

結果指標資料來源：第 20 條

個人行動能力



UNITED NATIONS
HUMAN RIGHTS
OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER



身心障礙者權利公約

先行版本

© 2020 United Nations

《資料來源指引》為聯合國人權事務高級專員辦事處（OHCHR）編訂之 [SDG-CRPD 資源包（SDG-CRPD resource package）](#) 的一部分。此為 SDG-CRPD 資源包之先行版本，最終版本將於 OHCHR 審查流程結束後發行。

本文件使用之名稱及提出之資料，皆不表示聯合國秘書處對任何國家、地區、城市或區域或其權力機關之法律地位，或其邊疆或國境之定界表達任何意見。

聯合國文件的符號由大寫字母與數字構成，提及此數字時表示參照聯合國文件。

《資料來源指引》係於歐盟之財務援助下建立而成。本文內容由 OHCHR 全權負責，且不必然代表歐盟之意見。



20.19 身心障礙者獲得公共資助之行動輔具的人數，依性別、年齡和身心障礙類別及地理位置區分。

第二級：該指標可以通過對現有的資料蒐集工作，進行簡單的添加或修改

此資訊的來源可以是提供資金之機構的行政資料，或者是專門針對身心障礙的調查。

如表 1 所示，越南已經就不同行動輔具使用者的比例蒐集資訊，但並未說明由誰支付行動輔具費用。如果再次進行此項調查，可將這一點新增至調查內容中。

表 1：獲得支持的 18 歲以上（含）行動障礙者百分比

	手杖	助行器	拐杖	輪椅	義肢	協助	其他
全國	21.74	1.84	3.43	5.63	0.91	24.32	3.27
<i>區域</i>							
都市	19.07	3.57	5.43	8.16	1.47	29.12	3.31
鄉村	22.65	1.24	2.74	4.77	0.72	22.68	3.25
<i>地區</i>							
ĐBSH/ RRD	23.22	1.49	3.91	4.90	0.87	22.66	2.51
TD-MNPB/ NMM	30.94	1.48	3.03	4.63	1.58	28.09	3.91
BTB-DHMT/ NCCC	19.78	1.48	3.43	3.98	0.50	21.73	2.56
TN/ CH	20.25	0.29	3.86	5.69	0.55	21.76	0.91
ĐNB/ SE	19.39	4.35	5.18	9.87	1.50	29.44	2.84
ĐBSCL/ MRD	20.27	1.69	2.00	6.76	0.95	25.54	5.38
<i>性別</i>							
男性	25.18	1.79	6.32	7.76	1.75	28.25	4.37
女性	19.75	1.87	1.76	4.41	0.43	22.05	2.63
<i>年齡層</i>							

18-40	10.31	1.62	10.12	16.82	2.48	33.82	5.30
41-64	13.46	1.37	5.75	4.16	1.33	19.09	2.73
65+	25.95	2.04	1.97	5.33	0.62	25.65	3.32

資料來源：越南統計總局，*越南全國身心障礙者調查 (Viet Nam National Survey on People with Disabilities)* (越南河內，2016) 第 57 頁

另以美國為例，該國 1995 年進行國民身心障礙健康訪問調查，內容包含行動輔具的使用情形，但並未說明由誰支付行動輔具費用；資料摘錄請參閱表 2。美國後續未曾再就此進行此調查，但若有再次進行，可於內容新增支付相關資訊。

表 2：行動輔具使用人口的人數與比例，依年齡與使用輔具區分

	總人數		18 歲以下		18-64		65 歲以上 (含)	
	N (1000s)	%	N (1000s)	%	N (1000s)	%	N (1000s)	%
任何行動輔具	6,821	2.62	145	0.21	2,310	1.45	4,366	13.97
輪椅或代步車	1,679	0.64	88	0.12	658	0.41	933	2.99
輪椅	1,599	0.61	88	0.12	614	0.39	897	2.87
手動輪椅	1,503	0.58	79	0.11	560	0.35	864	2.76
電動輪椅	155	0.06	18	0.02	90	0.06	47	0.15
代步車	142	0.05	0	0	78	0.05	64	0.21
其他行動輔具	6,126	2.35	73	0.1	1,987	1.25	4,065	13.01
手杖	4,755	1.82	19	0.03	1,535	0.96	3,200	10.24
拐杖	566	0.22	36	0.05	375	0.24	155	0.5
助行器	1,820	0.7	27	0.04	373	0.23	1,421	4.55

資料來源：H. Stephen Kaye、Taewoon Kang 與 Mitchell P. LaPlante，「美國行動輔具使用情形 (Mobility Device Use in the United States)」身心障礙統計報告 (Disability Statistics Report) 14 (華盛頓哥倫比亞特區，U.S. Department of Education, National Institute on Disability and Rehabilitation Research，2000)

20.20 身心障礙者受益於特定措施的人數，例如稅收和關稅豁免、購買移動、視覺、聽覺和溝通設備以及輔助技術的財政支持或補貼，依年齡、性別和身心障礙、地理位置與措施類別區分。

第二級：可用現有資料編製但未經通報的指標

理論上，可從任何提供具體措施的方案所記錄之行政資料取得此資訊，但不同措施可能是由不同系統提供，因此需要進行協調，並利用唯一個人識別碼，避免重複計算接受多種措施的人。

在某些國家（例如西歐國家），由於這些產品多數不課稅，相關資料難以追蹤。

關於輔助科技受惠情形，WHO 的個人層級「[快速輔助科技評估工具（Rapid Assistive Technology Assessment tool）](#)」向受訪的輔助科技使用者提問，取得其使用之產品的支付者資訊。應答選項包括政府，但該調查並未具體點出政府措施。

此外，WHO 還有國家層級的問卷，其包含改善輔助科技取得情形的相關進度指標，調查中有一項問題與負擔全部或部分輔助科技成本的措施有關，應答選項包括公共計畫，且可自行額外提供詳細資訊。

另一項 WHO 國家層級工具為輔助科技能力評估工具（Assistive Technology Assessment-Capacity），有助於鑑別國家提供輔助科技的能力，問題面向包含融資計畫、各計畫涵蓋對象，以及各計畫涵蓋之人口比例等。該工具已應用於七個非洲國家，而[評估結果總結摘要](#)發表在 https://at2030.org/static/at2030_core/outputs/Final_Draft_CCA_in_7_African_Countries_web_16eOqiE.pdf。此評估鑑別出與資料有關的主要障礙，包括欠缺追蹤輔助科技資料的集中式或整合式資訊系統，以及幾乎沒有、或只有有限地進行輔助科技情形資料的例行資料蒐集（來源為醫療設施、復健中心、學校和其他政府機構）。就算有這樣的資料蒐集，通常也零散不完整，且資料很少與組織外部分享、或通報給中央作為國家資料依據。評估後的其中一項重要建議表示，應開發提供可靠資料的系統，以估算輔助科技的需求與取得情形。

2001 年，北美復健工程暨輔助科技學會（Rehabilitation Engineering and Assistive Technology Society of North America）透過其受到國立身心障礙與復健研究機構（National Institute on Disability and Rehabilitation Research）資助的技術輔助計畫（Technical Assistance Project），針對 1,414 位身心障礙者進行「國家身心障礙者輔助科技與資訊科技使用及需求調查（National Survey of Use and Need of Assistive Technology and Information Technology by Individuals With Disabilities）」。該研究包含[輔助科技支出來源](#)的資訊，摘錄內容請參閱表 3。

表 3：輔助科技支出來源

支付者	佔輔助科技總支出的比例
自己	37%
醫療保險	18%
私人保險	16%
免費	7%
醫療補助	5%
退伍軍人管理局	5%
雇主	3%
職業復健	2%
家庭或住戶成員	2%
其他	5%

資料來源：Dawn Carlson 博士與 Nat Ehrlich 博士（2006）輔助科技支付來源：國家身心障礙者調查結果（Sources of Payment for Assistive Technology: Findings From a National Survey of Persons With Disabilities），Assistive Technology，第 18:1 期，第 77-86 頁，DOI：[10.1080/10400435.2006.10131908](https://doi.org/10.1080/10400435.2006.10131908)

20.21 身心障礙者在行動技能與行動、視覺、聽覺與通訊裝置及輔助科技的使用方面，獲得公共資助訓練的人數，依性別、年齡和身心障礙類別及地理位置區分。

第二級：可用現有資料編製但未經通報的指標

此資訊可從提供服務、或負擔服務費用之機構的行政資料取得。

以美國為例，職業復健計畫係公共資助的主要輔助科技訓練提供者之一。各州的機關會向聯邦復健服務局（Federal Rehabilitation Services Administration）通報接受「復健科技服務」的人數。遺憾的是，美國政府近期取消此通報機制的特殊查詢管道，若無簽訂保密協議，便無法取得當前人數的資料。

「快速輔助科技評估」人口家庭調查的問題面向，包括目前使用情形、各種輔助產品的需求、相關服務的取得情形等，藉此獲得指標資訊。[WHO 官網](#)中呼籲全球採用這個調查方式。該調查分別針對個人使用之前三大輔具，提出下方問題：

「關於您的〔產品〕，對所接受的評估與訓練滿意度如何？非常不滿意-不滿意-沒感覺-頗滿意-非常滿意。」

此調查已試行於巴基斯坦，參與者超過 63,000 人，並於[全球輔助科技報告 \(GReAT\) 諮詢](#)進行報告。

20.22 身心障礙者在購買及／或進口改裝車輛和改裝設備方面，受益於租稅與關稅減免、財務援助或補助，或其他具體措施的人數。

第三級：取得資料的過程較為複雜，或需要設立資料蒐集機制（目前尚未建置）的指標

理論上，可從任何提供具體措施的方案所記錄之行政資料取得此資訊，但不同措施可能由不同系統提供，因此需要進行協調，並利用唯一個人識別碼，以避免重複計算接受多種措施的人。

在某些國家（例如西歐國家），由於這些產品大多不課稅，相關資料難以追蹤。

20.23 身心障礙者的改裝車輛，於相關政府主管機關完成登記的數目。

第二級：可用現有資料編製但未經通報的指標

針對此方面要求辦理登記的國家，可透過行政紀錄取得相關資料。

在英國，資料蒐集可透過現有來源實現（英國藍牌持有者統計、機動性客戶資料、國人旅運調查之身心障礙駕駛資料等）。[身心障礙與駕駛統計資料蒐集 \(Data gathering on disability and driving statistics\)](#) 曾做相關研究，報告中有「駕照暨牌照局 (DVLA) 資料中，提供已通知 DVLA 自身健康狀況並在適用情況下，獲准使用改裝車輛的總駕駛人口摘要統計。」

在愛爾蘭，「[身心障礙駕駛與身心障礙乘客計畫 \(Disabled Drivers and Disabled Passengers Scheme\)](#)」提供一系列稅賦減免措施，在身心障礙之駕駛與乘客購買及使用特別打造或改裝的車輛時，可加以應用。[愛爾蘭中央統計局 \(Central Statistics Agency of Ireland\)](#) 有每年登記之車輛數相關報告，內容依稅收等級分類。遺憾的是，身心障礙駕駛係分類為「免稅」，這個類別同時還包含國有車、外交車與消防車，導致資料難以區分。

20.24 身心障礙者取得駕駛執照的人數，依年齡、性別和身心障礙類別、車輛類型及是否為一般或改裝車等條件區分。

第二級：可用現有資料編製但未經通報的指標

此指標的資訊可從行政資料取得。例如，歐洲駕照指令 (European Driving License Directive) 推動統一的駕駛執照，並包含界定細微改裝程度的代碼，讓肢體障礙者得以駕駛車輛。英國

的**[身心障礙與駕駛統計資料蒐集—第 2 階段 \(Data gathering on disability and driving statistics – stage 2\)](#)** 研究紀錄中，有 23,286 位男性與 13,896 位女性持有車輛限制代碼，相關資料請參閱表 4。

表 4：車輛限制代碼，依性別區分（人數與佔持有車輛限制代碼之駕駛總人數中的比例）

車輛限制代碼	性別				總計
	男性 (n=23,286)		女性 (n=13,896)		
	n	%	n	%	
78—自排變速箱車輛限定	14,100	61	8,327	60	22,427
40—改良式轉向系統	8,766	38	5,820	42	14,586
30—改良之結合式煞車與油門	8,377	36	4,267	31	12,644
114—安全駕駛特殊控制措施	6,863	30	4,123	30	10,986
25—改良式油門	4,969	21	2,694	19	7,644
35—改良式控制版面	4,814	21	2,734	20	7,548
42—改良式後視鏡	1,641	7	2,621	19	4,262
20—改良式煞車	2,099	9	1,362	10	3,461
15—改良式離合器	1,309	6	369	3	1,678
43—改良式駕駛座	695	3	563	4	1,258
10—改良式變速箱	508	2	254	2	762

資料來源：S. Tong, J. Broughton 與 R. Tong，*身心障礙與駕駛統計資料蒐集—第 2 階段 (Data gathering on disability and driving statistics – stage 2)*，TRL Report TRL669 (TRL，2008)

20.25 可方便地利用大眾運輸的人口比例，依性別、年齡和身心障礙者區分（SDG 指標 11.2.1）。

第二級：可用現有資料編製但未經通報的指標

[與此 SDG 指標相關資料連結](#)

此指標分類為第二級，也就是說雖然概念清楚且有現有可行方法，但不容易產出資料。根據資料：

「實際及建議用於這項指標的資料來源如下：

- 城市大眾運輸站點位置資料：城市行政單位或服務提供者及 GIS 資料
- 大眾運輸站點方圓 500 公尺內的住宅單位：人口普查及 GIS 資料
- 各住宅單位的居民人數：人口普查／家庭調查
- 針對宣稱可在 0.5 公里以內，找到大眾運輸工具的家庭，並蒐集這些家庭比例資訊的家庭調查。這些調查同時也能蒐集服務品質資訊。

由於涉及空間性質，此指標的測量與比較，係以能否使用都市人口聚集區的資料為前提。

在全球層級，這類資料將全部由聯合國人居署及其他夥伴蒐集與彙整，以利評估國際消費並進行比較。聯合國人居署及夥伴將探討幾個能力建構選項，使用統一標準編製、通報和分析此指標資料，並確保各國和區域皆採用相同標準。

目前沒有國際認可的大眾運輸便利性及服務品質評估方法，也沒有全球／地方性都市交通運輸系統資料。此外，資料在全球層級上並未經過協調整理，也不具可比性。若要取得這項資料，應在直轄市／都市層級進行蒐集，且部分領域（例如大眾運輸與交通基礎設施的資料）會出現嚴重缺口。另外，政府官員及所有都市交通運輸業者，將能夠使用評估可及性的開源軟體平台『開放旅遊規劃分析師（OTPA）可及性工具』，其由世界銀行和 Conveyal 團隊 (<http://conveyal.com>) 共同開發，利用 OTPA 引擎與開放式標準化資料建立區塊式可及性模型。該工具不僅免費且方便使用，還有其他附加價值，能輕鬆計算各種機會和運輸情景的可及性。之後於 2016 年規劃的專家小組會議，將統整工具與現有資料，以確保提供此指標的報告時，能有更統一的標準格式。」

美國交通統計局（Bureau of Transportation Statistics）利用 2017 年全國家庭旅運調查（2017 National Household Travel Survey），檢視[美國身心障礙成人的日常旅運模式](#)，雖然該調查並未詢問利用大眾運輸時的便利性，但其報告確實提供了不同交通類型的使用者比例（如表 5 所示）。

表 5：交通模式比例，依勞工與身心障礙狀態區分（18 到 64 歲），美國，2017

	勞工		非勞工	
	有身心障礙	無身心障礙	有身心障礙	無身心障礙
個人車輛（駕駛）	54.5%	73.6%	42.6%	58.3%
個人車輛（乘客）	23.5%	11.5%	3.1%	21.2%
步行	13.0%	9.2%	14.6%	14.4%
地方交通工具	4.3%	2.7%	5.9%	3.3%
其他模式	3.5%	3.0%	4.3%	2.7%
輔助運輸系統（Paratransit）	1.2%	0.0%	1.6%	0.1%

資料來源：美國交通統計局，「美國身心障礙成人旅運模式（Travel Patterns of American Adults with Disabilities）」，2018 年 12 月 11 日，圖 7。

英國利用各式各樣的資料來源，[研究身心障礙者在英國使用大眾運輸工具的經驗](#)，但該研究並未探討方便使用與否。

[瑞士](#)的調查顯示，2012 年有 66.8% 的「重度身心障礙者」回報，他們可輕鬆利用大眾運輸工具，與 2007 年的 77.5% 相比有所下降。

[瑞士的另一例](#)則以路網為計算基礎，提供從住家到最近大眾運輸站點的平均距離；平均距離越短，就直接表示大眾運輸系統更便於使用。因此，這個指標可呈現出該地區是否已建立相關條件，以確保所有人都能享有環保且易於利用的機動性，藉此更靠近永續發展。

20.26 用作公共空間並開放給所有人使用之都市建成區平均占比，依性別、年齡和身心障礙者區分（SDG 指標 11.7.1）。

第三級：取得資料的過程較為複雜，或需要設立資料蒐集機制（目前尚未建置）的指標。

[與此 SDG 指標相關資料連結](#)

根據資料：

「主要資料來源有衛星影像（公開資源）、概述公有土地的文件以及社區地圖。

- 為估算建成區（Built-up area）的總面積，可自現有衛星影像圖層取得資料，範圍涵蓋 Google 地球（Google Earth）、美國地理調查/NASA 陸地衛星影像、標記點影像（Sentinel Imagery）所提供的高解析度土地覆蓋資料集、以及商業影像等。將針對最新年度影像進行分析。

- 開放公共空間清單資訊，可自包括公有土地概述的法律文件和明確土地利用規劃獲得。在部分案例中，若缺乏這類資訊、資訊不完整或過時，公開資訊、城市的關鍵資訊提供者及社區地圖，也是可行的替代方案。這些都已漸漸被認可為有效的資訊來源。
- 由於無法透過遙測確認開放空間的所有權或使用狀況，因此無法直接使用高解析度衛星影像，取得公共開放空間佔有的土地比例。不過，透過實地考察驗證並確認衛星影像中的開放空間，有助於標出公共與非公共使用的土地。」

不幸的是，這些來源均未通報開放空間的無障礙性。如果有國家無障礙標準，便可透過查核確認開放空間是否具備無障礙性。這些查核可由查核團隊進行，如果手機普及率夠高，也可使用統整資料（**crowd-sourced data**），讓身心障礙者能夠藉由查核應用程式，回報身處公共空間的經驗。[AXS Map](#) 便是這種應用程式的範例之一。