

建築無障礙環境相關法令之研究

內政部建築研究所自行研究報告

中華民國 100 年 9 月

(101301070000G0001)

建築無障礙環境相關法令之研究

研 究 人 員：靳燕玲

內政部建築研究所自行研究報告

中華民國 100 年 9 月

ARCHITECTURE AND BUILDING RESEARCH INSTITUTE
MINISTRY OF THE INTERIOR
RESEARCH PROJECT REPORT

Research on Regulations Governing the Construction for Barrier-free Environment

BY

CHIN YENG LING

Sep 30, 2011

GPN :

ISBN :

建築無障礙環境相關法令之研究

內政部建築研究所自行研究報告
100 年度

建築無障礙環境相關法令之研究

出版機關：內政部建築研究所

電話：(02) 89127890

地址：台北縣新店市北新路3段200號13樓

網址：<http://abri.gov.tw>

出版年月：100年9月

版(刷)次：第一版

工本費：300元

GPN：

ISBN：

目次

第一章 緒論.....	01
第一節 研究緣起與目的	01
第二節 研究範圍與內容	07
第三節 文獻回顧	09
第四節 用語定義說明	13
第五節 研究方法及流程	17
第二章 國外無障礙化法令制度借鏡.....	21
第一節 日本無障礙政策及法令系統概述	21
第二節 中國大陸無障礙政策及法令系統概述.....	32
第三節 小結	41
第三章 問題分析.....	45
第一節 我國現行法令系統架構	45
第二節 涵蓋空間範圍及權責劃分	58
第三節 各層次空間法令探討	64
第四節 小結	77
第四章 研究發現與對策.....	81
第一節 研究發現	81
第二節 建築無障礙環境法令整合對策芻議.....	84
一、無障礙環境空間整合範圍	84
二、法令系統整合架構	86

三、研提分期分項研究計畫	88
第五章 結論與建議	93
第一節 結論	93
第二節 建議	96
附錄一 期初簡報會議紀錄	99
附錄二 期中簡報會議紀錄	103
附錄三 日本促進高齡者、身障者等移動順暢化相關法律 及施行細則	119
附錄四 中華人民共和國殘疾人保障法	171
參考書目	185

表次

表 2-2-1 大陸地區無障礙政策法令發展概況	34
表 2-2-2 大陸地區與我國無障礙環境之推動歷程比較	35
表 2-3-1 日本、大陸地區與我國無障礙法令制度比較	41
表 3-2-1 相關法令之空間涵蓋範圍及權責劃分	61
表 3-2-2 相關參考手冊空間涵蓋範圍	63
表 3-3-1 樓梯無障礙規定	64
表 3-3-2 昇降設備無障礙規定	66
表 3-3-3 建築物出入口無障礙規定	68
表 3-3-4 交通場站出入口無障礙規定	69
表 3-3-5 人行道無障礙規定	71
表 3-3-6 坡道無障礙規定	72

圖次

圖 1-5-1 研究架構圖	17
圖 1-5-2 研究流程圖	19
圖 2-1-1 日本無障礙空間新法沿革及架構	29
圖 2-1-2 日本無障礙空間新法內容概要	30
圖 2-1-3 日本重點整備地區實施架構	31
圖 2-2-1 大陸地區城市無障礙設計規範涵蓋範圍	38
圖 3-1-1 建築物無障礙法令系統	48
圖 3-1-2 交通設施及公園無障礙法令系統	49
圖 3-3-1 不同層次空間與相關法規	80
圖 4-2-1 我國無障礙法令系統架構	86
圖 4-2-2 法令系統整合範圍	87

摘要

關鍵詞：無障礙、建築、法令

一、研究緣起

「全人關懷生活環境」之宗旨，係指加強人文關懷，將過去在空間或環境設計以健康成年人為主要考慮對象之作法，擴大涵括身心障礙、老人等行動不便者之需求，研究及推動建置適合所有人的建築與都市環境，並配合相關照顧服務政策與科技計畫，使所有人無論其年齡、性別、身心機能等差異，都能享有安全、便利、友善的居住環境。此外，本部整體住宅政策目標，係基於憲法保障國民基本人權的精神，結合政府與民間資源，在健全的住宅市場、合宜的居住品質、公平效率的住宅補貼與社會住宅的規劃下，使不同所得水準、身心機能、性別、年齡、家戶組成、族群文化之國民，擁有適居且有尊嚴的居住環境。其中計畫目標三、提昇居住環境品質之執行策略（三）推動無障礙的住宅及社區環境，更為重要環節之一。

同時，隨著我國高齡化社會來臨，如何提供高齡者、及身心障礙者（包括永久性的及暫時性的）安全便利的無障礙環境，已蔚然成為推動社會福祉及環境設計的共同目標；。其中，健全的法令制度更是達成前述目標之重要基礎；然而，回顧目前我國無障礙法令分屬不同主管機關，且有部份法令重疊、矛盾或權責不清，無法落實建構無障礙生活環境，亟待釐清與整合。

綜上所述，本研究目的概述如下：為達成行動不便者無縫式無障礙生活環境之目標，採空間向度觀點，從建築物、人行道、公園、停車空間、交通運輸系統界面，審視現行無障礙法令系統之不足，指出亟待改善之處並研提可行之整合方法。

二、研究方法及過程

本研究擬就以下幾項課題進行探討：（一）借鏡國外有關建築及交通無障礙相關法律之系統之特色，說明檢視現行無障礙法令系統適用性之重要性。（二）檢視國內現行無障礙相關法令之範圍及架構，分析其是否周延，能否符合民眾之實際需求。（三）針對國內現行無障礙相關法令涵蓋性不足，提出健全法令系統架構之建議。基於前述課題，本研究應用文獻分析法、及專家諮詢法。

第一，在文獻分析方面，蒐集媒體報導相關案例，了解民眾、殘障團體、產業界、學術研究、政府部門等相關單位之觀點，嘗試找出問題癥結。其次，探討蒐集國內有關建築物、人行道、公園、停車空間、交通運輸系統界面等無障礙相關法令，進行現況分析與評析，分析是否足以支持行動不便之民眾達成行動無障礙之目標，檢視可及性及可用性，不同法令之間是否足以銜接，包括規格尺寸是否一致、配置數量或設計原則是否適宜等，歸納亟待解決之課題。再者，回顧國外相關政策及法令，從世界思潮變遷、政策理念、及支援措施體系等各方面，有無可供我國借鏡之處

第二，專家諮詢法方面，彙總前述研究內容，釐清現階段執行問題癥結後，建立未來執行方式及配套措施之策略架構，邀集產政學研各界共同研商，提供必要之諮詢。最後研提法令制度面之建議事項，探討其法令性質、位階及功能、修法時效性等，並提出資源宣導面之建議措施，綜整後區分短中長期目標及期程，再次邀集相關單位研議並尋求共識，以作為相關單位修正法令及研訂推動策略之參考。本案採期中及期末簡報會議方式辦理。

本計畫研究預期成果包括：（一）針對國內現行無障礙相關法令涵蓋性不足，提出完備之法令系統架構建議。（二）提出具體可行之整合方向與原則，及階段性法令修正方向。

三、重要發現

本研究經探討後發現問題如下：

- (一) 無障礙環境涵蓋整體空間區域，惟現行建築無障礙法令以個別建築物為主，尚待強化與環境、交通等法令之聯繫（詳報告書第4章 p.81 頁）

我國相關法令以規範個別之公共建築物為主，包括公共集會、商業、休閒文教、辦公服務、住宿等），其次是市區道路、公路及公共運輸系統、交通運具等，但建築物與交通運輸二者之間之聯繫未盡完善，此外對於公園綠地、古蹟等較少著墨。因此，整體空間區域的無障礙環境改造，仍可能存在法令未盡完備之情形。

- (二) 各空間無障礙法令之主管單位權責不同，亟待探討如何整合，以強化法令功能。（詳報告書第4章 p.81-82 頁）

相較於各國無障礙相關法令權責劃分，日本及中國大陸之主管單位事權皆為統一，但我國無障礙相關法令系統及管理範圍分屬不同機關，內政部主管身心障礙者權益、老人福利、國民住宅、市區道路、場站、停車場；交通部主管觀光旅館、公路、停車場、捷運系統、交通運具，另公園、古蹟等缺乏全國層級之一致性法規。然而無障礙空間具有連續性，對於高齡者、行動不便者而言，完整之無障礙生活環境，除了建築物之外，社區及都市環境等相關設施亦須達成「移動順暢化」之境界，方能提供一個安全、便利、友善的居住環境，支持其獨立生活行動，因此，應探討如何整合，以提升法令功能及執行效益。

- (三) 相關單位研訂之無障礙相關準則、參考手冊及計畫亟需整合，以發揮更大效益。（詳報告書第4章 p.82 頁）

由於缺乏完備之法令規定，政府部門、縣市政府或交通事業單位

視建設發展需要自行訂定相關準則、以及相關參考手冊，尚有地方政府推動之無障礙建設計畫，可能存在跨越行政區域後即無法銜接之問題，亟需整合或擴大應用範圍以發揮更大效益。

四、主要建議事項

根據研究發現，以下分別從立即可行的建議、及中長期建議加以列舉說明。

立即可行建議

建議一 擬訂具體可行之無障礙相關法令整合之分期分項研究計畫，並納入本所「全人關懷生活環境科技發展中程個案計畫」之分年執行策略（詳報告書第4章 p.88-92 頁，第5章 p.96 頁）

主辦機關：內政部建築研究所

都市無障礙環境中的各項空間類型並非獨立存在，為了研究分期需要，本研究暫依使用頻繁程度區分重要性，前期著重在提升無障礙居住環境水準，逐一檢視都市環境設施，將無障礙相關規定加以統整，後期則納入各類型福利機構規劃設計之考量。然而，由於法令架構及涵蓋範圍龐大，包括建築、道路與公園，建築物及停車空間，交通運輸系統與場站建築物界面，及醫療保健、照顧服務及社區營造與空間之無障礙環境法令整合，須逐年進行障礙相關法令整合之分期分項研究計畫，並納入本所「全人關懷生活環境科技發展中程個案計畫」之分年執行策略。

建議二 研擬重點示範地區推動計畫，規劃納入本所「全人關懷生活環境科技發展中程個案計畫」之分年執行策略（詳報告書第 5 章 p. 93-94 頁、p. 97 頁）

主辦機關：內政部建築研究所

本計畫之中長期目標，擬規劃建置重點地區示範案例，藉以驗證相關法令整合研究成果。篩選民眾日常生活必需到達的地點，例如以車站為中心，延伸到縣市政府、購物中心、醫療院所範圍內，研擬分期分區改善計畫，打造一個適合所有民眾使用，友善、便利且舒適的環境。希望藉此建立優良無障礙建築典範，推廣以通用化生活空間達成造福全民的理念。依序完成以下相關計畫：通用化重點示範地區案例調查、通用化重點示範地區規劃、通用化重點示範地區推動執行，規劃納入本所「全人關懷生活環境科技發展中程個案計畫」之分年執行策略。

中長期建議

建議三 研提建築無障礙環境法令整合之對策及修正建議，提供相關單位修正法令及研訂策略等業務推動參考（詳報告書第 4 章 p. 84-88 頁、第 5 章 p. 97-98 頁）

主辦機關：內政部建築研究所

協辦機關：內政部營建署

本研究之長期目標，擬逐步針對應符合憲法增修條文之精神，及身權法所訂各目的事業主管機關職掌範圍之架構，提出權責歸屬建議；再以建築技術規則設計施工編第 10 章公共建築物行動不便者使用設施專章涵括之內容為基礎，檢視與其他法令之競合關係。

最後，歸納建築、設備維護、資源及宣導等相關法令及配套措施，

依據法令性質、位階及功能、修法時效性等，綜整後區分期程及目標，研提具體之法令、參考手冊之修正內容草案，及可行之建議事項，提供相關單位修正法令及研訂推動策略之依據。

ABSTRACT

Keywords: Barrier-free, Construction, Regulation

I. The origin and purpose of the study

The mission for the "Holistic Care Environment" is to strengthen humanitarian care, expand from past practices which were designed mainly for healthy adults, to cover the mobility needs of the disabled and the elderly, study and promote the construction of building and urban environment suitable for everyone, and coordinate with related policy and technology programs for care services to enable all people, regardless of age, gender, and other physical and mental conditions to enjoy safe, convenient, and friendly living environments. In addition, the objective of the overall residential policy of the Department is based on the constitutional guarantee of the basic human rights combining with public and private resources to enable citizens of different income levels, physical and mental state, gender, age, household composition, and ethnic cultures to own habitable and dignified living environments under a healthy housing market, decent housing quality, equal and efficient housing subsidies and the planning of social housing. Among these programs, Strategy 3, "Promote barrier-free housing and community environment" under Objective 3, "Enforcement strategy for improving the quality of living environment" is one of the most critical links.

Meanwhile, as the society ages, it is a common goal for the promotions of social well-being and environmental design to identify how to provide a safe and convenient barrier-free environment for the elderly and disabled people (including permanent and temporary), among

which, a regulatory system is an important foundation to achieve the aforementioned objectives. However, various authorities have the jurisdictions over barrier-free regulations in this country. Redundancies, contradictions, and unclear responsibilities also exist in some regulations. Clarifications and integrations are needed before actually building a barrier-free environment.

In summary, the purposes of this research are as follows: Adopt the space-dimension point of view to examine the inadequacies of existing regulatory system on Barrier-Free environment, including buildings, sidewalks, parks, parking spaces, and transportation systems, to identify urgent needs for improvement and to propose a feasible solution for integration.

II. Research methods and processes

This study will explore the following topics: (1) Learn the characteristics of foreign legal systems concerning barrier-free construction and transportation, and explain and examine the importance of the adequacy of the current regulations for barrier-free environment; (2) Examine the comprehensiveness of the scope and structure of current domestic barrier-free regulations and whether they meet the actual needs of the people; (3) Propose a sound framework for the legal system to mitigate the inadequacies in existing domestic regulations regarding accessibility. Based on the foregoing issues, the methods adopted for this research shall include literary analysis and consultations with experts.

First, on the literary analysis, case studies are collected from the media to identify the issues through the perspectives of the public, disability organizations, industries, academic research, and government agencies. Next, explore and compile domestic barrier-free regulations

concerning the interfaces of buildings, sidewalks, parks, parking spaces, and transportation system in order to analyze and evaluate whether the status quo is able to support the mobility-impaired and achieve the goal of a barrier-free environment. This research will also examine the accessibility and feasibility, and whether continuity exists among different regulations, such as the consistency of specifications and the appropriateness of allocated quantities and design principles to identify issues that need to be solved. In addition, review the changes in international ideology, policy missions, and supporting systems in international regulations and policies as future references for our country.

Second, on the consultations with experts, summarize the contents of aforementioned studies to clarify the critical issues at this stage, and to establish strategic frameworks for future implementation as well as coordinated measures. Invite experts and scholars in industrial, political and academic fields for discussion and to provide necessary recommendations. Finally, provide recommendations on the legal aspect, explore the nature, hierarchy, function, and the timelessness of the amendments, and propose measures on the aspect of resource advocacy. Integrate the recommendations and categorize the short, medium and long term goals, and invite stakeholders for discussion and to reach consensus to be used as a reference for future amendments and promotional strategies. The progress of this research will be presented in the conference during the mid and final terms.

Expected outcomes for this research include: (1) Offer comprehensive recommendations on the structure of the legal system addressing the inadequacy of existing domestic barrier-free regulations;

(2) Propose feasible directions and principles for integration and the phasing of regulatory amendments.

III. Key Findings

Issues found in this study are as follows:

(I) Barrier-free environment shall apply to the entire living environment. Current regulations on barrier-free structures mainly apply to individual buildings only. Connections with environmental and transportation regulations need to be established. (Please refer to page81, Chapter 4 for details on this report.)

Currently, regulations in Taiwan mainly focus on individual public buildings which include buildings for public meetings, business, recreation, culture, education, business services and living accommodation, etc., followed by streets in urban areas, highways and public transportation systems, transportation equipments and so on. However, the connection between buildings and transportation is not sufficient; furthermore, less effort is spent on the parks and historic structures. Therefore, regulations may still be inadequate for the transformation of the overall environment to be barrier-free.

(II) Barrier-free regulations for different environments are under different jurisdictions. Integrations need to be explored in order to strengthen the functions of the regulations. (Please refer to page81-82, Chapter 4 for details on this report.)

Comparing to Japan and China, where the jurisdiction over the barrier-free regulations is unified, the regulation system and the scope of jurisdiction are scattered among different authorities in our country. For

example, the Ministry of the Interior oversees the rights of the disabled, elderly welfare, social housing, urban streets, stations, and parking lots; the Ministry of Transportation is responsible for hotels, highways, parking lots, mass rapid transit systems, transportations equipments; while parks and historic structures still lack consistent regulations on the national level. Barrier-free environment needs continuity. For the elderly and the disabled people, a completely barrier-free environment does not merely refer to the buildings, the facilities and infrastructures within the community and the urban environment also have to achieve the state of "mobility" in order to provide a safe, convenient, and friendly living environment to support independent living of the mobility-impaired. Therefore, it is necessary to explore the integration of the jurisdictions to enhance effectiveness and the execution of the regulations.

(III) Integrate the barrier-free guidelines, reference manuals and programs developed by various authorities in order to achieve greater efficiency. (Please refer to page82, Chapter 4 for details on this report.)

Owing to the lack of comprehensive laws and regulations, government agencies, from the central and local level or transportation authorities set their own standards and reference manuals based on individual needs for the particular construction. Also, with each local government developing its own barrier-free programs, there will be a lack of continuity once the jurisdiction is crossed. Therefore, it is necessary to integrate or expand the scope of application to achieve greater efficiency.

IV. Main Recommendations

Based on the findings, recommendations are categorized into the immediately feasible and medium to long term, and they are described as follows:

Immediately feasible recommendations

Recommendation 1 - Develop a phased and zoned project to integrate regulations regarding barrier-free environment.

(Please refer to page88-92, Chapter 4 and page96, Chapter 5 for details on this report.)

Lead Agency: The Building Research Institute of Ministry of the Interior

Barrier-free environment does not exist fragmentally within the urban space. However, for the phasing of this study, this research temporarily distinguishes the importance based on the frequency of usage. The initial phase focuses on upgrading the living standards of the barrier-free environment, examining the facilities within the urban environment to integrate the barrier-free regulations. The later phase will incorporate the planning and design considerations from various welfare agencies. However, due to the scope and the structure of the regulations, it is necessary to conduct this research on integrating barrier-free regulations in a yearly phased and zoned manner. .

Recommendation 2 - Develop key demonstration areas for program promotion

(Please refer to page93-94,97 Chapter 5 for details on this report.)

Lead Agency: The Building Research Institute of Ministry of the Interior

The medium to long term goal for this project is to plan and

construct key demonstration areas to validate the research results for the integration of the regulations. This research will screen locations where people access on a daily basis. For instance, the station is the hub, and the scope extends toward the city and county government buildings, shopping centers, and medical facilities. Phased and zoned improvement plans will be developed for the purpose of creating a friendly, convenient and comfortable environment for all with the hope of establishing a good model of barrier-free construction to promote the universal living space and to benefit all people. The following projects shall be completed accordingly: Case studies of key demonstration areas for universal living environment, the planning of key demonstration areas for universal living environment, and the promotion and implementation of these key demonstration areas.

Medium to Long term recommendations

Recommendation 3 - Propose countermeasures and alternatives for the integration of regulations on barrier-free environment, and provide references for the implementation of regulatory amendments and strategy formation.

(Please refer to page84-88, Chapter 4 and page97-98, Chapter 5 for details on this report.)

Lead Agency: The Building Research Institute of Ministry of the Interior

Support Agency: Construction and Planning Agency, Ministry of the Interior

The long term goal for this research is to propose recommendations on defining the jurisdiction in accordance with the spirit of constitutional amendments and the scope of authority as specified in

People with Disabilities Rights Protection Act, and to examine the competing and complementary clauses between the content of Chapter 10, Facilities in public buildings for the mobility impaired, from Technical Rules and the Design and Construction of Buildings and other regulations.

Finally, consolidate the regulations and supporting measures on construction, facilities maintenance, resources and promotions based on the nature of the regulations, the hierarchy and functionality, and the timeliness of the amendments to organize the phasing and goals toward the later stages, and propose specific amendments on regulations and guidelines as the basis for implementation strategies for government agencies.

第一章 緒論

第一節 研究緣起與目的

一、緣起

本案係依據本所「全人關懷生活環境科技發展」中程個案計畫之目標，是使所有人無論其年齡、性別、身心機能等差異，都能享有安全、便利、友善的居住環境，包括利用無障礙設施、設備及空間規劃方法，建構出行動不便者可獨立到達、進出及使用之實質環境。

此外，又為配合本部整體住宅政策目標，係基於憲法保障國民基本人權的精神，結合政府與民間資源，在健全的住宅市場、合宜的居住品質、公平效率的住宅補貼與社會住宅的規劃下，使不同所得水準、身心機能、性別、年齡、家戶組成、族群文化之國民，擁有適居且有尊嚴的居住環境。其中計畫目標三、提昇居住環境品質之執行策略（三）推動無障礙的住宅及社區環境，更為重要環節之一。

另一方面，近年隨著人權平等觀念普及與高齡化之國際趨勢，政府致力於各項無障礙環境建置、照顧服務政策及相關科技研發等已蔚為潮流，亦顯示無障礙環境課題之重要性。世界衛生組織（World Health Organization, WHO）定義「行動不便者」（disability）為：「從事某種活動的能力受限或有所缺乏，而這種活動對一般人來說，是以正常方式或在正常能力範圍內可做到的」。因此目前國際趨勢是將「行動不便」視為每個人的一生中可能遭遇的過程，因為人可能因意外、疾病、老化、懷孕等而造成不便，因此環境之設計與建置應朝向考慮

所有人需求之「通用化設計¹」(Universal Design)，讓現有的醫療與照護服務政策及科技應用能有適當的硬體環境配合，以發揮更大之整體效益。換言之，隨著高齡化社會來臨，如何提供高齡者、及身心障礙者（包括永久性的及暫時性的）無障礙環境，已經蔚然成為推動社會福祉及環境設計的共同目標；尤其，近年廣受各界接受並推廣的通用設計概念，更將無障礙的環境設計精神，提升到必須適合所有人使用的更高境界。

綜合前述，健全的法令制度更是達成前述目標之重要基礎；然而，回顧目前我國無障礙法令分屬不同主管機關，且有部份法令重疊、矛盾或權責不清，無法落實建構無障礙生活環境，亟待釐清與整合。

二、研究重要性及迫切性

以下列舉幾項案例說明本研究之重要性及迫切性。立法院陳節如委員前於 99 年 8 月 18 日召開「提升行動不便者生活休閒權益」公聽會，依會議結論四、「休閒生活無障礙必要配套改善」乙節指出，目前觀光旅館缺乏無障礙客房數設置規定，但「觀光旅館建築及設備標準」主管機關為交通部，且僅涵蓋建築設計、構造、設備相關規定。案經本部營建署召開會議，研議於建築技術規則設計施工編修正無障礙客房數之設置數量規定²，但基於部會主管權責劃分原則，請交通部研議訂定客房內傢俱及可移動設備規定。由此可知，我國目前無障礙建築環境相關法令存在之重疊、矛盾或權責不清等困境，亟待探討

¹1987 年，美國設計師 Ron Mace 倡導任何產品設計必須能為所有人使用，換言之，它所傳達的是適合全民、全方位使用的設計原則，如何能被失能者所使用，也必須能被所有的人使用。

²依營建署 100 年 1 月 28 日營署建管字第號 1002901690 函，有關旅館設置無障礙客房數修正原則如下：旅館住宿設施之客房數 30 間以上 100 以下者，應至少設置 1 間無障礙客房，超過 100 間以上者，超過部分每增加 100 間及其餘數，應至少分別設置 1 間無障礙客房。

並提出解決之道。

其次，依據以下幾則報載，台鐵場站亦有無障礙設施不足以提供行動不便者通行之問題，不僅民眾不方便，也同時影響行車調度作業。

『有一名身障者要到林鳳營車站。因那班區間車會停靠在第二月台，但站內沒有無障礙電梯，只能靠天橋往來月台，不方便身障者通行，所以他還請那一班車暫停在隆田站，等自強號通過，再改停離出口較近的第一月台。【聯合報／記者莊宗勳／台南報導】2011.04.03 03:13 am』

『很多台鐵人員不熟悉電動輪椅，常常使得輪椅突然加速或偏離渡板，還有因為渡板過滑，與月台有高低差，造成前輪卡住，人被往前拋。中廣新聞網 2011/04/08 13:25』

『第一關買票就出現問題，雖然設計有殘障人士專用的售票口，卻還得到服務台去按鈴，才有人到窗口服務，接下來進到月台，想要上車，又卡關。殘障車廂不足、上下車不方便，…大部分的小車站都沒有電梯設備，…無法前往其他月台搭車。民視新聞（2011-04-03 20:55）』

前述台鐵林鳳營車站事件，突顯我國大眾運輸事業無障礙環境設施之不足。為此，立法委員陳亭妃等擬具大眾捷運法 24 條之 2 修正草案，擬將無障礙設備及設施之設置與維護納入捷運系統建設及車輛製造技術規範，以促進我國整體交通系統無障礙設施之落實。

類似的情形也發生在嘉義市公車捷運系統(BRT)交通轉運站，其建築物部分符合建築法規（由內政部主管），但不包括站台設計。然而沿線車站設計係依交通部編製之公車捷運化設計手冊，包括站體、緣石、鋪面、候車亭、站名牌、資訊設施、服務設施等，及驗票閘門、乘客空間、站台高度、無障礙斜坡等，卻非強制性法令，導致低無障礙底盤公車進入轉運站時，缺乏無障礙平台可供行動不便者上下車。這是相關法令制度未能銜接，導致空間使用困難及增加經營者管理風

險的例子。

最後，以下摘述一位部落格作者描述台灣民眾行走在都市中可能面臨的現狀與困境³。『好不容易走上了可以避開車輛的人行道，卻也不能高興得太早，因為騎樓下的路面常常是高低不平。有的商店在門口做了裝潢，地面比起隔壁高了一階。有的商店門口擺著物品，也有停放摩托車或腳踏車的，無論如何絕對不讓人好走。走在人行道像走在迷宮圖裏，隨時有障礙。如果要畫出台灣的人行道路線圖，恐怕唯一的通路，就是走到車陣中。』『我常常看到人們推著輪椅上的老者或病患，在車陣中穿梭，也常常看到父母推著娃娃車在馬路邊行走，東張西望，一副在躲避槍林彈雨的模樣。這些都是生活中的家常便飯，只要去調查一下官方的統計資料，在台灣的行人，被車輛撞死撞傷的有多少？只要問一下周遭友人，很多「行人」都有過受傷的經驗。』『在台灣「走路」絕對要全神貫注，絲毫不能有分神的企圖，不然可能會跌個四腳朝天。嚴重點，皮破血流，扭傷或骨折，因為台灣的生活環境，基本上是沒有任何針對「行人」行走做安全上的考量。即使設置了人行道，多數破爛不堪，高低差，凹凸不平，被佔用，有縫隙等等，到處是危險因子，民眾因此受傷，逼迫和車輛爭道等情形比比皆是。』

從前述資料顯示，環境週遭時常充斥著行不得也的困境，因此，行動無障礙涵蓋範圍應從單一建築物擴充至周邊與生活移動有關的空間，方能符合民眾需求。

三、研究目的

綜上所述，本研究目的，係為達成行動不便者無縫式無障礙生活環境之目標，採空間向度觀點，從建築物、人行道、公園、停車空間、

³ 給我一條安心的「人行道」，摘自谷梅個人部落格：
<http://blog.udn.com/elainetung1967>

交通運輸系統界面，涵蓋所有無障礙生活環境，而非僅限建築，審視現行無障礙法令系統之不足，指出亟待改善之處並研提可行之整合方法，作為達成「**建構無障礙生活環境**」目標之基礎。

擬就以下幾項重點進行探討：第一，借鏡國外有關建築及交通無障礙相關法律之系統之特色，說明檢視現行無障礙法令系統適用性之重要性。第二，檢視國內現行無障礙相關法令之範圍及架構，分析其是否周延，能否符合民眾之實際需求。第三，針對國內現行無障礙相關法令涵蓋性不足，提出健全法令系統架構之建議。第四，擬訂具體可行之無障礙相關法令整合之分期分項研究計畫，並於本所相關科技計畫中分年度逐項執行。

四、相關政策與本研究之相關性

依據行政院 97 年 3 月 10 日核定人口政策白皮書之現行相關政策與措施之檢討，指出高齡者住宅相關法規之立法腳步，難以呼應高齡化社會需求的快速變化，其修正或制定皆有待加強。同時，過去的研究與規定多以各自的法令或研究範疇為主，缺乏介面整合，需要針對前述問題，整合輔具、單元空間、建築、都市環境及交通工具等，使其介面可以順暢的轉換與聯接。

其次，無障礙設施之設計規定未盡完備，影響無障礙建築環境推動。例如，建築技術規則供行動不便者使用設施設置規定已不敷需求，關於公共建築物供行動不便者使用設施設置之現行規定，亦有所不足，如需滿足老人、兒童、身心障礙者、孕婦、暫時受傷之成年人等不同族群之環境行為模式與感知、人體工學尺寸等需求，須就細部設計作更細緻的規定，並避免使用執照核發勘檢之爭議，又因其所涉範圍相當廣泛，確有必要就公共建築物使用特性、身心障礙者使用需求、適用範圍及規模、有否涉建築物變更使用等一併妥為研議，訂定設計規範，作為強制性設置規定及公共建築物之設計依循或設計之參考。

至於高齡者交通運輸環境方面，在鄉鎮偏遠地區大眾運輸服務較不方便，因此造市化特性明顯地區較偏向大眾運輸工具(公車)或副大眾運輸工具(計程車)；而都市化較不明顯的地區則多倚重於機車。但整體而言「步行」仍是高齡者共同完成旅次的方式，尤其當高齡者參與社交活動時，由於體力的限制及對陌生環境的不安全感，多選擇較近且熟悉的地點，傾向採用步行的方式到達目的地，因此，城鄉地區皆存在無障礙步行環境之需求。

除此之外，為依循本部「建構公民參與、安全無虞、福利照顧、服務便捷與永續發展的優質生活環境」之科技發展願景。本所自民國95年起進行無障礙環境相關研究，包括廖慧燕(2010)《既有公共建築物無障礙設施替代改善計畫之研究》、(2009)《研訂村里活動中心無障礙環境規劃設計指引之研究》、(2008)《建築物無障礙設施設置範圍法令規定之研究》、(2006)《無障礙設施設計規範研訂之研究》、(2004)《舊有住宅無障礙化之探討－以肢體障礙者為例》、(2003)《無障礙住宅環境規劃設計之探討－新建住宅無障礙化》等，但多著重於單一建築物為範圍；及至近年，社會各界咸認為無障礙通行問題之空間範圍應予以擴大，行動不便者期望在住家或公共建築物之間自如移動的需求亦日益增高。

因此，本部及其他部會署或法人機構皆陸續執行相關計畫，除交通部運輸研究所推動之交通場站通用化設計案例實作等相關外，本部營建署積極推動「建築物騎樓整平示範計畫」，係針對法定騎樓部分作改善；台北市建築管理處亦於2002年起陸續推動騎樓整平工作。本所「友善建築推動計畫」之宗旨，亦以連結建築物出入口到騎樓、人行道及道路間的動線皆能達到無障礙環境為目標。

最後，本研究與前述研究或計畫不同之處，在於補充或強化法令制度層面之不足，藉由健全法令制度之手段，建構出行動不便者可獨立到達、進出及使用之實質環境，支持民眾達成生活空間無障礙移動之目標。

第二節 研究範圍與內容

本案之研究範圍，係依據憲法增修條文有關無障礙環境建構，及身心障礙者權益保障法之精神，檢視是否足以支持行動可及性或通達性，以及依據建築法及技術規則，檢視實質規範之可用性。最後研議建築無障礙環境相關法令之修正或補充建議。

研究內容概述如下：

(一) 第一步驟主要係蒐集資料，了解民眾、殘障團體、產業界、學術研究、政府部門等相關單位之觀點，嘗試找出問題癥結。

(二) 第二步驟著重於釐清課題，配合本部全人關懷科技計畫宗旨，蒐集國內有關建築物、人行道、公園、停車空間、交通運輸系統界面等無障礙相關法令，進行現況分析與評析，分析是否足以支持行動不便之民眾達成行動無障礙之目標，檢視可及性及可用性，不同法令之間是否足以銜接，包括規格尺寸是否一致、配置數量或設計原則是否適宜等，歸納亟待解決之課題。

(三) 第三步驟擬回顧國外相關政策及法令，從世界思潮變遷、政策理念、及支援措施體系等各方面，有無可供我國借鏡之處。

(四) 第四步驟將初擬課題並建立研究方向，包括法令之修正(建築相關法令、設備維護、資源及宣導)及相關配套措施，並邀集相關單位廣泛交換意見。

(五) 第五步驟將研提法令制度面之建議事項，探討其法令性質、位階及功能、修法時效性等，並提出資源宣導面之建議措施，綜整後區分短中長期目標及期程，再次邀集相關單位研議並尋求共識，以作為相關單位修正法令及研訂推動策略之參考。

(五) 依據研究發現研提可行之因應策略，擬訂無障礙相關法令整合之分期分項研究計畫。

綜合前述，本研究預期成果包括：

（一）針對國內現行無障礙相關法令涵蓋性不足，提出完備之法令系統架構建議，作為相關單位研議如何鬆綁或建立執行依據。

（二）提出具體可行之整合方向與原則，及階段性法令修正策略及建議，供相關單位修正法令及研訂推動策略之參考。

（三）擬訂無障礙相關法令整合之分期分項研究計畫，落實於本所「全人關懷生活環境科技發展中程個案計畫」之分年執行策略。

第三節 文獻回顧

在國內文獻方面，參考國內現有研究報告及相關統計資料，探討與本研究之關聯及應加以補足之處，釐清本研究之目的與重要性，以及應探討之內容與範圍。回顧相關文獻，無障礙研究不論在高齡者行為、醫療照護、社會福利、建築空間等領域，都是極受到廣泛關切的課題，尤其環境空間的無障礙，是聯繫上社會醫療及福祉資源的基礎，更有其重要性。茲依據不同空間尺度，以及法令檢討之相關文獻，簡述如下：

一、環境與空間無障礙相關文獻

(一) 住宅及公共建築物空間

曾思瑜(1997)曾針對中南部四個鄉鎮之高齡居住者進行現況調查，評估其在住宅使用安全上面臨何種問題。一共選取了316份樣本，經歸納後發現，傳統住宅普遍存在門檻高低差、衛浴設備離臥室距離太遠、動線不佳等問題；現代住宅亦有出入口高低差問題，門淨寬不足、樓梯空間無法提供輪椅通行、以及寢室未設在地面層等問題。該研究又以甫從復健科出院之身體障礙高齡者為對象，篩選37個案例實地訪查，發現受訪者認為最感不便之空間為入口玄關、大門、樓梯、廁所、浴室等處。

陳嘉基(1997)、陳茂柏(1991)曾調查居家老人為何容易發生跌倒意外，指出地坪材料不當或太滑、以及平面高差如門檻、通道、樓梯坡度或形式不良是重要原因之一，同時樓梯間也是經常發生此種意外的地點。廖慧燕(2004)曾針對台北市領有殘障手冊之中度以上肢體障礙者為母體進行抽樣調查，發現四成以上居住在集合住宅的肢障者，有共用通路使用不便的問題，包括缺乏電梯、入口平台有高差、

大門淨寬不足、及有門檻等，導致其行動不便。何明錦（2007）針對台灣北中南各區曾參加無障礙環境研討會或講習會者、以及身心障礙相關團體會員為對象進行問卷調查，以住宅類型與事故發生地點交叉比對後發現，居住在連棟式住宅者及五層以下公寓者，意外事故發生在樓梯之比例皆為最高（各佔9%及4%）。

在公共建築物方面，廖慧燕（2009）為配合本部民政司於民國98年推出「村里集會所活動中心興建及修繕四年專案計畫」，故針對活動中心無障礙環境，從技術層面提出規劃設計及改善建議，提供設計者及管理者參考。

（二）人行及步道空間

本所於民國98、99年曾規劃既有騎樓及人行道無障礙改善問題相關研究。陳宗鵠（2009）以整合騎樓與人行道間之順平為主要研究內容，包括新建之建築物、既有建築物之騎樓、無遮簷人行道或開放空間與人行道間之順平，人行道既有及新建之障礙物歸納入「公共設施帶」之可行性等問題及其相關法令之修正與技術、提出相關整合機制建議等研究。

其次，在第二年度整合本計畫前兩年度之研究成果，陳宗鵠（2010）針對其改善之可行性及技術進行探討，歸納既有騎樓常見問題，包括設計及施工等實際層面之問題，並蒐集評估台北縣、市及中南部地區目前已做改善之案例，提出具體之改善建議供管理者、設計者或使用者等參考。共訂出七類既有騎樓無障礙化擬改善之障礙類型，六類人行道擬改善障礙種類，在改善技術方面，建立具體之改善之設計與施工技術案例彙整，研訂改善實施原則及作業流程。

（三）公園及休憩設施

我國多數之公園及遊憩設施，多未考慮行動不便者之需求及兒童使用之安全性，造成使用者之不便甚至危險。吳可久（2009）針對鄰

里公園及大型社區或都會公園等，主要目的為提出各類型之公園之規劃設計準則。

研究指出，我國邁向高齡少子化社會，公園使用者之體能狀況與對應之使用需求亦同時產生變化，公園空間型態傾向分散化的趨勢下，其設施及品質如何配合長期照護機制、社會發展、法規及城鄉差距等因素而調整設置，更顯重要。尤其，必須克服諸如機車穿越、腳踏車道與人行道共用、休息區設置間距、無高差與間隙之鋪面與生態保水性等問題。因此研擬通用化公園規劃指引與相關設計建議：包括指出設計指引的層級可以依應用方式區分為通則、通用設計方針、通用設計建議與案例之三個層級，並針對出入口、戶外通路、使用區域及設施、標誌與照明分別擬定規劃指引。

（四）交通設施

徐淵靜(2010)研究指出，高齡者之主要旅次目的為運動、就醫、購物和訪友等，運具使用方面除了醫療旅次大多使用公車外，從事其他主要活動時其運具使用多以步行方式為主。主張應由法令規範、規劃設計、道路交通工程與管理、施工與維護及設施使用管理等五個層面探討高齡者目前與未來日常生活交通所會遭遇到之問題。

林珊汝(2006)認為我國的無障礙環境推動雖已提升至憲法保障層級，惟目前無障礙交通人行環境之營造甚少納入永續經營的概念。依據本文所蒐集國內外的相關文獻中，亦未單以無障礙交通人行環境的角度，來探討是否合乎永續發展的理念。因此，嘗試以經濟合作與發展組織(OECD)於1996年所定義「永續運輸之9項發展原則」，來分析美國、英國、日本之無障礙交通人行環境推動是否符合永續發展理念。再以前揭3個國家之經驗，以及永續運輸之9項發展原則等角度，來研擬我國無障礙交通人行環境營造之相關法令修正、政策與相關配套、設計規範等建議。

二、無障礙法令相關研究

曾思瑜(2003)曾探討美日兩國在通用設計與無障礙環境理念之發展背景與變革，再比較其精神理念、法制定位與實施手法、約束效力等差異。建議我國應整合美日兩國優點，由中央政府制定具有法律約束效力的設計規範，並輔以實值的鼓勵誘導政策。並應加強對社會大眾進行相關教育宣導，並整合政府法令制度、學術研究、教育、實務規劃設計等範疇，輔導促進產、官、學三者之間的研究開發，並進一步將其應用推廣在產品開發、情報資訊系統、服務業等領域。

有關我國法令規範之文獻方面，廖慧燕(2005-2008)曾進行長期研究。首先，第一期分析比較我國與英、美、日各國之無障礙環境法令制度，並從我國無障礙之設置範圍及設計規定兩面向，提出法令系統之修正建議。第二期(2006)並依據前期研究結論，研訂建築物無障礙設施設計規範，除整合各不同使用需求之矛盾與衝突，並掌握國人使用特性，該規範已於97年7月1日由本部公佈實施。其次，第三期(2007)再以前述規範為基礎，研訂「建築物無障礙設施設計規範解說手冊」，配合詳細解說、圖例及實際案例照片說明，包括較佳案例建議及相關設備設施資料，在強制性法令之外，提供民眾實作之參考，鼓勵業界及民間自發性進行無障礙化改善，該規範已於97年12月出版。最後，第四期(2008)總體檢視整體法令架構，提出建議為：應修正建築技術規則，規定新建建築物應全面符合無障礙規定；另既有公共建築物部分，應訂定優先改善順序，由地方縣市政府依據「公共建築物無障礙設施改善設計指引」及管理維護原則，推動相關措施。

三、小結

綜上所述，完整之無障礙環境範圍含括生活輔具、建築設備、建築物、交通運具、大眾運輸設施等，個別空間雖有相關文獻探討，但受限於領域之別，鮮少文獻進行整體性的通盤檢視。此外，除了建築物本體以外，相關範疇仍需有更緊密之聯繫，並強化不同層次空間之間的缺漏或不足，使無障礙環境品質更為周全、完整，能以支持高齡者及行動不便者之順暢通行。

第四節 用語定義說明

本研究之用語定義分別敘述如下：

1. 公共建築物：依據身心障礙者權益保障法第57條，新建公共建築物及活動場所，應規劃設置便於各類身心障礙者行動與使用之設施及設備。另公共建築物之範圍，依據建築技術規則第170條，供行動不便者使用設施種類。共分為公共集會、商業、休閒文教、宗教殯葬、衛生福利更生、辦公服務、住宿、危險等8大類，應設置之設施種類共有19種。
2. 公園：依據內政部營建署(1999)「公園綠地管理及設施維護手冊」將公園綠地之類別依面積規模予以界定：1. 鄰里性小型公園(面積2公頃以下) 2. 地區性小型公園(面積在2~20公頃之間) 3. 都會性大型公園(面積20~100公頃之間) 4. 河濱帶狀型公園(面積5~30公頃之間)。
3. 身心障礙者：依身心障礙者權益保障法第5條，係指各款身體系統構造或功能，有損傷或不全導致顯著偏離或喪失，影響其活動與參與社會生活，經醫事、社會工作、特殊教育與職業輔導評量等相關專業人員組成之專業團隊鑑定及評估，領有身心障礙證明者⁴。
4. 高齡者：依據我國老人福利法定義之老人，指年滿六十五歲以上者。美國社會保障局裁定達65歲者，有權享受社會老人救濟利益。世界衛生組織以年滿65歲為人的老化的開始，並定義年齡滿65歲人口，佔總人口7%以上者，為老人社會。前述以年齡為指標，除在行政制度上考量的意義外，在老化過程中並沒有一致性。本研究係採年滿六十五歲以上者為高齡者之定義。

⁴依據民國 96 年 7 月 11 日修正之身心障礙者權益保障法第五條定義。

5. 行動不便者：係指個人之生理或心理條件下，無法在依據一般人需求設計之建築環境中活動自如，在使用空間時受到限制者⁵。其中，永久性行動不便者包括視覺障礙者、聽覺障礙者、肢體障礙者（含上肢障礙者、使用輪椅之下肢障礙者、使用輪椅外之輔具的下肢障礙者、心智障礙者）。
6. 暫時性障礙者：係指因為疾病、傷害、從事日常活動，或導因於不同生理階段之變化，或臨時性的事故或在某種情境下，致使個人生理活動受到某種程度之限制，產生行動上的障礙。例如孕婦、抱小孩者、持重物之購物者、病患、骨折患者、心智未成熟之幼童、心智退化之老年人等皆屬之⁶。
7. 無障礙生活環境：係指以無障礙為目標建置之人造環境，透過建築規劃、設計準則、及相關設施設備等手法，使個人不因其生理條件或能力受到限制，可以獨立的到達、進出和使用⁷。如同常在英語世界所用的「Barrier Free Environment」或「Accessible Environment」，無障礙環境指的是一個既可通行無阻而又易於接近的理想環境。
8. 無障礙建築環境：針對建築物之屬性及品質水準做描述，係指運用空間規劃及設計手法及設施設備，使建築物空間足以支持行動不便者可獨立到達、進出和使用⁸。
9. 建築物：依據建築法第四條，建築物為定著於土地上或地面下具有頂蓋、樑柱或牆壁，供個人或公眾使用之構造物或雜項工作物。另依據建築法第五條所稱供公眾使用之建築物，為供公眾工作、營業、居住、遊覽、娛樂及其他供公眾使用之建築物。及依據建築法

⁵本定義參考田蒙潔、劉王賓(2004)「無障礙環境設計與施工」第壹冊用語定義。

⁶同註 5。

⁷同註 14

⁸參考註 14 並修正。

第六條所稱公有建築物，為政府機關、公營事業機構、自治團體及具有紀念性之建築物。

10. 建築基地：依據建築法第十一條，建築基地為供建築物本身所占之地面及其所應留設之法定空地。建築基地原為數宗者，於申請建築前應合併為一宗。前項法定空地之留設，應包括建築物與其前後左右之道路或其他建築物間之距離，其寬度於建築管理規則中定之。
11. 建造行為：依據建築法第九條，建造行為包括新建、增建、改建、及修建。
 - (1) 新建：為新建造之建築物或將原建築物全部拆除而重行建築者。
 - (2) 增建：於原建築物增加其面積或高度者。但以過廊與原建築物連接者，應視為新建。
 - (3) 改建：將建築物之一部份拆除，於原建築基地範圍內改造，而不增高或擴大面積者。
 - (4) 修建：建築物之基礎、樑柱、承重牆壁、樓地板、屋架或屋頂、其中任何一種有過半之修理或變更者。
12. 市區道路：依據市區道路條例第二條，市區道路指下列規定而言：（一）都市計畫區域內所有道路。（二）直轄市及市行政區域以內，都市計畫區域以外所有道路。（三）中央主管機關核定人口集居區域內所有道路。
13. 市區道路：依據市區道路條例第三條，市區道路附屬工程，指下列規定而言：（一）連接道路之渡口、橋樑、隧道等。（二）道路之排水溝渠、護欄、涵洞、緣石、攔路石、擋土牆、路燈及屬於道路上各項標誌、號誌、管制設施、設備等。（三）迴車場、停車場、安全島、行道樹等。（四）無障礙設施。五、經主管機關核定之其他附屬工程

14. 騎樓：在定義性規定方面，依道路交通管理處罰條例第3條第1款：「道路：指公路、街道、巷術、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方。」又依第3款：「人行道：指為專供行人通行之騎樓、走廊，及劃設供行人行走之地面道路，與人行天橋及人行地下道。」該條例將騎樓納入「道路」範圍，又同時劃入「人行道」之範圍，易產生混淆。另有騎樓樣式及規格之規定，依市區道路條例第9條第1項：「遮簷人行道地平面，應依照市區道路及附屬工程設計標準及配合道路高程建造，不得與鄰接地平面高低不平。」另建築法第43條第2項規定：「建築物設有騎樓者，其地平面不得與鄰接之騎樓地平面高低不平。但因地勢關係。經直轄市、縣(市)(局)主管機關核准者，不在此限。」
15. 人行道：依據市區道路及附屬工程設計標準第2條，指專供行人通行之道路空間、人行天橋及人行地下道。另依據交通管理處罰條例第3條，該條例所用名詞釋義如下：指為專供行人通行之騎樓、走廊，及劃設供行人行走之地面道路，與人行天橋及人行地下道。本研究擬依後者涵蓋範圍較廣之定義。
16. 公共設施帶：依據市區道路及附屬工程設計標準第2條，指在人行道或分隔島範圍內設置公共設施及植栽之空間。
17. 標誌：依據交通管理處罰條例第3條，標誌係指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而以文字或圖案繪製之標牌。
18. 標線：依據交通管理處罰條例第3條，標線係指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而在路面或其他設施上劃設之線條、圖形或文字。

第五節 研究方法及流程

一、研究架構與方法

本案研究架構如圖1-5-1所示，首先在上位法令精神層次，依據憲法增修條文中有關無障礙環境建構條文，輔以身心障礙者權益保障法之精神，檢視是否足以支持行動可及性或通達性。其次，再依據建築法及技術規則等，檢視實質規範之可用性，為了符合行動不便者生活移動之需要，涵蓋從住家或公共建築物之出入口、騎樓、人行道、通路、路、路外停車場、市區道路、公園、標誌系統、到達交通運輸場站界面等不同空間層次。同時應用文獻分析法、專家訪談法及田野調查法進行分析。說明如下：

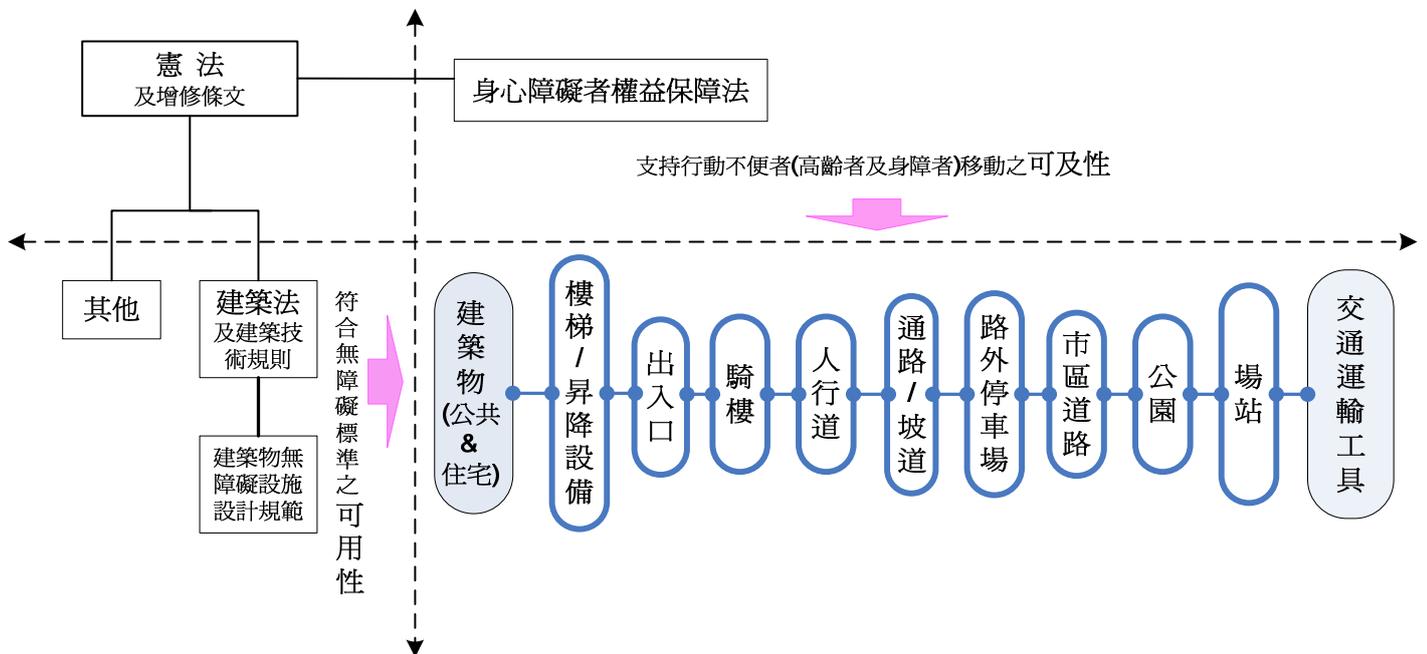


圖1-5-1、研究架構圖

資料來源：本研究研擬

(一) 現況分析：

檢視國內現行無障礙相關法令之範圍及架構，分析其是否周延，並蒐集彙整民眾使用現況資料，說明進行本研究之迫切性。

(二) 文獻分析

檢視國內現行無障礙相關法令之範圍及架構，涵括法令制度、參考手冊等，分析其是否周延。

1. 法令及制度：

(1) 相關法令：身心障礙者權益保障法、建築技術規則建築設計施工編第十章公共建築物行動不便者使用設施、已領得建築執照之公共建築物無障礙設備與設施提具替代改善計畫作業程序及認定原則、停車場法、交通部道路交通標誌標線設置規則、市區道路及附屬工程設計標準等。

(2) 空間設計規範：內政部建築物無障礙設施設計規範。

(3) 參考手冊或設計指引：交通部交通工程手冊、台北市公園綠地系統規劃設計參考手冊、台北市公園開發都市設計準則等。

2. 回顧國外文獻，比較各國對於無障礙化政策及相關措施，探討有何特色、及應用於我國之適宜性，了解現行之國際趨勢如何，以及有何可供我國借鏡之處。

(二) 焦點團體及專家座談

之後彙總前述文獻回顧重點，採焦點團體及專家訪談法，本研究中係透過期中簡報及期末簡報會議執行，從實際執行層面切入，邀集社福團體、產業界、學術研究、政府部門等相關團體共同研商，彙整其需求，藉以檢視現階段法令制度面，是否足以支持行動不便之民眾在建築環境中行走或移動？其限制及困境為何。之後，再彙整產業

界、相關單位之意見，研析可行之整合方向及重點，提出我國無障礙相關法令整合之具體建議，並形成共識，最後，研提我國無障礙相關法令整合之具體建議。

二、研究步驟及流程

(一) 研究步驟

步驟 1：國內外文獻回顧與綜合評析

步驟 2：檢討我國現行無障礙法令之現況及限制

步驟 3：研提無障礙法令整合方向及方法

步驟 4：結論與建議

(二) 研究流程

綜上所述，本研究流程如圖1-5-2所示：

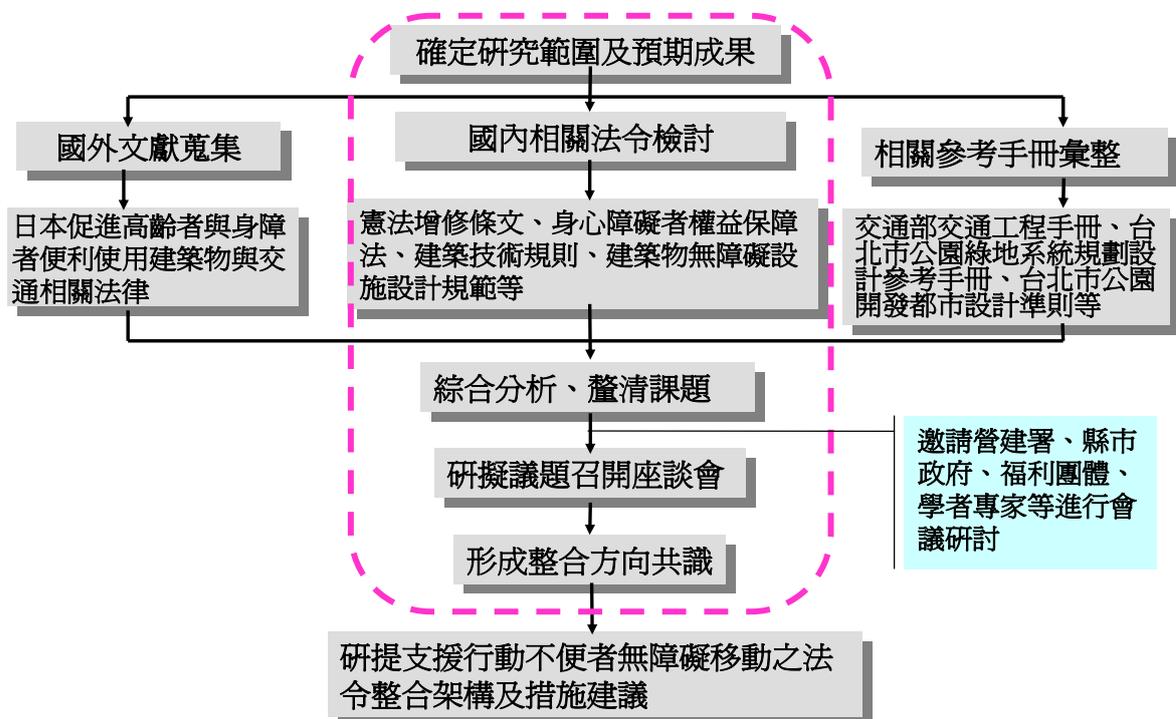


圖1-5-2、研究流程圖

資料來源：本研究研擬

第二章 國外無障礙化法令制度借鏡

本章旨在回顧日本及大陸地區無障礙化之特色及未來趨勢，作為我國研訂整合法令制度架構之參考。

第一節 日本無障礙政策及法令系統概述

依據日本国土交通省（2007）『高齡者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準』指出，近年日本面臨急速高齡化和少子化，以及未曾遇過的社會人口減少等問題，為了讓高齡者及身心障礙者等在內的全體民眾能踴躍參加社會活動，進而實現自我，於平成18年(2006年)12月20日施行「促進高齡者、身心障礙者移動等順利化的相關法律」。全國政府部門依據此法致力於硬體、軟體兩方面充實相關政策，並以創造出包含高齡者及身心障礙者等在內的全體民眾皆能輕鬆生活的通用(universal)社會為目標。該法追加新內容如下：

(1) 擴充適用對象：不再侷限於身體上的障礙者，智能、精神、發育等方面的障礙者皆納入適用對象範圍。

(2) 擴充適用設施：除已規定的建築物 and 交通設施外，追加道路、戶外停車場、都市公園、愛心計程車等。

(3) 擴充基本構想制度：由原先的進行無障礙空間化之重點對象區域，擴展至無設置旅客設施的區域。

(4) 鼓勵民眾參與制定基本構想：將制定基本構想的協議會制度法制化，並建立民眾研提基本構想的提案制度。

(5) 充實軟體上的政策：和相關人士共同合作，導入以持續性、階段性發展無障礙政策為目標的思考概念，促使每位國民能將高齡者

和身心障礙者所遇到的困難感同身受、視為自己問題的「心靈無障礙」境界。

一、日本於無障礙化上所採取的對策

(一) 以制定高齡化社會政策和實現共生社會為重要課題。

日本正以其他先進國家所未曾有過的速度朝向高齡化社會，預計平成27年(2015年)時，每四位國民中將有一位為六十五歲以上的高齡者，迎向真正的高齡化社會。因此，高齡化社會政策的制定成為極為緊迫的課題；另一方面，日本也面臨以前未曾遇過的少子化現象所導致的人口減少問題，因此，為了使高齡者能有機會選擇自己需要的生活方式，必須推動自主支援的相關政策。

此外，為了使身心障礙者能和非障礙人士一樣，有自己的想法去思考、決定、甚至參與籌劃社會活動，制定支援身心障礙者發揮自我能力、自我實現等相關政策也極為重要。

(二) 透過無障礙空間法和交通無障礙法促使無障礙化實現

平成6年(1994年)為了推行為非特定多數人，以及主要為高齡者和身體障礙者等所使用之建築物無障礙化，特制定「促進建築高齡者、身體障礙者等能順利使用之特定建築物的相關法律¹」(以下稱「無障礙空間法」)。依無障礙空間法規定，將百貨公司和超市、飯店等原為非特定多數人利用之建築物視為特定建築物，此類建物的擁有者須致力於建物出入口以及樓梯、廁所等採取幫助高齡者和身體障礙者順利使用建物設施的措施。同時，於平成14年(2002年)的修正中，為

¹ 原文為

「高齡者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」

了更進一步促進高齡者和身體障礙者等能順利使用之特定建築物的建築情形，將特定建築物的認定範圍擴大至為非特定以及多數人利用的學校、辦公場所、共同住宅等，並且當特別特定建築物(為非特定多數人或主要為高齡者、身體障礙者利用之特定建築物)新建時，除有義務使其符合利用順利化基準規範外(基礎基準)，亦須針對已通過認定之特定建築物擴大執行容積率計算特例、導入標示制度等支援措施。

接著於平成12年(2000年)，進一步制定「促進高齡者、身體障礙者等於使用公共交通設施時能順利移動之相關法律」²(以下稱「交通無障礙法」)，推行車站、火車、公車等公共交通設施以及車站等旅客設施周邊行走空間上的無障礙化。

根據此一交通無障礙法，以公共交通設施業者所經營之鐵路車站等旅客設施及車輛的無障礙化、市町村撰寫的基本構想為根基，於以鐵路車站等旅客設施為中心的特定區域上，重點、整體性推動旅客設施及周邊道路、站前廣場等的無障礙化。經由同時採取上述立法措施以及補助、稅制等各種支援措施，使建築物、公共交通設施和公共設施等能更加確實執行消除段差、鋪設誘導視覺障礙者用點狀塊等無障礙化整備措施。

(三) 以推動整體性、綜合性對策為課題。

現今日本正在推行男性女性雙方皆能充分發揮自我個性和能力，且男女可共同參與企劃的措施。另一方面，在朝國際化邁進的過程中，於商業、觀光等各個領域上，和外國人士間的關係可說是愈加緊密不可分。

² 原文為

「高齡者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」

日本在上述變化中為了推展以「不論何處、任何人皆能自由、輕易使用」此一通用設計概念為根基而成的國土交通行政，於平成17年(2005年)7月彙總為「通用設計政策大綱」，作為無障礙化對策的施行方針。於此「通用設計政策大綱」的彙整討論過程中，也明瞭到從「具『公平』特性」、「具『可選擇性』」、「謀求當事者共同『參與』」等通用設計的概念來看，至今所採取的無障礙化對策仍未臻完美，尚有許多改進空間。例如，常受人詬病的，制訂促進無障礙化法律如同多頭馬車，不同類型無障礙設施各自為政，並未加以統整；又如僅以車站等旅客設施為中心的地區進行無障礙化，卻未從生活和使用者的觀點去思考無障礙化需求等問題。

另外，除硬體面的整備外，還應該向國民宣導，理解高齡者、身心障礙者能於日常生活和社會活動中獨立自主的重要性，除了積極協助這些人士能順利移動、使用設施之外，尚須解決軟體方面及因應對策欠缺的問題，提升至「心靈無障礙」層次。因此，必須從各個觀點完整建立階段性、可連續性因應的具體措施。

二、 制定「促進高齡者、身心障礙者移動等順利化的相關法律」

(一) 實施無障礙空間新法

如圖2-1-1、圖2-1-2、圖2-1-3所示，國土交通省除舉辦「以通用設計概念為基礎思考無障礙應有模式的懇談會」外，亦設置「通用設計政策推進總部」，而在各個課題的討論過程中，亦針對無障礙相關法律規範的制定方向多次進行檢討。在檢討後決議必須建構出將無障礙空間法和交通無障礙法合而為一的法律制度，以徹底執行「通用設計政策大綱」對策之一的「推動整體性、綜合性對策」。因此，於平成18年(2006年)，國會以通用設計政策為中心概念，經由統合、擴

充無障礙空間法和交通無障礙法形成了「無障礙空間新法」³，並於同年6月21日公布，12月20日開始實施。

(二) 充實硬體、軟體兩方面上的對策

無障礙空間新法除沿襲原本無障礙空間法和交通無障礙法所規定之內容外，亦增加許多依據時代變遷、制定於兩法律間之中間地帶的新內容。無障礙空間新法所新制定之內容如下所述。

1. 以所有的障礙者為對象

不論是無障礙空間法或交通無障礙法，在法律名稱上皆是標示「高齡者、身體障礙者」。但在無障礙空間新法上，名稱則是「促進高齡者、身心障礙者移動等順利化的相關法律」，將原本的「身體障礙者」改為「身心障礙者」。這也明確表示出適用無障礙空間新法的對象，不再侷限身體障礙者，而是將智能、精神以及發育障礙者在內的全體身心障礙者皆納入適用範圍。

2. 推動生活空間上的無障礙化

在無障礙空間新法中，須承擔無障礙化義務的人員，除了原本無障礙空間法中的建物擁有者，以及交通無障礙法中的公共交通設施業者外，增加了道路管理者、戶外停車場管理者和公園管理者等人員。

依據上述新規定，被要求須符合無障礙化基準的設施範圍，不再限於舊法中的公共交通設施、建築物等，而是向外延伸至道路、戶外停車場、都市公園等地點。經由上述規範之制定，無障礙空間新法將能全面擴展高齡者、身心障礙者於日常生活和社會生活中可使用設施的範圍，並推動生活空間上的綜合性無障礙化。

此外，在公共交通設施方面，也將交通無障礙法中未規定的計程車業者納為法律對象之一。並於新導入設置能昇降載運高齡者和身心障礙者的輪椅、床台(擔架)等之昇降機的「愛心計程車」為適用對象，

³ 原文為「高齡者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」

同時將火車、巴士納入同一基準規範內。並且，相關義務者須負起使既存的特定設施符合基準的義務。

隨著無障礙空間法和交通無障礙法的統合，無障礙空間新法除了將之前兩項法律所未規範的對象納入適用範圍外，也針對舊法已納入之對象擴充其義務內容，換言之，無障礙空間新法內容將原本每一獨立設施的單體規範制度加以擴充。

3. 無設置車站之區域亦視為重點整備區

在舊法階段，市町村將須進行移動等順利化之特定地區視為重點整備區域，並撰寫重點性、整體性推展移動等順利化之相關事業的基本構想。在交通無障礙法中，適用對象為大型火車站「特定旅客設施（主要為每日進出乘客人數達五千人以上的大規模旅客設施）」及周邊徒步區域。但在無障礙空間新法中，則是將每日進出乘客人數未達五千人的車站，以及未設置旅客設施的市町村，只要是日常生活中不可欠缺之地區，皆可定為重點整備區。

另外，交通無障礙法只將於公共交通設施、道路、信號機此三領域上進行無障礙化的事業視為「特定事業」。無障礙空間新法卻是除此三領域外，亦將建築物、戶外停車場、都市公園及連結這些設施的道路納入特定事業的範圍內。期望藉由前述變革，能有計劃地落實符合實際需求並具一體性、綜合性的無障礙化環境。

4. 以當事者共同參與籌劃的方式反映使用者的觀點

當制定基本構想時，讓當事者共同參與籌劃能使制度內容更加充實。並建立下列幾項配套措施，落實反映使用者觀點的無障礙化政策。

(1) 建立協議會制度

首先，於撰寫基本構想階段，鼓勵高齡者和身心障礙者從計劃階段就開始參與，並賦予相關協議討論的協議會制度的法律地位。此協議會除由原先特定事業的實施主體構成外，高齡者、身心障礙者、學者專家、其他市町村認定的必要人員等亦為構成分子之一。

而且，當事業實施主體接到市町村的通知時，除正當理由外，皆須參加協議會議程。不若以往，當特定事業的實施主體對無障礙化措施的實施採消極應對態度時，市町村自己本身也難以調整議會制度，目前在無障礙空間新法中，經由保證協議會場的法律地位，促使調整程序能順利進行。此外，協議會除進行基本構想的撰寫及相關討論外，亦執行調整和實施基本構想有關的聯絡事項。經由上述做法，可架構在地方基本構想的基礎上，蒐集進行追蹤調查等資訊，持續「由下而上」項目標推進。

(2) 建立構想撰寫提案制度

此提案制度旨在促進市町村團體策劃基本構想之整合，以及讓高齡者、身心障礙者等居民本身能有機會向市町村具體提案，能提案的人員，除預定的事業實施者外，整備設施的使用者如高齡者和身心障礙者、地區居民等亦包含在內。為了確保此制度的實際可行，須負起於公佈提案、接受市町村檢討的責任，以在未採用提案時提出說明理由的義務。

(3) 「由下而上」與「心靈無障礙」概念

無障礙空間新法在制定各種責任義務中，除進行硬體方面的整備外，亦極為重視軟體方面的相關政策。

在高齡化社會來臨，以及「不論何處、任何人皆能自由、輕易使用」此一通用設計的概念日漸普及下，推動無障礙化應由政策相關當事者共同參與制定具體的政策和措施的內容，並進行檢驗。之後，再依據檢驗結果採取新的政策和措施以謀求階段性、連續性的發展。此種概念，我們稱之為「由下而上」。在無障礙空間新法中，則是重新將此種由下而上歸納為日本政府應盡責任義務的一環。此外，地方公共團體也須遵循國家政策，採取必要之措施以成功推行無障礙化。它們應視地區層級和國家政策同步實施，或者和政府合作執行國家的政策。

事實上，即使屬於無障礙空間新法中規範對象外的設施，只要是高齡者、身心障礙者於日常生活和社會生活中會使用到的設施，則設施的設置、管理人員就應組成團體因應無障礙化需求。無障礙空間新法規範對象之一的設施管理者也應致力採取對應軟體方面的相關措施。因此，設施的設置、管理人員，除了具有依據無障礙空間新法規定，在設施整備上符合基準規範之義務外，亦須承擔起為了推行無障礙化而應採取必要措施的廣泛責任義務。

另一方面，則是促進「心靈無障礙」。無障礙空間新法希望提升日本民眾對於無障礙化的理解，並尋求其協助，制定了「心靈無障礙」相關的法律規定，加深「心靈無障礙」被視為國家級的責任義務，同時亦被重新定義為國民責任義務一環。

然而，常見民眾將車子停在導盲磚塊上，或者非障礙人士將車子停在身心障礙者專用停車格上等問題，這些問題的根本原因，乃在於每位國民理解不足所致。為此，國土交通省在車站等設施，舉辦體驗高齡者、身心障礙者使用輪椅等輔助用具的「無障礙教室」等活動，即是朝向「心靈無障礙」目標前進的政策。總之，若要經由「心靈無障礙」進一步實現通用設計概念成形的通用社會，最重要的關鍵仍在於加深每位民眾對於無障礙處境的感同身受。

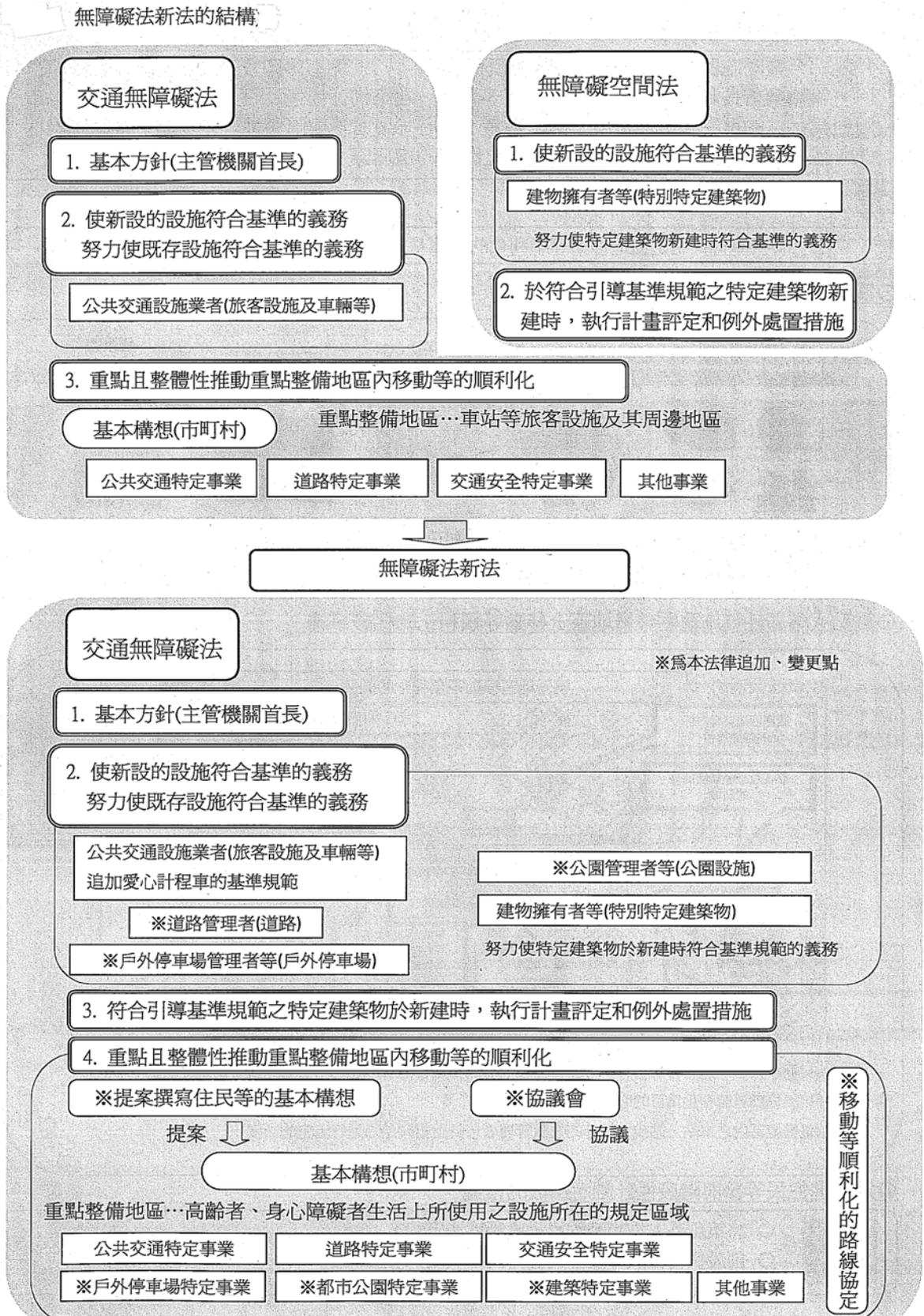


圖 2-1-1、日本無障礙空間新法沿革及架構

資料來源：日本国土交通省（2007）

無障礙法新法的概要

為能綜合推動確保高齡者、身心障礙者順利移動，以及順利使用建築物等設施的相關政策，除主管機關首長制定基本方針和策劃旅客設施、建築物等構造及設備上的基準外，在以市町村為單位的重點整備地區中，由高齡者、身心障礙者參與階段性計劃，制定推動整體性改善旅客設施、建築物等及位於兩者間之路線的措施等。

○制定基本方針

○由主管機關首長制定促進移動等順利化的相關基本方針。

○為使移動等順利化而應採取的措施

旅客設施及車輛等 (追加愛心計程車的基準規範)	道路	戶外停車場	都市公園	建築物 (追加努力使既存建物符合 基準規範的義務)

○使這類設施於新設、改建時符合移動等順利化相關基準規範的義務。
 ○使既存的這類設施符合相關基準規範的義務。

○重點且整體性實施重點整備地區上移動等順利化的相關事業

整備地區移動等順利化的圖像

○市町村針對具有高齡者、身心障礙者生活上所利用之設施的地區撰寫基本構想。
 ○公共交通事業者、道路管理者、戶外停車場管理者、公園管理者、建物所有者、公安委員會依據基本構想，施行以讓移動等順利化為目的之特定事業。
 ○重點整備地區內之車站、站前大樓等的複數管理者，針對相關路線進行協定的制度。

○為促進住民等參與階段性計劃而採取的措施



- 將策劃基本構想時的協議會制度法定化。
- 創設撰寫住民等基本構想的提案制度。

圖 2-1-2、日本無障礙空間新法內容概要

資料來源：日本国土交通省（2007）

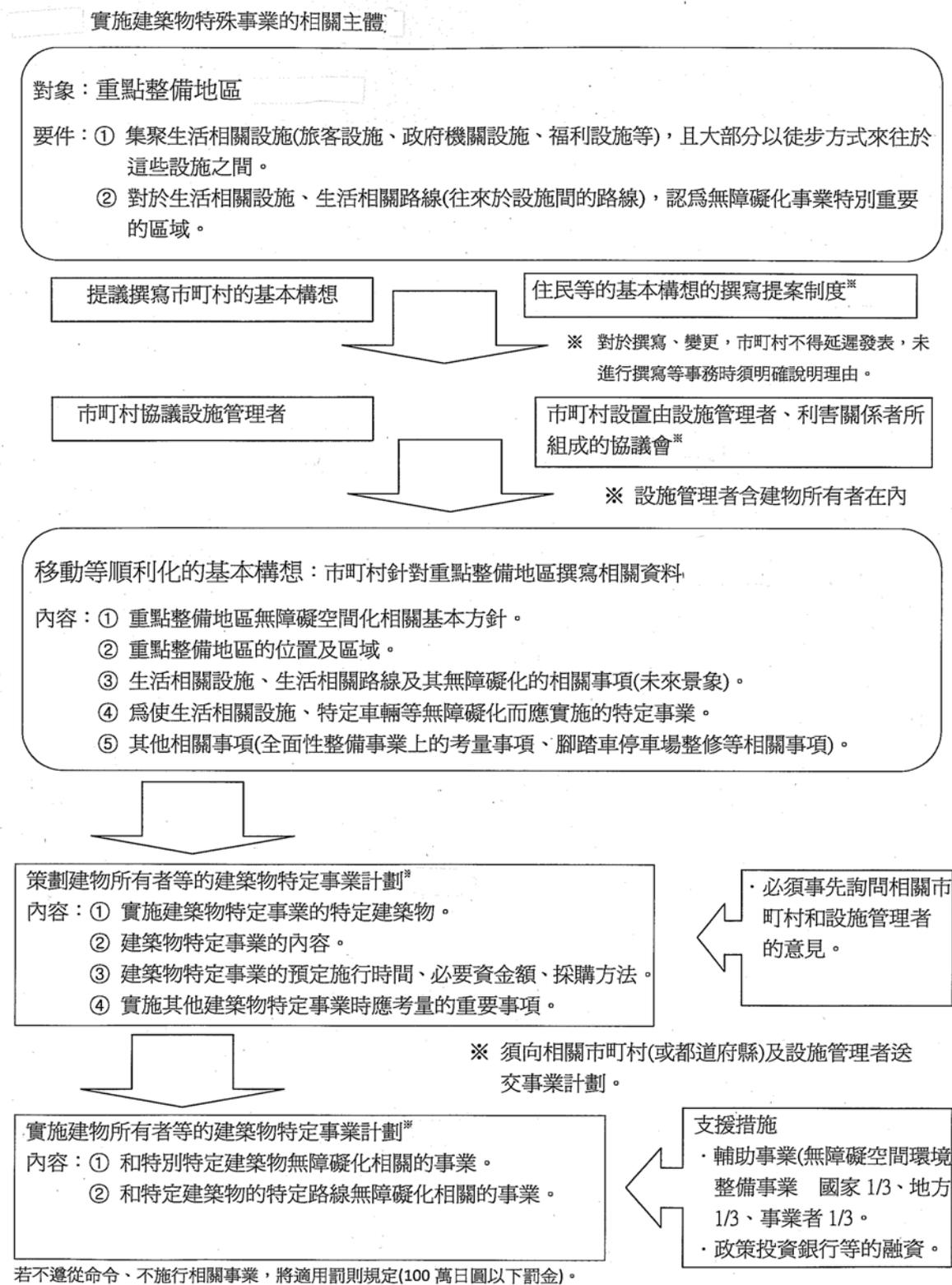


圖 2-1-3、日本重點整備地區實施架構

資料來源：日本国土交通省 (2007)

第二節 大陸地區無障礙政策及法令系統概述

本節彙整大陸地區無障礙政策法令發展概況(如表2-2-1所示)，大陸地區的無障礙設施建設起步較晚，1984年3月，中國殘疾人福利基金會成立後，著手改善殘疾人”平等、參與”的社會環境工作。1985年，北京市建築設計研究院在中國康復研究中心的工程設計項目中，第一次在設計中接觸到”無障礙”的概念。1985年3月，中國殘疾人福利基金會、北京市殘疾人協會與北京市建築設計研究院聯合成立了”殘疾人與社會環境研究會”。同年4月，人大和政協的代表提出了”為殘疾人需求的特殊設置建設”的提案和建議。1985年北京市以王府井、東單地區為試點開始了城市的無障礙改造，經過25年的積累，北京市的無障礙環境已經形成了在規劃指導下的系統化佈局。

1989年，大陸地區第一部《方便殘疾人使用的城市道路和建築物設計規範(試行)》頒布。可以說，無障礙環境的建設是從無障礙設計規範的提出與制定開始的，該規範經過2次修改後，在2011年由行業標準升級為國家標準，成為在全國範圍實施的強制性規範。之後，由中國建設部、民政部及中國殘疾人聯合會(2001)聯合發布了城市道路和建築物無障礙設計規範(JGJ50-2001)，此規範於2010年研議修正中。

同時，殘疾人事業的法制建設也開始起步，1990年大陸地區頒布了《中華人民共和國殘疾人保障法》，此法經中華人民共和國第十一屆全國人民代表大會常務委員會第二次會議于2008年4月24日修訂通過，現將修訂後的《中華人民共和國殘疾人保障法》公布，自2008年7月1日起施行。該法根據憲法制定，目的係為了維護殘疾人的合法權益，發展殘疾人事業，保障殘疾人平等地充分參與社會生活，共享

社會物質文化成果，並涵蓋殘疾人之康復、教育、勞動就業、文化生活、社會保障、無障礙環境等，尤其規定，有關建築物之新建、改建和擴建建築物、道路、交通設施等，應當符合國家有關無障礙設施工程建設標準。

其次，1996年頒布了《中華人民共和國老年人權益保障法》，以及“八五”至“十一五”計畫中都將殘疾人工作納入其中。至今大陸地區約有涉及殘疾人權益保障的法律50多部，同時，各省、自治區、直轄市也先後制定了本地區的殘疾人保障法實施辦法和其他保障殘疾人權益的法規，形成了以憲法為依據，以刑事、民事、訴訟等法律為基礎，以殘疾人保障法為核心，以行政法規、地方法規為支撐的保障殘疾人權益的法律體系。

在法律的制度保障，以及政府的推動下，北京、深圳、哈爾濱、廣州、上海等較發達的城市率先開始了城市的無障礙環境建設。經過近20年的建設，大陸地區境內在無障礙環境建設方面取得了較大進展。2005年，北京、天津、上海、大連、青島、南京、杭州、廈門、廣州、西安、蘇州、秦皇島等城市成為首批12個創建全國無障礙設施建設示範城市。之後，一些大型的國際活動，比如2007年的上海世界特殊奧林匹克運動會和2008年北京殘奧會等，促使更加重視對無障礙環境體系的規劃建設。

儘管如此，目前對於無障礙環境建設的行業規範和技術指導還是僅僅侷限在市政道路設施與建築物上，對於具體的區域型無障礙環境規劃和社區無障礙環境規劃缺乏完善的規定、深入的研究以及值得推廣的案例；建築師大多還未主動地將“無障礙”納入整體設計思路，而是被動地響應規範；許多已建成的無障礙設施因為管理等原因可利用率較低；全國各地的建設水平差距比較大，尤其中小城鎮存在著嚴重滯後的無障礙規劃問題。

表2-2-1、大陸地區無障礙政策法令發展概況

殘疾人事業法制化歷程

- π 1990年：頒布《中華人民共和國殘疾人保障法》
 - v 於2008年再經全國人民代表大會常務委員會議修訂通過施行。
 - v 該法第7章規定建築物之新建、改建和擴建建築物、道路、交通設施等，應當符合國家有關無障礙設施工程建設標準，公共交通工具應逐步無障礙，且應設置殘疾人專用停車位。
- π 1996年：頒布《中華人民共和國老年人權益保障法》，以及「八五」至「十一五」計畫中，都將殘疾人工作納入其中。
- π 各省、自治區、直轄市先後制定了各該地區的殘疾人保障法實施辦法和其他保障殘疾人權益的法規。

推動無障礙環境建設推動歷程

- π 1984年3月：中國殘疾人福利基金會成立，著手改善殘疾人“平等、參與”的社會環境工作。
- π 1985年：北京市建築設計研究院在中國康復研究中心的工程設計項目中，第一次在設計中接觸到「無障礙」的概念。
- π 1985年3月，中國殘疾人福利基金會、北京市殘疾人協會與北京市建築設計研究院聯合成立了「殘疾人與社會環境研究會」。
- π 1985年4月，人大和政協的代表提出了「為殘疾人需求的特殊設置建設」的提案和建議。
- π 1985年：北京市以王府井、東單地區為試點開始了城市的無障礙改造，經過25年的積累，北京市的無障礙環境形成在規劃指導下的系統化佈局。
- π 1989年：大陸地區的第一部《方便殘疾人使用的城市道路和建築物設計規範（試行）》頒布，無障礙環境建設開始起步。
- π 2001年：發布《城市道路和建築物無障礙設計規範》JGJ50-2001，為中華人民共和國行業標準。
- π 2002年：推動無障礙建設創建城市，落實標準規範的實施。從北京、深圳、哈爾濱、廣州、上海等較發達的城市率先開始城市的無障礙環境建設。
- π 2005年：北京、天津、上海、大連、青島、南京、杭州、廈門、廣州、西安、蘇州、秦皇島等城市成為首批12個創建全國無障礙設施建設示範城市。
- π 2008年：落實《中共中央國務院關於促進殘疾人事業發展的意見》（中發「2008」7號）精神和新修訂的《殘疾人保障法》時，對有關無障礙建設的標準規範進行全面審定。
- π 2011年：《城市道路和建築物無障礙設計規範》由行業標準升級為國家標準，成為在全國範圍實施的強制性規範。
- π 此規範於2010年研議修正中，將由中國建設部、民政部及中國殘疾人聯合會共同發布。

資料來源：本研究彙整

除此之外，表2-2-2為比較大陸地區與我國無障礙環境之推動歷程，大陸地區有關身心障礙者相關法令制定較我國晚，但較早編訂以都市整體為範圍的技術規範。其次，大陸地區較早採取整體區域的無障礙環境建設策略，自1985年即開始都市重點示範區域的無障礙改造計畫。

表2-2-2、大陸地區與我國無障礙環境之推動歷程比較

台灣		大陸地區	
1980	殘障福利法發布	1984	中國殘疾人福利基金會成立
		1985	北京市建築設計研究院開始無障礙設計
		1985	殘疾人與社會環境研究會成立
		1985	人大和政協的代表提出為殘疾人需求的特殊設置建設提案
		1985	北京市王府井、東單地區為試點開始城市的無障礙改造
		1988	建築技術規則增訂第10章
1990	殘障福利法修正	1990	頒布《中華人民共和國殘疾人保障法》
1996	建築技術規則第10章第1次修正	1996	頒布《中華人民共和國老年人權益保障法》
1997	修正為身心障礙者保護法		
2001	建築技術規則第10章第2次修正	2001	發布《城市道路和建築物無障礙設計規範》JGJ50-2001，為中華人民共和國行業標準
		2002	推動無障礙建設創建城市，落實標準規範的實施。
2005	憲法增修條文有關無障礙環境建構	2005	北京等12個首批創建全國無障礙設施建設示範城市
2005	建築技術規則第10章第3次修正		
2007	修正為身心障礙者權益保障法		
2008	建築技術規則第10章第4次修正	2008	針對《殘疾人保障法》有關無障礙建設的標準規範進行全面審定
2008	已領得建築執照之公共建築物無障礙設備與設施提具替代改善計畫作業程序及認定原則		

2008	發布無障礙設計設施規範		
2008	出版無障礙設計設施規範解說手冊		
		2010	研議修正《城市道路和建築物無障礙設計規範》，將於2011年發布，由行業標準升級為國家標準成為在全國範圍實施的強制性規範

資料來源：本研究彙整

以下摘述該地區現階段無障礙建設基本要點：

(一) 第一要點：緣石坡道

人行道與車行道之間必須設置緣石坡道，緣石坡道的坡度不應大於1:12，坡口寬度必須大於1200mm，坡口高度應小於10mm，盡量採用全寬式單面坡緣石坡道。

(二) 第二要點：盲道

人行道應按有關技術規範的要求設置盲道，存在下列情況之一的可不設行徑盲道：人行道寬度小於3000mm、開設有行道樹、公交站牌、信息牌等設施處，在人行道的側外有連續的綠化帶、立緣石等。

(三) 第三要點：無障礙入口

公共建築的主要入口和居住建築的入口宜設無障礙入口，如有台階，應設輪椅坡道。入口的門淨寬不應小於800mm，採用旋轉門的必須另設不小於800mm的平開門。

(四) 第四要點：無障礙通道

公共建築內應設無障礙通道，無障礙通道的寬度不應小於1500mm，無障礙通道的地坪應平整防滑，無障礙通道兩邊應安裝扶手，通道和走道側向的門寬度應大於800mm。

(五) 第五要點：無障礙電梯

沒有電梯的公共建築至少應設一台無障礙電梯，居住建築的電梯宜設無障礙電梯。無障礙電梯的門開啟淨空應大於800mm，轎廂內三面設800~850mm高的扶手。正對門的轎廂壁距地900mm應安裝鏡子或

鏡面，轎廂內應設低位帶盲文標誌的橫向樓層按鈕，並有語音提示裝置和清晰的樓層顯示裝置。

(六) 第六要點：無障礙廁所的無障礙廁位

室外公共廁所和公共建築的廁所應設無障礙廁位，男廁所設低位小便器。新建的公共建築應按有關技術規範的要求設置無障礙廁所，無障礙廁所內應設坐便器、低位小便器，並按要求安裝安全扶手和安全抓杆，宜設自動門、呼救裝置和嬰兒換尿布檯。新建的室外公共廁所宜設無障礙廁所。

(七) 第七要點：無障礙標誌

建築物內的無障礙設施應設國際通用無障礙標誌，無障礙標誌應納入建築物的信息尋向標誌系統。

綜上所述，可知大陸地區無障礙環境相關法令政策及建置現況具有以下特點：

一、主管機關事權統一、無不同法令界面銜接問題

整體而言，大陸地區無障礙法令主管機關為中國建設部，事權統一，無不同法令界面銜接問題。此外，如圖2-2-1所示，城市無障礙設計規範以城市整體空間為管理範圍，以個別城市內部為主體，涵蓋道路、廣場、綠地、居住區、居住建築、公共建築、歷史文物保護區等，進行整體城市之無障礙建設項目，可避免同一空間之法令重疊問題。

儘管如此，目前對於無障礙環境建設的行業規範和技術指導僅侷限在市政道路設施與建築物上，對於具體的區域型無障礙環境規劃和社區無障礙環境規劃，仍缺乏完善的規定及深入的研究；建築師大多還未主動地將「無障礙」納入整體設計思路，而是被動地響應規範。

導致各地方城鎮無障礙建設水平不易維持的現象，在無障礙設施的監管、宣傳，提高社會意識及參與度方面，存在城鄉差距，有些城市的無障礙設施被損壞、挪用、隨意侵占。又如部分地區無障礙專用

標誌不一，殘疾人衛生間內的無障礙設施設置方法、顏色也各不相同。即使在首善之北京市，無障礙專用標誌並不一致，殘疾人衛生間內的無障礙設施內容也各不相同，甚至許多已建成的無障礙設施因為管理等原因，導致可利用率較低。由此可見，大陸地區全國各地的建設水平差距更大，尤其中小城鎮無障礙規劃可能存在著嚴重滯後的問題。

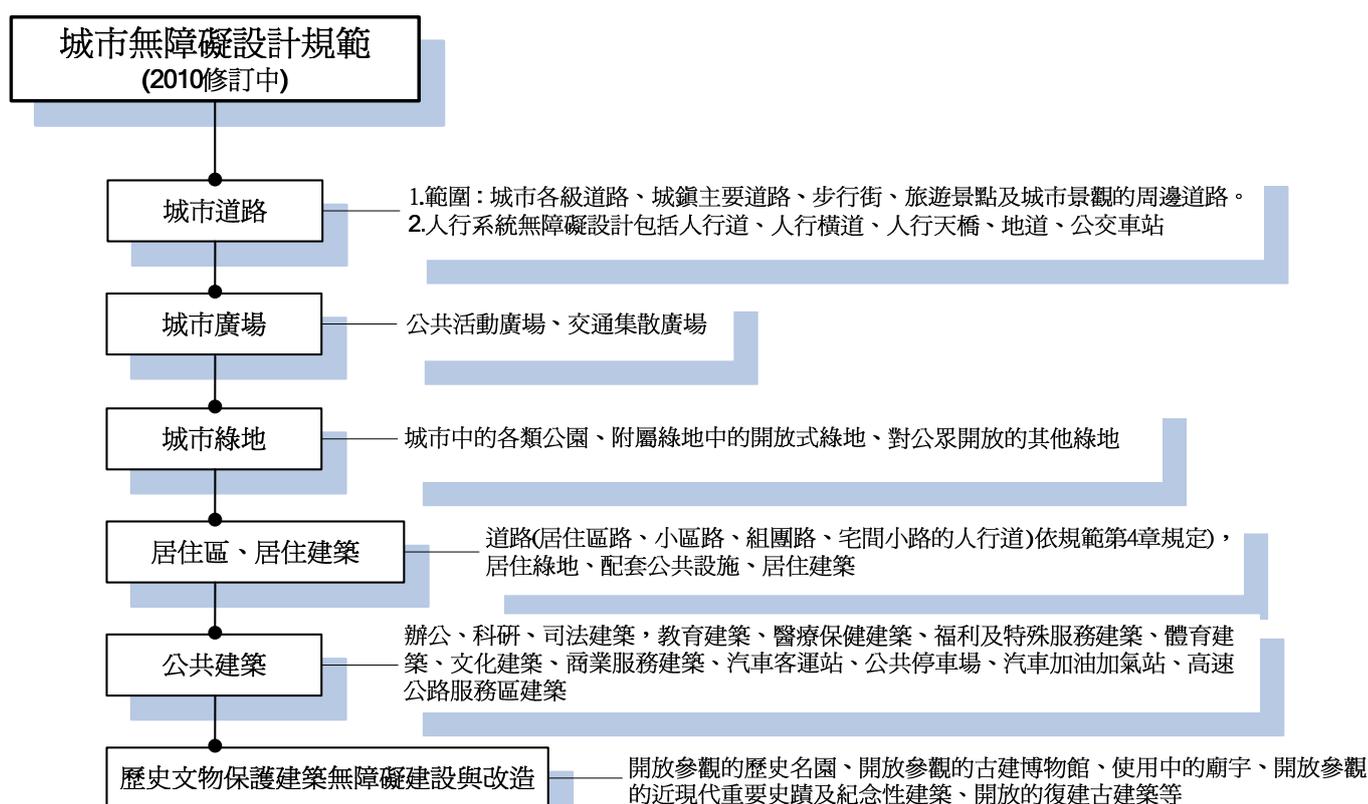


圖2-2-1、大陸地區城市無障礙設計規範涵蓋範圍

資料來源：本研究研擬

二、由上而下的組織推動策略

基本上，大陸地區的無障礙法令透過由上而下、強而有力的機制推動，第一是黨中央、國務院領導高度重視，相關部門密切合作，加以各地方黨委、政府認真組織落實，形成以建設行政管理部門領頭、

殘疾人組織等密切配合的模式，是該地區無障礙建設組織特徵。

第二是以標準規範的建立作為起點和支撐，初步形成無障礙設施建設技術標準和技術文件體系。1986年7月，大陸地區第一部《方便殘疾人使用的城市道路和建築物設計規範(試行)》頒布，是城市道路和建築物實施無障礙設施建設及改造工作的開始，也是無障礙建設技術標準及技術規範體系發展的開端。2002年無障礙建設創建城市也是將標準規範的實施作為重要的手段。2008年落實《中共中央國務院關於促進殘疾人事業發展的意見》(中發「2008」7號)精神和新修訂的《殘疾人保障法》時，對有關無障礙建設的標準規範進行全面審定。

第三是以2007上海特奧會、2008北京奧運會、殘奧會等大型體育活動賽事為契機，突出重點，提升無障礙建設的水平及品質。為了服務來自世界各地的殘疾人運動員、官員、觀眾、老年人和行動不便者，加速了體育設施的無障礙建設速度，也藉由大型國際活動得到檢驗的機會。

現階段而言，大陸地區在無障礙設施的監管、宣傳，提高社會無障礙意識及參與度方面，許多城市已建立了相應的管理制度；然而，各地方城鎮無障礙建設水平仍不易維持。儘管有些城市現有的無障礙設施已充分的發揮應有的作用，但有些無障礙設施存在被損壞、挪用、隨意侵占的情況。

三、硬體建設先於對使用者之尊重與關懷

除此之外，大陸地區推動無障礙環境之受益對象僅侷限於殘障者，而非廣納行動不便者需求，採弱勢扶助觀點而非增進全體國民之權益，從法令名稱為「中華人民共和國殘疾人保障法」即可了解；又如，北京及天津市除了首都機場等較為國際化之公共建築之外，多以「殘疾人」使用空間稱之。其次，依據實地考察及向相關單位蒐集之資料，大陸地區無障礙建設偏重在硬體環境改善，缺乏對使用者之關

懷，未積極提升民眾對無障礙環境之認知。且較少從使用者行為考量，因此某些無障礙設施未盡符合需求，行動不便者仍須仰賴他人協助，無法獨立操作。

第三節 小結

因研究資源有限，本案僅蒐集日本及大陸地區之相關法令，經由前述分析，茲將日本、大陸地區與我國無障礙相關法令制度比較如表 2-3-1：

表 2-3-1、日本、大陸地區與我國無障礙法令制度比較

項目/國別	日本	大陸地區	我國
目標	推動高齡化社會政策和實現共生社會	維護殘疾人的合法權益，保障殘疾人平等地充分參與社會生活，並涵蓋無障礙環境。	保障身心障礙者之無障礙環境之建構，維護身心障礙者之權益，保障其平等參與社會、政治、經濟、文化等之機會，促進其自立及發展。
法令系統特色	早期無障礙空間法、交通無障礙法分立→無障礙空間新法加以整合，並且推動與民眾生活空間相關的重點整頓地區措施。	涵蓋城市居住及生活為核心概念，區分空間層次：城市道路→城市廣場→城市綠地→居住區及建築→公共建築→歷史文物。	法令集中在公共建築物部份，其次是市區道路、公路及公共運輸系統、交通運具；其餘公園綠地、古蹟等較少著墨。
重點/趨勢	<ol style="list-style-type: none"> 1. 擴充適用對象：從身體障礙者擴大為身心障礙者。 2. 整合原無障礙空間法和交通無障礙法，建構與民眾生活空間息息相關的無障礙空間新法。 3. 擴充重點整備區適用範圍：原每日進出人數達五千人以上的特定旅客設施，放寬為只要是日常生活中不可欠缺之地區，皆可 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 服務對象僅侷限於「殘疾人」，而非廣納行動不便者需求。 2. 透過「由上而下」的強力組織策略推動，以標準規範的建立作為起點和支撐，且藉由大型國際活動得到檢驗。然而，各地方城鎮無障礙建設水平仍不易維持。 3. 無障礙環境建設的行業規範和技術指導僅侷限在市政道路設施與建築物上，對於具體 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 身心障礙之認定更合乎人性：採國際健康功能與身心障礙分類系統 ICF，當身體系統構造或功能，有損傷或不全導致顯著偏離或喪失，影響其活動與參與社會生活，經醫事、社會工作、特殊教育與職業輔導評量等相關專業人員組成之專業團隊鑑定及評估符合者，即被認定為身心障礙者。迥異於過去僅由

	<p>定為重點整備區。</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. 擴充適用設施：不限舊法中公共交通設施、建築物，向外延伸至道路、戶外停車場、都市公園等地點。以重點示範地區政策涵蓋新建及既有建築物無障礙改善。 5. 擴充責任義務者：建物擁有者、公共交通設施業者外、道路管理者、戶外停車場管理者和公園管理者、計程車業者等人員。 6. 「心靈無障礙」，宣導國民將高齡者和身心障礙者所遇到的困難感同身受的境界。 7. 「由下而上」的推動方針，地方公共團體、不同地區層級應和國家同步實施，或者和政府合作執行國家政策。 	<p>的區域型和社區無障礙環境規劃缺乏完善的規定及案例。</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. 硬體建設先於對使用者之尊重與關懷，較少從使用者行為考量，因此某些無障礙設施未盡符合需求，仍須仰賴他人協助。 	<p>醫生判定的方式。</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. 法令兼顧實際需求及可行性，新建公共建築強制全面無障礙，既有公共建築鼓勵自發性進行改善。 3. 法令系統及管理範圍分屬不同機關：內政部（身心障礙者權益、老人福利、國民住宅、市區道路、場站、停車場），交通部（觀光旅館、公路、停車場、捷運系統、交通運具），僅有部分縣市訂定公園設計準則，故存在某些重疊、混淆、疏漏等介面銜接問題。
<p>權責主管單位</p>	<p>日本国土交通省</p>	<p>中國建設部</p>	<p>內政部、交通部</p>
<p>無障礙空間涵蓋範圍</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 除已規定的建築物和交通設施外，追加道路、戶外停車場、都市公園、愛心計程車等。 2. 出入口、走廊、樓梯、代替樓梯或與樓梯併設之斜坡道、廁所、飯店或旅館之客房、境內通道、停車場、移動等之順暢化動線、標誌、導覽設備、通往導覽設備之動線、其他增建部分適用範圍。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 城市內部包括道路、廣場、綠地、居住區、居住建築、公共建築、歷史文物保護區等，進行整體城市之無障礙建設項目。 2. 無障礙建設基本要點：緣石坡道、盲道、無障礙入口、無障礙通道、無障礙電梯、無障礙廁所的無障礙廁位、無障礙標誌。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 公共建築物（依性質區分為公共集會、商業、休閒文教、辦公服務、住宿等）、市區道路、公路及公共運輸、運具。 2. 室外道路、坡道及扶手、避難層出入口、室內出入口、室內通路走廊、樓梯、昇降設備、廁所盥洗室、浴室、輪椅觀眾席位、停車空

			間。
相關配套措施	<ol style="list-style-type: none"> 1. 法令層面：制訂法律、施行細則、基準等。 2. 執行層面：各地方政府推動重點整備地區（高齡者、身心障礙者生活上所使用之設施所在的規定區域）。透過移動等順利化的路線協定，整合公共交通、道路、交通安全、戶外停車場、都市公園、建築等特定事業；制定協議會制度，及民眾研提基本構想的提案制度。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 逐年實施「無障礙建設十二五實施方案」及「創建全國無障礙建設城市工作標準」共100個城市，推動新建建築無障礙建設率100%，同時各城市訂定已建（既有）建築物改造達成率。 2. 除法令外，另編訂無障礙建設指南等參考手冊。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 政府部門、縣市政府或交通事業單位自發性編訂參考手冊。 2. 地方政府推動無障礙建設：台北市都市更新整建維護規劃設計及實施經費補助申請，設置無障礙設施改善、嘉義公車捷運 BRT 系統等。

資料來源：本研究研擬

第三章 問題分析

本章旨在回顧國內現行無障礙法令制度之現況問題，主要分成以下幾方面：首先，簡述我國無障礙環境法令之形成背景；其次，依據現有建築法令制度之屬性做區分，包括強制性或參考性，針對與無障礙環境改善之相關法律、建築命令、設計規定、手冊或指引等，進行廣泛式蒐集；並且釐清對應之管理權責單位。其次，則是從空間層次的觀點，檢視不同法令制度之涵蓋範圍是否完備。再者，通盤檢視前述資料內容及意涵，分別從定性及定量觀點，探討規格尺寸、配置數量或設計原則是否一致等。最後，總結討論現行無障礙法令制度是否足以支持行動不便之民眾達成行動無障礙之目標，檢視可及性及可用性，不同法令之間是否足以銜接，歸納亟待解決之課題。

第一節 我國現行法令系統架構

回顧國內現行無障礙法令制度之現況，必須先釐清法令屬性及其內涵之差異，概分為強制性法規及非屬強制性之參考原則兩類。依據中央法規標準法第 2 條，法律得定名為法、律、條例或通則。及第 3 條，各機關發布之命令，得依其性質，稱規程、規則、細則、辦法、綱要、標準或準則。本研究係參考廖慧燕（2008）的分類，在強制性法令的範圍內，區分不同屬性及其意涵。第一層次是法律或衍生相關技術基準之法源依據，其中以憲法及增修條文為根本大法，尚包括身心障礙者權益保障法、老人福利法、老人福利法施行細則、建築法及國民住宅條例等。第二層次是指技術基準，旨在界定何種類型或規模之建築物，應設置何種設施，其位置及數量如何安排，作為實際執法之基準；以建築技術規則設計施工編第 10 章公共建築物行動不便者使用設

施、老人福利法第 16 章老人住宅，及國民住宅社區規劃及住宅設計規則等。第三層次為設計規範，係針對如何進行無障礙環境設計，提出具體技術建議等詳細資料，例如無障礙環境設計規範、老人住宅基本設施及設備規劃設計規範、觀光旅館建築及設備標準等。最後，除了前述強制性法令之外，尚有參考性之手冊或指引，其功能在於技術及法令之解說，提供民眾宣導、教育或訓練之用。

除了前述與建築物相關的法令之外，眾所皆知，無障礙環境空間尚須包括交通設施、公園等，本研究皆依循前述法令層次架構，分述如下，並彙整如圖 3-1-1、圖 3-1-2 所示。

一、無障礙環境相關法令之形成背景

我國憲法增修條文第 10 條明訂「國家對於身心障礙者之保險與就醫、無障礙環境之建構、教育訓練與就業輔導及生活維護與救助，應予保障，並扶助其自立與發展。」為基本國策之一，但我國並未有無障礙環境之專法，事實上，建築無障礙環境相關法令之發源與背景，受到社會福利政策之影響深遠。

早期障礙福利政策是依據 1946 年制定的憲法第 155 條：『人民之老弱殘廢、無力生活及受非常災患者，國家應予適當的扶助與救濟』、及 1973 年的「兒童福利法」施行有關障礙者之救濟與安置措施。以及民國 69 年陸續完成「老人福利法」、「殘障福利法」、「社會救助法」等社會福利三法立法，為障礙者的福利政策奠定法治化的基礎。我國於民國 79 年公佈實施「殘障福利法」，復於民國 86 年將「殘障福利法」更名為「身心障礙者保護法」，從消極性的保護，轉成積極性的權益保障；此外，將障礙者區分為十六類四等級，明定各目的事業主管機關應辦事項，及相關權利及義務，落實障礙者保護與福利之明確規範。

然而，隨著社會環境快速變遷，身保法相關規定已不足以因應身心障礙者之需求，我國於 96 年 7 月 11 日總統修正公佈名稱及全文 109 條，將『身心障礙者保護法』（本研究簡稱身保法），改為『身心障礙者權益保障法』（本研究簡稱身權法）¹。強調「權益保障」較「保護」更具積極意義，其中，目的事業主管機關增列金融、法務、警政、體育、文化及採購法規等主管機關之權責。例如，增列金融主管機關以鼓勵信託業者辦理身心障礙者財產信託規定；法務主管機關給需協助身心障礙者犯罪被害人保護、受刑人更生保護及收容環境改善等事務；警政主管機關應協助身心障礙者人身安全保護及失蹤身心障礙者之協尋等事項；增列體育及文化主管機關應辦理增進身心障礙者之體育、藝文等活動及社會參與機會等，前述種種規定皆顯示我國對於身心障礙者權益之重視又向前跨進一步。

值得一提的是，身權法第 2 條明訂建設、工務、住宅主管機關職掌，包括身心障礙者住宅、公共建築物、公共設施之總體規劃與無障礙生活環境等相關權益之規劃、推動及監督等事項，可謂將社會福利體系聯繫上建築法令體系之重要且關鍵之舉。另一方面，老人福利政策亦與無障礙境建置有關，老人福利法於中華民國 89 年 5 月 3 日總統（89）華總一義字第 8900110150 號令修正公布，建設、工務、住宅主管機關應主管老人住宅建築管理、公共設施與建築物無障礙生活環境等相關事宜之規劃、推動及監督等事項。

¹本文中某些條文法源係依據依身保法訂定，惟相關法規文字尚未同步修正，例如『公共交通工具無障礙設備與設施設置規定，係依身心障礙者保護法第五十六條第二項規定…』等，特此說明。

【建築物部分】

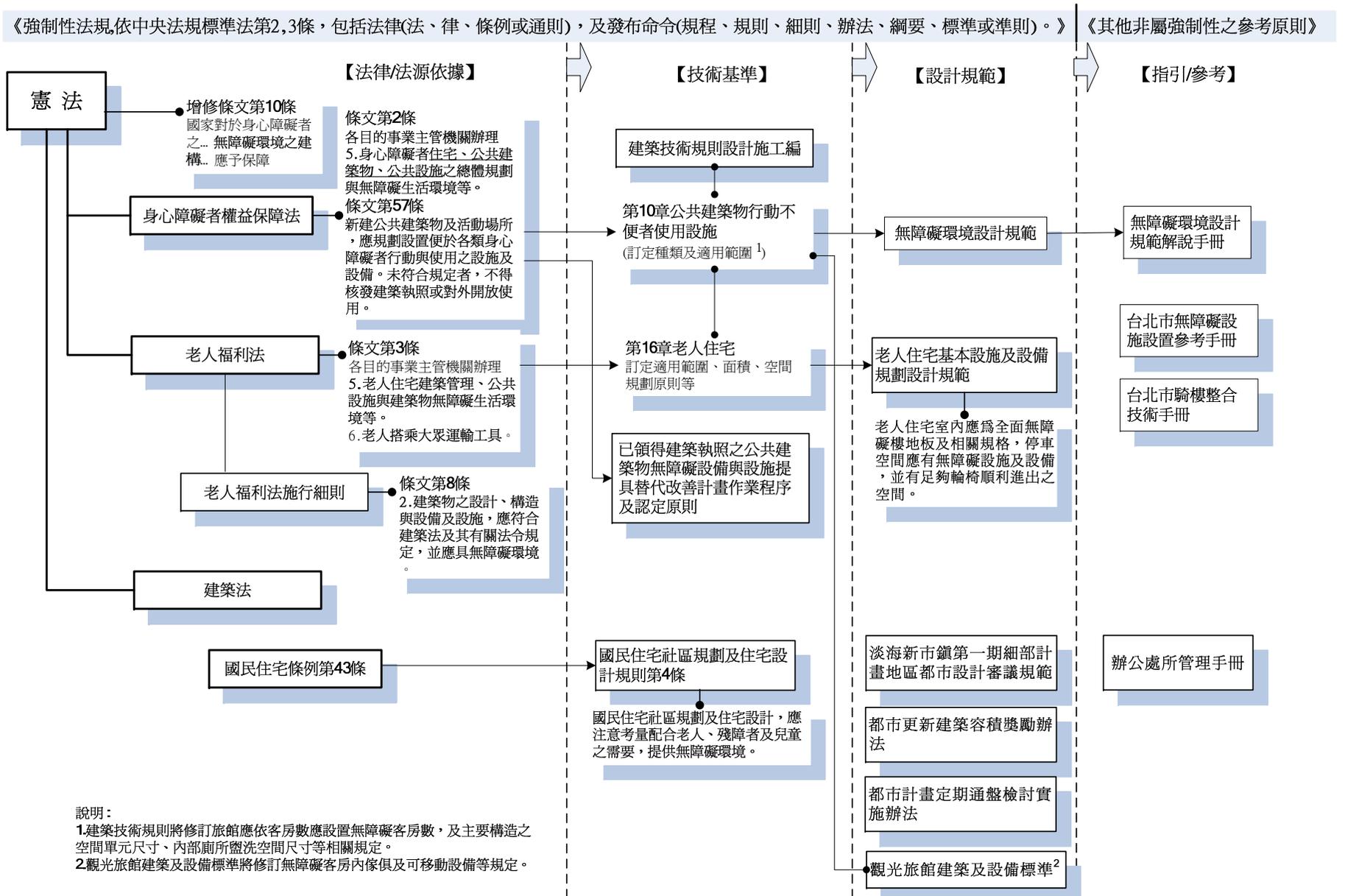


圖 3-1-1、建築物無障礙法令系統 資料來源：本研究研擬

【交通設施及公園】

《強制性法規,依中央法規標準法第2,3條,包括法律(法、律、條例或通則),及發布命令(規程、規則、細則、辦法、綱要、標準或準則)。》

《其他非屬強制性之參考原則》

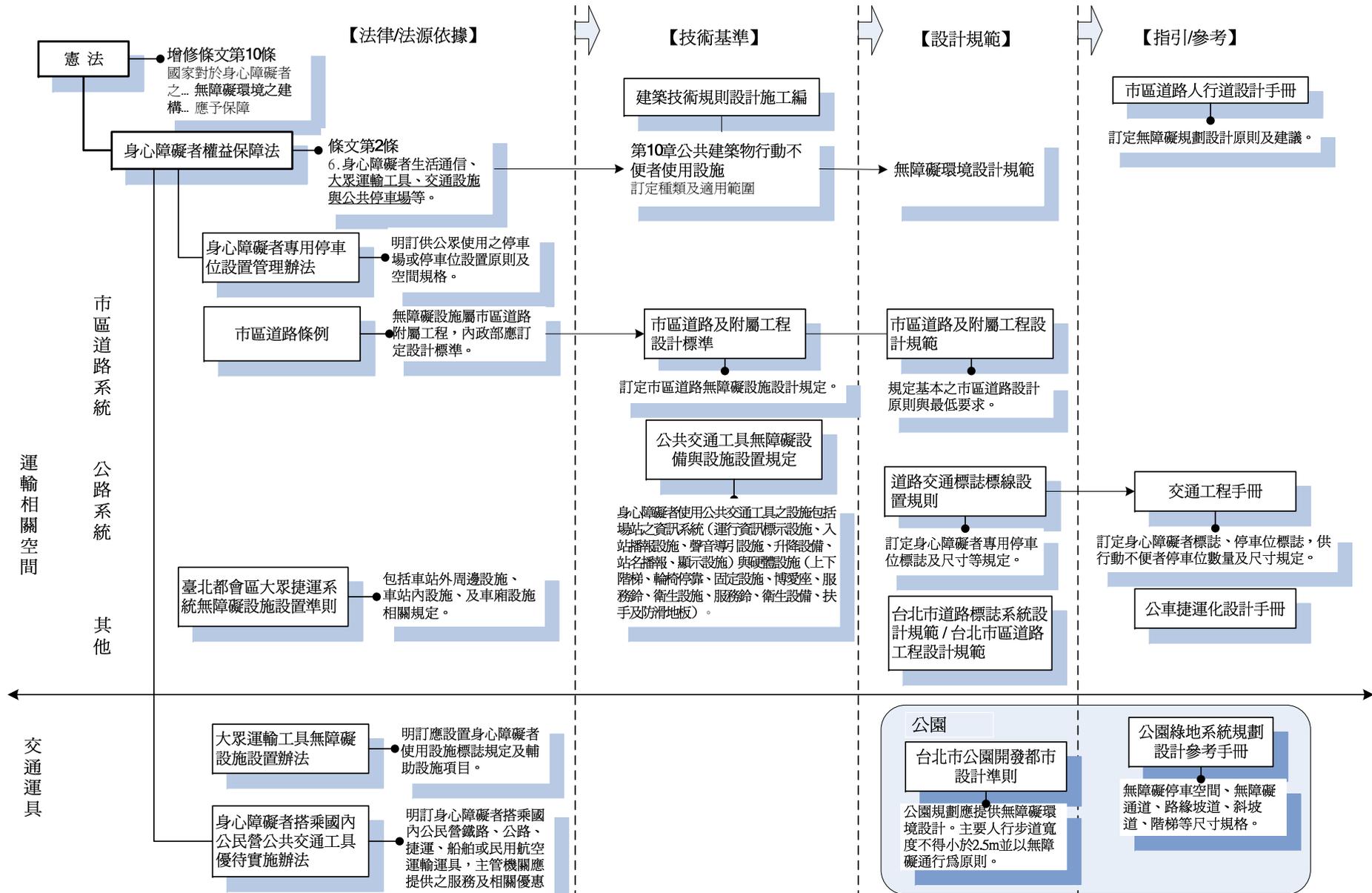


圖 3-1-2、交通設施及公園無障礙法令系統

資料來源：本研究研擬

二、法令及參考手冊回顧

(一) 建築物

建築法第一章總則揭示立法目的，為實施建築管理，以維護公共安全、公共交通、公共衛生及增進市容觀瞻，故全部條文並無規範無障礙環境事項，事實上，其法律精神係藉由建築技術規得以落實。

在公共建築物方面，依身心障礙者權益保障法第 57 條，新建公共建築物及活動場所，應規劃設置便於各類身心障礙者行動與使用之設施及設備。未符合規定者，不得核發建築執照或對外開放使用。公共建築物及活動場所應至少於其室外通路、避難層坡道及扶手、避難層出入口、室內出入口、室內通路走廊、樓梯、升降設備、哺（集）乳室、廁所盥洗室、浴室、輪椅觀眾席位周邊、停車場等其他必要處設置無障礙設備及設施。其項目與規格，由中央目的事業主管機關於其相關法令定之。

依據建築技術規則設計施工編第 10 章公共建築物行動不便者使用設施專章之第 167 條，為便利行動不便者進出及使用，公共建築物應依本章規定設置各項無障礙設施，並且明訂由中央主管建築機關定建築物無障礙設施設計規範，涵括無障礙環境設計規範解說手冊。此外，尚有第 16 章老人住宅專章，依老人福利法或其他法令規定興建，專供老人居住使用之建築物；其基本設施及設備應依本章規定，並由中央主管建築機關定訂老人住宅基本設施及設備規劃設計規範。其後，為因應各級目的事業主管機關辦理未符無障礙設備及設施設置規定之建築物改善及核定事項有所遵循，俾符身心障礙者權益保障法第 57 條第 3 項規定，內政部 97.5.9 台內營字第 0970803094 號令修正「身心障礙者保護法第 56 條第 3 項已領得建築執照之公共建築物無障礙設備與設施提具替代改善計畫作業程序及認定原則」為「已領得

建築執照之公共建築物無障礙設備與設施提具替代改善計畫作業程序及認定原則」，並修正全文，自中華民國 97 年 7 月 3 日生效。

除此之外，依國民住宅條例第 43 條訂定之國民住宅社區規劃及住宅設計規則，第 4 條明訂國民住宅社區規劃及住宅設計，應注意考量配合老人、殘障者及兒童之需要，提供無障礙環境及兒童遊戲場，並得協調社會福利主管機關設置老人文康休閒場所等設施。

在設計規範方面，營建署依據建築技術規則建築設計施工編第 167 條第 2 項規定（97 年 12 月 19 日台內營字第 0970809360 號令修正發布），訂定無障礙環境設計規範，建築物無障礙設施設計均依本規範規定；涵括無障礙通路、樓梯、昇降設備、廁所盥洗室、浴室、輪椅觀眾席位、停車空間、無障礙標誌等，並提出尺寸及圖表作為說明。以及，建築技術規則建築設計施工編第二百九十三條第二項規定訂定老人住宅基本設施及設備規劃設計規範（內政部 92.12.29 台內營字第 0920091112 號令訂定），係針對供具有生活自理能力無需他人協助之老人為居住者之老人住宅，規定老人住宅之規劃設計基準。包括外部空間規劃：外休憩空間、人行道安全措施、室外引導通路。居住單元與居室服務空間規劃：居住單元組合方式、基本簇群規劃原則、生活簇群配置、臥室設置及規劃設計原則、浴室及廁所規劃設計原則、廚房配置及廚具設計原則、陽臺及平臺規劃設計原則。共用服務空間：樓梯及平臺寬度、梯級尺寸、室內走廊、走廊及樓梯之扶手、門廳出入口、其他設施。公共服務空間：設置與配置原則、交誼室設置及規劃設計原則、服務管理室。設備及設施：設置原則、設備能源、電力、瓦斯、石油、太陽能、垂直上下之昇降設備、昇降機、梯昇降機、消防警報滅火設備、消防設備、燃氣設備、避難路徑、緊急通報、廚房設備設置原則、全面無障礙樓地板、室內要求、室內櫥櫃、門窗、安全玻璃、電氣照明、電氣設備、換氣空調、照明設備、吸塵設備、盥洗設備、浴廁空間及設備規劃設計原則、浴槽規劃設計原則、淋浴

設備空間規劃設計原則，他隔音、防震設計、避難空間及救援設施、綜合服務、環境服務、維修管理及其他事項、停車空間設置原則等。

再者，另有不同建築物用途別建築物之相關規定，交通部依發展觀光條例第二十三條第二項規定訂定「觀光旅館建築及設備標準」，該標準所稱之觀光旅館係指國際觀光旅館及一般觀光旅館，觀光旅館之建築設計、構造、設備除依本標準規定外，並應符合有關建築、衛生及消防法令之規定，目前營建署已推動研議該標準之無障礙相關規定²。

在參考手冊方面，內政部建築研所編訂了無障礙環境設計規範解說手冊，由於國內無障礙建築環境相關法令在 97 年 7 月 1 日修正實施後，有關無障礙設施之設計雖已有明確周延之規定，惟因設計者及一般民眾對部分設計規定及相關法令未盡了解，影響其推動建置成效，特別研訂本設計規範解說手冊。手冊內容包括設計規定說明及案例參考：配合設計規範章節架構，針對設計規定較易誤解或目前執行上常見之錯誤處，除文字外，並輔以具體之圖說、照片加強說明效果，及提供較佳案例，作為追求更高無障礙環境品質之參考。同時，也增列參考資料：設計規範主要係以公共建築物應設置之無障礙設施為範圍，本手冊特別提供其他日常活動所需之設施或空間，如嬰幼兒相關設施、公共電話、餐飲空間、騎樓等。以及，內政部營建署發布之辦公處所管理手冊(民國 94 年 6 月 30 日院授內營秘字第 094084428 號函修正發布)，針對行政院及所屬各機關、國立學校及國營事業之辦

²依立法院陳節如委員 99 年 8 月 18 日「提升行動不便者生活休閒權益」公聽會，「休閒生活無障礙必要配套改善」會議結論指出，觀光旅館缺乏無障礙客房數設置規定，但「觀光旅館建築及設備標準」主管機關為交通部，且僅涵蓋建築設計、構造、設備相關規定。案經本部營建署召開會議，研議於建築技術規則設計施工編修正無障礙客房數之設置數量規定，並請交通部研議訂定客房內傢俱及可移動設備規定。

公處所管理事項，明訂辦公處所應依規定設置無障礙設施及申請室內裝修許可，並注意環境品質。

（二）交通設施相關法令

我國交通設施無障礙化之法源，係依據身心障礙者權益保障法第2條，交通主管機關應依權責辦理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，因此衍生多項相關強制性法規。

有關停車位設置規定，內政部依據身心障礙者保護法第四十八條第二項規定訂定身心障礙者專用停車位設置管理辦法³（中華民國九十一年十二月十三日內政部臺內社字第 0910064444 號令、交通部交路發字第 091B000129 號令會銜修正發布全文 15 條；並自發布日施行），本辦法第 2 條明訂供公眾使用之停車場之定義，指符合停車場法或建築技術規則設置，且供公眾使用之下列情形之停車場或停車位：路邊停車場、路外停車場、依建築技術規則建築設計施工編第一百七十條規定設置之停車位。第 3 條公共停車位設置原則，應於便捷處所設置身心障礙者專用停車位，並視實際需要設置指示標誌。至於空間規格，第 4 條規定身心障礙者專用汽車停車位寬度應在三·三公尺以上；其為路邊停車位，而與連接路外人行道或騎樓有高低差時，應設置斜坡道，其坡度不得超過一比十二，以內切式設置者，側坡坡度並不得超過一比八。身心障礙者專用機車停車位之寬度應在二·三公尺以上，長度應在二公尺以上。第 5 條規定身心障礙者專用停車位應於明顯處設置身心障礙者專用停車位標誌及標線，其設置依道路交通標誌標線號誌設置規則相關規定辦理。以及交通部依道路交通管理處罰條例第四條第二項規定，訂定道路交通標誌標線設置規則第 118-1 條，身心障礙者停車位標誌「指 4 9」，用以指示身心障礙者

³身心障礙者專用停車位設置管理辦法」現已配合身權法修正其法源條次。

專用停車位之位置，設於身心障礙者專用停車位之適當處所。本標誌為藍底白色圖案。第 190 條，身心障礙者專用停車位，除平行停車外，其寬度應在三點三公尺以上，其地面應繪製身心障礙者圖案。專用性停車位（停靠區），其寬度、長度、專用車種及適用時機由主管機關視實際需要設置，其地面應加繪白色專用車輛標字或圖案，並得配合設置標誌告示。

其次，有關道路之無障礙設施，市區道路條例（中華民國九十三年五月二十八日行政院院臺內字第 09300022486 號令發布第 2、3、9、23、27、32~34 條定自九十四年一月一日施行），依該條例第 3 條，無障礙設施屬市區道路附屬工程，內政部應訂定設計標準。依第 32 條，市區道路及附屬工程設計標準應依據維護車輛、行人安全、無障礙生活環境及道路景觀之原則，由內政部定之。同時，依據市區道路及附屬工程設計標準第 29 條，內政部訂定市區道路及附屬工程設計規範，旨在規定基本之市區道路設計原則與最低要求，考量市區道路之設計條件因都市地區地理環境以及都市計畫等限制因素較多，故規範中之要求均採較為彈性與原則性規定，設計數據則以適用範圍內較低之標準訂之；各市區道路主管機關亦可參照本規範之精神，分別編訂適合區域特性之設計手冊或標準圖說，以簡化設計工作。

此外，依前揭道路交通標誌標線設置規則第 43 條，當心身心障礙者標誌「警 36」，用以促使車輛駕駛人減速慢行，注意身心障礙者。設於復健醫院、身心障礙學校等身心障礙者經常通行處所將近之處。第 228 條，交岔路口為保障行人及身心障礙者安全，須設計行人穿越道路之時相者，得增設行人專用號誌。

至於相關參考指引方面，由於市區道路設計涉及廣泛，且限制條件較多，法規僅能作原則性規範，為期有一致之設計理念，需有手冊予以補充，藉由體系完整之作業流程與豐富之設計案例，能廣為規劃設計者參考運用。我國市區道路中央主管機關為內政部，市區道路之

法源為『市區道路條例』，依據修正之『市區道路條例』第三十二條：「市區道路管理規則及市區道路工程設計標準，由直轄市或縣(市)政府依據維護車輛、行人安全之原則訂定之，並報內政部備查。」。然因台灣地區幅員不大，若各縣市政府欠缺統一之設計規範，各自訂定不同之道路工程設計標準，將造成工程師與用路人之困擾，故有必要訂定統一之市區道路設計規範，供各縣市政府參考。我國市區道路中央主管機關為內政部營建署，業於民國 90 年 12 月編撰完成「市區道路工程規劃及設計規範之研究」報告，並據以編撰「市區道路人行道設計手冊」，提供各縣市政府參考引用。

其次，「交通工程手冊」亦為重要之參考資訊，係依交通部民國 98 年頒布之「道路交通標誌標線號誌設置規則」及參考美國州公路及運輸官員協會(AASHTO)1994 年版的各種相關資料、台灣地區公路容量手冊(1991 版)及近年來各公路主管單位有關交通工程之規劃、設計等規定之實用範例，編訂而成。本手冊著重於公路之交通工程設施之規劃設計，旨在提供一般性設計原則及應用方法，各單位於應用時仍應因地制宜，考量自身需求及客觀環境加以妥適運用。

在捷運場站方面，台北市政府捷運局於民國 84 年 6 月完成「臺北都會區大眾捷運系統無障礙設施設置準則」，明訂捷運系統無障礙設施範圍，車站外周邊設施包括：路緣斜坡、引導設施(警示磚、指引標誌)、無障礙坡道、無障礙汽車、機車停車位，車站內設施包括：乘客服務處、無障礙驗票閘門(含服務鈴)、引導磚、指引標誌、無障礙電梯、無障礙廁所、公共電話、訊息顯示系統、月台層服務設施，車廂設施包括：輪椅專屬停靠區、博愛座、車廂內廣播及資訊系統、車廂外標誌，準則中並提供圖例及照片說明。

最後，附帶一提的是交通運具相關法令，因不屬於本研究範圍，在此僅回顧幾項較常見之法令。交通部依據身心障礙者權益保障法第五十三條第三項，於民國 97 年(97 年 4 月 7 日交通部交路字第

0970085022 號令) 訂定發「大眾運輸工具無障礙設施設置辦法」, 依第 2 條訂定無障礙運輸服務, 係指依所需服務身心障礙者類別, 提供設置身心障礙者輔助設施之大眾運輸工具, 服務於特定固定路線、航線或彈性路線之旅客運輸服務的特定班次。依第 4 條, 大眾運輸工具設置身心障礙者使用設施標誌規定(大眾運輸工具內, 設有輪椅停靠位置或可供身心障礙者使用之衛生設備旁明顯處, 應設置身心障礙者使用設施標誌。提供無障礙運輸服務之大眾運輸工具, 應於該運輸工具上明顯處, 設置適當大小之身心障礙者使用設施標誌。大眾運輸工具上設置之博愛座, 應於明顯處標示博愛座字樣。依第 5 條, 大眾運輸工具上, 輔助身心障礙者上下運輸工具設施之設置規定(運行資訊標示設施、入站播報設施、聲音導引設施、上下階梯、昇降設備及出入口)。依第 6 條, 大眾運輸工具內, 輔助身心障礙者乘坐運輸工具設施之設置規定(站名播報或顯示設施、輪椅停靠及固定設施、博愛座、服務鈴、衛生設備、扶手及防滑地板。

交通部並依據身心障礙者權益保障法第五十八條第四項規定, 訂定「身心障礙者搭乘國內公民營公共交通工具優待實施辦法」(中華民國九十七年二月四日交通部交航字第 0970085008 號令修正發布), 針對國內公民營鐵路、公路、捷運、船舶或民用航空運輸業, 對於身心障礙者及其監護人或必要陪伴者一人, 就其搭乘國內固定路(航)線、固定班(航)次之國內路(航)段之票價, 應予以半價優待並得優先乘坐, 以及其他相關規定事項。

(三) 都市、公園或其他

有關都市層級之相關設計規範方面, 依據淡海新市鎮特定區第一期細部計畫之都市設計管制事項編訂「淡海新市鎮第一期細部計畫地區都市設計審議規範」, 依據都市更新條例第 44 條第 3 項規定訂定「都市更新建築容積獎勵辦法」, 依都市計畫法第 26 條第 2 項規定訂定之

「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」等，前述規範多明訂法定空間範圍，應配合地方文化特色及居民之社區活動需要，妥為進行無障礙規劃設計，但不訂定詳細設計規範內容。

此外，我國對於公園之無障礙環境之法令規定並不多見，台北市政府都市發展局為加強台北市公園之開發管理，並彰顯公園生態、遊憩、交誼、健身、防災、教育與文化之基本功能，改造公共環境品質，特訂定本「台北市公園開發都市設計準則」。依第四條，公園之規劃，配合地緣環境之資源特色，設置環境教育解說系統，並提供無障礙環境設計。依第五條，公園之通道及出入口，除因地形條件特殊外，公園主要人行步道寬度，不得小於二·五公尺，並以無障礙通行為原則。

在參考手冊方面，內政部營建署於民國 90 年委託中華民國景觀學會，編訂「公園綠地系統規劃設計參考手冊」，公園綠地建設與管理工作涉及層面廣泛，舉凡公園綠地系統之建立、土地取得與補償、規劃與建設、觀念啟發、與後續之營運管理及維護等，攸關民眾權益、城鄉發展及環境品質至深且鉅，但是目前相關法令規範不是很健全，尚難契合當今氣候變遷之因應對策及城鄉發展需要，此參考手冊旨在提供各界參考，主要適用對象可區分為三類，分別為政府機關單位、工程顧問機構與專業人員、以及社區協會和居民；至於學校單位，則可考量將本設計手冊作為相關科系學生規劃設計實習課程之參考資料。

此手冊除了倡導人本綠色交通類型的公園綠地系統，應注意近年來人口高齡化、全球均重視無障礙生活環境之概念，公園之環保與教育設施規劃原則，應配合地緣環境之資源特色，設置環境教育解說系統，並提供無障礙環境設計之外，並針對無障礙停車空間、無障礙通道、路緣坡道、斜坡道、階梯等，提供詳細設計參考及尺寸規格建議。

第二節 空間涵蓋範圍及權責劃分

我國無障礙環境法令之起源，可分為「弱勢者關懷」與「實質環境管理」兩向度，相關主管機關涵蓋內政部、內政部社會司、交通部及地方縣市政府。然而，由於不同單位主政職掌各不相同⁴，又隨著不同時期之社會變遷及民意需求，法令規定亦分屬不同單位權責，因此，我國無障礙環境法令與空間範圍層次之概念並無一致性之對應。

本研究依據主管權責劃分彙整相關法令，如表 2-1-1 所示，身心障礙者權益法之主管機關在中央為內政部，在直轄市為直轄市政府，在縣（市）為縣（市）政府，若涉及各目的事業主管機關職掌者，由

⁴交通部主管全國交通行政及交通事業，涵蓋運輸、觀光、氣象、通信 4 領域，負責交通政策、法令規章之釐定和業務執行之督導。運輸事業分為陸、海、空運輸。陸運包括鐵路（含一般鐵路、大眾捷運、高速鐵路）及公路運輸。一般鐵路由本部臺灣鐵路管理局及鐵路改建工程局辦理；大眾捷運由本部高速鐵路工程局、臺北及高雄市政府辦理；高速鐵路由本部高速鐵路工程局辦理。公路運輸由本部公路總局、臺北及高雄市政府辦理；高速公路則由本部國道新建工程局及高速公路局分別負責新建工程及管理維護業務。海運包括水運及港埠。水運之船舶運送業全屬民營型態，港埠則由本部各港務局經營。空運包括航空公司和航空站。航空公司全屬民營型態，航空站及飛航服務則由本部民用航空局經營，負責我國民用航空事業之發展規劃、建設及監理等工作。觀光局規劃督導觀光事業的發展，主要工作為辦理國際觀光宣傳與推廣、觀光產業管理與輔導、觀光遊憩區規劃建設與經營管理、國民旅遊事業管理與推廣、觀光市場分析與研究。本部中央氣象局，辦理全國氣象業務，並以氣象觀測、氣象預報、地震測報、海象測報及相關資訊的發布為首要工作。通信事業包括郵政及電信。郵政由中華郵政公司經營；電信由本部負責「通訊整體資源之規劃」、「通訊產業輔導及獎勵政策」及「促進通訊普及服務」等業務。

內政部掌理全國內務行政事務。內政為庶政之基，業務範圍經緯萬端，舉凡人口、土地、營建、役政、社會福利、地方制度、社會安全、災害防救、移民輔導等業務，均與人民權益、社會福祉及國家建設息息相關。內政部社會司則主管社會保險、社會救助及福利服務等。

各目的事業主管機關辦理。其次，老人（老人福利法、老人福利法施行細則）、建築物（建築法、建築技術規則建築設計施工編、老人住宅基本設施及設備規劃設計規範、無障礙環境設計規範、各縣市招牌廣告及樹立廣告管理辦法）及既有建築物改善（已領得建築執照之公共建築物無障礙設備與設施提具替代改善計畫作業程序及認定原則）、國民住宅（國民住宅條例、國民住宅社區規劃及住宅設計規則）內政部。

在環境交通方面，捷運場站因屬公共建築物，從場站周邊至入口、通道或坡道、無障礙廁所及設備、電梯、月台層，以及停車場或停車位等，皆受到前述建築物及既有建築物之相關法令規定；至於交通工具（指由公路法、鐵路法、大眾捷運法、船舶法及民用航空法，為運輸營運者提供旅客運輸之車輛、客車廂、船舶及航空器）部分，交通主管機關為交通部，涵括場站、交通運輸服務及行動不便者在交通內所需的輔助設施，尤其，前述各者在空間使用上是相連的，儘管本研究聚焦在建築環境為範圍，暫時排除交通工具部份，但由於相關法令分別隸屬不同主管機關，可能存在法令重疊之情形。

舉例而言，依據公共交通工具無障礙設備與設施設置規定第 2 條，輔助身心障礙者使用公共交通工具之設施包括：運行資訊標示設施、入站播報設施、聲音導引設施、昇降設備、站名播報或顯示設施、上下階梯、輪椅停靠、固定設施、博愛座、服務鈴、衛生設備、扶手及防滑地板。其中場站之昇降設備、上下階梯、固定設施、衛生設備、扶手及防滑地板即屬於建築法令範圍。此外，依該法第 5 條，公共交通工具上設置輔助身心障礙者上下交通工具之設施，依第 4 項，上下階梯：設置供乘客上下交通工具之階梯，除踏步高外，其梯級高度不得超過三十公分，梯級踏面不得突出，並應為粗面或其他防滑材料處理，並應設置扶手。及第 5 項，昇降設備及出入口：供輪椅上下公共交通工具之車門、艙門及出入口，其淨寬度不得小於 76 公分。如輪

椅無法單獨通過時，應設置可供輪椅上下之昇降設備或斜坡板或派專人服務。場站上已設置前段輔助身心障礙者上下公共交通工具之設施且符合本規定時，公共交通工具上可免於設置。

又如台北都會區大眾捷運系統無障礙設施設置準則，同時涵蓋場站建築物與列車車廂設施；第一部份之場站為建築物法令範圍，包括車站外周邊設施：路緣斜坡、引導設施(警示磚、指引標誌)、無障礙坡道、無障礙汽車、機車停車位。以及車站內設施：乘客服務處、無障礙驗票閘門(含服務鈴)、引導磚、指引標誌、無障礙電梯、無障礙廁所、公共電話、訊息顯示系統、月台層服務設施。第二部份車廂設施(輪椅專屬停靠區、博愛座、車廂內廣播及資訊系統、車廂外標誌)，

其次，我國道路可區分為市區道路及道路交通兩部份；前者市區道路相關法規(市區道路條例、市區道路及附屬工程設計標準、市區道路及附屬工程設計規範)，主管機關在中央為內政部，在直轄市為直轄市政府；在縣(市)為縣(市)政府。後者道路交通管理(道路交通標誌標線設置規則)，其主管機關在中央為交通部，由於本規則依道路交通管理處罰條例第四條第二項規定訂定，違反本條例之行為，由公路主管機關處罰、警察機關處罰。公路主管機關應設置交通裁決單位辦理；其組織規程由交通部、直轄市政府定之。

在停車位方面，依據停車場法第2條，停車場指依法令設置供車輛停放之場所。其中路邊停車場指以道路部分路面劃設，供公眾停放車輛之場所。路外停車場則指在道路之路面外，以平面式、立體式、機械式或塔臺式等所設，供停放車輛之場所。路邊停車(道路交通標誌標線設置規則)之道路交通管理主管機關：在中央為交通部；路外停車場包括停車塔、馬路以外的空地、立體停車場、機械停車等，係參考交通部交通工程手冊(行政指導非法規)；然而無障礙停車位之設置，亦同時受到身心障礙者專用停車位設置管理辦法，依戶籍所在地社政單位主管，以及建築物無障礙設施設計規範規定，主管建築機

關在中央為內政部。

有關公園之無障礙環境設置規定，依據台北市公園開發都市設計準則，權責單位為台北市政府，並可參考內政部營建署編訂之公園綠地系統規劃設計參考手冊，做為實質環境設計參考。

此外，旅館（觀光旅館建築及設備標準）雖為建築物，但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。事實上，修訂旅館應依客房數應設置無障礙客房數，及主要構造之空間單元尺寸、內部廁所盥洗空間尺寸等相關規定，應屬建築技術規則範圍；至於將修訂無障礙客房內傢俱及可移動設備等規定，則歸屬為觀光旅館建築及設備標準之內容。

至於交通運具、及都市規劃層次，因不屬於本研究範圍，暫不進行討論。

表 3-2-1、相關法令之空間涵蓋範圍及權責劃分

分類	名稱	權責範圍/主管單位
根本大法	憲法	法律與憲法牴觸者無效。
	身心障礙者權益保障法	在中央為內政部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。本法所定事項，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。包括衛生主管機關、教育主管機關、勞工主管機關，及建設、工務、住宅主管機關，交通主管機關、財政主管機關、金融主管機關、法務主管機關、警政主管機關、體育主管機關、文化主管機關、採購法規主管機關、通訊傳播主管機關、科技研究事務主管機關、經濟主管機關、其他身心障礙權益保障措施，由各相關目的事業主管機關依職權規劃辦理。
老人	老人福利法、 老人福利法施行細則	在中央為內政部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府
建築物	建築法、 建築技術規則建築設計 施工編、	主管建築機關，在中央為內政部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。

	老人住宅基本設施及設備規劃設計規範、 招牌廣告及樹立廣告管理辦法（各縣市自訂管理辦法）	
	無障礙環境設計規範	主管建築機關，在中央為內政部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。（經檢附申請書及評估報告或其他證明文件，向中央主管建築機關申請認可者，其設計得不適用本規範一部或全部之規定。）
既有建築物改善	已領得建築執照之公共建築物無障礙設備與設施提具替代改善計畫作業程序及認定原則	指建築技術規則建築設計施工編第一百七十條所定公共建築物且於本規則九十七年七月一日修正施行前取得建造執照而未符合其規定者，公共建築物所在地之主管建築機關。
國民住宅	國民住宅條例、 國民住宅社區規劃及住宅設計規則	國民住宅之主管機關：在中央為內政部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。
旅館	觀光旅館建築及設備標準	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。
交通設施	台北都會區大眾捷運系統無障礙設施設置準則	台北市政府（捷運工程局）
	公共交通工具無障礙設備與設施設置規定、	交通部
道路	市區道路條例、 市區道路及附屬工程設計標準、市區道路及附屬工程設計規範	市區道路主管機關：在中央為內政部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。依市區道路條例第 32 條訂定標準。內政部依據市區道路及附屬工程設計標準第 29 條訂定規範，適用於我國所有市區道路；但公路或市區道路主管機關另有特別規定者，應依其規定。
	道路交通標誌標線設置規則	道路交通管理主管機關：在中央為交通部，本規則依道路交通管理處罰條例第四條第二項規定訂定，違反本條例之行為，由公路主管機關處罰、警察機關處罰。公路主管機關應設置交通裁決單位辦理；其組織規程由交通部、直轄市政府定之。
停車	身心障礙者專用停車位設置管理辦法	依身心障礙者保護法第 48 條第 2 項規定訂定，戶籍所在地社政單位主管。
	道路交通標誌標線設置	道路交通管理主管機關在中央為交通部等（同上）。

	規則	
	建築物無障礙設施設計規範	主管建築機關，在中央為內政部（同上）。
公園	台北市公園開發都市設計準則	台北市政府
交通運具	大眾運輸工具無障礙設施設置辦法、	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。
	身心障礙者搭乘國內公民營公共交通工具優待實施辦法	依身心障礙者權益保障法第 58 條第 4 項規定訂定。本法所稱主管機關：在中央為內政部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。本法所定事項，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。包括衛生、教育、勞工，建設、工務、住宅，交通、財政、金融、法務、警政、體育、文化、採購、通訊傳播、科技研究事務、經濟、其他身心障礙權益保障措施：由各相關目的事業主管機關依職權規劃辦理。
都市	淡海新市鎮第一期細部計畫地區都市設計審議規範、 都市更新建築容積獎勵辦法、 都市計畫定期通盤檢討實施辦法	主管機關：在中央為內政部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）（局）為縣（市）（局）政府。

資料來源：本研究彙整

表 3-2-2、相關參考手冊空間涵蓋範圍

參考指引	名稱	編製單位
建築	無障礙環境設計規範解說手冊	內政部建築研究所
	台北市無障礙設施設置參考手冊	台北市政府工務局
公園	公園綠地系統規劃設計參考手冊	內政部營建署
辦公處所	辦公處所管理手冊	內政部營建署
市區道路	市區道路人行道設計手冊	內政部
交通	交通工程手冊、公車捷運化設計手冊	交通部

資料來源：本研究彙整

第三節 各層次空間法令探討

一、樓梯

如表 3-3-1 所示，依據建築技術規則設計施工編第 170 條公共建築物設置供行動不便者使用設施其種類及適用範圍表，各類公共建築物之樓梯及昇降設備未規定必須全面設置⁵。至於其強制設置規定，依據無障礙環境設計規範第 3 章，詳列基本通則，樓梯設計、梯級、扶手與欄杆、警示設施。另依據公共交通工具無障礙設備與設施設置規定第 2 條第 5 項第 6 款略以：『輔助身心障礙者使用公共交通工具之設施，包括上下階梯、扶手及防滑地板。』但並未詳列設置方法等規定，無法提供業者依循。

表 3-3-1、樓梯無障礙規定

項目	內容概要	出處/ 主管機關
樓梯	<p><u>不得設置旋轉式及梯級間無垂直板之露空式樓梯。樓梯平台及梯級表面應採用防滑材料。無頂蓋之戶外樓梯及樓梯入口應注意排水，避免行走表面積水，且落水口不得設置於樓梯動線上。若樓梯動线上有落水口，則開口不得大於 1.3 公分。樓梯底版至其直下方地板面淨高未達 190 公分部份應設防護設施。樓梯轉折往上之梯級部份，起始之梯級應退一階。樓梯平台不得有梯級或高低差。</u></p> <p>樓梯上所有梯級之級高及級深應統一，級高（R）需為 16 公分以下，級深（T）不得小於 26 公分，且 $55 \text{ 公分} \leq 2R + T \leq 65 \text{ 公分}$。</p>	無障礙環境設計規範第 3 章樓梯 301-305 / 內政部、縣市政府

⁵例如商業類之百貨商場及國際觀光旅館之樓梯，以及五層樓以下且五十戶以上之集合住宅，申請人可視實際需要自由設置，詳建築技術規則第 170 條。另樓梯自由設置之原因為昇降機為必要設置設備，且為主要通路上垂直通路之工具。

	<p><u>梯級鼻端梯級突沿的彎曲半徑不得大於 1.3 公分</u>，且超出踏板的突沿應將突沿下方作成斜面，該<u>突出之斜面不得大於 2 公分</u>。</p> <p>梯級邊緣之水平踏面部份<u>應作防滑處理</u>，且應與踏步平面順平。梯級<u>未鄰接牆壁部份，應設置高出梯級 5 公分以上之防護緣</u>。樓梯兩側應裝設<u>距梯級鼻端高度 75-85 公分之扶手或雙道扶手</u>（高 65 公分及 85 公分），除下列情形外該扶手應連續不得中斷。二平台（或樓板）間之高差在 20 公分以下者，得不設扶手；另樓梯之平台外側扶手得不連續。<u>樓梯兩端扶手應水平延伸 30 公分以上，並作端部防勾撞處理</u>，扶手水平延伸，<u>不得突出於走道上</u>，中間連續扶手，於平台處得不需水平延伸。<u>距梯級終端 30 公分處，應設置深度不得小於 30 公分，顏色且質地不同之警示設施</u>，樓梯中間之平台不需設置警示設施。</p>	<p>無障礙環境設計規範第 3 章樓梯 301-305 / 內政部、縣市政府</p>
	<p>輔助身心障礙者使用公共交通工具之設施，包括<u>上下階梯、...、扶手及防滑地板</u>。</p>	<p>公共交通工具無障礙設備與設施設置規定第 2 條第 5 項第 6 款 / 交通部</p>

資料來源：本研究彙整

一、昇降設備

依據表 3-3-2，有關昇降設備之強制設置規定，依據無障礙環境設計規範第 4 章，詳列適用範圍、一般規定、引導標誌、昇降機出入平台、昇降機門、昇降機廂等。其次，交通場站之昇降設備亦是行動不便者移動之重要憑藉，依據交通部函頒「公共交通工具無障礙設備與設施設置規定」第 2 條第 5 項第 4 款，略以：『輔助身心障礙者使用公共交通工具之設施，包括輔助身心障礙者使用公共交通工具之設施包括昇降設備，如可上下活動之機械式平台，供負載輪椅進出公共交通工具之設施。』亦未詳列設置方法等規定。

基本上，「公共交通工具無障礙設備與設施設置規定」僅偏重定義公共交通工具之無障礙環境範圍及種類，皆未針對設置方法提出明確規定，其中，僅有第 3 條第 3 項針對無障礙標誌圖示，規定『有關身心障礙者使用設施標誌之圖示應依建築技術規則第一百六十八條規定設置。』此外較無具體之設置方法提供業者依循。至於國民住宅社區規劃及住宅設計規則第 4 條，則僅止於概要性的規定。

表 3-3-2、昇降設備無障礙規定

項目	內容概要	出處/ 主管機關
昇降設備	<p>無障礙昇降機與群管理控制下之一般昇降機之呼叫按鈕必須分別設置。建築物<u>主要入口處及沿路轉彎處應設置無障礙昇降機方向指引</u>。<u>昇降機設有點字之呼叫鈕前方 30 公分處之地板，應作 30 公分x60 公分之不同材質處理。主要入口樓層之昇降機應設置以下無障礙標誌</u>。<u>垂直牆面、突出式之無障礙標誌</u>，其下緣應距地板面 200-220 公分，尺寸不得小於 15 公分。平行固定於牆面之無障礙標誌，其下緣應距地板面 90-150 公分處，尺寸不得小於 5 公分。<u>昇降機出入口之樓地板應無高差，且坡度不得大於 1/50，並留設不得小於直徑 1.5 公尺之淨空間。梯廳及門廳內的呼叫鈕之中心線高度應距樓地板面 110 公分，呼叫鈕左邊應設置點字。呼叫鈕最小的尺寸應為長寬各 2 公分以上；或直徑 2 公分以上。在昇降機各樓乘場入口兩側之門框或牆柱上應裝設觸覺裝置及顯示樓層的數字、點字符號</u>，單一浮凸字時，長寬各 8 公分以上。二個或二個以上浮凸字時，每一個浮凸字尺寸，應寬 6 公分、長 8 公分以上，<u>標誌之中心點應位於樓地板面上方 135 公分</u>，且標示之數字需與地板的顏色有明顯不同。昇降機門應水平方向開啓，並為自動開關方式。如果門受到物體或人的阻礙時，<u>昇降機門應設有可自動停止並重新開啓的裝置</u>，此裝置應透過感應到地板面 15~25 公分及 50~75 公分處之障礙物來啓動。梯廳昇</p>	<p>無障礙環境設計規範第 4 章昇降設備 401-406 / 內政部、縣市政府</p>

<p>昇 降 設 備</p>	<p>降機到達門開啓至關閉之時間，不應少於 5 秒鐘；若由昇降機廂內按鈕開門，昇降機門應維持完全開啓狀態至少 5 秒鐘。<u>昇降機出入口處之樓地板面，應與機廂地板面保持平整，其與機廂地板面之水平間隙不得大於 3.2 公分。昇降機門的淨寬度不得小於 90 公分，機廂之深度不得小於 135 公分（不需扣除扶手佔用之空間）；但集合住宅昇降機門的淨寬度不得小於 80 公分。機廂內至少兩側牆面應設置扶手，扶手之設置應符合 207 節之規定。面對機廂之後側壁應設置安全玻璃之後視鏡（若後側壁為鏡面不銹鋼或類似材質得免之）或懸掛式之廣角鏡(寬 30-35 公分，高 20 公分以上)，後視鏡之下緣距機廂地面 85 公分，寬度不得小於出入口淨寬，高度大於 90 公分。輪椅乘坐者操作盤，最上層標有樓層指示的按鈕中心線距機廂地面不得大於 120 公分，（如設置位置不足，得放寬至 130 公分），且最下層按鈕之中心線距梯廂地板面不得小於 85 公分，在控制面板上應設置緊急事故通報器；另操作盤距梯廂入口壁面之距離不得小於 30 公分、入口對側壁面之距離不得小於 20 公分按鈕之最小尺寸至少應為 2 公分，按鈕間之距離不得小於 1 公分，其標示之數字需與底板的顏色有明顯不同，且不得使用觸摸式按鈕。點字標示應設於一般操作盤（直式操作盤）按鈕左側，（30 層以上之建築物，若設置位置不足，可設在適當位置）。機廂內應設置語音系統以報知樓層數、行進方向及開關情形。集合住宅之昇降機尺寸，門之淨寬不得小於 80 公分，機廂之深度不得小於 125 公分（不須扣除扶手佔用之空間），且語音系統得增設開關。</u></p>	
	<p>輔助身心障礙者使用公共交通工具之設施包括昇降設備：可上下活動之機械式平台，供負載輪椅進出公共交通工具之設施。</p>	<p>公共交通工具無障礙設備與設施設置規定第 2 條第 5 項第 4 款 / 交通部</p>

資料來源：本研究彙整

三、出入口

如表 3-3-3 所示，依據建築技術規則設計施工編第 167 條，為便利行動不便者進出及使用，公共建築物應依規定設置各項無障礙設施，又依據第 170 條公共建築物設置供行動不便者使用設施其種類及適用範圍表，包括避難層出入口、及室內出入口（指各室內空間行動不便者使用設施之出入口）。無障礙環境設計規範第 2 章 205 出入口中已詳細規定其設置方法，基本通則為，出入口兩邊之地面 120 公分之範圍內應平整、堅硬、防滑，不得有高差，且坡度不得大於 1/50。

表 3-3-3、建築物出入口無障礙規定

項目	內容概要	出處 / 主管機關
避難層出入口	出入口前應設置平台與出入口同寬，且不得小於 150 公分，淨深亦不得小於 150 公分，且 <u>坡度不得大於 1/50</u> 。地面順平，外門若設置溝槽防水，蓋版開口在主要行進方向之開口寬度應小於 1.3 公分， <u>門檻應為 3 公分以下</u> ，且門檻高度在 0.5 公分至 3 公分者，應作 1/2 之斜角處理，高度在 0.5 公分以下者得不受限制。	建築技術規則、無障礙環境設計規範第 2 章 205 出入口 / 內政部、縣市政府
室內出入口	門扇打開時，地面應平順 <u>不得設置門檻</u> ，且門框間之距離 <u>不得小於 90 公分</u> ；另折疊門應以推開後，扣除折疊之門扇後之距離 <u>不得小於 80 公分</u>	
操作空間	單扇門側邊應留設適當之操作空間。坐輪椅者在通路走廊上轉彎時，如通路寬度為 90 公分者， <u>轉彎處所需之空間為 120 公分</u> 。坐輪椅者作 <u>360 度方向迴轉</u> 時， <u>操作所需空間之直徑為 150 公分</u> 。亦可在 T 型空間中迴轉，該空間內須平坦。	
驗(收)票口	驗(收)票口 <u>淨寬不得小於 80 公分</u> ，前後地板面應順平。	
門	不得使用旋轉門，若使用自動門，必須使用水平推拉式，且應設有	

	<p>當門受到物體或人的阻礙時，可自動停止並重新開啓的裝置，此裝置應透過感應到地板面 15~25 公分及 50~75 公分處之障礙物來啓動。若門扇或牆版為整片透明玻璃，應於地面 120 公分至 150 公分處設置告知。<u>門把應設置於地板上 75-85 公分處</u>，應容易操作，不得使用喇叭鎖。</p>	
--	--	--

資料來源：本研究彙整

其次，如表 3-3-4 所示，交通場站之出入口，依據公共交通工具無障礙設備與設施設置規定，出入口淨寬度不得小於 76 公分，此外並無其他操作空間規定。

至於臺北都會區大眾捷運系統無障礙設施設置準則，則僅有概要性的規定，依據交通部 87 年 8 月 7 日頒行之「運輸場站聽障者無障礙通訊設施規範」規定，於車站內出入口等轉折處前方之懸吊式避難方向指示燈及出口標示燈附加閃光號誌，但並未針對輪椅使用者需求空間做出規定；另無障礙驗票閘門應為專門設計之門扇式閘門，位於詢問處旁，於車票插入驗證後自動開啟，或由服務員按鈕開啟，亦附設有服務鈴，請站務員協助。

表 3-3-4、交通場站出入口無障礙規定

項目	內容概要	出處/主管機關
出入口	<p>供輪椅上下公共交通工具之…出入口，其淨寬度不得小於 76 公分⁶。如輪椅無法單獨通過時，應設置可供輪椅上下之昇降設備或斜坡板或派專人服務。</p>	<p>公共交通工具無障礙設備與設施設置規定第 5 條第 5 項 / 交通部</p>

資料來源：本研究彙整

⁶ 係因航空器艙門寬度最小為 76 公分。

至於國民住宅社區規劃及住宅設計規則第 4 條，則僅止於概要性的規定，國民住宅社區規劃及住宅設計，應注意考量配合老人、殘障者及兒童之需要，提供無障礙環境及兒童遊戲場，並得協調社會福利主管機關設置老人文康休閒場所等設施，並未提出詳盡的設置規定。

四、人行道

如表 3-3-5 所示，依據市區道路及附屬工程設計標準第 2 條，人行道之定義：指專供行人通行之道路空間、人行天橋及人行地下道。依據市區道路條例第 9 條，人行道不得與鄰接地平面高低不平。依市區道路及附屬工程設計規範第 6 章，人行道如與鄰接地面仍有高差，可以設置階梯方式處理；二者似乎有不一致之處。

至於在尺寸規格方面，市區道路及附屬工程設計標準第 20 條，無障礙通行空間設置坡道者，坡道斜率不得大於一比十二（8%），並未詳盡規定屬橫向坡或者縱向坡。但市區道路及附屬工程設計規範第 6 章，人行道橫坡度最小 0.5%，最大 5%。人行道縱坡度應配合道路縱坡度，但無法配合者，得另行設計；一般縱坡度以 5%以下為宜，最大縱坡度不得大於 12%，前述規定缺乏統整。

此外，人行道亦屬於無障礙設施設計規範所列之室外通路範圍，從建築線（道路或人行道）至建築物主要出入口，或基地內各幢建築物間設有引導設施之通路，皆視為無障礙通路之室外通路，必須符合本規定。換言之，無遮蓋戶外通路與與人行道鄰接時，應注意其介面如何處理。例如，依無障礙設施設計規範第 2 章無障礙通路相關規定，通路淨寬不得小於 130 公分，與前述市區道路及附屬工程設計標準第 20 條、及市區道路及附屬工程設計規範第 6 章規定坡道淨寬不得小於零點九公尺，並不一致。

此外，依市區道路及附屬工程設計規範第 6 章規定地面坡度不得

大於 1/15 (6%)，且橫坡最小 0.5%，最大 5%，縱坡度以 5% 以下為宜，不得大於 12%；市區道路及附屬工程設計標準第 20 條坡道斜率不得大於一比十二 (8%)，前述相關規定有必要加以統整以利規劃設計依循。

表 3-3-5、人行道無障礙規定

項目	內容概要	出處/ 主管機關
人行道	市區道路兩旁建築物之騎樓及無遮簷人行道地平面，應依照市區道路及附屬工程設計標準及配合道路高程建造， <u>不得與鄰接地平面高低不</u> <u>平。</u>	市區道路條例第9條
	市區道路無障礙設施設計規定：一、 <u>無障礙通行空間採連續性設計，且不得設置妨礙行人通行之障礙物。</u> 二、 <u>無障礙通行空間設置坡道者，坡道斜率不得大於一比十二 (8%)；坡道淨寬不得小於零點九公尺。</u> 三、人行天橋與人行地下道出入口及路面高低差變化位置，應設置警示帶。四、無障礙通行空間於 <u>交叉路口連接行人穿越道時，應與路面齊平或設置坡道。</u>	市區道路及附屬工程設計標準第 20 條
	<p>人行道淨寬係指人行道總寬扣除公共設施後可供行人通行之連續淨空間，一般情況<u>不得小於 1.5 公尺，如因局部路段空間受限时，不得小於 0.9 公尺。</u></p> <p>人行道<u>橫坡度最小 0.5%，最大 5%。</u>如與鄰接地面仍有高差，可以設置<u>階梯方式處理。</u>人行道縱坡度應配合道路縱坡度，但無法配合者，得另行設計。一般<u>縱坡度以 5% 以下為宜，最大縱坡度不得大於 12%。</u></p> <p>人行道上方淨高以 2.1 公尺以上為宜，且於通道側邊高度 0.6~2.0 公尺間不得有 0.1 公尺之凸出物。</p>	市區道路及附屬工程設計規範第 6 章
	<p>穿越道係指巷道、停車場及公共場所等出入口提供車輛橫越人行道之通過，宜考量維持人行道之平順、暢通（設置參考詳規範圖例</p>	市區道路及附屬工程設計規範第 6

人行 道	6.3.1~6.3.3)。2.穿越道斜坡度不宜大於 10%，設置平台時寬度以 1.2 公尺為宜，最小 0.9 公尺。	章
	<p>203.2.2 坡度：<u>地面坡度不得大於 1/15(6%)</u>，超過者須依 206 規定設置坡道。且二不同方向之坡道交會處應設置平台，該平台之坡度不得大於 1/50。</p> <p>203.2.3 淨寬：<u>通路淨寬不得小於 130 公分</u>。</p>	無障礙設施 設計規範第 2 章無障礙 通路

資料來源：本研究彙整

此外，台北市市區道路管理規則第 32 條、台北市建築管理自治條例第 7 條屬地方政府之單行法，未與全國性法規進行統合；另市區道路人行道設計手冊第 4 章規劃設計準則、第 5 章設計參考圖等則為參考性資訊。

五、無障礙坡道

如表 3-3-6 所示，依據市區道路及附屬工程設計規範第 14 章，市區道路宜視實際狀況於人行道設置無障礙通路，其主要項目包含路緣斜坡、無障礙坡道及導盲設施。

在坡度設計規定方面，市區道路及附屬工程設計標準第 20 條無障礙通行空間設置坡道者，坡道斜率不得大於一比十二 (8.33%)；市區道路及附屬工程設計規範第 14 章有更詳盡之規定，無障礙通路縱坡度宜小於 5%，不宜大於 8.33% (1:12)，路緣斜坡之坡度宜小於 8.33% (1:12)；無障礙環境設計規範第 2 章規定，地面坡度不得大於 1/15 (6%)。前述各項者規定尚不一致。

表 3-3-6、坡道無障礙規定

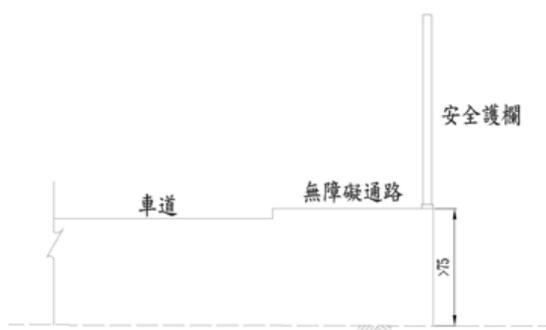
項目	內容概要	出處/ 主管機關
----	------	-------------

<p>無障礙通行空間</p>	<p>一、無障礙通行空間採連續性設計，且不得設置妨礙行人通行之障礙物。 二、<u>無障礙通行空間設置坡道者，坡道斜率不得大於一比十二；坡道淨寬不得小於零點九公尺。</u> 三、人行天橋與人行地下道出入口及路面高低差變化位置，應設置警示帶。 四、無障礙通行空間於交叉路口連接行人穿越道時，應與路面齊平或設置坡道。」</p>	<p>市區道路及附屬工程設計標準第20條 內政部</p>
<p>無障礙通路</p>	<p>14.1 無障礙通路 市區道路宜視實際狀況於人行道設置無障礙通路，其主要項目包含路緣斜坡、無障礙坡道及導盲設施。 設置無障礙通路之一般性規定如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>無障礙通路最小淨寬為 0.9 公尺</u>，最小淨高 2.1 公尺。 2. <u>無障礙通路縱坡度宜小於 5%，不宜大於 8.33% (1：12)。</u> 3. 無障礙通路淨寬不足 1.5 公尺者，應於通路轉向處設置轉向平台；並於適當地點設置等待平台，平台長寬各 1.5 公尺以上，平台間距宜小於 60 公尺。 4. 無障礙通路之鋪面規定如下： <ol style="list-style-type: none"> (1) 表面宜維持平順，並宜採防滑材質。 (2) 若採石材或磚材鋪面，其接縫處均應勾縫處理，勾縫完成後應與鋪面齊平。 5. 無障礙通路如無側牆且高於相鄰地面 20 公分以上，應設置高度 5 公分以上之防護緣（參見圖 14.1.1 所示）；高於相鄰地面 75 公分以上時，除防護緣外應加設高度 1.1 公尺以上之安全護欄或護牆（參見圖 14.1.2 所示）。 6. 無障礙通路上應儘量避免設置排水溝進水格柵或蓋板，無法避免時，長邊應與行進方向垂直，開孔短邊宜小於 1.3 公分。圖 14.1.1 無障礙通路設置防護緣示意圖（單位：公分） 	<p>市區道路及附屬工程設計規範第14章 內政部</p>



無障礙通路

市區道路及附屬工程設計規範第14章 / 內政部



(單位：公分)

圖 14.1.2 無障礙通路設置安全護欄示意圖

14.2 路緣斜坡

路緣斜坡係指將人行道或交通島平順銜接至車道之平緩斜坡，設置參考例如圖

14.2.1~14.2.3。

路緣斜坡之設置須符合下列規定：

1. 路緣斜坡應配合無障礙通路之動線與行人穿越道位置設置。
2. 路緣斜坡之淨寬不包括側坡之寬度宜大於1.2 公尺。
3. **路緣斜坡之坡度宜小於8.33% (1：12)**；高低差小於20 公分者，其坡度得酌予放寬，並參照下表規定設置。

表14.2.1 路緣斜坡坡度

高低差	20公分以下	5公分以下	3公分以下
坡度	10% (1：10)	20% (1：5)	50% (1：2)

4 斜坡頂所連接之人行道或坡頂平台，其橫坡度不得大於5%。

5.路緣斜坡之鋪面材質應具止滑之特性。

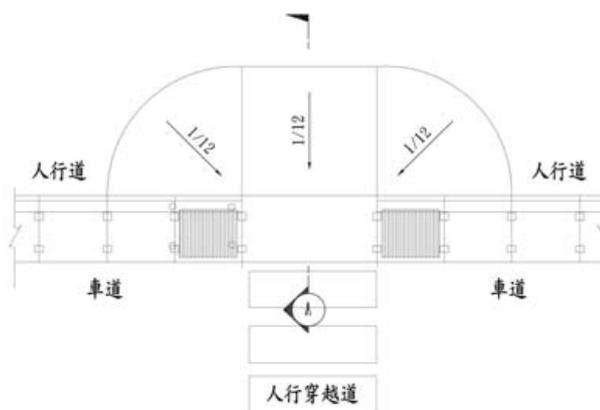


圖 14.2.1 路緣斜坡設計圖例 (路段)

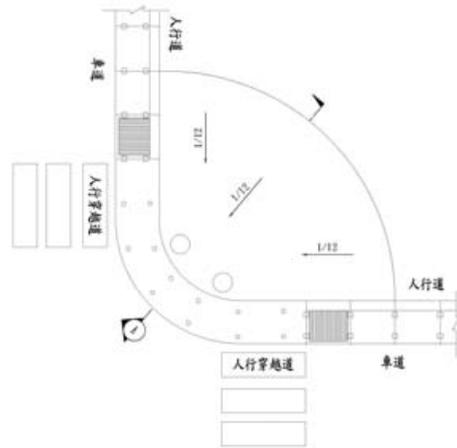


圖 14.2.2 路緣斜坡設計圖例（轉角）

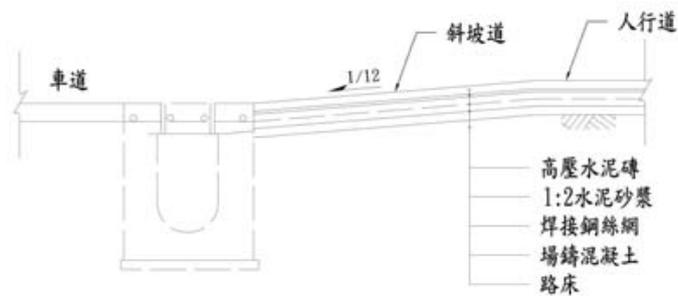


圖 14.2.3 路緣斜坡設計圖例（橫斷面）

14.3 無障礙坡道

無障礙通路縱坡度超過5%者，應視為無障礙坡道，但不包括路緣斜坡。無障礙坡道之配置方式應符合本節規定。

1. 無障礙坡道之最小淨寬為0.9 公尺，供兩輛輪椅併行者最小淨寬為1.5 公尺；坡道上方最小淨高為2.1 公尺。
2. 無障礙坡道最大縱坡度為8.33%（1：12），最大橫坡度為2%。
3. 無障礙坡道長度限制依表14.3.1 規定，超過限制長度者應按第4 款設置緩衝平台。

表14.3.1 無障礙坡道長度限制

縱坡度 (G)	斜坡限制長 (水平投影方向)
6.25% (1 : 16) ≤ G ≤ 8.33% (1 : 12)	9公尺
5% (1 : 20) ≤ G ≤ 6.25% (1 : 16)	12公尺

4. 無障礙坡道需設置平台的位置包括坡頂、坡底、轉向處及第3 款規定所設之緩衝平台。平台最小縱向長度為1.5 公尺；平台最小寬度不得小於坡道寬度，坡頂、坡底、轉向平台寬度亦不得小於1.5 公尺；平台上方最小淨高為2.1 公尺；平台最

	<p>大坡度為2%。</p> <p>5.無障礙坡道兩側應設置連續之扶手，扶手端部須採防勾撞處理。採雙道扶手時，扶手上緣距地面高度分別為65 及85 公分；採單道扶手時，高度為75~85 公分。扶手若鄰近牆面則應與牆面保持3~5 公分淨距。扶手採圓形斷面時外徑為2.8~4 公分；採用其它斷面形狀，外緣週邊長9~13 公分。</p> <p>6.無障礙坡道及平台如無側牆則應設置高度5 公分以上防護緣；鋪面材質應具止滑之特性。</p> <p>14.4 導盲設施</p> <p>導盲設施主要包含整齊邊界線及警示帶，其相關規定如下：</p> <p>1. 整齊邊界線規定如下：</p> <p>(1) 無障礙通路之一側或兩側應具備足供視障者依循前進之整齊邊界線。</p> <p>(2) 整齊邊界線宜採直線與直角設計，避免不易察覺之弧度，並保持完整與連續性。</p> <p>(3) 利用地面鋪材提供整齊邊界線時，其顏色、材質、觸感或敲擊聲必須與相鄰地面呈現明顯差異或對比，足供視障者辨識，據以導引前進。</p> <p>2. 警示帶規定如下：</p> <p>(1) 人行天橋或地下道階梯出入口應設置警示帶，其寬度應與階梯出入口相同；縱向深度30 公分以上；距離終端梯級30 公分，設置參考例如圖14.4.1。</p> <div data-bbox="651 1171 1104 1487" data-label="Diagram"> </div> <p>(單位：公分)</p> <p>圖 14.4.1 階梯出入口設置警示帶圖例</p> <p>(2) 警示帶之顏色、觸感或敲擊聲應與鄰接地面有明顯對比，材質應具備堅實、穩固及止滑之特性。」</p>	
<p>無障礙通路</p>	<p>203.2.2 坡度：<u>地面坡度不得大於 1/15 (6%)</u>，超過者須依 206 規定設置坡道。且二不同方向之坡道交會處應設置平台，該平台之坡度不得大於 1/50。</p> <p>203.2.3 淨寬：通路淨寬不得小於 130 公分。</p>	<p>無障礙環境設計規範第 2 章 / 內政部</p>

資料來源：本研究彙整

第四節 小結

綜合前述，本研究初步分析問題摘述如下：

一、出入口

依據內政部建築技術規則、無障礙環境設計規範第 2 章 205 出入口規定，室內出入口：門扇打開時，地面應平順不得設置門檻，且門框間之距離不得小於 90 公分；另折疊門應以推開後，扣除折疊之門扇後之距離不得小於 80 公分；驗(收)票口淨寬不得小於 80 公分。但依據交通部公共交通工具無障礙設備與設施設置規定第 5 條第 5 項交通場站出入口規定，供輪椅上下公共交通工具之…出入口，其淨寬度不得小於 76 公分。值得注意的是，出入口與建築物出入口規定應予一致，且驗(收)票口應為一般出入口，實際上輪椅操作空間與通道相連，應與輪椅行進通路淨寬 90 公分一致較易操作。

此外，建築物無障礙設置規範，非完全涵蓋場站中輔助身心障礙者使用公共交通工具設施，如運行資訊標示、入站播報設施、聲音導引、站名播報或顯示設施等之設置方法。

二、人行道

依據內政部市區道路條例第 9 條，市區道路兩旁建築物之騎樓及無遮簷人行道地平面，應依照市區道路及附屬工程設計標準及配合道路高程建造，不得與鄰接地平面高低不平。一市區道路及附屬工程設計規範 6.2 人行道坡度與淨高規定，人行道橫坡度最小 0.5%，最大 5%。如與鄰接地面仍有高差，可以設置階梯方式處理。前述人行道高差處理規定應一致，或應修正為以斜坡方式處理。

在無障礙通路寬度及斜率規定方面，依據內政部市區道路及附屬工程設計標準第 20 條，無障礙通行空間設置坡道者，坡道斜率不得

大於一比十二；坡道淨寬不得小於零點九公尺。依市區道路及附屬工程設計規範，市區道路宜視實際狀況於人行道設置無障礙通路，其主要項目包含路緣斜坡、無障礙坡道及導盲設施。無障礙通路最小淨寬為 0.9 公尺，無障礙通路縱坡度宜小於 5%，不宜大於 8.33%(1:12)。然而，依據無障礙環境設計規範第 2 章 203.2.3，無障礙通路…地面坡度不得大於 1/15，超過者須依 206 規定設置坡道。且二不同方向之坡道交會處應設置平台，該平台之坡度不得大於 1/50。通路淨寬不得小於 130 公分。

由此可知，設於人行道之無障礙通路規定(最小通路淨寬)與無障礙環境設計規範不一致。

三、騎樓

依據建築法第 43 條第 2 項，建築物設有騎樓者，其地平面不得與鄰接之騎樓地平面高低不平。但因地勢關係，經直轄市、縣（市）（局）主管機關核准者，不在此限。依據市區道路條例第 9 條第 1 項，市區道路兩旁建築物之騎樓及無遮簷人行道地平面，應依照市區道路及附屬工程設計標準及配合道路高程建造，不得與鄰接地平面高低不平。其次，依據台北市市區道路管理規則第 32 條，騎樓及無遮簷人行道應予打通或整平；不得擅自圍堵使用。依據建築技術規則設計施工編第 57 條，市、縣（市）主管建築機關，得視實際需要，將寬度酌予增減並公布之。騎樓地面應與人行道齊平，無人行道者，應高於道路邊界處十公分至二十公分，表面鋪裝應平整，不得裝置任何台階或阻礙物，並應向道路境界線作成四十分之一瀉水坡度。再者，依台北市建築管理自治條例第 7 條，騎樓及無遮簷人行道應以防滑鋪面鋪築，其完成之地面，應與人行道齊平，無人行道者，騎樓外緣應高出道路邊界處十公分至二十公分，並應向道路境界線作成四十分之一瀉水坡度。騎樓及無遮簷人行道之完成面，應與二旁鄰接騎樓地面順

平，不得高低不平。

前述規定尚存在不一致情形，不僅如此，現況問題包括施工期間不同未確實順平銜接，以及使用階段的忽略，如違規使用、擅自加高、設置通風開口或車道出入口等，另騎樓所有權屬有公私有之差異，不易整合，再加上人行道上的公共設施及運輸連結等考量，皆不易達到通行無障礙化，需藉由其他管理層面法令加以強化。

最後，本研究研提空間與相關法規架構（如圖 3-3-1），係依據不同層次空間，包括樓梯及昇降設備、出入口、騎樓、人行道、通路及坡道、路外停車場、市區道路、公園、場站等，彙整相關之強制性法規、及參考手冊等。但受限於資料範圍龐大，本階段先擇定與建築環境較相關之重點空間加以檢視，研析法令內容及歸屬，探討現行法規對於無障礙設施之設置，是否存在重複規定、或是互不一致之情形，作為研提對策之基礎。

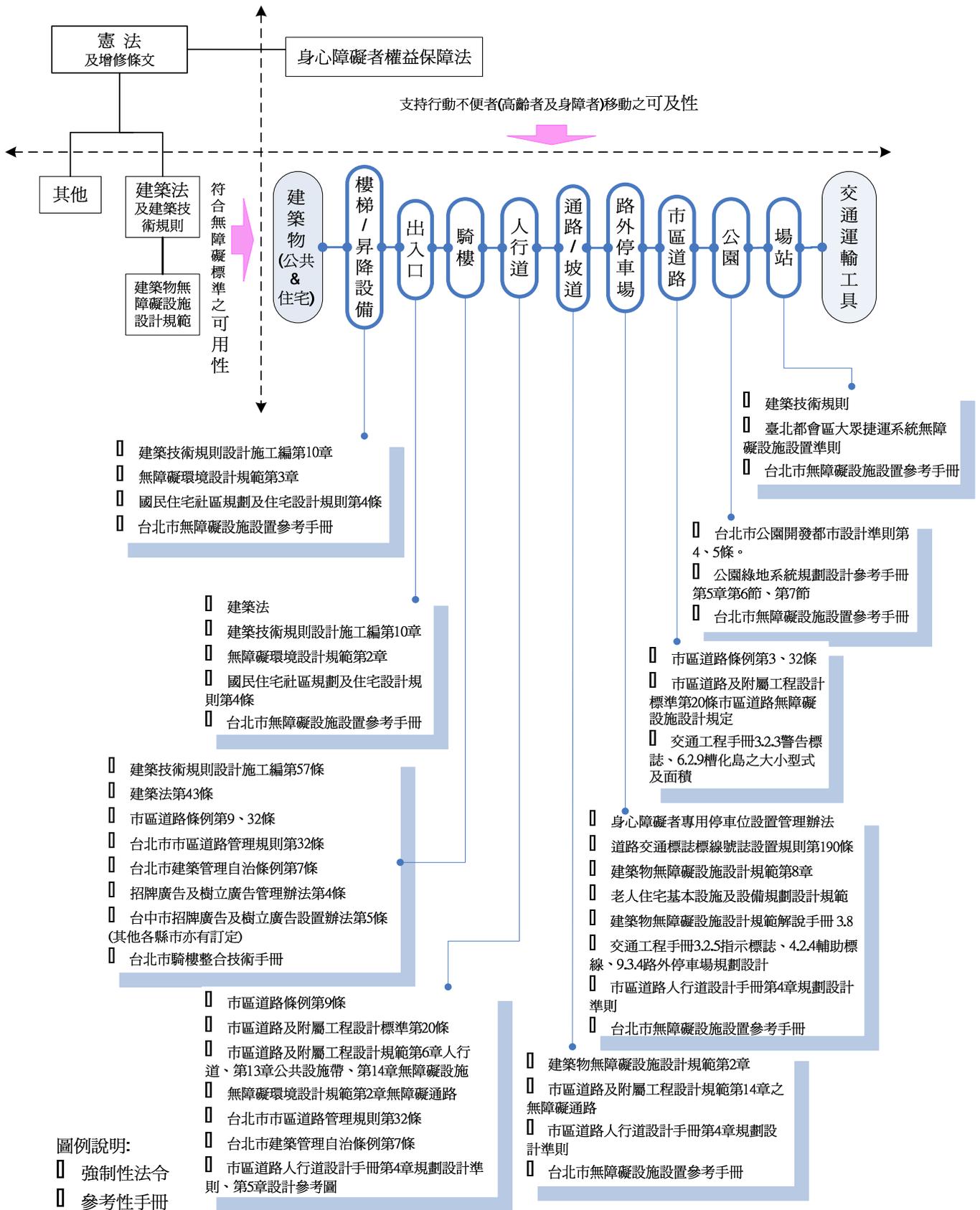


圖 3-3-1、不同層次空間與相關法規

資料來源：本研究研擬

第四章 研究發現與對策

本章旨在針對建築無障礙環境法令之整合，提出具體之空間範圍架構及分期分區之研究計畫概要。

第一節 研究發現

經由各章所述之研究架構及經驗實證，本文已如期完成預期成果，並研提研究發現如下。

一、現行無障礙相關法令之管理範圍著重於個別建築物（點），及交通運輸設施（線），未整體考量使用者在空間區域（面）移動順暢需求。

無障礙環境建構之水準是維護身心障礙者之權益，保障其平等參與社會、政治、經濟、文化等之機會，促進其自立及發展之關鍵之一。但我國相關法令以針對個別之建築物規範為主，依性質區分為公共集會、商業、休閒文教、辦公服務、住宿等），規範其室外道路、坡道及扶手、避難層出入口、室內出入口、室內通路走廊、樓梯、昇降設備、廁所盥洗室、浴室、輪椅觀眾席位、停車空間之設置標準。其次是市區道路、公路及公共運輸系統、交通運具等，但建築物與交通運輸二者之聯繫未盡完善，欠缺完整、一致性之規定，尚待整合。

加以，對於公園綠地、古蹟等較少著墨，形成疏漏之情形；因此，對於整體空間區域的無障礙環境改造，仍可能存在法令未盡完備之情形。

二、各空間類別之無障礙環境法令之主管單位權責不同，出現重疊、不一致之情形。

相較國外先進國家經驗，我國對於身心障礙者之關注、及無障礙法令政策之觀點已符合國際思潮，例如，認定標準更合乎人性，係採國際健康功能與身心障礙分類系統 ICF，當身體系統構造或功能，有損傷或不全導致顯著偏離或喪失，影響其活動與參與社會生活，經醫事、社會工作、特殊教育與職業輔導評量等相關專業人員組成之專業團隊鑑定及評估符合者，即被認定為身心障礙者。迥異於過去僅由醫生判定的方式。其次，法令兼顧實際需求及可行性，新建公共建築強制全面無障礙，既有公共建築鼓勵自發性進行改善。除此之外，**建築物使用階段，包括無障礙設施檢查及使用執照核發時機點等，亦可能是導致無法落實無障礙化之癥結。**

然而，若檢視各空間層次類別之規定，包括樓梯及昇降設備、出入口、騎樓、人行道、通路及坡道、路外停車場、市區道路、公園、場站等，分別探討法令內容及歸屬，即可發現相關法令系統及管理範圍分屬不同機關，例如內政部主管身心障礙者權益、老人福利、國民住宅、市區道路、場站、停車場；交通部主管觀光旅館、公路、停車場、捷運系統、交通運具；另公園、古蹟等缺乏全國層級之一致性法規，應解決其間之重疊、混淆、疏漏及介面銜接等問題，以有助於推動整體區域之無障礙改造。

三、各地方政府、事業單位或有自行訂定之無障礙相關準則、參考手冊及計畫，缺乏整合。

再者，由於缺乏完備之法令規定，政府部門、縣市政府或交通事業單位視建設發展需要自行訂定相關準則，例如台北市公園開發都市設計準則、台北市政府（捷運工程局）台北都會區大眾捷運系統無障礙設施設置準則等。以及相關參考手冊，例如台北市政府工務局台北市無障礙設施設置參考手冊、內政部營建署公園綠地系統規劃設計參考手冊、內政部營建署辦公處所管理手冊、內政都市區道路人行道設

計手冊、交通部交通工程手冊及公車捷運化設計手冊等。尚有地方政府推動之無障礙建設計畫，例如台北市都市更新整建維護規劃設計及實施經費補助申請，設置無障礙設施改善、嘉義公車捷運 BRT 系統等，可能存在跨越行政區域後即無法銜接之問題，亟需整合或擴大應用範圍以發揮更大效益。

第二節 建築無障礙環境法令整合對策芻議

一、無障礙環境空間整合範圍

回顧國外相關國家或地區之法令架構，可看出已從侷限在單一建築物或設施的觀點，提升為整體考量行動不便者行動需求生活環境之思維。例如，日本無障礙空間新法大力推動的重點整頓地區，為了達成移動順暢化，整合區內的公共交通事業、道路特定事業、交通安全特定事業、戶外停車場特定事業、都市公園特定事業、建築特定事業等；中國大陸地區則是將城市內部包括道路、廣場、綠地、居住區、居住建築、公共建築、歷史文物保護區等，進行整體城市之無障礙建設項目。

至於我國無障礙環境法令方面，除以憲法及增修條文為根本大法之外，以身心障礙者權益保障法為衍生相關技術基準之重要法源依據。其立法目標為維護身心障礙者之權益，保障其平等參與社會、政治、經濟、文化等之機會，促進其自立及發展，並且訂定主管機關及各目的事業主管機關權責劃分；其中，各目的事業主管機關職掌涉及無障礙建築環境者，包括建設、工務、住宅主管機關（身心障礙者住宅、公共建築物、公共設施之總體規劃與無障礙生活環境等相關權益之規劃、推動及監督等事項）；交通主管機關（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。）；體育主管機關（身心障礙者體育活動、運動場地及設施設備與運動專用輔具之規劃、推動及監督等事項）。

至於在建築技術基準方面，依建築技術規則設計施工編第 10 章公共建築物行動不便者使用設施，界定何種類型或規模之建築物，應

設置何種設施，其位置及數量如何安排，作為實際執法之基準。建築物之適用範圍包括公共集會類（如戲院、電影院、演藝場、歌廳，公路、鐵路及大眾捷運車站、航空站等），商業類（百貨公司、商場、市場、展覽館、國際觀光旅館等），休閒、文教類（會議廳、展示廳、博物館、圖書館、科學館、觀眾席面積未達 200 平方公尺以下之音樂廳、文康中心、社區活動中心、體育場、小學教室、國高中教室、大學教室、面積 500 平方公尺以上之補習班、課後托育中心等），宗教、殯葬類（樓地板面積在 500 平方公尺以上之寺廟、教堂、殯儀館等），衛生、福利、更生類（設有 10 床以上之醫院及療養院、樓地板面積 500 平方公尺以上之護理之家、屬於老人福利機構之長期照護機構、身心障礙者福利機構、樓地板面積 500 平方公尺以上之幼稚園、托兒所、兒童及少年福利機構等），辦公、服務類（金融機構、郵政電信等公用事業機構之營業場所及辦公室、政府機關、衛生所、未達 10 床之醫院及療養院、公共廁所、便利商店），住宿類（樓地板面積未達 500 平方公尺之護理之家、屬於老人福利機構之長期照護機構、老人福利機構之養護機構及安養機構、六層以上之集合住宅、五層以下且五十戶以上之集合住宅等）。同時，供行動不便者使用設施範圍包括室外通路、避難層坡道及扶手、避難層出入口、室內出入口、室內通路走廊、樓梯、昇降設備、廁所盥洗室、浴室、輪椅觀眾席位、停車空間。

綜上，如圖 4-2-1 所示，我國無障礙法令系統有幾項特點，首先，與建築環境相關的兩大部分，第一是以建設、工務、住宅，第二則是交通設施，此外公園綠地、歷史文物古蹟等則較少著墨。其次在建築無障礙環境方面，藉由建築技術規則設計施工編第 10 章公共建築物行動不便者使用設施專章，訂定建築技術基準。

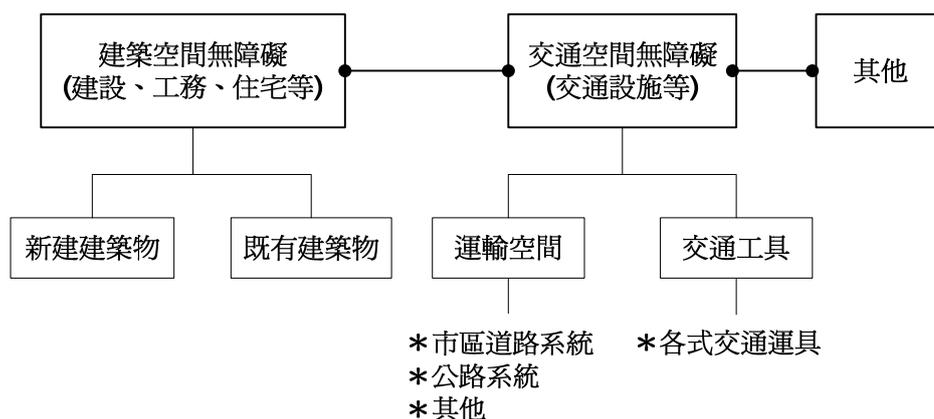


圖 4-2-1、我國無障礙法令系統架構

資料來源：本研究研擬

此外，就法令系統分類樣貌而言，與日本的法令體系較為類似，換言之，日本從早期的建築物與交通無障礙分立，近年修正的無障礙空間新法，已打破二者的藩籬，而是以支持行動不便者日常生活移動順暢化為目標；係架構在交通無障礙法之上，在服務對象、範圍加以擴充，並且透過重點整頓地區具體措施加以落實。

二、法令系統整合架構

因此，本研究擬以整合建築物、人行道、道路、公園、交通運輸系統法令為目標，逐步釐訂分期分區研究計畫。為使研究範圍契合現行體系，更能落實研究成果之可行性，係依據以下幾項原則：

1. 研究成果須能回饋於推動重點示範案例之長期目標：考量既成都市環境及舊有建築物改善不易，長期目標將以重點地區為推動範圍，建立示範案例，並從實際案例中找出協調各單位相關計畫可行之作法，編訂參考性設計手冊，並建立技術服務資料庫，以減少業界及民間之執行困擾，提升推動建置成效。

2. 將研究觀點從單一建築擴大為社區及都市空間之視野，整體考量建置安全、便利、友善居住環境之需求，以作為整體無障礙生活環

境推動之基礎。

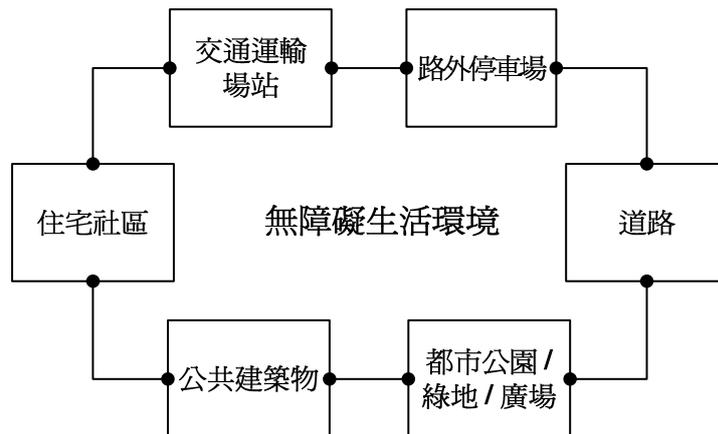


圖 4-2-2、法令系統整合範圍

資料來源：本研究研擬

依據圖 4-2-2 所示，都市空間內包括住宅社區、公共建築物、公園、綠地、廣場、道路、停車場、運輸系統等。

3. 應符合憲法增修條文之精神，及身權法、住宅法所訂各目的事業主管機關職掌範圍之架構，提出權責歸屬建議。

4. 以建築技術規則設計施工編第 10 章公共建築物行動不便者使用設施專章涵括之各項「公共建築物」類型，以及依第 170 條「公共建築物設置供行動不便者使用設施之種類及適用範圍」修正對照表中所列之設施為基礎，再檢視與其他法令之競合關係。

5. 優先檢視現有法令涵蓋較廣之空間類型，再進行較少著墨之公園、古蹟等法令探討。

綜上，都市無障礙環境中的各項空間類型並非獨立存在，然而為了研究分期需要，本研究暫依使用頻繁程度區分重要性，配合推動重點示範地區之方向，前期著重在提升無障礙居住環境水準，逐一檢視都市環境設施，將無障礙相關規定加以統整，後期則納入各類型福利

機構規劃設計之考量。概分為以下幾部分：

- ✓ 整合建築、道路與公園無障礙相關法令研究
- ✓ 建築物及停車空間無障礙相關法令整合
- ✓ 交通場站建築無障礙設置規定研究
- ✓ 醫療保健、照顧服務及社區營造與空間環境法令之整合

三、研提分期分項研究計畫

(一) 研究計畫內容與預期成果

1. 整合建築、道路與公園無障礙相關法令研究

無障礙空間具有連續性，對於高齡者、行動不便者而言，完整之無障礙生活環境，除了建築物之外，人行道路及公園等相關設施亦須達成「移動順暢化」之境界，方能提供一個安全、便利、友善的居住環境，支持其獨立生活行動。

有鑑於目前建築物、人行道路、公園等，皆各有主管機關及法令規定，恐造成介面銜接之問題，實有必要檢視其間是否存在重疊或矛盾，並進行相互介面之整合。

因此，本研究目的係針對建築物、騎樓、人行道、公園等相關法令，有關無障礙部份進行整合，並探討各法令及主管機關之權責劃分等，以期法令更為完整周延，俾利於整體無障礙生活環境之推動建置。研究範圍依空間層次，包括建築物、樓梯及昇降設備、出入口、騎樓、人行道、通路及坡道、市區道路、公園。

預期成果如下所述：

1. 針對我國現行無障礙相關法令現況問題，提出具體可行之整合方向與策略，規劃階段性法令修正建議，提供相關單位執行之參據。
2. 檢視我國無障礙相關法令之功能，提出完備之法令及措施修正草

案，作為相關單位推動無障礙環境建置及研訂推動策略之依據。

2. 建築物及停車空間無障礙相關法令整合

規格完善的無障礙停車空間可以便利行動不便者進出建築物，依據身心障礙者專用停車位管理辦法，公共停車場係指符合停車場法或建築技術規則設置，且供公眾使用之路邊停車場、路外停車場、及依建築技術規則建築設計施工編第一百七十條規定設置之停車位。

但在實務層面，建築物本身及基地內、公園、社區通路、市區道路、公路皆可能有停車需求，亟需逐一檢視相關法令規規定及參考手冊之一致性。本計畫研究範圍包括建築物本身及其周邊之停車空間。

預期成果如下所述：

1. 針對我國現行建築物及停車空間無障礙相關法令現況問題，提出具體可行之整合方向與策略，規劃階段性法令修正建議，提供相關單位執行之參據。
2. 檢視相關法令之功能，提出完備之法令及措施修正草案，作為相關單位推動無障礙環境建置及研訂推動策略之依據。

3. 交通場站建築無障礙設置規定研究

交通運輸系統是支持行動不便者經營日常生活的關鍵與樞紐。依據建築技術規則設計施工編第 170 條，公共建築物種類及適用範圍包括車站（公路鐵路、大眾捷運）。候船室、水運客站。航空站、飛機場大廈等，皆須設置供行動不便者使用設施。另依據公共交通工具無障礙設備與設施設置規定，運輸營運者：指由公路法、鐵路法、大眾捷運法、航業法及民用航空法規定之經營旅客運輸業務者。公共交通工具：指由公路法、鐵路法、大眾捷運法、船舶法及民用航空法，為運輸營運者提供旅客運輸之車輛、客車廂、船舶及航空器。運輸服務：指依前述法令規定，提供固定路線或固定航線及班次之旅客運輸服務。同時，必須提供輔助身心障礙者使用公共交通工具之設施，包括

運行資訊標示設施、入站播報設施、聲音導引設施、昇降設備、站名播報或顯示設施、上下階梯、輪椅停靠、固定設施、博愛座、服務鈴、衛生設備、扶手及防滑地板等。前述空間之規定，與建築技術規則設計施工編第 10 章公共建築物行動不便者使用設施專章，第 170 條「公共建築物設置供行動不便者使用設施之種類及適用範圍」修正對照表中所列公共集會類之車站有關，亦有部分內容與道路交通標誌標線號誌設置規則、臺北都會區大眾捷運系統無障礙設施設置準則、臺北都會區大眾捷運系統無障礙設施設置準則、台北市無障礙設施設置參考手冊之內容相關。本計畫研究範圍包括公路、市區道路，與公路、鐵路、大眾捷運之場站，候船室水運客站、航空站、飛機場大廈等。

預期成果如下所述：

1. 針對我國現行場站建築空間規劃之無障礙相關法令現況問題，提出具體可行之整合方向與策略。
 2. 整合大眾運輸場站建築之無障礙空間，包含：無障礙通道、無障礙標誌、樓梯、昇降設備等規範，規劃階段性法令修正建議。
 3. 檢視相關法令之功能，提出完備之法令及措施修正草案，作為相關單位推動無障礙環境建置及研訂推動策略之依據。
- #### 4. 醫療保健、照顧服務及社區營造與空間環境之整合

近年來，隨著國內人權平等觀念普及與高齡化之社會趨勢，政府致力於各項無障礙環境建置、照顧服務政策及相關科技研發等，如「公共建築物」無障礙化，「加強老人安養服務方案」、「新世紀健康照護計畫」、「照顧服務福利及產業發展方案」、「身心障礙醫療復健輔具研發」、「人口政策白皮書」及推動「智慧化建築」等，前述政策及科技對國內老人及身障者之服務與照顧皆有很大的改善與提升。

事實上，醫療與照護服務政策及科技應用若能適當的與硬體環境配合，更易於發揮更大之整體效益。然而，目前各城鎮及社區改造計

畫，隸屬不同部門，如城鄉風貌屬內政部、社區整體營造屬文建會、健康醫療則屬衛生署，改造計畫多係各自進行部會之間協調不易；政府組織再造後，原屬內政部之社會福利機關將改隸衛生福利部，整合更加困難。

因此，本研究擬綜整醫療保健、照顧服務政策及照顧科技研發之觀點，結合建築、科技、醫療及運輸等跨專業資源，規劃全面改善公共空間及居家之無障礙環境策略，亟思如何規劃設計適合之建築及都市環境，整合相關法令、配套措施及資源，期能實現高齡者在宅安養之境界。

研究方法應結合各相關部會及不同領域學者，組成跨領域、部會團隊，研究範圍包括：蒐集各項相關福利政策及相關科技計畫，檢討現有之各項硬體環境，追蹤規劃整合建築及都市環境相關領域，並修正發展方向以配合醫療保健、照顧服務政策、輔具科技及智慧化建築等，發展整合性之建築環境規劃。

預期成果如下所述：

1. 針對現行醫療保健、照顧服務及社區營造之無障礙相關法令現況問題，提出具體可行之整合方向與策略，規劃階段性法令修正建議，提供相關單位執行之參據。
2. 檢視相關法令及措施之功能，提出完備之修正草案，作為相關單位推動無障礙環境建置及研訂推動策略之依據。

(二) 研究方法

1. 蒐集相關資料，了解民眾、殘障團體、產業界、學術研究、政府部門等相關單位觀點，邀請法規實務之專家學者參與討論，分析現況問題癥結。
2. 釐清課題，檢視可及性及可用性，不同法令之管理範圍是否足以銜接，包括標誌、規格尺寸是否一致，配置數量或設計原則是否

- 適宜等；相關參考手冊有無一致或矛盾之處，歸納亟待解決之課題。
3. 蒐集國外經驗，例如香港、新加坡及其他歐美地區之相關政策及法令等，從世界思潮變遷、政策理念、及支援措施體系等各方面，對照我國之現況問題，是否與國際通用之標準或規定相符，研析可供我國借鏡之處。
 4. 歸納建築、設備維護、資源及宣導等相關法令及配套措施，依據法令性質、位階及功能、修法時效性等，綜整後區分期程及目標；邀集相關單位研議其可行性。
 5. 研提具體之法令、參考手冊之修正內容草案，及可行之建議事項，作為相關單位修正法令及研訂推動策略之依據。

第五章 結論與建議

第一節 結論

一、無障礙環境是連續的使用空間，應從個別建築物（點），向交通運輸設施（線）延伸，並整體考量使用者在空間區域（面）移動順暢之需求。

參考國外經驗，從個別建築物的考量，擴大為整體區域之生活環境無障礙已蔚為趨勢。日本從早期無障礙空間法、交通無障礙法分立，已於近期將無障礙空間新法加以整合，並且推動與民眾生活空間相關的重點整頓地區措施。除此之外，擴充適用對象，從身體障礙者擴大為身心障礙者。擴充重點整備區適用範圍，從每日進出人數達五千人以上的特定旅客設施，放寬為只要是日常生活中不可欠缺之地區，皆可定為重點整備區。擴充適用設施，不限舊法中公共交通設施、建築物，向外延伸至道路、戶外停車場、都市公園等地點。以重點示範地區政策涵蓋新建及既有建築物無障礙改善。擴充責任義務者，建物擁有者、公共交通設施業者外、道路管理者、戶外停車場管理者和公園管理者、計程車業者等人員。同時，宣導國民將高齡者和身心障礙者所遇到的困難感同身受的「心靈無障礙」境界。

中國大陸之無障礙法規則是以涵蓋城市居住及生活為核心概念，區分空間層次，從城市道路→城市廣場→城市綠地→居住區及建築→公共建築→歷史文物。儘管仍存在以下問題，例如服務對象僅侷限於「殘疾人」，而非廣納行動不便者需求。透過「由上而下」的強力組織策略推動，民眾對於無障礙環境之認知尚不普及，導致各地方城鎮無障礙建設水平仍不易維持。以及，無障礙環境建設的行業規範

和技術指導僅侷限在市政道路設施與建築物上，對於具體的區域型和社區無障礙環境規劃缺乏完善的規定及案例。硬體建設先於對使用者之尊重與關懷，較少從使用者行為考量，因此某些無障礙設施未盡符合需求，仍須仰賴他人協助。但整體而言，中國大陸無障礙環境法令架構已經具備涵蓋整體空間區域之概念。

二、法令權責單位應事、權統一，尚需地方政府、事業單位及民間團體之配合，以發揮執行效益。

借鏡國外經驗，我國應朝向統一法令權責單位，並輔以地方政府及民眾之參與制度，共謀無障礙環境之更臻完善。

日本無障礙環境之推動較為成熟，已形成由下而上的政策推動方式，包括地方公共團體、不同地區層級應和國家同步實施，或者和政府合作執行國家政策。主管建設之部門為國土交通省，在法令層面，主導制訂法律、施行細則、基準等。在執行層面，則由各地方政府推動重點整備地區（高齡者、身心障礙者生活上所使用之設施所在的規定區域）。透過移動等順利化的路線協定，整合公共交通、道路、交通安全、戶外停車場、都市公園、建築等特定事業；制定協議會制度，及民眾研提基本構想的提案制度。

中國大陸的民意政治尚在起步，屬於由上而下的推動策略。其特色在於法令制度統一由中國建設部主管，無不同法令界面銜接問題，以標準規範的建立作為起點和支撐，再藉由大型國際活動加以檢驗，如 2007 年上海世界特殊奧林匹克運動會、2008 年北京殘奧會等。並逐年實施「無障礙建設十二五實施方案」及「創建全國無障礙建設城市工作標準」共 100 個城市，推動新建建築無障礙建設率 100%，同時各城市訂定已建（既有）建築物改造達成率，並編訂無障礙建設指南等參考手冊為輔助。

三、我國無障礙法令整合應有之方向

無障礙環境改造應從個別建築物擴及整體空間區域，惟現行無障礙相關法令之管理範圍涵蓋性較為不足，尚待補充。其次，各空間類別之無障礙環境法令之主管單位權責不同，出現重疊、不一致之情形，亟待整合。再者，各地方政府或有自行訂定之無障礙相關準則、參考手冊及計畫，亟需整合或擴大應用範圍以發揮更大效益。

第二節 建議

建議一

擬訂無障礙相關法令整合之分期分項研究計畫，以擴充並落實本所「全人關懷生活環境科技發展中程個案計畫」之分年執行策略：立即可行建議

主辦機關：內政部建築研究所

無障礙空間具有連續性，對於高齡者、行動不便者而言，完整之無障礙生活環境，除了建築物之外，社區及都市環境等相關設施亦須達成「移動順暢化」之境界，方能提供一個安全、便利、友善的居住環境，支持其獨立生活行動。

都市無障礙環境中的各項空間類型並非獨立存在，然而為了研究分期需要，本研究暫依使用頻繁程度區分重要性，前期著重在提升無障礙居住環境水準，逐一檢視都市環境設施，將無障礙相關規定加以統整，後期則納入各類型福利機構規劃設計之考量。然而，由於法令架構及涵蓋範圍龐大，須逐年進行障礙相關法令整合之分期分項研究計畫，以落實本所全人關懷生活環境科技發展中程個案計畫之分年執行策略。研擬課題如下：

第1年度：整合建築、道路與公園無障礙相關法令研究

第2年度：建築物及停車空間無障礙相關法令整合

第3年度：交通場站建築無障礙設置規定研究

第4年度：醫療保健、照顧服務及社區營造與空間環境法令之整合

建議二

研擬重點示範地區推動計畫，規劃納入本所「全人關懷生活環境科技發展中程個案計畫」之分年執行策略：立即可行建議

主辦機關：內政部建築研究所

本研究之長期目標，擬劃建置重點地區示範案例，藉以驗證相關法令整合研究成果，作為未來推動之參考模式，並輔以研訂各類型居住型態建築規劃設計基準、情境式行為實驗及通用化設備的應用，配合相關照顧服務政策與科技，以使所有人都能享有安全、便利與友善之居住環境。

初步構想為，篩選民眾日常生活必需到達的地點，例如以車站為中心，延伸到縣市政府、購物中心、醫療院所範圍內，研擬分期分區改善計畫，打造一個適合所有民眾使用，友善、便利且舒適的環境。希望藉此建立優良無障礙建築典範，推廣以通用化生活空間達成造福全民的理念。依序完成以下相關計畫：通用化重點示範地區案例調查、通用化重點示範地區規劃、通用化重點示範地區推動執行。

建議三

研提建築無障礙環境法令整合之對策及修正建議，提供相關單位修正法令及研訂策略等業務推動參考：中長期建議

主辦機關：內政部建築研究所

協辦機關：內政部營建署

本研究之長期目標，擬逐步針對建築、道路與公園，建築物及停車空間，交通場站之建築物界面，及醫療保健、照顧服務及社區營造與空間之無障礙環境法令整合。應符合憲法增修條文之精神，及身權法所訂各目的事業主管機關職掌範圍之架構，提出權責歸屬建議；再

以建築技術規則設計施工編第 10 章公共建築物行動不便者使用設施專章涵括之各項「公共建築物」類型，以及依第 170 條「公共建築物設置供行動不便者使用設施之種類及適用範圍」修正對照表中所列之設施為基礎，再檢視與其他法令之競合關係。

最後，歸納建築、設備維護、資源及宣導等相關法令及配套措施，依據法令性質、位階及功能、修法時效性等，綜整後區分期程及目標，研提具體之法令、參考手冊之修正內容草案，及可行之建議事項，提供相關單位修正法令及研訂推動策略之依據。

附錄一

期初簡報會議紀錄

內政部建築研究所 100 年度第 1 次研究業務協調會議紀錄

一、時間：100 年 3 月 21 日(星期一)下午 2 時正

二、地點：本所簡報室

三、主席：何所長明錦

記錄：靳燕玲、雷明遠、陳柏端、
盧珽瑞、呂文弘

四、出席人員：詳簽到簿

五、主席致詞：本所研究業務協調會之宗旨，係提供同仁知識交流平台，藉以增進不同研究領域之相互了解，提升研究能力，請同仁積極參與。

六、研究案主持人簡報：(略)

七、發言要點：

(一)「都市無障礙通行環境改善之研究」案：

1. 應回顧過去相關文獻之研究成果，以與本研究課題區別，並說明預期成果之特色。
2. 某些無障礙通行問題較不適宜透過法令層面解決，宜說明研究範圍及限制。
3. 有關法令系統之整合建議事項，宜考量提供相關單位參考之可行性。
4. 本案與建築無障礙環境相關法令有關，為與探討主題、預期成果及研究內容更為切合，題目應刪除「都市」一詞，並就字義再做調整。

(二)「建築公共安全管理調和火災風險評估概念之研究」案：

1. 建築物整體防火安全風險的處理手法與營建管理之 TQC 概念相近，建議可以參考。另宜有火災災例與研究成果相互印證，具體研提評估準則。
2. 建議應先深入瞭解英國相關法規、火災評估要項、實施方法及近年來成果，並研提本土化具體建議。
3. 火災風險評估是否能夠應用於國內採用性能設計建築物之後續使用管理，如大規模、複合化使用的建築物。
4. 建議題目「公共安全」修正為「防火安全」，另宜考量國情因素，將人為活動可能影響安全部分納入總體風險評估。
5. 建議考量現行建築及消防法令在建築物使用管理上之模糊性，違規使用如何釐清權責。

(三)「含扭轉型支撐鋼梁之撓曲韌性行為」案：

1. 本案請依 99 年度研究之結論建議，研擬 100 年度之研究課題。
2. 請俟課題之研究內容擬妥後，再提研究業務協調會報告。

(四)「高層集合住宅外牆磁磚剝落原因與解決對策探討 (2/2) —水泥砂漿硬底壓貼工法之實驗研究」案：

1. 請調查國內高層集合住宅外牆磁磚張貼施工方法？及其相關施工規範？
2. 請針對國內與日本外牆磁磚之國家標準作比較分析。
3. 本研究之實驗項目甚多，須掌握研究期程。
4. 請於報告中將研究內容、目的說明清楚。
5. 請採用 CNS 或國際標準之測試方法進行實驗。

(五)「綠建築節能效益調查研究-以住宅類及其他各類綠建築為例 (2/3)」案：

1. 請先檢視目前已經取得綠建築標章之住宅類綠建築個案數量，俾符合調查樣本數統計需要；另請妥善規劃綠建築個案耗能調查方式，並應針對調查結果進行查核，以檢證問卷結

果的可信度。

2. 除綠建築 EUI 調查分析外，節能設計相關因子亦應進行解析，並探討個案節能技術，強化預期研究成果的參考價值。
3. 99 年度前期研究未進行檢核之辦公類綠建築個案耗能資料，建議於本年度計畫中予以強化，必要時可正式行文請求配合辦理。
4. 建議以住宅類綠建築為主要研究對象，計畫名稱修正為「綠建築節能效益調查研究-以住宅類綠建築為例 (2/3)」。

八、會議結論：

- (一) 同仁參與之所內外各項會議，若有長官指示重要研究議題，應即回報並就研究課題及期程妥為規劃。
- (二) 研究課題應考量與相關研究之延續性或統合性，若從往年累積之研究成果出發，宜釐清問題癥結及邏輯脈絡，並區別研究重點之異同。
- (三) 會議簡報資料統一格式為橫式雙面黑白列印、每張 4 頁方式印製。
- (四) 後續會議請確實開啟視訊系統連結功能，使南部各實驗中心同仁可同步收視簡報內容並參與討論。
- (五) 與會同仁之寶貴意見，請各計畫主持人納入後續研究參採，使研究成果更為豐富完整；除「含扭轉型支撐鋼梁之撓曲韌性行為」案須修正後再提研究業務協調會報告外，餘 4 案同意辦理。

九、散會：（下午 4 時 10 分）

附錄二

期中簡報會議紀錄及回應表

審查意見	回應並修正報告書
<p>賴教授光邦：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 研究題目涵蓋所有無障礙生活環境，而非僅限建築，建議修正為「建構無障礙生活環境」，以呼應第2頁第二段文字所述。 2. 第18頁研究架構圖，出入口建議安排在樓梯與騎樓中間。 3. 第三章無障礙化法令制度借鏡，由於中國大陸無障礙政策近年才公佈，建議能增加香港與新加坡比較成熟華人地區之資料。 4. 本研究盼對目前法令競合問題提出對策。 5. 附錄一，日本無障礙空間新法請整理為中文。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 研究題目已報請本部委託研究計畫研考作業核備，未能再做修正；本研究內容與行動不便者生活移動有關，且聚焦在無障礙建築環境建構，已於研究目的中敘明（詳報告書 p. 5）。 2. 有關香港及新加坡相關政策擬納入後續分期分區計畫探討（詳報告書 p. 92）。 3. 已修正研究架構圖，將出入口安排在樓梯與騎樓中間（詳報告書 p. 17、p. 80）。 4. 有關日本無障礙空間新法之中文內容已擇要納入研究報告（詳報告書 p. 22-31）。
<p>王建築師武烈：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本研究案將來可比較各國法規、規則、規範之差異性及優劣性，作為我國的借鏡。 2. 請持續擴大大法令之彙整範圍，使本研究得以作為制定相關法令的參考。 3. 第95頁蒐集之中國大陸城市道路和建築物無障礙設計規範，可看出該地區仍遵循建築入口鋪設導盲磚之錯誤做法。 4. 或可納入通用化設計之實例，另常見縣市政府各單位並未全盤整合檢討無障礙管理，各行其事反造成障礙之現象。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本案旨在檢視建築環境是否足以支持行動不便者之可及性或通達性，不同法令及規範之間是否重疊、矛盾或主管權責不清，暫不針對相關參考手冊提出修正建議。預期成果在於分析問題癥結，擬擴大研究範圍並研提分階段、分期研究需求計畫概要（詳報告書 p. 7-8）。 2. 中國大陸無障礙規範之盲道鋪設方式不符使用需求，為避免誤導，已刪除此項參考資料。 3. 通用化設計相關探討非屬本研究範圍，至縣市政府各單位未全盤整合檢討無障礙管理導致之問題，研究發現中已有敘明（詳報告書 p. 81-83）。

<p>王建築師文楷：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 依本計畫案的主題與研究緣起，從開業建築師的觀點，期待研究成果能有更多「目前我國無障礙法令分屬不同主管機關，且有部分法令重疊、矛盾或權責不清，無法落實前述目標，亟待通盤檢視與整合」這方向的論述，並藉由拋出議題，得到更多的迴響；且建議將本研究視為國內無障礙相關法令規定推動的總體檢。 2. 建議可從「無障礙設施檢查與使用執照核發時機點」進行研究，並納入研究範圍。 3. 建議增加從各國的法令檢討我國現行法令的分析論述。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本研究旨在探討，為支持行動不便者日常生活之順暢移動，檢視現行法令是否足以建構所需之無障礙建築環境，通盤檢視問題癥結（詳報告書 p. 4-5、p. 7-8）。 2. 建築物使用階段，包括無障礙設施檢查及使用執照核發時機點等，亦可能是導致無法落實無障礙化之癥結，已補充說明（詳報告書 p. 82）。 3. 從各國的法令檢討我國現行法令的分析論述，已補充說明（詳報告書 p. 41-43）。
<p>鄭理事長淑勻：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新法規的制定，應考慮通用性適合全民的需求，無論任何障別或民眾，均可適用。 2. 應參考先進國家之法令，再針對台灣國情之需要制定法令。 3. 無障礙環境之改善，應軟、硬體兼備。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目前僅針對日本及中國大陸進行相關文獻搜集，其他地區或歐美國家概況，擬納入分期分區研究計畫內容中執行（詳報告書 p. 92）。 2. 其餘意見與本研究觀點相符，感謝委員建議。
<p>呂建築師大吉：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 空間移動可行性，建議選擇示範空間，邀請專家學者身心障礙團體依現行法令檢討現況問題。 2. 通行路徑上之障礙涉及都市管理問題，是否須於本研究提及。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 重點示範地區探討已納入中長期研究建議，並一併探討都市管理問題（詳報告書 p. 97）。
<p>陳教授政雄：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 日本無障礙法規 2006 年前以高齡者失能者 	<p>本研究內容與行動不便者生活移動有關，旨在無障礙建築環境建構，使用者及環境範圍皆擴大，除了個別建築物之外，並擴及其周邊及整</p>

<p>(disable)在特定建築物及公共交通機關為對象，2006 年後以高齡者及障礙者(handicap)的移動為對象，使用者及環境範圍加大不少。</p> <p>2. 無障礙環境包含日常用具、生活輔具、建築設備、單元空間、建築物、都市等 6 項；本研究宜以建築「物」為範圍。</p>	<p>體區域（詳報告書 p.5）。</p>
<p>閻教授亞寧：</p> <p>1. 無障礙的觀念何法令及其實踐，在各國及我國已行之有年，近年在新的觀念下，原有法令有必要再予更新調整，掌握此趨勢合國際接軌，是一個相當重要的研究。</p> <p>2. 研究的背景，法令架構皆頗深入清晰，建議在主題上再予定義、聚焦，將更可能提出有效的成果；另如簡報最後一張所述，期待本案提出整合方向。</p> <p>3. 大陸十一五計畫似已完成，建議取得執行成果與檢討，以及十二五的規劃內容。</p>	<p>1. 已於研究建議中研提立即可行建議，擬訂無障礙相關法令整合之分期分項研究計畫：整合建築、道路與公園無障礙相關法令研究、：建築物及停車空間無障礙相關法令整合、交通運輸系統與場站建築物界面之無障礙化研究、醫療保健、照顧服務及社區營造與空間環境法令之整合（詳報告書p.88-92）。</p> <p>2. 大陸地區相關資料，除已於網路公開之資訊外，受限於官方管道尚未建立完備，無法完全取得。</p>
<p>劉理事金鐘：</p> <p>1. 此研究案可否多邀請跨部會無障礙法規與實務的委員參與，可以點出各部會間之矛盾。</p> <p>2. 建議將來操作手冊與規範同時研究。</p> <p>3. 貴所有部份研究案，社福團體強烈要求參與但都不被採納，以致於研究成果不符合使用者需求。</p> <p>4. 非常肯定計畫主持人的用心及收集資料的功力，但有些資料還是與現行規範有異及錯誤。</p> <p>5. 此研究案可否建議在行政院，至少在內政部底</p>	<p>1. 有關操作手冊與規範同時研究、邀請跨部會法規實務之專家學者參與討論等，擬納入分期分區研究計畫內容（詳報告書p.88）。</p> <p>2. 引用法令內容謬誤之處將修正。</p>

<p>下設置一個無障礙小組，統籌全國有關無障礙事務，包括「心靈無障礙」的層次。</p>	
<p>社會司代表王鍾蕙小姐：</p> <p>研究中的用語定義，法規的探討，提及 93 年 96 年的身保法、身權法，建議用語須考量一致性，或法源沿革的脈絡。</p>	<p>我國 96 年 7 月 11 日公布原「身心障礙者保護法」名稱修正為「身心障礙者權益保障法」，但依身保法訂定之相關法規文字尚未同步修正，例如『公共交通工具無障礙設備與設施設置規定，係依身心障礙者保護法第五十六條第二項規定…』。餘法令內容謬誤之處將修正。</p>
<p>營建署盧專員昭宏：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 研究體系架構圖細膩完整，脈絡清晰，值得嘉許。(如圖 1-5-1、2-1-1、2-1-1 等)。 2. 法令收集擴及大陸日本最新法規，惟尚缺歐美系規定，若時程足夠，建議可予補足並做比較。 3. 第 38 頁「身心障礙者專用停車位設置管理辦法」現已配合身權法修正其法源條次，另全面推廣國際健康功能與身心障礙分類系統 (ICF) 新制實施微詢各機關意見中。 4. 第 43 頁註 3 樓梯自由設置之原因為昇降機為必要設置設備，且為主要通路上垂直通路之工具。 5. 第 40 頁圖 2-3-1 建議可增加台北市政府建管處出版之「台北市騎樓整合技術手冊」，可更臻齊全。 6. 未來住宅法(草案)業就住宅專用部分之設計規範納入子法訂定，使無障礙環境涵蓋範疇更為完整，期能收集國外類似規定作參考。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目前僅針對日本及中國大陸進行相關文獻搜集，其他地區或歐美國家概況，及收集國外類似規定作參考等事宜，擬納入分期分區研究計畫內容 (詳報告書 p. 88)。 2. 已修正法令內容謬誤之處：身心障礙者專用停車位設置管理辦法現已配合身權法修正其法源條次 (詳報告書 p. 53)。 3. 已補充說明樓梯自由設置之原因 (詳報告書 p. 64)。 4. 已增加台北市政府建管處出版之「台北市騎樓整合技術手冊」 (詳報告書 p. 80)。 5. 其餘意見與本研究觀點相符，感謝委員建議。
<p>台北市政府：</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 相關案例其成因涉及法令整合之部分，擬納入分期分區研究計畫內容，感謝委員建議 (詳

<p>建築物無障礙設施及設備改善，因涉不同權屬及大廈管理委員會持不同意見等因素，導致改善項目若涉及共有部分（如：避難層出處口及增設坡道、共用之室內通路、電梯增設無障礙設施等）倍增困難，本府目前案例：改善者願意負責辦理改善，惟該大廈管理委員會不同意，由於本府後續處分，係以該被檢查場所負責人為處分對象，由於該共用部分非屬該負責人完整支配範圍，故有所爭論；建議修改「公寓大廈管理條例」將涉及共用部分之建築物無障礙設施及設備改善，納入管理委員會職責或配合事項，畢竟建築物內部共用空間及設備，亦是室內公共空間之延伸，並納入公寓大廈補助，以利建築物無障礙改善之推動。</p>	<p>報告書 p. 91)。</p>
--	--------------------

內政部建築研究所

本所 100 年度「古蹟歷史建築物無障礙環境改善之研究」暨
「建築無障礙環境相關法令之研究」自行研究 2 案
期中審查會議記錄

一、開會時間：100 年 8 月 17 日（星期三）下午 2 時 30 分

二、開會地點：內政部建築研究所討論室（二）

三、主持人：毛組長肇

記錄：廖慧燕、靳燕玲

四、出（列）席單位及人員：詳如簽到表

五、主席致詞（略）

六、研究計畫主持人報告：（略）

七、綜合討論

（一）古蹟歷史建築物無障礙環境改善之研究案（依發言序登錄）

1. 賴教授光邦（依審查表登錄）：

- （1）古蹟歷史建築受文資法規範，於進行無障礙環境改善時，需Case by Case，不宜以法令規範。
- （2）本案建議以案例分析方式，提供未來改善參考，替代第叁章第五節。
- （3）第叁章國外古蹟無障礙環境改善作法介紹，建議增列國外相關法令規範。
- （4）有關無障礙環境改善分級可配合星數標示。

2. 王建築師武烈（依審查表登錄）：

- （1）很好的研究計畫，目前文資法系列下已十分重視無障礙環境的探討，專家學者一再以會破壞古蹟之論點而反對，而日本大阪成、東大寺都是火燒後重蓋之建築

物，但其年代都比台灣的古蹟古老，皆設有無障礙設施。

- (2) 另提供千年古蹟資料實例作為參考，國內由於古蹟、風景區缺乏無障礙設施，所以少見行動不便者旅遊，深深期待手冊之完成。

3. 王建築師文楷（依審查表登錄）：

- (1) 針對本研究案期中階段的架構與深度，給予肯定，但建議國外古蹟案例在後續作業期間，考量增列中國案例。
- (2) 以「有一條無障礙通路可到達主要場所及至少一處無障礙廁所」作為最低要求，是應該被支持的。但都會地區眾多人口密集處，古蹟歷史建築場所其使用者除觀光客外，有極多當地社區居民，故其無障礙環境的要求，應有更高規格之思維。
- (3) 無障礙廁所除可及性考量外，尚包括其距離近便性、數量等，非僅通路的無障礙性，建議可併納入考量。
- (4) 古蹟歷史建築修復在現行法令下，無法符合規定時，可提替代計畫，計畫審核機制之健全合理，建議納入研究計畫考量或後續研究。
- (5) 導入數位化的導覽取代一味的進行硬體設施改善的作法，值得鼓勵與推廣。

4. 鄭理事長淑勻（依審查表登錄）：

- (1) 可參考國外相關無障礙設施，再針對台灣無障礙設施之需求提出改善建議。
- (2) 古蹟之維護如外觀與內部應為首要之因素。
- (3) 古蹟改善無障礙設施，應考慮通道的順暢性、方便性及安全性。

5. 呂建築師大吉（依審查表登錄）：

- (1) 現況調查建議就古蹟及歷史建築先予分類，再加上建築物類型例如洋樓、街屋、宗教、官廳建築等，探討限制與機會未來作為操作參考手冊時，使用者較易操作。
- (2) 標示設施可配合建築風格等特色設計，無需強制規定。
- (3) 歷史建築部份調整彈性較大。古蹟則應慎為之。

6. 陳教授政雄（依審查表登錄）：

- (1) 古蹟建築涉及傳統社教、倫理規則，常有不符無障礙環境之狀況，本研究值得肯定以達全民共享之目的。
- (2) 古蹟無障礙設施改善不宜改變傳統環境，導致破壞傳統意象。
- (3) 在保存歷史傳統行為之下，適度改善古蹟環境，達到不破壞又安全的共同參與環境宜小心為之。

7. 閻教授亞寧（依審查表登錄）：

- (1) 依文資法為「歷史建築」非「歷史建築物」，建議題目酌予修正。
- (2) 本案研究主題與著墨力度均高，可予肯定。
- (3) 按文資法與世界各國經驗，文資重點在保存其價值，其次才考量其再利用之適宜性與相關法規之適用，此點在文資法第22條、20條均有清楚界定，建議基本觀念應予釐清。
- (4) 按美國經驗，亦不勉強一定要處理完成，而是在不減損其「價值」下「儘量」去做，並採「管理」手段達成。
- (5) 本案的重點，著眼於「文化資產」時，正確的觀念最為重要，重點不在「外觀」而在整體。每一處古蹟也

是不同的、唯一的。4-2提出的原則應再作思考。可作為重要議題但欲訂定指引、手冊進行推廣，則建議邀請相關專家再進行更廣泛的討論。

8. 劉理事金鐘（依審查表登錄）：

- (1) 建議手冊以圖文並茂方式呈現，並提供大量的實際改善案例。
- (2) 應多邀請對古蹟改善有經驗的專家及行動不便者參與討論。
- (3) 不要忽略外部環境如戶外通路不可有高低差、適當的鋪面與材料等。
- (4) 提供參考案例照片，務必小心不要造成誤導。

9. 社會司代表王鍾蕙小姐（依審查表登錄）：

期待研究成果對古蹟無障礙環境可採取分級或友善度，供行動不便者參考，以落實身權法促進身心障礙者社會參與之精神。

10. 營建署盧專員昭宏（依審查表登錄）：

- (1) 文獻及改善實例豐富且具代表性，研究架構完整深入，國內外案例大多由主持人實地勘察記錄，甚為難得之一手資料，值得嘉許。
- (2) 依據文化資產法第22條「為利古蹟、歷史建築及聚落之修復及再利用，有關其建築管理、土地使用及消防安全等事項，不受都市計畫法、建築法、消防法及其相關法規全部或一部之限制」，故本研究之應用性為何，仍待突破。
- (3) 歐洲案例似極少使用導盲磚，與我國及日本不同。
- (4) 是否於結論降修正文化資產保存法第20條規定，或另於施行細則將無障礙環境的改善（包括軟硬體設備）

納入強制性之管理維護事項，並課以相關管理人法定責任。

11. 文建會文化資產總管理處籌備處李專門委員宛慈（依審查表登錄）：

- (1) 肯定本研究之必要性與實質效益。
- (2) 本研究範疇界定在古蹟歷史建築，內容應將文資法及相關法令規定，以及和其他相關法令之關係，明確釐清（如古蹟歷史建築及聚落修復或再利用、建築管理、土地利用、消防安全管理辦法等）。
- (3) 報告內容：
 - a. 古蹟歷史定義引述2001年文資法，惟該法已於2005年全面修定，有更多深入之詮釋，建議補充。
 - b. 第7、10頁古蹟名稱及歸類，請再釐清。
 - c. 第60頁有關主管機關與審查機制之解讀與現況不符，請修正。
 - d. 文建會目前做法及資料提供參考，目前全國古蹟歷史建築計1722件，有444處提再利用計畫，已有409處設置無障礙設施（達90%以上）。未來提再利用計畫，皆建議添設無障礙相關設施，或設置有困難時（文化或技術層面）建議之處理方式，如活動式斜坡版、爬梯機或以人力服務等。

12. 台北市政府（依書面意見登錄）：

- (1) 報告101頁一、(一)4. 沿路提供明確清楚的指示標誌是否影響古蹟觀瞻？指示標誌、尺寸是否需標準化？
- (2) 報告101頁一、(二)2. 坡道設置於後面是否會給使用人次等公民之不悅感？5. 窗戶變更為入口所造成的衝擊是否更大？

- (3) 報告107、113頁未完成之章節是否仍於內文標註章節名稱以利閱讀？
- (4) 改善參考手冊內容是否需增列主管機關、申請與否及改善申辦流程等？
- (5) 數位式導覽值得肯定。是否需再訂定模型比例、放置高度、下方空間、傾斜角度等？避免造成二次障礙。
- (6) 報告113、122、123頁等手冊內錯誤例，建議皆於圖片中標示”X”，避免誤解。

(二) 建築無障礙環境相關法令之研究案 (依發言序登錄)

1. 賴教授光邦 (依審查表登錄):

- (1) 研究題目涵蓋所有無障礙生活環境，而非僅限建築，建議修正為「建構無障礙生活環境」，以呼應第2頁第二段文字所述。
- (2) 第18頁研究架構圖，出入口建議安排在樓梯與騎樓中間。
- (3) 第三章無障礙化法令制度借鏡，由於中國大陸無障礙政策近年才公佈，建議能增加香港與新加坡比較成熟華人地區之資料。
- (4) 本研究盼對目前法令競合問題提出對策。
- (5) 附錄一，日本無障礙空間新法請整理為中文。

2. 王建築師武烈 (依審查表登錄):

- (1) 本研究案將來可比較各國法規、規則、規範之差異性及優劣性，作為我國的借鏡。
- (2) 請持續擴大法令之彙整範圍，使本研究得以作為制定相關法令的參考。
- (3) 第95頁蒐集之中國大陸城市道路和建築物無障礙設計

規範，可看出該地區仍遵循建築入口鋪設導盲磚之錯誤做法。

- (4) 或可納入通用化設計之實例，另常見縣市政府各單位並未全盤整合檢討無障礙管理，各行其事反造成障礙之現象。

3. 王建築師文楷（依審查表登錄）：

- (1) 依本計畫案的主題與研究緣起，從開業建築師的觀點，期待研究成果能有更多「目前我國無障礙法令分屬不同主管機關，且有部分法令重疊、矛盾或權責不清，無法落實前述目標，亟待通盤檢視與整合」這方向的論述，並藉由拋出議題，得到更多的迴響；且建議將本研究視為國內無障礙相關法令規定推動的總體檢。
- (2) 建議可從「無障礙設施檢查與使用執照核發時機點」進行研究，並納入研究範圍。
- (3) 建議增加從各國的法令檢討我國現行法令的分析論述。

4. 鄭理事長淑勻（依審查表登錄）：

- (1) 新法規的制定，應考慮通用性適合全民的需求，無論任何障別或民眾，均可適用。
- (2) 應參考先進國家之法令，再針對台灣國情之需要制定法令。
- (3) 無障礙環境之改善，應軟、硬體兼備。

5. 呂建築師大吉（依審查表登錄）：

- (1) 空間移動可行性，建議選擇示範空間，邀請專家學者身心障礙團體依現行法令檢討現況問題。
- (2) 通行路徑上之障礙涉及都市管理問題，是否須於本研究提及。

6. 陳教授政雄（依審查表登錄）：

- (1) 日本無障礙法規2006年前以高齡者失能者(disable)在特定建築物及公共交通機關為對象，2006年後以高齡者及障礙者(handicap)的移動為對象，使用者及環境範圍加大不少。
- (2) 無障礙環境包含日常用具、生活輔具、建築設備、單元空間、建築物、都市等6項；本研究宜以建築「物」為範圍。

7. 閻教授亞寧（依審查表登錄）：

- (1) 無障礙的觀念何法令及其實踐，在各國及我國已行之有年，近年在新的觀念下，原有法令有必要再予更新調整，掌握此趨勢合國際接軌，是一個相當重要的研究。
- (2) 研究的背景，法令架構皆頗深入清晰，建議在主題上再予定義、聚焦，將更可能提出有效的成果；另如簡報最後一張所述，期待本案提出整合方向。
- (3) 大陸十一五計畫似已完成，建議取得執行成果與檢討，以及十二五的規劃內容。

8. 劉理事金鐘（依審查表登錄）：

- (1) 此研究案可否多邀請跨部會無障礙法規與實務的委員參與，可以點出各部會間之矛盾。
- (2) 建議將來操作手冊與規範同時研究。
- (3) 貴所有部份研究案，社福團體強烈要求參與但都不被採納，以致於研究成果不符合使用者需求。
- (4) 非常肯定計畫主持人的用心及收集資料的功力，但有些資料還是與現行規範有異及錯誤。
- (5) 此研究案可否建議在行政院，至少在內政部底下設置一個無障礙小組，統籌全國有關無障礙事務，包括「心靈無障礙」的層次。

9. 社會司代表王鍾蕙小姐（依審查表登錄）：

研究中的用語定義，法規的探討，提及 93 年 96 年的身保法、身權法，建議用語須考量一致性，或法源沿革的脈絡。

10. 營建署盧專員昭宏（依審查表登錄）：

- (1) 研究體系架構圖細膩完整，脈絡清晰，值得嘉許。（如圖 1-5-1、2-1-1、2-1-1 等）。
- (2) 法令收集擴及大陸日本最新法規，惟尚缺歐美系規定，若時程足夠，建議可予補足並做比較。
- (3) 第38頁「身心障礙者專用停車位設置管理辦法」現已配合身權法修正其法源條次，另全面推廣國際健康功能與身心障礙分類系統（ICF）新制實施微詢各機關意見中。
- (4) 第43頁註3樓梯自由設置之原因為昇降機為必要設置設備，且為主要通路上垂直通路之工具。
- (5) 第40頁圖2-3-1建議可增加台北市政府建管處出版之「台北市騎樓整合技術手冊」，可更臻齊全。
- (6) 未來住宅法(草案)業就住宅專用部分之設計規範納入子法訂定，使無障礙環境涵蓋範疇更為完整，期能收集國外類似規定作參考。

11. 台北市政府（依書面意見登錄）：

建築物無障礙設施及設備改善，因涉不同權屬及大廈管理委員會持不同意見等因素，導致改善項目若涉及共有部分（如：避難層出處口及增設坡道、共用之室內通路、電梯增設無障礙設施等）倍增困難，本府目前案例：改善者願意負責辦理改善，惟該大廈管理委員會不同意，由於本府後續處分，係以該被檢查場所負責人為處分對象，由於該共用部分非屬該負責人完整支配範圍，故有所爭論；建議修改「公寓大廈管理條例」將涉及共用部分之建築物無障礙設施及設備改善，納入管理委員會職責或配合

事項，畢竟建築物內部共用空間及設備，亦是室內公共空間之延伸昇，並納入公寓大廈補助，以利建築物無障礙改善之推動。

八、研究主持人回覆

(一) 古蹟歷史建築物無障礙環境改善之研究案：

1. 感謝各單位代表及審查委員提供的寶貴意見，本研究將參考各位意見進行後續研究；另綜合審查意見，整體說明如下。
2. 有關研究名稱與文資法不一致部份，本研究將參考修正研究計畫名稱。
3. 本研究係以保存古蹟歷史建築為大前提，在不影響其價值下，儘量使行動不便者可以共享珍貴的文化遺產，探討可能的改善方式，包括硬體無法改善時，採由服務人員協助或數位導覽等其他軟體服務方式。由於古蹟歷史建築都是特殊個案，當然無法訂定一致性之改善標準，所以本計畫目標為蒐集較佳改善方式，提供給設計者及管理單位參考，如擔心手冊帶有指導性意味或許可改稱為技術彙編。
4. 本研究目前在相關法令部份，確實有不足之處，未來將加強文資法相關法令之規定，及建築法、土地使用等相關法令關係之釐清；另外手冊相關技術手法及其編撰方式等問題，將於草案完成後再邀請相關專家學者及福利團體代表討論修正，請大家繼續給予支持與指教。

(二) 建築無障礙環境相關法令之研究案：

1. 感謝各單位代表及審查委員提供的寶貴意見，本研究將參考各位意見進行後續研究；另綜合審查意見，整體說明如下。
2. 本案旨在檢視建築環境是否足以支持行動不便者之可及性或通達性，不同法令及規範之間是否重疊、矛盾或主管權責不清，暫不包括參考手冊。研究內容雖與行動不便者生活移動有關，仍聚焦在無障礙建築環境建構，預期成果在於分析

問題癥結，並研擬分階段、分期研究需求計畫架構。

3. 研究架構之空間層次順序將做調整，另建築物使用階段，包括無障礙設施檢查及使用執照核發時機點等，亦可能是導致無法落實無障礙化之癥結，將於研究中補充說明。
4. 目前僅針對日本及中國大陸進行相關文獻搜集，其他地區或歐美國家概況，以及示範空間實例探討及都市管理議題，或邀請跨部會法規實務之專家學者參與討論等，擬視需要納入分期分區研究計畫內容；附錄日文文獻亦會整理成中文。
5. 中國大陸無障礙規範之盲道鋪設方式不符使用需求，將於文中說明或將暫不列入此項資料。
6. 引用法令內容謬誤之處將修正並更新，並增列相關法令項目。

九、主席結論：

- (一) 感謝與會各委員及單位代表提供寶貴意見，請計畫主持人參酌與會機關團體代表及審查委員意見修正研究內容，並於期末報告中納入意見對照表說明。
- (二) 對於所提及未涵蓋於研究範圍的部分，請考量列入後續研究建議之可行性。
- (三) 本次自行研究計畫二案期中審查原則通過，請計畫主持人續依預期進度辦理後續研究事宜。

十、散會(下午六時三十分)。

附錄三

日本「促進高齡者、身障者等移動順暢化相關法律」

(二〇〇六年六月二一日法律第一九號)

最終修正年月日：二〇〇七年三月三一日法律第一九號

第一章 總則(第一條・第二條)

第二章 基本方針等(第三條—第七條)

第三章 設備設置管理人為使移動等之順暢化所應採取之措施(第八條—第二十四條)

第四章 於重點整頓地區所為之移動等之順暢化相關事業之重點且整體地實施(第二十五條—第四十條)

第五章 移動等順暢化動線協議辦法(第四十一條—第五十一條)

第六章 雜則(第五十二條—第五十八條)

第七章 罰則(第五十九條—第六十四條)

附則

第一章 總則

(立法目的)

第一條

制定本法之目的，乃鑒於確保高齡者、身障者等自立營日常生活及社會生活之重要性，透過採取針對大眾運輸工具之旅客設備及車輛等、道路、路外停車場、公園設備以及建築物之構造及設備的改善措施；以及在特定地區中針對旅客設備、建築物等以及其間動線所構成之道路、站前廣場、通道及其他設備進行整體性之整頓事業；俾促進高齡者、身障者在移動上及利用設備上之便利性及安全性之提升，以增進公共福祉。

(定義)

第二條

於本法中下列各項用語之定義，依各項中所規定。

一 高齡者、身障者等 指於日常生活又或社會生活中受到身體機能限制之高齡者或身障者，以及其他於日常生活又或社會生活中受到身體機能限制之者。

二 移動等之順暢化 指透過減輕高齡者、身障者等於移動或利用設備時之身體

負擔，以提升其於移動或利用設備時之便利性及安全性。

三 設備設置管理人 指大眾運輸業者等、道路管理人、路外停車場管理人、公園管理人等及建築主。

四 大眾運輸業者等 指下列各目所列者。

甲 鐵路事業法(一九八六年法律第九二號)中所定之鐵路業者(僅限營運輸旅客事業，或將鐵路設備讓渡予營運輸旅客事業之鐵路業者又或供其使用者)

乙 軌道法(一九二四年法律第七六號)中所定之經營軌道業者(僅限營運輸旅客事業者。第二十三項丙款亦同)

丙 道路運輸法(一九五一年法律第一八三號)中所定之一般旅客共乘用汽車運輸業者(僅限以固定路線定期發車之汽車營)及一般旅客搭乘用汽車運輸業者

丁 汽車轉乘站法(一九五九年法律第一三六號)中所定之經營巴士轉乘站業者

戊 海上運輸法(一九四九年法律第一八七號)中所定之營一般旅客定期航線業者(由擁有日本國籍者和依日本法令設立之法人及其他團體以外者所營之同法所規定之對外旅客定期航線業除外。於次項丁款中亦同)

己 航空法(一九五二年法律第二三一號)中所定之本國航空運輸業者(僅限營運輸旅客事業者)

庚 甲至己目中所列以外，設置又或管理次項中甲、丁或戊目中所列之旅客設備者

五 旅客設備 指下列各款所列設備，供利用大眾運輸工具之旅客上下、等待或其他用途者。

甲 鐵路事業法中所定之鐵路設備

乙 軌道法中所定之軌道設備

丙 汽車轉乘站法中所定之巴士轉乘站

丁 海上運輸法中所定之運輸設備(僅限除船舶外，供由同法所定之一般旅客定期航線事業用者)。

戊 航空旅客轉運設備

六 特定旅客設備 指旅客設備中，利用者人數達到相當數量或預估利用者人數將達相當數量者，以及其他滿足政令所定條件者。

七 車輛等 指大眾運輸業者等於營運輸旅客事業時所使用之汽車(僅限一般旅客共乘用汽車運輸業者於營運輸旅客事業時所使用之汽車中，於道路運輸法第五條第一項第三款中所規定之用於定期路線營運者、一般旅客搭乘用汽車運輸業者於營運輸旅客事業時所使用之汽車，且能供高齡者、身障者於使用輔助移動之輪椅或其他用具之狀態下得以順利乘車者，及其他由主務省另所定者)、船舶及飛機。

八 道路管理人 指道路法(一九五二年法律第一八〇號)第一八條第一項規定之道路管理人。

九 特定道路 指道路法所定之道路中為求移動等之順暢化而由政令特別指定者。

十 路外停車場管理人等 指停車場法(一九五七年法律第一〇六號)第十二條所定之路外停車場管理人，或都市計畫法(一九六八年法律第一〇〇號)第四條第二項中所定之於都市計畫區外設置特定路外停車場者。

十一 特定路外停車場 指停車場法第二條第二號中所定之路外停車場(道路法第二條第二項第六號中所定之汽車停車場、都市公園法(一九五六年法律第七十九號)第二條第二項所規定之公園設備(以下稱「公園設備」、建築物或建築物特定設備除外)，其供汽車停車用部份的面積應為五百平方公尺以上，且對使用者徵收停車費用者。

十二 公園管理人等 指都市公園法第五條第一項中所規定之公園管理人(以下稱「公園管理人」)，又或依同項規定取得許可而設置或管理公園設備(僅限特定

公園設備)者，或即將進行設置或管理者。

十三 特定公園設備 指公園設備中應使移動等之順暢化之需要而特由政令所定者。

十四 建築主 將興建建築物者或建築物之所有人、管理人或占有人。

十五 建築物 指建築基準法(一九五〇年法律第二〇一號)第二條第一號中所規定之建築物。

十六 特定建築物 學校、醫院、劇院、觀覽場、集會場所、展示場、百貨商店、旅館、辦公室、**共同住宅**、老人之家及其他供多數者利用而由政令所定之建築物，又或指其部份，包括附屬於建築物之特定設備。

十七 特別特定建築物 指供不特定多數者利用，或主要供高齡者、身障者等所利用之特定建築物中，應使移動等之順暢化之必要由政令所定者。

十八 建築物特定設備 出入口、走廊、階梯、電梯、廁所、境內通道、停車場及其他設置於建築物或其境內之設備中，由政令所定者。

十九 建築 指新建、擴建或改建建築物。

二十 所管行政廳 在設有建築主事之鄉鎮市或特別區中，指該鄉鎮市或特別區之行政長官；於其他鄉鎮市或特別區中，指所屬之都道府縣知事。但根據建築基準法第九十七條之二第一項或第九十七條之三第一項之規定，於設有建築主事之鄉鎮市或特別區中由政令所指定之建築物，其所管行政廳為所屬之都道府縣知事。

二十一 重點整頓地區 指合乎下列各目條件之地區。

甲 包括於生活相關設備(指高齡者、身障者等於日常生活或社會生活中利用之旅客設備、公家機關、福祉機構以及其他設備。以下亦同。)之所在地中，且於生活相關設備之間移動時以通常徒步即可抵達之地區。

乙 由生活相關設備及生活相關動線(指聯絡生活相關設備之間的動線。以下亦

同。)所構成之一般交通用設備(道路、站前廣場、通道及其他供一般交通用之設備。以下亦同)中，特別需要實施移動等之順暢化事業之地區。

丙 針對該地區重點且整體地實施移動等之圓滑化事業，將能有效且適切地綜合增進都市機能者。

二十二 特定事業 指特定大眾運輸事業、特定道路事業、特定路外停車場事業、特定都市公園事業、特定建築物事業及特定交通安全事業。

二十三 特定公共交通事業 指下列事業。

甲 於特定旅客設備中針對電梯、電扶梯及其他移動等之順暢化所需設備實施之相關整頓事業。

乙 伴隨甲目中所列事業所為之變更特定旅客設備結構之相關事業。

丙 將特定車輛(指經營軌道業者或一般旅客共乘用汽車運輸業者為營運輸旅客事業所使用之車輛等。以下亦同)改裝為低地板型或其他特定車輛之與移動等之順暢化之相關必要事業。

二十四 特定道路事業 指下列道路法所定之新設或改建道路之相關事業(包括有必要與此一併實施之移動等之順暢化之設備或設備整頓事業)。

甲 步道、道路用電梯、通行動線之指引標誌及其他為實施移動等之順暢化所必須之改良道路構造相關事業。

乙 拓寬步道、改善路面構造或其他移動等之順暢化所必須之改良道路構造之相關事業。

二十五 特定路外停車場事業 指於特定路外停車場實施之使乘坐輪椅者能順暢利用之停車設備或其他移動等之順暢化所需之必要設備之整頓業務。

二十六 特定都市公園事業 指為使都市公園之移動等之順暢化而實施之特定公園設備相關整頓事業。

二十七 特定建築物事業 指下列事業。

甲 特別特定建築物(包含第十四條第三項條例中所定之特定建築物。於本款乙目中亦同)之移動等之順暢化所必須之建築物特定設備相關整頓事業。

乙 特定建築物(除特別特定建築物外,僅限於其全部或部份為生活相關動線者)中針對生活相關動線之移動等之順暢化所必須之建築物特定設備之相關整頓事業。

二十八 特定交通安全事業 指下列事業。

甲 附加能確保高齡者、障礙者等安全橫越道路功能之交通號誌機、於道路交通法(一九六〇年法律第一〇五號)第九條中所定之標示為步行者用道路之道路標誌、標示為斑馬線之道路標誌或道路標示(於第三十六條第二項中稱為「交通號誌機等」)之同法第四條第一項規定之相關設置事業。

乙 加強對違法停車行為(指道路交通法第五十一條之二第一項之違法停車行為。以下於本款中亦同)之車輛取締、防止違法停車行為所實施之宣傳活動以及宣導活動及其他移動等之順暢化所需於生活相關動線所構成之道路上之違法停車行為防範事業。

第二章 基本方針等

(基本方針)

第三條

主務大臣為求整體且有計畫地推動移動等之順暢化,應訂定關於移動等之順暢化之基本方針(以下稱「基本方針」)。

2 基本方針中規定下列事項。

一 與移動等之順暢化之意義及目標相關事項

二 為求移動等之順暢化,設備設置管理所應採取之措施之相關基本事項。

三 下列事項中可作為第二十五條第一項之基本構想之方針者

甲 與於重點整頓地區之移動等之順暢化之意義相關事項

乙 與重點整頓地區之位置及區域相關之基本事項

丙 與生活相關設備、生活相關動線及於上述二者所為之移動等之順暢化相關之基本事項。

丁 於生活相關設備、特定車輛及生活相關動線所構成之一般交通用設備中為移動等之順暢化所應實施之特定事業及其他與事業相關的基本事項

戊 於與丁中所規定之事業一併實施之土地區劃整理事業(指土地區劃整理法(一九五四年法律第一百一十九號)中所定之土地區劃整理事業。以下亦同)、市街地再開發事業(指都市再開發法(一九六九年法律第三十八號)中所定之市街地再開發事業。以下亦同)及其他市街地開發事業(指都市計畫法第四條第七項所定之市街地開發事業。以下亦同)相關之移動等之順暢化時所應考慮之基本事項、供腳踏車及其他車輛停車設備之相關整頓事項,以及其他於重點整頓地區之移動等之順暢化所需之市街地整頓改善相關之基本事項及其他於重點整備地區之移動等之順暢化之必要事項。

3 主務大臣於情勢變化而產生必要時,必須變更基本方針。

4 主務大臣於制定或變更基本方針時,須即刻加以公告,不得遲滯。

(國家之責務)

第四條

國家應與高齡者及身障者等、地方公共團體、設備設置管理人及其他關係者合作,針對基本方針及設備設置管理人據此所應採取之措施之內容及其他為促進移動等之順暢化之施政內容,在勘查移動等之順暢化之進展狀況等之同時,採取能夠反映上述者意見之必要措施,並透過適切之方法加以檢討後,據結果採取必要措施。

2 國家應透過教育活動、宣傳活動等,於加深國民對移動等之順暢化理解之同時,謀求國民協力助其實施。

(地方公共團體之責務)

第五條

地方公共團體必須以國家施政為準採取促進移動等之順暢化所必要之措施。

(設備設置管理人之責務)

第六條

設備設置管理人及其他設置或管理高齡者、身障者等於日常生活或社會生活中利用之設備者，必須採取移動等之順暢化所必要之措施。

(國民的責務)

第七條

國民在加深對確保高齡者、身障者等能自立營日常生活及社會生活之重要性之理解之同時，也必須協助確保上述者能夠順暢移動及利用設備。

第三章 設備設置管理人為求移動等之順暢化所應採取之措施

(大眾運輸業者等之符合基準之義務等)

第八條

大眾運輸業者等於新設旅客設備，或針對旅客設備進行依主務省另所定之大規模改良時，又或新購車輛等供事業所用時，應針對該旅客設備或車輛等(以下稱「新設旅客設備」)之必要旅客設備以及車輛等之構造，實施移動等之順暢化事業，使其符合主務省所定之基準(以下稱「大眾運輸移動等之順暢化基準」)。

2 大眾運輸業者等應努力維持供事業用途之新設旅客設備等符合大眾運輸移動等之順暢化基準。

3 大眾運輸業者等針對其供事業用途之旅客設備及車輛等(除新設旅客設備等外)，應努力採取必要措施，使其符合大眾運輸移動等之順暢化基準。

4 大眾運輸業者等對於高齡者、身障者等，需適切提供使上述者利用大眾運輸時所必要之資訊，

5 大眾運輸業者等對於其職員，應努力進行實施移動等之順暢化所必須之教育訓練。

(與旅客設備及車輛等相關之基準符合性審查)

第九條

主務大臣遇有針對新設旅客設備依鐵路事業法及其他法令所規定由政令所定之許可、認可及其他處分之申請時，除應針對該處分相關法令規定基準進行審查外，亦應針對是否符合大眾運輸移動等之順暢化基準進行審查。若主務大臣認為該新設旅客設備等不符合大眾運輸移動等之順暢化基準時，不得進行依其規定所為之許可、認可及其他處分。

2 大眾運輸業者等除前項之申請或須為鐵路事業法及其他法令所規定由政令所定之申報時外，於進行建設旅客設備或前條第一項中由主務省令所定之大規模改良事業時，須事先依照主務省令所定，將該事由向主務大臣提出申報。欲變更申報事項時亦同。

3 主務大臣當新設旅客設備等中車輛等(除依第一項規定進行之審查外)或由前項之政令所定之法令規定或依同項規定所為之申報相關之旅客設備有違反前條第一項規定之事實時，或新設旅客設備等有違反同條第二項規定之事實時，對於大眾運輸業者等，得命其就違反事項採取修正措施。

(道路管理人之符合基準之義務等)

第十條

道路管理人於進行特定道路之新設或修築時，應令該特定道路(以下於本條中稱「新設特定道路」)符合由主務省令所定之使移動等順暢化所需之道路構造基準(以下於本條中稱「道路移動等之順暢化基準」)。

2 道路管理人針對其所管理之新設特定道路，應努力維持其符合道路移動等之順暢化基準。

3 道路管理人針對其所管理之道路(新設特定道路除外)，為使其符合道路移動等之順暢化基準，應努力採取必要之措施。

4 關於新設特定道路適用道路法第三十三條第一項及第三十六條第二項之規定，上述規定中所謂「由政令所定之基準」乃指「由政令所定之基準及促進高齡者、身障者等之移動等之順暢化之相關法律(二〇〇六年法律第九十一號)第二條第二號中規定之為使移動等之順暢化由國土交通省令所定之基準，同法第三十三條第一項中所謂「同條第一項」為「前條第一項」。

(路外停車場管理人等之符合基準之義務等)

第十一條

路外停車場管理人等於設置特定路外停車場時，須使該特定路外停車場(以下於本條中稱「新設特定路外停車場」)之構造及設備符合為使移動等之順暢化由主務省令所定之基準。

2 路外停車場管理人等對於其所管理之新設特定路外停車場，應努力維持使其符合路外停車場移動等之順暢化基準。

3 地方公共團體於該地方之自然社會條件特殊，致使僅憑前二項規定不足以使高齡者、身障者順暢利用特定路外停車場時，得以條例附加必要事項於路外停車場移動等之順暢化基準中。

4 路外停車場之管理人等須採取必要措施，使其所管理之特定路外停車場(新設特定路外停車場除外)符合路外停車場移動等之順暢化基準(包含前項之以條例式附加之事項。於第五十三條第二項中亦同)。

(特定路外停車場相關之符合基準命令等)

第十二條

路外停車場管理人等於設置特定路外停車場時，須事先依主務省令所定，將該事由向都道府縣知事申報(於地方自治法(一九四七年法律第六十七)第二百五十二條之十九第一項中之指定都市、同法第二百五十二條之二十二第一項之核心都市以及同法第二百五十二條之二十六之三第一項之特例市，則各為其首長。以下稱「知事等」)。但依停車場法第十二條之規定必須進行申報時，若已依同條規定將應向知事等提出之申報文件附加由主務省令所定之文件後提出者不在此限。

2 變更依前項本文規定所提出之申報事項時，亦從同項規定。

3 知事等於確認有違反前條第一項至第三項規定之事實時，對於路外停車場管理人，得命其採取為修正該違反基準事項所必要之措施。

(公園管理人等之符合基準之義務等)

第十三條

公園管理人於新設、增設或改建特定公園設備時，應使該特定公園設備(以下於本條中稱「新設特定公園設備」)符合由主務省令所定之移動等之順暢化所必須之相關基準(以下於本條中稱「都市公園移動等之順暢化基準」)。

2 公園管理人針對新設特定公園設備依都市公園法第五條第一項規定申請許可時，除同法第四條所定之基準外，另須審查其是否符合都市公園移動等隻順暢化基準。若公園管理人認為該新設公園設備不符合都市公園移動等順暢化基準，則不得發予同項規定所定之許可。

3 公園管理人針對其所管理之新設特定官員設備，應維持使其符合都市公園移動等之順暢化基準。

4 公園管理人等針對其所管理之特定公園設備(新設特定公園設備除外)，應努力採取使其符合都市公園移動等之順暢化基準之措施。

(特別特定建築物之建築主之符合基準之義務等)

第十四條

建築主欲建築政令所定規模以上之特別特定建築物(包含變更改用途而成為特別特定建築物者)時，應使該特別特定建築物之構造及設計符合由政令所定之移動順暢化基準(以下簡稱「建築物移動順暢化基準」)。

2 建築主針對其所有、管理之新建特別特定建築物，應維持使其符合建築物移動順暢化基準。

3 地方公共團體於該地方之自然社會條件特殊，致使僅憑前二項規定不足以使高齡者、身障者順暢利用特定建築物時，得於特別特定建築物中附加另由條例所定之特定建築物、修正政令所定之規模，或以條例附加必要事項於建築物移動順暢化基準中。

4 前三項規定視為建築基準法第六條第一項所規定之建築基準相關規定。

5 建築主針對其欲建築或所有、管理或使用之特別特定建築物(包含同項中由條例所定之特定建築物)，應採取必要措施使其符合建築物移動順暢化基準。

(特別特定建築物相關之符合基準命令)

第十五條

所管行政廳認定有違反前條第一項至第三項規定之事實時，得針對建築主等命令其採取修正該違反事項所必須之措施。

- 2 關於國家、都道府縣或設有建築主事之鄉鎮市之特別建築物，不適合前項規定。此時若所管行政廳認定國家、都道府縣或設有建築主事之鄉鎮市之特別建築物有違反前條第一項至第三項規定之事實時，應立刻通知管理該特別特定建築物之負責人，請其採取前項所規定之措施。
- 3 所管行政廳認為有必要確保前條第五項所規定之措施能夠確實實施時，得對於建築主就建築物移動順暢化基準考慮，針對特別特定建築物之設計及施工之相關事項及其他移動等之順暢化之相關事項進行必要之指導及建議。

(特定建築物之建築主之努力義務等)

第十六條

建築主欲建築(包含因變更用途而使其成為特定建築物)特定建築物(特別特定建築物除外)時，應採取使該特定建築物符合建築物移動順暢化基準之必要措施。

- 2 建築主欲針對特定建築物之特定設備進行修繕或變更外觀時，應採取使該建築物特定設備符合建築物移動順暢化基準之必要措施。
- 3 所管行政廳認為有必要確保前二項所規定之措施能確實實施時，得對於建築主就建築物移動順暢化基準，針對建築物特定設備之設計及施工相關事項進行必要之指導及建議。

(特定建築物之建築等及維持保全之計畫認定)

第十七條

建築主欲針對特定建築物之特定設備進行修繕或變更外觀(修繕或變更外觀僅限建築物特定設備)時，得依主務省令所制定特定建築物之建築等及維持保護計畫，向所管行政廳申請認可。

- 2 前項之計畫應記載下列事項。
 - 一 特定建築物之位置
 - 二 特定建築物之總面積、構造方式及用途和佔地面積
 - 三 與計畫相關之建築物特定設備之構造及分佈以及維持保護相關事項
 - 四 特定建築物之建築等事業之相關資金計畫
 - 五 其他由主務省令所定之事項
- 3 所管行政廳遇有第一項之申請時，於認為該申請相關之特定建築物之建築等及維持保護之計畫符合下列基準時，得發予認可。
 - 一 前項第三款所列事項超越建築物移動順暢化之基準，且符合為使高齡者、身障者能順暢利用而由主務省令所定之應勸導建築物特定設備之構造及分佈基準。

- 二 前項第四款中所列資金計畫，應使特定建築物之建築等事業得以確實實行。
- 4 申請前項認可者，得對所管行政廳於該申請之外一併提出依建築基準法第六條第一項所規定之認可申請書，並由建築主事通知該申請特定建築物計畫符合同法第六條第一項之建築基準相關規定之情事。
- 5 接受前項申請之所管行政廳，應迅速將與該申請相關之特定建築物之建築等之計畫通知建築主事。
- 6 建築主事接受前項之通知時，準用建築基準法第十八條第三項及第十二項之規定。此時建築主事無須審查與該申請相關之特定建築物之建築等之計畫是否符合第十四條第一項之規定。
- 7 所管行政廳接受符合通知而行第三項之認可時，該認可視為已依建築物基準法第六條第一項規定所發行之認可完竣證明。
- 8 建築主事進行符合通知時，準用建築基準法第十二條第七項、第九十三條及第九十三條之二之規定。

(特定建築物之建築等及維持保護計畫之變更)

第十八條

接受前條第三項之認可者欲變更該接受認可之計畫(主務省令中所定之輕微變更除外)時，應接受所管行政廳之認可。

- 2 前條之規定準用於前項情形。

(認定特定建築物之容積率之特例)

第十九條

作為建築物基準法第五十二條第一項、第二項、第七項、第十二項及第十四項、第五十七條之二第三項第二款、第五十七條之三第二項、第六十條之二第一項及第三項、第五十九條之二第一項、第六十條第一項、第六十條之二第一項及第四項、第六十八條之三第一項、第六十八條之四、第六十八條之五(第一款甲目除外)、第六十八條之五之二第一項(第一款乙目除外)、第六十八條之五之三(第一款乙目除外)、第六十八條之五之四第一項第一款乙目、第六十八條之八、第六十八條之九第一項、第八十六條第三項及第四項、第八十六條之二第二項及第三項、第八十六條之五第三項和第八十六條之六第一項中所規定之建築物容積率(關於同法第五十九條第一項、第六十條之二第一項及第六十八條之九第一項所定者，僅限上述規定所定之建築物之容積率為最高限度時)之計算基礎之總面積，除同法第五十二條第三項及第六項所定者外，於接受第十七條第三項之認可之計畫(因變更而依前條第一項之規定接受認定者，以變更後為準。於第二十一

條亦同)相關之特定建築物(以下稱「認可特定建築物」)之建築物特定設備之地板面積中，因採取移動等之順暢化措施而超過通常之建築物特定設備之地板面積時，由政令所定之樓地板面積不列入計算。

(認可特定建築物之標示等)

第二十條

認可建築物主人等於實施認可特定建築物之建築等時，於該認可特定建築物、關於其境內或其利用支廣告及其他由主務省令所定者，得依主務省令所定，標示該認可特定建築物符合第十七條第三項之認可。

2 除前項所規定者除外，不得對建築物及其境內或其利用之廣告等，附加上同項之定之標示或難以判斷之類似標示。

(對認定建築主之改善命令)

第二十一條

所管行政廳認為認可建築主未依照接受第十七條第三項之認可之計畫從事認可特定建築物之建築等或維持保護時，得命令該認可建築主人採取必要之改善措施。

(特定建築物之建築等及維持保護計畫認可之取消)

第二十二條

所管行政廳於認可建築主違反前條規定之處分時，得取消第十七條第三項之認定。

(與設置於既存之特定建築物之電梯相關之建築基準法之特例)

第二十三條

本法施行之際，於現存之特定建築物中設置專供輪椅使用者利用之電梯時，若該電梯符合下列標準，且所管行政廳認為沒有防火及避難上之困難時，關於該特定建築物對建築基準法第二十七條第一項、第六十一條及第六十二條第一項規定之適用，視該電梯之構造為耐火構造(指同法第二條第七號規定之耐火構造)。

一 電梯及與設置該電梯相關之特定建築物之主要構造部份之部分構造須符合由主務省令所定之安全上及防火上之基準。

二 電梯之操縱方法及運作狀態之監視方法應符合由主務省令所定之安全基準。

2 建築基準法第九十三條第一項本文及第二項之規定，於前項規定所定之所管行政廳認為並無防火及避難上之困難之情形時得準用之。

(高齡者、身障者等能順暢利用之建築物之容積率特例)

第二十四條

建築物特定設備(建築基準法第五十二條第六項規定之共同住宅之公用走廊及樓梯除外)之地板面積，為確保高齡者、身障者之順暢利用而較一般地板面積為大之建築物，經主務大臣認定其符合能有效確保高齡者、身障者之順暢利用之基準者，則將該建築物視為同條第十四項第一款所定之建築物，並適用於同項之規定。

第四章 於重點整頓地區進行之移動等之順暢化相關事業之重點且整體性之實施

(移動等之順暢化之基本構想)

第二十五條

各鄉鎮市得基於基本方針，單獨或共同針對該鄉鎮市區域內之重點整頓地區制定與應如何重點且整體性實施移動等之順暢化相關事業之基本構想(除第五項之外，以下稱「基本構想」)。

2 基本構想應決定下列事項。

一 關於重點整頓地區中之移動等之順暢化之基本方針

二 重點整頓地區之位置及區域

三 生活相關設備及生活相關動線以及與前述二者相關之移動等之順暢化相關事項

四 為針對由生活相關設備、特定車輛及生活相關動線所構成之一般交通用設備進行移動等之順暢化所應實施之特定事業及其他與該事業相關事項(於不包括旅客設備所在地之重點整頓地區，則包含為使與該重點整頓地區同一鄉鎮市區域內所在之特定旅客設備之間得以順暢移動所應實施之特定事業及其他事業相關事項)。

五 與前款所列事業一併實施之土地區劃整理事業、市街地再開發事業及其他與市街地開發事業相關之移動等之順暢化所應考慮之事項、與供腳踏車及其他車輛停車所需之設備之整頓相關之事項以及其他重點整頓地區中之移動等之順暢化所必要之事項。

3 各鄉鎮市於制定包含特定旅客設備所在地之重點整備地區之基本構想時，應於該基本構想中將該特定旅客設備定為前項第三款及第四款之生活相關設備。

4 基本構想當中，雖有道路法第十二條但書、第十五條及道路法之部分修正法（一九六四年法律第百六十三號。以下稱「一九六四年道路法修正法」）附則第三項之規定，然針對依國道（指道路法第三條第二款之一般國道。以下亦同）、都道府縣道路（指道路法第三條第三款之都道府縣道路。以下亦同）（僅限依道路法第十二條但書、第十五條及一九六四年道路法修正法附則第三項之規定由都道府縣新設或改建者（依道路法第十七條第一項或第二項規定，由同條第一項之指定市或同條第二項之指定市外之市所行者除外）。以下相同）相關之特定道路事業之實施人，可定為各鄉鎮市（若為與其他鄉鎮市或道路管理人共同實施者，則為各鄉鎮市及其他鄉鎮市或道路管理人。於第三十二條中亦同）。

5 第一項之基本構想應保持與都市計畫及都市計畫法第十八條之二之各鄉鎮市之都市計畫相關基本方針之協調，且應合乎地方自治法第二條第四項之基本構想。

6 各鄉鎮市於制定基本構想時，須事先採取使居民、利用生活相關設備之高齡者、身心障礙者等其他利害關係人之意見得以反映之必要措施。

7 各鄉鎮市於制定基本構想時，針對其中所定之與特定事業相關事項，於業已組織次條第一項所定之協議會時，應就協議會之協議；若未組織同項之協議會，則應與相關之設備設置管理人及都道府縣公共安全委員會（以下稱「公安委員會」）進行協議。

8 各鄉鎮市若並未組織次條第一項之協議會，於制定基本構想時，針對相關之設備設置管理人及公安委員會，得事先要求其制定基本構想草案，並向該鄉鎮市提出。

9 各鄉鎮市於接獲前項之草案後，於制定基本構想時，應力求內容能夠充分反映該草案內容。

10 各鄉鎮市於制定基本構想時，除應迅速將其公佈外，亦應送交主務大臣、都道府縣、相關之設備設置管理人及公安委員會。

11 主務大臣及都道府縣接獲前項規定之基本構想時，應對各鄉鎮市提供必要之建議。

12 自第六項至前項之規定，亦準用於變更基本構想時。

(協議會)

第二十六條

欲制定基本構想之鄉鎮市，得組織為制定基本構想相關之協議及實施基本構想相關之聯絡統整工作所需之協議會(以下於本條中稱「協議會」。)

2 協議會由下列成員構成

- 一 欲制定基本構想之各鄉鎮市
 - 二 相關之設備設置管理人、公安委員會及其他可能實施制定基本構想之特定事業及其他事業者。
 - 三 高齡者、身障者等、具學識經驗者或其他該鄉鎮市認為有必要者。
- 3 依第一項之規定組織協議會之各鄉鎮市，須就進行同項所規定之協議一事通知前項第二款中所列者。
- 4 接獲依前項規定所為之通知者，除有正當理由外，須出席該通知相關之協議。
- 5 關於於協議會中達成協議之事項，協議會之成員必須尊重其協議之結果。
- 6 除前列各項所定者外，與協議會之營運相關之必要事項，由協議會制定。

(基本構想之制定等之提案)

第二十七條

下列者得對於各鄉鎮市進行基本構想之制定或變更之提案。此時應基於基本方針制定該提案相關之基本構想草案，並加以提出。

- 一 設備設置管理人、公安委員會及其他欲制定基本構想之特定事業或其他事業實施人
- 二 高齡者、身障者等及其他利用生活相關設備或生活相關動線所構成之一般交通通用設備而有利害關係者

2 各鄉鎮市在接獲依前項規定所為之草案時，應儘速就其是否就該草案進行基本構想之制定或變更進行公佈。此時若不進行基本構想之制定或變更，應說明其理

由。

(特定大眾運輸事業之實施)

第二十八條

依第二十五條第一項之規定制定基本構想時，相關之大眾運輸業者應單獨或共同依據該基本構想制定為實施特定大眾運輸事業之計畫(以下稱「特定大眾運輸事業計畫」)，並據此實施該特定大眾運輸事業。

2 於特定大眾運輸事業計畫中，應針對將實施之特定大眾運輸事業制定下列事項。

- 一 實施特定大眾運輸事業之特定旅客設備及特定車輛
- 二 特定大眾運輸事業之內容
- 三 實施特定大眾運輸事業之預定期間、實施所必要的資金金額及調度方法
- 四 其他於實施特定大眾運輸事業時所應考慮之重要事項

3 大眾運輸業者等於制定特定大眾運輸事業計畫時，應事先聽取相關之各鄉鎮市及設備設置管理人之意見，

4 大眾運輸業者等於制定特定大眾運輸事業計畫時，須儘速將其送交相關之各鄉鎮市及設備設置管理人。

5 前列二項之規定準用於變更特定大眾運輸事業計畫時。

(特定大眾運輸事業計畫之認可)

第二十九條

大眾運輸事業者等，得依主務省令所定對主務大臣申請認可，判斷其是否能適切且確實推進特定大眾運輸事業計畫於重點整頓地區之移動等之順暢化事業。

2 主務大臣於接獲依前項規定之認可申請時，認為前條第二項第二款所列事項合乎基本方針及大眾運輸移動等之順暢化基準，且同款及同項第三款所列事項於技術上及資金上足以確實實行該特定大眾運輸事業時，應給予認可。

3 接受前項認可者，於欲變更該認可相關之特定大眾運輸事業計畫時，必須接

受主務大臣之認可。

4 第二項之規定準用前項之認可。

5 主務大臣認為接受第二項認可者未依該認可相關之特定大眾運輸事業計畫(若有依第三項規定所為之變更時,則為變更後者。於次條中亦同)實施特定大眾運輸事業時,得取消其認可。

(特定大眾運輸事業計畫相關之地方債之特例)

第三十條

地方公共團體欲進行與前條第二項認可相關之基於特定大眾運輸事業中由主務省令所定之相關助成行為時,該助成所需經費中不屬於地方財政法(一九四八年法律第一〇九號)第五條各款所規定之任一經費時,視為同條第五款中所規定之經費。

(特定道路事業之實施)

第三十一條

依第二十五條第一項之規定制定基本構想時,相關之道路管理人應單獨或共同依據基本構想制定為實施特定道路事業之計畫(以下稱「特定道路事業計畫」),並據此實施該特定道路事業。

2 於特定道路事業計畫中,除針對基本構想中所定之特定道路事業進行規定外,

亦可針對該重點整頓地區內之道路所實施之其他特定道路事業進行規定。

3 特定道路事業計畫中,針對將實施之特定道路事業,應規定下列事項。

- 一 實施特定道路事業之道路之區域
- 二 針對前款之道路區域實施之特定道路事業之內容及預計實施期間
- 三 其他於實施特定道路事業時應考慮之重要事項

4 道路管理人於制定特定道路事業計畫時,應事先聽取相關之鄉鎮市、設備設置管理人及公安委員會之意見。

5 道路管理人於特定道路事業計畫中,針對依道路法第二十條第一項規定實施之其他工作物事業,或基於同法第二十三條第一項之規定實施之特定道路事業進

行規定時，須事前與實施該特定道路事業之工作物或設備之管理人進行協議。此時若要求該工作物或設備之管理人負擔該特定道路事業之費用時，於該特定道路事業計畫中，應就實施該特定道路事業所需費用進行概算及決定道路管理人、該工作物或設備之管理人之分擔比率。

6 道路管理人於特定道路事業計畫制定完畢後，應儘速將其公告，同時送交相關鄉鎮市、設備設置管理人及公安委員會以及前項規定之工作物或設備之管理人。

7 前三項之規定亦準用於變更特定道路事業計畫時。

(各鄉鎮市進行之國道等之特定道路事業之實施)

第三十二條

依第二十五條第四項之規定於基本構想中規定各鄉鎮市(道路法第十七條第一項之指定市除外。以下於本條及第五十五條至第五十七條為止亦同)為特定道路事業之實施者時，雖有前條第一項、同法第十二條但書、第十五條及一九六四年道路法改正法附則第三項之規定，各鄉鎮市應單獨或與其他鄉鎮市或道路管理人共同制定國道或都道府縣道之特定道路事業計畫，並據之實施該特定道路事業。

2 前條第二項至第七項之規定準用於前項之情形。此時同條第四項至第六項中所規定之「道路管理人」，應替換為「次條第一項規定之實施特定道路事業之鄉鎮市(與其他鄉鎮市或道路管理人共同實施時，為鄉鎮市及其他鄉鎮市或道路管理人)」。

3 鄉鎮市將依第一項規定實施與國道相關之特定道路事業時，須依主務省令接受主務大臣之認可。但由主務省令所定之簡便之事業，不在此限。

4 鄉鎮市將依第一項規定實施特定道路事業之相關工程時，以及該特定道路事業相關工程之全部或部份已完成時，應依照主務省令所定加以公告。

5 鄉鎮市依第一項規定實施特定道路事業時，應依政令所定代替該道路之道路管理人行使其權限。

6 鄉鎮市依第一項規定實施特定道路事業時，於實施之際所需費用之負擔及國

家關於其費用之補助及款項之交付，視為都道府縣自行實施該特定道路事業之情形。

7 國家依前項規定應交付該都道府縣之負擔金額、補助金及交付金，視為交付予該鄉鎮市。

8 於前項之情形，關於鄉鎮市對補助金等之相關預算之正常化執行之相關法律（一九五五年法律第一百七十九號）規定之適用，將其視為同法第二條第三項所規定之補助事業者。

（路外停車場之特定事業之實施）

第三十三條

依第二十五條第一項之規定制定基本構想時，相關之路外停車場管理人等，應單獨或共同據該基本構想制定實施路外停車特定事業所須之計畫（以下於本條中稱「特定路外停車場事業計畫」），並以其為依據實施該特定路外停車場事業。

2 特定路外停車場事業計畫中，針對將實施之特定路外停車場事業，應規定下列事項。

- 一 實施特定路外停車場事業之特定路外停車場
- 二 特定路外停車場事業之內容及預計實施期間
- 三 其他於實施特定路外停車場事業時應考慮之重要事項

3 路外停車場管理人等於制定特定路外停車場事業計畫時，應事先聽取相關之鄉鎮市、設備設置管理人之意見。

4 路外停車場管理人等於制定特定路外停車場事業計畫後，應儘速將其送交相關之鄉鎮市及設備設置管理人。

5 前二項之規定亦準用於變更特定路外停車場事業計畫時。

（特定都市公園事業之實施）

第三十四條

依第二十五條第一項規定制定基本構想時，相關之公園管理人等應單獨或共同據該基本構想制定為實施特定都市公園事業所須之計畫（以下於本條中稱「特定都市公園事業計畫」），並據此實施該特定都市公園事業。但依據都市公園法

第五條第一項之規定之許可設置、管理或即將進行設置或管理公園設備(僅限特定公園設備)者，於制定特定都市公園事業計畫時，應和公園管理人共同進行制定。

2 於特定都市公園事業計畫中，針對將實施之特定都市公園事業，應規定下列事項。

- 一 實施特定都市公園事業之都市公園
- 二 特定都市公園事業之內容及預計實施期間
- 三 其他於實施特定都市公園事業時應考慮之重要事項

3 公園管理人等於制定特定都市公園事業計畫時，應事先聽取相關之鄉鎮市及設備設置管理人之意見。

4 公園管理人等於制定特定都市公園事業計畫中，針對都市公園法第五條之二第一項規定之其他工作物而實施之特定都市公園事業進行規定時，須事前與該其他工作物之管理人進行協議。此時若要求該其他工作物之管理人負擔該特定都市公園事業之費用時，於該特定都市公園事業計畫中，應就實施該特定公園事業所需費用進行概算及決定公園管理人與該其他工作物之管理人之分擔比率。

5 公園管理人等於制定特定都市公園事業計畫後，除應儘速將其公告外，亦應送交相關之鄉鎮市、設備設置管理人以及前項所規定之其他工作物之管理人。

6 前列三項之規定亦準用於變更特定都市公園事業計畫時。

(建築物特定事業之實施)

第三十五條

依第二十五條第一項之規定制定本基本構想時，相關之建築主人應據該基本構想單獨或共同制定為實施特定建築物事業所須之計畫(以下於本條中稱「特定建築物事業計畫」)，並據此計畫實施該特定建築物事業。

2 於特定建築物事業計畫中，應針對將實施之特定建築物事業制定下列事項。

- 一 實施特定建築物事業之特定建築物
- 二 特定建築物事業之內容
- 三 實施特定建築物事業之預定期間、實施所必要的資金金額及調度方法

四 其他於實施特定建築物事業時所應考慮之重要事項

3 建築主於制定特定建築物事業計畫時，應事先聽取相關之各鄉鎮市及設備設置管理人之意見。

4 建築主於制定等特定建築物事業計畫後，應儘速將其送交相關之鄉鎮市及設備設置管理人。

5 未設置建築主事之鄉鎮市之鄉鎮市長，於接獲依前項規定之特定建築物事業計畫時應將其送交都道府縣知事。

6 前列三項之規定亦準用於變更特定建築物事業計畫時。

(特定交通安全事業之實施)

第三十六條

依第二十五條第一項之規定制定本基本構想時，相關之公安委員會應據該基本構想單獨或共同制定為實施特定交通安全事業所須之計畫(以下稱「特定交通安全計畫」)，並據此計畫實施該特定交通安全事業。

2 前項之特定交通安全事業(僅限第二條第二十八款甲目所列事業)中，該特定交通安全事業所設置之交通號誌機等，應符合重點整頓地區之移動等之順暢化所須之由主務省令所定之交通號誌機等相關基準。

3 於特定交通安全事業計畫中，應針對將實施之特定交通安全事業制定下列事項。

一 實施特定交通安全事業之道路區域

二 於前款之道路區域實施之特定交通安全事業之內容及預計實施時間

三 其他於實施特定交通安全事業時所應考慮之重要事項

4 公安委員會於制定特定交通安全事業計畫時，應事先聽取相關之各鄉鎮市及道路管理人之意見。

5 公安委員會於制定等特定交通安全事業計畫後，應儘速將其公告，同時送交相關之鄉鎮市及道路管理人。

6 前列二項之規定亦準用於變更特定交通安全事業計畫時。

(生活相關設備或一般交通用設備之整頓等)

第三十七條

國家及地方公共團體，應努力採取針對基本構想中所規定之為了實施生活相關設備或一般交通用設備之整頓、土地區劃重整事業、市街地再開發事業及其他市街地開發事業所必須之措施。

2 基本構想中所規定之生活相關設備或一般交通用設備之管理人(國家或地方公共團體除外)，為求能達成基本構想，應努力針對其所管理之設備實施移動等之順暢化事業。

(據基本構想所實施之事業之相關命令等)

第三十八條

各鄉鎮市認為第二十八條第一項之特定大眾運輸事業、第三十三條第一項之特定路外停車場事業、第三十四條第一項之特定都市公園事業(應由公園管理人所實施者除外)，或第三十五條第一項之特定建築物事業(應由國家或地方公共團體實施者除外)(以下於本條中總稱為「特定大眾運輸事業等」)並未實施時，得要求應實施該特定大眾運輸事業等者進行實施。

2 各鄉鎮市於接獲依前項規定所為之要求者對該要求不予回應時，得將此情事通知主務大臣等(於特定大眾運輸事業為主務大臣，於特定路外停車場事業為知事等，於特定都市公園事業為公園管理人、於特定建築物事業為所管行政廳。以下於本條中亦同)。

3 主務大臣接獲依前項規定所為之通知，若認為接獲依第一項之規定所為之要求者無正當理由而未實施特定大眾運輸事業等時，對於接受該要求者，得勸告其實施該特定大眾運輸事業等。

4 主務大臣等於接受依前項規定所為之勸告者無正當理由而未從事與其勸告相關之措施，且認為接受該勸告者之事業有阻礙移動等之順暢化之事實時，除得依第九條第三項、第十二條第三項及第十五條第一項之規定，命其採取修正違反規定事項所必須之措施外，亦得命令接受該勸告者採取移動等之順暢化所須之必要措施。

(土地區劃重整事業之換地計畫中所定之保留地之特例)

第三十九條

屬於基本構想中所規定之土地區劃重整事業，且為依土地區劃重整法第三條第四項、第三條之二或第三條之三規定所實施之換地計畫(僅限針對基本構想中所定之重點整頓地區之區域內住宅地所定者)中，為供重點整頓地區之區域內居民以及其他者之共同福祉或便利，由國家、地方公共團體、大眾運輸業者等及其他依致令所定者所設置之生活相關設備或一般交通設備(同法第二條第五項規定之公共設備除外，僅限基本構想中屬於第二十五條第二項第五款所列事項且被定為實施土地區劃重整事業時須考慮其整頓者)，得不將特定之土地定為交換地而定為保留地。

此時關於該保留地之地積，須事先取得持有實施該土地區劃重整事業之土地區域內之住宅地之所有權、地上權、永小作權、賃借權及其他使用住宅地，或據之以得利益之權利者之同意。

2 土地區劃重整法第一〇四條第十一項及第一〇八條第一項之規定，準用於依前項規定於換地計畫中規定之保留地。此時同條第一項中之「第三條第四項或第五項」應替換為「第三條第四項」。

3 施行者於處理依第一項之規定所定之保留地時，對於依土地區劃重整法第一〇三條第四項之規定進行公告之日期時擁有從前之住宅地之所有權、地上權、永小作權、賃借權及其他使用住宅地或據之以得利益之權利者，應遵從政令所定之基準，交付與該保留地之對價相當之金額。此時同法第一〇九條第二項之規定亦準用之。

4 土地區劃重整法第八十五條第五項之規定，準用於依本條規定之為之處理及決定。

5 與第一項中規定之與土地區劃重整事業相關之土地區劃重整法第一二三條、第一二六條、第一二七條之二及第一二九條規定之適用，將同項至第三項之規定視為同法之規定。

(針對地方債之特別顧慮)

第四十條

地方公共團體針對為達成基本構想所為之事業所須經費所舉之地方債，於法

令範圍之內，且資金及該地方公共團體之財政許可下，得給予特別之考慮。

第五章 移動等之順暢化動線協議

(移動等之順暢化動線協議之締結等)

第四十一條

位於重點整頓地區內之土地之所有人、擁有以取得建築物及其他工作物之所有權為目的之借地權及其他使用該土地之權利(臨時設備及其他供一時使用所設定者除外。以下稱「借地權等」)者(土地區劃重整法第九十八條第一項(包含準用促進大都市地區中之住宅及住宅地之供給相關之特別措施法(一九七五年法律第六十七號。於第四十五條第二項中稱「大都市住宅等供給法」)第八十三條時，以下於本章亦同)依規定指定為假換地之土地，則為該土地從前對應之土地之所有人及擁有借地權者等。以下於本章中總稱為「土地所有人等」)，依其全員之同意，得締結於該土地區域之移動等之順暢化所須之動線整頓或管理之相關協議(以下稱「移動等之順暢化動線協議」)。但若該土地(土地區劃重整法第九十八條第一項之規定指定為假換地之土地時，則為該土地從前對應之土地)之區域內有借地權之目標土地時(該借地權等為針對地下或空間之上下範圍進行界定，且該土地之所有人正使用該土地時除外)，則無須取得該借地權等之目標土地所有人之同意。

2 移動等之順暢化動線協議中，應規定下列事項。

一 移動等之順暢化動線協議之目標土地之區域(以下稱「移動等之順暢化動線協議區域」)及動線位置。

二 下列之移動等之順暢化所須之動線整頓或管理相關事項中確有必要者

甲 前款動線中之移動等之順暢化之相關基準

乙 構成前款動線之設備(包含電梯、手扶梯及其他移動等之順暢化所必須之設備)之整頓及管理相關事項

丙 其他與移動等之順暢化之動線整頓或管理相關之事項

三 移動等之順暢化動線協議之有效期限

四 違反移動等之順暢化動線協議時處置

3 移動等之順暢化動線協議，須接受鄉鎮市場之認可。

(與申請認可相關之移動等之順暢化動線協議之閱覽等)

第四十二條

鄉鎮市長於接獲前條第三項之認可之申請時，因依主務省令所訂加以公告，

並於公告該移動等之順暢化動線協議之日起二週內供關係者閱覽。

2 遇有依前項規定所為之公告時，關係者於同項之閱覽期間屆滿之日前，得向鄉鎮市長就該移動等之順暢化動線協議提出意見書。

(移動等之順暢化動線協議之認可)

第四十三條

鄉鎮市長於依第四十一條第三項所申請之認可符合下列各款時，應就同項給予認可。

- 一 申請手續並未違反法令。
- 二 於土地或建築物及其他工作物之利用上無不當的限制。
- 三 關於第四十一條第二項各款所列之事項，皆符合主務省令所定之基準。

2 未設置建築主事之鄉鎮市之鄉鎮市長，針對第四十一條第二項第二款所列之事項中規定與建築物有關者之移動等之順暢化之動線協定，欲進行同條第三項之認可時，應備妥依前條第二項規定所提出之意見書，與都道府縣知事協議，並取得其同意。

3 鄉鎮市長於進行第四十一條第三項之認可時，應依主務省令所定公告此事，且於該移動等之順暢化動線協議於該鄉鎮市之辦公所公開供大眾閱覽，同時應於該移動等之順暢化動線協議區域內明示其為移動等之順暢化動線協議區域。

(移動等之順暢化動線協議之變更)

第四十四條

移動等之順暢化動線協議區域內之土地所有人等(該移動等之順暢化動線協議之效力所不及者除外)欲變更改動等之順暢化動線協議中所定之事項時，應徵求全體成員之同意，並取得鄉鎮市長之認可。

2 前列二條之規定亦準用於變更前項之認可時。

(移動等之順暢化動線協議區域之例外)

第四十五條

移動等之順暢化動線協議區域內之土地(依土地區劃重整法第九十八條第一項之規定指定為假換地之土地，則為該土地從前對應之土地)中，該移動等之順暢化動線協議之效例所不及者所有之全部或部份之借地權等消滅時，該借地權等之目標土地(依同項規定指定為假換地之土地從前對應之土地，則為被指定為該

土地之假換地之土地)，自該移動等之順暢化動線協議中除外。

2 移動等之順暢化動線協議區域內之土地，為依土地區劃重整法第九十八條第一項之規定指定為假換地之土地，且未於同法第八十六條第一項之換地計畫或大都市住宅等供給法第七十二條第一項之換地計畫中被指定為該土地從前對應之土地，並未依土地區劃重整法第九十一條第三項（包含準用於大都市住宅等供給法第八十二條第一項時）之規定將該土地定為與從前對應之土地之所有人共同持有之土地者，該土地於依土地區劃重整法第一〇三條第四項（包含準用於大都市住宅等供給法第八十三條時）之公告日起或結束日起，自該移動等之順暢化動線協議區域中除外。

3 移動等之順暢化動線協議區域內之土地依前列二項之規定自該移動等之順暢化動線協議區域內除外時，擁有該借地權者或被指定為該假換地之土地從前對應之土地之土地所有人等（該移動等之順暢化動線協議之效力所不及者除外），應儘速將向鄉鎮市長申報。

4 第四十三條第三項之規定，於有依前項規定所為之申報時，或其他鄉鎮市長依第一項或第二項之規定得知移動等之順暢化動線協議區域內之土地自該移動等之順暢化動線協議區域除外時亦準用之。

（移動等之順暢化動線協議之效力）

第四十六條

依第四十三條第三項（包含準用於第四十四條第二項時）之規定進行認可並公告之移動等之順暢化動線協議，對於公告後而成為該移動等之順暢化動線協議區域內之土地所有人者（繼承未針對該移動等之順暢化動線協議進行第四十依條第一項或第四十四條第一項規定之同意者所有之土地所有權者除外），亦具有其他效力。

（於移動等之順暢化動線協議之認可之公告後之移動等之順暢化動線協議之追加手續等）

第四十七條

移動等之順暢化動線協議區域內之土地所有人（依土地區劃重整法第九十八條第一項之規定指定為假換地之土地，則為該土地從前對應之土地之所有人）且為該移動等之順暢化動線協議之效力所不及者，於依第四十三條第三項（包含準用第四十四條第二項時）所進行之認可之公告後，可藉由以書面對鄉鎮市長表達

其意思而追加於該移動等之順暢化動線協議中。

2 第四十三條第三項之規定準用於依前項之規定進行意思表示時。

3 移動等之順暢化動線協議，關於依第一項之規定追加於該移動等之順暢化動線協議者所有，或其擁有借地權之該移動等之順暢化動線協議區域內之土地（土地區劃重整法第九十八條第一項之規定所指定之土地，則為該土地從前對應之土地），對準用於前項之依第四十三條第三項規定進行公告後成為土地所有人者（除適用前條規定者），亦具有效力。

（移動等之順暢化動線協議之廢止）

第四十八條

移動等之順暢化動線協議區域內之土地所有人等（該移動等之順暢化動線協議之效力所不及者除外），欲廢止接受第四十一條第三項或第四十四條第一項之認可之移動等之順暢化動線協議時，應取得過半數之同意，並接受鄉鎮市長之認可。

2 鄉鎮市長於進行前項之認可時，須加以公告之。

（土地之共有者等之處理方式）

第四十九條

土地或借地權由數人所共有時，其對第四十一條第一項、第四十四條第一項、第四十七條第一項及前條第一項規定之適用，視全體為同一所有人或擁有借地權等者。

（由同一所有人所為之移動等之順暢化動線協議之設定）

第五十條

位於重點整頓地區內之土地，且不具有同一所有人以外之土地所有人之土地之所有人，認為有實施移動等之順暢化之必要時，應於接受鄉鎮市長之認可後，制定移動等之順暢化動線協議以定該土地區域為移動等之順暢化動線區域。

2 鄉鎮市長於針對前項之認可之申請符合第四十三條第一項各款，且認為該移動等之順暢化動線協議為移動等之順暢化所必要，方可給予前項之認可。

3 第四十三條第二項及第三項之規定，準用於第一項之認可。

4 接受第一項之認可之移動等之順暢化動線協議，自認可日起三年以內若該移動等之順暢化動線協議區域內土地之土地所有人等成為二名以上時，則視為與依第四十三條第三項之規定認可並公告之移動等之順暢化動線協議具有同一效力之移動等之順暢化動線協議。

(借主之地位)

第五十一條

移動等之順暢化動線協議中所定事項涉及建築物及其他工作物之借主之權限時，則對於其移動等之順暢化動線協議，將該建築物及其他工作物之借主視為土地所有人等，亦適用於本章之規定。

第六章 雜則

(資金之確保等)

第五十二條

國家為求促進移動等之順暢化，除確保必要之資金外，亦應採取其他必要之措施。

2 國家應確保移動等之順暢化之相關資訊之提供，並努力推行研究開發及其成果之普及。

(報告及臨檢)

第五十三條

主務大臣以本法施行之必要範圍為限，得依主務省令所定，命大眾運輸業者就移動等之順暢化事業進行相關報告，或派職員前往大眾運輸業者之辦公室及其他事業場所或車輛等，針對旅客設備、車輛等或帳簿、文件及其他物件進行檢查，又或命其質詢相關者。

2 知事等以本法施行之必要範圍為限，得命路外停車場管理人等就特定路外停車場是否符合路外停車場移動等之順暢化基準進行相關報告，或派職員前往特定路外停車場或與業務相關之場所，針對特定路外停車場之設備或業務等進行檢查，又或命其質詢相關者。

3 所管行政廳以本法施行之必要範圍為限，得依主務省令所定，命建築主人就特定建築物是否符合建築物移動順暢化基準相關事項進行報告，或派職員前往特定建築物或與其工地現場，針對特定建築物、建築設備、文件或其他物件進行檢

查，又或命其質詢相關者。

4 所管行政廳對於認可建築主，得命其就特定認可建築物之建築等或維持保護狀況進行報告。

5 依照第一項至第三項規定到場進行檢查之職員，應攜帶其身份證名文件，於關係者請求時，須予以出示。

6 第一項至第三項規定之臨檢之權限，不得解釋成為進行犯罪蒐證所為。

(主務大臣等)

第五十四條

第三條第一項、第三項及第四項中之主務大臣，於同條第二項第二款所列知事項為國土交通大臣，於其他事項則為國土交通大臣、國家公安委員會以及總務大臣。

2 於第九條、第二十四條、第二十九條第一項、第二項（包含準用於同條第四項時）、第三項及第五項、第三十二條第三項、第三十八條第二項、前條第一項以及次條中之主務大臣為國土交通大臣，於第二十五條第十項及第十一項（包含上述規定準用於同條第十二項時）之主務大臣則為國土交通大臣、國家公安委員會及總務大臣。

3 本法中所謂主務省令為國土交通省令。但於第三十條中所謂主務省令則為總務省令，於第三十六條第二項中所謂主務省令，則為國家公安委員會規則。

4 本法中所定之國土交通大臣之權限，依國土交通省令所定，得委任予地方支分部局長。

(不服申訴)

第五十五條

對於鄉鎮市依第三十二條第五項之規定代道路管理所為之處分不服者，得對主務大臣請求依行政不服審查法（一九六二年法律第一六〇號）所為之審查。此時亦得對該鄉鎮市提出異議申訴。

(事務區分)

第五十六條

依第三十二條規定由鄉鎮市處理之與國道相關之事務(與費用之負擔及徵收相關者除外),為地方自治法第二條第九項第一款所規定之第一號法定受託事務。

(道路法之適用)

第五十七條

依第三十二條第五項規定代替道路管理人行使權限之鄉鎮市,於準用道路法第八章規定時,視為道路管理人。

(過渡措施)

第五十八條

據本法制定命令或加以改廢時,於伴隨該命令之制定或改廢所必要之合理範圍內,可規定必要之過渡措施(包含與罰則相關之過渡措施)。

第七章 罰則

第五十九條

違反據第九條第三項、第十二條第三項或第十五條第一項之規定所定之命令者,處以三百萬日圓以下之罰金。

第六十條

符合下列任一款者,處以一百萬日圓以下之罰金。

- 一 違反第九條第二項之規定,且未進行申報,或進行虛偽申報者。
- 二 違反據第三十八條第四項之規定所定之命令者
- 三 未進行第五十三條第一項之規定所定之報告,或進行虛偽報告;又或拒絕、妨礙或規避依同項規定所為之檢查;或拒絕對質詢進行陳述、進行虛偽陳述者。

第六十一條

違反第十二條第一項或第二項之規定,且未進行申報或進行虛偽申報者,處以五十萬日圓以下之罰金。

第六十二條

符合下列任一款者,處以三十萬日圓以下之罰金。

- 一 違反第二十條第二項之規定而進行標示者。
- 二 未依第五十三條第三項之規定進行報告,或進行虛偽之報告;或拒絕、妨礙或規避依同項規定所為之檢查;或拒絕對質詢進行陳述、進行虛偽陳述者。

第六十三條

符合下列任一款者，處以二十萬日圓以下之罰金。

- 一 未依第五十三條第二項之規定進行報告，或進行虛偽之報告；或拒絕、妨礙或規避依同項規定所為之檢查；或拒絕對質詢進行陳述、進行虛偽陳述者。
- 二 未依第五十三條第四項之規定進行報告，或進行虛偽報告者。

第六十四條

法人之代表者或法人又或他人之代理人、佣人或其他從業人員，針對該法人或他人之業務有第五十九條至前條為止之違反行為時，除處罰行為人外，亦對該法人或他人科以各本條之刑責。

附則

(施行日期)

第一條

本法於公佈日起六個月內之由政令所定之日起實施。

(道路管理人、路外停車場管理人等及公園管理人等之符合基準之義務相關之過渡措施)

第三條

於本法施行之際，針對現正施工中之特定道路之新設或改建、特定路外停車場之設置及特定公園設備之新設、增設或改建，各不適用第十條第一項、第十一條第一項及第十三條第一項之規定。

(與罰則相關之過渡措施)

第六條

關於針對本法實施前之行為之罰則適用，仍從前例。

(評估)

第七條

政府於本法施行經過五年後，應針對本法之施行狀況進行評估，並依其結果採取必要之措施。

附則(二〇〇七年三月三十一日法律第一九號)抄

(施行日期)

第一條

本法於公佈日起六個月內之由政令所定之日起實施

日本「為促進高齡人士、殘障人士等之移動等之順暢化之相關法律施行細則」

二〇〇六年十二月八日政令第三七九號

最後修正年月日：二〇〇七年八月三日政令第二三五號

內閣根據為促進高齡人士、殘障人士等之移動等之順暢化之相關法令（二〇〇六年法律第九一號）第二條第六號、第九號、第十三號、第十六號至第十八號及第二十號但書、第九條第一項及第二項、第十四條第一項、第十九條、第三十二條第五項、第三十九第一項及第三項、第五十三條第三項及附則第四條第三項之規定，制定本政令。

（特定旅客設備之要件）

第一條

為促進高齡人士、殘障人士等之移動等之順暢化之相關法律（以下稱「法」）第二條第六款之政令所規定之要件，為符合下列任一項者。

一 該旅客設備之一日平均使用者人數（該旅客設備為新設時，則為該旅客設備預估之一日平均使用者人數）達五千人以上。

二 符合下列任一目致使該旅客設備之高齡人士或殘障人士之使用者人數（該旅客設備為新設時，則為該旅客設備之預估使用者人數）達到與利用符合前號條件之旅客設備同等程度以上人數。

甲 依國土交通省令・內閣府令・總務省令所定，以該旅客設備所在之鄉鎮市區域之人口及高齡人士人數為基準算出之利用該旅客設備之高齡人士之人數，超過依國土交通省令・內閣府令・總務省令所定以全國區域中人口及高齡人士人數為基準算定之符合前款要件中使用旅客設備之高齡人士人數以上。

乙 依國土交通省令・內閣府令・總務省令所定，以該旅客設備所在之鄉鎮市區域之人口及殘障人士人數為基準算出之利用該旅客設備之殘障人士之人數，超過依國土交通省令・內閣府令・總務省令所定以該以全國區域中人口及高齡人士人數為基準算定之符合前款要件中使用旅客設備之殘障人士人數以上。

三 除前二款所列者外，亦包括視該旅客設備及位於週邊之官公廳設備、福祉設備及其他設備之利用狀況，及該旅客設備週邊之移動等之順暢化狀況後，認為具有必要優先實施該旅客設備之移動等之順暢化之事業者。

(特定道路)

第二條

依法第二條第九款之政令所定之道路，為構成生活相關動線之由道路法（一九五二年法律第一八〇號）所定之道路中，因多數高齡人士、殘障人士等以通常徒步移動而由國土交通大臣將該動線指定為區間者。

(特定公園設備)

第三條

依法第二條第十三款之政令所規定之公園設備，為下列公園設備（已由法令或條例限制對現狀變更及已採取保存措施或其他事由而由國土交通省令定為難以符合法第十三條之都市公園移動等之順暢化基準者除外）。

一 都市公園之出入口及次款起至第十二款為止所列之公園設備與其他國土交通省令所定之公園設備（以下於本款中稱「有蓋廣場等」）間之動線及第六款所列之停車場和有蓋廣場等（該停車場除外）間之動線所構成之公園道路和廣場。

- 二 有蓋廣場
- 三 休憩場所
- 四 戶外劇場
- 五 戶外音樂廳
- 六 停車場
- 七 廁所
- 八 飲水場
- 九 洗手場
- 十 管理辦公室
- 十一 公佈欄
- 十二 標誌

(特定建築物)

第四條

法第二條第十六號政令所定之建築物，如以下所列（建築基準法（一九五〇年法律第二〇一號）第三條第一項中規定之建築物及文化財保護法（一九五〇年法律第二一四號）第一四三條第一項或第二項中之傳統式建造物群保存地區內之構成由同法第二條第一項第六款規定之傳統式建築物群之建築物除外）。

- 一 學校
- 二 醫院或診療所

- 三 劇場、觀覽場、電影院或舞台
- 四 集會場或公會堂
- 五 展覽場
- 六 批發市場或百貨商店、市場及其他經營物品販賣業之店鋪
- 七 飯店或旅館
- 八 辦公所
- 九 共同住宅、宿舍或學生宿舍
- 十 老人之家、保育所、福祉之家及其他類似機構
- 十一 老人福祉中心、兒童厚生機構、身體功能障礙者福利中心及其他類似機構
- 十二 體育館、游泳池、保齡球館或其他類似之運動設備或遊技場所
- 十三 博物館、美術館或圖書館
- 十四 大眾澡堂
- 十五 飲食店或酒店、料理店、夜總會、舞廳及其他類似場所
- 十六 郵局或理髮店、洗衣店、當舖、租衣店、銀行及其他經營類似服務業之店鋪
- 十七 汽車駕訓班或補習班、插花教室、圍棋教室及其他類似場所
- 十八 工廠
- 十九 由車輛停車場或船舶或飛機之停靠場所構成之供旅客上下或等待用之建築物
- 二十 供汽車暫時停留或停車之設備
- 二十一 公共廁所
- 二十二 公用走廊

(特別特定建築物)

第五條

法第二條第十七款政令所定之特定建築物如下所列。

- 一 特別支援學校
- 二 醫院或診療所
- 三 劇場、觀覽場、電影院或舞台
- 四 集會場或公會堂
- 五 展覽場
- 六 百貨商店、市場及其他經營物品販賣業之店鋪
- 七 飯店或旅館
- 八 衛生所、稅務署及其他供不特定多數人士利用之官公署
- 九 老人之家、福祉之家及其他類似機構(僅限主要供高齡人士、殘障人士利用)

者為限)

- 十 老人福祉中心、兒童厚生機構、身體功能障礙者福利中心及其他類似機構
- 十一 體育館（僅限供一般公共用者）、游泳池（僅限供一般公共用者）、保齡球館或遊技場所
- 十二 博物館、美術館或圖書館
- 十三 大眾澡堂
- 十四 飲食店
- 十五 郵局或理髮店、洗衣店、當舖、租衣店、銀行及其他經營類似服務業之店鋪
- 十六 由車輛停車場或船舶或飛機之停靠場所構成之供旅客上下或等待用之建築物
- 十七 供汽車暫時停留或停車之設備（僅限供一般公共用者）
- 十八 公共廁所
- 十九 公用走廊

（特定建築物設備）

第六條

法第二條第十八款之由政令所定之設備如下所列。

- 一 出入口
- 二 走廊及其他類似設備（以下稱「走廊等」）
- 三 樓梯（及其樓梯間。以下亦同）
- 四 斜坡（含途中之水平平台。以下亦同）
- 五 電梯及其他昇降機
- 六 廁所
- 七 飯店或旅館之客房
- 八 境內之通道
- 九 停車場
- 十 其他由國土交通省令所定之設備

（所管行政廳為都道府縣知事之建築物）

第七條

法第二條第二十款但書之政令所規定之建築物中，位於依建築基準法第九十七條之二第一項規定設有建築主事之鄉鎮市中者，不屬於同法第六條第一項第四款所列之建築物（關於其新建、改建、增建、移轉或變更改用途，依法律或據法律

所定之命令及條例之規定需經都道府縣知事許可者除外)

2 法第二條第二十號但書之由政令所定之建築物中，位於依建築物基準法第九十七條之三第一項規定之設有建築主事之特別區境內者，定為下列建築物（關於第二款中所列之建築物，依地方自治法（一九四七年法律第六十七號）第二五二條之十七之二第一項規定同款之處分相關之事務由特別區處理者，則該建築物除外）。

一 總面積（指建築基準法施行細則（一九五〇年政令第三三八號）第二條第一項四款之總面積。於第二十四條中亦同）超過一萬平方公尺之建築物。

二 關於其新建、改建、增建、移轉或變更用途，依建築基準法第五十一條（包含準用於同法第八十七條第二項及第三項時，至於設有鄉鎮市都市計畫審議會之特別區，則僅限與批發市場有關之部份）或據同法以外之法律或據之所定之命令或條例之規定需經都道府縣知事許可之建築物。

（針對是否符合基準之審查所應實施之許可、認可及其他處分相關之法令規定等）

第八條

法第九條第一項之法令規定之由政令所定者如下所列。

一 鐵路事業法（一九八六年法律第九二號）第八條第一項、第九條第一項（包含準用於同法第十二條第四項時）、第十條第一項、第十二條第一項及第三項及第十三條第一項及第二項以及全國新幹線鐵路整頓法（一九七〇年法律第七十一號）第九條第一項

二 軌道法（一九二一年法律第七十六號）第五條第一項及第十條以及軌道法施行細則（一九五三年政令第二五八號）第六條第一項本文。

三 汽車總站法（一九五九年法律第一三六號）第三條及第十一條第一項

2 法第九條第二項之依法令規定由政令所定者如下所列。

一 鐵路事業法第九條第三項（包含準用於同法第二十條第四項時）以及第十二條第二項

二 軌道法施行細則第六條第一項但書

三 汽車總站法第十一條第三項

（為符合基準之義務之對象之特別特定建築物之規模）

第九條

法第十四條第一項之由政令所定之規模，為地板面積（增建、改建或變更用

途時，則為該增建、改建或變更用途部份之地板面積）合計二千平方公尺（第五條第十八款中所列之公共廁所，則為五十平方公尺）

（建築物移動等之順暢化基準）

第十條

法第十四條第一項之由政令所定之特定建築物設備之構造及分佈相關之基準，依次條至第二十三條所定。

（走廊等）

第十一條

供不特定多數人士使用，或主要供高齡人士、殘障人士等使用之走廊等，必須遵守下列規定。

- 一 表面必須為粗面，或以防滑之材質建造。
- 二 靠近樓梯或斜坡（僅限代替樓梯或與之併設者）上端之走廊等之部份（僅限供不特定多數人士使用，或主要供高齡人士、殘障人士等使用者）為警告視障人士附近存在樓梯或斜坡，應設置點狀地磚等（指鋪設於地面之地磚或其他類似之物，表面有點狀突起，且和周圍地板之顏色和亮度、色澤或鮮艷度有明顯差異，易供識別者，以下亦同）。但由國土交通大臣指定為視障人士於使用上並無障礙者，則不在此限。

（樓梯）

第十二條

供不特定多數人士使用，或主要供高齡人士、殘障人士等使用之樓梯，必須遵守下列規定。

- 一 除樓梯間外皆應設置扶手。
- 二 表面必須為粗面，或以防滑之材質建造。
- 三 樓梯踏面兩端之色彩亮度、色彩或鮮艷度應與周圍部份有明顯差異，使樓梯易於視別。
- 四 構造中不應有樓梯踏板之突出部份及其他容易造成使用者跌倒之物。
- 五 鄰近樓梯上端之樓梯間部份（僅限供不特定多數人士使用，或主要供高齡人士、殘障人士等使用者），為針對視障人士進行警告，應鋪設點狀地磚。但由國土交通大臣指定為視障人士於使用上並無障礙者，則不在此限。
- 六 主要樓梯不得為迴轉式樓梯。但於設置迴轉式樓梯之外之樓梯有空間運用上之困難時，則不在此限。

(代替樓梯或與樓梯併設之斜坡)

第十三條

供不特定多數人士使用，或主要供高齡人士、殘障人士等使用之斜坡（僅限代替樓梯或與之併設者），需遵守下列規定。

- 一 於斜率大於十二分之一，高度超過十六公分之傾斜部份，應加裝扶手。
- 二 表面必須為粗面，或以防滑之材質建造。
- 三 前後之走廊等之色彩亮度、色彩或鮮艷度應與周圍部份有明顯差異，使樓梯亦於視別。
- 四 接近傾斜部份上端之平台部份（僅限供不特定多數人士使用，或主要供高齡人士、殘障人士等使用者），為求警告視障人士，應鋪設點狀地磚。但由國土交通大臣指定為視障人士於使用上並無障礙者，則不在此限。

(廁所)

第十四條

設置供不特定多數人士使用，或主要供高齡人士、殘障人士等使用之廁所時，其中需有一間以上（若有男用及女用之區別時，則兩者之中各需有一間以上）遵守下列規定。

- 一 由國土交通大臣所定，需設置一間以上內部構造可供使用輪椅者（以下稱「輪椅使用者」）順暢利用之廁所（以下稱「輪椅使用者用廁所」）。
- 二 廁所內需設置一間以上之設有高齡人士、殘障人士能夠順暢利用之水洗器具之廁所。

2 設置具有供不特定多數人士使用，或主要供高齡人士、殘障人士等使用之男用小便斗之廁所時，其中需設有一具以上之立式小便斗、壁掛式小便斗（僅限開口高度低於三十五公分以下者）及其他類似之小便斗。

(飯店或旅館之客房)

第十五條

飯店或旅館之客房總數在五十間以上時，需設置一間以上能供輪椅使用者順暢利用之客房（以下稱「輪椅使用者用客房」）。

2 輪椅使用者用客房需符合下列條件。

- 一 廁所應符合下列條件。但該客房所在樓層設有一間以上（若有男用及女用之區別時，則兩者之中各需有一間以上）供不特定多數人士使用之廁所（僅限設有輪椅使用者用廁所者）時，則不在此限。

甲 廁所內設有輪椅使用者用廁所。

乙 輪椅使用者用廁所及設有該廁所之廁所之出入口，需符合下列條件。

(1) 寬度應達八十公分以上。

(2) 於安裝門時，應設置自動開關之構造及其他可供輪椅使用者容易開關通過之構造，且確保門前門後沒有高低落差。

二 浴室或淋浴間（以下各款中稱「浴室等」）須遵守下列規定。但該客房所在之建築物設有一間以上（於分為男用及女用時，則各須一間以上）之供不特定多數者使用之浴室等（限下列者）時，則不在此限。

甲 構造須符合國土交通大臣所定之能供輪椅使用者順暢使用之條件。

乙 出入口須符合前列乙款之規定。

（境內通道）

第十六條

供不特定多數者使用，又或主要供高齡人士、殘障人士等利用之境內通道，須遵守下列規定。

一 表面須為粗面，或以防滑材質製作。

二 有高低落差之部份，須遵守下列規定。

甲 須設置扶手。

乙 樓梯踏面兩端之色彩亮度、色彩或鮮艷度應與周圍部份有明顯差異，使樓梯易於視別。

丙 構造中不應有樓梯踏板之突出部份及其他容易造成使用者跌倒之物。

三 斜坡應遵守下列規定。

甲 於斜率大於十二分之一，或高度超過十六公分且斜率大於十二分之一之傾斜部份，應加裝扶手。

乙 前後之走廊等之色彩亮度、色彩或鮮艷度應與周圍部份有明顯差異，使樓梯易於視別。

（停車場）

第十七條

設置供不特定多數者使用，又或主要供高齡人士、殘障人士等利用之停車場時，至少須設置一具以上供輪椅使用者能順暢利用之停車設備（以下稱「輪椅使用者用停車設備」）

2 輪椅使用者用停車設備必須遵守下列規定。

- 一 寬度必須為三百五十公分以上。
- 二 應僅可能設置於能縮短次條第一項第三款所定之動線長度之位置。

(移動等之順暢化動線)

第十八條

於下列情形時，應將一條以上(於第四款則為所列出之全部)之該各號所定之動線整頓為能供高齡人士、殘障人士順暢利用之動線(以下稱「移動等之順暢化動線」)。

一 於建築物中設置供不特定多數人士使用，或主要供高齡人士、殘障人士之起居室(以下稱「利用起居室」)時，位於由道路或公園、廣場及其他空地(以下稱道路等)通往該利用起居室之動線(於設有直接通往地面之出入口之樓層(以下於本條中稱「地面樓層」)或僅於其正上方樓層或正下方樓層設置利用起居室時，

該地面樓層與正上方樓層或正下方樓層間之上下移動相關部分除外)。

二 於建築物或其境內設置供輪椅使用者用之廁所(設有輪椅使用者用客房者除外。以下亦同)時，為由利用起居室(於該建築物未設置利用起居室時，則為道路等。於次款中亦同)至該輪椅使用者用廁所間之動線。

三 於建築物或其境內設置供輪椅使用者用之停車設備時，則為該輪椅使用者用停車設備至利用起居室間之動線。

四 於建築物為公共走廊時，則為通過該公共走廊兩側之道路中，由一側至另一側之道路等動線。

2 移動等之順暢化動線，須遵守下列規定。

一 該移動等之順暢化動線上不得設置樓梯或高低落差。但與斜坡或電梯及其他升降機時，則不在此限。

二 構成該移動等之順暢化動線之出入口須遵守下列規定。

甲 寬度須為八十公分以上。

乙 設置門時，須具備自動開關之構造或其他易於供輪椅使用者開關後通過之構造，且門前門後無高低落差。

三 構成該移動等之順暢化動線之走廊等，除第十一條外規定外，亦須遵守下列規定。

甲 寬度應為一百二十公分以上。

乙 於每五十公尺之距離以內應設置可供輪椅迴轉無礙之場所。

丙 設置門時，須具備自動開關之構造或其他易於供輪椅使用者開關後通過之構造，且門前門後無高低落差。

四 構成該移動等之順暢化動線之斜坡(僅限代替樓梯或與之併設者)除第十三條之規定外，亦應遵守下列規定。

甲 代替樓梯設置者之寬度應為一二〇公分以上，與樓梯一併設置者應為九〇公分以上。

乙 斜率不得超過十二分之一。但高度在十六公分以下者，則不得超過八分之一。

丙 高度超過七十五公分者，應於每七十五公分以內高度設置踏幅一五〇公分以上之樓梯間。

五 構成移動等之順暢化動線之電梯(除次款規定者外。以下於本款中亦同)及上下電梯之大廳，應遵守下列規定。

甲 電梯車廂(指載人升降之部分。以下亦同)應於停止設有利用起居室、輪椅使用者用廁所或輪椅使用者用停車設備之樓層停留。

乙 電梯車廂以及升降路之出入口寬度應為八十公分以上。

丙 電梯車廂內部側深應為一三五公分以上。

丁 上下電梯之大廳不應有高低落差，其長寬應各為一五〇公分以上。

戊 電梯車廂內及上下電梯之大廳，應設置有供輪椅使用者易於使用之控制裝置。

己 電梯車廂內應設置顯示車廂即將停止的樓層以及顯示車廂現在位置之顯示裝置。

庚 上下電梯之大廳，應設置顯示即將抵達之電梯車廂之上下方向之裝置。

辛 供不特定多數人士利用之建築物(僅限地板面積合計二千平方公尺以上之建築物)中構成移動等之順暢化動線之電梯，除上列甲、乙、丙、戊、己目所列規定外，應遵守下列規定。

- (1) 電車車廂之寬度應為一四〇公分以上。
- (2) 電車車廂之構造不應對輪椅之迴轉造成妨礙。

壬 供不特定多數人士利用，又或主要供視障人士利用之電梯及上下電梯之大廳，除甲至辛目所列規定外，應遵守下列規定。但由國土交通大臣指定為視障人士於使用上並無障礙者，則不在此限。

- (1) 電梯車廂內應設置由聲音提示抵達樓層以及升降路出入口之門即將關閉之裝置。
- (2) 設置於電梯車廂內及上下電梯之大廳之控制裝置(於輪椅使用者易於使用之位置及其他位置設置控制裝置時，則僅限設於該其他位置者)，應透過點字及其他由國土交通大臣所定之方法使視障人士能夠順暢操作。
- (3) 電梯車廂內以及上下電梯之大廳內，應設置由聲音提示即將抵達之電梯車廂之上下方向之裝置。

六 構成該移動等之順暢化動線之由國土交通大臣所定之特殊構造或使用型態特殊之電梯及其他升降機，其構造應為國土交通大臣所定之可供輪椅使用者順暢利用之構造。

七 構成該移動等之順暢化動線之境內通道，除第十六條之規定外，亦應遵守下列規定。

甲 寬度應為一二〇公分以上。

乙 於每五十公尺之距離以內應設置可供輪椅迴轉無礙之場所。

丙 設置門時，須具備自動開關之構造或其他易於供輪椅使用者開關後通過之構造，且門前門後無高低落差。

丁 斜坡應遵守下列規定。

- (1) 代替樓梯設置者之寬度應為一二〇公分以上，與樓梯一併設置者應為九〇公分以上。
- (2) 斜率不得超過十二分之一。但高度在十六公分以下者，則不得超過八分之一。
- (3) 高度超過七十五公分者(僅限斜率超過二十分之一者)，應於每七十五公分以內高度設置踏幅一五〇公分以上之樓梯間。

3 關於第一項第一款中所定構成動線之境內道路由於地形特殊導致難以遵守前項第七款規定時對前二款規定之適用，於第一項第一款中之「道路或公園、廣場及其他空地(以下稱「道路等)」應代換為「該建築物之引導車道」。

(標誌)

第十九條

已採取移動等之順暢化措施之電梯及其他升降機、廁所或停車設備附近，依國土交通省另所定，應各自標示設有該電梯及其他升降機、廁所或停車設備。

(導覽設備)

第二十條

建築物或其境內應設置導覽板或其他設備，於其上詳細標明該建築物或其境內已採取移動等之順暢化措施之電梯及其他升降機、廁所或停車設備之分布。但該電梯及其他升降機、廁所或停車設備之分布易於透過視覺辨識時，則不在此限。

2 建築物或其境內應設置點字及其他由國土交通大臣所定之方法引導視障人士之設備，並於設備中詳細標明該建築物或其境內已採取移動等之順暢化措施之電梯及其他升降機、廁所之分布。

3 設有導覽所時，則不適用前二項之規定。

(通往導覽設備之動線)

第二十一條

由道路等通往前條第二項規定之設備或同條第三項規定之導覽所途中之動線(僅限供不特定多數人士使用，或主要供視障人士使用者)，其中應有一條以上為能供視障人士順暢利用(以下於本條中稱「視障人士移動等之順暢化動線」)。但由國土交通大臣指定為視障人士於使用上並無障礙者，則不在此限。

2 視障人士移動等之順暢化動線，須遵守下列規定。

一 該視障人士移動等之順暢化動線，為引導視障人士，應適當組合設置線狀地磚等(指鋪設於地面之地磚或其他類似之物，表面有線狀突起，且和周圍地板之顏色和亮度、色澤或鮮艷度有明顯差異，易供識別者)及點狀地磚等，或設置透

過聲音及其他方法引導視障人士之設備。但於無須變更行進方向之除風室內，則不在此限。

二 構成該視障人士移動等之順暢化動線之境內通道之下列部分，為警告視障人士，應鋪設點狀地磚。

甲 接近車道之部分。

乙 有高低落差或斜坡之部分中接近上端之部分(由國土交通大臣指定為視障人士於使用上並無障礙者除外)。

(增建等相關適用範圍)

第二十二條

擴建或改建建築物(包含變更改用途而成為特別特定建築物者。於第一款中稱「擴建等」)時，第十一條至前條之規定，僅適用於下列建築物之部分。

一 該擴建等之部分

二 構成由道路等通往前款所列部分中之利用起居室途中之一條以上之動線之出入口、走廊等、階梯、斜坡、電梯及其他升降機以及境內通道

三 供不特定多數人士使用，或主要供高齡人士、殘障人士等使用之廁所

四 構成由第一款所列部分中之利用起居室(若該部份為設置利用起居室時，則為道路等)至輪椅使用者用廁所(僅限設置於前款所列之廁所中者)途中之一條以上之動線之出入口、走廊等、樓梯、斜坡、電梯及其他境內通道

五 供不特定多數人士使用，或主要供高齡人士、殘障人士等使用之停車場

六 構成由輪椅使用者用停車設備(僅限設置於前款所列之停車場中者)至第一款所列之部分中之利用起居室(該部份未設置利用起居室時則為道路等)途中之一條以上之動線之出入口、走廊等、樓梯、斜坡、電梯及其他升降機以及其他境內通道。

(與由條列所定之特定建築物之相關代換)

第二十三條

將法第十四條第三項規定所定之特別特定建築物追加於由條例所定之

特定建築物中時，關於第十一至十四條、第十六條、第十七條第一項、第十八條第一項及前條規定之適用，於上列規定中「供不特定多數人士使用，又或主要供高齡人士、殘障人士使用」應代換為「供多數人士利用」；同條中之「特別特定建築物」應改為「法第十四條第三項條例所定之特定建築物」。

(認可特定建築物容積率之特例)

第二十四條

法第十九條之政令所定之地板面積，應為認可特定建築物之總面積之十分之一為限，並視為於該認可特定建築物之特定建築物設備之地板面積中，由國土交通大臣所定之通常建築物中之特定建築物設備之地板面積。

(道路管理人權限之代行)

第二十五條

依法第三十二條第五項之規定，由鄉鎮市代替道路管理人行使之權限，為以下所列中，由鄉鎮市與道路管理人協議所定。於此情形，該鄉鎮市須將所達成之協議內容加以公告。

一 依道路法施行細則(一九五二年政令第四七九號)第四條第一項第四款、第十一款之四、第十二款(僅限道路法第四十六條第一項第二款所規定之禁止或限制通行相關之部分。次項中亦同)、第十四款、第十四款之二、第十六款、第十七款及第二十一款(僅限同法第九十五條之二第一項規定之聽取意見或通知相關部份)所列者。

二 依電線共通溝之整頓等相關之特別措施法(一九九五年法律第三十九號。以下於本條中稱「電線共通溝整頓法」)第四條第四項(包含準用於電線共同溝整頓法第八條第三項時)之規定退回申請時。

三 依電線共同溝整頓法第五條第二項(包含準用於電線共同溝整備法第八條第三項時)之規定聽取意見，以及設置電線共同溝整頓計畫或電線共同溝增設計畫。

四 依電線共通溝整頓法第六條第二項(包含準用於電線共同溝整備法第八條第三項時)之規定受理申請時。

2 鄉鎮市行使前項第一款(僅限道路法施行細則第四條第一項第十一款之四或

第十二款相關部份)或第二款至第四款之權限時，應儘速通知道路管理人。

3 鄉鎮市依第一項之規定代替道路管理人行使之權限，依法第三十二條第四項之規定，僅限於由公告之工程開始日期起至工程完成日止行使。但道路法施行細則第四條第一項第十六款及第十七款所列之權限，於工程完成後亦得行使。

4 鄉鎮市依法第三十二條之規定實施特定道路事業時，若道路管理人針對該道路徵收依電線共同溝整頓法第七條第一項(包含準用於電線共同溝整頓法第八條第三項時)規定之負擔金額，該道路管理人應於徵收後立刻向該鄉鎮市繳納相當於該負擔金額之金錢。

(於保留地設置生活相關設備等者)

第二十六條

法第三十九條第一項之政令所定者，為由國家(包含國家對其全額出資之法人)或地方公共團體出資二分之一以上之資本金、基本金或其他類似金之法人。

(與作為生活相關設備等之用地處分之保留地之對價相當之金額交付基準)

第二十七條

依法第三十九條第三項之規定所應交付之金額，為將遭處分保留地之對價相當之金額以實施土地區劃重整事業前之住宅地價額之總額除之所得之數字，再乘以依土地區劃重整法(一九五四年法律第一一九號)第一〇三條第四項之規定進行公告之日以前作為住宅地或其住宅地存有之地上權、永小作權、賃借權以及其他使用住宅地或獲得收益之權利於實施土地區劃重整事業前之價額所得金額。

(報告及突襲檢查)

第二十八條

所管行政廳依法第五十三條第三項之規定，針對法第十四條第一項之政令所定之規模(有由同條第三項條例另行規定之規模時，則依該另行規定之規模。以下於本項中亦同)以上之特別特定建築物(包含依同條第三項之條例所定之特定建築物。以下於本項中亦同)之建築(包含因變更用途而成為特別特定建築物者)或實施維持保護之建築物主人等，就該特別特定建築物，得命其報告該特別特定建築物為符合建築物移動等之順暢化基準(包含依同條第三項之條例附加之事項。於次項中亦同)之相關事項，或命其職員前往依法第十四條第一項政令所定規模以上之特別特定建築物或其工程現場，檢查該特別特定建築物之特定建築物設備及使用於其中之建築材料、設計圖及其他相關文件，又或接受相關人士質

詢。

2 所管行政廳依法第五十三條第三項之規定，對於應依法第三十五條第一項規定實施特並建築物事業之建築主人，就其應實施該建築物特定事業之特定建築物，得命其報告該特定建築物事業為符合建築物移動等之順暢化基準之相關事項，或命其職員前往該特定建築物或工程現場，調查該特定建築物之特定建築物設備及使用於其中之建築材料、設計圖及其他相關文件，又或接受相關人士質詢。

附則 抄

(施行日期)

第一條

本政令自法之施行日(二〇〇六年十二月二十日)起實施。

(類似用途)

第四條

法附則第四條第三項之政令所指定之類似用途，為該特別特定建築物為下列各款所列之任一用途時，其他各款所列之用途。

- 一 醫院或診療所(僅限設有收容病患設備者)
- 二 劇場、電影院或演藝場
- 三 集會場所或公會堂
- 四 百貨商店、市場或其他經營物品販賣業之店舖
- 五 飯店或旅館
- 六 老人之家、福祉之家或其他類似機構(僅限主要供高齡人士、殘障人士等利用者)
- 七 老人福祉中心、兒童厚生機構、殘障人士福祉中心及其他類似機構
- 八 博物館、美術館或圖書館

附則(二〇〇七年三月二二政令第五五號) 抄

(施行日期)

第一條

本政令自二〇〇七年四月一日起施行。

(與罰則之適用相關之過渡措施)

第三條

關於對本政令施行前之行為之罰則適用問題，仍從前例。

附則（二〇〇七年八月三日政令第二三五號） 抄

（施行日期）

第一條

本政令自二〇〇七年十月一日起施行。

（與罰則之適用相關之過渡措施）

第四十條

關於對本政令施行前之行為之罰則適用問題，仍從前例。

附錄四

中華人民共和國殘疾人保障法

中央政府門戶網站 www.gov.cn 2008年12月11日 來源：新華社

新華社北京2008年4月24日電

中華人民共和國主席令

第三號

《中華人民共和國殘疾人保障法》已由中華人民共和國第十一屆全國人民代表大會常務委員會第二次會議于2008年4月24日修訂通過，現將修訂後的《中華人民共和國殘疾人保障法》公布，自2008年7月1日起施行。

中華人民共和國主席 **胡錦濤**

2008年4月24日

中華人民共和國殘疾人保障法

(1990年12月28日第七屆全國人民代表大會常務委員會第十七次會議通過2008年4月24日第十一屆全國人民代表大會常務委員會第二次會議修訂)

目 錄

第一章 總 則

第二章 康 復

第三章 教 育

第四章 勞動就業

第五章 文化生活

第六章 社會保障

第七章 無障礙環境

第八章 法律責任

第九章 附 則

第一章 總 則

第一條 為了維護殘疾人的合法權益，發展殘疾人事業，保障殘疾人平等地充分參與社會生活，共享社會物質文化成果，根據憲法，制定本法。

第二條 殘疾人是指在心理、生理、人體結構上，某種組織、功能喪失或者不正常，全部或者部分喪失以正常方式從事某種活動能力的人。

殘疾人包括視力殘疾、聽力殘疾、言語殘疾、肢體殘疾、智力殘疾、精神殘疾、多重殘疾和其他殘疾的人。

殘疾標準由國務院規定。

第三條 殘疾人在政治、經濟、文化、社會和家庭生活等方面享有同其他公民平等的權利。

殘疾人的公民權利和人格尊嚴受法律保護。

禁止基于殘疾的歧視。禁止侮辱、侵害殘疾人。禁止通過大眾傳播媒介或者其他方式貶低損害殘疾人人格。

第四條 國家採取輔助方法和扶持措施，對殘疾人給予特別扶助，減輕或者消除殘疾影響和外界障礙，保障殘疾人權利的實現。

第五條 縣級以上人民政府應當將殘疾人事業納入國民經濟和社會發展規劃，加強領導，綜合協調，並將殘疾人事業經費列入財政預算，建立穩定的經費保障機制。

國務院制定中國殘疾人事業發展綱要，縣級以上地方人民政府根據中國殘疾人事業發展綱要，制定本行政區域的殘疾人事業發展規劃和年度計劃，使殘疾人事業與經濟、社會協調發展。

縣級以上人民政府負責殘疾人工作的機構，負責組織、協調、指導、督促有關部門做好殘疾人事業的工作。

各級人民政府和有關部門，應當密切聯繫殘疾人，聽取殘疾人的意見，按照各自的職責，做好殘疾人工作。

第六條 國家採取措施，保障殘疾人依照法律規定，通過各種途徑和形式，管理國家事務，管理經濟和文化事業，管理社會事務。

制定法律、法規、規章和公共政策，對涉及殘疾人權益和殘疾人事業的重大問題，應當聽取殘疾人和殘疾人組織的意見。

殘疾人和殘疾人組織有權向各級國家機關提出殘疾人權益保障、殘疾人事業發展等方面的意見和建議。

第七條 全社會應當發揚人道主義精神，理解、尊重、關心、幫助殘疾人，支持殘疾人事業。

國家鼓勵社會組織和個人為殘疾人提供捐助和服務。

國家機關、社會團體、企業事業單位和城鄉基層群眾性自治組織，應當做好所屬範圍內的殘疾人工作。

從事殘疾人工作的國家工作人員和其他人員，應當依法履行職責，努力為殘疾人服務。

第八條 中國殘疾人聯合會及其地方組織，代表殘疾人的共同利益，維護殘疾人的合法權益，團結教育殘疾人，為殘疾人服務。

中國殘疾人聯合會及其地方組織依照法律、法規、章程或者接受政府委托，開展殘疾人工作，動員社會力量，發展殘疾人事業。

第九條 殘疾人的扶養人必須對殘疾人履行扶養義務。

殘疾人的監護人必須履行監護職責，尊重被監護人的意願，維護被監護人的合法權益。

殘疾人的親屬、監護人應當鼓勵和幫助殘疾人增強自立能力。

禁止對殘疾人實施家庭暴力，禁止虐待、遺棄殘疾人。

第十條 國家鼓勵殘疾人自尊、自信、自強、自立，為社會主義建設貢獻力量。

殘疾人應當遵守法律、法規，履行應盡的義務，遵守公共秩序，尊重社會公德。

第十一條 國家有計劃地開展殘疾預防工作，加強對殘疾預防工作的領導，宣傳、普及母嬰保健和預防殘疾的知識，建立健全出生缺陷預防和早期發現、早期治療機制，針對遺傳、疾病、藥物、事故、災害、環境污染和其他致殘因素，組織和動員社會力量，採取措施，預防殘疾的發生，減輕殘疾程度。

國家建立健全殘疾人統計調查制度，開展殘疾人狀況的統計調查和分析。

第十二條 國家和社會對殘疾軍人、因公致殘人員以及其他為維護國家和人民利益致殘的人員實行特別保障，給予撫恤和優待。

第十三條 對在社會主義建設中做出顯著成績的殘疾人，對維護殘疾人合法權益、發展殘疾人事業、為殘疾人服務做出顯著成績的單位和個人，各級人民政府和有關部門給予表彰和獎勵。

第十四條 每年 5 月的第三個星期日為全國助殘日。

第二章 康 復

第十五條 國家保障殘疾人享有康復服務的權利。

各級人民政府和有關部門應當採取措施，為殘疾人康復創造條件，建立和完善殘疾人康復服務體系，並分階段實施重點康復項目，幫助殘疾人恢復或者補償功能，增強其參與社會生活的能力。

第十六條 康復工作應當從實際出發，將現代康復技術與我國傳統康復技術相結合；以社區康復為基礎，康復機構為骨幹，殘疾人家庭為依托；以實用、易行、受益廣的康復內容為重點，優先開展殘疾兒童搶救性治療和康復；發展符合康復要求的科學技術，鼓勵自主創新，加強康復新技術的研究、開發和應用，為殘疾人提供有效的康復服務。

第十七條 各級人民政府鼓勵和扶持社會力量興辦殘疾人康復機構。

地方各級人民政府和有關部門，應當組織和指導城鄉社區服務組織、醫療預防保健機構、殘疾人組織、殘疾人家庭和其他社會力量，開展社區康復工作。

殘疾人教育機構、福利性單位和其他為殘疾人服務的機構，應當創造條件，開展康復訓練活動。

殘疾人在專業人員的指導和有關工作人員、志願工作者及親屬的幫助下，應當努力進行功能、自理能力和勞動技能的訓練。

第十八條 地方各級人民政府和有關部門應當根據需要有計劃地在醫療機構設立康復醫學科室，舉辦殘疾人康復機構，開展康復醫療與訓練、人員培訓、技術指導、科學研究等工作。

第十九條 醫學院校和其他有關院校應當有計劃地開設康復課程，設置相關專業，培養各類康復專業人才。

政府和社會採取多種形式對從事康復工作的人員進行技術培訓；向殘疾人、殘疾人親屬、有關工作人員和志願工作者普及康復知識，傳授康復方法。

第二十條 政府有關部門應當組織和扶持殘疾人康復器械、輔助器具的研制、生產、供應、維修服務。

第三章 教 育

第二十一條 國家保障殘疾人享有平等接受教育的權利。

各級人民政府應當將殘疾人教育作為國家教育事業的組成部分，統一規劃，加強領導，為殘疾人接受教育創造條件。

政府、社會、學校應當採取有效措施，解決殘疾兒童、少年就學存在的實際困難，幫助其完成義務教育。

各級人民政府對接受義務教育的殘疾學生、貧困殘疾人家庭的學生提供免費教科書，並給予寄宿生活費等費用補助；對接受義務教育以外其他教育的殘疾學生、貧困殘疾人家庭的學生按照國家有關規定給予資助。

第二十二條 殘疾人教育，實行普及與提高相結合、以普及為重點的方針，保障義務教育，著重發展職業教育，積極開展學前教育，逐步發展高級中等以上教育。

第二十三條 殘疾人教育應當根據殘疾人的身心特性和需要，按照下列要求實施：

- (一) 在進行思想教育、文化教育的同時，加強身心補償和職業教育；
- (二) 依據殘疾類別和接受能力，採取普通教育方式或者特殊教育方式；
- (三) 特殊教育的課程設置、教材、教學方法、入學和在校年齡，可以有適度彈性。

第二十四條 縣級以上人民政府應當根據殘疾人的數量、分布狀況和殘疾類別等因素，合理設置殘疾人教育機構，並鼓勵社會力量辦學、捐資助學。

第二十五條 普通教育機構對具有接受普通教育能力的殘疾人實施教育，並為其學習提供便利和幫助。

普通小學、初級中等學校，必須招收能適應其學習生活的殘疾兒童、少年入學；普通高級中等學校、中等職業學校和高等學校，必須招收符合國家規定的錄取要求的殘疾考生入學，不得因其殘疾而拒絕招收；拒絕招收的，當事人或者其親屬、監護人可以要求有關部門處理，有關部門應當責令該學校招收。

普通幼兒教育機構應當接收能適應其生活的殘疾幼兒。

第二十六條 殘疾幼兒教育機構、普通幼兒教育機構附設的殘疾兒童班、特殊教育機構的學前班、殘疾兒童福利機構、殘疾兒童家庭，對殘疾兒童實施學前教育。

初級中等以下特殊教育機構和普通教育機構附設的特殊教育班，對不具有接受普通教育能力的殘疾兒童、少年實施義務教育。

高級中等以上特殊教育機構、普通教育機構附設的特殊教育班和殘疾人職業教育機構，對符合條件的殘疾人實施高級中等以上文化教育、職業教育。

提供特殊教育的機構應當具備適合殘疾人學習、康復、生活特點的場所和設施。

第二十七條 政府有關部門、殘疾人所在單位和有關社會組織應當對殘疾人開展掃除文盲、職業培訓、創業培訓和其他成人教育，鼓勵殘疾人自學成才。

第二十八條 國家有計劃地舉辦各級各類特殊教育師范院校、專業，在普通師范院校附設特殊教育班，培養、培訓特殊教育師資。普通師范院校開設特殊教育課程或者講授有關內容，使普通教師掌握必要的特殊教育知識。

特殊教育教師和手語翻譯，享受特殊教育津貼。

第二十九條 政府有關部門應當組織和扶持盲文、手語的研究和應用，特殊教育教材的編寫和出版，特殊教育教學用具及其他輔助用品的研制、生產和供應。

第四章 勞動就業

第三十條 國家保障殘疾人勞動的權利。

各級人民政府應當對殘疾人勞動就業統籌規劃，為殘疾人創造勞動就業條件。

第三十一條 殘疾人勞動就業，實行集中與分散相結合的方針，採取優惠政策和扶持保護措施，通過多渠道、多層次、多種形式，使殘疾人勞動就業逐步普及、穩定、合理。

第三十二條 政府和社會舉辦殘疾人福利企業、盲人按摩機構和其他福利性單位，集中安排殘疾人就業。

第三十三條 國家實行按比例安排殘疾人就業制度。

國家機關、社會團體、企業事業單位、民辦非企業單位應當按照規定的比例安排殘疾人就業，並為其選擇適當的工種和崗位。達不到規定比例的，按照國家有關規定履行保障殘疾人就業義務。國家鼓勵用人單位超過規定比例安排殘疾人就業。

殘疾人就業的具體辦法由國務院規定。

第三十四條 國家鼓勵和扶持殘疾人自主擇業、自主創業。

第三十五條 地方各級人民政府和農村基層組織，應當組織和扶持農村殘疾人從事種植業、養殖業、手工業和其他形式的生產勞動。

第三十六條 國家對安排殘疾人就業達到、超過規定比例或者集中安排殘疾人就業的用人單位和從事個體經營的殘疾人，依法給予稅收優惠，並在生產、經營、技術、資金、物資、場地等方面給予扶持。國家對從事個體經營的殘疾人，免除行政事業性收費。

縣級以上地方人民政府及其有關部門應當確定適合殘疾人生產、經營的產品、項目，優先安排殘疾人福利性單位生產或者經營，並根據殘疾人福利性單位的生產特點確定某些產品由其專產。

政府採購，在同等條件下應當優先購買殘疾人福利性單位的產品或者服務。

地方各級人民政府應當開發適合殘疾人就業的公益性崗位。

對申請從事個體經營的殘疾人，有關部門應當優先核發營業執照。

對從事各類生產勞動的農村殘疾人，有關部門應當在生產服務、技術指導、農用物資供應、農副產品購銷和信貸等方面，給予幫助。

第三十七條 政府有關部門設立的公共就業服務機構，應當為殘疾人免費提供就業服務。

殘疾人聯合會舉辦的殘疾人就業服務機構，應當組織開展免費的職業指導、職業介紹和職業培訓，為殘疾人就業和用人單位招用殘疾人提供服務和幫助。

第三十八條 國家保護殘疾人福利性單位的財產所有權和經營自主權，其合法權益不受侵犯。

在職工的招用、轉正、晉級、職稱評定、勞動報酬、生活福利、休息休假、社會保險等方面，不得歧視殘疾人。

殘疾職工所在單位應當根據殘疾職工的特點，提供適當的勞動條件和勞動保護，並根據實際需要對勞動場所、勞動設備和生活設施進行改造。

國家採取措施，保障盲人保健和醫療按摩人員從業的合法權益。

第三十九條 殘疾職工所在單位應當對殘疾職工進行崗位技術培訓，提高其勞動技能和技術水平。

第四十條 任何單位和個人不得以暴力、威脅或者非法限制人身自由的手段強迫殘疾人勞動。

第五章 文化生活

第四十一條 國家保障殘疾人享有平等參與文化生活的權利。

各級人民政府和有關部門鼓勵、幫助殘疾人參加各種文化、體育、娛樂活動，積極創造條件，豐富殘疾人精神文化生活。

第四十二條 殘疾人文化、體育、娛樂活動應當面向基層，融于社會公共文化生活，適應各類殘疾人的不同特點和需要，使殘疾人廣泛參與。

第四十三條 政府和社會採取下列措施，豐富殘疾人的精神文化生活：

（一）通過廣播、電影、電視、報刊、圖書、網絡等形式，及時宣傳報道殘疾人的工作、生活等情況，為殘疾人服務；

（二）組織和扶持盲文讀物、盲人有聲讀物及其他殘疾人讀物的編寫和出版，根據盲人的實際需要，在公共圖書館設立盲文讀物、盲人有聲讀物圖書室；

（三）開辦電視手語節目，開辦殘疾人專題廣播欄目，推進電視欄目、影視作品加配字幕、解說；

（四）組織和扶持殘疾人開展群眾性文化、體育、娛樂活動，舉辦特殊藝術演出和殘疾人體育運動會，參加國際性比賽和交流；

（五）文化、體育、娛樂和其他公共活動場所，為殘疾人提供方便和照顧。有計劃地興辦殘疾人活動場所。

第四十四條 政府和社會鼓勵、幫助殘疾人從事文學、藝術、教育、科學、技術和其他有益于人民的創造性勞動。

第四十五條 政府和社會促進殘疾人與其他公民之間的相互理解和交流，宣傳殘疾人事業和扶助殘疾人的事跡，弘揚殘疾人自強不息的精神，倡導團結、友愛、互助的社會風尚。

第六章 社會保障

第四十六條 國家保障殘疾人享有各項社會保障的權利。

政府和社會採取措施，完善對殘疾人的社會保障，保障和改善殘疾人的生活。

第四十七條 殘疾人及其所在單位應當按照國家有關規定參加社會保險。

殘疾人所在城鄉基層群眾性自治組織、殘疾人家庭，應當鼓勵、幫助殘疾人參加社會保險。

對生活確有困難的殘疾人，按照國家有關規定給予社會保險補貼。

第四十八條 各級人民政府對生活確有困難的殘疾人，通過多種渠道給予生活、教育、住房和其他社會救助。

縣級以上地方人民政府對享受最低生活保障待遇後生活仍有特別困難的殘疾人家庭，應當採取其他措施保障其基本生活。

各級人民政府對貧困殘疾人的基本醫療、康復服務、必要的輔助器具的配置和更換，應當按照規定給予救助。

對生活不能自理的殘疾人，地方各級人民政府應當根據情況給予護理補貼。

第四十九條 地方各級人民政府對無勞動能力、無扶養人或者扶養人不具有扶養能力、無生活來源的殘疾人，按照規定予以供養。

國家鼓勵和扶持社會力量舉辦殘疾人供養、托養機構。

殘疾人供養、托養機構及其工作人員不得侮辱、虐待、遺棄殘疾人。

第五十條 縣級以上人民政府對殘疾人搭乘公共交通工具，應當根據實際情況給予便利和優惠。殘疾人可以免費攜帶隨身必備的輔助器具。

盲人持有效證件免費乘坐市內公共汽車、電車、地鐵、渡船等公共交通工具。盲人讀物郵件免費寄遞。

國家鼓勵和支持提供電信、廣播電視服務的單位對盲人、聽力殘疾人、言語殘疾人給予優惠。

各級人民政府應當逐步增加對殘疾人的其他照顧和扶助。

第五十一條 政府有關部門和殘疾人組織應當建立和完善社會各界為殘疾人捐助和服務的渠道，鼓勵和支持發展殘疾人慈善事業，開展志願者助殘等公益活動。

第七章 無障礙環境

第五十二條 國家和社會應當採取措施，逐步完善無障礙設施，推進信息交流無障礙，為殘疾人平等參與社會生活創造無障礙環境。

各級人民政府應當對無障礙環境建設進行統籌規劃，綜合協調，加強監督管理。

第五十三條 無障礙設施的建設和改造，應當符合殘疾人的實際需要。

新建、改建和擴建建築物、道路、交通設施等，應當符合國家有關無障礙設施工程建設標準。

各級人民政府和有關部門應當按照國家無障礙設施工程建設規定，逐步推進已建成設施的改造，優先推進與殘疾人日常工作、生活密切相關的公共服務設施的改造。

對無障礙設施應當及時維修和保護。

第五十四條 國家採取措施，為殘疾人信息交流無障礙創造條件。

各級人民政府和有關部門應當採取措施，為殘疾人獲取公共信息提供便利。

國家和社會研制、開發適合殘疾人使用的信息交流技術和產品。

國家舉辦的各類升學考試、職業資格考試和任職考試，有盲人參加的，應當為盲人提供盲文試卷、電子試卷或者由專門的工作人員予以協助。

第五十五條 公共服務機構和公共場所應當創造條件，為殘疾人提供語音和文字提示、手語、盲文等信息交流服務，並提供優先服務和輔助性服務。

公共交通工具應當逐步達到無障礙設施的要求。有條件的公共停車場應當為殘疾人設置專用停車位。

第五十六條 組織選舉的部門應當為殘疾人參加選舉提供便利；有條件的，應當為盲人提供盲文選票。

第五十七條 國家鼓勵和扶持無障礙輔助設備、無障礙交通工具的研制和開發。

第五十八條 盲人攜帶導盲犬出入公共場所，應當遵守國家有關規定。

第八章 法律責任

第五十九條 殘疾人的合法權益受到侵害的，可以向殘疾人組織投訴，殘疾人組織應當維護殘疾人的合法權益，有權要求有關部門或者單位查處。有關部門或者單位應當依法查處，並予以答復。

殘疾人組織對殘疾人通過訴訟維護其合法權益需要幫助的，應當給予支持。

殘疾人組織對侵害特定殘疾人群體利益的行為，有權要求有關部門依法查處。

第六十條 殘疾人的合法權益受到侵害的，有權要求有關部門依法處理，或者依法向仲裁機構申請仲裁，或者依法向人民法院提起訴訟。

對有經濟困難或者其他原因確需法律援助或者司法救助的殘疾人，當地法律援助機構或者人民法院應當給予幫助，依法為其提供法律援助或者司法救助。

第六十一條 違反本法規定，對侵害殘疾人權益行為的申訴、控告、檢舉，推諉、拖延、壓制不予查處，或者對提出申訴、控告、檢舉的人進行打擊報復的，由其所在單位、主管部門或者上級機關責令改正，並依法對直接負責的主管人員和其他直接責任人員給予處分。

國家工作人員未依法履行職責，對侵害殘疾人權益的行為未及時制止或者未給予受害殘疾人必要幫助，造成嚴重後果的，由其所在單位或者上級機關依法對直接負責的主管人員和其他直接責任人員給予處分。

第六十二條 違反本法規定，通過大眾傳播媒介或者其他方式貶低損害殘疾人人格的，由文化、廣播電影電視、新聞出版或者其他有關主管部門依據各自的職權責令改正，並依法給予行政處罰。

第六十三條 違反本法規定，有關教育機構拒不接收殘疾學生入學，或者在國家規定的錄取要求以外附加條件限制殘疾學生就學的，由有關主管部門責令改正，並依法對直接負責的主管人員和其他直接責任人員給予處分。

第六十四條 違反本法規定，在職工的招用等方面歧視殘疾人的，由有關主管部門責令改正；殘疾人勞動者可以依法向人民法院提起訴訟。

第六十五條 違反本法規定，供養、托養機構及其工作人員侮辱、虐待、遺棄殘疾人的，對直接負責的主管人員和其他直接責任人員依法給予處分；構成違反治安管理行為的，依法給予行政處罰。

第六十六條 違反本法規定，新建、改建和擴建建築物、道路、交通設施，不符合國家有關無障礙設施工程建設標準，或者對無障礙設施未進行及時維修和保護造成後果的，由有關主管部門依法處理。

第六十七條 違反本法規定，侵害殘疾人的合法權益，其他法律、法規規定行政處罰的，從其規定；造成財產損失或者其他損害的，依法承擔民事責任；構成犯罪的，依法追究刑事責任。

第九章 附 則

第六十八條 本法自2008年7月1日起施行。

參考書目

- 內政部營建署(1999)《公園綠地管理及設施維護手冊》。
- 何明錦(2007)《高齡化社會既有集合住宅無障礙改善之研究》，內政部建築研究所。
- 田蒙潔、劉王賓(2004)，《無障礙環境設計與施工》，營建雜誌社。
- 吳可九(2009)《通用化公園規劃設計研究》，內政部建築研究所委託研究報告。
- 陳宗鵠(2009)《騎樓及人行道無障礙改善研究》，內政部建築研究所委託研究報告。
- (2010)《既有騎樓及人行道無障礙改善技術手冊》，內政部建築研究所委託研究報告。
- 陳嘉基(1997)〈建築空間地坪滑倒意外研究－意外跌倒構成之原因統計分析〉，第十二屆全國技術及職業研討會，p. 11-20。
- 陳茂柏(1991)《台灣地區高齡者在住宅中之居住行為調查研究》，國立成功大學建築研究所碩士論文。
- 曾思瑜(1997)《高齡者居家生活安全設計規範研究》，內政部社會司。
- (2003)〈從「無障礙設計」到「通用設計」－美日兩國無障礙環境理念變遷與發展過程〉，《設計學報》，第8卷第2期。
- 廖慧燕(2003)《無障礙住宅環境規劃設計之探討－新建住宅無障礙化》，內政部建築研究所自行研究報告。
- (2004)《舊有住宅無障礙化之探討－以肢體障礙者為例》，內政部建築研究所自行研究報告。
- (2005)《我國與英、美、日無障礙建築環境法令之比較研究》，內政部建築研究所自行研究報告。
- (2006)《無障礙設施設計規範研訂之研究》，內政部建築研究所自行研究報告。
- (2008)《建築物無障礙設施設置範圍法令規定之研究》，內政部

建築研究所自行研究報告。

(2009)《村里活動中心無障礙環境規劃設計指引》，內政部建築研究所自行研究報告。

(2010)《既有公共建築物無障礙設施替代改善計畫之研究》，內政部建築研究所自行研究報告。

林珊汝(2006)〈永續無障礙交通人行環境營造之研究〉，國立政治大學行政管理碩士學程碩士論文。

徐淵靜(2010)〈面對高齡化族群交通工程之因應與對策〉，交通部運輸研究所運輸安全資訊網。

http://safety.iot.gov.tw/rep2/rep_doc.asp

日本国土交通省(2007)《高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準》，人にやさしい建築・住宅推進協議会出版。

中華人民共和國建設部、中華人民共和國民政部、中國殘疾人聯合會(2001)《城市道路和建築物無障礙設計規範》，中華人民共和國行業標準JGJ 50—2001。