

交通部及部屬機關（構）100 年下半年人權宣導參考資料

壹、大陸地區人民來臺自由行相關權益之保障(公政公約第 2 條第 1 款)

100 年 6 月 22 日修正發布之「大陸地區人民來臺從事觀光活動許可辦法」部分修正條文，針對大陸居民來臺自由行相關安全管理機制，諸如申請資格、應備文件、申請不予許可及禁止入境之規範、填具入境申報單及主動通報疫情之義務等「秩序行政」事項予以明定，係屬內政部及移民署權責；交通部觀光局為增進自由行陸客之安全便捷並強化臺灣旅遊訊息提供，採行製作發送聯絡卡及自由行手冊、設立陸客自由行聯合服務中心，以及透過多元管道提供最新旅遊資訊等「服務行政」(給付行政)措施，俾因應開放陸客自由行相關政策之推行。據上，縱兩岸關係事務容有其特殊性，大陸地區人民來臺自由行相關權益之保障程度，並未亞於其他外籍人士。

貳、郵政法與秘密通信自由（公政公約第 17 條）

壹、請參照第 16 號一般性意見，先說明「私生活」、「家庭」、「名譽」及「秘密通信」等定義，其次說明主管或所適用之法規中有哪些涉及侵擾私生活及其允許之要件，有權准許該等侵擾私生活措施及有權管控之機關、權利受侵害者之申訴管道(至少自 2006 年起至 2011 年 5 月止)申訴件數及結果分析、相關機關對其人員是否有實施侵擾私生活時之指導原則或教育訓練，以及法制面之變革情形與原因。

- 一、秘密通信自由之保護範疇，依據通訊保障及監察法第 3 條第 1 項第 2 款規定，含括「郵件及書信」之通信自由與秘密通信之保障。
- 二、我國為落實保障人民秘密通訊自由，2002 年 7 月 10 日修正公布之「郵政法」訂有相關秘密通信自由保護措施如下：
 - (一)第 8 條明文規定「郵件…非依法律，不得作為檢查、徵收或扣押之標的。」
 - (二)第 10 條規定中華郵政公司或其服務人員不得開拆他人之郵件。
 - (三)第 11 條規定中華郵政公司或其服務人員因職務知悉他人秘密者，有保守秘密之義務；其服務人員離職者，亦同。
 - (四)第 19 條規定中華郵政公司非依法規，不得拒絕郵件之接受及遞送。
 - (五)第 38 條規定「無故開拆或隱匿他人之郵件或以其他方法窺視其內容者，處拘役或新臺幣九萬元以下罰金。」
- 三、其他相關法律監控及保護規定：
 - (一)近十餘年，國家權力對秘密通訊自由之干預，大體上已受到法律之高度拘束，爰此，通訊保障及監察法施行細則第 25 條訂有執行機關透過郵

政事業之協助執行通訊監察時之法定處理程序。

(二)另前郵政總局自2003年1月1日改制公司化起，中華郵政公司及其服務人員已不具執行公權力之職務身分，但仍得接受其他公權力機關之委託依法配合執行郵件之查驗，惟如其執行職務違反「通訊保障及監察法」之規定者，國家仍應負損害賠償責任（同法第22條）。至中華郵政公司之服務人員，因職務或業務知悉或持有依法律規定監察通訊所得應秘密之資料，而無故洩漏或交付之者，按行為人是否具有公務員身分而處3年以下有期徒刑（同法第27條）或處2年以下有期徒刑、拘役或新台幣2萬元以下罰金（同法第28條）。

四、我國為實現聯合國1966年兩公約之理想（公民與政治權利國際公約及經濟社會文化權利國際公約），加強立法保障人民秘密通信自由，爰於2011年4月27日公布郵政法第10條、第20條、第49條修正條文內容如下：

(一)訂明中華郵政公司或其服務人員於有事實足認郵件內裝物為郵政禁寄物品、不適用優惠資費或違反郵政法規時，經寄件人或收件人同意後，始得開拆查驗其內容，寄件人或收件人不同意開拆時，中華郵政公司得拒絕接受或遞送。前述條文並刪除有關「無法投遞之郵件，為退還寄件人所必要者。」及「其他依法律規定得予拆驗者。」之郵件拆驗規定，俾兼顧隱私權之保障及郵件之處理。（修正條文第10條）

(二)配合修正條文第10條之內容，刪除現行條文第20條有關包裹郵件得開拆查驗及拒絕遞送之規定。

五、中華郵政公司為善盡郵件安全維護作業，已訂有嚴謹的標準作業流程，明定郵件各項安全及保護措施，爰此，近幾年未發生侵犯人民隱私權案件。

貳、請說明蒐集與持有之資料庫名稱、資料範圍與種類、儲存地點與方式及法律依據，人民如何查明有何種與其相關之個人資料被儲存及理由，請求更正或刪除此類資料之權利，以及相關統計資料與代表意義。

郵件之通訊監察工作由司法警察機關執行(以下簡稱執行機關)，執行人員執行郵件監察時，各郵局指定聯絡人僅在場或指派人員給予必要之協助，並會同執行人員檢出被監察對象之郵件，但不得參與監察工作。爰此，本公司並未蒐集與持有資料庫。

參、交通許可行業業必歸會規定與結社權（公政公約第22條）

為檢討交通部許可行業之管理法規有無抵觸「公民權利與政治權利國際公約」第22條第1項人人有權享受與他人結社的自由之規定，經查計有下列(1)「汽車運輸業管理規則」第8條規定，汽車運輸業自領得汽車運輸業營業執照之日起，應於一個月內開始營業並檢附公會核發之有效會員證影本報請公路主管機關備查；第23條規定汽車運輸業申辦轉讓、變更公司或行號組織、增減資本額及抵押財產

等事項，應備具當地該業同業公會核發有效會員證書影本，始得辦理。(2)「船舶運送業及船舶出租業管理規則」第42條規定：船舶出租業應於領取許可證後一個月申請加入當地船舶出租業同業公會。(3)航空貨運承攬業管理規則第7條第1項第4款規定：經核准籌設航空貨運承攬業者，應於6個月之核定籌設期間內依法向有關機關辦理相關登記，並檢附加入當地航空貨運承攬商業同業公會簽給之會員證影本，向民用航空局申請核轉交通部核准，由民用航空局發給航空貨運承攬業許可證後，始得營業。等3種法規須檢討。經交通部檢討後認為「汽車運輸業管理規則」第8條、第23條及航空貨運承攬業管理規則第7條第1項第4款規定實務管理上仍有規定必要，且上開條文並未指定單一特定同業公會，未來配合商業團體法第12條第1項規定鬆綁，即無違反本項公約規定之疑慮。至於船舶運送業及船舶出租業管理規則第42條規定，考量船舶出租屬商業行為之一種，毋庸以許可行業予以規範管理，交通部爰研提航業法修正草案，刪除船舶出租業相關管理規定，刻在立法院審議中，俟其修正發布後，即刪除「船舶運送業及船舶出租業管理規則」第42條規定。

肆、交通法規及行政措施涉及工作權之保障部分(經社文公約第6條)

總統於2009年4月22日公布施行「公民與政治權利國際公約及經濟社會文化權利國際公約施行法」，為我國人權保障制度與世界接軌之指標。其中工作條件之保障，係指人人在其行業中有適當的提供的同等機會，除資歷和能力的考慮外，不受其他考慮的限制。按人民之工作權為我國憲法第15條所明文規定保障之基本人權，其內涵包括人民選擇職業之自由，此與「經濟社會文化權利國際公約」第6條第1項規定：「本公約締約國確認人人有工作之權利，包括人人應有機會憑本人自由選擇或接受之工作謀生之權利，並將採取適當步驟保障之。」意涵相符。惟人民之職業與公共福祉有密切關係，為增進公共利益之必要，故對於從事一定職業應具備之資格或其他要件，於符合憲法第23條規定之限度內，得以法律或法律明確授權之命令加以限制，此有司法院大法官會議釋字第404號、510號及584號解釋可茲參照，「經濟社會文化權利國際公約」第4條規定之內涵亦如是。茲說明交通法規對主管許可行業中發起人、董事、監察人、經理人、執行業務或代表公司之股東等消極資格限制情形如下：

1. 我國發展觀光條例及旅行業管理規則等相關規定，對旅行業從業人員之執業資格均未設限，不因其種族、膚色、性別、語言、宗教、政見、民族本源、社會階級、財產、出生或其他身分等因素而有差別，充分保障人民得自由選擇旅行業為其職業之權利，符合前開公約及憲法保障人權之意旨，僅於發展觀光條例第33條及旅行業管理規則第14條就旅行業之發起人、董事、監察人、經理人、執行業務或代表公司之股東等性質較為特殊之從業人員訂有消極資格限制。其中，經理人之消極資格，公司法第30條設有詳細的規定。然

因法律規定無法全備，各行業因其性質不同，各有不同之管理需求，故授權各主管機關得針對經理人之資格為不同限制。發展觀光條例第 33 條及旅行業管理規則第 14 條於前開公司法第 30 條規定之消極資格外，另有針對曾經營旅行業受撤銷或廢止營業執照處分未逾 5 年者不得作為旅行業之經理人、發起人、董事之相關規定。此限制係為保障廣大消費者權益之公共利益，鑒於旅行業係販賣預購型旅遊產品，其交易模式為先收取團費再提供服務之行業，並非一般貨物買賣及實物交易，有其行業之道德風險（如惡性倒閉等），且經理人負責旅行業之經營管理事務，職責關係重大，故基於旅行業管理上之需要及保障消費者之權益，於公司法第 30 條之限制外，另增加因經營旅行業務受撤銷或廢止營業執照處分尚未逾 5 年者不得擔任旅行業經理人之限制，以避免其於惡性倒閉後更名繼續經營旅行業務，影響旅遊交易秩序及安全。觀諸發展觀光條例第 33 條及旅行業管理規則第 14 條對於旅行業經理人及相關人員資格限制規定，係以消極資格條件限制旅行業經理人之執業選擇自由，作為保障廣大旅遊消費者權益之方法，與「經濟社會文化權利國際公約」第 6 條第 1 項之意涵尚無抵觸。

2. 查經濟社會文化權利國際公約第 4 條規定人民享受國家遵照公約規定所賦予之權利時，國家對此類權利僅得加以法律明定之限制，又其所定限制以與此類權利之性質不相抵觸為準，且加以限制之唯一目的應在增進民主社會之公共福利，民用航空法第 70 條及第 70 條之 1 對於航空貨運承攬業經理人及董、監事資格予以限制，係為維護公共利益、促進飛航安全需要，應符合經社公約第 4 條及第 6 條規定。
3. 鑒於公司法相關規定較航業法對於船務代理業之經理人、公司發起人、負責人、董事監察人之情事規範更具體明確，另考量實務面，自本法公布施行以來，並無依此規定，限制擔任船務代理業經理人、公司發起人、負責人、董事監察人之情事，並無限制必要，爰擬刪除，並納入航業法修正草案，經行政院 100 年 4 月 14 日報請立法院審議。

在計程車司機的資格限制方面，司法院大法官會議第 584 號解釋指出「若已有方法證明曾犯此等犯罪之人對乘客安全不具特別危險時，即應適時解除其駕駛營業小客車執業之限制」查道路交通管理處罰條例第 37 條第 1 項規定，係考量計程車之機動性及封閉性高，且易於利用業務之便選擇攜帶財物或特定女性為乘載對象，乘客上車後即孤立無援。過去國內計程車治安事件層出不窮，如 79 年井口真理子事件、85 年彭婉如事件、近期日本女大學生遭性侵害事件等情，不但相關乘客受害、同業生意及國家聲譽亦受嚴重影響，故搭乘計程車安全一直為庶民、各界關注焦點。依據交通部 100 年施政滿意度調查結果顯示，高達 7 成女性耽心搭乘計程車時，駕駛人會危害自身安全（一般民眾亦有近 6 成耽心），故本案對較可能危害乘客之竊盜、詐欺、妨害風化、妨害性自主等罪刑，限制其從事計程車行業，其立法目的在於保障多數、不特定民眾之乘車安全，維護公共利益。參考許多國家立法例亦對計程

車駕駛人之執業資格立法限制(法、德、英、荷、新、韓等國須無犯罪紀錄)，故經審慎檢討尚不宜解除前述計程車執業之限制。

至國家風景區內不同族群之就業權利方面，交通部觀光局所屬國家風景區對不同族群就業權利並無設限，另依原住民就業方案，透過套裝旅遊線上各產業聯盟，配合地方需求，整合辦理解說志工訓練、原住民族民宿研習、發展生態旅遊、規劃部落及修護步道等工作。目前觀光局位屬原住民地區之國家風景區管理處包括東部海岸國家風景區、花東縱谷國家風景區、阿里山國家風景區、日月潭國家風景區、茂林國家風景區及參山國家風景區等6處，其進用原住民族員工人數總計為238人。

伍、交通法規及行政措施涉及工作條件保障部分(經社文公約第7條)

依經濟社會文化權利國際公約第7條精神，檢視現行船員法規，是否有違反工作條件之保障，爰予以提出探討。商船船員為一國際性事業，依船員法第6條、第89條規定，合格商船船員需兼具符合「1978年航海人員訓練、發證及當值標準國際公約及其修正案」(簡稱STCW公約)與「2006年海事勞工公約」(簡稱MLC公約)規定。經檢視，實習生及見習生未享有船員法第27條規定之最低薪資保障，船員服務規則第6條第3項及第9條第2項亦未規定實習生及見習生得享有具體之工作條件或福利，交通部乃於2010年3月15日修正船員服務規則，增訂第74條之1規定雇用人應與在校實習生簽訂上船實習契約；至於畢業後上船實習係為補足船上資歷者，其(包含實習生或見習生)經雇用人安排上船實(見)習時，雙方應簽訂船員定期僱傭契約。

另飛航駕駛員及空服員之工作條件與職業災害方面，查「航空器飛航作業管理規則」第37、38、39、40、41、42、43、44條規定，已訂定有關飛航駕駛員之飛航時間限度及執勤與休息規定。同規則第192條，已訂定有關空服員(客艙組員)之飛航時間限度及執勤與休息規定。前開法規係參考國際民航組織ICAO及歐、美國家之法規訂定，旨在規範人員疲勞管理及提升狀況警覺，以確保飛航安全。至有關「工作條件」及「職業災害」等事項，悉依行政院勞委會相關規定辦理。

陸、因違反道路交通管理事件受吊銷駕駛執照統計說明與身體健康權保障(經社文公約第12條)

汽車駕駛人違反道路交通管理事件，依現行條例規定併應受吊銷駕駛執照處罰之情形，概平均為因違規而肇事致人重傷或死亡之重大違規情形，依行政院衛生署統計資料顯示，98年交通事故死亡人數計有3,464人，連帶所造成數千個家庭破滅及對社會安全鉅大的衝擊，已屬嚴重危害社會秩序及公共利益之課題，爰世界各國對於該等顯已不適合且不能准許其繼續得駕駛汽車行駛道路之駕駛人，都有採吊

銷其駕駛執照之處罰規定，而此一安全風險管理機制，於維護道路交通安全，係為需要且必要之手段。

另據統計 2006 年至 2010 年違反道路管理事件應受吊銷駕駛執照案件數，分別為 15,548 件、18,777 件、21,614 件、17,479 件及 16,569 件，上開處罰係針對違規駕駛人行為所必須採行之處置，不應因所駕駛車輛或所持駕駛執照種類不同而有差異。

次按憲法第 15 條規定之工作權應予保障，人民從事工作並有選擇職業之自由，但如為維護社會秩序及增進公共利益，於符合憲法第 23 條規定之限度內，對於從事工作之方式及必備之資格或其他要件，係得以法律或經法律授權之命令限制之，有關現行道路交通管理處罰條例規定相關違規行為應受吊銷駕駛執照之處罰規定，司法院大法官釋字第 284 號及第 531 號已明確揭示，旨在增進行車安全，保護他人權益，以維持社會秩序，係為憲法第 23 條之所許，亦符合「公民與政治權利國際公約」規定之意涵與目的。

柒、無障礙設施與文化權保障(經社文公約第 15 條)

無障礙交通環境已為全球都市發展趨勢，尤其面對高齡化社會的到來，為更切合年長者、婦孺及行動不便者使用大眾運輸工具需求，交通部已積極督促所屬機關，建立以「人本為導向」的無障礙交通運輸環境。

1. 高鐵及捷運車站無障礙設計係依據「建築技術規則」規定辦理，由建築師簽證負責。車站包括大廳層、穿堂層、月台層及周邊轉乘設施等環境，配合行動不便旅客需求，提供無障礙設施設備。高鐵車廂無障礙設施位於列車第 7 節車廂，設置身心障礙者及暫時性行動不便旅客使用區，計有 4 個無障礙座位，可停放 2 部電動輪椅、2 部手推摺疊輪椅(鄰近無障礙座位保留 4 個座位，提供陪伴者就近照顧身心障礙旅客)，該車廂內並有無障礙廁所，可供輪椅使用者使用。捷運車廂每列車廂均有設置輪椅專用停靠區，車廂地板與月台面幾近等高，全列車設有至少 750mm 寬之無障礙通道，車廂地板表面使用防滑材料，車門於關閉前提供警示音，避免行動不便者出入遭夾傷。
2. 臺鐵將以進出站旅客數排名前 90 名之車站(占總進出站旅客數 95.66%) 列為優先改善對象，目前已完成 37 站，預計 100 年底再完成 40 站，其餘 13 站已納入各項鐵路改善計畫辦理，並預定於 102 年至 106 年底期間完成。臺鐵客車設有無障礙空間設施及設備者計有 271 輛，對號列車每日行駛 192 列次，其中掛有無障礙設備車廂計 76 列次；通勤電聯車每日行駛約 400 列次均掛有無障礙設備車廂。其無障礙設施內容：如輪椅停靠區、輪椅固定設備、服務鈴，身心障礙者專用座椅、衛生設備(含沖洗用具、扶手及防滑地板等)及廁所門採用自動門等。正購置中之城際客車 136 輛及通勤客車 296 輛，每列車 8 輛中編

掛2輛無障礙設備車廂計108輛，交車後加計第一項271輛共計有379輛無障礙設備車廂。

3. 公路汽車客運業車輛數約7,300多輛，其中車內設施部分，除國道客運因行駛國道道路禁止站立，未設置車上扶手及防滑地板外，其於一般公路客運均已設置博愛座、車上扶手及防滑地板等無障礙設施。此外，交通部99年度辦理補助公路/市區車輛汰舊換新作業，補助汰換低地板公車共526輛(市區客車470輛，公路客運56輛)，後續年度將持續補助；另於全國公路汽車客運車輛上安裝「車內LED站名播報及顯示器」，99年度已完成建置2,500組，設置率達34%，預估100年度累計完成達5,000組建置(可達68.5%)，預估101年度累計完成達6,500組建置(可達89%)。
4. 航空在無障礙設施部分，依航廈區域、航空器服務區域及特性予以區分，已全面提供旅客無障礙之服務設施如停車場、服務鈴、服務電話、走道、電梯、盥洗室、公共電話、空橋、升降車、斜坡式搭機輔具等，供身心障礙及行動不便旅客搭離機使用，並均已符合法令規範；在無障礙之服務部分，民用航空局擬訂「航空站身心障礙旅客服務指引」，航空公司修訂「身心障礙旅客搭機服務指引」及其搭機準則，並於99年12月17日邀請中華民國殘障聯盟等身障團體舉辦無障礙設施說明會，另於100年2月23日召開「航空器內輔助身心障礙者乘坐運輸工具設施之設置規範說明會議」，期使航空站無障礙服務與航空公司之無障礙服務能達到無縫接軌之目標。另就無障礙之服務優惠措施部分：民用航空局所屬機構針對停車場收費均有優惠之規定，另航空公司依「身心障礙者權益保障法」第58條第一項及第二項規定，亦對身心障礙者及其必要陪伴者搭乘國內航空器均有票價優惠。
5. 海運在無障礙之設施部分，基隆、臺中及高雄等3港均已建置旅客服務中心，並依設置通路、出入口、坡道、升降設備、盥洗室及專用停車位等。其中，基隆及臺中二港旅客服務中心均設有旅客橋，以利身心障礙人士登離大型客船或郵輪，基隆港務局並於旅客中心設置無障礙售票口、廣播及顯示設備等無障礙設施，金門水頭旅客通關大樓，業依設置通路、出入口、坡道、升降設備、盥洗室及專用停車位。另考量船舶設計空間限制及航安等因素，國內客船業者對於需提供協助之身心障礙者均有專人服務，另廁所亦均設有扶手設施。在無障礙之服務部分，各港務局邀集相關身心障礙團體召開無障礙環境座談會，訂定「服務身心障礙旅客搭乘船之標準作業程序」。在無障礙之服務優惠措施部分，依身心障礙者搭乘國內公民營公共交通工具優待實施辦法第6條規定，國內公民營船舶、鐵路、公路或捷運運輸業者應於所屬運具停靠碼頭、車站等售票地點，指定適當售票窗口，便利身心障礙者購票，並協助身心障礙者優先乘坐；其中客船部分由各港務局

持續督促所屬業者依上開規定辦理，以提升身心障礙者「行」之便利。

為達到無障礙交通環境目標，交通部已於今（100）年1月7日成立「交通部無障礙交通環境推動小組」，並邀請身心障礙者團體（包括肢障、視障及聽障等團體）及專家學者擔任委員，並要求各相關部屬機關自行成立「通用化無障礙交通環境小組」，邀請身心障礙者團體擔任委員，督促所屬單位改善無障礙設施，未來將持續努力改善大眾運輸工具及場站，建構無障礙交通運輸環境。