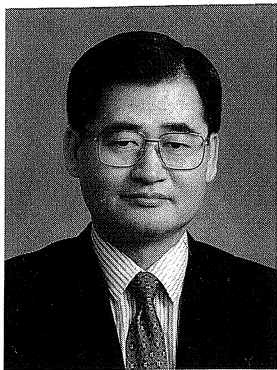


地工技術

贈言

挑戰與期許

毛治國



毛治國先生，民國 60 年畢業於成功大學土木系，民國 64 年獲亞洲理工學院系統工程碩士，於民國 71 年再獲麻省理工學院運輸管理博士學位。曾任教於交通大學運輸工程與管理系，並擔任交通大學管理學系系主任。毛先生學識豐博，大學畢業當年即通過國家公務人員高等考試，並於民國 77 年獲甲等考試優等及格。毛先生學而優則仕於民國 76 年郭部長南宏先生入主交通部時獲延攬至交通部擔任主任秘書之職，而得以發揮其交通運輸管理之長才，毛先生與交通建設一直關係密切，早年曾任職中華顧問工程司、交通部運輸計劃委員會歷經工程師並於短期內獲拔昇為組長。

民國 78 年擔任觀光局局長，至 80 年的兩年間對我國之觀光發展貢獻卓著，奠定了我國觀光與休閒事業之基礎。後又轉任高速鐵路工程籌備處處長，任內釐定高速鐵路建設之標準，而頗獲各界肯定，這些優良表現及有系統之分析規劃管理素養終獲主持龐大交通建設之常務次長之職。

一羣地工界的朋友以「要做什麼事，先下定決心，並持之以恆」的信念，結合了理想與期許，共同創辦「地工技術雜誌」迄今逾十載，在此期間「地工技術雜誌」扮演工程界與學術界的橋樑，竭力促進實務經驗和學術研究成果之相互交流，對我國大地工程技術水準的提昇及國際學術界之貢獻，甚為卓著，如此決心、奉獻及團結的精神，實令人敬佩。

地工技術為一切土木及建築工程之基礎，其重要性及影響面早為熟知，然而地工技術之應用上，又因本省處於板塊衝擊帶，地質環境的複雜及變異性高深受舉世

工程地質人士所矚目，兼且地震頻繁，豪雨、颱風屢屢成災等等因素，對工程界乃一大挑戰，對大地工程師更是莫大的考驗。同時因人口之增加，工商業的急遽發展，山區之開發乃不可避免，隨之而來的水土保持及環保、水資源保育等工程亦必須兼籌並顧。再如「國建計劃」中高速鐵路的有些隧道將通過卵礫石層；國道高速公路穿越泥岩區；台北市捷運工程通過盆地沉泥質多的地層或軟弱地質地區等，這些特殊的地質都需要以各種不同的地工技術來分別加以因應、克服。因此地工技術需具備接受工程地質的不確定性，施工時的

連續性及時效性，營建方法的創新性和施工的高風險性等因素之挑戰。除此，地工技術也有原創性之特徵，此乃因地工技術係與多變的大地搏鬥，故為配合地域環境所採用的技術並非外來的科技所能完全取代解決，因此兼具實用性及本土化的地工技術乃需應運而生。

值此「國建計劃」執行期間，各項工程建設同時展開，創造了前所未有之工程環境，使我們的工程師可在極寬廣的空間

中有所發揮；當然同時也帶來工程師們無限的挑戰。所幸我國之地工技術在過去已累積了許多寶貴的經驗和心得，此正成為工程師們在未來解決艱鉅問題之最佳利器。「地工技術雜誌」在過去以筭路褴褛的精神，穩建踏實的作風開創了一個工程技術的園地，在此期望未來能有更多的園丁共同來愛護她、栽培她，使這塊園地能欣向榮，長出更多的大樹供後人乘涼。