

調 查 報 告

壹、調查緣起：委員自動調查。

貳、調查對象：農業部林業及自然保育署、農業部林業及自然保育署阿里山林業鐵路及文化資產管理處、交通部、國營臺灣鐵路股份有限公司、衛生福利部。

參、案由：據悉，阿里山森林鐵路觀光列車耗費前瞻經費約新臺幣6,500萬元打造，卻疑缺乏無障礙規劃，致輪椅使用者無法搭乘。詢據主管機關稱該觀光列車實際營運方式非屬大眾運輸，因此未規劃無障礙車廂，國營臺灣鐵路股份有限公司之鳴日號亦未有無障礙設施。然而根據身心障礙者權利公約及身心障礙者權益保障法，公共設施、服務的無障礙/可及性要求不以大眾運輸為限。究我國相關觀光列車之規劃是否違反該公約？有無曲解法律規定？相關機關有無違失？攸關身心障礙者平等參與文化活動之權利，有深入調查之必要案。

肆、調查依據：本院113年7月8日院台調壹字第1130800128號函，並派調查員張正瑋協助調查。

伍、調查重點：

一、身心障礙者權利公約、身心障礙者權益保障法、鐵路法、發展大眾運輸條例等對於觀光列車設置無障礙設施之規範與政府監督機制。

二、栩悅號、福森號及鳴日號等觀光列車未規劃無障礙設施之原因及決策過程。

陸、調查事實：

本案經民國（下同）113年8月14日、113年8月16日

邀集行政院人權及轉型正義處代表與身心障礙者權益倡導、人權公約及法學、身心障礙福利等領域專家辦理2場次專家諮詢會議，復於113年10月4日詢問農業部林業及自然保育署阿里山林業鐵路及文化資產管理處（下稱**阿里山林鐵文資處**）、國營臺灣鐵路股份有限公司¹（下稱**臺鐵公司**）相關主管人員，並於113年12月17日詢問農業部林業及自然保育署（下稱**農業部林保署**）、交通部、衛生福利部（下稱**衛福部**）等機關主管人員，復由受詢機關農業部林保署於114年1月9日、交通部於114年3月14日補充資料到院，經綜整相關卷證，臚列調查事實如下：

一、本案立案經過及陳訴人陳訴內容

- （一）本院於113年5月5日函詢阿里山林鐵文資處，指出該處推出之列車**栩悅號**、**福森號**，疑未提供無障礙空間等情。
- （二）113年5月15日社團法人台灣身心障礙者自立生活聯盟、社團法人台北市新活力自立生活協會、社團法人嘉義新世界自立生活協會、社團法人台南夢成自立生活協會、財團法人鄭豐喜文化教育基金會、社團法人臺灣障礙者權益促進會、社團法人臺灣身心障礙兒童權利促進會、社團法人行無礙聯盟、社團法人台中市恩典自立生活關懷協會、社團法人台中大眾運輸友善推動聯盟、社團法人台灣八福福祉協會等聯合向本院國家人權委員會陳訴，並由社團法人台北市新活力自立生活協會為代表。陳訴要旨略以：依據聯合國身心障礙者權利公約（下稱**CRPD**）、身心障礙者權益保障法（下稱**身權法**）等意旨，主管機關竟認為阿里山林鐵文資處之**栩悅號**等車不屬於大眾交通運輸工具，臺灣身心障礙人口數已超

¹ 原為交通部臺灣鐵路管理局（下稱**交通部臺鐵局**），於113年1月1日公司化改制為臺鐵公司。

過120萬，未來趨勢只會增加，應保障身心障礙者權益。

(三)113年5月17日阿里山林鐵文資處回復本院函詢略以：栩悅號、福森號兩列車，係參考日本、國內知名觀光列車而規劃打造，期提供阿里山林業鐵路列車優質鐵道主題遊程。該處業以「公開標租」方式委由雄獅旅行社股份有限公司經營，並以郵輪式觀光列車模式規劃不同之鐵道主題遊程、列車行駛路線、導覽及解說服務等，彈性排定路線及時間而由旅客預約之套裝服務。經查發展大眾運輸條例規定略以，大眾運輸為具有固定路(航)線、固定班(航)次、固定場站及固定費率之公共運輸。栩悅號、福森號之實際營運方式並不適用前揭規定，非屬大眾運輸，惟為慎重，該處已函請交通部釋示續處。

(四)為查察栩悅號、福森號等相關觀光列車未規劃無障礙設施之原因及決策過程有無違反CRPD、身權法、鐵路法、發展大眾運輸條例等，本院爰於113年7月4日立案調查。

二、阿里山林業鐵路運行列車無障礙規劃情形及觀光列車栩悅號、福森號背景

表1 阿里山林業鐵路運行列車無障礙設施規劃情形一覽表

項次	列車名	行駛區間 (車站名-車站名)	首航日期 (年.月.日)	列車無障礙設施
1	栩悅號	嘉義-北門-樟腦寮-梨園寮-奮起湖	全線通車 前 113.5.24	無

項次	列車名	行駛區間 (車站名-車站名)	首航日期 (年.月.日)	列車無障礙設施
2	栩悅號	◎嘉義-北門-樟腦寮-梨園寮-奮起湖 ◎奮起湖-十字路-二萬坪-阿里山 ◎阿里山-二萬坪-阿里山 ◎阿里山-祝山-阿里山 ◎阿里山-二萬坪-十字路-奮起湖 ◎奮起湖-水社寮-交力坪-竹崎-北門-嘉義	全線通車後 113.7.5	無
3	福森號	◎北門-樟腦寮-第三觀景平臺-奮起湖-十字路 ◎十字路-二萬坪-阿里山-祝山-阿里山 ◎阿里山-二萬坪-十字路-奮起湖 ◎奮起湖-水社寮-交力坪-竹崎-北門	113.9.8	無
4	阿里山號	嘉義-北門-竹崎-樟腦寮-獨立山-梨園寮-交力坪-水社寮-奮起湖-多林-十字路-二萬坪-阿里山(來回)	-	有
5	中興號		-	有
6	祝客車廂	◎沼平-阿里山(來回) ◎祝山-阿里山(來回) ◎神木-阿里山(來回)	-	有
7	檜木列車	嘉義-車庫園區-北門	-	檜木車廂無直接設置無障礙車廂，身障人士欲搭乘者，則聯掛阿里山號無障礙車廂提供服務。

資料來源：本院整理自阿里山林鐵文資處提供資料。

(一) 栩悅號背景

- 1、栩悅號是以既有阿里山號列車車廂進行設計改裝，設計費用計新臺幣（下同）175萬元，改裝費用計1,504萬195元，相關費用由農業部「林務發展及造林基金」項下支應。
- 2、阿里山林鐵文資處109年12月31日核准辦理「阿里山林鐵列車車廂改裝委託設計案」，後續針對改裝之執行，阿里山林鐵文資處110年6月15日函請農業部林保署²轉農業部³同意以最有利標辦理「阿里山林鐵列車車廂改裝」案，並獲同意。
- 3、阿里山林鐵文資處經招標評選，將設計委託築點設計股份有限公司，車廂改裝則委託煜翔機械股份有限公司執行，以生態為設計主題，參考阿里山迎賓鳥栗背林鴿，命名為栩悅號，寓意著遊客乘車時能喜悅的感受森林孕育出的美麗景緻及生態多元的樣貌（栩悅號列車外觀、編組及車廂內部詳如下圖1、2）。



圖1 栩悅號列車外觀

資料來源：阿里山林鐵文資處網站。

² 原為行政院農業委員會林務局，自112年8月1日改制更名為農業部林保署（農業部林保署組織法112年5月31日公布，112年8月1日施行）。

³ 原為行政院農業委員會，自112年8月1日改制更名為農業部（農業部組織法112年5月31日公布，112年8月1日施行）。



圖2 栩悅號列車編組及車廂內部

資料來源：雄獅旅遊網（阿里山林鐵文資處委由雄獅旅行社股份有限公司經營及販售鐵道主題遊程）。

（二）福森號背景

- 1、福森號為阿里山林鐵文資處為豐富服務，爭取前瞻計畫經費打造全新6輛檜木車廂，契約價金計6,733萬7,500元，相關費用由「前瞻基礎建設-軌道建設阿里山林業鐵路設施設備安全提升計畫」項下支應。
- 2、阿里山林鐵文資處107年12月25日函報農業部林保署「木造客車廂6輛製造工程」最有利標評估表與統包分析評估表，規劃新造車輛。因屬新造車輛，農業部林保署函復阿里山林鐵文資處應先提報車輛功能技術文件，經阿里山林鐵文資處補提

後，農業部林保署將相關文件於108年6月27日函報交通部，交通部並於108年7月24日函復同意車輛功能技術文件，108年8月1日農業部林保署函知阿里山林鐵文資處已獲交通部同意，交通部並核請交通部臺鐵局協助阿里山林鐵文資處處理，阿里山林鐵文資處後續請交通部臺鐵局派員擔任評選委員及協助訂定車輛製造之技術規範

- 3、「木造客車廂6輛製造工程」案108年11月19日經農業部林保署陳報農業部採最有利標方式辦理，並獲農業部108年11月20日同意以最有利標方式辦理。歷經招標流標3次，於109年3月16日第四次辦理招標公告並於109年4月15日決標，委託煜翔機械股份有限公司設計製造車體。
- 4、福森號使用國產材檜木打造，命名取自紅檜學名 *Chamaecyparis formosensis*，取英文名為「Formosensis」，寓意為福氣的森林，並希望乘坐旅客能有偷得浮生半日閒的感受（福森號列車外觀、編組及車廂內部詳如下圖3、4）。



圖3 福森號列車外觀

資料來源：阿里山林鐵文資處網站。



圖4 福森號列車編組及車廂內部

資料來源：雄獅旅遊網（阿里山林鐵文資處委由雄獅旅行社股份有限公司經營及販售鐵道主題遊程）。

（三）阿里山林鐵文資處接獲陳情有關栩悅號、福森號未設置無障礙設施情形

1、112年3月8日阿里山林鐵文資處接獲交通部觀光局民意信箱轉民眾陳情阿里山福森號小火車全然沒有無障礙訊息案，該處於112年3月16日函復交通部觀光局，並另電子郵件逕復陳情人，內容略以：福森號定位為非定期車廂，後端設計打造仿造貴賓車廂景觀陽台，故車門設置於車廂端部，且車門採拉門形式，車寬無法設置符合標準無障礙車廂90公分車門，尚祈見諒。為打造無障

礙環境，目前履約中的新購定期列車有規劃標準無障礙車廂。

- 2、113年4月30日民眾於阿里山林鐵文資處首長信箱詢問栩悅號有無設置無障礙車廂一事，該處於113年5月3日函復該民眾，內容略以：為維護身心障礙者之權益，該處現有屬大眾運輸工具之阿里山號，以及採購中的新車廂均有設計無障礙車廂。栩悅號觀光列車已委託雄獅旅行社股份有限公司經營，由該公司自行規劃主題列車路線，非屬大眾運輸。
- 3、113年4月30社團法人中華民國身心障礙聯盟函詢該處栩悅號未規劃設無障礙設施，導致身心障礙者無平等參與之機會、社團法人台北市新活力自立生活協會於113年5月10日函詢該處栩悅號、福森號違反身權法及CRPD等。該處於113年5月21日個別函復，內容略以：栩悅號屬改裝車輛，係參考日本、國內知名觀光列車而規劃打造，業以公開標租方式委由雄獅旅行社股份有限公司經營，並以郵輪式觀光列車模式規劃不同之鐵道主題遊程、列車行駛路線、導覽及解說服務等，彈性排定路線及時間而由旅客預約之套裝服務；其實際營運方式不適用發展大眾運輸條例，非屬大眾運輸。惟為保障身心障礙者之權利，該處業已函請交通部釋示憑辦。
- 4、113年5月9日民眾於阿里山林鐵文資處首長信箱詢問栩悅號有無設置無障礙車廂一事，指出該處於委外經營時未要求承辦單位設置無障礙設施，建請提出替代改善方案，以確保障礙者休閒活動權利，該處於113年5月9日函復該民眾，內容略以：該處栩悅號列車業以公開標租方式委由雄獅旅

行社股份有限公司，以郵輪式觀光列車模式每半年規劃不同之鐵道主題遊程、列車行駛路線、導覽及解說服務等，非屬大眾運輸。為保障身心障礙者之權利，該處業已逐步優化各車站空間，近期採購之新車廂亦規劃設置無障礙設施設備。

5、某立法委員國會辦公室於113年5月16日行文至農業部林保署，反映福森號、栩悅號違反法規及改善一事，該處提供農業部林保署回復資料，並由該署於113年6月5日函復國會辦公室，內文略以：

(1) 兩車以郵輪式觀光列車模式規劃不同之鐵道主題遊程、列車行駛路線、導覽及解說服務等，彈性排定路線及時間，由旅客預約套裝服務，其性質近似遊覽車（遊覽車非屬公路及市區汽車客運業，無需依大眾運輸工具無障礙設施設置辦法規定，設置輔助乘客上下及乘坐客車之無障礙設備及設施），故並無相關無障礙設施設置之強制規定……。除鐵道外亦包含後續接駁車輛及相關活動規劃，若全程提供無障礙空間服務，除鐵道列車外，接駁車輛或活動路徑安排均需考量無障礙通行需求，考量阿里山山區環境與步道動線，尚須由標租廠商綜合評估成本及可行性；查國內其他類似性質觀光列車，如臺鐵公司鳴日號觀光列車，目前並未提供無障礙空間之服務。

(2) 栩悅號、福森號之實際營運方式非屬大眾運輸，不適用前揭規定，應尚無違反身權法及CRPD情事；惟為保障身心障礙者之權利，該署阿里山林鐵文資處已函請交通部釋示。該署將評估研議以現有阿里山號無障礙車廂改裝栩悅號專用無障礙車廂之可行性，並與委託營運廠商研

商遊程內接駁車輛無障礙化之可能性與營運成本等綜合考量因素，如屬可行且未涉及車體結構變更，將爭取籌編預算辦理。

- 6、113年6月5日社團法人台北市新活力自立生活協會反映福森號、栩悅號無設置無障礙空間（設施），該處於113年6月13日函復該協會，內容略以：本案為保障身心障礙者權利，業函請交通部釋示在案，本處將評估研議以現有阿里山號無障礙車廂改裝栩悅號無障礙車廂之可行性，如屬可行且未涉及車體結構變更，將爭取籌編預算處理。預計114年陸續推出全新阿里山優遊車廂及追日景觀車廂，均有設置無障礙客車。

（四）栩悅號、福森號於無障礙設施規劃之疑義

本院經詳閱阿里山林鐵文資處規劃栩悅號及福森號過程之簽核及招標文件，其於無障礙設施規劃之疑義如下：

1、栩悅號設計參考之疑義：

- （1）農業部林保署會同阿里山林鐵文資處於110年1月6日辦理「阿里山林鐵列車車廂改裝委託設計案公開招標暨車輛現勘公開說明會」，邀集專家學者及建築、車廂等領域的設計團隊，讓廠商了解林鐵現有車廂狀況，並在森林鐵路轉型為觀光性質列車之基礎上，與廠商探討車廂設計之可行性與創新方向。
- （2）該說明會簡報於設計原則提供廠商知名鐵道車廂設計作為參考，包括日本「旅の道具箱 - La Malle de Bois」、「ななつ星in九州 - 九州七星號」、「Orange Restaurant - おれんじ食堂」及我國臺鐵公司之鳴日號觀光列車（簡報如次頁圖5）。

三、本案欲改裝之林鐵列車：設計原則

1. 本案需要提出具視覺整體性、設計美感整編組列車改裝設計。
2. 轉向架裝置、機械設備增減，或其他運轉相關之機械裝置，皆不屬於改造範圍。
3. 以不影響車廂結構、不影響既有營運需求為原則。
4. 若因應設計要求影響車廂結構安全性之變更，需附上結構安全性、車廂晃動評估之計算報告書。



本頁簡報照片皆取自網路，用於輔助說明。

10

圖5 公開招標暨車輛現勘公開說明會簡報內容

資料來源：阿里山林鐵文資處。

(3) 經本院核對除臺鐵公司之鳴日號觀光列車未設有無障礙設施，餘「旅の道具箱 - La Malle de Bois」(2節車廂，設有無障礙輪椅座位區)、「ななつ星in九州 - 九州七星號」(7節車廂，共10間客房，1房為無障礙房)、「Orange Restaurant - おれんじ食堂」(2節車廂，設有無障礙輪椅座位區) 皆有無障礙設施規劃⁴。

2、福森號於109年7月10日基本設計審查會，即有審查委員審查意見提出「是否必要設置無障礙設

⁴ 詳參閱各列車官網：

1. 「旅の道具箱 - La Malle de Bois」官網：<https://www.jr-odekake.net/railroad/kankoutrain/lamalledebois/#page-link-operation>。
2. 「ななつ星in九州-九州七星號」官網：https://www.cruisetrain-sevenstars.jp/chinese_t/train/。
3. 「Orange Restaurant-おれんじ食堂」官網：<https://www.hs-orange.com/kankou/page29.html>。

施」，但未獲處理：

- (1) 阿里山林鐵文資處於109年7月10日召開「木造車廂6輛」基本設計審查會，委員由該處黃妙修處長（公差）、周恆凱副處長、林其德秘書及臺鐵機務處宋鴻康處長（請假）、國家鐵道博物館籌備處洪致文主任、社計事務所吳漢中負責人、國立臺北科技大學柯明村副教授、交通部臺鐵局邱國松副總工程司等人組成，會議並由周恆凱副處長任主持人。
- (2) 會議紀錄中，柯明村委員提出7項審查意見，第六項為「是否必要設置『無障礙設施』？」。
- (3) 該次會議結論請煜翔機械股份有限公司補充車廂設計原理、原則、驗證方式及設計總圖外，並依委員及與會人員意見修正，並要求該公司於109年8月3日前將修正後之基本設計書圖函送阿里山林鐵文資處辦理審查。
- (4) 阿里山林鐵文資處於109年9月25日召開第二次基本設計審查會，審查結果通過，但查相關文件皆未對無障礙設施進行討論，後續該處即請廠商提交細部設計經審查及修正，於110年4月3日開工。

(五) 本案後續檢討改進情形

- 1、農業部林保署說明為改善加強服務品質，已規劃福森號、栩悅號無障礙車廂以符合觀光列車無障礙需求，業督導阿里山林鐵文資處辦理栩悅號及福森號改裝無障礙車廂作業，規劃由「大阿里山軸帶百年躍升建設計畫」支應相關費用，預計於113年底前公告採購，改裝完成車廂將於115年底前投入營運。
- 2、本院查閱政府採購網，阿里山林鐵文資處業於113

年12月31日公告「阿里山林鐵新造與改裝無障礙車廂各1輛購置」案招標資料，招標金額計2,900萬元。

三、農業部林保署、阿里山林鐵文資處約詢說明及補充資料重點摘述⁵

(一)阿里山林鐵文資處於辦理阿里山林業鐵路福森號車廂基本設計審查時，審查委員即有提及「是否必要設置無障礙設施？」當次審查結果未通過，請廠商再提交修正稿，後續為何未研議改進之原因

1、阿里山林鐵文資處於辦理福森號車廂基本設計審查時，規劃將採郵輪式列車方式營運，該營運方式不具有固定路線、班次、場站及費率，其與一般大眾運輸營運方式有明顯區別，且無論從列車數量或是運行頻率而言，福森號都與一般定期列車有明顯差異。

2、阿里山林鐵文資處當時評估認福森號營運方式非屬「發展大眾運輸條例」第2條第1項第1款規定之具有固定路線、班次、場站及費率，並提供旅客運送服務之公共運輸，因此，認定其不屬於大眾運輸範疇，爰未於設計程序完成前，再向交通部等機關釐清相關法規之適用情形。

(二)福森號經費來自前瞻計畫，申請前瞻計畫之車輛後續尚有追日景觀車廂28輛、阿里山優遊車廂20輛預計115年營運，皆已配置無障礙設施，但相關列車之規劃皆長達3年以上，與栩悅號、福森號規劃時間相近，無障礙規劃卻有差異之原因

⁵ 本院於113年10月4日詢問阿里山林鐵文資處、臺鐵公司相關主管人員，並於113年12月17日詢問其上級機關農業部林保署、交通部，然農業部林保署、交通部皆有請阿里山林鐵文資處、臺鐵公司陪同出席並提供說明資料，回復內容多有重複，爰併同整理。

- 1、阿里山林鐵文資處購置追日景觀車廂及優遊車廂等2種新車廂，其主要目的係為取代現行阿里山號及祝客車廂等定期列車，旨在提供固定路線、班次、場站及費率之服務，性質屬大眾運輸，因此於規劃階段已將無障礙設施納入考量。
- 2、福森號係採用檜木打造之全新車廂，設計精緻，僅有1列共5節載客車廂，栩悅號則是以現行阿里山號車廂進行改裝，經過精心升級後同樣僅有1列共5節載客車廂，此2款觀光列車數量稀少，使用頻率遠低於一般定期列車，其營運方式與定期列車亦有所不同。
- 3、初期之規劃評估，福森號及栩悅號2款列車將採郵輪式列車之營運模式，並無固定路線、班次、場站及費率，後續以公開標租方式委託營運廠商，採郵輪式觀光列車模式經營，彈性規劃遊程及路線，性質近似遊覽車，爰未於規劃階段將無障礙設施納入設計考量範圍。

(三)交通部對栩悅號、福森號運行之督導情形

- 1、針對福森號，農業部林保署說明阿里山林鐵文資處依據鐵路法第41條第3項及第45條規定，並依據地方營民營及專用鐵路監督實施辦法第16條規定，函報交通部並獲得同意福森號車輛功能技術文件；後續依同辦法第17條規定，報請交通部審查車輛檢驗合格，同意准予營運。
- 2、至栩悅號車廂，農業部林保署說明，因其係屬改裝車廂，無須依前揭規定函報交通部辦理審查。

四、臺鐵公司觀光列車無障礙空間規劃情形及鳴日號背景

表2 臺鐵觀光列車無障礙設施規劃情形一覽表

項次	列車名	行駛區間 (車站名-車站名)	首航日期 (年.月.日)	列車無障礙設施
1	鳴日號	依行程規劃	109.12.31	無，為專用觀光車種。
2	環島之星	臺北-臺北 (環島)	112.1.17	無，為專用觀光車種。
3	藍皮解憂號	枋寮-台東	110.10.23	無，為復古修復觀光車種，原始車廂即無配置。
4	兩鐵旅遊列車	依行程規劃	112.3.3	無，為專用觀光車種。
5	仲夏寶島號	花蓮-玉里	110.10.30	有，連掛莒光號無障礙設施車廂。
6	郵輪式列車	依行程規劃	110.9.3	有，連掛莒光號無障礙設施車廂。

資料來源：本院整理自臺鐵公司提供資料。

(一)鳴日號背景

1、臺鐵公司106年於交通部臺鐵局時期，為提升服務品質，規劃針對早年行駛的觀光列車車廂作設備更新及美學升級，進行整修及設備更新，108年2月部分出廠車輛辦理首航後，外界輿論對美學設計有諸多批評，於是成立美學設計小組，並辦理美學項目契約變更，再次變裝出廠，並於109年12月「鳴日－臺鐵美學復興展」展出，命名為鳴日號。臺鐵公司說明因認係為既有車廂設備更新及美學升級，為觀光營運車種，爰無設置無障礙設施（內部詳如次頁圖6）。

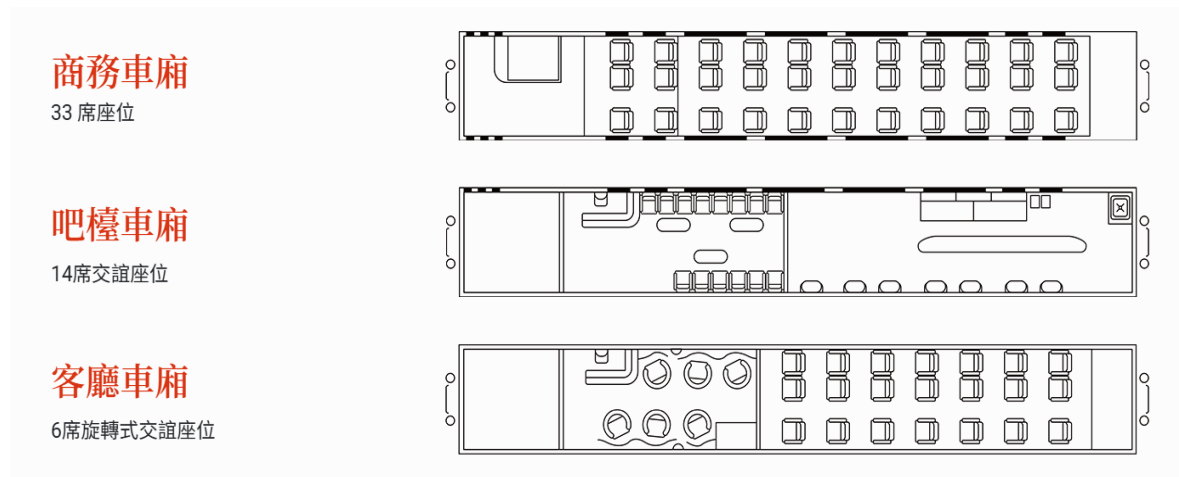


圖6 鳴日號車廂內部

資料來源：臺鐵公司網站。

- 2、臺鐵公司110年6月為進一步提供高端餐飲體驗，再打造用餐車及備餐車加掛於鳴日號編組，並於111年3月發表營運，命名為鳴日廚房（內部詳如下圖7）。

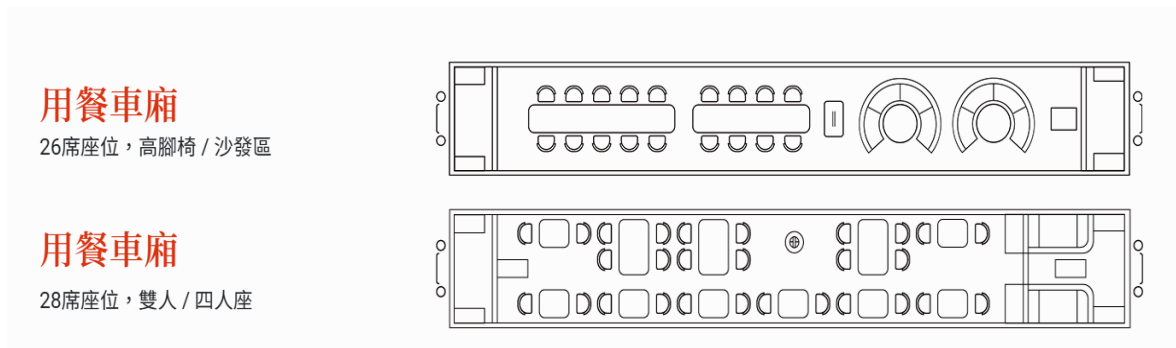


圖7 鳴日廚房車廂內部

資料來源：臺鐵公司網站。

- 3、本院查閱臺鐵公司規劃過程之疑義：

- (1) 臺鐵公司（原交通部臺鐵局）於106年開始規劃辦理「郵輪式及環島觀光列車設備更新案」（即後續之鳴日號），當初規劃以現有車輛部分整修、更新方式辦理，當時經費預估需9,800萬元，由前交通部臺鐵局機務處106年度、107年度「車

輛改善財產備品」項下支應。後續108年5月7日美學設計小組建議委託專業設計公司協助提出改善方案並確認修正項目，後續經綜整相關單位意見，108年8月1由交通部臺鐵局簽辦美學改造辦理契約變更案，並於108年8月15日奉時任局長核可，後續則委託柏成設計有限公司主責設計。

- (2) 據柏成設計有限公司其提供臺鐵公司之設計參考簡報，其提出日本「現美新幹線」、「指宿之玉手箱號」、「西武鐵道Laview」等列車為參考資料（設計簡報詳如下圖8）。



指宿玉手箱號 -行走於南九州的海岸線



日本西武鐵道 Laview

圖8 鳴日號設計參考簡報

資料來源：臺鐵公司。

- (3) 經本院查察「現美新幹線」已停駛，而「指宿之玉手箱號」(僅有2節列車，其中2號車廂設有輪椅座位，並規劃輪椅使用者可以坐在輪椅上眺望海景)、「西武鐵道La view」(無障礙廁所設有人工造口設備、1號車設有2個輪椅座位，電動代步車亦可使用)等列車皆有無障礙設施⁶。

(二) 本案後續檢討改進情形

- 1、臺鐵公司說明現行觀光列車，如環島之星、藍皮解憂號、兩鐵旅遊列車等，因車體老舊，不宜再進行車門擴大及增設無障礙廁所等工程等情事，該公司已規劃於通用設計推動委員會提出討論，並擬定屆時將安排專人提供協助上下車為配套。
- 2、鳴日號規劃重新改裝，內容如下：
 - (1) 改裝計畫：將3輛莒光號以鳴日號設計風格，並加入無障礙設計，打造為鳴日號2.0餐車，以及將1輛原鳴日號1.0客廳車改造成有無障礙座位區。
 - (2) 支用費用來源細項：計畫經費約8,600萬元，使用臺鐵公司營業基金之一般建築與設備車輛改善科目支應。
 - (3) 期程：設計監造標113年12月24日已決標，臺鐵公司管控期程預計如下：
 - 〈1〉無障礙設施委託設計監工案：113年11月完成。
 - 〈2〉依廠商提供無障礙設施設計方案簽核定稿：114年5月底前。

⁶ 詳參閱各列車官網：

1. 指宿之玉手箱官網：<https://www.jrkyushu.co.jp/chinese/train/ibutama.html>。

2. 西武鐵道Laview 官網：<https://www.seiburailway.jp/zh-tw/railway/limitedexpress/laview/>。

〈3〉施工契約補充條款審核及招標文件簽核作業：114年6月底前。

〈4〉施工標招、決標：114年9月底前決標。

〈5〉計畫書審核：114年11月底前計畫書審核完成。

〈6〉開工：114年12月開工。

〈7〉完工：115年9月底前完工。

- 3、臺鐵公司後續新上線之海風號及山嵐號觀光列車係採用EMU500型通勤電聯車改造，該EMU500車型原已設置無障礙空間，觀光列車改造契約中已規定需設置無障礙設施，以符合車輛通用設計規定。山嵐號、海風號雖為專用觀光列車，為符合社會大眾期待，爰加入無障礙設施空間，預計於113年11月上線營運。兩編組皆設有無障礙座位及陪伴席，並設置無障礙友善廁所（包括感應式水龍頭、自動給皂機、烘手機與免治馬桶），並全面改裝感應式電動門。

五、臺鐵公司及交通部約詢說明及資料重點摘述⁷

（一）交通部對於鐵路法、身權法、大眾運輸發展條例於無障礙規範之說明

- 1、問：鐵路法56條之1第2項規定：「鐵路機構應依實際需求提供無障礙運輸服務……。」所指「應依實際需求」具體為何？鐵路機構是否得自行評估無實際需求而不提供無障礙運輸服務？

- （1）鐵路法56條之1第2項規定，鐵路機構應依實際需求提供無障礙運輸服務，查其立法意旨係緣

⁷ 本院於113年10月4日詢問阿里山林鐵文資處、臺鐵公司相關主管人員，並於113年12月17日詢問其上級機關農業部林保署、交通部，然農業部林保署、交通部皆有請阿里山林鐵文資處、臺鐵公司陪同出席並提供說明資料，回復內容多有重複，爰併同整理。

於配合身權法第53條立法意旨。

- (2) 臺鐵公司、台灣高速鐵路股份有限公司、農業部林保署、台灣糖業股份有限公司所提供客運服務皆屬發展大眾運輸條例第2條第2項第3款規定之鐵路運輸業，確有發展大眾運輸條例之適用。
- (3) 身權法第53條第1項規定：「運輸營運者應於所服務之路線、航線或區域內，規劃適當路線、航線、班次、客車（機船）廂（艙），提供無障礙運輸服務。」第2項規定：「前項路線、航線或區域確實無法提供無障礙運輸服務者，各級交通主管機關應依實際需求，邀集相關身心障礙者團體代表、當地運輸營運者及該管社政主管機關研商同意後，不適用前項規定。」第6項規定：「大眾運輸工具之無障礙設備及設施不符合前項規定者，各級交通主管機關應令運輸營運者於一定期限內提具改善計畫。但因大眾運輸工具構造或設備限制等特殊情形，依當時科技或專業水準設置無障礙設備及設施確有困難者，得由運輸營運者提具替代改善計畫，並訂定改善期限。」查身權法第53條立法意旨係為增進及保障身心障礙者之社會參與，除保障身心障礙者最基本之外出需求外，亦須考量各種不同大眾運輸工具之特性，且有些大眾運輸工具仍無法改善成為無障礙之運輸工具，提供無障礙之運輸服務。故鐵路機構應依上開規定辦理。
- (4) 所指「依實際需求」，係鐵路機構應具體瞭解身心障礙者實際使用需求，倘鐵路機構無法提供無障礙運輸服務者，應依上開身權法第53條第

2項邀集相關身心障礙者團體代表研商同意、或依同條第6項研訂改善計畫，臺鐵公司則以透過該公司通用設計推動委員會優先檢討。

2、問：對於不符合無障礙及不改善者，貴部有何處理機制？現行有無落實相關罰則？身權法第99條第1項罰則實際運用執行情形，貴部有無了解？立法以來貴部對鐵路機關之具體裁罰情形？

(1) 交通部鐵道局為鐵路監理機關，依據鐵路法辦理定期及不定期檢查作業，針對無障礙設施(設備)是否完備服務狀況，業納入檢查項目。

(2) 倘不符合及不改善者，則依身權法第99條第1項規定，運輸營運者違反第53條第6項規定進行裁處。

(3) 因臺鐵公司持續透過通用設計推動委員會持續滾動檢討，故目前交通部及監理機關交通部鐵道局尚無依身權法第99條第1項對運輸營運者裁罰之情形，未來交通部鐵道局將針對鐵路機構無障礙服務提供及設施(設備)及服務情形，納入重點檢查項目。

3、交通部說明其於113年8月19日函各鐵道相關機關(構)表示，為維護身心障礙者權益，通盤檢視所轄列車是否符合鐵路法56-1條第2項及身權法53條第1、2項規定，倘不符合者，應確實檢討並研議改善計畫之追蹤情形。

4、交通部於113年8月30日函阿里山林鐵文資產處略以，栩悅號及福森號之客運服務應適用發展大眾運輸條例，並引述衛福部說明，若須排除適用，則須依身權法第53條第2項規定邀集相關身心障礙者團體代表、當地運輸營運者及該管社政主管

機關研商同意後始得排除。

- 5、交通部無障礙交通環境推動小組於113年8月30日召開第7屆第2次委員會議，並請臺鐵公司提報有關火車車廂與車站有礙現況之檢視與回報，結論為考量鳴日號2.0尚未上線服務前，請臺鐵公司邀請委員討論現行鳴日號列車能否以暫時性設備，或以其他配套措施提供無障礙服務，讓身障乘客也能體驗搭乘；並請臺鐵公司通用設計推動委員會列為追蹤列管追蹤事項。現階段臺鐵公司依該委員會結論，將安排專人提供服務協助上下車。
- 6、交通部鐵道局113年9月26日辦理「113年度阿里山林業鐵路定期檢查」，會中農業部林保署表示，已研議就福森號及栩悅號打造無障礙車廂。

(二)臺鐵公司對現行列車及相關無障礙規範之說明

- 1、現有新購列車（如區間列車、城際列車及支線列車等大眾運輸列車）均於契約規範內皆有明定立約商應依照身權法及大眾運輸工具無障礙設施設置辦法及相關法令，辦理無障礙公共交通工具規劃設計。
- 2、臺鐵公司車站無障礙空間相關規劃係訂於本公司「鐵路車站及轉乘設施通用設計手冊」中。該手冊係配合通用設計推動委員要求而訂定鐵路車站設施相關規劃設計，且因應公司化，定期邀請通用設計推動委員共同檢視並修正。
- 3、為協助行動不便旅客到站購票、乘車等需求，亦訂有「國營臺灣鐵路股份有限公司行動不便旅客乘車通報規定」、「國營臺灣鐵路股份有限公司行動不便旅客乘車服務作業規定」等規定，另對於服務視覺障礙之旅客並依循「服務視覺障礙者注意事項」。

(三)觀光列車改造前，若認為規劃無障礙設施顯有困難，
臺鐵公司實際依身權法邀請身心障礙團體等之研
商情形

- 1、交通部114年3月14日約詢後補充資料說明略以：
現行臺鐵公司觀光列車，如鳴日號、環島之星、
藍皮解憂號、兩鐵旅遊列車等，因通用設計推動
委員會成立於110年3月，惟觀光列車改造及設備
更新均於98年至110年間進行，故無邀請通用設計
委員（含身障團體代表）審查，且因相關觀光列
車有車體老舊，不宜再進行車門擴大及增設無障
礙廁所等工程等情事，該公司已於通用設計推動
委員會提出討論，並擬定屆時將安排專人提供服
務協助上下車，以為配套。
- 2、經本院查證及提醒交通部，臺鐵公司前身交通部
臺鐵局於100年2月即成立通用設計推動委員會⁸，
該部後請臺鐵公司於114年4月15日補充說明改
為：臺鐵公司於100年起成立通用設計推動委員
會，並邀請相關專家學者及身障代表等共同參
與，藉以推動場站設施及車輛通用設計，是以自
100年以後逐步檢討車廂無障礙環境並納入通用
設計推動委員會建議，惟改造鳴日號、環島之星、
藍皮解憂號、兩鐵旅遊列車等觀光列車時，屬舊
車廂改造，故無納入無障礙設計，且因相關觀光
列車車體老舊，不宜再進行車門擴大及增設無障
礙廁所等工程等情事，該公司已於後續通用設計
推動委員會提出討論，並擬定屆時將安排專人提
供服務協助上下車，以為配套。

⁸ 參照本院102年度專案調查研究報告「臺鐵火車站風貌更新計畫之探討」第5頁，調查研究
委員：趙榮耀、李炳南、陳永祥、余騰芳、黃武次、楊美鈴、葛永光。

(四)交通部說明依據鐵路法對鐵路車輛製造、營運之監督情形

1、問：依鐵路法第19條「鐵路建築及車輛製造之技術規範，由交通部定之」，現行鐵路車輛製造之技術規範是否皆有規範無障礙設施？未規劃無障礙設施之車輛是否違反規範？各觀光列車（鳴日號、環島之星、藍皮解憂號、兩鐵旅遊列車、栩悅號、福森號）是否有依據相關技術規範文件？

(1) 交通部說明基於臺灣鐵路及高速鐵路軌道建設逐步擴大，該部依據鐵路法第19條規定：「鐵路建築及車輛製造之技術規範，由交通部定之。」，逐步檢討頒布標準化、一致化之車輛系統製造規格，在高速鐵路部分，於95年頒布「高速鐵路車輛技術標準規範」，在臺灣鐵路部分，於102年頒布「通勤電聯車車輛技術標準規範」，並持續滾動檢討並依最新法令修正，以供鐵路機構採購製造新車之依據，目前前揭車輛製造技術規範皆已有無障礙設施篇章明確訂定設置要求及準則。此外，現交通部刻正研訂臺鐵「城際電聯車車輛技術標準規範」，預定114年底頒布實施。

(2) 交通部說明臺鐵公司鳴日號、環島之星、藍皮解憂號及兩鐵旅遊列車等，前揭車輛屬莒光號、普通車等舊車整修及改造為觀光列車，非屬新車製造。惟為服務身心障礙民眾，已請鐵路機構改造車廂時，亦應符合無障礙環境，目前該公司山嵐號及海風號改造採購契約已有納入設計及打造，未來鳴日號2.0改裝計畫以及後續車輛改造採購契約，均會依循無障礙相關法令及規範持續滾動檢討及改造。

(3) 交通部說明農業部林保署之福森號車廂，屬新車製造，該署依據地方營民營及專用鐵路監督實施辦法第16條規定，在採購前陳報福森號之車輛功能技術文件（含車體、動力系統、煞車系統、車門系統、聯結裝置、轉向架、行車控制系統及安全設施等項目），並經交通部審查後同意，於打造完成後再依前揭辦法第17條規定，於車輛經檢驗合格後，經交通部同意後始能營運，惟交通部當時著重於車輛功能技術之審查。至於栩悅號車廂，亦屬舊車廂改裝，故當時亦未納入無障礙設計，目前農業部林保署刻已進行車廂無障礙環境改善，阿里山林鐵文資處並已於113年12月31日日上網公告採購專屬無障礙車廂中。

2、問：若未設有無障礙設施、違反車輛製造技術規範，應如何處理？為何可以運行上路？現行有何檢測及驗證機制？

(1) 交通部表示若鐵路機構運輸工具之無障礙設備及設施不符合規定，應依身權法第53條第6項規定，提具改善計畫或替代改善計畫，倘未改善或未提具替代改善計畫或未依核定改善計畫之期限改善完成，則依同法第99條第1項進行裁處。另倘鐵路機構違反鐵路法第19條規定之車輛製造技術規範，得由該部鐵道局依鐵路法第41條定期或不定期檢查，要求鐵路機構限期改善。

(2) 交通部並表示依地方營民營及專用鐵路監督實施辦法第16條第1項規定：「地方營、民營鐵路機構採購營運用機車、車輛前，應將該等機車、車輛之功能技術文件送請交通部核准。」

同法條第2項規定：「前項規定功能技術文件應至少包括車體、動力系統、煞車系統、車門系統、聯結裝置、轉向架、行車控制系統及安全設施等項目。」同法第17條第1項規定：「前條規定機車、車輛應經檢驗合格，報交通部認可後，始得營運。」以及同法第39條專用鐵路準用規定，地方營、民營、專用鐵路機構需採購營運用之機車、車輛，需經交通部核准通過功能技術文件，並經車輛檢驗合格後，報經交通部認可後始得營運。

- (3) 交通部表示依據地方營民營及專用鐵路監督實施辦法第17條、第39條規定，地方營、民營、專用鐵路機構須洽交通部同意檢驗機構完成檢驗測試，並提交檢驗測試合格報告。未來將持續要求鐵路機構落實身心障礙者權益保障，確實依身權法、大眾運輸工具無障礙設施設置辦法及相關法令，提供無障礙設施設備以及服務。

(五) 交通部依據鐵路法應辦理定期及不定期檢查，近5年針對身心障礙設施及服務之具體檢查項目及執行情形

- 1、交通部鐵道局依鐵路法第41條辦理之定期及不定期檢查，就身心障礙設施及服務部分之檢查項目，列於定期檢查之「車站建築養護」項內。109年至112年針對臺灣鐵路、林業鐵路開立之檢查發現詳如下表3：

表3 109年至112年交通部針對臺鐵、林鐵開立之檢查發現一覽表

鐵路機構	年份	缺失類別	內容
林業鐵路	109	建議事項	阿里山車站之無障礙廁所部分，有一處門門損壞無法關合；奮起湖車站無障礙廁所

鐵路機構	年份	缺失類別	內容
			內部照明、其開關（在外）有輕微鬆脫情形；建議加強維護管理。
林業鐵路	110	建議事項	鹿麻產車站無障礙坡道破損，建議改善；另主題列車均有停靠本站，建議於進行修復後依文資法提出申請登錄。
臺灣鐵路	110	建議事項	南港及新烏日車站有無障礙停車位及親子停車位被無證者占用情形，宜加強舉發。
臺灣鐵路	110	建議事項	新烏日車站無障礙廁所捲筒衛生紙放置位置不易拿取，建議改放可就近取用位置。
臺灣鐵路	110	建議事項	瑞芳前站進站電梯內無障礙操控面板及第3月台電梯內操控面板等之緊急對講機按鈕無標示，請改善。
臺灣鐵路	110	建議事項	瑞芳站第3月台電梯內無障礙操控面板緊急對講機按鈕無標示，請改善。
臺灣鐵路	111	應行改進事項	基隆車站北站之斜鋼柱結構，未符建築物無障礙設施設計規範203.2.6規定，應設置警示或其他防撞設施，應改善。
臺灣鐵路	112	建議事項	松山車站地下一層無障礙廁所之馬桶側移空間不足70公分，其馬桶側移空間亦未設置可掀起式可動扶手。依建築物無障礙設施設計規範505.2及505.6之規定，應儘速改善。

資料來源：本院整理自交通部提供資料。

2、113年定期檢查或追蹤臺灣鐵路、林業鐵路有關身心障礙設施及服務部分如下：

- （1）臺灣鐵路於南港站辦理列車停駛身（聽）障者疏散逃生演練。
- （2）林業鐵路就福森號及栩悅號等觀光列車之無障礙設施，已研議打造無障礙車廂，並於113年底辦理採購。

(3) 糖業鐵路除車站已有無障礙坡道外，列車亦有設置無障礙設施。

(六) 依據發展大眾運輸條例，交通部對鐵路運輸業定期辦理評鑑情形⁹

1、交通部表示考量國內臺鐵、高鐵營運特性不同，且均各只有一家業者，交通部每年併同金路獎站場環境維護類辦理評鑑作業，由該部運輸及監理司召集組成考評小組，擇期至實地聽取簡報、現勘後，評定分數。考評委員均會將各場站之無障礙設施列入檢查及評分重點，並提出改善建議，評核項目包含：

(1) 站體及設施清潔維護狀況(35%)：站場外觀及週邊設施、大廳、售票處、候車或休息區、餐廳及販賣處、盥洗室、軌道、月台、停車場等清潔維護。

(2) 設施、設備使用維護狀況(35%)：站場外觀及週邊設施、大廳、售票處、候車或休息區、餐廳及販賣處、盥洗室、軌道、月台、停車場等設施維護。

(3) 動態視覺感受(20%)：通風、照明、動線規劃等舒適感受程度。

(4) 其他相關事項(10%)。

2、交通部表示已成立「交通部無障礙交通環境推動小組」，除由該部相關單位主管擔任委員外，並邀請各障別身心障礙團體代表擔任委員，持續透過督促各交通主管機關規劃及執行無障礙交通環境改善計畫，以及協調及整合各交通主管機關推

⁹ 大眾運輸營運與服務評鑑辦法第3條第1項第4款規定：「無障礙之場站設施、服務、運輸工具設備與安全：占總成績百分之十……。」同條第2項規定「前項評鑑項目及配分，中央主管機關得依不同業態視實際需要調整之。」

動無障礙交通環境相關事宜，並責成各部屬機關（構）成立其推動小組，邀請各障別身心障礙團體代表擔任委員，共同檢視及督責完善所轄各鐵路運輸業無障礙環境。近期檢討議題，包括檢討高鐵無障礙座位之訂取票作業、軌道運輸系統發生停駛時協助聽障者疏散避難之標準作業程序等、臺鐵鳴日號無法提供無障礙設施配套方案、臺鐵無障礙電梯工程及其配套措施、高鐵各站通路無障礙情形、臺鐵花蓮吉安站無障礙斜坡道改善等。

（七）交通部針對各鐵路無障礙運輸服務之初步檢討情形

- 1、臺灣鐵路部分：鳴日號觀光列車刻正辦理改善中，預計115年9月完成，藍皮解憂號則提供無障礙服務，包括專人提供服務，協助上下車、輪椅收放等，並因屬慢行車種停靠站點多，搭配車站無障礙廁所運用。
- 2、林業鐵路部分：阿里山號列車已具備完善之無障礙設施，包括無障礙座位、廁所及緊急求救裝置等；另現行之祝客車廂亦具備無障礙設施，包括無障礙座位及緊急求救裝置等，確保林鐵營運過程之便利性與安全性，並提供身心障礙者基本之支持與保障。阿里山林鐵文資處於109年規劃辦理新一代定期列車追日景觀車廂及優遊車廂採購時，已將無障礙設施納入設計考量。阿里山林鐵文資處業於113年12月31日上網公告，採購栩悅號及福森號各1輛專屬改裝之無障礙車廂。
- 3、糖業鐵路部分：糖業鐵路五分車屬文化觀光性質，蒜頭蔗埕文化園區之列車配有無障礙車廂，其他4個園區之附掛車廂係由舊式蔗車改造，提供移動式無障礙斜坡板及車廂內無障礙空間，由

人員輔助身心障礙者搭乘。乘車處設有無障礙坡道、無障礙廁所等設備。

4、高速鐵路部分：

- (1) 車站無障礙設計：目前12處場站依「建築物無障礙設施設計規範」設有各項無障礙設施（含無障礙通路、樓梯、昇降設備、廁所盥洗室、停車空間）。
- (2) 車廂無障礙設計：目前34組列車組依大眾運輸工具無障礙設施設置辦法第9條設有各項輔助乘客上下之無障礙設施（含運行資訊標示設施、入站播報設施、引導設備、無障礙出入口、防止乘客掉落設施），並依同辦法第10條設有各項輔助乘客乘車之無障礙設施（含站名播報及顯示系統、博愛座、服務鈴、扶手及防滑地板、衛生設備、輪椅停靠及固定設施）。

六、衛福部說明及約詢提供資料摘述

(一)現行對各目的事業主管機關落實身心障礙權益保障之監測協調機制

- 1、身心障礙者權益面向多元，涉及相關部會權責，為落實保障身心障礙者各項權益，86年全文修正並更名之身心障礙者保護法，即修正涉及各目的事業主管機關職掌者，由各目的事業主管機關辦理，其後於修法過程中陸續增列目的事業主管機關。現行身權法第2條第3項第6款已規定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，由交通主管機關辦理。
- 2、衛福部設有身心障礙者權益保障推動小組，定期召開會議討論，辦理整合規劃、研究、諮詢、協

調推動促進身心障礙者權益保障相關事宜，查近5年討論之交通議題包括客運業者服務身心障礙者SOP改善、公車司機如何辨識手部功能障礙者有乘車需求及使用電動代步車之身心障礙者遭拒載之因應措施、無人車站之人力協助等，並由交通部依照會議決議予以改善。

- 3、我國為協調、研究、審議、諮詢、推動身心障礙者權益相關政策，從中央至地方皆有討論協調之機制，行政院層級設有行政院身心障礙者權益推動小組、衛福部設有衛福部身心障礙者權益保障推動小組、各地方政府亦設有身心障礙權益相關小組，由學者專家、身心障礙團體代表、政府機關代表等擔任委員，定期召開會議討論，並針對待解決的事項進行列管追蹤。
- 4、我國每4年透過國家報告及國際審查制度，就我國落實CRPD情形進行整體檢視（含交通運輸無障礙），並針對國際審查委員會提出之結論性意見，由各政府機關擬具行動回應表（包括具體行動和關鍵績效指標），每半年將辦理情形提報行政院身心障礙者權益推動小組確認後公告。

(二)CRPD指出「締約國亦應採取適當措施，以便：擬訂、發布並監測向公眾開放或提供之設施與服務為無障礙使用之最低標準及準則；……。」，我國現行對於無障礙之最低標準及準則擬訂、發布並監測之具體機制

- 1、我國為利相關權責領域之無障礙/可及性議題展開策略性討論，前於112年5月30日辦理CRPD第9條（可及性/無障礙）議題蒐整會議。並自112年10月起以行政院身心障礙者權益推動小組名義及透過專案會議形式，由內政部、衛福部、交通部

及經濟部等，分別就「建築物無障礙環境、建築物騎樓整平、人行道無障礙」、「活動場所」、「交通設施」、「產品設計通用化及網站與APP」四大面向，盤點現況與涉及法規、待處理事項、精進作為及時程等，過程中均有邀請專家學者與身心障礙團體共同討論。

- 2、無障礙/可及性議題業於113年8月9日行政院身心障礙者權益推動小組第5屆第2次會議經各主責機關報告盤點情形，並研提策進作為有案，將由行政院身心障礙者權益推動小組會議持續追蹤辦理情形。
- 3、各政府機關針對CRPD國家報告國際審查委員會提出之結論性意見，已擬具行動回應表，定期將辦理情形提報行政院身心障礙者權益推動小組確認後公告。交通部於交通無障礙規劃回應內容如下：
 - (1) 初次結論性意見行動回應表：交通部針對提高臺灣好行無障礙路線、臺灣鐵路完成車廂及月台齊平化、桃園機場新航廈T3無障礙設施建置提出行動計畫。
 - (2) 第二次結論性意見行動回應表：交通部針對臺灣鐵路建置無障礙電梯及月臺提高工程、提高市區客運無障礙車輛比率、優化高鐵無障礙座位購票程序、提升公路客運無障礙運輸服務等提出行動計畫。

七、諮詢會議重點摘述

(一)第一場次：身心障礙權益倡導團體暨使用者觀點

當次會議邀請社團法人中華民國身心障礙聯盟汪育儒副主任、社團法人台北市新活力自立生活協

會林君潔總幹事及Yukih Pupuy主任、社團法人台灣身心障礙兒童權利促進會周淑菁理事長、社團法人台北市行無礙資源推廣協會許朝富總幹事及游鯉綺經理、社團法人台灣障礙者權益促進會劉于濟副秘書長等人與會，並邀請行政院人權及轉型正義處代表劉庭妤科長、林煒智諮議與會，發言重點摘述如下：

1、社團法人台北市新活力自立生活協會林君潔總幹事及Yukih Pupuy主任

- (1) 這些觀光列車打造車廂過程，障礙者權益未被考量，車體改造到外包缺乏無障礙設計，實違反平等使用概念。
- (2) 觀光列車花費鉅資改造，卻無法提供無障礙，這是很衝突的，無論是重新打造、改造、外包旅遊等都應該針對無障礙設計重新檢視。
- (3) 曾有藝文展覽空間說不方便我們進去，明確說輪椅者不建議，我們實際問之後才知道對輪椅者是適合的，沒有什麼障礙，很多是規劃者自己的想像，但就變成障礙者要主動詢問瞭解，規劃者與障礙者應有對話。很多文藝創作者會希望保有其設計，或誤解障礙者需求，其實是可以互動找交集的
- (4) 阿里山林鐵文資處表示規劃無障礙有很多障礙，無障礙廁所很難、上下車也很難等，還說沒有無障礙是因為車體改造、新購置車輛等原因。觀光列車對外開放，卻說明其營運方式不適用大眾運輸條例，理由實在相當薄弱。阿里山林鐵文資處直接排除，也沒有進一步與障礙者團體細緻討論。
- (5) 現行雖有臺鐵公司通用設計推動委員會、交通

部無障礙交通環境推動小組、中央及地方層級的身心障礙者權益推動小組等機制，但每屆委員可能不一樣，標準也不同，進行的方式也是會議形式、定期或不定期諮詢，其實要回歸法規才能依循延續，身權法確有相關規定。

2、社團法人中華民國身心障礙聯盟汪育儒副主任

- (1) 農業部比較沒有相關意識，身心障礙權利政策法案之影響評估在各部會落實其實很重要，各部會推政策時常會忽略身心障礙者平等參與權利。
- (2) 大眾運輸工具要不要做無障礙，在於有無平權意識，有無身心障礙、通用設計推動委員會等單位，有建議的管道，會較有意識。
- (3) 身心障礙權利政策法案影響評估在各部會落實其實很重要，各部會推政策時常會忽略身心障礙者平等參與權利，未建立身心障礙者團體討論或諮詢的管道，有些單位沒想到要去做，有些單位自己埋首做了，但卻不是符合身心障礙者需求。
- (4) 觀光休閒交通工具、場所等應要找身心障礙團體討論或諮詢，很多大大小小觀光景點的交通工具其實都沒有考量到身心障礙者需求，應該要有公約落實與政策、法案等之總體影響評估及監測機制，對部會做規範。

3、社團法人台北市行無礙資源推廣協會許朝富總幹事及游鯉綺經理

- (1) 觀光列車皆為鐵路上運行之火車，若可以隨意由機關自行認定不屬大眾運輸，那身心障礙團體將疲於奔命看到一講一個，應該要對法規整體釐清。

- (2) 臺鐵公司本來就有通用設計推動委員會，鳴日號運行前卻都沒諮詢，應要檢討，竟然可以跳過。
- (3) 目前通用設計推動委員會運作比較是機關主動諮詢的概念，由機關自主提案，缺乏主動之查核機制。我國沒有強力有效的整體無障礙規劃或指引，也沒有主動監測機制，機關未依規定規劃無障礙，變成身心障礙團體需為自己的權益逐一檢舉，疲於奔命。逐一反映處理實在很困難，應該要正本清源的回歸法規，避免身心障礙者遇到障礙、抗議，才要改進，對政府及身心障礙團體都是不停的消耗。
- (4) CRPD第9條規範的是向公眾開放之設施。其實就是大眾運輸，機關這樣自行解讀觀光列車不屬於大眾運輸，應避免這樣的事情發生。
- (5) 其實無障礙規劃的層面很廣，阿里山林鐵文資處沒有實際接觸過，沒有想像過，才覺得困難。
- (6) 現行公約檢視很常各部會自行檢視都符合，但部會是否知道其中內涵，這些檢測機制是否有效，有待商榷，國際審查報告各部會都會拿一些不符合地來搪塞。

4、社團法人身心障礙兒童權利促進會周淑菁理事長

- (1) 本案木已成舟，很多建設機關都是先做了才說，沒有針對無障礙進一步思考。以共融遊戲場來說，從倡議到現在規劃遊戲場的國家標準，現在會要求透過衛福部的指引針對規劃設計人員、承辦人進行訓練，在招標文件也列入規範並建立考核機制。
- (2) 現在觀光列車沒有無障礙空間，農業部林保署

表示可以事前聯絡旅行社規劃，但車上就沒有無障礙空間，要怎麼規劃和上車。相關機關規劃期間完全忽略、遺忘障礙者，應該要落實考評及裁罰機制。觀光交通工具若不是大眾運輸交通工具實不合理，開放給大眾購買，卻限制障礙者，身心障礙者應該是大眾的一部分。

5、社團法人台灣障礙者權益促進會劉于濟副秘書長

- (1) 交通規劃上很大的問題是未考量到身心障礙者的社會角色，身心障礙者可能是父親、母親、女兒等，全家一起玩時，身心障礙者常常被切割，我身為父親，常因為我的障礙，變成我無法陪同我的小孩，或我的小孩因為受限於我，無法參與相關活動，目前缺乏對不同障礙者所處的社會角色深入思考。
- (2) 觀光列車多樣豐富並搭配套裝活動，但車廂沒有無障礙及活動設計，身心障礙者實在難以參與，如小小列車長套票活動，身心障礙第1至8類的兒童難以和其他兒童一起參與活動，於相關遊程設計時希望能考慮身心障礙者參與的可能性。
- (3) 政府應該不是沒有能力思考身心障礙者參與的方式，哺乳室做得到，其他為什麼做不到。若列車碰到觀光就說不是大眾運輸工具，那什麼都以觀光為名，不要做無障礙設施了。

6、行政院人權及轉型正義處代表劉庭妤科長、林煒智諮議

- (1) 有些法規解釋和執行落差，本處會持續瞭解機關落實情形。
- (2) 法規檢視的過程，會由部會檢視法案，公告收

集意見，研商階段並與各機關協商，再報到行政院，行政院內部單位就會請各機關會辦，由政務委員去開法案審查會議，現行因為規範一定要做性別影響評估，故法規會、性別平等處等都會參與，未來人權及轉型正義處也在發展人權影響的評估機制，若此機制通過，那人權及轉型正義處也會參與審查，審查過後法規會再由行政院送立法院。

(二)第二場次：人權公約及法學、身心障礙福利等領域專家觀點

當次會議邀請財團法人法律扶助基金會李秉宏律師、國立東華大學法律學系徐揮彥教授、中央研究院法律學研究所廖福特研究員、南華大學教育社會學研究所蘇峰山副教授等人與會，並邀請行政院人權及轉型正義處代表劉庭妤科長、林煒智諮議與會，發言重點摘述如下：

1、財團法人法律扶助基金會李秉宏律師

- (1) 身心障礙社群有討論此議題，此涉及交通無障礙，也與文化參與有關，與CRPD第9條、第30條相關，身權法第53條已規範無障礙運輸營運者應提供無障礙運輸服務，我看國內法現行規定其實並沒有說不通的地方。
- (2) 阿里山林業鐵路是對大眾開放，並非對不特定人開放，CRPD及國內法都已明定交通工具要規範無障礙，文義上應無說不通的地方，沒有規劃的話，應該是規劃者沒有想到身心障礙者會參與，沒有思考到身心障礙參與的可能性，也缺乏對身心障礙者的認識與想像。

2、國立東華大學法律學系徐揮彥教授

- (1) 農業部所管各地林業火車、觀光列車結合休憩

旅遊形式還不少，依照大眾運輸管理條例規定，若機關定位為休憩娛樂而非運輸，就認定不適用大眾運輸規範，實不合理。

- (2) 農業部委託旅行社經營，此種委託方式，農業部有契約關係，經濟社會文化權利國際公約第24號一般性意見述及商業活動與人權，提醒政府部門與私人簽定之公法契約若沒有列入身心障礙者合理調整之要求，就違反公約之主要精神。國家有監督及保護的義務，國家締約時要將身心障礙的調合措施放在契約當中。不可以委託私人公司經營後就逸脫公部門責任。

3、南華大學教育社會學研究所蘇峰山副教授

- (1) 栩悅號、福森號、鳴日號的外包行程，不只是座位問題，是套裝的行程，過程也有很多涉及無障礙，實應從文化參與角度去與機關討論。本案在CRPD第30條之討論應是更重要，不僅是運輸的問題。整個旅遊行程後段服務也很複雜，不只是火車，以觀光旅遊的角度要求又不一樣，後續行程也是問題。
- (2) 臺灣鐵路與林業鐵路一般性定點運輸是符合提供無障礙的大眾運輸目的，但就文化觀光參與實不足，國家應該思考要提供身心障礙者文化遊憩參與權到什麼程度。

4、中央研究院法律學研究所廖福特研究員

- (1) CRPD第9條國家義務的範圍，交通工具在原則上不可做限縮，CRPD是希望身心障礙平等參與，也不該限縮於政府才有義務做，應回歸此原則。
- (2) CRPD已國內法化，應要落實持續檢視國內各法有無實踐第9條。身權法第53條也已規範無障

礙服務，本案阿里山林鐵文資處自行詮釋大眾交通工具的適用，火車是公家機關的設施，是政府行為，應負直接責任，機關可能自我錯誤詮釋非屬大眾運輸，但理應符合大眾運輸概念，應要透過此案強調及確認國家於交通工具無障礙的責任。

- (3) 阿里山林鐵文資處管轄之林業鐵路是國家所設的鐵路，運行的列車亦是屬於國家，實在無法免除國家責任義務。
- (4) 臺鐵公司也是國營公司，也不應免除國家對於無障礙責任。臺鐵公司的行為仍是公務行為，政府的行為自己要負責任，CRPD本來就已規定相關概念，身權法也有規範，政府機關不能自我排除豁免，基準底線政府機關應要掌握明確。

柒、調查意見：

聯合國於西元2006年12月13日通過CRPD¹⁰，並在2008年正式生效，希望能夠促進、確保身心障礙者充分、平等地享有所有人權和基本自由。立基於此，我國於96年將原有身心障礙者保護法修正為身權法，嘗試納入CRPD精神與內涵，並於103年12月3日施行身心障礙者權利公約施行法，讓CRPD所揭櫫之尊重固有尊嚴、不歧視、完整且有效的社會參與及社會融合、可及性/無障礙等原則國內法化，俾利我國身心障礙者權益保障事項與國際接軌，各級政府機關行使職權，應符合公約規定，避免侵害身心障礙者權利。

上揭法律施行多年，近年卻仍發生阿里山林鐵文資處耗資打造之栩悅號、福森號及臺鐵公司之鳴日號等觀光列車皆未規劃無障礙設施等情，嚴重影響身心障礙者之可及性，實有深入調查之必要。

本案經113年8月14日、113年8月16日邀集行政院人權及轉型正義處代表與身心障礙者權益倡導、人權公約、法學、身心障礙福利等領域團體及專家辦理2場諮詢會議，復於113年10月4日詢問臺鐵公司、阿里山林鐵文資處相關主管人員，並於113年12月17日詢問農業部林保署、交通部、衛福部等機關人員，復由農業部林保署於114年1月9日、交通部於114年3月14日補充資料到院，經綜整相關卷證，已調查竣事，茲臚列調查意見如下：

- 一、**CRPD第9條及第30條揭櫫國家應採取適當措施，確保身心障礙者在與他人平等之基礎上，無障礙地進出物理環境及使用交通工具、參與文化生活。阿里山林業鐵路113年恢復全線通車，推出耗費國家經費打造之福**

¹⁰ 全稱為身心障礙者權利公約(Convention on the Rights of Persons with Disabilities)。

森號、栩悅號觀光列車，以全新樣貌迎接國內外旅客，惟阿里山林鐵文資處錯認觀光列車非屬大眾運輸工具而皆未依法設置無障礙設施，影響身心障礙者使用權益甚鉅，亦違反CRPD、身權法、鐵路法。福森號為新造車輛，阿里山林鐵文資處107年初始規劃即未規劃無障礙設施，於設計過程縱有審查委員對此提出疑問，該處卻仍未正視及修正，栩悅號則為109年阿里山林鐵文資處運用舊有列車車廂進行設計改裝，上述列車相關規劃重要過程皆有函報農業部林保署，該署卻未能察覺阿里山林鐵文資處錯認觀光列車無須設置無障礙之情事，難辭督導不周之究，核有違失：

- (一)按CRPD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，……，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……。」同法第30條「參與文化生活、康樂、休閒與體育活動」第1項揭櫫：「締約國承認身心障礙者有權在與其他人平等基礎上參與文化生活，並應採取所有適當措施，確保身心障礙者：……(c)享有進入文化表演或文化服務場所，例如劇院、博物館、電影院、圖書館、旅遊服務場所，並儘可能地享有進入於本國文化中具有重要意義之紀念建築與遺址。」中華民國憲法增修條文第10條第7項強調國家對於身心障礙者之無障礙環境建構，應予保障。我國身權法則明定運輸營運者應提供無障礙運輸服務，若無法提供時，

應邀集身心障礙團體代表、社政機關等研商並獲同意不適用該規定，且大眾運輸工具應依中央交通主管機關訂定之規範設置無障礙設施及設備。鐵路法亦規定鐵路機構應依實際需求提供無障礙運輸服務：

- 1、身權法第53條第1項規定：「運輸營運者應於所服務之路線、航線或區域內，規劃適當路線、航線、班次、客車（機船）廂（艙），提供無障礙運輸服務。」同條第2項規定：「前項路線、航線或區域確實無法提供無障礙運輸服務者，各級交通主管機關應依實際需求，邀集相關身心障礙者團體代表、當地運輸營運者及該管社政主管機關研商同意後，不適用前項規定。」
- 2、身權法第53條第3項規定：「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5項規定：「第3項大眾運輸工具無障礙設施項目、設置方式及其他應遵行事項之辦法，應包括鐵路、公路、捷運、空運、水運等，由中央交通主管機關分章節定之。」
- 3、鐵路法第56條之1第2項規定：「鐵路機構應依實際需求提供無障礙運輸服務……。」交通部並於本院約詢時闡釋「依實際需求」係鐵路機構應具體瞭解身心障礙者實際使用需求，倘鐵路機構無法提供無障礙運輸服務，應依身權法第53條第2項邀集相關身心障礙者團體代表研商同意、或依同條第6項研訂改善計畫¹¹。

¹¹ 身權法第53條第6項規定：「大眾運輸工具之無障礙設備及設施不符合前項規定者，各級交通主管機關應令運輸營運者於一定期限內提具改善計畫。但因大眾運輸工具構造或設備限制等特殊情形，依當時科技或專業水準設置無障礙設備及設施確有困難者，得由運輸營運者提具替代改善計畫，並訂定改善期限。」

(二)次按交通部依據身權法第53條第5項訂定之大眾運輸工具無障礙設施設置辦法，其規範鐵路客車應設置輔助乘客上下客車、乘坐客車之無障礙設施：

1、第2條規定：「本辦法用詞，定義如下：一、大眾運輸業者：發展大眾運輸條例第二條第二項規定之大眾運輸事業¹²。二、大眾運輸工具：大眾運輸業者所提供旅客運輸之車輛、客車廂、船舶及航空器。」

2、第三章「鐵路」：

(1) 第9條規定：「鐵路客車應依下列規定設置輔助乘客上下客車之無障礙設施：一、運行資訊標示設施：……。二、入站播報設施：……。三、引導設備：……。四、出入口：……。五、應於客車廂外部連結處位置，設置防止月台乘客跌落之設施。但已有月台設施可防止乘客跌落者，不在此限。」

(2) 第10條規定：「鐵路客車應依下列規定設置輔助乘客乘坐客車之無障礙設施：一、站名播報及顯示設施：……。二、博愛座：……。三、緊急求救器或服務鈴：……。四、扶手及防滑地板：……。五、衛生設備：外部應提供使用狀況訊息，內部應設置求助鈴、扶手及防滑地板。門淨寬度不得小於90公分，門外明顯處，應設置無障礙標誌。六、輪椅停靠及固定設施：應設置專用位置供輪椅直接停靠區，並設置固定輪椅裝置。……。」

¹² 依據發展大眾運輸條例第2條第2項規定：「適用本條例之大眾運輸事業，係指依法成立，並從事國內客運服務之下列公、民營事業：一、市區汽車客運業。二、公路汽車客運業。三、鐵路運輸業。四、大眾捷運系統運輸業。五、船舶運送業。六、載客小船經營業。七、民用航空運輸業。」

3、交通部於本院約詢時說明臺鐵公司、高速鐵路股份有限公司、農業部林保署阿里山林鐵文資處等所提供客運服務皆屬發展大眾運輸條例規定之鐵路運輸業，皆有發展大眾運輸條例之適用。

(三)查阿里山林業鐵路為農業部之專用鐵路，113年恢復全線通車，以全新樣貌迎接國內外旅客，並推出耗費國家經費打造之福森號、栩悅號觀光列車提供載客服務，卻未設置無障礙設施，阿里山林鐵文資處並自112年起至113年接獲多起民眾、團體等陳情福森號、栩悅號未有無障礙規劃，卻皆以「定位為非定期車廂、觀光列車由旅行社經營規劃主題列車路線，非屬大眾運輸」等語回應，顯誤解法律規定，且未積極妥處：

1、福森號為阿里山林鐵文資處爭取前瞻計畫經費打造之全新6輛檜木車廂，契約價金計6,733萬7,500元，相關費用由「前瞻基礎建設-軌道建設阿里山林業鐵路設施設備安全提升計畫」項下支應。栩悅號則是以既有列車車廂進行設計改裝，設計費用175萬元，改裝費用計1,504萬195元，相關費用由農業部林務發展及造林基金支應，所費不貲，卻未規劃無障礙設施，亦為阿里山林業鐵路運行之車輛中，唯二未規劃無障礙設施者（詳如下表4）：

表4 阿里山林業鐵路運行列車無障礙空間規劃情形一覽表

項次	列車名	行駛區間（車站名-車站名）	列車無障礙設施
1	栩悅號	◎嘉義-北門-樟腦寮-梨園寮-奮起湖 ◎奮起湖-十字路-二萬坪-阿里山 ◎阿里山-二萬平-阿里山	無

項次	列車名	行駛區間（車站名-車站名）	列車無障礙設施
		◎阿里山-祝山-阿里山 ◎阿里山-二萬平-十字路-奮起湖 ◎奮起湖-水社寮-交力坪-竹崎-北門-嘉義	
2	福森號	◎北門-樟腦寮-第三觀景平臺-奮起湖-十字路 ◎十字路-二萬平-阿里山-祝山-阿里山 ◎阿里山-二萬平-十字路-奮起湖 ◎奮起湖-水社寮-交力坪-竹崎-北門	無
3	阿里山號	嘉義-北門-竹崎-樟腦寮-獨立山-梨園寮-交力坪-水社寮-奮起湖-多林-十字路-二萬平-阿里山（來回）	有
4	中興號		有
5	祝客車廂	◎沼平-阿里山（來回） ◎祝山-阿里山（來回） ◎神木-阿里山（來回）	有
6	檜木列車	嘉義-車庫園區-北門	聯掛阿里山號無障礙車廂提供服務。

資料來源：本院整理自阿里山林鐵文資處提供資料。

2、阿里山林鐵文資處自112年起至113年即接獲多起民眾、團體反映福森號、栩悅號未有無障礙規劃，該處答覆說明內容皆認為該觀光列車非屬大眾運輸工具，並遲於113年5月才函請交通部釋示（詳如次頁表5）：

表5 阿里山林鐵文資處歷次針對福森號、栩悅號無障礙設施回應情形

陳情日期 (年.月.日)	陳情/詢問 內容概述	說明內容
112.3.8	阿里山福森號小火車全然沒有無障礙訊息	112年3月16日說明略以：福森號定位為非定期車廂，後端設計打造仿造貴賓車廂景觀陽台，故車門設置於車廂端部，且車門採拉門形式，車寬無法設置符合標準無障礙車廂90公分車門，尚祈見諒。為打造無障礙環境，目前履約中的新購定期列車有規劃標準無障礙車廂。
113.4.30	栩悅號有無設置無障礙車廂	113年5月3日說明略以：為維護身心障礙者之權益，該處現有屬大眾運輸工具之阿里山號，以及採購中的新車廂均有設計無障礙車廂。栩悅號觀光列車已委託雄獅旅行社股份有限公司經營，由該公司自行規劃主題列車路線，非屬大眾運輸。
113.4.30	栩悅號未無規劃設施，導致身心障礙者參與之機會	113年5月21日說明略以：栩悅號屬改裝車輛，係參考日本、國內知名觀光列車而規劃打造，業以公開標租方式委由雄獅旅行社股份有限公司經營，並以郵輪式觀光列車模式規劃不同之鐵道主題遊程、列車行駛路線、導覽及解說服務等，彈性排定路線及時間而由旅客預約之套裝服務；其實際營運方式不適用發展大眾運輸條例，非屬大眾運輸。惟為保障身心障礙者之權利，該處業已函請交通部釋示憑辦。
113.5.9	栩悅號有無設置無障礙車廂	113年5月9日說明略以：栩悅號列車業以「公開標租」方式委由雄獅旅行社股份有限公司，以郵輪式觀光列車模式每半年規劃不同之鐵道主題遊程、列車行駛路線、導覽及解說服務等，非屬大眾運輸。為保障身心障礙者之權利，該處業已逐步優化各車站空間，近期採購之新車廂亦規劃設置無障礙設施設備。

陳情日期 (年.月. 日)	陳情/詢問 內容概述	說明內容
113.5.10	栩悅號、福森號違反身權法及CRPD	113年5月21日說明略以：栩悅號屬改裝車輛，係參考日本、國內知名觀光列車而規劃打造，業以「公開標租」方式委由雄獅旅行社股份有限公司經營，並以郵輪式觀光列車模式規劃不同之鐵道主題遊程、列車行駛路線、導覽及解說服務等，彈性排定路線及時間而由旅客預約之套裝服務；其實際營運方式不適用發展大眾運輸條例，非屬大眾運輸。惟為保障身心障礙者之權利，該處業已函請交通部釋示憑辦。
113.6.5	福森號、栩悅號無設置無障礙空間（設施）	113年6月13日說明略以：本案為保障身心障礙者權利，業函請交通部釋示在案，該處將評估研議以現有阿里山號無障礙車廂改裝栩悅號無障礙車廂之可行性，如屬可行且未涉及車體結構變更，將爭取籌編預算處理。預計114年陸續推出全新阿里山優遊車廂及追日景觀車廂，均有設置無障礙客車。

資料來源：本院整理自阿里山林鐵文資處提供資料。

3、阿里山林鐵文資處將栩悅號、福森號委託雄獅旅行社股份有限公司經營後，訂購網站說明文字明示身心障礙者購買限制，引發各界輿論後，才改稱將由工作人員協助乘坐折疊式輪椅之乘客上下車（詳如下表6）：

表6 栩悅號、福森號訂購網站針對身心障礙旅客之說明文字

項次	說明公布日期	說明內容（原始文字）
1	113年4月25日	【購買限制】◎栩悅號/福森號觀光列車內未提供無障礙空間，旅客如有使用輪椅，因考量安全問題請斟酌參加本行程。

項次	說明公布日期	說明內容（原始文字）
2	113年4月25日	車廂內未提供無障礙空間，請旅客知悉。
3	113年7月17日	觀光列車栩悅號/福森號於未完成無障礙車廂改造前，由林鐵處及雄獅旅遊會派員協助乘坐折疊式輪椅之乘客上下車。

資料來源：本院整理自阿里山林鐵文資處提供資料。

（四）次查阿里山林鐵文資處自107年規劃新造木造車廂6輛（即福森號），109年規劃運用舊有列車車廂進行設計改裝（即栩悅號），相關列車規劃及設計製造、營運招標等重要過程皆有依規定函報農業部林保署¹³，招標文件亦有報請農業部同意¹⁴，但從初始規劃文件即未考量無障礙設施，也未依身權法規定邀集身心障礙團體代表、社政機關等研商並獲同意，農業部林保署卻皆未適時督導糾正：

- 1、福森號：阿里山林鐵文資處107年12月25日函報農業部林保署「木造客車廂6輛製造工程」採購案、108年3月27日及108年6月20日陳報農業部林保署車輛功能技術文件，108年11月19日並經農業部林保署陳報農業部採最有利標方式辦理，並經農業部108年11月20日同意辦理。
- 2、栩悅號：阿里山林鐵文資處109年12月31日核准辦理「阿里山林鐵列車車廂改裝委託設計案」，後續針對改裝之執行，於110年6月15日函請農業部林保署轉農業部同意以最有利標辦理「阿里山林鐵列車車廂改裝」案，並獲該部同意在案。
- 3、福森號、栩悅號之使用權利標租：阿里山林鐵文

¹³ 前為行政院農業委員會林務局，自112年8月1日改制更名為農業部林保署（農業部林保署組織法112年5月31日公布，112年8月1日施行）。

¹⁴ 前為行政院農業委員會，自112年8月1日改制更名為農業部（農業部組織法112年5月31日公布，112年8月1日施行）。

資處以112年4月27日林鐵服字第1120320190號函報農業部林保署「阿里山林業鐵路列車及車站空間使用權利標租」案。

(五)另查福森號於109年設計過程，即有審查委員對未設置無障礙設施提出疑問及提醒，阿里山林鐵文資處卻仍未正視並及時查證、修正，自行解讀非屬大眾運輸範疇：

1、阿里山林鐵文資處於109年7月10日召開木造車廂6輛(即福森號)基本設計審查會，據會議紀錄，當時1位外部委員明確提出「是否必要設置『無障礙設施』？」之審查意見。該次會議因多位委員提出須修正處，故審查未通過，請廠商補充車廂設計原理、原則、驗證方式及設計總圖外，並依委員及與會人員意見修正再函送審查。後續阿里山林鐵文資處於109年9月25日召開第二次基本設計審查會，審查結果通過，然當時並未針對設置無障礙設施討論或修正，後續即於110年4月3日開工。

2、本院詢問阿里山林鐵文資處當時為何未參考審查委員意見，其說明當時認福森號營運方式不屬於大眾運輸範疇，爰未於設計程序完成前，再向交通部等機關釐清相關法規之適用情形。

(六)本案經各界質疑及本院立案調查後，農業部林保署雖於本院約詢時表示為改善加強服務品質，已規劃福森號、栩悅號無障礙車廂以符合觀光列車無障礙需求，由「大阿里山軸帶百年躍升建設計畫」支應相關費用，並督導阿里山林鐵文資處於113年12月31日公告「阿里山林鐵新造與改裝無障礙車廂各1輛購置」採購案，預計於115年底前投入營運，並表示營運前，乘客搭乘相關觀光列車，倘有需求可直接

聯繫營運廠商或聯繫各主要車站，以人工方式提供必要之乘車協助與服務，然現行僅能依靠阿里山林鐵文資處及旅行社以人工方式協助乘客上下車，恐增添協助人員及身心障礙旅客風險，而該採購案更須再耗費公帑2,900萬元¹⁵支應。

- (七)綜上，CRPD第9條及第30條揭櫫國家應採取適當措施，確保身心障礙者在與他人平等之基礎上，無障礙地進出物理環境及使用交通工具、參與文化生活。阿里山林業鐵路113年恢復全線通車，推出耗費國家經費打造之福森號、栩悅號觀光列車，以全新樣貌迎接國內外旅客，惟阿里山林鐵文資處錯認觀光列車非屬大眾運輸工具而皆未依法設置無障礙設施，影響身心障礙者使用權益甚鉅，亦違反CRPD、身權法、鐵路法。福森號為新造車輛，阿里山林鐵文資處107年初始規劃即未規劃無障礙設施，於設計過程縱有審查委員對此提出疑問，該處卻仍未正視及修正，栩悅號則為109年阿里山林鐵文資處運用舊有列車車廂進行設計改裝，上述列車相關規劃重要過程皆有函報農業部林保署，該署卻未能察覺阿里山林鐵文資處錯認觀光列車無須設置無障礙之情事，難辭督導不周之究，核有違失。

二、臺鐵公司自交通部臺鐵局時期即規劃鳴日號、環島之星、藍皮解憂號、兩鐵旅遊列車、仲夏寶島號、郵輪式列車等觀光列車，然僅有仲夏寶島號、郵輪式列車有連掛莒光號無障礙設施車廂，餘皆未設置無障礙設施，損及障礙者搭乘權益。交通部主管身心障礙者大

¹⁵ 參照政府採購網阿里山林鐵文資處「阿里山林鐵新造與改裝無障礙車廂各1輛購置」113年12月31日公開招標公告資料。

眾運輸工具、交通設施等權益規劃、推動，理當熟稔無障礙運輸服務之規範及研商機制，卻未督導當時之交通部臺鐵局確實辦理。另查110年交通部臺鐵局通用設計推動委員會、交通部無障礙交通環境推動小組皆對鳴日號未有無障礙設施提出疑問，並建議後續觀光列車需將無障礙設施納入考量，然接續卻仍有環島之星、藍皮解憂號、兩鐵旅遊列車等未有無障礙設施之觀光列車運行，臺鐵公司及交通部違反CRPD、身權法、鐵路法，交通部身為身心障礙者交通權益之主管機關，卻漠視障礙者權益，致後續觀光列車仿效，核有違失：

- (一)按CRPD第9條、第30條規範及我國憲法增修條文第10條第7項皆強調國家應保障身心障礙者無障礙環境之建構。身權法第53條、鐵路法第56條之1第2項、大眾運輸工具無障礙設施設置辦法相關規定（詳如調查意見一），明定運輸營運者應提供無障礙運輸服務，若無法提供時，應邀集身心障礙團體代表、社政機關等研商並獲同意不適用該規定，鐵路法並規定鐵路機構應依實際需求提供無障礙運輸服務。大眾運輸工具應依中央交通主管機關訂定之規範設置無障礙設施及設備，鐵路客車依規定應設置輔助乘客上下客車、乘坐客車之無障礙設施如衛生設備（無障礙廁所）、輪椅停靠及固定設施等，臺鐵公司所提供客運服務屬發展大眾運輸條例規定之鐵路運輸業，其所屬觀光列車有發展大眾運輸條例之適用。且身權法第2條第3項第6款並明定交通部主責身心障礙者交通權益事項：「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)查臺鐵公司自交通部臺鐵局時期即規劃鳴日號、環島之星、藍皮解憂號、兩鐵旅遊列車、仲夏寶島號、郵輪式列車等觀光列車，然僅有仲夏寶島號、郵輪式列車有連掛莒光號無障礙設施車廂，餘皆未設置無障礙設施，相關列車未規劃無障礙設施之原因，臺鐵公司稱係因為專用觀光車輛，或為復古修復觀光車種，原始車廂即無配置（詳如下表7）：

表7 臺鐵公司觀光列車無障礙空間規劃情形一覽表

項次	列車名	行駛區間（車站名-車站名）	首航日期（年.月.日）	列車無障礙設施
1	鳴日號	依行程規劃	109.12.31	無，為專用觀光車種。
2	環島之星	臺北-臺北（環島）	112.1.17	無，為專用觀光車種。
3	藍皮解憂號	枋寮-台東	110.10.23	無，為復古修復觀光車種，原始車廂即無配置。
4	兩鐵旅遊列車	依行程規劃	112.3.3	無，為專用觀光車種。
5	仲夏寶島號	花蓮-玉里	110.10.30	有，連掛莒光號無障礙設施車廂。
6	郵輪式列車	依行程規劃	110.9.3	有，連掛莒光號無障礙設施車廂。

資料來源：本院整理自臺鐵公司提供資料。

(三)然查身權法已有明定無障礙運輸服務之規範及研商機制，運輸營運者應經邀集身心障礙團體代表、社政機關等研商，並獲同意後，始能不適用身權法第53條第1項之無障礙運輸規定，臺鐵公司於運行前卻皆無辦理研商，交通部於約詢補充資料起初稱：「因現行觀光列車改造及設備更新均於98年至110

年間進行，如鳴日號、環島之星、藍皮解憂號、兩鐵旅遊列車等，而通用設計推動委員會成立於110年3月，故無邀請通用設計委員（含身障團體代表）審查」等語。然經本院查證並提醒交通部，臺鐵公司前身交通部臺鐵局早在100年2月即成立通用設計推動委員會¹⁶，交通部才又請臺鐵公司補充說明係因觀光列車屬舊車廂改造，故未納入無障礙設計。交通部及臺鐵公司皆未具體回應未確實提請通用設計推動委員會審查之原因，且研商機制實應符合身權法第53條第2項規定。

（四）另查110年交通部臺鐵局通用設計推動委員會、交通部無障礙交通環境推動小組皆對鳴日號未有無障礙設施提出疑問，並建議後續觀光列車需將無障礙設施納入考量，然接續卻仍有環島之星、藍皮解憂號、兩鐵旅遊列車等未有無障礙設施之觀光列車運行：

- 1、據110年4月19日交通部臺鐵局110年通用設計推動委員會設施組第1次會議紀錄，委員於會中請交通部臺鐵局說明鳴日號列車是否有提供無障礙環境的服務，如果沒有相關服務，在設置上的困難請該局後續也能提出相關說明等語。當次會議決議請交通部臺鐵局機務處再檢視鳴日號的無障礙環境。
- 2、據110年12月29日交通部召開之交通部無障礙交通環境推動小組第6屆第1次委員會會議紀錄記載委員提案有關鳴日號觀光列車無障礙設施不足案，並請交通部臺鐵局專案報告與說明。當時

¹⁶ 參照本院102年度專案調查研究報告「臺鐵火車站風貌更新計畫之探討」（案號：103交調0006）第5頁，調查研究委員：趙榮耀、李炳南、陳永祥、余騰芳、黃武次、楊美鈴、葛永光。

會議決議請交通部臺鐵局重新檢視鳴日號納入無障礙設施之可行性，另後續其他觀光列車及新車採購，需將無障礙設施納入考量，並請交通部臺鐵局應視為核心價值予以檢視，並由臺鐵局自行管控。

- 3、然後續交通部臺鐵局未將無障礙設施納入核心價值，未主動檢視110年10月30日已營運卻未設置無障礙設施之藍皮解憂號，也未針對後續112年才運行之環島之星（首航日期：112年1月17日）及兩鐵旅遊列車（首航日期：112年3月3日）規劃無障礙設施及研商配套機制。交通部也未善盡督導之責，致交通部無障礙交通環境推動小組決議流於形式。

（五）經本院立案調查，臺鐵公司表示113年已規劃重新改裝鳴日號，預估經費約8,600萬元（規劃重新打造另3輛具備無障礙設施之餐車及改造1輛原鳴日號客廳車等），預計115年評估運行¹⁷，鳴日號觀光列車於我國鐵道旅遊上具有標竿意義，未設置無障礙設施實造成後續仿效，此後阿里山林鐵文資處於栩悅號設計參考期間，即有借鏡鳴日號之設計及營運方式可證。

（六）綜上，臺鐵公司自交通部臺鐵局時期即規劃鳴日號、環島之星、藍皮解憂號、兩鐵旅遊列車、仲夏寶島號、郵輪式列車等觀光列車，然僅有仲夏寶島號、郵輪式列車有連掛莒光號無障礙設施車廂，餘皆未設置無障礙設施，損及障礙者搭乘權益。交通部主管身心障礙者大眾運輸工具、交通設施等權益

¹⁷ 環島之星、藍皮解憂號及兩鐵旅遊列車，臺鐵公司評估因車體老舊，進行車門整修擴大及增設無障礙廁所等工程恐破壞車體結構，危及行車安全，爰建議不再改造，並將評估安排專人提供服務協助上下車，以為配套。

規劃、推動，理當熟稔無障礙運輸服務之規範及研商機制，卻未督導當時之交通部臺鐵局確實辦理。另查110年交通部臺鐵局通用設計推動委員會、交通部無障礙交通環境推動小組皆對鳴日號未有無障礙設施提出疑問，並建議後續觀光列車需將無障礙設施納入考量，然接續卻仍有環島之星、藍皮解憂號、兩鐵旅遊列車等未有無障礙設施之觀光列車運行，臺鐵公司及交通部違反CRPD、身權法、鐵路法，交通部身為身心障礙者交通權益之主管機關，卻漠視障礙者權益，致後續觀光列車仿效，核有違失。

三、鐵路法、地方營民營及專用鐵路監督實施辦法、身權法、發展大眾運輸條例，皆明確規範交通部對所有鐵路車輛無障礙設施負有事前審查及事後監督責任，然本案卻仍發生觀光列車未設置無障礙設施等情。鐵路機構大幅改造舊車，重新以觀光列車運行，卻認無須符合現行無障礙規定或函報交通部審查，實有疑義，交通部允應對此現象確實檢討並落實監督。另福森號為新造車輛，農業部林保署報請交通部審核後始採購營運，交通部卻未確實把關無障礙設施，審查機制顯有闕漏；又交通部近年針對鐵路機構身心障礙設施及服務之定期、不定期檢查皆未檢視無障礙車廂議題，評鑑也未確實檢查無障礙運輸工具設備等，監督顯有不力。交通部長年未善盡事前審查及事後監督之責，現行行政院、衛福部所建立之跨部會協調機制亦難確實發揮全面、主動監督之效，行政院允宜參酌CRPD第二次國家報告國際審查結論性意見，加強無障礙監督機制，落實障礙者權益保障：

(一)鐵路法規定鐵路由交通部管理及監督，鐵路建築及車輛製造之技術規範亦由交通部定之。地方營民營

及專用鐵路監督實施辦法明確規範鐵路機構採購營運用之機車、車輛前，需經交通部核准通過功能技術文件，並經車輛檢驗合格，報經交通部認可後，始得營運，顯示相關法規已明確規範交通部對鐵路車輛運行之事前審查機制：

- 1、鐵路法第4條第1、2項規定：「(第1項)本法之主管機關為交通部。國營鐵路，由主管機關管理。(第2項)地方營、民營及專用鐵路，由主管機關監督。」目前我國鐵路包括國營鐵路即臺灣鐵路、民營鐵路即高速鐵路、專用鐵路則有阿里山林業鐵路及糖業鐵路等。
- 2、鐵路法第19條規定：「鐵路建築及車輛製造之技術規範，由交通部定之。」交通部並於本院約詢時表示，該部依鐵路法第19條，逐步檢討頒布標準化、一致化之車輛系統製造規格，在高速鐵路部分，於95年頒布「高速鐵路車輛技術標準規範」¹⁸，臺灣鐵路部分，於102年頒布「通勤電聯車車輛技術標準規範」¹⁹，並持續滾動檢討並依最新法令修正，以供鐵路機構採購製造新車之依據，目前前揭車輛製造技術規範皆已有無障礙設施篇章明確訂定設置要求及準則。
- 3、交通部依據鐵路法第41條第3項及第45條規定訂定地方營民營及專用鐵路監督實施辦法，第16條第1項規定：「地方營、民營鐵路機構採購營運用機車、車輛前，應將該等機車、車輛之功能技術文件送請交通部核准。」同條第2項規定：「前項規定功能技術文件應至少包括車體、動力系統、

¹⁸ 最新版本為108年修正。

¹⁹ 最新版本為107年修正。

煞車系統、車門系統、聯結裝置、轉向架、行車控制系統及安全設施等項目。」同辦法第17條第1項規定：「前條規定機車、車輛應經檢驗合格，報交通部認可後，始得營運。」同辦法第39條並規定專用鐵路準用上揭規定。

(二)然本案卻仍發生觀光列車未設置無障礙設施之情形，經查觀光列車多為舊車改裝，顯示交通部目前對於舊車改裝重新運行之審查機制顯有闕漏。鐵路機構耗費經費將觀光列車由舊有列車大幅改造並重新運行，卻因為舊車改裝，自認無須符合現行車輛無障礙設施之規定，實有疑義：

- 1、臺鐵公司表示，現有新購列車（如區間列車、城際列車及支線列車等大眾運輸列車）於契約規範內皆有明定立約商應依照身權法、大眾運輸工具無障礙設施設置辦法及相關法令，辦理無障礙公共交通工具規劃設計。但鳴日號、環島之星、藍皮解憂號及兩鐵旅遊列車是運用屬莒光號、普通車等舊車車輛整修及改造為觀光列車，非屬新車製造，故無規劃無障礙設施。
- 2、另查阿里山林鐵文資處福森號、栩悅號，皆為專用鐵路運行之車輛，卻因新造車輛（福森號）及舊車改造（栩悅號）之差異，於運行前報請交通部核准及認可情形不一：
 - (1) 農業部林保署於本院約詢時表示，福森號車輛功能技術文件依據鐵路法、地方營民營及專用鐵路監督實施辦法第16條規定等要求，有經函報交通部並獲得同意，後續並依同辦法第17條規定，報請該部審查同意車輛檢驗合格，才准予營運。然福森號為新造車輛，有報請交通部審核，交通部卻未對無障礙設施進行把關，實

有疏失。

(2) 農業部林保署並表示，栩悅號車廂則因係屬改裝車廂，無須依前揭規定函報交通部辦理審查。

(三) 另按鐵路法、身權法規定，交通部主管鐵路監理及身心障礙者交通權益事項，為確認鐵路機構是否符合相關規定，須辦理定期及不定期檢查，若有發現不符合及不予改善者，得依身權法第99條規定予以裁罰。另依據發展大眾運輸條例，交通部對大眾運輸之營運及服務應定期辦理評鑑，顯示現行法規業明確規範交通部事後監督之責任：

- 1、鐵路法第4條第3項規定：「本法有關鐵路之監督管理等相關業務，由交通部鐵道局辦理……。」
- 2、交通部並表示，倘鐵路機構違反鐵路法第19條規定之車輛製造技術規範，得由交通部鐵道局依鐵路法第41條定期或不定期檢查，要求鐵路機構限期改善。
- 3、另鐵路法第56條之1條第2項規定鐵路機構應依實際需求提供無障礙運輸服務，身權法第53條運輸營運者應提供無障礙運輸服務。倘鐵路機構無法提供無障礙運輸服務者，應經研商或研訂改善計畫，並訂定改善期限。
- 4、身權法第99條第1項後段規定：「……，或運輸營運者違反第53條第6項規定未改善或未提具替代改善計畫或未依核定改善計畫之期限改善完成者，該管交通主管機關得處1萬元以上5萬元以下罰鍰，並限期改善；屆期未改善者，得按次處罰至其改善完成為止。」
- 5、發展大眾運輸條例第7條規定：「主管機關對大眾運輸之營運及服務應定期辦理評鑑；其評鑑對象、方式、項目與標準、成績評定、成果運用、

公告程序及獎勵基準等事項之辦法，由中央主管機關定之。」

(四)然查交通部未發揮事後監督責任，經本院詢問交通部有關身權法立法以來實際裁罰鐵路機構情形，該部表示交通部及所屬監理機關鐵道局尚無依身權法對運輸營運者裁罰之情形，且從該部提供近年依鐵路法針對身心障礙設施及服務之定期、不定期檢查情形資料，亦顯示其皆未能確實檢視無障礙車廂議題，直至113年林業鐵路觀光列車引發爭議後，才關注相關議題，顯未能確實檢查，維護障礙者權益：

1、交通部表示，該部鐵道局依鐵路法辦理之定期及不定期檢查，就身心障礙設施及服務部分之檢查項目，列於定期檢查之「車站建築養護」項內。惟多關注車站本身，對於運行之車輛未確實檢視無障礙設施，109年至112年針對臺灣鐵路及林業鐵路開立之檢查發現詳如下表8：

表8 109年至112年交通部針對臺鐵、林鐵開立之檢查發現一覽表

鐵路機構	年份	缺失類別	內容
林業鐵路	109	建議事項	阿里山車站之無障礙廁所部分，有一處門門損壞無法關合；奮起湖車站無障礙廁所內部照明、其開關（在外）有輕微鬆脫情形；建議加強維護管理。
林業鐵路	110	建議事項	鹿麻產車站無障礙坡道破損，建議改善；另主題列車均有停靠本站，建議於進行修復後依文化資產保存法提出申請登錄。
臺灣鐵路	110	建議事項	南港及新烏日車站有無障礙停車位及親子停車位被無證者占用情形，宜加強舉發。
臺灣鐵路	110	建議事項	新烏日車站無障礙廁所捲筒衛生紙放置位置不易拿取，建議改放可就近取用位置。

鐵路機構	年份	缺失類別	內容
臺灣鐵路	110	建議事項	瑞芳前站進站電梯內無障礙操控面板及第3月台電梯內操控面板等之緊急對講機按鈕無標示，請改善。
臺灣鐵路	110	建議事項	瑞芳站第3月台電梯內無障礙操控面板緊急對講機按鈕無標示，請改善。
臺灣鐵路	111	應行改進事項	基隆車站北站之斜鋼柱結構，未符建築物無障礙設施設計規範203.2.6規定，應設置警示或其他防撞設施，應改善。
臺灣鐵路	112	建議事項	松山車站地下一層無障礙廁所之馬桶側移空間不足70公分，其馬桶側移空間亦未設置可掀起式可動扶手。依建築物無障礙設施設計規範505.2及505.6之規定，應儘速改善。

資料來源：本院整理自交通部提供資料。

2、於本案無障礙設施爭議後，交通部於113年之檢查才關注鐵路列車之身心障礙設施及服務，如林業鐵路就福森號及栩悅號等觀光列車之無障礙設施，已研議打造無障礙車廂，糖業鐵路除車站已有無障礙坡道外，列車亦有設置無障礙設施等議題。

(五)另查，交通部依發展大眾運輸條例對鐵路運輸業之評鑑機制亦未發揮作用，該部稱每年併同金路獎辦理評鑑作業，由該部運輸及監理司召集組成考評小組，擇期實地聽取簡報、現勘後，評定分數，實未針對「無障礙之場站設施、服務、運輸工具設備與安全」確實檢查，與發展大眾運輸條例及其評鑑辦法對障礙者權益保障之立意顯有落差：

1、大眾運輸營運與服務評鑑辦法第3條第1項第4款規定：「無障礙之場站設施、服務、運輸工具設備與安全：占總成績百分之十……。」同條第2項授權中央主管機關得依不同業態視實際需要調整

前項評鑑項目及配分。

2、交通部於本院約詢時表示，考量國內臺灣鐵路、高速鐵路營運特性不同，且均各只有1家業者，交通部每年併同金路獎辦理評鑑作業，由該部運輸及監理司召集組成考評小組，擇期至實地聽取簡報、現勘後，評定分數。

3、該部雖表示考評委員均會將場站之無障礙設施列入檢查及評分重點，並提出改善建議，然查金路獎實際評核項目卻未強調無障礙設施，顯與發展大眾運輸條例及其評鑑辦法對障礙者權益保障之立意有所落差，查其評核項目詳如下：

(1) 站體及設施清潔維護狀況(35%)：站場外觀及週邊設施、大廳、售票處、候車或休息區、餐廳及販賣處、盥洗室、軌道、月台、停車場等清潔維護。

(2) 設施、設備使用維護狀況(35%)：站場外觀及週邊設施、大廳、售票處、候車或休息區、餐廳及販賣處、盥洗室、軌道、月台、停車場等設施維護。

(3) 動態視覺感受(20%)：通風、照明、動線規劃等舒適感受程度。

(4) 其他相關事項(10%)。

(六)交通部作為身權法規範之交通主管機關，長年未善盡事前審查及事後監督之責，CRPD第二次國家報告國際審查結論性意見²⁰亦反映此現象，而現行行政院、衛福部所建立跨部會協調機制顯難確實發揮全面、主動監督之效，導致身心障礙者僅能看到問

²⁰ 參照111年10月24日行政院身心障礙者權益推動小組第4屆第3次會議定稿之CRPD第二次國家報告結論性意見中文版。

題逐一檢舉抗議，疲於奔命：

- 1、CRPD第二次國家報告國際審查結論性意見指出我國缺乏綜合性的無障礙策略以涵蓋所有面向，目前國內無障礙交通規劃和提供仍有差距，並建議國家通過國家無障礙行動計畫，此計畫應包括公約所闡述的所有面向，並加強中央和地方層級的無障礙監督機制，包括建立針對不遵循規定者予以裁罰的制度。
- 2、對此，身權法之中央主管機關衛福部於本院約詢稱對於無障礙議題中央至地方皆有討論協調之機制，行政院層級設有行政院身心障礙者權益推動小組、衛福部設有衛福部身心障礙者權益保障推動小組皆得以追蹤協調部會之相關議題。
- 3、然據本院約諮詢專業團體及專家結果指出，現行雖有行政院身心障礙者權益推動小組、衛福部身心障礙者權益保障推動小組、交通部無障礙交通環境推動小組，臺鐵公司也設有通用設計推動委員會等不同層級機制，監督及推動無障礙事項，但受限開會時間間隔長未能對議題及時處理、提案討論之會議形式亦使討論議題受限，實難以確實發揮全面、主動監督之效。

(七)綜上，鐵路法、地方營民營及專用鐵路監督實施辦法、身權法、發展大眾運輸條例，皆明確規範交通部對所有鐵路車輛無障礙設施負有事前審查及事後監督責任，然本案卻仍發生觀光列車未設置無障礙設施等情。鐵路機構大幅改造舊車，重新以觀光列車運行，卻認無須符合現行無障礙規定或函報交通部審查，實有疑義，交通部允應對此現象確實檢討並落實監督。另福森號為新造車輛，農業部林保署報請交通部審核後始採購營運，交通部卻未確實

把關無障礙設施，審查機制顯有闕漏；又交通部近年針對鐵路機構身心障礙設施及服務之定期、不定期檢查皆未檢視無障礙車廂議題，評鑑也未確實檢查無障礙運輸工具設備等，監督顯有不力。交通部長年未善盡事前審查及事後監督之責，現行行政院、衛福部所建立之跨部會協調機制亦難確實發揮全面、主動監督之效，行政院允宜參酌CRPD第二次國家報告國際審查結論性意見，加強無障礙監督機制，落實障礙者權益保障。

四、CRPD第30條揭櫫國家應保障身心障礙者平等享有文化生活、康樂、休閒等權利，鐵路主題旅遊為我國近年觀光發展重點，觀光列車無論是新造或改裝多有借鏡國外設計，期使車輛兼具美感與文化內涵，連結在地歷史、康樂活動及遊程，使列車不再僅是單純運輸工具，而成為「移動的文化體驗平臺」。本案臺鐵公司於鳴日號美學改造設計即有借鏡日本「指宿之玉手箱號」、「西武鐵道Laview」等車，農業部林保署辦理栩悅號之改裝委託設計案時，亦希冀廠商參酌「旅の道具箱 - La Malle de Bois」、「ななつ星in九州 - 九州七星號」等車之設計原則。然查上述日本觀光列車皆設有無障礙設施，我國規劃執行卻僅參考美學概念，未一併借鏡無障礙規劃，流於著重形式美感，甚至藉觀光特殊性之名，自認得排除無障礙規範之適用，忽略身心障礙者文化休閒參與權利，欠缺社會融合概念，本案凸顯各部會推動及執行政策與CRPD精神顯有落差，允應強調國家責任，保障障礙者平等參與之機會：

- (一)按CRPD第30條「參與文化生活、康樂、休閒與體育活動」第1項揭櫫：「締約國承認身心障礙者有權在與其他人平等基礎上參與文化生活，並應採取所有

適當措施，確保身心障礙者：……（c）享有進入文化表演或文化服務場所，例如劇院、博物館、電影院、圖書館、旅遊服務場所，並儘可能地享有進入於本國文化中具有重要意義之紀念建築與遺址。」同條第5項並規定「著眼於使身心障礙者能夠在與其他人士平等基礎上參加康樂、休閒與體育活動，締約國應採取下列適當措施：……（c）確保身心障礙者得以使用體育、康樂與旅遊場所；……（e）確保身心障礙者於康樂、旅遊、休閒與體育等活動籌組時，獲得參與所需之服務。」

（二）查我國觀光列車無論是新製或改造多有借鏡國外設計，本案臺鐵公司鳴日號及阿里山林鐵文資處栩悅號皆有借鏡日本車輛美學設計，查相關日本觀光列車縱使只有2節車廂，卻仍設置無障礙座位區等設施，但我國車輛於規劃時卻無一併參考其無障礙設施規劃：

1、臺鐵公司鳴日號：

（1）臺鐵公司於106年開始規劃辦理「郵輪式及環島觀光列車設備更新案」（即鳴日號），當初規劃以現有車輛部分整修、更新方式辦理，後續108年進行內裝美學改造，委請設計公司設計內裝，據當時設計參考簡報，其參考資料日本「現美新幹線」、「指宿之玉手箱號」、「西武鐵道Laview」等列車。

（2）經查「現美新幹線」已停駛，而「指宿之玉手箱號」（2節列車，其中2號車廂設有輪椅座位區，並規劃輪椅使用者可以坐在輪椅上眺望海景）、「西武鐵道Laview」（1號車設有2個輪椅座位，電動代步車亦可使用、無障礙廁所更設有人工

造口設備)等列車皆有無障礙設施規劃²¹。

2、阿里山林鐵文資處栩悅號：

(1) 農業部林保署會同阿里山林鐵文資處於110年1月6日辦理「阿里山林鐵列車車廂改裝委託設計案公開招標暨車輛現勘公開說明會」，邀集專家學者及建築、車廂等領域的設計團隊，與廠商探討車廂設計之可行性與創新方向。

(2) 該說明會簡報於設計原則提供廠商知名鐵道車廂設計作為參考，包括「旅の道具箱 - La Malle de Bois」、「ななつ星in九州 - 九州七星號」、「Orange Restaurant - おれんじ食堂」及臺鐵公司之鳴日號觀光列車（簡報詳如下圖9）。

三、本案欲改裝之林鐵列車：設計原則

1. 本案需要提出具視覺整體性、設計美感整編組列車改裝設計。
2. 轉向架裝置、機械設備增減，或其他運轉相關之機械裝置，皆不屬於改造範圍。
3. 以不影響車廂結構、不影響既有營運需求為原則。
4. 若因應設計要求影響車廂結構安全性之變更，需附上結構安全性、車廂晃動評估之計算報告書。



本頁簡報照片皆取自網路，用於輔助說明。

10

圖9 公開招標暨車輛現勘公開說明會簡報內容

資料來源：阿里山林鐵文資處。

²¹ 詳參閱各列車官網：

1. 指宿之玉手箱號官網：<https://www.jrkyushu.co.jp/chinese/train/ibutama.html>。
2. 西武鐵道Lview官網：<https://www.seiburailway.jp/zh-tw/railway/limitedexpress/lview/>。

(3) 經查，僅臺鐵公司之鳴日號觀光列車未設有無障礙設施，而「旅の道具箱 - La Malle de Bois」(2節車廂，設有無障礙輪椅座位區)、「ななつ星in九州 - 九州七星號」(7節車廂，共有10間客房，1房為無障礙房)、「Orange Restaurant - おれんじ食堂」(2節車廂，設有無障礙輪椅座位區) 皆有無障礙設施規劃²²。

(三)次查，臺鐵公司及阿里山林鐵文資處對於未規劃無障礙設施之緣由，多稱因具有觀光特殊性，且委由旅行社經營，而自認得以排除於大眾運輸之外，無須符合相關無障礙設施規範：

- 1、臺鐵公司說明略以：鳴日號、環島之星、藍皮解憂號及兩鐵旅遊列車等，前揭車輛屬莒光號、普通車等舊車整修及改造為觀光列車，故無納入無障礙設計。
- 2、阿里山林鐵文資處說明略以：福森號、栩悅號以「公開標租」方式委由旅行社經營，以郵輪式觀光列車模式規劃不同之鐵道主題遊程、列車行駛路線、導覽及解說服務等，彈性排定路線及時間，由旅客預約套裝服務，其性質近似遊覽車，故並無相關無障礙設施設置之強制規定……；國內其他類似性質觀光列車，如臺鐵公司鳴日號觀光列車，目前並未提供無障礙空間之服務。栩悅號、福森號之實際營運方式非屬大眾運輸，不適用前揭規定。

(四)本院諮詢相關專家及團體指出，現行作法忽略身心

²² 詳參閱各列車官網：

1. 旅の道具箱 - La Malle de Bois 官網：<https://www.jr-odekake.net/railroad/kankoutrain/lamalledebois/#page-link-operation>。
2. ななつ星in九州 - 九州七星號官網：https://www.cruisetrain-sevenstars.jp/chinese_t/train/。
3. Orange Restaurant - おれんじ食堂官網：<https://www.hs-orange.com/kankou/page29.html>。

障礙者文化休閒參與權之實質保障，從觀光列車以至觀光遊程的規劃，皆欠缺社會融合概念，顯示各部會推動及執行政策時，未從身心障礙者角度出發，也未考量身心障礙者多元的社會角色，實應強調國家對無障礙規劃之責任、積極推動對身心障礙權利政策法案之影響評估：

- 1、觀光列車多樣豐富並搭配套裝活動，但車廂沒有無障礙及活動設計，身心障礙者實在難以參與，如小小列車長套票活動，身心障礙第1至8類的兒童難以和其他兒童一起參與活動，於相關遊程設計時希望能考慮身心障礙者參與的可能性。
- 2、交通規劃上很大的問題是未考量到身心障礙者的社會角色，身心障礙者可能是父親、母親、女兒等，全家一起玩時，身心障礙者常常被切割，我身為父親，常因為我的障礙，變成我無法陪同我的小孩，或我的小孩因為受限於我，無法參與相關活動，目前缺乏對不同障礙者所處的社會角色深入思考。
- 3、現在觀光列車沒有無障礙空間，農業部林保署表示可以事前聯絡旅行社規劃，但車上就沒有無障礙空間，要怎麼規劃和上車。相關機關規劃期間完全忽略、遺忘障礙者，應該要落實考評及裁罰機制。觀光交通工具若不是大眾運輸交通工具實不合理，開放給大眾購買，卻限制障礙者，身心障礙者應該是大眾的一部分。
- 4、這些觀光列車打造車廂過程，障礙者權益未被考量，車體改造到外包缺乏無障礙設計，實違反平等使用概念。觀光列車花費鉅資改造，卻無法提供無障礙，這是很衝突的，無論是重新打造、改造、外包旅遊等都應該針對無障礙設計重新檢

視。……很多文藝創作者會希望保有其設計，或誤解障礙者需求，其實是可以互動找交集的。

5、阿里山林業鐵路是對大眾開放，並非對不特定人開放，CRPD及國內法都已明定交通工具要規範無障礙，文義上應無說不通的地方，沒有規劃的話，應該是規劃者沒有想到身心障礙者會參與，沒有思考到身心障礙者參與的可能性，也缺乏對身心障礙者的認識與想像。

6、阿里山林鐵文資處管轄之林業鐵路是國家的鐵路，運行的列車亦是屬於國家，實在無法免除國家責任義務。臺鐵公司也是國營公司，也不應免除國家對於無障礙之責任。臺鐵公司的行為仍是公務行為，政府的行為自己要負責任，CRPD本來就已規定相關概念，身權法也有規範，政府機關不能自我排除豁免，基準底線政府機關應要掌握明確。

7、身心障礙權利政策法案影響評估在各部會落實其實很重要，各部會推政策時常會忽略身心障礙者平等參與權利，……觀光休閒交通工具、場所等應要找身心障礙團體討論或諮詢，很多大大小小觀光景點的交通工具其實都沒有考量到身心障礙者需求，應該要有公約落實與政策、法案等之總體影響評估及監測機制，對部會做規範。

(五)且我國老人人口迄113年已成長為448萬8,707人，另依據國家發展委員會推估，至114年我國老人人口將逾總人口20%，成為超高齡社會²³。面對人口高齡化趨勢，衛福部業於110年修正高齡社會白皮書²⁴，提

²³ 參照行政院 114 年 3 月 28 日之國情簡介，網址：
<https://www.ey.gov.tw/state/98B78B731CEF2DDE/158f3041-d578-4dd4-b119-4eb7c291e09c>。

²⁴ 參照衛福部「高齡社會白皮書」(行政院110年9月27日院臺衛字第 1100185964號函修正核

出自主、自立、共融、永續等願景及五大政策目標，其中於「政策目標四：建構高齡友善及安全環境」即有「提升高齡者交通運輸便利性」之行動策略，由交通部、衛福部主責「持續發展通用、多元且負擔得起的運輸服務」。衛福部於112年起推動「因應超高齡社會對策方案(112-115年)」，亦將「無障礙、增自立」列為五大重點工作之一²⁵，觀光列車對大眾開放，體現國家風景之美，實應落實無障礙規劃，以建構社會共融之友善環境。

(六)綜上，CRPD第30條揭櫫國家應保障身心障礙者平等享有文化生活、康樂、休閒等權利，鐵路主題旅遊為我國近年觀光發展重點，觀光列車無論是新造或改裝多有借鏡國外設計，期使車輛兼具美感與文化內涵，連結在地歷史、康樂活動及遊程，使列車不再僅是單純運輸工具，而成為「移動的文化體驗平臺」。本案臺鐵公司於鳴日號美學改造設計即有借鏡日本「指宿之玉手箱號」、「西武鐵道Laview」等車，農業部林保署辦理栩悅號之改裝委託設計案時，亦希冀廠商參酌「旅の道具箱 - La Malle de Bois」、「ななつ星in九州 - 九州七星號」等車之設計原則。然查上述日本觀光列車皆設有無障礙設施，我國規劃執行卻僅參考美學概念，未一併借鏡無障礙規劃，流於著重形式美感，甚至藉觀光特殊性之名，自認得排除無障礙規範之適用，忽略身心障礙者文化休閒參與權利，欠缺社會融合概念，本案凸顯各部會推動及執行政策與CRPD精神顯有落差，允應強調國家責任，保障障礙者平等參與之機會。

定)。

²⁵ 參照衛福部「因應超高齡社會對策方案(112-115年)」(行政院111年11月10日院臺衛字第1110033438號函核定)。

捌、處理辦法：

- 一、調查意見一，提案糾正農業部林業及自然保育署。
- 二、調查意見二，提案糾正國營臺灣鐵路股份有限公司、交通部。
- 三、調查意見一，函請農業部林業及自然保育署檢討相關人員責任見復。
- 四、調查意見二，函請國營臺灣鐵路股份有限公司檢討相關人員責任見復。
- 五、調查意見三、四，函請行政院督導交通部、農業部、衛生福利部確實檢討改進見復。
- 六、調查意見，移請本院國家人權委員會參處。
- 七、調查意見，遮隱個人資料後函復陳訴人。
- 八、調查報告全文及簡報，經委員會討論通過並遮隱個人資料後，上網公布。
- 九、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會、財政及經濟委員會、社會福利及衛生環境委員會聯席會議處理。

調查委員：王幼玲