

## 114 年公務人員普通考試試題

等 別：

類 科：交通行政

科 目：交通政策及行政概要

劉奇老師解題

一、請說明何謂「行人專用時相」。並請詳細說明設置行人專用時相時應考慮之條件。(25 分)

《考題難易》：★★★ (普通)

《破題關鍵》：本題考點係「行人專用時相之定義及其設置考慮條件」，屬「交通工程與控制」範疇，雖一般考生只要具有基本觀念仍可作答，惟如非交通運輸本科系考生恐難論述完整，故本試題具一定難度。

《命中特區》：正規班等講義。

### 【擬答】

(一)「行人專用時相」之意義

1. 所謂「行人專用時相」(Pedestrian Scramble 或 Pedestrian Exclusive Phase)係交通號誌的一種設計方式，指在路口的某一特定時段，所有車輛全面禁止通行，僅允許行人從各方向穿越馬路，包括對角線穿越。這種設計能有效降低人車衝突，提升行人安全與通行效率。
2. 有關「行人專用時相」之功能與優勢如下：
  - (1) 行人可在同一時段自由穿越路口，包含斜對角方向。
  - (2) 車輛全面停等，避免轉向車與行人爭道。
  - (3) 提升行人能見度與通行權利。
  - (4) 減少交通事故與傷亡率(研究顯示可降低約 45%~68%)。

(二)設置「行人專用時相」時應考慮之條件

依據交通部與地方政府的設置原則，其應考慮之條件如下：

1. 交通條件
  - (1) 路口行人穿越量高(如尖峰時段每小時超過 300~1000 人)。
  - (2) 車輛轉向流量大(如每小時超過 250 輛)。
  - (3) 行人與車輛衝突頻繁(如學校、醫院、車站周邊)。
2. 設施條件
  - (1) 路口需設有完整的行人穿越道線(含對角線)。
  - (2) 配備行人專用號誌燈箱與車輛管制號誌。
  - (3) 路口寬度不宜過大(如台北市 $\leq 30$ 公尺)。
3. 路口服務水準  
路口服務水準須達 D 級以上(表示交通流量高，需改善通行效率)。
4. 優先設置地點
  - (1) 學校、醫院、遊憩景點、高齡機構周邊。
  - (2) 捷運、公車站等人潮集中區域。

二、在「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」之駕駛人監理政策面向中，提到應「建立完善之駕駛人訓練制度、考驗及資格管理制度」。請詳細說明我國目前在駕駛人監理方面所面臨之問題，並同時提出在該政策面向可採取之具體策略內容。(25 分)

《考題難易》：★★★ (普通)

《破題關鍵》：本題考點係「建立完善之駕駛人訓練制度、考驗及資格管理制度」，屬「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」規範範疇，雖一般考生只要具有基本觀念即可論述作答，但如要求答案應出自「國家道路交通安全綱要計畫」內容則有一定難度。

【擬答】

在「國家道路交通安全綱要計畫(113-116年)」中，針對駕駛人監理制度的強化，是提升交通安全的核心之一。以下是我國目前面臨的主要問題與可採取的具體策略：

(一)在駕駛人監理方面所面臨之問題：「欠缺完整駕駛人訓練、考驗及管理制度」

- 1.經統計近年事故死傷人數逐年上升，分析主要肇因包含未注意車前狀況、未依規定讓車、未保持行車距離及變換車道不當等，其原因多與未能熟悉與他車應遵守之規定及防禦駕駛觀念相關，而現行訓練時較缺乏實際道路駕駛相關情境，為提升訓練前道路駕駛技能及觀念，如何透過強化考前機制來精進考前學習經歷、完善及推廣駕駛訓練制度與道路駕駛學習機制、強化駕訓班管理，以提升道路交通安全成為現行重要課題。
- 2.另各界反應考驗制度過於容易，致駕駛人通過考驗後上路，未具備充足之安全駕駛、防禦駕駛觀念，且現行我國取得普通駕照後至75歲期間，除違規記點外無其他較嚴格的駕照管制作為，有較長空窗期，導致期間駕駛人有不良駕駛行為後未能即時導正，為提升考驗鑑別度及對於實際道路駕駛技能熟悉程度，確保駕駛人瞭解交通法令並促進道路交通安全，即時矯正及教育高風險駕駛人，降低相關常見事故原因發生情形成為重要課題。

(二)在駕駛人監理方面可採取的具體策略：「建立完善之駕駛人訓練、考驗及資格管理制度」

1.「建立完善之駕駛人訓練制度」策略

(1)對應課題：駕駛人於考前實際道路駕駛經驗不足，應有充足實際道路駕駛技能後再考取駕照。

(2)策略摘要：透過強化駕訓課程，逐步提升機車考照參加駕訓比例，並強化汽、機車考前道路訓練內容。

(3)行動計畫：強化駕駛人考照前之道路駕駛訓練計畫

現行機車考前訓練著重於交通安全觀念及場內項目訓練，對於實際道路駕駛較缺乏訓練，現行亦無建立相關訓練課程與制度，爰透過113年至116年試辦機車道路訓練課程，透過試辦逐步檢討、調整訓練內容、時數及收費，建立駕訓班道路訓練課程制度；汽車部分於106年實施實際道路考驗後，訓練課程亦逐步精進、落實，持續參考各界建議，滾動檢討、強化課程時數、內容。

2.「強化駕駛人考驗制度」策略

(1)對應課題：外界反應駕照考驗取得難度不足，爰參考國際經驗及我國違規、事故及考驗數據分析，精進考照制度。

(2)策略摘要：考量駕照考驗目的係使駕駛人於考照後具備充足之實際上路技能與防禦駕駛觀念，爰透過精進筆、路試內容，提升考驗之鑑別度，提高駕駛人取得駕照所具備知識及技能門檻，以達取得駕照實際上路後降低違規與事故效果。

(3)行動計畫：提升考驗筆、路試鑑別度，並研議機車道路考驗計畫

分析現行肇事因素，其多數與防禦駕駛、路權等觀念相關，爰機車部分透過強化筆試題庫，例如以實際危險感知之影片編撰之考試題目，強化機車駕駛人對於實際道路之防禦駕駛、路權觀念，以及停讓行人等重要交通安全觀念之技能，並透過試辦機車道路訓練後，分析納入機車道路駕駛考驗之可行性；汽車部分已實施實際道路駕駛考驗，爰透過強化考驗項目、路線及內容，強化駕駛人實際上路後之防禦駕駛及交通安全觀念認知。

3.「加強高風險違規駕駛人管理」策略

(1)對應課題：欠缺高風險違規駕駛人管理制度。

(2)策略摘要：透過講習及換照方式，確保高風險違規駕駛人瞭解交通法令觀念，進而降低其違規及肇事率。

(3)行動計畫：高風險違規駕駛人管理制度計畫

現行職業駕照每6年定期換發(每3年審驗)，60歲以上之職業駕照每年定期換發。75歲以上普通駕照每3年定期換發，癲癇患者其駕照每2年定期換發。另參考鄰近的日本及韓國定期換照規定，規劃對於因違反道路交通管理處罰條例具高違規、高風險

## 公職王歷屆試題 (114 普考)

駕駛人予以較嚴格之駕駛執照管理，規範核發短期駕駛執照、換照前駕駛行為審查、結清違規罰鍰等較嚴謹之駕駛執照管理作為，期經由加強此類高違規、高風險駕駛人管理，警惕、約束駕駛人違規駕駛行為，以減少因違規行為導致交通事故發生，維護道路交通安全。

【資料來源：交通部，國家道路交通安全綱要計畫 (113 至 116 年) (核定本)，113 年 2 月】

三、近年來地方政府於高速公路沿線常提出增設交流道之要求。請詳細說明在高速公路增設交流道時應從那些面向進行評估。(25 分)

《考題難易》：★★★★ (普通)

《破題關鍵》：本題考點係「在高速公路增設交流道之評估面向」，屬「運輸工程」規範範疇，雖一般考生只要具有基本觀念即可申論作答，但如要求答案應出自「高速公路增設及改善交流道設置原則」內容則有一定難度。

《命中特區》：無

### 【擬答】

#### (一)前言

基於地方政府因應運輸需求及地方未來發展，於高速公路沿線不斷有增設交流道之要求，為因應各地申請增設交流道之需求，並避免因交流道設置不當，不但無法達到應有之效益，反而減低高速公路服務水準，特訂定增設及改善交流道之設置原則，爰交通部核定「高速公路增設及改善交流道設置原則」。

(二)依據交通部甫於 113 年 4 月核定修正「高速公路增設及改善交流道設置原則」，增設或改善交流道之條件依其特性可分為先決條件及充分條件，地方政府為申請單位，應先行評估是否符合先決條件並辦理可行性評估後，送高速公路局辦理審議作業。茲就各評估面向分述如下：

##### 1. 現況背景分析面向

如工址調查、水文氣象、地形地質等，申請單位亦應對研究範圍之社經發展狀況、相關重大建設等資料進行蒐集與研析。

##### 2. 運輸需求預測分析面向

包含現況交通量調查分析（含主要道路及路口）、運輸需求模式說明、交通分區及路網構建、運輸需求特性分析等。交通量調查應包含平日及假日之尖峰時段，申請單位應自行至現場調查，而以交通部高速公路局之 VD 偵測資料作為參考。國道主線調查範圍應至少包含上下游各兩處交流道，而連絡道調查範圍應包含至上下游各兩處路口。

##### 3. 各方案交通服務水準面向

應針對增設交流道各方案進行國道主線、地區道路、計畫交流道、鄰近交流道之交通量及服務水準分析；主線交織區段、匝道匯入及匯出點之服務水準檢核，以及使用計畫交流道之中長程旅次比例。

##### 4. 建設之必要性面向

綜觀近年來各交流道申請案件，多於審議委員會或於環差審查中要求補充交流道建設之必要性及急迫性說明，並加強其政策論述，包括以下項目：

(1)建設之政策性：申請單位應說明增設交流道計畫效能，對國家運輸政策或地方政府發展計畫之影響程度。

(2)建設之必要性：國道服務對象應以中長程旅次為主，不得僅因地方道路容量不足或線形不佳而增設交流道，提供地區旅次通行。申請單位應針對計畫範圍內之交通課題進行分析，並確認鄰近交流道及連絡道路已採取交通管理策略或其他因應作為，確定無其他替代方案後，研提增設交流道方案。

(3)建設之急迫性：申請單位應說明建設之急迫性，此為增設交流道計畫與其他重大計畫之關聯/銜接狀況，於建設期程考量時有無條件之限制，應包含有無該計畫之情境分析。

5. 工程可行性面向

包含各交流道方案之道路工程、結構工程、排水工程、大地工程、水土保持計畫、施工方法與交通維持之可行性分析。

6. 經濟效益面向

經濟效益應包含工程經費、自償率、時間價值等，相關之參數及引用數據應具公正性，需以交通部運輸研究所或其他研究機構研究資料為主。

7. 建設效益面向

包含計畫交流道與重要節點之連結、進出國道可及性、交通改善效益等。交流道服務範圍之計算方式係時間為主，距離為輔。交流道服務範圍係以 30 分鐘旅行時間為主，而服務距離視連絡道服務水準而異（約 10 至 15 公里），另與鄰近交流道重複範圍應予以扣除。

8. 財務規劃面向

國道建設應建立一套中央與地方共分責任、共享利益之合理制度，且應秉持受益者付費原則，審慎考量推動方向之合理性與妥適性，並應說明負擔部分工程經費之構想。

9. 環境影響面向

包含環境背景現況分析、環境影響分析、環境影響減輕對策、環境影響評估之辦理說明。

【資料來源：交通部（高速公路局），高速公路增設及改善交流道設置原則，113 年 4 月】

四、在 2020 年提出「綠運輸政策白皮書」，請詳細說明政府提出該政策白皮書之主要目的。(25 分)

《考題難易》：★★（簡單）

《破題關鍵》：本題考點係「編撰『綠運輸政策白皮書』之主要目的」，屬「2020 運輸政策白皮書」規範內容，一般考生只要有準備政策白皮書即可申論作答，但如要求答案之架構及論述完整仍有些許難度。

《命中特區》：正規班、總複習等講義。

【擬答】

(一)前言

1. 「綠運輸政策」擬定宗旨在於建構永續低碳運輸環境，減少溫室氣體排放並改善空氣污染，以提升民眾生活品質。我國於民國 104 年 7 月 1 日公布「溫室氣體減量及管理法」，明定溫室氣體於 2050 年應降至 2005 年排放量 50% 以下。為達成此一目標，當時行政院環境保護署規劃於 2020 年、2025 年、2030 年分別達到較 2005 年排放量降低 2%、10%、20% 之階段目標或願景。
2. 本部為「溫室氣體減量及管理法」之運輸部門中央目的事業主管機關，而運輸部門約占整體溫室氣體排放量 12.7%，爰將配合第 2 期(民國 110-114 年)「運輸部門溫室氣體排放管制行動方案」所定之部門排放管制目標、推動策略及措施，落實相應的溫室氣體減量管理事項。

(二)政府提出「綠運輸」政策白皮書之主要目的

配合推動前述運輸部門溫室氣體減量及空污防制，本部檢視近年國外運輸部門綠運輸政策，並參酌國內運輸部門能耗與溫室氣體排放趨勢，提出「綠運輸政策白皮書」，作為本部綠運輸發展之指導施政方針。編撰本白皮書之主要目的包括：

1. 掌握我國運輸部門能源消耗、溫室氣體與空氣污染排放趨勢。
2. 分析、歸納我國運輸部門節能減碳暨減污之重要課題。
3. 訂定未來綠運輸發展之願景與目標，據以研訂各項綠運輸發展政策、策略及行動方案。
4. 爭取民眾對政府推動運輸部門節能減碳暨減污施政方向之支持與認同。

(三)政府提出「綠運輸」政策白皮書之內涵

1. 願景與目標

本白皮書所訂綠運輸政策係以達成「營造潔淨運輸環境」為發展願景，並以提供「減少能源消耗及溫室氣體排放」及「減少空氣污染排放」之綠運輸服務為兩大政策目標。

2. 政策與策略

- (1) 考量相關部會整體節能減碳暨減污之施政範疇，綠運輸發展政策可分為「發展公共運輸系統，強化需求管理」、「建構低碳、低污染之運輸環境」、「提升運輸系統與運具能源使用效率」等三大政策。
- (2) 在前揭三大政策之下，再進一步規劃「多元誘因提升公共運輸運量」、「強化運輸需求管理」、「推動環島自行車道升級及多元路線整合」、「推動運具電動化」、「推動運輸業溫室氣體減量」、「強化運輸場域節能減碳及減污措施」、「汰換高污染及高能耗運具」、「發展智慧型運輸系統及提升車輛能效標準」、「建構高能源使用效率綠運輸網絡」等9項策略及共計59項行動方案。

【資料來源：交通部（運輸研究所），運輸政策白皮書（綠運輸），108年12月】



公職王