

104 年特種考試地方政府公務人員考試試題

等別：三等考試
類科：交通行政
科目：交通政策

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)

【擬答】：

(一)在過去三十年當中，以 2013 年底開始實施之「國道 ETC 計程收費政策」最讓我印象深刻。
茲將該政策內容說明如下：

- 1.我國高速公路 ETC (Electronic Toll Collection) 計程收費政策，係將國道感應門架設於臨近交流道之主線道（或加減速車道），採用「微波」之無線射頻辨識技術 (RFID) 連結車上的 eTag (電子標籤) 來進行收費扣款，並按用路人實際行經高速公路之里程計價，以實現「走多少、付多少」之計程收費目的，其對用路人平均分擔成本將可降低，可落實「使用者付費」之公平原則。
- 2.我國高速公路 ETC 計程收費政策之規劃原則如下：
 - (1)國道自始即採「使用者付費」原則，藉由通行費收入，支應國道新建工程、交流道增設改建及道路維護費用。
 - (2)為避免民眾有政府藉由實施計程收費將多收民眾的錢之誤解，將以「不超過原有通行費收入（約 220 億元）」做為方案試算基礎及原則，確保國道基金財務健全及永續運作。
- 3.國道各型車輛之三段式費率方案架構內容如下：
 - (1)小型車每日每車優惠里程 20 公里，標準費率 1.20 元/公里（20 公里<行駛里程≤200 公里），長途折扣費率 0.90 元/公里（行駛里程>200 公里）。
 - (2)大型車每日每車優惠里程 20 公里，標準費率 1.50 元/公里（20 公里<行駛里程≤200 公里），長途折扣費率 1.12 元/公里（行駛里程>200 公里）。
 - (3)聯結車每日每車優惠里程 20 公里，標準費率 1.80 元/公里（20 公里<行駛里程≤200 公里），長途折扣費率 1.35 元/公里（行駛里程>200 公里）。

(二)自 2013 年底「國道 ETC 計程收費政策」執行以來的利弊分析如下：

1.優點分析

- (1)可降低大部分長途旅次費用
本政策為考量長途車輛為國道通行費貢獻最高族群，為落實公平付費原則，評估費率方案時，設定「長途旅次平均付費金額不高於現況」之目標。
- (2)可兼顧短程用路人使用習慣
政府為使民眾順利適應 ETC 計程收費，推出「有優惠（免費）里程+標準費率+長途折扣」之三段式架構之費率方案，可兼顧原短程用路人「僅短途借用國道」之用路習慣，並降低對地區交通及民眾之衝擊與影響。
- (3)可有效紓解都會區交通壅塞
過去雖有超過 5 成的用路人未收取費用，但大部分是短程借道通行，尚符國道興建目的係包括「紓解都會區交通壅塞」一項，而「每日 20 公里免費」政策可帶給都會區民眾多一項替代道路之選擇，應尚屬合宜。
- (4)蒐集大數據可制定智慧化管理策略
「國道 ETC 計程收費」政策執行迄今，已累積蒐集了大量交易資料，這些大數據 (big data) 不僅讓交通部高公局更能掌握車輛的使用狀況與習性，亦對於交通管理提供更科學的數據資料，將可用來制定更智慧化的管理策略，並提供用路人更實用的行車資訊。

2.缺點分析

- (1)未完全符合公平正義原則
原國道 ETC 計程收費目的之一為「讓用路人對國道收費降價有感」，但採行「每日 20

公職王歷屆試題 (104 地方特考)

公里免費」措施後，雖使得多數長途用路人之平均負擔略低於過去計次收費，但還是有少數長途用路人竟產生「略高於過去計次收費」之不合理現象，可見現行採行之費率方案並未完全符合公平正義原則。

(2) 未有效確保國道基金自償性

採行「優惠（免費）里程+標準費率+長途折扣」之三段式費率方案後，經試算未來每年通行費總收入將降至 185 億元，遠低於過去平均每年 220 億元之收入水準，雖政府聲稱短期內國道尚可正常營運，但為因應後續國道建設之龐大資金需求，仍應於計程收費實施一段時間（如滿 2 年）後，整體檢討費率方案，以確保國道之永續營運。

(3) 未有效達到以價制量目的

採行「每日 20 公里免費」措施後，不僅引發「長途貼補短途」爭議，更有學者認為此費率方案實施後，恐無法有效達以價制量之目的，將使國道塞車情形更無法改善，以交通專業立場來看，唯有「無免費里程」才是最公平且最有效益，建議政府應儘速推出連續假期（或尖峰時段）之差別費率方案。

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）

【擬答】

(一) 「港市合作」政策的意義

過去有關商港區域土地之使用分區劃設，常因商港管理機構與所在地方主管機關（如直轄市或縣（市）政府）在都市計畫變更之土地使用強度、分區使用項目與回饋內容上難以取得共識，導致港區土地開發受到限制與延宕。如商港管理機構與所在地方主管機關積極強化合作平臺機制，將可使港市（縣）相關計畫，從擬訂、規劃到執行，有更密切的協調溝通管道，以加速相關計畫之推動，使港市共榮共享港區發展帶來的成果。

(二) 有關「港市合作」政策的優缺點分析如下：

1. 優點分析

(1) 可整合港口城市之軟硬體資源

如商港管理機構能與所在地方政府合作，將可透過港口資源的釋出，為港口城市營造新風采，以港口經濟帶動城市經濟，鏈結在地產業與文化。

(2) 「前店後廠」概念促進港市發展

目前世界著名港口城市均進行產品加工或客製化組裝後，再轉運到全球各地，可創造產業加工的高附加價值，此種「前店後廠」概念將是未來台灣各港口城市之經營理念。

(3) 港市合作打造港口城市新風貌

以高雄港市合作為例，高雄市政府將投入百億元預算，進行世貿會展中心、海洋文化與流行音樂中心、港埠旅運中心及市立圖書館總館等建設，可展現港口城市新風貌。

(4) 港市合作塑造全方位加值物流港

各商港應運用自由港區貨物免稅及快速通關之優勢，透過「港市合作」相關策略，串聯相關產業聚落，逐步打造為運籌物流中心，以創造更高附加價值及營運績效。

2. 缺點分析

(1) 可能受到各港所在之地方議會牽制

各港所在地之地方政府可能因政治等因素，相關預算遭地方議會刪減或受其之牽制，以致預算執行較無效率，將影響原先設定「港市合作」目標之達成率。

(2) 各港口之合作運作機制恐流於形式

各港口管理機構應與所在地方政府雖將建立港市合作運作機制（如港市合作委員會），但要真正能發揮協調與統合功能，否則將使該合作運作機制流於形式。

(3) 地方政府未積極配合推動港區基礎建設

目前各個港區的基礎建設與服務能量不足，如地方政府對強化基礎建設（如重劃區工程及港區聯外道路改善計畫等）未能積極配合推動，將無法營造優質之港市環境。

(三) 臺灣的港口城市利用港口共生共榮之建議策略如下：

公職王歷屆試題 (104 地方特考)

1. 各港口周邊區域土地應與地方政府整合規劃

面對全球航運發展趨勢，我國除持續推動自由貿易港區之設置發展外，各港埠必須擴大自由港區範圍，因此，各港口周邊區域不應獨立發展。以高雄港市合作為例，目前高雄市政府已釋出 107 公頃土地，委由港臺灣務公司開發為自由貿易港區（含洲際貨櫃中心）與綠能科技專區，即係港市成功合作之範例，可達共生共榮之目標。

2. 建立港市建設共同參與及成果共同分享機制

為活化港區土地使用，應與都市計畫整合協調商港區域之整體規劃及發展計畫，依商港法第 6 條規定係由商港經營事業機構、航港局擬訂後報請主管機關層轉行政院核定。另為強化港市間關係，藉航港體制改革，已於臺灣港務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。

3. 儘速建立港區土地開發使用之港市協調機制

為促進港市建設之整體發展，各港口應與所在地方政府建立港市合作之協調運作機制（如高雄港市建設合一委員會），其協調合作範圍包括：都市計畫、交通建設、環境保護、污染防治、安全衛生管理、民防、治安及消防等業務之協調與統合，期能提供優質的港口服務，共同創造國際競爭實力，以透過「港市合作」方式創造雙贏。

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）

【擬答】

為舒緩臺北至花蓮間例假日的壅塞問題，可制訂之交通政策包括工程建設方案、運輸管理策略等項，茲分述如下：

(一) 工程建設方案方面

1. 推動興建「北宜新線（直線）鐵路建設計畫」

(1) 本計畫又稱「臺鐵南港至花蓮提速改善計畫」，係鑑於既有宜蘭線鐵路路線彎繞，部份路段坡度過大，形成運能瓶頸，且未來國道五號雪山隧道容量將達飽和，故需有新增路廊之必要性。經考慮交通運輸、地區發展、工程執行、環境影響及經濟財務等因素來研選路廊，最後就 2 個新路線方案綜合評估後，決定以「新方案二」（自台北南港經宜蘭雙溪、大溪至頭城為止，全長 53 公里）為優選方案，目前正辦理綜合規劃及環境影響評估作業中。

(2) 北宜新線鐵路完工後，除可提供東台灣快捷的鐵路運輸服務，並與宜蘭線鐵路形成路網以有效促進區域發展外，另可創造東部以鐵路運輸為主軸，落實東部低碳旅遊「快速到達、悠游慢活」的觀光及生活環境。

2. 儘速完成「台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫」

(1) 本計畫有鑑於花東環境之敏感性，在規劃蘇花公路山區路段改善工程時，係以安全、可靠運輸服務及強化維生幹道抗災性為目標，並以路段災損阻斷及交通肇事頻高等路段優先進行改善。本計畫改善長度共計 38.4 公里，包括 8 座隧道（23.4 公里）、橋梁（8.5 公里）、平面道路（6.5 公里），並採雙向雙車道規劃為原則。

(2) 本改善計畫完工後，除可提升蘇花公路之安全性與穩定性，並活化台 9 線沿線道路空間，營造友善遊憩環境外，另可塑造花東後山為未來國土規劃發展旗艦區域，並創造花東環境之永續價值。

(二) 運輸管理策略方面

1. 建議台鐵增開高優惠折扣的區間快車

建議台鐵局可在連續假期間多加開區間快車，由樹林發車經過宜蘭到花蓮，早去晚回，票價約 8 折，僅停靠樹林、板橋、台北、松山、瑞芳、礁溪、宜蘭、羅東及花蓮等站，預估可比一般區間車省下 30 分鐘以上，將能紓解用路人對國 5 之運輸需求。

2. 強化國道及地方之公共運輸服務整合

交通部除應協調國道客運業者儘量加開班車外，並應協助宜蘭縣及花蓮縣政府檢討地方客運之路線規劃，有效補助地方增闢多條的接駁公車路線，並儘量縮短公車班距，以提高公共運輸使用率，並達到「無縫運輸」為目標。

公職王歷屆試題 (104 地方特考)

3. 建議公共運輸與觀光發展應有效整合

國道 5 號交通壅塞問題嚴重。建議交通部公路總局及觀光局應與宜蘭縣、花蓮縣政府針對該地區的旅遊景點，透過公共運輸票券結合相關旅遊優惠促銷措施（如發行觀光套票、臺灣好玩卡、車票折抵觀光門票），以發揮異業整合效益加乘效果。

4. 提供用路人即時的交通資訊

整合高速公路局的 1968 熱線及公路總局的即時路況 APP，將國道主線、地方匝道排隊車輛數、替代道路旅行時間等資訊，完整公布周知用路人；另透過巨量需求資料分析數據，建立網路平台供民眾查詢。

5. 發行搭公共運輸遊東部地區之摺頁

建議交通部公路總局可製作「搭大眾運輸遊東部地區」摺頁，內容除提供搭乘大眾運輸工具串聯東部地區各旅遊景點及百大美食資訊外，亦包含各大眾運輸轉乘套票優惠資訊及台鐵於端午節期間增班時刻表，可提供民眾充分的大眾運輸乘車資訊。

6. 繼續評估其他交通疏導方案

包括國 5 實施高承載管制措施（如提高『高承載管制人數』從 3 人至 4 人）、單雙數車牌管制、國道尖離峰差別費率管制等方案。

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）

【擬答】

為有效落實執行公共運輸發展政策，近年來交通部積極推動「公路公共運輸發展計畫」（99-101 年）及「公路公共運輸提昇計畫」（102-105 年），透過「築底固本」、「拔尖創新」等策略之鼓勵與誘導，加速鐵、公路運輸系統間之整合，滿足通勤、旅遊不同需求。茲將兩計畫有關地方政府可鼓勵民眾使用公共運輸之策略分述如下：

(一)「公路公共運輸發展計畫」（99-101 年）

1. 「無障礙公共運輸」策略，其相關措施如下：

- (1) 提升低地板公車比例
- (2) 打造無障礙公車及計程車。
- (3) 推動無障礙通用設計小組，改善場、站、車之服務。

2. 「確保公共運輸覆蓋率」策略，其相關措施如下：

- (1) 鄉鄉鎮鎮有公車。
- (2) 偏遠及服務性公車路線一條不減。
- (3) 擴大公共運輸服務範圍。

3. 「更新公車及候車設備」策略，其相關措施如下：

- (1) 汰換使用年限過長之老舊公車。
- (2) 補助購置電動公車。
- (3) 建置轉運站及造型具特色之候車亭。

4. 「公共運輸服務數位化」策略，其相關措施如下：

- (1) 推動交通電子票證（採用多卡通系統，改善公車帳務可信度及強化稽核）。
- (2) 建置即時資訊系統（動態資訊系統（GPS），改善公車系統可靠度）。

(二)公路公共運輸提昇計畫（102-105 年）

1. 「重建信心、愛用公共運輸」策略，其相關措施如下：

- (1) 賡續推動車之改善。
- (2) 優先路權之改善。
- (3) 整建場站相關設備。

2. 「無縫運輸、服務有感」策略，其相關措施如下：

- (1) 推動複合公共運輸服務整合。
- (2) 鼓勵使用電子票證—Green Pass。
- (3) 推廣無障礙通用設施」。

3. 「有效管理、共創多贏」策略，其相關措施如下：

- (1) 檢討法規制度、健全經管環境。

公職王歷屆試題 (104 地方特考)

- (2)保障偏遠與服務性路線地區的基本民行。
 - (3)強化服務效能及稽核機制。
 - (4)人力資源的強化及服務提昇」。
- 4.「創新公共運輸、使臺灣更好行」策略，其相關措施如下：
- (1)推展公共運輸行銷及教育活動。
 - (2)推動公車服務經營理念。
 - (3)推動交通與觀光整合之無縫服務。

公 職 王