

國建甘苦談(一)

(本文插圖刊第10、34頁)

蘇澳港擴建經緯

●陳樹曦(前交通部次長，中外雜誌特約撰述委員)

列入十大建設之一

蘇澳港為一天然港灣，距基隆港約五十海裡，距花蓮港約四十海裡，水域面積不小於基隆港，但因兩大原因，使用很少。第一，腹地太窄，無法建築碼頭通棧及倉庫；第二，雖有宜蘭鐵路支線，北宜公路與濱海公路，但部份路線多經過山地，坡度甚大，運量極受影響。民國五十八年五月我國政府接受當時經濟合作委員會的建議，將蘇澳港開闢為基隆港的輔助港，先以木材輸出為目標。民國五十九年五月纔由行政院正式公佈核准蘇澳港為基隆港的輔助港。民國六十年十二月基隆港務局正式成立蘇澳港務分局，規劃建立一千噸級碼頭兩座，三千噸級碼頭一座，水深只有五公尺至五點五公尺。民國六十一年六月完工，但對於基隆港幫助不大。因蘭陽地區工業並不發達，雖有少數的石化工廠，像台灣水泥公司的蘇澳廠，力霸水泥公司的冬山廠，幸福水泥廠，東南鹹鹼等，產量均不多，仍以農林漁煤各業為主要生产，港口利用不多，只有少數木材雜貨出入口而已。民國六十二年五月廿六日，當時的行

政院蔣經國院長與省府謝東閔主席會同赴蘇澳港視察，要我(時任交通處處長)與基隆港務局袁鐵忱局長同往，巡視以後，囑咐我與袁局長從速着手規劃擴建蘇澳港。袁局長奉命後，立即於同年六月一日成立規劃小組，負責進行，並於兩個月後，提出初步規劃報告，呈報省政府核轉行政院請示。民國六十三年一月卅一日行政院會，蔣經國院長聽取蘇澳港規劃的簡報後，裁示：「蘇澳港工程應於六十三年七月開工，第一期工程應於五年內完成，所需經費由中央就九項經建計劃中之財務方案作全盤性考慮調整支應。」

從上述的裁示中，可知當時蔣經國院長的經建計劃，只有九項，後來將台灣電力公司的「丁核能發電計劃」加入，總改為十大建設。

在蔣經國院長十項建設中，六項為交通建設：中山高速公路，中正國際機場，台中港，蘇澳港，北迴鐵路與鐵路電氣化。另四項為：一貫作業鋼鐵廠，大造船廠，石油化學工業與核能發電。民國六十三年正值世界上發生第一次能源危機，經濟衰退，我國幸有此十大建設，而且均已紛紛動工，失業率降低，經濟安定，纔能倖免這一

次重大的經濟災難。

蔣經國小飯舖請客

民國六十三年五月三十日是省議會總質詢的最後一天，總質詢尚未完畢，我忽然接到通知，要我於次日(三十一日)上午九時以前到達蘇澳，代表謝東閔主席參加一項重要的會報。我沒有等待總質詢完畢，立即請假搭乘當天上午十一時開的第二次特快車趕回台北，當晚七點十一分又搭乘台北開的特快車趕到礁溪，與當時鐵路局的陳德年局長會面，纔知道明天上午蔣院長可能到蘇澳聽取簡報並要視察施工中的北迴鐵路與蘇澳港。我們當晚就住在礁溪鐵路局的招待所，鐵路局考慮在礁溪為院長準備午餐？我認為既沒有通知，可不必準備。第二天早上七點，我同陳局長乘鐵路局工務段查道所用的電搖車趕到礁溪。蔣經國院長與郭澄政務委員及高級主管數人果於上午十點半到達，聽取建港計劃簡報後，於十二點巡視蘇澳港與南方澳漁港，後來走到漁港內的一個小飯館；蔣院長領先進入，說要請大家吃午飯。共有十餘人分兩桌進食，飯錢僅需數百元，由

院長請客。小飯舖的老闆娘高興的不得了，但是隨從的安全人員都緊張得不得了，也可以見得蔣院長生活的簡單與親民的真實的情況。飯後，又巡視了北迴鐵路工地，並聽取了簡報。最後，告訴我蘇澳港的擴建工程，必須於七月一日起開工。

擴建工程如期動工

我立即與袁局長商量如何進行與找何人來主持這項工程？最後決定於第二天（即六月一日），先成立蘇澳港工程籌備處，同意調該局工務組陳尚廉組長擔任處長，李大中與鄭永相（原蘇澳港務分局長）二人擔任副處長，與其他調兼人員，第一批共計二十二二人，從六月十日起，進駐入蘇澳港辦工。民國六十三年七月一日，蘇澳港工程處正式成立，如期的舉行開工典禮，由我親自主持。宜蘭縣李縣長鳳鳴暨當地各機關首長，省議員陳泊汾、官來壽與各界來賓參加，共有二百餘人到場觀禮，儀式極為簡單而隆重。

蘇澳港雖然如期的開工了，但是蘇澳港腹地既窄而小，也可以說是岸上並無腹地可資利用，也不像台中港可以在浚海填出的砂灘上，一排一排的製造沉箱，而且即使能勉強在岸邊上製造沉箱，也無法拖它下水。如果找地方，先建造一個沉箱渠，做為專門製造沉箱的場所，但費時費工，影響工期更大。雖然，港內計劃原來必須建造一個沉箱渠，在做完沉箱以後，可以改為修理船塢的用途，但是，計算至再，也決配合不上工程进度與工期的要求。

購浮船塢製造沉箱

不得已，我在交通處台北的聯絡處，約集了基隆港務局的袁鐵忱局長，乙方包工的榮工處嚴孝章處長，中華顧問工程公司樊祥藻董事長，蘇澳港工程處陳尚廉處長等，開了一個臨時緊急會議。大家都提不出好的辦法來，最後由陳尚廉建議，他說，現值能源危機，各國經濟都不景氣，日本可能有現成的「浮船塢」出售，不如向日本購買兩艘現成的「浮船塢」，在「浮船塢」內製造沉箱，造到一半，拖到岸邊加高，完成後，再拖到預定的防坡堤施放。這種浮船塢在工程完畢後，也可以利用做為小型的修船場所。當時陳尚廉的建議，大家都沒有反對的意見，同時，他主張購買「現成的浮船塢」兩艘。當時，我突然靈機一動，做成決議，只買「現成船塢」一艘，然後再訂製「新浮船塢」一艘。結果：訂製的「新浮船塢」如期於民國六十四年十月五日交貨運回，而買的「現成浮船塢」，依照原訂的合約，應該提早四個月交船，不料售方因債務關係，運出時被日本海關扣留拍賣，所幸的是最後將訂金全部追回，並無損失。只好再訂購「新浮船塢」一艘，遲到民國六十五年七月八日纔到達，幾乎延誤了一年之久，也足以見得決策的困難。

在港內建築一個沉箱渠，從設計到施工，至少需要兩年以上，假定在民國六十三年七月一日開工時，同時建造，也要到民國六十五年六月底以後，纔能完成。但如果施工時期發生困難，則工期更難掌握。而所購的兩座浮船塢可以同時製造長寬各廿五公尺的沉箱四座（每塢兩座），一年可以做七次，每個浮船塢每年可以製做十四個

沉箱。做到適當高度，再放水入塢，使沉箱能浮起來，再拖到岸邊，加以完成後拖到港口防波堤預定地點施放。最高為廿五公尺乘廿五公尺乘廿三公尺，約有七八層樓房的高度，足見施工製造的困難！陳尚廉處長購置「浮船塢」的建議，解決了不少困難，不僅能於民國六十五年五月十八日施放了第一座沉箱，到民國六十九年十二月二日止施放最後一座沉箱，共計施放了四十五座，使內外防波堤提前一年完成。

高架運輸採石填海

蘇澳港既然沒有腹地，唯一的途徑，必須採石填海，纔能產生海埔新生地，做為岸邊建築突堤碼頭與倉庫棧的用途。但填海所需的大量石料，必須自遠方採取運來，其結果也必需使用大量的交通工具，但宜蘭蘇澳間附近的公路，均不寬暢，如利用蘇花公路則因當時單線路管制，運輸砂石必更困難。榮工處建議，購置高架運輸帶設備，架空建設越過蘇花公路後面的舊砲台山，地點離港邊很近，平山移石，利用運輸帶下送，可以直接的填入海中，迅速快捷，不但可以省去大量的運輸卡車，也可以避免道路交通的阻塞與損害的缺點。根據當時的調查，蘇澳道路在尖峯的時間，已達到五千二百八十輛，還沒有包括機車數量在內，道路已感到擁塞，如果加上以卡車運石填海，則每天的交通量，可達到七千一百八十次，還沒有加上興建北迴鐵路所使用的卡車與機踏車在內，其困難與嚴重的情形，當可想見。大家交換意見後，認為這項建議非常有價值，立即同意

購置高架運輸帶設備裝成使用，效率極高，同時在舊砲台山上也產生了一片平原的新生地，可供當地居民做為建築用地，極受當地居民的歡迎。

漁港另闢入口失敗

蘇澳港內原有漁港兩處：南方澳與內埤漁港，連結在一起，漁港碼頭共長兩千六百零三公呎，水深只有一點八公尺至二點七公尺，水域面積共有九萬平方公尺，為本省最大漁港之一，可停泊漁船在一千艘以上，但港小船多，颱風侵襲的時候，避難漁船都駛入港內避難，擁擠不堪。港務局為減少海難起見，打算將漁港與新的蘇澳港分開為兩個出入口，並為協助漁民與發展蘇澳漁業起見，打算將現在的小型商港劃歸漁港，增加漁船的靠泊並可增加水域六萬平方公尺，為現有漁港面積三分之一，共計可擴大漁港面積為十五萬平方公尺，並打算另闢航道，代築防波堤與出入口，使漁港與商港完全分開使用，既便於管理又可減免商船與漁船碰撞的海事糾紛。但是，這項計劃引起多數漁民的反對，增加漁港停泊碼頭與擴充水域是贊成的，但是分開兩個出入口則反對到底。他們主要的理由，是風水與習慣，雖然一再與漁會協調。漁港總幹事建議，新港與漁港暫時不隔離，俟漁港出入港道暨防波堤完成後，漁船進出習慣後，再行隔離。不料在漁港出入口即將完成的時候，忽奉民國六十九年二月六日省府的指示，漁港航道暫緩開闢而作罷。

改善蘇澳對外交通

蘇澳港決定興建之後，有一次謝東閔主席同我談到蘇澳港對外交通的問題，我認為非常的嚴重！先談鐵路方面，宜蘭線為乙種路線，除三貂嶺至磺洞與聖湖到南聖湖兩段為雙軌外，但路線經過山區，坡度大，運量頗受限制，北迴路通車後，客運必定增多，增加一列客車，必須減少一列貨車始能應敷，鐵路局雖有改善宜蘭線電氣化誌計劃，但是緩不濟急。公路方面：台北至宜蘭係九號省道，路經新店青潭坪林等山地，全長八十三公里，有五分之一為山路，路寬六公尺，但彎道過多，經常發生車禍。宜蘭至基隆係一〇二號縣道，由宜蘭經頭城，大里，福隆，瑞芳至基隆（也可以經一〇二號乙線至八堵），由宜蘭至八堵為九十六公里，路寬僅有三點五至六公尺，其中僅有基隆至九份長十五公里半鋪有簡易柏油路面，其餘均為土石路，尤以基隆至武丹坑廿六公里，路線在山嶺區盤旋，行車極為困難。謝主席聽了以後，當面告訴我，鐵路改善計劃，可根據需要，列入鐵路局長程計劃分期辦理；公路方面，可以將基隆與八堵至蘇澳路線拓寬與改善計劃，併入蘇澳港擴建計劃預算內，併案辦理。謝主席這項指示，極為明智，否則擴港以後，運輸變成瓶頸，有何用處？我當即與吳局長商定，港內橋樑隧道與出入道路由港區工程處負責，至涉外道路，基隆與八堵至蘇澳的沿海公路包括蘭陽地區的交通路線，其中計新開路線廿八公里，改善與拓寬路線七十五公里，共計一百零三公里，由公路局負責施工改善，按兩期工程的需要，由蘇澳港工程處編列預算支付。鐵路方面，則由路

局根據運量發展需求，自行規劃，先完成自動電氣化誌再進行雙軌計劃，由路局分期分段辦理（現宜蘭線雙軌與自動電氣化誌計劃均已完成。）

海難事件部長辭職

蘇澳港擴建工程雖然有很多困難，但在袁鐵忱局長與陳尚廉處長努力領導與克服之下，工程按計劃進行頗為順利。第一期共計劃建造七座深水碼頭，原計劃在五年內完成（即至民六十八年六月底止），但根據工程進展情況，可能提前半年到民國六十七年底完成。不幸在民六十六年四月十六日突然發生海難案件。那一天，下午三時半，我正在省議會參加民國六十七年交通單位預算審查會議，突然接到省政府交際科顧科長斌與交通處聯絡中心呂主任協恭的電話，他們都告訴我蘇澳港內發生海難翻船案件，死傷人數不少，而且是中国國民黨北區知識青年黨部參觀的大專學生。謝主席命我趕赴現場處理。我立刻搭乘下午六時五十五分八次特快車趕赴台北，再轉往蘇澳，晚十一點趕到蘇澳。首先瞭解本案前後發生經過的情形，據陳尚廉處長告訴我，這是中國國民黨北區知識青年黨部第三批知識青年函請參觀港埠工程並要求遊港，以前參觀的兩批，都很順利，也都遊了港。這批參觀的知識青年連同黨部陪同人員共有九十二人，他們先到工程處訪問，聽取了簡報，午餐後，下午一點三十五分要求乘船遊港，不料其中一條船，因遇海浪，突然翻覆，本處員工與築工處潛水人員及附近漁民紛紛下水搶救，救起多人，受傷者有十六人分別送醫院急救，但是

(一) 談甘建國

不幸仍有三十二人死亡，屍體大部份撈起，仍有一二具，正繼續打撈中。工程處已成立救難指揮聯絡中心，處理一切善後工作。晚八點，當時的交通部林金生部長，教育部蔣彥士部長，青年輔導委員會連戰主任委員都先後到達蘇澳港指示善後處理事宜並慰問受傷的學生。

第二天早晨八點我又會同省社會處許水德處長代表謝東閣主席到各醫院慰問十六位受傷的青年，九點三十分又再到現場瞭解發生事變的經過。十點二十五分會同榮工處嚴孝章處長乘直昇機先到台北，嚴孝章到行政院向蔣經國院長報告，我搭乘原機飛回中興新村，向謝東閣主席報告海難發生原因經過與善後處理情形。

本案發生後，教育部蔣彥士部長以兼任國民黨北區知識青年黨部主任委員關係，立即向蔣經國院長（兼任國民黨中央黨部主任委員）辭去本兼各職，深獲當時輿論的稱許。工程處陳尚廉處長與出事的船舶（向榮工處所借）的駕駛與舵工都被當地檢察官向宜蘭地方法院提起公訴。

善後處理，則由知識青年黨部會同教育部暨榮工處派高級職員分別訪問受難者家屬，處理喪葬與補償事宜，辦理極為迅速與週詳，本案很快的就告一段落。訴訟方面，陳尚廉處長以僅負接待與行政的責任，一審宣判無罪，而肇事的駕駛與舵工均分別判刑。本案事後檢討，蘇澳港為基隆港的補助港，工程處為擴建單位，又為十大建設之一，知識青年黨部認為既可參觀工程又可遊港，當然可以引起青年研究的興趣，而且兩次參觀遊港都沒有發生問題，不料在第三次發生這一

次的海難事件。蘇澳港工程處並無遊船設備，所用的遊船都是向榮工處調借的工作船隻，據說是駕駛請假舵工代理以致發生海難。省府立即通知各工程單位在未竣工以前，不得任意接待參觀，即使奉命接待參觀的貴賓，也應注意其本身的安全。工程未完竣的各港口尤不得招待遊港。

蘇澳港營運不理想

蘇澳港擴建工程第一期計劃為五年，原訂自民國六十三年七月一日起至民國六十八年六月底止，雖工程進行中遭遇種種困難，但仍能提前到民國六十七年底完成，縮短工期半年，共完成深水碼頭七座，營運能量可達二百八十萬噸。第二期工程，自民國六十八年一月一日起，到民國七十二年六月底，共計四年半，繼續完成深水碼頭六座與外廓堤防工程，總計兩期計劃共費時九年，完成深水碼頭十三座，營運能量據估計可達六百六十萬噸，潛在能量存有四百萬噸。公路改善與橋樑隧道等工程計劃，也同時配合完成。

查蘇澳港在民國六十三年全年貨物裝卸能量只有十六萬五千三百八十一噸，民國六十七年底第一期擴建工程完成後，全年裝卸能量增加到六十一萬七千二百七十九噸。民國七十二年底第二期擴建工程完成後，總增漲到二百八十七萬七千七百二十五噸，距離原訂的目標相差甚遠。

再根據交通部最近公佈民國八十年各港的營運實績，港埠裝卸量如下表：

港名	全年裝卸量
高雄港	二〇七、四四八、四〇〇噸

基隆港	八六、九七〇、五〇〇
台中港	二七、五四六、八〇〇
花蓮港	五、八八三、九〇〇
蘇澳港	四、一五〇、六〇〇
總計	三三二、〇〇〇、二〇〇噸

自上表觀之，民國八十年全年各港裝卸量高達三億三千二百萬餘噸，高雄港佔第一位，全年兩億零七百四十四萬餘噸，基隆港八千六百九十七萬餘噸，台中港兩千七百五十四萬餘噸，花蓮港五百八十八萬餘噸，蘇澳港四百一十五萬餘噸，台中港確能分擔一部份能量，大部份以散裝貨為主，而蘇澳港向未能達到第一期預估的四百八十萬噸的營運量，距離第二期預估的六百六十萬噸，更有相當的差距。確值得探討。

建設電廠前途無量

蘭陽地區產業結構，原來以農林礦及漁業為主，工業只有水泥與鹹業，產量均不甚大。王永慶原有意在龍德工業區發展「六輕」工業，可以利用蘇澳港營運。這一計劃如能實現，不僅蘭陽平原可以大量開發，宜蘭縣民衆更增多了就業機會，蘇澳港原估的六百六十萬噸營運量也可能達到，其潛在發展能量的四百萬噸，也可能超過。不料此案為當地居民以「六輕」工業污染為理由而堅決反對，致使「六輕」計劃最後決定改在雲林縣麥寮海埔新生地設置，也使蘇澳港受到影響。又台灣電力公司可能在蘇澳內外防波堤間設立一個大火力發電廠，如以八部發電機計算，每部發電機需燃煤一百廿五萬噸，八部每年需煤一千萬噸，則蘇澳港更可能發展他潛在的能量，有厚望焉。