

101-153-3397  
MOTC-IOT-100-SDB016

# 交通部部屬機關（構） 性別影響評估作業指南之研訂



交通部運輸研究所

中華民國 101 年 12 月

ISBN - - - -



GPN :  
定價 元

101-153-3397  
MOTC-IOT-100- SDB016

# 交通部部屬機關（構） 性別影響評估作業指南之研訂

著者：葉文健、李安妮、馮正民、黃長玲、劉建浩、陳艾懃、  
邱榮輝、周林毅、柯亮群、陳昱伶、李瑞儀、  
李舒婷、鄭伊倫、連秀鳳、趙元翊、謝鳴珍、張佳玲  
張開國、賴靜慧、喻世祥

交通部運輸研究所

中華民國 101 年 12 月

交通部部屬機關(構)性別影響評估作業指南之研訂  
/ 葉文健等著. -- 初版. -- 臺北市：交通部運輸研究所, 民101. 12

面；公分

ISBN 978-986-03-4934-4(平裝)

1. 交通政策 2. 性別研究

557

101024543

交通部部屬機關(構)性別影響評估作業指南之研訂

著者：葉文健、李安妮、馮正民、黃長玲、劉建浩、陳艾懃、邱榮輝、  
周林毅、柯亮群、陳昱伶、李瑞儀、李舒婷、鄭伊倫、連秀鳳、  
趙元翊、謝鳴珍、張佳玲、張開國、賴靜慧、喻世祥

出版機關：交通部運輸研究所

地址：10548 臺北市敦化北路 240 號

網址：[www.iot.gov.tw](http://www.iot.gov.tw) (中文版>圖書服務>本所出版品)

電話：(02)23496789

出版年月：中華民國 101 年 12 月

印刷者：群彩印刷科技股份有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 150 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定價：160 元

展售處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

國家書店松江門市：10485 臺北市中山區松江路 209 號・電話：(02)25180207

五南文化廣場：40042 臺中市中山路 6 號・電話：(04)22260330

GPN：1010103022 ISBN：978-986-03-4934-4(平裝)

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸研究所書面授權。

## 交通部運輸研究所合作研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：交通部部屬機關（構）性別影響評估作業指南之研訂			
國際標準書號（或叢刊號） ISBN 978-986-03-4934-4(平裝)	政府出版品統一編號 1010103022	運輸研究所出版品編號 101-153-3397	計畫編號 100-SDB016
本所主辦單位：運輸安全組 主管：張開國 計畫主持人：張開國 研究人員：賴靜慧、喻世祥 聯絡電話：(02)2349-6861 傳真號碼：(02)2545-0429	合作研究單位：臺灣綜合研究院 計畫主持人：葉文健 研究人員：李安妮、馮正民、黃長玲、劉建浩、 陳艾懃、邱榮輝、周林毅、柯亮群、 陳昱伶、李瑞儀、李舒婷、鄭伊倫、 連秀鳳、趙元翊、謝鳴珍、張佳玲 地址：新北市淡水區中正東路二段 27 號 29 樓 聯絡電話：(02)88095688 轉分機 321		研究期間 自 100 年 6 月 至 100 年 11 月
關鍵詞：中長程計畫、性別影響評估、作業指南			
<p>性別影響評估是落實性別主流化的工具，其目的在於確保不同性別均能平等享有參與社會、公共事務及資源取得的機會。為能融合交通與性別之專業特性，提出交通部屬機關（構）填寫「中長程個案計畫性別影響評估檢視表」時的思考方向與應有作為，更務實地推動性別影響評估作業，有必要進行作業指南的研定。本研究，首先回顧交通運輸在性別主流化上之核心議題與發展趨勢，進而蒐集性別影響評估機制實施現況資料，檢討原有評估作業不足之處；最後，撰寫交通屬性之性別影響評估思維架構，以及介紹交通相關評估案例，完成性別影響評估作業指南的研編。</p>			
出版日期	頁數	定價	本 出 版 品 取 得 方 式
101 年 12 月	200	160	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
機密等級： <input type="checkbox"/> 密 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 （解密條件： <input type="checkbox"/> 年 月 日解密， <input type="checkbox"/> 公布後解密， <input type="checkbox"/> 附件抽存後解密， <input type="checkbox"/> 工作完成或會議終了時解密， <input type="checkbox"/> 另行檢討後辦理解密） <input checked="" type="checkbox"/> 普通			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

**PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS  
INSTITUTE OF TRANSPORTATION  
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

TITLE: The Editing of Gender Impact Assessment Handbook for MOTC Subordinate Agencies			
ISBN(OR ISSN)  ISBN 978-986-03-4934-4(pbk.)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER  1010103022	IOT SERIAL NUMBER  101-153-3397	PROJECT NUMBER  100-SDB016
DIVISION: Safety Division DIVISION CHIEF: Chang, Kai-kuo PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chang, Kai-kuo PROJECT STAFF: Lai, Ching-Huei; Yu, Shih-Hsiang PHONE: 886-2-23496861 FAX: 886-2-25450429			PROJECT PERIOD FROM June 2011 TO November 2011
RESEARCH AGENCY: Taiwan Research Institute PRINCIPAL INVESTIGATOR: Yeh, Wen-Chien PROJECT STAFF: Lee, Annie; Feng, Cheng-Min; Huang, Chang-Ling; Liou, James; Chen, Ai-Chin; Chiu, Jung-Hui; Chou Lin-Yhi; Ko, Liang-Chun; Chen, Yu-Ling; Lee, Jui-Yi; Li, Shu-Ting; Zheng, Yi-Lun; Lien, Hsiu-Feng; Chao, Yuan-Yi; Hsieh, Ming-Chen; Chang, Chia-Ling ADDRESS: 29/F., 27 Jungjeng E. Rd., Sec. 2, Danshuei, Taipei, 251 Taiwan, R.O.C. PHONE: 886-2-88095688 ext. 321			
KEY WORDS: Medium and Long- term Project, Gender Impact Assessment, Handbook			
<p>Gender Impact Assessment (GIA) is the core tool for implementing gender mainstreaming. It helps to estimate the different effects (positive, negative or neutral) of any policy or activity implemented in terms of gender equality. Integrating the transportation concepts into GIA is really important to assess Medium and long- term projects effectively. Therefore, it is a must to edit a GIA handbook with for project undertakers of MOTC Subordinate Agencies. This research starts with the paper reviews of the issues and trends of transportations about gender mainstreaming. Collecting and reviewing the present procedures and transportation projects relating to GIA are followed to find out the chance for improvement. Finally, the GIA handbook with transportation concept frameworks and corresponding case studies is edited.</p>			
DATE OF PUBLICATION  December 2012	NUMBER OF PAGES  200	PRICE  160	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> RESTRICTED <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> TOP SECRET <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

# 目錄

目錄	iii
圖目錄	v
表目錄	vi
第一章 緒論	1
1.1 研究動機	1
1.2 研究目的	1
1.3 研究範圍	2
1.4 研究流程與工作項目	2
第二章 性別主流化發展趨勢	5
2.1 性別主流化之來源與觀點	5
2.2 各國性別主流化之推動概況	17
2.3 我國性別主流化之推動	24
2.4 性別主流化之發展經驗	29
第三章 性別影響評估實施現況	31
3.1 性別影響評估指南	31
3.2 性別影響評估檢討	38
第四章 交通運輸與性別平等之關聯	41
4.1 性別友善的交通政策	41
4.2 交通運輸之性別平等議題	42
4.3 交通運輸之性別平等計畫	45
4.4 交通運輸與性別平等整合	49
第五章 交通運輸部門性別影響評估施行之檢討	51
5.1 性別影響評估(GIA)案例檢討	51
5.2 GIA 焦點團體座談	52

第六章 交通運輸部門性別影響評估作業指南之研編 .....	55
6.1 性別影響評估作業指南示範案例 .....	55
6.2 性別影響評估作業指南章節架構 .....	55
6.3 性別影響評估作業指南研討會 .....	57
第七章 結論與建議 .....	59
參考文獻 .....	61
附錄一：性別影響評估檢視表（中長程個案計畫） .....	63
附錄二：性別影響評估檢視表（中長程個案計畫）_行政院新表初稿 .....	73
附錄三：交通部及所屬各機關（構）GIA 計畫彙整 .....	79
附錄四：「行政院性別影響評估檢視表」專家座談會 .....	83
附錄五：「性別與交通運輸—性別主流化的實踐」研討會 .....	99
附錄六：期中報告審查意見處理情形表 .....	153
附錄七：期末報告審查意見處理情形表 .....	163
附錄八：「性別與交通運輸—性別主流化的實踐」研討會 .....	171



## 圖目錄

圖 1.1 研究流程.....	4
圖 2.1 我國性別主流化政策過程.....	28
圖 3.1 性別分析與影響評估操作架構 (中長程個案計畫).....	32
圖 3.2 性別影響評估作業流程圖 (中長程個案計畫).....	36

## 表目錄

表 1.1 交通部執掌業務類別.....	3
表 2.1 歷屆聯合國世界婦女大會討論重點整理.....	7
表 2.2 APEC、OECD 及 World Bank 大型國際組織之落實性別主流化的經驗.....	11
表 2.3 CEDAW 條文說明.....	15
表 2.4 性別主流化之觀點.....	15
表 2.5 性別主流化之參考概念.....	17
表 2.6 2009 年全球性別差距排名.....	23
表 2.7 行政院各部會推動性別主流化試辦階段推動方式.....	26
表 5.1 焦點團體座談會受邀對象.....	53

# 第一章 緒論

## 1.1 研究動機

聯合國於1946年成立婦女地位委員會 (Commission on the Status of Women, 簡稱CSW) 以倡議與促進性別平等為主，進而促使與監督世界各國推動性別平等機制。1975年的第1屆世界婦女大會提出婦女十年，以保障女性、消除對女性歧視為目標；後於1979年通過「消除對婦女一切形式歧視公約」 (Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination against Women, 簡稱CEDAW) 作為婦女人權憲章，此項公約於1981年生效；更於1995年的第4屆世界婦女大會提出「性別主流化」 (Gender Mainstream)，要求各國政府以性別觀點評估各種立法、政策或計畫對全民的影響，擬定政策時，不僅從婦女權益保障的觀點，更要看到社會中不同性別者的處境[10]。

性別影響評估是落實性別主流化的工具，其目的在於確保不同性別均能平等享有參與社會、公共事務及資源取得的機會。行政院於98年1月22日以院授研綜字第0982260050號函示，各機關陳報行政院之中長程個案計畫及法律案，自98年1月起應進行性別影響評估作業。目前各部會之中長程個案計畫的審查過程中，均須進行「性別影響評估」 (Gender Impact Assessment, GIA)。但各部會業務皆有其特性，為期能讓性別影響評估工作更為落實，本研究乃依據交通部100年2月9日交人字第1000001117號函之交通部性別平等專案小組第11次會議紀錄，針對交通部業務特性，研編交通部部屬機關（構）之性別影響評估作業指南。

## 1.2 研究目的

本研究依循行政院研究發展考核委員會與財團法人婦女權益促進發展基金會共同編印之「性別影響評估操作指南」，融合交通與性別之專業特性，提出交通部屬機關（構）填寫「中長程個案計畫性別影響評估檢視表」時的思考方向與應有作為，更務實地推動性別影響評估作業。綜合言之，本研究之目的包括下列各點：

1. 掌握交通運輸在性別主流化上之核心議題與發展趨勢，了解交通運輸與性別平等之關聯及相關議題；
2. 整理與檢討性別影響評估機制實施現況資料，了解實施的現況與成效；
3. 深入檢視交通部部屬機關（構）中長程計畫，發掘不足之處並提出修正建議；
4. 編定融合交通運輸屬性之性別影響評估作業指南，作為交通業務承辦人員進行性別影響評估作業之參考。

### 1.3 研究範圍

交通部業務範圍相當廣泛屬性差異極大（表1.1），部屬機關（構）包括：中華郵政股份有限公司、民用航空局、觀光局、中央氣象局、臺灣區國道高速公路局、臺灣區國道新建工程局、高速鐵路工程局、鐵路改建工程局、臺灣鐵路管理局、公路總局、運輸研究所、基隆港務局、高雄港務局、臺中港務局、花蓮港務局等單位（4個港務局於101年3月改組為航港局），相關作業屬性又包括規劃、設計、建設、營運、監理等不同功能；為多方面涵蓋交通部執掌業務，本研究將針對陸、海、空等運輸領域，以及觀光、氣象、通信等領域，依領域進行相關議題的討論，並至少分別撰寫一個評估個案。

### 1.4 研究流程與工作項目

本計畫研究之研究流程如圖 1.1 所示，相關工作內容說明如下：

1. 掌握交通運輸在性別主流化上之核心議題與發展趨勢
  - (1) 回顧國內外相關文獻，掌握國際間性別主流化發展趨勢，了解交通運輸與性別平等之關聯及相關議題。
  - (2) 蒐集主要國家的交通政策，整理與性別有關之制度與作法，做為後續政策發展與推動之參考。
2. 蒐集性別影響評估機制實施現況資料
  - (1) 彙整我國性別影響評估制度的施行方式、操作指南與檢視表等現有相關計畫性別影響評估文件，以及交通部部屬機關（構）的性別參與或性別影響評估機制。
  - (2) 蒐集交通部部屬各機關（構）已進行或即將進行性別影響評估作業之計畫案，整理相關計畫之評估內容，以及了解實施的概況與成效。

表 1.1 交通部執掌業務類別

交通部執掌業務	運輸	陸運 (鐵路/公路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運輸系統整體發展之規劃</li> <li>• 鐵/公路路線之規劃、設計、建設與維護</li> <li>• 運輸場站之規劃、設計、建設、維護與經營管理</li> <li>• 運輸服務之營運監理、輔導獎助、安全/品質管理</li> </ul>
		海運	
		空運	
	觀光		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 國際觀光宣傳與推廣</li> <li>• 觀光產業管理與輔導</li> <li>• 觀光遊憩區規劃建設與經營管理</li> <li>• 國民旅遊事業管理與推廣</li> <li>• 觀光市場分析與研究</li> </ul>
	氣象		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 氣象觀測、氣象預報、地震測報、海象測報</li> <li>• 氣象、海象與地震相關資訊發布</li> </ul>
	通信 (郵政/電信)		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 通信整體資源之規劃</li> <li>• 通信產業輔導及獎勵政策</li> <li>• 促進通信普及服務</li> </ul>

### 3. 深入檢視交通部部屬機關（構）中長程計畫

- (1) 針對所蒐集之中長程性別影響評估計畫案，檢討原有評估作業不足之處並提出修正建議；統整與彙編相關性別影響評估案件，作為交通部部屬機關（構）參考之案例。
- (2) 以所蒐集的性別影響評估案件為清冊，依領域別邀請性別影響評估業務承辦人員，以半結構性問項進行焦點團體訪談，了解作業執行概況與困境。
- (3) 訪談後，針對即將進行性別影響評估作業之中長程計畫，以工作坊之方式，協助與輔導承辦人員填寫相關評估表格。

### 4. 研編性別影響評估作業指南

- (1) 研擬符合交通業務屬性之評估操作說明，以及性別影響評估提報審議之注意事項。
- (2) 編定融合交通運輸屬性之性別影響評估作業指南，內容包含性別主流化觀念，以及性別影響評估之操作方式、指標說明與案例介紹。

### 5. 舉辦作業指南與評估個案說明會

說明會除基本概念與操作方式的講述，另包含相關性別影響評估案例的個案教學；與會人士除交通部部屬機關（構）性別影響評估作業的承辦業務人員外，更邀請交通與性平等專業的學者專家參與。

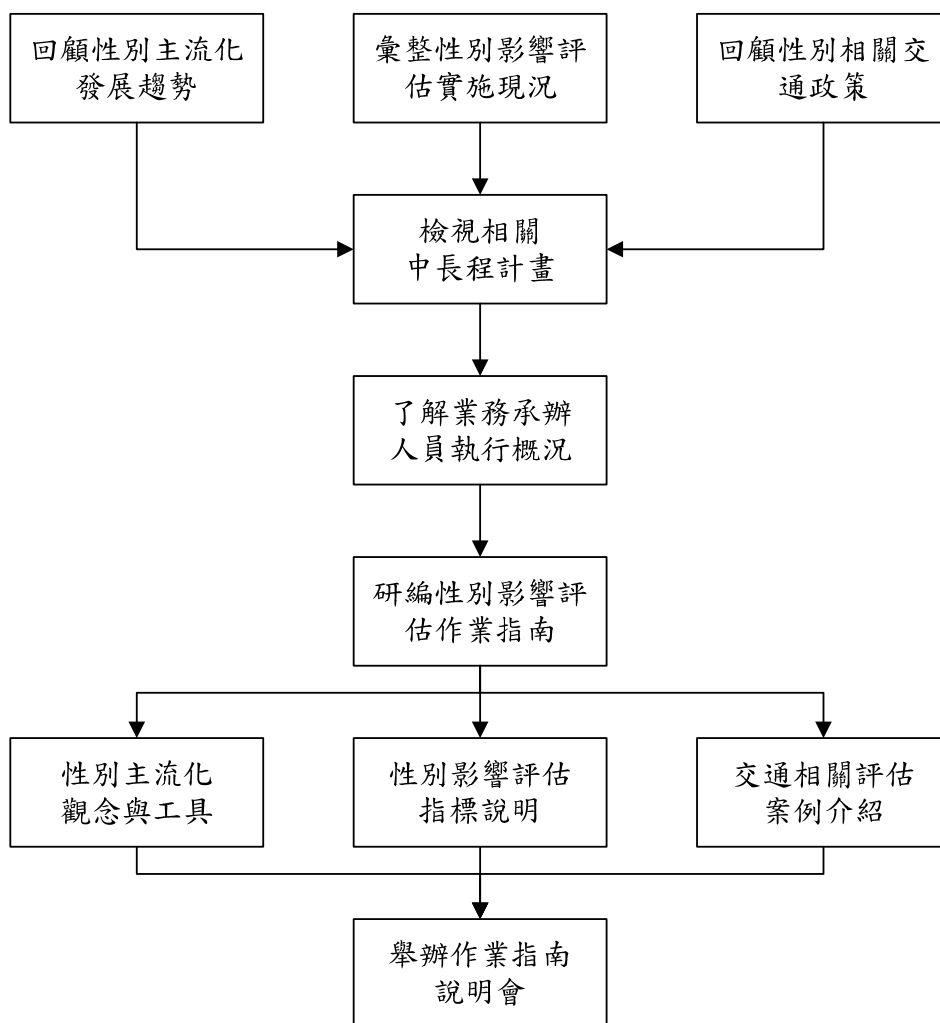


圖 1.1 研究流程

## 第二章 性別主流化發展趨勢

### 2.1 性別主流化之來源與觀點

追求「性別平等」已經是現代社會的普世價值，我國憲法也揭示：「中華民國人民，無分男女、宗教、種族、階級、黨派，在法律上一律平等」。然而，一個社會如何達到「性別平等」，需要更多的努力與對策，得以貫徹「性別平等」之理念。

1970年代末，全球開始著重女性參與發展的活動，兩個主要的理論與做法因而興起：「女性參與發展」(women in development, WID)與「性別與發展」(gender and development, GAD)。「女性參與發展」假定女性被排除於發展之外，故須加以整合以獲得發展之利；著重特別為女性專屬的計畫，專注於與家庭活動相關的「傳統」女性角色。「性別與發展」則對發展採取較為批判的態度，認為女性本來就參與於發展之中，只不過是處於不公平的地位，不被認可；女性的向上提升受到社會結構與程序的限制，導致男性的主導與女性的從屬。由於女性生活深受男性所形塑，故必須由男女性共同來賦予女性能力，所以只有重視性別關係以及重新思考發展的做法，才可能達成性別的平等。

「性別平等」是一種攸關全社會與全人類幸福的價值，指涉的對象不侷限於女性。由於過去幾十年來，婦女團體推動兩性平等的策略往往聚焦於婦女遭受傳統男尊女卑價值之壓迫，因而從女性權益促進之角度出發。此外，傳統價值對性別角色之定義也同樣會對男性的生命造成某種程度的扭曲，因此性別平等的呼籲便從「婦女議題」轉化為「性別議題」，而成為人類發展不可或缺的一部分[7]。

#### 2.1.1 聯合國世界婦女大會

「聯合國世界婦女大會」是探討「性別平等」議題的重要會議。為促進全世界婦女事業的發展，迄今已召開過4次世界婦女大會。婦女問題一直是聯合國在社會和發展領域關注的重點。重要時間點如下：

1. 1952年12月，聯合國通過了《婦女政治權利公約》；
2. 1975年被聯合國定為「國際婦女年」，在這一年6月，第一次世界婦女大會在墨西哥城召開；
3. 1980年7月，聯合國在哥本哈根召開第二次世界婦女大會；
4. 1985年7月第三次世界婦女大會在肯亞首都奈洛比召開，大會討論並通過了《到2000年提高婦女地位奈洛比前瞻性戰略》(簡稱《奈洛比戰略》)；
5. 1992年3月，聯合國婦女地位委員會第36次會議接受中國政府的邀請，決定於1995年第四次婦女大會在中國北京召開。

6. 1995年9月，召開第四次聯合國婦女大會，會議的主題是「以行動謀求平等、發展與和平」；次主題是「教育、健康和就業」。最後還制訂簽署「北京宣言暨行動綱領」(the Beijing Declaration and Platform for Action)。

「聯合國世界婦女大會」是推動世界婦女事業發展的重要平臺，也是維護社會公正、推進各國社會事業發展的重要舉措。舉辦「聯合國世界婦女大會」是總結世界婦女事業發展的成果，對探求進一步推動世界婦女事業發展的途徑，具有十分重要的意義。茲將歷屆聯合國世界婦女大會討論內容與重點，彙整如表2.1所示。



表 2.1 歷屆聯合國世界婦女大會討論重點整理

會議	時間	地點	內容	重點
第 1 次 聯合國世界婦女大會	1975/6/19~7/2	墨西哥 墨西哥城	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 為紀念該年為「國際婦女年」，召開了聯合國成立以來第一次專門討論婦女問題的政府間的世界大會，名為「聯合國國際婦女年世界會議」。</li> <li>2. 來自 133 個國家和地區的代表團，聯合國各專門機構和有關組織的 1,000 多名代表出席了會議。代表中的 70% 是婦女。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 通過《關於婦女的平等地位和她們對發展與和平的貢獻的宣言》(簡稱《墨西哥宣言》)和《實現婦女年目標而制定的世界行動計畫》(簡稱《世界行動計畫》)。</li> <li>2. 《墨西哥宣言》特別對男女平等下了定義，即：男女平等是指男女的人的尊嚴和價值的平等以及男女權利、機會和責任的平等。</li> </ol>
第 2 次 聯合國世界婦女大會	1980/7/14~7/31	丹麥 哥本哈根	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 該年大會名為「聯合國婦女十年中期會議」。</li> <li>2. 來自 145 個國家及聯合國系統有關組織和專門機構的代表 2,000 多人與會。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大會擬定並通過《聯合國婦女十年後半期行動綱領》，特別強調就業、保健和教育是發展的重要組成部分，以期早日實現平等、發展與和平的目標。</li> <li>2. 舉行《消除對婦女一切形式歧視公約》的簽字儀式。</li> </ol>
第 3 次 聯合國世界婦女大會	1985/7/13~7/26	肯亞 奈洛比	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 該年大會名為「審查和評價聯合國婦女十年成就世界會議」。</li> <li>2. 來自 157 個國家和地區的代表，56 個聯合國系統專門機構和各有關組織，以及享有聯合國經社理事會諮詢地位的非政府組織的觀察員等 6,000 多人與會。</li> </ol>	大會通過《到 2000 年提高婦女地位內羅畢前瞻性戰略》，簡稱《奈洛比策略》。
第 4 次 聯合國世界婦女大會	1995/9/4~9/15	中國 北京	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 會議主題為：以行動謀求平等、發展與和平；次主題為：健康、教育和就業。</li> <li>2. 189 個國家的政府代表團，聯合國系統各組織和專門機構，政府間組織及非政府組織的代表 15,000 多人出席了會議。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大會制定並通過進一步加速執行《奈洛比策略》的《北京宣言》和《行動綱領》。</li> <li>2. 提高全球婦女地位的主要障礙，制定今後的策略目標和具體行動。</li> </ol>

資料來源：本報告彙整。

綜觀 4 次聯合國世界婦女大會討論重點，進一步說明整個「性別平等」目標策略之演進。

聯合國召開第1次世界婦女大會，將1976年至1985年訂為「婦女十年」，要求各國於此期間修訂法律，保障兩性有相同的權利相同的資源。其終極目標有三點：

1. 達成全面性兩性平等以及徹底消除性別歧視；
2. 全面性整合與參與女性成長議題；
3. 透過女性參與促進世界和平。

再者，通過「世界行動計畫」，提供給各國政府以及這世界村往後十年的執行綱要，藉以完成三大目標。「世界行動計畫」著重保障婦女獲取資源或權利的公平性，其相關領域包括受教權、就業權、參政權、醫療照顧、居住、營養、以及家庭計畫等方面。此外，該會議有兩大觀念性的突破，首先，女性在過去往往被視為是最弱勢，最得不到資源的團體，但是，現在女性被認為可以跟男性平起平坐，享有等同的權利與資源；其次，女性發展必須要透過女性本身積極的參與才能夠達成成效。

1980年第2次世界婦女大會，該次會議討論中，體認到「婦女本身事實上並沒有足夠的能力去實踐法律所賦予她們的權利」，其障礙如下：

1. 缺乏男性的積極參與來改善婦女在當地社會上的地位；
2. 婦女本身的政治參與意願不高；
3. 女性對社會的貢獻，該價值觀並未受到肯定；
4. 推動婦女權益相關組織事實上並沒有檢視婦女的實際需求；
5. 女性本身沒有決策權；
6. 沒有相關配套措施來支持女性參與活動；例如日間托嬰制度或借貸制度來幫助女性無後顧之憂來培養其經濟獨立能力；
7. 缺乏全面性的經濟資源支持；
8. 女性本身對自己週遭可運用的資源一無所知。

再者，該次會議亦檢視「消除對婦女一切形式歧視公約」(Convention on the Elimination of all forms of Discrimination Against Women，簡稱CEDAW)，以確保女性財產的子女監護權益與國籍的喪失，且終止對女性的刻板印象。

1985年第3次世界婦女大會，則開始具體落實第1次世界婦女大會所訂定「婦女十年」之法律，確立以女性議題為主流的共識，將議題範圍由就業、健康、教育、社會服務擴及到工業、科學、通訊及環境，同時開始發展「性別統計」、「性別預算」、「性別分析」等工具。另在該次會議上成立「奈洛比前瞻性策略行動方案」(The Nairobi Forward-Looking Strategies，簡稱NFLS)。NFLS矢志於在二十世紀結束前改善婦女地位。NFLS的特點在所有討論的議題，應該需與女性議題相互整合，例如「女性的參與決策的權利」以及「聯合國處理人類各項事務」兩大議題不應只被

認知為「個人不容剝奪的正當權利」，應擴大從社會與政治需求角度，進一步檢視及整併至政府各機關組織予以推動。故NFLS提出三大評估標準，以檢視各國推動性別平等之成效：

1. 檢視各國是否把相關平等規章列入該國憲法與法律條文中；
2. 檢視各國在推動社會參與的公平性；
3. 檢視各國在推動政治參與以及決策過程的公平性。

第4次世界婦女大會於1995年召開，訂定落實「兩性平等」相關法律之具體作法，以「性別主流化」的策略來達成性別平等的目標，並提倡進一步發展統計方法，以改善婦女各方面相關資料。同時於1995年之第4次世界婦女大會提出「北京宣言行動綱領」（Beijing Platform for Action，簡稱BPFA），該行動綱領本質上希冀倡導賦予婦女賦權，包括以下12個議題：

1. 婦女與貧窮議題；
2. 婦女的教育與訓練議題；
3. 婦女與健康議題；
4. 反暴力議題；
5. 在武裝衝突中的婦女議題；
6. 婦女與經濟議題；
7. 婦女決策權議題；
8. 如何在體制內推動婦女升遷管道；
9. 婦女的人權議題；
10. 婦女與媒體議題；
11. 婦女與環境議題。

BPFA要求各政府根據該綱領，定期提出工作報告，民間團體亦可依BPFA監督政府。由1997年開始，每年於3月「聯合國婦女地位委員會」（Commission on the Status of Women，簡稱CSW）開會時，陸續討論12項綱領中的2個主題，除會員國政府代表外，民間團體也同時召開平行會議。

### 2.1.2 北京宣言會議

2000年於紐約聯合國總部召開的「2000年婦女：二十一世紀兩性平等、發展與和平—北京會議五週年特別會議（Beijing+5）」中，進一步針對1995年12項婦女議題進行檢視與提出工作計畫，同時提出婦女與資訊社會在未來的重要議題。2000年9月，189個國家在聯合國首腦會議上簽署並通過「聯合國千禧年宣言」（United Nations Millennium Declaration，簡稱MDGs），在人類發展幾個面向，包括消滅貧窮飢餓、普及教育、促

進兩性平等、降低兒童死亡率、推廣產婦優生保健、根除愛滋病和其他重症、環境永續發展、全球夥伴關係等8個具特定的、量化的、有時間限制的目標，另MDGs也包含18個子標的及48個綜合指標。

2005年8月31日，紀念第4次世界婦女大會10週年會議在北京閉幕，該次會議目的在檢視BPFA執行情況以及大會第23屆特別會議成果。另外也檢討在1985年在NAIROBI成立的「前瞻性策略行動方案」(NFLS)的內容，經過3天討論和交流，會議結束後公佈「北京+10宣言」。2010年為第4次世界婦女大會後之第15年，我國也於同年11月23日假台灣國家婦女館會議室舉行「北京宣言十五年暨CEDAW檢視：台灣NGO論壇」，邀請灰豹組織（Gray Panthers）主席Judy Lear 與執行長Susan Murany、NGO CSW & NGOCOM 執行委員黃維珊、聯合國婦女會會長沈祖為及多位國內學者、NGO 工作者，共同就全球關注之重要婦女議題及婦運策略，包括「性別與環境」、「性別、和平與安全」、及「婚姻家庭與文化習俗」等議題進行討論與交流。

「性別平等」的目標策略之演進，聯合國對其發展過程逐漸開始有不同的觀念上的轉變。1990年聯合國發展計畫署首次出版「人類發展報告書」（Human Development Report, 簡稱HDR），跳脫以傳統收入或總體經濟數字概念評估人類經濟與社會進展的架構，轉而強調個人生活歷程之重視，以及對於平等、永續、生產力、賦以「權限」（empowerment）等概念的實際關切。其次，該報告中最重要概念在於以「人類發展指數」（Human Development Index, 簡稱HDI）、「人類貧困指數」（Human Poverty Index, 簡稱HPI）、「性別發展指數」（Gender Development Index, 簡稱GDI）、「性別賦予權限標準」（Gender Empowerment Measure, 簡稱GEM）等指標，以評估人類的生活水準及反應不同國家「人類安全」（human security）的狀態。

### 2.1.3 國際組織落實性別主流化的經驗

伴隨著聯合國對於性別意識及觀念轉變之歷程，國際例如OECD、IOC、ITU、World Bank、APEC等國際組織亦將性別意識納入組織執行相關議題之中。茲將APEC、OECD及World Bank大型國際組織落實性別主流化之作法，彙整如表2.2所示。

表 2.2 APEC、OECD 及 World Bank 大型國際組織之落實性別主流化的經驗

組織	落實性別主流化作法
APEC	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 1996 年成立 WLN，以提升婦女在 APEC 的參與的地位。</li> <li>2. 1997 年 APEC 部長級會議，探討婦女在 APEC 的經濟衝擊等議題。</li> <li>3. 1998 年婦女部長級會議(SME)及工商諮詢理事會(ABAC)之建立，確立鼓勵女性參與 APEC，另成立「部長級性別諮詢小組」(AGGI)。另在同年 WLN 會議中，更具體提出與婦女參與相關之行動，如下： <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 建構積極的夥伴關係與 IGO 能力建構發展方向</li> <li>(2) 解決婦女在經濟、金融和社會衝擊的經濟危機</li> <li>(3) 加速性別觀點納入所有 APEC 的過程與活動之中</li> </ol> </li> <li>4. 1999 年後之 WLN 會議，根據每年不同的主題之下，提升婦女在 APEC 貿易之參與。同年成立 APEC 研究中心(ASC)，亦將婦女在 APEC 的扮演角色為一個主要議題進行研究與探討。</li> <li>5. 有關 APEC 之部長級會議(SOM)，對婦女參與有幾點基礎點是需要注意的： <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 性別是一個跨部門的主題(課題)</li> <li>(2) 貿易自由化及便利化及經濟與技術合作，有密切的聯繫關係，對婦女參與有重大之影響</li> <li>(3) 婦女在經濟發展中，因無償工作而成為社會經濟發展下之重要的關鍵因素</li> <li>(4) 在 APEC 中有關微型、中小型、科技、人力資源開發、金融、漁業、交通、旅遊、電信、及其他部門，與婦女的影響有密切的關係等。</li> </ol> </li> <li>6. APEC 藉由三項要素以落實性別平等，包括： <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 性別分析：不同生活經驗的男女中，找出婦女參與之障礙，進一步分析</li> <li>(2) 蒐集與運用性別統計資料進行性別分析</li> <li>(3) 提升婦女參與 APEC</li> </ol> </li> </ol>

表 2.3 APEC、OECD 及 World Bank 大型國際組織落實性別主流化的經驗(續 1)

組織	落實性別主流化作法
APEC	<p>7. 2011 年 5 月在第 2 次部長級會議中成立(PPWE)，其整合之「性別聯絡網絡」(GEPN)與「婦女領導網絡」(WLN)，更具體地執行婦女在經濟發展所扮演之角色，以及在 APEC 中之影響力。PPWE 的核心工作如下：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1)將性別議題納入 APEC 組織工作架構中</li> <li>(2)促進婦女代表在 APEC 之參與</li> <li>(3)使用性別標準作為評估報告建議書之基準之一</li> <li>(4)蒐集與分享 APEC 各工作組有關性別的議題與行動</li> <li>(5)支持將性別議題融合在團體及個人經濟體中並加以落實</li> <li>(6)促進性別專家提供相關建議</li> <li>(7)協助制訂與性別相關之建議書</li> <li>(8)對於促進性別整合至 APEC 提出建議</li> </ul>
World Bank	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. World Bank 目前正在參與各種不同領域，以減少性別不平等與促進婦女的經濟能力為目標。</li> <li>2. 「世界銀行倡議」(World Bank Initiatives)之提出，賦予婦女參與經濟體之機會。</li> <li>3. World Bank 將「性別行動計劃」(GAP)視為另一種經濟學，藉由獎勵及預算，以支援婦女尋求工作機會。</li> <li>4. 2011 年 4 月 World Bank 提出一篇有關於婦女在運輸部門所面臨的障礙及 World Bank 的資金支援，摘要內如下： <ul style="list-style-type: none"> <li>(1)「性別行動計劃」之運輸研究，於 2008 年及 2010 年以摩洛哥的卡薩布蘭卡西岸農村與城市為研究範圍。根據該研究結論，交通運輸系統沒有充分滿足人民的需要，提出可藉由設置公共交通時刻表、人行道、路燈、及增加巴士站及行人過路處的數量等行動，以提高其婦女在行駛及步行的流動性與安全性。</li> <li>(2) 根據研究顯示，女性使用公共交通運輸工具多於男性，但會因為運輸路線或時間表之限制而影響生活步伐，另根據研究結論，這是因為女性比男性受到更多文化社會因素及家庭責任之限制所產生的現象。尤其是女性會特別關注他們孩子在旅運過程中之安全性。</li> <li>(3) 摩洛哥越來越多婦女參與勞動力市場的同時，對於城市交通的旅運需求則亦不斷地提升。在 2011 年，World Bank 批准 1 億歐元的發展政策貸款，以支持摩洛哥實施交通運輸相關交通運輸基礎建設計劃。</li> </ul> </li> <li>5. World Bank 網站之主題，將「性別」為重要議題之一，有性別統計數據資料及相關性別刊物、新聞及報告，另與每年都會安排相關婦女培訓課程。</li> </ul>

表 2.4 APEC、OECD 及 World Bank 大型國際組織落實性別主流化的經驗(續 2)

組織	落實性別主流化作法
OECD	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. OECD 關心地區有關人口、教育、勞動市場、政策與經濟能力、健康、科學與技術、發展合作等面向有關性別之議題。</li> <li>2. OECD 也建構「性別機構發展數據」(GID-DB)及「社會機構與性別指標」(SIGI)的性別統計資料庫。</li> <li>3. OECD 於 2011 年 5 月 24 日至 25 日在巴黎舉行「OECD 五十週年論壇」，第一天議題之一為「性別：教育、就業與創業」，其主要討論主題有三： <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 如何有效地促進女性創業</li> <li>(2) 婦女援助中心是否由政府提供的經濟與生產部門</li> <li>(3) 女性在過去工業社會中適應情況是否比男性為佳</li> </ol> <p>該議題分為兩組進行討論，一組為「婦女、小孩及就業」，另一組為「提升婦女經濟地位」，會後結論摘要如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 有關「婦女、小孩及就業」，與會者提到婦女會因為有小孩而需要在工作與家庭之間作選擇，再者是因為傳統對於女主內男主外的觀念所影響，女性若離開家裡工作，就無法照顧小孩，而被迫離職；此外，女性也有可能在生產期間而被解雇。與會者建議應該以強制性陪產假以降低這種性別歧視的觀念。</li> <li>(2) 在「婦女、小孩及就業」問題上，也有正面的性別發展情況，例如來自日本的 Yoshinori Suematsu 則注意到，男性人數居多的部門，雇用女性的情況逐漸增加，這是因為女性的特質可作為部門業績提升之因素之一。</li> <li>(3) 有關「提升婦女經濟地位」，與會者提到女性目前仍會受到缺乏足夠訓練、無法順利取得信貸、性別歧視等情況，而如何提升女性之「尊嚴」是未來必須努力的方向，建議可以先從私營部門等相關新興經濟體執行，由下往上據以落實。</li> </ol> </li> </ol>

資料來源：[1, 13, 23, 26, 27]

除了上述 APEC、OECD 及 World Bank 等大型國際組織落實性別主流化之行動，「國際奧林匹克委員會」(International Olympic Committee, 簡稱 IOC) [24] 及「國際電信聯盟」(International Telecommunications Union, 簡稱 ITU) [25] 兩個領域之國際組織，也將婦女 (women) 或性別 (gender) 納入組織工作內容。

IOC 於 2004 年設置「婦女體育委員會」(The Women and Sport Commission)，在世界各地提倡婦女體育運動，每年召開一次會議。「國際奧林匹克」為世界重要的運動活動，過去數十年間，IOC 積極推動及提升婦女參與的機會，擴大與「國際單項體育聯合會」(IFS) 和「奧運會委員會」(OCOGs) 合作，這方面的發展結果進一步加強 IOC 的決定，即要求所有的體育計劃必須納入性別意識。爾後，於 2007 年「奧林匹克憲章」第 2 條第 7 款之中，明文將性別意識納入，其提到「IOC 鼓勵和支持促進婦女

在各級之體育運動，以貫徹男女平等的原則」。未來IOC將會持續增加每個賽事之女性參與人數、頒發特殊獎章、甚至進一步改善女性運動員使用運動器材的資源使用現況。

ITU與性別議題之關係，主要原因在於婦女與女孩在有限的溝通內容及培訓相關技能方面受到限制。ITU成立「性別議題工作小組」(Working Group on Gender Issues, 簡稱WGGI)，以提升婦女在電信中之性別平等。WGGI的工作目標有三：

1. 提高婦女對電信業發展的認知；
2. 將性別主流化議題納入電信計劃與方案中；
3. 確保婦女與男性有相同的電信效益。

ITU之WGGI在提升婦女性別平等之主要成就，有下列幾點：

1. 每一年舉行一次WGGI會議；
2. 出版WGGI相關報告與宣傳資料；
3. 藉由性別問卷調查以建置資料庫；
4. 會議備忘錄；
5. 性別專家之參與及設置性別網站；
6. 舉辦區域婦女與電信技術研討會；
7. 性別培訓課程與訂定政策和監管機構指導方針。

ITU未來持續在世界相關部長級會議中，討論有關電信與兩性平等的議題，多方利害相關者為性別與電信技術之倡導者，以促進電信與性別相關計劃之推動，最終達到「整合性別層面至WSIS原則與性別倡議行動計劃」之目標。

#### 2.1.4 性別主流化

「性別主流化」(Gender Mainstreaming)一詞首度於1985年奈洛比舉行的聯合國第三次婦女大會提出。1995年聯合國第三次婦女大會，各國制訂並簽署「北京宣言暨行動綱領」(the Beijing Declaration and Platform for Action, 1995)，其為國際社會對性別平等、婦女發展及和平的共同承諾，並正式提出「性別主流化」(Gender Mainstreaming)的理念，做為各國使用性別主流化做為政策研擬的工具與策略。

「消除對婦女一切形式歧視公約」(簡稱CEDAW)是實現「性別主流化」的終極目標。聯合國於1979年通過該公約，此公約幾乎已經等同於世界公認的婦女憲章。此意指「性別主流化」是一套策略行動，為了實踐先前的CEDAW所標榜的目標，包括定義婦女歧視、規定國家義務、規範婦女政治及公共參與平等之權利、規範婦女在經濟、社會、文化、醫療保健上平等之保障、明訂婦女在法律平等的內涵、規範公約委員會組織及



其執行運作、規範公約的效力範圍、開放對象、生效規定[11]。表2.3為CEDAW條文說明表。

表 2.5 CEDAW 條文說明

條款	分類	條文	摘要內容
實質條款	第一部份	1-6	定義何謂婦女歧視、規定國家義務
	第二部份	7-9	規範婦女政治及公共參與平等之權利
	第三部份	10-14	規範婦女在經濟、社會、文化、醫療保健上平等之保障
	第四部份	15-16	明訂婦女在法律平等的內涵
監督機制	第五部份	17-22	規範公約委員會組織及其執行運作
一般條款	第六部份	23-30	規範公約的效力範圍、開放對象、生效規定

資料來源：[11]

根據「聯合國經濟社會理事會」的定義，「性別主流化」意指『評估任何計劃的行動（包括立法、政策或方案）在各領域和層次對男女的影響的進程。這是一種策略，將女性與男性的關注事項和經驗視為一個整合體，納入政治、經濟和社會等所有領域的政策和方案的設計、執行、監督和評估，使男女都能平等受益，終止不平等的現象。最終目標是實現兩性平等[12]。』

「聯合國經濟社會理事會」進一步指出「性別主流化」的整體原則包括[15]：

1. 實施「性別主流化」策略必須是全面性、系統性，由層級最高的機構負責，也需要責任機制以監督進度；
2. 擬定方案與政策時，對某項議題或問題的界定必須將性別差異列入問題診斷中，不應假設該議題與性別無關；
3. 清楚明確的政治意志以及充份的預算分配、人力支援是貫徹「性別主流化」的要件；
4. 女性在所有層次、所有領域的決策參與機會應被擴充；
5. 「性別主流化」並非用來替代傳統的婦女導向政策方案。

由上述了解「性別主流化」之來源與意涵後，進一步釐清與界定「性別主流化」之觀點（表2.4所示）。

因此，「性別主流化」乃強調「性別平等」是一種攸關全社會、全人類幸福的價值，而不是特定人口的福利，更不等於婦女福利；再者，談到性別議題，容易會與其他如種族，族群、階級、年齡、國籍、宗教等範疇交錯，而構成更繁複的社會景象與性別關係。性別經驗會因為我們的階級、族群、性取向等背景而有不同，所以推動「性別主流化」，其實不是在排擠其他社會議題，而是將各種交錯的社會因素納入考量，更深入適切的來改善性別不平等的社會問題。本文以下歸納有關「性別主流化」之參考概念如表2.5所示。

表 2.6 性別主流化之觀點

性別主流化	內容
它不是	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 只是純粹女性的議題</li> <li>2. 只是攸關改善或平衡統計數字</li> <li>3. 只在乎用字遣詞</li> <li>4. 只是在責難造成性別不平等的任何人</li> <li>5. 只有女性能從中獲益</li> <li>6. 只要女性採取行動</li> <li>7. 要停止或取代針對任一性別的特殊計畫</li> <li>8. 瞬間可以完成的</li> </ol>
它是	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 全體人類的議題</li> <li>2. 攸關經濟成長，社會發展與人權保障</li> <li>3. 在確保資源分配的合理性</li> <li>4. 以人為本的思考</li> <li>5. 承認男女有別，但選擇的自由是無差異的</li> <li>6. 政府與人民要一起行動，但政府角色更重要</li> <li>7. 一項工具，是手段不是目的</li> </ol>
包括哪些東西	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 政策設計</li> <li>2. 參與決策</li> <li>3. 資源配置</li> <li>4. 過程與實踐</li> <li>5. 計畫執行</li> <li>6. 計畫監督</li> <li>7. 計畫評估</li> </ol>
與性別統計之關係	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 「性別統計」是「性別主流化」最主要的政策工具之一，提升性別研究的水準；</li> <li>2. 用 3R 原則（Representation、Resources、Realia）<sup>1</sup>，將焦點放在人的身上，跨領域、跨項目、跨時空地製作性別統計；</li> <li>3. 「性別統計」可以指出性別角色與地位的變遷、測量性別平等的成就、及建置性別化的原始資料與合適的統計量</li> </ol>

資料來源：[12]

註 1：3R 原則，「Representation」指決策者、執行者、使用者；「Resources」指金錢、時間、空間、資訊；「Realia」指現實存在卻未被歸類的實物。

表 2.7 性別主流化之參考概念

性別主流化	說明
1.定義	「性別主流化」係指，所有政府的政策與計畫要具有性別觀點，並在作成決策之前，就該政策對於女性和男性的影響分別進行分析研究。政府在規劃國家的各項政策時，應該全盤地從性別的觀點去思考。對於既存的各種國家法律、政策與司法制度都要從性別的角度出發，重新檢驗既有的政策是否符合性別平等的目標。
2.基本要素	(1)足夠權力和資源的婦女國家機制：包括政策立法及政府相關措施 (2)國家行動策略：括政府組織(NGO)與非政府組織(Non-NGO)
3.目的	「性別主流化」的策略希望達到下面三種目標： (1)不同性別者（男性、女性或中性者）應該享有平等的權利。 (2)不同性別者都應該可以成為改變的行動者與受益者。 (3)給予不同性別者擁有更多選擇的自由。
4.基本概念	(1)是一種促進性別平等的策略 (2)性別平等是一種價值，而非特定人口的福利 (3)對於性別主流化想像的可能
五、測度指標 <sup>1</sup>	(1)2007 年聯合國開發計畫署(United Nations Development Programme, UNDP) 曾經評比全球 109 個國家，比較各國「性別權力測度」(Gender Empowerment Measure, GEM)，前三名分別為瑞典、挪威及芬蘭。我國對女性政策參與的提升也不宜餘力，在 2007 年的評比中位居第 22 名，在亞洲國家中領先日本及南韓，僅次於新加坡。 (2)「性別權力測度」(Gender Empowerment Measure, GEM)意旨，聯合國開發計畫署採用「女性國會議員的比例」、「女性管理及經理人員的比例」、「女性專技人員的比例」及「女性平均每日工作所得占男性的比例」，衡量各國在政治、經濟層面給予女性機會的程度。

資料來源：[20]。註 1：資料來源為[28]

## 2.2 各國性別主流化之推動概況

各國政府在聯合國大力推動「性別主流化」政策下，近十年開始積極推動各種的制度設計及政策規畫，希冀能夠將「性別觀點」導入政府政策與推動對策及措施之管理中，最終達到真正的「性別平等」。國際上早已率先推動「性別平等」的工作，其做法常為各國政府之借鏡。以下列舉簡述瑞典、芬蘭、澳洲、紐西蘭、挪威、美國、日本、及英國等八個國家推動「性別主流化」之作法，茲說明如后。

### 2.2.1 瑞典

瑞典被公認為世界最注重「性別平等」的國家之一，政府部門中有79%的女性公務員，為全世界最高。2004年通過「2004年至2009年政府部門性別主流化計畫」，(Plan for Gender Mainstreaming)，其內涵涉及政府的人事政策：

1. 兩性平等參與公共決策；
2. 兩性工資平等；
3. 各級政府組織的性別比例平衡。

爾後，亦於2006年推行「促進瑞典男性與女性平等」(Equality between women and men in Sweden)政策。再者，瑞典推動之主管機關，主要有三：

1. 社會整合與性別平等部(The Ministry of integration and Gender Equal)
  - 主要負責協調各政府部門有關性別平等政策與事務，協助並督促每個機關首長之責任。
2. 平等機會監察辦公室(The Office of the Equal Opportunities Ombudsman)
  - 主要負責監督政府部門及企業落實的情況。
3. 性別主流化支援委員會 (Swedish Gender Mainstreaming Support Committee)
  - 提供中央政府相關資訊及落實的方法。

瑞典政府為落實性別觀點於各項政策領域，於「人口整合部」(Minister for Democracy and Integrations)成立「性別平等單位」(Division for Gender Equality)，每3至5年制訂性別議題重點推動工作，政府各部門則配合辦理，有關2002年至2006年推動性別主流化的工作重點包括：

1. 權力和影響力公平分配的展現
2. 同工同酬之價值觀推廣
3. 女性受暴力傷害及婦女賣淫和非法性行為之禁止
4. 男性與兩性平權
5. 避免公共場所性別誘惑

此外，落實「性別主流化」必須藉助「性別統計」資料，適當反映兩性在各項政策領域中的地位，於各階段持續監測之成果。另瑞典「性別權力測度」(Gender Empowerment Measure, GEM)為世界排名第一，2002年瑞典家庭育兒假增加到480天，父母雙方各享有兩個月不可轉讓的育兒津貼，2004年政府決定實施政府機關「性別主流化的行動計畫」，2005修正「性犯罪」法案，進一步強化個人享有性尊嚴和性自主的絕對權利，一直到2009年，通過「反歧視法」。至今，瑞典推動性別主流化之成果，無論

是在經濟參與、政治權利、教育程度及家庭生活，仍是世界最為平等之國家。

### 2.2.2 芬蘭

芬蘭為世界第一個女性具有選舉權的國家，也是首位有女性國防部長之國家。根據「2009年全球性別差距報告」，芬蘭為全世界排名第2名的國家。另芬蘭政府研訂「性別平等行動計畫」(The Action Plan for Gender Equality of the Finnish Government)，主管機關為「社會事務與健康部 (Minister for Social Affairs and Health)」：

1. 下設「性別平等處」(Gender Equality Unit)、「平等監察使」(Ombudsman for Equality)、及「平等委員會」(Gender Equality Board)；
2. 負責性別主流化相關業務的規畫及推動；
3. 負責督導性別平等相關議題及法律執行；
4. 對違反平等法的機關或個人使用強制命令。

再者，「性別平等行動計畫」主要分成三階段執行：

1. 第一階段(1995~1999)：以「促進性別平等」與「提升工作生活品質」，「縮減男女薪資差距」為計畫目標為；
2. 第二階段(1999~2003)：以「性別平等薪資收入」、「推動政府「實施性別主流化的管理方法」、「性別影響評估法案」、「消除女性事業發展的障礙」為重點推動方向；
3. 第三階段(2004~2007)：增加女性在經濟與政治領域上決策職位的人數、提升文化、體育、教育與青年政策上的性別平等、公共行政體系之性別主流化、發展性別平等的人事政策、促進區域及國際間的性別平等合作。

芬蘭政府推動的重要議題中，包含增加女性在經濟及政治領域上擔任決策職位的人數，並強制規定地方政府各委員會、諮詢會議、業務機構、制定、規劃、決策機構及市政機構，男性與女性的比例各不得少於40%，更推動「性別保障名額」(gender quota)制度，財政部開始推動女性進入政府高階及中階主管職務計畫，要求各機關積極晉用女性主管，尋求女性在政府各層級主管占有一定的比例，尤其是中高階主管[14]。芬蘭第四階段(2008~2011)「性別平等行動計畫」目前也已啟動到最後一年，女性無論在就業、教育程度、政治參與權利等都持續增長。

### 2.2.3 澳洲

澳洲促進女性公務員參與決策的主要推動機構為「婦女辦公室」(Office for Women)。主要任務為「處理性別主流化議題」，重視女性議題與觀點，以確保政策經過妥適評估其對女性的效益及影響。

另在「促進性別平等」的方面，落實「北京宣言暨行動綱領五項文件」(The Beijing Plus Five Outcomes Document)，包括防止性別歧視有1984年推動的「聯邦性別歧視法」(Federal Sex Discrimination Act 1984)；推動性別發展的「1995年大英國協與發展行動與修正計畫」(The 1995 Commonwealth Action Plan on Gender and Development and the Update to the Plan of Action)；提高女性參與的部分，持續推動全國性女性領導力方案與全國性女性發展方案(Women's National Leadership Initiative and National Women's Development Programme)，以提升女性領導地位[18]。

#### 2.2.4 紐西蘭

紐西蘭設置「婦女事務部」(Ministry of Women's Affairs，簡稱MWA)，作為促進女性公務員參與的主要推動機關，其業務職掌為「提供改善女性地位的政策方案」，以及為政府部門「推薦適任的女性候選人」。MWA為了強化與內閣辦公室及其他部門的關係，以便提升性別分析之影響力，MWA因此發展「性別分析資訊配套」(Gender Analysis Information Pack)以促進性別分析之結果。目前，MWA正在觀察進一步監督、促進和評估配套使用的方法，同時也為婦女發展一套優先事項，以便建構政府的長期婦女政策。

其次，2004年推動「紐西蘭女性五年行動計畫」(The Action Plan for New Zealand Women)，其主要內容為包括：「女性經濟能力」、「女性工作與家庭平衡」、「女性幸福」、「女性毛利」、「多元需求適應」、「計畫執行與評估」等六項。另同年也提出「2004年行動計畫」，該計畫主要目標有8項[18]：

1. 2010 年女性政府官員的比例達到50%；
2. 促進前100大公司任命女性高階主管；
3. 警察部門執行「Dame Margaret Bazley 報告書」(Dame Margaret azley's report)，晉用更多女性高階警官；
4. 設定「文官委員會」(State Services omission)的標竿學習基準，五年內達到高階文官的性別平等；
5. 文官委員會實施高階文官之績效管理過程，以提高女性在高級文官管理職位的比例；
6. 地方政府對於女性的任命比例符合議會多數黨席次的比例；
7. 紐西蘭奧林匹克委員會於制訂方案時，予以排除女性參與高層管理者的各種障礙；
8. 促使婦女團體提出女性領導的具體策略。

根據「2009年全球性別差距報告」，紐西蘭為全世界排名第五名之國家，且紐西蘭MWA亦積極參與APEC會議，且努力增加在WLN、APEC工作小組上女性參與之人數。

### 2.2.5 挪威

根據「2009年全球性別差距報告」，挪威為全世界排名第三名之國家，挪威設置「兒童與家庭事務部」(The Ministry of Children and Equality)，作為促進女性公務員參與決策的主要推動機關。2006年成立「平等且反歧視的監察使及審裁處」(The Equality and Anti-Discrimination Ombud and the Equality and Anti-Discrimination Tribunal)，以整合舊有性別監察使、性別平等申訴委員會、性別平等中心及反種族歧視中心的業務。

另「平等且反歧視監察使」有權調查相關案件，將結果轉換為建議案；若被調查者不服監察使的建議案，則可向「平等且反歧視審裁處」提出申訴。在女性參與決策的部分，提出「平衡國營事業高階主管的性別代表比例」，其說明自2004年開始，所有國營事業必須任用至少達40%的男性與女性[18]。

### 2.2.6 美國

美國在「勞工部」(Department of Labor)下設置「婦女局」(Women's Bureau)，以促進女性參與決策的推動機關。其歷年提出的相關法案及行動，包括：1969年聯邦政府提出「公平就業機會方案」(E.E.O. Program)；1972年國會通過「公平就業機會法」(EEO Action)；1978年設立「公平就業機會委員會」(EEOC)；1978年通過的「文官改革法」(Civil Service Reform Act)；及1979年訂「積極保障弱勢行動(The Affirmative Action Guide)」，爾後更強調平等就業機會(Equal Employment Opportunity)的重要性。

其中，主要與促進女性參與決策相關的補份，一為「文官改革法」，其重視的項目有三[22]：

1. 聯邦雇員的組成必須反應美國全體國民組成的多樣性；
2. 聯邦人事管理必須依循功績制並平等與公平地對待聯邦雇員；
3. 聯邦人事決策必須避免出現已經被禁止的做法，例如：歧視。

二為1979年所訂之「積極保障弱勢行動」(The Affirmative Action Guide)等措施，在人事制度維護女性任職的公平權益[19]，以提升少數族群於聯邦政府公務人員的比例。「平等就業機會委員會」要求聯邦機構自我評鑑該單位符合典型平等就業機會方案的程度，並檢視其是否在女性、少數族裔、或身心障礙團體中出現代表性不足的問題[22]。此外，根據「2009年全球性別差距報告」，美國為全世界的第31名，相較其於2006年的排名（第23名），退步許多，雖然美國目前仍持續推動相關行動，未來仍需要進一步地縮短性別差距方能具以確實落實性別平等。

### 2.2.7 日本

1994年成立「性別平等促進總部」(Headquarter for the Promotion of Gender Equality)，乃由整個內閣各部會首長共同組成，做為「性別平等」

相關議題之跨部會溝通協調之專責機構；2001年成立「性別平等委員會」(Council for Gender Equality)及「性別平等局」(Gender Equality Bureau)，則為日本促進「性別主流化」的關鍵機構。

#### 1. 性別平等促進總部

1994年於內閣成立之性別平等促進總部，由首相擔任主席，並由內閣所有部會首長為成員，該部可不定時舉辦會議，加強內閣各部會在性別平等相關議題之溝通、協調。此外，該部尚需促進性別平等相關措施之執行。

#### 2. 性別平等委員會

依據日本「性別平等社會基本法」，促進全國性別平等的中央機關為「性別平等委員會」，其職權為監督、促進性別平等社會政策之實施情形，並於必要時向首相及相關部會首長提供建議。此外，性別平等委員會有三項主要職責：

- (1) 將「性別平等基本計畫」(Basic Plan for Gender Equality)之意見呈交至內閣首長；
- (2) 研究與審議推動性別平等社會之相關政策與措施，並將審議結果回應給內閣首長與相關部會首長，讓各部會可在後續政策制定時可納入參考；
- (3) 監督政府性別平等措施之執行情形，並將監督結果呈交給內閣及各部會首長。

#### 3. 性別平等促進聯絡人會議

1996年成立之性別平等促進聯絡人會議乃提供社會各部門、各層級在性別平等相關資訊、意見提供、交換之領域。基本上促進性別平等聯絡人會議每2年舉辦一次會議，但可彈性的召開不定期會議，以促進資訊及意見之提供與交換。除此之外，性別平等促進聯絡人會議也負責推廣政府性別平等相關政策資訊，以及國際性別平等議題及政策資訊。

#### 4. 性別平等局

「性別平等局」為性別平等促進總部及性別平等委員會之秘書處，其主管政府所有性別平等事務之規劃、執行與協調。除對外之性別平等事務規劃、執行與協調外，在政府內部女性公務人員的官僚代表性，也是由性別平等局來負責。此外，性別平等局尚需與地方政府、非政府組織及國際組織共同宣導及提升性別平等意識。

### 2.2.8 英國

英國政府最早設立的平權機構，成立於1965年的「種族關係委員會」(Race Relations Board)，之後便是1969年「婦女全國委員會」(Women's National Commission, 簡稱WNC)。並在內閣辦公室下設有一個「婦女及平等小組」(1997年成立，初期稱為「婦女小組」，後來改稱為Woman and Equality Unit, 簡稱WEU)，主要功能在提供政府和民間之間的溝通與對話



機制，並協助婦女事務大臣（the Ministers for Women）執行相關業務。此外，其他部門如司法、平等及法律改革部下也都有設置「性別平等小組」（Gender Equality Unit）。

英國為男女性「薪資差距」最嚴重的國家，女性全職投入工作，每小時時薪比男性減少男性每小時薪資之17%（若男性每小時時薪為100元，女性每小時時薪則為83元），但是英國女性的整體教育程度比男性為高，2006年54%為女性大學生。則產生女性教育程度高但每月收入卻比男性為低的情況，這其中可能產生職場性別不平等之現象。至2007年英國「性別平等責任」法案生效，各部門都要遵守該法案，並消除非法歧視與騷擾性的理由，以及促進男女之間的平等機會。

以上內容為8個國家之性別主流化推動概況，若根據「2009年全球性別差距報告」就整體面、經濟參與及機會、教育程度、健康、及政策權利之排名，可進一步清楚看到這8個國家之差異，如表2.6所示。

表 2.8 2009 年全球性別差距排名

國家	整體	經濟參與及機會	教育程度	健康	政策權利
瑞典	4	6	39	79	4
芬蘭	2	15	1	1	2
澳洲	20	19	1	78	39
紐西蘭	5	7	1	72	7
挪威	3	8	26	56	3
美國	31	17	1	40	51
日本	101	108	84	41	110
英國	15	35	1	72	22

資料來源：[8]

根據表2.6，就整體面來看，芬蘭最具性別平等之國家，其次為挪威、瑞典、紐西蘭；經濟參與及機會，最具性別平等的國家芬蘭，其排名僅為全世界之第15名，但其政策權利又為全世界第2名，這可能是因為其教育程度高，雖然經濟參與及機會方面較為薄弱，但政策決定仍在最後具有政策權利決策者，因此，整體而言，芬蘭的政策參與情況是最具性別平等的，亦同整體面之排名的情況一樣。其次，澳洲、英國、及日本在教育程度方面並無有性別不平等之情況，但整體面而言僅排全世界第20名，這可能與健康、及政策權利的情況有關而使排名不為理想；日本整體性別差距情況僅排全世界第101名，只比南韓排名為高（第115名），其他亞洲國家包括泰國、新加坡、及中國，其性別差距排名依序為第59、60、84名，其中，泰國的整體性別平等現象，是後續本計劃可納入檢視的對象之一。

## 2.3 我國性別主流化之推動

### 2.3.1 行政院婦女權益促進委員會

我國於1997年成立「行政院婦女權益促進委員會(以下簡稱婦權會)」，係中央政府推動性別主流化政策最高決策機構，即開始著手「性別主流化」政策之推動。2004年我國推行「各機關公務人員性別主流化訓練計畫」，落實公部門「性別主流化」之推動，培養公務人員具有性別敏感度，該計畫實施我國縣市政府推行「性別主流化」政策前置作業。直到2009年推行「行政院各部會推動性別主流化實施計畫(2010至2013年)」，縣市政府正式開始推行「性別主流化」。

此外，婦權會在婦女政治、社會與國際參與的層面，期望以下理念：

1. 推動中央性別平等專責機制之建立；
2. 女性參政突破三成，並邁向四成目標；
3. 提升政府公務人員體系的兩性平等；
4. 於各級政府部門廣設參與式民主機制，並提升女性的代表性；
5. 深化女性結社權，並促進婦女國際參與；
6. 強化基層女性培力，鼓勵女性參與志願服務；
7. 青少年領袖培育訓練。

2009年行政院組織改造的研議過程中，政府及民間對於我國建構推動性別平等機制均十分重視。由於原為主要決策機關的婦權會面臨體制不確定性、代表性及課責性不足、人力與預算不足之問題，因而設置「性別平等處」專責推動性別平等的事務，以求進一步強化婦權會職能，讓性別平等機制能發揮最佳之功能，並推動性別平等紮根部會及地方政府。

### 2.3.2 婦權會歷年推動之相關計畫

婦權會為了實踐政治參與之理念，歷年推動的相關計畫，茲分別簡述如后。

#### 1. 訂定「跨世紀婦女政策藍圖」

「跨世紀婦女政策藍圖」於2000年訂定，政策藍圖總政策目標是秉持著聯合國「婦女人權」的精神而規劃，『著重議題』包括：婦女基本生命權、自由權、自主權、受教權、政治參與權及工作權之保障。『政策藍圖內容』包括下列八篇：婦女人身安全篇、婦女教育篇、婦女健康篇、婦女就業與經濟篇、婦女貧窮與福利篇、婦女政治參與篇、婦女與環境篇、婦女與媒體篇。

#### 2. 訂定「十一項性別統計指標」

依據2001年1月3日依行政院通過之「跨世紀婦女政策藍圖」所設政策目標，並而立「十一項性別統計指標」。包括：婦女人身安全、健康、教育、就業與經濟、貧窮與福利、政治參與、環境及媒體等八項為主軸，分次逐項研商建立性別統計指標，爾後將「政治參與」修正為「社會參與(含政治參與)」，並參酌中華民國社會指標統計，增列婚姻與家庭、文化與休閒、交通與運輸三項。

### 3. 訂定「行政院與所屬機關及地方行政機關促進女性參與決策績效優良獎勵計畫」

行政院訂定「行政院與所屬機關及地方行政機關促進女性參與決策績效優良獎勵計畫」，為了鼓勵各行政機關晉用女性參與決策，並自民國2008年1月1日起實施。第七屆促進女性參與決策金馨獎之評獎，增加「參加性別主流化相關訓練課程情形」的評選項目。

評審委員會委員由行政院人事行政局局長擔任召集人，聘請行政院婦女權益促進委員會委員五位、行政院秘書處、行政院經濟建設委員會、行政院研究發展考核委員會、行政院主計處及行政院人事行政局等機關副首長各一位組成之[29]。

### 4. 訂定「各機關學校公務人員性別主流化訓練計畫」

「各機關學校公務人員性別主流化訓練計畫」主要的目的是落實公部門性別主流化之推動，培養公務人員具有性別敏感度，於規劃或檢視各項政策和法令時，可納入性別觀點，追求性別平等。

### 5. 訂定「行政院各部會所屬委員會性別比例改善時間表」

「行政院各部會所屬委員會性別比例改善時間表」是為了營造兩性共治的政策參與環境，因此，行政院各部會所屬委員會在聘用委員時應考量性別比例平衡原則。除依據法令規定而無法達成任一性別委員比例達1/3之委員會以外，行政院各部會所屬委員會全體委員組成之任一性別比例應達1/3以上。任一性別比例未達1/3者共計391個委員會，佔全數委員會80%。此由行政院人事行政局每年1月追蹤前一年改善情形。

### 6. 訂定「行政院各部會推動性別主流化實施計畫」

「行政院各部會推動性別主流化實施計畫」是協助各部會就業務範圍訂定「性別主流化實施計畫」，並分階段逐步推動各部會在分析問題、制定法令、政策、方案計畫及資源分配時，將「性別觀點」納入。該計畫分成「培訓」、「試辦」及「推廣」三個階段。

#### (1) 培訓階段(2006年1月~2006年3月)

由婦權會委員及相關部會籌組專案小組(學者專家及代表部會性別聯絡人)，研擬「性別主流化實施計畫」之階段性目標、策略、成效評估等架構；

表 2.9 政院各部會推動性別主流化試辦階段推動方式

項目	內涵
性別統計	透過區分性別的統計資料呈現，了解不同性別者的社會處境
性別分析	針對性別統計資料及相關資訊，從具有性別意識之觀點來分析性別處境及現象
性別預算	預算編列優先考量對於不同性別者的友善環境建置
性別影響評估	在制訂方案、計畫、政策、立法時，考量不同性別觀點，對於不同性別者的影響及受益程度進行 評估檢討
性別意識培力	透過性別主流化策略及性別意識相關研習訓練等，更了解不同性別者觀點與處境，提升個人追求 並落實性別平等之能力
組織再教育	透過組織內部性別主流化課程、研習或性別主流化實施計畫執行，讓組織內部人員產生性別主流化意識，並在其工作場域中加以落實

資料來源：[30]

## (2) 試辦階段(2006 年 4 月~2006 年 12 月)

部會自行擬訂性別主流化實施計畫，內容依部會業務狀況全面性或個別業務以推動「性別主流化」，推動方式如表2.9所示。

## (3) 推廣階段(2007 年 1 月至 2009 年 12 月)

請各部會擬訂為期3 年之推動性別主流化實施計畫，辦理單位需涵蓋部會所屬各單位(署、司、局、處、室等)，內容並較試辦階段更深層推動性別主流化工作。此外，部會於每年底前，進行滾動式檢討，提供實施情形給婦權會。

## 7. 訂定「國家重要政策性別影響評估指標」

「國家重要政策性別影響評估指標」即是透過「性別影響評估」的工具，衡量政策是否直接或間接對女性與男性有不同的影響，藉以調整這些政策，確保消弭所有因性別所造成的差別性影響[10]。

「國家重要政策性別影響評估指標」分為以下六個步驟：

- (1)運用性別分析的需求評估；
- (2)確認議題與訂定目標；
- (3)決策溝通；
- (4)決定具體行動；
- (5)計畫執行；
- (6)計畫管考與評估等。

## 8. 訂定「行政院各部會推動性別主流化實施計畫(2010年~2013年)」

「行政院各部會推動性別主流化實施計畫(2010年~2013年)」為了落實「中長程計畫」及法律修訂進行「性別影響評估」，使各部會的「施政政

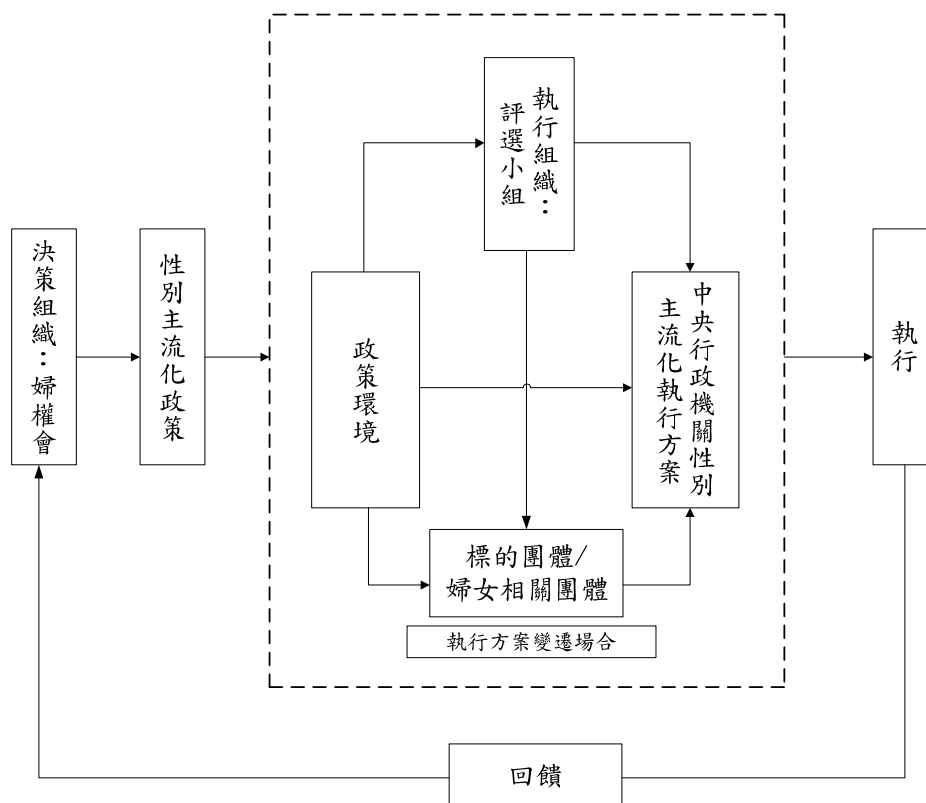
策」及「預算編列」納入「性別觀點」。此時期性別主流化政策所推動的措施：

- (1)各部會性別平等專案小組；
- (2)性別影響評估；
- (3)性別統計；
- (4)性別分析；
- (5)性別預算；
- (6)性別意識培力。

其中，持續充實與建置「性別統計資料」，並支援部會進行「性別影響評估」檢視所需之性別統計，檢討是否需要增加統計項目，且持續統整及推動各部會性別統計工作，進一步將性別統計資料於網站上呈現。再者，利用「性別統計資料」及相關資訊，從性別觀點來分析性別處境及現象。各部會運用「性別影響評估檢視表」，檢視性別相關預算之編列，並逐步發展我國性別預算流程、作法及範例，及辦理性別預算相關訓練。

### 2.3.3 性別主流化政策運作之架構

由「行政院各部會」推動性別主流化策略，「婦權會」係中央政府推動性別主流化政策最高決策機構，「各部會性別平等委員會小組」則為執行機制，並比照婦權會的運作模式，組成的成員包括機關內部代表、外聘專家學者，並要求任一性別委員比例必須達1/3以上，召集人由機關首長或副首長擔任。以下為我國各部會性平小組性別主流化政策推動的過程，如圖2.1所示[17]。



資料來源：[17]

圖 2.1 我國性別主流化政策過程

#### 2.3.4 性別主流化之政策工具

將「性別觀點」帶入各種公共事務中，成為從規劃到執行都必須具備的主要元素。這樣的取向與以往有著顯著的差別，它讓婦女/性別關注的觸角從傳統的福利、救濟、人身安全保護等領域延伸到整個公共空間，成為普遍的價值；而在實際行動上，「性別主流化」則在原有的女性培力作法之外，更去注意各項政策方案背後的規劃邏輯，以及公共資源分配方式等結構面的問題，認為存在於兩性間的各種制度與結構性的不平等，才是造成性別不平等的根源。

故唯有從整體結構面去著手，在各項的制度、政策與方案中帶入性別觀點的檢視與監督，確保在相關方案設計中對不同性別之需求有同等的回應，才有可能消除現有關於收入、資源及機會等的性別不平等[16]。

我國「性別主流化」之政策工具可分為「性別統計」、「性別分析」、「性別預算」、「性別影響評估」、「性別意識培力」、及「組織再教育」等6大項。

##### 1. 性別統計與性別分析

「性別統計」係指蒐集、建置與性別、族群有關議題之相關數據資料，以引發社會對於兩性優劣地位之關懷。性別的人數統計為一切分析

與決策的基石。「性別分析」係指運用性別統計之數據及相關資訊，從性別觀點分析造成不同性別者處境差異之原因，並考量男性與女性的角色與責任、社會上的地位、取用資源的可近性與需求的差異，以及社會對於兩性行為的影響，期使政府在研究、政策決定與計畫發展時，讓不同性別者獲得真正公平。

## 2. 性別意識培力與組織再教育

「性別意識培力」係透過「性別主流化策略」及「性別意識相關研習訓練」等，更了解不同性別者之觀點與處境，提升個人追求並落實性別平等之能力。另「性別主流化計畫」之推動，人事行政局考訓處及人力中心於皆於辦理高階主管訓練時配合課程規劃納入意識培力的課程。

## 2.4 性別主流化之發展經驗

早在20世紀五、六十年代，女性就喚起了全球社會的環保意識。在女性環保運動之浪潮下，世紀各國自發聯合成立各類的女性環保組織，例如APEC、OECD、World Bank等國際組織，將性別意識納入各種領域議題方面扮演了重要角色。

「性別平等」非單指男生或女生的平等，而是指女性與男性或女孩與男孩，共同擁有平等的權利、責任與機會。且男女平等被認為是一個人權的問題。其最重要的演進，就是聯合國對其發展過程逐漸開始有不同的觀念上的轉變，意旨跳脫以傳統收入或總體經濟數字概念評估人類經濟與社會進展的架構，轉而強調個人生活歷程之重視。

其次，「性別主流化」是聯合國在全世界推行的一個概念，是指所有政策的活動，均以落實性別意識為核心，要求過去的政策、立法與資源皆需要重新的配置及改變，以真正地反應「性別平等」。瑞典、芬蘭、澳洲、紐西蘭、挪威、美國、日本、及英國等國家及我國，為了貫徹這個理念，紛紛在中央成立專責專職的部會，跨部會推動「性別平等」的工作。

最後，「性別平等」、「性別意識」、「性別主流化」等觀念非僅是就單一學門領域可進行探討，性別議題所涵蓋之領域廣泛，且是攸關「以人為本」之議題，除了掌握國際組織在性別議題上之關注，我國各相關部會亦需將性別意識納入各議題之中，以多元化的角度及立場，檢視每個政策或決策過程中之性別差異性。





## 第三章 性別影響評估實施現況

「性別影響評估」(Gender Impact Assessment, GIA) 為落實性別主流化的工具之一，評估過程除運用性別統計及性別分析方法檢視日常生活中現存的性別刻板印象及因不平等對待所造成的性別差異外，亦透過徵詢各機關性別平等專案小組民間委員或性別專家學者意見之參與過程，將性別觀點融入政策規劃與決策過程，期能詳實評估政府計畫及法律案之實施結果，對不同性別者的正、負面影響及受益程度，促使政府資源配置有助不同性別、性傾向或性別認同者獲取平等享有參與社會、公共事務及資源取得之機會[10]。

我國為落實性別平等及保障女性權益，於2007年2月9日簽署CEDAW，並於2009年3月完成CEDAW初次國家報告書；同時，為了具體落實及積極推動性別主流化，行政院分別訂頒「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」及修正「行政院所屬各機關主管法案報院審查應注意事項」，規範國家重要中長程個案計畫與法律案於報院前，均需進行性別影響評估，以落實性別主流化政策。另由行政院研究發展考核委員會、行政院法規委員會、行政院國家科學委員會、行政院經濟建設委員會及財團法人婦女權益促進發展基金會於2008年協力完成「性別影響評估操作指南」，提供重要計畫案及法律案進行性別影響評估之架構、操作程序及實際案例，以作為各機關辦理性別影響評估作業之指引及審議之參考，並於2009年起開始實施。粗估2009年約有將近360件案件（含計畫案及法律案）進入前述性別影響評估之作業程序[21]。

### 3.1 性別影響評估指南

他山之石可做為我國推動落實性別影響評估的參考，行政院研考會[10]匯整國外經驗後提出我國性別影響評估架構與步驟如下：

#### 3.1.1 性別影響評估架構

依據國內外相關性別主流化推動資料，以及性別學者專家與各相關部會商議，發展性別影響評估的操作步驟。為能將性別影響評估融入政府現行相關審議、管考與評估作業，故特將相關步驟整合進入「中長程個案計畫」及「法律案」的規劃與研擬過程。以「行政院所屬各機關中長程計畫編審要點」第12點各機關所函報行政院之中長程個案計畫書內容之規定為依據，配合性別影響評估（中長程個案計畫）作業流程而發展出之操作架構如圖3.1所示。

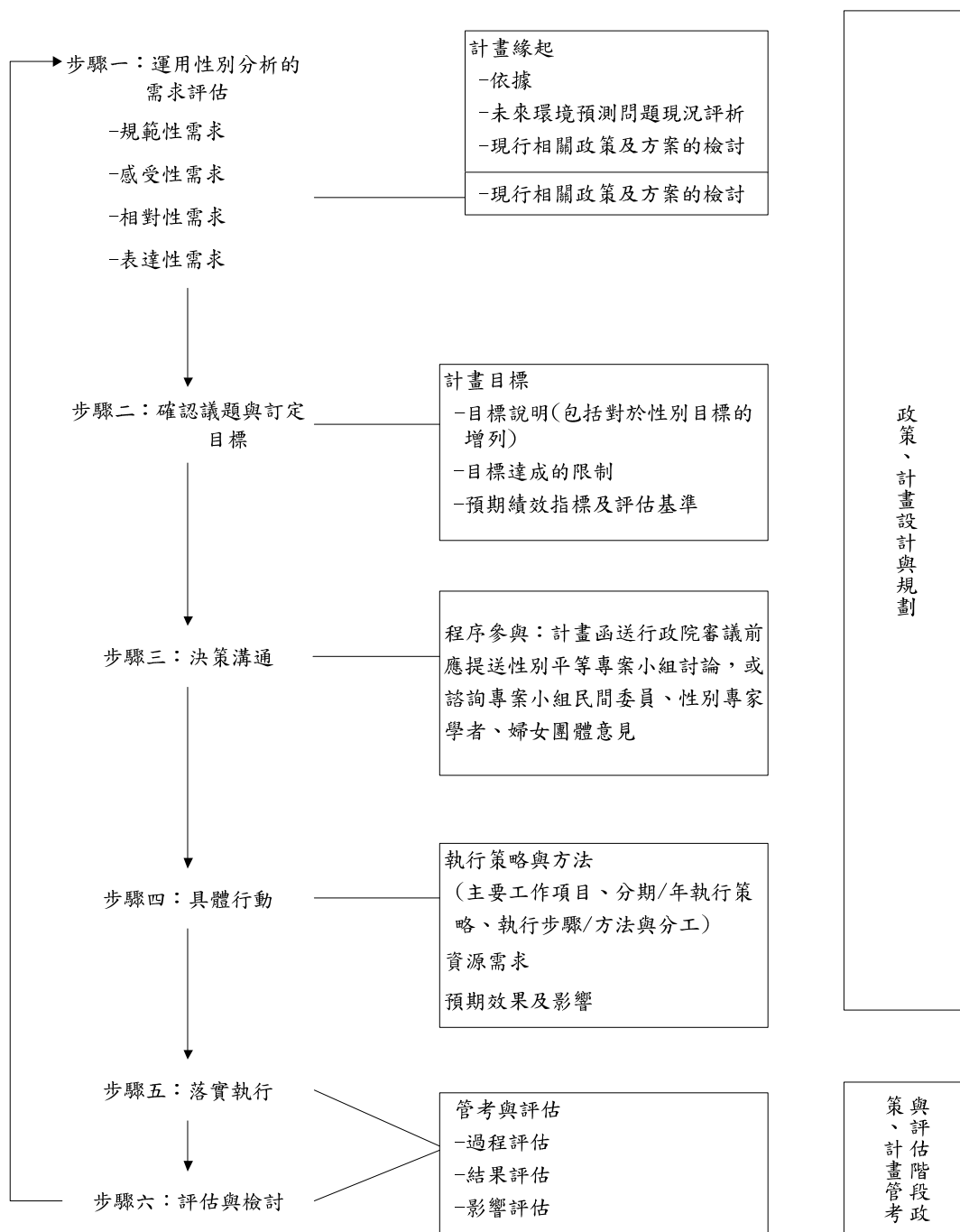


圖 3.1 性別分析與影響評估操作架構 (中長程個案計畫)

資料來源：[10]

操作架構中，性別影響評估操作步驟可分為6步驟：運用性別分析的需求評估、確認識題與訂定目標、決策溝通、具體行動、落實執行、評估與檢討等，分述如下：

### 1. 運用性別分析的需求評估

方案規劃前的首要步驟為現對問題現況與未來環境預測的「需求評估(needs assessment)」，其目的是發現社會問題的本質及範圍，屬一種描述性的調查與資料蒐集，是有系統地研究與了解問題所在，因此，需求評估又可稱為「可行性研究」(feasibility studies)或「前置分析」(front-end analyses)。需求評估有兩項主要功能：建立計畫的合法化基礎與最適切計畫的指引，換言之，有正確的需求評估方能掌握計畫受益者的真正需求，運用策略規劃出足以滿足需求的重要計畫。

各部會研擬中長程個案計畫，於進行問題現況評析及未來環境預測時，應檢視有關法令、國際規範及性別政策趨勢，蒐集或調查相關性別統計資料，運用該等資料進行性別分析，評估現行環境在不同性別間是否存有差異，或造成不同影響。此外，亦可透過檢視現行推動之政策或計畫執行成效，瞭解不同性別受益情形及未來之服務需求及服務能量，俾確實運用性別觀點進行計畫整體需求與問題現況描述。

### 2. 確認識題與訂定目標

政策的制定是為了解決某些社會問題，如果問題的分析不正確，就容易造成政策或計畫的目標不明確、無法掌握真正的受益對象、甚至運用不當的服務策略，而造成「政策性別盲」。故此階段目的在於根據需求評估結果定義議題與問題，並據以發展政策或計畫目標及其優先性（如在公共建設工程中，路燈設置受益對象雖一般社會大眾，但在感受性與表達性需求評估後可能發現對路燈數量的需求女性高於男性等）。在政策或計畫規劃時有明確的方案目標，才能在執行過程與結束後了解方案的成效。

中長程個案計畫於設定計畫目標、發展預期績效指標及評估基準時，應適時諮詢性別專家團體及一般民眾，擴大參與對象，並確實依據上開性別思考面向內涵進行性別分析，並逐項檢視議題關連性，擬訂計畫目標，必要時更應訂定與性別直接相關之目標，以求改善性別間之落差，提升性別平等。如未能於計畫中設定性別相關目標時，應於目標達成限制中予以說明。

### 3. 決策溝通

政策是否能被各界接受並執行，溝通扮演了很重要的角色。溝通時機、溝通的方式、媒體的選擇、使用的語言以及社會大眾的參與是十分重要的，才能確保政府對於政策、計畫及立法目的與影響層面，能被充分了解。

為落實廣納各界參與決策及確保計畫規劃能納入性別觀點，中長程個案計畫書附件之「性別影響評估檢視表」中，已將政策溝通納為重點。即各機關中長程個案計畫於函報行政院審議前，應將計畫書提送各部會「性別平等專案小組」討論，或諮詢該專案小組民間委員或性別專家學者意見，並參酌相關意見修正計畫內容。另應適時進行計畫預告或利用媒體傳播政策內容，多方雙向溝通，以利政策形成及確保其有效執行。

### 4. 具體行動

針對前階段所確認的各項議題與欲達成目標及預期成果，此階段主要是以發展政策的行動策略，又可稱為政策或計畫假設。具性別觀點的政策計畫發展，需運用需求評估結果和相關性別統計資料，就優先設定的議題及其目標，發展政策計畫建議或可選擇方案，並同時對於政策或計畫實際執行的可行性與所需要的資源等也應納入考量與受到檢驗；另由於行動策略是達成計畫目標的方法，這些方法必須具有彈性，需以受益人需求做出發點，而不是以行政管理方便為焦點。

中長程個案計畫在完成未來環境預測及問題現況評析，確定計畫目標後，應根據所定目標研提具體執行策略與執行方法，並概估計畫執行所需經費、資源，分別於中長程個案計畫書之「執行策略及方法」、「資源需求」說明之。

### 5. 落實執行

執行階段是政策落實達成預期目標的過程，強調如何踐行先前各步驟的實現成果。此階段的重點為依政策及計畫內容進行各項工作推動，過程中同時不斷就所投入的資源（人力與物質）與原規劃內容進行檢視，並就差異部分進行了解及修正，另針對政策或計畫執行時所可能產生預期或不預期發生的事件進行危機處理。此外，在執行階段中，執行人員的性別敏感度為能否有效落實具性別觀點的政策或計畫的關鍵要素之一，執行人員需充分了解政策或可能對女性或男性所造成的正負向影響，並依循規劃內容推動外，同時也需檢視覺察執行過程是否造成負面影響，而落入「政策性別盲」，如宣導方式強化性別刻板印象或未提供配套友善服務等。

中長程個案計畫奉行政院核定後，即應編列預算據以執行，為確實管控計畫之執行，各計畫應依據現行「行政院所屬各機關施政計畫管制作業要點」納入分級管制，並依規定訂定年度作業計畫，分配執行預算及設定管考基準，爾後並按管考週期提報執行進度，年度結束後辦理評核作

業。尤其是依性別分析所擬訂之執行策略、編列之預算及訂定之目標，均應確實執行，並管控執行進度。

## 6. 評估與檢討

管考與評估的目的是檢驗政策與計畫成效，協助判斷政策的規劃符合目標的程度，並提供改進的機會，因此，當管考與評估結果發現，政策並沒有實質促進性別平等，則必須思考應該如何修正才能達成此目標。政策管考與評估也是一種責信行為，讓民眾或相關人員，瞭解政策推動概況。

在性別議題方面，政策能否有效促進性別平等的目標，因議題不同所採取的性別測量指標也會有所不同，目前各部會所著重的受益人男女比例只是其中一項結果評估，相關評估還包括，執行過程評估的資源分配、預算編列、決策參與機制，以及政策或計畫的效益方面，即對社會法令、價值等效益面向的考量，藉由檢視政策與計畫規劃、執行過程及結果，瞭解性別平等目標是否落實於政府各項施政中，進而將此價值信念深植於社會。

納入施政計畫管制之中長程個案計畫於年度終了，應依據「行政院所屬各機關施政計畫評核作業要點」辦理評核作業。各計畫依據年度所訂評核指標辦理評核，確實檢討執行情形與成效，各機關並應將計畫評核結果，納為施政參考及改善執行缺失，以及作為概算與預算編列及審議之參考。各機關評核時亦應就計畫所訂性別目標及採行策略是否確實執行，以及是否達成效益一併予以檢視，後續並確實參酌評核結果修正計畫執行策略或性別目標。

### 3.1.2 性別影響評估檢視表

依性別影響評估實施（中長程個案計畫）作業流程（詳見圖3.2），可分為部會研擬、行政院審議及計畫管考等3階段。說明如下：

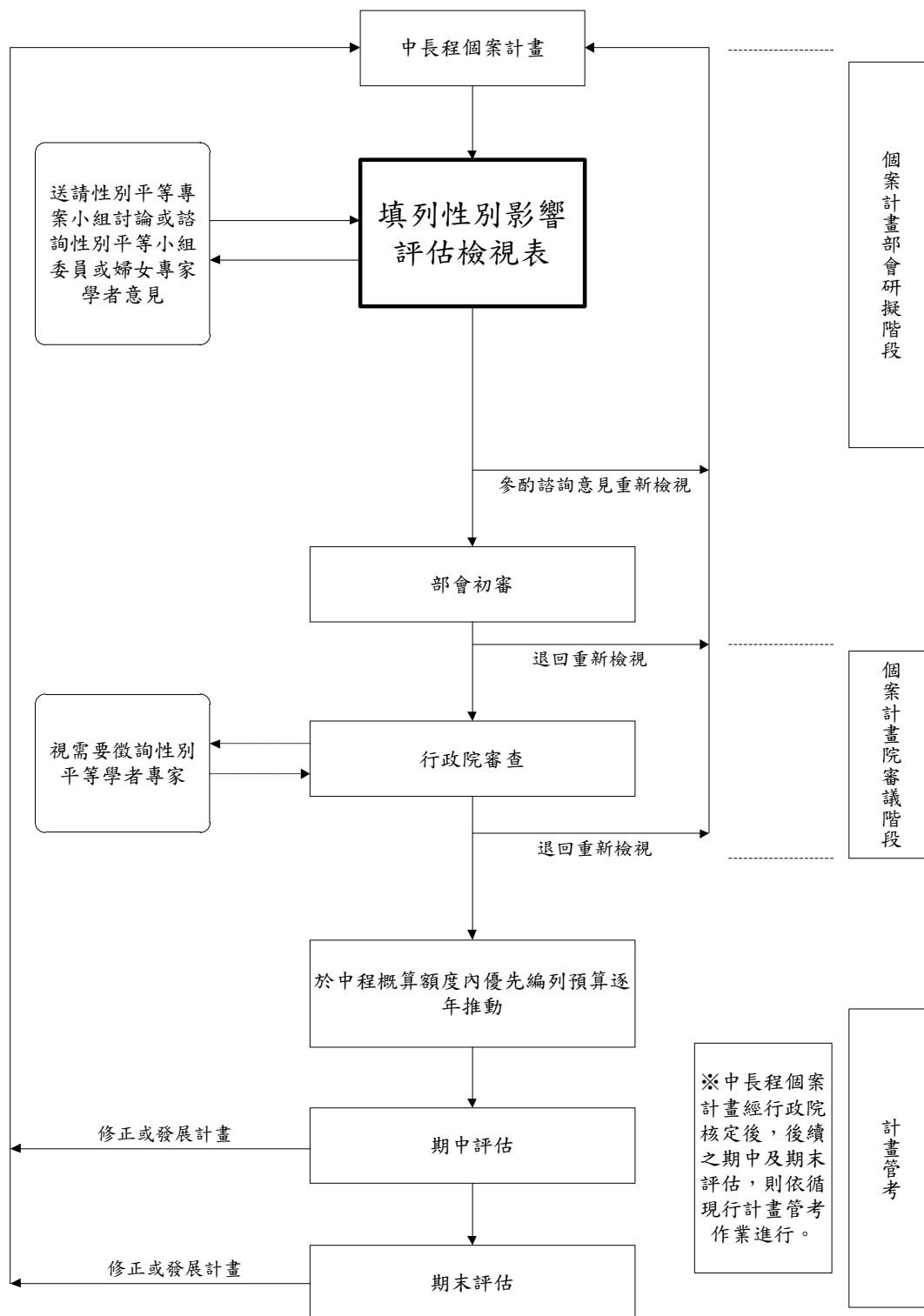


圖 3.2 性別影響評估作業流程圖（中長程個案計畫）

資料來源：[10]

## 1. 部會研擬階段

### (1) 撰擬計畫內容

各機關擬訂中長程個案計畫時，應納入性別觀念，參酌前述性別影響評估步驟，根據所蒐集相關性別統計資料，進行性別需求分析與問題現況描述，充分考量不同性別特性或需求差異，於計畫內涵中予以呈現，進而設定性別目標，俾達到促進性別平等之效益。

### (2) 填寫性別影響評估檢視表

各機關於擬訂中長程個案計畫過程中應填寫性別影響評估檢視表（於計畫報院前並視實際狀況隨時調整），檢視計畫規劃研擬過程及內涵是否廣納性別平等專家學者意見及評估計畫受益對象、投入資源及效益等。該表（如附錄一）為中長程個案計畫附件之一，於報院時均需一併提報。

### (3) 徵詢性別平等專家學者意見

為廣納性別平等專家學者意見，確保計畫納入性別觀點，中長程個案計畫於擬定後均應併同性別影響評估檢視表進行徵詢性別平等專家學者意見之程序；其中，除應參酌徵詢結果與意見修正計畫內容外，並請於表內載明專家學者參與程序及主要意見。

## 2. 行政院審議階段

行政院各審議機關審議部會提報之中長程個案計畫時，應一併審視各計畫所附之性別影響評估檢視表，並得視需要徵詢性別平等專家學者，提供部會修正或執行計畫之相關意見。

## 3. 計畫管考階段

中長程個案計畫經行政院核定且於中程概算額度內編列預算據以推動執行後，即依循現行「行政院所屬各機關施政計畫管制作業要點」及「行政院所屬各機關施政計畫評核作業要點」規定，辦理後續計畫管考作業，並依據管考評核結果回饋修正計畫或發展擬訂新計畫，俾確實達到促進性別平等之目標。

## 3.2 性別影響評估檢討

相較於愛爾蘭、英國、澳洲及韓國的相關資料，我國現行性別影響評估機制已具有國際間針對此項評估應有的理念、規劃與制度。所謂「工欲善其事，必先利其器。」為了具體落實我國推動性別主流化政策，性別影響評估是聯合國所律訂的六項主要工具之一；而為了實踐性別影響評估工作，檢視表無疑是引導部會人員逐步完成、落實的關鍵工具；因此，行政院研考會委託國立彰化師範大學[21]檢視現有評估機制與實施流程、操作指南與檢視表、教育訓練等向度之實施現況與成效。

此一研究指出，對所有性別影響評估的參與者而言，現行的檢視表(如附錄一)或許是不錯、可以接受的；但是若意欲顯著地提高填寫者對檢視表的認可與滿意度，進而達到透過檢視表落實性別影響評估的實質功效，在具體明確、淺顯易懂、易於填寫的向度上，似乎仍有可以改善的空間。此外，從座談、焦點團體及個別訪談中，也發現：檢視表第陸與柒項的「連動」填寫設計，易「誘導」部會人員傾向於將第陸項（受益/規範對象）均以「與性別無關」評定為「否」，得以免填第柒項（評估內容）；同時，多數部會人員又未依填表規定，具體說明第陸項均評定為「否」的理由或以不具性別觀點的角度填寫似是而非的評定原因，影響所及，除了讓部會人員有無所適從之感，也易讓民間人士對部會人員產生敷衍、偷懶等負面觀感。

對於部會人員而言，填寫檢視表的處境或困境在於：因為不熟悉或受限於性別刻板的慣性思考，在填寫過程中常有不知如何下筆的困擾與限制。而「缺乏適當案例」的情形，也是造成部會人員在填寫檢視表時的困擾因素之一；因此，如果檢視表的概念與評估指標及內容能更清楚、具體些，當更有助於部會人員的填寫。另外，填寫檢視表的另一個困難在於：不易將計畫內容與檢視表之各評估項目對應結合。另外，現階段相關性別統計及性別分析資料的缺乏，是部會人員在填寫檢視表時的另一個困境。

對於具有性別平等意識或專長經驗背景的民間人士而言，在瞭解、熟悉現行性別影響評估的前提下，要針對部會的計畫案或法律案以性別觀點提供意見，應非難事；但是，對於原本可能就不具有性別平等意識或相關專長背景的多數部會人員而言，要依據民間人士之檢視意見提出「綜合說明，包括對『捌、程序參與』主要意見參採情形、採納意見之計畫或法案內容調整情形、無法採納意見之理由或替代規劃等」，實非易事。

再者，對民間人士而言，在填寫「程序參與」時的難處則與部會人員的評定內容明顯缺乏性別觀點及領域專業與性別專業不易兼顧兩點因素有關；前者的困境在於：從最根本的「問題現況評析及需求評估概況」與「計畫目標概述」均缺乏以基本的性別統計與分析為基礎，面對部會人員的性別盲及缺乏性別意識，讓「程序參與」的意見很難下筆；後者的為難在於：本身對計畫或法案涉及性別以外之相關專業的不夠瞭解，恐有偏重性別觀點而未能兼顧實際或實務上需求的擔心。而根據研究小組檢視



實際案例，則看到另一種相反的現象：部分「程序參與」者所提供的意見，植基於其所專長之領域專業，但卻是明顯地不具有性別觀點，使得性別影響評估變成「領域評估」而非「性別評估」。針對前述兩點，亦有部分部會人員在問卷及座談的書面意見中提類似的建議：希望能加強現有性別統計與分析資料之建置與人員教育訓練，並增加人文社會領域以外且具有性別專長的專家人才庫。

最後，研究小組根據問卷調查、經驗座談、焦點團體、個別訪談及實際案例檢視等途徑，瞭解參與性別影響評估之部會人員與民間人士的觀感與建議，並據以形成作為性別影響評估操作程序之修正參考建議。對於性別影響評估檢視表（中長程個案計畫）之修訂建議列於附錄二中，而主要建議摘述如下：

1. 將性別影響評估定位為：由業務單位主責，以融入既有工作業務來創造發展平台之機制。
2. 明訂評估機制與實施流程，依序由初期-中期-後期之作業程序，並配以審議及管考機制，並依據「性別影響評估操作指南」編寫操作流程簡要版，以利部會人員依循作業。
3. 依據計畫案與法律案之差異性，分別修訂檢視表。計畫案沿用現行檢視表的作法，修訂填寫項目及內容之說明；法律案雖仍採原檢視表之格式，但回歸既有的法規影響評估，依相關規定將性別影響評估的重點納入。
4. 加強性別影響評估教育訓練課程之系統性規劃，並落實全面性之教育訓練，尤需強化各部會決策層級人員（如：首長及單位主管等）的教育訓練，以減少性別影響評估之執行阻力。
5. 針對政策落實所需之相關配套措施，建議主責及相關單位應著手修訂相關法規、建立獎勵機制、建構性別影響評估之資料庫、建立協助填寫「性別影響評估檢視表」機制及定期研擬性別影響評估發展與精進方案等，方能真正落實我國性別影響評估工作。



## 第四章 交通運輸與性別平等之關聯

運輸系統是由系統的使用者及他們每日的生活所形成，然而系統的政策與設計也會顯著地影響人們的生活。性別 (Gender) 是重要的因素，應該被明確地納入運輸的研究、實務、及政策中，所以更進一步了解性別平等是運輸研究必然面臨的挑戰。

### 4.1 性別友善的交通政策

根據交通部「性別友善的交通政策分析報告」(交通部95.12.18交人字第0950062463號函)所述，運輸是一種衍生性的需求，並視活動者的活動特性而有所差異。不同性別的活動者，在基本移動需求上的差異，主要是出自家庭與社會中角色之分工；男性通常扮演賺取收入的角色：清晨離家外出工作，傍晚時回家。而女性則扮演三種角色：收入賺取者、家庭管理者、社區管理者。故女性在一天中會產生較短、較多、較分散的旅運行為，而且女性常會攜帶所購買的物品或與兒童或高齡親屬同行。兩者行為之差異，在多份國外文獻中，均獲得相當一致結果。

不同性別的活動者，在社經文化上的影響與需求下，使用運輸的方式並不相同。女性較諸男性，傾向具有如下的特性：

1. 女性較依賴大眾運輸。即使在擁有一輛車輛的家庭中，通常以男性為主要駕駛者居多。
2. 女性照護家中兒童、高齡親屬等活動，所衍生的到學校接送小孩、陪伴高齡者就醫、使用社會服務設施等的旅運需求，可能較依賴非尖峰時段、非通勤路線的運輸服務。
3. 女性複雜的家戶與照護責任，常使其必須產生較多的多重端點 (multiple stops) 的旅次鏈 (chained trip)，且地區性的旅次量所佔比例較高。
4. 女性對於外界的攻擊 (attack)，較具不安全、弱勢的感受，使得其活動會侷限於特定的時間內，如：較避免在入夜後的大量活動。

提供運輸服務的單位，在規劃設計其服務內容時，基本上是針對顧客的使用需求，如果大眾運輸的使用者以女性乘客居多時，其服務內容即宜反應女性乘客的需求類型，如：「地區性的服務」、「服務的時間與頻次安排」、「轉乘的設施、資訊與票務制度」、「保安的事前預防、當場因應與事後處理」等。惟目前大眾運輸提供服務的內涵，通常以滿足一般的通勤旅次為主，乘客間的差異化與需求細節，如：常常出現的伴隨者、伴隨物等，可能仍須進一步考慮。

除了以上由使用面所呈現的不同性別的特性外，在規劃新的運輸服務時，也有些技術面的基本觀念需予以重新思考。例如，目前的運輸建

設是立基在成本效益分析的基礎上，包括：可減少的車輛營運成本、車禍成本及時間成本等。對旅行時間的節省，通常會區分工作時間、非工作時間，且傾向滿足較長程的旅運需求，而此通常以男性的活動類型居多，並未適當反應地區性活動的時間機會成本，以致傾向低估女性的運輸需求，包括：管理家務的時間、以家庭為基礎的經濟活動、照顧兒童、參與正式或非正式的經濟活動等。世界銀行的報告指出，運輸計畫中對性別議題考量的不足，部份原因可歸責於傳統運輸規劃目標強調確保投資具經濟效率，但甚少論及利益的分配，同時，傳統運輸分析將家戶視為一個黑盒子，假設家戶的行為反應家戶中所有個人的偏好，而未考慮家戶中的權力結構以及性別關係等。

依據交通部99-102年性別主流化實施計畫，交通部之「性別友善的交通政策」內容如下：

### 1. 推動無障礙及綠色交通環境

在目前持續推動的無障礙運輸環境政策，以及全國能源政策下所鼓勵的綠色運輸系統中，針對女性使用特性重新檢視執行工作的內容，以降低女性就業、生活的移動障礙。

### 2. 確保交通系統中的人身安全

從女性的處境、年齡、社會地位觀點出發，加強改善運輸場站及工具的保安環境，包括：所屬設施的設計、所提供服務的管理，以提升公共環境之安全設計與服務，減少犯罪機會，保障婦女人身安全，進而在基本安全環境確保下，協助女性進行各種活動。

### 3. 營造性別友善的交通工作環境

檢核所有內部作業規定、管理規章等，是否對各該組織內部及外部的有不利的女性有不利的要求與規定，同時進一步研議增加女性部份工時及二度就業的機會，並依據兩性平等相關法規，健全女性工作安全及進行女性主管與技術人員的培訓、薦送進修，提升政府公務人員體系的兩性平等。

為支援各項分析工作，應持續進行運輸部門的性別統計，建立相關資料庫，構建統計與政策回饋循環的系統，作為政策永續推動的參考依據。此外，充分利用部內及部外單位進行性別平權相關議題、性別影響評估觀念的教育宣導，教育大眾識讀媒體，消除性別歧視。

## 4.2 交通運輸之性別平等議題

美國運輸研究委員會 (Transportation Research Board) 自1978年起即著手展開女性運輸議題 (Women's Issues in Transportation) 的探討，並於1996年與2004年分別舉辦第二屆與第三屆會議；最近，於2009年10月28～30日在加州舉辦第四屆國際會議[5-6]。會議舉辦的目的在於：1.確認與發掘更多的研究與資料，作為政策決策者解決女性移動、安全與保護等

事項之參考；2.提升運輸界對女性運輸議題的重視，聚焦女性運輸議題相關的行動與政策；以及3.鼓勵並培育下一代年輕學者投入研究，增加公私部門參與的機會[3-4]。2009年研討會，除延續2004年的研究基礎，進一步探討不同性別在旅運行為、運輸安全與人身保安、運輸規劃與通勤設計等議題外，更加入不同性別在重大災害的預防、應變與管理相關議題之探討。2009年會議主要議題說明如下：

#### 1. 人口統計與旅運行為的關連：

此一議題主要涵蓋旅運者之態度、偏好、公民參與、家戶規模與組成、以及所得、移民與否、年齡、種族(race)、族群(ethnicity)、是否為身心障礙者等等因素的影響。

主要關鍵論文：「Her Money or Her Time? A Gendered View of Contemporary Transportation Policy」，探討美國女性運輸政策與規劃近期趨勢，主要聚焦於公共運輸與運輸財政；其主要論點指出，為促成能源、健康、環境、氣候變遷等之改變，主要關鍵在於降低延車旅次(VMT)，然而在政策或規劃成形的過程中，並未讓性別平等之議題介入，包括薪資差異、勞動市場之性別區隔(gender labor market segregation)、家庭角色和勞動比例等考量；研究指出，性別、運具、旅次目的等皆影響旅行時間價值與可靠度價值，與孩童相關的旅次通常具有較高的旅行時間價值。研究提出相關後續議題：

- (1) 調查時納入性別、種族與族群等資料以改善資料品質，如此方可於政策評估時納入性別相關分析；
- (2) 檢討運輸政策與支出對女性的影響；
- (3) 研究女性與男性在運輸選擇上之動機差異，以更進一步了解人們對政策推動的反應；
- (4) 了解旅行時間價值與可靠度價值之性別差異對旅次目的、地點選擇與運具之影響；
- (5) 了解降低延車旅次對女性或其他群體 (group) 的衝擊。

#### 2. 運輸安全與個人人身安全(safety and personal security)：

此一議題涵蓋性別差異所導致之駕駛方式、肇事類型、自律、不同世代類型的差異、犯罪預防或降低之設計、事件中的脆弱性、人體工學設計、騷擾之探討等主題。會議中指出，雖然我們對女性在運輸安全的了解已有相當進展，但仍不及對旅行型態或選擇等議題。已有之認識包括：

- (1) 較強的安全意識傾向，較少的冒險性格；

(2) 由於女性較男性長壽，因此對年長者族群而言，其安全與機動性需求與其他年齡層有所不同；

(3) 於事故中女性受傷可能性高於男性，但仍待更充足的研究證實。

### 3. 運輸規劃考量：

此一議題涵蓋土地使用與運輸規劃、在運輸需求模式與運輸規劃中納入性別差異、社會公平、運輸與公共衛生等主題。

盡管在全球化浪潮下，貧者仍集中於開發中國家，而貧困對女性的影響高於男性，後續對於貧者與運輸公平仍應聚焦研究。女性因被迫移居(如都市開發)或因運輸可及性低而成空間弱勢，亦無法前往健康照護機構或求職就業等。例如印度刻正積極建設國際級都市，例如德里、孟買、班加洛、加爾各答等，但對貧困的女性而言，此通常意謂著家被拆除，被迫移居遠離都市中心的郊區。儘管運輸使她們團結，在某些領域上也增加權利，但她們的政治影響力仍有限，也缺乏提升自己社經地位的能力。就運輸公平而言，有關性別、貧窮及運輸的關係須加以研究，已開發國家經常檢討此間關係，但對開發中國家則相對罕見。運輸公平應是最高指導原則，不論是擴張機會或是運輸、就業、庇護的可及性。

就年輕女性(約18-24歲，正屆於進入職場)而言應考量下列議題，以增進她們獲得僱用的機會及通勤的能力：

(1) 若遭遇運輸或旅行方面的困難，則年輕女性的求職地域範圍將受限；

(2) 婚姻狀況經常決定年輕女性購車的時機，相較於男性於單身時購車的比  
例而言，女性較少於單身時購車。

### 4. 極端事件(extreme events)：

此一議題涵蓋例如於遭遇龍捲風與地震時之應變、遇恐怖攻擊時之準備與反應、緊急應變、風險管理等主題。會議中指出，對擬定疏散計畫及指揮疏散行動而言，若對接小孩的行為、家戶責任、對公共運輸的依賴等因素加以考量，應可獲得更好的決策並可能拯救更多生命；對於沒有車、缺乏機動性的個人、照顧無機動性的家人、對必須留下寵物的抗拒等因素常是民眾不願疏散的原因；對家有學齡兒童的女性而言，接送小孩通常是她們的責任；而根據非線性整數規劃模式分析結果，若指定母親前往接小孩而非以最佳指派模式時，疏散時間將增加。

### 4.3 交通運輸之性別平等計畫

英國交通部[2]之性別平等計畫 (Gender Equality Scheme)指出，交通政策與措施看似屬中性、但是對女性與男性實有不同影響。女性可能負擔較多的照護職責、從事不同的工作型態、有限的資源使用、容易受到暴力與性侵的傷害。對於男性，職場文化並不充分支持對於他們的家庭與孩童照顧責任，在家庭服務上也被假定只需負擔些許的養育責任。

在使用運輸服務與服務交通部門上，男性與女性也有不一樣的需求及觀點。英國交通部的性別平等計畫 (Gender Equality Scheme)，其目的在確保所有運輸政策與聘僱規範均能適切地因應女性與男性的差異，維護進入工作、服務與社會網絡的權利，促進社會共融 (social inclusion)，並且符合平等法案 (Equality Act) 的性別平等責任 (Gender Equality Duty)：消除不合法的歧視 (eliminating unlawful discrimination)、消除騷擾 (eliminating harassment)、促進男女間機會的平等 (promoting equality of opportunity between men and women)。

#### 1. 性別平等計畫的目標

英國交通部設定六項目標，作為促進女男間平等的架構，分別為：

- (1) 針對女性與男性，同時提供更佳的工作可及和必要服務，如衛生保健、教育和糧食供應 (Deliver better access to jobs and key services such as health care, education and food suppliers for both women and men)。
- (2) 確保所有新的和既有的策略均已評估其對性別平等的影響，作為廣泛性平等評估的一部份，確保政策與資源的目標有效性 (Ensure that all new and existing policies are assessed for their impact on gender equality, as part of a wider equality impact assessment, to ensure effective targeting of policy and resources)。
- (3) 朝向交通部多樣性施行計畫中所載的2008多樣性目標而努力，提高女性在高階公務員和其分支職級的代表性 (Work towards the DfT 2008 diversity target to increase the representation of women in the Senior Civil Service and its feeder grades, as set out in the DfT Diversity Delivery Plan)。
- (4) 思索有助於達成兩性平等的可行措施 (Consider how procurement practice can help to deliver gender equality)。

(5) 提升跨交通部、局處與非部屬公共機關間對於性別平等責任的體認 (Increase awareness of the gender equality duty across the Department, its agencies and its non-departmental public bodies)。

(6) 消除不合法的性別歧視與騷擾，以及促進兩性間機會的平等 (Eliminate unlawful gender discrimination and harassment and promote equality of opportunity between the sexes)。

## 2. 性別平等計畫的基礎

佐證資訊蒐集是達成性別平等目標的關鍵，透過正式研究、諮詢與實施衝擊評估，確立性別平等議題、評估政策影響性、釐清政策改進障礙、檢視進程與調整必要行動。

主要資訊來自國家旅運調查 (National Travel Survey, NTS) 與運輸統計 (Transport Statistics for Great Britain) 的研究，並且整合其他統計性與質性的研究。相關專案研究計畫如下：

- (1) 移動性的實證基礎回顧：不同社會群體的選擇與障礙 (Evidence-based Review of Mobility: choices and barriers for different social groups)。
- (2) 了解高齡者旅運的意向、需求與行為 (Understanding the travel aspirations, needs and behaviour of people in later life)。
- (3) 針對DVLA、DSA、VOSA、VCA等直接服務民眾行政機關之顧客深入研究 (Customer insight research by our executive agencies that provide services direct to the public, including the Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA), the Driving Standards Agency (DSA), the Vehicle and Operator Services Agency (VOSA) and the Vehicle Certification Agency (VCA))。

## 3. 更好運輸服務的提供

在運輸中，通常對特定使用族群的服務改善，也同時會嘉惠其他使用者。相關服務包括：使用性、負擔性、可及性、移動性與安全性。

### (1) 使用性

所有的巴士使用者都因低底盤、可傾斜、雙功能輪椅優先使用空間的推動而享有更好的服務品質，特別是使用巴士傾向高於男性的女性，在攜帶嬰兒車、手提多項物品時能有更便利的使用



性。此外，鐵路與長途客運運輸也正立法推動，針對不同使用者的特性，提供所需的最大可能空間。

## (2) 負擔性

政府必須確保運輸服務費用保持在低所得或行動不便人士的可負擔範圍，此時對年長或弱勢團體的運輸補貼計畫為必須措施；雖然，這些措施無分男女均可使用，不過根據統計調查，銀髮女性因較為長壽與較少駕照持有，享有大眾運輸服務的機會將更高。

## (3) 可及性

運輸是所有必要服務的聯繫，包括工作與休閒。中央與地方政府透過可及性規劃 (accessibility planning)，幫助民眾到達工作與必要服務的地點。不同運輸組織與醫療、教育、就業等必要服務的合作是可及性規劃的重要關鍵，而不同團體的參與，如婦女組織，將更有助於發掘不足之處並釐清相關議題。

## (4) 移動性

由於男性與女性在行為與生理上的差異，女性相對於男性可能會遭受更多傷害，因此英國交通部特別關注女性駕駛及乘客的行駛安全與個人保安。此外，相關運輸研究也指出一些不同性別高齡駕駛者放棄自行駕車的原因，以及他們如何因應與調適非駕駛者的運輸需求。

## (5) 安全性

人身安全是限制女性旅運的一項障礙，相關研究也指出女性擔心因犯罪與非法行為而受到傷害，特別是在天黑以後；雖然，在統計上，男性比女性更容易成為犯罪的受害者。

英國交通部承諾減少運輸系統中犯罪與擔心受害的可能，透過指導手冊鼓勵各項預防科技與措施的模範案例，減少與預防犯罪發生。此外，針對鐵路與地鐵車站推動「車站保安計畫」(Secure Stations Scheme)，彙整全國最佳範例並制訂標準，全面性確保乘客與站務工作人員的安全。

# 4. 運輸服務的採購

「採購政策」是鼓勵業者提供符合平等規範服務的機會。服務採購占交通部商務業務的主要部分，包括研究與諮詢、設備與服務，相關合約必須符合政府規定之平等性與多樣性的相關法規。英國交通部制訂的「採購手冊」(Procurement Manual) 有一單獨章節特別規範採購程序對社會議題的處理，以符合政府與歐盟的規範。此外，英國交通部將會審閱合約管理指導手冊的文字，強調確保性別平等的重要性，並制訂相關檢核表 (checklist)。目前已制訂有女性與大眾運輸的檢核表 (Women and Public Transport: the Checklist)，幫助運輸業者與其他供應商自我檢核所提供的運

輸服務，而英國交通部也持續獎勵與宣導相關優良案例。檢核表內容包含：組織政策與程序 (Organisation policies and procedures)、聘雇政策與程序 (Employment policies and procedures)、職員訓練 (Staff training)、研究、諮詢與規劃 (Research, consultation and planning)、顧客服務 (Customer services)、個人保安 (Personal security)等六大構面、64項指標。

## 5. 運輸公職人員的管理

英國交通部與所屬執行局處的人力資源部門，負責聘雇的政策、程序與服務等業務：1.達成部門業務目標、2.提升職員能力、3.評估相關聘雇政策、程序與服務並融入部門工作常規之中。此外，選拔局處層級的性別冠軍 (Board-level Gender Champion)，以及各局處內的科室冠軍，作為表揚與模範。

為鼓勵所有同仁參與聘雇政策的制訂，英國交通部透過內部職員網絡的諮詢與焦點座談會的舉辦，討論造成男性與女性於部內的工作障礙，或者是透過職員的問卷調查，掌握與分析相關意見。

英國交通部定期公布「性別監測資訊」 (gender monitoring information)，除了種族與身心障礙外，包括：職等與專兼職、新聘與晉升、績效管理、培育與訓練、申訴與懲戒、離職等項；搭配「平等影響評估」 (equality impact assessments, EIAs)，這些資訊將有助於檢視政策推動方向。

不分性別地，對所有人來說旅運均屬關鍵議題，而有效的運輸政策制訂與執行，需仰賴深入了解所有使用者的需求；然而，傳統上運輸人力為男性所支配，包括運輸專業工程與規劃人員、甚至交通部本身，這影響著交通部的風格與工作文化。因此，如何在專業技能的考量下，讓交通部成為具有女性工作吸引力的地方，是當前努力的方向。

英國交通部及其局處多年來支持同仁在工作上與照護責任及休閒興趣上取得平衡，針對個人需求制訂配套措施的「彈性調度計畫」 (flexible deployment programme)，創造更敏捷的組織，將正確的人員於正確的時間置於正確的位置 (the right people in the right place at the right time)。

透過每三年的同酬督導計畫 (three-yearly equal pay audits)，本部與局處將持續進行績效評等與回饋間的影響評估，以確保並解決同工同酬的議題。此外，透過職員問卷調查與公職監督機制，避免歧視、欺凌、騷擾等事件的發生，維護每個人於工作職場的尊嚴與尊重。

## 6. 性別平等計畫的檢核

性別平等計畫 (Gender Equality Scheme)透過部裡的網頁發佈，並將連結置相關局處的首頁，另外出版紙本報告供索取。此外，透過相關資訊的彙整與分析，英國交通部每三年定期檢核並修訂此一計畫。

#### 4.4 交通運輸與性別平等整合

運輸是一種衍生性的需求，並視活動者的活動特性而有所差異。不同性別的活動者，在基本移動需求上的差異，主要是出自家庭與社會中角色之分工，而使得運輸使用方式上的不同。經回顧美國TRB的性別議題研究與英國DfT的性別平等政策，其特點在於透過研討會舉辦的方式，確認與發掘更多的研究與資料、提升運輸界對女性運輸議題的重視、並鼓勵年輕學者與公司部門投入研究，透過議題的討論、分享與成果累積，讓性別議題更加釐清，也讓性別培力逐漸融入交通運輸。此外，透過性別平等政策的宣示、交通性別統計資料的建立、運輸服務採購的規範等，讓交通部及其部屬機關（構）在從事性別影響評估工作上有所依循，於交通運輸中具體落實性別平等精神。



## 第五章 交通運輸部門性別影響評估施行之檢討

### 5.1 性別影響評估(GIA)案例檢討

交通部運輸研究所於2010年蒐集交通部及所屬各機關(構)於2009年進行GIA之相關中長程計畫案共44件，針對已施行之GIA檢視表進行審視，提出交通運輸部門在填寫GIA檢視表時的主要困擾如下：

#### 1. 不清楚GIA檢核功能，認為增加工作負擔

由相關計畫所附之 GIA 檢視表，以及相關人員之訪談意見，發覺計畫承辦人員雖遵照行政院要求進行 GIA，但是多半不了解其目的與功能何在，認為徒增工作負擔。讓人覺得交通運輸專業人員，似乎尚未清楚了解 GIA 要評估什麼，且似乎無法真正體會 GIA 檢視表相關填寫項目的說明。

#### 2. 不知道個案計畫所涉受益對象，認為中性沒有差別

對於GIA檢視表所列三種受益對象：(1)「以特定性別、性傾向或性別認同者為受益對象」、(2)「受益對象無區別，但計畫內容涉及一般社會認知既存的性別偏見，或統計資料顯示性別比例差距過大」、(3)「公共建設之空間規劃與工程設計涉及對不同性別、性傾向或性別認同者權益相關者」，計畫承辦人員大多無法了解與區別前兩項之實質意涵；即便屬空間規劃與工程設計之計畫案，對於最後一項也多止於男女性廁所空間分配、月台婦女安全區域、夜間候車區等項之探討。再者，部分承辦人員為圖GIA檢視表方便完成，導致多件被歸為「中性無差別」之案件。

#### 3. 不能完全了解項目評估的意涵，無法具體充分填答

對於GIA檢視表所列12項子題，承辦人員大多不了解各項次之實質意涵而無法具體且充分回答；甚至出現第陸題項中所有指標皆評定為「否」，仍繼續填答第柒項中「資源評估」、「效益評估」等指標，而未直接跳答第捌題項。

#### 4. 不容易邀請到適合的專家學者，難以獲得專業支援

在執行GIA檢視表第捌項的參與程序時，承辦人員在「台灣國家婦女館網站」查詢後邀請性別專家或民間委員，時常遭遇委員表示對交通領域不甚熟悉、或評審時程不夠充裕而予以婉拒；在提送性別平等工作小組討論、或以電郵/書面等方式諮詢時，交通運輸部門的內部委員，礙於自身交通領域的慣性制約，或是對性別培力的不足，有時未能提出適切的改善建議，也讓外界認為有球員兼裁判的疑慮。

交通部運輸研究所於2010年並依據交通部門GIA案例檢討的結論，提出交通運輸部門GIA作業的改進方向如下：

## 1. 交通計畫審核與 GIA 的整合

依據現行「性別影響評估操作指南」，性別影響評估實施（中長程個案計畫）作業流程，可分為部會研擬、行政院審議及計畫管考等3階段，其與行政院「重大公共建設計畫的一般性作業程序」應該緊密結合；後者與GIA相關之報告書，包括先期規劃、可行性研究、綜合規劃、細部規劃的報告書。

## 2. 交通單位填寫 GIA 應有的思維

進行GIA對於交通運輸部門的意義與功能，主要為依循性別主流化之概念，希望從性別的角度，觀察到不同性別的差異，甚至考量到相同性別者間，因為階級、族群、身分不同而有不同的處境，建構一個尊重多元文化價值、尊重差異並追求公平正義的社會，以打造交通運輸界成為一個兩性平等參與及共治共決的產業。

### (1) 全面涵蓋權益關係人

交通相關個案計畫主要權益關係人，除一般民眾的使用者與非使用者外，還包括負責營運的業者，以及政府部門的管制者與規劃者。交通專業人員應兼顧不同權益關係人之需求，全面性進行中長程計畫之GIA評估。

### (2) 完整考慮計畫推動步驟

中長程個案計畫一般為期程長或經費高，多屬政策規劃或工程施工；若單就計畫本身屬性來看，大多與使用者的性別無直接關連，但是其接續的場站空間與設施配置等設計，以及實際服務品質與使用滿意度，則與性別息息相關。因此，中長程計畫擬定與評估者，除考慮計畫本身外，應進一步考慮後續推動步驟中可能涵蓋的性別議題，預先設下楔子，讓每一步驟、每一層級環環相扣、具體落實。

### (3) 體貼思索使用需求特性

在交通運輸相關的性別統計資料上，僅注重運具使用比例、運具使用目的、使用者屬性等片段面分析，缺乏針對不同運具使用者的整合性與連貫性分析；對於交通專業人員，應該就不同性別、族群使用者的需求特性，體貼思索運輸政策、場站設計、運具設施、營運品質等所有環節，減少生活上的不便利。

## 5.2 GIA 焦點團體座談

為深入了解交通運輸之性別盲點，本研究於2011年8月18日，假交通部運輸研究所10樓會議室，召開焦點團體座談會。本研究蒐集2009年迄今共83件需施行「性別影響評估」之中長程計畫個案，並整理於附錄三中；考量交通部附屬機關（構）之業務屬性，以及各計畫案之類型，經研究單位與運研所協商後，邀請11個單位、16件個案的「性別影響評估」負責人，參與本次焦點團體座談會，受邀單位與計畫名稱如表5.1所示。

表 5.1 焦點團體座談會受邀對象

編號	單位	計畫名稱
1	公路總局	省道改善六年(102~107)建設計畫
2	國道高速公路局	配合經濟部吉洋人工湖（高屏大湖）開發—砂石運輸道路計畫
3	中央氣象局	落實防災氣象整合資訊實作(1/4)
4	觀光局	重要觀光景點建設中程計畫（97-100 年） 觀光拔尖領航方案行動計畫
5	高雄港務局	前鎮商港區土地開發計畫(第一次修正計畫) 南星土地開發計畫
6	基隆港務局	基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程計畫書
7	臺中港務局	臺中港優質港區及綠色港埠發展建設計畫
8	高速鐵路工程局	淡海捷運延伸線綜合規劃 淡水捷運延伸線可行性研究
9	鐵路改建工程局	花東線鐵路整體服務效能提升計畫
10	民用航空局	臺灣桃園國際機場道面整建及助導航設施提升工程計畫
11	運輸研究所	交通設施效能提升及營運技術強化科技研發 海岸及道路災害防救科技發展 智慧型運輸系統(ITS)創新科技發展與應用 無線射頻識別(RFID)技術應用服務—智慧化海空運 供應鏈資訊平台之先導規劃與驗測

座談會主要分兩階段進行：第一階段，請受訪者敘述當初填寫「性別影響評估檢視表」之過程，包括性別差異議題之認知、統計與分析資料之運用、學者專家之程序參與、以及過程中遭遇之困難；第二階段，因應研考會即將推行之「性別影響評估」新表，針對可能遭遇的問題，以及後續個案輔導的協助，進行意見交流。詳細會議紀錄如附錄四所示。

依據與會來賓之心得分享與意見交流，本研究摘述主要結論如下：

#### 1. 計畫分類與負面表列類別

依據重大公共建設計畫之一般性作業程序，中長程公共建設計畫的審議過程可概分為先期規劃、可行性研究、綜合規劃、以及細部規劃等階段；在先期規劃與可行性研究階段，主要目的在匡列與申請計畫預算，對於計畫本身的實質內容尚未具體，此時要詳細思索相關性別議題並進行完整之性別影響評估，受訪者表示實有困難之處。再者，諸多重大交通中長程計畫，多屬於工程建設與技術改進之性質，不論鋪橋蓋路、軌道興建、抑或氣象預測，受訪者認為多屬性別中立、無影響之計畫。

與會者多建議未來應依據計畫屬性進行分類，或者是於綜合規劃、甚至細部規劃時再進行性別影響評估作業，並且因應性別影響評估新表

的訂定，思索不需進行性別影響評估之計畫類別，考量納入新表中負面表列類別之中。

## 2. 委員徵詢與程序參與時機

依據行政院研究發展考核委員會/財團法人婦女權益促進發展基金共同編撰之「性別影響評估操作指南」，中長程個案計畫於部會研擬階段即需送請性別平等專案小組討論、或諮詢性別平等小組委員、婦女團體或專家學者意見。然而，與會者反映合適的委員與專家難尋，特別是同時懂性別與工程領域的，建議未來國家婦女網或公共工程委員會的人才資料庫裡，多增列一些懂交通工程背景的性別委員，或者是同時邀約性別與工程委員各一位進行充分交流，可減少意見紛歧之困境；同時，也請性別委員不要排斥工程界的邀請與徵詢。

再者，依據性別影響評估新表的設計，性平專家學者的程序參與時機提前且實質審查機制增強，對於性別影響評估作業更為嚴謹，但也可能延滯計畫申請的期程，與會者建議後續研究應思索委員參與的方式與時機，加速計畫審議程序。

## 3. 表格修正與指南案例研擬

與會者表示，現行性別影響評估檢視表及所附備註說明，與交通運輸之性質有些許落差，修訂原有表格並增加完整的交通案例或範例說明，將能有助於性別影響評估檢視表之填答，特別是能充分涵蓋不同交通運輸領域與各種計畫類型；此外，與會者表示，本年度即將進行性別影響評估之中長程案例有限，擬請運研所另行發文，廣泛詢問需要協助之單位，透過工作坊之交流，實質提升業務承辦人員之性別影響評估能力，並可納入指南中做為案例。



## 第六章 交通運輸部門性別影響評估作業指南之研編

### 6.1 性別影響評估作業指南示範案例

本研究由16件初選個案中，依據交通領域與計畫類型，挑選7起個案作為指南編撰之教學案例，分別為：

個案1：國道高速公路局「配合經濟部吉洋人工湖（高屏大湖）開發—砂石運輸道路計畫」；

個案2：中央氣象局「落實防災氣象整合資訊實作(1/4)」；

個案3：觀光局「重要觀光景點建設中程計畫（97-100年）」；

個案4：臺中港務局「臺中港優質港區及綠色港埠發展建設計畫」；

個案5：高速鐵路工程局「淡水捷運延伸線可行性研究」；

個案6：民用航空局「臺灣桃園國際機場道面整建及助導航設施提升工程計畫」；

個案7：運輸研究所「海岸及道路災害防救科技發展」。

除蒐集上述案例外，本研究配合執行中之中長程個案計畫，增列交通部運輸研究所2起工作坊輔導個案，分別為：

個案8：運輸研究所「海洋防災科技及永續發展計畫」；

個案9：運輸研究所「運輸安全風險及人因科技發展與應用中程計畫」。

相關計畫大致可分為「安全與防災」及「規劃與建設」兩大類別，前者包括個案2、個案7至個案9，後者包括個案3至個案6，而個案1則為兩者兼具。對於「建設」型計畫案來說，雖然依據行政院經濟建設委員會之定義：「公共建設計畫係各機關所推動之各項實質建設計畫，即計畫總經費中屬經常門者不得超過資本門之二分之一」，但是在進行GIA時，應完整考慮計畫推動的各個階段是否涉及「實質建設」，而非固著於經費的支出比例；例如，個案3、個案4與個案5雖處於設施興建前的規劃階段，但其內容包括觀光休憩區、港埠建物、捷運車站之建設，所以應思索公共建設(含軟硬體)之空間使用性、安全性與友善性，亦即GIA檢視表之7-10至7-12等三項，引領後續設計、興建、營運等階段的施行。

### 6.2 性別影響評估作業指南章節架構

在性別影響評估作業指南研編上，首先，指南中概述性別主流化觀念與工具，以及交通運輸與性別平等之關係；接著，介紹交通部門性別影響評估之操作方法，以及相關檢核表欄位之說明。最後，依循原始計畫的主題內容，蒐集與彙整計畫相關資料，包括法令、國際規範與性別

政策趨勢，性別統計資料與研究報告，以及現行推動政策或計畫的執行成效；進而，分析與探討計畫潛藏之可能性別議題，並據以設定計畫應有之性別目標，完成性別影響評估案例之撰寫。此外，因應行政院研考會即將推行之「性別影響評估」新表（附錄二），個案2、個案8與個案9採舊表與新表併陳的方式呈現，並檢附新舊表轉換參考指引於指南的附錄。本研究編撰之「交通部部屬機關（構）性別影響評估作業指南」之章節架構如下，詳細內容與個案範例請參閱指南。

## 第一章 緒論

## 第二章 性別主流化發展趨勢

## 第三章 性別影響評估架構與步驟

### 3.1 性別影響評估流程

### 3.2 性別影響評估架構

## 第四章 交通運輸與性別平等之關聯

### 4.1 交通運輸的需求特性

### 4.2 交通運輸之性別議題

## 第五章 交通部門性別影響評估操作之方法

### 5.1 交通部門遭遇的困擾

### 5.2 交通部門應有的思維

## 第六章 交通運輸性別影響評估檢視表之說明

## 第七章 交通運輸的性別影響評估之個案範例

### 6.3 性別影響評估作業指南研討會

為能分享本研究之成果並廣納各方之意見，本研究於11月1日（二）上午8:30至下午17:00，假交通部運輸研究所B1國際會議廳及5樓會議室舉辦「性別與交通運輸—性別主流化的實踐」研討會。研討會報名相當踴躍，涵蓋產、官、學、研各界，共計110位。

上午場次主要介紹計畫研究的成果與心得，安排「如何在交通運輸業務中融入性別友善思維」、「如何在交通運輸業務中執行性別影響評估」兩個演講場次，並分別邀請交通與性平的委員各兩位，進行相關議題的探討；下午場次，主要進行交通運輸的性別影響評估的個案教學與討論，分「安全與防災」及「規劃與建設」兩個場次進行。上午場次之討論焦點整理如下，而會議議程與簡報內容則收錄於附錄五中。

#### 1. 累積個案經驗

彙整與檢討現行已評估個案，持續累積交通個案經驗，以期發展交通專屬性別影響評估教本，進行教育推廣與訓練的基礎，協助交通專業人員能更具體落實性別影響評估工作。

針對交通部所屬機關（構）、以及地方交通主管單位，持續推動相關教育訓練及個案講習，交流性別影響評估執行經驗，以全面性提升交通專業人員的性別培力，讓性別平等意識融入交通運輸的語言之中。

#### 2. 促進專業交流

透過座談研討或研究獎勵的方式，促進交通與性別兩不同專業領域的思想交流，鼓勵專家學者投入交通與性別議題之研究，讓交通專業與性別專業緊密結合，進一步提升研究能量、培育交通性別領域專業人士。

建立交通部屬機關（構）的年度評選機制，針對交通運輸中長程計畫案個案的性別影響評估作法與檢視表進行審查，選取優良個案給予表揚，做為同仁學習效法的依據。

#### 3. 建立統計資料

統計資料為了解性別需求特性與發覺性別差異之基礎，特別是，在不同性別者的旅運與使用行為特性調查，包括旅運決策、運具選擇、旅運需求特性之連貫性分析；建議由交通部編列相關預算，支援交通部部屬機關（構）系統性且持續性蒐集專屬性別統計資料。

#### 4. 建立交流平台

為落實性別知識的交流、推廣與提升，初步建議交通部建立專屬性別資訊平台，將性別統計與分析資料、交通運輸性別影響評估優良範例、交通性別培力教育訓練等加以建置，初期讓交通部屬機關（構）使用，或是推薦至地方政府交通單位，待平台建立已具規模後，甚至提供其他部會或民間團體參考。

#### 5. 營造友善環境

重新以性別觀點檢視交通運輸政策，改變傳統上以車輛與效率為主的交通系統規劃，轉化為以人與慢活為主的角度；此外，強化與鼓勵具有性別意涵的運輸生活科技研究，進一步發展具有性別意涵的交通運輸管理方案。例如，針對不同族群(兒童、高齡、身心障礙者、懷孕婦女、照顧嬰幼兒者)，檢視交通運輸服務的成效與服務品質，例如大眾運輸的台階高度、座位大小、服務鈴、輔助把手等，以及善用科技，減低各類族群使用服務時的障礙；加強駕駛員、乘客、周邊行人的安全性，定期徹底檢驗機具的品質。

## 第七章 結論與建議

為能掌握交通運輸在性別主流化上之核心議題與發展趨勢，了解交通運輸與性別平等之關聯及相關議題，讓承辦人員得以明確且務實地推動性別影響評估作業，本研究提出填寫「中長程個案計畫性別影響評估檢視表」時的思考方向與應有作為，並著手編定融合交通運輸屬性之性別影響評估作業指南，以作為交通業務承辦人員進行性別影響評估作業之參考。以下，摘錄本研究所得結論，以及未來改善建議。

### 1. 完成性別影響評估作業指南

本研究由性別主流化之觀念與工具、以及交通運輸與性別平等之關係著手，進而介紹交通部門性別影響評估之操作方法，以及相關檢視表欄位之說明；最後，建立個案評估之架構，蒐集與彙整計畫相關資料，分析與探討計畫潛藏之可能性別議題，並據以設定計畫應有之性別目標，完成性別影響評估案例之撰寫。

### 2. 性別統計與分析資料的統合

本研究針對不同個案，均已統整可取得之交通與性別相關統計資料，以及進行性別分析的初步概念，可作為相關單位之參考基礎；然而，更深入與完整的統計調查與分析，仍須仰賴周延的規劃與充足預算的支持，方能進行長時間、大規模的調查。

### 3. 作業推動上遭遇的問題

為深入發掘交通運輸之性別盲點，本研究召開焦點團體座談會，以兩階段訪談的方式，了解業務承辦人員填寫「性別影響評估檢視表」過程中遭遇之困難，以及因應研考會即將推行之「性別影響評估」新表，針對可能遭遇的問題。依據與會來賓之心得分享與意見交流，主要結論如下：

#### (1) 計畫分類與負面表列類別

中長程計畫在先期規劃與可行性研究階段，主要目的在匡列與申請計畫預算，對於計畫本身的實質內容尚未具體，此時要詳細思索相關性別議題並進行完整之性別影響評估，受訪者表示實有困難之處。再者，諸多重大交通中長程計畫，多屬於工程建設與技術改進之性質，受訪者認為多屬性別中立、無影響之計畫。與會者多建議未來應依據計畫屬性進行分類，思索可納入新表中負面表列之類別中。

#### (2) 委員徵詢與程序參與時機

與會者反映合適的委員與專家難尋，特別是同時懂性別與工程領域者，建議擴增國家婦女網或公共工程委員會的人才資料庫；再者，依據性別影響評估新表的設計，性平專家學者的程序

參與時機提前且實質審查機制增強，也可能延滯計畫申請的期程。

### (3) 表格修正與指南案例研擬

與會者表示，修訂原有表格並增加完整的交通案例或範例說明，將能有助於性別影響評估檢視表之填答，特別是能充分涵蓋不同交通運輸領域與各種計畫類型。

## 4. 性別影響評估作業改進的建議

根據研究的結論與學者專家的建議，以下列出未來落實性別影響評估的參考建議：

### (1) 負面表列免評估項目仍須再議

交通部所屬機關（構）業務範圍廣泛且計畫類型繁多，負面表列免評估計畫類型，實有助於計畫案的規劃與執行。然而，透過個案分析與撰寫的過程，發覺不同權益關係人的性別議題均潛藏於交通運輸業務中；若在思慮未周詳之前貿然施行，恐將喪失確保不同性別均能平等享有參與社會、公共事務及資源取得的機會。

### (2) 計畫專責審核人員的培養與甄選

鑑於交通業務種類繁多，承辦人員難以掌握其中性別議題，建議持續推動相關教育訓練及個案講習，交流性別影響評估執行經驗，以全面性提升交通專業人員的性別培力，並且培養與甄選各單位的審議人員。

## 參考文獻

- [1] APEC (2002), Gender related development in APEC (1995-2002).
- [2] DfT (2007), Gender Equality Scheme 2007–2010, Department for Transport, London.
- [3] TRB (2006a), Research on Women's Issues in Transportation, Volume 1: Conference Overview and Plenary Papers, Transportation Research Board Conference Proceedings 35, Transportation Research Board, Washington, D.C.
- [4] TRB (2006b), Research on Women's Issues in Transportation, Volume 2: Technical Papers, Transportation Research Board Conference Proceedings 35, Transportation Research Board, Washington, D.C.
- [5] TRB (2010a), Women's Issues in Transportation, Volume 1: Conference Overview and Plenary Papers, Transportation Research Board Conference Proceedings 46, Transportation Research Board, Washington, D.C.
- [6] TRB (2010b), Women's Issues in Transportation, Volume 2: Technical Papers, Transportation Research Board Conference Proceedings 46, Transportation Research Board, Washington, D.C.
- [7] 王如玄、李晏榕 (2007), 「性別主流化—邁向性別平等之路」, 《研習論壇月刊》, 第 76 期, 頁 18-26。
- [8] 世界經濟論壇 (2010), 「2009 年全球性別差距報告」。
- [9] 行政院研究發展考核委員會 (2010), 「民眾對性別平等相關議題的看法」, 委託研究計畫。
- [10] 行政院研究發展考核委員會、財團法人婦女權益促進發展基金會 (2009), 「性別影響評估操作指南」, 行政院研究發展考核委員會。
- [11] 何碧珍 (2008), 「推動我國加入 CEDAW 的策略與努力」, 《研考雙月刊》, 第 32 卷, 頁 43-53。
- [12] 李安妮 (2006), 「認識性別主流化」, 行政院主計處。
- [13] 李安妮 (2011), 「性別主流化發展背景與我國推動現況」, 行政院主計處主計人員訓練中心公務預算研習班第 10、11 期。
- [14] 周威廷 (2009), 「瑞典與芬蘭政府推動性別主流化之經驗淺析—人事管理觀點」, 《人事月刊》, 第 48 卷, 頁 36-38。
- [15] 林芳玟 (2009), 「性別主流化在台灣：從國際發展到在地化實踐」, 《新世紀智庫論壇》, 第 45 期, 頁 32。

- [16] 林芳玫、蔡佩珍 (2003)，「性別主流化：促進婦女權益的新思維」，《社區發展季刊》，第 101 期，頁 29-41。
- [17] 林書賢 (2009)，「公部門推動性別主流化策略之研究—以各部會性別平等專案小組為例」，《人事月刊》，第 48 卷，頁 119-148。
- [18] 倪達仁 (2008)，「OECD 國家促進女性公務人員參與決策實務之研究：以芬蘭、挪威、瑞典、澳洲、紐西蘭、日本為例」，「從性別觀點看公務人力資源管理的現在與未來」研討會。
- [19] 許南雄 (2006)，各國人事制度，台北：商鼎文化。
- [20] 陳月娥 (2008)，性別主流化，大業大學管理研究中心。
- [21] 陳金燕、王曉丹 (2010)，性別影響評估實施檢討及成效評估政策建議書，期末初稿，行政院研究發展考核委員會。
- [22] 黃煥榮、蔡志恆、方凱弘 (2007)，性別議題在政府人力資源管理之理論與實務：兼論性別指標之建立與運用，台北：行政院人事行政局。
- [23] APEC 網 頁：  
<http://www.apec.org/Home/Groups/SOM-Steering-Committee-on-Economic-and-Technical-Cooperation/Task-Groups/Policy-Partnership-on-Women-in-the-Economy.html> .
- [24] IOC 網頁：<http://www.olympic.org/olympism-in-action>.
- [25] ITU 網頁：[www.itu.int/ITU-D/gender](http://www.itu.int/ITU-D/gender).
- [26] OECD 網頁；：[http://www.oecd.org/site/0,3407,en\\_21571361\\_38039199\\_1\\_1\\_1\\_1\\_1,00.120](http://www.oecd.org/site/0,3407,en_21571361_38039199_1_1_1_1_1,00.120).
- [27] World Bank 網頁，：<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTGENDER/0,,menuPK:336874~pagePK:149018~piPK:149093~theSitePK:336868,00.html>;
- [28] 行政院主計處，<http://www.dgbas.gov.tw/np.asp?CtNode=2831>
- [29] 行政院人事行政局，<http://www.cpa.gov.tw>
- [30] 行政院婦女權益促進委員會，<http://cwrp.moi.gov.tw>



## 附錄一：性別影響評估檢視表（中長程個案計畫）

### 填表說明

- 一、行政院所屬各機關之中長程個案計畫除修正計畫實質內容未有重大變更者（如因物價調整而需修正計畫經費，或僅計畫期程變更者）外，皆應填具本表（含尚未審議及審議中計畫）。
- 二、本表包括計畫名稱、主管及主辦機關、計畫內容涉及領域、問題現況評析及需求評估概述、計畫目標概述、受益對象、評估內容、程序參與及評估結果共9大部分；其中除評估內容有可能跳答外，其餘部分皆應填答。
- 三、請就計畫符合各項指標內容之狀況，於「評定結果」欄之「是」、「否」或「無涉及」欄中勾選（✓），非以分數評定。計畫若無涉及該指標內容，請勾選「無涉及」欄位。
- 四、請運用性別統計及性別分析，於「評定原因」欄說明各項指標評定為「是」、「否」或「無涉及」的原因。
- 五、名詞定義：
  - （一）「性別」指男性、女性等。
  - （二）「性傾向」指同性戀、異性戀或雙性戀等。
  - （三）「性別認同」指個人心理上覺得自己是男性或女性等，並因認定自己屬於那種性別而展現出該性別的舉止及態度。
- 六、各項指標意涵說明如下：
  - （一）壹、「計畫名稱」欄：請填列中長程個案計畫全案名稱。
  - （二）貳、「主管及主辦機關」欄：「主辦機關」欄請填列擬案機關。例如中小企業人才培訓綜合計畫之主管機關為經濟部，主辦機關為經濟部中小企業處。
  - （三）參、「計畫內容涉及領域」欄：可複選。如勾選「其他」欄者，請簡述計畫涉及領域，俾供查核「捌、程序程序」邀請參與對象之適切性。
  - （四）肆、「問題現況評析及需求評估概述」欄：請簡要說明問題現況評析、現行相關政策及方案的檢討、對未來環境預測等，並就涉及性別議題部分，運用性別統計及性別分析進行計畫需求評估，並據以發展形成計畫性別目標。
  - （五）伍、「計畫目標概述」欄：請簡要說明計畫所擬訂之目標內容，其中涉及性別議題部分，即所謂性別目標。

(六) 陸、「受益對象」欄：共 3 項指標

6-1：所謂「以特定性別、性傾向或性別認同為受益對象」，指受益對象以男性或女性為主，或以同性戀、異性戀或雙性戀為主，或以某種性別認同者為主者。例如：內政部（社會司）「推展婦女福利服務辦理婦女自我成長與教育訓練計畫」，經評定為「是」，建議檢視計畫目標確實有助於促進性別平等、提升弱勢性別者權益，同時確保執行過程能有效落實計畫目標。

6-2：所謂「受益對象無區別，但計畫內容涉及一般社會認知既存的性別偏見，或統計資料顯示性別比例差距過大者」，指受益對象雖未限於性別特定人口群，但計畫內容存有預防或消除性別偏見、縮小性別比例差距或隔離之可能性者。例如：經濟部中小企業處「促進中小企業電子化計畫」，雖然計畫受益對象並無區別，但由性別統計資料呈現，女性創業及女性企業家之電子化運用與男性有所差異，建議考量計畫是否能有效縮小性別落差，或提供弱勢性別者參與機會之保障，以落實其實質平等。

6-3：所謂「公共建設之空間規劃與工程設計涉及對特定性別、性傾向或性別認同者權益相關者」，指公共建設之空間規劃與工程設計存有促進使用便利及合理性、區位安全性，或消除空間死角，或考慮特殊使用需求者之可能性者。例如：行政院文建會「大台北新劇院計畫」，雖然為劇院建築工程、舞台、燈光音響規劃設計，但實務經驗卻顯示建築與設備之安全與使用性等規劃顯少顧及女性使用者需求，並建議考量是否針對不同性別者之使用性、安全性及友善性提供協助措施，以落實其實質平等。

◎ 6-1 至 6-3 中任一指標評定「是」者，請繼續填列「柒、評估內容」；如所有指標皆評定為「否」者，請跳過「柒、評估內容」，逕填寫「捌、程序參與」及「玖、評估結果」。

(七) 柒、「評估內容」欄：分為資源評估、效益評估等兩面向，共 12 項指標。

1. 資源評估（含 4 項指標）

7-1：所謂「經費需求與配置考量不同性別、性傾向或性別認同者之需求」，指經費需求已考量、或經評估已於額度內調整、新增費用等者。例如：因應不同性別者獲取資訊能力不同，進行不同宣導策略所需經費、廁所設置之性別合理分配等。

7-2：所謂「分期(年)執行策略及步驟考慮到縮小不同性別、性傾向或性別認同者差異之迫切性與需求性」，指有助於消除、改善社會現有性別刻板印象、性別隔離、性別比例失衡、或提升弱勢性別者權益者。例如：

出生嬰兒性比例失衡、女性科技人才明顯不足、女性勞參率之提升、普及照顧政策推動、美的迷思之破除等。

7-3：所謂「宣導方式顧及不同性別、性傾向或性別認同者需求，避免歧視及協助弱勢性別獲取資訊」，指宣導時間、文字或方式等已考量不同性別、性傾向或性別認同者資訊獲取能力與使用習慣之差異者。例如：宣導方式考量到年長婦女較不善於使用電腦與資訊網路之狀況、電視等大眾傳播媒體之宣導時段考量宣導對象之閱聽習慣、宣導文字內容或活動形式避免性別歧視或刻板化再複製（如用女性身體代言活動、商品等）。

7-4：所謂「搭配其他對不同性別、性傾向或性別認同者之友善措施或方案」，指有搭配其他友善措施或方案者。例如：「縮短數位落差之人才培力、訓練計畫」，於計畫辦理之際提供家庭照顧、臨托或喘息服務等配套措施，增加女性參與機會等。

◎ 7-1 至 7-4 的評定結果如皆為「無涉及」者，請重新檢討計畫案內容之妥適性。

## 2.效益面向（含 8 項指標）

7-5：所謂「受益人數或受益情形兼顧不同性別、性傾向或性別認同者之需求，及其在年齡及族群層面之需求」，指有提出預期受益男女人數、男女比例、其占該性別總人數比率、或不同年齡、族群之性別需求者。

7-6：所謂「落實憲法、法律對於人民的基本保障」，指經檢視計畫所依據之法規命令，未違反基本人權（如維護人性尊嚴、尊重人格自由發展及平等權等）、婦女政策綱領或性別主流化政策之基本精神者；相關資料可至行政院婦女權益促進委員會網站參閱（網址為 <http://cwrp.moi.gov.tw/index.asp>）。

7-7：所謂「符合相關條約、協定之規定或國際性別/婦女議題之發展趨勢」，指符合世界人權公約、消除對婦女一切歧視公約、APEC、OECD 或 UN 等國際組織相關性別核心議題（如女性經濟增權、性別主流化等）者。

7-8：所謂「預防或消除性別、性傾向或性別認同者刻板印象與性別隔離」，指有助預防或消除傳統文化對男女角色、職業等之限制或僵化期待者。例如：傳統文化認為男主外、女主內，女性具陰柔特質，適合照顧者、秘書等服務角色；男性具陽剛特質，適合決策管理、軍警等職務。

7-9：所謂「提升不同性別、性傾向或性別認同者平等獲取社會資源機會，營造平等對待環境」，指計畫可提供不同性別、性傾向或性別認同者平等機會獲取社會資源，提升其參與社會及公共事務之機會，有助社會結構與制度面的創造與解構者。例如：提升弱勢性別者勞動參與率、消除就業歧視與創業障礙、考量不同性別需求的人才培力計畫、營造職業選擇的機會平等、大學男女教授育嬰假期不列入學術評比等，或鼓勵女性參與公共事務、公職人員選舉、男女醫療資訊或就醫權益的差異考量等。

7-10：所謂「公共建設（含軟硬體）之空間使用性：空間與設施設備之規劃，符合不同性別、性傾向或性別認同者使用上之便利與合理性」，指空間與設施設備之規劃，已考量不同性別、性傾向或性別認同者使用之便利及合理性者。例如：公廁男女合理比例、親子廁所設置等、交通因素（接駁車）等。

7-11：所謂「公共建設（含軟硬體）之空間安全性：建構安全無懼的空間與環境，消除潛在對不同性別、性傾向或性別認同者的威脅或不利影響」，指空間規劃已考慮區位安全性，或消除空間死角等者。例如：建築座落位置之選擇已有安全性考量，或規劃路燈數量、公共女廁所座落位置、裝設安全警鈴、反偷拍偵測器等以消除空間死角，或鋪面水溝蓋溝距、電梯扶手等，避免潛在對不同性別、性傾向或性別認同者之威脅。

7-12：所謂「公共建設（含軟硬體）之空間友善性：兼顧不同性別、性傾向或性傾向者對於空間使用的特殊需求與感受」，指空間規劃已考慮不同性別、性傾向或性別認同者之特殊使用需求者。例如：無障礙設施、設置哺乳室等。

◎ 7-5 至 7-12 中任一項效益評估指標填列為「否」者，以及公共建設計畫於 7-10 至 7-12 中任一項評定為「無涉及」者，二者應重新檢討計畫案內容之妥適性。

#### （八）捌、「程序參與」欄：

1.各機關於計畫研擬階段，宜即徵詢性別聯絡人或性別平等專家學者的意見，以確保計畫納入性別觀點；計畫研擬完成後，請將計畫內容併同本檢視表，辦理意見徵詢作業，並參酌徵詢結果修正計畫內容。

2.填寫說明：

(1)參與者：請至少徵詢 1 位性別平等學者專家意見，並填寫參與者的姓名、職稱及服務單位；學者專家資料可至台灣國家婦女館網站參閱（網址為 <http://www.taiwanwomenscenter.org.tw/>）。如參與者主動要求以不具名方式提供意見，可例外不填寫參與者資料。

(2)參與方式：包括提送性別平等專案小組討論，或以傳真、電郵、書面等方式諮詢性別平等專案小組民間委員、性別平等專家學者或婦女團體意見，可擇一辦理。

(3)主要意見：請以性別觀點提供意見。如篇幅較多，可採附件方式呈現。

(九)玖、「評估結果」欄：請依據檢視結果提出綜合說明，包括對捌、「程序參與」主要意見參採情形、採納意見之計畫調整情形、無法採納意見之理由或替代規劃等。

壹、計畫名稱				
貳、主管機關		主辦機關		
參、計畫內容涉及領域			勾選（可複選）	
3-1 政治、社會、國際參與領域				
3-2 勞動、經濟領域				
3-3 福利、脫貧領域				
3-4 教育、文化、科技領域				
3-5 健康、醫療領域				
3-6 人身安全領域				
3-7 家庭、婚姻領域				
3-8 其他（勾選「其他」欄位者，請簡述計畫涉及領域）				
肆、問題現況評析及需求評估概述		（請簡要說明問題現況評析、現行相關政策及方案的檢討、對未來環境預測等，並就涉及性別議題部分，運用性別統計與性別分析進行計畫需求評估，並據以發展形成計畫性別目標）		
伍、計畫目標概述		（請簡要說明計畫所擬訂之目標內容，其中涉及性別議題部分，即所謂性別目標）		
陸、受益對象(任一指標評定「是」者，請繼續填列「柒、評估內容」；如所有指標皆評定為「否」者，則免填「柒、評估內容」，逕填寫「捌、程序參與」及「玖、評估結果」)				
項 目	評定結果 (請勾選)		評定原因 (請說明評定為「是」或「否」之原因)	備註
	是	否		
6-1 以特定性別、性傾向或性別認同者為受益對象				如受益對象以男性或女性為主，或以同性戀、異性戀或雙性戀為主，或個人自認屬於男性或女性者，請評定為「是」。
6-2 受益對象無區別，但計畫內容涉及一般社會認知既存的性別偏見，或統計資料顯示性別比例差距過大者				如受益對象雖未限於特定性別人口群，但計畫內容存有預防或消除性別偏見、縮小性別比例差距或隔離等之可能性者，請評定為「是」。

項 目	評定結果 (請勾選)		評定原因 (請說明評定為「是」或 「否」之原因)	備註
	是	否		
6-3 公共建設之空間規劃與工程設計涉及對不同性別、性傾向或性別認同者權益相關者				如公共建設之空間規劃與工程設計存有考量促進不同性別、性傾向或性別認同者使用便利及合理性、區位安全性，或消除空間死角，或考慮特殊使用需求者之可能性者，請評定為「是」。
<b>柒、評估內容</b>				
評估指標	評定結果 (請勾選)			備註
	是	否	無涉及	
<b>一、資源評估</b> （4 項資源評估全部評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性。）				
7-1 經費需求與配置考量不同性別、性傾向或性別認同者之需求				如經費需求已就性別予以考量、或經評估已於額度內調整、新增費用等者，請評定為「是」。
7-2 分期(年)執行策略及步驟考慮到縮小不同性別、性傾向或性別認同者差異之迫切性與需求性				如有助消除、改善社會現有性別刻板印象、性別隔離、性別比例失衡、或提升弱勢性別者權益者，請評定為「是」。
7-3 宣導方式顧及不同性別、性傾向或性別認同者需求，避免歧視及協助弱勢性別獲取資訊				如宣導時間、文字或方式等已考量不同性別、性傾向或性別認同者資訊獲取能力與使用習慣之差異，請評定為「是」。

7-4 搭配其他對不同性別、性傾向或性別認同者之友善措施或方案					如有搭配其他性別友善措施或方案者，請評定為「是」。
<b>二、效益評估</b> （7-5 至 7-9 中任一項評定為「否」者，應重新檢討計畫內容之妥適性；公共建設計畫於 7-10 至 7-12 中任一項評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫內容之妥適性。）					
評估指標	評定結果 (請勾選)			評定原因 (請說明評定為「是」、「否」或「無涉及」之原因)	備註
	是	否	無涉及		
7-5 受益人數或受益情形兼顧不同性別、性傾向或性別認同者之需求，及其在年齡及族群層面之需求					如有提出預期受益男女人數、男女比例、其占該性別總人數比率、或不同年齡、族群之性別需求者，請評定為「是」。
7-6 落實憲法、法律對於人民的基本保障					如經檢視計畫所依據之法規命令，未違反基本人權、婦女政策綱領或性別主流化政策之基本精神者，請評定為「是」；相關資料可至行政院婦權會網站參閱 ( <a href="http://cwrp.moi.gov.tw/index.asp">http://cwrp.moi.gov.tw/index.asp</a> )
7-7 符合相關條約、協定之規定或國際性別/婦女議題之發展趨勢					如符合世界人權公約、消除對婦女一切歧視公約、APEC、OECD 或 UN 等國際組織相關性別核心議題者，請評定為「是」；相關資料可至行政院婦權會網站參閱 ( <a href="http://cwrp.moi.gov.tw/index.asp">http://cwrp.moi.gov.tw/index.asp</a> )
7-8 預防或消除性別、性傾向或性別認同者刻板印象與性別隔離					如有助預防或消除傳統文化對男女角色、職業等之限制或僵化期待者，請評定為「是」。



7-9 提升不同性別、性傾向或性別認同者平等獲取社會資源機會，營造平等對待環境					如有提升不同性別、性傾向或性別認同者參與社會及公共事務之機會者，請評定為「是」。
評估指標	評定結果 (請勾選)			評定原因 (請說明評定為「是」、「否」或「無涉及」之原因)	備註
	是	否	無涉及		
7-10 公共建設(含軟硬體)之空間使用性：空間與設施設備之規劃，符合不同性別、性傾向或性別認同者使用上之便利與合理性					如空間與設施設備之規劃，已考量不同性別、性傾向或性別認同者使用便利及合理性者，請評定為「是」。
7-11 公共建設(含軟硬體)之空間安全性：建構安全無懼的空間與環境，消除潛在對不同性別、性傾向或性別認同者的威脅或不利影響					如空間規劃已考慮區位安全性或消除空間死角等對不同性別、性傾向或性別認同者之威脅或不利影響者，請評定為「是」。
7-12 公共建設(含軟硬體)之空間友善性：兼顧不同性別、性傾向或性傾向者對於空間使用的特殊需求與感受					如空間規劃已考慮不同性別、性傾向或性別認同者特殊使用需求者，請評定為「是」。
捌、程序參與 • 至少徵詢 1 位性別平等學者專家意見，並填寫參與者的姓名、職稱及服務單位；學者專家資料可至台灣國家婦女館網站參閱 ( <a href="http://www.taiwanwomenscenter.org.tw/">http://www.taiwanwomenscenter.org.tw/</a> )。				一、參與者：  二、參與方式：	

<ul style="list-style-type: none"> <li>• 參與方式包括提送性別平等專案小組討論，或以傳真、電郵、書面等方式諮詢專案小組民間委員、性別平等專家學者或婦女團體意見，可擇一辦理。</li> <li>• 請以性別觀點提供意見。</li> <li>• 如篇幅較多，可採附件方式呈現。</li> </ul>	<p>三、主要意見：</p>
<p><b>玖、評估結果</b>（請依據檢視結果提出綜合說明，包括對「捌、程序參與」主要意見參採情形、採納意見之計畫調整情形、無法採納意見之理由或替代規劃等）</p>	

## 附錄二：性別影響評估檢視表（中長程個案計畫） 行政院新表初稿

【第一部分】：本部分由機關人員填寫

填表日期：          年          月          日		
填表人姓名：	職稱：	身份： <input type="checkbox"/> 業務單位人員
電話：	e-mail：	<input type="checkbox"/> 非業務單位人員，請說明：_____
<b>填 表 說 明</b>		
<p>一、行政院所屬各機關之中長程個案計畫除下列兩種情形外，皆需填寫本表。</p> <p>1、修正計畫實質內容未有重大變更（如因物價調整而修正計畫經費，或僅計畫期程變更者）。</p> <p>2、_____（負面表列類別）。</p> <p>二、建議各單位於計畫研擬初期，即徵詢性別聯絡人或性別平等專家學者的意見，以確保計畫納入性別觀點；計畫研擬完成後，應將計畫內容併同本檢視表送請性別平等專家學者進程序參與，並參酌其意見修正計畫內容。</p> <p>三、填表人務必依據「第二部分－程序參與」之主要意見撰寫「評估結果」，內容應包括對「程序參與」之主要意見的參採情形、採納意見之計畫調整情形、無法採納意見之理由或替代規劃等，並將前述評估結果以傳真、e-mail、郵寄或當面交付程序參與者。</p>		
壹、計畫名稱		
貳、主管機關		主辦機關
參、計畫內容涉及領域：		勾選（可複選）
3-1 政治、社會、國際參與領域		
3-2 就業、勞動、經濟領域		
3-3 福利、脫貧領域		
3-4 教育、文化、媒體領域		
3-5 健康、醫療、照顧領域		
3-6 人身安全領域		
3-7 人口、婚姻、家庭領域		
3-8 環境、能源、科技領域		
3-9 其他（勾選「其他」欄位者，請簡述計畫涉及領域）		
肆、問題與需求評估		
項 目	說 明	備 註

4-1 計畫之現況問題與需求概述		*簡要說明計畫之現況問題與需求。
4-2 和本計畫相關之性別統計與性別分析		<p>*透過相關資料庫（如：行政院主計處網頁等）、圖書（如：婦權基金會出版的性別統計、性別分析、性別預算、台灣婦女年鑑等書）及向營利單位索取等途徑收集既有的相關性別統計與性別分析。</p> <p>*性別統計與性別分析應盡量顧及不同性傾向、年齡、社經地位、族群、種族、貧富、地域、宗教等面向。</p>
4-3 建議未來需要強化的性別統計與性別分析及其方法		*說明需要強化的統計類別及可能的強化方法，包括由業務單位釐清性別統計的定義方式、增加資料的項目、向主計單位建議分析項目或編列經費委託調查，並提出確保執行的方法。
伍、計畫目標概述（含性別目標）		

#### 陸、受益對象

(如所有指標皆評定為「否」者，則逕行辦理「第二部分－程序參與」；若任一指標評定「是」者，則續填完本表格後，再行辦理「第二部分－程序參與」。

項 目	評定結果 (請勾選)		評定原因 (請說明評定為「是」或「否」之原因)	備註
	是	否		
6-1 以特定性別、性傾向或性別認同者為受益對象				如受益對象以男性或女性為主，或以同性戀、異性戀或雙性戀為主，或個人自認屬於男性或女性者，請評定為「是」。
6-2 受益對象無區別，但計畫內容涉及一般社會認知既存的性別偏見，或統計資料顯示性別比例差距過大者				如受益對象雖未限於特定性別人口群，但計畫內容存有預防或消除性別偏見、縮小性別比例差距或隔離等之可能性者，請評定為「是」。
6-3 公共建設之空間規劃與工程設計涉及對不				如公共建設之空間規劃與工程設計存有考量促進不同性別、性傾向或性別認同者使用便利及合理

同性別、性傾向或性別認同者權益相關者			性、區位安全性，或消除空間死角，或考慮特殊使用需求者之可能性者，請評定為「是」。
<b>柒、參與機制之設計（經第二部分程序參與評定為“不相關”者，本項目免填）</b>			
<b>項 目</b>	<b>說 明</b>	<b>備 註</b>	
<b>7-1 共同參與：</b> 計畫內容以何種方法保障或鼓勵所有性別者共同參與，包括提案、決策、發展、執行過程。		* 說明共同參與的機制，包括：計畫所規劃的相關委員會或任何機制的設立，其中成員之任一性別是否必須要符合相當的性別比例。	
<b>7-2 排除性別障礙：</b> 計畫內容以何種方法排除性別障礙，包括提案、決策、發展、執行過程。		* 說明排除性別障礙的方法或性別友善措施。 * 排除性別障礙時必須顧及不同身心障礙、年齡、社經地位、族群、種族、貧富、地域等、宗教等面向。	
<b>7-3 資源聯結：</b> 計畫內容與執行時可能涉及的權責單位（包括中央與地方），以何種機制設計，確保資訊與設計有適度的傳達，並能夠確實落實。		* 說明資源聯結的機制，包括：如何建立跨單位間的合作機制或如何讓性別連絡人、本案程序參與者、部會性別專案小組、相關婦女團體與學者參與計畫細節的決策與執行等。	
<b>捌、評估內容</b>			
<b>（一）資源投入（經第二部分程序參與評定為“不相關”者，本項目免填）</b>			
<b>項 目</b>	<b>說 明</b>	<b>備 註</b>	
<b>8-1 經費配置：</b> 計畫如何調整預算配置，以回應性別需求與達成性別目標。		* 說明該計畫所編列經費如何針對性別差異，回應性別需求。	
<b>8-2 執行方法：</b> 計畫如何設計執行方法與步驟，以回應性別需求與達成性別目標。		* 執行方法包括執行政程序、步驟與機制，如透過會議、研究或教育訓練，或成立特別的中心，以進行資源整合與調整的工作。	

<b>8-3 宣導傳播：</b> 計畫宣導方式如何顧及弱勢性別資訊獲取能力或使用習慣之差異。		*說明傳佈訊息給目標對象所採用的方式（如記者會、新聞稿、講座、宣傳品、網頁、座談會、公聽會、研討會等，或者透過其他政府部門、民間組織等聯結），針對不同背景的目標對象是否採取不同傳播方法的設計等。
<b>（二）效益評估（經第二部分程序參與評定為“不相關”者，本項目免填）</b>		
<b>項 目</b>	<b>說 明</b>	<b>備 註</b>
<b>8-4 設立考核指標與機制：</b> 計畫如何設立性別敏感指標，並且透過制度化的機制，以便監督計畫的影響程度。		*說明性別敏感指標，並考量不同性傾向、年齡、社經地位、族群、種族、貧富、地域、宗教等面向；考核機制之對象應包括各管考計畫與年度施政計畫，
<b>8-5 效益評估方法：</b> 計畫如何透過調查方法以評估效益。		*說明採取之性別分析、研究以評估效益，例如舉辦滿意度調查，調查時並應注意不同背景之所有性別者的意見。
<b>8-6 落實法規政策：</b> 計畫如何設計落實法規政策之機制，以彰顯已然落實憲法、法律、婦女政策綱領、性別主流化政策之基本精神。		*相關法規及世界人權公約、消除對婦女一切歧視公約、APEC、OECD 或 UN 等國際組織相關性別議題者，可參考行政院婦權會網站 <a href="http://cwrp.moi.gov.tw/index.aspx">http://cwrp.moi.gov.tw/index.aspx</a>
<b>8-7 空間與工程效益：</b> 計畫內容若涉及空間規劃與工程設計部分，將以何種方法納入性別考量。		*說明軟硬體的公共空間之空間規劃與工程設計，在空間使用性、安全性、友善性即可及性上之具體效益。
<b>（請填表人於填完本表格壹一捌後，徵詢性別平等學者專家，並完成「第二部分一程序參與」，再依據「第二部分一程序參與」之主要意見，填具表格第玖部分，包含評估結果、參採及調整情、未參採之理由或替代規劃等）</b>		
<b>玖、評估結果</b>		
<b>9-1 評估結果之綜合說明</b>		
<b>9-2 參採情形</b>	<b>9-2-1</b> 說明採納意見後之計畫調整	

	<b>9-2-2</b> <b>說明未參採</b> <b>之理由或替</b> <b>代規劃</b>	
<p><b>通知程序參與之專家學者本計畫的評估結果：</b></p> <p>已於____年____月____日將「評估結果」以下方式之一送請程序參與者審閱          （擇一勾選）。 <input type="checkbox"/>傳真      <input type="checkbox"/>e-mail      <input type="checkbox"/>郵寄      <input type="checkbox"/>當面交付</p> <p>（請填寫日期及勾選交付方式。此欄空白未填寫者，將以不符形式審查逕予退件。）</p>		

【第二部分—程序參與】：本部分由性別平等學者專家填寫

<b>程序參與：</b> 若採用書面意見的方式，至少應徵詢 1 位以上性別平等學者專家意見，並填寫參與者的姓名、職稱及服務單位；學者專家資料可至台灣國家婦女館網站參閱（ <a href="http://www.taiwanwomencenter.org.tw/">http://www.taiwanwomencenter.org.tw/</a> ）。			
<b>（一）基本資料</b>			
程序參與期程或時間	年      月      日至      年      月      日		
參與者及其專長領域			
參與方式	<input type="checkbox"/> 委託計畫 <input type="checkbox"/> 既有相關業務會議 <input type="checkbox"/> 性別專案會議 <input type="checkbox"/> 業務專家與性別專家專案討論會議 <input type="checkbox"/> 書面意見		
業務單位所提供之資料	相關統計資料	計畫書	計畫書含納其他初評結果
	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 很完整 <input type="checkbox"/> 可更完整 <input type="checkbox"/> 現有資料不足須設法補足 <input type="checkbox"/> 無 <input type="checkbox"/> 應可設法找尋 <input type="checkbox"/> 現狀與未來皆有困難	<input type="checkbox"/> 有， 且具性別目標 <input type="checkbox"/> 有， 但無性別目標 <input type="checkbox"/> 無	<input type="checkbox"/> 有， 已很完整 <input type="checkbox"/> 有， 但仍有改善空間 <input type="checkbox"/> 無
計畫與性別相關之程度	<input type="checkbox"/> 相關 <input type="checkbox"/> 不相關 （性別平等專家學者勾選不相關者，則第一部分陸、柒項免填）		
<b>（二）主要意見：</b> 就前述各項（問題與需求評估、性別目標、參與機制之設計、資源投入及效益評估）說明之合宜性提出檢視意見，並提供綜合意見。			
問題與需求評估說明之合宜性			
性別目標說明之合宜性			
參與機制之設計說明之合宜性			
資源投入說明之合宜性			
效益評估說明之合宜性			
綜合性檢視意見			
<b>（三）參與時機及方式之合宜性</b>			
本人同意恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開所評估之計畫草案。 （簽章）_____			

\* 第一部分「陸、受益對象」所有指標皆評定為「否」者，若經程序參與後，評定「計畫與性別相關之程度」為「相關」，則需補填列第一部分「柒、參與機制之設計」及「捌、評估內容」。

\* 如徵詢一位以上專家學者，請將本表自行延伸。

\* 本表所提專有名詞之定義及相關參考資料，請詳見「性別影響評估操作指南」。



### 附錄三：交通部及所屬各機關（構）GIA 計畫彙整

#### 1. 98 年進行性別影響評估之計畫彙整

編號	辦理機關（構）	計畫名稱
1	郵電司	98 年度「新一代網際網路協定互通與認證」案
2	航政司	船舶法修正草案及推動遊艇活動發展方案
3	民用航空局	臺灣桃園國際機場道面整建及助導航設施提升工程計畫
4	中央氣象局	氣候變異與劇烈天氣監測預報系統發展計畫
5	中央氣象局	強地動觀測第 3 期計畫-發展強震即時警報系統計畫
6	中央氣象局	災害性天氣監測與預報作業建置計畫
7	中央氣象局	強地動觀測第 4 期計畫—建置新一代地震觀測系統
8	中央氣象局	佈建即時海象監測網及精進海象預報計畫
9	中央氣象局	發展鄉鎮逐時天氣預報系統
10	觀光局	修正「重要觀光景點建設中程計畫（97-100 年）」
11	觀光局	「觀光拔尖領航方案」行動計畫
12	觀光局	「觀光拔尖領航方案」之「區域觀光旗艦計畫」中程計畫
13	觀光局	「競爭型國際觀光魅力據點示範計畫」中程計畫
14	運輸研究所	交通服務 e 網通計畫
15	運輸研究所	「運輸部門因應氣候變遷之政策評估決策支援系統」中程計畫
16	運輸研究所	交通設施效能提升及營運技術強化科技研發
17	運輸研究所	海岸及道路災害防救科技發展
18	運輸研究所	智慧型運輸系統(ITS)創新科技發展與應用
19	運輸研究所	無線射頻識別(RFID)技術應用服務—智慧化海空運供應鏈資訊平台之先導規劃與驗測
20	鐵路改建工程局	臺鐵高雄—屏東潮州捷運化建設計畫
21	鐵路改建工程局	臺南市區鐵路地下化計畫
22	鐵路改建工程局	嘉義市區鐵路高架化計畫
23	鐵路改建工程局	潮州枋寮鐵路電氣化計畫
24	鐵路改建工程局	花東線鐵路整體服務效能提升計畫
25	鐵路改建工程局	高雄市區鐵路地下化延伸鳳山計畫
26	鐵路改建工程局	花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫
27	鐵路改建工程局	臺中都會區鐵路高架捷運化計畫
28	高速鐵路工程局	臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站之綜合規劃
29	高速鐵路工程局	淡水捷運延伸線可行性研究
30	臺灣鐵路管理局	臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（2001~2014 年）
31	臺灣鐵路管理局	臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫
32	公路總局	縣鄉道觀光風景軸線危險路段改善計畫
33	基隆港務局	臺北港東 17 號公務碼頭浚渫造地及新建工程」工程計畫
34	基隆港務局	臺北港航道迴船池水域加深工程計畫書

編號	辦理機關（構）	計畫名稱
35	高雄港務局	高雄港聯外高架道路計畫
36	高雄港務局	「高雄港港區污水處理系統工程計畫」（第1期）
37	高雄港務局	安全智慧化海港計畫
38	高雄港務局	高雄港二港口跨港橋計畫
39	高雄港務局	布袋港擴建工程計畫
40	高雄港務局	高雄港客運專區建設計畫
41	高雄港務局	高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫
42	高雄港務局	高雄港自航式挖泥船汰舊換新計劃
43	高雄港務局	高雄港第115、116及117號碼頭改建工程計畫
44	高雄港務局	高雄港前鎮商港區後方公共設施新建工程計畫

## 2. 99-100 年進行性別影響評估之計畫彙整

編號	辦理機關（構）	計畫名稱
1	公路總局	台 2 丙線興建及改善計畫
2	公路總局	台 26 線旭海至安朔段改善第 1 次修正計畫
3	公路總局	東西向快速公路交流道連絡道路改善第 3 次修正計畫
4	公路總局	台九線南迴公路拓寬改善後續計畫
5	公路總局	省道改善六年(102~107)建設計畫（已完成未提報）
6	國道高速公路局	國道 3 號增設柳營交流道工程
7	國道高速公路局	國道 1 號增設銅鑼交流道工程
8	國道高速公路局	配合經濟部吉洋人工湖（高屏大湖）開發—砂石運輸道路計畫
9	國道高速公路局	國道高速公路橋樑耐震補強第二期工程
10	國道新建工程局	國道 1 號五股至楊梅段拓寬工程新增及改善交流道
11	中央氣象局	井下強地動觀測計畫—加速建置新一代地震觀測系統
12	中央氣象局	台灣海域環境監測及預報系統建置（I）
13	中央氣象局	全面性的地震與海嘯早期警報及地震潛勢分析系統建置計畫
14	中央氣象局	建置東沙島剖風儀計畫
15	中央氣象局	海象防災技術研究
16	中央氣象局	強化災害性即時天氣預報
17	中央氣象局	落實防災氣象整合資訊實作(1/4)
18	觀光局	重要觀光景點建設中程計畫（97-100 年）
19	高雄港務局	高雄港二港口跨港橋計畫
20	高雄港務局	布袋港擴建工程計畫
21	高雄港務局	高雄港港區污水處理系統工程計畫（第二期）
22	高雄港務局	高雄港中島商港區倉庫改建工程計畫（第一期）
23	高雄港務局	5 2 0 0 匹（HP）馬力級港勤拖船 2 艘汰換計畫
24	高雄港務局	前鎮商港區土地開發計畫(第一次修正計畫)
25	高雄港務局	南星土地開發計畫
26	高雄港務局	高雄港第四貨櫃中心場地擴建計畫
27	基隆港務局	臺北港航道迴船池水域加深工程計畫書
28	基隆港務局	臺北港東 17 號公務碼頭浚渫造地及新建工程計畫
29	基隆港務局	臺北商港物流倉儲區填海造地計畫第一期造地工程及第二期圍堤工程計畫書
30	基隆港務局	基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程計畫書
31	臺中港務局	臺中港北側淤沙區漂飛沙整治第三期工程計畫
32	臺中港務局	臺中港優質港區及綠色港埠發展建設計畫
33	高速鐵路工程局	淡海捷運延伸線綜合規劃（研議中）
34	高速鐵路工程局	淡水捷運延伸線可行性研究（修正版）
35	高速鐵路工程局	臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫
36	高速鐵路工程局	高速鐵路後續工程建設計畫
37	高速鐵路工程局	高速鐵路站區聯外道路系統改善第三次修正計畫

編號	辦理機關（構）	計畫名稱
38	高速鐵路工程局	臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫
39	高速鐵路工程局	臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站綜合規劃（修正版）

## 附錄四：「行政院性別影響評估檢視表」專家座談會

會議時間：中華民國 100 年 8 月 18 日(星期四)下午 14：00~16：30

會議地點：交通部運輸研究所 10 樓會議室

出席者：參會議通知

紀錄：台綜院研究團隊

### 第一階段

#### • 主持人\_運輸研究所張開國組長

今天這個會議是我們運研所研究案，這個研究案基本上，希望能夠幫助交通部部屬機關未來在填寫行政院性別影響評估檢視表的時候，能夠有一個方向與做法。各位專家基本上都是填過這個表的，而且很多是通過檢視的，讓相關中長程計畫能夠順利執行。所以，各位一定有很多很寶貴的經驗，那麼我們希望透過今天座談會，能夠向各位請益，把各位專門的一些填的方法、技術，或者一些想法、觀念，能夠提供給我們運輸部門可以在類似案裡面，幫助研究案進行。

我想請每一位來的專家幫我們，簡單描述一下填表的過程中，大概遭遇到怎樣子的問題，然後你們曾經如何解決這些問題。比如說一開始也許你覺得這個表看看去都看不懂，那你可能會找哪些資源來幫你了解這個表，也許在填完了以後，你可能要找一個專家評估，或者透過甚麼樣的關係或者透過怎麼樣的方式去找一些專家；那送到公共工程委員會的時候也許表被退回來，那為什麼被退回來，那也不太清楚，到底要怎麼處理，中間有甚麼樣子的方式。我想因為各位都經歷過，所以應該是有許多豐富的經驗，那我們希望是能夠提供我們做一些參考，那將來也能夠提供給其他部屬機關。

就請各位就依你們的經驗，提出來跟我們大家分享，那我們會把它做一個紀錄下來，然後可以就案例裡面怎樣做為一些重整、一些經驗傳承下去。另外的話，目前行政院正在做一個新表，這個新表可能樣式和目前這個表可能有一些不同，那如果是這樣子的話，那各位因為已經有填表的經驗，現在也許還沒看到新表長的什麼樣子，但是就你們過程的當中可以試著想想看說，碰到新表可能會有什麼問題會發生。就各位以前填表的經驗，那我們試著看看說，如果新表有草案的話，我們會試著來看看這些經驗可不可以試著用其他方式來放到作業指南裡面，來讓我們各部屬機關使用，假設這個新表已經正式公布、執行的話，也能很順利。待會也請各位思考一下，填表當中大概可能遭遇的，萬一有個新表來，可能會遭遇到甚麼樣子的困難，那這個部分也請大家提供給我們做一個參考。

## • 公路總局秦筱姍君

首先，我先稍微簡單說明一下，在中長程計畫裡面才會填到性別影響評估表，但是在我們中長程計畫裡面，其實很多都是以爭取預算為主。比如老師審查的時候他會覺得為什麼我看不到這一塊，那也許這一塊真的不存在，那存不存在它是怎麼樣的形式，其實我們真的還蠻期待說，運研所這個研究裡面看能不能看到一些具體的東西，讓我們放進來。

對我們這種公路工程的人而言，其實我們是設計圖說話，畫出來之後，該做什麼我們就做什麼。但是如果說一個很縹緲的東西，在前面說放著，要丟給我們後面的執行單位的時候，我們後面執行單位他就會丟一些，因為這麼說我們沒有解決問題，後面的問題也解決不了。那其實我們公路局辦的工程，像這個案子好了，公路工程的東西，其實看不到性別的東西，其實最主要原因說，這是一個進階的問題，因為我們公路設計路線，在這個時間點我們看到的是公路的設計的幾何要素，你的超高、縱坡，或者你的工程內容裡面是木工還是橋梁，但是這一塊東西很難去放入性別意識。切開來說一個是需求面、一個是供給面，當我們供給面的工程，他本來就是一個通用設計的時候，他就會看不到你的差別性。但是如果說今天以一個設施，你到後面比較具體的時候，你開始由需求導向去看這個問題的時候，你可能就會比較看的到所謂的性別差異性，就像說你設計到後面服務裡面的時候，你會覺得你要去算性別裡面，使用的人會有多少、運量多少，那你大概要放多少的廁所、多少的比例。

我們前端的時候比較傾向說供給面去提供這些東西，然後是比較粗糙的方式從規劃、測量，都是做公路的，再進入設計，設計完了之後，設計圖說，然後就是道路的鋪面，或者是兩邊沒有人行道，到後面你才會看到人行道，那你看到人行道的時候，你才會想說會不會有人高跟鞋穿衣穿跌倒。其實大家都很期待，有沒有人夠可以先幫我們解決這個問題，確定我們的工程要甚麼樣的東西，然後我們再把它放到適合的位置，可能對於我們大家而言都會有幫助，其實我還蠻希望說，像之後說要兩位性別委員，其實我比較希望說，因為我們都是做工程，乾脆來一個工程委員和一個性別委員，對於性別委員他希望看到的東西由工程委員告訴他說這放得放不進來、該放在哪裡。

## • 主持人

看到的是兩個特點。第一點，其實在做中長程計畫的時候，重點在爭取錢、爭取預算。也許一個大概抓一下，至於後面要做些甚麼，其實搞不太清楚。所以，這個性別影響評估表也許填起來就比較困難。第二點，是不是找工程委員比較了解我們的工程面的東西，將來是不是這個方面也許我們多邀請工程方面的委員，這也是一個很重要的一個想法。

## • 國道高速公路局林瓊美君

大家都知道國道高速公路局是針對交流道的改善或新增、或者是國道的興建等等。實際上表單裡填寫項目並沒有區分工程的區塊是屬於建築、或者是道路工程，以我們來講我們是屬於道路工程，所以我們針對設計主要的是針對持有駕駛執照的用路人部份，除非是我們在服務區或者是收費站的部分，我們才會特別評估兩性平等的關係。實際上我們曾經發生在找委員的時候，大部分的委員並不是那麼積極的參與。曾經有一個案例，找過三個委員，可是大家都不願意接受我們的邀請。實際上還有一個碰到的是，在填寫這個資料的時候，並還沒有開工，有些委員曾經提過他要去現場，但有些現場是在比較偏僻的地方。

我們建議交通部在評估這個時候，是不是可以把項目以工程做為區隔，道路工程實際上因為所針對的是持有駕駛執照的用路人，我們不可能去做一個女性專用車道或者是男性專用車道這一種方式。我們建議是說以建築、或道路工程類、或是其他的方面去著手分類，會比較適合。就像公路總局來講，我們主要是先爭取經費，那實際上看現場時，可能是在後面。看現場有沒有這個必要性，實際上在訪談的時候，有些委員也曾經講過，他對工程這方面他不清楚，所以沒辦法給他們答案，所以我們也曾經碰壁了好幾次。我們是希望國家婦女網的網站裡面，是不是可不可以增列一些懂工程的或者是不要那麼排斥工程界的邀請。

## • 主持人

委員很難找，有工程背景的可能比較少，所以可能建議將來行政院委員會裡面，或者是資料庫裡面多一些工程背景的人，對於工程來講會比較容易。委員願意參與給予較中肯的意見，很重要的。另外一點，也給很好的一個方向：在做這一些的時候可不可以做一些分類。比如說道路工程、建築工程，大致上工程都有它的特性，道路工程和建築工程是不太一樣的，休息站工程和道路工程也不太一樣。

如果有一些可以有特性上做一些分類，針對表怎麼去填，不同分類有不同的特別的填法，如果能夠有這樣子的填法也是不錯的。可以很快找到案子的特性是什麼，所以我們可以用哪一類的方式，來填我們的表，考慮的方向大概有哪些。至於看現場了解，有些是有困難的，位置如果比較確定也許委員就比較想要看看現場，那現場能看出來什麼東西，不知道。不過，委員有這樣的意見，也許試著看我們的研究裡面可不可以提供一些想法，就說這個委員是不是需要一定要看現場，或者是說什麼狀況下，可能建議委員去看，或者也許哪些狀況下根本沒有必要去看，因為位置在那裡也搞不清楚。

- 中央氣象局預報中心商俊盛君

其實我本身並沒有真正的填過這個表。據我所知，其實我到預報中心的時候，這個計畫已經提出去了。那之後是有一些委員的意見有回覆，那基本上我覺得說，以氣象的角度來看，我們氣象所提供的服務或提供的資訊，其實對象應該是全體國民，其實對性別或是階級並沒有一個很明確的劃分，但是性別影響評估檢視表有諸多方面的要求，所以常常會在裡面多多少少盡量可以提供一些檢視表的需求，這樣才不會裡面填的非常空洞，或是比較虛無這種情形，就是讓委員覺得我們在這方面是有付出一些心力。

像我們現在必須要推行的是生活上的指標，生活上的指標其實對性別方面也沒有特別明顯的劃分，但是我們會在計畫中特別強調、突顯說，我們會透過怎樣的委託計畫或者是方案的推行，去看我們推行的指標有沒有特別族群、性別，有對這樣子的指標有特別的偏好或喜好，那就是會想辦法說迎合一些這種評估檢視表的需求。那另外一點就是說，因為我們在計畫中有些方面是從外國引進的系統，那我們也希望說在性別影響評估方面，是否外國有比較先進，他們在做系統的同時會不會也有考慮到性別影響的問題，那有沒有這方面的訊息可以提供給我們做參考，那如果有我們可以比照辦理。第三點就是說，其實很大的部份，等委員那邊有意見回覆，那我們會配合委員的需求再做一些補充說明。

- 主持人

比如說國外經驗，我們可以參考的，也許我們不知道國外蓋馬路時到底有沒有考慮到性別影響，也許有一些沒有。那氣象播報有沒有性別方面特殊的處理，覺得國外經驗倒是可以提供給我們提供將來來的參考，可以請我們在填表的人員試看有沒有國外的經驗，甚至如果有找到國外的經驗，可以在指南裡面提出來也許給大家做一些參考。那另外就是填表的時候，有點像我們考試一樣，不要空白，這也是一個很好的技巧，適切表達這個計畫是做什么的，或者跟性別可能沒甚麼關係。這是一個很重要的地方，我們能夠做一些說明，至少他看了以後，覺得很好，至少有回應，這我覺得個也是蠻好的填表的技巧。那我們也許可以在指南裡面，讓填表的承辦人員了解一下。



## • 觀光局歐陽忻憶君

觀光局這次推的重要觀光景點建設中程計畫，主要整合13個國家風景區的建設計畫，那13個風景區主要做的是13個風景區的一些改善，像是步道、涼亭，廣場、植栽、入口。當初我們在想的時候，除非涉及到實質上的建築，像是遊客中心或者公廁的話，才會直接跟性別有關。我在寫這一份計畫的檢視表，盡量想想看說，有沒有一些既有的調查報告是和性別有關係的，把這些性別的數據先抓出來，所以從我們國家風景區遊客量調查報告可以看得出來男女比例占的是多少，其實性別差異並不是很明顯；所以我以這個為前提，在寫檢視表的時候，就會盡量著重在建築物，像有關於公廁、設施、安全、照明、護欄，這一些角度去寫。我也是跟剛氣象局的想法是一樣的，就是每一個欄位都要填，盡量都要填滿。那我是建議說如果後續，交通部會訂出相關的會協助我們填這個表的時候，如果說剛才那些建議都會延續下來的話，就是如果有分類，有分類再填這個項目的時候，可以列出可以思考的方向。比如說，在某一些標的可以考慮哪一些可以填在這個表裡，這樣對我們幫助也比較好。

那另外一個就是我們一樣有這個困擾，這13個風景區計畫，我們也是在爭取預算，實際標的物也是很不明確。所以，我真的覺得在這個時間點做檢討，真的很難檢討出實際的東西，那通常要到細部設計的時候才會很明確，那這個部份可不可能請在我們也些重大工程會經由工程會列管的時候，他們再來指定哪些計畫要做。所以，我建議說這個時間點可不可以往後，就在這個階段真的不太適合。

## • 主持人

還沒有確定裡面到底要做些甚麼東西，只知道實際上是要去做的，到底要改善哪些，可能都還不是很清楚，但是大概估了預算先搶錢，錢搶下來再檢核，再做，中長程計畫大概會有這樣子的問題存在。是不是將來有一些案子是指定一定要做，因為也搞不太清楚把它延到之後來再做，這也是一個想法。有些案子真的剛開始搞不清楚狀況，想先匡一筆經費來做一些事情。那有一些案子就很明確，其實就可以開始做一些表格填寫。

另外的話，歐陽小姐提供一些不錯的想法，填表之前去找一些報告、相關的報告做一些參考，也看看裡面有沒有男女比例的性別。在細部的設計上會有一些考量，比如說那些風景區是女性去的比較多、哪些風景區是男性去的比較多。也許，會有這樣子的差別，但是在整體來說是看不太出來的。這個能夠如果之前就有一些調查報告，提供一些資訊的話，我覺得對於填表來講是很有幫助的。

- **高雄港務局李豐旗君**

從去年開始提大概有兩個，就前鎮商港區土地開發計畫和南星土地開發計畫。那前鎮這個計畫主要是修正計畫的內容。據我了解，因為這兩個計畫案大概都是以土地取得，然後做一些道路或是舊港區管制站的基礎設施為主，取得土地後大概就是整平土地，然後和合作者做興建的開發。整個土地取得開發之後，大概都是在整個港區管制區裡面，那也是相關的港區、自由貿易港區的作業為主，並不是提供做為公眾使用的空間。在提中長程計畫時，都是以原則性、綱要性，大概都是以框列預算為主，然後提一下準備要做什麼、做哪一些事情為主。不會到很細部設計裡面去，所以後來在我們計畫大概有個雛形之後，提這個性別影響評估，要填這個表的時候，我大概知道很難套進去跟我們的性別影響的關係會在這裡。唯一的方法，就是要找以前可能填過的方式、或者是要怎麼做這個，才能把這個內容做的完整，就是參考以前的方式，剛剛有前輩有提到，是不是以後我們在做這種表格的時候會有不同類型。比如說這種土地取得，只是提供航商進駐，可能沒有做很細部設計內容的案子，是不是有比較特殊填表方式，或是比較適用的，不會說所有案子都一致性。

- **主持人**

高雄港的這兩個計畫，我想都是配合政策，需要有自由貿易港區，做了一些土地取得還有未來開發的構想。那很多部分都會和民間一起開發，也不是真正的公路單位在做的，所以特性也跟其他公路方面不一樣，所以也許這個也是一個很好的分類的方向。我們有沒有辦法分那麼多類，也可能要考慮一下，不過這個方向倒是可以考先量的，有哪些大的類別，像土地取得是一個特殊的類別，像剛講的其他一些。我想是好的一個想法，另外李先生也提供我們一些基本的，填這個表之前可以參考以前人家填這個表怎麼填的，看看以前別人填的經驗是什麼。但是請教過再填表就會比較簡單，難的表都會填，簡單的表就比較容易。能夠參考其他以前的前輩的經驗、以前填表的填法，大概也是蠻不錯的構想，可以提供給我們將來做一些以後要填表的參考。

- **高速鐵路工程局林宇平君**

高鐵路在這次會議的中長程計畫個案清單中提出了兩個名稱，實際上的建設計畫只有淡水捷運延伸線，因為捷運建設照經建會的作業手冊是以兩階段合併的方式進行，先作可行性研究再報到行政院核定之後接著作綜合規劃，99年6月行政院核定，目前進行到期中報告，所以只有一篇有列性別評估檢視。

當初在填寫可行性研究裡的性別影響評估表的時候，整個捷運系統來講，公共建設涉及到的性別影響是很小的，在多方面的蒐集資料檢討之後，在填表過程中比較重要的內容是朝著針對不同性別的衛生設備需求及如何減少車站死角增加照明設備這方面去著墨，填完之後再提報局裡的性別評估工作小組委員會通過之後再加到可行性研究去報核，獲得核定。

整個填寫的過程覺得應該針對計畫的特性去作性別影響評估的工作，實際上在計畫推動還沒有很成熟具體的時候去作性別影響評估，對規劃及審查單位都有很大的困擾。

- **主持人**

此案子在作綜合規劃在最初的階段，可以去了解中長程計畫的申請過程中大概有哪些，也許也是一個大的分類方式，可以請可行性研究的單位將性別影響評估納入，也許是一個幫助後續填表方便的方式，經過一段時間研究出來比臨時要去想填要來的更具體更扎實，也是一個思考的模式，另外有提到把以前的經驗的考量放進來，額外的在研究案可以構思是不錯的想法，可以提供一些意見到行政院或經建會去更改編審要點，看有無機會去作一些改變看在哪個階段去填寫表格更能反映出實際的狀況。

- **民用航空局陳新旺君**

民航局在接到這個計畫案時，不太了解性別影響評估的功能。是否可以考慮到計畫的施做地點，因為跑道整建的計畫是在空側管制區，受益的對象是搭機的乘客，審查的委員是由國家婦女館徵求相關學者的同意，將計畫內容送給學者專家檢視，有碰到問題是學者專家在評分的時候有些問題無法與學者專家愉快的討論，這個問題希望研究團隊可以一起探討克服，作完檢視表在回歸討論有幾個方向可以提供研究團隊參考，第一個現在的檢視表大致都是概念性的表格、結合性有待修正，建議是否依各個屬性分別建立符合的表格，第二個建立各計畫的屬性的檢視表資料庫跟提供符合性高的專家的資料庫可以供相關單位來應用參考。

- **主持人**

民航局的業務蠻特殊的，看過評估委員的報告顯示此計畫無涉及性別議題，此計畫間接使用是搭機旅客、實際上是飛機，所以也無直接關係，但在整建的過程可以探討女性工作人員的參與。機場和港埠是有管制區的，討論的範圍會比較窄，特別是管制區的人員而非一般的公眾人員，也許是另外的一種分類的方向，是值得去探討的。在指導手冊中作一些分類跟資料庫可以試著看看，每個中長程計畫的屬性不太一樣，分類起來也不太容易，但是可以試試看分幾個大類，可以給大家比較多的幫助。

- **鐵路改建工程局林玲香君**

回想在填寫表格時，表格涵蓋領域很廣，車站使用對象不會去區分男女比例，是以運量為考量，唯一只有男女廁所的部份是以法規的規定比例來設置，嬰幼兒哺乳的部份納入考量，納空間位置與照明以安全為考量，基本上檢視表很多表格都是勾「否」，因為沒有特別的性別或性傾向認定的受益對象，在填的時候會覺得很繁瑣，業務很單純在設施上考量安全性跟友善性的部份，針對中長程計畫的補助對象裡面有直接牽涉到民眾的部份會有影響的才需要去填那些細節的部份，在經費的部份公共建設很難去單獨把項目抓出來，建議公共類沒有直接用在民眾身上的，可以簡化表格。

- **主持人**

鐵路的整體改善是鐵路整個服務的改善，所以考慮的是安全性、友善性，其實友善性就有涵蓋了性別的議題，這個計畫跟某些計畫很相近，此計畫中沿線改29個車站，想像空間很小，填表的時候也有些困難的地方，是不是表格可以做些不同的變化，輔助跟民眾相關的可以用一些表格，跟管制區有關的可以用另一種簡化表格是蠻好的構想，如果可以用不同的表格或是在作業指南中可以依屬性填寫表格重點，表格一樣但填法不同也是不錯的分類思考方向。

- **運輸研究所蘇青和君**

第一次填寫檢視表，看到的第一感覺是此計畫案跟檢視表沒關係，如果沒關係就盡量簡化，將第六個議題都寫「否」，寫完之後性別委員在溝通時有意見，性別委員看過很多計畫，大家主觀上覺得沒關係，基本上委員會覺得沒有好好思考這些問題，防災科技研發跟兩性議題沒有什麼關係；政府規定中長程計畫一定要填寫檢視表，委員有提供意見說明不需要很具體的東西，思考後想到一個議題，科技研發大都委託學校單位或學術研究單位，目前學術研究的男女比例有差異，因此針對這方面去著墨，未來鼓勵委託計畫時優先提升女性參與，也就是說性別委員基本上希望針對計畫多作思考，找尋議題去探討。

- **主持人**

雖然研究看似與兩性議題無關，但是也能思考出鼓勵女性來參與研究，是個可以作的方向，跟剛剛談到的管制區雖不是公眾使用但是可以思考到同仁作業是否與兩性相關，鼓勵女性參與或是幫女性設想可以幫助作業的方法，也是一個很好的想法，評估委員希望填表的承辦人員在計畫裡多思考性別影響，那如果可以考慮到這些就可達到基本目的，作業手冊只是提供大方向的參考，每個案子的屬性不同，可以針對案子的特性做深入的思考是很重要的觀念。

- **運輸研究所陳國岳君**

計畫種類非常多，如果大家填同樣的表格，很容易以「否」來填答。可否考慮依照計畫的案子的特性去設計不同的表格，這樣問題應該會少一點。

- **主持人**

試著用不同的表格或是填表方式，是可以作為參考的方向，將來在做手冊的時候可以把這些想法作分類是可以考慮的方向。

## 第二階段

- **主持人\_運輸研究所張開國組長**

就新表的可能遭遇的問題和後續的個案輔導請大家提出意見。

- **公路總局秦筱姍君**

1. 過去案例怎麼樣由舊表轉換成新表，由研究團隊來考量新表的元素是什麼。
2. 工程類型的分類，把屬於工程類跟屬於比較有跟人互動類切割。
3. 工程類型在行政院公路工程委員會的工程經費編列中有最基本的分類方式，可先從此種類別來做思考大概的分類方式。
4. 目前無中長程計畫要推行。

- **主持人**

1. 公路工程委員會內已有一些大分類，可做為參考。
2. 針對舊表和新表的特性先做了解，再和其他單位討論時，才有可能幫助大家。

- **國道高速公路局林瓊美君**

1. 新表出來時候，是不是可以請相關單位先試填，看那裡有問題。
2. 目前無中長程計劃要推行。

- **主持人**

可以建議行政院，新的表格先作試填，看有哪些困難。

- **中央氣象局預報中心商俊盛君**

1. 雖然沒看過新表但對新表沒有太大的期待。新表有太大轉變可能不容易。
2. 表格內容要多填些東西，讓審查委員順著意思走下去，這才是重點。
3. 無新計畫要在短期之內提出。會向單位中的科技中心做說明，若有需要會向貴所作聯繫。

- **觀光局歐陽忻憶君**

1. 舊表中有些填寫很空泛的項目是否就可以刪除。
2. 項目可以改變問法，看是要我們思考哪些面向，才寫得出東西來。

3. 新表需要程序參與的話，專家名單要增加適合我們屬性的專家學者，這樣會比較符合大家填表的狀況。
4. 未來四年的中長程計畫已核定，目前暫時沒有特定計劃。

- **主持人**

1. 大家填得空泛的是不是改變問法或者做轉換。
2. 程序參與部份希望多點了解工程部門的委員，這樣對我們有實質上的幫助。

- **高雄港務局李豐旗君**

1. 目前沒有新表格可以參考。
2. 各種不同類型的計畫，是不是有比較完整的範例或案例可做為填表時的參考。
3. 案例的形成可由專家提供比較多的意見，讓填表的人有依循。
4. 目前無中長程計劃要推行。

- **主持人**

1. 無案例可循，是否可以做個範例做參考。是不是就在手冊中做一、兩的案例做為參考。
2. 轉換之間能填得比較順時候，也知道轉換的要件像什麼樣子時，提出來以利其他同仁做參考。

- **高速鐵路工程局林宇平君**

1. 希望新表能依計畫類別做分類簡化、抓住特性，這樣在填寫上能方便一點。
2. 在中長程計畫提送的階段就填寫的話，預期填寫上可能會比較虛一點，不是能具體的對性別議題有改善評估的看法。
3. 提供輔導的期限到何時？是以那種方式提出此種需求？回去單位如有計劃要填寫時再提出需求申請

- **主持人**

1. 大家對中長程計畫有不同的特性，再填寫有比較困難，在這部份不管是新表或是舊表大家都有同樣得問題。
2. 工作團隊希望和大家合作來幫忙填表這部份，因為這計畫到年底，還不到半年時間，可能討論看看是不是發文給各單位看有沒有意願。

- **鐵路改建工程局林玲香君**

1. 針對新表格的部分，比較建議是能有案例可做參考。
2. 因為計畫已經有提出，不曉得兩性委員對哪些部份希望做加強、說明或是改進，這部分從來沒有收到回應，所以在填新表時不知道要用跟舊表哪些差異部份來改進。
3. 有一個計畫大概下個月要報到交通部，是個綜合規劃案，如果研究團隊可以做幫助是可以在聯絡。

- **主持人**

1. 請研究團隊看看進度，也不希望影響案件進度。
2. 新的案例很重要，因為大家都沒填過，所以新案例是個很好的參考。

- **民用航空局陳新旺君**

1. 強烈建議新表要給各單位做試填。
2. 目前民航局有個計畫要準備報交通部審查，會後將補充資料。

- **主持人**

1. 試填也是個方向，可以找出一些問題，填了之後會有什麼真正的效果，具體不具體等等。
2. 有新的計畫也希望能和貴局聯繫。

- **運輸研究所蘇青和君**

1. 新表何時會實施，是不是可以按照各部會自己的意思去改。
2. 新表的性別委員參與部份比例加重，以後性別委員的意見會越來越多。



- **主持人：**

請李副院長簡單介紹一下新表的樣子，再請教大家對於這樣的表格的反應是什麼。

- **台灣綜合研究院\_李副院長**

其實新表改變最主要有兩個地方，一個就是表的本身就是表件本身，包括表件內容等等。

最大的改變是其實是程序，就是做性別影響評估這件事情的程序面的一些改變。就如蘇先生所提，將來性評委員部分會加重，他是讓這件事情比較有實質的效果。程序面最大的改變是在第一個地方有一個實施的範圍，實施範圍裡面已經有先給一些工程計畫免死金牌；他有兩個東西，一個就是修正計畫實質內容沒有重大變更，例如物價調整、期程改變或者是經費改變這種東西就不必再做性別影響評估。另外一個更重要的是，以交通部為例子可以在這裡頭琢磨的是它是可以負面表列，也就是說何種計畫可以在這邊負面表列，是可以以交通部為例、把工程類計畫做整理。但這部份最擔心的就是，整理出來大家通通都負面表列也不是所希望的。負面表列裡頭有要做這件事情要先了解工程類計畫有多少類型，比如說中長程計畫98%搶錢，那如果是的話，要在哪個階段做這個東西，還是說所有的中長程計畫都有一個先期規劃，那是不是在此時就要來做。

這個表當初是以研考會為基礎來設計，研考會是社會發展類。以交通部為例工程類的計畫，絕大多數長怎樣，這東西可能要先釐清。一旦釐清後，負面表列的類別就可以先列出來，避免大家在負面表列的地方都拿到免死金牌。

接下來程序面可以分兩類，一個是計畫研擬階段一個是審議階段。計畫研擬階段時候比如說草擬初稿的時候是不是要透過委員會的方式參與，性平委員的參與可以有很多種型式，例如座談會或是小型讀書會等等。計畫研擬階段性評委員意見應該是在前面的時候會進來一次，看看所認為跟第六點有沒有關係的那部份是不是合理和被接受。如果可以被接受接下來很多東西都可以跳過去。但如果性平委員認為還是有關，這樣性平委員的意見就會回來。填完後此表還要再回性平委員，也就是說這表全部填完後性平委員認為是已經進行完整評估後才會送到第九點的評估結果。既然要做就要有實質效果，這樣做實質效果會比較出來。但因為碰到工程面，工程面的中長程計畫有特殊性質。

新表按研考會的期程明年會配合行政院組織再造上路，但對於交通部被視為很優的單位，所以在討論的過程中允許交通部能夠發展出一個以類似這樣的為雛型的性別影響評估表，但很具有交通部性質的表出來。所以交通部要改是可以的，這也是研究團隊希望能以交通部為例子，做出工程類更符合實際填寫狀況的評估表。

- 台灣綜合研究院\_黃長玲顧問

交通部同仁談到，在性別影響評估裡面遇到最大困擾是希望能找到了解我們，符合我們需求的委員。從整個國家性別主流化、性別影響評估都是很浩大的工程，在過去在工程訓練裡頭並部融入這個東西。鐵路設計道路設計這都是現代人才有的生活，過去一百年關於道路設計鐵路設計有很多觀念不斷在更新，走到一階段這個更新不是說只有工程面而已，工程面更新是在不同階段不斷考量納入對人的具體生活需求，出現新的設計概念，到今天的性別平權也是其中之一。

以這個計劃角度來說，它的目標是期望能做出一個符合交通部需求的性別影響評估表。研考會方面打算做新表，做新的性別影響評估表並不是要增加公務體系同仁的負擔。而是因為09年以來的性別影響評估表，當初在做時整個國家都在摸索，所以說研考會或是性別研究社群所報持的態度是這個國家在這件事情上可以做個滾動式的修正。在這兩三年不斷檢討跟部會討論，希望有新的表格出現。

政府部門在施政上頭進行性別影響評估來說，台灣的脚步已經超前很多國家。國際上要搜尋關於工程上面的性別影響評估，會有一些資訊，但也不是豐厚，所以大家可以共同努力。有些小東西也可以在這時進行一些溝通，例如鐵改局有提到，29個車站改建計畫，並不會特別考慮性別因素，考慮的是運量。但從性別角度來說，第一個反應是說，性別研究顯示女性比男性更依賴大眾運輸系統，這件事情是在鐵路、捷運、公車上特別明顯，但不會表現在公路的使用。

有些台灣的性別統計已經做出來，例如台北市捷運乘客中七成女性三成男性，這數據跟全球大城市數據差不多。以鐵改局的角度來說，這部份在做性別影響評估的時候會有一些基礎數字，概念建不建立是會有差別的。內政部營建署對廁所的規劃是廁所內，但如過考慮到鐵路這運輸工具，其實女性使用量大過男性，而未來交通部也確實做了性別統計來顯示這件事的話，那這時一個車站改建工程中，就不只是牽扯到育嬰措施和所規範廁所的間數，它可能還包含從廁所出來的空間規劃。

在國家程序相關框架之下，一起努力跟工程單位討論對話，理想目標來說是因此來發展出符合交通部需求的性別影響評估表格或流程。

- **鐵路改建工程局林玲香君**

所提到那些是比較屬於細緻設計部份，可是這表格在可行性研究以及綜合規劃部分就要填寫，此時要針對比較細部具體措施的部分在填寫實比較填不出來。其實像哺乳室或者親子廁所的位子這種比較細緻的部分也會和設計師討論，不過這是到細部時才会有具體做法，才會呈現出來。

- **台灣綜合研究院\_李副院長**

中長程計畫有沒有做路線規劃或是場站選擇？路線規劃場站選擇甚至是票價的訂定，這都跟性別有關的，如果有70%是女性，那車站設計在不會去的地方還要轉車。

- **鐵路改建工程局林玲香君**

現在車站選定的位址是以人口數、社會環境去考慮，並不是以男女比率的數量去考慮。

- **主持人**

每一階段的特性不同，今天鐵改局計畫是就現有的舊車站去做改善，把東部車站老舊部份修改以及現在所推行的腳踏車做雙鐵的結合，所以不會牽扯到規劃路線。新表格表件在實施部份可以負面表列出來，如果要填可以有一些思考面及程序面的工作來做，這可能是新表比較大的改變。

黃教授所提的部份，時代是在演變，早期工程是以可行性來做評估，但目前大部分所做的是經濟、成本效益評估，而這些效益慢慢也有一些改變，例如環保。鐵改局在考慮時只安全性、友善性面，但友善性不只是對女性還包括男性老人小孩等。這可能是將來另一個面向，在評估過程中要考慮。而指南手冊是希望能讓交通部的同仁在填表時有些幫助。

- **台灣綜合研究院\_計畫主持人**

後續有新的計畫案可以互相討論，一方面是希望說能夠讓大家透過這種討論過程讓交通工程和性別概念能充分融合，也透過這樣過程的呈現、新個案的填寫，未來也可放入手冊中讓其他單位做學習。如果後續能有合作的機會，希望大家不吝嗇的提出。



## 附錄五：「性別與交通運輸—性別主流化的實踐」研討會

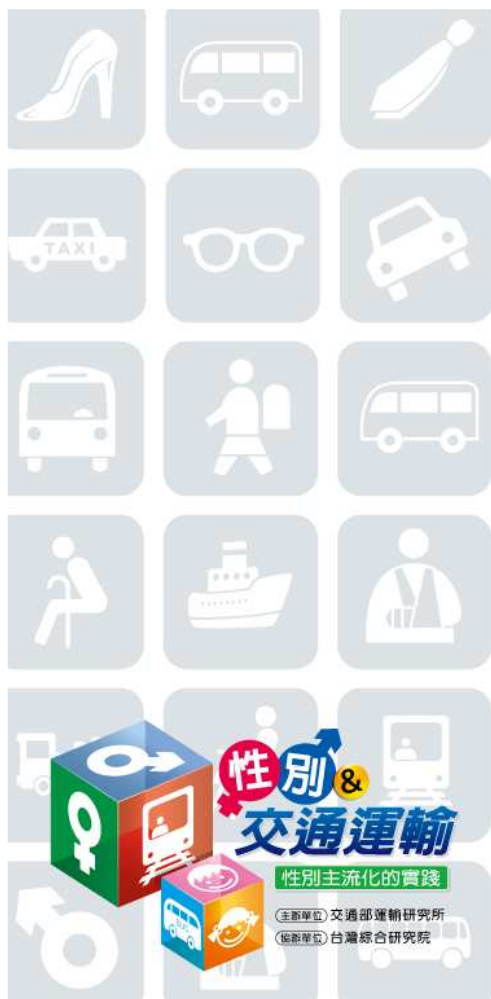
主辦單位：交通部運輸研究所

協辦單位：台灣綜合研究院

時間：100 年 11 月 1 日 (二) 上午 8:30 至下午 17:00

地點：交通部運輸研究所 (臺北市松山區敦化北路 240 號)

時間	議程	會議地點
08:30-09:20	報到	B1 國際會議廳
09:20-09:40	主持人開幕 (開南大學空運管理學系暨研究所 葉文健系主任) 長官致詞 (交通部 葉次長匡時)	
09:40-10:40	主持人：開南大學空運管理學系暨研究所 葉文健系主任 題 目：如何在交通運輸業務中融入性別友善思維 主講人：國立交通大學交通運輸研究所 馮正民教授 與談人：臺灣大學建築與城鄉研究所 王志弘副教授 勵馨社會福利事業基金會 伍維婷副研發長 中央警察大學交通學系 曾平毅教授 逢甲大學運輸科技與管理學系 溫傑華教授	
10:40-11:10	Tea/ Coffee Break	
11:10-12:10	主持人：開南大學空運管理學系暨研究所 葉文健系主任 題 目：如何在交通運輸業務中執行性別影響評估 主講人：台灣綜合研究院 李安妮資深研究員兼副院長 與談人：暨南國際大學土木工程學系 周榮昌教授 淡江大學運輸管理學系 許超澤助理教授 婦女權益促進發展基金會 黃鈴翔副執行長 開幕 630-14:30  輔大社會學系暨 研究所 戴伯芬教授	
12:10-13:30	午餐	B1 餐廳
13:30-15:00	主持人：交通部運輸研究所 張開國組長 題 目：交通運輸的性別影響評估個案討論—安全與防災 主講人：開南大學空運管理學系暨研究所 葉文健系主任	5 樓會議室
15:00-15:30	Tea/ Coffee Break	
15:30-17:00	主持人：交通部運輸研究所 張開國組長 題 目：交通運輸的性別影響評估個案討論—規劃與建設 主講人：臺灣大學土木工程學系鋪面平坦儀驗證中心 陳艾懃研究員	



## 題目

# 如何在交通運輸業務中 融入性別友善思維

## 主講人

國立交通大學交通運輸研究所  
馮正民 教授



## 簡報綱要

- 交通運輸的業務範疇
- 業務承辦人員的困境
- 交通運輸的需求特性
- 交通運輸之性別議題
- 未來工作推動的方針



## 交通運輸業務的範疇

- 範疇廣泛、業務多樣，與性別息息相關！

交通部執掌業務	運輸	陸運 (鐵路/公路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運輸系統整體發展之規劃</li> <li>• 鐵/公路路線之規劃、設計、建設與維護</li> <li>• 運輸場站之規劃、設計、建設、維護與經營管理</li> <li>• 運輸服務之營運監理、輔導獎助、安全/品質管理</li> </ul>
		海運	
		空運	
	觀光		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 國際觀光宣傳與推廣</li> <li>• 觀光產業管理與輔導</li> <li>• 觀光遊憩區規劃建設與經營管理</li> <li>• 國民旅遊事業管理與推廣</li> <li>• 觀光市場分析與研究</li> </ul>
	氣象		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 氣象觀測、氣象預報、地震測報、海象測報</li> <li>• 氣象、海象與地震相關資訊發布</li> </ul>
	通信 (郵政/電信)		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 通信整體資源之規劃</li> <li>• 通信產業輔導及獎勵政策</li> <li>• 促進通信普及服務</li> </ul>



3

## 業務承辦人員的困境

- 不清楚性別影響評估的功能
  - ➡ 認為增加工作負擔
- 不知道個案計畫的受益對象
  - ➡ 認為中性沒有差別
- 不能完全了解項目的意涵
  - ➡ 無法具體充分填答
- 不容易邀請到適合的專家
  - ➡ 難以獲得專業支援

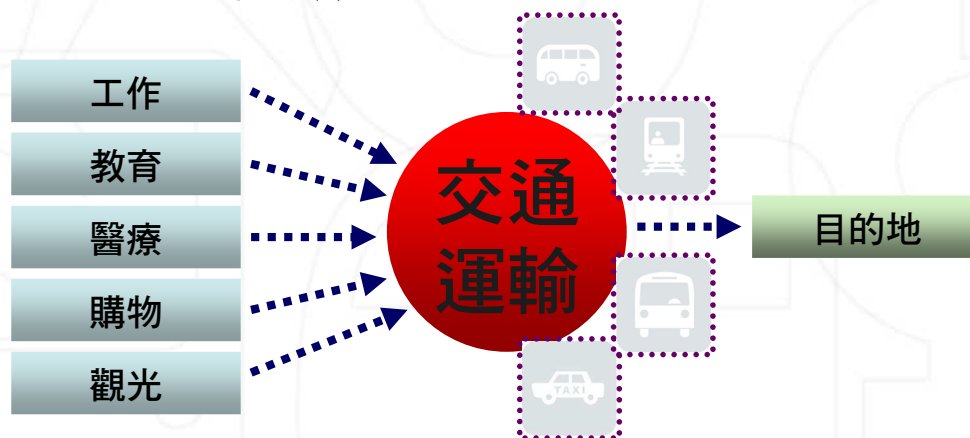


4



## 交通運輸的需求特性

- 運輸是一種衍生性的需求，並視活動者的活動特性而有所差異。



## 交通運輸的需求特性

- 不同性別的活動者，在基本移動需求上的差異，主要是出自家庭與社會中角色分工
  - 男性通常扮演賺取收入的角色：清晨離家外出工作，傍晚時回家
  - 女性則扮演三種角色：收入賺取者、家庭管理者、社區管理者

資料來源：交通部「性別友善的交通政策分析報告」



## 交通運輸的需求特性



- 女性一天中會產生較短、較多、較分散的旅運行為
- 女性的旅運活動除了尖峰時段、也常在離峰時段
- 女性常會攜帶所購買的物品或與兒童或高齡親屬同行
- 女性基於生理與心理的特性，需要更高的安全保護



7

## 交通運輸之性別議題

### 美國TRB研討會

#### 女性運輸議題

- 作為決策者解決女性移動、安全與保護等事項之參考
- 了解與探討旅運行為、運輸安全、運輸規劃、極端事件等議題
- 透過議題的討論、分享與成果累積，釐清性別議題，融入旅運議題

### 英國交通部性平計畫

#### 政策的宣示

- 以國家旅運調查與運輸統計作為性別平等計畫之基礎
- 透過性別平等政策的宣示、交通性別統計資料的建立、運輸服務採購的規範等，予以落實
- 發展性平影響評估工具，透過內部網路發佈，做為政策指導



8



## 交通運輸之性別議題

- 使用性
  - 女性使用公共運輸傾向高於男性的女性，在攜帶嬰兒車、手提多項物品時應有更便利的使用性，提供所需的最大可能空間。
- 可及性
  - 運輸是所有必要服務的聯繫，包括工作與休閒，不同運輸單位與醫療、教育、就業等必要服務的合作是可及性規劃的重要關鍵。
- 移動性
  - 由於男性與女性在行為與生理上的差異，女性相對於男性可能會遭受更多傷害，因此應特別關注女性駕駛及乘客的行駛安全與個人保安。
- 安全性
  - 人身安全是限制女性旅運的一項障礙，相關研究也指出女性擔心因犯罪與非法行為而受到傷害，特別是在天黑以後；因此，應思索如何減少運輸系統中犯罪與受害的可能機會。



9



## 未來工作推動的方針

- 根據研究結論與委員建議，以下列出未來融合性別與交通運輸的推動方針：
  - 累積個案經驗、提升性別培力
  - 促進專業交流、培養專業委員
  - 建立統計資料、分析性別議題



10



## 累積個案經驗、提升性別培力

- 融合交通運輸專業，彙整與持續累積交通個案經驗，全面性提升交通專業人員的性別培力，讓性別平等意識融入交通運輸的語言之中。
- 為落實性別知識的交流、推廣與提升，建議建立專屬性別資訊平台，提供交通部屬機關(構)與地方政府交通單位使用。



11



## 促進專業交流、培養專業委員

- 透過座談研討或研究獎勵的方式，促進交通與性別兩不同專業領域的思想交流，鼓勵投入相關議題議題之研究
  - 運輸年會論文獎勵
  - 業務推動績優獎勵
- 建立通運輸領域專長與性別培力之資歷標準，廣徵產、官、學、研各界之專家學者，並建立人才資料庫



12



## 建立統計資料、分析性別議題

- 進行旅運決策、運具選擇、旅運需求特性之連貫性調查與分析，充實交通業務性別統計資料。
- 編列相關預算，支援系統性且持續性蒐集專屬性別統計資料，並透過資訊平台加以彙整與分享，奠定性別分析基礎。



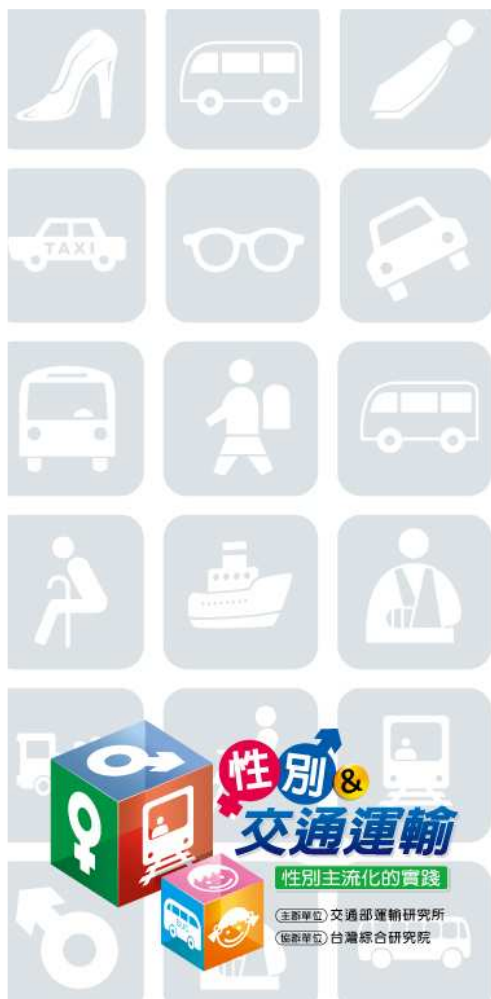
13

簡報完畢  
敬請指正



(主辦單位) 交通部運輸研究所

(協辦單位) 台灣綜合研究院



## 題目

# 如何在交通運輸業務中 執行性別影響評估

## 主講人

財團法人台灣綜合研究院資深研究員兼副院長  
行政院婦女權益促進委員會委員  
交通部性別平等專案小組民間委員  
李安妮

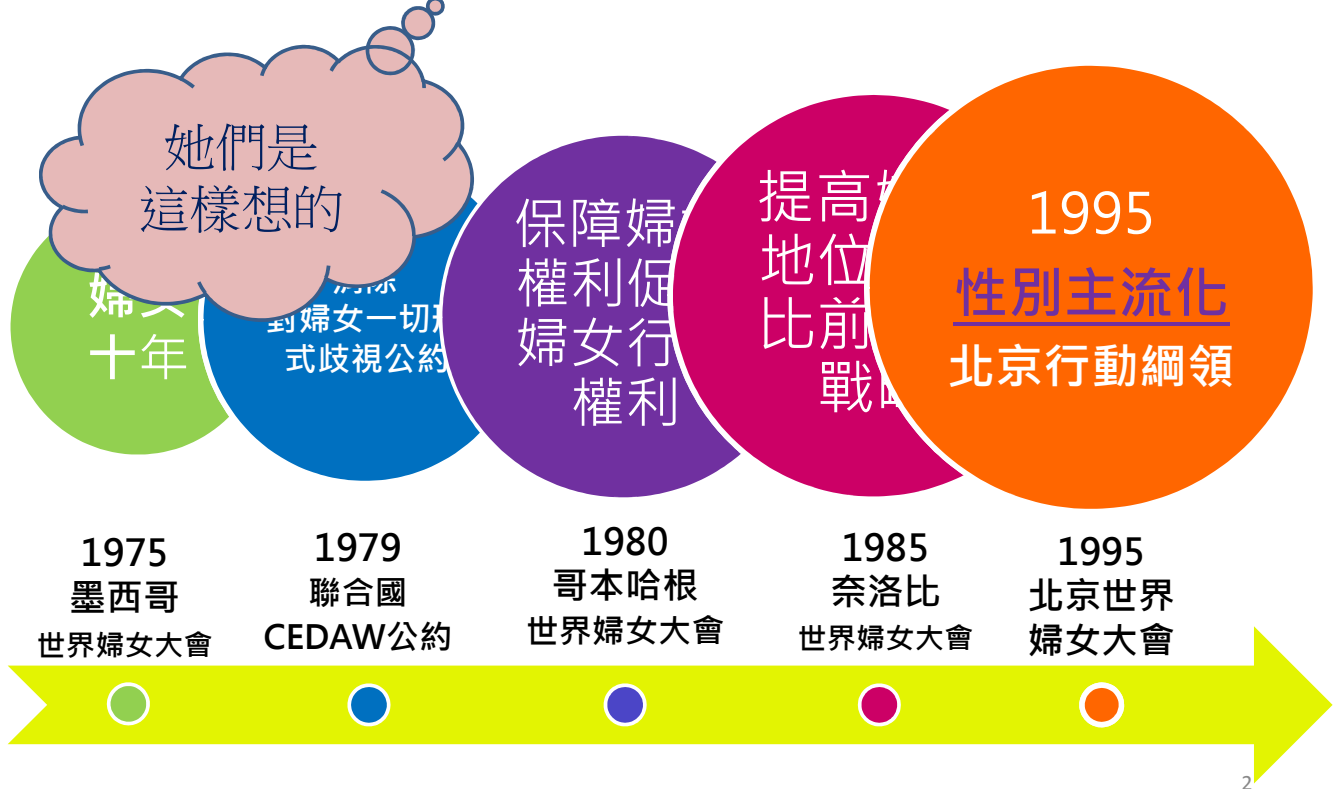
2011/11/1



**Why & what  
GIA**



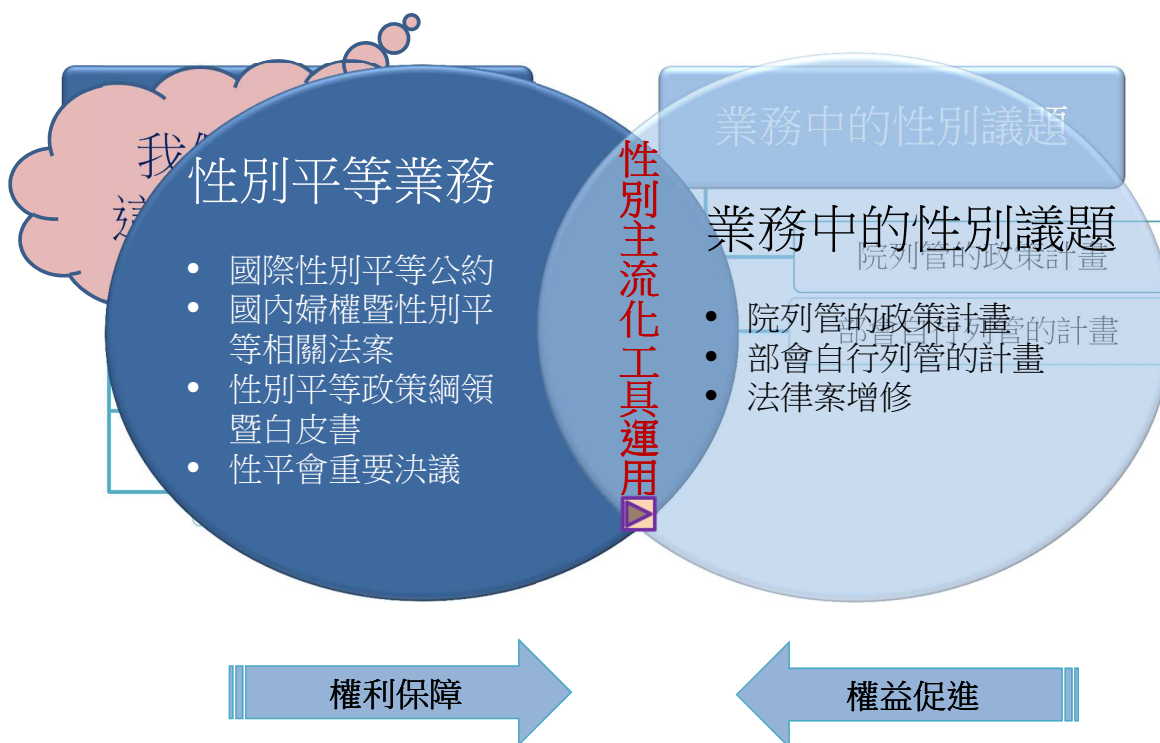
## 從婦女權益到性別平權



## 性別主流化的任務

依據	聯合國理事會
定義	她們要做的是 旨「 <u>評估任何計劃的行動（包括立法、領域和層次對男女的影響的進程。</u>
原則	<p>「<u>性別主流化</u>」策略必須是<u>全面性、系統性</u>，由層級最高的機構負責，也需要責信機制以監督進度；</p> <p>2.擬定方案與政策時，對某項議題或問題的界定必須<u>將性別差異列入問題診斷中</u>，不應假設該議題與性別無關，而落入「<u>性別盲</u>」的陷阱；</p> <p>3.<u>清楚明確的政治意志</u>以及<u>充份的預算分配、人力支援</u>是貫徹「性別主流化」的要件；</p> <p>4.女性在所有層次、所有領域的<u>決策參與機會</u>應被擴充；</p> <p>5.「性別主流化」<u>並非用來替代傳統的婦女導向政策方案</u>。</p>

# 部會性別平等專案小組任務



4

## CEDAW

- § 4 母性特質
- § 5 家庭教育、消除刻板印象
- § 6 身體自主權（禁止人口販運）
- § 7 國內政治（公共事務）參與權
- § 8 國際政治（公共事務）參與權
- § 9 國籍權
- § 10 教育權
- § 11 工作權
- § 12 健康權
- § 13 經濟權（信貸、津貼等）
- § 14 農村婦女（福利、機會近用等）
- § 15 司法人權
- § 16 家庭與婚姻（財產、監護權等）

## 國內婦女權益暨性別平等相關立法

- ❖ 刑法（妨害性自主罪、妨害婚姻及家庭）
- ❖ 民法（親屬篇、繼承篇）
- ❖ 性侵害犯罪防治法
- ❖ 家庭暴力防治法
- ❖ 性騷擾防治法
- ❖ 性別工作平等法
- ❖ 性別平等教育法
- ❖ 兒童及少年性交易防制條例
- ❖ 人口販運防制法



6

## 婦女政策綱領暨白皮書

- ❖ 基本理念與原則
- ❖ 婦女政治參與
- ❖ 婦女勞動與經濟
- ❖ 婦女福利與脫貧
- ❖ 婦女教育與文化
- ❖ 婦女健康與醫療
- ❖ 婦女人身安全



7



## 性別平等政策綱領

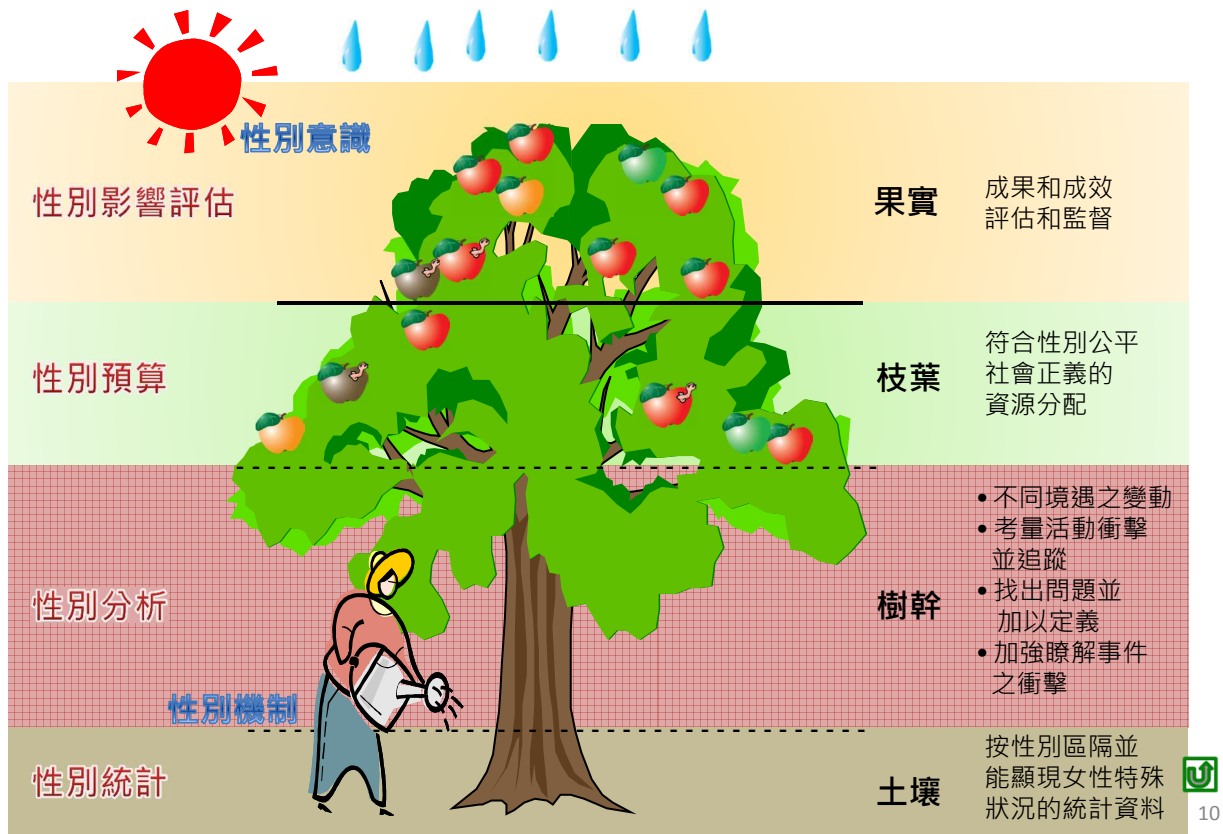
- ❖ 前言（基本理念與原則）
- ❖ 權力、決策與影響力
- ❖ 就業、經濟與福利
- ❖ 教育、媒體與文化
- ❖ 健康、醫療與照顧
- ❖ 人口、婚姻與家庭
- ❖ 人身安全與司法
- ❖ 環境、能源與科技

## 婦權會重點分工表

- ❖ 就業、經濟、福利組
- ❖ 教育、媒體、文化組
- ❖ 健康醫療組
- ❖ 人身安全組
- ❖ 國際參與組
- ❖ 各項專案會議決議事項

（例：委員會委員任一性別比例、性別主流化實施計畫等）

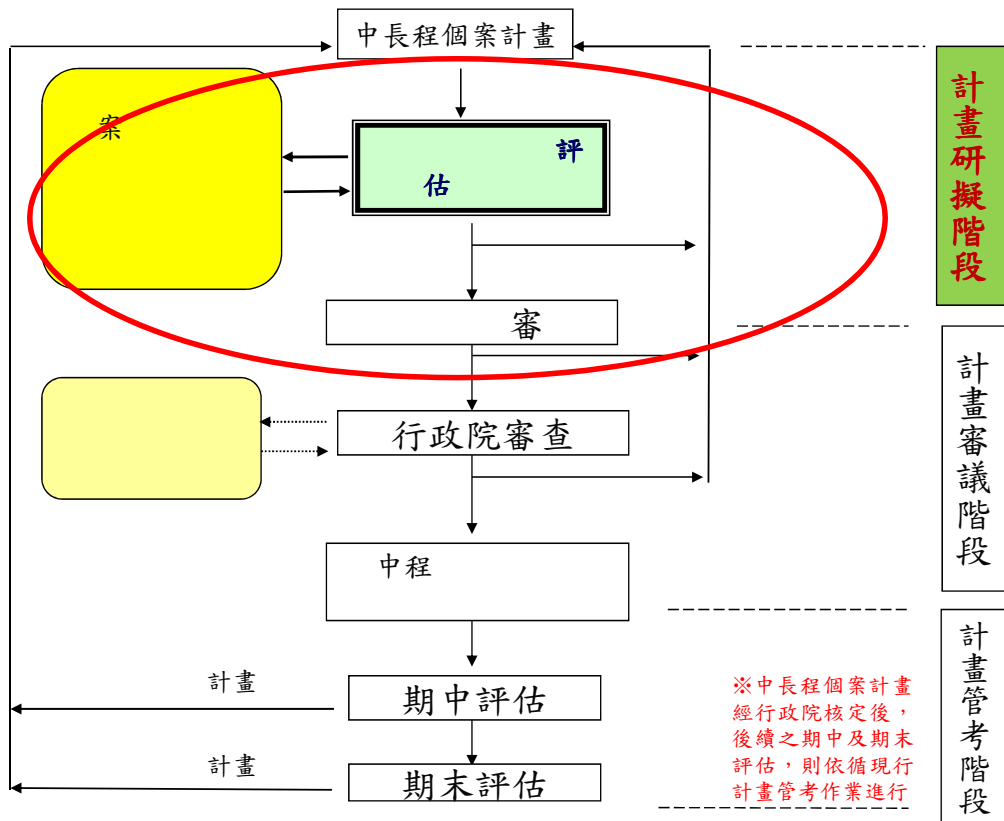
# 性別主流化－社會工程



How do we use GIA

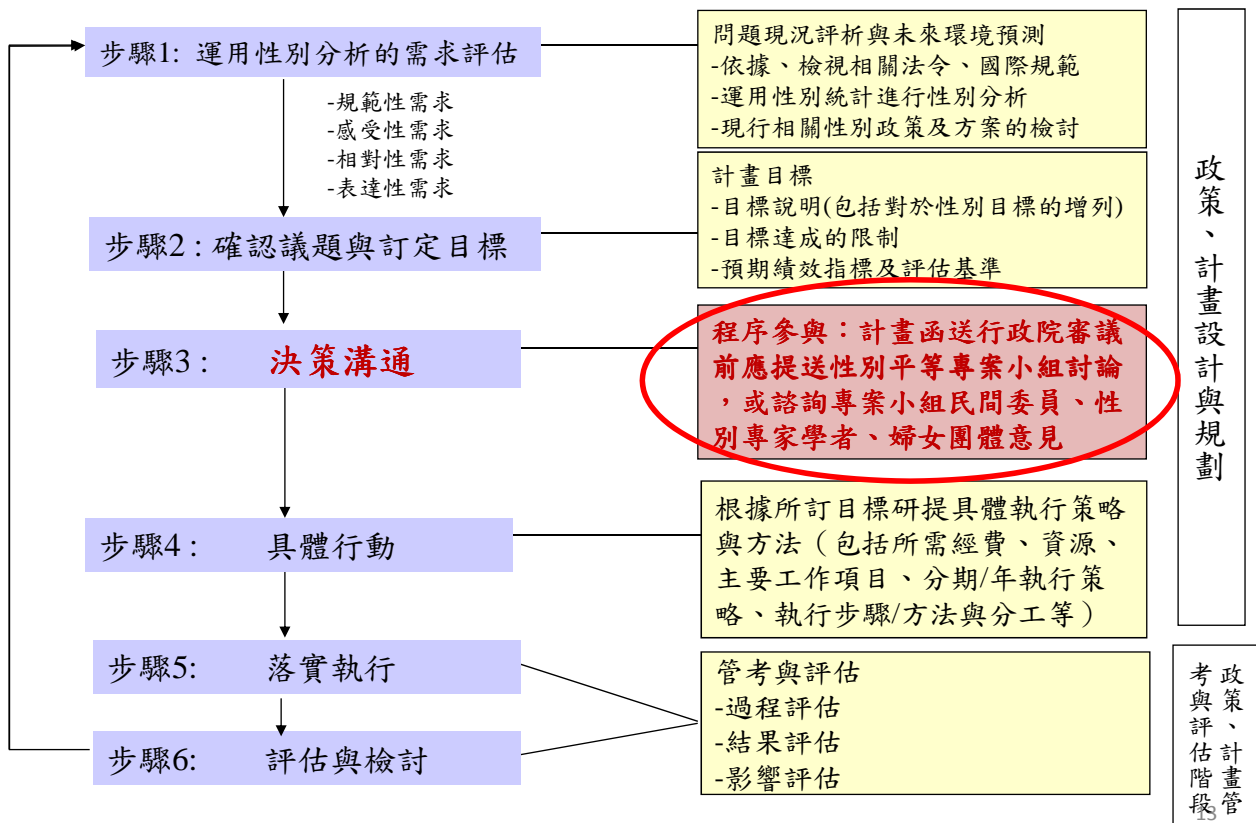
## 中長程個案計畫

## 評估作業 程



12

## 中長程個案計畫性別影響評估檢視表操作介紹



## 中長程個案計畫性別影響評估檢視表

- 壹、計畫名稱
- 貳、主管機關
- 參、計畫內容涉及領域
- 肆、問題現況評析及需求評估概述
- 伍、計畫目標概述（含性別目標）
- 陸、受益對象（所有指標均勻否者，逕行第二部分一程序參與）
- 柒、參與機制之設計
- 捌、評估內容(指標)（填完壹至捌後，徵詢性別專家，並  
一、資源投入 完成「第二部分一程序參與」）  
二、效益評估
- 玖、評估結果（請依據檢視結果提出綜合說明）



14

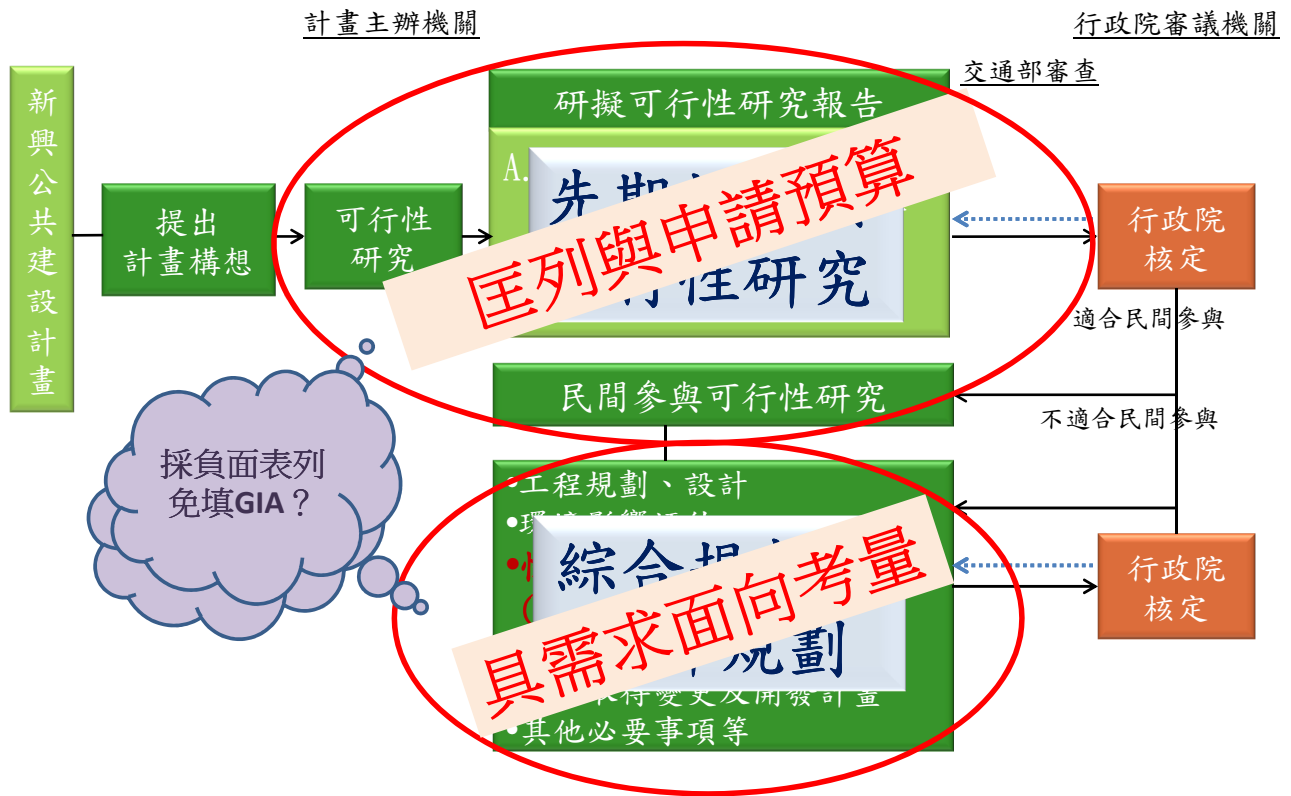
在交通運輸業務  
中執行GIA



114

15

# 行政院重大公共建設計畫一般性作業程序流程圖



## 委員徵詢與程序參與

性平委員  
這麼想：

填表人  
這麼想：

It's too late

Start from  
the very  
beginning

Better late  
than never

回歸施政本質，把表填好

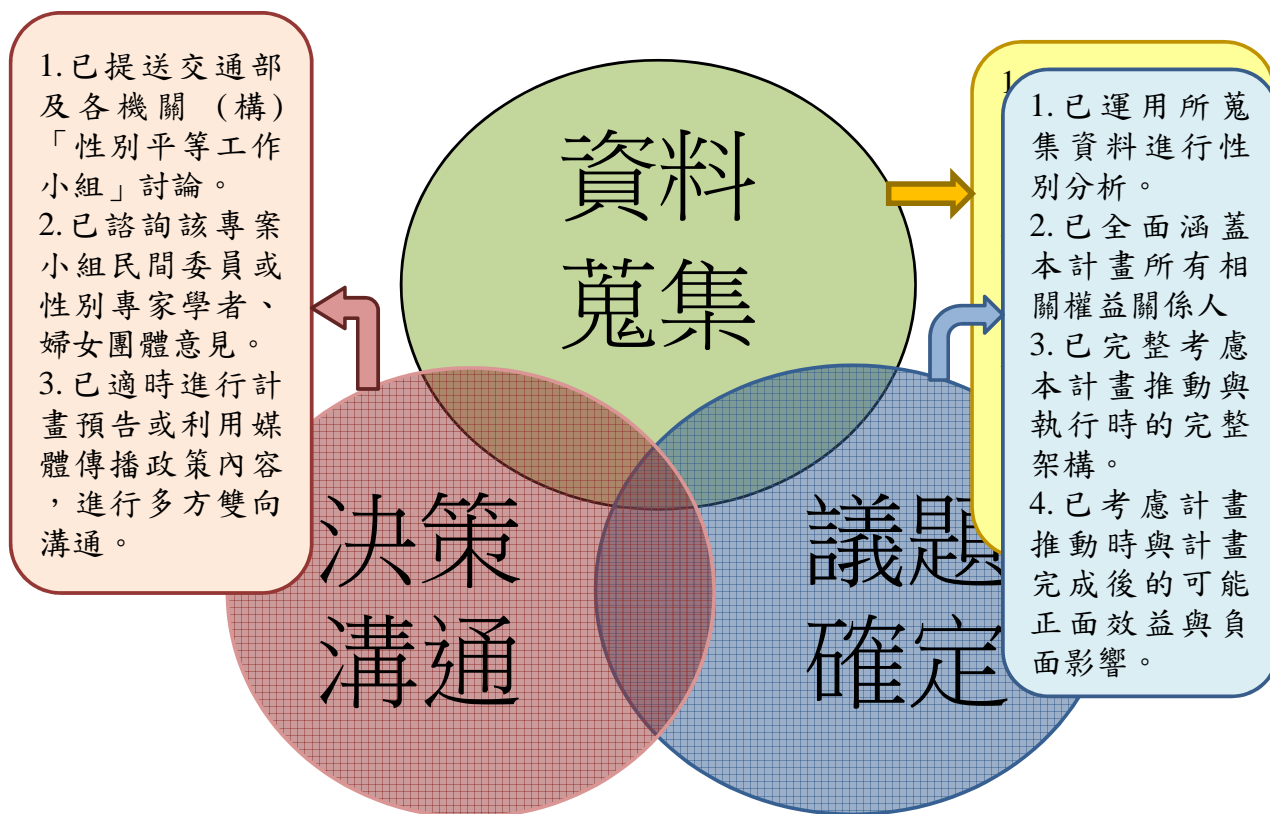
the data is  
irrelevant

Change  
your  
mindset

no  
relevance



## 填寫GIA檢核表之應有作為



18

## 填寫GIA檢視表的思維

### 一. 全面涵蓋權益關係人

(一)使用者 (二)非使用者 (三)營運者 (四)管制者 (五)規劃者

### 二. 完整考慮計畫推動步驟

- 交通單位的主要功能可概分為：規劃、設計、建設、營運、監理等功能。

### 三. 體貼思索使用需求特性

- 在交通運輸相關的性別統計資料上，一般注重運具使用比例、運具使用目的、使用者屬性。

## 全面涵蓋權益關係人(1/2)

- 交通相關個案計畫主要權益關係人，除一般民眾的使用者與非使用者外，還包括負責營運的業者，以及政府部門的管制者與規劃者。
- 對於一般民眾而言，在**使用者部分**，GIA著重於不同性別、性傾向、性別認同的考量，而交通運輸基於所有民眾均應享有「行」的權益，尚須兼顧不同年齡、不同族群、不同階層的需求。
- 對於**非使用者**，必須考慮施工期間與計畫完成後，對周遭居民在就學、就業、就醫的可及性改善，或者是所造成的負面交通衝擊、環境污染與健康影響，特別是針對弱勢族群的關懷更應注重。



20

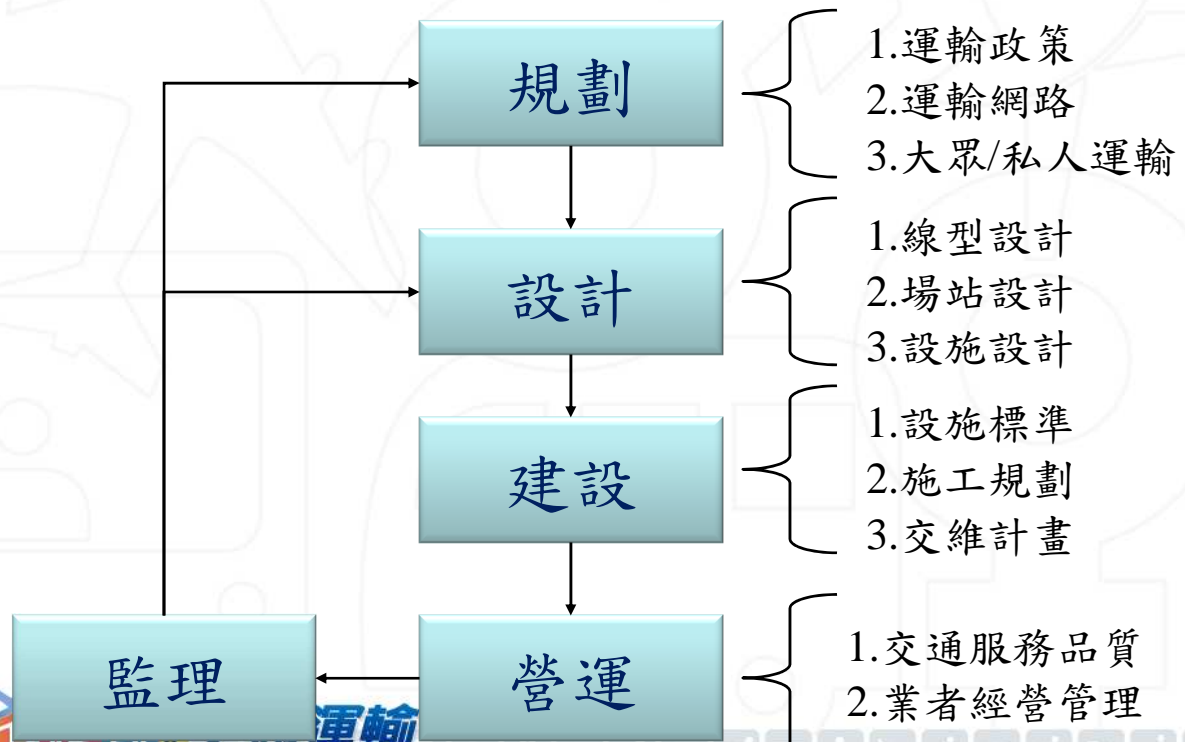
## 全面涵蓋權益關係人(2/2)

- 對於**負責營運的業者**，包含運輸、觀光、電信等不同產業經營下的業者與場站，以及客運/貨運、公/民營等諸多屬性，GIA應著重業者對於性別平等的政策與承諾、負責性別議題的組織架構與委員會、納入性別考量的服務設施與品質稽核。
- 對於**政府單位的管制者與規劃者**而言，GIA應著重於：
  - 承辦人員是否參酌國內外統計資料或研究報告、並充分考量性別相關議題。
  - 是否通過性別衝擊與評估審議，並廣納不同性別的意見。
  - 是否委員會成員具有相關專長的專家，並考量參與性別比例。
  - 是否計畫執行過程包括鼓勵不同性別成員參與計畫的作為。



21

## 完整考慮計畫推動步驟



性別主流化的實踐

22

## 體貼思索使用需求特性



運具使用比例	
私人運具	大眾運輸

運具使用目的			
通勤	就學	休閒	就醫

使用者屬性			
性別	年齡	收入	...

- 為何女性較多使用大眾運輸，而較少使用私人運具？
- 使用偏好之因素或家庭運具使用之分配所致？
- 是否同時肩負孩童照顧與生活購物之職責？
- 是否需要更大的推動與置物空間、更順暢的行走路線？

政策
推動方針 具體作為

設計
空間安排 設施配置 動線設計

運具
設施標準 乘坐空間

營運
服務品質 安全管理





## 改變思維方式，落實應有作為後

計畫推動 權益階段 關係人	規劃	設計	營運	監理
使用者	✓			
非使用者				
營運者			✓	✓
管制者			✓	✓
規劃者	✓	✓		

未來我們可以  
這樣想的

*It's an exercise*



快樂、安心  
自由行 😊





## 題目

# 交通運輸的性別影響評估： 個案討論—安全與防災

## 主持人

交通部運輸研究所 張開國組長

## 主講人

開南大學空運管理學系暨研究所  
葉文健 主任

## 主講者簡介

- 交通大學交通運輸研究所博士
- 專長：運輸安全、風險管理
- 相關經歷：
  - 性別影響評估作業指南計畫 主持人
  - 交通部/民航局風險管理訪視小組 委員
  - 聯合國氣候變化綱要公約會議 團員





# 引言

- 性別與安全
  - 人身安全保護
  - 意外傷害防護
  - 運具使用特性
- 性別與防災
  - 家庭照護責任
  - 緊急疏散時機
  - 災害訊息接收
  - 救援物資提供



# 簡報綱要

- 性別影響評估表之填寫之基本原則
- 安全與防災類型個案討論
  - 運輸安全風險及人因科技發展與應用計畫
  - 海岸及道路災害防救科技發展計畫



# 性別影響評估表之填寫之基本原則

## 資料蒐集

- 計畫內容與預期成效
- 相關統計資料
- 性別相關法規或報告

## 議題確認

- 對權益關係人的影響
- 推動與執行架構
- 計畫實施的正面與負面影響

## 決策溝通

- 性平小組與專家委員
- 宣導與溝通



5

# 性別影響評估表之填寫之基本原則

	考量項目	項目確認
資料蒐集	1. 已檢視與本計畫有關的法令、國際規範及性別政策趨勢 2. 已蒐集或調查與本計畫相關的性別統計資料、研究報告 3. 已檢視與本計畫相關現行推動政策或計畫的執行成效	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
議題確認	1. 已運用所蒐集資料進行性別區隔分析： (1)了解不同性別、性傾向、性別認同者的使用比例與需求。 (2)了解不同年齡、不同族群、不同階層的使用比例與需求。 2. 已全面涵蓋本計畫所有相關權益關係人，包括使用者、非使用者、營運者、管制者與規劃者。 3. 已完整考慮本計畫推動與執行時的完整架構，包括規劃、設計、建設、營運、監理等功能。 4. 已考慮計畫推動時與計畫完成後的可能正面效益與負面影響。	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
決策溝通	1. 已提送交通部及各機關(構)「性別平等工作小組」討論 2. 已諮詢該專案小組民間委員或性別專家學者、婦女團體意見 3. 已適時進行計畫預告或利用媒體傳播政策內容，進行多方雙向溝通	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>



6

## 資料蒐集—相關法令規範

- 檢視與本計畫有關的法令、國際規範及性別政策趨勢
  - 聯合國「道路安全10年行動方案」
  - 亞太經濟合作(APEC) 運輸部長會議(道安人因安全)
  - 中央災害防救法規、緊急通報及災情搜報、災害處理程序、天然災害([http://tdprc2.tfd.gov.tw/TaipeiCityEms1\\_public/Default3.aspx](http://tdprc2.tfd.gov.tw/TaipeiCityEms1_public/Default3.aspx))
  - 基本人權、婦女政策綱領或性別主流化政策之基本精神，參閱行政院婦權會網站 (<http://cwrp.moi.gov.tw/index.asp>)。
  - 世界人權公約、消除對婦女一切歧視公約、APEC、OECD或UN等國際組織相關性別核心議題者，參閱行政院婦權會網站 (<http://cwrp.moi.gov.tw/index.asp>)。



7

## 資料蒐集—相關統計資料

運輸安全網站資料系統 TALAS-Pub							
	98	97	96	95	94	93	92
<b>機動車輛交通事故統計</b>							
事故數	184,749	170,127	164,019	160,946	155,783	137,206	120,165
<b>交通事故傷亡人數</b>							
死亡	2,092	2,224	2,570	3,135	2,892	2,634	2,706
受傷	246,959	227,423	216,640	211,237	203,042	179,087	156,227
未受傷	139,962	128,804	127,038	128,496	125,973	112,432	99,885
不明	6,491	6,193	6,923	6,734	7,506	6,526	5,315
合計	395,504	364,664	353,171	349,602	339,413	300,679	264,133
<b>全國統計資料</b>							
汽車延車公里(萬車公里)	10,705,012	11,514,660	12,523,222	13,854,535	13,155,541	12,392,339	11,590,039
現住人口數(人)	23,119,772	23,037,031	22,958,360	22,876,527	22,770,383	22,689,122	22,604,550
機動車輛登記數(輛)	21,374,175	21,092,358	20,711,754	20,307,197	19,862,807	19,183,136	18,500,658
領有駕駛執照人數(人)	24,484,174	23,939,606	23,403,464	22,846,348	22,362,540	21,803,355	21,165,753

◎車輛資料來源：民國92-98年警政署A1/A2事故資料  
 ◎人口統計資料來源：內政部民國93-98年現住人口統計資料  
 ◎機動車輛登記資料來源：交通部民國93-98年登記資料  
 ◎汽車延車公里資料來源：交通部民國92-98年延車公里統計資料  
 ◎領有駕駛執照人數資料來源：交通部民國92-98年駕駛執照統計資料  
 ◎死因資料來源：衛生署民國92-98年死因資料

交通部運輸研究所，運輸安全網站資料系統  
<http://talas-pub.iot.gov.tw/default.aspx>



8

## 資料蒐集—相關統計資料

颱風名稱	死亡人數	失蹤人數	受傷人數	農業損失
萊羅克	0	0	0	212萬
南修	0	0	0	--
莫蘭蒂	0	0	0	324萬
凡那比	2	0	111	21億2,227萬
梅姬	38	0	96	1億3,590萬

\* 女性與男性人命損失

中央防災應變中心

<http://www.ndppc.nat.gov.tw/about.htm>



9

## 資料蒐集—現行政策/計畫

- 檢視與本計畫相關現行推動政策或計畫的執行成效
  - 交通部「交通政策白皮書-運輸」
  - 行政院「災害防救白皮書」
  - 行政院「中華民國科學技術白皮書 (民國100年至103年)」
  - DfT (2007), Gender Equality Scheme 2007–2010
  - TRB (2010), Women's Issues in Transportation



10



## 議題確認—權益關係人角度



## 議題確認—權益關係人角度

使用者	非使用者	營運者	管制者	規劃者
<p>&lt;一般&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;性徵：女性、男性</li> <li>&gt;性傾向：同/異性</li> <li>&gt;性別認同</li> </ul> <p>&lt;弱勢&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;年齡：高齡、幼童</li> <li>&gt;身份：學生、行動不便</li> <li>&gt;階層：偏遠、低收入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;交通/通勤影響</li> <li>&gt;空氣/噪音污染</li> <li>&gt;工作/教育權益</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;產業：運輸/觀光/電信</li> <li>&gt;業者：路/海/空/鐵</li> <li>&gt;場站：機場/港口/車站</li> <li>&gt;營運：客/貨運、公/民營</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;中央/地方層級</li> <li>&gt;法令制訂單位</li> <li>&gt;營運監理單位</li> <li>&gt;計畫審核委員</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;計畫承辦人員</li> <li>&gt;受委託單位</li> </ul>



## 議題確認—考量因素

- 常見問題：安全與防災計畫是針對全體民眾，**應該沒有性別差異！**
- 性別影響的考量：
  - 不同性別的身心特性
  - 不同性別的使用比例
  - 不同性別的防災需求
  - 不同性別的經濟負荷
  - 不同性別的資訊接收
  - 不同性別的參與機會



13



## 議題確認—實施效益

- 預防或消除刻板印象
  - 男理工/勞動、女商文/行政的印象
- 提升弱勢性別的參與機會
  - 提升女性研究能量及增進其就業機會
  - 保障就業、就學、就醫的安全與權益
- 公共建設（含軟硬體）
  - 空間使用性（比例）
  - 空間安全性（品質）
  - 空間友善性（感受）



14





## 決策溝通—對象與時機

- 內部性平工作小組與**外部性別專家/團體**
- 大型計畫/重大政策必須進行**多方雙向溝通**
- 期初計畫擬定階段，**強化性別議題與設定性別目標**
- 期中/期末審議階段，**確認計畫目標並修正執行方向**



## 安全與防災類型個案討論

- 運輸安全風險及人因科技發展與應用 (**安全**)
  - 降低系統風險
  - 改善人因安全
- 海岸及道路災害防救科技發展 (**防災**)
  - 災害發生前-減災與備災
  - 災害發生後-應變與復原

## 安全與防災類型個案討論 (安全)

### • 性別觀點解析

- 女性與男性因年齡與旅次目的不同，對於運具的使用型態有所差異，所遭受的風險亦不盡相同。

(DfT)

- 女性與男性因旅運型態與生理結構之不同，在交通事故的發生原因、傷害型態、事故率與受傷死亡率均有所差異。再加上女性較男性長壽，因此對年長族群而言，不但要特別注意其安全與機動性需求，也要考量此一年齡層的性別差異。

(TRB)



17

## 安全與防災類型個案討論 (安全)

- 由交通部「臺灣地區所有旅次之性別相關運具使用率指標」可知，在運具使用上，女性使用公共及非機動運具使用比率高於男性，而使用私人機動運具的比例較低，可見不同性別的旅運者在旅運型態上具有相當的差異。
- 由交通部運輸研所的「運輸安全網站資訊系統」可知，交通事故中不同性別的駕駛員其在年齡、駕照持有與旅次目的等變因上均有不同，而在肇事的發生比率、事故類型與受傷程度也不盡相同。
- 根據交通部「性別統計資料」顯示：女性唯獨在擁有「輕型機車」駕照人數高於男性，對於交通事故脆弱性較高的輕型機車而言，更應該考量此類交通事故的性別意涵。



18

## 安全與防災類型個案討論 (安全)

- 就運輸安全風險領域而言，主要應用者為交通運輸產業與政府部門，雖然在管理與施政上不具有性別差異性，但是基於公共運輸的使用者以女性居多，而且攸關其就學、就業與就醫等需求，所以公共運輸相關產業的風險技術提升，將有助於平衡女性與男性的相關權益。
- 在人因安全領域而言，相關研究與統計數據均指出，不論旅運者的生心理因素、旅運特性、事故發生、受傷程度等，女性與男性均有顯著差異，所以有必要進行深入的分析與探討。



19

## 安全與防災類型個案討論 (安全)

### • 性別目標設定

- 持續蒐集運輸安全與性別相關統計資料，擴充運輸安全網站資訊系統，提升運輸安全與性別之分析能量。
- 對於交通事故死亡統計，除了記錄兩性死亡絕對數外，還應提出死亡率的數據，並且進行歷年兩性及在各年齡層的差異情形。
- 於風險管理相關計畫中，特別是女性搭乘者居多的公共運輸工具，優先提升交通運輸營運與監理單位的風險管理能力，以確保相關運具使用者的安全。



20



# 安全與防災類型個案討論 (安全)

## • 權益關係人

對象	可能影響	評定原因說明
使用者	<input checked="" type="checkbox"/> 有影響 <input type="checkbox"/> 無影響	主要的使用者為政府相關單位，而服務對象為一般民眾，特別是公共運輸的使用者以女性居多。
非使用者	<input type="checkbox"/> 有影響 <input checked="" type="checkbox"/> 無影響	計畫執行期間與計畫完成後，對周遭居民在就學就業、就醫無相關影響
營運者	<input checked="" type="checkbox"/> 有影響 <input type="checkbox"/> 無影響	提升相關運輸業者內不同性別從業人員之的風險管理能力與人因分析技術。
管制者	<input type="checkbox"/> 無影響 <input checked="" type="checkbox"/> 無影響	未涉及法規制訂、政策規劃、營運監理等單位。
規劃者	<input checked="" type="checkbox"/> 有影響 <input type="checkbox"/> 無影響	有助於提升不同性別計畫參與人員之的風險管理能力與人因分析技術。



21

# 安全與防災類型個案討論 (安全)

## 陸、受益對象

### 6-1 以特定性別、性傾向或性別認同者為受益對象

本計畫係以科學技術發展相關政策級方案為目標主軸，主要的使用者為政府單位與運輸業者而主要的服務對象包含所有民眾；因此，受益對象非針對特定性別、性傾向或性別認同者。

### 6-2 受益對象無區別，但計畫內容涉及一般社會認知既存的性別偏見，或統計資料顯示性別比例差距過大者

不同性別者在運具使用特性上有所差異，在事故發生與受傷程度上也不盡相同，特別是女性以使用公共運輸工具者為居多。此外，風險管理與人因安全領域，較屬於理工科背景，一般認為適合男性參與，不論實務或學術上，女性就業或就學的比例均遠低於男性。

### 6-3 公共建設之空間規劃與工程設計涉及對不同性別、性傾向或性別認同者權益相關者

本計畫未包含公共建設之空間規劃與工程設計



22

# 安全與防災類型個案討論 (安全)

一、資源評估（4項資源評估**全部**評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性。）

7-1經費需求與配置考量不同性別、性傾向或性別認同者之需求 相關計畫經費編列，皆按研究發展與計畫推動所需而編列，未特別針對性別予以考量。

7-2分期(年)執行策略及步驟考慮到縮小不同性別、性傾向或性別認同者差異之迫切性與需求性 優先推動與提升公共運輸的風險監督與管理能力，有助相關權益的改善。經由計畫的鼓勵參予及逐年推動，將有助於提升弱勢性別權益。

7-3宣導方式顧及不同性別、性傾向或性別認同者需求，避免歧視及協助弱勢性別獲取資訊 知識普及與推廣，將進一步考量不同性別者對此領域的興趣與學習的能力

7-4搭配其他對不同性別、性傾向或性別認同者之友善措施或方案 已適切考量資源配置與工作推動相關事宜，暫無搭配其他性別友善措施。



23

# 安全與防災類型個案討論 (安全)

二、效益評估（7-5至7-9中**任一項**評定為「否」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性  
公共建設計畫於7-10至7-12中任一項評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性。）

7-5受益人數或受益情形兼顧不同性別、性傾向或性別認同者之需求，及其在年齡及族群層面之需求 本計畫預期可改善以女性使用者居多的公共運輸安全、提升男女性別的人因安全分析能力、以及提升女性參與人數的比例。

7-6落實憲法、法律對於人民的基本保障 經檢視計畫所依據之法規命令，未違反基本人權（如維護人性尊嚴、尊重人格自由發展及平等權等）、婦女政策綱領或性別主流化政策之基本精神

7-7符合相關條約、協定之規定或國際性別/婦女議題之發展趨勢 經檢視符合世界人權公約、消除對婦女一切歧視公約、APEC、OECD或UN等國際組織相關性別核心議題（如女性經濟增權、性別主流化等）。

7-8預防或消除性別、性傾向或性別認同者刻板印象與性別隔離 有助消除男理工、女文商的傳統角色期待。

7-9提升不同性別、性傾向或性別認同者平等獲取社會資源機會，營造平等對待環境 本計畫有助於改善弱勢性別者的交通運輸能量，保障就業、就學、就醫的安全與權益。此外，也有助於新知的學習與分享，提升女性研究能量及增進其就業機會。

24

## 安全與防災類型個案討論 (防災)

- 性別觀點解析

- 該計畫係以災害防救科技之研發為主軸，且工作項目多以技術模擬及公共工程施作為主，受益對象為全體國民，看似為一個無「性別」屬性的計畫。然而，當災害發生時，男性與女性體型及氣力差異等，會產生性別差異的負面衝擊；例如，**南亞海嘯中女性的死亡人數為男性的四倍。**

## 安全與防災類型個案討論 (防災)

- 若以「科技技術研發」的角度來看，相關計畫較偏重於雇用男性來執行工作，相對減少女性就業機會；另外，在港灣模擬作業及山區道路橋樑測量作業的時候，女性可能會因為值班或輪班，而遭受到暴力行為及影響健康。
- 若以性別為基礎之能力與資源情況管理災害風險，女性天生具有獨特的知識與技能、對於處理事情的細膩程度，在關鍵的時候更有優異及傑出的表現，可作為防災時的協調者與推動者。



## 安全與防災類型個案討論 (防災)

- 有關「災害管理」概念之4個階段，可提供該計畫探討「性別議題」時之參考方向，因為無論是針對男性或女性，皆以防災政策、原則、目標、策略、行動、方式等程序，由需求出發，提出因地因人適宜的減少災害風險的政策。
- 基於「性別主流化」的觀點，政府需要全盤地檢討目前勞動、福路、教育、環保等政策裡，隱藏著性別不平等的情況，且該計畫涉及防救業務相關單位眾多，仍需要跨部會進行協調與溝通。



27

## 安全與防災類型個案討論 (防災)

### • 性別目標設定

- 基於防災氣象整合資訊實作系統設置目的，仍是為了更貼近民眾生活需求為主，全體民眾不同性別會有不同的使用，該計畫之性別目標可設定：
  - 「建置全國災害管理平台」傳播管道包含男性與女性有興趣及關注的部分，以促使相關氣象數據與預報產品能夠讓男性與女性同時接收。
  - 提升對於因應海岸及道路災害之認知，簡化防災、災害風險等資訊，用女性與男性共同瞭解的語言，使其皆能夠瞭解與明白相關氣象資訊。



28

## 安全與防災類型個案討論 (防災)

- 預期性別效益
  - 不分性別均能公平地參與計畫相關訓練、研究與執行
  - 增進防災資訊，以性別區分民眾受到災害後可能造成的人命損失預測情況
  - 藉由電視、網站、廣播、報紙、氣象電子報、手機氣象簡訊服務等管道，考量性別特性與應變時機下傳遞易於了解的預警資訊

29

簡報完畢  
敬請指正

(主辦單位) 交通部運輸研究所

(協辦單位) 台灣綜合研究院





## 題目

# 交通運輸的性別影響評估： 個案討論—規劃與建設

## 主持人

交通部運輸研究所張開國組長

## 主講人

臺灣大學土木工程學系鋪面平坦儀  
驗證中心陳艾懃研究員

## 主講者簡介

- 台灣大學土木工程學系學士
- 台灣大學土木工程學系交通工程組博士
- 專長：鋪面設計與管理、物流管理
- 相關委員經歷：
  - 營建署道路考評、人行道考評委員
  - 桃園縣政府交通維持計畫審查委員
  - 新北市政府道安會報委員





## 引言

- 性別與交通運輸
  - 運輸的公共使用特性：交通運輸使用者通常為**未特定**的公眾
    - 未特定：不分年齡、種族、性別、族群等
    - 應給予各類型使用者**公平使用**的環境
    - 因此在規劃、設計時應考量各類型使用者需求
- 性別與工程建設
  - 傳統上，工程建設具有特定的性別偏向
  - 如何在其中加入性別考量？



## 簡報綱要

- 性別影響評估表之填寫
- 規劃與建設類的中長程計畫特性
- 規劃與建設類的性別影響評估表填寫方向建議
  - 世界銀行案例
  - 我國性別影響評估表填寫



# 性別影響評估表之填寫

## 資料蒐集

- 計畫內容與預期成效
- 相關統計資料
- 性別相關法規或報告

## 議題確認

- 對權益關係人的影響
- 推動與執行架構
- 計畫實施的正面與負面影響

## 決策溝通

- 性平小組與專家委員
- 宣導與溝通



# 資料蒐集—相關統計資料

中華民國統計資訊網  
National Statistics, R.O.C. (Taiwan)

國內概況—各項指標—連結各部會性別統計網頁

- 內政部
- 外交部
- 國防部
- 財政部
- 教育部
- 法務部
- 經濟部
- 交通部
- 僑務委員會
- 僑務委員會
- 中央銀行
- 行政院主計處
- 行政院人事行政局
- 行政院新聞局
- 行政院衛生署
- 行政院環境保護署
- 行政院海峽交流基金會
- 國立故宫博物院
- 行政院大陸委員會
- 行政院經濟建設委員會
- 行政院金融監督管理委員會
- 行政院國庫退除役官兵輔導委員會
- 行政院青年輔導委員會
- 行政院原子能委員會
- 行政院國家科學委員會
- 行政院研究發展考核委員會
- 行政院農業委員會

中華民國統計資訊網，連結各部會性別統計網頁  
<http://www.stat.gov.tw/ct.asp?xItem=845&ctNode=532>



# 資料蒐集—相關統計資料



**交通部，交通統計—性別統計**  
<http://www.motc.gov.tw/mocwebGIP/wSite/lp?ctNode=549&CtUnit=102&BaseDSD=7&mp=1>

標題	更新日期	wdt檔	xls檔
機車使用率男女比率	100/6/30	<a href="#">D</a>	<a href="#">X</a>
自用小客車駕駛人男女比率	100/10/3	<a href="#">D</a>	<a href="#">X</a>
計程車駕駛人男女比率	099/10/25	<a href="#">D</a>	<a href="#">X</a>
捷運旅客男女比率			
鐵路旅客男女比率			
航空旅客男女比率			
搭乘計程車旅客男女比率			
每千人口總人口數			
運輸倉儲及通信業受雇員工人數及平均薪資按性別分	100/4/13	<a href="#">D</a>	<a href="#">X</a>
住宿服務業受雇員工人數及平均薪資按性別分	100/10/19	<a href="#">D</a>	<a href="#">X</a>
交通部主管國家事業董事及監事性別統計表	100/6/10	<a href="#">D</a>	<a href="#">X</a>
交通部及所屬機關(構)正式編制內職員按年齡及性別分	099/06/15	<a href="#">D</a>	<a href="#">X</a>
自行車使用率男女比率	100/6/10	<a href="#">D</a>	<a href="#">X</a>
交通部及所屬機關(構)正式編制內職員按教育程度及性別分	100/5/27	<a href="#">D</a>	<a href="#">X</a>
各種運具使用率—按性別分			

# 計畫成效—權益關係人角度



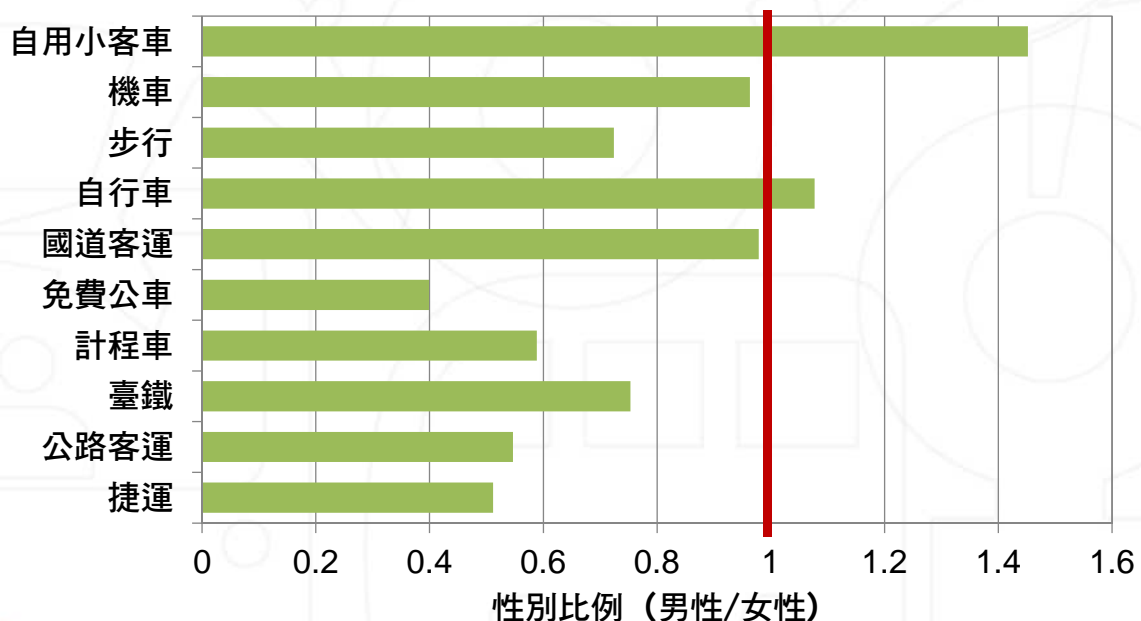


## 使用者角度

- 常見問題：道路是針對全體使用者規劃的，應該沒有性別差異
- 性別影響的考量：
  - 不同性別的使用比例：男性多或女性多？
    - 一般而言，公共運輸的使用者以女性比例較高，自小客的駕駛者以男性比例較高，但並非絕對
  - 不同性別的使用情況：有沒有不同的使用困難？
    - 女性常負擔家務責任，例如照顧小孩、長輩、買菜等，若設計人行道時無障礙設施設計不當，或行走寬度不足，對女性的困擾是大於男性的



## 各類運具使用者性別比例





## 使用者角度

- 性別影響的考量(續)：
  - 不同性別的受益差異
    - 以道路建設為例，因為新闢道路而受益的地區，其居住者的性別比例為何？
    - 國外案例：公共運輸規劃建設
      - 公共運輸的建設或提供對促進單身女性就業與安全可能有正面影響，但對已成家或有小孩的女性而言，因負擔較多家務責任，認為自己開車是較方便的
      - 比較男女性購車年齡發現年輕女性由於收入較低，無法負擔購車費用，必須仰賴公共運輸(台灣情況如何?)
  - 受益方向可包括就業、就學、就醫、產品銷售、觀光機會提升等



## 非使用者角度

- 常見問題：較少考慮到非使用者的影響
  - 什麼是非使用者：在計畫興建或使用期間，雖不直接使用系統但將受影響的個體
  - 例如：興建期間對周邊地區帶來的噪音、塵土、工程車輛進出等影響
- 性別影響的考量：
  - 非使用者的性別比例：男性多或女性多？
  - 對不同性別非使用者的影響是否有差異？
    - 以道路建設為例，若有一地區多為單薪家庭，且主要經濟來源為男性，興建期間對地區女性居民的影響將大於男性





## 營運者角度

- 什麼是營運者：包含運輸、觀光、電信等不同產業經營下的業者與場站單位
- 性別影響的考量：
  - 營運者對於性別平等的政策與承諾
    - 是否涉有負責性別議題的組織架構與委員會
    - 是否納入性別考量的服務設施與品質稽核
  - 產業從業人員的性別比例統計
  - 不同性別的從業者是否受到公平待遇 (包括硬體環境、待遇、升遷等)



## 管制者角度

- 什麼是管制者：以中央與地方政府監督管理單位為主，負責制定法令、監督營運獲審核計畫等業務
- 性別影響的考量：
  - 管制者對於性別平等的政策與承諾
    - 是否涉有負責性別議題的組織架構與委員會
    - 計畫執行過程是否可包含鼓勵不同性別成員參與計畫的作為
    - 規劃執行性別統計，以更了解各產業、各運具的性別特質







## 規劃者角度

- 什麼是規劃者：實際執行計畫規劃與執行的單位，包括各計畫承辦單位、人員、以及承包廠商等
- 性別影響的考量：
  - 規劃者對於性別平等的承諾
    - 是否涉有負責性別議題的組織架構與委員會
    - 計畫執行過程是否可包含鼓勵不同性別成員參與計畫的作為
    - 規劃執行性別統計，以更了解各產業、各運具的性別特質



## 性別影響評估的實施效益

- 預防或消除刻板印象
  - 例如：「女生比較不會開車」的印象
  - 原因為何？能不能透過規劃或教育來改善？
- 營造平等對待的環境
  - 工程建設的角色
  - 軟體環境、硬體環境 (不是只有廁所)
- 提升弱勢性別的參與機會
  - 為何形成弱勢性別？有沒有機會消弭原因？





## 規劃與建設類的中長程計畫特性

- 中長程計畫的基本特性：歷時長、規模大、配合施政目標或輿情反應
- 計畫必有特定的目標→解決某些問題、帶領某些發展方向，例如：
  - 增進氣象(觀光、交通)服務品質
  - 促進經濟發展
  - 降低肇事率與肇事嚴重度
  - 提升效率、達成節能減碳目標



## 規劃與建設類的中長程計畫特性

- 計畫內容：
  - 計畫緣起：依據、未來環境預測、問題評析
  - 計畫目標：目標說明、限制與預期績效評估
  - 現行相關政策及方案之檢討
  - 執行策略及方法
  - 期程與資源需求
  - 預期效果及影響

目前大家用心寫的



## 規劃與建設類的中長程計畫特性

- 中長程個案計畫審議事項：
  - 計畫需求：政策指示、民意及輿情反映。
  - 計畫可行性：計畫目標、財務、技術、人力、營運管理可行性。
  - 計畫協調：權責分工、相關計畫之配合。
  - 計畫效果(益)：**社會效果**、經濟效益、成本效益比。
  - 計畫影響：國家安全影響、**社會經濟影響**、自然環境影響。



## 規劃與建設類的性別影響評估表 填寫方向建議

- 從權益關係人的角度思考
  - 使用者、非使用者、營運者、管制者、規劃者
  - 對各種權益關係人：
    - 有沒有影響：沒有差別≠沒有影響
    - 影響發生在哪方面？

權益關係人

使用者

計畫目標

系統建設

影響

便利交通

影響為何？

就業與就學  
機會增加

性別差異？

人口比例

現在的就學  
或就業情況



# 規劃與建設類的性別影響評估表 填寫方向建議

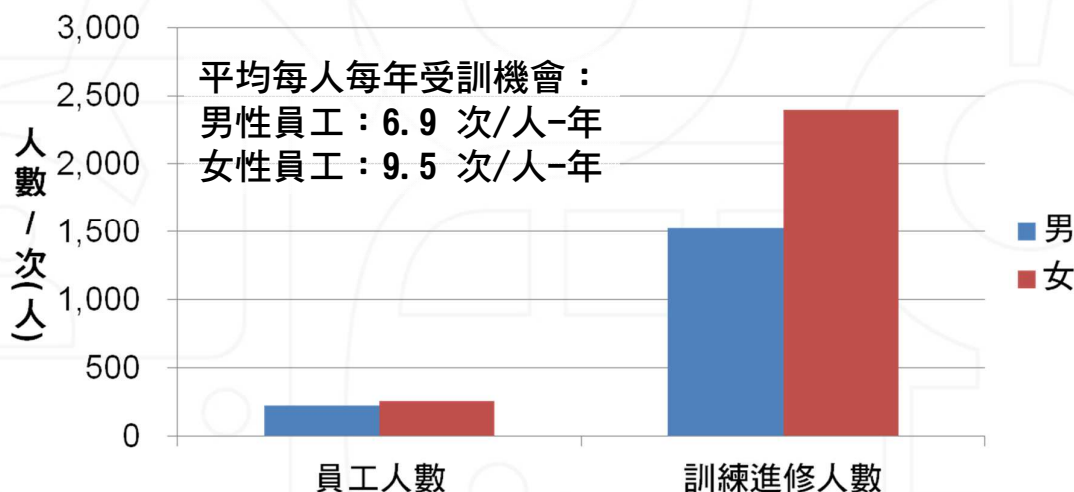
## • 從計畫內容思考



# 規劃與建設類的性別影響評估表 填寫方向建議

## • 數據會說話

交通部現有員工訓練進修情況統計



# 世界銀行案例—印度的郊區道路建設

## 正面影響

- 交通現況改善，讓婦女有機會旅行
- 就學、就業、就醫、農產品銷售等活動可能性提高
- 建設時期工作機會增加，通車後因地方繁榮亦可能增加（要注意待遇公平）
- 有可能前往其他地區消費，市場交流增加
- 有可能帶來觀光客，婦女從事小生意的機會增加
- 拜訪親友的可能性提高，有助於維繫家庭關係

## 負面影響

- 用地徵收、房屋拆遷等對於婦女(尤其是低收入者)的衝擊較大
- 人的交流可能使文化特色消失、也可能帶來傳染病(例如愛滋病)
- 道路建設將有利於車輛使用，連帶將使空氣品質惡化



# 我國性別影響評估表填寫

參、計畫內容涉及領域	勾選（可複選）
3-1 政治、社會、國際參與領域	
3-2 勞動、經濟領域	✓
3-3 福利、脫貧領域	
3-4 教育、文化、科技領域	
3-5 健康、醫療領域	
3-6 人身安全領域	✓
3-7 家庭、婚姻領域	
3-8 其他（勾選「其他」欄位者，請簡述計畫涉及領域）	✓ 交通運輸、工程建設





## 我國性別影響評估表填寫

### 肆、問題現況評析及需求評估概述

(請簡要說明問題現況評析、現行相關政策及方案的檢討、對未來環境預測等，並就涉及性別議題部分，運用性別統計與性別分析進行計畫需求評估，並據以發展形成計畫性別目標)

- 計畫整體背景
- 各類權益關係人所面臨的問題與需求
- 各類權益關係人之性別分布

### 伍、計畫目標概述

(請簡要說明計畫所擬訂之目標內容，其中涉及性別議題部分，即所謂性別目標)



## 我國性別影響評估表填寫

- 以捷運系統興建為例：

### 肆、問題現況評析及需求評估概述

- 地區交通需求
- 本計畫屬公共工程交通運輸，受益對象雖為全體民眾但就大眾運輸系統使用率而言，女性與弱勢團體所佔比率較高，因此就需求面而言即存在有性別差異，其所衍生的經濟效益亦也差別，女性或經濟較為弱勢之族群對此計畫需求可能較高，因此在各項公共建設或經費配置應再酌情考量性別議題。

### 伍、計畫目標概述

- 原定計畫目標，例如帶動區域發展
- 改善該地區女性與弱勢使用者之機動性，以利就學、就業與就醫。
- 鼓勵承包廠商考量女性從業者需求，營造性別友善環境，提升其參與意願，改善營建工程中男性為主情況



# 我國性別影響評估表填寫



## 陸、受益對象

(任一指標評定「是」者，請繼續填列「柒、評估內容」；如所有指標皆評定為「否」者，則免填「柒、評估內容」，逕填寫「捌、程序參與」及「玖、評估結果」)

項 目	備註
6-1 以特定性別、性傾向或性別認同者為受益對象	如受益對象以男性或女性為主，或以同性戀、異性戀或雙性戀為主，或個人自認屬於男性或女性者，請評定為「是」。
6-2 受益對象無區別，但計畫內容涉及一般社會認知既存的性別偏見，或統計資料顯示性別比例差距過大者	如受益對象雖未限於特定性別人口群但計畫內容存有預防或消除性別偏見縮小性別比例差距或隔離等之可能性者，請評定為「是」。
6-3 公共建設之空間規劃與工程設計涉及對不同性別、性傾向或性別認同者權益相關者	如公共建設之空間規劃與工程設計存有考量促進不同性別、性傾向或性別認同者使用便利及合理性、區位安全性，或消除空間死角，或考慮特殊使用需求者之可能性者，請評定為「是」。



性別主流化的實踐

# 我國性別影響評估表填寫



- 以快速道路建設為例：

## 陸、受益對象

6-1 以特定性別、性傾向或性別認同者為受益對象	本道路供一般民眾使用，服務對象包括以本區為起迄點之駕駛人及通過性交通。非使用者則為鄰近地區居民。本案受益對象並無特定性別、性傾向或性別認同者。
6-2 受益對象無區別，但計畫內容涉及一般社會認知既存的性別偏見，或統計資料顯示性別比例差距過大者	<ul style="list-style-type: none"> <li>本計畫影響地區人口、貨運業者、營造業者、監管單位職員工皆呈現男性多於女性情況，且貨運業與營造業之性別比例差距甚大。</li> <li>本計畫快速道路為部分汽車專用路權道路，可供A至B地使用快速且安全之交通路線，有助於降低女性單獨駕駛地區道路之不安全感，營造安全駕駛的環境。</li> </ul>
6-3 公共建設之空間規劃與工程設計涉及對不同性別、性傾向或性別認同者權益相關者	本計畫雖涉及公共建設工程設計施工，但其工程內容為道路建設而非建物建設，不涉及對不同性別、性傾向或性別認同者權益相關者。



性別主流化的實踐

# 我國性別影響評估表填寫

## • 柒、評估內容

一、資源評估（4項資源評估**全部**評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性。）

7-1經費需求與配置考量不同性別、性傾向或性別認同者之需求 如經費需求已就性別予以考量、或經評估已於額度內調整、新增費用等者請評定為「是」。

7-2分期(年)執行策略及步驟考慮到**縮小不同性別、性傾向或性別認同者差異之迫切性與需求性** 如有助消除、改善社會現有性別刻板印象、性別隔離、性別比例失衡、或提升弱勢性別者權益者，請評定為「是」。

7-3**宣導方式**顧及不同性別、性傾向或性別認同者需求，避免歧視及協助弱勢性別獲取資訊 如宣導時間、文字或方式等已考量不同性別、性傾向或性別認同者資訊獲取能力與使用習慣之差異，請評定為「是」。

7-4搭配其他對不同性別、性傾向或性別認同者之友善措施或方案 如有搭配其他性別友善措施或方案者請評定為「是」。

# 我國性別影響評估表填寫

二、效益評估（7-5至7-9中**任一項**評定為「否」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性公共建設計畫於7-10至7-12中任一項評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性。）

7-5受益人數或受益情形兼顧不同性別、性傾向或性別認同者之需求，及其在年齡及族群層面之需求 如有**提出**預期受益男女人數、男女比例、其占該性別總人數比率、或不同年齡、族群之性別需求者，請評定為「是」。

7-6落實憲法、法律對於人民的基本保障 如經檢視計畫所依據之法規命令，**未違反**基本人權、婦女政策綱領或性別主流化政策之基本精神者，請評定為「是」；相關資料可至行政院婦權會網站參閱

7-7符合相關條約、協定之規定或國際性別/婦女議題之發展趨勢 如**符合**世界人權公約、消除對婦女一切歧視公約、APEC、OECD或UN等國際組織相關性別核心議題者，請評定為「是」；相關資料可至行政院婦權會網站參閱

7-8預防或消除性別、性傾向或性別認同者刻板印象與性別隔離 如**有助預防或消除傳統文化對男女角色、職業等之限制或僵化期待者**，請評定為「是」。

7-9提升不同性別、性傾向或性別認同者平等獲取社會資源機會，營造平等對待環境 如有**提升不同性別、性傾向或性別認同者參與社會及公共事務之機會者**，請評定為「是」。



# 我國性別影響評估表填寫



二、效益評估（7-5至7-9中任一項評定為「否」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性；**公共建設計畫於7-10至7-12中任一項**評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性。）

7-10 公共建設（含軟硬體）之空間使用性：空間與設施設備之規劃，符合不同性別、性傾向或性別認同者使用上之 <b>便利與合理性</b>	如空間與設施設備之規劃，已考量不同性別、性傾向或性別認同者使用便利及合理性者，請評定為「是」。
7-11 公共建設（含軟硬體）之空間安全性：建構 <b>安全無懼</b> 的空間與環境，消除潛在對不同性別、性傾向或性別認同者的威脅或不利影響	如空間規劃已考慮區位安全性或消除空間死角等對不同性別、性傾向或性別認同者之威脅或不利影響者，請評定為「是」。
7-12 公共建設（含軟硬體）之空間 <b>友善性</b> ：兼顧不同性別、性傾向或性傾向者對於空間使用的特殊需求與感受	如空間規劃已考慮不同性別、性傾向或性別認同者特殊使用需求者，請評定為「是」。

性別主流化的實踐

# 我國性別影響評估表填寫



- 以特定區域(例如場站、港埠)開發為例：

一、資源評估（4項資源評估**全部**評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性。）

7-1 經費需求與配置考量不同性別、性傾向或性別認同者之需求	相關計畫經費編列，皆按施政計畫推動所需而編列，未特別針對性別予以考量。
7-2 分期(年)執行策略及步驟考慮到縮小不同性別、性傾向或性別認同者差異之迫切性與需求性	計畫執行期間將持續進行性別統計，以了解其分布狀況與特定需求，並盡可能回應與提供弱勢性別所需服務。
7-3 宣導方式顧及不同性別、性傾向或性別認同者需求，避免歧視及協助弱勢性別獲取資訊	相關資訊提供將顧及不同性別、性傾向或性別認同者需求，避免歧視任一性別，並協助弱勢性別獲取資訊。
7-4 搭配其他對不同性別、性傾向或性別認同者之友善措施或方案	本計畫已適切考量資源配置與工作推動相關事宜，暫無搭配其他性別友善措施之需求。

性別 & 交通運輸

性別主流化的實踐



## 我國性別影響評估表填寫



二、效益評估（7-5至7-9中任一項評定為「否」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性；公共建設計畫於7-10至7-12中任一項評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性。）

7-5 受益人數或受益情形兼顧不同性別、性傾向或性別認同者之需求，及其在年齡及族群層面之需求	已提出目前可蒐集到的相關性別統計，已呈現受益人數情況，並探討不同性別、年齡者之受益情形。
7-6 落實憲法、法律對於人民的基本保障	經檢視計畫所依據之法規命令，未違反基本人權（如維護人性尊嚴、尊重人格自由發展及平等權等）、婦女政策綱領或性別主流化政策之基本精神。
7-7 符合相關條約、協定之規定或國際性別/婦女議題之發展趨勢	經檢視符合世界人權公約、消除對婦女一切歧視公約、APEC、OECD或UN等國際組織相關性別核心議題（如女性經濟增權、性別主流化等）。
7-8 預防或消除性別、性傾向或性別認同者刻板印象與性別隔離	開發完成後各服務設施徵才將考慮到不同性別性傾向或性別認同者之求職機會均等，避免刻板印象與性別隔離之產生。
7-9 提升不同性別、性傾向或性別認同者平等獲取社會資源機會，營造平等對待環境	本計畫及其後續規劃、設計與施工，以及完成後之營運階段，均提供不同性別者平等獲取社會資源機會及營造平等對待環境。

## 我國性別影響評估表填寫



二、效益評估（7-5至7-9中任一項評定為「否」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性；公共建設計畫於7-10至7-12中任一項評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性。）

7-10 公共建設（含軟硬體）之空間使用性：空間與設施設備之規劃，符合不同性別、性傾向或性別認同者使用上之便利與合理性	本計畫空間與設施設備之規劃與後續各項建設，於設計規範上已有通用設計概念，即已考量不同群體之使用情形。符合不同性別、性傾向或性別認同者使用上之便利與合理性。
7-11 公共建設（含軟硬體）之空間安全性：建構安全無懼的空間與環境，消除潛在對不同性別、性傾向或性別認同者的威脅或不利影響	本計畫空間與設施設備之規劃與後續各項建設，於設計規範上已有通用設計與無障礙設計概念，可符合空間安全性需求。
7-12 公共建設（含軟硬體）之空間友善性：兼顧不同性別、性傾向或性傾向者對於空間使用的特殊需求與感受	本計畫空間與設施設備之規劃與後續各項建設，於設計規範上已有通用設計與無障礙設計概念，符合不同性別、性傾向或性別認同者使用上之特殊需求與感受。



## 結語

- 刻板印象 vs. 既成事實
- 把事情做對 vs. 做對的事情
- 預防 vs. 治療



## 附錄六：期中報告審查意見處理情形表

交通部運輸研究所合作研究計畫第2類

■期中□期末報告審查意見處理情形表

計畫名稱：MOTC-IOT-100-SDB016 交通部部屬機關(構)性別影響評估作業  
指南之研訂

執行單位：財團法人台灣綜合研究院

參與審查人員 及其所提之意見	研究機構處理情形	本所計畫承辦單位 審查意見
<p>(一) 交通部公路總局： (書面意見)</p> <p>1. 圖 3.2 性別影響評估作業 流程圖(P36)，依計畫流程 倘經退回檢視時，將面臨 重複進行性別影響評估 程序，亦有可能面臨各階 段專家學者意見不一 致，影響計畫陳報程序， 建議流程圖設計宜簡化 程序，且對於後續部會初 審或行政院審查階段之 性平專家意見，即依其審 查意見進行研處，分階段 進行審議機制。</p> <p>2. 第 5.3 節 GIA 手冊示範案 例，因後續各部屬機關須 以修訂後性別影響評估 檢視表進行評估，建議本 研究將所蒐集示範案例 編製為修訂版案例呈 現，俾利各業務機關參 辦。</p> <p>3. 本期中報告所歸納 7 種案 例，建議本研究指南可依 各種計畫或建設特性，將 業務機關(單位)所面臨性 別議題、目的及目標先具 體說明及定義，然後接續 因而所需要之性別指標 或評估準則、執行策略與 方法、預期效果及影響、 管考等各步驟內容，將該</p>	<p>1. 圖 3.2 為研考會建議審 議流程，研究團隊將進 一步研議並提出改善 建議。</p> <p>2. 示範案例將擇案採新 舊版表格併陳之方式 撰寫。</p> <p>3. 有關案例的撰寫架 構，將會再與運研所討 論，貴局意見將會儘量 納入參考。</p>	<p>1. 悉。</p> <p>2. 新舊版表格併陳之案 例，請延續本研究選擇示 範案例時之多樣化的原 則。</p> <p>3. 悉。</p>

<p>性別評估內容前後呼應，具體呈現說明各步驟內容，俾利使用者應用。</p> <p>4. 中長期個案計畫，主辦機關關於業務範圍內進行計畫目標及項目研擬，就附錄2表格偏屬通用性設計表格，因中長程個案計畫階段，對於工程計畫或工程內容性質未定時，該表應如何訂定性別目標，及訂定後續管考項目？如座談會所討論，部份計畫屬於彙整型計畫或係爭取經費為主，尚無具體工程內容，該階段無法說明涉及「人」及「性別」目標及需求特性，或者如港區堤防工程、防汛道路或者山區公路邊溝及邊坡修護工程等個案計畫，該工程性別目標及後續管考項目為何？建議本研究指南就無涉及性別之工程計畫，進行負面表列項目，或研擬適宜評估表格範例或機制，供業務單位參辦。</p> <p>5. 有關性別統計與性別分析部份，建議本案先行評估各類型交通建設所需之性別統計項目，及說明現可應用研究調查資料來源。台灣地區地狹人稠，本島陸運運輸系統競合關係密切，為避免後續交通調查經費資源重複，是否可統籌成立交通分析性別資料庫，俾利部屬機關配合引用。</p>	<p>4. 本研究將進一步探討適合之負面表列項目與適宜之評估表格範例，作為交通部與研考會後續修定性別影響評估作業之參考。</p> <p>5. 研究團隊將統整可取得之交通統計資料，以及資料庫之統籌方式，作為相關單位之參考基礎。</p>	<p>4. 悉。</p> <p>5. 悉。</p>
<p><b>(二) 交通部國道高速公路局</b></p> <p>1. 針對檢視表的修訂版，修訂版比原先的版本更難</p>	<p>1. 新舊表僅思維上的轉變，本質上並無二異，</p>	<p>1. 悉。</p>

<p>填寫。單純的工程如無涉及性別議題是否可明訂不需填寫。</p> <p>2. 希望就7個案例實際套到修訂版的表格，才知道問題點以及如何轉換，設計者才能知道如何修正。</p> <p>3. 參與機制裡的是否符合性別比例的部份，委員的性別比例要多少，以交通來說女性比例比男性低，是主辦機關在意的部份。</p> <p>4. 是否可請研究團隊將我們的相關資料轉換到新表，回饋給我們，才能了解是否有填寫的困難點。</p> <p>5. 實際上交通部有陸海空的部份，是否可依據工程會的工程類別為分類去作不同表格。</p>	<p>本研究將進一步探討適合之負面表列項目。</p> <p>2. 將會再與運研所討論，擇案採新舊表並陳且提供轉換機制。</p> <p>3. 研究團隊將此點列入後續修正性別影響評估作業之建議事項。</p> <p>4. 研究團隊將傾力協助。</p> <p>5. 研究團隊將進一步研議可行之方式。</p>	<p>2. 請見本所針對(一)-2 的審查意見。</p> <p>3. 悉。</p> <p>4. 請見本所針對(一)-2 的審查意見。</p> <p>5. 請研究團隊於研議此意見與 GIA 意涵的緊密關連程度性，並在衡酌本研究之時間與資源限制後，對於無法在本研究中具體處理的部分，請整理並列入建議事項中。</p>
<p><b>(三) 交通部中央氣象局</b></p> <p>1. 目前期中報告對於填表沒有太大的幫助。</p> <p>2. 擔心會因性別議題必須投入較多的時間資源在性別平等，而壓縮了原本計畫想做的部份。</p> <p>3. 表格換新後，原先學的就無用，若新表已有雛形希望研究單位以新表為出發教業務單位填寫。</p>	<p>1. 多謝指教。</p> <p>2. 敬悉。</p> <p>3. 將會再與運研所討論，擇案採新舊表並陳方式。</p>	<p>1. 悉。</p> <p>2. 悉。</p> <p>3. 請見本所針對(一)-2 的審查意見。</p>
<p><b>(四) 交通部觀光局</b></p> <p>1. 本局計畫項目部份類別眾多，涉及的部分有建築物與非建築物，建築物的部份來做評估是比較可行的，是否有些項目是可以排除的，將之明確化會比較容易。</p> <p>2. 新表比舊表更難填寫，建</p>	<p>1. 性別影響非僅侷限於建築物或空間規劃部分，研究將進一步探討適合之負面表列項目。</p> <p>2. 於審議流程修正中提</p>	<p>1. 悉。</p> <p>2. 悉。</p>

議期程往後延到整體計畫構想的基本設計完成、或是基本設計完成30%圖說之後再作性別評估，屆時會比較明確、具體。	出建議。	
<b>(五) 交通部高雄港務局</b> 1. 因為港務局的業務大多是港灣建設承辦人員，就其所學與專業較難填寫出性別影響部分。 2. 現有資料較難取得適切的性別統計資料做為參考或佐證，是否可以以其他方式來代替統計資料數據不足的部份？ 3. 建築案的部分都有明確的檢討項目，但其他的部份就沒有，未來是否可以列出檢討項目以供檢視。	1. 待手冊編撰完成，應可提供適宜之協助。 2. 研究團隊將統整可能之交通資料來源與替代資料。 3. 列入後續手冊編撰之研議方向。	1. 悉。 2. 悉。 3. 請見本所針對(二)-5 的審查意見。
<b>(六) 交通部基隆港務局</b> 1. 是否可以明確指示性別友善的範圍界面。 2. 本單位依據研考會規定填寫性別影響評估檢視表，送到中央後似乎並無明確的審查機制與標準；若無實質審查機制與回饋，似乎就失去填寫的意義。 3. 就交通部的業務來說，法律案比中長程更應該進行性別影響評估，是否應將法律的部份納入比較恰當。	1. 列入後續手冊編撰之研議方向。 2. 列入期末報告之建議。 3. 本研究範圍著眼於計畫性個案，此點意見列入期末報告之建議，提供交通部參考。	1. 請見本所針對(二)-5 的審查意見。 2. 悉。 3. 悉。
<b>(七) 交通部臺中港務局</b> 港務局的案子並沒有特定受益對象，研究團隊有提到使用者、非使用者、營運者、管制者、營運者，爾後新的案子將會以這五個維度思考。	謝謝採納與指教。	悉。

<p><b>(八) 交通部高速鐵路工程局</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 新表比舊表更不知道要如何下筆，項目層級更高更不易達成。</li> <li>2. 新表格若是明年實施，有些地方政府目前提出捷運可行性以現行表格去填，因財務或工程被退回，若明年度再提送要填舊表還是新表。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 手冊中之案例，將以新舊表並陳之方式，提供轉換時之參考。</li> <li>2. 此非本計畫範圍，將列入期末報告之建議。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 請研究團隊依前述擇案例為之；請見本所針對(一)-2的審查意見。</li> <li>2. 悉。</li> </ol>
<p><b>(九) 交通部運輸研究所運輸工程組</b></p> <p>填寫 GIA 表的時候，交通部會將相關單位的資料送來審核，想好好看但實際上是看不懂而無法去作評估審議的動作，每個計畫都要提評估表的時候，承辦人員都應該好好了解內容，各單位要訓練一個專門人員來做檢核再送出去。</p>	<p>相關教育訓練與審議人員規劃將列為期末報告之建議項目。</p>	<p>悉。</p>
<p><b>(十) 行政院原子能委員會核能研究所李海光組長</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 不要先入為主地排斥性別影響評估，應該用開闊的心胸來看待，科技與工程領域看似與性別無關，其實有時一個決定可以提升民眾的權益，甚至是周遭親友。</li> <li>2. 從舊案例中舊表變新表是不夠的，比較建議現在有新增、規劃中的中長程計畫就開始協助。台綜院團隊能協助有新的或有在規劃的中長程計畫的單位，幫助他們完成性別影響評估表，這樣才是比較快速的方法。</li> <li>3. 什麼時候是性別影響評估委員要進來，這概念是錯的，真正要改的是中長</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 感謝委員經驗之分享與指教。</li> <li>2. 已協請運研所公告部屬機關週知並透過工作坊之方式，著手協助新擬訂之個案計畫。</li> <li>3. 感謝委員賜教。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 悉。</li> <li>2. 悉。</li> <li>3. 悉。</li> </ol>



<p>程計畫規劃的作業要點，因為在中長程規劃裡有一個叫環境分析的部分，在環境分析的部份就應該要加入性別影響的概念。</p> <p>4. 這案子是叫性別影響評估作業指南之研訂，不是講性別影響評估表這麼單純的一件事情，所以這個作業指南是不是應該強調比較上層的問題。</p>	<p>4. 本研究之手冊主要針對承辦人員提供檢視表填寫之案例，較為上層之修訂建議，將另於計畫成果報告中羅列。</p>	<p>4. 悉。</p>
<p><b>(十一) 大葉大學工業工程與科技管理系 楊懿淑副教授</b></p> <p>1. 新表中的第四大項問題與需求評估中，需要很多統計資料，對各單位而言是不可能自己做，是不是請政府機關在未來的工作可以加上這一項。</p> <p>2. 用輔助項目建立填表人的思考方向，這樣比較具有指南的功能。</p> <p>3. 就檢核受益對象這張表而言，如果填表人想要規避工作的話，可以都寫無影響，所以並不是寫了就算，要想想由誰來檢核。</p> <p>4. 檢核受益對象表下面具高度性別影響等等要填什麼？這張表裡並沒有把性別因素放進去，就只有使用者對象，應該是使用者對象有沒有性別差異的影響，要把性別因素放進去。</p> <p>5. 要勾選幾個正面才算是高度性別影響，這要去定義它。如果未來這會是一個前置作業指標，在這方面要做改善。</p> <p>6. 新表的經費配置，是不是要到更具體的計畫時再</p>	<p>1. 謹遵指示，列入未來工作之建議項目。</p> <p>2. 感謝委員肯定。</p> <p>3. 感謝委員賜教。</p> <p>4. 目前僅為構想之提出，將參酌委員意見做進一步修正。</p> <p>5. 目前僅為構想之提出，將參酌委員意見做進一步修正。</p> <p>6. 感謝委員賜教，將於後續研議改善性別影響</p>	<p>1. 悉。</p> <p>2. 悉。</p> <p>3. 悉。</p> <p>4. 悉。</p> <p>5. 悉。</p> <p>6. 悉。</p>

<p>來填才能算出百分比。經費配置部分填寫可能會有些困難，也希望台綜院提供一些指南，帮助大家。</p> <p>7. 法律案非常需要，所以未來是不是可以把法律案也列入。</p>	<p>評估作業之可能方式。</p> <p>7. 本研究範圍著眼於計畫性個案，此點意見將列入期末報告之建議，提供交通部參考。</p>	<p>7. 悉。</p>
<p><b>(十二) 國立澎湖科技大學李穗玲副教授</b></p> <p>1. 性別影響評估的積極推動，表示國家進入先進國家之列，由重量進入重質的階段，特別是在交通領域中，相關學者專家的女男比例更是懸殊，積極推動女性參與相關工作，實有需要。</p> <p>2. 性別分析與影響評估操作作業架構(P32)，僅在計畫目標、程序參與增列性別分析，但對執行策略與方法、管考與評估等項缺乏列出明確的作法與影響效果的陳述。</p> <p>3. 性別影響評估檢視表(國家重要政策中長程個案)，表單的設計對性別主流化的觀點(包括政策設計、參與決策、資源配置、過程與實踐、計畫執行、計畫監督及計畫評估等七項)中之計畫執行項目似乎並未規範承辦人員之性別比率原則。</p> <p>4. 性別影響評估檢視表(國家重要政策中長程個案)表單的填寫過程中，如何在表格設計上，避免填寫人在部份內容(如 P93-97 落實防災氣象整合資訊實作案：問題現況評析及需求評估概述與資源評</p>	<p>1. 感謝委員經驗之分享與賜教。</p> <p>2. 此作業架構為研考會所研擬，研究團隊將進一步研議並提出改善建議。</p> <p>3. 研考會所提之作業準則並無規範承辦人員之性別比率原則。</p> <p>4. 本研究將於表格擬定與個案教學中加入填寫時不一致之防止機制，以及思索納入相關量化指標之可能性。</p>	<p>1. 悉。</p> <p>2. 悉。</p> <p>3. 悉。</p> <p>4. 悉。</p>

<p>估 7-1 評定結果)表達會有前後不一致的狀況產生。是否可增加量化的性別統計數值，除有利提升表單填寫的一致性與正確性外，更可有助國家重要政策性別指標之數據的建立(受益率)與性別指標績效之評量後續改善與提升量測的討論空間。</p> <p>5. 性別影響評估檢視表之數量化性別指標數值，宜以達到性別主流化的目標(不同性別者應享有平等的權利、可以成為改變的行動者與受益者擁有更多選擇的自由來設計指標等目標)，並參考其他國家的數量化或質化的測度指標，挑選比較具有代表性。</p> <p>6. 對於較不能反映出對性別主流化的觀點的個案，如「臺灣桃園國際機場道面整建及助導航設施提升工程計畫」案建議不宜挑選為範例，可否挑選航空站站場保全、場站空間規劃、提升旅客服務品質、機艙旅客安全教育宣導、提升航空公司地勤服務人員專業素養等營運管理的中長程計畫案，提供性別在資訊、安全、保安、便利、舒適、等候、運輸等服務面向友善的環境與價值，建立一比較容易操作見效範例。</p> <p>7. 有關第四章交通運輸與性別之關聯，規劃團隊比較著墨於部門機關之交通運輸場站之性別使用空間與運具使用性別率等議題，對於運具內(台</p>	<p>5. 謝謝委員賜教，納入未來研究之建議。</p> <p>6. 個案之挑選係以 98 年迄今須進行性別影響評估檢視之中長程個案計畫為準，並經座談會與工作會討論決定，目前並無服務面向之個案。</p> <p>7. 感謝委員賜教，將羅列相關議題列入期末報告之建議。</p>	<p>5. 悉。</p> <p>6. 悉。</p> <p>7. 悉。</p>
--	---	--

<p>高鐵、航機、客輪、城際客運)旅客間之性別平等議題、旅客與運具服務人員之性別平等議題及台高鐵、航機、客輪、城際客運場站之營運管理及服務作業流程所產生的性別平等議題缺少討論與文獻回顧，建議可再收集與討論，以利後續交通部部屬機關性別影響評估作業順利執行。</p>		
<p><b>(十三) 交通部運輸研究所運安組：(書面意見)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本研究截至期中階段，完全依照契約工作項目進行，感謝研究團隊在本案有限的時間與資源下，對於進度的良好掌握。</li> <li>2. 本案的重點在依據交通部部屬機關之業務屬性，建立 GIA 表的填寫案例，此請確實掌握。</li> <li>3. 目前各部屬機關提出之進行中的中長程個案計畫 GIA 表填寫指導需求，務請研究團隊克服資源限制，全力協助填寫表格的承辦人員，以建立 GIA 的成功案例。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 謝謝指教。</li> <li>2. 敬悉。</li> <li>3. 研究團隊將全力協助提出需求之承辦人員。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. --</li> <li>2. 悉。另有關與會單位及委員所提出之意見，請研究團隊於研議其與 GIA 意涵的緊密關連性，並在衡酌本研究之時間與資源限制後，對於無法在本研究中具體處理的意見，請整理並列入建議事項中。</li> <li>3. 悉。</li> </ol>
<p><b>(十四) 主席結論：</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 出席的專家及委員意見，請研究團隊列表逐一回應，並納入期末報告書中。</li> <li>2. 原則上，本研究案期中審查通過。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 敬悉。</li> <li>2. 謝謝主席裁示。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. --</li> <li>2. --</li> </ol>



## 附錄七：期末報告審查意見處理情形表

交通部運輸研究所合作研究計畫第 2 類

☐期中 ☒期末報告審查意見處理情形表

計畫名稱：MOTC-IOT-100-SDB016 交通部部屬機關(構)性別影響評估作業指南之研訂

執行單位：財團法人台灣綜合研究院

參與審查人員及其所提之意見	研究機構處理情形	本所計劃承辦單位 審查意見
<b>(一) 行政院原子能委員會核能研究所李海光組長</b> 1. 建議增列指南個案聯絡窗口，對同仁後續更具實質幫助。 2. 針對參與個案、給予貢獻的同仁，建議請主辦單位發文給予獎勵，讓參與的同仁更有參與感，讓後續相關計畫推動有更大誘因。	1. 感謝委員賜教，將與運研所商討增列聯絡窗口。 2. 提供運研所參考辦理。	悉。
<b>(二) 大葉大學工業工程與科技管理系楊懿淑副教授</b> 1. 指南範例多元化、GIA 檢核表之應有作為，都做得很好。 2. P.23 GIA 檢核表之評估內容內「一、資源評估」，缺少「無涉及」欄位。 3. P.22 6-3 項目的說明簡例，已經寫得很好，建議可以擴大範圍，加入通用設計概念，使所有的人都受益。 4. P.144 7-10~7-12 的個案，計畫因無公共建設故勾選「否」，但 P.122 的個案，計畫亦無公共建設則勾選「無涉及」，請檢核。	1. 感謝委員肯定。 2. 依原 GIA 表格修正。 3. 感謝委員賜教。 4. 依原 GIA 表格，統一表格格式。	悉。
<b>(三) 國立澎湖科技大學航運管理系李穗玲副教授</b> 1. 有關 GIA 手冊章節架構第三章性別評估架構與步驟之 3.1 性別影響評估流程與 3.2 性別影響評估架構，建議 3.1 與 3.2 的順序安排對調(GIA 手冊頁	1. 依建議修正。	悉。

<p>4-5、期末報告頁 53 及 GIA 手冊目錄),以利與章節安排之一致性。</p> <p>2. 有關新、舊性別影響評估檢視表的改變狀況,不宜僅列新、舊表轉換參考指引放到附錄,建議宜在 GIA 手冊(第六章交通運輸性別影響評估檢核表之說明),與期末報告中再闡一小節說明新、舊表的改變理由與增列項目的重要性。</p> <p>3. 有關 GIA 手冊第七章交通運輸性別影響評估之個案範例,為何僅個案 2 個案 8 及個案 9 有新、舊表的性別檢視表,其它個案 1、3-7 為何僅有舊的性別影響評估檢視表,請說明?是否有轉換上的困難,如果沒有,請再將個案 1 及個案 3-7 之新的性別影響評估表補上,以利 GIA 手冊個案範例參考之完整性。</p> <p>4. 有關 GIA 手冊第五章交通部門性別影響評估操作之方法,提出交通部部門交通部中長程計畫應全面涵蓋權益關係人(包括使用者、非使用者、營運者、管制者及規劃者)、完整考慮計畫推動步驟與思索使用需求特性的思維非常好,似乎未再接續說明交通部門該如何對性別影響評估操作方法?</p> <p>5. GIA 手冊目錄排版、頁 76「志是」、頁 77「受疫」、頁 83-84 排版、頁 87「1:2:5」、頁 92「附表 6.1 缺%」、頁 103、106「福路」、頁 114 運輸研究中心人數與 116、118 及頁 125 數字不合、頁 127、149 字體大小不一,請修正。</p> <p>6. 期末報告目錄排版、頁 43 及 47「DfT」、頁 48「12 項子題、第陸題、第柒項」、頁 61「捌、</p>	<p>2. 依建議增補說明。</p> <p>3. 衡酌本研究之時間與資源限制後,僅挑選 3 個案例採新舊表併陳。</p> <p>4. 依建議增補說明。</p> <p>5. 依建議修正。</p> <p>6. 依建議修正。</p>	
---	---	--



程序程序」、頁 100「?」、頁 116「1:2:5」文字與數據有誤及無填寫。請修正。		
<b>(四) 交通部中央氣象局</b> 1. 感謝研究團隊幫忙，對於新、舊表，都有提供範例做參考，相信對於未來填報都相當有幫助。 2. 在手冊 P.41 附表 2.3，對象部分都勾選有影響，但是後面的說明似乎較抽象，有什麼樣的影響，還不是很了解，是不是再請研究團隊指導。 3. 實際上依據研究團隊幫忙作的範例來看，雖然在計畫目標概述、問題現況評析及需求評估概述裡跟本局填報的已經有些不同，但是核心的內容沒有太大的變動，7.1 是勾選「無涉及」，請說明理由。	1. 感謝肯定。 2. 依建議增補說明。 3. 7-1 項次勾選「無涉及」，係因性別預算之定義非指女性與男性分開的經費預算，而是用於因應特定性別需求或調和性別差異的支出。	悉；惟請於定稿之手冊中補充性別專有名詞的意義說明。
<b>(五) 交通部高雄港務局</b> 1. 在期中報告審查時，本局代表有提到負面表列以及有關先期規劃案或者可行性評估，但是目前還沒有一個資料顯示哪個地方需做、不需做。 2. 建議未來在部裡面，每年彙整一些比較優良的 GIA 表填列的範例給部屬機關參考，有助於各個機關填列後續的表格。	1. 負面表列係未來行政院新表可能的內容，建議宜待行政院公布與指示後辦理。 2. 列入研究建議。	同意。
<b>(六) 交通部基隆港務局</b> 1. 98-100 年的範例，是否可將其分類，放在網路上面或者是一個連結，按照範例填寫會比較方便。 2. 何謂性別目標？曾經在填寫相關表格時，出現性別目標值，這個值是一個數字還是有什麼涵義？它跟性別目標相同嗎？	1. 目前以研究中個案為主要參考範例，未來建議增列案例。 2. 性別目標值是指性別目標的明確性量化指標；例如性別目標為縮小女男參與差距，其目標值可進一步設定為 4:6 或 5:5。	悉。
<b>(七) 運輸研究所綜技組</b> 1. 除了安全防災、工程建設與規劃等兩大類，其實在交通部中	1. 感謝指教。	悉。

<p>長程計畫內，還有政策支援、決策、能力構建的部份。</p> <p>2. 不同部會在針對性別影響評估作業、機制上面的檢討，有沒有可能交流。甚至未來的研究成果，有沒有可能回饋到行政院性別影響評估檢視相關的制度或是機制。</p> <p>3. 在計畫提出時，性別影響評估檢視表會有所謂程序參與部分，當初不管是計畫主辦單位承諾或者是委員提出來的事項，是不是應有具體的追蹤機制。</p> <p>4. 業務人員其實很需要的是作業或者指南怎麼做，需要有人帶領他們操作一遍，建議加強此點的具體作為。例如：以交通部來說，中長程計畫的承辦業務人員要有教育訓練課程，甚至也可以比照行政院的公務人員終生學習課程要求基本時數，甚至，如果認為性別影響評估檢視課程或者作業是很重要的，未來是否在公務人員的終生學習課程納入性別的相關課程。</p>	<p>2. 感謝指教，納入研究建議。</p> <p>3. 研考會已於新表中強化委員實質參與的部分，而計畫執行也因於期中與期末審查時持續確認。</p> <p>4. 感謝指教，納入研究建議。</p>	
<p><b>(八) 交通部台中港務局</b></p> <p>1. 沒意見。</p>	<p>--</p>	<p>--</p>
<p><b>(九) 台灣鐵路管理局</b></p> <p>1. 沒意見。</p>	<p>--</p>	<p>--</p>
<p><b>(十) 運輸研究所港灣研究技術中心</b></p> <p>1. 兩性和交通專業上差異蠻大，有關於兩性上的議題，對於交通部的同仁，知識是不夠的。因個人有機會參與座談會、研討會，從中收穫良多，所以未來教育訓練頗為重要的。</p> <p>2. 建議所裡或各單位，未來可以透過預算，利用簡單的合作計畫，請一些專業的人員協助填寫。</p>	<p>1. 感謝分享，教育訓練事宜已列於研究建議。</p> <p>2. 感謝賜教。</p>	<p>悉。</p>

<p><b>(十一) 交通部公路總局(書面意見)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本局期中審查意見 4，研究單位說明將進一步探討適合負面表列項目與適宜評估表格範例，建請補充於指南報告書內。</li> <li>2. 依照本研究指南附錄「新舊表轉換指引」，(二)效益評估部分，8-4 考核指標與機制，如「性別敏感指標」定義為何？8-5 效益評估方法，效益定義及評估方法為何？後續應如何管考？倘道路工程後續將以新表填寫，惟個案 1 僅以舊表呈現，建請研究單位亦轉換成新表案例，俾利使用者參辦。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 負面表列係未來行政院新表可能的內容，建議宜待行政院公布與指示後辦理。</li> <li>2. 參酌建議增補新表相關欄位說明；此外，衡酌本研究之時間與資源限制後，僅挑選 3 個案例採新舊表併陳。為方便使用者參辦，本研究已另於手冊附錄中列出「新舊表轉換指引」之通則。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 同意。</li> <li>2. 請將新舊表轉換的操作參考方式，清楚補充於定稿報告中。</li> </ol>
<p><b>(十二) 交通部觀光局(書面資料)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 交通部觀光局「重要觀光景點建設中程計畫(97-100 年)」列入個案範例，研究單位協助研提性別目標第 2-4 點，強調「縮小女性與男性旅客比例差距、改善職場工作平等權，排除女性不宜參與工程建設之既有觀念與可能障礙、鼓勵觀光局女性專職人員參與相關計畫」等目標，涉及職場平等、勞工雇用之議題，非屬該計畫實質推動重點，建議宜回歸計畫本質；另引用觀光局正式編制內職員進用統計資料推論參與本計畫之女性專職人員比例過低，與實際執行該計畫之人力狀況不符，因此，擬建議研究單位刪除上述 3 點性別目標。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本個案依據性別統計觀點，完整性陳述各類權益關係人之性別比例，建議以鼓勵性的方式縮小性別差距；雖非屬計畫本質，但為計畫推動過程應檢核且可達成之目標，所以於個案中納入。</li> </ol>	<p>同意。</p>
<p><b>(十三) 交通部高速公路局(書面意見)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. P-6，依圖 1 所示，有關期中及期末修正計畫時，需辦理性別影響評估作業，其評估作業係指計劃何種階段(如可行性研</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 圖 1 係節錄行政院研考會之「性別影響評估操作指南」之流程圖，詳細內容請參照原手冊說明。</li> </ol>	<p>悉。</p>

<p>究、建設計畫或其他等等)，請澄清。</p> <p>2. 一般計畫時程延誤或工程變更設計衍生之經費不足等事項，主辦機關進而辦理計畫修正報院核定；依報告書圖 1 所示，計畫修正，性別影響評估亦需重新辦理，與研究單位前次會議說明無需重新填報不符，請澄清。</p> <p>3. P-28，有關個案 1「配合經濟部吉洋人工湖(高屏大湖)開發--砂石運輸道路計畫」，係屬一般交流道工程，用路人均可使用，本局為國道管理機關，宜請修正，另相關內容用詞與實務尚有未符(如 P28-37)，且規畫者係為非計畫承辦人員可完成，另工程承包廠商係為施工廠商亦非規畫者，故 P28-37 之相關文字亦請修正。</p> <p>4. 有關針對前述個案建議部份，有關鼓勵工程施工廠商考量女性從業者需求者，建議此部分應從上游端之法規面進行探討為宜。</p>	<p>2. 同上述說明。原則上，修正計畫實質內容未有重大變更(如因物價調整而修正計畫經費、或僅計畫期程變更者)，則不須重新辦理性別影響評估。</p> <p>3. 參酌意見修正權益關係人用詞。</p> <p>4. 感謝賜教。</p>	
<p><b>(十四) 運輸研究所運安組(書面意見)</b></p> <p>1. 定稿報告書的排版、章節圖表編號方式等等，請依照本所出版品規定修正。</p> <p>2. 請於「交通部部屬機關(構)性別影響評估作業指南」中增修下列內容：</p> <p>(1) 補充說明所選擇之 9 個案例的屬性組合考量，以及未來交通部部屬機關(構)可如何依據各自需求進行參考。</p> <p>(2) 補充說明各個案之性別影響評估檢視表(GIA表)的流程假設，例如：先完成第壹~柒項，然後</p>	<p>1. 敬悉。</p> <p>2. 感謝指正，參酌各項建議修正或補充於相關個案之中。</p>	<p>悉。</p>

<p>邀請參與者提供意見，參與者所提供之意見列入第捌項，最後，針對參與者意見的處理，填入第玖項。並說明目前各個案 GIA 表是位處流程中的哪個階段位置。</p> <p>(3) 補充說明 WID (women in development)及 GAD (women and development)的觀念，可以如何應用(交互、擇一等)在評估作業(含 GIA 表)中。</p> <p>(4) 各個案之撰寫，請兼顧不同性別(至少男、女二性)間的差異，並以平等角度進行評估(請儘可能落實 different but equal 的觀念)。</p> <p>(5) 各個案之 GIA 表中「評定原因」欄內所填寫內容，請呼應性別觀點與性別需求所進行的陳述。</p> <p>(6) 各個案之 GIA 表在下列層面上，請一致。</p> <p>i. 第捌項是否需填寫？</p> <p>ii. 撰寫角度，例如：個案 4 的撰寫角度，似乎不同於其他個案。</p> <p>iii. 撰寫項目，例如：有一些個案並未明確列出「性別目標」。</p> <p>(7) 各個案請避免不斷重複性地在「評定原因」欄中以廁所、哺乳室、夜間婦女候車區等等細項設施為例，以免誤導讀者，此即性別影響評估的全部內涵。例如：個</p>		
--	--	--

<p>案 3、4、5。</p> <p>(8) 「對相關權益關係人的可能性別影響」表格之評定原因說明中，請明確指出對目前所列之「有影響」人員的性別影響，例如：附表 2.3、附表 7.2。</p> <p>(9) 請重新全面檢查用詞(避免歧視性用詞)與更正錯字，例如：個案 4、5。</p>		
<p><b>(十五) 主席結論</b></p> <p>1. 綜整各位提的意見，其中重要的是，還要需要一些後續參考資料、諮詢對象、教育訓練。我想教育訓練是很重要的，因為我們都是在不斷的學習，從學習當中去了解怎麼處理這些事情。希望把一些教育訓練意見列入為建議，作為交通部的參考。</p> <p>2. 兩性友善的問題，在傳統的交通建設、工程裡面，其實都沒有特別的去考慮。但是，當然會慢慢的會學習把這些議題考慮進去，讓將來的建設、設計得更為精緻。</p> <p>3. 本案原則上通過期末審查，請於 100 年 12 月 20 日前交定稿報告書。</p>	<p>1. 依主席建議，已將教育訓練列入研究建議中。</p> <p>2. 感謝主席賜教。</p> <p>3. 依主席指示辦理。</p>	<p>悉。</p>

## 附錄八：期末簡報資料



# 交通部部屬機關（構） 性別影響評估作業指南之研訂 期末報告



財團法人台灣綜合研究院

2011.11.30

## 簡報大綱

- \* 研究目的與流程
- \* 性別影響評估作業指南
- \* 性別與交通運輸研討會
- \* 研究結論與建議

# 研究目的與流程

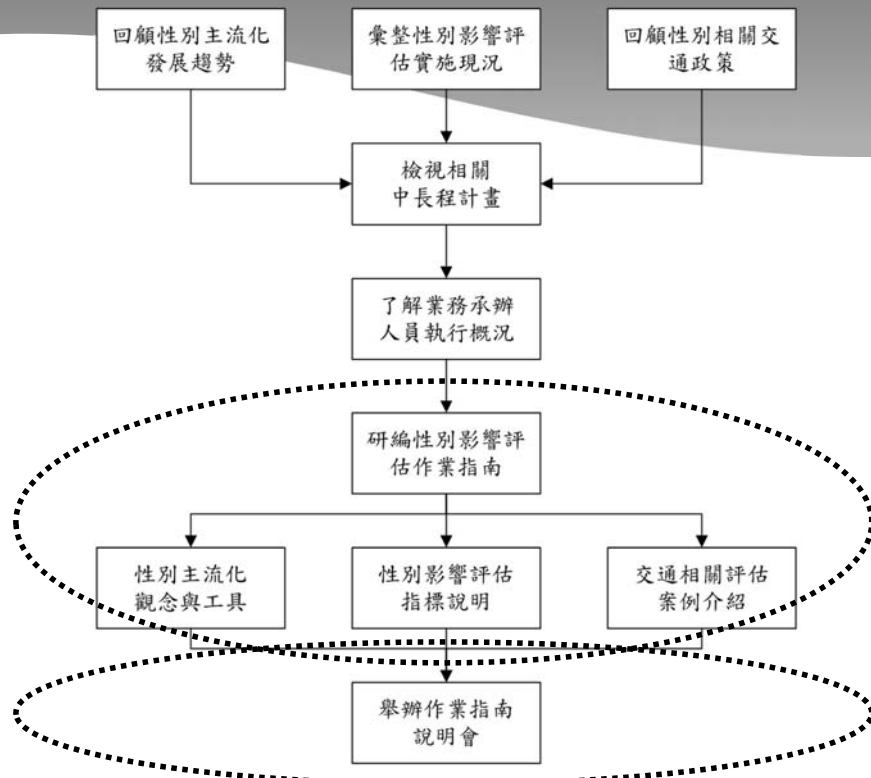
3

## 研究目的

- \* 掌握交通運輸在性別主流化上之核心議題與發展趨勢，了解交通運輸與性別平等之關聯及相關議題；
- \* 整理與檢討性別影響評估機制實施現況資料，了解實施的現況與成效；
- \* 深入檢視交通部部屬機關(構)中長程計畫，發掘不足之處並提出修正建議；
- \* 編定融合交通運輸屬性之性別影響評估作業指南，作為交通業務承辦人員進行性別影響評估作業之參考。

4

# 研究流程



5

# 個案範例

- \* 個案1：配合經濟部吉洋人工湖（高屏大湖）開發—砂石運輸道路
- \* 個案2：落實防災氣象整合資訊實作(1/4)
- \* 個案3：重要觀光景點建設中程計畫(97年-100年)
- \* 個案4：臺中港優質港區及綠色港埠發展建設計劃
- \* 個案5：淡水捷運延伸線可行性研究
- \* 個案6：臺灣桃園國際機場道面整建及助導航設施提升工程計畫
- \* 個案7：海岸及道路災害防救科技發展
- \* 個案8：海洋防災科技及永續發展計畫
- \* 個案9：運輸安全風險及人因科技發展與應用中程計畫

6

# 性別影響評估作業指南

7

## 作業指南章節

- \* 第一章 緒論
- \* 第二章 性別主流化發展趨勢
- \* 第三章 性別影響評估架構與步驟
- \* 第四章 交通運輸與性別平等之關聯
- \* 第五章 交通部門性別影響評估操作之方法
- \* 第六章 交通運輸性別影響評估檢核表之說明
- \* 第七章 交通運輸的性別影響評估之個案範例

8

# 交通部門性別影響評估操作之方法

- 交通部門遭遇的困擾
  - 不清楚性別影響評估檢視功能
  - 不知道個案計畫所涉受益對象
  - 不能完全了解項目評估的意涵
  - 不容易邀請到適合的專家學者
- 交通部門應有的思維
  - 全面涵蓋權益關係人
  - 完整考慮計畫推動步驟
  - 體貼思索使用者需求特性

9

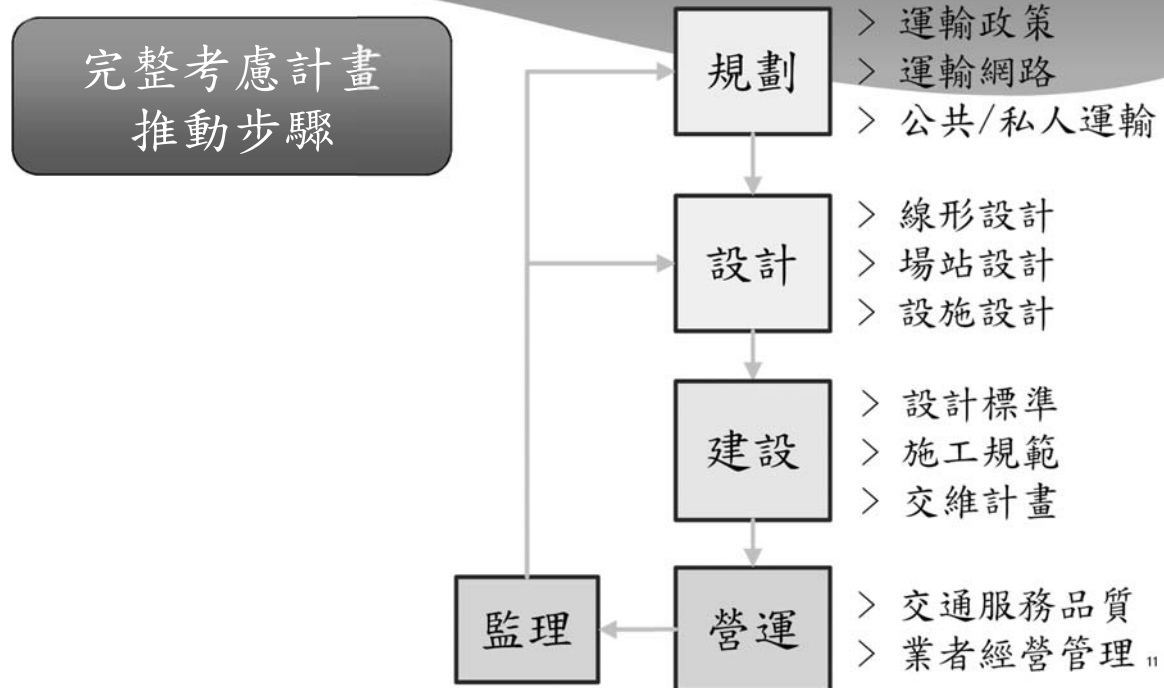
# 交通部門性別影響評估操作之方法

## 全面涵蓋權益關係人

使用者	非使用者	營運者	管制者	規劃者
<一般> >性徵：女性、男性 >性傾向：同/異性 >性別認同 <弱勢> >年齡：高齡、幼童 >身份：學生、行動不便 >階層：偏遠、低收入	>交通/通勤影響 >空氣/噪音污染 >工作/教育權益	>產業：運輸/觀光/電信 >業者：路/海/空/鐵 >場站：機場/港口/車站 >營運：客/貨運、公/民營	>中央/地方層級 >法令制訂單位 >營運監理單位 >計畫審核委員	>計畫承辦人員 >受委託單位

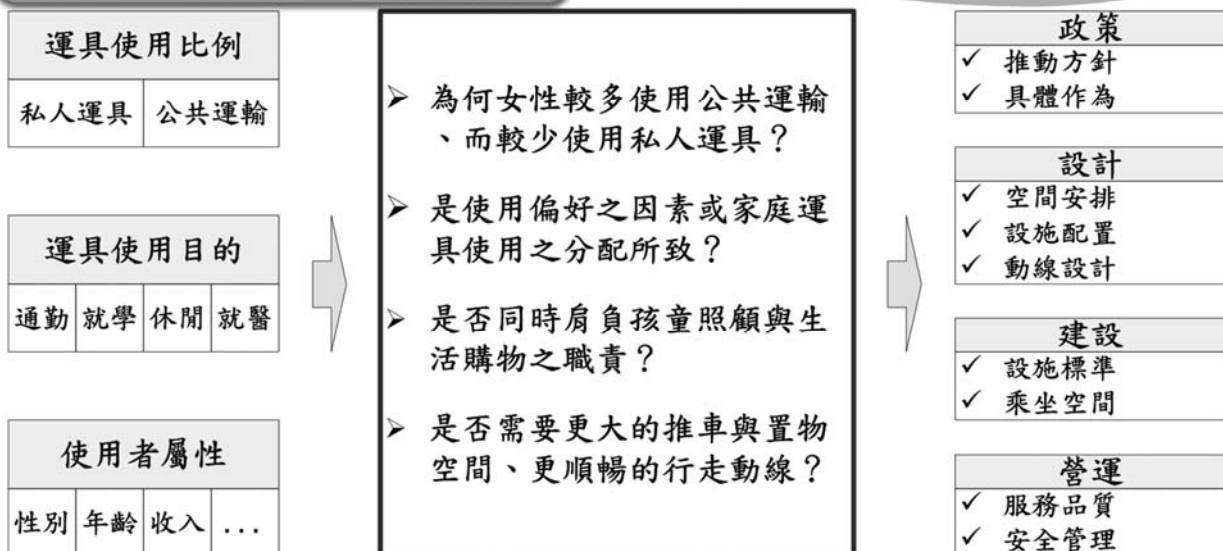
10

# 交通部門性別影響評估操作之方法



# 交通部門性別影響評估操作之方法

## 體貼思索使用需求特性



# 交通運輸性別影響評估檢核表之說明

## 資料蒐集

- 計畫內容與預期成效
- 相關統計資料
- 性別相關法規或報告

## 議題確認

- 對權益關係人的影響
- 推動與執行架構
- 計畫實施的正面與負面影響

## 決策溝通

- 性平小組與專家委員
- 宣導與溝通

13

# 交通運輸性別影響評估檢核表之說明

## 應有作為

	考量項目	項目確認
資料蒐集	1. 已檢視與本計畫有關的法令、國際規範及性別政策趨勢 2. 已蒐集或調查與本計畫相關的性別統計資料、研究報告 3. 已檢視與本計畫相關現行推動政策或計畫的執行成效	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
議題確認	1. 已運用所蒐集資料進行性別區隔分析： (1) 了解不同性別、性傾向、性別認同者的使用比例與需求。 (2) 了解不同年齡、不同族群、不同階層的使用比例與需求。 2. 已全面涵蓋本計畫所有相關權益關係人，包括使用者、非使用者、營運者、管制者與規劃者。 3. 已完整考慮本計畫推動與執行時的完整架構，包括規劃、設計、建設、營運、監理等功能。 4. 已考慮計畫推動時與計畫完成後的可能正面效益與負面影響。	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
決策溝通	1. 已提送交通部及各機關(構)「性別平等工作小組」討論 2. 已諮詢該專案小組民間委員或性別專家學者、婦女團體意見 3. 已適時進行計畫預告或利用媒體傳播政策內容，進行多方雙向溝通	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

14

# 交通運輸性別影響評估檢核表之說明

## 計畫涉及領域

### 政策內涵

#### 權力、決策與影響力

1. 權力的平等：縮小職位上的性別差距
2. 決策的平等：降低參與上的性別區隔
3. 影響力的平等：使決策具備性別敏感度
4. 引領亞洲，接軌國際

#### 就業、經濟與福利

1. 結合脫貧與福利政策思維
2. 平衡兩性工作與家庭責任
3. 落實尊嚴及平等勞動價值
4. 建構友善的就業與創業環境

#### 人口、婚姻與家庭

1. 正視人口結構的失衡，建立務實的因應對策
2. 落實性別正義，提倡性別觀點的人口政策
3. 提倡平價化及公共化的托育政策，建立完整的兒童照顧服務體系
4. 破除性別歧視，促進婚姻制度中的性別平權
5. 尊重多元差異，打造婚姻移民的友善環境
6. 正視多元化的家庭型態，建構全人的家庭照顧機制

# 交通運輸性別影響評估檢核表之說明

## 計畫涉及領域

### 政策內涵

#### 教育、文化與媒體

1. 積極落實性別平等教育法與性別平等教育白皮書之規劃
2. 媒體相關法律與媒體自律、公民團體與學界對媒體進行他律
3. 建立性別弱勢者在公共領域中的可見性和主體性
4. 消除文化禮俗儀典的性別歧視，積極突破父權文化的束縛

#### 人身安全與司法

1. 消除對婦女的暴力行為與歧視
2. 消除任何形式之人口販運
3. 建構安全的生活空間
4. 建立具性別意識之司法環境

#### 健康、醫療與照顧

1. 制定具性別意識與健康公平之政策
2. 消弭性別角色規範對身心健康的影響
3. 提升健康/醫療/照顧過程中之自主性，特別是健康弱勢群體
4. 發展各生命週期階段以女性為主體之整合式健康照護服務與健康資訊

#### 環境、能源與科技

1. 讓各政策領域內的性別隔離降到最小
2. 不同性別與弱勢處境者的基本需求均可獲得滿足
3. 女性與弱勢的多元價值與知識得以成為主流或改變主流
4. 結合民間力量、提升治理效能



# 交通運輸性別影響評估檢核表之說明

## 表格項目說明

項目	評定結果 (請勾選)		評定 原因	輔助項目	說明簡例
	是	否			
(6-1) 以特定性別、性傾向或性別認同者為受益對象				1. 所規範或受益的對象是否區分性別或特殊需求者？ (1) 不同性別、性傾向、性別認同者 (2) 不同年齡、不同族群、不同階層 2. 計畫本身以特定性別或特殊需求者為受益對象？ (1) 不同性別、性傾向、性別認同者 (2) 不同年齡、不同族群、不同階層	駕駛特性分析、族群運具使用特性分析等計畫案中，工作內容包含不同性別、年齡、族群之交叉分析。 女性駕駛安全保護、或高齡者運具使用便利性改進等計畫案，本身即以特定受益者為對象。

# 交通運輸性別影響評估檢核表之說明

## 表格項目說明

項目	評定結果 (請勾選)		評定 原因	輔助項目	說明簡例
	是	否			
(6-2) 受益對象無區別，但計畫內容涉及一般社會認知既存的性別偏見或統計資料顯示性別比例差距過大				1. 本計畫內容是否涉及一般社會認知既存性別或特殊需求的偏見？ (1) 不同性別、性傾向、性別認同者 (2) 不同年齡、不同族群、不同階層 2. 本計畫所蒐集的統計資料是否顯示性別或特殊需求者比例差距過大？ (1) 交通設施的使用者、非使用者 (2) 營運業者的從業人員 (3) 規劃單位的研究人員 3. 本計畫的執行方式是否會因性別或特殊需求者的不同而有差異？ 4. 本計畫執行後是否會因性別或特殊需求者的不同產生不同結果？	見次頁

# 交通運輸性別影響評估檢核表之說明

## 表格項目說明

項目	評定結果 (請勾選)		評定 原因	輔助 項目	說明簡例
	是	否			
(6-2) 受益對象無區別，但計畫內容涉及一般社會認知性別偏見或統計資料顯示性別比例差距過大					<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 行車動態資訊查詢計畫中，雖然受益對象並無區別，但考量一般女性擁有與使用高階電子產品的偏好較低，思索縮小性別落差與降低查詢障礙的作法。</li> <li>2. 提升交通就業友善計畫中，資料顯示交通相關單位男性從業人員比例遠高於女性，思索吸引女性加入誘因與增加女性專業人才的作法。</li> <li>3. 提升機場安檢效能計畫中，發覺異常旅客應檢查身體、衣物及攜帶行李，若旅客為婦女者，應由女檢查員為之。</li> <li>4. 育嬰留職停薪辦法，對於申請之受雇者未加區別，但實務上絕大部分為女性申請。</li> </ol>

# 交通運輸性別影響評估檢核表之說明

## 表格項目說明

項目	評定結果		評定 原因	輔助項目	說明 簡例
	是	否			
(6-3) 公共建設之空間規劃與工程設計涉及對不同性別、性傾向或性別認同者權益相關者				<p>本計畫在公共建設之軟硬體空間規劃與工程設計上是否涉及不同性別或特殊需求者的權益？</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 在場站的空間安排、設施配置與人行動線上</li> <li>2. 在運具的設施標準、搭乘空間與安全保護上</li> <li>3. 在營運的服務品質與安全管理上</li> <li>4. 在工作的辦公空間與設施配置上</li> </ol>	見次頁

# 交通運輸性別影響評估檢核表之說明

## 表格項目說明

項目	評定結果		評定原因	輔助項目	說明簡例
	是	否			
(6-3) 公共空間規劃設計對不同性別、或同性傾向者權益相關者					<p>場站空間友善計畫中：</p> <p>(1)考慮女性被賦予母親、親子照護之角色義務與特別需要，所以在女廁附設嬰兒換尿布台；</p> <p>(2)考慮弭平性別化勞動分工的歧見，所以在男廁附設嬰兒換尿布台；</p> <p>(3)考慮兩性均有親子照護責任與需求，為求使用方便於廁所外附設共用的嬰兒換尿布台。</p> <p>女性在使用大眾運輸時，因為同時肩負孩童照顧與生活購物之職責，需要更大的推車與置物空間以及更順暢無縫的行走動線。</p>

21

# 交通運輸性別影響評估檢核表之說明

## 表格項目說明

項目	評定結果		評定原因	輔助項目	說明簡例
	是	否			
7-1經費需求與配置考量不同性別性傾向或性別認同者之需求				如經費需求已就性別予以考量、或經評估已於額度內調整、新增費用等者，請評定為「是」。	智慧型交通智慧系統發展，因應不同性別者獲取資訊能力與管道不同，進行不同宣導策略所需經費；交通運輸場站設施在考慮空間與設施配置上，在月台、候車安全檢查等依性別合理比例分配之經費。
7-2分期(年)執行策略及步驟考慮到縮小不同性別性傾向或性別認同者差異之迫切性與需求性				如有助消除、改善社會現有性別刻板印象、性別隔離、性別比例失衡、或提升弱勢性別者權益者請評定為「是」。	偏遠地區公共運輸系統規劃，提升居民的就學、就業與就醫與就學的便利性，縮小城鄉差距。

22

# 交通運輸性別影響評估檢核表之說明

## 表格項目說明

項目	評定結果		評定原因	輔助項目	說明簡例
	是	否			
7-3 宣導方式顧及不同性別、性傾向或性別認同者需求，避免歧視及協助弱勢性別獲取資訊				如宣導時間、文字或方式等已考量不同性別、性傾向或性別認同者資訊獲取能力與使用習慣之差異，請評定為「是」。	道路交通法規、車輛監理作業之更新、智慧型公車查詢系統，配合偏遠、高齡或性別等不同宣導對象之閱聽習慣，採用電視廣播等大眾傳播媒體。
7-4 搭配其他對不同性別、性傾向或性別認同者之友善措施或方案				如有搭配其他性別友善措施或方案者，請評定為「是」。	交通運輸領域中女性專業人才之比例明顯低於男性，於相關計畫中鼓勵女性研究人員的參與；於交通計畫或工程建設辦理之際，提供家庭照顧、臨托或喘息服務等配套措施，增加女性參與機會等

23

# 交通運輸的性別影響評估之個案範例

安全與防災	建設與規劃
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 國道高速公路局「配合經濟部吉洋人工湖(高屏大湖)開發—砂石運輸道路計畫」</li> <li>2. 中央氣象局「落實防災氣象整合資訊實作(1/4)」</li> <li>3. 運輸研究所「海岸及道路災害防救科技發展」、「海洋防災科技及永續發展計畫」、「運輸安全風險及人因科技發展與應用」</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 觀光局「重要觀光景點建設中程計畫(97-100年)」</li> <li>2. 臺中港務局「臺中港優質港區及綠色港埠發展建設計畫」</li> <li>3. 高速鐵路工程局「淡水捷運延伸線可行性研究」</li> <li>4. 民用航空局「臺灣桃園國際機場道面整建及助導航設施提升工程計畫」</li> </ol>

24

# 交通運輸的性別影響評估之個案範例

## \* 性別觀點與性別需求

### \* 計畫主要議題

### \* 計畫相關資料

- \* 檢視與本計畫有關的法令、國際規範及性別政策趨勢

- \* 蒐集或調查與本計畫相關的性別統計資料、研究報告

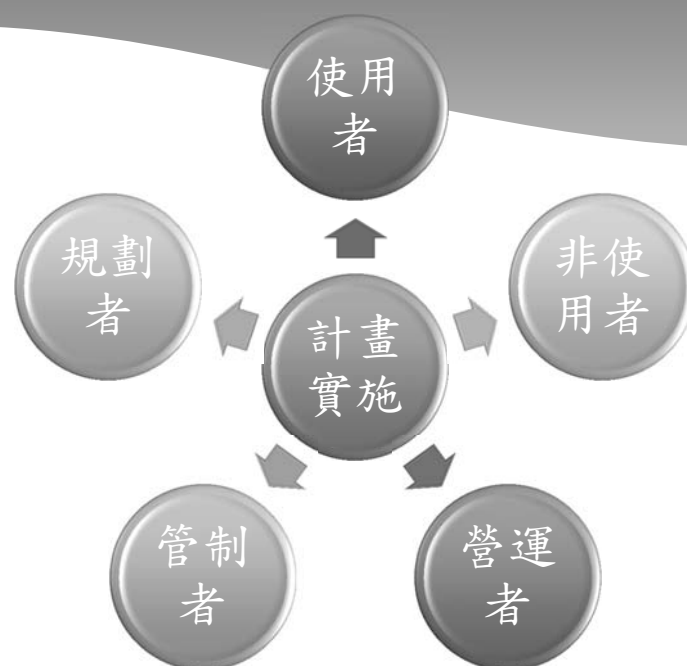
- \* 檢視與本計畫相關現行推動政策或計畫的執行成效

### \* 性別相關議題

### \* 性別目標設定

25

# 交通運輸的性別影響評估之個案範例



26

# 交通運輸的性別影響評估之個案範例

## 檢核受益對象

對象	可能影響	評定原因說明
使用者	<input type="checkbox"/> 有影響 <input type="checkbox"/> 無影響	
非使用者	<input type="checkbox"/> 有影響 <input type="checkbox"/> 無影響	
營運者/承包商	<input type="checkbox"/> 有影響 <input type="checkbox"/> 無影響	
管制者	<input type="checkbox"/> 有影響 <input type="checkbox"/> 無影響	
規劃者	<input type="checkbox"/> 有影響 <input type="checkbox"/> 無影響	

27

## 性別與交通運輸研討會

# 「性別與交通運輸— 性別主流化的實踐」研討會

- \* 為能分享本研究之成果並廣納各方之意見，本研究於11月1日（二）上午8:30至下午17:00，假交通部運輸研究所B1國際會議廳及5樓會議室舉辦
- \* 研討會報名相當踴躍，涵蓋產、官、學、研各界，共計110位。



29

## 研討會議程

時間	議程
09:20-09:40	主持人開幕（開南大學空運管理學系暨研究所 葉文健系主任） 長官致詞（交通部 葉次長匡時）
09:40-10:40	<b>題 目：如何在交通運輸業務中融入性別友善思維</b> 主講人：國立交通大學交通運輸研究所 馮正民教授 與談人： 臺灣大學建築與城鄉研究所 王志弘副教授 勵馨社會福利事業基金會 伍維婷副研發長 中央警察大學交通學系 曾平毅教授 逢甲大學運輸科技與管理學系 溫傑華教授
11:10-12:10	<b>題 目：如何在交通運輸業務中執行性別影響評估</b> 主講人：台灣綜合研究院 李安妮資深研究員兼副院長 與談人： 暨南國際大學土木工程學系 周榮昌教授 淡江大學運輸管理學系 許超澤助理教授 婦女權益促進發展基金會 黃鈴翔副執行長 輔大社會學系暨研究所 戴伯芬教授

30

# 研討會議程

時間	議程
13:30-15:00	主持人：交通部運輸研究所 張開國組長 題 目：交通運輸的性別影響評估個案討論－安全與防災 主講人：開南大學空運管理學系暨研究所 葉文健系主任
15:30-17:00	主持人：交通部運輸研究所 張開國組長 題 目：交通運輸的性別影響評估個案討論－規劃與建設 主講人：臺灣大學土木工程學系鋪面平坦儀驗證中心 陳艾懃研究員

31

# 研究結論與建議

32

187



## 研究結論與建議

### 性別主流化的發展經驗

- 女性與男性或女孩與男孩，共同擁有平等的權利、責任與機會（性別平等）
- 以落實性別意識為核心，真正地反應「性別平等」（性別主流化）
- 以多元化的角度及立場，檢視每個政策或決策過程中潛藏的性別差異性（以人為本）

33

## 研究結論與建議

### 交通運輸與性別的整合

- 運輸是一種衍生性的需求，並視活動者的活動特性而有所差異。特別是，出自家庭與社會中角色之分工，而使得運輸使用方式不同。
- 「性別」應該被明確地納入運輸的研究、實務、及政策中，所以更進一步了解性別平等是運輸研究與政策規劃必然面臨的挑戰。

34

## 研究結論與建議

### 作業推動上遭遇的問題

- 計畫分類與負面表列類別  
依據計畫屬性進行分類，思索可納入新表中負面表列之類別
- 委員徵詢與程序參與時機  
性平專家學者的程序參與時機提前且實質審查機制增強，也可能延滯計畫申請的期程
- 表格修正與手冊案例研擬  
擴充個案充分涵蓋不同交通運輸領域與各種計畫類型

35

## 研究結論與建議

### 評估作業指南手冊的完成

- 回顧性別主流化之觀念與工具、以及交通運輸與性別平等之關係；介紹交通部門性別影響評估之操作方法，以及相關檢核表欄位之說明
- 建立個案評估之架構，蒐集與彙整計畫相關資料，分析與探討計畫潛藏之可能性別議題，並據以設定計畫應有之性別目標，完成性別影響評估案例之撰寫。

36

# 研究結論與建議

## 性別統計與分析資料的統合

- 本研究針對不同個案，均已統整可取得之交通與性別相關統計資料，以及進行性別分析的初步概念，可作為相關單位之參考基礎
- 更深入與完整的統計調查與分析，仍須仰賴周延的規劃與充足預算的支持，方能進行長時間、大規模的調查。

37

# 研究結論與建議

## 性別影響評估改進的建議

- 負面表列免評估項目仍須再議  
不同權益關係人的性別議題均潛藏於交通運輸業務中；若在思慮未周詳之前貿然施行，恐將喪失確保不同性別均能平等享有參與社會、公共事務及資源取得的機會。
- 交通部門法律個案增列  
就交通部的業務來說，法律個案與民眾生活息息相關，比一般中長程計畫更應該進行性別影響評估，建議未來納入探討。

38

# 研究結論與建議

## 性別影響評估改進的建議

- 計畫專責審核人員的培養與甄選  
交通業務種類繁多、難以掌握性別議題，建議持續推動相關教育訓練及個案講習，以全面性提升交通專業人員的性別培力，並且培養與甄選各單位的審議人員。
- 性別影響評估機制的全面建立  
性別影響評估作業的落實，無法單靠指南研定與檢核表填寫來達成，應全面性建立完整之機制，包括策略執行規劃、進度管考與成效評估等具體作法，以及量化與質化測度指標的發展。

39

簡報完畢  
敬請指正