

柒、內政部主管

內政部主管計有內政部、國土管理署及所屬、警政署及所屬、中央警察大學、消防署及所屬、國家公園署及所屬、移民署、建築研究所、空中勤務總隊等 9 個機關，掌理全國民政、戶政、地政、社會行政、役政、國土管理、警政、消防救災、國家公園、入出國及移民管理、建築研究、空中勤務等業務。茲將 114 年度決算審核結果說明如次（有關歲入、歲出決算之審定及各項差異之原因分析等詳細內容，請至審計部全球資訊網/總決算審核報告/總決算審核報告查詢平台查閱）：

一、計畫實施之查核

業務計畫 42 項，下分工作計畫 54 項，包括推動戶（地）政創新服務、健全人民團體相關法規、精進土地徵收及重劃制度、健全國土管理、完善生活圈與防災道路系統、營造安居家園、健全不動產交易管理、精進詐欺防制、防制毒品犯罪、精進跨境人流管理機制、健全災害防救制度、精進火災預防制度、串連國家公園、濕地與海岸國土保育經營管理、提升空中救援效能、建築工程技術精進創新與應用等重要施政項目，其中已執行完成者 21 項，尚在執行者 33 項，主要係內政部捐助財團法人威權統治時期國家不法行為被害者權利回復基金會依法審查通過賠償金案件，相關權利人尚未領取；國土管理署及所屬補助市縣政府辦理永續提升人行安全、城鎮風貌及創生環境營造等計畫，因合約期程跨年度，仍須繼續執行。

二、預算執行之審核

（一） 歲入預算數 33 億 9,118 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 41 億 2,323 萬餘元，應收保留數 5,946 萬餘元，主要係移民署核處違反入出國及移民法、臺灣地區與大陸地區人民關係條例等罰鍰，尚待收繳；合計決算審定數 41 億 8,269 萬餘元，較預算增加 7 億 9,151 萬餘元（23.34%），主要係移民署核處違反入出國及移民法等罰鍰收入較預計增加所致。

（二） 以前年度歲入轉入數計 1 億 8,987 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 4,230 萬餘元（22.28%）；減免（註銷）數 619 萬餘元（3.26%），主要係移民署以前年度核處違反入出國及移民法之罰鍰案件，取得債權憑證，經核定註銷；應收保留數 1 億 4,136 萬餘元（74.45%），主要係移民署以前年度核處違反入出國及移民法之罰鍰，尚待收繳；暨內政部已裁撤公共造產基金貸款，依約分年收繳。

（三） 歲出原編列預算數 1,476 億 9,329 萬餘元，經追加預算 17 億元，並因國土管理署及所屬增撥住宅基金辦理住宅政策及住宅計畫、移民署辦理逾期外來人口收容遣送相關工作等所需經費不敷，經動支第二預備金 17 億 7,164 萬餘元，合計 1,511 億 6,494 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 1,368 億 2,150 萬餘元（90.51%），應付保留數 80 億 200 萬餘元（5.29

％)，保留原因詳「(一)計畫實施之查核」說明；合計決算審定數 1,448 億 2,350 萬餘元，預算賸餘 63 億 4,143 萬餘元 (4.20％)，主要係內政部、國土管理署及所屬補助計畫經費之賸餘；警政署及所屬等實際進用員額較少之人事費結餘。

(四) 以前年度歲出轉入數計 40 億 5,988 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 29 億 4,461 萬餘元 (72.53％)；減免(註銷)數 1,892 萬餘元 (0.47％)，主要係國家公園署及所屬營繕工程結餘；應付保留數 10 億 9,633 萬餘元 (27.00％)，主要係內政部捐助財團法人威權統治時期國家不法行為被害人權利回復基金會依法審查通過賠償金案件，相關權利人尚未領取，暨警政署及所屬辦理新式野戰式模組化防彈衣等採購案，因部分項目驗收不合格，重新辦理招標，均須保留繼續執行。

三、重要審核意見

(一) 內政部賡續推動海域測繪相關計畫，惟我國鄰接區範圍尚有 1 處區域未發行電子航行圖，部分航道熱區位處之海域範圍屬水深資料品質未經充分調查或概位未經精確測定者，允宜儘速辦理製圖及發行作業，強化盤點及優先測繪工作，並與漁業署積極協調市縣政府規劃第二類漁港近岸測繪，以維護航行安全。

依聯合國海洋法公約沿海國可主張自領海基線外 12 浬為領海、24 浬為鄰接區；我國於 87 年 1 月制定公布中華民國領海及鄰接區法，作為海域國土範圍劃設之依據；行政院依該法公告我國領海基線、領海及鄰接區外界線，劃設海域國土範圍；又依國土測繪法第 4 條規定，中央主管機關(內政部)應辦理全國性海域基礎圖資測繪及基本資料建置工作。內政部自 93 年度起陸續辦理海域測繪相關計畫，最近 1 期為海域測繪與多維度圖資應用發展計畫，期程 110 至 115 年度，總經費 13 億 3,500 萬元，截至 114 年度止，累計編列預算 8 億 2,884 萬餘元、累計實現數 7 億 8,553 萬餘元。經查執行情形，核有下列事項：

1. 內政部成立臺灣電子航行圖中心負責辦理電子航行圖測製、發行等業務，惟我國鄰接區範圍尚有 1 處區域未發行電子航行圖：電子航行圖(Electronic Navigational Chart, ENC)係依據國際海道測量組織(International Hydrographic Organization, IHO)資料標準產製之海圖。為善盡沿海國維護船舶航行安全之責任與義務，及製作與更新電子航行圖，內政部於 107 年 11 月 15 日成立臺灣電子航行圖中心(Taiwan ENC Center, TENCC)，負責電子航行圖之測製、發行、更新、維運，及海域基礎調查資料之處理分析與管理儲存等業務，並於 108 年 2 月 14 日與挪威簽署電子航行圖授權發行協議，透過挪威區域電子航行圖協調中心對國內外發行我國電子航行圖。內政部另依國土測繪法、應用測量實施規則及國際海道測量標準規定，於 109 年 2 月 18 日訂頒水深測量作業規範，建立水深測量作業流程及資料標準格式供各機關遵循，並蒐整各部會海域地形測繪成果，據以重新置換電子航行圖內水深點、等深線及礙行特徵物等相

關資料，以確保我國發行圖資之正確性及完整性。截至 114 年底止，TENCC 計發行 117 幅電子航行圖，惟我國鄰接區範圍尚有 1 處區域（澎湖花嶼西部近鄰接區之海域）未發行電子航行圖，內政部已委由所屬國土測繪中心辦理上開區域之水深測量作業採購案，履約期間至 113 年 11 月 22 日，惟 113 年度作業期間受颱風影響，辦理 3 次契約變更展延履約期限，該中心始於 114 年 3 月 19 日完成驗收，並將數值地形模型、清繪圖及水深紀錄檔等相關資料交由 TENCC 辦理後續電子航行圖製圖作業。截至 115 年 4 月 15 日止，TENCC 刻正進行水深資料處理作業，尚未完成發行。鑑於鄰接區作為沿海國之領海緩衝地帶，提供國家在正式領海外之延伸執法空間，為維護我國鄰接區權利，經函請內政部督促儘速辦理上開鄰接區域電子航行圖製圖及發行作業，以因應國際海域航行發展及維護我國海域權益。據復：因該測區原始測量資料龐大，已列為優先辦理事項，刻正加速執行水深資料處理與物件產製等製圖作業，以因應國際海域航行發展及維護我國海域權利。

2. 部分航道熱區位處之海域範圍屬水深資料品質未經充分調查，或仍有部分概位未經精確測定或詳細調查者：內政部推動海域測繪與多維度圖資應用發展計畫，規劃三維海圖研發及系統建置之工作項目，整合建置國家海域地形模型資料庫，以數值定型模型方式展現地形起伏變化之三維空間資料。據內政部統計，截至 114 年底止，已完成 134 萬餘平方公里之海底地形測繪成果，且蒐整各部會現有海域調查成果計 73 萬餘平方公里，建置國家海域地形模型資料庫，相關成果除提供 TENCC 製作電子航行圖使用外，並提供各機關加值應用，擴大海域測繪成果整體效益。內政部為有效整合各部會海域三維地形成果，於水深測量作業規範參酌 IHO 測量標準，依據航安需求定義 2 等、1b、1a、特等、專等 5 個海道測量等級，作為資料檢核、品質標準之參據，以加速國家海域地形模型資料庫之建置。復為確保電子航行圖水深資料品質及其屬性之完整描述與宣告，依照 IHO 測量標準建立對應之信心類別區間（Category of Zone of Confidence in Data, CATZOC）類別評定，依資料精度由高至低分為 A1、A2、B、C、D 類。據內政部說明，海道測量等級 2 等以上之系統性測量成果，對應電子航行圖之 CATZOC 類別為 B 類以上，為海域充分調查之最低標準。另據澳洲航海員手冊針對電子航行圖之 CATZOC 各類別說明，航海員於 C 類及 D 類海域則可能遇到未知特徵之危險。截至 114 年底止，我國鄰接區內之海域充分調查範圍約計 4 萬 9,317 平方公里，經套疊比對 2023 年船舶自動識別系統（Automatic Identification System, AIS）之航跡密度圖，我國鄰接區內仍有部分區域為航道熱區，惟非屬海域充分調查範圍；其中除花東及屏東海域水深逾 200 公尺，不致對水面航行構成危險外，其餘新北外海、桃竹苗外海、臺南高雄外海等海域位處水深 200 公尺等深線內，且依 AIS 航跡密度圖顯示為航道熱區，惟電子航行圖之水深資料品質均非屬海域充分調查範圍，恐不利確保

船舶航行安全。另依水深測量作業規範，針對原海軍海圖上存在之概位(Position Approximate, PA)等區域，應仔細搜索，以提高航行安全。據內政部統計，截至114年底止，電子航行圖中尚存在6個原海軍海圖標示為PA之既有圖徵，其中在金門海域之2個PA位處航道熱區，顯示該海域地理特徵（如沉船、礁石、障礙物或航標）實際位置尚未精確測定，或未經詳細調查，航海者在航經標有PA區域時，需要特別提高警覺並仔細搜索該區域，避免影響航行安全，經函請內政部強化盤點並規劃優先測繪區域。據復：已按「航道熱區」、「由近岸至遠岸」、「資料缺乏」、「品質不佳」及「調查年代久遠」等原則進行盤點，暨在資源共享、不重複作業前提下，視預算編列情形規劃優先測繪區域，以提升圖資精度，降低海事風險。

3. 為防範漁港船隻擱淺事故，已啟動全國漁港電子航行圖製作與發行作業，有待就已取得水深測量成果區域，儘速辦理製圖作業，並與漁業署積極協調市縣政府規劃第二類漁港近岸測繪，以維護航行安全：按水深係電子航行圖製作之重要資訊，目前海底地形測量技術多以船載多（單）音束測深儀或利用衛星光學影像反演求得；惟近岸區域因礁石遍布，蚵架、箱網等養殖業興盛，船載測深儀難以進入測量，而衛星影像反演水深精度易受潮汐、波浪及海底環境等因素影響，且超過15公尺水深精度不足，部分重要淺海區域需有替代方案測量水深，爰內政部推動海域測繪與多維圖資應用發展計畫，規劃海域測繪與島礁管理之工作項目，運用AI智能測繪技術，以無人船進行近岸淺水區域之水深測量。據內政部說明，截至115年3月底止，已完成20個漁港與遊艇港之無人船水深測量作業，其中已完成10個漁港與遊艇港電子航行圖產製及發行，其餘尚在彙整相關數據。經查，國家運輸安全調查委員會（下稱運安會）前於113年7月31日發布「1120703 雙吉福氣客貨船於臺南市將軍漁港外堤航道旁擱淺事故」重大運輸事故調查報告，建議TENCC與農業部漁業署（下稱漁業署）合作，建立與發行全國漁港電子航行圖，並提供漁民與相關政府機關（構）使用。上述建議經運安會於114年1月3日陳報行政院提列改善建議執行計畫，並經行政院於同年月13日函復列管追蹤。依漁港法第4條規定，第一類及第二類漁港分別由中央主管機關（漁業署）及市縣政府主管機關管理，內政部前於114年3月28日函請漁業署及市縣政府（不含臺北市、南投縣及嘉義市政府）提供製圖相關資訊，並依水深測量作業規範提供最新測量成果；嗣經內政部與漁業署獲致共識，由漁業署編列預算辦理第一類漁港水深測量作業後將成果提供予TENCC製圖；至第二類漁港部分，截至115年3月底止，僅高雄市、彰化縣及金門縣政府提供所轄部分第二類漁港部分區域之水深成果圖說，尚乏完整全區漁港水深測量資料，其餘16個市縣政府因未測量、未有精確測量資料或現有水深測量資料格式不符合製圖需求等，未能提供相關水深測量成果。經函請內政部就已取得水深測量成果區域，儘速辦理電子航行圖製圖作業，並與漁業署積極協調市縣政府規劃第二類漁港近岸測繪，俾

早日建立與發行全國漁港電子航行圖，以維護航行安全。據復：漁業署規劃於 115 年度辦理第一類漁港水深測量作業，俟提供測量成果將儘速辦理電子航行圖編製與發行；另考量第二類漁港數量眾多且屬市縣政府轄管，將洽漁業署研議第二類漁港之測繪需求，評估納入「海域智能測繪與海洋空間資訊基礎建設計畫（116-121）」（草案）協助淺水海域測繪，補足周邊海域之精確水深資料，以即時提供船舶最新港區水深資訊，防範船隻擱淺事故發生。

（二） 內政部為防範民眾遭不動產詐騙，推動地籍異動即時通服務，惟全國即時通服務申請率未及 1 成；另為落實不動產交易洗錢防制，辦理地政士及不動產經紀業者洗錢及資恐業務查核，惟風險評估之樣本抽選及非現地抽查作業仍待強化，允宜研謀改善，以發揮不動產防詐及洗錢防制效益。

內政部為防範民眾遭不動產詐騙，自 105 年 10 月起推動地籍異動即時通服務，使不動產所有權人於第一時間獲悉產權異動情形，即時做出因應措施；各市縣地政事務所受理高風險抵押權設定案件，得適時通知警察關懷攔阻，114 年度已成功攔阻 149 件疑似不動產詐騙案件，避免 7.8 億元財產損失。另為落實不動產交易洗錢防制，內政部依洗錢防制法、地政士及不動產經紀業防制洗錢及打擊資恐辦法等規定，於 113 年 10 月 29 日訂頒地政士及不動產經紀業防制洗錢及打擊資恐之業務查核實施計畫（下稱洗錢及資恐業務查核計畫）。經查內政部辦理不動產防詐及洗錢防制情形，核有下列事項：

1. 全國地籍異動即時通服務申請率未及 1 成，有待持續加強推廣，及精進多元便捷申請措施：內政部於 105 年 10 月底推出地籍異動即時通之便民服務（下稱即時通服務），不動產所有權人申請後，其名下不動產如經地政事務所受理買賣、抵押權設定等對產權有重大影響權益登記事項時，將通知不動產所有權人及指定通知對象，即時因應攔阻詐騙，避免財產損失。內政部將各市縣政府推廣即時通服務執行績效納入地政業務督導考評項目，114 年各市縣政府提出推廣作為，舉如臺北市政府發送實價登錄申報簡訊時，併同通知即時通服務訊息；新北市政府與部分銀行簽署防詐業務合作備忘錄，銀行於民眾辦理抵押權設定時，主動協助民眾併同申請即時通服務；屏東縣政府辦理「團報到宅及主動服務」，指派人員至擬申辦之機關團體受理申請即時通服務，及於轄內地理位置偏遠之原住民鄉鎮公所設立行動諮詢駐點站宣導防詐及受理申請即時通服務等。據內政部統計，114 年度即時通服務新申請數為 49 萬餘人，較 109 年度之 3 萬餘人增加 11.9 倍；截至 114 年底止，申請即時通服務人數為 84 萬餘人，已較 109 年底之 7 萬餘人增加 10.5 倍，惟僅占全國土地所有權 1,113 萬餘人之 7.54%，即時通服務申請比率尚未及 1 成。以市縣別觀之，僅臺北市、高雄市等 2 個市申請比率達 1 成，分別為 10.56% 及 10.12

％，其餘市縣則介於 2.32％至 8.98％間（表 1），服務申請率仍待提升。復據內政部說明，民眾未申請即時通服務之原

因，主要係不動產所有權人因工作繁忙或不動產位處不同市縣，影響至地政事務所臨櫃申請意願；又現行民眾透過內政部地政司數位櫃臺網路申請即時通服務，因涉及網路身分驗證，

截至 115 年 4 月 15 日

止，僅能以自然人憑證、工商憑證辦理；內政部刻正參酌其他機關系統身分驗證機制，規劃新增使用健保卡網路申請，以促使機制更完善便捷。鑑於詐騙集團偽冒不動產抵押貸款或移轉等不動產詐騙案件日益猖獗，為保障民眾財產安全，經函請內政部督導市縣政府持續加強推廣民眾申請即時通服務，盤點推廣績效較佳之優良實務作為，適時擴散分享，並賡續精進多元便捷安全申請措施，以提高申辦比率，發揮不動產詐騙防制效益。據復：將與不動產業者公私協力推廣即時通服務，並督導市縣政府以多元管道積極宣導，另規劃新增健保卡網路申請及「一處收件，全國服務」等措施，持續優化服務申請方式。

2. 辦理洗錢及資恐業務查核計畫，惟風險評估之樣本抽選，及非現地抽查作業仍待強化：內政部於 113 年 10 月 29 日訂頒洗錢及資恐業務查核計畫，辦理定期查核工作。依洗錢及資恐業務查核計畫載述，內政部每 3 年透過蒐集統計問卷資訊辦理風險評估，分析地政士及不動產經紀業在地域、客戶及交易等 3 項洗錢及資恐風險因素項下合共 9 個評估項目之風險值，發現高風險事項以提供業者注意。經查，風險評估問卷係由內政部函請各市縣政府【地政局（處），下同】透過一般業務查核或以傳真、電子郵件等方式發放予轄內地政士及不動產經紀業者查填。為擴大問卷回收比率、提升查核業者家數，內政部於洗錢及資恐業務查核計畫規定，市縣政府依轄內地政士及不動產經紀業者家數按不同級距所訂累進比率之數量回收有效問卷。按依內政部 114 年 6 月 25 日公告之地政士及不動產經紀業防制洗錢及打擊資恐風險評估報告載述，全國回收地政士及不動產經紀業者之風險評估有效問卷分別計 880 份及 707 份，占 113 年底開業之地政士（10,517 人）及不動產經紀業（9,227 家）之 8.37％及 7.66％，與 106 年辦理

表 1 截至 114 年底全國地籍異動即時通服務申請情形

單位：人、％

市縣別	土地所有權人數	累計申請人數（註 1）	申請比率	市縣別	土地所有權人數	累計申請人數（註 1）	申請比率
合計	11,135,949	840,011	7.54	彰化縣	615,967	22,768	3.70
臺北市	977,206	103,176	10.56	南投縣	277,923	10,666	3.84
新北市	1,887,356	169,546	8.98	雲林縣	428,394	14,875	3.47
桃園市	1,061,117	90,047	8.49	嘉義縣	348,286	11,697	3.36
臺中市	1,197,143	104,301	8.71	嘉義市	122,567	7,108	5.80
臺南市	939,706	66,822	7.11	屏東縣	421,466	18,723	4.44
高雄市	1,152,212	116,612	10.12	花蓮縣	167,235	11,590	6.93
基隆市	166,938	10,905	6.53	臺東縣	119,326	8,327	6.98
宜蘭縣	257,350	20,115	7.82	澎湖縣	78,852	2,482	3.15
新竹縣	332,562	18,811	5.66	金門縣	43,303	1,745	4.03
新竹市	206,302	15,267	7.40	連江縣	6,194	144	2.32
苗栗縣	328,544	14,284	4.35				

註：1. 累計申請人數係申請地籍異動即時通服務（土地或建物）之累計人數。
2. 資料來源：整理自內政部提供資料。

洗錢及資恐業務查核計畫回收問卷數（342 份及 334 份）相較，有效問卷回收情形明顯提升，惟回收有效問卷占比仍未及全國開業之地政士及不動產經紀業之 1 成，調查樣本數偏低，且臺南市及高雄市之有效問卷回收未達洗錢及資恐業務查核計畫規定之比率，影響評估項目風險程度之品質及效度。復查，依洗錢及資恐業務查核計畫規定，每 3 年以問卷調查進行業者風險評估，有效回收問卷樣本主要來自市縣政府一般業務查核對象，經以臺北市、新北市及臺中市政府一般業務查核取樣情形分析，近 5 年度（110 至 114 年度）該等市政府查核地政士及不動產經紀業者分別為 2,056 人及 1,791 家，共計 3,847 人（家），其中近 2 成地政士及不動產經紀業者於 5 年度期間查核 2 次（含）以上，亦即近 5 年度市縣政府間有抽樣對象近 2 成重複抽取情形，在現行調查樣本量偏低情況下，將不利反映母體特性，影響整體風險評估結果之妥適性。另查，依洗錢及資恐業務查核計畫規定，市縣政府非現地查核每年全國至少抽查地政士 50 人及不動產經紀業 30 家，並每 2 年各增加抽查 2 人（家）。114 年度非現地查核名單之擇選方式，地政士部分係按直轄市、縣市（不含連江縣）分別抽選 4 人、2 人（離島 1 人），共計 52 人；不動產經紀業部分則按直轄市、縣市（不含連江縣）分別抽選 3 家、1 家，共計 33 家。惟前開查核數量係依市縣政府行政層級平均分配，未將不動產交易規模納入考量。按依內政部不動產交易實價查詢服務網及財政部 114 年 12 月財政統計月報「營利事業銷售額（累計）—按稅務大行業別及地區別分」資料顯示，114 年度各市縣不動產業（仲介及代銷）交易筆數及銷售額差異甚大，惟於非現地查核時，仍配置相同數量之查核標的，未符風險導向原則。經函請內政部研謀改善，以提升不動產交易洗錢防制成效。據復：規劃研修洗錢及資恐業務查核計畫，市縣政府協助辦理問卷調查將不得抽選前次受訪對象，以避免抽選相同業者，並增加非現地查核數量，考量各市縣不動產交易規模配置查核量能，以落實風險導向，持續強化監理密度。

（三） 內政部推動無人載具高精地圖實證運用計畫及承接維運智慧載具資訊整合平臺，有助國內無人載具創新科技發展，惟因缺乏推動及延續計畫經費，而停止高精地圖計畫測製及資訊整合平臺維運，不利提升運行計畫之安全性及落實監督管理權責，允宜研謀改善，以確保計畫整體效益及資源投入效能。

政府推動國內無人載具創新科技發展，於 107 年 12 月公告無人載具科技創新實驗條例，內政部配合該條例施行，與經濟部共同提出「無人載具科技實證運行推動計畫」，經行政院於 108 年 8 月 22 日核定，由內政部負責無人載具高精地圖實證運用，測製無人載具科技創新實驗計畫（下稱沙盒實驗計畫）場域高精地圖及提供高精地圖與運用諮詢服務，期解決巴士駕駛人力缺乏、偏鄉運輸與交通不便等問題。內政部於 108 至 114 年期間推動高精地圖實證運用計畫，執

行經費 1 億 6,395 萬元，辦理無人載具實證運用高精地圖測製工作 3 件採購，決標金額 1 億 3,499 萬餘元，總計產製高精地圖測繪成果 382.48 公里，提供 16 案（屬自駕巴士 12 案，表 2）

沙盒實驗計畫業者使用及交通部智慧道路加值應用，嗣於 114 年 12 月 1 日停止提供高精地圖與運用諮詢服務；另內政部持續維護及優化承接自國家發展委員會建置之自動駕駛資訊整合平臺，執行經費 3,830 萬元，惟因無延續計畫經費，爰自 114 年 2 月 28 日起停止維運。經查內政部推動無人載具高精地圖實證運用計畫及承接維運智慧載具資訊整合平臺情形，核有：

表 2 提供自駕巴士沙盒實驗計畫使用高精地圖之實驗內容

項次	年度	實驗內容
1	109	新北市自動駕駛電動巴士系統測試計畫
2	109	桃園市青埔地區自駕巴士創新實驗計畫
3	109	臺中水湳場域自駕巴士虛實整合載客運行測試計畫
4	109	臺南市自動駕駛快捷公車上路營運實驗
5	109	新竹縣高鐵自駕車接駁服務服務計畫
6	109	自駕巴士彰濱鹿港觀光接駁運行
7	111	臺北市信義路公車專用道自駕巴士創新實驗計畫
8	111	桃園機場員工自駕接駁與 5G 應用實驗計畫
9	111	彰濱鹿港自駕車隊公共運輸實驗運行計畫
10	112	淡海智駕電動巴士環線多車服務測試運行計畫
11	112	2023 世界客家博覽會自駕接駁服務計畫
12	112	智慧臺 61 公路自駕運行計畫

資料來源：整理自內政部提供資料。

1. 推動高精地圖實證運用計畫，惟因缺乏經費而停止測製及提供運用諮詢服務，恐使業者申請投入沙盒實驗計畫成本提高，而影響其參與意願；地方政府辦理自駕巴士運行計畫服務採購案，得標廠商自行測製新運行場域圖資，或向內政部申請既有運行場域圖資進行更新，衍生計畫由不同業者執行時，地方政府須儲存累積測製成果並提供後續業者承接使用等問題，允宜配合國內自駕巴士推動政策，適時檢討研擬推動高精地圖發展及應用策略，並持續擴展高精地圖加值應用範疇；2. 承接智慧載具資訊整合平臺因無延續計畫經費停止維運後，已中斷檢討更新國內運行實驗數據之標準及通用化作業，無法再有效及完整蒐集國內自駕巴士實驗運行數據，及提供相關機關加值分析運用，將不利主管機關掌握運行行為以確保實驗安全性，且因缺乏客觀第三方數據之稽核機制，致監督管理權責難以落實，允宜針對平臺停止維運研謀善策妥處，積極籌措維運經費或協調相關機關承接等情事，經函請內政部就高精地圖計畫停止測製及資訊整合平臺停止維運等研謀改善妥處，以確保計畫整體效益及資源投入效能。據復：1. 將持續配合智慧運輸及智慧載具政策發展，滾動檢討高精地圖發展及應用策略，推動成果跨域共享及圖資加值利用，提升既有測繪成果效益，俾強化智慧運輸之運行安全與服務品質，並支援自駕巴士相關政策之推動；2. 該部已完成資訊整合平臺資料備份及封存作業，妥善保存歷年運行資料及相關成果，未來將配合整體政策需求，與經濟部及交通部等相關主管機關協調研商資訊整合平臺後續承接維運與管理事宜。

（四） 內政部推動營建剩餘土石方全流向管理，有助土石方流向追蹤與監測，惟間有部分市縣政府未就暫存於土資場之土石方數量進行量測查核，或未針對

運送剩餘土石方至建材行及園藝花圃行等業者，建立異常案件篩選機制，且尚未運用科技方法輔助查證衛星監測變異點現地情形；又對於土石方處理費用上漲及物價調整事宜，未積極協處並研謀有效配套措施等，允宜檢討改善妥處。

營建剩餘土石方流向管理之端點可分為出土端（工地）、收容處理場所端（土資場）及收土端（目的事業處理場所、需土工程、工廠類）等3端點，內政部為推動土石方管理，已於113年5月15日修正營建剩餘土石方處理方案，針對出土端之建築工程，明定土石方清運完成後，應送地方政府查核據以核發清運完成證明文件，並作為申請核發使用執照之應備文件；針對收容處理場所端之土資場，明定土資場遠端監控設備應能記錄清運車輛及車斗載運土石方，另應設地磅設施，以確保業者核實申報土石方數量。又內政部為有效管理及追蹤營建剩餘土石方流向，於115年1月1日實施營建剩餘土石方全流向管理政策，要求土石方清運車輛必須加裝GPS，且每一個進出點皆以電子聯單申報，以防止不肖業者不實繞場、製作假聯單及虛偽申報土石方數量等違規情事。另為防止土地遭違法使用，國土管理署已運用衛星影像及遙測技術進行國土利用監測作業，針對土地遭違規傾倒廢棄土情形，即時分析土地變異點通報地方政府，並請各地方政府於21日內辦理現地查證，以遏止違法棄置土石方違規行為發生。經查內政部推動營建剩餘土石方流向管理執行情形，核有：1. 部分市縣政府尚未就暫存於轄管土資場之土石方數量進行量測查核，致無法透過該留置土石方數量，檢核每月進、出場聯單有無申報不實情事；2. 營建剩餘土石方之流向管理機制，對於土資場後端運送至建材行、園藝花圃行等商業登記業者，僅須由土資場至管理系統填報收受業者公司商業登記及運送地點，即可核發運送聯單，恐衍生土石方違法清運風險；3. 政府已運用衛星影像進行國土利用監測作業，並就土地遭違規傾倒廢棄土情形，利用通報系統進行變異點通報予地方政府，惟部分案件經地方政府填報道路無法抵達等，即予解除列管，未能查察有無違規事實並及時妥處；4. 政府推動全流向管理政策，實施前雖已接獲營造業公會反映土石方處理費用上漲及物價調整事宜，惟國土管理署未積極協處並研謀有效配套措施，實施後媒體報導土方之亂議題，該署始開會研商因應，惟未將行政院公共工程委員會（下稱工程會）函示說明及調查所獲各區域土石方處理費用，通函各級政府及工程會等知悉，致外界未能通盤瞭解政府採行之因應措施等情事，經函請內政部研謀改善，俾完備土石方流向管理機制，遏止違規棄置不法行為。據復：1. 全流向管理系統已設有土資場「暫屯土石方數量」填報欄位，可作為聯單申報資料與現場暫屯量數量是否相符之檢核依據，國土管理署已於115年5月函請地方政府配合清查土資場土方暫存數量，並將定期量測作業納入現地抽查項目，以避免土石方數量申報不實情事發生；2. 考量土資場後端運送至建材行、園藝行或苗圃等場所，仍存在流向管理及違規棄置風險，國土管理署已督促各地方政府透過「營建產出物跨局處推動平台」整合建管、環保、警察、農業及地政等跨局處資源，加強後端流向查核及異常案件稽查作業；3. 針

對各市縣政府未能確實查察變異點實地有無違規事實情事，內政部將加強督促運用科技方法及適時導入無人機空拍輔助查證現地情形；4. 國土管理署已於 115 年 5 月將營建剩餘土石方處理費用物價調整相關規定，併入「中部地區土方暫置及去化推動說明會」紀錄函送相關單位參考，並於營建剩餘土石方資訊服務中心定期公布營建剩餘土石方平均處理費用，內政部將持續宣導政府推動之土石方處理及流向管理機制，以維護市場正常運作秩序及公共利益。

（五） 政府為維護民眾使用安全，規範供公眾使用之建築物應定期辦理建築物公共安全檢查及申報，惟各市縣仍有部分建築物未依規定辦理檢查及申報，且逾期未申報耐震能力評估檢查，允宜研謀改善，督促申報人落實辦理，並加強列管作業，以強化建築物公共安全及維護民眾使用安全。

內政部為維護公眾使用建築物與其構造、設備安全及提升耐震能力，依建築法第 77 條及建築物公共安全檢查簽證及申報辦法（下稱公安檢查申報辦法）等相關規定，明定凡供公眾使用之建築物，應由建築物所有權人、使用人定期辦理建築物公共安全檢查申報，申報範圍包含防火避難設施及設備安全標準檢查與耐震能力評估檢查等。經查國土管理署辦理建築物公共安全檢查及申報執行情形，核有下列事項：

1. 督促市縣政府落實建築物公共安全檢查業務，惟據 114 年度督導考核結果，全國仍有 3,400 處場所未依規定辦理標準檢查申報；又部分市縣政府對於違規場所處分率偏低或尚未訂定統一裁罰基準，且有逾半數不合格場所未依規定張貼不合格告示：國土管理署為強化及督促市縣政府落實建築物公共安全檢查，訂定各年度「維護建築物公共安全相關業務督導考核計畫」，據 114 年度督導考核結果（以 113 年度辦理成果作為考核依據），全國列管應申報標準檢查之 61,561 處建築物中，仍有 3,400 處未依規定辦理標準檢查及申報作業。另依建築法第 91 條第 1 項規定，未依規定辦理建築物公共安全檢查簽證或申報者，處以罰鍰並限期改善或補辦手續。惟據 114 年度督導考核結果顯示，除因天災暫停考核之臺南市及花蓮縣政府外，其餘 20 個市縣政府對於年度應申報標準檢查場所之未申報、申報不合格及複查不合格案件，實際處分率平均僅 18.88%，整體處分率偏低，核未依法落實裁罰。又查建築法第 91 條雖已訂定裁罰原則，仍須由各市縣政府依違規情節輕重或次數訂定裁罰基準，惟仍有部分市縣政府尚未訂定建築物公共安全違反建築法事件之統一裁罰基準。另依加強建築物公共安全檢查及取締執行要點第 2 點第 2 項規定，公共安全標準檢查不合格、未辦理申報或提具改善計畫逾期未完成改善之營業場所，應於入口明顯處張貼不合格告示供民眾識別。經統計 20 個市縣政府 114 年度標準檢查未申報及不合格場所之實際改善率僅 31.41%，其餘未改善之 6,805 處場所中，仍有 3,552 處（占 52.20%）逾半數場所未依規定張貼不合格告示，不利民眾快速識別不合格場所，經函請國

土管理署督導市縣政府研謀改善，並強化公共安全檢查及申報作業。據復：已督促市縣政府對於尚未依建築法規定辦理公共安全標準檢查申報者落實裁罰，並函請相關市縣政府儘速完成統一裁罰基準訂定；後續將持續督導各市縣政府依規定積極落實張貼不合格告示，以督促申報人確實檢查申報及改善，俾利民眾快速識別不合格場所。

2. 為提升供公眾使用建築物之耐震能力，明定應定期辦理耐震能力評估檢查並申報，惟部分建築物逾期未申報耐震能力評估檢查，又部分市縣政府遲未完成申報案件之查核，或未確實追蹤列管已退件申報案件之辦理進度等：內政部為促進私有建築物之耐震防災能力，於公安檢查申報辦法第 4 條、第 7 條、第 8 條、第 13 條等規定，明定 88 年 12 月 31 日以前領得建造執照，屬特定類別供公眾使用建築物（表 3），每 2 年應辦理 1 次耐震能力評估檢查並進行

表 3 應辦理建築物耐震能力評估檢查之建築物

項次	類別	組別	組別定義	使用項目舉例
1. 88 年 12 月 31 日以前領得建造執照，供建築物使用類組 A-1、A-2、B-2、B-4、D-1、D-3、D-4、F-1、F-2、F-3、F-4、H-1 組使用之樓地板面積累計達 1,000 平方公尺以上之建築物，且該建築物同屬一所有權人或使用者。	A 類 (公共集會類)	A-1	供集會、表演、社交，且具觀眾席之場所。	電影院
		A-2	供旅客等候運輸工具之場所。	鐵公路捷運車站、航空站
	B 類 (商業類)	B-2	供商品批發、展售或商業交易，且使用人替換頻率高之場所。	百貨公司
		B-4	供不特定人士休息住宿之場所。	觀光旅館(飯店)
	D 類 (休閒、文教類)	D-1	供低密度使用人口運動休閒之場所。	室內運動及遊樂場所
		D-3	供國小學童教學使用之相關場所(宿舍除外)。	小學教室、教學大樓
		D-4	供國中以上各級學校教學使用之相關場所(宿舍除外)。	國中以上學校教室、教學大樓
	F 類 (衛生、福利、更生類)	F-1	供醫療照護之場所。	醫院、療養院
		F-2	供身心障礙者教養、醫療、復健、重健、訓練、輔導、服務之場所。	日間型身心障礙福利機構
		F-3	供兒童及少年照護之場所。	幼兒園、托嬰中心
		F-4	供限制個人活動之戒護場所。	精神病院、觀護所
	H 類 (住宿類)	H-1	供特定人短期住宿之場所。	民宿、護理之家、長期照顧機構、夜間型身心障礙福利機構
2. 經當地主管建築機關認定符合中央主管建築機關公告應辦理耐震能力評估檢查要件之建築物。				
3. 經當地主管建築機關依法認定耐震能力具潛在危險疑慮之建築物。				

資料來源：整理自公安檢查申報辦法第 7 條、建築物使用類組及變更使用辦法之附表 1 及 2（建築物之使用類別、組別及其定義、使用項目舉例）。

申報；申報人得依規定檢具文件申請展期 1 至 2 年不等，並以 1 次為限；當地主管建築機關於收到申報人申報書件之日起 15 日內查核完竣，並通知申報人查核結果。國土管理署為管理應辦理公共安全耐震能力評估檢查之建築物申報、審查等，已於全國建築管理資訊系統下建置建築物公共安全耐震能力評估檢查申報管理子系統（下稱申報管理系統）。據國土管理署提供截至 114 年 11 月 12 日止申報管理系統資料，尚在列管須定期申報之 1,557 件中，計有 680 件已核准案件已逾 4 年未再次申報，不符每 2 年應辦理 1 次耐震能力評估檢查申報（最多展期一次 2 年，

即 4 年)之規定；15 件申報案件之申報日期介於 113 年 5 月至 114 年 9 月間，已逾上開公安檢查申報辦法所定 15 日之查核期限，市縣政府仍未完成查核；180 件申報案件處於「已退件」狀態逾 1 年，經管市縣政府顯未確實追蹤列管其後續申報情形。經函請國土管理署督促市縣政府查明檢討妥處，俾維護民眾使用安全。據復：已函請市縣政府檢視確認申報管理系統案件狀態，釐清處理情形，並就逾法定 15 日查核期限尚未完成查核者，函請各主管建築機關積極辦理，並依建築法等規定落實後續查核及違規裁處作業。

(六) 國土管理署為降低震災造成危害，續辦補助建築物耐震安檢相關項目，惟經大幅下修績效目標值後，實際執行率仍顯著偏低，且衍生補助經費未執行滯存地方政府而繳回國庫等情，允宜研謀改善，以保障民眾居住安全，及提高政府資金運用效能。

內政部(國土管理署)為降低震災造成之危害，函報行政院分別於 108 年 5 月 21 日核定「全國建築物耐震安檢暨輔導重建補強計畫(108 至 110 年)」，計畫總經費 53 億 6,948 萬餘元，及 111 年 2 月 18 日核定「全國建築物耐震安檢暨輔導重建補強計畫(111 至 114 年)」，嗣經 2 次修正後，計畫總經費為 36 億 5,343 萬餘元。上開 2 案計畫(下稱耐震重建補強計畫)所需經費由中央特別統籌分配稅款及內政部主管中央都市更新基金、住宅基金等支應，主要工作項目係辦理建築物耐震安檢、加速危險及老舊建築物重建(下稱危老重建)及相關震災耐震安檢補助等措施，期保障及提升民眾居住安全。經查執行情形，核有：1. 108 至 110 年耐震重建補強計畫之「建築物耐震安檢措施」，其中「補助辦理結構安全性能初步評估」、「補助辦理結構安全性能詳細評估」、「補助老舊危險建築物辦理耐震弱層補強及行政作業費用」等 3 子項目之實際執行率分別為 21.21%、0.40%及 2.90%，成效偏低；該署 111 至 114 年耐震重建補強計畫，雖將上開 3 子項目之績效目標值(平均每年計畫件數)調減逾 5 成，惟截至 114 年 8 月底，各該子項之實際執行率仍僅分別為 16.16%、2.21%、14.17%，執行績效仍未如預期；內政部為協助民眾辦理震災後復原重建作業，2 度函報行政院同意修正 111 至 114 年耐震重建補強計畫，針對補助 918 及 0403 震災區，增訂住宅重建作業、籌組修繕重建輔導團及住宅弱層補強作業等配套措施，並新增編列補助經費 16 億 4,000 萬元，惟截至 114 年 8 月底止，僅分別完成 2 件、1 件及 1 件，執行率明顯偏低，難以實質協助受災戶災後復原及重建負擔；2. 中央特別統籌分配稅款於行政院核定後，由財政部(國庫署)先行撥付核定補助額度 50%計畫經費予地方政府，截至 114 年 8 月底止，以「補助辦理結構安全性能初步評估」及「補助辦理結構安全性能詳細評估」等 2 子項為例，已結案案件之累計實支數 2,923 萬餘元(占總累計撥款之 27.63%)，賸餘繳回國庫數 4,425 萬餘元(占總累計撥款之 41.82%)，甚有部分地方政府於請領補助款後並未執行，而

全數繳回國庫，預算實際執行成效欠佳，且中央政府資金滯留地方，影響資金運用效能等情事。經函請國土管理署就各項補助項目推動執行窒礙，研謀具體改善措施，以加速達成目標，並督促各地方政府確實評估需求，俾利資源有效規劃配置，以保障民眾居住安全。據復：1. 該署為提高民眾申請補助案件之意願，已辦理教育講習或研討會等活動，加強宣導危老重建相關政策，並補助地方政府成立危老重建輔導團，提供辦理建築物結構評估等相關諮詢服務，以提升整體案量，改善建築安全與民眾生活品質；2. 後續將加強對地方政府之督導與考核，督促加速案件審核與經費撥付程序，未來採分期付款機制並滾動檢討，針對執行進度遲延之地方政府，適時調整補助額度或收回結餘款，並將優化補助申請作業流程，以強化建築物耐震能力，提高政府資金運用效能。

（七） 國土管理署持續推動瀝青混凝土挖（刨）除料去化，惟部分機關暫置場設置進度未如預期，且無法掌握其流向、再生利用與堆置情形，允宜協助解決暫置場設置窒礙，以加速設置進度，並研議建立流向管理系統或機制，俾利追蹤列管，以達刨用平衡之目標。

瀝青混凝土挖（刨）除料（下稱 AC 刨除料）主要係路面工程刨除後產出之材料。行政院公共工程委員會（下稱工程會）因應政府循環經濟政策，自 106 年 7 月起邀集環境部、經濟部、內政部、交通部成立「再生粒料運用於公共工程跨部會推動小組」（下稱工程會推動小組），定期召開會議研商推動再生粒料運用於公共工程，並協助解決各類再生粒料使用所遇問題。經該小組持續運作與管控再生粒料產出與去化情形，列管之焚化再生粒料、轉爐石及氧化矽至 112 年已達產出與去化平衡之階段性目標；惟 110 至 112 年全國各機關 AC 刨除料再生利用率僅 15%，113 年度 AC 刨除料產出量 531 萬餘噸，遠大於再生利用（去化）量 147 萬餘噸，再生利用率 27.76%，仍未達刨用平衡。為解決 AC 刨除料堆置及去化問題，行政院於 114 年 4 月及 6 月邀集內政部、環境部、工程會等部會召開研商會議，決議請內政部（國土管理署）研擬修正營建事業再生利用之再生資源項目及規範（下稱再生資源規範）報院，明定各工程主辦機關應負起 AC 刨除料去化及再利用之責任，並加速推動「AC 刨除料統一處理及暫置場設置作業原則」及「AC 刨除料統一處理及暫置場試辦計畫」等，及請交通部及新北市、臺中市、高雄市與花蓮縣政府等試辦機關加速設置 AC 刨除料暫置場，並請工程會協助督促。又國土管理署於 114 年 9 月 10 日召開 AC 刨除料暫置場用地取得及變更研商會議，請上述試辦機關於 114 年底前完成暫置場土地取得、土地變更及 AC 刨除料進場暫置。惟據工程會推動小組於 114 年 10 月 29 日召開第 30 次會議追蹤辦理情形，上述試辦機關或部分暫置場啟用期程將延至 118 至 122 年，或尚無明確啟用時程；且該次會議結論，內政部已完成再生資源規範法規修正，明定工程主辦（管）機關及直轄市、縣（市）政府應達成 AC 刨除料刨用平衡目標，未能刨用平衡者，應設置暫置場或提供合

法堆置場所，貯存、管理及去化 AC 刨除料等，經行政院於 114 年 10 月 28 日核定，於預告後正式公告實施；另內政部於 114 年 10 月 23 日函送 AC 刨除料暫置場設置作業原則予各機關，供設置暫置場作業參採，請相關中央機關及 22 個地方政府以 115 年底前完成暫置場啟用並正式收容 AC 刨除料為目標。惟據內政部於 114 年 12 月 8 日召開 AC 刨除料暫置場設置進度督導會議紀錄列載，臺北市等 13 市縣政府尚未盤點提出暫置場設置土地，或尚未提報設置地點及期程等；另交通部、新北市及臺中市政府等試辦機關尚未完成暫置場土地之取得，且所提推動期程亦未符 115 年底前完成啟用之目標，設置進度顯未如預期。又依國土管理署修正之再生資源規範第 4 點第 12 款規定，工程主辦機關應將公共工程設計、使用及產出 AC 刨除料之數量，填報於工程會「政府電子採購網」及「公共工程標案管理系統」。惟現行工程會「公共工程雲端服務網」之公共工程標案管理系統，僅蒐集公告金額 150 萬元以上公共工程執行情形資訊，未包含民間工程及未達 150 萬元之公共工程，且「政府電子採購網」係由招標機關於招、決標公告資訊填報預估數量，尚非實際值，仍有待由 AC 刨除料之工程產源至最終使用地點，整體規劃建立統一之流向管理系統或機制。經函請國土管理署研謀改善，協助未達 AC 刨除料刨用平衡之機關解決暫置場設置窒礙，以加速設置進度，善盡機關處理及去化 AC 刨除料責任，並研議建立流向管理系統或機制，俾利追蹤列管，以達刨用平衡之目標。據復：有關市縣政府暫置場設置情形，除桃園市政府承諾刨用平衡，暫免設置，及金門縣、澎湖縣、連江縣等 3 縣政府尚無設置需求外，其餘市縣政府已分別盤點暫置場土地，並規劃提出完工啟用期程，或尚在盤點暫置場土地，將持續要求儘速完成土地盤點及確認期程，並依政策期程目標督導地方政府設置暫置場事宜；另 AC 刨除料管理系統開發委託作業已於 115 年 3 月 26 日決標，預計於 115 年 11 月前完成系統功能開發，可供填報個案工程刨除料及暫置場相關資料。

（八） 國土管理署為配合建立全民防衛動員體系，訂定各年度工程重機械動員準備計畫，雖已定期函請各市縣政府調查、統計，仍有部分業者漏未納入編管，且部分市縣政府未落實於重機械編管系統覈實填報挖土機及起重機之分類數量資訊，致無法確實掌握全國動員能量及確保編管資料之正確性，允宜督促市縣政府建立有效管控機制，並強化緊急應變有效防處，以肆應動員實施需要。

政府為建立全民防衛動員體系，特制定全民防衛動員準備法（下稱全動法），依該法第 6 條第 3 款規定，動員計畫區分為動員準備綱領、動員準備方案、動員準備分類計畫、動員準備執行計畫。內政部為強化動員實施階段機動及保修能量，依全動法第 20 條第 3 項規定，訂定工程重機械編管及運用辦法，依該辦法第 2 條規定，權責主管機關為國土管理署；執行機關為直轄市、縣（市）政府。該署依據交通部交通動員準備方案之指導，於 113 年 5 月策訂「114 年度工程重

機械動員準備計畫」，並經交通部審議通過。該署為督導各市縣政府依法辦理工程重機械編管作業，每季定期發函通知各市縣政府，宣導其應對轄內所管工程重機械及操作人員定期實施相關調查、統計及異動校正，並更新於該署工程重機械編管及運用管理系統（下稱重機械編管系統），惟經本部以特大吊車為關鍵詞搜尋相關網站，擇選 10 家業者洽請該署於重機械編管系統查詢結果，該 10 家業者均未依法納入系統並編管其工程重機械能量，編管作業顯有遺漏，無法確實掌握全國工程重機械動員能量，恐影響因應緊急突發事件時徵用之所需。另依上述 114 年度動員準備計畫載述，規劃由各市縣政府試辦針對挖土機、起重機等工程重機械機具依其總重量（噸）予以細部分類，以利呈現編管工程重機械之運作能量。按 113 年 4 月 12 日該系統登載試辦前之全國挖土機及起重機編管數量共計 4,335 臺及 2,232 臺，其中各有 1,643 臺（占 37.90%）及 662 臺（占 29.66%）係列於「其他（或未填報）」欄位，未妥適填報重機械編管系統噸位細部分類資料。另該項試辦作業經執行 1 年後，已納入該署 114 年 5 月訂定之「115 年工程重機械動員準備計畫」正式施行，惟據該動員準備計畫所載，截至 114 年 3 月 4 日系統登載資料，及本部於 115 年 4 月 9 日洽請該署於重機械編管系統下載資料顯示，該作業自試辦前至正式施行，挖土機及起重機細部分類資料未妥適填報比率，自 113 年 4 月之 37.90%、29.66%，分別增加至 115 年 4 月之 38.53%、43.45%，又 113 至 115 年連續 3 年挖土機或起重機細部分類資料未填報比率達 9 成者，計有臺北市、苗栗縣、臺中市、雲林縣、花蓮縣、澎湖縣、金門縣、連江縣等 8 個市縣政府，顯示該等市縣政府未依該署所定年度動員準備計畫落實執行，不利呈現編管工程重機械運作能量，亦無法確保編管資料之正確及完整性。經函請國土管理署全面清查漏未納入編管業者，完善重機械編管作業，並督促市縣政府確依規定於重機械編管系統填報，建立有效管控機制，俾確實掌握工程重機械動員能量。據復：積極與交通部公路局進行資料比對，建立資料共享機制，並篩選漏未編管之業者清單，由各市縣政府偕同其轄內營造公會、相關建設機械公（協）會等民間團體辦理調查，以確保符合編管條件之工程重機械納入編管；另將優化重機械編管系統，設定資料欄位漏填時將限制系統無法送出，並透過系統異常警示功能通知未覈實填報之市縣政府，以加強管控全國工程重機械動員能量。

（九） 國土管理署辦理永續提升人行安全計畫，補助並督導各市縣政府改善人行空間環境，惟 114 年度實際執行量能未如預期，部分市縣政府未達成核定績效目標，且填報績效資訊存有登載錯誤或不實情事，允宜督促研謀改善，以提升計畫執行成效，達成改善人行安全之計畫目標。

內政部為有效提升國內行人路權，持續精進改善實質人行空間環境，報經行政院於 112 年 8 月核定永續提升人行安全計畫，計畫期程為 113 至 116 年度，計畫總經費 400 億元（內政部 260

億元、交通部 140 億元)，由國土管理署及交通部公路局補助輔導市縣政府執行行人安全道路工程改善。該署為執行上述計畫，於 113 至 114 年度累計編列預算 56 億 3,005 萬餘元，截至 114 年底止，累計實現數 23 億 7,754 萬餘元，實現率 42.23%。依該計畫貳、計畫目標列載，各市縣政府於 113 至 116 年每年度應達成「施作路口行人安全設施改善處數之總和」等 10 項關鍵績效指標。執行結果，該 10 項關鍵績效指標中，113 年度計有「施作人行道改善長度之總和」等 5 項未達成目標，而 114 年度則 10 項均未達成目標（表 4），該 2 年度因部分市縣政府已結案補助案件未達成核定績

表 4 永續提升人行安全計畫未達成分年關鍵績效指標之項目

序號	關鍵績效指標	113 年度	114 年度
1	各縣市每年度施作路口行人安全設施改善處數之總和		✓
2	各縣市每年度施作改善斷面分配不良之路口(如中央分隔島調整、增設左轉車道等)處數之總和		✓
3	各縣市每年度施作人行道改善長度之總和	✓	✓
4	各縣市每年度施作人行障礙排除處數之總和	✓	✓
5	各縣市每年度施作騎樓整平長度之總和		✓
6	各縣市每年度施作校園周邊改善學校處數之總和		✓
7	各縣市每年度施作易肇事路口改善處數之總和		✓
8	各縣市每年度施作示範區處數之總和	✓	✓
9	各縣市每年度施作路側障礙物移除改善辦理處數之總和	✓	✓
10	各縣市每年度改善非號誌化路口處數之總和	✓	✓

資料來源：整理自國土管理署提供資料。

效目標，致計畫實際執行量能與成效未如預期；另依內政部永續提升人行安全計畫補助執行要點第 7 點第 5 項規定，各市縣政府須配合於國土管理署工程管理系統填報補助案件執行進度及辦理情形，惟查部分市縣政府未依規定於系統按月填報辦理成果，或登載績效資訊存有明顯錯誤或不實情事，影響計畫執行之管控。經函請國土管理署督促各市縣政府研謀改善妥處，並強化補助案件執行進度追蹤與落後管控作業，俾提升計畫執行成效，以達成改善人行安全之計畫目標。據復：已持續於定期檢討會議中要求市縣政府檢討落後原因、提出改善對策及預定完成期程，及將強化結案審查作業，就績效指標未達原核定數量者，逐案檢視其原因及合理性，並請市縣政府查明修正績效資訊登載錯誤或不實之資料，研擬常見缺失範例及注意事項加強宣導說明，以避免類此情形發生。

（十）國土管理署為改善行人交通及道路安全，已訂定行人交通安全設施推動計畫，督導各市縣政府落實執行，惟 114 年度執行成果，部分市縣政府未依所訂目標完成行人友善區建置，或已建置尚未依規定函報備查，允宜督促研謀改善，以建構行人無障礙通行環境。

政府為建立以人為本之道路交通安全環境，行政院於 113 年 2 月 7 日核定交通部實施「國家道路交通安全綱要計畫（113 至 116 年）」，以人、車、路、運輸業、整體等面向，分別從工程、教育宣導、監理、執法及其他等五大主軸，提出 33 項行動計畫，其中「1—5 完善道路交通工程

法規及相關管理措施計畫」1 項，由國土管理署等機關負責辦理。又內政部為完善道路交通安全法規及交通工程設計規範，於 113 年 5 月 1 日行人交通安全設施條例制定公布後，續於 113 年 9 月 27 日訂定發布行人交通安全設施條例施行細則，且均自 113 年 10 月 1 日施行。國土管理署依上開規定會同中央各目的事業主管機關訂定行人交通安全設施推動計畫（114 年至 115 年），擬定「完成步行環境調查」、「建置行人友善區」等 11 項績效指標及其 114、115 年度績效目標值，於 114 年 1 月函請各市縣政府依循該推動計畫，訂定行人交通安全設施改善計畫。據全國 22 市縣政府 114 年度行人交通安全設施改善執行成果報告，多數市縣政府均已達成其設定之績效目標值，已獲初步成效，惟於「建置行人友善區」

1 項指標，尚有 9 個市縣政府之 10 處行人友善區未建置完成；又已建置行人友善區之 13 個市縣政府中，截至 115 年 4 月底止，僅桃園市、臺中市及基隆市等 3 個市政府之 6 處行人友善區依規定報請內政部備查，尚有 11 個市縣政府之 15 處（含桃園市政府 1 處）已建置完成之行人友善區迄未報請該部備查（表 5），不利管控各市縣政府行人友善區之建置及後續改善情形。經函請國土管理署督導各市縣政府研謀改善，確依計畫完成行人友善區建置並依法報請內政部備查，以建構連續無障礙之行人通行環境，營造行人安全及舒適之步行空間。據復：已會同交通部辦理行人交通安全設施改善執行績效考核計畫，實地考核各市縣政府行人友善區建置進度及相關行政程序執行情形，並納入考核評分項目，後續將持續強化與市縣政府之溝通協調及行政輔導，督促落實行人友善區建置及相關法定作業，逐步建構安全、友善且無障礙之行人通行環境。

（十一）國土管理署為協助處理新竹市生活污水，補助新竹市政府辦理客雅水資中心第二期擴建工程，然未確認新竹縣政府財政負擔能力與推動意願，即先推動補助新竹縣、市於 3 座水資中心興建再生水廠聯合供應再生水，並將擴建工程暫緩執行，惟縣政府無法配合聯合供水，致延遲擴建工程完工期程，允宜研謀改善。

新竹市政府為處理新竹市之生活污水，建置新竹市客雅水資源回收中心（下稱客雅水資中心），前內政部營建署（112 年 9 月 20 日改制為國土管理署）於 94 年 10 月辦理客雅水資中心第

表 5 114 年度各市縣政府行人友善區建置情形

單位：處

項次	市縣別	目標值	實際值	報請內政部備查
合計		28	21	6
1	桃園市	2	4	3
2	臺北市	2	2	—
3	新北市	2	2	—
4	臺中市	2	2	2
5	高雄市	2	2	—
6	嘉義市	1	2	—
7	新竹縣	1	1	—
8	彰化縣	1	1	—
9	雲林縣	1	1	—
10	嘉義縣	1	1	—
11	宜蘭縣	1	1	—
12	基隆市	1	1	1
13	連江縣	1	1	—
14	臺南市	2	—	—
15	新竹市	1	—	—
16	苗栗縣	1	—	—
17	南投縣	1	—	—
18	屏東縣	1	—	—
19	臺東縣	1	—	—
20	花蓮縣	1	—	—
21	澎湖縣	1	—	—
22	金門縣	1	—	—

註：1. 本表係按實際值由大至小排序；「報請內政部備查」之統計，係截至 115 年 4 月 30 日止。

2. 資料來源：整理自國土管理署提供 114 年度各市縣政府行人交通安全設施改善執行成果報告。

一期工程，97 年底完工交由新竹市政府營運管理。嗣內政部於 106 年 8 月 15 日核定新竹市政府提報之「新竹市污水下水道系統第三期實施計畫」，計畫納列客雅水資中心第二期工程，擴增污水處理量 30,000 噸/日 (CMD)，並設定於該中心實際進廠水量達 22,000 CMD 時啟動，再行辦理，完成後累積處理量可達 60,000 CMD。新竹市政府於 109 年間以客雅水資中心平均進流水量已達擴建門檻，提報客雅水資中心第二期擴建工程，向國土管理署申請補助，預計 115 年 1 月完工，並於 110 年 4 月將該擴建工程基本設計報告函送國土管理署轉陳內政部，經內政部於 111 年 1 月 27 日備查。經查，國土管理署為配合新竹科學園區再生水需求，規劃同時補助新竹市、縣政府興建客雅、竹北及竹東等 3 座再生水廠聯合供水，並將第二期擴建工程改納入客雅再生水廠併同興建，於 110 年 12 月 22 日辦理「新竹地區放流水回收再利用可行性評估及後續作業委託專業服務」採購案（下稱聯合供水委託規劃採購案），決標金額 1,690 萬元，該部嗣於 111 年 1 月 27 日以第二期擴建工程及新建再生水廠存有施工介面問題為由，函請新竹市政府暫緩第二期擴建工程後續細部設計。然新竹縣政府於 111 至 112 年期間，陸續於該署工作檢討會議中，多次表達財政負擔等問題，該署迄 113 年 2 月 19 日始函請該府確認興建意願。嗣縣政府於 113 年 4 月 15 日回復財政拮据、人力短缺及無營運管理經驗，國土管理署方於 113 年 9 月 13 日函知新竹市政府改由其單獨興建客雅水資中心再生水廠。國土管理署未先行確認縣政府財政能力與推動意願，亦未妥為因應溝通處理相關窒礙，或研議採促參方式辦理以減輕中央與地方負擔，仍持續委託廠商辦理聯合供水規劃作業，歷時逾 2 年 9 個月後，始因新竹縣政府無法配合推動，改由新竹市政府單獨興建客雅再生水廠（併第二期擴建工程），致嚴重耽延擴建工程完工期程 4 年，影響民生污水處理。經函請國土管理署研謀具體改善措施，檢討中央及地方政府溝通機制，並加強控管客雅再生水廠興建進度，俾利增加客雅水資中心污水處理量能。據復：國土管理署已檢討推動過程，將依現行再生水發展政策及地方推動意願研擬改善措施，本案改採促參（BT0）方式推動，該署配合辦理後續招商及履約管理作業，並持續與新竹市政府密切聯繫，加速辦理相關審查作業及行政程序，以提升擴廠作業進度；爾後於規劃跨機關或跨地方政府合作再生水相關計畫時，將於計畫規劃前召開跨機關協調會議，確認推動意願及配合條件，並優先就污水處理廠建設或擴建期程與再生水廠推動期程進行整體評估與盤點，確保相關建設時程能相互配合與銜接，及加強中央地方協調溝通，避免本案類似情事再次發生。

（十二） 國土管理署為確保汛期各抽水站防洪功能正常運作，辦理雨水抽水站延壽健檢計畫及雨水下水道系統維護管理年度訪評作業，惟部分抽水站抽水容量未達 5 年重現期颱風雨逕流量，且年度訪評作業未納入抽水容量與水文現況之評估檢核，不利掌握實際防洪效能，允宜研謀改善，以降低水患風險。

國土管理署依下水道法第 4 條第 1 項規定辦理各市縣雨水下水道建設、管理與研究發展之監督及輔導等事項。嗣為健全雨水抽水站（下稱抽水站）設備功能，延長設備使用壽命，該署前於 104 及 107 年度分別委託辦理都市計畫區雨水抽水站延壽健檢計畫，針對已建置 15 年以上、影響範圍大或市縣政府推薦之抽水站優先辦理健檢，主要評估抽水站設備性能是否符合水文現況要求，包含現況抽水站裝置容量是否達該抽水站集水區 5 年重現期颱風雨逕流量（下稱重現期逕流量）等；另為策進雨水下水道系統維護管理工作，降低水患風險，該署訂定「雨水下水道系統維護管理年度訪評要點」，據以辦理年度訪評作業。經查該署對各市縣政府抽水站建設與維護管理之監督與輔導執行情形，核有：1. 該署於 104 及 107 年度共計辦理 41 座抽水站延壽健檢作業，據 106 年 7 月及 109 年 7 月提出之總結報告評估結果，計有 20 座抽水站裝置容量未達重現期逕流量，經追蹤該 20 座抽水站 115 年 2 月底之抽水容量，部分抽水站抽水容量雖有提升，惟仍未達重現期逕流量；部分抽水容量仍與延壽健檢時評估相同，未見改善；惟有部分抽水站之抽水容量下降，允待督促市縣政府研謀改善，強化抽水站防洪效能；2. 該署年度訪評作業分為書面訪評及實地訪評 2 種，評量項目包括維護管理預算編列、設備操作之教育訓練、機組運作資料交接，及設備運轉、裝置功能等，惟相關書面訪評評分表及實地訪評檢查紀錄表，均未就抽水站抽水容量是否符合水文現況要求進行評估，致訪評結果無法呈現抽水站實際防洪效能是否符合現況防災需求，以促請各市縣政府及早因應等情事。經函請國土管理署督導各市縣政府通盤檢討改善，並研謀將相關檢核事項納入年度訪評作業，以降低發生淹水災害風險。據復：1. 持續督導各市縣政府依轄區實際淹水風險、集水區發展現況及氣候變遷影響等因素，通盤檢討抽水站裝置容量及設備性能，研擬改善方案，以提升整體排水及防洪能力；另該署推動「因應氣候變遷縣市管河川整體改善計畫」，已請各市縣政府盤點轄內抽水站容量不足或提升防洪需求之設施，提出改善計畫與經費需求，該署將予補助以協助市縣政府改善抽水站設備功能；2. 年度書面訪評時，藉由「中長期重大改善工程及韌性提升規劃」評分項目，檢視市縣政府是否將抽水站裝置容量、性能是否符合現況防災需求等事項，納入逐年推動規劃與預算編列，嗣後並將積極督促市縣政府辦理抽水站改善工作，以提升都市防洪韌性，降低淹水災害風險。

（十三） 國土管理署為辦理災後復原重建工作，補助花蓮縣政府辦理光復鄉雨水下水道系統災後清淤及排水明渠改建等工程，惟該府部分工程恐未及於汛期前完成清淤或閘門設置工作，該署亦尚未訂定完成相關補助規定以妥為督導管考工程進度，允宜檢討督促加速辦理，以降低淹水致災風險，保障民眾生命財產安全。

政府為迅速展開花蓮馬太鞍溪上游堰塞湖災後復原重建工程，編列中央政府花蓮馬太鞍溪

堰塞湖災後重建特別預算，其中國土管理署於 115 至 119 年度編列 2 億 9,700 萬元，補助花蓮縣政府辦理受災地區雨水下水道及其他排水系統之緊急搶險修繕工程，與新建雨水滯洪池、抽水站、閘門等 2 項細項工作。經查，花蓮縣政府於 114 年 12 月 4 日提報「115 年度花蓮縣光復鄉雨水下水道系統災後清淤工程」(下稱災後清淤工程)、「花蓮縣光復鄉雨水下水道排水明渠改建及閘門設置工程」(下稱排水明渠及閘門工程)及「花蓮縣光復鄉雨水下水道系統重新檢討規劃暨 GIS 屬性建置」等 3 案計畫申請補助，經國土管理署於 114 年 12 月 15 日同意補助及核列補助經費計 7,700 萬元。其中災後清淤工程預計辦理光復鄉雨水下水道砂土阻塞清淤(總長度約 3,500 公尺)，及排水明渠及閘門工程預計辦理排水明渠改建、土方整理防護及設置制水閘門等工作，均須於汛期(每年 5 至 11 月間)前完成相關工作，惟截至 115 年 3 月底止，花蓮縣政府僅分別於 115 年 3 月間完成災後清淤工程、排水明渠及閘門工程委託技術服務案等 2 案決標，倘於汛期前未即清淤完成，及未完成排水明渠改建及閘門設置，屆時颱風、豪雨來襲，恐加重地區淹水災情及衍生環境衛生與病媒滋生，並易引發出口排水之迴水、倒灌等問題；又國土管理署自災害發生已逾 6 個月，仍未訂定完成相關補助規定，不利補助工程之督導管考與進度推動，經函請國土管理署研謀改善。據復：花蓮縣政府已請災後清淤工程承攬廠商排定清淤範圍及優先清淤順序，並已完成瓶頸段清淤，以確保汛期排水功能正常；並優先辦理排水明渠及閘門工程中下水道 W 幹線出口自動閘門工程設計作業，並於 115 年 4 月 10 日辦理相關工程決標，預計於同年 6 月底前完成閘門設置，以降低下游河川水位高漲迴水及倒灌風險；另國土管理署已於 115 年 4 月 28 日訂定相關補助計畫執行注意事項，相關防汛關鍵工作均已進入執行階段，該署將持續督導花蓮縣政府加速辦理各項補助工程施工，以確保工程如期推動，降低汛期淹水風險。

(十四) 國土管理署為協助減緩地層下陷及供應產業用水，辦理公共污水處理廠再生水推動計畫，惟部分再生水廠建置進度落後，未能如期供水，又部分地層顯著下陷區域未有建置規劃，影響水資源多元供應及減緩地層下陷成效，允宜督促積極辦理，並妥適評估建置需求。

前內政部營建署(112 年 9 月 20 日改制為國土管理署)為因應極端氣候降雨異常及穩定科技產業用水，報經行政院核定持續推動「公共污水處理廠再生水推動計畫(110 至 115 年度)」，規劃推動建置 16 案再生水廠工程，計畫總經費 251 億元，預計於 120 年達成每日供應 132 萬噸再生水之目標。經查計畫推動執行情形，核有：1. 截至 115 年 3 月底止，計有「桃園北區水資源回收中心再生水 BTO 計畫」等 7 案已完成建置，每日可供應 19 萬 4,200 噸再生水量，惟施工中之「桃園市龜山區文青水園再生水統包工程(第一期)」、「臺中市福田水資源回收中心放流水回收再利用推動計畫」、「高雄市楠梓再生水廠興建移轉營運案」、「高雄市橋頭再生水廠興建移

轉營運案」等 4 案（下稱文青水園、福田、楠梓及橋頭再生水案，表 6），其中有文青水園、福田、橋頭等 3 案再生水案，分別因配合審查意見優化設計而延長設計作業時程；或因水價協商作業費時，影響招標期程；或因地方政府與科學園區施工團隊未妥適溝通，影響配水池施工進度等，致均未能依原核定計畫如期供水，延宕多元水資源供應目標之達成；2. 再生水具有替代地面水源、減少抽取地下水及減緩地層下陷之功能。據經濟部水利署 114 年度臺灣地區地層下陷概況說明摘要報告，110 至 114 年發生年下陷速率超過 3 公分（顯著下陷）者，主要位於彰化縣、雲林縣、嘉義縣、高雄市、屏東縣等地區，最大年下陷速率介於每年 3.0 公分至 7.9 公分之間。上述 16 案再生水案中，係於地層下陷帶或臨近區域規劃、設廠者，計有文青水園再生水案、嘉義縣朴子市之「擴大縣治再生水廠興建移轉營運案」（下稱朴子再生水案）、臺南市安平區之「臺南市安平水資源回收中心放流水回收再利用推動計畫」及橋頭再生水案等 4 案，已於嘉義縣、高雄市等顯著下陷區規劃、建置朴子再生水案、橋頭再生水案等 2 案再生水廠；彰化縣、屏東縣同屬地層下陷帶，並設有彰化縣「埤頭產業園區」、屏東縣「屏南產業園區」等 2 產業園區，且屏東縣「屏東科學園區」刻正興建廠辦中，惟該署目前並無建置再生水廠之規劃。經函請國土管理署積極趲趕落後計畫之工程進度，並妥適評估地層下陷地區之再生水廠建置需求，俾利增加多元用水並減緩地層下陷。據復：1. 已就再生水廠建置進度落後案件，或與地方政府加速內部審查程序，並依實際情形調整供水期程，或由地方政府於施工時增加工作面趲趕進度，或積極協調園區內外介面事宜，先行就完工部分辦理試車，該署及經濟部水利署後續將積極介入協調，定期召開管控會議及協調會報等督導措施，以利執行落後案件如期完成；2. 已於「公共污水處理廠再生水與多元再利用計畫」（116 至 121 年度）中推動六塊厝水資源回收中心再生水案，預計將再生水供應至屏科園區，刻正由屏東縣政府辦理可行性評估中，至於尚未規劃建置再生水廠部分，該署後續將綜合評估污水處理廠處理量能、產業區位及用水需求等條件，兼顧供水效益及投資經濟性，作為推動再生水建設之規劃依據。

表 6 施工中再生水廠預計供水期程

計畫名稱	原核定計畫 預計供水期程	第一次修正計畫 預計供水期程	第二次修正計畫 預計供水期程
文青水園再生水案	115 年 1 月		
福田再生水案	112 年 1 月	113 年 1 月	
楠梓再生水案	117 年 12 月(一期) 118 年 12 月(二期) 119 年 12 月(三期)		
橋頭再生水案	115 年 1 月	115 年 1 月(一期) 116 年 1 月(二期)	115 年 1 月(一期) 116 年 1 月(二期)

資料來源：整理自國土管理署提供資料。

（十五） 消防署為推動全民防災及提升社會韌性，建置消防防災 e 點通 APP，惟民眾下載使用率有待提升，又未掌握民眾離線地圖下載情形，且避難資訊未盡一致，允宜研謀改善以提升避難及災時應變效能。

消防署為提供民眾取得災害風險資訊管道，並落實政府推動全民防災及提升社會韌性，於

109 年建置「防災有 Bear 來」個人化防災資訊網，作為民眾取得地震、颱風及淹水等資訊之平臺，110 年將該網站與中央災害應變中心之「災害情報站」進行整合，建置「全民防災 e 點通」網站，以利民眾以單一入口取得防災資訊。嗣於 111 年推出「消防防災 e 點通 APP」(圖 1)，結合平時防災準備、災時避難導引與

圖 1 消防防災 e 點通 APP 使用介面



資料來源：擷取自總統府網站。

即時示警推播等功能，以風險管理角度提供民眾迅速、直覺且精準之災防資訊服務，民眾可於第一時間掌握災害風險並採取適當行動，進而提升整體社會之防救災應變能力與韌性。經查執行情形，核有下列事項：

1. 消防防災 e 點通 APP 下載率有待提升：依據臺灣網路資訊中心 113 年臺灣網路報告，我國僅使用行動網路或同時使用行動與固定網路者占全體人口之 86.07%；另依內政部 114 年 8 月戶口統計資料，15 至 64 歲人口約 1,602 萬餘人，倘以行動網路使用率 86.07% 推估，應有 1,378 萬餘人具備行動網路使用能力，惟截至 114 年 8 月底止，消防防災 e 點通 APP 累計下載次數僅 34 萬 2,393 次，占推估具備行動上網能力人口之 2.48%，民眾下載使用率尚待提升，經函請內政部督促檢討強化推廣機制。據復：截至 115 年 3 月底止，消防防災 e 點通 APP 下載量 43 萬 7,836 次，已較 114 年 8 月底增加 9 萬 5,443 次，將持續透過社群網路媒體、官方網站及電視媒體宣導，以提升民眾下載及使用消防防災 e 點通 APP 意願。

2. 消防防災 e 點通 APP 未具離線地圖下載次數統計功能，未能有效掌握民眾使用情形：消防防災 e 點通 APP 建置離線地圖下載功能，內容涵蓋防空避難處所、急救站、民生必需品配送站、急救醫院及救濟站等重要位置資訊，可提供民眾於戰時或重大災害造成斷網斷訊時，運用離線地圖取得避難路線、避難設施位置等關鍵資訊。消防署雖於該署消防防災館網站與多元媒體宣導民眾下載離線地圖，惟尚無離線地圖下載次數統計功能，未能掌握民眾下載情形，不利後續分析檢討宣導成效及調整推廣策略，經函請內政部督促研議建置離線地圖下載統計功能。據復：已將消防防災 e 點通 APP 離線地圖下載人數統計功能納入 115 年度增修功能項目，將持續加強宣導民眾運用，並掌握民眾下載離線地圖情形。

3. 消防防災 e 點通 APP 與警政服務 APP 之防空避難處所資訊未臻一致：依據 114 年 9 月公布之新版臺灣全民安全指引，有關平時之準備，建議民眾下載消防防災 e 點通 APP 及警政

服務 APP，以掌握離家最近之防空避難設施。惟上述 2 個 APP 所載防空避難處所之資訊未臻一致，易使民眾誤判避難地點，增加災時風險，經函請內政部督促釐清 APP 防空避難處所資訊正確性，並建立跨機關資料介接與同步更新機制。據復：消防防災 e 點通 APP 已比照警政服務 APP 呈現方式修正完竣，並將辦理同步更新之介接功能。

（十六）消防機關救護技術員為緊急醫療救護體系之關鍵人力，惟高級救護人員占比未及整體救護人力之 2 成，地域分布亦有不均，又偏遠地區 OHCA 傷病患急救成功率與全國平均尚有差距，允宜研謀善策因應，以提升緊急救護成效。

緊急醫療救護攸關急重症病患之即時救治，係保障民眾生命安全之第一道防線，其中到院前之救護服務，由消防救護人員負責執行，並可分為初級（EMT-1）、中級（EMT-2）及高級救護技術員（EMT-P）等 3 類，所能執行之救護項目，依其訓練程度及專業能力而有所差異，等級愈高，緊急救護項目愈廣泛。據消防署統計，截至 114 年底止，全國消防機關計有 15,729 位救護技術員，包括 404 位 EMT-1、12,817 位 EMT-2 及 2,508 位 EMT-P。經查，救護技術員管理辦法規定，EMT-P 得依預立醫療流程執行氣管插管、電擊及使用體外心臟節律器等高級救命術（Advanced Life Support, ALS），可提供緊急傷病患較進階且完整之急救措施，進而提升傷病患之存活率及康復出院率。據國內研究指出，急救現場 EMT-P 人數占比逾緊急救護團隊之半數，有助及時為緊急傷病患實施高級救命術，確保急救程序的完整性。消防署 108 年 6 月派員考察報告亦載述，EMT-P 人數應至少為救護技術員總人數之 2 成，方有足夠人力為危急病患提供高級救命術。據消防署統計，全國 EMT-P 占救護技術員總人數之比率，從 111 年之 11.88%，成長至 114 年之 15.95%，惟與上開報告建議之 EMT-P 配置比率尚有落差，甚有 5 個市縣 114 年 EMT-P 人數未及轄內救護技術員人數之 1 成，顯示 EMT-P 之人力分布全國仍有地域落差。另查，「到院前心肺功能停止（OHCA）傷

病患急救成功率」
係緊急救護體系
運作成效重要觀
察指標之一，惟經
分析偏遠鄉鎮市
區消防分隊之緊
急救護情形，112

表 7 偏遠鄉鎮市區消防分隊 OHCA 傷病患急救成功率

單位：人、%

年、 項目 地區	112			113			114		
	OHCA 傷病患 人數	急救 成功 人數	急救 成功率	OHCA 傷病患 人數	急救 成功 人數	急救 成功率	OHCA 傷病患 人數	急救 成功 人數	急救 成功率
全國	18,654	5,996	32.14	18,456	6,301	34.14	18,246	6,735	36.91
偏遠 鄉鎮市區	2,789	594	21.30	2,679	690	25.76	2,678	738	27.56

註：1. 偏遠鄉鎮市區，係指衛生福利部優化偏鄉醫療精進計畫第二期（113-116 年度）列載之醫師分發服務高度偏遠地區及偏遠地區。

2. 資料來源：整理自消防署提供資料。

至 114 年該等地區 OHCA 傷病患急救成功率由 21.30%逐年上升至 27.56%（表 7），然與全國急救成功率 32.14%至 36.91%相較，仍有 8 至 10 個百分點不等之落差，凸顯偏遠地區緊急救護

成效仍有提升空間。經函請消防署強化高級救護人力資源培訓與配置，並研議增加高級救護人力進入偏鄉地區服務之誘因，俾改善城鄉救護成效差距，維護國人生命安全。據復：地方消防局將持續派員接受 EMT-P 訓練，以增加 EMT-P 人數；另消防署已推動防災士培訓課程，推廣民眾習得急救技能，強化自助互助之能力，以提升偏鄉 OCHA 傷病患急救成功率。

（十七） 國家公園署及所屬管理處持續推動並優化提升各國家（自然）公園性別友善環境與服務品質，惟部分設施遊客滿意度下降，或未依規劃增列設施期程完成設置；且太管處辦理園區災後重建修復工程及保育巡邏計畫巡查工作，間有工程進度落後及未落實依計畫巡查路線頻度執行等情，允宜研謀改善妥處。

行政院於 110 年 5 月 19 日日修訂性別平等政策綱領，致力營造尊重多元與性別平等之社會環境，內政部配合該政策於 110 年 12 月 30 日訂定「性別平等推動計畫（111 至 114 年）」，前內政部營建署（112 年 9 月 20 日成立國家公園署，承接其原主管之國家公園經營管理、海岸管理及濕地保育業務，下稱國家公園署）依據上述計畫內容，於 111 年 7 月 19 日核定「國家（自然）公園性別平等友善環境方案精進作為」，並函頒所屬各管理處持續加強推動性別平等業務；又國家公園署太魯閣國家公園管理處（下稱太管處）為執行園區災後重建修復工程，辦理「太魯閣國家公園園區 0403 地震後緊急搶修先期調查及安全評估建議作業採購」（下稱先期評估作業採購），於 113 年 4 月 19 日決標，決標金額 985 萬餘元，評估結果作為園區後續復建工程之參據；另為辦理園區內設施、環境、資源之紀錄、監測及維護工作等，訂定 114 年度保育巡邏整體計畫（下稱保育巡邏計畫），規劃年度巡查路線、重點及頻度，並委託辦理 113 至 114 年度園區橋梁檢測。經查執行情形，核有下列事項：

1. 持續推動各國家（自然）公園性別平等友善環境，惟 114 年度部分設施遊客滿意度較 113 年度下降，且未依規劃期程完成設置性別友善設施：國家公園署轄管墾丁、玉山、陽明山、太魯閣、雪霸、金門、海洋、台江等 8 座國家公園及 1 座國家自然公園，為提升性別友善環境品質與服務，於 111 至 114 年逐年針對無障礙廁所、親子廁所、哺集乳室之空間舒適度、隱密安全性、親子停車位、無障礙停車位及無障礙設施等 7 項性別友善設施進行遊客之量化及質化滿意度調查，調查結果各年度平均總體滿意度分別為 84.36%、89.01%、92.86%及 91.04%，114 年度滿意度調查項目中，計有總體滿意度、無障礙廁所、哺集乳室（空間舒適度、隱密安全性）及無障礙停車位等 5 個項目，分別較 113 年度減少 1.46、0.59、4.89、5.86、0.35 個百分點，尤以哺集乳室設施滿意度差距較大，且其中陽明山國家公園有遊客反應改善親子停車位占用問題及建議增加無障礙車位；又各國家（自然）公園管理處依上述精進作為檢討盤點各園區使用者需求，評估提出規劃增設性別友善空間（設施），其中海洋國家公園管理處規劃於 114

年增設完成親子廁所及哺集乳室各 1 間、親子停車位 2 個及無障礙停車位 1 個，惟截至 114 年底尚未完成設置等情，經函請國家公園署研謀改善。據復：持續檢視滿意度調查反映之潛在需求，並將哺集乳室之「空間舒適度」與「隱密安全性」納入後續督考與維護重點，促請各管理處加強日常巡視與硬體設備優化，以提升整體服務品質；已要求陽明山國家公園管理處加強巡查，避免親子停車位被占用情事發生，及依需求評估增設無障礙車位之必要性，並請海洋國家公園管理處積極趕辦親子廁所等性別友善設施，開放民眾使用，以優化各園區性別友善設施服務。

2. 辦理太魯閣園區災後重建及修復工程，未就廠商施工人力不敷調配而影響工程進度，及時研謀改善措施；復未依先期評估作業採購成果報告建議，覈實辦理強化防護工程，衍生使用安全疑慮：太管處為修復地震毀損之九曲洞地區、遊客中心及周邊等設施，分別於 113 年 9 月 10 日及 9 月 25 日辦理「九曲洞地區搶災復建工程」與「0403 太魯閣遊客中心及周邊設施緊急災修工程」，契約金額分別為 698 萬餘元及 1,860 萬元。經查執行情形，核有：（1）該二工程承攬廠商聘用施工人員諸多相同，致施工期間屢因施工人力不敷調配而影響工程進度，惟該處未督導廠商及時研謀改善，致耽延部分設施開放期程；且施工廠商未依限提交趕工計畫，及監造單位與施工廠商未辦理保險期間展延作業，均不符契約規定；（2）據先期評估作業採購期末成果報告列載，0403 地震發生落石貫穿九曲洞水景步道防落石棚頂板，造成頂板開裂及破損、鋼筋變形露出、護欄損壞，後續重建需評估該路段防落石棚抗衝擊力，並適當補強，降低落石危害，以提升遊憩安全，惟該處辦理復建工程結果，未妥為評估防落石棚之抗衝擊力，尚存有安全疑慮等情事，經函請太管處檢討改善。據復：（1）工址位處偏鄉地區，廠商覓人不易，該處已積極敦促施工進度，並在安全無虞下搭配設施局部開放等配套作為；已完成保險單展期備查，並扣減價金；廠商未提送趕工計畫，已依契約規定計罰逾期違約金方式裁處，並將持續精進工程履約控管方式，以利後續復建工程執行順利；（2）後續將依「太魯閣國家公園 0403 震災後風險評估、工程規劃及專案管理案」評估結果，續辦必要之強化或監測，以提升九曲洞遊憩據點之遊憩安全。

3. 未落實依保育巡邏計畫辦理相關巡查工作，且經評估屬劣化之橋梁，尚無維修補強相關規劃，存有公共安全風險：太管處為辦理園區內設施、環境、資源之紀錄、監測及維護工作，執行園區設施巡查護管、資源調查、急難勤務等，訂定保育巡邏計畫，規劃年度巡查路線、巡查重點及頻度，另依內政部訂定之人行天橋檢測與維修及補強規範辦理園區橋梁定期檢測。經查執行情形，核有：（1）部分管理站未依計畫規定上網填報或落實製作巡查紀錄，且部分巡查工作路線巡查頻度偏低或未執行巡查；（2）園區橋梁檢測，經評估屬劣化須於 1 年內完成維修補強，尚無相關維修補強規劃，又雖已於橋梁入口處設立告示牌禁止進入，惟其兩側仍可進出，

存有公共安全風險等情事，經函請太管處檢討改善。據復：(1) 已召開 115 年度保育巡邏整體計畫檢討會議，重新釐清巡查路線之必要性與可行性，透過分級制度合理化巡查頻度，並要求同仁落實填報，建立按月管考機制，及賡續辦理保育巡查教育訓練，以落實各項保育工作；(2) 已規劃將該橋梁納入砂卡礑及崇德遊憩區公廁邊坡整修工程計畫辦理改善，又考量公共安全，已於橋梁兩側加設鐵鍊、車阻及明確導引標示等，全面禁止通行，以降低進出風險。

(十八) 國家公園署為配合行政院開放山林政策，由雪管處辦理三六九山莊興建工程，惟已知工程發包預算不足，卻未積極採行有效因應措施，並核實編列預算，致延遲工程發包期程，復於招標過程開放投標廠商自由選擇工程材料搬運方式，不利採用原規劃對環境衝擊較小之運輸方式，衍生擴大障礙木伐除規模等情事，允宜檢討改善。

國家公園署為配合行政院開放山林政策，由該署及高山型國家公園管理處共同辦理國家公園山屋整體改善計畫，其中，該署雪霸國家公園管理處（下稱雪管處）考量三六九山莊雪霸國家公園山屋（下稱三六九山莊）自 61 年 4 月建築完成迄今，建物及設施已屬老舊，爰納入上開整體改善計畫，規劃拆除原有三六九山莊建物，並新建 1 棟高度 8.85 公尺之 2 層樓鋼骨建築，建築面積 582 平方公尺，總樓地板面積 867 平方公尺，整體床位數量 140 床，其中山友住宿床位為 120 床，公務房緊急床位及高山協作住宿 20 床，預算金額為 8,000 萬元，計畫期程 105 至 111 年。經查其執行情形，核有：1. 雪管處已知工程發包預算不足，加以高山地區工程材料運輸困難，不易吸引廠商投標，卻未積極採行有效因應措施，並核實編列預算，自 109 年 6 月 22 日辦理三六九山莊興建工程第 1 次公開招標無廠商投標而流標後，歷經 11 次流標，經調升預算金額後，始於 110 年 9 月 13 日第 12 次公開招標決標，決標金額 1 億 800 萬元，致耗費逾 1 年 2 個月始完成發包作業；2. 自第 6 次招標起開放投標廠商自由選擇搬運方式運輸工程材料，不利鼓勵投標廠商採用原規劃對環境衝擊較小之索道運輸，且嗣於第 11 次公開招標增加工程發包預算至 1 億 2,000 萬元時，亦未考量調升預算後可否容納以索道運輸方式辦理，及研議評估以該方式辦理之可行性，致使標廠商於選擇採用軌道運輸後，須重新辦理軌道路線勘查、用地租用及障礙木清點與伐除，因而展延工期 171 日曆天，延宕計畫執行進度，並造成伐採障礙木之規模由 45 株及少數果樹，擴大至伐採 805 株，引發輿論關注及爭議等情事。本案相關查核意見及佐證資料，經本部於 114 年 8 月 1 日陳報監察院作為行使職權參考，業經監察院調查完竣，於 115 年 3 月 24 日糾正國家公園署及雪管處。（截至 115 年 6 月 30 日止，監察院公報尚未刊載）

(十九) 政府為因應產業及家庭照護需求暨促進觀光經貿發展，擴大引進

外籍移工及推動便捷免簽證措施，惟逾期停（居）留人數逐年攀升，移民署專勤隊人員查處及收容遣送等工作負荷沉重，且支應非移工外來人口之收容遣送費用逐年增加，允宜研謀改善，以確保社會安定及國家安全。

移民署職掌國境安全管理、外來人口管理、防制人口販運、移民照顧輔導、人權保障及相關政策推動等業務，並於北、中、南區事務大隊下設專勤隊及收容所，辦理違反入出國及移民相關規定之查察、收容、強制出國（境）及驅逐出國（境）等業務，並結合國安機關及目的事業主管機關勞動部辦理祥安專案，持續共同查處失聯移工等逾期停（居）留外來人口。經查逾期停（居）留外來人口查處情形，核有下列事項：

1. 逾期停（居）留人數逐年攀升，近 9 成為失聯移工及以便捷免簽證措施申請來臺者：政府為因應我國少子化及高齡化、產業人力短缺及家庭照護需求，持續擴大引進外籍移工；復為促進國際觀光、經貿、文化發展與交流，推動免簽證、試辦免簽證或有條件免簽證等便捷措施（下稱便捷免簽證措施），外國人來臺人數持續增加。據移民署統計，截至 114 年 8 月底止，逾期停（居）留外來人口數累增達 15.1 萬人，較 111 年底之 10.8 萬人，增加 4.3 萬人（增幅 39.67%）。經查，逾期居留者

9.5 萬人，以失聯移工 9.4 萬人（98.29%）為主；逾期停留者 5.5 萬人，以便捷免簽證措施申請來臺者 4.0 萬人（71.97%）為最多（表 8）。又 114 年 1 至 8 月經移民署等機關查獲非法從事與簽證目的不符者 1.1 萬人，其中以便捷免簽證措施申請來臺者 9 千餘人，占

表 8 逾期停（居）留外來人口

單位：人、%

年底	逾期停 (居) 留外來 人口數	停留 (A)	以免簽證、試辦免 簽證或有條件式免 簽證方式來臺		居留 (C)	失聯移工	
			人數 (B)	占比 (B/A× 100)		人數 (D)	占比 (D/C× 100)
111	108, 777	24, 656	10, 874	44. 10	84, 121	80, 331	95. 49
112	131, 741	42, 702	27, 848	65. 21	89, 039	86, 352	96. 98
113	143, 209	50, 398	35, 458	70. 36	92, 811	90, 928	97. 97
114 (8月底)	151, 928	55, 991	40, 295	71. 97	95, 937	94, 301	98. 29

資料來源：整理自移民署提供資料。

比 81.49%，違規情況嚴重。另 114 年 8 月底逾期停（居）留外來人口中，滯臺 5 年以上者 3.8 萬人，占整體逾期人數之 25.26%，其中甚有逾 10 年者 1.5 萬人（10.48%）。為確保社會安定及國家安全，有效防杜高風險人士入境滯臺，經函請內政部協同勞動部、外交部及交通部觀光署等部會強化源頭管理、完善跨部會聯繫及協處機制，並賡續督促移民署加強清詢及查緝，以有效減少逾期滯臺外來人口及危安事件發生。據復：將持續透過行政院定期召開之治安會報或查緝走私偷渡聯繫會報等會議，進行跨部會聯繫溝通及協處討論，以利源頭管理，並加強深度清詢、打擊非法仲介之不法集團案件，以深入追查個案背後不法網絡。

2. 專勤隊人員查處及收容遣送等工作負荷沉重，多有超時服勤時數超逾規定情事：

依內政部移民署組織法第 2 條規定，移民署設專勤隊負責查處違反入出國及移民法等規定之外來人口。內政部為符合司法院釋字第 785 號保障公務人員健康權之意旨，訂定內政部移民署輪班輪休人員勤休實施要點。依該要點第 4 點規定，專勤隊超時服勤時數每月不得超過 90 小時，或近 3 個月不得超過 240 小時。據移民署統計，近 3 年度（112 至 114 年截至 8 月底止）平均每月實際查處人數介於 3,628 人至 4,121 人，已較 111 年度之 2,705 人，提升查處量能約千人，惟同期間逾期停（居）留人數仍持續攀升（自 111 年底之 10.8 萬人，累增至 114 年 8 月底之 15.1 萬人）。按移民署編制專勤人力預算員額由 111 年度之 573 人，略減為 114 年度之 570 人，平均每位專勤人員負責查處人數由 111 年度之 190 人，增至 114 年度 8 月底之 267 人，增幅 40 %。又 114 年 1 至 8 月期間，專勤隊人員月超時服勤時數超過 90 小時者計 194 人，其中連續 3 個月超時服勤時數超過 240 小時者計 82 人。鑑於專勤隊除執行查處違法（規）外來人口等法定職掌業務外，近年因犯罪型態多樣化，及配合各部會持續推動相關政策，尚需經常支援臨時性或政策性之勤（業）務，勤務負擔日益繁重，經函請內政部協同移民署研謀解決專勤人力超時服勤問題，滾動檢討人力編制與配賦機制，以提升查緝能量，並維護人員之健康權及公職權。據復：已核實盤點專勤隊執法人力需求，向行政院爭取增編移民執法人力，並持續檢討內部行政作業流程，透過內部流程簡化、科技輔助及修改法令等，彈性調整人力運用，以減輕人員超時工作之負擔。

3. 政府對於受強制驅逐出國處分且無力支付收容遣送費用之外來人口，已依移工及非移工身分由勞動部主管之就業安定基金及移民署編列預算支應，惟非移工部分移民署支應費用逐年增加，且無追繳機制：依入出國及移民法、臺灣地區與大陸地區人民關係條例及香港澳門關係條例等規定，外來人口於停（居）留期限屆滿前未申請延期，或經查獲非法情事者，應（得）由移民署強制驅逐出國；又受上開強制驅逐出國處分，且非予收容顯難強制驅逐出國者，依法得由移民署暫予收容。經移民署查獲及接收國安機關查獲之非法外來人口可區分為移工及非移工，其於收容期間衍生之收容遣送費用，在移工部分，依就業服務法第 60 條規定，由非法容留、聘僱或媒介外國人從事工作者、遣送事由可歸責之雇主及被遣送之外國人按順序負擔，並以就業安定基金先行墊付，再由該基金主管機關勞動部通知上開應負擔者限期繳納，屆期不繳納者移送行政執行；非移工部分，依外國人強制驅逐出國處理辦法第 12 條、臺灣地區無戶籍國民強制出國處理辦法第 12 條及大陸地區人民及香港澳門居民收容管理辦法第 9 條等規定，由移民署編列預算支付，並無追繳機制。按外交部及交通部觀光署持續擴大便捷免簽證暨觀光措施，近年逾期滯臺及從事與簽證不符活動情事日益增多，據移民署統計，由公務預算支付非移工部分之收

容遣送費用，112 年度計 1,870 萬餘元，113 年度增至 4,803 萬餘元；114 年度截至 8 月底已支付 3,898 萬餘元，平均每月支付費用高達 487 萬餘元，為 112 年度 155 萬餘元之 3 倍，且因 113 及 114 年度原編列預算不敷支用，經分別動支第二預備金 1,065 萬餘元及 3,164 萬餘元支應。基於使用者、受益者付費及公平原則，經函請內政部針對非移工無力支付之收容遣送費用，研議比照就業安定基金墊付之運作模式，建立更為完善之追繳機制，以節省公帑支出並符使用者付費原則。據復：將持續透過與外交部、經濟部、交通部、勞動部及教育部等權責機關召開引進外來人口相關會議，適時建議權責機關研議建立追繳或預付保證金等機制，以兼顧安全人流管理及撙節公帑支出。

（二十） 移民署為管控國境安全，賡續強化旅客訂位及行程分析系統功能，惟建置警示規則產出高風險旅客告警資訊尚未完成準確度驗證，又系統僅蒐集航空旅客訂位及行程資料，允宜加速完成警示規則之驗證及精進準確度，並研議串聯海運旅客資料之可行性，以確保國境安全與通關審查效能。

移民署前於 111 年 1 月完成建置旅客訂位及行程（Passenger Name Record, PNR）分析系統（下稱 PNR 系統），以因應國家防治新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情資訊需求。復為擴大 PNR 系統應用於國境安全管控暨防堵國際犯罪等，提出 PNR 系統第 2 期建置計畫，期程為 111 至 114 年度，截至 114 年度止，累計編列預算 1 億 7,949 萬餘元，累計實現數 1 億 7,945 萬餘元，已陸續完成開發及優化國境安全警示規則 19 項。經查移民署推動 PNR 系統第 2 期建置計畫情形，核有下列事項：

1. **建置警示規則產出高風險旅客告警資訊，惟歷經 4 年開發及試行，仍僅止於測試與調校階段，尚未完成國境安全警示規則準確度驗證：**PNR 系統第 2 期建置計畫工作項目包括開發及優化危害國境安全警示規則（下稱警示規則）、發展多模辨識旅客異常狀態機制等，評估判斷旅客涉及國家安全、恐怖攻擊、犯罪及不法行為，或傳染病感染之風險程度，作為決策參考。按行政院核定 PNR 系統第 2 期建置計畫（4/4）所附之政府科技發展計畫書修正對照表列載，部分委員提出建置模型後，進行準確度驗證重要性之審查意見，移民署回應預計於 113 年 12 月 26 日進行使用者測試，蒐集使用者回饋結果，調整模型參數數值，使其能趨近原先預期效果；嗣陸續於 114 年 3 月 12 日及 5 月 14 日召開需求訪談會議，依測試結果及使用者實務經驗調整風險規則。經抽查移民署運用 PNR 系統 114 年 8 月期間警示資訊情形，該期間產出警示旅客 15,355 人次，占該期間 PNR 系統資料入境旅客人數 274 萬餘人次之 0.56%，警示資訊區分為無綜合風險等級 261 人次（1.70%）及有綜合風險等級 15,094 人次（98.30%），後者其中屬高風險者 3,250 人次（21.53%）、中高風險者 501 人次（3.32%）及中風險者 11,343 人次（75.15%），

惟據移民署說明，因警示規則設定尚在測試與調校階段，該等資訊目前僅提供該署使用單位參考使用，尚無進行查證等後續處置作業。按 PNR 系統第 2 期建置計畫自 111 年度起推展迄至 114 年底止，歷經 4 年開發與試行，已屆計畫執行期程，建立警示規則篩選產出之具潛在風險旅客告警資訊，仍僅止於測試與調校階段，尚未完成國境安全警示規則準確度驗證。經函請移民署加速辦理測試驗證作業及精進準確度，俾利早日導入實務運用，確保國境安全。據復：將持續蒐整過往不法行為樣態、案件資料與實務查驗回饋，滾動納入規則調整與優化，以強化系統對異常行為樣態之辨識能力等。

2. 我國國境入出管道涵蓋空運及海運領域，且入出境海運旅客數呈成長趨勢，惟 PNR 系統僅蒐集航空旅客訂位及行程資料，有待研議串聯海運旅客資料之可行性：移民署推動 PNR 系統第 2 期建置計畫，主要係蒐集航空旅客資料，並研擬建立危害國境安全警示規則，篩選危害國境安全等具有潛在風險旅客，以預為整備處置，防堵國際犯罪，確保國家安全。截至 114 年底止，移民署建立國境安全警示規則之風險評估因子，包括來臺頻率、行李重量等。按入出我國國境管道包括空運及海運 2 種方式，現行入出境旅客多以空運為主，據移民署大數據分析平臺公布之 112 至 114 年截至 8 月底資料，搭乘船舶旅客占入出境旅客自 3.52% 上升至 5.70%，且 114 年 1 至 8 月於港口入出境旅客計有 205 萬餘人次。惟移民署現行納入 PNR 系統之資料範疇，僅限於空運旅客，尚未納入海運旅客資料，導致 PNR 系統來臺頻率等部分條件資料缺乏完整性，影響旅客風險評估準確度。經函請移民署研議將海運旅客資料併同納入評估之可行性，以充分掌握旅客行程及提升風險評估準確度，確保國境安全與通關審查效能。據復：將持續蒐集國際旅運發展，適時檢討修訂旅客入出境態樣，強化安全管控作為。

（二十一） 政府為升級優化自動查驗通關系統，建構友善便捷自動查驗通關環境，惟國人入出境使用率未達年度目標值，互惠國家旅客入境使用率僅 1 成，允宜加強推廣國人入出境及互惠國家旅客入境使用自動通關，研謀優化系統功能，以達通關分流及提升通關效能。

移民署為持續優化我國自動查驗通關系統（e-Gate Enrollment System, e-Gate），99 年間建置第一代 e-Gate，105 年間建置專為外國人出境所設置之第二代外來人口出境快速查驗閘門（下稱 f-Gate），107 年間開發建置第三代 e-Gate 以提供兼顧安全與便捷之通關服務，並於 111 年 4 月 11 日提出建構新世代國境查驗服務計畫（下稱國境查驗服務計畫），經行政院於同年 7 月 22 日核定，期程為 112 至 114 年度，總經費 5 億 6,702 萬餘元。嗣新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情紓緩後，邊境解封跨國旅遊與國際交流復甦，旅客量大幅增長，為兼顧通關效率及減輕

查驗人力負擔，盤整增加汰換已屆使用年限之 e-Gate 系統等，報經行政院於 113 年 7 月 30 日核定修正計畫，期程展延至 115 年度，總經費調整為 6 億 9,948 萬餘元，全面更新查驗電腦設備及擴大自動查驗通關系統（下稱第四代 e-Gate），截至 114 年度止，累計編列預算 6 億 2,748 萬餘元，累計實現數 5 億 9,670 萬餘元。經查執行情形，核有下列事項：

1. 使用自動查驗通關人次持續增長，惟國人入出境使用率未達年度目標值，有待儘速完成設備汰換及持續推廣國人使用：國境查驗服務計畫訂定查驗工作站設備可用率達 99.95% 以上、e-Gate 可用率達 99.94% 以上、e-Gate 國人使用率達 80% 以上、e-Gate 外國人出境使用率達 65% 以上、e-Gate 使用滿意度達 95.1% 以上、網通設備可用率達 99.95% 以上及資訊安全防护平臺服務可用率達 99.20% 以上等 7 項計畫總目標，及 112 至 115 年度各分年績效指標。經查 113 年度分年績效指標計有 6 項，已達成者 5 項，未達成者 1 項，係 e-Gate 國人使用率達 75% 以上之指標。據移民署提供 e-Gate 使用情形（表 9），113 年度國人入出境使用 e-Gate 者為 2,299 萬餘人

表 9 我國自動查驗通關系統使用概況

單位：%、人次

年度	國人				外國人			
	分年目標 使用率	入出境人次 (註2)	使用人次	使用率	分年目標 使用率	出境人次 (註3)	使用人次	使用率
112	≥65	21,934,689	16,458,205	75.03	≥45	5,920,537	3,042,341	51.39
113	≥75	31,477,926	22,994,868	73.05	≥55	7,262,417	4,068,536	56.02
114 (1-8月)	≥80	23,574,007	18,464,536	78.33	≥65	5,156,904	3,432,286	66.56

註：1. 底色部分係未達分年目標使用率。

2. 113 年以前扣除 12 歲以下國人、114 年扣除 10 歲以下國人。

3. 扣除 14 歲以下外國人。

4. 資料範圍包含國際機場及商港之 e-Gate。

5. 資料來源：整理自建構新世代國境查驗服務計畫及移民署提供資料。

75.03% 減少

1.98 個百分點；又截至 114 年 8 月底止，e-Gate 國人使用人次為 1,846 萬餘人次，使用率為 78.33%，距 114 年度使用率達 80% 以上之績效指標值尚有落差，使用情形仍有待提升。據移民署說明，主要係國境查驗服務計畫建置第四代 e-Gate 拆除汰換第一代 e-Gate 及 f-Gate 施工期間須封閉部分通道，可使用 e-Gate 開道減少影響整體使用率所致。按截至 114 年 12 月 5 日止，國境查驗服務計畫規劃建置之 76 座第四代 e-Gate，除金門水頭港因配合金門縣港務處水頭港大型旅客服務中心新建工程期程尚有 7 座未完成，其餘 69 座均已完成驗收，經函請移民署加速完成 e-Gate 汰換，並持續推廣國人使用，以達通關分流及提升通關效能。據復：金門水頭港第四代 e-Gate 已於 114 年底建置完成並於 115 年 2 月試營運，預期能增進通關效能；另已於 e-Gate 周邊播放宣導影片，並派駐引導人員協助，以持續提高 e-Gate 使用率。

2. 推動互惠國家旅客入境使用自動查驗通關服務，惟互惠國家旅客入境使用整體占比僅1成，第四代 e-Gate 新增開道註冊功能成功通關率尚待提升：移民署為開放旅客申請及使用 e-Gate，訂定申請及使用入出國自動查驗通關系統作業要點。依該要點第2點第8款及第3點等規定，依據我國與他國締結之有效條約、協定或基於互惠原則、符合我國利益之考量而開放申請之外國人，得申請 e-Gate；持簽證或適用以免簽證方式入國護照之外籍申請人，應備有效之身分證明文件正本，至移民署指定處所申請註冊，並於申請書上簽名或按捺指紋。截至114年8月底止，我國已與美國、韓國、澳洲、義大利、德國、新加坡及馬來西亞等國簽署互惠使用自動查驗通關系統相關合作備忘錄或協定；復於114年11月29日再與紐西蘭完成相關互惠簽署。經查114年1至8月互惠國家旅客入境我國總人次計174萬餘人、入境使用 e-Gate 人次計18萬餘人，整體占比僅10.71%，其中以韓國最高為18.48%，其次為新加坡16.26%、馬來西亞9.52%，最低者為美國僅0.19%。按隨簽署互惠國家增加及持續推廣，互惠國家旅客入境我國使用 e-Gate 人次亦可望增長，惟因互惠國家旅客入境我國首次使用 e-Gate 前須先至人工櫃檯申請註冊，便利性仍待提升。據移民署說明，已於第四代 e-Gate 新增外國人開道註冊功能，惟114年7月25日於桃園國際機場第一航廈測試結果，互惠國家旅客50人中，成功註冊通關者41人，其餘9人因臉部辨識失敗、指紋錄存不佳等，致中斷註冊程序，經改以人工查驗，通關成功率僅82.00%。經函請移民署研謀優化第四代 e-Gate 開道註冊功能，強化查驗辨識精準度，並持續推廣互惠國家旅客入境使用，以提升入境查驗效率。據復：規劃升級人臉辨識輔助系統及指紋生物特徵系統，提升系統處理綜效，俾優化互惠國家旅客開道註冊所需精準度，並將改善註冊友善引導畫面，以利互惠國家旅客瞭解我國 e-Gate 使用流程，提升使用率。

（二十二） 移民署建置並持續優化通譯人員資料庫系統，又推動移民輔導專業通譯人員培訓認證機制，惟近4年運用系統媒合案量及成功率逐年下降，系統欄位資料仍待精進，部分駐站服務通譯人員未參與培訓或未通過測驗，允宜研謀改善，以發揮通譯人才資源共享效益，保障服務對象權益。

移民署為處理移民等業務及服務外籍人士，需專業通譯人才，以保障在臺外籍人士之社會權，於98年4月建置完成通譯人才資料庫系統（109年7月更名為通譯人員資料庫系統），並持續維運及優化系統功能，提供各界共享運用媒合所需適切通譯人員。復因通譯業務牽涉層面及機關甚廣，為維護通譯品質，經內政部（移民署）於112年12月6日綜整法務部、衛生福利部、教育部、勞動部及內政部警政署等機關通譯業務相關意見，提出通譯制度精進試辦計畫，經行政院於同年月21日核定，並自113年4月1日實施，由法務部等相關機關共同推動，所需經費由機關預算支應。經查執行情形，核有下列事項：

1. 優化通譯人員資料庫系統，提供各界共享運用，惟近4年運用系統媒合案量及成功率逐年下降：通譯人員資料庫系統截至114年8月底止，累計投入建置、改版、優化及維運

經費 723 萬

餘元。據移

民署提供資

料(表 10)，

111 至 114

年截至 8 月

底運用系統

覓尋所需適

表 10 運用通譯人員資料庫系統媒合通譯人才概況

單位：件、%

年度 媒合結果		合計		111		112		113		114 (1 至 8 月)	
		數量	占比	數量	占比	數量	占比	數量	占比	數量	占比
運用系統案件		300	100.00	127	100.00	75	100.00	64	100.00	34	100.00
媒合成功		64	21.33	38	29.92	12	16.00	10	15.63	4	11.76
	已結案	48	16.00	31	24.41	7	9.33	9	14.06	1	2.94
	已成立	16	5.33	7	5.51	5	6.67	1	1.56	3	8.82
未成立		109	36.33	46	36.22	23	30.67	27	42.19	13	38.24
已取消		127	42.33	43	33.86	40	53.33	27	42.19	17	50.00

註：1. 案件狀態「已結案」係通譯案件服務結束後，需求單位有於系統內依通譯人員之通譯專業性及內容完整性進行評價，通譯人員亦有對通譯需求單位進行意見回饋；「已成立」係通譯案件結束後雙方均未進行評價及意見回饋。

2. 資料來源：整理自移民署提供資料。

切通譯人員計 300 件，媒合成功者 64 件，整體媒合成功率 21.33%。按年度觀之，111 年度運用者 127 件、媒合成功 38 件，媒合成功率 29.92%；112 年度運用者 75 件、媒合成功 12 件，媒合成功率 16.00%；113 年度運用者 64 件、媒合成功 10 件，媒合成功率 15.63%；114 年 1 至 8 月運用者 34 件、媒合成功 4 件，媒合成功率 11.76%，運用者由 111 年度之平均每月 10 件，降至 114 年度之平均每月不及 5 件；媒合成功率由 111 年度之 29.92%，降至 114 年度截至 8 月底之 11.76%，減少 18.16 個百分點。經函請移民署探究癥結原因，並積極重新檢討研謀改善措施。據復：通譯服務因需求量大不穩定、服務場域差異大，且通譯人員多屬兼職性質，經評估取消線上媒合功能，僅保留查詢功能。

2. 為確保通譯人員資料庫系統有效運作，定期盤點及更新系統資料，惟部分欄位資料錯漏，或欠缺人員通譯能力及經歷之攸關資訊：移民署為使通譯人員資料庫系統有效運作，提供各使用者得於線上即時查詢，於 109 年 8 月 10 日訂頒通譯人員資料庫運用及管理要點。依該要點第 2 點至第 4 點及第 6 點規定，持有中華民國身分證或有效居留證件者，參加機關、學校或團體自辦或委辦通譯人員訓練，通過測驗或審查並取得合格證書者，得由機關、學校或團體建置登錄於通譯人員資料庫系統；以個人名義接受訓練並取得資格證書者，得由移民署審核資格後建置登錄；另該署須指派專人負責系統管理、審核帳號及異動申請，並每 3 個月定期盤點及更新通譯人員資料。經查，截至 114 年 8 月底止，由系統產出清冊之登錄通譯人員計 1,344 人。經與內政部戶役政系統及晶片居留證資料查詢系統資料比對分析結果，已死亡者 5 人、身分或居留證號填報錯誤者 5 人、居留證無效或註銷者 17 人。據移民署說明，現行每 3 個月定期進行盤點工作，主要統計系統內登錄之通譯人員人數、專長語言類別、服務類別、需求端查詢通譯人員資料次數、申請通譯案件件數等，惟尚未針對通譯人員身分狀態、在臺資格及登錄資料詳實盤查及確認，致生錯漏情事。又依通譯制度精進試辦計畫肆、六及陸、二等規定，各機關多已自行建立通譯人員資料庫，為使通譯人才資源共享，以連結方式相互參考，並落實通譯人員服務履歷等資料管理，爰規劃建立服務履歷機制，深入瞭解各機關通譯人員培訓及服務履歷，以完善通譯服務品質，促進通譯資源共享。惟查各需求單位於通譯人員資料庫系統查詢所需通譯人員時，僅

能顯示通譯人員姓名、在臺資格與取得證件（持有中華民國身分證或有效之居留證件）等資料，尚乏培訓及合格證書取得情形、語言檢測機構之語言或翻譯能力、華語文能力測驗通過、服務履歷等相關資訊，不利需求單位擇選最適通譯人員。經函請移民署研謀改善，持續完善系統資料盤點機制，減少錯漏情事，並評估擴增通譯人員服務履歷等攸關資料之可行性，發揮通譯資訊共享效益。據復：已於 115 年度通譯人員資料庫系統軟體維護案新增議約項目，包含新增通譯人員居留期限、提示視窗等，並規劃於系統內新增通譯人員培訓合格證書、語言或翻譯能力檢測證書等欄位，供需求單位參考。

3. 推動移民輔導專業通譯人員培訓認證機制，已完成首批培訓，惟部分駐站服務通譯人員未參與培訓或未通過測驗：依通譯制度精進試辦計畫肆、二、三及七規定，為維護通譯品質，通譯培訓須符合資格要件；培訓課程分為基礎課程（3 門必修課程、時數 6 小時）及專業課程（分為司法通譯、警政業務、醫療衛生、就業服務及移民輔導等 5 組，由主責機關視實際需求規劃、時數至少 8 小時），可採實體或線上方式辦理，並進行測驗，通過者發給效期 2 年之合格證書。該計畫自 113 年 4 月 1 日起實施後，對現行通譯人員資格效力不影響，緩衝期 2 年，自 115 年 4 月 1 日起全面適用審認資格。經查移民署為推動移民輔導通譯人員培訓等業務辦理情形，截至 114 年 10 月底止，已由 24 個服務站分別辦理通譯人員等培訓課程，參訓者 185 人，通過測驗者 170 人（合格證書有效期至 116 年底），首批通譯制度精進試辦計畫之移民輔導組通譯人員完訓通過率 91.89%。復查移民署 24 個服務站排班服務之通譯人員（下稱駐站通譯人員）共計 191 人，經參加上揭培訓及通過測驗者計 156 人，尚有 35 人未參與培訓或未通過測驗。其中駐站通譯人員全數完訓通過測驗者計有 10 個服務站，其餘 14 個服務站尚有未參與培訓或未通過測驗者。按移民輔導組通譯人員證書之取得，係由移民署擬定相關計畫通函所屬辦理，每年度僅辦理實體基礎及專業課程各 1 場次，場次有限且受場域及時間限制。經函請移民署持續完善移民輔導組通譯人員培育認證制度，以長期厚植專業通譯人力，提升專業服務效能。據復：將參據通譯制度試辦精進計畫，錄製通譯教育訓練基礎課程影片，並持續辦理專業課程，以提升專業服務效能。

（二十三） 建築研究所為降低建築能源消耗及碳排放，推動綠建築標章及建築能效標示制度，惟各市縣綠建築普及程度仍有顯著差距，且 114 年度綠建築標章延續認可比率下滑；又建置公有既有建築物能效調查填報平台，以利各機關盤點及改善公有既有建築物能效，惟平台填報率未及 1 成，允宜研謀改善，以落實環境友善及加速實現永續城市發展願景。

內政部為因應全球氣候變遷之嚴峻挑戰，依氣候變遷因應法及第二期（110 至 114 年度）溫室氣體減量推動方案，於 111 年 9 月訂定第二期住商部門溫室氣體排放管制行動方案，由建築研究所主辦推廣綠建築、近零碳建築評估、研提建築能效標示制度等工作項目，110 至 114 年度

實際支出 2,749 萬餘元，新核發 5,750 件綠建築標章及候選綠建築證書，累計減碳量 79.38 萬公噸二氧化碳當量 (CO₂e)。又行政院為呼應國際淨零目標，強化國家減碳治理並維持產業競爭力與永續發展，於 111 年 3 月公布「2050 淨零排放政策路徑藍圖」，由建築研究所主政建築淨零，宣示「2030 年公有新建建築物達成建築能效 1 級或近零碳建築」、「2040 年 50%既有建築物更新為建築能效 1 級或近零碳建築」、「2050 年 100%新建建築物及超過 85%建築物為近零碳建築」等 3 階段里程碑目標。經查建築研究所推動綠建築標章及建築能效改善情形，核有下列事項：

1. 推動綠建築標章制度已歷 20 餘年，惟各市縣綠建築普及程度仍有顯著差距，又 114 年度綠建築標章延續認可比率下滑：建築研究所於 88 年度建立綠建築評估系統及綠建築標章制度，自 89 年度起受理申請並核發綠建築標章，暨訂定發布綠建築標章申請審核認可及使用作業要點（112 年 5 月 3 日修正名稱為綠建築標章及建築能效標示申請審核認可及使用作業要點，下稱申請審核認可及使用作業要點），期降低建築物之能源消耗及二氧化碳排放量，引導我國建築朝環境友善及低碳發展。據建築研究所統計，我國綠建築普及率（每年認可通過綠建築標章及候選綠建築證書建築物之總樓地板面積，占當年核發使用執照及建造執照總樓地板面積之比率）自 112 年度之 20.89%，上升至 113 年度之 24.62%，並持續攀升至 114 年度之 27.06%，整體呈穩定成長趨勢。113 及 114 年度新核發之綠建築標章及候選綠建築證書合計 2,528 件、總樓地板面積 3,639 萬餘平方公尺，占同期間核發建築物使用及建築執照件數及總樓地板面積之 3.39%及 25.78%（表 11）；惟逾 7 成案件量及逾 8 成總樓地板面積坐落於直轄市內，又各市縣政府轄內綠建築標章及候選綠建築證書占核發使用執照及建造執照比率，件數介於 0.73%（雲林縣）至 66.34%（臺北市）

表 11 113 及 114 年度我國建築物取得綠建築標章（含候選綠建築證書）占核發使用執照及建造執照情形

單位：%

市縣別	件數 比率	總樓地板 面積比率	市縣別	件數 比率	總樓地板 面積比率
合計	3.39	25.78	彰化縣	1.05	4.98
臺北市	66.34	75.19	南投縣	1.14	6.82
新北市	25.17	49.28	雲林縣	0.73	10.95
桃園市	2.88	15.24	嘉義縣	1.41	6.92
臺中市	4.73	30.78	嘉義市	1.23	11.95
臺南市	1.82	14.44	屏東縣	1.68	11.89
高雄市	2.70	24.82	花蓮縣	1.76	14.63
基隆市	14.17	36.41	臺東縣	1.98	16.99
宜蘭縣	1.51	9.48	澎湖縣	0.88	7.74
新竹縣	2.81	25.43	金門縣	2.49	11.96
新竹市	6.49	48.85	連江縣	30.65	78.02
苗栗縣	1.61	8.40			

資料來源：整理自建築研究所資料及內政部 114 年 12 月統計月報之「核發建築物使用執照按用途別分」及「核發建築物建造執照按用途別分」資料。

間，總樓地板面積介於 4.98%（彰化縣）至 78.02%（連江縣）間，各市縣推動成效差距懸殊。另建築研究所為鼓勵取得綠建築標章者於首次有效期限 5 年屆滿後申請延續認可，於 109 年間修正申請審核認可及使用作業要點第 10 點規定，簡化首次屆期延續認可之申請作業。據建築研究所統計綠建築標章延續認可情形，109 至 114 年度綠建築標章屆期者計 1,941 件，延續認可者 564 件，延續比率為 29.06%；以年度觀之，延續比率自 109 年度之 11.47%，大幅增至 110 年度之 31.76%，並穩步上升至 113 年度之 35.48%，顯示簡化申請流程後，提升申請人辦理延續

認可意願，惟延續比率仍未達半數，又 114 年度之延續比率 28.83%，較 113 年度（35.48%）減少 6.65 個百分點，且較近 6 年度（109 至 114 年度）之總平均延續比率（29.06%）為低。經函請建築研究所賡續針對綠建築普及率相對偏低之市縣，加強精準宣導推廣作為，縮減區域間之推動成效差距，並積極蒐整未申請綠建築標章延續認可之實務根因，持續優化主動通知及簡化查核機制，以穩健提升延續意願，落實環境友善並加速實現邁向永續城市之發展願景。據復：已持續辦理綠建築專業研習會，加強建築專業從業人員對評估制度、申請程序及實務案例之瞭解，並於 115 年 6 月函頒 2026 年版綠建築評估手冊，精簡評估指標及評估項目，以簡化評估作業及申辦程序，提升申請誘因；另將持續督導評定專業機構落實延續認可主動通知機制，蒐集屆期未辦理延續認可案件之原因，研析申請人實務需求及遭遇困難，作為後續精進制度及簡化作業程序之參考。

2. 推動全國公有建築能效改善，建置相關能效調查填報平台，惟平台填報率未及 1 成，且填報機制及功能尚欠完備：建築研究所為提升建築能源效率，達成 2050 年近零碳建築願景目標，自 111 年度起實施建築能效評估及標示制度。按 114 年 10 月召開之國家氣候變遷對策委員會，主席針對 2040 年 50%既有建築物更新為建築能效 1 級或近零碳建築之目標，裁示應由公部門率先示範，提早於 2028 年（即 117 年）底前完成中央機關及國營事業所轄既有建築之能效盤點及改善規劃。行政院並於 114 年 12 月核定永續長聯盟推動永續發展成果獎勵要點（下稱永續獎勵要點），將「辦理機關內部建築能效評估，朝向近零碳建築」納入評分項目。受評機關（含中央、地方政府機關及國營事業）須盤點機關單位及所屬既有公有建築物數量，函文提交建築研究所，並至「公有既有建築物能效調查填報平台」登載公有建築物基本資料；該平台可根據填報資料，試算建築能效，受評機關針對試算結果為 2 級以下之建築物，洽請相關專家學者辦理建築能效診斷並提出改善方案，以取得近零碳（1+級）標示。經查，建築研究所為期透過受評機關於公有既有建築物能效調查填報平台查填資料，及早掌握全國公有建築物總量，已於 114 年 12 月間召開 4 場填報說明會，惟未詳細說明填報範圍，且囿於受評機關對能效改善議題之重視程度及參與永續獎勵要點評選之積極度差異懸殊，據建築研究所提供資料，截至 115 年 4 月底止，受評機關於平台完成公有建築物基本資料填報者 1.8 萬筆，僅占公用房屋建築棟數之 7.08%，該平台彙集受評機關公有建築物資料之情形欠佳。又受評機關未來如透過調整或升級建築物硬體設備，達成公有建築能效改善等異動情形，該平台亦乏相關欄位可供查填，顯示平台填報機制及功能尚未完備，恐影響平台資料完整性及協助受評機關完成能效評估與改善規劃之及時性。鑑於上開 2028 年完成公有既有建築能效盤點及改善規劃之政策目標期程僅餘 2.5 年，經函請建築研究所儘速完備填報作業規範，且依實務需要增修平台功能，並協調各級政府機關加速盤點所管建築物及於平台填報資料；另研議透過地政機關取得建物所有權狀所有權人為各級政府機關事業之可行性，瞭解全國公有建築物總量概況，並視永續獎勵要點實施情形，滾動調整獎勵機制，以利考核填報狀況等。據復：將函請各級政府與國營事業於線上平台填報公有建築能效

自評，舉辦說明會與提供文宣手冊以協助填報，研議透過地政機關取得建物所有權狀所有權人為各級政府機關事業，作為後續盤點公有建築物數量之依據，並視執行情形逐年檢討填報作業規範，另將籌組專業輔導團進行現場診斷及提供改善方案，俾利達成 2028 年公有既有建築能效盤點與改善規劃之政策目標。

（二十四） 空中勤務總隊支援災害搶救、人命搜救等空中公共安全任務，惟飛行、機務及維護等專業人力缺口長年未補實，且女性人力占比偏低，允宜研謀改善，以利遂行空中執勤任務及促進職場性別多元化發展。

空中勤務總隊為統籌及執行空中勤務業務，依公務人員任用法及聘用人員聘用條例等規定，任（聘）用人員辦理飛行、機務、維護及航材管理等工作，又為提升女性參與空中勤務總隊工作，推動性別平等業務創新方案，以消除職業性別隔離，落實性別平等政策。經查空中勤務總隊人力任（聘）用及性別平等政策推動情形，核有下列事項：

1. **飛行、機務及維護人力缺口長年未補實，有待持續優化相關攬（留）才措施，適時增補足額專業人力：**空中勤務總隊支援陸、海域空中救災、救難、救護、觀測偵巡、運輸等 5 大任務，112 至 114 年度配置辦理飛行、機務、維護等工作之飛行員、機工長、維護人員之預算員額分別為 194 人、194 人、193 人。經分析 112 至 114 年各年底各類人員出缺情形，其中飛行員缺額自 112 年底 10 人增至 114 年底 18 人，機工長缺額自 112 年底 4 人減至 114 年底 2 人，維護人員缺額由 112 年底 6 人增至 114 年底 9 人（表 12），整體專業人力缺額呈逐年增加趨勢。據空中勤務總隊說明，主要係因職務風險較高、待遇及福利條件不及民航業者等，致報考及應聘意願偏低，人力缺口長年難以補實等，恐加重現有人員負荷，飛安風險隨之增加。又空中勤務總隊 114 年底之飛行員、機工長及維護人員缺額合計 29 人，截至 115 年 4 月 17 日止，雖已規劃 115 年度國家考試任用、公告遴補計 20 人，尚餘 9 人未決定甄補方式，如加計 115 年度預估

表 12 空中勤務總隊飛行員、機工長、維護人員員額概況

單位：人					
年底	人員類別	合計	飛行員	機工長	維護人員
112	預算員額	194	101	33	60
	實際員額	174	91	29	54
	缺額	20	10	4	6
113	預算員額	194	101	31	62
	實際員額	172	89	28	55
	缺額	22	12	3	7
114	預算員額	193	99	29	65
	實際員額	164	81	27	56
	缺額	29	18	2	9

資料來源：整理自空中勤務總隊提供資料。

6 人離退，則仍有 15 人尚待甄補。按空中勤務總隊為強化專業人力留任及解決人力短缺問題，研擬修正「內政部空中勤務總隊飛航人員攬才留才獎助金支給表」，調升每月支給飛行員獎助金，內政部已於 115 年 2 月將修正草案函報行政院審議，刻正審議中。另空中勤務總隊為因應「AS-365N 海豚型機隊升級中程計畫」、「內政部空中勤務總隊臺北松山駐地直升機棚廠暨代拆代建空軍司令部松山基地指揮部飛機棚廠等興建工程中程計畫」，及預計於 118 年接收農業部林業及自然保育署航測及遙測分署之定翼機等，規劃於 119 年復編勤務第一大隊第二隊（松山機場駐地）

及第三大隊第二隊（小港機場駐地），並持續調整規劃各機種部署情形，將增加松山及小港機場駐地不同機種飛行員配置需求，恐影響既有駐地勤務隊人力調配運用。經函請空中勤務總隊審酌各項中長程計畫推動期程、實際任務需求與行政院核定調高留才獎助金情形，持續優化相關攬（留）才措施，預為規劃並適時增補飛行、機務及維護等專業人力，以因應後續業務發展及機隊部署調整所需。據復：將視業務推展成效滾動式調整職缺，並持續推動飛行員攬才留才措施，結合職涯發展、訓練培育及待遇制度精進，逐步強化飛航專業人力穩定度，以確保飛航安全及空中救災救難量能永續發展。

2. 持續招募及進用女性勤務管制員，有助消除職業性別隔離，惟機關現有女性人力占比仍偏低：空中勤務總隊 114 年底實際員額計 227 人，性別比（女：男）為 34：193，女性占比為 14.98%，未及 2 成。其中航務業務計有 9 位女性人員，主要辦理勤務管理、訓練協調等行政及幕僚性工作；至飛行員、機工長及維護人員等核心飛航及修護職務，則均由男性擔任。據空中勤務總隊說明，因飛航駕駛及工程技術類職務受工作環境、勤務型態及專業養成歷程影響，相關科系及人力來源長期以男性居多，致專業職務性別比率差距明顯。又空中勤務總隊自 111 年度起增設勤務管制員約僱職務，期透由該職務對外招募，吸引女性進入該總隊工作，提高女性參與空中勤務工作意願，並以此提報 112 年度行政院所屬機關推動性別平等業務創新方案「藉業務協同、共同參與，消除職業性別隔離」。惟 111 至 114 年度進用女性勤務管制員 4 至 6 人，對空中勤務總隊男女任用比率落差之改善情形，仍屬有限。經函請空中勤務總隊審酌飛航及技術職務特性，持續強化性別平等推動措施，提升女性參與航空勤務機會，以落實性別平等政策目標。據復：將持續透過各項招募管道與多元宣導措施，致力提升女性人員比率，並提供完善職場環境，落實性別多元化發展。

（二十五） 空中勤務總隊辦理配賦飛機維護保養及航材管理作業，間有定翼機於委商保養期間發生損壞停飛逾 1 年，待修航材歷時多年未完成修復，或應繳回航材遲未繳庫等情，允宜研謀改善，以維機關權益及確保後勤支援能力。

空中勤務總隊為強化航材管控，訂定航材庫儲管理標準作業手冊及建置航材管理資訊系統，114 年底該總隊配賦海豚機 8 架、黑鷹機 14 架及定翼機 1 架。經查空中勤務總隊飛機保養及航材管理情形，核有下列事項：

1. 配賦定翼機執行空中偵巡任務，惟委商保養期間發生發動機損壞，停飛逾 1 年，有待妥為辦理求償及強化履約管理作業：空中勤務總隊配有 1 架定翼機執行航空攝影、空中偵巡等任務，並委商辦理其維修及養護作業。經查，空中勤務總隊於 113 年 9 月將定翼機飛赴委商維護公司（下稱商維公司）執行發動機保養檢查作業，預估工期至同年 9 月底，該公司另委託分包廠商辦理檢查及試車結果，於同年 11 月更換螺旋槳調速器，惟於安裝作業試車階段發生定翼機之發動機損壞。商維公司於 114 年 1 月將該發動機及螺旋槳調速器運送至加拿大發動機原

廠辦理後續檢修。空中勤務總隊另採購翻修發動機，於 114 年 8 月交付商維公司安裝，復因試車期間發現右側螺旋槳異音，該總隊再採購翻修螺旋槳，於同年 12 月撥交商維公司更換，迄至 115 年 1 月底定翼機始恢復妥善，返回駐地正常勤務運作。維修期間由原預估約 1 個月，增加至 17 個月，不僅肇致定翼機無法執行勤務，並衍生相關料件更換費用 2,506 萬餘元。該總隊考量定翼機發動機係以妥善狀態交付商維公司保養檢查，卻發生故障情況，衍生風險及費用，爰於 115 年 2 月召開履約爭議協調會，就無法維持飛機妥善所衍生相關料件更換費用向商維公司求償，並於協調會建議採仲裁機制處理履約爭議，惟商維公司不同意採仲裁方式辦理，空中勤務總隊爰規劃提起民事訴訟請求賠償，截至 115 年 4 月 17 日止，刻正辦理委任律師等事宜。為維護機關權益及確保勤務遂行，經函請空中勤務總隊積極蒐整相關履約、維修及損害事證，儘速辦理後續求償事宜，另檢討現行履約管理及督導機制，強化對於承攬及分包廠商履約能力、維修能量及風險控管之審查，避免類似履約爭議再次發生，影響航空器勤務執行效能。據復：已於 115 年 5 月 4 日委託律師提起民事訴訟，並彙整相關履約、維修及損害事證交付委任律師；另將加強量化指標，以作為審視廠商履約能力評估，並加強審查廠商維護人員編制及訓練情形。

2. 定期管控航材籌補、維修及庫存情形，惟部分待修航材歷時多年未完成修復，或應繳回航材遲未繳庫等，有待加強管控航材修復及繳庫：依航材庫儲管理標準作業手冊規定，修護人員所申請之保修用料，應於該次保修工作完成後，儘速將多餘料件繳回；保修工作所更換具備修護價值且可再翻、修理使用之待修航材，應依規定辦理繳庫送修。經查，待修航材之維修管道包括送交國外原廠或授權廠商維修，或視國軍工作餘裕及材料庫存情形辦理檢修，或依我國與友軍雙方協議以訂單辦理相關檢修作業等，各類維修管道因全球物料短缺或友軍國防優先順序及分配系統優先徵用管制、適航認證或技令更新等，其履約期程普遍約 2 至 3 年。據空中勤務總隊統計，截至 115 年 3 月底止，待修航材計 927 件，其中逾 5 年尚未進行維修者計 170 件，占待修航材 927 件之 18.34%，顯示近 2 成待修航材長期存放庫房未完成修復。據該總隊說明，主要係部分航材經長期或反覆報價檢討後，因維修成本不符效益、無維修商源等因素，致未能辦理後續維修。另因保修工作更換或國軍借用應繳回而未繳回之航材計有 109 件，其領用年度分別為 112 年度 5 件（4.59%）、113 年度 20 件（18.35%）及 114 年度 84 件（77.06%），逾 2 成航材已領料 2 年以上而未繳回。經分析航材未繳回原因，主要係國軍借用航材、航材尚在檢修中，及商維公司或機隊駐地申請之備份週轉件等所致。鑑於空中勤務總隊已按月召開航材料件籌補管制會議，追蹤相關航材管理及繳回進度，惟仍有近 2 成待修航材歷時多年未完成修復，及應繳回航材遲未繳庫等情。經函請空中勤務總隊督促相關單位儘速辦理繳庫作業，並定期檢討航材可修性、維修效益及備份週轉件配置狀況，對無法取得維修資源或不具經濟效益者，適時研提報廢作業，以健全航材管理機制，並提升資源運用效能。據復：將積極辦理待修航材送修作業，並適時研提報廢作業；至應繳回航材遲未繳庫部分，將視自行維修情形、國軍籌料情形等，督促相關單位儘速辦理繳庫作業，以提升資源運用效能。

(二十六) 國土管理署代辦空中勤務總隊直升機棚廠興建工程，於規劃設計及工程招標前已知營建物價上漲及缺工情形，惟未落實依市場行情覈實估算發包預算，亦未預為合理評估工期及缺工因應對策，致工程招標歷經 5 度流標，延宕整體計畫執行期程，又因履約爭議影響工程進度，允宜研謀改善，俾利公共工程順遂推動，提升空中救援效能。

空中勤務總隊為提升北部地區災害空中救援任務效能，規劃於松山機場駐地興建黑鷹機棚廠，經行政院於 109 年 8 月 3 日核定「內政部空中勤務總隊臺北松山駐地直升機棚廠暨代拆代建空軍司令部松山基地指揮部飛機棚廠等興建工程中程計畫」(下稱臺北松山駐地興建計畫)。原計畫總經費 27 億 6,702 萬餘元，期程 109 年至 115 年 6 月。嗣經行政院於 112 年 7 月 19 日核定修正計畫，總經費調增至 34 億 9,926 萬餘元，期程展延至 117 年 12 月。經查執行情形，核有下列事項：

1. 直升機棚廠工程未落實依市場行情覈實估算發包預算，亦未預為合理評估工期及缺工因應對策，致工程招標歷經 5 度流標，延宕整體計畫執行期程：空中勤務總隊委託前內政部營建署(112 年 9 月 20 日改制為國土管理署，下稱國土管理署)代辦臺北松山駐地直升機棚廠興建工程(下稱直升機棚廠工程)，於 111 年 5 月核定發包預算 18 億 4,500 萬元，總工期 1,380 日曆天，嗣因辦理公開招標作業歷經 5 次流標，調增發包預算為 19 億 500 萬元，總工期展延為 1,560 日曆天後，始於 112 年 3 月 24 日決標。空中勤務總隊為因應工程預算增加，報經行政院於 112 年 7 月 19 日核定修正臺北松山駐地興建計畫。經查，依行政院公共工程委員會(下稱工程會)相關函示規定，規劃設計及工程招標階段應注意依最新市場行情編訂招標預算，檢核是否符合當下市場行情，並確實排出預定期程，以訂定合理工期；若發生流標，應務實辦理市場調查或檢討預算及工期合理性。惟國土管理署代辦直升機棚廠工程執行情形，於規劃設計階段及工程招標前即已知悉大宗物資混凝土、模板等單價偏低，及受俄烏戰爭等影響，致原物料價格持續上漲，且營建業缺工嚴重，經評估工程發包預算缺口約 1 億元，該署未及早研訂有效因應對策及評估工期合理性，僅微調預算並逕採減項發包方式辦理招標，致歷經 5 度流標。嗣經調增預算、增加工期及修正招標條件後，始於 112 年 3 月完成第 6 次招標決標，較原定 111 年 6 月完成發包時程落後 8 個月餘，延宕整體計畫執行期程，未能充分發揮專業代辦功能。經函請內政部督促國土管理署檢討改進，並研謀具體改善措施，以避免爾後類案情事再生。據復：已督促國土管理署賡續加強預算及工期管控作業，針對未來代辦工程案件，於代辦前階段，先行檢視計畫內容、需求定位、期程及經費合理性；於規劃及設計階段，要求技術服務廠商應就主要工項及大宗資材進行市場訪價，並隨時掌握大宗資材等物價行情，另依基地條件、施工工法及營建市場狀況檢討合理工期，並視營建物價變動情形，適時建議洽辦機關修正計畫或調整需求，以避免工程

多次流標，俾利計畫執行。另為完善工程流標後之因應措施，國土管理署已建立流標檢討機制及標準作業程序，將工程流標檢討內容架構及後續預定處理時程等，納入該署「工程管理指導手冊」程序中明確規範，並持續辦理建築工程設計圖說審查教育訓練，將歷次流標經驗轉化為實務案例，期於設計階段強化內、外在風險評估，及於公開閱覽期間辦理招商說明會，及早蒐集潛在廠商意見，據以檢討招標條件，以降低工程招標流標風險。

2. 履約階段因鋼構工程桁架續接及接合螺栓數量設計疑義，衍生履約爭議，影響工程進度：截至 114 年度止，已編列臺北松山駐地興建計畫預算 18 億 3,614 萬元，累計實現數 13 億 6,115 萬餘元，實現率 74.13%，未達 8 成，保留 4 億 7,498 萬餘元至 115 年度賡續執行，主要係直升機棚廠工程施工廠商於施工階段提出鋼構工程桁架續接及接合螺栓數量設計疑慮，經設計監造廠商於 114 年 1 月 15 日確認須修正設計圖說，並由國土管理署通知施工廠商暫停鋼構吊裝鋼構工程作業。嗣於同年 3 月 18 日國土管理署核定設計監造修正圖說後，通知施工廠商恢復施作，惟施工廠商仍以設計疑義拒絕復工。後續經空中勤務總隊、國土管理署協調施工廠商及設計監造廠商送台北市結構工程工業技師公會作為第三方公正單位審查，經該公會於 114 年 9 月 16 日審查確認設計適當，惟施工廠商仍就建物安全性提出疑慮且無復工意願，並於 114 年 12 月 24 日向工程會申請採購爭議調解，工程會嗣於 115 年 3 月 20 日召開第 1 次調解會議。截至 115 年 4 月 17 日止，調解案件尚在處理中，該工程整體預定進度 49.27%、實際進度 47.28%，落後 1.99 個百分點。按空中勤務總隊松山機場駐地之第一大隊第一、二隊主責北部地區（臺北市、新北市、桃園市、新竹縣、新竹市、基隆市）、北部及東北部海域、新竹以北山區及連江縣各離島等空中救援勤務，其中第一隊配賦 AS-365 海豚機 3 架、第二隊預定部署黑鷹機 3 架，惟因松山機場駐地黑鷹機棚尚未興建完成，黑鷹機先配賦於小港機場駐地，俟松山機場駐地直升機棚廠建置完成後轉撥；松山機場駐地尚未進駐黑鷹機期間，由海豚機執行相關任務。如遇松山機場駐地勤務量能不足、執行高海拔山域或 8,000 呎以上飛行任務、離島海域或夜間海域飛行等須由黑鷹機執行勤務時，則由已配賦黑鷹機駐地（清泉崗機場駐地及花蓮機場駐地）跨區執行任務。依據空中勤務總隊統計，109 年度至 115 年 2 月底止，黑鷹機跨區執行松山機場駐地任務計 62 件；惟跨區執行勤務勢必增加飛行時間、油料費用等，且影響救援勤務即時執行。鑑於空中緊急救援任務涉及重大災害搶救及人命救助，須發揮即時救援功能，惟臺北松山駐地興建計畫委由國土管理署代辦直升機棚廠工程，於招標階段因多次流標展延計畫期程，復因發生履約爭議，自 114 年 1 月停工，迄 115 年 4 月尚未復工，影響黑鷹機進駐松山機場駐地期程。經函請空中勤務總隊偕同工程代辦機關國土管理署積極協調後續處理方式及就設計監造廠商設計疏失責任辦理求償事宜，俾利早日完工，並完成黑鷹機移撥進駐，以爭取北部地區及海域空中救援勤務救援時效。據復：工程會採購申訴審議委員會業召開 3 次調解會議，刻正就契約變更進行協商，並偕同國土管理署積極強化履約管理，協調施工廠商提出趲趕作為；另後續將就設計監造廠商設計疏失責任依契約辦理檢討暨相關事宜。

四、113 年度重要審核意見追蹤查核情形

本部於 113 年度審核報告內列普通公務相關重要審核意見 23 項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，仍待繼續改善者 1 項、已研謀改善或依改善措施持續辦理者 22 項（表 13），其中仍待繼續改善者，經再研提審核意見 1 項通知檢討改善。

表 13 113 年度審核報告所列內政部主管普通公務相關重要審核意見覆核辦理情形

重要審核意見標題	說明
仍待繼續改善	
政府為強化國土整合治理，推動全國國土計畫，惟相關子法迄未完成修訂，地方政府與民眾對農地變更及土地使用管制存疑，致未如期實施，且土地開發許可及用地變更編定案件申請暴增，加劇點狀開發與國土破碎化，影響整體國土治理成效，允宜研謀改善。	因國土功能分區圖審議與公告進度未如預期，業再研提審核意見詳「丙、貳、行政院主管項下重要審核意見(十八)」。
已研謀改善或依改善措施持續辦理	
(一) 內政部推動智慧不動產登記計畫，建立不動產非全程及全程網路申辦登記服務，惟執行期間大幅降低全程網路申請項目應完成比率目標；又導入應用區塊鏈技術建置之抵押權線上申辦系統，僅 2 成 5 試辦金融機構啟用系統功能，實際申辦案量仍低，允宜研謀加速推動辦理及推廣，以發揮節省民眾臨櫃申請之時間及交通成本，暨保障不動產交易安全。	
(二) 內政部推動殯葬設施量能提升計畫，補助地方政府改善殯葬設施不足及老舊問題，惟部分補助案件已屆預計完工期程仍未辦竣，且計畫期程將屆，半數績效指標累積達成率未及 3 成，申請補助傳統公墓更新案量亦未如預期，允宜督導加速推動執行及加強控管，因應社會殯葬需求，推動傳統公墓更新轉型，以提升殯葬設施可及性，及優化治喪服務量能與環境。	
(三) 內政部賡續推動地籍圖重測計畫，補助市縣政府加速完成重測作業，惟截至 113 年底待辦重測土地尚有 68 萬餘筆，允宜研謀加強管控進度及提升執行量能，俾及早完善國家地籍圖資。	
(四) 內政部發展行動自然人憑證作為數位身分認證應用，有助民眾以行動裝置快速登入公、私部門各項數位服務，惟行動自然人憑證可使用之服務項目，僅約可使用實體憑證項目之 2 成，且仍須臨櫃申辦行動自然人憑證，允宜研謀改善，以達成簡政便民目標。	
(五) 內政部督導市縣政府辦理預售屋建案聯合稽查及推動實價登錄，有助於健全預售屋市場交易秩序及促進交易資訊透明，惟部分市縣政府預售屋建案聯合稽查作業存有改善空間，或仍待訂定（修正）申報登錄價格資訊不實等相關裁罰基準，允宜研謀改善。	
(六) 警政署建置 165 打詐儀錶板，公布每日警察機關受理疑涉詐欺案量，朝透明公開方向邁進，強化全民防詐意識與警覺性，惟部分揭露之統計數據或資訊仍待精進，允宜持續評估優化打詐儀錶板內涵，並周妥公開揭露外界關注資訊項目及內容，以達建置效能與目的。	
(七) 警政署設立 165 反詐騙諮詢專線及全民防騙網，提供民眾 24 小時反詐騙諮詢服務，並建置 165 反詐騙系統平臺，整合員警受理詐騙案件，惟受理電話及網路案量持續攀升，處理人力有限，又系統部分欄位資料須人工重複填列，允宜研議增補專線人力之可行性，並優化系統功能，以提升受理報案處理效能，確保民眾諮詢反詐騙事宜，有效獲得即時協助，俾利圈存攔阻被詐騙款項或避免受騙。	

表 13 113 年度審核報告所列內政部主管普通公務相關重要審核意見覆核辦理情形（續）

重要審核意見標題	說明
（八）政府強化公私合作擴大多元化識詐教育宣導，期提升識詐資訊觸及率與民眾資訊吸收率，惟民眾缺乏對於可疑電話或訊息習慣性查證及維護個資安全意識；又少年及外籍人士涉詐情形日益嚴重，惟尚乏犯罪預防宣導，允宜擴大識詐宣導教育，深化法律責任認知，提醒民眾善用官方管道進行查證，強化全民識詐能力與防詐警覺性。	
（九）警政署推動建置智慧警勤輔助系統，期以提升員警勤務效能，惟未按計畫督導獲配市縣政府警察局妥適調整巡邏路線，裝備使用率未達 7 成，又系統辨識警示之注意車牌車輛逾 9 成未能及時處置，允宜研謀改善；另部分警察機關尚未導入使用行動車牌辨識系統，且警政署黑名單資料庫完整性容待加強，亦待持續擴大將停車場停管資料納入系統介接範圍等，以發揮系統效益。	
（十）內政部已公告實施全國國土計畫，並研訂成長管理策略作為引導土地合理利用之原則，另偕同經濟部辦理產業用地需求推估作業，指導地方政府劃設農業發展地區及城鄉發展地區等國土功能分區，惟產業用地需求推估結果與實際發展情形存有落差，全國實際作為糧食生產之土地面積亦未達標，且部分淹水潛勢地區納入城鄉發展地區等，不利國土資源之合理利用與配置，允宜研謀改善。	
（十一）內政部已擬訂全國國土計畫之部門空間發展策略，並彙整中央各目的事業主管機關之部門計畫，供各地方政府納入市縣國土計畫，惟該發展策略及部分部門計畫內容未臻完善，且部分地方政府未覈實將部門計畫內容納入市縣國土計畫，不利國土計畫之推動，允宜研謀改善。	
（十二）內政部及各目的事業主管機關持續辦理環境敏感地區之圖資繪製及劃設工作，惟國土基礎圖資尚未完整蒐集，且活動斷層圖資精度未符建築管理規定，及協調國土復育促進地區之劃定機關仍無具體共識等情，致環境敏感地區之劃設作業未臻周延，允宜研謀改善。	
（十三）國土管理署補助地方政府辦理公共污水下水道系統建設，113 年底全國公共污水下水道用戶接管戶數已達預定目標，惟部分市縣公共污水下水道普及率低於平均，且有部分污水下水道管線完工後長期空置；另污水下水道建設績效指標資料管理系統建置完成逾 5 年，仍未完整匯入全國接管用戶門牌資料，且有部分資料重複等異常情形，允宜研謀改善，以改善環境衛生與提升國家競爭力。	
（十四）國土管理署補助地方政府辦理污水下水道建設等計畫，提升民眾生活福祉，惟部分補助計畫未訂定明確與客觀之審查及評比標準，致無法據以評定申請案件之補助優先順序；又部分補助規定未將用地取得等與計畫推動攸關要項納入審查評比重點，衍生個案採購接受補助後撤案或停工，影響計畫推動，允宜督促研謀改善，以提升計畫執行效益。	
（十五）國土管理署委託市縣政府辦理雨水下水道即時水情監測系統建置計畫，已完成建置多處雨水下水道水位監測站，惟部分通報異常案件未獲市縣政府回報處理情形，又部分位於淹水區域之水位監測站量測結果與民眾通報積（淹）水災情存有差異，允宜研謀改善，確保監測資料之穩定與正確性，以利即時掌控防災資訊。	
（十六）國土管理署受理新竹縣政府辦理新竹縣竹北特色產業專用區之都市計畫審議作業，審議過程對於縣府未依規定連載訪商或評估分析資料，亦無具體可行之實質開發計畫與配套措施，且變更後小學用地不復存在，損及地區學童受教育權益等，未妥為表示意見，並作為計畫審議之參考，影響變更案日後開發與利用效益，允宜研謀改善。	

表 13 113 年度審核報告所列內政部主管普通公務相關重要審核意見覆核辦理情形（續）

重要審核意見標題	說明
(十七) 內政部推動營造業承攬工程之技術士設置管理事宜，有助提升國內營繕工程施工品質，惟間有相關法令規定及管理機制未臻周延，及尚未建立技術士專業職類技能回訓制度等情，允宜研謀改善。	
(十八) 消防署為改善市縣消防人力不足問題及保障維護服勤人員健康權，推動充實消防人力相關計畫及建立消防勤休框架性規範，已增補消防人力 3,100 人，惟全國及 10 個市縣之消防服務人口比未達 112 年度階段性 1:1,300 之目標，部分市縣消防人力實有員額與預算員額仍有相當差距，額外加休或外宿措施容有提升空間，允宜敦促協助市縣消防機關建置合理消防人力，優化消防勤休配套措施，暨逐步調降消防人員服勤及超勤時數。	
(十九) 政府推動向山致敬之開放山林政策，鼓勵民眾親近山林，參與登山活動人數大幅攀升，惟部分民眾輕忽山林活動風險，山域救援事件持續增加；又部分市縣設置山域事故救援隊之編組人數未符合規範，或未依規定將培（複）訓計畫函報備查；另山域救援隊設置指導要點已公布實施 3 年餘，始首次開設師資班訓練，致師資不足，均待研謀改善。	
(二十) 墾丁國家公園管理處因應轄管水域遊憩活動盛行，辦理部分水域出租經營、違規取締工作及海上活動安全戒護，惟出租經營或採購履約等管理措施及執行未臻周妥，致國土景觀遭受破壞，或由未具合格有效證照人員執行遊客海上活動安全戒護，影響作業成效，允宜研謀改善。	
(二十一) 台江國家公園管理處辦理國家公園區內重要濕地之巡查工作，惟未積極追蹤列管查報案件之後續處理情形，致部分未經申請許可設置貨櫃、鐵皮建物等久未拆除回復原狀，允宜督促研謀改善，以維護重要濕地及國家公園環境生態。	
(二十二) 國家公園法自 61 年公布施行已逾 52 年未修正罰鍰金額，相較類同法規之罰鍰，明顯偏低，對於違法行為扼止效果有限，允宜適時檢討修正，以強化法規嚇阻效果。	

五、其他事項

內政部主管推動施政計畫之執行成果，前經本部查核後於審核報告揭露，監察院請本部提供資料，嗣經監察院於 114 年 7 月 1 日至 115 年 6 月 30 日間糾正者，摘述如次：

中央於 109 至 111 年透過一般性補助款補助地方政府辦理雨水下水道疏濬清淤工程，依當時適用之「內政部營建署辦理一般性補助款雨水下水道疏濬清淤工程作業要點」第 1 點規定，營建署（112 年 9 月 20 日改制為國土管理署）負責地方政府雨水下水道疏濬清淤之工程審查、執行進度掌控及督導查核等工作，惟該署對於地方政府提報之相關資料未能確實審查（核），亦未確實管控地方政府提報季報表及支用補助款情形，且缺乏有效之執行進度列管機制，顯未能善盡審查及督導之責，核有違失，經監察院糾正。（114 年 12 月 24 日監察院公報第 3416 期）