

第 3 章

推動具體對策與措施



保命三步驟
臺東縣 馬蘭國小
陳力維

議題一 鐵道運輸安全體檢與策進

挑戰：鐵路行車安全待提升

- 一、107年10月21日臺鐵局發生普悠瑪出軌事件，依行政院「1021事故調查小組」報告其事故歸因並非單一因素所導致，主要肇因涉及組織、設備、程序、人員及環境等層面。
- 二、鐵路營運機關歷史悠久，具根深蒂固之組織文化，對於較新之安全管理制度之導入有待加強與加速。

對策：推動鐵路行車安全策進作為

- 一、鑑於臺鐵局重大事故案件，考量導入航空領域常見的安全管理系統（Safety Management System, SMS），期透過系統性且具回饋性的方法，進行危害識別、風險評估以及風險減輕對策等作業，以持續改善系統的安全狀態，進以提升鐵路行車安全水準，並持續提升鐵路檢查強度，督促臺鐵局落實執行1021鐵路事故調查需改善事項（含規章修訂與執行、行車人員管理、設備維修與表單落實），訂定SMS發展評估之監理準則，落實SMS及建立安全文化。
- 二、依鐵路法第4條規定，國營鐵路由交通部管理。交通部於100年成立鐵路營運監理小組（前為高鐵局）代為執行鐵路監理事項，就專用鐵路及臺鐵行車事故等重要事項先行辦理相關監理作業，同時針對監理實務需求及強化臺鐵監督，增訂國營鐵路準用事故事件通報、列車駕駛檢定給證，以及交通部派員辦理定期與臨時檢查等規定，落實執行各項鐵路安全監理機制，適時檢討鐵路監理法規。
- 三、建立專責安全管理組織，以行車安全為基礎，進行現場人力盤點並補足、加強橫向溝通聯繫管道、改變跨領域各行其事組織文化，並從系統性角度全面檢討各項事故改善缺失，提出策進對策，健全行車安全及減少風險。
- 四、因應「1021鐵路事故」，國家運輸安全調查委員會於108年8月1日改制成立，依據「國家運輸安全調查委員會組織法」及「運輸事故調查法」，就調查範圍之運輸工具獨立行使調查職權。爰國家運輸安全調查委員會成立後，已建立三階層事故調查制度，將調查與行政監理分工，國家運輸安全調查委員會、交通部以及鐵路機構等三者事故調查扮演分進合擊功能。

五、推動「臺鐵總體檢」：

- (一) 行政院除組成院層級行政調查小組進行事故原因調查外，並訂定「臺鐵總體檢推動計畫」，就臺鐵「人」、「車」、「路」、「營運」及「組織管理」各面向進行全面性檢討，「臺鐵總體檢小組」由行政院召集跨部會及外部專家學者共同組成，由張政務委員景森擔任召集人，自107年10月26日起，歷經3個月密集開會研議，共提出144項改善事項。
- (二) 總體檢報告改善事項，分為「優先改善事項」、「一般改善事項」及「後續改善事項」等3類。其中攸關行車安全，需立即改善者列為「優先改善事項」（33項），要求臺鐵局應立即研擬改善行動方案並訂定改善期程；其他重要課題應納入短期或中期改善者，列為一般改善事項（54項）；至於其他關係臺鐵長期發展，涉及制度面、組織面或涉及各部會權責需進一步協調者，則列為後續改善事項（57項）。
- (三) 有關臺鐵局路政改革，由局長擔任召集人，3位副局長協助，分別成立3個小組積極落實推動安全層面事項（計116項）、組織管理層面事項（計12項）及營運財務層面事項（計16項）。
- (四) 推動實例：
 1. 「臺灣鐵路管理局動力車檢修完工證明使用管理須知」於108年6月10日起實施，動力車檢修完工證明含列車車輛設備狀態（動力、軔機、主風泵……等重要設備）之檢查及記錄，以表示動力車已檢修完工可正常發車；另依據臺鐵局運務處車長乘務手冊，車長於老舊車輛開車前須進行氣軔貫通試驗（氣軔試驗為機檢人員辦理）、向司機員互報姓名並紀錄於行車日誌、通報牽引噸數及確認出發號訊等標準作業程序。
 2. 召開車輛異常故障影響程度分級處理會議，邀集檢修、運轉、運務、綜合調度所共同研討，另邀請專家學者共同審視以資完備，確立營運列車不能行駛之條件，並將列車故障分為A/B/C 三個等級，達C級就不得出車。影響車輛安全關鍵項目，應經機務人員檢查並簽署列車適航證明，交由司機員於出車前依標準作業程序確認功能正常後，方能行駛。

議題二 建構公正客觀之重大運輸事故調查制度

挑戰：找出肇因，防止類似事故再發生

一、建立專責重大運輸事故之獨立調查機關

為回應社會對107年10月21日鐵路事故之獨立公正調查期待，行政院院會通過「飛航安全調查委員會組織法」修正草案及「飛航事故調查法」修正草案，將飛航安全調查委員會改制為「國家運輸安全調查委員會」（組織詳如圖3-1），專責重大運輸事故調查及原因鑑定，調查範疇由飛航事故擴大為軌道、水路及公路等重大運輸事故，以獨立、公正、專業調查陸、海、空等重大運輸事故，建構更安全完善的運輸環境，使乘客放心，人民安心，確實保障國人生命財產安全並提升國家形象。

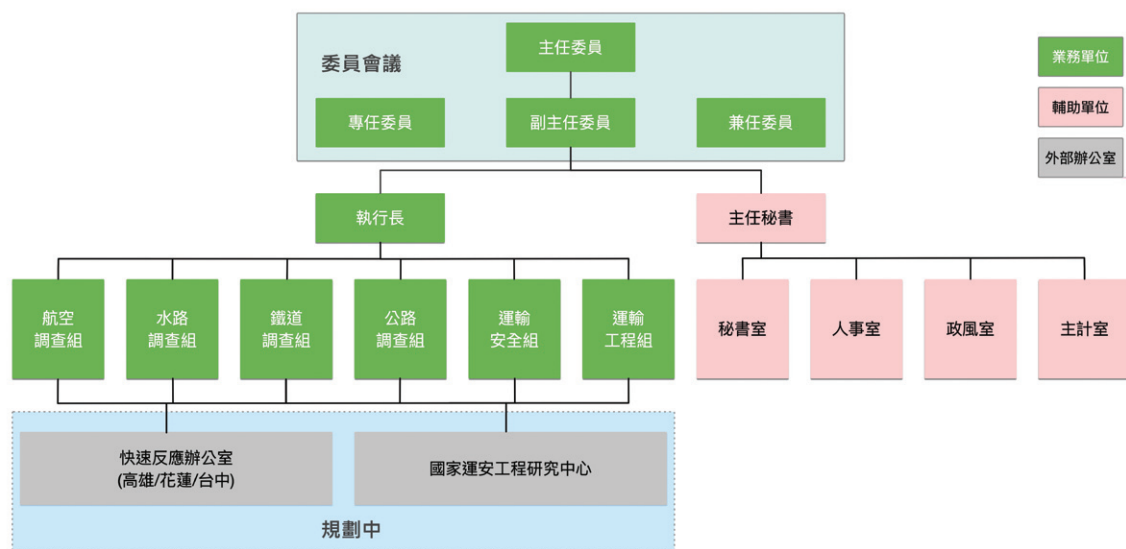


圖3-1 國家運輸安全調查委員會組織圖

資料來源：國家運輸安全調查委員會

二、建立完整的運輸事故調查機制

「運輸事故調查法」參考各國運輸事故各模組調查機制及先進國家立法，且以我國飛航事故調查運作經驗為基礎，法制上獨立權限行使調查，採國際相關組織標準各項規範進行調查事件肇因；調查報告發布公告後，國家運輸安全調查委員會根據調查結論提出對應之改善建議，偕同相關監理機關、運輸業者及載具製造商共同針對事故根本肇因與潛在風險因素進行研議改善。

對策：建立重大運輸事故調查之社會公信力

一、獨立行使事件調查職權

任何一起運輸事故肇因，除管理機制，監理缺失亦可能直接或間接造成影響，詳言之，若調查機構組織層級仍於監理行政機關之下，則不論從人事、權限等事項，均受監理機關影響，其獨立性將難以期待。將監理權與調查權做分隔，獨立於監理及主管機關之外，藉以免除社會大眾質疑調查結果之公信力。同時，從事調查人員不由相關公務機關進用及流動，透過獨立運作之委員會審議調查報告，毋需經行政機關或其他部會審核，發掘事故根本原因與潛在風險，提出改善建議，避免類似運輸事故的再次發生。

二、建立公正之調查制度

交通運輸可搭載人數眾多，一旦發生重大事故，可能危及眾多人民的生命與財產安全，必成為重大社會安全事件，受到多方矚目，後續產生復原及救護等問題更是深遠。藉完善標準作業程序，執行調查流程公開透明，由所有機構，包含各外國原廠之參與式調查機制共同收集、確認及分享相關資料，運輸事故調查過程及結果對關係人及一般大眾公開且異議申覆程序完備。公布運輸事故調查結果報告具備公正、獨立與客觀性可受公評，更幫助營運者發現事故問題所在引為殷鑑，轉化為安全對策，採取有效改善措施，落實於往後之安全確保，回復民眾信心。

三、專業探究根本事件肇因

運輸事故調查專業需具高度國內外運輸事故調查法規及程序熟悉度，深入了解事故調查及運用最新調查技術，擁有各類運輸工具操作及相關知識，擷取及管理運用支援技術方能究明事故成因。藉專業分析工具結合新式調查技術執行調查，針對運輸系統整體設計興建、營運管理、人為疏失、維護措施、監理作為、主管法規至組織文化進行通盤檢視。為強化國際接軌，與各國運輸事故調查組織協調聯繫交換各模組事故調查經驗，儲備我國運輸事故調查能量，期能提升交通運輸事故調查效能與品質。

議題三 強化毒性及關注化學物質安全管理

立法院於107年12月21日三讀通過毒性化學物質管理法修正案，名稱並修正為「毒性及關注化學物質管理法」（以下簡稱毒管法），108年1月16日經總統令公布。

毒管法修法有7大突破及亮點，包括：

- (一) 新增「關注化學物質」（針對毒化物以外化學物質評估列管，擴大並分級管理）。
- (二) 增列「事故預防及緊急應變」專章（包含如預防應變計畫公開、專業應變人員等）。
- (三) 設置「國家化學物質管理會報」（將由行政院院長召集整合跨部會事宜）。
- (四) 成立基金（得向運作人收取運作費，成立毒物及化學物質基金，用於風險管理）。
- (五) 縮短業者事故通報時間（從原本1小時縮短為30分鐘）。
- (六) 禁止列管毒性及關注化學物質以電子購物方式進行買賣。
- (七) 增訂追繳不法利得與吹哨者條款等。

依據本次修法第75條條文，除國家化學物質管理會報、吹哨者、民眾檢舉及獎勵等相關規定，自公布日施行外，其餘自公布後1年施行。

挑戰：為提升業者預防及應變能量，除完善法規層面外，尚需規劃建置相關配套措施

毒管法修正後，為強化毒性及關注化學物質安全管理所新增之事故預防及緊急應變專章，後續尚需規劃建置相關配套措施，以落實毒管法修正方向及精神，並提升業者預防及應變能量。

對策：透過毒災專業訓練場建置等配套措施，配合事故預防及緊急應變專章相關子法訂定，提升業者預防及應變能量

事故預防及緊急應變專章內容（如圖3-2）係透過自助、互助及他助三方面提升業者之預防及應變能量，重點包含以下三項：

一、自助：

（一）強化業者責任，縮短業者事故通報時間及增加偵測警報連線規定

業者發生環境事故通報時間由1小時縮短為30分鐘，並新增應設置自動偵測設施及與主管機關連線之毒性及關注化學物質運作人，增加重點對象連線要求，以強化業者責任及縮短救災單位反應時間。

（二）規範專業應變人員訓練，提升應變人員能力

增訂毒性及關注化學物質之運作者專業應變人員應受訓練，未來並加以律定管理，可有效提升業者應變專業，於第一線降低事故風險。

二、互助：聯防組織法制化，創造企業與環境保護雙贏

環保署於96年「毒性化學物質管理法」修正公布後，加重運作者社會責任，要求業者籌組聯防組織，102年再次修法強化第1類至第3類運作者需籌設聯防，本次修正更進一步增加授權規定，未來將詳細律定聯防組設方式及權責，透過相互遵循支援協定事項協助災害應變，達到有效率聯防功能，期望聯防組織的成功運作模式，能夠引起業界正面效應，藉由「雙軌分工」與「同步應變」模式，有效達到事故管控、降低災損及避免二次危害。

三、他助：新增環境事故專業應變機構認證，提供中小企業專業應變委託選項

毒性及關注化學物質事故應變是一門專業，人才養成須要長時間訓練及經費支持，有於我國企業規模多為中小企業，專業應變人員培訓不易，透過毒管法授權，規範毒性及關注化學物質環境事故專業應變機構認證機制，並配套建立相關專業應變人員訓場及相關訓練課程，透過相關專業認證、訓練與管理，逐步協助建立民間專業應變機構，透過契約方式提供應變服務，降低業者負擔及災害風險。



圖3-2 毒性及關注化學物質管理法事故預防及緊急應變專章重點

資料來源：行政院環境保護署

議題四 因應氣候變遷之創新治水作為

臺灣近年降雨量模式變異很大，導致旱澇交替頻傳且災害程度更甚以往，面對超過保護基準之極端降雨事件，以傳統防洪工程方法已不足以因應，若能將降雨逕流妥適分配於水道及土地，將可提升土地耐淹能力，降低僅由水道承納洪水所造成之風險，減少生命財產損失。

挑戰：快速都市化及土地開發導致逕流迅速增加

一、都市發展快速，人口密集度高

臺灣已經是高度城市化國家，全國近70%的人居住在六都，隨著高度都市化及河川流域中上游地區大量的土地開發，暴雨導致地表逕流量已較過去來的大且急，已高度都市化地區幾乎沒有水道拓寬堤岸加高空間，造成內水積淹排除的困難，都市受積淹水威脅與日俱增。

二、防洪工程用地範圍大，土地取得困難

面對極端氣候，目前水利署採綜合治水新思維辦理相關防洪工作，但工程用地取得與否為防洪工作成敗之重要關鍵，亦為各直轄市及縣（市）政府權責及應辦理事項，然而各地方政府辦理用地取得過程中，仍持續遭遇困難，如民眾意願低、徵收程序繁雜等，致影響計畫進度。以滯洪池為例，需花費龐大經費辦理用地取得及後續維護管理，規劃時雖都已優先選擇公有地設置，大多數仍涉及民眾私有地徵收，故推動相當不易，且其用地取得除仍會遭遇前述用地取得困難外，往往直接影響當地居民賴以為生之既有產業調整（滯洪池用地常為當地養殖區或農地），遭受阻力更大。

對策：提升國土韌性永續

一、逕流分擔與出流管制

為提升國土韌性永續，經濟部已對極端降雨超過保護標準，及流域內土地開發利用造成逕流增加等問題完成水利法增修，新增逕流分擔與出流管制專章（如圖3-3所示），並於108年2月1日施行。

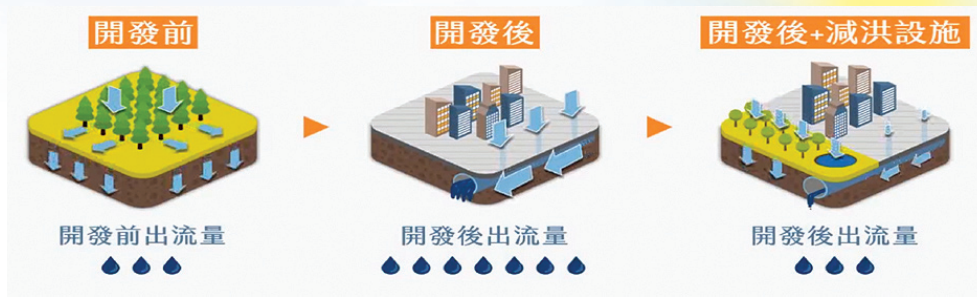


圖3-3 逕流分擔與出流管制示意圖

資料來源：經濟部

逕流分擔由公務部門辦理，將選擇淹水潛勢高或重要地區公告為特定河川流域或區域排水集水區域，擬定逕流分擔計畫，再由各部會於未來新建或改建時一併完成兼具滯洪功能之公共設施，如公園綠地降挖兼作滯洪池等，可降低住宅或工廠積淹水風險，增加土地耐淹能力。出流管制則全面規定開發案面積2公頃以上者，開發單位即應擬定及提出出流管制計畫書，設置適當的滯蓄洪設施，削減因開發增加之逕流量，減少下游水道負擔。

為具體落實逕流分擔與出流管制政策，經濟部已依據水利法授權完成「逕流分擔實施範圍與計畫之審定公告及執行辦法」、「出流管制計畫書與規劃書審核監督及免辦認定辦法」、「出流管制計畫書與規劃書審查收費標準」、「建築物設置透水保水或滯洪設施適用範圍及容量標準」、「出流管制計畫書與規劃書檢核基準及洪峰流量計算方法」等五項子法訂定，同步自108年2月1日施行；並完成「經濟部辦理出流管制計畫書與規劃書審查作業注意事項」、「出流管制計畫書與規劃書審核監督及免辦認定辦法所需書圖表文件之格式」、「建築基地開發透水、保水或滯洪設施最小滯洪量計算表」、「經濟部逕流分擔審議會設置要點」等四項行政規則訂定，以及制定相關技術手冊，各項內容資訊均已公開於網路，並邀請各公私部門於北、中、南、東共完成召開7次說明會及教育訓練，以利政策推動。

經濟部將依水利法廣續推動逕流分擔及出流管制，以因應氣候變遷衝擊、提升重要區域耐洪能力，並管制土地開發利用計畫，確保不因土地開發造成地區負擔，增加下游及鄰近地區受災風險，並持續廣納公私部門及民眾反映問題，以及實務執行上面臨的問題，滾動檢討，俾利提升國土防洪韌性及達成區域永續發展之目標。

二、鼓勵農田在地滯洪，並予以淹水補貼

臺灣西南部沿海地區因地層下陷嚴重，先天排水條件不良，部分區域地盤高程甚至低於大潮平均高潮位，加上近年來受到極端氣候等因素影響，當雨量超過排水設計標準，外水壅高內水無法排出，如遇大潮往往因潮位及排水路堤頂高於兩岸地盤，低地地區雨水不易匯入排水路而退水困難，增加淹水災害的風險與強度。由於自然重力排水困難，除了造成聚落淹水，許多農用土地於豪大雨期間也成為自然之蓄淹水區域。因此針對地勢低窪地區應思考規劃優先利用閒置農田（如鹽害）及休耕農田，以保護聚落安全的治水策略。

農田在地滯洪除可蓄存逕流，平時仍可使原所有農地發揮生產功效，且農民亦保有農地所有權，避免因土地徵收而失去生計。此外，治水策略採土地多目標使用之非工程手段，可減少工程成本及工程施作時間，惟後續仍需透過討論，形成共識，並研擬規劃推動農田滯洪計畫示範區，評估對提供滯洪、蓄洪空間之土地所有權人或相關權利人給予適當金額之補償之可行性，再與相關部會協商，以利推動。

議題五 因應非洲豬瘟之初期防疫檢疫策略（107年）

挑戰：疫情蔓延多國，疫病入侵風險高

非洲豬瘟為病毒性疾病，為豬隻惡性傳染病，所有品種和年齡豬隻均可能感染，發病率與死亡率可達100%，目前無藥物或疫苗可治療及預防，感染豬隻須撲殺；自中國大陸遼寧省於107年8月3日爆發首例非洲豬瘟病例以來疫情迅速擴散，並蔓延至蒙古、越南及柬埔寨等亞洲多國，且94年以後向世界動物衛生組織（World Organisation for Animal Health, OIE）通報發生非洲豬瘟的國家更多達60國，顯示我國長期處於疫病入侵高風險之情勢。我國雖為非疫區，但若傳入對國內養豬及相關產業衝擊甚鉅，造成損失不亞於86年口蹄疫疫情。

對策：全面強化各項防疫作為

一、持續監控國際非洲豬瘟疫情現況

監看世界動物衛生組織即時發布之動物疫情現況，及中國大陸農業農村部網站之非洲豬瘟疫情，並於防檢局網頁設置「中央災害應變中心-非洲豬瘟資訊專區」提供即時及相關之資訊。

二、超前部署阻絕境外，強化檢疫作為

自中國大陸107年8月3日起發生首例非洲豬瘟疫情，防檢局即超前部署，啟動跨部會合作，自107年8月8日起在各機場港口與財政部關務署（以下簡稱關務屬）及海洋委員會海巡署（以下簡稱海巡署）等查緝機關合作，針對非洲豬瘟等疫病入侵風險較高之管道如旅客行李、網購快遞貨品、國際郵包等風險途徑，以X光機、檢疫犬及人員檢查的方式加強查察，並調整防檢局之檢疫犬之執勤時段，針對來自中國大陸入境航班旅客之隨身行李及託運行李加強檢查，除前揭各項強化邊境各項檢疫措施之外，亦建立早期預警機制，進行病毒監測，於機場港口入境通道鋪設消毒毯，阻絕病毒入侵。加強小三通旅客經由金門、馬祖、澎湖地區入境，或中國大陸直航來臺班機旅客入境之檢疫作業。

農委會於107年12月18日成立「非洲豬瘟中央災害應變中心」，由農委會陳主任委員吉仲為指揮官，啟動跨部會合作，擴大處理量能，以為即時因應所需。其中，向全民宣導作為包括：於邊境機場港口運用聲光影音及看板、利用媒體、網站及社群媒體（臉書、line@）、於經濟部所屬國營事業機構及各縣市政府重要出入口張貼海報及懸掛布條，深入各鄉鎮等宣導作為，傳遞正確防疫訊息及觀念，推動全民共同防疫，以維護我國養豬產業之生產環境安全。

三、 加強與各部會及地方政府合作宣導

農委會與交通部民用航空局（以下簡稱民航局）、交通部航港局（以下簡稱航港局）、關務署、移民署、海洋委員會海巡署及大陸委員會等跨部會合作，除於邊境機場港口利用多元宣導方式向社會大眾宣導防檢疫法規，並顧及新住民及國外旅客等非我國籍之入境人士，製作中、英、泰、越、印、日及韓等7種語文宣導摺頁，擴大宣導層面，觀光局亦加強對旅行社及導遊等從事旅遊觀光業人員，針對「前往中國大陸之旅行團或遊客」強調切勿攜帶動物產品（含豬肉）返國；另外交部請各駐外單位向駐在國進行宣導；各縣市政府積極協助向新住民或外籍勞（漁）工辦理宣導活動。

四、 強化牧場端之防疫作為，確保產業永續發展：

1. 持續召開「非洲豬瘟中央災害應變中心會議」，加強各部會及相關單位橫向聯繫，盤點各項資源，全面強化各項防檢疫措施，另召開專家會議，研擬有效防疫策略及措施。
2. 持續辦理相關宣導講習，加強向養豬業者宣導生物安全防範措施，其若發現異常應立即通報所轄動物防疫機關執行採樣及送驗。
3. 持續落實動物運至肉品市場及屠宰場，畜主需繳交家畜健康聲明書，進行肉品市場及屠宰場屠檢獸醫師相關訓練，另加強化製車輛消毒措施，防止病原散播。
4. 結合中央畜產會、財團法人農業科技研究院及國內各大專獸醫院校籌組建構非洲豬瘟初篩實驗室，擴增檢驗量能，即時發現疫情。

議題六 建築法修正強化地震安全保障

因應潛在災害風險、加強都市計畫範圍內建築物安全管理及提升國民生活品質，相關建築管理之效能亟應提升；續因105年2月6日美濃地震及107年2月6日花蓮震災發生多處建物倒塌或傾斜，造成嚴重傷亡，爰修正建築法及其相關子法，加強建築物之構造安全。

挑戰：建築物耐震能力潛在危機

一、天然災害風險偏高

臺灣位處環太平洋地震帶，地質環境較為脆弱，全島約有33條活動斷層，斷層活動常造成災害性地震。近年全球地震災害頻仍，根據內政部統計資料，88年所發生的921大地震，造成重大傷亡及嚴重建物毀損災情。102年3月27日南投縣仁愛鄉發生芮氏規模6.2地震、102年6月2日又發生芮氏規模6.3地震、105年2月6日高雄市美濃區發生芮氏規模6.4地震及107年2月6日花蓮縣近海發生芮氏規模6.2地震，均造成重大災損。由於臺灣為地震發生高危險地區，且大部分人口集居於工商密集都會地區，人口及建物較為稠密，如發生高強度地震災害，將對民眾生命、財產及安全影響甚鉅。

二、老舊建築物未能符合耐震標準

建築技術規則於86年5月1日增訂「建築物耐震設計規範及解說」、於88年12月31日因應921地震修正臺灣地區震區劃分，並經94年及100年2次修正，持續提升建築物耐震安全相關規定。惟據國家發展委員會都市及區域發展統計資料顯示，全國都市計畫地區面積僅占國土面積之12%，有80%以上人口係居住於都市計畫地區，顯見我國都市計畫地區人口密度極高；又依內政部不動產資訊平臺統計，全國30年以上建築約384萬戶、約8萬6,000棟，依公有建築物耐震評估經驗推估，其中未能符合耐震標準者約有3萬4,000棟，部分危險及老舊建築物耐震設計與現行規範有所差距，亟待改善。

三、私有建築物進行耐震評估及補強意願低

民眾對於自身建築物是否抗震重視度不足，且私有建築物之產權及建築樣態複雜，耐震評估及補強費用高昂，致住戶整合不易且難以推動自主辦理建築物耐震提升。

對策：修正建築法相關規定並落實管理，以強化居住安全

一、強制特定用途之建築物進行耐震能力評估

內政部於107年2月21日修正發布「建築物公共安全檢查簽證及申報辦法」第7條規定，下列建築物應辦理耐震能力評估檢查：

- (一) 88年12月31日以前領得建造執照，供建築物使用類組A-1（供集會、表演、社交，且具觀眾席之場所）、A-2（供旅客等候運輸工具之場所）、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）、B-4（供不特定人士休息住宿之場所）、D-1（供低密度使用人口運動休閒之場所）、D-3（供國小學童教學使用之相關場所）、D-4（供國中以上各級學校教學使用之相關場所）、F-1（供醫療照護之場所）、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）、F-3（供兒童及少年照護之場所）、F-4（供限制個人活動之戒護場所）、H-1（供特定人短期住宿之場所）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人。
- (二) 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，依轄區實際需求訂定分類、分期、分區執行計畫及期限，強制規定私有供公眾使用建築物辦理耐震能力評估檢查，將耐震能力評估檢查納入建築物公共安全檢查簽證及申報項目，明定建築物所有權人、使用人定期檢查及申報義務，以利全面實施建築物耐震能力定期評估檢查之安全管理（詳如表3-1），前開建築物耐震能力評估檢查於108年7月1日施行。

表3-1 推動私有建築物進行結構安全耐震能力強制評估辦理方式

私有建築物種類	辦理方式	補助與否
特定建築物	強制所有權人或使用人應辦理耐震評估	不補助
具有高危險疑慮建築物	<ul style="list-style-type: none">● 補助地方政府先辦理建照快篩● 快篩結果有疑慮者，通知所有權人或使用人強制辦理耐震評估	補助
其他建築物	5樓以下，維持鼓勵不強制	補助

資料來源：內政部

二、政府主動辦理大樓快篩措施

- (一) 由直轄市、縣（市）政府委託專業機構（建築師、土木技師、結構技師）依據篩選報告書清查轄內高危險疑慮建築物（政府調閱內部建、使照圖說及比對），針對快篩後疑似具有危險疑慮之建築物，將納入建築物公共安全檢查簽證及申報項目，進一步確認建築物之結構安全。
- (二) 依內政部建管系統統計88年12月31日前興建6樓以上之鋼筋混凝土建築物件數約3萬6,000件，扣除106年度已先行針對12樓以上進行快篩作業計9,200件、及107年度辦理9層樓以上建築物結構快篩作業約7,500件，故尚未完成6樓以上快篩作業之件數約2萬件。108及109年各計畫辦理約1萬件，預計可於109年前完成全國3萬6,000件之88年12月31日前核發使用執照之6層樓以上之鋼筋混凝土建築物之快篩作業。

三、強制耐震能力不足之建築物進行改善

為強制私有建築物評估結果為應改善之建築物辦理補強或重建，內政部已研擬修正建築法第77條之1，要求供公眾使用或經中央主管建築機關認有必要之非供公眾使用之原有合法建築物，其構造不符現行規定者，應視其實際情形，令其改善或改變其他用途，目前立法院審議中。另為協助民眾減輕辦理耐震補強及重建之經濟負擔，政府將依都市更新條例及都市危險及老舊建築物加速重建條例，提供建築物補強工程之經費補助與重建之容積獎勵、賦稅減免及資金貸款等完善機制，提升補強及重建之誘因，內政部並積極督促地方政府推動，期能加速改善居住環境，提升建築安全與國民生活品質。