

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：農業部林業及自然保育署、交通部、國營臺灣鐵路股份有限公司。

貳、案由：聯合國身心障礙者權利公約揭櫫國家應確保身心障礙者無障礙地進出物理環境及使用交通工具。身心障礙者權益保障法明定運輸營運者應提供無障礙運輸服務，若無法提供，應邀集身心障礙者團體代表、社政機關等研商，並獲同意。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。然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之福森號、栩悅號觀光列車，卻未設置無障礙設施，也未邀集身心障礙者團體代表、社政機關等研商並獲同意，該處規劃列車重要過程皆有函報農業部林業及自然保育署，該署未善盡督導責任，核有違失；國營臺灣鐵路股份有限公司自交通部臺灣鐵路管理局時期即規劃鳴日號、環島之星、藍皮解憂號、兩鐵旅遊列車等觀光列車，未設置無障礙設施，亦未經研商程序，交通部臺灣鐵路管理局通用設計推動委員會、交通部無障礙交通環境推動小組110年即對鳴日號未設有無障礙設施提出質疑，決議後續觀光列車需將無障礙納入核心價值，然之後卻仍有多部未有無障礙設施之觀光列車運行，交通部作為身心障礙者交通權益主管機關，卻未能保障身心障礙者使用無障礙運輸之權利，國營臺灣鐵路股份有限公司及交通部均核有違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

聯合國於西元2006年12月13日通過身心障礙者權利公約（Convention on the Rights of Persons with Disabilities，下稱**CRPD**），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，我國於民國（下同）96年將原有身心障礙者保護法修正為身心障礙者權益保障法（下稱**障權法**），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、可及性/無障礙等原則國內法化，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**）耗資打造之栩悅號、福森號及國營臺灣鐵路股份有限公司¹（下稱**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，本院遂立案調查。

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場專家諮詢暨座談會議，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日詢問農業部林業及自然保育署（下稱**農業部林保署**）、交通部、衛生福利部等機關人員，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，已調查竣事。本案農業部林保署、臺鐵公司及交通部違反CRPD、障權法、鐵路法，未能保障身心障礙者權益，確有違失，應予糾正並促其注意改善。茲臚列事實與理由如下：

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。

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²。

(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³。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：

² 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。」

³ 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。」

應設置專用位置供輪椅直接停靠區，並設置固定輪椅裝置。……。」

- 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，並推出國家鉅額經費打造之福森號、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1）：

表1 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	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-二萬平-阿里山 ◎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2）：

表2 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無障礙	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○○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	栩悅號未無障礙設施，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○○旅行社股份有限公司經營，並以郵輪式觀光列車行駛路線、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○○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。
113.5.10	栩悅號、違法反身權及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○○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。

陳情日期 (年.月.日)	陳情/詢問 內容概述	說明內容
113.6.5	福森號、 栩悅號無障 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○○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3）：

表3 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。
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○○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⁴，招標文件亦有報請農業部同意⁵，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

⁴ 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）。

⁵ 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）。

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⁶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，推出國家鉅

⁶ 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。

額經費打造之福森號、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4）：

表4 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。

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	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⁷，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。

⁷ 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。

(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⁸，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。

⁸ 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。

綜上所述，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規劃之福森號、栩悅號觀光列車，未設置無障礙設施，也未邀集身心障礙者團體代表、社政主管機關等研商，違反聯合國身心障礙者權利公約、身心障礙者權益保障法及鐵路法，農業部林業及自然保育署未善盡督導責任，核有違失；國營臺灣鐵路股份有限公司規劃之鳴日號、環島之星等觀光列車，亦未設置無障礙設施且未經研商程序，違反聯合國身心障礙者權利公約、身心障礙者權益保障法及鐵路法，交通部身為身心障礙者大眾運輸工具、交通設施權益規劃、推動及監督之主管機關，卻未保障身心障礙者權益，均核有違失，爰依憲法第97條第1項及監察法第24條之規定提案糾正，移送行政院督飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：王幼玲

中 華 民 國 1 1 4 年 5 月 日