

高齡化社會之交通運輸問題

會員：徐淵靜 陳孟慧

由於平均壽命不斷延長，伴隨而來之人口老化現象成為世界各國的主要課題，我國目前已符合高齡化社會之標準，未來二十五年後我國之高齡人口，將達到 15% 以上成為高齡社會國家。隨著高齡人口比例不斷攀升，老化所產生的許多「需求問題」也逐漸受到重視，「高齡」不再只是個人的問題，更是社會整體普遍的現象，許多的設施需要因為老人而改變調整，許多的服務也因老人需要而提供。

交通運輸主要提供「移動」的能力，謹慎的評估每一個環節，才能讓所有使用者使用交通工具感到順暢與舒適，而高齡者的移動能力較低、反應速度較慢，對生活用品與活動需求都與一般人不同，雖然「老」與「殘」之間不一定會有等號存在，但是高齡者因為老化生使得生理狀況產生變化，其對生活上移動之需求與身心障礙人士有部分重疊。

高齡人口數的增加放大了對無障礙空間的需求，過去認為對無障礙空間存有需求的只是 3% 或 4% 之身心障礙人口，由於高齡者的人數大幅增加，提供高齡者無障礙之行動空間的想法也受到重視，將高齡者加入行動不便之族群考量，再加上其他可能行動不便者如暫時性的肢體受限制者（受傷的人）、提重物者、孕婦與幼童等，2004 年我國行動或行為不便人口已達 20% 以上，也就是說每五個人，就有一个人對統一的空間設計有無法順暢使用或無法使用的困境。

為了因應行動（行為）不便族群之需求，交通運輸改善是必須的，但是交通運輸所提供的服務，往往具有不可儲存與不可分割之特性，在提供行動不便族群時，並沒有辦法單獨提供一個量身訂做的服務，大部分的交通運輸服務是統一的、少有獨特性的，尤其是大眾運輸工具，所以交通運輸事業在考量行動不便族群的需求時，必須將一般人之需求納入考量，再融合所有特殊族群之需求，提供一種服務，並且此服務能滿足特定族群之需求。這樣的概念已在美國與日本受到重視，過去取擷較狹義無障礙空間概念，而今所採用的設計原則是更具包容性的「通用化設計原則」，希望透過一個的設計產物，滿足所有人的需求。

這股因高齡化社會所帶來之潮流，為交通運輸設計與法規注入了新的思考概念，過去無障礙空間改善在近二十年來，已進步不少，但在交通運輸方面仍有改善之空間，檢視既存之交通運輸上各個層面，可以從以下幾個方面檢討：

1. 行動（行為）不便者之需求：使用者的需要的是什麼？是設計者需要去瞭解的，除了生理層面的滿足，心理層面的滿足也是很重要的，瞭解需求而提供服務，也需要瞭解使用者的想法與觀念，讓人有使用之意願。
2. 法令位階的釐清：交通運輸需求屬於衍生需求，有許多法規屬於附屬性質，如：電信事業提供身心障礙者特別服務實施辦法、身心障礙者搭乘國內公民營公共交通工具優待實施辦法，屬於身心障礙者保護法之衍生性法規，其實際執行上之權責與法令位階，仍有部分相當模糊，需要更進一步之釐清。
3. 法令之規範設計之探討：國內法令依據多半參酌國外法規之規定，對實際使用者來說是否真的符合實際需求，需要重新檢視。自 1980 年殘障福利法（現身心障礙者保護法）實施後，交通部新增與修改之法令規定多達十幾項，但其內容是否詳盡？實際執行效果？仍有討論空間。

- 4.設施維護方面：在設計時可以將所有族群的需求考量完善，但是需要透過良好的維護機制才能將原先的設計發揮完整的功效，所以維護方面的環節也應該謹慎考量。
- 5.行動不便者輔具之提供、申請與補助：雖然輔具的提供、檢驗、補貼之工作項目，並非完全為交通運輸部門的工作範疇，但是輔具的種類與規格，對於與交通運輸規劃密不可分，此方面跨部會的整合與資訊交流，必須更加密切。
- 6.研擬更完善的通用化設計移動：我國無障礙空間或通用化設計概念規劃改善之腳步較其他國家緩慢，也缺乏突破性，參考其他國家已經施行之策略，可作為交通運輸規劃之參考，但不表示可以完全適用國外的政策，需要透過整合研擬一套更完整、更符合「我國特質與環境」的規劃設計方案。

交通屬衍生性需求，只是讓使用者達成目的的手段，高齡化社會所引發的思考，希望讓硬體設計回歸以人為主的目標，透過滿足（所有）使用者之想法，提供更完善的服務內容。