

104年特種考試地方政府公務人員考試試題

代號：32880

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、請問過去三十年，有那一項交通政策的制訂最讓你印象深刻？並試述其執行以來的利弊。(25分)
- 二、請問港市合作的優缺點為何？臺灣的港口城市如何利用港口共生共榮？(25分)
- 三、為舒緩臺北至花蓮間例假日的壅塞問題，請問可制訂那些交通政策加以因應？(25分)
- 四、為發展公共運輸政策，請問地方政府可使用那些策略鼓勵民眾使用公共運輸？(25分)

□ 申論題解答

一、請參考鼎文公職講義《T5A104- P390~391》

【擬答】

三十年來，我國交通政策的制訂中，我對「台鐵捷運化」的印象最為深刻，以下說明其內容與執行後的利弊。

(一)臺鐵捷運化的發展脈絡：

1.都會區通勤需求高，臺鐵增加車站及地下或高架減少平交道：

臺灣地區都市發展多以鐵路沿線為主軸，臺鐵行經各都會區之路段，多為人口最密集之廊帶，都會區之「通勤需求」極高，希望藉由臺鐵在沿線各都會區內增設通勤車站、加開通勤電車，並以地下或高架廢除市中心的平交道，提供各都會區與其周邊城鎮便捷之大眾運輸服務，可以最低成本之方式形成具捷運功能之都會區鐵路運輸系統，且未來可與各都會區捷運新建計畫相結合，成為都會區捷運系統之一環。

2.整體運輸資源有效運用及分工：

在臺灣西部的軌道運輸，高鐵將是主幹，主要擔任城際長程運輸，東部及跨東西部間的長程運輸仍將由臺鐵擔任；在西部臺鐵是支幹，主要擔任區域運輸，運送各都會區與其週邊城鎮的旅次，並紓解將來高鐵旅客轉乘的需求；捷運系統是次支幹，運送都會區內的旅次。

(二)臺鐵捷運化的目標：

1.新增車站、路線，約 2~3 公里有一站。

2.改建車站、改善路線品質或景觀等。

3.增購新型電聯車：增加班次，以因應短程輸送密集化的需要。

4.遠期方面，票價上也計畫學習台北捷運，區間列車起跳票價定為基本里程 5 公里／新台幣 20 元，之後每 3.6 至 4 公里增加 5 元，坐滿 70 公里之票價為 110 元，如繼續搭乘則依據增加之里程計費。自強號將調高基本里程長度為 20 公里，票價為新台幣 45 元，超過 20 公里以上之運輸價格不變。

(三)臺鐵捷運化的利弊：

1.對旅客而言：

都會區通勤列車尖峰時段班距縮短至 8 ~ 10 分鐘一班，站距也縮小至 2 公里以內，將可減少等候列車的時分。通勤車站增加，更加便利搭乘臺鐵。民眾到臺鐵車站進出更容易，前後站均可進出，到站後轉乘公車、計程車、機踏車動線更順暢，更加方便而有秩序，但缺點是臺鐵的中長途旅次，因車站增加，也可能增加行車時間，可以越站停車改善。

2.對社會而言：

由於鐵路立體化改善鐵路分割都市問題，並可消除都市平交道，提昇鐵路及人車安全，節省民眾巨額旅行時間、行車成本、肇事成本。鐵路運輸耗能為小汽車的 1/5，二氧化碳排放量為小汽車的 1/3，單位使用土地面積的運輸能力為公路的 2.5 倍，發揮鐵路運輸的環保優越性，提高環境品質；但臺鐵捷運化的施工可能會影響都市交通。

3.對臺鐵而言：

(1)捷運化雖無法立即大幅改善臺鐵財務，但捷運化提供國人完整現代化行旅服務，利於臺鐵由運輸業漸轉型

為行旅生活服務業，提昇臺鐵企業形象。

(2)通勤票價改為區域里程式計價，暨藉由車站多角化經營的非票箱收入，將使臺鐵營收結構逐漸健全。

(3)臺鐵捷運化之後，仍難以和大眾捷運系統競爭，故財務結構的改善有限。

二、請參考鼎文公職講義《T5A104- P188-09》

【擬答】

(一)港市合作的優缺點如下：

1.優點：

(1)政府可依各港灣特性，全盤規劃作有效之投資，以應航運發展需求。

(2)投資不致浪費，避免畸形發展，且長期計畫案易得資金支援，並便於延攬技術人才。

2.缺點：

(1)因係行政組織式之營業機關，處處受到上級機關與議會之節制，以致較無效率，此包括港埠經營受政治影響，以及港埠計畫亦因政局而更改。

(2)用人與預算管制過多，難達成既定目標。

(3)港務行政缺乏彈性，建設常延宕多日，時效性較差。

(4)發展計畫與設備更新，易受到諸多法令規章之束縛。

(二)建立港埠在地合作關係，讓港口城市與港口共生共榮：

1.為強化港市間關係，藉航港體制改革，已於臺灣港務股份有限公司組織與經營中規劃加入港市共同參與、港市共同分享機制，包括將分支機構所在地方政府代表納入董事會，以及依據「國營港務股份有限公司設置條例」規定提撥部分盈餘予地方政府等，惟運作初期成效未明。本項策略主要係透過適時檢討相關規定與機制，將阻力轉為助力，充分達成港市共榮共存之夥伴關係。

2.(1)建立港市建設共同參與、成果共同分享機制。

(2)建立港區土地開發使用港市協調機制。

(參考資料：http://libserver2.nhu.edu.tw/ETD-db/ETD-search-c/view_etd?URN=etd-0713104-192950)

三、請參考鼎文公職講義《T5A104- P72~73》

【擬答】

為舒緩臺北至花蓮間例假日的壅塞問題，除了進行北宜直鐵、蘇花公路改善計畫外，可制定交通維持計畫加以因應。

(一)

廣義之交通維持計畫	狹義的交通維持計畫：依據公路法第 30 條之 1 所規定之施工時道路交通維持計畫。
	交通疏導計畫：依據道路交通管理處罰條例第 5 條與第 6 條之規定，通常警察機關與當地交通行政主管機關或單位規劃、執行之。

(二)交通維持計畫之內容

交通維持計畫之內容，應涵蓋如下：

1.工程概況

- (1)工程名稱、施工單位（負責人及連絡電話）及承包商（緊急連絡人及電話）。
- (2)工程項目及工程範圍。
- (3)施工工期、施工方式、施工步驟及各階段施工時程。
- (4)施工安全措施、施工機具、材料及剩餘土石方運送路線。
- (5)佔用道路面積。

2.交通現況評估

- (1)土地使用特性及道路特性（路寬、路型、功能、現況車道佈設，須附道路現況圖）。
- (2)交通特性（交通流量、交通組成、服務水準說明，須附交通流量等相關資料）。
- (3)公車路線及站位分布情形。
- (4)路邊停車管制方式。
- (5)行人通行動線。
- (6)施工路段及周邊交叉路口交通管制現況（行車動線管制、轉向限制）。

3.交通維持方案研擬

- (1)預估施工影響交通範圍。
- (2)施工圍籬架設方式及範圍。
- (3)大區域交通管理計畫
 - ①行車動線及周邊替代疏導路線之規劃（須附千分之一或二千分之一之比例圖說）。
 - ②路型配合調整（須附比例圖說）。
 - ③區域性交通管理手段。
 - ④施工區車速限制。
- (4)交通管制配合措施
 - ①路口槽化設施（須附比例圖說）。
 - ②標誌標線號誌設施之增設或調整。
 - ③號誌時制之調整（須附時制計畫）。
 - ④路口轉向限制或工區路段速限限制。
 - ⑤車道重新調整佈設（須附比例圖說）。
 - ⑥交通安全警示措施設置方式及範圍（含漸變段、緩衝區，須附比例圖說）。
 - ⑦施工預告牌面及改道告示牌面之設置。
- (5)公車路線調整或站牌重新佈置。
- (6)行人通行方式考量（行人通行動線之維持，須附比例圖說）。
- (7)停車管制措施（是否取消路邊停車格位及是否影響周邊停車場出入動線）。
- (8)施工期間道路服務水準之影響說明。
- (9)先與當地鄉鎮公所協調溝通。
- (10)用路人資訊提供（透過媒體宣導）。

四、請參考鼎文公職講義《T5A104- P48~49》

【擬答】

為發展公共運輸政策，地方政策可以大眾運輸導向策略（TOD）來鼓勵民眾使用公共運輸。

(一)落實 TOD 之策略規劃

落實大眾運輸導向發展之策略規劃，可具體達成減少私人運具的使用、降低環境污染與社會成本，確保都市有計畫的成長，樹立永續發展的願景。

基上，研提大眾運輸導向發展（TOD）能力建構推動措施如下，並彙整如下表：

- 1.推廣大眾運輸導向發展（TOD）之理念：將綠色運輸系統與土地使用整合之概念，應用網路平台、媒體文宣、教育課程及宣導活動等方式，讓都市計畫與交通規劃者及民眾瞭解其內涵，達成全民共同參與推動綠色運輸之目標。
- 2.修訂相關法規：為朝向大眾運輸導向發展（TOD）之土地使用與都市設計，尚需許多土地使用及交通法規之配合修訂，包括國土計畫法、區域計畫法、都市計畫法、各縣市之土地使用管制規則、大眾捷運法等相關法規，方能具體落實大眾運輸導向發展（TOD）之理念。
- 3.土地使用規劃制度之調整：重新檢討現行土地使用規劃審查機制，應於土地使用規劃階段即邀請交通主管機關參與規劃，以達成確實將大眾運輸導向發展（TOD）理念落實於整體土地使用規劃與都市設計。
- 4.建立大眾運輸導向發展（TOD）永續財源機制：為促進大眾運輸導向發展（TOD）之可行性，應有穩定之財源，如透過 BOT、都市更新及聯合開發等方式籌措，另為促進車站周邊的開發及投資，應結合金融機構提供優惠的貸款條件。

(二)落實大眾運輸導向發展之策略規劃推動措施（能力建構），如下表所述：

推動措施	啟動期程			主（協）辦機關
	短期	中期	長期	
1.推廣大眾運輸導向發展（TOD）之理念	✓			內政部、本部路政司（地方政府）
2.修訂相關法規		✓		內政部、本部路政司、地方政府
3.土地使用規劃制度之調整		✓		內政部、地方政府（本部路政司）
4.建立大眾運輸導向發展（TOD）永續財源機制			✓	內政部、地方政府

註1：短期（2011～2015年）、中期（2016～2020年）、長期（2021～2025年）。

註2：地方政府於推動相關措施時，必須「因地制宜」綜合考量技術成熟度、城鄉差距、地方財政及地方民情。