

## 糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部、臺灣港務股份有限公司。

貳、案由：臺灣港務股份有限公司長期未妥善建置精確且有效率輔助港警於管制站實施管制及執法之科技設備與系統，且通行證核發、檢核與註銷之管理機制長期存有缺漏，致產生大量無證人車進出港區之錯誤紀錄以外，更造成港警未能即時查核有問題之人車進出港區，對國安與治安有嚴重影響之虞，交通部督導不周，均核有不當，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

港口是國家重要的基礎設施，尤其是高雄港、基隆港和臺中港更是國家門戶，其中高雄港還涉及國艦國造（包括潛艦國造）的重大敏感武器之籌建，事關國家安全，因此港口安全，向為政府維護國家安全的重要工作之一。而我國航港體制朝政企分離後，有關管制站之門哨系統軟硬體設備建置與通行證管理，民國（下同）101年3月起，改由臺灣港務股份有限公司（下稱港務公司）辦理，且須負責初步審查與核對重要訊息之外，同時須將異常訊息，即時有效通報內政部警政署（下稱警政署）港務警察總隊之員警處理。

然查，港務公司對於門哨系統之科技設備與系統整合、通行證之核發、檢核審查與註銷等漏誤，雖經審計部、警政署及各港務警察總隊等機關，建議改善諸多管理措施，以亡羊補牢，補苴罅漏。惟迄今仍有異常訊息處理遲延與錯誤、檢核註銷空窗期等影響員警即時攔查逃犯、失車（牌）及查核無證進出港區成效等違失，進而影響國安與治安之虞，應予糾正促其注意改善。茲臚

列事實與理由如下：

一、港務公司長期不思改善港區管制站軟硬體系統及相關設備，因循怠惰，導致異常訊息未能正確有效通報港警，使港口門戶大開，肇致未具通行證之車輛或已申報失竊車輛（牌）長期非法進出港區，無法讓港警即時攔查。嗣後雖改善部分軟硬體設備與系統，然其推動人工複驗機制之初步審查與核對進度緩慢，且港務公司發送失車及查捕逃犯通知簡訊，迄今仍約有97.5%辨識錯誤通知為失車之簡訊，且部分簡訊通知遲延竟長達11分鐘，顯未積極避免傳送錯誤資料，以即時將異常資訊傳送港警，導致港警因不必要攔查或人工覆核，繼而衍生交通阻塞或執法等爭議之外，又有無證進出港區，影響國安與治安問題。交通部未能督導港務公司建置精確且有效率輔助港警於管制站實施管制及執法之科技設備與系統，均核有不當。

(一)依國營港務股份有限公司設置條例第2條規定，商港區域之規劃、建設及經營管理為港務公司業務範圍之一。另依，自由貿易港區申請設置辦法第6條規定，港務公司對於電子資料自動比對驗證及傳輸系統、人車自動比對驗證之動態資訊，連結傳輸至貨櫃（物）動態資料庫等內容，負有初步審查與核對業務之外，同時須建置能即時顯示異常訊息並有效通報各有關機關處理之機制。合先敘明。

(二)港務公司疏於妥善建置與管理港區管制站之軟硬體系統及相關設備：

102年港務公司規劃整合各港車道資料，105年完成建置國際商港自動化門哨系統資料中心，統一納管各港自動化門哨介接資料與通行紀錄。109年8至9月間，港務公司向警政署提出介接該署之失車、逃犯WEB API資料庫，警政署109年10月26日起提供

該資料庫供港務公司介接使用。港務公司遂自110年2月起，於高雄港34號管制站及安平港之人工車道及自動化車道全面上線試辦警政署提供之失車、查捕逃犯WEB API資料庫介接自動化門哨系統。然審計部查核發現，港區管制站之門哨系統偵測功能異常，無法發揮功能，港警對於大量無證進出管制站之人、車與失車（牌）、逃犯，未落實攔查。

警政署遂於111年間，自行開發智慧分析決策支援系統，分析發現，港務公司之門哨系統，感應辨識系統高達58.27%之錯誤率，例如，設定辨識角度不佳、車距太遠、空間不足和人車受到遮掩等因素，均影響感應辨識設備效能。港務公司函復本院，管制站之軟硬體系統及相關設備經111年9月15日警政署拜會港務公司後，業陸續改善，並於112年1月函復警政署，該門哨系統辨識正確率於111年12月27日已達98%之正確率等語。惟警政署於現勘時表示，依該署之智慧分析決策支援系統資料觀察，每日仍有約1百筆上下，因錯誤辨識所致，認定為「失車（牌）」，且多數紀錄並未以簡訊傳送，在高雄港甚至有門哨LED面板無法顯示失車之情況，遲至本院現勘前，方加以改善。基此，港務公司長期怠於提升港區管制站軟硬體系統及相關設備，核有不當。

(三)港務公司雖改善部分軟硬體設備與系統，迄今效果欠佳：

1、初步審核機制建置緩慢、建置之軟硬體設備及系統仍有問題：

警政署拜會港務公司後，港務公司陸續更置感應辨識及具備聲光警示功能等設備，為提升辨識率，目前推動失車人工複驗機制之初步審查與

核對，作為改善方法之一。然因進度緩慢（按：目前僅先由港務公司基隆分公司導入人工檢核篩檢機制，於人工檢核操作頁面進行初步審查，比對影像與車牌，故其交付警政署之車道通行紀錄資料較其他商港為少，參見下表之B欄-基隆），該公司將各管制站車道通行紀錄資料交給警政署後，該署再使用自行開發之智慧分析決策支援系統判讀，發現其錯誤辨識情形仍待積極加強改善。

以112年8至9月間為例，據警政署向港務公司接介之港區通行資料所示，有高達2,475筆被門哨系統判讀為失車及逃犯紀錄，港警須逐筆比對影像與車牌，其中僅474筆資料以簡訊通知港警即時查處，未以簡訊通知之數據高達2001筆。

又，港務公司前開發送之失車及查捕逃犯通知簡訊，迄今仍約有97.5%因辨識錯誤而通知為失車簡訊，且簡訊通知最慢時間竟長達11分鐘，港警接獲簡訊時，因通行人員及車輛早已遠離管制站範圍，若未能即時通知異常訊息，港警需再行調閱當時影像，比對確認車號之正確性後，再通知其他備勤警力追查，商港區域內幅員廣大且車流量多，若無法即時攔查，事後追查之困難度及所費時間將大幅增加，易造成員警對簡訊發送失去信心與警力消耗。（參見下表1）。

綜上所述，港口為國家重要關鍵基礎設施，若輔助員警之執法科學儀器出現錯誤甚至有遲延情事，除無法立即追查違法，增加員警後續查核時間與警力負荷，影響港區門哨管制查驗效能之外，又有國安與治安之虞，港務公司核有欠當。

表1、警政署各港務警察總隊112年8至9月失車及查捕逃犯通

## 知簡訊情形

各機關	A、失車或通緝犯進入港區通知簡訊(封)	B、2個月期間智慧分析決策辨識系統判讀有失車及逃犯紀錄(筆)	C、因簡訊通知查獲失車及逃犯件數	D、因影像辨識錯誤而通知為失車之簡訊封數(A-C)
基隆	188	32	2	186
臺中	97	139	3	94
高雄	181	2180	7	169 (扣除5件重複人車)
花蓮	8	124	0	8
合計	474	2475	12	457 (扣除5件重複人車)

資料來源：警政署

2、據警政署函稱，港務公司對於非屬「無證進出港區」之資訊檔尚未分類儲存，易造成誤解：

港務公司門哨系統人車通行紀錄資料存在許多不同類型，該公司因系統設計，將資料均存放於「無證進出」檔內（產生大量無證進出港區數據原因之一），致審計部查核港區通行紀錄時，產生港警放任大量無證人車進出港區之誤解。

目前該公司雖提供警政署系統文字及資訊編碼代號，排除「非屬無證進出港區」之錯誤紀錄，但為避免因混雜存放，產生日後其他審核機關發生誤認情形。根本解決之道，警政署建請港務公司將資訊檔案資料分類存放，以避免後續再次發生需釐清之困擾。

(四)前開對於簡訊傳送延遲之改善情形，據港務公司112年8月10日補充函稱，門哨系統產製簡訊過程須經過多層資料轉置及處理程序，有關失竊車輛簡訊作業傳送至港警手機時間，於112年8月實測，須2-5分鐘。然警政署期望能縮短至30秒內，使簡訊通知更

加即時，以應員警能有充分時間檢核攔查，但主要仍應優先解決辨識誤判為失車、或避免有失車進入港區，卻沒有接收到簡訊或面板示警之情形。

(五) 綜上，港務公司長期不思改善港區管制站軟硬體系統及相關設備，因循怠惰，導致異常訊息未能正確有效通報港警，使港口門戶大開，肇致未具通行證之車輛或已申報失竊車輛(牌)長期非法進出港區，無法讓港警即時攔查。嗣後雖改善部分軟硬體設備與系統，然其推動人工複驗機制之初步審查與核對進度緩慢，且港務公司發送失車及查捕逃犯通知簡訊，迄今仍約有97.5%辨識錯誤通知為失車之簡訊，且部分簡訊通知遲延竟長達11分鐘，顯未積極避免傳送錯誤資料，以即時將異常資訊傳送港警，導致港警因不必要攔查或人工覆核，繼而衍生交通阻塞或執法等爭議之外，又有無證進出港區，影響國安與治安問題。交通部未能督導港務公司建置精確且有效率輔助港警於管制站實施管制及執法之科技設備與系統，均核有不當。

二、港務公司坦承審計部查核時，該公司處理通行證之門哨相關系統，遲未介接警政署之失車、逃犯WEB API資料庫，又未具定期自動化檢核與註銷功能，導致港區監管漏洞百出，無法發揮管制功能；復因部分申請通行證之方式，未留存電子紀錄，誤導審計部查核成無證進出港區數據龐大，故港務公司之通行證核發與審查管理機制嚴重失當，輕忽港區管制站若管理不善將有國安問題。嗣後，港務公司雖修正通行證相關規則並加強軟硬體有關設備、系統等作為，然為避免每週檢核註銷作業之空窗期，因未能正確且即時顯示於LED警示面板或簡訊，使港警無法即時發現有問題人車進出港區，對國安與治安有嚴重影響之虞，交通部

## 應督促港務公司儘速檢討改進。

- (一) 依交通部組織法第7條規定，航政司掌理事項：「關於公有及民營航業、民用航空、港務、氣象之監督事項。(第2款)」又，依商港法第35條規定：「進入商港管制區內人員及車輛，均應申請商港經營事業機構、航港局或指定機關核發通行證，並接受港務警察之檢查。」另依，商港港務管理規則（下稱港務規則）第18條第1項復規定：「進出港區各業作業人員或車輛，均應由各業負責人或車輛所有人檢具有關文件，向商港經營事業機構、航港局或指定機關申請核發港區通行證件並接受港務警察檢查後，始可通行。」及國營港務股份有限公司設置條例第1條：「港務公司由政府獨資經營。(第2款)」是以，交通部應監督港務公司建置、審查與檢核等管理港區通行證之情形。
- (二) 按，前各港務局於商港管制區建置查驗車道，並核發紙本通行證供港務警察查驗，當時人車通行均由港警以目視逐一檢查，未留有紙本或電子通行紀錄。106年1月3日港務公司建置「港區通行證管理系統」，移出MTNet(航政監管系統)，自行管理維護「港區通行證管理系統」，此時系統之通行證管理只知可否進出港區，但不知是失車或通緝犯相關資料。之後，港務公司介接警政署之失車、逃犯WEB API資料庫，將所有通行證資料連結感應辨識設備等通行訊息，置於自動化門哨系統資料中心進行比對，並將異常結果通知港警。故港務公司建置之自動化門哨系統資料中心，必須藉由感應辨識能力佳之設備、通行證之資料及辨識度均正確等統整初步審查之最新且正確之基本通行資料以外，在運作該等基本通行資料與失車、查捕逃犯WEB API資料庫進行比

對相關資訊時，其回應效率與比對效果亦會影響各港務警察總隊於管制站之檢管與查驗工作。然港務公司遲未將WEB API應用於通行證檢核，僅用在自動化門哨管制系統之車輛辨識，遲至111年6月27日，港務公司方將警政署之失車、查捕逃犯WEB API資料庫於人工車道及自動化車道全面上線。

(三)港務公司坦承審計部查核時，通行證之核發、檢核審查與註銷機制發生漏誤：

港務公司坦承，審計部查核時，當次證係由港警檢查相關證件後，換紙本進出港區。臨時通行證及定期通行證，未介接警政署提供之失車、逃犯WEB API資料庫服務之外，門哨相關系統未有定期自動化檢核查捕逃犯/失竊車輛（牌）並同時註銷之機制，導致發生無證通行且令逃犯或失竊車輛（牌）仍能持有效通行證進出港區，無法為港警所察覺攔查之問題。審計部提出人工查驗車道因無掃描或感應等輔助系統可驗證該車輛資料，在車輛保持一定速度下，平均約每分鐘31輛車次進出港區，僅由港警肉眼判別車輛有無港區通行證，確難以即時檢視通行證之真偽及效期等情，足顯，通行證與感應設備之源頭管理為門哨系統之基石。是以，港務公司遲未將警政署之失車、逃犯WEB API資料庫應用於通行證檢核，僅用在自動化門哨管制系統之車輛辨識，且通行證又未具備自動檢核與註銷機制，潛藏影響國安與治安等問題，核有不當。

此外，申請當次通行證、臨時通行證、定期通行證若採取於管制站向港警等提出通行申請者，因僅有紙本申請資料，未留存電子紀錄，導致審計部查核成無證進出之數據龐大。前開核發、檢核審查、註銷等漏誤，港務公司在警政署於111年9月15日拜



會該公司後，除了依據警政署建議，介接該署提供之失車、逃犯WEB API資料庫，修正「國際商港港區通行證申請及使用須知」等關於通行證核發管理規定、增訂分區管理機制及通行者與業者罰則等機制之外，又修改通行證之執行面相關措施，如將定期證效期縮短至3年、取消臨時證臨櫃申請及現場換證當次證、通行證全面線上申請、完成申請臨時或定期人員/車輛者，「每週」定期自動化檢核並註銷機制，另導入多項自動比對功能，減輕員警人力查驗負擔等改進作為。港務公司提供通行證前後制度比較摘要，參見下表2。

表2、通行證新舊制度比較表摘要：

表2-1、當次證新舊制度比較

制度	申請方式	所持證件	管制站檢查
✘ 舊	現場	紙本當次證	押個人證件經港警檢查後換紙本。
✔ 新	線上	身分證	KIOSK刷碼+港警檢查

表2-2、臨時證新舊制度比較表

制度	申請方式	所持證件	管制站檢查	失車逃犯
✘ 舊	臨櫃 線上	紙本 臨時 證	港警目 測檢查	由港務公司送請港警進行查核確認後發證。 系統未具有定期自動化檢核查捕逃犯功能。
✔ 新	線上	身分證	KIOSK刷 碼+港 警檢查	介接WEB API系統服務，每週港區臨時人員通行證定期自動化檢核並註銷機制。

表2-3、定期證新舊制度比較表

制度	申請	所持	管制站	失車逃犯
----	----	----	-----	------

	方式	證件	檢查	
✘ 舊	線上	RFID 定期證	RFID 感應 + 港警檢查	由港務公司送請港警進行查核確認後發證。 系統未具有定期自動化檢核查捕逃犯功能。
✔ 新	線上	RFID 定期證	RFID 感應 + 港警檢查	介接WEB API系統服務，每週港區定期人員/車輛通行證定期自動化檢核並註銷機制。

(四) 上開港務公司檢討改善通行證相關問題，據警政署表示，港務公司目前通行證管理機制之修正，已減少警力查驗負擔，惟港警目前雖每日輔助港務公司檢核註銷有問題人車通行證，以人工比對方式，再發函港務公司註銷，然警政署仍建議港務公司之「每週」更新部分應改為「每日」定期更新註銷，以降低失車進入港區數據容錯率，增進員警核對追查效率。另外，因港警於車道執行安全檢查時，通行證正常或異常聲響皆為相同聲音，未來港務公司如經費允可，建請異常通行證之聲響與正常通行證能有所區別，以利辨識。此外，KIOSK人員管制極易受氣候影響，而影響辨識，均待港務公司精進改善等意見。

(五) 綜上，港務公司坦承審計部查核時，該公司處理通行證之門哨相關系統，遲未介接警政署之失車、逃犯WEB API資料庫，又未具定期自動化檢核與註銷功能，導致港區監管漏洞百出，無法發揮管制功能；復因部分申請通行證之方式，未留存電子紀錄，誤導審計部查核成無證進出港區數據龐大，故港務公司之通行證核發與審查管理機制嚴重失當，輕忽港區管制站若管理不善將有國安問題。嗣後，港務公

司雖修正通行證相關規則並加強軟硬體有關設備、系統等作為，然為避免每週檢核註銷作業之空窗期，因未能正確且即時顯示於LED警示面板或簡訊，使港警無法即時發現有問題人車進出港區，對國安與治安有嚴重影響之虞，交通部應督促港務公司儘速檢討改進。

綜上所述，港務公司建置管制站科技設備之目的，應係為提供港區通行管制更具科技化且便捷迅速之通關服務，並精確且有效率的輔助港警於管制站實施管制及執法；然該等設備及系統經調查發現，存有缺漏乏善之處，致產生大量無證人車進出港區之錯誤紀錄，亦造成查捕逃犯、失車（牌）未能即時查核情形，迄今仍有異常訊息處理遲延與錯誤、檢核註銷空窗期等影響員警即時攔查逃犯、失車（牌）及查核無證進出港區成效等違失，進而影響國安與治安之虞，交通部監督不周，均核有不當，爰依憲法第97條第1項及監察法第24條之規定提案糾正，移送行政院督同所屬確實檢討改善見復。

提案委員：林文程、蕭自佑、浦忠成