

111 年公務人員普通考試試題

類科：交通行政
科目：交通行政概要

韓新老師

一、桃園國際機場今(111)年3月發生承包商之下包商員工破壞電纜因而造成航廈停電事故，根據「民用航空保安管理辦法」第3條，航空站之航空保安管理機關為何？該機關應依據那一個上位計畫擬訂航空站保安計畫，並報請那一個機關核定後實施？該保安計畫應包括那些事項？(25分)

《考題難易》★：很簡單。
《破題關鍵》本題命題知能主要係測驗同學對於民用航空法第47-1條國家民用航空保安等事同學可以參考「103年民航人員特考運輸學之國際民航組織正積極推動民航安全管理系統(SMS)及國家安全計畫(SSP)，交通部中程施政計畫(102至105年度)在提升民航服務水準的項目中也積極推動國家民用航空安全計畫，請說明安全管理系統及國家安全計畫的內涵……」作答即可。
《使用法條》or《使用學說》民用航空法第47-1條、第47-5條、民用航空保安管理辦法第3條。

【擬答】

- (一)航空站航空保安管理機關：民用航空法第47-1條第1項：「交通部為辦理國家民用航空保安事項，應擬訂國家民用航空保安計畫，報請行政院核定後實施。」第2項：「航空警察局為各航空站之航空保安管理機關，應擬訂各航空站保安計畫，報請民航局核定後實施。」第3項：「於航空站內作業之各公民營機構，應遵守航空站保安計畫之各項規定」。爰依上開民用航空法第47-1條之規定，內政部警政署航空警察局為我國各航空站之航空保安管理機關，尚無疑義。
- (二)航空站航空保安計畫辦理依據與核定程序等謹說明如下：管機關依上開民用航空法第47-5條訂有民用航空保安管理辦法。揆諸該辦法第3條第1項：「內政部警政署航空警察局為各航空站之航空保安管理機關，應依國家民用航空保安計畫，擬訂各航空站保安計畫，於報請民航局核定後實施。變更時，亦同」。爰實務上內政部警政署航空警察局依上開行政院核定之國家民用航空保安計畫，擬訂各航空站保安計畫，於報請交通部民用航空局核定後實施。
- (三)航空站保安計畫內容：航空站保安計畫應包括下列事項：一、法規依據及行政事項。二、作業單位及任務。三、航空站保安會之組成、職掌及其有關事項。四、航空保安事項之通告。五、航空站設施概況。六、航空保安措施及應遵行事項。七、非法干擾行為之處理。八、航空保安訓練。九、督導及考核。十、其他有關事項。(民用航空保安管理辦法第3條第2項參見)

資料來源：韓新(2021)，交通行政例行課程講義書，未出版，臺北市。

二、交通事件損害賠償標準於「鐵路法」、「公路法」與「民用航空法」中就適用旅客部分之相關規定有何不同？請加以說明比較。(25分)

《考題難易》★★：簡單。
《破題關鍵》本題命題知能主要係測驗同學對於(一)公路法第64條、(二)鐵路法第62條、(三)民用航空法民用航空法第89條等三條之主要規定，同學可以參考上開條文主要內容進行比較與作答之。
《使用法條》or《使用學說》公路法第64條、鐵路法第46條與第62條、民用航空法民用航空法第89條、第91條與第93條

【擬答】

	「鐵路法」	「公路法」	「民用航空法」
運輸工具失事	鐵路機構因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物	汽車或電車運輸業遇有行車事故，致人、客傷害、	航空器失事致人死傷，或毀損他人財物時，不論故

	毀損喪失時，負損害賠償責任(鐵路法第 62 條第 1 項)	死亡或財、物損毀、喪失時，應負損害賠償責任。(公路法第 64 條第 1 項)	意或過失，航空器所有人應負損害賠償責任。(民用航空法第 89 條)
不可抗力所生之失事	前項鐵路行車及其他事故之發生，如能證明非由於鐵路機構之過失者，對於人之死亡或傷害，仍應酌給卹金或醫藥補助費。但事故之發生係出於受害人之故意或過失行為者，不在此限(鐵路法第 62 條第 2 項)	但經證明其事故發生係因不可抗力或因託運人或受貨人之過失所致者，不負損害賠償責任(公路法第 64 條第 2 項)	(航空器失事係)因不可抗力所生之損害，亦應負責。(民用航空法第 89 條)
責任主義適用	「過失責任主義」	「過失責任主義」	上開民用航空法第 89 條所稱不論故意或過失航空器所有人應負損害賠償責任，屬「無過失責任主義」。
乘客因運送行為遲到而致損害者	鐵路機構應將旅客準時送達；未能準時送達者，應負遲延之賠償責任(鐵路法第 46 條第 2 項)	無類似規定	乘客因航空器運送人之運送遲到而致損害者，航空器運送人應負賠償之責(民用航空法第 91 條第 2 項前段)
運送行為遲到係因不可抗力	前項遲延送達係因不可抗力所致者，其賠償以旅客因遲延而增加支出之必要費用為限(鐵路法第 46 條第 3 項)	無類似規定	但航空器運送人能證明其遲到係因不可抗力之事由所致者，除另有交易習慣者外，以乘客因遲到而增加支出之必要費用為限(民用航空法第 91 條第 2 項後段)

資料來源：韓新（2021），交通行政例行課程講義書，未出版，臺北市。

三、依「鐵路法」規定，國營鐵路之主要業務與附屬事業有那些？該法第 61 條中排除高速鐵路適用之條款內容與排除之可能原因為何？（25 分）

《考題難易》★：很簡單

《破題關鍵》本題命題知能主要係測驗同學對於鐵路法第 21 條與第 61 條為核心內，第一子題同學可以參考 107 年地方四等特考前段之「依『鐵路法』之規定，何謂鐵路機構？國營鐵路機構可以辦理那些附屬事業？」作答即可。至於請同學寫出(猜測或是推敲)鐵路法第 61 條「高速鐵路以外鐵路沿線兩側之公私有建築物，由鐵路機構商請當地直轄市、縣政府勘定鐵路行車視距及電車線供電線路之需要後限制之....」排除高鐵可能原因，則請同學盡量作答即可。

《使用法條》or《使用學說》鐵路法第 21 條、鐵路法第 61 條、獎勵民間參與交通建設毗鄰地區禁限建辦法與鐵路兩側禁建限建辦法。

《命中特區》

【擬答】

(一)國營鐵路主要業務與附屬事業

1. 主要業務：國營鐵路主要核心事業，即以鐵路客貨運輸為主要業務
2. 附屬事業：鐵路法對國營鐵路經營附屬事業規定，略以：國營鐵路.....得辦理下列附屬事業：1. 鐵路運輸之碼頭及輪渡運輸。2. 鐵路運輸之汽車接轉運輸。3. 鐵路運輸必需之接送報關及倉儲。4. 鐵路運輸與建築所需工具、器材之修理及製造。5. 培養、繁榮鐵路

運輸及傳承鐵路文化所必需之其他事業（如餐飲、旅館、觀光旅遊、鐵道文化創意、零售、百貨、不動產開發及管理業務）。鐵路法第 21 條參見）

(二)鐵路法第 61 條排除高速鐵路適用之條款內容與可能原因說明如次：

1. 背景說明：交通部為推動獎勵民間參與交通建設條例相關交通建設之 BOT 所需，前於民國 84 年即定有獎勵民間參與交通建設毗鄰地區禁限建辦法具體推動相關 BOT 案件在案，民國 86 年交通部推動高鐵路建設項目 BOT 案，於民國 86 年 9 月 25 日先由臺灣高鐵路聯盟得標。並於次年民國 87 年 5 月臺灣高鐵路股份有限公司(臺灣高鐵路)成立後，交通部於同年 7 月 23 日與臺灣高鐵路簽約「臺灣南北高鐵路興建營運合約」(Build- Operate- Transfer, BO)及「臺灣南北高鐵路車站區開發合約」，使「台灣高鐵路」成為近幾年來我國交通建設中 BOT 案之代表作。
2. 民國 86 年禁限建之相關規定：依據獎勵民間參與交通建設毗鄰地區禁限建辦法(以下簡稱禁限建辦法)第 11 條至第 13 條規定。例如，鐵路兩側之建築物，由主管機關商請當地縣(市)政府勘定鐵路行車視距及電車線供電線路之需要後限制之。為顧及結構及行車安全，高鐵路兩側之限建範圍依下列規定，並自高鐵路路基或結構物邊緣為起算基點：如平原段之限建範圍，水平淨距離十五公尺(含)範圍及高鐵路通風管道、出氣口周圍之必要範圍內之任何建築開發行為。(禁限建辦法第 12 條參見)鐵路禁建與限建範圍均應並由主管機關報請交通部會同內政部核定。(禁限建辦法第 13 條參見)
3. 民國 103 年鐵路法大幅翻修規定：鐵路法於 103 年 6 月 18 日經立法院三讀通過大幅修正之，其中，修正鐵路法第 61 條第 1 項規定：「高鐵路以外鐵路沿線兩側之公私有建築物，由鐵路機構商請當地直轄市、縣(市)政府勘定鐵路行車視距及電車線供電線路之需要後限制之。原有建築物妨礙行車視線者，得商請主管建築機關依法限期修改或拆除。」第 2 項：「鐵路沿線兩側樹木及高莖種植物，妨礙鐵路行車安全或供電線路者，鐵路機構得通知所有人或占有人後，砍伐或修剪之。但情形急迫時，得先行砍伐或修剪後，再行通知。」第 3 項：「前二項之修改、拆除、砍伐或修剪，應擇其損害最少之處所或方法為之，並予相當之補償。」上開規定係僅針對傳統鐵路之規範，並時同於鐵路法增訂第 61 條之 1 條、第 61 條之 2 條、第 61 條之 3 條、第 61 條之 4 條與第 61 條之 5 條，將所有可能限制人民財產權之鐵路兩側禁建、限建範圍之劃設等規定，均應依新修正之鐵路法第 61-1 條~第 61-5 條執行之，並以鐵路法第 61-5 條為其相關授權規定：「前四條所定禁建、限建範圍之劃定、公開展覽、公告、變更、廢止，禁建範圍之禁止行為、拆除補償、限建範圍之管制行為、管制規範、申請、審查、管理及處分等相關事項之辦法，由交通部徵詢地方政府後會同內政部定之。」授權交通部會同內政部就鐵路兩側禁建、限建範圍內管制事項訂定相關辦法。爰主管機關基於確保鐵路興建及行車安全，依據前揭鐵路法第 61-5 條之授權規定，於 105 年間訂定鐵路兩側禁建限建辦法，並同時將上開獎勵民間參與交通建設毗鄰地區禁限建辦法，刪除鐵路章節，並將鐵路禁限建等相關規定，回歸至鐵路法及鐵路兩側禁建限建辦法。此外，因 105 年間鐵路兩側禁建限建辦法發布施行前已依獎勵民間參與交通建設公告實施之禁限建範圍，如重新辦理鐵路兩側禁建、限建範圍公告，控恐怕會引起相當爭議，爰交通部並於鐵路兩側禁建限建辦法訂定時，即規範有第 21 條相關規定，即：「本辦法發布施行前已依獎勵民間參與交通建設毗鄰地區禁限辦法公告實施之限建範圍，於依本辦法辦理變更或廢止前，繼續有效」。避免聲發生其他不必要之爭議之。

資料來源：韓新(2021)，交通行政例課程講義書，未出版，臺北市。

四、「大眾運輸事業補貼辦法」對於大眾運輸業採取何種補貼為主？補貼對象及補貼優先順序為何？(25分)

《考題難易》★：很簡單

《破題關鍵》本題是歷屆試題中常見的一題。命題知能主要係測驗同學對於發展大眾運輸條例第2條與第10條與大眾運輸事業補貼辦法等規定，同學可參考109年地方三等特考之「政府為提升大眾運輸服務水準，建立完善之大眾運輸系統，促進大眾運輸永續發展，制定「發展大眾運輸條例」，其中針對大眾運輸事業資本設備投資及營運虧損，得予以補貼。請問其補貼的大眾運輸事業對象、優先順序與辦理機關為何？」作答之。

《使用法條》or《使用學說》發展大眾運輸條例第2條與第10條、大眾運輸事業補貼辦法第2條與第4條

【擬答】參酌航業法對相關航業說明如下：

- (一)大眾運輸業補貼原則：依據發展大眾運輸條例第10條第1項：「主管機關對大眾運輸事業資本設備投資及營運虧損，得予以補貼；其補貼之對象，限於偏遠、離島、往來東部地區或特殊服務性之路（航）線業者」。爰目前對大眾運輸業補貼原則即為資本設備投資補貼及營運虧損補貼兩者。
- (二)大眾運輸事業補貼對象：依大眾運輸事業補貼辦法第2條第1項：「主管機關對下列大眾運輸事業之資本設備投資及營運虧損，得予以補貼」：第1至5款：「1市區汽車客運業以經營離島或特殊服務性路線為營業者。2公路汽車客運業以經營偏遠、離島或特殊服務性之路線為營業者。3鐵路運輸業以經營特殊服務性路線為營業者。4、船舶運送業、載客小船經營業，以運輸旅客於臺灣與離島間，或離島之間為營業者。5民用航空運輸業以運輸旅客於臺灣與離島偏遠地區間，或離島之間為營業者」。
- (三)大眾運輸事業補貼優先順序：目前中央主管機關對第二條之大眾運輸事業補貼優先順序如下：1.市區汽車客運業、公路汽車客運業、船舶運送業、載客小船經營業及民用航空運輸業。2.公營鐵路運輸業。3.民營鐵路運輸業。(三)中央主管機關應視年度預算按前項優先順序分配補貼金額，於列為第一優先之業者獲全額補貼後，再為次一優先順位業者補貼，依此類推。(大眾運輸事業補貼辦法第4條參見)

資料來源：韓新（2022），交通行政總複習講義，未出版，臺北市。

高普考 交通行政 交通技術 航運行政

眾多巨星齊聚 志光 | 保成 | 學儒

交通行政 前三新星	交通技術 前三新星	航運行政 全國雙狀元
<p> 高考狀元 黃○翔 普考狀元 葉○嘉 高考榜眼 蔡○庭 高考探花 莊○毅 普考探花 蔡○庭 </p>	<p> 高考狀元 林○嫻 普考狀元 林○全 高考榜眼 王○儒 普考榜眼 熊○慈 高考探花 熊○萱 普考探花 陳○ </p>	<p> 高考狀元 劉○琦 普考狀元 劉○琦 </p> 

錄取率連四年過半 印證本系列輔考佳績

普考交通行政	高考交通技術
110年錄取率 74% 108年錄取率 64% 109年錄取率 52% 107年錄取率 79%	110年錄取率 62% 108年錄取率 51% 109年錄取率 75% 107年錄取率 54%
因版面有限，完整榜單請上公職王查詢	



想上榜嗎?其實你只需要做到這件事

加入志光.保成.學儒

學費省很大	課程最完整	上榜賺獎金	學習最便利
全年課程不間斷，一次繳清學費輔導至考取。 <small>(每年僅需繳交換證教材費)</small>	完整課程循環，基礎班→正規班→專題課程→總複習等，全部擁有。	報名考取班第一年考取同職等考試，頒發獎學金。	輔導期間可依自己時間選擇面授或視訊學習，提高學習效率。
師資最多元	加選最超值	榜單最實在	公約有保障
重點科目安排多元師資，雙循環教學，可旁聽加強弱科，強化上榜實力。	輔導期間加選其它科目增加考試機會，另享專案優惠。	年年榜單見證，錄取人數最多，錄取率最高，奪榜實例全國第一。	考取班簽訂公約，保障您的權利與義務至考取為止。