

交通行政^⑫－補充教材

109 年普考交通行政概要詳解

109 年公務人員普通考試試題

類科：交通行政

科目：交通行政概要詳解

考試時間：1 小時 30 分

一、請詳細說明「汽車運輸業管理規則」和「汽車運輸業審核細則」兩項法規之規範內容差異。
(25 分)

【試題詳解】

(一)《汽車運輸業管理規則》與《汽車運輸業審核細則》均屬法規命令

1. 依據中央法規標準法第 3 條之規定：

各機關發布之命令，得依其性質，稱規程、規則、細則、辦法、綱要、標準或準則。

2. 另依據行政程序法第 150 條之規定：

(1) 本法所稱法規命令，係指行政機關基於法律授權，對多數不特定人民就一般事項所作抽象之對外發生法律效果之規定。

(2) 法規命令之內容應明列其法律授權之依據，並不得逾越法律授權之範圍與立法精神。

3. 承上述規定，《汽車運輸業管理規則》（下稱本規則）與《汽車運輸業審核細則》（下稱本細則）均屬法規命令，且均經由公路法授權訂定。

(二) 規範內容之差異

1. 授權規定不同

(1) 本規則第 1 條規定：「本規則依公路法第 79 條規定訂定之。」

(2) 本細則第 1 條規定：「本細則依公路法第 38 條及第 40 條之 2 規定訂定之。」

2. 管制範圍不同

(1) 本規則第 3 條規定：「經營汽車運輸業之資本額、營業車輛及站、場設備，應合於汽車運輸業審核細則及公路主管機關之規定。」

(2) 本細則第 2 條規定：「公路主管機關審核汽車運輸業申請籌設，除依公路法第 34 條至第 37 條及第 41 條之規定外，依本細則之規定。」另依同細則第 3 條規定：「汽車運輸業申請籌設、立案或增加營業車輛，所應備具之文書及其申請程序，依汽車運輸業管理規則之規定。」

(3)故雖上述範圍不同，但自規定上而言，兩者具有互補關係。

3.編排體系不同

(1)本規則條文較多，遂將其分為五章（包含第二章之一），分別為：第一章：總則、第二章：客運營業、第二章之一：小客車租賃業及小貨車租賃業、第三章：貨運營業、第四章、獎勵與處罰、第五章：附則

(2)本細則並未分章節，規定亦較少。

4.有無賞罰規定不同

(1)本規則第四章明文規定汽車運輸業之獎勵與違規之稽查、舉發，並應依據公路法相關規定辦理之。

(2)本細則公路主管機關核准汽車運輸業申請籌設之基準規定，並無獎勵或處罰之規定。

5.規範領域不同

(1)本規則規範之領域，乃包括汽車運輸業申請籌設以外之全般事項，包括依據及分類、申請立案程序、營運、監督等相關事項，涵蓋領域廣範，乃對公路營業用車輛管理管制之第一線執法基礎。

(2)本細則規範之領域相對單純，乃以汽車運輸業之申請核准籌設要件與程序為核心規定事項。

二、請說明我國現行之道路安全組織體系與運作機制，並從組織與管理層面詳細說明目前所面臨之問題及可能之改善策略。（25分）

【試題詳解】

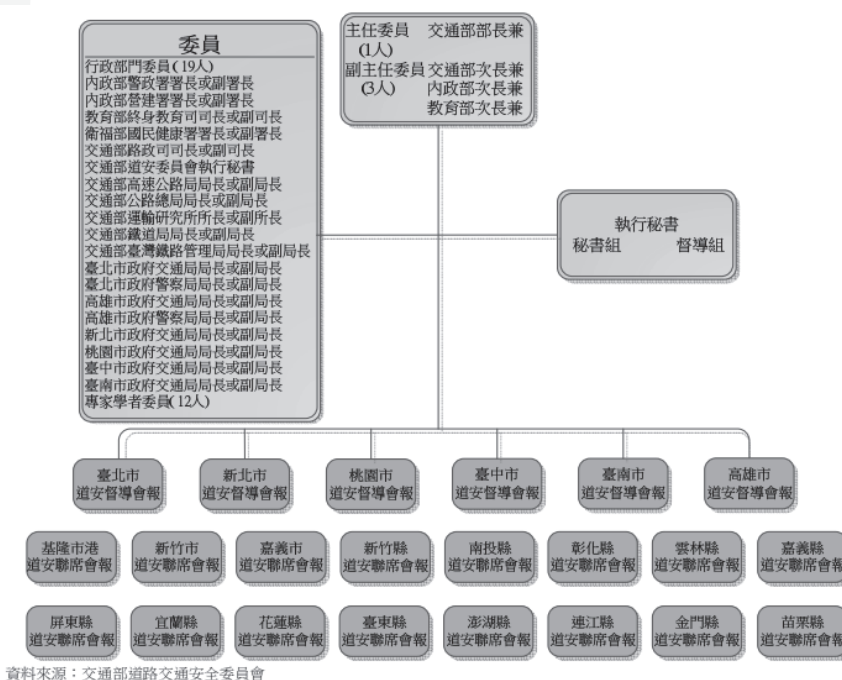
(一)現行道路安全組織體系

1.我國道路交通安全組織架構如下圖所示，在中央為本部設置之道路交通安全督導委員會，在地方為各直轄市及各縣（市）道路交通安全督導會報或聯席會報。本部道安委員會主要負責加強全國道路交通安全事務之協調、督導及推動，為建構更安全、準確、綠能之鐵道生活環境，108年11月8日修正「交通部道路交通安全督導委員會設置要點」，將鐵道安全納入。道安委員會主任委員由本部部長兼任，3位副主任委員由本部次長、內政部次長及教育部次長兼任，其餘委員包括交通、教育、衛生、警政、營建暨直轄市交通、警察等行政部門委員19人，以及有關專家學者12人等共同組成，其任務如下：

- (1)有關全國道路及鐵道交通安全事項之策劃、協調與督導其執行事項。
- (2)直轄市、縣（市）政府道路交通安全工作計畫及執行情形之審議、監督與查核事項。
- (3)道路交通安全法規修訂之建議事項。
- (4)道路交通安全資料之蒐集、綜合分析及專題研究事項。

- 2.本部道安委員會每月舉行會議一次，由主任委員召集，主任委員因故不能召集時，由其指定之副主任委員為之。會議必要時，得視業務需要，邀集由直轄市、縣（市）政府成立之道路交通安全會報執行秘書列席。
- 3.本部道安委員會成立已久，運作方式尚稱良好，並能督促地方政府，透過道路交通運輸之多元意見與利益衝突之討論，由具代表各方意見之委員會協調折衝與決議。道安委員會依據交通政策，參酌臺灣地區道路交通實際狀況，彙整各有關部、局、署及直轄市、縣（市）政府之意見後，每三年修訂一次「道路交通秩序與交通安全改進方案」（簡稱院頒方案）報請行政院核頒實施。自第 13 期院頒方案（108 年至 111 年）開始改為每四年修訂一次，使執行期程與地方縣市首長任期連動，俾利評估各縣市執行績效。

(二)現行道路安全組織體系圖



(三)道路安全法規與組織制度面向之問題探討

法規為制度之基礎，而組織為制度之骨幹，因此，依據《2020 運輸政策白皮書》運輸安全分冊之說明，得將組織與管理之問題探討、說明如下：

1.為發揮道安法規教育功能及處罰效果，有待推動道安法規與制度之重整變革

- (1)國內道路交通安全主要法規為民國 57 年制定施行之「道路交通管理處罰條例」，惟其設計係以管理處罰為主要考量，並非以通行方法、使用道路的權利義務為依歸，使得其整體架構不符合一般行政法的模式：即先規定行為義務，再規定法律效果，較無法律應有之行為義務及教育功能。
- (2)此外，目前道安法規對於駕駛人的違規行為欠缺有效的系統化管理，違規記點制度太過寬鬆，致處罰機制未能發揮警惕及嚇阻效果。例如，違規記點累計期間僅 6 個月，參考歐盟研究建議違規記點時效多為 1 年以上，日本採計時效為 3 年，香港為 5 年，國內違規點數

6 個月歸零的作法，容易讓違規者出現僥倖心理，無法有效嚇阻交通違規行為；另對採逕行舉發交通違規者，亦應考量納入記點措施。

(3)未來法規制度設計，應以教育用路人使用道路的權利義務為主要考量，對於違反用路規範者，則朝向具矯正機制的法規架構來研議設計，期使用路人知法、守法。

2.為強化道安組織指揮協調機制，有待提升中央道安組織層級，並推動國家級道安計畫與預算的法制化

(1)我國道安組織係由本部成立道路交通安全督導委員會，定期召開委員會議，以協調中央各部會署及督導直轄市與縣（市）政府落實道安改善工作。多數縣市政府並已成立交通局（處），對於辦理道路交通安全相關工作則以督導會報或聯席會報形式，由地方首長出任主任委員的方式在運作。

(2)綜觀道安委員會過去的運作，對跨運輸部門及地方政府並無指揮權，協調機制亦因跨部會單位的重視程度不同，督導與監督力量有限，加上各項改善道安基礎建設所需道安預算逐年下滑，每年仍有超過 40 萬人因交通事故而傷亡，估計醫療成本及生產力損失等超過 5 千億，以整體傷亡趨勢於 103 年呈短暫 3 年下降後於 107 年又呈上升情況來看，反應出道安改善工作已面臨相當瓶頸。

(3)聯合國「道路安全行動十年（2011-2020 年）全球計畫」明白揭示：賦予國家道路安全機構能力，並提供充裕資金，以推動國家道安工作和達到長期指標，為實施架構中最重要的支柱。時值我國政府組織改造之際，應全面檢討我國道路安全體系，提升中央道安組織位階，賦予道安組織較高的職權與穩定的財源，建立從中央到地方道安計畫與預算的法制化；同時為突破降低事故傷亡目標所面臨之瓶頸，除現有資源外，亟需投入包括人力、財力等額外資源，以充分加強各項改善力道。

3.為提升道路交通安全制度整體運作功能，有待持續加強績效管理

(1)在推動道安運作功能方面，以往係由中央部會機關督導考核各直轄市、縣（市）政府、國道公路警察局、高速公路局、公路總局等單位，且較偏重各單位投入工作及計畫執行情形之督導，對於道安資源投入與績效產出之連結仍待強化。

(2)第 12 期院頒方案雖已嘗試建立道安觀測指標，並區分先導型、競爭型計畫優先補助，惟觀測指標是否公平有效，補助機制是否充分發揮計畫導引效果，仍需透過績效管理 PDCA（Plan,Do,Check,Act）循環，持續規劃、執行、檢核及評估改善。另一方面，應思考如何結合民間力量，強化政府、企業、非政府組織等合作協調機制與責任分擔，以利我國道安工作之順利推展。

(3)觀察近年道路交通事故傷亡人數改善績效，過去著重於如何降低死亡人數方面已達成初步目標，惟面對持續成長的事故件數與受傷人數，未來應更著力於如何減少重傷事故的發生，例如導入能容錯的安全系統方法、加強緊急救護機制的建立等。

(4)此外，為利道安工作成果分享與經驗交流，每年道安委員會責成前一年度考評績優單位負責辦理全國道路交通安全工作觀摩暨研討會。惟相關單位迭有人員異動、經驗無法傳承或專業能力不足等問題，如何設計道安工作從業人員定期回訓或認證制度，加強中央與地方

各機關單位安全改善能力，當為提升道路安全改善績效工作重要的一環。

三、請詳細說明交通部所公布「2020 運輸政策白皮書」中「綠運輸」單元分冊與「101 年運輸政策白皮書」中「綠運輸」單元分冊內容之差異。(25 分)

【試題詳解】

依據《2020 運輸政策白皮書》「綠運輸」分冊，說明如下：

(一)新版(即 2020 年版)之目的

- 1.綠運輸政策宗旨在於建構永續低碳運輸環境，減少溫室氣體排放並改善空氣污染，以提升民眾生活品質。我國於民國 104 年 7 月 1 日公布「溫室氣體減量及管理法」(以下簡稱溫管法)，明定溫室氣體於 2050 年應降至 2005 年排放量 50%以下。為達成此一目標，行政院環境保護署(以下簡稱環保署)已規劃於 2020 年、2025 年、2030 年分別達到較 2005 年排放量降低 2%、10%、20%之階段目標或願景。其中，本部為運輸部門中央目的事業主管機關，而運輸部門約占整體溫室氣體排放量 12.7%，爰將配合第 2 期(民國 110-114 年)「運輸部門溫室氣體排放管制行動方案」所定之部門排放管制目標、推動策略及措施，落實相應的溫室氣體減量管理事項。
- 2.另一方面，空污與健康息息相關，已是國人長期關注的重要議題之一，依據環保署推估我國境內環境中細懸浮微粒(PM2.5)濃度約有 27.5%來自移動污染源(基準年期為民國 101 年)。因此，民國 106 年 12 月 21 日行政院宣示之「空氣污染防制行動方案」規劃多項加強防制移動污染源之推動策略，並於 108 年 10 月 28 日行政院核定「空氣污染防制行動方案計畫書」。另民國 107 年 8 月 1 日修正公布之「空氣污染防制法」第 50 條規定，各種污染源之改善，由各目的事業主管機關輔導之，相關輔導成果，應每年公開於環保署指定網站並定期檢討。爰此，本部為環保署推動移動污染源防制工作之重要輔助角色。
- 3.配合推動前述運輸部門溫室氣體減量及空污防制，本部檢視近年國外運輸部門綠運輸政策，並參酌國內運輸部門能耗與溫室氣體排放趨勢，提出「綠運輸政策白皮書」，作為本部綠運輸發展之指導施政方針。編撰本白皮書之主要目的包括：
 - (1)掌握我國運輸部門能源消耗、溫室氣體與空氣污染排放趨勢。
 - (2)分析、歸納我國運輸部門節能減碳暨減污之重要課題。
 - (3)訂定未來綠運輸發展之願景與目標，據以研訂各項綠運輸發展政策、策略及行動方案。
 - (4)爭取民眾對政府推動運輸部門節能減碳暨減污施政方向之支持與認同。

(二)綠運輸之範疇

- 1.«綠運輸»以朝向低排碳、低空氣污染為前提之運輸方式，透過發展公共運輸系統、加強運輸需求管理、推廣低碳運具使用、建構綠運輸網絡與提升運具及運輸系統能源使用效率等手段，並應用先進科技方式，建置綠色運具導向之交通環境。

2.為解決當前國內外運輸部門面臨之重大環境議題，本版綠運輸政策白皮書係以溫室氣體與空氣污染減量為探討範疇，不包括噪音、水、土壤污染及廢棄物處理等。

(三)與民國 102 年版本（完成於 101 年）運輸政策白皮書之比較

2020 年版最重要的政策內涵，在於兼顧運輸部門節能減碳及空氣污染防治，並且融入民國 104~108 年行政院重要之跨部會綠運輸推動工作。茲將其與民國 102 年版之異同，分述如下：

1.納入跨部會空氣污染防治策略作為

民國 102 年版主要關注運輸部門節能減碳趨勢及發展，並未深入分析交通空氣污染概況，以及研議相關行動方案；惟自民國 104 年起，行政院關注空氣品質提升議題，並推動一系列跨部會空氣污染防治作為，本部於移動污染源改善主責多項重要推動工作。因此，2020 年版針對高污染運具及空污影響集中的運輸場域，提出相對應之策略及行動方案。

2.強化運輸業推動溫室氣體減量

在推動溫室氣體減量工作方面，2020 年版延續民國 102 年版提升公共運輸運量及運輸需求管理策略，惟依本部運輸研究所推估，公路營業車輛溫室氣體排放約占運輸部門排放之 21.9%；此外，國際航空與海事組織已啟動相關溫室氣體管理規範。前述趨勢凸顯運輸業在推動溫室氣體減量之重要性，因此 2020 年版特將運輸業推動溫室氣體減量列為重要策略。

(三)推動運具電動化

電動運具零排放特性有助交通溫室氣體及空氣污染減量，隨著電動運具在技術上突破，加以政府政策鼓勵下，民眾與業者對電動運具使用接受度逐漸提升，亦連帶推升電動運具產業發展。爰此，2020 年版特將運具電動化列為重要策略。

(四)重視高能源使用效率運輸網絡之建構

2020 年版除持續關注運具及運輸系統效率的提升之外，更進一步關注運輸網絡（如鐵公路及藍色公路）對運輸系統效率之提升助益，以確保諸多運輸管理面的策略能於高效能的基礎設施上，發揮更佳之綜效。

四、近年來部分媒體及民意代表常為改善塞車問題而提出部分道路路段提升速限之訴求，請詳細說明主管機關在面對此一訴求時，應該如何進行評估。（25 分）

【試題詳解】

(一)行車速限為影響道路交通安全之重要因素

行車速度的變動，對於行車安全與順暢有重大影響。而道路幾何線形特性會明顯影響車輛行車速度與駕駛操作行為。然而，影響行車速度的因素可分為人、車、路與環境。因此提高行車效率、道路使用效率、降低車輛延滯，一般需藉助有效的交通控制策略或是交通政策予以克服改善。

(二)學者研究部分道路路段提昇速限需求之評估基礎

依據道路設計與道路服務水準之不同，速限之提昇對於整體道路安全通常產生直接之影響，學者曾為之研究，可具體舉例說明如下：

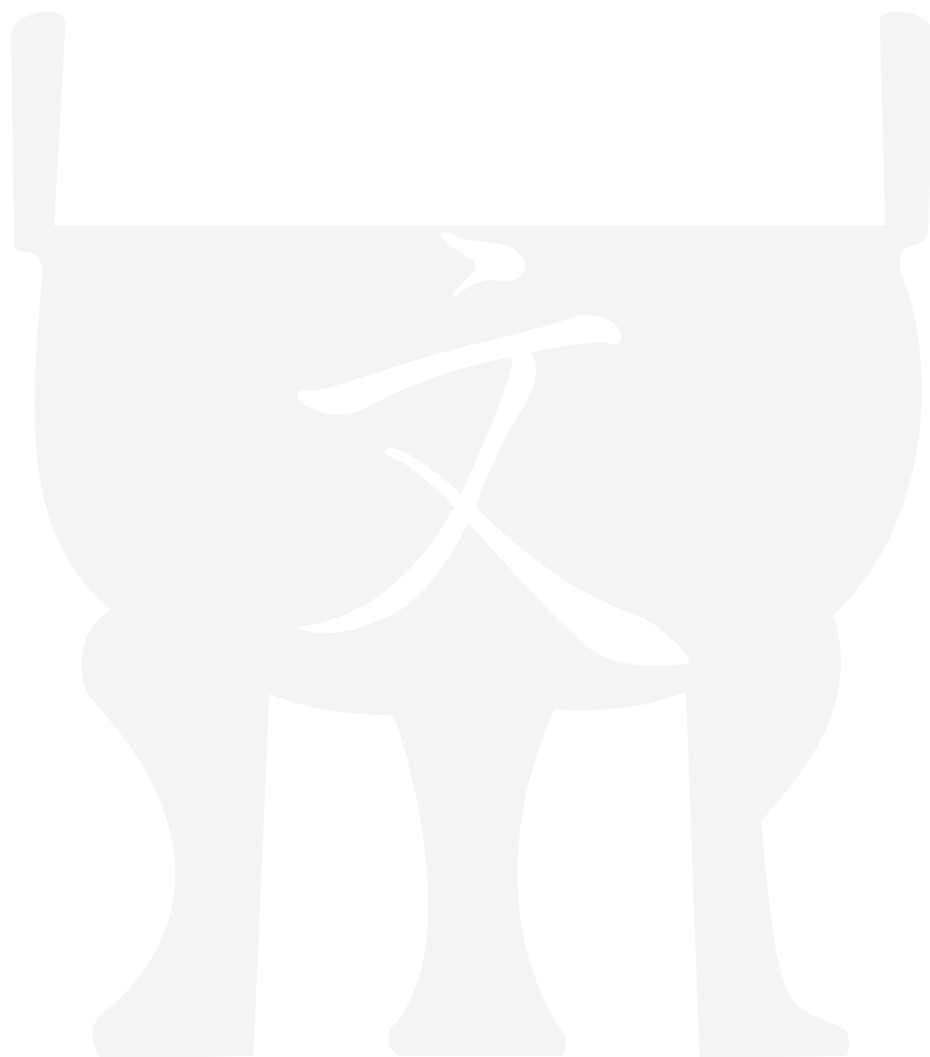
- 1.張禎凌（2012）對於國道替代道路中部路段選擇考量因素及車流特性進行研究，以國道 1 號、3 號中部路段，及中部區域省縣道作為替代道路研究之範圍，以專家問卷方式了解用路人考量因素；同時為了更實際了解替代道路功效是否有真正發揮，也將 99 年及 100 年春節連續假期高速公路中部路段及替代道路的車輛偵測器資料進行分析，將國道及替代道路速率、流量比對。結果顯示，構面上旅行時間其實是用路人最在意，其次才是資訊完整性及國道擁擠度與路網熟悉度，總體而言，在指標上國道擁擠度是最重要，其次是旅行時間，轉向路口多寡及號誌化路口數量。
- 2.高瑛穗（2009）針對雪山隧道行車特性分析，探討自由車流車輛與行車干擾車輛巨觀與微觀特性，並且探索駕駛人以期速度行駛於長隧道內，於全線觀測路段之平均率變化，提出因隧道單調環境而影響駕駛人速率改變最大之路段，以建議管理者做為決策增加長隧道道路環境視覺變化之參考。以坪林行控中心提供雪山隧道內閉路式攝影機影像資料，以人工判讀配合 visualbasic6.0 撰寫計算車頭距之程式進行雪山隧道路段交通特性資料蒐集。研究結果發現(1)無論是自由車流或是行車受干擾車輛，於隧道全線速率變化皆呈一類 V 型緩和變化型態(2)以期速度行駛之駕駛人受隧道單調環境衝擊影響最大為長隧道 8 公里處，建議長隧道長度在 8 公里上下，也就是行車速率變化最大之隧道中心路段，應加強隧道壁面視覺變化，幫助駕駛人不再持續受到隧道單調環境影響。
- 3.美國聯邦公路管理局（FHWA）（1977）的報告，在所選取的巷道路段提高和降低車子速度限制的影響，包含有關駕駛人速度與公告的速度限制，得出以下結論：當速度限制提高時，大多數的駕駛人的行駛速度沒有因此上升；當速度限制降低時，他們也沒有降低速度。雖然車速的變化都很小，但當公告速度限制降低時，駕駛人違規次數會增加。反過來說，當速度限制上升時，違規次數會下降。這並不是反映駕駛人駕駛行為的改變，而是公告速限的變化。
- 4.羅健宏（2007）探討高速公路入口匝道之超速行為特徵分析，利用高倍率望遠鏡頭攝影機能清楚紀錄駕駛者的特徵（即年齡、性別）以及車輛種類等。在資料分析方法則採用多元迴歸模型，找出影響車速的主要因素。其分析結果顯示，主要影響車速之因素為儀控號誌情況、車型種類、駕駛者性別。運用羅吉斯特二元迴歸分析其超速行為，結果顯示若不論號誌之影響下，小貨車顯現出有較高的超速行為，約為大型車之 24 倍；若考量號誌之影響下，小客車於綠燈時顯現出有較高的超速行為，為其他車種與號誌組合下之 3 倍。透過觀察外顯的駕駛車速，能真實瞭解行進匝道口車速控制之駕駛行為變化，可供交通工程、道路設計、號誌設立及基礎駕駛行為建立之參考依據。

(三)主管機關之評估因素

承上開說明，主管機關欲運用提昇速限以解決塞車問題者，應考量之因素如下：

- 1.道路擁擠度與對駕駛人旅運時間之影響；
- 2.道路環境變化與車道設計、分流之控制；
- 3.公告速限對於駕駛人操駕車輛速度控制之影響；

- 4.儀控號誌之設計、主要車型種類與駕駛者性別；
 - 5.道路資訊之完整與標誌、標線等設計之影響。
-



108 年高普考交通行政詳解

108 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（詳解）

考試時間：2 小時

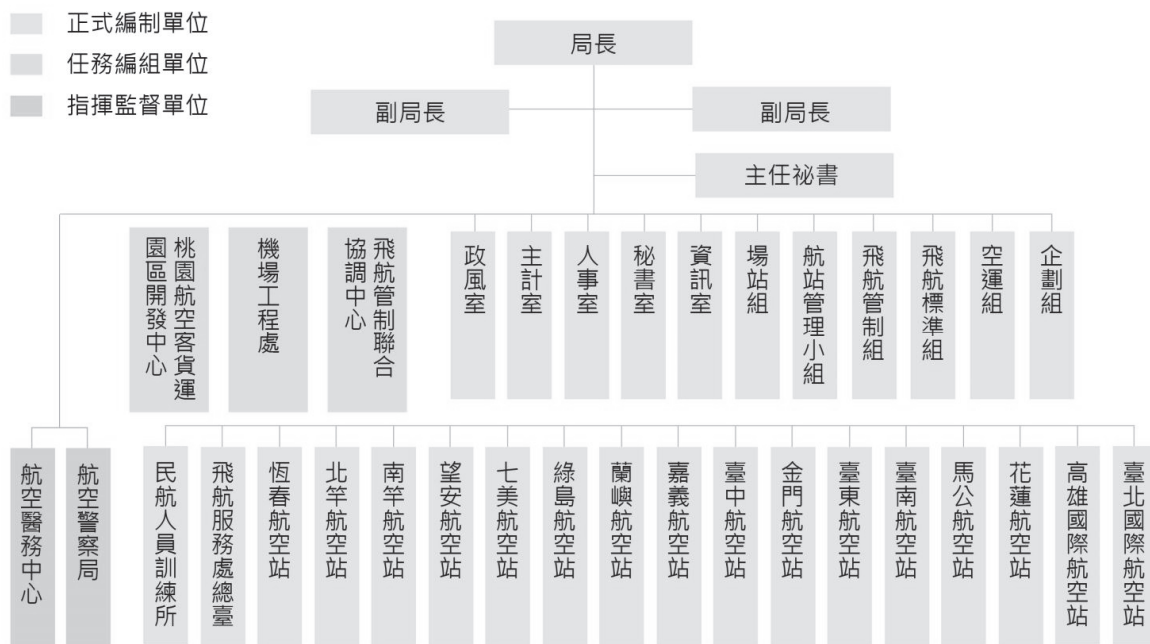
一、試以組織圖說明交通部、交通部民用航空局、臺北國際航空站、高雄國際航空站、桃園國際機場股份有限公司等機關（公司）之間的從屬關係，並說明各機關（公司）在我國民航發展所扮演的角色與主要任務。（25 分）

【試題詳解】

(一)交通部組織圖



(二)交通民用航空局組織圖



(三)相關機關與公司間之從屬關係與角色、主要任務

1.交通部

- (1)交通部組織法第 1 條規定：「交通部主管全國交通行政及交通事業。」故就我國民航之整體發展而言，交通部為民航運輸之目的事業主管機關。
- (2)為達成上開目的，依據交通部組織法第 14 條之規定：「交通部設民用航空局；其組織以法律定之。」復依據民用航空法第 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。」故可知交通部為管理及輔導民用航空事業，應依法設置交通部民用航空局此一專責機關。因此，交通部為民航運輸相關事業之目的事業主管機關；而交通部民用航空局則為目的事業主管機關依法所設置之事業管理與輔導專責機關。

2.交通部民用航空局

- (1)承上述說明，交通部民用航空局隸屬於交通部，而為民用航空行政管理與輔導之專責機關。其性質為行政機關；復依據中央行政機關組織基準法第 6 條第 1 項第 4 款之規定，交通部民用航空局為三級機關。
- (2)依據交通部民用航空局組織條例第 2 條之規定，交通部民用航空局為達成其任務（以下簡稱本局），依法掌理下列事項：
 - 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。
- ⑪其他有關民航事項。

3.臺北國際航空站、高雄國際航空站

- (1)依據交通部民用航空局組織條例第 10 條之規定：「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 1 項）前項附屬機關之組織，另以法律定之。（第 2 項）」其性質屬於行政機關；按中央行政機關組織基準法第 6 條之規定，北、高航空站均屬四級機關。
- (2)復依據交通部民用航空局所屬航空站組織通則第 2 條之規定，為達成相關航空站之任務，本局所屬航空站掌理下列事項：
 - ①航空站之經營管理事項。
 - ②航空站土地、設施及裝備之管理與維護事項。
 - ③航空人員與航空器離、到場之查驗管理及地面勤務安全事項。
 - ④機場災害、飛航安全事故之預防與搶救及緊急救護事項。
 - ⑤機場動態監控及異常事件之處理事項。
 - ⑥機場之噪音監測、防制及其經費之分配事項。
 - ⑦其他有關事項。

4.桃園國際機場股份有限公司

- (1)依據國營國際機場園區股份有限公司設置條例第 1 條之規定：「交通部依國際機場園區發展條例（以下簡稱機場條例）第 4 條規定所設立之國營國際機場園區股份有限公司（以下簡稱機場公司），其設置依本條例之規定。」復依據同條例第 2 條之規定：「機場公司本企業化精神經營國際機場園區，並以促進國際機場園區與航空城共榮發展及提升國家競爭力為目的。（第 1 項）機場公司由政府獨資經營。（第 2 項）」故桃園國際機場股份有限公司（下稱機場公司）之性質，非屬行政機關，而為國營機場園區股份有限公司，其性質為私法人、公司法人，然其經營方式則採國家企業化經營，於法律地位上屬於交通運輸之國營事業。
- (2)承上開同條例第 2 條之規定，機場公司之發展目的為「促進國際機場園區與航空城共榮發展及提升國家競爭力」，其願景、使命與核心價值得具體說明如下：
 - ①願景（Vision）：創造國門榮耀，推動桃園機場成為用心連接世界的門戶機場。

- ②使命（Mission）：持續追求桃園機場卓越的軟、硬體設施及服務，與合作夥伴建立「機場服務聯盟」，致力於：
- A. 建構安全穩定服務體系，創造最佳營運效率；
 - B. 接軌國際，展現台灣多元文化；
 - C. 追求創新，善用智慧科技；
 - D. 落實公司治理，創造永續健康事業環境；落實企業社會責任；
 - E. 重視員工價值，形塑信賴的企業文化。
- ③核心價值（Core values）：機場公司秉持「安全、正直、專業、創新、熱情」五大核心價值，作為穩固經營的基石，全力向前衝刺。

二、現行都市交通管理機關取得公有停車場建設用地與闢建公有路外停車場的方式有那些？試說明並比較各種方式的優缺點。（25分）

【試題詳解】

(一)都市計畫停車場與路外停車場之定義

1. 本題所稱「公有停車場建設用地」與「公有路外停車場」之共同點，乃其該停車場之公有性質，因此交通行政之法規層面而言，本題宜以都市計畫停車場與路外停車場為基礎說明之。
2. 依據停車場法（下稱本法）第2條第3款與第4款之規定：
 - (1) 路外停車場：指在道路之路面外，以平面式、立體式、機械式或塔臺式等所設，供停放車輛之場所。
 - (2) 都市計畫停車場：指依都市計畫法令所劃設公共停車場用地興闢後，供作公眾停放車輛之場所。

(二)停車場法規定取得相關土地與闢建公有路外停車場之方式

1. 依據本法第11條之規定：
 - (1) 都市計畫範圍內之公、私有空地（故包含公有空地），其土地所有人、土地管理機關、承租人、地上權人得擬具臨時路外停車場設置計畫，載明其設置地點、方式、面積及停車種類、使用期限及使用管理事項，並檢具土地權利證明文件，申請當地主管機關會商都市計畫主管機關及有關機關核准後，設置平面式、立體式、機械式或塔臺式臨時路外停車場；在核定使用期間，不受都市計畫法令土地使用分區管制有關區位、用途、建蔽率、容積率、建築高度等相關限制。但臨時路外停車場設置於住宅區者，應符合住宅區建蔽率、容積率及建築高度之規定。
 - (2) 前項申請設置臨時路外停車場之程序、使用期限、區位、用途、建蔽率、容積率、建築高度、景觀維護、審核基準及其他應遵行事項之辦法，由交通部會商內政部等有關機關定之。

(3)第 1 項所稱空地，係指非法定空地而無地上物或經依建築管理法令規定拆除地上物之土地。

2.復依據同法第 16 條之規定：

(1)都市計畫停車場用地或依規定得以多目標使用方式附建停車場之公共設施用地經核准徵收或撥用後，除由主管機關或鄉（鎮、市）公所興建停車場自營外，並得依左列方式公告徵求民間辦理，不受土地法第 208 條、第 219 條、都市計畫法第 52 條及國有財產法第 28 條之限制：

- ①主管機關或鄉（鎮、市）公所興建完成後租與民間經營。
- ②主管機關或鄉（鎮、市）公所將土地出租民間興建經營。
- ③主管機關或鄉（鎮、市）公所與民間合資興建經營。

(2)前項由民間使用都市計畫停車場用地或依規定得以多目標使用方式附建停車場之公共設施用地投資興建之停車場建築物及設施，投資人得使用之年限，由投資人與主管機關或鄉（鎮、市）公所按其投資金額與獲益報酬約定，報請上級主管機關核定之，不受土地法第 25 條之限制。

(3)依第 1 項第 2 款及第 3 款投資興建之停車場建築物及設施，於使用年限屆滿後，應無償歸屬於該管主管機關或鄉（鎮、市）公所所有，並由主管機關或鄉（鎮、市）公所單獨囑託登記機關辦理所有權移轉登記為國有、直轄市有、縣（市）有或鄉（鎮、市）有，投資人不得異議。投資人在約定使用期間屆滿前，就其所有權或地上權為移轉或設定負擔時，應經該管主管機關或鄉（鎮、市）公所同意。

(三)優缺點分析

- 1.公有停車場建設用地之來源，除了都市計畫停車場用地以外，依據上開停車場法相關規定以及行政院頒訂之「都市計畫公共設施用地多目標使用方案」規定，可平面或立體多目標使用附建停車場之公共設施用地，計有：公園、廣場、學校運動場等項。為落實都市計畫用地整體規劃使用之原意，台北市政府現階段停車場興闢政策原則，係以停車場用地為優先檢討闢建之項目，倘經檢討該地區現有停車場用地在法令許可下，興闢後所能提供之停車位，仍未達該地區合理停車供需平衡點，或該地區都市計畫並未劃設停車場用地時，為因應地區實際之停車需求，則必需依上開方案規定，檢討於其他公共設施用地，採多目標使用方式附建。而為免停車場工程施作造成既有設施之損壞，或影響原有使用效能，導致無謂抗爭與困擾，未開闢之公共設施用地配合用地權管單位開闢時程，一併編列預算辦理停車場興建工程，為其次考量之項目；至於已開闢之公共設施用地，因需於徵得用地權管單位及地區民意同意後，始得檢討附建停車場，故就整體興闢效益考量，列於最後順位，係前兩者用地所興建之停車位仍不足合理需求時之替代方案。
- 2.公有路外停車場能否如期興建，土地及地上物拆遷補償作業順利與否為首要關鍵。一般而言，產權屬公有者，可依現行法令規定採有償或無償方式協議取得；而屬私有產權者，雖可透過強制徵收及拆遷補償手段取得，惟其私有地所占比率或地上物面積愈大者，取得過程所可能面臨之阻力及抗爭亦相對激烈。

- 3.路外停車場設置後，尖峰進出場車流對於臨接道路交通會產生程度不等之干擾，故為降低此一交通衝擊與減少路邊停車對車流之影響，交通主管機關應依停車場法第 18 條等相關規定，取消路外停車場周邊路段之停車位，並加強違規取締及拖吊。
- 4.公有停車場興建順位之評定，非個人專斷得以獨行，必須整合不同背景之意見納入決策參考。在影響公有路外停車場興建順位之諸多因素中，以增進交通效益為首要考量，其次為反映民眾意願、最佳政策配合度及最小環境衝擊程度，而影響最輕微者為最大營運績效，蓋因決策成員多認為公有停車場係屬服務性設施，不應過於計較投資經濟效益之故。

三、在我國現行公路法規體系下，道路標誌標線號誌等交通工程設施之規劃設計、設置所依據的主要法規有那些（包括母法與授權之子法）？試說明這些法規的主要內涵與其間的關聯。（25 分）

【試題詳解】

(一)道路標誌標線號誌規劃、設置之主要法規

1.依據公路法第 58 條之規定：

- (1)公路主管機關為維護公路之安全及暢通，應於必要地點設置標誌、標線、號誌、護欄及行車分隔設施等交通安全工程設施，並得視實際需要劃設車輛專用道。
- (2)公路主管機關得依自行車與行人之需求，於既有路面內或另以替代道路方式，設置可供自行車及行人安全通行之專用道。

2.復依據道路交通管理處罰條例第 4 條之規定：

- (1)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、大眾捷運系統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。
- (2)駕駛人駕駛車輛、大眾捷運系統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。
- (3)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。
- (4)駕駛人駕駛車輛、大眾捷運系統車輛或行人違反第二項規定肇事或致人肇事因而致人受傷或死亡者，應依法負其刑事責任。但因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有明顯過失而致之者，不在此限。

3.上開公路法屬於原則性規定，而依據上開道路交通管理處罰條例第 4 條第 3 項之授權，交通部與內政部會銜訂定《道路交通標誌標線號誌設置規則》（下稱本規則），以為道路交通標誌標線號誌規劃與設置之主要子法。其相關重點基本規定如下：

(1)第 1 條（授權法源）：

本規則依道路交通管理處罰條例第 4 條第 3 項規定訂定之。

(2)第 2 條（設置目的）：

標誌、標線、號誌之設置目的，在於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，以便利行旅及促進交通安全。

(3)第 3 條（定義條款），標誌、標線及號誌之定義如下：

①標誌：以規定之符號、圖案或簡明文字繪於一定形狀之標牌上，安裝於固定或可移動之支撐物體，設置於適當之地點，用以預告或管制前方路況，促使車輛駕駛人與行人注意、遵守之交通管制設施。

②標線：以規定之線條、圖形、標字或其他導向裝置，劃設於路面或其他設施上，用以管制道路上車輛駕駛人與行人行止之交通管制設施。

③號誌：以規定之時間上交互更迭之光色訊號，設置於交岔路口或其他特殊地點，用以將道路通行權指定給車輛駕駛人與行人，管制其行止及轉向之交通管制設施。

(二)上開法規之內涵與彼此之關連

1.交通部運輸研究所於民國 75 年 3 月曾經出版「標誌與標線規劃手冊」一書，其中對於標誌與標線之規劃目的、規劃原理、設置之應注意事項等均有詳細說明。惟不論標誌、標線或號誌，均得定性為交通管制設施，乃溝通用路人、駕駛人（即道路使用者）與交通工程師間意識與默契之最主要媒介。因此，上開公路法第 58 條之規定，乃依據交通工程本身之需求與交通工程設計之要求而為基本規定；標誌、標線與號誌最主要之目的乃在於疏導與規範交通流潮之行止，進而達成改善交通秩序與增進交通安全之目標。故《道路交通管理處罰條例》與《道路交通標誌標線號誌設置規則》方屬標誌、標線與號誌設置之核心規定。

2.復依據本規則第 234 條之規定：「標誌、標線、號誌之體形、顏色、大小、圖案、字體、反光、照明及設置位置等之設計，均應依本規則之規定。如因特殊需要必需增減或變更者，應先報請交通部會同內政部核定後公告實施。」亦即標誌、標線、號誌之規劃、設計，現行法規制度乃採統一標準與規格為原則，因應特殊需求而核定調整為例外。

四、地方政府民選首長常會在競選時提出一些重大交通建設（如捷運系統建設）的政見，並在當選後積極推動落實。從民主政治履行政見承諾的責任觀點而言或屬正確，但重大交通建設往往事涉中央政府的權責、或非地方政府可獨立負擔，這些政見的推動過程也造成許多社會的爭議與衝突。試舉例說明社會常見的爭論議題為何？並從「依法行政」的觀點說明這些爭議的原因與改善之道？而「交通行政」公務人員面對此一情境應如何自處？（25 分）

【試題詳解】

(一)重大交通建設之爭議：以高鐵宜蘭站選址為例

1.依據新聞媒體之報導，高鐵規劃延伸宜蘭，交通部原屬意設在礁溪鄉的四城站，但地方不滿宜蘭站落選，引發反彈聲浪。行政院長隨即表示，目前此案仍在規劃階段，還沒報到行政院，

「沒有定案所以當然也沒有優先方案」，他要求交通部督導鐵道局客觀專業進行評估，並聽取地方聲音，取得最大共識。

2.交通部部長表示，9月25日赴宜蘭舉行高鐵設站說明會，聽取鄉親的意見，並把意見帶回來。當天說明會把四城、宜蘭、縣政中心以及羅東4個站可能面臨的課題，一一跟鄉親報告，交通部希望用專業透明的方式，讓大家都回去想一想，一起為地方謀福利。部長表示，過去做的評估是討論宜蘭及縣政中心，但今年7月開始做宜蘭到羅東鐵路高架工程，發現在宜蘭站共站的部分，宜蘭鐵路已經是高架，上面再一個高鐵站，鐵路和高鐵中間又要有一個穿堂，各是10公尺，總共30公尺、大約9層樓高，牽涉的拆遷範圍也擴大。在9層樓的龐大站體，以及大概69棟樓的拆遷問題上，需要更為審慎之評估。

(二)依法行政原則之落實與改善

1.依法行政原則之意義

依據行政程序法(下稱本法)第4條之規定：「行政行為應受法律及一般法律原則之拘束。」

2.復依據同法第2條之規定，行政機關與行政程序定義如下：

(1)本法所稱行政程序，係指行政機關作成行政處分、締結行政契約、訂定法規命令與行政規則、確定行政計畫、實施行政指導及處理陳情等行為之程序。

(2)本法所稱行政機關，係指代表國家、地方自治團體或其他行政主體表示意思，從事公共事務，具有單獨法定地位之組織。

(3)受託行使公權力之個人或團體，於委託範圍內，視為行政機關。

3.不論是在交通行政或其他專業行政領域，內涵包括法律優位原則與法律保留原則之依法行政原則，均屬於實定法的層次中落實憲法法治國原則之重要一般法律原則，而成為支配一切行政行為的基本原則。亦即，國家機關所為之行政行為，包括各項重大交通建設計畫之規劃、推動與落實，均應以依法行政原則之遵守為其基礎。

(二)重大交通建設之性質與依法行政原則之遵守

1.依據本法第163條之規定：

本法所稱行政計畫，係指行政機關為將來一定期限內達成特定之目的或實現一定之構想，事前就達成該目的或實現該構想有關之方法、步驟或措施等所為之設計與規劃。

2.復依據本法第164條之規定：

(1)行政計畫有關一定地區土地之特定利用或重大公共設施之設置，涉及多數不同利益之人及多數不同行政機關權限者，確定其計畫之裁決，應經公開及聽證程序，並得有集中事權之效果。

(2)前項行政計畫之擬訂、確定、修訂及廢棄之程序，由行政院另定之。

3.行政計畫之推動仍應遵守依法行政原則

承上開規定，地方之重大交通建設，其性質本屬於行政程序法中之行政計畫。因此雖然上開規定僅屬原則性規定，但既然行政計畫之確定與落實屬於上開同法第2條第1項之行政行為，則依據同法第4條之規定，行政計畫之確定與落實，亦應受到依法行政原則之支配。

(三)交通行政人員仍應秉持「專業」與「務實」之原則從事相關建設之推動

1.依據上開行政程序法第 164 條之規定，如行政計畫涉及重大公共設施之設置者，即應舉行公開與聽證之程序，並得有集中事權之效果。亦即，交通行政人員面對上開如高鐵宜蘭設站之爭議，為確保依法行政原則在相關重大建設計畫中能得到落實，即應秉持公正、公開與專業之態度，依法實現公民參與及民眾意見之協調與統合，以完善計畫之確定。

2.此外，依據司法院大法官釋字（下稱釋字）第 742 號與釋字第 774 號解釋文之意旨：

(1)釋字第 742 號解釋文：

都市計畫擬定計畫機關依規定所為定期通盤檢討，對原都市計畫作必要之變更，屬法規性質，並非行政處分。惟如其中具體項目有直接限制一定區域內特定人或可得確定多數人之權益或增加其負擔者，基於有權利即有救濟之憲法原則，應許其就該部分提起訴願或行政訴訟以資救濟，始符憲法第 16 條保障人民訴願權與訴訟權之意旨。本院釋字第 156 號解釋應予補充。

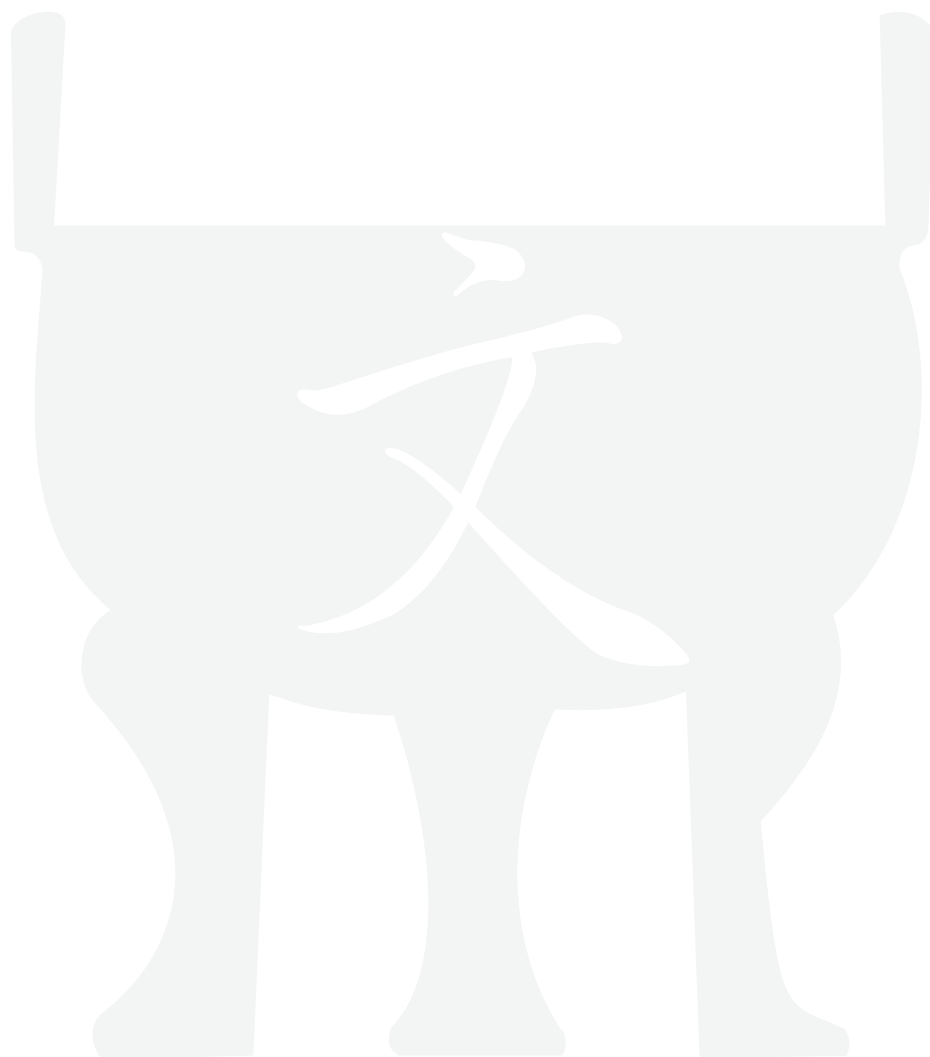
都市計畫之訂定（含定期通盤檢討之變更），影響人民權益甚鉅。立法機關應於本解釋公布之日起 2 年內增訂相關規定，使人民得就違法之都市計畫，認為損害其權利或法律上利益者，提起訴訟以資救濟。如逾期未增訂，自本解釋公布之日起 2 年後發布之都市計畫（含定期通盤檢討之變更），其救濟應準用訴願法及行政訴訟法有關違法行政處分之救濟規定。

(2)釋字第 774 號解釋文：

都市計畫個別變更範圍外之人民，如因都市計畫個別變更致其權利或法律上利益受侵害，基於有權利即有救濟之憲法原則，應許其提起行政訴訟以資救濟，始符憲法第 16 條保障人民訴訟權之意旨。本院釋字第 156 號解釋應予補充。

(3)承上開解釋文之見解可知，於相關行政計畫（包括都市計畫與重大交通建設計畫）之變更與調整中，交通行政人員於相關程序之環節，亦應遵守實質正當法律程序之原則，此點觀諸釋字第 709 號解釋理由書之見解亦甚明如下：「憲法上正當法律程序原則之內涵，應視所涉基本權之種類、限制之強度及範圍、所欲追求之公共利益、決定機關之功能合適性、有無替代程序或各項可能程序之成本等因素綜合考量，由立法者制定相應之法定程序（本院釋字第 689 號解釋參照）。都市更新之實施，不僅攸關重要公益之達成，且嚴重影響眾多更新單元及其週邊土地、建築物所有權人之財產權及居住自由，並因其利害關係複雜，容易產生紛爭。為使主管機關於核准都市更新事業概要、核定都市更新事業計畫時，能確實符合重要公益、比例原則及相關法律規定之要求，並促使人民積極參與，建立共識，以提高其接受度，本條例除應規定主管機關應設置公平、專業及多元之適當組織以行審議外，並應按主管機關之審查事項、處分內容與效力、權利限制程度等之不同，規定應踐行之正當行政程序，包括應規定確保利害關係人知悉相關資訊之可能性，及許其適時向主管機關以言詞或書面陳述意見，以主張或維護其權利。而於都市更新事業計畫之核定，限制人民財產權及居住自由尤其直接、嚴重，本條例並應規定由主管機關以公開方式舉辦聽證，使利害關係人得到場以言詞為意見之陳述及論辯後，斟酌全部聽證紀錄，說明採納及不採納之理由作成核定，始無違於憲法保障人民財產權及居住自由之意旨。」

(4)承上開見解可知，交通行政人員於面對上開重大交通建設案之爭議時，即應秉持專業與良知，妥適傳達相關計畫之內容，並完善各方意見之整合，以促進計畫之順利推動，以完善計畫之執行。



108 年公務人員普通考試試題

類科：交通行政

科目：交通行政概要（詳解）

考試時間：1 小時 30 分

一、依據離島建設條例，為促進離島地區居民對外交通便捷，凡與臺灣本島間對外交通費用，應由中央政府編列預算補貼。請問現行對離島地區的交通補貼有那些具體的項目與內容？（25 分）

【試題詳解】

(一)離島建設條例有關交通補貼之規定與授權

依據離島建設條例（下稱本條例）之相關規定，得分別說明如下：

1.學生往返交通費用之補貼

依據本條例第 12 條第 2 項之規定：

因該離島無學校致有必要至臺灣本島或其他離島受義務教育之學生，其往返之交通費用，由教育部編列預算補助之。但學生因交通因素無法當日往返居住離島者，得以該交通費支付留宿於學校所在地區之必要生活費用。

2.離島後送本島病患與陪同醫護人員交通費用之補貼

依據本條例第 13 條第 2 項之規定：

對於應由離島緊急送往臺灣本島就醫之急、重症病人暨陪同之醫護人員，其往返交通費用，由中央目的事業主管機關補助之。

3.離島地區居民交通便捷之費用補貼

依據本條例第 15 條之 1 之規定：

(1)為促進離島地區居民對外交通便捷，凡與台灣本島間對外交通費用，應由中央政府編列預算補貼，如係補貼票價者，金額不得低於其票價 30%。

(2)前項票價補貼辦法，由交通部擬訂，報行政院核定之。

(二)離島地區居民往返離島與臺灣本島海運票價補貼辦法之規定

本條例第 15 條之 1 第 2 項規定授權交通部擬訂《離島地區居民往返離島與臺灣本島海運票價補貼辦法》（下稱本辦法）以規定離島居民往返離島與本島間海運票價補貼之地區與額度，相關規定說明如下：

1.依據本辦法第 2 條之規定，本辦法所定離島地區如下：

(1)金門縣。

(2)連江縣。

(3)澎湖縣。

(4)屏東縣琉球鄉。

(5)臺東縣綠島鄉及蘭嶼鄉。

2.另依據本辦法第 3 條之規定：

(1)設籍於前條離島地區之居民，搭乘國內固定海運航線客船往返於臺灣本島與其設籍之離島間者，應憑國民身分證或戶口名簿正本，始得向縣（市）主管機關申請票價補貼。

(2)前項補貼額度為全額票價之 30%。本辦法施行前已實施票價補貼之航線，其補貼額度高於全額票價之 30%者，得維持其原有補貼額度。（即明文採取從優補助原則）

(三)民用航空法中有關離島運輸之相關補貼規定

1.依據民用航空法第 55 條之規定：

I 民用航空運輸業客貨之運價，其為國際定期航線者，應報請民航局轉報交通部備查；其為國內定期航線者，應報請民航局轉報交通部核准其上、下限範圍。變更時，亦同。

II 前項運價之使用、優惠方式、報核程序及生效日期等相關事項之管理辦法，由交通部定之。

III 為照顧澎湖縣、金門縣、連江縣、臺東縣蘭嶼鄉及綠島鄉等離島地區居民，對於往返居住地或離島與其離島間，搭乘航空器者，應予票價補貼。其補貼標準依機場條件劃分如下：

一、澎湖縣馬公機場、金門縣尚義機場補貼 20%。

二、連江縣南竿及北竿機場補貼 30%。

三、澎湖縣七美及望安機場、臺東縣蘭嶼及綠島機場補貼 40%。

IV 前項航空器，包含固定翼飛機及直昇機。

V 對於經營離島地區固定翼飛機及直昇機之航空公司，應予獎助。

VI 第三項票價補貼辦法及前項獎助辦法，均由交通部擬訂，報請行政院核定之。

(四)離島地區居民航空票價補貼辦法之相關規定

交通部依據上開民用航空法第 55 條第 6 項及離島建設條例第 15 條之 1 第 2 項規定訂定《離島地區居民航空票價補貼辦法》（下稱本辦法），相關規定說明如下：

1.依據本辦法第 2 條之規定，本辦法所定離島地區，其範圍如下：

(1)澎湖縣。

(2)金門縣。

(3)連江縣。

(4)臺東縣蘭嶼鄉、綠島鄉。

2.另依據本辦法第 3 條之規定：

I 設籍於前條離島地區之居民，搭乘國內定期航線班機往返其戶籍地時，應憑國民身分證或戶口名簿正本，始得申請票價補貼。

II 前項票價補貼額度如下：

一、澎湖縣馬公機場航線及金門縣尚義機場航線：該航線定期班機全額客運票價之 20%。

二、連江縣南竿機場航線及北竿機場航線：該航線定期班機全額客運票價之 30%。

三、澎湖縣七美機場、望安機場航線及臺東縣蘭嶼機場、綠島機場航線：該航線定期班機全額客運票價之 40%。

III 搭乘前項所定離島與其離島間航線者，依其機場補貼額度較高者給予補貼。

IV 設籍澎湖縣及金門縣之離島地區居民搭乘國內定期航線班機往返其戶籍地與臺灣本島間者，除第 2 項第 1 款規定之補貼額度外，可另申請全額客運票價 10% 之補貼。

V 自中華民國 103 年 1 月 1 日起，設籍於前條離島地區之居民，搭乘國內定期航線班機往返其戶籍地與臺灣本島間者，對於 102 年全額客運票價調整前、後之金額，各扣除第 2 項及前項規定補貼額度後之差額，可另申請票價補貼。

二、行政法「信賴保護原則」之意義為何？請舉例說明此一原則在交通運輸領域有何具體的應用？（25 分）

【試題詳解】

(一) 司法院大法官有關信賴保護原則之闡述

依據司法院大法官釋字第 525 號解釋理由書之說明：

1. 法治國為憲法基本原則之一，法治國原則首重人民權利之維護、法秩序之安定及誠實信用原則之遵守。人民對公權力行使結果所生之合理信賴，法律自應予以適當保障，此乃信賴保護之法理基礎，亦為行政程序法第 119 條、第 120 條及第 126 條等相關規定之所由設。行政法規（包括法規命令、解釋性或裁量性行政規則）之廢止或變更，於人民權利之影響，並不亞於前述行政程序法所規範行政處分之撤銷或廢止，故行政法規除預先定有施行期間或經有權機關認定係因情事變遷而停止適用，不生信賴保護問題外，制定或發布法規之機關固得依法定程序予以修改或廢止，惟應兼顧規範對象值得保護之信賴利益，而給予適當保障，方符憲法保障人民權利之意旨。
2. 制定或發布法規之機關基於公益之考量，即社會整體利益優先於法規適用對象之個別利益時，自得依法定程序停止法規適用或修改其內容，若因此使人民出於信賴先前法規繼續施行，而有因信賴所生之實體法上利益受損害者，倘現有法規中無相關補救規定可資援用時（如稅捐稽徵法第 48 條之 3 等），基於信賴之保護，制定或發布法規之機關應採取合理之補救措施或訂定過渡期間之條款，俾減輕損害。至有下列情形之一時，則無信賴保護原則之適用：一、經廢止或變更之法規有重大明顯違反上位規範情形者；二、相關法規（如各種解釋性、裁量性之函釋）係因主張權益受害者以不正當方法或提供不正確資料而發布，其信賴顯有瑕疵不值得保護者；三、純屬法規適用對象主觀之願望或期待而未有表現已生信賴之事實者，蓋任何法規皆非永久不能改變，法規未來可能修改或廢止，受規範之對象並非毫無預見，故必須有客觀上具體表現信賴之行為，始足當之。至若並非基於公益考量，僅為行政上一時權宜之計，或出於對部分規範對象不合理之差別對待，或其他非屬正當之動機而恣意廢止或限制法規適用者，受規範對象之信賴利益應受憲法之保障，乃屬當然。

(二) 行政程序法之相關規定

將行政程序法（下稱本法）與信賴保護原則有關之規定，說明如下：

- 1.第 8 條規定：「行政行為，應以誠實信用之方法為之，並應保護人民正當合理之信賴。」本條後半即屬信賴保護原則之明文規定；亦即，國家機關所為之一切行政行為，應保護人民正當合理之信賴。
- 2.另依據同法第 119 條規定，行政行為之受益人如有下列各款情形之一者，其信賴不值得保護：
 - (1)以詐欺、脅迫或賄賂方法，使行政機關作成行政處分者。
 - (2)對重要事項提供不正確資料或為不完全陳述，致使行政機關依該資料或陳述而作成行政處分者。
 - (3)明知行政處分違法或因重大過失而不知者。
- 3.復依據同法第 120 條之規定，授益違法處分經撤銷者，仍有信賴保護原則之適用：
 - (1)授予利益之違法行政處分經撤銷後，如受益人無前條所列信賴不值得保護之情形，其因信賴該處分致遭受財產上之損失者，為撤銷之機關應給予合理之補償。
 - (2)前項補償額度不得超過受益人因該處分存續可得之利益。
 - (3)關於補償之爭議及補償之金額，相對人有不服者，得向行政法院提起給付訴訟。（至於究竟應提起行政訴訟法之一般給付訴訟或同法第 5 條之課予義務訴訟，則應視具體案件決定之。）
- 4.有關信賴利益之補償請求權之消滅時效，依據同法第 121 條第 2 項規定：「前條之補償請求權（即請求信賴利益補償之請求權），自行政機關告知其事由時起，因 2 年間不行使而消滅；自處分撤銷時起逾 5 年者，亦同。」
- 5.最後，授益合法處分之廢止，亦有信賴保護原則之適用，依據同法第 126 條規定：
 - (1)原處分機關依第 123 條第 4 款、第 5 款規定廢止授予利益之合法行政處分者，對受益人因信賴該處分致遭受財產上之損失，應給予合理之補償。
 - (2)第 120 條第 2 項、第 3 項及第 121 條第 2 項之規定，於前項補償準用之。

(三)信賴保護原則於交通運輸領域之應用

- 1.依據民用航空法第 32 條規定：
 - (1)為維護飛航安全，民航局對航空站、飛行場及助航設備四周之建築物、其他障礙物之高度或燈光之照射角度，得劃定禁止或限制之一定範圍，報交通部會商內政部及有關機關後核定，由直轄市、縣（市）政府公告之。但經評估不影響飛航安全，並經行政院專案核准者，不在此限。
 - (2)前項航空站、飛行場與助航設備四周之一定範圍、禁止或限制之高度或燈光之照射角度、公告程序、禁止、限制及專案核准之審核程序等事項之管理辦法，由交通部會同內政部、國防部定之。
- 2.另依據同法第 33 條規定：
 - (1)違反前條強制、禁止或限制規定者，民航局得會同有關機關通知物主限期改善或拆遷。但經依前條專案核准者，物主應負責裝置障礙燈、標誌。

- (2)前項應拆遷或負責裝置障礙燈、標誌之建築物、燈光或其他障礙物，於禁止或限制之一定範圍公告時已存在者，其拆遷或負責裝置障礙燈、標誌，由航空站或飛行場經營人給與補償。
- (3)未依第一項規定拆遷者，由航空站及內政部警政署航空警察局（以下簡稱航空警察局）會同有關機關強制拆除之。
- 3.依據上開第 33 條第 2 項之規定，如應拆遷或負責裝置障礙燈、標誌之建築物、燈光或其他障礙物，於禁止或限制之一定範圍公告時已存在者，乃因事後法規範之變動而導致當事人或所有權人需依法拆遷，因此應保護其信賴利益，而於其依法拆遷或裝置障礙燈、標誌後，由航空站或飛行場經營人給與補償。
- 4.另依據強制汽車責任保險法第 22 條之規定：
- (1)要保人重複訂立本保險契約者，要保人或保險契約生效在後之保險人得撤銷生效在後之保險契約。汽車交通事故發生後，亦同。
- (2)前項撤銷權之行使，應於重複訂立事實發生之時起，至生效在先之保險契約期間屆滿前為之。
- (3)保險契約經撤銷者，保險人應將保險費扣除健全本保險費用之餘額，返還要保人。
- 5.上開強制汽車責任保險法第 22 條第 3 項之規定，於保險契約經撤銷後，保險人應將保險費扣除健全本保險費用之餘額，返還要保人者，即屬保護要保人信賴利益之規定。
-

三、依照停車場法的規定，何謂「公共設施多目標使用附建停車場」？這樣的規定對於都市發展有何利弊？（25 分）

【試題詳解】

(一)「公共設施多目標使用附建停車場」於停車場法中之相關規定

1.依據停車場法（下同）第 7 條之規定：

都市計畫範圍內已劃設或興建之市場、公園、綠地、廣場、學校、高架道路、加油站、道路、車站、體育場、變電所、污水處理設施、截流站及抽水站、焚化場、兒童遊樂場及其他可利用公共設施之地下或地上層，應予以整體規劃及不破壞整體設施為主，並得以多目標使用方式，附建停車場；相鄰之公共設施及民間建築物得合併規劃興建之。

2.另依據同法第 8 條之規定：

都市計畫公共停車場用地，除作停車場使用外，並得作立體多目標使用或供作公共運輸與自用車輛間運輸轉換之接駁用地使用。

3.復依據同法第 16 條規定：

I 都市計畫停車場用地或依規定得以多目標使用方式附建停車場之公共設施用地經核准徵收或撥用後，除由主管機關或鄉（鎮、市）公所興建停車場自營外，並得依下列方式公告

徵求民間辦理，不受土地法第 208 條、第 219 條、都市計畫法第 52 條及國有財產法第 28 條之限制：

- 一、主管機關或鄉（鎮、市）公所興建完成後租與民間經營。
- 二、主管機關或鄉（鎮、市）公所將土地出租民間興建經營。
- 三、主管機關或鄉（鎮、市）公所與民間合資興建經營。

II 前項由民間使用都市計畫停車場用地或依規定得以多目標使用方式附建停車場之公共設施用地投資興建之停車場建築物及設施，投資人得使用之年限，由投資人與主管機關或鄉（鎮、市）公所按其投資金額與獲益報酬約定，報請上級主管機關核定之，不受土地法第 25 條之限制。

III 依第 1 項第 2 款及第 3 款投資興建之停車場建築物及設施，於使用年限屆滿後，應無償歸屬於該管主管機關或鄉（鎮、市）公所所有，並由主管機關或鄉（鎮、市）公所單獨囑託登記機關辦理所有權移轉登記為國有、直轄市有、縣（市）有或鄉（鎮、市）有，投資人不得異議。投資人在約定使用期間屆滿前，就其所有權或地上權為移轉或設定負擔時，應經該管主管機關或鄉（鎮、市）公所同意。

4. 復依據同法第 16 條之 1 之規定：

本法修正施行前已核准徵收或撥用之都市計畫停車場用地或依規定得以多目標使用方式附建停車場之公共設施用地，適用前條規定。

5. 另依據同法第 24 條之規定：

依第 16 條及第 16 條之 1 規定投資興建之都市計畫停車場，或公共設施用地依規定得以多目標使用方式附建之停車場，或投資興建可供 50 輛以上小型汽車停放之路外公共停車場者，應備具有關文件，並敘明停車場出入口、車輛動線及安全設施之規劃等，向地方主管機關申請核准後，再向主管建築機關申請建築執照；其申請書件由地方主管機關定之。

(二) 公共設施多目標使用附建停車場相關規定對於都市發展之利弊檢討

1. 承上開規定可知，公共設施多目標使用附建停車場，乃屬於合理利用建築物空間，結合建築物使用目的與方式，並實體增加停車空間，促進建築物多目標使用之方式。按上開規定之意旨與立法目的，公共設施多目標使用附建停車場者，其規範性質偏向擴張與獎勵，亦即以民間投入性興建或依據促進民間參與公共建設法之合作模式為主。因此，其利弊得失亦與民間投入之方式、管理與發展有直接之關連。

2. 承上開說明，將此類公共設施多目標使用附建停車場對都市發展之利弊得失，基於民間參與之特性，說明如下：

(1) 為紓解都市停車問題，地方政府相關主管除積極興闢都市計畫停車場用地及循獎勵民間投資興建停車場外，亦篩選符合多目標使用規定之公共設施用地（如公園廣場、學校操場及市場等）附建停車場，以期提供合理適量之路外公共停車供給。另為徹底杜絕建築開發行為新增之停車問題，亦藉由落實都市計畫及土地使用之審議功能，務期確實要求設置足夠之停車空間，以達到建築物自行吸納衍生停車需求之目的。

- (2)公共設施多目標使用本身就具有管理與效率相衝突之特性，且都市化發展程度越高的都市，對於公共設施多目標使用此點本身就加以反對，可能構成附建停車場之不利因素。
- (3)不同公共設施之使用目的不同，例如市場與停車場相結合之效益可能較大，管理也較為便利；然學校與停車場互相結合，可能會引發校園安全管理之相關問題，附建停車場或容許外車停放當然能增加學校自主財源收入，然停車效益與管理始終是一個民間投入之考量問題。
- (4)近年來公共設施多目標使用固然漸漸受到民間歡迎而多有投資興建與運用，然違規停車場與停車塔以及一般路邊停車場之競爭與費率之混亂，仍構成發展公共設施多目標使用附建停車場之阻礙，此點仍有賴相關機關管理與執法之統合與規劃。
- (5)然而，鑑於改善交通問題，增加停車位並非唯一之途徑，故除積極擴大路外停車供給外，亦配合加強停車需求管理、強化停車場使用效能、加強停車秩序管理等策略作法，及積極發展和改善大眾運輸系統，提高市民搭乘大眾運輸工具之意願，以有效抑制汽車之成長等多方面措施著手，始能達到相輔相成之成效。

四、「公路法」之電車與「大眾捷運法」之大眾捷運系統兩者之定義有何不同？目前許多地方政府推動的都市輕軌應適用何種法律規範？（25分）

【試題詳解】

(一)公路法所定義之電車

公路法第 2 條第 11 款：「電車：指以架線供應電力之無軌電車，或依軌道行駛之地面電車。」

(二)大眾捷運法所定義之大眾捷運系統

依據大眾捷運法第 3 條之規定：

- 1.本法所稱大眾捷運系統，指利用地面、地下或高架設施，使用專用動力車輛，行駛於導引之路線，並以密集班次、大量快速輸送都市及鄰近地區旅客之公共運輸系統。
- 2.前項大眾捷運系統，依使用路權型態，分為下列二類：
 - (1)完全獨立專用路權：全部路線為獨立專用，不受其他地面交通干擾。
 - (2)非完全獨立專用路權：部分地面路線以實體設施與其他地面運具區隔，僅在路口、道路空間不足或其他特殊情形時，不設區隔設施，而與其他地面運具共用車道。
- 3.大眾捷運系統為非完全獨立專用路權者，其共用車道路線長度，以不超過全部路線長度四分之一為限。但有特殊情形，經中央主管機關報請行政院核准者，不在此限。
- 4.第二項第二款之大眾捷運系統，應考量路口行車安全、行人與車行交通狀況、路口號誌等因素，設置優先通行或聲光號誌。

(三)我國地方政府推動之都市輕軌原則上應適用公路法之相關規定

- 1.承上開定義，可見公路法所規定之電車與大眾捷運法所規定之大眾捷運系統，均屬大眾運輸系統之一環。其二者最大之區別，乃在於大眾運輸系統必為軌道運輸之型態，且屬於高運量之都會大眾運輸系統；而輕軌是一種「鐵軌支承式」的都市公共運輸系統，能在較小之轉彎半徑、坡度及街道上行駛，以架空線供應電力而運轉。系統簡單、載重輕、低成本、短工期、高效益、具升級彈性為其特性，通常裝配著無閘門之收費系統、簡單車站和一人駕駛之電聯車。輕軌可以連結車輛的形式在街道上行駛，也可為保有行駛優勢以專有路權之「準捷運」型式運轉，在郊區則以隔離型態高速行駛之通勤電聯車運轉，在系統整併後得屬於中運量之都會大眾運輸系統。
- 2.現代化的輕軌運輸（LRT）具備高乘載量，且考量人性化、使用環境的舒適及融入城市街景，使車輛、月台設計兼具人性與資訊考量，並採用低月台、低底盤之車輛。且依據我國目前輕軌（如高雄輕軌）之設置與營運實務而言，由於輕軌系統之設計多採路面電車，因此適用上開公路法之規定加以管制。

