

104 年公務人員高等考試三級考試試題

類 科：交通行政

科 目：交通行政

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？

【擬答】：

(一)鐵路高架化建設法令依據：查鐵路法第 7 條第 1 項：「鐵路需用土地，得依土地法及有關法律規定徵收之」。第 2 項：「鐵路規劃興建或拓寬時，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」。第 3 項：「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」。第 16 條第 1 項：「鐵路興建，應依交通部核定之期限開工、竣工；因故不能於期限內開工或竣工時，應申請交通部核准展期」。第 2 項：「全路或一段工程完竣，應先報請交通部派員履勘，經核准後，始得營運」。第 17 條第 1 項：「電化鐵路之電能，由電業機構優先供應。但經中央電業主管機關之核准，得由鐵路機構自行設置發電、變電及電車線電壓以上輸電系統之一部或全部」。第 2 項：「前項輸電系統之線路，得於空中、地下、水底擇宜建設，免付地價或租費。但因必須通過私人土地或建築物而有實際損失時，應由鐵路機構付予相當補償；其工程鉅大者，並應經所有人或占有人之同意，如有不同意時，由地方政府裁決之」。第 18 條第 1 項：「於鐵路橋梁、隧道或鐵路用地內，穿越或跨越鐵路路基設置管線、溝渠者，應備具工程設計圖說徵得鐵路機構同意，由其代為施工或派員協助監督施工；其工程興建及管線、溝渠養護費用，由該設施之所有人或使用人負擔」。第 2 項：「已設置之管線、溝渠，因鐵路業務需要而應予拆除或遷移時，該設施之所有人或使用人不得拒絕；所需費用由鐵路機構及該設施之所有人或使用人各半負擔」。

(二)主管機關：依據鐵路法第 4 條：「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」，爰依上開鐵路法明文，目前臺鐵係由交通部所轄之交通部臺灣鐵路管理局依法經營與管理。

(三)地方政府角色：

1. 裁決角色：依據上開鐵路法第 17 條第 2 項：「輸電系統之線路，得於空中、地下、水底擇宜建設，免付地價或租費。但因必須通過私人土地或建築物而有實際損失時，應由鐵路機構付予相當補償；其工程鉅大者，並應經所有人或占有人之同意，如有不同意時，由地方政府裁決之」明文，設若鐵路高架化之工程，其輸電系統線路除應須通過私人土地或建築物經所有人或占有人之同意外，設若發生不同意等情時，此時，得由地方政府裁決之，此為地方政府所扮演之角色。

2. 負擔義務角色：依據上開鐵路法第 18 條第 2 項：「已設置之管線、溝渠，因鐵路業務需要而應予拆除或遷移時，該設施之所有人或使用人不得拒絕；所需費用由鐵路機構及該設施之所有人或使用人各半負擔」。對於地方政府已於該設施所設置之管線、溝渠，因鐵路高架化必須拆除（或遷移）時，地方政府（設施所有人或使用人）除不得拒絕，另地方政府（設施所有人或使用人）尚應負擔半數之遷移等費用。

資料來源：韓新（2015），交通行政總複習講義，組織變革 v.s 航港體制之改革，正志光，臺北市

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？

【擬答】：

(一)逕行舉發之法令依據：

「道路交通管理處罰條例」第 7 條第 1 項：「道路交通管理之稽查，違規紀錄，由交通勤務警察，或依法令執行交通稽查任務人員執行之」。第 2 項：「前項稽查，得由交通助理人員協助執行，其稽查項目為違規停車者，並得由交通助理人員逕行執行之；其設置、訓練及執行之辦法，由內政部會同交通部定之」。第 7-1 條：「對於違反本條例之行為者，民眾得敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發」。第 7-2 條第 1 項：「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」：各款包括：「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。」第 2 項：「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」：各款包括：「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。」第 3 項：「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 100 公尺至 300 公尺間，於高速公路、快速公路應於 300 公尺至 1000 公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同」。第 4 項：「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」。

(二)逕行舉發之爭議與改進措施：

依據道路交通管理處罰條例第 4 條第 1 項：「道路標誌、標線、號誌及其他相關設施之設置與管理，應提供車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅並確保交通安全」。第 2 項：「駕駛人駕駛車輛或行人在道路上，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定，並服從執行交通勤務之警察或依法令執行指揮交通及交通稽查任務人員之指揮」。第 3 項：「前項道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定、樣式、標示方式、設置基準及設置地點等事項之規則，由交通部會同內政部定之」。上開已明確規定駕駛人駕駛車輛在道路上，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定，並服從執行交通勤務之警察或依法令執行指揮交通及交通稽查任務人員之指揮。是以基本上對於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，經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。逕行交通違規行為之舉發，並沒有違反法律授權。

惟目前民眾對於個人資料保護法內之個人權義以及個人隱私等資料，類似警察國家之行舉，多有疑義，是以上開 7 條第 2 項第 7 款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點外，或可參照個人資料保護法第 5 條：「個人資料之蒐集、處理或利用，應尊重當事人之權益，依誠實及信用方法為之，不得逾越特定目的之必要範圍，並應與蒐集之目的具有正當合理之關聯」。與第 6 條第 1 項：「有關……犯罪前科之個人資料，不得蒐集、處理或利用。但有下列情形之一者，不在此限」：第 1 款：「法律明文規定」。第 2 款：「公務機關執行法定職務或非公務機關履行法定義務所必要，且有適當安全維護措施」。第 4 款：「公務機關或學術研究機構基於醫療、衛生或犯罪預防之目的，為統計或學術研究而有必要，且經一定程序所為蒐集、處理或利用之個人資料」依據上開個人資料保護法第 5 條及第 6 條第 1 項第 1 至 3 款等明文，增列於道路交通管理處罰條例第 4 條第 4 項準用上開個人資料保護法文字，具體增進維護民眾權義。

資料來源：韓新 (2015)，交通行政總複習講義，組織變革 v.s 航港體制之改革，正志光，臺北市

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？

【擬答】：

- (一) 高鐵建設法令依據：查「促進民間參與公共建設法」第 8 條第 1 項規定：「民間機構參與公共建設之方式，可以包括下列 7 種」：第 1 款：「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」，上開法令條文即為俗稱 BOT 之主要規範，BOT 係為 Build-Operate-and-Transfer 的縮寫，其主要動機便在於引進民間充裕資金，彌補政府預算赤字困難並發生預算排擠效用，共創民間業者、政府與人民三贏的局面之一種方式。
- (二) 台灣高鐵在法律上的定位：依據鐵路法第 2 條：「本法所用名詞，定義如左」：第 4 項：「民營鐵路：指由國民經營之鐵路」，因此，目前在台灣地區經營高速鐵路之台灣高速鐵路股份有限公司，即為上開鐵路法第 2 條第 4 項所稱之「民營鐵路」。
- (三) 台灣高鐵 v.s. 臺鐵票價制定之法律依據：
1. 台灣高鐵：依據鐵路法第 35 條「地方營及民營鐵路之運價，由交通部核定，增減時亦同」。
 2. 國營鐵路：依據鐵路法第 26 條第 1 項：「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」。第 2 項：「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」。第 3 項：「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」。

資料來源：韓新 (2015)，**交通行政總複習講義，組織變革 v.s 航港體制之改革**，正志光，臺北市

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）。

【擬答】：

(一) 空運業務說明如下：

1. 組織制度法律依據：交通部組織法第 14 條、交通部民用航空局組織條例第 1 條：「本條例依交通部組織法第十四條及民用航空法第三條規定制定之」成立交通部民用航空局。
2. 依法行政之空運業務內容：交通部民用航空局掌理事項：依據民國 87 年 6 月 24 日公布之「交通部民用航空局組織條例」，其係依據交通部組織法第十四條及民用航空法第 3 條規定制定之機關，復依其組織條例第 2 條：「交通部民用航空局掌理下列事項」。第 1 款：「民航事業發展及民航科技之規劃與政策之擬訂事項」。第 2 款：「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」。第 3 款：「民用航空業之管理督導及航空器之登記管理事項」。第 4 款：「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」。第 5 款：「航空通訊、氣象及飛航管制之規劃、督導與查核事項」。第 6 款：「民航場站及助航設施之規劃、建設事項」。第 7 款：「軍、民航管制之空域運用及助航設施之協調聯繫事項」。第 8 款：「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」。第 9 款：「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」。第 10 款：「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」。第 11 款：「其他有關民航事項」。第 3 條：「本局設企劃組、空運組、飛航標準組、飛航管制組、場站組、助航組、供應組及資訊室，分別掌理前條所列事項，並得分科辦事」。第 10 條第 1 項：「本局視業務需要，得設各級航空站、飛航服務總臺、民航人員訓練所等附屬機關」。第 11 條：「本局得依警察法之規定，商准警察主管機關設航空警察機關」。現階段該局依據上開「交通部民用航空局組織條例」第 3 條設有 7 組一室外並設有場站管理小組、飛航服務總臺、民

航人員訓練所以及各地航空站(不含已改制成立桃園機場公司之)掌理各種民航相關業務與事宜。

3.業務依法行政之法律依據：民用航空法。

(二)海運業務說明如下：

- 1.組織制度法律依據：為提升國際商港競爭力，我政府啟動航港體制改革工作：近年來世界各大國際商港多朝向「政企分離」方向改革，我政府依據「政企分離」方向具體呼應航港體制改革，進而達成提升港埠競爭力之效果，期望可以透過企業化經營模式的引進，進而提升整體政府的施政效能，提升我國國際商港國際競爭力。全案已於民國 101 年 3 月 1 日掛牌成立「航港局」及「臺灣國營港務公司」。民國 100 年 11 月 9 日總統令制定「國營港務股份有限公司設置條例」(以下稱：港公司設置條例)公布全文共 22 條條文，其施行日期並由行政院定之。；此外，為配合辦理組織改造時程，賡續辦理航政及港政相關業務推動，於民國 102 年 1 月 3 日訂定「交通部航港局暫行組織規程」(以下稱：暫行組織規程)。
- 2.交通部依據「港公司設置條例」，於 101 年 3 月 1 日獨資設立國營「臺灣港務股份有限公司」，成立總公司並分於基隆、臺中、高雄及花蓮等 4 地設立分公司經營我各國際商港。交通部依據「暫行組織規程」，於 101 年 3 月 1 日，成立「航港局」專責辦理有關航政、港政等公權力事項。完成第一階段交通部組織改置工作，正式成立「交通部航港局」。依據暫行組織規程第 7 條規定：該局應於交通及建設部航港局成立時裁撤。
- 3.依法行政之海運業務內容：改制前之交通部各港務局為兼具港埠經營及公權力執行角色之管理機關，其係採取「行政監理」與「經營管理」合一辦理航港業務，迭有外界質疑「球員兼裁判」之疑慮，加上港務局受限於行政體制及法令束縛，缺乏企業化經營彈性及市場應變能力，軍售外揪批評，亟需展開組織改革。為避免前揭各港務局「球員兼裁判」之疑慮，暨整體提升我國國際港埠競爭力，主管機關參酌國際港埠「政企分離」模式，推動航港體制改革工作。目前「航港局」主要承襲昔日海運界所倡議交通部應依據其組織規程，依法應成立卻因各位成立之「航政局」，專責辦理「航政」及「港政涉公權力事項」。至於「臺灣港務公司」整合原交通部所屬基隆、臺中、高雄與花蓮等四港務局多數的公有設施(碼頭裝卸機具，倉庫，通棧)與土地資產(碼頭等)，負責經營管理港埠經營業務，期能透過上開「交通部航港局」與「臺灣港務公司」正式成立，具體提升我國海運事業之發展，並為相關產業及民眾提供更安全、便捷、舒適之優質服務。
- 4.政府規劃成立「航港局」專責辦理有關航政、港政等公權力事項，並規劃將交通部基隆、臺中、高雄及花蓮等 4 個港務局，原各港務局改制為台灣港埠公司專營港埠經營業務，主要目的便是提升國際商港國際競爭力，依法「航港局」主管下列業務：包括一、海運航業、船舶、船員、海事、商港之法規、政策及發展計畫研擬。二、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。三、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。四、船舶檢丈、登記與航行安全業務之規劃、執行及督導。五、船員與駕駛訓練、發證、考核業務之規劃、執行及督導。六、海事、引水業務之規劃、執行及督導。七、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。八、航路標識之規劃、建造、維護、監督、管理及航行安全之促進。九、海運國際條約、公約、協定、規範與標準之蒐集、編譯及執行。十、其他航港相關事務之規劃、執行及督導。(暫行組織規程第 2 條)。
- 5.業務依法行政之法律依據：航業法、海商法、船舶法、引水法、船員法、自由貿易港區設置管理條例等。

資料來源：韓新(2015)，交通行政總複習講義，組織變革 v.s 航港體制之改革，正志光，臺北市