

109 年特種考試地方政府公務人員考試試題

等 別：四等考試
類 科：交通行政
科 目：交通行政概要

一、試依照行政程序法的定義比較「行政處分」與「法規命令」兩者的異同？並以交通相關法規舉例說明之。(25 分)

1.《考題難易》★☆☆☆☆容易

2.《破題關鍵》本題主要命題知能主要測驗同學對於行政程序法第 92 條與行政程序法第 150 條之內容，同學可以依據題目之要求依序參考行政程序法相關定義進行比較與說明之。

【擬答】

(一)行政程序法對「行政處分」定義：行政程序法第 92 條第 1 項：「本法所稱行政處分，係指行政機關就公法上具體事件所為之決定或其他公權力措施而對外直接發生法律效果之單方行政行為」。第 95 條第 1 項：「行政處分除法規另有要式之規定者外，得以書面、言詞或其他方式為之」。第 102 條：「行政機關作成限制或剝奪人民自由或權利之行政處分前，除已依第三十九條規定，通知處分相對人陳述意見，或決定舉行聽證者外，應給予該處分相對人陳述意見之機會。但法規另有規定者，從其規定」第 110 條第 1 項：「書面之行政處分自送達相對人及已知之利害關係人起；書面以外之行政處分自以其他適當方法通知或使其知悉時起，依送達、通知或使知悉之內容對其發生效力」。

(二)行政程序法對「法規命令」定義：行政程序法第 150 條第 1 項：「本法所稱法規命令，係指行政機關基於法律授權，對多數不特定人民就一般事項所作抽象之對外發生法律效果之規定」。第 2 項：「法規命令之內容應明列其法律授權之依據，並不得逾越法律授權之範圍與立法精神」。第 157 條第 1 項：「法規命令依法應經上級機關核定者，應於核定後始得發布」。第 2 項：「數機關會同訂定之法規命令，依法應經上級機關或共同上級機關核定者，應於核定後始得會銜發布」。第 3 項：「法規命令之發布，應刊登政府公報或新聞紙」。

(三)「行政處分」與「法規命令」比較(以交通相關法規舉例說明)

1. 「行政處分」與「法規命令」均受行政程序法所定程序之約束(參見行政程序法第 2 條之本法所稱行政程序，係指行政機關作成行政處分……訂定法規命令……等行為之程序)。
2. 「行政處分」指行政機關就公法上具體事件所為之決定(或其他公權力措施)而對外直接發生法律效果之單方行政行為」。目前實務上行政機關所作成之行政處分多以書面為之，書面行政處分並依法送達相對人(及已知利害關係人)，並自送達相對人(及已知利害關係人)起，依送達內容發生效力。以常見之違反道路交通管理處罰條例(以下簡稱本條例)之行政處分說明如次：違反本條例行為之處罰，違規行為人接獲違反「道路管理事件通知單」(紅單)後，如不服舉發事實者，可於三十日內，向原處罰機關(如公路監理機關)陳述意見。此外如受處罰人接獲違反「道路管理事件通知單」(紅單)後並依規定完成繳納罰鍰後，如仍有不服者，仍得於三十日內向處罰機關(如公路監理機關)陳述，嗣後並依法對於該違規行為人違反本條例之行為由監理站(所)或直轄市所設置之交通事件裁決所依法進行裁處，並交予違規行為人裁決書(行政處分書)載明相關違規事實、違反法條與載明若不符行政處分之救濟程序(俗稱教示條款)。
3. 「法規命令」指行政機關基於法律授權，對多數不特定人民就一般事項所作抽象之對外發生法律效果之規定。其內容應明列法律授權之依據，且不得逾越法律授權範圍與立法精神。目前實務上行政機關擬訂法規命令草案時，均依法刊登行政院公報公告，及任何人可於所定期間內向指定機關陳述意見。嗣後對該法規命令發布，並刊登行政院公報公告周知。以近期交通部修正屬法規命令性質之「汽車運輸業管理規則」部分條文草案程序為例說明如次：交通部先依據行政程序法第 151 條第 2 項準用第 154 條第 1 項預告修正「汽車運輸業管理規則」部分條文草案，以考量偏鄉交通改善及相關試辦案件適用之需求，爰有其急迫性，民眾如對相關草案內容有意見(或修正建議)可於草案公告刊登公報

公職王歷屆試題 (109 地方特考)

日(109.9.24)翌日起 14 日內陳述意見，嗣後即於 109.11.27 公告修正上開汽車運輸業管理規則第四十四條之二、第四十四條之三、第四十四條之四。

二、試說明國營與民營鐵路運價的訂定方式有何不同？並以此說明交通部臺灣鐵路管理局票價難以調整的可能原因。(25 分)

- 1.《考題難易》★☆☆☆☆容易
- 2.《破題關鍵》本題主要命題知能主要測驗同學對於鐵路法第 26 條與鐵路法第 35 條之內容，可參考 106 年地方三等特考：交通行政三之「試說明臺灣鐵路管理局（臺鐵）與臺灣高速鐵路公司（高鐵）運價調整機制的差異？並說明這種差異的影響？

【擬答】

(一)國營與民營鐵路運價的訂定方式比較說明：

- 1.國營鐵路運價率計算公式及運價擬訂定等規定：查鐵路法第 26 條第 1 項：「國營鐵路運價率之計算公式，由交通部擬訂，報請行政院送請立法院審定之；變更時亦同」。第 2 項：「國營鐵路之運價，按前項公式計算，由交通部報請行政院核定實施；變更時亦同」。
- 2.民營鐵路運價規定：鐵路法第 35 條「地方營及民營鐵路之運價，由交通部核定，增減時亦同」。目前臺灣高速鐵路公司之運價即依上開規定訂定其運價。

(二)交通部臺灣鐵路管理局票價調整機制影響說明：

- 1.臺鐵局身為國營鐵路之一，謹得依上開鐵路法第 26 條第 1 項規定，由交通部擬訂國營鐵路運價率之計算公式，報請行政院送請立法院審定之。且國營鐵路之運價，自得按前項公式計算，由交通部報請行政院核定實施。顯然對於國營鐵路經營環境與自主權均有所行政介入而影響調整費率權責。
- 2.由於高鐵建設法令係依據「促進民間參與公共建設法」相關規定，引進民間充裕資金，彌補交通部預算困難並獲致 BOT 之建設目的，目前台灣之台灣高速鐵路股份有限公司，即為鐵路法第 2 條第 4 項所稱之「民營鐵路」，以商業化模式經營，且費率依鐵路法，由交通部核定即可，顯見其營運能發揮其民營企業之經營彈性。
- 3.由於臺鐵局受鐵路法等相關規範，運價調整困難且落入長期惡性循環，建議主管機關或可適當適時建請修正上開鐵路法明文之規定俾利臺鐵局與臺灣高永續經營。

資料來源：韓新 (2020)，交通行政總複習講義，正志光，臺北市

三、請說明公路法所定義的「計程車客運業」與「計程車客運服務業」之營業內容與獲利商業模式的異同。(25 分)

- 1.《考題難易》★☆☆☆☆容易
- 2.《破題關鍵》本題主要命題知能主要測驗同學對於公路法第 2 條、公路法第 34 條、公路法第 56 條、公路法第 79 條與汽車運輸業管理規則等相關內容，同學可參考相關法條作答即可。

【擬答】

(一)「計程車客運業」與「計程車客運服務業」之規範說明

- 1.「計程車客運服務業」定義：公路法第 2 條對「計程車客運服務業」定義如下：「以計程車經營客運服務而受報酬之事業」。
- 2.「計程車客運業」定義：公路法第 34 條定義如下：對「公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應依下列規定，分類營運：……計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者」。

(二)「計程車客運業」與「計程車客運服務業」之營業內容與獲利商業模式說明

- 1.目前管理實務上，經營計程車客運服務業，應向所在地之公路主管機關申請核准，依交通部公路法第 56 第 1 項規定訂定「計程車客運服務業申請核准經營辦法」，另外如擬以合作社組織經營計程車客運服務業者，應依公路法第 56 第 2 規定，依據交通部會同內政部訂定「計程車運輸合作社設置管理辦法」申請籌設與經營之。實務上，台灣目前有許

公職王歷屆試題 (109 地方特考)

多計程車運輸合作社領有相關執照並經營計程車。

2. 另外實務上，如欲申請經營計程車客運業者，應依公路法與汽車運輸業管理規則等相關規定向公路主管機關申請經營計程車服務業。此外，計程車駕駛人個人若為優良駕駛（領有小型車職業駕駛執照年齡 30 以上，65 以下者，；連續持有有效營業小客車駕駛人執業登記證 6 以上者）可申請經營計程車客運業。目前有許多個人計程車或是計程車客運業經營國內之計程車業務。
3. 目前，對於未依公路法申請核准而經營汽車運輸業、計程車客運服務業之行為，民眾得敘明事實檢具證據資料，向公路主管機關檢舉。公路主管機關並應提充獎金獎勵檢舉人。主管機關並定訂有「檢舉未申請核准經營汽車運輸業及計程車客運服務業案件獎勵辦法」辦理檢舉及獎勵無照經營「計程車客運業」或「計程車客運服務業」等業者。
4. 不論「計程車客運業」或「計程車客運服務業」，均應依據公路法相關條文之授權規定向主管機關申請經營相關計程車業務。

資料來源：韓新（2020），*交通行政總複習講義*，正志光，臺北市

四、面對高齡化社會的來臨，中央、地方交通主管機關暨社會各界有那些具體的作為可以改善道路交通安全？試從人、車、路的角度申論之。（25 分）

1. 《考題難易》★☆☆☆☆容易
2. 《破題關鍵》本題並非傳統交通行政命題範圍，較偏重運輸學或交通政策課程之內容，因無明顯之命題知能與法條可以供同學參考，惟同學可以參考劉老師運輸學與交通政策課程內對於近年高齡化運輸議題進行作答即可。

【擬答】

- (一)「高齡社會」定義：據聯合國定義當 65 歲以上人口占總人口比率達 7% 即可稱為「高齡化社會」；達 14% 為「高齡社會」；達 20% 則為「超高齡社會」。根據內政部統計臺灣地區於民國 82 年高齡人口已超過台灣地區總人口比率 7%，已符合「高齡化社會」門檻值，隨著近年少子化等衝擊，臺灣地區在民國 107 年跨越「高齡社會」門檻值，並預計於民國 115 年跨越國「超高齡社會」門檻值。
- (二)面對高齡化社會的來臨各級交通主管機關應有具體的作為以改善道路交通安全
 1. 人的面向：主管機關可推動交通安全新運動-「停、看、轉、揮、動」重視高齡化用路人與行人之路權：如臺北市政府曾於民國 100 年以「民國 100，安全 100」推動交通安全新運動-以「停、看、轉、揮、動」之用路觀念，宣導過馬路應「停—停在路口不強行、看一看號誌小綠人、轉—轉左轉右等車停、揮—揮手微笑表謝意、動—動身起步安心行」，藉由簡單五字訣讓行人於過馬路時加以遵守，進而建立安全用路行為。
 2. 車的面向：主管機關可引導大眾運輸業者(包含市區公車與公路汽車業者等)建置無障礙運具與場站協助高齡化乘客使用大眾運具：如臺北市所推動補助業者採購低底盤公車以突破高齡者因生理功能下降，在上(下)車的行為上較有困難或是輪椅使用者，對於搭公車的畏懼等現有障礙，因此如低地板公車等運具，即可提供輪椅上下車，另外諸如台鐵所推動之月台齊平化，降低鐵路列車車廂與火車站乘車月臺間空隙，消弭高齡者的使用障礙與困難。
 3. 路的面向：主管機關應繼續推動智慧交通安全計畫：目前交通部已著手推動智慧交通安全計畫，其中計畫內容即包含有智慧路口安全計畫，此外，臺北市政府亦針對近年常發生年長者交通事故較之行政區周邊道路規劃「年長者安全通行示範區」，整頓人行道及強化交通管制設施，並整平道路鋪面提醒駕駛人禮讓行人，並持續於市區內號誌化路口設置有聲號誌協助年長者安全通過道路，提升交通安全。