

112 年公務人員高等考試三級考試試題詳解

類科：交通行政、交通技術

科目：運輸學

劉奇老師

一、請說明運輸事業之組織型態類型，並以交通部臺灣鐵路管理局為例，比較其現行組織型態、進行之公司化組織型態，及民營化組織型態間之差異。(25分)

《考題難易》★(簡單)

《破題關鍵》本題考點在於「各種運輸事業之組織型態及其優缺點比較分析」，係本科「緒論」章節之基本理論題，一般考生只要有充分認真準備，應可順利作答並獲得高分。

【擬答】

(一)前言

- 交通部臺鐵局本質係公營事業機構，但組織體制尚沿襲「行政型組織」，在組織、人事、營運、財務、預算、費率訂定等均受到各種行政法規之層層束縛，營運自主空間有限，導致運作日漸僵化，難以遵循市場機制及發揮企業化經營之機動性，以因應日益劇烈之競爭，加以既存短期債務包袱及累積虧損造成財務沉重負擔，經營益加困難。
- 有鑑於此，臺鐵局將調整組織轉型為國營的「臺灣鐵路股份有限公司」，並預計於 113 年 1 月 1 日正式掛牌成立，期能藉由企業化經營，提高經營效能及競爭力，並促進鐵路事業健全發展，提供安全、可靠、舒適及便利之優質大眾鐵路運輸服務。

(二)運輸事業之組織型態類型

- 行政型組織(如現行的交通部臺灣鐵路管理局等)
 - 係隸屬於政府的一個行政部門。
 - 組織事業人員都屬於公務員，事務之收支預算均須經立法院(或議會)審核通過。
 - 事業的經營乃基於福利政策的立場，故其費率與價格的決定，皆以公益為前提。
- 特別型組織(如基隆市公共汽車附屬於基隆市公車處)
 - 係為一個專營機構，管理程序可以較簡單(如駕駛員無須經國家考試通過等)。
 - 非行政組織的一個部門，但在行政上仍受其節制。
- 公營公司型組織(如公司化後的國營臺灣鐵路股份有限公司、地方營的臺北大眾捷運股份有限公司等)
 - 事業的財產和會計從政府中劃分出來，係為一獨立事業單位。
 - 公司經營不受政府及立法院(或議會)限制，但須接受監督。
 - 人員不視同政府機關公務員，待遇及管理辦法與公務人員不同。
 - 公司資本雖由政府撥給，但其財務狀況應力求自給自足。
 - 不以追求利潤為唯一目的，需顧及社會大眾之利益。
- 公民合營公司型組織(如陽明海運股份有限公司、台灣高速鐵路股份有限公司等)
 - 由政府及民間共同擁有股份，雖官股<50%·惟政府(官股)仍具公司經營控制權。
 - 能保持適度經營效率，並承擔社會責任。
- 民營公司型組織(如長榮海運股份有限公司、高雄捷運股份有限公司等)
 - 由民間經營，民股具公司經營控制權。
 - 以營利為目標，講求企業化經營。

(三)各運輸事業組織型態之優缺點比較分析

特點 組織型態	優點	缺點
行政型組織	<ul style="list-style-type: none"> 較能配合政府政策之推動 較易處理虧損問題 較重視社會責任與社會福利目標 	<ul style="list-style-type: none"> 決策過程緩慢 利潤觀念薄弱 較難網羅有為的管理人才

	<ul style="list-style-type: none"> · 組織穩定性高 	<ul style="list-style-type: none"> · 缺乏自主權，經營僵化 · 完全沒有冒險精神，不能進行研究發展
特別型組織	<ul style="list-style-type: none"> · 如配以適當組織，較能配合事業特性的需要 · 管理程序可以較簡單 · 可以達到部份企業經營的要求 	<ul style="list-style-type: none"> · 仍受行政乃至政治力量相當程度的干擾 · 通常仍不具足夠之自主權 · 追求利潤的動機不夠強烈，營運效率難期達到高水準
公營公司型組織	<ul style="list-style-type: none"> · 較具彈性與自由 · 有政府的支持，社會信賴程度高 · 較能獨立自主經營 · 財務較能自給自足 	<ul style="list-style-type: none"> · 遇有虧損時是否應補貼，經常引起爭議 · 實際運作上仍非完全不受干預，人事任用與調度，原物料採購等常受困擾 · 激勵功能不彰，追求利潤與冒險精神仍缺乏
公民合營公司型組織	<ul style="list-style-type: none"> · 既能保持效率經營，又能使政府控制公司的經營政策 	<ul style="list-style-type: none"> · 民股較難發揮應有的效果與作用 · 公司經營目標不明顯常導致組織結構不當，經營策略不清晰等諸多管理問題
民營公司型組織	<ul style="list-style-type: none"> · 經營富彈性，能充分適應環境變動 · 最能發揮創造力，生產力可提高 · 利潤動機強烈，可採有效管理技術 · 重視成本控制且浪費少 · 講求效率，資源得以適當有效分配 	<ul style="list-style-type: none"> · 忽略社會福利政策 · 如非加以強制規範，通常逃避社會責任 · 員工的保障較不夠，工作壓力大

二、請說明無縫式公共運輸服務 (seamless transportation) 之內涵，並論述目前行政院促進公共運輸使用方案政策所推動之交通月票，在無縫運輸上之可達成程度。(25 分)

《考題難易》★★ (偏易)

《破題關鍵》本題考點在於「無縫運輸之內涵」及「交通通勤月票可達成無縫運輸之程度」，前者係「都市運輸」重要章節之必背理論重點，考生應可輕鬆作答；後者則為熱門時事議題，雖不難申論作答，但如要求論述完整且條理分明，仍有些許難度。

【擬答】

(一)「無縫式公共運輸服務」之內涵

- 所謂「無縫式公共運輸服務」(Seamless Transportation) (簡稱「無縫運輸」) 的概念，係指整合鐵路、公路、捷運等運輸系統之營運方式 (含路線、班表、票證等) 及實體設施 (含導引指標、轉乘設施等)，以提升公共運輸系統之整體效率，並妥善規劃「最後一里」之接駁運具 (含公車、中型公車、九人座車、計程車、公共自行車等)，另輔以先進技術及智慧化服務 (如動態資訊、電話叫車、車輛共乘等)，以期能解決「最後一里」(last mile) 的運輸問題，且達到「端點至端點」(end-to-end) 全程「無隙縫」(seamless) 目標之「及門運輸服務」(door-to-door transportation service)。
- 完整之「無縫運輸」應達到下列五大維度之目標：
 - (1) 空間銜接無縫：指旅客能在可接受步行距離內搭乘公共運輸工具。
 - (2) 時間銜接無縫：指旅客能在可接受等待時間內搭乘公共運輸工具。
 - (3) 運輸資訊無縫：指旅客能迅速便利地取得所需交通資訊。
 - (4) 運輸服務無縫：指公共運輸服務品質符合旅客預期。
 - (5) 運輸財務無縫：指具有穩定財源推動得以永續經營，如建立大眾運輸發展基金、進行優待票乘客差額補貼。本項無縫為其他無縫方式推動之基礎後盾。

(二)目前行政院促進公共運輸使用方案政策所推動之交通月票可在無縫運輸上達成之程度

1. 行政院自今(112)年7月起推出「TPASS 通勤月票」政策，是交通部推動的生活圈或單一縣市公共運輸通勤月票措施，其針對北中南三大生活圈推出專屬方案，價格可因地制宜，給予通勤族便利又低廉的公共運輸服務。以「基北北桃」生活圈 1200 元通勤月票為例，其適用公共運輸系統包括北捷、機捷、輕軌、臺鐵(含縱貫線、宜蘭線、深澳線、平溪線各站)、市區公車、公路客運(含國道客運)及公共自行車(除桃園市前 60 分鐘免費外，其餘地區均前 30 分鐘免費)。
2. 有學者仍對「TPASS 通勤月票」其究竟是一項「社會福利」政策，僅為了一味討好民眾而降低交通通勤費用負擔；抑或是一項「公共運輸」政策，主要目標係為移轉私人運具使用，兩者間似乎有其模糊空間。惟不可否認的是，「TPASS 通勤月票」的立意良善，雖仍欠缺其他配套措施(如路線整合、時刻表整合、縮短接駁運具班距、即時轉乘資料提供等)，但對提高公共運輸使用率仍有所助益，至少可達到「無縫運輸」的兩個維度目標，茲說明如下：

(1) 初期可達成「運輸財務無縫」目標

眾所皆知，這次行政院推出 TPASS 公共通勤月票的實施前三年已確定有穩定財源，亦即由中央編列 200 億元補貼預算，看來至少有三年可達成「運輸財務無縫」目標；但後續如中央財政補助無持續穩定之預算來源，反而要由地方政府繼續苦撐，屆時恐將拖垮地方原本就困窘的財政，因此，仍有待持續觀察中央推動政策之決心。

(2) 大致可達成「運輸服務無縫」目標

近年來交通部每年編列公路公共運輸相關計畫預算達數十億元，係用來補助各地方政府改善當地公共運輸系統(含購置新車、整建候車設施、建置轉運站、促成電子票證多卡通等項)，確已有效提升公共運輸服務品質。此時推出 TPASS 公共通勤月票，將可再吸引更多民眾來體驗已明顯改善的公共運輸系統；惟近期 TPASS 正式實施後，似仍發生搭乘部分運具需走專屬通道及電子票證扣款穩定性等問題，建議應儘速改善。

志光×保成×學儒 做你的學習靠山



快速考取班

掌握考取節奏
安心學習無負擔

公職輔考第一品牌 只給你最好的

學費省很大

全年課程不間斷，一次繳清學費輔導至考取

課程最完整

完整課程循環，基礎班→正規班→專題課→總複習..等

上榜賺獎金

報名考取班第一年考取同職等考試，頒發獎金

加選最超值

輔導期間加選其它科目增加考試機會，加選另享專案優惠

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



雙料金榜

高考公職社會工作師
普考社會行政

楊○安 考取班 一年考取

因為考試科目大多為第一次接觸，所以希望透過補習班的課程減少自己盲目鑽研的時間，會選擇考取班是因為可以持續學習與複習，銜接比較沒有空檔。



優異考取

普考教育行政

陳○宇 考取班 一年考取

因為家人過去有使用過志光.保成.學儒系列補習班的課程，效用甚佳，其中考取班亦可以輔導直到考取為止，作為努力的後盾再適合不過。

三、請論述都市行人步行環境及安全提升之四項可行作法。(25 分)

《考題難易》★★(偏易)

《破題關鍵》本題考點在於「都市人行環境安全提升之可行作法」，係與「近期 CNN 報導台灣地區為行人地獄」不無關係，有上過老師總複習課程或考前講座同學應會馬上聯想到以行政院 112.05.25 通過之「行人優先交通安全行動綱領」內容(分成工程、教育、監理及執法 4 大面向，共 19 項行動方案)來作答，其實就算考生自行採用 3E(或 4E)改善策略來論述，只要其答案架構完整且條理分明仍可獲不錯分數。

【擬答】

(一)前言

行政院為宣示政府貫徹執行改善行人交通政策的決心，業於 112.05.25 通過「行人優先交通安全行動綱領」(分成工程、教育、監理及執法 4 大面向，共 19 項行動方案)，後續將由交通部強化現行監理制度、內政部警政署督導各地方政府警察局持續落實執法，並藉由考核督導各地方政府，積極全力落實執行行人優先交通安全政策，另教育部將持續從學校教育向下扎根，落實交安教育，運用分齡分眾的適性教育，讓「尊重行人、停讓行人」的觀念逐步養成，以期朝向「行人事故零死亡」的願景邁進，讓臺灣的街道成為安全、可靠、方便的行人空間。

(二)茲就「行人優先交通安全行動綱領」內容提出「都市行人步行環境及安全提升」之四項可行作法，分別說明如下：

1. 「工程面向」之可行作法

目標為「完善安全的行人通行環境」(由交通部及內政部主辦)，包括 9 個行動方案分述如下：

- (1)改善路口行人安全設施：如行人專用時相(或早開)、行穿線退縮、庇護島。
- (2)改善人行道：如人行道障礙物排除、推動標線型人行道、騎樓整平等。
- (3)改善校園周邊暨行車安全道路：整體人行及無障礙環境建置改善，如推動降速至時速 30 公里、校園周邊及易肇事路口改善。
- (4)行人及高齡友善示範區：推動巷弄降速至時速 30 公里、設置安全設施(如減速設施等)。
- (5)減少路側障礙物：移除改善路側桿柱(含電線桿、路燈等)。
- (6)提升非號誌化路口安全：增設停讓標誌(線)，供駕駛於路口停車確認橫向無來車或行人再開車之行車秩序建立。
- (7)建構完善人行道設計法規：包括檢視「道路交通標誌標線號誌設置規則」、「公路路線設計規範」、「市區道路及附屬工程設計規範」等規定。
- (8)落實行人環境項目考評：市區及公路系統考評加重人行環境評比權重。
- (9)建立「道路交通安全檢核」機制：全面滾動盤點及針對肇事原因分析與進行後續改善道路交通工程。

2. 「教育面向」之可行作法

目標為「分齡分眾推廣停讓文化」(交通部及教育部主辦)，包括 3 個行動方案分述如下：

- (1)道安教育：從學校教育做起，將「行人優先、停讓文化」列為課程重點主軸，推廣「以人為本」的交通安全觀念。
- (2)村里來開講：擴展至社會教育，強化「路老師」深入社區村里、路口及事故熱點向高齡者宣講。
- (3)停讓你我他：透過中央及地方縣市政府分進合擊，推廣停讓文化。

3. 「監理面向」之可行作法

目標為「要求駕駛人遵守規定」(交通部主辦)，包括 5 個方案分述如下：

- (1)違規矯正及講習換照：取得駕照 1 年內違規記點達一定點數者須參加道安講習、研議

公職王歷屆試題 (112 高考三級)

罰鍰大戶及違規紀錄嚴重者恢復定期換照。

(2)機車駕訓加倍推進：提供機車考照補助每人 1,300 元，共 4 萬個名額。

(3)機車道路安駕再提升：取得駕照後至駕訓班參加「道路安駕訓練」者，補助 1,200 元，共 2,000 個名額。

(4)違規清理及霸王車牌照追繳：不停讓行人先行者加強記點、違規計點累積期間將由 6 個月延長為 1 年、跨機關合作加速執行違規清理、辦理各項異動（如新領牌照、換照）時須結清違規、加強收繳註銷牌照（霸王車）。

(5)路口停讓安全有保障：要求公路及市區客運業者路口指差確認、申請補助須提出客運路口停讓安全教育訓練計畫、路口停讓行人指標納入評鑑。


4. 「執法面向」之可行作法

目標為「遏止交通違規及降低肇事風險」（內政部主辦），包括 2 個方案分述如下：

(1)加強重點項目執法：包括路口不停讓行人、非號誌化路口未停車再開、人行道違規停車、取締道路障礙。


(2)路口科技執法：以路口不停讓行人、闖紅燈、占用機車停等區、不依標誌或標線行駛、機車未依規定兩段式左轉等為取締重點。

【資料來源：行政院全球資訊網>政策與計畫>重要政策，「行人優先交通安全行動綱領」，112.06.02】



高普交通之星

只在 **志光** × **保成** × **學儒**



狀元 111 高考交通行政 余○杰	狀元 111 高考交通技術 鄭○蓉	狀元 111 普考交通行政 潘○文
榜眼 111 普考交通技術 郭○致	探花 111 高考交通行政 潘○文	探花 111 普考交通技術 鄭○蓉
高考交通技術 第四名 簡○耘 普考交通行政 第四名 余○杰 普考交通行政 第五名 鄧○文 高考交通行政 第六名 王○琳	高考交通技術 第六名 吳○益 高考交通技術 第七名 郭○致 高考交通行政 第八名 陳○志 普考交通行政 第八名 莊○萱	高考交通行政 第九名 楊○芝 高考交通技術 第九名 傅○萱 高考交通行政 第十名 鄧○文 <small>keep for you</small>

錄取率連五年過半 印證本系列輔考佳績

👑 普考交通行政				
111年錄取率 64%	110年錄取率 74%	109年錄取率 52%	108年錄取率 64%	107年錄取率 79%
👑 高考交通技術				
111年錄取率 58%	110年錄取率 62%	109年錄取率 75%	108年錄取率 51%	107年錄取率 54%

因版面有限，完整榜單請上公職王查詢

四、請論述現行汽車運輸業管理規則中經營偏遠路線的客運業者可提供貨運服務之規定，可產生之效益及面臨之困難。(25分)

《考題難易》★★(偏易)

《破題關鍵》本題考點在於「偏鄉地區客運業者採客貨共載服務方式之優缺點」，一般考生對於「汽車運輸業管理規則」相關修法規定應不陌生，故考生只要具備基本觀念即可申論作答，但如要求其答案之架構完整且條理分明，則有些許難度。

【擬答】

(一)現行「汽車運輸業管理規則」中經營偏遠路線的客運業者可提供貨運服務之規定

- 1.臺灣偏鄉地區路途遙遠，因應當前偏遠地區之公共運輸資源匱乏，汽車客、貨運輸業者經營意願低，為強化公共運輸服務並善用民間資源，交通部前於110.11.24修正發布「汽車運輸業管理規則」，增訂第44條之5規定：「經營第44條之2所定市區汽車客運之偏遠路線者，得以其行駛班車提供貨運服務；其營業範圍、收費基準、得載貨之空間及應遵守事項，依公路主管機關按實際需要規劃公告辦理。」
- 2.另由於交通部前於109.11.27先修正發布「汽車運輸業管理規則」，增訂第44條之2規定：「市區汽車客運之偏遠路線，公路主管機關得視實際需要規劃特殊服務方式、收費基準及應遵守事項，公告徵求市區汽車客運業或計程車客運業經營；經公告無業者有意願時，公路主管機關得輔導當地社會團體或個人成立市區汽車客運業經營。」。因此，本次再增訂第44條之5規定，除透過實質開放偏鄉客貨兼營回應偏鄉需求外，亦期望促使偏鄉地區既有白牌車或個體戶於兼具客貨雙重商機下，增加其轉型投入之意願並增加地方政府推動助力。

(二)「開放經營偏遠路線的客運業者可提供貨運服務」政策可產生之效益及面臨之困難

- 1.本政策可產生之效益
 - (1)可有效利用政府為改善偏鄉地區民眾公共運輸系統已投入之資源，同時兼顧當地貨物運送需求(如農產品運輸銷售等)。
 - (2)可促使當地原有白牌車(或個體戶)在客貨雙重商機之誘因下，增加其轉型投入偏遠路線公共運輸經營之意願。
 - (3)可有效照顧偏鄉地區居民的日常生活需求(包括協助農產品運銷、協助長者之藥物代領、協助居民之物資代運、食材代領及日常採買等諸多運送需求種類)。
 - (4)可有效改善偏鄉地區公共運輸系統之運具空載率及閒置營運情形，達到提高公共運輸系統成本效能之目標。
 - (5)先建立客貨媒合派遣原則並透過客貨共載服務示範計畫之試辦後，經一定時間滾動式檢討後，再擴大服務範圍正式實施後將可達應有綜效。
- 2.本政策可能面臨之困難
 - (1)公路客運特性與公路貨運特性不盡相同(如旅次起訖點、尖峰時段、運輸費率、主動上下車與被動裝卸車、服務路網等)。
 - (2)偏鄉地區的需求族群(如部落長者等)如何有效引導運用偏鄉共享運輸與客貨共載服務之疑慮。
 - (3)如需先建立偏鄉客貨共享服務系統之數位化平台(如輔助預約訂單、客貨訂單媒合派車等)，對於偏鄉地區長者可能較不熟悉使用。
 - (4)貨物運輸之收費機制訂定如何兼顧收費流程流暢及公平性，以及客貨共載機制在偏鄉運輸中是否能成為損益平衡之角色。
 - (5)地方政府如何建立偏鄉地區客貨共載服務之相關監督管理考核標準等機制。