

103年〔初等、關務人員〕應考
〔高普、鐵路、警察〕要領
【憑准考證則享優惠】

鼎文公職 解題

諮詢專線：(02)2331-6611

【12/23】晚上 7:00 免費解題講座

交通行政 交通達人—許博士主講
電類解題 天王名師—高分主講
行政學 王牌講師—劉鳴主講

102年特種考試地方政府公務人員考試試題

代號：32780 全一頁

等 別：三等考試

類 科：交通行政

科 目：交通政策

考試時間：2小時

座號：_____

※注意：(一)禁止使用電子計算器。

(二)不必抄題，作答時請將試題題號及答案依照順序寫在試卷上，於本試題上作答者，不予計分。

- 一、請說明何謂「自由貿易港區」？並從營運面、效率面、成本面及服務面等四個層面，說明我國推動自由貿易港區之優勢。(25分)
- 二、因社會永續性為永續運輸政策中之重要構面，各級政府日益重視偏鄉地區的公共運輸問題，請說明目前偏鄉地區公共運輸存在之問題，並從政府角度提出各項問題之改善對策。(25分)
- 三、目前有交通主管機關提出「在部分路口試辦取消機車兩段式左轉規定」之構想。請評論機車在路口採取「直接左轉」及「兩段式左轉」兩種管制措施之優缺點，並說明主管機關在評估機車於路口之左轉管制措施時，應該考慮之層面。(25分)
- 四、我國運輸政策白皮書中提及智慧型運輸系統的推動面臨到永續維運的議題，在白皮書中提到：「各國政府在智慧型運輸系統建置計畫初始階段，經費來源較為穩定，一旦建置完成，進入維運階段時，往往受限於財政短絀而產生營運困難，硬體建設形同浪費。」請問未來各級政府在發展智慧型運輸系統過程中，該如何確保維運階段財務的永續性？(25分)

□ 申論題解答

一、(參考解題)

(一)「自由貿易港區」定義及業務範疇：

依據「自由貿易港區設置管理條例」第 3 條，自由港區指經行政院核定，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。至於毗鄰區域範圍則包括：1.與國際航空站、國際港口管制區域土地相連接寬度達 30 公尺以上；2.土地與國際航空站、國際港口管制區域間有道路、水路分隔，仍可形成管制區域；3.土地與國際航空站、國際港口管制區域間得闢設長度 1 公里以內之專屬道路。

自由港區可從事之事業包括：

- 1.自由港區事業：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。
- 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。

(二)從營運面、效率面、成本面及服務面等四個層面，說明我國推動自由貿易港區之優勢：

「自由貿易港區設置管理條例」於民國 92 年 7 月 23 日公布施行，至 101 年底，經交通部核准並開始營運的自由貿易港區（以下簡稱自由港區）包括基隆港、臺北港、蘇澳港、臺中港、高雄港等 5 處（不含空港，以下統計資料均僅含海港部分），自由港區之主管機關亦於 98 年由經建會轉移至交通部。

1.營運面

- (1)交通部為自由貿易港區主管機關，已積極配合行政院推動之「國際物流服務業發展行動計畫」方案，推動自由貿易港區業務，以達爭取增值創量之效。
- (2)自由港區營運涉及包括關務、關稅等諸多財政部業務，且為使自由港區業務能有效推展，諸多關務法令朝自由化目標修訂。
- (3)推動自由港區『前店後廠』，鏈結腹地及產業。

2.效率面

- (1)配合行政院推動之「國際物流服務業發展行動計畫」方案，積極提昇產業供應鏈與自由貿易港區發展的關聯性，有效產業供應鏈效率。
- (2)興建公共倉儲及推動多國加值併貨服務，增進企業運作效率。
- (3)辦理港埠物流與經營策略分析暨長期行動方案，提升物流效率。

3.成本面

- (1)推動高雄港加入倫敦金屬交易所（LME）遞交港計畫，有效降低產業成本。
- (2)持續推動法規鬆綁及革新制度，降低企業營運成本。
- (3)設立國際物流子公司計畫，降低企業物流成本。

4.服務面

- (1)為自由港區多元發展，鬆綁與革新相關法規。
- (2)以產業思維推動自由貿易港區發展。

103 年〔初等、關務人員〕應考
〔高普、鐵路、警察〕要領
【憑准考證則享優惠】✍

鼎文公職 解題

諮詢專線：(02)2331-6611

【12/23】晚上 7:00 免費解題講座

交通行政 交通達人—許博士主講
電類解題 天王名師—高分主講
行政學 王牌講師—劉鳴主講

(3)強化產業與港區之發展鏈結，逐步構建產業適宜的投資環境，達到自由貿易港區創值增量之目的。

(4)成立農特產品專區，有效提供企業服務。

資料來源：運輸政策白皮書 102 年：海運／交通部運輸研究所編，二版，臺北市。

二、(參考解題)

(一)偏鄉地區公共運輸存在之問題：

- 1.民國 98 年之前因補貼經費不足，每年皆有客運路線停駛，影響基本民行。
- 2.偏鄉地區公路客運車輛過於老舊且服務性路線較少，中南部民眾有二等公民之無奈感受，誤解政府政策存有南北與城鄉偏頗。
- 3.服務性路線或偏遠、離島地區之公路及市區汽車客運，皆係客源較少、居民依賴度較高路線，具有高度社會福利特性，業者本無經營意願，非如一般市場機制路線，該等地區基本民行受阻。

(二)從政府角度提出各項問題之改善對策：

- 1.偏遠服務性路線服務不減：民國 99 年補助 959 條營運虧損路線，金額 11.62 億元，民國 100 年補助 1,050 條路線，金額 11.31 億元，維持基本民行不致中斷，除確實無經營價值及需求之路線透過整併結束服務外，已無路線因經費問題而停駛，甚至具有能力得以配合需要開發新路線，如風災後開闢臨時路線維繫災區復建期間其居民生活不致受影響。
- 2.加速汰換老舊公車：於民國 99~100 年 2 年間已補助公路客運及市區公車汰換 1,660 輛老舊公車，且優先投入離島、中南部偏遠或服務性路線服務。此外，並藉由補助購置 263 輛全新公車用以開發新興高潛力路線，以全新形象爭取民眾認同擴大市場。新購車輛除車體與性能煥然一新外，車上並配備最新智慧型運輸系統，有助於車輛動態及事件紀錄與掌握，期使民眾對公路及市區客運的認識全面改變。
- 3.結合生活習慣模式、保障基本民行、支持當地產業發展。
- 4.幹線服務採固定班表、提高準點率；接駁服務採彈性運作、盡量通達社區。
- 5.建置區域轉運站，提高與幹線接駁服務品質與縮減縫隙。
- 6.補貼服務性路線營運虧損，並要求縣市政府提出市區公車改善策略。
- 7.檢討及改善公路公共運輸偏遠服務路線營運虧損補貼制度。
- 8.研議建立計畫型（競標型）補貼制度或政府購買服務委託經營制度。
- 9.推動以區域轉運中心結合軸輻路網觀念，規劃偏遠路線，引進適地性之需求反應式（DRTS）運輸服務作為接駁路線。

資料來源：運輸政策白皮書 101 年：公路公共運輸政策／交通部運輸研究所編，初版，臺北市。

三、(參考解題)

1997 年，臺北市開始明定「汽機車分流專案」、1999 年，則由交通部提出「機車交通管理政策白皮書」，其中明確訂定汽機車分流的推動政策，此後，「機車專用道」與「機、慢車兩段式左轉」的設置漸行普遍。

(一)機車在路口採取「直接左轉」及「兩段式左轉」兩種管制措施之優缺點：

1.機車在路口採取「直接左轉」管制措施之優缺點：

(1)優點

- ①節省機車騎士時間與成本。
- ②可提升機車騎士便利性。

答案以正式公告為準

- ③可增加路口容量和減少擁擠。
- ④可減少車輛燃料消耗及廢氣排放。

(2)缺點

- ①機車行駛內側車道，直接左轉恐釀更多糾紛與意外。
- ②少數機車騎士不顧自身安全與道路安全，不看路就直接轉彎，會造成很大的危險。
- ③需增加相關之交通工程管制設施之配置方式。
- ④干擾其他方向車流行進之路權，增加肇事之衝突點。

2.機車在路口採取「兩段式左轉」管制措施之優缺點

(1)優點

- ①機車騎士採兩段式左轉行駛較為安全。
- ②提升號誌指示的權威性與明確性。

(2)缺點

- ①增加機車騎士停等時間與成本。
- ②號誌的設置因沒考量到個別路口特殊情況，而設兩段式左轉標誌，會引起用路人與執法者的爭議。

(二)主管機關在評估機車於路口之左轉管制措施時，應該考慮之層面。

主管機關在評估機車於路口之左轉管制措施時：

1.安全層面

- (1)考量機車左轉車輛與擁有合法路權的對向車流產生衝突，會導致不必要之肇事。
- (2)考量地區號誌設置的一致性，使民眾可以遵守交通安全規定。

2.交通工程層面

- (1)需考慮配合調整相關之交通管制措施以告知駕駛人遵循。
- (2)需重新考慮設置槽化設施。
- (3)在車流量大的交叉路口，左轉是否會造成車流干擾，降低路口容量。
- (4)考量左轉保護時相。

3.教育與宣導層面

- (1)須有效宣導與教育駕駛人車速分道、車流分向（左轉前打方向燈、看後視鏡，並禮讓它車循序變換至左側車道等待左轉號誌）。
- (2)教育與宣導民眾學習機車直接左轉方式的安全與禮讓駕駛觀念，以避免事故發生。
- (3)考量民眾的接受度。

4.法規層面

- (1)開放直接左轉，需配合修改現行法令。
- (2)考慮執法的有效性。

資料來源：1.機慢車兩段左轉標誌，維基百科，自由的百科全書。

2.王建仁，台灣地區機車使用者風險感認與駕駛行為關聯之研究，交通大學運輸科技與管理學系碩士論文，民91。

四、(參考解題)

財源持續不中斷是確保智慧型運輸系統（ITS）永續發展的重要因素之一。眾所周知，公共環境的改善須仰賴各

103年〔初等、關務人員〕應考
〔高普、鐵路、警察〕要領
【憑准考證則享優惠】✍

鼎文公職 解題

諮詢專線：(02)2331-6611

【12/23】晚上 7:00 免費解題講座

交通行政 交通達人—許博士主講
電類解題 天王名師—高分主講
行政學 王牌講師—劉鳴主講

級相關政府機關的重視與主動辦理，但因不同機關單位之關注焦點不同，致預算編列常無法全盤符合 ITS 推動之需要。因此必須引導各級相關政府機關配合 ITS 推動策略建立持續穩定的財務機制，以確保 ITS 能永續推動。

(一) ITS 計畫推動，經由中央政府的帶動，中央與地方政府、公車經營者與電信系統業者等建立之合作關係，不僅可成功地降低系統建置風險與成本，而且可順利地將 ITS 的效益帶入民眾的日常生活之中。中央政府輔導協助地方政府推動 ITS 計畫，並輔導地方政府依其運輸系統發展需要自行推動 ITS 計畫推動的預算。

(二)我國電子、電機與通訊等產業具有研發 ITS 相關基礎設施產品如影像及微波雷達車輛偵測器等之潛力，若能成功研發產品及商品化，不但能降低車輛偵測器的售價，廣為佈設及應用，亦能進軍國際市場，促進 ITS 相關產業發展。

(三)未來汽車電子及智慧型車輛產業有樂觀的前景，我國相當產業界亦有堅強的實力，若能由售後市場進入零組件生產廠商，甚至成為大廠的協力廠商，對 ITS 相關產業發展將有很大助益。

(四)推動交控系統標準化：推展標準化軟體，以降低建置及維運系統成本。提供具共通標準的開放競爭環境，藉以擴大廠商參與使設備價格合理化。

(五)透過交通部編列預算，以公開評選方式，選定縣市，配合縣市自籌款及交通部運輸研究所技術協助，輔導受補助縣市建置「智慧交控」系統、輔導受補助縣市建置及擴充公車動態資訊系統。

(六)交通部依公平性、多元性、與永續性擬訂補助原則：

- 1.公平性：透過公開評選機制，依照工作計畫書內容（含地方現況條件與優勢）、配合款比例、維運人力與財務機制等，選定受補助縣市。
- 2.多元性：補助縣市考量區域平衡（分佈於北、中、南區），涵蓋不同規模（含大、中、小型），並兼顧系統新建、更新與擴充。
- 3.永續性：受補助縣市需提出並承諾維運人力與財務機制之現況與未來具體構想。

(七)交通服務 e 網通計畫則由交通部運輸研究所編列預算執行。

(八)可考量將公路工程建設經費提出一定比例作為 ITS 建置經費，可表現交通部政績最好的方法。此外，應適時規劃我國未來接續之 ITS 行動方案，作為各級政府相關主管機關編列年度預算以推動 ITS 建置計畫的依據。

資料來源：國家智慧型運輸系統發展政策，交通部運輸研究所編，臺北市。