

99年6月29日最新勘誤資料

【運輸學－題庫衝刺②】講義勘誤表

P2

倒數第 14 行

原本為：(D) 9. 下列有關「鐵路運輸」特徵，一共包括幾項：a.投資成本龐大；b.編組列車，可提高路線容量；c.具有自動控制的能力；d.專用路權「車路一體」或「車路分離」的特性 (A)一項 (B)二項 (C)三項 (D)四項。

修正為：(D) 9. 下列有關「鐵路運輸」特徵，一共包括幾項：a.投資成本甚大；b.可利用編組列車，來提高路線容量；c.具有自動控制的能力；d.各國鐵路大都具有「車路一體」的特性 (A)一項 (B)二項 (C)三項 (D)四項。

P6

第 1 行

原本為：(D) 19. 現行運輸費率制有五大種，其中「不隨運送距離長短變動」之制度為：(A)起碼容積重量制度 (B)例外分等制度 (C)最低貨等制度 (D)里程費率制度。

【解析】1.里程費率制度 (Distance Rate System)：不隨運送距離長短變動。

修正為：(D) 19. 現行運輸費率制有五大種，其中「不隨運送距離長短變動費率」之制度為：(A)起碼容積重量制度 (B)例外分等制度 (C)最低貨等制度 (D)里程費率制度。

【解析】1.里程費率制度 (Distance Rate System)：亦稱比例費率制，即基本費律不隨運送距離之長短而變動，票價與運送距離成正比增加。

第 7 行

原本為：(C) 23. 公路監理之意義何者錯誤：(A)為維護公路交通秩序 (B)對公路運輸之人、事、路在運輸行為的監督管理 (C)公路監理業務之最高主管單位應為交通部公路運輸研究所 (D)確保交通安全、發揮公路功能。

【解析】最高主管單位為交通部公路總局。

修正為：(C) 23. 公路監理之意義何者錯誤：(A)為維護公路交通秩序 (B)對公路運輸之人、車在運輸行為的監督管理 (C)公路監理業務之最高主管單位應為交通部公路運輸研究所 (D)確保交通安全、發揮公路功能。

【解析】「公路監理」廣義意義：為維護公路交通秩序、確保交通安全、發揮公路功能，對公路運輸之三要素中之「人」與「車」在運輸行為中之監督管理。

P9

第 8 行

原本為：(B) 3. 台灣巡撫劉銘傳為了加強北部海防，建造台灣第一條鐵路，迄今約幾年 (A) 110 (B) 130 (C) 150 (D) 200。

修正為：(B) 3. 台灣巡撫劉銘傳為了加強北部海防，建造台灣第一條鐵路，迄今約幾年 (A) 110 (B) 120 (C) 150 (D) 200。

第 18 行

原本為：(D) 8. 鐵路工程之投資成本非常龐大，此成本可稱為沈沒成本。試問何謂沈沒成本？ (A)投資之成本必一去不回，永無回收可能 (B)如鐵路經營得體，投資之成本可能回收 (C)鐵路為大眾運輸，投資即使失利亦可由政府補貼 (D)此成本投資之後即無法轉嫁至其他用途。

修正為：(A) 8. 鐵路工程之投資成本非常龐大，此成本可稱為沈沒成本。試問何謂非為沈沒成本之敘述？ (A)投資之成本必一去不回，永無回收可能 (B)如鐵路經營得體，投資之成本可能回收 (C)鐵路為大眾運輸，投資即使失利亦可由政府介入補貼 (D)此成本投資之後即無法轉嫁至其他用途。

P10

第 2 行

原本為：(C) 13. 目前營運中之鐵路列車大多設有自動停車裝置，以確保行車安全。關於自動停車裝置之敘述，下列何者正確 (A)英文簡寫為 ATS (B)司機若不遵守號誌，此裝置將自動停止 (C)此系統可靠度高，不可能故障 (D)若此裝置故障，駕駛員遵守號誌指示，仍能避免交通意外發生。

修正為：(C) 13. 目前營運中之鐵路列車大多設有自動停車裝置，以確保行車安全。關於自動停車裝置之敘述，下列何者不正確 (A)英文簡寫為 ATS (B)司機若不遵守號誌，此裝置將自動停止 (C)此系統可靠度高，不可能故障 (D)若此裝置故障，駕駛員遵守號誌指示，仍能避免交通意外發生。

P11

第 10 行

原本為：(C) 26. 依台鐵路線規則，南迴線之路線屬於： (A)特級線 (B)特甲級線 (C)甲級線 (D)乙級線。

修正為：(C) 26. 依台鐵路線規則，花蓮至花蓮港之路線屬於： (A)特級線 (B)特甲級線 (C)甲級線 (D)乙級線。

倒數第 4 行

原本為：(B) 36. 關於特甲級線最大坡度限制，下列何者最大？ (A)山岳區 (B)丘陵區 (C)丘陵區進入地下 (D)站內。

修正為：(A) 36. 關於特甲級線最大坡度限制，下列何者最大？ (A)山岳區 (B)丘陵區 (C)丘陵區進入地下 (D)站內。

P18

第 11 行

原本為：(D) 115. 近年來常可聽到各地方政府提議興建「輕軌捷運系統」，請問下列何者不是「輕軌捷運」之特色？ (A)車廂底盤低 (B)轉彎半徑小 (C)爬坡能力大 (D)可完全電腦化控制，不須人為駕駛。

【解析】輕軌捷運之特色有：

修正為：(D) 115. 近年來常可聽到各地方政府提議興建「輕軌運輸系統」，請問下列何者不是「輕軌運輸系統」之特色？ (A)車廂底盤低 (B)轉彎半徑小 (C)爬坡能力大 (D)可完全電腦化控制，不須人為駕駛。

【解析】輕軌運輸系統之特色有：

※99年6月21日最終確認更正為：

修正為：(D) 115. 近年來常可聽到各地方政府提議興建「輕軌運輸系統(LRT)」，請問下列何者不是「輕軌運輸系統」之特色？ (A)車廂底盤低 (B)轉彎半徑小 (C)爬坡能力大 (D)可完全電腦化控制，不須人為駕駛。

【解析】輕軌運輸系統之特色有：

P21

第 16 行

原本為：(D) 145. 關於台鐵民營化之必要性，下列何者為錯誤 (A)增加行政束縛 (B)鐵路經營企業化 (C)提供顧客更為滿意服務 (D)減輕政府財政負擔。

修正為：(A) 145. 關於台鐵民營化之必要性，下列何者為錯誤 (A)增加行政束縛 (B)鐵路經營企業化 (C)提供顧客更為滿意服務 (D)減輕政府財政負擔。

P23

倒數第 2 行

原本為：(B) 166. 某一捷運路線，每小時單方向班距為 6 分鐘，每列車可掛載 8 節車廂，每車廂共計 22.5 公尺長，並設有 80 個坐位，每個坐位可供兩位乘客使用，則該路線之運輸能力為 (A) 120,000 (B) 144,000 (C) 240,000 (D) 360,000 人/小時。

【解析】 $C = \frac{60}{6} \times 8 \times 80 \times 2 = 144000$ 人/小時

修正為：(B) 166. 某一捷運路線，每小時單方向班距為 6 分鐘，每列車可掛載 8 節車廂，每車廂共計 22.5 公尺長，並設有 80 個坐位，每個坐位可供兩位乘客使用，則該路線之運輸能力為 (A) 120,000 (B) 12,800 (C) 240,000 (D) 360,000 人/小時。

$$\text{【解析】 } C = \frac{60}{6} \times 8 \times 80 \times 2 = \underline{12,800} \text{ 人 / 小時}$$

P26

第 2 行

原本為：(A) 10. 代辦各項業務，亦收取傭金為報酬，但其經營範圍較廣，包括船舶買賣，代理船方或貨方洽辦租傭船業務，從事海事案件處理等。是指下列何者？ (A)航業經紀 (B)船業代理 (C)聯合營運 (D)租傭船營運。

修正為：(D) 10. 代辦各項業務，亦收取傭金為報酬，但其經營範圍較廣，包括船舶買賣，代理船方或貨方洽辦租傭船業務，從事海事案件處理等。是指下列何者？ (A)航業經紀 (B)船業代理 (C)聯合營運 (D)租傭船營運。

※99年6月29日最終確認更正為：

(A) 10. 代辦各項業務，亦收取傭金為報酬，但其經營範圍較廣，包括船舶買賣，代理船方或貨方洽辦租傭船業務，從事海事案件處理等。是指下列何者？ (A)航業經紀 (B)船業代理 (C)聯合營運 (D)租傭船營運。

【刪除解析】

P30

第 10 行

原本為：(B) 11. 甲國的航空器得在乙國的航空站降落，並裝載乙國之客、貨、郵件回航甲國，但不得將來自甲國之客、貨、郵件在乙國航空站卸下之權利，為： (A)第一航權 (B)第二航權 (C)第三航權 (D)第四航權。

修正為：(D) 11. 甲國的航空器得在乙國的航空站降落，並裝載乙國之客、貨、郵件回航甲國，但不得將來自甲國之客、貨、郵件在乙國航空站卸下之權利，為： (A)第一航權 (B)第二航權 (C)第三航權 (D)第四航權。

P39

第 18 行

原本為：(C) 56. 自動導引捷運與人工操作的比較，何者錯誤？ (A)自動導引的投資成本較人工操作高 (B)自動導引能減少運輸能源及車輛的損耗 (C)人工操作較容易降低營運成本 (D)自動導引有較複雜的技術，可能造成可靠度降低。

修正為：(C) 56. 自動導引捷運與人工操作的比較，何者錯誤？ (A)自動導引的投資成本較人工操作高 (B)自動導引能減少運輸能源及車輛的損耗 (C)人工操作較容易降低營運成本 (D)自動導引有較複雜的技術。

P41

倒數第 4 行

修正為：68.【解析】中運量捷運系統 MCT 與高運量捷運系統 MRT 均為大眾捷運系統，其主要的差別如下表所示：

7.路線容量	單向運量每小時二萬至五萬人	單向運量每小時 <u>伍仟至二萬人</u>
--------	---------------	-----------------------

P42

第 6 行

原本為：68.【解析】中運量捷運系統 MCT 與高運量捷運系統 MRT 均為大眾捷運系統，其主要的差別如下表所示：

15. 車站	車站長達 85 至 130 公尺	車站長約 50~80 公尺
--------	------------------	---------------

原本為：68.【解析】中運量捷運系統 MCT 與高運量捷運系統 MRT 均為大眾捷運系統，其主要的差別如下表所示：

15. 車站	車站長達 <u>180 至 250</u> 公尺	車站長約 50~80 公尺
--------	--------------------------	---------------

P43

第 3 行

修正為：72.【解析】中運量捷運系統 MCT 與高運量捷運系統 MRT 均為大眾捷運系統，其主要的差別如下表所示：

19.路線容量	單向運量每小時二萬至五萬人	單向運量每小時 <u>伍仟至二萬人</u>
---------	---------------	-----------------------

第 12 行

原本為：72.【解析】中運量捷運系統 MCT 與高運量捷運系統 MRT 均為大眾捷運系統，其主要的差別如下表所示：

15. 車站	車站長達 85 至 130 公尺	車站長約 50~80 公尺
--------	------------------	---------------

修正為：72.【解析】中運量捷運系統 MCT 與高運量捷運系統 MRT 均為大眾捷運系統，其主要的差別如下表所示：

15. 車站	車站長達 <u>180 至 250</u> 公尺	車站長約 50~80 公尺
--------	--------------------------	---------------

P46

倒數第 12 行

修正為：83.【解析】中運量捷運系統 MCT 與高運量捷運系統 MRT 均為大眾捷運系統，其主要的差別如下表所示：

31.路線容量	單向運量每小時二萬至五萬人	單向運量每小時 <u>伍仟至二萬人</u>
---------	---------------	-----------------------

P46

倒數第 3 行

原本為：83.【解析】中運量捷運系統 MCT 與高運量捷運系統 MRT 均為大眾捷運系統，其主要的差別如下表所示：

15. 車站	車站長達 85 至 130 公尺	車站長約 50~80 公尺
--------	------------------	---------------

修正為：83.【解析】中運量捷運系統 MCT 與高運量捷運系統 MRT 均為大眾捷運系統，其主要的差別如下表所示：

15. 車站	車站長達 <u>180 至 250 公尺</u>	車站長約 50~80 公尺
--------	--------------------------	---------------

P55

第 6 行

原本為：10.【解析】配銷通路（distribution channels），亦稱分配通路，是指貨物自生產者經由中間商至消費者的整個行銷結構（marketing structure），亦即貨品自生產者向消費者移動時所經由的全部途徑，但不包括實體分配（physical distribution），只包括運輸與儲藏等功能。

修正為：10.【解析】配銷通路（distribution channels），亦稱分配通路，係指貨物自生產者經由中間商至消費者的整個行銷結構（marketing structure），亦即貨品自生產者向消費者移動時所經由的全部途徑，包括實體分配的物流及非實體分配的金流與資訊流，可知不只包括運輸與儲藏功能。舉例來說，博客來網路書店的配銷通路包括供取貨的實體統一超商及供下單的非實體網站。

P61

倒數第 4 行

原本為：（A）14. 台鐵的票價是採用下列何種費率制度？（A）標準距離費率制度（B）均一費率制度（C）分組費率制度（D）遞遠遞減費率制度。

修正為：（B）14. 台鐵的票價是採用下列何種費率制度？（A）標準距離費率制度（B）均一費率制度（C）分組費率制度（D）遞遠遞減費率制度。

P62

第 4 行

原本為：14.【解析】故可知台鐵採用的是，每單位里程費率固定的標準距離費率制度。

修正為：14.【解析】故可知台鐵採用的是，每單位里程費率固定的標準距離費率制度，又稱里程比例費率制度。

P74

第 13 行

原本為：（D）96. 輕軌捷運系統（Light Rail Rapid Transit, LRRT）相較於輕軌運輸系統（Light Rail Transit, LRT）其特色有？（A）享有 A 型路權（B）運量較高（C）與其他平面交通完全隔離（D）準點性較高。

修正為：（D）96. 輕軌捷運系統（Light Rail Rapid Transit, LRRT）相較於輕軌運輸系統（Light Rail Transit, LRT）其

特色有？ (A)享有 A 型路權 (B)運量較高 (C)與其他平面交通完全隔離 (D)以上均是。

第 16 行

原本為：(D) 98. 大眾運輸系統與大眾捷運系統的區別，以下列何種陳述較為正確？ (A)大眾捷運系統是大眾運輸系統的子系統 (B)大眾運輸系統比大眾捷運系統營運速率低 (C)大眾運輸系統比大眾捷運系統營運速率高 (D)大眾運輸系統是大眾捷運系統的子系統。

修正為：(A) 98. 大眾運輸系統與大眾捷運系統的區別，以下列何種陳述較為正確？ (A)大眾捷運系統是大眾運輸系統的子系統 (B)大眾運輸系統比大眾捷運系統營運速率低 (C)大眾運輸系統比大眾捷運系統營運速率高 (D)大眾運輸系統是大眾捷運系統的子系統。

第 21 行

原本為：(A) 99. 以下那些大眾運輸之改善項目可歸類於「營運整合」之內容？ (A)聯合費率 (B)協調時刻表 (C)統一車輛規格 (D)妥善設計轉運站。

修正為：(A) 99. 以下那些大眾運輸之改善項目可歸類於「營運整合」之內容？ (A)聯合費率 (B)併購 (C)統一車輛規格 (D)妥善設計轉運站。

P76

第 20 行

原本為：(C) 130. 採用公車捷運系統 (Bus Rapid Transit, BRT) 的優、劣勢，何者有誤？ (A)建設維修成本比軌道系統低 (B)系統建設的時程短、效率高 (C)系統營運的靈活性，較低於軌道交通系統 (D)具有專屬 A 級路權。

修正為：(C) 130. 採用公車捷運系統 (Bus Rapid Transit, BRT) 的優、劣勢，何者有誤？ (A)建設維修成本比軌道系統低 (B)系統建設的時程短、效率高 (C)系統營運的靈活性，較低於軌道交通系統 (D)有 A 型或 B 型。

P78

倒數第 15 行

原本為：(B) 6. 發展目標主要是經由自動車輛控制科技的發展、測試與實際應用，以改進高需求運輸的走廊運作效率，提升道路服務水準，並增進行車安全，此系統稱為 (A)先進旅行者資訊系統 (ATIS) (B)先進交通管理系統 (ATMS) (C)先進車輛控制系統 (AVCS) (D)商車營運系統 (CVOS)。

修正為：(C) 6. 發展目標主要是經由自動車輛控制科技的發展、測試與實際應用，以改進高需求運輸的走廊運作效率，提升道路服務水準，並增進行車安全，此系統稱為 (A)先進旅行者資訊系統 (ATIS) (B)先進交通管理系統 (ATMS) (C)先進車輛控制系統 (AVCS) (D)商車營運系統 (CVOS)。

倒數第 11 行

原本為：(D) 7. 先進交通管理系統 (ATMS) 的主要用途有 (A)利用車內視聽設備告知使用者交通現況及預知情報，並提供級時之路線導引資訊 (B)路況資訊提供包括氣候、視距等 (C)以類似電話號碼簿方式，提供行車資訊的車上查詢系統 (D)以上皆是。

修正為：(D) 7. 先進旅行者資訊系統 (ATIS) 的主要用途有 (A)利用車內視聽設備告知使用者交通現況及預知情報，並提供級時之路線導引資訊 (B)路況資訊提供包括氣候、視距等 (C)以類似電話號碼簿方式，提供行車資訊的車上查詢系統 (D)以上皆是。