

113 年度「鄭豐喜獎學金」社福論文 佳作獎

行動不便者交通無障礙：檢討我國國際機場/ 港口無障礙問題面面觀。

孫溥恩

國立政治大學 社會工作學系

壹、前言

交通無障礙為何重要？如同引言所述，涉及到的是旅行、出差、探視親友等，然而，更為本質上而論，交通，實為障礙者的基本人權，CRPD 第九條即有明示交通工具等室內外環境、設施均須無障礙，以利障礙者使用。從交通這個概念往外推，可以發現，交通往往是一個途徑，從最基礎的個人行動能力，到工作與就業，教育、健康等，這些看似廣義的人權條文，落實到障礙者的日常生活，交通往往是連結這些要件的基礎，我有幸於今年 7、8 月到達澳洲雪梨進行社工實習，體驗兩個月的國外生活，我深刻地感受到，交通，實則是維繫到障礙者基本的生存。

從這樣的視角回看交通無障礙，著實是交融在障礙者的生活中，既然兩者間有密切的互動，本文將以國內機場（桃機）電輪機邊托運為例，以及自身經驗來檢視國內機場的無障礙情形。

貳、檢視桃園機場無障礙：以電輪機邊托運為例

根據近年透過身障民團的倡議，可知機場無障礙的不足在於各個面向，其中，從障礙者進入機場進行托運時，即會面臨到尷尬的窘境。以肢體障礙為例，根據

報導，目前障礙者很有可能會被拒絕電輪機邊托運以及領取，導致障礙者必須乘坐機場所配置的基礎輪椅，移動到登機口，這衍伸出一重要的問題，輪椅的適配型對於障礙者相當的重要，可謂「量身打造」，然而當障礙者因為制度而必須脫離自身「手腳」，其實對於障礙者的身體是相當具風險的！原因在於輪椅不只在「坐」，依據使用者身理狀態，配合使用習慣，更有其細膩的調整於其中，但是，我在閱覽國內相關法規上，並沒有找到相關針對於障礙者在機場移動過程中，遭遇到安全問題時，該如何補救以及賠償的措施，這凸顯另一個問題，也就是背後隱涵了三種意涵：第一，當無法使用自己的電輪，而必須配合使用一般輪椅，如造成任何損傷或輔具損壞，後果將自行承擔，換言之，將障礙者生理損傷回歸到個人（或家庭）層次，而不檢討制度該如何調整。再者，這樣的制度底下，也同時假定了障礙者需要有人陪同的這個想像，而不檢視制度如何更適配地回應障礙者，如同視障者可能因為隨行明眼人數過少的緣故，發生可能被拒絕登機的後果，這顯然是歧視，最後，即便有了責任歸屬，障礙者其實不易事先預防，報導稱，由於航空公司的規定不一，包含能不能機邊托運，以及電池瓦數不符合規定等，導致許多的狀況是障礙者「當下」需要馬上應變的。

我自行上網查詢規定，政府在這方面並沒有明確訂定統一規範，僅是綱領式的條列，雖然我是外行人，但這也顯示了政府在這方面的資訊過於離散且分散，我認為應該彙整障礙者實際碰到的問題，進行細則的規範。承接上述例子，就資訊透明的部分，我認為在提供無障礙服務的資訊時，應建立統一規範的資訊網頁，並符合各障別需求，讓障礙者一目瞭然，另外，同步進行 App 的設計，使資訊在隨時隨地進行閱覽，實現資訊可進性的需求。

參、無障礙專法訂定的重要性

綜覽國內無障礙相關法規，從一開始〈殘障福利法〉到了〈身心障礙者保護法〉，2014 年政府將 CRPD 內國法化，走到了現今〈身心障礙者權益保障法〉，一路走來，國內障礙者人權靠著各方努力，持續進步中，在法規訂定上，著實不

是沒有設計，而是僅處理綱要式的法條，但是於細則上，卻不盡然有強制的約束力，進而導致法規與實務上產生落差，再者，各部會又針對障礙權利意識的態度及認知不足，導致落實上似於「靠運氣、當幸運」。去年 12 月，我參與了障礙倡議團體在立法院外的抗議，凸顯地就是在法規離散、不一，且認知不同的狀況下，受到限制的就會是障礙者。因此，我認為應該逐步朝著立無障礙專法的目標前進，以避免障礙者需迫於制度而屈就的窘境。

肆、回歸自我經驗，對於自己的意義

作為一名腦性麻痺輕度的我而論，**現階段**還尚未遭遇到電輪機邊托運被拒絕的問題，然而，之所以強調現階段的用意在於，身體之損傷其實是流動性的，我目前的人生階段尚未遭遇，不代表未來不會。時至研究所階段，過去曾經歷經身體再度變化的我來說，逐漸地意識到了「障礙」對於我的影響，以及意義為何，用腦麻輕度來作為理由，而忽視自己其實應該有的權利，其實一方面也認同了他們的作法，開始認知到障礙權利意識後，逐漸知道，一昧的屈就、配合健常人的要求、行為、作法，其實是對我們的壓迫，我們的聲音消失了，也習慣不被重視，其實，不應該是這樣的，反思我自己的生命歷程，實然有很多的逞強、壓抑，跟他人說沒關係、我可以的背後，我直問自己：「真的可以嗎？真的不需要別人嗎？不需要進行調整嗎？」這些疑問的背後，其實是對於自己心靈的拷問。往後跟許多同為障礙者的朋友聊天後，才驚覺，許多的經驗是共通、相似的，那時我記得有一位老師就提醒著我：「這就是障礙者共同遭遇到社會壓迫的集體經驗。」聊天的過程中，我感受到被同理、被支持，原來，我並不是一人在遭遇到如此在日常生活當中發生的不正當對待，進而慢慢地思索，當障礙者聚集起來，是不是會形成力量，而共同對抗，我相信會的，如此，我也正朝向這個努力漫漫前行中，也持續地反思我的損傷狀態，如何跟這個社會進行，而我該如何行動？

參考文獻

大眾運輸工具無障礙設施設置辦法第五章（2024）。全國法規資料庫。

<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCODE=K0020057>

台灣身心障礙者自立生活聯盟（2024 年 06 月 17 日）。【新聞稿】飛行無障礙記者會。公民行動影音紀錄資料庫。

<https://www.civilmedia.tw/archives/126388>

呂翔禾（2023 年 12 月 17 日）。無障礙設施無強制力 身障團體盼立專法。台灣醒報股份有限公司。

<https://www.anntw.com/articles/20231217-rWbw>

身心障礙者權益保障法第 53 條（2021）。全國法規資料庫。

<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCode=D0050046>

身心障礙者權益保障法第 58 條（2021）。全國法規資料庫。

<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCode=D0050046>

身心障礙者權利公約（2014）。全國法規資料庫。

<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=Y0000064>