

104年特種考試地方政府公務人員考試試題

代號：32830

全一頁

等 別：三等考試

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、請說明我國商港之經營及管理機關為何？其主管機關又為何？(25分)

二、我國高速公路之收費方式由人工作業改為電子收費系統(ETC)，曾引起國人熱烈討論。請說明我國國道高速公路收費之法令依據。又目前之收費車種及費率之規定為何？(25分)

三、請說明我國興建高速鐵路之效益。另請說明政府機關對高速鐵路之安全監理事項為何？(25分)

四、我國刻正檢討國內法規對外國人(業者)來臺營運之規定，以利加入國際經貿協定(例如TPP)。請問「民用航空法」對外籍航空器或外籍航空運輸業在我國載運客貨及郵件之規定為何？又目前我國在世界貿易組織(WTO)入會承諾表列入市場開放之空運行業別為何？(25分)

□ 申論題解答

一、商港之經營及管理機關以及主管機關

【擬答】

(一)商港之經營及管理機關

1.所謂商港，依據商港法（下稱本法）第3條第1款至第3款之規定，可分別定義如下：

- (1)商港：指通商船舶出入之港。
- (2)國際商港：指准許中華民國船舶及非中華民國通商船舶出入之港。
- (3)國內商港：指非中華民國船舶，除經主管機關特許或為避難得准其出入外，僅許中華民國船舶出入之港。

2.依據本法第2條第2項之規定，商港之經營及管理組織如下：

- (1)國際商港：由主管機關設國營事業機構經營及管理；管理事項涉及公權力部分，由交通及建設部航港局（以下簡稱航港局）辦理。
- (2)國內商港：由航港局或行政院指定之機關（以下簡稱指定機關）經營及管理。

(二)商港之主管機關

- 1.依據本法第2條第1項之規定：「本法之主管機關為交通及建設部。」故商港之法定主管機關，為交通及建設部。惟依據現行交通行政實務，交通部改制為交通及建設部之程序尚未完成，因此實務上乃以交通部為主管機關。
- 2.復依據交通部航港局暫行組織規程第1條之規定：「交通部為辦理航政及港政業務，特設航港局（以下簡稱本局）。」乃以交通部航港局為商港業務之行政管理機關。

二、國道高速公路收費之法令遵循

【擬答】

(一)國道高速公路收費之法令依據

1.通行費之徵收

依據公路法第24條第一項之規定，公路主管機關興建之公路，有下列情形之一者，得向通行之汽車徵收通行費：

- (1)貸款支應。
- (2)以特種基金支應。
- (3)在同一起訖地點間另闢新線，使通行車輛受益。
- (4)屬於同一交通系統，與既成收費之公路並行。

2.上開規定即屬國道高速公路徵收通行費之授權母法規定。

3.復依據公路通行費徵收管理辦法（下稱本辦法）第3條第1項之規定，本辦法所稱公路通行費徵收管理機關（以下簡稱徵收機關），國道、省道為交通部委任之機關；市、區道為直轄市政府；縣、鄉道為縣（市）政府。

(二)收費車種及費率之規定

1.依據本辦法第 5 條第 2 項之規定，國道通行費收費車種，按大型重型機車、小型車、大型車及聯結車分類徵收，其適用範圍如下：

- (1)大型重型機車。
- (2)小型車：包含小客車、小貨車、小客貨兩用車、代用小客車、小型特種車及小型車附掛輕型拖車。
- (3)大型車：包含大客車、大貨車、大客貨兩用車、代用大客車及大型特種車等。
- (4)聯結車：包含曳引車、兼供曳引大貨車、全聯結車及半聯結車。

2.復依據本辦法第 6 條之規定，通行費費率之計算方式應依公路興建、營運與維護成本、使用者受益程度，交通量及收費年限等因素，按車輛種類訂定，其計算方式如下：

(1)計次收費之通行費費率計算方式

①計算公式：

$$\text{車種 } i \text{ 費率} = \frac{\frac{\text{淨固定成本}}{\sum \text{車種 } i \text{ 車公里}} + \frac{\text{淨變動成本}}{\sum \text{車種 } i \text{ 車公里} \times \text{車種 } i \text{ 權數}}}{\text{車種 } i \text{ 通過收費站次數}}$$

②項目說明及運用準則：

- A.淨固定成本：係工程興建成本於營運基準年的年初終值乘以該公路系統核定之自償率後再扣除其他收入合計數在營運基準年的現值乘以用於固定成本之比例。
- B.淨變動成本：係維護管理成本於營運基準年的年初現值扣除其他收入合計數在營運基準年的現值乘以用於變動成本之比例。

C.分攤權數

- (A)各車種固定成本分攤權數：固定成本之分攤不會因各車種而有所不同，以各車種的車公里佔總車公里為分攤數；其中各車種的車公里為各車種之平均車公里與各車種通過收費站次數之乘積。
- (B)各車種變動成本分攤權數：由軸當量及政策需要二項的加權平均值。政策需要含大眾運輸政策、國家產業發展政策、交通量組成及使用者受益程度等因子組成，經該公路系統主管機關綜合通盤考量訂之。

(2)計里程收費之通行費費率計算方式

①計算公式：

$$\text{車種費率} = \frac{\text{淨成本} \times \frac{\text{車種車公里} \times \text{車種權數}}{\sum \text{車種車公里} \times \text{車種權數}}}{\text{車種車公里}}$$

②項目說明及運用準則：

- A.淨成本：包含以下項目。

(A)淨固定成本：係工程興建成本於營運基準年的年初終值乘以該公路系統核定之自償率後再扣除其他收入合計數在營運基準年的現值乘以用於固定成本之比例。

(B)淨變動成本：係維護管理成本於營運基準年的年初現值扣除其他收入合計數在營運基準年的現值乘以用於變動成本之比例。

B.各車種分攤權數：各車種成本分攤權數係由軸當量及政策需要二項的加權平均值。政策需要含大眾運輸政策、國家產業發展政策、交通量組成及使用者受益程度等因子組成，經該公路系統主管機關綜合通盤考量訂之。

三、高速鐵路之效益與監理

(一)我國興建高速鐵路之效益

1.自計畫效益加以觀察

(1)擔負台灣南北旅客運輸服務主軸（擴大旅客疏運量）

高鐵營運初期運能班次由每日雙向 38 班次，每日旅客約 2.6 萬人次，自 102 年 12 月 23 日起每週已增加至 954 班次提昇運能。截至 102 年 11 月底平均日運量提昇至 13.1 萬人次。

高鐵苗、彰、雲等車站已於民國 104 年 12 月 1 日完工通車，可擴大苗栗、彰化、雲林等地區為高鐵營運服務範圍，提昇整體運量，並促進地區經濟發展。

高鐵南港站有效分擔台北車站高鐵旅客量，紓解台北車站擁擠情形，擴大高鐵通車效益，促進南港地區發展以及服務旅客至南港車站轉乘到基隆、宜蘭地區。

(2)落實西部走廊一日生活圈（縮短南北旅運時間）

高鐵通車後，台灣西部走廊南北往來已由 4 個小時大幅縮短為 90 分鐘，由原北、中、南三大都會區的空間結構，連成一日生活圈。

高鐵南港、苗栗、彰化、雲林等車站完成後，服務高鐵路線沿線所經縣市。車站聯外道路之興建及改善完成，可提高車站之可及性，提昇高鐵整體效益，落實一日生活圈，促進區域均衡發展，縮短城鄉差距。

2.自外部效益加以觀察

(1)帶來經濟效益

2007 年高速鐵路開始通車營運，藉由高鐵的快速運輸，已大幅度縮短往返台北、高雄的旅行時間，同時也加快了台灣西部走廊各地包括人力、資源等的流動與交換速度，提升社會經濟活動效率，並且對交通、都市機能、人口及土地等面向產生影響。

(2)縮短南北距離

高鐵通車後大幅縮短南北距離及旅行時間，像台北至高雄最多可縮短至 96 分鐘，因而可以實現台灣西部走廊的一日生活圈夢想。

(3)時間成本效益

選擇乘坐高鐵，可以不用到相對位置比較偏遠的機場登機，並省去提早劃位、安檢、等待登機等流程，加上列車運行的時間較短，整體長途旅行的時間可以大幅縮短。從 2007 年 1 月 5 日高鐵通車日起到 2009 年 6 月 30 日為止，搭乘高鐵比搭乘其他交通工具共節省 10,064 萬 1,835 小時的時間，相當於省下 232 億元新台幣的時間成本（註：依行政院主計處 2008 年 12 月公布的平均薪資 231 元時薪計算時），可以用來創造

其他更高的經濟價值。

(二) 高速鐵路之安全監理

1. 依據鐵路法（下稱本法）第 2 條第 3 款與第 7 款之規定，所謂高速鐵路，乃指經許可其列車營運速度，達每小時二百公里以上之鐵路。而民營鐵路，則指由國民經營之鐵路。台灣高鐵即屬民營之高速鐵路。
2. 依據本法之規定，民營鐵路由交通部監督，包括相關安全管理事項。故可依據鐵路相關法規綜合整理如下：
 - (1) 民營鐵路列車駕駛人員未經交通部檢定合格並發給執照後，不得駕駛列車。民營鐵路機構亦不得派任之。
 - (2) 民營鐵路機構遇有重大行車事故或嚴重遲延，應立即通報交通部，並隨時將經過情形報請查核；其一般行車事故及異常事件，亦應按月彙報。
 - (3) 交通部應定期或視需要，派員視察民營鐵路之工程、材料、營業、運輸、財務、會計、財產實況及附屬事業之經營等情形；必要時，得予查核，並命其提出有關文件、帳冊，如認為辦理不善，應命其限期改善。
 - (4) 民營鐵路機構應負責鐵路之土木建築設施、軌道設施、保安與防護設備、電信設施、電力設施及車站設備之修建、養護，及鐵路文化資產之維護。
 - (5) 民營鐵路機構應依實際需求提供無障礙運輸服務，及規劃設置便於各類身心障礙者行動與使用之無障礙設施及設備。
 - (6) 民營鐵路機構應負責鐵路機車及車輛之檢修。
 - (7) 民營鐵路機構應確保鐵路行車之安全。
 - (8) 鐵路機構應有效訓練及管理從業人員，使其具備鐵路專業及作業安全技能，並確切瞭解及嚴格遵守鐵路法令。於新進機車車輛或涉及安全之行車設備或技術投入營運前，亦同。
 - (9) 民營鐵路機構應對行車人員之技能、體格及精神狀態，施行派任前檢查、定期檢查及臨時檢查；經檢查不合基準者，不得派任。已派任者，應暫停或調整其職務。
 - (10) 民營鐵路機構對於鐵路運轉中發生之事故及異常事件，應蒐集資料及調查研究發生原因，採取適當之預防及改進措施，備供交通部查驗。
 - (11) 交通部應聘請專家調查重大事故之發生經過及其發生原因，並視調查需要，請民營鐵路機構或相關行車人員說明，及配合提出行車紀錄、設施、設備等相關資料及物品。(12) 鐵路機構應根據前一年度之事故及異常事件檢討結果，於每年第一季結束前，向交通部提出當年度安全管理報告。
 - (13) 旅客乘車、託運人託運貨物、受貨人領取貨物，應遵守鐵路有關安全法令及站、車人員之指導；民營鐵路機構應依法管制之。
 - (14) 遵守電化鐵路安全管制措施與禁限建規定。
 - (15) 其他與促進軌道運輸整體安全相關事項。

四、外籍民用航空運輸業之管制

(一) 外籍航空器或外籍航空業載運客貨與郵件之管制規定

依據民用航空法（下稱本法）第 78 條至 82 條之規定，可綜合整理如下：

1. 外籍航空器，非經交通部許可，不得飛越中華民國領域或在中華民國境內起降。但條約或協定另有規定者，從其規定。
2. 民航局得派員檢查在中華民國境內起降之外籍航空器之各項人員、設備及其有關文件。機長不得拒絕、規避

或妨礙。

- 3.外籍民用航空運輸業，須經民航局許可，其航空器始得飛航於中華民國境內之一地與境外一地之間，按有償或無償方式非定期載運客貨、郵件。
- 4.外籍民用航空運輸業，依條約或協定，或基於平等互惠原則，其航空器定期飛航於中華民國境內之一地與境外一地之間，按有償或無償方式載運客貨、郵件，應先向民航局申請核發航線證書。
- 5.外籍航空器或外籍民用航空運輸業，不得在中華民國境內兩地之間按有償或無償方式載運客貨、郵件或在中華民國境內經營普通航空業務。但有下列情形之一者，不在此限：
 - (1)外籍自用航空器經依交通部許可可在中華民國境內從事非營利性之飛航活動。
 - (2)條約或協定另有規定。
- 6.外籍民用航空運輸業在中華民國設立分支機構，應檢附有關文書，申請民航局核轉交通部許可後，依法辦理登記；其為分公司者，並應依法辦理分公司登記，申請民航局核轉交通部核准，並向海關辦理登記，取得證明文件，由民航局核發外籍民用航空運輸業分公司許可證後，始得營業。
- 7.外籍民用航空運輸業未依前項規定設立分公司營運者，應委託在中華民國境內之總代理執行或處理客、貨運業務，始得在中華民國境內攬載客貨。

(二) WTO 入會承諾表開放之空運行業別

- 1.空運服務業，限於：航空器維修、空運服務之銷售、行銷及電腦訂位系統。

(1)影響評估：

空運服務業中必須適用服務業貿易總協定之三項服務，我國原本即已開放市場亦無國民待遇方面之限制，因此加入 WTO 對我業界並無負面影響。

(2)因應對策：加入 WTO 該三項空運相關服務仍維持現狀，無需研擬因應對策。

- 2.空運輔助服務，限於：裝貨服務、倉儲服務、貨運代理服務。

(1)影響評估：

為加入 WTO，已修改法規取消航空貨物集散站經營業及航空貨運承攬業外資投資比例限制，如 WTO 成員國於此等服務亦有承諾開放，則得失可互相抵消，惟如多數國家未承諾開放，則對業界略有影響，但應屬輕微。

(2)因應對策：

未來將配合業者需求要求其他會員國承諾此等項目之開放，以平衡業者之利益。