幕上出現字幕)。
3. 每10分鐘記錄螢幕上顯示之車數(VEHICLE COUNT)及車速(VEHICLE SPEED)於表格內。因每次螢幕上所見之車數(VEHICLE COUNT)為累積數，故須將「此累積數」及「此累積數扣除上次螢幕所見之累積數」同時記錄於表格內。(建議可於開始偵測之前10分鐘將車數(VEHICLE COUNT)數量調整為''0''以便於了解實際偵測時之累積車輛數。此調整方法為在車數(VEHICLE COUNT)狀態下按''  ''鍵一次即可)。
4. 任務完成後將原插於''LOOP'及現場之插頭拔起(此時顯示螢幕上之畫面將會自動消失)收回，並將偵測器放入鐵箱內。

#### 五、注意事項：

1. 開機時可按任何鍵後螢幕即會顯示字幕。但切記嚴禁於''stautus 660 1.7.6''狀態下按  鍵，否則該機螢幕之顯示將會消失而無法使用(此為該機出廠時已設定之保護措施。若不慎發生此問題時，必須將蓄電池接線拔起後再接上，並重新設定所有參數，原參數之設定值如表1所示。)
2. 開機後該控制器最初顯示於螢幕下行之「B」若為「= 7.0」時表蓄電池為充滿電狀態。此時該控制器可連續

使用6週。若發現「*B*小於5.6」時表示電源不足，此時須立即更換新蓄電池或再充電。若再充電，則須連續充電8小時後方可再使用。

3. 若換裝新蓄電池時須重新設定所有參數並檢查「*UNITS*」是否處於「*METRIC*」狀態下，且應檢視「*SENSORS*」是否處於「*LL*」狀態下，若「*SENSORS*」顯示「*NONE*」時則須重新設定為「*LL*」。
4. 因該機已設定自動省電裝置，故於開機或使用中連續三分鐘未按任何鍵時該偵測器即會自動關機。此時只須再按任何鍵一次後即可繼續使用。
5. 開機後、須等約10秒後主機才會運轉(*RUN*)。若主機「無反應」時，請於「*LOO THRESH*」狀態下將下行之靈敏度數字重新調整為0.1~0.5間。如表2之第13項所示。
6. 第5.項所述「無反應」狀態係指查看車數(*VEHICLE COUNT*)或車速(*VEHICLE SPEED*)時雖有車輛經過但螢幕顯示數字為「0」時謂之「無反應」。此時可於「*LOOP THRESH*」狀態下調整靈敏度後，按至「*SENSOR*」(表2之第5項)處查看*L1*及*L2*狀態下是否「11」會跳動成「*L1*」「*1L*」或「*LL*」。(有車輛經過時「1」會跳動成「*L*」)。若有以上反應亦可證明線路未被破壞且該機處於正常狀態下。
7. 車輛偵測器之控制器上所見之車速(*VEHICLE SPEED*)在「*ALL*」狀態下為經過第一車道(*L1*)及第二車道(*L2*)之所有車輛的瞬間速度(非平均速度)。若在*L1*(或*L2*)狀態下所見數據即為經過第一車道(或第二車道之車輛之瞬間

速度。此處所指之第一車道(L1)乃指靠近路肩之車道。

第二車道(L2)為第一車道(L1)左側之車道。

8. 於車數(VEHICLE COUNT)狀態下欲看車速(VEHICLE SPEED)

時，可能會因為按 $\blacktriangle$ 鍵時間過長而出現車重(VEHICLE WEIGHT)之狀態}。此時只須再按 $\blacktriangledown$ 鍵一次後即可看到車速(VEHICLE SPEED)。

9. 因埋設於各交流道主線之線圈迴路(LOOP)形狀有 $2M \times 2M$

及 $2M \times 1.5 M$ 兩種規格、故每當控制器搬至別處匝道口使

用時須重新確定或設定該交流道主線"LOOP LENGTH"及"LOOP

SEPS"之參數，此參數值如前述表1所示。(目前各偵測

器均固定於各地點使用，故此項尚毋須重新設定)。

10. 本控制器可顯示53種功能，此功能可由 $\blacktriangledown$ 或 $\blacktriangle$ 鍵找

出。此53種功能如表2所示。

表1 各交流道主線偵測器線圈迴路(Loop)設定參數一覽表

交 流 道 名 稱		Loop Lengths			Loop Seps		
		L01	L02	ALL	L01	L02	ALL
員林	北上			200			400
彰化	北上			200			400
王田	北上			200			400
	南下			200			400
台中	北上	150	200		300	400	
	南下			150			300
其 他				150			300

[備註] 以上參數之確定或重新設定方法如下：

- ① 按 $\blacktriangledown$ 或 $\blacktriangle$ 鍵將螢幕顯示在"Loop Lengths"或"Loop seps"狀態下。
- ② 再按 $\blacktriangle$ 或 $\blacktriangledown$ 鍵尋找所須之"L01"、"L02"或"ALL"。
- ③ 按 $\blacktriangle$ 及 $\blacktriangledown$ 或 $\blacktriangle$ 及 $\blacktriangledown$ 鍵改變所須之參數。
- ④ 設定完成後按 $\blacktriangle$ 還原即完成設定。

表2 控制器上顯示之各功能順序一覽表

▲ Status 660 1.7.6 B: 7.0 12:00:00							
1	Start Survey Survey Active	15	Loop Lengths ALL=200	29	Class Scheme EUR13	43	Vehicle Weight ALL=0
2	Site Number S1Z	16	Loop Filter 3	30	Channels ALL=1	44	Vehicle Speed ALL=0
3	Site Location	17	Local Port 9600 8N	31	Bins, Weight Number=12	45	Vehicle Length ALL=0
4	Sensors ALL=LL	18	Intreral, REC 10	32	Bins, Time Number=4	46	Vehicle Count ALL=0
5	Sensor Check L1=1 1	19	Int Spec. SPD+LEN+GAP	33	Bins, Speed Number=12	47	Vehicle class ALL=0
6	Printer DUMB	20	Int On/Off 00:00 00/00 to	34	Bins, Length Number=5	48	VBV Spec OFF
7	Printer Units KPH-CM-10KG	21	File Name SITE1	35	Axle Seps ALL=400	49	Units METRIC
8	Print File 27051946.V00	22	File Attributes 27051946.V00 R	36	Axle Filter 20	50	Time 12:00:10
9	Piezo Thres 750	23	EOP Chars 60 12 0 0	37	Axle Calib 002.00	51	Telem Port 1200 8N
10	Peak Periods 00:00-00/00 00	24	EOL Chars 13 10 0 0	38	Weight Thres 10	52	Switch Mode Loop
11	Peak Interval	25	EOF Chars 0 0 0 0	39	Weight Tempcal 000.00	53	Stop Survey Both
12	Memory Full ROLLING	26	Delete File 27051946.V00	40	Weight Hold 50		
13	Loop Thresh 000.20	27	Date Format DD/MM/YY	41	Weight Filter 8		
14	Loop Seps ALL=300	28	Date 29/09/93	42	Weight Cal ALL=500		

## 附錄十二 中山高速公路匝道儀控台北都會區段試驗演練計畫

- 一、演練目的：熟悉匝道儀控整體運作之程序、人員配置、通訊連繫及應變措施等，以提供正式實施改進之依據。
- 二、演練地點：內湖、台北、三重及五股等交流道上匝道地點。
- 三、演練日期及集合時間：詳如表一。
- 四、儀控率與演練方式：以最大儀控率實施演練，當位於平面道路最大車隊等候線處(註：原則上定義為第一個連接路口，確定最大車隊等候線位置視各匝道特性而定)之縣市交通隊員警發現持續壅塞達五分鐘(暫定)，則以無線電對講機通知匝道號誌處之公安局員警與高公局人員停止匝道儀控，完全放行車輛，待最大車隊等候線持續壅塞現象解除達五分鐘(暫定)，則再通知恢復實施最大儀控率匝道儀控。有關操燈之執行原則由高公局與公安局協調。
- 五、人力配置與運作任務：(詳見圖一)
  - (一)匝道號誌：公安局員警與高公局人員各一名，負責執法、維持秩序與停止匝道儀控之執行。
  - (二)平面道路最大車隊等候線(詳見圖二)：公安局員警一名、縣市警察局交通隊員警一至三名，負責最大車隊等候線壅塞情況通報。



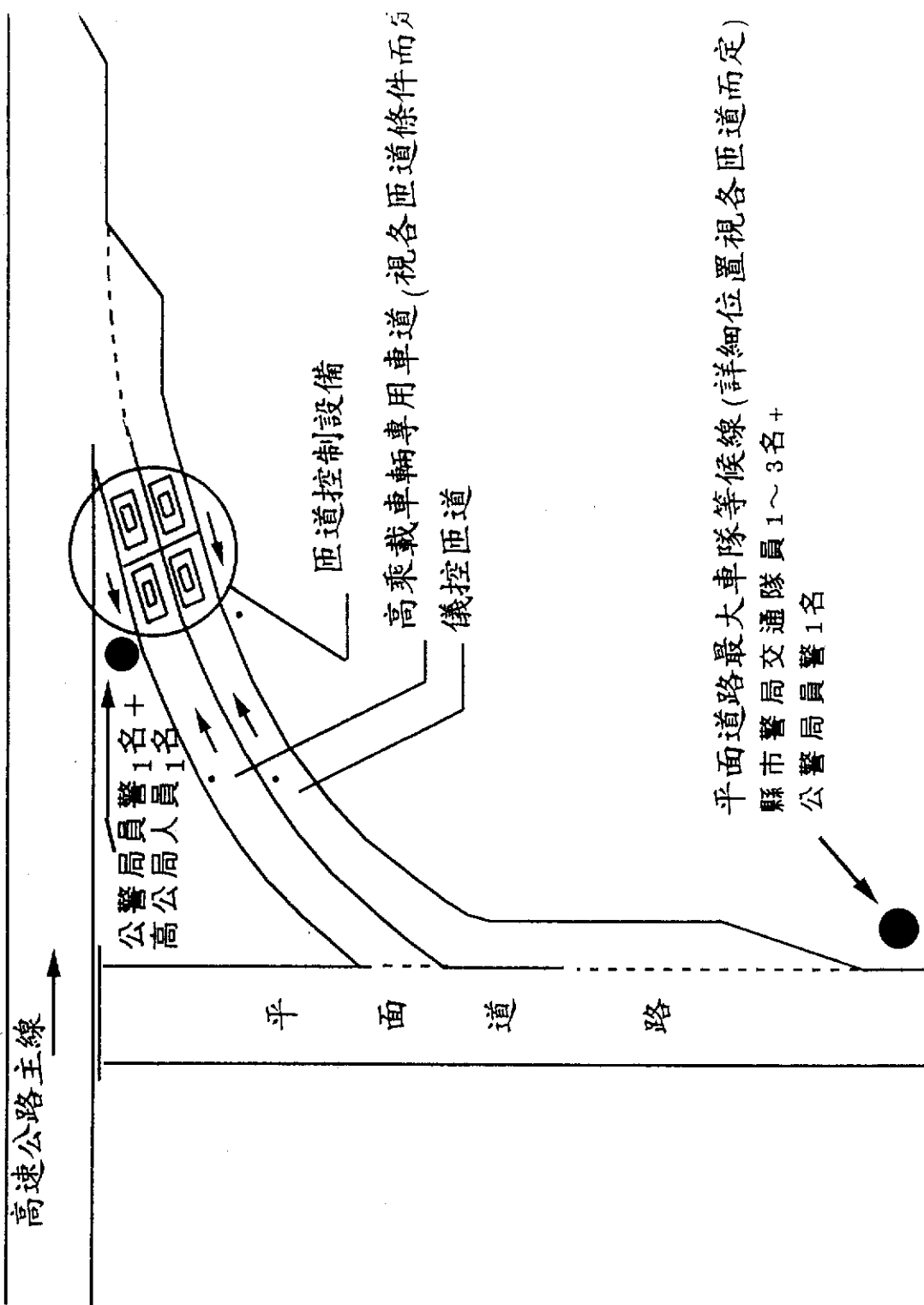
## 六、參與單位連絡人及電話：

- (一)高 公 局： 廖工程司梅雄   TEL：909-2524  
FAX：909-1796
- (二)公 警 局： 郭科員耀文   TEL：909-4111轉2239 2240  
FAX:909-6444  
傅春蓮小姐   TEL：909-9137 909-7513
- (三)北市交通大隊：胡副大隊長金聲   TEL：351-5670  
FAX：394-3736
- (四)北市交通局： 郭股長宗生   TEL：729-5857  
FAX：758-4328
- (五)北市交工處： 劉工程司志鴻   TEL：729-2334  
FAX：758-0902
- (六)北縣交通隊： 黃組長舜榕   TEL：225-8206  
FAX：225-7117
- (七)省 公 路 局： 鄭科長添富   TEL：311-3456轉274  
FAX：381-0394
- (八)運 研 所： 林副組長豐福   TEL：712-3121轉516  
FAX：545-0429
- (九)中 外 號 誌： 邱國台先生   TEL：222-8688

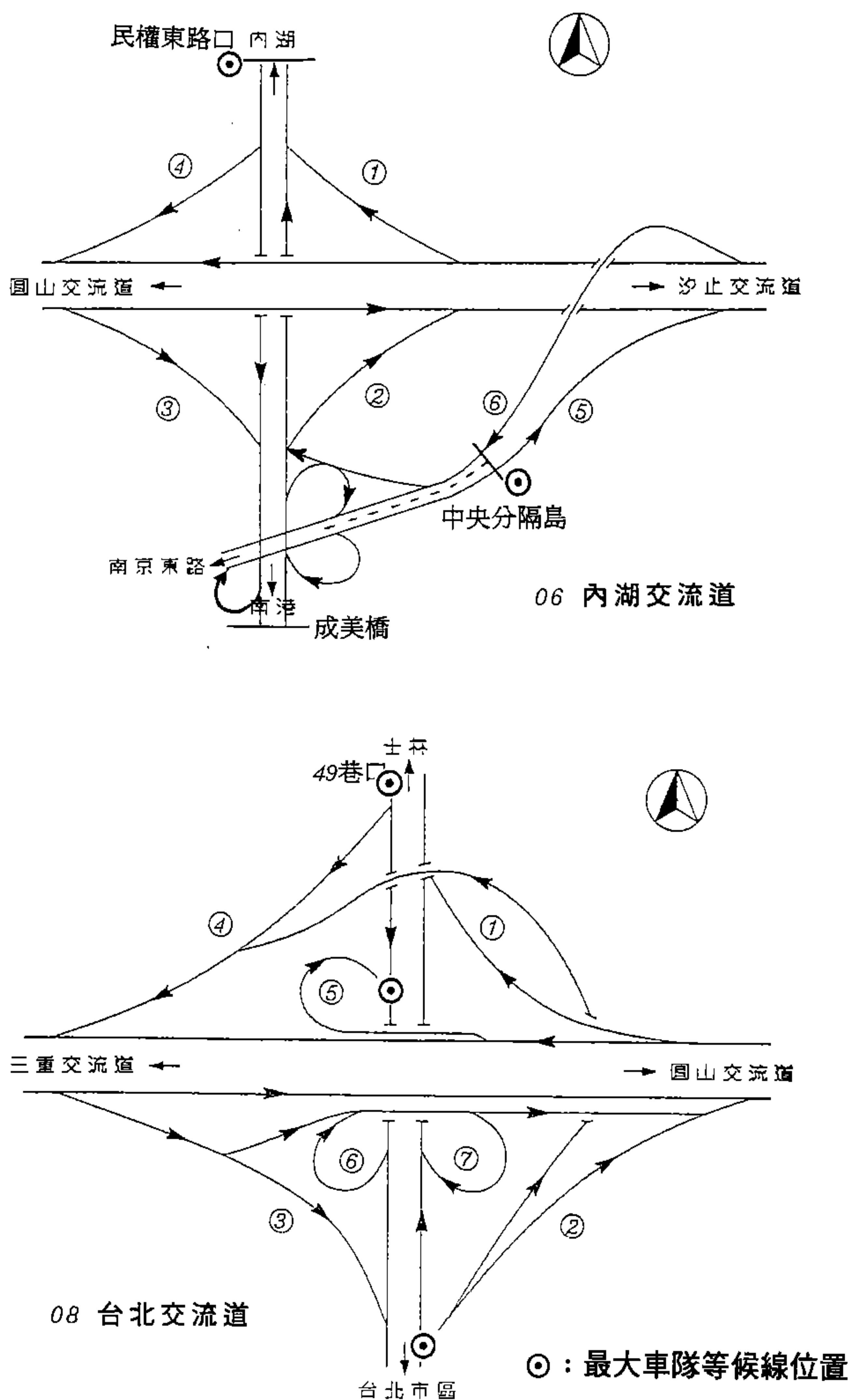


表一 中山高速公路匝道儀控台北都會區段試驗  
演練日期及集合時間表

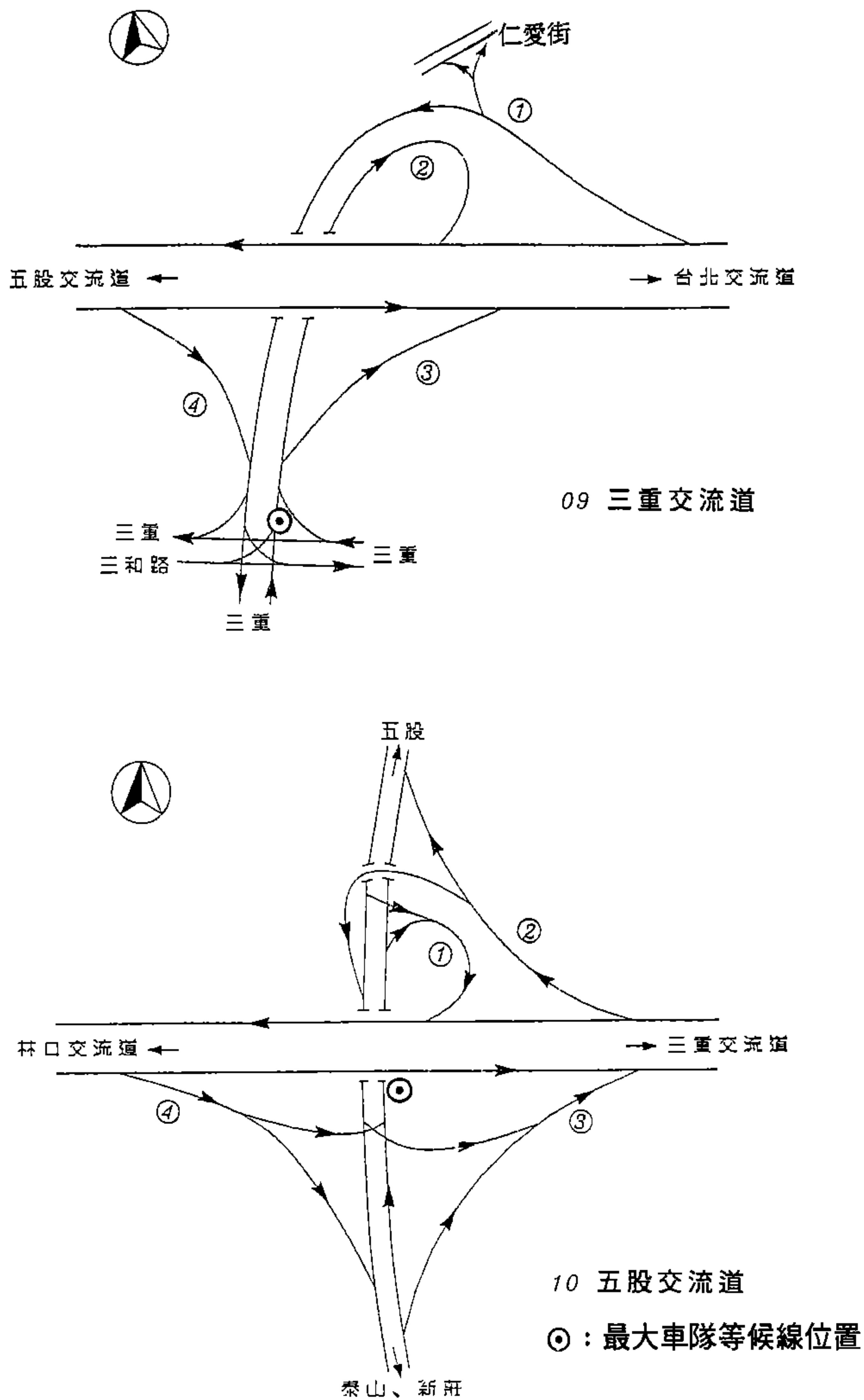
實施匝道範圍	演練日期	集合時間	集合地點	參加單位
內湖交流道 北上匝道	7/15	14:00	如圖二	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 高公局</li> <li>• 公警局</li> <li>• 北市交通大隊</li> <li>• 北市交通局</li> <li>• 北市交工處</li> <li>• 省公路局</li> <li>• 運研所</li> <li>• 中外號誌</li> </ul>
三重交流道 北上匝道	7/22	10:00	高公局 簡報室	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 高公局</li> <li>• 公警局</li> </ul>
五股交流道 南下匝道	7/23	10:00		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 北縣交通隊</li> <li>• 省公路局</li> <li>• 運研所</li> <li>• 中外號誌</li> </ul>
台北交流道 北上匝道 南下匝道	7/29	10:00	高公局 簡報室	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 高公局</li> <li>• 公警局</li> <li>• 北市交通大隊</li> </ul>
內湖交流道 南下匝道	8/5	10:00	高公局 簡報室	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 北市交通局</li> <li>• 北市交工處</li> <li>• 運研所</li> <li>• 省公路局</li> <li>• 中外號誌</li> </ul>



圖一 匝道儀控人力配置圖



圖二 匝道儀控各匝道最大車隊等候線位置圖



圖二 匝道儀控各匝道最大車隊等候線位置圖（續）

### 附錄十三 中山高速公路匝道儀控台北都會區段試驗演練實務

- 一、中山高速公路台北都會區交流道入口匝道儀控演練執行範圍與時程表
- 二、本週匝道儀控管制試辦地點與時間通報表
- 三、中山高速公路匝道儀控演練值勤工作說明
- 四、台北都會區匝道儀控現場值勤表
- 五、高速公路匝道儀控燈號通報紀錄
- 六、高速公路匝道儀控燈號操作紀錄
- 七、高速公路匝道儀控現場值勤交接紀錄
- 八、匝道儀控車輛遵行號誌計數表

中山高速公路台北都會區交流道入口匝道儀控演練  
執行範圍與時程表

實施 匝道範圍	時間	7/20~7/24	7/26~7/31	8/2~8/7	8/9 ~ 8/14	8/16~8/21
內湖交流道*		■	■	■	■	■
北上匝道						
三重交流道			■	■	■	■
北上匝道						
台北交流道				■	■	■
北上匝道						
五股交流道			■	■	■	■
南下匝道						
台北交流道				■	■	■
南下匝道						
內湖交流道					■	■
南下匝道						

\* 內湖交流道北上匝道指南京東路六段(即麥帥公路)北上高速公路入口  
(交通部運輸研究所 製表)



中山高速公路台北都會區交流道入口匝道儀控演練  
執行範圍與時程表 (續)

實施 匝道範圍	時間	8/23~8/28	8/30~9/4	9/6~9/11	9/13~9/25	9/27~10/8
內湖交流道*		■	■	■	■	■
北上匝道						
三重交流道			■	■	■	■
北上匝道						
台北交流道				■	■	■
北上匝道						
五股交流道			■	■	■	■
南下匝道						
台北交流道				■	■	■
南下匝道						
內湖交流道					■	■
南下匝道						

\* 內湖交流道北上匝道指南京東路六段(即麥帥公路)北上高速公路入口  
(交通部運輸研究所 製表)

## 本週匝道儀控管制試辦地點與時間通報表

填報時間：    年    月    日

匝 道 名 稱	是 否 管 制	管 制 時 間			
		星 期 一		星 期 六	
		上 午	下 午	上 午	下 午
北上匝道 內湖交流道 南下匝道	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否				
	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否				
北上匝道 台北交流道 南下匝道	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否				
	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否				
三重交流道北上匝道	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否				
五股交流道南下匝道	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否				

[註]本資料分送單位：

高速公路局	9091796	警察廣播電台	3887905
公路警察局	9096444	中國廣播公司	7512171
公 路 局	3810394	台灣電視公司	7711515
台北市政府交通局	7584328	中國電視公司	7838308
台北市政府交工處	7580902	中華電視公司	7510321
台 北 市交通大隊	3943756	中外號誌公司	3090907
台 北 縣交通隊	2257117		

## 中山高速公路匝道儀控演練值勤工作說明

### 一、第一值勤人員：

(一)於匝道號誌處監控，確認是否進行管制或解除管制。

(二)進行車輛駕駛人遵行號誌之計數(填寫表五)。

(三)督導公路警察局員警填寫表二。

(四)於該交流道當日試辦完畢後填寫表三。

(五)於該交流道當日試辦清點對講機及表一、表二、表三、表四、表五送交當日班長。

(六)當日第一位之第一值勤員人員為班長(即為有\*號)，負責總交接工作，再將表一至表五及設備點交下一位班長。

### 二、第二值勤人員：

(一)於第二觀察點督導地區員警之通報及填寫第一表。

(二)第一觀察點壅塞達五分鐘即通報第一值勤人員。

(三)第二觀察點一有壅塞，即通報第一值勤人員。

(四)協助第一值勤人員清點設備及書表。

# 台北都會區匝道儀控現場值勤表

	7/20		7/22		7/24		7/27		7/29		7/31	
	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
內湖交流道	專案小組	林豐福	張勝雄*	張勝雄	康炳雄*	康炳雄	林豐福*	林豐福	劉韻珠*	劉韻珠	田養民*	田養民
北上匝道	組全組		謝其政	謝其政	劉昭正	劉昭正	田養民	田養民	林豐福	林豐福	許書耕	許書耕
三重交流道							許書耕	許書耕	劉昭正	劉昭正	湯儒彥	湯儒彥
北上匝道							湯儒彥	湯儒彥	吳熙仁	吳熙仁	傅耀南	傅耀南
五股交流道							傅耀南	傅耀南	周永暉	周永暉	劉韻珠	劉韻珠
南下匝道							蔡明志	蔡明志	張勝雄	張勝雄	吳熙仁	吳熙仁

註：1. 匝道儀控時間暫定為上午：9:00~10:00

下午：15:00~16:00

中午：11:00~12:00

2. 值勤人員請於實施前10分鐘到達匝道號誌處。

3. 如臨時有要公，請自行找專案小組人員替換。

4. \*者為當班長，負責與當日各交流道值勤人員之配發及點收設備資料，再與下一位班長彙總交接。

5. 表中各格中第一個姓名即第一值勤人員，第二個姓名即為第二值勤人員。

表一 高速公路匝道儀控燈號通報紀錄

交流道名稱：

☐北上  
☐南下 匝道

填報單位： 警察局

日期			通報開關燈時間 (或改變儀控時間)	通報開關燈 原因代碼(註2)	壅塞 通報人	督導員 簽名
年	月	日				
			<input type="checkbox"/> 開 <input type="checkbox"/> 關			
			<input type="checkbox"/> 開 <input type="checkbox"/> 關			
			<input type="checkbox"/> 開 <input type="checkbox"/> 關			
			<input type="checkbox"/> 開 <input type="checkbox"/> 關			
			<input type="checkbox"/> 開 <input type="checkbox"/> 關			
			<input type="checkbox"/> 開 <input type="checkbox"/> 關			
			<input type="checkbox"/> 開 <input type="checkbox"/> 關			
			<input type="checkbox"/> 開 <input type="checkbox"/> 關			
			<input type="checkbox"/> 開 <input type="checkbox"/> 關			
			<input type="checkbox"/> 開 <input type="checkbox"/> 關			
			<input type="checkbox"/> 開 <input type="checkbox"/> 關			
			<input type="checkbox"/> 開 <input type="checkbox"/> 關			
			<input type="checkbox"/> 開 <input type="checkbox"/> 關			
			<input type="checkbox"/> 開 <input type="checkbox"/> 關			

[註]：1. 地方員警僅需紀錄交流道名稱、匝道方向、日期、通報關燈時間與原因及通報人簽名等欄位。

2. 開關燈原因代碼：A. 儀控時間開始 B. 儀控時間結束  
C1. 第一觀察點持續壅塞 C2. 第二觀察點壅塞  
D1. 第一觀察點壅塞解除 D2. 第二觀察點壅塞解除  
E. 其他(如：特勤...等)









表五 匝道儀控車輛遵行號誌計數表

交流道名稱：

☐ 北上匝道  
☐ 南下

填表人：\_\_\_\_\_

日期：\_\_年\_\_月\_\_日

計數時段		遵	行	違	反	綠燈未通行	備 註
開始	結束						
合 計							

說明：本表由現場值勤之號誌監控人員(第一值勤人員)填寫

# 附錄十四 中山高速公路連續假期試辦匝道儀控管制作業紀錄

國慶日連續假期（啓程日南下82.10.9.）

編號	交流道 (或路段) 名稱	設置號誌之 匝（環）道	12 : 00	12 : 20	12 : 40	13 : 00	13 : 20	13 : 40	14 : 00	14 : 20	14 : 40	15 : 00	15 : 20	15 : 40	16 : 00	16 : 20	16 : 40	17 : 00	17 : 20	17 : 40	18 : 00
1	內湖	南下匝道	管制策略	9	9	9	15	9	9	9	9	9	9	9	9	10	10	10	10	10	10
			平均時速																		
			備註																		
3	台北	南下匝道	管制策略	11	17	特勤	〃	〃	〃	17	17	14	14	14	14	14	14	12	12	12	12
			平均時速																		
			備註																		
		南下環道	管制策略	11	17	特勤	〃	〃	〃	17	17	14	14	14	14	14	14	12	12	12	12
			平均時速							70	75	70	75	75	75	60-65	70	70	68	70	70
			備註																		
4	三重	南下匝道	管制策略	8	8	8	9	9	9	8	8	8	8	8	8	8	6	6	6	6	6
			平均時速																		
			備註																		
5	五股	南下環道	管制策略	15	15	15	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	8	8	11	11
			平均時速																		
			備註																		
6	林口	南下匝道	管制策略	閃黃10	停燈	長綠	16	16	16	16	16	16	16	16	長綠	〃	〃	〃	〃	〃	〃
			平均時速																		
			備註																		
7	桃園	南下匝道	管制策略				8	8	7	7	7	7	7	9	9	8	8	8	8	7	7
			平均時速																		
			備註																		
		南下環道	管制策略				9	7	7	7	7	7	7	9	9	8	8	8	8	7	7
			平均時速																		
			備註																		

編號	交流道 (或路段) 名稱	設置號誌之 匝 (環) 道	談 話 之																							
			12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
8	內 壢	南下環道	管制策略																							
			平均時速																							
			備 註																							
9	中 壢	南下匝道	管制策略																							
			平均時速																							
			備 註																							
		南下環道	管制策略																							
			平均時速																							
			備 註																							
10	楊 梅	南下匝道 (環)	管制策略																							
			平均時速																							
			備 註																							
11	新 竹	南下匝道	管制策略																							
			平均時速																							
			備 註																							
12	豐 原	南下匝道	管制策略																							
			平均時速																							
			備 註																							
13	大 雅	南下匝道 (環)	管制策略																							
			平均時速																							
			備 註																							
14	合 中	南下匝道 (環)	管制策略																							
			平均時速																							
			備 註																							
15	王 田	南下環道	管制策略																							
			平均時速																							
			備 註																							

註：1. 管制策略請填寫時制計畫編號。  
2. 平均時速之單位為公里/時。

國慶日連續假期 (返程日北上82.10.11.)

編號	交流道 (或路段) 名稱	設置號誌之 匝 (環) 道	14 : 00	14 : 20	14 : 40	15 : 00	15 : 20	15 : 40	16 : 00	16 : 20	16 : 40	17 : 00	17 : 20	17 : 40	18 : 00	18 : 20	18 : 40	19 : 00	19 : 20	19 : 40	20 : 00
1	內湖	北上匝道	管制策略				11	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
			平均時速																		
			備註																		
2	台北	北上匝道	交通量				10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
			平均時速																		
			備註																		
		北上環道	管制策略				17	11	11	11	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
			平均時速					70	70			85					80	78			78
			備註																		
		北上併流道	管制策略				17	11	11	11	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
			平均時速									85	85		78		80	80			78
			備註																		
3	三重	北上匝道	管制策略				停電 (16:50開機)					11	11	11	11	11	11	11	12	12	12
			平均時速																		
			備註																		
4	林口	北上匝道	管制策略				16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	12	16	16	16	16
			平均時速																		
			備註				(15:15開機)														
5	桃園	北上匝道	管制策略				8	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
			平均時速																		
			備註																		
		北上環道	管制策略				9	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
			平均時速							102	90	99	80	94	80	78	81	99	88	78	79
			備註							(偵測器於15:50才正常運作)											
6	內壢	北上匝道	管制策略				14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
			平均時速																		
			備註																		
7	中壢	北上匝道	管制策略				8	8	10	10	10	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
			平均時速				88	85	71	80	95		74	90	105	77	81	85	75	87	78
			備註																		



編號	交流道 (或路段) 名稱	設置號誌之 匝 (環) 道	之誌號																				
			14 : 00	14 : 20	14 : 40	15 : 00	15 : 20	15 : 40	16 : 00	16 : 20	16 : 40	17 : 00	17 : 20	17 : 40	18 : 00	18 : 20	18 : 40	19 : 00	19 : 20	19 : 40	20 : 00		
8	楊 梅	北上匝道	管制策略	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
			平均時速				80																
			備 註																				
		北上環道	管制策略	8	8	8	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	10	10	10	10	10	10	10
			平均時速				80																
			備 註																				
9	合 中	北上匝道	管制策略	6	12	12	6	4	4	4	4	4	6	4	4	4	4	4	4	4	6	6	
			平均時速	70	65	70	109	83	109	87	105	87	81	95	90	87	85	90	106	99	103	100	
			備 註																				
		北上環道	管制策略	6	12	12	6	4	4	4	4	4	6	4	4	4	4	4	4	4	6	6	
			平均時速	70	65	70	109	83	109	87	105	87	81	95	90	87	85	90	106	99	103	100	
			備 註																				
10	王 田	北上匝道	管制策略	7	7	13	13	4	4	6	6	6	6	6	6	10	10	10	10	10	12	12	
			平均時速			76	91	78	72	59	59	74	45	54	88	87	88	91	71	89	68	96	
			備 註																				
11	彰 化	北上匝道	管制策略	17	17	9	4	9	5	4	5	2	2	2	4	6	6	6	6	6	8		
			平均時速			78	60	40	59	51	64		44	70	104	85	72	68	82	80	87	72	
			備 註																				
12	員 林	北上匝道	管制策略	14	14	14	0	3	3	3	3	1	1	1	1	2	4	4	4	4	6	6	
			平均時速			68	40	55	84	85	60	80	80	85	75	75	80	85	87	99	78	77	
			備 註																				
		北上環道	管制策略	14	14	14	0	3	3	3	3	1	1	1	1	2	4	4	4	4	6	6	
			平均時速			68	40	55	84	85	60	80	80	85	75	75	80	85	87	99	78	77	
			備 註																				

註：1. 管制策略請填寫時制計畫編號。  
2. 平均時速之單位為公里/時。

光復節連續假期 (啓程日南下82.10.23.)

編號	交流道 (或路段) 名稱	設置號誌之 匝 (環) 道	12 13 14 15 16 17 18 19																								
			: 00	: 20	: 40	: 00	: 20	: 40	: 00	: 20	: 40	: 00	: 20	: 40	: 00	: 20	: 40	: 00	: 20	: 40	: 00	: 20	: 40	: 00	: 20	: 40	
1	內湖	南下匝道	管制策略	1	1	1	1	1	1	1	8	8	8	8	8	8	8	8	9	9	9	9					
			平均時速																								
			備註																								
2	圓山	南下匝道	交通量	382	360	451	440	509	348	512	485	500	532	607	468	498	394	487	399								
			平均時速																								
			備註																								
3	台北*	南下匝道 (環)	管制策略	14	9	9	17	14	13	13	11	10	13	13	9	9	9	9	9	13	13	13					
			平均時速		65	65	65	65	65	70	65	75	70	75	75	70	70	70	70	75	75						
			備註		1110	124	104	1111	1163	113	1007	1017	1075	1062	1055	1042	1078	1004	1247	976	1045						
4	三重	南下匝道	管制策略	4	4	9	9	9	7	7	7	7	8	8	7	7	8	8	8	10	10	10					
			平均時速																								
			備註																								
5	五股	南下環道	管制策略	7	7	7	13	13	9	9	9	9	9	9	6	6	6	6	6	9	9	9					
			平均時速																								
			備註																								
6	林口	南下匝道	管制策略			7	7	7	7	7	7	5	5	3	3	3	3	3	3	3	3						
			平均時速																								
			備註																								
7	桃園	南下匝道	管制策略			8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8		
			平均時速																								
			備註																								
		南下環道	管制策略			8	8	8	6	6	5	3	4	5	5	7	8	8	6	6	6	6	6	6	6		
			平均時速																								
8	內壢*	南下環道	管制策略			7	7	7	7	3	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3			
			平均時速			89	94	85	78	65	72	65	82	87	78	75	85	87	89	83	81	98	96	91			
			備註			218	300	400	460	375	385	429	308	441	438	358	419	352	300	370	300	345	365	383			

編號	交流道 (或路段) 名稱	設置號誌之 匝 (環) 道	12 : 00	20 : 20	40 : 40	13 : 00	20 : 20	40 : 40	14 : 00	20 : 20	40 : 40	15 : 00	20 : 20	40 : 40	16 : 00	20 : 20	40 : 40	17 : 00	20 : 20	40 : 40	18 : 00	20 : 20	40 : 40	19 : 00	20 : 20	40 : 40	20 : 00	20 : 20	
9	中壢	南下匝道	管制策略			6	6	6	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3						
			平均時速																										
			備註																										
		南下環道	管制策略			6	6	6	3	3	3	6	2	9	2	2	2	2	2	2	3	3	6	2					
			平均時速																										
			備註																										
10	楊梅	南下匝道 (環)	管制策略					3	3	3	3	3	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
			平均時速																										
			備註																										
11	新竹*	南下匝道	管制策略					6	6	6	3	3	7	7	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
			平均時速							30	35	30	32	30	32	40	40	60	62	40	32	50	85	40	50	40	50	60	
			備註							310	333	340	460	288	253	333	443	321	380	436	411	308	254	352	351	336	304	357	
12	北二高系 紋交流道	南下匝道	管制策略					9	7	8	8	10	6	10	12	10	8	9	9	9	9	9	10	9	9				
			平均時速					40- 50	"	"	"	"	"	"	"	"	60- 70	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
			備註																										
15	豐原	南下匝道	管制策略					9	9	9	9	9	7	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9		
			平均時速																										
			備註																										
16	大雅	南下匝道 (環)	管制策略					10	10	8	13	9	8	6	7	13	13	10	8	9	15	0	9	10	15	15			
			平均時速									85		80	100														
			備註									470		500	395														
17	台中*	南下匝道 (環)	管制策略					8	10	9	10	9	13	10	16	9	3	3	6	0	0	1	9	6	6	6			
			平均時速							57	53	56	52	46	52	45	65	45	55	30			55	60	25	30	50		
			備註							435	448	442	508	394	464	500	232	580	592	432			497	480	326	513			
18	王田	南下環道	管制策略					9	9	9	9	12	11	9	10	9	10	11	10	11	10	10	10	9	7	9	9		
			平均時速																										
			備註																										

註：1. 管制策略請填寫時制計畫編號。  
 2. 平均時速之單位為公里/時。  
 3. 有\*號者已埋設車輛偵測器。

光復節連續假期 (返程日北上82.10.25.)

編號	交流道 (或路段) 名稱	設置號誌之 匝 (環) 道	14 : 00	15 : 00	16 : 00	17 : 00	18 : 00	19 : 00	20 : 00													
2	合 北*	北上匝道 (環)	管制策略	9	11	11	13	11	12	12	13	13	14	17	17	17	17	17	17			
			平均時速																			
			備 註																			
		北上併流道	管制策略	9	11	11	13	11	12	12	13	13	13	14	17	17	17	17	17			
			平均時速																			
			備 註																			
3	三 重	北上匝道	管制策略	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9				
			平均時速																			
			備 註																			
4	林 口	北上匝道	管制策略	9	4	4	4	4	4	4	4	6	6	6	6	6						
			平均時速																			
			備 註																			
5	桃 園*	北上匝道	管制策略	8	8	8	8	8	特勤	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8			
			平均時速																			
			備 註						區運													
		北上環道	管制策略	9	9	9	9	9	特勤	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9			
			平均時速																			
			備 註						區運													
6	內 壢	北上匝道	管制策略	9	9	9	9	9	特勤	9	9	7	9	9	9	9	9	9				
			平均時速																			
			備 註						區運													
7	中 壢*	北上匝道	管制策略	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9				
			平均時速	91	81	85	81	81	89	101	88	90	70	82	73	92	80	85	89	84		
			備 註	401	343	331	325	368	364	266	335	302	318	285	279	265	275	306	265	315		
8	楊 梅*	北上匝道	管制策略	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8			
			平均時速																			
			備 註																			
		北上環道	管制策略	9	7	10	10	6	9	10	10	12	12	10	10	10	10	10	10	10		
			平均時速	95	90	90	94	84	85	84	80	85	80	83	91	82	88	87	80	92	90	84
			備 註	402	378	417	416	498	369	345	431	384	386	488	367	344	371	324	304	391		

編號	交流道 (或路段) 名稱	設置號誌之 匝 (環) 道	14 : : : : : 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20	15 : : : : : 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20	16 : : : : : 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20	17 : : : : : 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20	18 : : : : : 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20	19 : : : : : 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20	20 : : : : : 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20 40 00 20
9	造橋 收費站	北向主線	交通量	510628527536390362366574426485347418463382320342425					
			平均時速	39 30 30 44 22 22 48 40 35 30 30 25 27 34 30 30 45					
			備註						
10	后里 收費站	北向主線	交通量	440437466502461613543555551218618159137571451522460					
			平均時速	50 49 64 74 50 45 30 25 25 24 28 28 27 30 22 22 29					
			備註						
11	合中*	北上匝道	管制策略	4 5 5 5 5 5 3 3 2 3 3 5 4 4 8 3 3 9 9 9					
			平均時速						
			備註						
		北上環道	管制策略	4 5 5 5 5 5 3 3 2 3 3 5 4 4 8 3 3 9 9 9					
			平均時速	30 35 50 31 22 41 84 75 102 99 110 66 40 87 89 80 100 104 100 100					
			備註	329466395293284441327396496374310344418407403326401					
12	王田*	北上匝道	管制策略	4 7 7 7 7 特勤 " " " 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4					
			平均時速	73 52 35 40 47			41 40 65 55 70 65 56 45 60 60		
			備註	389453404477460			340449587444412476356453		
13	彰化*	北上匝道	管制策略	8 8 6 6 6 6 6 3 3 6 0 0 4 3 3 0 4 4 6 6					
			平均時速	40 45 74 50 45 54 51 32 43 63 55 75 50 46 46 35 40 60 53 40					
			備註	291369285500429470363547407400480275488432340430378410320					
14	員林*	北上匝道 (環)	管制策略	6 6 4 4 4 0 0 1 1 1 1 0 3 0 0 0 3 3 3 3					
			平均時速	30 28 22 64 70 48 56 44 41 40 38 53 38 36 30 36 30 32 44					
			備註	273158394520487251330395480337345416408347425337424429					
15	岡山	北上匝道	管制策略	16 16 10 16 16 16 16 16 16 5 10 10 16 16 16 16 16 16					
			平均時速						
			備註						

註：1. 管制策略請填寫時制計畫編號。  
2. 平均時速之單位為公里/時。  
3. 有\*者已埋設車輛偵測器。

蔣公誕辰紀念日連續假期 (啓程日南下82.10.30.)

編 號	交流道 (或路段) 名稱	設置 號誌之 匝 (環) 道	12 : 00	12 : 20	12 : 40	13 : 00	13 : 20	13 : 40	14 : 00	14 : 20	14 : 40	15 : 00	15 : 20	15 : 40	16 : 00	16 : 20	16 : 40	17 : 00	17 : 20	17 : 40	18 : 00	18 : 20	18 : 40	19 : 00	19 : 20	19 : 40
1	內 湖	南下匝道	管制策略	9	9	9	9	9	12	16	16	16	16	16	16	16	10	10	8	8	8	8	8	8	8	8
			平均時速																							
			備 註																							
2	圓 山	南下匝道	交通量	15	15	15	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	12	10	15	15	17	17	17	17	
			平均時速	70	70	70	60	60	60	60	70	70	50	80	80	80	80	80	60	70	70	80	80	80	90	
			備 註	464	429		502	503	527	448	504	455	498	449	476	485				531	566	571	553	491		
3	合 北*	南下匝道 (環)	管制策略	15	15	15	長 綠	14	14	15	15	15	15	15	15	15	15	11	11	13	13	15	15	15	15	
			平均時速	90	80	75	82	72	82	90	80	80	82	90	85	75	80	76	75	70	70	75	80	70	75	
			備 註	553	505	400	360	540	421	474	365	465	490	436	506	464	470	406	411	405	480	430	418	435	420	
4	三 重	南下匝道	管制策略	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	9	9	9	9	9	8	8	8	9	9	9	
			平均時速																							
			備 註																							
5	五 股	南下環道	管制策略	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	8	8	8	9	9	9	9	
			平均時速																							
			備 註																							
6	扶 園	南下匝道 (環)	管制策略	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	8	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	
			平均時速																							
			備 註																							
7	內 壠	南下環道	管制策略	3	3	3	4	4	6	6	6	6	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
			平均時速																							
			備 註																							
8	中 壠	南下匝道 (環)	管制策略	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
			平均時速																							
			備 註																							
10	新 竹	南下匝道	管制策略				6	6	8	8	8	8	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
			平均時速																							
			備 註																							



編號	交流道 (或路段) 名稱	設置號誌之 匝 (環) 道	12			13			14			15			16			17			18			19			20
			:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
			00	20	40	00	20	40	00	20	40	00	20	40	00	20	40	00	20	40	00	20	40	00	20	40	00
12	頭 份	南下匝道	管制策略			6	8	8	8	8	10	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
			平均時速			90	80	85																			
			備 註																								
14	苗 栗	南下匝道	管制策略			6	10	8	8	8	8	8	8	3	3	3	2	4	3	3	3	5	3	8	10	10	10
			平均時速																								
			備 註																								
16	豐 原	南下匝道	管制策略			9	9	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
			平均時速						85	90	90	90	90	90	90	95	100	95	95	95	85	90	100	95	95	95	95
			備 註																								
17	大 雅	南下併流道	管制策略			14	14	14	14	13	12	12	12	12	10	8	10	10	10	12	12	12	14	14	14	14	14
			平均時速																								
			備 註																								
18	合 中	南下併流道	管制策略			13	13	13	13	13	13	10	10	8	13	13	13	13	13	14	11	13	13	13	13	13	13
			平均時速			90	90	90	90	90	73	60	70	50	80	71	73	68	66	62	58	60	75	62	60	60	60
			備 註								382	461	446	460	472	425	403	454	435	467	323	467	403	403	511	308	446
19	王 田	南下環道	管制策略			16	16	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	14	14	14	14	14	14
			平均時速			74	69	72	74	77	79	63	73	70	74	74	72	65	61	65	69	68	71	60	64	78	79
			備 註			259	270	280	440	410	390	410	400	350	380	400	420	370	400	410	380	370	390	360	390	340	300

註：1. 管制策略請填寫時制計畫編號。

2. 平均時速之單位為公里/時。

3. 有\*號者已埋設車輛偵測器。

蔣公誕辰紀念日連續假期（返程日北上82.11.1.）

編號	交流道 (或路段) 名稱	設置 匝 (環) 道	號誌之 道	13 : 00	13 : 20	13 : 40	14 : 00	14 : 20	14 : 40	15 : 00	15 : 20	15 : 40	16 : 00	16 : 20	16 : 40	17 : 00	17 : 20	17 : 40	18 : 00	18 : 20	18 : 40	19 : 00	19 : 20	19 : 40	20 : 00	
3	合 北	北上匝道 (環)	管制策略				15	15	15	9	9	9	9	9	9	10	11	11	11	10	11	13	13	13	13	
			平均時速				75	85	40	40	80	80	80	80	70	65	75	70	75	70	75	85	85	90	80	
			備 註				535	535	415	460	456	470	160	497	470	435	475	566	460	540	407	350	390	340	380	
7	內 壢	北上匝道	管制策略				9	9	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10		
			平均時速																							
			備 註																							
8	中 壢	北上匝道 (環)	管制策略				8	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15		
			平均時速				94	84	85	94	89	84	99	103	91	101	81	77	85	90	90	84	84	87	86	
			備 註				239	279	326	262	297	292	312	355	302	340	294	356	323	260	277	268	274	292	280	
9	楊 梅	北上匝道 (環)	管制策略				10	10	10	10	10	10	10	10	15	14	14	14	14	14	14	14	12	14	14	
			平均時速				90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	85	90	90	90
			備 註																							
12	頭 份	北上匝道	管制策略	6	6	6	6	3	6	4	4	6	6	8	4	2	2	0	0	0	0	4	6	2	6	
			平均時速				30	25	41	41	30	41	50	60	30	20	20	20	25	35	50	60	70	50	60	
			備 註																							
13	造 橋 收費站	北向主線	交通量	193	375	492	484	430	569	347	422	447	450	363	512	392	393	531	518	506	527	403	527	487		
			平均時速	31	39	33	36	35	31	35	35	43	30	25	30	30	35	30	30	32	56	71	65	73		
			備 註																							
14	苗 栗	北上匝道	管制策略	4	4	5	3	3	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2		
			平均時速	75	70	70	30	40	40	40	50	50	60	60	70	40	40	30	40	30	30	30	30	30	30	
			備 註																							

編號	交流道 (或路段) 名稱	設置 匝 (環) 道	號誌之 道	13				14				15				16				17				18				19				20			
				:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:			
				00	20	40	00	20	40	00	20	40	00	20	40	00	20	40	00	20	40	00	20	40	00	20	40	00	20	40	00				
15	后里 收費站	北向主線	交通量	370	263	260	247	240	197	220	205	191	256	172	205	202	306	234	226	260	223	196	176	174	180										
			平均時速	62	63	68	67	68	70	63	61	67	75	62	69	68	58	73	66	73	66	76	66	66	68										
			備註																																
16	夏原	北上匝道	管制策略	4	4	4	4	4	0	0	3	3	3	3	3	3	3	3	5	5	5	5	5	6	6										
			平均時速	60	50	60	70	30	40	40	50	40	40	40	50	70	80	90	90	90	90	95	95	90	95										
			備註																																
17	大雅	北上併流道	管制策略	0	0	6	0	4	4	4	4	3	3	3	3	10	3	3	3	4	5	5	5	5	6										
			平均時速		40		30	60	30	30	40	40	40	40	50	90	60	80	90	90	100	100	100	100											
			備註																																
18	台中	北上匝道 (環) 併流道	管制策略	4	5	12	8	4	8	4	4	3	3	2	2	2	2	4	4	4	4	5	5	6	6										
			平均時速	60	63	101	82	97	105	90	43	90	102	126	97	82	83	91	82	89	92	93	102	100	97										
			備註	286	258	223	225	272	279	231	293	295	225	240	276	246	274	259	271	249	244	231	225	212	245										
19	王田	北上匝道	管制策略	5	5	5	5	5	5	5	5	4	2	3	3	8	4	4	4	4	4	5													
			平均時速	25	40	54	85	58	68	73	70	77	75	61	47	67	59	63	63	73	75	60													
			備註	411	591	384	348	484	442	441	423	491	539	502	461	620	409	446	390	475	441	480													
20	彰化	北上匝道	管制策略	6	6	5	5	5	10	5	5	7	4	2	3	5	2	5	5	5	6	6	6	6	7										
			平均時速			36	41	26	14	30	39	54			38	63	64	41	63	53	47	53		42	69										
			備註																																
21	員林	北上匝道 (環)	管制策略	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	3	3	3	3	3	3	6	6	6	6											
			平均時速	80									70	65		80	62	55	60-70	41	50	48	29	29	76										
			備註																																

註：1.管制策略請填寫時制計畫編號。

2.平均時速之單位為公里/時。

國父誕辰紀念日連續假期 (啓程日南下82.11.12.)

編號	交流道 (或路段) 名稱	設置號誌之 匝 (環) 道	08 : 00	08 : 20	08 : 40	09 : 00	09 : 20	09 : 40	10 : 00	10 : 20	10 : 40	11 : 00	11 : 20	11 : 40	12 : 00	12 : 20	12 : 40	13 : 00	13 : 20	13 : 40	14 : 00	14 : 20	14 : 40	15 : 00	15 : 20	15 : 40	16 : 00	
1	內湖	南下匝道	管制策略	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	10	5	10	10	10	10	3	10	10	10	10	10			
		平均時速	80	90																87								
		備註																										
2	圓山	南下匝道	管制策略	14	14	14	14	14	11	14	14	14	14	14	14	14	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	長綠	
		平均時速	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	80	70	80	80	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90		
		備註																	長綠	長綠	長綠	長綠	長綠	長綠	長綠	長綠		
3	台北	南下匝道 (環)	管制策略	14	14	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12		
		平均時速	75	89	92	82	90	78	75	80	64	79	81	83	83	84	83	92	90	77	92	92	81	97				
		備註	240	257	245	227	274	267	312	278	293	282	245	263	213	226	210	219	287	281	236	291	253					
4	三重	南下匝道	管制策略	8	8	8	8	8	9	9	9	6	5	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9		
		平均時速	80	80	80	80	80	80	80	80	80	90	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”		
		備註																										
5	五股	南下環道	管制策略	9	8	8	8	8	7	9	9	9	9	9	9	9	9	9	10	10	10	10	10	10	10			
		平均時速	90	90	90	90	90	90	90	90	90	40	30	30	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90			
		備註																										
6	桃園	南下匝道 (環)	管制策略	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6			
		平均時速	80	90	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”	”		
		備註																										
7	內壢	南下環道	管制策略	3	3	3	3	3	3	5	5	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			
		平均時速	80	80	80	80	80	80	87	75	84	85	72	78	80	80	84	91	90	98	80	89	81	95				
		備註																										
8	中壢	南下匝道	管制策略	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	8	8	8	8	8	8	8	8			
		平均時速	80	80	80	80	80	75	80	80	80	80	80	80	80	80	80	85	85	85	85	85	85	85	85			
		備註																										
	南下環道	管制策略	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	5	8	8	8	8	8	8	8			
		平均時速																										
		備註																										
10	新竹	南下匝道	管制策略	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
		平均時速	20	15	11	10	31	62	27	52	58	61	45	40	45	60	28	15	35	20	40	35	40	55	60	55	50	
		備註																										

編 號	交流道 (或路段) 名稱	設置號誌之 匝 (環) 道	設 置 號 誌 之																									
			08		09		10		11		12		13		14		15		16									
			00	20	40	00	20	40	00	20	40	00	20	40	00	20	40	00	20	40	00	20	40	00	20	40	00	
11	北二高系 統交流道	南下匝道	交通量	10	10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	21	10	10	10		
			平均時速	50	50	40	40	50	50	30	40	40	50	50	50	60	60	60	50	50	40	40	40	30	30	30	40	40
			備 註																									
12	頭 份	南下匝道	管制策略				9	9	9	9	9	9	4	4	5	5	5	9	9	9	5	9	9	9	9	9	9	
			平均時速				20	30	50	50	55	55	50	60	50	50	60	70	70	70	70	60	50	60	55	60	60	55
			備 註																									
13	造 橋 收費站	南向主線	交通量				4755	25500	5245	17493	4354	24460	420485	4865	18535	5685	52450	4955	12524	4905	45							
			平均時速				75	80	80	85	90	80	75	75	80	75	75	80	80	80	85	80	70	80	80	75	85	
			備 註																									
14	苗 果	南下匝道	管制策略				9	5	3	3	3	5	2	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	7	9	
			平均時速				80	70	30	20	20	50	50	60	60	80	85	60	70	60	70	60	60	60	50	60	70	80
			備 註																									
16	豐 原	南下匝道	管制策略				10	10	10	10	10	7	8	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
			平均時速				90	90	90	85	90	30	70	80	90	80	90	90	90	90	85	90	90	85	90	90	90	90
			備 註																									
17	大 雅	南下併流道	管制策略				0			16	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
			平均時速							80	80	80	90	60	90	80	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
			備 註																									
18	合 中	南下併流道	管制策略				9	4	8	10	10	10	8	3	8	12	6	12	6	12	12	12	12	12	12	12	12	
			平均時速				41	42	58	41	60	60	53	37	59	65	66	65	66	62	71	81	84	83	78	82	82	78
			備 註				3855	3050	8525	4504	37439	439480	424475	330475	330480	3563	41290	41441	1465	4655	502							
19	王 田	南下環道	管制策略				9	9	10	10	11	11	8	8	9	9	6	10	12	4	12	14	16	16	16	16		
			平均時速				79	74	69	63	82	56	55	75	61	72	76	80	80	67	79	80	80	67	71	60		
			備 註				4864	7050	1485	473406	419405	509379	567351	506473	453466	430460	489464											

- 註：1. 管制策略請填寫時制計畫編號。  
2. 平均時速之單位為公里/時。  
3. 有\*號者已埋設車輛偵測器。



國父誕辰紀念日連續假期（返程日北上82.11.14.）

編 號	交流道 (或路段) 名稱	設置號誌之 匝 (環) 道	13 : 00	13 : 20	13 : 40	14 : 00	14 : 20	14 : 40	15 : 00	15 : 20	15 : 40	16 : 00	16 : 20	16 : 40	17 : 00	17 : 20	17 : 40	18 : 00	18 : 20	18 : 40	19 : 00	19 : 20	19 : 40	20 : 00
3	台北	北上匝道	管制策略			14	14	8	4	10	14	14	14	14	14	6	3	10	14	14	14	14	14	14
		(環)	平均時速			60	65	34	68	62	75	75	91	90	94	86	69	72	94	86	91	94	73	74
		併流道	備註			27	52	43	24	31	83	23	92	22	22	32	16	20	72	28	19	32	27	18
7	內壢	北上匝道	管制策略						8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
		(環)	平均時速						80	90	90	90	90	90	90	80	80	80	80	80	80	80	80	80
		併流道	備註												90									
9	楊梅	北上匝道	管制策略				8	8	8	8	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
		(環)	平均時速				96	96	84	86	100	84	93	77	92	97	87	81	86	83	89	81	85	90
		併流道	備註				29	83	00	42	43	48	40	94	06	36	24	00	32	63	06	30	02	90
12	頭份	北上匝道	管制策略	10	10	10	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	3	5	5	5	6	6
		(環)	平均時速	80	80	80	60	35	25	40	40	40	30	50	40	35	40	30	35	50	40	30	45	40
		併流道	備註																					
13	造橋收費站	北向主線	交通量	537	594	506	599	633	478	437	512	484	518	580	598	537	360	209	535	495	390	361	399	448
		(環)	平均時速	75	78	71	75	73	28	27	33	22	25	46	41	34	42	31	30	34	35	43	34	25
		併流道	備註																					
14	苗栗	北上匝道	管制策略	10	10	10	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
		(環)	平均時速	90	90	80	80	70	60	80	60	70	80	70	80	70	70	70	80	90	90	90	90	100
		併流道	備註	58	06	00	69	36	03	66	05	71	70	06	21	62	46	40	63	06	43	65	45	61
		北上環道	管制策略	10	10	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
		(環)	平均時速	90	90	90	80	70	60	80	60	70	80	70	80	70	70	60	60	70	80	80	80	90
		併流道	備註																					



編號	交流道 (或路段) 名稱	設置號誌之 匝 (環) 道	13 : 00	13 : 20	13 : 40	14 : 00	14 : 20	14 : 40	15 : 00	15 : 20	15 : 40	16 : 00	16 : 20	16 : 40	17 : 00	17 : 20	17 : 40	18 : 00	18 : 20	18 : 40	19 : 00	19 : 20	19 : 40	20 : 00	
15	后里 收費站	北向南線	交通量			550	568	574	493	520	516	590	583	566	547	657	658	529	453	398	396	388	357	343	384
		平均時速			75	65	57	48	76	63	65	85	53	55	51	60	63	70	69	63	52	60	70	80-90	
		備註																							
17	大雅	北上併流道	管制策略	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	14	14	4	4	4	4	4	4
		平均時速																							
		備註																							
18	合 中	北上匝道 (環)	管制策略	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	5	5	8	8	8
		平均時速	110	109	115	101	110	110	105	103	95	95	106	102	111	115	104	117	101	116	105	106	92	86	86
		備註	286	328	203	261	270	332	352	313	271	297	303	272	297	257	234	215	229	191	264	207	219	238	238
19	王 田	北上匝道	管制策略	4	4	6	6	6	5	5	5	5	6	6	16	16	5	5	5	5	5	7	7	7	7
		平均時速	92	87	83	94	83	66	61	72	62	78	69	83	80	58	65	53	50	56	60	79	88	91	91
		備註	433	503	468	381	484	523	564	573	606	529	526	384	406	481	425	405	423	408	477	418	436	282	282
20	彰 化	北上匝道	管制策略	8	9	9	9	9	9	7	6	6	7	8	10	7	6	6	7	7	11	9	9	11	11
		平均時速	75	60	71	71	70	70	60	81	80	70	70	70	65	48	55	60	70	80	75	90	80	90	90
		備註	379	420	410	470	550	510	540	550	520	570	540	530	530	470	510	500	520	430	350	320	410	360	360
21	員 林	北上匝道 (環)	管制策略	14	14	9	9	9	7	7	6	7	7	7	7	7	6	6	6	6	6	8	9	11	11
		平均時速	98	90	92	90	87	87	87	84	87	82	88	81	41	33	84	87	87	92	90	87	91	93	93
		備註	220	343	397	287	465	483	476	470	515	482	488	474	405	361	390	330	352	304	342	241	294	265	265

註：1. 管制策略請填寫時制計畫編號。

2. 平均時速之單位為公里/時。

# 附錄十五 高速公路各交流道儀控時制對照表

交通部運研所 82. 10. 9.

時制編號	儀控率 R	內湖-南下 D	台北-南下 D	三重-南下 D	五股-南下 D	林口-南下 D	桃園-南下 D	內壢-南下 D
不管制	1440以上	45以下	410以下	485以下	440以下	500以下	420以下	425以下
15	1440	45-65	410-430	485-490	440-445	500-510	420-425	425-430
14	1368	66-70	431-435	491-495	446-450	511-515	426-430	431-435
13	1356	71-100	436-470	496-500	451-455	516-520	431-435	436-445
12	1260	101-110	471-480	501-505	456-460	521-525	436-437	446-450
11	1230	111-120	481-490	506-510	461-465	526-530	438-440	451-455
10	1200	121-185	491-555	511-525	466-475	531-545	441-455	456-475
9	1008	186-220	556-590	526-530	476-485	546-550	456-465	476-485
8	900	221-255	591-620	531-540	486-495	551-560	466-470	486-495
23	800	256-265	621-630	541-545	496-500	561-565	471-475	496-500
22	768	266-280	631-650	546-550	501-505	566-570	476-480	501-505
21,7	720	281-320	651-690	551-555	506-510	571-575	481-490	506-520
20,6	600	321-350	691-720	556-565	511-520	576-585	491-495	521-530
5	510	351-370	721-740	566-570	521-525	586-590	496-500	531-535
4	450	371-390	741-755	571-575	526-530	591-595	501-505	536-540
3	400	391-400	756-775	576-578	531-533	596-598	506-510	541-545
2	360	401-415	776-780	579-580	534-535	599-600	511-515	546-550
1	325	416-420	781-790	581-585	536-540	601-605	516-520	551-555
0	300	420以上	790以上	585以上	540以上	605以上	520以上	555以上

註：1. D 為每十分鐘主線偵測器之交通輛數。  
2. 號誌若為固定號誌，則將時制編號數加1。

## 交通部運研所82.10.9

時制編號	儀控率 R	中壢-南下 D	楊梅-南下 D	新竹-南下 D	豐原-南下 D	大雅-南下 D	台中-南下 D	王田-南下 D
不管制	1440以上	95以下	195以下	220以下	385以下	365以下	365以下	375以下
15	1440	95-105	196-205	220-230	385-395	365-375	365-375	375-385
14	1368	106-110	206-210	231-235	396-400	376-380	376-380	386-390
13	1356	111-130	211-225	236-250	401-415	381-395	301-395	391-405
12	1260	131-140	226-230	251-255	416-420	396-400	396-400	406-410
11	1230	141-145	231-235	256-260	421-425	401-405	401-405	411-420
10	1200	146-190	236-265	261-290	426-455	406-435	406-435	421-450
9	1008	191-210	266-285	291-310	456-475	436-455	436-455	451-460
8	900	211-235	286-300	311-325	476-490	456-470	456-470	461-485
23	800	236-240	301-310	326-330	491-495	471-480	471-480	486-490
22	768	241-250	311-315	331-340	496-505	481-485	481-485	491-495
21,7	720	251-280	316-335	341-360	506-525	486-505	486-505	496-515
20,6	600	281-300	336-350	361-375	526-540	506-520	506-520	516-530
5	510	301-310	351-360	376-385	541-550	521-530	521-530	531-540
4	450	311-320	361-370	386-395	551-560	531-540	531-540	541-550
3	400	321-330	371-375	396-400	561-565	541-545	541-545	551-555
2	360	331-340	376-380	401-405	566-570	546-550	546-550	556-560
1	325	341-345	381-385	406-410	571-575	551-555	551-555	561-565
0	300	345以上	385以上	410以上	575以上	555以上	555以上	565以上

註：1. D 為每十分鐘主線偵測器之交通輛數。

2. 號誌若為固定號誌，則將時制編號數加1。

交通部運研所 82.10.11.

時制編號	儀 控 率 R	內湖-北上 D	台北-北上 D	三重-北上 D	林口-北上 D	桃園-北上 D	內壢-北上 D
不管制	1440以上	405以下	275以下	425以下	440以下	420以下	470以下
15	1440	405-415	275-280	425-435	440-445	420-425	470-480
14	1368	416-420	281-285	436-440	446-450	426-430	481-485
13	1356	421-435	286-290	441-455	451-455	431-435	486-490
12	1260	436-440	291-295	456-460	456-460	436-440	491-495
11	1230	441-445	296-300	461-465	461-465	441-445	496-500
10	1200	446-475	231-315	466-500	466-475	446-460	501-520
9	1008	476-500	316-320	501-515	476-485	461-465	521-530
8	900	501-515	321-330	516-530	486-495	466-475	531-540
23	800	516-520	331-335	531-535	496-500	476-480	541-545
22	768	521-525	336-340	536-545	501-505	481-485	546-550
21, 7	720	526-545	341-345	546-565	506-510	486-490	551-565
20, 6	600	546-560	346-355	566-580	511-520	491-500	566-575
5	510	561-570	356-360	581-590	521-525	501-505	576-580
4	450	571-580	361-365	591-600	526-530	506-510	581-585
3	400	581-585	366-367	601-605	531-533	511-515	586-590
2	360	586-595	368-370	606-610	534-535	516-520	591-595
1	325	596-600	371-375	611-615	536-540	521-525	596-600
0	300	600以上	375以上	615以上	540以上	525以上	600以上

註：1. D 為每十分鐘主線偵測器之交通輛數。

2. 號誌若為固定號誌，則將時制編號數加1。

交通部運研所 82.10.11.

時制編號	儀控率 R	中壢-北上 D	楊梅-北上 D	台中-北上 D	王田-北上 D	彰化-北上 D	員林-北上 D
不管制	1440以上	425以下	350以下	365以下	390以下	375以下	150以下
15	1440	425-430	360-370	365-375	390-400	375-385	150-165
14	1368	431-435	371-375	376-380	401-405	386-390	166-170
13	1356	436-445	376-385	381-395	406-420	391-405	171-180
12	1260	446-450	386-390	396-400	421-425	406-410	181-185
11	1230	451-455	391-400	401-405	426-430	411-415	186-190
10	1200	456-475	401-430	406-435	431-460	416-450	191-225
9	1008	476-485	431-445	436-455	461-480	451-465	226-240
8	900	486-495	446-465	456-470	481-495	466-485	241-255
23	800	496-500	466-470	471-475	496-500	486-490	256-265
22	768	501-505	471-475	476-485	501-510	491-495	266-270
21, 7	720	506-520	476-500	486-505	511-530	496-515	271-290
20, 6	600	521-530	501-515	506-520	531-545	516-530	291-305
5	510	531-535	516-525	521-530	546-555	531-540	306-315
4	450	536-540	526-530	531-540	556-560	541-550	316-325
3	400	541-545	531-535	541-545	561-570	551-555	326-330
2	360	546-550	536-540	546-550	571-575	556-560	331-335
1	325	551-555	541-545	551-555	576-580	561-570	336-345
0	300	555以上	545以上	555以上	580以上	570以上	345以上

註：1. D 為每十分鐘主線偵測器之交通輛數。

2. 號誌若為固定號誌，則將時制編號數加1。

# 附錄十六 中山高速公路光復節連續假期行駛時間調查

時間：82年10月23日14:55起

路線名稱：國道1號p 第1次調查 方向：往南 時程：放假日

起點		迄點		距離 (KM)	旅行 時間 (Min)	旅行 速率 (km/hr)	行駛 速率 (km/hr)	延滯時間 (秒)										
地點	名稱	交點 路線 編號	地點					名稱	路段		中		交流		道			
交點 路線 編號	地點	名稱	交點 路線 編號	地點	名稱			阻塞	左向變換 車道	右向變換 車道	收費	其他	他車 出匝道	他車 進入主線	紅燈	其他		
縣102	基隆端	基隆交流道	縣102	基隆端	基隆交流道	1.10	58.2	58.2	0	0	0	0	0	0	0	0		
縣102	基隆交流道	基隆交流道		八堵交流道	八堵交流道	1.41	92.3	92.3	0	0	0	0	0	0	0	0		
	八堵交流道	八堵交流道		五堵交流道	五堵交流道	4.33	71.8	71.8	0	0	0	0	0	0	0	0		
	五堵交流道	五堵交流道		汐止收費站	汐止收費站	2.96	93.5	93.5	0	0	0	0	0	0	0	0		
	汐止收費站	汐止收費站		汐止交流道	汐止交流道	1.17	84.2	93.6	0	0	0	5	0	0	0	0		
	汐止交流道	汐止交流道		內湖交流道	內湖交流道	6.60	91.0	91.0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	內湖交流道	內湖交流道	台1	圓山交流道	圓山交流道	5.95	73.6	74.4	0	3	0	0	0	0	0	0		
台1	圓山交流道	圓山交流道	台2乙	台北交流道	台北交流道	2.05	98.4	105.4	5	0	0	0	0	0	0	0		
台2乙	台北交流道	台北交流道		三重交流道	三重交流道	2.00	87.8	87.8	0	0	0	0	0	0	0	0		
	三重交流道	三重交流道	縣107甲	五股交流道	五股交流道	5.93	86.9	86.9	0	0	0	0	0	0	0	0		
小		計		計	計	33.51	82.7	83.4	5	3	0	5	0	0	0	0		
合							計		13								0	
百				分			比		38	23	0	38	0					



時間：82年10月23日17:27起

路線名稱：國道1號p 第2次調查 方向：往南 時間：放假日

起點		點	迄點		點	距離	旅行時間	旅行速率	行駛速率	延滯時間 (秒)													
交點路 線編號	地	名	交點路 線編號		地	名		(km/hr)	(km/hr)	(km/hr)	路段中				交 流				道				
			阻礙	左向變換 車道							右向變換 車道	收費	其他	他車 出匝道	他車 入主線	紅燈	其他						
縣102		基隆端	縣102		基隆交流道		1.10	0.8	82.5	82.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
縣102		基隆交流道			八堵交流道		1.41	0.7	120.9	120.9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		八堵交流道			五堵交流道		4.33	4.0	64.7	64.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		五堵交流道			汐止收費站		2.96	1.8	99.6	99.6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		汐止收費站			汐止交流道		1.17	0.9	75.2	95.7	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0			
		汐止交流道			內湖交流道		6.60	5.8	68.3	68.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		內湖交流道	台1		圓山交流道		5.95	13.4	26.6	35.1	193	0	0	3	0	0	0	0	0	0			
台1		圓山交流道	台2乙		台北交流道		2.05	1.7	72.4	72.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
台2乙		台北交流道			三重交流道		2.00	1.5	79.1	79.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		三重交流道	縣107甲		五股交流道		5.93	4.9	71.9	71.9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
小					計		33.51	35.6	56.4	62.5	193	0	0	3	12	0	0	0	0	0			
合							208														0		
百					分		93			比		0		1	6		0						

時間：82年10月23日16:15起

路線名稱：國道1號p 第 3次調查										方向：往南		時程：放假日						
起 點			運 點		距 離 (KM)	旅 行 時 間 (Min)	旅 行 速 率 (km/hr)	行 駛 速 率 (km/hr)	延 滯 時 間 (秒)									
交 點 路 線 編 號	地 點	交 點 路 線 編 號	地 點	路 段					中 間	交 流	道							
									阻 塞	左 向 變 換 車 道	右 向 變 換 車 道	收 費	其 他	他 車 出 匝 道	他 車 入 主 線	紅 燈	其 他	
縣102	基隆端	縣102	基隆交流道	1.10	1.1	60.9	60.9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
縣102	基隆交流道		八堵交流道	1.41	0.9	99.5	99.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	八堵交流道		五堵交流道	4.33	4.1	64.1	64.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	五堵交流道		汐止收費站	2.96	1.7	106.6	106.6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	汐止收費站		汐止交流道	1.17	1.0	73.9	108.0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0
	汐止交流道		內湖交流道	6.60	5.7	69.9	69.9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	內湖交流道	台1	圓山交流道	5.95	5.2	68.7	72.6	15	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
台1	圓山交流道	台2乙	台北交流道	2.05	4.0	31.0	38.2	38	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0
台2乙	台北交流道		三重交流道	2.00	1.6	76.6	76.6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	三重交流道	縣107甲	五股交流道	5.93	4.2	85.5	85.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小	計			33.51	29.2	68.9	72.2	53	4	5	18	0	0	0	0	0	0	0
合	計			80				0										
百	分			66	5	6	23	0										

時間：82年10月23日15:30起

路線名稱：國道1號I 第1次調查 方向：往南										時程：放假日		延滯時間 (秒)													
起點		地點		地點		距離		旅行時間		旅行速率		行駛速率		路段				交通		其他					
交線編號	地點	交線編號	地點	交線編號	地點	距離 (KM)	旅行時間 (Min)	旅行速率 (km/hr)	行駛速率 (km/hr)	阻礙	左向變換車	右向變換車	收費	其他	他車出匝道	他車入主線	紅燈	其他							
縣107甲	五股交流道		泰山收費站	縣105	林口交流道	2.67	2.2	74.4	74.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
縣105	林口交流道	台4	桃園交流道	縣110	機場交流道	5.35	4.4	73.2	84.1	0	0	0	34	0	0	0	0	0	0						
縣110	機場交流道		中壢休息站	縣113	內壢交流道	8.21	5.8	85.4	85.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	縣115	幼獅交流道	2.56	2.3	66.3	66.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
縣114	中壢交流道	縣115	楊梅交流道	縣117	湖口交流道	3.25	2.3	83.6	83.6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
縣115	楊梅交流道	縣117	湖口服務區	縣122	新竹交流道	1.67	1.1	92.5	92.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
縣117	湖口交流道	縣122	新竹系統	國3	頭份交流道	5.44	4.4	74.2	74.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
國3	新竹系統	台1	造橋收費站	台13	苗栗交流道	4.88	6.1	48.4	48.4	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
台1	頭份交流道	台13	苗栗收費站	縣148	員林交流道	1.85	3.9	28.5	30.6	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
台13	造橋收費站	縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	2.66	9.1	17.5	18.2	0	0	0	449	0	0	0	0	0	0						
縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	12.20	52.1	14.1	16.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	3.10	3.8	49.4	49.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	8.13	24.3	20.0	26.3	347	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	縣115	幼獅交流道	5.77	9.5	36.4	50.8	162	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
縣114	中壢交流道	縣115	楊梅交流道	縣117	湖口交流道	9.68	18.3	31.8	35.6	117	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
縣115	楊梅交流道	縣117	湖口服務區	縣122	新竹交流道	7.67	11.2	41.1	41.8	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
縣117	湖口交流道	縣122	新竹系統	國3	頭份交流道	15.27	21.4	42.7	49.1	153	0	0	13	0	0	0	0	0	0						
國3	新竹系統	台1	造橋收費站	台13	苗栗交流道	17.41	51.8	20.2	21.8	236	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
台1	頭份交流道	台13	苗栗收費站	縣148	員林交流道	8.77	6.4	81.6	81.6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
台13	造橋收費站	縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	3.80	2.9	79.5	79.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	5.23	4.5	69.7	81.2	0	0	0	38	0	0	0	0	0	0						
縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	6.62	4.6	87.3	87.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	4.39	4.7	56.2	56.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	縣115	幼獅交流道	10.34	19.7	31.5	33.1	56	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
縣114	中壢交流道	縣115	楊梅交流道	縣117	湖口交流道	9.54	18.9	30.3	32.9	89	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
縣115	楊梅交流道	縣117	湖口服務區	縣122	新竹交流道	12.49	17.5	42.8	44.9	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
縣117	湖口交流道	縣122	新竹系統	國3	頭份交流道	178.93	313.0	34.3	37.9	1258	0	0	534	0	0	0	0	0	0						
國3	新竹系統	台1	造橋收費站	台13	苗栗交流道	計														1792				0	
台1	頭份交流道	台13	苗栗收費站	縣148	員林交流道	計														1792				0	
台13	造橋收費站	縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	比														30				0	
縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	分														70				0	
縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	分														70				0	
縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	分														70				0	
縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	縣115	幼獅交流道	分														70				0	
縣114	中壢交流道	縣115	楊梅交流道	縣117	湖口交流道	分														70				0	
縣115	楊梅交流道	縣117	湖口服務區	縣122	新竹交流道	分														70				0	
縣117	湖口交流道	縣122	新竹系統	國3	頭份交流道	分														70				0	
國3	新竹系統	台1	造橋收費站	台13	苗栗交流道	分														70				0	
台1	頭份交流道	台13	苗栗收費站	縣148	員林交流道	分														70				0	
台13	造橋收費站	縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	分														70				0	
縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	分														70				0	
縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	分														70				0	
縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	分														70				0	
縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	縣115	幼獅交流道	分														70				0	
縣114	中壢交流道	縣115	楊梅交流道	縣117	湖口交流道	分														70				0	
縣115	楊梅交流道	縣117	湖口服務區	縣122	新竹交流道	分														70				0	
縣117	湖口交流道	縣122	新竹系統	國3	頭份交流道	分														70				0	
國3	新竹系統	台1	造橋收費站	台13	苗栗交流道	分														70				0	
台1	頭份交流道	台13	苗栗收費站	縣148	員林交流道	分														70				0	
台13	造橋收費站	縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	分														70				0	
縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	分														70				0	
縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	分														70				0	
縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	分														70				0	
縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	縣115	幼獅交流道	分														70				0	
縣114	中壢交流道	縣115	楊梅交流道	縣117	湖口交流道	分														70				0	
縣115	楊梅交流道	縣117	湖口服務區	縣122	新竹交流道	分														70				0	
縣117	湖口交流道	縣122	新竹系統	國3	頭份交流道	分														70				0	
國3	新竹系統	台1	造橋收費站	台13	苗栗交流道	分														70				0	
台1	頭份交流道	台13	苗栗收費站	縣148	員林交流道	分														70				0	
台13	造橋收費站	縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	分														70				0	
縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	分														70				0	
縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	分														70				0	
縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	分														70				0	
縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	縣115	幼獅交流道	分														70				0	
縣114	中壢交流道	縣115	楊梅交流道	縣117	湖口交流道	分														70				0	
縣115	楊梅交流道	縣117	湖口服務區	縣122	新竹交流道	分														70				0	
縣117	湖口交流道	縣122	新竹系統	國3	頭份交流道	分														70				0	
國3	新竹系統	台1	造橋收費站	台13	苗栗交流道	分														70				0	
台1	頭份交流道	台13	苗栗收費站	縣148	員林交流道	分														70				0	
台13	造橋收費站	縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	分														70				0	
縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	分														70				0	
縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	分														70				0	
縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	分														70				0	
縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	縣115	幼獅交流道	分														70				0	
縣114	中壢交流道	縣115	楊梅交流道	縣117	湖口交流道	分														70				0	
縣115	楊梅交流道	縣117	湖口服務區	縣122	新竹交流道	分														70				0	
縣117	湖口交流道	縣122	新竹系統	國3	頭份交流道	分														70				0	
國3	新竹系統	台1	造橋收費站	台13	苗栗交流道	分														70				0	
台1	頭份交流道	台13	苗栗收費站	縣148	員林交流道	分														70				0	
台13	造橋收費站	縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	分														70				0	
縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	分														70				0	
縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	分														70				0	
縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	分														70				0	
縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	縣115	幼獅交流道	分														70				0	
縣114	中壢交流道	縣115	楊梅交流道	縣117	湖口交流道	分														70				0	
縣115	楊梅交流道	縣117	湖口服務區	縣122	新竹交流道	分														70				0	
縣117	湖口交流道	縣122	新竹系統	國3	頭份交流道	分														70				0	
國3	新竹系統	台1	造橋收費站	台13	苗栗交流道	分														70				0	
台1	頭份交流道	台13	苗栗收費站	縣148	員林交流道	分														70				0	
台13	造橋收費站	縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	分														70				0	
縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	分														70				0	
縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	分														70				0	
縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	分														70				0	
縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	縣115	幼獅交流道	分														70				0	
縣114	中壢交流道	縣115	楊梅交流道	縣117	湖口交流道	分														70				0	
縣115	楊梅交流道	縣117	湖口服務區	縣122	新竹交流道	分														70				0	
縣117	湖口交流道	縣122	新竹系統	國3	頭份交流道	分														70				0	
國3	新竹系統	台1	造橋收費站	台13	苗栗交流道	分														70				0	
台1	頭份交流道	台13	苗栗收費站	縣148	員林交流道	分														70				0	
台13	造橋收費站	縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	分														70				0	
縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	分														70				0	
縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	分														70				0	
縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	分														70				0	
縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	縣115	幼獅交流道	分														70				0	
縣114	中壢交流道	縣115	楊梅交流道	縣117	湖口交流道	分														70				0	
縣115	楊梅交流道	縣117	湖口服務區	縣122	新竹交流道	分														70				0	
縣117	湖口交流道	縣122	新竹系統	國3	頭份交流道	分														70				0	
國3	新竹系統	台1	造橋收費站	台13	苗栗交流道	分														70				0	
台1	頭份交流道	台13	苗栗收費站	縣148	員林交流道	分														70				0	
台13	造橋收費站	縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	分														70				0	
縣102	三義交流道	縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	分														70				0	
縣107甲	五股收費站	縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	分														70				0	
縣110	機場交流道	縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	分														70				0	
縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	縣115	幼獅交流道	分														70				0	
縣114	中壢交流道	縣115	楊梅交流道	縣117	湖口交流道	分														70				0	
縣115	楊梅交流道	縣117	湖口服務區	縣122	新竹交流道	分														70				0	
縣117	湖口交流道	縣122	新竹系統	國3	頭份交流道	分														70				0	
國3	新竹系統	台1	造橋收費站	台13	苗栗交流道	分														70				0	
台1	頭份交流道	台13	苗栗收費站	縣148	員林交流道	分														70				0	
台13	造橋收費站	縣102	三義交流道	縣107甲																					

時間：82年10月23日13:02起

路線名稱：國道1號：第2次調查										方向：往南		時程：放假日		延滯時間(秒)									
起點		迄點		距離 (KM)	旅行 時間 (Min)	旅行 速率 (km/hr)	行駛 速率 (km/hr)	路段				中		交		流		道					
交線編號	地名	交線編號	地名					阻塞	左向變換車	右向變換車	收費	其他	他出面道	他入主線	紅燈	其他							
縣107甲	五股交流道		泰山收費站	2.67	11.7	13.7	27.3	0	0	0	5	0	0	0	0	0	343	0					
	泰山收費站	縣105	林口交流道	5.35	3.9	82.7	82.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
縣105	林口交流道	台4	桃園交流道	8.21	5.8	84.9	84.9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
台4	桃園交流道	縣110	機場交流道	2.56	2.3	66.8	66.8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
縣110	機場交流道		中壢休息站	3.25	2.1	92.1	92.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	中壢休息站	縣113	內壢交流道	1.67	1.2	85.9	85.9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	5.44	4.0	81.2	81.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
縣114	中壢交流道		幼獅交流道	4.88	3.7	80.2	80.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	幼獅交流道	縣115	楊梅交流道	1.85	1.4	82.2	82.2	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0					
縣115	楊梅交流道		楊梅收費站	2.66	2.6	61.4	65.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	楊梅收費站	縣117	湖口交流道	12.20	13.5	54.2	57.3	158	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
縣117	湖口交流道		湖口服務區	3.10	12.3	15.1	32.0	389	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	湖口服務區	縣122	新竹交流道	8.13	22.6	21.6	31.1	417	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
縣122	新竹交流道	國3	新竹系統	5.77	15.9	21.7	33.7	341	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
國3	新竹系統	台1	頭份交流道	9.68	16.5	35.1	36.6	35	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0					
台1	頭份交流道	台13	造橋收費站	7.67	9.4	49.0	49.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
台13	造橋收費站	台6	苗栗交流道	15.27	13.0	70.4	70.8	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
台6	苗栗交流道	縣102	三義交流道	17.41	28.5	36.6	39.0	103	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
縣102	三義交流道		泰安休息站	8.77	7.0	75.4	75.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	泰安休息站		后里收費站	3.80	3.8	60.3	63.9	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0					
	后里收費站	台10甲	豐原交流道	5.23	6.4	49.2	51.6	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
台10甲	豐原交流道	台10	大雅交流道	6.62	7.1	56.1	56.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
台10	大雅交流道	台12	台中交流道	4.39	4.0	65.8	65.8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
台12	台中交流道	台1	王田交流道	10.34	14.1	43.9	50.2	106	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
台1	王田交流道	台19	彰化交流道	9.54	8.4	67.7	67.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
台19	彰化交流道	縣148	員林交流道	12.49	13.8	54.2	59.8	78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
小			計	178.93	235.1	45.7	53.3	1650	0	0	34	0	0	0	0	0	343	0					
合			計											1684									
百			分				比	98	0	0	2	0	0	0	0	0	100	0					

時間：82年10月23日14:05起

路線名稱：國道1號1 第3次調查														方向：往南		時程：放假日				
起點		點		迄點		點		距離 (KM)	旅行 時間 (Min)	旅行 速率 (km/hr)	行駛 速率 (km/hr)	延滯時間 (秒)								
交點 編號	路 線	地 點	交 點 編號	路 線	地 點	路 段														
						阻礙	左向變換 車道					右向變換 車道	收費	其他	交 叉 道	他 車 出 入 道	車 主 入 道	紅 燈	其 他 道	
縣107甲		五股交流道			泰山收費站		泰山收費站	2.67	9.8	16.4	45.7	0	0	0	0	0	0	0	375	0
		泰山收費站		縣105		林口交流道		林口交流道	4.8	66.9	97.8	0	0	0	91	0	0	0	0	0
縣105		林口交流道		台4		桃園交流道		桃園交流道	6.4	76.4	76.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台4		桃園交流道		縣110		楊梅交流道		楊梅交流道	2.0	76.8	76.8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
縣110		楊梅交流道				中壢休息站		中壢休息站	2.1	93.6	93.6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		中壢休息站		縣113		內壢交流道		內壢交流道	1.1	91.1	91.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
縣113		內壢交流道		縣114		中壢交流道		中壢交流道	4.3	75.3	75.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
縣114		中壢交流道				幼獅交流道		幼獅交流道	3.6	82.1	82.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		幼獅交流道		縣115		楊梅交流道		楊梅交流道	2.4	45.6	45.6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
縣115		楊梅交流道				楊梅收費站		楊梅收費站	2.7	59.9	59.9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		楊梅收費站		縣117		湖口交流道		湖口交流道	28.9	25.3	76.6	1112	0	0	50	0	0	0	0	0
縣117		湖口交流道				湖口服務區		湖口服務區	18.9	9.8	23.6	663	0	0	0	0	0	0	0	0
		湖口服務區		縣122		新竹交流道		新竹交流道	28.4	17.2	37.0	914	0	0	0	0	0	0	0	0
縣122		新竹交流道		鄉3		新竹系統		新竹系統	16.8	20.6	60.4	581	0	0	0	0	0	85	0	0
鄉3		新竹系統		台1		頭份交流道		頭份交流道	19.4	29.9	37.0	222	0	0	0	0	0	0	0	0
台1		頭份交流道		台13		造橋收費站		造橋收費站	13.7	33.7	37.4	82	0	0	0	0	0	0	0	0
台13		造橋收費站		台6		苗栗交流道		苗栗交流道	18.4	49.7	68.0	82	0	0	214	0	0	0	0	0
台6		苗栗交流道		縣102		三義交流道		三義交流道	54.3	19.3	21.3	317	0	0	0	0	0	0	0	0
縣102		三義交流道				泰安休息站		泰安休息站	7.8	67.2	67.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		泰安休息站				后里收費站		后里收費站	4.0	57.0	61.9	19	0	0	0	0	0	0	0	0
		后里收費站		台10甲		豐原交流道		豐原交流道	5.5	57.1	69.0	0	0	0	57	0	0	0	0	0
台10甲		豐原交流道		台10		大雅交流道		大雅交流道	3.9	101.4	101.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台10		大雅交流道		台12		台中交流道		台中交流道	4.9	53.5	61.0	0	0	0	0	0	0	36	0	0
台12		台中交流道		台1		王田交流道		王田交流道	16.1	38.6	41.7	73	0	0	0	0	0	0	0	0
台1		王田交流道		台19		彰化交流道		彰化交流道	14.6	39.2	47.8	156	0	0	0	0	0	0	0	0
台19		彰化交流道		縣148		員林交流道		員林交流道	21.3	35.3	39.4	133	0	0	0	0	0	0	0	0
小					計		計	178.93	316.1	34.0	47.0	4354	0	0	412	0	0	121	375	0
合					計		計								4766				496	
百					分		分	91	0	0	9	0	0	0	0	0	0	24	76	0

時間：82年10月25日17:10起

路線名稱：國道1號p 第1次調查 方向：往北 時程：收假日

起點		迄點		距離 (KM)	旅行 時間 (Min)	旅行 速率 (km/hr)	行駛 速率 (km/hr)	延滯時間 (秒)								
交點路 線編號	地名	交點路 線編號	地名					路段			中					
								阻塞	左向變換 車道	右向變換 車道	收費	其他	他車 出匝道	他車 入主線	紅燈	其他
縣102	基隆端	縣102	基隆交流道	1.10	2.9	23.0	27.5	12	0	0	0	0	0	0	16	0
縣102	基隆交流道		八堵交流道	1.41	0.9	94.0	94.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	八堵交流道		五堵交流道	4.33	3.9	66.9	66.9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	五堵交流道		汐止收費站	2.96	1.6	108.7	121.1	0	0	0	10	0	0	0	0	0
	汐止收費站		汐止交流道	1.17	1.2	59.3	59.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	汐止交流道		內湖交流道	6.60	4.5	87.4	87.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	內湖交流道	台1	圓山交流道	5.95	6.2	57.7	57.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台1	圓山交流道	台2乙	台北交流道	2.05	1.9	65.3	65.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台2乙	台北交流道		三重交流道	2.00	1.2	102.9	102.9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	三重交流道	縣107甲	五股交流道	5.93	3.9	91.7	91.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小			計	33.51	28.1	71.5	73.1	12	0	0	10	0	0	0	16	0
合			計					22				16				
百			分				比	55	0	0	45	0	0	0	100	0



時間：82年10月25日18:45起

時程：收假日

方向：往北

國道1號p 第2次調查

路線名稱：

起	點		迄	點		距離 (KM)	旅行 時間 (Min)	旅行 速率 (km/hr)	行駛 速率 (km/hr)	延 滯 時 間 (秒)										
	交 點 路 線 編 號	地 點 名		路 段						交 流 道										
				阻 塞	左 向 變 換 車 道					右 向 變 換 車 道	收 費	其 他	他 車 出 匝 道	他 車 入 主 線	紅 燈	其 他				
縣102		基隆端	縣102		基隆交流道	1.10	1.6	41.7	44.5	6	0	0	0	0	0	0	0	0		
縣102		基隆交流道			八堵交流道	1.41	0.9	95.8	95.8	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		八堵交流道			五堵交流道	4.33	3.6	72.8	72.8	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		五堵交流道			汐止收費站	2.96	1.7	104.5	111.0	0	0	0	6	0	0	0	0	0		
		汐止收費站			汐止交流道	1.17	1.0	71.4	71.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		汐止交流道			內湖交流道	6.60	4.5	88.7	88.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		內湖交流道	台1		圓山交流道	5.95	4.6	78.5	78.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
台1		圓山交流道	台2乙		台北交流道	2.05	2.0	62.5	62.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
台2乙		台北交流道			三重交流道	2.00	1.4	87.8	87.8	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		三重交流道	縣107甲		五股交流道	5.93	3.7	97.1	97.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
小				計		33.51	24.7	81.3	81.9	6	0	0	6	0	0	0	0	0		
合									計	12								0		
百					分				比	50	0	0	50	0						

時間：82年10月25日20:13起

路線名稱： 國道1號p 第 3次調查 方向：往北 時程：收假日

起		點		迄		點		距離 (KM)	旅行 時間 (Min)	旅行 速率 (km/hr)	行駛 速率 (km/hr)	延 滯 時 間 (秒)								
交 點 線 編 號	地	名	交 點 線 編 號	地	名	路 段						中		交		道				
						阻 塞	左 向 變 換 車 道					右 向 變 換 車 道	收 費	其 他	他 車 出 匝 道		他 車 入 主 線	紅 燈	其 他	
縣102		基 隆 端	縣102		基 隆 交 流 道	1.10	1.3	49.5	49.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
縣102		基 隆 交 流 道			八 堵 交 流 道	1.41	1.0	86.0	86.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		八 堵 交 流 道			五 堵 交 流 道	4.33	3.8	69.3	69.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		五 堵 交 流 道			汐 止 收 費 站	2.96	1.6	109.9	114.6	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	
		汐 止 收 費 站			汐 止 交 流 道	1.17	1.0	66.9	66.9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		汐 止 交 流 道			內 湖 交 流 道	6.60	4.5	88.7	88.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		內 湖 交 流 道	台1		圓 山 交 流 道	5.95	4.2	84.3	84.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
台1		圓 山 交 流 道	台2乙		台 北 交 流 道	2.05	1.8	68.3	68.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
台2乙		台 北 交 流 道			三 重 交 流 道	2.00	1.1	107.5	107.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		三 重 交 流 道	縣107甲		五 股 交 流 道	5.93	3.3	106.8	106.8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
小					計	33.51	23.7	84.9	85.1	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	
合						計				4				0						
百					分				比	0	0	0	100	0						

時間：82年10月25日15:00起

路線名稱：國道1號I 第1次調查 方向：往北											時程：收銀日										
起點 交線編號	地點	點名	交線編號	地點	點名	距離 (KM)	旅行 時間 (Min)	旅行 速率 (km/hr)	行駛 速率 (km/hr)	延滯時間 (秒)											
										路段					中		交			道	
										路		左向變換車		右向變換車		收費	其他	他車 出匝道	他車 入主線	紅燈	其他
										阻礙											
縣107甲		五股交流道			泰山收費站	2.67	2.1	77.4	77.4	0	0	0	0	0	0	0	0				
		泰山收費站	縣105		林口交流道	5.35	4.2	77.0	78.6	0	0	0	5	0	0	0	0				
縣105		林口交流道	台4		桃園交流道	8.21	6.0	81.6	81.6	0	0	0	0	0	0	0	0				
台4		桃園交流道	縣110		機場交流道	2.56	2.0	77.4	77.4	0	0	0	0	0	0	0	0				
縣110		機場交流道			中壢休息站	3.25	2.0	98.3	98.3	0	0	0	0	0	0	0	0				
		中壢休息站	縣113		內壢交流道	1.67	1.2	81.2	81.2	0	0	0	0	0	0	0	0				
縣113		內壢交流道	縣114		中壢交流道	5.44	3.5	91.9	91.9	0	0	0	0	0	0	0	0				
縣114		中壢交流道			幼獅交流道	4.88	3.3	87.8	87.8	0	0	0	0	0	0	0	0				
		幼獅交流道	縣115		楊梅交流道	1.85	1.3	86.5	86.5	0	0	0	0	0	0	0	0				
縣115		楊梅交流道			楊梅收費站	2.66	1.7	93.9	93.9	0	0	0	0	0	0	0	0				
		楊梅收費站	縣117		湖口交流道	12.20	9.3	78.9	78.9	0	0	0	0	0	0	0	0				
縣117		湖口交流道			湖口服務區	3.10	1.6	112.7	112.7	0	0	0	0	0	0	0	0				
		湖口服務區	縣122		新竹交流道	8.13	6.4	75.6	75.6	0	0	0	0	0	0	0	0				
縣122		新竹交流道	國3		新竹系統	5.77	3.2	109.9	109.9	0	0	0	0	0	0	0	0				
國3		新竹系統	台1		頭份交流道	9.68	17.8	32.7	33.1	14	0	0	0	0	0	0	0				
台1		頭份交流道	台13		造橋收費站	7.67	20.3	22.6	28.2	242	0	0	0	0	0	0	0				
台13		造橋收費站	台6		苗栗交流道	15.27	31.4	29.1	31.8	158	0	0	2	0	0	0	0				
台6		苗栗交流道	縣102		三義交流道	17.41	41.2	25.3	36.3	748	0	0	0	0	0	0	0				
縣102		三義交流道			泰安休息站	8.77	23.7	22.2	26.2	214	0	0	0	0	0	0	0				
		泰安休息站			后里收費站	3.80	6.9	33.2	35.3	25	0	0	0	0	0	0	0				
		后里收費站	台10甲		豐原交流道	5.23	5.6	56.4	56.7	0	0	0	2	0	0	0	0				
台10甲		豐原交流道	台10		大雅交流道	6.62	7.4	53.5	53.9	3	0	0	0	0	0	0	0				
台10		大雅交流道	台12		台中交流道	4.39	5.8	45.1	46.2	8	0	0	0	0	0	0	0				
台12		台中交流道	台1		王田交流道	10.34	18.8	33.0	38.4	161	0	0	0	0	0	0	0				
台1		王田交流道	台19		彰化交流道	9.54	15.9	36.0	39.7	90	0	0	0	0	0	0	0				
台19		彰化交流道	縣148		員林交流道	12.49	22.5	33.2	45.3	182	0	0	0	0	0	178	0				
小				計		178.93	265.3	40.5	46.4	1845	0	0	9	0	0	178	0				
合					計						1854							178			
百					分					100	0	0	0	0	0	100	0				

時間：82年10月25日16:00起

路線名稱：國道1號1 第2次調查										方向：往北		時程：收假日									
起點		點		距離 (KM)	旅行 時間 (Min)	旅行 速率 (km/hr)	行駛 速率 (km/hr)	延滯				時間		(秒)							
交線編號	地點	交線編號	地點					路段	路段	路段	路段	其他	其他	其他	其他						
								阻塞	左向變換 車	右向變換 車	收費	其他	他車 出匝道	他車 入主線	紅燈	其他					
縣107甲	五股交流道		泰山收費站	2.67	3.4	47.0	53.6	0	0	0	25	0	0	0	0	0					
	泰山收費站	縣105	林口交流道	5.35	3.9	82.7	82.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
縣105	林口交流道	台4	桃園交流道	8.21	4.8	101.6	101.6	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
台4	桃園交流道	縣110	機場交流道	2.56	1.7	90.4	90.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
縣110	機場交流道		中壢休息站	3.25	2.0	97.5	97.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	中壢休息站	縣113	內壢交流道	1.67	1.3	80.2	80.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
縣113	內壢交流道	縣114	中壢交流道	5.44	3.2	103.1	103.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
縣114	中壢交流道		幼獅交流道	4.88	3.2	92.5	92.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	幼獅交流道	縣115	楊梅交流道	1.85	2.8	40.4	40.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
縣115	楊梅交流道		楊梅收費站	2.66	3.3	49.1	56.0	0	0	0	24	0	0	0	0	0					
	楊梅收費站	縣117	湖口交流道	12.20	11.0	66.5	66.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
縣117	湖口交流道		湖口服務區	3.10	2.7	68.5	68.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	湖口服務區	縣122	新竹交流道	8.13	5.9	83.1	83.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
縣122	新竹交流道	國3	新竹系統	5.77	4.3	81.5	81.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
國3	新竹系統	台1	頭份交流道	9.68	33.3	17.5	18.4	12	0	0	0	0	0	0	89	0					
台1	頭份交流道	台13	造橋收費站	7.67	21.3	21.6	68.9	698	0	0	181	0	0	0	0	0					
台13	造橋收費站	台6	苗栗交流道	15.27	28.9	31.7	46.0	458	55	0	0	0	0	0	26	0					
台6	苗栗交流道	縣102	三義交流道	17.41	41.2	25.4	49.4	1200	0	0	0	0	0	0	0	0					
縣102	三義交流道		泰安休息站	8.77	17.7	29.8	31.3	0	0	0	0	0	0	0	53	0					
	泰安休息站		后里收費站	3.80	8.7	26.3	31.4	71	0	0	15	0	0	0	0	0					
	后里收費站	台10甲	豐原交流道	5.23	5.1	62.1	62.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
台10甲	豐原交流道	台10	大雅交流道	6.62	7.4	53.9	69.1	0	0	0	0	0	0	0	97	0					
台10	大雅交流道	台12	台中交流道	4.39	7.5	35.1	41.6	37	0	0	0	0	0	0	33	0					
台12	台中交流道	台1	王田交流道	10.34	17.7	35.1	53.4	347	0	0	0	0	0	0	16	0					
台1	王田交流道	台19	彰化交流道	9.54	16.4	34.9	41.9	166	0	0	0	0	0	0	0	0					
台19	彰化交流道	縣148	員林交流道	12.49	23.1	32.5	47.8	168	0	0	0	0	0	0	276	0					
小			計	178.93	281.4	38.2	50.2	3157	55	0	245	0	0	0	314	276					
合			計								3457				590						
百			分				比	91	2	0	7	0	0	0	53	47					

時間：82年10月25日17:10起

時程：收銀日

方向：往北

第3次調查

路線名稱：

起點 路線編號	地點	站名	交點 路線編號	地點	站名	距離 (KM)	旅行 時間 (Min)	旅行 速率 (km/hr)	行駛 速率 (km/hr)	延滯時間				(秒)			
										路段				交			
										阻礙	左向變換 車道	右向變換 車道	收費	其他	他車 出	他車 入	紅燈 其他
縣107甲	五股交流道			泰山收費站		2.67	1.8	91.4	91.4	0	0	0	0	0	0	0	0
	泰山收費站		縣105	林口交流道		5.35	6.6	48.9	48.9	0	0	0	0	0	0	0	0
縣105	林口交流道		台4	桃園交流道		8.21	8.9	55.0	55.0	0	0	0	0	0	0	0	0
台4	桃園交流道		縣110	機場交流道		2.56	1.7	88.6	88.6	0	0	0	0	0	0	0	0
縣110	機場交流道			中壢休息站		3.25	3.2	60.9	60.9	0	0	0	0	0	0	0	0
	中壢休息站		縣113	內壢交流道		1.67	1.3	80.2	80.2	0	0	0	0	0	0	0	0
縣113	內壢交流道		縣114	中壢交流道		5.44	4.6	70.7	70.7	0	0	0	0	0	0	0	0
縣114	中壢交流道			幼獅交流道		4.88	4.3	67.6	67.6	0	0	0	0	0	0	0	0
	幼獅交流道		縣115	楊梅交流道		1.85	1.1	96.5	96.5	0	0	0	0	0	0	0	0
縣115	楊梅交流道			楊梅收費站		2.66	1.7	93.9	93.9	0	0	0	0	0	0	0	0
	楊梅收費站		縣117	湖口交流道		12.20	12.1	60.3	60.3	0	0	0	0	0	0	0	0
縣117	湖口交流道			湖口服務區		3.10	2.0	93.0	93.0	0	0	0	0	0	0	0	0
	湖口服務區		縣122	新竹交流道		8.13	8.2	59.5	59.5	0	0	0	0	0	0	0	0
縣122	新竹交流道		國3	新竹系統		5.77	7.6	45.5	45.5	0	0	0	0	0	0	0	0
國3	新竹系統		台1	頭份交流道		9.68	26.3	22.1	26.2	249	0	0	0	0	0	0	0
台1	頭份交流道		台13	造橋收費站		7.67	25.6	18.0	32.7	690	0	0	0	0	0	0	0
台13	造橋收費站		台6	苗栗交流道		15.27	35.5	25.8	27.0	94	0	0	0	0	0	0	0
台6	苗栗交流道		縣102	三義交流道		17.41	41.9	24.9	36.5	799	0	0	0	0	0	0	0
縣102	三義交流道			泰安休息站		8.77	30.3	17.3	22.5	416	0	0	0	0	0	0	0
	泰安休息站			后里收費站		3.80	5.6	41.0	43.8	22	0	0	0	0	0	0	0
	后里收費站		台10甲	豐原交流道		5.23	6.1	51.6	51.6	0	0	0	0	0	0	0	0
台10甲	豐原交流道		台10	大雅交流道		6.62	7.5	52.7	52.7	0	0	0	0	0	0	0	0
台10	大雅交流道		台12	台中交流道		4.39	7.4	35.7	39.1	39	0	0	0	0	0	0	0
台12	台中交流道		台1	王田交流道		10.34	19.9	31.2	42.6	320	0	0	0	0	0	0	0
台1	王田交流道		台19	彰化交流道		9.54	15.4	37.2	43.2	127	0	0	0	0	0	0	0
台19	彰化交流道		縣148	員林交流道		12.49	11.4	65.7	89.4	181	0	0	0	0	0	0	0
小				計		178.93	298.0	36.0	43.1	2937	0	0	0	0	0	0	0
合				計					計				2937				0
百				分					比	100	0	0	0	0			

## 附錄十七 中山高速公路連續假期試辦匝道儀控成效報紙報導輯錄

1. 周末假日夜行高速路考慮免費(82.5.19.民生報)
2. 高速路匝道管制七月中旬起試辦(82.6.5.中央日報、民生報)
3. 高速路週末、日午夜十二時至清晨六時不收費七月中旬試辦(82.6.5.台灣新生報)
4. 高速公路午夜免收費(82.6.5.經濟日報)
5. 連續假期夜駛高速路十月起免費(82.6.5.工商時報)
6. 中山高週末、日夜間不收費十月起實施(82.6.5.自立早報)
7. 高速路內湖交流道今天試辦號誌管制(82.7.20.聯合報)
8. 高速公路號誌管制車流回堵(82.7.21.聯合報)
9. 談高速公路試辦匝道儀控(82.7.24.)
10. 高速公路全面實行匝道儀控措施成效良好(82.10.10.中國時報)
11. 新竹交流道嚴重壅塞待改善(82.10.10.中國時報)
12. 連續假期請迂迴上路(82.10.10.中國時報台中版)
13. 豐原交流道前路段塞死了(82.10.10.中國時報台中版)
14. 部分駕駛人未注意造成追撞匝道塞車(82.10.10.聯合報)
15. 高速公路匝道管制車行順暢((82.10.10.民生報)
16. 首度連續假日實施匝道儀控高速公路行車狀況大幅改善(82.10.12.中國時報)
17. 匝道儀控交部擬擴大全線實施(82.10.12.中央日報)



18. 假日的高速公路真順(82.10.12.民生報)
19. 連續假期最後一天高速路匝道儀控提前收工 (82.10.12.聯合報)
20. 高速公路車流管制朝「全線化」努力(82.10.13.聯合報)
21. 劉兆玄與黃大洲(82.10.14.自立晚報)
22. 光復節連續假高速路擴大匝道管制(82.10.22.聯合報)
23. 高速路匝道儀控試試如意(82.10.24.聯合晚報)
24. 西螺到三義北上路段最擁擠(82.10.26.聯合報)
25. 匝道管制失效高速路大塞車(82.10.26.自由時報)
26. 高速公路又塞車了(82.10.26.自由時報)
27. 實施匝道管制效果頗佳(82.10.26.台灣日報)
28. 昨天高速路匝道管制多數路段車行時速約80 公里  
(82.10.26.民生報)
29. 匝道儀控作業得宜高速路慢而不壅塞(82.10.26.中央日報)
30. 匝道儀控已收成效(82.10.28.中國時報)
31. 匝道管制救了高速路(82.11.2.青年日報)
32. 高速公路匝道儀控顯現效果(82.11.2.中國時報)
33. 高速路車流雖多不再壅塞(82.11.2.台灣日報)
34. 高速路尖峰時段禁行大貨車(82.11.2.台灣日報)

# 周末假日夜行高速路 考慮免費

## 交通部研擬自7、8月起試辦 大客車假日 白天上“路”也免費

記者 胡明揚／報導

●為紓解高速公路行車壅塞，交通部運輸研究所研擬從今年7、8月起，每逢周末假日，在高速公路試辦夜間通行車輛不分車種完全免費，同時，為鼓勵民眾搭乘大眾運輸工具，大客車白天行駛高速公路也將享有免費優惠，使大客車可以快速通過收費站；另外，在台北都會區各交流道入口，實施匝道號誌管制。

運輸研究所並將建議交通部，在北部第二高速公路中和以南段完工通車後，在北二高實施大客

車專用車道；並且在新竹交流道終點與中山高速公路交會處，限制只准大客車駛入中山高速公路，小汽車則須改駛地方道路，以紓解二條高速公路交會口瓶頸。

交通部運輸研究所長張家祝昨天表示，上述中山高與北二高交通紓解方案，是交通部長劉兆玄日前指示運研所成立專案小組進行研究，近日內運研所將向劉部長提出簡報，如果部長裁示可行，經相關單位討論後，預定以一個月時間做為宣導期，然後在7、8月間周末假日推出試辦，不必等

到連續假期實施，以早日改善高速公路目前假日塞車動彈不得現象。

張所長表示，中山高速公路壅塞情形，已到民眾無法容忍地步，勢須採取如：以離尖峰時間差別收費、高乘載大眾運輸工具與小汽車依造成擁擠成本不同，採取差別待遇，才能紓解擁擠。至於北二高在通車後，有鑑於新竹系統交流道終點與中山高交會處，南下車道從5車道減少為2車道，勢必形成瓶頸，在這種情況下，從北二高湧至大股車流，應限制只有大客車可以繼續南下接中山高行駛，其他車輛必須駛下接地方道路，換言之，就是將北二高中和至新竹段，在中山高及西濱快速路新竹以南段車道未完成拓寬前，暫時定位為區域性高速公路。

82.5.19.民生報

一本報記者  
謝賢傳採訪報  
導一交通部長  
劉兆玄昨日宣  
布，為徹底解  
決中山高速公路  
之壅塞，將  
自七月十六日  
實施匝道儀控  
管制，並與地  
方政府合作，  
全面紓解中山  
高速公路之交  
流道與聯絡道  
。此外，連續  
假期夜間所有  
車輛不收費，  
則自十月起正  
式實施，若執  
行成效良好，  
可將週六、週  
日一併列入不  
收費範圍。  
劉部長也表  
示，有關研議  
多時的高架橋  
專用車道（H  
OV）之佈設  
，短期內暫不  
實施，將先從  
在匝道設大客  
車專用道作起  
。

# 紓解中山高速公路壅塞 匝道管制 下月試辦 連續假日夜間收費 十月實施

上午的五至七  
時及下午七至  
九時實施。  
劉部長說，  
第二個策略是  
全線交流道與  
聯絡道的紓解  
工作，將分階  
段與地方府  
單位溝通執行  
。劉部長也強  
調，要對交流  
道和聯絡道一  
開刀，難免  
需要設置一些  
硬體設備，若  
需要經費，劉  
部長將會親自  
與地方府直  
接溝通，將匝  
道硬體改善工  
程列入第一優  
先。  
此外，也為  
使大客車能優  
先上高速公路  
，因此將在可  
能的上匝道設  
置大客車專用  
道，以便大客  
車得優先通行  
。惟此一規劃  
可能使用匝  
道將嚴格督導  
施工及未來行  
車之安全。  
同時，夜間  
不收費以移轉  
車流，是劉部長上任以來即  
有的構想，交通部也訂定計  
畫，將自十月第一個連續假  
期（十月八至十日）實施。  
未來凡連續假期零點至清晨  
六時行經中山高速公路之輛  
車，一律不收通行費。至於十  
月前是否實施，週日先  
行試辦，交通部仍在規劃。

82.6.5.中央日報

## 管制標誌匝道 高速公路 7月中旬起試辦 10月起 連續假日夜行不收費

記者 胡明揚／報導

●為紓解高速公路行車壅塞，  
交通部長劉兆玄表示，將從7月  
中旬起，在台北都會區四處交流  
道，每天「次尖峰」時段試辦匝  
道標誌儀控調節車流；另外，計  
畫從10月分起的連續假期，實施  
深夜零時至清晨6時，高速公路  
免收通行費，希望能將尖峰車流  
吸引至深夜離峰時段通行。

交通部運輸研究所長張家祝昨  
天表示，運研所已向劉兆玄部長  
簡報高速公路交通紓解方案，原  
則決定將採取包括：匝道儀控調  
節車流、連續假期深夜不收通行  
費、全面整理高速公路替代道路  
的標誌、指標設施，以及改善經  
常性壅塞的交流道四方案。至於  
原先曾建議的大客車全天下收費  
構想，劉部長指示將另案處理。

至於外傳劉兆玄部長表示高速  
公路從7月中旬起，將試辦周六、  
日及例假日夜間收費的說法並不  
確實。

劉部長昨天下班前獲悉後表示驚  
訝，懷疑可能是誤傳引起。

張家祝說，全面整理高速公路  
替代道路的交通標誌設施，以及  
對每一個經常性壅塞的交流道改  
善計畫兩項措施，近期內就會展  
開。而7月中旬在台北都會區的  
內湖、台北、三重、五股四處交  
流道，每天上下班時間以外的次  
尖峰時段（避免駕駛人不適應，  
車陣排太長阻礙平面交通），將  
試辦匝道標誌儀控管制車流，並  
且在匝道入口處利用部份路肩，  
劃設成二車道，其中一車道做為  
大客車超車專用道，利用標誌管  
制予大客車優先行駛權。

至於10月連續假期起，高速公  
路實施深夜零時至清晨6時免收  
通行費，除了鼓勵白天尖峰時段  
車流，移轉至深夜離峰時段行駛  
外，另一項因素則是尊重立法院  
交通委員會上月所設成的附帶決  
議。

民生報

# 高速路週末·週日 至清晨六時 不收費

## 下月中旬試辦

劉兆玄：十月起將進一步  
實施連續假日午夜不收費

【記者陳政芳／台北報導】交通部長劉兆玄昨（四日）日表示，將自七月中旬起到九月底，試辦高速公路周六、周日午夜十二點至清晨六點全線不收費方案，以紓解高速公路目前擠塞情況。另外，自十月起也將進一步實施連續假日午夜不收費。

劉兆玄表示，交通部已完成了中山高速公路交通擁擠改善行動方案，目前計劃以（一）特別時段限制車輛進入，（二）實施流量控制，（三）夜間不收費等三項方案，以改善目前高速公路隨時都可能塞車的情況。

交通部表示，自七月中旬起，在台北地區的內湖、台北、三重、五股四處交流道，實施匝頭儀器控制系統，並把匝道兩個車道中的一個車道區劃出，專供大客車等高承載車輛使用，以取代暫時仍無法全面實施的高速公路設置高承載車輛專用道（HOV）計劃。

另外，交通部也將全面整理高速公路替代道路的交通標誌設施，以方便用路人使用。

劉兆玄同時表示，改善交通方案將分三階段實施，一、七月十六日以前是宣導期，二、七月中旬到九月底是試辦期，三、十月起全面實施。另外，十月份起連續假日的夜間也同時實施不收費。

據了解，六、七、八、九月皆有連續假期，教師節（九月廿八日、周二）及中秋節（九月卅日、周四），人事行政局並未規劃為連續假期，而最近的第一個連續假期則是雙十節及光復節。

不過，劉兆玄表示，九月底以前試辦之後，如果成效良好將確定可以全面實施。



# 高速公路 午夜免費收費

## 連續假日適用 成效良好將正式施行

### 交通部新方案十月試辦

(記者吳文龍—台北)

交通部決定從十月起實施連續假日午夜十二時至清晨六時，全部車輛免收高速公路通行費，如果這項中秋節實施的措施成效良好，往後連續假日的夜晚行駛車輛，固定採取全面免收通行費。

高速公路局統計，高速公路在連續假日白天尖峰時段，小汽車流量激增，占總車流量的七五%，除為大客貨車、聯結車等車輛。免收夜間行駛通行費，還可使高速公路全天候的車流量平均流散，有助解決尖峰壅塞問題，因此少收通行費收入也是在所不惜。

高速公路局說，中山高速公路在連續假日，以新竹到員林段最為堵塞，以今年清明節假期，塞車路段的車行時間平均約二到三十公里，走走停停，當天從台北到台中須開七至八小時，平常只要二至三小時。預估實施夜間不收費，白天開車時間應可以縮短。

交通部也考慮派行大客貨車及聯結車在平常日的夜間行駛均免收通行費，以改變台灣地區物流系統的運輸時段，並促成夜間行駛的大客車減價，引導旅客利用夜間長途搭車。

交通部吳部長昨(四)日表示，高速公路連續假日夜間行駛車輛，僅占全天車流量的一二%左右，藉著夜間免收通行費的誘導，夜間離峰時段應還有很大的車流量空間，讓尖峰時段車輛疏散過來，至於夜間會增加多少比率的车流量，將視十月第一次的連續假日試辦效果作檢討。

劉兆玄說，交通部已擬妥高速公路交通改善計畫三套可行方案，包括連續假日實施夜間不收費、匝道信號管制系統，替代道路標誌全面整理，將採分段實施的原則；其中，匝道信號管制系統是為了紓解高速公路的交流道及連絡道的車流量，替代道路標誌全面整理，則是要預先通報駕駛人不要再進入擁擠區，應改道或選擇順暢的道路行駛。

在台北地區的內湖、台北、三重、五股四處交流道，也將從七月中旬起實施匝道信號管制系統，遇高速公路車流量太高時，要進入高速公路的車輛必須在交流道前依信號燈的指示才能進入，同時將匝道兩個車道中的一個車道畫出，專供大客車等高承載車輛使用。

82.6.5.經濟日報

# 連續假期夜駛高速路十月起免費

## 交通部下月中並於內湖等交流道試辦匝道紅綠燈管制

【記者許建國台北報導】交通部長劉兆玄四日表示，為分散高速公路尖峰車流，將自十月起的連續假期，辦理午夜十二點至凌晨六點夜間不收費措施；另外七月十六日起，在台北、內湖、三重、五股等交流道試辦匝道紅綠燈管制措施，以避免車輛一窩蜂湧進高速公路。

劉兆玄表示，夜間不收費措施，主要係鑑於假期的尖、離峰車流十分明顯，為提供車輛使用離峰時段誘因，因此選定自十月的第一個連續假期開始，不分車種的實施夜間不收費措施。

至於高速公路交通的改善，劉兆玄則指出，運研所已擬具三項方案進行紓解，包括：

①七月十六日起，於台北、內湖、三重、五股交流道採匝道紅綠燈管制措施，並在入口處規劃高乘載專用車道，供三人以上乘坐之車輛或大客車優先進入高速公路。

②全面整頓高速公路替代道路的號誌系統，俾便用路人選擇、辨識。

③對高速公路全線的交流道及聯絡道路展開整理疏通，以利車流上下高速公路的順暢。

【記者許建國台北報導】行政院長連戰昨日「回娘家」視察

交通部，由於連戰對交通事務十分熟悉，無交通部長劉兆玄大嘆，有「被考試」的感覺。而連戰則指示交通部，應加速推動獎勵民間參與投資建設的腳步，並期望立法院延會期能於七月十五日前，通過「獎勵民間參與交通建設條例」。

同時連戰也強調，如何有效利用台灣優越的地理位置，成為亞太地區與西太平洋的交通樞紐，是交通部今後規劃、推動的重要方向。

由於連戰對交通事務相當熟悉，因此他對交通部為突破交通瓶頸所做的改革與努力，相當肯定。同時，連戰對六年國建重大交通建設優先順序檢討、獎勵民間參與重大交通建設、交通管理、停車與工程採購招標等問題也十分關心。

其中，連戰肯定交通部以新觀念推動「獎勵民間參與交通建設條例」，以吸引民間參與重大建設，他並指示交通部儘速訂定相關子法，主動與民間溝通，以配合立法院一旦通過該條例，則可馬上付諸實施。

而面對停車困難問題，連戰也指示交通部，能研究提升民間興建停車場之誘因，並結合捷運車站的停車空間，以提高土地使用效率。



# 費收不間夜間週末遇高山中

## 道匝辦試起日六十月七部交

### 一出關中道匝在並 制控器儀

### 道車用專輛車率載承高爲作道車

# 施實起月十

記者趙靜芬／台北報導

交通部長劉兆玄昨天晚上澄清「誤會」指出，從七月十六日起至九月底僅將試辦高速公路匝道儀器控制及在匝道中闕出其中一個車道，作為專供大客車等高承載率車輛的專用車道，以改善高速公路嚴重壅塞問題；至於週末及假日的夜晚不收通行費措施，並不需要試辦，已經確定將從十月份的連續假日起正式實施。

劉兆玄是在昨天行政院長巡視交通部後，向媒體宣佈交通部多項改善一直備受國人詬病的高速公路壅塞方案，其中包括，週末、假日高速公路全線夜間將停收通行費，結果因在場媒體誤會成各項改善計劃，均是从七月十六日起試辦實施，且旋即發佈此一攸關民衆生計的「不收費」消息。

據瞭解，此一錯誤的訊息自上午發佈後，包括交通部路政、運輸研究所等多位官員均立刻感受到，部長所宣佈的事項與規劃方案大相逕庭，但却不敢自作主張更正，巧的是當部長宣佈此遭到誤會的政策後，又立即被通知李總統中、下午會抵北二高巡視，因此立刻驅車趕往新竹北二高，因此並不知道自己上午宣佈的改善高速公路方案中，部分遭到曲解，甚至可能為交通部帶來嚴重的後遺症。

劉兆玄宣佈改善高速公路壅塞的方案正確的措施，係「夜間不收費」措施將自十月份的連續假日開始實施，時間是自深夜十二時至翌日清晨六時，並且選擇台北地區壅塞嚴重的內湖、台北、三重及五

股等四處交流道，自七月十六日起試辦實施匝道儀器控制，同時將匝道兩條車道中的其一規劃為專供大客車等使用的高承載率車輛專用車道，以鼓勵大眾多使用大眾運輸型的交通工具。

此外，交通部還將對高速公路替代道路號誌作全面整理，以使駕駛人容易辨識，以及高速公路評解全線交流道及聯絡道措施。

記者趙靜芬／台北報導

針對中山高速公路即將自十月份起展開週末、假日夜間不收通行費措施，交通部長劉兆玄昨天表示，八月底通車的北二高將立即展開全線收費制度，夜間不收費將不會比照辦理。

劉兆玄表示，北二高新竹以南至中和段已幾近完成階段，已經確定可在八月底前全線通車，對紓解目前中山高速公路車流將大有助益。

82.6.5.自立早報

# 高速公路 內湖交流道 今天試辦 號誌管制

北市要求尖峰時段實施 高公局指「本位主義」

記者陳燕樸／泰山報導

高速公路局與公路警察局今天在中山高速公路內湖交流道南京東路北上入口匝道，試辦號誌管制車輛上高速公路，由於台北市府交通局堅持在尖峰時段實施，高公局與公路警察局指為「本位主義」，表示將無法顯示出號誌管制的真正效果；至於三重、五股交流道均將在尖峰時段實施管制。高速公路局原定今天、廿六日及八月二日、九日，分別在中山高速公路內湖、三重、重慶北路、五股交流道的入口匝道，試辦號誌管制車輛上高速公路，實施時段是星期一至星期五每天上午六時卅分至十時、下午三時至晚上八時，星期六上午六時卅分至十時、中午十一時至下午二時卅分，高公局並已印製數萬份宣傳單，送給民眾參考，以便匝道管制時，可改行駛替代路線。

高公局人員說，台北市政府交通局人員認為高速公路入口匝道短，如果在尖峰時段實施號誌管制，被管制的車輛可能回堵到地區道路，造成地區道路交通壅塞，而建議改在每星期二、四上午九時至十時、下午三時至四時，星期六是在上午九時至十時、中午十一時至十二時；並要求車輛從匝道回堵到地區道路十分鐘時，就要暫時解除號誌管制，而匝道警戒線五分鐘沒有車輛通過時，才恢復號誌管制。

公路警察局人員昨天指出，台北市政府交通局「本位主義」太濃厚，只注意上高速公路的車輛不要回堵到地區交通，而沒有考量到試辦號誌管制改在尖峰時段實施，將無法估計交通流量大時，號誌管制對高速公路、地區道路交通的影響，使得試辦成效打折扣。而且，公路警察局在尖峰時段到高速公路執勤，又要在尖峰時段派員配合實施號誌管制，調度也有困難。

據瞭解，交通部運輸研究所昨天上午與高公局、公路警察局及台北市政府交通局人員再次協商，公路警察局人員要求運研所負起「主導」權責，在匝道車輛回堵或稀少時，應由運研所人員指揮暫時解除號誌管制或恢復管制，避免台北市府交通局或台北市警察局交通大隊人員任意指揮高速公路號誌管制或解除管制。

82.7.20 聯合報

# 堵回流車 制管誌號 路公速高

## 痛陣期初是只為認局公高 跳肉驚心局通交市北 制管停暫迫被度三

記者胡寶璽／台北報導

交通部高速公路局昨天下午在南京東路六段北上基隆匝道處試辦兩次紅綠燈號誌管制，在駕駛人普遍不熟悉及管制方式欠當下，車輛一再回堵到南京東路六段（泰帥公路），上午曾被迫取消兩次管制，下午則取消一次管制，儘管高速公路局對試辦情形覺得滿意，台北市政府交通局官員卻看得心驚肉跳。

為紓解高速公路車流，高速公路局和交通部運輸研究所擬在匝道利用號誌管制車流，初期在台北都會區試辦，如成效良好，再擴及其他都會區，昨天首次在南京東路六段上高速公路匝道處率先試辦，試辦時間為上午九時至十時，以及下午三時至四時，兩個尖峰時段。

交通局指出，由於南京東路六段上高速公路匝道離泰帥公路下內湖匝道約五百公尺，離正氣橋也還有兩三公里，因此，昨天的措施僅對於泰帥公路車流有影響，尚不致對市區交通造成衝擊。

但交通局擔心其他將陸續加入管制的交流道，包括台北、內湖交流道由於緩衝路段未必像南京東路這樣長，且接近市區，一旦回堵，後果不堪想像。

記者郭錦萍／台北報導

高速公路局昨天在內湖交流道北上匝道試辦燈號管制，由於中途曾因車流回堵，管制被迫短暫解除，也造成台北市交通局略有怨言，不過高公局表示，任何一個交通新措施開始總會不順利，等大家熟悉後，效果就會顯現。

昨天上午有些人駕駛人不知道內湖匝道口為何管制，還以為前方發生事故，過了燈號後還慢慢前進；有些人則是不適應快速變換的紅綠

燈，顯得手足無措，而匝道也一度有車流回堵現象，所幸公路警察疏導得宜，並沒有對市區車流造成影響。

不過台北市交通局對車流回堵的情形，顯然極不諒解，認為匝道口號誌管制不應在

平常日子施行，應在假日或連續假期實施，以免影響民眾的正常作息。

高公局副局長歐輝政則表示，匝道口管制是由許多單位協商後決定實施的，各單位如果有意見應在協商時說。

### 《高公局建議》

## 號誌轉換 只有三秒鐘 防止塞車 請勿放空檔

記者陳燕樺／泰山報導

中山高速公路內湖交流道南京東路北上入口匝道昨天第一天實施儀器、號誌管制車輛上高速公路後，公路警察局、高速公路局人員表示，比預期效果好，但有部分民眾不知道這項管制措施或將車子放空檔等候，才會造成車輛回堵到警戒線。

高速公路局人員說，高速公路內湖交流道南京東路北上入口匝道昨天首先實施儀器、號誌管制車輛，因部分民眾不瞭解號誌週期，且不知道號誌轉換只有三秒鐘，而將車子放空檔在停止線前等候綠燈，才會有車輛回堵超過匝道警戒線的情形。

82.7.21.聯合報



# 談高速公路試辦匝道儀控

82.7.24

記者黃國龍／報導

報載，高速公路局於廿、廿二日分別於台北內湖交流道北上基隆匝道入口及南京東路六段北上基隆匝道、三重交流道北上匝道，試辦紅綠燈管制，結果情況一團糟，前者造成麥帥公路沿途大排長龍；後者實施結果，市區車流回堵，壅塞依舊，頓時造成市區交通大塞車，車輛駕駛者怨聲四起。

台北市交通局認為，大塞車早在預料中，當初才反對，而交通部常務次長毛治國則認為，試辦情況良好，駕駛者需再加強宣導。二者之間「本位主義」的觀念，讓駕駛者無所適從！交通部運輸林組長表示，高速公路二次實施匝道儀控，現場交通阻塞並不嚴重，車輛回堵至觀查點，就開「長綠」放行，觀查點外道路並未造成大塞車，報載市區道路大排長龍，恐怕有誤。

林組長強調，交通部實施匝道入口儀控，理論上是可以紓解高速公路塞車情形，而且在國外實施效果良好，匝道儀控屬成熟技術是無庸置疑的，目前試辦情形是屬學習階段，由學習中累積經驗，因此至十月初止會再繼續實施匝道儀控試驗。

林組長認為，二次匝道儀控並不是失敗，交通部為了紓解交通並不會放棄此計劃，開放「長綠」只是計劃中的一種試驗，並非外傳「被迫放行」，由於駕駛者及號誌管理員未熟悉匝道管制，造成車輛回堵觀查點，這是「預料中的事」，此次宣導方面由於新聞局忙著「民意調查，造成宣傳傳片無法普遍宣導，實為憾事，造成駕駛者無法適應，今後交通部會加強宣導。

台北市交通局承辦人員郭先生表示，高速公路實施匝道儀控原則上不反對，只是不同意在平常時間試驗，應該在連續假日實施，為何交通部不選在連續假日實施，那就不知道了！其認為，報載市區大塞車是沒那回事！車輛回堵觀查點就「長綠」放行，可能是五〇〇公尺之長龍被外界誤導所致。

據本報記者在美國了解，高速公路匝道入口採用儀控效果良好，美國高速公路接近市區路段塞車情形也是常發生，但沒有本國那麼嚴重，交流道實施匝道儀控並未看到有塞車情形，FREE WAY不收費，郊外車輛分散，停車場到處都有，路幅又大，再加上守法觀念，市區交通自然流暢。

反觀本國，台北市截至廿二日為止汽機車成長數已突破一百五十萬輛，平均每月以八千輛速度持續上升，台北市目前人口二百七十萬平均每一點七人就擁有一部汽機車，監理處官員預估，明年機動車輛人數將達一百六十萬輛，而道路面積近五年來只增加一千多萬平方公尺，停車位不夠，車輛無法停放，再加上路面狹窄，高速公路實施匝道儀控數分鐘車輛立即回堵觀查點，當然是意料中的事，如長期實施，車輛回堵市區也是必然的事！

欲改善高速公路交通，必須高速公路與市區道路配合，大家勿指對方「本位主義」，在惡劣的條件之下要改善交通談何容易，台北市交通及泰山以北高速公路要紓解，恐怕會讓專家傷透腦筋的！

高速公路交流道至市區道路應採高架道直通市區，避開紅綠燈之管制，以免上下高速公路車輛影響市區交通，而且主要道路必須依據流量調查採用一路綠燈法來管制。美國實施上下班專屬車道，我國應該可以作為借鏡。

管制交通的信號燈反而變成交通阻塞的原因，交通工程方面就失去意義了，建議主管機關確實做好流量調查，來設置紅綠燈秒數，無高架道配合之道路也應該設立通往高速公路專用道。

要改善高速公路交通必須全國總動員，交通工程、交通執法、交通教育三者同時實施，如大家各守「本位主義」，專家們一直拾人牙慧頭痛醫頭、腳痛醫腳的做法，恐怕數年之後高速公路會成為SLOW WAY

# 好良效成 施措控儀道匝全實路公速高

慰欣示表玄兆劉 上以里公十八達速時行車均平日首期假續連慶國

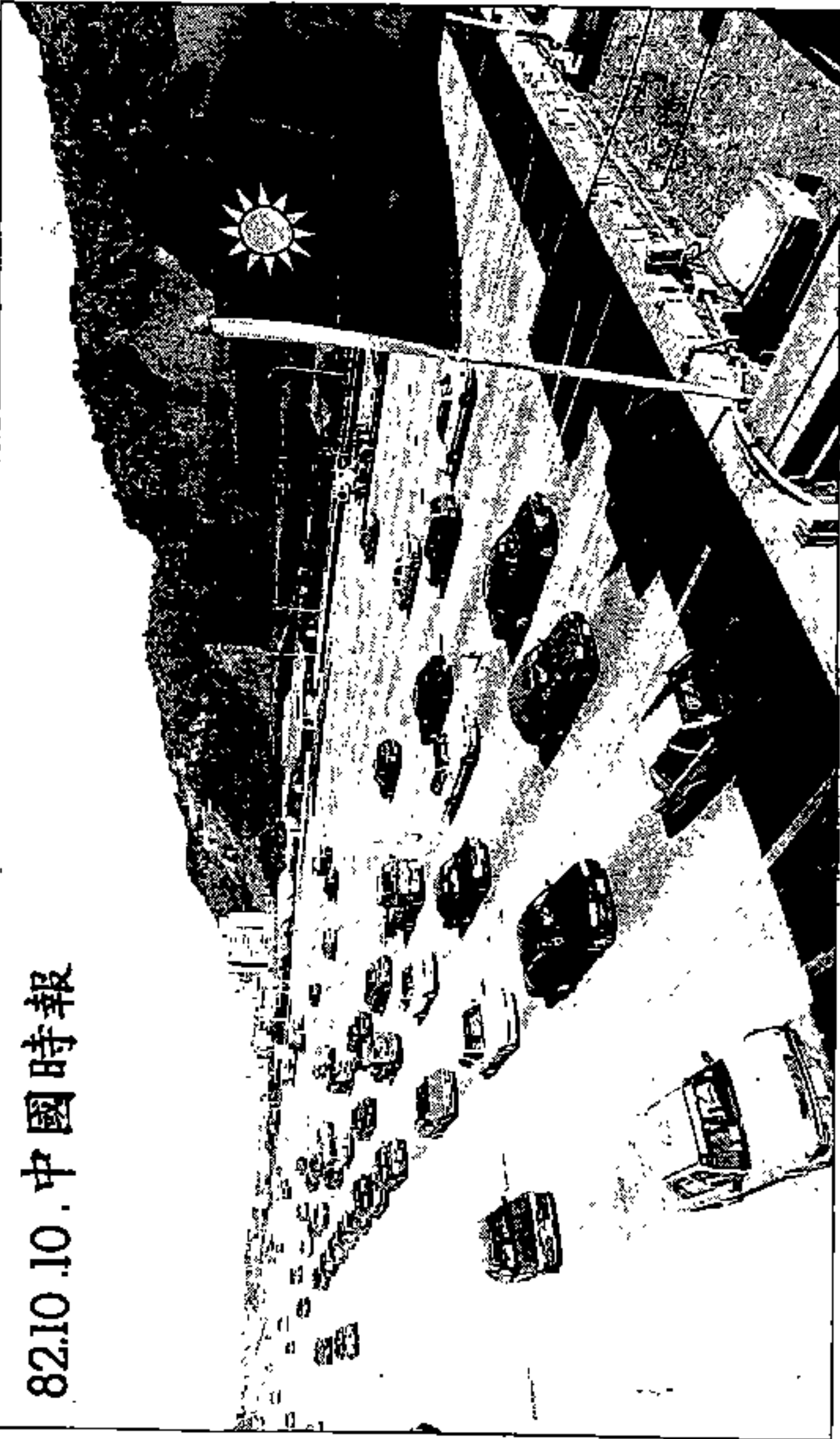


82.10.10.中國時報

## 高速公路空前順暢

交通部從九日中午起在高速公路員林以北路段實施「匝道儀控」措施，雖然因而造成上匝道前路段的輕微回堵（上左），但高速公路全線卻保持了空前的順暢（下）。公路警察局員警也在交通控制中心待命監控（上左）。

（圖文：陳明仁）



【記者方仰忠台北報導】昨天是雙十國慶連續假期的第一天，高速公路再度進入交通的尖峰期，在交通部全面實施匝道儀控、夜間不收費等疏導措施之後，高速公路的行車狀況有了很大的改進，平均時速多維持在八、九十公里左右，交通部長劉兆玄欣慰的表示，只要高速公路的主線能維持暢通，就表示我們的交通還是有希望的。

九日凌晨零點起，高速公路開始實施夜間不收費的措施，希望藉此鼓勵部份駕駛人改在晚上行駛高速公路，以疏解白天的尖峰車流，根據高速公路局的統計，昨天慶晨時段的南下車流比去年同期的連續假期期間增加了十一%，北上的車流也增加了十五%，顯示部份駕駛人已經願意改在夜間上路，交通部實施高速公路夜間不收費的疏導策略已經達到了預計的效果。

到了昨天中午，許多返鄉的民衆陸續上路，高速公路員林以北的十四個交流道也從中午十二時起開始實施匝道管制措施，交通部運輸研究所的工作人員和公路警察局的員警在每一個匝道口負責管制的工作，工作人員一手持無線電、大哥大和控制中心連絡，一手操縱匝道的號誌設備，員警們也配合號誌指揮車輛暫停或前進。

而運輸所運安組組長林大猷則和高速公路局的同仁及公路警察局的領班人員坐鎮在公路警察局的交通控制中

心，桌上的呼叫器、大哥大、無線電和數具有線電話不斷響起，工作人員一面接聽電話，一面隨時把各交流道傳來的訊息紀錄在手上的筆記本及牆上的統計表上。

下午兩點半，交通部長劉兆玄和運研所所長張家祝登上空中警察隊的直升機，從台北沿著高速公路上空飛行到台中，張家祝沿途並把高速公路的路況傳遞到交通中心，讓工作人員隨時調整匝道儀控的週期和秒數，一直到近五點左右，才結束空中視察，降落在高速公路局聽取控制中心人員的簡報。

截至下午五點為止，高速公路台中以北的主線路段平均行車速度仍維持在時速八、九十公里左右，比過去的平均時速二、三十公里或索性堵死不動，有了極明顯的改善，而且根據統計顯示，高速公路主線的車流量並沒有減少，每小時通過的車輛數大約在五萬至六萬輛之間，但駕駛人在高速公路上花費的時間卻大幅降低，全面提升了高速公路的運輸效率。

劉兆玄表示，根據他從空中觀察的結果，實施匝道儀控已經達成預計的成果，尤其在整體硬體設備仍不健全的前提下，能有這樣的成績實在令人感到欣慰，他呼籲所有使用高速公路的駕駛人要注意安全，並遵守號誌的指揮，只要在連續假期期間高速公路的主線得以暢通，改善交通還是有希望的。

中山高與二高車輛匯集、縮減道車、系統設計複雜

## 新竹交流道嚴重壅塞待改善

方法，未來將在全面檢討之後，再找出一個更可行的辦法，改善新竹交流道的瓶頸現象。

【記者方仰忠台北報導】交通部在九日下午對高速公路員林以北路段實施匝道儀控措施，雖然高速公路全線的車況大致順暢，但圓山及新竹交流道仍有壅塞，交通部官員指出，交通部將再設法改善這兩個瓶頸。

交通部昨天在高速公路員林以北路段實施「匝道儀控」措施，從各交流道傳來的報表及訊息來看，唯有圓山及新竹兩個交流道仍造成嚴重的壅塞，有待交通部進一步改善。

交通部官員指出，以圓山交流道為例，交通部原本希望在圓山交流道也實施匝道儀控，但由於建國北路的交通狀況對台北市的交通影響很大，台北市政府不同意交通部實施匝道儀控，因此交通部只好放任圓山交流道的車輛自行進入高速公路，造成這個路段的壅塞。

交通部官員指出，從試辦的效果來看，匝道儀控並不會對市區道路造成太嚴重的影響，交通部未來會和台北市政府再進行溝通，希望還是能實施匝道儀控，改善高速公路的交通狀況。

另外在新竹交流道方面，由於中山高速公路和北二高在新竹交流道會合，兩條高速公路的車輛在此匯集，再加上車道的縮減，造成壅塞已經是不可避免的事，加上新竹系統交流道的設計十分複雜，很難實施匝道儀控，因此壅塞的情形一直難以改善。

交通部官員表示，昨天下午交通部以限制北二高車輛進入中山高的方法改善這個路段的瓶頸，犧牲了北二高用路人的權益，實在是一個不得已的

82.10.10. 中國時報



彰化交流道北上匝道短促 實施管制勢必回堵

## 連續假期 請迂迴上路

【記者黃志宏彰化報導】中山高速公路從九月至十二月期間，在連續假期實施匝道管制，在十日國慶日及光復節等連續假日，可能導致彰化交流道交通回堵現象，彰化縣警局交通隊九日特別提醒駕駛人改道行駛，以免塞車。

交通隊長林應指出，交通部運輸研究所為緩解高速公路連續假期交通壅塞狀況，自九月三十二月期間選擇十月九、十、十一、十三

天，以及光復節、先總統蔣公誕辰紀念日、國父祭辰紀念日舉行交通管制，其連續假期，實施匝道管制管制試辦工作。

彰化縣所轄的彰化、員林交流道列入北上匝道管制範圍，管制時間為十四時至廿時。

由於彰化交流道北上匝道短促，一定會造成彰水路、彰鹿路、線東路、山至國路等道路嚴重阻塞，彰化縣警局為了避免北上彰化

交流道駕駛人，不會因匝道臨時管制措施而造成交通阻礙，特別呼籲駕駛人用下列方式避開該路段。

一、彰化、和美、鹿港地區車輛駕駛人，請行駛台十七線濱海公路往彰化、台中港路上。

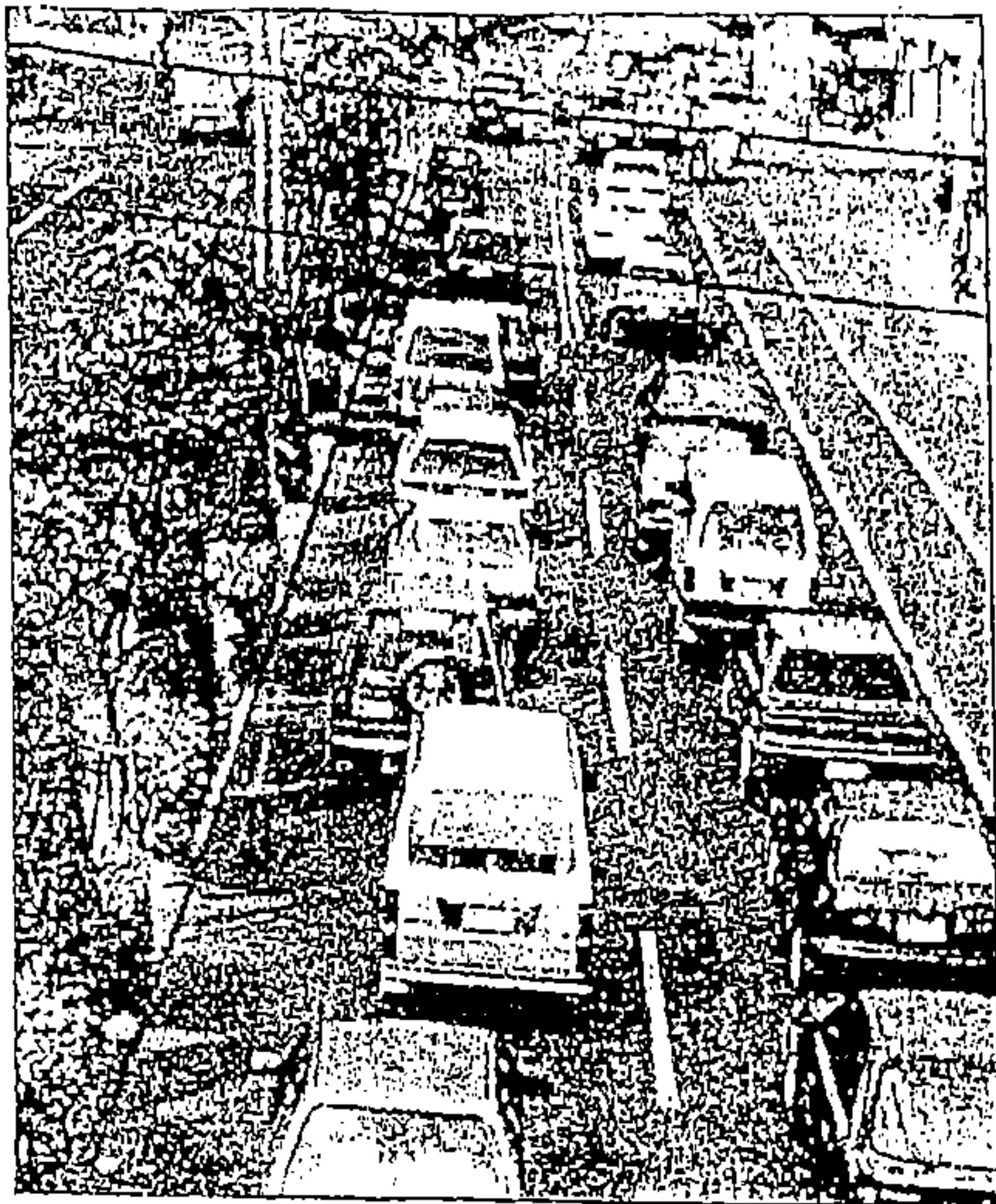
二、鹿港、和美地區車輛行駛彰化交流道發現堵車，請立即改走線東路、彰鹿路、金馬路、台一線北上。

三、自溪湖、埤頭、秀水地區行走彰水路車輛，發現匝道壅塞，建議繼續直行中華西路左轉金馬路、台一線北上。

四、花壇、員林地區由台一線進入中央路，發現回堵現象時，可右轉中華西路後左轉金馬路、台一線北上。

平常即嚴重塞車 加上高速公路匝道號誌管制措施

# 豐原交流道前路路段 塞死了



每逢公路實施連續假期匝道封鎖管制，原本即嚴重塞車的豐原交流道前路路段，昨日更是大排長龍。

(何珊攝)

「記者何珊台中報導」平常即經常塞車的豐原、神岡交流道，九日實施南下匝道號誌管制措施實施後，許多車輛更上不了交流道，致交流道匝道前路段，神岡的中正路、潭子大排長龍。

而匝道公路位於台中縣的豐原、神岡交流道，因為當初的設計是喇叭型匝道，路寬也有誤，平時車陣即相當擁擠。

因為該交流道前部的中正路，係往來豐原、神岡地區之重要道路，也是山海線地區聯絡的交通要道，交通且荷沈重，常造成嚴重塞車。

日前，豐原、神岡、大排、潭子等市會為了解交流道問題，發起萬人簽名請願活動，但該匝道公路局應重視，加速改善豐原、神岡交流道的塞車問題。

昨天適逢國慶日連續假期開始前，許多民眾要返家，上豐原、神岡交流道前部的中正路，上午已擁有不少上高速公路的車輛，在交流道匝道前停滯不前。

到了下午，該匝道實施南下號誌管制措施，車輛更塞，多塞上高速公路的車輛，被擋在匝道前部的中正路，車輛大排長龍，豐原市區不少道路亦因而受到影響。

據指出，豐原、神岡交流道至豐原市區的中正路，因為路窄，且路長不長，平時車輛就擁擠，加上高速公路實施管制措施，許多上不了高速公路的車輛自然塞在豐原市區，駕駛人抱怨不已。

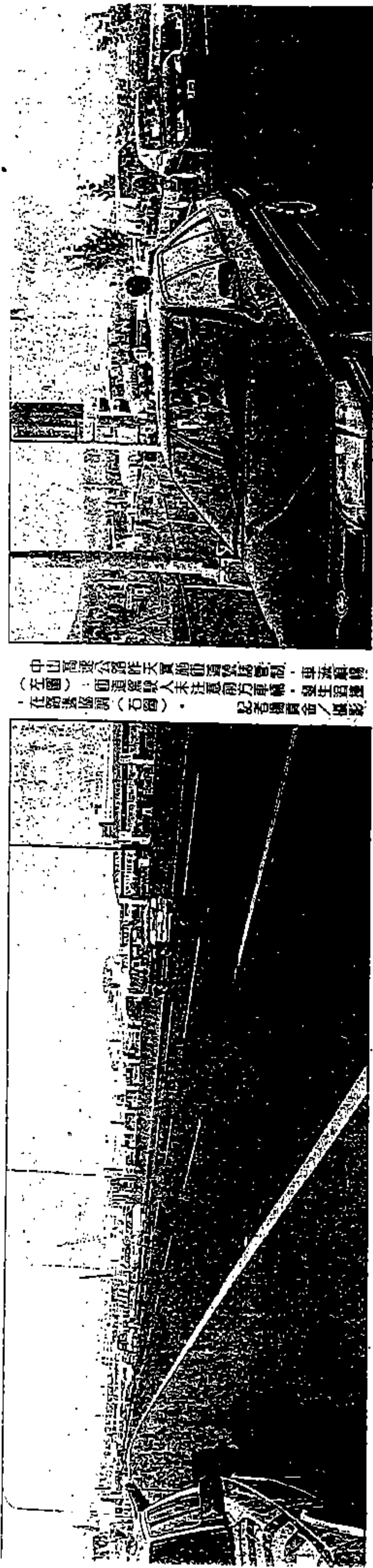
「中市訊」高速公路於連續假期實施匝道管制，台中附近的中港、中清及五田交流道從昨天下午開始管制，秩序大致良好。

交通部長劉兆玄在交通部官員陪同下，搭機從北部一直接往南觀察。

昨天，中港交流道南下路段原本預定從下午二時開始實施匝道管制，但因車流量不大，從下午三時才開始管制，雖然交通號誌是自動控制的，但昨天仍有事人在場調節，視車流大小做因應措施。

有一名駕駛人開車經過匝道時聞紅燈，立刻按交響喇叭，經並非惡意，而且又是當日實施匝道管制，當警開了發動機後予以放行。

82.10.10.中國時報台中版



中山高速公路昨天實施匝道收費管制，車流頓滯（左圖）；匝道駕駛人未注意前乃車禍，發生追撞，在路邊協調（右圖）。  
記者楊貴金／攝影

# 暢順 路公速高山中 制管誌號施實

## 車塞道匝 撞追成造意注未人駛駕分部

【本報記者楊貴金報導】  
台聯省公路局在國慶日二天半連續假期的首日，在泰山鄉與五股鄉交界處施工加封路面，造成新五路交通大堵塞，引起不少指責，部分駕駛人認為公路局選定的加封路面時間不對。

省公路局昨天在五股與泰山鄉交界處全面加封新五路路面，因昨天是國慶日二天半連續假期的第一天，中午十二時起至下午六時止，中山高速公路實施匝道收費管制措施，而新五路正好與五股交流道相接，受施工影響，使新五路嚴重堵塞，車輛大排長龍，駕駛人嚴厲無法上五股交流道而有怨言，批評公路局昨天加封路面不是時候。公路局工作人員說，這是上級的指示，他們只是執行而已。

記者楊貴金／泰山報導

中山高速公路實施匝道收費管制，車流大受影響都良好，機經以北為例，南下車道時速在九十公里以上。因部分駕駛人過於大意而發生後車追撞前車的事外，以五股交流道來說，發生追撞以後兩輛車都停在狹窄的交流道邊，不但影響車流，執勤警員為了處理追撞糾紛，也耽誤執勤工作。

五股交流道匝道管制昨天下午五時許一度影響省道號生癱瘓，經高公局與公路警察人員協調後，高公局人員將綠、黃燈由十三秒調整為廿二秒，紅燈由十二秒調整為八秒，才紓解堵塞。

中山高速公路昨天實施南下車道十七處匝道收費管制，高公局表示，昨天主線道相當順暢，車流時速高達九十公里以上。但有些駕駛人沒注意匝道收費管制，造成部分車輛滯留。

高公局人員說，首度試辦高速公路匝道收費管制效果不錯，除嚴格的管制外，北二高及凌雲等時至六時不收費，也分別紓解部分車流。

記者楊貴金／泰山報導

82.10.10 聯合報



# 高速路匝道管制 車行順暢

## 昨車輛時速達六、七十公里 未來尖峰時段也將實施

【本報訊】國慶日連續假期從昨天午後展開，交通部為紓解高速公路行車壅塞，從中午起至晚間八時，在中山高速公路員林以北十四處交流道南下匝道，首度實施匝道封鎖管制車流，實施結果成效良好，車輛平均時速達六、七十公里以上；交通部長劉兆玄在搭乘直升機在空中巡視後表示滿意，指示未來在平常日的尖峰時段，也計畫實施匝道管制。

制。

不過，昨天高速公路交通狀況唯一美中不足的是：中山高速公路與北二高新竹交會處，由於二條主線先天上無法管制，大批車流交會形成瓶頸，車輛大排長龍達數公里之遠；經劉部長指示後緊急管制北二高車流，讓中山高車輛先行，才使壅塞車流略微改善。

至於原先最擔心的匝道下地方連綿道路交通狀況，也較預期理想，雖然車輛排隊等候駛上高速公路，但是在地方道路排隊均未超過壅塞車警戒線，所以沒有嚴重影響地方交通；而車輛在駛上高速公路後，車速平均可以達到六、七十公里，甚至八十公里左右，對整體交通改善有相當幫助。

交通部表示，昨天實施高速公路匝道封鎖管制的地點，在員林以北十四處匝道，明天是收假回程日，下午二時至九時，將繼續在內湖、台北、三重、林口、桃園、內壢、中壢、楊梅、台中、王田、彰化、員林等十二個交流道的北上匝道，再度實施匝道封鎖管制車流。未來光復節、先總統蔣公誕辰、國父誕辰連續假期，將繼續實施匝道封鎖管制。



↑交通部長劉兆玄（右）昨天親自搭乘空中警察隊直升機，在空中觀察高速公路工程局匝道管制實施成效。

記者 黃麗安／攝影

82.10.10 民生報

# 首度連續假日 高速公路行車狀況大幅改善

## 實施匝道儀控 昨下午二時起實施林以北十二個北上匝道實施儀控措施，主線皆能維持七、八十公里平均時速節省用路人不少時間

【記者方仲志台北報導】十一日下午，高速公路進入連續假期北上車潮的尖峰期，交通部從下午兩點起在瓦寮公路員林以北的十二個北上匝道實施匝道儀控措施。雖然一度造成中部一帶的匝道及部份路段產生堵車現象，但高速公路的主線則大致保持了七、八十公里的平均時速，節省了大多數用路人的時間，高速公路連續假期期就成為不堵車場的美夢，也首度脫離。

昨天下午兩點起，高速公路開始進入連續假期期結束前的北上交通尖峰期，交通部運研所的工作人員再度實施匝道儀控措施，從全線的行車狀況來看，除了員林、王田、台中交流道及苗栗一帶路段有堵車之外，高速公路主線的行車狀況大致維持在七、八十公里的時速，過去高速公路每逢連續假期期就塞車不動，駕駛人在高速公路上行車不前進或後退行駛的噩夢，已經不再重演了。

交通部運輸研究所所長張家祝表示，在運研所的規劃中，從南部北上的長程車輛應享受使用高速公路的優先權，因此運研所在員林以北的中部路段執行儀控，控制中短程車輛進入高速公路的數量，以保持高速公路主線的暢通，造成中部部份駕駛人必須在匝道上等候，是一個無法避免的現象，未來運研所將檢討執行的情形，再就技術上的改進。

昨天下午起，雖然大部份的民眾不是在休假就是在趕路，但交通部運研所所長張家祝和運安組組長林大雄卻早已進駐在國道公路交通控制中心，掌握工作人員在各匝道執行儀控的情況，隨後自己駕車前來高速公路局但因需警衛不假設他而一度遭警衛攔阻在國道公路局門口的交通部常務次長毛治國也進入交通控制中心，為辛苦執勤的工作人員慰勞打氣，並對整體的執行成果表示滿意。

根據國道公路局的統計資料顯示，十月九日及十月十日兩天，通過國道公路泰山收費站的車輛共計有三十五萬五千七百多輛，只比去年同為兩天半的光復節假期間兩天的車輛數約少了二%，但整體的行車速度卻比去年提高了許多，平均時速大多維持在七、八十公里左右，為長程的用路人節省了將近三、四小時的駕駛時間，顯示交通部相關措施已經使國道公路發揮了相當高的效率。

【記者方仲志台北報導】交通部常務次長毛治國十一日指出，從國慶日連續假期期的高通公路行車狀況來看，交通部對國道公路連續假期期所推行的相關措施已經收到了預定的成效，同時配合政府政策實施夜間六折優惠票的統聯客運也提高了載客率及收入。

毛治國指出，實施匝道儀控之後，雖然部份的車輛會在匝道上等候一段時間，但高速公路主線車道平均速率多維持在時速七、八十公里之間，大幅節省用路人的行駛時間，而且兩天來，通過國道公路來往台灣南北的車輛總數跟兩天，通過國道公路泰山收費站的車輛共計有三十五萬五千七百多輛，只比去年同為兩天半的光復節假期間兩天的車輛數約少了二%，但整體的行車速度卻比去年提高了許多，平均時速大多維持在七、八十公里左右，為長程的用路人節省了將近三、四小時的駕駛時間，顯示交通部相關措施已經使國道公路發揮了相當高的效率。

## 劉兆玄：給參與改善計畫的同仁打70分

### 毛治國指我國公路管理系統水準已向邁進十年進入「智慧型車路系統」時代

【記者方仲志台北報導】交通部部長劉兆玄十一日指出，他不能忍受一個為人詬病的問題長久存在，而交通部對這個問題又束手無策，眼看著問題持續惡化。這正是交通部這次動員所有的力量改善高速公路在連續假期期間服務品質的最重要原因。他並給交通部同仁在國慶假期執行高速公路改善計畫的成果打了一個七十分。

劉兆玄指出，高速公路在連續假期期間的服務品質極度惡化，已經是社會大眾最為詬病問題，交通部這次動員多的人力改善高速公路的服務品質，絕不是在詬病個人或那個單位，但是卻可以證明，交通部不是一個束手無策的部會。

劉兆玄表示，他一向處事的風格是無法忍受一個長久為詬病問題一直存在，而自己也束手無策，他相信只要透過一些科學化的管理方式，一定可以改善高速公路的服務品質，即使只能改善百分之十，所有的努力都是值得的，但絕不能放任問題繼續惡化。

劉兆玄前天在親自登上國道公路局所屬的國道公路行車狀況，並瞭解全體工作人員的執行情形之後欣慰的表示，匝道儀控和其他的相關措施已經收到了相當的成效，雖然整個措施仍有多需要改善的地方，但他願意給所有參與改善計畫的同仁打一個七十分。

【記者方仲志台北報導】交通部常務次長毛治國十一日下午在公路局交通控制中心表示，匝道儀控措施的實施成功，代表我國的公路管理系統的水準向前邁進十年，正式進入「智慧型車路系統」的時代，交通部未來將繼續推廣結合資訊與現代化管理的交通系統管理措施，讓民眾享有更多便利。

毛治國指出，匝道儀控系統並不是我國首創的管理措施，事實上國外某些國家已經運用匝道儀控措施十年之久，成效都極為良好，交通部運研所過去也曾經採取匝道儀控措施，但即遭到許多推行的阻力，交通部這次首度試辦匝道儀控就獲得如此的成功，令人感到相當鼓舞。

毛治國指出，在交通部準備推行匝道儀控措施的時候，許多長官和部內少數單位都抱持著懷疑態度，質疑匝道儀控措施的效果，萬一這次交通部執行匝道儀控措施失敗，整個公路管理觀念和作法勢必倒退，幸好這兩天的執行成效不錯，交通部今後也可以放手推行其他的現代化公路管理措施。



# 匝道儀控 交通部擬擴大全綫實施

## 夜間不收費措施也考慮擴及平常日大貨車及大客車

【本報記者謝蓉蓉採訪報導】由於國慶假日實施的匝道儀控管制和夜間不收費措施，成效極為良好，因此交通部正考慮，將匝道儀控的範圍，由目前的員林以北，擴大為全綫實施，而夜間免收通行費的措施，也考慮擴大至平常日的大貨車及大客車，大客車擬全面免收通行費。

交通部運輸研究所長張家祝表示，由於大客車對緩解車流有極正面的意義，所以若能全免通行費，將可以吸引更多民眾使用廉價的大客車，而為改變各車種使用高速公路的時段，所以若能將大貨車及大客車，移至夜間，則可使高速公路的使用功能提高。

昨日國際道路協會理事主席維克，也前往中山高速公路了解匝道儀控的管制情形。維克表示，若能使高速公路的功能提高，則有必要使高速公路更安全，根本之道，在於建立民衆的交通安全觀念。維克昨日因大量返鄉之車潮將陸續北上，因此，中山高速公路繼續實施北上十二個交流道計二十個匝道管制，因應尖峰車流。

之分布型態，自員林交流道以北於下午二時至八時實施入口匝道儀控交通調節的管制措施。管制開始前，由於從南部地區北上之車輛數極大，加上中部地區上高速公路之車輛不斷湧入，以致員林以北路段產生局部壅塞，時速曾降為二十公里以下，但自員林交流道開始管制後一小時左右，速度即已回升至五十五至七十公里，有鑑於此，運輸所立即透過可能的管道，呼籲中部地區用路人配合南下大量車流，儘量避開尖峰時間及短途車輛儘量改道，

以避免高速公路匝道以及主綫均可產生回堵之現象。同時，為因應流量之分布型態，中部地區入口匝道必須採取較嚴格之三號管制（即綠燈加黃燈十二秒，紅燈三十三秒）後，主綫行駛速率方能維持在五十公里左右。

# 優先觀念——解決交通壅塞良方

【本報記者謝蓉蓉採訪報導】交通部在此大連假期首度實施了匝道儀控管制，成效令人「出乎意料」。從此管制經驗中，最值得國人借鏡的是一「優先觀念」，這在我們交通資源供不應求的窘境中，是解決交通壅塞的一大良方。循此優先觀念準則，對未來作交通管制規劃的交通官員來說，將有更大的空間。

政府向來在作各項交通規劃時，「均衡」經常是最大的考量，也由於多數交通官

員將此種均衡觀念誤植，甚至視為所謂的「民意」，才使得長久以來我國的交通規劃多為「急就章」，而缺乏創意，甚至拒絕沿用國外已使用多時的管制方式與策略。如今連假期間高速公路管制措施的成功，對交通規劃人員來說不啻為一最大的鼓舞，相信也可使得交通官員未來在作規劃考量時，不再自我設限了。

由於我國的交通建設自十大建設以後，即缺少大規模的建設及規劃，使得交通建

設出現斷層，而缺乏建設的最大影響即是交通供需出現不平衡，也使得交通資源處處出現壅塞情形，這也就是為何每屆連假期間高速公路就會寸步難行了。而過去交通規劃人員也試圖有所突破，只可惜不是官員沒有擔當，就是過於保守，「和稀泥」的交通即成為民衆和官員的最痛。

此次高速公路新的管制措施另一個最重要的啟示，即是民衆並不是如一般官員所想像的「不可救也」，在匝道上排隊的

民衆，不正說明了民衆顯然比官員預期的還要守規矩，這也說明了多年來官員預期的心態實在是錯誤，官員不做不備的作為更延誤了交通管制時機，相信從此以後此種保守作風將成為過去。

當然更值得重視的是前述的所謂「優先觀念」，在有限的交通資源下，若沒有何者為先的觀念，就會如過去所有車輛都擠在匝道上及收費站了。同理可證，其他交通規劃若能有優先觀念，則即使資源有限，也能發揮最大的功效才是，交通官員和民衆相信都可以從此次交通管制策略中，獲得更深一層的啟發。



# 假日的高速公路 真順

## 匝道管制、夜行免費、統聯打折 收效

【本報訊】國慶日兩天半連續假期昨晚結束，由於交通部在高速公路首次實施匝道號誌管制、深夜零至六時車輛免收通行費、統聯客運深夜班車票價打折等交通紓解措施，使高速公路行車十分順暢，車速平均可以達到七、八十公里以上。交通部對此次試辦結果表示滿意，決定今年之內每次連續假期均將持續實施。

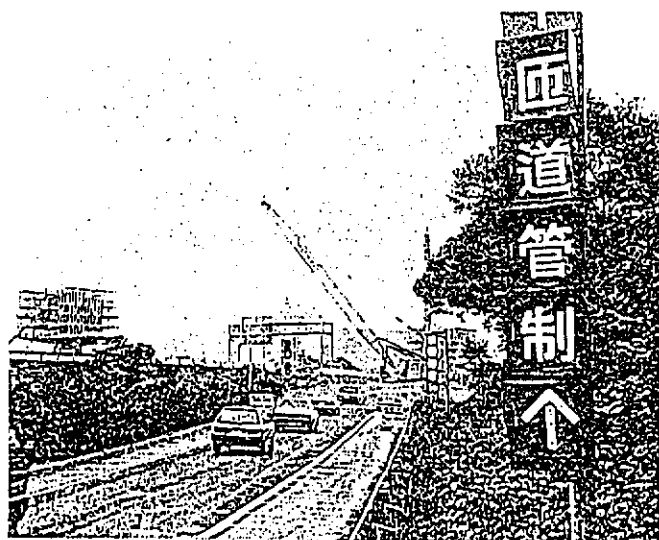
負責規劃此次高速公路連續假日交通疏導整體

改善計畫的交通部運輸研究所長張家祝昨表示，這次試辦在高速公路匝道管制方面，雖然部分車輛在匝道可能等候半小時至一小時，但是可以維持高速公路主線交通順暢，對整體交通改善具有成效；而夜間免收通行費使白天尖峰車流移轉到夜間，分散尖峰時段車流，統聯客運配合政府的夜間四條路線票價打六折措施，也具有吸引旅客效果，希望下次連續假期台汽客運也能加入打折優待。

→由於交通部在高速公路實施匝道管制車流，使得此次國慶日連續假期交通十分順暢。

記者

楊嘉慶／攝影



根據高速公路局指出，昨天高速公路員林以北十二個交流道匝道，從下午二時起實施匝道管制控制車流，除了苗栗、員林、王田等部分路段交通狀況較差，車速一度在廿、卅公里，其餘各路段主線交通均十分順暢，平均車速可以達到七、八十公里以上，較往年連續假期交通狀況改善。至於在夜間離峰時段方面，車

輛免收通行費使近百分之卅車流移轉至深夜，而統聯客運四條實施夜間票價打六折路線，除了台北至台中線外，其他台北至台南、高雄、屏東線，幾乎班班客滿，即使票價打六折仍然出現盈餘，統聯客運不只賺了形象，也贏得營收。台汽客運在統聯強勢折扣競爭下，許多客源被統聯吸引走，營收不如以往。

82.10.12.民生報

# 連續假期 最後一天 高速公路匝道儀控提前收工

## 統聯夜間降價 載客率高達九成

記者李健果／台北報導

國慶連續假日昨天結束，高速公路昨天對北上的車流，也實施了匝道儀控管制，結果一樣收到很好效果，平均車速都可維持在每小時七十公里水準。夜間不收費措施也吸引了車輛夜間上路，而統聯的夜間降價措施，創下了歷年來少見的平均載客率九成水準。

此次高速公路實施匝道儀控管制車流，加上夜間不收費的雙重策略，收到的效果連交通部官員都十分意外。交通部次長毛治國表示，此後這兩項制度擴大實施到一般假日或平常日，而交通部也正考慮採取更嚴格的管制手段，例如夜間禁行大貨車等。

高速公路昨天下午二點至九點，員林以北的十二個交流道實施北上車道匝道儀控管制。一般而言，昨天車流都能維持在時速七十、八十公里，部分路段則受到車道縮減及車禍影響，發生局部阻塞。由於管制成功，昨天的匝道儀控提前一小時結束。

昨天發生阻塞的北上路段包括：台中—員林段、苗栗造橋—三義段、楊梅—中壢段及圓山—汐止段，下午因北部部分路段下雨，車速受到影響。北二高除了龍潭收費站附近昨天下午壅塞外，其餘路段都十分暢通。至於省道及地區道路，昨天則出

現大量車潮，路況不佳。

交通部官員指出，以往連續假日高速公路一發生事故，一定會雪上加霜，車輛不斷湧上，形成惡性循環，但高速公路昨天發生車禍的路段，由於匝道實施更加嚴格的管制，仍能維持適度的暢通。

配合夜間不收費措施而採夜間六折票價的統聯客運，果然吸引不少乘客，夜間載客率平均高達九成，較平常只有四成的載客率高出一大截，而未降價的台汽客運則成績平平。

記者楊貢金／泰山報導

中山及北部第二高速公路十二個收費站，國慶日連續假期凌晨六個小時不收通行費，高速公路局初步估計，三天共使國庫短收一億九千一百四十一萬餘元。高速公路局表示，高速公路收費站凌晨不收費的措施，吸引不少駕駛人，確實達到紓解白天車流的功效。

高速公路局初步估計，國慶日連續假期自九日中午到昨天為止，每天的凌晨零時到六時止，九日南下北上的大小車輛共有九萬六千九百九十三輛，十日共計十五萬八千四百四十一輛，十一日共計一萬零七百八十一輛，總計計六萬三千零一十五輛。

82.10.12.聯合報

# 高速路車流管制 朝「全線化」努力

## 雙十節連續假管制成功

記者李健果／台北報導

高速公路雙十節連續假日車流管制成功，已使交通部更為確定未來的管制方向，交通部官員昨天表示，明年起車流管制將朝「全線化」、「自動化」及「常態化」三方向逐步落實，至於擴大大眾運輸車輛免收費時段、鼓勵大貨車夜間上路及禁止大貨車連續假日上路，都是可列入考慮的方案，但須從長計議。

交通部官員昨天表示，從此次連續假日實施匝道儀控及夜間不收費措施，收到相當好的效果，使得交通部對恢復高速公路昔日高速水準更具信心，但經檢討後，也發現一些缺失，影響了管制效果。

主要的缺點包括：（一）操控人員水準不齊，影響操控品質；（二）員林以南及苗栗路段未加以管制，導致中部匝道車流受阻嚴重。（三）新竹系統交流道附近未實施管

制，造成阻塞。

## 交通部有意「常態化」實施

未來努力的方向，一是「全線化」，將員林以南的各交流道及匝道也列入管制，使全線車流平均，一路順暢。據了解，此次員林以南未納入道儀控管制範圍，主要是硬體設施不足。二是「自動化」，未來將使用自動偵測儀器，各匝道和控制中心連線操控。三是「常態化」，即使是平常日，只要是主線道車流量大，就實施匝道管制。

交通部官員說，其他考慮中的方案包括擴大大眾運輸車輛免收費的時段，除了連續假日免收費外，平日日夜間甚至全天都可考慮開放大客車免收費；而為了鼓勵大貨車夜間上高速公路，也可考慮夜間免收大貨車通行費；至於連續假日禁止大貨車上高速公路措施，國外實施頗為成功，國內也可考慮採行，但由於對大貨車的管制措施影響甚大，必須從長計議。

82.10.13.聯合報

# 劉兆玄與黃大洲

劉兆玄與黃大洲，一個是新任不久的交通部長，一個是久居其位的台北市長，兩者都不是需要定期改選的政務官，卻在同一種交通業務上互有優劣的表現。

劉兆玄初步給政壇人士的感覺是辯才無礙，思路靈活，但是真正給民衆留下好印象應該是最近這個雙十節連續假期對於高速公路車流的整頓。

高速公路通車十幾年，最近幾年的車流狀況總是正常擠，假期塞，歷任多位閣揆、交通部長，歷經各種抱怨批評，就是了無良策，直到最近這個連續假期，實施匝道管制，加上夜間停止收費，車行速度才能維持在七、八十公里的速度，相信那兩天上高速公路的近三十萬民衆，應可感受這種出乎意外的方便。

黃大洲市長也有很多整頓交通的表現機會，但是始終只有壞表現而難有好成績，他所領導的台北市政，一年到頭弊端叢生，弊端的責任未必可以直接追究到他，他卻令人看不出曾經主動解決過什麼問題。捷運施工是黃市長上任後的市政建設重頭戲，但是這個富麗堂皇的

舞台給了他，似乎是讓他手足無措；路線開挖造成的交通阻塞，市民忍受了，一、二十個工程舞弊疑案，移送法辦便無下文，市民也無可奈何，現在是，經過多年忍受包容之後，連一延再延的木柵線何時通車，黃市長都無法交代，這樣的政府首長不只令人不滿，簡直讓人憤怒。

當然，捷運非自黃市長起建，拖拉浪費也非全因黃市長，但是，就是改朝換代，任何行政首長也都必須在有限的條件下解決前人遺留的問題，黃市長之無能，不只未能力挽前人之錯，更給後人留下戶位索餐的壞榜樣。

劉兆玄的施政績效如何，還有待繼續觀察，然而他能以簡易的轉變，突破前人的困難，就是做秀小聰明，也值得肯定，黃大洲大權在握，小事也辦不好，這樣的官派市長，不知道要有多大的荒唐才能讓他滾蛋。



82.10.14 自立晚報

《上線通交》

# 光復節連續假期 高速公路擴大匝道管制 統聯客運夜間六折

記者李健果／台北報導

交通部長劉兆玄表示，光復節連續假日，高速公路將擴大實施匝道管制，二十三日從中午十二點開始，實施南下各匝道管制；二十五日下午二點開始，實施北上匝道管制。二十三日及二十五日凌晨零時至六時，高速公路夜間不收費，統聯客運夜間車次票價仍六折。

劉兆玄昨天表示，由於雙十節連續假日高速公路實施匝道管制成功，此次將逐步擴大實施匝道管制，南下路段增加北二高新竹系統交流道的管制，北上則增加岡山交流道匝道管制。

劉兆玄指出，由於北二高與中山高速公路交會的新竹系統交流道，車流匯集會形成瓶頸，必須有一條優先，因此，仍以一高為幹道，而二高成了支道。他呼籲前往新竹以南的駕駛人，南下時不要行駛二高，以免在新竹系統交流道形成車流回堵。

他希望民眾在連續假日多利用大眾運輸工具，如果駕駛小客車，也多利用夜間不收費時段。

運輸研究所所長張家祝昨天指出，雙十節連續假日壅塞的路段包括：圓山、汐止間南下路段，員林、台中間的北上路段，另外，二十五日區運閉幕，桃園附近交流道也將出現龐大車流，希望駕駛人改道行駛。

台汽客運表示六折票無利可圖，仍無降價打算，但會儘量加開加班車。

82.10.22.聯合報



# 昨歷經第二次連續假期考驗 高速路匝道儀控 試試如意

記者蔡振源／台北報導

由交通部運輸研究所一手策劃試辦的高速公路匝道儀控計畫，經過昨天第二次連續假期的考驗，交通部相關工作人員認為「成功而可行」。

昨天下午高速公路全線實施匝道管制時，意外地，執行人員發現車輛比10月10日連假多出許多，雖然在楊梅到新竹路段，曾出現多次壅塞，部份路段行車速率降到30公里，（最高時速仍有60公里），但執勤人員仍舊「很滿意」。

運輸研究所運安組組長林大煜今天說，可能是上次連假時匝道儀控辦理成效不錯，吸引多數平常怕堵車、不敢上高速公路的用

路人；運研所在圓山交流道設置的偵測器也證實，昨天下午圓山段的尖峰小時車輛數達8500輛，較上次連續假期足足多出40%。

運研所所長張家祝也表示，要維持高速公路的主線流暢其實不難，但會造成各交流道的管制壓力。他舉例說，昨天在三重、五股及台中等處交流道，地方執勤管制員警都因看見匝道下等候車輛大排長龍，建議管制中心放行車輛入高速路，但管制中心衡量全線交通，堅持不放。

張家祝說，目前實施匝道儀控的問題在於地方支線能承受多少等候上高速路的壓力，未來全面電腦化後，問題應容易解決。

82.10.24.聯合晚報



車塞路公速高 束結期假續連

# 擠擁最段路上北 義三到螺西

地方中心記者／連線報導

光復節連續假期昨天結束，加上台灣區運動會也於昨天閉幕，中山高速公路昨天下午起北上車輛增多，西螺以北至三義間北上路段車輛擁擠，交通部運輸研究所等單位，在員林以北十四處交流道入口匝道實施儀器管制，部分交流道入口匝道因車輛排隊而壅塞。公路警察局勤務指揮中心說，昨天下午起，中山高速公路北上車輛急遽增多，西螺以北至泰安、三義間路段壅塞嚴重，下午五點以後，內壢、桃園及泰山路段車輛擁擠；北部第二高速公路在龍潭、樹林收費站及中和交流道出口有車輛排長龍的情形，南下路段在汐止、內湖、圓山間車輛擁擠。

交通部運輸研究所所長張家祝表示，高速公路昨天每小時的車輛比起國慶日連續假期結束當天要多出百分之卅，如果沒有實施匝道管制，高速公路全線可能嚴重壅塞。

中山高速公路三義到楊梅路段，自下午一時廿五分起即有塞車現象，車輛走走停停，主要塞車路段北上為三義爬坡道附近及苗栗、頭份間，南下則為湖口到北二高系統交流道路段。

中部路段以員林交流道以北到豐原交流道間車子最多，走走停停，時速才三十多公里，所幸公路警察及高速公路局以機動的紅綠燈在員林以北的各北上匝道進行管制，每次只能通行三到五輛車子。

西螺到麻豆段從下午四時起，北上車道開始出現車潮，並因一些小車禍，造成斷續塞車，到了晚上六時三十分許，車輛大量湧入，但仍維持七十至八十公里之間，南下維持在九十到一百公里之間。

南部路段上午十時至十一時及下午二時至八時分別出現尖峰，其中北上車道因實施匝道管制，車流較為順暢，且車速多維持八十公里左右，部分擁擠路段則僅有三、四十公里。南下車道則壅塞情形嚴重，尤其麻豆至路竹及岡山至楠梓間，尖峰時車輛走走停停。

記者包希勝／岡山報導

昨天是光復節連續假期最後一天，交通部及警方選在岡山交流道試辦南部高速公路匝道儀器管制，駕駛人多能配合，試辦情況良好，倒是主線車道駕駛人放慢速度觀看操作人員操作，造成交通路受影響。負責的交通部運輸研究所胡博士表示，試辦結果將作為檢討是否全線實施匝道管制或增加管制點的依据。

管制措施於下午二時至晚上八時，在岡山交流道北上道實施，運研所人員在匝道上設置流動性交通號誌，依主線車道車流量及速度，設定燈號閃亮時間。開始時由於尚未進入交通尖峰，上面道車輛不多，紅、黃、綠燈號時間分別設定為八秒、三秒及十五秒。下午四時起，逐漸進入尖峰，紅、綠燈號時間也逐漸拉長及縮短。

82.10.26.聯合報

員林至台中路段「最慘」車速僅有二、三十公里

嚴重，但台中以北高速公路交通却還不錯，部分路段可維持八、九十公里的順暢速度。因雙十節實施匝道管制，效果不錯，反吸引更多車流上高速公路，運研所將檢討光復節連續假期每一天的流量，再來評估如何改進匝道管制的施行技術及方式。

二、三十公里

# 大塞車

的情況下，大量車輛擠入高速公路，而讓交通很紊亂。



## 連續假期結束·高速公路車多

記者陳星文／南縣報導

# 實施匝道管制效果頗佳

記者潘明秀／臺北報導

中山高速公路昨(廿五)日下午二時起，再度實施假期結束後，員林以北各交流道繼續實施匝道控制，但由於民眾大多希望能在管制前擠上高速公路，因此造成了員林以南路段大塞車，所幸經過相關人員的疏導，才使車流得以恢復，車速也維持在時速四十公里的適度。運研所表示，由於以往國慶假日匝道管制的實施成效卓著，民眾在對高速公路

路重生信心後，又全湧回了高速公路，且多數車子都希望能在管制之前即上高速公路，如此不僅可以省去匝道的等候之苦，同時更可以在有效的管制下快速行駛高速公路，因此在昨日下午一時左右，員林以南路段即出現大塞車情形，時速不到廿公里，根據運研所的估算，當時每小時的車流約達三千三百輛，較國慶日高出百分之廿五，且由於員林以南交流道，並未管制，因此才造成主線

車流不斷湧入，當時相關人員即決定應先疏解此路段交通，以避免未來影響全線行車速度，後在相關人員先擇定此路段進行疏解後，將車速提升至四十公里，下午至四時以後車速更提升至八十五公里。

由於三義、頭份路段未管制，因此速度轉慢外，其他如新竹、楊梅間，即使車流很多，但平均時速仍可維持在八十五以上，顯見管制情形極佳。

連續假期，中山高速公路又見人車擁擠情況，高速公路警方在沿線均調派巡邏警車，查察取締超速及違規行駛路肩情形，俾確保來往行車安全。

適逢臺灣光復節連續假期，中山高速公路人車相當擁擠，部分區段塞車，車輛速度減緩，不少駕駛人乃行駛高速公路路肩，以節省行車時間。

高速公路警察單位沿線都調派巡邏警車監控南來北往的車輛，查察取締超速行駛及違規行駛路肩，尤其北上一〇七至一〇八公里處，警車躲得最為隱密，令過往駕駛人爲之驚異不已。有部分違規行駛路肩駕駛人在該處被攔截。

高速公路警方籲請各駕駛人宜應遵守行車秩序，切勿超速及違規行駛路肩，以策來往行車安全。

82.10.26.台灣日報

# 昨天 高速路匝道管制 多數路段車行時速約80公里

【本報訊】光復節連續假期昨天結束，交通部從昨天下午二時起，在高速公路再度實施匝道管制，由於許多駕駛人事前知道將實施匝道管制，所以搶在下午二時前湧上高速公路，導至中午時段高速公路中部地區嚴重壅塞，所幸在匝道管制後，將高速公路主線車流量控制住，多數路段車速仍能維持在時速八十公里左右。

交通部運輸研究所表示，昨天下午二時以前，原已十分壅塞的高速公路北上車道，因員林以南地區除岡山交流道外，均未實施管制，而湧入許多不受管制的車輛，使得雙車道平均車流量高達三千三百輛次，已非平日道路容量，較國慶日多出約25%車流，而很多車輛又趕在管制前湧入，導致中午左右中部地區車速一度降至廿公里左右，以致在匝道管

制一開始時倍感困難，經嚴格控制主線車速才逐漸回升。

運研所表示，昨天高速公路各路段的路況差異很大，員林至田間平均車速約四、五十公里，其他台中至豐原、三義至頭份、新竹至台北平均可維持八十公里左右，不過，下午四時至五時多，一度因特勤車輛經過，匝道管制暫時中斷，使車速減慢。

82.10.26.民生報



匝道儀控作業得宜

## 高速路 慢而不壅塞

【臺北訊】中山高速公路北上方向，昨天因駕駛人搶在管制前即上路，導致在中午十二時前，中部地區員林等路段壅塞，但也幸賴匝道儀控的管制而「起死回生」，否則全線交通將不堪設想。

運輸研究所張家祝所長在巡視全線狀況後，特呼籲駕駛人在先總統蔣公誕辰紀念日的連續假期時，多使用大眾運輸工具，短程車輛勿上高速公路或儘量利用夜間行駛，以維持順暢。

綜觀昨實施匝道儀控的情形，員林以南車輛提早湧入，都會區如臺中豐原段借道高速公路、三義頭份上下坡段等因素，是導致部份路段時速一度降到廿公里的原因，幸匝道儀控作業得宜，才使雖慢而不壅，因此新竹—臺北段雖每小時車流五千輛，仍能維持八十五公里的時速。

82.10.26.中央日報



# 民衆： 找出政策背後的盲點 交通部： 匝道儀控已收成效

林志宏／台中市(23歲，交通工程與管理學系學生)

交通部在十月的第一個連續假期實施匝道儀控、夜間不收費及大客車夜間降價等措施後，高速公路的行車狀況果真有了大幅改善。在各報章媒體一致肯定成效的報導及交通部官員對此「感到欣慰」的說法下，其背後的若干盲點似未被透視，或許決策者可以聽聽來自不同角度的想法：

一、統聯客運實施夜間票價六折的優惠措施，使其夜間載客率自四成暴增為九成，甚或客滿，可見交通部鼓勵民衆搭乘大眾運輸工具的「傾向」(姑且不稱之為政策，因為尚無明確政策導引之故)已見成效。但需要探討的是，這些因折扣吸引而至的需求，究竟原先使用的運輸工具為何？是否真如報導所言，吸引了原本使用小汽車的駕駛人？在鐵路與航空票價相對提高的優勢下，所增加的需求又有多少比例是來自其他運輸工具？若吸引自其他運輸工具的比例較高，是否與抑制高速公路需求之成長相違背？值得研究！

二、根據高速公路局的統計資料顯示，十月九日、十日兩天，通過高速公路泰山收費站的車輛，比去年同樣為兩天的光復節假期間兩天的車數，約少了2%。令人不解的是，以目前小客車的快速成長推估，在一年後的今天，高速公路的車流量怎麼不升反降？是使用者如吾人所願改搭大眾運輸工具，還是預期實施匝道儀控管制及以往逢假日必塞車的經驗，而延至下個連續假日再返鄉(十月有三個連續假日，均為兩天半)？欲驗證前者，則可蒐集其他運輸工具載客人數之消長資料來檢核，後者則有待十月另一個連續假日之實際交通量方可得知！

三、有了連續假日夜間免收費，使日、夜之流量差距減小的成功先例，交通部正考慮實施高速公路大貨車全年夜間免收通行費的措施，希望藉由節省成本的誘因鼓勵大貨車利用夜間上路。此舉雖可提高高速公路的使用效率，但安全的考量何嘗不重要？夜間的行車狀況本有先天的缺陷，駕駛人的精神亦較白天差，如此為重效率而捨安全的作法，實應三思！

交通是一門社會科學，更是一種藝術，並無固定不變的標準答案。吾人對於交通部上下為交通所下的苦心深表敬佩與肯定，倘若決策單位能認真考慮來自各方的聲音、各種角度的想法，必可將盲點一一找出，使解決問題的方案更周延，絆腳石得以避開，構思出能徹底解決問題的措施。

交通部運輸研究所所長張家祝說明：

交通部所推動的匝道儀控措施已經收到一定的成效，交通部會針對實施的缺點加以改進，民衆的意見也會列入檢討的意見當中。

統聯客運的夜間載客率上升是一個符合交通部期望的好現象，不論它吸收的是台汽客運的乘客，或是原本使用小客車、飛機、火車的乘客，基本上都符合交通部鼓勵民衆使用大眾交通運輸工具的原則，而且交通部從來沒有說過要抑制高速公路需求的成長，事實上交通部要抑制的是高速公路小客車使用情形的成長，對於大客車的需求成長，交通部會繼續鼓勵，以提升高速公路的運輸效率。

另外有關外界提到高速公路在國慶連續假期時通過的車輛總數不增反減的疑問，根據交通部的統計，整體來看，使用高速公路的車輛的確在增加當中，不過有些車輛是利用北二高行駛，交通部為了和去年有所比較，因此只公佈了中山高速公路泰山收費站的車輛總數，表面上看起來才會比去年略微減少。

至於鼓勵大貨車利用夜間行駛的問題，過去大貨車多是在日間行駛，如果出貨的數量很大，則再利用夜間加班，因此相對的比較容易發生意外，如果把大貨車誘導到夜間行駛，並讓它制度化，大部份的駕駛就可以在日間休息，即使必須在日間加班，發生危險的機率也會比夜間低。

如果交通部決定鼓勵大貨車在夜間行駛，必須先在照明、反光、警示系統上全面加強，以維持高速公路的道路交通安全，基本上這是一個平衡高速公路離、尖峰差距的權衡作法，交通部認為這是一個值得推動試辦的方法。(記者／方仰忠整理)

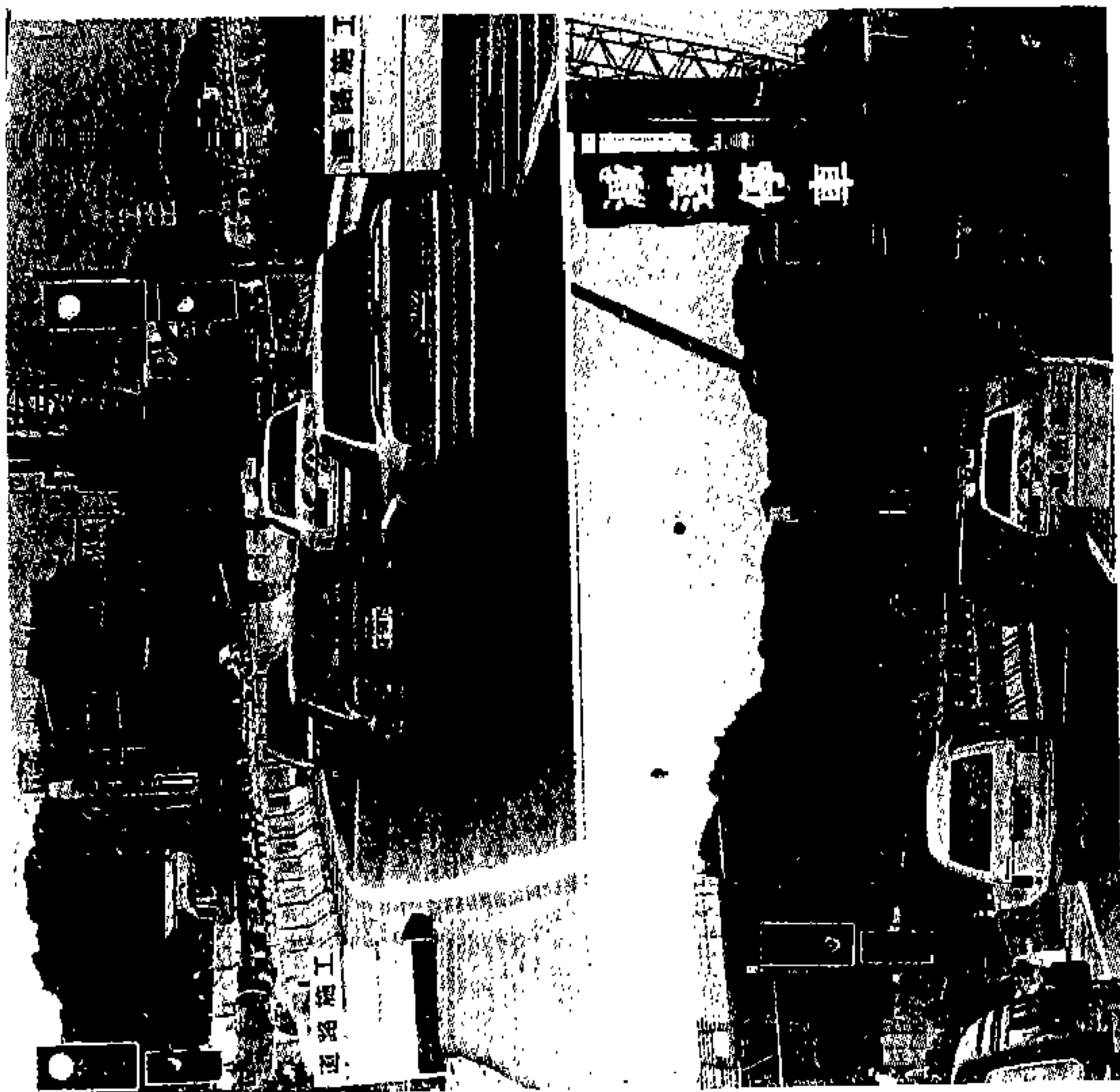
82.10.28.中國時報

# 《塞車族揮別夢魘》 匝道管制 救了高速路

由交通部運研所策劃推動的高速公路匝道儀控管制措施，經過十月份三次國定連續假期實際實施後，其成果不僅令駕駛人多年來飽受塞車之苦的夢魘得以擺脫，亦使原本以為無解的高速公路壅塞情形，自此出現了奇蹟似的答案，所費心血值得肯定。

不過，根據這三次實施匝道儀控管制的情形看來，匝道管制效果似有每況愈下趨勢，如昨日，除內湖交流道附近車行相當順利外，三義以南至台中、員林路段，的車行時速僅維持三十至四十公里左右，較前兩次情況都為嚴重。對此，有關單位研判其與大貨車併排行駛於匝道管制口、擋住車流有關，因此，交通部有意在未來實施匝道管制時，採取在特定時段中限制大貨車行駛的措施，以提高匝道管制的功效，有效疏導車流。

圖：戴昌瑾  
文：黃憶德



82.11.2.青年日報

間之里公70至50持維多大速車 日假續連個三月份十

張家祝

## 外界批評 匝道儀控 將高速公路壅塞轉嫁地方道路

— 438 —



# 高速路車流雖多 不再壅塞

## 實施匝道管制收效、平均車速維持時速八十公里

記者潘明秀／臺北報導

雖然昨(一)日是蔣公誕辰紀念日連續假日的最後一天，且其每小時的高速公路行駛車流較光復節連續假期還多，但是經過交通部及相關單位有力的管制下，平均車速仍可維持在時速八十公里左右，使得高速公路已徹底擺脫了大停車場的夢魘。

交通部運輸研究所長張家祝指出，昨日出現車速較慢的幾個路段分別計有苗栗、頭份段的主線及王田段的地方聯絡道路，其中前述路段係屬十三線部分路段發生壅塞現象，因此造成許多車流湧入高速公路，而影響行車速度，而王田路段則因車流本來比較多，但是受到匝道管制下，將地方聯絡道路的車流有效的予以管制，因此雖然主線路段平均時速可以維持在五、六十公里左右，但相對的地方聯絡道路上的排隊車流則比較長。

張家祝表示，雖然昨天的每小時車流較光復節連續假日最後一天還多，但是尖峰小時的行車速度仍可維持在八十公里左右，較光復節的車速更快，顯見此次交通部決定將匝道管制時間拉長，而且管制點適度的予以更改，已收到相當的成效，因此

初步決定下一次的連續假期時，將會比照辦理。

【中央社臺北一日電】交通部運輸研究所於十月份連續假期實施高速公路匝道入口管制措施成功，行車速度大為提升反而吸引了更多的用路人在管制時間上路，以體會真正高速行車的快感。

面對不斷增加的車流，運研所今天表示，這是一場真正的腦力激盪工作，工作人員必須不斷的調整管制策略才不會被不斷湧入的駕駛人考倒。

根據運研所的統計，在國慶假日連續假期第三天實施北上匝道管制時間裡，共有五十一萬八千多輛車通過管制路段，且全部保持在八十到九十公里以上的時速前進。到了光復節連續假期的第三天，北上車道就多了百分之十五點五的車輛，到了今天，先總統蔣公誕辰紀念日連續假期的最後一天，北上通過道橋收費站的車輛又比光復節當天多了百分之十三左右。

運研所表示，今天在尖峰時間利用高速公路的車輛數已達到中山高的飽和量，所幸實施了匝道管制，除了部分爬坡路段被大貨車阻擋無法順利行車外，其他地方都保持在至少五十公里以上的時速。

但是這樣的情形和當初開始實施匝道儀控的理念已經有點差距。運研所指出，實施匝道儀控是為了讓在高速公路主線上車輛能順暢行駛，如果人工管制能達到效果就改採用電腦控制方式長久實施，而不是吸引愈來愈多的車輛使用。

現在車輛數每次都大幅度增加且狀況百出，連不需要利用高速公路的短程車都上路，將造成日後電腦無法適時控制的困擾。因此運研所決定在十一月國父誕辰紀念日的連續假期裡再實施一次匝道管制就進行總評估，再向交通部提出改善建議。

【中央社高雄一日電】蔣公誕辰紀念日連續假期今天結束，民眾紛紛返回工作崗位，高雄火車站附近，下午起再現人潮，鐵路、公路也加開班車疏運旅客，但交通較光復節連續假期順暢。

臺灣鐵路管理局高雄站長余維杰表示，今天包括凌晨加班列車共加開十二列班車，下午一時至七時是疏運尖峰，由於今天是十月的最後連續假期，旅客不如光復節、雙十節連續假期多。

臺灣汽車客運公司高雄東站站長吳勝圳說，今天共加開七班班車，旅客以北上為主，由於旅客預期高速公路會壅塞，加上

有高速巴士的競爭，旅客大不如前，但因受民衆生活習性影響，夜班車可能較叫座。今天鐵、公路搭車人潮北上多，南下少，交通還算順暢。

82.11.2.台灣日報

## 國道高速公路局考慮實施

# 高速路尖峯時段禁行大貨車

【台北電】最滿貨物的大貨車在高速公路的爬坡路段，常因上坡不易造成後面車流大堵塞的局面，交通部國道高速公路局昨天表示，將考慮在尖峰時間禁止大貨車上路，以免影響整個車行速度。

實施多次的國道高速公路入口匝道儀控措施雖然對控制高速公路主線車行速度都有不錯的成效，但經過運輸研究所多次改善管制方式後，今天仍然發現了管理上的缺失。

高速公路局長楊欽耀昨天下午在控制中心表示，由於沒有限制大貨車上路，在昨天對北上車流進行管制時，發現很多大貨車到了三義、苗栗、造橋等上坡路段因為載重太大而放慢速度，造成後面車輛行車統統受阻無法順利前進。

根據高公局的觀察，只要有兩部大貨車上不了上坡道，就可以影響後面的匝道儀控成果。因此高公局將在研究後向交通部提出實施大貨車禁止在尖峰時間上路的規定。

82.11.2.台灣日報

# 附錄十八 中山高速公路入口匝道管制實施成效問卷調查

## 使用者意見調查表

泰山  
☐

調查單位：交通部運輸研究所  
問卷編號：IOT93-02

調查日期：82年11月12日

交通部為改善高速公路之擁擠情況，乃於高速公路入口匝道設置號誌，管制進入高速公路之車流量，以維持高速公路主線的行車順暢。為評估此「匝道管制」實施之成效，並反應使用者之意見，煩請於到達目的地後妥為填寫並迅速寄回。

敬祝 旅途平安

交通部運輸研究所 敬啟

\*\*\*\*\*

8- 9

☐

楊梅

☐

一、開車前您知道高速公路正在實施匝道管制嗎？

☐ 1. 知道

那再請問您由何處了解匝道管制？

☐ 1. 電視 ☐ 2. 報紙 ☐ 3. 親友 ☐ 4. 其他

10-11

☐ 2. 不知道

二、若您知道高速公路正在實施匝道管制，您是否會

- 改變出發時間 ☐ 1. 是 ☐ 2. 否

或 - 改變行車路線 ☐ 1. 是 ☐ 2. 否

三、請問您在匝道附近等了多久才進入高速公路主線？

☐ 1. 幾乎沒有等待

11-12

☐ 2. 等了 \_\_\_\_\_ 分鐘

☐

四、請說明您進入與離開高速公路的時間與交流道位置：

進入高速公路的時間：\_\_\_\_\_ 交流道位置：\_\_\_\_\_

離開高速公路的時間：\_\_\_\_\_ 交流道位置：\_\_\_\_\_

與您過去相同情況（連續假日）的經驗比較，您這次行程所花的時間

12-13

☐ 1. 減少 \_\_\_\_\_ 分鐘

☐

☐ 2. 增加 \_\_\_\_\_ 分鐘

☐ 3. 與過去差不多

五、您認為匝道管制是否會影響高速公路之交通流暢？

☐ 1. 可改善交通

☐ 2. 沒什麼差別

13-14

☐ 3. 使交通情形更惡化

☐

六、您認為匝道管制是否應繼續於連續假日實施？

☐ 1. 是

☐ 2. 否

☐ 3. 沒意見

七、為改善都會地區平時尖峰時間高速公路之交通擁擠，您認為是否可以考慮實施匝道管制？

14-15

☐ 1. 是

☐

☐ 2. 否

☐ 3. 沒意見

八、其他意見：

15-16

☐

造橋

☐

后里

☐

員林

☐

★請注意：為迅速評估匝道管制之成效，以為後續辦理參考，本問卷請立即郵寄（免貼郵票）交通部運輸研究所。



## 使用者意見調查表 (續)

泰山

☐

調查單位：交通部運輸研究所

調查日期：82年11月14日

問卷編號：IOT93-02

交通部為改善高速公路之擁擠情況，乃於高速公路入口匝道設置號誌，管制進入高速公路之車流量，以維持高速公路主線的行車順暢。為評估此「匝道管制」實施之成效，並反應使用者之意見，煩請於到達目的地後妥為填寫並迅速寄回。

敬祝 旅途平安

交通部運輸研究所 敬啟

.....

楊梅

☐

一、開車前您知道高速公路正在實施匝道管制嗎？

☐ 1. 知道

那再請問您由何處了解匝道管制？

☐ 1. 電視 ☐ 2. 報紙 ☐ 3. 親友 ☐ 4. 其他

☐ 2. 不知道

二、若您知道高速公路正在實施匝道管制，您是否會

- 改變出發時間 ☐ 1. 是 ☐ 2. 否

或 - 改變行車路線 ☐ 1. 是 ☐ 2. 否

三、請問您在匝道附近等了多久才進入高速公路主線？

☐ 1. 幾乎沒有等待

☐ 2. 等了 \_\_\_\_\_ 分鐘

四、請說明您進入與離開高速公路的時間與交流道位置：

進入高速公路的時間：\_\_\_\_\_ 交流道位置：\_\_\_\_\_

離開高速公路的時間：\_\_\_\_\_ 交流道位置：\_\_\_\_\_

與您過去相同情況（連續假日）的經驗比較，您這次行程所花的時間

☐ 1. 減少 \_\_\_\_\_ 分鐘

☐ 2. 增加 \_\_\_\_\_ 分鐘

☐ 3. 與過去差不多

五、您認為匝道管制是否會影響高速公路之交通流暢？

☐ 1. 可改善交通

☐ 2. 沒什麼差別

☐ 3. 使交通情形更惡化

六、您認為匝道管制是否應繼續於連續假日實施？

☐ 1. 是

☐ 2. 否

☐ 3. 沒意見

七、為改善都會地區平時尖峰時間高速公路之交通擁擠，您認為是否可以考慮實施匝道管制？

☐ 1. 是

☐ 2. 否

☐ 3. 沒意見

八、其他意見：

員林

☐

★請注意：為迅速評估匝道管制之成效，以爲後續辦理參考，本問卷請立即郵寄（免貼郵票）交通部運輸研究所。

## 附錄十九 中山高速公路入口匝道管制實施成效 問卷發送地點、時間與份數

一、發送方式：採問卷發送郵遞回收法

二、發送地點：泰山、楊梅、造橋、后里、員林等五收費站所有小型車收費柵門

三、發送日期、方向與時間：11月12日南下方向8-16時，11月14日北上方向13-20時

四、發送份數：南下每小時每一收費柵門75份，總計 $75 \times 133 = 9,975$ 份  
北上每小時每一收費柵門80份，總計 $80 \times 123 = 9,840$ 份

### (一) 82年11月12日 (南下方向)

收費站 時間	泰 山	楊 梅	造 橋	后 里	員 林
8—9時	gate 1—7	gate 1—3			
9—10時	gate 1—7	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3
10—11時	gate 1—7	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3
11—12時	gate 1—7	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3
12—13時	gate 1—7	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3
13—14時	gate 1—7	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3
14—15時	gate 1—7	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3
15—16時			gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3

### (二) 82年11月14日 (北上方向)

收費站 時間	泰 山	楊 梅	造 橋	后 里	員 林
13—14時			gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3
14—15時	gate 1—7	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3
15—16時	gate 1—7	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3
16—17時	gate 1—7	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3
17—18時	gate 1—7	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3
18—19時	gate 1—7	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3
19—20時	gate 1—7	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3	gate 1—3

## 附錄二十 匝道儀控「同步閃光紅燈」應用成效問卷

### 中山高速公路入口匝道儀控「同步閃光紅燈」應用成效問卷調查

高速公路實施匝道儀控主要係利用號誌管制匝道入口車輛之行止，以維持高速公路主線之暢通。匝道儀控之實施，除了需要有各種硬體（如偵測器、號誌）、軟體（如實施計畫、管制策略）的配合外，值勤員警的積極參與，配合勸導、取締違規駕駛者，導正駕駛習慣也是其成功與否之重要條件。

為方便員警之值勤，匝道儀控使用之管制號誌均裝設有「同步閃光紅燈」，即在號誌燈後上方設一紅燈，並在前方號誌燈頭顯示紅燈時，同步閃光，使員警即使在遠處亦可觀看入口匝道之駕駛者是否違反號誌管制。由於「同步閃光紅燈」使用於高速公路匝道儀控乃屬首創，為了解其使用成效，請依您的值勤經驗，詳細回答下列問題，以供後續實施之改進參考。

淡江大學交通管理學系 敬啟

\*\*\*\*\*

一、請問您是否了解設置「同步閃光紅燈」之意義？

1. ☐是 2. ☐否

二、請問您是否曾於實施儀控之入口匝道處值勤？

1. ☐是 2. ☐否 值勤匝道：\_\_\_\_\_

三、值勤時，您是否可清楚辨識「同步閃光紅燈」之運作情形？

1. ☐是 2. ☐否

四、請問您是否曾因「同步閃光紅燈」而察知駕駛者違反儀控號誌管制，並進行取締工作？

1. ☐是 2. ☐否 約\_\_\_\_\_次

五、請問您認為「同步閃光紅燈」是否有助於值勤工作？

1. ☐是 2. ☐否

六、整體而言，您認為「同步閃光紅燈」是否應繼續實施？

1. ☐是 2. ☐否

七、依照您的值勤經驗，「同步閃光紅燈」是否有那些需要改進的地方？

(如裝設的位置、燈號的大小、亮度等)

改進意見：

---

---

---

---

八、其他意見：

---

---

---

---

**\*\*調查問卷請逕寄「台北縣淡水鎮淡江大學交通管理學系，張勝雄收」\*\***

## 附錄二十一 匝道儀控各單位通信協調計畫

### 一、通訊目的：

- (一)立即反應各區匝道管制現況及突發事件，以利匝道儀控中心（公警局勤務指揮中心）全盤掌握。
- (二)三個地區儀控指揮中心之間與各該地區內之各交流道之間的連繫。
- (三)各交流道匝道號誌管制點與觀察點之間交通狀況相互通報。

### 二、器材數量、配置地點及使用單位，如表1及表2所示。其中數量器材，大致歸納如下：

- (一)運研所：16部對講機(U. H. F. 430—439)，通訊距離15km及6部行動電話。
- (二)高公局：6部對講機(U. H. F. 466.92)。
- (三)公警局及各縣市警察局交通大隊：平常執勤配備，各縣市警察局除平常配備外並提供對講機給公警局。

### 三、各單位分工權責如下：

#### (一)運研所運安組：

- 1.勤務中心與五股、中壢、台中、彰化交流道四地區中心(連繫方式則使用行動電話)。
- 2.內湖至林口間各交流道與五股交流道(台北區聯絡中心)連繫。
- 3.桃園至楊梅間各交流道與中壢交流道(桃園區聯絡中心)連繫。



4. 豐原至台中間各交流道與台中交流道(台中區聯絡中心)連繫。

5. 王田至員林間各交流道與彰化交流道(彰化區聯絡中心)連繫。

## (二)高公局

1. 台北、桃園、中壢、楊梅、大雅、台中、員林交流道之匝環道間連繫。

## (三)公安局及各縣市警察局交通(大)隊

匝道號誌管制點與觀察點之間連繫。

(詳細工作內容及使用設備，則如表3所示)

## 四、對講機及行動電話簡介及操作程序：

### (一)對講機部份

1. 對講機組包含：

(1)對講機1部(細部名稱參見圖1)

(2)充電器1個

(3)長天線1支

(4)充電電池1個

(5)備用電池1個(乾電池)

(6)皮套1個

2. 操作程序：

(1)將長天線安置於“ANT天線基座”(參見圖1，編號⑥)並拉啓天線。

(2)打開“VOLUME電源開關／音量調整鈕”。見“液晶板”顯示439.59(已內定)(參見圖1，編號13)。

(3)欲發話，則按住“PTT發射按鍵”(參見圖1，編號⑨)。若接受對方訊息時，則放開“PTT發射按鍵”，對話程序及用語，則參見五。

(4)演練結束後則依程序(2)及(1)反向操作，即關閉調整鈕後卸下長天線，妥善保管。

### 3. 充電器使用方法：

(1)(按下“PTT發射按鍵”)發現電池指示燈閃爍或不亮，則使用備用電池。

(2)演練結果後，以充電器對充電電池充電八小時。

(3)手機面板的右下方之小孔為充電器插孔。

(4)每次演練結束後，必須實施充電手續，充電過程中不可按“PTT發射按鍵”。

## (二)行動電話部份

### 1. 行動電話機組包含：

(1)行動電話機1部

(2)快速充電器1個

(3)皮套1個

(4)電池4個

### 2. 操作程序：

(1)演練前即按下“PWR”電源開關，保持開啓狀態，隨時準備接收訊號。

(2)欲回報狀況按下“02-9092354”號碼或02-9094111-2227，2228，090-224302(運研所林組長)亦可(附註：公安局勤務中心)。

- (3)按下“*SND*”鍵，送出訊號
- (4)依使用電話對講方式對話
- (5)通話完畢後，按“*END*”結束通信。
- (6)演練期間勿關閉電源，至演練結束後再按一次“*PWR*”鍵關閉電源。

### 3. 快速充電器使用方法：

- (1)若發現行動電話液晶板顯示電力不足時更換已充電之電池。
- (2)將電力耗盡之電池，置於快速充電器上，充電60～70分鐘即可。

## 五、通話格式：

### (一)通話內容示範

以桃園交流道(甲)對中壢交流道(乙)通報為例

甲：(中壢1號)、(中壢1號)、(桃園1號)呼叫。

乙：中壢1號收到。

甲：桃園匝道燈具正常，油料充足，人員到齊，儀控率8號管制，時速65。

乙：瞭解。

甲：桃園匝道順暢，匝道8號管制、環道7號管制，時速60....。

乙：瞭解。

甲：*OVER*。

## (二)通話用語說明

8號管制：匝道儀控標準時制計劃一編號8、儀控時制。

時速60：主線車流平均速度60公里/小時。

主線順暢：主線車流平均時速60公里以上。

一級擁塞：主線車流平均時速60~50公里以上。

二級擁塞：主線車流平均時速50~40公里以上。

三級擁塞：主線車流平均時速40~30公里以上。

主線堵塞：主線車流平均時速低於30以下。

事故A：肇事，無人員受傷。

事故B：肇事，人員受傷。

事故C：肇事，人員死亡。

## 六、通訊操作人員注意事項：

(一)操機人員事先檢查電力是否充足，配件是否完整。

(二)熟悉操作程序。

(三)通話內容力求簡單明瞭。

(四)通話地點可在號誌管制點附近空曠處。

(五)通話時，天線完全伸展，並朝通話對象之方向。

(六)雨天時，務必避免天線淋濕，並保持天線基座乾燥，以防短路，避免主機燒毀。

(七)遇天候狀況極度不良致無法通訊時，商請公安局支援警用通訊系統。

(八)妥善保管通訊，並確實交接，若有遺失，則由該保管人負責賠償。

表1 匝道儀控通訊器材數量配置地點及使用單位  
(南下匝道管制方案)

編號	交流道 (或路段) 名稱	設置號誌之 匝(環)道	運研所 對講機	高公局 對講機 共計6部	公安局 地方交通大隊
1	內湖	北上匝道			
		南下匝道	1		✓+1
2	圓山	南下匝道	1		
3	台北	北上匝道			
		北上環道			
		北上併流道			
		南下匝道	1		✓+1
		南下環道			
4	三重	北上匝道			
		南下匝道	1		✓+1
5	五股	南下環道	1+*		✓+1
6	林口	北上匝道			
		南下匝道	1		✓+1
7	桃園	北上匝道			
		北上環道			
		南下匝道	1	2	✓+1
		南下環道			
8	內壢	北上匝道			
		南下環道	1		✓+1
9	中壢	北上匝道			
		南下匝道	1+*	2	✓+1
		南下環道			

註：1.有\*者為配置行動電話。

2.五股、中壢、台中為地區儀控指揮中心。

3.新竹為獨立地點，自行與儀控中心聯絡，並與新竹系統交流道連繫，王田亦為獨立地點。

4."+1"表示地方交通大隊正常執勤配置並額外提供1部對講機給公安局。

表1 匝道儀控通訊器材數量配置地點及使用單位  
(南下匝道管制方案) (續)

編號	交流道 (或路段) 名稱	設置號誌之 匝(環)道	運研所 對講機	高公局 對講機 計6部	公警局 地方交通大隊
10	楊梅	北上匝道			
		北上環道			
		南下匝道	1	2	✓+1
		南下環道			
11	新竹	南下匝道	1+*		✓+1
12	豐原	南下匝道	1		✓+1
13	大雅	南下匝道	1		✓+1
		南下環道			
14	台中	北上匝道			
		北上環道			
		南下匝道	1+*		✓+1
		南下環道			
15	王田	北上匝道			
		南下環道	1+*		✓+1
16	彰化	北上匝道			
17	員林	北上匝道			
		北上環道			
18	新竹系統 交流道	南下匝道	1		
19	造橋收費站 苗栗	北上匝道			
		南下匝道			
20	三義-后里	北上匝道			
		南下匝道			

註：1. 有 \* 者為配置行動電話。

2. 五股、中壢、台中為地區儀控指揮中心。

3. 新竹為獨立地點，自行與總儀控指揮中心聯絡，並與新竹系統交流道連繫，王田亦為獨立地點。

4. "✓+1" 表示地方交通大隊正常執勤配置並額外提供1部對講機給公警局。



表2 匝道儀控通訊器材數量配置地點及使用單位  
(北上匝道管制方案)

編號	交流道 (或路段) 名稱	設置號誌之 匝 (環) 道	運 研 所 對 講 機	高 公 局 對 講 機 共 計 6 部	公 警 局 地方交通大隊
1	內 湖	北上匝道	1		✓
		南下匝道			
2	圓 山	南下匝道	1		
3	台 北	北上匝道	1		
		北上環道			
		北上併流道			
		南下匝道			
		南下環道			
4	三 重	北上匝道	1		✓+1
		南下匝道			
5	五 股	南下環道	1+*		
6	林 口	北上匝道	1		✓+1
		南下匝道			
7	桃 園	北上匝道	1	2	✓+1
		北上環道			
		南下匝道			
		南下環道			
8	內 壢	北上匝道	1		✓+1
		南下環道			
9	中 壢	北上匝道	1+*		✓+1
		南下匝道			
		南下環道			

註：1. 有 \* 者為配置行動電話。

2. 五股、中壢、台中為地區儀控指揮中心。

3. 新竹為獨立地點，自行與總儀控指揮中心聯絡，並與新竹系統交流道連繫，台中亦為獨立地點。

4. “+1” 表示地方交通大隊正常執勤配置並額外提供1部對講機給公安局。

表2 匝道儀控通訊器材數量配置地點及使用單位  
(北上匝道管制方案) (續)

編號	交流道 (或路段) 名稱	設置號誌之 匝(環)道	運研所 對講機	高公局 對講機 計6部	公警局 地方交通大隊
10	楊梅	北上匝道	1	2	✓+1
		北上環道			
		南下匝道			
		南下環道			
11	新竹	南下匝道			
12	豐原	南下匝道			
13	大雅	南下匝道			
		南下環道			
14	台中	北上匝道	1+*		✓+1
		北上環道			
		南下匝道			
		南下環道			
15	王田	北上匝道	1		✓+1
		南下環道			
16	彰化	北上匝道	1+*		✓+1
17	員林	北上匝道	1	2	✓+1
		北上環道			
18	新竹系統 交流道	北上匝道	*		
		南下匝道			
19	造橋收費站 苗栗	北上匝道			
		南下匝道			
20	三義—后里	北上匝道			
		南下匝道			

註：1. 有 \* 者為配置行動電話。

2. 五股、中壢、台中為地區儀控指揮中心。

3. 新竹為獨立地點，自行與總儀控指揮中心聯絡，並與新竹系統交流道連繫，台中亦為獨立地點。

4. "✓+1" 表示地方交通大隊正常執勤配置並額外提供1部對講機給公警局。

表3 各單位分工權責

單位 項目	運輸研究所	高公局	公警局	各縣市警察局 交通(大)隊
任務內容	<ul style="list-style-type: none"> <li>地區中心內各交流道間連繫</li> <li>與總儀控指揮中心連繫</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交流道之匝環道連繫</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>正常執勤任務</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通報地方道路交通狀況與公警局</li> </ul>
使用設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>運研所對講機</li> <li>運研所5部行動電話</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高公局對講機</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>執勤配備及縣市警察局之對講機</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>正常執勤配備</li> </ul>

## 各部名稱及動作

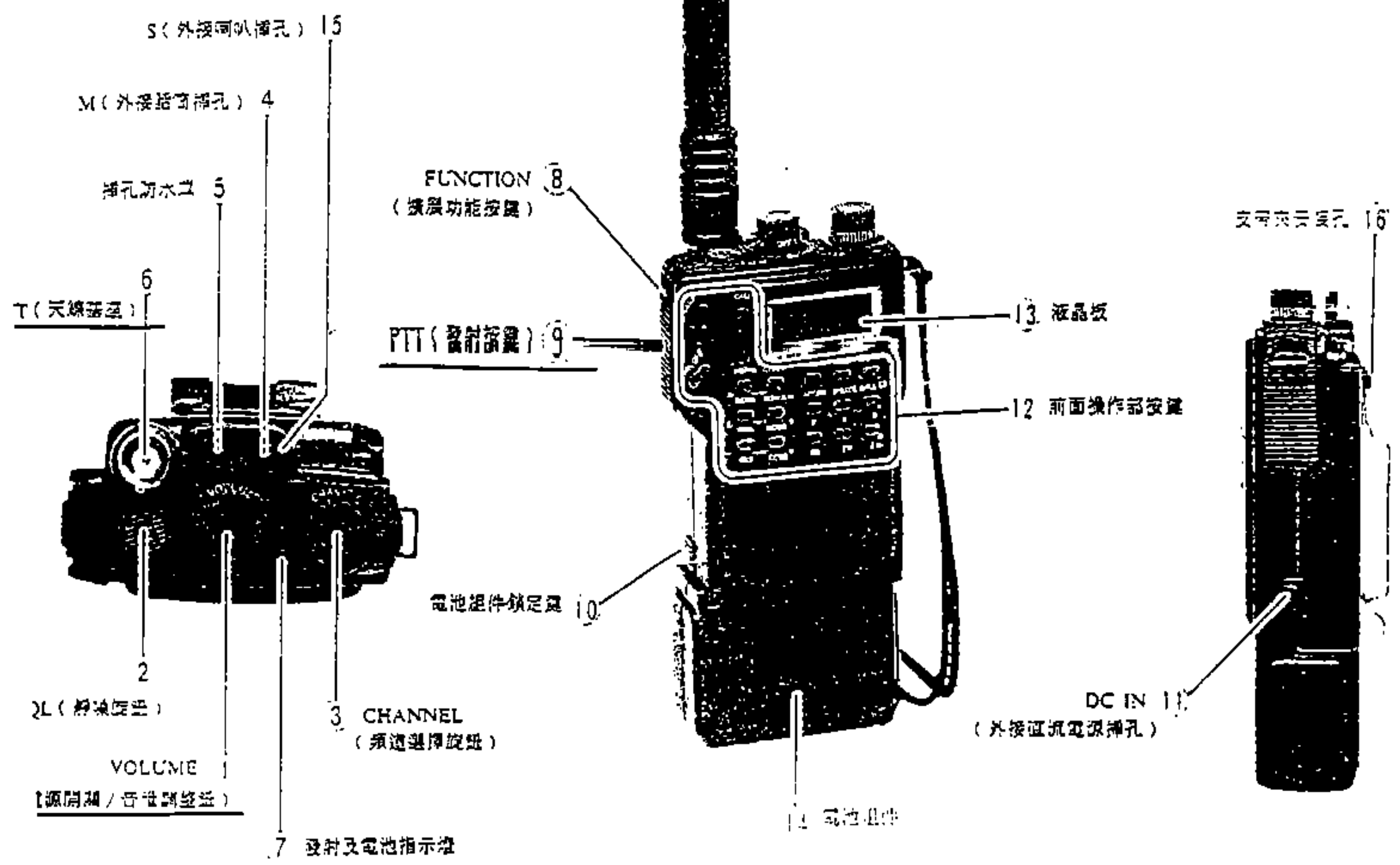


圖 1 對講機細部名稱

## 附錄二十二 匝道儀控通信作業守則

- 一、每份通信作業資料含本守則及表1至表3，共四頁，請先檢查是否齊全。
- 二、呼叫器通訊統一方式，號誌儀控站使用表1a，流量調查站使用表1b。
- 三、各站之站號及指定之正常回報內容，南向儀控時查表2，北向查表3。
- 四、各站回報中心之指定BB-Call號碼，南向儀控時查表2，北向查表3。
- 五、設有車輛偵測器(VD)者，正常回報內容按表1第1項，無VD者按第2項。
- 六、人員到達定點、設備均準備妥當後，即與中心作第一次通訊測試(aa-44-7)。
- 七、儀控站接獲中心下達時制訊號後，即先調整時制，完成後即回報中心(表1a第3項)。
- 八、調查站接獲中心傳來aa-1919(要求通話)訊號後，即將行動電話打開，維持守聽狀態。
- 九、接獲中心傳來aa-7878(請報請報)訊號後，表前次傳回中心之資料不清或不全，請再回報前次相同資料一次。

表 1 a 號誌儀控站呼叫器通訊統一方式 (11月12、14日)

項 目	撥號方式與顯示內容	備 註
1. 正常回報 (有車輛偵測器)  顯示	中心BB call(Bee) #aa*0bb*0ccc*0dddd# 站號-時制-速率-流量  aa-bb-ccc-dddd	aa : 01~99 bb : 00~22 = 30表全綠 = 39表全紅 ccc : 001~120 dddd:0000~9999
2. 正常回報 (無車輛偵測器)  顯示	中心BB call(Bee) #aa*0bb*0s# 站號-時制-估測速率  aa-bb-s	s:1=主線車速降為零 2=主線車速三十以下 3=主線車速四、五十 4=主線車速六、七十 5=主線車速八、九十
3. 回應中心指令  顯示	中心BB call(Bee) #aa*0bb# 站號-時制 aa-bb	1. 接到中心傳達之儀控時制後，先作時制調整，完成後立即回報中心。
4. 事故回報  顯示	中心BB call(Bee) #aa*099*0e#  aa-99-e 站號-事故-種類	e:1=無人員受傷 2=人員受傷 3=人員死亡 9=事故排除
5. 匝道狀況回報  顯示	中心BB call(Bee) #aa*088*0f#  aa-88-f 站號-壅塞-種類	f:1=匝道壅塞至第一觀測點 2=匝道壅塞至第二觀測點 3=匝道壅塞解除 9=匝道特勤(全綠)
6. 設備狀況  顯示	中心BB call(Bee) #aa*044*0g#  aa-44-g 站號-故障-種類	g:1=偵測器故障 2=號誌故障 3=號誌油料不足 4=行動電話沒電 7=設備一切正常
7. 中心傳達 (1)時制更動  (2)要求回報  (3)儀控開始與結束	aa-pp-pp 站號-時制-時制  aa-7878 站號-請報請報 aa-0000-tttt 站號-結束-時間	pp=00~22 pp=77=自行處理 pp=88=全綠 pp=99=全紅 1. 收訊不良重報一次 2. 正常回報 tttt範例:2000(表PM8時) 開始與結束代碼均為0000
行動電話撥 BB Call程序	1. 撥指揮中心BB Call號碼(每一地點均有指定號碼)，按SND。 2. 聽到嗶——聲後，依序撥通訊內容，以站號01之正常回報為例，如欲傳送時制=12、速率=87、流量=1234，即撥： #01*012*087*01234# => 中心BB Call顯示 01-12-87-1234 3. 聽到嗶——聲後，即表傳送完成，可以暫時關掉行動電話。 4. 如接到指揮中心傳來之aa-7878 BB Call訊息，表接收不良，請再重送最近一次資料。	

註：1. 各地點正常回報內容及回報中心BB-CALL號碼，依表2或表3辦理。  
2. 各地點人員到達定點、設備均準備妥當後，即與中心作一次通訊測試(aa-44-7)。



表 1 b 交通流量調查站呼叫器通訊統一方式 (11月12、14日)

項 目	撥號方式與顯示內容	備 註
1. 正常回報 (有車輛偵測器) 顯示	中心BB call(Bee) #aa*0ccc*0ddddd# 站號-速率-流量 aa-ccc-dddd	aa : 01~99 ccc : 001~120 dddd:0000~9999
2. 正常回報 (無車輛偵測器) 顯示	中心BB call(Bee) #aa*0s*0ddddd# 站號-估測速率-流量 aa-s-dddd	s:1=主線車速降為零 2=主線車速三十以下 3=主線車速四、五十 4=主線車速六、七十 5=主線車速八、九十
3. 事故回報 顯示	中心BB call(Bee) #aa*099*0e# aa-99-e 站號-事故-種類	e:1=無人員受傷 2=人員受傷 3=人員死亡 9=事故排除
4. 設備狀況 顯示	中心BB call(Bee) #aa*044*0g# aa-44-g 站號-故障-種類	g:1=偵測器故障 2=號誌故障 3=號誌油料不足 4=行動電話沒電 7=設備一切正常
5. 中心傳達 (1)要求回報 (2)要求通話 (3)儀控開始 與結束	aa-7878 站號-請報請報 aa-1919 站號-要講要講 aa-0000-tttt 站號-結束-時間	1. 收訊不良重報一次 2. 正常回報  1. 打開行動電話，維持守聽 tttt範例:2000(表PM 8 時) 開始與結束代碼均為0000
行動電話撥 BB Call程序	1. 撥指揮中心BB Call號碼(每一地點均有指定號碼)，按SND。 2. 聽到嗶——聲後，依序撥通訊內容，以站號99之正常回報為例， 如欲傳送估測速率=40~50、流量=1234，即撥： #99*03*01234# => 中心BB Call 顯示 99-3-1234 3. 聽到嗶——聲後，即表傳送完成，可以暫時關掉行動電話。 4. 如接到指揮中心傳來之aa-7878 BB Call訊息，表接收不良，請再重 送最近一次資料。	

註：1. 各地點正常回報內容及回報中心BB-CALL號碼，依表2或表3辦理。

2. 各地點人員到達定點、設備均準備妥當後，即與中心作一次通訊測試(aa-44-7)。



表2 南向通訊站號與正常回報內容 (11月12日)

站號	地點	儀控點	通訊負責人	通報內容	指揮中心 BB-CALL 號碼
01	內湖	●	高公局	01-時制-估測速率	070217920
02	圓山	○	運 湯	02-時制-估測速率	
03	台北	●	運胡康	03-時制-速率-主流 (VD)	
04	三重	○	高公局	04-時制-估測速率	
05	五股	●	鼎 漢	05-時制-估測速率	
07	桃園	○	運林田	07-時制-估測速率	
08	內壢	○	高公局	08-時制-速率-主流 (VD)	
09	中壢	○	運 劉	09-時制-估測速率	070217930
11	新竹	○	鼎 漢	11-時制-速率-主流 (VD)	
12	新竹系	○	高公局	12-時制-估測速率	
13	頭份	○	高公局	13-時制-估測速率	
14	苗栗	○	高公局	14-時制-估測速率	
15	豐原	○	鼎 漢	15-時制-估測速率	
16	大雅	○	高公局	16-時制-估測速率	
17	台中	○	鼎 漢	17-時制-速率-主流 (VD)	
18	王田	○	鼎 漢	18-時制-速率-主流 (VD)	
99	圓山		淡 江	99-主流-匝流	059001603
80	湖口		淡 江	80-估測速率-主流	
83	造橋	■	高公局	83-速率-主流 (VD)	
84	后里	■	高公局	84-速率-主流 (VD)	

註：● 固定號誌

○ 活動號誌

■ 系統控制器測偵點

表3 北向通訊站號與正常回報內容 (11月14日)

站號	地點	儀控點	通訊負責人	通報內容	指揮中心 BB-CALL 號碼
20	員林	○	高公局	20-時制-速率-主流 (VD)	070217930
19	彰化	○	高公局	19-時制-速率-主流 (VD)	
18	王田	○	鼎 漢	18-時制-速率-主流 (VD)	
17	台中	○	鼎 漢	17-時制-速率-主流 (VD)	
16	大雅	○	高公局	16-時制-估測速率	
15	豐原	○	鼎 漢	15-時制-估測速率	
14	苗栗	○	高公局	14-時制-估測速率	070217920
13	頭份	○	高公局	13-時制-估測速率	
10	楊梅	○	鼎 漢	10-時制-速率 (VD)	
08	內壢	○	高公局	08-時制-估測速率	
03	台北	●	運胡康	03-時制-速率-主流	
89	員林1		淡 江	89-估測速率-主流	059001603
84	后里1	■	高公局	84-速率-主流 (VD)	
44	后里2		淡 江	44-估測速率-主流	
83	造橋	■	高公局	83-速率-主流 (VD)	

註：● 固定號誌

○ 活動號誌

■ 系統控制器測偵點

## 附錄二十三 中山高速公路匝道儀控台北都會區段試驗演練 宣導與管制績效初步分析報告

### 一、前言

為了解台北都會區於7月20日起試辦高速公路入口匝道儀控管制之宣導成效，特於試辦之前一日7月19日與入口管制二次後之7月23日試辦中分別由高速公路局進行電話抽樣訪問調查。此項調查7月19日與23日各以電話隨機訪問334位與342位民眾，其每一問題之問卷結果與分析於后。

### 二、問卷內容

(一)請問您是否聽過匝道管制？

	試辦前			試辦中		
第一題	是	否	合計	是	否	合計
人	207	127	334	281	61	342
%	61.98%	38.02%	100%	82.16%	17.84%	100%

#### 1. 試辦前：

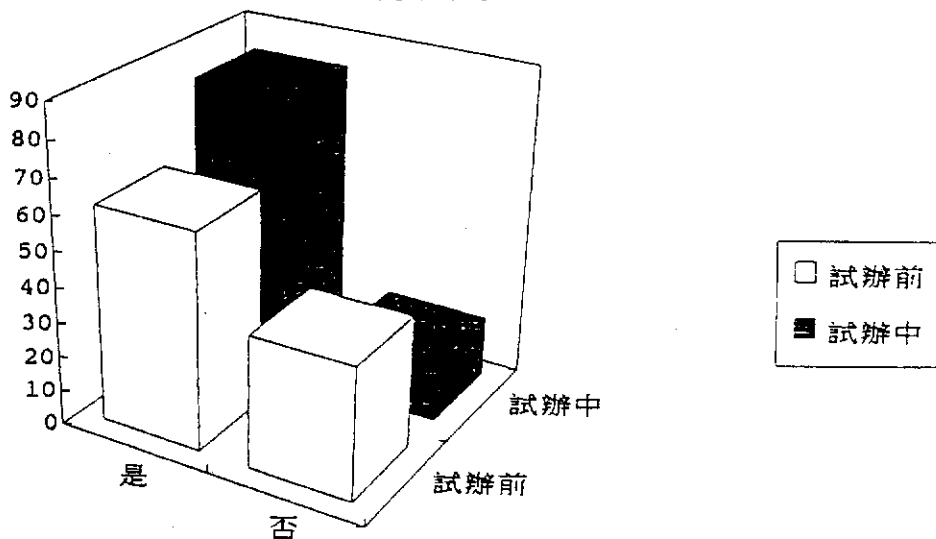
(1)在所有334份問卷裡答"是"的有207位，佔全部問卷61.98%，答"否"的有127位，佔全部問卷38.02%。

②聽過匝道管制的民眾逾六成，表示事前宣導已達一定的成效。

#### 2. 試辦中：

(1)在所有342份問卷裡，回答"是"的有281位。佔全部之82.16%，回答"否"的有61位，佔全部的17.84%。

②由問卷結果可知，聽過匝道管制的民眾已逾八成，和試辦前61.98%聽過匝道管制的民眾比例，已見成效。



(二)請問您由何處了解匪道管制？

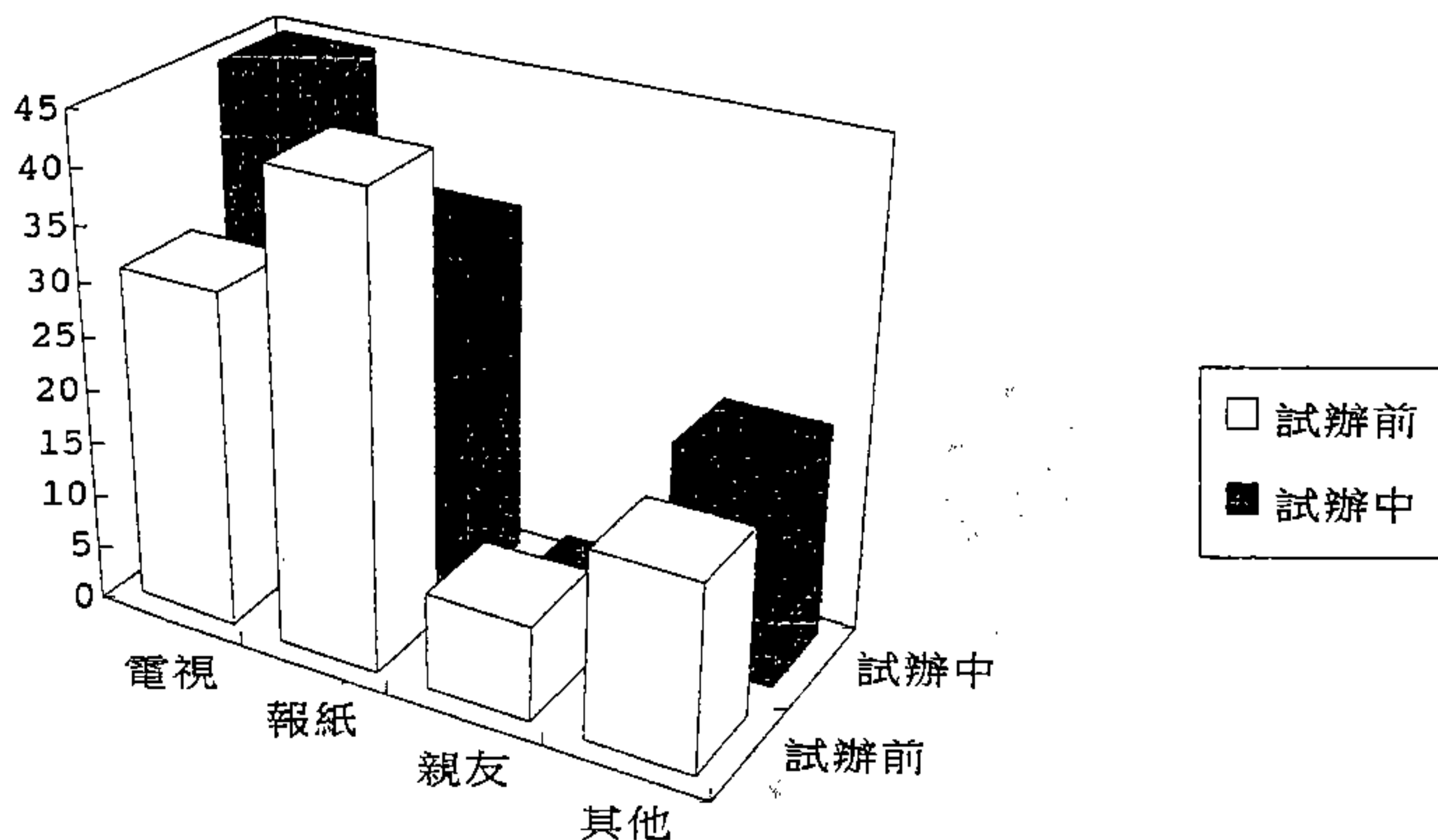
	試辦前					試辦中				
第二題	電視	報紙	親友	其他	合計	電視	報紙	親友	其他	合計
人	67	93	19	37	216	136	101	7	60	304
%	31.02%	43.06%	8.8%	17.12%	100%	44.74%	33.22%	2.3%	19.74%	100%

1.試辦前：

- (1)在完成的216份問卷裡，回答"電視"者有67位，佔全部之31.02%，回答"報紙"者有93位，佔全部之43.06%，回答"親友"者有19位，佔全部之8.8%，回答"其他"者有37位，佔全部之17.12%。
- (2)從報紙及電視了解匪道管制的比例即高達74%，顯示報紙及電視仍是讓民眾了解匪道儀控的主要管道。

2.試辦中：

- (1)在完成的304份問卷裡，回答"電視"者有136位，佔全部之44.74%，回答"報紙"者有101位，佔全部之33.22%，回答"親友"者有7位，佔全部之2.3%，回答"其他"者有60位，佔全部之19.74%。
- (2)在試辦期間，媒體的傳播，尤其是電視、報紙、廣播對於民眾的影響最為巨大。



③請問您知道實施的時間與地點嗎？請列舉一、二

	試辦前				試辦中			
第三題	正 確	部份正確	不正確	合 計	正 確	部份正確	不正確	合 計
人	38	87	80	205	57	130	81	268
%	18.54%	42.44%	39.02%	100%	21.27%	48.51%	30.22%	100%

#### 1. 試辦前：

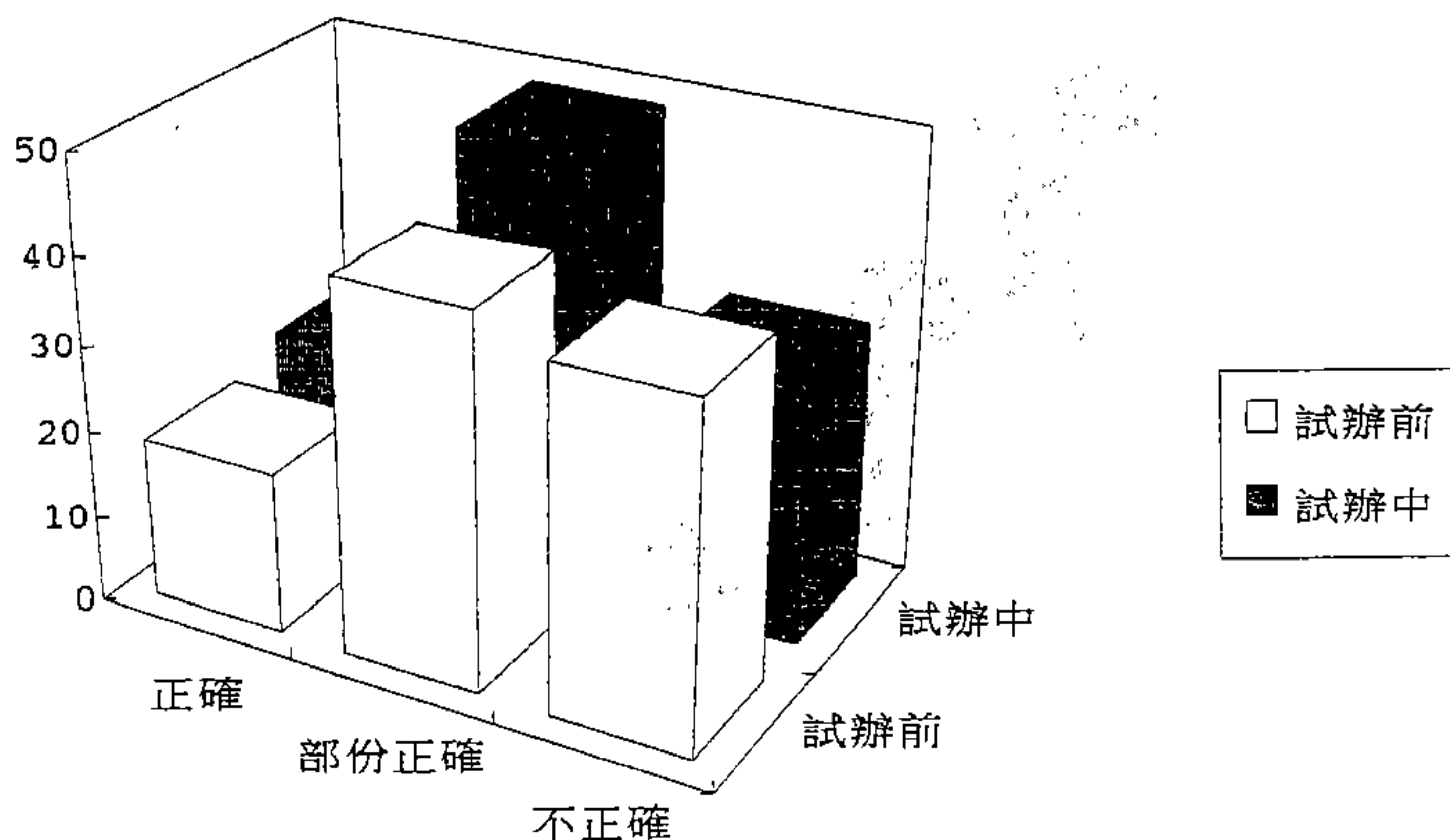
(1)在完成的205份問卷裡，回答"正確"者有38人，佔全部之18.54%，回答"部分正確"者有87人，佔全部之42.44%，回答"不正確"者有80人，佔全部之39.02%。

(2)對於實施匝道儀控的時間與地點，回答正確者不及兩成，回答部分正確及不正確者，高達八成以上，顯示民眾雖然聽過匝道管制，卻對實施管制的時間與地點不甚熟悉。

#### 2. 試辦中：

(1)在完成的268份問卷中，回答"正確"者有57人，佔全部之21.27%，回答"部分正確"者有130人，佔全部之48.51%，回答"不正確"者有81人，佔全部之30.22%。

(2)對於實施匝道儀控的時間與地點與地點，回答正確與部分正確的民眾，佔所有民眾近七成的比例，顯示民眾對於實施地點與時間皆多有認識，也顯示試辦宣導的成功。



四請問您是否贊同這種管制方法？

第四題	試辦前				試辦中			
	贊成	不贊成	其他	合計	贊成	不贊成	其他	合計
人	124	78	14	216	156	95	7	158
%	57.41%	36.11%	6.48%	100%	60.47%	36.82%	2.71%	100%

1.試辦前：

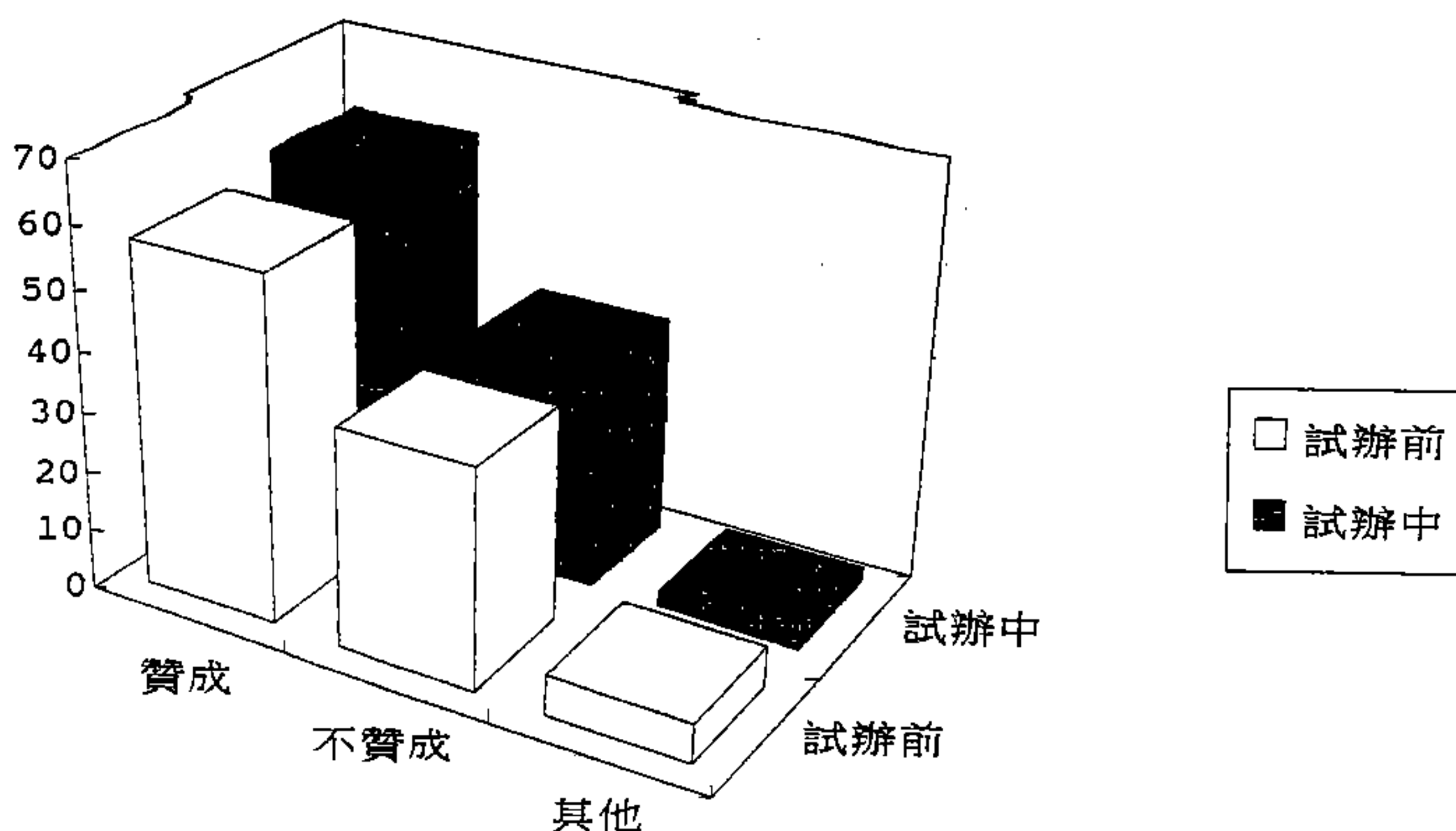
(1)在完成的216份問卷裡，回答"贊同"者有124人，佔全部之57.41%，回答"不贊同"者有78人，佔全部之36.11%，回答"其他"者，包括不知道、沒意見有14人，佔全部之6.48%。

②因此贊同者超過五成，顯示大部分民眾仍然支持匝道管制，但反對實施者仍有三成以上，其數目不容忽視。

2.試辦中：

(1)在完成的258份問卷，回答"贊同"者有156人，佔全部問卷之60.47%，回答"反對"者有95人，佔全部之36.82，回答"沒意見"者有7人，佔全部的2.71%。

②與上次問卷調查結果相比，贊同民眾小幅增加，反對民眾比例不變，顯示卻使民眾贊同匝道管制仍須一段時間。





(五·一) 當實施匝道管制時，您是否會改變出發時間？

第五題 第一小題	試辦前				試辦中			
	會	不會	不一定	合計	會	不會	不一定	合計
人	64	85	53	202	84	69	117	270
%	31.68%	42.08%	26.24%	100%	31.11%	25.56%	43.33%	100%

1. 試辦前：

(1) 在完成的202份問卷裡，回答“會”者有64人，佔全部的31.68%，回答“不會”者有85人，佔全部之42.08%，回答不一定者有53人，佔全部之26.24%。

② 由於某些因素如上下班或上下學時間造成不會改變出發時間的人佔多數，但是會改變出發時間及不一定者共佔58%，數量仍然相當可觀，應是宣導的對象，也顯示更充分的宣導，應可對計畫結果形成更正面之效果。

2. 試辦中：

(1) 在完成的270份問卷中，回答會者有84人，佔全部之31.11%，回答不會者有69人，佔全部之25.56%，回答不一定者有117人，佔全部之43.33%。

② 回答會者與不一定者，佔了近七成五的比例顯示此將為宣導匝道儀控疏解交通的主要對象。

(五·二) 當實施匝道管制時，您是否會改變行車路線？

第五題 第二小題	試辦前				試辦中			
	會	不會	不一定	合計	會	不會	不一定	合計
人	59	71	54	184	90	50	128	268
%	32.07%	38.59%	29.34%	100%	33.58%	18.66%	47.76%	100%

### 1. 試辦前：

(1) 在完成的 184 份問卷裡，回答會改變行車路線者有 59 人，佔全部之 32.07%，回答不會改變行車路線者有 71 人，佔全部之 38.59%，回答不一定者有 54 人，佔全部之 29.34%。

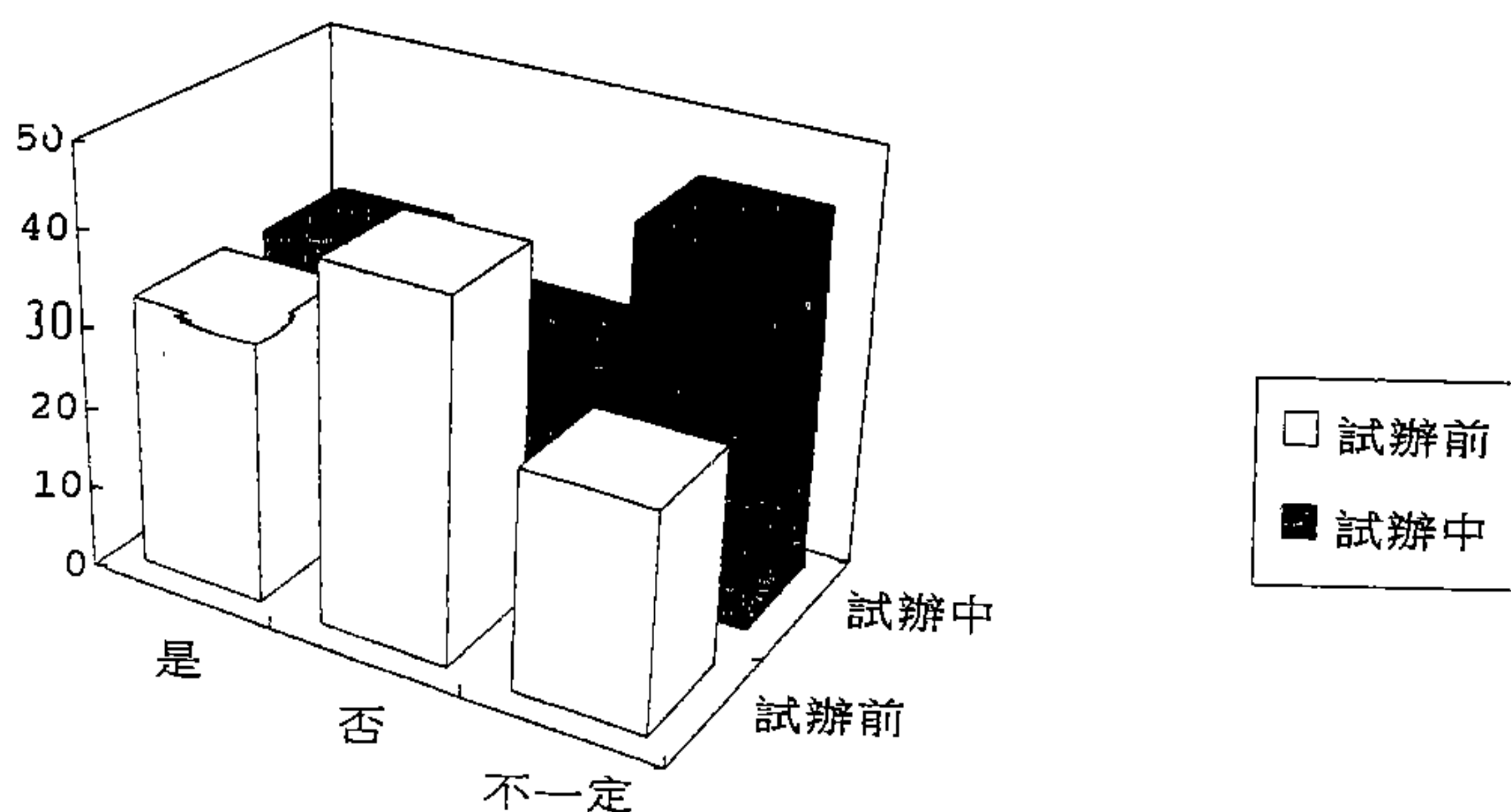
(2) 實施匝道管制後，會改變與不會改變行車路線之比例均在三至四成之間，顯示使用高速公路及替代道路之比例可能各佔一半，對匝道儀控計畫之成效應有正面之影響，另 29% 的駕駛人尚未決定是否會改變路線，因此，此部份之民眾將是即時性資訊提供的管道或媒體，在宣導時所應積極爭取影響的對象。

### 2. 試辦中：

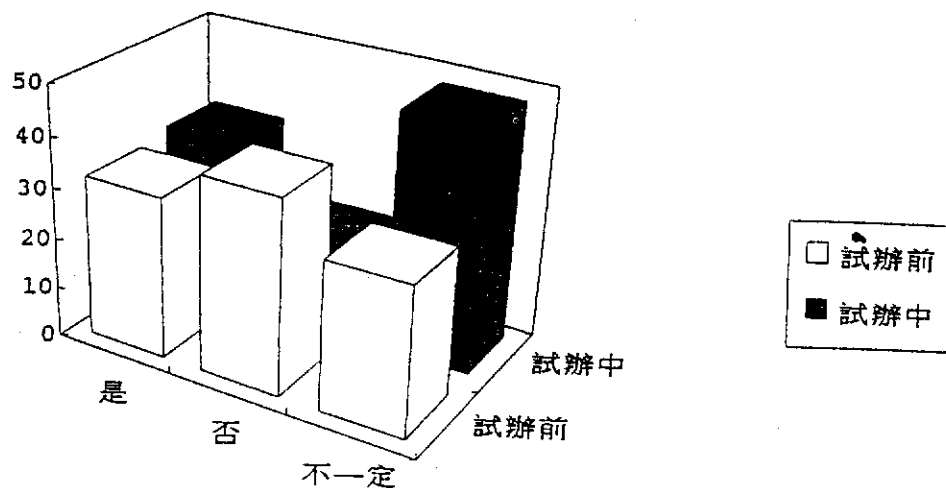
(1) 在完成的 268 份問卷裡，回答會改變行車路線者有 90 人，佔全部之 33.58%，回答不會改變行車路線者有 50 人，佔全部之 18.66%，回答不一定者有 128 人，佔全部之 47.76%。

(2) 不會改變行車路線之比例已低於會或不一定會改變行車路線的民眾比例，顯示實施匝道管制後對於即時性資訊的提供將可使高速公路與替代道路獲得更有效的運作。

當實施匝道管制時，您是否會改變出發時間



當實施匝道管制時，您是否會改變行車路線



### 三、結論與建議

#### (一) 結論

在試辦前與試辦中的問卷調查結果兩相比較可得以下幾點結論：

1. 經由事前的宣導，已經使得大多數的民眾聽聞交通部試辦高速公路匝道管制的事情。
2. 了解匝道管制的管道不外乎是電視、報紙及廣播，而以後的匝道管制注意事項也可經由此三種傳播工具來達成。
3. 雖然大部分民眾都已認識了匝道管制，但卻對匝道管制不十分了解，因為仍有大多數的民眾對於試辦的實施與地點不甚清楚。
4. 對於贊同民眾與不贊同的比例約為三比二，顯示贊同者雖然多於反對者，管制措施值得推行，但不能忽視了反對者所造成的壓力。
5. 對於試辦前與試辦中，民眾對於當實施匝道管制時，是否會改變出發時間與路線的回答有顯著的不同，可能的原因是試辦前，民眾因為上下班或上下學之旅次無法改變，而回答否的佔大多數，而後經由宣導，其匝道儀控的目的在於連續假日而使上下班或上下學之旅次消失，由此回答會與不一定會改變出發時間與路線的民眾大幅增加，因此將有助於宣導績效與替代路線的使用。

#### (二) 建議

交通是日常生活中重要的一部分，在每人天天都在使用交通，人人都自稱為交通專家的今天，其民意的導向往往是交通措施實施成效與否的重要關鍵，因此實施匝道管制，首先必須了解民意，並且讓民眾認識，進而了解匝道管制的目的，方能使匝道管制為民眾所接受。在此建議於匝道管制前，利用電視與報紙給予將上高速公路之民眾所需的資訊，包括管制時間與地點等。而後於匝道管制時，利用廣播及平面道路的可變號誌系統等即時的充分利用高速公路與替代路線，如此，於連續假日高速公路將不因車輛過多而形成一大型停車場。

附錄

1.試辦前問卷：

	有效問卷				部份有效問卷				未確定問卷				總 計
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
[1]	139	3	108		46	3			22	13			334
[2]	46	60	13	23	13	26	4	9	8	7	2	5	216
[3]	28	64	50		3	19	20		7	4	10		205
[4]	85	55	2		29	16	4		10	7	8		216
[5]	39	66	37		16	9	8		9	10	8		202
[6]	43	57	42		8	5	3		8	9	9		184

2.試辦中間卷：

	有效問卷				部份有效問卷				未確定問卷				總 計
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
[1]	244	60			37	1							342
[2]	112	79	6	50	24	22	1	10					304
[3]	50	116	73		7	14	8						268
[4]	137	81	5		19	14	2						258
[5]	75	64	102		9	5	15						270
[6]	81	46	113		9	4	5						268

## 附錄二十四 加強高速公路路況資訊通報系統執行計畫

### 壹、依 據

- 一、依據82年4月8日交通部第717次會報部長裁示：為解決高速公路壅塞情形，在新修建道路未完工前，現有高速公路服務如何改進，請高速公路局就現有人力、資源加以改進，如加強交通路況收集、一六八路況定時報導、公路交通資訊板有效運用等。
- 二、依據82年4月13日部長視察公路警察局之指示，組成專案小組研究推動改進路況資訊告示措施。

### 貳、目 標

- 一、擴大路況收集管道
- 二、加強路況資料彙整
- 三、加強路況告示及報導

### 參、實施範圍

- 一、本計畫暫定以大台北地區（基隆到楊梅）高速公路及相關之地方道路為試辦範圍。
- 二、試辦期間三個月。
- 三、擇平常日尖鋒時段、週末、日及連續假期全日試辦。
- 四、試辦完成後檢討績效，如效果良好且各項配合措施完備後，再擴大至其它路段及時段。

## 肆、計畫措施

### 一、加強措施：

路況資訊收集、彙整及報導範圍包括高速公路及相關之地方道路。

#### (一)擴大路況通報管道部份：

##### 1. 公路警察局

##### (1) 公路警察局勤務指揮中心

- ① 協調建立與地方警察單位交換相關地方道路及交流道連絡道路路況資訊之通報管道。
- ② 收聽電台報導相關地方道路路況並記錄彙整。
- ③ 接收各隊勤務指揮中心及空中警察隊通報之路況。

##### (2) 巡邏員警

- ① 監看高速公路及連絡道路路況，通報交通狀況及行車速度。
- ② 平時每30分鐘向各隊勤務指揮中心通報一次路況，連續假期每15分鐘通報一次路況，如有特殊情況應隨時通報。

##### (3) 各隊勤務指揮中心

- ① 接受公路警察局勤務指揮中心路況通知及指揮。
- ② 隨時向地方警察單位查詢相關地方道路路況資訊。



③接收用路人通報之路況。

④平時每30分鐘向警察局局本部勤務指揮中心通報一次路況，連續假期每15分鐘通報一次，如有特殊情況應隨時通報。

## 2. 空中警察隊

(1)巡邏查看高速公路及相關地方道路路況。

(2)在空機時，平時每30分鐘向公路警察局局本部勤務指揮中心通報一次路況，連續假期每15分鐘通報一次，如有特殊情況應隨時通報。

## 3. 高速公路局

### (1)收費站

①監看、記錄收費站區交通狀況。

②收聽電台報導相關地方道路路況並記錄及彙整後通報各相關警察隊勤務指揮中心。

③每30分鐘定時向各相關警察隊勤務指揮中心通報站區路況，如有特殊狀況應隨時通報。

④隨時向各相關警察隊勤務指揮中心轉達用路人通報之路況。

### (2)服務區、休息站

①監看、記錄區站停車及交通狀況。

②收聽電台報導相關地方道路路況並記錄及彙整後通報各相關警察隊勤務指揮中心。

③每30分鐘定時向各相關警察隊勤務指揮中心通報站區狀況，如有特殊狀況應隨時通報。

④隨時向各相關警察隊勤務指揮中心轉達用路人通報之路況。

### (3) 交控中心

①監看、記錄高速公路交通路況。

②收聽電台報導相關地方道路路況並記錄及彙整後通報各相關警察隊勤務指揮中心。

③接收用路人以路邊緊急電話通報之路況並轉知各相關警察隊勤務指揮中心。

④平時每30分鐘向各隊勤務指揮中心通報一次路況；連續假期每15分鐘通報一次路況，如有特殊情況應隨時通報。

### (4) 路邊緊急電話接收中心

①接收及彙整用路人通報之交通路況。

②收聽電台報導相關地方道路路況並記錄及彙整後通報各相關警察隊勤務指揮中心。

③平時每30分鐘向各隊勤務指揮中心通報一次路況，連續假期每15分鐘通報一次路況，如有特殊情況應隨時通報。

### (5) 養護及路況巡察人員：

隨時以路邊緊急電話或無線電話向接收中心或控制中心通報路況。

4. 其它可利用路邊緊急電話或行動電話提供路況通報人員管道部份

(1) 一般用路人。

(2) 高速公路局特約拖救廠商及拖救工作人員。

(二) 加強路況資料彙整部份：

1. 公路警察局勤務指揮中心

(1) 加強高速公路路況與相關地方道路路況彙整。

(2) 設專職資訊接收、整理、報導人員(由168專線負責)。

2. 各隊勤務指揮中心

彙整轄區路段及相關地方道路交通路況。

(三) 路況告示及報導部份：

1. 資訊可變標誌部份

(1) 高速公路局交控中心

① 依據下列資料顯示資訊可變標誌

- 交控系統監視、偵測資料
- 公路警察局勤務指揮中心之通報資料
- 收聽電台報導相關地方道路路況
- 用路人以路邊緊急電話向控制中心通報路況

② 交控中心資訊可變標誌對擁擠之路況採顯示平均車速方式辦理。如「林口路段 平均車速XX公里」。

## (2)公路警察局勤務指揮中心

平時每30分鐘通報交控中心配合顯示相關資訊可變標誌，連續假期每15分鐘通知一次，如有特殊情況應隨時通知。

## 2. 電話查詢報導部份

### (1)公路警察局勤務指揮中心

①一六八路況報導電話連續假期尖峰時段每15分鐘更新一次，離峰時段每30分鐘更新一次，有突發狀況隨時更新。

②平時每30分鐘通知各警察隊高速公路及相關地方道路路況，連續假期每15分鐘通報一次路況，如有特殊情況應隨時通知。否則由各警察隊視需要主動查詢。

### (2)高速公路局交控中心、路邊緊急電話接收中心

接受用路人查詢路況。

## 3. 電台路況報導部份

### (1)公路警察局勤務指揮中心

①平時每30分鐘與交通專業電台連線播報路況一次，連續假期每15分鐘播報一次，如有特殊情況應隨時播報。

②有特殊狀況時，傳真通知警察廣播電台、中國廣播公司插播路況資訊。

### (2)交通專業電台

接受公路警察局之定時及即時路況報導。

### (3)警察廣播電台 (104.9兆赫)

- ①路況插播採固定時間，平時每30分鐘，連續假期每15分鐘插播一次，特殊情況隨時插播。
- ②內容結尾加述下次插播時間及相關改道路線之交通狀況。

### (4)高速公路局服務區、休息站

- ①廣播系統鎖定交通專業電台報導路況。
- ②利用交通資訊板提供路況資訊。

## 二、路況資訊通報流程 (參見圖 1)

## 伍、實施計畫辦理時程

- 一、7月20日前各單位配合本計畫完成事前規劃、制訂通報表格及績效考核辦法(參考附表制訂)。
- 二、8月至10月平常日上午7-10時、下午4-7時，週末、日及連續假期全日試辦。
- 三、11月檢討試辦績效。

## 陸、相關配合事項

- 一、請各單位配合訂定路況資訊通報系統標準作業程序。
- 二、請各單位制定路況資訊通報系統之制式記錄格式，內容包括路況來源、地點、時間、處理人員、通報對象。
- 三、交通狀況之提供不以「壅塞」為說明用語，避免用路人之反感，嗣後改以行車速度說明。



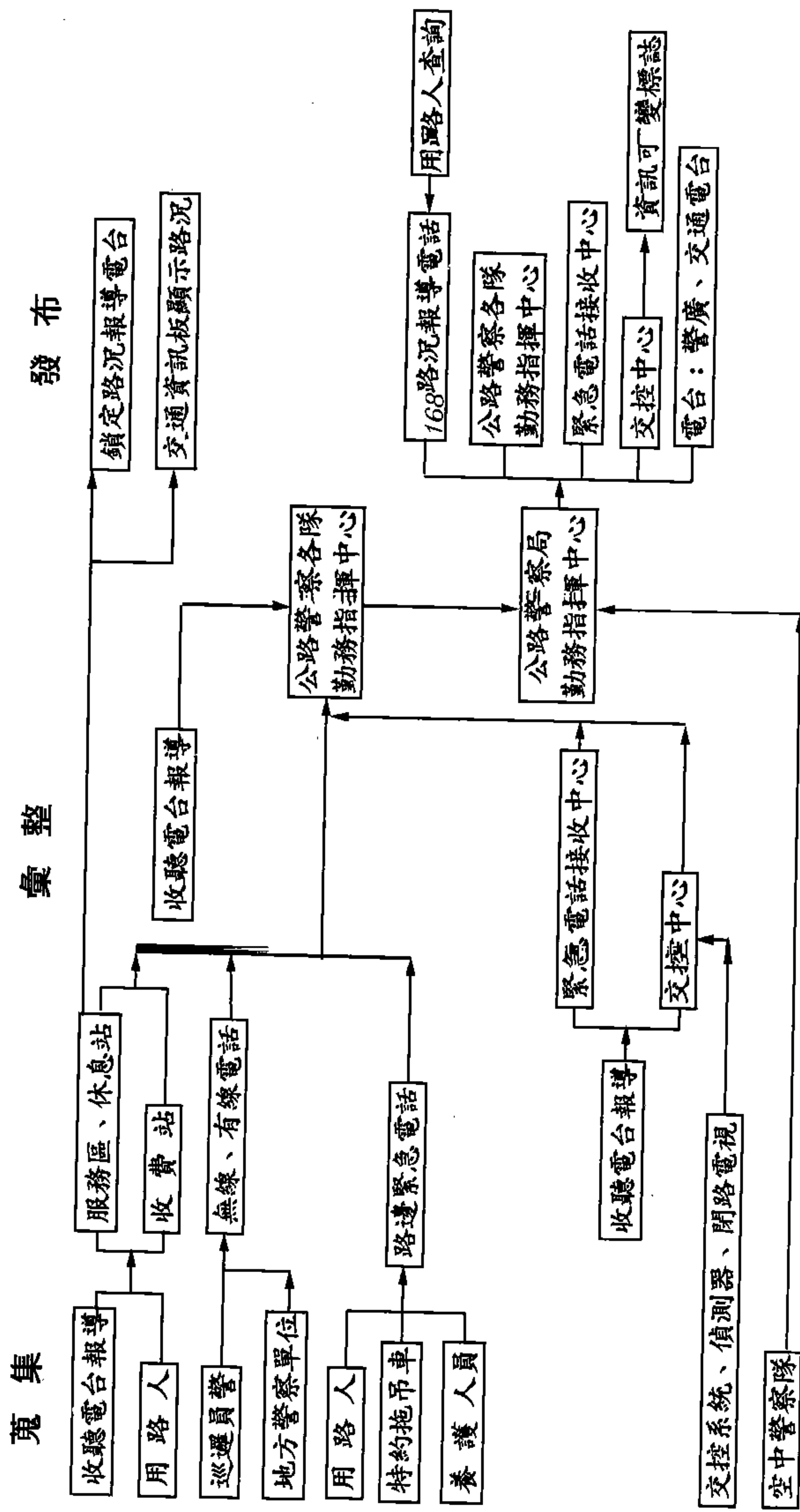


圖 1 高速公路路況資訊通報流程圖



四、本方案中所指之「特殊狀況」係包括所有造成交通擁擠之原因(如施工、事故、交通量太大．．．等)及擁擠解除。

五、公路警察局目前之路況報導改與交通專業電台連線對話報導。

## 柒、督 導

一、上級督導單位：交通部道路交通安全督導委員會

二、督導考評單位：高公局及公警局

## 捌、績效與獎懲

試辦後檢討：

一、對本案之執行，經考評績效特優，而有具體事實者，由其主管機關獎勵表揚。

二、對本案之執行，凡經查證確有工作不力或有礙本計畫工作之推行，而有具體事實者，由其主管機關懲處。

## 附錄二十五 內湖北上匝道配置大客車專用免候車道試辦計畫

一、演練目的：配合匝道儀控設置大客車專用免候車道，使大客車免受停車限制而優先駛入高速公路，同時可減輕匝道上車輛之回堵。

二、演練地點：內湖交流道北上匝道。

三、演練時間：暫定82年8月20日至12月31日。

四、配合措施：主要是標誌與標線的配合，所需之標誌與標線為：

(一)將現有標線連同路肩部分完全拆除，另沿道路中心線以雙白實線及反光標記將匝道劃分成兩車道至儀控號誌燈前之停止線為止。

(二)左側車道每隔30公尺繪一白色菱形「公車專用」標線，並自內湖北上匝道與高速公路南下南京東路六段之匝道分道點開始標繪(如附圖)。

(三)如附圖所示，於大客車專用道分道點之後菱形標線之左側路旁設「左線大客車專用」標誌，並於匝道下游每隔50~100公尺設同一標誌。

(四)於儀控號誌燈前約3公尺處設置「大客車直接通行」標誌，並將現有「一綠燈通行一輛車」之標誌移至匝道之右側，方便一般車輛駕駛人判讀。

(五)於儀控號誌燈之下游約10公尺右側路旁設一右側縮減標誌，指示一般車輛駕駛人注意車道縮減及右側來車。

(六)調整匝道左側儀控號誌之角度，使適合右線車道駕駛人之判別。

(七)人力配置與運作方式

1. 事先通知各主要媒體及台汽客運公司轉知各駕駛員此項免候車道專用設施之地點、使用對象及使用方式。
2. 大客車專用免候車道分道點處正好是匝道儀控第一觀察點位置，可由台北市交通大隊執勤員警協助指示大客車使用左側車道，並指示一般車輛使用右線車道。
3. 儀控號誌燈前之公警局執勤員警可指示左側免候車道之大客車毋須停等，同時指示一般車輛啓動時小心右側來車。

## 附圖

LESS	ROAD
2	DATA
2773079.907	
357269.322	
100° 56 56.41" RT.	
20'	
3524	
2424	
1143	
4%	

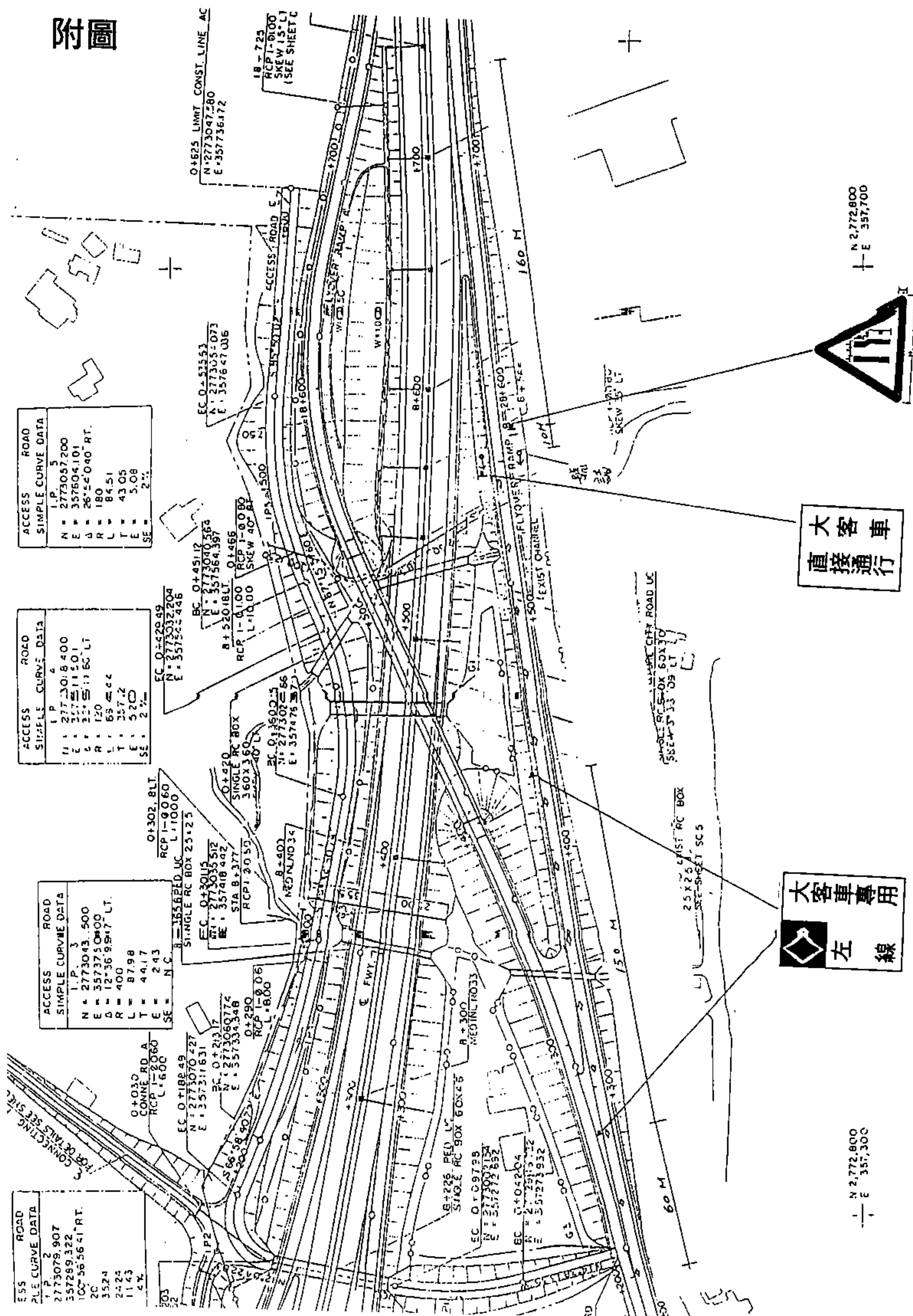
```

ACCESS      ROAD
SIMPLE CURVE DATA
I.P. 3
N = 2773043.500
E = 357375.0000
D = 12-36-9.917-LT.
R = 400
L = 87.98
T = 44.17
E = 243
SE = NC

```

ACCESS	ROD
SAMPLE	CURVE DATA
1	277.308400
2	277.311501
3	277.315601
4	277.319701
5	277.323801
6	277.327901
7	277.332001
8	277.336101
9	277.340201
10	277.344301
11	277.348401
12	277.352501
13	277.356601
14	277.360701
15	277.364801
16	277.368901
17	277.373001
18	277.377101
19	277.381201
20	277.385301
21	277.389401
22	277.393501
23	277.397601
24	277.401701
25	277.405801
26	277.409901
27	277.414001
28	277.418101
29	277.422201
30	277.426301
31	277.430401
32	277.434501
33	277.438601
34	277.442701
35	277.446801
36	277.450901
37	277.455001
38	277.459101
39	277.463201
40	277.467301
41	277.471401
42	277.475501
43	277.479601
44	277.483701
45	277.487801
46	277.491901
47	277.496001
48	277.500101
49	277.504201
50	277.508301
51	277.512401
52	277.516501
53	277.520601
54	277.524701
55	277.528801
56	277.532901
57	277.537001
58	277.541101
59	277.545201
60	277.549301
61	277.553401
62	277.557501
63	277.561601
64	277.565701
65	277.569801
66	277.573901
67	277.578001
68	277.582101
69	277.586201
70	277.590301
71	277.594401
72	277.598501
73	277.602601
74	277.606701
75	277.610801
76	277.614901
77	277.619001
78	277.623101
79	277.627201
80	277.631301
81	277.635401
82	277.639501
83	277.643601
84	277.647701
85	277.651801
86	277.655901
87	277.660001
88	277.664101
89	277.668201
90	277.672301
91	277.676401
92	277.680501
93	277.684601
94	277.688701
95	277.692801
96	277.696901
97	277.701001
98	277.705101
99	277.709201
100	277.713301

ACCESS	ROAD
SIMPLE CURVE DATA	
I.P. 5	
N =	2773057.200
E =	357604.101
Δ =	26° 52' 04" RT.
L =	180
LC =	84.51
TC =	43.05
E =	5.08
SE =	2%



大客車  
直接通行

大客車專用

 左 線

N	2,772,800
E	357,700

1	N 2,772,800
—	E 357,300
1	

## 附錄二十六

### 匝道儀控案部長頒獎致辭講稿

交通部爲改善連續假期高速公路之交通擁擠，特於國慶日、台灣光復節、蔣公誕辰紀念日與國父誕辰紀念日試辦入口匝道管制，藉著調整高速公路車流之交通管理方法，達到行車順暢之目標。此次試辦之成功，除得力於主辦單位之縝密規劃外，承蒙政府單位方面：行政院新聞局之大力宣導協助、警廣台北台、台中台不斷的於節目中宣導、公路警察局員警之執法、平面道路之交通主管單位於觀察點之不斷回報路況；而民間單位方面：傳播公司之製作宣導短片、統聯客運公司之配合政策實施夜間減價優待以及號誌與車輛偵測器公司之大力配合，才有今天的成績。爲了感謝各單位之全力配合，特邀請各位前來交

## 附錄二十七 參與匝道儀控試辦計畫有功單位與事蹟

### 一、交通部及部內單位

單位名稱	具體事蹟內容與績效
交通部 運輸研究所	負責規劃、設計、推動與執行匝道儀控試辦計畫，並統籌整合各單位工作，提出完整詳盡之試辦計畫，使各項工作之推動有所依循標準。此外，更提出健全之管制方案，成功的使匝道儀控之管制方法順利引進於台灣地區，並為民眾所接受，使全案計畫圓滿達成，順利成功。
交通部 道安委員會	於管制計畫中派員參與提供意見，並對案中之文宣工作貢獻甚多，此外並在財務上提供充分之支援，使計畫之推動深獲助力。
交通部 路政司	於管制計畫中派員參與提供意見，並協助統合各單位之意見。
交通部國道 高速公路局	負責匝道儀控試辦計畫之執行，突破各項行政與技術方面之困難，貫徹計畫之內容，使全案依時程循序展開，並圓滿達成任務。
交通部 電信總局	負責全案後期階段通訊器材之緊急調借與提供，使整體管制執行過程中，通訊作業得以確保暢通，對管制作業之成功亦甚有助益。



## 二、部外單位

單位名稱	具體事蹟內容與績效
內政部 警政署 公路警察局	全程參與匝道儀控管制案之規劃、設計與檢討等各項工作，並於管制期間動員國一、二、三、五隊全力配合進行執法工作，使管制作業甚為順利。
內政部 警政署 空中警察隊	協助全案宣導空中攝影工作，並於管制期間犧牲假期，配合進行高速公路全線空中監視與督導工作，對管制作業助益頗大。
警察廣播 電台	全程配合宣導匝道管制措施，使民眾確實了解本案之實質內容，對全案之試辦成功貢獻頗鉅。
警察廣播 電台交通網 台北台	全程規劃、演練及試辦過程中，配合匝道管制之實施全力進行宣導，不但促使民眾確實了解本案之內容，且於管制期間隨時透過廣播宣導各項注意事宜，對全案試辦之成功，極具貢獻。
警察廣播 電台交通網 台中台	於中部地區配合匝道管制措施之實施進行宣導，並於管制期間透過廣播疏散中部地區車流，對全案試辦之成功極具貢獻。
台北縣 警察局 交通隊	參與引進匝道管制技術之規劃工作，並於第一階段台北地區試辦演練工作時負責台北縣警力之配合作業，有助於匝道管制作業之推動，間接促成全線管制試辦之成功。
新竹市 警察局 交通隊	配合管制期間，調派警力觀察並反應地方交通狀況，更協助疏導新竹交流道附近車流，盡力維護交通秩序，以降低匝道管制對地區道路所形成之衝擊，其努力與成效值得肯定。

單位名稱	具體事蹟內容與績效
苗栗縣警察局交通隊	對全案賦予相當之關心，並於管制期間調派大量警力，除定點觀察交通狀況，並時時反應現況，使儀控中心得以掌握充分資訊外，更協助疏導上速公路之車輛，整頓交流道附近交通秩序，使地區道路所承受之影響降至最低，成效值得肯定。
苗栗縣警察局頭份分局	對全案賦予相當之關心，並於管制期間調派大量警力，除定點觀察交通狀況，並時時反應現況，使儀控中心得以掌握充分資訊外，更疏導車流並維護交通秩序，使進入交流道地區之事輛循序排隊，秩序井然，其成效頗值肯定。
統聯汽車客運公司	全力配合政府政策，於連續假期加開夜間加班車，並以大幅度的折扣優待吸引大量旅次，降低高速公路日間交通之負擔，成效顯著，值得嘉許。
中外號誌公司	負責台北地區固定號誌之製造、設置與維護工作，並配合於管制期間犧牲假期編組維修小組，隨時進行固定號誌之故障搶修工作。
台灣號誌公司	負責全線活動號誌之製造與維護工作，並配合於匝道管制期間犧牲假期，編組維修小組，隨時進行活動號誌之故障搶修工作。
台灣儀器公司	負責全線車輛偵測設備之設置與維護，並配合於匝道管制期間犧牲假期，編組維修小組，隨時進行車輛偵測設備之故障搶修工作。
行政院新聞局	於時間緊迫下，協調三家電視台製作匝道儀控插播卡及宣導短片播映。
可達傳播公司	於時間緊迫下，配合匝道儀控宣導短片之空中拍攝及三支錄影帶製作。

中山高速公路連續假期匝道儀控管制計畫試辦檢討與技術移轉報告

著者：交通部運輸研究所

發行人：張家祝

發行所：交通部運輸研究所

地址：台北市敦化北路150號7樓

電話：(02) 7123121

經銷處：交通部運輸研究所運輸資訊組

地址：台北市敦化北路150號3樓

電話：(02) 7123121

中華民國政府出版品展售中心

地址：台北市衡陽路20號3樓

電話：(02) 3821394

印刷者：達昌印刷有限公司

地址：台北市民和街54號

電話：(02) 3091774

中華民國八十三年十一月初版一刷

本書印製150冊·每冊工本費360元