

# 111 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

韓新老師

一、近年國內微型電動二輪車（電動自行車）數量增加，造成交通管理新問題，為強化微型電動二輪車管理，立法院已於 111 年三讀通過道路交通管理處罰條例修正，試述微型電動車、電動輔助自行車以及腳踏自行車有何不同？未修法前，微型電動二輪車於交通管理上遇到何管理困難？修法的內容及其對於交通管理有何助益？（25 分）

1. 《考題難易》★：很簡單。
2. 《破題關鍵》本題命題知能主要係測驗同學對於主管機關近期於民國 111.5.4 修正道路交通管理處罰條例增訂（或修正）第 69-1 條、第 71-1 條、第 71-2 條、第 72 條、第 72-1 條、第 72-2 條、第 73 條、第 77-1 條等有關微型電動二輪車之定義與相關管理規定與法源等，屬於時事型類的試題，同學可以參考相關條文進行作答即可。
3. 《使用法條》or《使用學說》道路交通管理處罰條例第 69-1 條、第 71-1 條、第 71-2 條、第 72 條、第 72-1 條、第 72-2 條、第 73 條、第 77-1 條。

## 【擬答】

(一) 微型電動車、電動輔助自行車以及腳踏自行車說明如下：

名稱	定義
腳踏自行車	屬於傳統以人力腳踏之二輪車輛（即俗稱之自行車）。
電動輔助自行車	經型式審驗合格，以人力為主、電力為輔，最大行駛速率在 25 (Km/ Hour) 以下，且車重在 40Kg 以下之二輪車輛。
微型電動二輪車	經型式審驗合格，以電力為主，最大行駛速率在 25 (Km/ Hour) 以下，且車重不含電池在 40Kg 以下或車重含電池在 60Kg 以下之二輪車輛（即昔日稱之電動自行車）。

(二) 未修法前微型電動二輪車（昔日稱電動自行車）於交通管理之困難：

學者鍾建輝於 107 年「我國電動自行車安全管理改善策略之研究」指出，電動自行車因免牌照、免駕照，隨使用數量增加，目前已衍生包括：交通事故人數逐年遞增、15~17 歲發生事故的人數最多、旅次目的以旅遊等類事故較多及諸如違規、改裝、雙載、未戴安全帽的問題日趨嚴重，爰主管機關擬修法將上開原稱之電動自行車納入整體慢車管理之一環。比較目前對於汽、機車之管理模式，要求車輛納入強制險，車身應懸掛號牌並接受主管機關檢驗合格等，具體施行車輛管理制度。

(三) 修法的內容及其對於交通管理助益

1. 主要修法內容如下：

- (1) 微型電動二輪車應經檢測及型式審驗合格，並登記、領用、懸掛牌照後，始得行駛道路；）微型電動二輪車所有人應依強制汽車責任保險法之規定，投保強制汽車責任保險。未依規定投保者，公路監理機關不予受理登記、換照或發照；已領用牌照之微型電動二輪車未依規定再行訂立保險契約而行駛道路，經主管機關書面通知所有人限期續保，屆期仍未訂立保險契約繼續行駛道路者，註銷其牌照。（道路交通管理處罰條例第 69-1 條參見）
- (2) 微型電動二輪車所有人向公路監理機關辦理車輛過戶、註銷牌照或換發牌照前，應繳清其所有違反本條例第二章、第三章尚未結案之罰鍰。（道路交通管理處罰條例第 69-2 條參見）
- (3) 微型電動二輪車有下列情形之一者，處所有人新臺幣 1,200 元以上 3,600 元以下罰鍰，並禁止其行駛：未依規定領用牌照行駛：使用偽造或變造之牌照：牌照借供他車使用

## 公職王歷屆試題 (111 地方特考)

或使用他車牌照：已領有牌照而未懸掛或不依指定位置懸掛：牌照業經註銷，無牌照仍行駛：牌照遺失不報請該管主管機關補發，經舉發後仍不辦理而行駛：微型電動二輪車未領用有效牌照、懸掛他車牌照或未懸掛牌照於道路停車者，依前二項規定處罰，並當場移置保管（道路交通管理處罰條例第 71-1 條參見）

- (4)本條例中華民國 111 年 4 月 19 日修正施行前，已經檢測及型式審驗合格，並黏貼審驗合格標章之微型電動二輪車，應於本條例 111 年 4 月 19 日修正施行後二年內依規定登記、領用、懸掛牌照。逾期未領用者，依第一項第一款處罰之。（道路交通管理處罰條例第 71-1 條參見）
- (5)微型電動二輪車行駛有下列情形之一者，處所有人新臺幣 150 元以上 300 元以下罰鍰，並責令改正、補換牌照或禁止其行駛：牌照遺失或破損，不報請補發、換發或重新申請；牌照污穢，不洗刷清楚或為他物遮蔽，非行車途中因遇雨、雪道路泥濘所致。（道路交通管理處罰條例第 71-2 條參見）
- (6)未滿 14 歲之人，駕駛微型電動二輪車或個人行動器具者，處新臺幣 600 元以上 1,200 元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛，車輛移置保管。（道路交通管理處罰條例第 72-2 條參見）
- (7)微型電動二輪車或個人行動器具租賃業者，未於租借微型電動二輪車或個人行動器具予駕駛人前，教導駕駛人車輛操作方法及道路行駛規定者，處新臺幣 600 元以上 1,200 元以下罰鍰。（道路交通管理處罰條例第 72-2 條參見）
- (8)微型電動二輪車駕駛人未依規定戴安全帽者，處駕駛人新臺幣 300 元罰鍰。（道路交通管理處罰條例第 73 條參見）

2. 對交通管理助益：道路交通管理處罰條例慢車章增訂第 69-2、71-1、71-2、72-2、77-1 條條文，定自中華民國 111 年 11 月 30 日施行，可以有效將微型電動二輪車納入管理體系，並要求車主投保相關強制險，具體提升道路交通安全。

資料來源：韓新（2022），交通行政總複習講義，志光補習班，臺北市，未出版。

二、依據「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」，試述捷運計畫推動的程序與各階段需包含的重點。此外，捷運計畫需滿足財務評估指標之自償率標準才能獲得中央審核通過，試述何謂自償率以及如何增加捷運計畫自償率？（25 分）

- 1.《考題難易》★：很簡單。
- 2.《破題關鍵》本題命題知能主要係測驗同學對於大眾捷運系統建設程序與各階段重點內容。雖然本題目前段係請同學依據「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」作答捷運建設計畫程序與各階段重點內容。惟建議同學可以參考本法（大眾捷運法）進行作答，較易下筆；另有關自償率（SLR）與增加計畫自償率乙節，請參閱另外一個考試科目運輸經濟學教材講義，可以參閱韓新（2022）第十三章運輸計畫評估，歷屆試題可以參考 99 年高考運輸經濟學之「政府辦理具自償性運輸計畫通常必須同時進行經濟評估與財務評估……請說明何謂自償率（self-liquidation rate, SLR）」作答即可。
- 3.《使用法條》or《使用學說》大眾捷運法第 4 條、第 5 條、第 10 條、第 12 條、第 13 條、第 14 條、第 15 條與大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點第 7 條。

### 【擬答】

(一)捷運計畫推動程序與各階段重點內容。

捷運計畫推動程序	程序	階段重點
初期階段	主管機關	大眾捷運系統主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府；路網跨越不相隸屬之行政區域者，由各有關直轄市、縣（市）政府協議決定地方主管機關，協議不成者，由交通部指定之。（大眾捷運法第 4 條規定參見）
	經費分擔	建設大眾捷運系統所需經費及各級政府分擔比例，應依第十二條第一項規定納入規劃報告書財務計畫中，由中央主管機關報請或核轉行政院核定；前項建設由民間辦理者，除其他法令另有規定外，所

		需資金應自行籌措。（大眾捷運法第 5 條規定參見）
規劃階段	規劃	大眾捷運系統之規劃，由主管機關或民間辦理；辦理大眾捷運系統規劃時，主管機關或民間應召開公聽會，公開徵求意見。（大眾捷運法第 10 條規定參見）
	規劃報告書	大眾捷運系統規劃報告書，應由中央主管機關報請或核轉行政院核定；其內容應包含下列事項：一、規劃目的及規劃目標年。二、運量分析及預測。三、工程標準及技術可行性。四、經濟效益及財務評估。五、路網及場、站規劃。六、興建優先次序。七、財務計畫。八、環境影響說明書或環境影響評估報告書。九、土地取得方式及可行性評估。十、依第十條第二項規定召開公聽會之經過及徵求意見之處理結果。十一、其他有關事項；大眾捷運系統規劃為採用非完全獨立專用路權型態時，前項規劃報告書並應記載非完全獨立專用路權所經鄰近道路之交通衝擊分析及道路交通管制配套計畫；民間自行規劃大眾捷運系統者，第一項規劃報告書應向地方主管機關提出，經層報中央主管機關核轉行政院核定。（大眾捷運法第 12 條規定參見）
建設程序	建設	大眾捷運系統之建設，由中央主管機關辦理。但經中央主管機關報請行政院同意後，得由地方主管機關辦理；中央或地方主管機關為建設大眾捷運系統，得設立工程建設機構，依前條核定之大眾捷運系統路網計畫，負責設計、施工；前項大眾捷運系統之建設，中央或地方主管機關得委任、委託其他機關辦理或甄選民間機構投資建設，並擔任工程建設機構；大眾捷運系統由民間投資建設者，申請人申請投資捷運建設計畫時，其公司最低實收資本額不得低於新臺幣十億元，並應為總工程經費百分之十以上。取得最優申請人資格者，應於六個月內完成最低實收資本額為總工程經費百分之二十五以上之股份有限公司設立登記；民間機構在籌辦、興建及營運時期，其自有資金之最低比率，均應維持在百分之二十五以上；中央主管機關為整合各捷運系統建設之經驗，應蒐集各該路網之建設合約、土地取得、拆遷補償、管線遷移及涉外民事仲裁事件等有關資料，主動提供各該工程建設機構參考使用。（大眾捷運法第 13 條規定參見）
	相關文書規定	地方主管機關建設之大眾捷運系統，應由地方主管機關備具下列文書，報請中央主管機關核定後辦理：一、經核定之規劃報告書。二、初步工程設計圖說。三、財源籌措計畫書。四、工程實施計畫書。五、大眾捷運系統營運機構之設立計畫及營運計畫書。六、營運損益估計表；中央主管機關建設之大眾捷運系統，應備具前項各款文書，報請行政院核定後辦理。（大眾捷運法第 14 條規定參見）
	開工(竣工)期限	大眾捷運系統建設，其開工及竣工期限，應由中央工程建設機構或地方主管機關擬訂，報請中央主管機關核定；其不能依限開工或竣工時，應敘明理由，報請中央主管機關核准展期；路網全部或一部工程完竣，應報請中央主管機關履勘；非經核准，不得營運。（大眾捷運法第 15 條規定參見）

## (二)自償率定義

## 1. 定義：

依據促參法施行細則第 32 條第 1 項，自償率（Self-Liquidation Ratio, SLR）係指：「營運評估年期內各年現金淨流入現值總額，占公共建設計畫工程興建評估年期內所有工程建設經費各年現金流出現值總額之比值」，可代表該計畫興建成本可由營運期間內所有淨營運收入回收的部分。

## 2. 項目說明：

## 公職王歷屆試題 (111 地方特考)

- (1)營運評估年期指公共建設計畫之財務計畫中，可產生營運收入及附屬事業收入之設算年期；
- (2)營運評估期間之淨現金流入 = 公共建設計畫營運收入 + 附屬事業收入 + 資產設備分收入 - 不含折舊與利息之建設成本與營運費用 - 不含折舊與利息附屬事業成本與費用 - 資產設備增置與更新之支出（而工程建設經費為建設期間內之一切相關成本，包括設計作業成本、土地及建物取得成本、工程成本等）。

### (三)自償率增加捷運計畫自償率方法

由於自償率代表計畫興建成本可由營運期間內所有淨營運收入回收的部分；對於增加捷運計畫自償率方法，應將系統旅行時間節省效益、行車成本節省效益、肇事成本節省效益、環境污染減少效益、土地增值效益等均納入計算項目中；另外運輸本業、附屬事業、大眾捷運法第七條規定之土地開發，及其他可挹注本計畫之租稅增額（TIF）、增額容積等外部效益均可以視情勢當放入之。

資料來源：

1. 韓新 (2022)，運輸經濟學總複習講義，志光補習班，臺北市，未出版。
2. 韓新 (2022)，交通行政總複習講義，志光補習班，臺北市，未出版。



三、近三年 Covid-19 疫情衝擊下，大眾運輸運量大幅下跌，捷運、市區客運各路線虧損嚴重，針對捷運、公車的虧損，政府該如何因應？依據「發展大眾運輸條例」，其補貼對象及補貼項目為何？是否適用疫情衝擊下之大眾運輸虧損補助？(25 分)

1. 《考題難易》★：很簡單。
2. 《破題關鍵》這題疫情時事題，第一段已經出現於 109 年高考三級交行政類科「運輸經濟學」考試科目中，同學可以參考 109 年高考三級交行政類科「運輸經濟學」考試科目第一題之「試研析新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情對我國公共運輸之影響，並研擬主管機關及營運業者之因應對策」或韓新 (2022) 運輸經濟學教材講義，作答即可；至於第二段同學可以參考 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？」進行作答即可。
3. 《使用法條》or《使用學說》發展大眾運輸條例第 10 條、大眾運輸事業補貼辦法第 2 條、嚴重特殊傳染性肺炎防治及紓困振興特別條例第 9 條、交通部對受嚴重特殊傳染性肺炎影響發生營運困難產業事業紓困振興辦法。

【擬答】

(一)政府因應新型冠狀病毒肺炎（以下簡稱 COVID-19）疫情措施：為因應傳染病防制法所公布之第四類法定傳染病-嚴重特殊傳染性肺炎，在全球所引發之大流行與民眾恐慌，我國已於本（109）年初即依法成立中央流行疫情指揮中心（以下簡稱指揮中心）一級開設，並由行政院指定衛生福利部陳部長依法擔任總指揮官，並指揮全國疫情防制與應變等工作。從實施社交距離到封鎖受影響地區等避免傳染病之傳統隔離政策實施，COVID-19 不僅直接對旅客及貨物的流動性和連通性均有所影響，連帶地影響運輸服務連續性以及整個運輸部門，進而對都市（地區），貨運物流及相關行業、市場與供應鏈等經濟活動均持續產生影響。其中此類危機最明顯反應在公共運輸業可以感受；隨著城市（地區）和國家邊界陸續地關閉，物料短缺導致對商品（服務）與生產等經濟影響均將更加明顯，此類負面衝擊需求正在影響所有運輸模式。

(二)因應 COVID-19 主管機關及營運業者之對策：因應疫情對經濟的衝擊，109 年 3 月初立法院已通過 600 億的嚴重特殊傳染性肺炎防治及紓困振興特別預算，預算上限為新臺幣 8,400 億元，行政院更於 4 月 2 日召開臨時院會追加紓困預算，避免疫情造成過大的經濟衝擊，此外，因疫情持續發展，110 年 5 月立法院三讀修正「嚴重特殊傳染性肺炎防治及紓困振興特別條例」（以下簡稱特別條例），並於民國 110 年 5 月 31 日總統修正公布第 11、19 條條文；施行期間自 109 年 1 月 15 起至 111 年 6 月 30 日止，施行期間屆滿，得經立法院同意延長，物以為因應。相關對策說明如下：

1. 補貼法源：

特別條例第 9 條第 1 項：「受嚴重特殊傳染性肺炎影響而發生營運困難之產業、事業、醫療（事）機構及相關從業人員，得由目的事業主管機關予以紓困、補貼、振興措施及對其員工提供必要之協助」。第 2 項：「醫療機構因配合中央流行疫情指揮中心防疫需要而停診者，政府應予適當補償」。第 3 項：「前二項之產業、事業、醫療（事）機構之認定、紓困、補貼、補償、振興措施之項目、基準、金額及其他相關事項之辦法，由各中央目的事業主管機關擬訂，報行政院核定」。另交通部依特別條例第九條第三項規定訂定「對受嚴重特殊傳染性肺炎影響發生營運困難產業事業紓困振興辦法」辦理受嚴重特殊傳染性肺炎影響之產業、事業及相關從業人員，紓困、補貼、振興措施及對其員工提供必要之協助。

2. 主管機關：

(1)成立專案應變小組：配合法疫情指揮中心一級開設，交通部於 1 月 22 日召開應變會議成立專案應變小組，要求陸海空交通運輸單位全力動員配合落實各項防疫作為，並依疫情發展隨時檢討應變。

(2)落實「嚴重特殊傳染性肺炎因應指引：大眾運輸」：為因應嚴重特殊傳染性肺炎疫情對公共運輸從業人員與旅客之影響，指揮中心業於 109 年 1 月 29 日即定有「嚴重特殊傳染性肺炎因應指引：大眾運輸」提供運輸部門各項防疫措施指引，以降低感染風險，要求各運輸部門應強化從業人員防疫工作。

(3)推動運輸產業紓困方案：

①補貼遊覽車客運業、小客車與小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業之營業車輛，109 年應繳納汽車燃料使用費 50%，以減輕業者之必要營運負擔，避免疫情期間因其營運收入勢必下滑，恐衍生裁員或無薪假等措施，影響員工商計，編列 19.55 億元。

②補貼遊覽車客運業、小客車租賃業之營業車輛，109 年應繳納使用牌照稅 50%，以減輕業者之必要營運負擔，避免疫情期間因其營運收入勢必下滑，恐衍生裁員或無薪假等措施，影響員工商計，編列 5.7 億元。

③辦理小客車租賃業、遊覽車及計程車客運業融資貸款利息補貼，協助業者已辦理之營業車輛融資或其貸款，補貼承貸之融資性租賃業務事業、金融機構辦理利息減免，補貼期限最長 1 年，最高按中華郵政股份有限公司一年期定期儲金機動利率計算，編列 1.77 億元。

④輔導公路運輸業從業人員短期專業職能培訓，訂定「交通部協助受重大疫情影響觀

## 公職王歷屆試題 (111 地方特考)

光相關產業轉型培訓實施要點」，輔導遊覽車客運業、小客車租賃業及計程車客運業之從業人員提升專業職能、學習產業升級與數位轉型新知，藉由該短期專案輔導培訓計畫，使相關產業從業人員為未來景氣復甦所需轉型預作準備，同時透過提供參訓人員津貼補助短期培訓課程，以維持從業人員穩定任職，編列 3 億元。

- ⑤補貼計程車客運業營業車輛油料，對於每輛計程車每月給予定額之油料補貼，以減輕計程車客運業之必要營運負擔，避免疫情期間因其營運收入勢必下滑，難以持續提供民行服務，編列 11.04 億元。
- ⑥補助陸路運輸業購置防疫用品，對於公路客運業、市區客運業、遊覽車客運業、計程車客運業及高鐵補貼購置防疫用品所需經費，補助內容包含額溫槍及耳溫槍、消毒液及漂白水、口罩、手套、酒精等，編列 3.47 億元。
- ⑦補貼航空業（民用航空運輸業及普通航空業）及機場業者（機場內之商業服務設施業者、地勤業、空廚業）之降落費、土地租金、房屋及機庫使用費、權利金，並緩收航空機場設施使用費及對民用航空運輸業維持正常營運資金之融通貸款利息予以補貼等，計約 42.85 億元。
- ⑧補貼民用航空運輸業及地勤業者防疫所需用品經費，含航空器機組員、旅客及駐站第一線工作人員量測體溫額（耳）溫槍（套）、口罩、手套及航空器消毒費用等。以及對運輸業配合嚴重特殊傳染病肺炎中央流行疫情指揮中心指示，集中載送返臺檢疫對象之交通運輸所生費用予以補貼，計約 5.78 億元。
- ⑨補貼小三通及兩岸客運航線業者停航期間固定成本、國內海運客貨運業者維持營運所需經費，及補貼國際郵輪場站內之商業服務設施業者（免稅商店、郵輪商業廣告、郵輪旅客服務業務）之租金，計約 3.01 億元。
- ⑩補貼針對船舶運送業、貨櫃集散站經營業、港口棧埠作業業者防疫所需用品經費，含額溫槍（僅限船舶運送業）、口罩、酒精以及船舶消毒等，計約 1.92 億元。

### 3. 陸運業者部分：

- (1)高鐵車站、捷運場站（以臺北捷運為例）旅客常使用設施每 4 小時清潔消毒 1 次，臺鐵車站（如臺北車站）旅客常接觸設施增加消毒頻率至每日 6 次，其他二等以上車站亦加強清潔消毒，另客運轉運站依據旅客量加強清潔（例如市府轉運站常接觸設施每小時消毒 1 次，服務台每日消毒 2 次）。另外高鐵公司因應疫情升高風險，於清明假期疏運期間一律實施全車對號座、臺鐵則自即日起至 4 月 30 日於臺北站等 18 站實施減少民眾群聚加強管理措施，並停止租借舉辦各項活動。
- (2)汽車客運業：交通部公路總局已要求所轄長途客運業者，應於每日發車前、後，及間隔 8 小時各消毒 1 次；遊覽車、計程車、市區公車（以臺北市為例）於營業時亦比照辦理。另長途客運已實施旅客乘車前量測體溫；至市區客運從地方政府規定，客運轉運站依據旅客量加強清潔。另外各單位則加強宣導，旅客有體溫過高情形應避免搭乘大眾運輸，有呼吸道症狀請全程配戴口罩並注意咳嗽禮節；另各大眾運輸場站之防疫作為、量測體溫等工作，請各單位落實執行，讓民眾安心放心搭車。

### 4. 海運業者部分：海運候船室每日進行至少 1 次以上之清潔消毒，國內客運船舶及港埠每日消毒 1 次，另國際貨輪部分，如有中港澳地區船員，不得下船。

### 5. 空運業者部分：配合我國海空客運邊境管制，各機場每日對公共區域、附屬設施進行至少 3 次以上之清潔與消毒，另對於來自疫區航機及疑似病例通過之相關動線場所，加強清潔與消毒。此外，各航空公司配合疾管署提供「入（出）境航空器疑似傳染病旅客（含機組員）之處理作業建議原則」進行消毒；除對飛航國際航線各航班應執行航機一般消毒外，自高風險地區抵臺班機之航機均執行檢疫消毒。

### (三) 運輸業政府補貼項目與對象：依據「發展大眾運輸條例」補貼對象及補貼項目說明如下：

- 1. 補貼項目：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」。目前依法對於大眾運輸系統補貼之項目即為大眾運輸事業資本設備投資及營運虧損，得予以補貼。
- 2. 補貼對象：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

## 公職王歷屆試題 (111 地方特考)

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」。爰依據上開大眾運輸事業補貼辦法第 2 條第 1 項各款，所稱受補貼之業者，包括：一、市區汽車客運業以經營離島或特殊服務性路線為營業者。二、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。三、鐵路運輸業以經營特殊服務性路線為營業者。四、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。五、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，並保留前項偏遠、離島或特殊服務性路（航）線之認定，須由主管機關報經中央主管機關核定相關規定。

(四)受疫情衝擊之大眾運輸虧損補助適用說明：爰本題所述之捷運、市區客運業等業者之虧損，均可依上開特別條例第 9 條第 1 項明文，受嚴重特殊傳染性肺炎影響而發生營運困難之產業、事業……及相關從業人員，得由目的事業主管機關予以紓困、補貼、振興措施及對其員工提供必要之協助。由目的事業主管機關-交通部依據前揭特別條例第九條第三項規定訂定「交通部對受嚴重特殊傳染性肺炎影響發生營運困難產業事業紓困振興辦法」辦理受嚴重特殊傳染性肺炎影響之產業、事業及相關從業人員辦理相關大眾運輸業之紓困與受疫情衝擊下之虧損補貼等相關措施。

資料來源：

1. 交通部（民國 109 年 3 月 25 日），立法院第 10 屆第 1 會期社會福利及衛生環境委員會第 7 次全體委員會議，面對疫情發展，政府補助平台業者及交通運輸業者時，應確保接觸民眾頻繁的外送員及交通運輸業從業員工健康安全專題報告
2. 韓新（2022），運輸經濟學總複習講義，志光補習班，臺北市，未出版。
3. 韓新（2022），交通行政總複習講義，志光補習班，臺北市，未出版。

### 快速考取關鍵

## 交通之星 唯一指定 志光 × 保成 × 學儒

### 雙料金榜



一年考取 余○杰

111 高考交通行政 狀元  
111 普考交通行政 第四名

補習班對我最大的幫助，即是申論題批改服務，讓我在不熟悉的科目中，快速了解考題方向和自己還有哪裡不足的地方，讓我在考試中獲取高分！

### 半年考取



優異考取 許○婕

111 普考交通技術

感謝父母和補習班給我所有需要的資源，備考期間最常和櫃檯姊姊進行交流，很謝謝她每次都幫我處理書籍和講義等瑣碎的事情，傳訊問事情也很快回覆！

四、道路交通安全已成為國家安全不可忽視的議題，請說明我國面對道路交通安全提升，中央與地方分別有何對應組織體系。另，試述我國目前事故防制重點以及可能的改善策略。（25 分）

1. 《考題難易》★：很簡單。
2. 《破題關鍵》本題命題重點為道安體系與院頒方案，第一段同學可以參考 109 年普考之「交通行政概要請說明我國現行之道路安全組織體系與運作機制，並從組織與管理層面詳細說明目前所面臨之問題及可能之改善策略」試題作答之。至於院頒方案內容，同學可以參考 103 年地方

三等之「交通部依行政院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」管考與督導規定，對縣市政府進行年終視導……」試題並依第 11 期~第 13 期院頒方案內容作答即可。

3.《使用法條》or《使用學說》交通部道路交通安全督導委員會設置辦法（99.1.26 已廢止）、第 13 期院頒方案。

【擬答】

(一)我國現行道路安全組織體系：

1. 中央政府：行政組織-交通部道路交通安全督導委員會。依據交通部組織法第 26 條：

「交通部因業務需要，得報請行政院核准，設各種委員會。所需工作人員，應就本法所定員額內調用之」，酌參民國 99.1.26 已廢止之「交通部道路交通安全督導委員會設置辦法」第 1 條：「為加強全國道路交通安全事務之協調、監督、與推動、依照交通部組織法第 26 條規定，設置交通部道路交通安全督導委員會」為交通部道路交通安全督導委員會設置之法律依據。

2. 地方政府推動「道路交通安全督導會報或聯席會報」說明如下：依據已廢止設置辦法第 9 條：「直轄市、縣（市）道路交通安全會報之設置規定，由交通部定之」，如以臺北市政府為例說明如下，依據民國 105.1.29 修正之「臺北市道路交通安全督導會報設置要點」第一點：「臺北市政府為改善交通秩序，促進交通安全，特設臺北市道路交通安全督導會報」，並訂定本要點為其組織成立之法律依據。

(二)事故防制重點：依據行政院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」（以下簡稱院頒方案）我們可以整理出事故防制重點分別包括下列六項重點工作，包括「騎乘機車事故防制」、「酒醉[後]開[騎]車事故防制」、「高齡者事故防制」、「大客車安全」、「行人安全」、「自行車安全」等者。並於第 13 期「院頒方案」（108 年至 111 年）具體明確設定出--短期（4 年期）交通事故死亡目標：111 年降為 2,300 人以下，其主要考量國內機車環境（數量與密度）特殊有別於他國，因此訂為 2030 年死亡人數較 2019 年降 30%；短期 4 年以 30 日死亡人數設訂目標為「脫 10」（每 10 萬人死亡人數應低於 10 人），即於 111 年降至 2,300 人以下。

(三)依第 13 期院頒方案說明各項可能改善策略如下：

1. 利用大數據分析診斷交通癥結，減少事故並降低社會成本。

2. 透過科技執法處理駕駛人違規，減少警力並提升交通安全。

3. 防制疲勞駕駛與酒後駕車等行為態樣，提升道路交通安全。

4. 建設高齡社會未來的安全道路環境，維護用路人交通安全。

資料來源：韓新（2022），交通行政總複習講義，志光補習班，臺北市，未出版。