

檔 號：

保存年限：

行政院 函

地址：100009臺北市忠孝東路1段1號

傳真：02-33566920

受文者：農業部

發文日期：中華民國113年12月2日

發文字號：院臺農字第1131031835號

速別：速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：所報「漁業公務船汰建中長程計畫」（第2次修正）一案，原則同意，請貴部訂定管控里程碑及確實追蹤相關工程進度，並督導落實各項執行措施，務必如期如質完成。

說明：

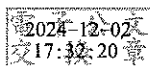
一、復113年10月9日農漁字第1131555606號函。

二、按本次修正計畫且再展延期程2年(共計8年)，所列各項延遲理由亦多與貴部112年1月6日函院修正計畫相同，顯見貴部於計畫規劃及工程執行風險等層面，仍有待加強改進，爰請重新檢視工程確切落後原因，除邀請相關造船專家學者成立專案小組，定期召會提供專業技術諮詢外，並促請造船廠提報檢討趕工計畫，加派人員駐場督工，將各項工作項目之期程及里程碑以甘特圖控管進度，持續管控點查核各項施工設計、品質及進程，必要時滾動調整工項及工序，以掌握可能風險及落實相關因應措施，不得再有延宕展延之情事。

三、檢附「漁業公務船汰建中長程計畫」（108至115年）（113年12月修正版）1份。

正本：農業部

副本：國家發展委員會、行政院主計總處



農業部總收文



漁業公務船汰建中長程計畫
(108 年至 115 年)
(第 2 次修正計畫)

農業部

113 年 12 月修正

目 次

壹、計畫緣起.....	1
一、依據.....	1
二、未來環境預測.....	3
三、問題評析.....	6
四、社會參與及政策溝通情形.....	8
五、環境變遷檢討.....	8
六、計畫修正理由說明.....	10
貳、計畫目標.....	12
一、目標說明.....	12
二、達成目標之限制.....	13
三、績效指標、衡量標準及目標值.....	13
參、現行相關政策及方案之檢討.....	15
一、漁船船員、幹部船員及漁業觀察員訓練與培養.....	15
二、漁業巡護任務.....	16
三、需求重新評估.....	17
四、計畫及預算執行檢討.....	17
肆、執行策略及方法.....	20
一、主要工作項目.....	20
二、分期（年）執行策略（實施計畫）.....	20
三、執行步驟（方法）與分工.....	21
伍、期程與資源需求.....	22
一、計畫期程.....	22
二、所需資源說明.....	22

三、經費來源及計算基準	22
四、經費需求(含分年經費)及與中程歲出概算額度配合情形	29
陸、預期效果及影響	29
一、可對我國海域經濟主權及傳統作業漁場維護有實質作為及意義	29
二、可強化漁船作業實質管理與配額維護	29
三、環境保育及資源保護	30
四、預期效益分析	30
柒、財務計畫	33
一、財務計畫核定情形	33
二、財務計畫自償率	33
捌、附則	33
一、替選方案之分析及評估	33
二、風險評估	34
三、相關機關配合事項	35
四、中長程個案計畫自評檢核表及性別評估檢視表	35
五、碳中和概念評估	35
玖、附件	38
2 艘漁業公務船舶近 5 年任務執行情形	38
行政院農業委員會 300 噸級漁業巡護船功能規劃需求	39
行政院農業委員會 1500 噸級漁業訓練船功能規劃需求	44
中長程個案計畫自評檢核表	50
中長程個案計畫性別影響評估檢視表	52

壹、計畫緣起

一、依據

- (一) 強化漁業管理措施，維護我漁船作業權益及國際形象：為擴大國際參與，維護國家漁業權益及配合國際間打擊「非法、未報告、不受規範(IUU)漁業」措施，我國需加強漁業管理，以符合國際規範並善盡船旗國責任。過去我國在永續經營海洋資源訂定了「恢復沿、近海物種多樣性，穩定海洋生態系統」和「參與遠洋國際漁業合作，促進共同養護管理與合理利用資源」的政策目標，並就永續漁業、自然海岸與生物棲地、減緩開發衝擊和進行復育工作等，訂定許多執行政策，農業部(以下簡稱本部)為積極落實對目標政策之執行，必須建置有實質執行及管理能力之漁業公務船。
- (二) 依據漁業法第 54 條規定：查察非法(違規)作業漁船及維護漁船海上作業秩序，並就沿近海作業漁船裝置 VMS 所傳送之船位，在海上實施巡邏、監管及登船檢查。並為保障漁業安全及維持漁區秩序，主管機關應配置巡護船隊，實施救護、巡緝及護漁工作。
- (三) 執行國際公約規定：1982 年聯合國海洋法公約及 1995 年責任制漁業行為準則通過施行後，漁業資源保育已納入相關國際公約及區域性漁業協定。為履行我國沿岸國及船籍國責任及確保漁民作業安全與秩序，達到漁業資源保育之目的，本部必須配置性能佳之漁業公務船延續執行對我國漁船之海上作業管理，實施巡護、護漁及違規作業之取締和法令之宣導工作。
- (四) 依據漁業法第 12 條及漁船員管理規則第 11 條規定：船員應依中央主管機關規定參加訓練，為積極培訓船員，必須運用符合當期新式漁業機具設備施以海上實務訓練，以訓練培植漁船船員及幹部船員之基本技能、領導統御，灌輸海上求生救助知識，以有效提升我國漁船船員素質，維護海上人命、財產安全，嘉惠漁民

(五) 105 年 09 月 26 日新南向政策推動計畫：建置我國與南向政策沿岸國家進行漁業管理合作，在資源共享方面，透過國與國之間協議互相同意進行作業漁船登檢，提升配合國際漁業組織資源保育及管理要求，防制違規作業行為。

(六) 回應推動「海洋事務推動小組委員會議決定」：依 106 年 5 月 4 日行政院海洋事務推動小組第 17 次委員會議決定，請行政院農業委員會(本部改隸前身)盤點所需執勤能量，並審慎評估現有公務船船體結構、航行安全，確認有航安疑慮，依相關規定提送計畫報院審議。

(七) 2 艘漁業公務船概況

1、漁建貳號漁業巡護船：

漁建貳號漁業巡護船(275 噸)自 78 年 10 月 24 日建造完成下水(造價 5,794 萬元)，每年依年度漁業巡護計畫，於我國沿近海各海域執行維護漁船作業秩序、取締非法作業、作業糾紛調處及海上宣導漁業政令等任務。近 5 年海上巡護天數計 596 天、檢查海上作業漁船 453 艘，取締違規漁船 19 艘，總航程哩數達 29,816 哩，有效遏止我漁船非法(違規)捕魚之行為，對我國沿近海漁業資源保育、減少漁船作業糾紛及災害等貢獻卓著。

2、漁訓貳號漁業訓練船：

漁訓貳號漁業訓練船(1211 噸)係於 79 年 12 月 21 日建造完成下水(造價 3 億 2,750 萬元)，主要係為提供我國漁船船員、幹部船員訓練及國內各級學校相關海事科系學生實習之海上實際操作專業訓練環境。近 5 年進行海上訓練計 704 人次、海訓天數計 317 天，總海訓哩程數達 35,410 哩。

前因 2005 年大西洋鮪類資源保育委員會(ICCAT)通過第 05-02 號決議案，暫時大幅縮減我國大目鮪捕撈配額，要求我國折減大型鮪延繩釣漁船，並改善我遠洋漁船管理。考量我國參與 ICCAT 的身

分及該洋區沿岸國家港口補給等因素，本部於 95 年派遣漁訓貳號訓練船赴印度洋及大西洋公海執行海上巡護任務，以實質管理遠洋漁船作業，此具體巡護作為促成我國在 ICCAT 當年年會時，獲各會員國肯定我國在遠洋漁船作業實質管理所採取措施，成為恢復我國大西洋大目鮪漁獲配額及解除對我國單方面管理措施深具說服力之作為之一。該船近 5 年另支援執行遠洋漁業中西太平洋公海巡護及臺日協議海域巡護任務計 361 天、登檢我遠洋漁船計 23 艘、總航程哩數達 42,356 哩。（附件一）

二、未來環境預測

（一）國際環境分析：

- 1、漁業資源逐年下降，國際漁業管理組織管理強度驟增，捕獲配額量減少：我國是海島型國家，海域資源之開發利用應是最經濟有效之生產模式，惟近年來沿近海資源因人為及非人為因素造成實質破壞，復育、養護海洋資源成了刻不容緩的工作；遠洋漁業亦因多年來各國漁船濫捕及非法作業，致使許多魚類物種已瀕臨保育保護階段，使得三大洋各區域性國際漁業組織均採配額管理方式進行各類漁獲物之產量管制，以永續利用海洋資源。我國作業漁船遍及世界三大洋，對於國際間越來越強之漁業管理強度，除要求漁船經營業者及船長務必遵守相關漁撈規定外，我國亦應實現船籍國責任之作為，對所屬漁船進行實質管理，執行海上巡護執法。惟有具備且可具體對所屬作業漁船之實質管理能力，才能獲得國際間認同我國漁業管理能力，繼續保有及維持捕撈作業資格及配額量。
- 2、歐盟黃牌警告首重執法，必須強化海上執法能力：我國於 2015 年 10 月 1 日遭歐盟執委會（European Commission）列為打擊「非法、未報告、不受規範（Illegal, Unreported, Unregulated, IUU）」

漁業」不合作第三國警告名單（黃牌名單），除必須與歐盟合作就打擊 IUU 議題進行諮商外，亦須就歐盟所指認之缺失予以澄清與改善，同時提供我國打擊 IUU 工作計畫、路徑圖及時程表等多項資料與數據供歐盟參考，並陸續就歐盟所建議 11 項行動計畫，持續推動相關強化管理措施，歐盟特別強調我國執法能力部分，故未來必須增加海上檢查及執法頻率，以有效取締及警惕不法漁業行為。

3、必須強化國際漁業合作及遵守國際組織規範：推動與我國漁業關聯較高之國家（如泰國、太平洋島國等），以簽署 MOU 或其他官方合作以進行指定國外港口轉載或卸魚檢查，與我漁業合作國家資訊交換及與國人投資經營外國籍漁船之船籍國合作等，以防杜 IUU 漁業行為，並透過海上檢查我漁船確實遵守各 RFMOs 規範，改善我國漁船在 RFMOs 的遵守紀錄。

4、與各國之漁業協議：

（1）臺日漁業協議：臺日兩國於 2013 年 4 月 10 日舉行第 17 次臺日漁業會談，完成簽署漁業協議，為納雙方漁船共同作業，確保漁船作業安全雙方於 2015 年 3 月 7 日召開第 4 次臺日漁業委員會，更新「臺日漁業協議適用海域漁船作業規則」，同意在八重山群島北方及特別合作水域之部分漁區採「日夜輪作」、「分時分區」並「考量小型漁船作業」等原則進行合作，期能達成共存共榮的目標，為達兩國作業漁船遵守協議必須漁業巡護船在海上維持作業秩序。

（2）臺菲漁業協定：我國與菲律賓於 2015 年 11 月 5 日簽署「臺菲有關促進漁業事務執法合作協定」，協定主要內容包括「避免使用暴力及非必要武力」，以確保我漁民作業時人身安全，避免類似廣大興 28 號漁船事件之不幸案件再度發生；「1 小時前通報機制」可使我在雙方重疊 EEZ 作業之漁船於菲方執法前，有 1 小時緩

衝時間，得自行離開，並使臺菲雙方在執法程序開始前先進行溝通，降低衝突對峙發生之可能，漁業巡護船亦可發揮巡護管理及協調功能降低意外及衝突。

(3) 與其他國家漁業合作：我國分別於 2015 年 6 月 22 日及 11 月 17 日與巴布亞紐幾內亞、索羅門群島政府簽署「中華民國政府與巴布亞紐幾內亞政府間漁業合作瞭解備忘錄」、「中華民國政府與索羅門群島政府間漁業合作協定」，有助進一步強化我國與該等太平洋島國間漁業交流、增進雙方實質利益，以及雙方配合路上、海上在打擊非法、未報告及不受規範 (Illegal, Unreported, Unregulated, IUU) 漁業活動之合作。

(二) 國內需求分析：

- 1、全國唯一之專業漁業訓練船目前配置有鮪、魷釣等各式漁(具)法設備、機械，和救生、航海、航儀等各類器材，以及舒適之海上實習之訓練環境，可提供不同訓練目的之需求，包括漁業相關科系(所)在學學生之海上訓練課程等學訓合作，以及提供就業中之漁業(科學)觀察員、幹部船員及船員等不同課程之實習及訓練等等。
- 2、漁業巡護工作除可巡察海上作業漁船，維護漁業秩序，調解漁業糾紛外，並對防止、取締違反我國漁業法令規定之違規作業、保護我國之漁業資源，協助海上救難均有極積極之效果。
- 3、漁業公務船可與海巡署艦艇均可前往較具爭議之主權水域進行實質作業漁船管理及護漁，減少漁撈作業糾紛，並增加該等水域護漁能量及成效。
- 4、環保意識抬頭，漁船作業管理常常會面臨考驗與質疑，必須落實海上巡護與檢查，結合政策宣導與海洋環境清潔及保育，方能避免無謂抹黑，所以強化漁業專業之巡護能力，越早提升越好。
- 5、有獨特任務性之需求：

(1) 為國內唯一具備專業漁業訓練儀器設備及各類漁業專業訓練課程師資之漁業訓練船。

(2) 唯一可派遣至印度洋及大西洋執行巡護任務之公務漁船，在該等洋區沿岸國多與我無邦交關係的情況下，可進出方便各地商港，順利執行任務，爰必須由本部汰建現有漁訓貳號，以利後續派赴該等洋區執行漁業巡護任務。

6、造船經費年年上漲，及早建造可發揮更大效益：近年來由於國際間恐怖活動不時發生，導致部分地區動盪不安，造成國際原物料價格極大的波動，進而使國內物價亦受影響，造船工業因國際訂單不多，又需維持經營，致使年年造船價格不斷攀升，漲幅初估約 10 年前的 2 倍，應及早完成汰舊老船以節省公帑。

(三) 我國與鄰近漁業國在漁政管理及巡護管理編制專業船數現況

104 年 7 月 1 日公布海洋委員會組織法亦將原行政院海岸巡防署海洋巡防總局組織條例掌理漁業巡護及漁業資源之維護事項刪除，雖海巡署仍與本部每年在太平洋共同規劃 2 至 3 航次巡護任務，然本部新建公務船可輔助增加大西洋及印度洋漁業巡護任務，且在衡酌海上專業漁業及事權管理等問題，在海上實務進行各項漁船輔導管理及執法等相關事務，仍必須由專業漁政船及人員負責。

以下彙整我國與鄰近大陸、南韓及日本等國在巡護管理及漁政管理編制專業船數比較，顯示我國專業漁政船嚴重不足。

國家 種類	中國	南韓	日本	臺灣
巡護船	221	75	18	25
漁政船	53	34	7	2

備註：統計 150 噸以上之船舶

三、問題評析

分析列述本汰建計畫所面臨外在機會與威脅、內在優勢與弱勢等策略(SWOT)問題如下：

(一) 優勢(S)分析

- 1、國內唯一具備多項漁具實作訓練設備及師資完善之專業漁業訓練船。
- 2、漁業訓練船可輔助海巡署因任務安排而無法前往巡護之海域執行任務。
- 3、產學業界正面肯定漁業公務船對業界的貢獻，並積極支持汰建漁業專業訓練、巡護船。

(二) 劣勢(W)分析

- 1、國內造船業對公務機關建造新船所編列預算無適當利潤，且必須與國外廠商競標，而影響廠商參加競標意願。
- 2、建造新船成本逐年上升，造成未來預算爭取及額度編列相形困難。
- 3、全國各項前瞻計畫建設正陸續推動，汰建造船經費將受其他公共建設經費排擠。

(三) 機會(O)分析

- 1、在國內造船產業低迷及政府推動國艦國造政策契機下，對有實際汰建需要之公務船，此階段是最佳之建造時機。

(四) 威脅(T)分析

- 1、目前2艘公務船不管在船速、穩度及安全結構上均有更新之需求，新建船速快、雙俤雙舵、抗浪性好穩度佳及安全之新船，可增加執行任務之人船安全，亦可執行較高緯度海域巡護任務。
- 2、我國不管在作業船數及漁獲物總量均位列國際漁業大國，若無適格專業漁業公務船執行作業漁船海上管理，將面臨實質管理能力之質疑，為避免再發生類似歐盟質疑我國之漁業管理能力發布黃牌警告之情形，應積極進行海上巡護及檢查，防治非法作業。

四、社會參與及政策溝通情形

- (一) 97年1月24日本部改款前身(行政院農業委員會)與海巡署召開研商漁訓貳號與漁建貳號汰建相關事宜會議決議，太平洋區的漁業巡護維持由本部改款前身(行政院農業委員會)提出巡護計畫、海巡署派船的模式執行太平洋漁業巡護任務，至於大西洋區及印度洋區考量我國參與 ICCAT 及 IOTC 的身分及各該洋區沿岸國多與我無邦交關係的情況下，應由本部漁業署汰建漁訓貳號派赴該二洋區執行漁業巡護任務。
- (二) 「海洋事務推動小組委員會議」會議決定：依 106 年 5 月 4 日行政院海洋事務推動小組第 17 次委員會議決定，請本部改款前身(行政院農業委員會)盤點所需執勤能量，並審慎評估現有公務船船體結構、航行安全，確認有航安疑慮，依相關規定提送計畫報院審議。

五、環境變遷檢討

承攬造船廠於 109 年 2 月得標後，原規劃漁業巡護船自行設計，漁業訓練船則與國外設計團隊合作，因受新冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情影響，致原國外設計團隊無法來臺，因此，造船廠改由自行設計，並與國內造船相關單位合作，按國際海事組織(IMO)中有關國際海上人命安全公約 (SOLAS) 議定書 MSC266(84) 2008 年特種用途船舶安全章程(Code of Safety for the Special Purpose Ship, 2008, SPS Code)及「船舶設備規則」規定，漁業巡護船及漁業訓練船均屬特種用途船舶，因此，該船由國內自行設計時，造船廠需投入較多人力及時程。

鑑於國艦國造需求飽和，國內船舶設計人力短缺，加上船廠未有承攬該類鋼質大型船設計及建造經驗，因此，基本及細部設計階段進度延遲。又，船舶設計圖說之審查，受國內 COVID-19 疫情提升

至三級警戒(110年5月19日至110年7月27日)影響，造成相關會議之召開、問題討論及國外裝備廠商之接洽聯繫困難，進度落後雪上加霜。

本案設計建造中，船廠亦有承攬國防部(委託中科院)研究用水下載具1艘及海軍(委託中科院)6艘塔江艦之船體建造案，因應中共機艦擾臺頻度升高，船廠自111年初起全力進行國防部艦艇建造，造船廠現場施作空間及人力調配不足，致漁業訓練船船段組合施作進度緩慢，至111年6月中旬完全停滯施工；而漁業巡護船自111年3月1日開工後亦因施作空間及人力調配問題，無進行船體施作，於111年7月20日將部分船體船段分包予台灣國際造船股份有限公司基隆廠(以下簡稱台船)施作趕製，漁業訓練船則於111年12月1日分包予台船施作。

由於台船亦有承攬海巡署國艦國造案，人力原本趨於負重，且造船技術及管理人員陸續有人染疫隔離，間接造成漁業巡護船缺工，而影響整個建造進度。

嗣後，建造過程雖督促船廠積極趕工，惟建造推動仍不如預期。經檢討分析主要有國艦推案量激增及造船業缺工、經驗不足建造過程翻工、過度趕工造成品質降低隱患、專案管理單位無正當理由拒絕履約等因素影響船廠工進，茲說明如下：

- (一) 國建推案量激增及造船業缺工：國內造船產業甚少(僅3大造船廠)，加上近年因推動國艦國造，國內各造船廠能量均呈飽和狀態，難以支援本案，本案由宜蘭地區造船廠承造，區域造船產業鏈少，專業技術工招募更為困難，且112年又陸續承接海軍5艘塔江艦建案，113年在船廠有限人力下趕工，建造期程難以有效推進。
- (二) 經驗不足及一味趕工形成品質隱患：本計畫二船均係原型船，造船廠欠缺500噸級以上特種用途船舶設計及施工經驗，係以小型

船艦設計概念設計管系複雜之大型特種用途船舶，致錯選基本結構設計方式(艙間甲板高度與甲板下結構寸法設計等方面，未能充分考量空間配置裕度需求)，導致後續一連串艙間及管系等空間不足，施工過程已陸續發生不同系統間之管路施工發生干涉，造成已安裝之設備或管路需拆除再回復之翻工情況，部分工項施作結果不符航政法規或契約規範之缺失(如住艙淨高、主通道寬度不足、部分機器設備之操作維保空間不足…等)，且機具功能測試陸續發生問題，需進行改正，以確保品質，致後續施工進度已出現落後情況。另造船廠先前提報之趕工計畫低估設計人力排擠、設計間介面及施工間未能有效整合、建造之工作量、複雜度，未預留原廠技師到廠調校、裝備測試過程缺改及儲備時程等風險，且過度縮短契約應履行之品質驗證程序。

- (三) 專案管理單位無正當理由拒絕履約：本案專案管理(含監造)單位負責建造統包案之設計審查、監造及專案管理工作，惟自 112 年 8 月 14 日起無故拒絕履行契約工作，爰本部漁業署於同年 9 月 19 日終止契約，沒收履約保證金，為避免因故延宕設計審查及監造工作進度，爰委聘專家學者協助審圖及派遣船員進駐督工，以縮短進度落差，並於 112 年 11 月 16 日依程序重新辦理採購，113 年 1 月 9 日決標新專案管理(含監造)單位執行圖說審查、施工監造及專案管理服務。

鑒於上述因素已影響工進且造成品質隱患，仍按原核定計畫工期繼續推動，不利後續船舶建造交船及未來營運，爰須辦理修正計畫調整計畫工期。

六、計畫修正理由說明

由於造船廠自承攬本汰建計畫，陸續受 COVID-19 疫情影響、國艦國造量能飽和致設計及建造人力短缺、特種用途船舶設計承造經

驗不足及配合海軍強化艦艇建造進度，排擠本案建造量能，致執行進度大幅落後，因應上開情形除展期 1 年至 113 年及增加經費給與專案管理廠商繼續執行專案管理及監造工作外，今因造船廠錯選基本結構設計方案，及低估設計人力排擠、建造之工作量、複雜度，未預留原廠技師到廠調校、裝備測試過程缺改等風險儲備時程風險，且過度縮短契約應履行之品質驗證程序，致整體進度無法於 113 年完成建造目標，對於原趕工計畫期程不合時宜及趕工影響品質等狀況，經進度會議滾動檢討，由造船廠務實依建造實務需求再修正趕工計畫及期程，相關修正結果業由專案管理單位及本部漁業署組成「漁業公務船建造專案審查小組」(下稱專案審查小組)協助評估交船前各細部節點、項目及期程之合理性，經專案管理單位審查認為漁業訓練船交船後，尚有 2 船服勤啟用典禮及統包案履約爭議處理等相關事宜待執行，且考量尚有缺失項目、翻工及功能測試陸續發生問題等待改善、試俾期間之海況影響及不可預期因素等風險因子，建議全案執行期程宜展延至 115 年度；另專案審查小組專家學者委員亦認為船廠進度落後，似有低估未完成項目工作量權重、品質改善意見數達二百多項迄未澄清修改且作業進度緩慢，且從近來趕工措施有效度不彰情形，應存在設計規劃不良、設計間介面及施工間未能有效整合、施工品質及次序不良、熟練人力缺乏，及目前國內無法立即補充人力等，即影響施工進度及品質之重大因素，應需要有較長的時程解決，且專案審查小組多次進行施工品質督導陸續發現機具功能測試問題，因此專案管理單位及專案審查小組均建議應預留品質改善及因應相關風險之期程，爰本計畫展延 2 年至 115 年完成。

本計畫期程延宕涉及造船廠未妥善評估自身設計經驗及建造能量問題，將依契約規定向船廠扣罰違約金。

為督導施工進度及解決設計所遇問題，除要求專案管理單位加

強監造管控外，另施工品質督導頻率由現行每月 1 次變更為 2 次，以確保造船廠如質趕工，並由本部漁業署、專案管理單位及造船廠每週定期召開進度會議及設計技術協調會議，積極協處相關問題。

另為因應未來工程潛在落後之風險，研擬因應措施如下：

- (一) 漁業署召開「漁業公務船建造審查專案小組」會議，要求船廠提報趕工計畫，並隨時檢視設計及施工進程，滾動式調整工項工序。此外，再加派現職船員駐場督工，即時檢視施工設計及品質，遇問題立即要求船廠改善，減少翻工之情事。
- (二) 漁業署邀請相關造船專家學者成立「漁業公務船建造審查專案小組」，於每週召開之進度會議、每月二次之實地施工品質督導及遇設計或施工技術問題召開之三方技術協調會議提供專業技術諮詢，適時解決問題。
- (三) 督請專案管理單位監工人員現場依實際施工進程、人力、物力等情形，即時督促船廠因應調整施作及趕工，以提升施工效率。

因應上開情形除專案管理單位契約承諾不增加費用外，考量為使本計畫持續推動及強化施工品質督導，爰此，為利後續汰建各期進度及經費之執行，須修正本計畫總期程。

貳、計畫目標

一、目標說明

- (一) 汰建原有 2 艘漁業公務船，規劃新建兼具漁業訓練、巡護之漁業公務船，以持續培育我國漁船船員及幹部船員，挹注漁業新血輪，以減緩幹部船員之斷層現象，並善盡船籍國漁業管理責任，使我國漁業得永續經營。
- (二) 培訓我國國家漁業觀察員及強化執行臺灣沿近海及遠洋漁業巡護任務能量，以維護我國漁船作業秩序、有效管理我沿近海漁業資

源，並呼應國際相關漁業管理組織漁業資源保育及養護之措施，展現我國為負責任漁業大國之形象。

二、達成目標之限制

- (一) 建造新船涉及各項專業領域知識及經驗，本部提出功能及需求規範後，必須辦理進一步之招商說明、規劃設計及建造發包、監造發包等實質作業，現有業務人員對造船專業事務仍有須借重專業人士協助之需要。
- (二) 2 艘漁業公務船舶之籌建及後續必要維持費用（如維修、油料、人事等）實質上正逐年提高，惟機關整體預算增加不易，必須另行妥為調整分配運用，俾能維持該 2 艘公務船之維運費用。
- (三) 籌建新船期間，原有 2 船人力仍需繼續使用原舊船執行任務，若抽出部分預定接船人力隨新船建造進度跟工，人力調配將有實質困難，惟跟工方式是對船體實際施工結構、機械、管路等安裝了解最直接有效之方式，將影響未來整體維護、保養重點之掌握能力。

三、績效指標、衡量標準及目標值

(一) 績效指標

1、300 噸級漁業巡護船：

- (1) 每年視漁季於臺灣北部、東北部、西北部及西南部等海域，執行烏魚汛期、飛魚卵漁業、鯖鱈漁業、珊瑚漁業、魷魷漁業、扒網、刺網、拖網等漁船作業稽查任務，進行海上漁業政策宣導、宣慰漁民及漁船檢查，以維護我國沿近海作業漁船漁撈作業之秩序、糾紛調處及漁業資源之保育。
- (2) 在離島偏鄉便利漁民訓練需求前提下，配合預設漁業訓練所需訓練設備及空間，以利我國離島或偏遠地區漁民之訓練需求，進

行移動式船員船上教學訓練，並視需求赴各地實施漁民海難防護宣導訓練工作，提昇漁民海難應變能力。

2、1500 噸級多功能漁業訓練船：

- (1) 提供海上漁撈作業實務儀器及操作之訓練環境，提升我國漁船船員、幹部船員及國家漁業觀察員之訓練水準，以培訓漁業人力、改善海上作業安全，增加漁民之競爭力。
- (2) 兼具執行臺、日暫行水域之護漁，及太平洋漁區之巡護工作。
- (3) 補強海巡署及海軍艦艇無法執行之大西洋及印度洋遠洋巡護任務，落實船籍國海上執法能力，並就該二洋區遠洋作業漁船進行海上登檢，將國內及國際相關漁業管理政策進行宣導及宣慰漁民，以展現我國具有實質公海登臨檢查之實力與落實漁業管理之決心。

(二) 衡量標準及目標值

本部漁業訓練及巡護船主要執行任務係以訓練、巡護為最主要之任務，本汰建計畫衡量指標最重要的是提升並確保航安、人安因素，其次才能保障後續任務之執行成效，可量化指標如下表：

策略績效目標	衡量指標	評估方式	衡量標準	年度目標值				
				116	117	118	119	120
船安人安	事故件數	數據統計	5 年內保持零事故	0	0	0	0	0
執行海上訓練成效	海訓學員人數	數據統計	執行海訓學員數	140	140	140	140	140
	海上訓練天數	數據統計	實際海上訓練天數	65	65	65	65	65
執行沿海巡護工作成效	沿海巡護天數	數據統計	海上巡護天數	120	120	120	120	120
	沿海巡護哩程	數據統計	哩程數	5,700	5,700	5,700	5,700	5,700
	沿海檢查船數	數據統計	檢查艘數	90	90	90	90	90

執行 遠洋巡護 工作成效	遠洋巡 護天數	數據 統計	海上巡護天數	130	130	130	130	130
	遠洋巡 護哩程	數據 統計	哩程數	8,500	8,500	8,500	8,500	8,500
	遠洋檢 查船數	數據 統計	檢查艘數	10	10	10	10	10
支援其他 單位計畫	航次數	數據 統計	海上任務航次	4	4	4	4	4

註：支援其他單位計畫如原能會輻射測量及採水、中研院漁業資源調查等。

參、現行相關政策及方案之檢討

一、漁船船員、幹部船員及漁業觀察員訓練與培養

(一) 鑒於我國漁業發展迅速，並基於船上工作環境條件較差，再加上工商業發達後陸上就業機會增多，遂造成國內漁船船員供需失衡現象，政府為確保漁業之持續發展，解決船員缺乏問題，並提高船員素質、作業知識與技能，於60年正式成立漁業幹部船員訓練中心，74年7月1日，奉行政院令改隸本部改款前身(行政院農業委員會)。復於87年8月1日改隸本部改款前身(行政院農業委員會)漁業署並更名為遠洋漁業開發中心。該中心並配有漁業訓練船，提供運用符合當期新式漁業機具設備施以海上實務訓練，以訓練培植漁船船員及幹部船員之基本技能、領導統御，灌輸海上求生救助知識，以有效提升我國漁船船員素質，維護海上人命、財產安全，嘉惠漁民。

(二) 每年均與國內國立海洋大學、國立高雄海洋科技大學等水產院校合作辦理漁船航行及漁業技術實務訓練及實習，以訓練大專院校漁業相關科系學生熟練航行技能、漁船實務作業及熟悉海洋觀測、資源調查，俾使畢業後具備漁業行政、漁業試驗研究及漁業經營管理專業知識與專業技能，迄今已連續辦理35年，培育許多漁業產業之中高階管理階層人員及漁船幹部。

- (三) 與東港、琉球國中合作，運用訓練船實施海上實務生活體驗及訓練，培養國中在校生之基礎漁業人力能體驗海上生活及工作環境，及早做好適應準備。
- (四) 配合訓練船課程安排我國家漁業觀察員進行海上執法、科學觀察及漁撈實務訓練，養成漁業觀察員在海上執行觀察工作及配合執行國際間互相登臨作業漁船檢查之能力。

二、漁業巡護任務

(一) 臺灣沿近海漁業巡護

為期我國經濟海域內漁業資源永續利用，須賴加強海上漁業巡護工作，以防範及遏止非法（違規）採捕水產動植物行為。本部漁業署每年依年度巡護計畫及政策需求派遣所屬 275 噸級「漁建貳號」漁業巡護船，就臺灣週邊沿近海作業漁區進行烏魚汛期、飛魚卵漁業、鯖鮐漁業、珊瑚漁業、魷魷漁業、扒網、刺網、拖網等漁業巡護任務。

(二) 遠洋漁業巡護：目前我國在漁船監控管理(MCS)的各項措施如次：

- 1、公海登臨巡護：WCPFC 通過公海登臨檢查措施後，我國已於 2008、2009 年分別同意與澳洲、紐西蘭、庫克群島、美國、日本、加拿大及法國等國於中西太平洋，以及美國、日本、俄羅斯、加拿大於北太平洋公海相互登臨檢查對方漁船，同時我國可逐漸加強該海域之公海登檢次數，展現我國具有公海登臨檢查實力與落實漁業管理決心。
- 2、本部改款前身(行政院農業委員會)95 年派遣漁訓貳號訓練船赴印度洋及大西洋公海執行海上巡護任務，實質管理遠洋漁船作業，以實際行動響應國際漁業資保育管理措施，並有效遏止我國漁民從事非法漁業行為，及保障合法漁民的作業權益。
- 3、依據本部改款前身(行政院農業委員會)與海巡署會議研商漁訓貳

號與漁建貳號汰建相關事宜，海巡署與本部改款前身(行政院農業委員會)共識為由本部改款前身(行政院農業委員會)提出巡護計畫，海巡署派船執行太平洋漁業巡護任務，至於大西洋區及印度洋區考量我國參與 ICCAT 及 IOTC 的身分及各該洋區沿岸國多與我無邦交關係的情況下，應由本部改款前身(行政院農業委員會)汰建漁訓貳號派赴該二洋區執行漁業巡護任務。

三、需求重新評估

本計畫因應造船廠進度大幅落後，調整總期程延長 2 年至 115 年，但主要工作項目及總經費需求未改變，仍維持新建漁業巡護船及多功能漁業訓練船各 1 艘。

四、計畫及預算執行檢討

(一) 本計畫原規範期程自民國 108 年至 112 年，延長 1 年至 113 年，再次展期 2 年至 115 年，分 8 年執行進度規劃如下表：

年度 工作 說明	108	109	110	111	112	113	114	115
原規劃	辦理專案管理(含監造)委託技術服務案體及船體設計及建造統包案發包	1. 完成漁業巡護船基本及機能設計之一般綱要設計	1. 完成漁業巡護船基本及機能設計之結構設計	1. 完成漁業巡護船開工及安放龍骨	1. 進行漁業巡護船船體施作，並完成船體成型及下水	1. 完成漁業巡護船交船		
		2. 完成漁業訓練船基本及機能	2. 完成漁業訓練船基本及機能	2. 進行漁業訓練船船體施作	2. 完成漁業訓練船船體成型	2. 完成漁業訓練船下水及交船		

		設計之一般設計	設計之結構、工安龍骨					
調整後	辦理專案管理(含委託服務及設計建造案包)	1. 完成漁巡護船本機設計之一般設計	1. 完成漁巡護船本機設計之結構設計	1. 完成漁巡護船工安龍骨	1. 進行漁巡護船體作，完成船體成	1. 進行漁巡護船機具施裝，完成下水及自測	1. 進行漁巡護船品質改善、上海公試、操作維修保養訓練及交船	
		2. 完成漁訓練船本機設計之一般設計	2. 完成漁訓練船本機設計之結構、工安龍骨	2. 進行漁訓練船體作	2. 進行漁訓練船體作	2. 完成漁訓練船體成下水	2. 進行漁訓練船機具施裝	進行漁訓練機具施裝，完成廠自品質改善、上海公試、操作維修保養訓練及交船

(二) 本計畫經費需求總經費原核定 13 億 2,748.1 萬元，分年經費規劃

如下表：

單位：千元

年度 經費 需求	108	109	110	111	112	113	合計
第 1 次 修正核 定	66,503	311,103	266,544	266,544	396,185	20,602	1,327,481
法定預 算	63,175	269,091	57,000	123,063	794,550	20,602	

(三) 依造船廠因應進度落後再次提報趕工計畫之造船期程，預估進度節點付款經費說明如下表，113 年有 3 億 4,761.06 萬元無法支付，需分別於 114 年及 115 年各執行 1 億 2,345.9625 萬元及 2 億 2,415.0925 萬元。

單位：千元

執行單位	年 度 付款節點	114	115
專案管理單位	安全營運管理認證	11,844.05	
	漁業巡護船交船	2,105.25	
	漁業訓練船交船		4,912.25
	服勤啟用典禮		2,005
	總結完工報告		2,005
造船廠 (統包案)	漁業巡護船交船	109,396.325	
	漁業訓練船交船		215,228.675
小 計		123,459.625	224,150.925
總 計		347,610.6	

肆、執行策略及方法

一、主要工作項目

- (一) 蒐集資料進行法規研析，及釐定任務特性需求，確定新建船型及功能。
- (二) 委託規劃、設計及新建 300 噸級漁業巡護船。(如附件二)
- (三) 委託規劃、設計及新建 1500 噸級多功能漁業訓練船(兼有遠洋漁業巡護功能)。(如附件三)

二、分期(年)執行策略(實施計畫)

- (一) 107 年 4 月前：完成漁業專業公務船汰建中長程計畫核定。
- (二) 108 年：辦理「新建漁業公務船專案管理(含監造)委託技術服務」及「漁業公務船建造統包」公開招標作業。
- (三) 109 年：得標造船廠進行船體基本及機能設計之一般綱要設計工作。
- (四) 110 年-112 年：得標造船廠進行船體基本及機能設計之結構設計、細部設計及船體建造施工。
- (五) 113 年-115 年：113 年完成辦理「漁業公務船建造專案管理(含監造)委託技術服務」公開招標作業，後續持續完成新船建造、下水及試航後交船。

分年實施計畫表

年度	執行單位	108	109	110	111	112	113	114	115
----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

工作重點說明	專案管理單位	專案(含造)監理案包，並完成製包文件	進行基本及機能設計審查	進行基本及機能設計審查及監造	進行細部設計圖說審查及監造	進行細部設計圖說審查及監造	進行細部設計圖說審查、施工監造	進行細部設計圖說審查、施工監造	進行細部設計圖說審查、施工監造及辦理2船服勤啟用典禮
	造船廠	船體設計及建造案發包	完成漁業巡護船及漁業船基本機能及設計之一般網要設計	1. 完成漁業巡護船及漁業訓練船基本機能設計之結構設計	1. 完成漁業巡護船開工安放龍骨	1. 進行漁業巡護船船體施作，並完成船體成型	1. 進行漁業巡護船機艙施作，並完成下水、廠自測	1. 進行漁業巡護船品質缺失改正、海上公試、操作維修保養訓練及交船	
				2. 完成漁業訓練船開工安放龍骨	2. 進行漁業訓練船船體施作	2. 進行漁業訓練船船體施作	2. 完成漁業訓練船船體成型及下水	2. 進行漁業訓練船機艙施作	進行漁業訓練船機艙施作，並完成廠自測、品質缺失改正、海上公試、操作維修保養訓練及交船

三、執行步驟（方法）與分工

（一）依未來執行任務之特性及需求，籌組新船建造諮詢小組，並邀集

外部專家參加，共同研議討論籌造意見，以確認未來新船各項設備及功能。

- (二) 蒐集未來建造之新船需符合國際及國內船舶建造及航行等相關法規之研析。
- (三) 辦理「新建漁業公務船專案管理(含監造)委託技術服務」案，由得標廠商辦理需求規劃及船體設計相關資料之審查，經完成審議程序後，依設計內容辦理船體建造監工作業。
- (四) 辦理「漁業公務船建造統包」案，由得標廠商依需求規範進行船體基本及機能設計、細部設計及建造施工。
- (五) 完成建造新船後下水試俾、驗收交船。

伍、期程與資源需求

一、計畫期程

本計畫規劃期程為自民國 108 年至 115 年，分期 8 年實施。

二、所需資源說明

- (一) 經費需求：108 年至 115 年之總經費為 13 億 2,748.1 萬元。
- (二) 人力需求：增列船員預算員額 9 名，俟計畫核定後，另案簽辦請增事宜。
 - 1、1500 噸級多功能漁業訓練船：船員編制人數由 21 人調增為 24 人，增加 3 名員額。
 - 2、300 噸級漁業巡護船：船員編制人數由 14 人調增為 20 人，增加 6 名員額。

三、經費來源及計算基準

- (一) 經費來源

單位：千元

年度 經費需求來源	108	109	110	111	112	113	合計
中央公務預算	63,175	269,091	57,000	123,063	794,550	20,602	1,327,481

(二) 計算基準

單位：千元

年度 預算項目		108	109	110	111	112	113	合計
專案管 理及監	300 噸級	1,937	646	2,711	1,162	6,456	6,872	19,784
造費(規 劃費)	1500 噸級	3,163	1,054	4,429	1,898	10,544	11,228	32,316
	小計	5,100	1,700	7,140	3,060	17,000	18,100	52,100
設計及 建造費	300 噸級	19,571	89,907	16,499	40,187	261,817		427,981
	1500 噸級	38,504	176,884	32,461	79,066	515,104		842,019
	小計	58,075	266,791	48,960	119,253	776,921		1,270,000
管理費	300 噸級		228	342	285	239	949	2,043
	1500 噸級		372	558	465	390	1,553	3,338
	小計		600	900	750	629	2,502	5,381
小計	300 噸級	21,508	90,781	19,552	41,634	268,512	7,821	449,808
	1500 噸級	41,667	178,310	37,448	81,429	526,038	12,781	877,673
合計		63,175	269,091	57,000	123,063	794,550	20,602	1,327,481

1、專案管理(含規劃、監造)經費計算基準：

依據「新建漁業公務船專案管理(含監造)委託技術服務」採購契約決標明細表計算基準編列，契約價金 34,000 千元，113 年增加

18,100 千元，合計 52,100 千元。

300 噸級漁業巡護船專案管理(含監造)技術服務費用計算表

單位：千元

經費項目		細部經費項目		金額		
				契約	增加	合計
人事費	主持人	契約	5 千元/月×29 月×2 人 3 千元/月×29 月×2 人	464		688
		增加	5 千元/月×14 月×2 人 3 千元/月×14 月×2 人		224	
	專案經理	契約	(1)薪資：12 千元/月×29 月×1 人 (2)年終獎金：12 千元/月×2.5 月×1 人	378		576
		增加	(1)薪資：12 千元/月×14 月×1 人 (2)年終獎金：12 千元/月×2.5 月×1 人		198	
	初步設計技術人員	契約	(1)薪資：20 千元/月×5 月×4 人 (2)年終獎金：20 千元/月×0.5 月×4 人	440		440
	審圖人員	契約	(1)薪資：20 千元/月×21 月×4 人 (2)年終獎金：20 千元/月×2 月×4 人	1,840		3,120
		增加	(1)薪資：20 千元/月×14 月×4 人 (2)年終獎金：20 千元/月×2 月×4 人		1,280	
	施工監造負責人	契約	50 千元/月×21 月×1 人	1,050		1,750
		增加	50 千元/月×14 月×1 人		700	
	施工監造技術人員	契約	(1)薪資：24 千元/月×21 月×3 人 (2)年終獎金：24 千元/月×2.5 月×3 人	1,692		2,880
		增加	(1)薪資：24 千元/月×14 月×3 人 (2)年終獎金：24 千元/月×2.5 月×3 人		1,188	

	行政人員	契約	(1)薪資：9千元/月×29月×3人 (2)年終獎金：9千元/月×2.5月×3人	851		1,297
		增加	(1)薪資：9千元/月×14月×3人 (2)年終獎金：9千元/月×2.5月×3人		446	
	合計			6,715	4,036	10,751
船舶啟用廣告費	文宣費	一式		150		150
	材料費	一式		300		300
	影片費	一式		50		50
	典禮費	一式		300		300
	合計			800		800
以上合計				7,515	4,036	11,551
綜合業務費				2,810	1,263	4,073
利潤及稅金				2,587	1,573	4,160
總計				12,912	6,872	19,784

1500 噸級多功能漁業訓練船專案管理(含監造)技術服務費用計算表

單位：千元

經費項目		細部經費項目		金額		
				契約	增加	合計
人事費	主持人	契約	15千元/月×29月×2人 10千元/月×29月×2人	1,450		2,150
		增加	15千元/月×14月×2人 10千元/月×14月×2人		700	
	專案經理	契約	(1)薪資：36千元/月×29月×1人 (2)年終獎金：36千元/月×2.5月×1人	1,134		1,728
		增加	(1)薪資：36千元/月×14月×1人 (2)年終獎金：36千元/月×2.5月×1人		594	
	初步設計技術人員	契約	(1)薪資：45千元/月×5月×4人 (2)年終獎金：45千元/月×0.5月×4人	990		990
	審圖人員	契約	(1)薪資：45千元/月×21月×4人	4,140		7,020

			(2)年終獎金：45 千元/月×2 月×4 人			
		增加	(1)薪資：45 千元/月×14 月×4 人 (2)年終獎金：45 千元/月×2 月×4 人		2,880	
	施工監造 負責人	契約	100 千元/月×21 月×1 人	2,100		3,500
		增加	100 千元/月×14 月×1 人		1,400	
	施工監造 技術人員	契約	(1)薪資：70 千元/月×21 月×3 人 (2)年終獎金：70 千元/月×2.5 月×3 人	4,935		8,400
		增加	(1)薪資：70 千元/月×14 月×3 人 (2)年終獎金：70 千元/月×2.5 月×3 人		3,465	
	行政人員	契約	(1)薪資：26 千元/月×29 月×3 人 (2)年終獎金：26 千元/月×2.5 月×3 人	2,457		3,744
		增加	(1)薪資：26 千元/月×14 月×3 人 (2)年終獎金：26 千元/月×2.5 月×3 人		1,287	
	合計			17,206	10,326	27,532
	船舶 啟 用 廣 告 費	文宣費	一式	500		500
材料費		一式	300		300	
影片費		一式	200		200	
典禮費		一式	800		800	
合計		1,800		1,800		
以上合計			19,006	10,326	29,332	
綜合業務費			777	270	1,047	
利潤及稅金			1,305	632	1,937	
總計			21,088	11,228	32,316	

2、船舶設計及建造經費計算基準：

依據「漁業公務船建造統包」採購契約決標明細表編列。

300 噸級漁業巡護船設計及建造費用計算表

單位：千元

項次	項目	金額
(一)設計費用		
1	基本及機能設計費	4,100
2	細部設計費	8,500
小計		12,600
(二)建造費用		
1	船體費用	7,090
2	艙裝費用	43,600
3	輪機費用	104,640
4	航儀通訊費用	49,955
5	巡護任務裝備費用	17,480
6	其他海底地形測繪系統、舵機、海探機等設備費用	8,060
7	建造人工費(工時數/小時)	50,910
小計		281,735
(三)其他費用		
1	船級檢驗費、試俾及交船運什費、工安及環保費、保險費、管銷、備品及保固費、利潤等	133,646
總價		427,981

1500 噸級漁業訓練船設計及建造費用計算表

單位：千元

項次	項目	金額
(一)設計費用		
1	基本及機能設計費	8,500
2	細部設計費	16,000
小計		24,500
(二)建造費用		
1	船體費用	36,470
2	艙裝費用	92,200
3	輪機費用	192,400
4	航儀通訊費用	76,602
5	訓練及巡護任務裝備費用	18,940
6	其他海底地形測繪系統、舵機、海探機等設備費用	9,330

7	建造人工費(工時數/小時)	133,877
小計		559,819
(三)其他費用		
1	船級檢驗費、試俾及交船運什費、工安及環保費、保險費、管銷、備品及保固費、利潤等	257,700
總價		842,019

3、管理經費計算基準：

依據「新建漁業公務船專案管理(含監造)委託技術服務」及「漁業公務船建造統包」結餘款 2,879 千元，作為管理費執行實有窒礙難行，爰本計畫延長 1 年，所需管理經費計算基準，依據「漁業公務船建造統包」採購契約決標明細表，及參照中央政府各機關工程管理費支用要點第 4 點第 1 款及第 3 款委託建築師、技師或技術顧問機構承辦技術服務者之工程管理費提列百分比表之百分之七十計算（如下表），並按本計畫經費計算基準之「設計及建造費」項年別占比編列，113 年需增加 2,502 千元，合計 5,381 千元。

300 噸級漁業巡護船工程管理費用計算表

服務項目	建造費用(千元)	服務費用百分比	服務費用(千元)
	500 萬元以下部分	3.0%	105
	超過 500 萬元至 2500 萬元部分	1.5%	210
	超過 2500 萬元部分至 1 億元部分	1.0%	525
	超過 1 億元至 5 億元部分	0.7%	1,607
	超過 5 億元部分	0.5%	
合計	427,981		2,447

1500 噸級多功能漁業訓練船工程管理費用計算表

服務項目	建造費用(千元)	服務費用百分比	服務費用(千元)
	500 萬元以下部分	3.0%	105
	超過 500 萬元至 2500 萬元部分	1.5%	210
	超過 2500 萬元部分至 1 億元部分	1.0%	525
	超過 1 億元至 5 億元部分	0.7%	1,960
	超過 5 億元部分	0.5%	1,197
合計	842,019		3,997

四、經費需求(含分年經費)及與中程歲出概算額度配合情形

(一) 2 艘造船總經費共需新臺幣 13 億 2,748.1 萬元：

1、300 噸級沿近海漁業巡護船 4 億 4,980.8 萬元。

2、1500 噸級多功能漁業訓練船 8 億 7,767.3 萬元。

(二) 各預算項目及分年經費分配規劃：

1、108 年：6,317.5 萬元(專案管理及監造費、設計及建造費)。

2、109 年：2 億 6,909.1 萬元(專案管理及監造費、設計及建造費、管理費)。

3、110 年：5,700 萬元(專案管理及監造費、設計及建造費、管理費)。

4、111 年：1 億 2,306.3 萬元(專案管理及監造費、設計及建造費、管理費)。

5、112 年：7 億 9,455 萬元(專案管理及監造費、設計及建造費、管理費)。

6、113 年：2,060.2 萬元(專案管理及監造費、管理費)。

(三) 中程歲出概算額度配合：無。

陸、預期效果及影響

一、可對我國海域經濟主權及傳統作業漁場維護有實質作為及意義

(一) 我國投注許多資源及國力在維護我國領土與主權，對於鄰近國家疆域重疊部分除了必要之宣示主權外，亦必須適時適地進行實質維護與管理，以爭取主權及漁權，本部漁業巡護船及海巡署艦艇均可赴該等海域執行漁業巡護任務，提升護漁能量，保障我漁民之作業安全及權益。

(二) 可賡續執行我國遠洋漁船於大西洋及印度洋漁場作業管理及漁業巡護任務。

二、可強化漁船作業實質管理與配額維護

- (一) 派遣我國有實質巡護管理能力之漁業公務船進行海上執法，有效管理我漁船之作業及秩序，將可進一步取得國際間之信任，藉以強化及維持我國在三大洋之作業資格、船數及漁獲物配額量等漁撈作業權益，更可因應未來中國在國際漁業組織之阻撓。
- (二) 培育並提升我國家漁業觀察員海上執勤之素質及能力，除蒐集我國沿近海及遠洋公海漁船作業之相關資料，以提供正確之漁業資源科學資料，做為有效漁業資源管理政策之依據外，並符合我國在各洋區國際區域漁業組織派遣觀查員之涵蓋比率，藉以呈現我國對遠洋漁船之實質管理能力，增強維護三大洋作業權益。

三、環境保育及資源保護

- (一) 落實 3 海浬以內海域禁漁政策，遏止我沿近海漁船非法（違規）捕魚之行為，減少漁船作業糾紛及災害，有效維護我國沿近海漁業資源保育政策。
- (二) 響應國際漁業資源保育管理措施，並有效遏止我遠洋漁船從事非法漁業行為，保障合法漁民的作業權益，維護我負責任漁業大國之形象及維持我遠洋漁業之永續經營。
- (三) 本部漁業署在執行降低及輔導傷害性漁法轉型措施已顯有成效，為進一步維護資源保育區、放流魚苗、海上巡護執法等作為上有主動執法之執行力，必須建置有多功能之專業漁業巡護船積極投入執法巡護及取締工作，方能顯現各項政策執行之效果。

四、預期效益分析

- (一) 我國為海島國家，礦產不豐、陸地耕地面積有限，生產供應國人單位蛋白質量相形偏低，需仰賴進口許多糧食原料及物資等以支持相關生產產業之生產，我國在國際社會地位及生存空間每每遭受中國打壓，未來物資進口管道也可能受到牽制或影響，我國漁

船捕撈之漁獲物或可作為備援方案，如此如何維護這些作業船在各公海可捕撈權益相形重要，派遣可實質管理之公務船進行檢查管理是一立即有效之管理作法，可維持國際社會之認同。

- (二) 新船規劃配置水上摩托車配合登檢小艇執行取締非法，可將巡護範為縱深加大，對於巡護船船體前往有水深及暗礁等安全疑慮之執行區域及範圍均可解決。
- (三) 新船將規劃採空拍機進行定點區域巡護，降低非目標漁船檢查之篩選，減少虛耗之油料，並可降低作業中風險。
- (四) 新船規劃納入降低能源消耗之設備研究與測試，若有實際商業化之減能或節能效益，將可直接加惠我數千艘作業漁船。
- (五) 日本與我國在重疊水域之漁業作業權之爭，其為維護與我國談判之界線，付出海空不少資源進行實質管理及維護。爭南海主權、驅離取締非法作業船、到我國經濟海域外進行實質管理與執法，在在都需要漁船身分之漁業專業公務船去執行。
- (六) 三大洋有一定之實績及漁業在公海之作業權益可供應遏止我沿近海漁船非法（違規）捕魚之行為，減少漁船作業糾紛及災害，有效維護我國沿近海漁業資源保育政策。
- (七) 響應國際漁業資源保育管理措施，並有效遏止我遠洋漁船從事非法漁業行為，保障合法漁民的作業權益，維護我負責任漁業大國之形象及維持我遠洋漁業之永續經營。
- (八) 培訓我國漁船船員及幹部船員，提升船員素質，維護海上人命、財產安全，嘉惠漁民減緩幹部船員之斷層現象，使我國漁業得永續經營。與臺灣海洋大學、高雄海洋科技大學合作辦理在學漁業相關科系學生上訓練船進行海上實務訓練，將學習之理論與實際作業訓練結合，另亦與東港國中、琉球國中合作，運用訓練船實施海上實務生活體驗及訓練，培養國中在校生之基礎漁業人力能上船體驗海上生活及工作環境，以培養未來投入漁業之興趣，並要

求符合 CEDAW 第 11 條：「締約各國應採取一切適當措施，消除在就業方面對婦女的歧視，以保證她們在男女平等的基礎上享有相同權利。」之規定

(九) 世界三洋大公海之漁業資源，美其名是全球所有人均可分享之利益，其實全球三大洋目前均以資源保育為理由，陸續成立區域性漁業組織來瓜分現有資源利益，臺灣由於以往之漁業發展及歷史作業實績，並在前輩先進努力下，攻城掠地保有我臺灣漁船在三大洋作業保障上有一定的規模，不過因為中國阻撓，臺灣在許多個國際區域性漁業組織，無法取得會員身分，繼而無法在會議中即時爭取權益，故我們必須有所作為在展現有實質管理能力，獲得大部分主權國家之認同及配合組織規定，有模範生形象等作法，來確保我既有之權益。我國在沿近海資源保育方面近年除陸續執行收購破壞性流、刺網及拖網漁業顯有成效外，另配合設立資源保育區、放流魚苗、嚴禁三海湮作業、取締違法作業等措施，希望讓沿近海資源逐步復育，在遠洋漁船部分欲維持國家在三大洋之漁業利益，必須有執行力去配合實現，才能取得國際間之信任與維持我國權益。

(十) 培育及提升我國家漁業觀察員海上執勤之素質，蒐集我國沿近海及遠洋公海漁船作業之相關資料，以提供正確之漁業資源科學資料，做為有效漁業資源管理政策之依據。

(十一) 規劃納入降低能源消耗之設備研究與測試，期在公務船實際航行其間進行資料收集及計算，將實際節能效果經統計分析後，將效益提供業界參用，直接嘉惠我數千艘作業漁船，降低作業成本。

(十二) 執行巡護任務兼進行沿近海地文資料蒐集發揮以下功能：

- 1、裝設全(高)深度海底地形測繪聲納系統，進行全國本島及離島沿近海及可進入漁港區之海底地形測繪，供本部及交通部等相關單位規劃海岸政策之參考。

2、可提供本部漁業署辦理沿岸漁業權、設置魚礁、資源保育區及現有漁港區改善等工程地文資料之參考運用。

3、分析沿近海及離島海底地形狀況，供有意投入箱網養殖漁民或團體作為設置地點及投資風險等因素之參考。

柒、財務計畫

一、財務計畫核定情形

逐年編列中央公務預算（公共建設計畫）納入行政院農業委員會漁業署預算支應。

二、財務計畫自償率

各年度自償率之估算如下表：

單位：千元

年度	現金流出現值	現金淨流入現值	自償率
108	63,175	0	0
109	269,091	0	0
110	57,000	0	0
111	123,063	0	0
112	291,491	0	0
113	523,661	0	0
合計	1,327,481	0	0

本計畫係汰建漁業巡護船及漁業多功能訓練船，均屬公共領域，不具自償性，故無誘因吸引民間投資辦理。

捌、附則

一、替選方案之分析及評估

- (一) 計畫推動過程如遇特殊因素制部分執行成效無法如期達成，將進行年度計畫滾動式修正。
- (二) 審度我現有 2 艘專業漁業公務船，非僅船齡老舊，船體功能及安全結構均有不足及諸多航安考量，為保障船員及參加訓練學員安全問題，並兼具遠洋漁業專業船公海巡護能力，期維護公海漁場作業秩序，亟需汰建新型專業漁業公務船，無其他替選方案。

二、風險評估

本計畫將依照各重點項目進行風險項目辨識，並針對風險評估結果，提出相對因應控制作業。

- (一) 船體專業規劃方面：由於船舶使用單位無船體設計能力之專業人員，為避免建造案在相關規劃及設計上有重大錯誤及問題，必須在船體規劃及建造過程均需委託專業廠商辦理。
- (二) 船體設計與造船實務差異方面：為避免過去機關造船經驗中，發生完工使用後發現船體功能疑義問題時，設計與建造廠商發生責任無法釐清而訴諸司法情形，必須採行規劃、監造以及建造(含設計)進行分開招標，監造廠商除負責建造過程之督工外，另須負責審查船體設計資料。
- (三) 評選得標廠商方面：為避免低價搶標，影響日後所建造的新船品質，將於評選參與投標廠商時，不以最低總價為最有利考量，而注重於性能及配備。
- (四) 造船時程掌控方面：2 艘公務船同時發包建造，由於為不同噸級船型，得標廠商建造時程有可能會拖延，估計廠商於 109 年初得標後，110 年底前應完成船體設計及審核流程，加上實際造船時程，故安排於 113 年完成驗收下水，以降低延誤驗收及下水時程。

因此，為增加計畫執行率及達成計畫目標，針對風險處理方式如下：

- (一) 滾動式調整計畫調適執行內容，以符合現況實際需求。
- (二) 如計畫經費遭到刪減時，適時縮減計畫規劃規模，以免無法達成建造規劃。

三、相關機關配合事項

將依實際作業需要，協調各單位協助相關計畫推動事宜。

四、中長程個案計畫自評檢核表及性別評估檢視表

為具體進行性別影響評估，以利發現性別問題，將由計畫成效考核及合約、招標過程等方面具體執行以下工作，如附件四與附件五所示：

- (一) 本計畫執行應明訂要求相關承包廠商或公司必須遵守國家兩性平權政策及性別工作平等法、性別平等教育法、性騷擾防治法等法令。在聘僱的人力調配、工時要求及工作指派上，尊重性別的差異性，並不得有性別歧視待遇、打壓工作機會情事。
- (二) 各子計畫招標過程依據採購法辦理，行政院公共工程委員會刻正針對採購法之招標、規劃及評選辦法等尋找還有哪些方面可以配合性別平等政策作調整，本計畫後續相關工程、規劃等發包作業，將配合公共工程委員會研究成果作調整。

五、碳中和概念評估

- (一) 碳中和(carbon neutral，或 carbon neutrality)或稱碳中立，是指總釋放碳量為零，亦即依照碳的排放量，透過一些措施來抵銷，以達到平衡，和減少碳排放量意思不大相同。達到碳中和的方法，包括創造等量的再生能源予以抵銷，或者僅使用再生能源，而不產生任何二氧化碳，也可透過種植植物的方式，來吸收二氧化碳。
- (二) 2007 年 12 月於印尼巴里島舉行的 COP13/MOP3 會議，各國代表談判達成「巴里島路線圖(Bali Roadmap)」，確定

展開下一階段協商以接替京都議定書；並使「全球總量管制，個別國家目標」、「彈性排放機制」等策略，進一步落實展開實際行動，由此可知溫室氣體排放減量對於本世紀人類生存發展之急迫性，遂使氣候變遷轉變成炙手可熱之議題。由此可知，「碳中和行動」是將「低碳社會」之願景化為全民共同承擔，付諸實現的最好方式，也是目前關心氣候變遷的國際社會中最需優先提倡並力行的議題。

(三) 隨著全球暖化衝擊日益嚴重，國際上開始掀起自願性的碳中和的熱潮，例如聯合國環境規劃署(UNEP)於2008年成立一個「氣候中和網絡平台，Climate Neutral Network」，以鼓勵各國政府與民間機構進行碳中和。為追求我國國家的永續發展，行政院亦於97年6月通過「永續能源政策綱領」，除訂定「節能減碳目標」外，更進一步要求政策規劃應具有「碳中和(Carbon Neutral)」概念。亦即相關政策須有碳管理的概念，先盤查量化碳足跡，儘可能減少碳足跡，進而完成碳抵換，最終達成碳中和的目標。

(四) 為順應世界潮流及配合國家政策，雖現有計算碳排放量及採取行動所節省之碳排放量較無明顯具體計算方式及測量器具，惟本計畫擬建新船船型之符合環保節能電力推動或柴油主機系統，及採用降低船舶的氮氧化物與硫氧化物排放量設備，並符合IMO新船能效設計指數(Energy Efficiency Design Index, EEDI)、能源效率營運指數(Energy Efficiency Operational Indicator, EEOI)之規定，其廢氣排放量及能源效能均可符節能減碳之實質效果。對於新造船節能設備可示範推廣至作業

漁船，以達整體產業共同施行節能省碳、降低能源成本之成果。

2 艘漁業公務船舶近 5 年任務執行情形

一、漁訓貳號船員訓練及遠洋漁業巡護任務

船員訓練				巡護任務				
年度	受訓人數	海訓天數	哩程數	年度	巡護天數	登查船數	目檢船數	哩程數
101	178	70	8,097	101	104	15	16	14,352
102	139	60	7,525	102	45	8	2	7,046
103	127	63	6,519	103	61	0	246	4,950
104	134	64	6,391	104	77	0	473	7,758
105	126	60	6,878	105	74	0	280	8,250
合計	704	317	35,410	合計	361	23	1017	42,356

二、漁建貳號沿近海漁業巡護任務

年度	航行天數	登檢船數	目檢船數	哩程數
101	138	40	135	8,783
102	155	3	71	7,113
103	24	0	18	1,200
104	158	0	104	6,970
105	121	1	81	5,750
合計	596	44	409	29,816

行政院農業委員會 300 噸級漁業巡護船功能規劃需求

一、船級及結構尺寸：

- (一) 船級：CR 100+E, FISHING PATROL AND SERVICE, CMS+(CAB)。
- (二) 船體結構：鋼質搭配鋁合金及水密封艙防沉設計。
- (三) 全長約 40-43 公尺。
- (四) 船寬約 7.50 公尺。
- (五) 船深約 3.25 公尺。
- (六) 總噸位約 300 公噸(噸位需配合船速、住艙、油艙容量及設備等性能及法規要求建置)。
- (七) 人員配置 25 人(船員 20 人、巡護檢查人員約 5 人)。

二、推進系統、船速及續航力：

- (一) 推進系統採用電動馬達推進系統或柴油主機推進系統(二擇一)，並配置足額發電機。
- (二) 最大船速不低於 20 節。
- (三) 於經濟(巡航)速度 13.5 節時，其續航力不小於 3,200 浬。

三、艙裝設備：

- (一) 甲板機械：
 - 1、錨機。
 - 2、絞機。
 - 3、360° 艏艉側推器。
 - 4、裝卸貨起重兼登檢小艇吊車。
 - 5、緊急拖帶裝置。
- (二) 救生設備：必須符合 SOLAS 及航政主管機關認可之標準，其種類如下：

- 1、可膨脹式救生筏。
- 2、救生圈。
- 3、拋繩器。
- 4、降落傘式信號。
- 5、日間信號燈。
- 6、自動發煙信號。
- 7、救生衣。

(三) 消防設備：必須符合 SOLAS 及航政主管機關認可之標準，其種類如下：

- 1、機艙設 CO₂ 或環保氣體(如 FM200)自動滅火系統。
- 2、其他艙間設輕便 CO₂ 滅火器、泡沫滅火器及乾粉滅火器。
- 3、緊急消防系統。
- 4、消防員裝備(須符合 SOLAS 標準)。
- 5、火警偵測系統。
- 6、緊急逃生呼吸裝置(EEBD)。

(四) 空調設備：全船住艙及機艙控制室應裝設冷暖二用中央空調設備。

(五) 輪機設備：

- 1、電動馬達推進系統或柴油主機推進系統(二擇一)。
- 2、艏推進器(Propeller)。
- 3、發電機(Generator)。
- 4、主副機監控系統。
- 5、緊急發電機(Emergence Generator System)。
- 6、淨油機(Purifier)。
- 7、機艙通風機。
- 8、污油水分離器(水處理裝置)(Oil Separator)。
- 9、穢水處理設備(Wasted oil and water manage system)。
- 10、熱水器。

1 1、壓艙水處理設備。

1 2、24V 電源供應系統。

(六) 航儀設備

1、磁羅經(Magnetic Compass)。

2、電羅經(Gyro Compass)。

3、衛星定位用羅經(GPS Compass)。

4、自動導航操舵系統(Auto Pilot)。

5、航速顯示系統(Speed Log)。

6、避碰雷達 X Band 及 S Band(ARPA Radar)。

7、電子海圖顯示及資訊系統(ECDIS)。

8、差分式全球定位系統(DGPS)。

9、數位式及類比式風向風速計。

1 0、船舶自動識別裝置(AIS)及航程紀錄儀(V. D. R.)。

1 1、長距離識別追蹤系統(LRIT)。

1 2、測深儀。

1 3、多層式(五層)潮流計。

1 4、氣象觀測系統(含氣溫、氣壓、風向、風速等)。

1 5、船位自動回報系統。

1 6、駕駛台航儀資訊整合系統(Integrated bridge system)。

1 7、駕駛台航行當值警報系統(BNWAS Bridge Navigational Watch Alarm System)，符合 MSC.128(75)決議案要求及規範的性能標準。

1 8、船舶保全系統(ISPS code)。

1 9、天文鐘。

2 0、六分儀。

2 1、子母鐘。

(七) 通訊設備

1、須符合 GMDSS A1+A2+A3 水域船舶裝備要求之規定，並包含下列各項設備：

- (1) 特高頻無線電話機(VHF Radio Telephone)。
- (2) 中頻/高頻無線電話設備(MF/HF Radio Telephone)。
- (3) 雙邊帶無線電話(DSB Radio Telephone)。
- (4) 單邊帶無線電話(SSB Radio Telephone)。
- (5) 攜帶式雙向特高頻無線電話機(Two Way VHF Radio Telephone)。
- (6) 航行警告電傳接受機(Navtex Receiver)。
- (7) INMARSAT-C 衛星通訊系統(含 EGC)。
- (8) 窄頻帶直接印字機(Narrow Band Direct Printing, NBDP)。
- (9) 雷達應答器(SART)。
- (10) 衛星緊急指位無線電示標器(EPIRB)。

3、特高頻無線電話機(VHF Radio Telephone)。

4、INMARSAT FBB(或新型)衛星電話、傳真暨網路系統。

5、氣象傳真機(Weather Facsimile Receiver)。

6、全船室內廣播系統。

7、信號旗幟。

(八) 巡護設備

- 1、登檢小艇。
- 2、廣播系統及 LED 字幕走馬燈。
- 3、強力消防噴水裝置(水炮)。
- 4、夜間強力探照燈。
- 5、高倍數望遠鏡及夜間錄影設備。
- 6、取締刺網捲揚機。
- 7、船位監控系統(VMS)。
- 8、蒐證攝影機、照相機及錄音器。

9、水上摩托車。

10、空拍機。

(九) 其他設備

1、海底地形測繪聲納系統。

2、微生物附著防止裝置。

3、全船內部區域網路系統。

4、中央監視錄影系統。

5、AED 急救電擊器。

6、超低溫食物冷凍櫃(-60℃)、普通食物冷凍櫃(-20℃)及食物冷藏櫃。

7、廚房設備。

8、全船飲用水過濾系統及 RO 飲水機。

9、辦公設備(電腦、彩色及黑白印表機、影印機、單槍投影機)。

10、視聽設備(含液晶電視、DVD、立體音響等)。

11、休閒運動設備(如健身車、啞鈴組等)

四、須符合相關法規，諸如：中國驗船中心鋼船構造規範及鋁合金構造規範；IMO 國際海上人命安全公約；國際勞工組織(ILO)；1972 年國際海上避碰規則及其已生效之修正案；1973/78 年國際海上污染防治公約及其已生效之修正案；我國現行之船舶檢查規則、船舶設備規則、船舶丈量規則、船舶載重線勘劃規則等等。

行政院農業委員會 1500 噸級漁業訓練船功能規劃需求

一、船級及結構尺寸：

- (一) 船級：CR 100+E, FISHING SERVICE, Special Purpose Ship. Maritime Training Ship, CMS+(CAU)。
- (二) 船體結構：鋼質搭配鋁合金及水密封艙防沉設計。
- (三) 全長約 68-73 公尺。
- (四) 船寬約 11.4 公尺。
- (五) 船深約 7.1 公尺。
- (六) 總噸位約 1500 公噸(噸位需配合船速、住艙、油艙容量及設備等性能及法規要求建置)。
- (七) 承載人數約 85 人(船員 24 人、巡護檢查人員與講師及學員等約 61 人)。

二、推進系統、船速及續航力：

- (一) 推進系統採用電動馬達推進系統或柴油雙主機推進系統(二擇一)，並配置足額發電機。
- (二) 最大船速不低於 20 節。
- (三) 於經濟(巡航)速度 13.5 節時，其續航力不小於 12,000 浬。

三、艙裝設備：

- (一) 甲板機械
 - 1、錨機。
 - 2、絞纜機。
 - 3、360° 艏艉側推器。
 - 4、裝卸貨起重吊車及登檢小艇吊車。
 - 5、緊急拖帶裝置。

(二) 救生設備：必須符合 SOLAS 及航政主管機關認可之標準，其種類如下：

- 1、救生艇。
- 2、可膨脹式救生筏。
- 3、遙控式救生圈。
- 4、拋繩器。
- 5、降落傘式信號。
- 6、日間信號燈。
- 7、自動發煙信號。
- 8、救生衣。
- 9、防寒浸水衣。

(三) 消防設備：必須符合 SOLAS 及航政主管機關認可之標準，其種類如下：

- 1、機艙設 CO₂ 或環保氣體(如 FM200)自動滅火系統。
- 2、其他艙間設輕便 CO₂ 滅火器、泡沫滅火器及乾粉滅火器。
- 3、緊急消防系統。
- 4、消防員裝備。
- 5、火警偵測系統。
- 6、緊急逃生呼吸裝置(EEBD)。

(四) 空調設備：全船住艙及機艙控制室應裝設冷暖二用中央空調設備。

(五) 輪機設備：

- 1、電動馬達推進系統或柴油雙主機推進系統(二擇一)。
- 2、艏推進器(Propeller)。
- 3、發電機(Generator)。
- 4、主副機監控系統。
- 5、緊急發電機(Emergence Generator System)。
- 6、淨油機(Purifier)。

- 7、冷凍機。
- 8、機艙通風機。
- 9、污油水分離器(水處理裝置) (Oil Separator)。
- 10、穢水處理設備(Wasted oil and water manage system)。
- 11、熱水器。
- 12、焚化爐。
- 13、壓艙水處理設備。
- 14、24V 電源供應系統。

(六) 航儀設備

- 1、磁羅經(Magnetic Compass)。
- 2、電羅經(Gyro Compass)。
- 3、衛星定位用羅經(GPS Compass)。
- 4、自動導航操舵系統(Auto Pilot)。
- 5、航速顯示系統(Speed Log)。
- 6、避碰雷達 X Band 及 S Band(ARPA Radar)。
- 7、電子海圖顯示及資訊系統(ECDIS)。
- 8、差分式全球定位系統(DGPS)。
- 9、數位式及類比式風向風速計。
- 10、船舶自動識別裝置(AIS)及航程紀錄儀(V. D. R.)。
- 11、長距離識別追蹤系統(LRIT)。
- 12、測深儀。
- 13、多層式(五層)潮流計。
- 14、氣象觀測系統(含氣溫、氣壓、風向、風速等)與氣象自動紀錄器。
- 15、船位自動回報系統。
- 16、反恐怖船舶警報通報裝置 (Ship Security Alter System)。
- 17、駕駛台航儀資訊整合系統(Integrated Bridge System)。

18、駕駛台航行當值警報系統(Bridge Navigational Watch Alarm System, BNWAS)，符合 MSC.128(75)決議案要求及規範的性能標準。

19、天文鐘。

20、六分儀。

21、子母鐘。

(七) 通訊設備

1、須符合 GMDSS A1+A2+A3 水域船舶裝備要求之規定，並包含下列各項設備：

(1) 特高頻無線電話機(VHF Radio Telephone)。

(2) 中頻/高頻無線電話設備(MF/HF Radio Telephone)。

(3) 雙邊帶無線電話(DSB Radio Telephone)。

(4) 單邊帶無線電話(SSB Radio Telephone)。

(5) 攜帶式雙向特高頻無線電話機(Two Way VHF Radio Telephone)。

(6) 航行警告電傳接受機(Navtex Receiver)。

(7) INMARSAT-C 衛星通訊系統(含 EGC)。

(8) 窄頻帶直接印字機(Narrow Band Direct Printing, NBDP)。

(9) 雷達應答器(SART)。

(10) 衛星緊急指位無線電示標器(EPIRB)。

2、特高頻無線電話機(VHF Radio Telephone)。

3、INMARSAT FBB(或新型)衛星電話、傳真暨網路系統。

4、氣象傳真機(Weather Facsimile Receiver)。

5、全船室內廣播系統。

6、信號旗幟。

(八) 漁撈訓練設備

1、延繩釣漁機具(包含揚繩機、三叉滾輪、支繩機、投繩機、繩庫、

傳送帶等)。

2、自動式魷釣機(含 LED 燈及傳統燈及水中燈等附屬設備)。

3、衛星定位浮標呼叫及顯示系統。

4、AIS 電浮標。

5、漁探機。

6、方探含電浮標(Radio Direction Finder)。

7、全周掃描聲納。

8、水文觀測訓練用絞機(含鋼索及吊架)。

(九) 巡護設備

1、登檢小艇。

2、廣播系統及 LED 字幕走馬燈。

3、強力消防噴水裝置(水炮)。

4、夜間強力探照燈。

5、高倍數望遠鏡及夜間錄影設備。

6、船位監控系統(VMS)。

7、蒐證攝影機、照相機及錄音器。

8、水上摩托車。

9、空拍機。

(十) 其他設備

1、海底地形測繪聲納系統。

2、微生物附著防止裝置。

3、全船內部區域網路系統。

4、中央監視錄影系統。

5、醫務室設備。

6、AED 急救電擊器。

7、超低溫漁獲冷凍艙及食物冷凍艙。

8、學員用食物冷藏櫃。

9、廚房設備。

10、全船飲用水過濾系統及 RO 飲水機。

11、辦公設備(電腦、彩色及黑白印表機、影印機、單槍投影機)。

12、視聽設備(含液晶電視、DVD、立體音響等)。

13、休閒運動設備(如健身車、啞鈴組、跑步機等)。

四、須符合相關法規，諸如：中國驗船中心鋼船構造規範及鋁合金構造規範；IMO 國際海上人命安全公約；國際勞工組織(ILO)；IMO 議定書 MSC266(84)2008 年特種用途船舶安全章程(Code of Safety for the Special Purpose Ship, 2008, SPS Code)、2001 年管制船舶有害防污系統國際公約 (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001, AFS 公約)；1972 年國際海上避碰規則及其已生效之修正案；1973/78 年國際海上污染防治公約(MARPOL)及其已生效之修正案；我國現行之船舶檢查規則、船舶設備規則、船舶丈量規則、客船管理規則、船舶載重線勘劃規則、客船艙區劃分規則等等。

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12點)	✓		✓		本計畫係新研提 計畫
	(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)	/	/	/	/	
	(3)是否依據「跨域加值公共建設財務規劃 方案」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		✓		✓	
2、民間參與可行 性評估	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」)		✓		✓	
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)		✓		✓	
	(2)是否研提完整財務計畫	✓		✓		
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)	✓		✓		
	(2)資金籌措:依「跨域加值公共建設財務 規劃方案」精神,將影響區域進行整 合規劃,並將外部效益內部化		✓		✓	
	(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、依「跨域加值公共建 設財務規劃方案」之精神所擬訂各類 審查及補助規定	✓		✓		
	(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	✓		✓		
	(5)經費比1:2(「政府公共建設計畫先期 作業實施要點」第2點)	✓		✓		
	(6)屬具自償性者,是否透過基金協助資金 調度		✓		✓	
	(7)屬具自償性者,是否透過基金協助資金 調度		✓		✓	
5、人力運用	(1)能否運用現有人力辦理		✓		✓	
	(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		✓		✓	

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	
	d.請增人力之經費來源					
6、營運管理計畫	是否具務實及合理性(或能否落實營運)	✓		✓		
7、土地取得	(1)能否優先使用公有閒置土地房舍 (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) (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 (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 (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					不適用
8、風險評估	是否對計畫內容進行風險評估	✓		✓		
9、環境影響分析 (環境政策評估)	是否須辦理環境影響評估		✓		✓	
10、性別影響評估	是否填具性別影響評估檢視表	✓		✓		
11、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		✓		✓	
12、高齢社會影響 評估	是否考量高齢者友善措施,參考WHO「高齢友善城市指南」相關規定辦理		✓		✓	
13、涉及空間規劃 者	是否檢附計畫範圍具座標之向量圖檔		✓		✓	
14、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		✓		✓	
15、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 (2)是否檢附相關協商文書資料		✓		✓	
16、依碳中和概念 優先選列節 能減碳指標	(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 (2)是否規劃採用綠建築或其他節能減碳措施 (3)是否檢附相關說明文件	✓		✓		
17、資通安全防護 規劃	資訊系統是否辦理資通安全防護規劃	✓		✓		

主辦機關核章：承辦人

科長沈 潔

單位主管

信 長

信 長

主管部會核章：研考主管

秘書室黃秀美
主任

會計主管

會計室楊敏瑞
主任

首長

林聰賢
主任委員

中長程個案計畫性別影響評估檢視表

【第一部分】：本部分由機關人員填寫

填表日期： 106 年 10 月 27 日			
填表人姓名：洪家明		職稱：訓練師	身份： ☒ 業務單位人員 e-mail：jaming@msl.f.a.gov.tw ☐ 非業務單位人員， 電話：07-8239618 (請說明：_____)
填 表 說 明 一、行政院所屬各機關之中長程個案計畫除因物價調整而需修正計畫經費，或僅計畫期程變更外，皆應填具本表。 二、「主管機關」欄請填列中央二級主管機關，「主辦機關」欄請填列提案機關（單位）。 三、建議各單位於計畫研擬初期，即徵詢性別平等專家學者或各部會性別平等專案小組之意見；計畫研擬完成後，應併同本表送請民間性別平等專家學者進程序參與，參酌其意見修正計畫內容，並填寫「拾、評估結果」後通知程序參與者。			
壹、計畫名稱	漁業公務船汰建中長程計畫		
貳、主管機關	行政院農業委員會	主辦機關（單位）	漁業署
參、計畫內容涉及領域：		勾選（可複選）	
3-1 權力、決策、影響力領域		☒	
3-2 就業、經濟、福利領域		☒	
3-3 人口、婚姻、家庭領域			
3-4 教育、文化、媒體領域		☒	
3-5 人身安全、司法領域		☒	
3-6 健康、醫療、照顧領域			
3-7 環境、能源、科技領域		☒	
3-8 其他（勾選「其他」欄位者，請簡述計畫涉及領域）			
肆、問題與需求評估			
項 目	說 明		備 註
4-1計畫之現況問題與需求概述	一、臺灣四面環海，位於西太平洋大陸礁層，海岸線長約1,600公里，承繼豐富的海洋資源，漁業環境優渥；另在政府多年來持續推行漁業發展政策及業者辛勤努力經營下，使我國擠身為世界漁業大國之位，漁業年產量逾百萬公		簡要說明計畫之現況問題與需求。

	噸，不但充分提供國人優質之水產動物蛋白，也為我國賺取大量外匯。 二、我國漁業經過多年努力經營，已奠定良好根基，但過度發展及仰賴外來人力結果，帶來後續穩定經營變數。漁業資源永續利用、穩定經營及確保漁船及船員作業安全，對社會生計及經濟的效益相當重要，在國際積極倡導及重視資源合理及永續利用的概念下，由國際制約延伸至國內，持續推動責任制漁業及維護船員作業安全已是遠洋及沿近海漁業必須遵循的義務，也是不可規避的責任。	
4-2和本計畫相關之性別統計與性別分析	1. 本會漁業署目前二艘漁業公務船執勤人員因海上任務特殊性，35名船員其中1名為女性，餘為男性。至受訓船員、幹部船員、漁業資源調查及專項訓練人員等，依2012年至2016年統計數據，男性447人、占63.05%，女性262人、占36.95%。 2. 受益對象為船員及學員等，並無針對特定性別、性傾向或性別認同者。	1. 透過相關資料庫、圖書等各種途徑蒐集既有的性別統計與性別分析。 2. 性別統計與性別分析應儘量顧及不同性別、性傾向及性別認同者之年齡、族群、地區等面向。
4-3建議未來需要強化與本計畫相關的性別統計與性別分析及其方法	受益對象為船員及學員等，並無針對特定性別、性傾向或性別認同者。	說明需要強化的性別統計類別及方法，包括由業務單位釐清性別統計的定義及範圍，向主計單位建議分析項目或編列經費委託調查，並提出確保執行的方法。
伍、計畫目標概述（併同敘明性別目標）	一、本計畫係為汰建本會漁業署現有二艘漁業公務船，規劃新建兼具漁業訓練及巡護之多功能漁業公務船，以持續培育我國漁船船員及幹部船員，挹注漁業新血輪。另培訓我國國家漁業觀察員及強化執行臺灣沿近海及遠洋漁業巡護任務能量，以維護我國漁船作業秩序、有效管理我沿近海漁業資源及呼應國際相關漁業管理組織漁業資源保育及養護之措施。	

	二、本會漁業署二艘漁業公務船船員僱用時並未限定性別，於公開徵僱船員時，凡具規範學歷資格及職缺專業技能者，均有機會受僱上船服務。且漁業訓練受訓學員依統計資料顯示女性尚佔有36.95%之比例，目前公務船生活設備已將浴廁、住艙等進行男女獨立使用，未來新造船時將請現有女船員參與細部要求規劃，並提供相關生活空間及設備配置意見。
三、陸、性別參與情形或改善方法（計畫於研擬、決策、發展、執行之過程中，不同性別者之參與機制，如計畫相關組織或機制，性別比例是否達1/3）	實際學員使用人數性別比例達1/3以上，另本計畫於研擬、決策、執行過程中，均注意參與討論者之性別比例。

柒、受益對象

1. 若7-1至7-3任一指標評定「是」者，應繼續填列「捌、評估內容」8-1至8-9及「第二部分—程序參與」；如7-1至7-3皆評定為「否」者，則免填「捌、評估內容」8-1至8-9，逕填寫「第二部分—程序參與」，惟若經程序參與後，10-5「計畫與性別關聯之程度」評定為「有關」者，則需修正第一部分「柒、受益對象」7-1至7-3，並補填列「捌、評估內容」8-1至8-9。
2. 本項不論評定結果為「是」或「否」，皆需填寫評定原因，應有量化或質化說明，不得僅列示「無涉性別」、「與性別無關」或「性別一律平等」。

項 目	評定結果 (請勾選)		評定原因	備 註
	是	否		
7-1 以特定性別、性傾向或性別認同者為受益對象		✓	漁業公務船之空間規劃與工程設計，亦需考量女性與男性相關權益(如女浴廁所獨立設置及住艙空間之區位設置安全性等)。	如受益對象以男性或女性為主，或以同性戀、異性戀或雙性戀為主，或個人自認屬於男性或女性者，請評定為「是」。
7-2 受益對象無區別，但計畫內容涉及一般社會認知既存的性別偏見，或統計資料顯示性別比例差距過大者		✓	漁業公務船之空間規劃與工程設計，亦需考量女性與男性相關權益(如女浴廁所獨立設置及住艙空間之區位設置安全性等)，且計畫內容未涉及性別偏見、性別比例差距或隔離等之可能性者。	如受益對象雖未限於特定性別人口群，但計畫內容涉及性別偏見、性別比例差距或隔離等之可能性者，請評定為「是」。
7-3 公共建設之空間規劃與工程設計涉及對不同性別、性傾向或性別認同者權益相關者	✓		漁業公務船之空間規劃與工程設計，亦需考量女性與男性相關權益(如女浴廁所獨立設置及住艙空間之區位設置安全性等)。	如公共建設之空間規劃與工程設計涉及不同性別、性傾向或性別認同者使用便利及合理性、區位安全性，或消除空間死角，或考慮特殊使用需求者之可能性者，請評定為「是」。

捌、評估內容

(一) 資源與過程

項 目	說 明	備 註
8-1經費配置:計畫如何編列或調整預算配置,以回應性別需求與達成性別目標		說明該計畫所編列經費如何針對性別差異,回應性別需求。
8-2執行策略:計畫如何縮小不同性別、性傾向或性別認同者差異之迫切性與需求性		計畫如何設計執行策略,以回應性別需求與達成性別目標。
8-3宣導傳播:計畫宣導方式如何顧及弱勢性別資訊獲取能力或使用習慣之差異		說明傳佈訊息給目標對象所採用的方式,是否針對不同背景的目標對象採取不同傳播方法的設計。
8-4性別友善措施:搭配其他對不同性別、性傾向或性別認同者之友善措施或方案		說明計畫之性別友善措施或方案。

(二) 效益評估

項 目	說 明	備 註
8-5落實法規政策:計畫符合相關法規政策之情形		說明計畫如何落實憲法、法律、性別平等政策綱領、性別主流化政策及 CEDAW 之基本精神,可參考行政院性別平等會網站(http://www.gec.gov.tw/)。
8-6預防或消除性別隔離:計畫如何預防或消除性別隔離	人員進用及船上設施均無性別限制	說明計畫如何預防或消除傳統文化對不同性別、性傾向或性別認同者之限制或僵化期待。
8-7 平等取得社會資源:計畫如何提升平等獲取社會資源機會	未限制性別差異工作機會	說明計畫如何提供不同性別、性傾向或性別認同者平等機會獲取社會資源,提升其參與社會及公共事務之機會。
8-8空間與工程效益:軟硬體的公共空間之空間規劃與工程設計,在空間使用性、安全性、友善性上之具體效益	漁業公務船之空間規劃與工程設計,亦需考量女性與男性相關權益(如女浴廁所獨立設置及住艙空間之區位設置安全性等)。	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。
8-9設立考核指標與機制:計畫如何設立性別敏感指標,並且透過制度化的機制,以便監督計畫的影響程度		1. 為衡量性別目標達成情形,計畫如何訂定相關預期績效指標及評估基準(績效指標,後續請依「行政院所屬各機關個案計畫管制評核作業要點」納入年度管制作業計畫評核)。 2. 說明性別敏感指標,並考量不同性別、性傾向或性別認同者之年齡、族群、地區等面向。

玖、評估結果:請填表人依據性別平等專家學者意見之檢視意見提出綜合說明,包括對「第二部分、程序參與」主要意見參採情形、採納意見之計畫調整情形、無法採納意見之理由或替

代規劃等。		
9-1評估結果之綜合說明	由上述檢視結果，本計畫於公務船規劃設計時均設置多套分區獨立浴廁空間，可依不同性別人力比例妥適分配使用，並顧及不同性別者對於空間使用需求與感受，以營造友善的工作環境；於未來新造船時將請現有女船員參與細部要求規劃，並提供相關生活空間及設備配置意見，使得公務船空間規劃上能兼顧女性觀點。	
9-2參採情形	9-2-1說明採納意見後之計畫調整	同意採納參與專家學者之建議，於未來新造船時將請現有女船員參與細部要求規劃，並提供相關生活空間及設備配置意見，並於計畫預期效果及影響之預期效益分析中納入須符合 CEDAW 第11條：「締約各國應採取一切適當措施，消除在就業方面對婦女的歧視，以保證她們在男女平等的基礎上享有相同權利。」之規定。
	9-2-2說明未參採之理由或替代規劃	
9-3通知程序參與之專家學者本計畫的評估結果： 已於 106 年 10 月 30 日將「評估結果」通知程序參與者審閱		

* 請機關填表人於填完「第一部分」第壹項至第捌項後，由民間性別平等專家學者進行「第二部分－程序參與」項目，完成「第二部分－程序參與」後，再由機關填表人依據「第二部分－程序參與」之主要意見，續填「第一部分－玖、評估結果」。

* 「第二部分－程序參與」之10-5「計畫與性別關聯之程度」經性別平等專家學者評定為「有關」者，請機關填表人依據其檢視意見填列「第一部分－玖、評估結果」9-1至9-3；若經評定為「無關」者，則9-1至9-3免填。

* 若以上有 1 項未完成，表示計畫案在研擬時未考量性別，應退回主管（辦）機關重新辦理。

【第二部分—程序參與】：本部分由民間性別平等專家學者填寫

拾、程序參與：若採用書面意見的方式，至少應徵詢1位以上民間性別平等專家學者意見；民間專家學者資料可至台灣國家婦女館網站參閱
(<http://www.taiwanwomencenter.org.tw/>)。

(一) 基本資料

10-1程序參與期程或時間	106 年 10 月 29 日至 年 月 日		
10-2參與者姓名、職稱、服務單位及其專長領域	王兆慶，彭婉如文教基金會研究組組長，性別與照顧政策		
10-3參與方式	☐ 計畫研商會議 ☐ 性別平等專案小組 ☒ 書面意見		
10-4業務單位所提供之資料	相關統計資料 ☒ 有 ☒ 很完整 ☐ 可更完整 ☐ 現有資料不足須設法補足 ☐ 無 ☐ 應可設法找尋 ☐ 現狀與未來皆有困難	計畫書 ☐ 有，且具性別目標 ☒ 有，但無性別目標 ☐ 無	計畫書涵納其他初評結果 ☒ 有，已很完整 ☐ 有，但仍有改善空間 ☐ 無
10-5計畫與性別關聯之程度	☒ 有關 ☐ 無關 (若性別平等專家學者認為第一部分「柒、受益對象」7-1至7-3任一指標應評定為「是」者，則勾選「有關」；若7-1至7-3均評定「否」者，則勾選「無關」)。		

(二) 主要意見：就前述各項(問題與需求評估、性別目標、參與機制之設計、資源投入及效益評估)說明之合宜性提出檢視意見，並提供綜合意見。

10-6 問題與需求評估說明之合宜性	漁業公務船汰建，涉及我國漁業管理之國際形象、漁權參與，以及進出無邦交國港口等實質利益。且既有船體老舊、急需汰換，國際原物料造價亦持續上漲，實應及早辦理新船之建造。問題與需求評估說明頗為合宜。
10-7 性別目標說明之合宜性	公務船之建造及漁業事務本身，雖無涉性別目標，惟漁業公務船之空間規劃、工程設計，的確須考量性別需求差異之可能性。建議適度說明此一性別目標，例如：為提升女性適應漁業公務船之生活型態，會適度規畫合宜之浴廁、住艙空間及設備等。而非過早定論「公務船相關設備及生活空間之規劃配置，無性別使用上差異問題。」
10-8 性別參與情形或改善方法之合宜性	合宜。惟建議日後與委託廠商討論需求時，可適度納入女性船員之實務建議。
10-9 受益對象之合宜性	合宜。漁業公務船之業務執行，無涉性別，僅工程設計及空間、設備部分可能與性別有關。

10-10資源與過程說明之合宜性	尚未有具體之資源與過程說明。建議於覓得委託廠商之後，可考慮徵詢女性船員之實務建議，或其他任用女性船員相關單位之意見（如海巡、國防），以作為達成性別目標之執行策略或相關措施。
10-11效益評估說明之合宜性	尚稱合宜。建議可補充 CEDAW 第十一條：「締約各國應採取一切適當措施，消除在就業方面對婦女的歧視，以保證她們在男女平等的基礎上享有相同權利」，因船體空間及設備規劃之性別目標，有消除就業歧視之作用。
10-12綜合性檢視意見	本計畫涉及我國漁業發展、漁權及國際形象，亟具重要性。雖汰建新船、漁業公務本身與性別無關，但機關人員亦敏於察覺船體空間、設備可能涉及性別，值得肯定。期日後委託廠商建造時，適度納入實務界經驗（如女性船員、任用女性船員之相關單位），以落實公務船空間設計之性別友善目標。
(三) 參與時機及方式之合宜性	
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) 王兆慶	

【第二部分—程序參與】：本部分由民間性別平等專家學者填寫

拾、程序參與：若採用書面意見的方式，至少應徵詢1位以上民間性別平等專家學者意見；民間專家學者資料可至台灣國家婦女館網站參閱
(<http://www.taiwanwomencenter.org.tw/>)。

(一) 基本資料

10-1程序參與期程或時間	106年10 月27 日至106 年10 月30 日		
10-2參與者姓名、職稱、服務單位及其專長領域	郭玲惠，國立台北大學教授，財團法人婦女新知基金會監事，民事法、勞動法與性平法		
10-3參與方式	☐ 計畫研商會議 ☐ 性別平等專案小組 ☒ 書面意見		
10-4業務單位所提供之資料	相關統計資料 ☒ 有 ☐ 很完整 ☐ 可更完整 ☐ 現有資料不足須設法補足 ☐ 無 ☐ 應可設法找尋 ☐ 現狀與未來皆有困難	計畫書 ☒ 有，且具性別目標 ☐ 有，但無性別目標 ☐ 無	計畫書涵納其他初評結果 ☒ 有，已很完整 ☐ 有，但仍有改善空間 ☐ 無
10-5計畫與性別關聯之程度	☐ 有關 ☒ 無關 (若性別平等專家學者認為第一部分「柒、受益對象」7-1至7-3任一指標應評定為「是」者，則勾選「有關」；若7-1至7-3均評定「否」者，則勾選「無關」)。		

(二) 主要意見：就前述各項(問題與需求評估、性別目標、參與機制之設計、資源投入及效益評估)說明之合宜性提出檢視意見，並提供綜合意見。

10-6 問題與需求評估說明之合宜性	本案主要區分為硬體採購與人員培訓二部分，計畫書中雖未直接說明針對女性同仁船上是否有性別友善之措施，於自我評估中有說明，如能於詳細設施規劃時，使不同性別之同仁參與，將更能符合性別友善之需求。
10-7 性別目標說明之合宜性	培訓人員達單一性別不少於三分之一，合宜。
10-8 性別參與情形或改善方法之合宜性	參與培訓人員雖達到單一性別不少於三分之一，船上設施亦有注意女性之需求，惟對於培訓課程之規畫以及受訓完學員之就業協助以及未來設施之軟硬體設施，建議仍應促使不同性別之同仁參與規劃與決策。
10-9 受益對象之合宜性	受益對象符合性別比例，合宜。
10-10資源與過程說明之合宜性	合宜。
10-11效益評估說明之合宜性	合宜。
10-12綜合性檢視意見	本計畫以培訓人員之性別比例與女性特殊設施之提供，雖初步合乎性別目標，惟整體計畫仍建議執行上仍應由不同性別同仁共同參與，於培訓課程內容加入性別平等觀念，並協助女性受訓同仁，了解其需求，鼓勵加入未來團隊，以增加女性同仁之比例。

(三) 參與時機及方式之合宜性 以書面審查合宜。

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) 郭玲惠