

001

運輸概念、營運管理與客貨運發展

重要性



在旅客運輸方面，將許多不同的服務水準變數，如票價、旅行時間、安全、便利等，整合成單一的比較基礎（以利不同運具間的比較與衡量），稱之為「效用」。

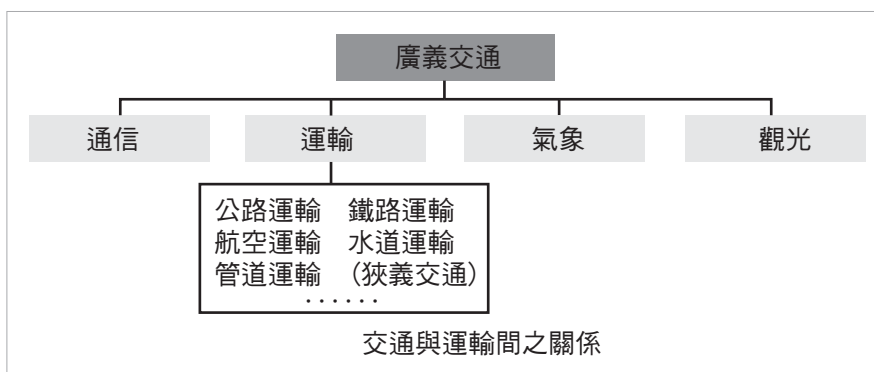


觀念速記

凡能縮短時間上的距離，使人的可用時間增加，或使物的獲得時間減少，這種效果稱為「時間效用」；而能克服空間上的障礙，使人的才智價值提高，或使物的經濟價值提高，這種效果稱為「地域效用」或「空間效用」。

一. 交通相關名詞釋義

交通	<ol style="list-style-type: none"> 1. 就狹義來說，它是專指車輛或行人在某一個路線或地區之運動狀態，以及與此有關之設施，即人、車、路等三個交通要素。 2. 就廣義來說，它是指利用運輸工具、通路或傳輸設施，將旅客、資訊或貨物，從甲地運送或傳輸至乙地，以克服空間、時間障礙，創造空間效用及時間效用之經濟活動。由此定義觀之，廣義的交通包括運輸（公路、鐵路、水運、航空、都市運輸）、通信（電信、郵政）、觀光、氣象等四大部門。
運輸	係指使用各種運輸工具（簡稱運具）、動力及通路，將人或貨物從甲地移至乙地， 藉以克服空間障礙及縮短時間距離的一種經濟活動 。
通信	通信所傳送者並非人或貨物，而是一種訊息，而且它不一定非利用運輸工具不可，例如電信、郵政等。
運輸學	係在研究如何將人與貨物安全、便利、經濟、迅速、舒適地從甲地運送到乙地， 以創造「空間效用」及「時間效用」的一門應用科學 。

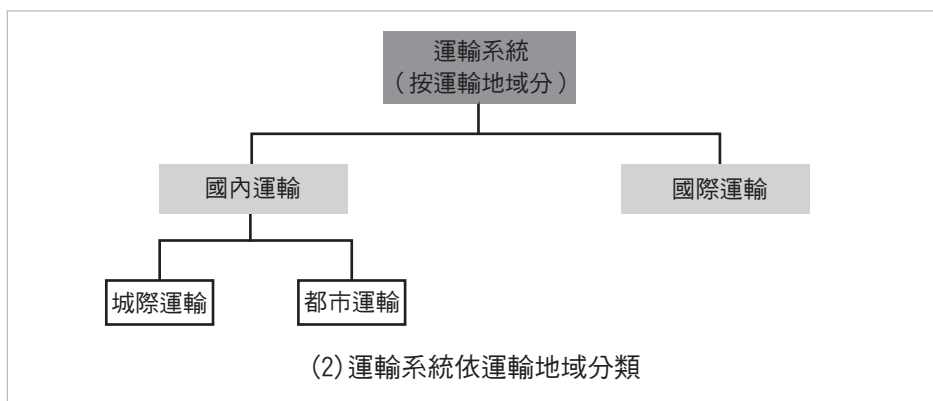
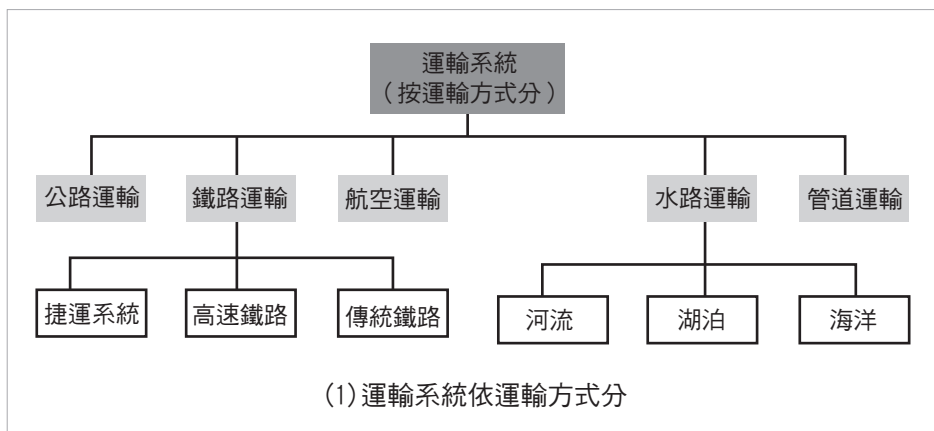


二. 運輸政策與制定目的

- (一) **運輸政策的意義**：運輸政策係政府在已知限制條件和預知未來可能變遷的情況下，為因應運輸需求與發展所提出的「指導綱領」。
- (二) **制定運輸政策的目的**：主要是為了維護正常的交通秩序、協調交通運輸系統的工作與保證交通運輸安全等。任何一種活動，只要參與者眾多，就必須制定規定的秩序才能正常進行，交通運輸服務的供給與消費，就是一種具有廣泛公共性的經濟活動，因此就須制定其明確的政策，以供各運輸相關機構遵循。

三. 基本運輸方式與運輸服務的範圍

基本運輸方式	包括公路、鐵路、水運、航空、管道等5種方式。	
運輸的區域	城際運輸	1. 國內運輸：公路、鐵路、水運、航空、管道。 2. 國際運輸：水運、航空。
	都市運輸	1. 公路。2. 鐵路。3. 水運。
運輸的對象	包括旅客運輸及貨物運輸。	
運輸的角色	包括四類： 1. 使用者：旅客、貨運。 2. 經營者：運輸服務提供者。 3. 政府主管機關。 4. 非使用者：因運輸服務而受影響的人。	
服務的性質	包括兩類： 1. 私人運輸：自用車。 2. 公共運送：大眾運輸、大眾捷運、計程車等。	



公共運輸轉乘的不便與缺乏效率，使不少民眾望公共運具而卻步，寧可使用自主性高且無需轉乘的私人運具，這也是發展公共運輸系統過程中遭遇到的主要困難，運具不斷求快速、舒適之發展即是針對此種公共的需要而產生。

四. 運輸與運具的發展

運輸係指運輸主體(人或者是貨物)透過運輸工具（或交通工具與運輸路徑），由甲地移動至乙地，完成某個經濟目的的行為。因此，**運輸是一種衍生性的經濟行為**，運輸多半都是為了完成某些經濟行為，例如購物、上班、上學、訪友等需求而進行。**現代的運輸業務含有「終點服務」**，如車站、機場或港埠等對旅客的接待服務，以及提供貨物之倉儲、裝卸及管理等多面的功能。

運輸方式隨著科技的進步，與時俱進，然而**至今仍將運輸分為鐵路運輸、公路運輸、水道運輸、航空運輸及管道運輸等五大類**，太空運輸或其他我們所未想到的運輸方式，也將帶給人類更有希望的未來。

茲將公路運輸、鐵路運輸、航空運輸、水道運輸與管道運輸等五大類，綜合歸納其意義與特性，簡述如下：

公路運輸	它係以公路為其運輸線，利用汽車等陸路運具，提供跨地區或跨國之移動，完成人與貨物位移之運輸方式。
鐵路運輸	它係利用鐵路列車當運具，完成人與貨物位移之運輸方式。
航空運輸	它係利用飛機當運具，完成人與貨物位移之運輸方式。
水道運輸	它係利用船舶等浮運工具，在水域沿航線載運旅客及貨物之一種運輸方式。
管道運輸	它是一種以管道當運具，輸送流體貨物(通常是液體和氣體)的一種運輸方式。



「運輸管理原則」包括管理五大功能（規劃、組織、用人、領導與控制）及企業五大功能（人力資源、財務、生產、行銷與研究發展）。

五. 運輸業營運管理

- (一) 運輸管理的意義：「運輸管理」廣義而言是指：凡與運輸系統有關的管理均屬之；至於狹義的「運輸管理」則是指：在既定政策及所受法令限制下，如何使運輸業之經營符合管理的原則，以達成預定之目標，謂之運輸管理。其中「運輸業」包括鐵路運輸業（如台鐵或台北捷運公司）、公路運輸業（如汽車客運公司）、航空運輸業（如中華航空公司）、水道運輸業（如陽明海運）等四項。
- (二) 運輸管理之目標：**運輸管理之目標，即是運輸業之目標，包括企業目標、服務目標、員工目標、政策目標、社會責任等五項目標。**說明如下：

企業目標	運輸業應採企業化之經營與管理，並以確保運輸安全和追求利潤為目標。
服務目標	運輸業以服務乘客，並使外部顧客（即乘客）滿意為目標。
員工目標	運輸業之員工是公司的內部顧客，運輸業之管理者應設法激勵士氣，使員工樂於為乘客服務。
政策目標	運輸業亦應配合政府政策，以促進經濟發展並改善民眾行的便利為目標。
社會責任目標	運輸業應重視環保、節約能源、減少擁擠，達成永續運輸為目標。

(三) 運輸業分類：

私人 運輸業	專有 運輸業	專供私人或企業自用，既不出租亦不對大眾開放，法定名稱為專有，如礦場、林場或其他企業自行建築之鐵路、公路，其目的乃在輸送私人本身之產品，但有時亦將一部分路線開放大眾使用，此一部分路線即屬於公共運輸業性質，早期之台糖鐵路即是此類。
	契約 運輸業	私人營運，與其他公司行號或私人訂立契約，提供運輸服務，但是它只是對訂約客戶負責，而不對大眾開放。例如汽車公司與百貨公司訂約代運貨物，屬於租賃性質居多。
公共運輸業		為公用事業之一，開放予社會一般大眾乘用，這種運輸系統有固定路線、固定班次及固定車站，此即所謂大眾運輸，但政府會對其運價、輸送路線等進行管制。另外，計程車之營業範圍及運價亦列入管制之項目，其亦屬於公共運輸業，但因它的載運量不大，故不能稱之為大眾運輸。

(四) 運輸業營運管理特性：**公共運輸之經營可分為公營與民營兩種方式**。其者係由國家或地方政府編列預算，撥款建築和營運，故其須受政府的管理，亦須受議會機關之監督；後者則是由民間依法組織公司，募集資金籌建與經營管理，趨近於自由化作業，但其運價、路線或區域等，亦需受政府有關運輸法規之限制。茲將運輸業採用公營或民營之原因列舉如下：

公營	<ol style="list-style-type: none"> 1. 公共運輸業為公用事業之一，影響大眾生活相當大，為照顧全民利益，故由政府籌辦與管理較為妥適。 2. 公營運輸業為照顧全民，故政府在做整體規劃時，會儘量求其普及化，不計遠近，故照顧範圍較廣；民營對無利可圖之路線或營業不佳之路線，將不可能投資興建與營運。 3. 公營事業係以服務為宗旨，營利在於其次，故運費較為低廉；民營係以追求利潤為目標，故其運價較可能偏高。 4. 整體運輸系統係由政府統籌規劃，較不致於有所重複或遺漏。 5. 經濟不景氣時，政府可利用興建公共運輸建設之手段，救濟失業。 6. 公營運輸業可配合政府政策，達成政府所賦予的經濟目的。
民營	<ol style="list-style-type: none"> 1. 運輸業若民營化，則其營運較可不受政治之干擾。 2. 民營化為了生存與競爭，會設法提高服務品質，其決策過程亦較有效率。 3. 民營化之運作較具彈性，且因不受政府、議會機關之監督，較能發揮營運效率。 4. 較易了解市場需求及消費者需要。 5. 民營化的用人成本較具彈性，用人較精簡，並可聘請專家經營，而公營則缺乏彈性，用人較易浮濫與浪費。 6. 民營企業係採自由競爭，政府僅處於監督之地位。

(五) 運輸業履行特別負擔之義務：

服從私權之義務	私權分為「供役義務」及「防險義務」。前者係規定財產可供其他運輸事業使用、通過或接續；後者係規定運輸業需有相當之安全設備，「登記義務」即規定所有運具均須有使用、收益或處分之登記。
協助推行政策之義務	例如運輸業附有必須輔助郵件即其處理人員運輸之義務、運輸教育用品須減價等義務。
履行特定行為之義務	運輸業須有特定的設備以提供安全營運之義務、安排有特定的人員予以協助服務等義務。
協助機船危險處理之義務	如規定船長負有救助遇險船舶、航空器失事協助搜尋等義務。

六. 客貨運發展

(一) 影響客運與貨運供給與需求之因素：

影響運輸供給的因素	政府管制與限制	運輸業者之營運策略與運價政策，須受政府之管制。
	營運策略	運輸系統要使用哪一種技術來提供運輸服務，係受到運輸業者所訂定策略的影響。
	使用者行為	運輸系統供給之層面及使用者需求之行為有相當重要之關聯性，也因此影響運輸系統之各項屬性。
	技術	運輸系統之技術特性會影響營運成本，更直接或間接地影響服務水準及容量，也因此影響到系統之績效。
影響運輸需求的因素	運輸費率	亦即運輸服務方式之成本或費用。
	運輸時間	通常係指起迄兩點間之平均運輸時間。
	運輸便利性	係如班次多寡、可及性等。
	運輸安全性	例如客戶在託運貨物時，就會考慮運輸業冷凍設備、運送易碎或危險物品之處理能力。
	企業政策	例如貨物運送，廠商會要求其貨物運輸需用特定之運輸方式運輸，或受政府政策的影響，必須選擇某一種特定之運輸方式。



衡量運輸服務價格與運輸量之間的關係，稱為運輸需求。運輸需求通常被認為是一種引伸的需求（Derived Demand），亦即人或物品為達到某種社會經濟活動的目的而伴隨產生的需求。

(二) 貨物運輸的時間與成本特性：一般而言，客運旅次中旅客所考量的主要因素有其付出的總旅行時間與旅行成本。換言之，旅客所考慮的因素為其本身的時間價值（隱含的），與實際支出的成本。但貨物運輸對於時間與成本的考量與旅客運輸顯然不同。

1. 貨物運輸的時間特性：

(1) 貨物運輸的時間窗（time window）限制不若旅客運輸明顯：所謂時間窗的限制，是指必須在一定時間內完成某項運輸服務，舉例而言，一般都市運輸中，通勤旅次的時間窗限制即非常嚴格。與旅客運輸相對的，貨物運輸的時間窗限制較為鬆散，一般貨物託運人所要求的大多為貨物抵達受貨人或目的地的時間，貨物在交給運輸業者後，業者是否立即運送，在什麼時候運送，對託運人而言並不重要。

(2) 貨物運輸的尖峰不若旅客運輸明顯：貨物運輸中除了都會區內運輸的快捷文件或小包裹的時間窗限制為數小時內之外，一般的貨物運輸最快者皆為隔夜抵達目的地，即貨物運輸可充分利用夜晚的時間完成。

2. 貨物運輸的成本特性：在旅客運輸部分，旅客須考慮的成本除了實際支出的成本，尚有隱含的旅客本身的時間價值。所謂隱含成本，在旅客運輸部分為旅客因使用運輸服務，必須投入總旅行時間的價值（即時間價值），其所代表的意義為，若旅客將所投入的總旅行時間拿來從事生產活動可獲得的報酬。在貨物運輸部分，所謂的隱含成本至少包含以下兩部分：

(1) 貨物待運送前的堆積成本：由於貨物運送工具（卡車、火車、船舶或飛機）皆有一定的容量，因此貨主必須等到貨物累積達一定的規模之後，才能以最經濟的方式託運。譬如若貨主以包車的方式託運，則必須等貨物累積達一卡車的容量時再託運，以獲得最低的單位運價。若以整列火車或整艘船託運，則所需累積的貨物更多。此種因須等待貨物累積到較經濟的託運量所產生的成本稱為貨物堆積成本（inventory carrying costs）。

(2) 貨物運送過程中的車內成本：任何貨物運送的過程皆需要時間，在前面提到貨物運輸的時間特性時指出，貨物運送的時間窗限制不若旅客運輸明顯，且貨物運送可利用深夜旅客運輸較少的時段，充分使用運輸系統的運能。貨物託運者亦不在乎轉運的次數與時間，只要運輸業者能滿足其送達時間或總運輸時間的要求。一般而言，較易腐壞或保存期限較短的生鮮農漁產品，大多會選擇運送時間較短的服務，或在運送過程中保持特殊的恆低溫，以防止貨物腐壞。此外，較易損毀的貨物亦會使用運送過程裝卸（轉運）次數較少的運輸服務，或使用較好的包裝。

(三) 公路客運與貨運之發展與特性

1.(1) 公路客運種類：市區客運汽車通常簡稱為公車，其他客運汽車則稱為長途客運或國道客運（巴士）。

國道客運	國道客運是大部分行駛於高速公路，連接較長距離地區間之路線，係由交通部公路總局管轄。 <u>國光客運與統聯客運是目前台灣路線分佈範圍較廣之國道客運業者。</u>
公路客運	<u>公路客運亦稱為長途客運，係跨縣市行駛之客運，亦是由交通部公路總局管轄。其票價通常係採用里程計費，但大台北地區（含台北市和新北市之市郊路線）則採段次計費。</u>
市區公車	市區公車是以服務城市居民為主的路線，由所在縣市政府交通局（或相關業務主管機關）管轄，部分縣市由當地政府直接出資經營，收費也隨各縣市而定：臺中市(除短程搭載在8公里以內之免費公車外)採用與公路客運相同的「里程計費」模式，其他縣市多採用兩段票或單一票價。

(2) 客運班車之種類：公路客運之班車通常須在固定之路線上，按照固定之時間、班次行駛，並停靠固定之車站，俾便乘客搭乘。

2. 公路運輸之分類：

依貨運營運方式分類	整車運輸	係指一批託運的貨物，其性質、形狀、體積需要整輛汽車加以運輸，例如需要大型汽車或掛車或以冷藏車、保溫車或容罐車等車輛運輸之貨物運輸。
	零擔運輸	係指託運之一批貨物不足裝滿整車之貨物運輸。
	集裝箱運輸	係將適合裝箱之貨物集中裝入標準化集裝箱所進行之貨物運輸。
	聯合運輸	係指一批託運之貨物需要二種或二種以上運輸工具之運輸。聯合運輸通常採行一次託運、一次收費、一票到底及全程負責之方式運輸。
	包車運輸	係指根據託運人之要求，經雙方協議，把車輛包給託運人安排使用，按時間或里程計算運費之運輸。
依貨物種類分類	普通貨物運輸	係指對普通貨物的運輸，普通貨物可分為一等、二等、三等幾個等級。
	特種貨物運輸	係指對特種貨物的運輸，特種貨物包括超限貨物、危險貨物、貴重貨物和鮮活貨物。
依運送速度分類	依運送之速度，分為一般貨物運輸、快件貨物運輸與特快專運。	
依託運的貨物是否辦理保險分類	分為不保險運輸、保險運輸。凡辦理保險之貨物，必須依規定繳納保險金或保價費。保險運輸須由託運人向保險公司投保或委托承運人代辦。	

3. 汽車貨運發展之優缺點：

優點	<p>(此亦為汽車運輸受客戶歡迎的原因)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 客戶可享受及門服務的便利。 2. 客戶可享受日夜服務的便利。 3. 託運貨物體積較小，格式較整齊，可節省貨物之包裝費用。 4. 汽車貨運運量小，存貨倉儲費用較鐵路運輸少。 5. 汽車貨運量小，較易管理，故損失率較低。 6. 汽車貨運託運貨物重量、體積較小，裝卸較易，可節省貨物之裝卸費用。 7. 汽車貨運之運送成本較易計算，故費用計算較簡單。 8. 利用汽車貨運較便利，不需像鐵路運輸為顧及降低運送成本而需湊集大量的貨物，才一併運送。
缺點	<ol style="list-style-type: none"> 1. 汽車載重量較小，不利於裝運數量龐大之貨物。 2. 車體容量有限，不利於裝運過重、過大之貨物。 3. 行車速率常受限制，不利於裝運長途運輸之貨物。 4. 車身震動幅度甚大，不利於裝運容易破碎之貨物。 5. 長途運輸車輛的周轉率既低，又有司機食宿的困擾，故單位成本遠較鐵路運輸為高。 6. 汽車輪胎接觸面大，故汽車運輸之動力成本遠較鐵路運輸為大。

(四) 鐵路貨運之特質

1. 鐵路貨物運輸之物品大部分為大宗物品。
2. 貨物運輸之貨運量起伏較大。
3. **鐵路貨運因貨物之去回程運量差異較大，故其調度管理較客運列車為難。**
4. 鐵路貨運因需較多的機具、人力和場地，故終點站之費用較客運業多。
5. 鐵路貨物運費之訂定必須參酌貨物之負擔能力。
6. **鐵路貨物列車的運轉，原則上雖有規定之時刻，但亦需隨貨物之多寡增開或停駛。**
7. 鐵路運輸貨物之裝卸、倉儲和安全，所需作業手續較煩雜。
8. 貨物運輸之收費雖有等級依據，然貨物種類繁多，等級適用有時相當不容易。

(五) 航空貨運之特徵、運價結構與影響營運因素

1. 航空貨運之特徵：

貨物運價	空運貨物運價較其他運輸工具為高，故其貨物必須有相當之負擔能力。
貨物數量	空運貨物多數為少量之零星雜貨， 故需使用各類型貨盤裝貨，化零為整，以求裝卸迅速。
貨物品類	空運貨物多數為小件之 輕貴物品或需緊急運送之貨物 。
經營原則	航空貨運不能僅局限於某幾種物件，必須載運各類物件，始符規模經濟原則。

飛機航線	航空貨運的利用人， 並不關心所經之航線 ，只要二終點間有良好之飛航條件，可由航空公司自由選擇。
貨物產期	空運貨物之多寡有很大的季節性因素 ，故航班必須有相當的伸縮性，以為因應。但定期貨運，則不重視分秒必爭，但求有規律可靠的業務。
貨物運程	空運貨物必為長距離之運輸，否則不經濟。
貨物動向	空運貨物多數為單向輸送 ，故貨機之回程必須以減價方式招徠顧客。
貨物流向	航空貨運與航空客運並不一致，有利的客運航線，不一定就是有利的貨運航線。

2. 航空貨運的運價結構：

普通費率	航空貨運計費的基礎係 根據距離和重量二大要素而制定 。
特價費率	二點間某些運量較大之特種貨物，其特價費率係因航空貨運市場之特殊需要（如競爭因素）而制定。
數量費率	係為爭取較大運量之空運貨物而制定。
最低運費	每批貨物無論數量多寡，最低應付的運費。
貨櫃費率	對各類型可貨櫃裝運的貨物，因其可縮短裝卸時間，並能充分利用艙容之特性，故給予不同的費率。
包機費率	無論貨物之裝運數量多寡， 通常係按照航機之滿載重量計費 。
折扣費率	適用於報章、雜誌、刊物等印刷品類貨物及旅客之行李以貨物方式裝運者，二者均按普通費率之某個百分比來計費。
加成費率	對貴重物品或供繁殖用之種畜及家禽類等動物，按普通費率之倍數或附加一定額度之百分比來計費。

3. 影響航空運輸業營運之因素：

燃油價格	燃油支出通常占航空公司30%以上的總營運成本，因此燃油價格之高低，直接影響航空公司之獲利狀況。
經濟成長	當經濟處於成長階段，國際貿易活動會趨向熱絡，商務旅次因而跟著增加，此時航空貨物運輸當然會跟著成長；再者，由於人們之可支配所得增加，航空旅遊之需求也會成長。此時，航空公司將會因營運績效較佳而有財力訂購新機或汰換舊機，以滿足預期之需求成長。相同地，飛機製造商之訂單亦會水長船高，連帶使得整個航空運輸相關產業蓬勃發展。
管理人才的良窳	航空業乃是一種資本密集和技術密集的產業，其營運所涉及之各部門皆需專業的know-how；復因航空運輸業之經營環境充滿著不確定性，因此航空運輸業必須擁有優秀之管理人才，方能勝任。

彈性	經營具有彈性乃是航空運輸業生存獲利主要因素之一。航空運輸業能否彈性經營，受機場設備之影響相當大；再者，航機駕駛員之工作時間若能越有彈性，公司就越能配合離尖峰之需求，做妥適的調度，如此方能獲取更高的利潤；而小型飛機或私人飛機若能開放，將可擴大航空公司之營運範圍，增加客源。
法令管制	由於近年來，國際航空運輸有自由化之趨勢，但大部分國際航空運輸之運作，仍受兩國間所簽訂之雙邊空運協定的規範。各國政府往往基於維護主權、保護國籍航空公司等因素，對於飛航國際航線之航空公司的家數、班次數、機位容量等仍給予嚴格的限制；再者，各國對於航空公司之間的合作會嚴格地加以管制，以維持市場的競爭，保護消費者；凡此種種措施，均會影響到航空公司的營運。

七. 運輸組織



臺灣港務股份有限公司（簡稱臺灣港務公司、港務公司）是中華民國交通部出資成立的國營企業，也是台灣第一個專事港口經營的公司，成立於2012年3月1日；係中華民國政府參照國際先進海運國家採取「政企分離」之航港管理作法，將原分屬於基隆、臺中、高雄、花蓮四個港務局的港務經營，合併為一家公司的營運體制，主要業務在經營台灣各商港，以解決之前台灣各國際港的經營受到法律和體制的制約，缺乏應變市場變化的能力，導致競爭力下降的問題。

(一) 交通行政組織層級與業務範圍：交通行政組織，**係指交通機關的構成、隸屬系統、職權範圍、單位設置及人員編制**等事項而言。目前交通行政組織的概況，就行政層級而言，有中央交通行政機關與地方交通行政機關；就業務特性而言，有交通行政機關、交通事業機構、交通工程建設單位。

交通部主管全國交通行政及交通事業，**負責交通政策、法令規章的釐定與業務執行的督導**。依交通行政組織之**業務性質可分為通信、運輸、氣象、觀光等部門**。

通信	包括郵政、電信。前者由中華郵政公司經營； 後者由國家通訊傳播委員會（簡稱NCC或通傳會）監督 ，中華電信股份有限公司及其他民營電信公司經營。	
運輸	陸運	包括鐵路、公路運輸及大眾捷運系統 。鐵路係由交通部台灣鐵路管理局經營管理(臺灣鐵路管理局於2024年改制為臺灣鐵路公司，以下略)；公路由交通部公路總局管理與維護；大眾捷運系統由當地市政府經營管理，高速公路則由國道高速公路局管理與維護。
	水運	包括船運公司及港埠 。船運公司分由公營機構及民營公司經營，港埠則由臺灣港務股份有限公司經營。
	空運	包括航空公司及航空站 。航空公司為民營，航空站及飛航服務臺現由民用航空局經營。
氣象	交通部設有中央氣象局主管全國氣象業務。	
觀光	交通部設有觀光局規劃督導觀光事業的發展。	

(二) 中央交通行政機關



我國中央政府之組織改造中，現行之「交通部」將在組織改造後稱為「交通及建設部」。因應行政院組織再造，交通部將整併原內政部營建署及原行政院公共工程委員會改組為「交通及建設部」，主管業務將涵蓋各類交通運輸、營建產業、公共工程基礎建設及技術規範、觀光、郵政和政府採購（委託財政部）等事務；原屬交通部的中央氣象局則改隸環境資源部。

1. 交通部之組織：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。」此規定即在說明交通部為全國交通行政主管機關。交通部設置之組織(單位)依民國112年6月7日修正公布之「交通部組織法」歸納如下：

- (1) **交通部設部長一人，政務次長二人，常務次長一人。**
- (2) **交通部所屬單位可分為部內單位和部外機關兩類**，茲列表如下：

部內單位	秘書室、技監室、參事室、總務司、人事處、政風處、會計處、統計處、法規委員會、訴願審議委員會、道路交通安全督導委員會、科技顧問室、管理資訊中心、交通動員委員會、路政司、郵電司、航政司、交通事業管理小組。
部外機關	臺灣區國道高速公路局、民用航空局、臺灣區國道新建工程局、觀光局、公路總局、中央氣象局、鐵路改建工程局、航港局、高速鐵路工程局、運輸研究所、中華郵政股份有限公司、臺灣鐵路公司、桃園國際機場股份有限公司、臺灣港務股份有限公司。

(三) 地方交通行政機關：所謂地方交通行政機關係指直轄市及縣（市）政府及其所屬機關中執行交通業務的機關或掌理有關交通業務者。直轄市設立交通局（部分另有設立捷運局），部分縣（市）政府會設立交通局；此外，有些縣市將與交通關係密切的觀光旅遊亦納入同一部門，或另外成立部門，例如雲林縣、南投縣與金門縣的交通旅遊局、彰化縣與花蓮縣的觀光旅遊局、宜蘭縣的工商旅遊處、台東縣與澎湖縣的旅遊局及連江縣的觀光局；沒有設置交通局的縣市，其交通業務通常交由建設局主管。亦即組織之名稱係由各縣市政府自訂，並無硬性規定，由各縣市政府依實際需要而設置。依憲法第107條規定，**航空、國道、國有鐵路、航政、郵政及電政，均須由中央立法，並由中央執行**，故地方交通機關所得管轄之交通，其範圍極為狹窄，僅為狹義的交通定義範圍內所涵蓋的事項。

(四) 交通運輸之國際性組織：

1. 國際鐵路聯盟(UIC)：1992年12月1日成立於法國巴黎，總部也設在巴黎，歐洲規格的鐵路系統標準主要由此聯盟制定，稱為國際鐵路規則。成立當時有51個會員來自29個國家。現今，國際鐵路聯盟有199個會員跨越5大洲。
2. 國際大眾捷運運輸組織：
 - (1) 國際地鐵聯盟(CoMET)：於1982創立。國際地鐵聯盟是一個國際性的地鐵基準組織，此組織與其他全世界大型規模的都會鐵路分享經驗、比較績效、追求卓越與互相學習，目前會員共有14個：柏林地鐵、倫敦地鐵、墨西哥城地鐵、馬德里地鐵、莫斯科地鐵、紐約地鐵、台北捷運、巴黎地鐵、聖地亞哥地鐵、聖保羅地鐵、北京地鐵、上海地鐵、廣州地鐵、港鐵。