

111 年公務人員高等考試三級考試試題

類科：交通行政

科目：交通政策

劉奇老師

一、2050 年淨零轉型為世界潮流所趨，臺灣亦積極響應。試分別自能源、產業、生活、社會四個層面闡述我國運輸部門淨零轉型之可能策略與作法。(25 分)

《考題難易》★(簡單)

《破題關鍵》本題係「2050 年淨零碳排路徑」之最新時事題型，在近期 111 年鐵路特考高員級「運輸學」剛該考出極為類似之題目，一般考生只要特別準備近期考古題，應不難申論作答及爭取高分

【擬答】

(一)前言

臺灣面臨 2050 淨零排放跨世代、跨領域、跨國際之轉型工程，政府將建構科技研發及氣候法制等兩大面向之基礎環境，推動能源、產業、生活、社會等四大轉型策略，逐步實現 2050 淨零排放之永續社會。針對推動 2050 淨零轉型，政府將提出「十二項關鍵戰略」，後續提出個別戰略計畫，以落實「淨零轉型」之長期願景目標。

(二)有關運輸部門在能源、產業、生活、社會四個層面之可能策略與作法

1. 能源層面，建議採「運具碳排管理」及「私人運具使用管理」策略，其具體作法如下：

(1)強化車輛碳排管理

提升車廠新車能源效率標準，並逐步加嚴車輛二氧化碳排放標準，包括小客車、小貨車與機車等，促使導入高能源效率之低碳車輛。

(2)管理私人運具使用

研議都市交通擁擠區與低碳交通區管理措施；持續辦理機車停車收費及汽、機車停車費差別費率；推動汽、機車共享、共乘相關措施，另油價回歸市場機制期以價制量。

2. 產業層面，建議採「運具電動化」策略，其具體作法如下：

(1)提高電動車市占率

2030 年市區公車達成全面電動化目標；2040 年所有新售小客車及機車均為電動車。

(2)創造國內市場需求

推動電動公務車、補助購置電動計程車、於一般民眾購置在地生產製造電動車時給予補助或優惠，以孕育本土化產業優先發展機會。

(3)推動電動車製造在地化

透過示範型補助計畫，引導大客車關鍵零組件在地化發展與生根；提出發展電動車產業誘因，研擬提供智慧電動車輛在地生產及關鍵零組件研發補助，加速國產電動車輛產品開發與生產。

(4)完備電動車使用環境

透過修訂法規與推動方案，促進住宅、商業與公共停車空間廣布充電樁。另使用管理策略(如核發電動車專屬號牌、電動車免徵汽車燃料使用費、設置電動車充電格位等)，友善電動車使用環境。

3. 生活層面，建議採「綠色運輸生活」及「人本綠運輸」策略，其具體作法如下：

(1)減少非必要移動

透過遠距醫療、工作、教學、視訊會議等方式，減少非必要之運輸活動。並規劃大眾運輸發展導向(Transit-Oriented Development, TOD)之都市規劃，讓城市生活機能設施，如文教、醫療、政府服務、運動休閒、公園綠地，均在大眾運輸、自行車或步行可到達範圍。

(2)推廣公共運輸：

管理單位與經營業者都應設法提升公共運輸服務之質與量，以轉變民眾運具使用習慣；另透過多元誘因吸引民眾使用公共運輸，並滿足民眾不同型態的公共運輸需求，因地制

宜強化公共運輸服務便利性。

(3)完備步行環境：

持續積極改善人行步行環境，達到公平、省力、直覺、易懂、彈性、容錯及合宜尺度等七項「通用設計」之指標；另推動公共運輸轉乘場站周邊人行環境之檢視與改善工作。

(4)完備自行車環境：

持續辦理環島自行車路網優化工作，健全自行車友善行駛空間；建構通勤自行車道系統，將自行車融入生活並推廣多元自行車旅遊；增設共享自行車站點，提升自行車騎乘人數，並促進觀光產值。

4.社會層面，建議採「建立社會支持與法制體系」及「推廣共享運具」策略，其具體作法如下：

(1)建立社會與制度支持體系

為使臺灣社會邁向 2050 淨零轉型同時，兼顧公平性、避免相對剝奪感受，不讓相對弱勢的社群獨自面對轉型的辛苦與困境，持續保有多元群體、價值共榮的生命力，必須建立「社會與制度支持體系」，透過機制性的辨識並協調，化潛在轉型風險為機會。

(2)加速運具電動化之法規環境

透過檢討電動車稅賦優惠（含車用關鍵零組件）、車輛耗能與碳排法規加嚴，加以結合碳費徵收，以加速電動車普及。

(3)推廣鼓勵使用共享運具

管理單位與經營業者應研議提高共享運具使用範圍及密度，以提高共享汽機車之普及性及便利性；另研議搭配公共運輸轉乘優惠等誘因，來提高共享汽機車之使用人次。

【資料來源：國家發展委員會，臺灣 2050 淨零排放路徑及策略總說明，2022 年 3 月 30 日】

二、交通政策推動過程中常遭遇「鄰避情結 (Not In My Backyard, NIMBY)」，如：機場、公車調度場站、……之選址興建等，試闡述其影響，並說明化解鄰避情結順利推動政策的可能策略作法。

(25 分)

《考題難易》★★★ (難易適中)

《破題關鍵》本題係「鄰避情結」觀念的實務應用題型，過去國考鮮少出現類似題目，一般考生雖不難申論作答，但要答案架構完整且條理分明恐有一定難度。

【擬答】

(一)「鄰避情結」之意義

「鄰避情結」(Not In My Back Yard, NIMBY)，或稱為「鄰避症候群」，直譯為「不要在我家後院」，係指部分公共設施(如機場、公車調度場站、平面鐵路、機廠或調車場等)之選址興建，雖完工啟用後可產生為大眾共享之外部效益，但連帶地亦會對周遭社區衍生負面的外部成本(包括生活環境空污或噪音、沿線社區的房地價下跌等)，而這些負面衝擊卻要由鄰近居民承受，勢將造成社會生態的不和諧，極易造成鄰近居民消極抗爭抵制，此不僅阻礙了公共建設之推動，且影響社會發展及穩定秩序之現象。

(二)當鄰近居民「鄰避情結」之共同意識愈強，則對該設施興建之抗爭抵制情形將愈嚴重，如主管當局置之不理、一意孤行或對相關問題處置不當，除可能延誤公共設施之完工時程外，並將造成社會對立情形更形嚴重，茲建議政府化解「鄰避情結」順利推動之相關策略及作法如下：

1. 公共建設計畫相關資訊儘量公開透明

政府推動公共建設計畫時，千萬不能閉門造車或搞黑箱作業，應儘量向公眾公開相關資訊，以消除資訊不完全或不對稱對公眾心理產生不服政府決策之負面影響。因此，政府應適時發布計畫相關資訊，做到公開透明之地步，杜絕反對民眾悠悠之口。

2. 建立一套公共設施項目選址評估機制

政府對具「鄰避情結」之公共設施選址，應建立一套一致性原則及審議評估機制，該選址之原則與機制需經過公開程序制定，除廣邀專家學者研議外，亦併同邀請社區居民參與討論，期能做到公平、公正、公開之境界。

3. 先完成計畫環境影響評估及風險控管

解決民眾抗爭危機之最好方法，就是先完成計畫環境影響評估（EIA）程序，並研議其他備選地址方案，以及做好各種風險評估控管機制，以期順利化解民眾之不同歧見，使公共設施之興建得以如期如質完工。

4. 公共政策應提供公眾參與之互動平台

公共設施興建之順利有賴於政府與民眾間之互信程度，故政府應加強宣導教育，並提供公眾參與意見之討論平台，明確在選址過程中公眾參與內容、方式、程度，使政府及公眾能相互妥協，最後努力達成雙贏之局面。

5. 對受影響之社區居民應有合理補償方案

如政府能研議對受影響之社區居民相關合理補償方案(如補貼噪音防制費用或相關補償金等項目)，藉以保障受影響之社區居民權益及補償社區發展之損失，將有助於提高社區居民同意設施興建之意願，並化危機為轉機。

6. 可引進第三方專業機構進行監測管理

為完善政府與社區居民之共同監管制度，建議可引進第三方專業機構對該設施項目之興建與維運過程加強監測管理，如有發生超標或違反政府承諾之情事，可主動要求政府儘速提出解決改善方案，以保障當地居民之權益。

三、何謂「政策利害關係人 (Policy Stakeholders)」？試說明其分類，並以政策利害觀點分析「開放大型重型機車行駛國道」的訴求。(25 分)

《考題難易》★★ (偏易)

《破題關鍵》本題係「政策利害關係人」(Policy Stakeholders)的實務應用題型，過去「交通政策」及「運輸管理」等科目曾多次考過「利害關係人」(Stakeholders)類似題目，一般考生應不難申論作答，但要答案架構完整恐有些許難度。

【擬答】

(一)「政策利害關係人」(Policy Stakeholders)的意義

1. 廣義來說，「利害關係人」理論 (Stakeholder theory) 泛指企業組織管理與商業道德之理論，可分成「內部利害關係人」(internal stakeholders) 及「外部利害關係人」(external stakeholders)。所謂「內部利害關係人」通常指企業股東、員工、高階主管、董事會成員等人，企業應創造利潤及為員工謀福利；另所謂「外部利害關係人」通常指企業的顧客、供應商、政府、社會大眾、生態環境等，企業責任應營造良好經營環境及促進永續產業發展。

2. 另「政策利害關係人」(Policy Stakeholders)則可依與政策執行有無直接或間接關係,再區分成「主要利害關係人」(primary stakeholders)及「次要利害關係人」(secondary stakeholders)。所謂「主要利害關係人」通常指與政策執行有直接相關利害關係者,另所謂「次要利害關係人」通常指與政策執行有間接相關利害關係者。而在政策規劃(Policy Planning)時,常要秉持「公正無偏」原則來制定政策方案,亦即指應通盤慎重地考慮方案對所有主要(直接)或次要(間接)利害關係人之影響情況。

(二)目前大型重型機車已可行駛省道快速公路及都會區快速道路系統,但國道部分,則僅開放國3甲路段,其他國道高速公路雖法規已通過開放550c.c.以上大型重型機車可行駛,但仍卡在地方政府不願公告而迄未開放,茲以政策利害觀點就「開放大型重型機車行駛國道」政策訴求進行利弊分析,本政策之「主要利害關係人」為大型重機騎士,「次要利害關係人」為國道其他汽車駕駛人,茲說明如下:

1. 政策決定開放將對「主要利害關係人」有利

(1) 落實執行國家法令,保障人民權益

自民國96年三讀通過的道路交通管理處罰條例第92條,明訂550CC以上大型重機車得行駛國道高速公路後,至今僅開放國3甲,未開放其他路段,此似凸顯交通部怠於執行國家法令,剝奪大型重機騎士之應有權益。

(2) 爭取大型重機路權,實現交通平權

大型重機騎士群認為既然已完成相關立法,此屬堂堂正正爭取國道路權,以實現真正的交通平權,只要大型重機騎士能規規矩矩遵守交通法規使用道路,政府不該以安全疑慮為由禁止大型重機上國道。

(3) 與多數國家標準一致,可與國際接軌

世界各國對於機車能否行駛於高速公路的規定不一,多以機車排氣量做為標準,據了解多數國家係採開放態度,僅有少數國家完全禁止。我國如能順利開放,將能與多數國家的標準一致,順利與國際接軌。

2. 政策暫不開放將對「次要利害關係人」有利

(1) 逕行開放大型重機行駛國道,將影響行車秩序與安全

如正式開放大型重機行駛國道後,而大型重機騎士卻未能自律按照路權行車(如違規超車、未依標誌標線指示行車、任意變換車道、未保持安全車距、併排行駛、行駛路肩等),將嚴重影響國道其他用路人,甚至衝擊整體行車秩序與交通安全。

(2) 先強化汽機車駕駛人行車禮讓與守法習慣等開放條件

大型重機無車體保護及國內駕駛人行車禮讓環境尚未成熟下,大型重機於國道上將面臨比大、小型車更大之安全威脅,建議政府應持續宣導,加強汽機車駕駛人的行車禮讓與守法習慣,創造適宜推動開放之背景條件。

(3) 持續觀察評估大型重機在試辦路段(國3甲)之駕駛行為

大型重機騎士之「駕駛經驗」似存有明顯差異,建議對剛接觸大型重型機車不久的年輕族群,應再增加道路駕駛經驗與國道安全之課程,並規定須先完成指定課程及通過測驗後始能取得行駛國道之資格,藉以降低駕駛侵略性,減少發生交通事故的機率。

交通行政/交通技術

相信就能做到，你需要的全方位考取規劃

讓志光.保成.學儒來完備

正規班	課程最完整 奠定考取實力	總複習班	考前觀念統整 法條時事最新補充
高分作文班	名師指導 拆解高分答題技巧	成效卓越 讀書會	學員有口皆碑 最具成效的方式
申論作答課	針對法科及學科 個別深入探討	全國線上 模擬考	藉由測驗了解 各科分數及總排名落點
題庫班	教您以最快速度 解出正確答案	能力指標 檢測系統	線上測驗同時診斷 各科目章節強弱

(各班輔導規劃略有不同，部分課程需自費加選，詳情請洽各班服務櫃台)

四、臺灣已進入高齡社會，試自高齡者之生理、心理特性與交通行為，闡述提升高齡者交通安全之可能政策作為。(25分)

《考題難易》★(簡單)
 《破題關鍵》本題係「高齡者交通安全政策」的實務應用題型，過去「交通政策」及「運輸管理」等相關科目均多次考過類似題目，且在近期 111 年鐵路特考高員級「運輸政策」又剛考出極為類似之題目，一般考生只要對考古題有充分準備即可順利作答及爭取高分。

【擬答】

(一)前言

1. 高齡者交通行為特性，除視覺退化外，像是聽覺、處理訊息能力、記憶力、注意力、空間方向感及協調反應能力亦會退化，而視覺、聽覺、資訊處理之認知功能及運動反應能力減弱，或因疾病造成特定功能障礙，都會增加高齡者在道路上駕駛汽、機車變得困難，甚至製造了高風險的交通環境。
2. 隨著高齡者人數逐年成長，65 歲以上高齡者事故死傷人數佔交通事故死傷比例亦隨之增加，我國 107 年 65 歲以上老年人口占全國總人口的比率已超過 14%，而正值步入「高齡社會」之際，更應以「滿足高齡者運輸需求」及「保護高齡者交通安全」為政策規劃之兩大目標。

(二)以「滿足高齡者運輸需求」及「保護高齡者交通安全」兩大政策目標，茲分別從人、車、路及交通環境等四個面向提出建議之政策及執行策略如下：

1. 在人的面向，以「高齡駕駛人駕照管理政策」為例說明如下：
 - (1) 實施對象為領有各級普通汽車及機車駕照之駕駛人(包括 106.07.01 後才屆滿 75 歲者及逾 75 歲實施日期後有特定違規或吊扣駕照者)，得於有效期間屆滿前後 1 個月內向公路監理機關申請換發有效期間 3 年之新照。
 - (2) 審查方式除「體格檢查」合格外，還需通過「認知功能測驗」或檢附「未患中度以上失智症證明」。茲說明如下：
 - a. 體格檢查(須符合規定標準)
 - b. 認知功能測驗：

施以簡易的認知功能測驗，檢測駕駛人對時間及空間的正確認知能力、近程記憶思考之能力、判斷力及手腦並用能力等項測驗，須同時合格才算通過「認知功能測驗」；若未通過認知功能測驗者，應至醫療機構作「失智症」進一步檢查，檢查結果為中度以上失智症者，已不具安全駕駛能力，基於安全考量不予換發駕照。

2. 在車的面向，以「滿足高齡者移動安全政策」為例說明如下：

(1) 引進需求反應式大眾運輸服務 (DRTS)：

係提供需要他人協助外出的高齡者之「客製化的大眾運輸服務」(如撥召公車、復康巴士)，可依照個別需求提供更有彈性的時間及路線服務，以符合高可及性、安全性及舒適性的服務水準。

(2) 進行公車內部空間之通用設計：

公車內部的底盤高度、乘客座椅(含博愛座)及扶持設施之尺寸、材質、高度等，應考慮包含高齡者、身心障礙者等乘客均方便使用，以提供舒適、便利、安全之乘車空間。尤其應考慮高齡者行動力不佳、行動緩慢、無法久站等特性。

(3) 設置公車內站名語音播報系統：

係利用 GPS 系統進行車輛定位，並應用車上單元與公車站位之短距離通訊聯繫技術，進行即將到站之站名語音播報，可提前提醒告知高齡乘客，以減少其乘車之焦慮感。

3. 在路的面向，以「提升高齡者路口交通安全政策」為例說明如下：

(1) 設置行人倒數計時號誌：

由於高齡者行動力不佳、行動緩慢，如能全面於各路口設置行人倒數計時號誌，可增進高齡者通過路口時之安全感，從「剩下秒數」衡量自身生理狀況及對風險感受程度後，作出最適當之判斷。另可考慮設置「聲音輔助式警示號誌」，藉由不同聲響提醒高齡者注意。

(2) 設置偵測式綠燈時間調整號誌：

係藉由路口感應器或偵測器偵測到行人穿越道上仍有行人來不及通過時(尤其是行動緩慢之高齡者)，經透過控制器自動調整號誌時制，決定延長行人通過之綠燈時間，以確保行人穿越道與號誌化路口之安全。

4. 在交通環境的面向，以「高齡者交通安全宣導政策」為例說明如下：

(1) 散播希望種子，擴散道安意識

- a. 培訓「路老師」協助宣講，辦理高齡者交通安全教育推廣。
- b. 至各醫療院所、村、里民活動中心或辦公室宣導。

(2) 因應長者身心變化，建立道安家園

- a. 推動巷道安全人行空間，規劃(綠色)標線型人行道。
- b. 依行人流量及地區特性，路口建置對角線行人穿越道、專用號誌及專用時制。

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 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>	課程最完整 完整課程循環，基礎班→正規班→專題課程→總複習等，全部擁有。	上榜賺獎金 報名考取班第一年考取同職等考試，頒發獎學金。	學習最便利 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 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。	加選最超值 輔導期間加選其它科目增加考試機會，另享專案優惠。	榜單最實在 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。	公約有保障 考取班簽訂公約，保障您的權利與義務至考取為止。