

113 年公務人員高等考試三級考試試題

類科：交通行政

科目：交通政策與行政

劉奇老師

一、試分析如何健全海空航網以吸引國際旅客來臺觀光？(25 分)

《考題難易》★★(偏易)

《破題關鍵》本題考點在於「健全海空航網以吸引國際旅客來臺觀光」，涉及「2030 台灣觀光政策白皮書」、「2020 運輸政策白皮書」(海運分冊)及(海運分冊)等內容，只要考生記得「加強海空港服務設施、配合新南向政策、郵輪旅遊、跳島遊」等重要議題即可申論作答，惟如要求其答案論述完整仍有些許難度。

《命中特區》正規班、總複習等講義。

【擬答】

(一)前言

交通部在 109 年間為落實「觀光立國」前瞻性政策，特別研提「Taiwan Tourism 2030 台灣觀光政策白皮書」，透過「組織法制變革、打造魅力景點、整備主題旅遊、廣拓觀光客源、優化產業環境、推展智慧體驗」6 大主軸，以及 23 項因應策略及 36 項重點措施，持續厚植國旅基礎及開拓國際市場，打造台灣成為亞洲優質友善的旅遊勝地為目標，並期待未來政府各部門能落實「觀光主流化」，其施政與建設能將觀光列為重心，從中央到地方政府都要有觀光思維(包括修改不合時宜的法令、優化觀光產業、打造友善旅遊環境，提升品質、建立品牌等)，使台灣觀光質量均衡蓬勃發展。

(二)「健全海空航網以吸引國際旅客來臺觀光」之策略及其具體作法

在「Taiwan Tourism 2030 台灣觀光政策白皮書」之「加強海空運輸接待能量」推動策略方面，其目標為「建構與布局臺灣觀光國際行銷海空支援體系」，茲將其具體作法分述如下：

1. 以旅客需求導向加強海空港接待服務設施及改善通關流程與效能：

交通部應督促各權責機關建構海空港整建發展對策，妥為規劃民航作業基金及航港建設基金之運用，期能合理分配建設資源，發揮海空港整體運作效能，並推動重點海空港結合地方特色之經營發展計畫。

2. 鎖定重點客源國家，結合國人出國旅遊之需求，開拓更多航點且加強直航運輸能量：

加強辦理重點十國(日、韓、星、馬、菲、越、泰、印度 印尼、澳洲等)擴大觀光行銷，以開拓高潛力客源市場，並協調國籍航空公司開拓更多航點及直航運輸能量；另持續推動簡化來臺簽證措施，放寬有條件免簽及擴大免簽適用國家，以加速開拓南向市場。

3. 優化郵輪港口及周邊城市旅遊環境，完善國際郵輪岸上旅遊接待服務能量：

交通部應督促權責機關打造友善港埠環境、連結港區周邊遊憩景點、建構更完善的港口硬體設施並打造友善的岸上旅遊環境，以完善郵輪岸上旅遊接待服務能量，進而提升旅客的郵輪回遊率。

4. 結合國際郵輪公司及航空公司力量，推動開拓 Fly Cruise 之國際旅客市場：

持續與亞洲其他各國推動亞洲郵輪聯盟(ACC)，擴大郵輪區域合作，推動區域郵輪旅遊，並鼓勵國人投入國際郵輪就業市場；另偕同郵輪業者推廣行銷各港郵輪行程，協助推動 Fly Cruise 或 Cruise Fly 旅遊。

5. 配合離島(金馬澎)旅遊圈之建構，規劃島際海空運輸航線，發展金馬澎之跳島旅遊：

交通部應督促權責機關營造國內航線穩定營運環境，檢討國內航線客貨運價管制方式，輔導航空業者調節運能，維持穩定經營，並輔導鼓勵業者經營偏鄉、離島等偏遠航線。；另偕同郵輪業者推廣行銷金馬澎之「跳島遊」郵輪行程。

【資料來源：交通部觀光局，Taiwan Tourism 2030 台灣觀光政策白皮書，109 年 5 月】

二、試分析環島高速鐵路建設之利弊。(25 分)

《考題難易》★★(偏易)

《破題關鍵》本題考點在於「環島高速鐵路建設之利弊分析」，係屬近期熱門交通時事議題，老師在「交通政策」課堂上亦曾以此議題進行補充說明，只要考生有特別整理時事議題筆記即不難作答，惟如要求其答案論述完整仍有些許難度。

《命中特區》題庫班及總複習課堂補充筆記。

【擬答】

(一)前言

立法院國民黨團在今(113)年5月間以建設花東之名，推出「環島高速鐵路建設特別條例草案」(簡稱環島高鐵條例草案)、「國道六號東延花蓮建設特別條例草案」、「花東快速公路建設特別條例草案」等三項法案，其中環島高鐵條例草案之重點如下：

1. 為推動環島高速鐵路建設，發展大眾運輸、平衡區域發展，促進觀光產業、增進民眾福祉而制定。預計將台灣高鐵從宜蘭站延伸到花蓮縣、台東縣銜接至屏東六塊厝站。
2. 主管機關為「國家發展委員會」應於本條例通過後，立即啟動可行性評估，每半年檢討1次，全部計畫之建設完成以不逾10年為限。
3. 所需經費可由以下方式：
 - (1) 依「促進民間參與公共建設法」規定辦理，採民間興建營運後轉移模式規定(BOT)。
 - (2) 中央政府編列特別預算(如舉債或出售政府股份等)。
 - (3) 引進國際「主權財富基金」並採BOT方式辦理。
 - (4) 採國際招標BOT模式辦理。

(二)有關環島高速鐵路建設之利弊分析

1. 正面影響分析：

(1) 促進平衡區域發展

鑑於中央政府之各項交通建設長期以台灣西部地區為主，缺乏全國整體性之規劃，導致東西部交通與區域發展嚴重失衡，花東地區聯外運輸不便，造成地區性的封閉，落後西部發展近40年，如能加速推動環島高鐵建設，將可有效改善台灣東西部發展不均。

(2) 花東居民安全回家的路

花東地區受特殊地理形貌之影響，而從403花蓮大地震之災情顯示，無論臺九線公路或台鐵似均無法為當地居民帶來「安全回家」的路。另花東地區民眾認為，花東人不僅委屈已久且被騙太久，中央政府應興建花東高鐵，給予他們一條安全回家的路。

(3) 有利於觀光產業發展

由於花東地區擁有獨特地理環境及豐沛自然資源，故該地區旅運需求係以觀光客源為主，尤其是一些台鐵較高級列車(如太魯閣號、普悠瑪號、新型EMU3000自強號等)其座位大多被觀光客(包括自由行或旅行社帶團等遊客)訂走，反倒是城際旅客或返鄉遊子很難訂到票。因此，如花東地區亦能開通高鐵，將更有助於當地觀光產業發展。

2. 負面影響分析：

(1) 重大環境衝擊影響

環島高鐵建設計畫行經花東地區將對當地生態環境、脆弱地質及地震帶等造成重大影響，尤其現行面對全球極端氣候影響更應預為研議對策方案。另花東高鐵路線尚涉及既有的國土計畫、土地徵收、原住民族諮商同意等風險控管間之法律關係，似均未明確界定，若貿然決定推動恐將徒增社會紛擾。

(2) 財務評估完全不可行

環島高鐵建設計畫中尚未進行研究規劃的宜花東路段，經外界推估其建設經費至少要破兆元，且預估未來通車後只靠票箱收入根本無法回本，又沿線多為未能開發之土地其衍生效益有限，因此幾乎確定計畫的自償率為負數，其財務評估完全不可行。

(3) 財源籌措甚為困難

環島高鐵建設經費龐大，而依環島高鐵條例草案規定，其財源籌措方式包括特別預算、民間資金、國際「主權財富基金」等來源。其中「特別預算」可以舉借債務或出售政府

公職王歷屆試題 (113 高考三級)

所持有事業股份等方式辦理，並排除公共債務法、預算法等限制規定，上述條文有多位學者認為恐違反財政紀律，建議應回到預算法精神編列年度預算辦理。惟每年公共建設預算額度有限，在不排擠其他計畫之前提下恐難以容納高鐵建設經費。

(4) 永續營運難度甚高

目前花東地區人口總數僅約 50 多萬人（含花蓮縣約 32 萬人，台東縣約 21 萬人），但該地區幅員廣大，人口密度較低，且當地社經條件與西部地區相距頗大，故幾可預期宜花東高鐵未來通車後整體運量不高，且由台灣高鐵公司主動承擔營運責任之可能性極低，另如仍需由政府給予營運虧損補貼，則永續營運之難度甚高。

志光.學儒.保成

交通、航運制霸全國

112年全國前十優秀學員

 狀元 112 高考交通技術 黃○盛	狀元 112 普考交通行政 羅○菱	狀元 112 普考交通技術 黃○盛	
榜眼 112 高考交通行政 羅○菱	榜眼 112 高考交通技術 王○塘	榜眼 112 高考航運行政 楊○霖	
探花 112 普考交通行政 張○平	第四名 112 高考交通技術 喬○綱	第四名 112 高考交通技術 林○靜	第四名 112 普考交通技術 江○珊
第五名 112 高考交通技術 許○婕	第五名 112 普考交通行政 陳○誼	第五名 112 普考交通技術 黃○潔	第六名 112 普考交通行政 喬○綱
第六名 112 高考航運行政 吳○蓉	第七名 112 普考交通行政 李○運	第八名 112 高考交通行政 李○運	第八名 112 高考交通技術 范○全
第八名 112 普考交通技術 徐○瓊	第九名 112 高考交通行政 黃○蓉	第九名 112 高考交通技術 陳○穎	第九名 112 普考交通技術 蔡○真

 **112年 雙料金榜** 112年 高考交通技術第五名 / 普考交通技術

許○婕 由於歷屆報考國考的學長姐都是推薦志光學儒保成，師資很不錯、教材豐富能準確抓到考點，因此我也報名了志光學儒保成的交通技術課程。

全方位智能學習系統

志光×學儒×保成 虛實整合 引你入勝



POINT 勝 學習助手最智能 關鍵服務 勝在起跑點 配合學習階段與模式 規劃最符合需求的服務

便利操作實力精進 · 手機APP系統 · 課業諮詢 · 申論批閱

學習檢視時事補充 · 線上模擬考平時測驗 · 歷屆試題 · 國考加分學習資訊網 · 能力指標檢測

依各區規劃為主，請洽全國門市

三、請問中央與地方交通行政機關如何共同推動 TPASS？試分析此政策之利弊。(25 分)

《考題難易》★★(偏易)

《破題關鍵》本題考點在於「中央與地方交通行政機關如何共同推動 TPASS 政策及其利弊分析」，係屬近年熱門交通政策時事議題，又去(112)年高考三級考試「運輸學」科目亦曾考出類似題目，故只要考生有充分準備考古題即可申論作答，惟如要求其答案論述完整仍有些許難度。

《命中特區》「運輸學」正規班、題庫班及總複習等講義。

【擬答】

(一)行政院業於 112.02.23 通過「促進公共運輸使用方案」

1. 交通部為加強推動力道振興公共運輸，並減輕通勤族群交通負擔，研擬「促進公共運輸使用方案」，該部得就直轄市、縣(市)政府旅遊運輸型態及公共運具條件，協助各地方政府規劃妥適之公共運輸通勤月票措施，並提供補助，期能降低私人運具使用所造成之道路壅塞、環保衝擊及交通事故。
2. 在「促進公共運輸使用方案」內所規劃之公共運輸通勤月票措施，如屬都會生活圈型態者，採單一訂價或採城際通勤、都市內通勤二種月票；另如屬非都會生活圈型態者，可依單一縣市或鄰近縣市間之緊密程度及運具條件，因地制宜規劃優惠方案。

(二)中央與地方交通行政機關共同推動 TPASS 通勤月票政策

1. 所謂「TPASS 通勤月票」政策係依據行政院核定之「促進公共運輸使用方案」規定，由中央與地方政府共同推出的公共運輸定期票政策，其目標為預計 3 年後提升公共運輸運量 5%、降低道路交通事故 5%，以及有 800~1,100 萬人次民眾受惠。而依 112.04.17 發布之「交通部促進公共運輸使用補助辦法」第 3 條規定，有關公共運輸通勤月票措施之內容、訂價、實施方式及其他相關事項，由直轄市政府、縣(市)政府依交通部所定規定，研擬計畫提報交通部審查核定後辦理之。
2. 由於「TPASS 通勤月票」政策是中央考量為達成鼓勵搭乘公共運輸，減輕通勤負擔之目標，故係由中央與地方政府共同推動。本項政策自開始即屬「由中央主導，地方參與」之政策規劃，並經詳細的規劃過程及多次的協商會議討論始定案(包括補助辦法制訂、與地方政府溝通說明、計畫審查與核定、營運規則確認、票證系統整合、驗票設備系統修改與驗測等前置作業等)。而「TPASS 通勤月票」自 112 年 7 月 1 日正式實施後，目前已有 20 餘個縣市推出相關通勤月票方案。
3. 由於三大都會生活圈(如基北北桃、苗中彰投、南高屏)之生活環境條件緊密連結，故規劃通勤月票優惠措施，可提供民眾通勤月票優惠。例如北北基桃推動 1200 月票，30 天內無限次搭乘生活圈內公車、客運、捷運、台鐵及公共自行車等運具；而苗中彰投及南高屏生活圈研議採「城際通勤」、「都市內通勤」兩種月票；另在其他縣市部分，則可依單一縣市或與鄰近縣市之緊密程度及運具條件，因地制宜採「單一訂價」或「城際通勤」、「都市內通勤」兩種月票。
4. 依「交通部促進公共運輸使用補助辦法」第 4 條規定，使用公共運輸通勤月票搭乘各類公共運具票價優惠之差額(含票證清分費用)：中央主管之公共運具，由交通部補助 90%；直轄市政府、縣(市)政府主管之公共運具，直轄市政府由交通部補助 50%，縣(市)政府由交通部補助 75%。又公共運輸通勤月票之票價，不得低於民眾通勤通學搭乘各類公共運具平均支出之 30%；低於 30%之票價優惠差額，由各直轄市政府、縣(市)政府或相關業者自行負擔。

(三) TPASS 通勤月票政策之利弊分析

1. 正面影響分析

(1) 提升公共運輸使用率

「TPASS 通勤月票」政策目標之一「實施 3 年後提升公共運輸運量 5%」，此政策上路後最大受惠者仍為長久依賴公共運輸之通勤族；雖對於大多數原為私人運具使用者的民眾而言，該政策除非能達到「無縫運輸」的四大維度目標(含空間、時間、資訊、服

務等無縫目標)，否則對其誘因不大，但整體而言仍可提高些許公共運輸使用率。

(2)改善公共運輸經營環境

「TPASS 通勤月票」政策除提供穩定費率補貼預算，有助於改善經營業者財務狀況外，在該政策上路前交通部即有推動客運駕駛補助措施，以協助業者招募駕駛員及穩固客運駕駛人力；另政府亦同步協助檢討客運路線運價，透過審議程序以合理反映業者經營成本，期能有效改善公共運輸經營環境，以利維持客運民行服務不中斷。

(3)降低道路交通壅塞及事故

由於「TPASS 通勤月票」政策目標之一為「降低道路交通壅塞及事故」，故依補助辦法相關規定，係採「先給後要」的原則，交通部審查地方政府所提 TPASS 通勤月票之計畫內容應包括停車收費、加強取締及管制等措施，期透過移轉一定比例的私人運具使用者選擇公共運輸，達到「降低道路交通壅塞及事故」之目標。

2. 負面影響分析

(1)後續補助財源規劃問題

TPASS 通勤月票政策係由中央與地方政府共同補貼，其中行政院已確定於政策施行前 3 年（2023 年至 2025 年）編列 200 億元的特別預算；但如後續中央財政補助並無持續穩定之預算來源，反而要求由地方政府繼續苦撐，屆時恐將加速拖垮地方原本就困窘的財政，形成另一個財務黑洞。

(2)轉移私人運具之誘因不足

TPASS 通勤月票政策目標之一為「移轉私人運具使用」，雖政府提供「費率補貼」措施可嘉惠通勤民眾減少通勤費用支出，但有關整合公共運輸各運具之配套措施（如路線整合、時刻表整合、縮短接駁運具班距、即時轉乘資料提供等）仍有所欠缺，此將使得轉移私人運具之誘因不足。

(3)缺乏交通管理等配套措施

TPASS 通勤月票政策係屬發展公共運輸之「拉」（Pull）的政策，但要有效提高公共運輸使用率，光靠「拉」（Pull）的政策之效果有限，建議應搭配管制私人運具之「推」（Push）的政策，亦即同時執行「管制私人運具使用」之交通管理配套措施（如提高路邊停車費率、提高國道通行費率、限制行駛路線或區域等），方能達到政策預期執行成效。

四、試分析國際機場實施「ONE ID 臉部辨識系統」對經營管理之影響？（25 分）

《考題難易》★★★（難易適中）

《破題關鍵》本題考點在於「國際機場實施『ONE ID 臉部辨識系統』對經營管理之影響」，屬交通實務之時事議題，只要考生有機場報到、通關及登機等經驗即不難作答，惟如要求其答案論述完整則有一定難度。

《命中特區》無。

【擬答】

(一) ONE ID 臉部辨識系統

1. 「國際航空運輸協會」（IATA）自 2019 年開始推廣「ONE ID（單一身份）臉部辨識系統」專案，其目的係為提倡透過生物辨識技術讓旅客實現「無紙化旅行體驗」的願景，換言之，機場旅客僅需使用臉部等生物特徵資料即可享受安全、有保障的航空旅行。
2. 「One ID」概念涉及使用可信任的數位身份，旅客在各種接觸點運用生物識別技術，並在個資隱私權授權的利益相關者之間共用一組旅客身份資訊。

(二) 國際機場實施「ONE ID 臉部辨識系統」對經營管理之影響

1. 對航空公司之影響

- (1) 「One ID 臉部辨識系統」引進於自助報到櫃台時，報到旅客只要完成資料註冊後，即能將人的臉部生物特徵與旅行證照結合，之後旅客在登機門無須再出示登機證、旅行護照等證件，僅需掃描臉部特徵後即可完成身分識別，約僅 2 秒即可快速通行登機，將可

有效紓解旅客在登機口大排長龍之現象，並大幅提升旅客登機效率。

- (2)「One ID 臉部辨識系統」可避免航空公司地勤人員在後疫情時代不必要之接觸，僅需安排適當人力從旁協助旅客；另在登機閘門口除設置「One ID 臉部辨識系統」外，並增設「自動量測體溫設備」，一旦旅客體溫超過 37.5°C 將有紅燈警示落實防疫。

2. 對政府入出境管理單位之影響

- (1)過去旅客使用「自動通關系統」前，均要先至人工櫃檯辦理註冊始可使用，現行透過「ONE ID 臉部辨識系統」可將「自動通關系統」升級為「註冊及通關」二合一，簡化整個註冊程序。凡年滿 12 歲、身高 140 公分以上的中華民國國民或持外僑居留證的外來人口，直接到閘道內錄存「臉部影像」或「壓取指紋」資料就可通關，一次申請終身適用，讓出國旅遊及返臺之國人可享受更友善便捷之通關程序。
- (2)我國目前已與美國、韓國、澳洲、義大利及德國等國家簽署互惠使用自動通關 e-Gate，如已辦妥自動通關註冊之國人前往上述國家可多加利用，除可大幅節省在機場等候證照查驗的時間外，亦有助於保持愉快心情入境後展開異國旅遊。

3. 對機場管理單位之影響

- (1)「零接觸」是後疫情時代航空產業服務的重要趨勢之一，桃園機場公司引進「One ID 臉部辨識系統」自 2021 年 12 月起進行試辦期，在此期間內會依據旅客與航空公司的意見反饋，不斷進行滾動式檢討（例如旅客對個人資料保護最為在意，可考慮俟旅客登機後一個小時，即將個人資料自動全部移除掉等）。
- (2)「One ID 臉部辨識系統」常應用於機場內免稅店購物之情境，當旅客選定購買商品後先到自助結帳機進行商品影像辨識，俟確認金額後再以人臉辨識結帳，無須再拿出登機證提供店員確認。
- (3)另國外著名的國際機場（如日本東京的成田機場等）亦已開發一系列「One ID」身份管理的創新解決方案，將可為旅客提供更順暢且舒適的機場服務。

全方位智能學習系統



志光×學儒×保成

虛實整合 引你入勝



上課方式最多元

多元學習
新型態

突破傳統上課模式
學習不受環境影響

面授
學習

直播
學習

雲端
複習

視訊
學習

- 學習零時差 | 同類科各班別，皆可同步直播上課
- 服務零死角 | 服務緊貼需求，隨時掌握學習狀況



考點掌握最全面

考試關鍵
不漏接

考前、考中及考後，皆享有
志光、學儒、保成專業服務

考前叮嚀影片

考前重點下載

線上即時解答

考後影音解題

依各區規劃為主，請洽全國門市