

- 一、登山活動不僅有益於人體訓練，並有助於環境保護的觀念之養成，及倡導親近大自然的價值觀，但登山活動往往伴隨著高意外與高風險，為了能夠掌握黃金七十二小時的救援時間，登山民眾除了要事先填寫登山表格以確定登山行程與路徑之外，相關警政單位應進一步建立相關的機制，以保障登山健行民眾的安全。
- 二、根據「人民入出台灣地區山地管制區作業規定第十點」規定，任何民眾與團體入山應填具申請書，向權責警察機關申請山地經常管制區入山許可證，警政單位固可以掌握民政登山路徑及位置，但保障的成效有限，警政單位必須更為積極地掌握登山民眾的位置，才得以充分確保人身安全，並可減省社會資源的使用。
- 三、為了保障登山民眾安全與減省社會資源的使用，警政單位可以購置衛星定位儀（GPS）來提供租借給登山的民眾使用，以掌握登山民眾確切的位置，或強制要求民眾須攜帶或租用衛星定位儀（GPS）、衛星電話、無線電等通訊及其他相關設（配）備入山；行程中應於休憩處所或定時定點與家屬（留守人員）建立約定聯絡方式。
- 四、此外，一旦台灣本島海上颱風警報發布時，警政單位應立即嚴格執行禁止入山管制命令；並管制登山團體，要求每日定時與管制站通訊聯絡，藉此告知天候狀況，同時要求回報定位軌跡，以利後續救援引導下山或入山搶救；透過積極的保障與管理機制，除了可以避免憾事發生並可以節省社會資源。

（一一一）本院王委員惠美，有鑑於政府設置「復康巴士」之目的，原為身心障礙者提供良好的交通運輸環境，進而提供身心障礙者在就醫、就業方面有更好的服務與便利。現行「復康巴士」的相關作業規定皆由各縣市自行訂定，形成「一國多制」現象，甚至曾經爆發拒載全身癱瘓者的不人道事件，為使身心障礙者可以公平享受復康巴士所提供之服務，行政院所屬社政機關應訂定統一之規定或標準，並應全面改善復康巴士之設備，以滿足更多身心障礙者的需求，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、復康巴士的原意在於為了服務身心障礙者搭乘一般工具之困難，減輕長期照顧之家屬精神及經濟上之負擔，增加身心障礙者就醫、就業、健康休閒等社會參與及互動機會，增進身心障礙者行之便利，所提供之福利服務。然而，各縣市對於身心障礙者搭乘復康巴士規定標準不一，以五都為例，根據表(一)所示，五都對於復康巴士的服務對象有不一樣的定義與搭乘規範，規範不同容易導致身心障礙者無所適從，這並非為復康巴士設立之原意，理應造福身心障礙者的復康巴士，卻因各縣市的規範不同造成身心障礙者的不便與認知上的

差異，實屬不妥。

表(一)五都復康巴士服務對象比較

台 北 市	新 北 市	台 中 市	台 南 市	高 雄 市
(一)領有臺北市身心障礙手冊且設籍於臺北市並實際居住臺北市者，或居住於臺北市領有臺北市政府發放榮譽市民證明之外籍身心障礙者。 (二)經相關團體邀請至臺北市進行公益性參訪活動確有需要，且報經<u>臺北市公共運輸處</u>核准之外籍及外縣市身心障礙者。 (三)領有其他縣市核發身心障礙手冊之植物人或重度以上下肢體障礙者（撐雙拐或乘坐輪椅）。	本服務之服務對象如下： 1. 重度以上之肢體障礙、視覺障礙之身心障礙者。 2. 可乘坐輪椅之植物人。 3. 具有醫生開具需乘坐輪椅證明之下列人士： (1) 中度以上肢體障礙者或含中度以上肢體障礙之多重障礙者。 (2) 經中央衛生主管機關認定，因罕見疾病而致身心功能障礙者。 4. 經本府長期照顧管理中心評估通過為重度失能之下列人士：	領有身心障礙手冊之肢障中度（含）以上者、含肢障之多重障礙重度（含）以上者、視障中度（含）以上者、重要器官失去功能極重度者為優先服務對象。 其他情形特殊，經臺中市政府社會局核准者。	復康巴士接送服務對象以未入住福利機構者為限，並分為下列二級： 一、第一級：行動不便致不能搭乘一般大眾運輸工具之身心障礙者。 二、第二級：短暫性行動不便致不能搭乘一般大眾運輸工具者	設籍本市領有身心障礙手冊者。

	(1) 六十五歲以上者。			
	(2) 五十五歲以上之山地原住民。			
	(3) 五十歲以上之身心障礙者。			

三、各縣市政府，搭乘對象與收費標準不一，容易造成身心障礙者之間的不平衡，根據表(二)所示，身為台灣都市化指標的五都（直轄市），財政情況應較非五都的縣市為佳，以新竹市、彰化縣為例，復康巴士的收費標準差異極大，新竹市政府為照顧身心障礙朋友『行』的便利，均不予收費；而相對彰化縣去核定計程車費率二分之一範圍內計費。因此同為身心障礙者，在相同的福利政策下，卻只因住在不同的城市便有不同的福利待遇，此種不平等現象明顯損及身心障礙者的權益。

表(二) 五都與新竹市、彰化縣的復康巴士收費比較

台北市	(一)一般費率：比照臺北市之計程車費率之 3 分之 1 計算，小數點以下無條件進位。 (二)共乘費率：為鼓勵乘客共乘，每車內裝設有 2 部計程錶，其作業方式如下： 1.有共乘者皆儘量以順路共乘。 2.對於共乘雙方而言，該共乘趟次全程皆屬共乘優惠里程，以 66%優惠計之。 (三)其他：過路費由乘客自付，乘客可於下車時向駕駛員索取收據。
新北市	(一)以本府核定之計程車費率乘以三分之一計價，小數點以下無條件捨去；安排共乘者，其費率再乘以百分之六十六計價。 (二)服務對象如係設籍本市低收入戶時，享有每月八趟次免費。 (三)行駛高速公路路段者，其通行費由服務對象負擔。
台中市	免費搭乘（限一名家屬陪同）
台南市	100 年 1 至 3 月暫按 99 年服務方式分區服務： 1.永華行政中心：市區內單趟 80 元，來回 150 元，擴及他區每增加 1 公里加收 10 元。 2.民治行政中心：就醫免費。
高雄市	(一)一般費率：比照高雄市之計程車日間費率二分之一收費。小數點無條件進位。 (二)共乘費率：有共乘者皆儘量以順路共乘，符合共乘規定，每位乘客搭乘路段皆

	以計程車日間費率三分之一收費。 (三)過路費由乘客自付，乘客可於下車時向駕駛索取收據。
新竹市	新竹市政府為照顧身心障礙朋友『行』的便利，均不予收費。
彰化縣	按本縣核定計程車費率二分之一範圍內計費

四、為了要提供全方位之福利服務，行政部門理應檢視各縣市之辦理情形，全面檢查並且改善復康巴士之設備，但提供服務的同時，必須考慮到其他身心障礙者之權益（全身癱瘓的狀況），日前在台南市曾發生拒載全身癱瘓者的案例，全身癱瘓者的狀況應比乘坐輪椅者更為嚴重，根據表(三)所示，彰化縣的身心障礙者，有同於其他縣市之比例，極重度與重度障礙者佔彰化縣身心障礙者中的 28.2%，為了可以服務障礙者搭乘，復康巴士的設備必須要有全面性的改善，若復康巴士無法提供身心障礙者便利搭乘，那當初之立意有何意義？因此，社政單位須立即改善復康巴士的設備以提供更完好的服務為首要之急。

表(三)五都與新竹市、彰化縣極重度與重度障礙者所佔之比例

各 縣 市	身心障礙者總計	極 重 度	重 度	所 佔 比 例
台北市	116,784	15,241	24,830	32.9%
新北市	145,896	17,773	24,830	29.1%
台中市	110,626	12,482	19,725	29.1%
台南市	92,853	10,672	16,619	29.4%
高雄市	130,486	14,605	21,192	27.2%
新竹市	15,058	1,868	2,807	31.0%
彰化縣	63,999	6,667	11,426	28.2%

五、綜合上述，為了維護身心障礙者搭乘之福利，行政院之相關部門必須擬定相關規則，統一全國各縣市的相關規範，除了可以保障身心障礙的搭乘的權益，還要重新針對收費標準要有完整的規劃與具體的內容，以免造成各縣市轄區內的復康巴士產生各自收費的困境，最後更須建立檢查復康巴士使用情形與設備之改善的查驗機制，避免再有類似拒載的事件發生，畢竟復康巴士之原意在於服務身心障礙者，要做好完善的設備與檢驗的機制才能滿足身心障礙者的需求，與保障身心障礙者相關的權益。

(一一二) 本院王委員惠美，針對身心障礙者鑑定及需求評估將在今年 7 月 11 日實施新制，將身心障礙鑑定分類改為國際健康功能與身心障礙分類系統（ICF），由於標準變動幅度改變，攸關全