

調查報告

壹、案由：身心障礙者權利公約第9條揭示國家應當採取適當措施，確保身心障礙者能無障礙地使用交通工具。交通部為落實該公約規範，自101年起推動補助購置無障礙計程車計畫。究該計畫推動成效為何？有無達成計畫目標？對地方政府有哪些監督考核機制？又該部是否確實督導地方政府落實執行該計畫，以維護身心障礙者通行之權利等，均有詳加瞭解之必要。

貳、調查事實：

本案經調閱交通部路政司及各地方政府等機關卷證資料，並於民國(下同)107年4月16日諮詢身心障礙者代表，瞭解渠等運用無障礙計程車之相關經驗，同年月24日詢問交通部路政司暨公路總局、財團法人車輛安全審驗中心(下稱車安中心)與臺北市公共運輸處、新北市政府交通局、桃園市政府交通局、臺中市政府交通局、臺南市政府交通局及高雄市政府交通局等機關人員，茲綜整調查事實如下：

一、無障礙計程車簡介

(一)定義

1、依據「交通部公路公共運輸提昇計畫補助無障礙計程車作業要點」(下稱補助作業要點)第2點規定，無障礙計程車係指汽車運輸業管理規則第91條第1項第1款規定設置輪椅區之小客車(不含客貨兩用車)，並符合道路交通安全規則第42條及車輛安全檢測基準第67點等規定。

2、無障礙計程車，又稱為輪椅可及式計程車(Wheelchair Accessible Taxi, WAT)，意指使

用廂式或旅行式小客車並設置輪椅區之計程車輛，主要提供必須使用輪椅之身心障礙者的計程運輸服務，但其服務對象不侷限於使用輪椅之身心障礙者，非障礙者的一般民眾亦可搭乘¹。

(二) 推動緣起

1、背景：

- (1) 行動不便者反映復康巴士無法滿足乘車需求，建議參考紐約及倫敦無障礙計程車供行動不便者搭乘。
- (2) 我國已邁入高齡化社會，預計114年將邁入超高齡社會，故參考國外通用設計車輛法規，自101年底增訂載運輸椅使用者車輛規定，開放轎式、廂式及旅行式小客車均得作為無障礙計程車，並訂定補助作業要點，建構通用設計之公共運輸系統，使行動不便者亦能搭乘計程車等公共運輸工具，輔以服務品質教育訓練，提供乘客完善之無障礙運輸服務。

2、目標：

- (1) 為提供行動不便者享有更便利之交通服務，並因應我國老年化之社會趨勢，營造友善之無障礙運輸環境，共創行動不便者、業者、駕駛及社會多贏，具體實現對於行動不便者的尊重與關懷。
- (2) 交通部於推行初期曾提出「第1年500輛」目標，惟推動初期因車款少（當年僅1款無障礙計程車）、車價高，致駕駛人較無意願投入服務。

(三) 車輛型式規範

1、無障礙計程車與一般計程車之差異：

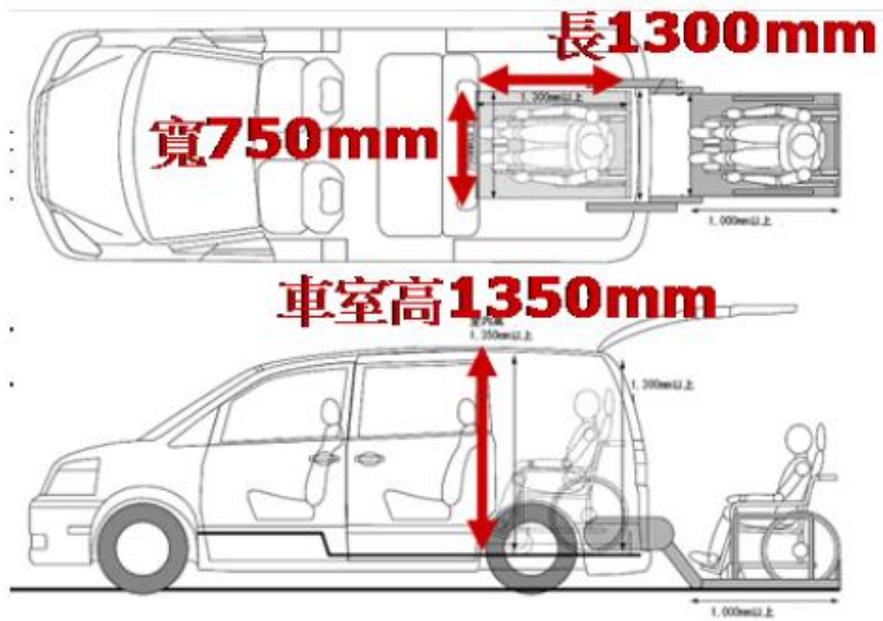
¹ 資料來源：交通部運輸研究所出版「無障礙計程車運輸服務推動策略」。

(1) 為提供乘坐輪椅等身心障礙者使用更臻完善周延及安全之無障礙車輛，考量確保輪椅使用者使用輪椅可安全進出、迴轉及固定束縛之基本空間，經交通部邀集含伊甸基金會、身心障礙聯盟等團體、車輛公會及改裝業者研商，並配合各身障團體對相關空間之規格要求，分別完成訂定新車製造出廠車輛設置輪椅區申請型式安全審驗應符合之車輛安全檢測基準第67點「載運輸椅使用者車輛規定」(詳附錄A)，及已領牌照使用中車輛申請變更設置輪椅區應符合之「汽車變更設置輪椅區或迴轉式座椅車型安全審驗作業要點」(詳附錄B)規範(內含輪椅進出口規格、車內輪椅空間規定、輪椅升降設備、活動式坡道及束縛系統等規範)，爰車輛無論屬國內製造或進口，或屬使用中車輛之變更，其如設有輪椅區設備均應依前開規定辦理。



資料來源：車安通訊季刊第102-01期「載運輸椅使用者車輛與安全法規介紹」

圖1 營業用小客車之輪椅進出口規格示意圖



資料來源：車安通訊季刊第102-01期「載運輸椅使用者車輛與安全法規介紹」

圖2 營業用小客車之車內輪椅空間規定示意圖



輪椅區車輛設備示意圖

資料來源：車安通訊季刊第102-01期「載運輸椅使用者車輛與安全法規介紹」

圖3 營業用小客車之輪椅區車輛設備示意圖

(2) 無障礙計程車係指使用轎式、廂式或旅行式小客車並設置輪椅區之計程車，可提供必須使用輪椅之身障者計程車運輸服務，與一般計程車受限於車身空間無法搭載使用輪椅之身心障礙者有別。

2、安全規範：無障礙計程車應依道路交通安全規則第42條²及車輛安全檢測基準第67點等規定，符合汽車變更設置輪椅區車型安全審驗作業要點之規定，並通過車輛安全審驗。

3、車型

(1) 目前符合規範且已於市面上販售之無障礙計程車車型共計有4款，其車輛特點及價位資料彙整如下表：

² 道路交通安全規則第42條規定略以：「車輛車身顏色及加漆標識，應依下列規定：……十、新領牌照、汰舊換新及變更顏色之計程車，其車身顏色應使用台灣區塗料油漆工業同業公會塗料色卡編號一之十八號純黃顏色。」

表1 符合國內車輛型式認證規定之無障礙計程車車型

1	廠牌	福斯	
	車型	CADDY	
	售價	約140萬元	
	特點	車輛整體空間較小、且後方供乘客上下車之坡道及其相關設備皆屬人工操作。	
	配備	車內設有4席一般乘客座位及1處輪椅座位區，斜坡板。	
2	廠牌	福斯	
	車型	T6	
	售價	約170萬元	
	特點	車輛整體空間較大，乘座空間舒適，且後方供乘客上下車之輪椅升降設備屬電控操作。	
	配備	車內設有6席一般乘客座位及1處輪椅座位區，輪椅升降設備。	
3	廠牌	福特FORD	
	車型	旅行家	
	售價	約170萬~180萬元	
	特點	車輛整體空間較大，乘座空間舒適，且後方供乘客上下車之輪椅升降設備屬電控操作。	
	配備	車內設有6席一般乘客座位及1處輪椅座位區，輪椅升降設備。	
4	廠牌	裕隆	
	車型	V7	
	售價	約105萬~117萬元	
	特點	車輛整體屬中款車型，其乘座空間介於CADDY與旅行家之間，且後方供乘客上下車之坡道，另設有牽引系統協助輪椅進入車內。	
	配備	車內設有4席一般乘客座位及1處輪椅座位區，斜坡板。	

資料來源：交通部。

圖片來源：皇冠大車隊(<https://www.crowntaxi.com.tw/>)

(2) 未能全面開放車型之考量：

- 〈1〉交通部函復表示，無障礙計程車為車輛設置有輪椅區之計程車，車輛型式除須符合計程車相關規範外，考量相關無障礙車輛係為使身心障礙者於乘坐輪椅狀態時，可直接將輪椅駛入車內，所以車輛內部整體空間除須可容納符合國家標準規定之最大輪椅及一般民眾乘坐輪椅後之身高外，尚須將輪椅及身心障礙民眾使用之固定設備所占之空間予以納入，且無障礙計程車既為營業車輛，其有載運不特定身心障礙民眾需求之特性，故相關身心障礙團體基於維護各類型身心障礙民眾搭乘計程車權益，對於輪椅區及進出口空間等高度之規格均認應訂有最小要求（輪椅進出口最小高度為130公分、車內輪椅空間最小高度為135公分），從通用設計概念儘可能滿足多數身心障礙民眾需求，因此受限相關空間規格之要求，實務上可提供做為載運不特定身心障礙民眾之無障礙計程車車型有限。
- 〈2〉另詢據交通部表示，國外也並非所有車型均可適用，大多僅少數車型可作為無障礙車使用；當時訂定法規時，身障團體認為應該要有夠大的空間供輪椅使用，故制定相關尺寸規範。目前僅有一款國產車型，如要導入符合輪椅使用者使用的車型，因為國內市場不大，國外車廠意願不高，且整車進口會面臨高額關稅問題，故車價偏高。
- 〈3〉至於民眾如係作為載運親友等特定人士之自用車輛，交通部於車輛安全檢測基準及汽車變更設置輪椅區或迴轉式座椅車型安全審

驗作業要點等均已規範，非營業用小客車者得免符合輪椅區及進出口空間規格要求，以利民眾依自身需求及兼顧行車安全下選用合適車輛。

(3) 計程車全面通用化之期程規劃：

詢據交通部表示，現階段因無障礙計程車車款少、車價高，車安中心已於107年4月25、26日召開之「2018年車輛型式安全及品質一致性審驗年度研討會」中，向各車輛製造廠及車輛代理商宣導，建議車輛業者考量未來老年化趨勢，並善盡社會責任，積極製造或導入相關通用車種，以供民眾或計程車業者使用；另該中心並於107年5月4日再函請相關業者及公會促請其協助製造及導入相關通用車種，以利民眾選用。該部表示將俟通用化車款增加、車價趨於合理，再適時研訂計程車通用化之期程。

二、無障礙計程車補助計畫

(一) 依據

交通部於101年12月6日訂定發布補助作業要點，嗣經6次修正，最近一次修正日期為105年4月7日。

(二) 補助金額

- 1、現行規定：交通部³補助車輛所有人購置新車（含無障礙設備）最高金額為新臺幣（下同）40萬元（包含約當關稅額度在內，並以車輛及設備費用之49%為限）。但經免除進口關稅，或該申請補助車輛非關稅課徵標的者，其最高補助金額為31萬元。

³ 環保署原配合交通部101年至104年度鼓勵老舊計程車更新補助措施共同補助，105年起該措施屆期後則由交通部吸納該署補助額度。

2、補助金額研訂及修正過程：

- (1) 無障礙計程車購車補助上限40萬元，係參考無障礙計程車與一般計程車車價價差及車身式樣合理價差訂定，以減輕駕駛人購車負擔，鼓勵駕駛人投入無障礙計程車營運服務。
- (2) 經免除進口關稅者補助上限原訂24萬元係參考財政部關務署常用的Kelley Blue Book所列車價試算，回推該車款完稅價格；其後於104年3月26日修正為31萬元，係以進口車款實際進口關稅稅額計算關稅額度。

(三)補助對象應符合之條件

- 1、所購買之無障礙計程車須為未曾登檢領照之全新車輛。
- 2、須投保每人150萬元以上之旅客責任保險。
- 3、駕駛人應領有有效之職業駕駛執照及計程車駕駛人執業登記證，並依汽車運輸業管理規則第91條之3參加訓練及領得結訓證書。

(四)補助作業辦理程序

- 1、交通部審查地方政府函報之無障礙計程車申請補助營運計畫書（下稱營運計畫書），經該部審查同意者予以補助。營運計畫書應載明下列項目：
 - (1) 受理申請補助方式。
 - (2) 申請補助之車輛數及金額。
 - (3) 申請補助教育訓練、行銷費用金額⁴。
 - (4) 地方政府公開徵求具有預約叫車能力之業者（以下簡稱業者），包含計程車客運服務業、計程車客運業及計程車運輸合作社，由該業者招

⁴ 104年3月26日修正補助作業要點時新增遲延履約機制。

募或經營無障礙計程車者；其徵求業者之營運服務項目、預約叫車之方式、管理方式及提供駕駛人服務費優惠措施。

(5) 地方政府提供具有預約叫車能力駕駛人個別提出申請者，其審查計程車駕駛人具備自主營運能力之方式。

(6) 遲延履約機制⁵。

(7) 管考機制(含績效指標及營運獎勵金⁶發給作業要點)。

2、地方政府獲交通部同意補助後，辦理公告或說明會，徵求業者或駕駛人提出申請。

3、地方政府籌組評選小組辦理評選作業，公告評選結果後，獲選者於期限內籌備完成以提供無障礙計程車服務。

4、由地方政府與業者辦理後續驗收、撥付作業⁷。

(五)補助作業相關注意事項

地方政府應將下列規定事項書面通知申請補助經費之計程車所有人：

1、申請補助購置之無障礙計程車於登檢領照後，應正常營運至少5年，前2年不得過戶予其他人使用(公路監理機關於車輛掛牌後停止受理前述異動)。

2、經查獲有變更為自用車、拆除無障礙設備或加裝座椅者，由公路監理機關依道路交通管理處罰條

⁵ 補助作業要點第5點第5款規定：「以業者申請者，應於6個月內提供無障礙計程車服務；因特殊情形未能如期籌備完成者得展延，展延期限不得超過契約訂定之期限。」

⁶ 104年3月26日修正補助作業要點時新增營運獎勵金之規定。

⁷ 地方政府獲交通部核准補助後，相關經費核撥與結算係依據「公路公共運輸提昇計畫補助經費核撥處理原則」辦理，該原則第5點規定：「單筆核定之中央補助金額未達5千萬元者，分2期請款。第1期為補助案件完成發包作業或依程序發生債務或契約責任之日起15個工作日內，請領本局實際核撥金額之百分之七十。第二期為結算驗收證明書填發或免填結算驗收證明書案件確認辦理完竣之日起15個工作日內，請領本局實際核撥金額之所餘款項。」

例第18條規定處罰。

3、違反前2款規定者，經通知限期改善，屆期仍不改善或5年內再有違反前述規定，由地方政府依第1款營運期之比例追繳其補助款。

4、受補助車輛應於右側車門或明顯位置標示「交通部公共運輸計畫補助購置」。

(六)歷年補助與實際營運輛數

交通部101年至106年核准各地方政府申請無障礙計程車補助共1,170輛，金額約4.6億元，各縣市截至106年底實際營運輛數共756輛，金額約2.86億元⁸，詳表2。

表2 交通部歷年核准無障礙計程車補助輛數與截至106年底各縣市實際營運輛數

縣市	交通部歷年核准地方政府申請補助輛數							截至106年底實際營運	
	106年度	105年度	104年度	103年度	102年度	101年度	縣市輛數小計	輛數	型態
1 基隆市	5	4	-	-	-	-	9	3	2業者
2 臺北市	100	80	30	35	100	30	375	260	2業者
3 新北市	-	25	19	45	87	-	176	176	4業者
4 桃園市	30	20	40	-	10	-	100	55	4業者
5 新竹縣	未申請無障礙計程車補助。								
6 新竹市	5	5	-	-	-	-	10	5	1業者
7 苗栗縣	未申請無障礙計程車補助。								
8 臺中市	-	25	-	-	12	-	37	29	2業者
9 南投縣	未申請無障礙計程車補助。								
10 彰化縣	-	4	-	-	-	-	4	4	1業者

⁸ 依據補助作業要點規定，交通部補助車輛所有人購置新車最高金額為40萬元，免除進口關稅，或該申請補助車輛非關稅課徵標的者，其最高補助金額為31萬元，故依據各縣市填報之營運中車型核計實際補助金額。

縣市		交通部歷年核准地方政府申請補助輛數						截至106年底 實際營運		
		106 年度	105 年度	104 年度	103 年度	102 年度	101 年度	縣市輛 數小計	輛數	型態
11	雲林縣	-	-	2	-	-	-	2	2	2個人
12	嘉義縣	2	3	-	-	-	-	5	3	3業者
13	嘉義市	-	5	-	-	-	-	5	5	2業者/ 2個人
14	臺南市	-	20	20	15	20	-	75	49	3業者
15	高雄市	115	85	60	-	34	-	294	138	6業者
16	屏東縣	-	1	1	-	2	-	4	4	2業者
17	臺東縣	-	10	4	-	-	-	14	13	1業者/ 7個人
18	花蓮縣	20	-	10	-	-	-	30	10	1業者
19	宜蘭縣	-	30	-	-	-	-	30	0	(籌備 中)
20	澎湖縣	未申請無障礙計程車補助。								
21	金門縣	未申請無障礙計程車補助。								
22	連江縣	未申請無障礙計程車補助。								
各年度核准 輛數小計		277	317	186	95	265	30	1,170	756	實際營 運輛數 小計
各年度核准 補助金額 (萬元)		11,080	12,680	7,440	3,800	10,600	1,200	46,080	28,632	補助金 額小計 (萬元)

資料來源：彙整自交通部及各地方政府函復資料。

註1：106年度獲交通部補助之277輛無障礙計程車，截至107年3月底止，尚有248輛尚未完成驗收請款。

註2：臺北市1台無障礙計程車因車禍嚴重受損無法修復，已依比例繳回補助款(營運期間：103~106年)。

註3：新北市1台無障礙計程車因遭復興航空事故波及，已依比例繳回購車補助款(營運期間：102~104年)；另1台無障礙計程車因駕駛個人因素無法繼續營運，提出終止契約，已依比例繳回購車補助款(營運期間：105~106年)。

1、交通部核准補助輛數與實際營運輛數之差異：

因106年度獲准補助輛數中，截至107年3月底止，仍尚有248輛在籌備期間，仍未完成相關驗收請款作業；另106年以前核准補助輛數中，亦有部分縣市之無障礙計程車因受招募駕駛、交車期程、駕駛教育訓練等因素迄未籌備完成、部分縣市因業者未依契約完成籌備輛數業已終止契約、或經公告後無業者或駕駛願意提出申請等因素，以致實際營運輛數較核准補助輛數為低。

2、106年度購車補助輛數下降之原因：

交通部於106年度核定補助購車補助輛數共277輛，較105年度核定補助購車補助輛數317輛略有下降，詢據交通部表示，無障礙計程車係由各地方政府評估需求後，提送營運計畫書向該部申請補助，故數量係由地方政府自行評估其營運需求後提出；該部亦就各縣市政府以前年度執行績效列入考量，以審核同意補助之數量，如高雄市106年度申請180輛，經檢討其105年度執行情形後，該部同意補助115輛。

3、部分縣市未申請無障礙計程車補助之原因：

- (1) 新竹縣：新竹縣政府前於106年7月31日函請該縣計程車客運商業同業公會及汽車駕駛員職業工會調查所屬計程車業者是否有無障礙計程車營運補助服務需求，惟未收到相關申請。
- (2) 苗栗縣：苗栗縣政府前於104年11月24日、106年8月7日及106年9月12日於該府全球資訊網，發布無障礙計程車補助相關新聞稿，供民眾及業者參考；106年9月7日曾函請轄內計程車客運商業同業公會通知所屬會員提出申請，惟目前無業者提出申請。經詢問縣轄計程車客運商業

同業公會，初步了解業者無意願申請原因如下：

- 〈1〉多數駕駛人並無意願花時間受訓取得資格。
- 〈2〉接受補助後需受該府考核監督，小本經營卻有諸多規定及限制，影響業者申請意願。

(3) 澎湖縣：

- 〈1〉澎湖縣政府表示每年均函請該縣計程小客車商業同業公會及汽車駕駛員職業工會協助調查潛在意願車行、車主。該縣身心障礙者大都搭乘社福補助之復康巴士至醫療機構為主；另該縣屬偏鄉離島地區，計程車大都為靠行計程車及個人計程車，規模不及臺灣各大車行組織完善，無法提供相關完善服務。且該縣身心障礙者搭乘習性、收費負擔及本縣計程車主要搭乘族群等差異，因此該縣特殊市場環境與市場規模條件下，目前尚無計程車行或車主有興趣與願意申請及提報計畫之實質需求計畫。

- 〈2〉該府亦表示後續將持續協調該縣計程車商業同業公會及計程車駕駛人職業工會評估推動。

(4) 金門縣：

- 〈1〉金門縣政府表示，102至105年間均函請各計程車業者協助統計意願，俾利該府研提營運計畫書報交通部核定，惟迄今仍無計程車業者提出申請。

- 〈2〉該府經多次與計程車業者洽詢，多數業者表示無障礙計程車進口一輛要價140萬，政府僅補助40萬，不符合成本效益；另該縣有復康巴士(目前有17輛，每天平均可載運人數約為119人)可供身心障礙就醫就學且為免費，該

縣公共車船管理處亦有12輛低底盤公車可供身心障礙者輪椅免費搭乘，故業者目前無汰換意願。

(5) 連江縣：

〈1〉連江縣政府表示，每年均將補助作業要點函知工會，並詳述補助及優惠措施，因補助經費無法滿足業者且受限多，該縣又因交通因素，購車成本較臺灣本島高，補助經費卻相同，且相較一般計程車，無障礙計程車價位過高，爰迄今仍無計程車業者或駕駛願意投入無障礙計程車服務。

〈2〉另馬祖地區之縣立醫院復康巴士提供身障者就醫服務。

三、無障礙計程車之管考機制及績效指標

(一)管考機制

1、依據：

補助作業要點第4點第2項第7款規定，地方政府函報交通部之營運計畫書中應載明管考機制（含績效指標及營運獎勵金發給作業要點）。

2、管考機制：

依據補助作業要點第5點規定，依同要點第4點核撥補助經費之無障礙計程車，應依下列規定受地方政府監督考核：

- (1) 全天候提供無障礙計程車預約叫車服務。但駕駛人個別提出申請者，地方政府得調整其服務時間。
- (2) 預約叫車資訊及管理情形應於業者網站公開。
- (3) 維持無障礙計程車服務品質，並解決消費爭議之機制。
- (4) 依地方政府規定按時提供營運資料。

- (5) 以業者申請者，應於6個月內提供無障礙計程車服務；因特殊情形未能如期籌備完成者得展延，展延期限不得超過契約訂定之期限。
- (6) 無障礙計程車駕駛人符合規定者，得依限檢附申請表向地方政府申請營運獎勵金。營運獎勵金部分詳後述。

(二) 績效指標

1、依據及修正沿革

- (1) 101年12月6日訂定補助作業要點，第4點第2項規定地方政府函報交通部之營運計畫書中應載明管考機制（含績效指標）。
- (2) 102年5月2日修正之補助作業要點，第4點第4項規定：「前項第5款之績效指標，應包括乘載行動不便者之派車趟次比率應達百分之五十以上，惟前述比率得定期檢討。」本次修正之理由為：基於無障礙計程車之補助目的係為確保政府補助車隊業者係以優先服務行動不便人士為主，且各界亦關切其載運成效，爰新增第3項明定績效指標應包含之內容。交通部函復表示，考量受補助無障礙計程車應載運一定比率之行動不便趟次，以發揮補助效益，參考補助經費以49%為限，爰訂定50%之趟次比率。
- (3) 104年3月26日修正補助作業要點，第4點第4項規定：「前項第6款之績效指標，應包括乘載行動不便者之派車趟次比率應達百分之三十以上，惟前述比率得定期檢討。」有關本次調降比率之理由，交通部函復表示，地方政府建議參考營運現況適時檢討上述比率；經統計無障礙計程車至103年12月底止之營運概況，其乘載行動不便者之比率約35%，經104年1月9日會議

與會單位同意修正乘載行動不便者之派車趟次比率應達30%以上。

2、定義：

- (1) 詢據交通部表示，乘載行動不便者之派車趟次比率，係以「乘載行動不便者之派車趟次」除以「總派車趟次」所得之比率計算之。行動不便者係採廣義之定義，包含行動不便之身心障礙者、短期受傷者、老人、孕婦等皆屬之。
- (2) 績效指標中關於「乘載行動不便者之派車趟次」各地標準不同，如臺北市及新北市，係採廣義認定，行動不便者皆計入；高雄市則採狹義認定，僅限持博愛卡⁹刷卡始計入，無障礙計程車具因地制宜之特性，交通部表示予以尊重。
- (3) 績效指標中關於「總派車趟次」，依據臺北市及新北市之補充說明，該趟次數據為進線、預約及契約車趟，無統計路招趟次；桃園市則是以刷卡總趟次。

(三)各縣市歷年績效指標

表3 各縣市歷年績效指標達成情形

縣市別		106年度		105年度		104年度		103年度		102年度	
		乘載行動不便者									
		比率	派車趟次	比率	派車趟次	比率	派車趟次	比率	派車趟次	比率	派車趟次
1	基隆市	34%	353	-	-	-	-	-	-	-	-
2	臺北市	70%	104,620	61%	60,826	60%	58,271	38%	14,107	50%	9,604
3	新北市	48%	111,116	43%	84,740	37%	37,104	20%	13,549	19%	396
4	桃園市	94%	19,238	92%	8,020	76%	1,185	36%	16	-	-
5	新竹縣	未申請無障礙計程車補助。									
6	新竹市	13%	1,290	-	-	-	-	-	-	-	-
7	苗栗縣	未申請無障礙計程車補助。									

⁹ 設籍高雄市領有身心障礙手冊或身心障礙證明者得辦理記名博愛卡(簡稱博愛卡)1張。

縣市別		106年度		105年度		104年度		103年度		102年度	
		乘載行動不便者									
		比率	派車 趟次	比率	派車 趟次	比率	派車 趟次	比率	派車 趟次	比率	派車 趟次
8	臺中市	51%	5,223	57%	3,396	39%	2,422	74%	1,790	-	-
9	南投縣	未申請無障礙計程車補助。									
10	彰化縣	29%	745	-	-	-	-	-	-	-	-
11	雲林縣	42%	4,496	35%	1,258	-	-	-	-	-	-
12	嘉義縣	35%	445	-	-	-	-	-	-	-	-
13	嘉義市	33%	855	-	-	-	-	-	-	-	-
14	臺南市	30%	20,127	33%	14,137	32%	11,556	33%	4,352	-	-
15	高雄市	71%	124,335	62%	56,304	54%	27,953	52%	22,839	54%	2,027
16	屏東縣	48%	1,724	61%	2,199	86%	3,666	-	-	-	-
17	臺東縣	91%	1,336	98%	1,452	-	-	-	-	-	-
18	花蓮縣	96%	4,786	92%	2,799	-	-	-	-	-	-
19	宜蘭縣	尚未營運，籌備中。									
20	澎湖縣	未申請無障礙計程車補助。									
21	金門縣	未申請無障礙計程車補助。									
22	連江縣	未申請無障礙計程車補助。									

資料來源：交通部

註：104年3月26日以前乘載行動不便者趟次比率規定為50%，其後修正為30%。

(四) 主管機關之查核作業

多數縣市績效指標係依據業者提供之每月營運資料統計，所提供之營運資料可信度如何？詢據交通部表示目前業者所提供之營運資料，係由地方政府進行抽查；該部亦刻正檢討採行電子票證稽核之可行性，以落實查核機制。

四、無障礙計程車之營運獎勵金等其他補助

(一) 營運獎勵金

1、辦理緣起：為鼓勵無障礙計程車駕駛人持續投入服務及提供優質運輸服務，增列獎勵作業規定，凡符合規定標準者（如每年度無不良紀錄且各月具有營運實績等），每年得申請營運獎勵金，故

交通部於104年3月26日修正補助作業要點第5點。

2、現行規定：

(1) 補助作業要點第5點第1項第6款規定，考核期間於當年度10月底前，無障礙計程車駕駛人符合下列情事者，得於11月底前檢附申請表，向地方政府申請1萬元營運獎勵金；考核期間營運未滿10個月者，其營運獎勵金依實際營運月份比例折減：

〈1〉無道路交通管理處罰條例受吊扣駕駛執照處分者。

〈2〉無道路交通管理處罰條例第61條第3項、第63條第1項各款及第68條第2項所列之違規行為者。

〈3〉無計程車乘客提出申訴檢舉，經公路監理或警察機關查證屬實並掣開罰單者。

〈4〉考核期間各月具有營運實績者。

(2) 補助作業要點第5點第2項規定，營運獎勵金發給之額度及實施期間，由交通部視各年度預算編列情形檢討；其營運獎勵金發給作業要點(至少須含營運實績之查核方式)，由地方政府定之。

(3) 補助作業要點第7點第4款規定，計程車所有人申請營運獎勵金檢具之相關資料，經查獲資料造假不實、已獲交通部其他計畫補助、或已獲他機關補助者，由地方政府追繳其營運獎勵金。

3、各縣市申請及核撥情形：

表4 交通部核撥無障礙計程車營運獎勵金情形

縣市	營運實績規定	106年度		105年度		104年度	
		核撥輛數 核撥金額	申請 輛數	核撥輛數 核撥金額	申請 輛數	核撥輛數 核撥金額	申請 輛數
1	基隆市	-	-	-	-	-	-
2	臺北市	當月載運行動不便者(含身心障礙者)趟次達15趟次以上者	97輛 63.8萬元	126輛	75輛 47.5萬元	110輛	-
3	新北市	每月載運身心障礙者、滿65歲以上或原住民滿55歲以上年長者、行動不便者，合計達15趟次以上	-	本年度未公告申請辦法	48輛 32.8萬元	64輛	44輛 24萬元
4	桃園市	各月份電子票證交易紀錄乘載身心障礙者之趟次比率達30%以上	16輛 15.2萬元	21輛	7輛 6萬元	7輛	6輛 1.2萬元
5	新竹縣	未申請無障礙計程車補助					
6	新竹市	月報表資料乘載行動不便者比率達30%以上	-	106年1月開辦，無人申請。	-	-	-
7	苗栗縣	未申請無障礙計程車補助					
8	臺中市	當月載運行動不便者(含身心障礙者)趟次達15趟次以上。	4輛 3.6萬元	6輛申請	-	-	-
9	南投縣	未申請無障礙計程車補助					
10	彰化縣	各月份載運領有老人及身障免費乘車卡或其他可證明為行動不便之乘客者，並登記流水編號或身分證字號，須達到15趟次(含)以上。	-	106年3月開辦，無人申請	-	-	-
11	雲林縣	載運領有該縣身心障礙手冊者或其他經本府認定之趟次，其派車趟次達每個月總趟	-	-	-	-	-

縣市	營運實績規定	106年度		105年度		104年度	
		核撥輛數 核撥金額	申請 輛數	核撥輛數 核撥金額	申請 輛數	核撥輛數 核撥金額	申請 輛數
	次比率30%以上者						
12	嘉義縣	依交通部補助作業要點辦理	-	-	-	-	-
13	嘉義市	載運領有該市身心障礙手冊者或其他經本府認定之趟次，其派車趟次達每個月總趟次比率30%以上者	-	本年度未向交通部申請補助經費	2輛 2萬元	5輛	-
14	臺南市	各月份載運領有該市身心障礙手冊或證明者趟次，須達到15趟次(含)以上，並經該府查證屬實者	-	本年度未向交通部申請補助經費	-	-	-
15	高雄市	每月電子票證交易紀錄乘載身心障礙者達15趟次(含)以上者	-	96輛申請，尚未核發	37輛 228,000元	47輛	11輛 33,810元
16	屏東縣	各月份載運領有身心障礙手冊、使用輪椅者或其他經該府認定者，載客趟次須達該月載客總趟次比率30%以上	3輛 3萬元	3輛	2輛 2萬元	2輛	3輛 1萬元
17	臺東縣	各月份載運身心障礙者及行動不便使用輪椅者達10趟次以上者	9輛 6.4萬元	12輛	4輛 3.2萬元	4輛	-
18	花蓮縣	目前尚未訂定營運獎勵金發給作業要點	-	-	-	-	-
19	宜蘭縣	無障礙計程車尚未營運	-	-	-	-	-
20	澎湖縣	未申請無障礙計程車補助					
21	金門縣	未申請無障礙計程車補助					
22	連江縣	未申請無障礙計程車補助					

資料來源：交通部。

4、各縣市營運實績之查核方式

- (1) 基隆市：尚無營運獎勵金之發放情形。
- (2) 臺北市：駕駛人按月提送考核期間載運行動不便者（含身心障礙者）趟次資料（至少15趟），於次月10日前經由車隊陳報臺北市公共運輸處查核（逾期該月份不予補助），由該處以電訪方式抽查確認趟次資料。105年、106年度分別以電訪方式抽查106趟及121趟次。
- (3) 新北市：受補助業者需於每月提送各車輛總載客次數及行動不便者之次數，並提供行動不便者之連繫方式，新北市政府交通局以不定期以電訪方式抽查訪談方式與乘客確認是否確實搭車，倘所提供資料不完整，無從稽核或經查訪不實者，該趟次不予計入，合計趟次需達15趟次。
- (4) 桃園市：業者提送每月營運統計報表至桃園市政府交通局備查；營運實績採電子票證查核，依照愛心計程車隊收費系統租用計畫維運廠商之後台資料檢視電子票證交易紀錄乘載身心障礙者之趟次比率。
- (5) 新竹縣：未申請無障礙計程車補助。
- (6) 新竹市：由業者每月提供乘載月報表資料，並對行動不便者（含身心障礙、年長者、其他使用輪椅者）乘載比率進行統計，再由該府以人工電話訪問抽查。因目前尚無業者提出營運獎勵金之申請，故未實際辦理查核作業，
- (7) 苗栗縣：未申請無障礙計程車補助。
- (8) 臺中市：依據業者提送之每月營運報表資料統計，該府以電話方式查核營運實績。
- (9) 南投縣：未申請無障礙計程車補助。

- (10) 彰化縣：無障礙計程車自106年3月開始營運，營運實績依據業者提供營運資料，尚未辦理查核。
- (11) 雲林縣：營運實績為每個月電話洽詢受補助計程車駕駛（個人車行）統計而來；查核方式為不定期查核，採隨機實地查核無障礙計程車搭載及預約情形。
- (12) 嘉義縣：目前尚未訂定營運獎勵金發給作業要點，依交通部所訂補助作業要點辦理，106年無人申請營運獎勵金。
- (13) 嘉義市：營運實績係請業者提供營運資料，該府不定期查核車輛派遣及營運調度情形、不定期訪查預約及搭車情形。
- (14) 臺南市：104年9月7日發布「臺南市無障礙計程車駕駛人營運獎勵金發給作業要點」，申請人須詳實填列前開要點附件之「臺南市無障礙計程車身心障礙者搭乘紀錄表」，再報臺南市政府公路主管機關查核。該府依前開搭乘紀錄表中所填列搭乘者之資料，先查詢搭乘者是否具身心障礙身份，再以電話隨機抽樣訪查搭乘者是否有搭乘之事實，惟目前尚無人申請。
- (15) 高雄市：該市無障礙計程車皆裝設一卡通刷卡機器，爰以每月電子票證交易紀錄來統計營運實績。電子票證交易係透過第三方票證公司協助統計，並每月提供高雄市政府各業者交易紀錄，以供查核。
- (16) 屏東縣：營運實績係依業者每月提供報表進行統計；105年以電話進行查核，106年起改採改採查驗核電子刷卡紀錄，已請無障礙計程車業者安裝電子驗票機，配合業者向社會處請款

之電子記錄資料，查驗業者提送月報資料。

- (17) 臺東縣：駕駛人須每月提供營運統計情形，檢附乘客預約與出車資料作為佐證申請營運獎勵金，該府就乘客預約資料以電話方式抽查詢問。
- (18) 花蓮縣：目前尚未訂定營運獎勵金發給作業要點，無發放營運獎勵金。
- (19) 宜蘭縣：無障礙計程車尚未營運。
- (20) 澎湖縣：未申請無障礙計程車補助。
- (21) 金門縣：未申請無障礙計程車補助。
- (22) 連江縣：未申請無障礙計程車補助。

(二)教育訓練、行銷費用

1、辦理緣起：為健全無障礙計程車市場，交通部於104年3月26日修正補助作業要點第4點，增列地方政府得申請教育訓練、行銷費用補助。

2、現行規定：

- (1) 補助作業要點第4點第2項規定，地方政府營運計畫書應載明項目中包含申請補助教育訓練、行銷費用金額。
- (2) 補助作業要點第4點第2項規定，教育訓練、行銷費用補助額度如下，其額度得定期檢討：
 - 〈1〉教育訓練費用：計程車駕駛人每人最高3千元。
 - 〈2〉行銷費用：受補助之地方政府每年最高10萬元。

3、交通部補助各縣市之教育訓練、行銷費用情形：

- (1) 教育訓練：
 - 〈1〉104年度：新北市6萬元、高雄市9萬元、屏東縣3千元。
 - 〈2〉105年度：基隆市1.2萬元、桃園市1.28萬

元、新竹市1.5萬元、臺中市7.5萬元、嘉義縣9千元、嘉義市1.5萬元、高雄市1.8萬元、屏東縣3千元。

〈3〉106年度：基隆市1.5萬元、桃園市1.92萬元、新竹市1.5萬元、嘉義縣6千元、嘉義市1.5萬元。

(2) 行銷費用：

〈1〉104年度：新北市4萬元、臺南市9.84萬元、高雄市9.8萬元、屏東縣5萬元、花蓮縣9.78萬元。

〈2〉105年度：基隆市10萬元、臺北市9.8萬元、臺中市10萬元、嘉義市10萬元、臺南市9.86萬元、高雄市10萬元、屏東縣5萬元、臺東縣1千7百元。

〈3〉106年度：嘉義市10萬元、高雄市10萬元、屏東縣5.3萬元、花蓮縣10萬元。

五、無障礙計程車政策檢討

交通部表示自103年起皆有辦理相關座談會議，調整如下：

(一)103年8月13日「無障礙計程車座談會」，重點摘錄如下：

- 1、請各相關單位於縣市內重要運輸場站及醫療院所，考量區內動線及空間配置，因地制宜規劃無障礙計程車、復康巴士專用或共用接送區；並將該類需求納入車站改建或興建之規劃內容。
- 2、請各縣市政府參考新北市及臺北市之復康巴士與無障礙計程車轉介機制研議辦理。
- 3、請各縣市政府將無障礙計程車轉介醫療院所與社福機構，擴大客源。

(二)104年6月9日「無障礙計程車相關議題檢討會議」，

會議結論重點摘錄如下：

- 1、相關防弊機制雖造成身心障礙者不便，惟為確保補助經費效益，仍請各地方政府在兼顧防弊及降低身心障礙者不便前提下，妥為研擬相關查核機制。
- 2、已函請經濟部自國內汽車工業輔導機制及產業政策等面向，促使無障礙車輛普及。

(三)105年7月5日「推動無障礙計程車策進作為」座談會，會議結論重點摘錄如下：

- 1、基於無障礙計程車推動期程尚短，營運數量尚少，與會專家及機關代表咸認追回補助款機制反不利無障礙計程車政策之推動。
- 2、考量各縣市無障礙計程車投入營運數量不一，有關營運實績之檢討，請各地方政府於營運獎勵金發給作業要點因地制宜並分階段調適。
- 3、部分縣市訂定之營運實績偏低，請地方政府適時檢討。
- 4、非屬電話預約叫車之服務行動不便趟次，於計算績效指標及營運實績時得一併計算。
- 5、關於車隊反映無障礙計程車駕駛人招募困難，建議於駕駛人執業前講習強化無障礙計程車推動願景宣導之意見，將轉請內政部警政署協處。

(四)106年7月4日「無障礙計程車執行檢討會議」，會議結論重點摘錄如下：

- 1、請各單位提供有關電子票證稽核、購車補助、營運獎勵金之修正意見。
- 2、無障礙計程車駕駛人訓練規劃將直轄市政府交通局各季無障礙計程車駕駛人訓練需求一併納入，以利資源有效整合。

(五)107年2月9日「研商無障礙計程車多元推升作為座談

會」會議結論重點摘錄如下：

- 1、無障礙計程車應與復康巴士作結合：請地方政府建立復康巴士轉介無障礙計程車之媒合機制，並於機關網頁揭露叫車及申訴機制；請地方政府建立車隊及使用者互動機制，加強溝通。
- 2、有關無障礙計程車數量提升：檢討購車補助之年數、補助方式、補助比例及補助設備等以增加無障礙計程車數量；地方政府建立審核機制，以讓有意願之駕駛人可加入；訂定車隊中無障礙計程車之比率規定。
- 3、為增加無障礙計程車服務趟次，採營運獎勵金分級制。
- 4、落實查核機制，依各地財力等級補助必要之查核設備。
- 5、請尚未給予搭乘者補助之地方政府爭取財源，由社福預算給予無障礙計程車及復康巴士搭乘者之補貼，以維持衡平性。
- 6、請各地方政府將對於駕駛人及一般民眾之宣導教育納入推動重點。

六、各縣市無障礙計程車相關乘車事項

(一)基隆市

- 1、叫車方式：預約制，可利用電話、車隊APP、QR Code等方式；亦可隨招隨停。
- 2、收費方式：與一般計程車收費方式皆相同。
- 3、車資補助：目前研議中。
- 4、宣導措施：於網站上登載相關資訊，並印製宣傳單於醫院及區公所發放。
- 5、申訴事件：無。

(二)臺北市

- 1、叫車方式：與即時派遣模式與一般計程車隊營運

方式相同；民眾可撥打臺北市公共運輸處建置之免付費電話即可轉接該市無障礙計程車車隊叫車。

- 2、收費方式：比照一般計程車費率收費。
- 3、車資補助：臺北市無障礙計程車比照該市敬老愛心車隊作法，可提供悠遊卡刷卡服務；臺北市公共運輸處分別編列老人、身心障礙者乘坐計程車預算，該市市民使用敬老卡或愛心卡刷卡支付車資，單趟車資100元以下補助16元，車資超過100元補助32元。
- 4、宣導措施：臺北市公共運輸處網頁公告該市無障礙計程車相關資訊，包含叫車、收費等；另亦函請該市社會局於網頁上公告並轉知各社福團體、身障團體，及函請該市衛生局轉知市立聯合醫院協助宣導無障礙計程車服務。
- 5、申訴事件：
 - (1) 預約不易：106年5件、105年3件、104年7件
 - (2) 服務不佳：106年3件、105年1件、104年2件
 - (3) 收費問題：106年6件，該府均函請業者應按表收費不得藉機抬高車資或加價，另請陳情人提供相關具體資料以利後續查處，其中1件退還加收費用，1件已依公路法開罰、105年8件，該府均函請業者應按表收費不得藉機抬高車資或加價，惟其中4件經業者查復表示並無預約加價情事，另請陳情人提供相關具體資料以利後續查處、104年3件該府均函請業者應按表收費不得藉機抬高車資或加價，另請陳情人提供相關具體資料以利後續查處、103年2件已依公路法開罰。
 - (4) 補助制度：106年3件、105年5件、104年4件。

(三) 新北市

1、叫車方式：預約制，可利用電話、車隊APP；亦可隨招隨停。

2、收費方式：與一般計程車收費方式皆相同。

3、車資補助：

(1) 補助對象：針對本市復康巴士服務對象預約後無法安排搭乘復康巴士，並透過轉介平臺媒合搭乘無障礙計程車成功者，提供車資補助。

(2) 補助方式：由乘客支付跳表費用1/3，另2/3車費則由營運復康巴士經費中支應。

(3) 經費來源：該市公益彩券盈餘分配款項。

4、宣導措施：

(1) 新北市政府交通局於網站上提供該市無障礙計程車資訊、管理方式、醫療院所提供設置無障礙計程車專(共)用停車格位¹⁰及叫車資訊等，

(2) 該市設有復康巴士轉介無障礙計程車作業平臺¹¹，因考量復康巴士運能有限，為增加市民有車率並提高無障礙計程車使用率，自104年6月22日起該市復康巴士廠商與皇冠大車隊簽約無障礙計程車轉介，將預約無車之民眾轉介至無障礙計程車隊媒合車趟，增加民眾搭車機會。無障礙轉介共同作業平臺於105年7月1日起上線，106年度正式納入復康巴士營運契約中，目前由皇冠大車隊、大豐交通持續辦理。

5、申訴事件：

¹⁰ 該府交通局目前已協調6處醫療院所，提供設置無障礙計程車專(共)用停車格位，方便身障朋友上下車，包含：中和區雙和醫院、新莊區臺北醫院、新莊區樂生療養院、三重區市立聯合醫院、新店區耕莘醫院、淡水區馬偕醫院等。

¹¹ 網址：http://www.newbus.org.tw/rayman/yfk_login.php

初期以「數量不足」及「預約不易」最常見；後期則多為「收費問題」及偶有「預約制度」之情形發生。

- 〈1〉數量不足：104年1月24日接獲民眾反映希望增加無障礙計程車數量。該府於104年2月3日回覆陳情人，內容略以：目前仍有部分車輛籌備中，該府將督促車隊業者完成籌備；因無障礙計程車補助誘因欠佳，致車隊業者普遍對於參與本服務意願不高，該府交通局(或請車隊業者)將相關意見轉請中央參酌檢討，以利後續地方配合中央推動無障礙計程車政策。
- 〈2〉預約不易：105年11月24日接獲民眾反映預約無障礙計程車，車隊至用車前15分鐘才通知無車可載客，失去預約之意義。該府於105年11月28日以電話向陳情人說明，陳情人表示了解，內容略以：無障礙計程車較一般計程車車輛數少，所以車輛服務常有無法完全滿足搭乘需求，該府交通局亦督促目前籌備業者積極完成，以利提供較多服務車輛；經洽陳情人表示，並非預約一定要保證有車輛可以搭乘，而是倘若無車可搭，可以提早通知，車隊現今會提早一天通知是否有車搭乘。
- 〈3〉收費問題：107年1月19日接獲民眾反映自臺北市內湖區上車，至新北市瑞芳區爪峯里，收費將採議價1,100元。(跳表金額約700-800元)。經該府交通局以電話向陳情人說明略以，駕駛如未依規定條件收費時，請提供可辨識利用資訊(如車號、駕駛姓名、時間、搭乘區間)及證據，俾利後續傳喚涉案駕駛到案

說明並作處理。另該府交通局亦函請車隊針對內部再次加強管理，勿再有類似行為；嗣該車隊於函復該府表示，無障礙計程車收費方式均依政府公告計程車運價收費標準，將加強派遣服務人員的管理，並教育訓練禁止議價方式攬客。該府交通局再於107年2月13日重申收費方式係依公告計程車運價收費標準收費，請車隊針對內部加強管理，勿有類似行為；並告誡倘若乘客具體指證且經查屬實，將依公路法裁罰。

〈4〉預約制度：臺北市公共運輸處105年10月14日來函，有關民眾建議車隊叫車APP訂無障礙計程車，增加提前1天預約一案。因本案陳情人未具名，該府交通局前已於105年9月23日已函請各車隊針對預約制度及收費方式，再次加強管理。

(四)桃園市

- 1、叫車方式：桃園市政府提供免付費叫車語音專線，並自動轉接至各無障礙車隊進行調派；另民眾可依各車隊之電話與APP等訂車。
- 2、收費方式：與一般計程車收費費率相同。
- 3、車資補助：持有桃園市政府市民卡愛心卡別者，每卡每月補助800點點數(1點相等於1元)，經費來自於該府社會局公益彩券基金盈餘分配。以之搭乘無障礙計程車付款，車資未達100元者自點數扣除36點，超過100元者扣除72點。
- 4、宣導措施：無障礙計程車資訊皆公開於本府交通局網站上供有需求民眾參閱
- 5、申訴事件：107年1月5日接獲民眾陳情無障礙計程車未依規定收費，經查證屬實已於同年2月2日

進行裁處，因駕駛人違反公路法第77條第1項規定，處罰鍰9,000元。

(五)新竹縣：未申請無障礙計程車補助。

(六)新竹市

- 1、叫車方式：透過電話及手機APP預約。
- 2、收費方式：與一般計程車相同。
- 3、車資補助：經新竹市衛生局認定之長期照顧者，每月發給乘車卷，一般收入戶147元、中低收入戶189元、低收入戶210元，可用於折抵車資。
- 4、宣導措施：除新竹市政府交通處網站提供無障礙計程車隊預約電話、社會處復康巴士不足時提供民眾無障礙計程車聯絡資訊，業者另於網路平臺提供相關資訊。另透過該市身心障礙者權益保障推動小組會議，於會議中向社福團體及身心障礙者說明推動無障礙計程車情形，並提供無障礙計程車預約資訊。
- 5、申訴事件：民眾建議增加無障礙計程車，該府持續申請無障礙計程車補助並辦理公告評選，徵求有意願業者投入無障礙計程車服務，增加無障礙計程車數量。

(七)苗栗縣：未申請無障礙計程車補助。

(八)臺中市：

- 1、叫車方式：採預約制，可利用業者提供之叫車專線或APP。
- 2、收費方式：依公告費率跳表收費，無障礙計程車不另加收費用。
- 3、車資補助：無。
- 4、宣導措施：臺中市政府交通局官網公布相關搭乘資訊。
- 5、申訴事件：

(1) 預約不易：104年接獲1件申訴、106年接獲5件申訴，該府已要求業者加速完成籌備，並研議乘車補助，提高業者投入經營意願。

(2) 服務態度不佳：105年度接獲3件申訴（未使用輪椅固定帶、駕駛態度不佳、客服態度不佳）、106年度接獲1件申訴（客服態度不佳），該府均已轉請業者查明改善。

(九)南投縣：未申請無障礙計程車補助。

(十)彰化縣：

1、叫車方式：預約制。

2、收費方式：與一般計程車相同。

3、車資補助：無。

4、宣導措施：除於該府工務處網站公告，已透過教育、社福及衛生單位，宣導無障礙計程車叫車管道及方式。

5、申訴事件：無。

(十一)雲林縣：

1、叫車方式：均採預約制，可利用電話、Line通訊軟體或手機App預約。

2、收費方式：與一般計程車相同。

3、車資補助：無。

4、宣導措施：無障礙計程車服務資訊及預約叫車方式皆於該縣公開網站進行揭露，並函請各機關及該縣計程車商業公會協助宣傳，另考量本縣復康巴士數量有限，亦請復康巴士承攬廠商及局處協助轉介有實際搭乘需求之民眾。

5、申訴事件：無。

(十二)嘉義縣：

1、叫車方式：以預約方式為主，可透過電話及網路部落格等方式

- 2、收費方式：與一般計程車相同。
- 3、車資補助：無。
- 4、宣導措施：無。
- 5、申訴事件：曾有民眾檢舉業者不當加收費用，該府於106年1月4日函請轄內業者不得向乘客超收車資。

(十三)嘉義市：

- 1、叫車方式：以預約方式為主，可透過電話及網路部落格等方式。
- 2、收費方式：與一般計程車相同。
- 3、車資補助：無。
- 4、宣導措施：舉辦無障礙計程車營運啟用典禮、官網提供叫車資訊、印製叫車宣傳海報。。
- 5、申訴事件：無。

(十四)臺南市

- 1、叫車方式：與一般計程車相同，可採即時叫車、預約叫車，亦可路邊攔車。無障礙計程車預約方式主要係由獲補助之營運車隊提供預約叫車專線（包含手機及市內電話）。
- 2、收費方式：比照一般計程車收費方式辦理。
- 3、車資補助：無。
- 4、宣導措施：臺南市政府於所屬交通局全球資訊網提供該市無障礙計程車相關營運車隊及叫車資訊等；另104年規劃製作宣導品2,500份便利貼，105年製作宣導品1,700組多功能證件袋，作為宣導該市無障礙計程車之作為，及於該市衛生福利部臺南醫院、成大醫院、臺南市立醫院、臺南新樓醫院、高雄榮民醫院臺南分院分別劃設2、3、2、1及3席無障礙計程車與復康巴士專用停車格。
- 5、申訴事件：

(1) 叫不到車：

- 〈1〉 103年12月1日接獲民眾反映經常無法叫到無障礙計程車，該府於103年12月5日回復略以，該市無障礙計程車初期僅20輛，將逐年申請交通部購車補助，提高服務量能。
- 〈2〉 104年7月11日接獲民眾反映因無法臨時預約復康巴士赴診所就醫，改電話預約無障礙計程車，卻未獲車隊即時回應，該府於104年7月23日回復略以，該市無障礙計程車僅20輛，已逐年申請交通部購車補助，提升服務量能；除請民眾提前預約無障礙計程車外，業者亦有成立「敬老愛心車隊」，駕駛皆有接受專業訓練，輪椅需置於後車廂，民眾可依需求選擇。
- 〈3〉 105年6月17日接獲民眾反映因家人發高燒於夜間9時需搭乘無障礙計程車就醫，預約後司機未依時間到達，改聯繫其他司機均未接電話或告知已休息，該府於105年6月28日回復略以，該市無障礙計程車僅34輛，已逐年申請交通部購車補助，提升服務量能；該府已請車隊查處叫車未到情形，另因車輛無急救設備，如緊急就醫建議民眾可撥打119載送急診。
- 〈4〉 106年4月30日接獲民眾反映前一日欲預約無障礙計程車，業者告知無車輛可供預約，該府於106年5月10日回復略以，該市無障礙計程車僅34輛，已逐年申請交通部購車補助，提升服務量能；該府另提供民眾其他兩家提供無障礙計程車業者之預約電話供參考運用。

(2) 未依規定收費：

- 〈1〉 105年5月22日接獲民眾反映經無障礙計程車加收服務費，該府於105年5月26日回復略以，計程車駕駛如有未依計費表收取車資之事實，請提供違規計程車車號及駕駛等資料，將函請當事人到案說明，另已函請車隊要求無障礙計程車駕駛載運乘客務必按表收費。
- 〈2〉 105年9月8日接獲民眾反映經無障礙計程車應照表收費，單趟收300元不合理，該府於105年9月13日回復略以，倘計程車駕駛如有未依計費表收取車資之事實，請提供違規計程車車號及駕駛等資料，將函請當事人到案說明作為取締依據，另已函請業者要求無障礙計程車駕駛載運乘客務必按表收費。

(十五) 高雄市

- 1、叫車方式：為確保乘客有車可搭及方便業者調派車輛，多採預約叫車方式，以電話或手機APP預約。
- 2、收費方式：與一般計程車相同。
- 3、車資補助：該市持博愛卡之身障民眾搭乘無障礙計程車具部分車資補助，搭乘金額100元以下享有36元優惠、101至200元享54元優惠、201元以上享72元優惠。經費來源為該府公務預算、公彩預算及預估中央公彩回饋金補助、中央長照經費補助。
- 4、宣導措施：高雄市政府交通局網頁及無障礙計程車業者網頁均有相關預約資訊；另發函該府衛生局轉知各醫療院所、各身障團體等地宣傳，並印製叫車小卡及製作文宣品，並有相關平面與電視

媒體協助宣導無障礙計程車搭乘資訊。

5、申訴事件：

- (1) 預約不易：該府協助提供所有營運車隊資訊，並逐年項中央申請車輛補助，以擴大無障礙計程車營運規模。
- (2) 收費問題：若經查證屬實，將依據公路法開立行政處分。

(十六)屏東縣

- 1、叫車方式：以電話預約。
- 2、收費方式：與一般計程車收費方式相同。
- 3、車資補助：領有博愛卡者，車資100元以下補助18元、101元至200元補助36元、201元以上補助54元，每月補助330元(點)儲值於博愛卡內；經費來源為屏東縣社會處。
- 4、宣導措施：於屏東縣政府網站公告相關資訊，並於縣內醫院、身障團體、社服單位，發叫車卡及傳單；加強宣導博愛卡搭乘無障礙計程車補貼及服務措施，並請其他局處多加媒合以開發潛在市場，如身障學童學校但無提供交通車，推動委由無障礙計程車業者接送。

5、申訴事件：

- (1) 身障團體反應無障礙計程車數量不足，相關議題納入屏東縣105年度第3次身心障礙者權益保障推動小組會議、106年度第1次身心障礙者權益保障推動小組會議討論。
- (2) 另於106年3月13日召開「研商提升屏東縣無障礙計程之營運及服務等相關事宜」，惟與會業者反映無障礙計程車之營運成本過高、購車補助誘因不足，空車率較高，經營不易等；該府已行文請交通部研議增加補貼事宜。

(十七)臺東縣

- 1、叫車方式：採預約制亦可路邊攔車搭乘。
- 2、收費方式：與一般計程車收費方式相同。
- 3、車資補助：無。
- 4、宣導措施：對於願提供資料與相片之無障礙計程車駕駛，該府交通及觀光發展處網站均設有專頁公布資訊提供民眾查詢。
- 5、申訴事件：截至106年底止，曾接獲反應不當加收費用2件，惟陳情人皆未能提供無障礙計程車車號等資料，無法轉請監理單位依道路交通管理處罰條例與公路法、汽車運輸業管理規則相關規定開罰。

(十八)花蓮縣

- 1、叫車方式：預約制，可利用電話、手機APP。
- 2、收費方式：與該縣公告計程車跳表費率相同。
- 3、車資補助：無。
- 4、宣導措施：106年3月30日辦理無障礙計程車成果發表記者會宣傳，並設官網及臉書宣導提供搭乘資訊。
- 5、申訴事件：民眾申訴無障礙計程車不當加收費用2件，該府除電話提醒並先後函請廠商嚴格控管加強宣導及教育訓練。

(十九)宜蘭縣：無障礙計程車尚未營運。

(二十)澎湖縣：未申請無障礙計程車補助。

(二十一)金門縣：未申請無障礙計程車補助。

(二十二)連江縣：未申請無障礙計程車補助。

七、諮詢重點摘要

107年4月16日諮詢會議共計邀請漢聲廣播電台余秀芷小姐、臺北市新活力自立生活協會林君潔總幹事、台灣障礙權益促進會張宗傑副理事長、劉于濟秘

書長及劉俊麟理事長等，前4位均為輪椅使用者，劉理事長則為身障者家屬，渠等發言重點摘整如下：

(一) 搭乘無障礙計程車經驗與遭遇問題

1、未按表計價：

(1) 余秀芷小姐：

〈1〉當我知道新北市有無障礙計程車時，我就立即預約，預約當下就被加價，而且我有留存錄音，Call Center說收費是跳表之外加收兩百元，我反問業者為何需要加收費用？對方回答因為我有指定車款，接著我表明說未按表收費是違法的，對方僅回答說會再請專員跟我聯繫，後來我有將此情形向新北市政府反映，新北市政府回應說會去了解此狀況，並無具體後續處理。

〈2〉曾有身障者家屬原本想使用無障礙計程車，後來改回自行接送，因為他覺得費用太吃重，一趟就要收1200元，因為司機告訴他去程回程之間要等候乘客，久而久之，因為被高額費用嚇到，就不願意搭乘，而無障礙計程車司機也覺得沒有身障者叫車卻要負擔高額成本；這些費用應該是投入營運前就應該有相關盤算，不應該以此為藉口向障礙者加收費用。

〈3〉花蓮近期也有無障礙計程車，但打電話去詢問時，他們表示僅接受包車，1小時500元，未滿1小時仍以1小時計價。

〈4〉車隊調度人員在接電話時直接加價，當時我有提供給新北市政府，只說會請車隊寫報告，僅有這樣處理。但目前已經沒有直接說要加價，但私下還有沒有我就不清楚了，障

礙者不敢講是因為會擔心成為業者黑名單，除了叫車叫不到，且因為障礙者有區域性，駕駛也知道我們住那裡。

(2) 林君潔總幹事：

〈1〉我昨天預約非常順利，詢問時司機也一再表明按表計費，我詢問周遭身障朋友表示，臺北市的預約無障礙計程車通常是有車就有，沒有車就沒有，不會被告知加收費用。

〈2〉我有一次要前往二殯參加告別式，為了能順利到達二殯，我選擇預約無障礙計程車，前一天預約時說沒車，但如果加收200元就說有車，我反應這是違法的，才說幫我安排車輛，但隔日預約的無障礙計程車卻沒有出現。

〈3〉去年我到花蓮時，從火車站到旅館被收200元，我問非障礙者朋友，他說一般只要70元；我到基隆搭無障礙計程車，不到5分鐘的車程就被收300元；我預約到從機場返家的無障礙計程車，派遣中心說要1400元，印象中應該不到1000元，我請非障礙朋友過半小時預約同一車隊相同距離的一般車，卻只要1200元。

(3) 張宗傑副理事長：

〈1〉我搭高鐵到彰化，預定了無障礙計程車，但是是以旅遊的方式預約到，半天2,500元，一天則是5,000元，路途中，我問司機是否會乘載跳表的乘客，司機說不划算，車隊規定20公里以內要接，但20公里的成本大約就要300元，但如果該名輪椅乘客車資只100元，就會賠本，所以就會喊價400元，否則不符成本，但不公平的是為何僅向身障者加收，一般時候空車在跑，卻未向一般乘客加收費用，這

明顯邏輯不通。

〈2〉20公里需300元，成本估算合理嗎？計程車如果不是跳表，幾乎是暴利，一天5千，政府不應坐視不管，我不相信司機都是弱勢，很多司機都樂於搭載觀光客，而失去當時補助40萬的用意，未能落實照顧身障者。

(4) 劉于濟秘書長：

〈1〉有關加價未遂的情形，因為障礙者很怕被報復，也不知道要怎麼蒐集證據，因為即使拿到收據，也不會顯示加價的金額，主管機關應該要說明清楚。

〈2〉提到加價，臺北市的狀況較少，但桃園開辦無障礙計程車之初，加價的情況很多，一加就是200元，我問加200元合法嗎？車隊還說合法，所以超過臺北地區之後，我都要透過社群網路去詢問有無推薦的司機，但往往也是需要加價。過去開會時，有官員提到有些地方都是喊價的，較少跳表，但喊價也不應該太誇張，無障礙計程車不應該特別貴，我的經驗是一般計程車喊價200元，但無障礙計程車卻喊價到1,000元，這種差距讓人難以接受。

2、預約不易且各家預約規定不同：

(1) 余秀芷小姐：

〈1〉以我過往搭乘的經驗，新北市的無障礙計程車多數在臺北跑，所以從臺北到新北比較容易叫到車，10次約有8次成功，新北往臺北卻較難叫到車。

〈2〉計程車應該是具機動性的、方便性高的，透過APP或電話就可以叫到附近的計程車，為何

無障礙計程車卻需要預約？無障礙計程車須預約的原因就是因為數量太少，沒有辦法在周圍隨時支援需求，除非前往特定地方如機場等才會預約。

〈3〉每一個車隊的預約規定都不同，之前為了赴臺中工作，我打電話向臺中的車隊詢問，車隊要求我當下預約，但卻說要隔天才能知道有無預約到車輛，隔天接到通知預約成功才放下心來。

〈4〉高鐵站有無障礙計程車排班，但未必可以使用，因為他們要搭載遊客，通常已經加裝椅子了，也沒辦法讓輪椅上車。

(2) 林君潔總幹事：

身障者的交通工具選擇很少，無法騎車，只有無障礙計程車可以同時搭載人與電動輪椅，電動輪椅一台高達100公斤，無障礙計程車是很好的選擇，時間較有彈性，很多行程是無法預知的，但卻因為無障礙計程車的數量太少而預約不易。

(3) 張宗傑副理事長：

有一天晚上我身體不適搭救護車去醫院急診，等到早上要回家時卻叫不到無障礙計程車，打去車隊派遣中心他要我等，但等了很久都沒有，最後我只好請一家民間業者。

(4) 劉俊麟理事長：

以我的小孩經驗為例，曾經為了參觀機構有搭車需求，預約時也是要半小時前才能知道有沒有車子，結果最後只好放棄搭乘，因為半小時前才知道無車可搭就無法順利前往，只好以其他方式提早出發。

(5) 劉于濟秘書長：

〈1〉兩年前，我在附近上課，有一個課外活動要到迪化街參訪，兩天前就打去預約，業者請我們出發前1至2小時再打，出發當天打了2次預約都說沒有車，只叫了其他同學所需要5部計程車，到了約定出發時間，其他同學預約的5台計程車中卻來了3台無障礙計程車。

〈2〉我每天早上路過西門町，很多無障礙計程車在招攬國外旅客，但以通用概念來說，也不能限制他們搭載團體旅客，我可以接受，但卻影響了障礙者使用的方便度。

3、乘車安全

(1) 余秀芷小姐：

〈1〉無障礙計程車駕駛雖然有接受過相關服務訓練，但有些駕駛仍顯生疏，每位駕駛的服務方式也不盡相同，比方說每次我都會一再提醒，手推輪椅與電動輪椅重量不同，時常忽略前輪的固定帶應該要卡住後再往後拉緊，否則踩油門時手推輪椅因為較輕，前輪容易翹起造成輪椅後仰，這會有危險，我甚至遇過司機認為不需要安全扣環，只放了後輪的扣檔，我提醒該駕駛我尚未扣上安全帶，但他仍認為這樣就夠安全，而不願意幫我扣上安全帶，後來我當下直接向車隊客服反映，再由車隊經理直接以電話與駕駛聯繫後才獲解決。

〈2〉現在納智捷車款是扣上安全扣環後以遙控器操控慢慢上升，速度很慢，在雨天時必須淋雨，或路邊停車時因為耗費較多時間，計程車駕駛也會擔心被開單的問題。

(2) 林君潔總幹事：

法規面應該要全面檢視和鬆綁，例如曾有司機跟我抱怨設備很貴，德國進口的綁帶很貴，耗材對司機負擔很大，納智捷也是主管機關介入後才開發相關車款，但車款的設計並無障礙者的參與，有的車款坐起來也很不舒服，應該要在最初的階段就要完整考慮，多納入障礙者的討論與參與程度。

4、駕駛反映負擔沉重

(1) 余秀芷小姐：

〈1〉司機一旦接受預約，就必須空下前面與後面的時間，所以駕駛會覺得失去其他搭載乘客的機會，應該要多收費。

〈2〉也曾有司機跟我抱怨，政府雖然有40萬元補助，但是補助款是撥款給車隊，等待期間還要繳貸款，而且必須加入車隊，也會衍生相關費用如機器費用、月費等，加上進口車價較高等，駕駛認為負擔很大。

〈3〉我家附近有一位無障礙計程車司機，他總是笑說很感謝政府推動此項政策，因為他退休之後希望可以再做一些有意義的事，除排定接送障礙者，如障礙孩童、復健的老人等，如果體力足夠也利用閒餘時間跑車增加收入，他因為沒有加價，所以行程很滿，生意很好，耗油是空車找客人才會發生的問題，司機會覺得載不到客人，障礙者不叫無障礙計程車，都是因為加價造成的惡性循環。

(2) 林君潔總幹事：

〈1〉司機甚至覺得是被騙進來的，應該要給予配套及支持，也許一開始很熱心，但遇到相關

阻礙後久了也會灰心，或是寧願去載旅遊的生意。

- 〈2〉計程車司機有部分真的是經濟弱勢，交通部給予40萬的補助是怎麼算的？耗材的補助等等也應該計算在內。司機服務成本卻較高，但對障礙者差別收費就是歧視，是對於障礙者不利益的負擔跟對待，所以國外有提供障礙者相關交通乘車補助額度，並非僅補助司機的營運成本，應該讓兩者距離拉近，而非只是剝削其中一方。

(二)建議事項

1、余秀芷小姐：

- (1) 無障礙計程車司機有些是經濟弱勢，車隊也有提供租車方式，駕駛是向車隊租無障礙計程車，有很多方式可以討論，有無可能以一種漸進方式，先從車隊開始，要求要建置一定比率的無障礙計程車數量。
- (2) 目前無障礙計程車是分散在不同車隊，需要每一家車隊去問，且每一家車隊的預約規定都不同，有的提前半小時、有的要前一天詢問，有沒有可能把所以無障礙計程車的資訊聯合起來，讓身障者到哪裡都可以叫到車，對司機來說也可提高客源，這也是一個思考方向。

2、林君潔總幹事：

- (1) 日本因為西元2020年要舉辦奧運，西元2012年就開始引入通用計程車，西元2020年預計達成25%的通用計程車。
- (2) 我希望主管機關要有執行魄力，法令要周全，不要讓願意投入的司機有受騙的感覺，要講清楚補助內容、方式、提供服務時會遭遇哪些狀

況，而非僅訓練推輪椅、綁安全帶而已。。

- (3) 現在有一個呼叫小黃的APP軟體，是跨車隊的，可以搜尋無障礙計程車等，只要有加入的司機就可搜尋到，如果無障礙計程車司機都能登錄，應該可以解決部分供需的問題。
- (4) 雖然有些縣市透過電子票證補助，但可能考慮請款不易，所以很多司機會以機器設備壞了為藉口，要求支付現金，相關政策制定之前應該要多蒐集各方意見。

3、張宗傑副理事長：

- (1) 無障礙計程車可以補足復康巴士的不足，或是補強沒有低底盤大眾交通工具的地方，是有其重大意義，需要政府持續推動。
- (2) 我認為政府的配套是不夠的，我曾經看過一份報告評估，障礙者有搭車意願不多，但障礙者卻認為無障礙車輛供給不足，究竟是車資太高影響搭乘意願，或是給司機的誘因不夠，兩邊都應該要予以加強配套。
- (3) 行政院賴院長提出西元2025年車輛要全面電動化，降低污染，其他國家也有此趨勢，交通部也應該要有前瞻的想法，除了電動化，也要規定通用化、無障礙化，這才是真正的進步。

4、劉俊麟理事長：

- (1) 1995年英國公布反歧視法，自西元2001年開始，法規用日出條款，規定所有計程車都是無障礙，否則不能營業，並無相關補助。為何短短幾年就可以達成，因為司機要換車時就會換無障礙車種，此外，英國計程車還有考慮到聽障者，設有擴音設備，臺灣也可參考。
- (2) 如果臺灣的法令可以加速改進，讓計程車司機

可以換車時就用無障礙車款，才能符合法規得以營運，多管齊下，就可以加速政策的推動。

(三)主管機關回應

1、交通部：

- (1) 目前已有多家民間資訊業者及計程車業者自行開發叫車APP，為避免政府建置之平臺淪為蚊子平臺，並考量本案主要需求者係行動不便之身心障礙者，基於身心障礙者福利服務之執行與計程車管理皆屬地方主管機關權管事項，爰交通部已請各地方政府建立復康巴士轉介無障礙計程車之媒合機制。
- (2) 建議透過法令規定來推動無障礙計程車，也是一個方法，但須考量是否會引起反彈，因為計程車團體的力量也很大，交通部會盡量溝通取得雙方的共識。
- (3) 計程車駕駛很多也是經濟上的弱勢，與國外不同之處，國外很多計程車都是公司化的經營，司機有的是領薪水的，臺灣計程車大都是個體經營，需要自行負擔費用，司機收入是車資，他們有無意願投入服務，多會考量能否足以負擔其家庭生計。考量現在無障礙的車款只有4款，且車價偏高，所以交通部才設計補助40萬，希望能減低購車成本，願意買車後才能提供無障礙服務。目前仍有老舊計程車繼續營運，是因為部分計程車駕駛沒有能力換車，交通部會思考如何協助，並持續推展無障礙計程車政策。
- (4) 無障礙計程車因為有貼貼紙，造成一般乘客不敢搭乘，交通部會持續研議改進。
- (5) 復康巴士雖有很多限制，但有車資優惠，甚至免費，所以導致部分縣市的業者不願意投入無

障礙計程車的經營。

- (6) 無障礙計程車推動之初，確實都沒有適合車款，後來才有進口車廠主動與交通部接洽，願意引進相關車款，當時並未因為當時只有一家車廠就退卻，否則無障礙計程車就更遙遙無期，之後交通部也陸續規劃相關車款的開放，目前僅有4款，據了解是因為國內的計程車市場規模太小所致。
- (7) 獎勵金的制度亦有駕駛反映效益不大，交通部會持續檢討相關補助資源。
- (8) 交通部已協調台灣高鐵公司配置一定比率的無障礙計程車提供排班服務，桃園機場亦同，針對特定的主要運輸場站都有類似規劃。

2、臺北市：

- (1) 只要地方大、數量少通常計程車也都是採預約的方式，雙北市合計約5萬輛，一般民眾覺得叫車容易是因為車隊規模夠大，也許5到10分鐘就會叫到，但如果向規模小的車隊叫車也會有等很久的情形，與無障礙計程車情形也類似，這是計程車的營運生態。
- (2) 過去每年約新增幾十輛無障礙計程車，重點是在扶植重點大型車隊，目前臺北市已有200多輛無障礙計程車，會比較容易叫到車。但這幾年也發現一些問題，例如：招募駕駛不順利，造成推動速度太慢，所以改變策略，加上扶植區域型的車隊，去年扶植4、5個車隊，可以讓區域乘客就近利用搭乘，也便於招募駕駛。
- (3) 有關加價問題，除了車價等固定成本外，還有變動成本，如：延滯計時等時間成本，因為駕駛服務障礙者需要花費時間協助固定輪椅及上

下車，增加服務時間，可以再研議營運補助，但費用需要再討論。

- (4) 臺北市已經有請醫院配合設置復康巴士與無障礙計程車的停車位，但如果只限制無障礙計程車前往排班，因目前無障礙計程車數量仍不足，應該要等到輛數達到基本規模後再循序漸進推動，否則會有執行困難。

3、新北市：

- (1) 對駕駛開罰必須要完成旅次且有加價的事實，但現在常見的狀況是預約時說加價，並無法依法開罰，只能要求車隊加強管理。
- (2) 該市近年只有1件開罰，但之後被撤銷，因為申訴者不願意提供具體證據，因為乘客可能擔心被報復，或以後列入黑名單會叫不到車，舉證不易只能加強輔導業者，但車隊也常推說這是駕駛個人行為。駕駛的心態認為有多付出心血與成本，希望能有相關代價的回饋，所以沒有共識。

4、高雄市：

- (1) 該市174輛無障礙計程車占全部計程車輛數不到2%，但身障者約占5%，所以有供需失衡，造成收費等亂象。
- (2) 該市也有開罰9千元的案例，但實際在稽查上有困難，因為有些是乘客與司機的默契，不見得會舉發加價。
- (3) 對於身障者給予車資補助，透過該府社福預算補貼，但司機的營運補助較少。
- (4) 每年舉辦的優良駕駛選拔已有選中無障礙計程車駕駛。

八、國外無障礙計程車概況及相關調查研究

(一)英國

- 1、倫敦市政府為辦理西元2012年倫敦奧運，從西元2000年開始第一階段換裝計畫，到西元2012年初已全面將計程車汰換為無障礙計程車，英國政府並沒有編列預算補貼業者換裝，所有費用由業者自行負擔。
- 2、英國的計程車分為Licensed Taxi（又稱Black Cab）與Licensed Private Hire Vehicle（下稱PHVs）。Licensed Taxi即一般熟知的黑色計程車，可接受事先電話、網路預約，也可任意攬客；PHVs又稱為Minicabs，僅接受電話、網路預約，不能在街頭隨意載客。
- 3、根據英國交通部的統計報告，西元2017年英國有290,900輛計程車，包括80,600輛Taxi與210,300輛PHVs，其中36.5%集中在首都倫敦（21,300輛Taxi與108,700輛PHVs）。全國80,600輛Black Cab中有55.7%為無障礙計程車（可供輪椅直上），而在首都倫敦的21,300輛Black Cab則全部都是無障礙計程車。
- 4、身障人士在英國搭乘計程車之費率與一般計程車費率並無差異，但對於有嚴重行動與視覺障礙的民眾，以及領取戰爭撫卹補助者，倫敦政府對於符合資格者的民眾發放一張Taxicard，該卡片提供搭乘計程車的車資補貼。

(二)美國

- 1、紐約：在西元2011年選出Nissan NV200¹²為紐約市的taxi of tomorrow車型，紐約市長宣布自西元2013年開始，以5年的時間逐步汰換13,000輛

¹² 紐約市政府有規定可以作為計程車營業車輛之車型，我國則無。

計程車，朝向所有計程車全數汰換為無障礙計程車的方向發展。

- 2、舊金山：無障礙計程車稱為Ramp Taxi，截至西元2016年6月有100輛，占全市計程車牌照數的4.9%；舊金山除提供身心障礙者儲值卡以抵用計程車資外，對於無障礙計程車每年達到240人次輪椅乘客載客量，可於次年獲得補助並減免計程車許可規費。
- 3、波士頓：自西元1991年開始推動無障礙計程車，目前由6間公司、98輛無障礙計程車提供服務，占全市總計程車輛數5.5%。搭乘費率比照一般計程車；波士頓市政府提供使用者乘車補助，可以美金5元的價格購買面額美金10元的優惠券。
- 4、休士頓：由政府委託兩家民間業者經營，西元2012年有249輛無障礙計程車，占全市總計程車數11.3%；乘客乘車前須預約，收費與一般計程車相同；市府提供業者每趟次平均20元的補助。

(三) 南韓首爾

西元2003年開始導入無障礙計程車，目前規模約4百多輛，均須事先預約，並限制服務對象，為一、二級需使用輪椅之身障者及智能障礙之民眾搭乘；政府提供營運補貼，約為一般計程車35%左右，但服務範圍僅限首爾都會區。

(四) 香港

目前有2家民間自營公司，鑽的成立於西元2011年；星群成立於西元2015年；目前規模為鑽的6輛、星群74輛；鑽的乘客須2星期至1個月前預約、星群可路邊招車亦接受預約；收費標準部分，鑽的有計程與計時兩種，收費係預約後由派遣公司報價，計程收費單程115港幣起跳，計時每小時115港幣起；

星群收費採標準車資加預約服務費（依時間不同，單程收取40港幣或80港幣）。

(五)105年臺北地區計程車營運情形調查

依據臺北市政府提供之「105年臺北地區計程車營運情形調查」委託研究案資料，其中第8章「無障礙計程車成效評估與配套措施研擬」探討議題及內容摘整如下：

1、國、內外無障礙計程車推動現況。

表5 國內無障礙計程車推動現況

縣市別	潛在使用人口數 (105年)	無障礙計程車數量 (累計至105年)	車均服務人數 (人/輛)
臺北市	39,330	181	217.29
新北市	47,156	154	306.21
桃園市	23,406	55	425.56
臺中市	36,116	12	3,009.67
臺南市	28,272	47	601.53
高雄市	43,123	105	410.70

註：無障礙計程車當前數量為研究團隊彙整。潛在使用人口的計算方式則是依據衛生福利部公布之歷年身心障礙人數資料，從障礙等集中篩選出「極重度」與「重度」，再依縣市別分別統計。

資料來源：「105年臺北地區計程車營運情形調查」第8-6頁

2、國、內外推動無障礙計程車之配套措施與補助方式研析：

(1) 國內無障礙計程車之配套措施與補助方式

〈1〉無障礙計程車購車補貼(司機端)：依據補助作業要點第3點規定辦理。

〈2〉營運補貼(乘客端)：費率與各縣市計程車收費標準一致，但臺北市民如持敬老、愛心悠遊卡刷付車資提供補助。

(2) 國外無障礙計程車之配套措施與補助方式：以

首爾為例：

- 〈1〉 市政府提供購車補貼，每月補貼車貸50萬韓圓，為期2年。
- 〈2〉 無障礙計程車搭乘車資約為一般計程車1/3價格，差額由政府補貼。

3、無障礙計程車營運成效評估暨課題探討

(1) 營運成效評估：

- 〈1〉 載客情形：以106年11月為例，無障礙趟次載客比率，臺北市為69.42%，新北市為47.49%；然考量新北市面積較臺北市大，且身障人口數亦高於臺北市，且臺北市無障礙計程車輛數較多，因此，臺北市方便性遠高於新北市。未來欲提升新北市無障礙計程車無障礙載客比率，增加無障礙計程車輛數應為其中一重要因素。

〈2〉 載客次數：

與一般計程車相較，從計費表紀錄來看可發現無障礙計程車之營運效率低落。造成此一現象原因，究竟是無障礙計程車生意低落，抑或是無障礙計程車司機未確實按壓計費表，值得有關單位正視。

表6 臺北地區無障礙計程車新式計費表下載數據表

每日載客次數(次/日)	臺北市	新北市
一般計程車	11.4	11.24
無障礙計程車(含路招) ¹	3.90	4.91

註1：數據來源為該研究下載新式計費表資料，臺北市11台、新北市6台。
資料來源：摘整自「105年臺北地區計程車營運情形調查」第8-20頁

〈3〉 需求端面臨問題：

- 《1》 無障礙計程車營運績效不彰，平均載客次

數及無障礙乘客平均每日載客次數都呈現相當低的數字。

表7 臺北地區無障礙計程車載客次數分析表

106年1~11月	車輛數	載客 總趟次	無障礙 趟次	平均每日載 客次數	平均每日無障礙 乘客載客次數
臺北市	250	136,637	94,851	1.66	1.15
新北市	176	213,431	101,355	3.67	1.75

資料來源：摘整自「105年臺北地區計程車營運情形調查」第8-21頁

《2》依據無障礙計程車乘客搭乘經驗問卷調查表顯示，無障礙計程車須改進地方前三名分別是叫不到車(33.8%)、候車時間太久(19.3%)、用車方便性(14.5%)。

(2) 加收費用課題探討

〈1〉駕駛加入無障礙計程車之意願：臺北地區18.6%、偏遠地區僅10%。

〈2〉不願加入之原因：主要為車型不適合兼做一般計程車營運(臺北地區60.44%、偏遠地區61.48%)，其次為車資太低不敷成本(臺北地區30.22%、偏遠地區29.63%)，其餘原因為補助金額低、補助行政程序不便等。

〈3〉加收費用：

《1》駕駛部分：不加收者約占52%、其次為加收10%。

《2》乘客部分：不加收者約占30.3%，其次為加收10%約占37.2%。

(3) 目前無障礙計程車面臨之問題歸納有以下兩項：

〈1〉無障礙計程車每日載客次數低於一般計程車，卻存在身障者叫不到車之矛盾問題。

〈2〉服務身障人士時間可能會比服務一般乘客

長，除購車補貼及營運獎勵金之外，尚無其他具明顯激勵效果之方法，鼓勵計程車司機多提供服務給身障者。

(六)高雄市政府之交通施政暨廉政滿意度民意調查報告
高雄市政府交通局於105、106年度皆委託辦理該市交通施政暨廉政滿意度民意調查報告，其中針對無障礙計程車部分，以106年度資料為例，摘整如下：

- 1、推動無障礙計程車之叫車、搭乘等交通服務感到滿意約94.77%、0.28%表示普通、1.59%認為不滿意，未表示意見者有3.36%。
- 2、17位不滿意民眾之原因：以「服務據點不夠多」35.29%比例較高、其次為「宣導工作嚴重不足」及「並非每個人都會使用到」比率均為17.65%、再次之為「曾有叫不到車的經驗」及「須提前叫車，無法隨叫隨到」比率均為11.76%。

參、調查意見：

西元2006年聯合國大會通過身心障礙者權利公約（Convention on the Rights of Persons with Disabilities，下稱CRPD），希望能夠促進、保護和確保實現身心障礙者所有人權和基本自由充分、平等享有，並促進對身心障礙者固有尊嚴的尊重。我國於民國（下同）96年時將原有之「身心障礙者保護法」修正名稱為「身心障礙者權益保障法」，嘗試納入CRPD之部分精神與內涵；嗣103年通過「身心障礙者權利公約施行法」，正式將CRPD內國法化。

目前我國現行無障礙交通工具包含復康巴士、捷運、高鐵、火車、低地板大客車、福祉車等，惟大眾運輸系統有固定路線與起迄站點，身心障礙者若欲進行點對點移動，可利用之公共運輸工具主要為復康巴士，然復康巴士使用限制較多¹³且部分縣市面臨供不應求之情形，故具有較高之機動性之無障礙計程車，亦屬建構無障礙交通環境之重要環節。為了解交通部推動補助購置無障礙計程車計畫之相關執行情形，經調閱該部及各地方政府等機關卷證資料，並於107年4月16日諮詢身心障礙者代表，瞭解渠等運用無障礙計程車之相關經驗，同年月24日詢問交通部路政司暨公路總局、財團法人車輛安全審驗中心（下稱車安中心）與臺北市公共運輸處、新北市政府交通局、桃園市政府交通局、臺中市政府交通局、臺南市政府交通局及高雄市政府交通局等機關人員，茲綜整調查事實如下，茲臚列調查意見如下：

- 一、交通部自101年12月起推動補助購置無障礙計程車計畫，截至106年底實際上路營運僅7百餘輛，占全國計程車數量尚未達1%，數量仍顯不足，且106年申請補

¹³ 復康巴士有服務範圍及使用目的之限制、固定服務時段、服務對象依障別等級區分優先序位等級、須於3至5日前預約，有違規扣點懲處制度，詳細服務規定各縣市略有不同。

助輛數已有下降趨勢，該部應切實檢討現行補助及獎勵措施，積極提升業者或駕駛投入無障礙計程車服務之誘因，以提供高齡者及行動不便者無障礙運輸服務，俾落實身心障礙者權利公約規範；另為因應未來通用車款日益增加之需求趨勢，交通部除持續與車輛相關業者溝通外，亦應本於權責研議相關積極配套作為，提高車輛相關業者製造或導入價格平實且合用車款之意願，及研訂計程車通用化之期程

- (一) 依據身心障礙者權利公約第9條「無障礙」規定略以：「為使身心障礙者能夠獨立生活及充分參與生活各個方面，締約國應採取適當措施，確保身心障礙者在與其他人平等基礎上，無障礙地進出物理環境，使用交通工具，利用資訊及通信，包括資訊與通信技術及系統，以及享有於都市與鄉村地區向公眾開放或提供之其他設施及服務。該等措施應包括查明及消除阻礙實現無障礙環境之因素，尤其應適用於：建築、道路、交通與其他室內外設施，包括學校、住宅、醫療設施及工作場所；資訊、通信及其他服務，包括電子服務及緊急服務」。另身心障礙者權益保障法第2條第3項第6款規定，交通主管機關負責身心障礙者生活通信、大眾運輸工具、交通設施與公共停車場等相關權益之規劃、推動及監督等事項。
- (二) 交通部表示因行動不便者反映復康巴士無法滿足乘車需求，建議參考紐約及倫敦無障礙計程車供行動不便者搭乘，復考量我國已邁入高齡化社會，故參考國外通用設計車輛法規，於101年10月9日修訂汽車運輸業管理規則第91條等相關規範，增訂載運輸椅使用者車輛規定，開放轎式、廂式及旅行式小客車均得作為無障礙計程車；該部並於101年12月6日

訂定發布「交通部公路公共運輸提昇計畫補助無障礙計程車作業要點」(下稱補助作業要點),受理各地方政府提報申請無障礙計程車補助¹⁴,補助車輛所有人購置新車(含無障礙設備)最高金額為40萬元(包含約當關稅額度在內,並以車輛及設備費用之49%為限),但經免除進口關稅,或該申請補助車輛非關稅課徵標的者,其最高補助金額為31萬元。自101年至106年底,交通部核准各地方政府申請無障礙計程車補助共計1,170輛,金額約4.6億元,而各縣市截至106年底實際營運輛數共756輛,金額約2.86億元¹⁵,無障礙計程車僅占全國計程車總輛數8萬7千輛¹⁶之0.88%,對照我國106年底身心障礙者人數約有116.7萬人¹⁷,無障礙計程車數量明顯不足;又,我國將於114年步入超高齡化社會,老年人口比例將逐年上升,未來行動不便之輪椅使用者人數勢必與日俱增,為滿足高齡者及行動不便者更多元與無障礙之運輸服務,無障礙計程車之服務量能實有積極提升之必要。

(三)交通部於101年底開始推動無障礙計程車購車補助計畫,初期曾提出「第1年500輛」之願景目標,惟據歷年統計資料,自101年至104年間交通部於各年

¹⁴ 環保署原配合交通部101年至104年度鼓勵老舊計程車更新補助措施共同補助,105年起該措施屆期後則由交通部吸納該署補助額度。

¹⁵ 依據補助作業要點規定,交通部補助車輛所有人購置新車最高金額為40萬元,免除進口關稅,或該申請補助車輛非關稅課徵標的者,其最高補助金額為31萬元,故依據各縣市填報之實際營運車型及輛數核計實際補助金額。另交通部核准補助與實際營運輛數之差異,係因地方政府獲交通部同意補助後,接續辦理公告或說明會以徵求業者或駕駛人提出申請,再由地方政府籌組評選小組辦理評選作業,公告評選結果後,獲選者於期限內籌備完成,並由地方政府與業者辦理後續驗收、撥付作業;其中106年度獲准補助輛數中,截至107年3月底止,仍尚有248輛在籌備期間,仍未完成相關驗收請款作業;另106年以前亦有部分縣市之無障礙計程車因受招募駕駛、交車期程、駕駛教育訓練等因素迄未籌備完成、部分縣市因業者未依契約完成籌備輛數業已終止契約、或經公告後無業者願意申請等情所致。

¹⁶ 依據交通部105年10月提出之「計程車營運狀況調查報告」。

¹⁷ 參據衛生福利部統計資料,截至106年底我國身心障礙者共約116.7萬人,其中屬肢體障礙者約36.7萬人。

度核定地方政府申請無障礙計程車購車補助分別為30輛、265輛、95輛、186輛，直至104年底始突破500輛，其中6縣市¹⁸從未曾向交通部提出相關補助申請；嗣105年地方政府向交通部申請且獲核定購車補助輛數雖提升至317輛，至106年度輛數卻又降至277輛；其中8縣市¹⁹於105年向交通部申請補助後，於106年度均未再持續提出申請。交通部雖稱，申請數量係由地方政府自行評估其營運需求後提出，然我國推動無障礙計程車政策係由政府提供補助，鼓勵計程車業者或駕駛投入相關服務，惟依據交通部於105年10月提出之「計程車營運狀況調查報告」²⁰，顯示仍有93.2%專職計程車駕駛人表示並無足夠誘因換購設置輪椅區之無障礙計程車。參據各機關函復資料，計程車業者與駕駛不願投入無障礙計程車服務之主要原因綜整如下，

- 1、車型少、車價高：無障礙計程車開放初期，符合相關安全審驗規定僅有1款進口車型，嗣陸續增加2款進口車型，價格約140萬元至180萬之間，直至105年始增加1款國產車型，售價約110萬元，目前共4款車型可作為無障礙計程車；因可選擇之車款有限，雖交通部提供最高40萬元之購車補助，駕駛須自行負擔之購車費用及後續維修保養費用與仍較一般計程車高，且駕駛每月營業收入需支應購車貸款等相關費用，故無障礙計程車之收入未能明顯提高，多數駕駛仍以一般車款為其優先選擇。

¹⁸ 新竹縣、苗栗縣、南投縣、澎湖縣、金門縣及連江縣。

¹⁹ 新北市、臺中市、彰化縣、嘉義市、臺南市、屏東縣、臺東縣及宜蘭縣。

²⁰ 計程車營運狀況調查報告由交通部統計處編印，資料時間為104年1月至12月、調查時期為105年3月至6月。

2、成本高：無障礙計程車內輪椅空間，需設置相關輪椅升降設備、活動式坡道及束縛系統等，與一般計程車相較，需額外負擔前開無障礙設備之維護保養費用；且依規定必須按表計費，部分縣市因幅員廣闊，如遇有赴遠載近之情形恐不敷營業成本；另駕駛搭載輪椅使用者時須使用升降台或活動式坡道之輔助上下車，並協助固定輪椅，額外付出時間成本。

(四)計程車業者或駕駛願意購置無障礙車型為推展無障礙計程車之第一步，惟交通部推動補助購置無障礙計程車計畫已歷經多年，成效仍屬有限，且106年度申請補助輛數亦有趨緩情形，該部應就現行補助與獎勵制度進行檢討，以提高計程車業者及駕駛投入無障礙計程車服務之誘因。此外，無障礙計程車政策推動迄今，僅有3款進口車型符合國內相關規範可作為無障礙計程車，惟扣除購車補助後車價仍偏高，直至105年無障礙計程車始出現1款價格較低之國產車型，詢據交通部表示係因國內市場規模較小，影響車商導入符合輪椅使用者使用的車型之意願，該部表示，車安中心於今(107)年4月間，已向各車輛製造廠及車輛代理商宣導，建議車輛業者考量未來老年化趨勢，並善盡社會責任，積極製造或導入相關通用車種，以供民眾或計程車業者使用。交通部除持續與業者溝通外，亦應本於權責研議相關積極配套作為，提高車輛相關業者製造或導入價格平實且合宜車款之意願，俾因應未來日益增加之需求；並應持續蒐集世界各國無障礙計程車發展資訊及相關無障礙車款資訊作為參考，研訂我國計程車通用化（無障礙化）期程。

(五)綜上，交通部自101年12月起推動補助購置無障礙計

程車計畫，截至106年底實際上路營運僅7百餘輛，占全國計程車數量尚未達1%，數量仍顯不足，且106年申請補助輛數已有下降趨勢，該部應切實檢討現行補助及獎勵措施，積極提升業者或駕駛投入無障礙計程車服務之誘因，以提供高齡者及行動不便者無障礙運輸服務，俾落實身心障礙者權利公約規範；另為因應未來通用車款日益增加之需求，交通部除持續與車輛相關業者溝通外，亦應本於權責研議相關積極配套作為，提高車輛相關業者製造或導入價格平實且合用車款之意願，及持續蒐集世界各國無障礙計程車發展經驗及相關無障礙車款等資訊作為參考，研訂我國計程車通用化（無障礙化）期程。

二、交通部於補助作業要點明定無障礙計程車績效指標為乘載行動不便之派車趟次比率應達百分之三十以上，雖多數縣市均有達成前述比率，惟該比率之統計範圍未有明確定義，致各地方政府對於績效指標計算基礎不一，且績效指標難以呈現乘載行動不便者之實際成效，實有檢討之必要；另相關查核作業由地方主管機關執行，除少數縣市採用電子票證便於查核外，多數縣市採不定期電話抽訪，徒耗人力成本且難以勾稽全面查證，查核制度亦有待通盤檢討，俾落實乘載行動不便者之補助目的

(一)交通部於101年12月6日訂定補助作業要點，該要點第4點規定：「地方政府申請本部公路公共運輸提昇計畫補助無障礙計程車，應依本要點規定檢附『無障礙計程車申請補助營運計畫書』函報本部，經審查同意者予以補助。前項計畫書至少應載明下列項目：(一)受理申請補助方式。(二)申請補助之車輛數及金額。(三)地方政府公開徵求車隊招募無

障礙計程車者，其徵求車隊之營運服務項目及管理方式。(四) 地方政府提供個別提出申請者，其審查計程車駕駛人具備自主營運能力之方式。(五) 管考機制(含績效指標)」。嗣因無障礙計程車之補助目的係為確保政府補助車隊業者以優先服務行動不便人士為主，且各界亦關切其載運成效，爰交通部於102年5月2日增訂補助作業要點第4點第3項：「績效指標應包括乘載行動不便者之派車趟次比率應達百分之五十以上，惟前述比率得定期檢討」；復因地方政府建議參考營運現況適時檢討上述比率，經該部統計無障礙計程車至103年12月底止之營運概況，乘載行動不便者之比率約35%，交通部於104年1月9日召開會議，經與會單位同意修正乘載行動不便者之派車趟次比率，於104年3月26日修正補助作業要點第4點第3項：「績效指標應包括乘載行動不便者之派車趟次比率應達百分之三十以上，惟前述比率得定期檢討。」

(二) 衡諸各縣市近年無障礙計程車績效指標資料(如表8)，除少數縣市(如新竹市、彰化縣等)因無障礙計程車尚屬推行初期，未能達成30%之績效指標外，其餘提供無障礙計程車服務之縣市，多可達成補助作業要點所定之績效指標最低標準，甚至部分縣市之績效指標達成率高達9成以上。

表8 各縣市歷年無障礙計程車績效指標及承載行動不便者之派車趟次

縣市別		106年度		105年度		104年度		103年度		102年度	
		比率	趟次	比率	趟次	比率	趟次	比率	趟次	比率	趟次
乘載行動不便者											
1	基隆市	34%	353	-	-	-	-	-	-	-	-
2	臺北市	70%	104,620	61%	60,826	60%	58,271	38%	14,107	50%	9,604

縣市別		106年度		105年度		104年度		103年度		102年度	
		乘載行動不便者									
		比率	趟次	比率	趟次	比率	趟次	比率	趟次	比率	趟次
3	新北市	48%	111,116	43%	84,740	37%	37,104	20%	13,549	19%	396
4	桃園市	94%	19,238	92%	8,020	76%	1,185	36%	16	-	-
5	新竹縣	未申請無障礙計程車補助。									
6	新竹市	13%	1,290	-	-	-	-	-	-	-	-
7	苗栗縣	未申請無障礙計程車補助。									
8	臺中市	51%	5,223	57%	3,396	39%	2,422	74%	1,790	-	-
9	南投縣	未申請無障礙計程車補助。									
10	彰化縣	29%	745	-	-	-	-	-	-	-	-
11	雲林縣	42%	4,496	35%	1,258	-	-	-	-	-	-
12	嘉義縣	35%	445	-	-	-	-	-	-	-	-
13	嘉義市	33%	855	-	-	-	-	-	-	-	-
14	臺南市	30%	20,127	33%	14,137	32%	11,556	33%	4,352	-	-
15	高雄市	71%	124,335	62%	56,304	54%	27,953	52%	22,839	54%	2,027
16	屏東縣	48%	1,724	61%	2,199	86%	3,666	-	-	-	-
17	臺東縣	91%	1,336	98%	1,452	-	-	-	-	-	-
18	花蓮縣	96%	4,786	92%	2,799	-	-	-	-	-	-
19	宜蘭縣	尚未營運，籌備中。									
20	澎湖縣	未申請無障礙計程車補助。									
21	金門縣	未申請無障礙計程車補助。									
22	連江縣	未申請無障礙計程車補助。									

資料來源：交通部

註1：104年3月26日以前乘載行動不便者趟次比率規定為50%，其後修正為30%。

註2：承載行動不便者之派車趟次比率係以「承載行動不便者之派車趟次」除以「總派車趟次」所得之比率計算之。

(三)關於績效指標之定義，詢據交通部表示，係以「承載行動不便者之派車趟次」除以「總派車趟次」所得之比率計算，其中關於「乘載行動不便者之派車趟次」各地標準不同，如臺北市及新北市，係採廣義認定，行動不便者皆計入，包含行動不便之身心障礙者、短期受傷者、老人、孕婦等皆屬之，高雄

市則採狹義認定，僅限持博愛卡²¹刷卡始計入；另關於「載客總趟次」，除部分縣市因採電子票證查核故採計刷卡總趟次外，僅臺北市及新北市明確說明該趟次為進線、預約及契約車趟（經車隊派遣系統派遣之趟次），不含路招與乘客自行預約聯絡之趟次，故與實際服務趟次不同，其餘縣市則未說明統計範圍。交通部表示，無障礙計程車具因地制宜之特性，予以尊重，惟本院深入探究各地方政府之績效指標計算基礎與過程，發現仍有以下疑義，為避免績效指標淪為無意義之統計數據，影響無障礙計程車載運成效之判斷，允應加以檢討改進：

1、績效指標難以呈現乘載行動不便者之實際成效：

以無障礙計程車數量前3多之臺北市、新北市及高雄市106年度資料進行比較，進一步考量該市之無障礙計程車營運輛數，以該年度乘載行動不便者之總趟次除以106年底營運輛數及月份，平均每輛無障礙計程車每月乘載行動不便者趟次分別約為33.5趟、52.6趟、75.1趟；新北市績效指標（48%）達成率雖較臺北市（70%）為低，然新北市平均每輛無障礙計程車每月乘載行動不便者趟次卻較臺北市高；又，高雄市績效指標（71%）與臺北市（70%）相差無幾，然高雄市平均每輛無障礙計程車每月乘載行動不便者趟次卻較臺北市高出1倍；另106年度績效指標達成率最高之花蓮縣，平均每輛無障礙計程車每月乘載行動不便者趟次僅約20趟。是以，交通部所定之績效指標能否呈現無障礙計程車乘載行動不便者之實際成效，非無疑義。

²¹ 博愛卡申辦資格：設籍高雄市領有身心障礙手冊或身心障礙證明者。

表9 無障礙計程車平均每輛每月乘載行動不便者趟次比較

縣市	106年度 績效指標	該年度乘載行動不 便者總趟次 (A)	106年底 營運輛數 (B)	平均每輛每月 乘載行動不便者趟次 (A)/(B)/12
臺北市	70%	104,620趟	260輛	33.5趟
新北市	48%	111,116趟	176輛	52.6趟
高雄市	71%	124,335趟	138輛	75.1趟
花蓮縣	96%	4,786趟	20輛	19.9趟

資料來源：各縣市政府。

2、績效指標多數縣市僅參據無障礙計程車業者或駕駛提供之營運資料：

補助作業要點第5點規定，受補助之無障礙計程車，應依地方政府規定按時提供營運資料，詢據交通部表示，業者所提供之營運資料，係由地方政府進行抽查，惟各地方政府目前除少數縣市（如桃園市、高雄市與屏東縣等）採用電子票證便於查核外，其餘多數縣市均係依轄內無障礙計程車服務之車隊或駕駛人提供之營運報表資料，據以統計績效指標，惟營運報表僅有數據資料，地方政府並無其他資料可供比對業者提供報表之正確性；另參據各地方政府函報交通部之營運計畫書，有關管考機制雖提及「不定期查核車隊派遣、營運調度情形、訪查乘客預約及搭車情形」等語，然各地方政府囿於人力有限，亦難以就績效指標之資料確實辦理查核作業。

3、地方政府不易查考勾稽乘客是否確為行動不便者：

交通部於104年3月26日修正補助作業要點第5點建立營運獎勵金制度，符合相關規定且具有營運實績者，每年最高可申請1萬元營運獎勵

金，並明定營運獎勵金發給作業要點（至少須含營運實績之查核方式），由地方政府定之，故各縣市於營運獎勵金發給作業要點中，規定營運實績或搭乘紀錄表等資料須按月提送主管機關，經由主管機關抽查確認，資料記錄不完整或不實者，該趟次不予計入，故營運實績須依各縣市政府之規定檢附行動不便者搭乘資訊以供查核，惟除少數縣市可依據電子票證刷卡紀錄查核外，其餘縣市對於營運實績查核方式仍以電話訪查為主，惟地方政府主管機關亦反映，電話訪查時僅能口頭詢問民眾是否為行動不便者，有無搭車事實等，並無其他勾稽機制，且常遇民眾認為遭受打擾不願受訪、電話無人接聽等困境。

（四）綜上，交通部於補助作業要點明定無障礙計程車績效指標為乘載行動不便之派車趟次比率應達百分之三十以上，雖多數縣市均有達成前述比率，惟交通部該比率之統計範圍未有明確定義，致各地方政府對於績效指標計算基礎不一，且績效指標難以呈現乘載行動不便者之實際成效，實有檢討之必要；另各地方政府雖須將績效指標陳報交通部，惟相關查核作業均由地方主管機關執行，除少數縣市採用電子票證便於查核外，多數縣市仍採電話抽訪，徒耗人力成本且難以勾稽全面查證，查核制度亦有待通盤檢討，俾落實乘載行動不便者之補助目的。

三、依據公路法及汽車運輸業管理規則相關規定，無障礙計程車應按表收費，惟輪椅使用者於預約及搭乘時，若遭遇未按表收費或額外加收費用等不合理對待，一旦提出檢舉，須擔憂遭報復或往後更難預約之困境，而近5年實際裁處案件數亦偏低，多數申訴案件僅函

**請業者及駕駛檢討改進，公路主管機關應加強查處，
遏止違規情事頻生**

- (一)公路法第3條：「本法所稱公路主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣(市)為縣(市)政府」、第56條第1項規定：「經營計程車客運服務業，應向所在地之公路主管機關申請核准，其應具備資格、申請程序、核准籌備與廢止核准籌備之要件、業務範圍、營運監督、服務費收取、車輛標識、營運應遵守事項與對計程車客運服務業之限制、禁止事項及其違反之糾正、限期改善、限期停止其繼續接受委託或廢止其營業執照之條件等事項之辦法，由交通部定之」、第77條規定：「汽車或電車運輸業，違反依第79條第5項所定規則者，由公路主管機關處9千元以上9萬元以下罰鍰，並得按其情節，吊扣其違規營業車輛牌照1個月至3個月，或定期停止其營業之一部或全部，並吊銷其非法營業車輛之牌照，或廢止其汽車運輸業營業執照及吊銷全部營業車輛牌照」、第79條第5項規定：「汽車及電車運輸業申請資格條件、立案程序、營運監督、業務範圍、營運路線許可年限及營運應遵行事項與對汽車及電車運輸業之限制、禁止事項及其違反之罰鍰、吊扣、吊銷車輛牌照或廢止汽車運輸業營業執照之要件等事項之規則，由交通部定之。」依公路法第79條規定訂定之汽車運輸業管理規則第91條規定：「經營計程車客運業應遵守下列規定：一、車輛應使用四門以上轎式、旅行式或廂式小客車。二、車輛應裝設計程車計費表，並按規定收費，不得安裝營業區域以外費率之計程車計費表。」、同規則第137條規定：「汽車運輸業違反本規則規定者，應依公路法第77條第1項之規定舉發」

是以，計程車應依規定按表計費。

(二)依據各地方政府函復資料，均稱轄內無障礙計程車之收費與一般計程車相同，惟據本案諮詢委員提供之搭乘無障礙計程車經驗，及彙整各地方政府提供之無障礙計程車相關申訴事件，均有被額外加收服務費用或未按表計費之情事，常見情形如下：

- 1、預約叫車時被告知額外加收服務費：本院諮詢委員表示，加價在臺北市的狀況較少，但部分縣市開辦無障礙計程車之初，加價的情況很多，通常加價200元，即使乘客自行與無障礙計程車之駕駛聯繫預約，往往也是需要加價。另一位諮詢委員表示，某一天預約無障礙計程車時被告知沒車，但如果同意加收200元就說有車，向車隊反應加價是違法行為，雖同意安排車輛，但隔日約定時間無障礙計程車卻未出現。
- 2、預約叫車時被告知一固定費用，且較一般車資行情高：本院諮詢委員表示，於花蓮搭乘無障礙計程車從火車站到旅館之車資為200元，之後詢問非障礙者朋友卻表示一般車資僅需70元；在基隆搭無障礙計程車，不到5分鐘的車程就收取300元車資；另有一次預約到從機場返家的無障礙計程車，車隊派遣中心告知車資為1,400元，但請非障礙朋友過半小時預約同一車隊相同距離的一般計程車，卻表示只須1,200元。
- 3、僅願意接收包車，車資依時間計費：本院諮詢委員表示，花蓮縣近期也有無障礙計程車，但去電詢問時，業者表示僅接受包車，1小時500元，未滿1小時仍以1小時計價。另一位諮詢委員表示，曾以旅遊包車方式才預約到無障礙計程車，半天2,500元，一天則是5,000元，途中詢問司機是否

會搭載跳表計費的乘客，司機則表示不划算。

(三)依據各地方政府函復近5年關於無障礙計程車之申訴情形，除預約不易之外，未依規定按表收費或不當加收費用亦屬常見事項，惟本院諮詢委員表示，輪椅使用者於預約及搭乘時，若遭遇未按表收費或額外加收費用等不合理對待，因預約時均留有連絡電話，或是告知住家地址，須擔憂檢舉後遭報復，或是被特別註記導致往後更難預約無障礙車輛。據統計，近5年無障礙計程車因未依規定按表收費由公路主管機關依公路法及汽車運輸業管理規則予以裁處者，臺北市共3件、桃園市及高雄市各僅1件，其餘未依規定按表收費之申訴案件，因陳情人未能提供完整且具體相關檢舉資料（如：車號、搭乘地點、時間、起訖地、實際車資等），故主管機關未能據以進行後續查處作為，僅能於接獲相關申訴後，函請車隊檢討說明，並要求車隊向駕駛加強宣導應按表收費等；至於預約無障礙計程車時，如告知須加價，因未發生加收車資之事實，公路主管機關表示尚難依法裁處，亦僅能要求車隊加強管理。惟本院諮詢委員表示，針對障礙者差別收費之行為如同歧視障礙者，有違身心障礙者權利公約之精神，故公路主管機關應加強查處相關無障礙計程車違規加價之行為。

(四)綜上，依據公路法及汽車運輸業管理規則相關規定，無障礙計程車應按表收費，惟輪椅使用者於預約及搭乘時，若遭遇未按表收費或額外加收費用等不合理對待，一旦提出檢舉，須擔憂遭報復或往後更難預約之困境，而近5年實際裁處案件數亦偏低，多數申訴案件僅函請業者及駕駛檢討改進，公路主管機關應加強查處，遏止違規情事頻生。

四、行動不便者搭乘無障礙計程車多採預約方式，因數量不足，時常面臨預約不易之困境，且預約時須自行逐一向各家業者或駕駛洽詢，預約服務仍有改進空間；此外，因計程車具有因地制宜之特性，各地方政府亦可參考其他縣市無障礙計程車推廣作為或配套措施並評估辦理之可行性，以強化無障礙計程車之市場需求，並提升駕駛投入無障礙計程車服務之意願

(一)依據補助作業要點第4點規定，地方政府申請交通部公路公共運輸提昇計畫補助無障礙計程車，須徵求具有預約叫車能力之業者或駕駛人；同要點第5點第2項規定，預約叫車資訊及管理情形應於業者網站公開。因目前無障礙計程車輛數尚少，行動不便者如有搭乘需求，須採用預約叫車方式，預約方式則以電話預約方式為主，部分業者亦提供手機APP與網路等預約方式。

(二)目前提供無障礙計程車服務之縣市中，地方交通主管機關亦於網站內建置轄內無障礙計程車業者或駕駛之預約電話、費率、申訴專線等資訊，供有需求之乘客參考運用。惟本院諮詢委員表示，行動不便者預約搭乘無障礙計程車時，因目前各家無障礙計程車業者並無共用之預約平臺，須向各家業者逐一洽詢預約，且各家業者預約規定不盡相同，有業者希望乘客提前1或2天預約，有業者則僅要求30分鐘前預約，究應提前多久時間預約，各家業者對此類資訊並尚無完整揭露；此外，即使乘客提早數天預約，部分業者卻表示須於搭乘前半小時才能得知是否成功預約無障礙計程車服務，如乘客臨時才得知無車可搭，恐影響既定行程。是以，目前無障礙計程車預約服務仍有改進空間，各縣市政府允宜協調轄內無障礙計程車業者提供完整之預約流程說

明及相關資訊。

(三)交通部自103年起每年均就無障礙計程車議題邀集地方政府與相關機關團體等召開會議，並研提多項無障礙計程車推廣或配套措施請地方政府配合辦理，如：請地方政府於轄內重要運輸場站及醫療院所，因地制宜規劃無障礙計程車接送區及停車位、參考臺北市及新北市之復康巴士與無障礙計程車轉介機制、將無障礙計程車轉介醫療院所與社福機構等。此外，臺北市²²及桃園市²³亦提供免付費叫車電話，行動不便者如有用車需求，透過專線電話即可轉接至轄內無障礙計程車之派遣中心，辦理相關預約作業；另部分縣市提供身心障礙者或年長者交通費用之補助範圍除公車或捷運外，亦包含無障礙計程車²⁴。依據地方制度法規定，直轄市、縣(市)交通之規劃、營運及管理與社會福利，均屬於地方自治事項範圍之一，為持續推展無障礙計程車政策，除由交通部提供相關補助與獎勵措施外，因計程車具有因地制宜之特性，各地方政府亦可參考前述縣市各類措施之辦理經驗，依據其財政狀況與社會福利資源評估可行性，研議相關推廣與宣傳作

²² 臺北市公共運輸處提供叫車電話：撥打市內電話撥0800-055850(免付費專線)或行動電話撥55850(付費使用)，撥通後按「3」，向派遣中心說明要搭乘無障礙計程車及乘車所需之特殊服務。

²³ 桃園市政府交通局提供0800-018-550免付費訂車專線，民眾利用語音導引，選擇「2」可指定無障礙車型，再轉介至車隊派遣中心訂車，派遣中心依乘客需求指派車輛提供運送服務。

²⁴ 臺北市持有敬老一、愛心一之悠遊卡，搭乘無障礙計程車並以悠遊卡刷付車資，車資100元以下補助16元，100元以上補助32元；桃園市持有愛心卡者，搭乘無障礙計程車並以愛心卡付款，車資未達100元者自點數扣除36點，超過100元者扣除72點；新竹市經衛生局認定之長期照顧者每月發給乘車券，一般收入戶133元、中低收入戶171元、低收入戶190元；高雄市持博愛卡之民眾搭乘無障礙計程車具部分車資補助，搭乘金額100元以下享有36元優惠、101至200元享54元優惠、201元以上享72元優惠；屏東縣領有博愛卡者，搭乘無障礙計程車享有車資補助，車資100元以下補助18元、101元至200元補助36元、201元以上補助54元；另新北市針對該市復康巴士服務對象預約後無法安排搭乘復康巴士，並透過轉介平臺媒合搭乘無障礙計程車成功者，提供車資補助，由乘客支付跳表費用1/3，另2/3車資則由營運復康巴士經費中支應。

為，以強化無障礙計程車之市場需求，並提升駕駛投入無障礙計程車服務之意願。

(四)綜上，行動不便者搭乘無障礙計程車須採預約方式，因數量不足，時常面臨預約不易之困境，且預約時須自行逐一向各家業者或駕駛洽詢，預約服務仍有檢討精進之必要；此外，因計程車具有因地制宜之特性，各地方政府亦可參考其他縣市無障礙計程車推廣作為或配套措施並評估辦理之可行性，以強化無障礙計程車之市場需求，並提升駕駛投入無障礙計程車服務之意願。

肆、處理辦法：

- 一、調查意見一至三，函請交通部督促所屬及有關縣市政府檢討改進見復。
- 二、調查意見四，函請交通部及各縣市政府參處。
- 三、調查意見，移請本院人權保障委員會參考。
- 四、調查報告之案由、調查事實、調查意見及處理辦法上網公布。
- 五、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會、內政及少數民族委員會聯席會議處理。

附錄A、載運輸椅使用者車輛規定

1. 實施時間及適用範圍：
 - 1.1 中華民國一百零二年一月一日起，除符合車輛安全檢測基準「低地板大客車規格規定」之低地板大客車以外設有輪椅區之M類車輛，應符合本項規定。
 - 1.2 申請少量車型安全審驗或逐車少量車型安全審驗者，得免符合本項「載運輸椅使用者車輛」規定中6.2至6.4輪椅與輪椅使用者束縛系統之靜態及動態測試。
2. 載運輸椅使用者車輛之適用型式及其範圍認定原則：
 - 2.1 車種代號相同。
 - 2.2 車身式樣相同。
 - 2.3 軸組型態相同。
 - 2.4 軸組荷重及總重量相同。
 - 2.5 廠牌及車輛型式系列相同。
 - 2.6 底盤車廠牌相同。
 - 2.7 底盤車製造廠宣告之底盤車型式系列相同。
 - 2.8 輔助上下車裝置之廠牌及型式相同。
 - 2.9 輪椅及輪椅使用者束縛系統之廠牌及型式相同。
3. 輪椅進出口規格：
 - 3.1 輪椅進出口應不小於七五〇公釐(寬)×一三〇〇公釐(高)。
 - 3.2 上下車之入口處應設置扶手，其應為輪椅使用者容易握扶之形狀，扶手截面直徑應為二〇至三〇公釐且具有止滑及反光識別之設計。
 - 3.3 除裝配有動力輪椅升降台之載運輸椅使用者車輛外，其乘車入口之距地高應不大於三〇〇公釐。惟若使用活動式坡道之車輛並符合5.3.5及5.3.6之規定者，其乘車入口之距地高得大於三〇〇公釐。
4. 車內輪椅空間規定：
 - 4.1 每一輪椅區應視為一座椅位置。
 - 4.2 輪椅空間尺寸應不小於一三〇〇公釐(長)×七五〇公釐(寬)×一三五〇公釐(高)。
 - 4.3 車內輪椅區地板應水平並具防滑功能，惟若車內輪椅區地板非為水平，則應具有防止輪椅滑動之裝置。
 - 4.4 車內輪椅區左右兩側應設置扶手或拉環，且應為輪椅使用者容易握扶之形狀。
5. 載運輸椅使用者車輛應設有輪椅升降台或活動式坡道之輔助上下車裝置，且應符合下列規定：
 - 5.1 一般規範：
 - 5.1.1 啟動輔助上下車裝置的控制器應有清楚標識，輔助上下車裝置作動時應以指示燈提醒駕駛人。
 - 5.1.2 若輪椅升降台或活動式坡道系統發生故障時，則該裝置除非可用人工安全地操作，否則應無法作動；緊急操作方法的文字和位置應加以明確標示。
 - 5.1.3 當車門的通道被輔助上下車裝置擋住時，從車內和車外應能滿足下

述規範：

- 5.1.3.1 輔助上下車裝置不得阻礙開啟車門的手柄或其它裝置；
- 5.1.3.2 在緊急情況下，輔助上下車裝置應能迅速從車門入口處移開。
- 5.2 輪椅升降台：
 - 5.2.1 輪椅升降台僅能在車輛靜止時作動。在輪椅升降台上升和下降之前，防止輪椅滾落的裝置應能自行作動。
 - 5.2.2 輪椅升降台之尺寸應不小於一〇〇〇公釐(長)×七二〇公釐(寬)。
 - 5.2.3 輪椅升降台之載重能力應不得小於三〇〇公斤，惟若陪伴者無須同時登上輪椅升降台時，則其載重能力應不得小於二〇〇公斤。輪椅升降台之附近處應標明載重能力。
 - 5.2.4 輪椅升降台應具有止滑功能及防止輪椅後退之擋板，且應設置安全帶或防止輪椅掉落之裝置。
 - 5.2.5 輪椅升降台之操作：控制開關應鄰近輪椅升降台，且應易於操作。
 - 5.2.6 動力輪椅升降台之附加要求：
 - 5.2.6.1 當動力輪椅升降台在作動時應有黃色閃爍燈光和聲音信號。
 - 5.2.6.2 在動力輪椅升降台作動過程中，當鬆開控制開關時，應能立即停止作動，而且能再次向任何一方位移。
 - 5.2.6.3 應設有手動裝置，當動力輪椅升降台之供電電力發生異常或中斷時，手動裝置應能作動動力輪椅升降台。
- 5.3 活動式坡道：
 - 5.3.1 活動式坡道應只能於車輛靜止時作動。
 - 5.3.2 活動式坡道邊緣採圓角處理，半徑不得小於二·五公釐，斜坡邊緣角落處採圓角處理，半徑不得小於五公釐。
 - 5.3.3 活動式坡道之平面邊緣應以寬度四五至五五公釐之對比顏色標識，以利辨別坡道與路面，顏色標識應沿最外面的邊緣延伸，兩邊與輪椅的行駛方向平行。
 - 5.3.4 當使用可攜式活動式坡道時應確定是安全且穩固的。可攜式活動式坡道應置放於一可被安全地存放及便於使用的合適位置。
 - 5.3.5 活動式坡道長度超過一二〇〇公釐時，應設有防止輪椅從邊緣掉落之防護裝置。
 - 5.3.6 活動式坡道之坡度應不得超過一四度；惟若該車輛具備動力輔助登車裝置者，則活動式坡道之坡度應不得超過二〇度。
 - 5.3.7 活動式坡道之載重能力應不得小於三〇〇公斤，如陪伴者無須同時登上活動式坡道者，則其載重能力應不得小於二〇〇公斤。活動式坡道之附近處應標明載重能力。
 - 5.3.8 活動式坡道之寬度應不小於七二〇公釐，且使用時應牢固並不得有脫離情形。
 - 5.3.9 活動式坡道之作動應能以手動或動力操作。
 - 5.3.10 手動活動式坡道之收放應操作輕便。
 - 5.3.11 動力活動式坡道之附加要求：
 - 5.3.11.1 動力活動式坡道在作動時應有黃色閃爍燈光和聲音信號。
 - 5.3.11.2 動力活動式坡道之操作：控制開關應鄰近活動式坡道，且應易於操作。

- 5.3.11.3 應設有手動裝置，當動力活動式坡道之供電電力發生異常或中斷時，手動裝置應能作動動力活動式坡道。
- 5.4 動力輔助上下車裝置(動力輪椅升降台或動力活動式坡道)之電氣安全：
- 5.4.1 所有電線應受到良好絕緣。
- 5.4.2 所有電線應適當保護且安裝牢固，且應不受切割、磨耗或摩擦而損壞。
- 5.4.3 應直接由車輛之電瓶供應電源，並以適當等級之保險絲或斷路器加以保護。電瓶端子接頭之型式應能與端子保持密合，不可鬆動。
- 5.4.4 電路之絕緣、材料應配合標稱電壓及工作電壓選用，絕緣油漆、膠水、瓷釉及其他類似物品不可作為基本絕緣之材料。
6. 輪椅及輪椅使用者之束縛系統：
- 6.1 每一輪椅區應設計為使輪椅使用者面向前方或面向後方，並應裝設有完整之束縛系統，其應包含輪椅束縛系統及輪椅使用者之束縛系統。
- 6.2 輪椅束縛系統和輪椅使用者的防護系統之固定點，皆應按照下述進行靜態測試：
- 6.2.1 應以 6.3 所述之力，應用於輪椅之束縛系統上；
- 6.2.2 應以 6.3.3 所敘述之力，應用於輪椅使用者之束縛系統上。
- 6.2.3 在 6.2.1 和 6.2.2 所述之力，應以與車輛水平面成一 0 度 \pm 五度之方向，同時向前施加；
- 6.2.4 在 6.2.1 所述之力，應以與車輛水平面成一 0 度 \pm 五度之方向，向後施加；
- 6.2.5 此力量之施加應使盡快通過輪椅區的中央垂直軸，且
- 6.2.6 此力量應至少維持 0.2 秒的時間。
- 6.2.7 此測試應於具代表性之車身段進行，此車身段包含任何因強度或剛性所需而配置在車體上的配件。
- 6.3 於 6.2 規範之力係為：
- 6.3.1 對於適用於 M2 類車輛之輪椅束縛系統之固定點：
- 6.3.1.1 在距離輪椅區地板之高度至少 200 公釐且不超過 300 公釐處，以與車輛縱向面平行之方向向前施加 110 ± 20 daN 的力於車輛之縱向平面上，且
- 6.3.1.2 在距離輪椅區地板之高度至少 200 公釐且不超過 300 公釐處，以與車輛縱向面平行之方向向後施加 550 ± 20 daN 的力於車輛之縱向平面上。
- 6.3.2 對於適用於 M3 類車輛之輪椅束縛系統之固定點：
- 6.3.2.1 在距離輪椅區地板之高度至少 200 公釐且不超過 300 公釐處，以與車輛縱向面平行之方向向前施加 740 ± 20 daN 的力於車輛之縱向平面上，且
- 6.3.2.2 在距離輪椅區地板之高度至少 200 公釐且不超過 300 公釐處，以與車輛縱向面平行之方向向後施加 370 ± 20 daN 的力於車輛之縱向平面上。
- 6.3.3 對於適用於輪椅使用者之束縛系統之固定點，其施力應依照車輛安全檢測基準「安全帶固定裝置」之規定。應使用適用車輛安全檢測基準「安全帶固定裝置」規定之安全帶類型之牽引裝置施加力量。

- 6.4 輪椅束縛系統須按照下列要求進行動態測試
- 6.4.1 以八五公斤之具代表性輪椅，使用下述減速度時間脈衝自速度四八至五〇 km/h 至停止，或使用等同上述測試之加速度方式執行：
- 6.4.1.1 以與車輛縱向面平行之方向朝前超過二〇 g 且至少需持續〇・〇一五秒；
- 6.4.1.2 以與車輛縱向面平行之方向朝前超過一五 g 且至少需持續〇・〇四秒；
- 6.4.1.3 超過〇・〇七五秒的持續時間；
- 6.4.1.4 不超過二八 g，且不超過〇・〇八秒；
- 6.4.1.5 不超過〇・一二秒的持續時間，且
- 6.4.2 對於上述測試，輪椅束縛系統應達到以下之一：
- 6.4.2.1 以與該束縛系統固定於車輛上之相同方式固定在試驗台上，或
- 6.4.2.2 以與該束縛系統固定於車輛上之相同方式固定在車身段上，以如 6.2.7 所述之方式設置。
- 6.5 用於固定輪椅及輪椅使用者的束縛系統(織帶及相關配件)，應符合車輛安全檢測基準「安全帶」的測試要求或使用與 6.4.1 中相同的減速度脈衝或加速度脈衝之等同測試方法。使用符合車輛安全檢測基準規定之安全帶視為符合要求。
- 6.6 有關輪椅及輪椅使用者之束縛系統，其檢查及測試應由檢測機構依據 6.2 至 6.5 規範執行檢測。
- 6.7 輪椅使用者面向前方者應使用三點式安全帶，惟若輪椅使用者面向後方，則可使用三點式或二點式安全帶；並且安全帶長度應足夠供輪椅使用者束縛使用。
- 6.8 輪椅置放區應提供能牢固束縛輪椅的束縛系統，且輪椅束縛系統之位置應清楚顯現。
- 6.9 輪椅束縛系統在緊急情況時應能輕易被解開。
- 6.10 輪椅束縛系統應設計使其沒有可能造成人員損傷之尖銳邊緣或其他突起物。
- 6.11 輪椅束縛系統之使用說明應清楚地顯示在其附近。
7. 載運輪椅使用者車輛之識別標示：設有輪椅區之車輛，應在車外進出口處及車內輪椅置放區附近設有如圖例之標示。



尺寸：邊長至少十公分，長、寬比例 1：1

顏色：白底藍圖

圖例：載運輪椅使用者車輛之識別標示

附錄B、汽車變更設置輪椅區或迴轉式座椅車型安全審驗作業要點（104.2.9修正）

- 一、為辦理道路交通安全規則第24條及附件15汽車設備規格變更設置輪椅區或迴轉式座椅之車型安全審驗，特訂定本要點。
- 二、低地板大客車以外之已領有牌照客車、客貨兩用車車輛，變更設置輪椅區或迴轉式座椅者，應依本要點規定辦理車型安全審驗，並於取得審驗合格報告後，始得至公路監理機關辦理變更登記檢驗。另前述客貨兩用車車輛之載貨空間不得變更設置輪椅區。
- 三、變更設置輪椅區或迴轉式座椅之型式系列認定原則：
 - （一）變更設置輪椅區之型式系列認定原則如下：
 1. 車輛廠牌及型式相同。
 2. 輔助上下車裝置之廠牌與型式相同。
 3. 輪椅及輪椅使用者束縛系統之廠牌與型式相同。
 - （二）變更設置迴轉式座椅之型式系列認定原則如下：
 1. 車輛廠牌及型式相同。
 2. 迴轉式座椅及其固定裝置之廠牌及型式相同。
- 四、申請辦理變更設置輪椅區或迴轉式座椅車型安全審驗，應由原車輛製造廠或合格改裝廠檢具本要點規定之資料向交通部委託授權之車輛專業技術研究機構（以下簡稱專業機構）提出變更審查申請。
- 五、原車輛製造廠或改裝廠申請變更審查，應檢附申請書及下列資料向專業機構提出申請，申請資料並應加蓋申請者及其負責人印章：
 - （一）原車輛製造廠或改裝廠資格證明文件影本：公司登記證明文件、商業登記證明文件或工廠登記證明文件，且改裝廠之營業項目應列有汽車車體（身）打造業或汽車修理業務，或與變更項目有關之合法業

者。

(二)規格技術資料：

1. 車輛型式基本規格資料表，格式如附件一。
2. 變更設置輪椅區，應檢附下列資料：
 - (1) 專業機構或經交通部認可車輛安全檢測基準「載運輸椅使用者車輛規定」之檢測機構所出具符合附件二項目規定之輪椅區車型安全檢驗報告。另於檢驗報告中應載明變更後之輪椅進出口及車內輪椅空間之規格尺寸、座位數、輪椅區數及乘車入口進入方式（後方或側方）。
 - (2) 輪椅進出口、車內輪椅空間等變更前及變更完成之對應照片。
 - (3) 輔助上下車裝置、輪椅及輪椅使用者之束縛系統等安裝完成之對應照片。
3. 變更設置迴轉式座椅，應檢附下列資料：
 - (1) 變更原車輛內裝材料者，應檢附專業機構或經交通部認可車輛安全檢測基準「車輛內裝材料難燃性能要求」之檢測機構所出具符合車輛安全檢測基準「車輛內裝材料難燃性能要求」之符合性證明文件。
 - (2) 變更原安全帶固定點者，應檢附專業機構或經交通部認可車輛安全檢測基準「安全帶固定裝置」之檢測機構所出具符合車輛安全檢測基準「安全帶固定裝置」之符合性證明文件。
 - (3) 變更原車輛座椅者，應檢附專業機構或經交通部認可車輛安全檢測基準「座椅強度」之檢測機構所出具符合車輛安全檢測基準「座椅強度」之符合性證明文件。
 - (4) 迴轉式座椅之變更前及變更完成且迴轉後之對應照片。

4. 如涉及變更車輛之車體結構，另應提供車輛製造廠、底盤廠或代理商授權同意之證明文件。
- 六、依據本要點規定審查合格之車型車輛，應由專業機構出具變更設置輪椅區或迴轉式座椅車型審驗合格報告（以下簡稱審驗合格報告）。審驗合格報告有效期限為報告核發日至當年年底為止。但有效期間不足半年者，有效期限至次年年底止。
- 七、審驗合格報告有效期限屆滿前，申請者得向專業機構申請換發。審驗合格報告逾期者失效，不得辦理變更登記檢驗。
- 八、公路監理機關辦理汽車變更設置輪椅區車輛登記檢驗時，除應依相關規定辦理檢驗、登記外，並應逐車查核審驗合格報告與檢驗合格紀錄表（格式如附件三及四）所載內容相符。
- 九、專業機構辦理安全審驗遇有疑義時，得邀集公路監理機關、專家學者及公會等相關代表，共同處理疑義案件及研議審驗相關事宜，且其會議結論或紀錄經交通部同意後，併同作為辦理安全審驗之依據。
- 十、本要點自發布日施行。

附件一、車輛型式基本規格資料表

車輛型式基本規格資料表				
汽車行車執照影本(背面) (黏貼處)				
依所安 裝項目 填寫	輔助上下車 裝置	輪椅升降台	廠牌	
			型式	
		活動式坡道	廠牌	
			型式	
	輪椅及輪椅 使用者束縛 系統	輪椅束縛系統	廠牌	
			型式	
		輪椅使用者束 縛系統	廠牌	
			型式	
	迴轉式座椅	廠牌		
		型式		
	車輛用途 (以 V 標註)	<u>營業用車輛</u>	<u>非營業用車輛</u>	
申請者名稱		公司章		人 章 負 責
地 址				
負 責 人				

附件二、變更設置輪椅區車型安全檢驗項目規定

1. 輪椅進出口規格：

- 1.1 輪椅進出口應不小於七五〇公釐(寬)×一三〇〇公釐(高)。但申請非營業用小客車者，得免符合本項規定。
- 1.2 上下車之入口處應設置扶手，扶手截面直徑應為二〇至三〇公釐且具有止滑及反光識別之設計。
- 1.3 除裝配有動力輪椅升降台之載運輸椅使用者車輛外，其乘車入口之距地高應不大於三〇〇公釐。惟若使用活動式坡道之車輛並符合 3.3.4 及 3.3.5 之規定者，其乘車入口之距地高得大於三〇〇公釐。

2. 車內輪椅空間規定：

- 2.1 每一輪椅區應視為一座椅位置。
 - 2.2 車輛輪椅空間應符合以下規定：
 - 2.2.1 輪椅空間尺寸應不小於一三〇〇公釐(長)×七五〇公釐(寬)×一三五〇公釐(高)。申請非營業用小客車牌照者，得免符合本項規定。
 - 2.2.2 小客車如車內設置有前後相連之兩個以上輪椅空間時，每個輪椅空間尺寸應不小於一一〇〇公釐(長)×七五〇公釐(寬)×一三五〇公釐(高)。
 - 2.3 車內輪椅空間左右兩側應設置扶手或拉環，且應為輪椅使用者容易握扶之形狀。
 - 2.4 車內輪椅區旁可安裝可拆式或折疊式之側向或後向式座椅，其座椅應安裝符合車輛安全檢測基準「安全帶」規定之二點式或三點式安全帶，座椅之椅墊及椅背，並應符合車輛安全檢測基準「車輛內裝材料難燃性能要求」之規定。
 - 2.5 座椅的腳部空間侵入輪椅區空間或折疊座椅部件在使用時侵入輪椅區空間，則應在鄰近易見處設置「輪椅使用者優先使用」的標識，標識應清晰，字體見方應不小於五〇公釐。
- ### 3. 載運輸椅使用者車輛應設有輪椅升降台或活動式坡道之輔助上下車裝置，且應符合下列規定：
- 3.1 一般規範：
 - 3.1.1 啟動輔助上下車裝置的控制器應有清楚標識，輔助上下車裝置作動時應以指示燈提醒駕駛人。
 - 3.1.2 若輪椅升降台或活動式坡道系統發生故障時，則該裝置除非可用人工安全地操作，否則應無法作動；緊急操作方法的文字和位置應加以明確標示。
 - 3.1.3 申請非營業用小客車者，隨車應檢附使用手冊並載明操作說明及該車輛之輪椅進出口規格、輪椅空間尺寸、輪椅升降台尺寸或活動式坡道寬度以及可乘載之輪椅規格。
 - 3.2 輪椅升降台：
 - 3.2.1 輪椅升降台僅能在車輛靜止時作動。在輪椅升降台上升和下降之前，防止輪椅滾落的裝置應能自行作動。
 - 3.2.2 輪椅升降台之尺寸應不小於一〇〇〇公釐(長)×七二〇公釐(寬)。但非營業用小客車者，其尺寸應不小於 3.1.3 宣告可乘載之輪椅規格。

- 3.2.3 輪椅升降台之載重能力應不得小於三〇〇公斤，惟若陪伴者無須同時登上輪椅升降台時，則其載重能力應不得小於二〇〇公斤。輪椅升降台之附近處應標明載重能力。
- 3.2.4 輪椅升降台應具有防止輪椅後退之擋板，且應設置安全帶或防止輪椅掉落之裝置。
- 3.2.5 動力輪椅升降台之附加要求：
 - 3.2.5.1 當動力輪椅升降台在作動時應有黃色閃爍燈光和聲音信號。
 - 3.2.5.2 在動力輪椅升降台作動過程中，當鬆開控制開關時，應能立即停止作動，而且能再次向任何一方位移。
 - 3.2.5.3 應設有手動裝置，當動力輪椅升降台之供電電力發生異常或中斷時，手動裝置應能作動動力輪椅升降台。
- 3.3 活動式坡道：
 - 3.3.1 活動式坡道邊緣採圓角處理，半徑不得小於二·五公釐，斜坡邊緣角落處採圓角處理，半徑不得小於五公釐。
 - 3.3.2 活動式坡道之平面邊緣應以寬度四五至五五公釐之對比顏色標識，以利辨別坡道與路面，顏色標識應沿最外面的邊緣延伸，兩邊與輪椅的行駛方向平行。
 - 3.3.3 活動式坡道長度超過一二〇〇公釐時，應設有防止輪椅從邊緣掉落之防護裝置。
 - 3.3.4 活動式坡道之坡度應不得超過一四度；惟若該車輛具備動力輔助登車裝置者，則活動式坡道之坡度應不得超過二〇度。
 - 3.3.5 活動式坡道之載重能力應不得小於三〇〇公斤，如陪伴者無須同時登上活動式坡道者，則其載重能力應不得小於二〇〇公斤。活動式坡道之附近處應標明載重能力。
 - 3.3.6 活動式坡道之寬度應不小於七二〇公釐，且使用時應牢固並不得有脫離情形。但非營業用小客車者，其活動式坡道應能讓 3.1.3 宣告乘載輪椅規格之輪椅順利進出車內。
 - 3.3.7 活動式坡道之作動應能以手動或動力操作。
 - 3.3.8 動力活動式坡道之附加要求：
 - 3.3.8.1 動力活動式坡道在作動時應有黃色閃爍燈光和聲音信號。
 - 3.3.8.2 應設有手動裝置，當動力活動式坡道之供電電力發生異常或中斷時，手動裝置應能作動動力活動式坡道。
- 3.4 動力輔助上下車裝置(動力輪椅升降台或動力活動式坡道)之電氣安全：
 - 3.4.1 所有電線應受到良好絕緣。
 - 3.4.2 所有電線應適當保護且安裝牢固，且應不受切割、磨耗或摩擦而損壞。
 - 3.4.3 應直接由車輛之電瓶供應電源，並以適當等級之保險絲或斷路器加以保護。電瓶端子接頭之型式應能與端子保持密合，不可鬆動。
 - 3.4.4 電路之絕緣、材料應配合標稱電壓及工作電壓選用，絕緣油漆、膠水、瓷釉及其他類似物品不可作為基本絕緣之材料。
- 4. 輪椅及輪椅使用者之束縛系統：
 - 4.1 每一輪椅區應設計為使輪椅使用者面向前方或面向後方，並應裝設有完整之束縛系統，其應包含輪椅束縛系統及輪椅使用者之束縛系統。

- 4.2 用於固定輪椅及輪椅使用者的束縛系統(織帶及相關配件)，應能至少承受九八〇〇牛頓之拉力。
- 4.3 輪椅使用者應面向前方或後方，且應使用三點式或二點式安全帶；並且安全帶長度應足夠供輪椅使用者束縛使用。
- 4.4 輪椅置放區應提供能牢固束縛輪椅的束縛系統。
- 4.5 輪椅束縛系統之使用說明應清楚地顯示在其附近。
- 5.載運輪椅使用者車輛之識別標示：設有輪椅區之車輛，應在車外進出口處及車內輪椅置放區附近設有如圖例之標示。但非營業用小客車者，得免標示。



尺寸：邊長至少十公分，長、寬比例 1：1

顏色：白底藍圖

圖例：載運輪椅使用者車輛之識別標示

附件三、設置輪椅區檢驗合格紀錄表

牌照號碼	車身號碼	引擎號碼	檢查日期	
			年	月 日
輔助上下車裝置 (依所安裝項目 填寫)	輪椅升降台	廠牌		
		型式		
	活動式坡道	廠牌		
		型式		
輪椅及輪椅使用 者束縛系統	輪椅束縛系統	廠牌		
		型式		
	輪椅使用者束 縛系統	廠牌		
		型式		
檢驗項目			檢驗結果 (以 V 標註)	
			是	否
1. 輪椅進出口規格				
(1) 輪椅進出口是否符合汽車變更設置輪椅區或迴轉式座椅車型安全審驗作業要點之附件二變更設置輪椅區車型安全檢驗項目規定。				
(2) 本車輛之輪椅進出口是否與審驗合格報告之合格車型規格相符合。				
2. 車內輪椅空間規定				
(1) 車內輪椅空間是否符合汽車變更設置輪椅區或迴轉式座椅車型安全審驗作業要點之附件二變更設置輪椅區車型安全檢驗項目規定。				
(2) 本車輛之車內輪椅空間是否與審驗合格報告之合格車型規格相符合。				
3. 輔助上下車裝置				
(1) 輔助上下車裝置是否符合汽車變更設置輪椅區或迴轉式座椅車型安全審驗作業要點之附件二變更設置輪椅區車型安全檢驗項目規定。				
(2) 本車輛之輔助上下車裝置是否與審驗合格報告之合格車型規格相符合。				

4. 輪椅及輪椅使用者之束縛系統		
(1) 輪椅束縛系統是否符合汽車變更設置輪椅區或迴轉式座椅車型安全審驗作業要點之附件二變更設置輪椅區車型安全檢驗項目規定。		
(2) 本車輛之輪椅束縛系統是否與審驗合格報告之合格車型規格相符合。		
5. 載運輸椅使用者車輛之識別標示：是否符合汽車變更設置輪椅區或迴轉式座椅車型安全審驗作業要點之附件二變更設置輪椅區車型安全檢驗項目規定。		
6. 車輛用途是否為營業用車輛		
檢驗合格日期	年 月 日 簽章	
改裝技術人員		
委託人姓名	簽章	
地 址		
申請者名稱	公 司 章	人 章 負 責
地 址		
負 責 人		

附件四、設置迴轉式座椅檢驗合格紀錄表

牌照號碼	車身號碼	引擎號碼	檢查日期	
			年 月 日	
迴轉式座椅	廠牌			
	型式			
檢驗項目			檢驗結果(以 V 標註)	
			是	否
1. 是否變更原車輛內裝材料。				
2. 是否變更原車輛安全帶固定點。				
3. 是否變更原車輛座椅。				
4. 是否安裝牢固且能正常作動，並不得有造成人員損傷之尖銳邊緣或其他突起物。				
5. 本車輛之迴轉式座椅是否與審驗合格報告之合格車型規格相符合。				
檢驗合格日期 改裝技術人員		年 月 日 簽章		
委託人姓名簽章 地址				
申請者名稱 地址 負責人			公司章	負責人章