



103年公務人員高等考試三級考試試題

代號：24380

全一頁

類 科：交通行政

科 目：交通行政

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、請問該如何判斷政府機關的行政行為是否合乎「比例原則」？某甲於市區路邊停車後，忘了繳交 20 元的停車費，又疏忽後續的補繳作業，結果被依道路交通管理處罰條例罰款 300 元，某甲認為「忘了繳 20 元的停車費結果被罰 300 元，實在不符合比例原則」，試評論此一說法之合理性。(25 分)
- 二、試依照停車場法的規定，說明公有路邊、路外停車場費率之訂定程序與內涵，比較兩者相同與相異之處，並說明其異同之理由為何？(25 分)
- 三、我國交通行政組織體系常有將工程建設機關與營運管理機關分別設立的情形，試舉一例並說明該兩機關之職掌概要。又請問這樣的行政組織體系在實際運作時有何優缺點？(25 分)
- 四、在五都成立後，中央與地方交通主管機關對於運輸業的管轄權、管理權責、管理效能、業者的營運效率會有那些可能的影響？(25 分)



## 申論題解答

### 一、比例原則之闡述與應用

#### 【擬答】

(一)比例原則之意義與內涵：

#### 1.意義：

行政機關所為之行政行為，其所欲達成的「目的」和其所採行的「手段」之間，應有適當的對應比例，禁止過當與為達目的不擇手段之行政行為（憲法第 23 條、行政程序法第 7 條）。比例原則尚可再細分為下列三項子原則：

適當性原則	涵義	行政機關所採取的手段，應有助於目的之達成。手段如果無助於目的之達成，代表該手段必然不適當，又稱為「合目的性原則」。
	舉例	依現有的證據顯示，SARS 的傳染，主要是與病人有近距離接觸，透過飛沫傳染、手口傳染，以及接觸受感染的衣物、廁所、家具等物品。在 SARS 期間，政府若命令居家隔離的民眾，禁止使用電話與外界聯絡，由於此規定無法達到防治 SARS 傳染的目的，即不符適當性原則。
必要性原則	涵義	行政機關如果有多種可以達成目的之手段，應從中選擇對人民權益損害最小的手段，又稱為「損害最小原則」。
	舉例	在機場要出入境時，為保障飛航安全，航警檢查乘客是否攜帶危險物品上機，有經探測儀器檢查與由航警觸碰檢查兩種方式。如果兩者都足以查出是否有攜帶危險物品，則此時應選擇探測儀器檢查，因為其對旅客身體自由之侵害最小，乃符合必要性原則。
衡量性原則	涵義	行政機關所採行的手段，必然對當事人帶來干預並造成損害，此一損害應該小於達成目的所得到的利益，又稱為「狹義比例原則」。
	舉例	雖然國家有偵查犯罪的職責，但不能因此進行大規模或無限期的電話監聽或調閱電話通聯紀錄，因為此舉不僅涉及犯罪嫌疑人的隱私，其他相關民眾的秘密通訊自由也會受到侵犯。因此，在達成偵查犯罪的目的與對自由權的損害之間明顯失衡，即不符衡量性原則。

#### 2.概念解析：

- (1)比例原則是公法領域的一項基本原則，在《憲法》和行政法中均有適用。《憲法》上的比例原則，主要是針對法律所作之要求，對國家權力包括行政、立法、司法、考試及監察等之行使都適用。行政法上的比例原則，主要是針對行政行為所作之要求，諸如法規命令、行政規則、行政處分、行政契約、行政指導等都適用。
- (2)比例原則是行政法的「帝王條款」。所謂「帝王條款」，因具有強烈的法拘束性以及根本性，故必須完全地遵守，不能有任何的牴觸，亦沒有任何解釋上周旋的餘地。因此，只要違反比例原則中任一子原則的行政行為，即使形式上有法律授權，也未牴觸法律規定，仍是違法的行政行為。



(二)是否違反比例原則之評述：

1.依據司法院大法官釋字第 604 號解釋之見解

(1)道路交通管理處罰條例係為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全而制定。依中華民國八十六年一月二十二日增訂公布第八十五條之一規定，係對於汽車駕駛人違反同條例第五十六條第一項各款而為違規停車之行為，得為連續認定及通知其違規事件之規定，乃立法者對於違規事實一直存在之行為，考量該違規事實之存在對公益或公共秩序確有影響，除使主管機關得以強制執行之方法及時除去該違規事實外，並得藉舉發其違規事實之次數，作為認定其違規行為之次數，從而對此多次違規行為得予以多次處罰，並不生一行為二罰之問題，故與法治國家一行為不二罰之原則，並無牴觸。

(2)立法者固得以法律規定行政機關執法人員得以連續舉發及隨同多次處罰之遏阻作用以達成行政管制之目的，但仍須符合憲法第二十三條之比例原則及法律授權明確性原則。鑑於交通違規之動態與特性，則立法者欲藉連續舉發以警惕及遏阻違規行為人任由違規事實繼續存在者，得授權主管機關考量道路交通安全等相關因素，將連續舉發之條件及前後舉發之間隔及期間以命令為明確之規範。

(3)道路交通管理處罰條例第八十五條之一得為連續舉發之規定，就連續舉發時應依何種標準為之，並無原則性規定。雖主管機關依道路交通管理處罰條例第九十二條之授權，於九十年五月三十日修正發布「違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則」，其第十二條第四項規定，以「每逾二小時」為連續舉發之標準，衡諸人民可能因而受處罰之次數及可能因此負擔累計罰鍰之金額，相對於維護交通秩序、確保交通安全之重大公益而言，尚未逾越必要之程度。惟有關連續舉發之授權，其目的與範圍仍以法律明定為宜。

(4)道路交通管理處罰條例第五十六條第二項關於汽車駕駛人不在違規停放之車內時，執法人員得於舉發其違規後，使用民間拖吊車拖離違規停放之車輛，並收取移置費之規定，係立法者衡量各種維護交通秩序之相關因素後，合理賦予行政機關裁量之事項，不能因有此一規定而推論連續舉發並為處罰之規定，違反憲法上之比例原則。

(三)依據上開說明，尚不能因法律規定有連續處罰之規定，即認為違反比例原則。如因遲繳停車費且疏忽補繳作業，對於整體停車空間使用者付費之公益與個人財產權之限制兩者相較，可認怠金之追繳或連續處罰之裁處，尚未違反比例原則。

## 二、停車場法有關公有路邊、路外停車場費率之規範比較

【擬答】

(一)停車場法有關費率之規定：

1.公有路邊停車場：

(1)依據停車場法（下稱本法）第 12 條之規定：

I 地方主管機關為因應停車之需要，得視道路交通狀況，設置路邊停車場，並得向使用者收取停車費。

II 依前項設置之路邊停車場，應隨路外停車場之增設或道路交通之密集狀況予以檢討廢止或在交通尖峰時段限制停車，以維道路原有之功能。

(2)依據本法第 13 條之規定：

地方主管機關應於路邊停車場開放使用前，將設置地點、停車種類、收費時間、收費方式、費率及其他規定事項公告週知。變更及廢止時，亦同。



(3)依據本法第 14 條之規定：

路邊停車場之費率，應依第 31 條規定定之；其停車費得以計時或計次方式收取，並得視地區交通狀況，採累進方式收費或限制停車時間。採計時收取，得以三十分鐘為計費單位。

2.公有路外停車場：

(1)依據本法第 17 條之規定：

I 公有路外公共停車場之費率，應依第 31 條規定定之；其停車費以計時收取為原則，並得採月票方式收費；其位於市中心區或商業區者，得採計時累進方式收費。採計時收取，得以 30 分鐘為計費單位。

II 民營路外公共停車場之收費標準與收費方式，由停車場經營業擬定，報請直轄市或縣（市）主管機關備查。

(2)依據本法第 18 條之規定：

路外公共停車場附近地區之道路，主管機關應視需要劃定禁止停車區，如鄰接禁止停車區路段有劃設路邊停車場之必要時，應以計時收費為限。

3.費率之訂定，乃依據本法第 31 條之規定：

I 路邊停車場及公有路外公共停車場之收費，應依區域、流量、時段之不同，訂定差別費率。

II 前項費率標準，由地方主管機關依計算公式定之，其計算公式應送請地方議會審議。

(二)異同之比較：

1.相同處：依據本法第 31 條之規定，不論係路邊或路外停車場，其收費均以差別費率加以訂定，以符合使用者付費與停車空間利用之效率化原則。

2.相異處：路邊停車場乃採取計時或計次之方式加以計算；而路外停車場則以計時之方式為原則，而兩者均得於計時模式下，採取累進收費方式為之。

3.相異之理由：

(1)乃因停車場設置性質之不同。路邊停車場之設置，往往與道路規劃及利用直接發生關連，故其停車彈性與需求必須精準考量旅運需求與停車需求，避免停車場、停車格之劃設影響道路交通；

(2)路外停車場者，由於必須考量整體地區或社區停車需求，且民營路外停車場與公有路外停車場具有一定程度之競爭關係，因此其經營管理事務較路邊停車場為繁，故計時收費較為符合經濟效益。

### 三、工程建設機關與營運機關分別設立之比較

【擬答】

(一)以國道（高速公路）之建設與管理為例：

交通部為辦理臺灣區國道之相關事宜與業務，分別設立「臺灣區國道新建工程局」與「臺灣區國道高速公路局」，以分別辦理工程建設與管理事項。

(二)機關執掌：

二機關之執掌，依據相關組織法規，具體說明如下：

1.臺灣區國道新建工程局：

(1)依據交通部臺灣區國道新建工程局暫行組織規程第 1 條規定：「交通部為辦理臺灣區國道（以下簡稱國道）新建工程計畫之研究、規劃設計及工程施工等有關事宜，特依公路法第 13 條規定，設臺灣區國道新建工



程局（以下簡稱新工局）。」

(2)依據交通部臺灣區國道新建工程局暫行組織規程第 2 條之規定，新工局掌理下列事項：

- ①國道網之長程規劃、發展、相關工程設施及交通控制系統之規劃等事項。
- ②國道新建工程之測量、調查、土木、機電、景觀等設計、施工及預算編擬等事項。
- ③國道新建工程之發包、訂約、廠商管理、工程物料採購供應，工程進度及預算之控制等事項。
- ④用地徵收相關之地籍調查、測量、估價、協調、拆遷、補償、公共設施及產權管理等事項。
- ⑤工程品質之控制與保證、材料試驗、督導工地安全及環境維護等事項。
- ⑥上級機關交辦或其他機關委託辦理之工程事項。

2.臺灣區國道高速公路局：

(1)依據交通部臺灣區國道高速公路局組織條例第 1 條之規定：「交通部為辦理臺灣區國道高速公路之養護、拓建及管理業務，設臺灣區國道高速公路局（以下簡稱高公局）。」

(2)依據交通部臺灣區國道高速公路局組織條例第 2 條之規定，高公局掌理下列事項：

- ①國道高速公路之養護及拓建工程事項。
- ②國道高速公路之交通管理及行車安全維護事項。
- ③國道高速公路通行車輛工程受益費之徵收事項。
- ④國道高速公路路邊設施之營運管理事項。
- ⑤國道高速公路沿線環境之整理與維護事項。
- ⑥國道高速公路用地、房屋與其他財物之備置、保管、運用及財務處理事項。
- ⑦國道高速公路之研究發展及其他有關事項。

(三)運作優、缺點之評述：

- 1.工程建設與營運管理分工，可使機關專注技術專業部分，而管理部分則可與其他相關道路交通秩序維持或管理機關合作，強化跨部門之行政協調。
- 2.就整體運輸規劃而言，硬體之建設與軟體之系統化管理必須互相搭配，因此可能發生管理需求與硬體建設無法搭配之情形，可透過機關協調與整體政策規劃之謀合加以補足。
- 3.管理法規與相關建築技術法規分歧，目前由於交通與建設部改制步調放緩，因此管理法規與技術法規有時交錯，產生權限劃分之困難與灰色地帶，建議可修正、調整相關法規，如欲維持現行體制者，即應明確規範、調整管理業務與技術業務，使其專精而完善分工。

#### 四、中央與地方交通主管機關於直轄市合併升格後之管轄實務比較

◎題目所設範圍較大，且題幹中所稱運輸業，指向公共運輸業管理破題較為容易，可透過公路法與大眾運輸之管理為例加以說明，不僅簡單，且說明亦較具體。

【擬答】

(一)管轄權：

- 1.以公路法第 3 條為例：「本法所稱公路主管機關：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。」
- 2.依據目前交通行政實務，由於我國交通行政乃採取管轄法定原則，故從抽象之法規範而言，如管轄權之授權



母法並未變動，則管轄權之部分，仍應貫徹管轄法定，以落實依法行政之原則。

(二)管理權責：

1.依據地方制度法第 18 條第 10 款之規定，直轄市之自治事項中，關於交通及觀光事項如下：

- (1)直轄市道路之規劃、建設及管理。
- (2)直轄市交通之規劃、營運及管理。
- (3)直轄市觀光事業。

2.以高雄市政府交通局 103 年之施政規劃與方針為例，其管理權責事項乃包括：

- (1)推行公車運量躍昇計畫，配合公車處民營化，透過棋盤式幹線公車為主結合社區公車形成密集路網，加密班次及採具吸引力的票價，達到有效縮短市民等車、搭車時間，大幅提昇運量。
- (2)配合幹線公車路網推動 BRT 計畫，以強化大高雄地區公共運輸骨幹路網，吸引民眾使用大眾運輸並提高其使用率。
- (3)運用先進智慧運輸科技，賡續建置林園工業區智慧運輸走廊，沿線路口號誌控制器持續更新並連線納入中心管控，以擴充智慧交管系統規模及增益工業區路廊行車效率。
- (4)執行院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」，確保交通安全及暢通；針對重要幹道及易肇事路段進行機車相關安全設施檢討及改善，以達成降低交通事故死亡人數 2%之目標。
- (5)開發公有閒置空地闢建公共停車場，輔導高停車需求地區之鄰近學校或機關釋出法定停車空間，鼓勵民間興建停車場，紓解停車問題。
- (6)持續推動無障礙計程車、計程車共乘、觀光計程車駕駛人訓練及計程車排班區改善計畫，以健全計程車營運環境。
- (7)爭取交通部補助民營業者公車汰舊換新暨購置低地板公車，更新公車動態資訊系統及建置智慧型站牌暨候車亭，提昇大眾運輸服務品質。
- (8)辦理本市重要幹道號誌纜線下地及標誌減量、更新作業，提高用路人對交通管制資訊辨識度，確保行車安全，並美化市容景觀。
- (9)監督高雄捷運經營維護與安全各項作業，達成零重大事故率及各項服務水準指標，並協助高雄捷運永續經營。
- (10)配合本市發展為觀光旅遊城市，妥善規劃演唱會、跨年活動等大型活動之交通疏運計畫，俾提供更細緻交通運輸服務。
- (11)持續辦理停車場委外經營，藉由民間營運增加效率及管理彈性，減少市府自行營運虧損，提升停車場作業基金營運績效。
- (12)建立愛河水域範圍內之碼頭及停泊設施設置、管理及維護機制，透過使用者付費機制，創造愛河永續經營管理。
- (13)持續建置路外平面停車場監視暨導引系統及更新停車場收費系統，提供市民充分的停車資訊及安全的停車場所，健全停車場現代化管理。
- (14)持續推動超商、手機及銀行網路代收路邊停車費，建置停車暨拖吊資訊 APP 應用服務，提供便利、多元化繳費及查詢服務。
- (15)賡續辦理違反道路交通管理事件裁罰業務，落實違規案件即時裁決。



3.由上開說明可知，於直轄市改制升格後，配合法規之修正，相關都市大眾運輸、副大眾運輸業務均移由地方政府辦理，透過法規強化其管理力道及執法依據，對於其管理權責之明確，頗有助益。

(三)管理效能：

由於五都目前均設有交通局作為交通管理專責機關，故其執掌明確、分工組織化，故其管理效能較以往為佳。以臺北市對於停車場管理之實物與研究為例，實施資訊透明化、加強民營停車場稽核、公有事業停車場民營化或委外經營，以及強化停車費收取之智慧化與管道多元化，於管理效能上均有促進。

(四)營運效率：

1.業者之營運效率，如自公共運輸之層面加以觀察，業者之營運效率往往與路線整合與地方政府之協調有具體關係。以臺北市市區公車為例：

(1)為有效提升營運效率，「臺北市公民營公車聯營籌備委員會」於1976年成立，針對公車路線與號碼、票證與票價進行整合，並設置管理聯營事務的統一組織。自1977年4月30日起實施聯營，中興、指南、台北、三重、三重市公車(今首都客運)等5家民營業者加入經營，當時分配路線149條，計畫參加聯營車輛2325輛，實際行駛1984輛。

(2)1980年代後期至1990年代，許多原由臺灣省公路局(今交通部公路總局)管轄之公路客運路線，以重新編碼或區段聯營方式納歸聯營路線，相關業者亦隨之加入聯營體系，此後，聯營公車路線於新北市境內的涵蓋範圍逐漸擴展。

(3)自新北市政府交通局成立後，為利權責劃分更為審慎考量當地運輸需求與特性，針對市境內里程佔多數的新設路線即由該局管轄，一般稱為新北市轄公車路線。

(4)臺北市公共汽車管理處自2004年1月1日起轉型民營化公司組織並改名為大都會汽車客運公司，自此，臺北市市區公車均由民營業者擔負運輸服務角色。

2.依據上開說明與實例即可知，直轄市、縣(市)合併升格後，業者之營運效率可透過跨區整合，集中事權與專責機關管轄之方式加以提升，故跨區協調整合對於地方交通運輸事業之發展，顯屬必要而有助於整體營運效率之提升。