

公路會議特刊

俞飛鵬題



MB  
F142.9  
78  
3



# 公路會議特刊目錄

## 壹 議程日誌

## 貳 訓詞

- 一、行政院 翁副院長訓詞.....一
- 二、交通部 俞部長飛鵬訓詞 會議開幕致詞.....三
- 三、交通部 韓次長學濂致詞 會議開幕致詞.....五
- 四、交通部 凌次長鴻勛致詞.....六

## 參 演講

- (一) 後勤總司令部代表鄒參謀長恩綏致詞.....一
- (二) 陸軍總部代表胡處長獻昂致詞.....二
- (三) 馬市長超俊代表張局長劍鳴致詞.....二
- (四) 中央組織部代表袁科長其炯致詞.....三
- (五) 河南省建設廳楊廳長覺天演講詞.....四
- (六) 陸軍總部蕭總參謀長毅蕭演講詞.....五
- (七) 交通部金參事士宣演講詞.....八

公路會議特刊目錄

(八) 聯合國善後救濟總署中國分署運輸主任何克倫君演講詞.....一九

(九) 交通部顧問白利上校演講詞.....一二

### 肆 報告

#### 一、各省公路局處

(一) 江蘇省公路局局長沈來義報告.....一

(二) 浙江省交通處處長楊澍松報告.....三

(三) 安徽省公路局局長馬一民報告.....四

(四) 江西公路處處長過守正報告.....五

(五) 湖北省公路局局長陳邦傑報告.....一

(六) 河南省公路管理局局長李武喬報告.....二

(七) 廣東省公路處處長顏澤滋報告.....四

(八) 廣西省公路管理局局長潘超報告.....五

(九) 湖南省公路局局長魏鑑賢報告.....七

(一〇) 陝西省公路局局長楊炳莖報告.....八

(一一) 西康省公路管理處副處長徐戡五報告.....〇

(一二) 雲南省公路局代表姚子勳報告.....一

#### 二、公路總局各局處廠

(一) 交通部公路總局肅局長慶雲報告.....	二二
(二) 汽車器材總庫總經理張迺修報告.....	二六
(三) 東南分局副局長劉元瓚報告.....	二八
(四) 雲南分局局長葛澧報告.....	二九
(五) 西南公路管理局代表韓茂一報告.....	三〇
(六) 西北公路管理局副局長郭大雄報告.....	三一
(七) 川陝公路管理局局長許行成報告.....	三二
(八) 四川公路管理局局長熊哲帆報告.....	三三
(九) 川滇東路局局長蘇從周報告.....	三三
(十) 川湘公路管理局副局長范澤山報告.....	三四
(一一) 西南公路管理局芷江分局局長周鳳九報告.....	三五
(一二) 陝豫聯運處處長周延俊報告.....	三六
(一三) 粵桂公路工程局副局長陳錦松報告.....	三七
(一四) 南京區辦事處處長張炎元報告.....	三九
(一五) 上海區辦事處代表鄭汝驊報告.....	四〇
(一六) 平津區辦事處處長羅英報告.....	四一
(一七) 武漢區辦事處處長聶璧靈報告.....	四二
(一八) 廣州區辦事處處長馮君銳報告.....	四四
(一九) 京滬物資運輸處處長黃壽嵩報告.....	四五
(二〇) 平津區物資運輸處處長陳端齡報告.....	四六



(二一) 漢口空運接轉處處長林紀猷報告.....四八

(二二) 平津區汽車修理總廠副總廠長鄭炳報告.....四九

三、汽車業

(一) 江蘇省民營汽車公司聯合會代表朱懋儔報告.....五〇

(二) 浙江民營長途汽車公司聯合會代表金湯侯報告.....五〇

伍 答詞

一、各省公路局處主管代表安徽省公路局局長馬一民致答詞.....五二

二、交通部公路總局各局處主管代表南京辦事處處長張炎元致答詞.....五三

陸 公路會議提案及決議

甲、工務類

(一) 國道省道之劃分.....一

(二) 請撥修路工款.....三

(三) 修復公路計劃.....三

(四) 各路改善工程.....二六

(五) 各路改建橋樑.....三三

(六) 已破壞商營公路之修復	三五
(七) 養路經費	三六
(八) 養路辦法	四四
(九) 工程標準	四七
(十) 設立路工研究機構	五六
(十一) 築路工具儀器	五八
(十二) 渡口設備	五九
(十三) 編餘官兵修建公路	六一
(十四) 機械築路	七一
(十五) 行車標誌及養路設備	七二
(十六) 其他	七三
(十七) 臨時動議	七八

## 乙、運務類

(一) 商營運輸	七九
(二) 運輸政策	九六
(三) 客貨運價	九九
(四) 貨物分等	一〇六
(五) 監理制度	一〇六
(六) 車輛分配	一一一

(七) 車輛管制.....	一一四
(八) 行車管理.....	一一五
(九) 貨運業務.....	一一六
(十) 客貨運務.....	一一七
(十一) 成本貼補.....	一一一

丙、機料類

(一) 善後救濟物資及美軍剩餘與租借法案物資.....	一一三
(二) 敵偽物資應如何統籌分配.....	一二五
(三) 如何推動汽車製造及其有關工業.....	一二七
(四) 集中材料管理以便統籌供應.....	一三一
(五) 設立全國汽車修理保養及器材供應網.....	一三六
(六) 統一材料名稱及釐定規範.....	一四四
(七) 統籌調整全國各區公路車輛.....	一四六
(八) 車輛統籌分配.....	一四七
(九) 如何利用舊廢車輛及存料呆料.....	一五四

丁、規章組織類

(一) 釐訂公路法.....	一五七
(二) 重組全國公路交通委員會.....	一五八

(三) 統一各省級公路組織	一六四
(四) 確定各級公路管理機構	一六八
(五) 各省公路局由交通部接辦或直接管理	一七〇
(六) 自設通訊機構訂定通訊聯絡時間并撥發材料	一七三

戊、人事類

(一) 統一全國公路技術人員銓敘資位	一七六
(二) 健全公路人事制度及培養公路人才	一七七
(三) 公路業務人員互調任用	一八二
其他	一八六
臨時動議	一八七

### 己、會計類

(一) 會計制度	一八八
(二) 預算	一九一
(三) 決算	一九五
(四) 經費	一九六

## 柒 專論

一、公路運輸商管問題之檢討(沈奏廷)	一九一
--------------------	-----

公路會議特刊目錄

公路會議特刊目錄

八

- 二、戰後之公路建設（董載泰）……………五
- 三、論戰後公路運輸政策（灼華）……………十
- 四、由統制運輸變為自由運輸政策之觀念（張和中）……………十五
- 五、公路工程標準（羅英）……………十七
- 六、站在機務的立場談談平津區公路事業問題（鄭炳）……………十九

## 議程日誌

### (一)開幕典禮

時間：一月二十日上午十時至十二時

地點：交通部禮堂

主席：蔣次長

出席：蕭慶雲張登義等四十九人

列席：項雄霄等二十六人

一、行禮如儀

二、主席（交通部蔣次長學遂）致開幕詞

三、後勤總部代表鄒參謀長恩綏致詞

四、陸軍總部代表胡處長獻昂致詞

五、南京市政府代表張局長劍鳴致詞

六、组织部代表袁科長其炯致詞

七、交通部公路總局蕭局長慶雲報告

八、交通部慶次長鴻勛致詞

九、閉會

公路會議議程日誌

公路會 議 程 日 誌

(二) 謁陵

時間：一月二十日下午三時

地點：中山陵

主祭：龔次長

謁陵人：許行成，葛澧等四十九人

(三) 第一次大會

時間：一月二十一日上午九時至十二時

地點：交通部禮堂

主席：龔次長

出席：沈來義楊樹松等四十八人

列席：任行健等四人

一、河南省建設廳楊廳長覺天演講

二、報告

1. 江蘇省公路局局長沈來義報告

2. 浙江省交通管理處處長楊樹松報告

3. 安徽省公路局局長馬一民報告

4. 江西省公路處處長馮守正報告

5. 湖北省公路局局長陳邦傑報告

6. 河南省公路局局長李武喬報告

#### (四) 第二次大會

時間：一月二十一日下午二時至五時

地點：交通部禮堂

主席：龔次長

出席：馬一民、過守正等四十八人

列席：韋以徽等四人

#### 一、報告

7. 廣東省公路處處長顏澤滋報告

8. 廣西省公路局副局長潘超報告

9. 湖南省公路局局長魏鑑賢報告

#### 二、討論 工務類提案

#### (五) 第三次大會

時間：一月二十二日上午九時至十二時

地點：交通部禮堂

主席：龔次長

出席：屠雙、張炎元等四十八人

列席：劉伏波等八人

公路會議演講



公路會議議程日誌

四

- 一、陸軍總部蕭參謀長毅肅演講
- 二、討論 工務類提案

(六)第四次大會

時間：一月二十二日下午二時至五時

地點：交通部禮堂

主席：龔次長

出席：蔣鳳五潘彝等四十八人

列席：馬霄鶴等三人

- 一、討論 工務類提案

(七)第五次大會

時間：一月二十三日上午九時至十二時

地點：交通部禮堂

主席：龔次長

出席：陳邦傑李武喬等五十二人

列席：陳德灝等三人

- 一、交通部金參事士宣演講
- 二、報告

1. 汽車器材總庫總經理張迺修報告

2. 東南分局副局長劉元瓚報告
3. 雲南分局局長葛澧報告
4. 西南公路管理局代表韓茂一報告
5. 西北公路管理局副局長郭大雄報告
6. 川陝公路管理局局長許行成報告
7. 四川公路管理局局長熊哲帆報告
8. 川滇東路管理局局長蘇從周報告
9. 川湘公路管理局副局長范澤山報告
10. 西南公路管理局芷江分局局長周鳳九報告
11. 陝豫公路聯運處處長周延俊報告
12. 粵桂公路工程局副局長陳錦松報告
13. 南京區辦事處處長張炎元報告

### (八)第六次大會

時間：一月二十三日 下午二時至五時

地點：交通部禮堂

主席：龔次長

出席：顏澤滋 潘超等五十二人

列席：劉伏波等三人

一。報告

公路會議議程日誌

- 14 上海區辦事處代表鄭汝驊報告
  - 15 平津區辦事處處長羅英報告
  - 16 武漢區辦事處處長聶璧靈報告
  - 17 廣州區辦事處處長馮君銳報告
  - 18 京滬區物資運輸處處長黃壽嵩報告
  - 19 平津區物資運輸處處長陳瑞齡報告
  - 20 漢口空運接轉處處長林紹猶報告
  - 21 平津區汽車修配總廠副廠長鄭炳報告
- 二、爲抗戰期間殉職之公路界同仁默哀三分鐘
- 三、討論運務類提案

### (九)第七次大會

時間：一月二十四日上午九時至十二時

地點：交通部禮堂

主席：龔次長

出席：聶璧靈馮君銳等五十二人

列席：馬霄鶴等三人

#### 一、報告

1. 陝西省公路局局長楊炳堃報告
2. 西康省運輸管理處副處長徐戡五報告

3. 雲南省公路局代表姚子勳報告

4. 江蘇商營汽車業聯合會代表朱愷儔報告

5. 浙江商營汽車業聯合會代表金湯侯報告

二、討論運務類提案

(十) 第八次大會

時間：一月二十四日下午二時至五時

地點：交通部禮堂

主席：龔次長

出席：黃壽嵩陳瑞齡等五十三人

列席：劉伏波等三人

一、善後救濟總署中國分署運輸組主任何克倫君（美籍）演講

二、交通部顧問白利上校（美籍）演講

三、討論機料類提案

(十一) 第九次大會

時間：一月二十五日上午九時至十二時

地點：交通部禮堂

主席：龔次長

出席：應家秉林紀猷等五十三人

公路會議議程日誌

列席：陳德灝等三人

- 一、討論會計類提案
- 二、討論規章組織類提案
- 三、討論人事類提案

(十二)閉幕典禮

時間：一月二十五日下午四時至六時

地點：交通部禮堂

主席：俞部長

出席：龔次長等五十四人

列席：項雄霄等十人

- 一、行禮如儀
- 二、翁副院長訓話
- 三、各省公路局處代表馬一民致答詞
- 四、公路總局各局處代表張炎元致答詞
- 五、主席致閉幕詞

# 訓詞

## 一、行政院 翁副院長訓詞

今天在公路會議結束的時候，兄弟正好趕來參加，感覺非常愉快。

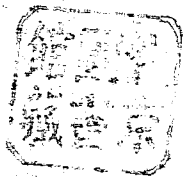
國父遺教裏面，其中指示我們四點，人盡其才，地盡其利，物盡其用，貨暢其流。這四點都很重要，但是實行起來，最重要，還是貨暢其流，惟其能貨暢其流，然後可以物盡其用，然後可以地盡其利，可以人盡其才，所以交通實在是最先需要的一件大事。

中國古時，有一件工作視為最重要的，就是築城牆，築了城牆各地方可以劃開，各地方可以自守，不但縣治，就連村莊也築起牆來，一塊一塊地劃分，一塊一塊地固守。

現在決不是一塊一塊劃分的時候，而且需要聯合貫通的時候，所以最重要的，就是交通。能夠彼此交通往來，纔能會暢其流。談到交通，首要的是鐵路和公路的興築，築城工作，古人尚不惜辛勞以經營之，何況今日公路鐵路工作之重要，更非築城牆的效果可比，豈可不竭力以爲之。

公路已爲現代國家首要工作之一，我們看到歐美近代的公路標準極高，回看我國的公路免不了有許多不同的地方，本人是外行，也有幾點意見，一是公路的坡度太大，目前勉強遷就利用。二是公路建設標準，很不講究，行車的效率降低，養路的困難更大。

此外運輸效率較差，一個組織內如果有一百輛卡車，假使經常有五十輛行駛，已爲人所贊美，這種成分實在太差，雖然車輛的壽命比較長一點，而實際的效率却比外國短，尤其日常行車常常拋錨，偶爾



有二三天不拋錨，就太受贊美，這不是有效率的運輸。

還有運輸成本太貴，也影響運輸效率，內地運輸機構有政府貼補辦法，固然使辦理者減輕負擔，但是政府的錢，是全國民衆的，就無異於增加民衆的負擔，中國國民是世界上最窮的，要他們來增加負擔，實在是不合理，所以要設法改良，現在的辦法已經修改了。

諸位中到過外國的人很多，我們看爪哇島一條直公路，同中國字的「一」字一樣平坦直道，完全水泥建造，坡度可以說沒有，行車速度，絕對無限制，坐在車上，祇聽得耳邊風聲很大，這在我們沒有經驗的人，不免有點害怕，但據說很少有意外的事件，這樣的路，聽說可以二十年不修。

如果一條公路每年要修二三次，或者經常要養路，實在是不經濟，所以一條好好建築的公路，比起草率建築的，要養路要修理，實在要經濟得多。

中國現在不但舊路要開通，同時好的公路新的公路，也要建設，古人說取法乎中，斯爲下矣，所以應該取法乎上，運輸效率纔會增高，開支纔可減少。

去年到北平，從南苑進城有一條水泥築成的路，雖然路面很窄，工程亦不講究，但是沒有損壞的地方，汽車可開得快，不然的話，從南苑機場進城，所需的時間，比飛機從天津飛到北平還要久，所以一件事稍稍有改良，即見到好處。

中國各種工業中能夠勉力支持而得到成功的，實在是不容易。比較起來，水泥可說是成功的，戰前日本人以大量出品低廉價格來中國傾銷，而中國可以抵制的，也就是水泥，今後水泥出產可以加多，成分可以提高，運用之途也可以擴大。

築公路的材料，可以用石子，也可以用柏油，也可以用水泥，柏油使用還未到大量發達的時候，沒有國產品，所以今後水泥極可爲建築公路用，希望凡是可用水泥的地方，都用水泥。

水泥在戰時用於防禦工程地方很多，戰時生產局會經定了一萬噸水泥，現在已有出品，戰事停止，

所以想在重慶造一條人時厚的路，作為陪都的紀念路，使人想像到近代的道路，不但在重慶，就是其他各公路，也想推行，使公路建設與製造業充分合作，附帶提出來，供諸位先生參考。

## 二、交通部 俞部長飛鵬訓詞 會議開幕致詞

抗戰八年以來，公路工程與運輸方面之事，變遷甚多，戰事結束，復員開始，對於工程與運輸方面，應改革進行之事，端緒紛繁，諸待計議實施，此時召開公路工程運輸會議，誠屬要舉，並為今後建國庶政中之一大事件，此次會議，各工程運輸人員，本著多年經驗，提出議案頗多，足見同人對於公路業務之感興趣，肯研究，實為良好氣象。

過去數年中，曾經舉行公路養路會議一次，但只限於養路範圍，此次會議，討論公路工程，又討論公路運輸，又研究學術問題，意義之深，作用之大，遠非過去會議可比，希望議而能決，決而能行，茲將最重要之點，向諸君說明：

一、以後對於公路工程規定係何標準，必須按規定做到，規定若干時日修成，必須按規定完工，不許隨意估計，自始即希拖延，本部對於核定經費，必當按時照發，但亦不得隨意請求追加。

二、本部對於各路修建工程，以後須實行考核，認真獎懲，某局承建之路，經費幾何，時日幾何，修成之路，是否適合現代標準，路基路面實況如何，再取他局承建之路，以為比較，而各地生活難易，物價高低，以及地方助力之大小，均為比較考核之資，考核結果，成績優良者，予以獎勵，成績低劣甚或耗損公帑者，必須懲罰。

三、養路種樹與公路工程之關係，至為重大，各路過去因經費支絀，對於養路道班，照規定每公里須用三人至五人者，往往只用一人，對於清溝培路工作，全不能做，實際所用之道班工人，其經費將諸虛牝，雖有標準優良之路，亦斷難經久，會記昔年視察豫省兵站，道經內鄉西坪鎮一帶，見其公路



之平坦整潔，路旁多置沙石，比他處公路，格外不同，叩其所以致此，始悉該處公路，係由所謂別司令者主持辦理，彼之辦法，係責成各段之保甲護修，按月給以津貼若干，路面一有損壞，溝道涵洞，一有阻塞，即督率人民及時修復，此種辦法，發覺易而施工速，耗費少而收效宏，又西安至蘭州公路，其間亦有使用此種辦法者，故西蘭公路，亦比較良好，我國社會，向認修橋補路，為一種慈善之舉，允宜設法養成風氣，使民間樂於從事，庶幾事半功倍。至公路沿線種樹，於路基之培養，亦極有關係，每一公路，能就沿線多為種樹，不僅路基易固，即行車亦多便利，愛路愛樹風氣，亦宜向民間多方宣傳，使之養成，吾人本諸過去經驗，深感培路重於工程，以後須特別加以注意。

四、公路運輸，不論為政府主辦或民間經營：（一）車輛必須保養有方，勤加檢查。（二）工廠與材料油料，必須管理得法，賬目尤須清楚。（三）駕駛修理之人，必須妥慎選用，給以相當待遇，養成彼等人格，成績良好者給獎，違法舞弊者處罰，果然照此辦到：運輸效率，必日見增強，總之辦理公路運輸，並不在車輛數字之多，只須保養管理得法，否則車輛雖多，弊竇愈大，結果必致失敗。

五、科學研究，於公路業務裨益極大，會記前歲印緬作戰，美國為求行軍運輸便利，趕築印緬通達中國公路，自駝峯山麓，度越崇山峻嶺，工程之艱鉅無以復加，但美國工程人員，會同我國滇緬公路已故工務局長龔繼成君利用機械築路，加以大量人工，開山通道，進展迅速，部隊進至何地，公路即開至何地，結果運輸補給，絲毫無誤，遂將敵人逐出，印緬同時為協助我國運輸並沿線築設油管，自加爾各答起點，延伸入於國境，終點抵達陸良，中印公路由列多經密支那騰衝至保山，共長七百六十公里，油管自畹町經昆明至陸良，共長九百七十里，此項公路及油管工程之偉大，足以驚人，然使非利用科學力量，又怎能致此，故公路同人對於科學方面，尚須力加研究，步武歐美，一切善自運用，則公路事業，自易發達，此點亦至關重要，望諸君注意。

最後一點，則歸結於人事問題，先哲有言，興利必先除弊，弊除而利自興；又云君子之德風，

小人之德草，草上之風必偃，為主官者，苟能整躬率屬，以身作則，則其部屬對於應辦之事，不敢因循敷衍，對於不法之事，不敢任意妄為，從業人員，能廉潔肯努力，其事業斷無不成功之理，否則亦斷無不失敗之理，何去何從，是在吾人之自擇，願與諸君共勉之。

### 三、交通部 龔次長學遂訓詞 會議開幕致詞

各位先生，各位同事，在八年抗戰期間，因事實需要，公路交通有迅速的發展，現在戰事結束幾個月了，本部邀請各位專家各位負責的同志，來舉行公路會議，實含有三個重大的意義。

第一、是檢討過去得失，作今後改進的稽考。

第二、是研究當前的措施，使公路業務得有合理的進展。

第三、是計劃發揮今後的力量，以應復員建國的使命和人民的需要。

本來公路的基本條件，在中國是很缺乏的，抗戰期內在非常困難情況下，因為各方面的努力和熱烈的幫助，民工在辛勤地工作，不辭流汗不辭艱苦，用人力補救客觀條件的缺陷，這在運輸部門工作的同志，大家不會忘記的。

可是在管理方面，如車輛的保養，材料的配運，不能達理想的程度，我們亦不諱言，在這次檢討時，切不可忽略，當以勇敢的精神，將好的成績保留發揚，壞的習慣，糾正改善，這是在檢討得失時所希望於在座各位的。

其次，自從戰事結束，戰時運輸管理局訂有緊急措施辦法，尤其是遷都南京以後，沿長江一帶各公路之修復工程，何處應先，何處應後何處當急，何處可緩，在人力財力不充裕的目前，一切措施，希望各位以遠大的眼光來觀察研究，此外中央對於公路辦法，準備交商辦或由各省公路局辦，此項問題，應該如何進行辦理，才能獲得良好結果，亦希望各位詳加研究，這是當前的措施，需要在座各位研究的。

中央對於公路管理機構，分爲九區，至於九區如何配備，如何進行，才有良好結果，方能應建國的使命和人民的需要，亦希望在座各位儘量發揮研究的。

公路儘管是輔助運輸，但能夠走到鐵道水運航行，所不能到達的地域，而且可以協助發展文化繁榮經濟，所以最高經濟委員會成立時。蔣主席有明確的指示，說明公路建設爲最重要的工作，所以今後工作之如何合理的推進，效率之如何發揮到最高度，都希望各位在此次會議期內，研究出具體的辦法。

此次因爲交通障阻各省代表不能到達，祇能請揚子江沿岸各省和交通較便的各省代表來開會，更希望不久的將來，在北平再有一次更完備盛大的會議。

今天承南京各機關首長光臨，各代表遠道參加，本人感覺非常榮幸而愉快，併誌謝忱。

#### 四、交通部 凌次長鴻勳致詞

渴望多年的盛會，今日已在此舉行，檢討過去，並計劃將來，實有重大的意義！抗戰期中，公路方已有很大的發展，如配合前方的反攻，和改進後方的交通，並打通國際路線，均有顯著的成效，流血流汗，人所公認，但戰時的措置，多以爭取勝利爲目標，故不惜犧牲一切，以應一時之需要，今後爲建設時期，對於公路事業，自應求得優良的基礎，且於國計民生關係至大，均須詳加研討過去國家對公路方面的支款甚大，今年度國庫的支出，在交通部方面，亦仍以公路的數字爲最高，可見公路在中國的重要性，今後請各位多多注意業務之合理化，以應國家之需要。蕭局長談公路機構先係地方性，後成爲全國性，照本人所知，十四年來竟改組十次，一年一變。雖從事工作人員，仍繼續努力，但對於業務，仍不無影響。現公路總局又改隸交通部，實爲一賢明之措施。希望以後能永久安定。俞部長因公在渝，命本人與鎮次長代向參加諸位及光臨指教各位長官來賓致謝，並祝各位前途光明。

## 演講

### (一) 後勤總司令部代表鄒參謀長恩綏致詞

今天來參加貴部舉行的公路會議，深感榮幸，八年抗戰，使我國很大的土地，尤以沿海各省被敵佔領，交通方面的設備，也受到極大的破壞和犧牲，所以不得不利用公路運輸來補救這缺陷。但公路運輸很不易辦到，我們的理想，過去的努力，已經使官方民方都感到相當的滿意。現在又舉行這次公路會議來檢討過去和計劃將來，必定有更大的改善。國家的運輸，當然需要各種交通工具，而不能專賴公路，然而在我國目前的情況之下，經濟條件及機械設備，均感不足，所以只有利用公路，以補其他的缺陷。即軍運方面，也是如此。中國的公路網，當然需要發展到美國的程度。但因此我們更要力求自力更生，對於汽車油料配件等，應請各位注意到向「自製之道」發展。後勤總部一向辦理軍運，故與公路關係至切。過去八年中之軍運，尙未能使人滿意，所以現在很虛心誠懇的接受諸位的建議和指教，並希望交通部與後勤部二方面能互相合作。現本部雖有車四萬餘輛，（不久也可達到五萬輛）修理廠五十二所，翻胎廠二所，擬再商請美國克萊斯勒廠增設大廠六所，對於所需配件等，亦在計劃中，所以不管將來的公路運輸仍爲國營，或交諸民營，均須與路局取得密切的聯繫，盡可能的相互援助，打成一片。陳部長一再命令軍政部應與交通部通力合作，此後自當遵訓辦理。最後希望各位多賜批評和指教。

### (二) 陸軍總部代表胡處長獻昂致詞

公路會議演講

今天與各位專家共聚一堂，感覺非常榮幸。

現代國家有一句口號，就是戰時即平時，平時即戰時。同時無論任何國家，時時刻刻在戰時狀態之下。戰書上又說到交通者，軍隊之命脈也。所以交通的關係，不僅關係民生，並且和整個國家有關。本人在總部辦理後勤工作，在業務上有三個原則，就是：（一）物資之儲備。（二）交通工具之發展。（三）物資配給之適當，所以後勤業務就是交通工作。

現代公路比一切都重要，譬如鐵路受空襲的威脅很大，而公路所感受的却很小，所以希望於此次公路會議者有三點：

一、公路測量定線時，希望要有發展商業的眼光，凡是於國家有利的交通線，即使沙漠荒原也應該建造。

二、注意軍事的應用，現在的部隊，都應該機械化，過去我們在滇緬路上遇到有些橋樑，例如惠通橋，亦須戰車通過，即成問題。所以希望今後加強橋樑的工程，使軍事運輸不感困難。

三、過去許多軍事行動的成功，一般不明瞭的人認為是武力，實在是錯誤的，應該歸功於公路，我方因為動作迅速，所以能成功，而許多公路完成之迅速，也就是魏次長的力量，所以對於此次公路會議希望積極建設公路，儘量發揮公路的重要性，尤其希望主持公路業務的各位，能對此有所貢獻。

### （三）馬市長超俊代表張局長劍鳴致詞

主席，各位先生，今天我代表南京市馬市長來參加公路會議，心裏感到非常榮幸，抗戰八年中，公路運輸的貢獻很大，今天出席會議的諸位，都是公路部門的專家，也都是參加過抗戰的光榮的戰士，剛剛主席提示的一切，都是十分的重要，現在戰爭時期，業已結束，在一切建設開始的初期，來舉行這次公路會議，可以說是開始的開始，過去的貢獻，現在的努力，以及將來的改進，希望在這次會議中，能

充分的表現並得到具體的結果！最後敬祝諸位成功和健康。

#### (四)中央組織部代表袁科長其炯致詞

本人奉中央組織部的命令，從重慶趕來參加這次公路會議，感覺非常榮幸。

現在把中央組織部對於此會議所想到及希望的簡單對各位報告：

剛纔主席所說的大會宗旨，組織部在看到報紙上報導以後，對於組織編制和業務上都有過討論，第一過去公路特別黨部，祇有西南公路局及西北公路局兩個，今後既分九區。希望亦有九個公路特別黨部，第二各位為專家，充分具備運輸業務的經驗，或許對政治上不必加以研究，可是現代任何國家的專家，都不能離開政治，許多專家，為了實現抱負，而參加政治。因為參加政治，則抱負均可實行，中央組織部曉得各位都是交通界知名的專家，希望各位專家對政治都發生興趣，實際參加政治工作。

中國目前需要國民黨來完成三民主義，國民黨是創造中華民國的中心，國民黨有五十年的歷史和偉大的犧牲。

中國現在不能離開世界各國，應該辦到人民都安居樂業，而不是使人民生活簡陋，享受減低。興建或公路，發達交通，可以使中國成為現代化的國家。

現在各公路已成立工會的有、川瀘東路局，西南和西北公路局三個，今後分區組織以後，無論國道省道公路機構，必須成立工會，也有人認為工會組織，徒使交通業務發生困難，這或者是一般人的誤會，和工會的工友們不明白工會組織與業務的意義，致偏重於工友生活一方面的要求，要曉得這不是組織工會的惟一目的，組織工會的目的是使國策易於推行，加強組織力量，使業務易於指揮，如保養路面良好提高運輸效率，調度迅速確實等等。

兄弟今天來參加，是一方面將中央重視大會的情形，及決策報告各位，同時在研討的，盼能聽到各

位的宏論，以便轉達中央，以供中央之參考。

敬祝大會成功 and 各位健康，最後希望各位對黨務發生興趣熱烈參加。

### (五)河南省建設廳楊廳長覺天演講

本人代表河南省建設廳出席交通部公路會議。藉便將此次戰後華北與河南公路有關事項，向當局請示。同時能與各專家聚晤一堂，藉資聆教。甚為榮幸。

昨日恭聆主席暨各位專家對於公路問題之指示，深為欽佩。茲將戰後華北最前線之河南省公路，在鐵路未修復前之情形，暨本人所得自工作之教訓，與對大會之希望，報告各位，

河南省戰前已成公路五千一百二十公里。八年來由於戰爭，經過多次破壞。第一為對付敵人之自動破壞。第二為敵人之破壞。第三為游雜部隊之破壞。第四為勝利以後軍事行動所引起之破壞。在錯綜紛雜環境下，一度破壞，一度修理。再度破壞，再度修復。民工已一徵，再徵，而至三徵。今後修路工作必須由中央担負。地方政府已到心餘力絀，負擔不起之程度。

復員運輸，勝利後雖無經費。但三個月內已修復一千八百八十公里。茲又奉命續修七千二百二十多公里。連同應修復之公路共達一萬二千多公里。工程艱鉅，必須中央協助，始有完成希望。

次為輸送義民還鄉。凡自西北去華北及東北江浙等地者，均須經過河南，總局雖設有陝豫聯運處辦理接運，但運輸量遠不逮還鄉義民之要求。鄭州、洛陽、開封等地滯留人數甚夥。若輩所帶旅費有限，長此羈滯中途，日久款盡，告貸無門，異常痛苦。因此亦須請示解決辦法。

黃汎區情況之慘，損失之重，非一般人所能想像。難民啼飢號寒，歷時八年。雖政府撥款救濟，然粥少僧多，緩不濟急。且徒事救濟亦屬非計。實大可利用以修築公路，使公路早得完成。俾救濟物資及材料可以到達。災害最重之區域或以工代賑一舉兩得。

河南所受兵燹最重。連年戰爭，最近收編偽軍，遺留槍枝極夥。已養成當兵固好，為匪亦好之觀念。風民強悍如此，若不妥為撫輯安置，則治安問題實至嚴重。惟一旦公路暢通，電訊齊備，則必大有助於匪氛之戢止。河南之編遣戰士，無告難民，若加以組訓，均可利用於公路，水利工程，以利建設。

最後寄希望於大會者有三點：

- 一、在機構人員待遇，工程標準，及運輸方法上，中央與地方應求統一。
- 二、政府對公用事業之貼補，中央與地方應一律。
- 三、運輸一元化。加強鐵路、公路、水道間之聯繫，以利人民。

### (六)陸軍總部蕭總參謀長毅肅演講詞

今日獲機與諸君聚晤，甚感榮幸，擬將公路與軍事之關係，本個人作戰經驗報告，以供諸君之參考。

現代空軍，如此發達，轟炸力量，如此偉鉅，未來作戰應用上，公路比鐵路，將更形重要，因為鐵路設備，易被破壞，且搶修不易，公路則相反，其次戰時隨時需要交通補充，鐵路因受各項條件限制，增加亦非易事，固然公路之運輸量，不如鐵路之大，但余根據經驗，公路今後將佔重要地位，則敢斷言，茲貢獻公路有關軍事之意見如下：

第一是關於路線之選擇與其發展之方向，任何軍人，都希望公路幹線，能配合國防計劃，過去公路線，都自沿海伸展至內地，雖然，在經濟上是很有價值的，可是此次作戰，不啻為敵人開闢了侵略的道路，而我們的內地相互聯絡的交通，不夠發達，所以敵人可分進合擊，而我們自己則不夠軍事調度，不但甲軍與乙軍換防甲地與乙地換易配備不可能，就是要把部隊調到固定地點，亦不容易，即使勉強調度，補給運輸亦不夠用，所以此次作戰，可說是艱難困苦，所以希望今後公路線之選擇，必須配合國防，



固然國防計劃之全部結構，關係軍事秘密，但在任何幹線，向何方向發展，必須大家明瞭，其次路線所經地點，本人以軍人立場，希望配合作戰有利地形，過去公路之建築，往往未注意到險要地點，因為建築公路選擇路線之着眼點，在工程與民生經濟遂致軍事上很重要之地點，因交通不便而無可利用。

戰時，無論軍隊強弱，都應利用險要地形，以節省兵力，古來善用兵者，能以少勝衆者，亦係利用距離與險要地形而配備兵力，任何國家，不論兵力強弱，戰術上都不能無防禦，就不能不利用地形，同時，任何險要地形因為交通路線關係，會使軍事上起變化作用，古代我國作戰時，襄陽、樊城、荊州、都是大動搖地，就是利用通河南湖北間之崎嶇山道，現在公路一通，就失了軍事上之重要價值。

雖然，民生經濟與國防關係不相一致，但軍人有「無國防即無國家」之口號，如果公路不在國防上着眼，就失了建公路之意義，如專顧軍事或須平時需要維持費，但在軍事上則收效甚大，以後國道建築時，最好不經過城市，因為車經城市，管理困難，尤其戰時物資軍品易受損害，幹線與城市間，或者另增聯絡支線以接通，希望選擇時注意。

第二是戰時路線之破壞與搶修，作戰之時，不論軍隊之力量如何，但總不免有退却行動，軍事上稱為後退作戰，有時為了企圖絕對的勝利，不免要運用後退作戰策略，例如決定作戰地點在A地，而我方大軍尚在後面來需要相當時間集中，A地雖有若干軍隊可以應付敵方，但為時過久，必受損耗，乃至被殲滅，故與其停頓以待時，不如後退以待時，且可牽引敵軍至我方指定之有利地點，使其運用錯誤，故破壞道路，亦為軍事上之手段，如有堅橋險道，一經破壞，兩週亦難修復，於此時間，我方儘可從容作時間與空間之準備。

戰時除對公路施行破壞以外，更需要增加補給路線，毋論古今中外，以及此次戰事上次歐洲大戰，軍事上，如果得不到補給，決不能成功，所謂補給，並非完全為糧食，現代機械化戰爭，所需給養更多，以我國若干大會戰言，自首次上海之戰起，以迄最後芷江之戰，每天均需補給，人、馬、槍、砲、彈

藥、糧秣、每天消耗量之大至足驚人，如果補給中斷，戰鬥即需停止，故現代作戰，可說是補給戰，欲補給充裕必須後方交通便利，不但有運輸工具，並且有道路，前進作戰時，須補給路線，退却作戰亦須補給公路破壞與增闢補給，手段與目的雖相反，但運用則一，（中略）滇緬路怒江惠通橋之炸燬，不但固守保山、雲南、而且創立最後之滇西八個月反攻之基礎，故爆炸破損橋樑等工作，應於築路時預事準備。（下略）

軍隊因退却作戰需要路線，既多且急，如因道路已破壞者，不能搶修復原，未能配合軍隊之迅速需要，必致浪費三五倍之時間與兵力損失，而使整個戰事，蒙受重大之損害，故希望今後每一公路，均有健全之搶修設備，至於平時如何運用，使無不經濟之浪費，戰時能應急，則事關技術問題，有待各專家之研究。

此外延伸路線亦為軍事上重要之需求，雖然延伸路線，與新創路線，同樣艱鉅，但作戰時往往因路線之不能延伸，而不能進攻，祇看美軍到達各地立即將路鋪築完好，而我方往往因延伸路線之人力物力困難，因而因循延誤，事實上貽誤殊大，本人以過去經驗，認為凡應延伸或新闢路線，如為事實需要，應不顧艱困硬幹。

第三為公路之等級與設備，將來作戰方式，與前迥異，可以有美軍之配備，一個師，可有卡車一千四輛，每一個會戰區，不知有若干師，每師均應有交通路，過去每師二線，將來決定不夠，故戰場旁，應有若干交通路線，與若干車輛運用，尤其後援幹線，應有多條，不論天氣晴雨，必須交通不斷，故各公路線，不但路線適合需要，更且建築標準應當提高，如路面儘量放寬，路基堅固，橋樑載重強，方能適應軍事。

此外各公路線，遇到戰時，一切設備，如停車加油，加水及食宿等，即感困難，因為平時行駛者，為有限之客貨運輸車，一切設備，可以完善，一到戰時，行駛者，為多數軍車，有一定時間出發，一定

時間到達，如因設備不夠，而時間衍誤，即不能配合軍事上之應用，（下略）故希望平時有所準備，平時準備愈充實，則戰時之損害愈少。

第四為公路兩旁行道樹之培植，公路兩旁之行道樹，除開屬於平時工程技術上之需要外，在戰時可以隱蔽飛機之偵察，因為飛機愈近來則速度愈快，愈不易發見，公路上行駛車輛，即使偶有所見，亦不能確定車輛所載之內容，（中略）故希望築路時，對於種植行道樹，亦不忽略。

以上均個人感想，拉雜報告，以供諸君參考。

### （七）交通部 金參事士官演講詞

一般的觀察，我國公路運輸，在戰前和戰時的貢獻都很大，今後應當發揮運輸更大的效率，來改善民生，加強國防，否則公路建設是徒然的。

公路歷史雖短，但在戰前對於軍事上文化上經濟建設上都有很大的貢獻，尤其是珠江和揚子江流域，比較上更發達更明顯，內中有為國營的也有商營的，戰時華北和沿海地方各工程更佔很重要的地位。

二十七年以後沿海各地淪陷，抗戰運輸的責任均由公路運輸担任，西南西北等路對於抗戰的貢獻更大。

除了軍事以外，公路運輸對於地方文化教育經濟貢獻更大，一般人認為西南西北之文化經濟進步之快，當歸功於公路，各公路界同人在器材配件均感缺乏之艱難困苦情況下，担任軍運公運民運，成就之大貢獻之鉅，實在可歌可頌。

公路運輸的經濟價值，一般人均認為宜於短途，不宜於長途，宜於客運，不宜於貨運，固然，如果在一般交通都能普遍發達的情形下，不能不說是有理由，可是在鐵路空運未臻發達的我國，現在水運更屬有限，公路不但是宜於短距離，而且宜於長途，不但宜於客運，而且宜於貨運，不但宜於國內，而且

宜於國際，不但是輔助交通，而且宜於主要幹線的運輸。

公路運輸之重要性既如上述，今後公路界同人應該更努力以發揮運輸效能，充分利用公路，使成爲全國性運輸。

蔣主席在民國二十四年提倡經濟建設運動，即着重於公路建設，或許一般人以爲目的是在於軍事，可是近來最高經濟建設委員會成立，主席又指示要發展公路，可見公路是兼有軍事與經濟的價值的。公路不但關係經濟建設，裨益國防，而且確實是交通建設中的重要部份，建設公路可以用國內大部力量，可以徵工徵地徵料，具有如期完成之把握性，比較鐵路一切均靠外力供給，不可同日而語，主席一再提倡，實爲適合目前最急迫之需要，所以公路在戰前對於國家貢獻之大，與今後地位之重要，暨主席垂注之殷切，公路界同人值得自慰自許。

茲就公路建設方面的幾個大問題貢獻諸位注意：

(一)公路建設與管理 應由政府負責舉辦，不但工程建設應統一，就是工程管理也有政府辦理的必需，現在公路上應用的機器車輛多需仰給於各國，至於道路工料則取之於民衆，所以應由政府經營方爲合理，過去若干商營之幹線，應由政府收回，使體系完整，國家公路不致分割支離。

(二)公路行政應統一 管理機構可採分權制，過去國道省道問題會有紛爭，但是在建築上說，國道省道應有分別，國道爲全國性，標準宜高，而管理上應該統一，公路之行政管理，除最高之交通部公路總局以外，可以斟酌情形分區域或分省管理，至於中央爲達成任務起見，重要之工程可設工程處專辦之。

(三)公路運輸應鼓勵民營 公路完成之後，應鼓勵人民辦理汽車運輸，不論長途短途客運貨運均許人民經營，不過運輸規章客貨運價應由最高當局訂定之，民營與公營比較可發揮更大之效力。

(八)聯合國善後救濟總署中國分署運輸主任何克命君演講詞

本人前在戰時運輸局協助工作，現在聯合國善後救濟總署中國分署工作。

今天很榮幸與諸位先生聚晤，並得藉此機會代表中國善後救濟總署陳廳長廣沅報告一點意見，當然所表示的意見，遠不如他本人說的詳細。

今天最感欣慰的，就是萬想不到戰事勝利得這樣迅速，使我很快的脫了軍服，重回中國來與諸君見面。在座諸君，也許有過去因工作而發生過爭執的朋友，可是再聚一堂，衷心相依，非常高興。

諸君，現在公路交通問題，比在戰時更爲重要，修復公路與新建公路的工作，也比過去戰時搶修，更爲繁重。

戰時運輸管理局的成績，或許不爲外界人士所滿意，但是本人認爲已有相當成績，在戰時辦理運輸，本來不是一樁容易的事，而戰運局竟能與各部門如此取得聯繫，共同研究，同力合作，實在是可以告慰於大眾的。

戰運局結束，交通部公路總局成立，即在交替期間成績亦有良好表現，尤以今年元旦實施的汽車改靠右行，本人目睹成績良好，足見準備工作，做得異常週到。

現在借此機會解釋一下聯合國善後救濟總署的性質，它完全是一個國際善後救濟的行政機構，在中國另有中國善後救濟總署，聯合國善後救濟總署運到中國的物資和人員，交由中國總署支配，中國總署辦理此項工作，亦須與各部會洽商後方能決定。

聯合國善後救濟總署分配到中國來的，不僅爲醫藥等衛生用品，車輛與配件，機器與原料，衣服與食糧，更有大批技術人員一同派來，這一批技術人員，表面上是聯合國善後救濟總署雇用派遣，但到中國以後，是交由中國善後救濟總署指揮，本人也是聯合國總署雇用之職員，但到華後，即爲中國善後救濟總署工作。

本人以爲目前最大的問題，就是一批已經運到中國的車輛，如何自上海出發，分配到各需要地區去

。因爲上海到各地的公路線有限，運到車輛層集上海，由於車輛無法分配到各重要地點，因而救濟物資，亦無法輸送。在此停滯狀態下，欲求問題的解決，遂成立了一個運輸處，由本人來負責。

中國善後救濟總署運輸部門，正和西南公路局滇緬局等同樣爲公路總局之一部門，性質上並不對立。

自從中國善後救濟總署運輸部門成立以後，首先將聯合國分派來中國之汽車加以裝配，以便按照原計劃儘量利用所配成車輛，裝運物資，輸送到各地去，但是這些車輛回程不能放空，所以也訂了回空車儘量裝運商民和貨物的計劃，以便利商民。收取運費，是按各地情形而定，盈虧是不計較的。也可以說工作上與貴局不僅不處於對立地位，而是替中國運輸工作分負了一部份責任。本人今天特鄭重向諸位解釋的，就是中國善後救濟總署運輸處，並非與各機關競爭的。其目的實爲幫助中國，想替中國解決運輸的難題的。

現在中國總署蔣署長，與美國總署代表和本人商量，打算在中國設十五個分處，地點當斟酌需要情形而定。

此外要向諸位請求的，將來本處派赴各地人員工作時，困難必多，希望諸位隨時隨地給予協助。諸位同樣以解決中國運輸難題爲目的，相信必能予以誠懇之協助。

運輸處在上海，担任裝配汽車工作的有兩個廠，將來打算在天津和廣州各設一廠。目的並不專爲自裝，很希望代各機關裝車，同時也不僅以能裝車爲滿足，並且打算訓練一班人員，使各廠於將來美國朋友回國後，仍舊可以繼續開工。

關於人員方面，本人和魏次長以及各位，已經開誠佈公談過，希望儘量能給予協助，本人很企求該項計劃之實現，今後工作上需人很多，希望諸位局長處長，多多介紹，以便利今後的工作。此外諸位如有任何困難，亦希望互相研討，共同解決，除了今天魏次長所指示的和諸位個別的談話以外，更希望隨

時指教。

(九)交通部顧問白利上校演講詞

主席介紹詞

白利上校，是魏德邁將軍派遣到戰時運輸管理局協助工作，担任副局長，最近行政院已決定訂約請白利上校担任本部顧問，并請於此次回國期內，替本部在美接洽各項公路技術事項。

本人離家二十六個月，在渴望回家省視途中，參與今天盛會，覺得非常榮幸，敬向在座諸君貢獻一點意見。

今天非常羨慕阿克倫先生，為的是他已經脫去了軍服，換上了平民的服裝，重來中國，本人也很希望同樣地除去了武裝，幾個月後再來中國服務。

上次歐戰結束，回國後即在密蘇里州公路局服務，現在密蘇里州的一切建設均臻上乘，可是回想到一九一九年的時候密蘇里州公路，實在太不像樣兒，簡直不能稱為公路，雨後泥濘的程度，使走路的人的靴子都會陷入不能舉步，其餘大都像重慶附近的公路一樣，當年即拿出一萬萬美元開始修路，這個數字在當時已算相當驚人，同時築路標準及築路機器都還沒有，又因為不像中國，在戰時可以獲得人們的諒解，所以當時很受各州的譏評和責難。

本人以這一個小州來比中國，是因為本人住在這州最久，知道的比較詳細，這一點希望諸位不要誤會。

在一九二〇年的時候，美國的情況和中國目前正復相同，那時候由民主黨共和黨等推派代表組織委

員曾辦理，設計進行，各地方都相當幫忙，這樣歷時十五年才告成功，由於負責工程人員。沒有遠大眼光，沒有想到工業會發達如此迅速，超出預料，以致工程設計一再改變，工程改變必須另外化錢，因而增加許多不必需的費用。車子方面，最初通行的是小車，幾年以後，車輛增加，而且改變了大車，原定十八呎的寬度不夠應用，又逐漸加寬修改，現在有兩條路已拓寬到二十四呎，密蘇里州過去的情形如此，希望中國的公路工程設計的時候，不要再蹈密蘇里州之覆轍，尤其關於橋樑的修改，費用更大，設計的時候，此點務必預為注意。

最近密蘇里州的超級公路，有人輻車可以並行的路面，中間有草地，行車很舒服，路中為快車道，兩旁為慢車道，這都是在一九二九年到一九四五年內所造成的進步。

各州之間，因為各自為政，事前缺少計劃，以致此州公路築成，與其他各州竟有不能聯接的，也有因路面太窄，致大車不能通行的，過去任何商民都希望公路從自己門口經過便利，但是事實上是不可能的，目前的公路如此發達，都是繞過都市而不是通過都市的。

在進出的過程中，各方的磨擦爭執，當然不可避免，尤其是政治上的紛爭，可是最近已經有三千公里公路，由州政府集中辦理的，所以成績仍能保持相當優良。

各項運輸工具，各有短長，鐵路不能深入內地，祇能經過大都市，運輸大量物資，空運噸位有限，成本太高——一磅物資從印度到昆明，美軍部規定運費為美金二元，水運因受河流水道天然限制，不能到處通航，所以最普通的，就是公路。目前掌握中國公路運輸命運的，就是諸君，今後希望各位共相協助同謀發展，切勿像美國過去各州之自私，均希望路經本州，而發生爭執，因而影響工程，中國現在祇能就需要最切的先完成，逐漸發展，縣與省，省與省，省與中央各自努力，逐步發展，分期完成，才有進步。

一切建設事業，交通第一，尤其新中國的滋生，更惟公路運輸是賴，將來出口原料從各地運到外國



，外國物資運到每一需要地方，都要靠公路担任，決非鐵路水運空運所能濟事，希望各位眼光放遠放大，釐定計劃，逐步發展。

固然辦公路運輸的人，都會感覺到當一個問題尚未解決時，又會發生另一新問題，油料未解決，又來配件問題，這是常有的事，所以諸君辦公路事業，主要就是必須解決一切問題。

今天很巧，恰逢本人到戰運局工作整整一年，去年一月二十四日到戰運局，今年此日很巧又和諸君在首都見面，尤其在座諸君有一半是在戰運局中辦公室時常見面的朋友，以往戰運局在那樣艱難困苦下工作而獲有成績，今後的成就可以預卜，本人覺得異常興奮，所以趁在回國前再作一次談話，本人剛到南京只有三小時，一切毫無準備，還請諸位原諒。

# 報 告

## 一、各省公路局處

### (一)江蘇省公路局長沈來義報告

蘇省自勝利以後，王主席以公路交通之恢復，為建設之首要。爰有先行成立江蘇省公路局之擬議。即於去歲十一月初，電請軍事委員會戰時運輸管理局遴派人員，主持路政。來義承乏其事。於十一月杪抵鎮。承命於十二月底搶修京滬公路之滬武段。戰運局撥給搶修專款五十萬元，江蘇建設廳移交，接收可用木料四萬餘元。蒙各方之協助，在艱若環境下，得將滬武段二二八公里被破壞之路面與橋樑，在十二月三十一日搶修竣工，開始通車。因搶修專款尚有餘剩，繼續搶修滬太至直塘段，六十餘公里。又奉令繼續搶修武句一五一公里，及句容至天王寺，天王寺至金壇，武進至宜興等段。續撥專款四十萬元。武句限於元月十五日修竣，均已如期達成任務。其他各段正在搶修之中。至京句段由南京辦事處担任搶修。現京滬公路交通，已告恢復。此係本局正式成立前搶修工程情形。

現本局已於元月一日在鎮江正式成立。關於本年度修復全省省道，以及展開營運業務之計劃，正在分別擬訂，呈請核示經費之中。

茲就大會開會之機，略申個人觀感。所有此次奉令搶修之破壞路線，約四百餘公里。得能於極短時間及極少工款之情形下，完成任務者，固由搶修專款撥發之迅速，而地方力量之協助，功不可沒。故為求公路之迅速修復，必須由中央出款，而地方力助，方可收事半功倍之效。考本省建設經費與其他各省同其困難。為數甚微。故修復與整修均有賴中央之核撥專款。其他如車輛器材，亦有賴中央之源源撥

發。關於運輸方針，本省以商辦為原則。抗戰八年，商人已精疲力盡。若責以養路全責，實力有所不逮。仍望中央撥款維持。

### 京滬公路滬甸段橋樑搶修概況

- 一、上海至崑山計三座。
  - (1)大修一計十四公尺。(2)小修二計二十八公尺。
- 二、崑山至蘇州計九座。
  - (1)改建三計二十公尺。(2)大修三計二十四公尺。(3)小修三計四十公尺。
- 三、蘇州至望亭計十五座。
  - (1)改建五計四十七公尺。(2)大修四計三十四公尺。(3)小修六計九十四公尺。
- 四、望亭至無錫計二十六座。
  - (1)改建九計一百六十四公尺。(2)大修七計一百公尺。(3)小修十計一百五十三公尺。
- 五、無錫至江陰計十八座。
  - (1)改建五計八十三公尺。(2)大修六計七十九公尺。(3)小修七計一百二十公尺。
- 六、江陰至武進計四座。
  - (1)改建一計二十四公尺。(2)大修二計三十六公尺。(3)小修二計三十五公尺。
- 七、武進至金壇計五座。
  - (1)改建五計七十公尺。
- 八、金壇至鎮江計八座。
  - (1)改建八計一百四十公尺。

九、鎮江至句容計六座。

(1) 改建六計五十五公尺。

以上計改建橋樑四十二座，六百零三公尺。大修橋樑二十三座，二百八十七公尺。小修橋樑三十座，四百四十二公尺。共修橋樑九十五座，總長一千三百三十二公尺。

又建築填塞橋涵之路面，計二、六二五平公尺。

## (二) 浙江省交通處處長楊澍松報告

一、戰時破壞及損失情形 浙江地處前線，八年中敵人屢次竄擾。公路亦即逐次破壞。甚致一條路線有破而修，修而破，達八次之多者。不但橋涵無存，即路基，路面亦有成溝，成田，成峭壁者。戰前浙江已成公路有三七一七公里。抗戰中新築一四一公里。共有三八五六公里。至三十一年破壞僅存九三公里。計破壞三七六五公里。佔四十分之三十九。車輛方面，戰前公商車輛計有八百餘。但均破壞或前失。三十一年可以行駛者僅十七輛。修復至三十一輛。修車設備則已全部損失。工作人員因公傷亡者亦達二十餘人。本處於無路，無錢，無物資之惡劣環境下，僅恃人力以設法維持抗戰交通。愧無成績。惟至勝利前夕，已勉力修通路線七七〇公里。車輛亦經整修可以行駛者計三十一輛。確已盡最大努力。

二、勝利後復員情形 本省於八月底奉命修復公路。至目前止，已通車者，有江山至金華，金華至永康，永康至縹縣，縹縣至龍游，四路。計四六九公里。利用鐵路路基搶通者，金華至諸暨，鄞縣至曹娥江，一九〇公里。臨時搶修勉強通車者，杭州至曹娥江，杭州至武康，杭州至富陽，乍浦至嘉興，二百四十公里。又杭徽路由第三工程總隊搶修，亦已勉可通車。綜計全省在復員後，已修通公路計一〇四一公里。正在趕修中者，計杭州至淳安，杭州至縹縣，麗水至永康，鄞縣至奉化，四六三公里。杭淳路預定四月底通車。其餘三路二月底均可通車。又京杭路，滬杭路，由第三方面軍督率日俘修復。本處派

員協同辦理。計二七四公里。約二月間可竣工。尚有一五〇〇公里。已利用義務勞動，發動民工填築路基。希望早日撥發工款，以便修建橋樑路面。車輛計已接收八輛，僅六輛經修理後可用。修車工具則全付闕如。

三、目前最大之困難 本省公路目前困難極多。如不設法解決，實無從維持。發展更談不到。

(1)經費方面，本省一部份通車路線，既少營業，又無養路費收入。而設備人員仍須配備。物價又逐步提高。每月收入不敷所出，已達千萬元。

(2)車輛器材方面。通車路線日益增加。原存車輛即將廢棄。且修車材料缺乏，急須大量補充。

(3)工程方面。修路時限期既迫，經費艱鉅。省方無力墊撥，中央撥款又未能應急。且工程用器材亦大感缺乏。影響進展至鉅。

四、希望大會決定。

(1)確定各省公路部辦或省辦。現在各省修路向部請款。車輛器材向部請撥。營業管理，則部有調配所，業務所，監理所。由部辦者大半。但省路局又復辦理一部份。以致形成不統一，不經濟，部推省，省推部之種種現象。故各省公路，似以由部辦理為最合理。

(2)公路營業為官營抑商營。現在各公路局是官辦而非官辦。似商辦又非商辦。如為官辦則收入歸國庫。支出由庫撥發。如為商辦則一切當照商業方式辦理。可是經費不發又須自給自足。手續繁多，一切須遵規定。用人多而效率低。原則上應即有所決定。促進公路運輸事業，始可有望。

### (三)安徽省公路局長馬一民報告

適聆河南，江蘇，浙江等省公路局處報告，與安徽省情形均不相同。安徽省在抗戰期內，地當衝要。為阻擾敵人計，故公路破壞壞惟恐不徹底。刻除皖南存有數十公里勉強完整外，其餘修復之困難，不下

於黃河泛濫之後。路基可說完全沒有。勝利以後，奉令趕修。但安徽路局未領到一文錢。只好利用熱心民衆，由公路局派人指導。終以缺乏材料，大都是土路便橋，勉強通車。

十一月十日通車以來，安徽路局未接收到一輛車。現在路上行駛的車輛，是向長官部借來破車，加以修理利用。至於燃料，則係呈奉長官部撥發，蚌埠酒精廠酒精，記賬領用。因兼辦淮河航運，接收有小火輪及煤船。將水運盈餘，維持公路業務。勉強撐持。

據聞善後救濟總署，即可撥發給本省卡車一百五十輛。此批車輛到省，即裝簡單之車蓬以蔽風雨。裝修費每輛亦須四十五萬。此款即成問題。其次訓練大批優良司機，亦屬切要之圖。

最後提出審計規定的手續問題。遵照法令，六萬元以上之購置，須有三家商店估價。合肥地方小，同樣性質之商店，有時未必能找到三家。手續上即感困難。工作即受窒礙。不能發揮運用。故希望能有合理之權宜辦法，適應環境，不致因噎廢食。

#### (四)江西公路處處長過守正報告

江西省修築公路，始於民國十七年，大部路線，均於剿匪期內，軍民合力倉卒修成，統計當時通車路線，共有六三八四公里，公路工程，悉以適應環境需要，配合軍事進展爲先決條件，在此期間，除因軍事陸續破壞者外，截至抗戰結束時，所存路線，僅一三三七公里，現抗戰勝利，復員工作，急待策進，公路亟宜首先修復，現第一期工作，內除臨川南昌段因縣府徵工延誤，尙未完成外，其餘均已先後修復通車，至第二期工程內之南昌至吉安、溫家圳至張王廟、南昌至九江、及洋灣至鷹潭等段，均經分別組設工程處，積極趕修，六月前可望全部完成。

查本省公路工程標準較低，路基部份，水淹地段及急灣陡坡之處特多，橋涵部份，百分之七〇以上係臨時木建，載重爲五公噸至七、五公噸，且建造有年，木料均已逾齡，腐朽之甚，自不待言。

本省公路先天不足，既如上述，後天保養，自屬困難，按照三十四年底統計，通車路線，已達二、〇四八公里，現有養路班一〇七班，每班二〇人，管轄二〇公里，除炊事外，平均每公里尚不及一名道工，力微任重，且物價日趨增漲，工餉過少，月支三四千元，僅敷伙食，以致工作不安，養路效率低薄，若予增加工資，則又因養路費徵收率過低，入不敷出，此外又無其他補助，倘酌予裁減班，又深恐交通蒙受影響，有礙復員工作，為謀補救計，應請增加養路費徵收率，並另由中央撥款補助，以利養路。

二十七年車輛總數，雖逾三百輛，但可能行駛者不足百輛，萬不敷用，經向省府請得撥款四十萬元，在香港購到一九三八年雪佛蘭車八十五部，詎車輛甫經購到，即逢敵騎侵擾，所有新車，再被調用，致遭敵機炸毀，及路線破壞不能駛出而棄失者，又有十二輛，致能駛之車，不足百輛，後蒙交通部撥給二十輛，以百輛半舊車維持抗戰期間交通，至八年之久，其處境之艱苦，自不待言，現戰事業經結束，本處車輛亦均逾齡，雖經盡最大之努力，多方設法拆拼整理，而現能行駛之車，僅有六十餘輛，值此路線增長，復員工作繁忙之際，實有顧此失彼之虞。

本省公路通車路線，在民國二十年，計長二百三十公里，其後逐漸擴展，迄於抗戰前一月，路線長達三千六百四十八公里，每日行車數十輛至百餘輛，抗戰爆發後，接近戰線各路線，先後奉令破壞，二十六年，並奉令將全部車輛調供軍用，省內交通，幾陷停頓，二十七年，由港購入新車數十輛，斯時軍運緊張，由本處抽調大批新車供用，二十八年，戰事趨於穩定，乃一面加開車輛，發展業務，一面另闢新線，聯絡省際交通，至二十九年，東南海口遭敵封鎖，車輛器材，採購已感困難，三十年，太平洋戰事爆發，來源更告斷絕，補充不易，各線行車班次，不得不酌予減少，以期長久維持，乃自三十一年迄於抗戰勝利之日，其間復經過多次之撤退搶運，車輛器材油料，耗費幾盡，幸賴在專員工之努力，籌劃調度，悉合機宜，得以渡過難關，抗戰勝利後，復員開始，本處復調派專車，以供各機關復員轉移之用。





城		南		場										車			
別		特		車										快		別	
		酒		精													
26		26		26		26		26		26		26		26			
光澤	南城	臨川	南城	上饒	南昌	鷹潭	南昌	張王廟	景德鎮	景德鎮	南昌	吉安	南昌				
南城	光澤	南城	臨川	南昌	上饒	南昌	鷹潭	景德鎮	張王廟	南昌	景德鎮	南昌	吉安				
115		60		278		157		77		253		217					
一	一	二	二	三	三	二	二	一	一	二	二	二	二				
一	一	一	一	二	二	一	一	一	一	二	二	二	二				
每逢雙日開行	每逢單日開行	按日開行	按日開行	按日開行	按日開行	按日開行	按日開行	按日開行	按日開行	按日開行	按日開行	按日開行	按日開行				

場 車 都 甯						場 車							
車 快 別 特						車 快							
精						酒 精							
32		26		32		26		32		26		26	
吉	泰	界	泰	泰	甯	筠	甯	南	甯	廣	上	上	南
安	和	化	和	和	都	門	都	城	都	豐	饒	饒	城
		壠				嶺							
泰	吉	泰	界	甯	泰	甯	筠	甯	南	上	廣	南	上
和	安	和	化	都	和	都	門	都	城	饒	豐	城	饒
43		167		192		184		160		25		230	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—		—		—		—		—		—		—	
按	按	按	按	按	按	逢	逢	按	按	隔	隔	按	按
日	日	日	日	日	日	八	六	日	日	日	日	日	日
開	開	開	開	開	開	三	一	開	開	開	開	開	開
行	行	行	行	行	行	日	日	行	行	行	行	行	行

場		車		線		類	
車		快		別		特	
精						酒	
26		26		26		26	
吉安	贛縣	大庾	贛縣	龍南	贛縣	贛縣	甯都
贛縣	吉安	贛縣	大庾	贛縣	龍南	甯都	贛縣
208		87		155		163	
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
按日開行	按日開行	按日開行	按日開行	逢雙日開行	逢單日開行	按日開行	按日開行

一、本表需酒精客車一二五輛，另因運輸器材，燃料，及公物等需公務車五〇輛，共計一七五輛。

二、每日行駛一一、二七五公里，每月行駛三三八、二五〇公里。（按三十日計）

三、每日載運旅客一、五二八人（32）座客車以（26）人計，（26）座客車以（20）人計）每日載運旅客計四五、八四〇人。

四、燃料——每日需用酒精一、六五一加侖（每加侖以行駛七公里計算）。礦物機油三九加侖（每加侖行駛三〇〇公里計算）。另各車場每月修車試車，約需酒精八〇〇加侖，礦物機油五〇〇加侖，全月共計需用酒精五一、九八二加侖，礦物機油一、七〇九加侖。如改用汽油每日需用九六三加侖（每加侖行駛一二公里計算）；連車場每月約需六〇〇加侖，全月共需汽油三〇、四五三加侖，（機油與酒精數同）。

歷年營業通車路線里程比較表  
(二十六年六月至三十四年十二月)

時期	路線全長 (公里)
二十六年六月	3,684
二十七年十二月	1,925
二十八年十二月	1,870
二十九年十二月	1,879
三十年十二月	1,729
三十一年十二月	1,146
三十二年十二月	1,402
三十三年十二月	1,527
三十四年十二月	1,263

歷年營業車輛數量比較表  
(二十六年十二月至三十四年十二月)

時期	總計	行駛車	停修車
26年12月	480		
27年12月	345	212	133
28年12月	295	108	187
29年12月	283	106	177
30年12月	270	72	198
31年12月	151	51	100
32年12月	152	61	91
33年12月	133	66	67
34年12月	86	56	30

歷年行車次數里程及載客數量比較表  
(二十六年至三十四年)

年別	行車次數	延車公里	載客人數
26	49,405	501,670	1,334,763
27	40,107	4,466,269	454,348
28	39,780	4,375,772	770,819
29	37,500	3,530,000	741,000
30	37,303	2,433,153	800,454
31	18,590	1,248,227	367,336
32	15,852	1,049,079	297,049
33	13,677	1,163,805	286,000
34	*4,370	*600,387	*110,000

附註：\* 符號表示概數

(五)湖北省公路局局長陳邦傑報告

湖北省過去有公路四千六百公里，車四百六十輛，自武漢淪陷後，省會移至鄂西以後，公路不及六百

公路會議報告

公里，車僅六十輛，至敵投降時可用之車僅二三十輛，勝利以後，省府自鄂西備還回漢，即設法趕修拚湊合計有五十多輛，至十二月終始將省府還回漢口。

因省府還漢，而搶修漢宜路，同時更搶修沙市至襄陽老河口等線，省治還回後，再繕修東通麻城，南至咸甯及大冶，車輛亦接收六十輛。

宜昌經常有一萬三千至兩萬人待車，均係戰時流亡需還回漢之公教人員及義民，值茲冬令水枯再加船舶稀少，到宜者均待運至漢，等車者日益增多，而且漢宜路因當初復員搶修徵工徵料勉強通車，一至雨季，又將阻礙，故增加車輛與加強路面實為目前必要之圖，宜漢一段二三天可到達，用費不過數萬，如等車一個月每日旅費恐將近萬元，一千人即須損耗數萬萬，倘如有車輛并加強路面，則回漢旅客可減低損失不少，但以本局財力不鉤以致坐視，損失加重，故漢宜路之運務及工程加強，不容稍緩也。

鄂東各公路因長官部為配合軍事便於軍車運務，責成搶修，修理進度兩三天報告一次，故較順利，至於平時因無經費，無從措手應付軍事需要，劇感困難。

其他艱難情況與各省局處大都相同，總之不一而足，故深盼中央予以補助。

### (六) 河南省公路管理局局長李武喬報告

(甲) 工務 戰時省境相繼淪陷，公路多經破壞，勝利後，本局復員工作如次。

一、改建南坪路蒞家營橋工程 橋原為木便橋，已腐朽，決改建磚拱橋，正準備興工。

二、油捻及新建老灌河渡船工程 原有渡船三隻，前擬油捻，戰時全數損壞，無法進行，新建渡船工程正舉辦中。

三、建修南坪路淇河低水橋工程 淇河西端擬建二十孔四公尺低水木橋一座，即可興工。

四、整修南坪南孟公路 南坪、南孟兩路橋涵建修時，限於工款，多係臨時式木橋及半永久式磚石台木

面橋，年限過久，損毀不堪，已勘查，編擬計劃，呈請核定。

五、三十四年度公路養護情形 三十四年元月份起本局成立工務段五段，專司養護，三月間省境幾全淪陷，工務段相繼撤銷，僅留一段，司南坪線西段之養護，勝利後，逐次增設，改組，現仍為五個工務段，經費，除本局所收養路費外，由省方及中央補助。

六、成立搶修工程隊 勝利後，本局成立搶修工程隊兩隊，第一隊搶修新洛潼路及洛鄭路，第二隊搶修南坪、南孟、許南及渾葉等路，均經先後搶修通車。

七、整修舊洛潼路 舊洛潼路及洛鄭路為豫陝要道，雖經搶修通車，但原係土路，勢須加鋪石子路面及正式橋涵，以加強運輸效能，中央已撥到工款五千萬元，並由豫陝聯運處協助，現已興工。

### (乙)車務

一、行車路線 勝利後，各重要路線積極整修，截至十二月底，已恢復行車之路線，計有(一)舊洛潼線，洛陽經新安，靈寶至潼關，全長二五三公里，(二)新洛潼線，洛陽經洛甯，盧氏至潼關，全長三一五公里，(三)洛鄭線，洛陽至鄭州，全長一二六公里，(四)許南線，許昌至南陽，全長一七八公里，(五)葉界線，葉縣經渾河至界首，全長二〇八公里，(六)南坪線，南陽至西坪，全長一六四公里，(七)南老線，南陽至老河口，全長一三八公里，(八)坪老線，西坪至老河口，全長二〇八公里，業經施工即可通車者，有信潢、葉洛、開許三線，合約四百餘公里。

二、車輛 戰前局車共有二百零三部，戰時徵調損毀，現僅存木炭車三部，舊卡車十三部，商車亦僅有三十五部，合共五十一部。

三、運輸情形 歷年因車輛少，僅維持各線客運，三十四年春，車輛悉數西調，僅行駛長坪一線，維持豫陝交通，勝利後，公商車悉撥交省政府，充省府復員之用，十月中運送完畢，即開行各線班車，維持客運。

四、修理廠 廠內有車床四具，鑽床二具，立創機一具，砂輪機一具，工匠、助手五十一人，抗戰時數度遷移，三十四年春，除一部工匠留龍駒寨外，均移西安，三十四年度共大修車四十三部，小修車七百三十二部，另代外修車七部，自製配件二千八百二十七只，現兩地先後遷回南陽、洛陽工作。

五、器材燃料 戰時車輛一部改裝木炭爐，大部改用酒精，購買極感困難，器材，除三十三年在渝材料配件總庫購撥，及在陝搜購一部外，零件大多由本局修理廠自行製造，惟品質欠佳，現存甚少，急待補充。

### (七)廣東省公路處處長顏澤滋報告

戰前廣東公路工程，鄉道、縣道、省道共有一四、〇〇〇公里，此數包括政府修築，軍隊修築，商人集資修築，及民工修築等。因組織及需要之不同，故各路之標準亦不一律，且因經濟關係，大都標準甚低，雨季多不能通車，故里程雖多，可通行者甚少，粵省提倡民間築路，給予路權，行車專營權，故商人踴躍興起，因而造成全國省公路里程之冠軍。

抗戰時期，廣東省府遷至曲江，遂將一萬四千里之公路減至二千五百餘公里，其中尚包括戰時加修之兩線在內，因省府在曲江，比較安定，又逐漸改善路面，但以經費所限，橋涵均屬臨時式，故交通仍不能十分暢達，曲江淪陷，省府遷至東江，又由二千五百餘公里減至八百二十五公里，直至抗戰勝利，加工修復，截至目前止，勉可行車者有四千五百公里，先以便道，便橋通行，再加繼續改善。

廣東公路運輸業務，情形特殊，多屬僑胞投資承辦，目的在專利行車，故分段經營，客貨運輸之維持，全賴商辦公司，政府經辦者有限，本局戰前有車一百數十輛，另有商營車輛頗多，抗戰時車輛頗多損失，省府在曲江時，最多為十八輛，撤退到東江時，僅剩下十輛，省內運輸，多係商車經辦。

本人任職省級機構三年，感覺省公路機構之困難，與馬局長所述完全相同，惟粵省審計手續更繁，

如緊急築路，辦理審計手續，比築路時期或許更長，此為工作推進之第一障礙，次為經費問題，在中央財政統一制度之下，省預算內無款可撥，省府因主管公路另有機關，故向不列入預算範圍，即使列入，行政院亦不會核准，故省公路之推進更難，希望此次會議，能將省級機關問題作澈底之解決。

### (八)廣西省公路管理局副局長潘超報告

廣西省公路，始於民國八年。民國十六年省府令飭興築，並獎勵民營。至十七年，已有公路一千餘公里。特設立廣西公路局專責辦理，厥後名稱組織，迭有改變。至二十二年，奉令定名為廣西省公路管理局，並遵照改組。

本局於三十一年，奉省政府令專辦公路工程，及交通管理事宜。原有運輸業務部份，另行劃出，加入公商股本，組織廣西車運特種股份有限公司，繼續辦理。

抗戰前，本省共有可通行汽車之公路，約三千四百〇九公里。由商築商營路線二百〇七公里。惟以本省經濟落後，當時築成之公路，標準甚低，橋樑多屬臨時式，或半永久式，載重均不足十公噸，較大之河流多以渡船過車，除少數路段擇要敷設泥結碎石，或礫石路面之外，幾全屬土路。抗戰期間，沿海及東南交通路線，相繼失陷，本省因處在後方，且接近越南，可以假道出海，因此本省一部份之公路頓形重要。先後經中央數次撥款改善。「總計本省在抗戰前期，共改善公路一、四〇八公里，築成新路九六八公里」；嗣後歷次軍事轉進，本省公路奉令破壞，至為澈底；總共破壞路線，長達四千一百九十二公里，約當全數百分之九十五。

三十四年春，為配合反攻，奉令改善黔桂西路。六月間，我軍克復南甯，奉令修復田東至南甯段一五九公里。胡敵入退出柳桂，又奉令修復南甯至大塘賓陽經鬱林至廉江、鬱林至梧州、南甯至欽縣、及南甯至龍州、鎮南關等路線，長一、一九〇公里。由戰時運輸局派第四工程總隊，協助辦理。九月間，



敵人投降之後，爲便利復員運輸，復奉省政府令修復柳州至長安、柳州至石龍、桂林至西江等路線，共二〇三公里，均已先後於十月十一月間分別通車。總計本省境內業已通車路線，共有二、九二五公里，尙待修復之路線，約共有一千三百〇八公里。

此次復路工作，本局辦理部份在搶通時期，均由省政府通飭沿路縣政府，徵工徵料，協助本局辦理，各縣民工多能踴躍應徵，達成任務。

本局經辦修復公路里程，達一千三百〇八公里，奉發工程款共七億餘元，與呈送預算相差至巨；且大部份復路工作，均在敵人未投降之前，我軍反攻正急之時，進行搶修，故工程多有未能合規定標準。本年雨季一屆，行車難望暢通，荷遇洪水，則交通斷絕堪虞，極望中央能撥款予以改善。

本省因水道交通便利，貨運多趨水道，故汽車運輸業務，客運較貨運爲多，本局以維持交通爲目的，故運輸業務亦以客運爲對象，三十一年廣西車運公司成立，本局卽不辦理運輸業務；但仍督促該公司負責維持客運。

抗戰前，本省有大小商車約八百餘輛，當時因湘桂、黔桂、兩鐵路尙未建築，故運輸業務尙屬發達。抗戰初期，通廣州灣及通安南路線暢通，出入口物資，經過本省爲量至鉅，商車業務發展至速，爲本省商營汽車運輸業之黃金時代。其時本省商車多達一千餘輛，嗣南甯、安南、相繼淪陷，加以湘桂、黔桂、相繼通車，本省汽車運輸業務，一落千丈，健全商車，紛紛改往隣省營業，留存本省者，悉屬殘舊，難任長途運輸。三十三年三月，統計全省尙有商車四百餘輛，嗣梧、柳、桂、邕、相繼淪陷，商車損失過半。三十四年三月統計，除避往省外者外，殘留省內商車不足一百輛，敵人投降後，避往外省車輛相繼回省，現估計省內共有商車二百餘輛。

本省汽車監理業務，向由本局辦理，抗戰後，先後奉令將領換牌照、執照、考試司機、檢驗車輛等業務，移交中央設置之監理機構辦理。

在抗戰前，本省管理商車運輸業務，以自由營業不加管制為原則，抗戰後，奉令徵調車輛，服務軍公運輸，始擬訂辦法加以管制，並指導車商成立汽車商業聯營社，以合作方式輪流應徵服務，以期公允；辦理以來尙有成效，歷次應徵，均能達成任務，嗣中央在省境，先後成立管制站及調配所，即將該社取締，並改組為汽車商業同業公會。

本省兩次淪陷，車輛損失慘重，亟需補充，擬請在美軍移交接收敵偽及善後救濟之車輛、器材中，配撥一部，俾能恢復，以利交通。

在全國各收復區中，本省淪陷最遲，收復最早，受害亦最烈，在復員期間及今後建國，本省公路仍將負擔重大之責任，現狀況下之廣西公路，殊有加強之必要，最希中央能予以有效的解決。

### (九)湖南省公路局長魏鑑賢報告

湖南修築公路，肇始於民國二年，共計完成三千五百五十餘公里，凡本省重要城市達鄂、贛、粵、桂、黔、川六鄰省之幹道，均已貫通。二十八年，敵犯湘境，奉令破壞一一一公里。三十三年，敵騎深入，又奉令破壞一一八五公里。在勝利前，本局營業路線僅二百餘公里。

凡未破壞之公路，既設立工務段、補養隊、積極修補，已破壞路線，迭奉中央電令修復，除各友局及各種工程隊負責辦理者外，其衡陽至黃沙河、衡陽至小塘、及耒陽至界化壠、三段，則由本局設衡黃、及衡宜茶兩修復工程處，負責修復；開工以來，進展甚速，現均可通車，各項橋樑及路面，正在繼續加強中，惟該三段修復預算，一再樽節，覈實估擬共需十一億餘元，雖蒙發給四億五千萬元，相差甚鉅，亟待迅撥巨款，以資廣織。

本局戰前計有汽車約四百輛，並經常儲備可供一年用之器材，業務尙稱發達，自抗戰軍興，先後奉令派往前方担任軍運，損失約二百輛，又以長期抗戰，海口被封，車輛器材無法補充，或因行駛逾齡報

廢，或因撥借未能歸還，或因陷在敵手，總計損失約三百餘輛，現僅已逾齡尚未報廢之木炭車五十輛，器材則多已無存。

本局現有木炭車五十輛，多已逾齡，亟待修理，更以零件缺少，無法補充，致能勉強行駛者，不過十餘輛，曾迭電上峯撥發新車，或指撥接收在湘日軍卡車一千輛，迄今未蒙撥到，各線交通幾無法維持，經與第四方面軍，及戰運局駐長沙代表，一再洽商，始准暫借日軍卡車三百輛，內堪用者僅五十餘輛可濟急用，刻正陸續趕工裝修中。

本局戰前設有健全之修車總廠一所，修車分廠七所，共有車床五十部，及鑽床、磨床、刨床、洗床、發電機、元電機、電動機、電焊機、搪釘機、空氣壓縮機、打氣機、及各項車鉗鍛鑄工具、修車工具等，全部機械工具，設備堪稱完善，因此次抗戰損失者，約佔百分之八十。現僅存湘西方面臨時廠房數棟，車床數部，及小數工具，故修理現有少量之車輛亦感困難。

年來因物價增漲不已，本局運價雖一再酌予調整，仍難隨行車成本按時遞加，營業積虧日深，即員工最低限度之生活，亦感無法維持，嗣奉令復員，在在動需鉅款，更感心餘力絀，迭經呈請上級救濟，尚未獲核示具體辦法，長此以往，業務前途將陷於絕地。

## (一〇) 陝西省公路局局長楊炳堃報告

報告內容計分四點。

一、路線 陝西省公路共有四十四線，除國營路線十二段，計一千二百八十公里外，省道計有三千三百零四公里，道路建築，國營者尚合標準，其餘均工程草率，大都由火車道改修，近郊或鋪路面，省道橋涵亦均屬半永久式，省道直接管理路段有一千九百二十公里，其餘均因無力顧及而放棄管理，平時頭痛醫頭，腳痛醫腳，斟酌情形，勉予修理保養，有若干路線，甚至已十年未加過問。

最近除長平路已修復，陝西省到黃河邊已可通車外，其餘正在搶修改善中。

二、養路 直轄之一千九百二十公里，交民工養路，成立民衆養路隊，分區、分線、每一路線有督導員督導，平均計算，每一工人担負四公里，戰後民衆工作增繁，祇能在搶修時，發動數千人工作，惟經費缺乏，既不能付給工資，又不能供應食糧，因之工程進展極緩，一度會受參政員之責難。

三、車輛 一千九百二十公里公路上，祇有二十二輛車，戰時又損失數輛，現在祇有六七輛行駛，每月收入，不敷買胎，所以行駛路線，只在近郊，陝西省向屬貧瘠，商車亦少，管制當局調用商車一百輛，迄今尙未能放，最近有來自川北以及甯夏、蘭州等處之旅客，都希望長平路轉運，惟長平路車輛亦僅有五六十輛，以致備受各方責難，最近向有關方面交涉，接收到敵僑車六七十輛，但無一輛可用，勉予折拼修配，亦僅可修出二十輛，不過拼修須有機廠，又非力量可及，但本局目前先求其有，究竟有比無稍勝一籌。

四、經費 本局與各省一律，行政院認為營業機關須自給自足，省府又為預算所限，雖欲幫助，但省庫空虛徒感心餘力絀，既為營業機關，又無資本，僅恃五六輛車營業，確實不敷，去年省府批撥員工每月三四十萬石食米，本年已改發代金，共須開支一千五六百萬，相差達一千萬，本月份經費正在籌措中，去年不敷之數，省主席毅然撥發彌補，今年數目太多，呈請列入省預算，又未獲准，本人未接收前，由建設廳負責，接事以後，四五十工務人員內，請以二十五人列入省預算，亦未獲准。

今後本局所感之困難，大都與各省相同，戰時因軍事需要，趕築路線，戰後因運輸需要，搶修路線，雖省府力量可以發動民衆，但經費拮据時，常無償勞民，亦屬非計。

工程方面，中央對於需要改善之線路應先確定，以免平時各技術人員無事可做，一朝緊急需要，則又須臨時覓人。

民衆養路，根本非計，現正擬設法改善。

省道省費機構有困難，向省方要求，則省府已乏餘力，向大局提出，則大局又難照管，陝西爲通達後方之孔道，過去負擔之工作甚重，希望今後政府，平等看待，勿以隸屬省方，卽任其自生自滅，總之本局以渺小之收入，負固定之開支，平時辦理已十分爲難，如逢雨季，勢必枵腹，更難維持，此爲特殊之苦衷，其餘與各省大致相同，希望各長官賜予維護，各同志寄予同情。

### (一) 西康省公路管理處副處長徐戡五報告

西康省公路情形或爲各省所不明瞭，茲特撮要報告如次。

西康省已修成公路五條，(一)川康公路，(二)康定公路，(三)樂西公路，(四)西祥公路，(五)雅樂公路，上述五線共長二千二百八十八公里，在康省境內者一千七百九十二公里，其餘在四川、青海、雲南、等省境內。

以上五線均經山嶺，冬季則大雪封山，路凍停車，期約二月，所經兩山，海拔在四千公尺以上，自夏季七月起至九月止，又爲雨季，公路傍山建築，山洪暴發，路面橋樑沖毀，又不能通車，故全年祇有七個月運輸。

營運機關，則西祥、樂西兩路由交通部在西昌設營業所，康省所設之公路管理處，接管之車僅九輛，均係壞車，行駛成都雅安間，不及一年，卽不堪駛用，後由省府撥四輛，繼續行駛，缺乏車胎，燃料與配件，均在艱難中維持。

不明西康省情形者，或認爲西康省故步自封，但事實上，康省在萬分困難中，仍時在設法求改進，拆車拚修舊車，拆胎修補輪胎，各種困難均在力謀解決中。

茲首要之請求卽爲儘速完成雅樂公路，該路爲川康與川滇西路之聯絡線，關係極重，前會由省府，

請交通部於去年年底完成，工程費用爲六億元，除已建十四公里外，餘均未修，現已停工，實有爲山不切，功虧一簣之憾，希望公路總局派員監督，限期完成，以裨益邊區之文化經濟。

其次省運輸機關經費支絀，當局日在絞腦汁中，除應付人事外，又須愁車燃料，交通爲國家之命脈，國道爲軀體，則省道應爲四肢，四肢不健全，亦影響整個身體之健康，故希望一體待遇，使能平衡發展，省道暢通，當亦有裨於國道也。

## (一) 雲南省公路局代表姚子勳報告

雲南全省公路共計六千餘公里，屬國道者有一千六百餘公里，省道約四千餘公里，除國道外，省道有昆（明）建（水）線、昆（明）羅（平）線、陸（良）開（遠）線、開（遠）文（山）線、開（遠）蒙（自）線、係因需要趕修而成，故路面橋涵均屬臨時式，目前勉可通車，若至雨季或須重修，未修之路，更將因雨水而坍毀。

雲南省公路，向無具體養路組織，省府既無的款，僅恃收入以開支，在滇緬路開放時期，尚可應付開支，目前養路費收入，不敷行政上之支出，尤其現在增加行駛之軍車，均不付養路費，故收入更不夠管理站之開支，希望中樞對養路費，有統籌辦法。

雲南爲邊區各省中，地位最重要之一省，西與緬通，南與越通，昆蒙線接通河口，祇一百八十公里，業已測竣，并建有土路，必須興築完成，以竟全功，去年接收時，因緩不濟急，復行中止，希望從速完成，其次昆明通泰國路線，全長九百六十五公里，已通一百餘公里，可到峨山，其餘尙待修建，如因經費過多，似可分期完成。

本省昆明至昭通一線，省府已撥款四萬萬，亦希望能予完成。

滇緬路開放時期，雲南省營運運輸機關，有汽車營業辦事處，及官商合辦之雲南汽車公司，汽車營業

## 公路會議報告

二二

辦事處有福特、朋馳等車百餘輛，嗣因朋馳車之燃料柴油及配件中斷停駛，更以汽油車，酒精成本太高，無法維持，雲南汽車公司亦有車一百餘輛，因車牌太雜，保管不易，至滇緬路斷，亦因無法維持而停業，第三爲公共汽車管理處，完全辦理客運，目的亦僅維持昆明市及近郊交通，因各工廠以空襲而分佈四郊，故設法就汽車營業辦事處之朋馳車，及客車車身改裝，以無燃料，改裝木炭車，機務上之困難甚多，嗣由配件總庫發給輪胎及舊胎舊料，困難始漸減少，行駛路線共有十條，客車已增至六十輛，每日乘客已自一千多人增至二萬餘人。

以上爲雲南省公路及運輸情形，茲實管見數點。

- 一、公路當求現代化，必須夜間亦能開快車，寬度濶度均須爲合理之改善。
- 二、汽車必須統一化，車牌複雜損失甚大，希望劃一車牌及年型程式。
- 三、器材應謀充實化，材料與機器工具必須充實，尤其應有準確之儀器，以爲校正及考核試驗之用。

## 二、總局各局處廠

### (一)交通部公路總局簡局長慶雲報告

今天趁公路會議開幕的機會，把以往抗戰期間，現在復員期間公路業務和未來公路的設施計劃，向諸位分別作簡單報告。

先談抗戰期間，自從二十六年八月至三十四年八月止，因戰事重心日漸西移，海口淪陷，鐵路破壞，軍事與一般交通，幾全賴公路，至此期間，公路方面，興築新路和改善原有公路，同時並舉。新路方面(一)開闢國際路線，計有通安南之桂越滇越兩線(後者以海防陷敵，未及完成)。通緬甸之滇緬公路，通印度之史迪威公路，通蘇聯之迪化霍爾果斯公路。其餘計劃興築者，有通泰國自昆明經彌渡至打洛路線及增闢通印度兩線，(一線自西昌經阿墩子至印度之阿薩密，一線自南疆經茲嶺至印度之海維蘭)均經派員測勘，嗣以局勢轉變，中止進行。(二)後方連絡路線，戰前後方公路，雖具雛型，但東西南北之交通，連絡尚嫌不足，故為軍事需要，不得不增闢新線，舉其重要者如川滇東路、川滇西路、蘭甯路、天雙路(天水至雙十鋪)漢渝路(重慶至西鄉以軍事關係僅完成南段)川康路、桂總路等。(三)邊區路線，為加強邊區之交通起見，自三十一年起即分別籌築康青路、青藏路、南疆路等。總計抗戰期間，新築路線凡一萬四千〇八九公里(截至三十四年底止)。

戰前後方各路工程標準極低，不足應付大量軍運需要，故各重要幹線均逐步予以改善，鋪設路面，改善灣道坡度，加強橋樑載重。

關於運務方面，自武漢撤後，國際及後方交通均賴公路維持。各重要公路，均設局管理工程及運



輸，計有西北西南滇緬等局。所有運輸除客運外，大部份爲軍運。尤於緬甸淪陷後，國際運輸中斷，汽車配件及燃料均無法補充。經艱苦支撐，得勉渡難關，去年準備黔桂反攻，後方軍運更繁，幸賴美方合作協助，終能完成任務。

經過八年抗戰之經驗，各方對於公路之價值，一反以前觀念，過去一般人認爲公路係輔助性之交通，現在證明公路併有獨立性，先鋒性，及補充性。因公路建築迅速，可較鐵路先爲深入內地，爲鐵路交通之先鋒。並於地形困難之區，經濟條件不足，鐵路不易建築，公路可以輔助交通。尤以戰爭期間，公路運輸富有彈性，各種車輛，均能直接行駛，故其重要性，更爲顯著。故以往認爲公路與水路鐵路不能平行之論調，已爲一般人士所放棄。如湘桂黔桂等公路，均與鐵路平行，但於軍事期間，公路仍收特殊成效。

抗戰勝利，公路於復員初期，任務繁重。復路工程爲目前最重要之工作，在戰爭結束以前，已修復滇緬公路等計二、六六二公里。戰爭結束後，因軍事復員需要，有第一期復路計劃，計復修十一線共四、〇一六公里，大部於九月十五日前完成通車。繼之有第二期復路計劃，計十七線共四、一八九公里，除少數路線外，已於去年底完成通車。年度開始，又有第三期復路計劃，共擬復修四十四線計一、三二七公里，側重於長江流域各省，俟行政院核定後，即可開始辦理，預計三個月內完成。估計全國收復區破壞公路約爲六八、〇〇〇公里，擬配合善後救濟物資，在明年三月底前，全部修復完成。

關於復員運輸，戰事結束後，最初二月份側重於軍事復員運輸。十一月份起注重一般人民之復員客運，計復員運輸路線有川湘（重慶長沙漢口），渝筑、筑衡長、筑柳梧、筑柳曲、渝廣寶及陝豫（潼關至洛陽）等線。今年一月起，更加強各路之客運，並籌辦自重慶經廣元寶鷄潼關洛陽鄭州徐州南京之公路鐵路聯運，預計每月能運送旅客三萬人，關於票價方面，已與善後救濟總署洽定，貼補一半，以減輕復員人民之負擔，於本月二十一日起開始實行。

關於公路機構，過去變更甚多。自戰前之經濟委員會公路處改隸交通部設公路總管理處後，八年以來，因適應軍事需要，曾兩度隸屬於軍事委員會。且中間工程與運輸，時分時合，未能建立固定之制度。現戰事結束，公路業務，仍隸屬交通部，設立公路總局，但在迭次交接期間，同仁均能照常努力工作，未嘗片刻間斷。

為配合戰後經濟建設及國防需要，經一年來會同軍事當局及有關各專家擬定國道網之計劃，該項國道網路線可分四類。(一)為通重要港口路線，以便利物資之內運，(二)為通國際路線，以發展國際間大陸交通。(三)為首都與省會及省會間之聯絡路線。(四)為經濟與軍略中心間之連絡路線。至省道方面，以完成地方自治，發展農村經濟為目標，須配合國道網，以完成縣治間之交通。

根據國道網之計劃，全國擬劃分九個區，設局辦理國道工程，交通管理，必要之運輸以及省道之督察與協助。第一區以南京為中心，第二區以漢口為中心，第三區以曲江為中心，第四區以昆明為中心，第五區以重慶為中心，第六區以迪化為中心，第七區以蘭州為中心，第八區以北平為中心，第九區暫以長春為中心，包括東北九省，但將來為業務之需要，或須劃分二個或三個區管理。區之大小，定為區中心至邊界以一千公里為度，俾可便利指揮管理，區界不以省界劃分，擇路線上較大城市為界，以利運輸之接運。此項計劃，業已呈院，俟核定後，即可施行。

為辦理中國之善後救濟起見，公路交通應儘先恢復，俾救濟物資可以運達全國，善後救濟期間，規定為戰事結束後十八個月，公路方面，為配合此項救濟計劃，經向聯合國善後救濟總署，申請工程材料如築路機械，測繪儀器及橋樑涵洞材料等計六二、三二六噸，汽車二九、六〇〇輛連同油料修理設備計三七四、九三五噸，其他並有電訊設備五、二二三噸，共計全部物資計四四二、四八四噸，估計為美金七二、七五三、五三〇元，此項申請物資尚未據聯合國救濟總署確切批准，但現已有一部份物資運達上海，今後似將視我國公路修復工程及運輸復員工作之推進程度而陸續接運，此點應深為注意。

關於未來之公路設施，本局經二年來邀集專家研討，擬定公路五年計劃初稿，該項計劃，已送中央設計局彙呈最高當局核定。

以往公路工程，僅做到近似丙等標準。抗戰期間，各路雖迭經改善，但仍不能應付軍事需要。現歐美各國，對於公路標準，力求提高，並建築汽車專用路，專備超高速汽車之行駛。故我國戰後公路工程標準，為適應現代汽車之行駛，以及國防與經濟之需要，參照國外情形重行釐訂。分工程標準為三等，及較可通行汽車暫不列等一種，在公路五年建設計劃內，國道為公路交通之骨幹，工程標準應求提高，照甲乙兩等標準建築。並期嚴格執行。現公路五年計劃，除東北公路以資料不全，暫未列入，其他各省，擬完成甲等幹線九線，計九、九二九公里，內新築者二、六五〇公里，就現有公路改造者七、三九六公里。乙等幹線六十五線，計四九、三四三公里，內新築者九、六五〇公里，就現有公路改造者三九、六九三公里。支線方面，除現有公路計八一、三八八公里，暫列為支線外，預定新建五〇、〇〇〇公里。本計劃完成後，除東北台灣外，全國公路達一九〇、六六〇公里，總計建築費用，以戰前幣值計，為國幣一、六二二、四七九、〇〇〇元。公路運輸，除民營部份由私人投資未予估列外，幹線運輸，估需客車一〇、〇〇〇輛，卡車三萬輛，為配合此項營運需要起見，沿線設置修理廠，保養場以及電訊設備。估計設備經費，以戰前幣值計算，為國幣三五七、六五四、四〇〇元。以上工程運輸電訊建設資金，總計一、九八〇、一三三、四〇〇元（戰前幣值）內包括購買國外材料所需美金五六、八七八、〇〇〇元。以上係就已在現在及將來之公路設施作一簡單報告，還請諸位隨時予以指教。

## (二)汽車器材總庫總經理張迺修報告

一、器材來源 汽車器材，自海港為敵封鎖，來源阻斷以後，百分之九十，靠租借法案美方空運供應。英美軍隨軍自帶來華者。餘為國內自製與接收各路局多餘之存料。租借法案之空運供應者，困難重

重。民國三十一年每月祇能運十噸。三十二年每月可運二十七噸。三十三年每月可運八十四噸。至三十四年期每月可運四百五十五噸。

二、供應辦法 器材總庫之供應範圍，係包括國內之公商汽車。後來軍車亦同樣供應。供應原則，係根據車輛數與其行駛之噸公里為準。換言之，即按其實際需要狀況而配合。過去來源無把握，故集中於總庫配發。後來改採分區供應辦法。凡有庫地方，當地之公商車可就地請領。嗣後復於各公路交通重要地點，設置供應站。（在車站附近。）供給機油輪胎。手續力求簡化。時間務期迅速。惟過去辦理，自知供應上未能全部達到各方之需要。實有各種困難原因。第一為來源太少，不能供全部需要。第二為航空內運依賴美方，困難重重。第三為租借法案供應我國之材料，不配合我方之需要。第四為空運到達昆明以後，分運各地，運輸亦非易事。由於來源的關係，因而供應即成問題。

三、收支情形 器材總庫係採自給自足制。以營業收入作全庫開支。三十四年全年售出輪胎共三萬三千只。售價六億九千萬。配件售價二億一千萬。連同機油及其他收入，全年共收入十二億。上半年每月平均約四千萬。下半年每月平均約一億六千萬。汽車輪胎，因戰時橡膠來源缺乏，且笨重難運，故賴翻修以救濟。現已成立貴陽、重慶、昆明三個輪胎翻修廠。此外并提倡國產配件以補充。關於倡用國產材料，亦非盲目提倡採用。係由本總庫釐訂器材標準，鼓勵出品優良廠商製造。

至於今後之器材供應，目租借法案停止以後，來源之設法，為當務之急。現已進行者，（一）為善後救濟總署之物資。詳細情形及數字，蕭局長已有報告。（二）租借法案之物資，現正接洽繼續供給。可謂尚存希望，而無把握。（三）太平洋美軍贖餘物資。此外本庫已訂購汽油二十萬加侖，機油八萬加侖，其他配件輪胎亦有若干。自三路進口，轉運各地。一線自上海、漢口、經長沙以至華中。一線自連雲港運往鄭州，以至華北和西北。一線自廣州經廣西到筑、昆、瀘州，西南各地。

今後發料工作，當本過去辦法，繼續進行。除原有各庫外，並當增設分庫。製造工作亦正計劃進行

。但非短時期內所能達到。至接收北平、青島、上海等地之各項材料，都屬日產，恐不合用。其他爲材料之處理，已印有呆料目錄，各機關需用，當可供給。

總之，本庫過去係爲管制性之分配。今後改以服務爲主旨。當以最大服務精神，爲各機關效勞。上海方面之購料事務，如有委託，亦可代辦。

### (三)東南分局副局長劉元瓚報告

東南分局於三十二年由衡陽辦事處改組爲東南辦事處。三十四年六月復擴組爲東南分局。線區範圍原佔湘、桂、閩、粵、贛、浙、皖等省。

一、工務 東南各省公路工程，由各省分別實施。其路線本甚繁密。抗戰開始，先後破壞不下一六〇〇〇公里。故在戰時通車路線，約僅四四〇〇公里。粵漢鐵路沿線，戰時敵人流竄，又經局部破壞，最少時僅存三六〇〇公里。勝利後，復員搶修已可通車者，計二二六〇公里。正在趕修中者，尙有二〇〇〇公里。

二、運務 爲協助軍民運輸，分設公商調配所十所。除管理商車外，對於東南方面修建飛機場，以及一切軍運所需車輛，盡量協助。尤其於贛州將陷之時，搶運之緊張，可謂空前。迨戰事勝利，軍憲部隊推進滬杭，端賴水運。奉戰區長官命令，辦理船舶調配，以利軍運。經呈准大局，於三十四年九月，增設水運科。並於之江沿途之江山、衢縣、蘭谿、建德、富陽設立調配所。將麗水、建陽兩所移設于淳安、桐廬。現在凡純屬調配船舶各所已辦結束。計約疏運物資四五萬噸。本局原有汽車十輛，辦理軍商貨運。三十四年五月復有鑄業管理處交來汽車十八輛。破舊不堪。幾經修理，迄今尙有二輛，因損壞過甚，不能修復。益以輪胎配件等缺乏，故尙未能達理想之運量。

三、監理 本局原設浙閩監理所，粵贛監理所，及粵贛所之甯都分所。辦理汽車監理業務。旋奉令

改以各該所駐在地之地名為名稱。故改稱永安監理所、龍南監理所，及甯都監理所。三十四年十月，奉令將龍南所劃歸廣州區辦事處管轄。三十四年度車輛總檢驗結果，已登記數為一七四九輛。（各省市路局處車輛在外。）司機登記人數為四八二八人。技工登記人數為一九九〇人。向大局領到之輪胎配件，除局車自用者外，均按規定配發於各商車。

#### （四）雲南分局局長葛 澧報告

遠征軍之運輸 徵調軍車與本局車合力辦理。共需車一千二百輛。本局應負擔六百輛。但本局車大多已行駛十萬公里以上。破舊至報廢程度。且限期迫急，當時軍運任務又係開赴荒僻之邊區，增加困難不少。而指揮係由汽車指揮部統籌調度。加以設備不充分，油料供應困難。經多方設法應付，始得達成任務。

運費問題 本局供應遠征軍卡車六百輛。所收運費甚少。而局方開支則在運費收入三四倍以上。軍車修理，亦由本局屬廠負責。自滇緬會戰以至戰事勝利，本局尚能達成任務。堪以慶慰。

空運接轉。空運接轉業務，大部係用商車辦理。商車車主之心理與美軍之要求不同。美軍方面，不問有無物資，車輛須停留機場。且每半小時點名一次。數分鐘發動馬達一次。商人希望車到即須有貨裝。遂致處於中間之局方困難更大。不得已另以舊局車為後備隊。以資接替。如此辦理，方使美軍滿意。其次各機關物資之接轉，貨到即送。一分一秒鐘亦不敢延誤。蓋恐敵機轟炸，損失難于負責。但各託運機關之運費，又延不付清，增加困難不少。

復員運輸 勝利後到衡陽、柳州、常德等地，待車旅客難民，達二萬多人。均係各機關及經濟策進會要求者。初則本局允送至柳州。繼則要求送至芷江。再則要求送至衡陽。沿途一切設備管理，均付闕如。困難重重。但為政府機關又不能不辦。本局運費每公里祇收九元。而省公路局則收六十一元二角。

承運機關與旅客均感不便。今年一月一日起，運價改爲五十五元。現暫由旅客負擔二十五元。餘由善後救濟總署補助三十元。

### (五)西南公路管理局代表韓茂一報告

西南公路路線包括貴州、雲南、湖南、廣西、四川、諸省。以貴陽爲中心，到重慶四百八十八公里。到柳州六百八十二公里。到昆明六百六十二公里。到衡陽八百八十三公里。由於管理範圍大，任務繁重。故抗戰以來均在最緊張狀態下工作。如初期之海口物資接轉運輸。粵桂戰時之搶救運輸。反攻時之接濟運輸。

抗戰期中。工程因配合軍事需要而改善。如昆明至廣西南丹及貴州廿把哨之橋樑，已改爲載重二十噸至二十五噸。局車與公理商車每月最高運量到達八百萬噸公里。平均爲六百五十萬噸公里。

抗戰勝利結束，卽辦理復員運輸。自重慶、貴陽有專車達曲江、衡陽、長沙、柳州、梧州等地。從八月二十一日起到現在止，達二千萬延人公里。

養路設備則十公里有道班房。每一公里有一、六人。

局車有一千零三十一輛。內五百七十輛可以行駛。其外都係待件整修後。方可使用。在本局登記商車有七百輛。公理車一千四百輛。總合共有車三千三百輛。

至於困難之處，除與各局一般性者外，一、爲養路費不敷養路支出。全部養路收入，僅能維持重慶貴陽間之渡口。政府縱有補助，仍感不敷。此後行駛車輛少，養路收入更少。維持更成一大問題。

二、爲運輸物資不平衡。往來運輸祇有單程載貨。回程均屬空駛。實不經濟。此項困難各路局當均感到。

三、爲人心不安定。戰事結束，公路同人都還鄉心切，紛紛求去。本局因任務未終，堅留不放，致

工作人員心理，動盪不安。工作效率，即受影響。

### (六)西北公路管理局副局長郭大雄報告

西北公路管理局所轄路線範圍及於八省。以蘭州為中心，四向引伸。遠達哈密、迪化、綏遠、甯夏、青海、西安、廣元、老河口。各線合共六千公里。主要部份為四千三百九十三公里。在本局所轄範圍內，有三個戰區。因交通只有公路，故西北局之工作特別繁重。

茲報告三十四年之工作概況。

車輛 去年六月底共有七百二十四輛。均為向蘇聯購入。尙係在民國二十八年以前進口。去年六月以後，奉令撥進之美國新車，除轉撥外，留用計四百四十八輛。戰後又接收資源委員會及農民銀行車，共一百三十三輛。共有車一千三百零五輛。經常可用之完好車輛，約佔百分之五十。

去年全年運量。(包括前年一部份。)共運送開入新疆部隊八萬二千二百八十八人。服裝配備彈藥糧秣在外。另運新茶、糖、布五百三十噸。智識青年從軍三千五百人。美資接轉四千三百噸，一百八十萬延噸公里。客運四千二百萬人，五千八百萬延人公里。貨運(包括軍品)一萬八千九百五十噸，十六萬延噸公里。

機料 俄軍材料甚難補充。蘇德開戰後，進口更少。全恃倣製濟用。美料除新車隨車一部份外，其餘因距海太遠。接濟困難。燃料則大半採用甘肅油礦的產品。甘肅油礦每月可出二十二萬加侖。本局每月所需已達十八萬加侖。故難期全數供應。

工程 除經常養路外，修建河西走廊三新線，現已上路通車。又改善工程已完成百分之七十。應領工程款十九億七百餘萬元，已領到十四億元。

會計 全年營業收入二十三億餘。應領補貼費十五億。支出四十億餘。不敷二億餘。養路費不敷一



僉餘。均正請求補貼中。

綜合本局工作狀況，可謂差強人意。尤其運輸部門，員工在地大荒涼，車輛破舊，酷熱奇寒，艱辛環境下，努力工作。不辭勞苦，不懼犧牲，達成任務。加以路上治安不良。去年甘新附近，兩車被炸，死傷多人。在過去抗戰期內，本局員工可謂為國家已盡相當責任。總之本局猶如一幼童肩挑重担。雖其肩挑方法及姿勢未盡完美，但確已盡其最大之努力矣。

### (七) 川陝公路管理局局長許行成報告

川陝路局共轄有四線。一線為重慶至綿陽。一線為成都至廣元。一線為重慶至萬源。一線為簡陽至高縣。共長一八七五公里。

綿陽、廣元兩線，為川省南北之要道。其餘兩線，均與其他交通線並行。自川陝公路工程局改為管理局以來，本局未直接辦理運輸。主要工作即為改善川陝路橋樑。川陝路橋樑之多，為全國各路之冠。平均每公里有橋樑八公尺。間係木橋。兩三年後即多腐爛。故改為永久式之水泥橋樑。三年前的價格，每一公尺，四公尺寬的單車道水泥橋樑，較五·五公尺寬的雙車道木橋，為七與五之比。全部三千六百公尺橋樑中，原有木橋二三〇〇公尺。改善者已有二千公尺。

全路工程上之困難，即為雨水沖毀後之搶修工作。去年水災為數十年來所僅見。經搶修搭成臨時便橋，雖勉可通車，應付一時，但一遇夏洪暴發，恐又難於勝任。

運輸方面。前隸公路總局時，致力工程改善。嗣後經戰時運輸局，於去年六月十六日，接辦川陝聯運處業務。計有局車二十輛。另租用商車八十輛。合計共有一百輛車。十一月二十一起辦理聯運。初為每日對開一輛。現增為四輛。以後每天可對開五輛。

## (八) 四川公路管理局局長熊哲帆報告

四川公路管理局的幹線，完全在四川省境內。在八年抗戰期內，貢獻很大。川省公路之建築，大都由於軍事需要而促成。共有四千一百四十公里。除劃出川陝、川鄂、川湘、川滇東路，川康等線，省幹線已通車者，為一〇〇三公里。由本局保養之路線為七〇八公里。自二十八年後，因經費無着，均未施工整修。更以初期公路建築，動機係為軍事。故亦無的款以養路。加以山水為害，損路亦多。去年江水泛濫，可謂空前。川省境內共有六次成災。成渝路上坍塌多處。因係美軍往來要道，奉令趕修。經督工於兩日內趕修完竣。恢復交通。美軍人員深為驚異。

運輸方面原有車一百三十九輛。八年抗戰，逐漸減損。可行駛者僅四十輛。最近撥到新客車三十輛，仍不夠用。故另租用商車二百五十輛。三十四年客運能力，達六百萬延人公里。復員期內，九月十一日至十月十一日，乘客目三千六百餘人逐日遞增至六千四百餘人。又在三十四年度內，曾担軍公及美軍物資的輸送，約二千萬噸公里。盟軍方面，對本局以少數車輛達成繁重任務，深為滿意。本局運輸人員之努力不下于工程人員。以後希望路面標準提高，渡口加強改善，均可有助於運輸效能之增高。

電訊設備。長途電話交換所有十七所。電台有四台。川省訓練分所，受訓人員三百八十七人。訓練完全軍事化。訓練完成以後，分發工作。今後希望對於中級工程人員，亦應加以訓練，以提高其服務精神及技術水準。

## (九) 川滇東路局長蘇從周報告

路線概況。幹路兩線。一為自瀘州至曲靖，長七百四十一公里。一為畢節至清鎮，長二百十四公里。經過川滇黔三省。完全基於軍事之需要。路線經陸續改善，大致尚好。養路方面則每十公里設一道班

。平均每一公里有養路工人一人。

業務範圍。以軍運為主。自三十年十一月成立，接車三百十八輛。運量為單程二千噸，約合三百萬噸公里。仰光淪陷，降至五百噸，七十萬噸公里。至去年車輛增加，運量又增為單程三千噸，合四百五十萬噸公里。所運大都為兵工器材、航空器材、部隊與油料。貨運，在仰光淪陷前，尚有桐油輸出。勝利以後客運較多。

空運接轉。本局曾担露益、陸良、瀘州三地空運接轉。內中以露益與陸良兩地業務，更較繁重。雲南分局可徵租商車。本局則完全局車自運。

機料管理。配件以外源中斷，祇可自製，尙能應用。修車廠、修理所、經陸續增加，現有三廠三所。車床三具增加至三十九具。發電機三具增加至十三具。竭力撐持，故尙未因缺料而致車輛停駛。

經濟情形。除車輛及材料外，第一年為贏餘時期。第二年收支勉可平衡。第三年酒精日貴，公路損壞處又須修理，支出浩繁。可謂負債時期。亦為最痛苦時期。第四年略有贏餘，當可還清債款。

連日得聆各省報告。謹再貢獻個人意見於次：

各省公路局處之困難，與直屬各路局之困難類同。可謂難兄難弟。省公路局處固屬枵腹從公，而各直屬路局因負荷繁重，經濟有限，無不深同此感。此種矛盾現象，究其原因，計有兩點。一為技術設備之不夠。二為自給自足之不徹底。自給的條件是要有營業上的自由和合理的運價。許多與業務無關之開支，亦可不必由路局担负。自給自足或尙可能。

各局辦理軍運工作，可謂大致均已達成任務。而客運方面，則缺點太多。今後公路政策當以便利民衆為目標。收穫必大，效果必宏。

### (十)川湘公路管理局副局長范澤山報告

本局於去年元旦成立。由幾個機關改組而成。雖有改組，工作始終照常，未嘗間斷，原轄公路線一  
九六四公里。兼辦航運，有水運線二二四四公里。開始復員運輸，又增加沅陵、長沙間公路線七一九公  
里。

川滬局主要貨運，是將四川物產外運濟湘。湘產茶磚運川。轉運至西北，接濟新疆。押運茶磚員司  
，中途致死者已有多起。軍運方面，是代六戰區運送軍糧。目前運輸工具，共有汽車三百五十四輛。輪  
船十六艘。汽船二十艘。木船五百四十隻，局址現已遷至長沙。藉可推進收復區之業務。三十四年的運  
量六六七一七噸。可分為二五二六萬延人公里，一四二二萬延噸公里。但客貨運都是單程。三十四年度  
回空的虧累，已達四億五千萬元強。

機務方面，僅有修理，保養場四所。車輛交司機保養，勉強應付。希望今後加強機務基礎。充實燃  
料輪胎。運費亦應合理調整。

### (一) 西南公路管理局芷江分局局長周鳳九報告

芷江分局成立於三十四年七月，局址設在昇縣，(湖南湘西)，其工作任務首先為配合三，四兩方  
面軍，修復破壞路線，隨軍向前推進，由靖縣至桂林及由榆樹灣至寶慶兩段，敵人投降後，復奉令趕修  
由寶慶至衡陽，衡陽至長沙，及寶慶至湘潭，各破壞路線，其工作範圍，除修復破壞路段外，尙負由甘  
巴嘴至榆樹灣，及由三穗至靖縣兩段，長五七六里之改善及養路工程，未辦運輸與管理兩項業務，

修復破壞路線，計(一)靖縣至桂林二八〇公里，(二)榆樹灣至寶慶二五九公里，(三)寶慶至  
衡陽一三五公里，(四)衡陽至長沙一八二公里，(五)寶慶至湘潭一四七公里。以上總共為一〇〇三  
公里，其破壞程度，路基約佔全部四分之一，橋樑則約百分之九十。

榆樹灣至寶慶，及靖縣至桂林，於三十四年九月通車，寶慶，衡陽，及寶慶三段，於同年十一月通

車，此項工程，其橋梁部份，除靖桂段外，尙在繼續興修，預計本年三月底可以竣工。

修復破壞路段之工程標準，除靖桂段已可通車，其臨時便道便橋不再加強改建外，其餘者：（一）路基均經照原有標準修復，（二）路面全部鋪有簡易路面，現晴雨均可通車。（三）橋梁大半可達到半永久式，載重為十至十五公噸，其他如渡口設備，甚爲簡單，祇能應付普通運輸，即每日只能渡車六十至一百部。

本路爲復員路線重要之一，現每日平均有公軍商車一百輛行駛，茲者修復工程，已將告一段落，惟以修築之時，受時間及經費之限制，路面及一部份橋梁工程，尙待加強，尤其湘潭及下攝司兩渡之改善與維持，應特別注意，方可渡過本年雨季，庶使交通不致中斷，此次修復工程，因時間迫促，人力物力一時不易集中，設非軍事機關，地方政府暨沿線民衆之竭力援助，殊難達成任務，此種軍民合作精神，實值得附帶報告者。

### 一（一）（二）陝豫聯運處處長周延俊報告

在揚子江以北的後方，回到收復區惟一之交通路線，就是隴海鐵路。但全線中斷，且破壞程度嚴重，非短時期所能恢復。因此本處奉命成立，辦理這一段聯接鐵路交通的運輸。因爲成立期短，可報告資料較少。

一、車輛 本處成立時，奉命由雲南分局及川滇東路局撥車應用。後來因爲從畢節昆明轉撥，所費時間太久，乃向第一長官部洽請撥給一部份車輛。連同川滇東路之三十輛，雲南分局之二十一輛，昆明修車廠之三輛，商車一百二十五輛，共計二一九輛。在途者尙有百十輛。

二、業務 潼（關）洛（陽）一段，全長二百六十一公里，因爲路面未鋪，橋樑未修，一天行程需走兩天。本處積極趕修，於十月二十五日通車，開始復員運輸。到月底止，運量爲五百四十人。十一月

份運量爲四千五百人。十二月份運量爲八千二百人。一月份至十一日止，運量爲四千二百五十人。比較起來，一月份比十二月份增加百分之七十。十二月份比十一月份增加百分之八十。十一月份比十月份增加百分之四十。因爲車數增加，所以運量也逐漸增加。

最後以服務公路運輸界八年之經驗，陳述希望兩點：

- 一、戰時公路運輸，畸形發展，機構複雜。一條路線上，有十幾個機構在管理，在營運。主管的人儘管用盡心思去辦，可是在這種複雜環境下，要想辦好，實在不容易。勝利以後，這種不合理的現象，應該結束。以後除了省道局、國道局、以及商業公司外，其他機關不應辦理運輸，以免重複分歧。
- 二、聽到各省公路局報告。安徽公路局可用車只有十五輛。河南公路局只有十六輛。浙江公路處只有十七輛。而上述各省都有四千里以上之路線。平均一百公里有車一輛。再看國道局如何，在軍事時期，祇達到十分之一任務，有十分之九任務達不到。但是看到報紙的記載，有若干人待車。同時又有軍事機關，接了車而不用。希望將來新車進口後，如何合理分配，如何適當運用，應有統籌辦法。同時今後接收的車輛，無論如何，必須要物盡其用。

### (一三)粵桂公路工程局副局長陳錦松報告

本局現轄柳曲、荔黃兩段公路，分屬粵桂、湘桂幹線，均因上年暴敵侵入，遭受嚴重破壞，本局於本年七月奉命籌設時，在湘桂線上敵軍開始由柳州向桂林敗退，在粵桂線上，則雙方尚在桂屬鍾山對抗，爲配合軍事反攻，特成立本局趕修粵桂公路，並儘量利用鐵路員工材料，以期迅速事功，至八月中旬敵人忽告投降，以配合反攻之搶修工作，一變而爲交通復員之修復工作，經先後奉令負責修復粵桂線列爲第一期緊急工程，修復湘桂線桂段列爲第二期緊急工程，分別限期趕修通車。

本路柳曲線，自廣西柳州起，經雒容、榴江、修仁、荔浦、平樂、鍾山、八步、感揚關、入粵境，

經連山、連縣、乳源、至曲江止。計程六五一公里，沿線橋梁永久式者，均被炸毀，半永久式及臨時式者，多被焚燒，稍有殘存，亦已朽壞，惟柳州至荔浦一段，曾經部隊工兵及第一工程總隊，來路搶修，搭設便橋，或逕由河床過車。現柳曲線，自本局積極搶修以來，由柳州至八步，早於九月底通車，由八步至曲江，於十一月中旬通車，並遵戰運局電令，將坪石至曲江段，移交粵省公路處接辦，本局除維持連縣至坪石，得經常通車，已將人員調至連乳曲線，趕修幹線工程。

本路荔黃線由荔浦起，經陽朔、桂林、靈川、興安、全縣、至黃沙河湘桂邊界，計程二六一公里，該段公路前因敵人退出黃沙河後，即告投降，破壞工作全在桂段，橋梁幾全部摧毀，路面前以湘桂鐵路通車後，車輛通行較少，久失養護，槽坑缺穴甚多，收復以來，以軍事急需，已由各部隊工兵架設臨時便橋，但多因陋就簡，不合載重標準，僅能應付一時，現經本局擇要加固或暫改臨時船渡，已無礙行車，該段正橋刻在加緊趕辦中。

本路修復標準，奉戰運局指示，路基路面修復至原有狀況，橋梁永久式者，載重十五公噸，臨時式者載重十公噸，便道上之便橋，載重八公噸，並奉飭先行趕辦通車，於短期間內再行逐次加強本路，前以工款未能充分撥發，工程約分兩期辦理，現本路初步搶修工程業已完成，正式修建工程正在趕趕中。

本局辦理柳曲，荔黃兩線工程，大部份工款均用於橋梁之修建，至路基，路面，因奉令修復至原有狀態，並以經費不敷，僅將挖毀路基予以回填，路面槽洞加以填補，並將全線路容，施以整理，又柳曲線內渡口共有九處，鍾山及栗源堡兩處，係臨時船渡，大橋在修葺中，荔黃線內渡口共有五處，內馬嶺，潘莊，甘棠渡三處，係臨時船渡，木橋均已修建。

本局成立之始，以本路沿線甫告收復，人力物資極為缺乏，至本路工款，奉核准為二十二億餘元，比本局原呈概算數為低，以之舉辦荔黃，柳曲兩線修復工程，並兼辦理、坪、韶線通車工程，實感不敷

，又本局以辦理修復工程，未列養路費用，現通車路線月須經費維持，沿線各渡口，亦由本局管理，支出增繁，並為前所未計，故本局現正一面緊縮工程費用，並飭限於本年二月底完成，以便移交管理機關接管，俾本局經費或不致超出預算。

### (一四)南京區辦事處處長張炎元報告

南京區辦事處於三十四年十月一日成立。迄今共計三個月又二十三天。成立以後，最先接收者為公路運輸工具及工程設備。次為船舶。船舶係會同招商局接收後，交招商局使用。由本處調度。綜計在京調配之船隻，上駛至武漢運輸部隊，共官兵七萬餘人，馬五千多匹。此外尚有憲兵第九團一團，自滬調運天津。另調度一船，載運日俘官兵，自京開往日本。由本處派員監理。水運工作於十二月十五日奉令結束。移交全國船舶調配委員會南京辦事處辦理。

公路部份，由公路接收委員會接收後，移交本處之客貨車共七十五輛。經檢查後，有六十五輛均達報廢程度。另由陸軍總部撥交者一百輛。整修後，亦祇四十四輛勉可駛用。

工程部份，自奉命趕修本區內各公路線後，現已修復者，有京杭國道，南京至句容段。其餘正利用日俘積極進行修復。

此外略抒個人感想，供諸位參考。

七八年來，一般人批評公路工程不合標準。運輸成績不良。公路交通已成強弩之末。惟個人認為八年以來，我國整個國家凡事均落人後。舉凡教育、經濟、財政均難盡如人意。公路成績亦未例外。惟捫心自問，公路工程人員在艱難困苦之環境下努力工作。負責運輸人員不辭辛勞，在路上往返奔波，流血流汗，支持抗戰。當日滇緬路上如無公路從業人員之努力運輸，則恐後援之三十六師兩團人亦不能運到，惠通橋、保山，下關也將動搖。當時情形，試思又將發生如何的變化。



我們的公路五年計劃，是極偉大，極艱巨的一件工作。我們今後唯有集全力量來推進五年計劃。完成修復收復區公路計劃。希望五年計劃五年如期完成。收復區修復計劃最短期間完成。

### (一五)上海區辦事處代表鄭汝驛報告

上海辦事處，成立迄今，共三個月，辦理業務計分水運，及整理陸運之物資、器材。

水運工作，不作報告，關於陸運者，上海區接收之物資甚少，僅破車一三五輛，中僅五輛可用，餘均報廢，辦事處成立時，附近各公路均未通車，故運輸方面，實無重大業務，監理所未設立，委託市公用局合辦，部長到滬以後，經呈請部座，向第三方面軍接收一部份車輛，途物資運輸處成立時，即以移交。

工程方面，路線初無指定管轄範圍，內計有京滬、滬杭、杭徽等，均經八年抗戰破壞失修，經派員四出踏勘，費時兩月，已完成之工作，共一千三百餘公里，四條路線中均有雙重關係，如京滬公路，原有兩線，建造時固然各有其理由，惟目前不能將兩路同時興修，故選擇自滬經蘇州、無錫而至南京，現已勉強通車，尚有滬杭一線，經勘察後，決定非修不可，尤其善後救濟總署一再催迫，想不久當可施工，杭徽路為通達內地之重要幹線，已擬具整個預算，呈請大部核示，京杭國道正與南京辦事處分工合作，計劃亦呈大局，不久當可實現。

上海情形特殊，美軍總部駐滬，善後救濟總署亦駐滬，善後救濟物資到滬者很多，本處最注意者，即為各項公路器材，惟現尚無法接收，聞已到有一千餘噸，在目前最缺乏而最需要之際，如無整個辦法接收，將來恐有困難，故於大會提出報告。

其次美軍過剩物資，願作價讓給此項物資均合我國需要，惟美軍表示，只須大部決定後，與行政院駐滬代表洽妥，可以交我方接收，尤其各路所需橋樑器材，美軍方面存儲太多，故實極合用也。

上海附近搶修各公路，均因軍事關係，簡單速成，今後自應繼續加強，如現在修成之京滬路，實與標準相去太遠也。

### (一六)平津區辦事處處長羅英報告

一、接收工作 敵偽佔據華北時，所有公路，計國道三十線，八千一百二十一公里。省道六十九線，九千零三十五公里。共一萬七千一百五十六公里。跨冀、魯、豫、晉、熱、察、綏等省。但無一專門機構主管其事。運輸業務，由敵人華北交通公司管理之。工程施設，由偽工務總署主辦之。修養車輛，由敵人華交公司，與自動車株式會社辦理之。本處接收陸上運輸設備與工具，即以上列各機構為對象。均經呈准長官部。飭敵偽移交本處。或本處與其他有關機關會同接收。

(甲)運輸部門 接收敵人華北交通公司，為交通部特派員主持。經由本處派專員，至特派員辦公處，主持接收自動車部及廠所各機構。刻下尚未移交本處。

(乙)燃料部門 敵人華北自動車工業株式會社，修配廠所庫，備設華北各省。除因交通關係尚未普遍接收外，平、津、青均已接收開工。其他汽車配件商行廠庫等，亦經次第接收。計接收各處約三四十處。員工千餘人。

(丙)工程部門 偽工務總署，主辦各項建設工程。內設五局，一處，及會室等。外設七局，一處。此外有專門學校，觀象台等。經會同各有關機關，分別接收。除因交通與環境關係，太原，保定兩局尚未接收外，其餘均已接收完竣。

(丁)其他事項 偽工務總署所有人員，酌留五百餘人。其中約三百人歸本處接收。北平西長安街房屋兩所由本處接管。惟枝節頗多，時須應付。能自建房舍，可一勞永逸。唐山，石門兩地房屋，由本處與水利會會同保管。

(戊)試驗所 僑工務總署有材料試驗所一所。設備甚周。關於橋涵，路面，及其他建築材料均能詳細分析研究。

二、各部機構 平津區設辦事處於北平。物資運輸處於天津，青島。材料分庫於北平，天津。修配總廠於天津。分廠於北平。保管處於石門，唐山。別有濟南代表處，平塘公路改善工程處。共十一處。

三、業務情形 除運輸與機料部份由各主管另行報告外，約述如次。

(甲)改善工程 天津至塘沽公路長四十餘公里。年久失修。現改建木便橋十四座，洋灰水管一座。塘沽附近路基，加寬增高。現正開運石子，修築路面。

(乙)查勘 平津間公路長一百二十餘公里。會兩度查勘均以八路軍關係中途折返。第三次隨美軍車通過。查得所有橋梁尙完好。路基，路面，破壞三四十公里。其餘碎石路面廿餘公里，餘為三公尺寬混泥土路面，均可使用。平塘公路全部改善工程費約一百十七萬五千萬元。

塘沽，山海關間公路長二百四十五公里。修復土方三百五十萬方，橋長一千五百公尺。約需費十三萬五千萬元。

(丙)監理工作 本處奉令辦理車輛右行後，即分電各有關機關，協助辦理。並通知各運輸處，代表處，會同地方政府施行。於北平，訓練警士，張貼通告標語，廣播要點。於元旦實行，頗稱順利。

自奉令登記車輛，駕駛人及技工後，即電請有關機關協助。並通知各運輸處，代表處，同時辦理。青島已辦理完竣。平、津、濟正進行中，北平已登記及檢查汽車八百餘輛。登記駕駛人及技工二千七百餘人。惟市政府擬另行辦理，現正洽商中。

四、計劃公路網 本區北以張家口，南以石家莊為中心。北平居中控制。計甲等十一線，五千三百七十八公里。乙等十七線，四千七百四十一公里。估計修復費約二百七十餘萬萬元。刻下總局規定路線

網，稍有變易。自當遵照修正，重行計劃。

## (一七)武漢區辦事處處長聶肇靈報告

(一)計劃與洽商經過 本人奉命到漢，一面辦理接收敵偽公路物資，一面成立辦事處，推行大局委辦及地方聯繫各事項。當時計劃可分三點。(1)關於漢宜公路恢復問題，本人認為係恢復後武漢區最緊急之任務。雖航運已另有機構管理，惟秋冬水淺，川江航運困難。船隻更不敷支配。滯留宜昌待運人員，當不在少。擬具恢復漢宜路緊急措施辦法十項。一面呈請大局核示，一面與鄂省當局商洽。合作成立機構。集中中央與地方人力物力辦理。九月底 部長蒞漢指示，漢宜路仍由鄂省府主辦。由大局補助修理費五千萬。飭由本處派員督導。茲該路已勉強通車。惟運輸能力有限，為謀迅速輪送滯留宜昌旅客起見，實有及時加強必要。本處正與鄂省公路局計劃中。(2)修復武漢區復員公路幹道計劃。武漢區地處華中，為復員必經要道。水路既限於船隻，又以水位低落，航運大受影響。鐵路亦因疊遭破壞，且材料燃料，均感缺乏。公路輔助，實為要圖。爰會同夏特派員，擬訂修復武漢區復員交通公路幹線計劃，備具節略，呈送大局核奪。同時與鄂、贛、湘三省府分別洽商結果，原則上均表贊同。其內容係以武漢為中心，分別修復京川、(即宜昌經漢口至安慶、南昌)汴粵、(即長沙經武漢而達開封)另有花老、(往陝西)湘贛、(長沙至南昌)南潯、(九江至南昌)等線。但以種種關係，未能全部見諸實施。(3)武長段公路，鄂省府因疊奉軍事當局催促，商請本處接收趕修。經擬訂實施辦法五項，呈奉大局核示，仍由湘鄂兩省主辦。由中央補助修路費各二千萬元。經本處派員督導實施。六戰區長官部並召集交通小組會議，討論利用敵俘修路計劃。現正分別實施中。其他鄂境各路，由大局補助趕修費一億元。襄東路補助費二億元。刻正分別趕修中。(4)贛境公路，亦經本人親往接洽。結果國道幹線，同意本局接收。又南潯路，由大局補

助修復費六千萬。 (5) 湘境公路，亦經派員接洽。表示遵照中央規劃辦法辦理。

(二)業務

(1) 籌辦空運接轉。上年九月間，奉兼局長面諭，籌設漢口空運接轉處。經於十月五日成立。暫由本處兼辦。并洽請六戰區，調撥汽八團汽車(一〇〇)輛。担任接運美資任務。自十月十六日開始，工作進行，尙稱順利。嗣由大局派林處長接辦。十一月月上旬交接竣事，繼續工作。本處僅負督導之責。(2) 舉辦車輛登記。本處奉令後，即登報公告，在武漢兩地先行成立車輛登記所，開始舉辦。軍督察處即將登記事項，移交本處辦理。軍、公、商車輛統一登記。復於重要地點長沙、衡陽、南昌、九江、開封、宜昌等處，派員前往設所。籌辦車輛登記事宜。(3) 舉行車馬右行宣傳。本處奉令後，當經分電武漢各有關機關，及湘、豫、鄂、贛等省市與公路機關，積極準備。并由本處印製各項圖書標語，張貼街衢要道，以廣宣傳。并召集武漢有關機關，舉行會商，宣傳，執行，糾察等辦法。於去年十二月二十五日，由本處主辦車輛右行宣傳週。自本年元旦施行以來，成績良好。尙未發生事端。(4) 調查本區各路概況。江西方面，已派員前往調查。其他各幹線，以經費人手均感缺乏，未派專人調查。現湖北方面，僅就派員赴鄂建設廳及交通專業管理處，洽詢各路情形。一面飭由派赴湘鄂兩省督導工程師調查。并搜集材料，以資參考。

(三)接收敵偽物資，車輛及修車廠。本處接收華中運輸公司漢口支店，國際運輸公司物資，已分別派員接收完竣。並列冊呈報。本區爲恢復華中公路運輸，需要車輛至急，迭經分洽各有關機關。刻軍部所接收之汽車，已奉准撥交本處(五〇〇)輛。惟大都損壞，均需修理。已開始陸續接收中。至武昌義莊、漢口橋口，兩汽車修理廠，軍部接收後，均交由第二補給司令部管理。迭經分向各方洽商結果，業由軍部電令六戰區長官部借撥一廠。交由本處接辦。仍正洽接中。

(一八)廣州區辦事處處長馮君銳報告

廣州區辦事處，於去年九月二十五日成立，業務為接收公路，區辦事處管轄區域，計有廣東、廣西、福建三省，但接收之物資太少，僅卡車八十九輛，四個修理廠，一個修理所，一個酒精廠，一個機油重煉廠，一個翻胎廠。

公路工程，向屬省公路局，困難情形，與各省公路局處相同，廣東廣西福建三省公路，在抗戰前，行車路線達二萬公里，內中僑胞款，有一萬億，如能廣大運用，必可得相當之效果。

聽說有若干外商在天津、上海、廣州、成立運輸公司，在原則上，外商方面協助，自可同意，惟目前的上如因自己辦理不好，而任外商辦，似覺不妥。如民國二十五年之京滬路，一面通車，一面修理，小包車行駛，尚須掛跨越牌照，蘆溝橋戰事發生後一個月，後方勤務部方始成立，運輸基礎，已經如此不健全，至於行政方面，一再改組，效率當然更低，抗戰以後，整個行政效率低落，整個國民道德與生活，均不良好，公路運輸，以不良好基礎，在不良好環境，成績焉能良好，而況運價半年方調整一次，燃料之酒精價格，則一月調整一次，如此艱難困苦下，辦理工作，渡過八年抗戰，現在勝利以後，抹煞一切而任外商來經營，恐非善策，期有所檢討焉。

### (一九)京滬物資運輸處長黃壽膏報告

京滬區物資運輸處，於去年十二月一日成立，距今天還未到兩月，在出席各機關中，可算是最幼稚的一個，本處業務範圍，計有京滬、京杭、滬杭、杭徽、京蕪屯等五線，及京滬空運接轉業務。

上列各條路線，有的已可通車，有的尙未能通車，有的可局部通車，詳情已由各有關主管報告，已修復路，經本處通車者京滬路有滬太路一段，最近擬延長至常熟無錫，另有一支線，可通瀏河，京杭路已通京句一段，計劃接通溧陽，杭徽路已通杭州至臨安一段，計劃通至徽州，京蕪屯路，已通蕪湖至屯溪，最近京蕪鐵路，奉令拆除，則京蕪路將恢復通車，現已積極準備，其餘各線，當隨路面修復工作，

準備通車。

各路線在戰前有承辦之民營公司，戰時受相當重大之損失，雖然現在抗戰，已獲勝利，路亦修復，但各公司非短時期，所能恢復，且各該路均爲重要幹線，關係復員，交通未復，影響治安，故需要通車，非常迫切，路修復後，既不能待各該公司之復原，必須儘先通車，以恢復交通，爲顧維各公司權益計，如滬太線，過去有滬太公司，辦理成績良好，規模亦大，故於路修復後，與本處合作，車輛油料等由本處供給，車站業務由公司辦理，此外如杭徽路，全長二百餘公里，但情形複雜，就杭州至臨安段中，即有兩個公司，一爲杭餘，一爲杭餘，一爲餘臨，目前各公司本身，均無適當之辦法，故每日祇行駛一二輛車，以維持交通，其虧損數，則由本處酌予添補，總之本處今後唯在設法儘量通車，以服務精神爲工作之主旨。

本處因通車不久，尙談不到盈虧，至於開辦費用，則所領者甚少，故艱難困苦情形，實與各機關相同者也。

最後，因本處之管轄範圍，包括蘇、浙、皖、贛四省，籌備之始，承各省長官尤其各省公路局處長之大力扶助，一切困難，均得解決，特向各位敬誌謝忱。

(二〇) 平津區物資運輸處處長陳瑞齡報告

- 一、接運美軍高級將領 三十四年九月，本人奉 命抵平。值美軍在津登陸。當于十九日到津籌備接運。
  - 。一方租借車輛，一方預備住處。二十日美將領下機着陸，均係本處接送。
- 二、美軍登陸運輸 美軍登陸前，本處參加美將領會報，討論登陸後運輸程序。由本人向僑天津鐵路局籌備車輛，調用人員。並會同僑工務總署天津工程局，勘查津塘公路，該路年久失修。即着該僑局連夜搶修。限三日內修竣備用。美軍在塘沽登陸後，兵員物資均由本處調度接運。

三、美軍油資運輸 美機空運國軍至北平，所需汽油，器材，係海道運至塘沽，由本處調度，運至北平南苑，西苑兩飛機場。

四、國軍抵平運輸 陸軍第九十四軍及九十二軍空運至北平。著陸後，均由本處用卡車接運。

五、九十四軍運津 九十四軍調駐天津。由本處調度車輛，運至天津、塘沽、唐山一帶。另有四十三師運駐秦皇島。

六、秦皇島國軍登陸運輸 陸軍第十三軍及五十二軍海運至秦皇島。本處派員攜帶電台，趕赴該地，調度車輛，分別接運。

七、督促修路 軍運煤運正亟之時，鐵路破壞最甚。軌、電線時有拆毀。經與路局商組工程列車三列，電信列車兩列。分赴津榆間，隨時搶修。並由本人會同美軍第一師團司令官，親赴各地，督促搶修。現已暢通。

八、調用日軍野戰部隊搶修鐵路 日軍野戰第十三大隊，共四百人。十月二十八日，奉 部長手諭，將該隊集中，發給應用工具。並經石特派員商定，先行搶修津浦線滄德段，現正工作中。

九、鐵路軍運事項 前時本人奉命，辦理軍運。自本年元月一日起，移交後勤部第二區鐵道軍運總指揮部。美軍接轉事宜，本處仍舊承辦。

十、督促煤運 本處應市政府暨美軍部之請。會同路處，調度車輛，運送古冶煤至秦皇島、天津、北平等處。

十一、辦理美軍官兵客運 美軍總部商請本處，分在天津、北平、塘沽、及秦皇島等處，辦理美軍乘車換票手續。由本處墊款，向鐵路局代購車票。分期向美軍開單結算。

十二、輸送日軍及日僑返國 日軍經美軍繳械後，連同一部份日僑，均由美軍陸續以軍艦運送返日。鐵路運輸，係由本處調度車輛，運往塘沽。



十三、輸送返國華工 我國在日華工已由美軍陸續輸送返國。到達塘沽後，均由本處調配車輛運津。

十四、辦理車輛改靠右行 本處自奉 命辦理車輛改靠右行，力事宣傳，除招待新聞界及軍警各界外，並印貼標語，廣播宣傳，會同警局通知本市保甲，按戶發給右行須知。本年元旦實施時，除警局全體長警出動指揮外，本處亦派員指導。情形頗稱良好。

十五、辦理汽車、及駕駛人、技工登記 本處奉命辦理汽車及駕駛人技工登記。於今年元月二日開始。至十五日止，已登記公用車三十四輛。軍車七輛。商車二百五十四輛。自用車四十九輛。共計三百四十四輛。駕駛人計登記一千零三十二人。

### (二) 漢口空運接轉處處長林紀猷報告

(一) 成立經過計分三部份報告 漢口空運接轉處，於去年十月五日成立，自日本投降以後，需大量軍隊，赴收復區接收，當時鐵路，公路、水運、均未暢通，政府商由美軍運輸機運送，惟運輸機運到後，需要地面汽車協助運輸，由美軍請求於京滬、平津、武漢、成立空運接轉處，以便接運。

(二) 車輛情形 成立之時，並無車輛，空運開始之際，一切設備，均感缺乏，經洽第六戰區以輕重兵汽車第八團車輛來担任，歸本處指揮調度，故工作深感困難，後經大局商請軍政部於所接收日方車輛內撥一百輛，惟武漢區接收僅十輛。

(三) 業務情形 本處業務，分機場內與機場外兩種，前者為飛機場與倉庫之運輸配備工人場內工作，後者為碼頭至機場之運輸，自十月十日起至十二月二十日止，共接運七九二〇人，接運里程為一三四七四二公里，收入與開支，勉可維持。

以後美軍軍機大部撤退，空運業務日減，除北平東北尚辦空運外，已無大規模之業務，故擬將接收車輛，辦理宜昌至漢口之客運，以協助復員工作。

## (二二)平津區汽車修理總廠副總廠長鄭炳報告

本廠係奉前戰時運輸管理局命令，接收敵營華北自動車工業株式會社，並與平津兩地黨政接收委員會，洽委接收一部份與汽車修配有關之日營小工廠，以「華自」為主體合併改組而成，於上年十一月十九日正式成立。本廠所接收各廠，雖有九石公司等十三廠之多，但均係小修理廠或製造少數輪胎電瓶之廠，祇能作配合修理工作，華北自動車工業株式會社之規模雖較大，亦僅能担任修理工作，本廠接收以後，承襲其過去業務，繼續辦理，並遵照局定公路機務政策，以建立華北公路汽車保養修理網，及準備製造汽車為目標。故除於天津設立汽車製配廠外，並於華北各適當地點，設立汽車修理廠，就「華自」各地原有機樁，視現在需要情形斟酌損益之。

### 業務計劃

甲、製配部份：(一)適應政府廢除人力車之政令，設計製造小座車式之三輪卡，用以替代人力車及小汽車，且為將來製造小汽車之基礎。(二)製造汽車各種配件，供應修理配換之用，以期達到製造全部汽車之計劃。

乙、修理部份：於華北各地成立保養修理網，為所有公商車輛服務，以發展公路運輸。

### 三·汽車業

#### (一)江蘇省民營汽車公司聯合會代表朱愷儔報告

江蘇省民營各公司開大部召開公路會議。紛紛到滬。公推愷儔代表來京陳述。民國十七年前蘇省僅有鐵路。地方人士鑒於自鄉鎮達都市之交通困難，乃籌築公路。並以築路經費鉅大，爲期集股踴躍，故請求政府給予專管權及規定專管期限。普辦者爲滬太長途汽車公司。迨後紛紛繼起。約共有十數單位。初時政府未專設管理機關。各公司爲技術上之研究改善，爰有京滬蘇民營汽車事業聯合會之設。抗戰開始，各公司均奉令集中車輛以供軍運。竭各公司之人力、物力、財力以供軍用。各商公司之爲國効力未敢落後。政府西遷，愷儔與各員工亦追隨西上，繼續爲國家服務。

勝利以後，愷儔及各員工紛紛返滬。目睹錫滬、滬太、鎮丹、金溧各路橋樑全損。路面則已八年未修。非但亟盼政府早予修復，並以各公司損失較重，車輛無力自贖，請由接收之敵僑車中擇優撥給。或由公司承租，辦理客運。並請政府多多提倡民營。恢復各民營公司之權益，以期事業之發展。

#### (二)浙江民營長途汽車公司聯合會代表金湯侯報告

浙江民營長途汽車公司之性質，分承築與承租兩種。承築者計有十一個單位。共承築四百八十公里。承租者有七個單位，合共五百數十公里。均係浙江省公路局所築。各公司訂約辦理營運。恪遵政府法令。票價力求減低。有一時期，甯紹公路商營公司票價，且較公營者低廉。

抗戰時期，各公司車輛奉令徵作軍運。金山衛之役，有大蒙天十輛，朋馳車八輛，應徵後，全部覆沒。司機死難者六名。此外各公司車都被征調，損失殆盡。

勝利以後，浙省府及公路管理處，力謀蕭曹、紹興恢復通車。湯侯遲於雙十節租卡車十輛。首先行駛，以利商旅交通。甯、紹、召屬公路均屬民營。原有公司七家。茲已歸併爲三。杭徽、杭餘、餘臨、諸公司現亦正謀合併。均想充實力量，以期服務更可週到。

民營公司之願望與請求實基於兩個問題。

一、爲事實問題。浙江各公司過去辦理情形，不敢自詡爲如何完美。但就養路言，凡經過蕭曹、紹曹公路者，嘗有正確之批評。

二、爲法律問題。過去各公司承辦，均訂有專營年限之契約。是以各公司能不惜犧牲，完成任務。想大會諸公嘗能爲民營公司設想，商得一公平合理之決策。謹竭誠請求。敬祝諸公健康。

## 丁、答詞

### 一、各省公路局處主管代表安徽省公路局局長馬一民致答詞

一民代表各省公路局處同人敬致答詞

各省公路局處同人參加此次具有歷史意義的公路會議，甚感榮幸

此次各位，參加大會，收獲非常偉大除了聽取各位所發揮寶貴的意見之外，今後我們不但有了縱的聯系，而且更發生了橫的關係，我們在大會期內彼此得以認識，彼此意起得以溝通得以交換，尤其是最大的收獲。

現在各省局處同人有四點意見

(一)各省局處情形，都已經報告，報紙亦有發表，公路大都是土路便橋，車輛至多不過一二十輛，少則不過幾輛，一省主管的公路機構如此破碎貧苦可憐，我們爲了國家願意吃苦，但希望吃著有出路，出路是什麼，就是希望有大量的車輛，充裕的經費可以造路更需要造洋灰路來行車。

(二)各省公路局責任重大，物資缺乏，無米之炊，巧婦難爲，希望當局對於各省局處儘量補充加強使我們能達成任務。

(三)各同人對於大會意見固然應當接受，今後當秉承大部大局意思去做接受命令，同時希望大部大局不容指示，自當盡力去做，以後希望大部大局多給工作做。

(四)我國公路業務，殘破簡陋，車輛全靠外來，今後欲其發達全靠大家努力奮鬥，我們應當研究科學進上時代。

最後我們常常見到標語口號，我們今後應以行動來表示，凡是大部大局指示事項，一定以行動來表現擁護。

此次承南京辦事處招待周到，代表各省局處同人十二分感謝。

## 二、交通部公路總局各局處主管代表南京辦事處處長張炎元致答詞

今天是公路會議閉幕典禮的一天，炎元敬代表本局各局辦事處各運輸處，同人向各長官致個人及大家之意見。

六天來恭聆各長官訓詞和各代表報告深知八年來中國交通事業雖在異常艱難困苦中沒有達到目的，但是由於賢明長官的領導，由於盟邦的同情協助，和同人的犧牲奮鬥還能在各人崗位上有今天之成就。

抗戰勝利，建國伊始，任重道遠，更倍於昔，我們想到千萬軍民，尙待復員。文化教育，尙待推行。經濟建設，尙待開發。等等責任之重大，深願在長官賢明領導之下，一心一德，羣策羣力，執行國策，以期毋負國家暨長官之期望。

公路會議報告

# 公路會議提案及決議

## 甲 工務類

### (一) 國道省道之劃分

- 第一案 爲本省各公路。關於前定國道路線。如何重行劃定案。(江蘇省政府提)
- 第二案 請明定國道省道路線。以便分行負責管理案。(平津區物資運輸處提)
- 第三案 速劃分國道省道。確立主辦機構及局處職權案。(東南分局提)
- 第四案 爲國道省道如何劃分及管理案。(廣東省公路處  
廣西省公路局提)
- 第五案 請從速確定國道省道公路系統。劃分總局與省公路局直接管轄之範圍。以收分工合作之效用案。(上海區辦事處提)

以上五案合併討論。先交小組審查。指定許局長行成、周局長鳳九爲召集人。出席人魏鑑賢、熊哲帆、劉元瓚、楊樹松、李武喬、顧澤滋、過守正、馬一民、聶璧靈、羅英、郭增望、葛澧、鄭汝驊、潘超、陳松庭、陳邦傑、黃壽嵩、沈來義、韓茂一。

#### 審查意見

國道網計劃既經多方研究。詳細釐訂。并得軍事方面之同意。自無不合。至國道由中央分區設局辦理。省縣道由省方主辦。以收分工合作之效。亦均贊同。惟區局省局在毗鄰交叉地區辦理同類工作。對於工料單價。人員待遇。及經費撥發等項。自應同等待遇。以免互歧。擬請總局轉請(一)省局行政經費准列省級預算內撥發。(二)工程經費其應由中央撥發者請按時



撥發。(三)工料單價務求一致。(四)人員統一銓敘。待遇同等。(五)寬籌省道養路經費。  
決議 照審查意見通過。

第一案 爲本省各公路。關於前定國道路線如何重行劃定案

提案機關 江蘇省政府

說明：查本省各公路，在戰前經全國經濟委員會劃定。有京滬、京閩、京魯、滬桂、京黔、京陝、海鄭等、爲國道路線。茲 交通部公路總局將組設區局。亟宜重行劃定。以便分擔工作。

辦法：擬請公路總局重行劃定。俾資分擔工作。

第二案 請明定國道省道路線，以便分行負責管理案。

提案機關 平津區物資運輸處

說明：華北方面國道與省道之區分。迄今未有定案。以致路局活動範圍。莫由判明。業務方針。無從確立。

辦法：請明定何者爲國道。何者爲省道。使無混淆。俾與省運輸機構。分行負責管理。

第三案 請速劃分國道省道。確立主辦機構。及局處職權案。

提案機關 東南分局

說明：查 中央現對全國公路。何路由中央直接辦理。何路由各省主辦。似宜亟予規定。以資遵循。再各省公路工程經費。由 中央撥助者。中央所設督察機關之職權。亦應予以確定。俾便就近處理。以收迅速確實之效。

第四案 國道省道如何劃分及管理案。

提案機關 廣東省公路處  
廣西省公路局

說明：(從略)

辦法：(一)由大會商決劃分原則。國道部份由大會推定人員組織小組。根據原則。草擬國道路線網

。提大會通過。省道部份。由各省公路機構。根據原則。配合國道網擬定。

(二)各省境內國道省道。均由公路機構統一管理。或由中央另設機構統一接管。以一事權。擬請從速確定國道省道公路系統。劃分總局與省公路局直接管轄之範圍。以收分工合作之效用案。

提案機關 上海區辦事處

說明：查前淪陷區各重要各路。自抗戰勝利。其主管機關管轄之範圍。尙未確定。責任未經分明。工作有時易於延誤。似應早日確定國省道公路系統。以資劃分。其屬國道者。路政由本局直接管轄。其屬省道者。應責成省公路局辦理。如是事權範圍確定。易收分工合作之效。

## (二) 請撥修路工款

第六案 全國公路預算。擬請按照國道省道之長度現狀。依其實際需要。平均配撥。共期發展案。(陝西省政府提)

第七案 收復區內修路工程計劃預算。擬由省公路處局報由總局之各地分局核轉請款。以利督導案。(廣州區辦事處提)

第八案 爲辦理工程。核定及請款手續過繁。需時過久。難以適應急要。擬請另定辦法。予以簡化。以資迅速案。(浙江省交通管理處提)

第九案 爲邇來物價仍波動不穩。各項工程預算。動難適應。嗣後請准編列預備費百分之二十。以資流用案(浙江省交通管理處提)

第十案 爲完成河南省公路網。擬具本省公路交通建設計劃。請准予按期撥發工款。逐步實施。

公路會議提案及決議

當否請公決案。(河南省政府建設廳提)

第十一案 爲搶修及修復本省公路。所需材料及經費如何統籌支配案。(江蘇省政府提)

第十二案 爲修復公路工程經費。因受物價高漲影響。以致不敷。擬請願全事實。准予追加案。(江西省公路處提)

第十三案 請改訂撥補公路經費辦法。以赴事功案。(東南分局提)

第十四案 請撥助工程費。修築綠宜段公路。以溝通京川國道案。(湖北省公路局提)

第十五案 請撥助工程費。興修老河口至巴東段公路。以利鄂北鄂西交通案。(湖北省公路局提)

第十六案 請確定陝省公路計劃。并按應修新路工程及改善養護等費。分別配撥工程款。俾克依限完

成案。(陝西省政府提)

第十七案 請撥款興修湖南省各計劃線未完成之公路案。(湖南省政府提)

第十八案 請撥款興修本省公路案。(貴州省政府提)

第十九案 請撥款修復閩省公路路面橋涵案。(福建省長途汽車公司聯合辦事處提)

以上十四案合併討論

決議：請公路總局參酌辦理

第六案 全國公路預算。擬請按照國道省道之長度現狀。依其實際需要。平均配撥。共期發展由。

提案機關 陝西省政府

說明：查省級概算。原無公路建設專款。省屬公路。年來率多限於財力。不能依照事實需要改善養

護。抗戰期間。則僅因應軍事進展。臨時請由中央核撥工程款。從事修整。而轉變無定。時作

時輟。迄未克納入正軌。經常推遲。茲幸勝利到來。復員更始。則今後全國公路。無論國營

省屬。應查酌現實需要。統籌兼顧。無令偏枯。建設大計。分頭競進。交通要政。庶其有

身。

辦法：(一)國道省道有關國防經濟建設者。應就其長度現狀。實際需要。核編預算。分飭實施。

(二)省屬公路機構。如無特殊基礎。可資策進者。應請從寬配撥各項工款。扶持發展。

第七案 收復區內修路工程計劃預算。擬由省公路處局報由總局之各地分局核轉請款。以利督導案

提案機關 廣州區辦事處

說明：日寇投降。國土重光。各收復區公路。大多失修。不能通車。亟須迅撥鉅款。限期趕修。惟該項復路工程。均由省政府建設廳公路處派員勘查。編擬預算。再行層轉請撥。中間週折過多。往往延時誤事。且各區工程進度如何。亦須中央派員實地監督指導。為謀復路工程迅速完成。早日恢復交通起見。上項核轉請款手續。及監修工作。擬即責成各區分局辦理。舉凡各省公路處對復路工程計劃及概算。統報由各該區分局核轉總局撥款。限期趕修。并於技術方面。可隨時予以指導。

第八案 為辦理工程。核定及請款手續過繁。需時過久。難以適應急要。擬請另定辦法。予以簡化。以資迅速案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：查目前辦理工程。輒須先行呈請核定。應否舉辦。再遵照核定大數。編擬計劃概算。呈請核定。然後分期撥款。迨核定撥款之日。動輒需時半年。少則數月。而急要工程之急待舉辦者。或則因逾時已久。預算不敷。再請追加。又需相當時日。實費周章。擬請酌量情形。予以簡化。以資迅捷。

辦法：1.凡中央指定應行照辦之工程。應請於每年年初核定綱目及大數。各省呈請辦理之工程。由各省於每年年初擬具計劃概算草案。呈請核定。以後即按核定計劃及大數實施。

公路會議提案及決議

2. 凡中央指定應行興辦之工程。其綱目及大數核定後。應將所需經費。全部撥付。各省呈請辦理之工程計劃概算草案核定後。即先撥付半數。餘俟計劃概算核定後。全部撥付。
3. 臨時指定辦理之工程。請先撥付備用金若干。俟各省呈報大數後。即行全部撥付。
4. 中央指定辦理之工程應請於完工二個月內派員驗收各省呈請辦理之工程由各省政府派員代表驗收。

第九案 爲邇來物價。仍波動不穩。各項工程預算。動難適應。嗣後請准編列預備費百分之二十。以資流用案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：查邇來物價。仍因交通不便。求過於供。種種原因。波動不穩。各項工程預算。動以工價物價逐步高漲。難以適應。必須呈請追加。其工程較巨。需時較久者。則屢至追加數次之多。既感不便。復多轉折。

辦法：嗣後編造預算。請准編列預算費百分之二十。以資流用。

第十案 爲完成河南省公路網。擬具本省公路交通建設計劃。請准予按期撥發工程款。逐步實施。當否請公決。

提案機關 河南省政府建設廳

說明：本省原有公路長五，二二一公里。抗戰期間。均遭破壞。急應修復。以利交通。爲謀經濟建設之發展。并需新建公路七，二二〇公里。經擬具公路交通建設計劃。第一期修復原有公路需款二，八三〇，八六五萬元。預計在本年雨季前完成。第二期擬建築各幹線長一，三七五公里。需款四，一二五，〇〇〇萬元。預計在一年半中完成。第三期擬建築各支線長五，八四五公里。需工程款一四，六一二，五〇〇萬元。預計于二年中完成。

辦法：請 大部轉請 行政院及早按期撥款。以利工程進行。提前完成河南交通網之計劃。

第十一案 爲搶修及修復本省公路所需材料及經費。應如何統籌支配案。

提案機關 江蘇省政府

說明：本省重要幹線。在戰前舖有路面者。計有千餘公里。未舖路面者。三千餘公里。現除京滬公路業已搶修通車。滬錫路之滬太段正在進行搶修外。此外路線。急待進行搶修及修復者。爲數甚多。但以省經費不敷。材料缺乏。搶修及修復工作。至感困難。似應設法專案追加搶修經費及修復經費。俾利進行。而維交通。

辦法：關於建築材料。本國缺乏者。擬向外洋躉批定購。以資應用。并請財政部准結外匯。至於所需經費。請專案追加事業費用。俾早日恢復交通。是否可行。請公決。

第十二案

修復公路工程經費。因受物價高漲影響。以致不敷。擬請顧全事實。准予追加案。

提案機關 江西省公路處

說明：查自抗戰結束後。物價高漲。超出一倍有餘。復以奉准工款匯到過遲。原概算數已不適用。所差甚鉅。無法完成。

辦法：擬請准予按實追加。以免困難。

第十三案

請改訂撥補公路經費辦法。以赴事功案。

提案機關 東南分局

說明：目前各省公路局處。均被視爲營業機構。經費方面。以自給自足爲原則。但近來營業收入。每不足維持輪胎及油類機件等消耗。其經常費用。更感困難。如有新築改善或修復工程。其經費唯有請求 中央撥補。惟每于一項工程開始。自編擬計劃概算。以至核定發款。輾轉審核。動輒數月。每受物價變遷影響。原有概算。失其時效。難以適應。致礙進行。爲求迅速

公路會議提案及決議

公路會議提案及決議

八

切實起見。似有改訂辦法之必要。

辦法：(一)凡屬於各省辦理之公路工程。於年度開始時。即由各省擬定整個計劃。送由督察機關審轉中央。一次核定。此後即按核定計劃之概算。分期撥款。為便於監督起見。該項工款。可撥由督察機關轉發。以示慎重。

(二)臨時節省辦理之工程。請先撥半數或一部份工款。交由督察機關核發。飭先動工。一面補編計劃概算核轉。以免延誤。

(三)臨時水毀搶修。而在原計劃以外之工程。得在中央撥發工款內。先行移用應急。嗣後再另編概算。送請追撥。

(四)規定各項報表格式份數。以期簡明不漏。而增工作效率。

第十四案

請撥助工程費修築綠宣段公路。以溝通京川國道案。

提案機關 湖北省公路局

說明：查巴東至宜昌段公路。係京川國道之一段。為東西交通之幹線。關係至為重要。當民國二十七年時。中央會力謀溝通。并交本省府先行測量。嗣以限於財力與時機而中止。及至去年。為反攻需要計。始由第六戰區長官部發動興修。其路線係自綠葱坡（巴咸公路中間站）起至資邱止（長陽縣屬）。甫經開工。敵寇即告投降。乃改由本接辦。仍恢復巴宣段原定計劃。茲綠葱坡至野山關一段路基土石方橋涵等即可竣工。野山關至宜昌縣城計長約一百八十里。亦將測量完畢。待款興修。為溝通京川國道及便利鄂西綏靖與開發起見。該段公路。實有提前完成之必要。

辦法：擬請中央在建設專款內撥款繼續修築。以期早日完成。而竟全功。

第十五案 請撥助工程費。興修老河口至巴東段公路。以利鄂北鄂西交通案。

提案機關 湖北省公路局

說明：查老河口至巴東。向爲鄂北鄂西商旅及軍運孔道。抗戰期間。益爲繁重。中央及省府均早有溝通此線之意。茲抗戰雖告結束。而復興大業。如經濟文化治安等。均賴交通以資發展。是該路之修築。實不容緩。

辦法：擬請將該路列於本年公路建設計劃內。由中央在建設專款項下予以補助。俾早實施。

第十六案 請確定陝省公路計劃。並按應修新路工程及改善養護等費。分別配撥工款。俾克依限完成案。

提案機關 陝西省政府

說明：查陝省管轄西北。形勢衝要。論者每謂建設大西北之基礎。應以西安爲幅射中心區。擴展公路交通。確屬當務之急。惟省境以內。除國營西蘭、寶漢、漢白等線已具基礎外。現有省轄路線。初僅利用原有火車道略事修整而成。迄未依照規定程序辦理。長坪渭宜及宜大路之陝段。先後奉令改善修理。勉維通車。仍距標準尙遠。咸榆路北通綏蒙。原亦粗具雛形。而中隔特區。十年失修。一切設施。亟待改善。至如西石公路。(西安至石泉。)商白公路(商南至白河)。及漢渝路陝境之西萬段(西鄉至萬源)。各線新修工程。國計民生。甚關重要。值茲建國開始之初。應請確定本省公路建設計劃有關新修改善及養護等費。逐年分別配撥。澈底實施。務期依限完成。俾固基礎。庶可配合全國路政建設。無所偏枯。是否有當。提請公決。

辦法：(一)擬請參照本省復員計劃。核定公路建設計劃。並編配新修工程預算。分年核撥。逐期完成。(附表一)

(二)擬請根據本年度改善工程計劃書。核撥本年改善工款。俾作初步澈底施工。次第完成。(附改善計劃書)

公路會議提案及決議



公路會議提案及決議

(三)擬請根據本年度各路養護計劃。充分撥發養路補助費。俾能普遍設施。逐年改善。(附  
案總計額表)

陝西公路改善工程預算表 (單位：千元)

路名	長度 (公里)	路土		路基		路面	橋梁	涵洞	特殊工程	工款總數	備考
		土方	石方	石方	方						
長坪路	277.10	200,000	200,000	4,000,000	3,000,000	4,000,000	300,000	300,000	100,000	8,500,000	
咸榆路	713.70	200,000	1,000,000	5,000,000	800,000	5,000,000	800,000	400,000	150,000	7,550,000	
渭宜路	319.50	100,000	50,000	5,000,000	100,000	5,000,000	100,000	100,000	100,000	5,450,000	
各支線整 理工程	500.00	300,000	100,000	5,000,000	500,000	400,000	200,000	200,000	500,000	6,500,000	
總計	1,810.00	800,000	2,450,000	12,000,000	4,400,000	1,200,000	550,000	28,000,000	28,000,000		

陝西公路新修工程預算表 (單位：千元)

路名	長度 (公里)	路土		路基		路面	橋梁	涵洞	特殊工程	工款總數	備考
		土方	石方	石方	方						
西石路	260.00	1,000,000	4,500,000	2,000,000	1,000,000	1,000,000	600,000	10,100,000			
商白路	238.00	200,000	4,000,000	2,000,000	200,000	700,000	600,000	2,100,000			
漢榆路	165.00	1,400,000	8,150,000	2,000,000	700,000	800,000	500,000	8,550,000			
西葛路		8,300,000	11,650,000	6,000,000	2,600,000	2,500,000	1,700,000	27,750,000			
總計	663.00	8,300,000	11,650,000	6,000,000	2,600,000	2,500,000	1,700,000	27,750,000			

三十五年度各路改善工程費用概算表

路別	款額	備考
渭宜路	200,000,000	
長坪路	150,000,000	
長盤路	150,000,000	
耀宜路	350,000,000	
白宜路	100,000,000	
大華路	50,000,000	
共計	1,000,000,000	

陝西省公路局三十五年度改善工程計劃書

(一) 渭宜路：本路係渭大韓路及韓宜路之合稱由渭南經大荔郃陽韓城以達宜川計長三一九・七〇公里渭南至韓城段均係黃土平原橋涵工程較少惟未鋪路面每遇大雨泥濘不堪由韓城至大嶺頂係石方路基石塊突露行車亦極困難至原有橋涵及過水路面等多被冲毀上年度會奉令撥款整修但以應修工程單位過多工款有限杯水車薪未能一一修整本年度內擬即分別加以修整改善以利交通總計約需工款二億元附列工程費概算表如左

公路會議提案及決議

渭宜路(35年度)整修工程費用表

工程名稱	單位	數量	單價	總價	說明
路 基	土方	公方	150,000	300	45,000,000
	石方	,,	6,500	2,500	16,250,000
	小			計	61,250,000
橋 梁	永久式	公尺	75	450,000	33,750,000
	半永久式	公尺	90	400,000	36,000,000
	臨時式	公尺	65	300,000	25,250,000
	小			計	95,250,000
涵 管	永久式	道	6	900,000	5,400,000
	半永久式	道			
	過水路面	公尺	60	50,000	3,000,000
	小			計	3,400,000
特 殊	漿砌護岸	公方	1500	9000	13,500,000
	小			計	13,500,000
共				計	173,400,000
管 理 費					17,340,000
籌 備 費 及 預 備 費					3,760,000
總				計	1,200,000,000

公路會議提案及決議

長坪路(35年度)整修工程費用表

工程名稱	單位	數量	單價	總價	說明	
路	土方	公方	7000	300	2,100,000	
	石方	公方	5000	2,500	12,500,000	
基	小計			14,600,000		
橋	永久式	公尺	40	450,000	18,000,000	
	半永久式	公尺	100	400,000	40,000,000	
	臨時式	公尺	60		9,000,000	改善
梁	小計			67,000,000		
涵	永久式	道	9	900,000	8,100,000	
	半永久式	道				
	過水路面	公尺	35		12,000,000	改善
管	小計			20,100,000		
特	漿砌護牆	公方	1500	9,000	13,500,000	
	漿砌駁岸	公方	2200	9,000	19,800,000	
殊	小計			33,300,000		
共	計			135,000,000		
管	理費			13,500,000		
籌	備費及預備費			1,500,000		
總	計			150,000,000		

公路會議提案及決議

一三

(二)長坪路：本路起自長安迄於豫陝交界之西坪鎮全長二七七·〇〇公里前於民國二十五年興修時以工款過少路寬僅五公尺未鋪路面所經各大河流大半為臨時式便橋乾砌塊石河決臨時路基未修駁岸高坡未砌護牆工程殊為簡陋年來雖經多次改善仍以工款所限未能全部按照計劃徹底實施茲勝利已獲復員建國開始之際公路交通至為重要亟應核撥工款繼續改善以利交通約計共需一億五千萬元附列工程費用概算表如左：

長益路(35年度)整修工程費用表

工程名稱	單位	數量	單價	總價	說明	
路	土方	公方	150000	300	45,000,000	
	石方	公方				
基	小		計	45,000,000		
橋	永久式	公尺	20	450,000	9,000,000	
	半永久式	公尺	120	4000,000	480,000,000	
	臨時式	公尺	30	300,000	9,000,000	
梁	小		計	66,000,000		
涵	永久式	道	6	900,000	5,400,000	
	半永久式	道				
	過水路面	公尺	220	50,000	11,000,000	
管	小		計	16,400,000		
特	漿砌護岸	公方	600	9,000	5,400,000	
殊	小		計	5,400,000		
共			計	132,800,000		
管	理		費	13,280,000		
籌	備	費	及	預	備	費
總			計	150,000,000		

(三)長益路 公路會議提案及決議  
 本路起自長安經鄠縣整屋鄠縣岐山等縣而達寶雞之益門鎮與漢寶公路相接全長約二百公里為渭河南岸交通要線民國三十年征用民工就原有大車道拓寬修築勉可行車路基則蛇蜒起伏橋涵亦未正式建修三十四年會經撥款整修但以工程款所限僅能修建黑河木橋一座其他工程擬於本年內逐加改善以利交通共計約需款一億五千萬元附列工程費用概算表如左：

耀宜路(35年度)整修工程費用明細表

公路會議提案及決議

工程名稱	單位	數量	單價 (元)	總價 (元)	說明	
路	土方	公方	100,000	300	30,000,000	
	石方	公方	6,000	2500	15,000,000	
基	小		計		45,000,000	
橋	永久式	公尺	220	450,000	99,000,000	
	半永久式	公尺	400	400,000	160,000,000	
	臨時式	公尺				
梁	小		計		259,000,000	
涵	永久式	道	5	900,000	4,500,000	
	半永久式	道				
管	過水路面	公尺	250		4,000,000	補修及 新修
	小		計		8,500,000	
特	漿砌護牆	公方	300	9000	2,700,000	
殊	小		計		2,700,000	
	共		計		315,200,000	
	管	理	費		31,520,000	
	籌備費及預備費				3,280,000	
	總		計		350,000,000	

一五

(四) 耀宜路  
 本路起自耀縣經同官峽北至洛川而西至宜川約長二四一公里經縣至洛川原築  
 咸榆路之一段為通行官峽北至洛川而西至宜川約長二四一公里經縣至洛川原築  
 涵向榆路之一段為通行官峽北至洛川而西至宜川約長二四一公里經縣至洛川原築  
 今值復員開始陝北交通於陝北重要破壤及須改善之處甚多由本省勸修路寬四至六  
 工程費用概算表如左：  
 通於陝北重要破壤及須改善之處甚多由本省勸修路寬四至六  
 至為重要擬於本年內先事修築共計約需款三億五千萬元附列

白宜路(35年度)整修工程費用表

工稱名稱	單位	數量	單價 (元)	總價 (元)	說明	
路	土方	公方	60000	300	18,000,000	
	石方	公方	6000	2500	15,000,000	
基	小計				33,000,000	
橋	永久式	公尺	40	450,000	18,000,000	
	半永久式	公尺	35	400,000	14,000,000	
	臨時式	公尺				
梁	小計				32,000,000	
涵	永久式	道	12	900,000	1,300,000	
	半永久式	道				
	過水路面	公尺	80	30,000	2,400,000	
管	小計				13,200,000	
特	漿砌護岸	公方	1200	9,000	10,800,000	
殊	小計				10,800,000	
共	計				89,000,000	
管	理費				8,900,000	
籌	備費及預備費				2,100,000	
總	計				100,000,000	

公路會議提案及決議

一六

(五)白宜路：本路起自白水經馮原石堡至大橫接連韓宜路計長一〇一・〇〇公里三十三年由本省第八區專員公署主持修築惟工款有限各項工程未能按照計劃修建本年內擬即分別加以改善修整以利交通共計約需工款一億元各項工程費用列示如後：

### 大華路(35年度)整修工程費用表

工程名稱		單位	數量	單價	總價	說明
			(元)	(元)	(元)	
路	土方	公方				
	石方	公方				
	小計					
橋	永久式	公尺	25	400,000	10,000,000	
	半永久式	公尺				
	臨時式	公尺				
小計				10,000,000		
涵	永久式	道	5	900,000	4,500,000	
	半永久式	道				
	過水路面	公尺	400	50,000	20,000,000	
小計				24,500,000		
特	碼頭	座	4	1,800,000	7,200,000	
	渡船	隻	4	600,000	2,400,000	
	小計				9,600,000	
共計				44,100,000		
管 理 費				4,410,000		
籌 備 費 及 預 備 費				1,490,000		
總 計				50,000,000		

(六) 大華路：本路至大荔而達華陰之敷水鎮長約二十六公里半前於三十三年四月由第八區專員公署征工修築完成惟該路經過渭洛兩河未架橋梁每值汛期洪水河床寬達數公里一人車馬均受阻礙即水勢降落淤泥載道亦動輒數週不能行駛急應改善以利交通共計約需工款五十萬元列表如後：

公路會議提案及決議



## 三十五年度請中央補助本省養護經費計劃

查陝西省轄公路凡二十餘線長達三千三百餘公里每因經費支絀修築時既不能按照規定標準完成後又無法影響運輸交通至大且鉅目局長接任以來除首先力謀改善外並積極設法加強養護終以經費有限無濟於事茲就各路目前交通狀況擇要組織養護機構以暢交通除盡量由本局收入項下挹注外敬請按月予以補助檢發期獲最低限度之養護目的

1. 長坪區養護處——長坪區包括長坪路及商維段該處下設四個工務段分段養護每段各另設工程隊四十五名每月計需養護經費三・二〇〇・〇〇〇元
2. 近郊養護區——該區包括西安近郊風景路如西臨西太韋子五台等風景路屬之因環西安城郊交通車輛頻繁上年原有之養路道班不敷分配本年擬改組為工程隊二隊員工增多每月需養護經費九〇〇・〇〇〇元
3. 韓宜路工程隊——該路接近第二戰區軍運頻繁且各項工程甚為簡陋於上年八月轉奉戰時運輸管理局令組設養護機構並奉准每月撥發經費五〇〇・〇〇〇元（連同耀洛洛宜共一百五十萬元）以實際需要不敷甚鉅本年請每月按照一・二〇〇・〇〇〇元撥發以便實施
4. 耀洛路工程隊——耀洛洛宜二段合稱為耀宜路與韓宜路情況相似同時轉奉戰運局令組設養護機構每月准撥養護經費一・〇〇〇・〇〇〇元（耀洛洛宜二段各五十萬元）以實際需要不敷甚鉅本年請每月按照二・四五〇・〇〇〇元撥發以期繼續養護
5. 大華路工程隊——大華路各項工程簡陋且沿線土質不良以軍運及交通車輛繁多時有被阻情事原由第八區行政專署設法養護終以經費無着不能盡養護之能事擬於本年一月份起組設工程隊以專責成而維

交通每月需經費四〇〇・〇〇〇元

6. 白宜路工程隊——該路與韓宜路銜接同等重要擬於本年一月份起組設工程隊專負養護之責每月需經費一・八五〇・〇〇〇元

以上連同韓宜耀宜二路上年奉准每月撥發一・五〇〇・〇〇〇元在內共計每月需養護費一〇・〇〇〇・〇〇〇元除由本局收入項下每月勉籌三百萬元外請按月撥發七百萬元以便養護而維交通茲附陝西省公路局三十五年度各重要路線養護經費分配預算表於後

### 陝西省公路局三十五年度各重要路線養護經費分配預算表

路 區	長 度 (公里)	養護工人數 (名)	薪 資 生 活 費 等 (元)	料 材 工 具 費 (元)	共 計 (元)	備 考
長坪區	322.00	180	2,700,000	500,000	3,200,000	包括長坪路及商維段 包括西臨西太華千五合等 風景路
近郊區	89.80	50	750,000	150,000	900,000	
韓宜路	121.80	60	900,000	300,000	1,200,000	
耀宜路	273.00	130	1,950,000	500,000	2,450,000	
大華路	26.50	20	300,000	100,000	400,000	
白宜路	154.00	100	1,500,000	350,000	1,850,000	
總 計	986.60	540	9,100,000	1,900,000	10,000,000	除由本局每月勉籌300萬元 外請按月補助700萬元

公路會議提案及決議

第十七案 請發款興修湖南省各計劃線未完成之公路案。

提案機關 湖南省公路局

說明：查湘西湘南各縣。風氣梗塞。施政不達。實因交通不發展所致。國父以四境之道路修築完畢為縣自治基本條件之一。本省實行自治。亦實有趕築此最低限度「全國公路網」之必要。始能充分達成交通與國防建設之任務。至欲使每一縣城與其鄰境均有公路直達。最少須按照本省原定之計劃興修線。加修五千里。茲將應行修築之線分列如下。

(一) 桂陽經嘉禾、藍山、甯遠、道縣、零陵、東安、武岡至竹高塘。貫通湘省各縣幹線。

(二) 武岡經城步、綏甯、靖縣、會同至洪江線。

(三) 邵陰經新化、烟溪至官莊線。

(四) 石門慈利經大庸、永順至永綏龍山線。及大庸至桑植線。

(五) 藍山經臨武、宜章、汝城、桂東至鄧縣線。

(六) 臨湘經岳陽、華容、南縣、安鄉至津市澧縣線。

(七) 芷江經麻陽、鳳凰、乾城至所里線。

(八) 甯鄉經安化、至烟溪線。

(九) 邵陽至祁陽線。

(十) 零陵經新田、桂陽至郴縣線。

辦法：(一) 由省公路局編造預算。速向中央請款。

(二) 組織各線測量隊測量路線後。先後發動各縣民工修築路基。採集砂方。再行修築橋涵。并懇請中央核撥各路線工程費用。分期完成。以達成本省公路網之計劃。

第十八案 擬請撥款興修本省公路網三年完成計劃內所定路特工程費案

提案機關 貴州省政府

理由：本省已成公路或偏在一隅或全線尚待伸展爲力謀完成全省交通網起見會經於三十四年六月召開全省行政會議時議決通過「貴州省公路網三年完成計劃」以爲今後本省築路之指針所需特工程費其在第一年（卽三十五年）內應興修各路估計當需五十億元本省無力負擔但原計劃所應築各公路實爲發展本省各地經濟文化之前題亟應付諸實施故關於需築路特工程費及測量費擬請中央酌予分年撥款補助三分之一以利進行

辦法：（一）自三十五年起按計劃各年應興築公路由本省政府就各該年實需要特工程費及測量費擬具概算呈請 中央核定

（二）請中央照所擬全部工程經費概算數補助三分之二

附貴州省公路網三年完成計劃一份貴州省三十五年增築公路特工程費估計表一張

貴州省三十五年增築各公里特工程費估計表 中華民國三十五年 月 日

路名	里程 (公里)	計需路費 (元)	備	考
遵松路思松段	85	541,390,000	該路經由西南公路初步勘測特工程費按所得特工程費以目前物價估計	上
鎮思路	185	652,294,000		
萬羅路	104	300,200,000		

路	144	230,110,000	同	上
歸	130	608,000,000	同	上
桐	172	688,000,000	該路未經測量停工費係按每公里需四百萬元估計如表	上
道	185	740,000,000	同	上
道	152	608,000,000	同	上
關	60	240,000,000	同	上
道	130	520,000,000	同	上
道	155	620,000,000	同	上
道	1475	5,747,994,000	以上停工費共計需五十七億四千七百九十九萬四千元	上
小	1870	98,500,000	本年度測量工作係補測本年應築而未經測量各路及預計	上
測		5,841,494,000	十六年度應築各路共1870公里測量費按每公里五萬元估計	上
合				

第十九案 請撥款修復閩省公路路面橋涵案

提案人 福建省長途汽車公司聯合辦事處

理由：閩省公路修復路面橋涵工程浩大，各公路力不從心請撥款興修  
辦法：請中央撥款辦理

### (三) 修復公路計劃

第二十案 公路修復計劃案。(公路總局工務處提)

第二十一案 擬請釐定分期修復收復區各線公路計劃案。(南京區辦事處提)

第二十二案 請將沿海各公路及急需各路先行撥款修復案。(浙江省交通管理處提)

第二十三案 請迅予修復湖南省尚未興工之各破壞路線以利交通案。(湖南省公路局提)

以上四案合併討論

決議：照工務處提案辦法辦理。

第二十案 公路修復計劃案。

提案機構 公路總局工務處

理由：抗戰結束。收復區內。因被戰事破壞各公路。急應修復。以利復員運輸，估計全國除東北九

省外。可能破壞公路約六八〇〇公里。卅四年戰事結束後。第一二期緊急復員應修之公

路計八二〇五公里。現年度開始。所有收復區內各公路。應集中力量。於本年內修復通車。

辦法：(甲)修復標準

(子)路基：修復至原有狀態。灣道坡度暫不予改善。沿途坍方。須清除通車。

(丑)路面：國道須一律鋪築路面。寬度至少三公尺。受雨量稀少及土質佳良之路線。可

不鋪設路面。

(寅)橋涵：幹線橋涵載重。臨時式及半永久式定為十公噸。永久式定為十五公噸。支線

橋涵載重。臨時式或永久式定為五公噸至十公噸。永久式定為十公噸至十五公噸。

幹支線沿線所經河流。除特殊大河暫用渡船外。以建橋為原則。

公路會議提案及決議

## 公路會議提案及決議

二四

(乙) 分期實施：所有破壞公路。本年度內分四個時期修復完成。每期定為三個月。

(丙) 實施機構：國道之修復。由交通部辦理。必要時得交省方辦理。省道由省方辦理。必要時得由交通部派員協助。

(丁) 編送計劃概算：復路經費。在中央善後救濟基金內撥發。各省及本部各局應將管轄範圍內各路線破壞情形。詳細調查。依路線重要性。分列四期。編具修復概算。送交通部轉請行政院核定施行。

第二十一案 擬請釐定分期修復收復區各線公路計劃案。

提案機關 南京區辦事處

說明：收復區各線公路。以戰時拆毀破壞。修竣不易。遂致運輸梗阻。生產停滯。影響復員工作。至深且鉅。主席於元旦昭示國人。今年政府第一急務。即係首先恢復交通。使人民得以還鄉。物資得以暢通。而後經濟建設。得以開展。故擬對於收復區。戰前已有各線公路。除應積極搶修使於短期內全部恢復通車外。更宜提前釐定全國性公路建築方案。及分期興修計劃。以便逐步實施。

辦法：(一) 第一期擬先利用各地駐軍及日俘初步搶修各線公路。以能通車為度。并以三個月為限。

(二) 第二期擬依照各該路戰前標準。正式修復。以六個月為限。

(三) 第三期擬按照中央所定五年築路計劃。照新定標準實施。

(四) 擬請立即訂購第二期所需築路器材機械。

(五) 擬請覈籌修路經費及時撥發。

第二十二案 請將淮河各公路及急需各路先行撥款修復案。

說明：本省三十五年度擬修復公路二千公里。（計劃另附）內杭淳、杭嶧路業奉核定。惟工款尚未撥濟。麗水至永康公路。行將完成。款未奉撥。又蘭谿至白沙公路。為江游金路與杭淳路之銜接線。義烏至東陽公路。為嶧永路與浙贛鐵路之銜接線。鄞縣至奉化及嶧縣公路。為沿海重要公路。均擬提前修築。又長廣路餘武路奉運局電飭修築。惟款未撥到。無法動工。又沿海新昌、臨海、黃岩、永嘉及麗水公路。准聯合國善後救濟總署要求提先修築。以便實施救濟。擬請提前核准撥款。

辦法：1. 杭淳路需款三萬萬元。僅奉撥一萬八千萬元。請續撥一萬二千萬元。

2. 杭嶧路需款一萬一千二百萬元。請迅撥。

3. 麗水路需款二萬二千萬元。請迅撥。

4. 鄞嶧路需款四萬五千萬萬元。義東蘭壽白路需款七千五百七十萬元。請迅核定撥款。

5. 長廣路餘武路需款七千八百萬元。請迅撥。

6. 新昌至永嘉及麗水公路。需費五萬八千五百六十萬元。請迅核定撥款。

以上合計需款十六億四千一百三十萬元。均請迅予撥款。以便修築。

第二十三案 請迅予修復湖南省尚未興工之各破壞路線以利交通案。

提案機關 湖南省公路局

說明：長衡會戰。本省公路三五五五公里。破壞達四分之三。現已奉令分別修復之第一二兩期幹線者。計衡陽至小塘。耒陽至界化壠。衡陽至黃沙河。長沙經下攝司、衡陽至邵陽。邵陽至湘潭。長沙經瀏陽至東皋界。長沙經常德鄭家驛等公路。其餘亟待修復之幹線。尚有黃花市經平江至通城線。常德經澧縣至公安線。瀏陽經醴陵至攸縣萊花坪線。平江至龍門廠線。未修

公路會議提案及決議



## 公路會議提案及決議

二六

復之支線。計常德至桃源。澧縣至石門。澧縣至津市。太子廟至漢壽。益陽至沅江。瀟鄉至湘鄉。魯塘均至永興。茶陵鄱縣。郴縣至桂陽。以上各路段均係戰前交通要道。欲使全省原有路線暢通無阻。似應提前修復。而本省交通之發展實有賴於以上各路線之息息相通。  
辦法：懇電請中央撥發工程費交湘路局限期修復，以利交通。

### (四) 各路改善工程

- 第二十四案 武漢區公路京川線與湘鄂陝線擬提前改善案。(武漢區辦事處提)
- 第二十五案 請分期撥款改善西北公路工程以利交通案。(西北公路管理局提)
- 第二十六案 擬請增築及澈整各公路主要幹線案。(四川公路管理局提)
- 第二十七案 開闢華北內地主要公路幹線以發展工商而維國計民生案。(平津區物資運輸處提)
- 第二十八案 擬請擇要整理已成幹支各線以利復員案。(四川公路管理局提)
- 第二十九案 請整修省際各公路幹線，並訂定省際聯運辦法，俾便通行車輛，以繁榮地方經濟並維邊區治安案。(河南省公路管理局提)
- 第三十案 請續修保密路並研究改線案。(雲南分局提)
- 第三十一案 平塘公路修建標準應特別提高，並重新測建北平、天津路線以應實際需求案。(平津區辦事處提)
- 第三十二案 在全國公路五年建設計劃尙未實施及完成以前，擬請在修復各公路中擇要撥款加以改善，以應目前運輸案。(西南公路管理局並江分局提)
- 第三十三案 請在各幹線上鋪築高級路面以利交通案。(雲南分局提)
- 以上十案合併討論。

決議 請公路總局統籌辦理。

第二十四案 武漢區公路京川線與湘鄂陝線擬提前改善案。

提案機關 公路總局武漢 辦事處

說明：查長江水運船隻至感缺乏。向外商訂購非短期內可以補充應用。而空運又限於噸位亦難達到理想運量。京川公路可以補助復員交通。湘鄂陝公路為華中與西北之孔道。尤有俾於西北區之開發事業。此兩路實為目前需要迫切之線。

辦法：由本局從速成立機構，先將以上兩線改善至甲等標準，以利復員運輸並裨西北開發。

第二十五案 請分期撥款改善西北公路工程以利交通案。

提案機關 西北公路管理局

說明：查西北幅員廣闊，資源富藏。交通運輸向以公路為主體。第以原建築工程標準過低。大部尚不及丙級之規定。致不能擔負過去運輸之重任。茲值建國工作開始。車輛運輸必較前大為增加。為建設西北，鞏固國防，勢須加強改善，分期興辦。以期能合國道之規定與實際環境相吻合。

辦法：(一)路基及路面。西北各路原有泥結碎石及砂礫路面極不經久。且抵抗磨耗能力殊嫌不足。

一至兩期更泥瀆不堪行車。實有改建之必要。擬以原有路面為底層，其上加鋪泥結碎石。面層厚十五公分另用紅土石灰等結合料以穩定路面。玉門山礦之油滓經鍊製後亦可用為穩定材料。惟於改鋪路面之先，應將路基，坡度，溝道，一寬等不合標準之處一併加以改善。

(二)橋涵。西北各路現有橋涵類多為木料結構之臨時式，或半永久式。載重寬度俱感不足。惟以西北地理環境特殊。平時河道幾多旱涸。雨期則水位陡漲數丈。就過去經驗言，鋼

公路會議提案及決議

筋混凝土連續鋼梁橋實能解決環境上各項困難問題。此後擬將各路橋樑按此式加以改善。涵洞則盡量利用石拱式或鋼筋混凝土拱式，箱式等。

(三)經費。全部改善經費計路基土方二四三,〇〇〇萬元。石方一七〇,〇〇〇萬元。路面二一六,〇〇〇萬元。橋樑二八九,〇〇〇元。涵洞五四,五四〇萬元。共計九七二,五四〇萬元。(另附表)。該項工程如一年內難以籌足。則可分期進行改善。西蘭川陝路較為重要，列入第一年。甘新華雙路列入第二年。漢白路較次要，則列於第三年。

改善工程概算表

改善工程 各路名稱	路基土方 (萬元)	路基石方 (萬元)	路面 (萬元)	橋樑 (萬元)	涵洞 (萬元)	合計 (萬元)
西蘭	18,000	30,000	27,000	18,000	14,400	107,400
川陝	12,000	60,000	36,000	85,000	1,800	194,800
甘新	180,000	10,000	63,000	115,500	240	368,740
華雙	21,000	30,000	27,000	28,500	2,7000	109,200
漢白	12,000	40,000	63,000	42,000	35,400	192,400
總計	243,000	170,000	216,000	289,000	54,54000	972,540

## 第二十六案 擬請增築及澈整各公主要幹線案。

提案機關 四川公路管理局

說明：查全國已成公路原約十萬公里。抗戰期間雖有增築。但爲經費及時間所限，大都採用較低標準。已完成者稍歷時日遂告損毀。甚有路基粗備，橋涵未成，經費不濟遂形停頓。至今不能通車。或僅能勉強通車。際此建國期中，舊線之澈整與新路之修建，亟應擇要分別興辦。以副抗戰勝利日。主席宣示，在最近期中必須增築數百萬公里公路之宏旨。

辦法：由各公路管理局切實按照該管區域內所應新建，或建而未成，或成而復壞各主要幹道，分別擬具方案，提請大部統籌計劃辦理。

## 第二十七案 開闢華北內地主要公路幹線，以發展工商而維國計民生案。

提案機關 平津區物資運輸處

說明：戰事既終。建國大計端在普遍拓殖經工工業。華北原料燦煤富出。欲使工商勃興。必須開闢內地主要公路幹線。使貨暢其流以補鐵道運輸之不足。

辦法：擬以北平爲樞紐開闢主要公路幹線七條。

(一)經路幹線有三。

1. 自北平向北二線。

甲、經張家口通多倫。

乙、經古北口通承德。

2. 自北平往南一線。

經德縣大，名通至開封。

(二)緯路幹線有四。

公路會議提案及決議

公路會議提案及決議

三〇

1. 自大同東經靈邱、高碑店通天津。
2. 自太原通石門至德縣。
3. 自太原經潞安、彰德、大名至濟南。
4. 自安邑經垣曲、沁陽、鄭州至開封。

以上各路幹線係按照平津區辦事處新訂華北公路工程計劃所分而定如是則北平張家口開封徐州濟南滄縣石門等地皆有設置處所辦理運務之必要。

第二十八案

擬請標要整理已成幹支各線以利復員案。

提案機關 四川公路管理局

說明：抗戰勝利。建國伊始。復員運輸實為當務之急。在抗戰八年中全國已成幹支各線或因修築甚早，標準過低。且使用已久，路面橋涵損壞尤鉅。或因淪陷後遭敵偽破壞。雖經收復亦無法利用。亟應於短期內將有關復員之幹支各線加以整理。俾能完成復員運輸任務。

辦法：各公路管理局就其所轄區域內對有關復員之幹支各線應行整理者，擬具全部整理方案，呈請核定實施。

第二十九案

請整修省際各公路幹線，並訂定省際聯運辦法，俾便通行車輛，以繁榮地方經濟並維護區域治安案。

提案機關 湖南省公路管理局

說明：河南地處中原。毗連安徽、山東、河北、山西、陝西、湖北等六省。省際交通，除平漢鐵路貫路南北，隴海鐵路橫連東西外，大部均惟公路是賴。過去本省通達安徽之公路，計有潢葉路，（由潢川至安徽之葉家集）經六安至浦口。潢亳路，（由潢川至安徽之亳縣）。通達湖北之公路，有潢麻路，（由潢川至湖北之麻城）。有南老路，（由南陽至湖北之老河口）。通

達陝西之公路，有南坪路（由南陽至西坪，與陝西長坪公路銜接。）通達河北之公路，有道  
漢路，（由道口至河北之漢陽。）通達山東之公路，有開荷路，（由開封至山東之荷澤。）  
其已勘查尚未修築者，有通達山西之焦晉路，（由焦作至山西之晉城。）此等省際公路，或  
距離鐵路遙遠。或與鐵路銜接。不惟地方之土產賴以運轉，地方之經濟賴以繁榮，抑且便利  
軍運，有助於邊區治安之維持。抗戰以來除南坪，南老兩公路尚能通行車輛外，其餘各路均  
經破壞，車輛無法開行。今日豫晉、豫冀、豫魯、豫鄂等邊區率多為奸匪盤據。其他之因故  
雖多，而交通梗塞，軍運不便實為奸匪滋蔓之主因。茲者抗戰勝利，建國開始，政府撥發款  
項，尅速整修省際公路幹線，恢復省際公路交通，實屬目前要圖。

辦法：擬請 大部撥發款項，由有關省份分別就毗連路線加以整修，並訂定聯運辦法，統一運輸。  
第三十案 請續修保密路並研究改線案。

提案機關 雲南分局

說明：保密公路自三十三年興築便線通車後。經上年雨季倒塌。路線遂即閉塞。自保山至騰衝一段  
亦迄未竣工。此路為籌邊及國防所繫。抗戰勝利以後仍屬重要。似應繼續改善。加工完成致  
用。又查原線係自騰衝以西逕趨密支那。戰後局勢變更。是否有改通八莫之必要。（八莫至  
密支那可利用原有公路及水運。）擬作勘查研究，比較決定。

辦法：查自騰衝至紅蚌河邊界，前經滇省開築。但亦尚未完成。入莫至茅草地，緬方已成車路。中  
段僅十餘公里未曾施工。以當地人士需要此路之迫切，當可洽派民工，洽助辦理，以期速成。

第三十一案 平塘公路修建標準應特別提高。並重新測建北平天津路線以應實際需求案。

提案機關 平津區辦事處

公路會議提案及決議

三一

說明：按平塘公路全長不過二〇〇公里。而所經有北平天津塘沽等三大重要地點。塘沽爲新港所在地。該港現正積極興工。完成有期。其規模之宏大爲華北之冠。天津爲華北之經濟中心。而北平則爲全國之文化中心及華北之政治中心。是該路之重要性可以想見。自非其他各公路所可相提並論。查現行甲等國道路基寬度僅十二公尺。以範平塘公路，殊不足應實際之要求。當茲公路工程開始之際，實有將該路標準提高之必要。俾可一勞永逸而宏新港之效用。又查北平至天津一段，原經通縣，過於迂迴，亦有改道之必要。

辦法：(一)將標準提高。路基闊度用三〇公尺，使普通車輛與汽車道劃分（見附圖一。）橋樑載重用H25級。橋樑寬度用二十公尺。

(二)改測北平至天津間路線，由北平直趨天津。以減省行車時間。（見附圖二。）

第三十二案 在全國公路五年建設計劃尚未實施及完成以前，擬請在修復各公路中，擇要撥款，加以改善，以應目前運輸案。

提案機關 西南公路管理局芷江分局

說明：抗戰結束後，各修復公路因期限迫促，工款限制，各項工程乃多因陋就簡。或採用便道便橋。或鋪築簡易路面。甚或不鋪築路面。俾能如期通車。在運務不繁各路，此種工程目前或尚可維持交通。而在運務繁重之區，勢將不能應付。縱或能勉強通車，而行車費用不免較費。且難期安全。查全國公路雖有五年建設之計劃，然在此計劃尚未及實施或完成以前，為應付目前急需計，實有在新修復各路中，擇要撥款，加以改善之必要。將來五年建設計劃完成，此項改善公路或將廢置。雖不免重費，而為使交通不致中斷計，此費實無法減省也。

辦法：請按目前各修復公路之運輸狀況，及將來可能有之發展情形，擇要加撥工款。按規定標準，在規定期限內加以改善。是否有當，敬請公決。

第三十三案 擬在各幹線上鋪築高級路面以利交通案。

提案機關 雲南分局

說明：查各公路幹線行車眾多，低級路面決不能承受，故極易損壞影響行車消耗至鉅。今後復員建國工作有賴於交通健全者至鉅。故公路既須加改善。各公路幹線補築高級路面更為當務之急。

辦法：呈請 中央指撥專款，分期在各幹線上鋪築高級路面。以水泥路面及柏油路面為準。并擇衝要地點開設洋灰廠及柏油提煉廠，以期築路材料能就地取材，自給自足。

### (五) 各路改建橋樑

公路會議提案及決議



公路會議提案及決議

三四

第三十四案 爲淪陷時期壅塞之橋梁應如何設法重建案。（江蘇省政府提）

第三十五案 請改建西南各省公路幹線之臨時式橋及半永久式橋爲永久式橋案。（雲南分局提）

第三十六案 爲原有各公路所築臨時式橋應如何局部改建案。（江蘇省政府提）

第三十七案 請籌款改建正式橋涵以利行車而垂永久案。（江西省公路處提）

以上四案合併討論

決議：原則通過。請公路總局酌辦。至壅塞橋梁准予專案請款，先行恢復。

第三十四案 爲淪陷時期壅塞之橋梁應如何設法重建案。

提案機關 江蘇省政府

說明：淪陷時期各公路橋梁敵偽多將多臨時式及半永久式橋梁加以全部壅塞。或壅塞一二孔。不獨

妨礙陸上交通。而且於農田水利影響尤甚。似應設法予以恢復，修建橋梁。

辦法：擬由各公路主管機關查明實情，編呈修建橋梁計劃預算，呈請專案撥款辦理。是否有當，請公決。

第三十五案 請改建西南各省公路幹線之臨時式橋及半永久式橋爲永久式橋案。

提案機關 雲南分局

說明：各路橋梁於興建時或因趕工關係，或因缺乏鋼鐵洋灰等材料，或經費有限，致多採用臨時式或石台木面之半永久式。但西南地處亞洲熱帶，既無堅實耐久木材，又以雨季久長，以致木面最多維持二三年，即須另換。其陸續耗費爲數不貲。今後西南各路養路組織勢將縮小，養護路面已恐力有未逮。若再須保護大量木橋實有不克維持之虞。擬於政府財力能範圍內，儘量改建永久式橋梁。

辦法：徑間在四公尺以下之石台木面橋樑，似可利用沿線廢棄車架大樑，改爲混凝土板橋。四公尺

以上請中央指撥專款，分期改修爲永久式橋。以資永久。是否有當。敬請 公決。

第三十六案 爲原有各公路所築臨時式橋應如何局部改建案。

提案機關 江蘇省政府

說明：我國所築公路因限於工款，橋樑大部係屬臨時式或半永久式。而永久式者爲數極少。臨時式及半永久式所需工費在建築初期固屬費廉。然數年後木料腐朽，行車安全卽成問題。維持費用實爲浩繁。似應改建永久式。

辦法：若全部臨時式及半永久式同時改建，勢所不能。擬擇要局部予以改建爲永久式。分年完成。依次辦理。是否有當，請 公決。

第三十七案 擬請籌款改建正式橋涵以利行車而垂永久案。

提案機關 江西省公路處

說明：查各省原有公路橋涵多屬臨時式。卽現在奉令修復各路，亦以限於時間財力，仍舊採用臨時式。以期速成而利復員交通。惟各幹線修復工程行將次第完成。爲一勞永逸而利交通起見，應請改建正式橋涵。

辦法：由各公路局擬具計劃概算，呈請籌撥專款，分年改建。或商請善後總署，撥給鋼筋洋灰等材料，另行請撥工費。

### (六) 已破壞商營公路之修復

第三十八案 爲戰前商人出資建築之公路既經破壞，商人損失甚巨，似應核定妥當辦法公佈施行案。  
(浙江省交通管理處提)

第三十九案 民辦公路因抗戰破壞，由政府修復或收用，應如何補助案。  
(廣東省公路處 廣西省公路局提)

公路會議提案及決議

以上二案合併討論

決議：原則通過。由公路總局設立委員會研究施行。

第三十八案 爲戰前商人出資建築之公路既經破壞，商人損失甚巨，似應核定妥當辦法公佈施行案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：本省戰前公路頗多商人出資籌建，訂定專營年限。期滿然後收歸公有。此次戰事破壞，各商損失甚鉅，似應核定妥當辦法，予以恢復，以恤商艱而利交通。

辦法：所有國道擬均由政府修復，收回國有。予以相當津貼。省道則仍由原商人出資修復。延長專營年限。或由政府撥款修復，照原約期滿，收歸公有。

第三十九案 案由：民辦公路因抗戰破壞，由政府修復或收用，應如何補助案。

提案機關 廣東省公路處  
廣西省公路局

說明：從略。

辦法：請大會商討。

(七) 養路經費

第四十案 請充實養路經費以利養路案。(西北公路管理局提)

第四十一案 公路征收汽油稅案。(公路總局工務處提)

第四十二案 如何統一養路費征收率案。(公路總局工務處提)

第四十三案 增加征收養路費率，統一養路組織，改善道班待遇，以利養路案。(江蘇省公路處提)

第四十四案 擬請寬籌養路經費，改善養路設施案。(川陝公路管理局提)

第四十五案 請預發三個月養路經費，以免積壓工餉，而利工作進行案。(川陝公路管理局提)

第四十六案 請按月補助本省公路養路費案。(湖北省公路局提)

第四十七案 請按照實際情形，分別核定各路養路經費額數，並酌墊撥週轉金，以資維持案。(西南公路管理局芷江分局提)

第四十八案 為養護河南省已成公路，養護費需用浩繁，擬請准予統籌撥發，以利進行案。(河南省公路管理局提)

第四十九案 擬請改訂養路費征收辦法，以免減低汽車性能及效用案。(四川公路管理局提)

第五十案 請撥款養護本省已成各公路案。(貴州省政府提)

以上十一案合併討論。先交小組審查。指定葛局長澧，熊局長哲帆為召集人。出席人，郭大雄、韓茂一、李武喬、周鳳九、潘超、顏澤滋、劉元瓚、沈來義、沈奏廷、陳松庭、許行成。

審查意見

1. 所擬征收汽油稅辦法，雖較現行逐車征收養路費辦法為妥。請公路總局繼續進行洽商。

2. 在征收汽油稅辦法未定案以前，各直轄路局亦應維持現行征收養路費辦法，以裕收入。一面仍請公路總局照卅四年度貼補養路費辦法，統籌貼補。

3. 貨車養路費，奉院令調整為每噸公里十元。計較原定費率加征每噸公里六元七角。此項加出之數請公路總局轉呈行政院，准在運費內照加，以求平衡。客運不另請加。

4. 各省公路養路費征收率，在征收汽油稅辦法未定案以前，擬暫維持原狀。仍由各省公路局將現行征收率及每月收支情形按月報請總局核辦。

5. 各局養路補助費請公路總局先兩個月發給。

決議：照審查意見通過。

第四十案 請充實養路經費以利養路案。

提案機關 西北公路管理局

說明：西北公路養路經費，向恃征收養路捐維持。但養路捐率，尚係三十三年五月調整。年餘以來，實運價增七倍。客運增十二倍。養路捐率，迄未增加。而物價上漲，日益加劇。以致入不敷出。虧空甚巨。雖經中央貼補，仍感不敷。無已，乃力求緊縮，裁減工人。去年全國養路會議，規定養路道工，視運量多寡為每公里一至三人。而本局養護各路，全長四千三百九十三公里。現有道工祇二千六百六十人。每公里平均祇〇·六一人。收支尚不平衡。且工人過少，養路成績，自難良好。茲為維持交通，使已成各路，不至日趨損壞計，實有充實養路經費之必要。

辦法：比照實運運率，增加養路捐率。擬請將汽車貨車增為每噸公里二十元。大客車增為每噸公里十元。小客車五元。人獸力車費率增為每車公里大車二十元。大板車十六元。小板車八元。手車四元。俾行車養路，仍取之於車輛。每公里道工平均至少增加至一人。如收支仍有不敷，再請中央補助。

第四十一案 公路征收汽油稅案

提案機關 公路總局工務處

理由：養路費之財源向分為「自收」及「中央補助」兩種。自收部份由各路局及省公路機構，向在路行駛之公商車輛照章征收養路費。其辦法固切實際。惟手續繁複，不無影響運輸效率。由是管理費支出因之增加。並因各省及中央之征收率不同。每經行一轄區即須計征一次。既不統一，尤感不便。為求簡化手續起見，擬將以往逐車征收養路費辦法取消。改征汽車註冊費。及汽車燃料零件稅。以資替代。

辦法：1. 註冊費：凡新車進口及新車出廠開始行駛前，或汽車過戶時，均須就地向指定之中央公路

主管機關繳納註冊費。此項註冊費，擬照車輛載重噸量征收。2. 汽車燃料如汽油，柴油等及機油零件於進口時，均須加征特稅，作為養路費財源之一。由海關代辦。其收入稅款仍歸中央統收，統支。詳細實施辦法及征稅技術問題，正由本局與財政部及液體燃料管理委員會洽擬中。惟事關養路財政之改革，應請各方詳加研究，抒以高見，俾供採擇施行。

#### 附計劃摘要一份

擬征收汽車燃料及零件附加稅，代替逐車征收養路費，計劃摘要。

一、以往辦理情形：養路費之財源分為「自收」及「中央補助」兩種。自收部份由各路局及省公路局向在路行駛之公商車輛照章征收養路費。（軍車裝運軍器不收）。收支不足之數由中央撥款補助。（最初以軍車養路費名義補助。嗣以公商車輛數量減少及物價上漲，而征收率未能按時調整。致補助費不得不逐年增加。名稱亦即改為養路補助費）。省轄公路由省方自定稅率征收。中央祇予少數補助經費。以致全國各省所定征收率頗多參差。有較中央規定高出十倍以上者。

二、現擬辦理情形：原定逐車征收養路費辦法，固有實際利用公路者直接負擔一部份養路費責任之優點。惟手續繁複，影響運輸效率。管理費支出因此增加。且因各省及中央之征收率不同，每經行一轄區，即須計徵一次。既不統一，尤感不便。為求簡化手續起見，擬將以往逐車徵收養路費辦法取消，改徵汽車註冊費及燃料零件附加稅。以資替代。

三、支出估計：三十五年度應養護之公路里程，共約十二萬八千一百八十公里。其中國道約二萬八千一百八十公里。省道約十萬公里。國道標準較高。運量亦密。每公里擬設道工一、五至二、五人。省道每公里設道工〇、五至一、五人。連同養路工具、材料、設備及渡口維持各費，國道，省道平均以每公里年支四〇〇元估計。（戰前幣值）。每年共

公路會議提案及決議

約需養路費五一、二七二、〇〇〇元。(戰前幣值)。

四〇

四、收入估計：前述支出除汽車註冊費約可收入六、〇〇〇、〇〇〇元，(汽車六萬輛平均每輛收註冊費一百元)，及車輛年捐作為地方公路機關收入不予計入外，其餘不敷之四五、二七二、〇〇〇元，擬加徵燃料及零件附加稅。以作財源。經初步研究結果，可徵附加稅之項目及稅額估計如左。

項目	估計數量	單位	單價	複價	附加稅率	稅款	備註	
汽油或柴油	六,〇〇〇,〇〇〇	加侖	〇.六〇元	六,〇〇〇,〇〇〇元	50%	三,〇〇〇,〇〇〇元	全國汽車六萬輛以經常行駛四萬輛計算平均每車每年行駛三〇,〇〇〇車公里每車公里用燃料〇.一加侖扣除國產油料及油精代替者約一千六百萬加侖外全年度消耗之燃料約為八千萬加侖	
機油	四,〇〇〇,〇〇〇	加侖	二.二〇元	八,〇〇〇,〇〇〇元	25%	二,〇〇〇,〇〇〇元	機油消耗量約為燃料二十分之一	
輪胎	一,二〇〇,〇〇〇	個	〇.五〇元	六〇〇,〇〇〇元	25%	一五〇,〇〇〇元	每個輪胎約可行駛二萬車公里每車平均用六個輪胎每年行九億六千萬車公里消耗輪胎一九二,〇〇〇只	
零件	七,五〇〇	噸	五.〇〇元	三七,五〇〇,〇〇〇元	25%	九,三七五,〇〇〇元	每車每年消耗零件約二五〇公斤經常行駛之汽車四萬輛每年共消耗零件一萬噸除四分之一用作燃料外估計進口七,五〇〇噸	
共計							四六二,五五〇,〇〇〇元	

#### 第四十二案

收支兩抵，尙能適合。汽車運輸業務仍在逐步擴充。收入方面亦可望逐步增加。如何統一養路費征收率案

提案機關 公路總局工務處

理由：查行政院前規定，「省級公路養路費准由各省根據實際情形，斟酌擬定，送由交通部審定，呈院核准施行」。故各省現行養路費征收率均係自行訂定。參差不齊。並較中央規定費率超出甚多。且各省調整費率大都皆未遵照院令，先行送部核轉。事後亦多未即報明。似此情形殊嫌紊亂。實有亟予整理之必要。

辦法：擬將全國各省分爲若干區。每區規定劃一費率。呈院核准施行。一面再電各省府轉飭該省路局編具養路費收支預算，及按月實際養路費收支數目。呈由省方報部。以爲核撥養路補助費，及將來調整各區費率時之參考。

#### 第四十三案

增加徵收養路費率，統一養路組織，改善道班待遇，以利養路案。

提案機關 江西省公路處

說明：一、查最近物價飛漲，較抗戰結束時已超過一倍有餘。復以員工待遇奉令調整，支出增加。是以收支不能平衡。漸趨虧累。亟須將養路費徵收率重行調整，以維養路。

二、查各省養路組織向乏統一規定。彼此不同，各自爲政。似應視交通繁簡情形，劃定路線等級。並規定每道班管轄里程及其人數。以資劃一，而切實際。

三、查本省養路道班待遇，按照規定支給。以往米價最高地區，每名每月所得尙不及四千元。較之各縣當地雇工工資，恆差一倍至二倍不等。故僅足維持飲食。雖工作經年即鞋襪亦無力添置。因此管理困難，效率低微。

辦法：一、此照現時物價擬請將養路費徵收率增加一倍。

公路會議提案及決議



## 公路會議提案及決議

四二

二、擬請釐訂養路組織以資劃一。

三、擬請1按照各當地工資雇用。2或於規定應得工餉之外另給養路津貼，或工作獎金。  
擬請寬籌養路經費，改善養路設施案。

### 第四十四案

提案機關 川陝公路管理局

說明：我國公路建築本極不良。所以維持交通者惟養路是賴。第因財力不足就款配工。養路料具均多因陋就簡。督工之交通設備亦付缺如。道班工棚建築者鮮。工段房舍多借住民房。因是工作效率難於提高。影響養路工作甚鉅。

#### 辦法：

1 養路工人之配備應按照工程良窳，運量繁簡，事先確定計劃。不應以財力配備養路工人。形成本末倒置，不切實際之設施。

2 養路需用之砂石應按照運輸繁簡，每公里每年固定儲備一定數量。以便隨時使用。

3 養路工具應配備充足。運輸養路材料宜備有卡車板車。採集材料應配備鋼釘火藥。修補路面應有洒水機械，夯實工具及壓路滾筒。查工督導工段應配備機器腳踏車，或吉普車。其他養路工具如鋤頭、洋鎬、大錘、手錘、洋鎚、直鎚均應視事實而加充實。公路線上視實際需要每一〇公里，或增減其長度，建築工棚一處。以爲養路工人棲息之所。並酌闢苗圃，利用工人工餘時間，栽種菜蔬，以求自給。藉省經費。工棚內醫藥設備尤應注意。務使工人生活得趨安定，以引起爲公服務之興趣。達到提高工效之目的。工段辦工房屋及員司宿舍應建築完備，以安定員司生活。

4 國道幹線應架設長途電話線，以靈通工程及運輸消息。一工段應設置無線電台一所，以增行政效率。

### 第四十五案

請預發三個月養路經費，以免積壓工餉，而利工作進行。

說明：查養路工人月入甚微。日常生活尙感不敷。自無積蓄墊用，以待月終發放薪餉。故非先發工資，不能維持生活。以往養路經費常因庫款支絀，或輾轉匯兌，不但不能上月得下月之經費，卽月終尙不能得本月份之經費。每迫不得已，而遲發職員之薪津，以墊工人之伙食。但抗戰八年物價高漲，公務員生活亦極清苦。更無積蓄可資週轉。遂造成員工生活均感恐慌之現象。影響所及，妨礙工作效率，至大且鉅。

辦法：請就下列兩項辦法擇一施行。

一、由政府一次籌足三個月之養路費週轉金，發放各附屬單位。專作週轉之用。至養路經費仍如前按月分發。

二、一月份卽發一、二、三、三個月之養路費。二月份發四月份之養路費。三月份發五月份之養路費。以次類推。至十月份已將全年之養路費發清。十一月卽發次年一月份之養路費。如此則可保證工人工資可以先發。職員薪津按月發放，以安生活而增工效。

#### 第四十六案 請求按月補助本省公路養路費案。

提案機關 湖北省公路局

說明：查本省以前通車公路長約四千六百公里。戰後敵僞增修通車公路長約一千二百公里。兩共五千八百公里。現已槍修勉可通車者，約長一千七百公里。擬繼續搶修，於最短期內行車者，約長一千三百公里。按目前養路費用開支情形，每公里每月約需二萬元。惟查上項公路因目前各地秩序尙未完全恢復，營運無多，收入有限。甚至全無營收者此項路線當創建時，本有其特殊任務。自亦應設設養護。本省財力支絀，實屬無法負擔。

辦法：擬請 中央暫按通車路線每公里每月一萬五千元標準補助。其不足之數由本省養路費收入項

公路會議提案及決議

下撥支，以資維持。

#### 第四十七案

擬請按照實際情形，分別釐定各段養路經費額數。並酌墊撥週轉金，以資維持案。

提案機關 西南公路管理局芷江分局

理由：查公路養路工程，因（一）工程狀況，（二）運量，（三）氣候與地域，（四）各地情形及生活程度不同，所需費用相差懸殊。尤以目前收復各地物價幣值差額極大。故各路養路經費不能一律。亟需妥為分別釐定。

辦法：（一）擬請按後列各因素，釐定養路費計算標準。

1 路線工程，如路面橋涵渡口等狀況。

2 運輸狀況，如通行之運輸工具及運量。

3 氣候與地域，如在西南區之雨季，北方及高原區之冰雪風砂。又如缺石料，缺水源，缺土質，及沮洳等地帶。

4 地方及生活情形如人口蕃簡，出產豐瘠，及生活程度之不同。

（二）在養路經費來源及數額未確定之前，先按各路大概情形，墊發足額之養路經費週轉金，俾資維持。

是否有當，敬請公決。

#### 第四十八案

為養護河南省已成公路，養護費用浩繁，擬請准予統籌撥發，以利進行案。

提案機關 河南省公路管理局

說明：本省為保持已成公路之路基、路面、橋涵及其附設建築物等工程之完整計，養護工程之實施，實刻不容緩。惟按照規定組織，養護費用浩繁。每年所收養路費不敷甚鉅。（三十四年僅收一百五十餘萬元。）本省已成公路計四十三線。共長五二二一公里。橋涵、爬河、護牆

等共計五三一六座。渡口十八處。組設工務段，從事養護工作。按照規定，計需員司一〇三五人。工人船夫五四七二名。員工薪資全年計需十一萬萬六千萬元。工具購置反公雜等費計需五千萬元。養護材料費計一萬萬元。共需養護費十三萬萬一千萬元。

辦法：請大部統籌撥發養護費，以資養護而利交通。

#### 第四十九案

擬請改訂養路費征收辦法，以免減低汽車性能及效用案

提案機關：四川公路管理局

說明：查公路運輸宜求迅速簡便。過去養路費之征收，分設卡站，按照貨運客運分別繳納，手續繁複。兼以人事關係複雜，每因繳納養路費耽誤時間甚多。反失汽車之性能。故擬簡化養路費征收手續。或仿照國外成規，在牌照稅或汽油稅內一次附帶征收。以資簡化。

辦法：

(一)規定養路捐率，於發給牌照時一次附帶征收。

#### 第五十案

請撥款養護已成各公路案。

提案機關 貴州省政府

理由：本省已成公路，除已由中央指定機關接管養護，及縣鄉道責由各縣負責保養外，其由本省路局專營之遵思、貴水、等路，原由該局設置養路段負責。此外各支路養護工程雖由沿公路各縣政府負責保護但以權責不專，經費困難，成效極微。亟應擴充養護機構，加強工作，務使已成公路能充分發揮運輸力量。

辦法：

(一)全省境內各公路養護責任，嗣後由本省公路管理局統籌辦理。(二)所需養路費，由該局逐年編造概算，呈請中央全部負擔。(三)三十五年年度擬養護一千公里。以每公里每月一萬元計，全年請撥款一億二千萬元。

### (八) 養路辦法

第五十一案 請規定修養國道辦法，以維路基，而便行車案。(平津區辦事處提)

公路會議提案及決議

第五十二案 請加強養路工程設備，以利工作案。（四川公路管理局提）

以上二案合併討論。

決議 請公路總局參酌辦理。

第五十一案 提請規定修養國道辦法，以維路基，而便行車案。

提案機關 平津區辦事處

說明：查公路與鐵路相同。完成通車後以行車與天氣之關係，破壞因素甚多。若小有損壞，立即加以修復，則所費甚微。隨時可以恢復原狀。若置之不顧，則損壞部份日見擴大。勢將全功盡棄。停止行車。故鐵路極重視修養，有固定養路道班之組織。分段守道，隨時加以修養。公路行車破壞力雖不如鐵路之大，但建築完成後，其種種破壞因素與鐵路相同。亦有規定修養辦法之必要。但公路修養工事不如鐵路之繁重。似無須仿照鐵路道班之組織。在昔各省公路修養工作向無統一辦法。大抵責成沿線各鄉村保甲，分段負責派人隨時修理。但義務性質居多。不便課以責任。且鄉村工人僅能擔任極簡單而輕微之工作。如夏季雨水連綿，河流泛濫，路基橋梁發生危險，有防險及搶修工作時，非有特種工隊之組織，隨時調用，不足以應急需而赴事機。故公路修養有特殊性質，非有特殊辦法不可。

辦法：各巡查守道及例行輕微修養工作，仍照昔例，分飭沿線鄉村，責成保甲長，組成二十人之養路班。每日輪派四五人任巡道及修理工作。如有較重要工作時，應立即全體出動。此項養路班由路局按月給以相當報酬。俾負責任。至特種修養工作由路局按路線狀況，工作繁簡，組成若干特種飛班。立即出動，以迅速有效之方法，恢復路線，維持通車。

第五十二案 擬請加強養路工程設備，以利工作案。

提案機關 四川公路管理局

說明：查全國公路對於養路時期之設施，除少數路線業已粗具規模外。其餘各路因礙於經費，養路設備未臻完善。抗戰以還，消磨更甚。養路設備，愈益廢弛。故關於養路員工之宿舍，道房、服裝、與一切必需之工具設備，為達到養路之效率起見，實有重新配備及補充之必要。

辦法：(一)擬請建修工程段，辦公室及員工宿舍。

(二)擬請建修養路道班工房。幹線每十公里修建一所。支線每十五公里修建一所。

(三)在適中地點專設無線電台一所。並於沿線設置有線電話，以資通訊聯絡。

(四)監工及道班工人服裝，規定式樣，每年分季製發。

(五)每一工程段設備工程車輛。

(六)每一工程段設備必需之工具及機械各項工具。

## (九) 工程標準

第五十三案 公路工程建築標準案。(公路總局工務處提)

第五十四案 請迅予規定公路建築工程標準圖及各項施工章程，以資劃一案。(武漢區辦事處提)

第五十五案 請提高公路工程標準，以應急要案。(西北公路管理局提)

第五十六案 劃一訂定公路工程規範，以期全國工程標準劃一，而利工程案。(河南省公路局提)

第五十七案 為我國公路工程標準應予提高。增加運輸效能。並制定標準圖樣，以資一律案。(江蘇省政府提)

第五十八案 請總局趕製各項公路工程標準圖則案。(陝豫公路聯運處提)

第五十九案 請提高已成及新築公路工程標準，俾適合現代公路車輛載重，及行車速率案。(川陝公路管理局提)

第六十案 擬請統一厘訂公路工程計劃標準，以利實施案。(川陝公路管理局提)

第六十一案 請劃一規定公路標準案。(湖北省公路局提)

第六十二案 厘定公路技術標準案。(廣西省公路局提)

第六十三案 擬請迅頒統一公路工程法規與標準圖樣案。(西南公路管理局芷江分局提)

第六十四案 請頒定國道省道公路工程標準要則，以昭劃一，而利行車案。(湖南省公路局提)

公路會議提案及決議

第六十五案 請確定國道及縣鄉道標準，明白宣示，以資遵循案。（陝西省政府提）

以上十三案合併討論。

決議：原則通過，由交通部技術標準委員會研究訂定。

第五十三案 公路工程建築標準案。

提案機關 公路總局工務處

理由：我國公路標準，前鐵道部於十八年會公佈國道工程標準，及全國經濟委員會公佈之公路工程暫行準則。鐵道部公佈之國道工程標準，事實上未能推行。經委會公佈之公路暫行準則，在戰前各省督導公路均採取應用。抗戰後公路移歸交通部主管。以感前經委會所頒準則尙未詳盡。爰於廿九年公佈公路工程設計準則，及公路橋涵設計準則，將公路分總三個等級。（如附表）。查我國現有公路僅做到近似丙等標準。無法行駛高速度汽車。現歐美各國對於公路標準力求提高，並建築「汽車專用路」專備超高速汽車之行駛。故我國戰後公路標準為適應現代之汽車行駛，以及國防與經濟之需要，似應參照國內外情形，重行厘訂。

辦法：戰後我國公路劃分為「幹線」與「支線」兩種。幹線屬於國道。支線屬於省道。國道以配合水陸空交通鞏固國防為原則。為公路交通之骨幹。工程標準應力求提高。省道應配合國道網聯絡省會與縣治，以促進地方自治，協助農村發展為原則。工程標準可較國道為低。茲劃分公路工程標準為三等。及勉可通行輕級汽車之不列等一種。國道採用甲乙兩種標準。省道採用省等及不列等兩種。所有四種標準，摘要如附件。

附件

（甲）廿九年交通部公佈之公路工程標準摘要。

（乙）卅五年度擬重訂之公路工程標準摘要。

第五十四案 擬請迅予規定公路建築工程標準圖，及各項施工章則，以資劃一案。

提案機關 公路總局武漢區辦事處

說明：查公路建築工程向由各路設計製圖。施工章則各自擬訂。式樣與標準既不一致。且人力物力及時間均不經濟。

辦法：擬請由大局統籌規定，頒佈施行，以資劃一，藉利工作。

第五十五案 請提高公路工程標準以應需要案。

提案機關 西北公路管理局

說明：查近數十年來舉世公路之發展突飛猛晉。蓋運輸頻繁，公路之建設實有其獨到之功能。因而公路之負擔亦必大為加重。工程標準不能不提高，以求與運輸量符合。且以動力之改進，使引擎力加大，速率增高，汽車之設計亦隨之日新月異。如剎車之設備，駕駛之機構愈求精敏。前此行車速度六〇至七〇公里為最高。今則視為普通矣。百餘公里行車速度已不足驚人。在此高速度行車狀況下，舊日公路工程標準，自必全盤革新，以求公路壽命之延長，行車之安全。

遵照 總裁手著「中國之命運」及 總理遺教之指示，戰後十年應完成幹線五萬公里。支線二十三萬公里。始能適合運輸之需要。觀乎此種計劃絕非暫時性質，實為配合建國之永久大計。依此，則戰後公路建設之標準如祇以目前行車之數量及行車速度為準繩，似屬欠當。按時間計之亦須看到十年至三十年之久。而今後三十年運輸量之加增，汽車之改進，絕非今日可與匹倫。故公路工程標準應予以提高。

辦法：公路工程之各項標準，均按行車數量，行車速度，及載重為根據。今日美國各州甲等路平均行車數量，每日一四〇〇輛至四〇〇〇輛。吾國三十三年度之最高紀錄厥為滇緬公路及西北

公路會議提案及決議



公路。滇緬路各種車類平均為每日三〇〇輛。其中汽車佔五分之三。西北公路各種車類平均為每日二六七輛。其中人獸力車佔四分之三強。然今後三十年吾國之行車數量，按今日美國行車數量計之，實為最低希望也。以行車速度言，今日美國所採用者，甲等路平原區為每小時一〇公里。而吾國所採用者最高為每小時八〇公里。但實際貨車均未超過五〇公里。今後三十年甲等路行車速度以每小時一〇〇里計，當可普遍採用。至於標準貨車載重之規定，現在美國所採用者，甲等路乙等路均為十五公噸至二十公噸。丙等路以下為十公噸至十五公噸。吾國之公路橋樑均按十五公噸以下設計。然汽車載重方面並無增加之趨勢。故今後橋樑之設計以二十公噸最高數值，當屬適合。其他公路工程之標準，原則上大致趨向於（一）放大行車道寬度，以求車輛之增加。行車之便利。（二）特別注意路肩，以達到高速度行駛安全之條件。（三）採用接近鐵路曲線之標準半徑，以避免超高之設計。

關於新建或改善公路工程標準，重要項目分別如后。

一、公路分等，公路可分甲、乙、丙三等。

二、地形分區，地形可分平原區邱陵區，山嶺區三區。

三、標準之根據。無論新建或改善工程之標準均應根據行車數量，行車速度，及載重而定。

其以地形複雜，工程艱鉅地帶，可酌量降低工程標準，以資節省經費。

四、行車速度。速度以每小時公里計。甲等路，平原區一〇〇公里。邱陵區八〇公里山嶺區

六〇公里。乙等路，平原九〇公里。邱陵區七〇公里。山嶺區五〇公里。丙等路，平原

區八〇公里。邱陵區六〇公里。山嶺區四〇公里為根據。

五、行車數量。行車數量以每日輛數計。甲等路，按二〇〇〇輛。乙等路一〇〇〇輛。丙等

路二〇〇輛以下計算。

六、路基寬度。甲等路，平原區十二公尺。邱陵區及山嶺區九至十二公尺。乙等路，平原區九公尺。邱陵及山嶺區七、五公尺至九公尺。丙等路平原區七、五公尺。邱陵及山嶺區六至七、五公尺。

七、路面寬度。甲等路一律為六、五公尺。乙等路六公尺。丙等路四、五公尺。

八、最短視距。甲等及乙等路，平原區均為二四〇公尺。邱陵區二〇〇公尺。山嶺區一八〇公尺。丙等路，平原區二〇〇公尺。邱陵區一五〇公尺。山嶺區一〇〇公尺。

九、曲線最小半徑。甲等路，平原區五〇〇公尺。邱陵區三五〇公尺。山嶺區二〇〇公尺。乙等路，平原區三〇〇公尺。邱陵區二五〇公尺。山嶺區一五〇公尺。丙等路，平原區二五〇公尺。邱陵區及山嶺區均為八〇公尺。以上所列數值，均指單曲線而言。至於複曲線及反向曲線在公路上不常用，故未規定。

十、緩和曲線。甲等路需採用緩和曲線。乙等及丙等路可不必採用。

十一、曲線超高。甲等路曲線半徑在八〇〇公尺以內者，應設計超高。乙等路及丙等路在五

〇〇公尺以下者，應設計超高。最大超高度不應大於百分之十。

十二、曲線加寬。曲線半徑在三〇〇公尺以下者，應有加寬設計。

十三、最大坡度。甲等路，平原區坡度按百分之四。邱陵區按百分之五。山嶺區按百分之六

。乙等路，平原區按百分之五。邱陵區按百分之六。山嶺區按百分之七。丙等路，平原區按百分之六。邱陵區按百分之八。山嶺區按百分之十至百分之十二。

十四、橋樑寬度。橋長在三〇公尺以下者，橋面寬應為路面寬加一公尺。在三〇公尺以上者，橋面寬與路面寬相同。

十五、橋樑載重。甲等路按標準貨車十五至二十公噸設計。乙等路按標準貨車十公噸至十五

公路會議提案及決議

五二

公噸設計。丙等路按標準貨車七、五至十公噸設計。

十六、橋涵設置。甲等路應以建築鋼橋及鋼筋混凝土橋為主。均係永久式涵洞則應採用鋼筋混凝土水管及蓋板。乙等路應採用鋼橋，鋼筋混凝土橋，及石拱，磚拱等永久式或永久式。涵洞則宜採用鋼筋混凝土蓋板，石磚拱形涵洞。丙等路應採用鋼筋混凝土橋，石磚拱橋及木橋等永久式橋。

第五十六案 劃一訂定公路工程規範，以期全國工程標準劃一，而利工程案。

提案機關 河南省公路管理局

說明：我國公路交通發達較晚。公路工程標準無統一之規定。率多以當時之需要臨時訂立。未臻精密完備。對工程之計劃，施工審核，諸有不便。且以我國幅員廣大，自然環境時有不同，似應收集已有之規定，切合實地之需要，統一訂定公路各種工程規範，標準圖說及施工辦法，以期全國公路工程標準劃一，而利工程進行。對於建設全國公路交通，則收效不鮮也。

辦法：請 大部邀集公路工程專家多人，組設編纂委員會，收集已有各項材料，精密研究，切合實情，於短期間編訂，頒發施行。

第五十七案 為我國公路工程標準應予提高，增加運輸效能，並製定標準圖樣，以資一律案。

提案機關 江蘇省政府

說明：我國公路建設歷史殊淺。所有各路工程標準多因陋就簡。較之世界各國不遠甚遠。現抗戰勝利，國際地位躋于列強。所有本國各公路似應重行改善，並製定標準圖，俾全國一律，以增加運輸效能。

第五十八案 擬請將全國公路工程標準予以提高，並製發公路工程標準圖。是否有當，請公決。擬請總局趕製各項公路工程標準圖則案。

提案機關 陝豫公路聯運處

說明：全國公路標準圖則，迄今尙付缺如。各附屬工程機關，遇有新工諸多臨時設計。因此不僅曠廢時日，且多參差不一。

辦法：請總局就公路各種路面橋涵，標誌等工程，迅即趕製各種標準圖則，分發各附屬公路機構，參酌施工。

第五十九案 擬請提高已成及新築公路工程標準，俾適合現代公路車輛載重及行車速率案。

提案機關 川陝公路管理局

說明：現代重車及軍用坦克車，牽引車載重多在十五公噸以上，而現代汽車速率亦在一〇〇公里以上。而我國已成公路，無論國道，省道，其工程設施鮮有能符此項標準者。路線縱坡有大至百分之二十。灣道半徑有小至十公尺。構成路面之材料幾全為低級之泥結碎石。且質料欠佳。施工亦未臻完善。在同一路線上，路基寬度亦不一致。即屬國道亦尙有為單車道之路段。而行車標誌及防護工程更多忽視。至於橋涵大半為臨時式或半永久式之木面。追溯原因，實由建築之時財力不裕，時間倉卒。今後對於已成公路似應切實按標準改善。新築路線似應力求徹底。以免重蹈覆轍。

辦法：(一)切實厘訂國道，省道，縣道之劃分範圍。製定有系統之公路線網詳圖。頒佈工程設計，

施工規範書。分發國省縣主管公路之機構，遵照實施。

(二)已成公路應重行複測。納路線於標準範圍之內。應廢棄者，廢棄之。應改築者，改築之。各項已成工程加強改善時，應就規範全盤徹底更張。務使符合現代公路標準。

(三)新築路線，無論路線之選擇，工程之設計，施工及行車設備，均應按照標準辦理。力避以工程款控制工程標準之實施。應根據計劃，籌足所需工程經費。且必須於計劃實施前確

公路會議提案及決議

定財源，以免再如往昔因工款不濟，中途變更計劃。或工款不裕，降低工程標準之不合理現象。

第六十案 擬請統一厘訂公路工程計劃標準以利實施案。

提案機關 川陝公路管理局

說明：現時公路工程之設計施工，其規範尙未臻一致。以致各路局各自為政。工程式樣既極凌亂。工程建築是否經濟，不無仁者見仁，智者見智之嫌。似宜劃一標準，由全國最高公路機關統一厘訂。

辦法：(一)製頒測勘，設計，施工各種規範書草案，徵詢各有關公路主管機關意見，然後定案，頒發實施。

(二)詳細研究設計各類工程標準圖，以經濟堅固為原則。

第六十一案 劃一規定公路標準案。

提案機關 湖北省公路局

說明：查各省公路自經中央倡導後，均紛紛修築。成效斐然。但以限於個別環境或需要，性質不同。對於修築標準向係各自為政。無所適從。際茲復興期間，公路交通亟待整頓。實有劃一規定與提高標準之必要。

辦法：擬請 中央分國，省，縣，鄉道路等級，統籌規定標準及施工規範。俾有率循，而免紛歧。

第六十二案 釐定公路技術標準案。

提案機關 廣東省公路處  
廣西省公路局

說明：(從略)  
辦法：組織公路技術標準委員會，延用專職人員辦理，限期完成。

### 第六十三案 擬請迅頒統一公路工程法規與標準圖樣案。

提案機關 西南公路管理局芷江分局

說明：公路工程法規及標準圖樣，各路局自行擬訂，原不一致。頗影響公路行政。抗戰期內大局會組織委員會擬議審定。然尚未全部頒行。是故各路局工程設施，難免不無紛歧。未能達到最高效率。今後公路建設繁重，尤貴爭取時間。如欲建築良好之公路，則公路工程法規暨標準圖樣之精詳擬定，迅速頒行，實爲首要。

辦法：請加緊審定工程法規，編訂工程手冊，繪製各種工程建築標準圖，迅速印刷成冊。全國一致頒行。或交商承印發售，以資普遍劃一。

### 第六十四案 請頒定國道省道公路工程標準要則，以昭劃一而利行車案。

提案機關 湖南省公路局

說明：抗戰以前，各省公路係片斷興修。沿線橋涵，路幅，鋪砂，路面多不一致。或多有不建翼牆之橋樑。及標誌牌里程碑之豎立式樣參差。關係行車影響實鉅。抗戰勝利，各省破壞路線積極修復。爲劃一全國公路工程，便利各省聯運起見，擬請頒行公路工程標準要則。

辦法：值此修復工程正待進行之際，徵集各省公路工程章程，彙編詳細公路工程標準，通令實施。

### 第六十五案 請確定國道省縣鄉道標準，明白宣示，以資遵行案。

提案機關 陝西省政府

說明：查我國公路制度，數十年來以憂患頻仍，迄未規定統一標準，公佈實施。今日抗戰勝利，建國開始。吾人懷於交通第一之指示，亟應肝衡全局，詳密規劃，釐定全國公路各項工程標準。連同國道，省道縣鄉道之劃分或準則等，明白確定，通飭遵行。以期建國方案獲有分工合作，兼程並進之實效。是否有當敬祈 公決。

公路會議提案及決議

辦法：(一)擬請由交通部公路總局製訂全國公路各項工程標準，公布實施。

(二)劃定國營，省營路線，並規定縣鄉道修築標準或等級，通飭遵行。

### (十) 設立路工研究機構

第六十六案 設立公路研究機構案。(公路總局工務處提)

第六十七案 爲設立公路工程研究所，以謀改進案。(江蘇省政府提)

第六十八案 擬請設立公路試驗研究機構，以利發展公路興築案。(川陝公路管理局提)

第六十九案 請設立路工研究機構案。(廣東省公路局提)

以上四案合併討論。

決議 照工務處提案通過。

第六十六案 設立公路研究機構案。

提案機關 公路總局工務處

說明：查過去我國公路工程以限於經費及時間。往往因陋就簡，未能合乎規定標準。戰後公路工程標準應予提高，以應國防及經濟之需要。但以我國幅員廣闊，各地氣候，土質及築路材料迥異。如路基土垠之穩定，路面之設計，橋涵之建築與各種材料之檢定與製造，以及築路機械之應用，均有賴於試驗與研究。始獲合理與經濟之解決。歐美各國莫不有大規模之路工試驗機構，從事各種問題之研究。故築路技術之進步日新月異。我國戰前全國經濟委員會於二十六年會籌辦中央路工試驗所，惜因戰事發生，首都內遷，因而停頓。抗戰期間，雖迭次與各大學合辦公路專題研究，但以設備有欠完善，未能有顯著之成就。今抗戰結束，建國開始，爲奠定公路技術百年大計起見，設立公路研究試驗之機構，實刻不容緩也。

辦法：(甲)設立中央路工研究所，隸屬於交通部公路總局。研究全國性之路工問題，及與國外研究機構作技術上之交換。

(乙)設立九個中央路工研究分所，隸屬於交通部公路總局各區管理局。分布於全國各地。研究各區地方性之路工及特殊問題。

(丙)各路工研究所需用儀器設備除能自造者外，分期向國外訂購。

(丁)研究經費擬請國庫撥發，列入國家歲出預算內。

(戊)各研究所除聘請必要之外國專家外，其餘人員即在本部前派國外實習人員，及國內各大學畢業成績優良志願研究工作者選用。

### 第六十七案 爲設立公路工程研究所，以謀改進案。

提案機關 江蘇省政府

說明：查我國工程事業發軔最早。惟以守舊成性，不謀改進，於是各種建築，較之世界各國落後甚遠。公路工程亦然。似應設立工程研究所。凡各種材料之性質，工具器材之運用；以及各種有關公路工程技術事項，統加研究。發表研究成果。俾使公路工程技術人員得以改進。庶得追蹤列強。

辦法：擬請交通部公路總局積極計劃，籌設研究所，俾資改進。是否有當，提請公決。

### 第六十八案 擬請設立公路試驗研究機構，以利發展公路興築案。

提案機關 川陝公路管理局

說明：吾國之有公路已有三十年之歷史。而政府設置公路機構，亦已十有餘年。建築公路所用材料向係適應環境，就地選材。絕少有試驗研究之倡導。而建築方法亦多墨守成規，鮮有進步。此實大有礙於今後公路之發展。

公路會議提案及決議



辦法：擬請由公路最高機關設一公路研究試驗總機構。在各公路管理局設分機構。凡地質，土壤，築路方法均詳加研究。其可用以爲築路材料，如木石，沙土，煤渣，洋灰，鋼鍊，瀝青，石灰磚類等項材料，均分別析其化學性能，材料強弱，處治方法，以定使用區域，範疇。

第六十九案 請設立路工研究機構案。

提案機關 廣東省公路處  
廣西省公路局

說明：(從略)

辦法：擬請公路總局延攬中外公路技術專家組設。尤着重於試驗方面。並提倡各省公路技術人員參加。

### (十一) 築路工具儀器

第七十案 請大部向國外購撥大量新式築路工具儀器分發應用案。(浙江省交通管理處提)

第七十一案 爲測繪儀器，建築機具及各項工程主要材料應如何統籌供應案。(武漢區辦事處提)

第七十二案 請按各省管轄公路里程，撥助築路及修車工具案。(湖北省公路局提)

以上三案合併討論

決議 請公路總局統籌辦理。

第七十案 請大部向國外購撥大量新式築路工具儀器分發應用案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：查抗戰八年以來，本省因地處前線，物質條件異常缺乏。辦理各項工程均以最簡單方式施工。進展似較緩慢。近年科學進步。新式築路工具及測繪儀器，歐美日有發明。現各省修復公路需用前項新式築路工具及測繪儀器甚殷。擬請分別撥發應用，以期進展迅速。

辦法：1.請大部轉請善後救濟總署設法撥發。

2.向歐美各國大量訂購。

3.依各省需要情形分別撥發。

### 第七十一案

測繪儀器，建築機具及各項工程主要材料應如何統籌供應案

提案機關 交通部公路總局武漢區辦事處

說明：查測繪儀器，建築機具及各項材料，向由各路自行購置應用。各路既非同時需要。似宜有無相濟，節省物力。

辦法：由大局設置統籌機構購儲若干儀器，機具及主要材料。並調查各路存儲數量與需要情形，隨時調撥供應。倡行公路互助精神。藉使物盡其用之利。

### 第七十二案

請按各省管轄公路里程，撥助築路及修車工具案

提案機關 湖北省公路局

說明：查各省公路經累年修築，大都粗具規模。自被敵偽破壞後莫不瘡痍滿目。際茲復興期間，舊路亟須修理。新路亦待興築。即所有車輛亦多破舊不堪。非經整理無法行駛。省級公路機關對促進行交通。因當盡最大努力。惟以限於經費及材料來源，不能積極推進。似應先行補充築路及修車工具，以利進行。

辦法：擬請由中央按各省管轄公路里程及運用車輛應需之築路修車工具，分別撥助。

### (十二) 渡口設備

第七十三案 請撥軍用帆布船等項設置，以備臨時橋渡之需要。(湖北省公路局提)

第七十四案 爲便利行車，擬請撥款購置輪渡案。(安徽省公路局提)

公路會議提案及決議

公路會議提案及決議

六〇

第七十五案 請提前發給湖南省公路渡口設備費及維持費案。(湖南省公路局提)

以上三案合併討論

決議 請公路總局酌辦。

第七十三案 請撥軍用帆布船等項設置，以備臨時橋渡之需案。

提案機關 湖北省公路局

說明：查各公路橋樑經八年抗戰或已陳舊。或被敵僞破壞。均須重修修整。本省居江漢平原，木石等料概賴遠道運來。難於短期內完成。不得不臨時改用船渡。惟目前船隻亦缺乏異常。爲經常維持交通計，似應另籌補救辦法，以冀早日通車。

辦法：擬請 中央儘接收敵僞帆布船，橡皮船，或其臨時拱渡設備內，酌予撥用以應急需。

提案機關 安徽省公路局

說明：本省跨越江淮，河流錯雜。公路行車每以渡口阻隔，不能暢達。影響行車迅速，實非淺鮮。本省安慶、蕪湖、蚌埠、正陽關等處，以往多有輪渡之設置。惟以抗戰軍興，俱遭損失。茲值交通復員伊始，亟應恢復各處輪渡，以利行車。

辦法：擬請大會轉請 交通部撥發專款，由本局購備設置。

第七十五案 請提前發給湖南省公路渡口設備費及維持費案。

提案機關 湖南省公路局

說明：湘省公路各渡口，原由湘公路局設置。戰前設有渡口二十處。設有蒸汽船及汽划共四十五艘。板划一百九十五艘。蓋船五十八艘。自受戰事影響，已破壞百分之九十五。現值復員，該公路逐漸恢復。本省公路渡口亟需恢復者，計有下攝司，湘潭，衡陽，耒陽，安仁，茶陵，祁

陽，零陵，邵陽，東屯渡，瀏陽，張公廟，大江口，小江口，底莊，安江等十六處。計需渡口添製設備費，共三億二千餘萬元。每月維持費，計員工薪餉津貼共七百餘萬元。燃油料與配件修驗費，共三千萬元。均係按實際需要估計。本省公路局因戰時路線縮短，車輛減少，營業及養路費收入早已不能敷抵支出。且在復員期間，諸待興建，實無餘力建設渡口。

辦法：一、渡口船劃設備費，請一次或分期由中央撥發。

二、請指撥伴獲湘境日軍汽划三十艘。柴油二萬加侖。汽油一萬加侖。暫行維持渡運。

三、請規定公商車輛入馬渡河費。通飭遵照繳納。并指令軍警憲，駐防部隊協助收費。

四、請按月津貼渡口維持費三千萬元。

湖南省公路局渡口設備情形暨燃油料消耗及船划修驗費估計表

渡口名稱	船划設備		燃油料		消耗情形		船划修驗費	備考
	數量	金額	數量	金額	數量	金額		
下灘	1	1,000.00	100	10,000.00	100	11,000.00	40,000.00	1, 係以上所估
湘潭	1	1,000.00	100	10,000.00	100	11,000.00	40,000.00	2, 以上各費係按長沙現時物價所估
衡陽	2	2,000.00	200	20,000.00	200	22,000.00	80,000.00	3, 船划修驗費係以每艘五萬元計算
耒陽	2	2,000.00	200	20,000.00	200	22,000.00	80,000.00	
茶陵	0	0	0	0	0	0	0	
合計	6	6,000.00	600	60,000.00	600	66,000.00	240,000.00	

公路會議提案及決議



湖南省公路局急于恢復之各渡口設備費預算表

地點	設立渡口	設				備				附註
		火輪	汽划	板划	躉船	縮板	錨鍊	繩索	繩索	
下鄉司	渡務所	1	2	3	3	3	8	8	8	1. 火輪每艘價以 2000.000 元計
湘潭	渡務所	1	2	3	3	3	8	10	8	2. 汽划每艘價以 3000.000 元計
衡陽	渡務所	2	2	4	3	3	8	10	10	3. 板划每艘價以 3000.000 元計
耒陽	渡務所	1	2	3	2	2	8	8	8	4. 躉船每艘價以 2000.000 元計
安仁	渡口			4	2	2	2	2	2	5. 縮板每付價以 500.000 元計
茶陵	渡口			2	2	2	5	5	5	6. 錨鍊每套價以 400.000 元計
祁陽	渡口			2	2	2	6	6	6	7. 繩索每根價以 50.000 元計
零陵	渡口			2	2	2	6	6	6	
邵陽	渡口	1	2	4	3	3	10	10	10	
東屯渡	渡口	1	2	3	2	2	8	8	8	

公路會議提案及決議



公路會議提案及決議

合計	底莊	小江口	大江口	張公廟	劉陽	東屯渡	安江	邵陽	祁陽	零陵	安仁	茶陵	耒陽
三七	一	一	二	一	二	二	三	三	二	二	一	二	三
一一〇〇〇〇	三〇〇〇〇	三〇〇〇〇	六〇〇〇〇	三〇〇〇〇	六〇〇〇〇	六〇〇〇〇	九〇〇〇〇	九〇〇〇〇	六〇〇〇〇	六〇〇〇〇	三〇〇〇〇	六〇〇〇〇	九〇〇〇〇
一二二	一	一	八	一	八	八	一二	一二	八	八	一	四	一二
二四〇〇〇〇	二〇〇〇〇	二〇〇〇〇	一六〇〇〇〇	二〇〇〇〇	一六〇〇〇〇	一六〇〇〇〇	二四〇〇〇〇	二四〇〇〇〇	一六〇〇〇〇	一六〇〇〇〇	二〇〇〇〇	八〇〇〇〇	二四〇〇〇〇
三三	二二	二二	二〇	二二	二〇	二〇	三〇	三〇	二〇	二〇	二二	二二	三〇
三五〇〇〇〇	一二〇〇〇〇	一二〇〇〇〇	二〇〇〇〇〇	一二〇〇〇〇	二〇〇〇〇〇	二〇〇〇〇〇	三〇〇〇〇〇	三〇〇〇〇〇	二〇〇〇〇〇	二〇〇〇〇〇	一二〇〇〇〇	一二〇〇〇〇	三〇〇〇〇〇



公路會議提案及決議

(十三) 編餘官兵修建公路

第七十六案 編餘軍官轉業及兵工築路案。(公路總局工務處提)

第七十七案 請利用編餘官兵修建公路案。(南京區辦事處提)

以上二案合併討論

決議 原則通過。

第七十六案 編餘軍官轉業及兵工築路案。

提案機關 公路總局工務處

說明：抗戰勝利，整軍開始。國家戰時軍隊，勢必大量編遣以減縮軍費開支。而該項官兵轉戰經年。一旦解甲。其有家者固可歸返田園。其無家業者必須妥為安置，方足以言酬庸，而免失業流離之苦。經軍政部向各方提出容納編餘官兵之計劃。交通部公路方面部門，以戰後復員，全國所待修復之公路，達六萬八千公里。此項復員建設工作，必需集中全國力量以赴之。因此擬劃出一部份築路工作，利用兵工辦理。

辦法：(甲)軍官轉業：本年度第一批公路部門擬安插轉業軍官五百名。經考試訓練以後，依受訓成績，議敘薪級，分發各省及各局應用。(附公路部門軍官轉業訓練辦法。)

(乙)兵工築路：本年度以復員關係，着重淪陷區路線之修復。同時對於急需修築之邊疆公路，以地廣人稀招工困難，然在國防之立場又不失為重要之據點者，則利用兵工，並配合屯墾，以固邊陲。估計本年度可以安插兵工計一萬人。(附三十五年兵工築路公路部門推進計劃。)

## 公路部門軍官轉業訓練辦法

### (一)名額

公路部份五百名。現擬分配監工員二百名。普通管理人員一百名。運輸管理人員二百名。

### (二)考試資格

徵集以考試方式辦理。監工員應試資格須為初中畢業。普通或運輸人員須高中畢業。

### (三)考試科目

監工員 國文 數學 常識

普通及運輸管理人員 國文 數學 史地 常識

### (四)訓練科目

監工員 測量學 監工須知 繪圖

普通管理人員 公文程式 公路法規 公路管理學

運輸管理人員 公文程式 公路法規 會計學 公路運輸學

### (五)任用辦法

受訓完畢後，分發各路局遞補實缺。各路局應依照各員受訓成績，議敘薪級。

## 三十五年度兵工築路公路部門推進計劃

兵工築路工作之推進，擬按照下列步驟進行。

### 一、組織機構時期

查本局三十五年度擬採用兵工築路興建之公路，計分下列五線。

公路會議提案及決議

區別	路	線	局	屬	里程
華北區	萬全	五原	第七八兩區局		八九五
華中區	開封	南昌	第二區局		八九六
華南區	蓮塘	海安	第三區局		七七八
甘新區	安西	諾羌(註)	第七區局		九四〇
青藏區	西甯	噶爾穆	第七區局		九二七

其中除安西至諾羌已有南疆公路工程處負責外。其餘四線必須成立新機構，辦理此項組織工作。如招致員工及籌備用具等，約需時二個月始克完成。

註：安西至諾羌為南疆公路。現正在施工。其中列於三十五年度施工者，為阿克塞至巴什考供，共計四一二公里。

### 二、準備興工時期

各路俟組織加強，急用器材妥備後，應即加緊辦理。準備興工工作。如組隊，測量路線，丈購地畝，及佈置工場，準備糧米等。以備修路兵工陸續到達，即可開赴指定地點興工。上項準備時期需時六個月。

### 三、兵工調遣計劃

在準備興工時期籌備至相當程度時，即陸續調遣士兵開赴工地工作。此項調遣時間規定在兩個月內集中完畢。而將提前籌備妥當之地段，先行依次施工。故兵工似可分批逐漸到達工地，隨時施工。但每批士兵工作皆以四個月為期。工作完畢即分別調遣，或屯墾。而此項工作分別在兩個月內辦理完成，俾





提案機關 公路總局南京區辦事處

說明：復員整軍計劃實施後，似可利用一部份編餘官兵，擔任修建公路工程。以其經過部隊之組織與訓練，倘運用得當，必能發揮工作效能。且其平時即有建築工事之經驗，再授以工程技術，其效率當可倍增，且無徵募工人之煩瑣也。

辦法：與軍政部會商將編餘官兵分區集中。交由本局各線路局，編為工程隊。

#### (十四) 機械築路

第七十八案 請儘量採用機械築路，以爭時效，而節經費案。(川陝公路管理局提)

第七十九案 為擬採用機械築路，以利工程之推進黨。(西南公路管理局芷江分局提)

以上二案合併討論

決議 原則通過。由公路總局於接收美軍留華及善後總署配撥之築路機械後，統籌辦理。擬請儘量採用機械築路，以爭時效，而節經費案。

提案機關 川陝公路管理局

說明：我國公路之修築，全賴人工。時間與財力均不經濟。而艱鉅繁雜之工程，有實非人力所及者。且抗戰之後，吾國人力銳減，邊疆省份人烟更為稀少。今後邊陲公路亟待開闢。機械築路實有提倡之必要。

辦法：(1)關於人材之訓練。技工在國內築路時，一面學習，一面訓練。不專設機構。領導指揮人員應派赴國外實習。

(2)關於機械之設備，路基之開闢，石料之打碎，路面之軋壓，混凝土之拌和，橋樑之架設，應分別備具開山機，平土機，碎石機，拌和機，起重機，汽胎路滾，拖曳掃，洒油機，散佈器等等。

公路會議提案及決議

(3)各類機械首先所需，只得向國外採購。但此非長久之計。應計劃設廠仿製。再逐漸自行設計改良。力求進步。初創時不妨派工程人員赴國外實習，或研究。以爲設廠之準備。

第七十九案 擬採用機械養路，以利工程之推進案。  
提案機關 西南公路管理局芷江分局

說明：查國內公路經此次抗戰，迭經繁重運輸，益知養護工作之重要。原用人工養護管理，實在難臻周密。工作效率頗低。戰後全國路線逐步增長。對於養路工具實有改良必要。爲求節省人力及時間，使路線經常能維持完整狀態起見，築路固有推行機械之必要。而利用機械養路亦可收事半功倍之效。在邊區路線人力物力缺乏之區更宜採用。且今後築路需要人力甚多，可將各養路段節省之員工，隨時互相抽調應用，實爲一舉兩得。

辦法：就各路段之需要配備下列機械，如開山機，碎石機，推土挖泥機，平路機，運料車，壓路機等。同時大量訓練使用此類機械之技術員工。

### (十五)行車標誌及養路設備

第八十案 統一全國公路行車標誌案。(公路總局工務處提)

第八十一案 請規定於建築新路時，必須同時建築行車及養路設備之建築物。並編入預算科目案。

(川陝公路管理局提)

以上二案合併討論。  
決議 通過。

第八十案 統一全國公路行車標誌案。

提案機關 公路總局工務處

說明：查全國公路行車標誌早經統一標準。通令普遍施行。前年公路總局召開養路檢討會議，對於此項標誌亦曾有所決議。限期設置在案。目前各公路已經設置者固屬不少。然仍有尙未設置，或已設而多損壞殘缺，或未符合規定標準者。收復區各公路行車標誌更感欠缺。對於行車安全及運輸效率影響甚鉅。

辦法：(一)再將行車標誌之統一標準分別發交本局直轄各路局，暨各省主管公路機關。

(二)未設標誌各路，應限期按照標準設置完備。

(三)已設標誌各路，應限期檢查修理。其有不合規定者，應即更換。

(四)頒發行車標誌調查表。令飭各主管路局，將各該路所設標誌地點，類別，數量，詳細列報備查。

第八十一案 請規定於建築新路時，必須同時建築行車及養路設備之建築物。並編入預算科目案。

提案機關 川陝公路管理局

說明：查現在及過去新築公路，新工施工時，對於行車及養路設備之建築物，多付缺如。以致行車及養路，諸感不便。事倍功半。效率不高。必要時即或趕辦，亦不整齊劃一。且經費之籌措尤感困難。亟應於築路時一氣呵成，以利運輸及養路工作。

辦法：養路辦公房屋，道班房，行車車站，月台，停車場，迴車場，交通道等工程經費，均一併列入新工工程費預算，一氣完成。

### (十六) 其他

第八十二案 劃分公路改善與養路工程範圍案。(公路總局工務處提)

決議 通過。

公路會議提案及決議



公路會議提案及決議

七四

第八十三案 為公路收用土地，應設法清查發給地價案。（浙江省交通管理處提）

決議：已成各路，由主管機關查明清理，補辦免賦手續。不再給價。以後照土地法征用。一面請交通部建議立法院，所有征地費用，歸公路所經各縣自行分別負擔。

第八十四案 請確定公路兩邊用地權，並責令保甲強迫植樹案。（西南公路管理局芷江分局提）

決議：原則通過。請公路總局酌辦。

第八十五案 取締公路兩旁建築案。（公路總局工務處提）

決議：原則通過。請公路總局在法令範圍內酌辦。

第八十六案 國民義務勞動修築公路實施辦法案。（公路總局工務處提）

決議：原則通過。實施期暫予保留。

第八十七案 請規定公路番號以明系統案。（江蘇省政府提）

決議：路名與編號並用。

第八十二案 劃分各公路改善與養路工程範圍案。

提案機關 公路總局工務處

說明：歷年以來，後方各公路在支撥經常養路經費之外，另多加撥鉅款，舉辦改善工程。其能確實改善，提高工程標準者，固屬有之。然名為改善，而實際工作僅在修補破壞，維持原狀，無異於經常養路工作者，亦復不少。以致需耗甚鉅，無補事功。

辦法：各公路應視其里程之長短，運輸之繁簡及原有工程之良窳，分別規定其經常養路之經費。包括一切修理查補所需之費用。其有必需加強改善之工程，應事先詳細勘測，列具工程計劃概算，呈經核定後，按預定施工程序切實辦理。務使符合改善工程之名稱。做到提高工程標準之目的。縱使限於財力不能一次整個改善，亦可分期舉辦。

### 第八十三案 爲公路收用土地，應設法清查發給地價案。

提案機關 浙江省交通管理處。

說明：公路爲公有財產。惟建築公路往往以經費過少，而所需地價又復十分巨大，致實際均無法發給地價。自抗戰以來，因戰爭關係，用地冊籍既告殘缺。一部份路線甚或未辦免糧手續，以致公路收用土地，通車數年，而其糧賦尙由人民負擔。現勝利已臨，土地政策即將實施。公路土地實應分別清丈調查，核定地價。撥款發給。

辦法：1. 由各省公路主管機關，會同地政機關，組設清丈隊。負責調查清丈。限一年竣事。所需清丈費用，請統籌撥發。

2. 未免糧者應即予免糧。

3. 地價由各省地政機關會同當地政府議定，呈報核准後，公布之。

4. 地價請政府統籌撥付，或發公債。

### 第八十四案 擬請確定公路兩邊用地權，並責令保甲強迫植樹案。

提案機關 西南公路管理局芷江分局

說明：國內公路，其因政治及抗戰軍事運輸而趕築者，迫於期限，對於徵購用地未及清理。以致公路兩邊用地權發生爭執。而人民以政府未經給價徵購，或未予免糧，視公路本身而外，卽屬私有田地。常將餘地耕種，水溝阻塞，依路築牆建屋，並在路面上攤晒什物，牧放生畜等等。在養路期間，不獨無地取土置砂，甚至妨礙視線，影響行車，爲害不淺。故用地權實爲必要。又路旁植樹原爲保障路基，培美風景，增加物產，無如鄉人無知，時加破壞。致使苗木難於長成。是故擬請改由沿路保甲負責強迫植樹，協同維護。

辦法：(一) 確定公路兩邊用地權。於測量時應測繪用地圖。當時並應沿路招集保甲花戶，實地詳註

公路會議提案及決議

田地等級，及業主姓氏。築路之時應就已用地啟造冊先送縣府免糧。然後由政府分級給價徵購。路成以後，應重行測繪餘地，豎立界碑，確定公路兩邊用地地權。此項用地，公路兩側自水溝中心起向外展開，至少須有四公尺寬度。並須通令地方政府確保此項用地地權。又國內現有公路用地地權，爲求便於養護及行車安全起見，亟須規劃清理。限令居民遷讓拆除。

(二)責令保甲強迫植樹。路旁植樹，須就當地氣候土質而採擇苗木。並設立苗圃。通知地方政府責令沿線保甲分段培植。每年須添植保護。如有出產利益應歸人民享受。而政府對於強迫植樹明定懲獎辦法，以求實效。以上提供各項辦法是否有當，敬請 公決。

第八十五案

取締公路兩旁建築案。

提案機關 公路總局工務處

說明：查現有公路兩旁建築大都未遵照規定，貼近路緣興造。非特有損公路行車安全。且對於將來

公路擴展，妨礙極多。應重行規定，嚴加取締。

辦法：一、國道及省道路線之用地寬度規定如下：

國道五十公尺。省道二十公尺。

二、現有路線，在規定之用地寬度內，一律不准添建任何建築。

三、現有各路線規定之用地寬度內建築，得暫維持現狀。但於各路改善標準時，應隨時遷拆。

四、新築各路在規定用地寬度內，一律不准營造建築。

五、在公路灣道內側有礙行車視距之處，雖不在用地內，亦不得營造建築。

第八十六案

國民義務勞動修築公路實施辦法案。

說明：查我國公路。除東北九省外，僅一二八，三六〇公里。按照全國面積計算，（東北九省在外）約八十二平方公里，僅有公路一公里。與美國一，六平方公里，蘇聯七，九平方公里，即有公路一公里相較，則瞠乎其後。現公路五年設計劃擬在五年之內增築省道五萬公里，以發展地方全面交通。但國家建設資金有限，故不得不推動國民義務勞動辦理，以節省經費，而收廣為建設地方公路之效。

辦法：國民義務勞動修築公路，實施辦法草案如下：

第一條 本辦法依據國民義務勞動法第三條，及修築公路有關法令規定，訂定之。

第二條 國民義務勞動以修築縣，鄉，鎮間之省道為主。必要時並參加修築國道。

第三條 縣，鄉，鎮間之公路工程標準，應按照交通部公路總局規定之省道工程標準辦理之。

第四條 各縣，鄉，鎮間公路之修築，由縣政府視事實之需要，分別興築。呈報省政府核定。轉送

中央公路主管機關及內政，社會兩部備案。

第五條 各縣政府修築縣，鄉，鎮間之公路，須於每年度擬具義務勞動築路實施計劃，連同經費

概算，報呈省政府，轉請中央公路主管機關核定。並分送內政社會兩部備查。

第六條 凡艱巨之路基石方及特殊大橋，得呈請在地方建設專款內補助之。

第七條 築路時所需普通工具應由民工自備。特殊工具得呈請在地方建設專款內補助之。

第八條 築路材料如係地方出產者，可由縣政府評價征用。但有關風景古蹟等材料不得征用。

第九條 縣，鄉，鎮間公路路線應由省政府派員測定。施工時由縣政府派技術人員督導。同時省

政府應派工程司巡迴指導。

第十條 各縣利用國民義務勞動修築公路，應組設築路委員會。管理義務勞動之徵集，工作之分

配，及技術之指導事宜。

第十一條

各縣主辦國民義務勞動築路機關，應於每次征召完畢後，將經過情形，竣工決算圖表，呈報省政府，轉請中央公路主管機關及內政社會兩部備查。

第十二條

國民義務勞動修築公路，應列為各級政府考績之一。

第十三條

本辦法未規定事項，悉依國民義務勞動法及其施行細則行之。

第十四條

本辦法自公布之日施行。

第八十七案

請規定公路番號以明系統案。

提案機關 江蘇省政府

說明：查公路編號，戰前蘇，浙，皖，京，滬等七省市公路聯席會議，曾有規定。然未見付之實行。

。現全國公路正須積極計劃修整。所有國道省道，似應規定番號，以明系統。

辦法：關於國道，請由交通部公路總局規定編號順序。省道則由各省編列。並將已編番號，經過地點，送請公路總局彙案。隨時公布。是否可行，提請公決。

(十七) 臨時動議

第八十八案 為水毀工程，搶修工款，應如何撥發案。(浙江省交通管理處提)

決議：各路有水毀工程時，即電報公路總局。總局可酌先墊撥工款，再呈院請款歸墊。

## 乙·運務處

### (一) 商營運輸

- 第八十九案 擬訂全國商營汽車運輸業管理規則案。(公路總局運務處提)
- 第九十案 請速頒公路運輸業管理辦法以資遵循整理案。(浙江省交通管理處提)
- 第九十一案 擬具公路運輸實施商營原則及辦法請公決案。(陝豫公路聯運處提)
- 第九十二案 如何推動商營汽車運輸業案。(公路總局運務處提)
- 第九十三案 扶助民營汽車運輸業案。(廣東省公路局提)
- 第九十四案 公路運輸路線應否專營案。(廣西省公路局提)
- 第九十五案 擬請規定戰前商營路線客運應照原約繼續專營並今後商資修築路線准由出資商方專營客運以利恢復交通案。(浙江省交通管理處提)
- 第九十六案 為公路實行民營後為抗戰出力之商車經營路權應有所保障以示酬庸案。(汽車商業同業公會聯合會提)
- 第九十七案 為擁護政府實施公路民營政策案。(汽車商業同業公會聯合會提)
- 第九十八案 擬請獎勵全國民營公路運輸事業藉以加強輸力迅速發展交通案。(安徽省公路局提)
- 第九十九案 戰時服務軍公運輸之民營汽車商請求賠補損失應如何辦理案。(廣東省公路局提)
- 第一〇〇案 請求政府一次修整路面橋梁涵洞並立時撥給車輛以憑恢復業務而利交通案。(江浙民營長途汽車公司戰事損失要求賠償委員會提)

## 公路會議提案及決議

八〇

第一〇一案 擬請明白規定路權管理原則及駁前民營公司損失補償辦法以鼓勵商營運輸組織發展公路運輸事業案（上海區辦事處提）

以上十三案。併案討論。先交小組審查。指定蘇局長從周，馮處局君銳，為召集人。出席人員。為沈來義，熊哲帆，過守正，顏澤滋，潘超，楊樹松，魏鑑賢，陳邦傑，韓茂一，陳瑞齡，應家豪，范澤山，沈奏廷，周延俊，蔡力恆，張紹志，郭大雄，劉一連，劉炳益，胡慶運等。列席人，朱愷儻，金湯侯。

### 審查意見：

(一)商營運輸之管理。就全國商營汽車運輸業管理規則草案。擬予修正如下：

1. 第三條末段第一個修正意見。為「國道及省際運輸路線。由公路總局主管。省道及縣道。由各該省政府主管。」第二個修正意見。為「省內國道省道縣道。均由省政府主管。省際運輸路線。由公路總局主管。」主張第一個意見者共十二人。主張第二個意見者八人。合併報請大會決定。

2. 第十一條擬修正為「公用運輸。最低須備有汽車三十輛。」並在本條之末。加「但路線特短業務清淡。其車輛數目。得酌予核減。」

3. 第十八條之「召集原營運輸線之商營運輸業及有關運輸經濟社會團體會商決定之」一語刪去。改為「審核」二字。

4. 第三十五條之「與普通運輸業同」一語。改為「與公用運輸業同。」

5. 第四十三條刪去「公用及」三字。

6. 所有「本局」兩字之下。應加（或省政府）四字。

### (二)民營運輸之推動

1. 請善後救濟總署。將一部份進口新車。平價售予核准營業之商管運輸業。

2. 請財政部對於核准營業之商管運輸業。給予外匯上之便利。以便在外國訂購新車。

3. 由交通部與交通銀行訂立辦法。承銷股票及債券。以利資金之籌集。

### (三) 路線經營權之規定

1. 以後商築路線。不得由承築商人專營。以免獨佔之流弊。

2. 戰前商築路線。照工務類浙江交通處所提之第三十八案決議辦理。

### (四) 戰時損失之賠償

照政府法令之規定辦理。

決議：凡審查意見一致者。照審查意見通過。其不一致者。列舉雙方理由。呈部核定。

第八十九案 擬訂全國商管汽車運輸業管理規則案。

提案機關 公路總局運務處

理由：為發展運輸能力。提高運輸效率。藉以配合經濟建設起見。汽車運輸業之管理監督。為本局

重要業務之一。俾業務可以普遍發展。工具不致浪費。茲擬定商管汽車運輸業管理規則凡四

十七條。提請

公決。

## 全國商管汽車運輸業管理規則草案

### 第一章 總則

第一條 為發展運輸能力。提高運輸效率。藉以配合經濟建設起見。各路汽車運輸業。除必要

時仍由政府經營外。一律准許商營。

公路會議提案及決議



第二條 國道省道縣道之設計修築並保養。營業執照駕駛執照車輛牌照之核發。客貨運率之釐訂。行車之章則。會計則例。車輛保修。以及人事管理各項法規之訂定頒行。概由交通部公路總局（以下簡稱本局）統籌辦理。

第三條 汽車運輸業經常業務之監督管理。按轄線範圍。分別由公路總局及各省府所屬之管理機構辦理之。國道由公路總局主管。省道及縣道由省府主管。

第四條 商營汽車運輸業。以自給自足為原則。非有特殊情形。不得請求政府補助。

第五條 汽車運輸業之管理。自本規則公佈後。悉照本規則之規定辦理。其他有關管理法令。應即取銷。

#### 第二章 汽車運輸業之種類

第六條 汽車運輸業。按業務性質。分為下列三種：

甲、公用運輸業

乙、特約運輸業

丙、自營運輸業

##### 第一節 公用運輸業

第七條 公用運輸業，經營公眾客貨運輸。應有一定之路線。一定之運輸班次。並遵守規定之運價，及政府公布之有關法令。

第八條 公用運輸業之組織方式，得分下列三種：

(一) 獨資 由一人出資經營者。

(二) 合夥 由二人以上合資經營者。

(三) 公司 依照公司組織法集資經營者。

第二節 特約運輸業

第九條 特約運輸業，係與機關學校工廠或商號訂立合約，為担任長短途客貨運輸，而不公開營業者，其組織方式。亦得分為獨資合夥及公司三種。

第三節 自營運輸業

第十條 自營運輸業，為機關工廠或學校等出資經營。無論來回程，均限於運送其本身之物資產品或員生工人，而不對外營業者。

第三章 運輸業之管理

第一節 公用運輸業

第一目 登記

第十一條 公用運輸業，最低須備有汽車五十輛，及足敷週轉之現金與修理設備，方能申請登記，領照營業。

第十二條 公用運輸業，應於開業前，填具申請書一式三份，申請登記，其式樣另訂之。

第十三條

公用運輸業申請登記事項如左：

- (一)名稱（如係獨資經營而無商號名稱者即以店主之名為名稱）
- (二)詳細地址電話號數及電報掛號
- (三)組織獨資合夥抑或公司
- (四)營運路線
- (五)負責人姓名年齡籍貫
- (六)董監事姓名（非公司組織可免填）
- (七)各地分組織地址及負責人姓名

公路會議提案及決議

(八)股東名冊(獨資免填)

(九)資本總額及車輛數目

(十)營業項目業務計劃及概算

(十一)設備計劃或實際配備狀況

(十二)員工編制

第十四條 公用運輸業於申請登記後，即由本局派員調查，認為合格後，再行發給營業執照。

第十五條 公用運輸業如係獨資營業者，申請登記時，須覓具殷實鋪保。

第十六條 除人力不可抵抗之情形外，公用運輸業領得營業執照後，應於兩個月以內開業，否則得吊銷其執照。

第十七條 公用運輸業營業執照，規定以五年為期，期滿得再申請換照。

第十八條 在同一路線，如有第二或第三公用運輸業申請加入行駛時，應由本局(或本局所轄各區局)召集原營運該線之商營運輸業，及有關運輸經濟社會團體，會商決定之，如查有必要，始准加入營業。

第十九條 公用運輸業如須合併或改組時，應報請本局核定，始得實行。

第二十條 在本規則公佈以前業已設立之公用運輸業，應自公佈之日起三個月內，補辦登記手續，請領執照，逾期得勒令停業。

第二目 繳費

第二十一條 公用運輸業申請登記時，應按其規定資本金額，繳納千分之一之登記費。

第三目 管理

第二十二條 公用運輸業應遵守一切行車規章，以策安全，(行車章則另訂之)

第二十三條 公用運輸業應遵守本局核定之運價，不得歧異，（客貨運率另訂之）

第二十四條 公用運輸業應遵守統一會計則例，以便稽核盈虧，而利業務考核。

第二十五條 公用運輸業應遵守一切人事管理規則。以期平允。（所有職工工資、工作時間等規則另訂之）

第二十六條 公用運輸業應將每月客貨運量，營業狀況，車輛，及人事動態，與收支狀況等。按月呈報本局查核。（工作報告格式另訂之）

第二十七條 本局得隨時派員檢查公用運輸業車輛。及其他一切設備，業務狀況，及管理情形等。以利改進。

第二十八條 公用運輸業平時對於本規則第十三條各款有變更時。應按照左列辦法。申請本局辦理之。

（一）變更第一款或第三款者。應由舊組織申請停業。新組織申請登記。換領執照。

（二）變更第二款第五款第六款第七款第八款及第十一款者。應申請變更登記。

（三）第九款資本總額如有增減。第十款營業項目如有增減變動者。除申請變更登記外，並須同時將有關各款。一併重行列報。請求換發執照。

（四）關於登記各款如有變更。而涉及其他法令者。並應依照其他法定手續辦理之。（如公司註冊營業登記等）

#### 第四目 停業

第二十九條 公用運輸業移轉業權或停業時。應報請本局核准。在未核准前。不准停業。核准以後。須將執照繳銷。不得轉讓。

第三十條 公用運輸業停業後。所有債務清理。財產轉移。應依照有關法令所規定之手續辦理之

公路會議提案及決議

第二節 特約運輸業

第一目 登記

第三十一條 特約運輸業開業前之登記領照手續。與公用運輸業同。惟主管機關。應注意下列二項。

(一)特約運輸業之業務。是否確應社會需要。且非已有之公用運輸業所能担任者。

(二)特約運輸業雙方簽訂之契約。應呈送本局審查。

第三十二條 特約運輸業如須改組時。應呈報本局備案。并繳銷其執照。

第三十三條 特約運輸業開業後。如其契約內容須增損。或業務有所改變時。亦須報請本局備案。

第三十四條 特約運輸業營業執照。以一年為期。期滿得再申請換照。

第二目 繳費

第三十五條 特約運輸業申請登記時。其應繳之登記費。與普通運輸業同。

第三目 管理

第三十六條 特約運輸業應遵守左列章則及事項。

(一)行車規則

(二)核定之客貨運率

(三)統一會計則例

(四)人事管理規則

第四目 停業

第三十七條 特約運輸業移轉業權或停業時。應報請本局備案。并須將執照繳銷。不得轉讓。

第三十八條 特約運輸業停業後。所有債務清理。財產轉移。應依照有關法令所規定之手續辦理之。

### 第三節 自營運輸業

第三十九條 自營運輸業開業前之登記領照手續。與公用運輸業同。

第四十條 自營運輸業申請登記時。其應繳之登記費。與公用運輸業同。

第四十一條 自營運輸業營業執照。以三年為期。期滿得再申請換照。

第四十二條 自營運輸業。應遵守左列章則。

#### (一) 行車規則

#### (二) 人事管理規則

第四十三條 自營運輸業移轉業權或停業時。應辦之手續。與公用及特約運輸業同。

#### 第四章 罰則

第四十四條 在本規則公佈以前。已經設立之運輸業。除公營組織外。逾期未經申請登記換領執照者。每逾期一月。按資本總額處罰千分之一。并勒令登記。逾期六個月者。得勒令暫

停營業。俟辦理登記領到執照後。再行復業。

第四十五條 在本規則公佈以後設立之運輸業。除公營組織外。在未經登記核准領到執照之前私自營業者。每月按資本總額處罰千分之一。並得勒令停止營業。

第四十六條 運輸業於申請登記領到執照後。應於二個月內開業。如因特殊情形。不能如期開業。得呈請展期二個月。惟以一次為限。逾期由本局撤銷其登記。並吊銷執照。所繳登記

費。不予退還。

第四十七條 運輸業未經本局核准。私自出盤轉讓改組者。應即勒令停止營業。

#### 公路會議提案及決議

第九十案 請迅頒公路運輸業管理辦法以資遵循整理案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：查抗戰勝利後。本省省營商營公路。亟須積極整理通車。惟以中央管理辦法。未奉頒布。除少數商築路線，准予仍照戰前訂約繼續專營外。其餘尙未進行續約手續。爲便於運輸業管理起見。擬請迅頒管理辦法，以資遵循。

第九十一案 擬具公路運輸實施商營原則及辦法請公決案。

提案機關 陝豫公路聯運處

說明：公路運輸，因載重低，成本高，調度管理，諸多困難。不宜官辦。爲時彥所公認。但過去抗戰期間。爲配合軍事需要。公路運輸。多由政府主辦。今後建國開始。爲提高運輸效率。減輕政府負擔。實應即日實施商營。

辦法：(一)實施公路商營之原則

1. 國人商營公路。在實施初期。因過去經驗與管理技術有限。故以儘量採取小單位制。如行駁路線二三百公里。管理車輛四五十輛者爲最宜。
2. 中外合資之商營公路。可得外人技術管理及新式設備之助。故其規範較大。
3. 商營公路。以在營業繁盛之地區爲宜。其營業清淡而須維持交通者。仍應由政府經營。並予合理之補貼。
4. 採取商營之公路。可同時准二個以上之公司。在同一路線經營。彼此作合理而有利益之競爭。期較佳之服務。
5. 商營公路，政府應有監督考核之權。
6. 商營公路，以自給自足爲原則。盈餘時得儘量用以改善業務及員工分紅。虧損如係因不可

抗力之意外及災害所致者。政府得予補貼，以資扶植。

## (二)實施公路商營之辦法

1. 利用政府現有公路運輸機構之資產。招添國內外商股。改設官商合營之中國汽車運輸總公司。並於京滬平津廣州西南西北武漢川康等地。設立分公司。各分公司之經濟，完全獨立。
2. 扶助國內原有商車及熱心公路運輸業者。組織商營公司。
3. 依照中央核定公路分區範圍。設立區公路管理局。辦理公路工程交通管理及運輸行政。其在營業清淡而須維持交通之地區。得設運輸段。直接辦理運輸業務。

## 第九十二案

如何推動商營汽車運輸業案。

提案機關 公路總局運務處

說明：今後公路運輸業務。當逐漸鼓勵商營。惟現有商營汽車運輸業。力量微薄。組織困難。政府似應予以協助。俾易推動迅求發展。

### 討論要點：

- 一、清理戰前徵用商車。折價發還，或撥給新車。
- 二、貸給車輛。
- 三、貸給資金。

## 第九十三案

扶助民營汽車運輸業案。

提案機關

廣東省公路處  
廣西省公路局

### 說明：從略

辦法：(1)民營汽車運輸商人。購買車輛輪胎配件及燃油料等，予以便利。  
(2)以合理辦法，管理民營汽車運輸業。使能自行發展。

公路會議提案及決議



第九十四案 公路運輸路線應否專營業。

提案機關 公路總局運務處

理由：查今後公路運輸。以儘量鼓勵商營爲原則。爲便於管理。及業務易於改善起見，各線運輸。似應在有利之競爭下，以求改進。公路專營權，應予廢除。但在國家經濟能力所不及之處。如由人民出資興築之公路，似應予以優待，以資鼓勵。

討論要點：

一、國家興築之公路，似不應予任何公司以專營之權利。  
二、私人出資興築之公路。應予鼓勵辦法如下：

(1) 予以專營權。  
(2) 不予專營權，而准其向其他使用該路之車主。徵收合理之築路費。

第九十五案

擬請規定戰前商營路線客運應照原約繼續專營並今後商資修築路線准由出資商方專營客運以利恢復交通案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：查本省戰前，共有公路三千七百餘公里。商營路線佔十分之四。或係借用商資築路，或係由商人出資築路。並訂定合約，由商人專營。現在專營年限，既未滿期。而借款亦未清償。值此復員開始。恢復交通，尤屬急要。本省因抗戰破壞公路。雖經中央撥款修理。無如需費過鉅。經費仍感不足，致所有公路，一時不能恢復舊觀。餘如車輛器材。因限於經費。補充亦感困難。茲爲迅速恢復各路交通起見，擬利用商資，修築道路。恢復通車。並將客運業務，歸由商人專營，以維信約，而利交通。

辦法：1. 戰前商租及商築路線。年限未滿借款未清者。仍由原訂約公司，依照原約，繼續營業。

2. 凡商人自願出資，承築未修復路線者，路基由政府征工修復，其餘一應工程費用，均由商人負責。並專營該路客運十年至三十年。

3. 專營年限期滿後。道路收回公有。倘未滿期限，而政府須行收回者。築路經費，得將未足年數，依照專營年限，比例計算，給價收回。

### 第九十六案

為公路實行民營後會為抗戰出力之商車經營路權應有所保障以示酬庸案。

提案機關 汽車商業公會聯合會

說明：八年抗戰，艱苦運輸。全國商車界，始終挺任，風雨疾行，晝夜不間。跋涉叢山峻嶺，出入槍林彈雨。置個人生命財產不顧，為扭轉國運，而熬忍從事，含辛茹苦。只知為國、不計一切，恆如一日，其間從事人員之死亡犧牲。車輛之壞損破產。可歌可泣之實例，難於盡數。實可與浴血戰陣之將士媲美。今後公路民營開始，經營路權問題，揆諸情理。當以會出力抗戰之商車，保有優先權利。用示政府對商車以往辛勞犧牲有所酬庸。而商車為國出力之餘，得所保障，亦感政府德澤也。

### 辦法：

1. 後方各地公路經營權，應請無條件賦予出力抗戰之商車行駛。

2. 收復區公路，應以出力抗戰之商車，有優先經營權利。

### 第九十七案

為擁護政府實施公路民營政策案。

提案機關 汽車商業同業公會聯合會

說明：查戰時法令，因事實上必要。故偏重管制，茲抗戰勝利。時過境遷。政府刻正逐漸以放寬營管制，從經濟方面而言。一部事業，交與民營，已有決定。上年蔣主席經建文告中，亦有獎勵民營實行經濟自由之揭示。所謂「經濟民主化。」已因時代之演進。隨之而來，關於公路實施民營一節。全國商車界，莫不一致表示擁護，企認此種措施。極符一般要求。良以我

公路會議提案及決議

國公路交通。尙具雛型，故一般車商，皆屬小資經營。尤以一人一車者此比皆是，其資本微小，發展無從。且痛苦日深，各車商深識此點。咸願公路民營後。團結起來，築成組織。彼此合作。互求發展。按以上所述。一經實現。不但車商痛苦減免。更生有機。而公路交通前途亦發展無限也。利民利國。兩皆得便。

辦法：

1. 請公路以實施公路民營政策為決心。在公路民營實行之前。並請政府儘量放寬管制。取消一切不必要之苛擾手續。及多所着重扶持獎掖商車。逐漸引導。過渡到民營。

2. 由本會發動各地汽車公會。或仿照西南聯營公司組織。或採類似合作社方式。分別發動。

組織各商車。在以自我為主之業務機構下。分別擔任各條公路運務。同求發展。互助互信。合作致力。用以打定民營基礎。以備民營政策實行。能從容接受。愉快勝任。

### 第九十八案

兼請獎勵全國民營公路運輸事業藉以加強輸力求迅速發展交通案。

提案機關 安徽省公路局

說明：交通為國家命脈。運輸如血液循環。數年來我國水陸交通路線。全被敵人侵佔。暫用敵後民間驛運工具。維持戰時運輸。性能低弱。影響極大。茲值勝利復員。及全國公路五年計劃實施之始。運輸日繁。責任益重。而各省路多車少。為目前共同現象。倘不積極設法補救。今後困難。更千百倍於往昔。將必有所貽誤。似宜從速獎勵全國民營公路運輸事業之發展。藉增輸力求。徵諸歐美各國。對於民營運輸。即在平時。均屬儘量扶持。且商車行駛。可裕養路收入。稍減公路財政之困難也。

辦法：擬請 大會電請 交通部。訂頒獎勵全國民營公路運輸事業辦法。及商車管制辦法。並詳訂 養路費率。通飭遵行。藉增輸力求。而裕收入。

### 第九十九案

戰時服務軍公運輸之民營汽車商請求賠補損失應如何辦理案。

廣東省公路處  
廣西省公路局

說明：查各省民營汽車商。抗戰期間。協助軍公運輸。爲力良多。但其車輛財產。則損失頗巨。現抗戰勝利。各商紛紛請求予以救濟。所請似不無理由。但省公路局處無能爲力。

辦法：請大會商討。

第一〇〇案 請求政府一次修整路面橋梁涵洞並立時撥給車輛以憑恢復業務而利交通案。

提案機關 江浙民營長途汽車公司  
戰事損失要求賠償委員會

理由：本委員會係聯合江浙兩省錫廬，江南，滬太，滬閔，上松，上青，蘇嘉，錫澄，武宜，鎮丹，金溧，鎮揚，蕭紹，紹曹，鄞川，杭徽，湖嘉，餘臨，鄭奉，觀曹，蒿新，黃澤，路椒，二十一單位長途（公共）汽車公司所組織。於最近成立。呈請院部省市府廳局備案。各公司均係抗戰期內完全停業。遭受損失者。自日寇投降。勝利實現。各公司原有路權。雖已次第收回。而因抗戰所受之損失。先就路車兩項。分述如下：

(一) 路面橋樑涵洞之損失 各公司均係民營性質。當時取得專營路權之歷史。不外墊款繳由公家建築。或自行購地建築。路面有石子煤屑之不等。橋樑涵洞有水泥洋松之不同。總之建築完固。修養得宜。故平時行車。平穩安全。今者經八年蹂躪。路面之破壞。橋樑涵洞之燒炸拆塌塌塞。隨處可見。似此重大損失。斷非各民營公司之力所能修復。目前政府正在計劃修復公路。應請不論國省道道縣道。或公司自築之路。苟有案可稽。經主管官廳承認者。統作一次之整個修理。回復原狀。此後平時修養。仍責成各該所有權之公司負擔。

(二) 營業車輛之損失。當戰事將發生之前。政府方面。早將各該公司所有車輛。調查明確。一經戰事開始。立即盡量徵用。各公司激於敵愾。不願取巧隱匿。實際公家指揮。亦不  
公路會議提案及決議

容稍有隱匿。故戰事發動之日。即各公司宣告停業之時。嗣後國軍後撤。車輛多數業已破壞。少數隨軍西移。日移日少。以至於無。故各公司車輛。被徵之後。無一返還者。目前從事復業。而無交通工具。其困難情形。概可想見。倘政府承認賠償。而僅照從前購進原價計算。則舊車千輛之價。不足以購新車一輛。如有賠償之名。而實際則等於零。故請賠償方案。應以採取以車賠車為原則。查政府接收敵偽車輛。為數甚夥。善後救濟總署新車。已大批到達。應請政府就接收舊車中之完整者。照征用數目。儘先撥還。所到新車。予以官價外匯結價購用。俾各民營公司。對於抗戰損失。稍得補償。各路交通。賴以維持。

此外沿路建築物之損失。及八年來營業之損失。另向主管機關請求。茲不附贅。總之路不修則無以行車。車不備則無以復業。目前赤手空拳。或商請運輸機關借用車輛。或俯就其他營業車行特約行駛。均非正當永久辦法。此事應請交通主管機關。定一立即有效之措施。以期復興民運。協助建設。如荷議定大綱後。再製成表式。責成各公司切實填報。以憑統一辦理。抑猶有不能已於言者。政府對於建設公路交通。正在盡力進行。本委員會認為在開發新計劃之前。自應先從復業原有已成之局看手。戰前江浙兩省民營公司。建築路線便利交通。所以輔助政府者。不可謂無所成就。此實不得不特別提出。願請當局予以重視者也。茲幸值貴會開會之機會。特提出請議案。請求審查提議。曷勝公感。

第一〇一案 擬請明白規定路權管理原則及戰前民營公司損失補償辦法以鼓勵商營運輸組織發展公路運輸事業案。

說明：公路分國道省道。管理並施工。而運輸業務。儘量開放商辦。爲中央既定政策。查戰前公路之修築。有由中央政府直接辦理。有由省政府辦理。有由地方公共集資興修。再有商辦公司集資包辦者。以致路權之所屬。各有不同。於行車增加阻礙。再查戰前商辦運輸公司。尤其蘇浙皖贛等省之組織。戰事初期。所有車輛設備。悉被政府徵用。曾經獲得戰後補償之諾言。勝利之後。均有意恢復營業。而莫不厚於財力。且以政府政策。亦尙未確定。頗感徬徨。際茲提倡商辦運輸之初。如無明白確實政策之公佈。於戰時損失。如無公允之處置。實不足以資激勵。影響事業之發展。至深且鉅。爰擬下列辦法。以供商討。

辦法：一、擬請明白規定並公佈。所有公路。無論國道省道或縣道。其路權應屬於國家所有。其修築與保養。由中央或省或縣政府負責辦理之。

二、養路經費。應由國庫另籌來源。妥籌分配。如液體燃料附加捐之類。以裕收入。取消征收養路費辦法。減少行車阻礙。以利運輸。

三、戰前民營公司。出資修築各路。應由中央厘定公允辦法。給價補償。分別國道省道。即分由中央或省政府將路權收回。

四、路權問題解決後。應即明白規定運輸專營權之範圍。擬請確定專營權。僅限於定期售票之客運業務。（如某一公司有一路線之專營權時。其他公司不得在該路線辦理客運營業），至於貨運應開放。不指定專營權。即任何組織之貨車。均能自由行駛。

五、戰前民營公司運輸工具及運輸有關資產。被政府征用而損失者。擬請即定公允補償辦法。以資鼓勵。

六、戰前民營公司辦理運輸確有成效。而專營權期限亦未屆滿者。應依照新規定之專營權辦法。給予優先專營之權。其於戰事有貢獻者。並予以獎勵。

公路會議提案及決議

## (二) 運輸政策

第一〇二案 擬請釐訂公路運輸政策分別逐步推行以期適應建國需要加強運輸效能案。(四川公路管理局提)

第一〇三案 確訂公路運輸政策及發展業務計劃案。(平津區物資運輸處提)

第一〇四案 如何利用外資發展公路運輸案。(公路總局運務處提)

第一〇五案 擬請明令規定公路客運為專管業務以維交通秩序案。(浙江省交通管理處提)

以上四案併案討論先交小組審查。(審查人員與商管運輸案同)

審查意見：

公路運輸政策擬請確立如左

(一) 公路運輸以扶植民營為主

(二) 如與國防治安文化及墾殖等有密切關係而運量稀少之路線以公營為原則倘由民營得由政府補助之

(三) 吸收外資發展公路運輸應採取公司債方式外人不得充任股東

(四) 為謀公路運輸自由發展起見任何路線不得專營

決議：照審查意見通過

第一〇二案 擬請釐定公路運輸政策分別逐步推行以期適應建國需要加強運輸效能案。

提案機關 四川公路管理局

說明：查公路全部開放。運輸交由民營。此乃我舉國一致。認為發展公路事業所必要之措施。亟宜訂定政策。逐步推行。以收宏大之效果。惟是此種運輸業務。由官辦入於民營。其過度時期

辦法。及詳細實施步驟如何。必須根據事實需要。審慎規劃。始能與其他運輸事業相配合。以完成發展經濟建設之任務。按照目前我國公路運輸狀況。此種政策之實施。似應分爲準備時期與實施時期兩個階段辦理。蓋目前之公路運輸業務。以辦理復員爲主要任務。爲求此項任務之及早完成。必須使目前之運輸工作繼續不斷。并應竭盡可能。設法加強。決不可因政策之變更。而有所影響或停滯。故第一階段。仍宜由公路機關兼辦運輸。同時建立民營基礎。以半年或一年爲期。俟準備工作完竣。再進入第二階段。完全實施。以期收得健全完善之最終效果。

#### 辦法：第一期（準備）

一、由中央與地方公路行政機關，兼辦運輸業務。使目前之運輸工作。能繼續進行。俾可迅速完成復員運輸任務。

二、扶持民營運輸公司。在優良之原則下。陸續組成。并規劃其業務範圍。予以嚴密適宜之指導。

三、由公路當局訂定民營運輸事業統一督導及促進發展之詳細辦法。逐步實施。嚴格推行。四、爲適應此種過度時期之需要。對戰時管制調配辦法之檢討改善。及運價之調整改訂。行車手續之簡化。監理制度之加強等。均須特別注意。予以詳盡規劃。

#### 第二期（實施）

一、除有特殊性質之運輸業務外。一律交由民營。公路行政機關。應處於監督及指導地位。二、使民營運輸事業。能盡量運用民間財力人力。在國家整個經濟建設原則下。迅速完成發展。

三、將所有民營運輸公司統一組合。分區規劃。并加入若干官股。以便監督其內部之一切工



作。使之永遠納於正軌。順利發達。以利國家經濟建設之最高原則。

四、酌將戰時頒佈之法令規章。予以修正。重訂合乎需要之各種辦法。以利此種政策之實施。

第一〇三案 確訂公路運輸政策及發展業務計劃案。

提案機關 平津區物資運輸處

說明：自日本投降至今，華北公路運輸。大部陷於停滯。其最大困難有四。

- (一) 築路工程及治安問題。
- (二) 各處日偽舊有機構。未能完全接收。
- (三) 車輛燃料及輪胎配件之奇缺。
- (四) 經費浩繁，難得籌撥。

辦法：治安問題，可因政治軍事之力量。短期內獲得解決，欲使華北公路運輸。速步入坦途。應決定對策如左：

- (一) 工程方面。責成平津區辦事處限期完工。
- (二) 從速接收各地日偽原有運輸機構。並定改組方案。俾組織健全，推動靈活。
- (三) 辦車燃料輪胎配件，概須仰給於美國，應早進口分配應用。此外如能在華北設廠製造。則為治本之辦法。
- (四) 財政方面。今後趨勢。當極力節用公帑。利用外商及本國商人大量投資。興辦運輸。各處除自足自給外，一面需為路局取得贏利。一面須為本身業務力求發展。

第一〇四案 如何利用外資發展公路運輸案。

提案機關 公路總局運輸處

理由：欲發展公路運輸，在在需要大量資金，而今後建設。經緯萬端。國內資金有限。欲遠謀公路運輸之發展，似有大量利用外資之必要。

討論要點：

1. 以公債及股票，吸收外資之利弊。
2. 雇用外籍技術人員之方針。

第一〇五案 擬請明令規定公路客運爲專營業務以維交通秩序案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：查本省公路交通，戰前尙稱發達，客貨運輸。亦均採取專營制度。抗戰以後。路線大部破壞。車輛器材。亦損失甚巨。因運輸開放。自由貨運及搭客。惟公路客運。原以服務爲宗旨。規定票價。既比貨運價爲低。且不論乘客多寡。均須依照開行。收支實難平衡。故八年以來。商車除利搭客者外。專辦客運者。絕無僅有。其維持之困難。已可想見。此後爲便利客運交通。似應恢復專營制度。保障客運權益。

辦法：(一)公路客運。採取專營制。

- (二)外來車輛。如有空餘座位。搭載乘客，應由專營路線各站利用。其票款收入。以八成發給車主。以二成作爲專營路線客運專營貼補。

### (三)客貨運價

第一〇六案 擬請分區規定統一運價案。(四川公路管理局提)

第一〇七案 各省客貨運價由各省公路局自行規定後報查可否敬請公決案。(河南省公路局提)

第一〇八案 客貨車運價應由各省自行訂定案。(廣東省公路處提)

公路會議提案及決議

第一〇九案 爲公路營業虧負甚鉅維持困難擬請准由各省自行調整客貨運價以資補救而維交通案。

(浙江省交通管理處提)

第一一〇案 收復區各省市內官商經營路線之客貨運之基本運價應如何重訂案。(江蘇省政府提)

第一一一案 客貨運價除分區規定外請視所運貨物種類及途程往返順逆加以厘訂案。(川滇東路管理局提)

(理局提)

第一一二案 擬請確定公路運輸成本計算標準案。(陝豫公路聯運處提)

第一一三案 票價不敷成本擬請按照實際情形調整以資維持案。(江西省公路處提)

第一一四案 公路運價及養路費征收率應如何擬定案。(廣東省公路處提)

第一一五案 按照運輸成本調整汽車運價以利運輸案。(廣西省公路局提)

第一一六案 請規定客貨運價統一遵行案。(湖北省公路局提)

以上各案合併討論

決議：1. 厘訂運價之依據——按照實際成本規定。在物價未穩定以前。每三個月調整一次。

2. 厘訂運價之機構——由公路總局及各省公路局。定期召集有關各公路運輸機關。按照運輸

成本。商訂公路運價。

3. 管理運價之職權——分國營省營商營三種。

(1) 國營運輸業之運價——由交通部核准施行。

(2) 省營運輸業之運價——由各省省政府核准施行。呈報交通部備案。

(3) 商營運輸業之運價——省際運輸之運價。由交通部核准施行。省內運輸之運價。由各省政府核准施行。呈報交通部備案。

(4) 單位成本之計算——由公路總局頒佈統一計算辦法。通飭各公營民營機構一體遵行。

第一〇六案 擬請分區規定統一運價案。

提案機關 四川公路管理局

說明：查運價關係國計民生之榮枯。及運輸業務之隆替。至爲殷切。自應由政府統一規定。以收調節管制之效。惟全國幅員廣大。各地經濟情況不同。燃料來源互異。運輸成本勢難一致。似應酌各區實際情形。予以分區規定。以符平允合理之原則。而謀運輸事業之發展。

辦法：(一)劃分區域 擬就各路線燃料輪胎配件補給情形。及當地交通經濟環境。酌將全國分爲若干區，依照各區運輸成本，分別厘訂運價，以資適合。

(二)厘訂各區統一運價 按各區實際所需運輸成本。(民營時期酌加合法利潤一項)以爲確定該區運價之標準。至間接運輸成本之管理費一項。民營時期。公司及其所屬員工之管理費。自應由公司自行担負。其中有關公路交通設施及員工之管理費。則擬由政府担負。藉資減低運價。又爲配合政府施政方針。如獎勵物資出口。提倡工礦實業，並可採取專價特價，優先承運各項辦法，以補一般運價之不足。

第一〇七案 各省客貨運價由各省公路局自行規定後報查可否敬請公決案。

提案機關 河南省公路管理局

說明：全國各地公路客貨運價。過去由公路總局及前戰時運輸管理局分區規定。區域廣大。各地燃料零件工資之價格既甚懸殊。而行車成本自不相同。統一規定之運價。殊難盡適合於各地之實際情形。過低則不敷行車成本。車輛無法開行。通高則客貨旁流。延攬困難。公路交通均受影響。

辦法：公路客貨運價。由各省公路局根據當地行車成本。自行規定。報請公路總局。轉請大部備查。物價如有波動。隨時予以調整。似較能適合各地實際情形。而無過高過低之弊。

公路會議提案及決議

第一〇八案 客貨車運價應由各省自行訂定案。

提案機關 廣東省公路處

說明：查汽車客貨車本省運輸。在抗戰期間。由戰時運輸管理局東南分局就東南區範圍擬定。由贛州行營轉呈行政院核示。惟自復員以後。廣州物價波動甚大。依照前頒規定。已不足維持成本。實有改善之必要。

辦法：擬由公路處就各地物價指數自行擬定。以兩個月為一期。呈請省政府核定。轉呈行政院備案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：查自抗戰以來。汽車油料價格飛漲。照中央規定客貨運價。按諸實際成本。仍屬不敷甚鉅。

。現本省公路業務收入。包括客運及養路費。月約一千萬元，而每月行車油類機務材料及管理費等之開支月須二十萬元以上。如不迅謀補救辦法。公路事業勢將陷於停頓。

辦法：本省客貨運價及養路費率。請准予每三個月調整一次。由省政府核定實施。並呈報中央核備。

第一〇九案 收復區各省市內官商經營路線之客貨運基本運價應如何厘訂案。

提案機關 江蘇省政府

說明：查客貨運價之厘訂。有關客商之負擔能力。社會經濟之發展。至深且鉅。收復區內。各地情形不同。決不能劃一辦理。現客商業汽車公司。紛紛呈請復業。辦理營運。故厘訂公允合理之運價。實為當前之急務。

辦法：關於收復區內各線段客貨運價。須視各地經濟狀況。產銷情形。以及運輸成本。統籌厘訂。擬請照西南西北滇緬各地區。厘訂分區運價成例。從速厘訂全國各區基本運價。並請成立全

國公路運價厘訂委員會。由交通部及各省市主管公路機構派員充任委員入選，俾資統籌而利營運。

### 第一一一案 客貨運價除分區規定外請視所運貨物種類及途程往返順逆加以厘訂案。

提案機關 瀘川東路管理局

說明：運價關係運輸政策。現行運價。僅視油料成本分區規定。尙少運輸政策成份在內。爲分別辦理起見。似宜將貨物劃分種類。規定各別運價。如有關民生必需品。及工礦事業物資。宜減低運率。奢侈物品。宜增高運率。又我國邊區。及有時特殊情形。往往派出車輛返程勢須空駛。現定由去程託運機關負擔。似覺過重。有礙疏運流通。謹擬具辦法數項。提請公決。

辦法：(一)空駛車租由政府貼補一半。託運機關負擔一年。油料由去程託運機關負擔。

(二)各路遇有必須空駛路程。呈請總局派員核查，如係屬實，准其返程按規定運價。減半攬載客貨。

### 第一一二案 擬請確定公路運輸成本計算標準案。

提案機關 陝豫公路聯運處

說明：查過去公路運輸成本。係由各路局參照各地情形。報請總局轉呈行政院核准施行。其計算標準。參差不一。今爲求得全國各地運價之合理。應請確定公路運輸成本標準。

辦法：請將運輸成本各項目，如燃料，潤滑油，輪胎，修理工具，材料，行車員工薪津，差貼，獎金，總務，折舊，利息等之固定因子。分別劃一規定。公佈施行。如每加侖燃料行駛車公里數。每加侖潤滑油行駛車公里數。每套輪胎行駛車公里數。總務費佔運輸成本百分數等。

### 第一一三案 票價不敷成本擬請按照實際情形調整以資維持案。

提案機關 江西省公路處

公路會議提案及決議

說明：查公路客運票價。本應按照運輸成本而訂，況各項器材燃料日見飛漲，員工待遇復率令一再調整，原訂票價之收入不敷支出，虧累不堪。無法維持，現大部直轄各路局。自取消貼補辦法後。票價已照成本調整，擬請將省營各公路票價。按照實際成本。加以改訂。以資維持。

辦法：擬請按照運輸成本，改訂票價，為每人公里酒精車（五〇）元。柴油車（四七）元。木炭車（四九）元。

第一一四案 公路運價及養路費征收率應如何擬定案。

說明：（從略）

辦法：運價及養路率。由各公路局處，按照地方實際情形計算。擬定施行。呈報公路總局核備，暫以半年為一期。

提案機關

廣東省公路處  
廣西省公路局

第一一五案 按照運輸成本調整汽車運價以利運輸案。

提案機關 公路總局運務處

說明：抗戰期間。物價驟漲。政府對於汽車運價，為免刺激物價。向主緊縮政策。未照實際成本按期調整。致各路局虧累日鉅。維持至感艱困。迄至三十四年七月間。政府始採行貼補政策。各局雖稍獲補助。惟以為數有限。運輸效率。無從大量發展。此後政府對公路之運輸政策。除必要者由政府自營外。其餘應儘量鼓勵商營，而貼補政策。業於三十五年一月一日廢止。為謀運輸事業之自足自給。汽車運價，必須比照成本，及時調整。以免失之過低或過高。皆足以妨礙運輸事業之發展。

辦法：（一）調整時間：復員期間，各地物價仍欠穩定，為適應環境起見。無論公路總局直屬運輸機構。省級公路運輸機構。或商營汽車運輸公司之運價。每三個月比照成本調整一次。迄

交通恢復常軌，如各地物價漸趨穩定，再視情形展長調整時間。

(2) 調整辦法：(甲) 公路總局直屬各機構運價。由公路總局按各機構所報成本，慎密覆核。

並參照各地物價指數厘訂後，報請交通部核准施行。

(乙) 各省交通機構所辦支線運輸之運價。由各該主管機構將實際成本。報由省政府核准施行，並報交通部備案。

(丙) 兩營汽車運輸公司，除在支線營業者，應照各該省政府核准之運價實施外，在其餘各線營業者，應一律照交通部核准之運價實施。

## 第一一六案 請規定客貨運價統一遵行案。

提案機關 湖南省公路局

說明：目前一省之內。國營省營民營客貨運價。各自不同。例如國營車輛。運價低廉。另由政府發給貼補費。維持行車成本。足以平抑物價。社會譽美。自是上策。民營車輛。客貨擁擠。則運價提高。無客貨則運價減少。盡招攬之能事。高低不一。毫無水準。因未會有維持交通責任。純以營利為目的。亦無怪其然。至於省營車輛。既不能獲得政府貼補。又不許隨意提高或減低運價。事實上必依行車成本為轉移。所受影響至鉅。人民疑竇叢生。亟須規定客貨運價。統一遵行。

辦法：(一) 由公路總局分期根據各省物價。及各公路運輸機關最低行車成本。訂定客貨運價。呈准頒行。凡國營省營民營車輛。均須遵照。不許自由增減。

(二) 如須平抑物價。舒展民生困難。政府財力許可。由公路總局核定最低客貨運價。呈准分別發給貼補費。以資維持。



#### (四) 貨物分等

第一一七案 擬訂全國公路貨物分等表以利貨運案。(公路總局運務處提)

決議：由公路總局迅即頒佈公路貨物分等表。通飭各公營民營運輸機構。一體遵行。

第一一七案 擬訂全國公路貨物分等表以利貨運案。

提案機關 公路總局運務處

理由：查各公路局貨物運輸。於抗戰期間。以軍公物資為主。為簡便計。概按三等品計費。商運甚少。對於貨物分等。尙無困難。今後軍事已告結束。公路貨運。以公商貨物為主。惟公商貨物種類繁多。各公路局前雖有貨物分等表單行本。因所分等級不盡相同。致對於聯運貨物計費。困難至多。為統一起見。茲編訂全國公路貨物分等表草案。敬候 公決。

#### (五) 監理制度

第一一八案 擬請嚴密考核登記駕駛人動態案。(上海區辦事處提)

第一一九案 公路監理應統一管理案。(武漢區辦事處提)

第一二〇案 擬請成立上海監理所收回汽車管理權案。(上海區辦事處提)

第一二一案 為各地監理所辦理業務以政令分歧推遲困難應予以改善案。(西北公路管理局提)

第一二二案 為車輛應准通行全國不受地區限制提請公決施行案。(汽車商業同業公會聯合會提)

第一二三案 省級公路機構應主辦所屬汽車牌照核發季捐經徵司機考驗及公商車輛調配等事宜以一事權而利路政案。(陝西省公路局提)

第一二四案 請將汽車登檢發照及辦理異動等業務仍照往例委託各省公路機關代辦藉利路務案。

(湖南省公路局提)

第一二五案 請實施監理一元化案。(川陝公路管理局提)

以上各案併案討論

決議：1. 監理機構之設立——各區重要中心城市。設立監理所，其有尙未成立者。在各區局未成立前。責成各區辦事處，迅即分別成立具報。

2. 車輛牌照之統一——現時各收復區內所發之牌照，一律作為臨時性質。應由各辦事處於本年二月底以前。將各地已發臨時牌照之汽車輛數，分類呈報公路總局。以憑核發統一牌照，凡領有統一牌照之車輛。應准通行全國。不必另向地方機關再行領照。

第二八案 擬請嚴密考核登記駕駛人動態案。

提案機關 上海區辦事處

說明：查汽車安全及車輛運用效率。端賴司機是否得人。為保障忠實良善者流之職業。及杜絕不法狡詐之徒行險僥倖起見。擬請採用全國各地司機登記互換動態片制度。俾臻嚴密，其辦法另加說明。當否敬請公決。

辦法：(一) 製定統一司機動態卡片，通飭各地監理所採用。

(二) 以地名字首為分區。如滬平關漢渝蓉昆閩遼等字。

(三) 各該區之下。將申請登記之司機。各編一號碼。代表其姓名。俾易查考。

(四) 各地司機。遇有變態情事發生，即由各該主管所通飭全國各所，以廣週知。並由各所隨時登錄。以備查考。

(五) 各地考錄司機時。應令出示駕駛學歷證件。並參照司機動態片。考核其以往有無肇事行為。及是否有更改姓名情事。

公路會議提案及決議

公路會議提案及決議

一〇八

(六)各司機於取得駕駛執照時。除應繳像片外。應附繳底片一張於所在地點。以便各所複印。

(七)各司機應於每年到指定之醫院。檢驗身體一次。繳呈各所。以保障其身體之健康。倘中途染有惡疾或癩癬情事發生。一經驗明。即停止其職業。

(八)司機應取具人保或鋪保。倘遇因肇事而逃匿者。應由保人負責。

第二一九案 公路監理應統一管理案。

提案機關 公路總局武漢區辦事處

說明：查全國所有行駛公路之軍公商暨私人大小汽車。與駕駛人及技工等項登記。雖經舉辦。然未臻統一。今後自應切實施行。以利管理。

辦法：1. 在中央公路管理機構內。設置監理管理部門。統籌指揮辦法。

2. 在全國公路各區重點。分設監理機構。專責辦理。

第二二〇案 擬請成立上海監理所收回汽車管理權案。

提案機關 上海區辦事處

說明：查上海區監理事務。在接收伊始。原係暫時委託市政公用局依照下列三項原則辦理。

辦法：(一)由本處派員前往公用局。會同辦理汽車登記檢驗給照等項。並將發行車照。隨時抄奉本處。以憑轉報。

(二)駕駛人執照。應由本局加蓋圖戳。並在公用局已發給之駕駛人執照上補蓋。俟統一執照頒發時。再行調換。

(三)領有統一牌照之車輛。應准在上海市區行駛。毋庸另向公用局調換牌照。所有辦理經過情形。業經呈報在案。現查收復區各大都市。如南京廣州天津北平等地。關於

第一二一案 爲各地監理所辦理業務以政令分歧推進困難應予以改善案。

監理事務。先後均經成立。僅上海一地。因當時情形特殊臨時權變。迄未成立。值茲各地公路正在搶修期中。恢復交通。指日可期。汽車監理，爲本局掌握汽車管理主要職權，未便長期委託辦理，理應收回，以一事權。而便着手整理。藉符功令，而昭劃一，當否敬請公決。

提案機關 西北公路管理局

說明：查各地監理所。自奉令改隸各地管理局管轄後，會規定有關業務事項，仍由運務處直接飭辦。同時監理所請示有關業務事項。亦按規定分呈運務處及其主管局核辦。嘗因雙方環境及觀點不同。處理未能一致。每有同一案件。奉到兩種不同指示之情事。不獨使各監理所無所適從。辦理困難。尤足以影響對外威信。亟應設法改善。以一政令。

第一二二案 爲車輛應准通行全國不受地區限制提請公決實行業案。

辦法：監理所既奉規定直隸管理局。卽屬管理局直轄單位之一。其有關業務請示事項。似應呈由主管管理局核轉。如運務處有所查詢。亦函由管理局飭辦。以一事權。而免分歧。

提案機關 汽車商業同業公會聯合會

說明：查車輛行駛地區。有所限制。意在使各條公路。保持固定運力服務。是項辦法，在戰時固甚適宜。惟勝利以後。內戰亦停。今後貨物流通旅客行足，因非戰時。其往來地區。必廣遍各處。設車輛行駛區域。加以限制。勢必有阻貨物旅客之運行。況今後公路實行民營。其意卽係自由營運。故取消地區限制。方符斯旨。

辦法：擬請通過實行。

第一二三案 省級公路機構應主辦所屬汽車牌照核發季捐經徵司機考驗及公商車輛調配等事宜以一事權而利路政案。

公路會議提案及決議

公路會議提案及決議

一一〇

提案機關 陝西省公路局

說明：查抗戰期間。中樞爲適應軍事需要計。業將各省公路局原管代發統一汽車牌照考驗汽車駕駛人及技工事項。分設監理所主持辦理。同時爲統制各地公商車輛調配事宜。並由國營公路機構分設調配所。管制執行。以利戎機。茲幸抗戰勝利。復員開始。省屬公路業務。首待開展。爲統一事權便利進行起見。應將上項省境路政業務。仍交各省負責辦理。至經征汽車季捐。依照汽車管理規則之規定。仍應飭向當地車捐征收機關繳納稅款。庶免過去國營省營雙方競收紛歧之現象。是否有當。提請 公決。

辦法：

- (一)統一汽車牌照及統一汽車駕駛人及技工執照。請由公路總局仍照前案。分別製發省級公路機構核發。並主辦該管司機考驗事宜。俾利進行。
- (二)各省公商車輛調配事宜。建國時期。應飭自由行駛。或令交由省路機構主辦。俾免無謂掣肘。

備查圖案

- (三)各省當地汽車季捐經征。應按原有規定。由省路機構辦理。期符功令。請將汽車登檢發照及辦理異動等業務仍照往例委託各省公路機關代辦藉利路務案。

提案機關 湖南省公路局

說明：查公商汽車登記檢驗核發牌照及辦理異動等業務。曾經中央委託各省公路機關遵照上令。代辦有年。毫無貽誤。抗戰軍興。中央爲統一管政。以利軍運。復改由中央公路機關分設監理所於各省。主管該項業務。目下抗戰已告勝利，公商汽車。行駛各省公路者日多。違章之事，所在皆有，而各公路機關，以未繼續代辦牌照。無登記冊籍。乏權執行管制，影響路務。良匪淺鮮。且上項監理所。每省僅設一處。值此運輸繁忙之際。各公商車輛辦理登記換領執照。必多困難。實有應仍由各省公路機關自行辦理之必要。

辦法：(一)各種汽車登檢發照及辦理異動等事項。由各省公路機關遵照上令辦理。所需各項行車執照及號牌。由各省公路機關按月向中央牌照主管機關請領。並於每月終造表列報。至所需各種表式。由各省公路機關依照規定製用。

(二)汽車違章取締事項，與汽車業之調查登記立案。由各省公路機關辦理。按月分別彙報。第一二五案 請實施監理一元化案。

提案機關 川陝公路管理局

說明：戰前公路監理。省市各自為政，不免紛歧。影響交通。嗣後全國公路交通委員會之促進。又適應戰時軍事運輸之要求。乃漸趨一致。戰後公路運輸，有營業性質，不妨鼓勵商營，公路有國道省道之分。自可由中央地方之分別修築，惟監理有統一性質。應請由中央統籌實施，不容再事分割。

辦法：(1)各區公路中心城市，由各區公路管理局設置監理所。

(2)總局監理機構，在業務上遇有必要時，對各監理所得直接予以指示。

(3)各區監理所，應盡量與所在地之省政府及市政府所屬之交通行政機構，切取聯繫，協同推進地方交通。

### (六)車輛分配

第一二六案 擬請按照目前復員運輸實際需要情形統籌支配車輛並請儘速規劃統購配給車輛燃料辦法以期充實運力案。(四川公路管理局提)

第一二七案 為本省公路運輸車輛缺乏擬請按照實際需要轉請配撥大客車一，〇一二部小客車六八部貨車九二〇部以利交通案。(河南省公路局提)

公路會議提案及決議

第一二八案 爲充實公路運輸能力起見請善後救濟總署儘先照案撥交新車以利復員運輸案。(廣州

區辦事處提)

以上各案併案討論

決議：1. 車輛來源之取得——由交通部積極向各方接洽儘量獲取大批完好車輛以資配撥運用。

2. 車輛分配之標準——俟車輛來源取得後由公路總局參酌各公路運輸機構之需要妥訂標準從事分配。

第一二六案 擬請按照目前復員運輸實際需要情形統籌支配車輛並請儘速規劃統購配銷車輛燃料辦法以期充實運力案。

提案機關 四川公路管理局

說明：查復員運輸實際需要車輛情形，各區不同，而各區現有客貨車輛數。均感不足，其運力補充，似應按其實際需要，統籌支配，以利調度。而資運用。此其一，我國幅員廣大，各區路線地形互異。爲使車輛性能適合需要，及其配件燃料供需相濟起見，必須統購配銷，以免各別訂購之紛歧，及居間侵蝕之損失，此其二。

辦法：(甲)復員時間車輛支配辦法：

(一)審定各區担任復員運輸實際需要車輛種類及數量。

(二)按照(1)各區現有局公建生商車(2)美方撥讓車輛及(3)沒收敵僞車輛。依照上項審定各區需要種類及數量。予以比例分配。限期指撥接收應用。

(三)如上項撥交車輛不敷運用。擬按各區實需補充車輛種類及數量，予以統購分配。

(四)按各區車輛之種類及數量，估計其需用之輪胎器材配件，予以統購配給。

(乙)復員完成以後車輛統購配銷辦法：

(一)按照各區人口物資需要情形。重行審定各區應備客貨車。  
 (二)按照上項重行審定之客貨車種類數量。籌計輪胎配件燃料之補充辦法。  
 (三)對於兼辦運輸期間所有之車輛器材燃料等。厘訂各種移轉辦法，以便交由民營。  
 (四)設置車輛配件燃料之統購配銷機構，對於民營各公司請購車輛配件燃料之種類數量，予以核定，採購配銷。

第一二七案 爲本省公路運輸車輛缺乏擬請按照實際需要轉請配撥大客車一，〇一二部小客車六八部貨車九二〇部以利交通案。

提案機關 河南省公路局

說明：查本省公路，戰前原有運輸車輛二〇三部。自抗戰以還，所有車輛，因擔任軍事運輸，調駛頻繁，大部損失。所餘者現僅餘卡車十五部。且半屬破舊。值茲復員建設伊始。首重恢復交通。俾使流離之人民，得以還鄉。急需之物資。得以暢流，本省車輛，如不加以補充。實不足以維持交通，達成任務。

辦法：擬請 大部按照實際需要，配撥車輛，以利交通。  
 附本省需要車輛數目表

河南省公路運輸所需客貨汽車數量表

車 別	項 別	單 輛	位 數	量	備	考
大 客 車	車	輛		1012		
小 客 車	車	輛		68		
貨 車	車	輛		920		

公路會議提案及決議



第一二八案 爲充實公路運輸能力起見請善後救濟總署儘先照案撥交新車以利復員運輸案。

提案機關 廣州區辦事處

說明：各地接收敵偽車輛，多屬殘舊不堪使用，修理需時，用費更鉅。爲迅赴事功起見。擬請善後救濟總署，將運到新車，劃撥一部份。交由本局各地分局接收使用。

### (七) 車輛管制

第一二九案 擬請取消各地公商車輛調配所簡化管制公商車輛機構以利行車案。(河南省公路局提)

第一三〇案 公商車輛之調配檢查監理及公路巡察等工作應如何改進案。(公路總局運務處提)

以上二案併案討論

決議：1. 調配機構——收復區域一律不設車輛調配機構後方區域之調配所以設置衝要地點者爲限俟復員完成一律撤銷

2. 檢查機構——凡有調配地點仍應保留檢查站無調配所地點一律不設檢查站檢查站之辦公地點不必與車站同在一處以免換裝商貨之流弊

3. 巡查機構——組織公路巡查隊由各區局或辦事處直接指揮切實執行巡查職務藉以明瞭路面情況糾正違章事件省方之公路巡查隊由省方組織之

第一二九案 擬請取消各地公商車輛調配所簡化管制公商車輛機構以利行車案。

提案機關 河南省公路局

說明：管制公商車輛，除各省市公路局在公路線上設置之車站外。衝要區域，復有公商車輛調配所之設置，全國水陸交通統一檢查處。沿公路線上亦設有檢查哨站，車輛每次開行。於車站行車手續辦理完畢。復須開至調配所。請領准行證。沿途行經檢查哨站。又須停車受檢，不

惟延誤行車時間，而公商車主，亦均感手續繁複，無所適從之苦。

辦法：取消各地公商車輛調配所。授權各公路局所設之車站，負責辦理調配及行車手續。公商車輛於車站辦理行車手續。即可開行，水陸交通統一檢查處，對公路行車。如必須檢查時，擬請大部函水陸交通統一檢查處。規定各檢查哨站與車站合併辦公。於車輛開行前施行檢查。以利行車，而便行旅。

第一三〇案 公商車輛之調配檢查監理及公路巡察等工作應如何改進案。

提案機關：公路總局運務處

理由：查軍事已告結束，運輸情況更變，所有各地車輛調配檢查及監理業務，亟應重予調整，以求改進，此外公路巡查業務，至為重要。例如路面情況之調查。行車違章之糾正，行車肇事之協助，經常須有人員在外巡查。已往雖有機構，未能切實執行，似應即予改進。以維行車秩序。

討論要點：

- 一、撤銷調配所。
- 二、撤銷檢查站。
- 三、加強牌照管理業務。
- 四、簡化養路費征收手續。
- 五、改組公路巡迴視察團為公路巡查隊，切實執行任務。

### (八) 行車管理

第一三一案 請規定行車上下行方向以資遵循案。(浙江省交通管理處提)

公路會議提案及決議

公路會議提案及決議

一一六

第一三二案 請規定恢復長途公路行車管理站使用紅綠旗以利行車安全案。(浙江省交通管理處提)  
以上二案併案討論

決議：1. 行車方向之規定——擬定東南向為下行。西北向為上行。俾與鐵路之上下行相符合。

2. 紅綠旗之恢復使用——擬准恢復使用。

第一三二案 請規定行車上下行方向以資遵循案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：查行車上下行方向。戰前係以省會為中心。戰時自首都遷設重慶後。則規定以向東南者為上行，向西北者為下行，戰後將還都南京，其行車上下行方向。擬請重行規定，以資遵循。

第一三三案 請規定恢復長途公路行車管理站使用紅綠旗以利行車安全案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：查長途公路單行線上，為期行車安全起見，對於經行車輛停開，戰前規定。站上均得使用紅綠旗，以示行車。乃戰時在各車輛檢查所設立期間，以權職所限，每被取締，時起糾紛。似有明白規定恢復之必要。

(九) 貨運業務

第一三三案 舉辦零担貨運以利運輸案。(公路總局運務處提)

決議：由公路總局通令各路局籌辦零担負責運輸，並妥訂零担運價，及零貨處理辦法，俾資遵行。

第一三三案 舉辦零担貨運以利運輸案。

提案機關 公路總局運務處

理由：查公路貨運，在已往數年中，以軍公物資為主，幾全數整車裝運。致零担貨運，為各局所忽視，今後欲發展貨運業務，應及時舉辦零担運輸。俾可貨暢其流。

討論要點：

1. 籌辦負責運輸。
2. 籌辦零担聯運。
3. 籌辦貨運保險及代收貨價。
4. 厘訂合理零担運價。

### (十) 客貨運務

第一三四案 軍公商直搭客應請從嚴限制以維公路機關專管權益案。(江西省公路處提)

第一三五案 部訂各公路代運郵件辦法規定重量過鉅無法帶運應請改訂以維客運業務案。(江西省

公路處提)

第一三六案 郵車搭客應照普通貨車搭客辦法從嚴限制以符通案。(江西省公路處提)

第一三七案 擬請改善邊區公路客運設備案。(西南公路局芷江分局提)

以上四案併案討論

決議：1. 搭客之限制——軍公商郵車搭客辦法。應按原有規則。由各該管公路局切實執行。

2. 郵運之限制——呈請交通部核辦。

第一三四案 軍公商直搭客應請從嚴限制以維公路機關專管權益案。

提案機關 江西省公路處

說明：查各省客運交通，皆由各省公路機關專責辦理。各線規定班車，無論旅客多少，均須按班開

公路會議提案及決議

行。至軍公商貨車，原以運輸物資爲則，搭客自應加以嚴格限制。故軍委會頒訂軍公商運貨汽車附搭旅客辦法第十二條會規定，候車旅客。應儘先由各路班車及特約交通車載運後，再分別附搭運貨汽車。細繹立法原意，實寓有維持客運班車專營權益之原則，依照該條規定，在客運班車乘客未滿時，運貨汽車不得附搭乘客。班車客滿有餘，方可由各公路機關營業車站給票，利用附搭。近來軍公商貨車，往往取巧攬客，防不勝防，以致公路班車，常常放空。虧蝕至鉅，現准運管局東南分局業鏡字第(2809)號代電。以轉奉運管局西灰運業(6178)號電。關於開放商運一案。核定各地商車。均准自由攬運，但應於攬得客貨後，報調配所放行。依照上項規定。則以後商車搭客。均可自由兜攬。公路班車雖無客放空車。站亦不能過問。似此勢必影響公路班車無客停開。各公路機關業務。既屬無法維持。而各省客運交通。亦必凌亂。爲維持客運交通及顧全公路機關專營權益起見。對於軍公商運貨汽車搭客。實有從嚴限制之必要。

辦法：運管局開放商運一案，請以攬運貨物爲限，至搭客一節，仍照軍委會頒訂「軍公商運貨汽車附搭旅客辦法」辦理。並請分別通令佈告，無論軍公商車。如有空餘噸位附搭旅客時。須在各線公路班車客滿有餘時，請求各公路車站給票利用附搭。如有不經領票利用私搭旅客者。一律加倍補罰。以維正常交通。

### 第一三五案

部訂各公路代運郵件辦法規定重量過鉅無法帶運應請改訂以維客運業務案。

提案機關 江西省公路處

說明：查部頒公路汽車代運郵件辦法。規定代運郵件重量，每線每日單程暫以二百公斤爲限。惟查省營公路機關車輛，異常缺乏，各線班車，均僅勉可維持旅客及其攜帶行李之運輸。所有重量之郵件。實感無法帶運。最大限度，僅能代運輕類郵件。原訂代運郵件辦法規定重量。實

有加以改訂必要，俾維公路業務，而利行旅。

辦法：(一)公路班運輸力量有限。每車最多代運郵件五十公斤，以免妨礙客運。

(二)如有大批郵件，必須交公路班車代運時，必須按照規定行李運費率收費，以便開車專運送。

### 第一三六案 郵車搭客應照普通貨車搭客辦法從嚴限制以符通案。

提案機關 江西省公路處

說明：查郵車亦係公車之一，自應遵照軍委會頒訂「軍商運貨汽車附搭旅客辦法」辦理。且運管局東南分局業銜字第(1531)號代電亦云。郵車代客，已分電東南各郵政局遵照該項辦法辦理。則郵車搭客，應遵照上項辦法規定辦理。自屬毫無疑義，惟近來郵車分馳各地，均不遵照該項辦法辦理。任意兜攬旅客。且公開設置汽車站。發售客票，每經公路各站查獲。即以未奉限制命令，根據郵政法，郵車自可搭客為詞，公路各站如加以干涉，即以貽誤郵運為要挾，殊不知郵政法第五條第四款雖有「在交通不便之地方為遞送郵件而兼營之旅客運送」之規定，但其用意，顯係在交通不便之地方。可兼營旅客運送。以補運輸機關力所未逮，並非欲與運輸機關競爭。故凡有公路班車開行之地點，郵車自不應設站售票兜攬旅客。換言之，郵車搭客。亦應受軍委會頒佈之軍商運貨汽車附搭旅客辦法之限制，今各地郵局。曲解郵政法第四款之規定，往往與公路機關發生爭執。不受上項辦法之限制。以致影響公路班車客運，至深且鉅。為避免公路與郵政機關發生誤會起見。應請提出討論，以維通案。

辦法：檢附軍委會頒訂「軍商運貨汽車附搭旅客辦法」。電知各郵政機關查照辦理。並敘明嗣後郵車搭客。應受各公路機關車站給票利用附搭。如有私搭旅客情事，一經查獲。即予按照公路票價，加倍補罰。

公路會議提案及決議

第一三七案 擬請改善邊區公路客運設備案。

提案機關 西南公路管理局芷江分局

理由：查滇黔康青甘甯等省，水運遲滯，鐵道稀少，而空運以成本較高，難期普遍。故客貨運輸。大半惟公路是賴。但在抗戰時期。因物資缺乏，設備簡陋，行旅往還，既無舒適可言。安全亦無保障，肇事案件，時有所聞，且運輸效率，亦不甚高。例如昆筑全程六百餘公里，最低限度，需時三日始能達到，旅途勞頓，時間與精神均不能經濟，實與建設新國家有莫大之關係。茲抗戰結束，建設交通，乃當前急務，如何能使旅程時間縮短。生命得到安全，爰提請改善邊區公路客運設備。

辦法：一、客車應擇較大噸位之車輛裝置，每車備司機二人，日夜行駛中途。以不度宿停車為原則

。車中備置臥鋪，以減省旅客之勞頓。沿線電訊修理警衛及膳食之設備，均使特別完善。

一、邊區公路，大半在山嶺中迴旋，肇事機會甚多，旅客生命難得安全，以後行駛邊區之客車，除路線工程陸續改善外。擬請將車身特別設計，使有安全防护設置。庶萬一肇事，可使減少傷亡。

三、行駛邊區客車，擬請每車或每車隊裝置無線電機，並於適當地點。備置巡查車救險車。因車輛日夜開行，治安堪虞，若有意外。隨時可由無線電通訊請援。以為行旅安全多一保障。

四、關於此種客運，無論官辦商辦，其票價應以成本計算，不使有所虧損。以上四項，是否有當，敬請公決。

## (十一) 成本貼補

### 第一三八案

本省各線車輛因協運遷復人員公物及維持收復區交通其放空調派費請照中央規定貼補  
以資維持案。(湖北省公路局提)

### 第一三九案

各省省營公路運輸營業盈虧擬請中央統籌撥補案。(安徽省公路局提)

以上二案併案討論

決議：成本貼補——國營路線，均已停止貼補，省營路線之貼補問題，擬請專案呈請行政院核示。

### 第一三八案

本省各線車輛因協運遷復人員公物及維持收復區交通其放空調派費請照中央規定貼補以資維持案。

提案機關 湖北省公路局

說明：本省現行通車路線，因各地交通尚未恢復。客貨運轉未盡暢達，祇能單面載運，而目前最大

任務，則為遷復運輸，其回程車輛，多係空駛。此項回空費用，本省實無力担負。

辦法：擬請中央照規定回空貼補辦法，按實際回空車輛。按月予以貼補，以資維持。

### 第一三九案

各省省營公路運輸營業盈虧擬請中央統籌撥補案。

提案機關 安徽省公路局

說明：查省營公路運輸，向由省地方規劃辦理，依照中央指示。盈餘概須繳庫，但此項業務。應

不以營利為目的，倘有虧損，無法撥補。故以往主辦機關，為免營業虧損計。恆擇業務發達

之線段通車，其業務較為清淡者。舍而不辦。完全側重營利之一途。忽視國計民生之大計。

此對運輸事業之意義。大相逕庭。乃至舍本而求末。然就財政立場而言。乃不得不出此下策

公路會議提案及決議



，抑有進者。公路運輸，係以服務爲目的，運價宜低，班次宜密。各省營機關因運輸費用浩大，成本較高。運價亦隨之增高。常引起外界不滿，如運價合乎行旅要求。則不免虧損。因此有減少開行班次者，有常時增加運價者，有因虧損過鉅業務停辦者。此雖失當，情非得已。爲達真正公路使命，公路業務。應作全面永久策劃，其營業虧損，由中央統籌撥補。

辦法：

- (一) 運價由 交通部劃一規定。
- (二) 車輛配件燃料，統由 交通部配交各省備價領用。
- (三) 營業盈餘，繳解國庫，虧損由 交通部統籌撥補。

## 丙·機料類

### (一)善後救濟物資及美軍剩餘與租借法案物資

第一四〇案 善後救濟之公路車輛器材及修理設備應如何統籌分配案（公路總局機料處提）

第一四一案 租借法案及美軍剩餘公路車輛器材及修理設備應如何合理統籌分配案（公路總局機料處提）

第一四二案 擬請指派負責代表人員駐滬辦理接收善後救濟總署運華公路器材及美軍總部過剩物資之運用移讓案（上海區辦事處提）

第一四三案 為充實公路運輸能力起見請善後救濟總署儘先照案撥交新車以利復員運輸案（廣州區辦事處提）

以上四案併案討論

決議：請交通部洽商善後救濟總署及美軍總部並呈請行政院交由公路總局統籌辦理

第一四〇案 善後救濟之公路車輛器材及修理設備應如何統籌分配案

提案機關 公路總局機料處

理由：查善後救濟計劃內。計有卡車二萬一千九百輛。大客車六千九百輛。其他各種車輛一千一百輛。ABC三級修理保養場三十五組。共一百七十五廠。器材油料約共三十餘萬噸。現該署已決定本身不辦運輸。為統籌今後公路運輸如何配合救濟物資滲透於廣大區域起見。該項物資實有由本局統籌辦理之必要。茲分述如次：

公路會議提案及決議

## 公路會議提案及決議

一三四

辦法：1. 商請救濟總署將該項物資交由本局會同統籌辦理。

2. 分配原則如下。

A 發展各收復區幹支線運輸。

B 配備於受災嚴重區域以利其他物資之送達。

C 扶植民營運輸之長成。

D 配備修理保養供應網以建立技術基礎。

3. 配合救濟政策以器材油料之供應壓平運價。

第一四一案 租借法案及美軍剩餘公路車輛器材及修理設備應如何合理統籌分配案

提案機關 公路總局機料處

理由：查租案及美軍剩餘公路物資。原本由前戰時運輸局統籌辦理。嗣因大戰結束。改由軍部接收。

略有分歧。現除在國內之主要部份已由雙方陸續辦理外。在國外及沿公路線上之各種物資。

頗多零亂。且復員工作展開。急需大量運力以資運濟。本案車輛器材設備。似宜再加以統籌。

分配以利進行。

辦法：1. 擬請由大部會同軍政部組織統籌委員會按照本身需要統籌分配。

2. 各年度租案公路物資均非軍事性質應仍由公路業務機關接收。

3. 美軍剩餘公路物資應就性質及需求情況交由主管部門辦理。

4. 國外部份併由委員會統籌辦理。

第一四二案 擬請指派負責代表人員駐滬辦理接收善後救濟總署運華公路器材及美軍總部遺剩物資之運

用移讓案

提案機關 上海區辦事處

說明：查善後救濟總署今後運華物資器材。其中有關公路部門者頗多。關於此項器材接收手續。過去戰運局時代尚無規定。目前京滬各路待恢復甚急。需用工程材料頗殷。擬請大局指派負責代表辦理此項接收任務。並擬請大局與渝總署商妥原則。嗣後有關公路部門器材統歸本局接收應用。又美軍過剩物資器材在滬頗多。此項器材之運用移讓亦請指派人員併辦。

第一四三案 為充實公路運輸能力起見請善後救濟總署儘先照案撥交新車以利復員運輸案  
提案機關 廣州區辦事處

說明：各地接收敵偽車輛。多屬殘舊。不堪使用。修理費更鉅。為迅赴事功起見。擬請善後救濟總署將運到新車劃撥一部份交由本局各地分局接收使用。

## (二) 敵偽物資應如何統籌分配

第一四四案 敵偽公路車輛器材及修理設備應如何合理統籌分配案（公路總局機料處提）

第一四五案 擬請大部呈准行政院轉令各機關將各路沿線已接收有關公路部門器材物資移交本局案  
（上海區辦事處提）

第一四六案 接收日方各地修車廠製造廠與汽車及配件油料應如何合理分配案（武漢區辦事處提）

第一四七案 為擬請將接收敵偽建築材料配撥各路局以利整修工程案（江蘇省政府提）

第一四八案 所有此次各區接收敵偽軍公商車輛器材設備燃潤油料等應由本局與軍政部會洽處理及分配案（廣州區辦事處提）

### 以上五案併案討論

決議：請交通部呈請行政院及軍委會將該項器材車輛等件交由公路總局統籌辦理

第一四四案 敵偽公路車輛器材及修理設備應如何合理統籌分配案

公路會議提案及決議

提案機關 公路總局機料處

理由：查敵偽卡車統計約一萬六千餘輛。照陸軍總司令部處理原則。戰運局應撥車五千輛。揮發油二千餘噸。器材及修理設備亦以此項比例配給。惟最近統計各區所接到車輛數不及千。器材及修理設備亦付缺如。而各省省際間運輸。迫待展開。本案物資實有再度合理統籌分配之必要。茲分述辦法如次。

辦法：1. 擬請由中國陸軍總司令部。按照全國接收實情。重新考慮。決定合理分配原則。

2. 將已接收敵偽之有關公路物資。分為A軍用。B民營。C公用三類。分別交與各主管機構。再行統籌分配。

3. 關於敵偽公路物資。應以發展收復區目前運力為主。藉補助救濟物資之不及。

第一四五案

提案機關

提案機關 上海區辦事處

說明：查此次抗戰勝利後。各機關臨時接收有關公路器材物資頗多。此項物資器材。有關今後路政之推進。極為重要。前宋院長在滬時。亦曾有以陸上交通器材。移交本局接管之決定。是以擬請大部。呈准政院。轉令沿線各軍政機關將有關公路部門器材統移交本局接管。

第一四六案

提案機關 公路總局武漢區辦事處

說明：查各收復區內。所接收修理廠。製造廠。與汽車。及配件。油料。數量不一。多寡無定。為求適合各區需要起見。似有酌予合理調整之必要。

辦法：由各區接收人員。將接收之修理廠。製造廠。與汽車配件。及油料。詳細列冊。報請大局。

視各路之需要統籌合理分配。

#### 第一四七案 爲擬請將接收敵偽建築材料配撥各路局以利公路整修工程案

提案機關 江蘇省政府

說明：自抗戰勝利。接收敵偽之建築材料工具甚多。大都被軍事機關及其他事業機關接收。而公路方面。除車輛外。對於建築器材極少分配。查公路復路。及整修工程。工作繁重。需要材料極多。若悉賴現金購置。非特難於搜購。亦爲經費所限。事實所不許。應請向原接收機關洽領分撥。以利整修工程。

辦法：擬分別指定負責機關。調查所有敵偽建築材料之接收機關名稱。及材料器材種類數量。以便根據向原接收機關交涉分配應用。是否可行提請公決。

#### 第一四八案 所有此次各區接收敵偽軍公商車輛器材設備燃潤油料等應由本局與軍政部會洽處理及分配案

案

提案機關 廣州區辦事處

說明：查此次受降接收敵偽一切產業。事前規定似欠明晰。致法令前後抵觸。執行人員間有曲解法令。以致接收工作。時起糾紛。公路汽車方面。大部份均由部隊及軍政部接收。其他少數敵僑公商車輛。亦多分別由各有關機關作爲應接收敵偽之工廠商店礦場之一部份產業，逕自接收。擬與中央規定將公路汽車撥由本局接收之原旨不符。茲爲顧及事實起見。本局應與軍政部洽將。已接收之車輛器材設備燃潤油料。如何處理分配。俾軍公車運輸。均得早日恢復推進。以免空棄不用之弊。

#### (三) 如何推動汽車製造及其有關工業

#### 第一四九案 如何推動汽車製造工業案。(公路總局機料處提)

公路會議提案及決議

公路會議提案及決議

一一八

第一五〇案 如何發展汽車製造工業案。(廣東省公路處)

(廣西省公路局)

第一五一案 擬請積極籌設汽車製造工廠以奠定國產汽車之基礎案。(南京區辦事處提)

第一五二案

全國向無大規模之汽車配製工廠車輛配製諸感困難擬請大部在鄭州設置汽車配製廠一處以便配製汽車而利交通案。(河南省公路局提)

第一五三案

公路所需器材燃料應如何建立自給自足案。(武漢區辦事處提)

第一五四案

擬請積極設立輪胎製造廠並擴大燃料之製煉以廣供應案。(南京區辦事處提)

以上六案併案討論

決議：原則通過請交通部洽商各有關部份會同辦理並由公路總局負責推進

第一四九案 如何推動汽車製造工業案。

提案機關 公路總局機料處

說明：按 國父實業計劃，關於自動車應製造之總數。為七百餘萬輛，初期十年即應製造四十五萬

餘輛，惟目前基礎薄弱，倘非集思廣益統籌擘劃。不足以完成使命，查現在生產事業已由經

濟部統籌辦理，汽車製造亦劃歸管轄。為使製造與供應協調及普遍發展起見。應由使用部門

及人民資本參加推進。當可籌展裕如，成功自易，茲列舉辦法如次：

辦法：

(1) 由本局會同資源委員會軍政部兵工署並及有基礎之民營製造公司。聯合組織汽車製造工業設計督導委員會。負責訂定方案，督導進行。

(2) 由本局發動，會同各有關部份，組織日本汽車事業考察團。赴日考察。並籌劃接收及移交事宜。

(3) 日方在我國所設立汽車工業，應由設計督導委員會統籌調整，分別國營，官商合辦，及民營，按序策進。

- (4) 協助已有基礎之民營工業，以利發展。
- (5) 請由交通部，按年適量派遣實習汽車工業人員，分赴歐美各國實習，以爲發展之基礎。
- (6) 決定車型，請由政府專案購置歐美大廠，移設國內，或商請各大廠自行移設。
- (7) 以獎勵方式倡導民營，俾資發揮民族資本。
- 第一五〇案 如何發展汽車製造工業案。

說明：(從略)

提案機關 廣東省公路處  
廣西省公路局

辦法：(1) 建議中央在適宜地點，設立汽車製造廠，初期不妨與外國名廠合作。

(2) 鼓勵民營。

(3) 在合理條件之下，特准外人設廠。

第一五一案 擬請積極籌設汽車製造工廠以奠定國產汽車之基礎案。

提案機關 公路總局南京區辦事處

說明：我國所有汽車，多自外來，抗戰期間，後方因迫於環境，應付急需，雖有部份之自製品。以其質量不佳，致影響車輛修整。年來會有借重外資。及外籍人才之擬議，但尙未見諸具體實現，今後公路交通日漸發展。所需車輛必須自行製造，方能適合大量供應。

辦法：(一) 請即與盟邦接洽，利用外資，購買現成之若干個汽車製造工廠，或與美廠訂約來華設立分廠。

(二) 利用外籍技術人員，以提高製造技術水準，并可使國人獲得大量之訓練機會，以爲日後自行主持之橋樑。

(三) 會同軍政經濟等部，專司連繫計劃研究，并設計標準之國產汽車。

公路會議提案及決議



(四)在上海、南京、漢口、廣州、桂林、天津、遼甯等地。設立汽車製造總廠，以製造整架汽車，并分區設立製造分廠若干所，製造常用配件。

第一五二案 全國向無大規模之汽車配製工廠車輛配製諸感困難擬請大部在鄭州設置汽車配製廠一處以便配製汽車而利交通案。

提案機關 河南省公路管理局

說明：公路運輸端賴汽車，過去車輛機件，完全購自國外，不惟利益外溢，而國際情勢，變化莫測，戰端一起，海外交通阻塞，來源斷絕，公路交通，即以運輸工具缺乏，陷於無法維持，公路運輸，不足以配合軍事可為先例，茲後建國開始，應首謀交通工具之自製自配。方能確保國防建設經濟建設之順利完成。

辦法：鄭州居平漢隴海兩鐵路中心，為全國交通樞紐。擬請大部在鄭州設置大規模之汽車配製工廠。首先利用國外資本及國外技術人才。逐漸學習而能自製自配，今後公路運輸工具。方可不虞缺乏。且藉此又可收容失業員工。於戰後復員及善後救濟均能收事半功倍之效也。

第一五三案 公路所需器材燃料應如何建立自給自足案。

提案機關 公路總局武漢區辦事處

說明：查我國公路所需各項器材燃料，多仰給國外，此為不得已之措置。現值步入建國時期。今後需要尤多。亟應籌劃自給自足之方。

辦法：1. 在各區設置汽車器材製造廠。

2. 儘量利用國產油料。設法改良減低成本增加產量。

第一五四案 擬請積極設立輪胎製造廠并擴大燃油之製煉以廣供應案。

提案機關 公路總局南京區辦事處

說明：輪胎煉油，為維持交通運輸之要件，我國均須依賴國外供應，抗戰期間，已飽嘗國境封鎖及外求接濟之難，今後需要日增，似應大量自製為宜。

辦法：(一)向盟邦購買輪胎製造廠設備，或與名廠訂約來華設廠，仍先聘用外籍技術人員主持，以求工作上之迅速與效能。

(二)請與經濟農林兩部，在適宜地點種植橡膠樹，設立橡膠代用品研究所，及橡膠樹試植研究所。

(三)即在廣州，上海，天津，青島，漢口，設立大規模之輪胎製造廠各一所。並積極增產燃油。俾求日給目足之逐步實現。

(四)擬請與經濟部，合作擴充甘肅油礦局之設備，並積極鋪設油管以利供應。

(五)擬請與經濟部，合設油礦探鑽機構，積極從事油礦之探鑽及設立人造石油廠。

#### (四)集中材料管理以便統籌供應

第一五五案 集中材料管理以便統籌供應案。(公路總局機料處提)

第一五六案 公路運輸車輛材料工具由中央統籌採購支配案。(江西省公路處提)

第一五七案 請設立全國公路購料委員會照各路車輛情形訂購大批器材輪胎等分發各路以利配修案。(西北公路管理局提)

第一五八案 進口汽車與器材燃料應如何統籌供應案。(武漢區辦事處提)

第一五九案 請擴充玉磑設備並在西北區內設立供售油料總機構及加油站以利公商車輛運輸推銷國產油品增加生產案。(西北公路管理局提)

第一六〇案 擬請改良汽車燃料供應辦法案。(川滇東路管理局提)

○ 公路會議提案及決議

第一六一案 擬請撥補汽車油料以利行車案。(浙江省交通管理處提)

第一六二案 公路行車儘量使用國產燃料案。(川滇東路管理局提)

以上八案併案討論

決議：原則通過由公路總局發交汽車器材總庫統籌辦理。

第一五五案 集中材料管理以便統籌供應案。

提案機關 公路總局機料處

說明：公路運輸成本，以材料為大宗。燃料一項，即佔百分之六十五。輪胎與配件共佔百分之二十。故欲求運輸之經濟，非注力於器材不為功。我國公路運輸，歷史不久，就已往情形而言。各運輸機構，對於需用器材，每係自行籌備，互不相謀，馴至存料情況，偏頗不均，資金積壓，週轉為艱。且少量之籌購難獲低廉之器材，而機構重復人才浪費，各自為政，標準不一。凡此諸端，均直接影響器材價格，增高運輸成本。本總庫有鑒於此，爰提議將公路器材集中管理，以便統籌供應。其目的在針對上述各缺點加以改善。蓋集中管理。則器材標準便於統一，人才集中易於羅致。再各運輸機構亦不必在路線以外分設接運機構。徒增費用。又查採購集中：價格可求低廉。器材互調，則盈虧可以相濟。因而備用材料減少。資金可少積壓。至事權集中。指揮靈活，猶其餘事也。權衡輕重。似宜及早施行以利進行。

辦法：

1. 各機關現有器材。仍各自保管。凡有多餘或非急需之料。概讓撥汽車器材總庫儲備。今後各機關備用器材。應以最低存量為限。由該總庫於全國成立器材供應網，以為總儲備。
2. 各機關應將所有車輛開列清單。詳註車輛廠牌，年型，引擎號碼，行駛牌照，車胎號碼，行駛地區等，送交總庫以作儲備供用之參考。
3. 各機關購用器材，車胎，油料，等概委託總庫代辦。每三月即開具請購單。連同訂金。送

總庫統購運儲供應。

4. 各機關將目前最感缺乏及有多餘之材料。分別列單送總庫。以便統籌購撥。

5. 各機關自身設有多數存料倉庫者。應隨時注意其存料情況。加以調撥或運用。俾存料數量得維持於最低及最高存量之間。

### 第一五六案

公路運輸車輛材料工具由中央統籌採購支配案。

提案機關 江西省公路處

說明：公路運輸之車輛材料工具。多係由國外運來。以往各公路運輸機關。均自由向外商訂購。或間接向國內之汽車商行購買。以致各機構車輛牌別紛亂。各地車輛材料工具價格差異懸殊。各運輸機構之間，難於互相調濟。苟能由中央統籌採購支配。則各機構免去採購繁瑣之手續。各運輸機構之間可互通有無。且各機構使用車輛之牌別亦可統一。人力與物力經濟多多。

辦法：由中央設一機構。專司全國公路運輸車輛材料工具之補充及支配工作。並於全國各適當地點。分設器材庫。供應全國各公路運輸機構器材之補充。

### 第一五七案

請設立全國公路購料委員會照各路車輛情形訂購大批器材輪胎等分發各路以利配修案。

提案機關 西北公路管理局

說明：查全國各公路局及公商車輛以重要配件及輪胎等器材無法購得。致待件及報修車輛日多。此種情形。尤以西北為甚。影響運輸殊匪淺鮮。目下抗戰勝利。海運已暢通無阻。實有設一全國公路購料機構。主持辦理之必要。俾可按照全國各公路車輛情況。大批訂購各項器材。統籌配發以便修車而利運輸。

辦法：擬請公路總局。在適當地點。設置全國公路購料委員會一處。負責辦理並得於各重要地點設立分會。

公路會議提案及決議

第一五八案 進口汽車與器材燃料應如何統籌供應案。

提案機關 公路總局武漢區辦事處

說明：查全國各路所需汽車，與器材，油料，爲求供應靈活。似應統籌辦理。

辦法：擬請設置統籌辦理機構，在各路設置分機構統籌供應。

第一五九案 請擴充玉礦設備並在西北區內設立供售油料總機構及加油站以利公商車輛運輸推銷國產油  
品增加生產案。

提案機關 西北公路管理局

說明：查抗戰期間，後方各公路行車油料。雖有液體燃料管理委員會統籌辦理。但以來源缺乏，運輸困難。並未普遍設站供應。西北各路用油。惟賴甘肅油礦局產品。然以產量有限。除提供軍公用之外。普通公商車用油。取給至感不易。累市盛行。成本加高。每遇軍公物資運輸。派車承運。則以無油料爲藉口。非由路局設法供給。無法達成任務。所加於路局之負擔與困難甚多。今後海運暢通，舶來油料，雖可源源購進。不虞匱乏。惟西北各地。僻處邊陲。距離海口甚遠，實未便搶近求遠。自仍以倡用玉油爲宜。況滲澹經營之甘肅油礦局出產油料。亦不便任其停頓及滯銷。管見一方面似應積極擴充玉礦設備。增強生產。並提煉機油。以應西北需要。一方面請液委會於西北各地。設立供售總機構。及設加油站。藉便行車。發展運輸。推售國產油料。保障國營工業。惟此項機構。應以把握實物。普遍供應爲主旨。與液委會之權司管制分配之義務。應有區別。無復有市無貨之病。運輸前途庶有裨益。

辦法：(一)於西北公路中心地點。設供售油料之總機構一處。計劃儲備各種燃潤料。核定價格。運銷各地以廣供應。

(二)於西北各交通重要車站。普遍設置加油站。儲備各種油料。以供過往之公商車輛隨時購

用。手續力求簡單。以免發生黑市。藉利行車。

### 第一六〇案 擬請改良汽車燃料供應辦法案。

提案機關 川滇東路管理局

說明：汽油為汽車主要燃料，必須供應不斷，價值低廉，始能謀汽車業務之發展，抗戰期間，汽油來源斷絕，改用酒精，由液委會統制配售，供不應求，時有停車待油之弊，現海運已通，汽油源源而來。似無繼續統制之必要。各路缺乏公共加油站，行駛車輛，除本路自有設備外，必須帶足油料，極感不便。

辦法：一、各路局各公司得自由訂購汽油酒精不受限制。

二、由總局於各重要路線，籌設供油站，零星出售，逐漸擴充及於全國，以便行車。

### 第一六一案 擬請撥補汽車油料以利行車案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：本省公路修復通車後，共約行駛汽車三百輛。每日每車平均行駛八十公里計算。月共行駛七十二萬公里。每公里估計材料維持費四十元。每月約共需材料補充二千八百八十萬元。輪胎補充費四千三百二十萬元。（每車每公里消耗輪胎六十元計算）汽油五萬七千六百介侖。機油七千二百介侖，上項油料。因本處目前經費竭蹶，無力購辦，擬請暫予配撥三個月以資備用。

### 第一六二案 公路行車儘量使用國產燃料案。

提案機關 川滇東路管理局

說明：燃料為公路運輸之動力，如全仰給外國，將來公路愈多，漏卮愈巨，戰時海口封鎖，尤有來源斷絕之虞。年來各公路運輸，漸多採用酒精，或木炭汽車，現抗戰結束，海運將通，外洋

公路會議提案及決議

汽油進口價不甚昂。如貪圖便宜採用，後患實不勝言。為提倡使用國產燃料。擬具辦法數項提請公決。

辦法：一、於相當時期，重抽進口汽油稅，俾使汽油價格遠在酒精木炭等國產燃料之上，則用者減少，所得稅款並即撥以補助各路養路費用，此為歐美各國通用辦法。

二、獎勵國產燃料出產，凡商人設廠製造酒精，或其他燃料者，由各公路預付定金，商訂定量酒精供應，使廠商得以盡量生產。

三、由總局，或各路局，與殷實內外商人，合資設大規模公司，製造行車油料，我國南部產糖區域，製造酒精甚便，如能大量供應。價又甚廉。則國產燃料自可不脛而走。

### (五) 設立全國汽車修理保養及器材供應網

第一六三案 設立全國汽車修理保養及器材供應網案。(公路總局機料處提)

第一六四案 請確定汽車修理廠標準加強工作效率案。(武漢區辦事處提)

第一六五案 成立器材供應網案。(汽車器材總庫提)

第一六六案 關於公商車輛之修理保養工作擬由各區汽車修配總廠統籌辦理案。(平津區汽車修配總廠提)

第一六七案 擬請撥款籌設修車廠場以利車輛修理案。(浙江省交通管理處提)

第一六八案 合併交通軍政兩部所屬原有機構設立全國性之汽車修配總廠及配件總庫案。(雲南分局提)

第一六九案 為擬具公商車輛及保養供應管理辦法案。(川陝公路管理局提)

以上七案併案討論

決議：由公路總局統籌辦理。

### 第一六三案 設立全國汽車修理保養及器材供應綱案。

提案機關 公路總局機料處

理由：查汽車事業，為一純粹技術問題。欲其發展，勢須先有健全之機務基礎。始足以言推進。擬以政府力量。推進本項工作，以點線之部署，建立修理保養及器材供應網，縱以適應需求健全體制，橫以溝通經濟發揚農村，茲分述辦法如次：

- 辦法。
1. 以自由區原有及收復區接收之修理設備為基礎，照歐美最新編制，予以調整後配處之。
  2. 以善後救濟計劃內之甲乙丙三級廠三十五套，為補充設備會同一項配處之。
  3. 預定第一步計劃，以全國國道為中心，設甲級廠四十。乙級廠八十。丙級廠二百。服務站（丁級編組）四百，於三年內完成之。
  4. 本次計劃，以一甲廠。二乙廠。五丙廠。十服務站為一組。在分級保修制度下；預定每組每月担任保養修理車三千輛。
  5. 器材油料，亦按甲乙丙丁等廠之部署，設立各級庫站，辦理供應業務。
  6. 部署區域及範圍暫定如附圖附表。
  7. 各區部署至適當時間後，按照地域區分，成立各區管理處，負責籌應各區工作。
  8. 本項計劃，必要時可照此原則，以民營或官商合組方式辦理各該區服務公司策進之。
  9. 本計劃得特約歐美各大廠家作技術上之協助。

### 汽車保修供應網設施地區表

- 一、本表以甲級廠庫所在地點為準，其餘各級廠庫站，統由甲級廠庫接實際情形部署之。
- 二、本表東北因公路詳情未悉。暫列預定數字，台灣暫未列計。
- 三、各區甲級廠庫設置地點如下：
  1. 北區：北平 天津 包頭 湯曲 濟南 青島 開封 共計七所

公路會議提案及決議



公路會議提案及決議

- 2. 中區：南京 上海 杭州 安慶 武昌 南昌 老河口 共計七所
- 3. 南區：閩侯 興甯 廣州 桂林 南甯 瓊州 共計六所
- 4. 西南區：重慶 成都 貴陽 昆明 共計四所
- 5. 西北區：西安 甯夏 蘭州 安西 共計四所
- 6. 新疆區：迪化 塔羌 阿反提 共計三所
- 7. 青康藏區：敬武 計一所
- 8. 東北區：暫計七所

第一六四案 請確定汽車修理廠標準加強工作效率案。

提案機關 公路總局武漢區辦事處

說明：查過去各公立運輸機構，對於汽車修理，率多自行設廠，往往一地而有數廠，或數十廠不等。且其設備大都因陋就簡，效率甚低，倘能合併設立，則必較各自為政者效率為高，又過去對於大小修理廠，亦無一定標準，管理既難合理，考核尤感困難，如美國汽車修理廠。即有 A.B.C. 等型別之分，每型別之廠，所有組織人員機器設備及建築等均有標準配備，則其修理能力既易明瞭，管理考核亦較便利。似應仿效設置，以利機務。

辦法：擬請確定各汽車修理廠設置標準及名稱，統一分佈於全國各地。以便加強修理效率。  
第一六五案 成立器材供應網案。

提案機關 汽車器材總庫

說明：本局現決定將全國公路分區設局管理。為配合需要起見，亟須成立器材供應網。俾收復區所需器材不感缺乏。同時與後方相溝通，而互為調劑。

辦法：(一)大局對現在所有車輛，加以統籌，同廠牌年期車輛，儘量集中，行駛同一路線，俾便儲備。

(二)器材總庫根據公路情形，在全國各衝要地點，設置器材庫，與供應站，分儲各該區段行駛車輛所需器材，以資供應，茲將器材總庫現有及擬添設之區供應處器材庫，及供應站繪圖表示於左。

第一六六案 關於公商車輛之修理保養工作擬由各區汽車修配總廠統籌辦理案。

提案機關 平津區汽車修配總廠

說明：(一)查公商車輛，行駛於公路上，中途拋錨後，因修理設備不全。本身即無法救濟修理。往往停放路上，達一二月之久。不獨阻礙交通，有經風沙雨露，而使機件銹蝕及盜竊之虞。倘經統籌辦理後。可減少車輛之損失。及增強公路運輸效率。

(二)各公商車輛，無論行駛多寡。均須有修理保養設備。但有限於經費者。有限於來源者。設備既不能充實。管理亦難週密。救修力量僅能顧及一點。不能達到全線。因物力分散。各不能盡其用。倘經統籌辦理後。物力既可集中。管理當易週詳。

(三)在同一個公路上，若公商修理廠所林立。不特人事配備有供過於求。發生人力浪費之虞。對於器材之準備，尤難期充分，往往有甲廠之工人。將機具器材盜賣與乙廠。而乙廠之工人。同樣將乙廠器材盜賣與丙廠。因出路有着，乃盜竊成風，各廠均蒙受損失。工作亦大受影響。倘經統籌後。可節省重複設廠費用。器材亦易統籌準備。盜竊弊端，更可根除。

(四)修車機構設立太多，技術工人相互爭雇，不求其質。祇求其量，同時工資高低懸殊，管訓方法各異。使一般工人，見異思遷，終日窺望，不安其位，工作精神銳減，倘經統籌辦理後。對於工資之釐訂。工人之管訓。均可統一。不致有見異思遷之心理。而影響工作。

(五)查運輸管理。與機務管理。性質迥異。辦理方法。自有不同。過去一般運輸機構。均兼管機務。主管者祇知運輸上之困難。而不知機務上之困難尤甚於運輸。往往因此由磨擦爭執，而致相互推諉。結果使兩種業務均陷於鬆懈。甚至停滯。倘經統籌辦理後。修理

公路會議提案及決議

公路會議提案及決議

一四〇

保養責有專司。主辦運務者得一心在運輸業務上研討改進。不必兼顧機務。兩者責任分明。業務進步，尤多裨益。

(六)查公路運輸撥歸民營。政府已有此計議。而民營事業。資本究屬有限。購買運輸工具所費已屬不貲。對於車輛之修理保養及機具器材之配備。當無力自辦。倘經統籌辦理後。對民營運輸事業之輔佐頗大。

辦法：由各區汽車修配總廠廠密組織汽車修理保養網（另附華北區廠所設置圖及說明）實施步驟

(1)按照各路線運輸業務及行駛車輛狀況。研究劃分設立修理保養救濟等機構。

(2)各公商運輸機構。不另設機務機構。所有修理保養救濟等工作。統由各區修配總廠所設立之廠場，負責辦理之。

(3)各公商車輛修理保養廠場之廠房，機具，器材，均交由各區汽車修配總廠接收。統籌支配。其原屬商營者。給價收購。其屬公營者，在修理費項下品算。

(4)各區修配總廠所配備之廠所。以能配合該區路線之運輸業務為原則。

(5)所有各區修配總廠所設立之廠所。一律採取營業方式。以自供自給為原則。

(6)各區修配總廠暨所屬各廠場。均以服務為宗旨。不以牟利為目的。所需修理費用。按照實際工料成本計算。

華北公路修理保養網廠所設置說明

一、汽車修配總廠已接收及洽商接收之廠所河北省所轄者計有：

北平修理廠 天津修理廠 天津製造廠 石家莊修理廠 保定修理廠

山東省所轄者計有 青島修理廠 濟南修理廠

山西省所轄者計有 大同修理廠 太原修理廠  
河南省所轄者計有 開封修理廠 鄭州修理廠  
綏遠省所轄者計有 歸綏修理廠 包頭修理廠  
江蘇省所轄者計有 徐州修理廠

察哈爾省所轄者計有 張家口修理廠 宣化修理廠  
以上共計十六。已分佈於七省。其他重要地區。正計劃籌設中。

二、在運輸繁榮之公路區段。(每日行駛車平均在三十輛至四十輛之間者)在起點或終點設置汽車修理廠一所。(A廠設備)並每隔一百至二百公里設置保養場一所。(C廠設備)並視道路情形及業務需要。設置救濟站。藉使全段運輸車輛。行駛無慮。

三、在運輸業務較次區段。(每日行駛車平均在五輛至二十輛之間者)在起點或終點設置汽車修理廠一所。(B廠設備)並每隔一百公里至二百公里設置保養場一個。(C廠設備)辦理保修救濟工作。

第一六七案 擬請撥款籌設修車廠場以利車輛修理案

提案機關：浙江省交通管理處

說明：本省所有公路恢復通車後。亟應依照戰前通車路線。恢復設置汽車修造廠及總停車場各一所。修車場二所。停車場十七所。各廠場機械工具等配備。估計修造廠需要六千萬元。修車場及總停車場每所一千萬元。停車場每所二百萬元。總計需款一億二千四百萬元。擬請撥發的款。以便籌設而利車輛修理。

第一六八案 合併交通軍政兩部所屬原有機構設立全國性之汽車修配總配及配件總庫案

提案機關：雲南分局

說明：1. 簡化機構

目前各地。均分佈交通軍政二部之修理及配件機關。雖系統不同而業務則一。如加合併。不但機構簡化。節省人力。物力。且可統一事權增多效率。

2. 配件流通

交通軍政二部之配件庫。其所存配件多寡不同。往往交部所缺之配件。採購無從。軍部庫存。無所用之。反之亦然。以此供求不相應。遂使有用為無用。如設立合併之配件總庫。將各種材料統籌支配。自可運用裕如。

3. 統制全國公商車輛

修配總廠設立後。所有進口公商車輛。均由總廠統籌支配。並由總廠統籌購製。使車輛數量。廠牌。年型。皆有詳確統計。因全國之車輛情形籌配件之類別數量。不惟供應適當。且有車輛徵用調度之便。

4. 劃一車輛標準

我國各處所用之車輛標準。且廠牌年型。形形色色。是否適合我國運輸及公路情況。頗成問題。配件供應。亦感困難。對於車輛之選購。既操於總廠之手。自當力求適合之廠牌。減少種類之繁多。如此車輛標準劃一。配件亦易鑄製。管理供應均為便利。

辦法：

1. 由交通部軍政部會同派員成立機料管理委員會。為全國修配廠及配件庫之指揮機關。在該會下設立修配總廠及配件總庫。管轄全國各地方各區廠庫，成一有系統之管理機構。劃一廠庫編制及設備。

2. 將交通軍政二部設立各地之廠庫分別合併如

A 廠與五級廠併。

B 廠與三四級廠併。

C 廠與一二級廠併。

總廠與總庫併。分庫與分庫併。視地區之需要。配置增減與移置。視交通軍政兩部現有多數之車輛廠牌。分設部門修配供應。

3. 統計審查全國交通軍政二部之廠庫技術及管理人員。以志願分配各區地工作。並劃一其待遇。

以上所提當否請 公決：

### 第一六九案 為擬具公商車輛及保養供應管理辦法案

提案機關 川陝公路管理局

說明：頻年以來。因海道梗阻。國外物資。無法內運。所有新車及修車機件。輪胎配件。一切運輸器材。異常缺乏。各路局辦理運輸。困難萬分。一切管理辦法。大都為應目前之急。臨時規定。辦法紛歧。各自為政。加以受運價之限制。業務本身。毫無利益可言。以致各路局無不

公路會議提案及決議

虧負累累。即車輛及一切設備折舊。亦均無着落。長此以往。若不另籌善策。全部行車資產，勢將逐漸銷蝕無存。

辦法：擬在開放運輸原則下。將路局車輛及保養設備。修車器材等項一律開放。與商公司採取互助方式。密切合作。並加強其管理方法。即以收回之折舊價款。為添補新車及擴充修車設備之用。業務發展以後。管理費收入增加。各路局運務行政經費，亦趨穩定。俾得自給自足之旨。茲擬具「公商車輛及保養供應管理辦法」草案。敬候 公決

附：公商車輛及保養供應管理辦法草案

### (六)統一材料名稱及釐定規範

第一七〇案 釐訂汽車材料檢驗規範案。(公路總局機料處提)

第一七一案 公路材料名稱擬請統一規定以利工作案(武漢區辦事處提)

以上二案併案討論

決議：原則通過請由交通部技術標準委員會統籌辦理

### 第一七〇案二釐訂汽車材料檢驗規範案

提案機關 公路總局機料處

理由：汽車配件。種類既繁。其構造上用料施工又極精巧。美國各大製造廠家。對此均有規範。且已逐趨標準化。我國公路汽車材料。國外來源既不一致。國內工廠出品。多屬盲目倣造。漫無標準。車主純靠使用習慣上之經驗。以判別其良窳。廠商亦僅注重外形，而忽略其品質。此實由於缺乏其統一性汽車材料檢驗規範之故。查此項規範。應包括型式，尺寸，公差，物理，性能，及化學組成，等。如能統一釐訂。普遍推行。非特可充實用料者與管料者辨別材

料之能力。且可糾正製造廠商之出品。使其漸逐標準化。此於我國公路運輸與汽車工業前途有莫大之關係焉。

辦法：1. 聘請專家。組織委員會。指撥經費。主持統一釐訂汽車器材檢驗規範事宜。

2. 各公路機關及工廠。已訂有是項規範或具有是項資料者。統送該委員會參考。

3. 由該委員會。隨時將審訂編撰結果。印發各機關推行。必要時出版月報。

汽車器材總庫已收集及釐訂之汽車材料檢驗規範草案項目如次：

- (一) 汽缸
- (二) 活塞
- (三) 活塞環
- (四) 活塞肖
- (五) 活塞肖銅套
- (六) 鋼板肖銅套
- (七) 曲軸及連桿軸承
- (八) 鋼板彈簧
- (九) 鋼板彈簧附件 (包括中心螺絲鋼板夾螺絲套鋼板夾螺絲吊耳等)
- (十) 主肖
- (十一) 主肖銅套
- (十二) 汽門
- (十三) 汽缸套
- (十四) 剎車活塞
- (十五) 剎車皮碗
- (十六) 剎車油管
- (十七) 剎車油
- (十八) 水箱水管
- (十九) 風扇皮帶
- (二十) 蓄電池
- (二十一) 蓄電池陰陽極板及木隔板
- (二十二) 剎車來令
- (二十三) 離合器片
- (二十四) 汽油管
- (二十五) 汽門套
- (二十六) 水泵軸
- (二十七) 套筒扳手
- (二十八) 輪胎套筒扳手
- (二十九) 旋鑿
- (三十) 鋼錘
- (三十一) 引擎滑油
- (三十二) 齒輪滑油
- (三十三) 車胎 (內胎及外胎)

第一七一案 公路材料名稱擬請統一規定以利工作案

提案機關 公路總局武漢區辦事處

說明：查公路材料。原極複雜。而名稱因譯音關係。各地不同。因之購料發料。至感困難。往返洽

公路會議提案及決議

一四五



詢。有誤時機，似應規定統一名稱。以免歧異而利工作。

辦法：擬請成立全國公路材料名稱統一委員會。邀請專家參加。規定各項材料統一名稱。頒佈施行。

### (七) 統籌調整全國各區公路車輛

第一七二案 請統籌調整全國各公路轄車廠牌以期分路統一以便修理而增運力案。(西北公路管理局提)

第一七三案 擬請規定各牌車輛分區行駛案。(川滇東路管理局提)

第一七四案 各公路車輛請劃一廠牌以便管理案。(川滇東路管理局提)

以上三案併案討論

決議：原則通過由公路總局辦理

第一七二案 請統籌調整全國各公路轄車廠牌以期分路統一以便修理而增運力案。

提案機關 西北公路管理局

說明：查我國現有汽車。全部購自國外。配件供應。亦多不能自給。而各公路轄車。廠牌均極複雜

。致配件不能集中運用，修車效率減低。影響運輸。至深且鉅。

辦法：擬請由政府，將全國各公路車輛。按照廠牌，年型，統籌調整，重新分配。使每一公路之轄車。得趨統一。以利管理，而增運力。

第一七三案 擬請規定各牌車輛分區行駛案。

提案機關 川滇東路管理局

說明：公路運輸。汽車為主要工具，汽車來源，仰恃外洋。廠牌複雜。不特材料補充困難。影響修

理。而調度管理不靈。更無以發揮其效能。

辦法：一、將各路現有車輛及接收車輛暨材料配件，通盤調整。以一區分配一種為原則。

二、今後補充車輛。亦以一區一種為原則。

第一七四案 各公路車輛請劃一廠牌以便管理案。

提案機關 川滇東路管理局

說明：查全國公路，縱使各個運輸情形不同。不能全備一式之車輛。但亦宜在可能範圍內。儘量減少車輛之種類。即公路宜選用一種或二種廠牌之汽車，俾車輛配件，種類減至最少限度。如是不特此路之車輛可以移至彼路之車廠修理。毫無掣肘。即將來遇有事故。實行集中車輛時。于管理及駕駛上，亦得不少便利。

### (八)車輛統籌分配

第一七五案 本省抗戰初期被徵用之各商營長途汽車公司現各該公司申請復業發還車輛應如何補償救濟案。(江蘇省政府提)

第一七六案 擬請救濟商營汽車公司撥還戰時被徵及損失車輛油類以利運輸案。(浙江省交通管理處提)

第一七七案 請迅籌撥交通工具供給各省應用案。(東南分局提)

第一七八案 收復區內各省市公路主管機關車輛缺乏應如何統籌配撥案。(江蘇省政府提)

第一七九案 為全國商車界服務抗戰損失過重難以復員應請迅予撥配車輛救濟以免整個破產造成公路危機案。(汽車商業同業工會聯合會提)

第一八〇案 為今後新車進口請政府嚴格管理賜予維護撥售出力抗戰商車使用及授權本會辦理分配

公路會議提案及決議

各地需要新車事宜並請規定進口新車廠牌種類案。(汽車商業同業工會聯合會提)

第一八一案 請撥補新車三百輛以利本省公路交通復員案。(浙江省交通管理處提)

第一八二案 請撥汽車恢復本省公路交通案。(湖北省公路局提)

第一八三案 請配撥各省車輛以利運輸案。(廣東省公路處提)

第一八四案 擬請配撥本省新車並仍統籌燃料配件按月配售俾利運務案。(陝西省政府提)

第一八五案 關於公商車輛之檢驗審查暨駕駛人技術上考驗等事項請統籌劃歸各區汽車修配總廠辦理案。(天津區汽車修配總廠提)

以上十一案併案討論

決議：除戰時徵車損失由運務類決定併案辦理外第二點原則通過由公路總局統籌辦理

第一七五案 本省抗戰初期被徵用之各商營長途汽車公司現各該公司申請復業發還車輛應如何補償救濟案。

提案機關 江蘇省政府

說明：查抗戰之初。本省奉命組織江蘇汽車運輸總隊。徵調各商營長途汽車公司車輛。會製給征調文件及憑證。計經調約三百五十輛有案。現該項征調車輛。均已失散。無從發還。而各商營公司。亦先後申請復業。惟以車輛缺乏。紛紛請求發還原車。茲為救濟計。似應籌謀具體補償救濟辦法。以維商艱。而昭公允。

辦法：查本省建設廳。業於一月四日。登報並通知各商辦長途汽車公司。將抗戰初期被征調車輛實數及車輛號碼。連同征調證明文件。來廳登記。茲擬請轉商善後救濟總署。統籌補償救濟。凡各該商營汽車公司。欲先行復業便利而乏財力購置車輛者。得本省公路局就補償救濟車輛中。酌予撥借費用。但各該公司須繳納保證金及租金。用抵車輛折舊。其金另訂之。當否乞

公決。

第一七六案 擬請救濟商營汽車公司撥還戰時被徵及損失車輛油類以利運輸案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：查各省商營汽車公司。對於此次抗戰期內。協助軍公民之運輸。均克盡厥職。而各公司車輛財產。或被部隊征用。或受日寇摧殘。損失慘重。幾已殆盡。其戰後仍繼續恢復運輸業務者。擬請予以救濟，以增輪力。

辦法：由各省主管公路機關。令飭各商營汽車公司。將戰時被征或受敵寇損失之車輛。油料器材。列冊具報。經查明屬實後。擬請 中央。就救濟物資項下。或接收日偽車輛器材。酌撥還一部或全部。

第一七七案 請迅籌撥交通工具供給各省應用案。

提案機關 東南分局

說明：抗戰勝利後。復興交通為振興事業之先決問題。故各省破壞公路。目前均在着手積極修復。以應復員需要。第以抗戰期內。海口封鎖。車輛來源匱乏。惟有毀損。而無添置。以致車輛奇缺。茲當復員伊始。殊不足應付需要。又抗戰八載。國內物資勞力消耗殆盡。現在大量公路。亟待興修。如仍利用勞力以及舊式工具。決難迅赴事功。故宜儘量使用機械。而資迅捷。以上車輛及築路工具兩項。需求甚殷。應予大量補充。但決非目前省方財力所能辦到。自有賴 中央籌撥供給。

辦法：(一)視各省需要情形。由 中央統籌提請善後救濟總署撥助支配轉發應用。

(二)請向外國訂購。分撥各省應用。

第一七八案 收復區內各省市公路主管機關車輛缺乏應如何統籌配撥案。

公路會議提案及決議

提案機關 江蘇省政府提

說明：查收復區內。各省市公路主管機關原有車輛。於抗戰初期。均被征調軍運。嗣於國軍西撤時。該項車輛大部損壞。間有隨軍行駛者。現亦蕩然無存。目前收復區公路。多經奉令陸續搶修。自應立即恢復交通。惟以車輛缺乏。無法通車。擬請迅予統籌配撥。以利路政，際茲各省市政復員伊始。財政拮据。毋容諱言。更無專款撥購交通工具。擬請統籌配撥車輛。並請轉飭各有關機關。將前接收敵偽方面之汽車。速即分別移轉各該省市公路主管機關應用。藉增車輛供給。而利運務進行。當否乞 公決。

第一七九案 為全國商車界服務抗戰損失過重難以復員應請迅予撥配車輛救濟以免整個破產造成公路危機案。

提案機關 汽車商業同業公會聯合會

說明：八年以來。全國車輛遭敵軍擊毀。或遭敵人掠奪。或遭敵機轟炸。或因載運奇重。而致廢置殘毀者。其損失難以數計。壞損之慘。犧牲之烈。較之其他各界遠超鉅甚。有車輛十分之八九皆呈千瘡百痍。修補不堪。乏力重振恢復舊觀。處此復員時期。工商百業社會各方。均在積極着手復員中。惟我全國商車。目前困難尙難打破。豈容侈談其他。焦急之念。苦痛之情。至難描述。各地商車發出慘痛呼聲。急盼政府立刻賜予救濟。蓋商車界之有今日痛苦。乃由於服務抗戰犧牲慘重所致。應請急加救濟。以免整個破產。演成公路危險。

辦法：1. 請轉請善後救濟總署。將聯合國善後救濟總署配給我國之車輛。賜予一部份。撥售商車。以資救濟。而充運力。購車價款。由商車分期付給。  
2. 接收敵偽車輛。亦請酌為撥配商車補充。蓋八年商車損失。皆由敵寇發動侵略所造成。以故撥配商車極為適宜。

## 第一八〇案

爲今後新車進口請政府嚴格管理賜予維護撥售出力抗戰商車使用及授權本會辦理分配各地需要新車事宜並請規定進口新車廠牌種類案。

提案機關 汽車商業同業公會聯合會

說明：抗戰勝利後。國際貿易展開。車輛來源較易。自不免有一般在戰時並未從事本業之投機份子。使用心機。捷足搶先。其在戰時未盡若何義務竟不勞獲得。而於八年抗戰。毀家紓難。始終支持艱苦戰運之商車。反墮乎其後。甚或落空。撥諸情理。至屬不公。應請政府從嚴管理。賜予維護。並請授權本會。統籌辦理新車進口分配事宜。（公家機關購買者例外）俾可制止投機份子之活動。並免除買辦階層。從中剝削。再今後進口新車之廠牌。亦請政府加以規定。不宜過雜。蓋廠牌過雜。所需零件亦極複雜。購配不易。而廠牌之不同。外表形式各異。於觀瞻上言，亦屬有礙。

辦法：

1. 請政府對於新車進口嚴格管理。賜予維護撥售出力抗戰之商車使用服務。
2. 請政府授權本會。視各地需要辦理新車分配事宜。
3. 請政府明令規定進口新車廠牌種類。

## 第一八一案

請撥補新車三百輛以利本省公路交通復員案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：本省全省公路修復後。計長三千七百餘公里。而本處現有舊車。勉可行駛者。僅三千餘輛。殊無法恢復通車。擬請陸續配撥新客貨汽車二百輛至三百輛，以利復員。

辦法：第一期先撥一百五十輛。第二期續撥五十輛至一百五十輛。上項車輛，擬請在救濟物資項下及接收日僑車輛中配撥。或請折合時價。指撥的款，自行購置。

## 第一八二案

請撥汽車恢復本省公路交通案。

提案機關 公路會議提案及決議

提案機關 湖北省公路局

說明：本省戰前共有客貨車四百六十五輛分布全省公路。担任客貨運輸，抗戰軍興，先後奉令征供軍用。於石家莊武漢，沙宜，諸役，損失三百九十九輛。所餘六十六輛。分途撤退巴威鄂北兩線。改裝木炭爐，維持後方交通。敵人投降後。本省各收復區公路。經次第搶修。截至現時止。連原有通車路線，共達一千七百公里。惟車輛除原有外。僅由第六戰區接管日方物資委員會撥交舊車六十輛。以之分配各線担任還復運輸。實感不敷。尤以目前漢宜公路，接運還復人員與義民需車至為迫切。

辦法：本省戰前通車公路，及戰後敵偽增修公路。共約五千八百公里。除目前已經搶修勉可通車之路線外，其餘重要路線。擬繼續先行搶修通車。茲暫按三千公里，每百公里配置汽車二十輛計算，即需汽車六百輛。除已奉撥交六十輛外。其餘五百四十輛擬請 中央在接收敵僞車輛中，先予撥發，以利交通。

第一八三案 請配撥各省車輛以利運輸案。

提案機關 廣東省公路處  
廣西省公路局

說明：從略

辦法：請由租借法案盟軍移交及善後救濟等車輛，按照各省實際需要情形配撥。  
第一八四案 擬請配撥本省新車並仍統籌燃潤料配件按月配售俾利運務案。

提案機關 陝西省政府

說明：查本省路局原有車輛。均已逾齡破毀，不堪應用，年來迭請中樞配撥。最近始獲撥准。指由一戰區接收日本汽車內撥付百部。正在洽領，惟據報係配撥部隊殘餘，大部無法利用。即令勉可修復。希望為數甚少。至所需燃潤料及配件等。省庫支絀。如向外商訂購，另星無力。

礙難殊多。但在復員建國期間。交通運輸亟待維持。應由中樞統籌新車配件及需用燃潤料等。大量配撥或轉售。庶期配合全國復員交通俾赴事功。

辦法：(一)擬請從速設法配撥本省新車百輛。俾供最低限度之實際需要。

(二)汽車修理配件及燃料等。擬請仍舊統籌訂購。按期撥售以收事半功倍之效。

第一八五案 關於公商車輛之檢驗審查暨駕駛人技術上考驗等事項請統籌歸各區汽車修配總廠辦理案。

說明：甲、關於車輛檢驗審查方面

提案機關 平津區汽車修配總廠

(一)設備完善。方能檢驗準確。——查目前公商車輛檢驗。各區設有監理所辦理。惟以無檢驗之設備。雖有技術人員，事實上仍無法可檢測車輛準確之性能。例如僅能單純測驗剎車是否生效。無法可檢測在某種一定轉速下剎車性能之是否生效與平衡。又如雖檢查其前燈大小燈光之完好與否。而無法詳測其燈光高度之是否符合規定。凡此種種。均足影響行車之安全。各區汽車修配總廠設備較為完善，辦理檢驗工作，自較便利而準確。可謂事半功倍。此為理由之一。

(二)報廢車輛，便於處理。——查公商車輛，常因損缺過重。或自行無法整修者。即行申請報廢。每經審核准可，公車方面，因限於缺乏大規模修機廠。常即無法利用，久置場庫，漸而損爛，乃成廢物，商車方面。常拆散變賣。僅謀獲利而已。按上項情形。實為國家極大之損失。故為謀公路運輸車輛。發揮其最大行駛效率。藉謀經濟物力起見。各汽車修配總廠，可於檢定車輛報廢後。再行收集一處。加以合理之處理。即設法將各項報廢之車，再行併修整復使用。或將尚可利用之機件整理。成為有用之料。故審定車輛之報廢工作。責由汽車修配總廠辦理。當可避免車輛無謂



之損耗。庶可符物盡其用之意，此理由之二。

乙、關於汽車駕駛人技術上之考驗。

(一) 便於考驗駕駛人保修常識。——駕駛人之有無保養及簡單修理常識，直接影響於車輛之壽命。換言之優良合格之駕駛人，必須首重考驗其有無充分之保修常識為主。查過去八載抗戰期中。車輛損壞率之高。實因受駕駛人缺乏車輛保養常識，關係甚巨。茲為謀今後提高駕駛人素質起見，當應着重於此項之考驗。各汽車修配總廠，大部均為公路機務技術人員。考驗駕駛人。自屬便利，此其一。

(二) 便於考核駕駛人之肇事——查駕駛人肇事。以致車輛損壞。時常謬稱機件失靈。故考核其肇事之原因，大部均為技術上問題。且又必須經過詳細之車輛檢驗。方能判斷。故駕駛人考驗之責。由汽車修配總廠方面主辦，則遇有車輛損壞之時。既隨即可加檢驗。且便於追究。而加以懲罰，此其二。

(三) 考驗駕駛技術便利——各汽車修配總廠。均有較大場地。且設備完善。對於考驗駕駛人駕駛技術。施行較為便利，此其三。

(九) 如何利用舊廢車輛及存料呆料

第一八六案 清查存料及呆料之處理與利用案。(公路總局機料處提)

第一八七案 敵偽不能行駛及破舊車輛統由各地方汽車修配總廠或汽車修理廠接收案。(天津區修配總廠提)

以上二案併案討論

決議：原則通過由公路總局通飭所屬辦理

第一八六案 清查存料及呆料之處理與利用案。

提案機關 公路總局機料處

說明：查各機關積存舊料為數至夥。在此器材缺乏之時。允宜設法加以清理。調撥應用。或如改製。庶免呆置。以往當局曾有整理舊料呆料予以利用之議。以各機關散處各地點。清查不易。致無結果。茲者抗戰勝利。各機關改組兼併。誠宜乘此機會。詳為清查。統籌處理。以免呆置損壞。藉重物資。本總庫去年冬會就庫存舊料。加以清查。分別照後列辦法。予以處理。尙切實際。各方亦感方便。爰提此議以供參考。

辦法：(一)清查辦法

(甲)延攬料務專門人員。組織清查團赴各處清查積存舊料呆料。分別「久存不用」「過剩材料」及「廢舊材料」造冊詳註。以憑處理。(附報告格式)

(二)處理辦法

- (甲)分函各機關。照甲條辦法。自行造冊詳註。送局彙案處理。
- (乙)積年呆料，加以改製或修理應用。
- (丙)研究舊廢料之可能用途，予以利用。否則作為原料或廢料標售。
- (丁)減價出售。

清查材料報告表

1. 過剩材料

(機料32)附件

編號	型式	材料名稱		用途	單位	數			價			附註	
		中文	英文			現存	每月用量	過剩	單價	總值			

2. 久存不用材料

編號	型式	材料名稱		單位	數量	價值		不用原因	處理辦法	最後動用日期	附註
		中文	英文			單價	總價				

3. 廢舊材料

編號	型式	材料名稱		單位	數量	價值		廢舊程度	處理辦法	附註
		中文	英文			單價	總價			

第一八七案 敵偽不能行駛及破舊車輛統由各地汽車修理總廠或汽車修理廠接收案。

提案機關 平津區修配總廠

說明：敵偽不能行駛及破舊車輛。給其他單位接收後。既不能修理。又不能利用。日久損壞益甚。殊屬可惜。倘統移交各汽車修理廠接收後。可即着手整理修配。變為完整車輛。再行分配。指定運輸單位使用。可增加運量，且利於交通。

## 丁、規章組織類

### (一) 釐訂公路法

第一八八案 請速擬定公路法，頒佈施行以資遵行案。(廣東省公路處 廣西省公路局提)

第一八九案 為公路業務發達。公家與人民之權利義務關係日趨密切。亟應早日釐訂公路法。公佈施行以資遵守案。(川陝公路管理局提)

第一九〇案 請頒訂公路各項法規以資劃一案。(湖南省公路局提)  
以上三案併案討論。

決議：請公路總局從速編擬。

第一八八案 請速擬定公路法，頒佈施行以資遵循案。

提案機關

廣東省公路處  
廣西省公路局

說明：(從略)

辦法：擬請公路總局擬定。早日頒佈施行。

第一八九案 為公路業務發達。公家與人民之權利義務關係日趨密切。亟應早日釐訂公路法。公佈施行以資遵守案。

提案機關 川陝公路管理局

說明：查公路自興工修築以迄通車營業以後。中央與地方之間。公家與人民之間，其權利義務之關係極為複雜而密切。歷年以來一切有關公路法規均係斟酌需要情形分別擬定。為一時權宜之

公路會議提案及決議

計。對於根本大法尙未議及。現值建國期間，公路交通責任至爲重大。以後業務日趨發展。各有關方面之權利義務關係亦日益密切。亟應早日厘定公路法，公佈施行。俾其他附屬法令根據產生，以利推行而垂久遠。

辦法：檢討公路業務，分門別類提出問題。分別規定若干規章。並先確立規章名稱。已有規定者，按性質合併於確定之名稱內。未有規定者，照名稱予以補充。換言之，即先定子法再定母法也。惟求母法之各項名稱化一，秩序不紊起見，應先擬定公路法目錄公布。然後逐項起草。成功一項即實行一項。方不與事實之需要脫節。

第一九〇案 請頒訂公路各項法規以昭劃一案。

提案機關 湖南省公路局

說明：查各省公路有稱公路局者，有稱公路處者，有稱交通管理局者。組織不一致。對於公路工程，運輸管制，各項管理方法亦各自爲政。辦法紛歧。路務之推行自多不便。應請頒訂各項統一法規，以資遵守。

辦法：(一)由公路總局組設公路法規編撰委員會。

(二)由各省公路機關將現行組織，工程，運輸管制各項法規，並就各省情形提供意見。送由公路法規編撰委員會採擇，分別核編統一法規，通令遵行。

## (二) 重組全國公路交通委員會

第一九一案 重組全國公路交通委員會案。(公路總局祕書室提)

第一九二案 請恢復全國公路交通委員會案。(川陝公路管理局提)

以上二案併案討論。

決議：通過。其組織章程請公路總局核定。並推定蕭慶雲爲主任委員許行成爲副主任委員。刻日籌組成立。

### 第一九一案 重組全國公路交通委員會案。

提案機關 公路總局秘書室

說明：查公路交通事業通常分爲工程，運輸，監理三大部門。而其共同目的則在發展公路之高度效率。使道路之使用得到安全，經濟，便利，舒適，迅速等優良效果。此項工作在先進國家得力於社會團體從旁贊助促進者非淺。

公路交通進展最速，成效最宏者，首推美國。其改進公路辦法除由政府主管機關積極主持外，復由從業人員及社會人士組織種種機構，以資協作。其著名者如：

一、州際公路交通協會。(Inter-State-highway Traffic Commission)其任務爲聯繫州際公路互通事宜。

二、美國汽車俱樂部。(American automobile Club)其任務爲圖謀汽車旅行之福利事宜。

三、美國公路從業人員協會。(American Highway officials Association)其任務爲研究公路技術以期貢獻國家。

四、美國汽車協會。(American Automobile association)其任務更爲廣泛。

上述機構皆能集合所有從業人員之心思才力，協助政府孜孜求進。法良制美實堪借鏡。

前全國經濟委員會主持中樞公路路政時，有鑒及此。曾經領導各省市公路交通機關，組設全國公路交通委員會。以各省市公路交通從業人員之代表爲委員。聘請從業之各專家爲專門委員。以資縱橫聯繫，協助管理工作。曾經促進各省市互通汽車，劃一全國公路客貨運輸規則。製定交通標誌號誌，統一汽車牌執照，及汽車駕駛人及機工管理辦法。建立公路會計制度。

公路會議提案及決議

## 公路會議提案及決議

。舉辦安全運動。推動旅行服務，醫藥濟救各事業。介紹各國新各項技術。交換各地良法美制。提高技術標準。其中釐訂交通業人員參加起草，故無推行扞格之弊。抗戰軍與無形停頓努力之精神尤當借鏡。

現在抗戰勝利，積極復員。一切事業步入建國途徑，管理辦法萬端。輔助機構必不可少。全國公路交通委員會之性能既獲集思廣功。輔助機構莫善於此。實有重行組設之必要。然而時移勢異，其組織制宜。勿庸墨守舊規。爰本此旨，擬具重組全國公路交通委員會組織規程草案。

### 全國公路交通委員會組織章程草案

第一條 交通部公路總局，暨所轄公路交通機關，及各省市所轄公路交通機關，為發展公路，提高管理技術，增進公路福利，及輔助推行政令起見，共同組織全國公路交通委員會。

第二條 委員會之職掌如左：  
(以下簡稱委員會。)

- (一) 關於公路交通法規及管理辦法之研究建議事項。
- (二) 關於國際互通汽車之聯絡事項。
- (三) 關於公路交通安全秩序之協助維護事項。
- (四) 關於公路衛生，導遊及其他一切服務組合之示範與協助事項。
- (五) 關於公路交通技術之改進，研究，育才及報導事項。
- (六) 關於公路員工福利事業之提倡及興辦事項。

本章程自公布之日趨發展。  
交通部公路總局附屬法令  
制定者，  
母法  
早。

(七)其他政府交議及交辦事項。

第三條

委員會設委員若干人。由領導機關首長，及其各處首長，與參加機關之首長充任之。

第四條

委員會設置辦事處，辦理日常事務。辦事處地址暫設於公路總局所在地。

第五條

委員會設常務委員會主持辦事處事務。

第六條

委員會之常務委員會設主任委員一人。由領導機關之首長充任之。設常務委員四人。由委員會就委員選任之。並互推一人為副主任委員。委員會選舉常務委員時，並選舉候補

常務委員二人。常務委員出缺時即由候補常務委員依次遞補。

第七條

委員會每半年舉行常會一次。開會地點由前一次常會決定之。以輪流在各衝要地點舉行

為原則。開會時間由常務委員會於開會前二十日通告之。

第八條

委員會如遇緊急事項，得由常務委員會決定召集臨時會議。

第九條

委員會開會時之主席，由所在地之委員擔任之。

第十條

委員會常會開會時，每一委員得加派其本機關之高級專門人員一人列席會議。並於其缺席時代表出席。

第十一條

委員會委員得分區舉行會議。或設分區辦事處。其分區辦法由常會決定之。並指定一人為召集人。分區會議得每三個月舉行一次。

第十二條

委員會得聘請對於公路交通事業專研精深，或對本會貢獻偉大者為專門委員。獎勵會務

第十三條

專門委員之聘請，須經委員會開會決定。由常務委員會執行之。專門委員得列席各種

會議。

委員會為研究技術及舉辦各種事業起見，得設立各種委員會。或領導組織服務組合。或

設置其他附屬機構。

會議。

第十四條

委員會為研究技術及舉辦各種事業起見，得設立各種委員會。或領導組織服務組合。或

設置其他附屬機構。

會議。



。舉辦安全運動。推動旅行服務，醫藥濟救各事業。介紹各國新興學術。試驗研究車輛燃料各項技術。交換各地良法美制。提高技術標準。其中釐訂交通管理規章凡二十六種。因係從業人員參加起草，故無推行扞格之弊。抗戰軍興無形停頓。然而其偉大之貢獻實未消滅。其努力之精神尤當借鏡。

現在抗戰勝利，積極復員。一切事業步入建國途徑，管理辦法自當積極改善。推行之道經緯萬端。輔助機構必不可少。全國公路交通委員會之性能既獲集思廣益之效。復收衆擎易舉之功。輔助機構莫善於此。實有重行組設之必要。然而時移勢異，其組織內容與其任務自當因事制宜。勿庸墨守舊規。爰本此旨，擬具重組全國公路交通委員會組織規程草案。提請公決。

### 全國公路交通委員會組織章程草案

#### 第一條

交通部公路總局，暨所轄公路交通機關，及各省市所轄公路交通機關，為發展公路交通，提高管理技術，增進公路福利，及輔助推行政令起見，共同組織全國公路交通委員會（以下簡稱委員會。）

#### 第二條

委員會之職掌如左：

- (一) 關於公路交通法規及管理辦法之研究建議事項。
- (二) 關於國際互通汽車之聯絡事項。
- (三) 關於公路交通安全秩序之協助維護事項。
- (四) 關於公路衛生，導遊及其他一切服務組合之示範與協助事項。
- (五) 關於公路交通技術之改進，研究，育才及報導事項。
- (六) 關於公路員工福利事業之提倡及興辦事項。

(七)其他政府文議及交辦事項。

第三條 委員會設委員若干人。由領導機關首長，及其各處首長，與參加機關之首長充任之。

第四條 委員會設置辦事處，辦理日常事務。辦事處地址暫設於公路總局所在地。

第五條 委員會設常務委員會主持辦事處事務。

第六條 委員會之常務委員會設主任委員一人。由領導機關之首長充任之。設常務委員四人。由

委員會就委員選任之。並互推一人為副主任委員。委員會選舉常務委員時，並選舉候補常務委員二人。常務委員出缺時即由候補常務委員依次遞補。

第七條 委員會每半年舉行常會一次。開會地點由前一次常會決定之。以輪流在各衝要地點舉行為原則。開會時間由常務委員會於開會前二十日通告之。

第八條 委員會如遇緊急事項，得由常務委員會決定召集臨時會議。

第九條 委員會開會時之主席，由所在地之委員擔任之。

第十條 委員會常會開會時，每一委員得加派其本機關之高級專門人員一人列席會議。並於其缺席時代表出席。

第十一條 委員會委員得分區舉行會議。或設分區辦事處。其分區辦法由常會決定之。並指定一人為召集人。分區會議得每三個月舉行一次。

第十二條 委員會得聘請對於公路交通專業專研精深，或對本會貢獻偉大者為專門委員。獎勵會務。專門委員之聘請，須經委員會開會決定。由常務委員會執行之。專門委員得列席各種會議。

第十三條 委員會為研究技術及舉辦各種專業起見，得設立各種委員會。或領導組織服務組合。或設置其他附屬機構。

公路會議提案及決議

公路會議提案及決議

一六二

第十四條 委員會籌集經費辦法如左：

甲 會務費

1. 入會費每單位 萬元，於參加時一次繳納。

2. 常年費每單位 萬元，每半年繳納半數。

3. 於所辦事業盈利項下，提撥相當百分數。

乙 事業費

1. 以受益人爲對象征收之。

2. 捐募。

3. 鼓勵投資。

4. 請准政府撥發。

5. 請准政府附征轉撥。

6. 其他方法籌集。

第十五條 委員會常會及臨時會議之議決案，由常務委員會印製會議錄，轉請公路總局查酌公佈辦理。並分發各委員。

第十六條 委員會開會之會議規則另訂之。

第十七條 委員會辦事處之組織章程，辦事細則，及經費預算，由常務委員會規定之。

第十八條 委員會之經費收支賬目，須於開會時提出報告。由常會指定委員審核之。

第十九條 委員會重大事件，常務委員會於必要時，得用書面徵詢委員意見。

第二十條 本章程由公路總局呈准交通部公佈施行。並轉呈行政院備案。

第一九二案 請恢復全國公路交通委員會案。

提案機關 川陝公路管理局

說明：全國公路交通委員會，初名五省市交通委員會。係蘇，浙，皖，京，滬五省市，在全國經濟委員會公路處領導之下組織成立。嗣以各省市次第參加，遂擴大為全國公路交通委員會。至武漢撤退以後，為戰事所限，停止召開。以迄於今。其提倡互通，開統一交通管理之先河。促進運輸，開今日辦理業務之途徑。功績殆不可沒。茲值交通復員，此大有功於公路交通之公路交通委員會應請從速恢復。俾該會得以繼續努力，協助政府及人民，共同促進今後之公路交通事業。

辦法：(1)請總局倡導恢復全國公路交通委員會并重新改組。

(2)擴大組織，修正原組織規程。

(3)委員分四類。

(一)政府機關。總局局長，副局長，各處處長，副處長，各區局長，副局長，各省市主管交通機構首長等為當然委員。

(二)各規模較大之民營汽車公司總經理，由各區局推荐指派為委員。

(三)在公路方面有專門著作或發明，或致力公路有十年以上經驗之公路專家，由各委員慎重推荐為專門委員。

(四)曾任交通委員會委員，或專門委員，或會充會議代表兩次以上者。查明聘任為專門委員。

(4)全國區域遼闊，交通委員會得視各區情形，以各局轄區為範圍，設立分會。

(5)交通委員會之性質仍為研究，建議，宣傳性質。協助交通改進，政令推行，並不自執行責任。

公路會議提案及決議

### (三)統一各省級公路組織

第一九三案 全國公路制度應如何迅速建立，以定根本大計案。(武漢區辦事處提)

第一九四案 劃一省級公路機構名稱及組織案。(公路總局秘書室提)

第一九五案 統一省級公路機構名稱及組織案。(廣東省公路處提)

第一九六案 為確定省局組織案。(江蘇省政府提)

以上四案併案討論。

決議：設立「省公路局」。其組織通則由公路總局核定。呈請行政院核准施行。並注意業務人員待遇。

第一九三案 全國公路制度應如何迅速建立，以定根本大計案。

提案機關 公路總局武漢區辦事處

說明：抗戰軍興以還，全國公路機構迭有變更。公路工程與運輸業務亦時併時分。其間雖因非常時期不得不作適當之措置，以應事實之需要。然制度不能永久確立。人力，物力，時間不免有所消耗。至為國人所詬病。現值收復伊始，自應從速建立全國公路制度。舉凡各級機構之組織編制，全國公路網之規劃，工程標準與管理法規之制度，似宜懲前毖後，審慎編訂。建立今後之公路法典。則公路建管大計庶可從此奠定。

辦法：擬請邀請專家成立全國公路制度設計委員會。制定各種應有法則以便施行。

第一九四案 劃一省級公路機構名稱及組織案。

提案機關 公路總局秘書室

理由：查各省公路主管機構，名稱組織及隸屬系統頗多不同。對於建設方案之實施及經常工作之推

動亦未趨一致。雖云各省情形異殊，行政設施各有不同。然公路建設，關係整個國防經濟之發展。除於中央已有統一專管機構（交通部公路總局）外，對於各省公路機構似亦有劃一名稱組織之必要。期使中央對其人專之銓敘，工款經費之核發，得有統一之根據。

辦法：擬將各省公路機構統稱為○○省公路處。呈請行政院將「管理各省公路工程通則修改為「管理各省公路通則」。並擬訂省公路處組織通則。分行各省照辦。

附件（一）二十七年七月七日行政院核准之「交通部管理各省公路工程通則」抄件一份。

（二）管理各省公路通則草案一份。

（三）省公路處組織通則草案一份。

### 交通部管理各省公路工程通則

二十七年七月七日  
行政院核准

- 一、各省公路工程主管機關之主管人員應先由省政府商徵本部同意後委派。並由本部加委。所有省方各公路工程處所之主辦人員並應報明本部備核。
- 二、本部所發各省公路之工款由部開立路款專戶，存放各該省地點適宜之銀行。由省方隨時動支。但動支時須經本部派駐該區之公路特派員或督察工程師核明會章，方得提用。
- 三、各省每年度全省公路計劃及經費預算與來源造報本部備案。其臨時增築之公路亦應隨時詳報本部。年度終了時並應將各公路實施成績及用款情形列報本部。
- 四、凡由中央補助款項之公路，竣工時應造具竣工圖表，工費決算等報由本部備核。並由部派員會同驗收。

### 管理各省公路通則草案

- 一、各省公路主管機構統稱為「某某省公路處」。隸屬於省政府。受該省建設廳之指揮，監督。並接受中央公路主管機關之命令。
- 二、公路處長人選應先由省政府商徵中央公路主管機關同意後委派。並由中央公路主管機關加委。公路處技術人員應照交通部公路工程技術人員銓敘規則，銓敘資位。
- 三、公路處之管理費及經常事業費應呈由省政府列入省級概算辦理。並報中央公路主管機關核備。凡臨時公路事業，奉中央公路主管機構核准或飭辦，而不在此公路處原概算範圍以內者，得由中央專案撥款辦理，或補助之。另案籌撥之經費，辦理公路工程時，亦應敘明經過。隨時報請中央公路主管機構核備。
- 四、公路處辦理公路工程應照中央公路主管機構規定之標準辦理。並受中央公路主管機構所派督察人員之督察。
- 五、公路處辦理交通管理，征收汽車養路費及辦理營運事宜，均應遵照中央公路主管機構所派視察人員之視察及稽核。

### 省公路處組織通則草案

- 第一條 省公路處隸屬於省政府。受該省建設廳之指揮監督。並接受中央公路主管機關之命令。辦理省級公路之行政，工程，及管理營運各事宜。
- 第二條 公路處設總務，工務，運務，會計各科。
- 第三條 公路處設處長一人。必要時得設副處長一人。
- 第四條 公路處設總工程師一人。必要時得設副總工程師一人。
- 第五條 各科設科長一人，科員辦事員各若干人。會計科設會計員若干人。其員額視業務繁簡，

於組織規程內規定之。

第六條 公路處得設秘書及專員各一人至二人。

第七條 公路處設正工程師，副工程師。幫工程師及工務員各若干人。辦理工程技術事項。其員額視業務繁簡在組織規程內規定之。

第八條 公路處為稽查路線，管理及工務，暨運輸業務情形。得設視察員。其員額視事務繁簡於組織規程內規定之。

第九條 公路處於必要時得酌用繪圖員，助理員，雇員及練習生。

第十條 公路處處長，副處長，總工程師由省政府商徵中央公路主管機關同意後委派。並由中央公路主管機關加委。科長、秘書、專員，正工程師，副工程師由處長遴員呈請省政府委派。其他人員由處長派充。呈省政府核准備案。

公路處技術人員應照交通部公路工程技術人員銓敘規則銓敘資位。  
會計人員照各省會計人員任用章則任用之。

第十一條 公路處為辦理交通管理及工程事務，得設辦事處，工程處，工務總分段，管理站，其組織章則另定之。

第十二條 本通則自呈奉行政院核准後，公佈施行。

第一九五案 統一各省級公路機構名稱及組織案。

說明：(從略)

辦法：(1)名稱定為某某省公路局。

(2)請公路總局擬定省公路局組織通則。呈院頒佈施行。

公路會議提案及決議

提案機關

廣東省公路處  
廣西省公路局



公路會議提案及決議

一六八

第一九六案 為確定省局組織案。

提案機關 江蘇省政府

說明：查我國各省主管公路機關名稱至不一律。有稱公路局者。有稱交通處者。亦有稱土木工程局者，種種不一。職權範圍亦難區別。似應重行釐定改正。

辦法：擬請大會向交通部確定各省局組織規程。俾資遵行。是否有當，敬請 公決。

(四) 確定各級公路管理機構

第一九七案 擬請從速確立全國各級公路管理機構案。(南京區辦事處提)

第一九八案 關於今後公路機構調整案。(雲南分局提)

第一九九案 公路運輸機構應如何改組案。(川滇東路管理局提)

以上三案併案討論。

決議：請公路總局酌辦。

第一九七案 擬請從速確立全國各級公路管理機構案。

提案機關 南京區辦事處

說明：查我國公路制度迄未確立。管理機構迭經改組。致組織人事更調頻繁。影響工作。似應從速健全全國公路管理機構。以利業務之進展。

辦法：(一)全國公路擬分區設局。分線設處。分段設站。統一管理轄區內所有工程，運輸，監理及機務等業務。

(二)加強全國公路監理機構。在全國各口岸及公路要衝與國境重地設立監理所。直屬於各區管理局。

(二)擬請從速成立公路法規委員會，召集各有關機關及全國公路專家，擬訂公路法，呈准實施。

### 第一九八案 關於今後公路機構調整案。

提案機關 雲南分局

說明：查公路管理機構自改組為公路總局，原則上已決定工程劃區管理，運務設中外官商合辦公司担任。在此過渡期間，謹擬具機構調整辦法，以利業務。

辦法：1. 即日明令將工程，運輸業務劃分。工程一項分區設局管理。

2. 各收復區尅期成立中外運輸公司。後方各省尅期成立官商合辦或官督商辦運輸公司。在各新公司未成立前，所有運輸業務，收復區責成各物資運輸處辦理。後方暫由各公路局維持。

3. 基於前項現狀，應事實之需要，後方公路局與收復區物資運輸處車輛，得不限管區，互相往來行駛。

4. 為因地制宜計，運輸公司之設立，沿海各省以中外合辦為宜。後方各省以官督商辦或官商合辦為宜。

5. 後方各省運輸公司，得接收所在地交通部各公路局之資產器材，作為中央股本。各路局原有人員亦應儘先錄用，以收駕輕就熟之效。

以上所提當否，請 公決。

### 第一九九案 公路運輸機構應如何改組案。

提案機關 川滇東路管理局

說明：公路運輸獎勵民營，為政府決定之政策。惟抗戰期間，為適合軍事需要，各路以國營為主體

公路會議提案及決議

。現由戰時轉入平時，由國營政策改爲民營政策。各路環境不同，業務狀況各異，必須因時，因地制宜，不可泥守一種辦法。例如西北邊區，鐵路一時不能大量補修。且有玉門油礦可以利用。運輸仍以公路爲主體。西南各公路或負復員運輸重責，或承運兵航物資，尙有未了任務，仍須專立機構。完成其使命。華北一帶鐵路較密，應以鐵路爲主體。公路可由鐵路兼營，以收配合之效。京，滬，浙，贛，閩，粵油料材料皆易採購，宜鼓勵民營，逐步實現民營政策。

辦法：根據上述理由擬定四種機構。

- (一) 國營 凡以公路爲主要之運輸路線，以原有路局之資產爲資金，組織公司經營之。以自給自足爲原則。
- (二) 省營 由各省公路局處經營之。
- (三) 鐵路兼營 鐵路左近經濟條件不足，無獨立經營價值之路線，可由鐵路局兼營，以收配合之效。
- (四) 民營 有利可圖之路線，獎勵民營。獎勵，考核及公司組織辦法，根據政府政策及法令訂定之。

### (五) 各省公路局由交通部接辦或直接管理

第二〇〇案 各省公路應請由交通部接辦，以便統籌而利交通案。(浙江省交通管理處提)

第二〇一案 爲請取銷全國各省公路局，並接軍政需要及經濟環境另劃區線，分設機構，直受交通部直接管理案。(安徽省公路局提)

以上二案併案討論。

決議：送請公路總局酌辦。

第二〇二案 擬請確定公路總局與省市關於國道省道之責任及權限之關係。並飭各省與中央執行機

關隨時緊密聯絡，以資合作而利進行案。（平津區辦事處提）

決議：送請公路總局研究辦理。

第二〇三案 擬請從速規定分區公路局之管轄範圍。並如何規定分區界線案。（平津區辦事處提）

決議：送請公路總局參考。

第二〇〇案 各省公路應請由交通部接辦，以便統籌而利交通案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：1. 各省修復公路，購撥車輛油料，以及養路等問題，因省無的款，均仰給交通部。事實上已

成爲交通部之一部分機構。若由交通部接辦，款料等撥發更可統籌。

2. 交通部爲貨物運輸及車輛管理在省所設之業務所，監理所等機構，若省公路局（處）（在

浙江爲交通管理處）由交通部接辦，則此等機構均可合併，以省開支而一事權。

3. 現省公路局（處）大半爲建設廳附屬機關，以辦理有全國性之交通業務及必須急遽辦理事

項，往往因公文層轉手續繁復貽誤，若由交通部接辦，則指揮靈敏，迅赴事功。

4. 現各省對公路諸設施雖遵照交通部辦理，然對全國公路網計劃，車輛製造與修理，油類補

充與來源，業務官營或商營，諸大端，悉未能得準確辦法。若交通部接辦，必能合理統籌

不致省自爲政。

辦法：將各省公路局（處）仿電話局例由交通部接辦。隸屬交通部。受當地省政府監督。

第二〇一案 爲請取銷全國各省公路局，並按軍政需要及經濟環境另劃區線，分設機構，直受交通部直

接管理案。

公路會議提案及決議

提案機關 安徽省公路局

說明：我國公路有國營與省營之分。其屬省營者諸凡公路工程及行車業務概由省府策劃進行。各省省道以往勢能聯絡貫通。對於軍政配合及經濟發展影響甚大。且省級財政困難，各省公路復員及今後新計劃之實施，欲求迅速完成，並謀適合現代標準，所需龐大經費各省萬難支應。倘不即予統籌策進，步驟難趨一致。而公路運輸實與鐵路同為全國性交通，似宜從速改善，聯貫一氣。故取銷各省公路局，另劃區線，分設機構，統一管理，實為當前之最迫切需要者。

辦法：擬請大會電請交通部明令取銷各省公路局。並即分按全國各地軍政需要及經濟環境另劃若干區線，分設機構，統一管理，並統籌供應各區線工程，材料，經費，車輛，燃料，以減省級預算，而期迅速完成。

第二〇二案 擬請確定公路總局與省市關於國道省道之責任及權限之關係。並飭各省與中央執行機關，隨時緊密聯絡，以資合作而利進行案。

提案機關 平津區辦事處

說明：查國道雖由中央負責執行。但有賴于省市之協助，工事上方可順利進行。省道雖由省方負責執行。但必須經中央之審核，計劃上方不致矛盾而衝突。故公路政策之推行，是否順利，胥視各省與中央派在各地之執行機關是否澈底合作。但以中央與各省，對於公路實施之責任及權限，向無明確之規定，或進行時缺乏緊密聯絡，以致執行上不免發生窒礙，或延誤之處。至公路督察處之設置，其任務即係督導公路工程，並保持中央公路執行機關與地方之聯繫。但按以往經驗，施行上似有斟酌變更之必要。

辦法：（一）中央應規定，各省建設廳對於公路部份，應受公路總局及分局之指揮監督。（二）規定

每年開始工程以前，由分區公路局，召集有關各省建設廳有關公路人員會議，討論有關國道及省道之進行事宜。(三)各省關於省道之計劃應先送分區公路局核轉公路總局核定，方准實施。

### 第二〇三案 擬請從速規定分區公路局之管轄範圍，並如何規定分區界線案。

提案機關：平津區辦事處

說明：分區公路局管轄範圍若不早日規定，則一切計劃及預算均無從根據。且分區界線究應以河爲界，或利用省界，或其他界線，亦應研究最合理而便利之原則，以利管轄而便執行。

辦法：以河爲界，有橋樑責任關係，最不合理，不如利用省界，管轄及聯絡上均較明確而便利。例如平津區南向不必以黃河爲界，即以管省省界或隴海線均可。

### (六) 自設通訊機構訂定通訊聯絡時間並撥發材料

第二〇四案 各省公路局電台應與總局電訊總台訂定通訊聯絡時間案。(公路總局秘書室提)

第二〇五案 各公路機構特准自置通訊設備案。(廣東省公路處)

第二〇六案 爲便利行車通訊請撥發各省通訊器材，架設長途電話以利交通案。(安徽省公路局提)

以上三案併案討論。

決議：請公路總局洽辦。

第二〇七案 請簡化公文，表報，工程處理及報銷之手續，以收速效而利事功案。(川陝公路管理局提)

決議：原則通過。請公路總局分別擬訂辦法。

### 第二〇四案 各省公路局電台應與總局電訊總台訂定通訊聯絡時間案。

公路會議提案及決議

提案機關 公路總局秘書室

理由：總局與各省公路局，為謀便利公務接洽及聯貫全國各省公路電訊起見，應訂定通訊聯絡時間案。

辦法：一、各省公路局指定一專台，訂定通訊聯絡時間，直接與公路總局電訊總台按日通報。

二、凡公路連接二省或二省以上者，亦應互相訂定通訊時間。

三、如甲省與乙省相隔過遠，而無通訊聯絡時間者，其電信可拍由公路總局電訊總台負責轉發全國各省公路局之電信。

第二〇五案 各公路機構特准自置通訊設備案。

提案機關 廣東省公路處

廣西省公路局

說明：查公路業務與普通機關者性質不同。為推進靈活起見，必須自置通訊設備，如專用電台等。惟受法規所限，不能設立，致難配合工作。

辦法：請公路總局呈請特准設置。

第二〇六案 為便利行車通訊請撥發各省通訊器材，架設長途電話以利交通案。

提案機關 安徽省公路局

說明：查公路行車端賴通訊便捷。各省幅員遼闊，為謀站際聯繫密切及車輛調度靈敏，非藉電話傳訊不為功。除此交通復員之始，架設專用長途電話，實屬迫切需要。

辦法：擬請 大會轉請 交通部按照各省需要，配發大批通訊器材，或撥發巨款自行採購，分期架設。

第二〇七案 請簡化公文，表報，工程處理及報銷之手續，以收速效而利事功案。

提案機關 川陝公路管理局

說明：查近年來各種有關工程之規章法令，大多偏重詳細，或除弊。而未顧及手續過繁而易影響事業之推進。在此建國期間工程不但應求美善，尤貴迅速。似宜簡化各種手續，以收事半功倍之效。

辦法：請查照已有之各種公文程序，表報章則，工程處理辦法以及報銷手續，加以修改。速立分層負責精神。留其重要，去其繁複，以省手續而求速便。



## 戊、人事類

### (一) 統一全國公路技術人員銓敘資位

第二〇八案 統一全國公路技術人員銓敘資位案。(公路總局人事室提)

第二〇九案 公路工程技術人員待遇名義，各省似應按規定辦法，統一施行案。(浙江省交通管理處提)

第二一〇案 省級公路工程技術人員資位銓敘，應請依照交通部規定辦法，以利進行案。(陝西省政府提)

以上三案併案討論。

決議：不經銓敘部銓敘之技術人員，送請交通部銓敘資位。

第二〇八案 統一全國公路技術人員銓敘資位案。

提案機關 公路總局人事室

理由：查以往各省公路技術人員之銓敘，標準不一，與中央技術人員，不能相互流用。因此優秀之技術人員，不願服務於地方公路機關，影響業務至鉅。是以該項人員，必須統一銓敘，平衡任用，籍以調整技術人員之人事。

辦法：查全國公路，分有國道與省道，由中央及地方分別設立機構管理。其業務人員之任用與待遇，往往因地域，及辦理銓敘標準之互異而不同。一旦人事變遷，便感銓敘未能統一之苦。例如在甲處任正工程師，支薪(四〇〇)元，未經銓敘。及轉至乙處，照章銓敘，其資僅合任

副工程師，支薪（二八〇）元。似此銓敘，標準不一，影響個人資歷。查中央技術人員之銓敘辦理已久，成效甚著。今後各省公路技術人員，應送請中央公路機關，依據公路技術人員銓敘規則辦理銓敘。俟資位核定後，正式任用。使全國公路技術人員之銓敘，得以平衡。

第二〇九案 公路工程技術人員待遇名義各省似按規定辦法統一施行案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：全國公路，現正積極進展，需用大量工程技術人員，各方羅致甚殷，惟因各省規定待遇名義，辦法俱不一致。（大部前公路工程總處，曾有公路工程技術人員銓敘規則，及待遇之規定，惟抗戰期間，各省情形不同，未能一致推行。如本省工程技術人員待遇，係照普通行政人員辦理，比照大部規定，相差懸殊。新補充人員，以待遇名義過底，望而却步，即原有人員，亦見異思遷，影響工程甚巨。此種情形，恐各省亦屬難免，為今之計，亟應設法補救。

辦法：擬請大部，通令各省，一律照公路工程技術人員銓敘規則實行。

第二一〇案 省級公路工程技術人員資位銓敘，應請依照交通部規定辦法，以利進行由。

提案機關 陝西省政府

說明：查各省公路局工程技術人員之資位待遇，自與普通文官之官等官俸有別。依照交通部規定，另有銓敘辦法。省屬幾省，亦應援例，逕向交通部辦理，俾免多方滯礙，以利進行，是否有當，敬希 公決。

辦法：省公路工程技術人員，應依照交通部規定資位銓敘辦法辦理俾免混入行政銓敘，滯礙難通，期昭公允。

## （二）健全公路人事制度及培養公路人才

公路會議提案及決議

公路會議提案及決議

一七八

- 第二二一案 如何健全公路人事制度，及培養公路人才案。（公路總局人事室提）
  - 第二二二案 擬請設立工程幹部人員訓練機構以應需要案。（四川公路管理局提）
  - 第二二三案 擬請確定公路人事制度，俾便安心服務案。（武漢區辦事處提）
  - 第二二四案 擬請擴大公路技術人員訓練案。（南京區辦事處提）
  - 第二二五案 公路人員應如何培養案。（武漢區辦事處提）
  - 第二二六案 公路技術及業務人員應如何培植案。（廣東省公路處  
廣西省公路局提）
  - 第二二七案 公路從業人員，應請公路總局設立機構，統籌編調及訓練案。（陝豫聯運處提）
  - 第二二八案 公路運輸從業人員之訓練，由中央統籌案。（江西省公路處提）
- 以上八案併案討論。

決議：通過，請公路總局分別研究辦理。

第二二一案 如何健全公路人事制度，及培養公路人才案。

提案機關公路總局人事室

說明：查人事管理條例之制定，所以慎考銓，嚴考績，以立國家用人之本。際此復員之時，公路建設，需才正殷，關於公路人事制度，如何能使之健全改進，以及公路人才，如何能使之培養充實，洵為當務之急。

辦法：甲、關於健全公路人事制度。

一、樹立人事獨立系統。

二、依據中央規定，健全人事管理機構，嚴密執行人事規章。

三、公路業務人員，應予切實保障，久安其位。

乙、關於培養人才。

一、實行考選用入。

二、派遣優秀人員，出國考察或實習。

三、設立公路業務人員訓練所，分期調訓現有中下級幹部。

四、按公路業務需要員額，委託學校訓練備用。

## 第二二二案

擬請設立工程幹部人員訓練機構以應需要案。

提案機關 四川公路管理局

說明：查工程幹部人員，過去即感缺乏，抗戰以還，因軍事及經濟各種關係，更少訓練與儲備之機會。目前建國開始，復路工作刻不容緩，公路建設計劃，尤須積極推行，所需各級幹部人員甚多，故設置訓練機構，培養此項人才，實為當前之急務。

辦法：一、設置工程幹部人員訓練所。

二、調訓現有中下級工程人員，及對於工程工作有志趣之公路從業人員。

三、招考高初中畢業學生，施以完全之養成教育。

四、教育分爲甲乙兩級，甲級以訓練優良之工務員爲主，乙級以訓練監工測工爲主。

## 第二二三案

擬請確定公路人事制度，俾使安心服務案。

提案機關 公路總局武漢區辦事處

說明：查現在公路服務人員，多來自過去鐵路及其他機關者。自勝利以後，各處需人均殷，益以公路人事制度，尙未確定。而公路工作性質，亦復不若鐵路郵電之安定。若不早謀妥善辦法，則不惟現有人員，形將脫離，即在此人才缺乏時期，新進人員恐不易羅致。

辦法：擬請仿照鐵路郵電人事管理辦法，確定公路人員人事制度，以資保障，俾使工作人員，安心服務。

公路會議提案及決議

第二二四案 擬請擴大公路技術人員訓練案。

提案機關 公路總局南京區辦事處

說明：公路交通，因技術人員缺乏，於戰時平時，均未能發揮其最高效能；實因以往對於技術人員，未能作有計劃之培植。如戰前各大學對於公路管理，並未設系，即交通大學亦未設公路管理專科，今後國防，建設公路，關係尤為重要。然統計目前全國司機，總計不過五萬人，實感不敷，至其他所需幹部人材，更感困難，為配合將來需要計，實有擴大公路技術人員訓練之必要。

辦法：一、商請教育部。通令全國各大學添設公路管理系一科。並請其飭令全國所有各職業學校，設立汽車駕駛，及技工專修班，以廣造就。

二、為適應目前迫切需要，擬即在全國各重要地區分設公路員工訓練所，以廣訓練。  
三、訓練教材，擬會同教育部，統一訂定，頒發全國各學校應用，而臻劃一。  
第二二五案 公路人員應如何培養案。

提案機關 公路總局武漢區辦事處

說明：查現在公路人員，已感相當缺乏。而各種亟待修復之工程，與急需推進之業務，又必須隨時策動，更覺不敷分配。且公路人員，必須專門技術，或相當經驗，方能勝任。似應設法培養，以期造成幹部，俾得應付當前急務。

辦法：擬請成立公路幹部人員專科學校，分設工務機務等科，以便培養專材。

第二二六案 公路技術及業務人員應如何培植案。

提案機關 廣東省公路處  
廣西省公路局

說明：從略

辦法：請交通部與教育部洽擬教育方案，逐步施行。

## 第二一七案 公路從業人員，應請公路總局設立機構，統籌編調及訓練案。

提案機關 陝豫公路聯運處

說明：我國公路完全恢復後，現有公路從業人員，不敷甚鉅，應請從速招訓。再後方公路機構，因業務結束，或緊縮，往往編餘員工，無法安插，予以疏散。竊在此長期抗戰過程中，公路員工，顛沛流離，艱困奮鬥，始終兢兢業業於本位工作者，為數實屬不少。今茲勝利來臨，即羅失業之苦，實有失政府激勵忠貞之至意。且今日舊機關，疏散舊人，明日新機關，羅致新人，今日甫向甲機關領取疏散費，明日即在乙機關報到工作。如此呼之則來，斥之則去，彼裁此用之各種不合理現象，于公于私，均非得計，應請從速統籌編調。

辦法：一、由公路總局人事室，及運輸人員訓練所，會同派員組織公路總局公路人員編訓委員會，統籌編調訓練等事宜。

二、所有舊機構編餘人員，應由該會招致訓練或甄別，調派工作，務期做到不遣散一人，浪費一文。

三、新機構需用人員，除少數人員外，應儘量向該會請調。

四、該會應按照預定需要訓練人數，擬具訓練計劃，呈轉中央，指撥專款辦理之。

## 第二一八案 公路運輸從業人員之訓練，由中央統籌案。

提案機關 江西省公路處

說明：抗戰期中，公路運輸，雖已發揮最大之效用，但究以路線縮短，從業人員，未曾大量訓練。中央及各省，雖常有是項訓練班之設立，但均以時間短促，標準不一，數量亦微，仍不足供應抗戰勝利公路復員之需用。且就天演公律，新陳代謝，原有之從業人員：或以年齡過高，

公路會議提案及決議

或以染有抗戰期中不良之習慣，均應加以淘汰，新的人才，亟待補充。

辦法：由中央統籌於全國各適當地點，設立公路運輸從業人員（包括車機工各種員工）訓練所。

(三) 公路業務人員互調任用

第二一九案 中央與各省公路業務人員互調任用案。（公路總局人事室提）

第二二〇案 劃一中央與省級公路技術人員待遇，並內外互調，以增進工作效率案（湖北省公路局提）

第二二一案 後方各公路員工，應設法安置案。（雲南分局提）

以上三案併案討論。

決議：請公路總局參考，並注意後方編餘從業人員之安插。

第二二二案 關於公路職員之敘用，應同時重視其工作成績，毋使長才受制，影響業務之發展案。

（西南公路局芷江分局提）

決議：照人事規章辦理。

第二二三案 請釐定邊瘴區，工作人員獎勵，及提高待遇辦法案。（雲南分局提）

決議：請公路總局核辦。

第二二四案 在本年修復公路內之各縣縣長，列入三十五年考績分數，以利交通復員案。（浙江省

交通管理處提）

決議：通過請交通部咨請省府核辦。

第二一九案 中央與各省公路業務人員互調任用案。

提案機關 公路總局人事室

說明：查中央與各省公路人事，向乏聯繫。現公路分爲國道與省道，由中央及地方分別管理，對於全國公路從業人員，應使其明瞭內外業務情形，予以各種職務上之歷練，必須實行內外互調人員流用，庶期中央與地方之工作人員，得以確實聯繫，增進效能。

辦法：一、統一中央與各省公路業務人員之官等。

二、各省公路業務人員之任用情形，應隨時具報中央公路機關備查。

三、工程，運輸，糶料，及人事管理等人員之互調。

1. 內外主管人員任期滿三年以上者，除必須留任者外，分別予以調任。
2. 內外非主管人員任期滿二年者，分別調任。

## 第二二〇案

劃一中央與省級公路技術人員待遇，並內外互調，以增進工作效率案。

提案機關 湖北省公路局

說明：查省級公路技術人員，多係按文官委任待遇，而最高技術人員，亦僅以聘任一級爲限。中央則鐵路與公路，又復不同。以致省公路技術人員，羅致不易即原有人員，一至聘任一級，即無法遞升，難望其安心工作。且各省局所在地，莫不有中央附屬機關之設置，論業務，其繁重本屬相同。論待遇，則未能一致。相形之下，困難可知。爲促進地方公路建設，及免內外情形隔膜起見，對於公路技術人員待遇。及內外互調辦法，均有調整規定之必要。

辦法：擬請援照鐵路技術人員待遇，酌予提高，並釐訂劃一待遇及內外互調辦法，以期安心工作，而免內外隔膜。

## 第二二一案

後方各公路員工應設法安置案。

提案機關 雲南分局

說明：自抗戰勝利，後方公路運務，逐漸清閒，遂人浮於事，惟是項員工，大多來自鐵路公路等交

公路會議提案及決議



## 公路會議提案及決議

一八四

通機關，已往著有相當成績，抗戰八年，苦守崗位，盡忠職守，於勝利尤有絕大貢獻，同時亦獲更宏富之經驗，若遽予遣散，殊非國家酬庸之意。且員額衆多，在公家遣散費，爲數不貲，在私人則所得有限，客路迢遙，食宿或慮不足。更或就近別就，則國庫此項開支爲虛擲。又收復區接收交通事業，管理需人，爲事擇人，此項具有經驗員工，亦應儘先調用。爲供求相應，亟應統籌安置辦法。

辦法：1. 收復區內，交通部與公路總局，所轄各公路鐵路空運水運等機關需人，應儘先由後方公路局員工中調用。

2. 各收復區，籌設中外運輸公司，及善後救濟總署所屬運輸機構需人，應請交通部將前項員工儘量調用。

3. 爲達成第一款，俾與各員工之未來任務，使能勝任愉快計，後方各路局，除正常業務所需人員外，在奉調前，均予以短期訓練，授以空運水運鐵道公路驛運等部門必要知識。

本分局基於此項意旨，已於運訓所昆明分所內，先成立學員班，各職員多爭先要求調訓，以期增進能力，加多報國機會。

4. 各公路局應將正常運輸所需以外車輛，編成若干隊，管理技術各項人員及司機技工編配完全，倘奉復員運輸命令便可立即出發，部令調撥車輛轉移使用，該項員工亦應隨車撥調以期人盡其才物盡其用，以上所提各點當否請 公決。

第二二二案 關於公路職員之敘用，應同時重視其工作成績，毋使長才受制，影響業務之發展案。

提案機關 西南公路管理局芷江分局

理由：查現在公路職員之敘用，多偏重資歷，而對於努力事業，成績優良有志奮發之輩，每因限於資歷，無法晉升，長屈不伸，坐使抑鬱棄置而不能力圖進取。其只圖敷衍者，以有資歷之足

待，坐以待遷。於業務前途，牽掣實鉅。如技術人員之未經國內外大學畢業者，例只進至幫工程司，管理人員，未經大學或專科畢業者，亦難臻上選。此在文化水準較高之外國，固屬可行，但在教育未能普及之我國，對上項資歷欠優，而經驗豐富，成績優良有志奮發者，實應使能發揮才智，得展所長，毋受資歷之限制。

辦法：1. 修訂銓敘規則

2. 舉辦業務考試

## 第二二三案 請釐定邊瘴區工作人員獎勵及提高待遇辦法案。

提案機關 雲南分局

說明：溯自抗戰軍興，川康黔桂滇甘新諸省，均係抗戰基地，工作人員，多係來自沿海諸省，今抗戰勝利，內遷人員，莫不歸心似箭，急欲回鄉。但內地各公路之養護，仍須大批人員，為欲便該批人員，仍留邊省或瘴區工作，必先提高其待遇，並厘定獎勵及優待辦法，以使其安心工作。

辦法：參照中央規定，獎勵邊區工作人員辦法，議定每年考績加薪晉級辦法，加發邊瘴區津貼（因素來瘴區視為畏途人感裹足），並年給省親假若干日（旅程日期不在內）。

## 第二二四案 在本年修復公路內之各縣縣長列入三十五年考績分數以利交通復員案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：查全國公路，經此八年戰事，破壞甚鉅，值此抗戰勝利，復員開始，所有破壞公路，自應於短期內，予以修復，以暢運輸。惟修復公路，端賴地方政府，發動民工，共策進行，始克有濟。三十五年修復公路，似應列入各縣縣長考績分數，以資鼓勵，而明責任。

辦法：由交通部轉呈行政院，通令各省政府，在修復公路內之各縣縣長，三十五年考績分數，列為

公路會議提案及決議

總標準百分之五。

### 其他

第二二五案 明定全國公路會議，按年舉行案。(廣東省公路處  
廣西省公路局提)

決議：俟召開第二次公路會議時，再付討論。

第二二六案 請於年度終了前，指不次年度各單位事業計劃，以利遵行而增工效案。(川陝公路管  
理局提)

決議：請公路總局辦理。

### 臨時動議

第二二七案 抗戰八年，各路員工，因公死難者不少，擬請大會為死難員工默哀三分鐘，以示悼念之敬意案。(提案人蘇從周 馮君銳等)

決議：通過即席默哀三分鐘。

第二二八案 請於本年八月十日，日人投降日期在北平開全國公路展覽會案。(提案人陳瑞齡馮君  
銳等)

決議：通過。

第二二五案 明定全國公路會議，按年舉行案。

提案機關 廣東省公路處  
廣西省公路局

說明：(從略)

辦法：請交通部，明文規定，每年召開全國公路會議，至少一次，每次決定下次開會地點及時間，預定討論之問題，最好事先通知，俾能充分準備。

第二二六案 請於年度終了前，指示次年度各單位事業計劃，以利遵行而增工效果。

提案機關 川陝公路局管理

說明：查目前各公路附屬單位，每年之工竹計劃及預算，均係於年度開始自行擬編，呈由主管機關核定，但此項計劃，是否合乎整個計劃，預算是否合乎整個預算，經費情形各附屬單位，事前未能顧及，主管機關，勢必加以修改，但修改後之計劃及預算，下級機關奉行有困難時，又必再行呈請複核，如此公文往返，每於年度過半，事業計劃方能確定，影響工作時效至巨。

辦法：主管機關，於年度開始前，即指示各該單位，本年度應進行之工作，例如某一公路須增加運量至若干程度，其沿線工程及設備，應加強至某種標準，某一公路，僅以少數經費維持現狀，計劃確定後，其加強之公路，上級機關，應籌足經費交下級機關，照計劃進行，其維持現狀之公路，下級機關，應於困難環境中，以少數指定經費完成任務。

### 臨時動議

第二二八案 請於本年六月十日，日人投降日期在北平開全國公路展覽會案。

提案人

陳瑞齡

蘇從周

馮君銳

范澤山

黃壽嵩

理由：查八年抗戰，公路對抗戰發生作用甚人，所有車輛之修造，道路之設備，橋涵建築，日新月異，華北民衆，從未聞覩，爲發揚過去工作，提倡未來進步，擬開展覽會，籍資供諸社會。

辦法：本年在平開展覽會，全國各路局，將沿路設備標品，以及產品或模型發明器具，送往展覽，并先設籌備處先期準備。

公路會議提案及決議

## 己、會計類

### (一) 會計制度

第二二九案 統一公路汽車運輸業會計制度案。(公路總局會計處提)

決議：由公路總局訂定統一公路汽車運輸業會計制度。頒發各民營公司試辦。

第二三〇案 劃一材料帳處理辦法案。(公路總局會計處提)

決議：由公路總局調查各公路機關材料帳處理手續研究規定。

第二三一案 擬請成立統一公路會計統計委員會。以利計政案。(西北公路管理局提)

決議：統一公路會計統計工作。可由公路總局會計處辦理。不必另設委員會。

第二三二案 規定各公路資產估價標準。以利實施成本會計案。(川滇東路管理局提)

決議：原則通過。交公路總局研究規定。

第二三三案 請中央訂定公路會計支出法則。以資遵守。而利工務開支案。(廣東省公路處提)

決議：開於公路支出科目。統一公路會計制度內已有規定。

第二二九案 統一公路汽車運輸業會計制度案。

提案機關 公路總局會計處

理由：查公路交通。為公用事業之一。苟放任而競相發展。往往運輸暢旺之際。任意高抬運價。商旅感受損失。運輸疲乏時，則貶價競爭。致本身資金虧折。均足以影響整個運輸業務。妨害公眾福利。故在開放民營之原則下。政府仍應隨加督導考核。對其營業狀況與財政情形。必

須充分明瞭。以便覘測整個業務。庶幾扶助監督。有所憑藉。如欲達到此目的。必須具有健全之統一會計制度。

辦法：擬參照本局統一公路會計制度之規定。斟酌損益。設計民營公路汽車運輸業會計制度。頒發各民營公路運輸機構。一致遵行。(附制度草案一本)

### 第二三〇案 劃一材料帳處理辦法案。

提案機關 公路總局會計處

理由：過去各公路材料帳處理辦法。不甚一致。有採備用材料制度者。有直接全部作費用(逕列會計科目)處理者。前者固屬合理。後者在科目未全部用時。使費用及流動資產數字。失其正確。又材料名稱說明及單位。亦不統一。(例如 *Sheet* 有譯作鋼板。亦有譯作彈簧者。材料尺寸有兼用英法制者。柴油單位有兼用公噸及加侖者。)以致同一材料。在材料總登錄簿內。分列數戶。耗費登記時間。延誤結賬期限。此外材料計價方法。有採標準單價者。有採先入先出法者。有採平均單價者。亦殊欠劃一。似應加以研究改善。又制度縝密。亦須配以健全人事。方能獲得最高效率。現時辦理材料賬務人員。似感不敷分配。亦應加以培養。

辦法：甲、(一)材料採備。用材料永續盤存制。

(二)統一材料名稱，說明，及單位。以利賬務。

(三)材料計價，採平均單價法。

(四)籌辦材料賬務人員訓練所。培養人才。

乙、(一)各機關應將現用料賬表冊紀錄。檢具格式。加以說明。並簽註改善意見送局。以便審查。統一規定。

(二)對於購料，運料，調撥，請領，驗收，盤點，報損等手續。以及材料編號，名稱？  
公路會議提案及決議

單位，單價等原則。應由局統一規定處理辦法，以利登賬。

(二)定期召開公路料賬會議。商討進行。務求達到週詳迅速，準確，整齊之目的。  
以上甲乙兩種辦法。究以何種為適當。提請 公決。

第二三一案 擬請成立統一公路會計統計委員會。以利計政案。

提案機關 西北公路管理局

說明：查我國公路建設。在抗戰期間。突飛猛進。所負任務。實與鐵路航空運相埒。惟以往各公路機關之會計處理辦法。則係各自為政。並無一致之規定。上級機關。既不便綜核彙編。工作人員。尤時感紛歧錯雜。無所適從。影響公路之整個計劃。殊匪淺鮮。去歲，戰時運輸管理局會計處頒發「統一公路會計制度」後。方獲全國一致之準繩。但會計事務。經緯萬端。或以業務之變遷。或以環境之特殊。對於所頒會計制度，隨時不乏請示增修之處。同時主計處為計政之改進。時有革新。為求取得一致。擬請援照前統一鐵路會計統計委員會例。成立統一公路會計統計委員會。負責辦理。

辦法：在公路總局內。成立統一公路會計統計委員會。負責指導解釋及改進各項會計工作。并制訂

公路統計規章。使配合公路業務。而收統一管理之效。

第二三二案

規劃各公路資產估價標準。以利實施成本會計案。

提案機關 川滇東路管理局

說明：公路運輸管理。宜絕對採取商業化原則。而商業化之前提。尤其實施成本會計。現在復員時期。公路機構。類多虧累。一切固未遑及。惟為將來鞏固基礎。成本會計。不可不著手準備。而第一步先決問題。各項資產。估價不能不將價格計算。茲為便利實施起見。擬請由總局規定估價標準。交各局辦理。至成本會計實施步驟。亦請由總局視察情形。隨時規定。所謂

成本。當將使用公路之稅費，養路費（或保養費）。一切設備品及建築物之折舊費。營業用款。資本利息。以及業務發展費等（Develop mentalists）。一併計算在內。如此。則營業實盈實虧。可以按圖索驥。一方又可為厘訂運價之參考。不致漫無準則。

第二三三案 請中央訂定公路會計支出法則。以資遵守。而利工務開支案。

提案機關 廣東省公路處

說明：公路與鐵路。同為交通業務機關。而鐵路有鐵路會計支出則例。開支科目。應有盡有。而公路會計。似嫌過簡。是以公路各項支出。多因開支科目不全。以致影響工程甚大。辦法：請提請中央訂定公路會計支出則例。包羅所有開支科目。頒佈遵循。

## （二）預算

第二三四案 嚴格執行預算案。（公路總局會計處提）

第二三五案 各省公路經費預算編造辦法案。（公路總局會計處提）

第二三六案 為辦理工程。核定及請款手續過繁。需時過久。難以適應急要。擬請另定辦法。予以簡化。以資迅速案。（浙江省交通管理處提）

第二三七案 各路工程概算。應如何迅速核定撥款。以利工進案。（武漢區辦事處提）

以上四案合併討論。

決議：各路工程費用。仍以先送預算。再行請款為原則。如有特殊急要工程。得由總局墊撥款項。先行開工。

第二三八案 各省公路機構經常費。應列入省級預算。以利業務推進案。（湖北省公路局提）

第二三九案 各省公路機構之經常費及事業費。擬請明令列入省級預算案。（廣東省公路處合提）

公路會議提案及決議



公路會議提案及決議

一九二

以上兩案合併討論。

決議：已在工務類提案內議決通過。

第二四〇案 爲邇來物價仍波動不穩。各項工程預算。動難適應。嗣後請准編列預備費百分之二十

。以資流用案。（浙江省交通管理處提）

決議：工程預算。應照實際需要數估列。不必另列預備費。如有特殊情形。得專案呈請核辦。

第二三四案 嚴格執行預算案。

提案機關 公路總局會計處

理由：本局職司公路交通。關係建國者至鉅。會計業務。更須納入軌域。所屬各機關。有經常費用

。有工程費用。有營業費用。如何預測之於事前。執行之於臨事。考核之於事後。亟須厘定

辦法。永遵咸守。以謀公路事業之發展。

辦法：1. 各類費用。必須於年度開始前。或決辦新事業設置新機構前。擬具計劃預算。依法呈經核

准，方得照案請款支用。

2. 各類費款間。非經呈准。絕對不准互相流用。

3. 各級會計人員。對於所在機關之現金及銀行存款。應負責隨時實施檢查。以杜流弊。

4. 嚴格限制追加預算之請求。

5. 執行預算之結果。務須按時依法編具計決算呈核。凡有節餘。並須同時解繳。

6. 預算所用會計科目。應嚴格遵照統一公路會計制度之規定辦理。

第二三五案 各省公路經費預算編造辦法案。

提案機關 公路總局會計處

理由：歷年各省公路之修築改善保養。除各省另有財源部份外。中央撥補。爲數至鉅。乃以種種原

困。款項一經撥發。預算遲遲不辦。或則輾轉遞送。違法案成立。而過時已久。不徒失却預算原旨。抑且無法統計。今後建國。政令貴乎統一。中央公路主管機關。必須能肝銜全局。指揮如意。則預算統制。尤爲首要之圖。尤宜制定預算編造辦法。共同遵守。以利事功。

辦法：

1, 各省公路管理及經常事業費用，應於年度開始前。編入省預算，呈奉核定後。報本局核備。

2, 各省另案籌撥之工程費，在預算呈奉核准後。亦應報本局核備。

3, 各省臨時公路事業經費，由中央全部專案撥款舉辦者，應由省公路主管處先行擬具計劃預算，呈經省府送由本局核轉請款，並應避免先請撥款補辦手續之陋習。

4, 各省臨時公路事業經費由中央部份撥款補助者，亦應先由省公路主管處擬具整個計劃預算，敘明請見補助數額，呈經省府送由本局核轉奉准後，方予撥款。

5, 各省公路主管處編擬預算，其會計科目，悉應準照統一公路會計制度之規定辦理。

### 第二三六案

爲辦理工程核定及請款手續過繁。需時過久。難以適應急要。擬請另定辦法。予以簡化。以資迅速案

提案機關 浙江省交通管理處

說明：

查目前辦理工程，輒須先行呈請核定應否舉辦，再遵照核定大數編擬計劃概算，呈請核定，然後分期撥款，迨核定撥款之日，動輒需時半年，少則數月，而急要工程之急待舉辦者，或則因逾時已久，預算不敷，再請追加，又需相當時日，實費周章，擬請酌量情形，予以簡化，資迅速。

辦法：

1, 凡中央指定應行照辦之工程，應請於每年年初核定綱目及大數。各省呈請辦理之工程，由各省於每年年初擬具計劃概算草案，呈請核定，以後按核定計劃及大數實施。

2, 凡中央指定應行興辦之工程，其綱目及大數核定後，應將所需經費全部撥付，各省呈請辦理之工程，計劃概算草案核定後，先撥付半數，餘俟計劃概算核定後，全部撥付。

公路會議提案及決議

3, 臨時指定辦理之工程。請撥付備用金若干。俟各省呈報大數後。再行全部撥付。

4, 中央指定辦理之工程。應請於完工二個月內。派員驗收。各省呈請辦理之工程。由各省政府派員代表驗收。

### 第二三七案

各路工程概算。應如何迅速核定撥款。以利工進案。

提案機關 公路總局武漢區辦事處

說明：查各路工程。必待概算呈奉核定。始能撥款。惟概算層層審核。需時甚久。在未奉准撥款以前。無從着手進行。因之延長開工日期。且不免受物價影響。致工程不能照原定計劃完成。辦法：擬請成立概算審核委員會。由行政院審計部及大部派員參加。一次審核決定。以免層轉費時。而利工進。

### 第二三八案

各省公路機構經常費。應列入省級預算。以利業務推進黨。

提案機關 湖北省公路局

說明：查公路之建設。旨在便利運輸。發展實業。開通風氣。啓迪文化。以求有利於國計民生。其主管機關。負有督導修築養護各級公路及管理行車運輸之責。并非單純營運機關。願各省自開闢公路以來。修築經費。雖由公家担負。但公路各級機構。則視為營業機關。責令自給自足。其經費概由管收項下支付。以致入不敷出。不惟業務不能推進。且大有無法維持之勢。况修築公路。原為便利民行。即令辦理運輸。亦非以營利為目的。尤以目前國家重工業尙未充分發展。關於車輛之配製。燃料物料之供應。所需成本。決非現行運價收入所能負擔。若再益以主管機關之經常開支。則虧短更鉅。為策進公路建設起見。各省公路主管機關之經常費。似應列入省級預算之內。庶幾發展易而收效速。

辦法：擬請由 中央規定各省公路機構經常費。一律列入省級預算。以利業務之進行。

第二三九案 各省級公路機構之經常費及事業費。擬請明令列入省級預算案。

提案機關 廣東省公路處  
廣西省公路局

說明：查現時各省公路局處。除一部份之經常費列入省歲出外。其餘均由各局處自籌。或間由交通部專業酌撥。致事業無法推進。

辦法：請由交通部呈請行政院。通飭各省按實際需要。列入年度歲出。另予加撥。

第二四〇案 爲邇來物價仍波動不穩。各項工程預算。動難適應。嗣後請准編列預備費百分之二十。以資流用案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：爲邇來物價。仍因交通不便。求過於供。種種原因。波動不穩。各項工程預算。動以工價物價逐步高漲。難以適應。必須呈請追加。其工程較巨。需時較久者。則屢至追加數次之多。既感不便。復多轉折。

辦法：嗣後編造預算。請准編列預備費百分之二十。以資流用。

### (三) 決算

第二四一案 省級公路工程經費之報銷送核案。(公路總局會計處提。)

決議：各省工程經費報銷。除送駐在審計機關審核外。應以決算書一份。送公路工程管理局。轉送總局備查。

第二四二案 省級公路工程經費之報銷送核案。

提案機關 公路總局會計處

理由：查省級預算內。列公路專業費及中央核准專案撥款。交由各省修築或改善之公路。其工程報

公路會議提案及決議

## 公路會議提案及決議

一九六

銷。例由各省審計處就地審核。而中央主管公路工程機關。所得各省公路工程報告。失之簡略。對於稽核工程標準。及實際辦理狀況。事實上頗多隔閡。欲求綜理微密。款不虛糜。自須取得各工程詳實紀錄。以作稽核工程標準之重要資料。且如各省公路。是否已照原核定計劃完成。工款有無挪用或保留情事。尤須查核所造報銷。俾得瞭然。爰擬咨商各省。對於經辦公路工程報銷。應一律編製副本送交本局參考。擬具辦法於后。

辦法：

- 1, 各省所辦公路工程。於竣工後。應報由本局公路工程督察區所屬區公路工程管理局。派員會同驗收。所有竣工圖表。仍由各該區局核轉本局備案。
- 2, 各省所辦公路工程竣工。一經驗收。除正式報銷。請就地審計機關核銷外。工程費計算書及圖表。送由本局所屬公路工程督察區或公路工程管理局核轉本局核備。
- 3, 上項手續。應由各省經辦公路工程之建設廳或公路局負責造送。如有遺漏，得由本局逕行催請造送。

## (四) 經費

第二四二案

為本處經費。每月不敷甚鉅。無法維持。擬請中央按月撥款救濟。以維交通案。(浙江省交通管理處提)

第二四三案

南坪南孟兩路緊急工款已支用數。請准作正開支。餘款擬請撥為測勘本省公路測量費案。(河南省公路局提)

第二四四案

請提前撥發湖南省公路復員經費案。(湖南省公路局提)

以上三案合併討論。  
決議：請公路總局核辦。

第二四二案 爲本處經費。每月不敷甚鉅。無法維持。擬請中央按月撥款救濟。以維交通案。

提案機關 浙江省交通管理處

說明：查本處經費。原賴業務收入。自給自足。此次戰事。路線車輛毀損殆盡。業務幾陷停頓。收支不能相抵。全賴運處業務費挪移補助。勉爲支持。現運處奉令裁撤。後援已絕。雖經本處一再裁員緊縮。每月仍不敷約一千萬元。在路線未經修復。車輛未獲補充以前。既無發展業務增加收入之可能。而恢復交通。萬分急要。關於各項設備。需款尤鉅。斷不能因噎廢食。致誤復員大計。際茲青黃不接之時。實有岌岌不可終日之勢。非求中央予以救濟。必致無法維持。

辦法：擬請中央自本年一月份起。按月撥補一千萬元。以資救濟。

第二四三案 南坪南孟兩路緊急工程款二千五百萬元。已支用二千三百一十萬零九千二百四十九元。請准作正開支。餘存一百八十九萬零七百五十一元。擬請撥爲測勘本省公路測勘費。可否敬請公決。

提案機關 河南省公路局

說明：查本省南坪南孟兩路緊急工程費。於三十四年三月奉准。以緊急支付命令撥發半數。計二千五百萬元。經用於南坪公路緊急補修工程一百二十一萬八千九百五十五元。整修范家營磚拱橋。老潼河渡船浮橋。淇河低水橋鐵件等。一百二十八萬五千五百七十二元。嗣以敵犯宛西。全部工程。未能開展。河山光復後。本局奉令組織搶修工程隊兩隊搶修。本有洛潼南坪許南南孟洛葉洛鄭等路公路幹線。經電請核准。亦由此項緊急工程費項下開支。共計二〇，六〇四，七二二元。先後總計支用二三，一〇九，二四九元。除支餘存工程款。尙有一，八九〇，七五一元。復查本省有公路。無論已否搶修。均須積極策劃修復。爲將來施工便捷。實應

公路會議提案及決議

從速測勘。以利進行。此項餘款。擬請撥為測勘經費。俾即開展測勘工作。所有先後開支各款。懇請一併作正開支。至南坪南孟兩公路未作工程。一併列入澈底整修工程內。對各案手續之清理。亦屬適宜也。

辦法：由本局組織測勘隊。以本省公路運輸需用之緩急。分別次第測勘。編製計劃詳細概算圖表。俾各路工程。施工便捷。

第二四四案 請提前撥發湖南省公路復員經費案。

提案機關 湖南省公路局

說明：湖南全省。原有公路達三千五百餘公里。路面平坦。橋涵堅固。機車健全。設備完善。業務發達。自抗戰以還。敵禍蔓延湘境。全省公路站廠暨機械設備。均損失殆盡。所有車輛。或因担任軍運而犧牲。或因逾齡而報廢。業務幾陷於停頓。值茲國土重光。一切復員。需款甚急。如接收敵軍之裝備。機廠之籌設。站屋之興修。路務之改善。器材之補充。燃油之收購。通訊之設備等等。均須同時急策進行。誠有懇請中央迅賜發款之必要。

辦法：本省三十五年度公路復員經費。呈報湖南省政府。提經省府會議通過。核定為六十九億元。轉報層峯有案。請提前迅賜撥款。以利進行。

## 專論

### 一、公路運輸商營問題之檢討

沈奏廷

#### (一) 公路運輸商營之意義

公路建築雖須一律由政府辦理，而公路運輸可以公營亦可以商營。所謂商營者，即由私人投資，從事經營運輸業務，而其路權仍歸國有或省有，非若民營鐵路之路基軌道亦均歸私有也。在吾國現狀之下，商營公路運輸有其可能，亦有其必要，請分言之：

(一) 商營之可能 公路運輸之範圍可大可小，富有伸縮性，故不必有巨額資本，亦可從事經營。吾國私人資本雖不如歐美之發達，然力能舉辦公路運輸事業者大有人在，故曰可能。

(二) 商營之必要 吾國已成立公路線，現已達十餘萬公里，不可謂少，若按總理實業計劃，完成百萬英里公路之建築，則其數將更可觀。若每一路線均歸公營，則責重事繁，頗不易舉。為求儘速發展運輸起見，實有提倡商營之必要。且就經濟與效率言之，商營運輸亦較國營者為佳，蓋有私人利益從中督促，自能收事半功倍之效也。綜上所述，可見扶植公路商營運輸事業之發展，實為當今公路行政之要圖。

#### (二) 商營汽車運輸業管理之目的與對象

公路會議專論



公路運輸雖由私人經營，然仍不能不由政府加以監督。因公私利益有時相調和，有時相衝突，當發生衝突時，商人往往犧牲公利而圖私利，其流弊實不可勝言。故欲去商營之弊，而存其利，使社會利益有所保障，則政府之監督管理實屬不可或缺，所謂官督民營者即此意也。至於管理之對象，則可分四種言之：

(一) 運費 政府對於商營運輸業之運費應加以監督管理，一面使不過高，產生過份利得，貽害公眾；一面使不過低，防止跌價競爭，而免兩敗俱傷，事業破產。故商營運費如有合理之管制，即可避免過高過低之流弊。

(二) 業務 業務監督之目的在使適應公眾需要，即應使質與量兩方面均能符合民眾合理之要求，蓋商人以營利為目的，往往有犧牲業務而求經濟之可能，故若採放任政策，則設備窳陋，服務不良，公眾對之將無如之何矣。

(三) 安全 行車首重安全，而效率次之；若運輸不安全，則縱有低廉之運費，優良之服務，亦屬舍本逐末，無濟於事。但欲求安全，須有設備與制度，若政府不加監督管理，商人為節省費用計，往往因陋就簡，犧牲安全而求經濟，自非公眾之福。

(四) 財務 運輸事業之資產價值必須實在準確，而無虛浮情事，然後運費管制始能收效。蓋若高估資產價值，股本多於資產 Overcapitalization，則所制定之運費亦高，於是過分利得無形產生，雖管制運費亦有奚益。是以商營汽車運輸業必須遵守統一會計制度，呈送財務狀況報告，以便監督而免流弊。

政府若對上列四項能作相當之管理，則商營運輸始能有利而無弊。由此可見政府即不辦理運輸，仍須有運輸管理之專門人才，從事監督管理事宜，且此項管理工作亦極專門，今後政府對於此等人才之培養任用，實仍不可忽視。

### (三)商營汽車運輸業分類管理之必要

商營汽車運輸業之性質不止一種，其業務範圍不同，故其管理監督之方式亦應互異，否則以同一方式管理之，必有適於此不適於彼之慮。按美國汽車運輸法之規定，汽車運輸業按業務性質，分爲下列三類：(一)公用運輸業 Common Carrier (二)特約運輸業 Contract Carrier 及 (三)自營運輸業 Private Carrier 是也。茲將上述三類運輸業之性質及其管制方式之異點簡述如次：

(一)公用運輸業 公用運輸業對於一般公眾服務，一視同仁，不得歧異，且有固定之路線，一定之班次，與一般鐵路運輸事業相似。因此種運輸業爲一般公眾利益之所繫，故政府之監督管理方式特別從嚴。例如公用運輸業之運價必須受政府嚴格之管制，業務必須受政府切實之監督，如須停業，亦須先得政府之允許，皆其例也。

(二)特約運輸業 特約運輸業僅對特定訂約之顧客服務，而不公開普遍營業者。因其業務範圍既狹，不至影響一般公眾，故政府之監督管理方式可以稍寬。例如特約運輸業之運價僅須規定其最低限度，藉免賠償競爭之弊，而其業務之標準亦不必加以監督，若須停業，亦不必先經政府之允許，與公用運輸業較，其寬嚴之程度殊判然也。

(三)自營運輸業 自營運輸業乃工廠商號等，自辦之運輸業專事運輸自身之物資員工而不對外營業者。因其與公眾利益毫無關係，故政府之監督方式，可以特別從寬。例如自營運輸業既無運輸管制問題，亦無業務監督問題，較諸特約運輸業尤爲自由。惟爲行車安全計，防止變相經營業務計，政府對於自營運輸業，仍有核給執照加以監理之必要，否則以自營爲名，以對外營業爲實，甚至違反行車規章，造成行車事故，政府皆將無法取締，殊非應有之象矣。

最近公路總局擬訂之全國商營汽車運輸業暫行規則亦將運輸業分爲上述三類分別規定其監督管理之

辦法，核與美國之法令頗相類似，不若以往管理規章之籠統，若能切實付諸實施，必能收各得其宜之效，此則非特便利政府之行政，仰且寬嚴得宜，對於商營運輸事業亦有百利而無一弊者也。

#### (四)競爭與專營之利弊

在同一路線上，公用運輸業應予專營抑應許其自由競爭，實頗有研究之價值。若採專營辦法，則對於經營者之本身利益固可增加保障，使能安心營業，從事久遠計劃；但若其業務不良，則政府將無法取締，雖可強迫其改善，然究費力多而成功少。反之，若採自由競爭政策，則以同一路線運量有限，常有兩敗俱傷之流弊。故現今歐美政府所採取之政策既非自由競爭，亦非專營獨佔，而係由政府參酌公眾需要 Public Convenience and Necessity，從事決定一家專營或數家共營，若一家業務已足應付需要，則政府即不允第二家加入營業，否則政府可允二家以上之運輸商人參加同線運輸，以應公眾之需要。故美國對於公用運輸業所發之執照稱之曰 Certificate of Public Convenience and Necessity，即職是故耳。吾國以往有路線專營之成例，以致業務不良，政府無法糾正；甚有路線由商人承築，准予專營數十年之久者，核與學理原則均有未合。故今後管理商營運輸，除原已訂約專營者外，既不應採取專營政策，亦不可任其自由競爭，而應採歐美折衷之法，對於公眾需要慎重加以考慮。且國內私人資本，尙未發展，專營之流弊尤較他國爲多，不可不加注意焉。故最近公路總局所擬訂之全國商營汽車運輸管理規則草案亦係依據歐美之折衷政策而定者。惟政府執行之際，自應聆取各方意見，考慮周詳，始作決定，不得任商人隨便加入營業，以免發生自由競爭之惡果。否則，利未見而害已先見，殊非立法之本意矣。

## 二、戰後之公路建設

董載奉

衣、食、住、行、爲民生之四大需要，公路爲解決「民行」中重要工具之一，故一國公路之發展與否，關係國民經濟之盛衰至巨。現代戰爭，機械化部隊之運用，與物資之補給，亦均有賴於公路，是以公路又爲國防上之重大需要。我國公路之發展，歷史尙淺。抗戰以前，全國僅有十一萬餘公里之公路，多偏於東南沿海各省，均未合現代化之標準。然在抗戰期間，已能盡其相當之功效。在敵人封鎖時期，後方各省民生日用必需品及政府重要物資之運輸，與前方軍事之補給，幾全有賴於公路。現抗戰結束，今後發展國民經濟與鞏固國防，公路更感需要。是以 總裁在「中國之命運」中，有戰後十年，須完成幹線五萬公里，支線二十三萬公里，始能適合運輸需要之指示。

戰後我國公路需要迫切，固無待言。惟經此次世界大戰之後，科學有重大之進步，吾人對於公路在交通運輸上之地位，必須重加估量，權衡利害得失，確定建築標準，以遠大眼光，從事建設，方足以適應需要，以免浪費國力。而我國地方廣大，戰後國家財政困難，民力疲憊，今後應如何利用全國民力財力，加緊進行，使此偉大長遠之里程，迅速完成，尤宜參酌過去，熟審將來，決定一貫之政策，上下一致，羣策羣力，方期事半功倍。路成以後，養護管理，關係綦巨，亦宜詳加籌維，茲略陳管見如次。

### (一) 公路在今後交通運輸上之地位

交通運輸，在第一次世界大戰以前，僅有水陸兩方面。水用輪船舟楫，陸則有鐵道公路與人夫獸獸，第一次大戰以後，飛機發達，增加航空一門。此次世界大戰，航空之發展尤速，以前僅可作小量之運輸者，現在則可作大量之運輸，而航速增加，均非水陸兩方面任何交通工具所能比擬，是以水陸運輸，在今後之客運及積小價貴物品之運輸方面，必不免受其影響，略爲退減。願水運仍不失其大量廉價運輸

之價位。而陸運則鐵道與公路，早已逞競爭之勢，鐵道有大量運輸與價廉之優點；而有建築及維持費昂，與限於路線及距離之不便，公路則不但建築較簡便費廉，而汽車尤不受固定軌道距離之限制，其優點反較鐵路為多，常有侵奪鐵道運輸之趨勢。及民用航空發展以後，空運迅速，運量亦不小，凡遠距離價值貴重之時間性物品之客貨運輸，均將為其所奪，是以公路運輸方面，亦將不免遜色，惟公路仍將以下列各優點，而保持其重要地位：

1. 在軍事上不易受空襲破壞，即破壞亦易恢復，使用便捷，少受山川之限制，是以經此次大戰之後，公路較鐵道之使用更優，為國防上之便利，不必避免與鐵道並行。而在國防上重要，無經濟價值之地區，尤非有公路連絡不可。

2. 在國民經濟上，為普遍發展全國經濟，不論城鄉僻野，均須令其交通便利，則必須公路。

3. 在人民需要上，將來生活水準提高，每戶可享受汽車代步，則公路尤感需要。

至以我國而論，在經此次抗戰以後，為亟圖發展經濟，改善人民生活，鞏固國防，維持治安，普及教育，提高文化水準，追蹤歐美計，則公路之發展，尤感需要，其他位較諸輪航，鐵道，航空，在短時期內，殆猶過之而無不及也。

## (二)我國公路以往之建築

我國公路發展，僅有二十餘年之歷史，大量發展，乃在民十六七年北伐完成以後。以往公路之建築，均各省自為政，而各縣地方與商民之建築者亦多，因總理在建國大綱規定建築道路為地方自治重要事業之一，故縣地方對於公路之建築，尤特別注意努力，中央則於全國經濟委員會成立後，始注意公路之建設，首將蘇、皖、贛、鄂、湘、豫各省原築路線，彼此銜接暢通，以後便注重西北方面公路之發展，設局經營陝、甘、青、新各主要公路。是以我國公路在抗戰以前，可分商築、縣築、省築及中央築

四類，而全國十一萬五千餘公里公路中，大部份爲縣築及省築，其次爲商築。中央所築甚少，然各省之情形不同，以廣東而論，全省約一萬四千里，大部份爲縣築及商築，省築者不多，無中央築者，廣西則全省約四千里之公路，有三千二百餘公里爲省築，約六百公里爲縣築，二百餘公里爲商築，江西全省六千三百餘公里，縣築者佔三千六百餘公里，餘爲省築，其餘各省亦多爲省及縣建築。大抵在經濟發達較富庶省份，以縣築，商築爲多，經濟稍遜者，則以省築爲多，中央所築極少。

抗戰以後，東南淪陷各省公路，多遭破壞，後方各省，公路多適應軍用，商民及縣地方，已不再築公路，祇有中央及省方爲應軍事上需要及溝通後方各省物資，略有修築而已。

至於建築費用，就以往事實，以縣築公路用費最省，蓋縣方享有征用民工與管理種種之便利，故其用費最廉，商築與省築公路用費較多，中央所築公路，較省築之費用尤多，此則省方使用民工及管理，仍較中央爲便利而費用省也。若就路之建築好壞而言。則縣築道路，自多因陋就簡，技術標準，均多不符規定，省築及商築則較縣築爲優，中央所築，尤多較合標準，然亦有中央所築不如省築者。如康青公路與青藏公路之建築，則康青路係由中央負責建築，青藏路由省方負責，前者用費巨而未合規定，後者則用費廉而反超出規定，此殆由於地方環境使然。至同爲中央所築之路，亦因負責機構之不同，而異其用費，抗戰期間，中央機構之築路者，會有三機關。一爲公路主管機關，即現在之交通部公路總局；一則軍委會之工程委員會；一則航空委員會。前者經常負責建築公路，後兩機關爲偶然負責建築。公路總局築路用費較廉，工程委員會用費較多，航委會用費則最貴，其所築重慶由山洞至白市驛一段公路十一公里。費四億八千餘萬元，爲全國築路用費最貴者，亦僅碎石路面而已。其標準並未較其他公路爲高，是則今後負責築路之機構，亦不可不加審擇研究也。

### (三)今後應採之政策

今後我國公路，須迅謀發展，以應需要，路線甚多，既如前述，應如何推進，方能迅赴事功？此則

不能不確定堅強遠大之政策，明白宣示，俾上下一致，共同遵守，努力以赴，以冀速成，茲分列如下：

(1) 劃分國、省、縣道，由中央規定統一之標準，國道以鞏固國防及發展全國經濟為主要條件，標準宜高，省與省間各行政軍事之重心，須有一條至兩條路線之聯繫，省道則以便利全省行政及繁榮全省經濟為條件，各行政督察區及主要縣治，須有省道聯繫，縣道則以鞏固治安。便利民行為主要條件，縣內各主要鄉鎮，均應有縣道聯繫。

(2) 路線之確定，國道自然由中央決定，省道則應由省政府熟審省內情形確定。縣道則應由縣政府就縣內情形擬定，呈經省政府核定。

(3) 建築之推進，除國道由中央負責建築外，省道縣道以省政府負責建築為主。其商人願意出資建築者，亦准予建築，給予一定年限之專營使用權，以資鼓勵。全國省縣公路最多，就以往經驗，各省縣地方已能盡其最大努力，從事築路。以後各縣地方，為完成地方自治計，尤宜加倍努力，以建築各縣公路。中央及省則宜予以技術之指導協助，及重大橋涵經費之補助等，以資鼓勵。至省方則在省財政未恢復舊制前，其經費有賴於中央，然省道眾多，決非目前中央財力所能盡量撥給。其建築經費，似可由與路線有關各縣提供一部份，假定路基工程費由各縣負擔。路面橋涵工程費則由中央撥付。如此，則易完成。總之，縣省公路之建築，全國公路網之完成，多賴於各省縣地方之努力，各省縣地方政府尤應認定建設公路，為其應盡之最大職責，不可稍存依賴推諉於中央。中央亦宜予省縣政府以充分之權力經費，不必過事掣肘庶能迅起事功。

(4) 公路建築技術之改進研究，築路器材之試驗供應，機械之採用供給，人材之培養，以及車輛之製造修理，燃料之籌劃供應，中央宜有整個計劃，負起全責，速作準備，以為省縣地方之督導協助。

#### (四) 公路之養護與管理

公路之建築，固爲一繁重工作，養護管理，尤爲重要。否則一經損毀，有路即等於無路。故公路經常之養護與管理，所費亦屬不貲。我國目前公路之養護，全賴人力，前年公路總局養路會議決定，甲種路道班每公里需二·五人，去年軍事反攻緊張時期，美軍總部會要求每公里增至五人以上，養路須費巨大之人力財力，可以想見。養路與築路費用，實成反比例。倘建築時，多花一點費用，建築材料好，技術精良，工作確實，則養路之人力財力，便可減省。反之，便須增加，是以我國今後建築公路，固宜盡量採用機械，養路亦宜採用機械，使工作確實，以資節省。

至養護與管理機構，國道自應由中央公路主管機關負責，省道由省公路主管機關負責，縣道由縣政府負責爲原則，但國道之非衝繁道路，可委由省公路機關負責代爲養護管理，以資節省。至此種養護管理機構，不論在中央與省縣，必須單純統一，不能有並行牽掣之機關，如以往之監理，調配，檢查等機構，五花八門，複雜紊亂，使人民感受無限之痛苦，宜澈底剷除。

公路養護與管理，所費甚巨，其來源應如何籌措？實成問題。關於管理行政部份，理宜列入各級政府經常預算，在中央由國庫負擔，在省則省財政現併歸中央，亦應由國庫負擔，已相當困難。在縣則目前自治財源缺乏之際，負擔甚感困難。若養護費用，則不論中央與地方，非另闢財源，實無法負擔。現公路總局主張仿照美國抽收汽油捐充養路經費，極爲合理，宜迅速計劃實施。以濟目前養路之窮。惟實施以後，宜依據國、省、縣道里程之多少，與該路線行車多寡之比例，平均分配於國、省、縣地方，以免偏於中央，苦樂不均。

汽油抽捐充各級養路費用，是否充足，似尙待實施後，事實之證明。就目前省縣地方財政情形，異常困難，爲充裕省縣地方公路養護管理財源計，吾以爲對於經營公路運輸業之商行，仍可依照其營業額或運輸客貨之里程。特課一種營業稅或使用租金，分配於省縣地方政府，以充築路及養護管理費用，蓋此因其有使用公路之特殊權利而應負擔特別之義務，亦頗合理也。管見未敢云是，略貢芻蕘，用質高明。



## 三、論戰後公路運輸政策

灼華

- 一、公路是推行民主化工業化的有力工具，主要對象在廣大而貧困的農村。
- 二、今後政策應即改變，築路求量的增加上面的深入，以工代賑。不再征工征料，先交民意機關審議；建立屯墾制度。收容退伍官兵與戰民，修護道路，有路大家走，不得專營，運價由官民議定，扶植合作性的小本營運，簡化交通法令，中央與地方均權管理。選定各區特種車型，健全機務制度，綜理車輛、廠所、器材、司機技工，普遍供應器材與服務修理，協助民營。
- 三、公路運輸的前途，固憑整個政治經濟與社會的推動，仍待從業人員的努力。

我國戰後經濟建設的對象，不要迷或於戰前幾大口岸脆弱的民族工業，最重要的國民經濟生活，可從國民過半數的佃農和小自耕農的簡陋生產方法上，認識中國社會的現況與發展，并不能一躍而登工業先進國家那麼高度的階級的。惟有面對現實，從事改良，別的過高理想的政策，似嫌抓不到癢處。

小農生產所得，經過重重剝削，致維持生活，尚不可得，何況戰後農村，久苦征徭，壯丁逃亡，勞力銳減，土地日趨集中。一切建設，該先救活這巨大的完糧管具和勞力所在的農村。

今後復興國家的對策中，恢復交通，開發交通，實為主要因素之一，幾成公論，本文特申論之。

許多人站在本業的角度，侈論戰後交通政策不免失諸偏頗。譬如主張航空第一的，強調航空優點，在別的國家，固有重大的價值。但我國境內空運。只作城市上邊疆聯絡的輔助工具而已，有些高唱鐵道首要性的。交通當局也有同樣的計劃與實施。也許認為鐵路暢通。便可解決本國交通的困難，那充其極

不過限於線的活動，幾個城市間的交通。易陷偏重城市繁榮的覆轍。忽視了決定中國命運的農村，仍舊演成外強中乾的經濟恐慌與政治割據，不是我們所取的，至於船舶。限於地理條件，還不是推動中國廣闊領土的工業化與民主化的主要的運輸工具。

爲了繁榮農村。深入內陸與邊疆，和構成全國運輸網的聯絡線。只有公路運輸，足以担当這一階段的建國的運輸任務。

全國現有的公路包括東北、台灣、（完好或曾經破壞的）約廿萬公里。除掉西藏，無一省會沒有公路通過的。其普遍性與深入性，均較鐵道水道空運現況爲優。國庫空虛，民生疲敝的今日。惟有利用公路運輸的現有基礎極爲有利。

我們決不是否定鐵道，航空與水運的發展，而是從趨勢上推論。現狀上比較，闡明公路運輸的適應性與有利條件，應該列在首要地位。同時，有計劃地，有步驟地修復鐵道。建立民用航空，擴充水運。同在建國目標之下，切實配合，有裨於國計民生的復興大業，一切官僚行經與買辦意識。立即拋棄，改變過來。

今後公路運輸政策。除了國防意義着眼以下，應該特別注重農村經濟的復興與發展。筆者謹將所見，分述要點數端，以供參考。

#### 甲、路線的開闢與修護

一、量的增加與質的深入 如果仿倣美國或德國戰前的高級道路建築標準。行駛高速度或大量汽車，似乎言之過早，國庫有限的財力，不宜偏重示範作用的少數幹線。儘可移用於開發廣大而塞閉的腹地的初級道路。同時，若干幹線，先從路線、路基、橋涵、渡口，逐步改善加強，不必急於求高度標準的完成，最近數年間，任何公路，絕少路段，每日通過一千輛汽車的。我國眼前的急務，在乎救濟農村，培植農民的購買力，忽略了這先決意義，高級道路也是沒用的。

二、避免加重人民負擔，推行以工代賑。復員以後，宜即予苦難同胞以喘息機會。復路工程，倘選用征工料辦法，結果仍又轉嫁於貧苦農民身上，變相增稅，不堪苛擾，似乎應該立刻推行以工代賑辦法，一面做工，一面得賑，然後方能救活老百姓。也很有效地推動了復路工程，善後救濟事業，與復路工程，立加密切聯繫。一致推行，假使仍舊各立門戶不相為謀，絕非謀國之道的。

三、新路興築，應交民意機關商討。美國州會議對於州內道路興築。有審議權。少數行政人員的調查規畫，倒不如代表民意機關考慮周詳，利益關切，立意至善，以往新路興築爲了軍事或政治上的需要，一紙命令。動用億萬。短期搶修，事後即失其用，幾同棄置，今日民生凋敝，事事應慎重出之，事後新路興築，應交各級民意機關審議，方可施行。

四、公路修護。建立屯墾制度，容納榮譽及退伍官兵與無歸義民，裁軍所餘官兵與退伍軍人，不下二百萬，無歸義民，更非少數，盡量遣送回籍，這些廣大的人力，對於公路修護有莫大的效力，可因地制宜，吸收農貨，建立沿線屯墾制度，擺配成家，一面墾殖，一面修護公路，一舉多得，實在可行。

#### 乙、運輸經營與管理

(一)有路大家走，戰後民間資本，已成強弩之末，宜加扶植，間有戰後逃避外國，或非法獲得的資金，企圖獨佔，再成官僚資本，作祟於政治經濟部門，尤須及早防範，所謂商辦專營路權辦法，不應再有，任何國道路（包括國道、省道縣道與鄉道等）均得自由行駛，屏棄分割性的地區行車，與減少不平衡的運力分配。

新路交由商民興築——如仍征用民工先築土方，再由少數出資修建橋梁，便得專營特權，殊不公允，全部築路所需地價、路基、路面、橋涵、站舍等均由商民負擔，難得如此巨款甘求有利的資本。至於利用已成路線，交由專營，易入官僚資本之手，桎梏公路運輸之自由發展，更非上策。筆者主張，任何經常性的公商汽車，在各該地段公路管理機關與公商運輸團體，商會等民衆法團協議之下合理分配行車

路線與運量，如此既無壟斷或偏枯之弊，亦免有過分競爭兩敗俱傷之虞。

(二)運價官民議定——物價無法控制，徒限運價，無異窒息公路運輸的生機，年來所訂運價計算方式，未盡精確，且各級主管機關主觀判定。迭有核減，頗不合理，今後應確實調查運價所構成的物價與各地用量，由各管理機關會同工商運輸機關及商業團體等，共同議定。報請最高公路行政機關核備，俱仍保留修正之權。

(三)扶植合作營運——防止大資本的獨佔與吞併，最好鼓勵城市工商業的運銷合作，鄉村合作社的兼營運輸，勞資合作的小本聯營，避免再蹈自由競爭的浪費與混亂，舉凡運輸法令，國家資金貸與及技術指導，均須有明文規定，以求切實推行國家扶植商民合作營運之主意。

(四)簡化交通法令——便利人民，車輛的行事執照。司機技工的職業執照，和運輸的營業牌照，不應分別管理，一個執照要全國通用，一部汽車，只辦一次手續，能全國通行，一切法令手續，都以便利人民為慮，尤其增加人民負擔。共轍車主與從業員的法令，即須修正與刪廢。

(五)中央與地方均權管理——公路行政，大計自可承決於中央，如全國公路網之構成，工程標準之訂定，工程技术之研究改進，全國性交通法令之頒佈等，都應統一，不宜由地方政府各自為政，但公路有如毛細血管，密佈全國，事事集權於中央，難顧適應事實，有礙公路的發展，應將全國公路，斟酌地形，并其他交通狀況，一切經濟條件，及現有公路與興築計劃，區分為若干小區，屬於重新劃分之省府，中央不必再設任何中間性的區分局，徒多一層周折。其實，中央所設區分局，面積過大，管不了事，過小則與省區重疊，不如撤銷改交省級機關管理。

#### 丙、機務與供應制度的建立

(一)選定適當車型，分區行駛，過去採用車輛牌類，一再受買辦們的慫恿與影響，續紛并陳，坐使公路運輸效率，無法提高，此次抗戰，已吃莫大苦頭，可為鑑戒，我國各區土質不同，地形複雜，氣候

迴殊，國民經濟亦有特殊差別，應即選定各地區適當特製車型，統一購製，強制分配，然後方能充分利用，發揮車輛最大效能。

目前各牌龐雜車型，包括軍公商車，不下二百餘種，無論任何機關，均感運用困難，致車料均失其用，人力物力耗費，莫過於此，亟應統一籌劃，估價交換，以求初步一致。

(一)加強機務管理，樹立合理制度，公路運輸兩大部門，應分業務與機務，如何發展營業，歸前者主辦，至於所有車輛，材料，修造設備及駕駛修造員工之調度管理，均屬機務管理範圍。以後司機與車輛，車輛與廠所，廠所與材料，俱不可分，往日蓄意牽掣的機構，只見消極的反效果，當力糾正。

(二)普遍供應器材服務修理，協助民營，扶植民營。(尤以小本經營為然)倘蒙採納，則如何使若干零星商車，易於維持發展，實有普遍供應器材服務修理之必要。將由中央指定機關或商營公司於全國公路網的適中地點，設立油站，修理廠所，以最低價格最簡便手續，為一切公私車輛服務，例如同一地點的公商車輛牌號相同，則由廠所預備修委引擎，隨時裝裝應加例修的車上，則修理行車，兩受其利的。

上述觀點及其所申論的政策與制度，當未詳盡，而從這些主張看來，倘能實現，我國公路運輸發展的方面，已轉入新的階段，配合國家復興建設的大計了。

不過，交通部門是根據經濟國策和政治作風而推行，具有決定作用的力量，倘若政治作風與經濟國策沒有正確的標的，交通部門也沒有單獨健全的可能。總之，交通部門的混亂與腐化，同樣地減少政治經濟設施的效力，可以斷言。戰後公路運輸會着交通的首要地位，其前途成敗，一面固繫整個政治經濟與社會的進步，一面還靠我們從業人員的努力與奮鬥。

#### 四、由統制運輸變為自由運輸政策之觀感

張和中

全國公路會議，此次召開於南京，集各地公路主管及專家研討今後公路事業之政策、制度、工程、運輸、管理以及有關各類事項，所獲成果至大，回溯在抗戰初期，鐵道泰半淪於敵手。軍公商品之運輸，悉皆有賴於公路，厥功甚偉，此均為人所共知也。然所憾者，乃主管當局經多年之苦心孤詣，對公路政策及制度仍未步入健全之正軌。故時有改弦易轍之舉，致機構及人事亦一再變更，影響工作之推進殊大。茲以勝利屆臨，百事俱待復興，一切措置與計劃，均須以平常時期為籌謀，決不可仍援用戰時之成規，此深為吾人所洞悉者。

公路運輸政策，應為整個運輸政策之一部，我國運輸政策，於戰時為配合軍事，是以軍事為重。於平時或戰後，雖以政治及經濟為重，然仍不能越出民生和國防，處此原則下，採用統制運輸辦法，實無謬誤之處，此乃中外交通人士所共認，惟我國公路交通管理機關以往實行此政策時。或因人事關係，或以地域觀念，殊多掣肘，故對統制政策之特性未能具備，致統制運輸政策在戰時我國似有未宜者。不但所收成效不大，反而弊端叢生，此非法治之不善，實乃執法之不良，檢討既往，策勵來茲。針對其弊，茲略舉其弊端：

- 一、組織機構變易頻繁：抗戰八載，而公路機構亦凡七八變，往往新政推行伊始，而改組之易又生，從業人員終年忙於交接，影響事業進展，工作效率，更難論及。
- 二、職權不能劃一：因中央與地方關係有所隔閡，政令推行不易，事權未能集中。致使統一管理之目的未達，甚至彼此工作相互牽制，有功則爭，過過則謔。（如以往在西南區檢查機關之多設）因此弊端叢生，不可究詰。
- 三、力量未能集中：我國公路交通事業，設備簡陋，且因交通工具缺乏，補充極感困難，若欲儘量

利用，以維持經常運輸能力。則非充分利用修理保養設備，實不足以保持其功能，加之我國人才缺乏，若不統籌支配，則無法增強運輸能力。（如我國以往修車廠設備既不充實又極零散即爲一例）

四、人事制度未臻健全：一切措置與設施，其優良與否，大部操之於人。公路事業因乏超然之人事制度，致使工作人員，無所保障。咸存五日京兆之心，而無終身專業之志。爲促進公路事業今後發展計，亟應奠定健全之人事制度。

統制政策顧名思義爲統一與集權，故上述數點實爲實施統制運輸政策失敗之主因。此次公路會議俱能據其癥結所在，而爲適應目前環境及需要起見，決議不再採用統制政策而易爲自由運輸政策，并以民營爲主，用意至上，惟對於自由運輸之範圍，未能確切規定，故實施後將來可能發生之一種弊端，即公路運輸事業僅能發達於通都大邑。蓋爲商者，惟利是圖，窮鄉僻壤之區，則必無人前往經營。形成不平衡發展之趨勢，固然中央及地方可以設法辦理。但中央爲主政之當局，籌劃一切，百端待舉，何有餘暇，地方政府，多以經費支絀，乏力經營，尤以地處邊陲之區，隣邦毗居，俱係國防要塞，吾人更不可輕易忽視，故爲解決前述種種困難，對自由運輸政策之實施，公路主管當局應加以嚴密之考慮，否則恐不易收圓滿之結果，愚意其改進之法，厥爲採用計劃自由運輸政策，即由中央先對全國各區運輸業務之推進，予以詳明之規劃，指導各地公路運輸機關照計劃方案實施，而運輸原則則在中央規定範圍內予以營運之自由。（中央設計局計劃經濟政策卽爲是例）此項運輸政策，是乃可採統制及自由運輸政策之長。而去其所短，雙方兼籌并顧。如此方可有利國防裨益民生，一方可增加車輛之運轉率，減少停駛時間。一方可能避免交錯運輸。（如同同一種類同一用途之物資，因其屬於不同之單位或機關，而有於東西向或南北向相對運輸者）。如交通工具缺乏之區，則應首先確立優先制度。合理權衡輕重緩急。設法使各運輸單位或機關。在自由運輸原則下，有適當之限制，如此事權得以統一。力量方可集中，無中央與地方之界限，共同爲公路運輸事業而努力。

## 五、公路工程標準

羅英

我國公路工程標準。自民十八年以來，不斷研究改善。刻下規模已備。惟未能嚴密執行。此後建設公路。似宜將已經研究規定者，尅日公佈施行。以資劃一。俟實施以後，仍可逐步改善。藉增完備。但年年變更。是有標準。亦等於無。是以標準之頒佈，至少應應付以後十年，或十五年之發展。茲謹就此次大會提案中之工程標準摘要，試加商榷焉。

一、路基寬度 現有公路路基。多半自六公尺至九公尺。三十三年冬，黔桂路上撤退時，車輛堵塞不通。深感路基太窄。甲等路線，似宜規定路基寬度，平原區，最少為三十公尺。山嶺區改為往來各車行道，每道十二公尺。如此，於軍運繁劇之時，不致有擁堵不通之虞。乙等路基，似亦宜改為二十公尺。及單行道各九公尺。雖則土石充增加不少。但為收國道目標之效果計。此項工費。似不可省。其他等級路線，寬度，暫不變更。

二、最大縱坡 各等級路線，其最大縱坡，似應一律。如乙等路線，車輛速度，已較甲等線速度為低。而坡度加大，更難爬昇。尤以丙等及不列等路線，多為農村鄉鎮道路。以發展農村經濟為原則。在最近十年或十五年內，人民恐祇能使用牛馬車輛，或人力推拉之板車。倘使坡度過陡。則該項車輛行駛為艱。恐鮮能利用此項新式之公路。以此而論，丙等與不列等之路線，其最大坡道，似不能超過甲等。如能更低，則收效更大。

三、最短視距 最短視察，應以車輛速率為比例。刻下車輛逐漸增加載重。而速率亦隨時加大。以重大而行駛迅速之車輛。雖剎車日有改進。但恐仍須三四脚剎車，始能停駛。是以最少時間，當在五六十鐘以上。照規定速率，則最短視距，在平原區應為二百八十公尺。山嶺區一百六十公尺。如此，或可



減少意外。乙等路線，照比例增長。而丙等與不列等路線，似可照舊，無大多影響。倘山嶺區路線，而分爲往來單行道，則視察可以減半。

四、橋梁標準 甲乙兩等路線，橋梁均爲永久式。其每載重量，予以增加十噸，至三十與二十五公噸。其建築費，所差甚微。丙等與不列等路線，其橋梁爲半永久式或臨時式。其建築費與載重量比例增加。似可暫仍舊。但橋梁寬度，則大有研究之餘地。如與路基寬度相差太多。非徒車輛不能暢通，且將發生堵塞之危險。如與路基同寬，則建築費太大。爲運輸與經濟雙方兼顧計，甲等路線橋梁寬度，決不能窄於路面。最好與路基同一寬度。乙等路線，則與路面同寬。丙等與不列等，到暫用單行道寬可耳。

五、其他設備 公路工程建築標準。似祇注意於路基與橋梁。此外爲運輸上所必需之設備。似未提及。今後標準，對於加油站、修配所、停車庫、以及旅客住食之所。似均宜兼籌並顧。庶一路完成。行車可免意外困難。則賓至如歸。運務始能蒸蒸日上。

六、渡口碼頭 渡口碼頭。祇能用爲水陸聯運。不能視爲公路建築之一部。在抗戰時期，因公路未建橋，而利用渡船。發生許多意外之糾紛與損失。似應引爲殷鑒。此後甲乙兩等路線。似應規定非建橋不可。丙等與不列等路線，在偏僻或過深寬險要之河道。暫時使用渡船。似無不可。

總之，公路工程標準。應有統一之規定。似可本過去之經驗。預測將來之發展。收集已有之成規，切合實際之需要。編纂公路工程建築規範與標準。尅日頒佈施行。裨益於全國公路交通實非淺鮮矣。

## 六、站在機務的立場談平津區公路事業問題

鄭炳

八年的神聖戰爭，總算讓我們中國打贏了。都說，辦運輸的人，對於這次抗戰出力不小，他們在後方也吃了不少的苦頭，在這苦頭裏也得了許多的經驗。例如，路面不好，油料缺乏，車輛殘破，修理設備不健全，配件無有來源，無法補充新車等等！在這經驗中又給了我們很大的教訓。所以在復興建國開始的今天，不能不對於公路運輸問題，加以詳細的檢討，想一個改善的方法，來糾正以往的缺點。

本大會開會的結果，有劃分國道省道的計劃，分別道路的等級，要把路面修得合乎標準，便於行車，延長車子的壽命。委籌油料和器材的來源，使他便於供應。建立汽車修理保養網，維持汽車長時行駛，即便中途拋了錨，也不會沒有人管。又有興辦汽車製造工業，可以由本國自己製造大量汽車。……等等。這幾項都是我們辦運輸的急切的任務。

修配總廠接收了敵人在華北經營的汽車工廠，對於敵人在華北的汽車事業，會作過一個扼要的調查，知道敵人在華北一帶的公路運輸的，他們拿公路當作鐵路的營養線。（中國接收以後，當然鐵路公路并重，甚或公路還比鐵路重要。）成立了「華北交通公司」（以後簡稱「華交」）來管理華北一帶的鐵路和公路的運輸業務，另外還組織了「華北自動車工業株式會社」（以後簡稱「華自」）專營汽車修理，配件製造和供應的業務。

「華交」在各地設立了許多營業所（見前「華交」「華自」各地營業所分佈圖）來辦理汽車業務。「華自」的總社在北平，在張家口設立蒙疆支部。又在北平、天津、保定、石家莊、張家口、宣化、綏遠、包頭、大同、太原、鄭州、開封、徐州、濟南、青島設立十五個營業所，每營業所附設有修理廠，辦理各地汽車修理保養的工作，并售賣配件。（見前圖）又以天津為中心，設立輸配部，購買器材車輛

，分配到華北各地。

還有製造工廠設在天津，專門製造汽車配件，和裝配汽車。這裏不能製的配件由他們本土或我國東北運來，供給各地。他們在華北一帶對汽車修理網，已然有一個雛形了。

在敵人投降的時候，「華交」「華自」各地的設備，曾經受了莫大的破壞和損失，直到我們接收過來的時候，能夠行駛的車輛和能應用的設備已然不多了，他們的運輸能力和工作的效率自然要大大的減低！器材也多有殘缺，不是廠牌不對，就是標準不合，再則很多利用不上的呆料。難作理想的配合。結果，受損的機械設備只好慢慢整理或等待補充，殘缺的車輛，只好擺在那裏等待配件的到來再修理。製造則因為原料的來源和出品的銷路都成問題，不敢放開手的使他全面開工，恐怕中途停頓了，使大批工人無事可作，白白耗費國家的金錢。只好選幾種有原料有出路的製品來開工，例如車胎，電池，製造原料還可以找得到，出品也是各方需要的，盡量的製作，以維持現狀。固然，在一個過渡的時期難免有這種不正常的現象發生，我們負着平津區汽車機務的責任，當然要想方法使業務納入正軌。但是和其他部門如公路工程，運輸和工礦事業都有密切的關係。謹擬具幾點意見貢獻各界以供參考。

(一)很快的把平津區公路趕修起來以便行車：

平津區由北平經天津到塘沽的公路雖然已經開工，但是還沒有在平津區全面動工，依理說，至少要先把甲級國道先都動起工來，使車輛能大規模的行駛。

(二)早早與辦民營或官民合營的運輸公司并選用對於汽車機務有經驗的技術人員管理汽車：

本大會既然爲了普遍運輸業務，抱定「有路大家走」的宗旨，來發展公路事業，就要早些實現！業務的種類可分左列兩項：

1. 市外的客貨運輸。
2. 市內的公共汽車。

這都是平津區各地和各大都市所急待舉辦的事業。

此外還有管理汽車人員，依我個人的意見，還是以選用對於汽車機務有經驗的技術人員比較好，其利點有三：

1. 車輛便於檢查確實。
2. 車輛在平時可以保養的好。
3. 不致受司機的要脅或欺騙。

這項機務技術人員一方面選用，一方面還要預先培養。

### (三) 善後救濟總署大量的新車趕快運到平津交修配總廠裝配：

善後救濟總署的新車是我們運輸事業的新力量，早些到來，修配總廠既有業務可作，裝成的車輛早些分配給各運輸公司，開始營業。平津區的交通自然可以活躍起來，運輸事業也可發達了。

### (四) 速行建立平津區汽車修理保養網：

平津區既然有「華自」各地營業所的基礎，修配總廠已改成幾個地點的修理廠，就以各地修理廠為中心，佈置幾個工場成為幾套修理組織，此外再沿公路各站設立些保養或服務站，使他健全起來。可是，「華自」原有設備雖比其他各區多一些，但是并不完全，需等待補充的很多，希望能早些補充齊備，好給各運輸公司服務。保持車輛長時的健康。

### (五) 修理上必需的汽車配件速向國外洽購：

汽車配件除修配總廠自己能製造的以外，還是急於向國外訂製，以便早些招待修的車輛，修妥，能夠行駛，使交通工具增加運量。

### (六) 在平津區舉辦煉油廠及酒精廠以補救燃油或滑油的不足：

抗戰勝利以後，油料仍然未脫了缺乏的苦惱，平津區仍然有自己設法補助油料的必要，不妨由

經濟部把敵人原有的酒精廠和製油廠早日復工，同時添設機油重煉廠，使廢機油不致擲於廢物之列。

(七) 平津區及全國重工業早日復工：

修配總廠製造配件，需要金屬原料甚多，都要仰給於各工廠事業，如果能早些復工，原料有來源，工作進行，當可無慮了。

(八) 希望全國各運輸單位向修配總廠洽訂製品：

修配總廠所能製造的配件另詳配件目錄；在初創的時期，製品當然不敢和舶來品比，但對於應用毫無大的差別，可是爲了提倡國產起見，希望各方面來訂製，價格或許還要經濟些。

(九) 充實修配總廠製造部份：

修配總廠原有製造設備，所能製造的配件，只能供汽車一部的用途和製造三輪摩托車的。所以還是感覺設備大有補充的必要，第一步需急補充設的備見另開機具清單。再進一步希望能夠接收日本本土的豐富工廠，或另向國外購置機械設備，來補充成一個健全的製汽車工廠。

(十) 製造大量三輪摩托車用在平津市內：

平津市內的人力車，三輪車及腳踏車太多了。馬路的秩序又亂，且市容外觀不美，行路效率又低，修配總廠有大量製造三輪摩托車的計劃，可以改善市容，既能搭乘行人，又能夠裝載貨物。

以上十點，就是平津區汽車運輸業務來論到汽車機務問題。總之，公路運輸要想辦得好，汽車業務和機務非分別負責而切實合作不可。汽車的營業是業務的責任，汽車的保養修理和裝配都是機務方面應盡的義務。

這篇文章在短時間拉拉雜雜寫成的，意思不免欠缺，文字有欠暢順，還請閱讀諸先生原諒。

南京  
萬昌公記五金行

賜顧克己誠如歡迎  
特別買舊各價目  
特車新舊各牌  
汽售修補車胎  
兼客橡皮車胎  
代料橡皮車胎  
各料橡皮車胎  
本行自運歐美

地址 中山路二四八號

友聯運輸貿易公司

專營長途汽車運輸業務

迅妥 價低  
速穩 目廉

南京市新街口正洪街增威里七號

南京市明瓦廊二十號

通 運

運輸部 } 承接長短路途運輸

修理部 } 承修各國出品汽車

價克 服誠  
目己 務懇

兄弟汽車行

服全 日出  
務市 夜租

南京市國府路352號

電話：21757

# 南 京 行

經銷美孚行各種油類出品  
 汽油、機油、柴油、煤油、  
 各種工業所用油脂  
 兼售各種汽車材料  
 ◁附營長途汽車運輸業務▷  
 地址：南京市珠江路二十八號

華昌正記運輸車行

南京中華門外雨花路四七號

週 服  
 到 務  
 迅 輸  
 速 到

南京市中華西門內二號

公記運輸車行

承長路運 如光價克  
 接短途輸 蒙顧目已

余鑫記運輸車行

南京市豐富路一九一號

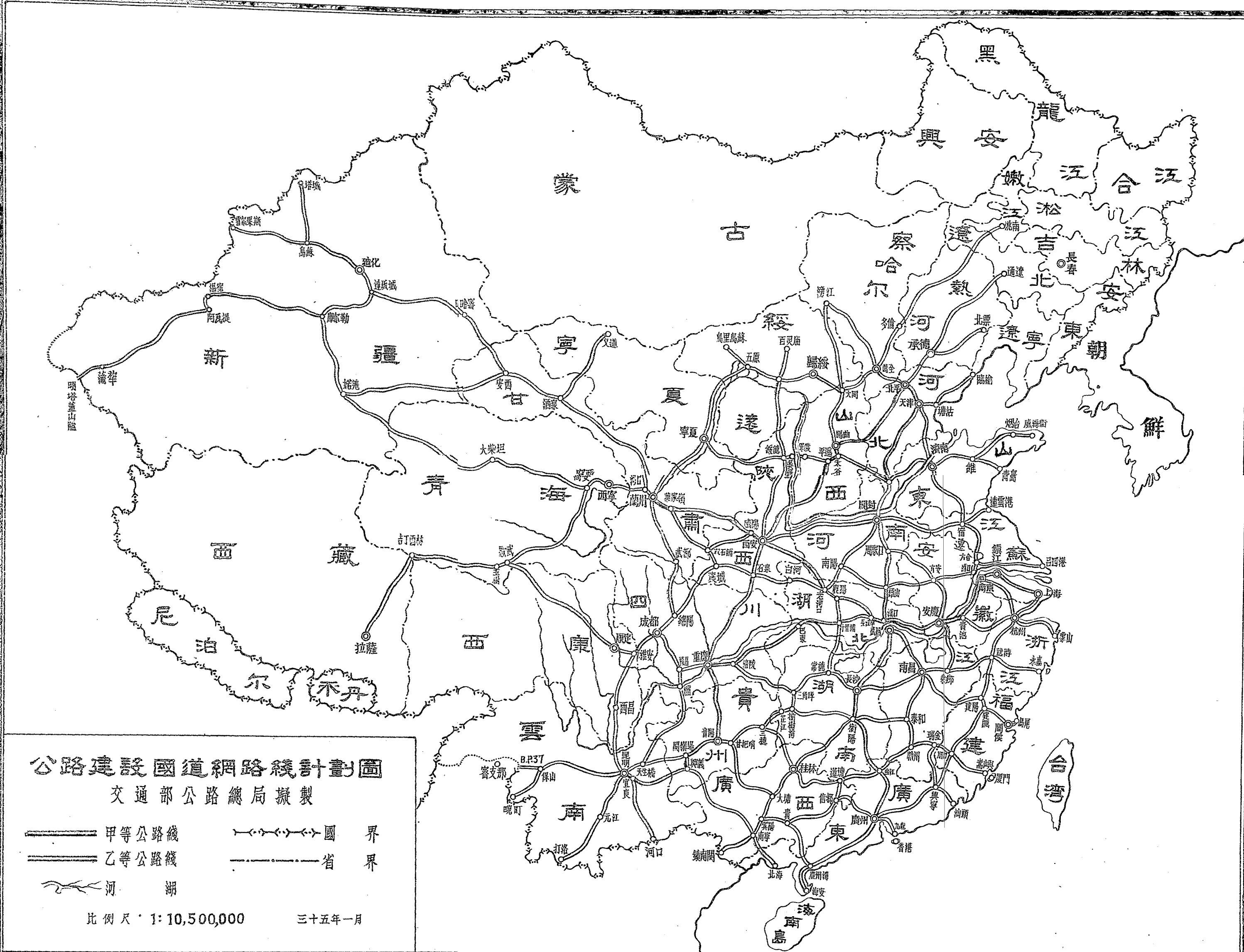
◁南京市明瓦廊八十八號▷

天成運輸車行

週 服  
 到 務  
 迅 輸  
 速 到

迅速！長短路途運輸

決保顧客美滿收效！



# 公路建設國道網路計劃圖

交通部公路總局擬製

- 甲等公路綫
- 乙等公路綫
- ~~~~ 河 湖
- 國 界
- 省 界

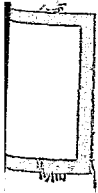
比例尺 1:10,500,000

三十五年一月



100X

全國公路會議



印