

109 年特種考試交通事業鐵路人員考試試題

考試別：鐵路人員考試
等 別：高員三級考試
類科別：運輸營業
科 目：運輸政策

一、因應新型冠狀病毒 (COVID-19) 之衝擊，我國交通部推出那些公路運輸業之紓困振興方案？
(25 分)

【擬答】

(一) 汽車燃料使用費補貼措施

1. 小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業之營業車輛，自 109 年 1 月 1 日起至同年 12 月 31 日止，補貼其汽車燃料使用費 50%。
2. 遊覽車客運業之營業車輛，自 109 年 10 月 1 日至同年 12 月 31 日止，補貼其汽車燃料使用費 50%。

(二) 車輛牌照稅補貼措施

遊覽車客運業及小客車租賃業之營業車輛，補貼其 109 年使用牌照稅 50%。

(三) 運輸業人才轉型培訓補助措施

依據「交通部協助受重大疫情影響觀光相關產業轉型培訓實施要點」補助遊覽車客運業、小客車租賃業、計程車客運業及公路汽車客運業公會及工、協會辦理運輸業人才轉型培訓課程，依送件審查順序依序核定，直至經費用罄為止。另請各辦理訓練單位於 109 年 8 月 21 日前完成辦理培訓課程。

(四) 計程車油料補貼措施

因應重大疫情對計程車客運業營運之影響，交通部已於 109 年 3 月 13 日訂定發布「交通部協助受嚴重特殊傳染性肺炎影響計程車油料補貼作業要點」，補貼對象為公路監理機關登記列管牌照在案之計程車。補貼期間自 109 年 4 月 1 日起至 109 年 9 月 30 日止，為期 6 個月。補貼期間內，政府將按月核給受補貼計程車每輛 500 公升汽油、柴油或液化石油氣，每公升補貼新臺幣 4 元。

(五) 防疫物資補貼措施

補貼對象為公路汽車客運業、市區汽車客運業、計程車客運業、遊覽車客運業之營業車輛，補助其採購防疫物資費用，自 109 年 4 月起營業大客車每車每日補貼 19 元，營業小客車每車每日補貼 14 元。

(六) 融資展延利息補貼措施

為執行「交通部對受嚴重特殊傳染性肺炎影響發生營運困難產業事業紓困振興辦法」規定營業車輛融資辦理展延期間之利息補貼作業，交通部已於 109 年 3 月 31 日訂定發布「交通部對受嚴重特殊傳染性肺炎影響之遊覽車客運業與小客車租賃業及計程車客運業營業車輛融資展延利息補貼作業要點」。

(七) 駕駛人薪資補貼措施

為辦理計程車客運業、遊覽車客運業之駕駛人及小客車租賃業代僱駕駛薪資定額補貼作業，交通部公路總局訂定「交通部公路總局協助受嚴重特殊傳染性肺炎影響遊覽車、計程車客運業及小客車租賃業駕駛人薪資補貼要點」自 109 年 4 月 20 日起生效。

(八) 國道客運營運費用補貼措施

為辦理國道客運營運費用分級補貼作業，交通部公路總局訂定「因應嚴重特殊傳染性肺炎疫情補貼國道客運路線營運費用作業要點」自 109 年 4 月 13 日生效。第一階段：國道客運機場路線於中華民國 109 年 4 月每車先予補貼 3 萬元營運費用補貼。第二階段：依民國 109 年 3 月運量較去年同期下降幅度，去年同期尚未通車路線則與通車日至民國 109 年 1 月 15 日間之平均日運量相較，依下列基準分 3 級給予 3 個月補貼；分級補貼標準如下：第 1 級：運量下降百分之 50 以上路線，每月每車補貼 3 萬元。第 2 級：運量下降百分之 30

公職王歷屆試題 (109 鐵路特考)

以上，未滿百分之 50 路線，每月每車補貼 2 萬元。第 3 級：運量下降百分之 20 以上，未滿百分之 30 路線，每月每車補貼 1 萬元。

【資料來源：交通部公路總局全球資訊網 > 新聞及公告 > 傳染性肺炎防疫專區 > 汽車運輸業紓困振興方案】

二、交通主管單位在推動「高齡者駕照管理新政策」時，應該掌握那些政策行銷的原則，才能獲得民眾的信服並收到實際之效果？(25 分)

【擬答】

(一)交通部推動「高齡者駕照管理新政策」

1. 實施對象為領有各級普通汽車及機車駕照之駕駛人，包括：

(1) 實施日期 (106.07.01) 後才屆滿 75 歲者。

(2) 逾 75 歲實施日期後有特定違規或吊扣駕照者

2. 換照期限及駕照效期：駕駛人得於有效期間屆滿前後 1 個月內向公路監理機關申請換發有效期間 3 年之新照。

3. 審查方式：除「體格檢查」合格外，還需通過「認知功能測驗」或檢附「未患中度以上失智症證明」。茲說明如下：

(1) 體格檢查 (須符合規定標準)

(2) 認知功能測驗：

於換照時施以簡易的認知功能測驗，檢測駕駛人對時間及空間的正確認知能力、近程記憶思考之能力、判斷力及手腦並用能力等項測驗，須同時合格才算通過「認知功能測驗」；若未通過認知功能測驗者，應至醫療機構作「失智症」進一步檢查，檢查結果為中度以上失智症者，已不具安全駕駛能力，基於安全考量不予換發駕照。

4. 不依規定辦理換照之處理機制

(1) 實施日期 (106.07.01) 後才屆滿 75 歲持逾期駕照駕車經舉發者，依道路交通管理處罰條例第 22 條第 1 項第 7 款「駕駛執照逾有效期間仍駕車」處新臺幣 1800 元以上 3600 元以下罰鍰，並禁止其駕駛；惟於舉發通知單日期 3 個月內依規定完成換發駕照，不予處罰。

(2) 逾 75 歲實施日期後有特定違規或吊扣駕照者不依通知期限申請換照者，通知繳回駕照，未繳回者監理單位逕行公告註銷駕照。

(二)建議相關機關在推動上述政策時，應掌握之政策行銷的原則如下：

1. 公開的原則

亦即不流於「黑箱作業」的原則。可讓民眾透過各種公開參與的管道 (如政府論壇、點子王平台、公民咖啡館等) 就交通事務決策過程，參與表達意見並行使權利。參與者可能是利害相關當事人、機構、組織或利益團體，亦可能是工作者或社會運動參與人士。

2. 設身處地的原則

亦即懷抱「同理心」原則，盡量揣摩受影響民眾的感受。例如政府舉行「同心協力式」的溝通會 (collaborative communication)，廣邀各利害關係人參加，相互尊重信任，各抒己見，以共負政策實行成敗之責。

3. 誠信的原則

亦即「提供資訊不造假」的原則。舉凡官方舉辦各種內部政策簡報會、說明會、或討論會，抑或對外舉行政策宣導會及記者招待會，都應提供各方充分正確的資訊，以免誤導社會大眾的認知，甚至造成民眾的不諒解。

4. 可靠的原則

係指「政府要說到做到」之原則。政策行銷需機關首長全力的支持及參與，先做好「內部行銷」(對機關內部人員) 工作後，再致力於「外部行銷」(對服務對象) 程序上，以期貫徹政策的落實執行。

5. 主動積極的原則

係指「主動關心民眾疾苦」之原則。例如主辦單位可主動邀請高階行政首長 (如總統、院長、部長)，民間領袖、藝文娛樂界知名人士等，積極參加各種行銷活動，來展現主

動關心民眾及「苦民所苦」的形象。

三、當前我國交通運輸所面臨之政策問題有那些？(25 分)

【擬答】

- (一)交通運輸建設公共投資不足。
- (二)事權分散，缺乏明確一貫的交通運輸發展政策。
- (三)車輛成長速度過快，道路面積增加有限。
- (四)汽、機車混合行駛，致道路交通管制困難。
- (五)大眾運輸系統發展未受到充分重視。
- (六)停車供、需嚴重失調，有限道路面積被不當使用。
- (七)國人尚未建立正確的「駕駛文明」。
- (八)交通警力負荷沈重，執法效果難以貫徹。
- (九)運輸系統管理(TSM)方法及旅運需求管理(TDM)策略未予以有效採行。
- (十)都市計畫未充分配合考量整體交通運輸問題的解決及規劃設計不當。

四、在「人本交通」之願景下，2020 運輸政策白皮書從「安全」、「效率」、「品質」及「綠色」四大施政主軸出發，勾勒出我國未來交通運輸建設之政策、策略與行動方案。請從該四大施政主軸分別提出建議的行動方案。(25 分)

【擬答】

(一)前言

2020 運輸政策白皮書的最新改版，正是要反映交通部「人本交通」的願景，以及「安全」、「效率」、「品質」及「綠色」之四大施政主軸，並逐項說明落實的相關政策、策略、行動方案，具體擘劃國家運輸部門共同的施政藍圖，以利中央與地方、政府與民間共同合作推動交通政策。

(二)就上述四大施政主軸分別提出建議的行動方案

1. 「安全」施政主軸方面：
落實安全交通管理。安全是最基本也是最高的施政標準，不容許有折扣，保障民眾道安、飛安、航安，是首要工作。
2. 「效率」施政主軸方面：
提供效率便民服務。交通建設是國家發展的基石，各工程務求如期如質完成。未來將持續強化交通各類系統之整合與分工，提升整體服務效率，並發展智慧型運輸系統。
3. 「品質」施政主軸方面：
完善優質交通環境。我們積極規劃辦理陸海空各項交通建設工作，對建設工程品質嚴加把關，架構出人流、物流、資訊流等無縫運輸網絡，以提供人民有感之便利生活服務，並藉以帶動相關區域經濟及產業的發展。
4. 「綠色」施政主軸方面：
發展綠運輸及產業。重視節能減碳與空污防制，發展綠運輸及產業之主要概念是維護人與環境共生的永續性，包括環保、減少空污等，並注重生活美學。

【資料來源：交通部全球資訊網，「2020 運輸政策白皮書(總論)」，108 年 12 月】