

104年公務人員高等考試三級考試試題

代號：24480

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、重大交通建設常常需要許多年的時間來完成，其建設期程可能跨越不同行政首長任期，臺鐵經過桃園市地區，原計畫高架化施工改建，並且已經施工進行中，民國103年底新當選的地方政府行政首長就任，桃園市新市長在其競選政見中，主張將桃園段的鐵路高架化改為地下化。請問臺鐵的高架化計畫，法律依據及主管機關為何？桃園市政府的權限為何？(25分)
- 二、建設智慧城市與智慧運輸系統，皆免不了會設置許多錄影監視器，若使用其設備進行交通執法取締，依現行法規如何執行？尚有何爭議及如何改進？(25分)
- 三、臺灣高鐵之建設營運所依據的法律為何？並請說明其運價之核定程序與國營的臺鐵有何不同？(25分)
- 四、請詳述我國空運、海運行政管理的組織制度及依法行政之主要法律依據(必須寫出行政機關名稱、依何法律管理)。(25分)

## □ 申論題解答

### 一、臺鐵高架化之法源依據

#### (一)臺鐵桃園段高架化計畫梗概

##### 1.計畫緣起

由於桃園都會區快速發展，搭乘鐵路運輸之旅客急遽成長，旅運服務設施已不敷運用，民國 95 年度全年旅客量統計，桃園站及中壢站上下車旅客數分居全線各站之第 3 位及第 4 位，由此可見桃園都會區鐵路改善的確有其必要性。

長久以來地方政府及民眾皆積極爭取能將此段鐵路立體化，目前桃園～中壢段鐵路將配合交通部推動之「臺鐵都會區捷運化」建設改建為高架鐵路，並於適當地點增設簡易通勤車站，除可改善桃園縣境內多處平交道之公路交通延滯及行車安全問題，亦可提昇都市發展之條件，增加旅客搭乘鐵路之可及性，並可依法將沿線桃園、內壢、中壢三座車站站區土地地目申請變更為車站用地，強化站區多目標開發，改善以往車站鄰近地區明顯被鐵路劃分為前後站不同發展之現象，且站區亦可嘗試研擬採 BOT 開發模式之可行性，委由民間投資經營，衍生整體社會效益，希望可藉由本建設計畫提昇鐵路運輸服務品質及營運績效，保障行車安全，並促進地方繁榮，帶動經濟成長。

本計畫「桃園段高架化建設計畫」已列入政府「振興經濟擴大公共建設投資計畫」，積極推動辦理，期望藉由鐵路高架化工程執行，使得此路段原本分裂之土地得以癒合，再創都市發展新契機。

##### 2.工程概述

(1)本鐵路高架化工程計畫，全長約 17.15 公里（計畫範圍），工程施工範圍約 15.95 公里（工程範圍，里程 K53+350~K69+300，平面段 1.00km、降挖段 1.25km、高架段 13.70km），其中計畫起點至桃園站（K57+400）擴建為三軌正線，桃園站以南為二軌正線。桃園站、內壢站、中壢站改建為高架車站。增設鳳鳴站、國際路站、永豐路站、中原大學等四座通勤車站。

(2)工程完成後消除平交道 17 處，即鳳鳴里、建國東路、東生公司、玉山街、國際路、茄苳村、高城路、永豐路、遠東廠前、興仁路、內壢南方、自立新村、六和、功學社邊、普仁里、普義里、德育路。

(3)原跨越鐵路之陸橋回復平面道路 5 處：桃鶯陸橋、民族陸橋、三民陸橋、中原陸橋、中豐陸橋。

(4)原穿越鐵路之地下道回復平面道路 4 處：林森路、長安街、中和路、振興西路。

##### 3.執行現況

(1)臺鐵桃園段高架化建設計畫：本計畫係交通部 97 年所提「振興計畫」中「重大交通建設計畫」項目之一，經行政院經建會 98 年 2 月 2 日第 1351 次委員會議討論，原則同意，並於 2 月 27 日經行政院核定，預定於 106 年年底完成。

(2)臺鐵桃園段高架化建設計畫採三個工程設計暨監造標及五個主要土建施工標推動興建。三個工程設計暨監造標分別為代辦鐵工局桃園段高架化建設計畫—DL01 標鳳鳴降挖段（含鳳鳴站、桃園臨時站與臨時軌部分）委託工程設計暨監造、代辦鐵工局桃園段高架化建設計畫—DL02 標桃園段（含桃園車站、國際路站、永豐路站）委託工程設計暨監造及代辦鐵工局桃園段高架化建設計畫—DL03 標中壢段（含內壢車站、中原大學站及中壢車站）委託工程設計暨監造，DL01 標、DL02 標及 DL03 標皆已完成發包作業。

### 3.作業進度

(1)目前計畫進度：49.60 %。

(2)受「都市計畫變更作業」延遲之影響，影響後續「永久軌用地」取得作業及「都市設計審議」作業，導致「細部設計」作業尚無法定案，故本計畫進度目前呈現落後狀況。

### (二)法源依據

1.鐵路法第 7 條規定乃高架化取得土地之法源：

(1)鐵路需用土地，得依土地法及有關法律規定徵收之。

(2)鐵路規畫興建或拓寬時，應勘定路線寬度，商同當地地政機關編為鐵路使用地；該使用地在已實施都市計畫地區者，應先行辦理都市計畫之變更。其為私有土地者，得保留徵收；其保留期間，在都市計畫地區範圍內者，依都市計畫法之規定；餘依土地法之規定辦理。

2.本計畫因工程需求須辦理用地徵收作業，依《土地徵收條例》第 10 條規定，應舉辦公聽會，公聽會之通知將依土地登記簿所載住所，先行郵寄通知興辦事業計畫範圍內之土地所有權人，及於新北市政府（包括鶯歌區公所）與桃園縣政府（包括龜山鄉公所、桃園市、八德市、中壢市及平鎮市公所，現已改制為桃園市政府）及轄區各里辦公室公告周知；公聽會會議紀錄及民眾陳述意見回應處理情形，也會專函郵寄土地所有權人及利害關係人，並公告周知。

### (三)主管機關

故依據上開規定，桃園市政府屬於都市計畫法第 4 條所規定之地方主管機關，應依法先行辦理都市計畫之變更，便於取得用地用徵收相關作業之進行，以如期完成高架化作業。

## 二、智慧化取締之規定與問題

### (一)現行道路交通管理處罰條例之規定

1.依據道路交通管理處罰條例（下稱本條例）第 7 條之 2 之規定：

I 汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

一、闖紅燈或平交道。

二、搶越行人穿越道。

三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。

四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。

五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。

六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

II 前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：

一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。

二、行駛路肩。

三、違規超車。

- 四、違規停車而駕駛人不在場。
- 五、未依規定行駛車道。
- 六、未依規定變換車道。
- 七、未保持安全距離。
- 八、跨越禁止變換車道線或槽化線。
- 九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。
- 十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。
- 十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

III 對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。

IV 第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。

2.故上開條文第二項與第三項之規定，即屬執以科學儀器盡行取締之規定。

(二)強化處罰合理性，降低交通執法爭議

- 1.上開條文之修正，明定除「危險駕車」等 11 項違規行為外，採證之科學儀器應使用固定式，並定期於網站公布設置地點。另明定以科學儀器採證取締超速時，一般道路須至少於 100 公尺前，高速公路、快速道路須至少於 300 公尺前，應樹立明顯標示告知駕駛人。即為避免取締違規行為時所造成行政行為不明確之爭議。
- 2.違規行為之取締效果，亦屬干預人民基本權利之行為，除應遵守行政法一般法律原則之外，亦應同時注意取締手段之合乎比例原則與明確性，並兼及考量人民之隱私權與其他基本權利之保護，以維持執法之透明性與公信力。

### 三、民營鐵路之建設與營運

(一)臺灣高鐵與促進民間參與公共建設法

- 1.台灣高速鐵路是台灣第一個採取由民間興建、營運，並於特許營運期滿後，移轉給政府的民間興建營運後轉移模式的公共工程，建設成本約 4,600 億新台幣(約 145 億美元)。興建與營運的工作皆由台灣高鐵公司負責，特許期限自 1998 年起算，為期 35 年，期限過後將以有償或無償的方式交還中華民國政府經營，中華民國交通部則需於 2032 年，接續營運之機構通知台灣高鐵公司。管理高鐵事務的政府機關為交通部高速鐵路工程局，也是早期進行初步規劃的機構，目前則負責高鐵的興建、營運監督及高鐵站區聯外捷運系統的興建計畫工作。我國興建高速鐵路的提議始於 1980 年代，主要是為了解決日益增加的城際運輸需求而提出，1990 年經行政院核定「台灣南北高速鐵路建設計畫」，台灣高速鐵路的籌建進入執行階段。當時規劃於六年內完成，但是由於經費來源及採用的系統規格等前置作業的時間過長，使得興建工程遲至 1999 年才正式啟動，而辦理方式也由原本的政府逐年編列預算改為民間投資參與。
2. 1999 年動工後，原本預定於 2005 年 10 月 31 日完工通車，但由於機電、號誌工程與試車進度大幅落後，通車時程因此延後一年。2006 年 10 月時又因獨立驗證報告未能及時完成而再次延後，直到交通部於 12 月 24 日核准其通車。2007 年 1 月 5 日通車並進行試營運，2 月 1 日開始正式營運，營運區間為板橋站—左營站；台北站—板橋站路段因工程延誤，於 2007 年 3 月 2 日才正式納入營運區間。

3.由於其性質屬於 BOT，故依據《促進民間參與公共建設法》第 8 條第一項第一款之規定，乃採取由民間機構投資興建並為營運；營運期間屆滿後，移轉該建設之所有權予政府之方式。故其建設、營運乃上開法律規定方式為之。

(二)臺灣高鐵為鐵路法第 2 條第七款所規定之民營鐵路

鐵路法於民國 103 年 6 月 18 日修正後，臺灣高鐵之營運性質，乃屬於鐵路法第 2 條第七款所規定之民營鐵路，即指由國民經營之鐵路。現由臺灣高速鐵路股份有限公司營運。

(三)國營、民營鐵路運價核定方式不同

1.依據鐵路法第 26 條之規定，國營鐵路運價之決定方式如下：

(1)國營鐵路運價率之計算公式，由交通部擬訂，報請行政院送請立法院審定之；變更時亦同。(2)國營鐵路之運價，按前項公式計算，由交通部報請行政院核定實施；變更時亦同。

(3)國營鐵路如環境或情形特殊者，得規定較低運價；在工程時期之臨時營業，得規定臨時運價，均由交通部核定之。

2.而依據鐵路法第 35 條之規定，地方營及民營鐵路之運價，則由交通部核定；增減時亦同。

3.故臺灣高鐵之運價，依據上開鐵路法相關規定，應由交通部依法核定之。

#### 四、空運與海運之行政管理組織制度與依法行政之依據

(一)交通部組織法之授權

依據現行交通部組織法第 1 條之規定：「交通部主管全國交通行政及交通事業。」故就空運與海運（或稱航運）之行政管理而言，乃以交通部為中央主管機關。

(二)空運之行政管理機關

1.依交通部民用航空局組織條例第 1 條之規定：「本條例依交通部組織法第 14 條及民用航空法第 3 條規定制定之。」

2.故依據民用航空法第 3 條之規定：「交通部為管理及輔導民用航空事業，設交通部民用航空局（以下簡稱民航局）；其組織另以法律定之。」

3.復依據交通部民用航空局組織條例第 2 條之規定，交通部民用航空局（以下簡稱本局）掌理下列事項：

(1)民航事業發展及民航科技之規劃與政策之擬訂事項。

(2)國際民航規劃、國際民航組織及國際民航合作之聯繫、協商與推動事項。

(3)民用航空業之管理督導及航空器之登記管理事項。

(4)飛航標準之釐訂、飛航安全之策劃與督導、航空器失事之調查及航空人員之訓練與管理事項。

(5)航空通訊、氣象及飛航管制之規劃、督導與查核事項。

(6)民航場站及助航設施之規劃、建設事項。

(7)軍、民航管制之空域運用及助航設施之協調聯繫事項。

(8)民航設施器材之籌補、供應、管理及航空器與器材入出口證照之審核事項。

(9)民航資訊系統之整體規劃、協調與推動及電腦設備之操作、維護與管理事項。

(10)航空器及其各項裝備、零組件之設計、製造、維修、組裝過程與其產品及航空器製造廠、維修廠、所之檢定、驗證事項。

(1)其他有關民航事項。

4.故組織上而言，空運管理，乃以交通部民用航空局為業務主管機關；而其依法行政之依據，除其本身之組織條例外，尚包括以民用航空法為核心之各類母、子法。

#### (二)航運之行政管理機關

1.交通部航港局（簡稱航港局）是我國有關航運與商港事務的最高主管機關，隸屬交通部之下。配合《商港法》修正商港為「政企分離」的經營體制，於2012年3月1日正式成立，接受交通部委任辦理船舶運送業、海運承攬運送業、船務代理業、貨櫃集散站經營業、臺灣地區與大陸地區海運直航、船員管理等事項。

2.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）。」

3.復依交通部航港局暫行組織規程第2條之規定，本局掌理下列事項：

- (1)海運航業、船舶、船員、海事、商港之法規、政策及發展計畫研擬。
- (2)航業、船舶驗船機構、船員與駕駛訓練機構、商港港埠業監理業務之規劃、執行及督導。
- (3)國際海運合作、聯營機構、航運秩序管理業務之規劃、執行及督導。
- (4)船舶檢丈、登記與航行安全業務之規劃、執行及督導。
- (5)船員與駕駛訓練、發證、考核業務之規劃、執行及督導。
- (6)海事、引水業務之規劃、執行及督導。
- (7)商港與商港自由貿易港區監理業務及公有公共基礎設施之建設管理。
- (8)航路標識之規劃、建造、維護、監督、管理及航行安全之促進。
- (9)海運國際條約、公約、協定、規範與標準之蒐集、編譯及執行。
- (10)其他航港相關事務之規劃、執行及督導。

4.因此，交通部航港局除依據上開組織法之規定辦理相關事項之外，尚須依據商港法、船舶法、船員法等之規定，辦理航運行政相關業務，以落實各項航運政策之推動。