

## 調 查 報 告

壹、案由：據審計部 107 年度中央政府總決算審核報告，內政部警政署推動警政雲端運算發展計畫，透過雲端運算科技整合警政相關資料庫，有助提升員警辦案效率及強化機關間協同辦案能力，惟部分直轄市、縣（市）政府警察局路口監視系統納入整合及具車牌辨識功能之路口監視器比率偏低、雲端勤務派遣運用成效欠佳，均有待檢討研謀改善案。

貳、調查意見：

本案係據審計部民國（下同）107 年度中央政府總決算審核報告，內政部警政署（下稱警政署）推動警政雲端運算發展計畫，透過雲端運算科技整合警政相關資料庫，有助提升員警辦案效率及強化機關間協同辦案能力，惟部分直轄市、縣（市）政府警察局路口監視系統納入整合及具車牌辨識功能之路口監視器比率偏低、雲端勤務派遣運用成效欠佳等情。本案經調閱警政署暨各直轄市、縣（市）警察局及審計部等機關卷證資料，並於 109 年 3 月 2 日詢問警政署、臺北市政府警察局、新北市政府警察局及基隆市警察局等機關主管人員，已調查竣事，茲臚列調查意見如下：

一、警政署建置雲端影像調閱系統以整合各地路口監視錄影資料，並研訂「跨縣市路口監錄影像調閱」之各項介接標準，惟因各地方建置年代不同、經費差異等因素，且該介接標準未具強制力，無法要求應納入採購契約規範，致路口監視器整合率仍待提升，影響該系統建置效益，有失科技偵辦之契機。

（一）警政署為提高員警辦案之可及性與時效性，並掌握案件偵辦契機，爰建置雲端影像調閱系統，提供警

察機關就各路口錄影監視系統影像遠端調閱功能，強化跨直轄市、縣（市）間與機關間協同辦案之能力，故於 101 年辦理「警政雲端運算發展計畫（計畫期程 101 至 104 年）-擴增 M-Police 功能運用」之「雲端運算應用系統建構」時，即將雲端視訊影像處理平臺工作項目列為優先推動之應用系統。該署於 102 年建置完成雲端影像調閱系統，透過該系統結合電子地圖功能，使用者可直接點選觀看，以獲取有效線索與情資，讓第一線執勤員警及指揮官運用各種載具調閱即時影像，據以第一時間掌握現場狀況及破案黃金時間，並自 102 年起進行整合各直轄市、縣（市）政府警察機關路口監視器影像至雲端影像調閱系統。故由該系統之設置目的可知，係為提高辦案之可及性與時效性，以掌握案件偵辦契機。

(二)經查警政署於「警政雲端運算發展計畫（第二期）-警政巨量資料分析與運用」中陸續推動整合各直轄市、縣（市）政府警察機關路口監視器影像至雲端影像調閱系統，截至 106 年底已進行臺灣本島 19 個直轄市、縣（市）政府警察局路口監視錄影系統遠端調閱之整合作業，惟至 107 年 8 月底止，臺灣本島 19 個直轄市、縣（市）政府警察局共計建置 18 萬 3,097 支路口監視器，其中經警政署整合納入雲端影像調閱系統者計 9 萬 7,349 支，整合率僅達 53.17%，其中計有新北市等 8 個直轄市、縣（市）政府警察局之整合率未及 5 成，甚有基隆市、新竹市、嘉義縣等 3 縣（市），整合率未及 1 成，直至本院調查時，統計至 107 年底，路口監視器整合率亦僅達 63%。

(三)又查，警政署雖於 102 年研訂「跨縣市路口監錄影

像調閱」之各項介接標準，並於同年 9 月 13 日函送各直轄市、縣（市）政府警察局，作為路口監視錄影系統採購規格之參據，惟因未具強制力，且該署未能積極督促、協調各直轄市、縣（市）政府警察局依上開各項介接標準，辦理路口監視器建置或汰換作業，致間有部分直轄市、縣（市）政府警察局仍未將該署研訂之介接標準，完整納入路口監視錄影系統之採購契約規範，衍生後續整合作業困難及影響整合進度，致整合率不佳。嗣該署雖於 107 年 10 月 5 日重新研訂「各縣市政府警察局治安要點錄影監視系統介接雲端影像調閱系統建議作法」，函送各直轄市、縣（市）政府警察局應依該建議作法所訂標準，建置或汰換路口監視錄影系統，惟該建議作法仍乏約束效力，是否能獲致具體成效，仍待後續觀察。

- (四) 據復，錄影監視系統係屬地方警政或警衛事項，由各直轄市、縣（市）政府警察局，依轄區特性、治安、交通流量等狀況，規劃錄影監視系統之規格、功能、建置地點及數量，所需經費由各直轄市、縣（市）政府每年就自有財源編列預算，支應建置、維修及汰換錄影監視系統等經費；整合各直轄市、縣（市）政府路口影像監視系統工作之困難點，係因各路口影像監視系統屬分年、分期建置，各系統架構均不相同，且各期建置廠商使用之錄影設備品牌繁多、機型各異，又部分直轄市、縣（市）政府錄影監視系統之監視器無網路連線功能，影像係直接儲存於路口機箱、派出所、區里辦公室等，或使用之網路頻寬較低，致無網路連線或頻寬過低之監視器無法整合；部分直轄市、縣（市）政府錄影監視系統之控制（溝通）協定、視訊串流傳輸協定由

各建置廠商訂定，因協定不相容以致不同機關無法於網路相互調閱影像等情，係為部分直轄市、縣（市）政府監視器整合率偏低之原因；嗣稱，統計至107年12月臺灣本島裝設監視器數量為18萬6,059具，其中可連接網路之監視器數量計17萬6,064具，該署已完成整合11萬846具，監視器整合率已達63%，109年度預計整合率可達8成。

(五)綜上，警政署自102年建置雲端影像調閱系統，且「警政雲端運算發展計畫(第二期)-警政巨量資料分析與運用」已於108年底屆期，惟該署未能積極協調各直轄市、縣（市）政府警察局依102年研訂「跨縣市路口監錄影像調閱」之各項介接標準，辦理路口監視器建置或汰換作業，嗣因各直轄市、縣（市）建置年代不同、經費差異等因素，且該介接標準未具強制力，無法要求應納入採購契約規範，因路口監視器整合率仍待提升，致第一線員警無法有效運用雲端影像調閱系統功能，影響該系統建置效益，難達科技辦案之契機。

二、警政署規劃建置涉案車輛軌跡查詢系統，未能衡酌及詳實評估各直轄市、縣（市）政府之財政能力及建置車牌辨識系統之配套條件，且對於整合已增設車牌辨識系統之路口監視器整合率，亦有欠積極，影響車牌點位資料蒐集之完整及資料分析之效能，錯失科技破案之先機。

(一)警政署為提供辦案員警完整之涉案車輛軌跡，據以分析涉案車輛逃逸路線及地緣關係，並透過解析車牌點位資料庫所蒐集之巨量車牌號碼，搜尋與嫌疑車輛車行時間相近、軌跡雷同之隨行車輛，篩選可能之犯罪同夥，提升員警辦案效率，於104年建置涉案車輛軌跡查詢系統，規劃整合刑事警察局、各

直轄市、縣（市）政府警察局之車牌辨識系統資料庫，將車牌號碼、辨識日期、辨識時間、路口監視器經緯度、路口監視器編號、車牌影像截圖等資料，傳送至涉案車輛軌跡查詢系統之車牌點位資料庫，併同納入員警運用 M-Police 查詢取得車牌資料，據以分析、串聯涉案車輛之行車軌跡。且目前部分直轄市、縣（市）政府警察局已自行建置車牌辨識資料庫，將辨識後之車牌資料，串連成車行軌跡，辦案員警透過車牌號碼查詢功能，即可查詢特定車輛於特定期間之車行軌跡。故由該系統之功能可知，建置涉案車輛軌跡查詢系統之目的，係藉由蒐集車牌點位資料，據以繪製涉案車輛軌跡，並運用巨量車牌點位資料進行大數據分析，研判可能共犯，爰車牌辨識建置密度及車牌點位資料完整性，攸關涉案車輛軌跡繪製之精確度，可大幅提升員警辦案效率。

(二)經查，臺灣本島 19 個直轄市、縣（市）政府警察局建置之 18 萬 3,097 支路口監視器，扣除 6 萬 7,298 支全景式鏡頭，其餘 11 萬 5,799 支路口監視器係可增設車牌辨識功能，惟查僅 3 萬 5,409 支路口監視器，約占 30.58% 有增設，計有 11 個直轄市、縣（市）政府警察局架設之路口監視器增設車牌辨識功能，比率未及 1 成，甚有宜蘭縣、嘉義縣、屏東縣、花蓮縣等 4 個縣政府警察局，迄今仍缺乏車牌辨識系統。惟警政署於 104 年規劃時，並未考量各直轄市、縣（市）政府警察局車牌辨識系統之建置比率差異甚巨情形，及衡酌各直轄市、縣（市）政府財政能力暨各年度獲配一般性補助款額度，詳實評估路口監視器後續增設車牌辨識功能之可行性，即逕為建置涉案車輛軌跡查詢系統，且該署亦未於系

統建置完竣後，協調各直轄市、縣（市）政府警察局於新建或汰換路口監視器時，適時加裝車牌辨識功能，肇致各警察局車牌辨識功能建置比率，僅約 3 成；又警政署對於各直轄市、縣（市）政府警察局已具車牌辨識功能之 3 萬 5,409 支路口監視器，僅完成 9 個直轄市、縣（市）政府 2 萬 3,624 支，占 66.72% 之整合作業，已影響車牌點位資料蒐集及車輛軌跡繪製之完整性，而有涉案車輛軌跡中斷或難以判別行車方向之虞，顯未能充分發揮涉案車輛軌跡查詢系統之建置效益。

- (三) 據復，路口監視器如進行車牌辨識，技術上需較高畫質之車牌影像，傳輸影像時亦需較大之網路頻寬，同時需要較大影像儲存空間，前揭車牌辨識設備、較大儲存空間、網路頻寬等造成車牌辨識系統整體建置所需經費較高，且實務上建置車牌辨識系統，尚需於該直轄市、縣（市）交通要道布建車牌辨識設備，隨轄區範圍大小而增減布建車牌辨識設備數量，布建數量達一定程度之後方可達成繪製涉案車輛行車軌跡之效果，考量各直轄市、縣（市）政府財政狀況不一，部分直轄市、縣（市）時因天然災害造成監視器損壞需進行修繕，確無多餘經費增設車牌辨識系統，而刑事人員偵辦案件時，時需查詢涉案車輛行車紀錄以瞭解行車軌跡，實有整合已建置之車牌辨識系統資料之需求。目前已於 108 年完成整合桃園市政府警察局及高雄市政府警察局之車牌辨識資料，整合直轄市、縣（市）政府具車牌辨識功能之路口監視器比率，已由 66.72% 提升至 94.44%，並規劃於 109 年至 112 年依各直轄市、縣（市）警察局車牌辨識監視器建置情形，持續整合臺灣本島 19 直轄市、縣（市）車牌辨識資料；另為擴大行車紀

錄資料來源與涵蓋範圍及彌補直轄市、縣（市）政府車牌辨識系統之不足，已於 106 年就直轄市之重要路口建置 344 處 RFID（無線射頻辨識，下同）外碼讀取器，並於「108-111 年警察執法設備及效能提升方案-涉案車輛行車紀錄雲端創新應用發展計畫」規劃於直轄市以外 13 個縣（市）建置 327 處 RFID 外碼讀取器，預計 111 年底完成臺灣全島 19 個直轄市、縣（市）之建置，屆時將可強化涉案車輛之查緝作為。

（四）綜上，警政署建置涉案車輛軌跡查詢系統，惟系統建置前，未衡酌各直轄市、縣（市）政府財政負擔能力及獲配一般性補助款額度，妥為評估各警察局增置車牌辨識系統之可行性，復於建置期間，未積極協調各直轄市、縣（市）政府警察局於新建或汰換路口監視器時，併同加裝車牌辨識功能，肇致各直轄市、縣（市）政府警察局車牌辨識功能增設比率仍低，加以該署針對各直轄市、縣（市）政府警察局已建置車牌辨識系統之整合作業，亦有欠積極，已影響車牌點位資料蒐集之完整性及該等點位資料之分析效能，錯失迅速破案之先機。

三、警政署推動雲端勤務派遣系統以強化派遣效率，惟未詳加考量執勤員警及派遣人員實際勤務作業方式及雲端派遣之特性與需要，亦未積極處理線上派遣系統實際運用所遇問題，致基層人員對系統使用意願不高，該署允應積極研擬改善措施，以發揮科技派遣建置效益。

（一）據「警察機關勤務指揮中心作業規定」第 18 點第 2 款第 1 目及第 3 款第 2 目規定，各直轄市、縣（市）政府警察局勤務指揮中心（下稱勤指中心）受理 110 報案，應立即輸入「e 化勤務指揮管制系統」，

並循系統通報所屬分局（大隊），各分局勤指中心接獲 110 通報案件，應立即以無線電呼叫線上警力，前往處理。故警政署為提升各直轄市、縣（市）政府警察局勤指中心受理 110 報案效率及強化勤務指揮管制功能，於「警政雲端運算發展計畫-擴增 M-Police 功能運用」運用雲端運算科技強化勤務派遣工作，列為「雲端運算應用系統建構」事項，並於 104 年 5 月至 12 月間建置「雲端勤務派遣管理系統」（下稱線上派遣系統），嗣於 105 年 8 月 8 日正式上線啟用。該系統透過結合各直轄市、縣（市）政府警察局之「e 化勤務指揮管制系統」與 M-Police 警用行動載具及 GIS 圖資等資料，提供線上執勤警力分布、報案地點與員警位置圖示、跨區警力等資訊。各級勤指中心人員於接獲 110 案件，可即時透過該系統選取值勤中警力，進行線上派案至執勤員警手持之 M-Police，以縮短派遣時間，加快案件處理速度，強化勤務指揮派遣機制及提升緊急應變能力。又警政署為因應日益繁重之警勤任務需求，辦理「警政雲端運算發展計畫第二期-警政巨量資料分析與運用」時，已於 106 年 5 月至 12 月間持續強化線上派遣系統功能，並建置 M-Police 勤務導航功能，引導員警快速到達目的地。故該系統係為受理報案效率及強化勤務指揮管制功能，加快案件處理速度，強化勤務指揮派遣機制及提升緊急應變能力。

(二) 經查，106 年及 107 年 1 至 8 月各直轄市、縣（市）政府警察局採線上派遣勤務之比率分別為 64.65%、51.15%，其中除基隆市及臺東縣政府警察局 107 年 1 至 8 月採線上派遣之比率較 106 年度增加外，其餘 20 個直轄市、縣（市）政府警察局採用比



率均呈現下降，且臺北市、宜蘭縣、新竹市、南投縣及嘉義縣等 5 個直轄市、縣（市）政府警察局線上派遣比率下降甚逾 2 成；又上開期間線上派遣比率未及 5 成之直轄市、縣（市）政府警察局，分別計有 9 個及 11 個，顯見整體線上派遣系統運用情形欠佳。據稱，線上派遣比率偏低係因：1. 派遣訊息透過系統平臺將資訊傳送至執勤員警配持之 M-Police 時，可能網路斷線、忙碌，派遣當下無法偵測到 M-Police 訊號；2. 訊息發送失敗；3. 平臺未回傳接收狀況；4. 員警騎乘機車巡邏、訪查、取締等動態作業時，無法即時點選 M-Police 回應；5. 員警已由無線電呼叫方式受理案件無法再接新案而拒絕派遣等情形。又當系統上顯示「平臺作業逾時」、「發送平臺失敗」、「平臺未接受」、「平臺已接受」、「拒絕」等派遣結果訊息時，勤指中心派遣人員需重新進行線上派遣，或以無線電、電話聯繫瞭解情形後再重新派遣，故多數勤指中心派遣人員認為沿用無線電呼叫方式，較線上派遣更為簡便快速。

- (三) 又查，各直轄市、縣（市）政府警察局執行線上派遣案件之流程，係由員警手持 M-Police 接收勤指中心人員線上派遣時，該載具會發出警示聲提醒，並顯示「接受」或「拒絕」等派遣資訊之選項供員警點選，倘員警點選「接受」選項，後續須再按處理案件流程及進度依序點選「到達」、「回報」、「結案」等項目，俟完成「結案」點選後，該 M-Police 才可再接受新的派遣案件；倘點選「拒絕」選項，該案件將重新派遣，點選「拒絕」之 M-Police 仍可接受其他案件之派遣；惟對於員警未於 M-Police 點選「接受」或「拒絕」之派遣訊息，且未重新登

入，勤指中心即無法再對該 M-Police 進行線上派遣。經審計部函報，實地抽查臺北市等 10 個直轄市、縣（市）政府警察局，各勤指中心對於經由系統平臺傳送派遣訊息至 M-Police 後，可再派遣新案至該載具之時點，並無明確規範；另據警政署及各直轄市、縣（市）政府警察局等之說明，各警察機關亦無制定線上派遣各執行階段（接受、到達、回報、結案、拒絕）點選回報之相關規範，其中有 16 個直轄市、縣（市）政府警察局要求所屬員警對線上派遣案件進行執行階段之點選，惟僅桃園市等 6 個警察局要求已點選「接受」之案件須再依案件處理進度持續點選至「結案」，其餘警察局僅分別要求點選至「結案」前之各不同階段。經審計部函報指出，107 年 9 月 4 日至 11 月 9 日各直轄市、縣（市）政府警察局勤指中心線上派遣案件各階段點選情形，該期間線上派遣件數計 32 萬 9,712 件，受派遣員警於 M-Police 點選件數計 20 萬 5,234 件，經扣除部分勤指中心為提升線上派遣件數，將案件派遣至配發於中心之 M-Police 等案件數 3 萬 4,555 件（另由無線電呼叫方式派遣案件）後之實際線上派遣件數 29 萬 5,157 件，進行點選件數 17 萬 679 件，占派遣件數之 57.83%，其中未點選「接受」或「拒絕」之案件數，加計雖已點選「接受」惟未再按序點選「結案」之案件數合計 18 萬 7,402 件，占派遣件數之 63.49%。另進一步就線上派遣案件於各執行階段點選情形分析，有 6 成 3 之案件，計 18 萬 7,402 件經線上派遣後，相關之 M-Police 即未能再接受線上派遣，須俟執勤員警重新登入或每 2 小時 M-Police 自動登出後再登入後，才能再進行線上派遣。據「警察機關勤務指揮中心作業規定」第 6 點

第 2 款第 1 目規定，執勤員警對於轄內各種重大事故，應隨時掌握現場狀況，依初報、續報、結報之程序處理，並隨時報告執勤官妥適處置。同規定第 18 點第 2 款第 1 目及第 3 款第 1 目規定，各直轄市、縣（市）政府警察局及分局勤指中心受理 110 報案應立即輸入「e 化勤務指揮管制系統」管制，並就案況及回報說明詳實記錄。經查各分局勤指中心人員受理 110 報案即於「e 化勤務指揮管制系統」填寫受理 110 報案紀錄單，按初報、續報、結報等程序將執勤員警各階段回報之處理情況詳實記錄，並經警察局勤指中心審核後，予以結案，以管制案件辦理情形，爰各警察局勤指中心係以「e 化勤務指揮管制系統」作為案件管制系統。復查線上派遣之「接受」、「到達」、「回報」、「結案」等相關紀錄資訊無法直接匯入「e 化勤務指揮管制系統」，仍需由勤指中心人員將派遣通報及受派遣員警由無線電或 M-Police 回報之結果，依序次於「e 化勤務指揮管制系統」中記錄。鑑於線上派遣各階段回報資訊並未簡化勤指中心派遣人員記錄作業，兼以訊息發送至平臺所遇網路斷線或忙碌、平臺回復延遲等情，而須進一步與執勤員警聯繫瞭解或檢視系統狀況，及執勤員警常因勤務作業方式未能即時回復派遣訊息，而多採無線電回復等情形，使執勤員警及派遣人員對線上派遣使用意願不高。

(四) 據復，107 年度各直轄市、縣（市）警察局接獲之 110 有效報案數共 421 萬 5,207 件，經勤指中心運用線上派遣系統派案之件數為 216 萬 745 件，所占比率為 51.26%。另 108 年度各警察局接獲之 110 有效報案數共 442 萬 4,341 件，經勤指中心運用線上派遣系統派案之件數為 290 萬 9,138 件，所占比例

為 65.75%，派遣率已有提升趨勢，警政署未來將持續宣導地方警察局多加使用線上派遣系統。

- (五) 綜上，警政署線上派遣系統係結合各直轄市、縣（市）政府警察局之「e 化勤務指揮管制系統」與 M-Police 警用行動載具及 GIS 圖資等資料，可呈現即時警力分布，藉以提升案件派遣訊息傳遞效率、整合派案及回報功能，以達案件管制目的，惟該署未詳加考量執勤員警及派遣人員實際勤務作業方式及雲端派遣之特性與需要，且對線上派遣系統運用所遇問題未能積極處理，兼以各警察局對於線上派遣後可再進行新案派遣之點選階段多有不明，且未落實線上派遣案件各階段執行進度點選之管理，皆影響派遣訊息傳遞效率，致基層人員對系統使用意願欠佳，該署允應積極研擬改善措施，以發揮科技派遣建置效益。

四、中央一般性補助款係由各直轄市、縣（市）政府配合中央重大施政或政策，經中央各主管機關得就申請之各地方政府年度所獲分配一般性補助款，加以匡列一定數額指定用途方式，由各地方政府編列預算支應，然核定補助金額評估標準及依據，以本案錄影監視系統為例，係由業管之行政院主計總處核處，非由警政署控管督考機制所能制衡，有違經費執行與督考機制應落實配合之目的。

- (一) 警政署為解決各直轄市、縣（市）政府警察局路口監視器設置凌亂之問題，並考量地區特性、治安需求及錄影監視系統相容性，經規劃辦理「警政精進方案-建構治安要點監錄系統計畫」，於 94 至 95 年間補助各直轄市、縣（市）政府警察局 4 億元建置全國治安要點監視錄影系統。嗣行政院鑑於建置成效良好，經召開「中央與地方政府改善治安強化

作為協調會」，同意自 96 年起將「重要路口監視系統」納入一般性補助款指定辦理施政項目，嗣 106 年起，「行動載具」亦正式納入一般性補助款之基本設施指定辦理施政項目。

(二)查行政院核定自 96 年起，將「重要路口監視系統」納入一般性補助款基本設施指定辦理施政項目後，經統計，臺灣本島 19 個直轄市、縣（市）政府警察局於 103 至 107 年間，共計獲配「重要路口監視系統」項目之一般性補助款達 30 億 6,643 萬餘元，惟警政署依「中央對直轄市、縣（市）政府補助辦法」第 5 條第 1 項及「中央對直轄市與縣（市）政府計畫及預算考核要點」第 5 點第 2 款等規定，考核各直轄市、縣（市）政府警察局基本設施補助款指定辦理施政項目之執行情形時，卻未能衡酌整合各直轄市、縣（市）政府警察局路口監視系統將有助提升雲端影像調閱系統功能及使用效益，而將相關各項介接標準參採情形，列入考核標準，致各直轄市、縣（市）政府警察局於 103 至 107 年間建置或汰換之路口監視器，間有因設備規格不一而無法整合納入雲端影像調閱系統之情形，肇致第一線辦案員警無法有效運用雲端影像調閱系統相關功能，而影響辦案效率，上述 30 億餘元一般性補助款之補助效益亦未能充分發揮。

(三)據警政署函稱，有關錄影監視系統向中央申請經費補助部分，係因中央一般性補助款乃由各直轄市、縣（市）政府配合中央重大施政或政策，中央各主管機關得就申請各地方政府年度所獲分配之一般性補助款匡列一定數額，以指定用途方式由各地方政府編列預算支應，惟核定補助金額評估標準及依據之業管機關為行政院主計總處所核處，非由警政署

核定補助金額；依行政院主計總處之規定，對一般性補助款預算執行情形進行考核及成績評定，該署據以訂頒「中央對直轄市及縣市政府一般性補助款指定辦理施政項目（重要路口監視系統）」控管督考計畫，對經費執行進行督導考核、評定成績。本項考核要求各直轄市、縣（市）警察局將每年採購系統之規格等資料陳報該署審核，作為評分考核之依據，以期各地方政府確實參照該署建議作法建置錄監系統，俾利各警察局錄監系統影像互通互連，強化直轄市、縣（市）跨區情資共享及協同辦案能量。然因錄影監視系統係僅「基本設施」面向考核項目其中 1 項，該署每年雖依重要路口監視系統占 70%、行動載具占 30%，將考核成績陳報行政院主計總處作為考核之依據，惟其所占比重極低。

（四）綜上，警政署針對中央一般性補助款之錄影監視系統部分，因各直轄市、縣（市）政府配合中央重大施政或政策，係由中央各主管機關得就申請之各地方政府年度所獲分配一般性補助款，加以匡列一定數額為指定用途方式，由各地方政府編列預算支應，然核定補助金額評估標準及依據，係由業管之行政院主計總處核處，非由該署控管督考機制所能制衡，有違經費執行與督考機制應配合之方式，顯難達重大政策落實推動之目的。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至四，函請內政部督導所屬確實檢討改進見復。
- 二、調查意見一至四，函送審計部。
- 三、調查意見四，函送行政院主計總處卓參。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請內政及族群、財政及經濟委員會聯席會處理。

調查委員：仇桂美、蔡培村、林盛豐

中 華 民 國 109 年 4 月 日