

<p>4-2 和本計畫相關之性別統計與性別分析</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本計畫規劃電動車計畫研究人力之性別數據，經統計結果顯示，男性研究人員計有 20 人(62.5%)，女性研究人員計 12 人(37.5%)，共計有 32 人。 2. 本計畫透過智慧電動車產業輔導推廣計畫，大力推動電動大客車，主要用於市區公車、國道客運等大眾運輸，依民國 105 年交通部民眾日常使用運具狀況調查統計資料： <ol style="list-style-type: none"> (1) 女性搭乘公眾運輸比例為 63.1%，男性搭乘比例僅為 36.9%；其中搭乘市區公車女性之比例為 67.2%，男性為 32.8%；搭乘國道及公路客運女性之比例為 65.5%，男性為 34.5%，整體而言，女性使用大眾運輸比例較男性高。 (2) 65 歲以上年長者搭乘公眾運輸比例為 15.5%；其中搭乘市區公車年長者之比例為 17.3%，搭乘國道及公路客運年長者之比例為 24.4%，整體而言，年長者亦有搭乘大眾運輸之需求。 3. 顯示電動大客車導入友善之安全及便利性(如低底盤系統、輪椅座、無障礙空間等)，提供女性及年長者更舒適乘車環境，建立女性及年長者對產品之信心。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 透過相關資料庫、圖書等各種途徑蒐集既有的性別統計與性別分析。 2. 性別統計與性別分析應儘量顧及不同性別、性傾向及性別認同者之年齡、族群、地區等面向。
------------------------------------	---	---

4-3 建議未來需要強化與本計畫相關的性別統計與性別分析及其方法	因產業推動計畫較難區分性別之差異影響，建議可訂定各計畫皆適用之性別評估法，如研究人員比例等，以利計畫提供資料供參。	說明需要強化的性別統計類別及方法，包括由業務單位釐清性別統計的定義及範圍，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（併同敘明性別目標）	於計畫執行面，推動研究人員性別比例趨於平衡。於產業輔導面，將推動廠商與產品開發初期導入友善使用介面。	
陸、性別參與情形或改善方法（計畫於研擬、決策、發展、執行之過程中，不同性別者之參與機制，如計畫相關組織或機制，性別比例是否達 1/3）	本計畫女性研究人員占比已達 1/3，各項工作分配亦均按比例分工，未來將配合政策適度調整男女研究人員性別比例。	

柒、受益對象

- 1.若 7-1 至 7-3 任一指標評定「是」者，應繼續填列「捌、評估內容」8-1 至 8-9 及「第二部分—程序參與」；如 7-1 至 7-3 皆評定為「否」者，則免填「捌、評估內容」8-1 至 8-9，逕填寫「第二部分—程序參與」，惟若經程序參與後，10-5「計畫與性別關聯之程度」評定為「有關」者，則需修正第一部分「柒、受益對象」7-1 至 7-3，並補填列「捌、評估內容」8-1 至 8-9。
- 2.本項不論評定結果為「是」或「否」，皆需填寫評定原因，應有量化或質化說明，不得僅列示「無涉性別」、「與性別無關」或「性別一律平等」。

項 目	評定結果 (請勾選)		評定原因	備 註
	是	否		
7-1 以特定性別、性傾向或性別認同者為受益對象		✓	產業推動計畫以協助產業推動為主軸，無涉及性別差異。	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」。
7-2 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	✓		計畫可針對不同性別之需求，加入電動車輛之設計，提供更友善之動車輛運行環境。	如受益對象雖未限於特定性別人口群，但計畫內容涉及性別偏見、性別比例差距或隔離等之可能性者，請評定為「是」。
7-3 公共建設之空間規劃與工程設計涉及不同性別、性傾向或性別認同者權益相關者		✓	電動車輛計畫公共建設多為充電場站之設置，充電站設置及電動車輛選購及搭乘無性別之差異。	如公共建設之空間規劃與工程設計涉及不同性別、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」。

捌、評估內容
(一) 資源與過程

項 目	說 明	備 註
8-1 經費配置 ：計畫如何編列或調整預算配置，以回應性別需求與達成性別目標	本計畫除精進電動車輛產品性能外，同時亦投入友善舒適之電動運具開發，以滿足使用需求。	說明該計畫所編列經費如何針對性別差異，回應性別需求。
8-2 執行策略 ：計畫如何縮小不同性別、性傾向或性別認同者差異之迫切性與需求性	推動研究人員性別比例趨於平衡，並將推動廠商與產品開發初期導入友善使用介面。	計畫如何設計執行策略，以回應性別需求與達成性別目標。
8-3 宣導傳播 ：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	本計畫將加強宣導低底盤電巴之優勢，及強化標誌低底盤電巴，吸引目標對象多選擇搭乘電巴。	說明傳佈訊息給目標對象所採用的方式，是否針對不同背景的目標對象採取不同傳播方法的設計。
8-4 性別友善措施 ：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	本計畫致力向民眾推廣使用電動車輛之優勢，並推動產業升級。	說明計畫之性別友善措施或方案。

(二) 效益評估

項 目	說 明	備 註
8-5 落實法規政策 ：計畫符合相關法規政策之情形	本計畫女性研究人員占比已達 1/3，各項工作分配亦均按比例分工，未來將配合政策適度持續調整男女研究人員性別比例。	說明計畫如何落實憲法、法律、性別平等政策綱領、性別主流化政策及 CEDAW 之基本精神，可參考行政院性別平等會網站 (http://www.gec.ey.gov.tw/)。
8-6 預防或消除性別隔離 ：計畫如何預防或消除性別隔離	本計畫致力向民眾推廣使用電動車輛，並邀請智慧電動車輛整車或關鍵組件相關且為國內依法登記成立之獨資、合夥事業或公司加入輔導計畫共同建立我國產業自主能量。	說明計畫如何預防或消除傳統文化對不同性別、性傾向或性別認同者之限制或僵化期待。
8-7 平等取得社會資源 ：計畫如何提升平等獲取社會資源機會	本計畫針對電動車輛廠商進行相關產品輔導及協助爭取政府資源，如經濟部產創平台，共同創造電動車輛產業競爭力。	說明計畫如何提供不同性別、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。

<p>8-8 空間與工程效益：軟硬體之公共空間之空間規劃與工程設計，在空間使用性、安全性、友善性上之具體效益</p>	<p>電動車輛計畫公共建設多屬充電場站之設置，充電場站設置皆符合 CNS 標準驗證，並提供使用說明，提供民眾簡易、安全之使用需求。</p>	<p>1.使用性：兼顧不同生理差異所產生的不同需求。 2.安全性：消除空間死角、相關安全設施。 3.友善性：兼顧性別、性傾向或性別認同者之特殊使用需求。</p>
<p>8-9 設立考核指標與機制：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</p>	<p>因產業推動計畫較難區分性別之差異影響，本計畫可統計研究人員性別比例、參與研討會/說明會人員性別比例等資料，作為指標參考。</p>	<p>1.為衡量性別目標達成情形，計畫如何訂定相關預期績效指標及評估基準（績效指標，後續請依「行政院所屬各機關個案計畫管制評核作業要點」納入年度管制作業計畫評核）。 2.說明性別敏感指標，並考量不同性別、性傾向或性別認同者之年齡、族群、地區等面向。</p>

玖、評估結果：請填表人依據性別平等專家學者意見之檢視意見提出綜合說明，包括對「第二部分、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>9-1 評估結果之綜合說明</p>	<p>本計畫致力於提供更友善電動車輛使用環境，目前我國電動大客車藉著補助之誘因，已成功引導華德、唐榮等車廠推出低底盤電動大客車，故我國目前運行之電動大客車多數屬於低底盤之電巴。未來亦持續開發友善之電動車輛及運行環境。</p>	
<p>9-2 參採情形</p>	<p>9-2-1 說明採納意見後之計畫調整</p>	<p>本計畫除統計搭乘大眾運輸之性別比例差異外，亦加入年長者之使用統計數據，未來亦針對參與研討會/說明會人員性別比例進行統計，作為參考。</p>
	<p>9-2-2 說明未參採之理由或替代規劃</p>	<p>針對民眾搭乘大眾運輸之情況，因交通部民眾日常使用運具狀況調查統計資料主要以 15 歲以上民眾作為採樣對象，故就學兒童資料較難取得。且電動車輛之使用者依法需超過 18 歲以上，故本計畫主要以成年民眾作為推廣之對象。</p>

9-3 通知程序參與之專家學者本計畫的評估結果：
已於 107 年 4 月 26 日將「評估結果」通知程序參與者審閱

- * 請機關填表人於填完「第一部分」第壹項至第捌項後，由民間性別平等專家學者進行「第二部分－程序參與」項目，完成「第二部分－程序參與」後，再由機關填表人依據「第二部分－程序參與」之主要意見，續填「第一部分－玖、評估結果」。
- * 「第二部分－程序參與」之 10-5「計畫與性別關聯之程度」經性別平等專家學者評定為「有關」者，請機關填表人依據其檢視意見填列「第一部分－玖、評估結果」9-1 至 9-3；若經評定為「無關」者，則 9-1 至 9-3 免填。
- * 若以上有 1 項未完成，表示計畫案在研擬時未考量性別，應退回主管（辦）機關重新辦理。

【第二部分－程序參與】：本部分由民間性別平等專家學者填寫

拾、程序參與：若採用書面意見的方式，至少應徵詢 1 位以上民間性別平等專家學者意見；民間專家學者資料可至台灣國家婦女館網站參閱 (http://www.taiwanwomencenter.org.tw/)。			
(一) 基本資料			
10-1 程序參與期程或時間	107 年 3 月 15 日至 107 年 3 月 31 日		
10-2 參與者姓名、職稱、服務單位及其專長領域	姓名：何碧珍 職銜：台灣展翅協會副理事長 經濟部性別平等專案小組委員 行政院性別平等會 第三屆委員 專長：1.性別主流化課程講授及實務推動 2.參與部會及地方 GIA 審查		
10-3 參與方式	<input type="checkbox"/> 計畫研商會議 <input type="checkbox"/> 性別平等專案小組 <input checked="" type="checkbox"/> 書面意見		
10-4 業務單位所提供之資料	相關統計資料	計畫書	計畫書涵納其他初評結果
	<input checked="" type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 很完整 <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> 有，但無性別目標 <input type="checkbox"/> 無	<input type="checkbox"/> 有，已很完整 <input checked="" type="checkbox"/> 有，但仍有改善空間 <input type="checkbox"/> 無
10-5 計畫與性別關聯之程度	<input checked="" type="checkbox"/> 有關 <input type="checkbox"/> 無關 (若性別平等專家學者認為第一部分「柒、受益對象」7-1 至 7-3 任一指標應評定為「是」者，則勾選「有關」；若 7-1 至 7-3 均評定「否」者，則勾選「無關」)。		
(二) 主要意見：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。			
10-6 問題與需求評估說明之合宜性	可再加強。 提醒：除女性外，身障老弱、就學兒童使用大眾公共運具的機率也很高，如能蒐集相關使用者的統計，斟酌如何滿足各類族群的使用需求，對未來電動車的設計規畫及市場發展評估將會更為周延。		
10-7 性別目標說明之合宜性	不夠合宜。 建議加入：未來電動車產業的相關推展，將考量不同性別者的多元需求，提供安全友善、迅捷舒適的新式環保運具。		

10-8 性別參與情形或改善方法之合宜性	可再加強。建議於標案發包時，要求承辦廠商： 1. 於研發過程，能蒐集不同性別者之意見，提供開發設計之規劃。 2. 運具試乘時，建議能邀請婦女、高齡、身障及兒童等團體代表參與，以能及早發現缺失，提供改善。
10-9 受益對象之合宜性	不夠合宜。7-2 應勾選“是”，理由如上所述。
10-10 資源與過程說明之合宜性	不合宜。請重新檢視經費是否需調整，理由如上所述。
10-11 效益評估說明之合宜性	不合宜。請重新思考 8-5、8-7、8-8，理由如上所述。
10-12 綜合性檢視意見	1. 因受限造價高，及既有運具未達汰換年限，目前國內除都會區及短程載運外，採用低底盤的友善運具仍不多見，造成身障及婦幼嬰兒車的搭乘不便，使用率低。此番政府全面推動綠能，投資大筆經費發展電動車，建議應趁此機會周全考量不同性別者的需求，提出完整友善之設計，滿足各類族群的搭車便利及維護公共運輸工具使用的基本權益。 2. 此項計畫執行時的各項會議、研討會、培力...等活動，建議整理參與者之性別統計，以能掌握此項領域未來各性別人才之發展規劃。
(三) 參與時機及方式之合宜性：合宜	
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，簽名或打字皆可) 何碧珍	