

案例摘要表

提案機關	交通部公路總局
案例名稱	營造無障礙乘車環境－低地板公車
案例內容簡述	<p>民國 99 年以前，推動公路公共運輸的經費來源並不穩定，各地區汰換為低地板或無障礙的車輛少，搭公車就常有下列這樣的情境：「碰！」一位 60 多歲的身心障礙婦人在公車內不慎跌倒，婦人因行動不便且傳統公車底盤較高，前腳才剛下車，加上司機未注意乘客是否完全離開車門即駛離，造成婦人慘摔在地；另名李小姐剛出社會不久，經常搭乘公車拜訪客戶，穿著高跟鞋上下公車經常是這段旅程中最心驚膽跳的過程。透過上述案例，婦女、高齡長者及身心障礙者搭乘公車的安全確實亮起了紅燈。有里長認為，現今客運採上、下車刷悠遊卡方式付費，很多婦人搭乘大眾交通工具上菜市場，上下車時一手拿菜，又得找悠遊卡，手腳不靈活，反而更加危險。另外，公車座椅採前低後高，前面博愛座已滿，後方又得爬上臺階，恐讓老人家得站著搭公車。對於婦女、高齡長者及身心障礙者實有不便。</p> <p>但自 99 年起交通部公路總局推動 3 年 1 期公路公共運輸發展計畫(99~101 年)，除針對偏遠服務路線進行補助，也補助汰換老舊車輛，在固本築底下讓人人有車搭。續於 102 年起朝邁向拔尖，服務更創新的目標，推動 4 年 1 期的公路公共運輸提昇計畫(102~105 年)，加強汰換老舊車輛為低地板或通用化無障礙公車，全國市區客運低地板公車至 105 年 4 月已達 47.5%之比例，提供婦女、身障人士、高齡者更友善無障礙乘車環境；以新竹市 182 路線為例，已全面汰換為低地板公車，以服務婦女、高齡長者、行動不便、或使用嬰幼兒推車、攜帶大型行李等乘客，提供更安全、友善、便利的交通環境，新竹市目前全市低地板公車比例已達 36%，為非六都第一、全國第四低地板公車的縣市。</p>

<p>相關 CEDAW 條文及一般性建議</p>	<p>一、第 13 條 c 款 便利身心障礙人士、年長者及婦女透過公路公共運輸通勤、通學、就醫及娛樂等生活各個方面的權利。</p> <p>二、第 14 條第 2 項 h 款 維持身心障礙人士、年長者及婦女搭乘公路公共運輸之權力。</p> <p>三、第 18 號一般性建議—身心障礙婦女：「消除對婦女歧視委員會顧及《消除對婦女一切形式歧視公約》第 3 條等，審議 60 多份締約國定期報告，認為很少提及身心障礙婦女，關注身心障礙婦女因其特殊生活條件而遭受的雙重歧視，回顧《奈洛比提升婦女前瞻策略》第 296 段，其中在『應特別關注的領域』標題下，將身心障礙婦女視為一個脆弱的群體，申明支持《關於身心障礙者的世界行動綱領》(1982 年)，建議締約國在定期報告中提供資料，介紹身心障礙婦女的情況和為解決其特殊情況所採取的措施，包括為確保其能同樣獲得教育和就業、保險服務和社會保障，及確保其能參與社會和文化生活等各方面所採取的措施。」。</p>
<p>討論議題</p>	<p>一、討論低地板公車對身心障礙人士、年長者及婦女搭乘公路公共運輸之影響範圍及程度，並將 CEDAW 運用於政策方案制定及執行時內容中。</p> <p>二、擴大討論未來性別友善交通工具、設施及可能政策措施。</p>

教材講義

一、 教學目標

為提升性別人權標準、落實性別平等，政府應採取全面性措施，確保社會整體和政府各部門深知「消除對婦女一切形式歧視公約(CEDAW)」所規定的女性權利、實質性別平等，並運用暫時特別措施以加速達到事實上平等的義務。

二、 案例內容

民國 99 年以前，推動公路公共運輸的經費來源並不穩定，各地區汰換為低地板或無障礙的車輛少，搭公車就常有下列這樣的情境，例如：「碰！」一位 60 多歲的身心障礙婦人在傳統公車內不慎跌倒，婦人因行動不便且公車底盤較高，前腳才剛下車，加上司機未注意乘客是否完全離開車門即駛離，造成婦人慘摔在地；另名李小姐剛出社會不久，經常搭乘公車拜訪客戶，穿著高跟鞋上下公車經常是這段旅程中最心驚膽跳的過程。透過上述案例，年長、身心障礙者及婦女搭乘公車的安全確實亮起了紅燈。有里長認為，現今客運採上、下車刷悠遊卡方式付費，很多婦人搭乘大眾交通工具上菜市場，上下車時一手拿菜，又得找悠遊卡，手腳不靈活，反而更加危險。另外，公車座椅採前低後高，前面博愛座已滿，後方又得爬上臺階，恐讓老人家得站著搭公車。對於年長及身心障礙婦女實有不便。

台灣 65 歲以上(高齡)人口佔總人口比例逐年上升，於民國 82 年高齡人口佔總人口數比例即達 7% 以上，進入〔高齡化社會〕；預估民國 107 年高齡人口佔總人口數比例達 14% 以上，即將步入〔高齡社會〕；而民國 114 年高齡人口佔總人口數比例達 20% 以上，逐年邁進〔超高齡社會〕。依內政部統計處 104 年 9 月 4 日統計資料「國人平均壽命持續延長 男性 75.96 歲 女性 82.47 歲」，女性平均壽命高於男性 6.51 歲。另依內政部統計處 105 年 4 月公佈資料顯示，65 歲以上男女性別比為 0.86，而 65 歲以上男性為 138 萬 4,115 人，65 歲以上女性為 160 萬 9,329 人，顯示出台灣人口愈高齡—女性愈多。又依內政部統計處 101 年底領有身心障礙證明者(新制)計有 8 萬 7,027 人占 7.79%，領有身心障礙手冊者(舊制)計有 103 萬 494 人占 92.21%。101 年底男性身心障礙人口 63 萬 6,290 人占 56.94%，女性身心障礙人口 48 萬 1,231 人占 43.06%。另交通部統計處中華民國 105 年 3 月統計資料於「民眾日常使用運具狀況調查」顯示—104 年女性之公共運輸市占率為 19.5%，高於男性之 12.5%，顯見女性民眾較偏好搭乘公共運具，因此營造高齡婦女無障礙乘車環境為現今重要課題。

目前台灣的家庭照顧者中，超過八成都是女性，其中還不包括蠟燭兩頭燒的「隱形照顧者」；女性容易擔任主要照顧者，其實符合了目前社會家庭對女性的期待，尤其是對於奉行傳統孝道的家庭，女性的相對剝奪感較低；現實生活中也顯示，照顧老人的現象，男性主要靠老婆，女性主要靠媳婦。而平日女性照顧者需照料家中長者或長期照護的家人，更有的是身兼媽媽及媳婦的角色，而請育嬰假者多為女性，日常家庭採買食材也大多有賴於女性，當身兼媽媽的女性必須把年幼的孩子帶在身上，但女性使用私人機動運具之「自用小客車」較男性為少，女性較偏好搭乘公共運具，因此低地板或通用化無障礙公車將能為女性帶來更友善的協助，讓女性提著菜籃或嬰兒車時，能更安全、輕鬆的搭乘，讓照顧不再被認為是家務事或是個人的事，並能尊重照顧者，那麼照顧這件事才不會變得可怕，接受它是高齡社會中一件正常、普通的事。

鑑於高齡化社會來臨，婦女是家庭中的主要照顧者角色，仰賴的日常用具又以大眾運輸為主，交通部公路總局自 99 年起推動 3 年 1 期公路公共運輸發展計畫(99~101 年)，除針對偏遠服務路線進行補助，也補助汰換老舊車輛，在固本築底下，讓人人有車搭。更在 102 年起朝邁向拔尖，服務更創新的目標，推動 4 年 1 期的公路公共運輸提昇計畫(102~105 年)，加強汰換老舊車輛為低地板或通用化無障礙公車，全國市區客運低地板公車至 105 年 4 月已達 47.5%之比例，提供婦女、身障人士、高齡者更友善無障礙乘車環境。

案例(一)：低地板公車推廣至今，在台北市及新北市已有相當不錯的普及率。

其餘各縣市亦將置換低地板公車定為施政目標之一，可以預見不久的將來，低底盤公車將全面普及化。

案例(二)：除六都低地板公車較為普及外，非六都已積極淘汰為低地板或通用化無障礙公車，以新竹市為案例，新竹市區往返高鐵新竹站 182 路線，已全面汰換低地板公車，以服務婦女、高齡長者、行動不便、或使用嬰幼兒推車、攜帶大型行李等乘客，保障搭乘權益、提供更安全方便的交通環境，新竹市全市低地板公車比例已達 36%，非六都第一、全國第四。

三、 現行法規及統計結果

(一) 現行法規：

1. 交通部公路總局公路汽車客運車輛汰舊換新補助作業要點第 3 點，申請資格之一，規範尚無配置通用設計無障礙車輛（「低地板大客車」或「通用設計無障礙普通大客車」）之業者（兼有市區汽車客運業車輛不得併計），當年度至少應申請新購乙輛，方得接受補助（爾後將逐年檢討提高無障礙車輛最低配置比例）。
2. 身心障礙者權益保障法第 53 條部分條文：大眾運輸工具應規劃設置便於各類身心障礙者行動與使用之無障礙設施及設備。未提供對號座之大眾運輸工具應設置供身心障礙者及老弱婦孺優先乘坐之博愛座，其比率不低於總座位數百分之十五，座位應設於鄰近車門、艙門或出入口處，至車門、艙門或出入口間之地板應平坦無障礙，並視需要標示或播放提醒禮讓座位之警語。

(二) 統計結果：

1. 本局自 99 年起至 104 年底止已補助 2313 輛無障礙車輛(含低地板公車)，全國公車平均車齡降至 7 年以內(98 年為 10.82 年)。
2. 市區客運低地板公車已補助 2001 輛，比例已提高至 47%以上(98 年為 7.2%)。
3. 一般公路客運共計補助 1483 輛，其中低地板車輛 287 輛；國道客運無障礙車輛已補助 25 輛通用設計無障礙普通大客車。
4. 為營造無障礙乘車環境給予婦女、身障人士、高齡者舒適的乘車空間，本（105）年度公路公共運輸提昇計畫中廣續辦理建置運輸場站無障礙通用設施之補助，期能打造「車輛運轉有愛、民眾轉乘無礙」的公路公共運輸環境。

四、 相關 CEDAW 條文及一般性建議內容

- (一) 第 13 條 c 款：參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利。呼應低地板公車便利婦女、身心障礙人士、高齡者透過公路公共運輸通勤、通學、就醫及娛樂等生活各個方面的權利。
- (二) 第 14 條第 2 項 h 款：享受適當的生活條件，特別是在住房、衛生、水電供應、交通和通訊等方面。呼應低地板公車維持婦女、身心障礙人士、高

齡者搭乘公路公共運輸之權利。

- (三) 第 18 號一般性建議--身心障礙婦女：「消除對婦女歧視委員會顧及《消除對婦女一切形式歧視公約》第 3 條等，審議 60 多份締約國定期報告，認為很少提及身心障礙婦女，關注身心障礙婦女因其特殊生活條件而遭受的雙重歧視，回顧《奈洛比提升婦女前瞻策略》第 296 段，其中在『應特別關注的領域』標題下，將身心障礙婦女視為一個脆弱的群體，申明支持《關於身心障礙者的世界行動綱領》(1982 年)，建議締約國在定期報告中提供資料，介紹身心障礙婦女的情況和為解決其特殊情況所採取的措施，包括為確保其能同樣獲得教育和就業、保險服務和社會保障，及確保其能參與社會和文化生活等各方面所採取的措施。」

五、 改進作為

- (一) 交通部公路總局為提升公車駕駛更熟稔低地板公車之操作，於 104 年分北、中、南三區辦理大客車無障礙設備操作觀摩會，以北區案例說明：臺北市區監理所已於 104 年 7 月 17 日(星期五)下午 2 時舉辦大客車無障礙設備操作觀摩會並邀請立法委員楊玉欣國會辦公室、中華民國殘障聯盟劉金鐘常務理事、中華民國脊髓損傷者聯合會張木藤常務理事及北區各大客運業者，並於大都會汽車客運公司內湖調度場訓練。
- (二) 交通部為提升無障礙車輛比例，已進一步訂定購置無障礙車輛門檻
1. 臺灣好行觀光路線:每條路線至少一輛無障礙車輛，無障礙設施之供給，更希望能將各無障礙車輛能在動態系統或固定班表中加以註名，以利使用。
 2. 一般公路客運:每條路線至少一輛低地板車輛或通用設計無障礙普通大客車；此外，對於重大節日或賽事之接駁車輛亦需配置足夠之無障礙車輛。
 3. 國道客運: 105 年度申請汰舊換新補助規定，無障礙普通大客車不得低五分之一，已大大提升國道客運無障礙車輛數。
 4. 交通部公路總局為加速汰換全國老舊非低地板及無障礙車輛，原核定補助比例為車輛價格 49%，於 104 年針對車齡 10 年以上老舊車輛汰購低地板通用無障礙車輛購車補助提高至 80%。
- (三) 公路總局除加速汰換客運業者車輛為低地板公車及加強司機對低地板

公車操作的熟捻度外，並辦理公路客運評鑑已納入無障礙及性別平等兩項考核項目。更督導各地方政府落實無障礙公車相關教育訓練及執行督導考核要求業者針對軟性服務列入對司機的考核項目，以提升客運業司機的服務品質，強化司機對婦女、高齡者及身障者服務敏感度。

六、 與 CEDAW 有關之討論議題及解析

(一) 議題

1. 討論低地板公車對婦女、身心障礙人士及高齡者搭乘公路公共運輸之影響範圍及程度，並將 CEDAW 運用於政策方案制定及執行時內容中。
2. 擴大討論未來性別友善交通工具、設施及可能政策措施。

(二) 解析

1. 影響範圍及程度：藉由加速汰換低地板公車營造對婦女、高齡者及身障者更友善之環境，讓平時辛苦照顧家庭的婦女，在外出採買過程中即使推著菜籃或嬰兒車，也能輕鬆搭乘交通運具；年長者及身障者在使用行動輔助工具時，低地板公車也能給予友善的硬體及軟體服務，使行動不便的年長者與身障者有車可搭，婦女更能走出家庭參與社會，以達成交通無礙、幸福有愛之目標。
2. 未來政策措施：
 - (1) 硬體部分交通部公路總局為加速汰換全國老舊車輛為低地板及無障礙車輛，原核定補助比例為車輛價格 49%，於 104 年針對車齡 10 年以上老舊車輛汰購低地板通用無障礙車輛購車補助提高至 80%，以提高業者汰換低地板及無障礙車輛之意願。目前一般公路客運，每條路線至少一輛低地板車輛或通用設計無障礙普通大客車；此外，對於重大節日或賽事之接駁車輛亦需配置足夠之無障礙車輛；國道客運 105 年度申請汰舊換新補助規定，無障礙普通大客車不得低五分之一，已大大提升國道客運無障礙車輛數。未來目標針對車齡 10 年以上，低地板公車比例較低之市區客運縣市，加速其車輛汰舊換新，並加強身障團體反映低地板公車供給不足縣市之改善，另針對無障礙乘車環境(場站)已增列無障礙場站新(修)建相關補助規定，未來積極督促各地方政府推動無障礙化乘車環境。
 - (2) 軟體服務面公路總局辦理公路客運評鑑已納入無障礙及性別平等兩

項考核項目，更督導各地方政府落實無障礙公車相關教育訓練及執行督導考核要求業者針對軟性服務列入對司機的考核項目，以提升客運業司機的服務品質，強化司機對婦女、高齡者及身障者服務敏感度。