

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：交通行政

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？

【擬答】：

依據我商港法相關商港主管機關與經營管理組織說明如下：

(一)商港法之主管機關為交通及建設部。

(二)商港經營及管理組織如下：

1. 國際商港：

(1)經營及管理：由主管機關設國營事業機構經營及管理

(2)涉及公權力管理事項：由交通及建設部航港局（目前為交通部航港局）辦理。

2. 國內商港：由航港局或行政院指定之機關（目前為行政院指定由福建省金門縣政府與連江縣政府等指定機關）經營及管理。

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？

【擬答】：

(一)我國國道高速公路收費之法令依據：依據我公路法第 24 條：第一項「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」：各款包括：「一、貸款支應。二、以特種基金支應。三、在同一起訖地點間另闢新線，使通行車輛受益。四、屬於同一交通系統，與既成收費之公路並行。」。第 2 項「前項徵收通行費之作業程序、收費設施設置、收費方式、收費車種、費率、作業管理、停徵、減徵或免徵規定、欠費追繳、收取追繳作業費用及委託其他機關（構）辦理等事項之辦法，由交通部定之。」。第 3 項「前項通行費費率之計算方式，應由交通部依據興建、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，並得依路段、時段或車輛行駛里程訂定差別費率。」。第 4 項「前項通行費費率之計算方式，於公路經營業準用之」。

(二)目前收費車種及費率之規定說明如下：

1. 現行高速公路通行費費率計算公式：若以資源分配為基礎(resourced-based)，以成本分配公平性觀點不同車種之通行費可推估如下：若依定價原則、收費方式、費率結構等三程序逐一考量訂定費率公式。依據淨固定成本(Net Fixed Cost, NFC)以及淨變動成本(Net Variable Cost, NVC)，目前的計程收費通行費費率計算方式如下：

$$\text{車種}i\text{費率} = \frac{\text{NFC} \times \frac{\text{車種}i\text{車公里}}{\sum \text{車種}i\text{車公里}} + \text{NVC} \times \frac{\text{車種}i\text{車公里} \times \text{車種}i\text{軸重當量}}{\sum \text{車種}i\text{車公里} \times \text{車種}i\text{軸重當量}}}{\text{車種}i\text{通過收費站次數}}$$

項目說明：

(1)淨固定成本 (NFC)：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。

(2)淨變動成本 (NVC)：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。

(3)軸重當量

①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。

②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

公職王歷屆試題 (104 地方政府特考)

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. 各種類車輛費率：目前現況通行費率比例為小型車：大客貨車：聯結車=1:1.25:1.625，為簡化計算過程，將全部轉換為小型車當輛數，並將費率比設為加權轉換係數。

(三)現況說明如下：根據交通部統計，民國 80 年迄今，我國高速公路交通量呈現逐年成長趨勢，其中，民國 92 年、93 年交通量成長率均為 7%以上，至民國 94 年始交通量成長趨勢趨緩(成長率 1.89%)，加上民國 96 年起受到油價上漲、高鐵通車以及全球經濟不景氣等因素，逐步呈現負成長現象。根據統計，高速公路通行量在民國 96 年至民國 97 年，分別為 5 億 6,964 萬輛(較 95 年減少 507 萬輛)；5 億 4,355 萬輛(較 96 年減少 2,610 萬輛)，高速公路通行費收入：目前國道高速公路收費費率，係依車種分為小型車 40 元，大客貨車 50 元，聯結車 65 元。而民國 92~97 年國道收費站通行費收入，隨著上開交通量成長趨緩，通行費收入亦呈減少趨勢。民國 94 年通行費收入成長率 1.31%，民國 96 年收入(較 95 年減少 0.6 億元)，97 年通行費收入為 204.8 億元(較 96 年減少 14.5 億元)。

三、請說明我國興建高速鐵路之效益。另說明政府機構對高速鐵路之安全監理事項為何？

【擬答】：

(一)我國興建高速鐵路效益項目：

1. 直接效益：都市由於導入高速鐵路運輸系統後之直接效益：

- (1)新高速鐵路的營運收入(貨幣化)
- (2)旅行時間節省(需貨幣化)。

2. 間接效益：都市由於導入高速鐵路運輸系統後之間接效益(需貨幣化)：

- (1)提升運輸品質。
- (2)促進區域經濟發展。
- (3)創造稅收收益。
- (4)土地增值效益。
- (5)促進經濟成長。

3. 不可量化經濟效益：以文字與圖表等方式表達詳加說明其效益項目估算之。

(二)政府機構對高速鐵路安全監理事項說明如下：

1. 鐵路法第 56-1 條第 1 項：「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。」第 2 項：「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。」第 3 項：「第 1 項鐵路設施與設備之修建、養護及其他相關事項之規則，除鐵路文化資產依據有關法令規定辦理外，由交通部定之。」
2. 鐵路法第 56-2 條第 1 項：「鐵路機構應負責鐵路機車及車輛之檢修。」第 2 項：「前項鐵路機車與車輛檢修之種類、方式、項目與週期、使用規定及其他相關事項之規則，由交通部定之。」鐵路法第 56-3 條第 1 項：「鐵路機構應確保鐵路行車之安全。」第 2 項：「前項鐵路行車之鐵路路線、設備、車輛、裝載限制、號誌、號訊、標誌、運轉、閉塞與事故處理及其他行車應遵行事項之規則，由交通部定之。」
3. 鐵路法第 56-4 條第 1 項：「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。」第 2 項：「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。」第 3 項：「前項鐵路行車人員之定義、應實施之訓練、技能檢定、體格與精神狀態檢查、實施之方式、項目、週期、合格基準與不合格時之處理及其他應遵行事項之規則，由交通部定之。」
4. 鐵路法第 56-5 條第 1 項：「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。」第 2 項：「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。」第 3

項：「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；其報告內容應包括下列事項」：各款包括：一、鐵路機構營運之安全理念及目標。二、安全管理之組織架構及實施方式。三、為確保及提升營運安全所採取或擬採取之措施。四、事故與異常事件之檢討及預防措施。五、其他與營運安全有關之重要事項」。

5. 鐵路法第 61-1 條第 1 項：「為維護鐵路興建及行車安全，交通部得依鐵路特性，會同當地直轄市或縣（市）政府於鐵路兩側勘定禁建、限建範圍。」第 2 項：「前項禁建、限建範圍經勘定後，由交通部繪製地形圖或地籍圖，送請當地直轄市或縣（市）政府辦理公聽會及公開展覽三十日後公告實施，不受相關土地使用管制法令規定之限制。」
6. 鐵路法第 61-4 條第 1 項：「違反前二條規定，擅自於鐵路禁建、限建範圍內為第六十一條之二第 1 項各款行為，或於施工中有妨礙鐵路興建或行車安全之虞者，交通部得商請各該管主管機關令其限期停工、修改、拆除、改善或補正，無該管主管機關者，前開處分得由交通部為之。必要時，轄區內警察機關應予協助。」第 2 項：「前項行為有損害鐵路設施或危害行車安全者，申請人、承造人、起造人、監造人及實際行為人，應負連帶回復原狀或損害賠償責任。」
7. 鐵路法第 67 條第 1 項：「鐵路機構或專用鐵路有下列情形之一者，處新臺幣 30 萬元以上 150 萬元以下罰鍰」：第 9 款：「違反第五十六條之五第 1 項或第三項或第六十四條準用第五十六條之五第 1 項或第三項規定，未蒐集資料、調查研究發生原因、採取適當之預防或改進措施備供交通部查驗或未提出安全管理報告。」

四、我國刻正檢討國內法規對外國人(業者)來臺營運之規定，以利加入國際貿易協定(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)入會承諾列入市場開放之空運行業為何？

【擬答】：

(一)民航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

1. 民用航空法第 10 條第 2 項：「外籍航空器，除本法另有規定外，不得在中華民國申請國籍登記。」
2. 民用航空法第 95 條：「外籍航空器經特許在中華民國領域飛航時，交通部得令其先提出適當之責任擔保金額或保險證明。」
3. 民用航空法第 11 條第 1 項：「中華民國國民、法人及政府各級機關，以附條件買賣方式自外國購買之非中華民國航空器，於完成約定條件取得所有權前或向外國承租之非中華民國航空器，租賃期間在六個月以上，且航空器之操作及人員配備均由買受人或承租人負責者，經撤銷他國之登記後，得登記為中華民國國籍。」
4. 民用航空法第 47-2 條第 1 項：「民用航空運輸業及普通航空業，應依國家民用航空保安計畫擬訂其航空保安計畫，報請民航局核定後實施。」第 2 項：「外籍民用航空運輸業應訂定其航空保安計畫，報請民航局備查後實施。」
5. 民用航空法第 83-1 條：「外籍民用航空運輸業之航線籌辦、設立分支機構、總代理申請、證照費與包機申請費之收取、營運管理及其他應遵行事項之規則，由交通部定之。」
6. 民用航空法第 96 條第 1 項：「未經提供責任擔保之外籍航空器，或未經特許緊急降落或傾跌於中華民國領域之外籍航空器，民航局得扣留其航空器；其因而致人或物發生損害時，並應依法賠償。」第 2 項：「遇前項情形，除有其他違反法令情事外，航空器所有人、承租人、借用人或駕駛員能提出擔保經民航局認可時，應予放行。」
7. 民用航空法第 5 條：「航空器自外國一地進入中華民國境內第一次降落，及自國境內前往外國一地之起飛，應在指定之國際航空站起降。但經交通部核准或緊急情況時，不在此限。」

(二)我國在世界貿易組織(WTO)入會承諾列入市場開放之空運行業為

1. 加入世界貿易組織(WTO)前已實施市場開放承諾部分
 - (1)空運服務業（限航空器維修、空運服務銷售、行銷及電腦訂位系統）。適用服務業貿

公職王歷屆試題 (104 地方政府特考)

易總協定三項服務，我國加入 WTO 前已開放市場亦無國民待遇限制，

(2)空運輔助服務（限裝貨服務、倉儲服務、航空貨物承攬運送服務）。

2.加入世界貿易組織(WTO)後承諾市場開放部分

(1)航空貨物集散站經營業。

(2)航空貨運承攬業。

公
職
王