

海洋委員會海巡署
偵防分署

港區及聯外道路車牌辨識系統
租賃延續計畫
(116 年至 120 年)
核定本

中華民國115年5月

目 錄

壹、計畫緣起	01
貳、計畫目標	03
一、目標說明	03
二、達成目標之限制	08
三、績效指標、衡量標準及目標值	09
參、現行相關政策及方案之檢討	13
一、現行相關政策	13
二、可行方案之檢討	15
三、前期計畫執行成效評估	16
肆、執行策略及方法	22
一、主要工作項目	22
二、分期（年）執行策略	24
三、執行步驟（方法）與分工	25
伍、期程與資源需求	26
一、計畫期程	26
二、所需資源說明	26
三、經費來源及計算基準	26
四、經費需求	27
陸、預期效果及影響	27
一、預期效果	27
二、預期影響	28
柒、財務計畫	28
捌、附則	29
一、風險管理	29
二、相關機關配合事項或民眾參與情形	49
三、自評檢核表及性別影響評估檢視表	49
四、其他有關事項	49

表目錄

表 1 系統運用成效度評估基準	11
表 2 破獲重大案件績效指標評估基準表	11
表 3 車牌辨識準確率評估基準	12
表 4 「使用者滿意度」評估基準	13
表 5 動態車牌辨識影像服務之數據蒐集經費編列及執行情形	17
表 6 港區及聯外道路車牌辨識系統經費編列及執行情形	18
表 7 預定效益指標評估基準執行情形	19
表 8 112 年至 113 年車牌辨識系統運用成效	21
表 9 港區及聯外道路車牌辨識系統年度經費需求表	26
表 10 計畫風險類別代碼表	30
表 11 計畫風險項目一覽表	30
表 12 計畫風險可能性評量標準表(L)	32
表 13 計畫影響程度評量標準表 (I)	33
表 14 評定計畫現有風險等級及風險值一覽表	33
表 15 評定計畫殘餘風險等級及風險值一覽表	39
表 16 資安經費評估表	44
圖 1 風險判斷基準及其風險容忍度	36
圖 2 本計畫現有風險圖像	37
圖 3 本計畫殘餘風險圖像	38
附表 1 中長程個案計畫自評檢核表	49
附表 2 中長程個案計畫性別影響評估檢視表	53
附表 3 中長程個案計畫人權影響評估檢視表	65
附表 4 中長程個案計畫淨零轉型通案自評檢核表	72
附表 5 行政院所屬各機關新興計畫免送促參提案平台自評檢核表	74
附表 6 海洋委員會海巡署「車船軌跡走私犯罪分析系統計畫」行政院 併請參辦情形補充說明	76

壹、計畫緣起

海洋委員會海巡署(下稱本署)肩負維護海域及海岸治安、確保國家安全與人民福祉之責，並依據相關法令執行各類犯罪偵查與查緝任務。本署所屬單位長期致力於海域及海岸犯罪偵蒐與查緝工作，然受極端氣候、低光環境與海象惡劣等環境限制，傳統人力勤務難以即時應對，非法私梟、偷渡及組織性犯罪趨於高機動、高隱蔽，對於國家安全及人民生命財產構成重大威脅。另本署為配合行政院新世代反毒策略3.0三大目標七大策略，確遵「增添利器，阻絕境外」、「科技整合毒品情資，建構多功能資料庫」之政策指導作為，戮力執行毒品查緝工作，本署著重以科技輔助勤務方式達事半功倍之效，針對科技偵查朝向大數據應用、智慧偵查系統等方向發展。

鑑於車牌辨識與全景攝影設備，已為各執法機關執行科技偵查不可或缺之基本利器，本署於各港區已建置新式港區監視系統掌握港區動態，爰於臺灣本島港區及沿岸濱海道路建置車牌辨識系統，整合港區周邊治安態勢，並與沿岸濱海道路系統共構串聯，精準掌握可疑車輛動態與車行軌跡，達成即時預警與策略部署，強化事後追蹤及處理效能。

本署於109年執行科技計畫「科技監偵系統及船舶影像分析平臺建置計畫」子計畫「動態車牌辨識影像服務之數據蒐集(109-113年)」擇定宜蘭沿海地區為試辦場域租賃250組(另優規贈本署20組監視器升級具推播功能)車牌辨識攝影機，對於宜蘭地區不法案件之事前、

事中及事後目標車輛偵查，頗有助益成效，爰111年爭取社發計畫「車船軌跡走私犯罪分析系統建置計畫」子計畫「港區及聯外道路車牌辨識系統(111-115年)」於臺灣本島(宜蘭除外)沿海地區擴建租賃1,000組(另優規贈本署20組監視器升級具推播功能)車牌辨識攝影機，兩計畫共建置全臺1,250組車牌辨識攝影機(優規共贈40組)，強化陸上車輛車牌辨識數據資料蒐集，供即時黑名單車牌告警與管制，使查緝單位得有效配置勤務部署，提升查緝成效；此外，透過回傳巨量車牌時、地紀錄進行大數據資料分析，強化犯罪目標動態軌跡掌握，供其犯罪預防及偵查圍捕之用。

案係宜蘭沿海地區租賃250組車牌辨識攝影機業於113年12月31日契約到期，為強化全臺岸際目標車輛軌跡掌握偵查，避免宜蘭沿岸地區成為走私、偷渡等不法犯罪之國安事件突破口，及已建置之車牌辨識攝影機人工架設時間成本、外機關協調作業等工項，若無法即時銜接租賃延續，屆時將重新施工，極不具建置效益；爰本署另爭取預算於114-115年宜蘭沿海地區延續租賃車牌辨識攝影機，以完善掌握本島各地區海岸漁港及重要聯外道路之車輛進出動態資訊。

經綜合前期計畫執行評估，現有車牌辨識系統及周邊設備運作已逾5年，部分攝影機、網路傳輸及伺服器設備逐漸老化，資安防護亦需逐步升級(如提升EDR端點監測回應、WAF防火牆、網路防火牆以及資安檢測能力)，於軟、硬體設備端進行需求性汰舊換新，並全面盤點現有設備針對各車牌辨識系統設置位置與拍攝角度進行

調整，確保系統偵測品質及影像覆蓋範圍最佳化，軟體上針對車牌辨識系統使用者介面及操作平臺進行優化，提升資料處理效率與操作便利性，另積極推動與他機關透過介接方式合作，以有效擴大部署能量，達成行政一體與資源共享之施政目標，進一步提升整體效益。本次延續計畫重點除維運外，以強化軟、硬體設備以及透過介接擴大使用效益為目標。是以，本案屬系統功能強化與跨域整合型計畫，非屬計畫性質單純或例行性業務計畫。

本署為落實執行反毒政策，戮力執行查緝走私、偷渡及建置相關科技系統設備達強化國境查緝、內陸防堵之目標，為維護社會安定，基於建置效益及邊境不法走私查緝考量，已逐年持續擴充車辦系統資料源，為海巡查緝不可或缺之必要需求系統，亦需預算維持系統運作，爰規劃116-120年延續租賃上開本島地區1,250組車牌辨識攝影機，有效防堵國境非法之活動。

貳、計畫目標

一、目標說明

本署為落實執行反毒政策，戮力執行查緝走私、偷渡及建置相關科技系統設備達強化國境查緝、內陸防堵之目標，為維護社會安定，基於建置效益及邊境不法走私查緝考量，已逐年持續擴充車辦系統資料源，為海巡查緝不可或缺之必要需求系統，亦需預算維持系統運作，爰規劃116-120年延續租賃上開本島地區1,250組車牌辨識攝影機，藉由車牌辨識科技輔助勤務，即時掌握海

岸各漁港及重要聯外道路之車輛進出動態資訊，可分析、追蹤黑名單車輛，並即時提供目標座標、方位等資訊，以利後端指揮所同步瀏覽影像、即時研判部署，並可透過比對分析車、船動態資訊關聯，以空間點位和時間序列演算並預測目標對象可疑行跡和犯罪熱點，能夠預先部署勤務，對於查緝決策有效輔助預測。預期目標揭示重點工作如下：

（一） 岸海活動即時偵測與監控

本計畫導入「固定式車牌辨識(CCTV)監視設備」，針對本署管轄臺灣地區轉運港口、濱海地區及其他重要沿海聯外道路之可疑犯罪活動與高風險地點型態，進行即時線上偵測應處。系統可針對可協助各外勤執勤單位及時掌握疑似涉及毒品走私、私菸、偷渡等重大違法案件之可疑車輛及人員動態軌跡，進而提升偵辦成效與緝捕效率。同時，亦具備協助搜尋失聯人員、辨識災難通報車輛位置及緊急應變等民防應用功能，有效構建沿岸地區全天候、全方位之智慧型防護網提升邊境安全整體防衛效能。本案為延續性計畫，其車牌辨識系統性能概要如下：

1. 系統運作架構：依建置位置經過車輛進行拍攝與車牌辨識；並將不同時間、不同攝影機所蒐集之車牌資料進行關聯比對，串聯出車輛之行動軌跡，據以呈現車輛於港區及聯外道路之通行情形，即為本統「監控範圍」之內涵。

2. 辨識效能：由於設置地點多屬濱海位置，較易受海鹽及風沙影響辨識效果，但仍要求於日間條件下車牌辨識率達90%以上，夜間經紅外線輔助後辨識率達80%以上；車牌辨識正確率係以目視可辨識且清晰之車牌（排除無效樣本和人為錯誤）與電腦自動辨識資料相互比對後計算。
3. 作業時效：可達全天候時速80公里以上之行車偵測能力，除肉眼無法辨識之天候（例：起大霧）

（二）犯罪地點型態預測

本系統整合「事前研判」、「事中監控」及「事後調閱」等功能模組，結合即時定位、歷史資料，針對沿海地區與聯外道路網之潛在犯罪熱區，建構地點型態與行為預測模型，提升車輛與船舶異常活動之研判效率。透過科技偵查情資整合平台，串聯歷年毒品查緝資料與跨機關情資，強化對毒品走私熱點及運輸毒品高風險對象之識別能力。

系統可作為即時預警疑似毒品運輸活動，支援外勤查緝單位進行動態部署與阻絕策略，強化邊境防線與毒品攔截成效，進一步提升毒品犯罪之預測精度與查緝效率，落實跨境聯防與科技執法之目標，達成毒品阻絕於境外、犯罪防制於源頭之成效。

（三）強化岸際監控量能

本署所屬各勤務單位負責海域岸際巡防勤務，主要以雷達掃描、守望監看、艦艇及岸際巡邏等方式執行。惟遇天候、海象不佳等情況，若雷達偵獲可疑目標，惟因人力判斷或艦艇無法出勤等因素，易造成勤務罅隙。在政策趨向精簡人力配置下，將進一步加劇勤務落差，致使私運毒品、偷渡等犯罪集團趁隙而入，影響國家安全及人民生命健康。為強化岸際監控效能，爰規劃於臺灣地區港區、濱海道路等重點區域，建置車牌辨識系統，大幅提升監控能力(以減少人力投入)，並精進資料分析與運用能力，以追蹤目標車輛即時座標、位置等訊息，俾利後續應處作業執行。

(四) 介接外部車輛動態資料系統延伸追蹤效益

透過本案續行租賃1250組車牌辨識系統，本署可運用既有建置之車牌辨識系統，並與外部機關所有得掌握車牌動態訊息之系統(如車牌辨識系統、Etag門架及停車格資訊等)進行介接，形塑多元來源的車輛動態資料網路，以提升科技偵查與監控效能。本計畫藉由直接介接或相互交換介接之方式，持續擴大追蹤車輛動態資料來源，可更完整蒐集車輛行駛軌跡、擴大監控網絡，進而強化異常行為辨識與可疑活動鎖定能力，藉此提升前端偵蒐預警效益，亦能加速後端情資比對與案件偵處效率。

本案目前已完成介接國道高速公路339組ETC門架；金門料羅商港、臺灣港務公司之基隆、臺北

、臺中、安平、高雄、花蓮、蘇澳等7處商港內共71組門哨系統完成介接；基隆市政府交通局停車管理系統2476格停車格完成介接；並於114年12月針對調查局290支Etag門架及臺北市政府停車管理工程處於臺北市5萬7千格停車格資訊完成介接。未來將持續整合各式車輛定位來源，打造更完整之監控網絡，並提供決策支援與數據預判等多層次運用。

（五）強化因應境外敵對勢力滲透行動之岸際應處機制

近年來境外敵對勢力頻以非正規手段於灰色地帶進行滲透與試探，尤以假借一般漁船名義實施接近、觀測或情報蒐集等行動，對我海岸防線構成潛在威脅。當海象惡劣、能見度不佳或艦艇受不可抗因素無法即時出勤時，易造成海上巡防縫隙，使敵對目標得以趁勢登陸，對國土安全與社會安定產生風險。為強化岸際縱深防衛，除提升雷達與守望監控密度外，應進一步結合陸域監控手段，全臺港區聯外道路特定熱點區域部署車牌辨識系統，作為防線後續追查之工具。若可疑人員上岸後轉乘車輛行動，透過統合即能追蹤其通行軌跡，輔以歷史資料交叉比對，快速掌握活動範圍與落腳點，形成完整監控網絡。並應持續強化與國防、情治及警政單位之協作通報機制，建立跨域聯防模式，整合海上阻絕與岸上追蹤之能量，以建構多層次、不中斷之岸際防護體系，有效因應境外敵對勢力滲透行動所帶來之多源威脅。

（六）車牌辨識系統優化與提升使用效益

本系統自109年起逐年建置完成，各查緝隊使用狀況在硬體部分曾有反映拍攝位置及角度有調整需求，而軟體部份亦有系統穩定性(當機、暫時無法登入)及系統斷線等問題。上揭問題將由本分署科技鑑識科承辦統籌辦理，針對全臺1,250組車牌辨識系統之拍攝角度及設置位置進行全面檢視，並針對軟體部分進行系統優化，提升系統穩定系及減少斷線等問題，以確保軟、硬體設備使用最大效益。另為補強使用者需求，本分署將會持續透過滿意度調查方式，由各查緝隊依實際使用情形提出改善建議，俾利本署進行整體優化，持續提升車牌辨識系統效能。

二、達成目標之限制

為達成前述各項目標，續以勞務採購方式租賃全臺已建置1,250組車牌辨識系統建構監控與追蹤網絡，惟實務執行層面仍受下列因素影響，致整體效益易受削弱：

（一）設備易受人為破壞或蓄意干擾

辨識攝影機多設置於交通要道與偏遠濱海區域，易遭受不法份子蓄意破壞、剪斷電源、噴漆遮蔽或物理遮擋，造成辨識失效。若未即時發現或修復，將形成監控空窗，削弱系統追蹤效能。

（二）天候與環境影響設備穩定性

攝影機設置位置多於高鹽分、高濕度之海岸環境，常因海風、鹽害或雷雨侵襲遭致機組鏡頭模糊、電力不穩、訊號中斷，尤其颱風期間斷電與損害風險大增，恐造成防護網絡出現斷點。

（三）偽造與懸掛假車牌之辨識限制

不法份子經常採取遮蔽、變造、塗改、快速變換車牌等手段干擾車牌辨識系統，以規避監控與比對。若無輔以人工監控、車型比對、通行軌跡分析等多重手段交叉驗證，未來或導入「時空序列分析」之異常偵測演算法，針對同一車牌於短時間內出現不合理移動距離之情形，建立即時告警機制，以提升主動預警與查緝支援能力。

三、績效指標、衡量標準及目標值

大型建案計畫是否成功及滿足使用實需，除本案過程如期、如質完成履約外，各項績效指標、衡量標準及目標值亦可作為評估全案投資效益參據。本計畫案各項績效指標、衡量標準及目標值之制訂，作為全案系統建置完成後之效能查核評量依據，期許系統建置完成後實際提升本署所屬單位執法能量。案內有關各項績效指標、衡量標準及目標值評估基準說明如下：

（一）績效指標

全國港區車牌辨識系統租賃延續符合本署任務所需，績效指標主要聚焦於提升車牌辨識系統準確率與即時性，確保取得資料可有效支援刑事案件

之偵辦與預警任務。指標涵蓋車牌辨識準確率、通報反應時間、協助找到可疑車輛數量、協助偵破案件數及單位使用滿意度等面向，強化跨機關資料共享運用，進而提升整體偵防效率與破案率。

（二） 衡量標準及目標值

1、系統運用成效度

設置本系統之目的在於提升本署所屬單位案件偵辦能量，故以設備運用於各類案件次數作為評分基準，有關「系統運用成效度」，係依車牌辨識系統案件運用次數，包含下列5項

- （1） 黑名單推播車牌資訊：係指立案偵辦案件同仁依規定登入科技偵查情資整合分析平臺，經審核後輸入車牌黑名單，系統於黑名單車輛通過時即時自痛啟動即時推播功能，24小時不間斷將相關資訊推播至申請人手機，協助偵辦案件人員即時掌握目標動態線索並迅速應變。
- （2） 即時監看攝影機畫面：係指偵辦人員可即時監看選定之車牌辨識系統攝影機畫面，以掌握現場實況或追蹤可疑目標。
- （3） 調閱歷史畫面：係指調閱車牌辨識系統攝影機所儲存之歷史影像資料，供回溯研判使用（系統僅保留最近20天資料）。
- （4） 車牌辨識紀錄調閱：係指偵辦人員可選定

特定攝影機及時段，查詢該期間所有通過車牌及其相應時間紀錄，以利比對分析、清查可疑車輛與案件關聯性。

- (5) 一般查詢：如車牌辨識攝影機位置查詢、電子地圖查詢、案件申請、案件管理等其他紀錄。

上揭案件運用次數作為，其評分基準如表1所示說明。

表1「系統運用成效度」評估基準

「系統運用成效度」評估基準表		
評分標準		評分範圍
1	案件運用次數達50,000次(含)以上者。	100分
2	案件運用次數未達50,000次(不含)者，每500次扣1分，扣完為止。	0-99分

2、破獲重大案件績效指標：

系統於完成驗收啟用後，針對本署所屬單位運用本案相關系統於偵破重大案件實施統計，以每年偵破重大案件數為衡量標準，有關「系統運用績效指標」評估基準如表2所示說明。

表2「破獲重大案件績效指標」評估基準表

「破獲重大案件績效指標」評估基準表		
評分標準		評分範圍
1	年度破獲重大案件20(含)件以上。	100分
2	年度破獲重大案件10件至19件，每減少1件扣4分。	60-99分
3	年度破獲重大案件10(不含)件以下，每減少1件扣6分，扣完為止。	0-59分

3、車牌辨識準確率

系統於完成驗收啟用後，針對本署所屬單位運用於每期驗收時進行車牌辨識系統準確率抽查，1年4期驗收針對日間及夜間皆進行抽查再進行平均，有關「車牌辨識準確率」評估基準如表3所示說明。

表3 「車牌辨識準確率」評估基準表

「車牌辨識準確率」評估基準表		
評分標準		評分範圍
1	車牌辨識準確率達100%。	100分
2	車牌辨識準確率：90-99分。 (每平均百分比落後1，分數由99分扣1分)	90-99分
3	車牌辨識準確率：60-89分。 (每平均百分比落後1，分數由99分扣1分)	60-89分
4	車牌辨識準確率：0-59分。 (每平均百分比落後1，分數由99分扣1分)	0-59分

4、使用者滿意度

系統設備於完成驗收啟用後，對本署使用單位實施滿意度問卷調查訪談作業，調查項目包括「操作使用效益」、「案件運用效益」、「系統穩定度」、「技術諮詢」及「交流互動」等，並區分使用者性別，加強收集與分析不同性別者之使用意見與經驗，俾確保不同性別者之觀點均能被納入與看見。使用單位問卷調查訪談平均使用滿意度應達90分以上，方可收本計畫投資成效，有關「使用者滿意度」評估基準如表4所示說明。

表4 「使用者滿意度」評估基準

「使用者滿意度」評估基準表

評分標準		評分範圍
1	平均使用者滿意度：達100分。	100分
2	平均使用者滿意度：90-99分。 (每平均分數落後1，分數由99分往下扣1分)	90-99分
3	平均使用者滿意度：70-89分。 (每平均分數落後1，分數由89分往下扣1分)	70-89分
4	平均使用者滿意度：69分以下。 (每平均分數落後1，分數由69分往下扣1分，扣完為止)	0-69分

參、現行相關政策及方案之檢討

一、現行相關政策

為有效強化邊境安全管理及打擊犯罪效能，政府近年持續推動科技執法及智慧監控系統之建構與應用，車牌辨識系統即為其中重要一環，廣泛應用於查緝毒品、防制走私、反制非法入出國等執法場域。相關政策依據如下：

- (一) 《行政院新世代反毒策略行動綱領第三期(114年至117年)》，政府推動新世代反毒政策的重點工作，明確包括「科技整合毒品情資，建立多功能資料庫」、「優化科技緝毒設備及人力，強力壓制網路毒品犯罪」、「精進海上查緝能量，攔毒於外海」、「嚴防邊境走私，拒毒於關口及岸際」及「深化安居緝毒專案溯源斷根功能，緝毒於境內」等五大方向。綱領中強調應運用大數據分析與人工智慧輔助建構跨機關整合平台，提升資訊

查核與追蹤效率；同時導入高效能科技緝毒設備及數位偵查工具，擴充查緝單位辦案能量；並加強岸際與邊境查緝網絡，透過智慧監控系統提升走私預警能力；最後強化地方警政與檢調協作，結合情資追查毒品流向，以達到溯源斷根之目的。整題而言，車牌辨識系統之導入與運用，正與該綱領中所揭示之策略高度契合，為強化科技緝毒、邊境防衛與境內治安管控之重要輔助工具。

- (二) 《行政院115年度施政方針》，政府在「強化公共安全與社會防護網」面相中，明確提出「落實執行新世代反毒策略，建構綿密通報網，消弭毒品犯罪」之政策方向，強調強化科技執法能量與跨機關資訊共享機制，以提升緝毒效率與即時通報效能。車牌辨識系統具備即時資料擷取、可疑車輛比對與自動通報等功能，正可用於建構前端偵蒐通報節點，補強現有緝毒網絡之即時性與精確度，協助達成政策綱領所設定之整體反毒目標。
- (三) 《海洋委員會114年度施政計畫》，政府針對海域與岸際治安防制所規畫之重點工作，包括「精進科技偵查裝備，強化偵緝量能，加強國際通力合作，有效打擊跨境犯罪，遏止槍、毒犯罪及非法入出國案件」及「廣拓情蒐網絡，運用科技偵查輔勤，強化偵緝能力」等。該施政方向強調應透過高科技設備與系統化情資運用，提升對港區、碼頭及沿岸地區之即時監控與查緝能力。並強化跨境走私及犯罪集團之偵防能量。車牌辨識系統

具備即時影像處理、自動比對、通報警示與資料回溯等功能，協助第一線執勤人員提升可疑車輛識別效率與反應速度，有效支援槍毒查緝、非法入出國車輛監控及跨機關聯防任務之執行，充分契合該計畫中所揭示之岸際治安強化與科技執法深化目標。

(四) 《海岸巡防法》第三條明定，海巡機關負責維護海域及岸際安全，得依法執行安全檢查、查緝走私、緝毒防制及防範非法入出境等任務。提供本署機關運用科技設備進行監控與查緝行動之法源依據。車牌辨識系統作為輔助性執法工具，具備即時記錄、快速比對與資料回溯等功能，對於強化港口與岸際車輛動態掌控、提升違規車輛追查效能，實為落實該條文所賦任務之重要支撐。

(五) 《資安產業發展行動計畫(107年至114年)》，政府之中長程計畫須依計畫經費規模大小投入一定比例之資安經費辦理資安防護作業，10億以上資安經費至少為計畫之整體經費5%、1至10億資安經費至少為計畫之整體經費6%、1億以下資安經費至少為計畫之整體經費7%；本案建置經費需求為新臺幣(下同) 287,580千元，資安投入經費至少為17,255千元，將納入計畫項目執行，以維系統資安防護安全。

二、可行方案之檢討

目前國內已有警政署、調查局等機關建置車牌辨

識系統，並多佈建於都會區、人口密集處及主要交通幹道，以支援犯罪預防與案件偵辦等任務。惟本署執掌業務性質殊異，主要肩負查緝毒品、防制走私、遏止偷渡、維護國土安全及邊境治安等重責，相關車牌辨識系統針對港區、港區聯外道路及沿岸地區建置，場域分布與其他機關有明確間隔，並無重疊與可取代性。此外，本署執行任務亦有涉及國安維護、跨境犯罪偵蒐及涉密查緝行動等特殊業務，對於情資的即時性、系統自主性與偵查保密性要求甚高。如完全依賴他機關既有系統，將面臨任務無法完全掌控、資料存取限制等風險問題，恐不符實際任務需求與法定職責。

綜上，雖其他機關已有類似系統，惟本署所建置之車牌辨識系統具備特殊任務導向、地理區位獨特、資訊保密等多重必要性，屬無法由他機關係統替代之偵查資產，故有續行租賃全國港區及聯外道路車牌辨識系統之必要，以確保任務執行效能與資訊安全。

三、前期計畫執行成效評估

本署於109年執行科技計畫「科技監偵系統及船舶影像分析平臺建置計畫」子計畫「動態車牌辨識影像服務之數據蒐集(109-113年)」擇定宜蘭沿海地區為試辦場域租賃250組(另優規贈20組)車牌辨識攝影機，爰111年爭取社發計畫「車船軌跡走私犯罪分析系統建置計畫」子計畫「港區及聯外道路車牌辨識系統(111-115年)」於臺灣本島(宜蘭除外)沿海地區擴建租賃1,000組(另優規贈20組)車牌辨識攝影機，兩計畫共建置全臺1,250組車牌辨識攝影機，案係宜蘭

沿海地區租賃250組車牌辨識攝影機業於113年12月31日契約到期，該250組攝影機從114年至115年預算併入區及聯外道路車牌辨識系統(111-115年)中執行。本案為延續性計畫，針對行政院於110年6月24日以院臺交字第1100018066號函核定「車船軌跡走私犯罪分析系統計畫」指導事項辦理情形(詳如附表6)。車牌辨識系統計畫執行狀況分述如下：

(一) 經費編列與執行情形：

1、109年執行「動態車牌辨識影像服務之數據蒐集(109-113年)」：

109年執行科技計畫「動態車牌辨識影像服務之數據蒐集(109-113年)」預算經費總計編列5,200萬8,000元，其中109年362萬4000元、110年1209萬6000元、111年1209萬6000元、112年1209萬6000元、113年1209萬6000元；109至113年相關執行狀況：109年218萬5000元、110年1209萬3000元、111年1209萬2000元、112年1209萬6000元、113年1207萬8000元(詳如表5)。

表5 動態車牌辨識影像服務之數據蒐集經費編列及執行情形

單位：新臺幣千元

年度	109	110	111	112	113	合計
預算數	3,624	12,096	12,096	12,096	12,096	52,008
決算數	2,185	12,093	12,092	12,096	12,078	50,544
執行率	60.29%	99.98%	99.97%	100%	99.85%	97.19%

※備註：109年因廠商施工延宕，原計租賃三隔月縮短為兩個月，結餘1個月費用由經常門轉資

本門購置儲存及記憶體設備，共計138萬1元。包含資本門執行費用決算數為3,565千元，執行率則為98.37%。

2、111年執行「港區及聯外道路車牌辨識系統(111-115年)」：

111年執行社會發展計畫「港區及聯外道路車牌辨識系統(111-115年)」預算經費總計編列1億6,710萬7,000元，其中111年304萬3000元、112年3651萬6000元、113年3651萬6000元，自114年1月起因「動態車牌辨識影像服務之數據蒐集(109-113年)」計畫到期，為延續該計畫之執行，爰將每年900萬預算併入執行，因此原114年3651萬6000元及115年3651萬6000元提升為114年4551萬6000元及115年4551萬6000元；111至113年相關執行狀況：111年304萬3000元、112年3634萬元、113年3623萬7000元；114年至115年年度尚未結算，計畫持續執行中(詳如表6)。

表6 港區及聯外道路車牌辨識系統經費編列及執行情形

單位：新臺幣千元

年度	111	112	113	114	115	合計
預算數	3,043	36,516	36,516	45,516	45,516	167,107
決算數	3,043	36,340	36,237	—	—	—
執行率	100%	99.52%	99.24%	—	—	—

(二) 預定效益指標及實際達成值資料：

總目標值之評估基準請參考系統建置達成度、裝備運用成效度、破獲重大案件績效指標及使用者

滿意度，參考表7。

表7 預定效益指標評估基準執行情形

	目標值(量化及非量化)	實際達成值(量化及非量化)	未達目標原因說明(量化及非量化)
系統建置達成度	年度如期完成或執行進度超前	皆無落後情形	(無)
裝備運用成效度	案件運用次數達500次(含)以上	112 年度迄今平均每月透過科偵平台推播車牌辨識系統運用次數逾6000次、其他運用次數每年愈1000次。	(無) 註：案件運用次數達500次(含)以上者為100分；案件運用次數未達500次(不含)者，每5次扣1分，扣完為止(0-99分)。
破獲重大案件績效指標	破獲重大案件10件(含)以上	112 年度破獲重大案件共11件 113 年度破獲重大案件共13件	(無) 註：年度破獲重大案件20(含)件以上為100分；10件至19件，每減少1件扣4分(60-99分)；10(不含)件以下，每減少1件扣6分，扣完為止(0-59分)。
使用者滿意度	平均使用者滿意度(0-100分)	尚無資料	俟全計畫建置完成並驗收啟用後進行使用者滿意度調查

(三) 產生具體效益：

2、車牌辨識系統資料作為基礎資料，能整合事前研判、事中監控及事後調閱。然而，使用車牌辨識系統上實際運用方式分為下列5項：

- (1) 黑名單推播車牌資訊：係指立案偵辦案件同仁依規定登入科技偵查情資整合分析平臺，經審核後輸入車牌黑名單，系統於黑名單車輛通過時即時自痛啟動即時推播功能，24小時不間斷將相關資訊推播至申請人手

機，協助偵辦案件人員即時掌握目標動態線索並迅速應變。

- (2) 即時監看攝影機畫面：係指偵辦人員可即時監看選定之車牌辨識系統攝影機畫面，以掌握現場實況或追蹤可疑目標。
- (3) 調閱歷史畫面：係指調閱車牌辨識系統攝影機所儲存之歷史影像資料，供回溯研判使用（系統僅保留最近20天資料）。
- (4) 車牌辨識紀錄調閱：係指偵辦人員可選定特定攝影機及時段，查詢該期間所有通過車牌及其相應時間紀錄，以利比對分析、清查可疑車輛與案件關聯性。
- (5) 一般查詢：如車牌辨識攝影機位置查詢、電子地圖查詢、案件申請、案件管理等其他紀錄。

上揭5項車牌辨識系統之運用，最實用也是最常用的即為黑名單推播車牌資訊，推播1個黑名單車牌推播至1個使用者手機計算為1次，統計112年至113年運用車牌辨識系統作為基礎資料，透過科技偵查情資整合平台進行推播之案件數量112年為83件及113年為144件；推播次數112年7萬5,674次及113年8萬8,162次。其他4項包含即時監看攝影機畫面、調閱歷史畫面、車牌辨識紀錄調閱及其他次數統計為其他運用次數。推播次數與其他運用次數逐年上升，顯然本系統於案件

偵辦具有實質助益(詳如表7)。

3、在港區及聯外道路架設固定式車牌辨識系統，能即時偵測可疑車輛與人員動態，提供預警與追緝協助，有效提升查緝毒品、私貨及重大違法案件之成效。重大指標案件認定係依據海岸巡防機關重大案件及破獲案件獎勵基準核定1大功(含)以上，或符合行政院指導之「追查犯罪源頭」案件，包括查獲走私毒品、槍械、製造毒品及社會矚目之案件等。112年破獲重大案件數量為16件，其中11件於偵查或溯源階段有運用車牌辨識系統；113年破獲重大案件數量為17件，其中13件於偵查或溯源階段有運用車牌辨識系統(詳如表8)。

表8 112年至113年車牌辨識系統運用成效

	案件數 (件)	案件運用次數		破獲重大案件數量(件)	車辦輔助破獲重大案件數(件)
		推播次數 (次)	其他運用次數(次)		
112 年	83	7 萬 5,674	4,842	16	11
113 年	144	8 萬 8,162	4,739	17	13

4、車牌辨識系統除本署偵辦案件使用外，本署依行政一體資源共享之理念，擴大車牌辨識系統之使用效益，於112年將本署車牌辨識系統介接至法務部調查局，供其作為犯罪偵查使用，輔助案件偵辦具有實質效益。未來亦持續推動與警政署等

執法單位以相互介接資料來源之方式，擴大輔助偵查能量。

- 5、本署車牌辨識系統之建置，位於港區及聯外道路，與警政署等單位之建置位置明顯區隔，自112年建置完成迄今，各縣市政府警察局、環保局、消防局及漁業事務管理所等單位，辦理刑事、廢棄物傾倒等案件，112年計29件、113年計46件、114年43件，共計調閱118案次，協助他機關完成案件偵辦頗具實益。
- 6、沿岸巡防因天候、海象及人力受限，導致值勤受限，透過車牌辨識系統輔以降低人力依賴，補足偵查死角，進而提升查緝走私偷渡效率，維護國安及民眾健康。
- 7、透過1250組車牌辨識系統，介接ETC門架及停車格資訊等多元來源的車輛動態資料，可更完整蒐集車輛行駛軌跡、擴大監控網絡，強化對可疑車輛之追蹤與案件偵辦效能。

肆、執行策略及方法

一、主要工作項目

(一)規劃構想

為強化本署情資蒐整及犯罪偵查能量，逐步建構以科技設備為基礎之智慧偵查系統，爰規劃透過車牌辨識系統長期蒐集出入港區、沿岸及聯外道路可疑車輛資訊，作為建構本署科技偵查資

料庫之基礎來源，並透過既有「科技偵查平台」進行彙整、存取、分析與運用。該等基礎資料可結合大數據分析技術，進一步應用於可疑車輛軌跡比對、潛在犯罪模式預警、跨案情關聯性比對等作業，提升查緝作為之即時性與準確性。另「科技偵查平台」已建置即時推播機制，可於偵查人員手機端即時接收車牌辨識資訊與警示通知，輔助現場查核與後續案件偵辦，有效提升查緝效率與應變能力。整體構想係透過車牌辨識系統所建構之基礎資料，作為查緝走私、打擊毒品、防堵偷渡、維護邊境安全及預防犯罪等任務之情資支撐，落實「以科技導入查緝」之目標。

(二)工作項目

1. 延續租賃、維護、保養車牌辨識系統攝影機：

為維持現有車牌辨識系統之運作效能，針對全轄既有1,250組攝影機進行持續租賃、維護與保養作業。由於設備逐漸老化，為確保影像品質與便是穩定度，將持續進行例行維運、異常排除與耗損零件汰換，提升硬體設備穩定度。

2. 攝影機硬體設備調整與優化：

依轄區道路型態、查緝需求與環境變動，針對既有攝影機之設備位置與拍攝角度進行盤點與調整。透過重新校準拍攝範圍、改善視角盲區及提升影像覆蓋率，使本系統可更有效掌握港區及重要聯外道路路口之車流軌跡。

3. 使用者平台與系統穩定度提升：

為提升使用同仁操作便利性，針對使用者介面依使用者需求進行調整，並改善查詢邏輯、回布速度與資料呈現方式，使辨識資訊更直覺易讀、減少斷線。

4. 軟體更新提升資安防護能力：

現行系統隨設備年限增加及資安威脅態樣變化，須同步強化後端處理與資安控制機制。本工項將強化EDR端點監測、WAF網頁防護、防毒機制及資安漏洞掃描能力，確保系統具備足夠防護層級。

二、分期（年）執行策略

本計畫由本署偵防分署統籌執行，規劃自116年至120年分年編列預算辦理，總經費預估為新臺幣（下同）287,580千元。依據《政府採購法》規定，將辦理本案勞務採購，並配合人力編制、場域建置規劃及經費申請進程，循序推動本案各項執行作業，以達成整體建置效益。本案之初步構想，係以既有沿岸重要港區、港區聯外道路及沿岸重點地區設置之1,250組車牌辨識系統設備為基礎，妥善穩定維運與效能優化。後續將依偵防分署各查緝隊及第一線執勤同仁實際使用需求、時空環境與地形變化，以及任務態樣差異，機動調整攝影機位置與拍攝角度，並適時進行系統優化與功能調整，以確保辨識效能及系統穩定度。

整體規劃採5年期執行：

(一)第一年：全面盤點現有設備針對各車牌辨識系統設置位置(包含宜蘭地區非港區及聯外道路位置之設備，調整至走私偷渡之實際需求位置增加密度)與拍攝角度進行調整，並針對車牌辨識系統使用者介面、操作平臺進行優化，提升資料處理效率與操作便利性，持續更新資訊安全防護，並維持執行設備維運功能，確保系統穩定運作。

(二)第二至三年：完成針對各車牌辨識系統設置位置與拍攝角度之調整，持續更新資訊安全防護，並維持執行設備維運功能，確保系統穩定運作。

(三)第四年至第五年：依任務需求及現場環境變動，機動調整攝影機位置與角度，並持續執行系統維運，確保系統穩定運作。

三、執行步驟(方法)與分工

- (一)編列116至120年預算。
- (二)專案需求規格確定。
- (三)進行訪商與預估金額分析。
- (四)製作採購規範書、標價清單等採購需求單位文件。
- (五)依據「政府採購法」辦理招標。
- (六)決標作業。
- (七)履約管理。
- (八)驗收付款。

伍、期程與資源需求

一、計畫期程

本案規劃116至120年持續維護運作，並依據「政府採購法」辦理本系統採購，配合人員編置、建案採購及經費申請等建置期程，逐步落實到位。

二、所需資源說明

本計畫係本署依《海岸巡防法》執行安全檢查、查緝走私、緝毒防制及防範非法入出境等任務，提供本署機關運用科技設備進行監控與查緝行動之法源依據。相關效能將納入「新世代反毒策略3.0」政策施政之檢討與陳報(並將滾動式檢討執行情形，適時修正期程)，並依據「政府採購法」辦理本案相關設備採購。

三、經費來源及計算基準

(一)經費來源

本案所需經費將以中央機關公務預算編列。

(二)計算基準

本案徵求廠商提供報價商情資訊，規劃5年維護運作(116年至120年)共需287,580千元，計算基準詳如表9：

表9 港區及聯外道路車牌辨識系統年度經費需求表

年度	經費 (資本門，千元)	項目(含經費)
116	57,516	1. 租賃「港區及聯外道路車牌辨識系統」平台服務，於116年1月租賃服務開始起算，計租賃12個月(1,250組數據來源、每組月租費3.8千元)，計57,000千元(含資安)

		經費 4,100 千元)。 2. 專線每條每月 21.5 千元，計需 2 條並服務 12 個月，計 516 千元。
117	57,516	同上
118	57,516	同上
119	57,516	同上
120	57,516	同上
總計	287,580	

四、經費需求

本港區及聯外道路車牌辨識系統租賃延續計畫，目前在全臺已建置1,250組車牌辨識系統，本案將持續進行保養、維護及運作所需費用每年估計為57,516千元，自民國116年至120年間需計287,580千元(含資訊建設經費大於17,255千元)。

陸、預期效果及影響

一、預期效果

本計畫以續行租賃及穩定運作既有車牌辨識系統為核心，透過持續運用科技偵察設備，延續本署執行查緝走私、緝毒防制、非法入出境防範等重點任務之科技支援效益。目前全臺共建置1,250組車牌辨識系統設備，已建構基本監控網絡，並具備即時影像串流、辨識紀錄資料比對等功能，有效協助外勤單位掌握可疑車輛活動軌跡，進行案件溯源、標定高風險熱區，提升查緝準確度與執法效率。

透過系統穩定運行，除可強化情資掌握與任務部署外，亦有助於提升查緝行動效率，並作為打擊跨區域不法

集團的重要工具。後續配合本署整體執法需求及科技偵查策略，持續活化設備使用效能，並視實際執行情形滾動檢討系統設置地點，以維持科技執法之穩定性與持續性，進一步維護國境安全、社會秩序與人民健康。

二、預期影響

面對不法手段日益隱蔽、查緝任務日趨複雜，以及基層人力配置逐漸精簡之現況，持續運用車牌辨識系統作為查緝支援工具，已屬必要手段。系統可即時辨識可疑車輛、留存出入紀錄並進行歷史資料回溯查詢，協助單位快速釐清案情、建構證據鏈，有效減少人工作業負擔，提升整體查緝效率與證據完整性。

此外，透過系統長期穩定運行，所蒐集之影像與紀錄資料可供後續分析應用，作為指揮調度、預警通報及跨單位聯防合作之依據，發揮科技偵查「以少制眾」之效果。配合「新世代反毒策略3.0」政策推動，本系統亦可作為毒品查緝資料庫之一環，增進科技執法決策依據，發揮最大整合效益。整體而言，透過續行本系統租賃與管理運用，有助於穩定科技查緝效能、降低人力成本，並持續支援本署執法任務，達成資源合理運用與效益最大化之政策目標。

柒、財務計畫

本計畫並未涉及民間參與投資等因素，不適設置自償率及財務計畫檢討。

捌、附則

一、風險管理

(一)建立相關稽核機制

依「海岸巡防機關資料存取控制作業程序書」建立存取控制、系統與連線安全保護及稽核機制，使用者帳號密碼應定期更新，且不得使用不安全密碼，並至少每季或半年作一次通盤弱點掃描，對較嚴重的特定弱點或病毒，則不定期依需要進行落點掃描。

(二)落實系統存取控制

全面清查盤點本案建置完成後，可能存放敏感性資料的資料庫及存取管道，設定資料使用與管控策略，透過對於檔案存取權限的控管，防止非法存取個資的情形發生。

(三)系統與連線安全保護

本案採購資通(安)軟硬體設備，不得採購陸資或陸牌產品，優先以我國產品為主，以降低敏感性資訊揭露之疑慮，並於本系統伺服器與資料交換中心伺服器間加設防火牆，並針對相關防護設備、工具等，定期執行病毒碼、系統版本更新，以提升防護能力。案內所需內外交換之資料，將依照海巡署既有交換機制，採單向閘道器方式辦理，以符合海巡署內外部網路資料交換之規定。

(四)本案風險評估及處理彙總表

1、計畫風險類別代碼

為完成本計畫風險管理作業，並利於後續步驟中簡易呈現所發掘之計畫風險項目，綜析各類具體影響本計畫執行之潛在風險，歸類建立計畫風險類別及其代碼(如表10)。

表10 計畫風險類別代碼表

代碼	計畫風險類別
A	先期作業與規劃
B	設計(施工)履約
C	營運維護

2、辨識風險

參考近年資訊系統案辦理採購及維運實務經驗，以及考量行政機關管理面、社會環境等因素，辨識出潛在影響計畫目標、期程及經費達成之風險項目，並予以編號，同時簡述風險發生之可能情境、現有風險對策及可能影響層面，綜整如表11。

表11 計畫風險項目一覽表

風險項目	風險情境	現有風險對策	可能影響層面
A1： 經費未如期核定或遭刪減	本案經費雖由行政院社會發展經費核定支應，惟仍須送立法院審議，若遭刪減或凍結，恐影響後續依政府採購法之規定辦理續租程序及契約簽訂時程。	事前依規定完成預算提報與專家資料補充，並針對立法院預算審議程序預留作業時程與應變調整。	期程
A2：	原承商可能因成本考量或內部策略調整，無意願	評估採公開招標並納入相容性條件，預留轉	經費

風險項目	風險情境	現有風險對策	可能影響層面
原承商不願續約或提出不利條件	續約，或於續約時提出高費率、限制性維修責任等不利條件，影響後續履約執行	換期與備援機制，必要時更換廠商並辦理系統移轉及整合作業。	
B1： 相容性不足影響整合	若因租賃廠商變更，導致新設備與既有後端平台在資料格式、傳輸協定或系統架構上不相容，可能造成車牌辨識系統無法即時上線，影響整體系統運作。	要求新廠商配合現行平台之 API、通訊協定及資料格式，於履約前完成測試整合；另預留系統轉接緩衝期及異常處理機制。	期程
C1： 設備掉落造成傷害事故	攝影機設置於燈桿、牆面等高處，若因固定鬆脫或材料老化脫落，可能擊中行人、車子等，造成人身及財產損害，引發爭議或求償。	慎選優良及有建置經驗廠商，避免廠商經營不善無力維護，並在合約中簽定保養相關規定，及若因設置或管理缺失致生損害，要求廠商需負完全賠償及法律責任，並建立與設施主管機關之緊急通報機制。	目標
C2： 資安雖符合法規但仍有遭駭風險	雖已依資通安全相關法規導入防護機制，惟仍可能遭遇駭客惡意入侵、勒索或資料竊取等攻擊手法，造成資料外洩或中斷服務。	慎選優良委辦團隊，妥善規劃資安防護措施及建立備援系統等，定期執行弱點掃描與滲透測試，並研議第三方資安稽核機制，避免系統遭攻擊異常而造成服務中斷。	目標
C3： 硬體毀損未能及時修復	設備可能因人為破壞、天災(如颱風、雷擊、鹽害)或交通事故損毀，若廠商未能即時修復，將影響整體偵蒐功能	慎選優良及有建置經驗廠商，並在合約中納入修復時效要求，並加強重大災後全面檢查、保養機制。	目標
C4： 系統斷線或影像資料遺失	車牌辨識系統如因通訊中斷、網路不穩、系統錯誤或儲存設備異常，可能導致資料無法即時傳輸、影像檔案遺失，影響案件	慎選優良及有建置經驗廠商，並建立完善稽核流程，避免廠商經營不善無力維護。	目標

風險項目	風險情境	現有風險對策	可能影響層面
	偵辦時效。		
C5： 操作人員異動影響系統惟運穩定性	因人事異動頻繁，可能導致系統操作、通報獲報修流程無法有效傳承，影響惟運效率與資料正確性。	建立標轉作業程序(SOP)及操作手冊，定期辦理教育訓練，並由廠商提供線上支援與即時回報管道。	目標
C6： 得標廠商未善盡保密義務	廠商於執行期間或結案後，未依契約規範妥善保護本署機敏資料，或將相關影像、系統架構、帳號權限、設計文件等外洩，導致資訊安全事件、資料外流。	契約明訂保密條款，並規定廠商於決標後 90 個日曆天內提供「保密同意書」、保密與資訊安全計畫報本分署審核。	目標

3、分析風險

辨識出風險項目後，以「三分法」方式訂「風險可能性評量標準表」(區分非常可能、可能及不太可能等3級)及「風險影響程度評量標準表」(區分嚴重、中度及輕微等3級)(如表12及表13)。

表12 計畫風險可能性評量標準表(L)

等級(L)	可能性	詳細描述
3	非常可能	5 年內大部分的情況下會發生
2	可能	5 年內有些情況下會發生
1	不太可能	5 年內只會在少數情況下發生

表13 計畫影響程度評量標準表 (I)

等級(I)	影響程度	期程	目標	經費
3	嚴重	期程延長 3 年(含)以上	目標未達成 $\geq 30\%$	經費增加 $\geq 40\%$
2	中度	期程延長 1 年(含)以上，未達 3 年	目標未達成 $10\% \sim 30\%$	經費增加 $10\% \sim 40\%$
1	輕微	期程延長未達 1 年	目標未達成 $< 10\%$	經費增加 $< 10\%$

本計畫經彙整所辨識之風險後，依據前述2種評量標準表及其現有風險對策，分析各項風險發生之可能性及影響程度，評定現有風險等級及風險值(如表14)。

表14 評定計畫現有風險等級及風險值一覽表

風險項目	風險情境	現有風險對策	可能影響層面	現有風險等級		現有風險值 (R)=(L) x(I)
				可能性(L)	影響程度(I)	
A1： 經費未如期核定或遭刪減	本案經費雖由行政院核定支應，惟仍須送立法院審議，若遭刪減或凍結，恐影響後續依政府採購法之規定辦理續租程序及契約簽訂時程。	事前依規定完成預算提報與專家資料補充，並針對立法院預算審議程序預留作業時程與應變調整。	期程	1	1	1
A2： 原承商不願續約或提除不利條件	原承商可能因成本考量或內部策略調整，無意願續約，或於續約時提出高費率、限制性維修責任等不利	評估採公開招標並納入相容性條件，預留轉換期與備援機制，必要時更換廠商並辦理系統移轉及整合	經費	2	2	4

風險項目	風險情境	現有風險對策	可能影響層面	現有風險等級		現有風險值
				可能性(L)	影響程度(I)	$(R)=(L) \times (I)$
	條件，影響後續履約執行	作業。				
B1： 相容性不足影響整合	若因租賃廠商變更，導致新設備與既有後端平台在資料格式、傳輸協定或系統架構上不相容，可能造成車牌辨識系統無法即時上線，影響整體系統運作。	要求新廠商配合現行平台之API、通訊協定及資料格式，於履約前完成測試整合；另預留系統轉接緩衝期及異常處理機制。	期程	1	2	2
C1： 設備掉落造成傷害事故	攝影機設置於燈桿、牆面等高處，若因固定鬆脫或材料老化脫落，可能擊中行人、車子等，造成人身及財產損害，引發爭議或求償。	慎選優良及有建置經驗廠商，避免廠商經營不善無力維護，並在合約中簽定保養相關規定。	目標	1	1	1
C2： 資安雖符合法規但仍有遭駭風險	雖已依資通安法相關法規導入防護機制，惟仍可能遭遇駭客惡意入侵、勒索或資料竊取等攻擊手法，造成資料外洩或中斷服務。	慎選優良委辦團隊，妥善規劃資安防護措施及建立備援系統等，定期執行弱點掃描與滲透測試，並研議第三方資安稽核機制，避免系統遭攻擊異常而造成服務中斷。	目標	2	2	4
C3： 硬體毀損未能及時修復	設備可能因人為破壞、天災(如颱風、雷擊、鹽害)或交通事故損毀，若廠商	慎選優良及有建置經驗廠商，並在合約中納入修復時效要求，並加強重大	目標	2	1	2

風險項目	風險情境	現有風險對策	可能影響層面	現有風險等級		現有風險值 (R)=(L) x(I)
				可能性(L)	影響程度(I)	
	未能即時修復，將影響整體偵蒐功能	災後全面檢查、保養機制。				
C4： 系統斷線或影像資料遺失	車牌辨識系統如因通訊中斷、網路不穩、系統錯誤或儲存設備異常，可能導致資料無法即時傳輸、影像檔案遺失，影響案件偵辦時效。	慎選優良及有建置經驗廠商，並建立完善稽核流程，避免廠商經營不善無力維護。	目標	1	1	1
C5： 操作人員異動影響系統惟運穩定性	因人事異動頻繁，可能導致系統操作、通報獲報修流程無法有效傳承，影響惟運效率與資料正確性。	建立標轉作業程序(SOP)及操作手冊，定期辦理教育訓練，並由廠商提供線上支援與即時回報管道。	目標	1	1	1
C6： 得標廠商未善盡保密義務	廠商於執行期間或結案後，未依契約規範妥善保護本署機敏資料，或將相關影像、系統架構、帳號權限、設計文件等外洩，導致資訊安全事件、資料外流。	契約明訂保密條款，並規定廠商於決標後90個日曆天內提供「保密同意書」、保密與資訊安全計畫報本分署審核。	目標	1	2	2

4、評量風險

依據前述2種評量標準表，擬將風險值R=2(含)以下之低度風險為風險容忍度，超過此限度之風險，均予以處理(如圖1)。

嚴重(3)	R=3 中度風險	R=6 高度風險	R=9 極度風險
中度(2)	R=2 低度風險	R=4 中度風險	R=6 高度風險
輕微(1)	R=1 低度風險	R=2 低度風險	R=3 中度風險
影響程度(I) 可能性(L)	不太可能(1)	可能(2)	非常可能(3)

圖1 風險判斷基準及其風險容忍度

風險項目之風險值〔可能性(L)×影響程度(I)〕分為下列4個等級，以判斷風險之大小。

- (1) 極度風險(R=9)：需立即採取處理行動。
- (2) 高度風險(R=6)：管理階層需督導所屬研擬計畫，並提供資源，予以處理。
- (3) 中度風險(R=3~4)：需明定管理階層之責任範圍，做必要監視。
- (4) 低度風險(R=1~2)：予以容忍，依現行步驟處理。

本計畫所辨識各項風險之現有風險等級及風險值，與風險判斷基準比較，建立現有風險圖像(如圖2)。

嚴重(3)			
-------	--	--	--

中度(2)	B1、C6	A2、C2	
輕微(1)	A1、C1 C4、C5	C3	
影響程度(I) 可能性(L)	不太可能(1)	可能(2)	非常可能(3)

圖2 本計畫現有風險圖像

5、處理風險

在現有風險對策下，本計畫2項為中度風險、6項均為低度風險，依現有風險對策處理即可，爰新增2項對策(詳見表15)，並建立本計畫殘餘風險圖像(如圖3)。

嚴重(3)			
中度(2)	B1、A2 C2、C6		
輕微(1)	A1、C1 C4、C5	C3	

影響程度(I) 可能性(L)	不太可能(1)	可能(2)	非常可能(3)
-------------------	---------	-------	---------

表15 評定計畫殘餘風險等級及風險值一覽表

風險項目	風險情境	現有風險對策	可能影響層面	現有風險等級		現有風險值 (R)= (L)x(I)	新增風險對策	殘餘風險等級		殘餘風險值 (R)= (L)x(I)
				可能性 (L)	影響程度 (I)			可能性 (L)	影響程度 (I)	
A1： 經費如核或刪 未定期遭減	本案經費雖由行政院核定支應，惟仍須送立法院審議，若遭刪減或凍結，恐影響後續依法之規定辦理續租程序及契約簽訂時程。	事前依規定完成預算提報與專家資料補充，並針對立法院預算審議程序預留作業時程與應變調整。	期程	1	1	1	—	1	1	1
A2： 原商願約或不 承不續或除利	原承商可能因成本考量或內部策略調整，無意願續約，或於續約時提出高費率、限制性維修責任等不利條件，影響後續履約執行	評估採公開招標並納入相容性條件，預留轉換期與備援機制，必要時更換廠商並辦理系統移轉整合作業。	經費	2	2	4	預先建立潛在合格廠商資料庫，辦理資格預審與技術評估，並納入替代機制規劃，以利於原承商不願續約或變更條件時，能及	1	2	2

風險項目	風險情境	現有風險對策	可能影響層面	現有風險等級		現有風險值 (R)= (L)x(I)	新增風險對策	殘餘風險等級		殘餘風險值 (R)= (L)x(I)
				可能性 (L)	影響程度 (I)			可能性 (L)	影響程度 (I)	
條件							時啟動招標作業，維持車牌辨識系統作業不中斷。			
B1：相容性不足影響整合	若因租賃廠商變更，導致新設備與既有後端平台在資料格式、傳輸協定或系統架構上不相容，可能造成車牌辨識系統無法即時上線，影響整體系統運作。	要求新廠商配合現行平台之 API、通訊協定及資料格式，於履約前完成測試整合；另預留系統轉接緩衝期及異常處理機制。	期程	1	2	2	—	1	2	2

風險項目	風險情境	現有風險對策	可能影響層面	現有風險等級		現有風險值 (R)= (L)x(I)	新增風險對策	殘餘風險等級		殘餘風險值 (R)= (L)x(I)
				可能性 (L)	影響程度 (I)			可能性 (L)	影響程度 (I)	
C1： 設備掉落造成傷害事故	攝影機設置於燈桿、牆面等高處，若因固定鬆脫或材料老化脫落，可能擊中行人、車子等，造成人身及財產損害，引發爭議或求償。	慎選優良及有建 置經驗廠商，避 免廠商經營不善 無力維護，並在 合約中簽定保養 相關規定。	目標	1	1	1	—	1	1	1
C2： 資安雖符合法規但仍有遭駭風險	雖已依資通安全 相關法規導入防 護機制，惟仍可 遭遇駭客惡意資 料竊取等攻擊手 法，造成資料外 洩或中斷服務。	慎選優良委辦團 隊，妥善規劃資 安防護措施及建 立備援系統等， 定期執行弱點掃 描與滲透測試， 避免系統遭攻擊 異常而造成服務 中斷。	目標	2	2	4	研議導入第三方 資安稽核機制， 定期由外部專業 單位進行系統安 全性評估與資料 存取權限查核， 提升整體防護強 度。	1	2	2
C3： 硬體	設備可能因人為 破壞、天災(如颱	慎選優良及有建 置經驗廠商，並	目標	2	1	2	—	2	1	2

風險項目	風險情境	現有風險對策	可能影響層面	現有風險等級		現有風險值 (R)= (L)x(I)	新增風險對策	殘餘風險等級		殘餘風險值 (R)= (L)x(I)
				可能性 (L)	影響程度 (I)			可能性 (L)	影響程度 (I)	
毀損未能及時修復	風、雷擊、鹽害)或交通事故損毀，若廠商未能即時修復，將影響整體偵蒐功能	在合約中納入修復時效要求，並加強重大災後全面檢查、保養機制。								
C4：系統斷線或影像資料遺失	車牌辨識系統如因通訊中斷、網路不穩、系統錯誤或儲存設備異常，可能導致資料無法即時傳輸、影像檔案遺失，影響案件偵辦時效。	慎選優良及有建置經驗廠商，並建立完善稽核流程，避免廠商經營不善無力維護。	目標	1	1	1	—	1	1	1
C5：操作人員異動影響系統	因人事異動頻繁，可能導致系統操作、通報獲報修流程無法有效傳承，影響惟運效率與資料正	建立標轉作業程序(SOP)及操作手冊，定期辦理教育訓練，並由廠商提供線上支援與即時回報管	目標	1	1	1	—	1	1	1

風險項目	風險情境	現有風險對策	可能影響層面	現有風險等級		現有風險值	新增風險對策	殘餘風險等級		殘餘風險值
				可能性 (L)	影響程度 (I)	(R)= (L)x(I)		可能性 (L)	影響程度 (I)	(R)= (L)x(I)
惟運穩定性	確性。	道。								
C6：得標廠商未盡保密義務	廠商於執行期間或結案後，未依契約規範妥善保護本署機敏資料，或將相關影像、系統架構、帳號權限、設計文件等外洩，導致資訊安全事件、資料外流。	契約明訂保密條款，並規定廠商於決標後90個日曆天內提供「保密同意書」、保密與資訊安全計畫報本分署審核。	目標	1	2	2	—	1	2	2

(五)資安經費投入評估

依據行政院「資安產業發展行動計畫(107-114年)」規劃，本計畫應投入資安經費應不得少於資訊建設經費6%，因本案建置經費為287,580千元，有關於資安經費至少投入17,255千元，概估投入資安經費每年為4,100千元，5年總計20,500千元，如表16資安經費評估表。

表16 資安經費評估表

系統項目：港區及聯外道路車牌辨識系統			
年度	投入項目類別	投入項目	預估經費 (千元)
116	1、EDR端點監測 回應 2、WAF防火牆、 網路防火牆 3、資安檢測	1、EDR (Endpoint Detection and Response，端點偵測與回應) 是一種針對中端設備(如電腦、手機、伺服器)的資安解決方案。主要功能包括：偵測可疑行為與威脅(例如惡意程式、異常行為)、記錄和分析端點上的事件(如檔案存取、程序啟動、網路連線)、回應與處置(如隔離端點、終止程序)、支援威脅獵捕。 2、WAF (Web Application and Response) 保護網站和Web應用程式，防止駭客	4,100

		利用「網頁層的漏洞」發動攻擊。 3、含弱點掃描、原始碼掃描、滲透測試及資安鑑識。	
117	同上	同上	4,100
118	同上	同上	4,100
119	同上	同上	4,100
120	同上	同上	4,100
總計：			20,500

(六)系統資訊安全及資安防護機制

本案依「資通安全責任等級分級辦法」及「資訊系統分級與資安防護基準作業規定」評估系統安全等級並落實相關資安防護作業，有關跨機關交換資料部分，依「領域資料標準訂定流程參考指引」及「共通性應用程式介面規範」落實相關工作。

為符合對應之控制措施，本案相關系統將依據海巡署「資訊安全管理制度(ISMS)」及「資通安全責任等級分級辦法」等要求，辦理帳號管理，管制遠端存取，實施稽核、滲透測試、遠碼掃描與弱點檢測等作業，並要求承商執行系統備份及備援、完整性驗證、定期確認並修復相關漏洞等作業，以維持該系統之機密性、安全性及可用性。

1、系統資訊安全

(1) 資訊系統分級與資安防護基準

本案依據「資訊系統分級與資安防護基準作業規定」評估系統安全等級並落實相關資安防護作業，各影響構面安全設定原則說明如下：

- a、影響構面「機密性」：安全等級為普
發生資訊安全事件致資訊系統受影響時，可能造成未經授權之資訊揭露，但對機關之營運、資產或信譽等方面僅會產生有限之影響。
- b、影響構面「完整性」：安全等級為普
發生資訊安全事件致資訊系統受影響時，可能造成資訊錯誤或遭竄改等情事，但對機關之營運、資產或信譽等方面僅會產生有限之影響。
- c、影響構面「可用性」：安全等級為普
發生資訊安全事件致資訊系統受影響時，可能造成對資訊、資訊系統之存取或使用之中斷，但對機關之營運、資產或信譽等方面僅會產生有限之影響。
- d、影響構面「法律遵循性」：安全等級為普
本影響構面之危害程度評估係基於機關負有遵守法律規章之責任與義務下，如發生違法情事時，機關將面臨之衝擊，本影響構面衝擊後果之嚴重程度係取決於法令規定，須遵守《個人資料保護法》，針對機密性資料的系統運作、資料保護、資訊資產使用等若未依循相關法律規範辦理，將造成可預期之影響；如未確實遵循資訊系統設置或運作涉及之資訊安全相關法令，可能使資訊系統受

影響而導致資訊安全事件，但不致使機關或其所屬人員負刑事責任或受行政罰、懲戒、懲處。

(2) 資訊系統安全防护控制措施

本案依據資通系統防護基準表實施防護控制措施。

(3) 系統與連線安全保護

本案採購資通(安)軟硬體設備，限制投標、得標廠商不得為大陸地區廠商，且不得提供及使用大陸廠牌產品，優先以我國產品為主，以降低敏感性資訊揭露之疑慮，並於本署偵防分署機房伺服器與資料交換中心伺服器間加設資安防護設備(如單向閘道器或防火牆)，案內所需內外交換之資料，將依照本署既有交換機制，採單向閘道器方式辦理，以符合海巡署內外部網路資料交換之規定。

2、資安防護機制

(1) 資料庫防護工具

- a、資料庫加密或遮罩，對資料庫加密或對資料進行遮罩，使非法的資料庫存取者取得無法解析的資料。
- b、備份及備援系統則是防護資料毀損與避免資料無法存取的重要手段，個資法中除了要防護資料被盜取外，可保護資料避免毀損。

(2) 其他防護(工具)措施

- c、使用UTM防火牆，傳輸加密的(Ethernet Encryption, EE)硬體式加密及PGP(Pretty Good Privacy)資料傳輸加密。
- d、網路管理(IP & MAC綁定，甚至加上AD帳號或Hostname的綁定)，則是防止非法設備上到公司的網路內。
- e、網路認可控制(Network Access Control, NAC)是讓有正常更新系統、有安裝防毒軟體的健康電腦才可以上網的檢測防護設備。

(3) 本署內進行機敏資料之介接、交換與認證

- a、使用檢測工具加強程式碼之安全品質，並須確保無最新版OWASP TOP 10之弱點(例如SQL Injection、CrossSite scripting等)、惡意程式、病毒、蠕蟲等資安弱點。
- b、本系統使用之所有密碼資料，皆不得撰寫於程式內及以明文型態存放，使用者密碼必須以加密方式存放，若有特殊需求須經本署同意後辦理，另處理機敏性資料時，須依本署資料加解密機制，以確保資料傳遞及儲存的安全性。

(七) 資料開放分析及更新機制

本案資訊系統資料應用僅提供本署執法人員，針對海域執法案件應用具備機敏性質，且後續偵查不公開等要件因素，故不提供資料開放分析及

更新機制。

二、相關機關配合事項或民眾參與情形

本案服務對象為海巡機關從事海域執法及安全檢查等相關人員，為維護國家機密與偵查不公開之原則，尚難邀請社會民眾直接參與系統之使用，然相關海域執法、海事服務等新聞報導成效之提升，增進人民對公共事務之瞭解、信賴與監督，促進民主參與。

三、檢附中長程個案計畫自評檢核表、中長程個案計畫性別影響評估檢視表、中長程個案計畫人權影響評估檢視表、中長程個案計畫淨零轉型通案自評檢核表及行政院所屬各機關新興計畫免送促參提案平台自評檢核表(如附表1、2、3、4及5)

四、其他有關事項

本計畫承辦人：偵防分署科技鑑識科科員林忠暉

聯絡電話：02-22390026分機363312

電子信箱：Patricklin@cga.gov.tw

第五點附表一—中長程個案計畫自評檢核表

檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
1、計畫書格式	(1)計畫內容應包括項目是否均已填列(「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」(以下簡稱編審要點)第5點、第10點)	V		✓		一、本案業依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」填列相關說明。
	(2)延續性計畫是否辦理前期計畫執行成效評估，並提出總結評估報告(編審要點第5點、第13點)	V		✓		二、本案係延續性計畫，依規定辦理前期計畫執行成效評估於計畫書。
	(3)是否本於提高自償之精神提具相關財務策略規劃檢核表？並依據各類審查作業規定提具相關書件		V		✓	二、本案計畫範疇非投資於觀光景點建設，故不檢討民間參與投資或設置自償率等目標。
2、民間參與可行性評估	(1)是否評估民間參與之可行性，並撰擬評估說明(編審要點第4點)		V		✓	本計畫蒐集車牌數據供犯罪偵查、救難等本署指掌，評估無民間參與之可行性。
	(2)是否填寫「促參預評估檢核表」評估(依「公共建設促參預評估機制」)	V		✓		詳如促參預評估檢核表。
3、經濟及財務效益評估	(1)是否研提選擇及替代方案之成本效益分析報告(「預算法」第34條)		V		✓	一、本案俟計畫核定後，於編列相關預算116年度預算前將選擇及替代方案之成本效益分析報告函報立法院備查。
	(2)是否研提完整財務計畫		V		✓	二、本計畫未涉及民間參與投資等因素，不適設置自償率及財務計畫檢討。
4、財源籌措及資金運用	(1)經費需求合理性(經費估算依據如單價、數量等計算內容)	V		✓		一、依據「中央政府總預算編製作業手冊」編列。
	(2)資金籌措：本於提高自償之精神，將影響區域進行整合規劃，並將外部效益內部化		V		✓	二、本計畫非屬「跨域增值公共建設財務規劃方案」中之軌道、公路、園區、文化等類別，亦非投資於觀光景點建設，爰不檢討民間參與投資或設置自償率等目標。
	(3)經費負擔原則： a.中央主辦計畫：中央主管相關法令規定 b.補助型計畫：中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法、本於提高自償之精神所擬訂各類審查及補助規定	V		✓		三、本計畫為中央主辦計畫。
	(4)年度預算之安排及能量估算：所需經費能否於中程歲出概算額度內容納加以檢討，如無法納編者，應檢討調減一定比率之舊有經費支應；如仍有不敷，須檢附		V		✓	四、本案經常門需求超過資本門二分之一。

檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
	以前年度預算執行、檢討不經濟支出及自行檢討調整結果等經費審查之相關文件					五本案以租賃方式建置系統，不屬自償性計畫。
	(5)經資比1：2（「政府公共建設計畫先期作業實施要點」第2點）		V		✓	
	(6)屬具自償性者，是否透過基金協助資金調度		V		✓	
5、人力運用	(1)能否運用現有人力辦理	V		✓		本案運用機關現有人力執行，無請增人力需求。
	(2)擬請增人力者，是否檢附下列資料： a.現有人力運用情形 b.計畫結束後，請增人力之處理原則 c.請增人力之類別及進用方式 d.請增人力之經費來源		V		✓	
6、跨機關協商	(1)涉及跨部會或地方權責及財務分攤，是否進行跨機關協商		V		✓	本案僅由海洋委員會執行，無跨部會事宜。
	(2)是否檢附相關協商文書資料		V		✓	
7、土地取得	(1)能否優先使用公有閒置土地房舍		V		✓	一、本案屬系統設備建置，不涉及土地徵收。 二、本案非屬中央對直轄市、縣(市)政府補助辦法第10條之補助型計畫。
	(2)屬補助型計畫，補助方式是否符合規定（中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法第10條）		V		✓	
	(3)計畫中是否涉及徵收或區段徵收特定農業區之農牧用地		V		✓	
	(4)是否符合土地徵收條例第3條之1及土地徵收條例施行細則第2條之1規定		V		✓	
	(5)若涉及原住民族保留地開發利用者，是否依原住民族基本法第21條規定辦理		V		✓	
8、風險管理	是否對計畫內容進行風險管理	V		✓		詳如本計畫捌、附則、一、風險管理。
9、性別影響評估	是否填具性別影響評估檢視表	V		✓		詳如性別影響評估檢視表。
10、環境影響分析 (環境政策評估)	是否須辦理環境影響評估		V		✓	本計畫非屬「環境影響評估法」第5條所稱應實施環境影響評估之範疇。
11、淨零轉型通案評估	(1)是否以二氧化碳之減量為節能減碳指標，並設定減量目標		V		✓	本案以租賃方式建置系統，各項施工並未涉及節能減碳指標。
	(2)是否規劃採用綠建築或其他節能減碳措施		V		✓	本案以租賃方式建置系統，各項施工並未涉及節能減碳指標。
	(3)是否強化因應氣候變遷之調適能力，並納入淨零排放及永續發展概念，優先選列臺灣2050淨零排		V		✓	本案以租賃方式建置系統，各項施工並未涉及節能減碳指標。

檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
	放路徑、淨零科技方案及淨零轉型十二項關鍵戰略、臺灣永續發展目標及節能相關指標					
	(4)是否屬臺灣2050淨零排放路徑、淨零科技方案及淨零轉型十二項關鍵戰略相關子計畫		V		✓	本案以租賃方式建置系統，各項施工並未涉及節能減碳指標。
	(5)屬臺灣2050淨零排放路徑、淨零科技方案及淨零轉型十二項關鍵戰略之相關子計畫者，是否覈實填報附表三、中長程個案計畫淨零轉型通案自評檢核表，並檢附相關說明文件		V		✓	本案以租賃方式建置系統，各項施工並未涉及節能減碳指標。
12、涉及空間規劃者	是否檢附計畫範圍具座標之向量圖檔		V		✓	本案以租賃方式建置系統，未涉及空間規劃。
13、涉及政府辦公廳舍興建購置者	是否納入積極活化閒置資產及引進民間資源共同開發之理念		V		✓	本案以租賃方式建置系統，未涉及政府辦公廳舍興建購置。
14、落實公共工程或房屋建築全生命週期各階段建造標準	是否瞭解計畫目標，審酌其工程定位及功能，對應提出妥適之建造標準，並於公共工程或房屋建築全生命週期各階段，均依所設定之建造標準落實執行		V		✓	本案以租賃方式建置系統，未涉及建築全生命週期。
15、公共工程節能減碳及生態檢核	(1)是否依行政院公共工程委員會(下稱工程會)函頒之「公共工程節能減碳檢核注意事項」辦理		V		✓	本案以租賃方式建置系統，無關公共工程節能減碳及生態檢核事項。
	(2)是否依工程會函頒之「公共工程生態檢核注意事項」辦理		V		✓	本案以租賃方式建置系統，無關公共工程節能減碳及生態檢核事項。
16、無障礙及通用設計影響評估	是否考量無障礙環境，參考建築及活動空間相關規範辦理		V		✓	本案以租賃方式建置系統，未涉及無障礙及通用設計影響。
17、高齡社會影響評估	是否考量高齡者友善措施，參考WHO「高齡友善城市指南」相關規定辦理		V		✓	本案以租賃方式建置系統，未涉及高齡社會影響。
18、營(維)運管理計畫	是否具務實及合理性(或能否落實營運或維運)	V		✓		
19、房屋建築朝向近零碳建築方向規劃	是否已依工程會「公共工程節能減碳檢核注意事項」及內政部建築研究所「綠建築評估手冊」之綠建築標章及建築能效等級辦理		V		✓	本案以租賃方式建置系統，未涉及零碳建築。
20、地層下陷影響評估	屬重大開發建設計畫者，是否依「機關重大開發建設計畫提報經濟部地層下陷防治推動委員會作業須知」辦理		V		✓	本案以租賃方式建置系統，未涉及地層下陷影響評估。
21、資通安全防护規劃	資訊系統是否辦理資通安全防护規劃	V		✓		詳如本計畫捌、附則、一、風險管理

檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
						(六) 系統資訊安全及 資安防護機制。

主辦機關核章：承辦人

科員林忠暉

單位主管

科技經濟科
科長何泰良

首長

分署長黃錫璋

主管部會核章：研考主管

綜合規劃處
處長郭進興

會計主管

會計處
處長房銘輝

首長

海洋委員會
主任委員管碧玲

附表2

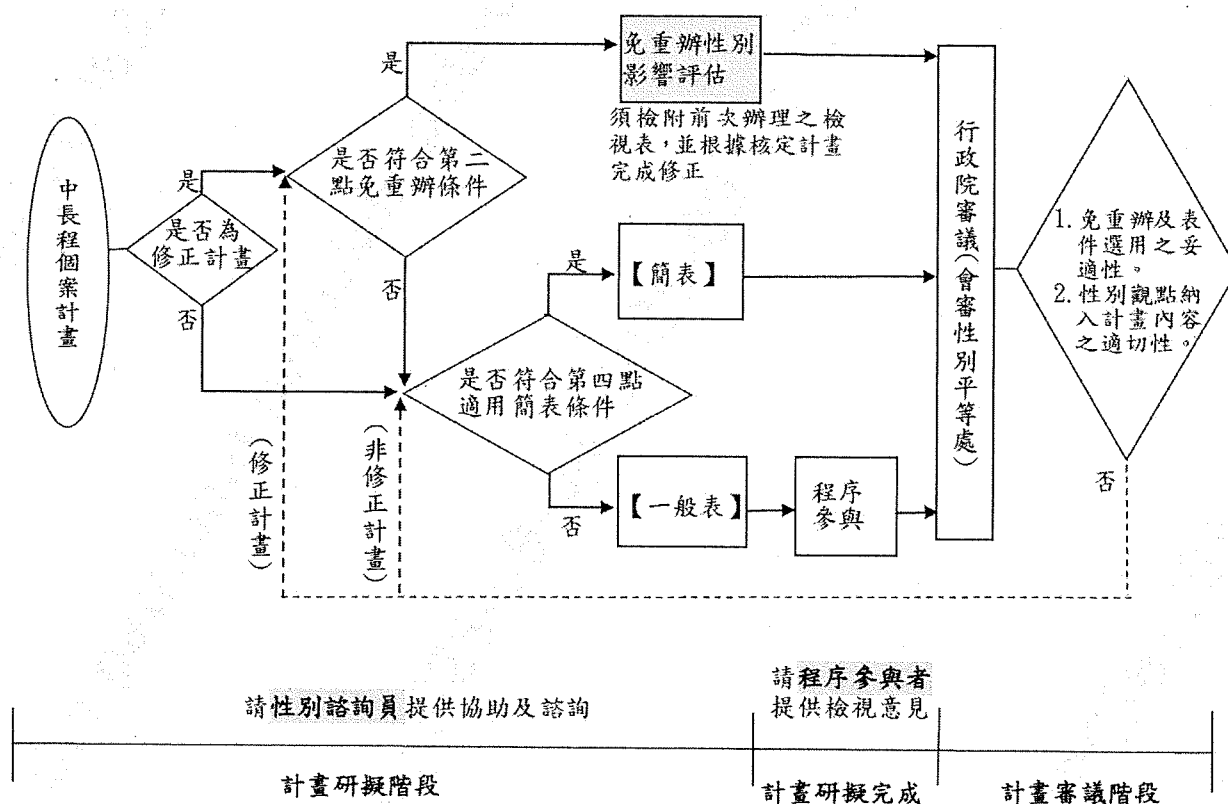
中長程個案計畫性別影響評估作業說明

- 一、性別影響評估（Gender Impact Assessment，簡稱 GIA）目的係促使政策制定者清楚掌握不同性別處境，並設定預期結果，使性別落差獲得改善，確保政策、計畫與法案，從研擬規劃、決策、執行、監督評估與事後檢討建議等各階段過程，都能納入性別觀點。
- 二、行政院所屬各機關之中長程個案計畫，不論新訂或修正，皆應進行性別影響評估。但經核定之中長程個案計畫所提出之修正內容（修正計畫），若僅限於下列事項者，得【免重辦性別影響評估】（各機關須檢附前次辦理之性別影響評估檢視表，並確定該表內容已根據核定計畫完成修正）：
 - (1) 因物價調整修正計畫經費。
 - (2) 變更計畫期程。
 - (3) 調整計畫執行之細節性或技術性事項：施作技術、工法或工項調整、招商模式改變、配合法令修改調整計畫分工權責機關、修正經費來源或調整自償率，及前開事項衍生之經費調整。
 - (4) 因預算不足，刪減工作項目，且該工作項目業經前次性別影響評估檢視未涉及不同性別、性傾向、性別特質或性別認同者之平等受益權益。
 - (5) 計畫之部分內容調整由其他計畫規劃辦理。
- 三、為協助將性別觀點融入計畫規劃及執行，請性別諮詢員配合計畫主辦單位之作業時程，於計畫研擬或修正初期，適時就計畫方向、構想、草案、本表填寫內容及其他相關事項，從性別平等觀點提供諮詢建議。請優先邀請以下人員擔任機關之性別諮詢員（請提醒性別諮詢員恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開計畫草案）：
 - (1) 現任「行政院性別影響評估人才參考名單」專家學者（公、私部門均可），名單請參閱行政院性別平等會網頁（網址：<https://gec.ey.gov.tw/>；路徑為：首頁>性別主流化>性別影響評估）。
 - (2) 現任或曾任行政院性別平等會民間委員。
 - (3) 現任或曾任各部會性別平等專案小組民間委員。
 - (4) 曾任各機關性別平等專責人員（性平業務至少占所辦業務7成以上）累積滿2年者，或曾任性別平等兼辦人員（性平業務至少占所辦業務3成以上）累積滿3年者。
 - (5) 曾辦理或協助各機關「中長程個案計畫性別影響評估檢視表」填寫作業，且經行政院性別平等處「性別影響評估案例分享專區」收錄至少1案者。
- 四、中長程個案計畫內容若僅單純辦理下列事項者，考量其與不同性別、性傾向、性別特質或性別認同之平等受益關聯甚微，為簡化評估作業，計畫主辦單位經諮詢第三點所稱之性別諮詢員之意見後，可選用【簡表】進行性別影響評估：
 - (1) 非供民眾直接使用之建物、設備、工程，未涉及專業人才培育：如污（雨）水下水道建設、道路拓寬、無涉休息站區之國道及快速公路新建工程、公共設施管線配置或汰換工

程、放流水回收再利用、港口疏浚、水庫清淤、人工湖工程、防淤隧道工程、伏流水開發工程、深層海水取水工程、再生水工程、排水系統整體改善工程、焚化爐興建、海纜觀測系統、紅外線熱影像系統、太陽光電發電系統等。

- (2) 既有建物之結構補強，未變更原有空間格局：如橋梁、校舍等公有危險建築物之耐震補強工程等。
- (3) 資通訊應用發展，未涉及民眾使用之介面。
- (4) 動植物防疫檢疫，未涉及專業人才培育：如動植物邊境檢疫、口蹄疫撲滅等。
- (5) 生態環境維護，未涉及供民眾使用之公共空間及專業人才培育：如國家濕地保育等。

五、非屬前項類型之中長程個案計畫內容，請選用【一般表】進行性別影響評估。



性別影響評估表件選用指引圖

註：請謹慎評估得【免重辦性別影響評估】（詳本作業說明第二點）及可選用【簡表】進行性別影響評估（詳本作業說明第四點）之規定，如經行政院性別平等處審查不符合得【免重辦性別影響評估】及可選用【簡表】之條款時，得退請機關重新辦理。

中長程個案計畫性別影響評估檢視表【一般表】

【第一部分—機關自評】：由機關人員填寫

【填表說明】各機關使用本表之方法與時機如下：

一、計畫研擬階段

- (一) 請於研擬初期即閱讀並掌握表中所有評估項目；並就計畫方向或構想徵詢作業說明第三點所稱之性別諮詢員（至少1人），或提報各部會性別平等專案小組，收集性別平等觀點之意見。
- (二) 請運用本表所列之評估項目，將性別觀點融入計畫書草案：
 - 1、將性別目標、績效指標、衡量標準及目標值納入計畫書草案之計畫目標章節。
 - 2、將達成性別目標之主要執行策略納入計畫書草案之適當章節。

二、計畫研擬完成

- (一) 請填寫完成【第一部分—機關自評】之「壹、看見性別」及「貳、回應性別落差與需求」後，併同計畫書草案送請性別平等專家學者填寫【第二部分—程序參與】，宜至少預留1週給專家學者（以下稱為程序參與者）填寫。
- (二) 請參酌程序參與者之意見，修正計畫書草案與表格內容，並填寫【第一部分—機關自評】之「參、評估結果」後通知程序參與者審閱。

三、計畫審議階段：請參酌行政院性別平等處或性別平等專家學者意見，修正計畫書草案及表格內容。

四、計畫執行階段：請將性別目標之績效指標納入年度個案計畫管制並進行評核；如於實際執行時遇性別相關問題，得視需要將計畫提報至性別平等專案小組進行諮詢討論，以協助解決所遇困難。

註：本表各欄位除評估計畫對於不同性別之影響外，亦請關照對不同性傾向、性別特質或性別認同者之影響。

計畫名稱：港區及聯外道路車牌辨識系統租賃延續計畫(116年至120年)

主管機關 (請填列中央二級主管機關)	海洋委員會	主辦機關(單位) (請填列提案機關/單位)	海巡署偵防分署
-----------------------	-------	--------------------------	---------

壹、看見性別：檢視本計畫與性別平等相關法規、政策之相關性，並運用性別統計及性別分析，「看見」本計畫之性別議題。

評估項目	評估結果
1-1【請說明本計畫與性別平等相關法規、政策之相關性】 性別平等相關法規與政策包含憲法、法律、性別平等政策綱領及消除對婦女一切形式歧視公約(CEDAW)可參考行政院性別平等會網站(https://gec.ey.gov.tw)。	本計畫係為全臺港區及聯外道路車牌辨識系統延續租賃案，透過攝影機蒐集車牌資料，可分析、追蹤黑名單車輛，並即時提供目標座標、方位等資訊，以利後端指揮所同步瀏覽影像、即時研判部署，並可透過比對分析車、船動態資訊關聯，以空間點位和時間序列演算並預測目標對象可疑行跡和犯罪熱點。故本計畫與性別平等相關法規及政策較為無涉。
評估項目	評估結果
1-2【請蒐集與本計畫相關之性別統計及性別分析(含前期或相關	

計畫之執行結果)，並分析性別落差情形及原因】

請依下列說明填寫評估結果：

- a. 歡迎查閱行政院性別平等處建置之「性別平等研究文獻資源網」(<https://www.gender ey.gov.tw/research/>)、「重要性別統計資料庫」(<https://www.gender ey.gov.tw/gecdb/>) (含性別分析專區)、各部會性別統計專區、我國婦女人權指標及「行政院性別平等會—性別分析」(<https://gec ey.gov.tw>)。
- b. 性別統計及性別分析資料蒐集範圍應包含下列3類群體：
 - ①**政策規劃者** (例如：機關研擬與決策人員；外部諮詢人員)。
 - ②**服務提供者** (例如：機關執行人員、委外廠商人力)。
 - ③**受益者** (或使用者)。
- c. 前項之性別統計與性別分析應盡量顧及不同性別、性傾向、性別特質及性別認同者，探究其處境或需求是否存在差異，及造成差異之原因；並宜與年齡、族群、地區、障礙情形等面向進行交叉分析 (例如：高齡身障女性、偏遠地區新住民女性)，探究在各因素交織影響下，是否加劇其處境之不利，並分析處境不利群體之需求。前述經分析所發現之處境不利群體及其需求與原因，應於後續【1-3找出本計畫之性別議題】，及【貳、回應性別落差與需求】等項目進行評估說明。
- d. 未有相關性別統計及性別分析資料時，請將「強化與本計畫相關的性別統計與性別分析」列入本計畫之性別目標 (如2-1之f)。

同上所述，本計畫係為全臺港區及聯外道路車牌辨識系統延續租賃案，透過攝影機蒐集車牌資料，可分析、追蹤黑名單車輛，並即時提供目標座標、方位等資訊，以利後端指揮所同步瀏覽影像、即時研判部署，並可透過比對分析車、船動態資訊關聯，以空間點位和時間序列演算並預測目標對象可疑行跡和犯罪熱點。故本計畫與性別平等相關法規及政策較為無涉。故左列1-2性別評估項目所列之 a、b、c、d 項目，與本計畫屬性較為無涉。

評估項目

評估結果

1-3【請根據1-1及1-2的評估結果，找出本計畫之性別議題】

性別議題舉例如次：

a. 參與人員

政策規劃者或服務提供者之性別比例差距過大時，宜關注職場性別隔離 (例如：某些職業的從業人員以特定性別為大宗、高階職位多由單一性別擔任)、職場性別友善性不足 (例如：缺乏防治性騷擾措施；未設置哺乳室；未顧及員工對於家庭照顧之需求，提供彈性工作安排等措施)，及性別參與不足等問題。

b. 受益情形

- ①受益者人數之性別比例差距過大，或偏離母體之性別比例，宜關注不同性別可能未有平等取得社會資源之機會 (例如：獲得政府補助；參加人才培訓活動)，或平等參與社會及公共事務之機會 (例如：參加公聽會/說明會)。
- ②受益者受益程度之性別差距過大時 (例如：滿意度、社會保險給付金額)，宜關注弱勢性別之需求與處境 (例如：家庭照顧責任使女性未能連續就業，影響年金領取額度)。

c. 公共空間

公共空間之規劃與設計，宜關注不同性別、性傾向、性別特質及性別認同者之空間使用性、安全性及友善性。

同上所述，本計畫係為全臺港區及聯外道路車牌辨識系統延續租賃案，透過攝影機蒐集車牌資料，可分析、追蹤黑名單車輛，並即時提供目標座標、方位等資訊，以利後端指揮所同步瀏覽影像、即時研判部署，並可透過比對分析車、船動態資訊關聯，以空間點位和時間序列演算並預測目標對象可疑行跡和犯罪熱點。故受益者為本署所屬全體同仁，使用人員不因不同性別、性傾向及性別認同差異而有不同，均可平等使用，並無存在性別差異問題；故與左列性別評估項目所載較為無涉。

- 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。

d. 展覽、演出或傳播內容

藝術展覽或演出作品、文化禮俗儀典與觀念、文物史料、訓練教材、政令/活動宣導等內容，宜注意是否避免複製性別刻板印象、有助建立弱勢性別在公共領域之可見性與主體性。

e. 研究類計畫

研究類計畫之參與者（例如：研究團隊）性別落差過大時，宜關注不同性別參與機會、職場性別友善性不足等問題；若以「人」為研究對象，宜注意研究過程及結論與建議是否納入性別觀點。

貳、回應性別落差與需求：針對本計畫之性別議題，訂定性別目標、執行策略及編列相關預算。

評估項目	評估結果
2-1【請訂定本計畫之性別目標、績效指標、衡量標準及目標值】 請針對1-3的評估結果，擬訂本計畫之性別目標，並為衡量性別目標達成情形，請訂定相應之績效指標、衡量標準及目標值，並納入計畫書草案之計畫目標章節。性別目標宜具有下列效益： a. 參與人員 ①促進弱勢性別參與本計畫規劃、決策及執行，納入不同性別經驗與意見。 ②加強培育弱勢性別人才，強化其領導與管理知能，以利進入決策階層。 ③營造性別友善職場，縮小職場性別隔離。 b. 受益情形 ① 回應不同性別需求，縮小不同性別滿意度落差。 ② 增進弱勢性別獲得社會資源之機會（例如：獲得政府補助；參加人才培訓活動）。 ③ 增進弱勢性別參與社會及公共事務之機會（例如：參加公聽會/說明會，表達意見與需求）。 c. 公共空間 回應不同性別對公共空間使用性、安全性及友善性之意見與需求，打造性別友善之公共空間。 d. 展覽、演出或傳播內容 ① 消除傳統文化對不同性別之限制或僵化期待，形塑或推展性別平等觀念或文化。 ② 提升弱勢性別在公共領域之可見性與主體性（如作品展出或演出；參加運動競賽）。 e. 研究類計畫 ① 產出具性別觀點之研究報告。 ② 加強培育及延攬環境、能源及科技領域之女性研究人才，提升女性專業技術研發能力。 f. 強化與本計畫相關的性別統計與性別分析。	☐有訂定性別目標者，請將性別目標、績效指標、衡量標準及目標值納入計畫書草案之計畫目標章節，並於本欄敘明計畫書草案之頁碼： ☒未訂定性別目標者，請說明原因及確保落實性別平等事項之機制或方法。 說明： 本計畫係為全臺港區及聯外道路車牌辨識系統延續租賃案，透過攝影機蒐集車牌資料，可分析、追蹤黑名單車輛，並即時提供目標座標、方位等資訊，以利後端指揮所同步瀏覽影像、即時研判部署，並可透過比對分析車、船動態資訊關聯，以空間點位和時間序列演算並預測目標對象可疑行跡和犯罪熱點。故受益者為本署全體同仁：使用人員之不同性別、性傾向及性別認同差異者均可平等使用，並無存在性別差異問題；故與左列性別評估項目較為無涉。

g. 其他有助促進性別平等之效益。	
評估項目	評估結果
2-2【請根據2-1本計畫所訂定之性別目標，訂定執行策略】 請參考下列原則，設計有效的執行策略及其配套措施： a. 參與人員 ① 本計畫研擬、決策及執行各階段之參與成員、組織或機制（如相關會議、審查委員會、專案辦公室成員或執行團隊）符合任一性別不少於三分之一原則。 ② 前項參與成員具備性別平等意識/有參加性別平等相關課程。 b. 宣導傳播 ① 針對不同背景的目標對象（如不諳本國語言者；不同年齡、族群或居住地民眾）採取不同傳播方法傳布訊息（例如：透過社區公布欄、鄰里活動、網路、報紙、宣傳單、APP、廣播、電視等多元管道公開訊息，或結合婦女團體、老人福利或身障等民間團體傳布訊息）。 ② 宣導傳播內容避免具性別刻板印象或性別歧視意味之語言、符號或案例。 ③ 與民眾溝通之內容如涉及高深專業知識，將以民眾較易理解之方式，進行口頭說明或提供書面資料。 c. 促進弱勢性別參與公共事務 ① 計畫內容若對人民之權益有重大影響，宜與民眾進行充分之政策溝通，並落實性別參與。 ② 規劃與民眾溝通之活動時，考量不同背景者之參與需求，採多元時段辦理多場次，並視需要提供交通接駁、臨時托育等友善服務。 ③ 辦理出席民眾之性別統計；如有性別落差過大情形，將提出加強蒐集弱勢性別意見之措施。 ④ 培力弱勢性別，形成組織、取得發言權或領導地位。 d. 培育專業人才 ① 規劃人才培訓活動時，納入鼓勵或促進弱勢性別參加之措施（例如：提供交通接駁、臨時托育等友善服務；優先保障名額；培訓活動之宣傳設計，強化歡迎或友善弱勢性別參與之訊息；結合相關機關、民間團體或組織，宣傳培訓活動）。 ② 辦理參訓者人數及回饋意見之性別統計與性別分析，作為未來精進培訓活動之參考。 ③ 培訓內涵中融入性別平等教育或宣導，提升相關領域從業人員之性別敏感度。 ④ 辦理培訓活動之師資性別統計，作為未來師資邀請或師資培訓之參考。 e. 具性別平等精神之展覽、演出或傳播內容	☐ 有訂定執行策略者，請將主要的執行策略納入計畫書草案之適當章節，並於本欄敘明計畫書草案之頁碼： ☒ 未訂執行策略者，請說明原因及改善方法： 說明： 本計畫係為全臺港區及聯外道路車牌辨識系統延續租賃案，透過攝影機蒐集車牌資料，可分析、追蹤黑名單車輛，並即時提供目標座標、方位等資訊，以利後端指揮所同步瀏覽影像、即時研判部署，並可透過比對分析車、船動態資訊關聯，以空間點位和時間序列演算並預測目標對象可疑行跡和犯罪熱點。故受益者為本署所屬同仁，使用人員不會因為不同性別、性傾向及性別認同差異而有不同，均可平等使用，並無存在性別差異問題。故與左列性別評估項目較為無涉。

- ① 規劃展覽、演出或傳播內容時，避免複製性別刻板印象，並注意創作者、表演者之性別平衡。
- ② 製作歷史文物、傳統藝術之導覽、介紹等影音或文字資料時，將納入現代性別平等觀點之詮釋內容。
- ③ 規劃以性別平等為主題的展覽、演出或傳播內容（例如：女性的歷史貢獻、對多元性別之瞭解與尊重、移民女性之處境與貢獻、不同族群之性別文化）。

f. 建構性別友善之職場環境

委託民間辦理業務時，推廣促進性別平等之積極性作法（例如：評選項目訂有友善家庭、企業托兒、彈性工時與工作安排等性別友善措施；鼓勵民間廠商拔擢弱勢性別優秀人才擔任管理職），以營造性別友善職場環境。

g. 具性別觀點之研究類計畫

- ① 研究團隊成員符合任一性別不少於三分之一原則，並積極培育及延攬女性科技研究人才；積極鼓勵女性擔任環境、能源與科技領域研究類計畫之計畫主持人。
- ② 以「人」為研究對象之研究，需進行性別分析，研究結論與建議亦需具性別觀點。

評估項目	評估結果
2-3【請根據2-2本計畫所訂定之執行策略，編列或調整相關經費配置】 各機關於籌編年度概算時，請將本計畫所編列或調整之性別相關經費納入性別預算編列情形表，以確保性別相關事項有足夠經費及資源落實執行，以達成性別目標或回應性別差異需求。	☐ 有編列或調整經費配置者，請說明預算額度編列或調整情形： ☒ 未編列或調整經費配置者，請說明原因及改善方法： 說明： 本計畫係為全臺港區及聯外道路車牌辨識系統延續租賃案，透過攝影機蒐集車牌資料，可分析、追蹤黑名單車輛，並即時提供目標座標、方位等資訊，以利後端指揮所同步瀏覽影像、即時研判部署，並可透過比對分析車、船動態資訊關聯，以空間點位和時間序列演算並預測目標對象可疑行跡和犯罪熱點。故受益者為本署所屬同仁，使用人員之不同性別、性傾向及性別認同差異者，均可平等使用，並無存在性別差異問題，故與左列性別評估項目較為無涉。

【注意】 填完前開內容後，請先依「填表說明二之（一）」辦理【第二部分一程序參與】，再續填下

列「參、評估結果」。

參、評估結果

請機關填表人依據【第二部分－程序參與】性別平等專家學者之檢視意見，提出綜合說明及參採情形後通知程序參與者審閱。

3-1綜合說明	本計畫與性別參與程度無相關，故免填。	
3-2參採情形	3-2-1說明採納意見後之計畫調整（請標註頁數）	本計畫本質與性別參與程度並無相關，故免填。
	3-2-2說明未參採之理由或替代規劃	本計畫本質與性別參與程度並無相關，故免填。

3-3通知程序參與之專家學者本計畫之評估結果：

已於 114 年 8 月 21 日將「評估結果」及「修正後之計畫書草案」通知程序參與者審閱。

· 填表人姓名：林忠暉 職稱：科員 電話：0982260819 填表日期：114年08月19日

· 本案已於計畫研擬初期 ☒ 徵詢性別諮詢員之意見，或 ☐ 提報各部會性別平等專案小組（會議日期：____年____月____日）

· 性別諮詢員姓名：林承宇 服務單位及職稱：世新大學廣播電視電影學系所專任教授 身分：屬中長程個案計畫性別影響評估作業說明第三點者，請填列符合第三點第三款（如提報各部會性別平等專案小組者，免填）

（請提醒性別諮詢員恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開計畫草案）

【第二部分—程序參與】：由性別平等專家學者填寫

程序參與之性別平等專家學者請優先邀請前三款以下人員擔任，並請勾選：

- ☐ 1. 現任「行政院性別影響評估人才參考名單」公、私部門之專家學者；其中公部門專家應非本機關及所屬機關之人員。名單請參閱行政院性別平等會網頁（網址：<https://gec.ey.gov.tw/>；路徑為：首頁＞性別主流化＞性別影響評估）。
- ☐ 2. 現任或曾任行政院性別平等會民間委員。
- ☒ 3. 現任或曾任各部會性別平等專案小組民間委員。
- ☐ 4. 其他_____。

（一）基本資料

1. 程序參與期程或時間	114年08月21日 至 114年09月04日
2. 參與者姓名、職稱、服務單位及其專長領域	林承宇／教授／世新大學廣播電視電影學系所／性別與媒體、男性研究、CEDAW、性別與健康權等。
3. 參與方式	☐ 計畫研商會議 ☐ 性別平等專案小組 ☒ 書面意見

（二）主要意見（若參與方式為提報各部會性別平等專案小組，可附上會議發言要旨，免填4至10欄位，並請通知程序參與者恪遵保密義務）

4. 性別平等相關法規政策相關性評估之合宜性	本計畫係屬全臺港區及聯外道路車牌辨識系統延續租賃案。本案主責透過攝影機蒐集車牌資料分析、追蹤黑名單車輛，並即時提供目標座標、方位等資訊，以利後端指揮所同步瀏覽影像、即時研判部署；透過比對分析車、船動態資訊關聯，以空間點位和時間序列演算並預測目標對象可疑行跡和犯罪熱點。經性別影響評估後，並無性別平等相關法規政策相關性之潛在問題。故合宜。
5. 性別統計及性別分析之合宜性	同上說明，合宜。
6. 本計畫性別議題之合宜性	同上說明，合宜。
7. 性別目標之合宜性	同上說明，合宜。
8. 執行策略之合宜性	同上說明，合宜。
9. 經費編列或配置之合宜性	同上說明，合宜。
10. 綜合性檢視意見	綜上各項所進行之性別影響評估後，均屬合宜。
（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）

林承宇 林承宇

附表3

中長程個案計畫人權影響評估檢視表

填表日期：114 年 9 月 4 日

- 填表人姓名：林忠暉 服務單位及職稱：海巡署偵防分署科員 電話：0982260819
e-mail：patricklin@cga.gov.tw
- 計畫已於研擬初期，☐提報各部會人權工作小組或相關人權任務編組討論（會議日期：____年____月____日）；或☐徵詢人權諮詢員意見（☐召開意見徵詢會議，日期：____年____月____日；☒書面徵詢；☐其他：_____）
- 人權諮詢員姓名：黃翠紋服務單位及職稱：中央警察大學行政警察學系專任教授身分：符合本表填表說明第三點第1、2款（如徵詢2位以上者，請自行增列；如係提報各部會人權工作小組者，免填）

填表說明

- 1、行政院所屬各機關之中長程個案計畫，應依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」規定辦理。
- 2、行政院所屬各機關之中長程個案計畫，不論新訂或修正，皆應依據本表進行人權影響評估。但經核定之中長程個案計畫所提出之修正內容（修正計畫），若僅限於下列事項者，得免重辦人權影響評估（各機關須檢附前次辦理之影響評估檢視表，並確定該表內容已根據核定計畫完成修正）：
因物價調整修正計畫經費。
變更計畫期程。
- (3) 調整計畫執行之細節性或技術性事項：施作技術、工法或工項調整、招商模式改變、配合法令修改調整計畫分工權責機關、修正經費來源或調整自償率，及前開事項衍生之經費調整。
- (4) 因預算不足，刪減工作項目，且該工作項目業經前次人權影響評估檢視(1)無不利影響；(2)可能產生不利影響，已規劃採取因應措施及救濟機制；或(3)可能產生不利影響，未規劃採取因應措施，將於執行中對相關權利項目保障情形持續追蹤。
- (5) 計畫之部分內容調整由其他計畫規劃辦理。
- 3、各機關於計畫研擬初期，即應提報各部會人權工作小組或相關人權任務編組討論，或以召開會議、書面等方式徵詢人權諮詢員（至少1人）之意見，以初步釐清可能直接或間接影響之處境不利群體及「壹、人權影響評估」可能涉及之權利項目，以利後續徵詢及協商程序與評估作業之進行；並得視對外徵詢、協商之情形及影響評估之需要，再行徵詢各部會人權工作小組、相關人權任務編組或人權諮詢員之意見。人權諮詢員應符合下列資格之一：
 - (1) 現任或曾任行政院各相關人權任務編組民間委員。
 - (2) 現任或曾任各部會人權工作小組或相關人權任務編組民間委員。
- 4、彙總型計畫應由各主、協辦機關針對主管之工作項目進行人權影響評估作業，並由主辦機關彙整後提報。

計畫名稱：港區及聯外道路車牌辨識系統租賃延續計畫(116年至120年)

主管機關
(請填列中央二級主管機關)

海洋委員會

主辦機關(單位)
(請填列案機關/單位)

海巡署偵防分署

壹、人權影響評估

1-1 請依提報各部會人權工作小組或相關人權任務編組討論，或徵詢人權諮詢員之意見，以及踐行徵詢及協商程序所獲利害關係人之意見，參考「國際人權公約保障權利項目索引表」，勾選計畫所涉及之權利項目(可複選)，並進行影響評估；上開意見均認定本計畫與下列權利項目無直接或間接關聯者，主辦機關(單位)得於中長程個案計畫函報行政院審查前，檢附草案及相關意見函請行政院人權及轉型正義處同意後，勾選「未涉及上述權利項目」：

- ☐1. 民族自決權 ☐2. 不受歧視與平等權 ☐3. 獲得有效救濟之權利 ☐4. 生命權
- ☐5. 免於酷刑或其他殘忍、不人道或有辱人格之待遇或處罰權
- ☐6. 免於奴役和強迫勞動的權利 ☐7. 人身自由與人身安全權
- ☐8. 自由被剝奪之人的人道處遇 ☐9. 禁止因無力履行契約上義務即予監禁
- ☐10. 遷徙自由權 ☐11. 外國人、大陸地區人民、香港澳門居民及無國籍人之驅逐
- ☐12. 公平審判權 ☐13. 禁止溯及既往之刑事處罰 ☐14. 法律人格獲承認
- ☒15. 隱私和名譽權 ☐16. 思想、信念及宗教自由權 ☐17. 意見自由與言論自由權
- ☐18. 免受剝削、暴力和虐待 ☐19. 集會和結社自由權 ☐20. 尊重家庭的權利
- ☐21. 父母和子女的權利 ☐22. 姓名權和獲得國籍權 ☐23. 參與政事和投票的權利
- ☐24. 工作權 ☐25. 社會保障權
- ☐26. 享有適足生活水準的權利(含適足食物權、適足居住權)
- ☐27. 享有可達到之最高身心健康標準權 ☐28. 受教育權 ☐29. 享受和受益於文化的權利
- ☐30. 財產權
- ☐其他：_____
- ☐_____ (編號)等權利項目涉及性別議題部分，已依備註第3點將人權影響評估內容填寫於「中長程個案計畫性別影響評估檢視表」。
- ☐未涉及上述權利項目，業經行政院人權及轉型正義處同意(函復日期及文號：____年____月____日 字第____號)

備註：

- 以上經勾選計畫涉及之權利項目，除已填寫於「中長程個案計畫性別影響評估檢視表」部分外，均應依評估項目1-5至1-8逐一填列檢視結果；又計畫涉及之權利項目達2個以上時：
 - 原則應就各權利項目分別呈現評估結果，並請就下列表格自行增列，即先就某一權利項目填列1-5至1-8後，再增列並接續填列下一權利項目之1-5至1-8，且權利項目之檢視順序無須依上開權利項目編號順序為之；最後再於「貳、人權影響評估結果」綜合說明。

(2) 計畫內容同時涉及兩個以上權利項目，且對該等權利項目之內涵高度重疊時，得於權利項目欄位同時填寫所涉權利項目之名稱，於1-5至1-8併同呈現所列權利項目之人權影響評估結果。例如：針對水權之相關規劃，得於右邊欄位填寫「享有可達到之最高身心健康標準權、享有適足生活水準的權利(含適足食物權、適足居住權)」；針對禁止強迫勞動之相關規劃，得於右邊欄位填寫「免於奴役和強迫勞動的權利、工作權」。

2. 就未經納入「國際人權公約保障權利項目索引表」之權利項目，例如未直接明定於已國內法化國際人權公約條文但經聯合國條約機構等國際組織作成一般性意見所肯認之集體權、環境權、發展權等，計畫主辦機關認有必要進行評估時，得勾選「其他」並敘明之。
3. 特定權利項目之評估內容，涉及「性別」或「與性別交織之不利處境者(例如：原住民族、新住民、高齡、身心障礙、農村及偏遠地區等女性、女童，以及同性戀、雙性戀、跨性別者與雙性人等)」之部分，請填列於本要點附表二。
4. 經行政院人權及轉型正義處同意而勾選「未涉及上述權利項目」者，免填評估項目1-2至1-8。

1-2【請釐清可能直接或間接受影響對象】

說明計畫內容可能直接或間接受影響之團體、群體或個人且應優先考量是否涉及原住民族、不同性別、性傾向、性別特質及性別認同者、老人、身心障礙者、兒少、新住民、勞工、移工及其家庭成員、偏鄉及離島居民、難民、尋求庇護者、非我國籍或於我國無戶籍人民(含外國籍及無國籍人士)等處境不利群體。

本計畫係為全臺港區及聯外道路車牌辨識系統延續租賃案，透過攝影機蒐集車牌資料，可分析、追蹤黑名單車輛，並即時提供目標座標、方位等資訊，以利後端指揮所同步瀏覽影像、即時研判部署，並可透過比對分析車、船動態資訊關聯，以空間點位和時間序列演算並預測目標對象可疑行跡和犯罪熱點。依個人資料保護委員會籌備處113年3月15日函示車牌辨識系統攝得之車牌資料(eTag)，如與其他相關車輛資料對照、組合、連結後，仍可識別特定當事人者，即屬上開個資法及其施行細則所稱間接識別之個人資料，而有個資法之適用，合先敘明。間接影響對象為依海岸巡防法(下稱海巡法)第3條第1項第3款規定，海巡機關掌理事項包括海域、海岸、河口與非通商口岸之查緝走私、防止非法入出國、執行通商口岸人員之安全檢查及其他犯罪調查等因案偵查之對象。

1-3【請說明本計畫研擬過程之徵詢及協商程序】

1. 請說明徵詢及協商程序之人事時地及方式，如公共建設所在地居民公聽會、施工前說明會等；如有相關爭議，請說明相關團體、群體或個人主要意見、參採與否及其理由。
2. 如有身心障礙者、兒少、原住民族等處境不利群體之個人、代表團體及相關團體參與之相關統計分析資料，請一併說明。

本計畫係為全臺港區及聯外道路車牌辨識系統延續租賃案，透過攝影機蒐集車牌資料，可分析、追蹤黑名單車輛，並即時提供目標座標、方位等資訊，以利後端指揮所同步瀏覽影像、即時研判部署，並可透過比對分析車、船動態資訊關聯，以空間點位和時間序列演算並預測目標對象可疑行跡和犯罪熱點。與左列人權評估項目較為無涉，亦無相關爭議。

1-4 【請說明資料蒐集情形】 機關於計畫研擬過程中，應先盤點現有資料，並勾選資料類型：倘發現基礎資料不足，而曾以會議以外之其他方式，如焦點團體訪談等研究方法，另行蒐集資料，請填寫「是」，並依實際情形勾選蒐集資料之方式；如無，則請勾選「否」。至現有資料及另行蒐集資料之內容，請視涉及之權利項目，另於「1-5」欄說明。	盤點現有資料：無相關資料 ☐政府統計資料(行政登記、公務統計、調查統計) ☐研究報告、考察報告等 ☐國內外文獻 ☐其他，請說明： 盤點現有資料後，是否另行蒐集資料： ☐是，請勾選(得複選) ☐訪談(含利害關係人及專家) ☐焦點團體訪談 ☐田野調查 (現場觀察、調查、蒐集、採訪與紀錄) ☐問卷 ☐普查 ☐其他，請說明： ☒否，無法另行蒐集資料
權利項目	
評估項目	評估結果
1-5 【請盤點本計畫可能直接或間接受影響對象之調查及統計資料】 (可複選) 請就「1-1」欄勾選所涉權利項目及依「1-2」欄所列可能影響對象，參考「國際人權公約保障權利項目索引表」所列「對本權利項目可能造成影響之事項」及「相關國際人權規範」，盤點行政院及各機關之調查、統計資料，於本欄敘明相關現況；如有相關分組分析資料，請併予呈現。	☒1. 行政院及各機關之調查、統計資料(含各機關業務統計、歷次國家報告、國家人權行動計畫、結論性意見行動回應表、人權指標等相關統計)：無相關資料 ☐2. 既有調查、統計資料尚不足，將強化或新增相關調查或統計，請說明：
1-6 【請說明本計畫預計產生之正面效益如何落實相關國際人權規範】 (自評本項權利項目未有正面效益者，無須填寫本項) 請參考「國際人權公約保障權利項目索引表」所列「相關國際人權規範」，就「1-2」欄所列可能	1. 請說明本計畫預計產生之本項權利項目正面效益及相關國際人權規範關聯性： 本計畫係為全臺港區及聯外道路車牌辨識系統延續租賃案，透過攝影機蒐集車牌資料，可分析、追蹤黑名單車輛，並即時提供目標座標、方位等資訊，以利後端指揮所同步瀏覽影像、即時研判部署，並可透過比對分析車、船動態資訊關聯，以空間點位和時間序列

影響對象享有本權利項目之情形將產生何種正面效益，即如何有助於履行國家義務之尊重、保護及實現等面向，予以敘明：

- (1) 尊重義務：針對政府行使公權力之行為或直接以法律限制或剝奪特定資格，可能影響本權利項目者，予以限制或禁止。
- (2) 保護義務：針對政府以外之個人或團體等第三人，強化其作為或不作為等義務，以保護當事人權利不受第三人之侵害。
- (3) 實現義務：為確保本權利項目之實現，由政府直接或鼓勵民間提供資源或服務、建立新制度或採取必要步驟。

演算並預測目標對象可疑行跡和犯罪熱點。並符合國家對人權保障之三大義務：

- (1) 尊重義務：本計畫不涉及對特定群體權利之直接限制，並依法律程序規範設施使用，避免任意或過度侵害隱私與自由，確保政府行使公權力符合比例原則與正當法律程序。
- (2) 保護義務：透過租賃方式於全臺灣港區及重要聯外道路建置車牌辨識系統，建構海域與海岸間之防護網，間接遏止第三方（如走私、偷渡者）侵害民眾生命安全與財產權，強化國家保護人民不受第三人違法行為侵害之能力。
- (3) 實現義務：透過租賃方式於全臺灣港區及重要聯外道路建置車牌辨識系統，主動預測目標對象可疑行跡和犯罪熱點，促進相關權利之實現。

2. 依績效指標、衡量標準、目標值及執行策略等（請標明計畫本文頁數）說明：

參閱本計畫書 P8-P11 說明

1-7 【說明可能直接或間接產生之不利影響】

請參考「國際人權公約保障權利項目索引表」所列「相關國際人權規範」，就「1-2」欄所列可能影響對象享有本權利項目之情形將產生之不利影響，如計畫施行後，將導致國家可能直接或間接侵害權利項目、可能難以防免權利項目受第三人之侵害、或可能有礙權利項目落實，並敘明該等不利影響之內容、嚴重程度、時空範圍、發生機率、不可回復性等。

☒ 暫未發現對權利項目可能產生之不利影響（勾選本項者，免填「1-8因應措施之規劃」）

☐ 可能對權利項目產生不利影響（勾選本項者，請續填「1-8因應措施之規劃」），說明：

1-8【因應措施及救濟機制之規劃】

對於可能直接或間接產生之不利影響，經衡酌比例原則，研議是否採取預防、減輕、補償等措施，且應考量除現行行政及司法救濟外，是否有創設特殊救濟機制之必要性。

☐ 雖有不利影響，惟已提供下列因應措施及救濟機制（請標明計畫本文頁數）

1. 因應措施之規劃

☐ 有（得複選）

☐ 預防措施（指得避免權利侵害情形發生之作法，例如興建高速公路迴避密集住宅區及油電水等關鍵基礎設施，避免侵害享有可達到之最高身心健康標準權和享有適足生活水準的權利）：

☐ 減輕措施（指有助於阻止侵害行為繼續發生或緩和權利侵害範圍及程度之作法，例如道路兩側設置隔音牆、吸音板及工程施作方式採用連續長焊鋼軌等，以減少車輛行駛間之噪音與振動影響）：

☐ 補償措施（指得以回復原狀或填補損害（失）之作法，例如徵收拆遷民宅或是路線穿越建物下方之補償）：

☐ 無

2. 救濟機制（得複選）

☐ 適用現行行政及司法救濟（指權利受侵害者獲得主張、實現其權利之途徑或作法，包括現行行政及司法救濟機制，如訴願及行政、民事、刑事訴訟程序）

☐ 適用其他法規或本計畫所創設之特殊救濟機制，說明：

權利項目2

(00000)

貳、人權影響評估結果

請說明評估結果，並於計畫本文進行調整或補充於「預期效果及影響」（請標明計畫本文頁數）：本計畫係為全臺港區及聯外道路車牌辨識系統延續租賃案，透過攝影機蒐集車牌資料，可分析、追蹤黑名單車輛，並即時提供目標座標、方位等資訊，以利後端指揮所同步瀏覽影像、即時研判部署，並可透過比對分析車、船動態資訊關聯，以空間點位和時間序列演算並預測目標對象可疑行跡和犯罪熱點。可能間接涉及民眾隱私權，但整體預計達到岸海活動即時偵測與監控、犯罪地點型態預測、強化岸際監控量能、介接外援車輛定位系統延伸追蹤效益、強

化因應境外敵對勢力滲透行動之岸際應處機制等目標，且僅限作公務使用、資料刪除設計等個人資料保護措施，盡力減少對隱私的影響，後續將配合性別平等與人權保障原則，定期檢視執行情況，維持監控透明與合法性。

甘
由， 周 敏

附表4

中長程個案計畫淨零轉型通案自評檢核表

檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
本計畫屬「淨零轉型」所屬子計畫（請檢視填寫下列事項）						
「十二項關鍵戰略」歸屬	屬「十二項關鍵戰略」之哪一項： 。		V			本案係以勞務採購建置車牌辨識系統，未涉及「十二項關鍵戰略」相關範疇。
1、計畫緣起	(1)是否已參酌該項關鍵戰略之各階段性目標、績效指標、里程碑、機關權責分工、預期效益		V		✓	
	(2)本計畫內容是否已融入上開關鍵戰略內容		V		✓	
2、計畫目標(含績效指標、衡量標準及目標值等)	(1)是否涵蓋及符合上開關鍵戰略內容		V		✓	
	(2)績效指標、衡量標準及目標值是否具體？是否有基準年比較值及具體計算、蒐集方式等		V		✓	
3、現行相關政策及方案之檢討	(1)如屬淨零轉型所屬子計畫之延續性計畫，是否就「十二項關鍵戰略」之階段性目標、績效指標、里程碑、預期效益等之達成，辦理前期計畫執行成效評估，並納入總結評估報告		V		✓	
	(2)是否將相關配套之淨零轉型所屬子計畫，檢討納入本計畫內容，以利發揮綜效		V		✓	
4、執行策略及方	(1)是否涵蓋及符合上開關鍵戰略內容		V		✓	

檢視項目 法	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
	(2)是否已預先辦理社會對話與溝通，並將公正轉型工作納入本計畫之執行規劃，涵蓋項目，列舉如： ● 辨識可能衝突及爭議—含利害關係人； ● 提出衝突及爭議之處理機制—如辦理公聽會、說明會、協調會等； ● 建立支持體系的工具手段—如編列相關預算、協調相關部會提出配套措施等； ● 公私協力做法—如預定邀集之相關公私立單位等； ● 預定辦理期程； ● 定期辦理問卷調查驗證成果做法等。		V		✓	
	(3)是否掌握淨零科技之研發與導入，提升整體計畫減碳之貢獻，引領公私部門淨零轉型		V		✓	
5、期程與資源需求	是否涵蓋及符合上開關鍵戰略內容		V		✓	
6、預期效果及影響	(1)是否涵蓋及符合上開關鍵戰略內容		V		✓	
	(2)是否提出明確淨零效益估算值及估算方式		V		✓	

附表 5

附表 5

行政院所屬各機關新興計畫免送促參提案平台自評檢核表 (1/2)

檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
■一、本計畫屬「社會發展計畫」(請檢視填寫下列事項)						
1、免予提案計畫 (計畫主要內涵符合右列任一條件，即免予提案，且免填第 2 項)	(1)出國交流計畫。		✓		✓	本案屬車辦設備以租賃方式建置，無出國需求。
	(2)補助型計畫。 以團體、人民為主要補助對象。		✓		✓	本案屬車辦設備以租賃方式建置，無補助計畫。
	(3)計畫內容以勞務、財物(例如執行公務之機器設備)採購為主要標的。	✓			✓	本案屬勞務採購車牌辨識系統供公務使用之設備建置。
	(4)公營設施之整建、擴充型計畫，且計畫完成後仍續由公營者(例如公立醫院之設施擴充計畫)。		✓		✓	
	(5)無法由民間參與之機敏性公共建設，如國家機密、軍事機密、國防秘密、公務秘密、資通安全等。		✓		✓	
2、應提案計畫 (計畫主要內涵符合右列任一條件，即應提案)	(1)符合公共利益具長期穩定收益，有利民間投資、重要社會公益政策之公共建設(例如社會住宅、長照機構、複合式辦公廳舍(商場及辦公)、區位較佳之大學宿舍)。					符合 1、(3) 計畫內容以勞務、財物(例如執行公務之機器設備)採購為主要標的。免填 2。
	(2)行政院推動之重大政策(例如 5+2 產業創新計畫、五大信賴產業、六大核心戰略產業)，以及國家重要策略性產業(例如綠能建設)。					
	(3)依「保險業辦理專案運用公共及社會福利事業投資管理辦法」第 3 條所稱配合政策辦理之公共投資項目(例如公用事業設施、環境保護設施、公眾福利設施等)。					

3、評估結論（符合第1項免予提案，或非屬第2項應提案計畫者，免提促參提案平台）	經自評免提促參提案平台。	V			✓		
---	--------------	---	--	--	---	--	--

行政院所屬各機關新興計畫免送促參提案平台自評檢核表（2/2）

檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
□ 二、本計畫屬「公共建設計畫」(請檢視填寫下列事項)						
1、免予提案計畫(符合右列任一條件，即免予提案)	(1)計畫推動有急迫性且營運後無穩定報酬之建設，如新設國道、公路、省道等。					
	(2)符合公共利益但不具長期(10年以上)穩定收益之公共建設。					
	(3)計畫內容以團體、人民為主要補助對象。					
	(4)計畫內容以勞務、財物(例如執行公務之機器設備)採購為主要標的。					
	(5)公營設施之整建、擴充型計畫，且計畫完成後仍續由公營者(例如公立醫院之設施擴充計畫)。					
	(6)無法由民間參與之機敏性公共建設，如國家機密、軍事機密、國防秘密、公務秘密、資通安全等。					
2、評估結論	經自評免提促參提案平台。					

主辦機關核章：承辦人

科員林忠暉

單位主管

科長何泰良

首長

分署長黃錫璋

主管機關核章：承辦人

視察呂俊寬

單位主管

綜合規劃處長郭進興

首長

海洋委員會管碧玲主任委員

海洋委員會海巡署「車船軌跡走私犯罪分析系統計畫」

行政院併請參辦情形補充說明

行政院於 110 年 6 月 24 日院臺交字第 1100018066 號函併請參辦事項	辦理情形
本計畫執行期間為 111 年至 115 年，於臺灣地區(宜蘭以外)海岸各安檢所租賃固定式車牌辨識系統，平均每組每月月租費 4,000 元，相較於新北市政府 110 年辦理重要路口監視系統租賃案，平均每組 2,136 元為高。計畫執行階段，應就單價合理性進行檢討，核實支應，以樽節經費。	本署犯罪偵查及勤務重點置於夜間沿岸道路，有別於市區燈光明亮，因而需加裝紅外線補光板，提升夜間車牌辨識功能；另因架設環境多為岸際及沿海地區，因氣候潮濕，海水鹽分侵蝕，致使機件疲乏及鹽蝕影響縮減使用壽限，大幅增加維運成本，其沿海車辦設備規格亦較高規格需求，因而設置成本較高。然本計畫實際得標廠商之價格為每支每月 3,000 元，應為合理單價，符合樽節預算之目標。
於計畫執行階段，應就交通類之運輸監控系統(含即時影像監視系統)與運具車載 eTag、GPS 等進行盤點、檢討，善用並介接既有系統，以提升計畫綜效。	本案目前已完成介接國道高速公路 339 組 ETC 門架、臺灣港務公司於金門料羅、基隆、臺北、臺中、安平、高雄、花蓮、蘇澳等 8 處商港內共 71 組 ETC 門架，並預計於今(114)年針對調查局 290 支 ETC 門架及臺北市政府停車管理工程處於臺北市 5 萬 7 千格停車格資訊完成介接。未來將持續整合各式車輛定位來源，打造更完整之監控網絡，並提供決策支援與數據預判等多層次運用。