

105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、「Uber」的運作機制為何？(8分)與現行運輸管理或道路交通管理法規有什麼衝突？(10分)相關主管機關應該對其執法取締的理由是什麼？(7分)
- 二、今(105)年3月10日9時30分於新北市石門外海0.3海浬，距岸約250公尺處，發生「德翔臺北」貨輪因失去動力擱淺事件，至24日上午船體因連日受海浪衝擊，船身原有之裂縫加大並已斷裂，隨時有翻覆造成海洋污染之虞。依現行法令，一般「擱淺事件」主管機關為何？(5分)應有何作為？(8分)當有造成「海洋污染事件」之虞，主管機關為何？(5分)又應有何緊急作為？(7分)
- 三、依現行管理法規，有關高鐵、臺鐵、捷運、輕軌捷運、公路、市區道路之建築、管理、監督及安全等事項，所依據的基本法律(9分)與主管機關(16分)為何？請分別說明之。
- 四、為降低個人交通運具使用，鼓勵學生上放學使用大眾運輸工具，維護學生上放學交通安全，採行「公車專車化」、「專車公車化」策略，兩者分別如何實施？(10分)學校與交通相關單位應如何配合執行？(15分)

□ 申論題解答

一、Uber 問題之對應與處理

【試題詳解】

(一)運作機制

1. Uber 之興起與運作，乃因「分享經濟概念」而產生。亦即，以線上平台協助人們取得資產、資源、時間及技能。該方式目前正在全球範圍內蓬勃發展，Uber 的商業模式也以此為基礎。Uber 搭建一個線上平台（即手機中 APP 程式），將需求方（搭車乘客）及供給方（想要賺外快的司機）拉到此一平台做媒合。在供給面的部分，Uber 讓擁有多餘時間的司機，充分利用其閒置的車輛資源去滿足各式搭車需求的乘客。例如說，今天有一個人甲在正職下班後，如果他有閒、也有車的話，他能身兼另一個身份，只要有乙需要從 A 地抵達 B 地，而乙剛好離甲非常近，甲能夠去搭載乙，就是將一個供給配上一個需求，也因為這樣嶄新的 P-2-P (Peer-to-Peer) 運作機制，使得 Uber 在台營運以來，多達數十萬的民眾註冊成為使用者、數千民眾運用 Uber 平台成為司機，每月為其人或家庭提高 50% 的經濟收入。此一運作機制，乃符合學說上對於「分享經濟」三種形態之一的產品服務系統 (product-service system)：即私人用品在閒置時（在此案例，對司機而言就是多餘的時間），出租給其他人使用以獲得報酬。

(二)管理法規之衝突

依據臺北高等行政法院 104 年度訴字第 868 號判決之見解：

1. (前略) 然查：原告公司（即 Uber）營業登記項目有：管理顧問業、資料處理服務業、電子資訊供應服務業、第三方支付服務業、其他工商服務業及除許可業務外，得經營法令非禁止或限制之業務，此有原告公司變更登記表附於本院卷可參（見本院卷第 70 頁），雖原告公司登記並無汽車運輸業之營業項目之登記，苟其有經營汽車運輸業，固屬違反上開公路法第 77 條第 2 項及汽車運輸業管理規則第 138 條規定之違章之行為，然原告除違章經營汽車運輸業外，尚有經營其他登記範圍內合法之業務，則原處分所為「勒令停業」之裁處，其範圍究為何？是否僅就原告相關違章「經營汽車業」之營業部分停業，或者尚包括原告其他登記範圍內之合法營業，亦應一併停業？未據原處分載明。惟關於此點，業據被告訴訟代理人於本院 104 年 9 月 30 日下午 2 時 45 分準備程序時陳明：「所謂勒令停業範圍包含所有原告可從事之營業行為，理由在於，原告所有的營業行為全係非法，全部在經營運輸業，並未執行其所申請之營業項目，其 7 項（應為 6 項，被告訴訟代理陳述有誤）營業項目，全在包攝其違法經營運輸業之事實，而無其他合法營業之事實。」等語，此有該次準備程序筆錄可參（見本院卷第 103 頁）。是以，被告稱其原處分所為「勒令停業」之裁處，其範圍既係包括原告所有營業行為，揆諸上開最高行政法院裁定意旨，顯已逾越公路法第 77 條第 2 項規定之意旨。亦即，原告如係從事「管理顧問業」、「資料處理服務業」、「電子資訊供應服務業」、「第三方支付服務業」、「其他工商服務業」、「除許可業務外，得經營法令非禁止或限制之業務」等 6 項原告公司營業登記項目，該等營業項目均非屬公路法管制之範圍，被告自不得依公路法第 77 條第 2 項規定為據，而以原處分勒令原告停止從事前述營業行為。
2. 綜上，被告稱其原處分所為「勒令停業」之裁處，其範圍既係包含原告所有營業行為，揆諸上開最高行政法院裁定意旨，顯已逾越公路法第 77 條第 2 項規定之意旨，自非適法，應予撤銷。

3.因此，Uber 公司之營業與我國運輸管理之法令最大之衝突，乃在於其雖實質上經營汽車運輸業，然其登記業別卻非屬汽車運輸業。依據上開法院見解，交通部尚不得勒令其停業。

(三)處罰依據

依據上開說明，Uber 實質上乃經營類似計程車之叫車服務，故就其實質營業項目而言，應受公路法第 56 條以及汽車運輸業管理規則之規範。惟現今 Uber 公司未經許可而經營汽車運輸業，依據公路法第 77 條第 2 項之規定：「未依本法申請核准，而經營汽車或電車運輸業者，處新臺幣 5 萬元以上 15 萬元以下罰鍰，並勒令其停業，其非法營業之車輛牌照並得吊扣 2 個月至 6 個月，或吊銷之。」

二、擱淺事件之法律問題

【試題詳解】

(一)主管機關與作為

- 1.依據災害防救法第 3 條第 1 項第 4 款之規定，空難、海難、陸上交通事故之預防、應變及復原重建，乃以交通部為中央災害防救業務主管機關。
- 2.依據災害防救法施行細則第 2 條第 6 款之規定，所謂海難：指船舶發生故障、沉沒、擱淺、碰撞、失火、爆炸或其他有關船舶、貨載、船員或旅客之非常事故者。
- 3.故擱淺事件之中央災害防救業務主管機關，為交通部。
- 4.依據現行海難救援通報機制之規範，主管機關與相關機關所應採取之作為，分別說明如下：
 - (1)交通部航港局督導海岸電臺與臺北任務管制中心，農委會漁業署督導漁業電臺，臺灣港務公司督導各港務分公司港口聯絡中心（信號臺），每日 24 小時輪班守值電臺（接收與發送）作業；航港局與漁業署互相合作聯繫，救難不分漁船或商船均互通訊全力配合搜救。
 - (2)海上電臺通報機制：當海岸電臺、漁業電臺、港口信號臺、臺北任務管制中心（衛星搜索遇難信號）等單位收到（漁船或商船）海上遇險訊息時，即確認目標位置後轉報海巡機關，立即派出海巡艦艇執行救難，海巡機關需增加海空兵力（飛機或海軍艦艇）時，逕通報行政院國家搜救中心申請支援。
 - (3)陸上電話或手機通報機制：有線電話或以手機撥 118（海巡隊值班臺），可直接申請遇難救助，惟手機接收距離短。可利用長途電話或請家屬或漁船公司將遇難狀況轉報 118 海巡隊。
 - (4)海巡署（隊）執行海上救難任務作業時，並副知交通部、航港局、農委會漁業署等單位，配合陸上支援作業（蒐集商漁船基本資料、一切後勤支援、安排碼頭靠泊、港勤拖船港區海域拖救、救護車接送、送出海關檢疫）等。
 - (5)「行政院國家搜救指揮中心」統一指揮航港局、農委會漁業署、海巡署及國防兵力等單位，共同合作執行漁船或商船救難任務。

(二)海洋污染事件之防止機關與作為

- 1.依據海洋污染防治法第 4 條之規定：
 - (1)本法所稱主管機關：在中央為行政院環境保護署；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。
 - (2)直轄市、縣（市）主管機關之管轄範圍，為領海海域範圍內之行政轄區；海域行政轄區未劃定前由中央主管機關會同內政部，於本法公告一年內劃定完成。

2.復依據上開法律第 32 條之規定，其防治作為，乃包括：

- (1)船舶發生海難或因其他意外事件，致污染海域或有污染之虞時，船長及船舶所有人應即採取措施以防止、排除或減輕污染，並即通知當地航政主管機關、港口管理機關及地方主管機關。
- (2)前項情形，主管機關得命採取必要之應變措施，必要時，主管機關並得逕行採取處理措施；其因應變或處理措施所生費用，由該船舶所有人負擔。
- (3)主管機關應依據其所訂定之《重大海洋油污染緊急應變計畫》加以應變。

三、運輸系統之建築、管理、監督及安全事項之基本法律與主管機關

【試題詳解】

(一)高鐵

- 1.高鐵之性質，屬於鐵路法第 2 條第 7 款所稱之民營鐵路。
- 2.復依據鐵路法第 4 條之規定：「國營鐵路，由交通部管理。地方營、民營及專用鐵路，由交通部監督。」
- 3.交通部為辦理高速鐵路及捷運系統建設事宜，特設高速鐵路工程局，故建設部分乃以高速鐵路工程局為管理機關，其基本法律除上開之鐵路法外，尚且包括「交通部高速鐵路工程局暫行組織規程」。

(二)臺鐵

- 1.臺鐵之性質，屬於鐵路法第 2 條第 5 款所稱之國營鐵路。
- 2.復依據鐵路法第 4 條之規定：「國營鐵路，由交通部管理。地方營、民營及專用鐵路，由交通部監督。」
- 3.依據交通部臺灣鐵路管理局組織條例第 2 條之規定，交通部臺灣鐵路管理局乃掌理下列事項：
 - (1)鐵路中長程發展、經建計劃、重大投資、資源規劃、經營策略、專案研究分析評估及資訊系統之建立運用。
 - (2)鐵路行銷業務、客貨運經營、附屬事業管理及有關營業設施、設計、調查、督導、考核。
 - (3)鐵路行車、運轉、車輛調度、車站設置調整及有關運輸設備、保安之設計、督導、考核。
 - (4)鐵路橋樑、隧道、路線、工程、建築、產業管理之設計、督導、考核。
 - (5)鐵路動力車、客貨車運用計劃、車輛設備、設計、督導、考核。
 - (6)鐵路電訊、照明、號誌及電力等電務設施之設計、督導、考核。
 - (7)鐵路材料籌劃、採購保管、調配、稽核。
 - (8)其他有關鐵路之管理。

(三)捷運

- 1.大眾捷運系統之建築、管理、監督及安全等相關事項，應依據大眾捷運法之規定加以辦理。
- 2.主管機關，依據大眾捷運法第 4 條之規定：
 - (1)大眾捷運系統主管機關：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)路網跨越不相隸屬之行政區域者，由各有關直轄市、縣（市）政府協議決定地方主管機關，協議不成者，由交通部指定之。

(四)輕軌捷運

- 1.依據公路法第 2 條第 11 款之規定，電車：指以架線供應電力之無軌電車，或依軌道行駛之地面電車。輕軌捷運之性質為公路法所稱之電車，因此乃以公路法為管制母法。
- 2.依據公路法第 3 條之規定：「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。」

（五）公路與市區道路

- 1.依據公路法第3條之規定：「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。」公路與市區道路之相關管制，均以公路法為基本法律。
- 2.依據公路法第4條第2項之規定：「市區道路劃歸公路路線系統者，視同公路；其制定程序，由中央、直轄市或縣（市）公路主管機關分別會商擬訂，並準用前項之規定核定公告。復依據公路法第5條第2項之規定：「市區道路與專用公路以外之公路使用同一路線時，其共同使用部分，應劃歸公路路線系統。」如市區道路劃歸公路路線系統者，即應依據上開規定辦理之。

四、公車專車化與專車公車化之策略與配合

【試題詳解】

（一）公車專車化之策略與配合之方式

- 1.公車專車化，乃屬於副大眾運輸之半公共型態（Semipublic Paratransit），乃指租用公車（Subscription Bus）或交通車。亦即由私人團體或公司為通勤者向公車（交通運輸提供者）業者租用車輛，每天在固定時間、地點搭乘上、下班之運輸方式，如社區專車；有時亦由學校或政府機關向特定公車業者租用車輛，以載學生上、下學或上、下班，如學校之學生專車，政府機關之交通車等。
- 2.故其推動策略，通常乃包括：
 - （1）為維護學生安全，應選擇並建立優良之運輸業者品牌制度。
 - （2）對運輸業者提供獎助和補助。
 - （3）引進新型的大眾運輸技術，如低底盤或輕軌電車，增加選擇之型態。
 - （4）提升公車駕駛的服務品質與態度。
 - （5）定期檢討，強化對於服務與安全性之持續要求。
- 3.而上開策略，乃應由地方公路主管機關與地方公車運輸業者互相配合，並擬訂相關計畫加以執行，以促進大眾運輸之利用密度。中央公路主管機關並應依法督導，避免不當利益之輸送並維護運輸品質。

（二）專車公車化

- 1.學生專車係指各級學校為顧及該校學生上下學之方便與安全，而主動提供給學生通學使用之交通工具，車輛可由學校向公路汽車客運業、市區汽車客運業或遊覽車客運業者租用，抑或自行購買車輛。
- 2.由於其性質均僅服務特定對象及屬於契約型（Contract-based），故不屬於公共運輸範疇。
- 3.由於學生專車的營運特性為定點定線，學生須於固定的場站候車或用隨招隨停方式待車，且經由付費方式始得上車，但現今大多學校皆位於都會區內，使專車行駛路線與部分公路或市區汽車客運業營運路線重疊。且非典型公路公共運輸如學生專車、醫療專車、免費公車等多與一般公路汽車客運業營運路線重疊度高，除瓜分客運路線業者之市場外，免費公車服務之提供更產生不公平競爭，造成客運市場營運秩序混亂之相關問題。
- 4.故為解除或減輕上開問題，專車公車化之策略乃包括：
 - （1）鼓勵地方政府成立公共運輸基金，以統籌規劃轄區內非典型公共運輸服務。
 - （2）學生專車、免費公車（鄉鎮公所、社區）及免費接駁專車（如百貨公司、大賣場、醫療院所等）可納入統籌規劃，以擴大服務一般民眾。惟申請者須提撥部分費用，且公車外觀可配合申請者要求予以標示。

- (3)公共運輸基金經費來源：申請者提撥經費及中央補助款。
- (4)路線營運應以公開招標方式，委託合法汽車客運業者經營為原則。
- 5.故其配合單位，包括地方公路主管機關與公車業者，同時中央公路主管機關亦應考量透過大眾運輸相關法令撥發補助，以擴大該新型態運輸之利用效果。