

<<激活东亚十字路口>>

图书基本信息

书名：<<激活东亚十字路口>>

13位ISBN编号：9787533457853

10位ISBN编号：7533457854

出版时间：2012-6

出版时间：福建教育出版社

作者：徐家勇，陈远治 著

页数：130

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<激活东亚十字路口>>

内容概要

本书讲述的是台湾交通业，主要从台湾交通业的过去、陆上交通、空中运输、海上运输、两岸交通等方面来了叙述台湾的交通方面的立体情况。

作者把叙述的重点放在陆上交通，因为台湾的陆上交通较为发达，且种类较多。

台湾经济的起飞，离不开强大完善的交通系统作为后盾。

因此，不管是公路还是铁路，不管是航空还是海运，若将镜头定格在一处，快速放映这个立体交通网时，你会惊叹台湾岛上的交通工具是如何快速地把所运载的财富堆砌在这个富饶的岛上。

<<激活东亚十字路口>>

作者简介

林仁川，1941年10月生，福建龙岩人。
中国民主促进会会员，1966年8月参加工作。
研究生学历，教授、博士生导师。
1959年9月在复旦大学历史系学习。
1964年9月在复旦大学历史系攻读研究生。
1968年9月在驻龙海县石美陆军6647部队农场锻炼。
1970年3月在漳州市委宣传部理论组、办公室工作。
1978年12月任厦门大学历史系讲师，副教授。
1992年6月任厦门大学台湾研究所教授。
1996年11月当选民进厦门市委主任委员。
1997年3月当选民进福建省委副主任委员。
1997年12月当选厦门市政协副主席。
1998年1月起任厦门大学台湾问题研究中心主任、教授、博士生导师。

厦门大学台湾研究中心是与国台办共建的国家级重点研究基地。

<<激活东亚十字路口>>

书籍目录

前言

- 一、暮然回首：台湾交通的“前世今生”
 - (一) 亚太交通枢纽——台湾地理环境
 - (二) 迈向现代化的台湾交通
- 二、陆上交通：台湾奇迹的密码
 - (一) 纵横交错的台湾公路系统
 - (二) 密集发达的陆上交通工具
 - (三) 百年台湾铁路
- 三、空中运输：开放天空的抉择
 - (一) 战后台湾航空历史
 - (二) 机场布局与建设
 - (三) 主要航线与空运的发展
- 四、海上运输：东亚要塞的战略
 - (一) 台湾海运的总体概况
 - (二) 港口布局与海上航线
 - (三) 台湾重要港口情况介绍
 - (四) 台湾海运公司情况
- 五、跨越海峡：重拾东亚的“十字路口”
 - (一) 源远流长的两岸交通史
 - (二) 权宜之计——小三通
 - (三) 化茧成蝶——大三通
 - (四) 美梦成真——两岸“一日生活圈”

<<激活东亚十字路口>>

章节摘录

(一) 纵横交错的台湾公路系统 1.台湾公路概况 公路是台湾陆上最重要的交通运输。经60年建设,已经形成高速公路、环岛公路、横贯公路、纵贯公路、滨海公路及联络公路等纵横交错的公路交通网络,公路总长达2万多公里。

台湾公路遍及全岛及澎湖群岛各乡镇,依台湾“公路法”规定分为“国道”、省道、县道、乡道及专用公路共四级。

除以上四级公路外,其余为普通道路,道路又分由“水土保持局”管理的农路、由“林务局”管理的林道、位于都市计划区内的市区道路(含市区快速道路、巷弄)和其它普通产业道路及私人道路。

台湾公路分别由“高速公路局”(负责高速公路和台2号线)、“公路总局”(负责省道与县道)、县市政府(负责乡道与专用公路)负责养护。

直辖市内的道路除高速公路与省道外,均属市区道路:除高速公路外,均由直辖市政府自行管理。

台湾的“国道”目前共计有9条,除“国道”3号甲线、“国道”8号台南端至南133乡道为快速公路外,其余均为高速公路。

因此,在台湾,“国道”通常又称为“高速公路”。

另有快速公路,是一种介于高速公路与一般道路等级之间的汽车专用道路。

部分重要快速道路被编为省道或“国道”,此类快速道路亦称为“快速公路”,亦称为“快速道路”,一般简称“快速道”,是指除高速公路外,其出入口完全或部分控制,中央分隔双向行驶,除起迄点外,与主要道路立体相交、次要道路平面相交,专供汽车行驶的道路。

其英文翻译为“Expressway”(简称:EXP WY),与高速公路使用的“Freeway”不同。

快速公路的等级比高速公路略低,一般归为省道等级与县市级道路两种。

编为“国道”者,由“高速公路局”管理;编为省道者,由“公路总局”管理;而县市级的快速道路,如无特别情形(如衔接高速公路),则由所在的县市政府管理。

快速公路的服务水平也较高速公路为低。

台湾公路在日据时代已有相当程度的发展。

据统计,1946年,台湾公路里程达17272公里,其中省道1138公里,县道2601公里,乡道13533公里,但光复初期,实际通车的路线仅有40%左右。

台湾光复到1950年以前,台湾在交通建设方面主要是修复原有公路。

1950年代到1960年代中期,在美援的支持下,台湾开始了新的公路建设,包括东西横贯公路、麦克阿瑟公路(台北—基隆)及台东、花莲公路等。

到1964年,公路运量(以载运吨数计)开始超过铁路,公路逐渐取代铁路成为台湾陆上的最重要交通运输。

1968年7月,台湾制订了“台湾公路十年建设计划”;1970年代始,台湾在一系列重大经济建设计划中,都把交通放在重要地位,并开始建设高速公路,公路系统逐渐现代化,交通自动化与行车安全方面也有很大进展。

目前,台湾建成的公路计21405公里,其中高速公路900多公里。

台湾的高速公路主要集中在西海岸,其中1号、3号、5号线纵贯台湾省南北部,是台湾主要的高速公路,2号、4号、6号、8号、10号线呈东西走向,是联络1号、3号、5号线的短程高速公路,。

其路网已经比较完善。

台湾的高速公路建设已经接近尾声,当建设全部完成后,将撤销“国道新建工程局”,常设机构则为“国道高速公路局”。

台湾第一条高速公路是“国道”1号,于1978年10月底投入运营,三十多年间虽历经几次大修,但目前仍然完好如初,仍然承担着重要的运输任务。

据统计,在台湾省西部的走廊,高速公路承担着55%的交通量,堪称经济大动脉。

台湾省内公路系统发达,密度较高。

北部有新北市到宜兰县、中部有台中市到太鲁阁、南部有台南到台东的横贯公路;全岛有从基隆经

<<激活东亚十字路口>>

台北市，沿台湾的西部海岸地区直到南端的鹅銮鼻，然后再沿东部一直到台北的环岛公路，南北有从基隆到高雄的高速公路等。

多条市县之间的高速公路加强了各地的联系，同时也方便了人们的出行。

但台湾岛内的交通仍十分拥挤.尤其是西部，经常发生长时间的堵车。

台湾2300多万的人口就拥有600万辆小车、1400万辆摩托车.而西部人口密集，交通问题更显突出。

台湾的公路受地理限制.主要是南北向的，中间都是高山。

直到1967年，台湾历时4年多，才在太鲁阁峡谷打通了从花莲到台中的183公里的6号中横公路，那是硬从悬崖峭壁上凿开的险峻公路。

修路期间，修路人员死了212人，伤706人，连总工程师也被落石砸死。

为此，台湾人民在这条路上修建了“长春祠”立碑纪念。

台湾的高速公路和普通公路的绿化美化工作做得比较好。

长途和旅游客车都是豪华型的，上层坐客，下层是驾驶室和行李舱，十分舒适。

2.陆上交通的主干——高速公路（1）台湾高速公路基本情况 台湾高速公路指台湾当局出资修建的干线公路，总长度至2009年计988.56公里（若含汐五高架桥则为1009.26公里）。

这些道路目前由隶属于台湾交通部门的“高速公路局”管理修护，另有“国道新建工程局”规划修建新路线。

台湾高速公路以梅花为标志。

重要的高速公路有三条：一、“国道”1号为中山高速公路，修建于1970年代，北起基隆港，南至高雄港。

全长373.3公里。

二、“国道”3号北起基隆，南至屏东东港，又称福尔摩沙高速公路（正式命名前，一般都称之为第二高速公路、“二高”，目前仍然常用，反而较少人知道正式名称）。

三、“国道”5号自“国道”3号南港系统交流道（交流道在大陆是指互通立交桥，而系统交流道指的是两条高速公路或主干线交汇时的交流道，又称为“系统立交桥”。

）分出，迄于宜兰苏澳，正式名称为“蒋渭水高速公路”，一般多称为北宜高速公路，是台湾目前唯一横跨东西部的高速公路。

P10-13

<<激活东亚十字路口>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>