

交通部 CEDAW 案例教材一覽表

編號	提案機關	案例名稱	頁碼
1	公路總局	營造無障礙乘車環境-低地板公車	1
2	民用航空局	航空站友善搭機環境	27
3	中央氣象局	氣象領域的性別觀點	47
4	觀光局	宣導並落實「臺灣旅館業推動反性剝削自律公約」	109
5	運輸研究所	交通工程設施認知差異之性別分析：以新型汽機車分流標線設置實驗為例	131
6	臺灣區國道高速公路局 北區工程處	談 CEDAW 之落實-服務區友善女性公共設施之設置	151
7	臺灣區國道高速公路局 中區工程處	國道旅途安心好自在	175
8	臺灣區國道高速公路局 南區工程處	高速公路局南區工程處轄區服務區 駕駛人休息室性別平等情形探討	199
9	鐵路改建工程局	車站性平空間設計	213
10	臺灣區國道新建工程局	修訂「建築工程注意事項」之「服務區及路邊停車場設計原則」	247
11	高速鐵路工程局	鐵路列車駕駛人員執照換發申請要件彈性放寬	279
12	航港局	營造對女性船員更友善的工作環境	293
13	臺灣鐵路管理局	張櫻環 女司機員開火車第 3 人	317

案例摘要表

編號	1
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、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。

臺灣 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，顯示出臺灣人口愈高齡—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。

目前臺灣的家庭照顧者中，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，在臺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。

二、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。

三、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。」

四、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。

五、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：

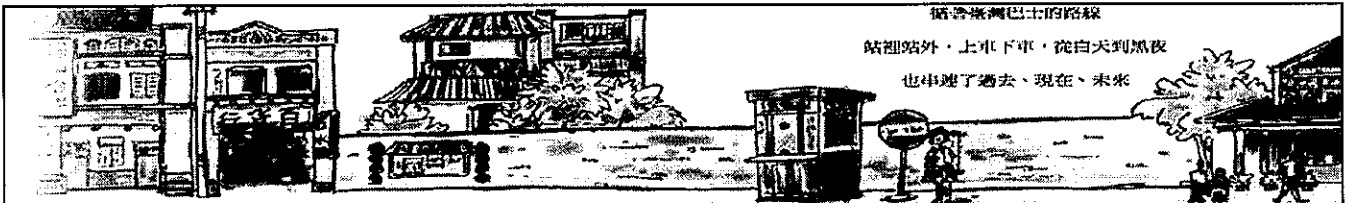
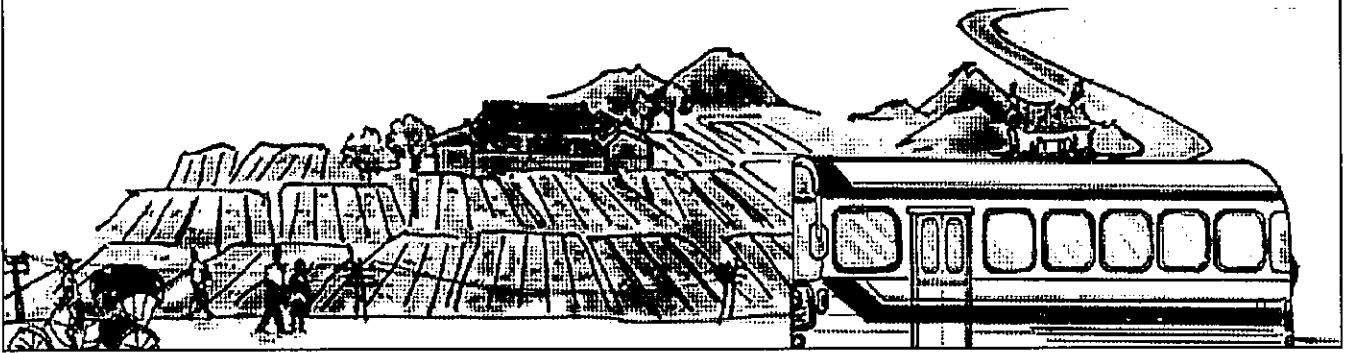
(1) 硬體部分交通部公路總局為加速汰換全國老舊車輛為低地板及無障礙車輛，原核定補助比例為車輛價格 49%，於 104 年針對車齡 10 年以上老舊車輛汰購低地板通用無障礙車輛購車補助提高至 80%，以提高業者汰換低地板及無障礙車輛之意願。目前一般公路客運，每條路線至少一輛低地板車輛或通用設計無障礙普通大客車；此外，對於重大節日或賽事之接駁車輛亦需配置足夠之無障礙車輛；國道客運 105 年度申請汰舊換新補助規定，無障礙普通大客車不得低五分之一，已大大提升國道客運無障礙車輛數。未來目標針對車齡 10 年以上，低地板公車比例較低之市區客運縣市，加速其車輛汰舊換新，並加強身障團體反映低地板公車供給不足縣市之改善，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。



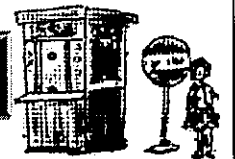
營造無障礙乘車環境 - 低地板公車

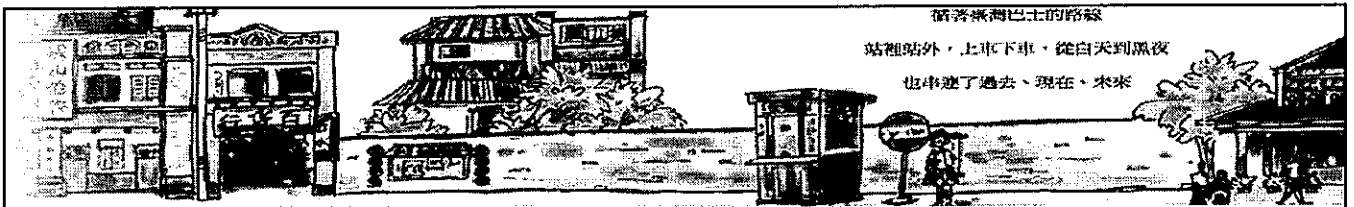
交通部公路總局



簡報大綱

- 教學目標與案例內容
- 現行法規及統計結果
- 相關CEDAW條文及一般性建議
- 改進作為
- 與CEDAW有關之討論議題及解析



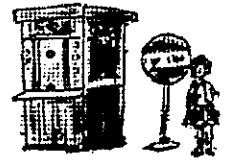


循著臺灣巴士的路線
站裡站外，上車下車，從白天到黑夜
也串連了過去、現在、未來

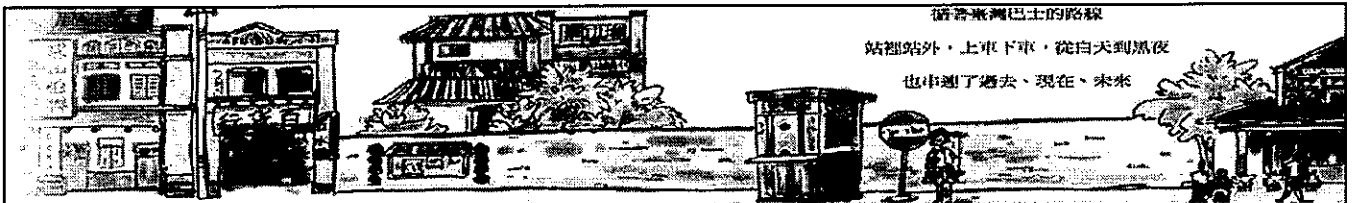
教學目標與案例內容



Happiness of Highways



2



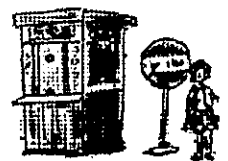
循著臺灣巴士的路線
站裡站外，上車下車，從白天到黑夜
也串連了過去、現在、未來

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。

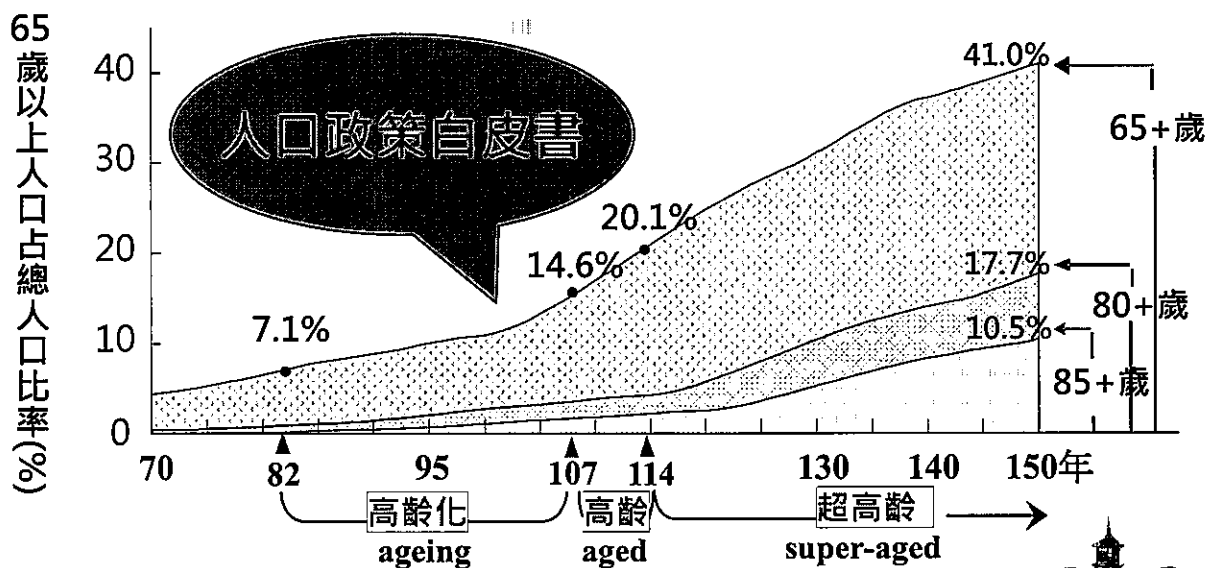
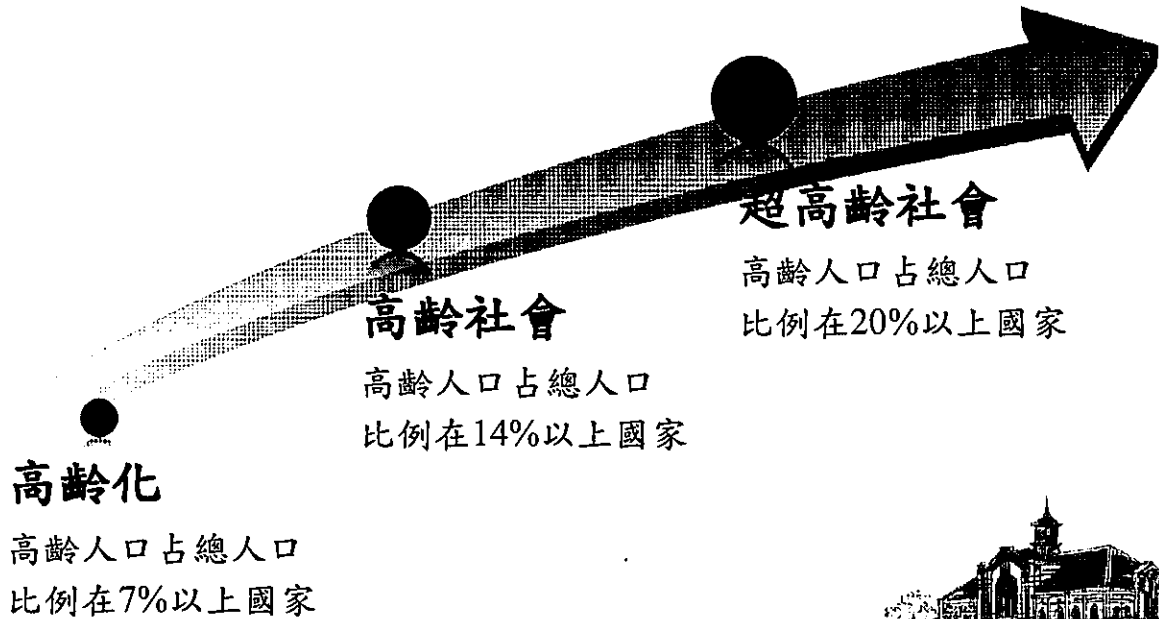


Happiness of Highways



3

依據「世界衛生組織」(WHO)的定義



資料來源：國發會·中華民國人口推計報告(103年至150年)

案例內容

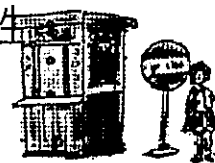
高齡化社會來臨：

- ◆ 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。
- ◆ 105年4月統計資料，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，顯示出臺灣人口愈高齡 - 女性愈多。
- ◆ 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%。
- ◆ 女性角色：家庭中主要照顧者，請育嬰假者多為女性。
- ◆ 女性使用運具：主要大多以公共運具為主。



Happiness of Highways

以上數據資料取自內政部統計處



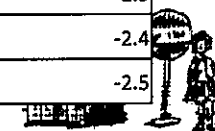
- ◆ 依交通部統計處105年3月統計資料「民眾日常使用運具狀況調查」：104年女性之公共運輸市占率為19.5%，高於男性之12.5%，顯見女性民眾較偏好搭乘公共運具。

臺灣地區及六都公共運輸市占率—按性別分 單位：%

縣市別	104年			103年		
	男	女	男性對女性差異 (百分點)	男	女	男性對女性差異 (百分點)
臺灣地區	12.5	19.5	-7.0	12.2	19.9	-7.7
新北市	24.2	38.5	-14.3	20.8	40.9	-20.1
臺北市	26.3	46.9	-20.6	29.0	44.9	-15.9
桃園市	13.0	13.0	0.0	12.4	15.9	-3.5
臺中市	8.1	11.9	-3.8	8.7	11.2	-2.5
臺南市	5.7	5.3	0.4	4.2	6.6	-2.4
高雄市	7.2	8.6	-1.4	7.0	9.5	-2.5



Happiness of Highways





民國99年以前 補助財源不穩定

各地區汰換為低地板或無障礙的車輛少，全國低地板公車於民國98年約9.8%，婦女搭公車常有下列這樣的情境：

1. 高齡婦女、身心障礙者或其他年長者在搭乘傳統公車時，常因公車底盤較高且行動不便，致前腳才剛下車，加上司機未注意乘客是否完全離開車門即駛離，常造成婦人不慎跌倒慘摔在地。
2. 剛出社會女性新鮮人，經常穿著高跟鞋搭乘公車拜訪客戶，上下階梯式傳統公車經常是這段旅程中最心驚膽跳的過程。
3. 很多婦人搭乘大眾交通工具上菜市場，上下車時一手拿菜，或推著嬰兒車、帶小孩又背東西時一邊又得找悠遊卡，手腳不靈活，造成危險。

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紅燈。

8



公路公共運輸相關補助計畫

公路公共運輸發展計畫

(99-101) 核定150億·編列執行115.5億

築底固本·人人有車搭

1. 改善整體環境
2. 培養使用習慣
3. 提供基本民行
4. 優質運輸服務

較於過去·公共運輸
已經具備擴大發展的
基礎

路

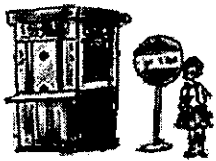


作者李維杰 | 吳佩琳 - 2015年12月22日 上午6:45

A +A



低底盤公車推廣至今，在台北市以及新北市已經有相當不錯的普及率。其餘各縣市，亦將置換低底盤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。然而，低底盤公車普及，是否代表身障者因此獲得更便利的乘車環境，這仍需要進一步檢視。



打造無障礙乘車環境 新竹182路線低地板公車成軍

台灣好新聞-2016年03月29日 下午16:34

G+1 0

字級：小 | 中 | 大 | 特 | 圖列印 | 轉寄 | 分享



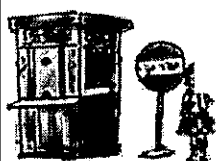
記者黃誌寬／新竹報導

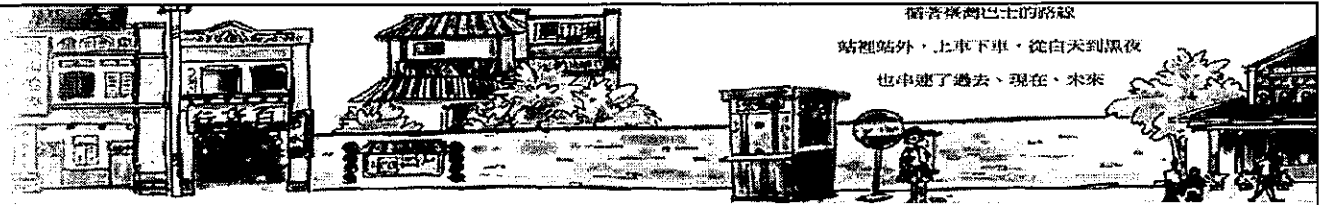
為強化新竹市公共運輸服務、打造無障礙乘車環境，往返新竹市區與高鐵新竹站的國光客運182路線，已全面汰換低地板公車，29日上午正式成軍，新竹市長林智堅更親自推輪椅上車，宣示新竹市打造友善、無障礙公共運輸的決心。

182路線自去年調降票價、增加停靠站與班次後，市民使用量穩定成長，從原本1個月約1萬人次，提升為每月1.4萬至1.5萬人次，讓新竹市交通網絡更加便捷、完整。

為服務高齡長者、行動不便，或使用嬰幼兒推車、攜帶大型行李等乘客，新竹市政府與國光客運聯手打造4輛低地板公車，即日起加入182路線營運；交通處表示，目前全市低地板公車比例達36%，為全國第四、非六都第一。

林智堅市長說，182路線不僅嘉惠新竹市民，不少新竹縣民也是使用者，對於往返新竹、台北的通勤民眾而言相當重要，低地板公車除提升一般乘客搭乘效率，更能保障長者、行動不便者搭乘權益，更為方便、安全。

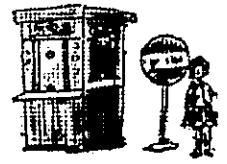




現行法規/統計結果



Happiness of Highways



12

(一)現行法規

Happiness of Highways



- ◆ 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）。
- ◆ 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。

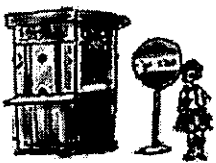
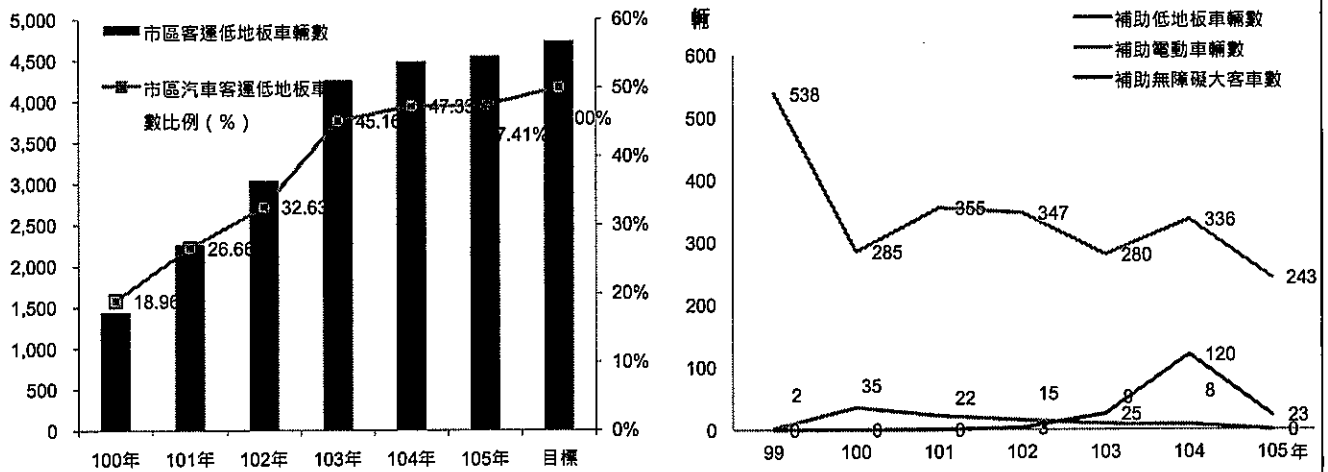


公路公共運輸提昇計畫「汰換無障礙車輛為原則、非無障礙車輛為例外」

13

(二)統計結果

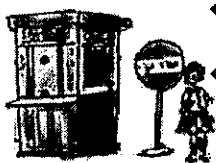
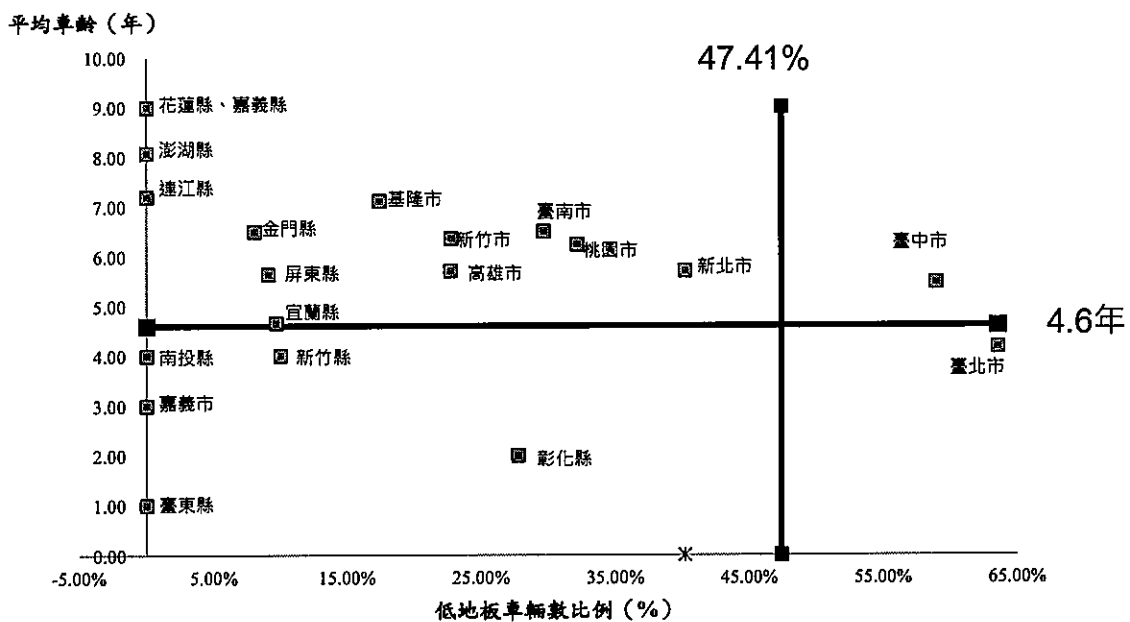
1、全國市區客運低地板車輛數變化



◆ 自101年起，市區客運車輛汰舊換新、新購以汰換為低地板車輛為原則

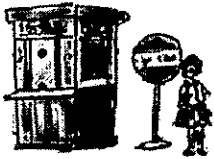
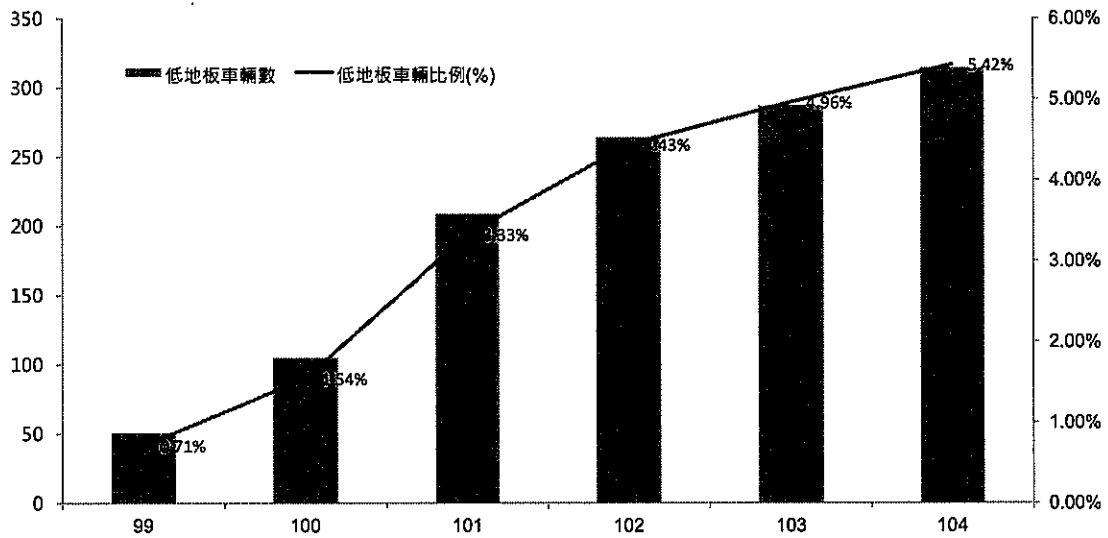
統計日期：105年5月底止

2、各縣市市區客運低地板車輛比例



- ◆ 超過平均數 (47.41%)，僅有臺北市及臺中市
- ◆ 車齡較高且低地板車輛比率較低縣市：臺南市、高雄市、新竹市、基隆市、屏東縣、澎湖縣、離島地區

3、公路客運無障礙車輛推動情形(1/2)



統計日期：105年5月底止

4、公路客運無障礙車輛推動情形(2/2)

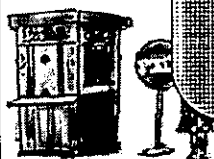


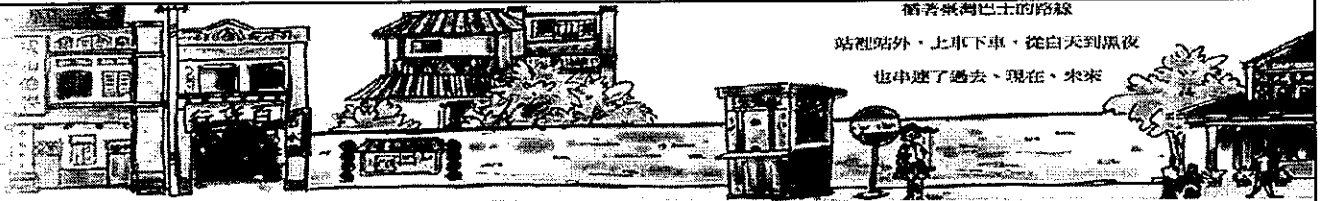
一般公路客運

- 共計補助汰舊換新1483輛，其中低地板車輛287輛

國道客運無障礙車輛

- 自103年度開始補助
- 共計已補助56輛通用設計無障礙普通大客車。



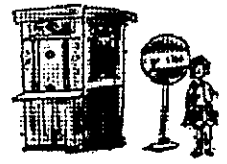


循著乘搭巴士的路線
站裡站外，上車下車，從白天到黑夜
也串連了過去、現在、未來

相關CEDAW條文及 一般性建議



Happiness of Highways



18

條文及建議內容

Happiness of Highways



第13條c款

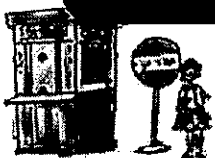
參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利，呼應低地板公車便利婦女、身心障礙人士、年長者及透過公路公共運輸通勤、通學、就醫及娛樂等生活各個方面的權利。

第14條第2項h款

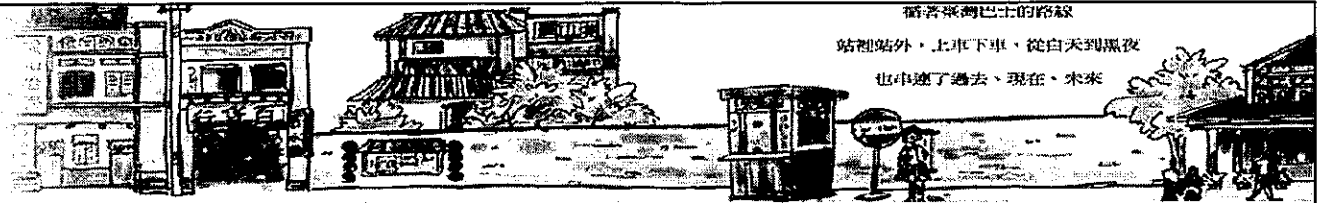
享受適當的生活條件，特別是在住房、衛生、水電供應、交通和通訊等方面，維持婦女、身心障礙人士、年長者搭乘公路公共運輸之權利。

第18號一般性建議

確保身心障礙婦女能獲得教育和就業、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。



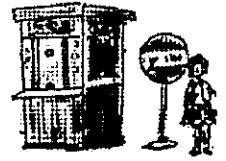
19



改進作為



Happiness of Highways



硬體設備面

Happiness of Highways



於104年7月17日辦理北、中、南三區無障礙設備操作教育訓練 (以北區為例) (1/2)

低地板大客車無障礙設備 駕駛員操作說明(一)



1. 公車行駛靠站，預留活動坡道操作空間並廣播請乘客禮讓輪椅區與通道



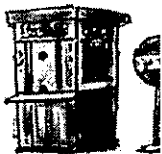
2. 視路線狀況啟動車身側傾裝置，開啟車門，先讓其他乘客上下車



3. 將活動坡道完整拉出後往前頂，使活動坡道與車內地板平整銜接



4. 將活動坡道拉起並扣上兩側安全卡榫



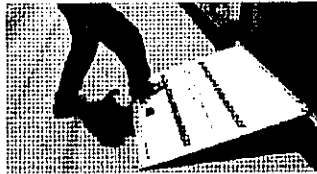


於104年7月17日辦理北區無障礙設備操作教育訓練 (2/2)

低地板大客車無障礙設備駕駛員操作說明(二)



5. 放下活動坡道並確認活動坡道穩固



7. 引導至輪椅區後使用固定勾固定輪椅及協助繫上安全帶(*詢問乘客將在哪一站位下車)



6. 請輪椅乘客上車並詢問是否需協助推送輪椅(*推送輪椅時記得以面朝車內方式推動行進)



8. 將活動坡道收回復歸，再將車輛駛離站位



無障礙設備操作SOP (1/2)

標準作業程序(一)



- ❖ 每日出車前，應對車輛跪傾及斜坡板功能進行一級保養檢查，以確保其功能正常。
- ❖ 行經任一站位，均應緊靠路緣停車，以方便輪椅、行動不便、年長、拖帶行李或嬰兒車之乘客搭乘。
- ❖ 行近站位見有輪椅乘客，除依前項規定緊靠路緣停車外，應以後門對準站位無障礙適當位置停靠，並由駕駛員下車協助其上車。
- ❖ 輪椅乘客上車後，駕駛員行駛中應特別注意平穩，切勿急煞車、猛起步。行近站位再遇有輪椅乘客示意搭車時，如車內輪椅固定區已滿無空位時，應緊靠路緣停車後將前門靠近輪椅乘客，以車外廣播器或口頭婉轉告知已無空位，請其搭乘下一班車。





無障礙設備操作SOP (2/2)

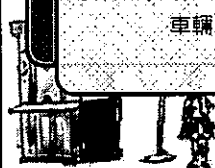
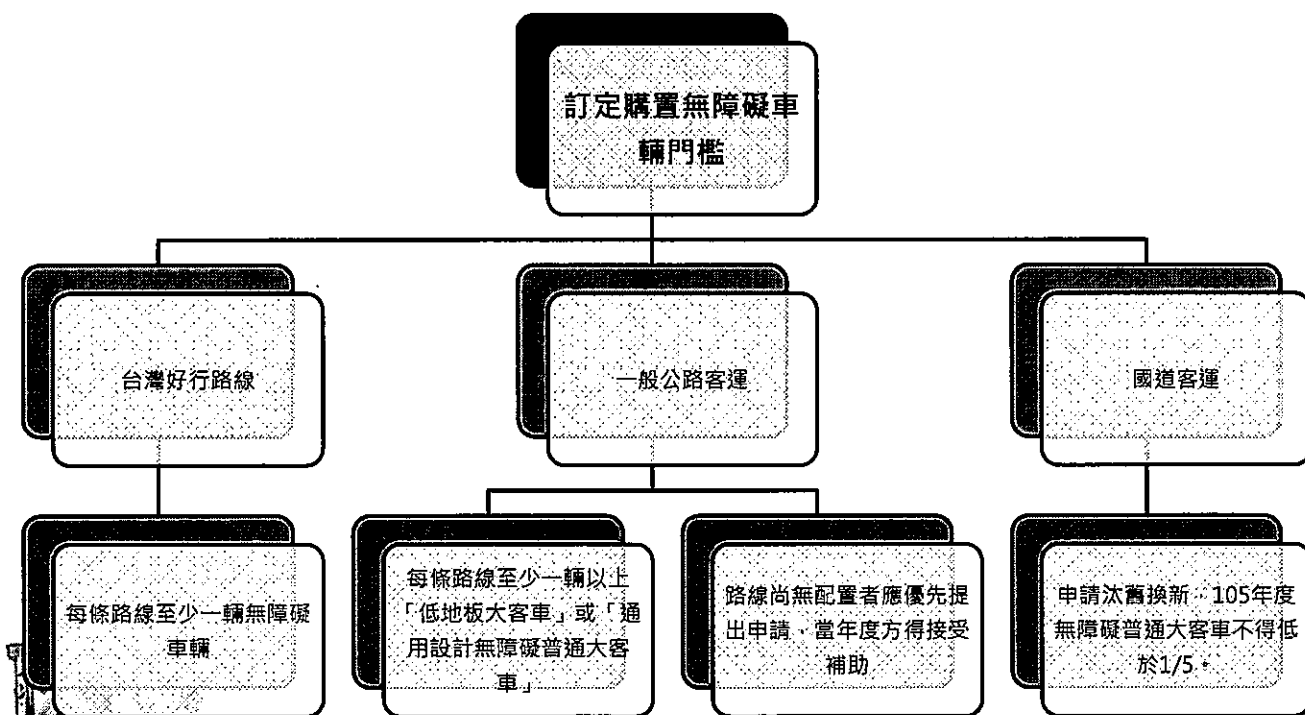
標準作業程序(二)



- ❖ 行近輪椅乘客欲下車站位時，應緊靠路緣停車後，以後門對準站位無障礙適當位置停靠，並由駕駛員協助其下車。
- ❖ 各公車業者應對本標準作業程序作好教育訓練工作，務求動作熟練迅速確實，以避免在服務上下車過程中佔用過多時間，影響其它乘客行程。
- ❖ 各調度站遇輪椅乘客來電告知要搭車時，調度站人員應善用後端資訊查詢最接近之班車後告知民眾大約等候時間，並以車機簡訊通知該最接近班車駕駛員。



硬體設備面-公路客運

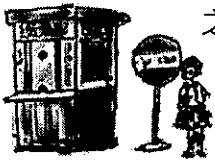


針對車齡10年以上，低地板公車比例較低之市區客運縣市，加速其車輛汰舊換新

- 全國10年以上車輛數計486輛
- 現階段較急迫汰換為低地板車輛，比照新闢路線補助標準：補助車輛價格之80%

加強身障團體反映低地板公車供給不足縣市之改善

- 身障團體反映桃園市（楊梅區）、苗栗縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣及臺南市等縣市之低地板或無障礙公車供給不足。

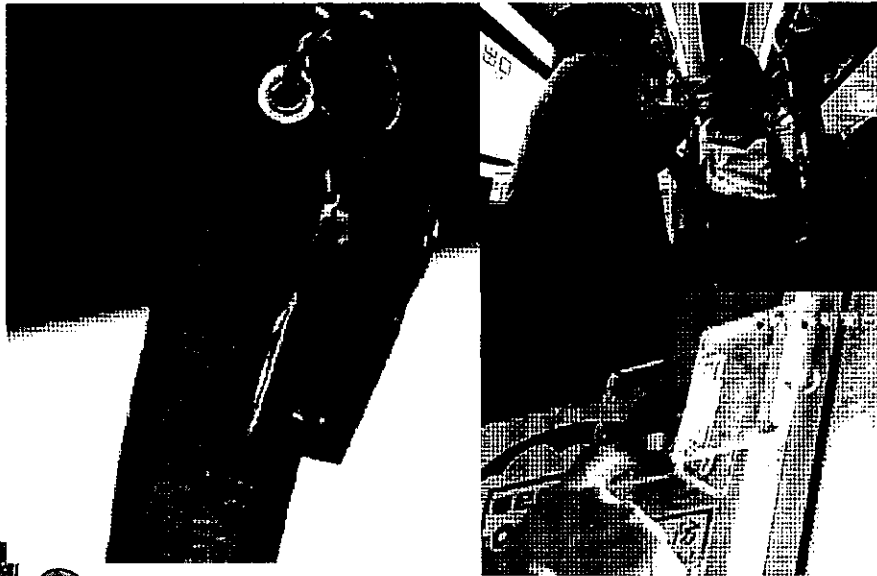


軟體服務品質面

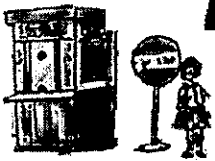
- 一、請各縣市政府督導轄屬市區客運業者落實無障礙公車相關教育訓練及執行督導考核，並協助業者在司機考核中加入「身心障礙服務」項目。
- 二、104年公路客運服務評鑑納入無障礙及性別平等評鑑項目，持續促使業者提升服務品質。



◆ 杜絕性騷，落實性平，建立防騷巴士



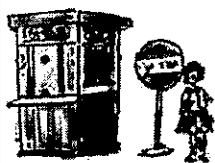
報警按鈕 · 直通警局
立儀電子股份有限公司

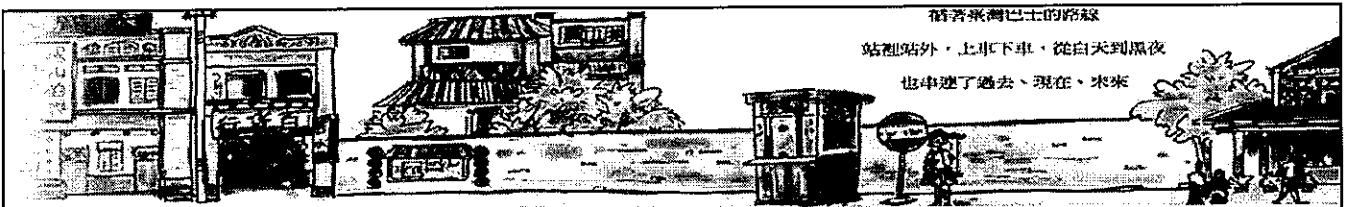


- ◆ 全國市區客運使用電子票證比例：88.28%
- ◆ 全國一般公路客運使用電子票證比例：82.65%
- ◆ 目標：109年全國電子票證使用比例達95 %

4大電子票證交通類服務

	流通卡量	使用情形
悠遊卡	4,293萬	北捷、市區公車、台鐵、高鐵、各線客運等
一卡通	509萬	高捷、市區公車、台鐵、各線客運等
icash卡	1,292萬	噶瑪蘭南崁線與宜蘭線、汎航通運等
HappyCash	22.5萬	預計2016年起適用台鐵



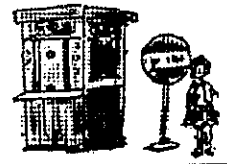


循著臺灣巴士的路線
站裡站外，上車下車，從白天到黑夜
也串連了過去、現在、未來

與CEDAW有關之討論 論議題及解析



Happiness of Highways



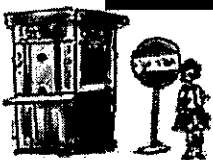
30

與CEDAW有關之討論議題

Happiness of Highways



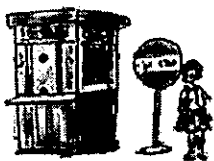
- ◆ 低地板公車對身心障礙人士、年長者及婦女搭乘公路公共運輸之影響範圍及程度
- ◆ 擴大討論未來性別友善交通工具、設施及可能政策措施。



31



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。



硬體部分：

下一期106-109年多元推升計畫將加速汰換全國老舊車輛為低地板及無障礙車輛。尤以車齡10年以上老舊車輛及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。

針對無障礙乘車環境(場站)公路總局已於105年增列無障礙場站新(修)建相關補助規定，未來將督促各地方政府推動無障礙化乘車環境。

地方政府規劃新增場運站時，於營運前應規劃設置無障礙計程車臨時接洽區。

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，更督促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。



討論結束，恭請裁示

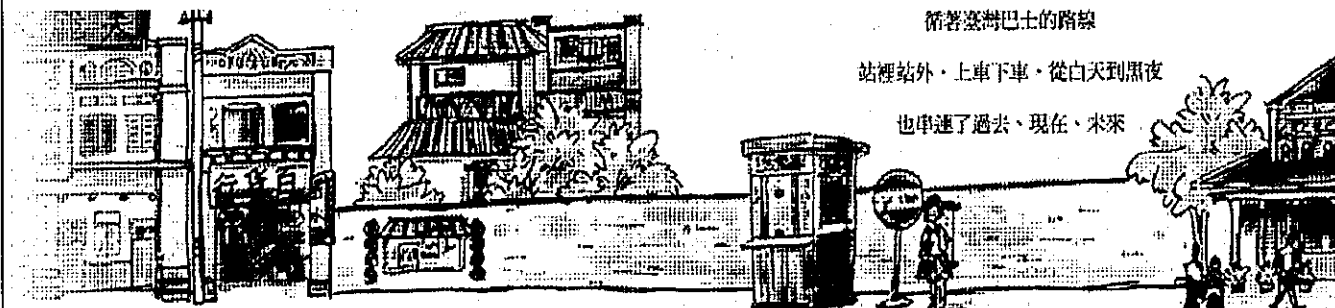
串聯幸福的公路人 交通部公路總局
Directorate General of Highways, MOTC



循著臺灣巴士的路線

站裡站外·上車下車·從白天到黑夜

也串連了過去、現在、未來



案例摘要表

編號	2
機關	交通部民用航空局
案例名稱	航空站友善搭機環境
案例內容簡述	<p>民國 99 年以前，不少身心障礙旅客搭乘國內航班無法直接登離機，得由他人抱上抱下進出不便，甚至曾引發地勤人員不慎造成身障者受傷的糾紛；身障者單獨旅行時，航空公司更經常拒絕受理訂位及登機。</p> <p>身障者投訴，欲搭乘航空公司臺北飛往離島班機，訂位時表明坐輪椅，需要有人協助登機，航空公司卻以「航空站無相關設備」、「人員沒有協助經驗」、「摔傷還要負責」、地勤人員只能「攙扶」，無法「背載」上下樓梯，若要上飛機，必須自備「壯丁」等理由拒載；已剝奪身障者參與娛樂生活、運動和文化生活等方面便利、平等的權利。</p>
相關 CEDAW 條文及一般性建議	<p>一、第 13 條 C 段</p> <p>締約各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上有相同權利，特別是：(c) 參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利。</p> <p>二、第 18 號一般性建議：身心障礙婦女</p> <p>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</p>

	<p>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>後續如何將 CEDAW 持續運用於塑造航空站友善搭機環境之政策方案制定及執行</p>

教材講義

一、案例內容

民國 99 年以前，不少身心障礙旅客搭乘國內航班無法直接登離機，得由他人抱上抱下進出不便，且因地勤人員多為男性，常造成女性身障者感受不適，甚至曾引發地勤人員不慎造成身障者受傷的糾紛；身障者單獨旅行時，航空公司更經常拒絕受理訂位及登機。

身障者投訴，欲搭乘航空公司臺北飛往離島班機，訂位時表明坐輪椅，需要有人協助登機，航空公司卻以「航空站無相關設備」、「人員沒有協助經驗」、「摔傷還要負責」、地勤人員只能「攙扶」，無法「背載」上下樓梯等理由拒載，女性身障者並投訴，如隨行的照顧者是女性，沒辦法背她，照航空公司的標準，必須自己再請一位男性友人協助背上飛機，且必須購票才能進入機艙等；已造成女性身障者及女性陪伴人諸多不便及困難，剝奪身障者參與娛樂生活、運動和文化生活等方面便利、平等的權利。

二、現行法規/措施/統計結果

- (一)身心障礙者權益保障法第 53 條第 3 項前段規定：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。同條第 4 項規定：國內航空運輸業者除民航主管機關所定之安全因素外，不得要求身心障礙者接受特殊限制或拒絕提供運輸服務。
- (二)身心障礙者權益保障法第 58 條第 4 項規定：國內航空業者除民航主管機關所訂之安全因素外，不認同身心障礙者可單獨旅行，而特別要求應有陪伴人共同飛行者，不得向陪伴人收費。
- (三)交通部民航局成立「交通部民用航空局暨桃園國際機場股份有限公司通用化無障礙交通環境推動小組」，定期召開會議，以推動及改善行動不便者無障礙旅遊環境。

三、相關 CEDAW 條文及一般性建議內容

(一)第 13 條 C 段

締約各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上有相同權利，特別是：(c) 參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利。

(二)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。

四、改進作為

(一)明訂航空公司不得拒載

為確保身心障礙人士參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利，身心障礙者權益保障法前於 100 年修正第 53 條第 3 項規定「國內航空運輸業者除民航主管機關所訂之安全因素外，不得要求身心障礙者接受特殊限制或拒絕提供運輸服務」及第 58 條第 4 項規定「國內航空業者除民航主管機關所定之安全因素外，不認同身心障礙者可單獨旅行，而特別要求應有陪伴人共同飛行者，不得向陪伴人收費。」

交通部民航局業配合於 100 年 10 月 31 日以空運管字第 10000336321 號函頒「身心障礙者搭乘國內航空運輸業者運輸工具之安全因素」(如下表)。有安全因素所列情形之旅客，於航程中需有陪伴人，陪伴人主要責任係協助身心障礙旅客於緊急狀況時自航空器撤離，建議旅客可自備陪伴人並向航空公司確認，若無法自備陪伴人，建議於訂位時事先告知航空公司，俾航空公司進行相關安排(如加派組員或於現場尋求自願之合格陪伴人)。

至於搭乘國際線之旅客，因各國之規定及作法不同，建議於向航空公司訂位時詳述個人狀況及需求，瞭解航空公司的相關政策及措施，避免產生爭議。

項目	說明
1.須於航空器內使用擔架或保溫箱者。	國內航空運輸業者得要求於航空器內使用擔架及保溫箱之身心障

	礙者，應有人陪同；如身心障礙者有陪伴者陪同，業者不得拒絕提供運輸服務。
2.對於國內航空運輸業者依據航空器飛航作業管理規則第四十五條、第四十六條、第四十九條、第五十條、第二百零八條、第二百零九條及第二百二十八條所提供之安全指示無法理解或回應、或無法與國內航空運輸業者之工作人員建立溝通方式者。	國內航空運輸業者能全程對身心障礙者提供協助或身心障礙者有陪同者陪同搭乘航空器提供協助，以理解、回應或與工作人員建立溝通方式之情況下，業者不得限制與拒絕提供運輸服務。
3.無法自行由航空器內撤離者。	於緊急撤離之需時，國內航空運輸業者能對身心障礙者提供協助或身心障礙者有陪伴者協助撤離之情況下，業者不得限制或拒絕提供運輸服務。

(二)提供身心障礙者登機相關輔具

民航局於 95 年採購 8 輛電動升降車，分送臺北、高雄、花蓮、馬公、臺南、臺東、金門、臺中等 8 個航空站，服務身心障礙及行動不便旅客，惟該等升降車的服務範圍為 160 公分至 450 公分之高度，僅適用於 A320/A321、B738、B744、B757、ERJ190、MD82/90 等機型航空器，尚不能提供 ATR72、DASH300、DO228 等中小型航空器登離機使用。

對於 A330、B738、B744、B757、ERJ190 等中、大型航空器部分，國內臺北站、高雄站、花蓮站、馬公站、臺東站、金門站及臺中站係設有空橋或電動升降車等兩項登機輔具，臺南站則設有電動升降車一項，以協助身心障礙旅客登離機，此外，各航空公司亦提供專人協助身心障礙旅客登離機之服務。

為提供身心障礙旅客更完整之服務，民航局於 99 年購置 21 部適合 ATR72、DASH8-300 及 DO228 等中、小型航空器登離機使用之斜坡式搭機輔具，分配於國內各機場，協助身障或行動不便旅客登離機；

並邀請關心此案的身心障礙團體及個人於臺北國際航空站停機坪說明斜坡式登機設備之規格及操作，隨後並特地安排復興航空 ATR-72 型螺旋槳飛機，實際辦理登機輔具連結操作及輪椅登機測試及觀摩。

參與的身心障礙團體有中華民國殘障聯盟(現為身心障礙聯盟)、臺灣無障礙協會、伊甸社會福利基金會、中華民國脊椎損傷者聯合會、中華民國肌萎症病友協會、中華民國運動神經元疾病病友協會、臺北市新活力自力生活協會、桃園縣私立脊椎損傷潛能發展中心、臺北市行無礙資源推廣協會等，參與測試者共達 14 部輪椅，皆表示肯定。

交通部民航局各航空站斜坡式搭機輔具使用頻率，100 年總計 2719 次，101 年總計 4,547 次，102 年總計 8,470 次，103 年總計 9,349 次，104 年度總計 7,473 次，105 年度截至 6 月份計 3,722 次。

(三) 小結

於明訂航空公司不得拒載及提供身心障礙者登機相關輔具後，交通部民航局已鮮少接獲身障者投訴航空公司拒絕搭載之案件，且提供身心障礙者登機相關輔具，除俾利女性身障者及女性陪伴人更為便利且舒適，更可因應未來人口高齡化，行動不便者增加之趨勢，確保身障者、年長者及婦女搭乘公共運輸之權利。

五、與 CEDAW 有關之討論議題及解析

為後續將 CEDAW 運用於塑造航空站友善搭機環境之政策方案制定及執行，交通部民航局於 103、104 年度持續推動確保身心障礙人士參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利，分述如下：

(一) 提供多功能型輪椅

為更貼心服務身障旅客，減少其更換輪椅之移位次數，交通部民航局於 103 年 5 月函請桃園機場公司及各航空站協調駐站航空公司及地勤業者，目前各航空站皆已提供多功能型輪椅(參考長榮航勤之安愛 14 吋輪椅)，爾後於採購或受捐贈時能考量國人體型(14 至 16 吋)實用性，採用多功能型輪椅，方便身障旅客於航空公司報到託運自身輪椅後，得以使用多功能型輪椅途經航廈、空橋(或電動升降車、斜坡式搭機輔具)直至航空器客艙。

(二) 機上提供點字版之「座艙配置平面圖」及「安全講解須知」

交通部民航局前於 103 年 12 月 18 日召開「交通部民用航空局暨

桃園國際機場股份有限公司通用化無障礙交通環境推動小組」103 年度第 2 次會議，會中愛盲基金會張捷建議航空器上提供座艙配置點字平面圖，以協助視障旅客瞭解座位、緊急出口及衛生設備位置等資訊。

經交通部民航局輔導國籍航空公司及張捷先生協助提供相關資訊，各國籍航空公司，包含中華航空公司、長榮航空公司、華信航空公司、立榮航空公司、復興航空公司、遠東航空公司、臺灣虎航及威航等 8 家業者均已於 104 年度完成印製點字版「座艙配置平面圖」及「安全講解須知」並配置上線，以提供視障旅客使用。





CEDAW教材案例 航空站友善搭機環境

交通部民用航空局



簡報大綱

教學目標

案例內容

現行法規及統計結果

相關CEDAW條文及一般性建議

改進作為

與CEDAW有關之討論議題及解析



壹、教學目標

- 政府應採取立法及一切適當措施，消除對婦女之歧視，確保男女在教育、就業、保健、家庭、政治、法律、社會、經濟等各方面享有平等權利；並積極促進性別平等各級政府行使職權，應符合CEDAW公約有關性別人權保障之規定，籌劃、推動及執行公約規定事項。
- 本案例目標藉由交通運輸通用環境、實務探討及案例分析以提升本局暨所屬機關人員規劃並落實機關、航空站之多元弱勢與女性友善使用環境之能力。

3



貳、案例內容(1/2)

上下機沒人肯 立榮拒載身障者

Print Email RSS G+ 0 Tweet Facebook 分享 0

2009-07-25

〔記者邱紹雯、李文儀／台北報導〕身障者投訴，欲搭乘立榮航空台北飛澎湖班機，訂位時表明坐輪椅，需要有人協助登機，航空公司卻以「沒有協助經驗」、「摔傷還要負責」等理由拒載，將身障者視為二等公民，令人感嘆：「連貓熊都可以搭飛機了，為什麼坐輪椅搭飛機那麼困難？」

竟要求自備壯丁

身障者李克翰說，半個月前打算搭乘立榮航空到澎湖，訂位時航空公司以航站沒有空橋，地勤人員只能「攙扶」，無法「背載」上下樓梯，若要上飛機，必須自備「壯丁」。

李克翰不解，他日常生活能自理，就差上下飛機這段樓梯，這麼大的企業多派一個人幫忙為何如此困難？航空公司的答覆是，地勤人員沒有協助經驗，擔心過程中讓他受傷，會引發糾紛。

身障廣播主持人余秀芷去年也有類似經驗。她說，隨行的照顧者是女性，沒辦法背她，照航空公司的標準，必須自己再請一位男性友人協助背上飛機，且必須購票才能進入機艙。余秀芷說，去年屬於同企業體的長榮航空為了載中國貓熊來台，特別設計專機，立榮航空為何連嘗試的努力都沒有，就直接將身障者拒於門外？

台北市新活力自立生活協會副總幹事蔡抒帆說，多次搭乘國外航空公司的經驗都一路順暢，國內航班卻有「不會走的人不能獨自搭飛機」的內規，十分不合理。

新聞來源：自由時報電子報

4



貳、案例內容(2/2)

航空公司拒載理由

- 航空站無相關設備
- 人員沒有協助經驗
- 摔傷還要負責

女性身障者及女性陪伴人諸多不便及困難

- 地勤人員多為男性，常造成女性身障者感受不適
- 女性身障者並投訴，如隨行的照顧者是女性，沒辦法背她

5



參、現行法規/措施

- 身心障礙者權益保障法第53條第3項前段規定：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。第4項規定：國內航空運輸業者除民航主管機關所定之安全因素外，不得要求身心障礙者接受特殊限制或拒絕提供運輸服務。
- 交通部民航局成立「交通部民用航空局暨桃園國際機場股份有限公司通用化無障礙交通環境推動小組」，定期召開會議，以推動及改善行動不便者無障礙旅遊環境。

6



肆、相關CEDAW條文及一般性建議

- 第13條C段：締約各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上有相同權利，特別是參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利。
- 第18號一般性建議：將身心障礙婦女視為一個脆弱的群體，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。

7



伍、改進作為

為便利服務身障旅客，交通部民航局就下述事項進行改善

- 明訂航空公司不得拒載
- 提供登機相關輔具

8



明訂航空公司不得拒載(1/3)

為確保身心障礙人士參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利，身心障礙者益保障法於100年修正第53條第3項規定「國內航空運輸業者除民航主管機關所訂之安全因素外，不得要求身心障礙者接受特殊限制或拒絕提供運輸服務」及第58條第4項規定「國內航空業者除民航主管機關所定之安全因素外，不認同身心障礙者可單獨旅行，而特別要求應有陪伴人共同飛行者，不得向陪伴人收費。」



明訂航空公司不得拒載(2/3)

- 為確保身心障礙人士參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利，並保障身心障礙旅客於緊急狀況時自航空器撤離，交通部民航局業配合函頒「身心障礙者搭乘國內航空運輸業者運輸工具之安全因素」。
- 有安全因素所列情形之旅客，於航程中需有陪伴人，陪伴人主要責任係協助旅客於緊急狀況時自航空器撤離，建議旅客可自備陪伴人並向航空公司確認，若無法自備陪伴人，建議於訂位時事先告知航空公司，俾航空公司進行相關安排(如加派組員或於現場尋求自願之合格陪伴人)。



明訂航空公司不得拒載(3/3)

項目	說明
1.須於航空器內使用擔架或保溫箱者。	國內航空運輸業者得要求於航空器內使用擔架及保溫箱之身心障礙者，應有人陪同；如身心障礙者有陪伴者陪同，業者不得拒絕提供運輸服務。
2.對於國內航空運輸業者依據航空器飛航作業管理規則第四十五條、第四十六條、第四十九條、第五十條、第二百零八條第二百零九條及第二百二十八條所提供之安全指示無法理解或回應、或無法與國內航空運輸業者之工作人員建立溝通方式者。	國內航空運輸業者能全程對身心障礙者提供協助或身心障礙者有陪同者陪同搭乘航空器提供協助，以理解、回應或與工作人員建立溝通方式之情況下，業者不得限制與拒絕提供運輸服務。
3.無法自行由航空器內撤離者。	於緊急撤離之需時，國內航空運輸業者能對身心障礙者提供協助或身心障礙者有陪伴者協助撤離之情況下，業者不得限制或拒絕提供運輸服務。

11



提供登機相關輔具(1/4)

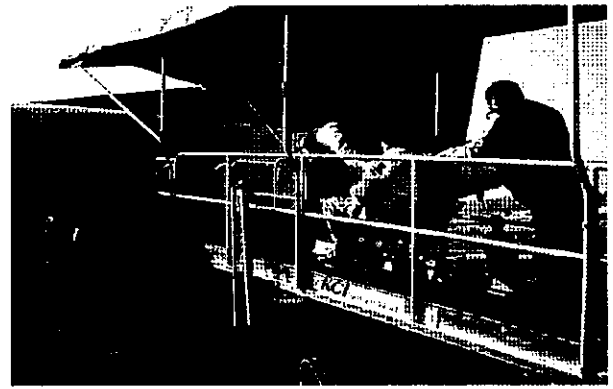
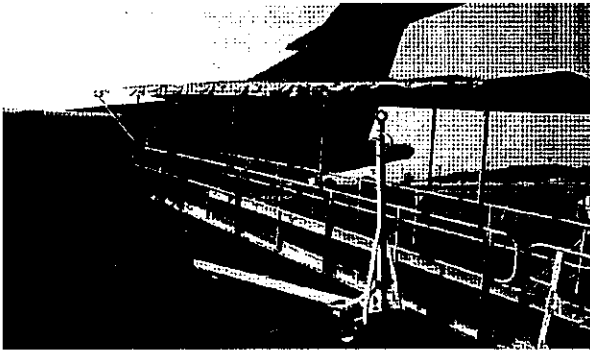
- 對於國際線及中、大型航機部分，國內臺北站、高雄站、花蓮站、馬公站、臺東站、金門站及臺中站係設有空橋或電動升降車等兩項登機輔具，臺南站則設有電動升降車一項，以協助身心障礙旅客登離機。
- 有鑒於升降車的服務範圍為160公分至450公分之高度，尚不能提供ATR72、DASH300、DO228等中小型航空器登離機使用；為提供身心障礙旅客更完整之服務，本局於99年購置21部適合中、小型航空器登離機使用之斜坡式搭機輔具，分配於國內各機場。

12



提供登機相關輔具(2/4)

- 交通部民航局於99年12月17日邀請中華民國殘障聯盟(現為身心障礙聯盟)等身障團體至臺北國際航空站參加「航空站斜坡式搭機輔具說明會」，以瞭解、體驗及觀摩登機輔具連結操作及輪椅登機測試



13



提供登機相關輔具(3/4)

於明訂航空公司不得拒載及提供身心障礙者登機相關輔具後

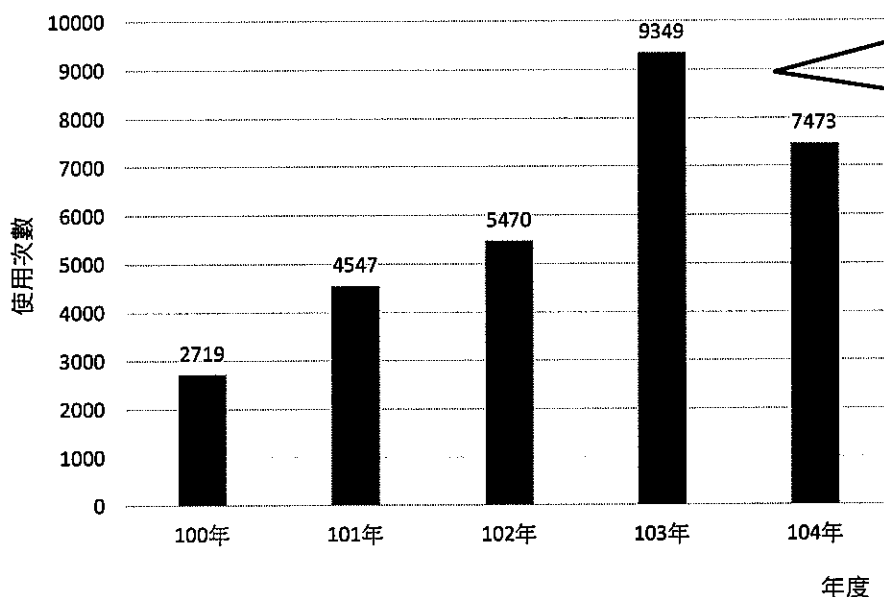
- 已鮮少接獲身障者投訴航空公司拒絕搭載之案件
- 俾利女性身障者及女性陪伴人更為便利且舒適
- 因應未來人口高齡化，行動不便者增加之趨勢，確保身障者、年長者及婦女搭乘公共運輸之權利。

14



提供登機相關輔具(4/4)

- 交通部民航局各航空站斜坡式搭機輔具使用頻率



推測使用次數下降之原因為金門航空站於103年度啟用2座空橋



陸、CEDAW有關之討論議題及解析

- 後續如何將CEDAW持續運用於塑造航空站友善搭機環境之政策方案制定及執行



提供多功能型輪椅(1/3)

- 交通部民航局於103年5月請桃園機場公司及各航空站協調駐站航空公司及地勤業者提供一台多功能型輪椅(參考長榮航勤之安愛14吋輪椅)。
- 目前各航空站皆已提供多功能型輪椅，方便身障旅客於航空公司報到託運自身輪椅後，得以使用多功能型輪椅途經航廈、空橋(或電動升降車、斜坡式搭機輔具)直至航空器客艙。

17



提供多功能型輪椅(2/3)

- 可減少移位次數之多功能型輪椅，更方便身障旅客行動

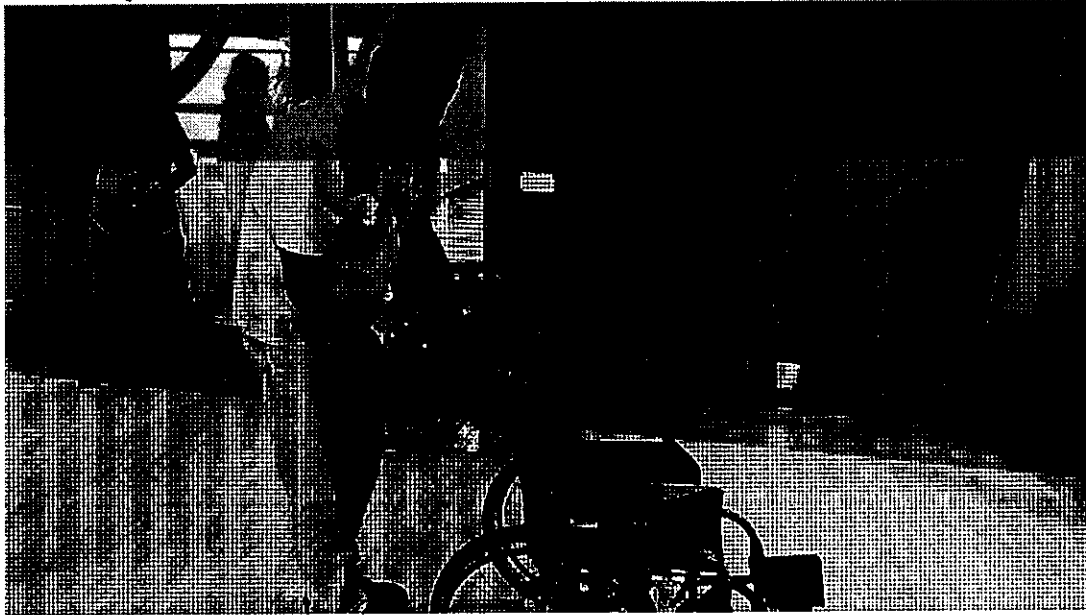


18



提供多功能型輪椅(3/3)

- 影片(播放多功能型輪椅示範使用影片)



19



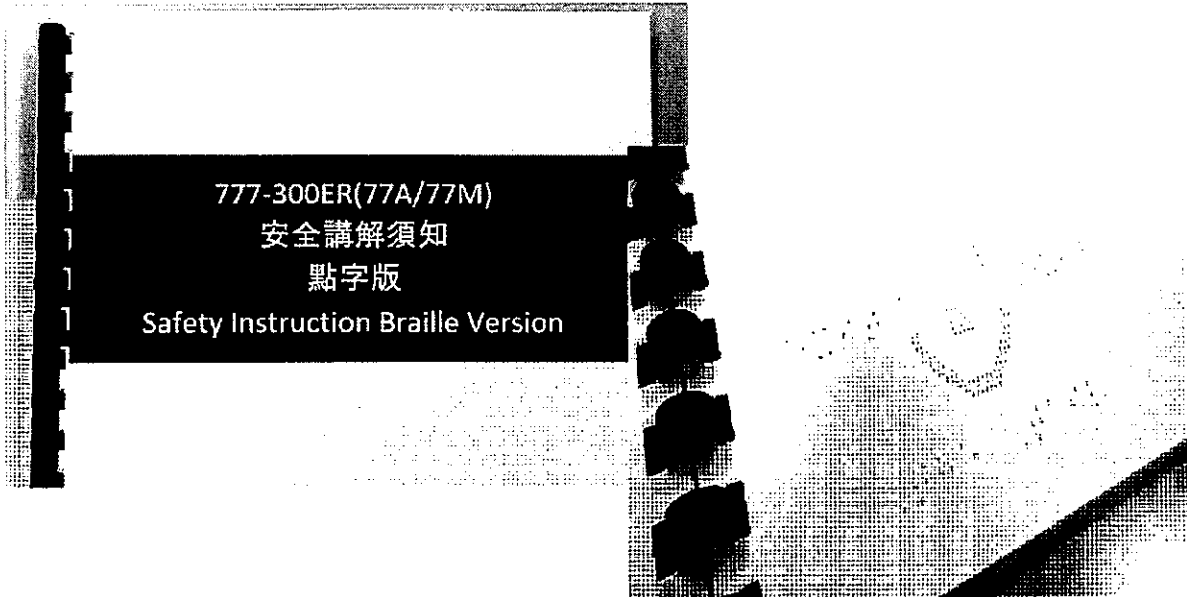
機上提供點字版之「座艙配置平面圖」及「安全講解須知」(1/2)

- 為保障視障旅客「知的權利」，並協助瞭解座位、緊急出口及衛生設備位置等資訊，交通部民航局於103年輔導國籍航空公司印製點字版相關文件。
- 各國籍航空公司，包含華航、長榮、華信、立榮、復興、遠東、台灣虎航及威航等8家業者均已於104年度完成印製點字版「座艙配置平面圖」及「安全講解須知」並配置上線，以提供視障旅客使用。

20



機上提供點字版之「座艙配置平面圖」及「安全講解須知」(2/2)



21



報告完畢
敬請指教

案例摘要表

編號	3
機關	交通部中央氣象局
案例名稱	氣象領域的性別觀點
案例內容簡述	<p>本案例收集國外大氣相關組織、締約會議及國內外相關之性別主流機關或組織，彙整解析其在性別主流意識之主張或作為。包括：</p> <p>一、 國際氣象組織(WMO)及聯合國氣候變化綱要公約(UNFCCC)締約國會議中，關於氣象服務於兩性議題之相關資料：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. WMO 2014 年會議結論摘錄整理。 2. UNFCCC 和性別主流有關之重點摘錄及可能行動要點。 3. WMO 會議關於性別主流重點摘錄、特定目標及預期效益。 4. WMO 關於性別主流 5 個主要議題之問題癥結及結論。 <p style="padding-left: 40px;">5 議題：農業和食物安全、災害風險降低、健康、水資源及專業能力。</p> <p>二、 UNFCCC 自 2003 到 2014 年間提出關於性別主流和氣候變遷關係之問題及解決建議。</p> <p>三、 國際會議對性別主流議題之推動進程。</p> <p>四、 國內政府機關或民間組織關於氣候服務於兩性議題相關資料。</p>
相關 CEDAW 條文及一般性建議	<p>第五條：有關性別角色的陳規定型觀念和偏見</p> <p>第十條：教育和培訓權利</p> <p>第十一條：享有工作、社會保障和輔助性社會服務包括保育設施的權利</p> <p>第十三條：領取家屬津貼的權利、獲得信貸的權利和參與娛樂活動和文化生活的權利</p>

	第十四條：農村婦女的權利
討論議題	<p>一、探討氣候變遷造成之劇烈災害對自然環境的影響。</p> <p>二、瞭解國際組織針對氣候變遷對生態造成之威脅提出之行動要點。</p> <p>三、介紹世界氣象組織對氣候變遷在農業和食物安全、災害風險降低、健康、水資源及專業能力 5 大領域歸結之主要問題及提出之解決建議。</p> <p>四、介紹國內外組織於提升性別意識之作為的進展歷程。</p>

教材講義

壹、案例內容

I. 前言

權利平等是聯合國的一項基本原則。”聯合國憲章”的序言亦重申「基本人權，人格尊嚴與價值，以及男女與大小各國平等權利之信念」為組織的中心目標之一。(謝若蘭，2008)

聯合國政府間氣候變遷委員會(Intergovernment Panel on Climate Change，簡稱 IPCC)分別於1990、1995、2001、2007、2013提出五份氣候變遷評估報告，明確表示：自從工業革命發展以來，人類活動已經顯著影響全球自然環境系統，1950年代以後更是快速升高(國家氣候變遷政策綱領，2012)，人類大量的製造二氧化碳、氧化亞氮、甲烷、氟氯碳化物等溫室氣體，這些氣體攔截幾乎所有的地表及大氣輻射出的能量，減少能量的損失，並且再將之放射出來，使得地表及對流層溫度升高，大幅提高了全球暖化的可能性(許晃雄，1998)。

溫度的上升，在植物方面，伴隨著生殖季的延長、開花期的提前等現象；在動物方面，會造成動物孵化或產卵的時間提早。在生物分布的影響研究，整體的結論是物種分布會向南、北極或高海拔的地區移動，物種分布的改變，是一種自發性的調適，可以減輕氣候變遷對物種生存的衝擊，但當氣候變遷速率過快時，某些原本僅生存在高山的物種，因為已無退路，將有部份生物族群滅絕的可能。目前已證實水溫的升高亦與珊瑚白化現象有關，當海水表面溫度上升超過季節最高溫攝氏1度以上時，會造成珊瑚白化現象，珊瑚的白化會減少活珊瑚覆蓋的面積，導致海洋生物多樣性的減少(李培芬，2008)。

除此之外，氣候變遷與全球暖化造成自然環境的變化，包括海洋酸化，有可能破壞海洋生態系統的功能；海岸侵蝕，洪災、旱災使得土壤環境退化，基礎建設損害，生態圈的承載能力變弱，農產品品質下降，生物多樣性減少，地貌改變，水資源不穩定，水質變差，並可

能導致境外傳染病本土化。

氣候變遷議題儼然已是目前國際最重要議題。聯合國於1988年一個為專責研究由人類活動所造成的氣候變遷組織成立：政府間氣候變化專門委員會（Intergovernmental Panel on Climate Change，簡稱 IPCC），該組織並以防止氣候系統受到危險的人為干擾，使生態系統能夠自然地適應氣候變化、確保糧食生產免受威脅為目標，該會於1992年制訂《聯合國氣候變化綱要公約》（United Nations Framework Convention on Climate Change，簡稱UNFCCC），該公約並於1994年3月21日生效。自1995年開始該公約締約方每年召開締約方會議（Conferences of the Parties，簡稱COP），並依IPCC逐期的氣候變遷評估報告結果，制定相關具約束之議定書，以應對全球於氣候議題因應的進展。

交通部於103年8月15日函送部屬機關(附件1)：行政院性別平等處103年4月29日「行政院性別平等會第7次委員會議會前協商會議紀錄」，要求各機關依據該紀錄報告案第四案決定：「請本院所屬部會參酌本會教育媒體及文化組委員意見，視主管業務所需，研發貼近其專業領域需求且具性別平等意識的訓練課程、教材及充實師資人力，並將規劃及辦理情形提報各部會性別平等專案小組報告或討論，於年度推動性別主流化工作成果報告呈現辦理成果。」，進行各機關專業領域之性別教材。

本教材以氣候變遷處理為主題，探討過去30年來，此議題國際處理談判及臺灣因應進展，以追求一個永續的生存環境。〈21世紀議程〉強調全球如果要邁向更為永續與更為公平的發展，必須納入性別化的觀點，於此思維下，本文將摘述聯合國召開之婦女會議重點，並就台灣對於國際性別平等的發展所進行之因應作為進行檢視。氣候異常的極端氣候事件與天然災害所造成之傷亡，不同性別角色間差異有多大？聯合國世界氣象組織(WMO)就農業和食物安全、災害風險降低、健康、水資源及專業能力5個主要議題提出之問題癥結及建議，本局進行的改進作為將一併闡述，最後就本教材議題相關之CEDAW條文，進行討論及解析。

II. 性別觀點下，國際因應氣候變遷之作為

全球暖化導致氣候變遷，並影響了氣候與環境因子。在 20 世紀，全球平均氣溫上升攝氏 0.6 ± 0.2 度，1960 年代後期以來，全球受冰、雪覆蓋的面積減少了約 10%。20 世紀中，北半球中高緯和赤道地區，分別以每 10 年 0.5~1% 和 0.2~0.3% 的速率增加，但在亞熱帶地區則約每 10 年減少 0.3%，在全球平均氣溫上升，海水溫度也上升，體積膨脹加上極區冰雪溶化，使得全球平均海平面逐漸上升，在過去的百年裡，全球平均海平面升高了 0.1 到 0.25 公尺(李培芬，2008)，海平面上升成為國土退縮的嚴重威脅。

氣候變遷被視為人類所面臨的最大危機之一，國際面對此氣候風險亟思因應之道。以下就國際關於氣候決策的進程進行探討(楊惟任，2015)：

1979 年，世界氣象組織 (World Meteorological Organization, WMO) 邀集全球氣候科學專家於瑞士日內瓦召開第 1 次世界氣候會議討論氣候變遷問題，這次會議確認「氣候影響人類，人類影響氣候」的重要論述，氣候變遷首度浮上國際事務檯面。此後，氣候變遷不再只是單純的科學問題，而是關乎人類經濟和社會發展的議題。同年，聯合國大會通過『消除對婦女一切形式歧視公約』(Convention on the Elimination of all forms of Discrimination Against Women, 簡稱 CEDAW)，主張兩性平等享有一切經濟、社會和政治權利，包括參與公共事務權、參與國際組織權、國籍權、教育權、就業權、農村女性權、健康權、社會及經濟權、法律權、婚姻及家庭權等。各國應採取立法和一切適當措施消除對女性之歧視，確保兩性在教育、就業、保健、家庭、政治、法律、社會、經濟等各方面享有平等的權利。此後，女性權益成為國際人權價值之一，並自 1981 年 CEDAW 生效(官曉薇、林昀嫻等，2015)。

1988 年 6 月，多倫多大氣層變遷會議 (Toronto Conference on the Changing Atmosphere) 舉行，共有 48 個國家指派代表和科學家出席，與會代表對導致氣候變遷的原因及如何減緩全球暖化提出意見，並建議國際社會就氣候問題進行合作。該會議促使聯合國大會通過 43/53

號決議案，決定建立一套處理氣候變遷的架構。氣候變遷議題儼然已是目前國際最重要議題，同年聯合國環境規劃署和世界氣象組織合作成立政府間氣候變遷專門委員會(Intergovernmental Panel on Climate Change, 簡稱IPCC)，這是一個附屬於聯合國之下的跨國科學組織，針對與氣候變遷有關的最新科學、技術和社會經濟資訊進行研究與評估，以瞭解人類活動對氣候變遷的影響，為附屬於聯合國下的跨政府組織，該會會員限於世界氣象組織及聯合國環境署之會員國。

1992年5月，聯合國大會通過『聯合國氣候變化綱要公約』(UNFCCC)，目標是希望將大氣中溫室氣體的濃度穩定在防止氣候系統受到危險的人為干擾的水平。一個月之後，聯合國環境與發展會議於巴西里約熱內盧召開，共有154國代表簽署，1994年3月正式生效，目前共有192個締約方，另有4個觀察員(UNFCCC)。同年，於里約熱內盧舉行的聯合國地球高峰會(又稱「聯合國環境與發展會議」)上，由178個政府投票通過『21世紀議程』，是國際社會首度將性別觀點納入環境工作的重要文件，因此讓性別議題與氣候變遷出現連結。該文件呼籲國際社會和各國積極消除女性參與環境政策和發展計劃的各種障礙，提高女性在相關政策形成過程的決定權，確保女性對環境政策和發展計劃的執行的貢獻和獲益，透過法律規範女性的政治、經濟和社會權益，以實現性別平等(UN, 1993)。

繼『21世紀議程』之後，國際社會對女性權益在環境與發展議題的重視，先後表現在1995年於北京召開的第4次世界婦女大會所通過的『北京宣言暨行動綱領』和2000年聯合國元首高峰會所通過的『千禧年發展目標』。這兩份文件重申開發中國家女性在環境政策和發展計畫的重要性，強調性別平等是永續發展的重要基礎，呼籲各國保障女性公平參與環境政策和發展計劃的權利，以建立兩性和諧的社會(楊惟任，2015)。

2001年『公約』第7次締約方會議(COP7，馬拉喀什會議)首度提及性別與氣候變遷之間的影響。會議提到女性在應對氣候變遷的重要性被低估，女性未能平等參與國際氣候合作的各種決策，限制女性

對全球氣候問題的解決作出貢獻。經過廣泛討論，大會提出『改善婦女代表締約方參加聯合國氣候變遷框架公約和京都議定書所設機構會議的狀況』，強調根據『北京宣言』的精神和原則應提高女性在國際氣候談判與相關機構的比例（施奕任，2009：111）。

氣候變遷在過去一向被視為環保領域的技術問題，然而暖化所造成或擴大的各種氣候災難逐漸增加，愈來愈多人開始從「氣候正義」（climate justice）的角度，來看待氣候變遷的影響與政治。在這樣的脈絡下，最重要的里程碑應是2007年在印尼峇里島的第13次締約方會議(COP13)期間，同時有兩個「性別與氣候」國際組織宣布成立。一個是由許多跨國婦女團體組成的聯盟GenderCC — women for climate justice；另一個則是由跨國環保團體WEDO、IUCN 等與聯合國機構UNDP（聯合國發展總署）、UNEP（聯合國環境總署）等共同成立的GGCA（Global Gender and Climate Alliance）（彭滄雯，2010）。

雖然國際社會持續改善女性參與國際氣候談判的機會和地位，但女性的比例仍遠低於男性。施奕任引述美國婦女環境與發展組織（Women's Environment and Development Organization, WEDO）所發表的報告指出，2008-2013年之間女性參與國際氣候談判的比例僅有三成左右，平均為32%，擔任代表團團長的比例更降至兩成以下，平均為19%（施奕任，2014：17-18）。

聯合國於1945年成立是以國際合作和集體安全來維護世界和平為方針，因此制訂了『聯合國憲章』，以維持國際和平與安全、發展國家間友好關係、合作解決國際問題和增進對人權的尊重、成為協調各國行動的中心之宗旨，也因此，秉承『聯合國憲章』的平等權利之理念，婦女議題與地位提升也成為聯合國的:center議題之一。根據Desai（2005）以及Naples與Dasai（2002）的檢視與分析，提出聯合國的婦女議題上與婦女團體的參與，原則上可以分為以下幾個時期（謝若蘭等，2008）：

一、1945—1962年大致上受自由派思潮影響，認為亞、拉、非等和全世界地婦女所受到的性別不平等待遇，應進行資料彙整，並以此分析研究各國狀況與所提供的資料。

- 二、1963—1975間則訴求考量經濟和社會脈絡的平權才具有意義，因此所制定的發展方案就是要針對此差異與不公平的問題著手，藉以達到婦女經濟自主權。因此在1960年代起，聯合國開始以人性基本需求為主導向。
- 三、1970年代則開始重視永續發展，並強調和平與平等發展。聯合國訂1975年為「國際婦女年」，並定同年3月8日為國際婦女日，於同年6月以平等、發展、和平為主題在墨西哥城召開「第一次世界婦女大會」，並訂1976年到1985年為「聯合國婦女十年」，推動與婦女權利相關之平等、發展與和平等議題與活動。
- 四、1980年代以培力形式（empowerment）方式進行婦女人權的提升具體方式。
- 五、1990年代起則是聯合國婦女爭取平權最具體的時代來臨。1990年於北京第四屆世界婦女會議，通過“北京行動宣言”，正式以「性別主流化」作為行動策略，要求各國將性別平等作為政策的主軸。
- 六、2000年的「北京加五年」（Beijing+5）由婦女地位委員會在紐約聯合國總部檢視與評估『北京宣言』與『行動綱領』，而之後每期會議幾乎都以此為主軸。
- 七、2005年的「北京加十年」（Beijing+10）則是針對『行動綱領』10年進行檢視與因應新的世界潮流挑戰制定新的策略方針。

UNFCCC締約方會議自1995年起每年一度召開《氣候公約》締約方會議(COP)，此也成為國際透過談判推動氣候治理的重要場域，並於1997年於京都召開第三次締約方會議通過《京都議定書》，並於2005年生效。《京都議定書》規範的治理框架於2012年到期，然而在國際對減量目標缺乏共識下，2012年第18次締約方會議將《京都議定書》效期延長至2020年。

「聯合國氣候變化綱要公約」近兩百個締約方於2015年12月12日巴黎氣候峰會中，就氣候變化及減碳等議題達成共識，一致通過「巴

黎協議」，這是聯合國氣候變化綱要公約下繼「京都議定書」後第二份有法律約束力的氣候協議。今(105)年4月22日世界地球日，計有171國簽署於聯合國總部簽署了此歷史性巴黎氣候協定，之後獲得二氧化碳排放量至少占全球百分之五十五的五十五個締約方批准後，此協議即可在三十天後生效，各國一致的目標為希望本世紀內把全球氣溫自工業革命以來的增幅控制在攝氏2度以內。

III. 性別觀點下，臺灣因應氣候變遷之作為

由於氣候變遷對人類的影響是全面性的，無論是自然生態、經濟、社會、政治、文化等各領域，或是包括全球、國家、地方、個人等各個層級，都會在不同時空下受到直接衝擊與間接影響，氣候變遷問題已成為現今國際最重要的議題，任何國家都無法置身於事外。

自從歐洲工業革命以來，人類的工業活動大量使用化石燃料（fossil fuel，如煤、石油），製造了大量的二氧化碳，並將之排放至大氣之中。在工業革命之前的一千年，大氣中二氧化碳含量一直維持在約280ppmv（亦即，一百萬單位體積氣體中含有280單位體積的二氧化碳）。工業革命之後，二氧化碳含量迅速增加，1950年代之後，增加速率更快，到1995年濃度已達358ppmv（許晃雄，1998）。從1950年開始，觀測到的許多變化是在過去數十年到數千年都未曾發生過的，包括大氣與海洋系統的變暖、海平面上升與冰雪圈（cryosphere）縮減等，氣候系統變暖極可能（extreme likely）肇因於人類活動，特別是燃燒化石燃料導致二氧化碳及各種溫室氣體（greenhouse gases）的大量排放（IPCC, 2015: 75-77）。鑒於此，聯合國多次呼籲各國政府，一方面要持續減少溫室氣體排放，以減緩全球的增溫；另一方面則應針對氣候變遷下各類的衝擊，積極採取適當的調適作為。

根據科技部「台灣氣候變遷推估與資訊平台建置計畫」分析結果，使用本局台北、台中、台南、恆春、台東、花蓮等6個具100年以上完整觀測紀錄的氣象測站資料計算，發現台灣年平均溫度在1911年至2009年期間上升了1.4°C，增溫速率相當於每10年上升0.14°C，較全球平均值高（每10年上升0.074°C，惟全球測站包含海洋及陸

地的平均值)。另外，台灣近 30 年（1980~2009）氣溫的增加明顯加快，每 10 年的上升幅度為 0.29°C，幾乎是百年趨勢值的兩倍，與 IPCC 第四次評估報告結論一致。6 個測站的高溫日數，百年變化都呈現增加的趨勢，台北站的增加幅度最明顯，2000~2009 年的高溫日數筆 1911~1920 年平均增加了 10 天以上，極端低溫事件的長期線性趨勢都為下降，表示受到暖化影響，寒潮事件發生平率逐漸減少，且強度也有逐漸減弱的趨勢。台灣在過去 40 年排名前 10% 的極端強降雨颱風，在 1970~1999 年間，平均 3~4 年發生一次，而在 2000 年以後的 10 年間，平均每年就發生一次。這往往造成臺灣嚴重的災害，如莫拉克、賀伯和納莉等。此極端強降雨颱風發生的頻率，近 10 年有明顯增加的現象（許晃雄等，2011）。

目前國際間面對氣候變遷的作為可歸納為兩層面：減量治理與調適因應。在減量治理方面，1997 年 12 月 IPCC 第 3 次締約國(COP3) 會議通過「京都議定書」，目標為「將大氣中的溫室氣體含量穩定在一個適當的水平，以保證生態系統的平滑適應、食物的安全生產和經濟的可持續發展」，隔(1998)年 5 月經濟部以「面對全球氣候變遷溫室氣體 CO2 減量定位及政策措施」為會議主軸召開第 1 次全國能源會議，其後陸續於 2005 年、2009 年與 2015 年共召開 4 次全國能源會議，(第 4 次全國能源會議報告，2015)，行政院於 2010 年核定「國家節能減碳總計畫」，並整併「永續能源政策行動方案」，改為「國家節能減碳總行動方案」，2014 年 9 月再更名為「國家綠能低碳總行動方案」。雖然具法律約束之《能源管理法》及《再生能源發展條例》與氣候政策相關，另又於 2015 年 7 月 1 日由總統令公布施行《溫室氣體減量及管理法》，為我國第一部明確授權政府因應氣候變遷的法律，但均缺乏對於性別與氣候政策議題的條文。

在調適策略上，體認到臺灣因應氣候變遷衝擊之急迫性，行政院經濟建設委員會(國家發展委員會前身)，參考了世界各國的調適作為，並考量臺灣環境的特殊性與歷史經驗，分別就災害、維生基礎設施、水資源、土地使用、海岸、能源供給及產業、農業生產及生物多樣性與健康等 8 個調適領域，於 2012 年制訂「國家氣候變遷調適政策綱

領」(簡稱《調適綱領》),另國家發展委員會為檢驗《調適綱領》中各領域調適策略之可行性,於2014年制定《國家氣候變遷調適行動計畫(102-106年)》,俾具體落實政策綱領,但該計畫中並未提及性別平等及參與。

相對於聯合國對性別平權的重視與推動,臺灣相對而言進展較為遲緩。聯合國於1981年生效可稱之為婦女人權法典的「消除對婦女一切形式歧視公約」,並於1995年通過「北京行動宣言暨行動綱領」,正式以「性別主流化」作為行動策略,要求各國將性別平等作為政策的主軸。

性別觀點的主流化,是要評估各種立法、政策或企劃等對女性和男性的各種影響。此策略是透過各項經濟、政治、社會的政策與計劃的設計、執行、監督、評估過程中加入女性和男性的關切與經驗,藉以達到使女性和男性平等受益,不受不平待遇,進而達到性別平等的最終目標。行政院於1997年5月6日成立任務編組的「行政院婦女權益促進委員會」,為官方第一個成立的婦權單位,希望藉由此會的成立,凝聚政府與民間不同專業背景知識,發揮政策規劃、諮詢、督導及資源整合的功能,以推動及落實各項婦女/性別議題為主要任務,使台灣婦女與性別平等事務推動上與國際社會並駕齊驅(謝若蘭,2008)。

2008年完成「台灣國家婦女館」籌設,期望在性別主流化的政策指導原則下,結合民間參與力量,搭起婦女組織交流橋樑,發展成為台灣婦女權益與性別平等之國家形象館。2011年5月20日立法院三讀通過「消除對婦女一切形式歧視公約施行法」,6月8日總統公布,並自2012年1月1日起施行。2011年12月19日行政院婦女權益促進委員會函頒「性別平等政策綱領」,作為未來性別平等政策指導,此綱領在環境、能源與科技方面提出四個具體行動措施:讓各政策領域內的性別隔離降到最小、不同性別與弱勢處境者的基本需求均可獲得滿足、女性與弱勢的多元價值與知識得以成為主流或改變主流和結合民間力量,提高治理效能。性別與氣候變遷相關研究至2009年莫拉克颱風侵臺造成嚴重的災害才在國內漸漸受到關注。

對於台灣而言，氣候議題納入性別觀點尚缺乏關注。現今進程主要還是在學術社群的研究，從國際層次分析性別與氣候議題的發展、理論與經驗，特別是承擔高度氣候風險，而因為社經地位低落而缺乏調適能力的發展中國家女性（施奕任，2009；彭滄雯，2010；施奕任，2014）。多元的社會需要有不同的思維，當性別主流化的推動是因為看見性別的差異與不平等，那麼，提倡與制訂性別主流化者也應該看見族群與階級的差異與不公平，以多元文化的全球視野去處理社會資源與福利的分配，在照顧性別權利下，一同去提倡不同族群與階級的多元社群的權利平等與公平的社會參與機制（謝若蘭，2008）。

貳、現行法規/措施/統計結果

嚴峻的氣候威脅以極端氣候事件與天然災害對生命造成之威脅最巨，發展中國家女性因為社會建構的性別角色仍承受較高的死亡與傷害。1991年孟加拉颶風期間約14萬的死亡人口中將近九成為女性，原因在於女性無法如同男性獲得氣候議題的資訊管道，同時女性多被禁止單獨出門，甚至災害時除非男性親人搭救否則只能坐以待斃，不僅如此，女性也不允許學習游泳等技能而降低了求生機會（Terry Cannon，2002：45-49）。2004年南亞海嘯（或印度洋海嘯）（印尼9.3級強震），死亡及失蹤人數約29萬人，該國死亡人口女性死亡率是男性的2-3倍（卓春英、盧芷儀，2010）。2008年5月，特強氣旋風暴納爾吉斯（Cyclone Nargis）橫掃了緬甸南部的海岸線，有13萬人因此死亡或行蹤不明，其中61%是女性，估計死者和失蹤者中有四成是兒童。納吉斯造成嚴重災情除氣象因素外，政府缺乏災前整備及應變救災、不當開發、缺乏應變計畫、缺乏氣象水文監測預警機制等均為原因（謝龍生、于宜強等，2008）。

發達國家雖有較高的社會、經濟程度與生態環境，但其國內仍會存在有脆弱性較高的區域，而因性別差異的經濟落差也均存在於發達與發展中國家。以歐洲為例，在面對極端氣候事件時女性遭受的不利影響亦高於男性。2003年歐洲熱浪，最高溫度攝氏達48°C，死亡人數達35,000人，其中70%是女性。此外，女性也擔負起照顧兒童、病人和老人的角色。換言之，女性因為自身健康與照顧責任，受到氣候變

遷較高的影響(Duncan, 2007)。2005年8月30日，卡崔娜颶風橫掃美國路易斯安那州紐奧良市墨西哥灣沿岸地區，至少1836人喪生、812億美元以上損失。2009年莫拉克颱風88風災，臺灣小林村往生居民約500人，女性居多數。2016年2月6日高雄美濃地震芮氏規模達6.6級，臺南新化7級。117人死亡，551人受傷。台南市永康區維冠金龍大樓倒塌115人死亡。台灣史上單一大樓倒塌傷亡最嚴重紀錄。

女性的弱勢面在氣候變遷影響中易突顯其無助與威脅，在社會角色的建構下，男性能輕易接收氣候知識的教育資訊，故於災難發生時，生存機會相對較高；性別觀念亦影響女性在災後重建上被對待的待遇，在災後，因財產支配權、經濟能力因素，女性易成為家庭暴力的受害者，抑或必須投入更多生產力於災後重建而損失自己的權益(郭映庭，2013)

極端天氣及劇烈天然災害的發生，隨著氣候異常，發生頻率愈來愈高，本局除更積極提升相關氣象科技技術外，開發更契合婦女及弱勢族群的天氣產品，亦為本局業務發展重點之一。為更精緻化氣象預報資訊，同時提供偏鄉族群更多氣象資訊服務，本局自2012年1月1日開始提供全國368鄉鎮市區未來2天內逐3小時的天氣預報資訊，包含天氣狀況、溫度、體感溫度、風向、風速、相對濕度、降雨機率及舒適度。於本局網站(<http://www.cwb.gov.tw>)，提供今明2日內穿衣、曬衣、戶外、行車、農務及工程等生活氣象圖像指標，以更貼心的協助民眾進行生活日程規劃；海水浴場、單車、旅遊、海釣、登山、觀星、休閒漁港及養殖專區的育樂氣象資訊，則協助提升民眾參與娛樂生活、運動和文化生活的品質。為更貼近民眾對天氣資訊的需求，生活氣象APP，除提供目前的陸地及海面觀測資料外，並可查詢未來2天的天氣狀況、溫度及降雨機率，另即時閃電落點、鄉鎮潮汐預報、本局即時發布之颱風警報、濃霧、強風、低溫及豪雨的特報訊息，均可透由此APP即時取得。

本局於去(2015)年進行「104年度台灣地區民眾對氣象服務滿意度調查」，其中一題詢問受訪民眾「請問您認為中央氣象局是否需針對不同性別對象而提供不同的氣象服務內容？」。調查顯示，有高

達84.1%的受訪者表示不需要針對不同性別對象而提供不同的氣象服務內容，僅有14.8%的民眾表示需要，另有1.0%表示不知道(附件2)。雖然僅有14.8%民眾認為氣象資料需要有性別差異，但本局仍應主動出擊，引導民眾思考需求，研發具性別主流化的氣象產品。

參、相關 CEDAW 條文及一般性建議內容

世界氣象組織(World Meteorological Organization, WMO) 於2014年11月5日至11月7日召開「天氣和氣候服務的性別層面會議」，會中就農業和食物安全、災害風險降低、健康、水資源和專業能力五議題，就目前在性別層面女性的弱勢問題癥結進行探討，並提出對應之解決建議，以下簡述會議中歸納出各議題問題癥結及提出之解決建議(WMO, 2014)：

一、農業和食物安全

(一) 問題癥結

1. 權益不平等

傳統上女性較不易獲得土地、教育機會、食物種子、水資源或耕種工具，在農業技能培訓機會與新耕種技術訊息之取得機會亦較男性少。若女性可獲得與男性同等的生產資源，她們約可增加20-30%的農場作物產量，估計可減少約1億到1.5億飢餓人口。

2. 氣象訊息接收不足

發展中國家男性使用的手機數約比女性多3億支，另大部份家務為由女性負責，但電視和廣播的氣象預測節目往往是在每日女性忙碌的時間播出。

(二) 解決建議

1. 提供通俗化的天氣和氣候訊息術語。

2. 更深入的接觸可提供女性農民天氣訊息的網絡。

二、災害風險降低

(一) 問題癥結

1. 女性手機擁有數較少，故取得通訊機會亦較少。

2. 危險警告訊息的獲得男女均不足。

3. 天氣預測準確度尚待提升。

4. 男性喜歡挑戰”風險”，相對的較易遭受意外傷害。

(二) 解決建議

1. 應更關注婦女在災害風險管理和調適的技能的提升。

2. 加強氣象和水文部門與災害管理部門之協調。

三、健康

(一) 問題癥結

1. 糧食不足造成營養不良。

2. 氣候相關疾病。

(二) 解決建議

1. 進行更多關於氣候變化率和變化對健康影響的分析。

2. 提供女性保健行動者更多氣象服務。

3. 聯合氣候觀測站與健康監測哨點進行預防宣傳。

4. 加強低碳經濟將改善公眾健康的宣傳。

四、水資源

(一) 問題癥結

1. 在發展中國家取水和撿拾燃料負擔不均。

2. 氣候因素將導致未來15年內，近20億人將生活在嚴重缺水的地區。

3. 因負擔和利益分配不均、男性擁有較多的權利和發言權，使得水和氣候變化存在巨大的性別不平衡(等)現象。

4. 許多國家缺乏健全的水資源管理能力。

(二) 解決建議

1. 對女性進行賦權、教育和培訓。

2. 教導婦女善用當地知識。

3. 促進更有效的水供應、政策和水資源管理方式。

五、專業能力

(一) 問題癥結

目前全球的氣象學家和水文學家，女性約只佔30%。需

要增加在天氣、氣候和水事業的知名度和吸引力，以召集更多女性投入氣象水文領域。

(二) 解決建議

1. 需要進行工資和工作條件的改善。
2. 建立更多的性別敏感的招聘和晉升政策。
3. 在教育行業需要更多的社會性別意識，以鼓勵更多的女孩學習科學。

依據以上WMO對五個領域提出之解決建議，未來本局氣象領域之改進作為將納入下列CEDAW相關法規一併考量規劃：

一、CEDAW第五條：有關性別角色的陳規定型觀念和偏見

締約各國應採取一切適當措施：

- (a) 改變男女的社會和文化行為模式，以消除基於性別而分尊卑觀念或基於男女任務定型所產生的偏見、習俗和一切其他做法；
- (b) 保證家庭教育應包括正確了解母性的社會功能和確認教養子女是父母的共同責任，當然在任何情況下都應首先考慮子女的利益。

二、CEDAW第十條：教育和培訓權利，包括參加體育和獲取計畫生育知識的權利

締約各國應採取一切適當措施以消除對婦女的歧視，以保證婦女在教育方面享有與男子平等的權利，特別是在男女平等的基礎上保證：

- (a) 在各類教育機構，不論其在城市或農村，在專業和職業輔導、取得學習機會和文憑等方面都有相同的條件。在學前教育、普通教育、技術、專業和高等技術教育以及各種職業培訓方面，都應保證這種平等；
- (b) 課程、考試、師資的標準、校舍和設備的質量一律相同；
- (c) 為消除在各級和各種方式的教育中對男女任務的任何定型觀念，應鼓勵實行男女同校和其他有助於實現這個目的的

教育形式，並特別應修訂教科書和課程以及相應地修改教學方法；

- (d) 領受獎學金和其他研究補助金的機會相同；
- (e) 接受成人教育、包括成人識字和實用讀寫能力的教育的機會相同，特別是為了盡早縮短男女之間存在的教育水平上的一切差距；
- (f) 減少女生退學率，並為離校過早的少女和婦女安排各種方案；
- (g) 積極參加運動和體育的機會相同；
- (h) 有接受特殊知識輔導的機會，以有助於保障家庭健康和幸福，包括關於計劃生育的知識和輔導在內。

三、CEDAW 第十一條：享有工作、社會保障和輔助性社會服務包括保育設施的權利

1. 締約各國應採取一切適當措施，消除在就業方面對婦女的歧視，以保證她們在男女平等的基礎上享有相同權利，特別是：
 - (a) 人人有不可剝奪的工作權利；
 - (b) 享有相同就業機會的權利，包括在就業方面相同的甄選標準；
 - (c) 享有自由選擇專業和職業，提升和工作保障，一切服務的福利和條件，接受職業培訓和進修，包括實習培訓、高等職業培訓和經常性培訓的權利；
 - (d) 同等價值的工作享有同等報酬包括福利和享有平等待遇的權利，在評定工作的表現方面，也享有平等待遇的權利；
 - (e) 享有社會保障的權利，特別是在退休、失業、疾病、殘廢和老年或在其他喪失工作能力的情況下，以及享有帶薪度假的權利；
 - (f) 在工作條件方面享有健康和安全保障，包括保障生育機能的權利。

2. 締約各國為使婦女不致因結婚或生育而受歧視，又為保障其有效的工作權利起見，應採取適當措施：
 - (a) 禁止以懷孕或產假為理由予以解僱，以及以婚姻狀況為理由予以解僱的歧視，違反規定者予以制裁；
 - (b) 實施帶薪產假或具有同等社會福利的產假，而不喪失原有工作、年資或社會津貼；
 - (c) 鼓勵提供必要的輔助性社會服務，特別是通過促進建立和發展托兒設施系統，使父母得以兼顧家庭義務和工作責任並參與公共事務；
 - (d) 對於懷孕期間從事確實有害於健康的工種的婦女，給予特別保護。
3. 應根據科技知識，定期審查與本條所包涵的內容有關的保護性法律，必要時應加以修訂、廢止或推廣。

四、CEDAW 第十三條：領取家屬津貼的權利、獲得信貸的權利和參與娛樂活動和文化生活的權利

締約各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上有相同權利，特別是：

1. 領取家屬津貼的權利；
2. 銀行貸款、抵押和其他形式的金融信貸的權利；
3. 參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利。

五、CEDAW 第十四條：農村婦女的權利

1. 締約各國應考慮到農村婦女面臨的特殊問題和她們對家庭生計包括她們在經濟體系中非商品化部門的工作方面所發揮的重要作用，並應採取一切適當措施，保證對農村婦女適用本公約的各項規定。
2. 締約各國應採取一切適當措施以消除對農村婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上參與農村發展並受其益惠，尤其是保證她們有權：

- (a) 參與各級發展規劃的擬訂和執行工作；
- (b) 利用充分的保健設施，包括計劃生育方面的知識、輔導和服務；
- (c) 從社會保障方案直接受益；
- (d) 接受各種正式和非正式的培訓和教育，包括有關實用讀寫能力的培訓和教育在內，以及除了別的以外，享受一切社區服務和推廣服務的益惠，以提高她們的技術熟練程度；
- (e) 組織自助團體和合作社，以通過受僱和自營職業的途徑取得平等的經濟機會；
- (f) 參加一切社區活動；
- (g) 有機會取得農業信貸，利用銷售設施，獲得適當技術，並在土地改革和土地墾殖計劃方面享有平等待遇；
- (h) 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。

肆、改進作為

氣候變遷可能對所有人造成衝擊，但若能做好調適措施則可以降低氣候變遷造成的衝擊和影響。本局針對性別和弱勢族群因氣候變遷影響造成之差異，參考 WMO 之解決建議，除將製作大氣領域氣候變遷通識與調適應用的宣導教材和宣傳短片，並將相關演講內容錄製為影音產品加以推廣，讓民眾也能透過影片得知相關訊息，獲得適當氣候常識，並瞭解氣候變遷可能形成的風險及如何利用氣象資訊因應氣候變遷和進行調適。

為降低弱勢族群的受災風險，本局亦將進行相關有聲書及點字版輔助教材製作，另於陸上颱風警報期間的颱風警報記者會提供即時手語翻譯照顧聽障民眾，並於本局全球資訊網提供「灰階累積雨量圖」供色盲民眾能有效瀏覽雨量資訊。此外原民部落多處於脆弱山林間，以原民語言提供原鄉天氣預報資訊，可預期亦可提升原住民族之防災能力。

氣候變遷增加極端氣候發生之頻率，洪水及乾旱的發生除了影響

供水系統外，暴雨沖刷也會影響到下游區域的水環境系統，間接影響農作物收成、漁獲供應及公眾健康(IPCC, 2014)。提升本局對未來氣候變遷狀態的掌握，建立對跨領域氣候應用服務的能力，是本局「氣候變遷應用服務能力發展計畫」工作重點之一，本局將透由辦理與農漁業產官學界領域之氣象資訊應用座談會，蒐集評估其所需調適氣候變遷之氣象資訊，以做為進一步規劃氣候變遷相關資訊應用服務與推廣之參考。

為培訓更多女性從事大氣、地震、海洋及太空領域之科學工作，本局於去(104)年開始，於暑期期間除原已辦理多年之地震領域學生8周實習訓練外，另新增開辦大氣領域學生暑期6周實習訓練課程，今(105)年暑期除繼續辦理大氣及地震領域實習課程外，另將規劃再新增海洋及太空二領域之學生實習訓練課程。

颱風、豪雨、地震及海嘯警訊發布為本局業務職掌，相關之防災常識轉載自內政部消防署網頁(<http://www.nfa.gov.tw>)，請參考颱風洪水防災須知(附件3)、土石流防災須知(附件4)、地震防災須知(附件5)、海嘯防災須知(附件6)。

伍、與 CEDAW 有關之討論議題及解析

一、您認為本局在性別角色的陳規定型觀念和偏見上還有何處需再努力？

(CEDAW 第五條：有關性別角色的陳規定型觀念和偏見)

二、如何推廣本局製作之大氣領域氣候變遷通識與調適應用的宣導教材和宣傳短片，及錄製之演講內容影音產品，可以如何再推廣以教育更多女性(尤其是農村婦女)？

(CEDAW 第十條：教育和培訓權利，包括參加體育和獲取計畫生育知識的權利)

(CEDAW 第十四條：農村婦女的權利)

三、您認為本局還可以為弱勢族群提供何種輔助性的天氣資訊社會服務？

(CEDAW 第十一條：享有工作、社會保障和輔助性社會服務包括保育設施的權利)

四、您認為本局目前提供的娛樂生活、運動和文化生活方面的資訊服務，
可以如何為婦女再提升服務品質或開發新的服務產品？

(第十三條：領取家屬津貼的權利、獲得信貸的權利和參與娛樂
活動和文化生活的權利)

五、您認為還有哪些作為可以將本局天氣和氣候訊息更深入農漁村女
性的網絡？

(CEDAW 第十四條：農村婦女的權利)

參考資料

- 李培芬，2008，〈氣候變遷對生態的衝擊〉，《科學發展》，第424期，頁34-43。
- 卓春英、盧芷儀，2010。〈貧窮、社會性別與災難〉，《社區發展季刊》131期，頁154-68。
- 官曉薇、林昀嫻、姚孟昌、翁燕菁、張文貞、陳金燕、陳隆志、陳瑤華、陸詩薇、楊婉瑩、葉毓蘭、廖福特與蕭昭君，2015，〈消除對婦女一切形式歧視公約〉，新學林出版股份有限公司，528頁。
- 施奕任，2009，〈性別、環境與發展研究：全球氣候變化議題中的性別觀點〉，《政治科學論叢》，第42期，頁85-136。
- 施奕任，2014，〈國際氣候治理的性別觀點〉，《性別平等教育季刊》，第66期，頁13-22。
- 施奕任，2015，〈氣候治理、政治體制與民眾意向〉，《國外理論動態》，第3期，頁19-26。
- 許晃雄，1998，〈人為的全球暖化與氣候變遷〉，《東亞大氣行動聯盟第四次國際會議》。
- 許晃雄、陳正達、盧孟明、陳永明、周佳與吳宜昭，2011，《台灣氣候變遷科學報告2011》，科技部。
- 郭映庭，2013，〈性別平等與氣候變遷〉，台灣青年氣候聯盟，http://twycc.org.tw/blog_and_news/7690/gender-equality-and-climate-change/。
- 彭滄雯，2010，〈性別與氣候變遷〉，《性別平等教育季刊》，第51期，頁41-49。
- 國家氣候變遷政策綱領，2012，國家發展委員會。
- 第4次全國能源會議報告，2015，經濟部。
- 楊惟任，2015，〈氣候變遷與國際氣候合作的性別觀點分析〉，《臺灣國際研究季刊》，第11卷第3期，頁173-192。
- 謝若蘭，2008，〈聯合國婦女會議與人權〉，《臺灣國際研究季刊》，第4卷第2期，頁53-79。

- 謝龍生、于宜強、吳啟瑞、莊明仁、范裕康，2008，〈緬甸「熱帶氣旋納吉斯(Cyclone Nargis)」風災災情分析報告〉，國家災害防救科技中心。
- Cannon, Terry. 2002. "Gender and Climate Hazards in Bangladesh". *Gender and Development*, 10(2), 45-50.
- Desai, Manisha. 2005. "Transnational Solidarity: Woman's Agency, Structural Adjustment, and Globalization," in Nancy A. Naples, and Manisha Desai, eds. *Women's Activism and Globalization*, pp. 15-33. New York: Routledge.
- Duncan, Kirsty. 2007. "Global Climate Change and Women's Health". *Women & Environments*, 74(1), 10-11.
- IPCC. 2015. *Climate Change 2014: Synthesis Report*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Naples, Nancy, and Manisha Deasi. 2002. *Women's Activism and Globalization: Linking Local Struggles and Transnational Politics*. New York: Routledge.
- WMO, 2014, Conference on Gender Dimensions of Weather and Climate Services, 2014, <https://www.wmo.int/gender>。

附件 1

交通部 書函

機關地址：10052臺北市仁愛路1段50號

傳真：(02)2388-5116

聯絡人：傅嘉瑜

聯絡電話：(02)2349-2533

電子郵件：joycefu@mtc.gov.tw

受文者：交通部中央氣象局

發文日期：中華民國103年8月15日

發文字號：交人字第1030025534號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明一

主旨：為強化並落實各專業領域性別平等訓練，請依貴管業務所需，研發具性別意識之訓練課程，請查照。

說明：

- 一、依據行政院性別平等處103年8月11日院臺性平字第1030143580號函送行政院性別平等會第7次委員會議會前協商會議紀錄辦理，檢附來函影本一份。
- 二、依前開會議紀錄報告案第四案決定，請各部會視業務所需，研發貼近專業領域需求且具性別平等意識的訓練課程、教材及充實師資人力，並將規劃及辦理情形提報各部會性別平等專案小組報告或討論，於年度推動性別主流化工作成果報告呈現辦理成果。
- 三、請本部所屬各機關(單位)於填報103年度推動性別主流化成果報告時，併案提供上開規劃及辦理成果。

正本：部屬各機關、部內各單位

副本：



第1頁，共1頁



1030009588

附件 2

表 3-1：「中央氣象局是否需要針對不同性別提供不同氣象服務內容」交叉分析表

單位：%

項目別	樣本數(人)	需要	不需要	不知道	合計
整體	1,091	14.8	84.1	1.0	100.0
按居住區域別分	a				
臺北市	125	9.0	91.0	0.0	100.0
新北市	185	13.9	85.0	1.1	100.0
桃園市	95	14.8	84.5	0.6	100.0
臺中市	125	10.9	88.2	0.8	100.0
臺南市	88	13.3	86.7	0.0	100.0
高雄市	130	19.9	77.9	2.3	100.0
北部及東北部地區	83	13.2	86.1	0.7	100.0
中部地區	143	18.8	79.3	1.9	100.0
南部地區	78	19.0	80.0	1.0	100.0
東部及東南部地區	26	20.4	77.1	2.4	100.0
外島地區	12	10.4	89.6	0.0	100.0
按年齡層分	a				
12-18歲	102	13.6	85.4	1.0	100.0
19-29歲	183	9.7	90.3	0.0	100.0
30-39歲	205	18.6	80.8	0.6	100.0
40-49歲	188	13.9	86.1	0.0	100.0
50-59歲	187	16.0	83.1	0.9	100.0
60歲及以上	226	15.9	80.8	3.3	100.0
按教育程度分	a				
小學及以下	90	12.9	81.2	5.9	100.0
國(初)中	125	17.6	80.6	1.8	100.0
高中(職)	339	13.6	85.6	0.8	100.0
專科(五專/二專)	132	15.6	84.4	0.0	100.0
大學	328	14.6	85.0	0.4	100.0
研究所及以上	76	17.0	83.0	0.0	100.0
按職業別分	a				
專技人員	90	14.6	85.4	0.0	100.0
藍領工作者	231	18.0	81.7	0.3	100.0
白領工作者	241	13.2	85.3	1.5	100.0
農林漁牧	37	21.5	78.5	0.0	100.0
學生	160	13.8	85.6	0.7	100.0
無業或家管	332	13.5	84.7	1.8	100.0
按性別分					
男性	542	16.3	82.9	0.8	100.0
女性	549	13.3	85.4	1.3	100.0

註1：* 表p值< 0.05；** 表p值< 0.01；*** 表p值< 0.001。

註2：a 代表交叉統計表超過25%的期望樣本數少於5，表示chisq檢定不具統計意義，忽略不作分析。

附件 3

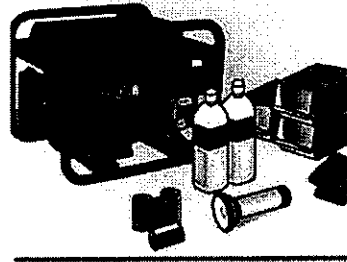
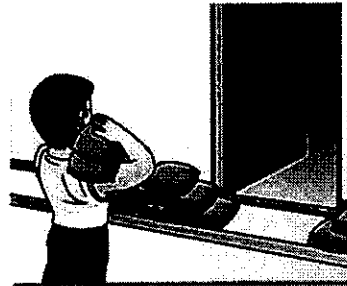
防災須知



颱風洪水

內政部消防署
www.nfa.gov.tw

- 一、颱風警報發布後，要隨時注意颱風最新動態的訊息，做好事前防範工作，例如固定廣告看板、陽台盆栽，或準備沙包。
- 二、颱風可能導致停水、停電，請預先儲備清水、乾糧、手電筒、電池，並檢查緊急發電機是否正常。
- 三、低窪地區民眾，請預先做好避難疏散的準備，一旦颱風侵襲，請配合村里長、警察、消防人員之指示，前往臨時避難處所。
- 四、家中備有防水閘門者，應於颱風來臨前以正確方式安裝好防水閘門。
- 五、颱風警報發布後，登山者應立即折返下山，或儘速尋覓安全處所避難，並以電話告知親友自己的避難狀況。
- 六、颱風期間請勿到海邊或河邊，從事觀潮、戲水、釣魚、溯溪等戶外活動。
- 七、颱風侵襲時，儘量避免外出；不得已外出時，請小心廣告招牌、大型鷹架等掉落物，以及行道樹、電線桿之傾倒。
- 八、車子通過地下道時，請特別留意積水高度，勿強行通過，以免車子拋錨。
- 九、行車遇到強風暴雨時，請減速慢行，或是停在安全處所暫時避難，並開警示車燈。
- 十、颱風警報解除後，往往伴隨著豪大雨，請勿輕易外出巡視農田設施、漁業養殖場。



防災須知

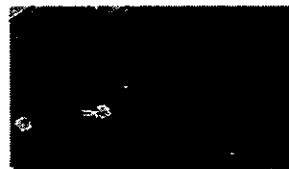
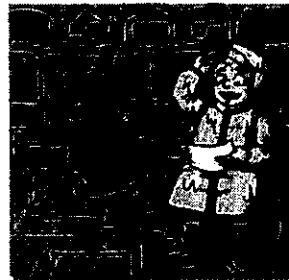
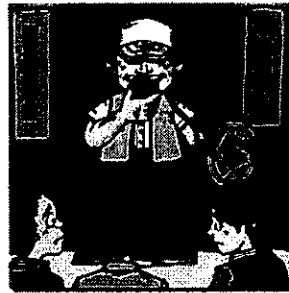


土石流

內政部消防署
www.nfa.gov.tw

- 一、居住在土石流災害潛勢區域內的民眾，當氣象局發布颱風警報後，要隨時注意颱風最新動態，隨時配合村里長、警察、消防人員的指示，離開家園疏散。
- 二、當預測雨量大於土石流警戒雨量時，政府會發布黃色土石流警戒訊息，通知並勸告當地居民或遊客，立即疏散避難。
- 三、當實際雨量大於土石流警戒雨量時，政府會發布紅色土石流警戒訊息，並強制當地居民撤離安置。
- 四、接到村里長、消防人員、警察人員等通知時，請聽從其指示前往指定處所避難，或投靠親友避難。
- 五、土石流警戒訊息發布後，應優先協助老人、孕婦、行動不便者、慢性病患等，提早疏散避難。
- 六、疏散避難時，請按照事先規劃的路線前往避難處所；如果道路或橋梁發生坍方、斷裂或淹水時，切勿強行通過。
- 七、前往避難收容所之際，請留意家人或鄰居是否全數到齊。
- 八、到達避難收容所安置後，請勿牽掛家中的家畜、財物，而隨意自行返家。
- 九、平時就應該熟悉指定避難處所及避難路線，並配合政府的防災演習實際走過一遍。
- 十、查詢土石流即時訊息，可上行政院農委會水土保持局網站：

<http://246.swcb.gov.tw/default-2.asp>



附件 5

防災須知

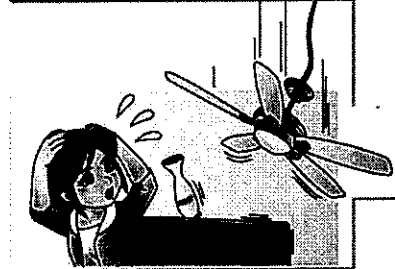
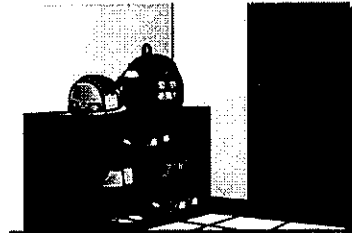


地震



內政部消防署
www.nfa.gov.tw

- 一、平時備妥「緊急避難包」，放置於隨手可拿到的地方。
- 二、地震時務必保持冷靜，確保自身安全，尤其注意上方掉落物。
- 三、地震劇烈搖晃時，先躲在堅固桌子下方或主要柱子旁。
- 四、地震時不要躲在燈具下方、櫥櫃或冰箱旁邊。
- 五、使用中的火源請立即關閉。
- 六、切勿搭乘電梯。
- 七、立即跑到空曠處，並遠離招牌、樹木、建築物、電線桿。
- 八、開車時遇到地震，不可緊急剎車或變換車道，而要減速停靠路邊。
- 九、在公共場所遇到地震，務必保持冷靜，聽從廣播引導，不可驚慌推擠。
- 十、如在大型體育館、演講廳或戲院中，先暫時躲在座位下，等搖晃停止時再離開。
- 十一、地震之後，檢查瓦斯、水、電等開關，如有瓦斯洩漏，應輕輕打開窗戶，立即離開建築物並通報瓦斯公司。
- 十二、隨時收聽電視台或電台之正確震災災情消息，不要聽信謠言。



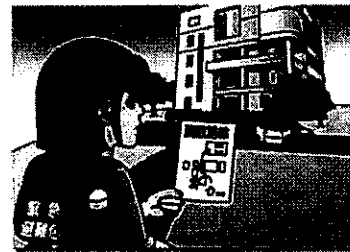
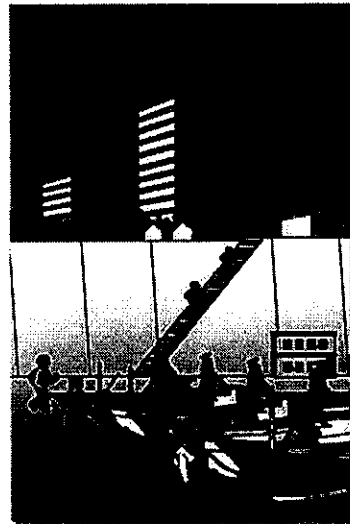
防災須知



海嘯

內政部消防署
www.nfa.gov.tw

- 一、地震後隨時注意海嘯警報及收聽相關訊息。
- 二、海嘯警報發布後，應立即停止各種海上活動，如觀浪、潛泳、海釣、捕魚等，並儘速離開海嘯可能影響的區域。
- 三、海嘯警報發布後，海上作業船隻應聽從海巡署、農委會漁業署的引導，大型船艇至外海避難，小型船艇靠岸繫緊固定，人員撤離。
- 四、民眾進行海嘯疏散避難時，應優先考慮附近堅固高樓，如附近無高樓層建築物，應往內陸高處方向避難。
- 五、民眾進行海嘯疏散撤離時，應熟悉疏散路線及預定收容場所，並應隨身攜帶緊急避難包。
- 六、短距離避難時，儘量不要使用車輛，因為容易造成交通阻塞，而且車輛被捲入海嘯，人員更不容易脫困。
- 七、海嘯侵襲而來不及避難時，必須先抓緊附近高處之堅固物件，身體若浸泡在水裏，應避免被大型飄浮物撞擊而受傷。
- 八、海嘯侵襲時以逃生避難為第一優先，千萬不要掛念家中貴重物品或自家漁船。
- 九、海嘯第一波潮水退去後，不要立即返家或到港口檢視漁船，因為後續可能還有第二波海嘯。



氣象領域的性別觀點

消除對婦女一切形式歧視公約(CEDAW)教材

交通部中央氣象局製作

簡報大綱

- 一、教學目標
- 二、案例內容
- 三、現行法規/措施/統計結果
- 四、相關CEDAW條文及一般性建議內容
- 五、改進作為
- 六、與CEDAW有關之討論議題及解析

教學目標

傳達處於日益頻繁的極端劇烈天氣環境下，面對無法逃避的天然災害，性別差異的弱勢，在大氣專業領域可以提供何種協助，以創造更美好的生活品質。

3

案例內容

氣候變遷對自然環境的影響

因應氣候變遷的全球作為

WMO 2014年會議摘要

氣候變遷對女性衝擊

性別意識的進展

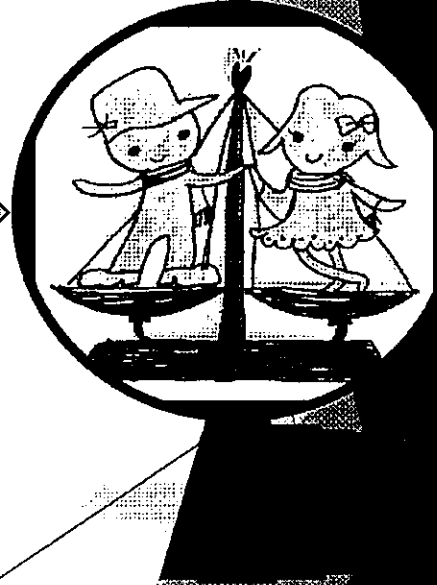
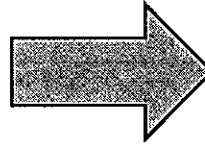
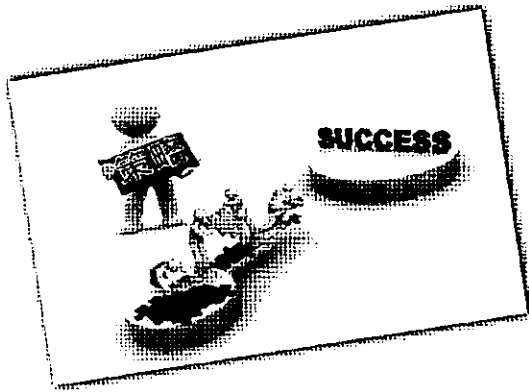
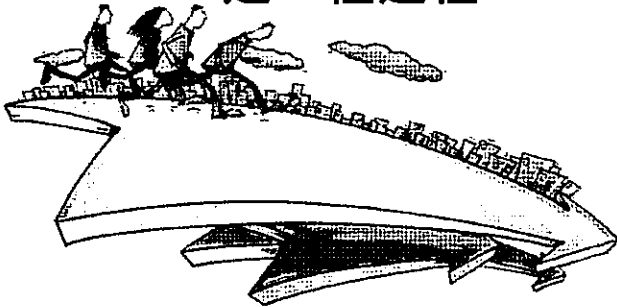
具體行動措施

4

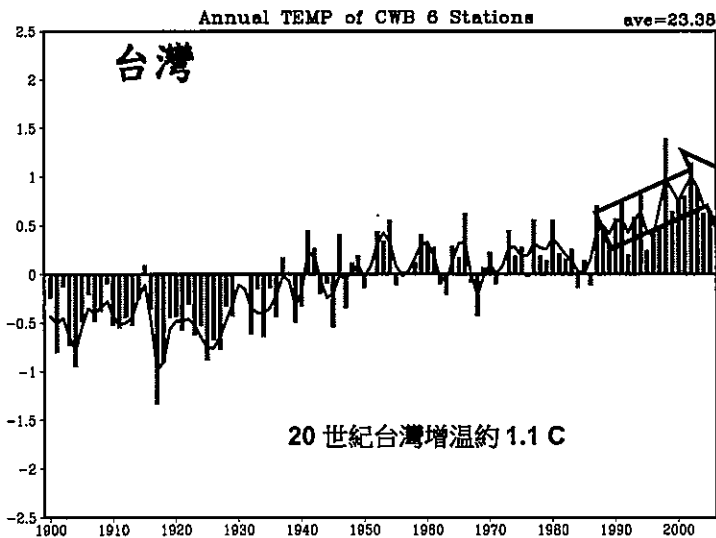
何謂性別主流化

是一種過程

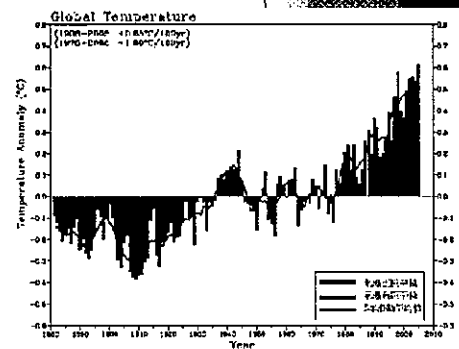
追求的是一種實質上的平等，而非形式上的平等



台灣氣候暖化速率約是全球平均值的2倍



未來?

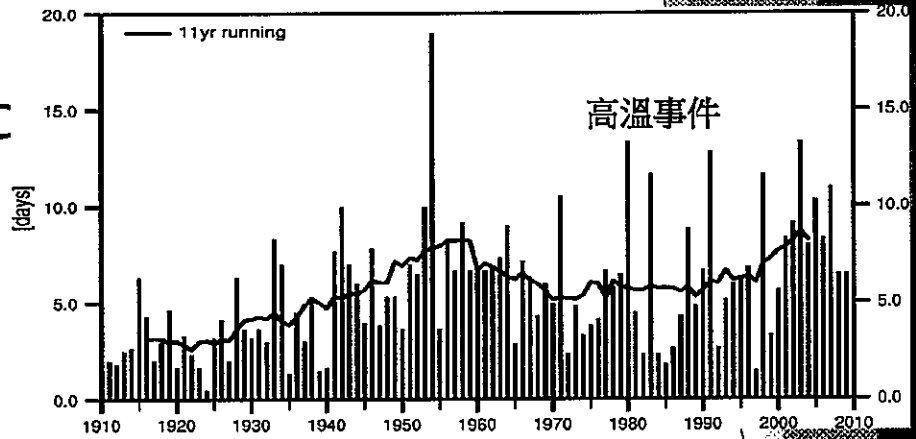


全球

Source: 許晃雄 (CWB 2007) 台北、台中、台南、恆春、花蓮、台東

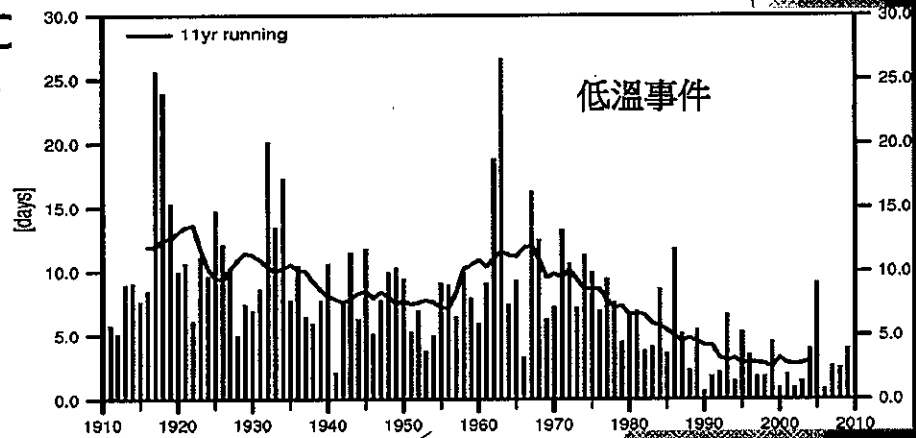
日均溫高於35°C

[台北、台中、台南、恆春、花蓮、台東] 平均日數



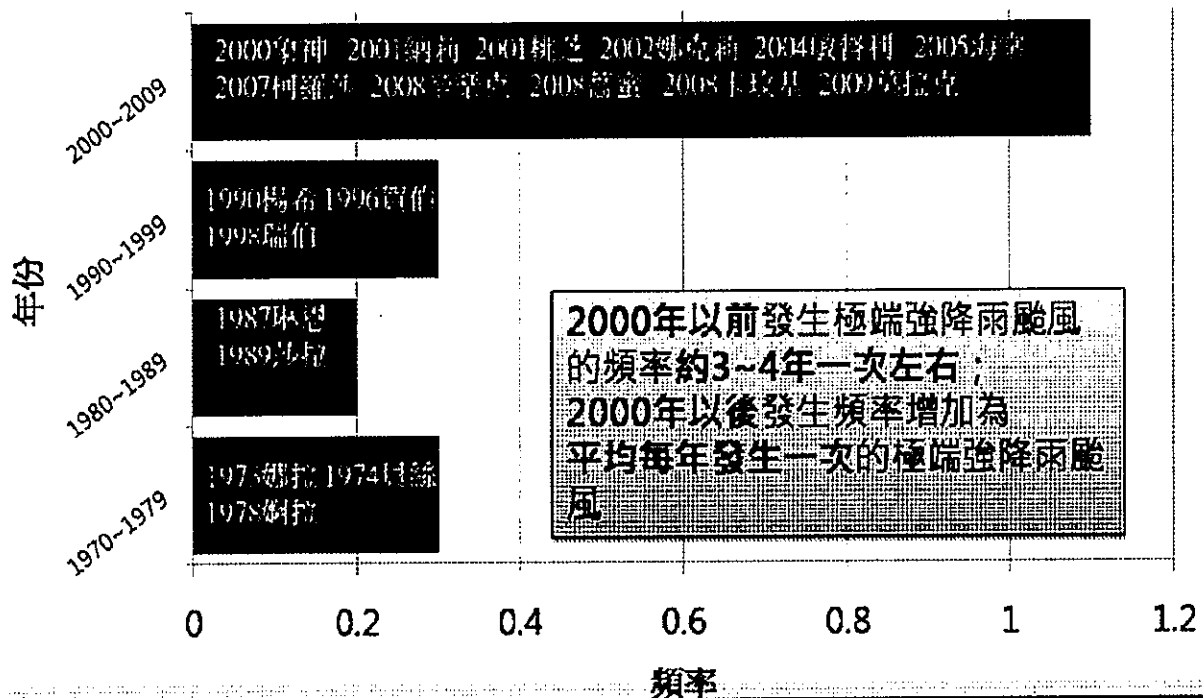
日均溫低於10°C

[台北、台中、台南、恆春、花蓮、台東] 平均日數



極端強降雨颱風發生頻率統計

(依據1970~2009年排名前20名之綜合降雨指標)



氣候變遷對自然環境的影響

3-1

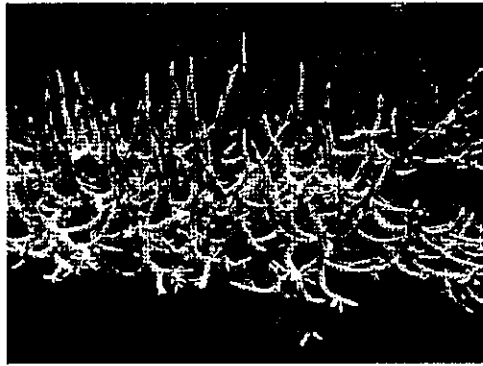


7月08日 (左) 格陵蘭島冰川融化40%。7月12日 (右) 融冰量達97%。紅色部分為六日融化的區域。圖/取自NASA



基礎建設損害

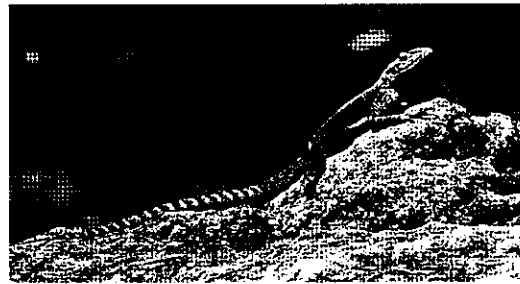
2012年7月8日 格陵蘭島冰川融化40% → 7月12日遽增到97% (紅色部分) 海水增溫



新刊雜誌, 圖片來源: PNAS 109: 11, 02 07-04 2012

海水酸化 珊瑚白化 海洋食物鏈瀕臨崩潰

喪失生物多樣性

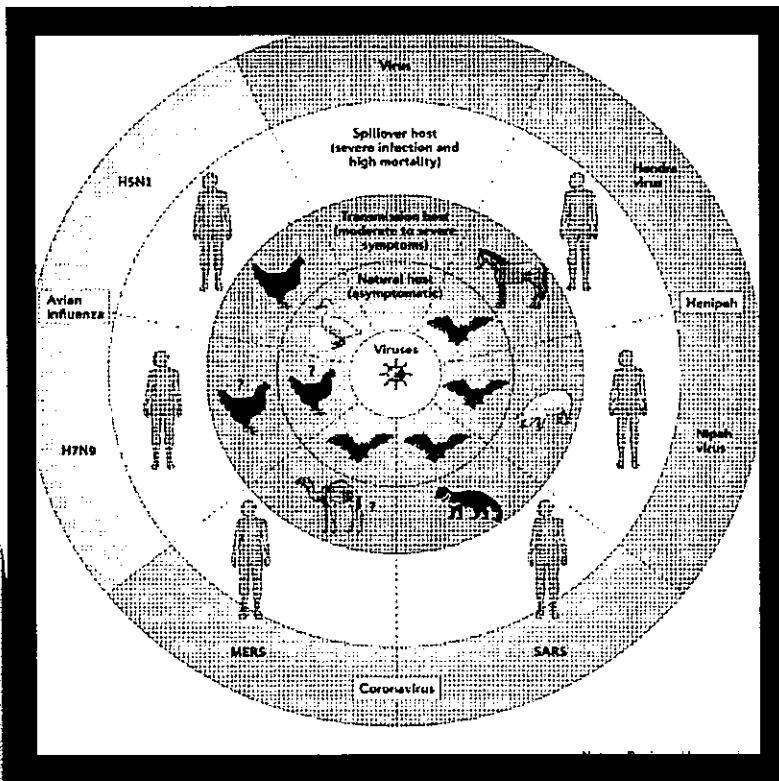


美國科學院院刊 PNAS 109: 11, 02 07-04 2012

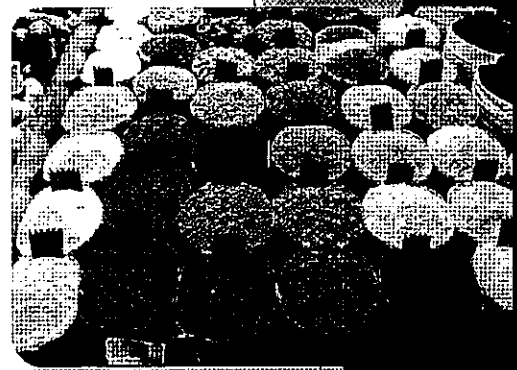
撒哈拉以南非洲的彩虹鬃蛇，是第一個被發現有「溫度決定性別」機制的爬蟲類。孵化時期的溫度若高於28.8°C以上是雄性，遇低溫(25.5~28.3度°C)則會是雌性

氣候變遷對自然環境的影響

3-2

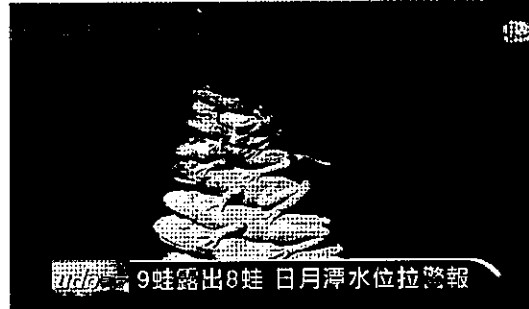


造成新興疾病 (伊波拉、茲卡病毒...)



土壤環境退化

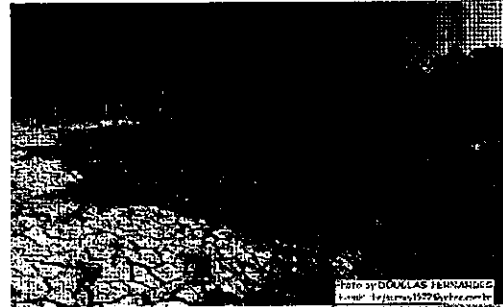
氣候變遷對自然環境的影響 3-3



2015年2月 日月潭



造成女性在取得食物、飼料、木材及取水的困難度增加。



巴西東北卡丁加群落 - 巴西的半乾旱

溫帶地區氣候變暖、熱帶地區乾旱與洪水加劇、雨量減少造成乾旱惡化

因應氣候變遷的國際作為



政府間氣候變化專門委員會

IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change)

1988年由世界氣象組織、聯合國環境署合作成立。

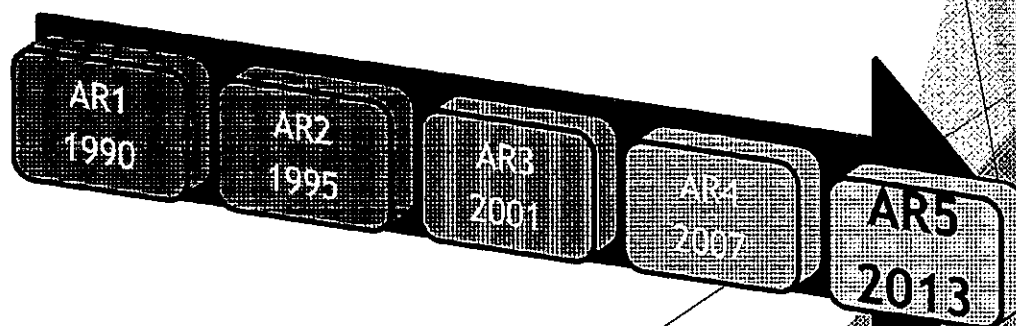
功能：專責研究由人類活動所造成的氣候變遷

會員：限於世界氣象組織及聯合國環境署之會員國

氣候變遷評估報告

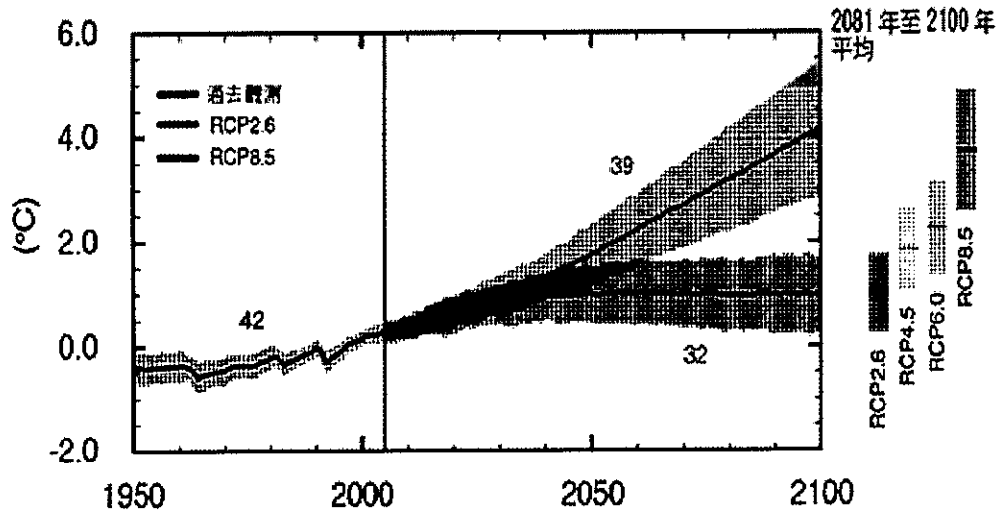
AR5

1. 採用新的溫室氣體排放量(RCP)設定未來的排放情境，有助於了解人類活動對氣候的影響程度
2. 透過對氣候模式的大幅修正，對氣候變遷歸因為人為影響提出具高度信心程度的證據。
3. 採用四種代表濃度路徑: RCP2.6、RCP4.5、RCP6.0與RCP8.5：代表在21世紀末：
人為溫室效應分別為2.6、4.5、6.0 與 8.5 瓦/平方公尺，
二氧化碳濃度分別為421、538、670 與 936 ppm。



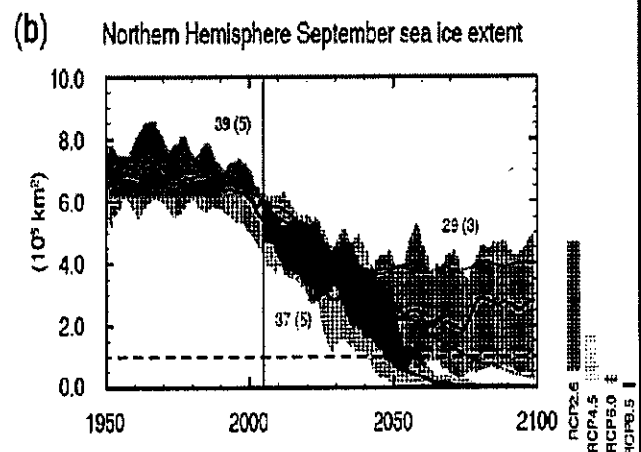
IPCC AR5—推估結果(溫度變化)

- 在RCP8.5情境下，於21世紀末增溫 $3^{\circ}\text{C}\sim 5.4^{\circ}\text{C}$
- 在RCP2.6情境下，到2030年增溫可控制住



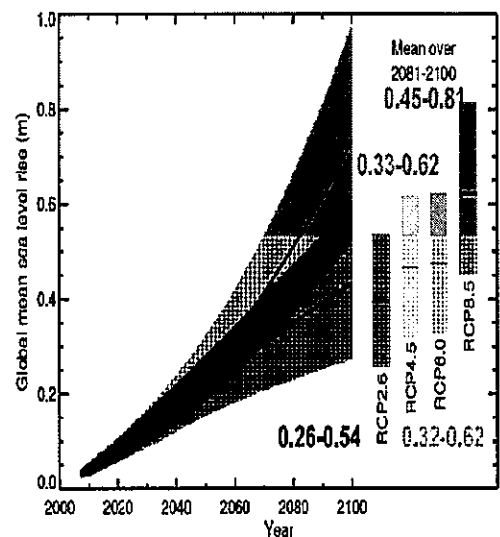
IPCC AR5—推估結果(冰凍圈)

- 在21世紀，當全球氣溫升高的同時，北極海冰非常可能持續地變薄和縮減(very likely)
- 在RCP8.5情境下，無冰的北極夏天可能在本世紀中就發生(likely, medium confidence)
- 於21世紀末近地面永凍土的面積會比目前減少37%(RCP2.6)至81%(RCP8.5)



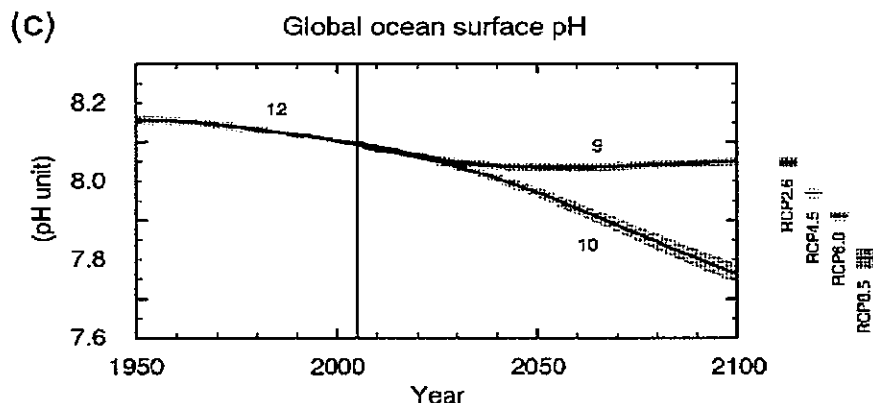
IPCC AR5—推估結果(海平面)

- ▶ 在21世紀，全球海平面上升速率非常可能超過1971~2010年的上升速率(very likely)
- ▶ 2081~2100年全球海平面上升可能落在0.26公尺至0.82公尺(likely)
- ▶ 海平面上升的貢獻有30%至55%來自海水熱膨脹所造成，其次是來自冰川的融化。
- ▶ 21世紀末非常可能有超過95%的海洋區域面臨海平面上升的威脅，70%的沿海地區可能面臨全球海平面上升的改變(very likely)。



IPCC AR5—推估結果(海水酸度變化)

- ▶ 海洋吸收人為CO₂的增加造成海水酸化，pH值降低(high confidence)
- ▶ 當CO₂增加時，海水表面會變較酸，而碳酸鹽離子減少。改變化學平衡態會造成海洋吸收碳的能力減少。



聯合國氣候變遷綱要公約

UNFCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change)

- ▶ 1992年巴西里約熱內盧世界各國首腦參加：
聯合國地球高峰會(即聯合國環境與發展會議)
- ▶ 1994年生效
- ▶ 目標：防止氣候系統受到人為干擾，使生態系統能夠自然適應氣候變化，確保糧食生產，免受威脅。
- ▶ 原則：成員承擔共同但差異的責任，以「成本有效」、「最低成本」防止氣候變遷，成員有權促進永續經濟的發展。

UNFCCC的性別意識－初期

COP3 (1997日本京都) 京都議定書

- 訂定了具有法律效力的溫室氣體減量議定書
- 自2005年2月16日正式生效
- 希望能藉由減少二氧化碳排放量，以避免全球暖化現象的失控
- 目標：2012年時把溫室氣體排放量減少到較1990年的排放量少5%

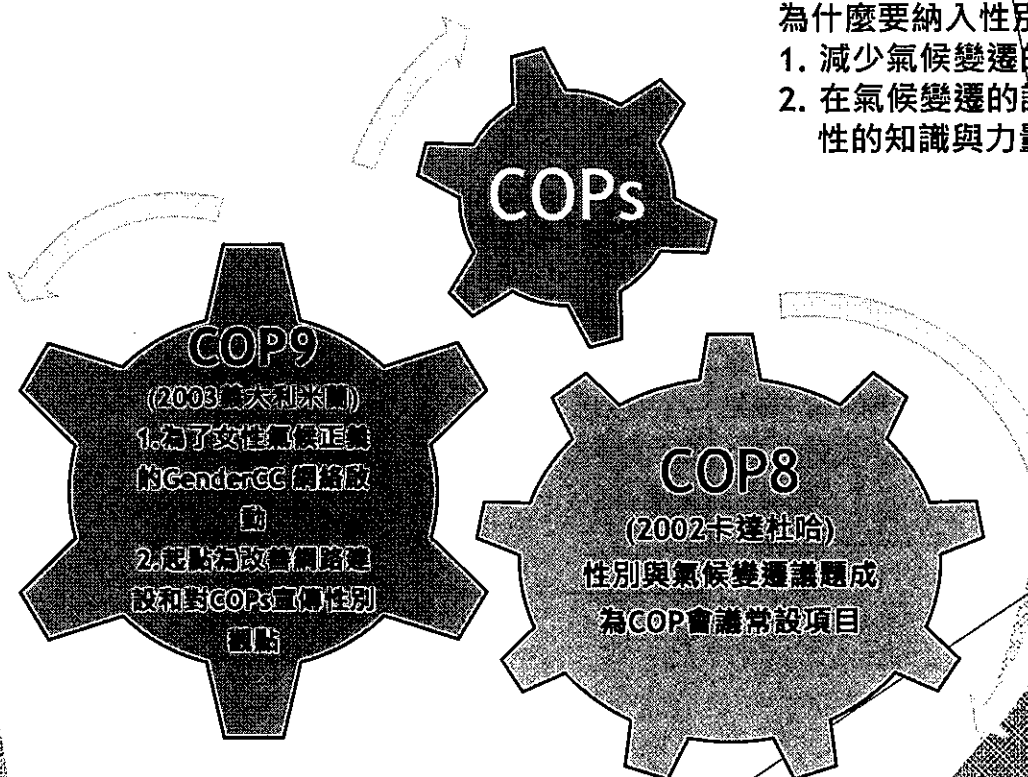
COP7 (2001摩洛哥馬拉喀什)

- 第36號決議，首先承認性別平等，特別是婦女的必要參與以實現在各層面對減緩和調適氣候變化的進展。
- 性別平等還被引薦作為國家適應行動綱領的指引

UNFCCC的性別意識 - 2003

為什麼要納入性別觀點?

1. 減少氣候變遷的受害者
2. 在氣候變遷的議題上，女性的知識與力量



UNFCCC的性別意識 - 2007

COP13(峇里島) - 顯著的突破性別觀點

●在UNFCCC推動的歷程中，首次成立婦女和氣候變遷性別的全球網絡

●第一次，由各種組織和機構舉辦一系列
↳關於婦女和性別問題的活動
↳發表許多闡明婦女和性別觀點的立場文件

●全球性別與氣候聯盟(GGCA)成立
↳以能夠訂立促進兩性平等的氣候變化新協議為目標

●現在，在GGCA中超過80個政府間組織和非政府組織都贊成性別敏感的氣候變化政策、方案和實施

UNFCCC的性別意識 — 2008 to 2011

COP 14 (波蘭波茲南)

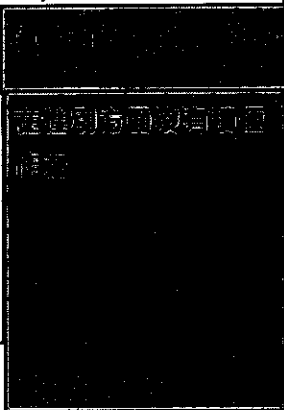
討論在氣候變遷政策的性別正義

COP 15 (丹麥哥本哈根)

- ↳ 在減緩的作為和融資上並未考慮到性別
- ↳ 沒有任何堅定的和有價值的承諾，結果非常令人失望

COP 16 (墨西哥坎昆)

- ↳ 性別考量納入國家氣候變遷政策
- ↳ 以性別角度，探討氣候變化引起的南亞災難



UNFCCC的性別意識 — 2012 to 2014

COP 18 (卡達多哈)

- 承諾推動性別平衡(第23號決議)，以提高婦女參與
- 歐盟提出一項性別平等草案，但在最終被淡化為“性別平衡”
- 但是，性別平衡≠性別平等

COP 20 (秘魯利馬)

UNFCCC的性別意識－行動重點

→ **減緩** (Mitigation) - 活動應考量性別因素

→ **調適** (Adaptation) - 整合性別問題納入中長期調適考量

→ **技術** (Technology) - 加強可取得技術和技術使用培訓的性別主流化力度

因應氣候變遷 臺灣的作為

尊重 平等 友善



國家氣候變遷調適政策綱領 國家發展委員會

於101年6月25日奉行政院核定

災害	<ul style="list-style-type: none"> 降雨強度增加，提高淹水風險及導致嚴重之水土複合型災害 侵台颱風頻率與強度增加，衝擊防災體系之應變與復原能力等
維生基礎設施	<ul style="list-style-type: none"> 重要維生基礎建設(橋樑、道路、水利、輸配電及供水設施)因區位不同，受到豪雨、水位上升等影響，所受災害類型及損失亦不相同
水資源	<ul style="list-style-type: none"> 降雨型態及水文特性改變，提高河川豐枯差異及複合型災害風險 氣溫及雨量改變，影響灌溉需水量、生活及產業用水量，使得水資源調度困難 河川流量極端化下，河川水質亦受影響
土地使用	<ul style="list-style-type: none"> 極端氣候，使環境脆弱與敏感程度相對提高，突顯土地資源運用安全性重要性等
海岸	<ul style="list-style-type: none"> 海平面上升，原有海岸防護工程，易因浪源遭受破壞，而造成圍墾流失等
能源供給及產業	<ul style="list-style-type: none"> 能源需求發生變化，可能無法滿足尖峰負載需求 各產業之能源成本與供應受衝擊 企業之基礎設施受氣候變遷衝擊，引發投資損失或裝置成本增加等
農業生產及生物多樣性	<ul style="list-style-type: none"> 溫度升高，降雨量不足等，打亂作物生長期，農產品產量及品質面臨不確定性，危及糧食安全；漁業生產力亦受影響等 環境變化，亦影響生態系原有棲地，造成生物多樣性流失等
健康	<ul style="list-style-type: none"> 溫度上升，升高傳染性疾病流行的風險，亦增加心血管及呼吸道疾病死亡率，加重公共衛生與醫療體系負擔

國家氣候變遷調適計畫

(102-106年)

- ▶ 先由科技部、交通部、經濟部、內政部、農委會與衛生福利部等單位成立調適領域工作分組，負責撰擬農業及生物多樣性與健康等8個調適領域之行動方案草案，並由國家發展委員會整合。
- ▶ 未來各部會及所屬機關須進一步進行個別調適行動計畫的規劃執行及控制，俾具體落實政策綱領。
- ▶ 而8個調適領域共提出之399項調適行動計畫，為避免臂多力分，國發會按照各部會提供之優先行動計畫為基礎，針對重要調適議題，重新篩選及整合成為64項優先行動計畫，作為我國未來執行的重點。

溫室氣體減量及管理法

- ▶ 104年7月1日總統令公布施行，是我國第一部明確授權政府因應氣候變遷的法律。
- ▶ 明定西元2050年長期減量目標及以五年為一期的階段管制目標。
- ▶ 環保署『國家自定預期貢獻』(INDC)」報告：
 - 1.設定2030年溫室氣體排放量減量50%。
 - 2.在2050年降至2005年排放量50%以下的階段性目標。
- ▶ 搭配具經濟誘因的管理措施(碳排放交易系統)，逐步建立從免費核配到有價配售的總量管制與交易制度。
- ▶ 將以減緩、調適及綠色成長3大主軸，推動臺灣因應氣候變遷的具體作為。

2015/8/2

29



WMO (世界氣象組織) -

關於性別方面的天氣和氣候服務的會議

▶ 2014年11月5日至7日 瑞士日內瓦召開

▶ 重點領域

- 氣候變化的適應
- 減少災害風險
- 健康、水和糧食安全

▶ 賦予婦女權力是非常重要的

- 提高天氣和氣候服務的有效性
- 建立氣候適應能力

農業和食物安全

主要的問題

權益不平等

- 獲土地、教育、農業培訓、種子、水或工具、技術培訓
- 若同等獲得生產資源，她們可增農場20-30%產量，並可減少約1億到1.5億飢餓人口

氣象訊息接收不足

- 發展中國家，約3億女性比男性少用手機
- 電視和廣播的預測間，女性忙碌

解決建議

提供通俗化的術語

- 天氣和氣候訊息應該是可以理解的、容易得到的和可操作的信息

更深入接觸女性農民的網絡



災害風險降低

主要的問題

婦女擁有較少手機，取得通訊的機會也較少

但在美國，大多數雷擊死傷者都是男性，因為他們更“尋求風險”

婦女和男子取得危險警告不足

天氣預測準確度需再提升，以幫助減少人員傷亡

解決建議

更多的關注

災害風險管理和調適的技能

更好的協調



健康

主要的問題

營養不良

與氣候有關疾病
(如瘧疾)



解決建議

需要更多性別分類數據

更多地接觸與社區保健

發揮最大地宣傳
聯合觀測信息站與健康監測哨點

加強宣導



水資源

主要的問題

在發展中國家負擔不均

- 婦女常需幾個小時/天挑水和燃料; 揹著沉重負擔長距離行走

淡水日漸稀少

- 氣候變化因素, 未來15年內, 近20億人將生活在嚴重缺水的地區

水和氣候變化存在巨大的性別不平衡(等)現象

- 負擔和利益分配
- 權利和發言權
- 訊息和知識

許多國家缺乏健全的水資源管理能力

解決建議

賦權、教育和培訓
婦女

教導善用當地知識

促進更有效的水供應、
政策和水資源管理方式

專業能力

主要的問題

全球的氣象學家和水文學家, 女性只佔30%

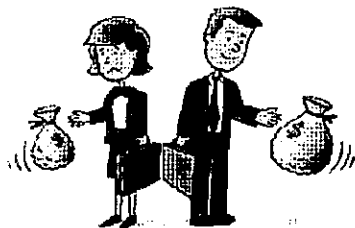
需要增加在天氣、氣候和水事業的知名度和吸引力

解決建議

需要改善工資和工作條件

引進更多的性別敏感的招聘和晉升政策

在教育行業需要更多的社會性別意識, 以鼓勵更多
的女孩學習科學



WMO 性別會議 - 2014年

7預期成果

- ▶ 增進天氣和氣候對性別的影響及天氣和氣候服務性別面向的了解
- ▶ 增進女性在天氣和氣候服務的參與
- ▶ 生產和傳達性別敏感的天氣和氣候服務
- ▶ 技術和通訊的培訓和職業發展，包括性別培訓
- ▶ 增加對女性的投資
- ▶ 在教育機構、世界氣象組織、國家氣象水文部門以及其他各方和利益相關者中的性別平等戰略
- ▶ 加強組織之間的協作和整合

性別意識的進展



性別意識發展歷程 6-1

年份	國外歷程	國內歷程
1975(民64)	<ul style="list-style-type: none"> ●第一屆世界婦女會議(聯合國在墨西哥市舉行) ↳宣布未來的十年為「婦女十年」，各國全力推動婦女權益。 	
1981(民70)	<ul style="list-style-type: none"> ●「消除對婦女一切形式歧視公約」(簡稱CEDAW)生效(1979聯合國大會通過) ↳內容闡明男女平等享有一切經濟、社會、文化、公民和政治權利，締約國應採取立法及一切適當措施，消除對婦女之歧視，確保男女在教育、就業、保健、家庭、政治、法律、社會、經濟等各方面享有平等權利。 ↳此一公約可稱之為「婦女人權法典」 ↳開放給所有國家(state)簽署加入，不限於聯合國會員國，全世界已有189個國家簽署加入。 	
1988(民77)	<ul style="list-style-type: none"> ●IPCC(政府間氣候變化專門委員會)成立(由世界氣象組織、聯合國環境署合作成立) ↳專責研究由人類活動所造成的氣候變遷。 	
1992(民81)	<ul style="list-style-type: none"> ●UNFCCC(聯合國氣候變遷綱要公約)通過 ↳巴西里約熱內盧召開，世界各國政府首腦參加的聯合國環境與發展會議期間開放簽署。 ↳1994年3月21日生效。 	

性別意識發展歷程 6-2

年份	國外歷程	國內歷程
1992(民81)	<ul style="list-style-type: none"> ●Agenda 21(「21世紀議程」) ↳聯合國在巴西里約熱內盧召開，世界各國政府首腦參加的聯合國環境與發展會議，亦稱「地球高峰會」通過。 ↳在第24章以專章論述女性角色與參與對環境保育與永續發展的重要，並力圖提升女性在環境領域的培力及參與。 	
1995(民84)	<ul style="list-style-type: none"> ●「北京行動宣言」《北京行動綱領》通過(聯合國北京第四屆世界婦女會議) ↳正式以「性別主流化」作為行動策略，要求各國將性別平等作為政策的主軸。 ↳指出性別與環境的連結分析應涵蓋農業、工業、漁業、林業、環境健康、生物多樣性、氣候、水資源、公共衛生等部門。 ↳該策略提出後，各國陸續成立婦女或性別專責機制，APEC、OECD等國際經貿組織亦不斷強調將性別觀點納入經濟發展之重要性。 	
1995(民84)	<ul style="list-style-type: none"> ●舉辦COP1(UNFCCC締約國會議) 	

性別意識發展歷程 6-3

年份	國外歷程	國內歷程
1997(民86)	<ul style="list-style-type: none"> ● 京都議定書(Kyoto Protocol)制訂(12月) ↳ 2005年2月16日正式生效→到2012年 ↳ COP(COP18卡達多哈)延長到2020年 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「行政院婦女權益促進委員會」成立(5月6日) (CEDAW 民70年生效)
2000(民89)	<ul style="list-style-type: none"> ● 「千禧年發展目標」(聯合國元首高峰會通過) ↳ 重申開發中國家女性在環境政策和發展計畫的重要性。 ↳ 強調性別平等是永續發展的重要基礎 ↳ 呼籲各國保障女性公平參與環境政策和發展計畫的權利 	
2001(民90)	<ul style="list-style-type: none"> ● COP7 ↳ 首度提及性別與氣候變遷之間的影響。 ↳ 提到低估女性在應對氣候變遷的重要性。 ↳ 女性未能平等參與國際氣候合作的各種決策。 ↳ 限制女性對全球氣候問題的解決作出貢獻。 	

性別意識發展歷程 6-4

年份	國外歷程	國內歷程
2002(民91)	<ul style="list-style-type: none"> ● COP8(杜哈會議) ↳ 性別與氣候變遷議題成為COP會議常設項目 	
2005(民94)	<ul style="list-style-type: none"> ● 「《兵庫宣言》(Hyogo Declaration)與《2005-2015 兵庫行動綱領》通過 ↳ 要求各國將性別觀點納入所有攸關災難預防、風險評估、救災與災後重建等工作的實施方針中。 	
2008(民97)	<ul style="list-style-type: none"> ● 第52屆聯合國婦女地位委員會 ↳ 將「氣候變遷的性別觀點」列為年度新興議題 	<ul style="list-style-type: none"> ● 完成「台灣國家婦女館」籌設(3月8日)
2009(民98)	<ul style="list-style-type: none"> ● 第31屆CEDAW年(消除對婦女一切形式歧視公約)會 ↳ 發表針對性別與氣候變遷的聲明，呼籲氣候變遷的政策應當將性別平等列為核心原則；所有利害關係人應當確保在氣候變遷及減災的措施上，能回應性別差異、對原住民知識體系具備敏感度、尊重人權。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 莫拉克颱風侵臺造成嚴重的災害(8/2-8/11) ↳ 國內性別與氣候變遷相關研究漸漸受到關注

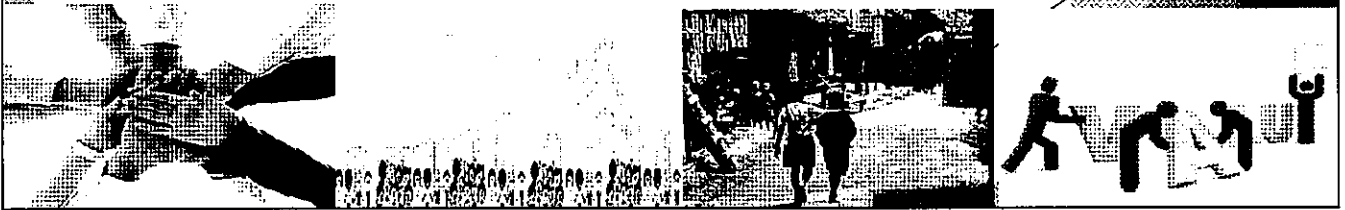
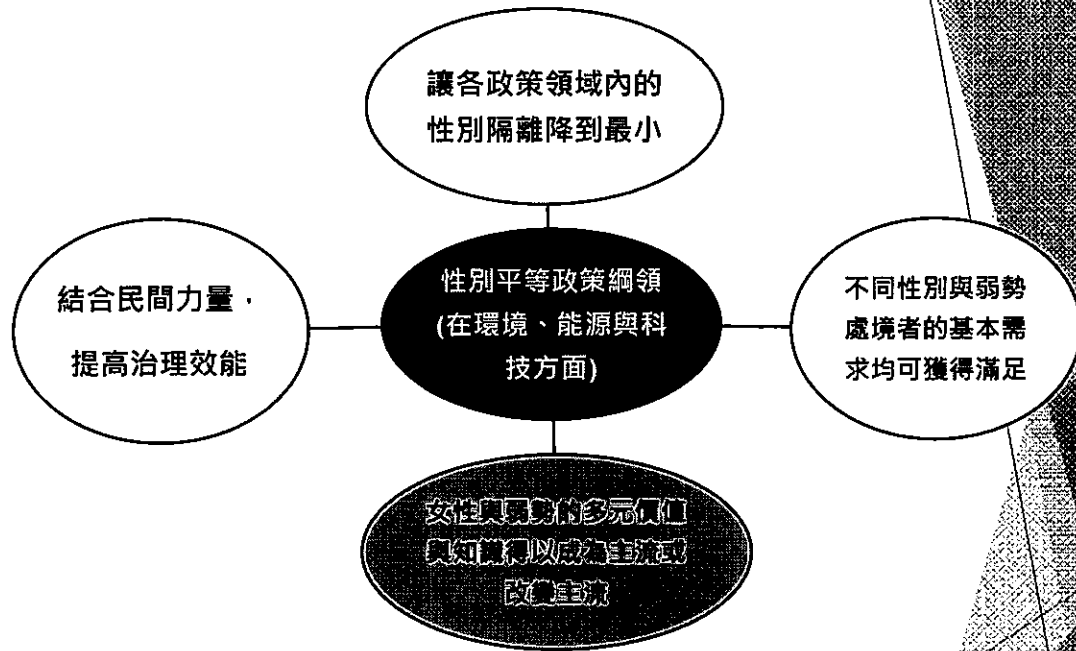
性別意識發展歷程 6-5

年份	國外歷程	國內歷程
2011(民100)		<ul style="list-style-type: none"> ●5月20日立法院三讀通過「消除對婦女一切形式歧視公約施行法」(CEDAW 民70年生效) ↳總統6月8日公布，自2012(民國101)年1月1日起施行 ↳要求各級政府機關必需採取立法或行政措施，消除性別歧視，並積極促進性別平等各級政府行使職權，應符合公約有關性別人權保障之規定，並應籌劃、推動及執行公約規定事項。 ↳同時需依照CEDAW規定，每4年提出我國消除對婦女歧視國家報告，並邀請相關學者專家及民間團體代表審閱； ↳各級政府機關執行公約所保障各項性別人權規定所需之經費，應依財政狀況，優先編列； ↳另各級政府機關應於施行法施行3年內完成法令之制定、修正或廢止，及行政措施之改進，以符合CEDAW規定。
2011(民100)		<ul style="list-style-type: none"> ●「性別平等政策綱領」頒布 ↳12月19日行政院婦女權益促進委員會函頒，作為未來性別平等政策指導。 ↳由101年成立之行政院性別平等處主政，規劃我國性別平等施政藍圖。

性別意識發展歷程 6-6

年份	國外歷程	國內歷程
2012(民101)		<ul style="list-style-type: none"> ●“全國氣候變遷會議”6月5日舉行 ↳行政院環保署執行 ↳100年8月19日開始以「公民咖啡館」形式的公民會議揭開序幕 ↳由民間團體朋友與政府各相關部會代表，就日前召開的公民咖啡館開放式參與討論結果，報告具體的關鍵議題與建言 ↳並針對我國因應氣候變遷應有的短中長期政策與作法廣泛交流 ↳馬總統將於6月6日蒞臨大會，聽取各民間團體代表的總結報告。 ↳國家氣候變遷調適政策綱領 101年6月25日行政院核定
2015(民104)	<ul style="list-style-type: none"> ●第59屆聯合國婦女地位委員會 ↳提出3大策略目： <ol style="list-style-type: none"> 1.性別觀點的融入 2.性別影響評估機制的建立 3.女性決策參與 	

具體行動措施



現行法規/措施/統計結果

氣候變遷引起的災害 (女性弱勢) 2-1



1991年4月孟加拉颶風
約14萬人死亡，約90%女性。



災前



災後

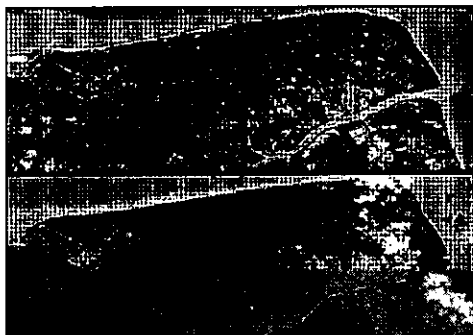


8月4日，两个孟加拉国渔民在热带风暴的袭击中，奋力划着木筏。

2003年8月歐洲熱浪
最高溫48°C，乾旱、食物短缺，南歐35,000人死亡，70%女性。
(荷蘭卑爾根野生動物園)

2004年12月26日南亞海嘯
印尼蘇門答臘班達亞齊行政區
(印尼9.3級強震)，約29萬人死亡及失蹤，女性死亡率男性的2.3倍。

氣候變遷引起的災害 2-2



這張衛星照片顯示緬甸的考基島(Mainggyi)在熱帶風暴“納爾吉斯”襲擊前后的對比。上圖拍攝于2004年11月11日，下圖拍攝于2008年5月6日。(圖片來自：搜狐)

2008年5月2日，特強氣旋風暴納爾吉斯
橫掃緬甸南部海岸線，13萬人死亡或失蹤，61%女性



2009年莫拉克颱風88風災
台灣高雄甲仙鄉小林村往生居民約500人
台灣自1959年八七水災以來最嚴重的水災
台灣一年平均雨量是2500mm，但嘉義
約900億台幣的經濟損失。

氣候變遷引起的災害

文化限制(顧家老小)

行動限制(無訓練準備、跑不快)

災害後

無財富、土地，無法被合理補償
缺乏爭取庇護安置機會，面臨更多風險和威脅

女性弱勢

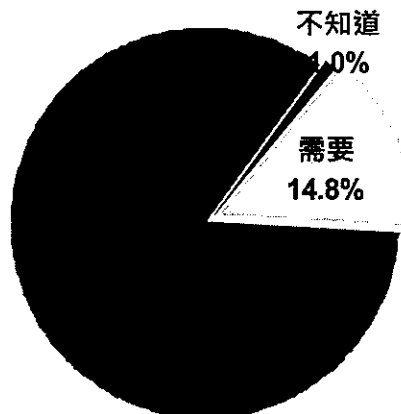
人類導致氣候災難
社會缺乏性別視野

弱勢女性

偏遠或山地離島地區
開發中國家女性(社會結構導致女性貧窮、女性更依賴自然資源)

有84.1%的受訪者表示不需要針對不同性別對象而提供不同的氣象服務內容，僅有14.8%的民眾表示需要，另有1.0%表示不知道。

CWB 民意調查調查時間：
104年7月6日-7月8日



樣本數 1,091個

表 3-14：「中央氣象局是否需要針對不同性別提供不同氣象服務內容」交叉分析表^a

單位：%					
項目別	樣本數(人)	需要	不需要	不知道	合計
總體	1,091	14.8	84.1	1.0	100.0
按居住區域別分					
臺北市	125	9.0	91.0	0.0	100.0
新北市	185	13.9	85.0	1.1	100.0
桃園市	95	14.8	84.5	0.6	100.0
臺中市	125	10.9	88.2	0.8	100.0
臺南市	88	13.3	86.7	0.0	100.0
高雄市	130	19.9	77.9	2.3	100.0
北部及東北部地區	83	13.2	86.1	0.7	100.0
中部地區	143	18.8	79.3	1.9	100.0
南部地區	78	19.0	80.0	1.0	100.0
東部及東南部地區	26	20.4	77.1	2.4	100.0
外島地區	12	10.4	89.6	0.0	100.0
按年齡層分					
12-18歲	102	13.6	85.4	1.0	100.0
19-29歲	183	9.7	90.3	0.0	100.0
30-39歲	205	18.6	80.8	0.6	100.0
40-49歲	188	13.9	86.1	0.0	100.0
50-59歲	187	16.0	83.1	0.9	100.0
60歲及以上	226	15.9	80.8	3.3	100.0
按教育程度分					
小學及以下	90	12.9	81.2	5.9	100.0
國(初)中	125	17.6	80.6	1.8	100.0
高中(職)	339	13.6	85.6	0.8	100.0
專科(五專/二專)	132	15.6	84.4	0.0	100.0
大學	328	14.6	85.0	0.4	100.0
研究所及以上	76	17.0	83.0	0.0	100.0
按職業別分					
專技人員	90	14.6	85.4	0.0	100.0
藍領工作者	231	18.0	81.7	0.3	100.0
白領工作者	241	13.2	85.3	1.5	100.0
農林漁牧	37	21.5	78.5	0.0	100.0
學生	160	13.8	85.6	0.7	100.0
無業或家管	332	13.5	84.7	1.8	100.0
按性別分					
男性	542	16.3	82.9	0.8	100.0
女性	549	13.3	85.4	1.3	100.0

努力! 努力! 再努力!

► 思考

1. 性別差異的氣象資料服務，還可以做什麼？
2. 14%的民眾認為氣象資料需要有性別差異，
 - 引導民眾思考需求
 - 主動出擊，研發性別主流化的氣象產品
 - 氣象產品地方特產化
 -

相關CEDAW條文

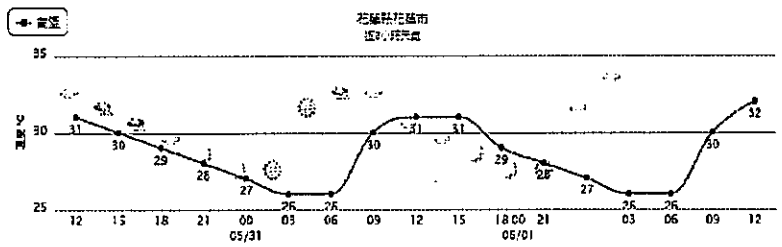
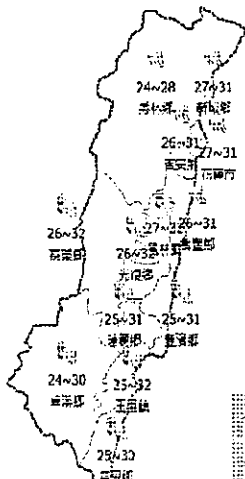
- ▶ 第五條：有關性別角色的陳規定型觀念和偏見
- ▶ 第十條：教育和培訓權利
- ▶ 第十一條：享有工作、社會保障和輔助性社會服務包括保育設施的權利
- ▶ 第十三條：領取家屬津貼的權利、獲得信貸的權利和參與娛樂活動和文化生活的權利
- ▶ 第十四條：農村婦女的權利

改進作為1：

鄉鎮天氣預報

全國368鄉鎮市區未來2天內逐3小時
(<http://www.cwb.gov.tw>)

花蓮縣花蓮市公所
稻瓦湖村氣象站
預報：05/30 白天



逐3小時預報 未來7天

日期	05/30 星期一						05/31 星期二						06/01 星期三		
	12:00	15:00	18:00	21:00	00:00	03:00	06:00	09:00	12:00	15:00	18:00	21:00	00:00	03:00	06:00
天氣狀況	多雲	多雲	多雲	多雲	多雲	多雲	多雲	多雲	多雲	多雲	多雲	多雲	多雲	多雲	多雲
溫度(°C)	31	30	29	28	27	26	26	26	31	31	29	28	27	26	26
體感溫度(°C)	36	35	32	30	30	30	29	35	37	36	34	33	32	30	30
濕度(%)	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1
風向	東北風	西南風	西南風	西南風	西南風	西南風	東北風	東北風	西南風	西南風	西南風	西南風	西南風	西南風	東北風
相對濕度	78%	83%	82%	84%	86%	87%	92%	90%	90%	93%	89%	89%	87%	84%	87%
陣雨機率	50%		30%		10%		20%		30%		10%		0%		0%
舒適度	悶熱	悶熱	悶熱	舒適	舒適	舒適	舒適	悶熱	悶熱	悶熱	舒適	舒適	舒適	舒適	舒適

天氣	溫度	濕度	雨量	日出	日落
05/30 06:00	31°C	70%	0.0mm	05:06	18:36

改進作為2：生活氣象

(<http://www.cwb.gov.tw>)

生活氣象(預報)

北部 中部 南部 東部 外島

<< 返回 >>

今日 | 今晚 | 明日

預報時間：2016/05/30 05:00

縣市	今天天氣	穿衣	運動	戶外	交通	農林	工程	商務
基隆市								
新北市								
台北市								
桃園市								
新竹市								
新竹縣								
苗栗縣								

改進作為3：育樂氣象

(<http://www.cwb.gov.tw>)

海水浴場

宜

露營

宜

賞螢

宜

賞鳥

宜

登山

宜

賞蝶

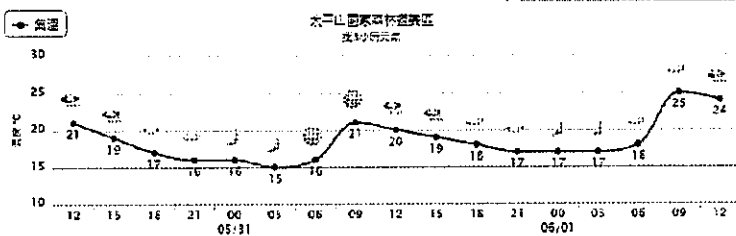
宜

休閒漁遊

宜

賞螢專區

宜



未來48小時 未來7天

日期	05/30 星期一				05/31 星期二								
	12:00	15:00	18:00	21:00	00:00	03:00	06:00	09:00	12:00	15:00	18:00	21:00	00:00
天氣狀況													
溫度(°C)	21	19	17	16	16	15	16	21	20	19	18	17	17
體感溫度(°C)	22	21	18	17	17	15	16	21	21	20	19	18	18
雲層百分比	2	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1
風向	偏北風	東北風	西南風	西南風	西南風	西南風	偏北風	偏北風	偏北風	東北風	偏北風	西北風	偏南風
相對濕度	84%	90%	94%	94%	91%	85%	81%	77%	81%	84%	90%	91%	81%
陣雨機率		60%		10%		10%		20%		40%		10%	0%
舒適度	舒適	舒適	舒適	舒適	寒冷	寒冷	寒冷	舒適	舒適	舒適	舒適	舒適	舒適

與CEDAW有關之討論議題及解析 2-1

- ▶ 您認為本局在性別角色的陳規定型觀念和偏見上還有何處需再努力?
(CEDAW第五條：有關性別角色的陳規定型觀念和偏見)
議題解析 — 未來政策方向
 - ↳ 加強宣導CEDAW公約
- ▶ 如何推廣本局製作之大氣領域氣候變遷通識與調適應用的宣導教材和宣傳短片錄製之演講內容影音產品，可以如何再推廣以教育更多女性(尤其是農村婦女)?
(CEDAW第十條：教育和培訓權利，包括參加體育和獲取計畫生育知識的權利)
(CEDAW第十四條：農村婦女的權利)
議題解析 — 未來政策方向
 - ↳ 製作大氣領域氣候變遷通識與調適應用的宣導教材和宣傳短片，並將相關內容錄製為影音產品加以推廣
 - ↳ 辦理與農漁業產官學界領域之氣象資訊應用座談會，蒐集評估其所需調適變遷之氣象資訊

與CEDAW有關之討論議題及解析 2-2

- ▶ 您認為本局還可以為弱勢族群提供何種輔助性的天氣資訊社會服務?
(CEDAW第十一條：享有工作、社會保障和輔助性社會服務包括保育設施的權利)
議題解析 — 未來政策方向
 - ↳ 開發降低弱勢族群受災風險之氣象預報產品
- ▶ 您認為還有哪些作為可以將本局天氣和氣候訊息更深入農漁村女性的網絡?
(CEDAW第十四條：農村婦女的權利)
議題解析 — 未來政策方向
 - ↳ 辦理與農漁業產官學界領域之氣象資訊應用座談會，蒐集評估其所需調適變遷之氣象資訊

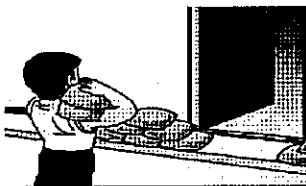
防災須知



颱風洪水

內政部消防署
www.nfa.gov.tw

- 一、颱風警報發布後，要隨時注意颱風最新動態的訊息，做好事前防範工作，例如固定廣告看板、陽台盆栽，或準備沙包。
- 二、颱風可能導致停水、停電，請預先儲備清水、乾糧、手電筒、電池，並檢查緊急發電機是否正常。
- 三、低窪地區民眾，請預先做好避難疏散的準備，一旦颱風侵襲，請配合村里長、警察、消防人員之指示，前往臨時避難處所。
- 四、家中備有防水閘門者，應於颱風來臨前以正確方式安裝好防水閘門。
- 五、颱風警報發布後，登山者應立即折返下山，或儘速尋覓安全處所避難，並以電話告知親友自己的避難狀況。
- 六、颱風期間請勿到海邊或河邊，從事觀潮、戲水、釣魚、溯溪等戶外活動。
- 七、颱風侵襲時，儘量避免外出；不得已外出時，請小心廣告招牌、大型鷹架等掉落物，以及行道樹、電線桿之傾倒。
- 八、車子通過地下道時，請特別留意積水高度，勿強行通過，以免車子掛鉤。
- 九、行車遇到強風暴雨時，請減速慢行，或是停在安全處所暫時避難，並開警示車燈。
- 十、颱風警報解除後，往往伴隨著豪大雨，請勿輕易外出巡視農田設施、漁業養殖場。



防災須知

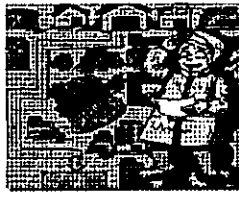


土石流

內政部消防署
www.nfa.gov.tw

- 一、居住在土石流災害潛勢區域內的民眾，當氣象局發布颱風警報後，要隨時注意颱風最新動態，隨時配合村里長、警察、消防人員的指示，離開家園疏散。
- 二、當預測雨量大於土石流警戒雨量時，政府會發布黃色土石流警戒訊息，通知並勸告當地居民或遊客，立即疏散避難。
- 三、當實際雨量大於土石流警戒雨量時，政府會發布紅色土石流警戒訊息，並強制當地居民撤離安置。
- 四、接到村里長、消防人員、警察人員等通知時，請聽從其指示前往指定處所避難，或投靠親友避難。
- 五、土石流警戒訊息發布後，應優先協助老人、孕婦、行動不便者、慢性病患等，提早疏散避難。
- 六、疏散避難時，請按照事先規劃的路線前往避難處所；如果道路或橋梁發生坍方、斷裂或淹水時，切勿強行通過。
- 七、前往避難收容所之際，請留意家人或鄰居是否全數到齊。
- 八、到達避難收容所安置後，請勿牽掛家中的家畜、財物，而隨意自行返家。
- 九、平時就應該熟悉指定避難處所及避難路線，並配合政府的防災演習實際走過一遍。
- 十、查詢土石流即時訊息，可上行政院農委會水土保持局網站：

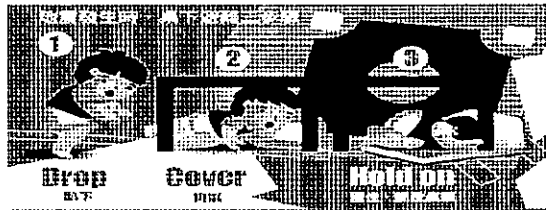
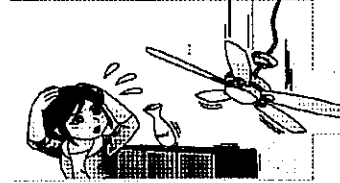
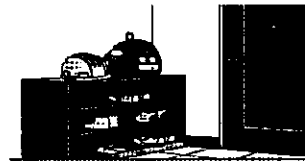
<http://246.swcb.gov.tw/default-2.asp>



防災須知



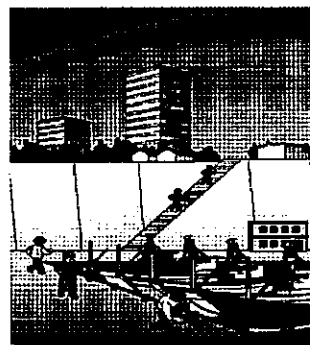
- 一、平時備妥「緊急避難包」，放置於隨手可拿到的地方。
- 二、地震時務必保持冷靜，確保自身安全，尤其注意上方掉落物。
- 三、地震劇烈搖晃時，先躲在堅固桌子下方或主要柱子旁。
- 四、地震時不要躲在燈具下方、櫥櫃或冰箱旁邊。
- 五、使用中的火源請立即關閉。
- 六、切勿搭乘電梯。
- 七、立即跑到空曠處，並遠離招牌、樹木、建築物、電線桿。
- 八、開車時遇到地震，不可緊急剎車或變換車道，而要減速停靠路邊。
- 九、在公共場所遇到地震，務必保持冷靜，聽從廣播引導，不可驚慌推擠。
- 十、如在大型體育館、演講廳或戲院中，先暫時躲在座位下，等搖晃停止時再離開。
- 十一、地震之後，檢查瓦斯、水、電等開關，如有瓦斯洩漏，應輕輕打開窗戶，立即離開建築物並通報瓦斯公司。
- 十二、隨時收聽電視台或電台之正確震災災情消息，不要聽信謠言。



防災須知



- 一、地震後隨時注意海嘯警報及收聽相關訊息。
- 二、海嘯警報發布後，應立即停止各種海上活動，如觀浪、潛泳、海釣、捕魚等，並儘速離開海嘯可能影響的區域。
- 三、海嘯警報發布後，海上作業船隻應聽從海巡署、農委會漁業署的引導，大型船隻至外海避難，小型船隻靠岸繫緊固定，人員撤離。
- 四、民眾進行海嘯疏散避難時，應優先考慮附近堅固高樓，如附近無高樓層建築物，應往內陸高處方向避難。
- 五、民眾進行海嘯疏散撤離時，應熟悉疏散路線及預定收容場所，並應隨身攜帶緊急避難包。
- 六、短距離避難時，儘量不要使用車輛，因為容易造成交通阻塞，而且車輛被捲入海嘯，人員更不容易脫困。
- 七、海嘯侵襲而來不及避難時，必須先抓緊附近高處之堅固物件，身體若浸泡在水裏，應避免被大型飄浮物撞擊而受傷。
- 八、海嘯侵襲時以逃生避難為第一優先，千萬不要掛念家中貴重物品或自家漁船。
- 九、海嘯第一波潮水退去後，不要立即返家或到港口檢視漁船，因為後續可能還有第二波海嘯。





謝謝聆聽

案例摘要表

編號	4
機關	交通部觀光局
案例名稱	宣導並落實「臺灣旅館業推動反性剝削自律公約」
案例內容簡述	<p>根據我國「兒童及少年性剝削防制條例」、「人口販運防制法」之規定，發現兒少性剝削、人口販運之情形，旅館業者負有通報之責任。為避免旅館場所被不法人士濫用，保護兒童及少年、維護人權則是旅館業責無旁貸的社會責任，建立旅客的信賴，善盡社會責任，特訂定本自律公約。</p>
相關 CEDAW 條文及一般性建議	<p>第 6 條 締約各國應採取一切適當措施，包括制定法律，以禁止一切形式販賣婦女及意圖營利婦女賣淫的行為。</p> <p>第 19 號一般性建議：對婦女的暴力行為</p> <p>14. 貧窮和失業增加販運婦女的機會。除既有販運婦女的形式外，還有新形式的性剝削，例如：性旅遊業、向發展中國家徵聘勞工到發達國家工作、安排發展中國家婦女與外國人結婚；該等做法與婦女平等享有權利、尊重其尊嚴者皆不相容，並使婦女特別容易受到暴力和虐待。</p>
討論議題	<p>一、 觀光產業如何落實 CEDAW 公約第 6 條及第 19 號一般性建議 14 目的內涵？</p> <p>二、 觀光產業如何以宣導教育、辨識及通報之三級預防工作，以達到降低及零發生性剝削事件發生？</p>

教材講義

一、案例內容

被稱為「現代奴隸制度」的人口販運，誠然不分國家、種族、貧富、階層、或性別都波及遭害。人販黑暗權勢一般涵蓋了性奴、強迫奴工、廉傭、童工、童兵、人體器官割售等。單看廿世紀女性所受到的蹂躪與暴力的統計，就夠駭人聽聞¹：

1. 廿世紀末與本世紀，每年全球被性販賣的女子人數總和，比整個 19 世紀橫渡大西洋的販賣黑奴的人數總和還高出 10 倍。
2. 人販是發展最快的有組織犯罪業，年利潤逾 320 億美元，僅次於販毒和軍火買賣。
3. 全球有 2,700 萬人受害，其中 80% 是婦女，56% 是亞洲人。
4. 估計每 30 秒就有 1 人被賣作性奴，其中 80% 的年紀不到 24 歲，一部分只有 6 歲。
5. 全球兒童奴隸約有 1,300 萬人，一個奴隸平均賣價九十美元。
6. 被賣作性奴的每年有 3 萬死於虐待、折磨、或疾病。

由於人口販賣與黑暗邪惡勢力掛鉤，其犯罪黑數仍相當高，現在所了解或破獲的案件只不過是冰山一角而已。然世界上沒有任何國家或角落可以獨善其身，如不是供應國，可能就是目的國或是轉運國，不少國家兩者皆具、甚至三者全有；因此相關問題更應審慎關切！美國國務院於 2014 年 6 月 20 日發布臺灣人口販運問題報告，報告內容指出臺灣強迫兒童少年從事勞動和性剝削的人口販運問題雖並不多見，但確是女性被性販運的來源地。臺灣人口販運的被害人大多來自印尼、中國大陸、菲律賓、柬埔寨、泰國、越南，少數來自孟加拉和印度。另外，部分來自中國大陸和東南亞國家的婦女與女童，因為假結婚或不實受雇機會而受騙來臺進行性販運。有些臺灣婦女透過分類廣告的招募而到日本、澳洲、英國、和美國尋找工作機會，到了當地則被迫賣淫。對此美國國務院對臺灣的建議中，其中包括加強調查和起訴臺灣人以觀光為名義，卻犯下對兒童性剝削的不法行為，以及應持續提升對社會大眾教育各種形式人口販運的認識與防治策略。

¹文章來源：基督教論壇報 <http://www.ct.org.tw/1282071#ixzz4A2xA9nkE>

為提升臺灣觀光國家形象及維護人權，臺灣近年來不斷宣示打擊人口販運犯罪問題，並不斷強化在相關業界的防治工作。由於貧窮和失業增加販運婦女的机会。除既有販運婦女的形式外，還有新形式的性剝削，例如：性旅遊業、向發展中國家徵聘勞工到發達國家工作、安排發展中國家婦女與外國人結婚進而從事性交易；該等做法除迫使女性尊嚴遭受傷害，更可能使婦女因而受到暴力和虐待等事實。

除了上述女性被性販運等國際議題值得社會大眾關心外，從以下新聞事件中，發現部分兒童及青少年，更因不肖人士有心利用下遭受性剝削，以下新聞案例中來看：

(一) 案例說明一：認識遭受性剝削少女的傷害

「兒童及少年性交易防制條例」1995年實施，2015年初修正為「兒童及少年性剝削防制條例」，將「性交易」正名為「性剝削」。勵馨基金會針對69位受到性剝削的兒少進行問卷調查發現，有26%兒少是因被騙或遭脅迫進入性產業，有33%兒少曾使用毒品、13.8%曾企圖自殺，12.3%曾有心理方面疾病。由於性剝削常結合其他種形式剝削，形成對兒少「多重剝削」的狀況。有67.2%受訪者曾被客人性騷擾或性侵；59.4%受訪者曾被客人威脅或肢體傷害，48%曾被限制人身自由，凸顯性產業中多重剝削問題，以及可能對兒少產生的各種身心健康影響。

(二) 案例說明二：結合KTV幹部誘騙少女性剝削案例

2015年12月30日新聞事件中，臺中市警察局少年隊破獲少女遭受性剝削案件。24歲的阮男成立「萬紫千宏經紀傳播公司」，在臉書張貼「18歲妹妹，薪水日領，無經驗有專業經紀人帶」等訊息誘惑招募少女；惡狼阮男搭上KTV幹部，輪流擔任司機載傳播小姐到酒店及KTV坐檯陪酒，或到汽車旅館性交易。阮男採「今天上班、隔日上班領薪」制度，控制小姐乖乖上班，少女則須集中住公司租屋，被限制行動自由，不能亂跑。

(三) 案例說明三：13歲少女為籌錢買母親生日禮物被誘騙

新北市1名13歲國中少女，為籌錢買母親的生日禮物，8月與另兩名同學一同賣淫遭警方查獲。少女透過臉書認識李男，以伴遊每小時2,000元、性交易每次5,000元代價遊說她當傳播妹，少女禁不

起遊說同意下海，還找來兩名年紀相仿同學一起賣淫。李男先約少女和她兩名同學到汽車旅館，李男聲稱：「妳們沒經驗，不知道怎麼讓客人舒服。」遂以「傳授性愛技巧」為由，與3名少女發生性關係，事後給每人500元做報酬，隔沒幾天，李男仲介3少女以8,000元代價進行性交易，李男抽成3,000元，不料遭警方臨檢獲帶回警局。

由於上述新聞事件，發現被誘騙少女被迫進入性產業，除了被暴力傷害、毒品控制及行動控制外，承受多種身心傷害。由於現今犯罪手法不斷升高，不法人士的犯罪場合已經不局限於特殊風化場所，而逐漸轉移至日租套房、公寓、甚至是旅館及飯店，讓原本就艱辛的兒少性剝削防治工作又增加了一定的困難度，因此相關業者的配合變得相當的重要。對此，為提升臺灣觀光業品質，減少色情產業流於旅店業中；自2007年起，交通部觀光局為提升旅行業辦理大陸地區人民來臺觀光活動之旅遊品質及維護旅遊安全，並強化業者之自律功能，依大陸地區人民來臺從事觀光活動許可辦法（以下簡稱觀光活動許可辦法）第28條規定訂定「旅行業辦理大陸地區人民來臺從事觀光活動自律公約」；其中要求旅行業及從業人員不得媒介色情或賭博，亦不得於行程中安排或建議旅客至色情或賭博等不健康場所。」

如今，除了為提供旅客安心休憩場所，並且為保護兒少、維護人權，更是旅館業責無旁貸的社會責任。而為避免旅館場所被不法人士濫用，又根據我國「兒童及少年性剝削防制條例」、「人口販運防制法」之規定，發現兒少性剝削、人口販運之情形，旅館業者負有通報之責任。故為追求更高品質的服務，建立旅客的信賴，善盡社會責任，特訂定並簽署「旅館自律公約」，其內容如下：

- (一) 提供旅客一個安全、清潔、親切、真實的住宿環境與經驗
- (二) 承諾遵守相關法律，拒絕提供作為兒少性剝削或人口販運之場所，亦會約束工作人員不得有從事或涉及兒少性剝削或人口販運之不法行為。
- (三) 舉辦防制兒少性剝削及人口販運之員工教育訓練或提供公假鼓勵員工參加相關教育訓練。
- (四) 發現有疑似兒少性剝削、人口販運之情形，應立即通報警政單位與各縣市觀光主管機關。

- (五) 在旅館醒目處設立告示，告知旅客不得有從事或涉及兒少性剝削或人口販運之不法行為。
- (六) 約定合作廠商或個人（例如清潔公司、排班司機）不得涉及兒少性剝削或人口販運之不法行為，必要時應終止合作關係。
- (七) 與政府、民間團體、同業與企業夥伴密切合作預防兒少性剝削及人口販運之發生。

以上相關自律公約，在實行人道義務的同時，也保障了旅客在飯店或旅館住宿的安全，而對臺灣兒少人權的發展來說前進了一大步，也落實 CEDAW 公約內涵。

二、現行法規/措施/統計結果

現行法規

- (一) 人口販運防制法，其第 2 條第 1 款對於人口販運進行定義如下：
第 1 目：「指意圖使人從事性交易、勞動與報酬顯不相當之工作或摘取他人器官，而以強暴、脅迫、恐嚇、拘禁、監控、藥劑、催眠術、詐術、故意隱瞞重要資訊、不當債務約束、扣留重要文件、利用他人不能、不知或難以求助之處境，或其他違反本人意願之方法，從事招募、買賣、質押、運送、交付、收受、藏匿、隱避、媒介、容留國內外人口，或以前述方法使之從事性交易、勞動與報酬顯不相當之工作或摘取其器官」。第 2 目：「指意圖使未滿 18 歲之人從事性交易、勞動與報酬顯不相當之工作或摘取其器官，而招募、買賣、質押、運送、交付、收受、藏匿、隱避、媒介、容留未滿 18 歲之人，或使未滿 18 歲之人從事性交易、勞動與報酬顯不相當之工作或摘取其器官。」。
- (二) 兒童及少年性剝削防制條例第 2 條
本條例所稱兒童或少年性剝削，係指下列行為之一：
 1. 使兒童或少年為有對價之性交或猥褻行為。
 2. 利用兒童或少年為性交、猥褻之行為，以供人觀覽。
 3. 拍攝、製造兒童或少年為性交或猥褻行為之圖畫、照片、影片、影帶、光碟、電子訊號或其他物品。
 4. 利用兒童或少年從事坐檯陪酒或涉及色情之伴遊、伴唱、伴舞等侍應工作。

5. 本條例所稱被害人，係指遭受性剝削或疑似遭受性剝削之兒童或少年。

統計數據

我國人口販運防治相關統計如下：（資料來源：內政部移民署）

(一)104 年度各司法警察機關查緝人口販運的案件數：性剝削 97 件、勞力剝削 44 件。

(二)104 年各地檢署執行人口販運案件成效：

1. 起訴及聲請簡易判決處刑：性剝削 53 件計 128 人處刑、勞力剝削 12 件計 25 人處刑（總件數 63 件，總人數 148 人）。
2. 羈押人數：性剝削 30 人、勞力剝削 4 人（總人數 30 人）。
3. 確定判決有罪：性剝削 135 人、勞力剝削 33 人（總人數 163 人）。

(三)104 年 1 月至 11 月止安置跨國境被害人人數：

1. 非持工作簽證被害人：性剝削女性 6 人（來自大陸地區）、勞力剝削男性 8 人及女性 3 人（來自印尼 6 人、越南 4 人、菲律賓 1 人）
2. 持工作簽證被害人：性剝削女性 53 人（來自印尼 48 人、越南 4 人、菲律賓 1 人）、勞力剝削男性 41 人及女性 45 人（來自印尼 55 人，越南 22 人、菲律賓 9 人）。

三、相關 CEDAW 條文及一般性建議內容

(一) CEDAW 第 6 條：「締約各國應採取一切適當措施，包括制定法律，以禁止一切形式販賣婦女和強迫婦女賣淫，對她們進行剝削的行為。」

(二) CEDAW 一般性建議第 19 號第 14 段：「貧窮和失業增加販運婦女的機會。除既有販運婦女的形式外，還有新形式的性剝削，例如：性旅遊業、向發展中國家徵聘勞工到發達國家工作、安排發展中國家婦女與外國人結婚；該等做法與婦女平等享有權利、尊重其尊嚴者皆不相容，並使婦女特別容易受到暴力和虐待。」。

四、改進作為

為防治兒童及少年被性剝削，推動旅館業者訂定「旅館自律公約」並已於104年11月27日簽署完成。此簽署公約的推動，對於臺灣在「兒少性剝削」之防治具有重要的里程碑，也希望藉由樹立典範，讓更多旅館業開始對兒少性剝削議題之重視。然未來除了自律公約的簽訂，更將蒐集檢警破獲相關案例進行教育訓練工作，以強化旅館業者從業人員的辨識可疑犯罪事件的態樣，才能一旦發現相關犯罪人士能配合警方盡速通報或報告，以打擊不法犯罪，降低相關性剝削案件以保護更多兒少或婦女。

對此，交通部觀光局提出三級預防之改進作為，如下所述：

(一) 初級預防—強化教育宣導

1. 持續對觀光從業人員及民眾，加強宣導通報職責及對民眾宣導於國內外觀光時不得進行兒少性剝削行為。
2. 強化旅館業者從業人員進行「性別主流化」及「兒少性剝削」等相關議題的教育訓練。
3. 提升旅館業者從業人員對「人口性販運」或「兒少性剝削」的辨識能力。

(二) 第2級預防—強化辨識能力

1. 蒐集檢警破獲案件，並邀請犯罪預防或司法人員對保全人員及管理人員進行教育訓練，提供對犯罪預防能力。
2. 對於兒少入住時，能透過專業技巧主動「多觀察多關懷」，以減少傷害事件。

(三) 第3級預防—強化通報及救援能力

1. 遇到可疑人士能主動與轄區員警進行通報，以遏止犯罪事件發生。
2. 如遇到被迫性剝削人士主動求救，能夠立即報案協助警方進行救援工作。

五、與CEDAW有關之討論議題及解析

- (一) 如何讓觀光產業透過宣導教育、辨識及通報之三級預防工作，達到降低及零發生性剝削事件，以落實CEDAW公約第6條及第19號一般性建議第14段的內涵。

解析：

交通部觀光局除將「性別平等」、「防制人口販運」、「兒童及少年性剝削」等相關議題置於本局網站，供民眾及觀光從業人員閱覽，並列為導遊、領隊人員職前訓練課程，亦同時於相關課程中，將「人口販運防制法」及「兒童及少年性剝削防制條例」的法律測驗題，納入結業測驗範圍，請學員於將來帶團時，對入出國旅客加強宣導不得從事性剝削行為。

將持續於旅館從業人員研習訓練場合，邀請專家學者、各縣市警察局婦幼隊等講授相關法令及案例分析，透過教育訓練及加強宣導性剝削防制之觀念。

三級預防之改進作為

初級預防—強化教育宣導

1. 持續對觀光從業人員及民眾，加強宣導通報職責及對民眾宣導於國內外觀光時不得進行兒少性剝削行為。
2. 強化旅館業者從業人員進行「性別主流化」及「兒少性剝削」等相關議題的教育訓練。
3. 提升旅館業者從業人員對「人口性販運」或「兒少性剝削」的辨識能力。

第 2 級預防—強化辨識能力

1. 蒐集檢警破獲案件，並邀請犯罪預防或司法人員對保全人員及管理人員進行教育訓練，提供對犯罪預防能力。
2. 對於兒童及未成年入住旅館時，能透過專業技巧主動「多觀察多關懷」，以減少傷害事件。

第 3 級預防—強化通報及救援能力

1. 遇到可疑人士能主動與轄區員警進行通報，以遏止犯罪事件發生。
2. 如遇到被迫性剝削人士主動求救，能夠立即報案協助警方進行救援工作。

附錄

強化旅館和飯店業者通報責任

中華民國旅館同業公會全聯會理事長徐銀樹，號召旅館業者共同簽署「臺灣旅館業反性剝削自律公約」，其內容特別參考了The Code(The Code of Conduct for the Protection of Children from Sexual Exploitation in Travel and Tourism)的建議，並考量到我國的「兒童及少年性剝削防制條例」及「人口販運防制法」來制定，並強調旅館和飯店業者對於兒少性剝削相關案件之通報責任

歡迎其他企業加入行列

旅館業者對「臺灣旅館業反性剝削自律公約」的承諾著實創造了社會與企業間雙贏的局面，因為在企業實行人道義務的同時，也保障了旅客在飯店或旅館住宿的安全，無非是旅客對於旅館或飯店業者的基本訴求。因此本次公約的承諾儀式雖然是旅館及飯店業者的一小步，但對於臺灣兒童人權的發展來說是前進的一大步，也鼓勵其他企業界從企業本身出發，落實社會所賦予的企業責任。

臺灣旅館業簽署旅館自律公約 推動兒少人權保護計畫

由中華民國旅館商業同業公會全國聯合會主辦、旅館經理人協會與台灣展翅協會協辦的「臺灣旅館業反兒少性剝削自律公約」宣示行動，於11/27假台北天成飯店展開，並舉行反性剝削自律公約簽署儀式，企盼透過旅館業的參與協助，徹底落實兒少性剝削及人口販運的防治工作。

中華民國旅館商業同業公會全國聯合會徐理事長銀樹指出，臺灣是即將在今年突破千萬旅遊人次的觀光大國，在廣迎國際旅客的榮景下，旅館業是觀光產業蓬勃發展的基石，扮演舉足輕重的角色。為了避免旅館空間為有心人士不當使用，做為兒少性剝削的犯罪場域，隨全球趨勢脈動，旅館公會追隨國際組織The Code 的腳步，投入全球兒少

保護行動，並與旅館經理人協會、台灣展翅協會攜手合作，全力推動兒少人權保護自律計畫，以實踐企業的社會責任。

台灣展翅協會秘書長李麗芬表示，兒少性觀光、兒少性販運、兒少色情等皆屬於兒少商業性剝削的範疇，具有跨國特性，需要透過國際的合作來防治。而「臺灣旅館業反兒少性剝削自律公約」的旨意在於，旅館業應拒絕提供作為兒少性剝削及人口販運的場所，同時，若發現疑似有觸法行為，應立即通報警政單位及各縣市觀光主管機關。而本次簽署行動，透過政府、業者、民間團體3方協力合作，期望打擊兒少性剝削及人口販運問題，從臺灣觀光活動中永遠根除。

臺灣旅館業推動反性剝削自律公約

2015-12-03 09:31:02 經濟日報 簡銘佑

「臺灣旅館業推動反性剝削自律公約」宣示行動，日前在臺北市天成大飯店隆重舉辦，由中華民國旅館商業同業公會全國聯合會主辦，中華民國旅館經理人協會與台灣展翅協會共同協辦。邀請全臺各縣市旅館公會理事長共同參與，宣示保護兒少、維護人權的決心，一同加入性觀光防制的行列。

臺灣是重點觀光國家，近幾年政府強力推動觀光，來臺旅客人數逐年增加，顯示觀光業在臺灣蓬勃發展，而旅館業更扮演觀光產業中舉足輕重的角色。國際組織 The Code 在全球數 10 個國家推動觀光業者自律行動，避免兒少成為商業性剝削的對象，觀光業投入全球兒少保護行動已成全球趨勢。而旅館業身為觀光產業中重要的一環，更是責無旁貸。

因此，為避免旅館成為有心人士進行兒少性剝削的犯罪場域，旅館商業同業公會全聯會、旅館經理人協會與台灣展翅協會攜手合作，強調旅館除了提供旅客舒適的休憩空間與高品質服務，也同樣重視社會責任之實踐。

參與此次反性剝削自律公約簽署行動的旅館業者，從決策單位到實務執行單位皆有代表出席，旅館業代表當場宣讀自律公約，並承諾將全力配合，表示旅館業對反性剝削議題的重視，積極與民間團體合作，為保護兒少與維護人權盡一份心力。此外，

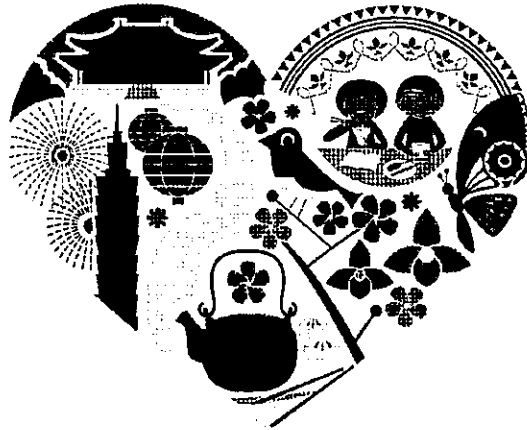
更結合反性剝削教育訓練課程，邀請台灣展翅協會李麗芬秘書長分享兒少性剝削與人口販運問題，同時說明自律公約內涵，包含旅館業應拒絕提供作為兒少性剝削或人口販運之場所，並同時約束相關合作廠商；根據我國「兒童及少年性剝削防制條例」、「人口販運防制法」之規定，發現有疑似兒少性剝削、人口販運之情形，旅館業者負有立即通報警政單位與各縣市觀光主管機關之責任。

「多一分留意，少一分遺憾。」全聯會徐銀樹理事長提到，身為資深的旅館業者，長期配合政府政策推動與從事社會公益關懷不遺餘力，深知旅館業肩負重責大任，除了義不容辭推動這個有意義的自律行動，更要帶領各縣市的理事長一同響應，這是旅館業的社會責任，呼籲同業共同做好事。李麗芬秘書長亦表示，樂見相關業者願意加入反性剝削與保護兒少的行列，唯有彼此團結才能更有效防範不法行為發生。

此次簽署行動，在臺灣觀光旅館業深具重大意義，政府、業者與民間團體三方共同合作，希望從現在開始，兒少性剝削與人口販運問題能在臺灣觀光活動中永遠消失。

旅館業者對「臺灣旅館業反性剝削自律公約」的承諾著實創造了社會與企業間雙贏的局面，因為在企業實行人道義務的同時，也保障了旅客在飯店或旅館住宿的安全，無非是旅客對於旅館或飯店業者的基本訴求。因此本次公約的承諾儀式雖然是旅館及飯店業者的一小步，但對於臺灣兒童人權的發展來說是前進的一大步，也鼓勵其他企業界從企業本身出發，落實社會所賦予的企業責任。

強化落實「旅館自律公約」



交通部觀光局

1

教學目標

- ❖ 根據我國「兒童及少年性剝削防制條例」、「人口販運防制法」之規定，發現兒少性剝削、人口販運之情形，旅館業者負有通報之責任。
- ❖ 徹底落實CEDAW公約相關條文，以禁止一切形式販賣婦女和強迫婦女賣淫，並為防治兒童少年性剝削事件發生，特別強化觀光產業從業人員以三級預防工作概念，從宣導、辨識到通報責任的訓練，讓相關從業人員能夠體認尊重人權的必要性，並能關懷及尊重弱勢者人權。

2

相關CEDAW條文及一般性建議內容

- ❖ **CEDAW第6條**：「締約各國應採取一切適當措施，包括制定法律，以禁止一切形式販賣婦女和強迫婦女賣淫，對她們進行剝削的行為。」
- ❖ **CEDAW一般性建議第19號第14段**：「貧窮和失業增加販運婦女的機會。除既有販運婦女的形式外，還有新形式的性剝削，例如：性旅遊業、向發展中國家徵聘勞工到發達國家工作、安排發展中國家婦女與外國人結婚；該等做法與婦女平等享有權利、尊重其尊嚴者皆不相容，並使婦女特別容易受到暴力和虐待。」

統計數據

❖ 認識統計數據

- ◎ 廿世紀末與本世紀，每年全球被性販賣的女子人數總和，比整個十九世紀橫渡大西洋的販賣黑奴的人數總和還高出十倍。
- ◎ 人販是發展最快的有組織犯罪業，年利潤逾320億美元，僅次於販毒和軍火買賣。
- ◎ 全球有二千七百萬受害者，其中80%是婦女，56%是亞洲人。
- ◎ 估計每30秒就有一人被賣作性奴，其中80%的年紀不到廿四歲，一部分只有六歲。
- ◎ 全球兒童奴隸約有一千三百萬人，一個奴隸平均賣價九十美元。
- ◎ 被賣作性奴的每年有三萬死於虐待、折磨、或疾病。

統計報告

❖ 美國國務院於2014年6月20日發布台灣人口販運問題報告

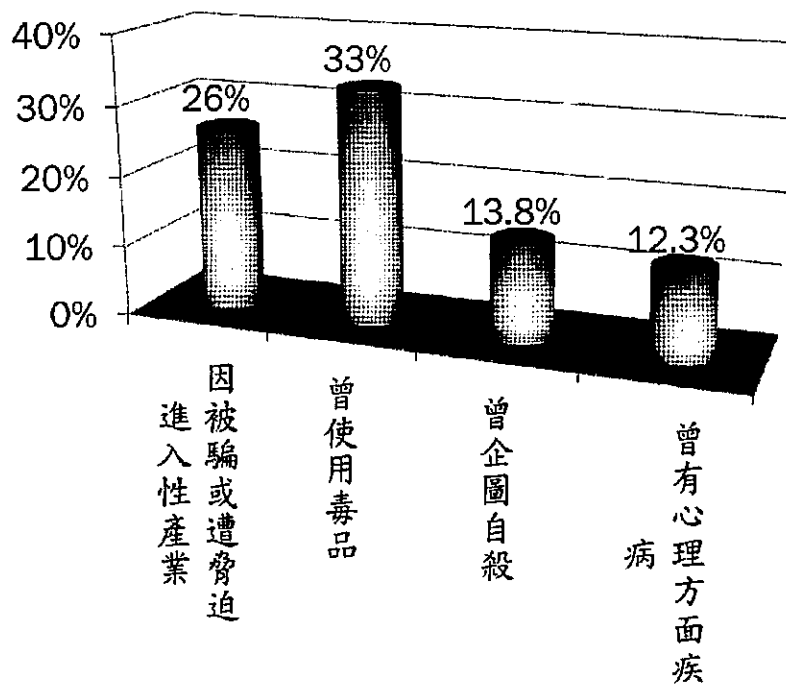
- ◎ 報告內容指出台灣強迫兒童少年從事勞動和性剝削的人口販運問題雖並不多見，但卻是女性被性販運的來源地。
- ◎ 臺灣人口販運的被害人大多來自印尼、中國大陸、菲律賓、柬埔寨、泰國、越南，少數來自孟加拉和印度。
- ◎ 另外，部分來自中國大陸和東南亞國家的婦女與女童，因為假結婚或不實受雇機會而受騙來台進行性販運。
- ◎ 有些臺灣婦女透過分類廣告的招募而到日本、澳洲、英國、和美國尋找工作機會，到了當地則被迫賣淫。
- ◎ 美國國務院對台灣的建議中，其中包括加強調查和起訴台灣人以觀光為名義，卻犯下對兒童性剝削的不法行為，以及應持續提升對社會大眾教育各種形式人口販運的認識與防治策略。

案例內容-1

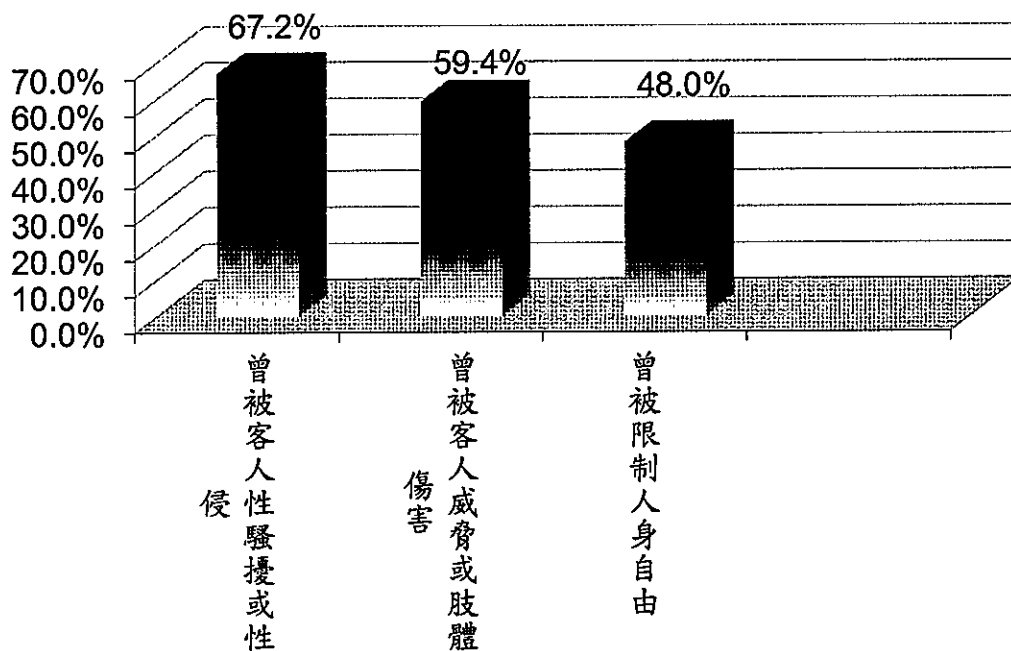
❖ 新聞案例說明一：認識遭受性剝削少女的傷害

- ◎ 「兒童及少年性交易防制條例」1995年實施，2015年初修正為「兒童及少年性剝削防制條例」，將「性交易」正名為「性剝削」
- ◎ 勵馨基金會針對69位受到性剝削的兒少進行問卷調查發現，有26%兒少是因被騙或遭脅迫進入性產業，有33%兒少曾使用毒品、13.8%曾企圖自殺，12.3%曾有心理方面疾病。由於性剝削常結合其他種形式剝削，形成對兒少「多重剝削」的狀況。
- ◎ 有67.2%受訪者曾被客人騷擾或性侵；59.4%受訪者曾被客人威脅或肢體傷害，48%曾被限制人身自由，凸顯性產業中多重剝削問題，以及可能對兒少產生的各種身心健康影響。

受性剝削兒少問卷調查



性產業多重剝削問題



案例內容-2

❖ 新聞案例說明二：結合KTV幹部誘騙少女性剝削案例

- ◎ 2015年12月30日新聞事件中，台中市警察局少年隊破獲少女遭受性剝削案件。
- ◎ 24歲的阮男成立「萬紫千宏經紀傳播公司」，在臉書張貼「18歲妹妹，薪水日領，無經驗有專業經紀人帶」等訊息誘惑招募少女；惡狼阮男搭上KTV幹部，輪流擔任司機載傳播小姐到酒店及KTV坐檯陪酒，或到汽車旅館性交易。
- ◎ 阮男採「今天上班、隔日上班領薪」制度，控制小姐乖乖上班，少女則須集中住公司租屋，被限制行動自由，不能亂跑。

案例內容-3

❖ 新聞案例說明三：13歲少女為籌錢買母親生日禮物被誘騙

- ◎ 新北市一名十三歲國中少女，為籌錢買母親的生日禮物，八月與另兩名同學一同賣淫遭警方查獲。
- ◎ 少女透過臉書認識李男，以伴遊每小時二千元、性交易每次五千元代價遊說她當傳播妹，少女禁不起遊說同意下海，還找來兩名年紀相仿同學一起賣淫。
- ◎ 李男先約少女和她兩名同學到汽車旅館，李男聲稱：「妳們沒經驗，不知道怎麼讓客人舒服。」遂以「傳授性愛技巧」為由，與三名少女發生性關係，事後給每人五百元做報酬，隔沒幾天，李男仲介三少女以八千元代價進行性交易，李男抽成三千元，不料遭警方臨檢獲帶回警局。

積極作為-1

❖ 交通部觀光局積極作為之一

- ◎自2007年起，交通部觀光局為提升旅行業辦理大陸地區人民來臺觀光活動之旅遊品質及維護旅遊安全，並強化業者之自律功能，依大陸地區人民來臺從事觀光活動許可辦法第二十八條規定訂定「**旅行業辦理大陸地區人民來臺從事觀光活動自律公約**」
- ◎要求旅行業及從業人員不得媒介色情或賭博，亦不得於行程中安排或建議旅客至色情或賭博等不健康場所。

積極作為-2

❖ 交通部觀光局積極作為之二：

- ◎104年11月27日由旅館業界主動訂定「**旅館自律公約**」，內容如下：
 - ◎1. 提供旅客一個安全、清潔、親切、真實的住宿環境與經驗。
 - ◎2. 承諾遵守相關法律，拒絕提供作為兒少性剝削或人口販運之場所，亦會約束工作人員不得有從事或涉及兒少性剝削或人口販運之不法行為。
 - ◎3. 舉辦防制兒少性剝削及人口販運之員工教育訓練或提供公假鼓勵員工參加相關教育訓練。

- ❖ 4. 發現有疑似兒少性剝削、人口販運之情形，應立即通報警政單位與各縣市觀光主管機關。
- ❖ 5. 在旅館醒目處設立告示，告知旅客不得有從事或涉及兒少性剝削或人口販運之不法行為。
- ❖ 6. 約定合作廠商或個人（例如清潔公司、排班司機）不得涉及兒少性剝削或人口販運之不法行為，必要時應終止合作關係。
- ❖ 7. 與政府、民間團體、同業與企業夥伴密切合作預防兒少性剝削及人口販運之發生。

現行法規

❖ 人口販運防制法，其第2條第1款對於人口販運進行定義如下：

- ◎ 第1目：「指意圖使人從事性交易、勞動與報酬顯不相當之工作或摘取他人器官，而以強暴、脅迫、恐嚇、拘禁、監控、藥劑、催眠術、詐術、故意隱瞞重要資訊、不當債務約束、扣留重要文件、利用他人不能、不知或難以求助之處境，或其他違反本人意願之方法，從事招募、買賣、質押、運送、交付、收受、藏匿、隱避、媒介、容留國內外人口，或以前述方法使之從事性交易、勞動與報酬顯不相當之工作或摘取其器官」
- ◎ 第2目：「指意圖使未滿十八歲之人從事性交易、勞動與報酬顯不相當之工作或摘取其器官，而招募、買賣、質押、運送、交付、收受、藏匿、隱避、媒介、容留未滿十八歲之人，或使未滿十八歲之人從事性交易、勞動與報酬顯不相當之工作或摘取其器官。」

現行法規

❖ **兒童及少年性剝削防制條例第2條**，本條例所稱兒童或少年性剝削，係指下列行為之一：

- ◎ 1. 使兒童或少年為有對價之性交或猥褻行為。
- ◎ 2. 利用兒童或少年為性交、猥褻之行為，以供人觀覽。
- ◎ 3. 拍攝、製造兒童或少年為性交或猥褻行為之圖畫、照片、影片、影帶、光碟、電子訊號或其他物品。
- ◎ 4. 利用兒童或少年從事坐檯陪酒或涉及色情之伴遊、伴唱、伴舞等侍應工作。
- ◎ 5. 本條例所稱被害人，係指遭受性剝削或疑似遭受性剝削之兒童或少年。

破獲統計數據

- ❖ (一)104年度各司法警察機關查緝人口販運的案件數：性剝削97件、勞力剝削44件。
- ❖ (二)104年各地檢署執行人口販運案件成效：
 - ❖ 1. 起訴及聲請簡易判決處刑：性剝削53件計128人處刑、勞力剝削12件計25人處刑（總件數63件，總人數148人）。
 - ❖ 2. 羈押人數：性剝削30人、勞力剝削4人（總人數30人）。
 - ❖ 3. 確定判決有罪：性剝削135人、勞力剝削33人（總人數163人）。
- ❖ (三)104年1月至11月止安置跨國境被害人人數：
 - ❖ 1. 非持工作簽證被害人：性剝削女性6人（來自大陸地區）、勞力剝削男性8人及女性3人（來自印尼6人、越南4人、菲律賓1人）
 - ❖ 2. 持工作簽證被害人：性剝削女性53人（來自印尼48人、越南4人、菲律賓1人）、勞力剝削男性41人及女性45人（來自印尼55人，越南22人、菲律賓9人）。

與CEDAW有關之討論議題

- ❖ 如何讓觀光產業透過宣導教育、辨識及通報之三級預防工作，達到降低及零性剝削事件的發生，以落實CEDAW公約第6條及一般性建議第19號第14段的內涵。

改進作為

- ❖ 三級預防之改進作為，如下所述：

- ❖ 初級預防--強化教育宣導

- ◎1. 持續對觀光從業人員及民眾，加強宣導通報職責及對民眾宣導於國內外觀光時不得進行兒少性剝削行為。
- ◎2. 強化旅館業者從業人員進行「性別主流化」及「兒少性剝削」等相關議題的教育訓練。
- ◎3. 提升旅館業者從業人員對「人口性販運」或「兒少性剝削」的辨識能力。

❖ 第二級預防—強化辨識能力

- ◎1. 蒐集檢警破獲案件，並邀請犯罪預防或司法人員對保全人員及管理人員進行教育訓練，提供對犯罪預防能力。
- ◎2. 對於兒少入住時，能透過專業技巧主動「多觀察多關懷」，以減少傷害事件。

❖ 第三級預防—強化通報及救援能力

- ◎1. 遇到可疑人士能主動與轄區員警進行通報，以遏止犯罪事件發生。
- ◎2. 如遇到被迫性剝削人士主動求救，能夠立即報案協助警方進行救援工作。

簡報結束

感謝聆聽



Time for Taiwan

案例摘要表

編號	5
機關	交通部運輸研究所
案例名稱	交通工程設施認知差異之性別分析：以新型汽機車分流標線設置實驗為例
案例內容簡述	各類用路人對交通工程設施的認知差異，會影響設施設置的安全效果，本教材將性別因素納入交通工程設施安全效果評估中，分享性別分析在此類工程課題上的經驗。
相關 CEDAW 條文及一般性建議	<p>第 3 條(保障基本人權和基本自由)：</p> <p>締約各國應承擔在所有領域，特別是在政治、社會、經濟、文化領域，採取一切適當措施，包括制定法律，保證婦女得到充分發展和進步，以確保婦女在與男子平等的基礎上，行使和享有人權和基本自由。</p> <p>第 13 條(經濟和社會福利)：</p> <p>締約各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上有相同權利，特別是：</p> <p>(c)參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利。</p>
討論議題	新型交通工程設施的設置非針對特定性別，但是否存在兩性的認知或遵守程度差異，而造成新形式的平等對待或效果。

教材講義

一、案例內容

我國的機車持有率高，機車數量多，機車已成為國人主要交通工具之一，機車在車流交通組成中已占有最高比例。如何提升機車的交通安全一直是我國交通安全的重要課題之一。道路與交通工程設計，為創造機車的安全駕駛環境的主要關鍵因素，因此，交通部運輸研究所辦理「混合車流情境之機車交通安全工程設計方法研究驗證與推廣」計畫，發展創新交通工程標誌標線，改變機車車流習性，降低不同車種間的行駛衝突，以降低事故的發生，提升交通安全。

以機車肇事型態來統計 2012 至 2014 年之機車涉入車禍，如錯誤!找不到參照來源。1 所示，機車肇事型態以側撞為最大宗，占了 47%，將近一半肇事比例，顯示機車側撞為目前急需改善之重要課題。

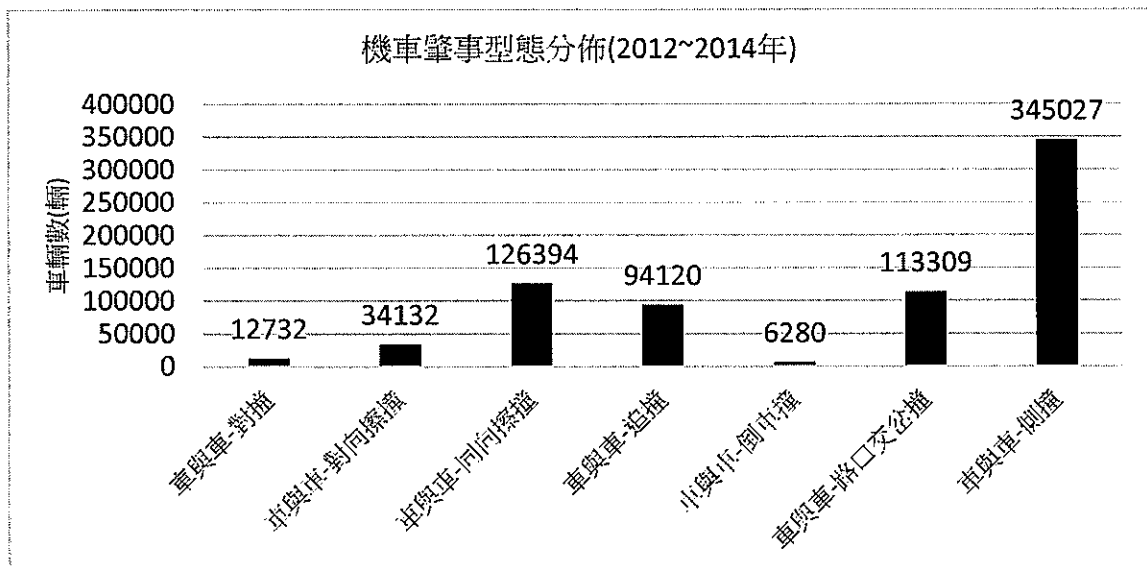


圖 1 機車肇事型態統計

進一步分析側撞事故發生的原因，通常係因機車習慣靠右行駛，到了路口發現左側汽車需右轉，機車只能減速找空隙穿越，此時要是有一方沒減速，就容易發生側撞車禍，相關肇事碰撞構圖案例如錯誤!找不到參照來源。所示。因此，道路交通設施需能引導機車騎士，欲直行通過路口時，最好讓出道路的最右側空間給右轉汽機車行駛，以避免此類衝突與車禍。

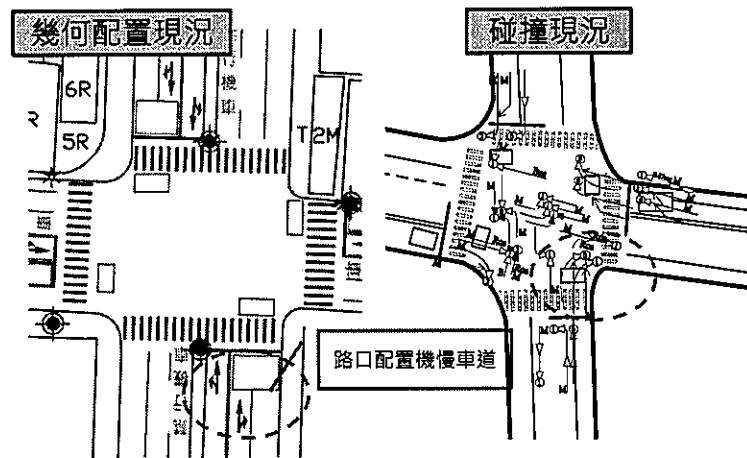


圖 2 肇事碰撞構圖案例

為了改善路口右轉汽車與直行機車之動線交織狀況所衍生的機車安全問題時，為導引機車騎士於直行通過路口時應靠左遠離需要右轉的汽機車，「混合車流情境之機車交通安全工程設計方法研究驗證與推廣」提出「分流式指向線」，其設計概念，係於易發生同向左轉或同向右轉側撞路口設置 2 組分流式導引箭頭指向線，並於鄰近路口 50 公尺處取消慢車道線，引導汽車變換至正確車道行駛。設置目的為使車輛於接近路口時，能提早改變行駛位置，降低因不正確位置轉向，而引發同向側撞或擦撞之發生機會，特別適合於車道寬度大於 3.5 公尺之混合車道設置。標線尺寸與設置規則與傳統直線箭頭與右轉箭頭相同，並以 2 箭頭橫向排列於相同位置設置，2 箭頭與鄰近車道線各間隔約 0.9 公尺。建議設置於車道寬度大於 3.5 公尺之車道，相關設置位置如下，相關繪製情形如錯誤! 找不到參照來源。所示：

- ①分流式指向線(1)劃設位置 \geq 距停等區上游端 5.5 公尺處。
- ②分流式指向線(2)劃設位置 \geq 距停等區上游端 30 公尺處，建議 50 公尺。
- ③合併式指向線劃設位置 \geq 距停等區上游端 80 公尺處，建議 100 公尺。

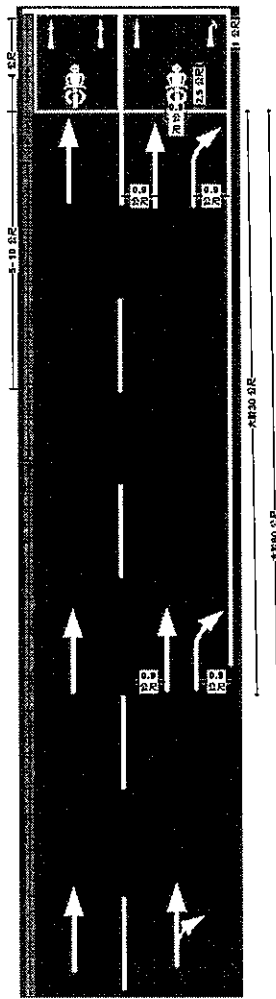


圖 3 分流式指向線示意圖

前述分流式指向線並與臺中市政府（7處路口）及高雄市政府（1處路口）合作，在其市內進行劃設，以進行實地驗證。試辦結果顯示，劃設新式箭頭標線後，約有 8 成的機車族受訪者瞭解其意涵並願意遵守，另經過試辦地點的錄影分析，各地點設置前後的車流行駛特性：直行機車與道路右側邊線的距離，平均可增加 21%，右轉汽車與道路右側邊線的距離，平均可減少約 10%，顯示路口劃設新式箭頭標線後，已出現直行機車遠離右側路緣的效果。如此將可減少右轉汽車與直行機車的衝突，進而降低路口側撞事故的發生。

依據交通部統計處的性別統計資料顯示，103 年機車使用者中的兩性比率分別為 56.3%(男性)與 43.7%(女性)。另依運輸安全網站資料系統(TALAS)，103 年肇事資料中，因騎乘機車發生事故造成受傷

的兩性比率分別為 54.6%(男性)與 45.4%(女性)，甚至造成死亡的兩性比率分別為 74.2%(男性)與 25.8%(女性)。顯見兩性在機車的使用與肇事特性上有所差異，因此在提出分流式指向線的同時，有必要對兩性的認知與反應進行探討，以瞭解分流式指向線是否存在性別差異而導致此類交通工程設施的安全改善效果不同，甚至產生性別不平等的效果。

二、統計結果

新式標線對於駕駛行為的影響，端視用路人是否能理解新式標線的意涵而定，另用路人理解其意涵後，是否願意遵守其意涵改變其駕駛行為，亦大幅影響新式標線的施行成效。為了解全國各地民眾對於分流式指向線的理解程度與反應，本研究亦針對不特定人，經由網路平台發送問卷進行調查，問卷回收的有效數量共計 507 份。同時問卷調查的結果，亦可進行性別差異分析。問卷問項如圖 3 所示。


第二部分 設置於較寬車道內之分流式指向線的路口狀況	
<p>右圖是「分流式指向線」的繪製情形。 設置目的是要使車輛接近路口，導引右轉車能提早靠右，降低因太慢轉向而與直進機車引發的衝突或車禍。 右圖中顯示右轉車輛應在路段中提前靠右，直走進車輛應靠左側行駛。</p>	
2-1.您認為分流式指向線的標示容易理解嗎?	
<input type="checkbox"/> 看得懂 <input type="checkbox"/> 略懂 <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> 看不太懂 <input type="checkbox"/> 看不懂	
2-2.您是否會依照分流式指向線的箭標指示靠邊行駛?	
<input type="checkbox"/> 完全遵守 <input type="checkbox"/> 會遵守 <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> 不太遵守 <input type="checkbox"/> 完全不遵守	

圖 3 問卷調查問項

依性別與答題狀態繪製成直方圖的結果如圖 4、5 所示。男性與女性在各問項回答的結果，比例上均相當接近。

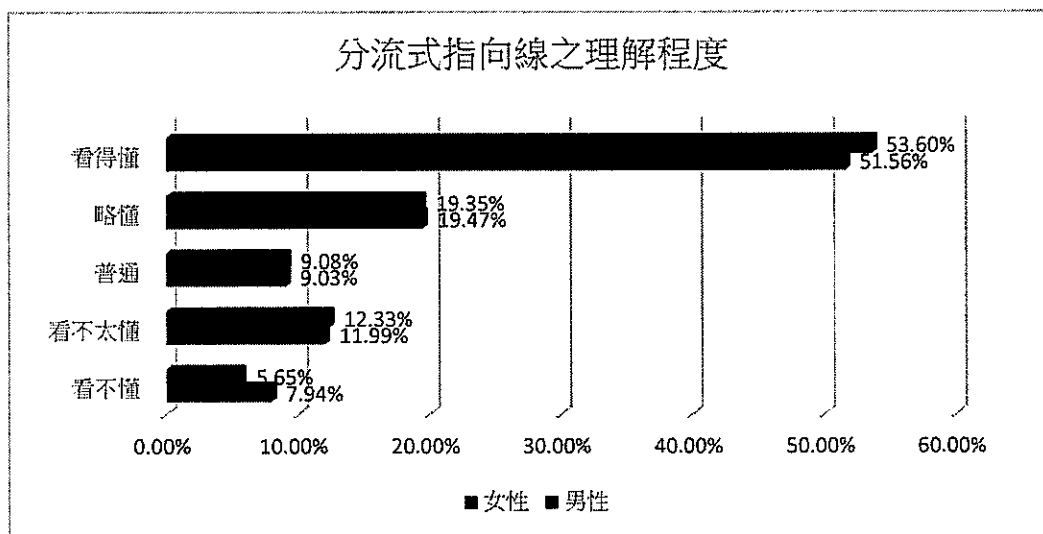


圖 4 分流式指向線之理解程度

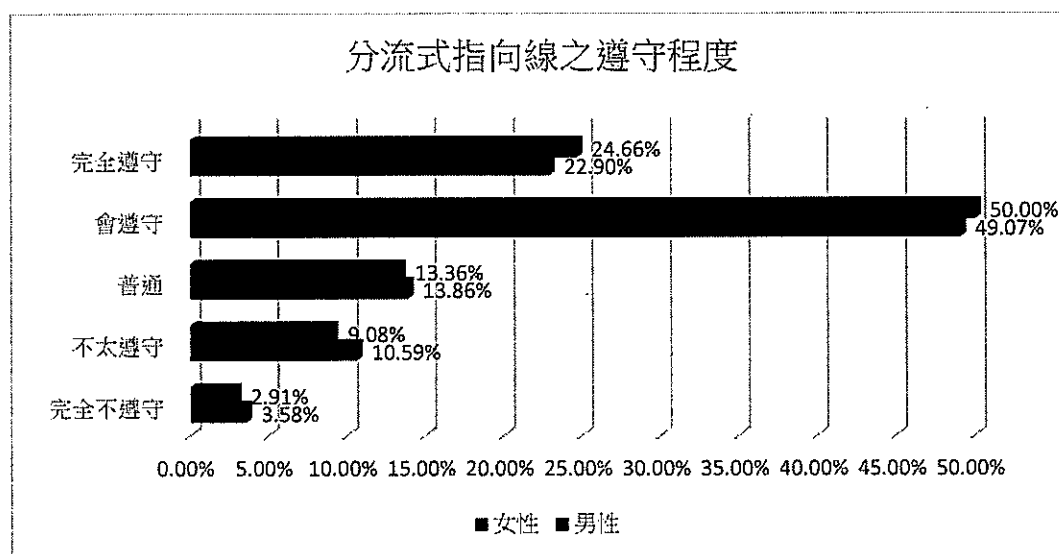


圖 5 分流式指向線之遵守程度

為了解男性與女性對分流式指向線之理解程度與遵守程度是否有差異，針對上述調查結果進行統計檢定，首先將各達題選項數量化，以求取男性與女性在答題選擇上的平均數等統計量。假定分流式指向線的理解程度回答看得懂為 5 分、略懂為 4 分、普通為 3 分、看不太懂為 2 分、看不懂為 1 分，分流式指向線的遵守程度回答完全遵守為 5 分、會遵守為 4 分、普通為 3 分、不太遵守為 2 分、完全不遵守為 1 分。基本統計量如表 1 所示。

表 1 分流式指向線之理解程度與遵守程度基本統計量

	性別					
	男性			女性		
	平均值	標準差	樣本數	平均值	標準差	樣本數
分流式指向線之理解程度	4.1	0.1	442	4.4	0.1	68
分流式指向線之遵守程度	4.0	0	442	4.0	0.1	68

利用 T 檢定檢定男性與女性在分流式指向線之理解程度與遵守程度上是否有差異，在顯著水準 5%，以雙尾檢定的檢定結果均為無差異。顯示分流式指向線的設置，對於兩性的理解與遵守並無明顯差異，因此可推論此一交通工程設施在安全改善的效果上應無差異。

三、相關 CEDAW 條文及一般性建議內容

第 3 條(保障基本人權和基本自由)：

締約各國應承擔在所有領域，特別是在政治、社會、經濟、文化領域，採取一切適當措施，包括制定法律，保證婦女得到充分發展和進步，以確保婦女在與男子平等的基礎上，行使和享有人權和基本自由。

第 13 條(經濟和社會福利)

締約各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上有相同權利，特別是：

- (c) 參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利。

四、精進作為

當施政措施或受益對象在統計資料存在性別差異時，雖然相關施政或措施並非針對特定性別，若能進行性別影響差異調查與分析，即可確認該施政或措施不致造成新形式的不平等對待或效果。例如本案中的機車使用與肇事特性存在性別差異，雖然分流式標線的設置並非針對特定性別，但經過網路問卷調查的分析結果，顯示兩性在認知與遵守程度上並無差異，即可確認此一交通工程設施不至於導致兩性不平等的結果。此類作為將更精進確保相關施政，在兩性間具有效果上的實質平等。

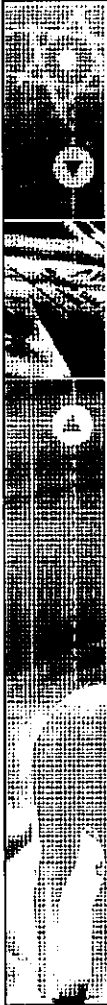
五、與 CEDAW 有關之討論議題及解析

中華民國憲法第 10 條明確規定：「人民有居住及遷徙之自由。」聯合國歐洲經濟委員會(UNECE)在 2009 年提出內路交通委員會性別專題報告指出，交通是促進性別平等及社會永續發展的重要機制，因其影響著人民近用醫療、教育等服務，及增加就業、生產、資訊流通的機會；交通基礎建設的規劃決策應多納入女性參與；即使在城市中，也應了解男女在可移動性、交通工具可及性、設施安全性等方面都可能有差異，需要更多資訊與研究為規劃基礎。世界銀行近年來也積極提倡「兼容式交通」的理念，強調交通政策及設施在制定、規劃、實施、建造與維護時，應特別考量婦女、年長者和行動不便者的需求，避免因交通運輸設施不足、使用不便或過於昂貴，而排除了人民就醫、就學、就業、自由行動以及社會聯繫等權益。

道路系統之規劃設計與營運管理除追求效率、便利與公平性以服務全國民眾外，安全性更是保障民眾福祉最基本重要之原則，因此追求安全的永續運輸係交通部主管運輸業務的重要責任。道路運輸安全的確保不僅代表生命財產的保障，亦代表國家形象。依據先進國家估算，道路交通事故傷亡成本約占各國國內生產毛額(Gross Domestic Product, GDP)約 3%-5%，帶來之社會成本損失非常巨大，因此聯合國已將 2011 年至 2020 年訂為「道路安全行動 10 年」。

「平等」一般有 3 種不同趨向或定義的方法，包含形式上的平等、保護主義的平等、與矯正式的平等。道路交通設施設置於道路上，一視同仁的供大眾使用，可視為形式上的平等，但形式上的平等對待很容易忽略不同族群間的差異，例如相同的行人綠燈時間對年輕人而言可以輕鬆跨越路口，但對於年長者而言可能略顯不足。交通工程設施在兩性之間是否也存在此類差異，導致平等對待確產生不平等的結果。因此本案例中，研究所提出的新型分流式指向線，除以路口實作驗證其對於交通安全改善的效果外，亦同時針對理解程度與遵守程度，透過網路問卷調查方式，分析兩性間是否存在認知差異，進而導致兩性在使用此類道路交通工程設施上有所差異，經過統計檢定的結果判定並無差異。顯示此類設施在滿足形式平等的同時，也滿足結果上的實質平等。





交通工程設施認知差異之 性別分析：以新型汽機車 分流標線設置實驗為例

交通部運輸研究所

1



報告內容

- 一、教學目標
- 二、案例內容
- 三、統計結果
- 四、相關CEDAW條文及一般性建議內容
- 五、精進作為
- 六、與CEDAW有關之討論議題及解析

2

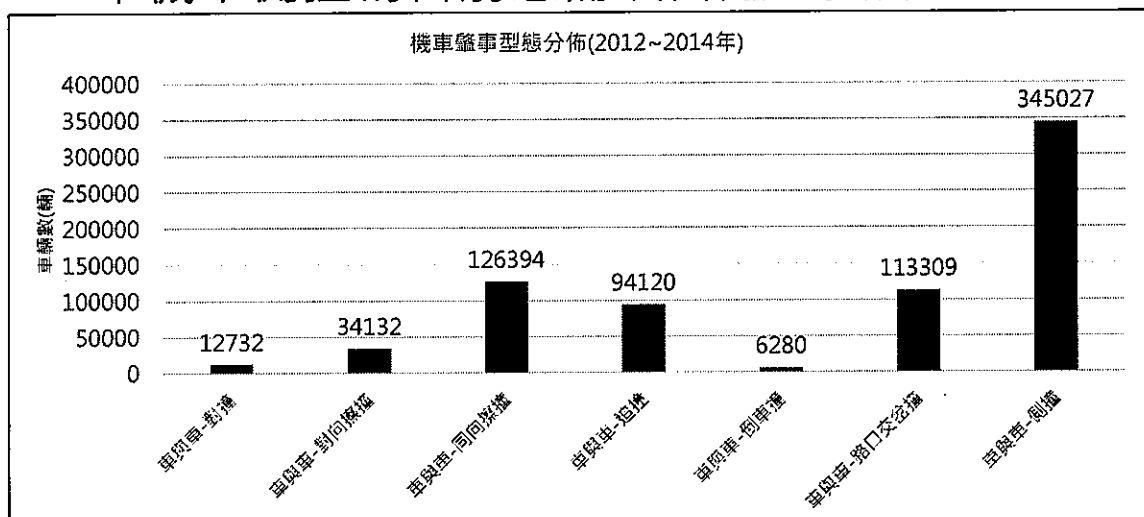
一、教學目標

- ▶ 瞭解交通工程設施的創新發展，如何納入實質性別平等的考量。

3

二、案例內容^(1/5)

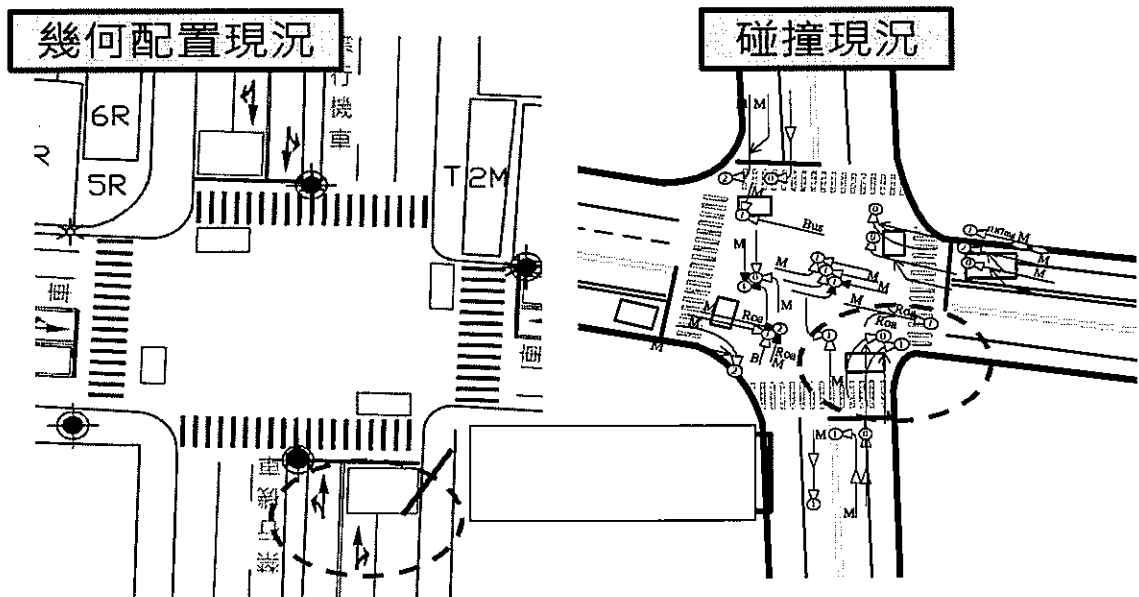
- ▶ 我國的機車持有率截至104年底已達每人0.91輛，機車已成為國人主要交通工具之一
- ▶ 機車肇事型態來統計2012至2014年之機車涉入車禍，**側撞**為最大宗，占了47%，顯示機車側撞為目前急需改善之重要課題。



4

二、案例內容 (2/5)

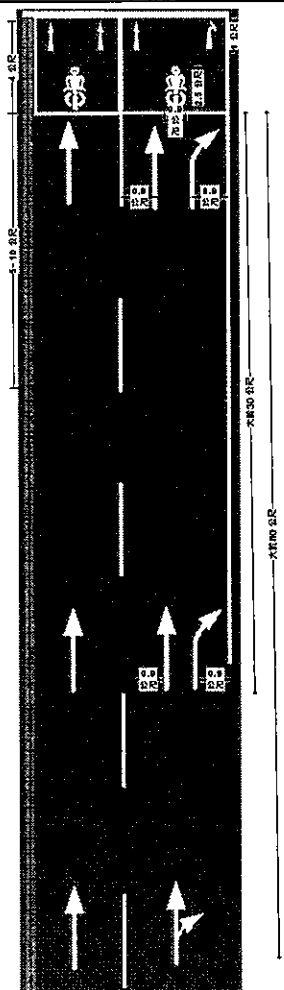
- 側撞事故發生的原因，通常係因機車習慣靠右行駛，到了路口發現左側汽車需右轉，機車只能減速找空隙穿越，此時要是有一方沒減速，就容易發生側撞車禍。



5

二、案例內容 (3/5)

- 交通部運輸研究所辦理「混合車流情境之機車交通安全工程設計方法研究驗證與推廣」合作研究計畫，提出「**分流式指向線**」，改善側撞事故的發生。
- 設置目的為使車輛於接近路口時，能提早改變行駛位置，降低因不正確位置轉向，而引發同向側撞或擦撞之發生機會。
- 特別適合於車道寬度大於3.5公尺之混合車道設置。



6

二、案例內容^(4/5)

- ▶ 分流式指向線並與臺中市政府（7處路口）及高雄市政府（1處路口）合作劃設，以進行實地驗證。
- ▶ 劃設新式箭頭標線後，約有8成的機車族受訪者瞭解其意涵並願意遵守。
- ▶ 經試辦地點的錄影分析：直行機車與道路右側邊線的距離，平均增加21%，右轉汽車與道路右側邊線的距離，平均減少約10%。
- ▶ 路口劃設新式箭頭標線後，已出現直行機車遠離右側路緣的效果。如此將可減少右轉汽車與直行機車的衝突，進而降低路口側撞事故的發生。

7

二、案例內容^(5/5)

- ▶ 103年機車使用者中的兩性比率分別為56.3%(男性)與43.7%(女性)。
- ▶ 103年肇事資料中，因騎乘機車發生事故造成受傷的兩性比率分別為54.6%(男性)與45.4%(女性)，甚至造成死亡的兩性比率分別為74.2%(男性)與25.8%(女性)。
- ▶ 提出分流式指向線的同時，有必要對兩性的認知與反應進行探討，以瞭解分流式指向線是否亦存在性別差異而導致此類交通工程設施的安全改善效果不同，甚至產生性別不平等的效果。

8

三、統計結果^(1/5)

- ▶ 新式標線對於駕駛行為的影響，有兩項指標：
 - ▶ 用路人是否能理解新式標線的意涵。
 - ▶ 用路人是否願意遵守其意涵改變其駕駛行為。
- ▶ 為了解全國各地民眾對於分流式指向線的理解程度與反應，本研究亦針對不特定人，經由網路平台發送問卷進行調查，問卷回收的有效數量共計**507**份。

9

三、統計結果^(2/5)

第二部分 設置於較寬車道內之分流式指向線的路口狀況

右圖是「分流式指向線」的繪製情形。
設置目的是要使車輛接近路口，導引右轉車能提早靠右，降低因太慢轉向而與直進機車引發的衝突或車禍。

右圖中顯示右轉車輛應在路段中提前靠右，直走進車輛應靠左側行駛。



2-1. 您認為分流式指向線的標示容易理解嗎?

看得懂 略懂 普通 看不太懂 看不懂

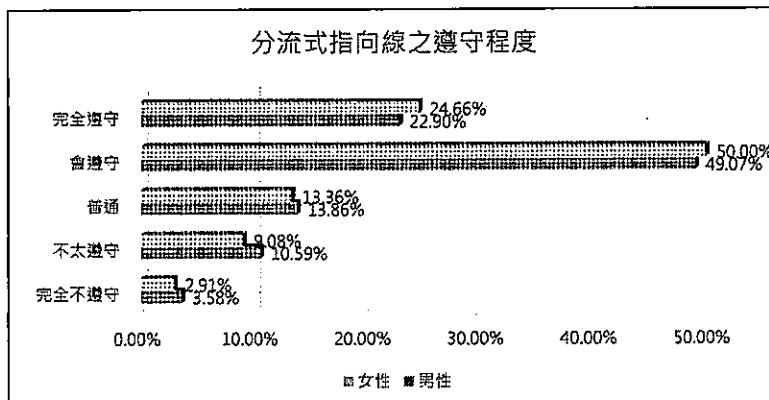
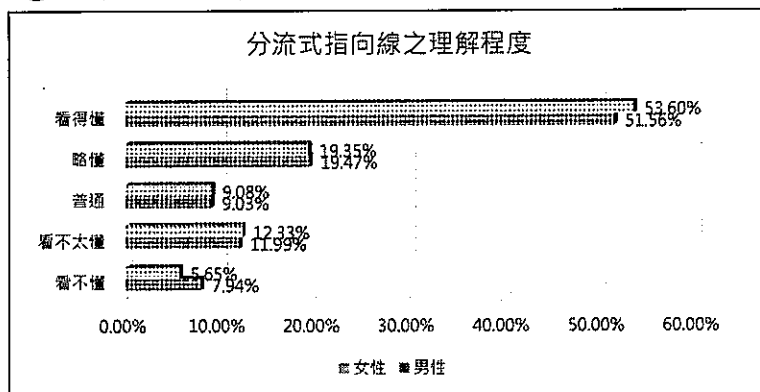
2-2. 您是否會依照分流式指向線的箭標指示靠邊行駛?

完全遵守 會遵守 普通 不太遵守 完全不遵守

10

三、統計結果(3/5)

▶ 問卷調查結果直方圖：



11

三、統計結果(4/5)

▶ 上述調查結果的統計檢定：

▶ 分流式指向線的理解程度：

- ▶ 看得懂為5分
- ▶ 略懂為4分
- ▶ 普通為3分
- ▶ 看不太懂為2分
- ▶ 看不懂為1分

▶ 分流式指向線的遵守程度：

- ▶ 完全遵守為5分
- ▶ 會遵守為4分
- ▶ 普通為3分
- ▶ 不太遵守為2分
- ▶ 完全不遵守為1分

12

三、統計結果^(5/5)

	性別					
	男性			女性		
	平均值	標準差	樣本數	平均值	標準差	樣本數
分流式指向線之理解程度	4.1	0.1	442	4.4	0.1	68
分流式指向線之遵守程度	4.0	0	442	4.0	0.1	68

- ▶ 利用T檢定檢定男性與女性在分流式指向線之理解程度與遵守程度，在顯著水準5%，以雙尾檢定的檢定結果均無差異。
- ▶ 顯示分流式指向線的設置，對於兩性的理解與遵守並無明顯差異，並推論此一交通工程設施在安全改善的效果上應無差異。

13

四、相關CEDAW條文

- ▶ 保障基本人權和基本自由（第3條）：締約各國應承擔在所有領域，特別是在政治、社會、經濟、文化領域，採取一切適當措施，包括制定法律，保證婦女得到充分發展和進步，以確保婦女在與男子平等的基礎上，行使和享有人權和基本自由。
- ▶ 經濟和社會福利(第13條)：締約各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上有相同權利，特別是：（c）參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利。

14

五、精進作為

- ▶ 當施政措施或受益對象在統計資料存在性別差異時，雖然相關施政或措施並非針對特定性別，若能進行性別影響差異調查與分析，即可確認該施政或措施不致造成新形式的平等對待或效果。
- ▶ 例如本案中的機車使用與肇事特性存在性別差異，雖然分流式標線的設置並非針對特定性別，但經過網路問卷調查的分析結果，顯示兩性在認知與遵守程度上並無差異，即可確認此一交通工程設施不至於導致兩性不平等的結果。
- ▶ 此類作為將更精進確保相關施政，在兩性間具有效果上的實質平等。

15

六、與CEDAW有關之討論議題及解析

- ▶ 聯合國歐洲經濟委員會(UNECE)在2009年提出內路交通委員會性別專題報告指出，交通是促進性別平等及社會永續發展的重要機制，因其影響著人民近用醫療、教育，與就業、生產、資訊流通的機會；交通基礎建設的規劃決策應多納入女性參與；即使在城市中，也應了解男女在可移動性、交通工具可及性、設施安全性等方面都可能有差異，需要更多資訊與研究為規劃基礎。
- ▶ 世界銀行近年來也積極提倡「兼容式交通」的理念，強調交通政策及設施在制定、規劃、實施、建造與維護時，應特別考量婦女、年長者和行動不便者的需求，避免因交通運輸設施不足、使用不便或過於昂貴，而排除了人民就醫、就學、就業、自由行動以及社會聯繫等權益。

16

六、與CEDAW有關之討論議題及解析

- ▶ 「平等」一般有3種不同趨向或定義的方法，包含形式上的平等、保護主義的平等、與矯正式的平等。道路交通設施設置於道路上，一視同仁的供大眾使用，可視為形式上的平等，但形式上的平等對待很容易忽略不同族群間的差異。
- ▶ 交通工程設施在兩性之間是否也存在兩性差異，導致平等對待確產生不平等的結果。
- ▶ 本案例中，研究所提出的新型分流式指向線，除以路口實作驗證其對於交通安全改善的效果外，亦同時分析兩性間是否存在認知差異，進而導致兩性在使用上有所差異。經過統計檢定的結果判定並無差異。顯示此類設施在滿足形式平等的同時，也滿足結果上的實質平等。

17

簡報完畢
恭請裁示

18

案例摘要表

編號	6
機關	交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處
案例名稱	談 CEDAW 之落實-服務區友善女性公共設施之設置
案例內容簡述	<p>為保護女性駕駛朋友夜間停車的安全性及方便性，本處於轄區中壢、湖口、關西、石碇等 4 個服務區，設置夜間婦女專用停車位，時段為夜間 22 時至翌日凌晨 6 時。夜間婦女停車位是專為女性駕駛朋友設計的貼心服務。專用停車位四周增設監視錄影系統及加強照明，並協調國道公路警察局，於夜間加強巡邏專用停車區；深夜時段，女性用路人若有需要，也可以在超商收銀台，請保全人員陪同至停車位。服務區夜間婦女專用停車位使用新設計視覺標識「符碼」及「色系」，透過簡單的圖形及明顯色系的導引，讓女性駕駛朋友可以輕易到達專用停車位。</p> <p>且為配合建置母乳哺育友善支持環境，有效提升母乳哺育率，本處各服務區均設置哺集乳室。</p> <p>透過 CEDAW 條文落實公共場域之實例-本處服務區友善女性公共設施（夜間婦女停車位、哺集乳室）之設置，宣導政府落實 CEDAW 保護女/母性之精神，進而使參訓人員了解 CEDAW 公約之內容。</p>
相關 CEDAW 條文及一般性建議	CEDAW 公約 第 4 條暫行特別措施第 2 項 締約各國為保護母性而採取之特別措施，包括本公約所列各項措施，不得視為歧視。
討論議題	藉由服務區友善女性公共設施之設立，討論友善女性公共設施落實於其他公共場域之可行性，進一步討論與其他公共場域友善女性公共設施之比較及改善。



教材講義

一、案例內容

為保護女性駕駛朋友夜間停車的安全性及方便性，本處於轄區中壢、湖口、關西、石碇等 4 個服務區，設置夜間婦女專用停車位，時段為夜間 22 時至翌日凌晨 6 時。夜間婦女停車位是專為女性駕駛朋友設計的貼心服務。專用停車位四周增設監視錄影系統及加強照明，並協調國道公路警察局，於夜間加強巡邏專用停車區；深夜時段，女性用路人若有需要，也可以在超商收銀台，請保全人員陪同至停車位。服務區夜間婦女專用停車位使用新設計視覺標識「符碼」及「色系」，透過簡單的圖形及明顯色系的導引，讓女性駕駛朋友可以輕易到達專用停車位。

且為配合建置母乳哺育友善支持環境，有效提升母乳哺育率，本處各服務區均設置哺集乳室。

透過 CEDAW 條文落實公共場域之實例-本處服務區友善女性公共設施（夜間婦女停車位、哺集乳室）之設置，宣導政府落實 CEDAW 保護女/母性之精神，進而使參訓人員了解 CEDAW 公約之內容。

二、現行法規/措施/統計結果

A. 有關本處夜間婦女停車位相關資料及統計結果

*各服務區夜間婦女停車位數量

服務區	夜間婦女停車位數量
中壢服務區	4 個
湖口服務區	8 個 (北上 4 個+南下 4 個)
關西服務區	8 個 (北上 4 個+南下 4 個)
石碇服務區	3 個
總計	23 個

*統計相關資料-為了解夜間婦女停車位試辦期間，民眾對本項措施之知曉度、使用情形、滿意度，及連假期間夜間婦女停車位之使用情形，本處統計資料如下：

一、**夜間婦女停車位試辦期間，民眾對本項措施之知曉度、使用情形、滿意度相關統計資料：**

本處自 101 年 10 月份起至 11 月 16 日期間，於轄區內各服務區設置夜間婦女專用停車位。

為瞭解服務區利用夜間婦女停車區此項措施民眾之使用情形，自 102 年 3 月 23 日至 4 月 3 日止，本處各服務區以問卷面訪民眾，希望達到主動發掘並具體改善措施未盡周全之處。

有關本次問卷調查，使用調查方式採 DLT 定點式陌生接觸面訪調查方式，達成有效樣本數為 1079 份，調查在 95% 的信心水準內，抽樣誤差均為正負 3.0%，並於 102 年 4 月 8 日問卷面訪辦竣後著手進行資料統計與分析。調查結果摘要如下：

(一) 夜間婦女停車位知曉度

- A. 29.6% 的受訪者表示不知道，94.7% 的受訪者表示在服務區看過夜間婦女專用停車位，5.3% 的受訪者表示沒有看過。
- B. 95.6% 的受訪者表示知道服務區設置「夜間婦女專用停車位」的位置，4.4% 的受訪者表示不知道。
- C. 30.2% 的受訪者表示曾使用過服務區內之夜間婦女停車位，69.8% 的受訪者表示未曾使用過。

(二) 各項服務評價與滿意度

- A. 30.3% 的受訪者表示夜間婦女專用停車位常有被占用之情形。
- B. 95.6% 的受訪者表示看的懂夜間婦女專用停車位的符碼。
- C. 近 95.6 的受訪者對夜間婦女專用停車位指示標示適當程度持正面評價。
- D. 93.7% 的受訪者對夜間婦女專用停車位引導指標或動線安排之滿意度持正面評價。
- E. 89.4% 的受訪者對服務區內夜間婦女專用停車位照明

及安全性滿意程度持正面評價。

F. 95.7%的受訪者表示使用過夜間婦女專用停車位後，會推薦給其他親朋好友。

(三) 整體滿意度

A. 16.1 的受訪者表示常單獨於夜間利用高速公路服務區。

B. 79.2%的受訪者對夜間婦女專用停車位的效果持正面評價。

C. 92.1%的受訪者表示有需要設置女性夜間停車位。

D. 50.9%的受訪者表示知道服務區開始啟用「夜間婦女專用停車位」及保全陪同取車的服務。

E. 78.2%的受訪者對「夜間婦女專用停車位」政策實行至今的滿意程度持正面評價。

本處服務區夜間婦女專用停車位為試辦階段已於102年9月20日結束，試辦期間狀況經具體檢討，顯示服務區業務婦女專用停車位目前供給量足，毋需再增加車位，且受訪民眾大致持正面評價，為營造良好性別平等環境，本處將廣續努力推動政府性別平等政策，希冀提升轄區內服務的安全品質管理，並確保服務區環境之人身安全。

二、連假期間夜間婦女停車位使用情形之統計資料：

依據 103 年春節連假服務區夜間婦女專用停車位使用情形調查結果：

1. 調查時間：103 年 1 月 30 日(除夕)至 2 月 4 日(初五)，前一日 22 時至當日 6 時

2. 調查項目：

(1)平均停車延時(Average Parking Duration)：車輛於車位之平均停放時間(總停車延時/總停車數)

(2)平均停車小時轉換率(Average Turn-over Rate)：每小時，每車位被不同車輛停放之平均次數(總停車數/總車位小時)

(3)平均車位使用率(Average Parking Space Occupancy)：

車位有車輛停放的平均時間比率，反映車位使用強度
(總停車延時/總車位小時)

3. 調查結果：

- (1) 平均停車延時 (小時/輛)：為 0.14~0.40 小時/輛，於各服務區停放時間大致在半個小時內，顯示用路人均不會停放太久。
- (2) 平均車位小時轉換率：為 0.71~2.32，數值落差較大原因因為各服務區之夜間婦女專用停車位數多寡不一，及熱門、冷門之服務區車輛停放需求差異較大所致。
- (3) 平均車位使用率：為 17.0%~81.6%，其中以關西服務區最高。顯示春節連假關西服務區之夜間婦女車位已接近飽和。

4. 檢討與建議：

- (1) 經比較 103 年春節期間與 102 年 7 月 15 日(一)至 21 日(日)，各服務區夜間婦女專用車位之平均車位使用率情形，發現 103 年春節期間之夜間婦女專用車位平均車位使用率明顯較高。
- (2) 由「臺北市公有停車場收費費率自治條例」第 6 條略以，「...收費時間內平均每小時停車數高於收費停車位總數之 80%或低於 50%時，應據以提高或降低費率種類...」及「桃園縣停車場收費自治條例」第 6 條略以，「...平均車位使用率高於 60%或低於 30%，得據以提高或降低費率種類或變更其計費時區...」，可研判本案夜間婦女專用車位之平均車位使用率大於 80%或小於 30%即屬車位使用率偏高或過低，而有檢討設置數量之必要。
- (3) 關西服務區之夜間婦女專用車位之平均車位使用率均大於 80%，建議可考量增設 1 格夜間婦女專用車位，使車位使用率降至 80%以下。另湖口南北站因夜間婦女專用車位數均在 3 格以上且平均車位使用率

小於 30%，故建議可考量酌減為 2 格，以避免夜間婦女專用車位使用率過低而導致用路人違規停放。至於夜間婦女專用車位平均車位使用率小於 30%但車位數在 2 格以下之服務區，為確保夜間婦女停放之機會，建議仍維持現況數量。

B.有關本處哺集乳室設置情形及使用者滿意度相關資料

服務區	哺集乳室間數	位置、設備及開放時間
中壢服務區	1 間	位於服務台左前方，24 小時開放，備有沙發、飲水機、洗手台、吹風機、對講機及嬰兒床，另設有佈告欄供旅客填寫各項意見，旅客如有需要服務台有免費尿片及手推車提供。
湖口服務區	南站 1 間 北站 1 間	南站、北站哺集乳室均位於服務台後方，24 小時開放，備有沙發、飲水機、洗手台、吹風機、對講機及嬰兒床，另設有佈告欄供旅客填寫各項意見，旅客如有需要服務台有免費尿片及手推車提供。
關西服務區	1 間	24 小時開放，位於遠通門市前方，係提供旅客哺（集）乳、育嬰、換嬰兒尿片之場所，旅客若有需求，可至服務台辦理簡易之登記（姓名及電話）後，索取免費紙尿片等服務。
石碇服務區	1 間	位於大廳左側，24 小時開放，提供旅客哺（集）乳、育嬰、換嬰兒尿片之場所，旅客若有需求，可至服務台辦理簡易之登記（姓名及電話）後，索取免費紙尿片等服務。
總計	5 間	

本處服務區公共場所哺育母乳之保障措施-哺集乳室，均於 2010 年訂定「公共場所母乳哺育條例」（明訂保障母親於公共場所母乳哺育的權利，任何人不得予以禁止、驅離或妨礙。且規定政府機關(構)、公營事業、車站、捷運站、航空站、百貨公司、零售

式量販店等達一定室內面積之公私立場所應設置哺(集)乳室，以建立友善的母乳哺育環境。)前設置完成，據各服務區回覆使用者滿意度均良好。

三、相關 CEDAW 條文及一般性建議內容

CEDAW 公約第 4 條暫行特別措施第 2 項「締約各國為保護母性而採取之特別措施，包括本公約所列各項措施，不得視為歧視。」

四、改進作為

本處各服務區夜間婦女停車位及哺集乳室目前使用情形及使用頻率均良好，為持續推動性別平等，未來將視用路人之使用者經驗，配合相關法令規定，滾動式策進改善。

五、與 CEDAW 有關之討論議題及解析

藉由服務區友善女性公共設施之設立，討論友善女性公共設施落實於其他公共場域之可行性，進一步討論與其他公共場域友善女性公共設施之比較及改善。

談CEDAW之落實

-北區工程處服務區友善女性公共設施之設置



交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處

教學目標

- ▶ 透過CEDAW條文落實公共場域之實例-本處服務區友善女性公共設施（夜間婦女停車位、哺集乳室）之設置，宣導政府落實 CEDAW 保護女/母性之精神，進而使參訓人員了解 CEDAW公約之內容。



CEDAW沿革

(The Convention on the Elimination of all Forms of Discrimination Against Women, CEDAW)

- ▶ 《消除對婦女一切形式歧視公約》是一項有關婦女權利的國際公約。聯合國在1979年12月18日的大會上通過CEDAW有關議案，並於1981年9月起生效。該公約確立規則，保障婦女在政治、法律、工作、教育、醫療服務、商業活動和家庭關係等各方面的權利。
- ▶ CEDAW公約對「對婦女的歧視」訂下一個通用的定義：「基於性別而作的任何區別、排斥或限制，其影響或其目的均足以妨礙或否認婦女不論已婚未婚在男女平等的基礎上認識、享有或者是行使在政治、經濟、社會、文化、公民或任何其他方面的人權和基本自由。」



CEDAW沿革

(The Convention on the Elimination of all Forms of Discrimination Against Women, CEDAW)



《消除對婦女一切形式歧視公約》批准情況 ■ 簽署並批准 ■ 批准（加入或繼承） ■ 未獲承認但遵守公約的政府 ■ 簽署但未批准 ■ 未簽署

- ▶ CEAW已有189個成員國。公約成員國須承諾履行一系列的措施，中止一切形式對婦女的歧視，包括：
 - 確保當地法制男女平等
 - 設立機構有效保障婦女免受歧視
 - 消除個人、組織、企業對婦女一切形式歧視



CEDAW沿革

《The Convention on the Elimination of all Forms of Discrimination Against Women, CEDAW》

- ▶ 消除對婦女歧視委員會
 - ▶ 聯合國在CEDAW條約通過後，即成立「消除對婦女歧視委員會」來監察《消除對婦女一切形式歧視公約》的落實，負責定期審查各成員國執行公約的進展。
 - ▶ 根據CEDAW公約第18條，成員國有責任在公約對該國生效後一年內以及在以後至少每四年一次，就該國執行公約各項規定向聯合國消除對婦女歧視委員會提出報告；而該委員會也有權在審議報告後提出建議。委員會除了接受各成員國的政府報告外，也接受各非政府組織所提供的資料。
-



CEDAW沿革

《The Convention on the Elimination of all Forms of Discrimination Against Women, CEDAW》

- ▶ 鑑於保障婦女權益已成國際人權主流價值，我國為提升我國之性別人權標準，落實性別平等，行政院於民國95年7月8日函送CEDAW公約由立法院審議，經立法院於民國96年1月5日議決，同年2月9日 總統批准並頒發加入書。
 - ▶ 為明定CEDAW具國內法效力，行政院於民國99年5月18日函送「消除對婦女一切形式歧視公約施行法」草案，經立法院民國100年5月20日三讀通過，總統6月8日公布，自民國101年1月1日起施行。
-



CEDAW沿革

(The Convention on the Elimination of all Forms of Discrimination Against Women, CEDAW)

- ▶ 消除對婦女一切形式歧視公約施行法，要求各級政府機關必需採取立法或行政措施，消除性別歧視，並積極促進性別平等各級政府行使職權，應符合公約有關性別人權保障之規定，並應籌劃、推動及執行公約規定事項。同時需依照CEDAW規定，每4年提出我國消除對婦女歧視國家報告，並邀請相關學者專家及民間團體代表審閱；各級政府機關在執行公約所保障各項性別人權規定所需之經費，應依財政狀況，優先編列；另外，各級政府機關應於施行法施行3年內完成法令之制定、修正或廢止，及行政措施之改進，以符合CEDAW規定。
- ▶ CEDAW於國內生效是我國推動性別平等的重要里程碑，促使我國性別人權狀況與國際接軌，兩性權益均獲得平等保障，性別歧視逐步消除。

▶

CEDAW條文結構

(The Convention on the Elimination of all Forms of Discrimination Against Women, CEDAW)

	分類	條文	內容
實質條款	第一部分	1-6	定義何謂婦女歧視、規定國家義務
	第二部分	7-9	婦女政治及公共參與平等之權利
	第三部分	10-14	婦女在經濟社會文化醫療保健上平等之保障
	第四部分	15-16	婦女在法律平等的內涵
監督機制	第五部分	17-22	規範公約委員會組織及其執行運作
一般條款	第六部分	23-30	規範估約的執行範圍、開放對象及生效規定

▶

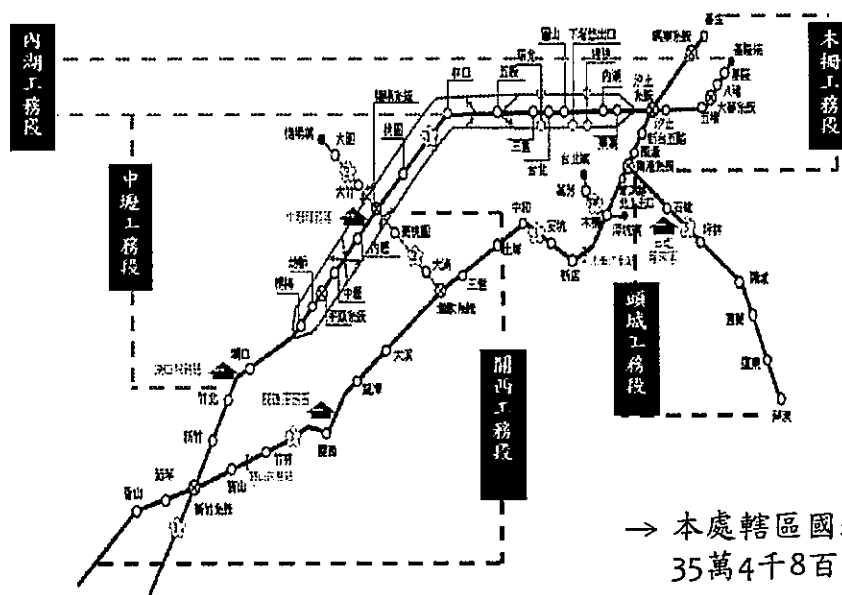
CEDAW 實質條文結構

(The Convention on the Elimination of all Forms of Discrimination Against Women, CEDAW)

	條號	內容摘要
第一部分	1	對婦女歧視的定義
	2	消除對婦女歧視的義務
	3	推動婦女享有人權和基本自由
	4	暫行特別措施
	5	社會文化之改變與母性之保障
	6	禁止販賣婦女與使婦女賣淫
第二部分	7	政治和公共生活
	8	國際參與
	9	國籍
第三部分	10	教育
	11	工作
	12	健康
	13	經濟與社會福利
	14	農村婦女
第四部分	15	法律之前的平等
	16	婚姻和家庭生活



交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處簡介

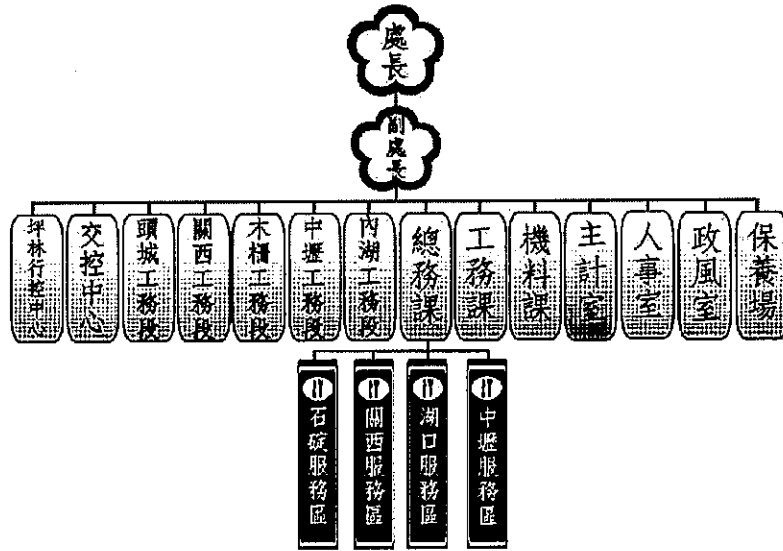


→ 本處轄區國道維護管理里程共 35萬4千8百公里。

▶ 主要業務為高速公路養護工作、設施改善與興建、行旅服務、交通管理。



交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處簡介



交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處 服務區友善女性公共設施設置案例涉及CEDAW條文

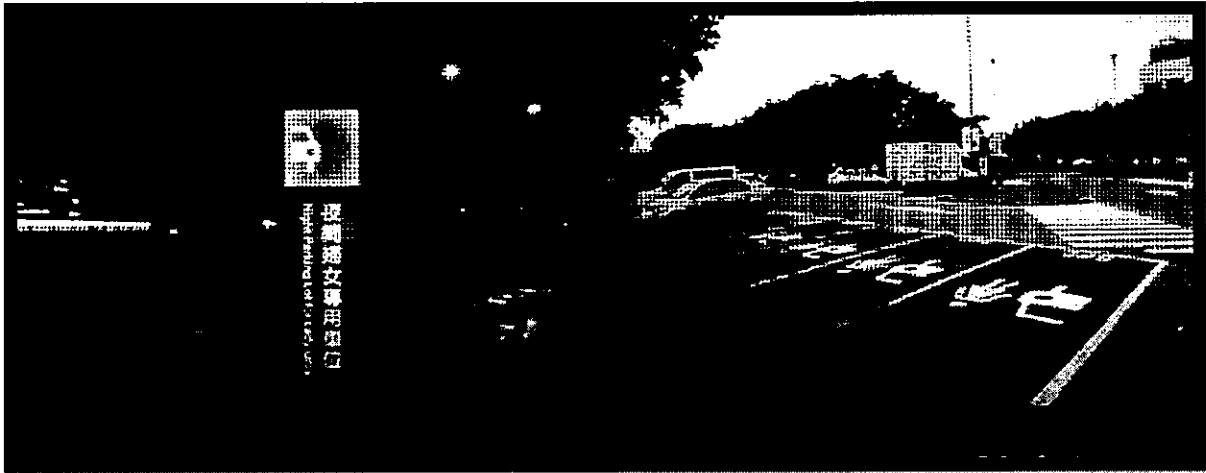
- ▶ 本處服務區友善女性公共設施-
 - ◆ 1. 《夜間婦女專用停車位》
 - ◆ 2. 《哺集乳室》

- ▶ CEDAW公約第4條暫行特別措施第2項-締約各國為保護母性而採取之特別措施，包括本公約所列各項措施，不得視為歧視。



交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處

服務區友善女性公共設施設置案例1.《夜間婦女專用停車位》



- ▶ 為保護女性駕駛朋友夜間停車的安全性及方便性，本處於101年10月起至11月中旬於中壢、湖口、關西、石碇等4個服務區，設置夜間婦女專用停車位，並於101年11月16日開始服務女性駕駛。服務時段為夜間22時至翌日凌晨6時。使用新設計視覺標識「符碼」及「色系」，透過簡單的圖形及明顯色系的導引，讓女性駕駛可以輕易到達專用停車位。



交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處

服務區友善女性公共設施設置案例1.《夜間婦女專用停車位》

- ▶ 夜間婦女停車位是專為女性駕駛朋友設計的貼心服務。專用停車位四周增設監視錄影系統及加強照明，並協調國道公路警察局，於夜間加強巡邏專用停車區；深夜時段，女性用路人若有需要，也可以在超商收銀台，請保全人員陪同至停車位。





交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處
服務區友善女性公共設施設置案例1.《夜間婦女專用停車位》

▶ 各服務區夜間婦女停車位數量

服務區	夜間婦女停車位數量
中壢服務區	4個
湖口服務區	8個 (北上4個+南下4個)
關西服務區	8個 (北上4個+南下4個)
石碇服務區	3個
總計	23個



交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處
服務區友善女性公共設施設置案例1.《夜間婦女專用停車位》
相關統計資料

為了解夜間婦女停車位試辦期間，民眾對本項措施之知曉度、使用情形、滿意度，及連假期間夜間婦女停車位之使用情形，本處統計資料如下：

- ▶ 夜間婦女停車位試辦期間，民眾對本項措施之知曉度、使用情形、滿意度相關統計資料：
 - (一)試辦期間:101年11月16日起至102年9月20日。
 - (二)為瞭解服務區利用夜間婦女停車區此項措施民眾之使用情形，自102年3月23日至4月3日止，本處各服務區以問卷面訪民眾，希望達到主動發掘並具體改善措施未盡周全之處。

- ▶ 連假期間夜間婦女停車位使用情形之統計資料：

本處服務區設置夜間婦女專用停車位之平均數量為5.75個，有關本項統計資料係依據103年春節連假服務區夜間婦女專用停車位使用情形之調查結果。





交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處
服務區友善女性公共設施設置案例1.《夜間婦女專用停車位》
試辦期間相關統計資料 1-1

▶ 本處夜間婦女停車位試辦期間民眾對本項措施之知曉度、使用情形、滿意度問卷調查，使用調查方式採DLT定點式陌生接觸面訪調查方式，達成有效樣本數為1079份，調查在95%的信心水準內，抽樣誤差均為正負3.0%，並於102年4月8日問卷面訪辦竣後著手進行資料統計與分析。



交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處
服務區友善女性公共設施設置案例1.《夜間婦女專用停車位》
試辦期間相關統計資料 1-2

- ▶ **夜間婦女停車位試辦期間知曉度**
- A. 94.7%的受訪者表示在服務區看過夜間婦女專用停車位
 - 29.6%的受訪者表示不知道
 - 5.3%的受訪者表示沒有看過
 - B. 95.6%的受訪者表示知道服務區設置「夜間婦女專用停車位」的位置
 - 4.4%的受訪者表示不知道
 - C. 30.2%的受訪者表示曾使用過服務區內之夜間婦女停車位
 - 69.8%的受訪者表示未曾使用過
-





▶ **夜間婦女停車位各項服務評價與滿意度**

- A. 30.3%的受訪者表示夜間婦女專用停車位常有被占用之情形。
- B. 95.6%的受訪者表示看的懂夜間婦女專用停車位的符碼。
- C. 近95.6的受訪者對夜間婦女專用停車位指示標示適當程度持正面評價。
- D. 93.7%的受訪者對夜間婦女專用停車位引導指標或動線安排之滿意度持正面評價。
- E. 89.4%的受訪者對服務區內夜間婦女專用停車位照明及安全性滿意程度持正面評價。
- F. 95.7%的受訪者表示使用過夜間婦女專用停車位後，會推薦給其他親朋好友。



▶ **整體滿意度**

- A. 16.1的受訪者表示常單獨於夜間利用高速公路服務區。
- B. 79.2%的受訪者對夜間婦女專用停車位的效果持正面評價。
- C. 92.1%的受訪者表示有需要設置女性夜間停車位。
- D. 50.9%的受訪者表示知道服務區開始啟用「夜間婦女專用停車位」及保全陪同取車的服務。
- E. 78.2%的受訪者對「夜間婦女專用停車位」政策實行至今的滿意程度持正面評價。





交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處
服務區友善女性公共設施設置案例1.《夜間婦女專用停車位》
試辦期間相關統計資料 結論1-5

- ▶ 本處服務區夜間婦女專用停車位為試辦階段已於102年9月20日結束，試辦期間狀況經具體檢討，顯示服務區業務婦女專用停車位目前供給量足，毋需再增加車位，且受訪民眾大致持正面評價，為營造良好性別平等環境，本處將繼續努力推動政府性別平等政策，希冀提升轄區內服務的安全品質管理，並確保服務區環境之人身安全。



交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處
服務區友善女性公共設施設置案例1.《夜間婦女專用停車位》
連假期間相關統計資料 1-1

- ▶ 依據103年春節連假服務區夜間婦女專用停車位使用情形調查結果:
- ▶ 調查時間:103年1月30日(除夕)至2月4日(初五)，前一日22時至當日6時
- ▶ 調查項目:

	定義	公式
平均停車延時 Average Parking Duration	車輛於車位之平均停放時間	總停車延時/總停車數
平均停車小時轉換率 Average Turn-over Rate	每小時，每車位被不同車輛停放之平均次數	總停車數/總車位小時
平均車位使用率 Average Parking Space Occupancy	車位有車輛停放的平均時間比率，反映車位使用強度	總停車延時/總車位小時



交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處

服務區友善女性公共設施設置案例1.《夜間婦女專用停車位》
連假期間相關統計資料 1-2

▶ 調查結果：

平均停車延時 (小時/輛) Average Parking Duration	0.14~0.40小時/輛	於各服務區停放時間大致在半個小時內，顯示用路人均不會停放太久。
平均停車小時轉換率 Average Turn-over Rate	0.71~2.32	數值落差較大原因因為各服務區之夜間婦女專用停車位數多寡不一，及熱門、冷門之服務區車輛停放需求差異較大所致。
平均車位使用率 (%) Average Parking Space Occupancy	17.0%~81.6%	以關西服務區最高。顯示春節連假關西服務區之夜間婦女車位已接近飽和。



交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處

服務區友善女性公共設施設置案例1.《夜間婦女專用停車位》
連假期間相關統計資料結論 1-3

- ▶ 經比較103年春節期間與102年7月15日(一)至21日(日)，各服務區夜間婦女專用車位之平均車位使用率情形，發現103年春節期間之夜間婦女專用車位平均車位使用率明顯較高
- ▶ 由「臺北市公有停車場收費費率自治條例」第6條略以，「...收費時間內平均每小時停車數高於收費停車位總數之80%或低於50%時，應據以提高或降低費率種類...」及「桃園縣停車場收費自治條例」第6條略以，「...平均車位使用率高於60%或低於30%，得據以提高或降低費率種類或變更其計費時區...」，可研判本案夜間婦女專用車位之平均車位使用率大於80%或小於30%即屬車位使用率偏高或過低，而有檢討設置數量之必要。
- ▶ 關西服務區之夜間婦女專用車位之平均車位使用率均大於80%，建議可考量增設1格夜間婦女專用車位，使車位使用率降至80%以下。另湖口南北站因夜間婦女專用車位數均在3格以上且平均車位使用率小於30%，故建議可考量酌減為2格，以避免夜間婦女專用車位使用率過低而導致用路人違規停放。





交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處
服務區友善女性公共設施設置案例2.《哺集乳室》

案例2.《哺集乳室》

▶ 為配合建置母乳哺育友善支持環境，有效提升母乳哺育率，本處各服務區均設置哺集乳室。



交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處
服務區友善女性公共設施設置案例2.《哺集乳室》
設置情形

服務區	哺集乳室間數	位置及設備
中壢服務區	1間	位於服務台左前方，備有沙發、飲水機、洗手台、吹風機、對講機及嬰兒床，另設有佈告欄供旅客填寫各項意見，旅客如有需要服務台有免費尿片及手推車提供。
關西服務區	南站1間 北站1間	南站、北站哺集乳室均位於服務台後方，備有沙發、飲水機、洗手台、吹風機、對講機及嬰兒床，另設有佈告欄供旅客填寫各項意見，旅客如有需要服務台有免費尿片及手推車提供。
湖口服務區	1間	位於遠通門市前方，係提供旅客哺（集）乳、育嬰、換嬰兒尿片之場所，旅客若有需求，可至服務台辦理簡易之登記（姓名及電話）後，索取免費紙尿片等服務。
石碇服務區	1間	位於大廳左側，提供旅客哺（集）乳、育嬰、換嬰兒尿片之場所，旅客若有需求，可至服務台辦理簡易之登記（姓名及電話）後，索取免費紙尿片等服務。
總計	5間	

*各服務區哺集乳室開放服務時間均為24小時





交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處
服務區友善女性公共設施設置案例2.《哺集乳室》
設置情形及使用者滿意回饋資料

- ▶ 本處服務區公共場所哺育母乳之保障措施-哺集乳室，均於2010年「公共場所母乳哺育條例」（明訂保障母親於公共場所母乳哺育的權利，任何人不得予以禁止、驅離或妨礙。且規定政府機關(構)、公營事業、車站、捷運站、航空站、百貨公司、零售式量販店等達一定室內面積之公私立場所應設置哺(集)乳室，以建立友善的母乳哺育環境。）訂定前設置完成，據各服務區回覆使用者滿意度均良好。
-



交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處
服務區友善女性公共設施設置案例改進作為

- ▶ 本處各服務區夜間婦女停車位及哺集乳室目前使用情形及使用頻率均良好，為持續推動性別平等，未來將視用路人之使用者經驗，配合相關法令規定，滾動式策進改善。
-



交通部臺灣區國道高速公路局北區工程處

服務區友善女性公共設施設置案例與CEDAW有關之討論及解析

- ▶ 藉由本處服務區友善女性公共設施之設立，討論友善女性公共設施落實於其他公共場域之可行性進一步討論與其他公共場域友善女性公共設施之比較及改善。



案例摘要表

編號	7
機關	交通部臺灣區國道高速公路局中區工程處
案例名稱	國道旅途安心好自在
案例內容簡述	<p>隨著時代的演進及性別意識的抬頭，追求性別平等為目標的政策在我國愈趨重視，2012年 CEDAW 施行法正式實施，本案例係以高速公路各服務區性別平等相關設施及性別平等之宣導來觀察其在執行性別平等相關措施之現況、成效及面臨之問題來檢視 CEDAW 之落實。</p>
相關 CEDAW 條文及一般性建議	<p>本處於服務區設置夜間婦女專用停車位、女性廁所均設置有緊急按鈕、親子廁所及哺集乳室等保障女性經濟和社會生活之相關設施，呼應 CEDAW 第 13 條 C 款。</p> <p>(CEDAW 第 13 條 經濟和社會福利 締約各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上有相同權利，特別是：</p> <p>(a) 領取家屬津貼的權利；</p> <p>(b) 銀行貸款、抵押和其他形式的金融信貸的權利；</p> <p>(c) 參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利。)</p>
討論議題	<p>一、針對各服務區在性別平等相關設施之服務品質及保障女性在服務區設施之使用上，如何提升其服務品質。</p> <p>二、分析夜間婦女專用車位使用情形，進行統計調查及改善措施。</p>

教材講義

一、案例內容

本案例內容藉由呈現兩項新聞報導，指出親子廁所與夜間婦女專用停車位的社會輿論與需求情形，並將此案例教材命名為國道旅途安心好自在

情境一：一名母親因為怕年約6歲的兒子不見，於是把兒子帶進女廁，結果引發另一名大媽不滿連聲指責，這名母親憤而錄影還擊。

情境二：經常需要夜間開車南來北往的A小姐說，服務區的停車位夜間四下無人時，停車時總是會讓她心裡怕怕的，心裡總是會出現「彭婉如事件的恐懼」，現在開車到服務區的停車位，發現有夜間婦女專用停車位，也加強照明和巡邏，讓她現在南來北往能夠比較心安。

二、現行法規/措施/統計結果

1. 本處於服務區設置夜間婦女專用停車位，透過統計分析平均車位使用率、「平均停車延時」、「平均車位小時轉換率」及「平均車位使用率」等指標，以數據客觀量化的部分建立性別統計並分析夜間婦女專用車位使用情形。

項目 服務區	平均停車延時		平均車位小時轉換率		平均車位使用率	
	北	南	北	南	北	南
泰安	0.23 時/輛	0.37 時/輛	21%	12%	6%	4%
西湖	0.47 時/輛	0.41 時/輛	11.6%	6.3%	5%	2.5%
西螺	0.24 時/輛		0.37%		0.64%	
清水	1.39 時/輛		0.5%		0.7%	
南投	0.47 時/輛		0.26%		0.12%	

2. 本處將服務區相關服務措施及有重大影響之性別政策，透過各服務區電子佈告欄、電漿電視及全彩顯示幕，將資訊傳達各用路人。

服務區	播放方式	電子佈告欄(次)	液晶電視(次)
	泰安		52,560
西湖		17,424	2904
西螺		35,040	1936
清水		26,378	968
南投		34,848	968

3. 本處各服務區廁所男女間數設置比例。

服務區	廁所	男廁(間)	女廁(間)	男女比
	泰安		27	127
西湖		24	130	1:5.42
西螺		30	120	1:4
清水		40	130	1:3.25
南投		20	80	1:4

4. 本處各服務區並設有親子廁所及哺集乳室等以增進婦女在公共場所使用之便利性。

服務區	設施	親子廁所(間)	使用次數		男女比	哺集乳室(間)	使用次數		男女比
			男生	女生			男生	女生	
			泰安	3			4,782	6,603	
西湖	4	362	847	1:2.34	2	121	1089	1:9	
西螺	2	405	2161	1:5.34	2	219	2052	1:9.37	
清水	8	742	2,968	1:4	1	727	1,695	1:2.33	
南投	4	2,904	4,356	1:1.5	1	580	2,323	1:4	

三、相關 CEDAW 條文及一般性建議內容

(一) CEDAW 第 13 條

CEDAW 第 13 條 經濟和社會福利

締約各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上有相同權利，特別是：

- (a) 領取家屬津貼的權利；
- (b) 銀行貸款、抵押和其他形式的金融信貸的權利；
- (c) 參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利。

(二) CEDAW (一般性建議 23/48、50，24/9)。

48. 締約國針對第 7 條提出報告時，應：

- (d) 提出按性別所做的統計數據，說明享有上述權利的男女比例。

(三) CEDAW(一般性建議第 25/8/9)

《公約》要求男女起點平等，並藉由創造有利於實現結果平等的環境，賦予婦女權力。僅保證男女待遇相同是不夠的，必須考量女性和男性的生理差異以及社會、文化造成的差別。在某些情況下，必須給予男女不同待遇，以糾正該等差別。實現實質平等還需要有效的策略，目的係克服婦女代表名額不足的現象，在男女之間重新分配資源和權力。

(9)根據公約的目標和宗旨:結果平等是邏輯推論平等或實質平等的必然結果。這些結果可能是反映數量和(或)品質，婦女與男性各在其領域中享有相關權利的人數幾乎相等，享有同等的收入、以及同等的決策權和政治影響力，且使婦女免於遭受暴力。

(四) CEDAW 一般性建議第 28 號/5

雖然《公約》僅提及性歧視，但結合對第 1 條和第 2 條(f)款和第 5 條(a)款的解釋表明，《公約》也涵蓋對婦女的性

別歧視。這裏的「性」指的是男性與婦女的生理差異。而「性別」指的是社會意義上的身分、歸屬和婦女與男性的作用，以及社會對生理差異所賦予的社會和文化含義，正導致男性與婦女之間的等級關係，亦造成男性在權力分配和行使權利時處於有利地位，婦女則處於不利地位。**婦女和男性的社會定位受到政治、經濟、文化、社會、宗教、意識形態和環境因素的影響，亦可透過文化、社會和社區的力量加以改變。**這可能意味即使對婦女和男性給予相同或中性的待遇，若不承認婦女在性別方面，本來已處於弱勢地位且面臨不平等，前述待遇的後果或影響，將導致婦女行使其權利時受拒，則仍可能構成對婦女的歧視。

四、改進作為

透過本次案列的情境內容，可以知道本處各服務區夜間婦女停車位、服務措施及性別政策的公告、服務區廁所、親子廁所、哺集乳室等設置均考量到行別平等，目前使用情形與使用頻率均呈現優良的效果，為持續推動性別平等與落實 CEDAW，將持續蒐集用路人之使用者經驗與相關數據，配合相關法令規定，持續改善更新。

五、與 CEDAW 有關之討論議題及解析

透過藉由本服務區落實 CEDAW 的精神，從服務區的性別政策統計、夜間婦女專用停車位、親子廁所、緊急按鈕設置等皆符合 CEDAW 的積極作法，將可形成推波助瀾的效應，影響其他公共場域與設施積極參與改善的之可行性。

事實上，聯合國在 1979 年(民國 68 年)通過「消除對婦女一切形式歧視公約」(以下簡稱 CEDAW)公約，1981 年生效，為重要婦女人權法典。

CEDAW 目的即在承認和實現男女平等，但是何謂平等，隨著「平等」概念的演變，近代民權運動中強調的「平等」概念立基於

正義法制及基本人權的基本原則，使人人皆能平等地享有符合人的尊嚴的權利與自由，其內涵影響著爭取權益的方式與獲致的成果。

畢恆達等(2007)也從專文討論女性專用車廂的性別意涵，到底是對女性的保護，還是矯正亦或排除女性的角度進行探討與辯證。

畢恆達等(2007)文中指出有三種平等的模式：

第一種「相同」(equality as sameness)模式；將平等定義為「相同有一派出主張男女應有同樣的機會和權利反對因為生理性別而有的不同待遇。然而，這個模式被批評只達到形式平等的層次，沒有看到父權結構以及資源差異等因素，會使得平等權利／機會最後仍然得到不平等的結果。

第二種「相異」模式，則特別關切女性因「異於」男性而「不利」之處，例如家務、托育、照顧等束縛。因此這個模式下的策略一般稱為「積極行動」(positive action)，主張解除綁住女性的負擔，讓女性可以在與男性實質平等的條件下發展，以促進女男實質結果的平等，基本上仍是設法讓女性適應(fit in)一個原本由男性主導或佔據的結構，而非挑戰該結構本身所意涵的性別關係。

第三種強調「轉化」(transformation)的模式，則採取差異政治(politics of difference)的觀點，看見結構制度的男性中心取向(androcentricity)，並企圖改造之。而要具備轉化性，不只需要看見性別差異，還必須看到「男」「女」內部都有階級、族群、年齡、性傾向等各種多元屬性的差異。

畢恆達等(2007)指出，Rees 根據歐盟各國推動職場性別平等的經驗，指出前兩種模式對於促進性別平等的成效都有限，因為它並未改變根本的性別關係。畢恆達等(2007)則傾向 Squires 較為包容的看法，也就是三種模式可以視議題與時空脈絡來採用，但均應以「轉化」為長遠政策目標。因此她認為只有實踐第三種模式，才符合性別主流化的精神。

如此一來，我們也就可以同意「夜間婦女專用停車位」符合 CEDAW 以「矯正式」取徑促進平等。「夜間婦女專用停車位、親子廁所、緊急按鈕設置」這些作為應尊重女性的獨立自主(autonomy)，不是以保護女性或讓女性倚賴政府為目標，而是以協助女性發展經濟、社會文化、政治、教育、勞動、健康各方面潛能之自主能力為目標來推動，這也符合我國《施行法》第一條所列之立法目的。

因此，中工處在各服務區的性別政策統計、夜間婦女專用停車位、親子廁所、緊急按鈕皆符合 CEDAW「矯正式促進平等」的積極作法，創造支持、友善婦女人權之環境，即是承認男性女性不能一視同仁來對待，方可以確保實質上的男女平等，亦即中工處的作法，符合 CEDAW 的精神與推行的成效。

參考文獻

1. 行政院性別平等會
(<http://www.gec.gov.tw/News.aspx?n=B087BA49CFFEA2AC&sms=0EFFD4704F949F9A>)。
2. 消除對婦女一切形式歧視公約 (CEDAW) 立法院通過中文繁體版。
3. 畢恆達等(2007)，保護？矯正？排除？女性專用車廂的性別意涵 「家庭與工作：變遷現象與多元想像」研討會。

分析CEDAW在高速公路 各服務區之落實情形 國道旅途安心好自在

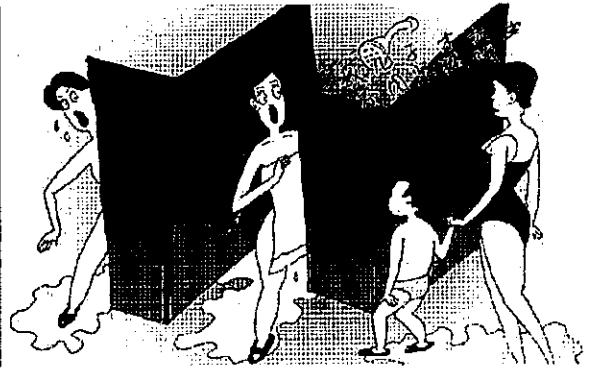
交通部臺灣區國道高速公路局中區工程處

簡報大綱

- 一、案例內容
- 二、現行法規/措施/統計結果
- 三、相關CEDAW條文及一般性建議內容
- 四、改進作為
- 五、與CEDAW有關之討論議題及解析

一、案例內容

- 情境一
- 一名母親因為怕年約6歲的兒子不見，
- 於是把兒子帶進女廁，
- 結果引發另一名大媽的不滿，並且連聲指摘，
- 這名母親憤而錄影還擊。



二、案例內容

- 情境二
- 經常需要夜間開車南來北往的A小姐說，
- 服務區的停車位夜間四下無人時，
- 停車時總是會讓她心裡怕怕的，
- 心裡總是會出現「彭婉如事件的恐懼」，
- 現在開車到服務區的停車位，
- 發現有夜間婦女專用停車位，
- 也加強照明和巡邏，
- 讓她現在南來北往能夠比較心安。

二、現行法規/措施/統計結果

服務區夜間婦女專用停車位統計分析

項目	平均停車延時		平均車位小時轉換率		平均車位使用率	
	北	南	北	南	北	南
泰安	0.23時/輛	0.37時/輛	21%	12%	6%	4%
西湖	0.47時/輛	0.41時/輛	11.6%	6.3%	5%	2.5%
西螺	0.24時/輛		0.37%		0.64%	
清水	1.39時/輛		0.5%		0.7%	
南投	0.47時/輛		0.26%		0.12%	

服務區性別政策訊息公告統計

服務區	播放方式	
	電子佈告欄(次)	液晶電視(次)
泰安	52,560	3872
西湖	17,424	2904
西螺	35,040	1936
清水	26,378	968
南投	34,848	968

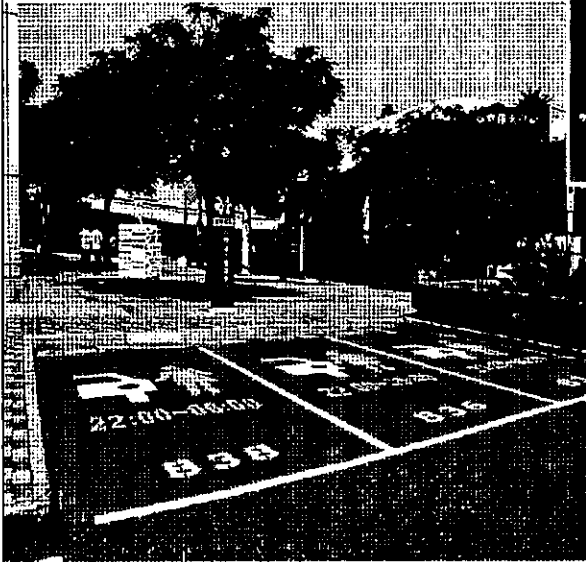
服務區女廁緊急按鈕使用情形

服務區	廁所		
	男廁(間)	女廁(間)	男女比
泰安	27	127	1:4.7
西湖	24	130	1:5.42
西螺	30	120	1:4
清水	40	130	1:3.25
南投	20	80	1:4

服務區親子廁所及哺集乳室使用統計

服務區	設施	使用次數			哺集乳室(間)	使用次數			
		親子廁所(間)	男生	女生		男女比	男生	女生	男女比
泰安	親子廁所	3	4,782	6,603	1:1.38	4	3,319	7,745	1:2.33
西湖	親子廁所	4	362	847	1:2.34	2	121	1089	1:9
西螺	親子廁所	2	405	2161	1:5.34	2	219	2052	1:9.37
清水	親子廁所	8	742	2,968	1:4	1	727	1,695	1:2.33
南投	親子廁所	4	2,904	4,356	1:1.5	1	580	2,323	1:4

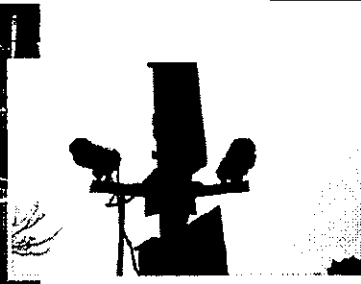
中區工程處各服務區提供 便捷停車-夜間婦女停車位



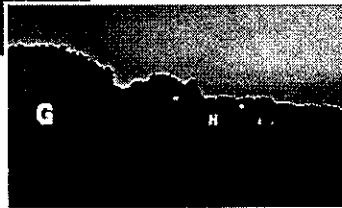
夜間婦女停車位



接近服務大廳



全時監控



動線明亮

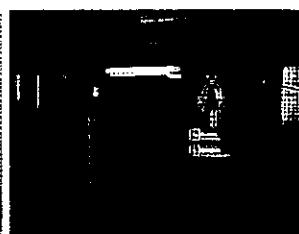
便捷停車—無障礙專用停車動線



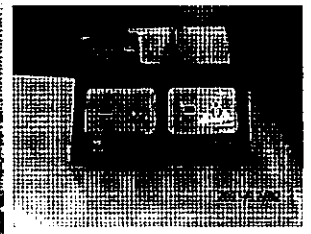
無障礙坡道



鄰近賣場大廳



鄰近專用廁所

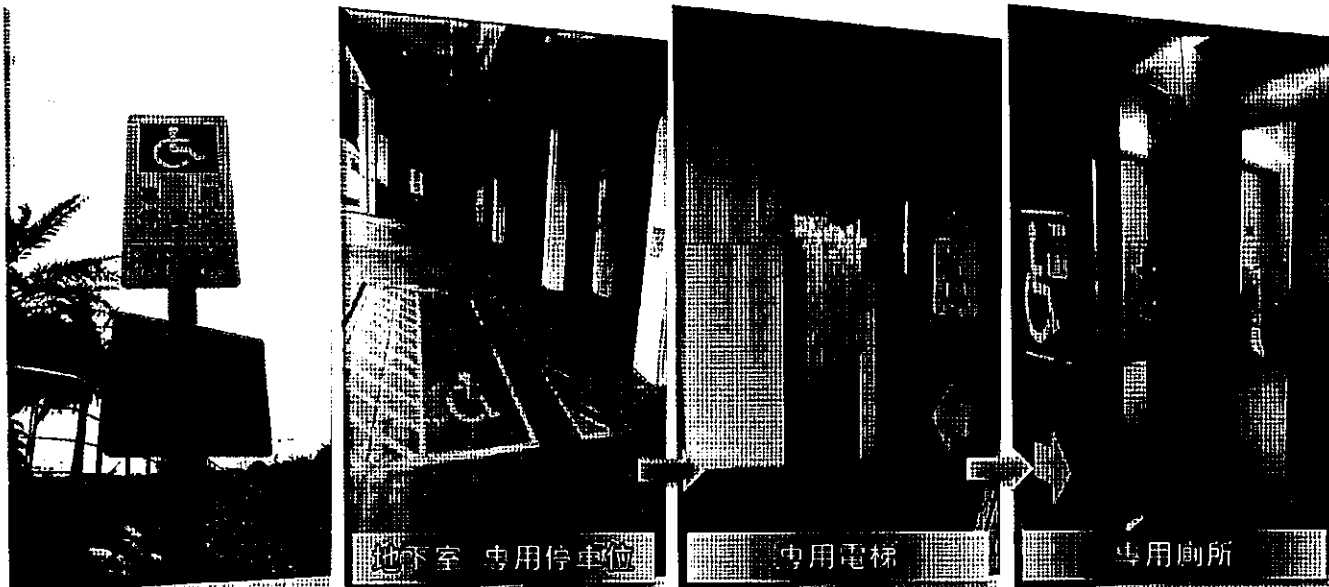


免費電動輪椅充電座



2015/03/25

便捷停車—無障礙專用停車動線



地下室 專用停車位

專用電梯

專用廁所

友善公廁—貼心設施

用心為老人、傷病及行動不便者設計

男廁			女廁		親子廁所		行動不便專用
蹲式	坐式	小便斗	蹲式	坐式	蹲式	坐式	坐式
30	10	156	97	33	6	2	6



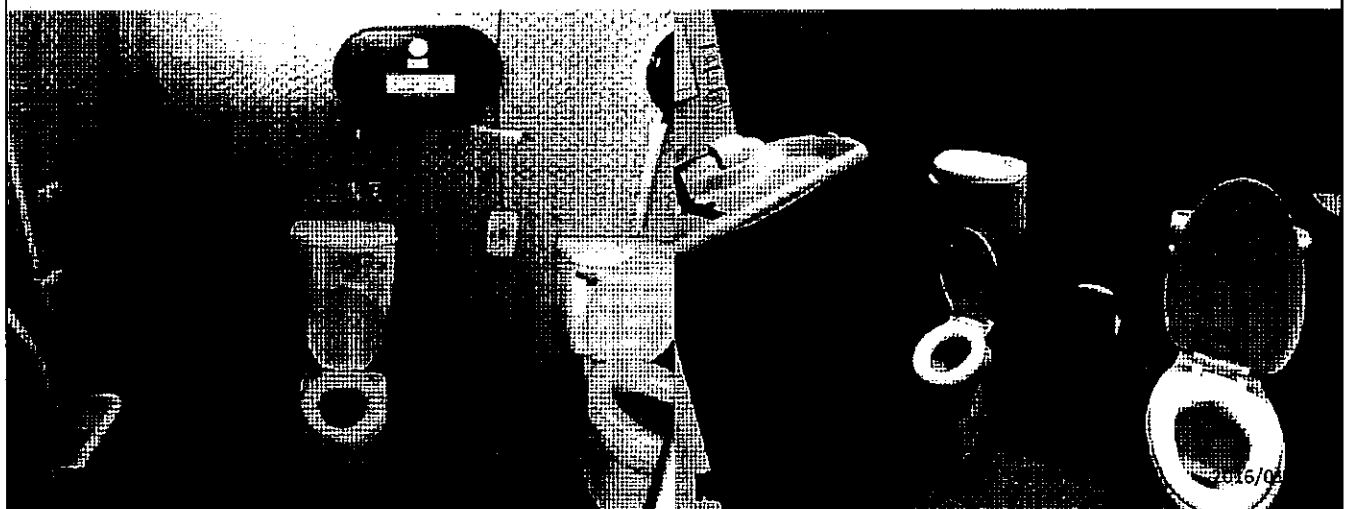
友善公廁—貼心設施

男女並重-貼心的更衣、梳妝設施

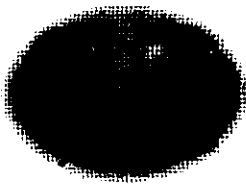
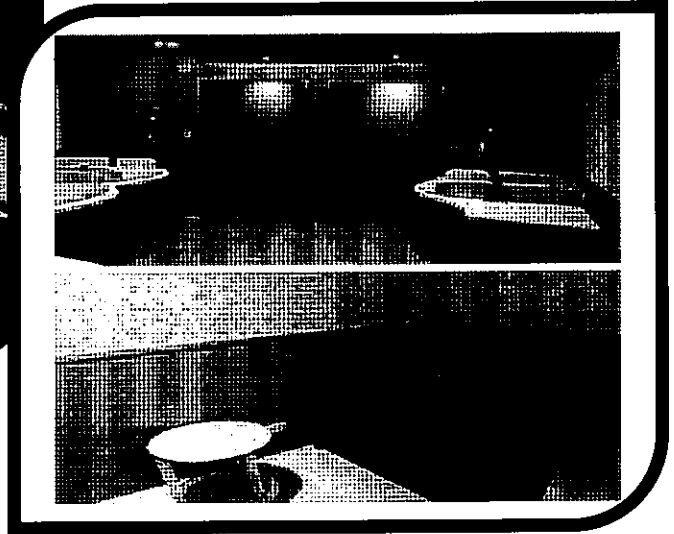
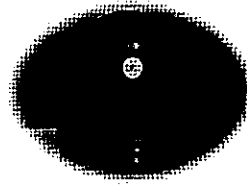
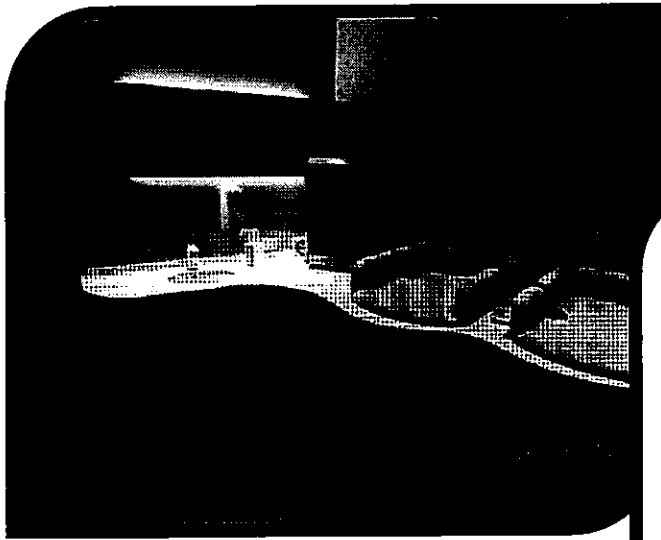


多元需求—友善親子如廁環境

貼心的建立友善親子環境

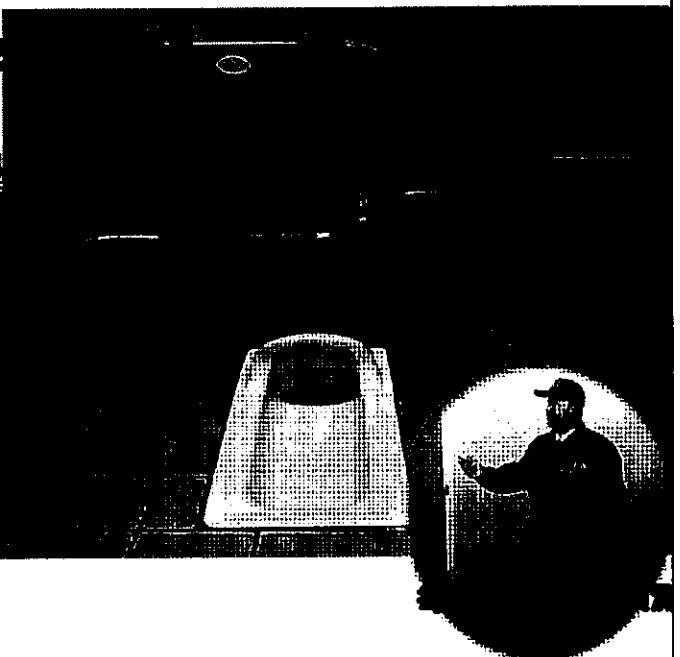


多元需求—友善哺乳空間

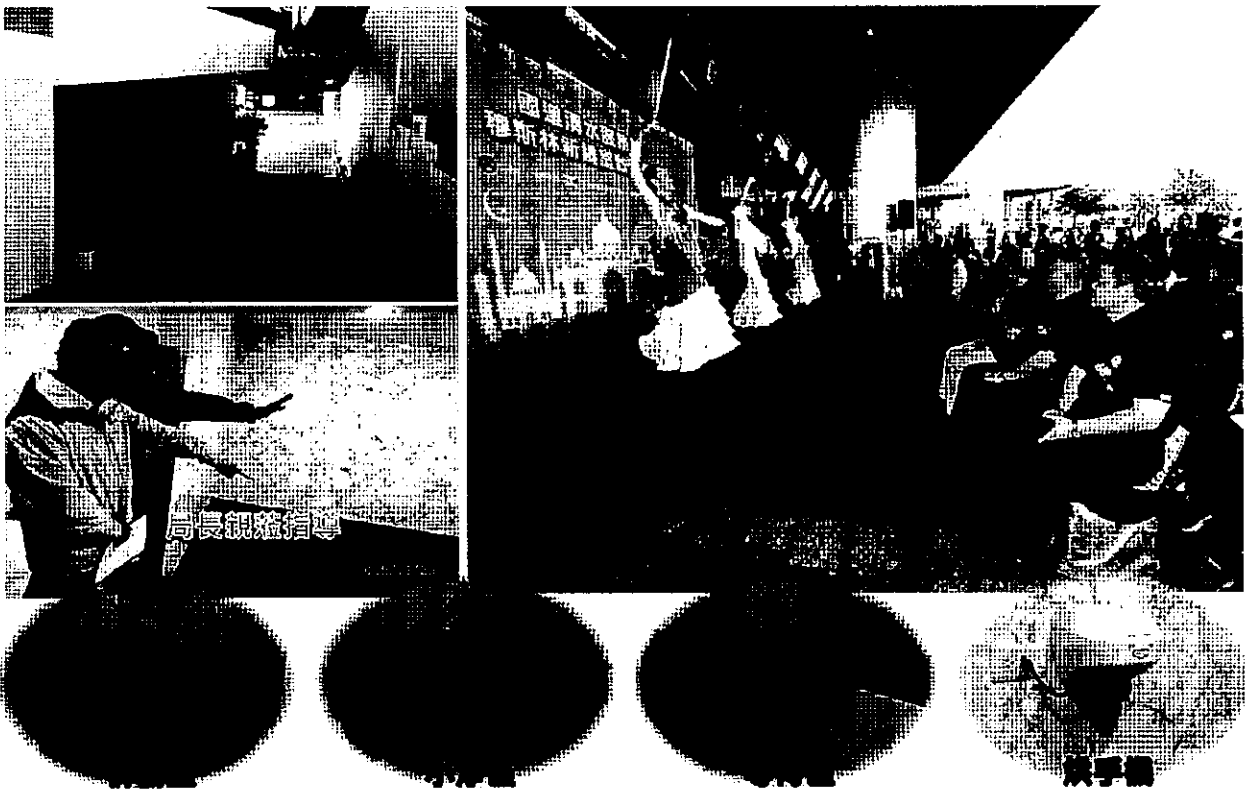


多元需求

細心維護兼具設施齊備及安全防護的如廁環境



多元需求-穆斯林祈禱室



三、相關CEDAW條文及一般性建議內容1

CEDAW第13條 經濟和社會福利

締約各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上有相同權利，特別是：

- (a)領取家屬津貼的權利；
- (b)銀行貸款、抵押和其他形式的金融信貸的權利；
- (c)參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利。

摘自婦女權利一書-形式上平等



摘自婦女權利一書-保護式平等



摘自婦女權利一書-實質平等
(合理的差別待遇與多元需求)



自《CEDAW：恢復婦女的權利》一書（2004年，印度新德里）。

三、相關CEDAW條文及一般性建議內容2

- CEDAW（一般性建議23/48、50，24/9）
 - 48.締約國針對第7條提出報告時，應：
 - (d)提出按性別所做的統計數據，說明享有上述權利的男女比例。
- CEDAW(一般性建議25/8/9)
 - 僅保證男女待遇相同是不夠的，必須考量女性和男性的生理差異以及社會、文化造成的差別。
- CEDAW一般性建議28/5
 - 婦女和男性的社會定位受到政治、經濟、文化、社會、宗教、意識形態和環境因素的影響，亦可透過文化、社會和社區的力量加以改變。

四、改進作為

- 透過本次案列的情境內容，可以知道本處各服務區：
 - 1.夜間婦女停車位、2.服務措施及性別政策的公告
 - 3.服務區廁所、4.親子廁所、5.哺集乳室等設置均考量並落實性別平等。
- 目前使用情形與使用頻率均呈現優良的效果。
- 為持續推動性別平等與落實CEDAW，將持續蒐集用路人之使用者經驗與相關數據，配合相關法令規定，持續改善更新。

五、與CEDAW有關之討論議題及點解析1/7

透過藉由本服務區落實CEDAW的精神：

從服務區的性別政策統計、夜間婦女專用停車位、

親子廁所、緊急按鈕設置等皆符合

CEDAW的積極作法，將可形成推波助瀾的效應，

影響其他公共場域與設施積極參與改善的之

可行性。

五、與CEDAW有關之討論議題及點解析2/7

- 畢恆達等(2007)也從專文討論女性專用車廂的性別意涵，到底是對女性的保護，還是矯正亦或排除女性的角度進行探討與辯證。
- 畢恆達等(2007)文中指出有三種平等的模式：
- 第一種「相同」模式：
- 將平等定義為「主張男女應有同樣的機會和權利，反對因為生理性別而有的不同待遇。
- 然而，這個模式被批評只達到形式平等的層次，
- 沒有看到父權結構以及資源差異等因素，
- 會使得平等權利／機會最後仍然得到不平等的結果。

五、與CEDAW有關之討論議題及點解析3/7

- 第二種「相異」模式：
- 因此這個模式下的策略：
- 特別關切女性因「異於」男性而「不利」之處：例如家務、托育、照顧等束縛。
- 一般稱為「積極行動」(positive action)，主張解除綁住女性的負擔，讓女性可以在與男性實質平等的條件下發展，以促進女男實質結果的平等。
- 基本上仍是設法讓女性適應(fit in)一個原本由男性主導或佔據的結構，而非挑戰該結構本身所意涵的性別關係。

五、與CEDAW有關之討論議題及點解析4/7

第三種強調「轉化」的模式，採取差異政治的觀點，看見結構制度的男性中心取向，並企圖改造之。

而要具備轉化性，

不只需要看見性別差異，

還必須看到「男」「女」內部

都有階級、族群、年齡、性傾向

等各種多元屬性的差異。

五、與CEDAW有關之討論議題及點解析5/7

- 畢恆達等(2007)指出，Rees 根據歐盟各國推動職場性別平等的經驗，指出前兩種模式對於促進性別平等的成效都有限，因為它並未改變根本的性別關係。
- 畢恆達等(2007)則傾向Squires 較為包容的看法，也就是三種模式，可以視議題與時空脈絡來採用，
- 但均應以「轉化」為長遠政策目標。因此她認為只有實踐第三種模式，才符合性別主流化的精神。

五、與CEDAW有關之討論議題及點解析6/7

- 如此一來，我們也就可以同意「夜間婦女專用停車位」符合CEDAW以「矯正式」取徑促進平等。
- 「夜間婦女專用停車位、親子廁所、緊急按鈕設置」這些作為應尊重女性的獨立自主，不是以保護女性或讓女性倚賴政府為目標，而是以協助女性發展經濟、社會文化、政治、教育、勞動、健康各方面潛能之自主能力為目標來推動。
- 綜上符合我國《施行法》第一條所列之立法目的。

五、與CEDAW有關之討論議題及點解析7/7

- 因此，中工處在各服務區的性別政策統計、夜間婦女專用停車位、親子廁所、緊急按鈕皆符合CEDAW「矯正式促進平等」的積極作法。
- 創造支持、友善婦女人權之環境，即是承認男性女性不能一視同仁來對待，方可以確保實質上的男女平等。
- 中工處的作法，符合CEDAW的精神與推行的成效。

參考文獻

1. 行政院性別平等會
<http://www.gec.gov.tw/News.aspx?n=B087BA49CFFEA2AC&sms=0EFFD4704F949F9A>
2. 消除對婦女一切形式歧視公約 (CEDAW) 立法院通過
中文繁體版
3. 畢恆達等(2007)，保護？矯正？排除？女性專用車廂的性別意涵 「家庭與工作：變遷現象與多元想像」研討會

案例摘要表

編號	8
機關	交通部臺灣區國道高速公路局南區工程處
案例名稱	高速公路局南區工程處轄區服務區駕駛人休息室性別平等情形探討
案例內容簡述	高速公路局為服務廣大用路人，避免疲勞駕駛，促進行車安全，減少交通事故發生、降低重大傷亡國道事故，本處配合高速公路局政策，分別於國道一號於新營服務區設置駕駛人休息室，並於國道三號委請東山及古坑服務區得標廠商設置駕駛人休息室，皆為 24 小時開放使用，並有保全及清潔人員定期巡查。
相關 CEDAW 條文及一般性建議	<p>第七條：締約各國應保證婦女在與男子平等的條件下參加政策的制定及其執行。</p> <p>第十三條：各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視。</p> <p>第 9 號一般性建議：各締約國盡力確保其負責規劃全國人口普查和其他社會、經濟調查統計部門編制的調查問卷，在絕對數字和百分比方面均按性別劃分數據，以便相關使用者得依其興趣獲得特定部門的婦女狀況資料。</p> <p>第 23 號一般性建議：締約國應採取一切適當措施，消除在本國政治和公眾事務中對婦女的歧視，特別應保證婦女在與男性立於平等條件下：……參與政府政策的制定及執行，並擔任各級政府公職，執行一切公務；</p>
討論議題	<p>一、兩性休息室床位數量一致是否即為性別平等（符合公約第 13 條），如依兩性使用駕駛人休息室統計數據比例調整床位，是否有歧視婦女而違反 CEDAW 之虞？如何鼓勵女性駕駛人多使用空間？</p> <p>二、駕駛人休息室之設置僅依兩性區分，如有第三性駕駛人，應如何妥適照顧其權益？</p>

	<p>三、新營服務區駕駛人休息室使用注意事項之訂定，是否讓女性有充分表達意見之機會？</p> <p>四、安全設施是否完善？</p>
--	---

教材講義

一、案例內容

高速公路局為服務廣大用路人，避免疲勞駕駛，促進行車安全，減少交通事故發生、降低重大傷亡國道事故，本處配合國道安全政策，分別於國道一號於新營服務區設置駕駛人休息室，並於國道三號委請東山及古坑服務區得標廠商設置駕駛人休息室，分男/女床位及淋浴間，皆為 24 小時開放使用，並有保全及清潔人員定期巡查。

二、現行法規/措施/統計結果

現行駕駛人休息室使用注意事項，新營服務區之休息室由交通部臺灣區國道高速公路局南區工程處訂定，東山及古坑服務區由南仁湖廠商比照訂定。

其中新營服務區駕駛人休息室使用注意事項有提及男、女各 1 開放空間，各 3 張躺椅，其餘權益上的規定無涉性別歧異。實際休息室措施，3 服務區皆依性別分開休息空間，衛浴設施亦分開；東山、古坑服務區駕駛人休息室床位皆男、女各 2。

統計結果 (104. 1. 1-104. 12. 29)：東山服務區，使用人數男 361 人、女 100 人。古坑服務區，使用人數男 405 人、女 99 人。新營服務區 (104. 8. 1-104. 12. 30)，使用人數男 6723 人、女 405 人。

三、相關 CEDAW 條文及一般性建議內容

第七條：締約各國應保證婦女在與男子平等的條件下參加政策的制定及其執行。

第十三條：各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視。

第 9 號一般性建議：各締約國盡力確保其負責規劃全國人口普查和其他社會、經濟調查統計部門編制的調查問卷，在絕對數字和百分比方面均按性別劃分數據，以便相關使用者得依其興趣獲得特定部門的婦女狀況資料。

第 23 號一般性建議：締約國應採取一切適當措施，消除在本國政治和公眾事務中對婦女的歧視，特別應保證婦女在與男性立於平等

條件下：……參與政府政策的制定及執行，並擔任各級政府公職，執行一切公務；檢視服務區駕駛人休息室政策是否對女性有歧視情形。學習性別政策之規劃，並於規劃工程時注重性別平等意識。

四、改進作為

經訪查，仍有許多周末返家的民眾不知駕駛人休息室，而未前往利用。此外有時一個家庭出門旅行，總不能駕駛一個人去睡覺，而家人無所適從。故如空間許可，可在不致吵鬧休息室的近處設置親子遊戲區或可資參觀的景、物，以利家庭出遊使用。

五、與 CEDAW 有關之討論議題及解析

(一)兩性休息室床位數量一致是否即為性別平等(符合公約第13條)，

如依兩性使用駕駛人休息室統計數據比例調整床位，是否有歧視婦女而違反 CEDAW 之虞？如何鼓勵女性駕駛人多使用空間？

如經長期統計，而據比例調整床位，並無違反 CEDAW 之虞。另可設置鮮明標誌提升駕駛人休息室使用率，並在附近設置夜間婦女停車位、親子遊憩區等設施。

(二)駕駛人休息室之設置僅依兩性區分，如有第三性駕駛人，應如何妥適照顧其權益？

如有足夠空間及經費，可另隔一間，目前則僅能依據生理性別辦理。

(三)新營服務區駕駛人休息室使用注意事項之訂定，是否讓女性有充分表達意見之機會？

該注意事項由工程處擬定後，經性別平等工作小組(含逾半且近三分之二女性成員)審議，始送局核定而實施。期間已有讓女性充分表達意見之機會。為提升駕駛人休息室女性使用率，一併規畫在休息室外設置問卷供駕駛人填寫，除改善環境，並研議照顧女性措施。

(四)安全設施是否完善？

外部有保全人員管理、登記使用駕駛人休息室，而隔間採男女分開，並在內部設置警鈴，務求妥善。

高速公路局南區工程處轄區服務區 駕駛人休息室性別平等情形探討

交通部臺灣區國道高速公路局南區工程處

簡 報 大 綱

- 一、教學目標
- 二、案例內容
- 三、現行法規/措施/統計結果
- 四、相關CEDAW條文及一般性建議內容
- 五、改進作為
- 六、與CEDAW有關之討論議題及解析

一、教學目標

1. 透過服務區駕駛人休息室之使用統計與研究，達成良好性別平等政策。
2. 南區工程處落實CEDAW政策的作法。
3. 討論平等的實質意涵與政策推動的創新作法

二、案例內容

- 高速公路局為服務廣大用路人，避免疲勞駕駛，促進行車安全，減少交通事故發生、降低重大傷亡國道事故，本處配合國道安全政策，分別於國道一號於新營服務區設置駕駛人休息室，並於國道三號委請東山及古坑服務區得標廠商設置駕駛人休息室，分男/女床位及淋浴間，皆為24小時開放使用，並有保全及清潔人員定期巡查。

二、案例內容 (新營服務區)

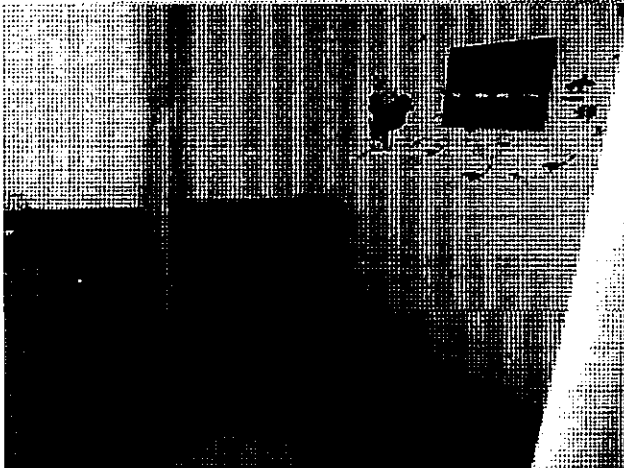


新營服務區駕駛人休息床位，各床位間有布幔可隔開

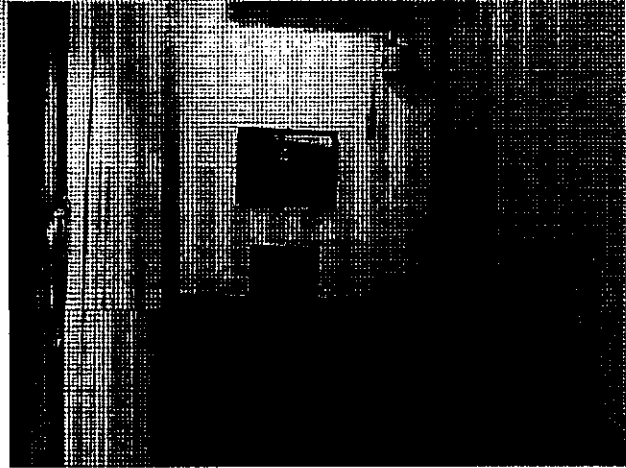


新營服務區駕駛人休息室內設有盥洗室

二、案例內容 (東山服務區)



駕駛人休息室

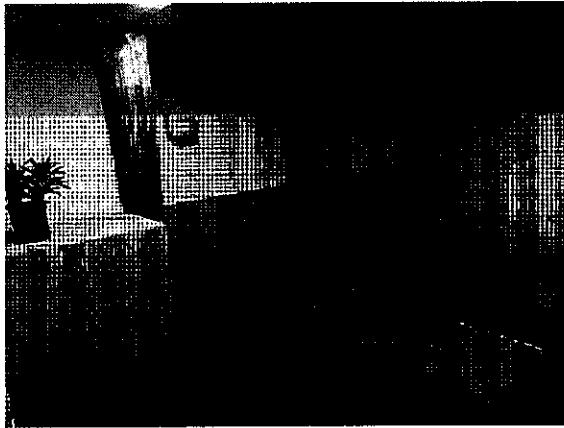


各床位間可用布幔隔開



駕駛人休息室標誌

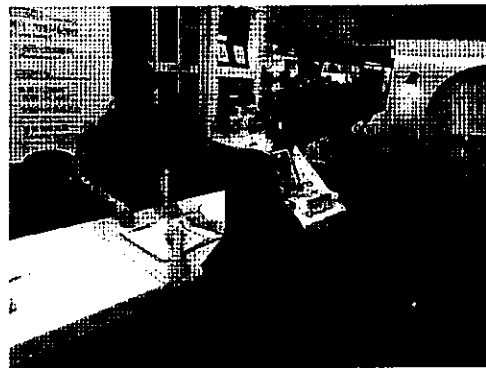
二、案例內容 (古坑服務區)



每間休息室有兩個床位



各床位皆可用布幔隔開



經過登記使用，確認使用者身分以保障安全

三、現行法規/措施/統計結果

- 現行駕駛人休息室使用注意事項，新營服務區之休息室由交通部臺灣區國道高速公路局南區工程處訂定，東山及古坑服務區由南仁湖廠商比照訂定。

三、現行法規/措施/統計結果

- 其中新營服務區駕駛人休息室使用注意事項有提及男、女各**1**開放空間，各**3**張躺椅，其餘權益上的規定無涉性別歧異。實際休息室措施，**3**服務區皆依性別分開休息空間，衛浴設施亦分開；東山、古坑服務區駕駛人休息室床位皆男、女各**2**。

三、現行法規/措施/統計結果

新營服務區駕駛人休息室使用注意事項

(一)使用人：以職業駕駛人為原則，登記使用時請出示駕駛執照；需完成登記後始可進入使用。

(二)服務時間：24小時。

(三)費用：免費。

(四)使用時間：每次以2小時為原則，特殊情況增加，最高以4小時為限。每2小時服務台保全人員即經聲通知，請使用人配合離開。

(五)空間：男、女各1個開放空間，每間設3張躺椅，各以布簾相隔。均已客滿，即無法提供服務。

(六)設備：空調、烘乾、置物櫃、浴室、公廁；請愛惜公務，不可浪費、破壞或帶走。

(七)請自備個人清洗用品，如毛巾、牙刷等。

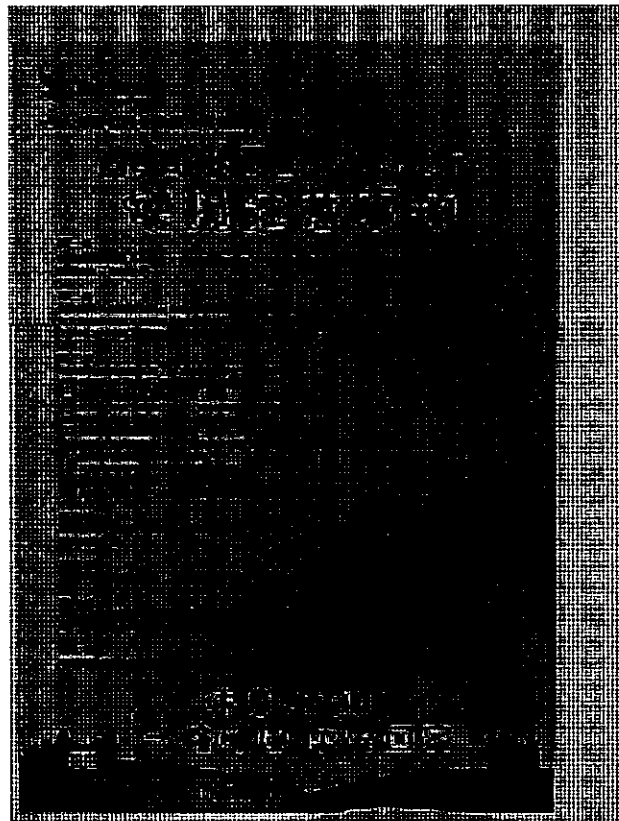
(八)請使用人妥為保管個人財物，以免遺失，本休息室不負保管之責。

(九)使用休息室禁止有下列情事：

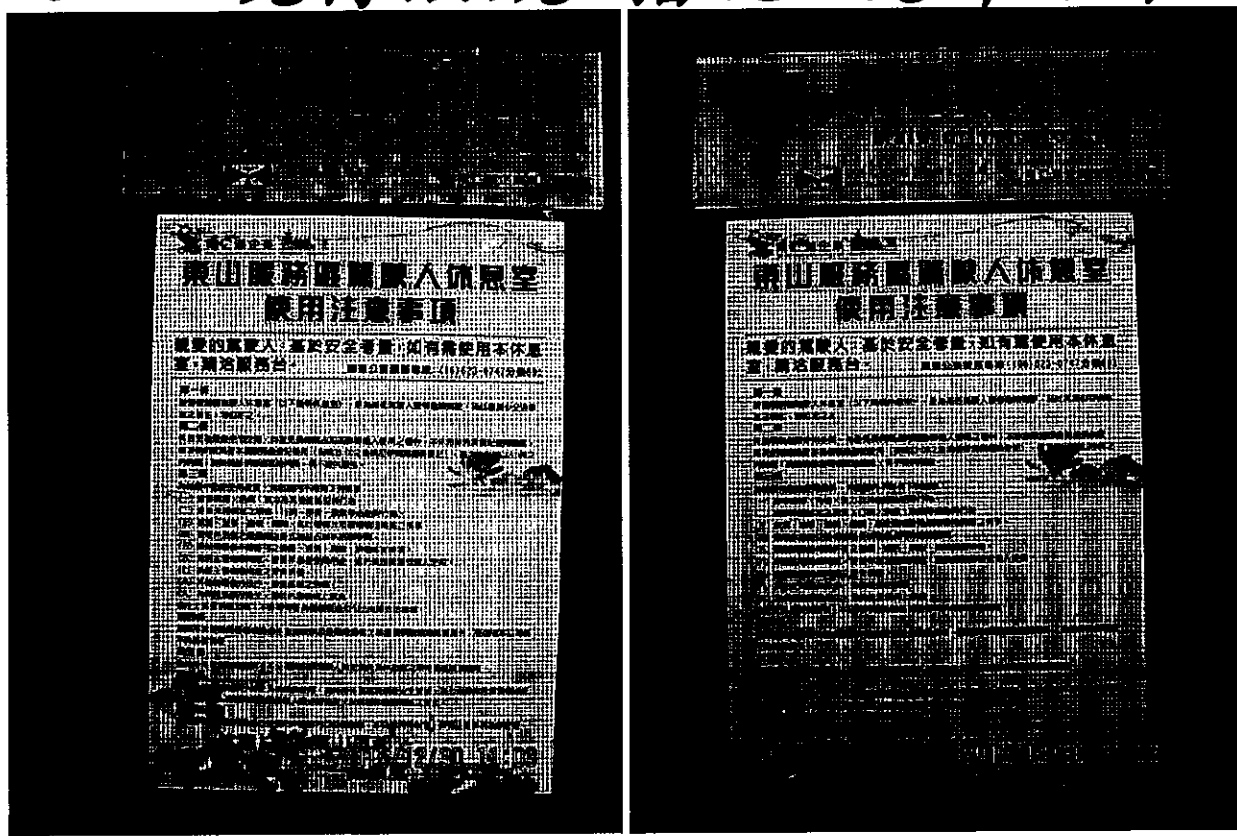
- 1、賭博、色情、暴力及其他違法犯罪行為。
- 2、吸毒、行竊、宗教、政黨等行為。
- 3、飲酒、滋事、謾罵、喧鬧、亂吐煙蒂及破壞環境清潔。
- 4、破壞休息室設備。
- 5、張貼或懸掛未經許可之標語、通告、廣告、旗幟或宣傳物。
- 6、攜帶危險物品。
- 7、攜帶寵物，以免干擾他人休息。
- 8、其他妨礙公務秩序、善良風俗之行為。

如對上述情節經服務台保全人員勸止不聽者，即報請公路警察處理。

(十)如遇緊急突發狀況，請與服務台保全人員聯繫。



三、現行法規/措施/統計結果



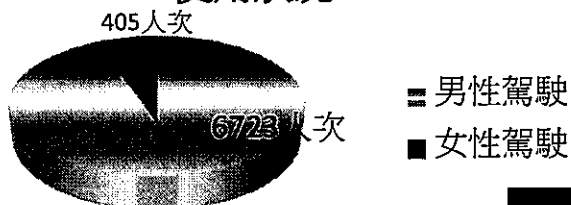
三、現行法規/措施/統計結果

- 統計結果（104.1.1-104.12.29）：
東山服務區，使用人數男**361**人、
女**100**人。古坑服務區，使用人數
男**405**人、女**99**人。新營服務區
（104.8.1-104.12.30），使用人數
男**6723**人、女**405**人。

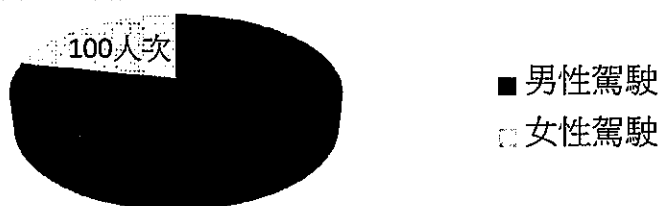
三、現行法規/措施/統計結果

新營服務區駕駛人休息室性別

使用狀況



東山服務區駕駛人休息室性別使用狀況



吉坑服務區駕駛人休息室性別
使用狀況



四、相關CEDAW條文及一般性建議內容

- 第七條：締約各國應保證婦女在與男子平等的條件下參加政策的制定及其執行。
- 第十三條：各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視。

四、相關CEDAW條文及一般性建議內容

- 第9號一般性建議：各締約國盡力確保其負責規劃全國人口普查和其他社會、經濟調查統計部門編制的調查問卷，在絕對數字和百分比方面均按性別劃分數據，以便相關使用者得依其興趣獲得特定部門的婦女狀況資料。

四、相關CEDAW條文及一般性建議內容

- 第23號一般性建議：締約國應採取一切適當措施，消除在本國政治和公眾事務中對婦女的歧視，特別應保證婦女在與男性立於平等條件下：.....參與政府政策的制定及執行，並擔任各級政府公職，執行一切公務；檢視服務區駕駛人休息室政策是否對女性有歧視情形。學習性別政策之規劃，並於規劃工程時注重性別平等意識。

五、改進作為

- 經訪查，仍有許多周末返家的民眾不知駕駛人休息室，而未前往利用。此外有時一個家庭出門旅行，總不能駕駛一個人去睡覺，而家人無所適從。故如空間許可，可在不致吵鬧休息室的近處設置親子遊戲區或可資參觀的景、物，以利家庭出遊使用。

六、與CEDAW有關之討論議題及解析

- 1. 兩性休息室床位數量一致是否即為性別平等（符合公約第13條），如依兩性使用駕駛人休息室統計數據比例調整床位，是否有歧視婦女而違反CEDAW之虞？如何鼓勵女性駕駛人多使用空間？

如經長期統計，而據比例調整床位，並無違反CEDAW之虞。另可設置鮮明標誌提升駕駛人休息室使用率，並在附近設置夜間婦女停車位、親子遊憩區等設施。

- 2. 駕駛人休息室之設置僅依兩性區分，如有第三性駕駛人，應如何妥適照顧其權益？

如有足夠空間及經費，可另隔一間，目前則僅能依據生理性別辦理。

六、與CEDAW有關之討論議題及解析

- 3. 新營服務區駕駛人休息室使用注意事項之訂定，是否讓女性有充分表達意見之機會？

該注意事項由工程處擬定後，經性別平等工作小組（含逾半且近三分之二女性成員）審議，始送局核定而實施。期間已有讓女性充分表達意見之機會。為提升駕駛人休息室女性使用率，一併規畫在休息室外設置問卷供駕駛人填寫，除改善環境，並研議照顧女性措施。

- 4. 安全設施是否完善？

外部有保全人員管理、登記使用駕駛人休息室，而隔間採男女分開，並在內部設置警鈴，務求妥善。

案例摘要表

編號	9
機關	交通部鐵路改建工程局
案例名稱	車站性平空間設計
案例內容簡述	<p>本局職司全島鐵路改建工程，基於鐵路車站係提供安全、舒適、便捷之大眾運輸服務，其服務之提供並無性別、族群、年齡、所得、教育等之差異，自工程規劃設計之初即應納入不同性別及年齡之使用者需求考量，秉持「性別平權」及創造友善環境之核心價值，為旅客大眾建構友善之車站性平空間，以提供旅客安全、便利、舒適之旅運服務設施。並落實消除對婦女一切形式歧視公約(CEDAW)之精神。</p>
相關 CEDAW 條文及一般性建議	<p>第五條 「締約各國應採取一切適當措施： (a) 改變男女的社會和文化行為模式，以消除基於性別而分尊卑觀念或基於男女任務定型所產生的偏見、習俗和一切其他做法。 (b) 保證家庭教育應包括正確了解母性的社會功能和確認教養子女是父母的共同責任，當然在任何情況下都應首先考慮子女的利益。」</p> <p>第十二條 1. 締約各國應採取一切適當措施以消除在保健方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上取得各種包括有關計劃生育的保健服務。 2. 儘管有本條第 1 款的規定，締約各國應保證為婦女提供有關懷孕、分娩和產後期間的適當服務，必要時予以免費，並保證在懷孕和哺乳期間得到充分營養。</p> <p>第十三條 締約各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活</p>

	<p>的其他方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上有相同權利，特別是：</p> <p>(c) 參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利。</p> <p>第十六條</p> <p>1. 締約各國應採取一切適當措施，消除在有關婚姻和家庭關係的一切事務上對婦女的歧視，並特別應保證婦女在男女平等的基礎上：</p> <p>(c) 在婚姻存續期間以及解除婚姻關係時，有相同的權利和義務。</p> <p>(d) 不論婚姻狀況如何，在有關子女的事務上，作為父母親有相同的權利和義務。但在任何情形下，均應以子女的利益為重。</p> <p>(f) 在監護、看管、受托和收養子女或類似的制度方面，如果國家法規有這些觀念的話，有相同的權利和義務。但在任何情形下，均應以子女的利益為重。</p>
<p>討論議題</p>	<p>參考世界國家有關車站空間規劃概念探討並檢視我國現行法令規章尚待努力之處，並針對本局所規劃設計之新建車站工程性平空間設計演進歷程。</p>

教材講義

一、案例內容

鐵路車站係提供安全、舒適、便捷之大眾運輸服務，此類別之提供並無性別、族群、年齡、所得、教育等之差異。相關車站空間諸如：車站旅運與站務設施空間、旅客動線設施、售票與剪收票設施、服務設施及旅客資訊標誌等，為使不同性別旅客皆能公平、自由地享受大眾運輸服務，在鐵路設施之「空間」、「安全」、「友善」等層面均應妥善考量與因應，在提供安全、安心、舒適的環境需求考量下，在設計上必須有完整的構思以做空間應對，應從使用者的觀點思考，達到容易行動、容易瞭解、容易使用之設計目標。在設計上就必須有完整的構思以做空間應對，建構友善之車站性平空間，使一般旅客大眾能公平享有全方位之車站性平空間，並落實消除對婦女一切形式歧視公約(CEDAW)之精神。

本局職司全島鐵路改建工程，自工程規劃設計之初即應納入不同性別及年齡之使用者需求考量，秉持「性別平權」及創造友善環境之核心價值，建構友善之車站性平空間，以提供旅客安全、便利、舒適之旅運服務設施。

本案例參考世界國家有關車站空間規劃概念探討我國現行法令規章尚待努力之處，並針對本局所規劃設計之新建車站工程性平空間設計演進歷程提出說明。

二、現行法規/措施/統計結果

我國現行法規與建築空間性平規劃相關之法規如次：

(一) 建築法 97 條

有關建築規劃、設計、施工、構造、設備之建築技術規則，由中央主管建築機關定之，並應落實建構兩性平權環境之政策。

(二) 公共場所母乳哺育條例第五條 (99.11.24)

下列公共場所，應設置哺(集)乳室供民眾使用，並有明顯標示：三、服務場所總樓地板面積一千平方公尺以上之鐵路車站、航空站及捷運交會轉乘站。

(三)

1. 建築技術規則-建築設備編第三十七條 (95.11.30)

衛生設備屬同時使用類型者(如學校、車站、電影院等),其女用大便器數:男用大便器數增為5:1;屬分散使用類型(如辦公廳、工廠、商場等)者,其女用大便器數:男用大便器數比例修正為3:1以上。其中,前者因有尖峰時刻需求,其女用大便器數與男用大便器數之比例增為5:1;後者之女用大便器數與男用大便器數之比例維持3:1,以保障兩性在衛生福祉方面之基本需求。

2. 建築技術規則-建築設備編第三十七條 (最新 103.8.19)

建築物裝設之衛生設備數量不得少於下表規定:

建築物種類	大便器			小便器 個數	洗面盆		浴缸或淋浴
	人數	男	女		人數	個數	
車站 航空站	1-50	1	2	1			
	51-100	1	5	2	1-200	2	
	101-200	2	10	2	201-400	4	
	201-300	3	15	4	401-600	6	
	301-400	4	20	6			
		超過四百人時,以人數男女各占一半計算,每增加男子一百人男用增加一個,每增加女子二十人女用增加一個。			超過四百人時,每增加男子五十人增加一個。	超過六百人時,每增加三百人增加一個。	

車站按營業及等候空間面積每平方公尺零點四人計算,航空站、候船室按營業及等候空間面積每平方公尺零點二人計算;或得依該中央目的事業主管機關核定之車站、航空站、候船室使用人數(以每日總運量乘以零點二)計算之。

本局精進作為-法令規章修正建議:

本局基於考量現行新、改建車站之進、出站旅客人數(旅運量)落差甚大,如一體適用上開規則,則部分車站(三等站及招呼站)因維管人力不足或無人看管,過多的衛生設備不僅將淪為蚊子設備,形成空間及建設之浪費,亦將形成治安死角,對婦女之維安造成潛在威脅,爰積極爭取予以修訂該條文,前於100年7月22日以鐵工工字第10000095850號函建議內政部營建署考量女用廁所數量之合理性,酌實考量每日進出旅客500人以下之火車站,其衛生設備女用廁所數量可視個案情形折減設置。經內政部營建署召會研議後,爰於103年8月19日修訂公布建築技術規則-建築設備編第三十七條修正條文,俾使車站之衛生設備數量因地制宜,符合實需,創造政府與民眾間之雙贏。

三、相關 CEDAW 條文及一般性建議內容

第五條：

「締約各國應採取一切適當措施：

- (a) 改變男女的社會和文化行為模式，以消除基於性別而分尊卑觀念或基於男女任務定型所產生的偏見、習俗和一切其他做法。
- (b) 保證家庭教育應包括正確了解母性的社會功能和確認教養子女是父母的共同責任，當然在任何情況下都應首先考慮子女的利益。」

第十二條

1. 締約各國應採取一切適當措施以消除在保健方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上取得各種包括有關計劃生育的保健服務。
2. 儘管有本條第 1 款的規定，締約各國應保證為婦女提供有關懷孕、分娩和產後期間的適當服務，必要時予以免費，並保證在懷孕和哺乳期間得到充分營養。

第十三條

締約各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上有相同權利，特別是：

- (c) 參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利。

第十六條

1. 締約各國應採取一切適當措施，消除在有關婚姻和家庭關係的一切事務上對婦女的歧視，並特別應保證婦女在男女平等的基礎上：
 - (c) 在婚姻存續期間以及解除婚姻關係時，有相同的權利和義務。
 - (d) 不論婚姻狀況如何，在有關子女的事務上，作為父母親有相同的權利和義務。但在任何情形下，均應以子女的利益為重。
 - (f) 在監護、看管、受托和收養子女或類似的制度方面，如果國家法規有這些觀念的話，有相同的權利和義務。但在任何情形下，均應以子女的利益為重。

四、改進作為

(一) 空間安全性考量

車站應建構安全無懼之空間與環境，消除潛在對不同性別、性傾向或性別認同者的威脅或不利影響，例如：車站月台區規劃夜間婦女搭乘區域、設置監視系統、緊急求救系統、夜間照明系統、規劃無障礙安全路徑、維護廁所安全所需相關設施、加派保全或安全維護人力等，避免安全死角。

(二) 消除性別刻板印象

修正相關標示並採用中性符碼，例如：尿布檯、親子廁所…等。

(三) 設施友善性考量

車站設備與空間之規劃應符合不同性別、性傾向或性別認同者使用上之便利性，例如：男女如廁使用需求差別、車站內廁所數量需作合理分配，此外，親子廁所、哺集乳室、夜間安全候車區、地坪鋪面材質適切…等，均需納入考量。

(四) 車站空間設計原則

本局已於 105 年 3 月 22 日「鐵路車站旅運與站務設施設計注意事項」研修會議增列性平空間設計相關條文，請細設顧問公司納入車站設計據以辦理。

1. 明亮的空間：自然光的運用、天花、牆面、地坪建築裝修材明亮的色彩計畫及充足的照明。
2. 視野寬廣的空間：視線良好、空間開闊與避免死角的設計、突出物應設置警示或其他防護。
3. 方便移動的空間：無障礙動線短縮化、設施應考量行動不便者的使用需求、縮小不同構件間細縫、出入口、階梯之標示與扶手及動線上之防撞設施。
4. 資訊明確的空間設計：空間及標誌導引系統之規劃如進站、購票、剪票到上車與下車、收票到出站標示及服務設施之引導、語音系統之設置等應容易辨識。

(五) 女性與多元弱勢使用需求出發的通用設計

本局在車站改建過程中，注重以女性與多元弱勢使用需求出發的通用設計，並鼓勵細設顧問公司落實於各車站設計中。以應高齡

化、女性與多元弱勢族群之特殊需求。

鐵路車站必須在材料運用、色彩計畫、構造結構、物理環境、建築設備、環境相融等課題上，作全方位設計考量，透過有效整合從而完成車站建築空間配置（動線）及內部機能，創造出一個既美觀又具創意的外觀造型（線條、尺度及比例），更滿足男女老幼、身心障礙或行動不便等不同使用者的需求。

1. 通用設計概念

- (1)無障礙設計：去除建築設施障礙，提供便利使用的設計。
- (2)可適性設計：考慮不同使用者需求，提供可輕易安全使用的設計。
- (3)終身性設計：超越年齡及世代，提供可終身使用的彈性設計。

2. 通用設計原則

- (1)公平使用：設計能適應任何不同使用者都可安心、安全及平等使用。
- (2)彈性使用：能適應不同使用者的能力、喜好及方法提供使用之彈性。
- (3)簡單易用：使用方法簡單、不過於複雜且容易理解。
- (4)提供資訊：提供正確、必要且易懂的資訊，讓使用者可直覺理解呈現的訊息。
- (5)容許錯誤：即使錯誤的使用方式或操作失敗也不會引起事故，並能回復原狀。
- (6)省力操作及適當操作空間：讓使用者長時間使用也不會疲倦。

(六) 積極推動現行法規之修訂：

1. 建議修訂建築技術規則-建築設備編第三十七條：

本局100年7月22日以鐵工工字第10000095850號函請內政部營建署考量女用廁所數量之合理性，酌實考量每日進出旅客500人以下之火車站，其衛生設備女用廁所數量可視個案情形折減設置。獲參採納入修法並於103年8月19日修正建築技術規則-建築設備編第三十七條公布施行。

建築物裝設之衛生設備數量不得少於下表規定：

建築物種類	大馬桶		小便器		洗面盆		浴缸或淋浴
	人數	個數	人數	個數	人數	個數	
車站 航空站	1-50	1	2	1			
	51-100	1	5	2	1-200	2	
	101-200	2	10	2	201-400	4	
	201-300	3	15	4	401-600	6	
	301-400	4	20	6			
	超過四百人時，以人數男女各占一半計算，每增加男子一百人男用增加一個，每增加女子二十人女用增加一個。		超過四百人時，每增加男子五十人增加一個。		超過六百人時，每增加三百人增加一個。		

車站按營業及等候空間面積每平方公尺零點四人計算，航空站、候船室按營業及等候空間面積每平方公尺零點二人計算；或得依該中央目的事業主管機關核定之車站、航空站、候船室使用人數（以每日總運量乘以零點二）計算之。

2. 配合修訂「鐵路車站旅運與站務設施設計注意事項」：

本局已於105年3月22日「鐵路車站旅運與站務設施設計注意事項」研修會議增列性平空間設計相關條文，請細設顧問公司納入車站設計據以辦理。

(七) 積極研發貼近專業領域需求且具性別意識之訓練：

本局為落實性別平權納入工程規劃設計階段，爰積極規劃研發專業性課程：

南部工程處：

1. 講習日期：104年9月11日。
2. 講習課程：高雄計畫「兩性平等規劃設計」建築環境設計講習。
3. 訓練目的：宣導性別主流化政策，探討車站設計常見性別空間設計問題，提供兩性平等設計的環境需求，期達落實政策符合兩性平等之設計目標。
4. 參加對象：本局南部工程處同仁及監造顧問、施工廠商。
5. 師資：車站建築規設專業設計師及細設審查講師。

中部工程處：

1. 講習日期：104年11月18日。
2. 講習課程：臺中計畫「車站性別友善設施通用設計」建築環境設計施工講習。
3. 訓練目的：落實學術與實際使用結合，宏觀鐵路車站具接待、運送旅客抵達目的地的功能，提供安全、安心、舒適的環境

需求，在通用設計考量下，從使用者觀點思考，期達以人為本之設計目標。

4. 參加對象：本局中部工程處同仁及監造顧問、施工廠商。
5. 師資：車站建築規設專業設計師、大學及技術學院講師。

五、與 CEDAW 有關之討論議題及解析

車站空間能為使用者帶來便利要能保障人身安全，也是民眾重要的生活場域，除具運輸功能外，更希望空間的設計與安排能考量使用者的需求，尊重性別差異的經驗，讓空間的設計與安排能更加性別友善。回顧本局鐵路車站改建之功能設計思維歷程：

第一代車站改建：純粹配合鐵路地下化，主要著眼於車站之交通運輸功能，例如：臺北車站。

第二代車站改建：結合都市計畫變更、車站本身及周邊整體開發，使之成為 21 世紀都會鐵路車站，例如：板橋車站。

第三代車站改建：具備多元化功能及因地制宜的幾種特性，概分如下：

都會車站- 車站改建結合都市更新

通勤車站- 臺鐵捷運化政策的指標

兩鐵接駁站- 因應高鐵接駁需求

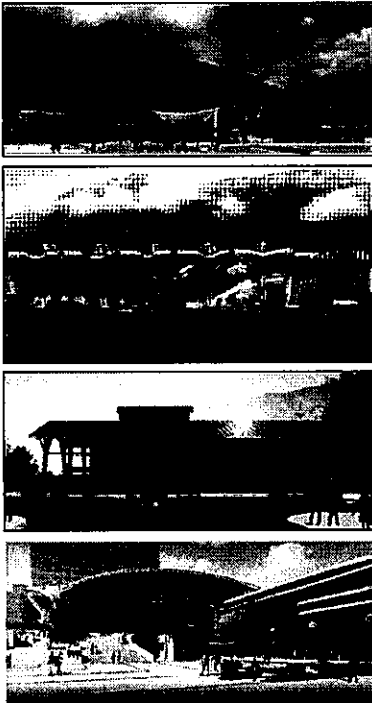
花東經典站- 結合觀光特性的另類兩鐵(鐵道與鐵馬)站

其規劃設計之演進，係由民國 70 年至 80 年間以車站運輸為主並以符合法規要求設計的第一代及第二代改建車站，演繹至民國 90 年代以優於法規友善環境及 CEDAW 設計理念的第三代改建車站，謹秉「建構友善車站環境」理念，從規劃、設計之初即導入性平設計理念，以建構安全無懼之車站空間與環境，消除不同性別、性傾向或性別認同者使用本系統設施之潛在威脅或不利之影響，全面推動並落實車站性平空間設計規範：

1. 訂定男女廁所之合理比例。
2. 夜間安全候車區。
3. 利用 LED 電子看板宣導性騷擾相關救濟及保護管道等相關資訊。
4. 哺(集)乳室、親子廁所、尿布檯、廁所、哺(集)乳室緊急求助鈴。
5. 強化月台照明設備、監視系統等相關設施。

6. 避免空間安全死角設計。

綜上，本局辦理鐵路改建工程係以「建構友善性平車站環境」為念，排除車站環境中的各種有形和無形的性別不平等障礙，謀求大眾運輸系統之設備與空間規劃符合不同性別、性傾向或性別認同者在使用上之公平性、便利性與合理性。期待車站不只是車站，更透過空間的改善、設備設施的友善，提供完善且安全無虞的性別友善環境，並為推動性別主流化恪盡心力。



車站性平空間設計

消除對婦女一切形式歧視公約(CEDAW)教材

交通部鐵路改建工程局 製作



簡報大綱

- 一、教學目標
- 二、觀摩案例
- 三、現行法規及設計原則
- 四、與CEDAW有關之討論議題及解析
- 五、車站空間改進措施
- 六、結語

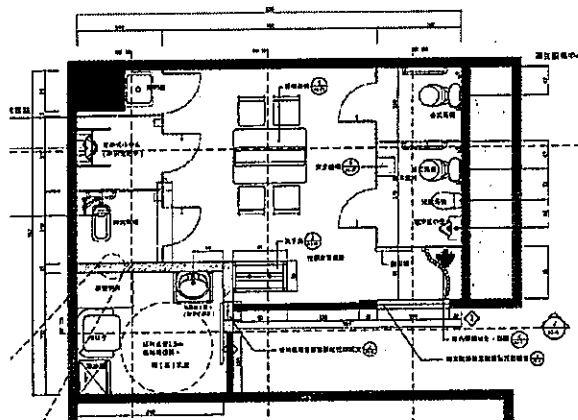
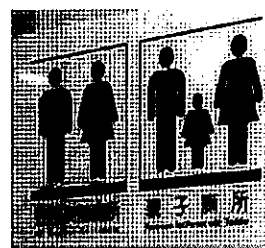
一、教學目標

- 建構友善之車站性平空間，以落實消除對婦女一切形式歧視公約(CEDAW)之精神。
- 使一般旅客大眾能認識、瞭解、並享有全方位之車站性平空間。
- 鐵路車站係提供安全、舒適、便捷之大眾運輸服務，此類別之提供並無性別、族群、年齡、所得、教育等之差異。為使兩性旅客皆能公平、自由地享受大眾運輸服務，在鐵路設施之「空間」、「安全」、「友善」等層面均應妥善考量與因應，在設計上必須有完整的構思以做空間應對。

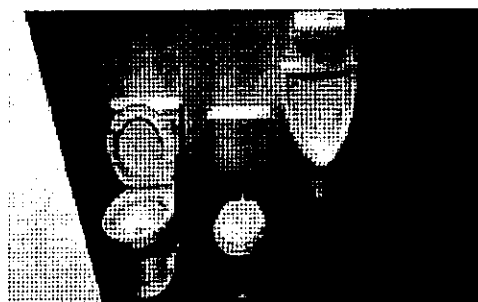
2

二、觀摩案例

- 考量不同性別及年齡之使用者需求，秉持「性別平權」及創造友善環境之核心價值，以提供旅客安全、便利、舒適之旅運服務設施。



臺北市大安區公所性別友善施工圖說

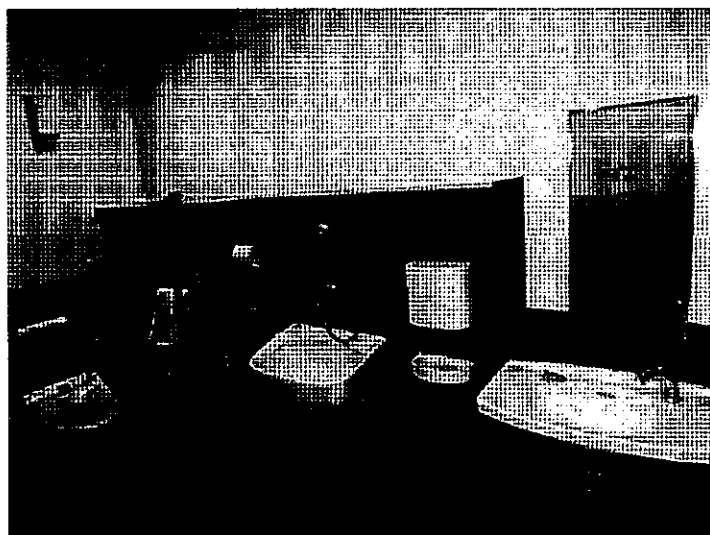


性別友善廁所內針對不同使用於不同廁間設置不同便器。

資料來源：內政部建築研究所對公共場所之性別友善廁所規劃建議 (104年)

3

二、觀摩案例



日本羽田機場性別友善及多功能無障礙廁所。



4

二、觀摩案例



日本成田機場嬰兒哺育室

資料來源：
<http://www.tokyourbanbaby.com/category/flying-with-a-baby>

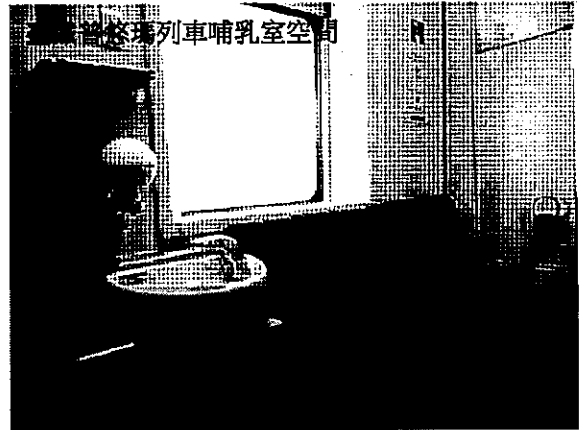
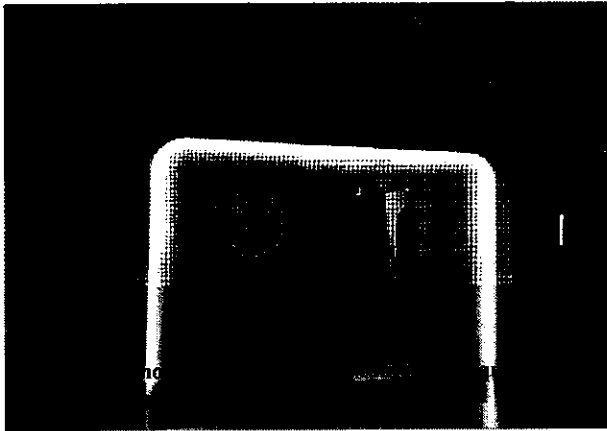


美國佛羅里達州傑克遜維爾機場哺乳室

資料來源：
<http://www.news4jax.com/news/local/jacksonville/jax-airport-installs-nursing-suite-for-breastfeeding-moms>

5

二、觀摩案例

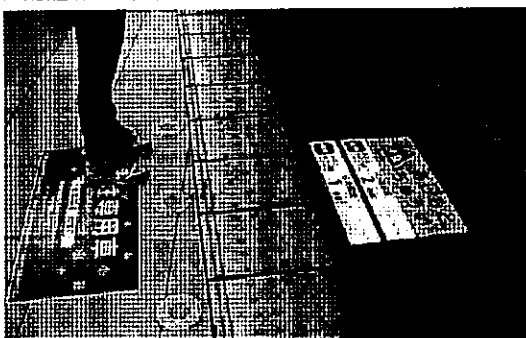


6

二、觀摩案例



婦女在東京・日本女性專用重庭・攝影・木村順子/廣報圖片社



資料來源：
<http://www.theguardian.com/world/2015/aug/26/women-only-train-carriages-around-the-world-jeremy-corbyn>

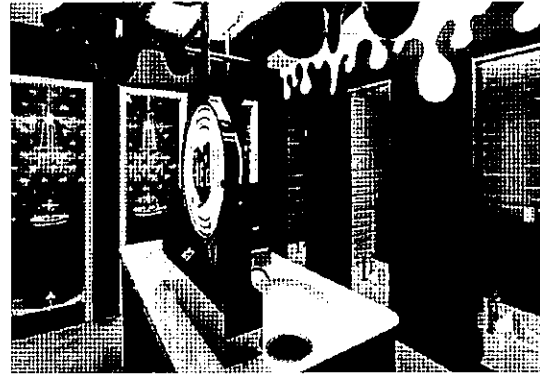
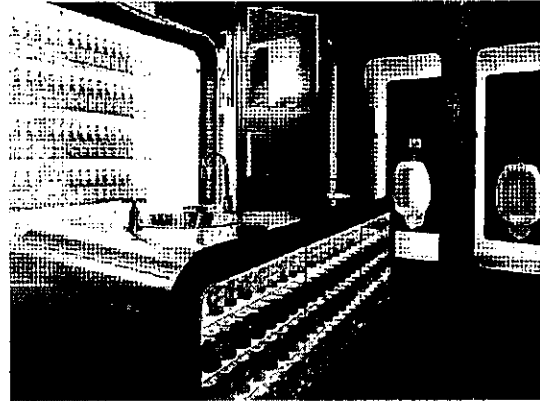
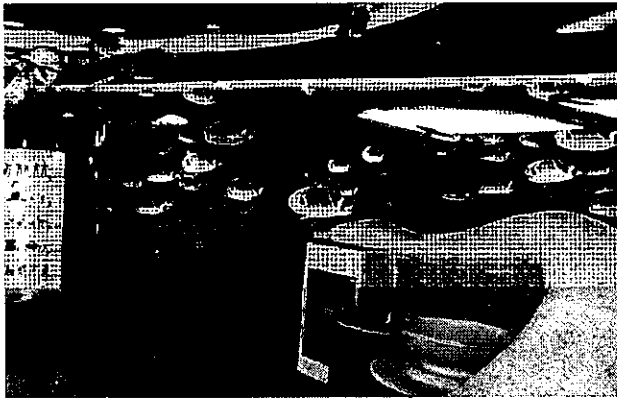


資料來源：
<http://clickme.net/27401>

7

二、觀摩案例

資料來源：台中市中友百貨 18間主題廁所



8

三、現行法規及設計原則

■ 建築法97條

- 有關建築規劃、設計、施工、構造、設備之建築技術規則，由中央主管建築機關定之，並應落實建構兩性平權環境之政策。

■ 公共場所母乳哺育條例第五條 (99.11.24)

- 下列公共場所，應設置哺（集）乳室供民眾使用，並有明顯標示：
三、服務場所總樓地板面積一千平方公尺以上之鐵路車站、航空站及捷運交會轉乘站。

9

三、現行法規及設計原則

■ 建築技術規則-建築設備編第三十七條 (95.11.30)

- 衛生設備屬同時使用類型者（如學校、車站、電影院等），其女用大便器數：男用大便器數增為5：1；屬分散使用類型（如辦公廳、工廠、商場等）者，其女用大便器數：男用大便器數比例修正為3：1以上。
- 其中，前者因有尖峰時刻需求，其女用大便器數與男用大便器數之比例增為5：1；後者之女用大便器數與男用大便器數之比例維持3：1，以保障兩性在衛生福祉方面之基本需求。

■ 本局函請修訂建築技術規則-建築設備編第三十七條

- 本局100.7.22以鐵工工字第10000095850號函請內政部營建署考量女用廁所數量之合理性，酌實考量每日進出旅客500人以下之火車站，其衛生設備女用廁所數量可視個案情形折減設置。

10

三、現行法規及設計原則

■ 建築技術規則-建築設備編第三十七條 (最新103.8.19)

- 建築物裝設之衛生設備數量不得少於下表規定：

建築物種類	大便器		小便器 個數	洗面盆		浴缸或淋浴
	人數	男		女	人數	
車站 航空站	1-50	1	2	1		
	51-100	1	5	2	1-200	2
	101-200	2	10	2	201-400	4
	201-300	3	15	4	401-600	6
	301-400	4	20	6		
	超過四百人時，以人數男女各占一半計算，每增加男子一百人男用增加一個，每增加女子二十人女用增加一個。		超過四百人時，每增加男子五十人增加一個。	超過六百人時，每增加三百人增加一個。		

- 車站按營業及等候空間面積每平方公尺零點四人計算，航空站、候船室按營業及等候空間面積每平方公尺零點二人計算；或得依該中央目的事業主管機關核定之車站、航空站、候船室使用人數（以每日總運量乘以零點二）計算之。

11

■ 車站空間設計概念



■ 空間安全性考量

- 車站應建構安全無懼之空間與環境，消除潛在對不同性別、性傾向或性別認同者的威脅或不利影響，例如：車站月台區規劃夜間婦女搭乘區域、設置監視系統、緊急求救系統、夜間照明系統、規劃無障礙安全路徑、維護廁所安全所需相關設施、加派保全或安全維護人力等，避免安全死角。

■ 消除性別刻板印象

- 修正相關標示並採用中性符碼，例如：尿布檯、親子廁所。

■ 設施友善性考量

- 車站設備與空間之規劃應符合不同性別、性傾向或性別認同者使用上之便利性，例如：男女如廁使用需求差別、車站內廁所數量需作合理分配，此外，親子廁所、哺集乳室、夜間安全候車區、地坪鋪面材質適切...等，均需納入考量。

12

■ 車站空間設計原則

- 本局已於105年3月22日「鐵路車站旅運與站務設施設計注意事項」研修會議增列性平空間設計相關條文，後續俟正式函頒後，請細設顧問公司納入車站設計據以辦理。
- (1) 明亮的空間：自然光的運用、天花、牆面、地坪建築裝修材明亮的色彩計畫及充足的照明。
- (2) 視野寬廣的空間：視線良好、空間開闊避免死角、突出物應設置警示或其他防護。



13

■ 車站空間設計原則

- (3)方便移動的空間：無障礙動線短縮化、設施應考量行動不便者的使用需求、縮小不同構件間細縫、出入口、階梯之標示與扶手及動線上之防撞設施。
- (4)資訊明確的空間設計：空間及標誌導引系統之規劃如進站、購票、剪票到上車與下車、收票到出站標示及服務設施之引導、語音系統之設置等應容易辨識。



14

■ 女性與多元弱勢使用需求出發的通用設計

本局在車站改建過程中，注重以女性與多元弱勢使用需求出發的通用設計，並鼓勵細設顧問公司落實於各車站設計中。以應高齡化、女性與多元弱勢族群之特殊需求。

鐵路車站必須在材料運用、色彩計畫、構造結構、物理環境、建築設備、環境相融等課題上，作全方位設計考量，透過有效整合從而完成車站建築空間配置（動線）及內部機能，創造出一個既美觀又具創意的外觀造型（線條、尺度及比例），更滿足男女老幼、身心障礙或行動不便等不同使用者的需求。

■ 通用設計概念

- (1)無障礙設計：去除建築設施障礙，提供便利使用的設計。
- (2)可適性設計：考慮不同使用者需求，提供可輕易安全使用的設計。
- (3)終身性設計：超越年齡及世代，提供可終身使用的彈性設計。

15

■ 女性與多元弱勢使用需求出發的通用設計

■ 通用設計原則

- (1)公平使用：設計能適應任何不同使用者都可安心、安全及平等使用。
- (2)彈性使用：能適應不同使用者的能力、喜好及方法提供使用之彈性。
- (3)簡單易用：使用方法簡單、不過於複雜且容易理解。
- (4)提供資訊：提供正確、必要且易懂的資訊，讓使用者可直覺理解呈現的訊息。
- (5)容許錯誤：即使錯誤的使用方式或操作失敗也不會引起事故，並能回復原狀。
- (6)省力操作及適當操作空間：讓使用者長時間使用也不會疲倦。

16

四、與CEDAW有關之討論議題及解析

■ 現行法規

■ 第5條：締約各國應採取一切適當措施：

- (a) 改變男女的社會和文化行為模式，以消除基於性別而分尊卑觀念或基於男女任務定型所產生的偏見、習俗和一切其他做法；
- (b) 保證家庭教育應包括正確了解母性的社會功能和確認教養子女是父母的共同責任，當然在任何情況下都應首先考慮子女的利益。

■ 第12條第2項：「儘管有本條第1款的規定，締約各國應保證為婦女提供有關懷孕、分娩和產後期間的適當服務，必要時予以免費，並保證在懷孕和哺乳期間得到充分營養。」

17

四、與CEDAW有關之討論議題及解析

■ 現行法規

- 第13條：「締約各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上有相同權利，特別是：
 - (c)參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利。
- 第16條：締約各國應採取一切適當措施，消除在有關婚姻和家庭關係的一切事務上對婦女的歧視，並特別應保證婦女在男女平等的基礎上：
 - (c)在婚姻存續期間以及解除婚姻關係時，有相同的權利和義務；
 - (d)不論婚姻狀況如何，在有關子女的事務上，作為父母親有相同的權利和義務在任何情形下，均應以子女的利益為重；
 - (f)在監護、看管、受托和收養子女或類似的制度方面，如果國家法規有這些觀念的話，有相同的權利和義務。但在任何情形下，均應以子女的利益為重；

18

四、與CEDAW有關之討論議題及解析

■ 議題及解析

- 車站性平空間設計規範
 - 訂定男女廁所之合理比例。
 - 夜間安全候車區。
 - 利用LED電子看板宣導性騷擾相關救濟及保護管道等相關資訊。
 - 哺(集)乳室、親子廁所、尿布檯。
 - 廁所、哺(集)乳室緊急求助鈴。
 - 強化月台照明設備、監視系統等相關設施。
 - 避免空間安全死角設計。

19

五、車站空間改進措施

■ 本局鐵路車站改建之性平設計思維歷程

■ 第一代車站改建：

- 純粹配合鐵路地下化，主要著眼於車站之交通運輸功能，例如：臺北車站。

■ 第二代車站改建：

- 結合都市計畫變更、車站本身及周邊整體開發，使之成為21世紀都會鐵路車站，例如：板橋車站。

■ 第三代車站改建：

- 具備多元化功能及因地制宜的幾種特性，概分如下：

都會車站 —— 車站改建結合都市更新

通勤車站 —— 臺鐵捷運化政策的指標

兩鐵接駁站 —— 因應高鐵接駁需求

花東經典站 —— 結合觀光特性的另類兩鐵(鐵道與鐵馬)站

20

五、車站空間改進措施

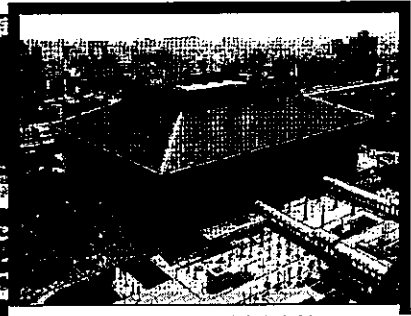
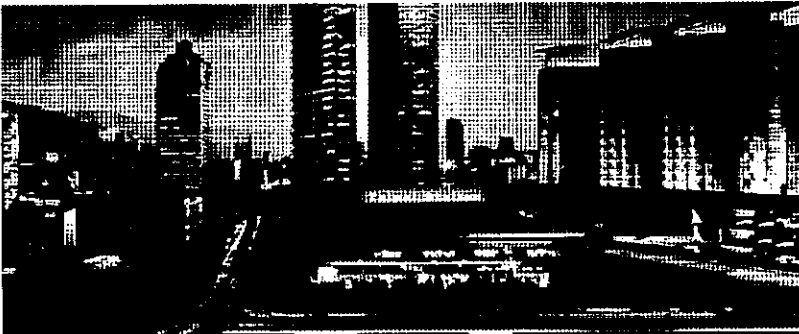
■ 鐵路車站改建之友善及性平空間演進歷程

演進過程	第一代 車站改建	第二代 車站改建	第三代車站改建			
			都會車站	通勤車站	兩鐵 接駁站	花東 經典站
CEDAW 設計理念						√
優於法規 友善環境			√	√	√	√
符合法規 要求設計	√	√	√	√	√	√
車站運輸 功能為主	√	√	√	√	√	√

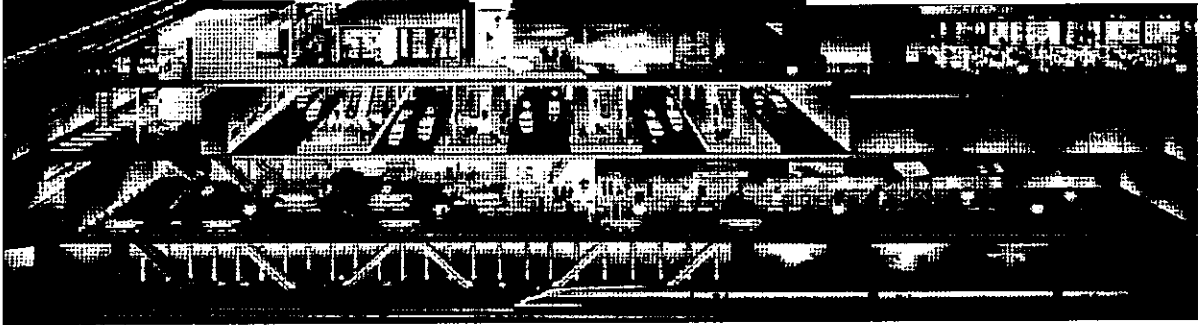
註：100年6月8日總統令公布CEDAW施行法，自101年1月1日起施行。

21

■ 第一代改建車站



傳統方正、地標建築



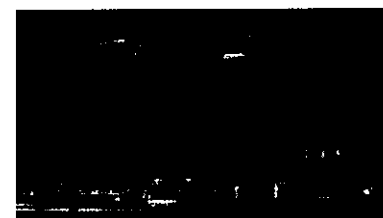
臺北車站—臺鐵、高鐵及捷運無縫轉乘

22

■ 第二代改建車站



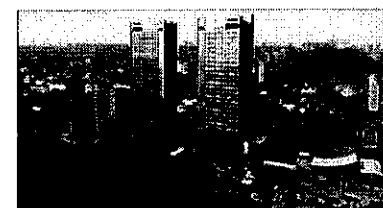
板橋車站特定專用區—臺北西區副都心



萬華車站及開發大樓



松山車站及開發大樓



南港車站及開發大樓

23

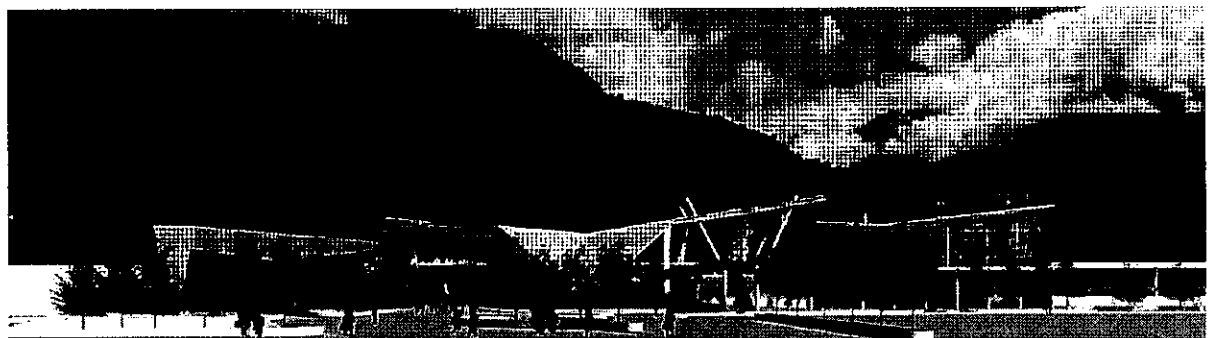
■ 第三代改建車站



臺中車站



■ 第三代改建車站

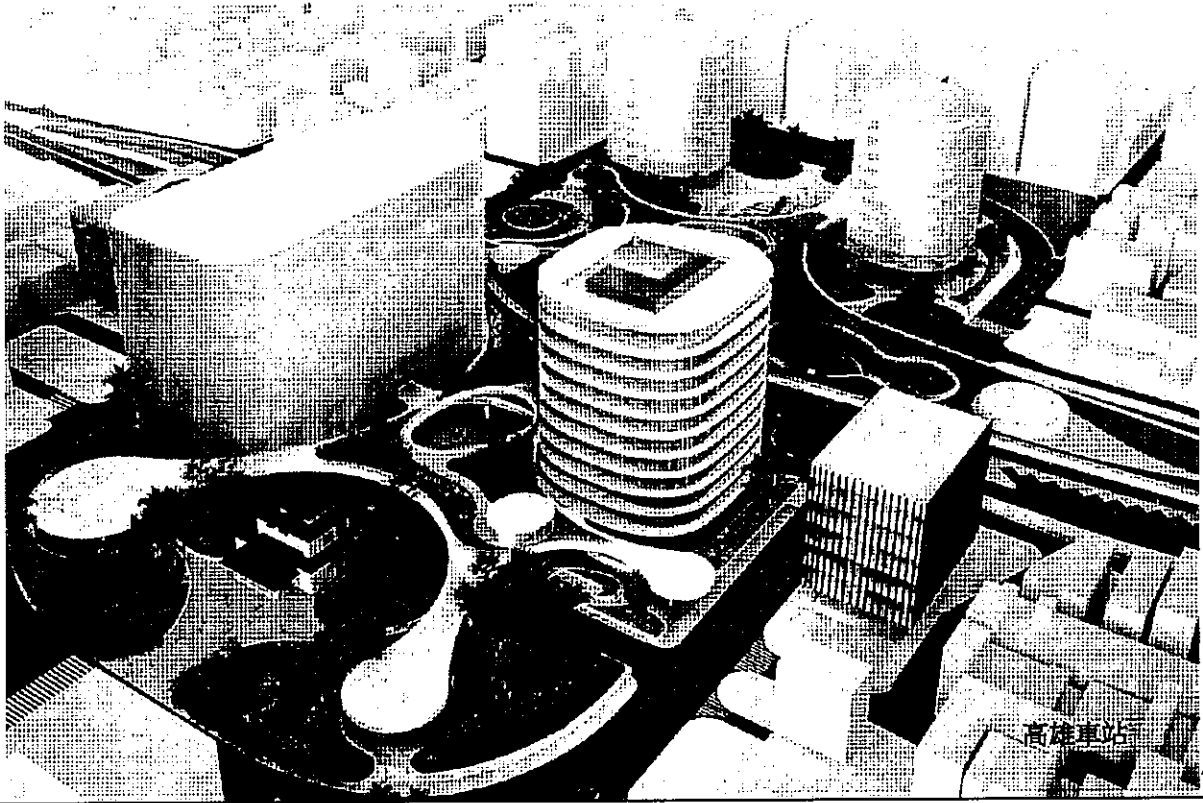


新城車站



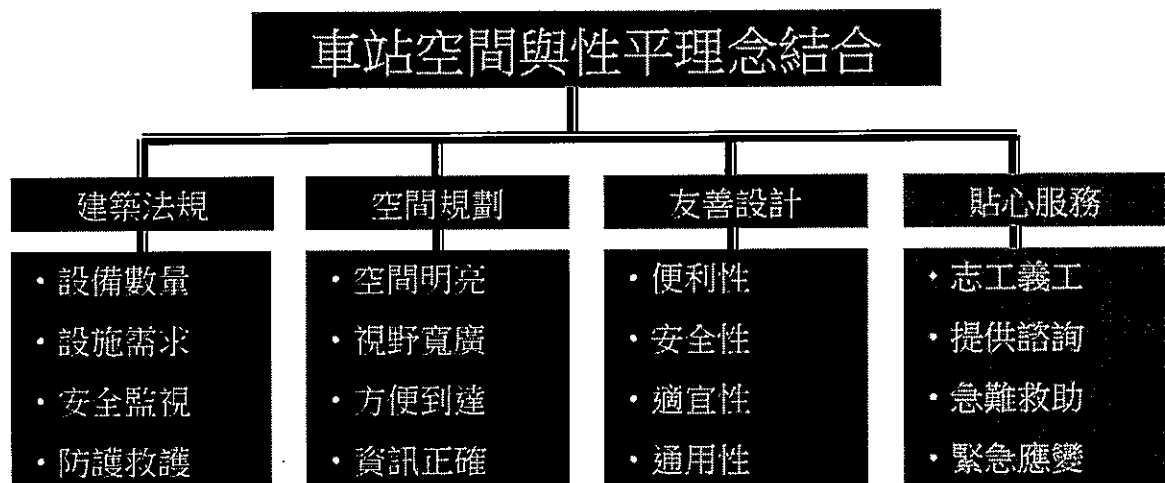
花蓮車站

■ 第三代改建車站



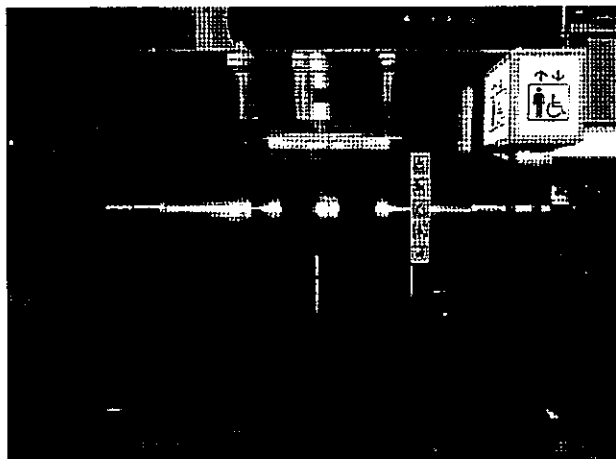
五、車站空間改進措施

■ 車站空間與性平理念結合

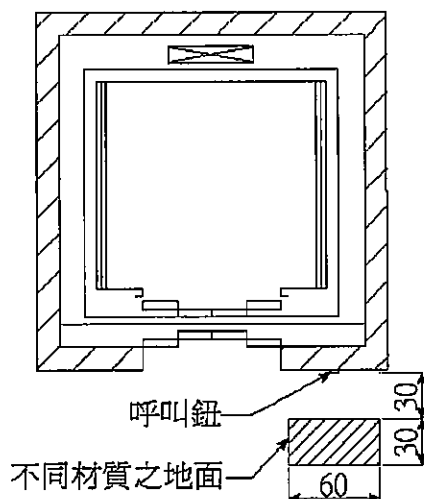
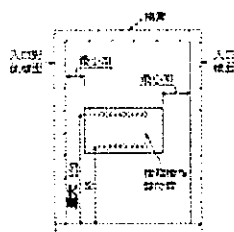


五、車站空間改進措施

■ 案例/無障礙電梯



依據建築物無障礙設施設計規範於無障礙垂直通路中設置升降機。



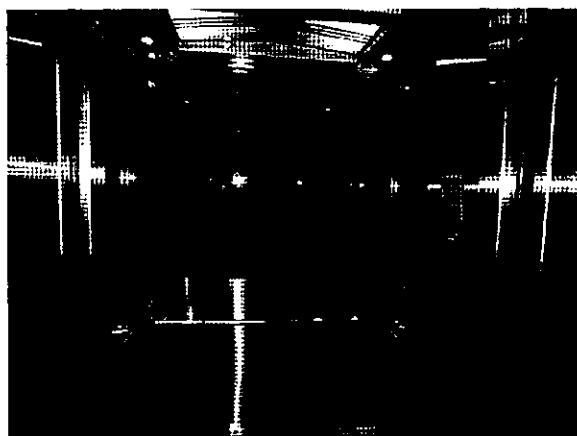
升降機機門淨寬度 ≥ 90 公分，機廂尺寸應符合無障礙相關規定。

(鐵工局鐵路車站旅運與站務設施設計注意事項)

28

五、車站空間改進措施

■ 案例/電梯、電扶梯



依據鐵工局施工技術規範(一般機電工程類)，無機房式電梯於車廂頂裝設閉路電視攝影機。

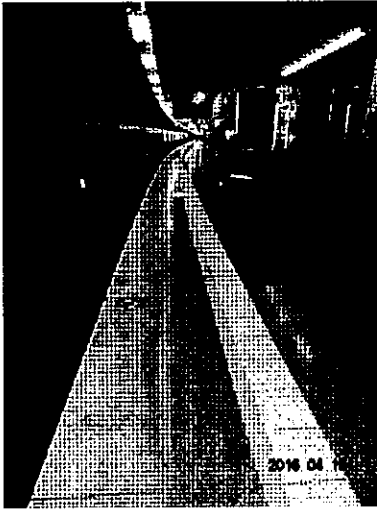


依據鐵工局鐵路車站旅運與站務設施設計注意事項，提供友善搭乘環境之電扶梯。

29

五、車站空間改進措施

■ 案例/月台警示燈



依據最新臺鐵局104年4月8日鐵電訊字第1040011507號函車站LED月台警示燈規範施作。

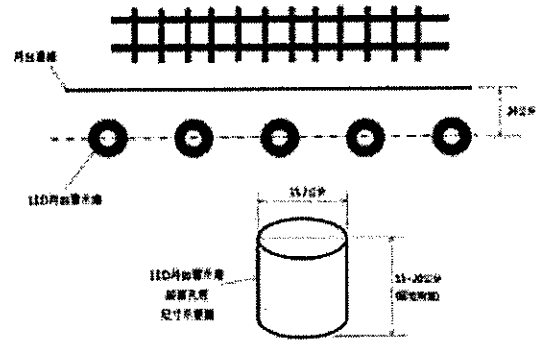


圖3.10.4 LED月台警示燈位置示意圖

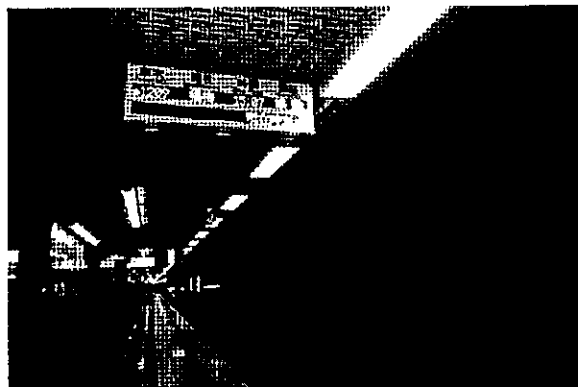
車站月台邊緣設置列車到站LED月台警示燈，配合月台邊緣舖面尺寸，沿月台行方向約2.4公尺(可配合地磚或石材單元尺寸酌調)設置乙盞，回路採一致性點滅方式控制，燈具中心距月台邊緣24公分，警示燈埋入孔直徑15公分。

(圖參考本局鐵路車站旅運與站務設施設計注意事項)

30

五、車站空間改進措施

■ 案例/夜間照明



依據本局機電工程設計注意事項設置夜間照明。

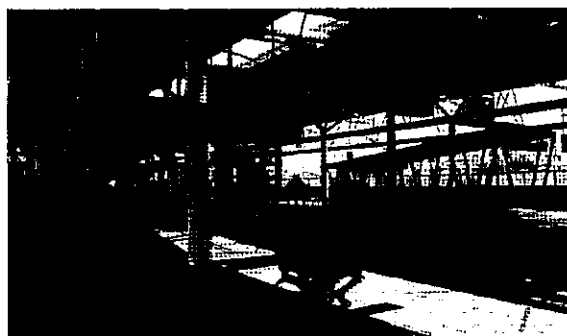
依據本局機電工程設計注意事項設置列車資訊顯示系統(TIDS)。



31

五、車站空間改進措施

■ 案例/監視系統



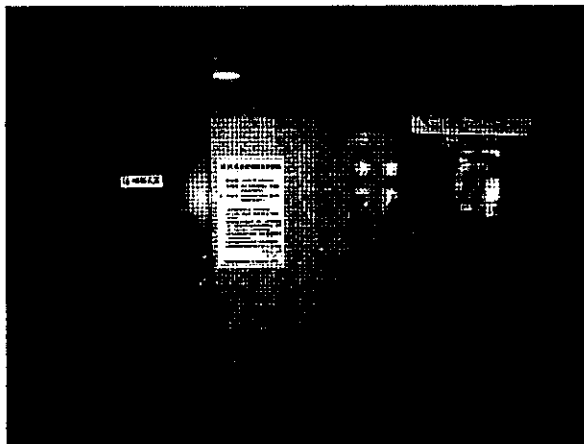
依據本局機電工程設計注意事項於月台層設置閉路電視攝影機。

依據本局機電工程設計注意事項於廁所及哺乳室門設置閉路電視攝影機。

32

五、車站空間改進措施

■ 案例/哺集乳室

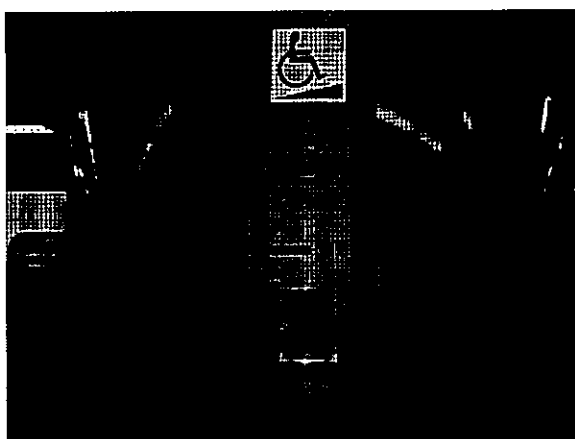


依據建築物無障礙設施設計規範設置，哺集乳室門可由內部上鎖，內部設備包含：有蓋垃圾桶、靠背椅、電熱水瓶、空調、電源插座、緊急求助鈴或其他求救設施，空間配置應滿足150公分以上輪椅迴轉空間（案例：潮州車站）。

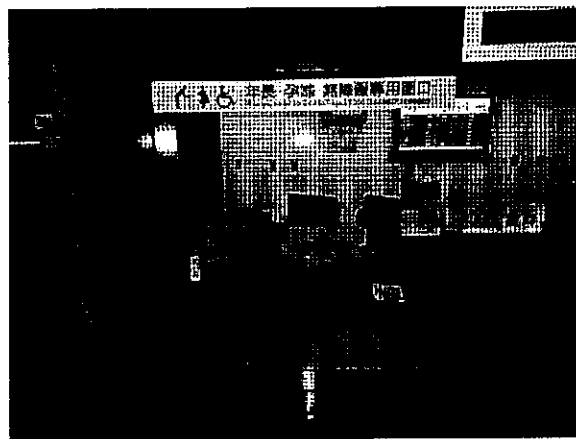
33

五、車站空間改進措施

■ 案例/無障礙售票窗口



依據鐵工局鐵路車站旅運與站務設施設計注意事項，服務鈴按鈕距地面高度約85公分。



依據建築物無障礙設施設計規範設置人工售票服務窗口。

34

五、車站空間改進措施

■ 案例/戶外廣場



板橋車站前廣場配合新北市快樂耶誕城活動，設置親子遊戲設施。

資料來源：鐵工局Facebook

35

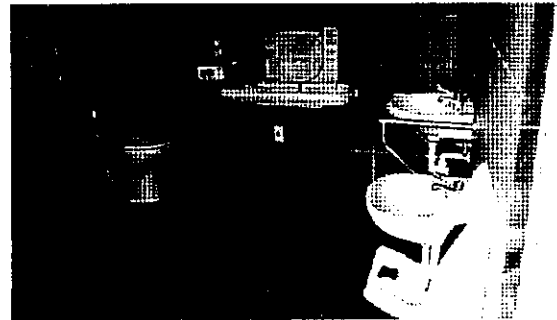
五、車站空間改進措施

■ 案例/無障礙及親子廁所

依據建築物無障礙設施設計規範設置，無障礙及親子廁所內部設備包含：便器、兒童便器、洗面盆、照面鏡、求助鈴。



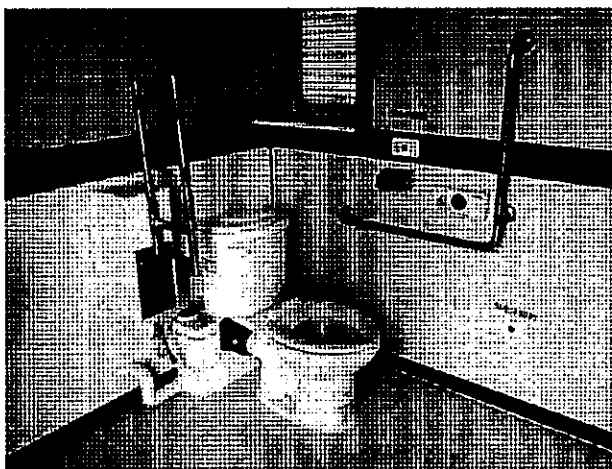
無障礙及多功能親子廁所，相關標示採用中性符碼。



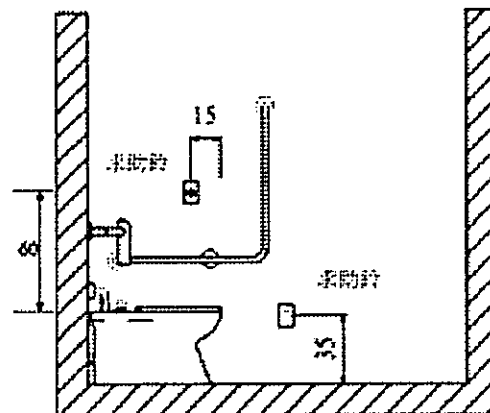
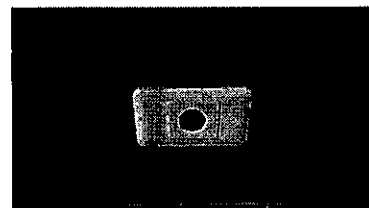
36

五、車站空間改進措施

■ 案例/廁所設置求助鈴



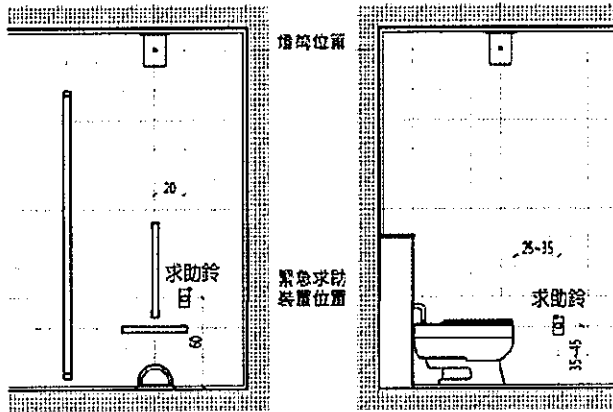
依據建築物無障礙設施設計規範於廁所設置求救鈴。



37

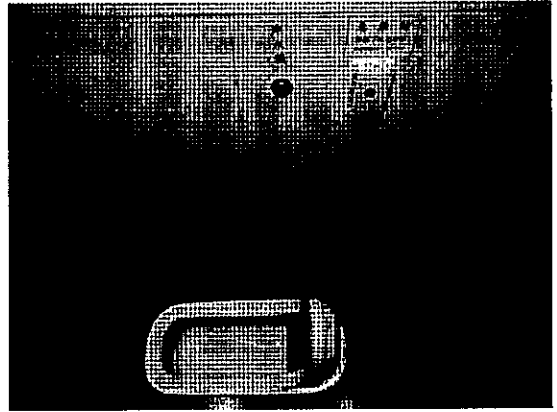
五、車站空間改進措施

■ 案例/廁所



廁所應設置求助鈴，蹲式廁間並設扶手。

修訂後



修訂前

38

五、車站空間改進措施

■ 案例/服務鈴

設置位置

- .售票口：每1售票口1組。
- .自動售票機：每1自動售票機1組。
- .室外無障礙通路：每1出入口1組。
- .無障礙電梯：每1台1組。
- .哺集乳室。
- .補票口。

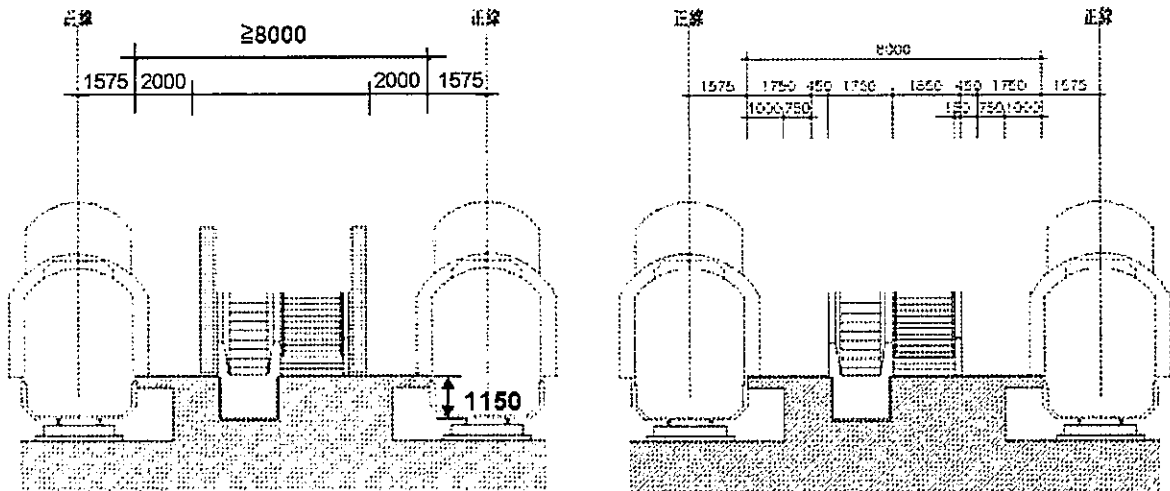


依本局鐵路車站旅運與站務設施設計注意事項設置求救鈴。

39

五、車站空間改進措施

■ 案例/月台邊緣寬度



月台上構造物距月台邊緣寬度 (單位: mm)

修訂後(2m)

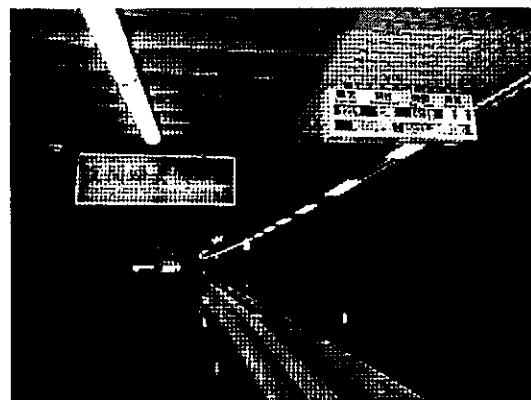
修訂前(1.75m) PS.原臺鐵規定1.5m

40

五、車站空間改進措施

■ 案例/旅客資訊標誌

因旅客資訊標誌係依臺鐵局「指標、示系統設計參考手冊」為準，故本局已建議臺鐵局將'夜間婦女候車區'更正為'夜間安全候車區'。



修訂後

修訂前

41

五、車站空間改進措施/未來可再研議

- 車站服務設施配置導覽圖(或導覽APP)
- 哺集乳室可再細分為前室(休息區、尿布台)及後室(哺乳區)，俾使更多人能同時使用
- 廁所使用狀態顯示裝置
- 完善相關貼心設施設備

理想的哺集乳室:

換尿布檯 飲水機 洗手檯

沙發座椅 微波爐 電器插頭

冰箱 兒童遊戲區

免費尿布 清潔護理用品

身高體重計 玩具繪本.....

人性化的便器馬桶

不僅可以沖水、烘乾，

還可以發出流水聲及鳥叫聲...



資料來源：<http://funtaipei-pdn.blogspot.tw>

42

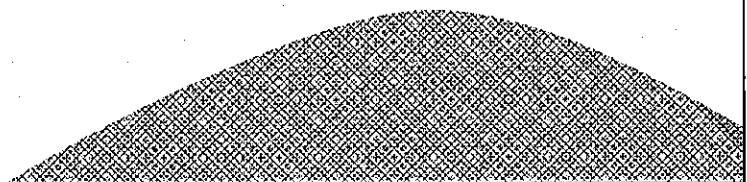
六、結語



- 車站不只是車站，除具運輸功能外，也是民眾重要的生活場域，故應透過空間的改善、設備設施的充實，提供完善的性平車站環境。
- 排除車站環境中的各種有形和無形的性別不平等障礙，落實兩性平權觀念，謀求大眾運輸系統之設備與空間規劃符合不同性別、性傾向或性別認同者在使用上之公平性、便利性與合理性。
- 謹秉「建構友善車站環境」理念，從規劃、設計之初即導入性平設計理念，全面推動並落實車站性平空間設計，以滿足不同性別、性傾向或性別認同者對於空間使用之特殊需求與感受。
- 建構安全無懼之車站空間與環境，消除不同性別、性傾向或性別認同者使用本系統設施之潛在威脅或不利之影響。

43

簡報完畢



案例摘要表

編號	10
機關	交通部臺灣區國道新建工程局
案例名稱	修訂「建築工程注意事項」之「服務區及路邊停車場」設計原則
案例內容簡述	最近新聞報導有孕婦因車位未加寬，上下車卡卡，可見一般寬度的停車位，對於孕婦而言顯然太小，爰未來本局考量在設計站區時，把部分停車位、廁所等相關硬體設施，加入女性需求考量，從根本處解決。
相關 CEDAW 條文及一般性建議	<p>CEDAW 第 13 條 經濟與社會福利</p> <p>締約各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上有相同權利，特別是：</p> <p>(a) 領取家屬津貼的權利；</p> <p>(b) 銀行貸款、抵押和其他形式的金融信貸的權利；</p> <p>(c) 參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利。</p>
討論議題	如何從女性需求的角度，融入 CEDAW 概念來設計國道服務區？

教材講義

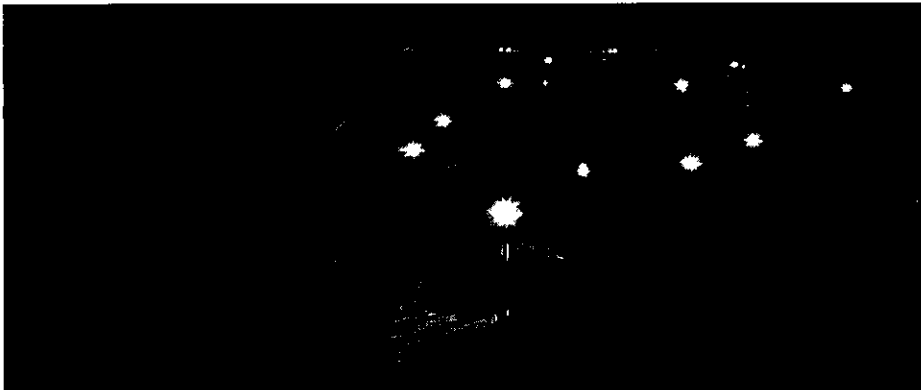
一、案例內容

最近新聞報導有孕婦因車位未加寬，上下車卡卡，可見一般寬度的停車位，對於孕婦而言顯然太小，爰未來本局考量在設計站區時，把部分停車位、廁所等相關硬體設施，加入女性需求考量，從根本處解決。

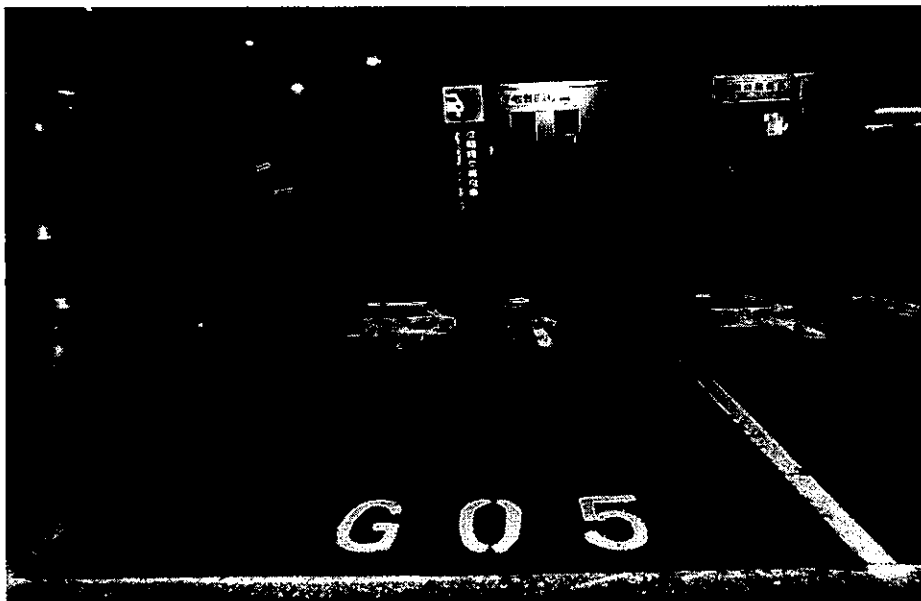
以下從女性的角度就生活環境的基本需求面舉出空間現況案例來共同省思，並檢視有哪些處理方式可以讓我們所處的空間環境能有機會能夠變得更親切、更友善。

1. 安全性(safety)

Q1：在開放空間活動的安全感要從何而來？



【圖 1】臺中坪林森林公園，<http://goo.gl/q6968p>



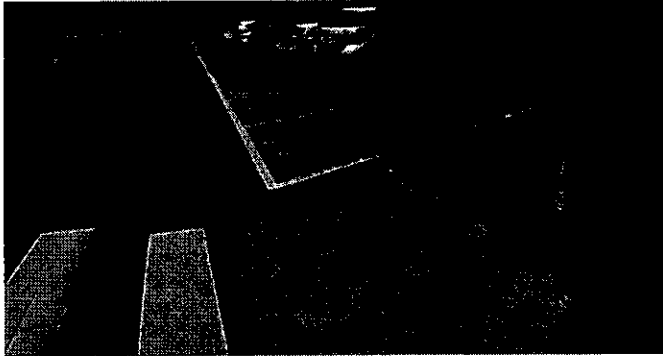
【圖 2】國道湖口服務區-夜間婦女停車空間：<https://goo.gl/SIZmrG>

空間規劃常見增加安全感方式：

- (1)消除死角
- (2)增加照明
- (3)監視系統
- (4)支援求救系統

2. 便利性(convenience)

Q2：一般人下車後一階踏步就可以直接走上人行道，而推嬰兒車的使用者必須要在車道上走一段路才能從無障礙坡道接上人行道。可以有比較便利安全的走法嗎？



【圖 3】國道石碇休息站，本研究拍攝整理。



【圖 4】嬰兒車便利性
<http://goo.gl/49qnxH>

Q3：男女公共廁所面積的比例 1:1 能否視為一種公平？



【圖 5】公共廁所空間分配不均，<http://goo.gl/IhDGyq>

Q4：提供較寬的停車位空間給活動能力受限制的孕婦，會奢侈嗎？



【圖 6】高雄苓雅監理站，寬敞的母嬰親善停車空間，<https://goo.gl/2Z2c24>

空間規劃常見增加便利性方式：

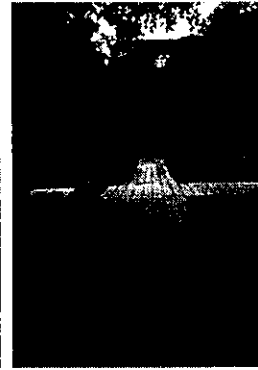
(1)縮短動線 (2)空間及設備充足 (3)無障礙環境

3. 舒適性(comfortable)

Q5：穿高跟鞋或推嬰兒車的人看到這些鋪面形式時心中不會有猶豫？



【圖 7】步道石板間隔過寬，本研究拍攝整理。



【圖 8】平坦的鋪面

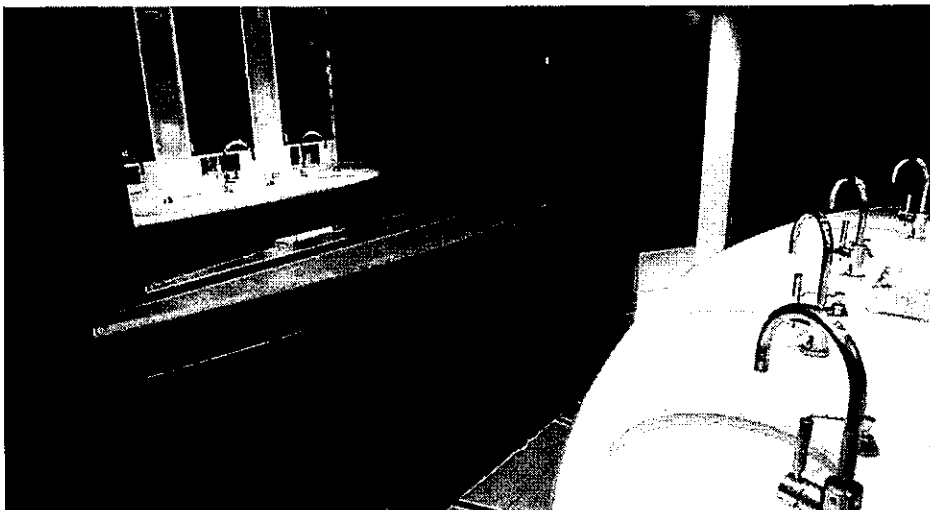


【圖 9】步道鋪面間隔過寬
<http://goo.gl/BqLqWP>



【圖 10】人行道鋪面縫細過寬
<http://goo.gl/KEKaWU>

Q6：公共廁所空間一定會是嫌惡設施？



【圖 11】公共廁所設計，<http://goo.gl/HynCZh>

空間規劃常見增加舒適性方式：

- (1) 通風/採光/隔音良好
- (2) 符合人體工學
- (3) 色彩協調
- (4) 鋪面平整

4. 私密性(privacy)

Q7: 如果多一些具私密性、體貼的空間規劃會不會讓使用者更自在?



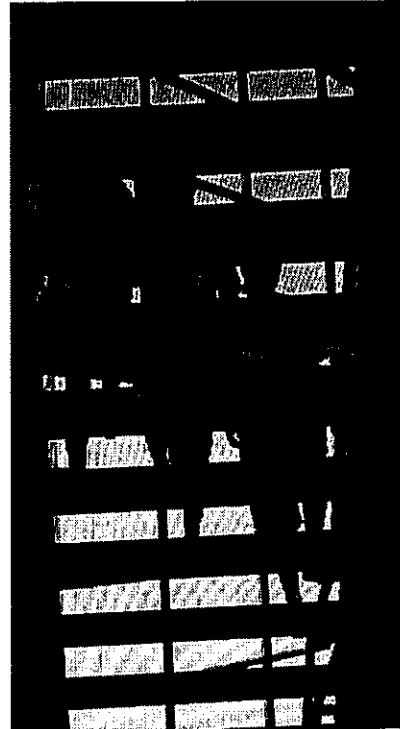
【圖 12】木柵休息站廁所洗手台混用，本研究拍攝整理。



【圖 13】化妝間確保隱私，
<http://goo.gl/8658PV>



【圖 14】流動廁所置放位置不佳，本研究拍攝整理。



【圖 15】樓梯間距暴露隱私，
<http://goo.gl/9rCk9R>



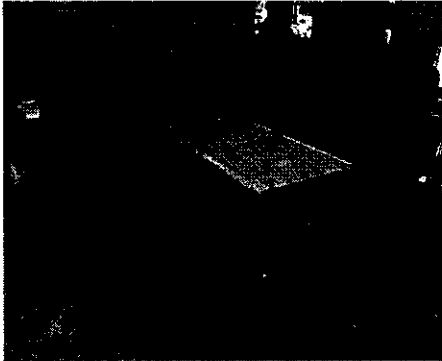
【圖 16】哺乳室空間，本研究拍攝整理

空間規劃上須重視私密性的空間區位：

- (1) 洗手間 (2) 樓梯 (3) 更衣室 (4) 哺乳室

5. 領域感(territory)

Q8：多一張座椅或是少一張座椅之間的差別會是在哪裡？



【圖 17】區隔各桌領域空間，本研究拍攝整理



【圖 18】座椅設計劃分領域空間，<http://www.sunable.net/node/2482>

空間規劃上空間領域感由強到弱的區分：

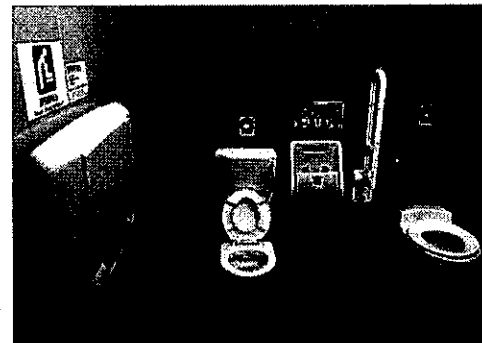
- (1) 私人/專用 (2) 半私人/半專用 (3) 半公眾/半通用
- (4) 公眾/通用

6. 認同感(identity)

Q9：認同感從哪裡來？



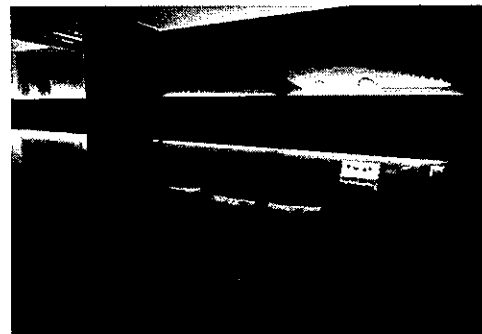
【圖 19】捷運廁所智慧標示設計，軌道經營與管理(2013)，臺北大眾捷運股份有限公司。



【圖 20】滿足各使用族群的廁所，<https://goo.gl/c0C01e>。



【圖 21】親子照護空間，本研究拍攝整理



【圖 22】親子照護空間，本研究拍攝整理

認同感是從空間環境綜合感受的累積而來，在空間規劃上常以營造體貼、親切與舒適的空間環境氛圍來累積使用者對於所處環境的認同感受。

體貼人性的設計是創造環境認同的最好手段！

二、現行法規/措施/統計結果

建築工程注意事項-服務區及路邊停車場

本局「建築工程設計注意事項」係邀集高速公路局及相關單位人員釐訂，為高速公路服務設施建築設計之原則。

其內容依循相關規範及設計準則如下：

1. 內政部營建署「建築技術規則」
2. 內政部營建署「公共建築物供行動不便者使用設施與設備設計施工手冊」

三、相關 CEDAW 條文及一般性建議內容

認識 CEDAW

性別平等及人權保障是普世價值，為了促進世界各國實踐男女平等，聯合國大會於 1979 年通過「消除對婦女一切形式歧視公約」(Convention on the Elimination of all forms of Discrimination Against Women, 簡稱 CEDAW)，作為國際人權重要規範，為聯合國五大人權公約之一。

CEDAW 直接以女性需求為出發，清楚界定女性基本人權的內涵並予以完整保護，其主要精神可以分成四個部份：

1. 讓女性享有完整的人權。
2. 清楚界定歧視女性的定義。只要涉及到任何性別上的區隔、排除或限定，讓女性無法享有完整人權，都算歧視。
3. 強調政府必須承擔消除歧視的責任，透過政策將歧視女性的因素從習俗、文化中消除。
4. 鼓勵民間團體參與，提出影子報告 (shadow report) 或替代報告 (alternative report)，監督政府是否落實公約。

民國 95 年行政院會議決議將加入 CEDAW 公約提案送請立法院審議。隔年立法院通過臺灣簽署 CEDAW 公約，由總統頒布簽署 CEDAW 公約加入書。依 CEDAW 公約規範於民國 98 年 3 月提出第一次國家報告書，民國 102 年 12 月提出第二次國家報告書。

修訂「建築工程注意事項-服務區及路邊停車場」設計原則係依據 CEDAW 第 13 條經濟與社會福利之精神進行思索空間改善方向。

CEDAW 第 13 條：

締約各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上有相同權利，特別是：

- (a)領取家屬津貼的權利；
- (b)銀行貸款、抵押和其他形式的金融信貸的權利；
- (c)參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利。

CEDAW

消除對婦女一切形式歧視公約

四、改進作為

「建築工程注意事項-服務區及路邊停車場」設計原則內容增述建議：

第二章 服務區及路邊停車場

2.2 一般設計原則

2.2.12 服務區及路邊停車場空間規劃與植栽配置應避免造成視覺死角，同時主要活動區域及各出入口應設置監視系統並維持良好夜間照明環境；非主要人行活動區域應考量環境安全需求設置緊急按鈕。

2.2.13 服務區及路邊停車場人行鋪面宜考量材質之維護性、防滑性與平整性，避免鋪面勾縫過寬、過深影響各類型使用者行走之舒適性。

2.3 站區建築設計原則

2.3.1 旅客服務中心

- (14) 服務區休憩空間可考慮設置嬰兒車置放區，休憩空間桌椅配置可考慮預留嬰兒車及行動不便者所使用之輔助器材置放與停靠空間並避免動線衝突。

2.3.2 廁所

- (14) 廁所內部規劃宜考量通風採光良好、鋪面平整並考慮設置維持通風乾燥設施；女廁內部宜考量設置緊急按鈕與附設置物平台之梳妝空間。
- (15) 廁所外部可考慮設置廁所使用狀況顯示資訊並合理規劃停等線與等候空間，避免使用者在廁所內部排隊造成進出動線混亂。
- (16) 廁所內部空間應規劃不得由外部空間可穿透直視之私密性考量。
- (17) 行動不便廁所及女性廁所規劃數量，除應符合法規需求設置外，應考量尖峰時段需求予以酌量增設。

2.3.3 停車場

- (8) 停車場鄰近服務區出入口處宜考量劃設夜間婦女專用車位與孕婦親子專用停車位；孕婦親子專用停車位長度不得小於 600 公分，寬度不得小於 300 公分，在不影響法定行動不便停車位數量下二者可於同區劃設。
- (9) 停車場車道與停車位之間可考慮劃設行人通行空間連接至無障礙坡道；行動不便停車位與孕婦親子停車位宜考慮在停車位鄰近人行道位置設置斜坡道順接至人行道完成面，以利行動不便者與推行嬰兒車者可就近直接上下人行道。

2.3.7 庭園佈置

- (1) 如公園、廣場、植栽綠化空間、涼亭、水池、步道系統、休憩座椅、景觀雕塑、垃圾桶、照明等，應注重整體景觀規劃與配合地方特色，每一服務區應各具特色。戶外廣場、庭園、步道四周應考量基地保水、入滲、洩水坡度與排水設施，以避免積水。
- (2) 庭園步道系統與相關庭園設施可考慮加入平等、靈活、簡單、

簡明、容錯、省力與尺度合宜之設計理念，以利各類型使用者皆能自在舒適的使用庭園空間。

五、與 CEDAW 有關之討論議題及解析

1. 從「無障礙設計」到「通用設計」－女性空間環境需求省思。
(詳附件 1)
2. 未來環境課題。(詳附件 2)

附件 1

從「無障礙設計」到「通用設計」－女性空間環境需求省思

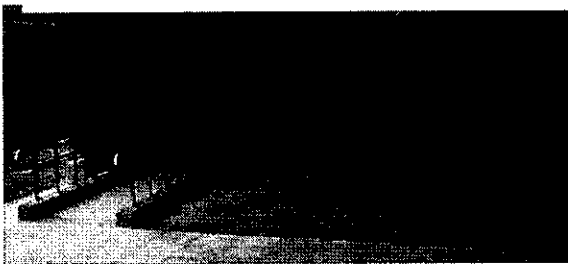
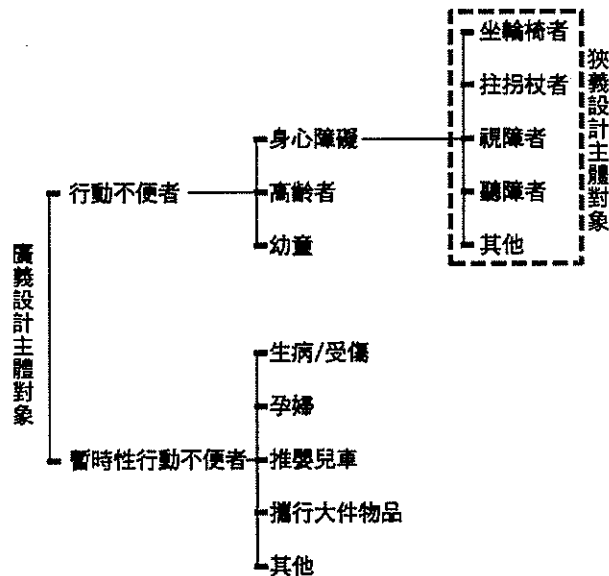
1. 無障礙設計(barrier-free design)理念

無障礙設計環境主要的設計理念，是為提供行動不便者一個使用方便且安全無虞的活動空間，使其能公平、自然且尊嚴地融入一般社會之生活脈動，亦可使暫時性行動不便者得到輔助，加速回復正常生活。

無障礙設計主體對象

狹義：身心障礙者

廣義：行動不便者/暫時性行動不便者



【圖 23】無障礙設計，本研究整理

省思 1

無障礙設計環境的思考角度是否能涵蓋所有的使用對象？

省思 2

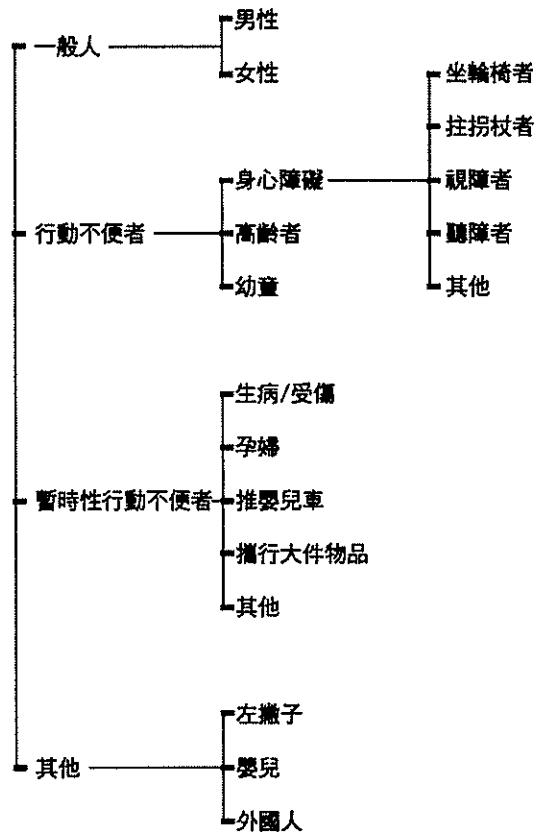
「有，很好；若能尊嚴地擁有會不會更棒！」

2. 通用設計(universal design)理念

通用設計係為一種滿足多數人使用需求的設計理念，以無障礙設計為基礎，考量各年齡層及多數使用者的需求為前提來應用於生活空間的一種預防式設計。通用設計與無障礙環境設計的差別在於通用設計進一步探討更廣泛的設計內涵，不再侷限於身心障礙者而將設計的重心著眼在廣大的使用者身上，拓展其適用範圍。

通用設計的原則包含：平等使用、靈活應用、簡單易用、簡明訊息、容許錯誤、省力操作以及尺度合宜等七大原則。

通用設計主體對象



省思 3

All men are created equal.

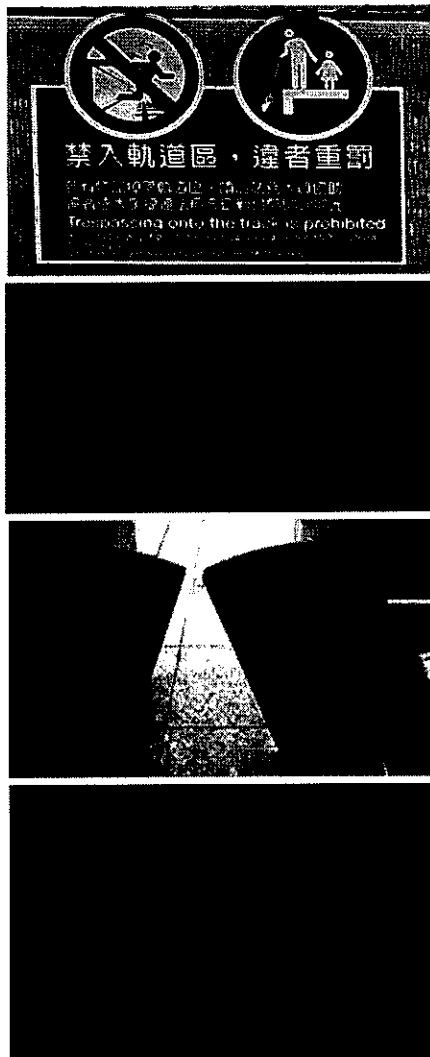
人生而平等 = 「男人」生而平等？

當我們理解了行動不便者使用空間上的不平等之後，

那麼屬於「她們」空間上的不平等呢？

3. 女性空間環境需求

在過去中外的社會環境中普遍對兩性性別角色的分工設定為「男主外、女主內」。女性常被分配到私領域、活動範圍一般以家庭以及住家附近的社區為主；男性則是為負擔家庭經濟主力，所以被歸類為在職場上奔波、在公領域打拼的角色。以這種生活模式為基準，我們不難發現在生活環境與公共空間裡，處處充滿著這類環境刻板印象思考邏輯下的產物。



站務員與從事危險行為的人一定會是男性？
需要幫助的乘客總是畫成女性？

只要身旁出現孩童，大人身上的長褲會自動變成裙裝？

驗票開口「小心夾手」的圖案是小女孩。

從電梯掉落、需要救援的也是女性。

【圖 24】圖面呈現刻板印象，本研究整理

省思 4

一位男人和他兒子開車出去玩，發生車禍，爸爸沒事，兒子重傷送醫院手術房急救。沒想到外科醫生一看到傷患便驚呼：

「天啊！他是我的兒子！」

應該如何去解釋外科醫生所說的話？

附件 2

未來環境課題

空間與社會關係是密不可分的，空間的安排與使用，反映了社會中既有的性別、種族和階級關係間的結構組成。從性別的角度來看，過往社會以性別角色作為社會分工的依據，使得空間的使用分配與潛意識中規劃(或忽略)的主體對象於兩性關係間失去了公平性。女性從小被教導要文靜內斂所以儘量待在室內；男性被設定要活潑外放則鼓勵參與戶外活動。我們的社會同時又賦予女性「照顧的天職」，使得許多需要照顧孩童的女性常被限制於公共空間之外。女性在缺少空間經驗的刺激下又面臨活動於不友善的空間環境時常會顯得吃力。因此建立未來兩性平等之空間規劃意識是很重要的環境課題：

1. 空間規劃使用主體須重新被定義，以滿足各類型使用者需求。
2. 空間規劃須多元化，能讓各類型使用者舒適、自在地使用。
3. 空間規劃須減少環境死角，增加使用空間過程的安全感受。
4. 空間規劃須照顧兩性之生理差異。
5. 鼓勵共同參與規劃。

兩性平等的境界，是男人女人互相尊重、互相欣賞、共同合作、攜手同行。無須男強女弱，不必男尊女卑，打破歧視和不公，不因性別而自我設限，讓男女都可以盡情發揮自我潛能。(畢恆達，空間就是性別 p215，2004)

參考資料


一、圖片

- 圖 1: 臺中坪林森林公園, <http://goo.gl/q6968p>。
- 圖 2: 國道湖口服務區-夜間婦女停車空間, <https://goo.gl/SIZmrG>。
- 圖 3: 國道石碇休息站, 本研究拍攝整理。
- 圖 4: 嬰兒車便利性, <http://goo.gl/49qnxH>。
- 圖 5: 公共廁所空間分配不均, <http://goo.gl/IhDGyq>。
- 圖 6: 高雄苓雅監理站, 寬敞的母嬰親善停車空間, <https://goo.gl/2Z2c24>。
- 圖 7: 步道石板間隔過寬, 本研究拍攝整理。
- 圖 8: 平坦的鋪面, 本研究拍攝整理。
- 圖 9: 步道鋪面間隔過寬, <http://goo.gl/BqLqWP>
- 圖 10: 人行道鋪面縫隙過寬, <http://goo.gl/KEKaWU>
- 圖 11: 公共廁所設計, <http://goo.gl/HynCZh>。
- 圖 12: 木柵休息站廁所洗手台混用, 本研究拍攝整理。
- 圖 13: 化妝間確保隱私, <http://goo.gl/8658PV>。
- 圖 14: 流動廁所置放位置不佳, 本研究拍攝整理。
- 圖 15: 樓梯間距暴露隱私, <http://goo.gl/9rCk9R>。
- 圖 16: 哺乳室空間, 本研究拍攝整理。
- 圖 17: 區隔各桌領域空間, 本研究拍攝整理。
- 圖 18: 座椅設計劃分領域空間, <http://www.sunable.net/node/2482>。
- 圖 19: 捷運廁所智慧標示設計, 軌道經營與管理(2013), 臺北大眾捷運股份有限公司。
- 圖 20: 滿足各使用族群的廁所, <https://goo.gl/c0C01e>。
- 圖 21: 桃園機場親子照護空間, 本研究拍攝整理。
- 圖 22: 桃園機場親子照護空間, 本研究拍攝整理。
- 圖 23: 無障礙設計, 本研究整理。
- 圖 24: 圖面呈現刻板印象, 本研究整理。

二、書籍 / 期刊

1. 畢恆達(1996)。找尋空間的女人。張老師文化事業有限公司。
2. 陳儒修(1997)。電影為何／如何憎恨女性?。福利社會, 59, 頁 36-40。
3. 楊清芬(1997)。空間規劃與兩性教育。發表於第二屆全國婦女國是會議。高雄市。
4. 吳慈恩(1998)。由婦女之照顧者角色經濟需求及工作權談婦女之福利政策規劃。發表於第三屆全國婦女國是會議, 台北市。
5. 畢恆達(2001)。空間就是權力。心靈工坊文化事業有限公司。
6. 謝園(2001)。《校園人身安全與空間設計-以國外住宅社區研究為例》, 第六屆全國婦女國是會議論文。
7. 余嬪(2001)。正視婦女休閒權益—創造健康安全的休閒空間。第六屆全國婦女國是會議論文。
8. 謝園(2001)。探索男女差異。發表於第六屆全國婦女國是會議, 高雄市。
9. 曾思瑜(2002), 從「無障礙設計」到「通用設計」—美日兩國無障礙環境理念變遷與發展過程, 國立雲林科技大學空間設計系。

10. 畢恆達(2004)。空間就是性別。心靈工坊文化事業有限公司。
11. 潘正芬(2008)。從兩性平權觀點探討公共建築與公共建設相關法令及制度之研究，國家發展委員會。
12. 行政院性別平等處(2012)。落實「消除對婦女一切形式歧視公約 CEDAW)」法規檢視種子培訓營講義，財團法人婦女權益促進發展基金會。
13. 楊錫安(2013)。設置廁所使用狀態顯示系統軌道經營與管理。軌道經營與管理，13，頁 94-107。
14. 畢恆達(2014)。空間就是想像力。心靈工坊文化事業有限公司。
15. 財團法人婦女權益促進發展基金會(2001)。性別平等政策綱。內政部社會司。



修訂「建築工程注意事項」之 『服務區及路邊停車場』設計原則

 交通部臺灣區國道新建工程局

CEDAW 教育訓練教材



簡報大綱

- 一、教學目標
- 二、案例內容
- 三、現行法規
- 四、相關CEDAW條文及一般性建議內容
- 五、改進作為
- 六、與CEDAW有關之討論議題及解析

CEDAW 教育訓練教材

1



- 協助同仁理解CEDAW精神，並內化融入於站區設計。

CEDAW

Convention on the Elimination of all forms of Discrimination Against Women

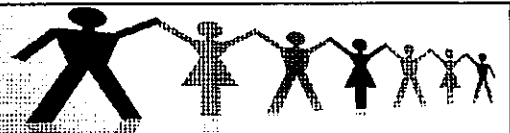
消除對婦女一切形式歧視公約



前言

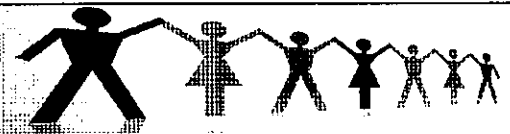
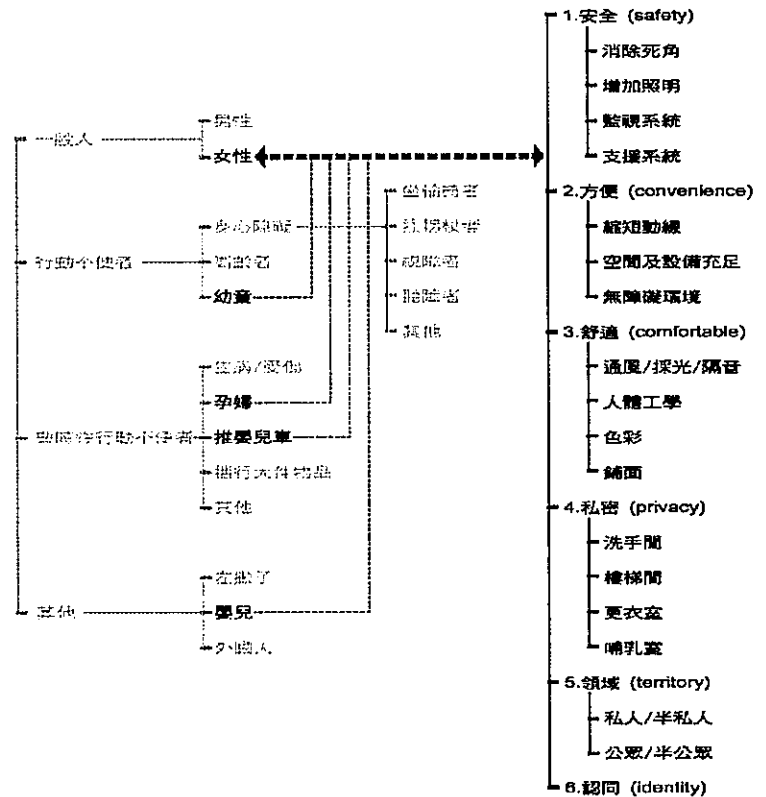
最近新聞報導有孕婦因車位未加寬，上下車卡卡，可見一般寬度的停車位，對於孕婦而言顯然太小，爰未來本局考量在設計站區時，把部分停車位、廁所等相關硬體設施，加入女性需求考量，從根本處解決。

以下從女性的角度就生活環境的基本需求面舉出空間現況案例來共同省思，並檢視有哪些處理方式可以讓我們所處的空間環境能有機會能夠變得更親切、更友善。



女性空間需求檢核架構

- 安全 (safety)
- 方便 (convenience)
- 舒適 (comfortable)
- 私密 (privacy)
- 領域 (territory)
- 認同 (identity)



安全性

- 消除死角
- 增加照明
- 監視系統
- 支援求救系統

Q：安全感要從何而來





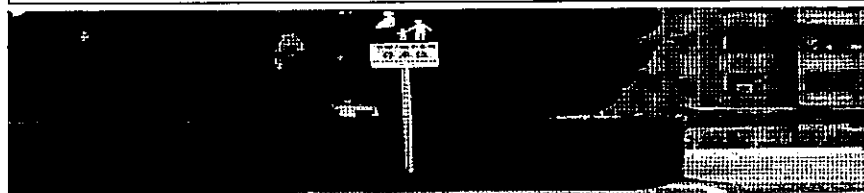
便利性

- 縮短動線
- 空間及設備充足
- 無障礙環境

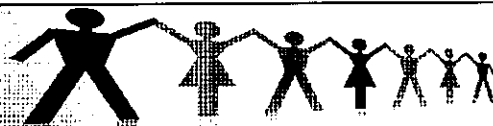


公共廁所空間分配不均 · <http://goo.gl/1hDGyq>

Q：提供較寬的停車位空間給活動能力受限制的孕婦，會奢侈嗎？



高雄客運總站：寬敞的孕嬰親善停車空間 · <https://goo.gl/ZZZC24>



舒適性

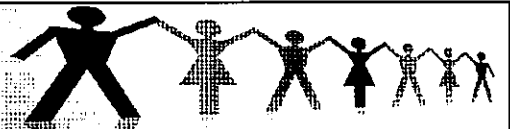
- 通風/採光/隔音 良好
- 符合人體工學
- 色彩協調
- 鋪面平整



Q：公共廁所空間一定會是嫌惡設施？



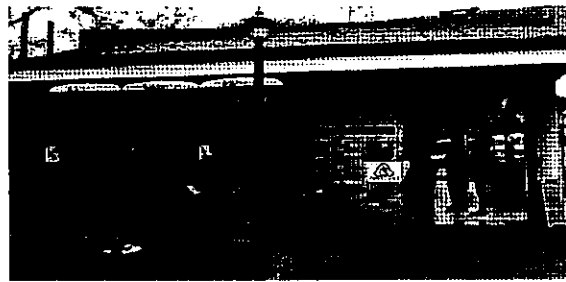
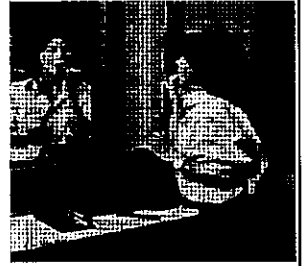
二、案例內容



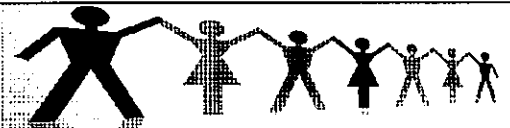
私密性

- 洗手間
- 樓梯
- 更衣室
- 哺乳室

Q：如果多些私密性會不會讓使用者更自在？



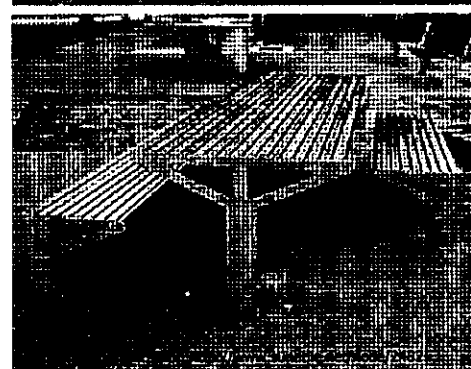
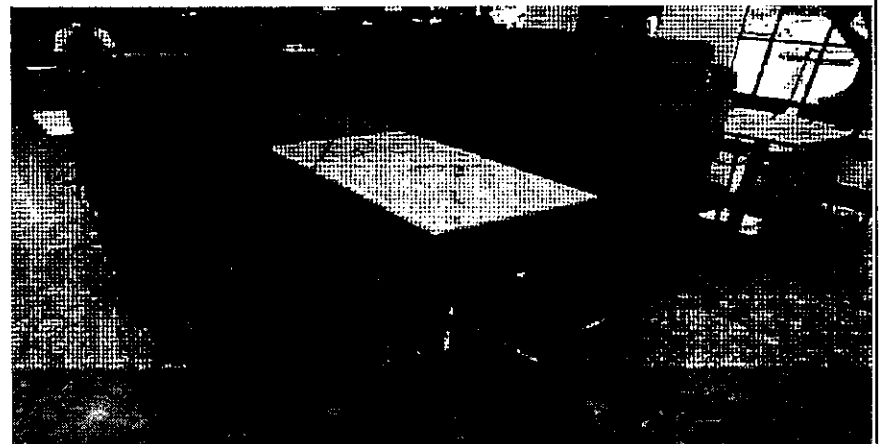
二、案例內容



領域感

- 私人(專用)
- 半私人(半專用)
- 半公眾(半通用)
- 公眾(通用)

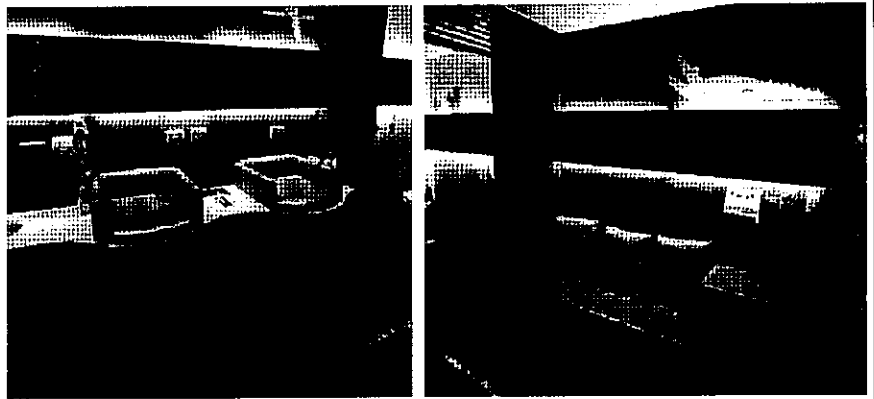
Q：多一張座椅或是少一張座椅之間的差別會是在哪裡？





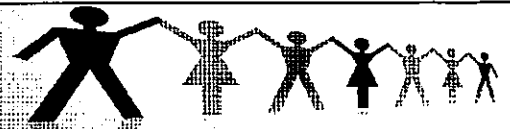
認同感

- 認同感是空間環境綜合累積的感受
- 體貼人性的設計是創造環境認同的最好手段



建築工程注意事項 - 服務區及路邊停車場

- 本局「建築工程設計注意事項」係邀集高速公路局及相關單位人員釐訂，為高速公路服務設施建築設計之原則。



CEDAW的四大精神

- 女性享有完整人權
- 清楚界定歧視的意義
- 政府有負擔消除歧視的責任
- 鼓勵民間參與

CEDAW的歧視定義

- 直接歧視定義
基於性別所做的任何區別、排斥或限制，目的或效果足以妨礙女性在政治、經濟、社會、文化、公民或其他任何方面的人權及基本自由之行使。
- 間接歧視定義
某些法令或措施，形式上看來並未特別歧視某一性別，但是實際上發生了歧視的效果，或者使某一性別在結果上受到不合比例的差別待遇及效果。



CEDAW第13條 經濟與社會福利

- 締約各國應採取一切適當措施以消除在經濟和社會生活的其他方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上有相同權利，特別是：
 - (a) 領取家屬津貼的權利；
 - (b) 銀行貸款、抵押和其他形式的金融信貸的權利；
 - (c) 參與娛樂生活、運動和文化生活各個方面的權利。

「建築工程注意事項-服務區及路邊停車場」係依據CEDAW第13條經濟與社會福利之精神進行思索空間改善方向。



「服務區及路邊停車場」設計原則增述建議

2.3.1 旅客服務中心

- (14) 服務區休憩空間可考慮設置嬰兒車置放區，休憩空間桌椅配置可考慮預留嬰兒車及行動不便者所使用之輔助器材置放與停靠空間並避免動線衝突。

2.3.2 廁所

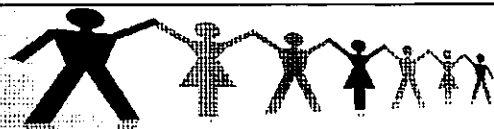
- (14) 廁所內部規劃宜考量通風採光良好、鋪面平整並考慮設置維持通風乾燥設施；女廁內部宜考量設置緊急按鈕與附設置物平台之梳妝空間。
- (15) 廁所外部可考慮設置廁所使用狀況顯示資訊並合理規劃停等線與等候空間，避免使用者在廁所內部排隊造成進出動線混亂。
- (16) 廁所內部空間應規劃不得由外部空間可穿透直視之私密性考量。
- (17) 行動不便廁所及女性廁所規劃數量，除應符合法規需求設置外，應考量尖峰時段需求予以酌量增設。



「服務區及路邊停車場」設計原則增述建議

2.3.3 停車場

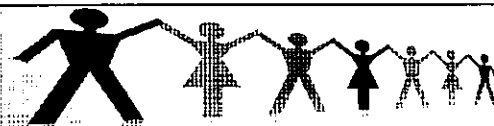
- (8) 停車場鄰近服務區出入口處宜考量劃設夜間婦女專用車位與孕婦親子專用停車位；孕婦親子專用停車位長度不得小於600公分，寬度不得小於300公分，在不影響法定行動不便停車位數量下二者可於同區劃設。
- (9) 停車場車道與停車位之間可考慮劃設行人通行空間連接至無障礙坡道；行動不便停車位與孕婦親子停車位宜考慮在停車位鄰近人行道位置設置斜坡道順接至人行道完成面，以利行動不便者與推行嬰兒車者可就近直接上下人行道。



「服務區及路邊停車場」設計原則增述建議

2.3.7 庭園佈置

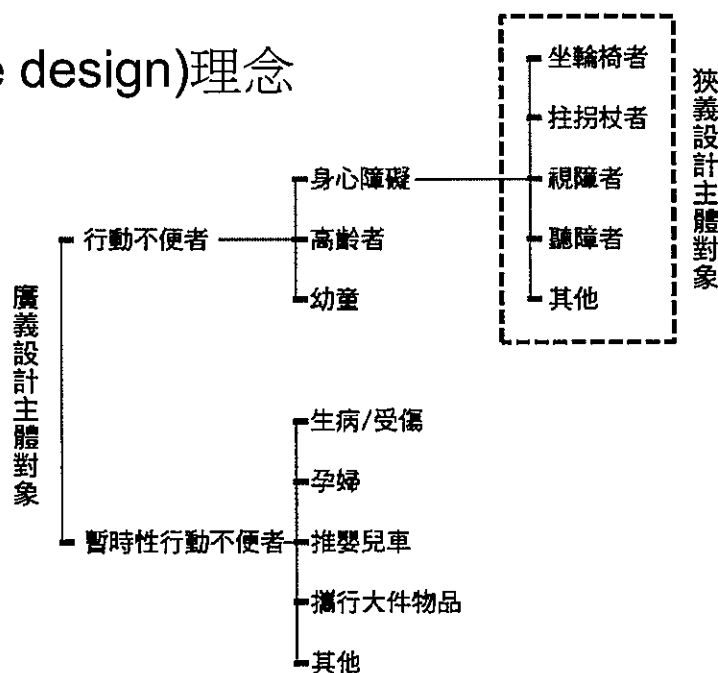
- (1) 如公園、廣場、植栽綠化空間、涼亭、水池、步道系統、休憩座椅、景觀雕塑、垃圾桶、照明等，應注重整體景觀規劃與配合地方特色，每一服務區應各具特色。戶外廣場、庭園、步道四周應考量基地保水、入滲、洩水坡度與排水設施，以避免積水。
- (2) 庭園步道系統與相關庭園設施可考慮加入平等、靈活、簡單、簡明、容錯、省力與尺度合宜之設計理念，以利各類型使用者皆能自在舒適的使用庭園空間。

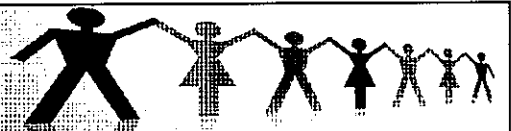


空間環境需求省思

無障礙設計(barrier-free design)理念

為提供行動不便者一個使用方便且安全無虞的活動空間，使其能公平、自然且尊嚴地融入一般社會之生活脈動，亦可使暫時性行動不便者得到輔助，加速回復正常生活。





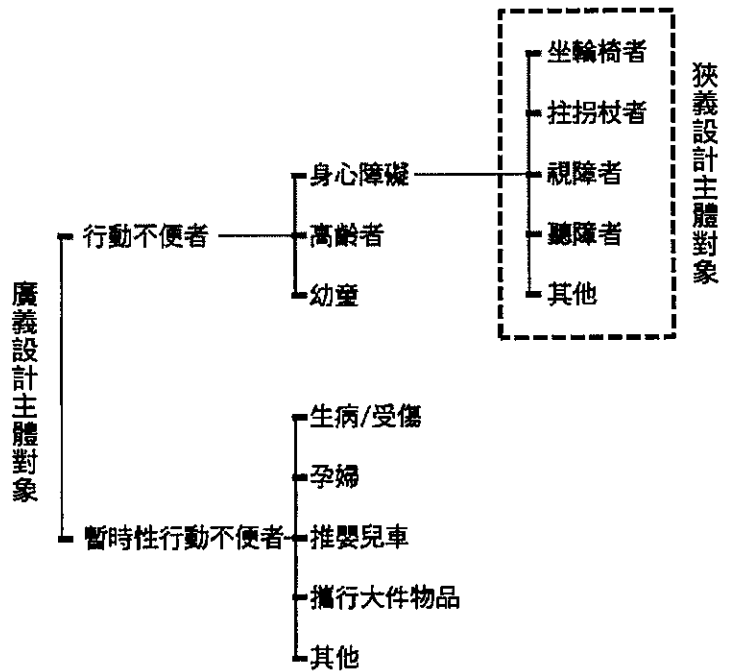
空間環境需求省思

省思

- 無障礙設計環境的思考角度是否能涵蓋所有的使用對象?
- 有，很好；若能尊嚴地擁有會不會更棒!



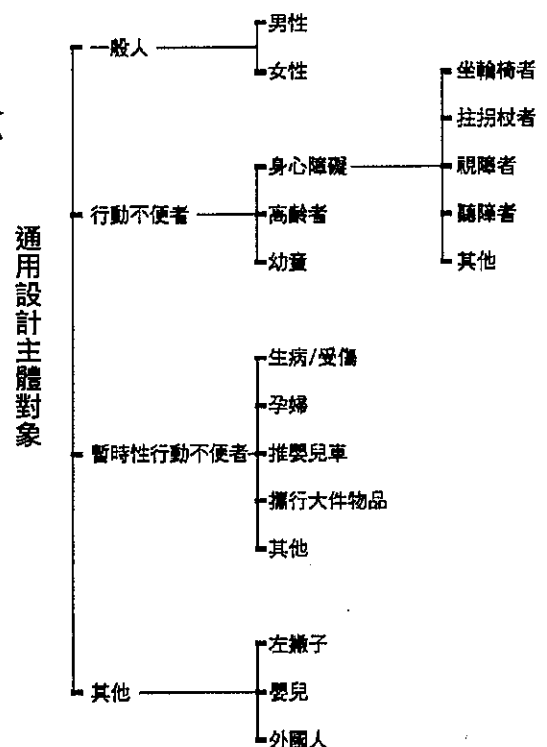
無障礙設計，本研究整理。

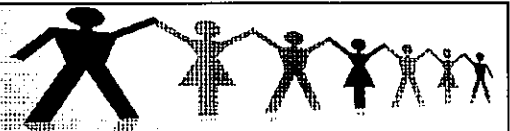


空間環境需求省思

通用設計(universal design)理念

- 一種滿足多數人使用需求的设计理念
- 通用設計的原則包含：平等使用、靈活應用、簡單易用、簡明訊息、容許錯誤、省力操作以及尺度合宜等七大原則。





空間環境需求省思

省思

- All men are created equal.
人生而平等 = 「男人」生而平等?
- 當我們理解了行動不便者使用空間上的不平等之後，
那麼屬於「她們」空間上的不平等呢?

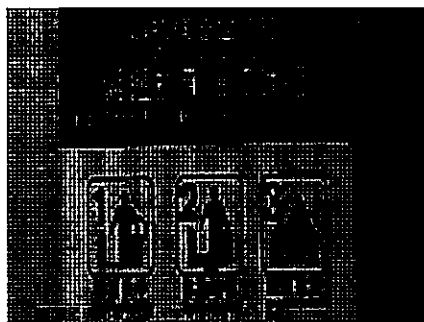


空間環境需求省思

無處不在的空間刻板印象



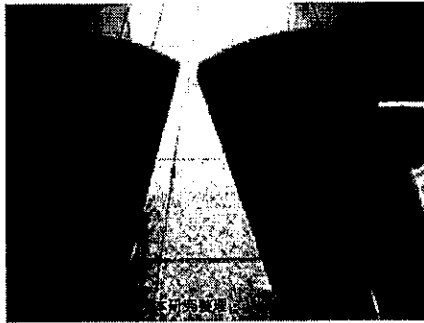
- 站務員與從事危險行為的人一定會是男性?
- 需要幫助的乘客總是畫成女性?



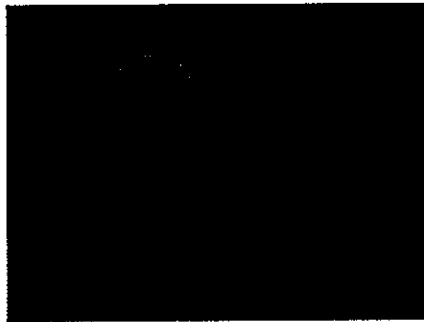
- 只要身旁出現孩童，大人身上的長褲會變成裙裝?



空間環境需求省思 無處不在的空間刻板印象



- 驗票閘口「小心夾手」的圖案是小女孩。



- 從電梯掉落、需要救援的也是女性。



空間環境需求省思

省思

一位男人和他兒子開車出去玩，發生車禍，爸爸沒事，兒子

重傷送醫院手術房急救。沒想到外科醫生一看到傷患便驚呼：

「天啊！他是我的兒子！」

應該如何去解釋外科醫生所說的話？



未來環境課題

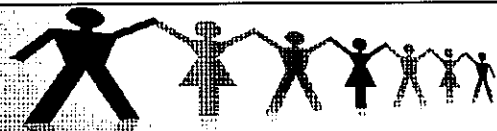
建立兩性平等之空間規劃意識

- 空間規劃使用主體須重新被定義，以滿足各類型使用者需求。
- 空間規劃須多元化，能讓各類型使用者舒適、自在地使用。
- 空間規劃須減少環境死角，增加使用空間過程的安全感受。
- 空間規劃須照顧兩性之生理差異。
- 鼓勵共同參與規劃。



兩性平等的境界，是男人與女人互相尊重、互相欣賞、共同合作、攜手同行。無須男強女弱，不必男尊女卑，打破歧視和 unfair，不因性別而自我設限，讓男女都可以盡情發揮自我潛能。

(畢恆達，空間就是性別)



參考資料

1. 畢恆達(1996)。找尋空間的女人。張老師文化事業有限公司。
2. 陳儒修(1997)。電影為何／如何憎恨女性？。福利社會，59，頁36-40。
3. 楊清芬(1997)。空間規劃與兩性教育。發表於第二屆全國婦女國是會議。高雄市。
4. 吳慈恩(1998)。由婦女之照顧者角色經濟需求及工作權談婦女之福利政策規劃。發表於第三屆全國婦女國是會議，台北市。
5. 畢恆達(2001)。空間就是權力。心靈工坊文化事業有限公司。
6. 謝園(2001)。《校園人身安全與空間設計-以國外住宅社區研究為例》，第六屆全國婦女國是會議論文。
7. 余嬪(2001)。正視婦女休閒權益--創造健康安全的休閒空間。第六屆全國婦女國是會議論文。
8. 謝園(2001)。探索男女差異。發表於第六屆全國婦女國是會議，高雄市。
9. 曾思瑜(2002)。從「無障礙設計」到「通用設計」—美日兩國無障礙環境理念變遷與發展過程，國立雲林科技大學空間設計系。
10. 畢恆達(2004)。空間就是性別。心靈工坊文化事業有限公司。
11. 潘正芬(2008)。從兩性平權觀點探討公共建築與公共建設相關法令及制度之研究，國家發展委員會。
12. 行政院性別平等處(2012)。落實「消除對婦女一切形式歧視公約CEDAW」法規檢視種子培訓營講義，財團法人婦女權益促進發展基金會。
13. 楊錫安(2013)。設置廁所使用狀態顯示系統軌道經營與管理。軌道經營與管理，13，頁94-107。
14. 畢恆達(2014)。空間就是想像力。心靈工坊文化事業有限公司。
15. 財團法人婦女權益促進發展基金會(2001)。性別平等政策綱。內政部社會司。

案例摘要表

編號	11
機關	交通部高速鐵路工程局
案例名稱	鐵路列車駕駛人員執照換發申請要件彈性放寬
案例內容簡述	<p>一、原「民營鐵路列車駕駛人員檢定給證管理規則」第 15 條規定駕駛人員因執照有效期限屆滿，向交通部申請換發執照，須符合下列 2 項要件：(1)最近一個月體格檢查合格、(2)最近一年確有執行駕駛勤務。</p> <p>二、102 年間曾發生 1 名女性駕駛人員於執照到期前因懷孕，無法進行體格檢查，向交通部申請延後換發駕照。由於前述規則並未規範駕駛人員因故無法提出申請之配套措施，復經交通部依行政程序法第 50 條規定，同意該名女性駕駛得於產假結束並完成復職訓練後，再行申請換發駕照。</p> <p>三、因應此案例，交通部於 104 年 12 月 28 日修正前述法規，增訂因特殊原因無法檢附各種檢查及檢定之合格證明時，鐵路機構得敘明原因及其消失時間，並檢附證明文件向交通部申請同意於原因消失後補件換發執照。此修正條文彈性放寬執照換發申請要件，使女性駕駛得因懷孕、分娩等原因，延後申請換發執照，可確保女性駕駛工作權益。</p>
相關 CEDAW 條文及一般性建議	CEDAW 第 11 條消除就業方面對婦女之歧視
討論議題	<p>一、高鐵女性駕駛在懷孕期間，是否仍需執行駕駛勤務？</p> <p>二、高鐵駕駛人員不分性別，因育嬰、傷病等其他原因，向所屬鐵路機構申請留職停薪，其復職後能否持續擔任列車駕駛工作？</p>

教材講義

一、案例內容

102年1名高鐵女性駕駛人員，本應於駕駛執照5年有效期限到期前，向交通部申請換發執照，但該員當時因懷孕無法進行體格檢查，無法依當時「民營鐵路列車駕駛人員檢定給證管理規則」第15條規定，檢附申請換照所需之最近1個月體格檢查報告，使該員有可能駕駛執照過期卻無法換照，影響其工作權益。

二、現行法規/措施/統計結果

- (一) 原「民營鐵路列車駕駛人員檢定給證管理規則」第15條第1項規定：「駕駛執照有效期間屆滿前一個月，駕駛人員應檢附最近一個月體格檢查報告向交通部申請換發駕駛執照。」；同條第2項規定：「前項申請有下列情形之一者，不予換發：一、體格檢查不合格者。二、最近一年未從事駕駛工作者。」
- (二) 104年12月28日修正發布「國營及民營鐵路列車駕駛人員檢定給證管理規則」(含名稱修正)第15條第1項規定：「駕駛執照有效期間屆滿三個月前，應由鐵路機構檢具下列文件，向交通部申請換發駕駛執照：一、駕駛人員照片。二、駕駛人員最近一次依鐵路行車人員技能體格檢查規則所定項目辦理各種檢查及檢定之合格證明。」；同條第2項規定：「前項申請有最近一年未從事駕駛工作者，不予換發。」；同條第3項規定：「因特殊原因無法檢附第一項第二款之合格證明時，鐵路機構得敘明原因及其消失時間，並檢附證明文件於第一項規定期限向交通部申請同意於原因消失後補件換發駕駛執照。」
- (三) 「行政程序法」第50條第1項規定：「因天災或其他不應歸責於申請人之事由，致基於法規之申請不能於法定期間內提出者，得於其原因消滅後十日內，申請回復原狀。如該法定期間少於十日者，於相等之日數內得申請回復原狀。」；同條第2項規定：「申請回復原狀，應同時補行期間內應為之行政程序行為。」

- (四) 目前台灣高鐵合格駕駛人員為 144 人，其中女性為 18 人(佔 12.5%)；本案為高鐵營運 9 年以來之唯一案例。

三、相關 CEDAW 條文及一般性建議內容

- (一) CEDAW 第 11 條第 1 項：「締約各國應採取一切適當措施，消除在就業方面對婦女的歧視，以保證她們在男女平等的基礎上享有相同權利，特別是：(a)人人有不可剝奪的工作權利；……(f)在工作條件方面享有健康和安全保障，包括保障生育機能的權利。」
- (二) CEDAW 第 11 條第 2 項：「締約各國為使婦女不致因結婚或生育而受歧視，又為保障其有效的工作權利起見，應採取適當措施：(a)禁止以懷孕或產假為理由予以解僱，以及以婚姻狀況為理由予以解僱的歧視，違反規定者予以制裁；……(d)對於懷孕期間從事確實有害於健康的工種的婦女，給予特別保護。」

四、改進作為

- (一) 台灣高鐵公司為該名女性駕駛人員申請換發駕駛執照時，即主動向交通部建議准予該員得於產假結束並完成復職訓練後，再行申請換發駕照，顯示該公司對於該員工作權益之重視。
- (二) 案經交通部依「行政程序法」第 50 條規定，同意該名女性駕駛人員得於產假結束，並完成體格檢查及復職訓練後，再行申請換發駕照，不受原「民營鐵路列車駕駛人員檢定給證管理規則」第 15 條規定之限制。
- (三) 交通部復於 104 年 12 月 28 日修正公告「國營及民營鐵路列車駕駛人員檢定給證管理規則」第 15 條，增訂第 3 款因特殊原因無法檢附各種檢查及檢定之合格證明時，鐵路機構得敘明原因及其消失時間，並檢附證明文件向交通部申請同意於原因消失後補件換發執照。此修正條文彈性放寬執照換發申請要件，使女性駕駛人員得因懷孕、分娩等原因，延後申請換發執照，可確保女性駕駛人員之工作權益。

五、與 CEDAW 有關之討論議題及解析

(一) 高鐵女性駕駛在懷孕期間，是否仍需執行駕駛勤務？

解析：依照台灣高鐵公司勤務規定，當獲悉駕駛人員懷孕後，將立即調整勤務為內勤工作，暫不從事列車駕駛工作，以保障個人及乘客安全。另在產假結束恢復上班後，駕駛人員經體格檢查合格、完成復職訓練並經督導人員考核，確認其已恢復所應具備之技能與體格條件後，始得擔任駕駛勤務，以確保行車安全。

(二) 高鐵駕駛人員不分性別，因育嬰、傷病等其他原因，向所屬鐵路機構申請留職停薪，其復職後能否持續擔任列車駕駛工作？

解析：依照台灣高鐵公司勤務規定，駕駛人員不分性別申請留職停薪，無論原因為懷孕、分娩、育嬰或傷病，其復職後均須經體格檢查合格、完成復職訓練並經督導人員考核，確認其已恢復所應具備之技能與體格條件後，始得擔任駕駛勤務，以確保行車安全。

CEDAW案例

鐵路列車駕駛人員執照換發 申請要件彈性放寬

交通部高速鐵路工程局

交通部高速鐵路工程局

簡報大綱

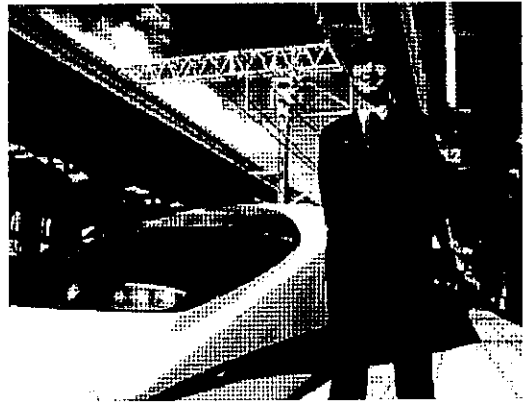
- 教學目標
- 相關CEDAW條文
- 現行法規與統計
- 案例內容
- 改進作為
- 與CEDAW有關之討論議題及解析



交通部高速鐵路工程局

教學目標

- 如何藉由法令制定與執行，
 - ✓ 消除在就業方面對婦女的歧視，保證她們在男女平等的基礎上享有相同權利。
 - ✓ 使婦女不致因結婚或生育而遭受歧視或不平等對待，保障婦女有效工作權利。



交通部高速鐵路工程局

相關CEDAW條文 (1/2)

- CEDAW第11條第1項
 - ✓ 締約各國應採取一切適當措施，消除在就業方面對婦女的歧視，以保證她們在男女平等的基礎上享有相同權利，特別是：
 - (a) 人人有不可剝奪的工作權利；
 - (f) 在工作條件方面享有健康和安全保障，包括保障生育機能的權利。

交通部高速鐵路工程局

相關CEDAW條文 (2/2)

➤ CEDAW第11條第2項

✓ 締約各國為使婦女不致因結婚或生育而受歧視，又為保障其有效的工作權利起見，應採取適當措施：

(a) 禁止以懷孕或產假為理由予以解僱，以及以婚姻狀況為理由予以解僱的歧視，違反規定者予以制裁；

(d) 對於懷孕期間從事確實有害於健康的工種的婦女，給予特別保護。

現行統計

- 目前台灣高鐵合格駕駛人員為151人，其中女性為18人，比例約12%。(臺鐵逾千名駕駛，女性為5位)
- 本案為台灣高鐵營運9年半以來之唯一案例。

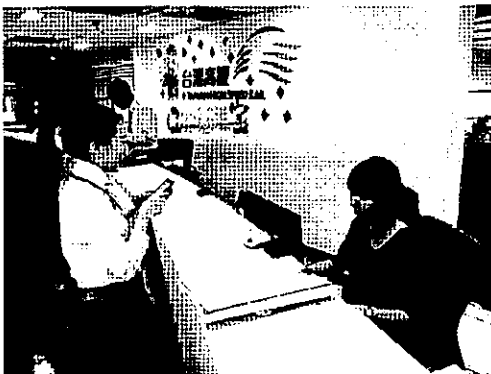


1000小時專業訓練



案例內容

- 102年1名高鐵女性駕駛人員，本應於駕駛執照5年有效期限到期前，向交通部申請換發執照，但該員當時因懷孕無法進行體格檢查，無法依當時鐵路法令相關規定，檢附體格檢查合格報告，使該員有可能駕駛執照過期卻無法換照，影響其工作權利。



相關法規 (1/2)

- 「民營鐵路列車駕駛人員檢定給證管理規則」第15條 (97/6/16修正發布)
 - ✓ 駕駛執照有效期間屆滿前一個月，駕駛人員應檢附最近一個月體格檢查報告向交通部申請換發駕駛執照。
 - ✓ 前項申請有下列情形之一者，不予換發：
 - 一、體格檢查不合格者。
 - 二、最近一年未從事駕駛工作者。

相關法規 (2/2)

- 「行政程序法」第50條
 - ✓ 因天災或其他不應歸責於申請人之事由，致基於法規之申請不能於法定期間內提出者，得於其原因消滅後十日內，申請回復原狀。如該法定期間少於十日者，於相等之日數內得申請回復原狀。
 - ✓ 申請回復原狀，應同時補行期間內應為之行政程序行為。

改進作為

- 台灣高鐵公司為該名女性駕駛人員申請換發駕駛執照時，即主動建請交通部准予該員得於產假結束並完成復職訓練後，再行申請換照，顯示該公司對員工作權益之重視。
- 交通部依「行政程序法」第50條規定，同意該名女性駕駛人員得於產假結束，並完成體格檢查及復職訓練後，再行申請換發駕照，不受原「民營鐵路列車駕駛人員檢定給證管理規則」第15條規定之限制。
- 交通部復於104年12月28日修正「國營及民營鐵路列車駕駛人員檢定給證管理規則」第15條第3款，彈性放寬執照換發申請要件，使女性駕駛人員得因懷孕、分娩等原因，延後申請換發執照，可確保女性駕駛人員之工作權利。

交通部高速鐵路工程局

國營及民營鐵路列車駕駛人員檢定給證管理規則第15條

(104/12/28修正發布並更名)

- 駕駛執照有效期間屆滿三個月前，應由鐵路機構檢具下列文件，向交通部申請換發駕駛執照：
 - 一、駕駛人員照片。
 - 二、駕駛人員最近一次依鐵路行車人員技能體格檢查規所定項目辦理各種檢查及檢定之合格證明。
- 前項申請有最近一年未從事駕駛工作者，不予換發。
- 因特殊原因無法檢附第一項第二款之合格證明時，鐵路機構得敘明原因及其消失時間，並檢附證明文件於第一項規定期限向交通部申請同意於原因消失後補件換發駕駛執照。

交通部高速鐵路工程局

與CEDAW有關之討論議題及解析 (1/2)

- 高鐵女性駕駛在懷孕期間，是否仍需執行駕駛勤務？

- ✓ 依照台灣高鐵公司勤務規定，當獲悉駕駛懷孕後，將立即調整為內勤工作，暫不從事列車駕駛工作，以保障個人及乘客安全。
- ✓ 另在產假結束恢復上班後，駕駛人員經體格檢查合格、完成復職訓練並經督導人員考核，確認其已恢復所應具備之技能與體格條件後，始得擔任駕駛勤務，以確保行車安全。



交通部高速鐵路工程局

與CEDAW有關之討論議題及解析 (2/2)

- 高鐵駕駛人員不分性別，因育嬰、傷病等其他原因，向所屬鐵路機構申請留職停薪，其復職後能否持續擔任列車駕駛工作？

- ✓ 依照台灣高鐵公司勤務規定，駕駛人員不分性別申請留職停薪，無論原因為懷孕、分娩、育嬰或傷病，其復職後均須經體格檢查合格、完成復職訓練並經督導人員考核，確認其已恢復所應具備之技能與體格條件後，始得擔任駕駛勤務，以確保行車安全。

交通部高速鐵路工程局

簡報完畢 敬請指教

案例摘要表

編號	12
機關	交通部航港局
案例名稱	營造對女性船員更友善的工作環境
案例內容簡述	講求兩性平權的臺灣，花蓮港拖船船長晏韻慧(現為本局東部航務中心技士)是港務局(現稱臺灣港務股份有限公司)首位女性拖船船長；在以男性為主的航運界，表現不讓鬚眉。晏韻慧過去是吉安號拖船船長之一，一天最多要引帶廿多艘船。沒船可帶時還是要留在船上待命，起初連衛生設備都不敢使用，她上船後，男性船員不敢再把內衣褲吊晾在衛生間，過去對女性上船有許多忌諱，上了年紀的輪機長說，那都是迷信，女性都能當上總統，能上戰場保衛國家了，當個船長沒有什麼。
相關 CEDAW 條文及一般性建議	<p>一、 CEDAW 第 5 條性別刻板印象和偏見。</p> <p>二、 2014 年修正船員法呼應我國「消除對婦女一切形式歧視公約」第二次國家報告(專要文件)：</p> <p>(一)「船員法」禁止女性船員從事夜間工作，另對於懷孕及分娩未滿一年的女性船員從事特定工作之限制，違反「消除對婦女一切形式歧視公約」要求消除對婦女之就業歧視，並確保婦女在平等的基礎上享有不可剝奪的工作權利及就業機會(第 2.31 節)。</p> <p>(二)為保障女性平等工作權利，已修正「船員法」，刪除對女性船員工作限制之相關規定(第 2.39 節)。(謹註船員法第 28 條、29 條及 31 條業於 103 年 12 月 24 日修正公布)</p>
討論議題	如何吸引更多女性從事船員工作？

教材講義

一、案例內容

「船員」工作，傳統上認為是男性的工作領域，我國自民國 82 年起才開放航海科系招收女性，87 年才有女性甲級船員在貨櫃船工作，遲至 102 年 1 月，我國才出現首位女性取得船長資格，見習後成為首位貨櫃船女船長。時至今日，男性船員人數仍遠多於女性，比例相當懸殊。

近年來，臺灣航海教育界所培育的女性畢業生逐年增加，卻因海上環境充滿不確定因素及勞力繁重偏多的工作特質，使得女性在航海領域職場中仍然充滿挑戰。然而，女性船員是有待被開發的人力資源，如能充分利用，不僅能夠緩解海上人力供不應求的困境，亦能補充岸上所需之船務管理人才。

前花蓮港拖船船長晏韻慧(現為本局東部航務中心技士)是前港務局¹首位女性拖船船長，在以男性為主的航運界，表現不讓鬚眉。晏韻慧過去是吉安號拖船船長之一，一天最多要引帶廿多艘船。沒船可帶時還是要留在船上待命，起初連衛生設備都不敢使用，她上船後，男性船員不敢再把內衣褲吊晾在衛生間。過去對女性上船有許多忌諱，上了年紀的輪機長說，那都是迷信，女性都能當上總統，能上戰場保衛國家了，當個船長沒有什麼。

受到女性主義興起及女權意識抬頭，女性投入工作職場比例逐年提升，在職場中表現出眾更不在少數，而女性船員的誕生，也證明了女性征服海洋的可能性。但受到迷信及刻板印象的影響，船東不願意釋放工作機會等因素，都導致女性無法順利在海上工作，或僅能擔任中下階層職位，而非船上的領導階級。

二、現行法規/措施/統計結果

(一) 現行法規/措施

中華民國憲法第 7 條：「中華民國人民，無分男女、宗教、種族、階級、黨派，在法律上一律平等」；第 15 條：「人民之生存權、工作

¹ 港務局於 101 年 3 月 1 日改制為「航港局」及「臺灣港務股份有限公司」，前者職司航政及港政公權力業務，後者專責港埠經營業務。

權及財產權，應予保障。」強調人民之工作權應受到國家之保障，不受性別、結婚或生育等因素影響。

為落實聯合國「消除對婦女一切形式歧視公約(CEDAW)規定，交通部爰配合修正「船員法」以加強保障女性船員工作權，立法院於103年通過「船員法部分條文修正案」，現行我國船員法有關女性船員相關規定如下：

1. 雇用人僱用懷孕中或分娩後未滿八週之女性船員在船工作，應參採醫師綜合評估其體格檢查結果之建議，並提供必要之母性健康保護措施。
2. 女性船員在船舶航行中判明懷孕，應由雇用人提供必要之母性健康保護措施後，從事較輕便及對航行安全有必要之工作；雇用人不得減少其原本得領受之各項報酬。
3. 雇用人對於懷孕中或分娩後一年以內之女性船員，從事有危險性或有害性之工作，應經醫師適性評估建議，並提供必要之健康及安全防護措施。
4. 雇用人應將女性船員因懷孕、分娩或其他因素自行離開職場之人數及比率等相關統計資料，按月報請航政機關備查。

性別工作平等法適用於所有的行業，保障所有的受僱者，自然也包括船員。由於商船船員每年簽訂船員定期僱傭契約，下船契約即終止，因此性別工作平等法規定的產假、陪產假、育嬰留職停薪、家庭照顧假及托兒設施等福利，實務上並不適用於商船船員；由於商船人力有限，女性船員並不可能有生理假，更不可能帶著子女上船工作，因此並無哺乳時間或為撫育子女而調整或減少工時。

(二) 統計結果

截至105年2月29日止，我國船員在船服務人數共3,931人，其中男性3,833人、女性98人(97.51%:2.49%)，男性人數遠多於女性。

我國船員在船服務人數統計表(截至 105 年 2 月 29 日止)

性別		男	女	合計	
甲級船員	艙面部	船長	356	2	358
		大副	262	1	263
		船副	374	57	431
		航海實習生	206	31	237
		小計	1,198	91	1,289
	輪機部	輪機長	318	0	318
		大管輪	202	0	202
		管輪	380	3	383
		輪機實習生	171	3	174
		小計	1,071	6	1,077
	事務部	事務長	2	0	2
		小計	2	0	2
	總計		2,271	97	2,368
			95.90%	4.10%	100%
乙級船員	艙面部	844	0	844	
	輪機部	430	0	430	
	事務部	288	1	289	
	通用員	0	0	0	
	總計		1,562	1	1,563
			99.94%	0.06%	100%
合計		3,833	98	3,931	
		97.51%	2.49%	100%	

三、相關 CEDAW 條文及一般性建議內容

- (一) CEDAW 第 5 條性別刻板印象和偏見：「締約各國應採取一切適當措施：(a) 改變男女的社會和文化行為模式，以消除基於性別而分尊卑觀念或基於男女任務定型所產生的偏見、習俗和一切其他做法；……」。
- (二) 103 年交通部辦理修正船員法呼應我國「消除對婦女一切形式歧視公約」第二次國家報告(專要文件)，交通部修法重點如下：

1. 「船員法」禁止女性船員從事夜間工作，另對於懷孕及分娩未滿一年的女性船員從事特定工作之限制，違反「消除對婦女一切形式歧視公約」要求消除對婦女之就業歧視，並確保婦女在平等的基礎上享有不可剝奪的工作權利及就業機會(第 2.31 節)。
2. 為保障女性平等工作權利，已修正「船員法²」，刪除對女性船員工作限制之相關規定(第 2.39 節)。

四、改進作為

航海職場之女性性別問題，不僅影響航商進用女性船員意願，進而減少女性船員工作機會，為營造女性船員更友善的工作環境，爰建議可透過宣導方式，如蒐集傑出女性船員工作案例，配合相關文宣及專題演講等，改變社會大眾對女性之性別刻板印象，進而讓航商揚棄窠臼，以嶄新的觀念審視女性船員，跳脫性別框架，讓女性船員在工作上有更好的表現空間。

透過上述改善措施，以符合國際趨勢及規範，在母性保護的原則下，既不影響女性船員的工作權益，又能促進女性船員雇用，將有利於海運業整體之發展，達成雙贏。

五、與 CEDAW 有關之討論議題及解析

CEDAW 第 5 條性別刻板印象和偏見：「締約各國應採取一切適當措施：(a) 改變男女的社會和文化行為模式，以消除基於性別而分尊卑觀念或基於男女任務定型所產生的偏見、習俗和一切其他做法；……」。

航海職場向來被認定為男性專有職場，而船員又常與陽剛及冒險患難等特質畫上等號，使得女性船員在此領域面臨嚴重的性別刻板印象，進而影響女性船員工作及升遷機會。而對女性的刻板印象，女性在船上工作會增加其他同事麻煩等性別偏見，阻礙女性船員進入航海職場，也讓航商在僱用女性船員時有所顧忌，如「女性不宜上船」刻板印象更普遍存在於航運界。

²船員法第 28 條、29 條及 31 條業於 103 年 12 月 24 日修正公布。

傳統「男主外、女主內」之性別分工形式，對於女性船員的出現，也會讓保守人士感到衝突及矛盾，並以懷疑的態度來看待女性船員能力，總認為女性應該在家相夫教子。此外，船員職場具有離家性及長期遠離伴侶等特性，違背傳統社會女性的形象(如：以家庭為主、照顧者角色)，面對工作與家庭間的衝突，影響女性船員就業抉擇。

為融入職場適應船上工作與生活型態，女性船員也會試圖改變，如捨棄平時的裝扮，改為中性或是偏男性化的服飾，隱藏女性特質，展現陽剛氣質，以形成性別保護色。此外，在工作及體能上也會要求自己與男性表現無差異化，甚至是更高的要求，以縮短性別差距，以獲得同事及長官的認可與尊重。

上述種種性別偏見，除讓女性船員在船上工作面臨不受歡迎之職場感受，也降低女性對航海的熱情，甚至迫使部分女性船員自願離開船員職場。

據國內針對女性船員所做的研究指出，女性船員職場適應情形良好外，工作表現更可與男性船員並駕齊驅，且多數女性船員亦受到船上長官的肯定與青睞，而女性細心的特質，更增加了職場優勢。因此，若能捐棄性別刻板印象和偏見，女性船員投入航海領域將會是不容小覷的人力資源。

相關新聞報導

(一) 人間福報—2008年10月20日

晏韻慧 全國唯一拖船女船長

「大車鼎！馬力全開，全速推進…。」花蓮港務局吉安號二十九歲的拖船長晏韻慧，在駕駛艙指揮船工協助停泊的大型貨輪停靠港岸，駕輕就熟操控著拖船；她是交通部在全國四大港口唯一的拖船女船長，還是空手道三段黑帶高手。

自稱從小就是「男孩」個性，晏韻慧因父親是海專輪機科畢業，姑丈現任陽明海運遠洋貨輪船長，她大學讀海洋大學航海系。晏韻慧說，當時班上女生三人，如今僅她走本行，在花蓮港擔任拖船船長。

大學畢業後，在長榮海運六萬噸級貨輪實習十個月，擔任見習三副，晏韻慧隨船橫渡太平、大西洋，足跡踏遍美、歐洲各國家。她說，走遍半個地球，讓她大開眼界，增長人生閱歷。

基隆、台中、高雄、花蓮港務局去年舉辦特考，晏韻慧通過考試取得船舶駕駛證書，在花蓮港務局擔任拖船船長，駕駛三千兩百匹馬力的拖船，執行協助進出港船舶停靠或離開港岸任務，迄今她是四大港口唯一的拖船女船長。

同船工作夥伴都是男性，晏韻慧不覺得自己是女生有何不便，相對地感謝他們同心協力達成每一次任務。輪機長鄭翔有跑船二十多年經驗，年齡足以當她父親，他說，晏韻慧應變能力強，與她共事很愉快。〔人間福報花蓮訊〕

<http://www.merit-times.com.tw/NewsPage.aspx?unid=100621>

(二) 中廣新聞網—2009年6月10日 3:43

技術優異 全國第一位女性拖船長也讓男船長折服

畢業於海洋大學的「晏韻慧」，嚮往及熱愛航海，學校畢業後，順利考取船舶駕駛執照，成為全國第一位女性拖船船長，經過四過年的努力，如今已成為花蓮港拖船的翹楚，連男性船長都對她的開船技術「豎起大拇指」。

晏韻慧工作不讓鬚眉，更是空手道三段高手，就讀幼稚園時就跟隨父親學習空手道，父親是海專輪機科畢業，姑丈現任陽明海洋貨輪船長，影響她選擇海洋大學航海系，大學畢業後曾在長榮海運六萬噸級貨輪實習，擔任見習三副，船橫渡太平洋、大西洋，足跡踏遍美、歐洲各國家。

取得特考資格，晏韻慧受訓三個月後取得船舶駕駛證書，創下全國第一位女性拖船長紀錄。目前服務於花蓮港務局的晏韻慧說，花蓮港颱風季節後吹南風，產生「港池共振」效應下，港內波浪起伏很大，以拖船推動大型船靠岸，或利用鋼纜拖船離港，技術及難度非常高，船長所肩負的責任也最大，稍一不慎隨時都有「撞船」的可能。也因為她優異的技術，在都是男性的拖船船長當中，這些船長也都不得不對她豎起大拇指說「讚」！

<http://dailynews.sina.com/bg/tw/twlocal/bcc/20090610/0343340841.html>

營造對女性船員更友善 的工作環境

交通部航港局



簡報大綱

一、教學目標

二、案例內容

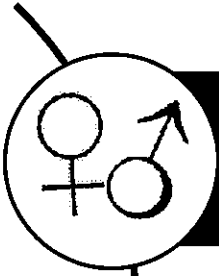
三、現行法規/措施/統計結果

四、相關CEDAW條文及一般性建議內容

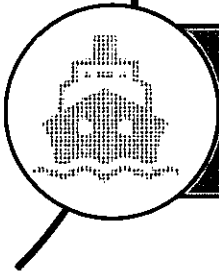
五、改進作為

六、與CEDAW有關之討論議題及解析

教學目標



破除性別刻板印象



鼓勵女性投入海運相關產業

3

案例內容

臺灣女性船員發展

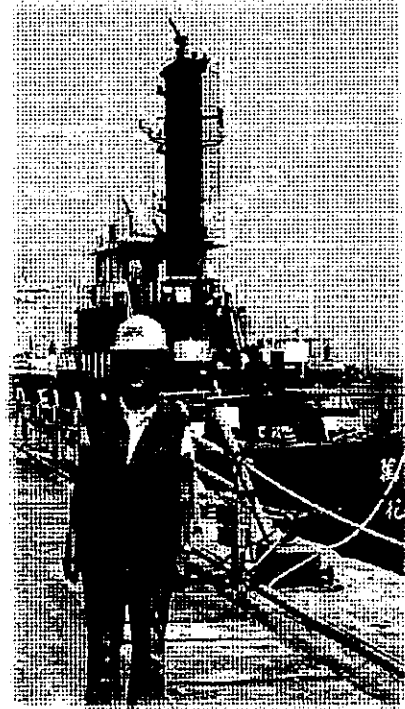
- 82年：開放航海科系招收女性
- 87年：女性甲級船員在貨櫃船工作
- 102年：出現首位女性取得船長資格，見習後成為首位貨櫃船女船長

4

案例內容

首位女性拖船船長

前花蓮港拖船船長晏韻慧(現為本局東部航務中心技士)是前港務局首位女性拖船船長，在以男性為主的航運界，表現不讓鬚眉。晏韻慧過去是吉安號拖船船長之一，一天最多要引帶廿多艘船，凡事親力親為，表現倍受肯定。

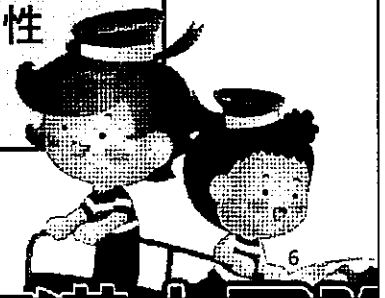


5

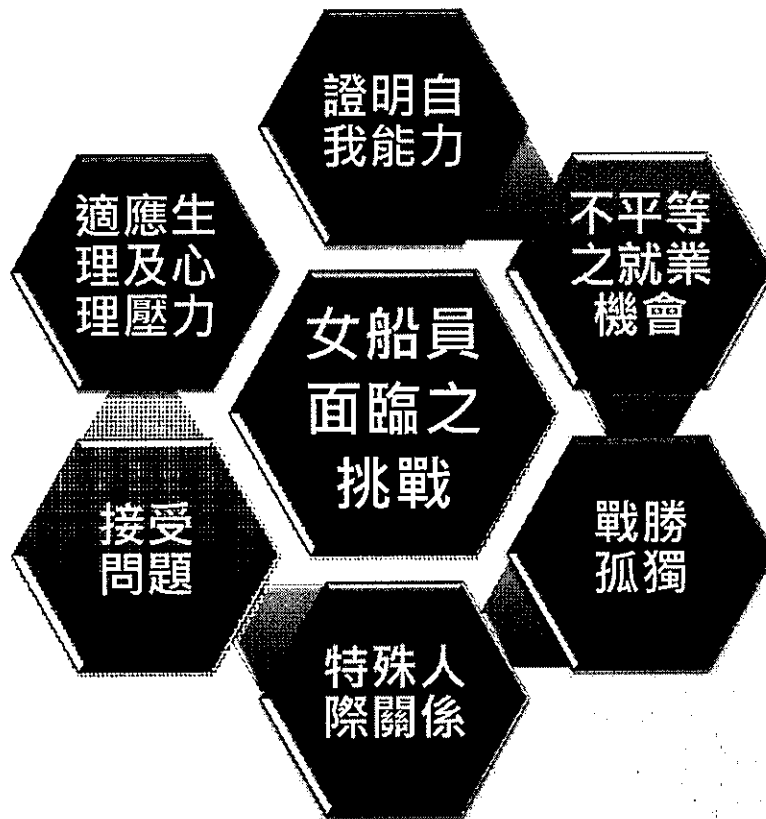
案例內容

晏韻慧小檔案

- 國立臺灣海洋大學畢業
- 大學畢業後曾在長榮海運六萬噸級貨輪實習，擔任見習三副，船橫渡太平洋、大西洋，足跡踏遍美、歐洲各國家。
- 取得特考資格，於受訓三個月後取得船舶駕駛證書，創下全國第一位女性拖船長紀錄。



案例內容



7

現行法規/措施(1/3)

為落實聯合國「消除對婦女一切形式歧視公約(CEDAW)」規定，已配合修正「船員法」以加強保障女性船員工作權。



現行法規/措施(2/3)

女性船員相關規定~船員法第29條

- 雇用人僱用懷孕中或分娩後未滿八週之女性船員在船工作，應參採醫師綜合評估其體格檢查結果之建議，並提供必要之母性健康保護措施。
- 女性船員在船舶航行中判明懷孕，應由雇用人提供必要之母性健康保護措施後，從事較輕便及對航行安全有必要之工作；雇用人不得減少其原本得領受之各項報酬。

9

現行法規/措施(3/3)

女性船員相關規定~船員法第31條

- 雇用人對於懷孕中或分娩後一年以內之女性船員，從事有危險性或有害性之工作，應經醫師適性評估建議，並提供必要之健康及安全防護措施。
- 雇用人應將女性船員因懷孕、分娩或其他因素自行離開職場之人數及比率等相關統計資料，按月報請航政機關備查。

10

統計結果

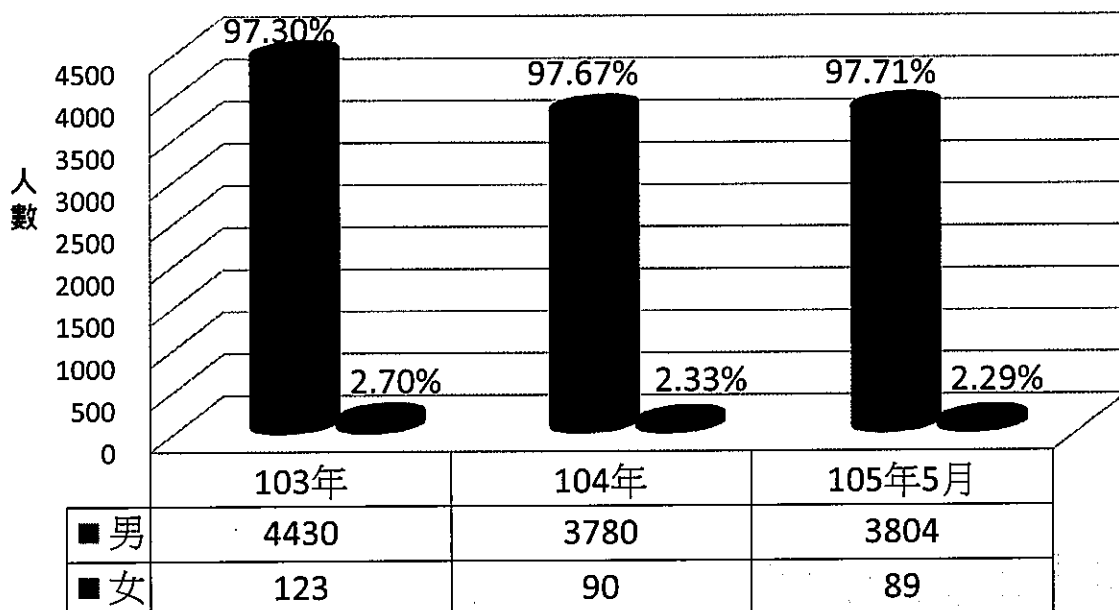
我國船員在船服務人數統計表(截至105年5月31日止)

性別		男	女	合計	
甲級船員	艙面部	船長	339	1	340
		大副	259	4	263
		船副	359	52	411
		航海實習生	184	23	207
		小計	1,141	80	1,221
	輪機部	輪機長	301	0	301
		大管輪	195	0	195
		管輪	359	4	363
		輪機實習生	172	3	175
		小計	1,027	7	1,034
事務部	事務長	2	0	2	
	小計	2	0	2	
總計		2,170	87	2,257	
		96.15%	3.85%	100%	
乙級船員	艙面部	883	1	884	
	輪機部	455	0	455	
	事務部	296	1	297	
	通用員	0	0	0	
	總計	1,634	2	1,636	
		99.88%	0.12%	100%	
合計		3,804	89	3,893	
		97.71%	2.29%	100%	

11

統計結果

近3年我國船員在船服務人數統計比較



12

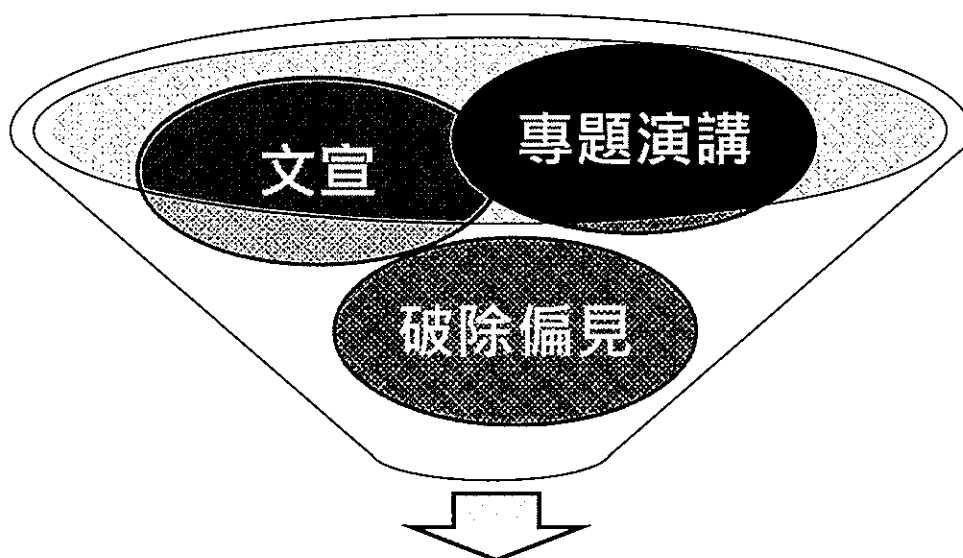
相關CEDAW條文及一般性建議內容

CEDAW第5條

締約各國應採取一切適當措施：
(a) 改變男女的社會和文化行為模式，以消除基於性別而分尊卑觀念或基於男女任務定型所產生的偏見、習俗和一切其他做法；……」

13

改進作為



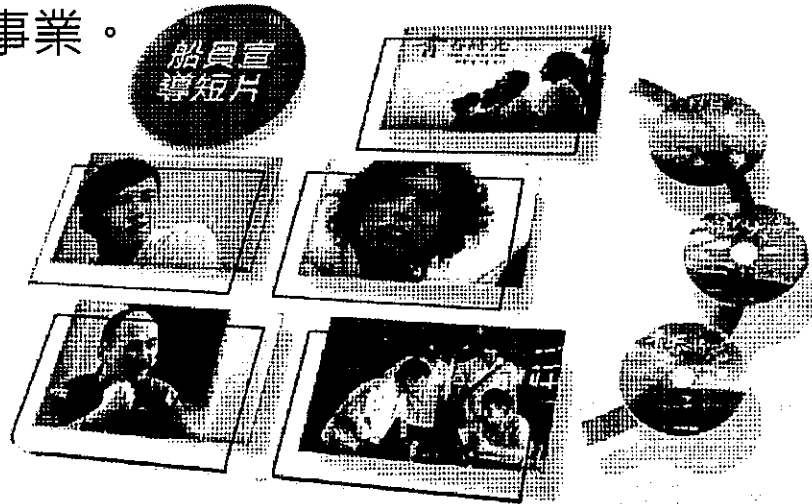
營造對女性船員更友善的工作環境

14

本局辦理情形(1/6)

宣導短片及微電影

拍攝船員宣導短片及微電影，輔以創意之整合通路行銷方式，如於本局各航務中心、捷運站等大眾運輸系統播放，並上傳YouTube進行宣導，以鼓勵青年投入海運事業。



15

本局辦理情形(2/6)

105年微電影簡介

「出發！航向遠大的夢想」是本局為鼓勵國人投入船員行列，行銷海洋事業願景製作之微電影，片中邀請深受青少年歡迎的偶像團體擔任男、女主角，詮釋從青澀的海事院校學生到成為航海尖兵的歷程。



16

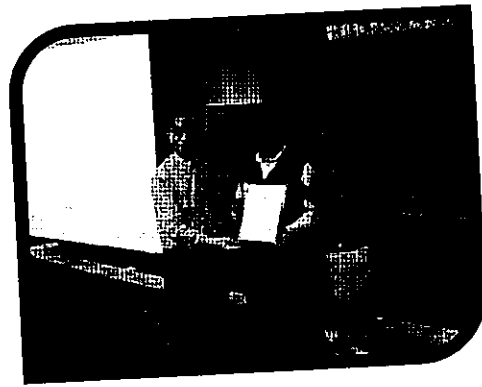
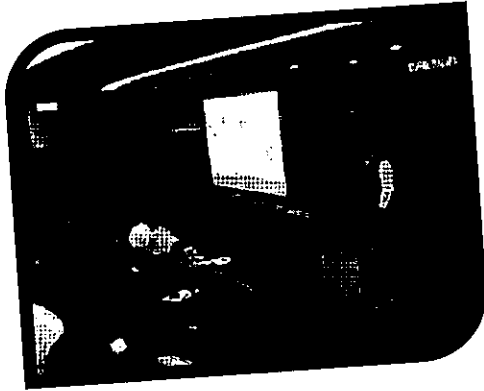
本局辦理情形(3/6)

走入校園活動

藉由與同學們面對面互動與對話溝通，使學生瞭解海運發展，鼓勵學生投入海運志業

104年辦理18場次，約1,200人參加。

105年已辦理6場次，約270人參加。

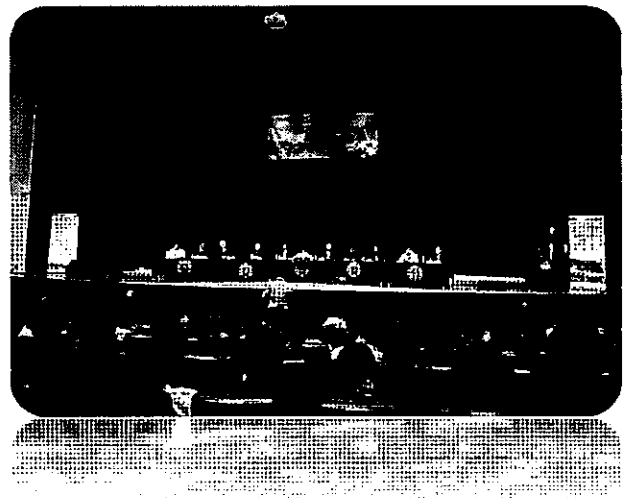


17

本局辦理情形(4/6)

海運青年論壇

邀集業界及學校之青年代表座談，建構政府、業界及青年之對話平臺，藉以吸引女性青年選擇就讀海運相關科系，並投入海運產業。104年辦理2場次，105年預計於下半年辦理。



18

本局辦理情形(5/6)

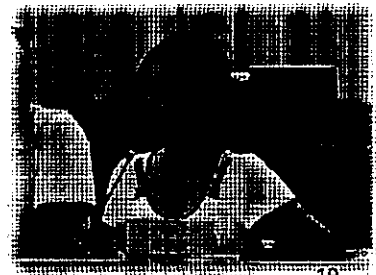
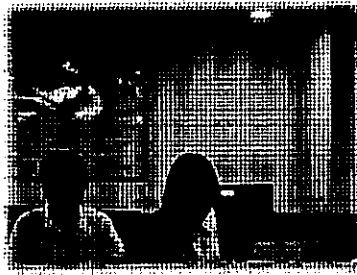
大專生公部門見習

102年：2人(均為女性)

103年：3人(均為女性)

104年：14人(9女、5男)

105年：3人(2女、1男)



19

本局辦理情形(6/6)

提報考試缺額

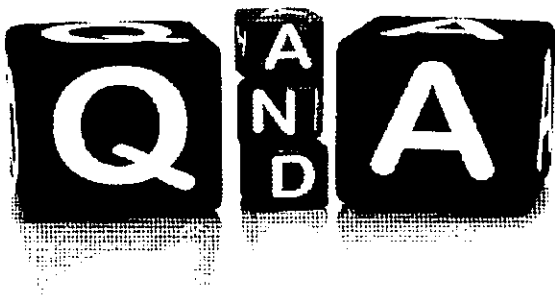
提報公務人員高普考試「航運行政」、「航海技術」及「輪機技術」三考試類科需用名額，鼓勵女性投入該等專業領域之工作環境並報考公務人員考試，以吸引更多女性選擇海運科系就讀。

- 103年計51人分配本局接受訓練，其中女性19人，占37.25%。
- 104年計19人分配本局接受訓練，其中女性7人，占36.84%。



與CEDAW有關之討論議題

如何吸引更多女性 從事船員工作？



議題解析(1/4)



議題解析(2/4)

船員薪資待遇優渥，不論性別，待遇均較一般職業為高，是家庭的重要經濟支柱。



23

議題解析(3/4)



全國首位女船長汪聖瑛
上船6年就取得船長執照

破除性別偏見，女性於海運業表現不凡！

24

議題解析(4/4)

優秀女船員



圖左：長榮海運大副雷慧玲

圖中：翁筠雅22歲即加入船員行列

圖右：陽明海運三副莊麗玲

25

結語



職場無關男女
受限於自我角色界定
才是最大阻礙
勇於突破現狀
必能航向不凡的人生

26



Maritime and Port Bureau, MOTC

案例摘要表

編號	13
機關	交通部臺灣鐵路管理局
案例名稱	張櫻環 女司機員開火車第 3 人
案例內容簡述	<p>中國時報 2015 年 06 月 12 日 04:10 楊竣傑／台北報導</p> <p>今年底臺鐵將有 4 名女學習司機員陸續「單飛」，明年將共有 6 名女駕駛開火車，創臺鐵百年紀錄。雖然女駕駛數僅占 1500 名司機員總數 0.4%，但臺鐵「防女牆」已漸被打破。</p> <p>臺鐵表示，目前台北機務段學習司機員張櫻環，預計 12 月可取得駕駛證照，台東機務段蔡宜樺和新竹機務段詹素瑜也在實習中，明年 2 月可單飛，加上現仍在臺鐵員訓中心的陳彩霞通過 11 個月實習後可上線。</p> <p>臺鐵 2010 年放寬考試資格，開放電務、工務人員可參加司機員考試，2012 年陸續誕生臺鐵史上前兩名女司機邱千芳及陳淑盈；因內部反彈，臺鐵又改回機務人員才可報考並通過 35 公斤握力測驗規定，直到 2013 年起陸續有張櫻環等 4 名女性考生錄取了司機員班。</p> <p>可望成為臺鐵第三位女司機員的張櫻環，就讀宜蘭大學生物機電工程系時，就對開曳引機、割稻機感興趣，一心想當司機員，身高 155 公分的她，體檢時多次嘗試才突破握力 35 公斤門檻，2013 年考取司機員。</p> <p>今年 1 月起在機車長陳望山指導下，張櫻環開始接觸貨車、電聯車等，師傅讚她「沉穩細膩，比男司機還重視旅客舒適度。」</p> <p>張櫻環說，第一次開火車緊張得發抖，在師傅指導下逐漸適應，「開火車很好玩」，尤其在宜蘭時一群銀髮族看</p>

	<p>到她欣喜大喊「妹妹也會開火車」後，讓她又羞又喜。學姐邱千芳和陳淑盈昨得知台鐵「女力爆發」都大讚「太棒了」。邱千芳說，臺鐵近年改建女司機宿舍和廁所，「不必像以前走出房門就看到男同事打赤膊的尷尬景象。」陳淑盈建議學妹，「跑車時不要憋尿，找到時間就上廁所。」</p>
<p>相關 CEDAW 條文及一般性建議</p>	<p>一、CEDAW 第 3 條 保障基本人權和基本自由</p> <p>締約各國應承擔在所有領域，特別是在政治、社會、經濟、文化領域，採取一切適當措施，包括制定法律，保證婦女得到充分發展和進步，以確保婦女在與男子平等的基礎上，行使和享有人權和基本自由。</p> <p>二、CEDAW 第 5 條 性別刻板印象和偏見</p> <p>締約各國應採取一切適當措施：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 改變男女的社會和文化行為模式，以消除基於性別而分尊卑觀念或基於男女任務定型所產生的偏見、習俗和一切其他做法。 2. 保證家庭教育應包括正確了解母性的社會功能和確認教養子女是父母的共同責任，當然在任何情況下都應首先考慮子女的利益。 <p>三、CEDAW 第 11 條 就業</p> <p>(一) 締約各國應採取一切適當措施，消除在就業方面對婦女的歧視，以保證她們在男女平等的基礎上享有相同權利，特別是：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 人人有不可剝奪的工作權利； 2. 享有相同就業機會的權利，包括在就業方面相同的甄選標準； 3. 享有自由選擇專業和職業，提升和工作保障，一切服務的福利和條件，接受職業培訓和進修，包括實習培訓、高等職業培訓和經常性培訓的權利；

	<p>4. 同等價值的工作享有同等報酬包括福利和享有平等待遇的權利，在評定工作的表現方面，也享有平等待遇的權利；</p> <p>5. 享有社會保障的權利，特別是在退休、失業、疾病、殘廢和老年或在其他喪失工作能力的情況下，以及享有帶薪度假的權利；</p> <p>6. 在工作條件方面享有健康和安全保障，包括保障生育機能的權利。</p>
<p>討論議題</p>	<p>一、擔任本局司機員所需條件。</p> <p>二、鼓勵女性報考司機員之相關作為以維護婦女工作權及打破性別刻板印象。</p> <p>三、確保女性司機員工作權益相關作為。</p>

教材講義

一、案例內容

張櫻環 女司機員開火車第 3 人

中國時報

2015 年 06 月 12 日 04:10 楊竣傑／臺北報導

今年底臺鐵將有 4 名女學習司機員陸續「單飛」，明年將共有 6 名女駕駛開火車，創臺鐵百年紀錄。雖然女駕駛數僅占 1500 名司機員總數 0.4%，但臺鐵「防女牆」已漸被打破。

臺鐵表示，目前台北機務段學習司機員張櫻環，預計 12 月可取得駕駛證照，台東機務段蔡宜樺和新竹機務段詹素瑜也在實習中，明年 2 月可單飛，加上現仍在臺鐵員訓中心的陳彩霞通過 11 個月實習後可上線。

臺鐵 2010 年放寬考試資格，開放電務、工務人員可參加司機員考試，2012 年陸續誕生臺鐵史上前兩名女司機邱千芳及陳淑盈；因內部反彈，臺鐵又改回機務人員才可報考並通過 35 公斤握力測驗規定，直到 2013 年起陸續有張櫻環等 4 名女性考生錄取了司機員班。

可望成為臺鐵第三位女司機員的張櫻環，就讀宜蘭大學生物機電工程系時，就對開曳引機、割稻機感興趣，一心想當司機員，身高 155 公分的她，體檢時多次嘗試才突破握力 35 公斤門檻，2013 年考取司機員。

今年 1 月起在機車長陳望山指導下，張櫻環開始接觸貨車、電聯車等，師傅讚她「沉穩細膩，比男司機還重視旅客舒適度。」

張櫻環說，第一次開火車緊張得發抖，在師傅指導下逐漸適應，「開火車很好玩」，尤其在宜蘭時一群銀髮族看到她欣喜大喊「妹妹也會開火車」後，讓她又羞又喜。

學姐邱千芳和陳淑盈昨得知臺鐵「女力爆發」都大讚「太棒了」。邱千芳說，臺鐵近年改建女司機宿舍和廁所，「不必像以前走出房門就看到男同事打赤膊的尷尬景象。」陳淑盈建議學妹，「跑車時不要憋尿，找到時間就上廁所。」

二、現行法規/措施/統計結果

(一) 擔任本局司機員所需條件：

1. 年滿 18 歲，不限性別、學歷。
2. 通過鐵路特考機檢工程科錄取。
3. 經體格檢查及適性測驗合格。
4. 完成鐵路行車人員技能體格檢查規則第 14 條規定之專業訓練時數(學科項目 478 小時，術科指定項目學習訓練完畢)，並經實地審查技能檢定合格。

(二) 現行法規：特種考試交通事業鐵路人員考試第二試體能測驗要點

(三) 鼓勵女性報考司機員措施：

1. 為維護女性工作權益及考量男女天生體能差異，現階段已採體能測驗訂定不同標準，體能測驗(心肺耐力測驗)以 1,200 公尺跑走測驗之，其及格標準，男性應考人為 5 分 50 秒以內，女性應考人為 6 分 20 秒以內，以鼓勵女性人員報考。
2. 機檢工程及格者一律送適性測驗甄選參加司機員班培訓，以擔任動力車乘務員工作。
3. 另現場工作不分性別，須依業務需要擔任輪勤、輪班等工作。

(四) 統計結果：

本局自 102 年起女性司機員合格單人乘務有 2 位，約占司機員乘務比例 0.16%，105 年起再增加 3 位審查合格加入，乘務比例提高到 0.41%，預計今年底會再增加 1 位審查合格加入，乘務比例提高到 0.57%，未來將持續培訓有意願之女性同仁加入，提高女性司機員比例。

三、相關 CEDAW 條文及一般性建議內容

(一) CEDAW 第 3 條 保障基本人權和基本自由

締約各國應承擔在所有領域，特別是在政治、社會、經濟、文化領域，採取一切適當措施，包括制定法律，保證婦女得到充分發展和進步，以確保婦女在與男子平等的基礎上，行使和享有人權和基本自由。

(二) CEDAW 第 5 條 性別刻板印象和偏見

締約各國應採取一切適當措施：

1. 改變男女的社會和文化行為模式，以消除基於性別而分尊卑觀念或基於男女任務定型所產生的偏見、習俗和一切其他做法。
2. 保證家庭教育應包括正確了解母性的社會功能和確認教養子女是父母的共同責任，當然在任何情況下都應首先考慮子女的利益。

(三) CEDAW 第 11 條 就業

1. 締約各國應採取一切適當措施，消除在就業方面對婦女的歧視，以保證她們在男女平等的基礎上享有相同權利，特別是：
 - (1) 人人有不可剝奪的工作權利；
 - (2) 享有相同就業機會的權利，包括在就業方面相同的甄選標準；
 - (3) 享有自由選擇專業和職業，提升和工作保障，一切服務的福利和條件，接受職業培訓和進修，包括實習培訓、高等職業培訓和經常性培訓的權利；
 - (4) 同等價值的工作享有同等報酬包括福利和享有平等待遇的權利，在評定工作的表現方面，也享有平等待遇的權利；
 - (5) 享有社會保障的權利，特別是在退休、失業、疾病、殘廢和老年或在其他喪失工作能力的情況下，以及享有帶薪度假的權利；
 - (6) 在工作條件方面享有健康和安全保障，包括保障生育機能

的權利。

四、改進作為

本局現有女性司機員 6 位，目前司機員班尚有 2 位培訓中，為因應未來將持續培訓有意願之女性同仁加入，提高女性司機員比例，對於女性司機員備勤房舍後續更會持續規劃增建或修建（現階段女性住宿空間及備勤房舍計有 30 間，並預計於 106 年 12 月增加為 45 間），以期提供更舒適、更便利之住宿空間及品質。

另外，以往女性司機員常因如廁不方便而不敢喝水甚至憋尿等，如今本局現有太魯閣號、普悠瑪號及 EMU800 型電聯車駕駛室後方設有廁所，且爾後本局購車規範亦會配合考量此方面設計，以維護女性司機員工作權益。

五、與 CEDAW 有關之討論議題及解析

(一) 擔任司機員所需條件及鼓勵女性報考司機員之相關作為。

解析：

1. 要擔任本局司機員工作，須通過鐵路特考機檢工程科考試錄取後，累積相當之機檢工作經驗，經過司機員班之徵選及訓練合格，結訓後並經學習機車助理及學習司機員共 15 個月期程，經實地審查技能檢定合格，始能擔任準司機員獨立作業。
2. 為維護女性工作權益及考量男女天生體能差異，現階段採取體能測驗訂定不同標準之方式，體能測驗(心肺耐力測驗)以 1,200 公尺跑走測驗，男性應考人及格標準為 5 分 50 秒以內，女性應考人及格標準為 6 分 20 秒以內，藉以鼓勵女性人員報考。
3. 本局機檢工程及格者不分男女一律送適性測驗甄選參加司機員班培訓，以保證男女皆享有相同就業機會的權利，惟因男女天生體能差異，為達男女工作權利之實質平等特將體能測驗中之跑走測驗，依據性別之不同訂定不同標準以符合 CEDAW 第 3 條及第 11 條之精神。

(二) 確保女性司機員工作權益相關作為。

解析：

1. 近年隨著快速經濟成長與社會環境變化，婦女勞動力人口逐年提升，為有效落實保障婦女職場安全與健康，我國勞工安全衛生工作除了持續關注傳統安全衛生政策外，更要追求性別平等目標及尊嚴勞動的實現，促使事業單位透過工作條件與工作環境的改進，提升工作安全設計能力以有效預防與保護女性勞動者身體、精神和社會整體功能，並提供女性勞動者安全、健康及友善的工作環境。
2. 本局為因應女性司機員人數之增加，除針對備勤房舍之改建及增建，並於太魯閣號、普悠瑪號及 EMU800 型電聯車等列車駕駛室後方設有廁所，以確保女性司機員相關工作權益及保護女性勞動者身心狀態，建立性別友善之工作環境並符合 CEDAW 第 3 條及第 11 條之精神。

(三) 對於女性擔任司機員是否有刻板印象及偏見。

解析：

1. 婦女常因為性別角色所伴隨的任務或刻板印象，造成職場上因性別不同而產生的差別待遇，例如：普遍認為司機員為需要體力的工作，理應由男性擔任，如此不止減少婦女的收入，也可能低估了女性參與勞動市場的能力以及對社會可有之貢獻，甚至可能因此造成女性難堪大任之印象而影響與剝奪其進入職場或升遷的機會，違背了 CEDAW 第 5 條及第 11 條所保障的工作權利。
2. 本局機檢工程及格者不分男女一律送適性測驗甄選參加司機員班培訓，並為維護女性工作權益訂定較適宜之體能測驗標準，自 102 年起本局女性司機員合格單人乘務有 2 位，105 年起再增加 3 位審查合格加入，預計今年底會再增加 1 位審查合格加入，目前亦有 2 位尚在培訓中，相信將來會有更多女性投入司機員工作，降低本局性別隔離現象並打破僅有男性可擔任司機員之性別刻板印象。



交通部臺灣鐵路管理局
Taiwan Railways Administration, MOTC

安全、準確、服務、創新

女司機員開火車第3人

交通部臺灣鐵路管理局



交通部臺灣鐵路管理局
Taiwan Railways Administration, MOTC

安全、準確、服務、創新

簡報大綱

- 一、教學目標
- 二、案例內容
- 三、現行規定/措施/統計結果
- 四、相關CEDAW條文及一般性建議內容
- 五、改進作為
- 六、與CEDAW有關之討論議題及解析

一、教學目標

- 如何減少對女性擔任司機員職務之性別刻板印象和偏見。
- 如何提升女性擔任司機員職務並確保其工作權。

2

二、案例內容(1/4)

- 張櫻環 女司機員開火車第3人



3

二、案例內容(2/4)

- 臺鐵表示，目前臺北機務段學習司機員張櫻環，預計年底可取得駕駛證照。臺東機務段蔡宜樺和新竹機務段詹素瑜也在實習中，105年2月可單飛。加上現仍在臺鐵員訓中心的陳彩霞，通過11個月實習後可上線。
- 臺鐵將有4名女性學習司機員陸續「單飛」，明(105)年將共有6名女駕駛開火車，創臺鐵百年紀錄，臺鐵「防女牆」已漸被打破。

二、案例內容(3/4)

- 臺鐵2010年放寬考試資格，開放電務、工務人員可參加司機員考試，2012年陸續誕生臺鐵史上前兩名女司機邱千芳及陳淑盈；因內部反彈，又改回機務人員才可報考並通過35公斤握力測驗規定，直到2013年起陸續有張櫻環等4名女性考生錄取了司機員班。
- 可望成為臺鐵第三位女司機員的張櫻環，一心想當司機員，體檢時多次嘗試才突破握力35公斤門檻。
- 今(104)年1月起在機車長陳望山指導下，張櫻環開始接觸貨車、電聯車等，師傅讚她「沉穩細膩，比男司機還重視旅客舒適度。」

二、案例內容(4/4)

- 張櫻環說，第一次開火車緊張得發抖，在師傅指導下逐漸適應，「開火車很好玩」，在宜蘭時一群銀髮族看到她欣喜大喊「妹妹也會開火車」。
- 學姐邱千芳和陳淑盈昨得知台鐵「女力爆發」都大讚「太棒了」。邱千芳說，台鐵近年改建女司機宿舍和廁所，「不必像以前走出房門就看到男同事打赤膊的尷尬景象。」陳淑盈建議學妹，「跑車時不要憋尿，找到時間就上廁所。」

中國時報 2015年06月12日 楊竣傑 / 台北報導

6

三、現行規定/措施/統計結果(1/4)

臺鐵司機員養成：

考試

- 本國國民年滿18歲，不限性別、學歷。
- 通過鐵路特考機檢工程科錄取。
- 經體格檢查及適性測驗合格。

訓練

- 司機員班專業訓練。
- 學科項目478小時。
- 見習機車助理1個月、機車助理3個月。

實習

- 擔任學習司機員開始實務駕駛後取得司機員資格。
- 其他型式動力車仍須安排隨車實務見習。

7

三、現行規定/措施/統計結果(2/4)

● 鼓勵女性報考司機員措施：

- 為考量男女天生體能差異及維護女性工作權益，現階段已採體能測驗訂定不同標準，藉以鼓勵女性人員報考。
- 體能測驗(心肺耐力測驗)以1,200公尺跑走測驗，及格標準，男性應考人為5分50秒以內，女性應考人為6分20秒以內。

三、現行規定/措施/統計結果(3/4)

● 符合性別平等工作措施：

- 機檢工程類科考試及格者一律送適性測驗甄選參加司機員班培訓，以擔任動力車乘務員工作。
- 現場工作不分性別，須依業務需要擔任輪勤、輪班等工作。

三、現行規定/措施/統計結果(4/4)

● 統計結果：

- 自102年起女性司機員合格單人乘務有2位，約占司機員乘務比例0.16%。
- 105年起再增加3位審查合格加入，乘務比例提高到0.41%。
- 預計今年底會再增加1位審查合格加入，乘務比例提高到0.57%。
- 未來將持續培訓有意願之女性同仁加入，提高女性司機員比例。

年度	女性司機員人數	比例(%)
102	2	0.16
105	5	0.41
106	6	0.57

四、相關CEDAW條文及一般性建議內容(1/3)

● CEDAW第3條 保障基本人權和基本自由

締約各國應承擔在所有領域，特別是在政治、社會、經濟、文化領域，採取一切適當措施，包括制定法律，保證婦女得到充分發展和進步，以確保婦女在與男子平等的基礎上，行使和享有人權和基本自由。

● CEDAW第5條 性別刻板印象和偏見

締約各國應採取一切適當措施：

- 改變男女的社會和文化行為模式，以消除基於性別而分尊卑觀念或基於男女任務定型所產生的偏見、習俗和一切其他做法。

四、相關CEDAW條文及一般性建議內容(2/3)

● CEDAW第11條 就業

締約各國應採取一切適當措施，消除在就業方面對婦女的歧視，以保證她們在男女平等的基礎上享有相同權利，特別是：

- 人人有不可剝奪的工作權利；
- 享有相同就業機會的權利，包括在就業方面相同的甄選標準；
- 享有自由選擇專業和職業，提升和工作保障，一切服務的福利和條件，接受職業培訓和進修，包括實習培訓、高等職業培訓和經常性培訓的權利；

四、相關CEDAW條文及一般性建議內容(3/3)

● CEDAW第11條 就業

締約各國應採取一切適當措施，消除在就業方面對婦女的歧視，以保證她們在男女平等的基礎上享有相同權利，特別是：

- 同等價值的工作享有同等報酬包括福利和享有平等待遇的權利，在評定工作的表現方面，也享有平等待遇的權利；
- 在工作條件方面享有健康和安全保障，包括保障生育機能的權利。

五、改進作為

- 因應女性司機員比例提高，持續規劃增建或修建女性司機員備勤房舍。
- 本局現有太魯閣號、普悠瑪號及EMU800型電聯車駕駛室後方設有廁所，且爾後本局購車規範亦會配合考量此方面設計。

女性住宿空間及備勤房舍數量

分區	現階段	至106年 12月
北區	5	5
中區	5	20
南區	10	10
東區	10	10
合計	30	45

六、與CEDAW有關之討論議題及解析(1/6)

議題一、對於女性擔任司機員是否有刻板印象及偏見討論：

- 普遍認為司機員工作應由男性擔任...
- 女性擔任司機員工作其本身、同儕及旅客的反應...

六、與CEDAW有關之討論議題及解析(2/6)

議題一、對於女性擔任司機員是否有刻板印象及偏見
解析：

- 職業的選擇應取決於工作能力，而非性別。
- 自102年起女性司機員合格單人乘務有2位，105年起再增加3位，預計今年底會再增加1位，另外目前亦有2位尚在司機員班培訓中。
- 將來會有更多女性投入司機員工作，降低本局性別隔離現象並打破僅有男性可擔任司機員之性別刻板印象。

六、與CEDAW有關之討論議題及解析(3/6)

議題二、擔任司機員所需條件及鼓勵女性報考司機員
之相關作為

討論：

- 擔任司機員所須具備之條件及養成過程...
- 有何鼓勵女性人員報考之措施？

六、與CEDAW有關之討論議題及解析(4/6)

議題二、擔任司機員所需條件及鼓勵女性報考司機員之相關作為

解析：

- 機檢工程類科及格者一律送適性測驗甄選參加司機員班培訓。
- 惟男女天生體能差異，為達男女工作權利之實質平等特將體能測驗中之跑走測驗，依據性別訂定不同標準。
- 符合CEDAW第3條及第11條之精神。

六、與CEDAW有關之討論議題及解析(5/6)

議題三、確保女性司機員工作權益相關作為
討論：

- 為有效落實保障婦女職場安全與健康，對於女性司機員之工作條件與工作環境有何改進作為？

六、與CEDAW有關之討論議題及解析(6/6)

議題三、確保女性司機員工作權益相關作為
解析：

- 針對備勤房舍之改建及增建。
- 於太魯閣號、普悠瑪號及EMU800型電聯車等列車駕駛室後方設有廁所。
- 符合CEDAW第3條及第11條之精神。

謝謝聆聽

