

## 111 年公務人員高等考試三級考試試題

類科：交通行政

科目：交通行政

韓新老師

一、依停車場法第 4 條規定之內容，地方主管機關為籌措停車場興建、營運資金及獎助民營路外公共停車場，以提升其經營服務水準，得由那些財源籌措專款設置停車場作業基金？又各縣市政府近年來申請「前瞻計畫」建設補助建置停車相關設施，其屬於該計畫的那一建設主軸與內容？以及對應前述停車場法第 4 條的何款內容？（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停車場法第 4 條，同學可以參考 97 年高考「地方政府設置「停車場作業基金」的法源為何？基金的來源有那些？其用途為何？」作答即可。

《使用法條》or《使用學說》車場法第 4 條、第 47-5 條、前瞻基礎建設計畫與前瞻基礎建設特別條例第 4 條。

【擬答】

(一)停車場作業基金財源：停車場法第 4 條第 1 項：「地方主管機關為籌措停車場興建、營運資金及獎助民營路外公共停車場，以提升其經營服務水準，得由左列各款籌措專款，依有關規定設置停車場作業基金」。基金主要來源：依停車場法第 4 條第 1 項各款，停車場作業基金主要來源有下列：I. 地方政府之一般財源。2. 上級政府補助。3. 汽車燃料使用費部分收入。4. 交通違規停車罰鍰收入。5. 路邊及公有路外公共停車場之停車費收入。6. 違規停車之移置費及保管費收入。7. 民間機構繳交之權利金及租金收入。8. 依建築法第一百零二條之一規定，建築物附設停車空間繳納代金收入。9. 公有停車場經營附屬事業收入。10. 基金之孳息收入。II. 其他收入。

(二)「前瞻計畫」建設補助建置停車相關設施之建設主軸與內容

1. 建設計畫法源：前瞻基礎建設特別條例第 4 條：「本條例所定前瞻基礎建設之項目如下：一、軌道建設。……五、城鄉建設。……」爰本題之城鄉建設項目即屬上開前瞻基礎建設特別條例第 4 條第 5 款之城鄉建設。
2. 前瞻基礎建設-城鄉建設：除中央政府主導大型計畫外，同時支持各地方政府提出切合地方需求的建設主題，透過切合真實需求的建設項目讓人民有感，8 年(106-114 年)內推動涵蓋交通等面向等建設。
3. 城鄉建設推動主軸(涉交通部分)：A 改善停車問題(106 年 113 年)主管機關：交通部。B. 提升道路品質 B.1 提升道路品質計畫(公路系統)(106 年-114 年) 主管機關：交通部。B.2 提升道路品質計畫(內政部主管市區道路部分)(106 年-114 年) 主管機關：內政部。
4. 城鄉建設計畫內容：A.改善停車問題子計畫內容：優先補助公共運輸場站停車轉乘、觀光遊憩旅次吸引量大地區、人車密集商業活絡區域等停車位不足，具示範效果之路外公共收費停車場，並納入智慧化停車管理。執行完成後，可增加約 4 萬個停車位。
5. 城鄉建設計畫之改善停車問題子計畫執行撥款：可對應於上開停車場法第 4 條第二款之上級政府補助。可充作各縣市政府設置之停車場作業基金歲入並據以執行相關改善停車問題子計畫之各項投資。

資料來源：1. 國發會-前瞻基礎建設計畫網頁 <https://www.ndc.gov.tw/>。2. 韓新 (2022)，交通行政總複習講義，未出版，臺北市。

二、近期東南水泥舊廠水泥高塔拆除工安事故，造成高塔倒塌壓倒台電電塔，影響高鐵、臺鐵營運，以及 111 年 5 月臺鐵司機勞動節集體休假停駛等事件，造成軌道運輸營運中斷，依「鐵路法」之相關規定，雙鐵應如何處置？因應相關類似事件，交通部及軌道運輸業者應如何進行風險管理？（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東南水泥工安事故肇致高鐵與台鐵中斷營運之時事題，請同學就鐵路法可茲改進之方向，同學可以參考交通部於民國 111 年初新修正之「鐵路行車規則」安全管理章內容，再加上考試前一個月(11 1. 6. 22)總統公告修正鐵路法第 56-6 條等相關內容進行作答即可。

《使用法條》or《使用學說》鐵路法第 56-3 條、第 56-6 條、鐵路行車規則第 3 條、第 6 條、第 60 條、第 62 條、第 63 條、第 65 條、第 66 條。

【擬答】

(一)依「鐵路法」軌道運輸營運中斷之相關規定業者處置

1. 鐵路法相關規定：鐵路法第 56-3 條第 1 項：「鐵路機構應確保鐵路行車之安全」。鐵路法第 56-5 條第 1 項：「鐵路機構對於鐵路運輸中發生之事故及異常事件，應蒐集資料及調查研究發生原因，採取適當之預防及改進措施，備供交通部鐵道局查驗」。第 2 項：「鐵路機構應根據前一年度之事故及異常事件檢討結果，於每年第一季結束前，向交通部鐵道局提出當年度安全管理報告；其報告內容應包括下列事項：一、鐵路機構營運之安全理念及目標。二、安全管理之組織架構及實施方式。三、為確保及提升營運安全所採取或擬採取之措施。四、事故與異常事件之檢討及預防措施。五、其他與營運安全有關之重要事項」。
2. 鐵路行車規則相關規定：鐵路行車規則第 62 條：「本法所稱異常事件，指列車或車輛運輸中遇有下列情事，未造成前二條所定行車事故者：……九、路線障礙：指土木結構物或軌道設備發生損壞、變形或功能異常致影響列車正常運轉之情事。十、電力設備故障：指變電站設備、電車線設備、電力遙控設備及其他附屬裝置等發生故障、損壞或功能異常致影響列車正常運轉之情事。……十二、外物入侵：指人員或外物侵入鐵路路權範圍、破壞鐵路設備、擱置障礙物或其他行為，致影響列車或車輛正常運轉之情事……」。第 63 條第 1 項：「……鐵路機構有一般行車事故、前條第一款、第四款或第十三款至第十六款所定異常事件發生者，應依前項規定報告交通部；前條第二款、第三款或第五款至第十二款之異常事件，經交通部公告並通知鐵路機構者，亦同」。第 65 條：「鐵路機構有重大行車事故、一般行車事故或異常事件發生者，應按月填具行車事故事件月報表，於次月十五日前提報交通部」。第 66 條第 1 項：「本法所稱嚴重遲延，指列車時刻表所訂列車於任一站之出發或到達時刻，較表訂時刻延誤達一小時以上之情事；其於高速鐵路，指延誤達三十分鐘以上」。第 2 項：「前項嚴重遲延，除本規則已規定通報者外，鐵路機構應依下列規定通報交通部：一、即刻以電話、簡訊或行動通訊軟體通報。二、每隔四小時或依交通部指示將處理經過及復原情形以電話、簡訊或行動通訊軟體通報，至恢復正常運轉止」。
3. 業者作為：爰鐵路機構依法應依上開鐵路法等相關規定，遇有一般行車事故或異常事件發生者應按月填具行車事故事件月報表，並於次月十五日前提報交通部。此外，如衍生嚴重遲延等情事者，除已通報外，鐵路機構均應即刻以電話、簡訊或行動通訊軟體通報交通部、並每隔四小時將處理經過及復原情形以電話、簡訊或行動通訊軟體通報至恢復正常運轉止。

(二)因應類似事件交通部及軌道運輸業者風險管理作為

1. 交通部與交通部鐵道局：鐵路法第 56-6 條第 1 項：「交通部鐵道局應就鐵路運輸中發生之事故及異常事件進行檢討」。第 2 項：「非屬運輸事故調查法所認定重大運輸事故之行車事故及異常事件，交通部鐵道局認有必要者，得就其事實及原因進行調查」。第 3 項：「交通部鐵道局對前二項檢討或調查結果，如認有應改進事項者，應命鐵路機構限期改善，並列管追蹤；其違失事項涉及違反本法規定者，依法裁處；其違反鐵路機構內部規定者，得命鐵路機構對其內部相關人員究責、懲處或其他必要處置」。第 4 項：「鐵路機構及其從業人員應配合交通部鐵道局檢討或調查需要，提出說明、相關紀錄、設施、設備、資料或物品，不得規避、妨礙或拒絕」。第 5 項：「交通部鐵道局應建置鐵路安全報告系統提供鐵路從業人員提報，其建置不以處分或追究責任為目的，且對報告者身分及資料來源保密，以避免重大事故發生」。爰交通部與交通部鐵道局應依上開鐵路法第 56-6 條相關規定辦理之。

- 鐵路機構應依據鐵路法提出年度安全管理報告：鐵路機構應依據鐵路法除應對運轉中發生之事故及異常事件調查發生原因外，並應根據前一年度所有事故於每年第一季提出當年度安全管理報告確保營運安全。
- 鐵路機構應建立安全管理系統 (Safety Management System, SMS) 落實風險管理：鐵路行車規則第 3 條第 1 項：「鐵路機構應依其系統之規模及特性，設置安全管理組織，依交通部公告時程實施安全管理系統.....」。第 4 條：「前條第一項所定安全管理組織，應包括下列組織：1. 安全委員會：為鐵路機構內審議、協調及決策安全管理有關業務之組織。2. 安全管理單位：為鐵路機構內擬訂、規劃、推動及考核安全管理有關業務之組織」。第 6 條第 1 項：「第三條第一項所定安全管理系統，應具有下列功能：1. 辨識安全危害因子。2. 確保維持可接受安全水準之必要改正措施已實施。3. 評估安全績效指標並持續改進以降低安全風險。4. 以持續增進整體安全績效為目標」。爰鐵路機構應依其軌道運輸系統之規模及特性，設置安全管理組織並實施安全管理系統，始能推動與落實風險管理(Risk Management)工作。

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
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	高考狀元 林○嫻 普考狀元 范○全 高考榜眼 王○慈 普考榜眼 熊○慈 普考探花 熊○萱 普考探花 陳○	高考狀元 劉○琦 普考狀元 劉○琦 

**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 <b>74%</b>   108年錄取率 <b>64%</b> 109年錄取率 <b>52%</b>   107年錄取率 <b>79%</b>	110年錄取率 <b>62%</b>   108年錄取率 <b>51%</b> 109年錄取率 <b>75%</b>   107年錄取率 <b>54%</b>

因版面有限，完整榜單請上公職王查詢

三、何謂「自由貿易港區」？自由貿易港區設置管理條例中「自由港區」與「自由港區事業」之定義各為何？該條例之主管機關為何？為統籌自由港區之營運管理，並提供自由港區內所需之各項服務，上述主管機關應選定適當之機關，報請行政院核定為自由港區管理機關，若以海運港口為例，該管理機關為何？其管理那些自由貿易港區？(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自由貿易港區設置管理條例的熟悉程度以及國內「六海一空」FTZ 現況，同學可以參考 98 年高考之「何謂『自由貿易港區』，進駐自由貿易港區的事業範圍內容如何？可享有的權利內容如何？目前台灣地區設置情形，試說明之。」作答即可。

《使用法條》or《使用學說》自由貿易港區設置管理條例第 3 條、第 4 條與第 5 條。

【擬答】

(一)「自由貿易港區」定義：依據自由貿易港區設置管理條例第 3 條明文：「本條例用詞定義如下」：第 1 款：「指經行政院核定於國際航空站、國際港口管制區域內；或毗鄰地區劃設管制範圍；或與國際航空站、國際港口管制區域間，能運用科技設施進行周延之貨況追蹤系統，並經行政院核定設置管制區域進行國內外商務活動之區域」。

(二)「自由港區」與「自由港區事業」定義：

1. 自由港區事業：指經核准在自由港區內從事貿易、倉儲、物流、貨櫃(物)之集散、轉口、

轉運、承攬運送、報關服務、組裝、重整、包裝、修理、裝配、加工、製造、檢驗、測試、展覽或技術服務之事業(自由貿易港區設置管理條例第3條第2款參見)。

2. 自由港區事業以外之事業：指金融、裝卸、餐飲、旅館、商業會議、交通轉運及其他前款以外經核准在自由港區營運之事業(自由貿易港區設置管理條例第3條第3款參見)。

(三)自由貿易港區設置管理條例主管機關：本條例之主管機關為交通部(自由貿易港區設置管理條例第4條參見)。

(四)自由港區管理機關選定並以海運港口為例說明管理機關與管理之自由貿易港區

1. 自由貿易港區(以下簡稱 FTZ)管理機關：自由貿易港區設置管理條例第5條第1項：「為統籌自由港區之營運管理，並提供自由港區內所需之各項服務，主管機關應選定適當之機關，報請行政院核定為自由港區管理機關」。第2項：「前項主管機關所選定之機關，如非其所屬機關者，應徵詢該被選定機關及其上級機關之同意」。

2. 海港 FTZ 之管理機關與自由貿易港區：交通部航港局與台灣港務股份有限公司成立前，台灣地區設置之自由貿易港區，計有「六海一空」自由港區，其中除桃園國際航空站自由港區外，均屬海港，復因交通部為其主管機關，爰交通部於航港體制改後，成立台灣港務股份有限公司，將相關海港之 FTZ 管理機關則改由台灣港務股份有限公司與各地港務分公司接續成為海港之自由港區管理機關。

資料來源：韓新(2022)，交通行政總複習講義，未出版，臺北市。

四、國家運輸安全委員會在何種環境背景下所設立？其組織層級屬於何者？依據「國家運輸安全調查委員會組織法」第2條內容，該委員會執掌事項為何？如何讓該委員會發揮最大的效能？(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運安會成立背景與執掌，同學可參考108年薦任升官等考試之交通行政之「行政院自民國108年8月1日正式成立「國家運輸安全調查委員會」，請說明其設立目的、組織層級與掌理事項」作答之。至於如何讓運安會發揮最大效能乙節著實見仁見智，蓋該組織效能發揮極致者，應屬國內發生很多重大運輸事故，包括鐵、公路民航與海運者??如此一來對於交通界而言，應該是很悲劇的事情吧!

《使用法條》or《使用學說》運輸事故調查法第3條與第6條、國家運輸安全調查委員會組織法第3條與第2條

【擬答】

(一)國家運輸安全調查委員會成立背景與組織定位說明如下：

1. 國家運輸安全調查委員會原名稱為行政院飛航安全調查委員會(以下簡稱飛安會)，其組織法係於民國108年4月24日總統令修正公布名稱及全文11條，組織法原為飛航安全調查委員會組織法。若將飛航會的歷史更往前推，便是行政院於民國87年成立飛安會。而當年行政院會成立飛安會之重要背景便是1998年中華航空676號班機空難，俗稱華航大園空難，空難發生後在社會輿論等壓力下，導致行政院決定成立一直屬行政院之公正專責調查飛航安全事故的專責機構，取代原本由交通部暨民用航空局進行之飛航安全調查權責。

2. 至於國家運輸安全調查委員會(以下簡稱運安會)之成立背景便是2018年10月21日台鐵一輛編號6432次普悠瑪自強號，由樹林開往台東新站的普悠瑪列車，於新馬車站前彎道時，以時速141公里的速度高速出軌，事故造成8節車廂全部出軌，第3、5、7、8等四節車廂翻覆。事故發生後同樣在社會輿論等壓力下，行政院決定將飛安會改制成為運安會。

3. 依據國家運輸安全調查委員會組織法第1條：「行政院為獨立公正調查航空、鐵道、水路及公路之重大運輸事故，特設國家運輸安全調查委員會(以下簡稱本會)，為相當中央三級獨立機關」爰運安會於行政院定位為中央三級獨立機關。

(二)國家運輸安全調查委員會執掌事項與效能發揮者說明如下：

1. 國家運輸安全調查委員會執掌事項：國家運輸安全調查委員會組織法第2條：「本會掌理下列事項：一、重大運輸事故之通報處理、調查、肇因鑑定及分析、提出調查報告及運輸安全改善建議。二、運輸事故趨勢分析、運輸安全改善建議之追蹤及運輸安全專案研究。

三、運輸事故調查技術之研究發展、能量建立、紀錄器解讀及工程分析。四、運輸事故調查法令之擬訂、修正及廢止。五、國內、外運輸事故調查組織與運輸安全組織之協調及聯繫。六、其他有關重大運輸事故之調查事項」。

2.讓委員會發揮最大的效能? :

- (1)確保組織能公正獨立行使職權：運輸事故調查法第3條：「為公正調查重大運輸事故，改善運輸安全，運安會依法獨立行使調查職權」。又運輸事故調查法第1條：「行政院為獨立公正調查航空、鐵道、水路及公路之重大運輸事故，特設國家運輸安全調查委員會，為相當中央三級獨立機關」，爰依上開運輸事故調查法與組織法，依法宜確保運安委員與組織均能公正調查重大運輸事故並獨立行使調查職權。
- (2)避免運輸事故再次發生為調查目的：運輸事故調查法第5條：「運安會對於重大運輸事故之調查，旨在避免運輸事故之再發生，不以處分或追究責任為目的。運安會獨立行使職權，有關機關本於其職權所為之調查及處理作業，不得妨礙運安會之調查作業。經運安會專案調查小組評估後，得考量調查之公正性、需求性及專業性，於必要時，尋求外國專業運輸安全調查機關（構）協助之。運安會之調查報告，不得作為有罪判決判斷之唯一依據。運安會應建置運輸安全自願報告系統，其建置不以處分或追究責任為目的，且對報告者身分及資料來源應予保密」。爰運安會調查目的應依法以避免運輸事故再次發生為其調查目的，此外該會所發布之調查報告亦依法不得成為檢調與法院起訴與判決之唯一依據前提下，始能避免運輸事故再度發生。

資料來源：韓新（2022），交通行政總複習講義，未出版，臺北市。