

# 交通建設重大措施

## 陳樹曦回憶錄之八

● 陳樹曦（自由作家，中外雜誌社特約撰述委員）

### 十項建設適時提出

蔣經國於民國六十一年（一九七二）六月一日就行政院長職後，首重精簡機構、簡化法令及清理積案，繼而頒佈「十誠」，除弊革新，並嚴懲嚴罰，樹立威信。且經常輕車簡從下鄉，探尋民間疾苦。真是做到「劍及履及」，使頹廢已久的政風，為之一振。

民國六十二年（一九七三），世界能源發生第一次危機，各國經濟衰退，長達五年之久，失業者甚多，無不叫苦連天。蔣經國院長適時先提出「九大建設」，促進景氣復甦，並加速經濟發展，最後又將「核能發電」加入（基隆核能一廠第一部機已於民國五十九年開工），改為「十大建設」。民國六十二年（一九七三）十一月十二日在中國國民黨第十屆四中全會宣佈推行「十項重要建設」。事實上，每一項建設，均經過「可行性研究」，經濟效益、利弊得失與經費籌措等，無不一再研究、檢討與磋商，纔予定案，且均派有專人督導，列管考核。

「十項建設」除台灣鐵路西線電化工程開工較晚（民國六十四年七月開工），其餘多在民國六十二三年間開工。開工後，院長又經常親往工地巡視，瞭解現場情況，負責者無不認真從事，掌握進度，限期完成。即使有問題，也不斷的檢討改進，設法克服解決。從上至下，有如一體，其工作精神與朝氣，至今思之，仍認為是值得令人回憶與難忘的一個時代。十項建設自宣佈起均能在民國六十七年（一九七八）完成，僅「北迴鐵路」與「鐵路西線電化」在民國六十八年（一九七九）完成。

茲將十項建設開工及完成日期與使用經費分述如下：

(一) 核能發電基隆一廠第一部機民國五十九年（一九七〇）開工，第二部機民國六十年（一九七一）開工，均於民國六十七年（一九七八）完工，使用經費新台幣二百九十六億餘元。

(二) 中山國道高速公路民國六十年（一九七一）七月廿八日開工，民國六十七年（一

九七八）十月三十一日全線三百七十三公里完成通車，使用經費新台幣四百八十八億餘元。

(三) 台中港第一期工程，民國六十二年（一九七三）十一月一日開工，民國六十五年（一九七六）十月三十一日完成「深水碼頭七座」通航，使用經費僅新台幣四十八億餘元。

第二期增添碼頭及設備並加強疏浚工作，使用經費新台幣五十九億餘元。

(四) 中國鋼鐵公司第一階段，民國六十二年（一九七三）十一月一日開工，民國六十六年（一九七七）十二月全部完工。民國六十七年（一九七八）元月正式營運。粗鋼每年產量一百五十萬噸，可製鋼鐵產品一百三十五萬噸，使用經費新台幣三百六十三億餘元。

(五) 北迴鐵路，民國六十二年（一九七三）十二月廿五日南北兩端同時開工，民國六十八年（一九七九）十二月廿五日完工，全長八十二公里，隧道十五座，長三十一公里

民國六十九年（一九八〇）二月一日正式通車。使用經費新台幣七十四億餘元。

(六)中國造船公司，民國六十三年（一九七四）一月開工，民國六十五年六月完成。建有「世界第三」大造船塢長九百五十公尺寬九十二公尺，年可「造船」一百五十萬噸，「修船」二百五十萬噸，使用經費新台幣八十三億餘元。

(七)蘇澳港第一期工程，民國六十三年（一九七四）七月一日開工，民國六十七年十二月三十一日完成「深水碼頭七座」，使用經費新台幣四十一億餘元。第二期繼續完成「深水碼頭六座」與外廓堤防工程，使用經費新台幣三十七億餘元。

(八)中正國際機場，民國六十三年（一九七四）九月一日開工，民國六十七年（一九七八）底完成，民國六十八年（一九七九）二月廿六日正式啟用，使用新台幣一百二十二億餘元（含過境旅館建造費用在內）。

(九)鐵路西線電氣化，民國六十四年（一九七五）七月開工，民國六十八年（一九七九）六月完工，七月一日正式全線通車，使用經費新台幣二百四十三億餘元。

(十)石油化學工業，「上游」工業由中國石油公司負責，分期分項均在五年內完工，使用經費新台幣三百一十一億餘元。

### 經濟穩定失業降低

以上十項建設共計使用經費新台幣二千

一百五十九億餘元。其中六項屬於交通建設（中山高速公路、鐵路西線電氣化、北迴鐵路、台中港、蘇澳港及中正國際機場），這六項交通建設的推動，可以壯大經濟動脈與繁榮，為工商業所必需，有三項屬於重工業（一貫作業煉鋼廠、大造船廠與石油化學工業），這些都是奠定「重工業基礎」最重要的關鍵工業，另一項核能發電，是充裕「能源供應」的建設。這十項重要建設，在能源危機期間，有兩項良好的實績與貢獻，分述如下：

(一)可以增加「就業」機會，據經濟建設委員會估計，可增加就業量十四萬六千餘人，計需工程師三千七百九十七人，技術員三千零四十八人，監工及領班二千零六十八人，技工五萬五千三百七十四人，普通工人八萬二千八百人。因此雖在全世界經濟走下坡失業率升高的時候，我們仍保持經濟穩定的成長，失業率只有百分之二。

(二)對經濟成長的貢獻，民國六十二年（一九七三）能源危機開始的第一年，十項建設的投資佔全國投資額百分四點五，我國經濟成長率仍高達百分之十一點九。民國六十三年（一九七四）十項建設的投資仍佔全國投資額百分之四點五，但經濟成長率因能源危機降為百分之零點六，但仍有成長。民國六十四年（一九七五）十項建設的投資佔全國投資額高達百分之十九點三，經濟成長率已緩慢上昇為百分之二點四。民國六十五年

（一九七六）十項建設的投資佔全國投資額為百分之十九點六，經濟成長繼續上昇為百分之十一點五。民國六十六年（一九七七）十項建設投資佔全國投資額百分之十三點一，經濟成長稍跌為百分之八點五。民國六十七年（一九七八）十項建設投資佔全國投資額百分之八點五，已有八項完工，經濟成長率又上昇，高達百分之十二點八。

因蔣院長的「高瞻遠矚」，在世界能源第一次危機期中，推動「十大重要建設」，使我經濟穩定，失業率降低，度過難關，反使「經濟成長率」繼續恢復成長，為全世界人士所欽佩與重視，為他在行政院長任內最重要的「政績」與「貢獻」。

在此十大建設中，由我負責督導的有四項，即台中港、北迴鐵路、蘇澳港與鐵路西線電氣化，我都另有專文報導，不再重述。

### 重要人士參觀建設

在十大建設施工期中，蔣院長邀請軍政界大老組團赴各地參觀。由何敬公（應欽）領隊，名單中有顧祝同、王叔銘、彭孟緝、黎玉璽、胡璉、劉玉章、高魁元、陳立夫、錢大鈞與黃少谷等。其中以參觀台中港北迴鐵路者為最多，張岳公（群）也由張繼正夫人陪同來參觀，新聞界各報總主筆總編輯採訪主任，民意代表，使節團，約旦交通部長蒲巴沙等。最奇怪的一位客人，是在民國六十四年（一九七五）九月二日由黃前主席杰

陪來。他帶著一頂草帽，穿白色短袖中山裝，不大講話。後來纔知道他是越南前總統阮文紹。越戰結束亡國避難來到我國。阮文紹認為美國部隊在越戰中未能儘力，反被越共打敗，很不能釋懷，對美國卡特總統尤為不滿。他與阮高祺不同，不肯流亡至美國，後來全家離開我國去英國流亡，也是一位有「個性」的人物。

### 短程運輸改為議價

民國六十三年（一九七四）二月十五日，行政院秘書長費驊約我上午九時到行政院一談，我準時到他的辦公室。他告訴我院長最近下鄉，發現糧食單位在「短程運輸」因公路法規有「限價」規定，僱不到卡車，擬將「限價」取消，徵求我的意見。我認為取消容易，但取消後再想恢復管制，則較為困難，不如找貨運汽車業者「議價」，互相遵守，較為可行。否則一旦放棄管制，將來無法約束與控制。費驊囑我在台北停留一天，等他報告院長後，再行決定。第二天上午九時又約我到行政院，費驊告訴我，院長同意「議價」，但是要我負責去做。

台灣省民營貨運汽車，是由省公路局將全省分五區，每區設一個監理所負責監理。我偕同第一科科长楊孟學（主管路政運輸）並約了全省貨運汽車公會簡理事長會同於二月廿日先到嘉義監理所。上午九時半約了嘉義、雲林及台南四縣市的貨運汽車公會的業

者代表會同議價，商定短距離每一輛七噸載重的貨運汽車運費為新台幣六百元。下午二時半又趕到高雄監理所，約集高雄、屏東、台東四縣市公會業者代表會同，也同樣商定每七噸貨運汽車短距離運費，以新台幣六百元為限。廿一日上午九時在台中監理所，也以同樣價格與中部四縣市（彰化南投及台中縣市）議妥。廿二日上午九時到了新竹監理所，與新竹、苗栗、桃園四縣市（含新竹市）貨運汽車公會會議，發生劇烈爭執。業者堅持每載重七噸貨車短程運費非新台幣七百元不可，並責備糧食機構以前因有「短程限價」僱用「軍車」與「貨運服務所卡車」承運，現以「限價」過低，大家均不願承運，纔約民間業者議價……等語。事前我關照簡理事長不要講話，等大家紛紛發洩一頓牢騷後。最後，我起立說明現在全省業者除新竹外，均同意短程運輸每載貨七噸的貨車，每次以新台幣六百元為限，如新竹地區（苗栗桃園新竹縣市）非新台幣七百元不可，我可以同意，但全國貨運汽車同業公會的理事長是由新竹選出來的，將來簡理事長如何向全省的業者交代？請大家多多考慮！業者見我態度誠懇，最後讓步也同意每次以新台幣六百元為限。

二月廿三日到台北，約北部四縣市（台北縣基隆市宜蘭及花蓮縣）貨運汽車同業公會業者，並請台北市（院轄市）也參加，大家一致同意「短程運輸」載重七噸貨車每次

運費以新台幣六百元為限。我在八天之內將全省短程運輸貨運汽車「限價」問題，以「議價」方式解決。

二月二十五日行政院第三組（負責交通行政）金組長召開會議囑「糧政單位」按照「議價」結果，進行租車。我在會議上並建議進口載重七噸貨車兩千輛，使業者不致居奇，哄抬價格，以致影響糧價。本案到此已算告一個段落。

### 蘭嶼居民原始風味

蘭嶼、綠島是台東縣的兩個島嶼，就在台東的對面，天氣好的時候，遠遠可以望見。蘭嶼風景絕佳，又是原住民的住所，觀光局很想開發成爲一個觀光據點。綠島是流放與禁閉政治犯的場所，也是一個神秘的據點。在台灣住了幾十年的人，沒有到過這兩個島的大概很多。省議會交通委員會召集人李炳盛議員同我說，該委員會因觀光局想開發蘭嶼爲觀光據點，想去視察一下，順便也看看綠島的交通。議會的要求當然照辦，我調了兩架直昇機（直昇機隊由交通處管轄），於民國六十三年三月七日上午七時，自台中乘直昇機先到台東，九點十五分到達，同行有省議會交通委員會召集人李炳盛，省議員藍榮祥、吳水雲、柯明謀、官來壽、黃秀雄暨各交通單位省議會聯絡人員等共廿一人。稍憩片刻，繼續飛至蘭嶼。蘭嶼係原住民集居的處所，房屋仍是原始的形像，爲了防颱

的關係，一半建築在地下。島上風景絕佳，住民以打漁爲生，多用自造的獨木船出海，另是一番原始的情況，是在台灣本島所看不到的景象。

### 綠島之行親訪牧師

參觀蘭嶼以後，續飛綠島，十二時到達。在綠島鄉公所，聽取鄉長陳天飛的簡報。中午在鄉公所，以「便當」做午餐。飯後，視察漁港及第三期環島公路工程，經南寮中寮到公館，訪問指揮官史少將，談談「綠島」的建設。但他並沒有請我們參觀政治犯的拘留處所與設備，我們也不便提出要求。最後，我要訪問一個在綠島傳播福音的牧師，他夫婦均在綠島傳道，有時也去政治犯拘留的地點傳道。它是台北新生南路三段九十號浸信會懷恩堂的分堂。懷恩堂的主持牧師也就是宮廷牧師周聯華，曾主持蔣中正、蔣經國父子的葬禮。懷恩堂還有一位牧師張繼忠，是張羣（岳軍）的第二位兒子，原來在電力公司任工程師，學電機工程的。後來張羣夫人馬育英女士（是虔誠的基督徒）一定希望有一個兒子「傳教」，所以張繼忠就再改讀神學院，畢業後做了牧師。我們夫婦在民國五十年（一九六一），就在張牧師主持的「浸體」受洗，加入了教會（張牧師夫婦現在美國傳道）。所以見了在綠島傳道的這對夫婦，也非常親切，問問傳播「福音」的情形。下午三時我們纔飛返台東，完成這一次

「綠島」之行。事實上，爲什麼要在綠島監禁政治犯？是不是「與世隔絕」，避免「傳遞信息」？這就不是我們所能瞭解的了。

### 解除廢鐵卸船問題

行政院爲「平抑物價」起見，在經濟部設置「物價督導會報」，由經濟部長孫運璿兼任會報召集人，常務次長劉師誠擔任秘書，下設三組：工業組由工業局長章永寧兼任，物資組長由國貿局長汪彞定兼任，運輸組長由省交通處處長兼任。每星期五下午三時定期開會。民國六十三年（一九七四）三月十五日，國貿局長汪彞定在會上報告高雄港有十九條廢鐵及鋼料船湧到，卸船困難，延期費預估可能高達美金二百餘萬元。孫部長立刻要我設法解決。我即在台北打電話給高雄港務局長李連輝，要他注意這一個問題。結果，他設法騰出了十一座碼頭，趕卸廢鐵及鋼料船，竟在三天之內卸完。我打電話給劉次長師誠（在陽明山聯戰班受訓與我同期），告訴他這一個好消息。在下次集會時，孫部長非常高興，特別提出來，感謝交通單位的努力，使延期費僅付出二十餘萬元，降低成本與節省外匯不少。

港口卸廢鐵，均用磁鐵吸盤吸吊上岸，我的長子勳瑞在台航與陽明均擔任過船長，曾經常往返中日之間。他告訴我日本港口所用的吸盤較大，每次可吊「五」噸以上，我國港口所用吸盤較小，每次只能吸吊「半」

噸，以致影響卸船效率。我立刻通知各港務局派員到國外較大港口考察「裝卸設備」，以求改善與加速裝卸；並同意各港局派員與國際各著名港口加強友好訪問與參加國際間的港埠會議，以求相互瞭解與進步。

### 常撫生任公路局長

民國六十三年（一九七四）四月一日上午八時半，蔣經國院長召見我詢問交通建設問題。我先將「十大建設」有關省政府負責的「四項交通建設」進度與遭遇困難及克服情形，作了一個扼要的報告，大約用了三十分鐘。我見蔣院長正抬頭看壁上的時鐘，於是趕快結束談話，問院長還有何項指示？院長自抽屜中取出一個紅夾子，裡面是一份「人事資料」，要我拿去看看，說是參謀總長賴明湯介紹的人選，要我同謝東閔主席商量一下，看看是否可以讓常撫生接任「公路局長」的職位？我細看聯勤總司令部副總司令常撫生的人事履歷表。我問蔣院長我可不可以先去看看常撫生，同他談一談？蔣院長說，你不必去看看常撫生，要他來見你。我回到辦公室先向謝主席報告，謝主席說院長交下的文件，就是命令，不必商量，我們就用常撫生擔任公路局長好了。我立刻打了一個電話到聯勤總司令部，找到常副總司令，他已知道調職的事，他立時就來看我。他是上海交大民國廿七年（一九三八）機械工程系畢業（晚我四班），畢業後，正值抗戰時期

就加入「空軍」，與胡旭光（駐美公使）同期，已升到空軍中將，即將退役。我同他於四月三日一同去見謝東閔，就算定案。六日我到公路局與李局長錫煜面談，告知「請他退休」，上級已決定了「後任人選」。

公路局前幾任局長華壽嵩、譚嶽泉、林則彬都是交通界知名人士，林則彬調鐵路局長後，原任副局長林家樞（一九二六唐山交大）錢益（一九三〇上海交大）二人，省府指派林家樞代理公路局長，錢益調任台灣航業公司總經理。林家樞後來真除不久即退休。省府調軍方運輸署長李錫煜接替。李錫煜接事後，更動人事較多，自請退休者也頗不乏人，致業務有「青黃不接」的情形。李錫煜是國民大會代表，退休後生活工作均無問題。

常撫生接任公路局長後，以熊裕生為副局長，李國屏任主任秘書，均自軍方調來。常撫生以一機械工程人員，能升至空軍中將，並調到聯勤總司令部任副總司令，足證明為一能幹人員。他接事後，確能掌握重點，公路業務與行政方面的工作都改進不少。

### 農村違規運輸問題

蔣經國院長經常下鄉，每月至少一次，輕車簡從，僅乘由公路局代為準備的中型吉普車兩輛，司機也由公路局派任，一輛侍衛人員乘坐，一輛由蔣院長與隨從人員乘坐。

下鄉目的多在於巡視「十大建設」工程進展情形，並探尋民間疾苦與解決問題的有效方法。

民國六十三年（一九七四）九月下鄉歸來，發現內政部警政署交通部公路監理方面會同取締公路違規與拼裝車輛影響農村生產與農忙運輸，蔣院長便在行政院第一三九二次一三九三次兩次院會指示，研商放寬「馬達三輛車的淘汰期限」與「拼裝貨車之行駛」，以及「設計農村專用車輛」等問題，但兩部會商進行太慢，遲遲未能解決問題。蔣院長極為不滿，責由省府負責解決，謝東閔主席乃交我負責處理。

### 尋出病源治本根除

我深入瞭解知道問題出在台南屏東兩縣，乃於民國六十三年（一九七四）十月廿二日上午九時在交通處，約集農林廳、建設廳、警務處、糧食局、台糖公司、公路局與本處有關科室會商，並特別約請了台南縣長高育仁屏東縣長柯文福兩位親自參加。

我首先說明奉命召集開會的目的，並說明蔣院長下鄉，發現農忙時期，台南屏東兩縣取締違章車輛，影響農民運輸。因此特別邀請兩位縣長參加，請先說明實況，再研究解決辦法。我先請台南縣高育仁縣長與屏東縣柯文福縣長發表意見，並進行討論。

高縣長育仁說，拼裝車輛的產生，係事實上與法令衝突的問題。因為「無法發照」

，便成為「不合法」的車輛，「依章」必須加以「取締」。但台南縣年產甘蔗在三百萬噸以上，甘蔗從蔗田運至糖廠鐵路邊或糖廠，如使用合格的大貨車，是無法進入蔗田，如使用小貨車，載重又太小，因此纔產生「四輪拼裝無照貨車」。目前，台南縣必須雇用二百輛四輪拼裝無照貨車繼續搬運四個月，纔能完成。因此，在目前農村人力畜力不足的情況下，建議四點：

(一) 製造拼裝車輛的工廠應一律停工，以免農民困惑政府只取締拼裝車輛，而不取締違章製造的工廠。

(二) 組成專案小組設計「農村專用車輛」的規格，合法製造。

(三) 在過渡期間，應「放寬取締」。

(四) 目前非法的拼裝車輛應納入管理，並訂定管理辦法。

屏東縣柯縣長文福說，屏東縣人口農民約佔百分之八十，現有無照三輪馬達車約四千輛，在目前農村人力不足的情況下，凡運肥納穀，均需使用三輪馬達車。他同意高縣長育仁的四點意見。至於無照三輪馬達車的管理，屏東縣議會已擬訂「屏東縣無照馬達貨車暫行管制辦法」，可供參考。

台糖公司屠副理于鏐說，通常蔗田輸送甘蔗至糖業鐵路路線裝車，不需要經過公路，但送至糖廠則經過公路，故放寬跨越公路路線，確有必要。農村專用車輛，該公司已有的初步草案。

糧食局代表認為每年肥料約一百萬噸，分配農會再分發與農民，暨農民納穀到農會每年也有數十萬噸，均需用馬達三輪車或拼裝車輛。

警務處交通科賈科長維駿說：

(一)九月十九日，院長指示「放寬取締」，係有條件的放寬。  
(二)警務處研擬之取締方法，已放寬得跨越公路路線二百公尺。  
(三)拼裝車輛因未經公路監理機關核發牌

# 喬家才先生輓詩

## ●文 強 (大陸作家)

一  
興師北伐破重關，飲馬長城水不寒。  
我自凱旋臨武漢，公方投筆請纓班。  
騎科駿馬征途見，勁旅增援掬笑顏。  
同學少年渾若夢，勾沉落筆淚漫漫。

二  
八年抗戰志凌雲，殺敵平津大援助。  
轉戰東南探虎穴，旋風華北破胡群。  
老謀勝算倭酋泣，羽扇綸巾太岳聞。  
無負當年弱冠誓，同儕榮慶「武鄉翁」。

注：「武鄉翁」係譽為孔明諸葛武侯之意。

三  
千載冤情「坐獄」天，同窗兩岸衆心懸。  
一朝昭雪賓朋慶，半百勛名遐邇傳。  
坦蕩高懷人盡仰，傳奇評傳史連篇。

來京初訪沈文日，談笑生風似往年。  
注：喬公在台冤獄之事，兩岸早有傳傳，係其內部矛盾。「沈文」指一九九一年喬公自台灣來北京會晤沈醉、文強。

四  
猶憶團圓拄杖立，北京勝昔贊言開。  
自言腐見當清洗，兩岸恩仇付劫灰。  
哲嗣紅都皆學者，精英赤子幸栽培。  
停留匝月依依別，何意從茲不再來！

五  
我悲我憶將言罄，九十老翁遺憾何？  
我道統一功未竟，公云家國必須和。  
獨台台獨國人敵，狐鼠鼠狐寶島魔。  
遙祭臨風杯酒奠，和平一統譜新歌！  
(周谷先生提供)

照，且駕駛人也未經考驗合格，基於交通安全，確曾「下令嚴格取締」。

(四)目前取締之「拼裝」車輛，均係載運砂石、磚頭以及載人，並在公路上行駛，與「農耕」無關。

(五)製造拼裝車輛工廠的工廠登記證，應由縣市政府吊銷並勒令停業。

當時聽取各方代表意見後，作成下列的幾點決議：

(一)在農忙期間，放寬取締「無照車輛」的實施細節，由各縣市政府與當地警政單位自行會商決定。

(二)製造「拼裝車輛」的工廠，應予以勒令停業並吊銷證照。

(三)製造農村使用合格的四輪廉價貨車，由公路局負責研究協同有關單位成立專案小組(含台南屏東兩縣政府)，分赴台南屏東兩縣實地勘查實際情形，再行設計，報請經濟部交由合格廠商製造。(台糖草案可供參考)。

(四)無照四輪拼裝貨車及馬達三輪貨車參照台南屏東兩縣意見，由警務處會同縣市政府予以「登記」管理。「管理辦法」另訂。

(五)將來「農村專用車輛」的管理應否納入「本省農耕機管理辦法」？俟專案小組查勘研究後，再行決定。

本案至此，總算初步告一段落。也可以看出蔣經國院長每次下鄉瞭解民間疾苦，「劍及履及」的精神，而不是僅一紙公文處理了事而已。(未完待續)