

**111 年度國土測繪 1 號外業航拍
與設備維護作業採購案**

**2022 Government Procurement for
aerial photography and equipment
maintenance of No.1 UAS**

工作總報告

Final Report



標案案號：NLSC-111-29

主辦機關：內政部國土測繪中心

執行單位：智飛科技股份有限公司

中華民國 111 年 12 月 15 日

摘要

本案為發展 UAS 技術及推廣應用，辦理發展空中及地面移動測繪技術、整合空中及地面不同載具蒐集空間資訊與提升 UAS 航拍及影像處理技術及協助其他政府機關辦理特定區域航拍作業。本案主要的目的在於使用無人機系統 (Unmanned Aerial System; UAS) 作為空間資訊蒐集的平台。利用無人飛行載具自動化、精確、快速、安全與大範圍的特性，配合經過整體規劃的航拍作業流程，可以快速取得特定地點航拍資料。

本案總計完成 4 區之航拍作業，需求面積合計 2,178 公頃 (實際航拍面積 5,404 公頃)。本案相關成果應用於出具校正報告、協助財政部國有財產署航拍漁電共生區域範圍進行國土監測、臺灣通用電子地圖局部區域正射影像更新等，達成提升圖資更新效率及增進政府機關橫向協調聯繫等成果效益。

關鍵字：無人飛行載具、航空拍攝

Summary

This project is improving UAS technology and promote its application, developing air and ground mobile mapping technology and integrating air and ground vehicles for assisting government agencies in handling aerial photography. The objectives of this project is to use the unmanned aerial system (UAS) for spatial information collection. Based on the characteristics of its automation, accuracy, speed, safety and wide application range, aerial photography data can be obtained quickly by planned aerial photography operation process.

In this case, 4 districts covering a total area of about 2,178 hectares is included. The results of this project are applied to Land-Use monitoring and update ortho images of Taiwan e-Map, etc, achieving the higher efficiency of map resource updating and improving the parallel communication between government agencies administrative.

Keywords: unmanned aerial system, aerial photography

目錄

摘要.....	I
目錄.....	II
圖目錄.....	III
表目錄.....	IV
第壹章 前言.....	1
第一節 計畫名稱.....	1
第二節 工作項目及內容.....	1
第三節 工作時程及交付成果.....	2
第貳章 作業項目及程序與方法.....	4
第一節 作業執行規劃.....	4
第二節 UAS 航拍規劃與作業流程說明.....	7
第參章 無人機系統航拍作業.....	15
第肆章 無人機系統設備保養維護作業.....	33
第伍章 結論.....	35
第陸章 附錄.....	36
附錄一、國土測繪 1 號規格.....	36
附錄二、數位相機規格.....	38
附錄三、國土測繪一號無人載具各月份保養維護資料.....	39
附錄四、空域申請相關文件.....	82
附錄五、國土繪測 1 號作業人員操作證.....	86
附錄六、責任保險單.....	87
附錄七、作業人員性別分析.....	91
附錄八、小像幅航拍攝影機校正場航拍資料處理結果之校正報告.....	92
附錄九、本案酬載之數位相機率定參數.....	102
附錄十、各級檢修表.....	103
附錄十一、111 年各月份維修保養相片.....	116

圖目錄

圖 2-1 國土測繪 1 號定翼型 UAS.....	4
圖 2-2 地面導控站系統示意圖.....	4
圖 2-3 Canon 5DSR 數位相機.....	5
圖 2-4 UAS 航拍工作標準作業流程規劃.....	7
圖 2-5 相機感光元件與地面解析度之幾何關係.....	8
圖 2-6 航線規劃示意圖.....	9
圖 2-7 航拍計算機工具示意圖.....	10
圖 2-8 UAS 操作使用標準作業流程.....	12
圖 3-1 111 年度航拍任務區域分布.....	15
圖 3-2 南投縣南投市飛行航線規劃.....	17
圖 3-3 南投縣南投市起降場地作業情形.....	19
圖 3-4 南投縣南投市航拍影像中心點分布圖.....	19
圖 3-5 南投縣南投市航拍計算機資訊.....	20
圖 3-6 雲林縣臺西鄉飛行航線規劃.....	21
圖 3-7 雲林縣口湖鄉箔子寮起降場地作業情形.....	22
圖 3-8 雲林縣臺西鄉航拍影像中心點分布圖.....	23
圖 3-9 雲林縣臺西鄉航拍計算機資訊.....	23
圖 3-10 高雄市永安區飛行航線規劃.....	25
圖 3-11 高雄市永安區起降場地作業情形.....	26
圖 3-12 高雄市永安區航拍影像中心點分布圖.....	27
圖 3-13 高雄市永安區航拍計算機資訊.....	27
圖 3-14 苗栗縣泰安鄉飛行航線規劃.....	29
圖 3-15 苗栗縣經國降場地作業情形.....	30
圖 3-16 苗栗縣泰安鄉雪見、觀霧航拍影像中心點分布圖.....	31
圖 3-17 苗栗縣泰安鄉航拍計算機資訊.....	31

表目錄

表 1-1 工作時程及交付成果.....	3
表 2-1 國土測繪 1 號系統特色.....	5
表 2-2 Canon 5DSR 數位相機規格表.....	6
表 2-3 航空攝影規劃資訊.....	10
表 2-4 UAV 定期保養週期表.....	14
表 3-1 111 年度一般航拍作業區域彙整表.....	16
表 3-2 南投縣南投市任務執行概況.....	18
表 3-3 南投縣南投市航空攝影規劃資訊.....	20
表 3-4 雲林縣臺西鄉任務執行概況.....	21
表 3-5 雲林縣臺西鄉航空攝影規劃資訊.....	24
表 3-6 高雄市永安區任務執行概況.....	25
表 3-7 高雄市永安區航空攝影規劃資訊.....	28
表 3-8 苗栗縣泰安鄉任務執行概況.....	29
表 3-9 苗栗縣泰安鄉航空攝影規劃資訊.....	32
表 4-1 苗栗縣泰安鄉航空攝影規劃資訊.....	34
表 4-2 保養維護零組件更換表.....	34

第壹章 前言

第一節 計畫名稱

本計畫名稱為「111年度國土測繪1號外業航拍與設備維護作業採購案（以下簡稱本案）」。

第二節 工作項目及內容

一、無人機系統航拍作業

- (一) 航拍區域：辦理機關指定區域（範圍含台澎金馬等地）航拍作業（暫定5區，總面積約18平方公里，依實際航拍區域為準）。
- (二) 使用載具：本案採用機關國土測繪1號（含酬載POS，如附件1-1及1-2）航拍為原則，廠商應提供全片幅數位相機及定焦鏡頭（規格如附件1-2或以上，應於航拍前完成率定）等酬載辦理航拍。如遇有維修或其他特殊情況需求（由機關認定），廠商得以性能與酬載相當或以上之UAS（含單旋翼機或多旋翼機或定翼機，惟UAS及週邊資通訊設備不得使用大陸廠牌）辦理航拍作業。廠商應於企劃書提列2種不同機型以上之備用機及酬載相關規格，作為航拍作業備援使用（其操作人員應有交通部民用航空局核發且有效之相應高級專業操作證）。
- (三) 航拍規定：
 1. 航拍時原始影像解析度需優於0.25公尺，含雲量不得超過5%；影像前後重疊率平均須達80%以上（最小值不得小於75%），側向重疊率平均達40%以上（最小值不得小於35%）。
 2. 本案執行期間廠商至少應無償提供定翼型UAS1套（含酬載相機）備用並須提供航拍服務。
 3. 廠商須於機關通知（發文或電子郵件方式）航拍區域次日起5個日曆天內，依「遙控無人機管理規則」規定製作航拍活動申請相關資料，向交通部民用航空局提出，並將活動申請資料以電子郵件提送機關。另應於交通部民用航空局審核航拍活動資料通過後，始得辦理航拍作業，並於航拍時依前開規定派員至塔臺辦理協調作業。

相關航拍活動申請及審核通過資料應納入工作總報告。

4. 每次執行任務前須檢查UAS系統功能是否正常，並填寫航拍任務紀錄表，記錄每次航拍日期、天氣狀況、風向、風級、飛航方向、飛行時間、航拍軌跡、影像含雲量及影像重疊率等資料。
- (四) 航拍作業須於國土測繪中心通知（發文或電子郵件方式）可航拍次日起20個日曆天（航拍區位於海拔2000公尺以上山區延長為30個日曆天，以本中心現有圖資為準）內完成並繳交航拍原始資料。
 - (五) 本案航拍作業如遇天候或其他不可抗力因素無法於期限內完成航拍，須於繳交成果時提出相關佐證資料。
 - (六) 操作員資格規定：廠商操作國土測繪1號作業人員，應依「遙控無人機管理規則」規定取得高級專業操作證（Ib；15公斤以上未達25公斤）且須確保契約期限內操作證為有效，如有換(補)證須將交通部民用航空局發給之相關證明文件影本送交機關備查。廠商如有違法操作致人員損傷或財物損失或衍生之相關法律責任，概由廠商自行負責。
 - (七) 履約期間之本案相關設施、器材（含機關國土測繪1號及備用機），廠商若有人為操作疏失、遇天災或不可抗力因素而毀損；或造成第三者人員、財物損失，均由廠商負責。

二、無人機系統設備保養維護作業

- (一) 廠商須於企劃書條列國土測繪1號保養維護項目及時間表作為保養維護依據，並辦理3月起至12月份保養維護。保養維護時須填寫紀錄表（含飛行基本檢查、機體機翼、內部系統、酬載、引擎動力等；如附件1-3），其中3月至11月份之保養維護紀錄表應於次月5日前以電子郵件方式提報；12月份之保養維護紀錄表應納入工作總報告併同繳交。
- (二) 履約期間廠商應負責國土測繪1號保養維護費、耗材、油料與影像輸出設備及其他與本案相關之耗材。履約期間相關設施、器材（含國土測繪中心國土測繪1號），若有人為操作疏失、遇天災或不可抗力因素而毀損，或造成第三者人員、財物損失，均由廠商負責。

第三節 工作時程及交付成果

本案履約期限自決標次日（111 年 2 月 26 日）起至 111 年 12 月 15 日止分 3 階段辦理，各階段應交付成果項目及繳交期限如下表：

表 1-1 工作時程及交付成果

階段	交付項目	繳交期限	實際繳交日期
第 1 階段 (3 區)	南投縣南投市南崗校正場航拍資料	111 年 4 月 26 日	111 年 4 月 26 日
	雲林縣臺西鄉航拍資料	111 年 5 月 12 日	111 年 5 月 12 日
	高雄市永安區航拍資料	111 年 6 月 5 日	111 年 5 月 30 日
	保養維護紀錄 (3 月~6 月)	111 年 7 月 15 日	111 年 7 月 15 日
第 2 階段 (1 區)	苗栗縣泰安鄉雪見、觀霧航拍資料	111 年 9 月 30 日	111 年 9 月 28 日
	保養維護紀錄 (7 月~9 月)	111 年 10 月 15 日	111 年 10 月 7 日
第 3 階段	工作總報告(含全年 度保養維護紀錄)	111 年 12 月 15 日	111 年 12 月 15 日
	修正後工作總報告	依機關指定期限繳交	

第貳章 作業項目及程序與方法

第一節 作業執行規劃

採用國土測繪中心之國土測繪 1 號定翼型 UAS (規格如附錄二) 與搭配全片幅數位相機及定焦鏡頭 (規格如附錄三) 辦理航拍, 如遇有國土測繪 1 號維修或其他特殊情況, 將以性能與酬載相當或以上 UAS 辦理航拍。

一、國土測繪 1 號 UAS

UAS 航拍之作業規劃, 配合國土測繪中心需求採用國土測繪 1 號定翼型 UAS 進行航拍 (圖 2-1)。國土測繪 1 號翼展長 2.5 公尺, 飛行時間可達 4 個小時以上, 因此適合用於長時間之航拍任務, 系統特色如表 2-1。



圖 2-1 國土測繪 1 號定翼型 UAS 及註冊碼

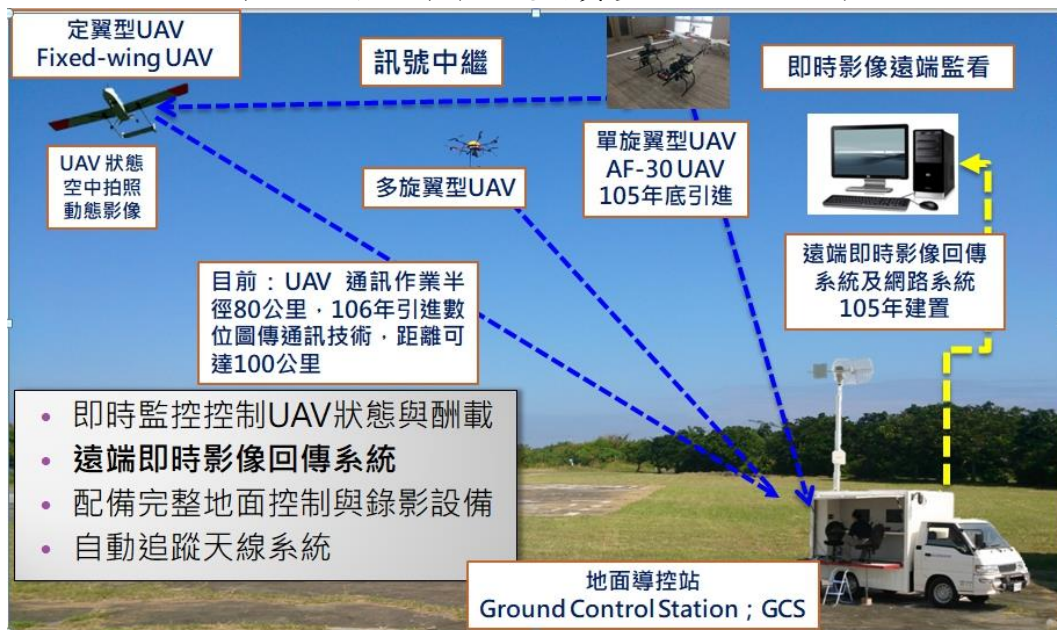


圖 2-2 地面導控站系統示意圖

表 2-1 國土測繪 1 號系統特色

項目	詳細說明
推進系統	採用以無鉛汽油為燃料之二衝程引擎，提供穩定之馬力。
巡航速度	70~120 公里
滯空時間	油箱 6.6 公升可飛 5 小時。
抗風能力	可達蒲福風級 7 級風力
通訊	配備長距離數據通訊鏈路，控制半徑可達 30 公里以上，即時影像傳輸半徑可達 15 公里以上。
起降操作	傳統跑道滾行起飛（需 120 公尺柏油跑道），跑道降落。
酬載	可搭載與慣性量測設備與高畫素單眼相機或是高縮放倍率攝影模組。

二、酬載感測器

裝載於飛行載具上之航拍設備，本團隊選用 Canon 5DSR 全片幅數位相機(如圖 2-3)搭配 20mm 或 50mm 或 90mm 焦距之鏡頭，此款相機擁有 5060 萬超高像素全片幅 CMOS 影像感應器、雙 DIGIC 6 影像處理器，及 61 點高密度自動對焦感應器，為確保影像呈現的細緻度，配備全新 MVCS 反光鏡震動控制系統，機身總重僅 930 克。Canon 5DSR 可拍攝最高達 8688 x 5792 像素的超大數位影像，相機詳細規格如表 2-2。



圖 2-3 Canon 5DSR 數位相機

表 2-2 Canon 5DSR 數位相機規格表

項目	規格
影像感測器	有效畫素 5060 萬畫素 全片幅 CMOS 感測器
鏡頭焦距	20mm 或 50mm 或 90mm 焦距定焦鏡頭
記憶卡容量	128GB CF 記憶卡
影像格式	RAW, TIF & JPG
記錄畫素	最高 8688 x 5792 pixels
連拍速度	每秒 5 張
快門速度	最快可達 1/8000 秒，提供外部觸發快門
ISO 感光度	ISO 100 ~ 6400

第二節 UAS 航拍規劃與作業流程說明

一、UAS 航拍標準作業流程

UAS 航拍標準作業流程如圖 2-4，其中包含空域申請作業，因交通部於 108 年 7 月 23 日公布「遙控無人機管理規則」令，並定自 109 年 3 月 31 日施行，目前空域申請作業須依前開規定填具申請表於作業前 15 天前函送提出申請。另本案作業依需求規格書規定，於接獲國土測繪中心通知航拍次日起 20 日內，完成辦理航拍作業並繳交航拍作業資料成果；如航拍區位於高山易多雲地區（海拔 2,000 公尺以上），繳交期限則為本國土測繪中心通知航拍次日起 30 個日曆天內。前開期限如遇天候或其他不可抗力因素無法於期限內完成航拍，須於繳交成果時提出相關佐證資料。

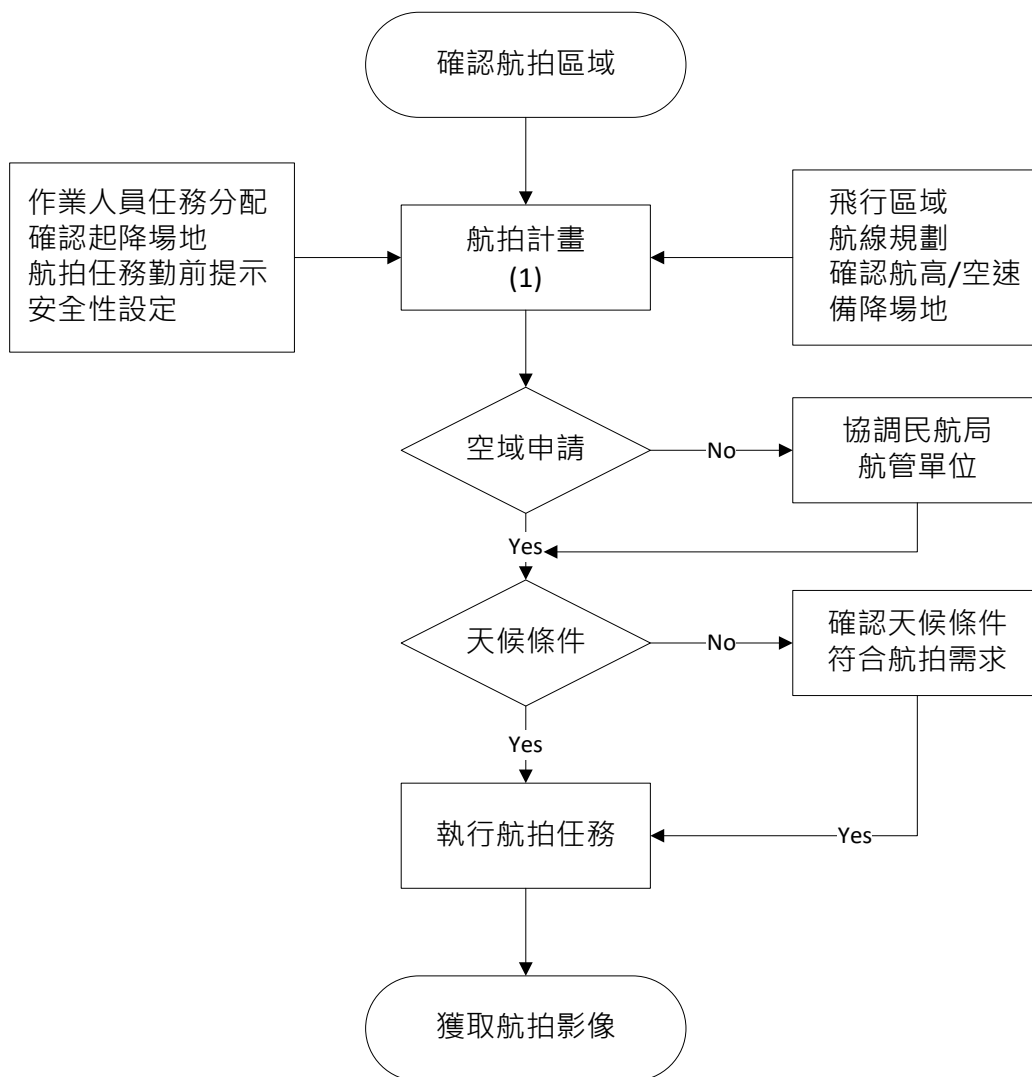


圖 2-4 UAS 航拍工作標準作業流程規劃

二、UAS 航拍計畫

UAS 航拍所使用之數位相機為 Canon 5DSR 全片幅數位單眼相機，相機感光元件解析度為 8688 x 5792 pixels，相機感光元件尺寸為 3.6cm x 2.4cm，換算後可得到感光元件上每一像素之實際尺寸為 4.1 μm (0.00041cm)。

由於每一像素之寬度與焦距長，相對於地面解析度 (GSD) 與離地高 (AGL) 為相似三角形(如圖 2-6)：

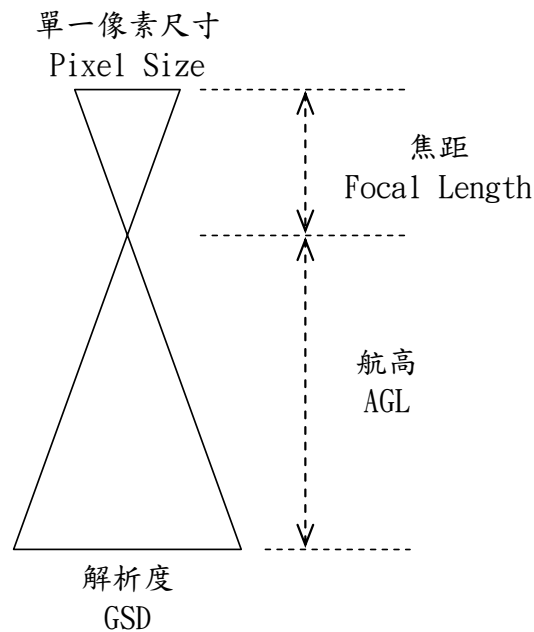


圖 2-5 相機感光元件與地面解析度之幾何關係

因此可得下式 1：

$$\frac{\text{Pixel Size}}{\text{Focal Length}} = \frac{\text{GSD}}{\text{AGL}} \quad (1)$$

根據上式，帶入相機鏡頭焦距、相機感光元件規格及地面解析度的需求，即可計算出對應的離地高規劃高度（AGL）。航拍作業的航線規劃範例如下圖 2-7，並設定 80% 以上的前後重疊率及 50% 以上之側向重疊率。

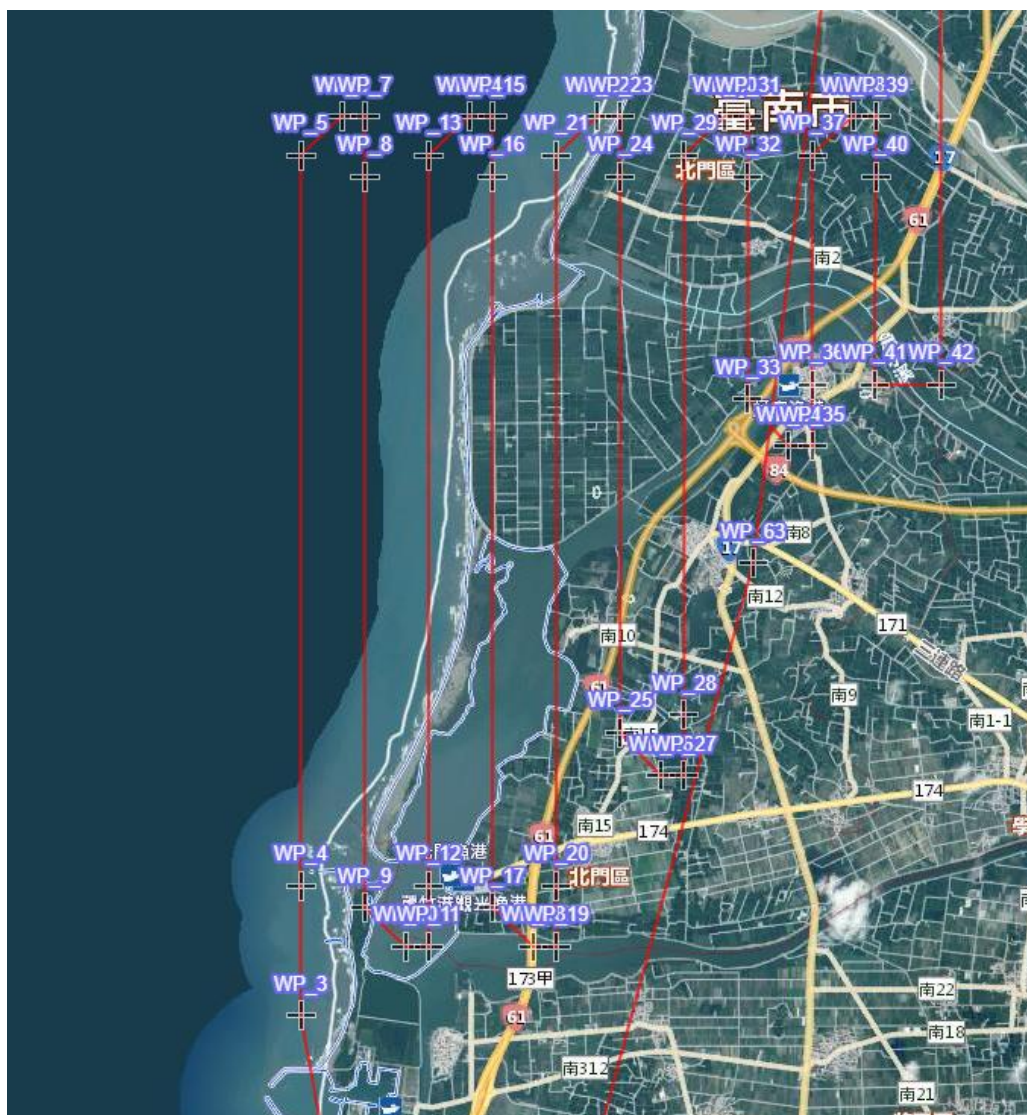
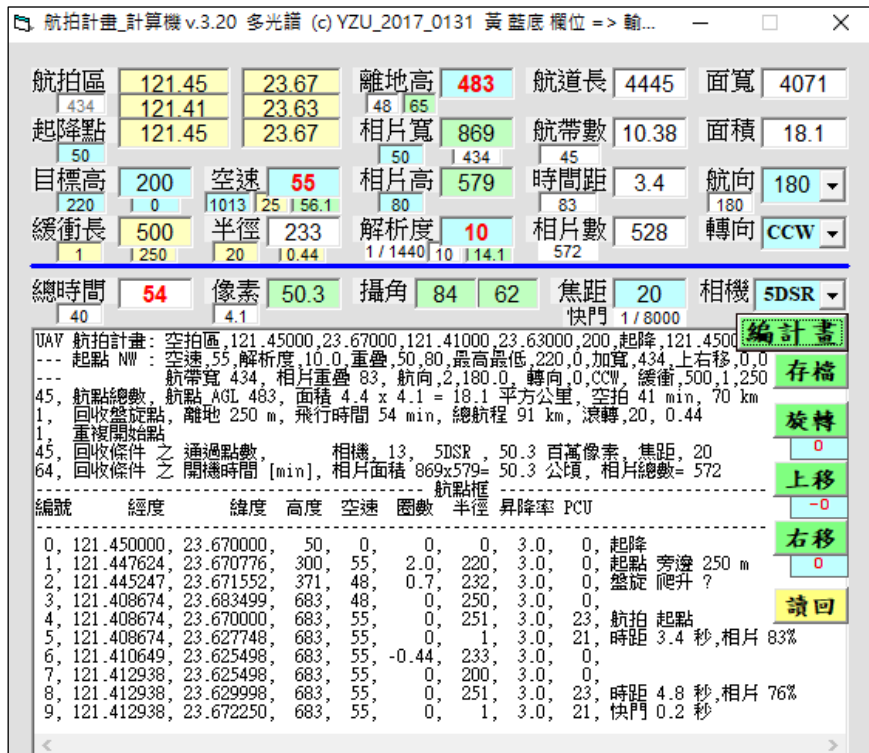


圖 2-6 航線規劃示意圖

表 2-3 航空攝影規劃資訊

項目	資訊	備註
相機焦距	20 公釐	採用高素質 20mm 手動定焦鏡頭，避免 UAS 震動造成自動對焦位移。
像元解析度	4.1 微米	
航拍影像畫素	5060 萬	
航帶寬	約 869 公尺	航拍影像有效寬度
離地高	約 850 公尺	依照地形高程部分會有所調整
航線間距	416~564 公尺	確保側向重疊率>40%
像片間距	96~135 公尺	確保前後重疊率>80%
側向重疊	48~65%	
前後重疊	83%	提高前後重疊，降低後續立製時遮蔽情形及提高正射品質
航空攝影	以 GNSS/IMU 輔助	將提高空三及測圖等精度
地面解析度	25 公分	

圖 2-7 航拍計算機工具示意圖



三、空域申請

UAS 航拍空域申請流程，因「遙控無人機管理規則」已於 109 年 3 月 31 日施行，依相關規定進行空域申請（本案空域申請相關資料請參閱附錄五）。根據以上相關規定，UAS 航拍作業需至少在任務執行 15 天前向民航局提出空域申請，空域申請通過且由民航局發布飛航公告後始得於申請之時間執行航拍任務。同時根據目前規範，航拍區域仍有以下限制：

- (一) 航拍區域若位於機場周圍禁、限航區，則無法執行任務。
- (二) 航拍區位於訓練空域、軍方管制空域、目視航線等，則需視與民航局及軍方單位協調後狀況方可執行任務。
- (三) 鄰近禁、限航區，可能影響民航機或軍機起降及其他航空器安全，亦需與相關單位協調後方能進行航拍。

四、執行航拍任務

執行航拍任務前置作業在機務整備外，需視天候條件許可下操作使用，另在任務規劃與勤前提示與工作分配是為重要的工作，UAS 操作使用標準作業流程可參考圖 2-8。

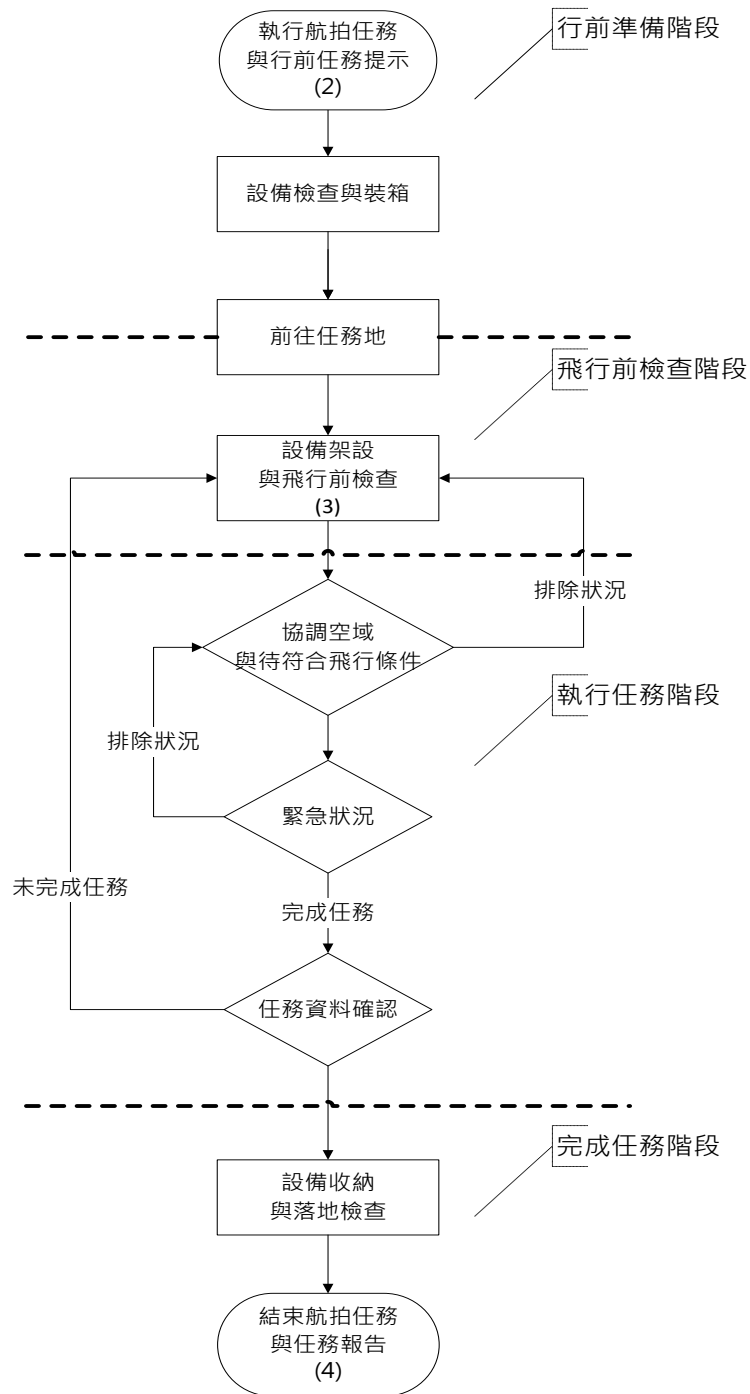


圖 2-8 UAS 操作使用標準作業流程

UAS 任務執行時的人力配置、操作程序與地面導控系統的任務模式，其說明如下：

(1) GCS：

由一 GCS 系統、一位外部操作員 (EP、飛行員)、一位內部操作員 (IP、GCS 軟體操作員)，一位專案經理組成為一 GCS 單位。

(2) 任務自動導引程序：

該程序每次只會有一架飛機在執行該程序，任務自動導引程序負責接替外部操作員降落(Landing)前及起飛(Take off)後的任務。

(3) 航拍任務：

可以採單架 UAS 的方式，前往指定區域，依航拍計畫航線做地毯式的影像拍攝，或是於同一時間、同地點但不同空層，進行不同的地面解析度的影像拍攝。

(4) 避走路線：

假如 UAS 要前往執行任務的路徑上，經過敏感性 (Sensitivities) 地區，地面站軟體會警示該路線為避走路線，且建議與規劃新航道提供給內部操作員參考，如內部操作員同意取代 (Replace) 原路徑，UAS 於執行任務時會繞過該敏感地區。

五、系統保養

為確保提高 UAS 安全性，除了依照周期性檢查項目檢查各零組件外，本公司制定 UAS 品保流程，從各零組件出廠至系統組裝完成，與累計鐘點的維修與性能評估，以確保最高的系統安全性。於每次執行任務時，於操作國土測繪中心 UAS 系統時，按飛行前、中、後-檢查卡執行 UAS 檢查工作，當載具飛行時數累積至週期檢查表所列之飛行鐘點時，按週期檢查與維護手冊執行相關零組件之保養與更換。檢修週期表如表 2-4（本案詳細檢查紀錄請參閱附錄三）。

表 2-4 UAS 檢修週期表

檢修項目	檢修週期	檢修方式	備註
引擎組件	20 小時	本體檢查、螺絲、減震墊是否有裂痕、火星塞以及高低轉速確認	
酬載相機	20 小時	確認相機功能是否正常、減震墊是否脫落	
起落架	20 小時	確認螺絲是否鬆動，胎皮是否脫離鋁圈	
飛行電池	一週	檢查電池電壓是否過低，久未使用電池充至保存電壓	
油箱及油管	一週	檢查有無破損溢漏	
伺服馬達	兩週	確認各舵效做動正常，舵片是否鬆動	
天線	每次飛行前後	確認接頭有無鬆動	
螺旋槳	每次飛行前後	檢查槳面是否有裂紋或破損	
機身外觀	每次飛行前後	主翼機身是否受損變形	
煞車系統	20 小時	總泵及分泵有無滲漏	
電器系統	20 小時	各線路接點處是否有磨擦破損情形	

第參章 無人機系統航拍作業

本案應配合國土測繪中心選定之 4 區需求範圍辦理航拍作業，影像地面解析度需優於 0.25 公尺。

航拍作業區域彙整表如表 3-1，各航拍作業區位置分布圖如圖 3-1。各航拍區任務執行規劃與航拍作業細節，詳述於本章各小節。



圖 3-1 111 年度航拍任務區域分布

表 3-1 111 年度一般航拍作業區域彙整表

編號	航拍區域	需求面積 (公頃)	實際航拍面積 (公頃)	重疊率	相機/ 鏡頭焦距	GSD (公分)	離地高 (公尺)	相片 張數	備註
1	南投縣南投市	48	131	前後 80% 側向 64%	Canon 5DSR/ 50mm	6.9	832	475	配合出具校正報告
2	雲林縣臺西鄉 及口湖鄉	1,650	3,990	前後 90% 側向 65%	Canon 5DSR/ 50mm	8	965	3,917	配合財政部國有財產 署委託航拍
3	高雄市永安區	280	814	前後 90% 側向 65%	Canon 5DSR/ 50mm	8	965	473	配合財政部國有財產 署委託航拍
4	苗栗縣泰安鄉	200	469	前後 90% 側向 70%	Canon 5DSR/ 90mm	8	1,738	532	配合雪霸國家公園管 理處委託航拍
	合計	2,178	5,404						

一、南投縣南投市

南投縣南投市航拍區範圍約 0.48 平方公里，地表高程約 170 公尺。航拍任務規劃使用 Canon 5DSR 數位相機搭配 50 mm 焦距鏡頭，離地高為 832 公尺，影像前後重疊率約 80%、側向重疊率約 64%。區域範圍及航線規劃如圖 3-2，航拍區域任務執行概況如表 3-2 所示。

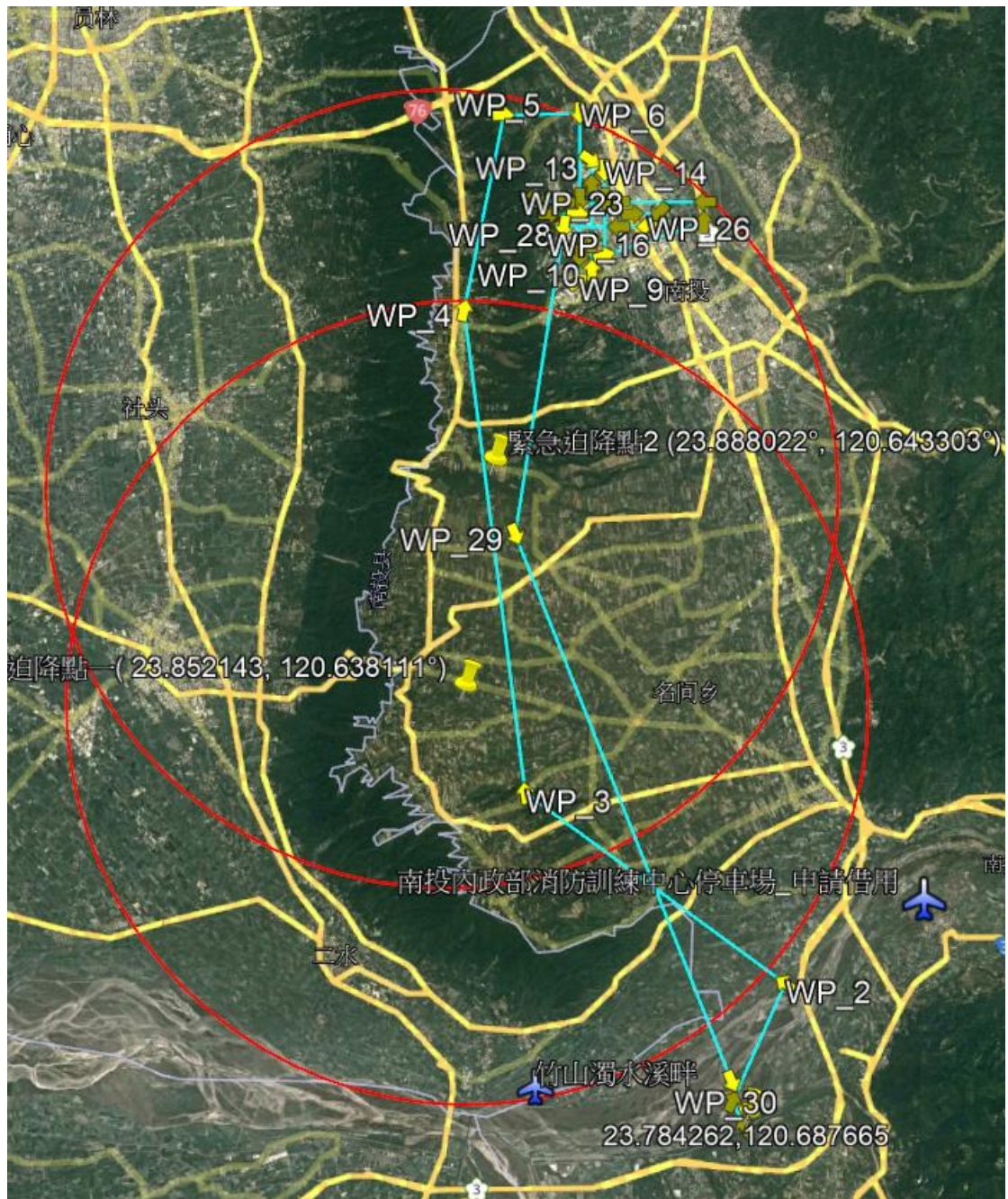


圖 3-2 南投縣南投市飛行航線規劃

表 3-2 南投縣南投市任務執行概況

項目	說明
一、航拍區域	南投縣南投市
二、航拍日期	111/4/7
三、航線航程	總航程約 52.65 公里
四、天氣狀況	多雲
五、風向/風級	西北風/一級
六、離地高/雲層高度	832 公尺/2000 公尺
七、地面解析度	6.9 公分
八、UAS 載具	國土測繪 1 號

任務作業於 111 年 4 月 7 日，地點在濁水溪畔，11:50 時與高雄近場台確認空域完成且人員車輛管制後，UAV 飛機於 11:57 起飛執行航拍任務，飛行總架次為 1 架次，於 12:45 飛機任務執行完畢安全降落後與近場台告知本日飛行結束，並確認相片正常後，結束本日任務。作業情形如圖 3-3。本區共拍攝 12 條航帶，拍攝影像數量合計 475 片，地面解析度(GSD)約 6.9 公分，影像中心點分布如圖 3-4。任務完成後於 111 年 4 月 26 日繳交航拍原始資料（含航拍原始影像、任務執行記錄、外方位資料及相機參數等相關原始數據資料）至國土測繪中心。



圖 3-3 南投縣南投市起降場地作業情形

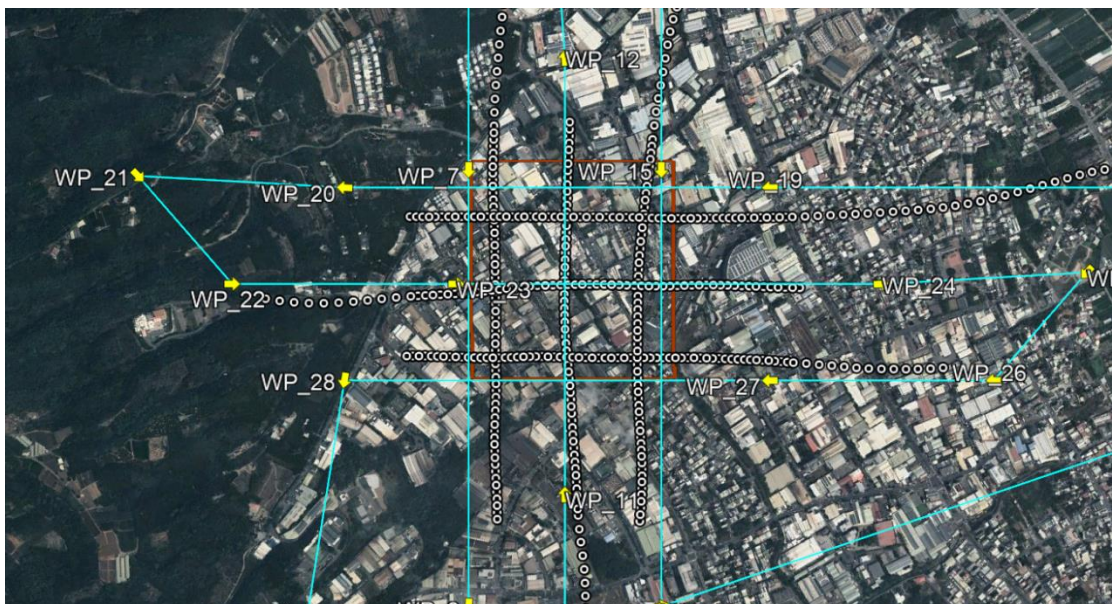


圖 3-4 南投縣南投市航拍影像中心點分布圖

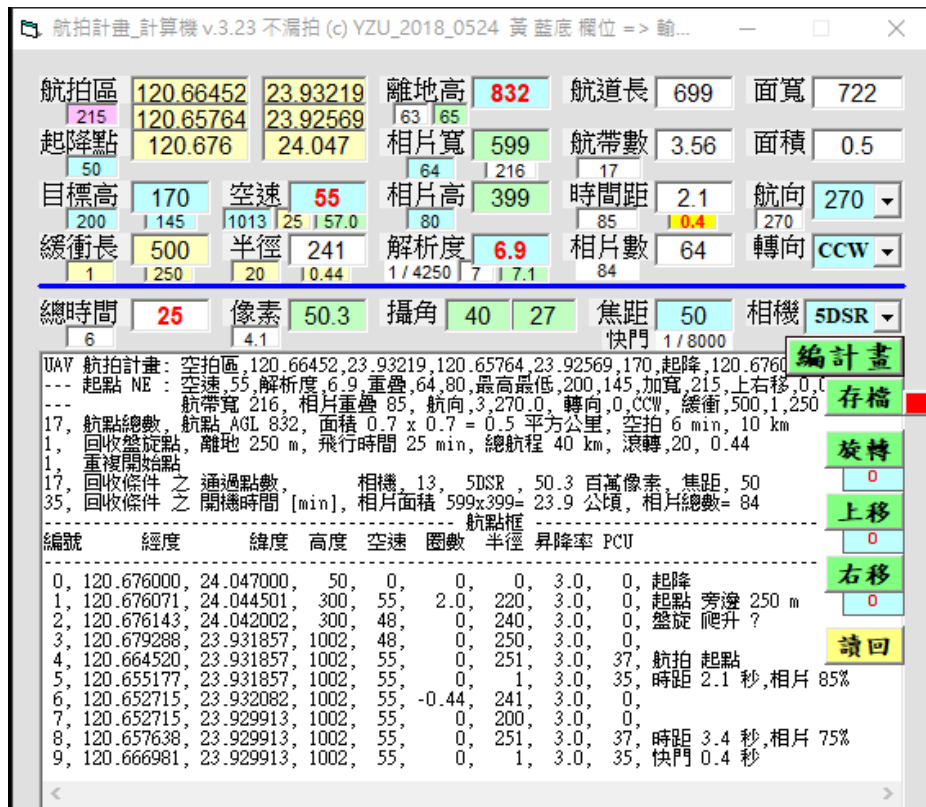


圖 3-5 南投縣南投市航拍計算機資訊

表 3-3 南投縣南投市航空攝影規劃資訊

項目	資訊	備註
相機焦距	50 公釐	採用高素質 50mm 手動定焦鏡頭，避免 UAS 震動造成自動對焦位移。
像元解析度	4.1 微米	
航拍影像畫素	5060 萬	
航帶寬	約 216 公尺	航拍影像有效寬度
離地高	約 832 公尺	依照地形高程部分會有所調整
航線間距	約 1216 公尺	確保側向重疊率>40%
像片間距	約 96 公尺	確保前後重疊率>80%
側向重疊	80%	
前後重疊	64%	提高前後重疊，降低後續立製時遮蔽情形及提高正射品質
航空攝影	以 GPS/IMU 輔助	將提高空三影像處理效率
地面解析度	6.9 公分	

二、雲林縣臺西鄉及口湖鄉

雲林縣臺西鄉及口湖鄉航拍區範圍約 16.5 平方公里，地表高程約 1 公尺。航拍任務規劃使用 Canon 5DSR 數位相機搭配 50 mm 焦距鏡頭，離地高為 965 公尺，影像前後重疊率約 90%、側向重疊率約 65%。區域範圍及航線規劃如圖 3-6，航拍區域任務執行概況如表 3-4 所示。

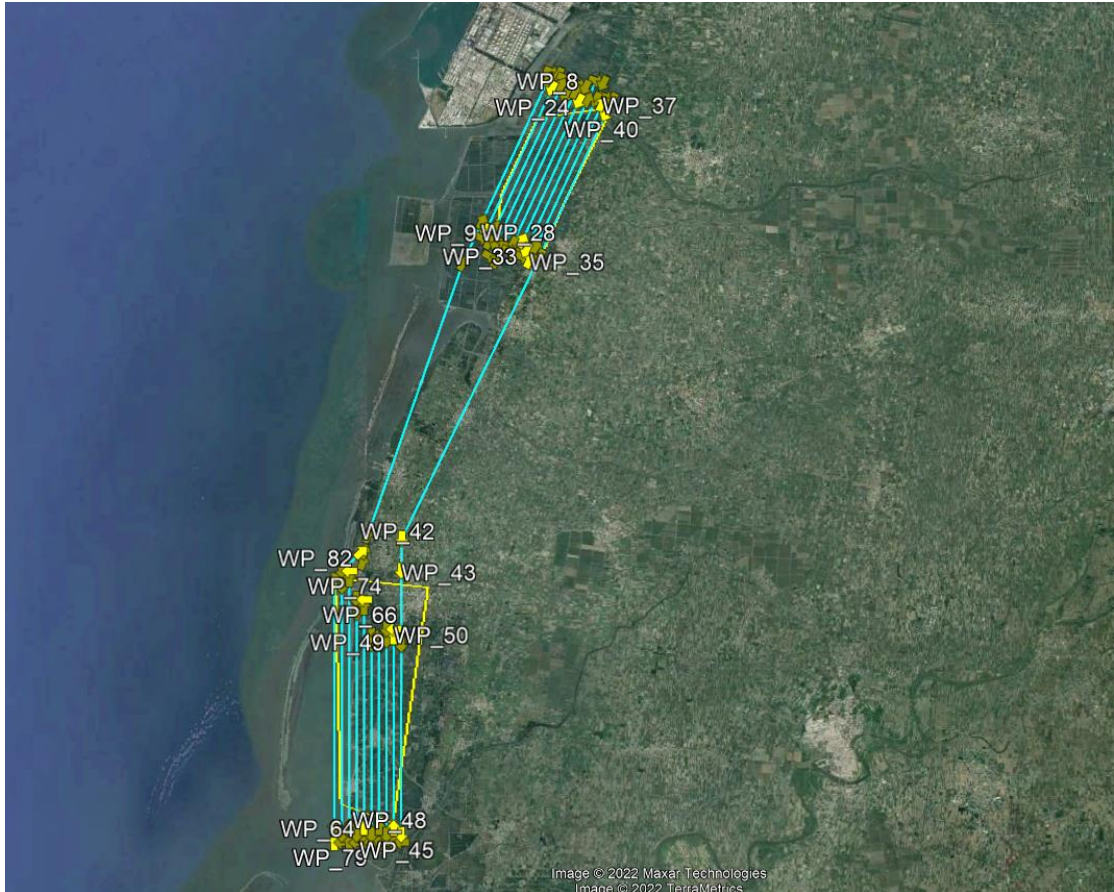


圖 3-6 雲林縣臺西鄉及口湖鄉飛行航線規劃

表 3-4 雲林縣臺西鄉及口湖鄉任務執行概況

項目	說明
一、航拍區域	雲林縣臺西鄉及口湖鄉
二、航拍日期	111/4/22
三、航線航程	總航程約 166.65 公里
四、天氣狀況	晴天
五、風向/風級	西南風/三級
六、離地高/雲層高度	965 公尺/2000 公尺

七、地面解析度	8 公分
八、UAS 載具	國土測繪 1 號

11:00時到達任務起降場，地點在雲林口湖箔子寮，12:00 時與高雄近場台確認空域完成且人員車輛管制後，UAV飛機於12:08起飛執行航拍任務，飛行總架次為1架次，於14:08配合空軍演訓作業安全降落後，與近場台告知本日飛行結束，並確認相片正常後，結束本日任務。作業情形如圖3-7。本區共拍攝20條航帶，拍攝影像數量合計3,917片，地面解析度(GSD)約8公分，影像中心點分布如圖3-8。任務完成後於111年5月12日繳交航拍原始資料（含航拍原始影像、任務執行記錄、外方位資料及相機參數等相關原始數據資料）至國土測繪中心。



圖 3-7 雲林縣口湖鄉箔子寮起降場地作業情形

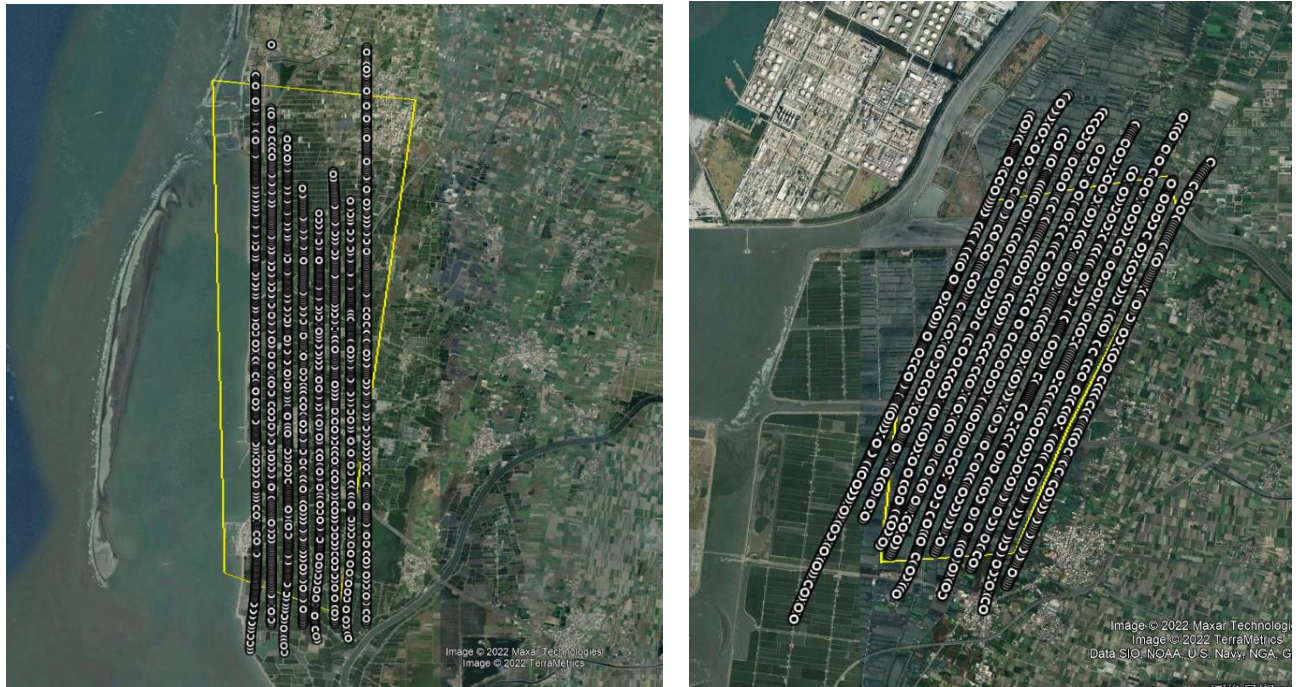


圖 3-8 雲林縣臺西鄉及口湖鄉航拍影像中心點分布圖

航拍計畫_計算機 v.3.23 不漏拍 (c) YZU_2018_0524 黃藍底標位 => 輸...

航拍區	120.16662	23.61847	離地高	965	航道長	7895	面寬	3365		
起降點	120.13358	23.54742	相片寬	695	航帶數	14.42	面積	26.6		
目標高	2	空速	55	相片高	463	時間距	1.4	航向	180	
緩衝長	500	半徑	241	解析度	8	相片數	3045	轉向	CW	
總時間	104	像素	50.3	攝角	40	27	焦距	50	相機	5DSR

WAV 航拍計畫: 空拍區, 120.16662, 23.61847, 120.13358, 23.54742, 2, 起降, 120.1453, 23.6285, 空速, 55, 解析度, 8.0, 重疊, 65, 90, 最高最低, 2.0, 加寬, 295, 上右移, 0.0
 --- 起點 NE: 空速, 55, 解析度, 8.0, 重疊, 65, 90, 最高最低, 2.0, 加寬, 295, 上右移, 0.0
 --- 航帶寬 243, 相片重疊 91, 航向, 2, 180.0, 轉向, 1, CW, 緩衝, 500, 1, 250
 61, 航點總數 航點 AGL 965, 面積 7.9 x 3.4 = 26.6 平方公里, 空拍 84 min, 147 km
 1, 回收盤旋點, 離地 250 m, 飛行時間 104 min, 總航程 179 km, 滾轉, 20, 0.44
 1, 重複開始點
 61, 回收條件之通過點數 相機, 13, 5DSR, 50.3 百萬像素, 焦距, 50
 114, 回收條件之開總時間 [min], 相片面積 695x463= 32.2 公頃, 相片總數= 3240

編號	經度	緯度	高度	空速	圈數	半徑	昇降率	PCU	
0	120.145300	23.628500	2	0	0	0	3.0	0	起降
1	120.147768	23.628898	252	55	2.0	220	3.0	0	起點 旁邊 250 m
2	120.150236	23.629296	787	48	4.9	240	3.0	0	盤旋 爬升?
3	120.166807	23.631969	967	48	0	250	3.0	0	
4	120.166807	23.618470	967	55	0	251	3.0	34	航拍 起點
5	120.166807	23.545170	967	55	0	1	3.0	34	時距 1.4 秒, 相片 91%
6	120.166787	23.542920	967	55	0.44	241	3.0	0	
7	120.164421	23.542920	967	55	0	200	3.0	0	
8	120.164421	23.547420	967	55	0	251	3.0	34	時距 1.4 秒, 相片 91%
9	120.164421	23.620720	967	55	0	1	3.0	34	快門 0.4 秒

圖 3-9 雲林縣臺西鄉及口湖鄉航拍計算機資訊

表 3-5 雲林縣臺西鄉及口湖鄉航空攝影規劃資訊

項目	資訊	備註
相機焦距	50 公釐	採用高素質 50mm 手動定焦鏡頭，避免 UAS 震動造成自動對焦位移。
像元解析度	4.1 微米	
航拍影像畫素	5060 萬	
航帶寬	約 243 公尺	航拍影像有效寬度
離地高	約 965 公尺	依照地形高程部分會有所調整
航線間距	約 243 公尺	確保側向重疊率>40%
像片間距	約 51 公尺	確保前後重疊率>80%
側向重疊	65%	
前後重疊	90%	提高前後重疊，降低後續立製時遮蔽情形及提高正射品質
航空攝影	以 GPS/IMU 輔助	將提高空三影像處理效率
地面解析度	8 公分	

三、高雄市永安區

高雄市永安區航拍區範圍為 2.8 平方公里，地表高程約 1 公尺。航拍任務規劃使用 Canon 5DSR 數位相機搭配 50 mm 焦距鏡頭，離地高為 965 公尺，影像前後重疊率約 90%、側向重疊率約 65%。區域範圍及航線規劃如圖 3-10，航拍區域任務執行概況如表 3-6 所示。

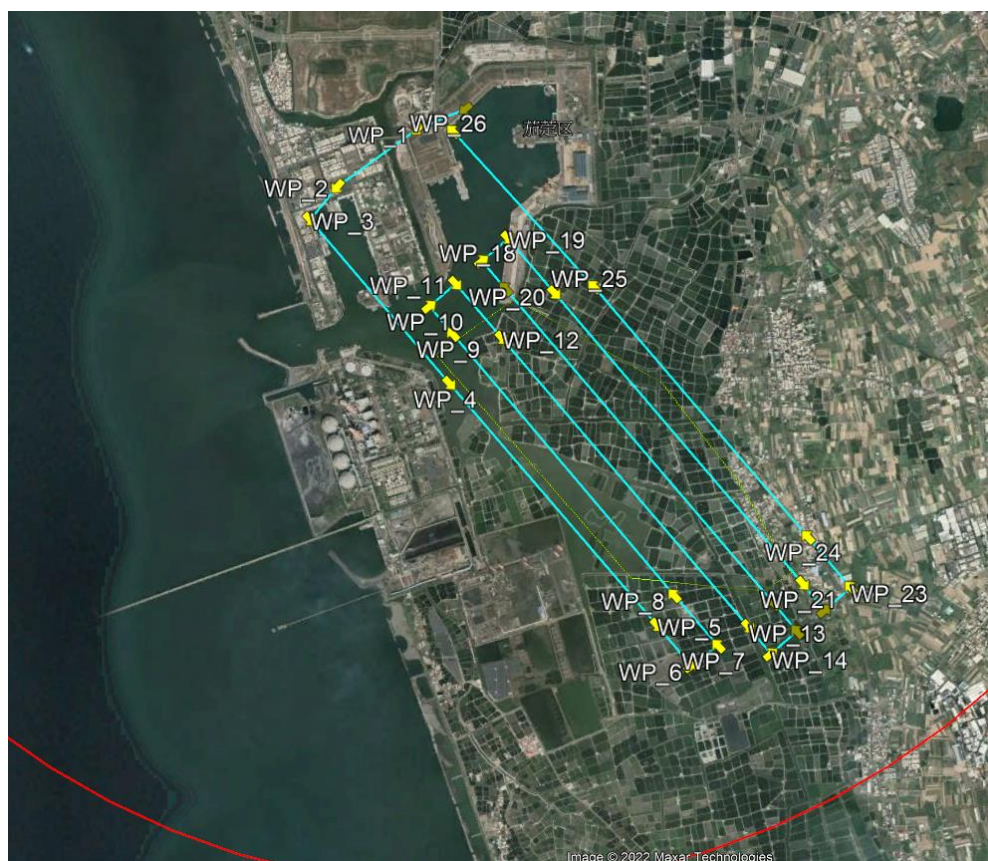


圖 3-10 高雄市永安區飛行航線規劃

表 3-6 高雄市永安區任務執行概況

項目	說明
一、航拍區域	高雄市永安區
二、航拍日期	111/5/17
三、航線航程	總航程約 28.83 公里
四、天氣狀況	多雲
五、風向/風級	北風/二級
六、離地高/雲層高度	965 公尺/2000 公尺
七、地面解析度	8 公分
八、UAS 載具	國土測繪 1 號

任務作業於111年5月17日出發至目標區，10:30時到達任務起降場，地點在高雄興達港附近，12:10 時與高雄近場台確認空域完成且人員車輛管制後，UAV飛機於12:13起飛執行航拍任務，飛行總架次為1架次，於12:48拍攝完畢安全降落後，與近場台告知本日飛行結束，並確認相片正常後，結束本日任務。作業場地如圖3-11。本

區共拍攝6條航帶，拍攝影像數量合計473片，地面解析度(GSD)約8公分，影像中心點分布如圖3-12。任務完成後於111年5月30日繳交航拍原始資料（含航拍原始影像、任務執行記錄、外方位資料及相機參數等相關原始數據資料）至國土測繪中心。



圖 3-11 高雄市永安區起降場地作業情形

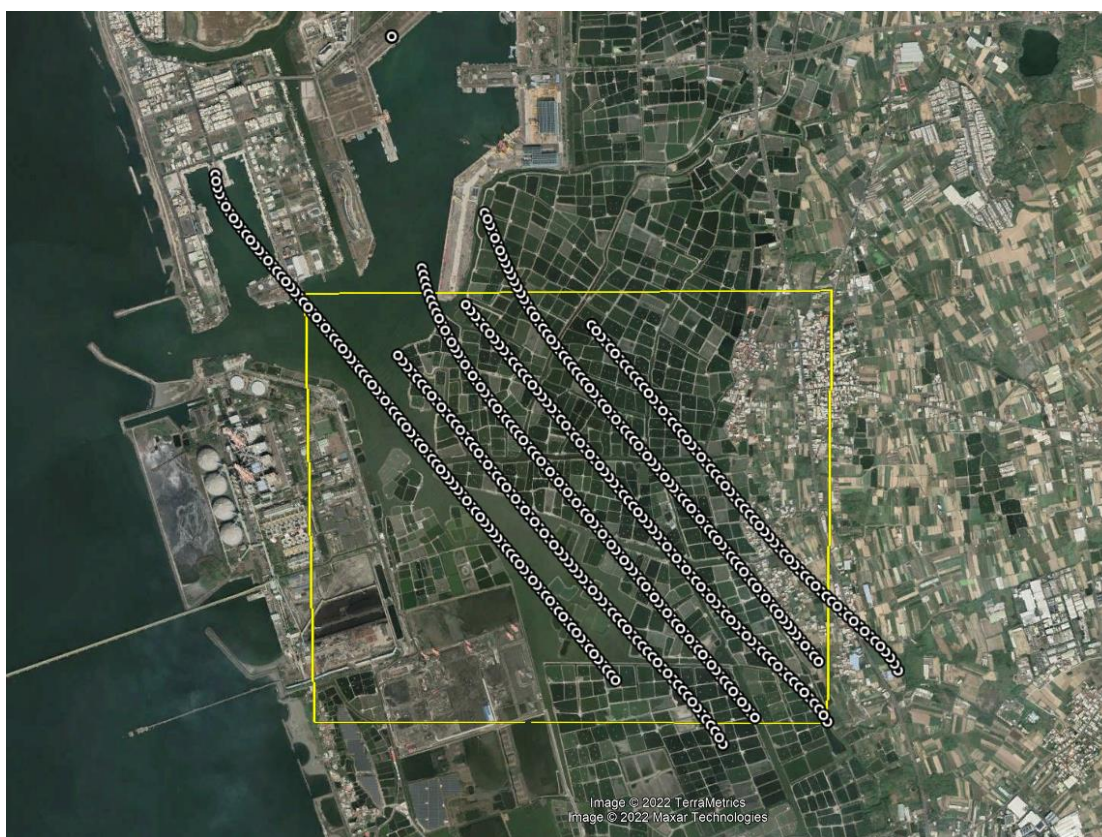


圖 3-12 高雄市永安區航拍影像中心點分布圖

UAV 航拍計畫_計算機 v.3.23 不漏拍 (c) YZU_2018_0524 黃 藍底 欄位 => 輸...

航拍區	120.22924, 22.86468	離地高	965	航道長	2975	面寬	2480	
起降點	120.20019, 22.84236	相片寬	695	航帶數	10.12	面積	7.4	
目標高	3	空速	55	相片高	463	時間距	1.4	
緩衝長	500	半徑	241	解析度	8	相片數	891	
總時間	48	像素	50.3	攝角	40	27	焦距	50
	30	4.1					相機	5DSR

UAV 航拍計畫: 空拍區, 120.22924, 22.86468, 120.20019, 22.84236, 3, 起降, 120.2047, 22.84236
 --- 起點 SW: 空速, 55, 解析度, 8.0, 重疊, 65, 90, 最高最低, 5.3, 加寬, 215, 上右移, 0.0
 --- 航帶寬, 243, 相片重疊, 91, 航向, 1.90.0, 轉向, 0, CCW, 緩衝, 500, 1.250
 45, 航點總數, 航點 AGL 965, 面積 3.0 x 2.5 = 7.4 平方公里, 空拍 31 min, 54 km
 1, 回收盤旋點, 離地 250 m, 飛行時間 48 min, 總航程 81 km, 滾轉, 20, 0.44
 1, 重複開始點
 45, 回收條件之 通過點數, 相機, 13, 5DSR, 50.3 百萬像素, 焦距, 50
 58, 回收條件之 開機時間 [min], 相片面積 695x463= 32.2 公頃, 相片總數= 1034

編號	經度	緯度	高度	空速	圈數	半徑	升降率	PCU
0,	120.204700,	22.877700,	2,	0,	0,	0,	3.0,	0, 起降
1,	120.203503,	22.875505,	252,	55,	2.0,	220,	3.0,	0, 起點 旁邊 250 m
2,	120.202305,	22.873311,	663,	48,	3.7,	240,	3.0,	0, 盤旋 爬升 ?
3,	120.185541,	22.842585,	968,	48,	0,	250,	3.0,	0,
4,	120.200190,	22.842585,	968,	55,	0,	251,	3.0,	34, 航拍 起點
5,	120.231685,	22.842585,	968,	55,	0,	1,	3.0,	34, 時距 1.4 秒, 相片 91%
6,	120.234127,	22.842603,	968,	55,	-0.44,	241,	3.0,	0,
7,	120.234127,	22.844772,	968,	55,	0,	200,	3.0,	0,
8,	120.229244,	22.844772,	968,	55,	0,	251,	3.0,	34, 時距 1.4 秒, 相片 91%
9,	120.197749,	22.844772,	968,	55,	0,	1,	3.0,	34, 快門 0.4 秒

圖 3-13 高雄市永安區航拍計算機資訊

表 3-7 高雄市永安區航空攝影規劃資訊

項目	資訊	備註
相機焦距	50 公釐	採用高素質 50mm 手動定焦鏡頭，避免 UAS 震動造成自動對焦位移。
像元解析度	4.1 微米	
航拍影像畫素	5060 萬	
航帶寬	約 243 公尺	航拍影像有效寬度
離地高	約 965 公尺	依照地形高程部分會有所調整
航線間距	約 243 公尺	確保側向重疊率>40%
像片間距	約 51 公尺	確保前後重疊率>80%
側向重疊	90%	
前後重疊	65%	提高前後重疊，降低後續立製時遮蔽情形及提高正射品質
航空攝影	以 GPS/IMU 輔助	將提高空三影像處理效率
地面解析度	8 公分	

四、苗栗縣泰安鄉

苗栗縣泰安鄉航拍區範圍約 2 平方公里，地表高程約 1700 公尺。航拍任務規劃使用使用 Canon 5DSR 數位相機搭配 90 mm 焦距鏡頭，離地高為 1738 公尺，影像前後重疊率約 90%、側向重疊率約 80%。區域範圍及航線規劃如圖 3-14，航拍區域任務執行概況如表 3-8 所示。

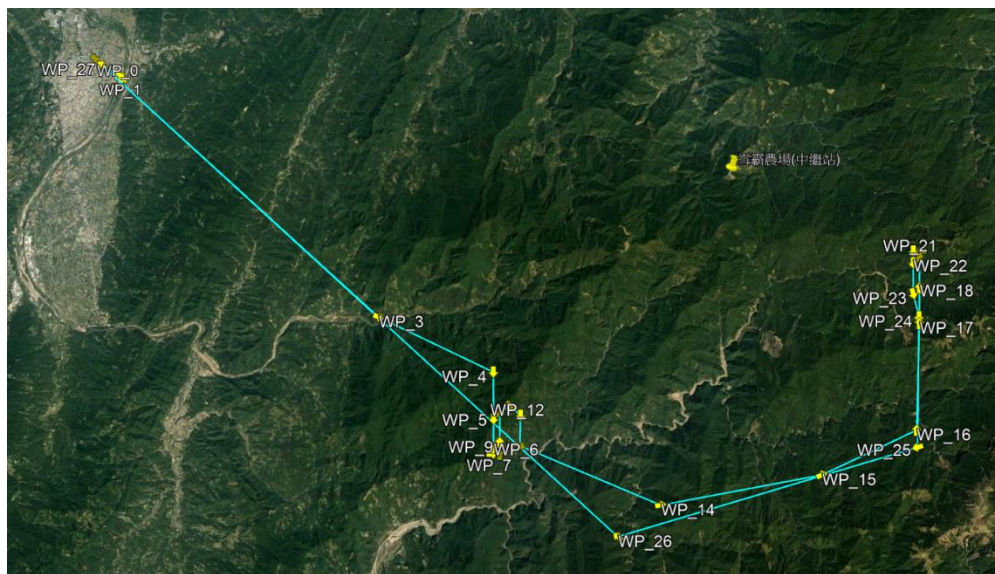


圖 3-14 苗栗縣泰安鄉飛行航線規劃

表 3-8 苗栗縣泰安鄉任務執行概況

項目	說明
一、航拍區域	苗栗縣泰安鄉
二、航拍日期	111/8/26
三、航線航程	總航程約 124.33 公里
四、天氣狀況	晴天
五、風向/風級	西南風/一級
六、離地高/雲層高度	1738 公尺/12000 公尺
七、地面解析度	8 公分
八、UAS 載具	國土測繪 1 號

任務作業於111年8月26日，06:40時到達任務起降場，地點在苗栗經國飛場，07:30 時與高雄近場台確認空域完成後，UAV飛機於07:37起飛執行航拍任務，飛行總架次為1架次，於09:35拍攝完畢安全降落後，與近場台告知本日飛行結束，並確認相片正常後，結束本日任務。作業情形如圖3-15所示。本區共拍攝11條航帶，拍攝影像數量合計532片，地面解析度(GSD)約8公分，影像中心點分布如圖3-16。任務完成後於111年9月28日繳交航拍原始資料（含航拍原始影像、任務執行記錄、外方位資料及相機參數等相關原始數據資料）至國土測繪中心。



圖 3-15 苗栗縣經國起降場地作業情形

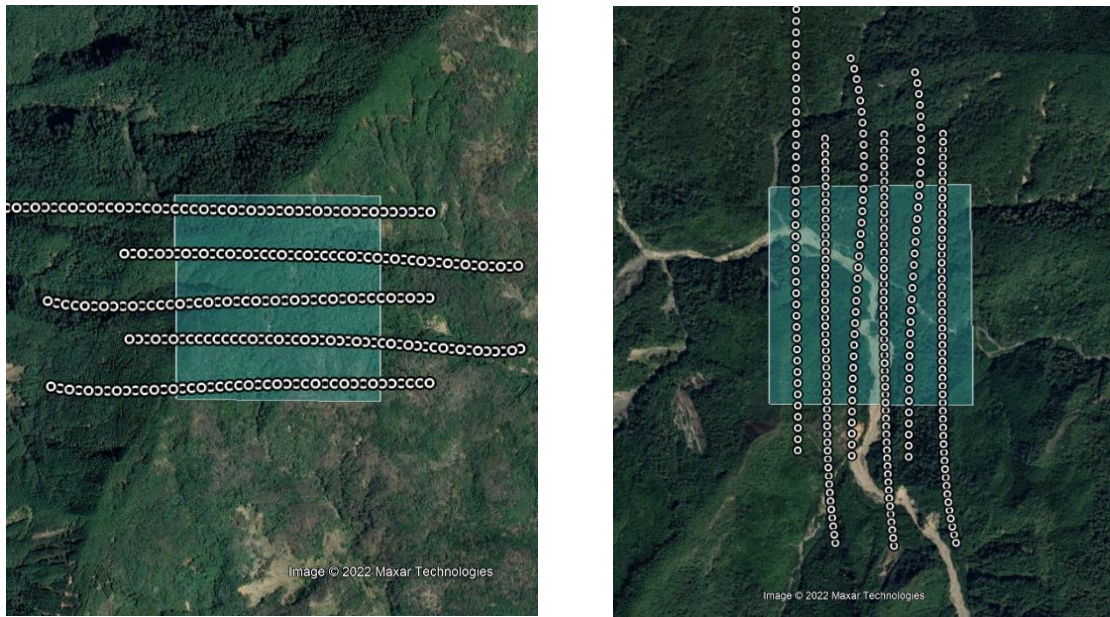


圖 3-16 苗栗縣泰安鄉雪見、觀霧航拍影像中心點分布圖

航拍計畫_計算機 v.3.23 不漏拍 (c) YZU_2018_0524 黃 藍底 欄位 => 輸...

航拍區	121.19408	24.48964	離地高	1738	航道長	1052	面寬	975		
174	121.18444	24.48017	77	82						
起降點	120.8414	24.5689	相片寬	695	航帶數	5.52	面積	1.0		
36			80	139	25					
目標高	1900	空速	55	相片高	463	時間距	1.4	航向	180	
2100	11730	1013	25	165.3	90	0.4	180			
緩衝長	500	半徑	317	解析度	8	相片數	174	轉向	CCW	
1	250	20	10.44	1/4200	7	8.8	240			
總時間	70	像素	50.3	攝角	23	15	焦距	90	相機	5DSR
10	4.1						快門	1/8000		

UAV 航拍計畫: 空拍區, 121.19408, 24.48964, 121.18444, 24.48017, 1900, 起降, 120.8414, 24.5689, 1900, 空速, 55, 解析度, 8.0, 重疊, 80, 90, 最高最低, 2100, 1730, 加寬, 174, 上右移, 174, 航帶寬, 139, 相片重疊, 90, 航向, 2, 180.0, 轉向, 0, CCW, 緩衝, 500, 1, 250, 25, 航點總數, 航點 AGL 1738, 面積 1.1 x 1.0 = 1.0 平方公里, 空拍 10 min, 19 km

1, 回收盤旋點, 離地 250 m, 飛行時間 70 min, 總航程 115 km, 滾轉, 20, 0.44

1, 重複開始點

25, 回收條件之通過點數, 相機, 13, 5DSR, 50.3 百萬像素, 焦距, 90

80, 回收條件之開機時間 [min], 相片面積 695x463= 32.2 公頃, 相片總數= 240

編號	經度	緯度	高度	空速	圈數	半徑	昇降率	PCU	
0,	120.841400,	24.568900,	36,	0,	0,	0,	3.0,	0,	起降
1,	120.843856,	24.568431,	286,	55,	2.0,	220,	3.0,	0,	起點 旁邊 250 m
2,	120.846311,	24.567962,	1028,	48,	5.1,	316,	3.0,	0,	盤旋 爬升?
3,	121.185824,	24.503139,	3638,	48,	0,	250,	3.0,	0,	
4,	121.185824,	24.489640,	3638,	55,	0,	251,	3.0,	34,	航拍 起點
5,	121.185824,	24.477923,	3638,	55,	0,	1,	3.0,	34,	時距 1.4 秒, 相片 90%
6,	121.184064,	24.475673,	3638,	55,	-0.44,	317,	3.0,	0,	
7,	121.187199,	24.475673,	3638,	55,	0,	200,	3.0,	0,	
8,	121.187199,	24.480173,	3638,	55,	0,	251,	3.0,	34,	時距 1.4 秒, 相片 90%
9,	121.187199,	24.491890,	3638,	55,	0,	1,	3.0,	34,	快門 0.4 秒

編計畫 存檔 旋轉 上移 右移 讀回

圖 3-17 苗栗縣泰安鄉航拍計算機資訊

表 3-9 苗栗縣泰安鄉航空攝影規劃資訊

項目	資訊	備註
相機焦距	90 公釐	採用高素質 90mm 手動定焦鏡頭，避免 UAS 震動造成自動對焦位移。
像元解析度	4.1 微米	
航拍影像畫素	5060 萬	
航帶寬	約 139 公尺	航拍影像有效寬度
離地高	約 1738 公尺	依照地形高程部分會有所調整
航線間距	約 139 公尺	確保側向重疊率>40%
像片間距	約 51 公尺	確保前後重疊率>80%
側向重疊	70%	
前後重疊	90%	提高前後重疊，降低後續立製時遮蔽情形及提高正射品質
航空攝影	以 GPS/IMU 輔助	將提高空三影像處理效率
地面解析度	8 公分	

第肆章 無人機系統設備保養維護作業

一、前言

本案依契約書規定須條列國土測繪1號保養維護項目及時間表作為保養維護依據。保養維護時須填寫紀錄表（含飛行基本檢查、機體機翼、內部系統、酬載、引擎動力等），須填寫自3月起至12月份每月之保養維護紀錄。

二、UAS 保養檢查項目及說明

為確保 UAS 任務執行之安全性，本公司依契約書規定之 UAS 保養維護項目及時間表作為保養維護依據，每月除了針對機體機翼、內部系統、酬載及引擎動力等項目及各零組件進行檢查外，並辦理累計鐘點的檢修與性能評估，以確保最高的系統安全性。

一般每次執行任務操作國土測繪中心 UAS 系統時，皆按飛行前、中、後-檢查卡執行 UAS 檢查工作。另每月保養維護依據三級保修檢查表（如附錄十）進行逐項檢查；於 7 月依據二級保修檢查表檢查引擎動力、機體機翼、機體內部、GCS 及飛機系統等各系統是否狀況良好及正常。此外，當載具飛行時數累積至檢修週期表（檢修週期表如表 2-4）所列之飛行鐘點時，執行相關零組件之檢修，如有異常則進行維修或更換。

三、各月份保養維護資料

本案自 111 年 2 月 26 日起開始執行，依契約書規定至 111 年 12 月 15 日止，完成保養維護次數計 10 次（3 月至 12 月），每月保養日期如表 4-1。主要每月保養項目為檢查各個螺絲鎖固及鏽蝕狀況來進行新品更換、各伺服馬達拉桿上潤滑油、機身結構檢查及外觀清潔、動力引擎火星塞清潔、內部線路線頭狀況檢查有無脫落及損壞。另保養維護過程中，合計更換天線座、螺旋槳及相機減震墊等零組件（如表 4-2）。相關各月份（3 月~12 月）保養維護資料如附錄三，各月份維修保養相片如附錄十一。

表 4-1 3 至 12 月保養維護執行日期表

月份	項目	執行日期
3 月份	三級保修	111/03/30
4 月份	三級保修	111/04/19
5 月份	三級保修	111/05/24
6 月份	三級保修	111/06/30
7 月份	二級保修	111/07/28
8 月份	三級保修	111/08/30
9 月份	三級保修	111/09/26
10 月份	三級保修	111/10/25
11 月份	三級保修	111/11/23
12 月份	三級保修	111/12/12

表 4-2 保養維護零組件更換表

編號	零組件更換項目	數量	更換月份	備註
1	天線座	1	4 月	
2	螺旋槳	1	11 月	
3	相機減震墊	4	11 月	

第五章 結論

本案自 111 年 2 月 26 日起開始執行，依契約書規定至 111 年 12 月 15 日止，本案總計完成下列工作項目：

- 一、配合國土測繪中心小像幅航拍攝影機出具校正報告需求，辦理南投縣南投市 1 區航拍作業。
- 二、配合財政部國有財產署委託航拍需求，辦理雲林縣臺西鄉及口湖鄉、高雄市永安區等 2 區航拍作業。
- 三、配合雪霸國家公園管理處委託航拍需求，辦理苗栗縣泰安鄉 1 區航拍作業。
- 四、另依契約規定完成自 111 年 3 月起至 12 月共計 10 次 UAS 保養維護作業。

綜上，本案總計完成 4 區之航拍作業，需求面積合計 2,178 公頃（實際航拍面積 5,404 公頃）。本案相關成果應用於出具校正報告、協助財政部國有財產署及雪霸國家公園管理處航拍進行國土監測，並更新臺灣通用電子地圖局部區域正射影像，達成提升圖資更新效率及增進政府機關橫向協調聯繫等成果效益。

第陸章 附錄

附錄一、國土測繪 1 號規格



機體數據		性能表現	
空機重量	18 kg	極速	100 km/hr
有效酬載	5 kg	巡航速度	92 km/hr
最大燃油容積*	6.8 L	抗風能力	>7 級風
最大起飛重量	24.5 kg	滯空時間**	>4 hr
載具尺寸		載具電力系統	
翼展	2.5 m	16850 7.4V 10400mAh ×3	
機身長	2.0 m	16850 11.1V 5200mAh ×1	
機身高度	0.7 m		

載具引擎動力	飛控電腦
DLE60/60 cc/4.22hp	智飛科技 SD FCC
AHRS	GPS
MicroStrain 3DM-GX1	GARMIN ×2
影像傳送無線電	資料傳送無線電
類比 2.4G/3W	MICROHARD 910 /1W
遙控系統無線電	攝影系統
UHF 468Mhz FUTABA T10 遙控器	Canon 5D SR EF 20mm f2.8、Zeiss 50mm f1.4
地面站	地面站天線系統
可攜式導控箱 ×1 地面站軟體 ×1	900Mhz 八木天線 / 2.4Ghz G5500 俯仰/水平天線旋轉馬達 天線收納箱
發電機	工具設備
HONDA 4 行程	啟動工具箱 ×1、充電工具箱 ×1 維護工具箱 ×1

附錄二、數位相機規格

項目	Canon 5DSR
設備相片	
感測器畫素	5060 萬畫素
影像解析度	8688 x 5792
鏡頭資訊	20mm / 50mm / 90mm 定焦鏡頭
記憶卡容量	128GB(CF)+512GB(SDXC)
外部快門支援	提供外部觸發快門
曝光模式	支援光圈先決、支援快門先決、支援手動曝光
IOS 感光值	100, 200, 400, 800, 1600, 3200, 6400(1/3 級調校)，擴展模式 50, 12800
連拍速度	每秒 3.9 張
快門速度	最快可達 1/8000 秒

附錄三、國土測繪一號各月份保養維護資料

111 年 3 月

維修檢查表格

檢查日期	2022.3.30	飛機編號	Tu 25-15	檢查員	李慶坤
飛機機體檢查保養項目					
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保結果	
1	螺旋槳&機頭罩	磨損、斷裂	須拆卸檢查。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
2	引擎-整體外觀	磨損、鬆脫	須拆卸檢查，拆卸時將化油器與引擎本體分離。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
3	引擎-汽缸	積碳	汽缸罩需拆卸、化油器清潔劑清潔除碳。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
4	引擎-化油器	雜質、阻塞	拆卸分離、拆卸時注意瓣膜傷害，使用乾燥空氣清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
5	引擎火星塞	積碳、老化	清潔除探必要時更換	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
6	CDI 點火系統	鬆脫、不良	觸摸、目視檢查、清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
7	引擎座、防火牆	鬆脫、斷裂	目視、裂痕、鬆脫、固定螺絲放鬆再鎖緊。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
8	油箱與油管路	破損、變質	目視、觸摸	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
9	油門伺服機線路	鬆脫、不良	伺服機及連動拉桿整體運動順暢度是否良好。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
10	飛機機體	破損、裂痕	目視、觸摸	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
11	機體主翼結合結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
12	機體水平尾翼結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	

三級保修檢查表格

13	機體垂直尾翼結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
14	主翼結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
15	機腹與主腳架結合	鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
16	主腳架系統含煞車	破損、鬆脫、裂痕、油壓管路、油壓缸	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
17	各伺服機及拉桿	破損、鬆脫、裂痕 動作不良、	鼻輪機構、垂直尾翼、水平尾翼右、主翼右、FLAP、主翼左、FLAP	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
18	空速管線路	鬆脫、暢通	觸摸、目視、試吹氣	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
19	機體各部艙蓋	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
20	機體組合再檢查	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

飛機籌載電裝檢查保養項目				
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保報告
1	飛控電腦	電路線路、電路板 防震點、固定點	拆卸檢查、檢驗功能 觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
2	DATA RF 含天線			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
3	VIDEO RF 含天線			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
4	GPS 接收器			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
5	籌載攝影設備	攝影裝備、避震系統、線路接點、固定點、控制電路板	拆卸、檢驗功能調整、清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
6	電池供電系統	線路、接點	觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
7	航電控制面板	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
8	CDI 安全開關	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
9	機體內連接點線路	破損、接點	觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

10	RC 接收機含天線	電路板、線路、 接點	拆卸、檢驗功能、 調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
備註				
<p>① 機身清潔與外觀檢查</p> <p>② 車輪胎清潔與胎壓、外觀檢查</p> <p>③ 升降、方向舵拉桿檢查</p>				
<p>主管簽名【<u>東陽兵</u>】</p>				

內政部國土測繪中心確認人員：

技士施錦攝
111/06/06

111 年 4 月

三級保修檢查表格

檢查日期	2022.4.19	飛機編號	Tu 25-15	檢查員	陳景峰
飛機機體檢查保養項目					
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保結果	
1	螺旋槳&機頭罩	磨損、斷裂	須拆卸檢查。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
2	引擎-整體外觀	磨損、鬆脫	須拆卸檢查，拆卸時將化油器與引擎本體分離。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
3	引擎-汽缸	積碳	汽缸罩需拆卸、化油器清潔劑清潔除碳。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
4	引擎-化油器	雜質、阻塞	拆卸分離、拆卸時注意瓣膜傷害，使用乾燥空氣清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
5	引擎火星塞	積碳、老化	清潔除探必要時更換	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
6	CDI 點火系統	鬆脫、不良	觸摸、目視檢查、清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
7	引擎座、防火牆	鬆脫、斷裂	目視、裂痕、鬆脫、固定螺絲放鬆再鎖緊。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
8	油箱與油管路	破損、變質	目視、觸摸	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
9	油門伺服機線路	鬆脫、不良	伺服機及連動拉桿整體運動順暢度是否良好。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
10	飛機機體	破損、裂痕	目視、觸摸	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
11	機體主翼結合結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
12	機體水平尾翼結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	

三級保修檢查表格

13	機體垂直尾翼結構	破損、鬆脫、 裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
14	主翼結構	破損、鬆脫、 裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
15	機腹與主腳架結合	鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
16	主腳架系統含煞車	破損、鬆脫、 裂痕、油壓管 路、油壓缸	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
17	各伺服機及拉桿	破損、鬆脫、 裂痕 動作不良、	鼻輪機構、垂直尾 翼、水平尾翼右、 主翼右、FLAP、主翼 左、FLAP	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
18	空速管線路	鬆脫、暢通	觸摸、目視、試吹氣	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
19	機體各部艙蓋	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
20	機體組合再檢查	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

Page 2 of 4

Page 2 of 2

三級保修檢查表格

飛機籌載電裝檢查保養項目				
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保報告
1	飛控電腦	電路線路、電路板 防震點、固定點	拆卸檢查、檢驗功能 觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
2	DATA RF 含天線			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
3	VIDEO RF 含天線			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
4	GPS 接收器			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
5	籌載攝影設備	攝影裝備、避震系統、線路接點、固定點、控制電路板	拆卸、檢驗功能 調整、清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
6	電池供電系統	線路、接點	觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
7	航電控制面板	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
8	CDI 安全開關	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
9	機體內連接點線路	破損、接點	觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

10	RC 接收機含天線	電路板、線路、 接點	拆卸、檢驗功能、 調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
備註				
RC接收天線座更新				
主管簽名【 <u>賴明年</u> 】				

內政部國土測繪中心確認人員：

技士施錦揮
111/04/20
1100

111年5月

三級保修檢查表格

檢查日期	2022.5.24	飛機編號	Tu25-15	檢查員	陳慶坤
飛機機體檢查保養項目					
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保結果	
1	螺旋槳&機頭罩	磨損、斷裂	須拆卸檢查。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
2	引擎-整體外觀	磨損、鬆脫	須拆卸檢查，拆卸時將化油器與引擎本體分離。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
3	引擎-汽缸	積碳	汽缸罩需拆卸、化油器清潔劑清潔除碳。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
4	引擎-化油器	雜質、阻塞	拆卸分離、拆卸時注意瓣膜傷害，使用乾燥空氣清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
5	引擎火星塞	積碳、老化	清潔除探必要時更換	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
6	CDI 點火系統	鬆脫、不良	觸摸、目視檢查、清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
7	引擎座、防火牆	鬆脫、斷裂	目視、裂痕、鬆脫、固定螺絲放鬆再鎖緊。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
8	油箱與油管路	破損、變質	目視、觸摸	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
9	油門伺服機線路	鬆脫、不良	伺服機及連動拉桿整體運動順暢度是否良好。	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
10	飛機機體	破損、裂痕	目視、觸摸	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
11	機體主翼結合結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
12	機體水平尾翼結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	

三級保修檢查表格

13	機體垂直尾翼結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
14	主翼結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
15	機腹與主腳架結合	鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
16	主腳架系統含煞車	破損、鬆脫、裂痕、油壓管路、油壓缸	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
17	各伺服機及拉桿	破損、鬆脫、裂痕 動作不良、	鼻輪機構、垂直尾翼、水平尾翼右、主翼右、FLAP、主翼左、FLAP	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
18	空速管線路	鬆脫、暢通	觸摸、目視、試吹氣	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
19	機體各部艙蓋	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
20	機體組合再檢查	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

飛機等載電裝檢查保養項目				
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保報告
1	飛控電腦			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
2	DATA RF 含天線	電路線路、電路板 防震點、固定點	拆卸檢查、檢驗功能 觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
3	VIDEO RF 含天線			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
4	GPS 接收器			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
5	等載攝影設備			攝影裝備、避震系統、線路接點、固定點、控制電路板
6	電池供電系統	線路、接點	觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
7	航電控制面板	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
8	CDI 安全開關	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
9	機體內連接點線路	破損、接點	觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

10	RC 接收機含天線	電路板、線路、 接點	拆卸、檢驗功能、 調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
備註				
火星室清潔保養				
主管簽名【 <u>賴明年</u> 】				

內政部國土測繪中心確認人員：

技士施錦揮
111/1/25

111 年 6 月

三級保修檢查表格

檢查日期	2022.6.30	飛機編號	Tu25-15	檢查員	連登峰
飛機機體檢查保養項目					
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保結果	
1	螺旋槳&機頭罩	磨損、斷裂	須拆卸檢查。	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
2	引擎-整體外觀	磨損、鬆脫	須拆卸檢查，拆卸時將化油器與引擎本體分離。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
3	引擎-汽缸	積碳	汽缸罩需拆卸、化油器清潔劑清潔除碳。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
4	引擎-化油器	雜質、阻塞	拆卸分離、拆卸時注意瓣膜傷害，使用乾燥空氣清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
5	引擎火星塞	積碳、老化	清潔除探必要時更換	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
6	CDI 點火系統	鬆脫、不良	觸摸、目視檢查、清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
7	引擎座、防火牆	鬆脫、斷裂	目視、裂痕、鬆脫、固定螺絲放鬆再鎖緊。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
8	油箱與油管路	破損、變質	目視、觸摸	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
9	油門伺服機線路	鬆脫、不良	伺服機及連動拉桿整體運動順暢度是否良好。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
10	飛機機體	破損、裂痕	目視、觸摸	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
11	機體主翼結合結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
12	機體水平尾翼結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	

三級保修檢查表格

13	機體垂直尾翼結構	破損、鬆脫、 裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
14	主翼結構	破損、鬆脫、 裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
15	機腹與主腳架結合	鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
16	主腳架系統含煞車	破損、鬆脫、 裂痕、油壓管 路、油壓缸	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
17	各伺服機及拉桿	破損、鬆脫、 裂痕 動作不良、	鼻輪機構、垂直尾 翼、水平尾翼右、 主翼右、FLAP、主翼 左、FLAP	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
18	空速管線路	鬆脫、暢通	觸摸、目視、試吹氣	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
19	機體各部艙蓋	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
20	機體組合再檢查	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

飛機籌載電裝檢查保養項目				
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保報告
1	飛控電腦	電路線路、電路板 防震點、固定點	拆卸檢查、檢驗功能 觸摸、目視、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
2	DATA RF 含天線			<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
3	VIDEO RF 含天線			<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
4	GPS 接收器			<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
5	籌載攝影設備	攝影裝備、避震系統、線路接點、固定點、控制電路板	拆卸、檢驗功能 調整、清潔	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
6	電池供電系統	線路、接點	觸摸、目視、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
7	航電控制面板	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
8	CDI 安全開關	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
9	機體內連接點線路	破損、接點	觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

10	RC 接收機含天線	電路板、線路、 接點	拆卸、檢驗功能、 調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
備註				
<p>①升降舵、方向舵、副翼伺服機與拉桿清潔潤滑保養</p> <p>②機身清潔</p>				
<p>主管簽名【賴鵬年】</p>				

內政部國土測繪中心確認人員：

技士施錦揮
111/15

111 年 7 月

二級保修檢查表格

保修檢查目的	<input type="checkbox"/> 任務飛行、 <input checked="" type="checkbox"/> 一般例行檢查、 <input type="checkbox"/> 其它	
飛機名稱/編號	DF15(NLSC)	236
檢查日期	111.7.28	
任務前置作業準備項目		
電裝電池箱清點項目 (充電準備完畢)	<input checked="" type="checkbox"/> 遙控器電池、 <input checked="" type="checkbox"/> 7.4V 啟動電池	
各式燃油清點項目	<input checked="" type="checkbox"/> 飛行用燃油 (調和比 40:1) 4 公升	
GCS 車工具裝備清點項目	<input checked="" type="checkbox"/> 五金工具箱、 <input checked="" type="checkbox"/> 引擎啟動設備箱、 <input checked="" type="checkbox"/> 飛機備料箱、 <input type="checkbox"/> 急救箱 <input checked="" type="checkbox"/> 無線電通訊設備箱、 <input checked="" type="checkbox"/> GCS 站通訊設備箱、 <input checked="" type="checkbox"/> 攝影裝 備、 <input checked="" type="checkbox"/> 發電機 <input checked="" type="checkbox"/> 天線控制設備(線材)、 <input checked="" type="checkbox"/> 天線 900Mhz、2.4G <input checked="" type="checkbox"/> 天線架設設備(桿、立架)、 <input checked="" type="checkbox"/> GCS 站電腦設備 <input checked="" type="checkbox"/> GCS 站控制設備	

檢查表格

1、引擎動力系統

飛機名稱編號		備註
1	螺旋槳與機頭罩是否磨損斷裂、螺絲是否鬆動	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
2	檢查火星塞陶瓷，接點，及固定狀況（積碳狀況）	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
3	火星塞 CDI 帽固定螺絲是否鬆動	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
4	化油器固定螺絲是否鬆動	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
5	引擎固定螺絲是否鬆動（目視觀察）	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
6	引擎固定座是否良好	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
7	引擎避震墊是否良好	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
8	引擎防火牆固定螺絲鬆動	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
9	檢查濾油器是否阻塞	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
10	CDI 感測頭是否固定良好	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
11	CDI 線材是否磨損（特別是越過防火牆線材）	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
12	油門連動拉桿固定狀況、球頭是否鬆動	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
13	油管是否破裂、變質、連接點是否固定	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
14	引擎排氣管固定螺絲是否鬆動	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
15	油門伺服器運作是否正常（目視觀察）	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
16		
17		

檢查表格			
2、機體機翼系統			
飛機名稱編號			備註
1	機身外觀是否破損、髒污	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
2	垂直尾翼接合結構是否正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
3	垂直尾翼連動拉桿有無鬆脫	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
4	水平尾翼接合結構是否正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
5	水平尾翼連動拉桿有無鬆脫	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
6	主翼外觀是否破損、髒污	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
7	主翼接合結構面是否正常（伺服機接頭線是否在外）	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
8	主翼各伺服機運作是否正常、連動拉桿是否鬆脫	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
9	空速管座、空速管是否阻塞、彎曲變形	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
0	機身機翼接合面是否正常、螺絲是否缺件	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
1	主翼試接合是否正常、有無虛位	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
2	鼻輪轉向系統是否正常，有無鬆脫、偏位、氣壓不足	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
3	主起落架機腹結構是否破損	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
4	主起落架煞車系統有無洩油、鬆脫、偏位、氣壓不足	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
5	籌載艙蓋開啟是否順暢、螺絲缺件、破損	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
6	控制面板艙蓋開啟是否順暢、螺絲缺件、破損	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
7	攝影倉罩（SPEED-DOME 罩）是否清潔、密合良好、破損	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
8	DATA-RF 天線及座固定是否良好	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
9	VIDEO-RF 天線及座固定是否良好	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
0	UHF RC 接收天線及座固定是否良好	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	

二級保養檢查表格

21	GPS 天線是否固定良好	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
----	--------------	--	--

3、機體內部系統		飛機名稱編號	備註
1	油箱有無洩漏、管線及連接是否正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
2	內部各伺服機連接線路是否正常（鬆脫、斷裂、損傷）	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
3	內部各電源線路連接是否正常（鬆脫、斷裂、損傷）	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
4	航電模組與內部設備相互連接是否正確	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
5	DATA_RF 模組與內部設備相互連接是否正確	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
6	VIDEO_RF 模組與內部設備相互連接是否正確	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
7	RC 接收模組與內部設備相互連接是否正確	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
8	攝影模組與內部設備相互連接是否正確	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
9	電池模組與內部設備相互連接是否正確	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
10	機體內部各模組固定螺絲是否鬆動	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
11	控制面板外觀是否正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
12	機體內部是否有異物	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
13	機體內部結構體是否正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
14	攝影裝備鏡頭是否清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	

二級保修檢查表格

4、GCS 系統、飛機系統測試

飛機名稱編號		備註	
1	發電機啟動是否正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
2	GCS 站控制電腦軟硬體是否正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
3	GCS 站錄影電腦軟硬體是否正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
4	GCS 站控制設備是否正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
5	天線外觀是否損壞	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
6	天線控制器、馬達運作是否正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
7	飛機控制面板各項功能鍵及燈號是否正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
8	UHF RC 與飛機控制是否正常（舵面、鼻輪、煞車）	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
9	VIDEO_RF 與 GCS 是否通訊正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
10	DATA_RF 與 GCS 是否通訊正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
11	攝影裝備運作是否正常（SPEED-DOME 運轉）	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
12	GPS 傳送是否正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
13	飛機姿態 X 軸是否正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
14	飛機姿態 Y 軸是否正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
15	飛機姿態 Z 軸是否正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
16	引擎啟動與油門狀態	高速	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
		中速	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
		低速	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
		熄火	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
17	引擎轉速是否顯示於 GCS	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
18	MMC 飛航紀錄是否動作	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	

二級保修檢查表格

19	飛行模式切換是否正確（手動、半自動、導航、自動降落）	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
20	RPV 模式是否運作正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
21	天線追蹤系統運作是否正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
22	航點上傳是否正常	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
23	各模組溫度係數是否有異樣升高	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
24	各模組電壓係數是否有異樣降低	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
25	飛機是否有不正常無線電干擾	<input checked="" type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	

二級保養檢查表格

檢保工作報告
① 升降舵、方向舵、副翼伺服機與拉桿清潔潤滑保養
② 機身清潔

主管審閱：賴明倫

內政部國土測繪中心確認人員：

技士施錦揮
111/1600

111 年 8 月

三級保修檢查表格

檢查日期	2022.8.30	飛機編號	Tu25-15	檢查員	葉志偉
飛機機體檢查保養項目：					
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保結果	
1	螺旋槳&機頭罩	磨損、斷裂	須拆卸檢查。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
2	引擎-整體外觀	磨損、鬆脫	須拆卸檢查，拆卸時將化油器與引擎本體分離。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
3	引擎-汽缸	積碳	汽缸罩需拆卸、化油器清潔劑清潔除碳。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
4	引擎-化油器	雜質、阻塞	拆卸分離、拆卸時注意瓣膜傷害，使用乾燥空氣清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
5	引擎火星塞	積碳、老化	清潔除探必要時更換	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
6	CDI 點火系統	鬆脫、不良	觸摸、目視檢查、清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
7	引擎座、防火牆	鬆脫、斷裂	目視、裂痕、鬆脫、固定螺絲放鬆再鎖緊。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
8	油箱與油管路	破損、變質	目視、觸摸	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
9	油門伺服機線路	鬆脫、不良	伺服機及連動拉桿整體運動順暢度是否良好。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
10	飛機機體	破損、裂痕	目視、觸摸	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
11	機體主翼結合結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
12	機體水平尾翼結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	

三級保修檢查表格

13	機體垂直尾翼結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
14	主翼結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
15	機腹與主腳架結合	鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
16	主腳架系統含煞車	破損、鬆脫、裂痕、油壓管路、油壓缸	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
17	各伺服機及拉桿	破損、鬆脫、裂痕 動作不良、	鼻輪機構、垂直尾翼、水平尾翼右、主翼右、FLAP、主翼左、FLAP	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
18	空速管線路	鬆脫、暢通	觸摸、目視、試吹氣	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
19	機體各部艙蓋	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
20	機體組合再檢查	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

飛機籌載電裝檢查保養項目				
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保報告
1	飛控電腦	電路線路、電路板 防震點、固定點	拆卸檢查、檢驗功能 觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
2	DATA RF 含天線			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
3	VIDEO RF 含天線			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
4	GPS 接收器			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
5	籌載攝影設備	攝影裝備、避震系統、線路接點、固定點、控制電路板	拆卸、檢驗功能 調整、清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
6	電池供電系統	線路、接點	觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
7	航電控制面板	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
8	CDI 安全開關	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
9	機體內連接點線路	破損、接點	觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

10	RC 接收機含天線	電路板、線路、 接點	拆卸、檢驗功能、 調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
備註				
主輪、鼻輪胎紋正常，無變形及破壞。				
主管簽名【賴鵬年】				

內政部國土測繪中心確認人員：

技士施錦攝
111/1100

111 年 9 月

三級保修檢查表格

檢查日期	111.9.26	飛機編號	DF15 (NLSC) 236	檢查員	連經崎
飛機機體檢查保養項目					
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保結果	
1	螺旋槳&機頭罩	磨損、斷裂	須拆卸檢查。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
2	引擎-整體外觀	磨損、鬆脫	須拆卸檢查，拆卸時將化油器與引擎本體分離。	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
3	引擎-汽缸	積碳	汽缸罩需拆卸、化油器清潔劑清潔除碳。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
4	引擎-化油器	雜質、阻塞	拆卸分離、拆卸時注意瓣膜傷害，使用乾燥空氣清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
5	引擎火星塞	積碳、老化	清潔除探必要時更換	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
6	CDI 點火系統	鬆脫、不良	觸摸、目視檢查、清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
7	引擎座、防火牆	鬆脫、斷裂	目視、裂痕、鬆脫、固定螺絲放鬆再鎖緊。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
8	油箱與油管路	破損、變質	目視、觸摸	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
9	油門伺服機線路	鬆脫、不良	伺服機及連動拉桿整體運動順暢度是否良好。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
10	飛機機體	破損、裂痕	目視、觸摸	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
11	機體主翼結合結構	破損、鬆脫、 裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
12	機體水平尾翼結構	破損、鬆脫、 裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	

三級保修檢查表格

13	機體垂直尾翼結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
14	主翼結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
15	機腹與主腳架結合	鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
16	主腳架系統含煞車	破損、鬆脫、裂痕、油壓管路、油壓缸	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
17	各伺服機及拉桿	破損、鬆脫、裂痕 動作不良、	鼻輪機構、垂直尾翼、水平尾翼右、主翼右、FLAP、主翼左、FLAP	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
18	空速管線路	鬆脫、暢通	觸摸、目視、試吹氣	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
19	機體各部艙蓋	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
20	機體組合再檢查	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

飛機籌載電裝檢查保養項目				
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保報告
1	飛控電腦	電路線路、電路板 防震點、固定點	拆卸檢查、檢驗功能 觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
2	DATA RF 含天線			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
3	VIDEO RF 含天線			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
4	GPS 接收器			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
5	籌載攝影設備	攝影裝備、避震系統、線路接點、固定點、控制電路板	拆卸、檢驗功能 調整、清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
6	電池供電系統	線路、接點	觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
7	航電控制面板	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
8	CDI 安全開關	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
9	機體內連接點線路	破損、接點	觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

10	RC 接收機含天線	電路板、線路、 接點	拆卸、檢驗功能、 調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
備註				
<p>1. 机身清潔</p> <p>2. 輪胎檢查</p> <p>3. 煞車檢查</p> <p>4. 火星塞檢查</p>				
主管簽名【 <u>賴明年</u> 】				

內政部國土測繪中心確認人員：

技士施錦攝

111 年 10 月

查檢表

檢查日期	111.10.25	飛機編號	DF15	檢查員	吳德峰
飛機機體檢查保養項目					
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保結果	
1	螺旋槳&機頭罩	磨損、斷裂	須拆卸檢查。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
2	引擎-整體外觀	磨損、鬆脫	須拆卸檢查，拆卸時將化油器與引擎本體分離。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
3	引擎-汽缸	積碳	汽缸罩需拆卸、化油器清潔劑清潔除碳。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
4	引擎-化油器	雜質、阻塞	拆卸分離、拆卸時注意瓣膜傷害，使用乾燥空氣清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
5	引擎火星塞	積碳、老化	清潔除探必要時更換	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
6	CDI 點火系統	鬆脫、不良	觸摸、目視檢查、清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
7	引擎座、防火牆	鬆脫、斷裂	目視、裂痕、鬆脫、固定螺絲放鬆再鎖緊。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
8	油箱與油管路	破損、變質	目視、觸摸	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
9	油門伺服機線路	鬆脫、不良	伺服機及連動拉桿整體運動順暢度是否良好。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
10	飛機機體	破損、裂痕	目視、觸摸	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
11	機體主翼結合結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
12	機體水平尾翼結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	

三級保修檢查表格

13	機體垂直尾翼結構	破損、鬆脫、 裂痕	目視、觸摸、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
14	主翼結構	破損、鬆脫、 裂痕	目視、觸摸、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
15	機腹與主腳架結合	鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
16	主腳架系統含煞車	破損、鬆脫、 裂痕、油壓管 路、油壓缸	目視、觸摸、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
17	各伺服機及拉桿	破損、鬆脫、 裂痕 動作不良、	鼻輪機構、垂直尾 翼、水平尾翼右、 主翼右、FLAP、主翼 左、FLAP	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
18	空速管線路	鬆脫、暢通	觸摸、目視、試吹氣	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
19	機體各部艙蓋	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
20	機體組合再檢查	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

飛機籌載電裝檢查保養項目				
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保報告
1	飛控電腦	電路線路、電路板 防震點、固定點	拆卸檢查、檢驗功能 觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
2	DATA RF 含天線			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
3	VIDEO RF 含天線			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
4	GPS 接收器			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
5	籌載攝影設備	攝影裝備、避震系統、線路接點、固定點、控制電路板	拆卸、檢驗功能 調整、清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
6	電池供電系統	線路、接點	觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
7	航電控制面板	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
8	CDI 安全開關	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
9	機體內連接點線路	破損、接點	觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

10	RC 接收機含天線	電路板、線路、 接點	拆卸、檢驗功能、 調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
備註				
1. 主翼油牙清潔 2. 排氣管、汽缸螺絲檢查				
主管簽名【賴明倫】				

內政部國土測繪中心確認人員：

技士施錦揮
111/6/5

111 年 11 月

修檢查表格

檢查日期	111.11.23	飛機編號	DF15 (NLSC)	檢查員	
飛機機體檢查保養項目					
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保結果	
1	螺旋槳&機頭罩	磨損、斷裂	須拆卸檢查。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
2	引擎-整體外觀	磨損、鬆脫	須拆卸檢查，拆卸時將化油器與引擎本體分離。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
3	引擎-汽缸	積碳	汽缸罩需拆卸、化油器清潔劑清潔除碳。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
4	引擎-化油器	雜質、阻塞	拆卸分離、拆卸時注意瓣膜傷害，使用乾燥空氣清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
5	引擎火星塞	積碳、老化	清潔除探必要時更換	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
6	CDI 點火系統	鬆脫、不良	觸摸、目視檢查、清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
7	引擎座、防火牆	鬆脫、斷裂	目視、裂痕、鬆脫、固定螺絲放鬆再鎖緊。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
8	油箱與油管路	破損、變質	目視、觸摸	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
9	油門伺服機線路	鬆脫、不良	伺服機及連動拉桿整體運動順暢度是否良好。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
10	飛機機體	破損、裂痕	目視、觸摸	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
11	機體主翼結合結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
12	機體水平尾翼結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	

修檢查表格

13	機體垂直尾翼結構	破損、鬆脫、 裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
14	主翼結構	破損、鬆脫、 裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
15	機腹與主腳架結合	鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
16	主腳架系統含煞車	破損、鬆脫、 裂痕、油壓管 路、油壓缸	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
17	各伺服機及拉桿	破損、鬆脫、 裂痕 動作不良、	鼻輪機構、垂直尾 翼、水平尾翼右、 主翼右、FLAP、主翼 左、FLAP	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
18	空速管線路	鬆脫、暢通	觸摸、目視、試吹氣	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
19	機體各部艙蓋	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
20	機體組合再檢查	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

飛機籌載電裝檢查保養項目				
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保報告
1	飛控電腦	電路線路、電路板 防震點、固定點	拆卸檢查、檢驗功能 觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
2	DATA RF 含天線			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
3	VIDEO RF 含天線			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
4	GPS 接收器			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
5	籌載攝影設備	攝影裝備、避震系統、線路接點、固定點、控制電路板	拆卸、檢驗功能調整、清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
6	電池供電系統	線路、接點	觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
7	航電控制面板	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
8	CDI 安全開關	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
9	機體內連接點線路	破損、接點	觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

10	RC 接收機含天線	電路板、線路、 接點	拆卸、檢驗功能、 調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
備註				
<p>1. 機身外觀見清潔、檢查</p> <p>2. 相機底座減震墊更換</p> <p>3. 螺旋槳更換</p>				
主管簽名【賴鵬年】				

內政部國土測繪中心確認人員：

技士施錦揮
111/7/6

111 年 12 月

維修檢查表格

檢查日期	111.12.12	飛機編號	DF15 (NLSC)	檢查員	張尚
飛機機體檢查保養項目					
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保結果	
1	螺旋槳&機頭罩	磨損、斷裂	須拆卸檢查。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
2	引擎-整體外觀	磨損、鬆脫	須拆卸檢查，拆卸時將化油器與引擎本體分離。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
3	引擎-汽缸	積碳	汽缸罩需拆卸、化油器清潔劑清潔除碳。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
4	引擎-化油器	雜質、阻塞	拆卸分離、拆卸時注意瓣膜傷害，使用乾燥空氣清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
5	引擎火星塞	積碳、老化	清潔除探必要時更換	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
6	CDI 點火系統	鬆脫、不良	觸摸、目視檢查、清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
7	引擎座、防火牆	鬆脫、斷裂	目視、裂痕、鬆脫、固定螺絲放鬆再鎖緊。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
8	油箱與油管路	破損、變質	目視、觸摸	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
9	油門伺服機線路	鬆脫、不良	伺服機及連動拉桿整體運動順暢度是否良好。	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
10	飛機機體	破損、裂痕	目視、觸摸	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
11	機體主翼結合結構	破損、鬆脫、 裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
12	機體水平尾翼結構	破損、鬆脫、 裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	

三級保修檢查表格

13	機體垂直尾翼結構	破損、鬆脫、 裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
14	主翼結構	破損、鬆脫、 裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
15	機腹與主腳架結合	鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
16	主腳架系統含煞車	破損、鬆脫、 裂痕、油壓管 路、油壓缸	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
17	各伺服機及拉桿	破損、鬆脫、 裂痕 動作不良、	鼻輪機構、垂直尾 翼、水平尾翼右、 主翼右、FLAP、主翼 左、FLAP	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
18	空速管線路	鬆脫、暢通	觸摸、目視、試吹氣	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
19	機體各部艙蓋	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
20	機體組合再檢查	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

飛機籌載電裝檢查保養項目				
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保報告
1	飛控電腦	電路線路、電路板 防震點、固定點	拆卸檢查、檢驗功能 觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
2	DATA RF 含天線			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
3	VIDEO RF 含天線			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
4	GPS 接收器			<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
5	籌載攝影設備	攝影裝備、避震系統、線路接點、固定點、控制電路板	拆卸、檢驗功能調整、清潔	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
6	電池供電系統	線路、接點	觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
7	航電控制面板	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
8	CDI 安全開關	線路、接點、開關	測試	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
9	機體內連接點線路	破損、接點	觸摸、目視、調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

10	RC 接收機含天線	電路板、線路、 接點	拆卸、檢驗功能、 調整	<input checked="" type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
備註				
1. 機身清潔 2. 起落架檢查				
主管簽名【 <u>賴明倫</u> 】				

內政部國土測繪中心確認人員：

技士施錦揮
 111/12/16
 1630

附錄四、空域申請相關文件

南投縣南投市空域申請表

遙控無人機活動申請

申請號碼	AB2203070022			申請日期	2022/03/07
審核狀態	審核完成			同意期限	2022/03/25-2022/06/20
作業名稱	111年度國土測繪1號外業航拍與設備維護作業採購案-苗栗雪見觀霧+南投南崗校正場				
用途	航拍				
申請單位	智飛科技股份有限公司				
申請單位承辦人	姓名	賴鵬年	電話號碼		
作業現場負責人	姓名	賴鵬年	行動電話		
駕駛人員	姓名	陳慶峰	行動電話		
協調人員	姓名	賴鵬年	行動電話		
遙控無人機	註冊號碼	B-AAA00678, B-AAA06357, B-AAA49705, B-AAA55227, B-AAA60687, B-AAA80965			
作業日期及時間 (24時制)	自	2022年03月25日	至	2022年06月20日	
	每日自	05時00分	至	17時00分	
空域 1-1範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	24度28分07.41秒	東經	120度57分29.98秒	
	2. 北緯	24度33分55.08秒	東經	120度50分44.23秒	
	3. 北緯	24度33分41.13秒	東經	120度50分34.26秒	
	4. 北緯	24度33分52.55秒	東經	120度50分17.72秒	
空域 1-1 作業高度	自 0 英尺至 16500 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)				
空域 2-1範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	23度47分06.13秒	東經	120度38分27.74秒	
	2. 北緯	23度47分06.49秒	東經	120度38分26.49秒	
	3. 北緯	23度47分06.72秒	東經	120度38分26.39秒	
	4. 北緯	23度47分08.55秒	東經	120度38分25.61秒	
空域 2-1 作業高度	自 0 英尺至 3500 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)				
空域 2-2範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	23度47分08.68秒	東經	120度38分28.17秒	
	2. 北緯	23度47分09.45秒	東經	120度38分26.31秒	
	3. 北緯	23度47分09.73秒	東經	120度38分25.26秒	
	4. 北緯	23度47分09.94秒	東經	120度38分23.85秒	
空域 2-2 作業高度	自 0 英尺至 3500 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)				
空域 2-3範圍各點連	1. 北緯	23度47分06.49秒	東經	120度38分26.49秒	

高雄市永安區空域申請表

遙控無人機活動申請

申請號碼	AB2203250008			申請日期	2022/03/25	
審核狀態	審核完成			同意期限	2022/05/16-2022/08/15	
作業名稱	111年度國土測繪1號外業航拍與設備維護作業採購案-高雄路竹+屏東里港					
用途	空拍					
申請單位	智飛科技股份有限公司					
申請單位承辦人	姓名	賴鵬年	電話號碼			
作業現場負責人	姓名	賴鵬年	行動電話			
駕駛人員	姓名	陳慶峰	行動電話			
協調人員	姓名	賴鵬年	行動電話			
遙控無人機	註冊號碼	B-AAA00678, B-AAA06357, B-AAA49705, B-AAA55227, B-AAA58041, B-AAA60687, B-AAA80965				
作業日期及時間 (24時制)	自	2022年05月16日	至	2022年08月15日		
	每日自	05時00分	至	19時00分		
空域 1-1範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	22度50分31.62秒	東經	120度13分59.11秒		
	2. 北緯	22度50分32.02秒	東經	120度11分58.89秒		
	3. 北緯	22度50分36.44秒	東經	120度11分56.67秒		
	4. 北緯	22度50分36.59秒	東經	120度11分56.56秒		
空域 1-1 作業高度	自 0 英尺至 3000 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)					
空域 1-2範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	22度50分32.02秒	東經	120度11分58.89秒		
	2. 北緯	22度50分32.12秒	東經	120度11分28.21秒		
	3. 北緯	22度50分32.21秒	東經	120度11分28.44秒		
	4. 北緯	22度50分40.28秒	東經	120度11分53.24秒		
空域 1-2 作業高度	自 0 英尺至 3000 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)					
空域 2-1範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	22度46分58.81秒	東經	120度33分09.55秒		
	2. 北緯	22度46分32.30秒	東經	120度34分23.19秒		
	3. 北緯	22度46分09.72秒	東經	120度34分10.09秒		
	4. 北緯	22度46分49.89秒	東經	120度32分34.07秒		
空域 2-1 作業高度	自 0 英尺至 10000 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)					
空域 3-1範圍各點連線(WGS-84/可視需要)	1. 北緯	22度47分01.61秒	東經	120度32分40.07秒		
	2. 北緯	22度50分43.80秒	東經	120度35分56.03秒		


雲林縣臺西鄉及口湖鄉空域申請表

遙控無人機活動申請

申請號碼 AB2203290019		申請日期 2022/03/29		
審核狀態 審核完成		同意期限 2022/04/18-2022/07/16		
作業名稱	111年度國土測繪1號外業航拍與設備維護作業採購案-雲林台西口湖			
用途	空拍			
申請單位	智飛科技股份有限公司			
申請單位承辦人	姓名	賴鵬年	電話號碼	
作業現場負責人	姓名	賴鵬年	行動電話	
駕駛人員	姓名	陳慶峰	行動電話	
協調人員	姓名	賴鵬年	行動電話	
遙控無人機	註冊號碼	B-AAA00678, B-AAA06357, B-AAA49705, B-AAA55227, B-AAA60687, B-AAA80965		
作業日期及時間 (24 時制)	自	2022年04月18日	至	2022年07月16日
	每日自	05時00分	至	19時00分
空域 1-1範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	23度34分40.75秒	東經	120度09分50.98秒
	2. 北緯	23度34分56.43秒	東經	120度08分27.48秒
	3. 北緯	23度34分56.44秒	東經	120度08分27.47秒
	4. 北緯	23度34分56.98秒	東經	120度08分26.65秒
空域 1-1 作業高度	自 0 英尺至 3000 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)			
空域 1-2範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	23度34分56.43秒	東經	120度08分27.48秒
	2. 北緯	23度34分59.16秒	東經	120度08分12.92秒
	3. 北緯	23度36分44.84秒	東經	120度08分03.01秒
	4. 北緯	23度36分44.70秒	東經	120度08分28.52秒
空域 1-2 作業高度	自 0 英尺至 3000 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)			
空域 2-1範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	23度32分58.70秒	東經	120度09分17.53秒
	2. 北緯	23度33分15.83秒	東經	120度08分25.39秒
	3. 北緯	23度33分16.21秒	東經	120度08分25.39秒
	4. 北緯	23度33分16.91秒	東經	120度08分25.16秒
空域 2-1 作業高度	自 0 英尺至 3000 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)			
空域 2-2範圍各點連線(WGS-84/可視需要	1. 北緯	23度33分15.83秒	東經	120度08分25.39秒
	2. 北緯	23度33分18.92秒	東經	120度08分16.00秒

苗栗縣泰安鄉空域申請表

遙控無人機活動申請

申請號碼 AB2208260011		申請日期 2022/08/26		
審核狀態 審核完成		同意期限 2022/09/02-2022/12/01		
作業名稱	111年度國土測繪1號外業航拍與設備維護作業採購案-苗栗雪見觀霧(第二次申請)±里港			
用途	空拍			
申請單位	智飛科技股份有限公司			
申請單位承辦人	姓名	賴鵬年	電話號碼	
作業現場負責人	姓名	賴鵬年	行動電話	
駕駛人員	姓名	陳慶峰	行動電話	
協調人員	姓名	賴鵬年	行動電話	
遙控無人機	註冊號碼	B-AAA00678, B-AAA06357, B-AAA49705, B-AAA55227, B-AAA60687, B-AAA80965, B-AAA99993		
作業日期及時間 (24時制)	自	2022年09月02日	至	2022年12月01日
	每日自	05時00分	至	17時00分
空域 1-1範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	24度30分25.96秒	東經	121度10分37.71秒
	2. 北緯	24度33分07.77秒	東經	121度10分55.40秒
	3. 北緯	24度33分29.92秒	東經	121度03分49.17秒
	4. 北緯	24度33分32.08秒	東經	121度03分51.43秒
空域 1-1 作業高度	自 0 英尺至 16500 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)			
空域 1-2範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	24度27分21.12秒	東經	121度12分14.62秒
	2. 北緯	24度27分27.10秒	東經	121度10分20.77秒
	3. 北緯	24度30分01.10秒	東經	121度10分35.00秒
	4. 北緯	24度30分25.96秒	東經	121度10分37.71秒
空域 1-2 作業高度	自 0 英尺至 16500 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)			
空域 2-1範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	22度46分58.81秒	東經	120度33分09.55秒
	2. 北緯	22度46分32.30秒	東經	120度34分23.19秒
	3. 北緯	22度46分09.72秒	東經	120度34分10.09秒
	4. 北緯	22度46分49.89秒	東經	120度32分34.07秒
空域 2-1 作業高度	自 0 英尺至 10000 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)			
空域 3-1範圍各點連	1. 北緯	22度47分01.61秒	東經	120度32分40.07秒

附錄五、國土繪測 1 號作業人員操作證


I. 中華民國 REPUBLIC OF CHINA		VII. 交通部民用航空局 CIVIL AERONAUTICS ADMINISTRATION, MOTC		
II. 類別 Title of Licence	遙控無人機 專業操作證			
III. 證號 Number	[Redacted]			
IV. 姓名 Name of Holder	陳慶峰			
IVa. 出生日期 Date of Birth	01 Jul 1976			
VI. 國籍 Nationality	中華民國 TAIWAN(ROC)			
X. 局長 Director General 		XI. 		IX. 發證日 Date of Issue 20 Apr 2022 屆期日 Date of Expiry 30 Mar 2024
XII. & XIII. 操作資格與備註 Rating & Remarks				E120629613
無人飛機 Airplane	Ib:G1 Iic:G1		<ul style="list-style-type: none"> 於構造/重量/操作限制下，具有對其他操作證者進行教學之資格 活動區域與操作限制排除，應由政府機關(構)、學校或法人提出申請 定:定位模式 農:僅限農務作業使用 漁:僅限休閒釣魚使用 (農、漁均須配合 G2) 	
無人直昇機 Helicopter				
無人多旋翼機 Multi-Rotors	Ib:G1			
其他				
<small> * I2<2, 2≤I<25, 25≤II<150, 150≤III, Ia2<2, 2≤Ia<15, 15≤Ib<25, 25≤Ic<150, 150≤IIIa * G1: 400 呎以上/視距外/夜間 G2: 投擲或噴灑物件 G3: 人群聚集或室外集會遊行上空 </small>				
VII. 持用人簽名 Signature of Holder				[Redacted]

附錄六、責任保險單


無人機責任保險單

泰安產物保險股份有限公司 TAIAN INSURANCE CO., LTD. 總公司：104088台北市長春路145號 145, Changchun Road, Taipei, Taiwan, R.O.C. Tel: (02) 2381-9678 Fax: (02) 2100-8870 http://www.taiam.com.tw		「本產品係本公司自備之保險單，其內容與本公司保險契約之條款及條件一致，其內容與本公司自備之保險單，其內容與本公司保險契約之條款及條件一致，其內容與本公司自備之保險單，其內容與本公司保險契約之條款及條件一致。」 本公司之保險契約，其內容與本公司保險契約之條款及條件一致，其內容與本公司自備之保險單，其內容與本公司保險契約之條款及條件一致，其內容與本公司自備之保險單，其內容與本公司保險契約之條款及條件一致。」	
正本			
泰安產物無人機責任保險單			
109.04.14(109)精企字第068號函備查			
保險人 泰安產物保險股份有限公司（以下簡稱本公司）茲經要保人投保後之無人機責任保險，並依照約定繳付保險費，本公司同意在後開之保險期間內，依據本保險契約，對被保險人負擔賠償之責。要保人及被保險人業已瞭解並同意本保險單及其所載之基本條款、特約條款、批單及繳存本公司之要保書，均為本保險契約之一部分，特立本保險單存證。			
保險單號碼	07 字第 062G11A00008 號	本單係 07 字第	號續保
被保險人	智飛科技股份有限公司		
住所(通訊處)	台北市松山區民權東路三段170號12樓		
保險期間	自民國 111年02月25日 00 時起至民國 111年12月31日 00 時止		
無人機類別	<input checked="" type="checkbox"/> 固定翼 1 台 <input type="checkbox"/> 多旋翼 台 <input type="checkbox"/> 直升機型 台 <input type="checkbox"/> 其他 台		
無人機飛行用途	<input checked="" type="checkbox"/> 政府相關用途 <input type="checkbox"/> 商業用途 <input type="checkbox"/> 其他		
無人機飛行區域	<input checked="" type="checkbox"/> 山區、海域、農田、漁場 <input type="checkbox"/> 非人口密集 <input type="checkbox"/> 人口密集		
夜間飛行	<input type="checkbox"/> 是 <input checked="" type="checkbox"/> 否	損失經驗	<input type="checkbox"/> 是 <input checked="" type="checkbox"/> 否
操作人員經驗	<input type="checkbox"/> 未滿一年 <input type="checkbox"/> 一年以上未滿二年 <input type="checkbox"/> 二年以上未滿三年 <input checked="" type="checkbox"/> 三年以上		
承保項目	保險金額	每一事故自負額	
每一意外事故體傷責任	NT\$3,000,000	NT\$2,500	
每一意外事故財物損失責任	NT\$500,000		
本保險契約之最高賠償金額	NT\$3,500,000		
總保險費	NT\$7,969		
本保險單適用特約條款	2G, 758A, 911		
備註			

注意事項：
 一、本保險單所載承保事項係為構成本保險契約之一部分，非經加蓋本公司工商保險部出單專用章不生效力。
 二、本保險單所記載事項，如有變更，被保險人應立即向本公司辦理批改手續，否則如有任何意外事故發生，本公司不負賠償責任。
 三、保險費之交付以本公司或分公司簽發之正式收據為憑。
 四、本保險單除了因文字上打錯或拼錯得以使用本公司授權認可之更正章更改外，其餘更改數字或其他重要事項均應以批單或換單方式為之。

總經理 郭鴻文 

中華民國 111 年 02 月 25 日 立於 台北 覆核



76P 6678636

安心·熱情·創新



泰安產物保險股份有限公司
TAIAN INSURANCE CO., LTD.

總公司:104088台北市長春路145號
145, Changchun Road, Taipei, Taiwan, R.O.C.
TEL:02(2)381-9678 FAX:02(2)100-8870
http://www.taiian.com.tw
查詢專線: 0800-012-080

無人機責任保險 險保險費收據
PREMIUM RECEIPT

泰安產物保險股份有限公司	
台	北
保險收據由電腦自動	
負責人	李松季

要保人
Applicant

智飛科技股份有限公司

111 年 02 月 25 日

保(批)單號碼 Policy No.	062G11A00008	保險費(新臺幣元) Premium(NT\$)	NT\$7,969
保險期間 Policy Period	111年02月25日至111年12月31日	總保險金額(新臺幣元) Sum Insured(NT\$)	

工商營二部營三科 F468 施曉華

(注意事項)

1. 貴戶若以支票繳費，請將該支票為受款人並劃線；該支票若未獲兌現時，本公司得終止保險契約。
2. 若另行約定繳費地點，請 貴戶填寫後附之「保險單繳款地點」聯，俾利後續作業。

總經理



76R

0837180

收費員：



收費時間：

年 月 日 時

安心·熱情·創新



泰安產物保險股份有限公司
 TAIAN INSURANCE CO., LTD.
 總公司:104088台北市長春路145號
 145, Changchun Road, Taipei, Taiwan, R.O.C.
 TEL:(02)2381-9678 FAX:(02)2100-8870
 http://www.taian.com.tw
 查詢專線:0800-012-080

雇主意外責任保險 險保險費收據
 PREMIUM RECEIPT

泰安產物保險股份有限公司	
台	北
保險收據印花稅單號碼	
負責人	李松季

要保人 智飛科技股份有限公司
 Applicant

111 年 02 月 25 日

保(批)單號碼 Policy No.	062411A00274	保險費(新臺幣元) Premium(NT\$)	NT\$2,000
保險期間 Policy Period	111年02月25日至111年12月31日	總保險金額(新臺幣元) Sum Insured(NT\$)	

工商營二部營三科 F468 施曉華

- (注意事項)
 1. 請戶至以支票繳費，請寫明本公司及受款人並劃線；請支票若未兌現時，本公司將停止保險契約。
 2. 若另有約定繳費時間，請 貴戶填寫後附之「保險單繳款單」聯，俾利繳納作業。

總經理



76R 083715

收費員:

收費時間: 年 月 日 時

安心·熱情·創新



附錄七、作業人員性別分析

本公司一向恪遵政府法令，作業過程中，落實性別平等，執行期間實際投入作業人員共計 4 員，男女性別比例列表下。


本案作業人員男女統計

項次	作業項目	男：女
1	計劃管理與督導	3:1
2	航測各項資料處理	3:1

附錄八、小像幅航拍攝影機校正場航拍資料處理結果之校正報告


校正報告

校正項目：小像幅航拍攝影機
報告日期：111 年 5 月 5 日
報告編號：J202204110101




儀器名稱：小像幅航拍攝影機
廠牌型號：Canon/5DSR
儀器序號：344054000110
送校單位：內政部國土測繪中心
地 址：台中市黎明路二段 497 號 4 樓

上述儀器經本實驗室校正，結果如內文。
本報告含封面及 9 頁內文，分離使用無效。



內政部
國土測繪中心
測量儀器
校正實驗室
臺中市南屯區黎明路二段 497 號 4 樓



報告簽署人



內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室
臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓

校正報告使用說明

- 1.內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室（以下簡稱本實驗室）執行小像幅航拍攝影機校正作業(以下簡稱本校正作業)所產生的校正結果詳列於本報告內，僅對本校正件負責。
- 2.本報告內的數值是本實驗室環境下執行校正所得的結果。爾後使用該校正件時，儀器之準確度則依使用時之環境狀況與使用頻率而定。
- 3.未得到本實驗室同意，本報告不得節錄或部分複製，但全部複製除外。
- 4.為確保校正件之準確度，請依送校單位訂定之校正週期，按時送校。

內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室

臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓

報告編號：J202204110101

校正項目：小像幅航拍攝影機

收件日期：111 年 5 月 3 日 ✓

廠牌：Canon ✓

校正(航拍)日期：111 年 4 月 7 日 ✓

型號：5DSR ✓

作業地點：小像幅航拍攝影機校正場

序號：344054000110 ✓

參考值作業年度編號：11101 ✓

感測器尺寸：36.00 mm × 24.00 mm ✓

參考值發布日期：111 年 1 月 24 日 ✓

校正結果與說明

一、校正結果：

1. 平面方向幾何校正

序號	校正標點號	橫坐標器差(mm) $E_m - E_r$	縱坐標器差(mm) $N_m - N_r$	平面方向器差(mm) $\Delta S = ((E_m - E_r)^2 + (N_m - N_r)^2)^{0.5}$	平面方向擴充不確定度(mm)
1	A031	22	13	26	86
2	A033	22	23	32	86
3	A035	-13	-38	40	86
4	A054	22	-18	28	86
5	A067	-16	-45	48	86
6	A089	-15	-21	26	86
7	A109	3	15	15	86
8	A115	17	-5	18	86
9	A117	-7	16	17	86
10	A121	-12	23	26	86
11	A124	-10	13	17	86
12	A127	-18	43	46	86
13	A129	-3	25	25	86
14	A131	10	17	20	86
15	A149	51	-15	53	86
16	A150	21	-19	29	86
17	A151	13	-22	26	86
18	A152	2	16	16	86
19	A155	1	7	7	86
20	A167	-28	-5	28	86
21	A172	10	-13	16	86
22	A174	-11	10	15	86
23	A177	41	-33	53	86
24	A179	8	-40	40	86
25	A182	-19	-41	45	86
26	A183	-5	-24	24	86
27	A184	-3	-18	18	86
28	A186	27	-21	34	86
29	A187	5	20	20	86

內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室

臺中市南屯區黎明路2段497號4樓

報告編號：J202204110101

序號	校正標點號	橫坐標器差(mm) $E_m - E_r$	縱坐標器差(mm) $N_m - N_r$	平面方向器差(mm) $\Delta S = ((E_m - E_r)^2 + (N_m - N_r)^2)^{0.5}$	平面方向擴充不確定度(mm)
30	A188	12	36	38	86
31	A189	-21	16	26	86
32	B124	21	9	23	86
33	B126	21	-9	23	86

平面方向器差均方根值：30 mm

※橫坐標器差及縱坐標器差之成果，係配合擴充不確定度有效位數修整顯示；平面方向器差係由非修整位數前之橫坐標器差及縱坐標器差計算而得，倘選由表中成果計算將存有進位誤差。

2. 高程方向幾何校正

序號	校正標點號	高程方向器差(mm) $h_m - h_r$	高程方向擴充不確定度(mm)
1	A031	-110	180
2	A033	-140	180
3	A035	160	180
4	A054	120	180
5	A067	100	180
6	A089	-240	180
7	A109	100	180
8	A115	-110	180
9	A117	-230	180
10	A121	-80	180
11	A124	60	180
12	A127	20	180
13	A129	-50	180
14	A131	-120	180
15	A149	-40	180
16	A150	-50	180
17	A151	20	180
18	A152	40	180
19	A155	-50	180
20	A167	-180	180
21	A172	-100	180
22	A174	-10	180
23	A177	-110	180
24	A179	10	180
25	A182	10	180

內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室

臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓

報告編號：J202204110101

序號	校正標點號	高程方向器差(mm) $h_m - h_r$	高程方向擴充不確定度(mm)
26	A183	-50	180
27	A184	-60	180
28	A186	110	180
29	A187	-190	180
30	A188	-170	180
31	A189	-80	180
32	B124	-80	180
33	B126	-80	180

高程方向器差均方根值：110 mm

3. 符合性聲明

3.1 本報告以內政部「一千分之一數值航測地形圖成果檢查作業規定」(100 年 2 月 9 日修訂)之內容為判斷標準。

3.2 本符合性聲明採用之決定規則係使用內政部「一千分之一數值航測地形圖成果檢查作業規定」(100 年 2 月 9 日修訂)進行判定。

3.3 符合性判斷結果

	器差均方根值(mm)	規範標準(mm)	判斷結果
平面方向	30 ✓	250 ✓	通過
高程方向	110 ✓	424 ✓	通過

註 1：航空攝影飛航參數

航線總數量 (條)	6
南北向航線數量 (條)	3
東西向航線數量 (條)	3
像片前後重疊率 End lap (%)	95
像片側向重疊率 Side lap (%)	62
飛航橢球高(m)	1000.0
飛航離地高 AGL (Above Ground Level; m)	805.0
地面像素解析度 GSD (cm)	7

註 2：空中三角平差使用相關參數

焦距 (mm)	53.0544
像主點坐標 (mm)	X = 0.067 Y = 0.0809
鏡頭時變差參數	無

內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室

臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓

報告編號：J202204110101

像元大小 (μm)	4.143646 × 4.143646
平差使用的像片總數量 (片)	223
平差使用校正標總數 (點)	43
作為控制點數量 (點)	10
作為檢核點數量 (點)	33

註 3：顧客預處理軟體資訊

送校影像是否為畸變差已糾正影像(Undistortion)	是
鏡頭畸變差糾正軟體/版本	Pix4D mapper/4.6.4



內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室

臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓

報告編號：J202204110101

二、校正說明：

1. 校正日期與地點

本校正作業係於 111 年 4 月 7 日執行航空攝影。本實驗室設置之小像幅航拍攝影機校正場位於南投縣南崗工業區（南投縣南投市南崗三路 21 號），校正場內設置對空通視之校正標，位置及分布如下圖。



小像幅航拍攝影機校正場位置及校正標分布

2. 校正方法

2.1 本校正係依據本實驗室「小像幅航拍攝影機校正作業程序」實施。

2.2 校正場之校正標坐標參考值，係利用衛星定位測量技術求得，計算流程如下：

2.2.1 使用納為工作標準件之衛星定位儀觀測 5 個網形控制點，採衛星訊號記錄間隔為 5 秒用之設定辦理同步觀測，每天不間斷觀測應達 3 小時，共觀測 3 天。以 MX57 投影坐標 ($E = 215272.362 \text{ m}$, $N = 2647269.617 \text{ m}$, $h = 201.201 \text{ m}$) 為坐標起算點，計算 4 個網形控制點投影坐標，作為網形坐標成果計算依據。

2.2.2 使用多組工作標準件衛星定位儀，連續且同步觀測校正標，每個時段連續觀測應達 60 分鐘，衛星訊號資料記錄間隔為 5 秒，觀測衛星顆數應大於 4，PDOP 值需在 6 以下。測量規劃使基線向量形成閉合的幾何圖形，以增加成果的可靠度和精度。

內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室

臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓

報告編號：J202204110101

- 2.2.3 採用衛星定位測量資料處理軟體計算各時段基線 (Baseline) 成果，另採用本中心衛星測量基線網形平差系統軟體工具，執行自由網重複基線解精度分析，包括基線相對精度與中誤差。由精度分析成果進行粗差偵錯。除錯後成果為各時段基線計算成果，並進行強制附合平差精度分析，計算校正標參考值的三維投影坐標 (E_r, N_r, h_r)。
- 2.3 顧客依協議以校正件於校正場執行校正航拍，自行完成空中三角平差解算等預處理作業，並繳交經鏡頭畸變差糾正後之影像及每張影像解算完成之內方位參數資料 (詳如報告內註釋參數及資訊)，供本實驗室辦理後續校正作業。本實驗室依據顧客提供校正件拍攝之影像及其他相關資料，執行小像幅航拍攝影機幾何校正分析。
- 2.4 小像幅航拍攝影機拍攝影像內校正標坐標量測值，係利用空中三角測量技術求得，計算流程如下：
- 2.4.1 以航測影像工作站對小像幅航拍攝影機影像實施空中三角測量，量測空中三角連結點及所有校正標之像坐標。使用實驗室提供顧客辦理預處理之 5 個校正場內控制點為約制，進行空中三角初步平差計算，利用軟體偵錯功能，以漸進方式處理重複至沒有粗差被偵測出來為止，並經由數據檢核人員查核比對，確保校正標及連結點的像坐標量測正確。
- 2.4.2 於校正場 4 角各取 1 點、4 邊各取 1 點及中央位置選取 2 點，共計 10 個校正標，作為空中三角平差控制點，其餘分布於全區域且均勻分布之校正標作為連結點，共同進行空中三角平差計算，以獲得非控制用校正標之投影坐標量測值 (E_m, N_m, h_m)。
- 2.5 將衛星定位儀所測定之校正標投影坐標參考值，與空中三角平差計算所得之校正標投影坐標量測值，計 33 個，進行器差計算，器差值計算方程式如下：

$$\begin{bmatrix} \Delta E \\ \Delta N \\ \Delta h \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} E_m \\ N_m \\ h_m \end{bmatrix} - \begin{bmatrix} E_r \\ N_r \\ h_r \end{bmatrix}$$

ΔE ：平面橫軸方向器差。 ΔN ：平面縱軸方向器差。 Δh ：高程方向器差。

E_m, N_m, h_m ：校正標坐標量測值。 E_r, N_r, h_r ：校正標坐標參考值。

3.校正用工作標準件

工作標準件	廠牌/型號/序號	校正報告編號	最近校正日期	校正週期	校正單位
1	Trimble/NetR9/5215K84225	D202110040109	110/11/12	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)

內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室

臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓

報告編號：J202204110101

工作標準件	廠牌/型號/序號	校正報告編號	最近校正日期	校正週期	校正單位
2	TOPCON/NET-G3A/61801389	D202109130202	110/10/5	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)
3	TOPCON/NET-G3A/61800638	D202109130203	110/10/5	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)
4	TOPCON/NET-G3A/61800465	D202109130204	110/10/5	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)
5	Trimble/R8S/5947R00952	D202005080304	109/6/12	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)
6	TOPCON/NET-G3/pp-0002	D202109130205	110/10/5	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)
7	Trimble/R8S/5905R91276	D201904250214	108/5/29	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)
8	TOPCON/NET-G3A/61801267	D202109130201	110/10/5	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)
9	TOPCON/GR-3/4421218	D202101180102	110/3/5	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)
10	TOPCON/NET-G3A/61800316	D200549A	109/10/23	3 年	國家度量衡標準實驗室 (TAF 編號 N0688)
11	Trimble/R8S/5947R00951	D202005080303	109/6/12	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)

內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室

臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓

報告編號：J202204110101

工作標準件	廠牌/型號/序號	校正報告編號	最近校正日期	校正週期	校正單位
12	Leica/GR50/1832209	D210592A	110/11/23	3 年	國家度量衡標準實驗室 (TAF 編號 N0688)
13	Leica/GR50/1832208	D200619A	109/12/16	3 年	國家度量衡標準實驗室 (TAF 編號 N0688)
14	Leica/GR50/1832197	D200618A	109/12/16	3 年	國家度量衡標準實驗室 (TAF 編號 N0688)
15	Leica/GR50/1832190	D210593A	110/11/23	3 年	國家度量衡標準實驗室 (TAF 編號 N0668)
16	TOPCON/GR-3/4421748	D202101180103	110/3/5	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)

4. 擴充不確定度

4.1 本校正系統依據本實驗室「小像幅航拍攝影機校正系統評估」進行評估。

4.2 本校正報告中之擴充不確定度，係組合標準不確定度與涵蓋因子（平面坐標方向 $k=2.06$ ，高程方向 $k=1.99$ ）之乘積，相對應約為 95 % 之信賴水準。

三、參考資料

1. 「小像幅航拍攝影機校正作業程序」，SICL-3-06-0，2.2 版，內政部國土測繪中心，民國 111 年。
2. 「小像幅航拍攝影機校正系統評估」，SICL-3-06-1，2.1 版，內政部國土測繪中心，民國 110 年。

附錄九、本案酬載之數位相機率定參數

```
camera_calibration_file 0
#Focal Length (mm) assuming a sensor width of
36.82996977599999866015x24.55331318400000029101mm
#Image size 8688.000000000000000000x5792.000000000000000000 pixel
FOCAL 53.14854962353045664258

#Principal Point Offset xpoff ypoff in mm (Inpho)
XPOFF -0.10361504655930461882
YPOFF -0.33813329332918096171
#Principal Point Offset xpoff ypoff in mm
XPOFF 0.10361504655930461882
YPOFF -0.33813329332918096171
#Principal Point Offset xpoff ypoff in pixel
XPOFF 24.44225531495976611041
YPOFF -79.76390071213836563402

#How many fiducial pairs (max 8):
NUM_FIDS 4

#Fiducials position
DATA_STRIP_SIDE left

#Fiducial x,y pairs in mm:
FID_PAIRS
    18.41498488799999933008 -12.27665659200000014550
    -18.41498488799999933008 -12.27665659200000014550
    -18.41498488799999933008 12.27665659200000014550
    18.41498488799999933008 12.27665659200000014550

#Symmetrical Lens Distortion Odd-order Poly Coeffs:K0,K1,K2,K3
SYM_DIST 0 0.0000004237689298147 -0.0000000031454210717
0.0000000000039564972

#Decentering Lens Coeffs p1,p2,p3
DEC_DIST 0.00000025482203105790 -0.00000001430455228552 0

#How many distortion pairs (max 20):
NUM_DIST_PAIRS 20
```

附錄十、各級檢修表

三級保修檢查表格

三級保修檢查表格

檢查日期		飛機編號		檢查 員	
飛機機體檢查保養項目					
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保結果	
1	螺旋槳&機頭罩	磨損、斷裂	須拆卸檢查。	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
2	引擎-整體外觀	磨損、鬆脫	須拆卸檢查，拆卸時將化油器與引擎本體分離。	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
3	引擎-汽缸	積碳	汽缸罩需拆卸、化油器清潔劑清潔除碳。	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
4	引擎-化油器	雜質、阻塞	拆卸分離、拆卸時注意瓣膜傷害，使用乾燥空氣清潔	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
5	引擎火星塞	積碳、老化	清潔除探必要時更換	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
6	CDI 點火系統	鬆脫、不良	觸摸、目視檢查、清潔	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
7	引擎座、防火牆	鬆脫、斷裂	目視、裂痕、鬆脫、固定螺絲放鬆再鎖緊。	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
8	油箱與油管路	破損、變質	目視、觸摸	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
9	油門伺服機線路	鬆脫、不良	伺服機及連動拉桿整體運動順暢度是否良好。	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
10	飛機機體	破損、裂痕	目視、觸摸	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
11	機體主翼結合結構	破損、鬆脫、 裂痕	目視、觸摸、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	
12	機體水平尾翼結構	破損、鬆脫、 裂痕	目視、觸摸、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常	

三級保修檢查表格

13	機體垂直尾翼結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
14	主翼結構	破損、鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
15	機腹與主腳架結合	鬆脫、裂痕	目視、觸摸、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
16	主腳架系統含煞車	破損、鬆脫、裂痕、油壓管路、油壓缸	目視、觸摸、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
17	各伺服機及拉桿	破損、鬆脫、裂痕、動作不良、	鼻輪機構、垂直尾翼、水平尾翼右、主翼右、FLAP、主翼左、FLAP	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
18	空速管線路	鬆脫、暢通	觸摸、目視、試吹氣	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
19	機體各部艙蓋	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
20	機體組合再檢查	密合度、機構	目視、觸摸、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

三級保修檢查表格

飛機籌載電裝檢查保養項目				
	項目	檢保要點	檢保動作	檢保報告
1	飛控電腦	電路線路、電路板 防震點、固定點	拆卸檢查、檢驗功能 觸摸、目視、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
2	DATA RF 含天線			<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
3	VIDEO RF 含天線			<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
4	GPS 接收器			<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
5	籌載攝影設備	攝影裝備、避震系統、線路接點、固定點、控制電路板	拆卸、檢驗功能 調整、清潔	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
6	電池供電系統	線路、接點	觸摸、目視、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
7	航電控制面板	線路、接點、開關	測試	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
8	CDI 安全開關	線路、接點、開關	測試	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常
9	機體內連接點線路	破損、接點	觸摸、目視、調整	<input type="checkbox"/> 正常、 <input type="checkbox"/> 異常

二級保修檢查表格

二級保修檢查表格

保修檢查目的	<input type="checkbox"/> 任務飛行、 <input type="checkbox"/> 一般例行檢查、 <input type="checkbox"/> 其它	
飛機名稱／編號		
檢查日期		
任務前置作業準備項目		
電裝電池箱清點項目 (充電準備完畢)	<input type="checkbox"/> 遙控器電池、 <input type="checkbox"/> 7.4V 啟動電池	
各式燃油清點項目	<input type="checkbox"/> 飛行用燃油 (調和比 :1) 公升	
GCS 車工具裝備清點項目	<input type="checkbox"/> 五金工具箱、 <input type="checkbox"/> 引擎啟動設備箱、 <input type="checkbox"/> 飛機備料箱、 <input type="checkbox"/> 急救箱 <input type="checkbox"/> 無線電通訊設備箱、 <input type="checkbox"/> GCS 站通訊設備箱、 <input type="checkbox"/> 攝影裝 備、 <input type="checkbox"/> 發電機 <input type="checkbox"/> 天線控制設備(線材)、 <input type="checkbox"/> 天線 900Mhz、2.4G <input type="checkbox"/> 天線架設設備(桿、立架)、 <input type="checkbox"/> GCS 站電腦設備 <input type="checkbox"/> GCS 站控制設備	

二級保修檢查表格

1、引擎動力系統

飛機名稱編號			備註
1	螺旋槳與機頭罩是否磨損斷裂、螺絲是否鬆動	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
2	檢查火星塞陶瓷，接點，及固定狀況（積碳狀況）	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
3	火星塞 CDI 帽固定螺絲是否鬆動	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
4	化油器固定螺絲是否鬆動	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
5	引擎固定螺絲是否鬆動	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
6	引擎固定座是否良好	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
7	引擎避震墊是否良好	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
8	引擎防火牆固定螺絲鬆動	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
9	檢查濾油器是否阻塞	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
10	CDI 感測頭是否固定良好	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
11	CDI 線材是否磨損（特別是越過防火牆線材）	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
12	油門連動拉桿固定狀況、球頭是否鬆動	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
13	油管是否破裂、變質、連接點是否固定	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
14	引擎排氣管固定螺絲是否鬆動	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
15	油門伺服器運作是否正常（目視觀察）	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
16			
17			

二級保修檢查表格

2、機體機翼系統		飛機名稱編號	備註
1	機身外觀是否破損、髒污	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
2	垂直尾翼接合結構是否正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
3	垂直尾翼連動拉桿有無鬆脫	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
4	水平尾翼接合結構是否正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
5	水平尾翼連動拉桿有無鬆脫	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
6	主翼外觀是否破損、髒污	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
7	主翼接合結構面是否正常（伺服機接頭線是否在外）	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
8	主翼各伺服機運作是否正常、連動拉桿是否鬆脫	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
9	空速管座、空速管是否阻塞、彎曲變形	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
10	機身機翼接合面是否正常、螺絲是否缺件	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
11	主翼試接合是否正常、有無虛位	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
12	鼻輪轉向系統是否正常，有無鬆脫、偏位、氣壓不足	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
13	主起落架機腹結構是否破損	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
14	主起落架煞車系統有無洩油、鬆脫、偏位、氣壓不足	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
15	籌載艙蓋開啟是否順暢、螺絲缺件、破損	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
16	控制面板艙蓋開啟是否順暢、螺絲缺件、破損	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
17	攝影倉罩（SPEED-DOME 罩）是否清潔、密合良好、破損	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
18	DATA-RF 天線及座固定是否良好	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
19	VIDEO-RF 天線及座固定是否良好	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
20	UHF RC 接收天線及座固定是否良好	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	

二級保修檢查表格

21	GPS 天線是否固定良好	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
----	--------------	---	--

3、機體內部系統

		飛機名稱編號	備註
1	油箱有無洩漏、管線及連接是否正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
2	內部各伺服機連接線路是否正常（鬆脫、斷裂、損傷）	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
3	內部各電源線路連接是否正常（鬆脫、斷裂、損傷）	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
4	航電模組與內部設備相互連接是否正確	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
5	DATA_RF 模組與內部設備相互連接是否正確	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
6	VIDEO_RF 模組與內部設備相互連接是否正確	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
7	RC 接收模組與內部設備相互連接是否正確	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
8	攝影模組與內部設備相互連接是否正確	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
9	電池模組與內部設備相互連接是否正確	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
10	機體內部各模組固定螺絲是否鬆動	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
11	控制面板外觀是否正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
12	機體內部是否有異物	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
13	機體內部結構體是否正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
14	攝影裝備鏡頭是否清潔	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	

二級保修檢查表格

4、GCS 系統、飛機系統測試		飛機名稱編號	備註
1	發電機啟動是否正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
2	GCS 站控制電腦軟硬體是否正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
3	GCS 站錄影電腦軟硬體是否正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
4	GCS 站控制設備是否正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
5	天線外觀是否損壞	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
6	天線控制器、馬達運作是否正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
7	飛機控制面板各項功能鍵及燈號是否正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
8	UHF RC 與飛機控制是否正常（舵面、鼻輪、煞車）	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
9	VIDEO_RF 與 GCS 是否通訊正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
10	DATA_RF 與 GCS 是否通訊正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
11	攝影裝備運作是否正常（SPEED-DOME 運轉）	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
12	GPS 傳送是否正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
13	飛機姿態 X 軸是否正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
14	飛機姿態 Y 軸是否正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
15	飛機姿態 Z 軸是否正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
16	引擎啟動與油門狀態	高速	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
		中速	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
		低速	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
		熄火	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
17	引擎轉速是否顯示於 GCS	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
18	MMC 飛航紀錄是否動作	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	

二級保修檢查表格

19	飛行模式切換是否正確（手動、半自動、導航、自動降落）	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
20	RPV 模式是否運作正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
21	天線追蹤系統運作是否正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
22	航點上傳是否正常	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
23	各模組溫度係數是否有異樣升高	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
24	各模組電壓係數是否有異樣降低	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
25	飛機是否有不正常無線電干擾	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	



二級保修檢查表格

檢保工作報告

主管審閱：

一般飛行檢查表格

一般飛行基本表格

飛行目的		日期/時間	
天氣/溫度		風向/風速	
飛行地點		工作人員	
飛機參數			
飛機型號	航電編號	螺旋槳尺寸	使用油料
			備註
1	Aircraft 外觀是否破損。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
2	安裝主翼、尾翼，固定螺絲是否旋緊。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
3	安裝電池，電量是否充足正常。(AP、CDI)		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
4	機體內各種線路是否連接良好，有無鬆脫。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
5	油箱油量是否充足。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
6	各舵面拉桿是否正查有無鬆脫、偏位。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
7	起落架、鼻輪是否正常有無鬆脫、偏位。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
8	螺旋槳是否良好。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
9	發電機系統、引擎各部件螺絲是否固定良好。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
10	開啟航電電源是否啟動，電壓是否正常。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
11	開啟伺服機電源是否啟動，電壓是否正常。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
12	開啟資料通訊電源是否啟動，電壓是否正常。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
13	開啟影像通訊電源是否啟動，電壓是否正常。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
14	開啟 RC 發射機電源是否啟動，電壓是否正常。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
15	飛機各舵面、導航模式、MMC 是否正常。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
17	GPS 接收是否正常。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
18	空速管是否正常。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
19	檢查資料傳送各項數據是否正常。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
21	檢查飛機天線群連接是否穩固正常。。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常
23	開啟 CDI 發動引擎，油門高中低速是否順暢。		<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常



一般飛行基本表格

24	發電機充電迴路電壓是否正常。	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
25	飛機是否起飛	<input type="checkbox"/> 正常 <input type="checkbox"/> 異常	
電池電壓紀錄 (前/後)			
AP		CDI	

附錄十一、111 年各月份維修保養相片

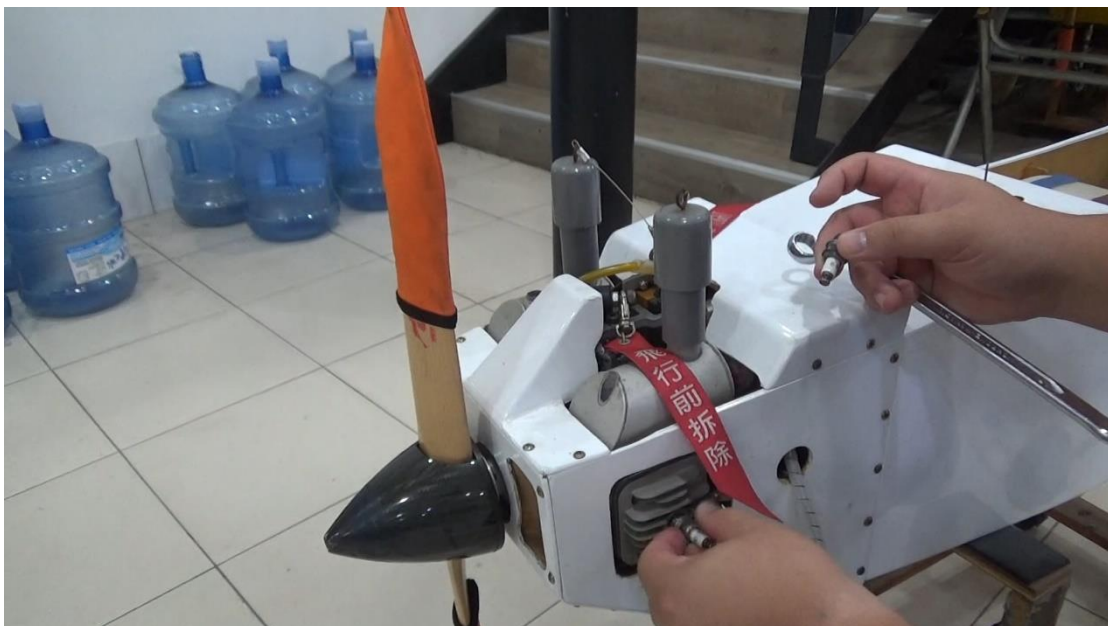
3 月份相片



4 月份相片



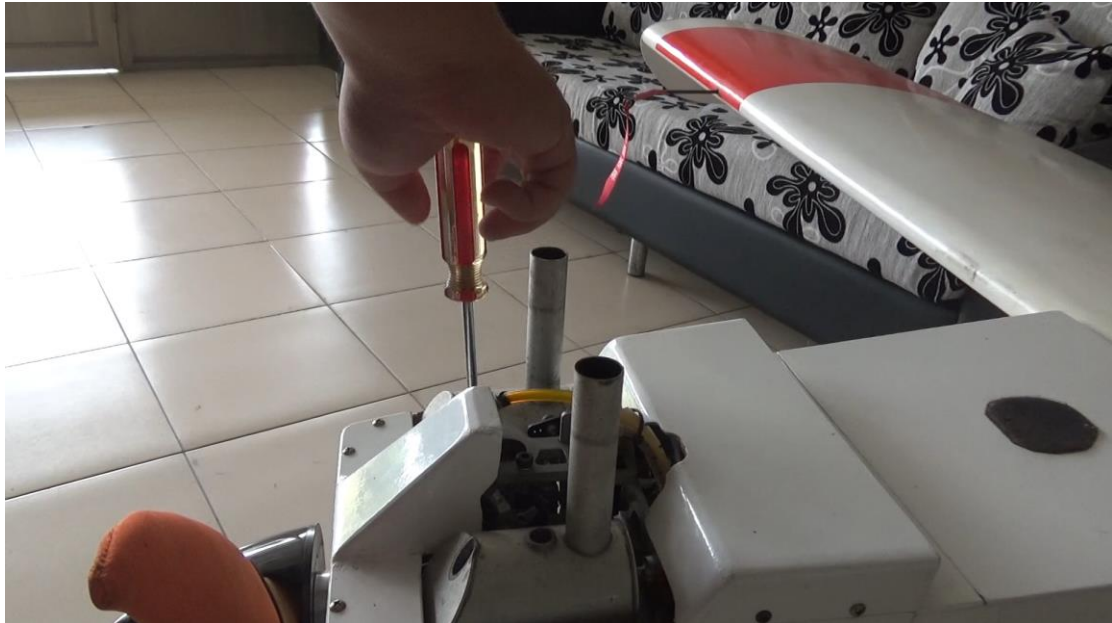
5 月份相片



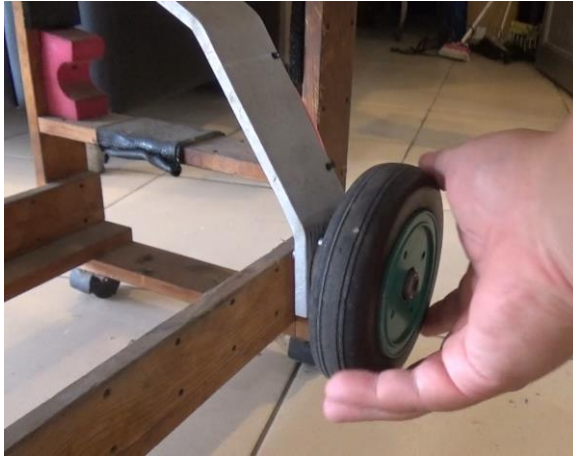
6 月份相片



7 月份相片



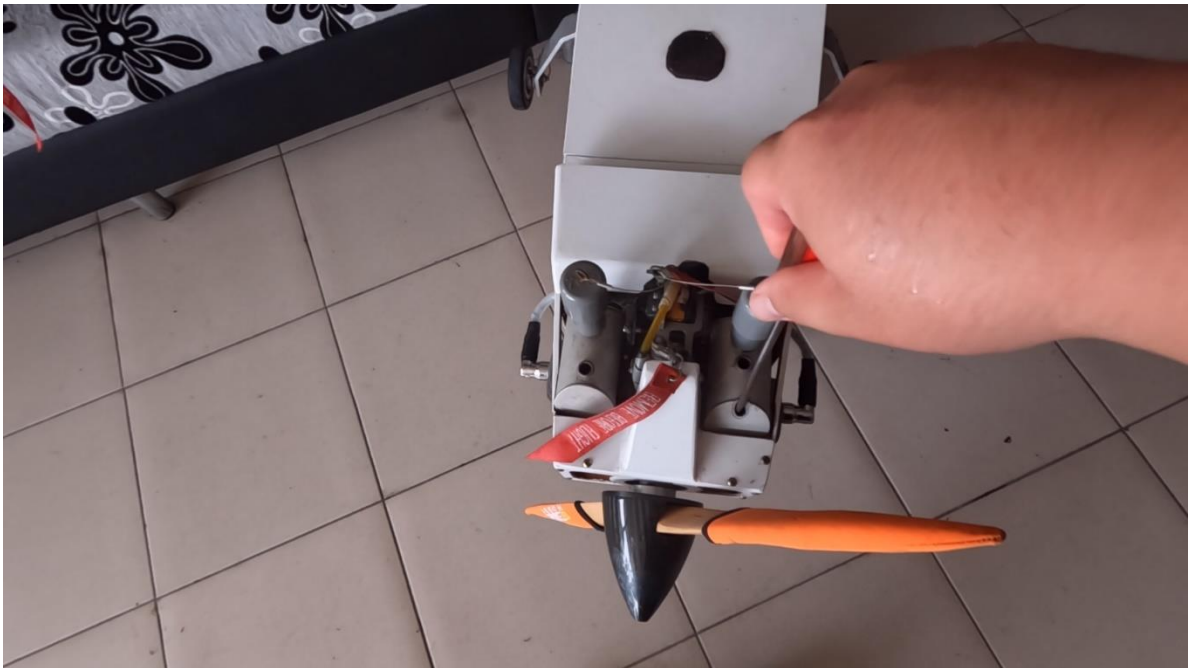
8 月份相片



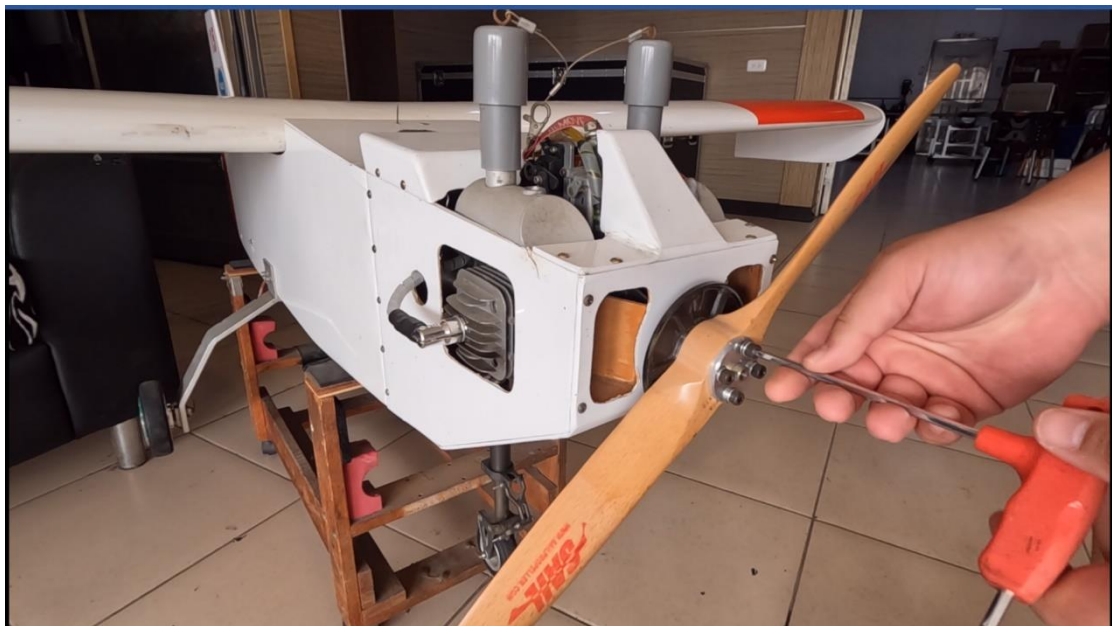
9 月份相片



10 月份相片



11 月份相片



12 月份相片

機翼油汙清理：



機身清潔



**111 年度多旋翼機外業航拍與影像處理
及設備維護作業採購案**

**2022 Government Procurement for
rotary wing UAS for aerial
photography, image processing and
equipment maintenance**

工作總報告

Final Report



標案案號：NLSC-111-30

主辦機關：內政部國土測繪中心

執行單位：經緯航太科技股份有限公司

中華民國 111 年 12 月 15 日

摘要

本案為發展 UAS 技術及推廣應用，辦理發展空中及地面移動測繪技術、整合空中及地面不同載具蒐集空間資訊與提升 UAS 航拍及影像處理技術及協助其他政府機關辦理特定區域航拍作業等。本案於 108 年完成建置多旋翼型 UAS，並於 109 年投入局部區域圖資更新與協助其他機關航拍辦理國土監測及防救災資訊蒐集等相關領域航拍作業。

本案總計完成 8 區，需求面積合計 2,678 公頃、實際面積合計 6,599 公頃航拍與相關影像處理作業，並完成合約期間 3 月至 12 月保養維護工作。其中航拍作業包含協助陽明山國家公園管理處拍攝臺北市士林區、臺北市政府工務局水利工程處拍攝臺北市北投區與萬華區、臺南市鹽水區地政事務所拍攝臺南市柳營區，並製作正射影像成果；另辦理財政部國有財產署委託雲林縣臺西鄉、口湖鄉及高雄市永安區之國土測繪一號航拍影像處理作業，相關應用可增進政府機關橫向協調聯繫效益。另執行期間也辦理國土測繪中心於南投縣南投市南崗工業區小像幅航拍攝影機航拍校正作業，並提供原始航拍影像資料。

依契約規定辦理自 111 年 3 月起至 12 月共計 10 次 UAS 保養維護作業，並更換已達兩年使用年限設備零組件及升級圖傳模組，以確保任務執行安全及提升航拍效率。

關鍵字：遙控無人機系統、移動測繪系統、正射影像、空三計算

Abstract

In order to develop UAS technology and promote its application, this project develops and integrate the spatial information from aerial and ground mobile mapping technology, improves UAS aerial photography and image processing technology, and assists government agencies to execute aerial photography in specific region.

The required area of 8 places were about 2,678 hectares, and actual area of 6,599 hectares. UAV maintenance over the contract period (March to December) is conducted. Aerial photography and image processing is conducted for several government agencies in Taipei Shilin, Beitou, Wanhua district and Tainan Liuying district. Image processing is conducted for National Property Administration in Yunlin Taixi, Kouhu township and Kaoshiung Yongan district. Orthophotos were provided after processing for government agencies communication. Besides, the photography in Nantou was conducted for NLSC for aerotriangulation camera correction.

According to the contract, a total of 10 times of UAS maintenance from March to December in 2022 were conducted. Some parts of the UAS had reached its expiration date, therefore, were replaced with new parts. New video transmission model was equipped to improve efficiency.

Keypoint: UAS, Mobile Mapping System, Orthophoto, aerotriangulation

目錄

摘要.....	I
Abstract.....	II
目錄.....	III
圖目錄.....	V
表目錄.....	VII
第壹章 前言.....	1
第一節 計畫名稱.....	1
第二節 計畫緣起.....	1
第三節 工作項目及內容.....	1
第四節 工作時程及交付成果.....	5
第五節 作業人員性別分析及統計.....	5
第貳章 作業項目及程序與方法.....	7
第一節 作業執行規劃.....	7
第二節 UAS 航拍規劃與作業流程說明.....	12
第三節 空中三角測量及正射影像製作作業規劃.....	20
第四節 成果檢核.....	24
第參章 航拍及影像處理作業.....	26
第一節 一般航拍及影像處理作業.....	28
一、 臺北市士林區(陽明山大油坑、馬槽、夢幻湖).....	28
二、 臺北市北投區.....	34
三、 臺北市萬華區.....	36
四、 臺南市柳營區.....	39
第二節 一般航拍作業.....	41
一、 南投縣南投市.....	41
第三節 影像處理作業(國土測繪一號航拍影像).....	42
一、 雲林縣臺西鄉.....	42
二、 雲林縣口湖鄉.....	44
三、 高雄市永安區.....	45
第肆章 無人機系統設備保養維護作業.....	47
第一節 每月保養維護作業.....	47

第二節	UAS 零組件更換.....	50
第伍章	結論.....	52
第陸章	附錄.....	53
附錄一	3 月至 12 月份保養維護資料.....	53
附錄二	飛手合格操作證明.....	83
附錄三	各航拍場域空域申請書.....	84
附錄四	單旋翼型 UAS(X7)備用機校正報告.....	101
附錄五	多旋翼型 UAS 校正報告.....	109

圖目錄

圖 2-1 多旋翼型 UAS	7
圖 2-2 Sony α7 III 全片幅數位相機.....	8
圖 2-3 單旋翼型 UAS (X7)	9
圖 2-4 單旋翼型 UAS (C2)	10
圖 2-5 Sony α7R III 全片幅數位相機.....	11
圖 2-6 活動空域類別 (民航局網站查詢)	12
圖 2-7 UAS 航拍工作標準作業流程規劃.....	13
圖 2-8 UAS 操作使用程序標準作業流程.....	14
圖 2-12 UAS 航拍任務執行紀錄.....	18
圖 2-13 航線規劃示意圖	19
圖 2-14 SfM-MVS 標準流程.....	20
圖 2-15 方位參數展點.....	21
圖 2-16 內外方位參數求解.....	22
圖 2-17SfM-MVS 測量平差報表.....	22
圖 2-18 內外方位參數求解.....	23
圖 2-19 正射影像製作成果.....	24
圖 3-1 111 年度一般航拍任務及影像處理區域分布	26
圖 3-2 臺北市士林區(陽明山大油坑)飛行航線規劃	28
圖 3-3 臺北市士林區(陽明山馬槽)飛行航線規劃	29
圖 3-4 臺北市士林區(陽明山夢幻湖)飛行航線規劃	30
圖 3-5 臺北市士林區(陽明山大油坑)控制點及檢核點分布圖	31
圖 3-6 臺北市士林區(陽明山大油坑)正射鑲嵌影像成果	32
圖 3-7 臺北市士林區(陽明山馬槽)控制點及檢核點分布圖	32
圖 3-8 臺北市士林區(陽明山馬槽)正射鑲嵌影像成果	33
圖 3-9 臺北市士林區(陽明山夢幻湖)控制點及檢核點分布圖	33
圖 3-10 臺北市士林區(陽明山夢幻湖)正射鑲嵌影像成果	34
圖 3-11 臺北市北投區飛行航線規劃.....	35
圖 3-12 臺北市北投區控制點及檢核點分布圖.....	36
圖 3-13 臺北市北投區正射鑲嵌影像成果.....	36
圖 3-14 臺北市萬華區飛行航線規劃.....	37
圖 3-15 臺北市萬華區控制點及檢核點分布圖	38
圖 3-16 臺北市萬華區正射鑲嵌影像成果.....	38
圖 3-17 臺南市柳營區飛行航線規劃.....	39
圖 3-18 臺南市柳營區控制點及檢核點分布圖	40
圖 3-19 臺南市新營區正射鑲嵌影像成果.....	41
圖 3-20 南投縣南投市飛行航線規劃.....	42

圖 3-21 雲林縣臺西鄉控制點及檢核點分布圖	43
圖 3-23 雲林縣口湖鄉控制點及檢核點分布圖	44
圖 3-25 高雄市永安區控制點及檢核點分布圖	45
圖 4-1 保養維護記錄範例	49

表目錄

表 1-1 不同類別成果解析度及精度要求表	3
表 1-2 各階段應交付成果項目及繳交期限表	5
表 1-3 本案作業人員性別統計表	6
表 2-1 多旋翼型 UAS 性能表	7
表 2-2 Sony α7 III 全片幅數位相機規格表	8
表 2-3 單旋翼型 UAS (X7) 規格表	10
表 2-5 Sony α7R III 全片幅數位相機規格表	11
表 2-6 航空攝影規劃資訊	19
表 3-1 111 年度一般航拍任務及影像處理區域彙整表	27
表 3-2 臺北市士林區(陽明山大油坑)任務執行概況	29
表 3-3 臺北市士林區(陽明山馬槽)任務執行概況	30
表 3-4 臺北市士林區(陽明山夢幻湖)任務執行概況	31
表 3-5 臺北市士林區(陽明山大油坑)空三計算成果	32
表 3-6 臺北市士林區(陽明山馬槽)空三計算成果	33
表 3-7 臺北市士林區(陽明山夢幻湖)空三計算成果	34
表 3-8 臺北市北投區任務執行概況	35
表 3-9 臺北市北投區空三計算成果	36
表 3-10 臺北市萬華區任務執行概況	37
表 3-11 臺北市萬華區空三計算成果	38
表 3-12 臺南市柳營區任務執行概況	39
表 3-13 臺南市柳營區空三計算成果	40
表 3-14 南投縣南投市任務執行概況	42
表 3-15 雲林縣臺西鄉空三計算成果	43
表 3-16 雲林縣臺西鄉空三計算成果	44
表 3-17 高雄市永安區空三計算成果	46
表 4-1 保養維護日期 (3 月至 12 月)	47
表 4-2 機身下板等零組件更換項目及價格表	50
表 4-3 UAS 圖像傳輸模組價格表	50
表 4-4 多旋翼機零組件更換前後情形對照表	51



第壹章 前言

第一節 計畫名稱

本計畫名稱為「111 年度多旋翼機外業航拍與影像處理及設備維護作業採購案」（以下簡稱本案）。

第二節 計畫緣起

近年來由於測量與空間資訊技術不斷進步，結合測量製圖的技術與整合式導航定位定向系統，搭配多種感測器來蒐集空間資料，普遍應用於國土保安、環境變遷、土石流即時監測及海洋及森林資源探測保護等工作。無人機系統（Unmanned Aircraft System, UAS；以下簡稱 UAS），同時具備定位系統、自動飛行控制、即時影像及資訊傳輸等功能，使得空間資料的蒐集更有效率，並可提供空間資料庫最新資訊。

內政部國土測繪中心（以下簡稱國土測繪中心）為發展 UAS 技術及推廣應用，於「多元測繪科技整合應用計畫」中研提「發展空中及地面移動測繪技術」（108 至 111 年度），規劃辦理發展空中及地面移動測繪技術、整合空中及地面不同載具蒐集空間資訊與提升 UAS 航拍及影像處理技術及協助其他政府機關辦理特定區域航拍作業等。於 108 年完成建置多旋翼型 UAS，並於 109 年投入局部區域圖資更新與協助其他機關航拍辦理國土監測及防救災資訊蒐集等相關領域航拍作業。

第三節 工作項目及內容

一、一般航拍作業

- (一). 航拍區域：辦理國土測繪中心指定區域（範圍含台澎金馬等地）航拍作業（暫定 5 區，總面積約 11.5 平方公里，依實際航拍區域為準）。
- (二). 使用載具：採用國土測繪中心多旋翼 UAS 設備（如附件 1-1）航拍為原則，如遇有維修或其他特殊情況（由機關認定），廠商得以性能與酬載相當或以上之 UAS（含單旋翼機或多旋翼機或定翼機，惟 UAS 及週邊資通訊設備不得使用大陸廠牌）辦理航拍作業。廠商應於企劃書提列 2 種不同機型以上之備用機及酬載相關規格，作為航拍作業備援使用（其操作人員應有交通部民用航空局核發之相應高級專業操作證）。

(三). 航拍規定：

1. 航拍時原始影像解析度須優於 0.10 公尺，含雲量不得超過 5%。
2. 製作 1 公尺精度正射影像成果，影像前後重疊率平均須達 80% 以上（最小值不得小於 75%），側向重疊率平均須達 40%（最小值不得小於 35%）以上。
3. 製作 0.5 公尺精度正射影像成果，影像前後重疊率平均須達 80% 以上（最小值不得小於 75%），側向重疊率平均須達 60%（最小值不得小於 55%）以上。
4. 須於國土測繪中心通知（發文或電子郵件方式）航拍區域次日起 5 個日曆天內，製作向交通部民用航空局申請航拍活動之相關資料並提送國土測繪中心（電子郵件方式），由國土測繪中心協助申請。另於前開申請通過後，如有空域協調需要，應協助與其他相關單位協調。航拍時並應依規定派員至塔臺辦理協調作業。
5. 每次執行任務須填寫航拍任務紀錄表，記錄每次航拍日期、天氣狀況、風向、風級、飛航方向、飛行時間、航拍軌跡、影像含雲量及影像重疊率等資料。

(四). 操作員資格規定：本團隊操作國土測繪中心多旋翼型無人機作業人員，應依「遙控無人機管理規則」規定取得高級專業操作證（Ib；2 公斤以上未達 15 公斤）。

(五). 本團隊於履約期間使用國土測繪中心多旋翼機系統應負保管及維護之責；若屬本團隊辦理保養維護或測試或航拍作業之人為操作疏失所造成多旋翼機毀損或造成第三者人員損傷、財物損失，均由本團隊負責。

二、影像處理作業

(一). 空中三角測量及正射影像：應辦理空中三角測量並製作正射影像成果。另正射影像應設定透明底(格式為 PNG 檔)，如影像資料大小超過 20,000 × 15,000 像素，須於成果驗收合格後，配合依機關指定方式進行裁切。不同類別成果解析度及精度要求如下表：

表 1-1 不同類別成果解析度及精度要求表

類別	地面解析度 (公尺)	精度		備註
		均方根值 (公尺)	最大偏移值 (公尺)	
A	0.10	1.00	2.00	檢查位於平坦表面無高差位移之明顯地物點平面位置較差
B	0.10	0.50	1.50	

1. 坐標系統：原則為內政部公告之 TWD97[2020]坐標系統，如有特殊情形，依國土測繪中心指定坐標系統為準。
2. B 類別正射影像需求，由國土測繪中心提供現地辦理控制點測量成果供廠商辦理空中三角測量。

(二). 詮釋資料：產製之正射影像成果依據內政部國土資訊系統之「地理資訊詮釋資料標準」(TWSMP 2.0 版) 相關規定建置詮釋資料，針對詮釋資料資訊、識別資訊、空間展示資訊、參考系統資訊、供應資訊及資料品質等類別填寫。

(三). 繳交成果及期限：

1. 一般航拍作業成果：航拍區域如僅須辦理一般航拍作業，廠商應於機關通知（公文或電子郵件）航拍次日起 20 個日曆天（航拍區範圍最高處位於海拔 2,000 公尺以上山區延長為 30 個日曆天，以本中心現有圖資為準）內繳交一般航拍作業成果（含航拍原始影像與任務執行紀錄及相關原始數據資料）。
2. 影像處理作業成果：航拍區域如僅須辦理影像處理作業，應於國土測繪中心提供（公文或電子郵件）航拍資料次日起 20 個日曆天內繳交影像處理作業成果【空中三角測量（含平差與檢核結果書面資料）與正射影像及詮釋資料】。
3. 一般航拍作業及影像處理作業成果：航拍區域如須同時辦理一般航拍作業及影像處理作業，應於國土測繪中心通知（公文或電子郵件）航拍次日起 40 個日曆天（航拍區範圍最高處位於海拔 2,000 公尺以上山區延長為 50 個日曆天，以本中心現有圖資為準）內繳交一般航拍作業及影像處理作業成果。

4. 上開期限如遇天候或其他不可抗力因素無法於期限內完成航拍，須於繳交成果時提出相關佐證資料。

三、緊急航拍作業

- (一). 依國土測繪中心實際需求辦理指定緊急或特定航拍區域 1 區（不限使用國土測繪中心 UAS），航拍面積以 4 平方公里為原則。如區域超過 1 區，由國土測繪中心依實際需求區域數量，由一般航拍作業區域數量彈性調整因應；費用依決標後標價清單「緊急航拍作業」之區域面積數量及單價計算。
- (二). 須於國土測繪中心提出且通知航拍區域後，前往現地辦理航拍作業，且須於抵達現地後 24 小時內完成航拍作業。
- (三). 於航拍完成後 24 小時內繳交原始影像及快速幾何糾正鑲嵌影像。

四、無人機系統設備保養維護作業

- (一). 依多旋翼 UAS 保養維護項目及時間表作為保養維護依據，並辦理 3 月起至 12 月份保養維護。保養維護時須填寫紀錄表（含飛行基本檢查、機體、酬載等），其中 3 月至 11 月份之保養維護紀錄表應於次月 5 日前以電子郵件方式提報；12 月份之保養維護紀錄表應納入工作總報告併同繳交。
- (二). 履約期間應負責國土測繪中心多旋翼 UAS 保養維護耗材、油料與影像輸出設備及其他與本案相關之耗材。本團隊於履約期間使用國土測繪中心多旋翼機系統應負保管及維護之責；若屬本團隊辦理保養維護或測試或航拍作業之人為操作疏失所造成多旋翼機毀損或造成第三者人員損傷、財物損失，均由本團隊負責。

五、工作總報告

- (一). 應於第 3 階段繳交工作總報告，所提交之工作總報告（紙本 8 份；電子檔 1 份）為初稿，如經國土測繪中心審查後有修正意見，應配合辦理修正。修正後工作總報告應繳交紙本 5 份及電子檔 1 份（格式包含 DOC 與 ODT 及 PDF）。

第四節 工作時程及交付成果

- 一、 本案履約期限自決標次日起至111年12月15日止，分3階段及其他階段辦理，各階段應交付成果項目及繳交期限如下表。
- 二、 本案各階段所有成果檔案，以外接式硬碟（2顆2.5吋容量至少1TB以上）儲存方式併同繳交。

表 1-2 各階段應交付成果項目及繳交期限表

階段	交付項目	航拍區	繳交期限	實際繳交日期
第 1 階段	一般航拍作業成果	南投縣南投市	111 年 7 月 5 日	111 年 7 月 4 日
	影像處理作業成果	雲林縣臺西鄉 及口湖鄉	111 年 6 月 14 日	111 年 6 月 10 日
		高雄市永安區	111 年 6 月 26 日	111 年 6 月 10 日
	一般航拍作業及影像處理作業成果	臺北市士林區	111 年 6 月 14 日	111 年 6 月 10 日
		臺北市萬華區	111 年 5 月 21 日	111 年 5 月 16 日
		臺北市北投區	111 年 5 月 21 日	111 年 5 月 16 日
		臺南市柳營區	111 年 7 月 25 日	111 年 6 月 24 日
保養維護紀錄 (3月至6月)	-	111 年 7 月 15 日	111 年 7 月 15 日	
第 2 階段	保養維護紀錄 (7月至9月)	-	111 年 10 月 15 日	111 年 10 月 13 日
第 3 階段	工作總報告(全年 度保養維護紀錄)	-	111 年 12 月 15 日	111 年 12 月 15 日
	修正後工作總報告	-	依國土測繪中心指定期限繳交	

第五節 作業人員性別分析及統計

本案執行期間對所僱用之人員，皆導守性別工作平等法之規定，保障其性別工作權之平等，未有歧視婦女、原住民或弱勢團體人士之情形。作業人員之性別比例依照組別及總人數統計如表 1-3。整體而言外業以男性居多，女性則在內業居多，總人數的男女比例為 78:22。

表 1-3 本案作業人員性別統計表

組別	人數	性別		比例(%)
計畫主持人	1	男	1	100%
		女		0%
品質保證與稽核組	2	男	2	100%
		女		0%
航拍任務與設備保養組	3	男	3	100%
		女		0%
影像處理組	3	男	1	33%
		女	2	67%
總計	9	男	7	78%
		女	2	22%

第貳章 作業項目及程序與方法

第一節 作業執行規劃

本案各項航拍工作預定使用之設備規劃如下詳述：

一、多旋翼型UAS

(一) 多旋翼機

配合需求採用國土測繪中心提供之多旋翼 UAS 設備進行航拍作業(如圖 2-1)，具備垂直起降功能且酬載重量達 1.5 公斤，具備折疊收納功能，酬載設備飛行時間達 20 分鐘，最大飛行半徑及控制距離達 1000 公尺以上，最大飛行高度 500 公尺以上，配有飛行控制信號傳輸中斷及低電量時自動返航至出發點並自動降落之功能，飛行控制系統具備飛行時數累計功能，其詳細性能如表 2-1。



圖 2-1 多旋翼型 UAS

表 2-1 多旋翼型 UAS 性能表

載具尺寸	110 x 110 公分		
旋翼數量	4	最大航高	500 公尺
酬載重量	1.5 公斤	飛行速度	50 公里/小時
總重	11 公斤	抗風	4 級風
滯空時間	15 ~ 20 分鐘	動力	電力

(二) 酬載感測器

裝載於飛行載具上之航拍設備為 Sony α7 III (如圖 2-2)，其感光元件同樣為全片幅尺寸(35.6mm×23.8mm)規格。相機詳細規格如表 2-2。



圖 2-2 Sony α7 III 全片幅數位相機

表 2-2 Sony α7 III 全片幅數位相機規格表

項目	規格
影像感測器	有效畫素 2530 萬畫素，全片幅(35.6mm × 23.8mm)，Exmor R CMOS 感光元件
鏡頭焦距	21mm 焦距定焦鏡頭
記憶卡容量	32GB、64GB
影像格式	JPEG/RAW
記錄畫素	最高 6000 x 4000 pixels
儲存張數	依記憶卡容量決定
連拍速度	每秒 10 張
快門速度	最快可達 1/8000 秒，提供外部觸發快門
ISO 感光度	100 ~ 204800

二、單旋翼型UAS

為配合政府近兩年針對中國製無人機具有資安風險的疑慮，本團隊選用臺灣製造之機型與飛控做為本專案之作業機型，除了排除資安疑慮外，亦能提升針對不同任務的客製化服務進行改良。

本團隊在本專案空拍上將視其任務環境不同，而安排適用之兩台無人機備用機，皆為單旋翼型 UAS 搭載酬載感測器。單旋翼型 UAS 因抗風能力、載重能力以及單次航程皆比多旋翼型 UAS 表現優良，機體材質也採用更加堅固耐久材料，尾樑經加長使飛行更為穩定，相較於多旋翼型 UAS 可提供更長滯空拍攝作業時間，可有效拍攝小範圍區域之高畫質影像。單旋翼機基本規格資料如圖 2-3、表 2-3、圖 2-4、表 2-4 所示。



B-AAA05167


 <p>交通部民用航空局</p> <p>遙控無人機註冊證明文件</p> <p>所 有 人：經緯航太科技股份有限公司</p> <p>註冊號碼：B-AAA05167</p> <p>註冊日期：2020/03/10</p> <p>有效期限：2024/03/29</p>	<p>於臺北飛航情報區內從事遙控無人機活動，應注意下列5要及5不要，及遵守相關法令規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 要在白天飛行 2. 要在視距範圍內進行操作 3. 要低於400呎活動 4. 要隨時監控遙控無人機之飛航及周遭狀況 5. 要遵守管理規則之操作限制 <ol style="list-style-type: none"> 1. 不得與其他航空器、建築物或障礙物碰撞 2. 不得投擲或噴灑物件 3. 不得裝載危險物品 4. 不得於人群聚集或是室外集會進行上空活動 5. 不得同一操作人同一時間控制兩架以上遙控無人機
---	--

圖 2-3 單旋翼型 UAS (X7)

表 2-3 單旋翼型 UAS (X7) 規格表

廠牌/型號	GAUI/X7
長 x 寬 x 高(cm)	123 x 35 x 62
最大起飛重量(kg)	10.8
動力	電池
最大速度(m/s)	16
導航方式	衛星導航系統
遙控方式	RC 遙控器
最大續航力(min)	30



B-AAA05158


 <p>交通部民用航空局</p> <p>遙控無人機註冊證明文件</p> <p>所有人：經緯航太科技股份有限公司</p> <p>註冊號碼：B-AAA05158</p> <p>註冊日期：2020/03/09</p> <p>有效期限：2024/03/29</p>	<p>於臺北飛航情報區內從事遙控無人機活動，應注意下列5要及5不要，及遵守相關法令規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 要在白天飛行 2. 要在視距範圍內進行操作 3. 要低於400呎活動 4. 要隨時監控遙控無人機之飛航及周遭狀況 5. 要遵守管理規則之操作限制 <ol style="list-style-type: none"> 1. 不得與其他航空器、建築物或障礙物碰撞 2. 不得投擲或噴灑物件 3. 不得裝載危險物品 4. 不得於人群聚集或是室外集會進行上空活動 5. 不得同一操作人同一時間控制兩架以上遙控無人機
---	--

圖 2-4 單旋翼型 UAS (C2)

表 2-4 單旋翼型 UAS (C2) 規格表

總長/寬/高度	171/56/64.5 cm	最大航程	20 km
整機起飛重量	30 kg (機重 9 kg)	電池	Li-Po [45 – 52 V] 6S 22000 mAh*2
最大酬載重量	16 kg	飛控	英諾飛
滯空時間	22 min	通訊協定	2.4 GHz
巡航速度	72 km/h	即時定位系統	GPS, GLONASS, BDS
作業高度	0-1,000 m		

三、酬載感測器

裝載於備用機之航拍設備為 Sony α7R III (如圖 2-5)，其感光元件同樣為全片幅尺寸(24mm×36mm)規格。相機詳細規格如表 2-5。



圖 2-5 Sony α7R III 全片幅數位相機

表 2-5 Sony α7R III 全片幅數位相機規格表

項目	規格
影像感測器	有效畫素 2530 萬畫素 全片幅(35.9mm × 24.0mm) ExmorR CMOS 感光元件
鏡頭焦距	21mm 焦距定焦鏡頭
記憶卡容量	32GB、64GB
影像格式	JPEG/RAW
記錄畫素	最高 6000 x 4000 pixels
儲存張數	依記憶卡容量決定

連拍速度	每秒 10 張
快門速度	最快可達 1/8000 秒，提供外部觸發快門
ISO 感光度	ISO 100-204800

第二節 UAS 航拍規劃與作業流程說明

一、UAS 航拍工作規劃

UAS 航拍規劃標準作業流程如圖 2-7 所示。其中包含空域申請作業，因交通部於 108 年 7 月 23 日公布「遙控無人機管理規則」令，並定自 109 年 3 月 31 日民航法遙控無人機專章施行後，政府機關(構)、學校或法人提報作業手冊，通過民航局能力審查後，如附錄三(陸)，始得於無人機管理平台從事遙控無人機活動的申請與實施，活動空域類別如圖 2-6 所示。

活動區域範圍查詢GIS

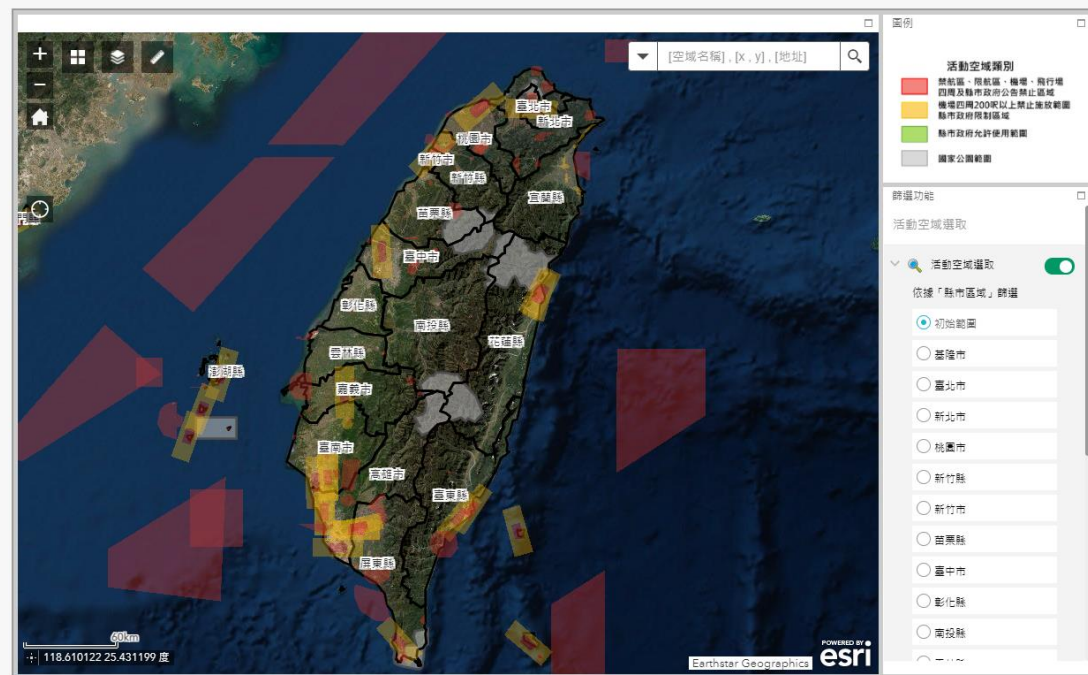
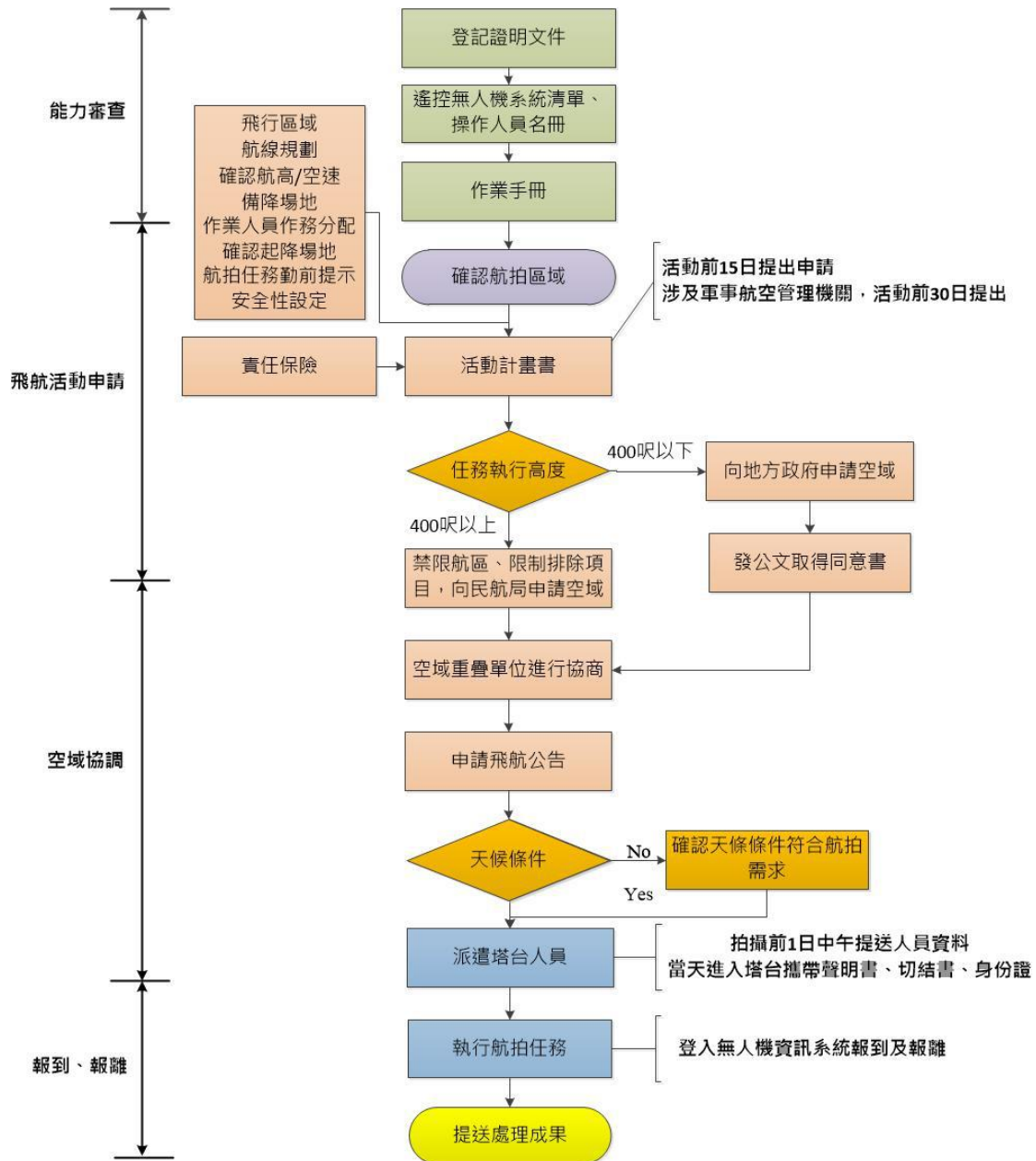


圖 2-6 活動空域類別 (民航局網站查詢)

本案作業將依需求規格書規範，於國土測繪中心通知航拍區域次日起 5 日內提送空域申請資料，於接獲可辦理航拍通知次日起 20 日內完成辦理航拍作業及影像處理作業並繳交影像處理成果，如航拍區位於高山易多雲地區 (海拔 2,000 公尺以上)，繳交期限則為本機關通知航拍次日起 30 個日曆天內。前開期限如遇天候或其他不可抗力因素無法於期限內完成航拍，須於繳交成果時提出相關佐證資料。



UAS 航拍作業依規定需在施測前提出申請空域，另外任務規劃與勤前提示與工作分配亦為重要的工作規畫，執行航拍任務時，還需視天候條件許可下方可執行任務，UAS 操作使用程序標準作業流程規畫可參考圖 2-8。

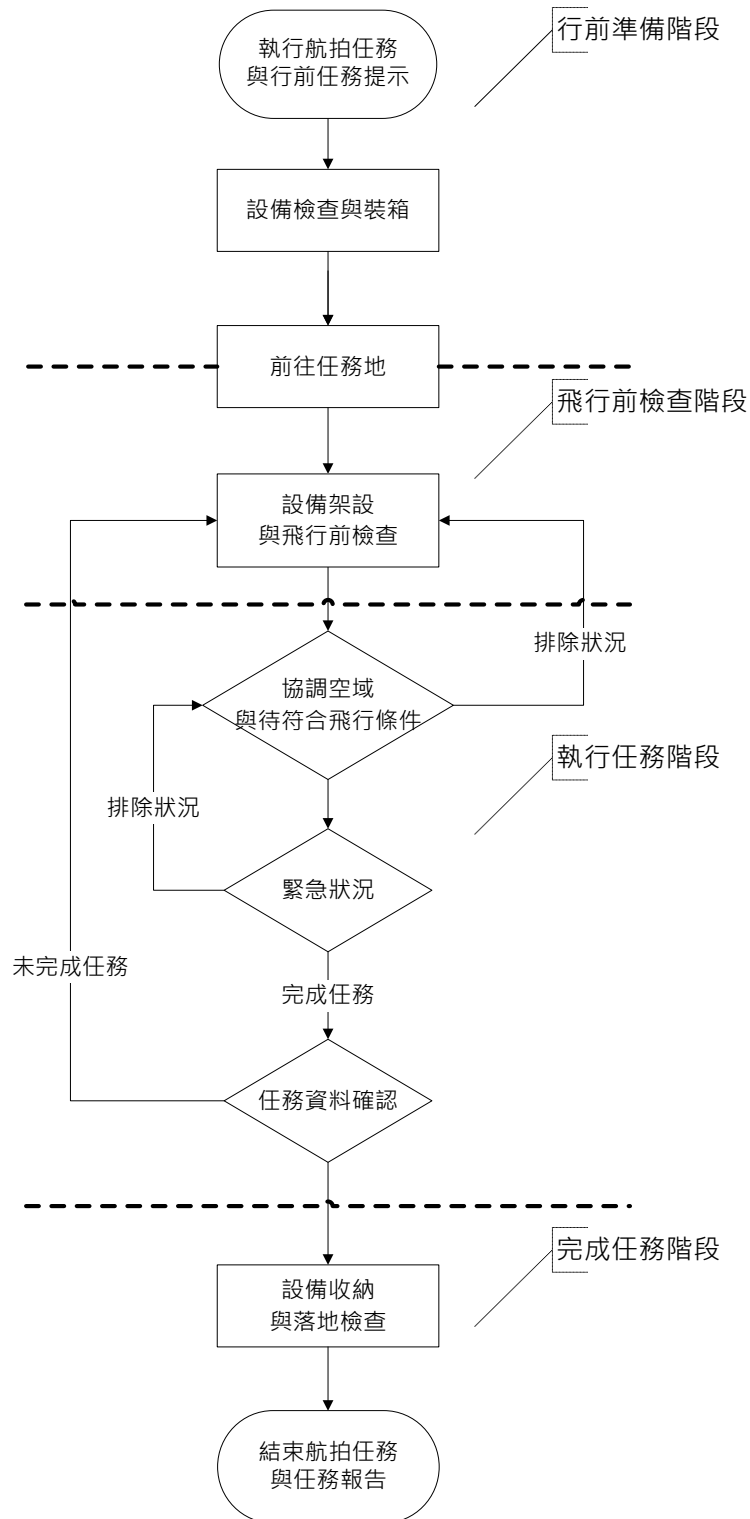


圖 2-8 UAS 操作使用程序標準作業流程

UAS 任務執行時的人力配置、操作程序與地面導控系統的任務模式，其說明如下：

(1) GCS(地面控制站)：

由一 GCS 系統、一位外部操作員 (EP、飛行員)、一位內部操作員 (IP、GCS 軟體操作員)，一位專案經理組成為一 GCS 單位。

(2) 任務自動導引程序：

該程序每次只會有一架飛機在執行，任務自動導引程序負責接替外部操作員降落(Landing)前及起飛(Take off)後的任務。

(3) 航拍任務：

可以採單架 UAS 的方式，前往指定區域，依航拍計畫航線做地毯式的影像拍攝，或是於同一時間、同地點但不同空層，進行不同的地面解析度的影像拍攝。

(4) 避走路線：

假如 UAS 要前往執行任務的路徑上，經過敏感性(Sensitivities)地區，地面站軟體會警示該路線為避走路線，且建議與規劃新航道提供給內部操作員參考，如內部操作員同意取代(Replace)原路徑，UAS 於執行任務時會繞過該敏感地區。

經過數年實務上的經驗累積，本團隊已針對航拍流程進行標準化，並針對流程各重要之步驟製作任務規劃、記錄、檢核表格，總共分為以下幾步驟：

步驟 1：於確認航拍區域後，負責專案經理先依據航拍需求提交包含委託單位連絡方式、繳交期限、GSD、用途及空拍範圍的委託空拍申請表，並交由資深同仁評估後，對各空域進行航線評估，內容包含預畫航高、GSD 範圍、涵蓋線近航區/航道、航線說明及 KML 航線規劃圖，如圖 2-9。

步驟 2：於任務確認後及任務執行前，為了讓任務執行單位充分了解工作內容，於任務執行前需由當次任務負責主管公告 UAS 飛行任務勤前提示單，並對任務執行單位解說任務執行細節及流程，其內容包含任務資訊、天氣預報、航點說明及任務預畫等任務執行細節，如圖 2-10。

委託空拍申請表

SN: PA20141222-01

最後更新日期: 2014/12/22 14:27

委託單位

公司名稱: 內政部國土測繪中心	地址:
公司電話: 04-22522966	公司傳真: 04-22540324
公司地址:	
聯絡人: 施錦輝	職稱:
電話: #380	手機:
手機 1: E-mail 1: 23063@mail.nlsc.gov.tw	
手機 2: E-mail 2:	
飛航作業名稱/工程名稱: 103 年度發展無人飛行載具航拍技術作業	
飛航作業用途/用途名稱: 圖資更新、103 年度專案工作項目(18 區航拍任務)	
委託單位/工程業主:	

空拍資料

繳交期限: 103/06/6	申請類別: <input type="checkbox"/> 設備/評估 <input checked="" type="checkbox"/> 確定執行
GSD(cm): 25cm	重疊率(%) Endlap:80 Sidelap:40
空拍區域描述:	
南投縣南投市 南崗校正場範圍、飛航公告編號 C0200/14、使用 20mm 鏡頭拍攝	
座標格式: <input checked="" type="checkbox"/> WGS-84 <input type="checkbox"/> UTM	
詳 KML	
相片: <input checked="" type="checkbox"/> 正射 <input type="checkbox"/> 斜射 <input type="checkbox"/> 特寫 <input type="checkbox"/> 內環景	解析: <input type="checkbox"/> 1000 <input type="checkbox"/> 600 <input checked="" type="checkbox"/> 300 萬畫素
<input type="checkbox"/> 外環景 <input type="checkbox"/> 其他()	度: <input type="checkbox"/> 其他()
影片: <input type="checkbox"/> 正射 <input type="checkbox"/> 斜射 <input type="checkbox"/> 內環景	解析: <input type="checkbox"/> HD(720p) <input type="checkbox"/> FullHD(1080p)
<input type="checkbox"/> 外環景 <input type="checkbox"/> 其他()	度: <input type="checkbox"/> 其他()
用途: <input type="checkbox"/> 風景照 <input type="checkbox"/> 工程 <input checked="" type="checkbox"/> 測繪 <input type="checkbox"/> 高精度 POS <input type="checkbox"/> 其他()	
附件:	
1. Google earth kml/kmz 檔 檔名(103 航拍區 KML 彙整 0519.kmz)	
2. 工程圖 檔名()	
3. 無人航空器系統作業申請表 檔名()	

填表人	委託單位	專案經理
陳信安	內政部國土測繪中心	陳信安

SN: PAR20140526-1

區域編號: A1

離島度: <input type="checkbox"/> 排島(0) <input checked="" type="checkbox"/> 島(2) <input type="checkbox"/> 普通(1)	工作天數: 1
申請航高: 2500 ft	預設航高: 700 m
地貌高度: 最高: 330 m	預估 GSD 最好: 13 cm
最低: 90 m	最差: 22 cm
502-02 台 14 丁	
起飛點: 120.634386°	空拍方式: <input checked="" type="checkbox"/> 耕田 <input type="checkbox"/> 定點盤旋
24.001839°	
航向: N S E W	相片張數: 700
航帶間隔: 450 m	快門: 4.3 s/frame
人口密度: 75%	地面障礙物: 430 m
鏡頭: Voigtlander COLOR-SKOPAR 20mm F/3.5 SLII	

涵蓋限禁航區/航運(含目視航線):

- RNAV(GNSS) RWY36 360 deg (6.0)-3800ft
- 目視飛越 C35
- 彰化系統交流道(國道 1 號及國道 3 號交叉點)
 - 1000FT 以國道三號為中心線, 左右兩側各 2.5KM 寬
 - 保持國道 3 號高速公路右側航線, 得採用 1000FT 至 3000FT, 中與系統交流道至古坑系統交流道, 濁水溪南北岸高壓電塔障礙, 得採用 1500FT 至 3000FT 航線。
- 空中運動及娛樂活動
 - 大里 500FT(AGL) / 地面西南面與南投空域相接, 週一至週五: 傍晚至 0130UTC, 0800UTC 至終昏, 週六、週日及國定假日: 傍晚至終昏
 - 南投 500FT(AGL) / 地面 東北面與大里空域相接, 西面與北斗空域相接, 週六、週日及國定假日: 傍晚至終昏
 - 北斗 500FT(AGL) / 地面 東北面與南投空域相接, 南面與雲林空域相接, 西南面與濁水溪空域相接, 西面與雲林空域相接每日: 傍晚至終昏
- 新社訓練空域 3000FT / 地面/日間

航線說明/其他建議:

- 實際執行空拍任務前, 會重新依照地形起伏, 重新規劃航帶寬度及飛行高度。
- 任務區位於人口稠密區。
- 航線盡量避開機場/離場航線。
- 起降場地(馬路)需申請路權及交管。
- 軍方常態訓練空域。

委託空拍申請表_P103NLSC 委託空拍申請表.docx 1/1

委託空拍申請表 Ver: 24 Jan 13

委託空拍申請表_P20140526-1_103NLSC 委託空拍申請表.docx 2/5

委託空拍申請表審核表 Ver: 23 Feb 13

圖 2-9 委託空拍申請表及委託空拍空域審核建議表

UAS 飛行任務勤前提示單

SN: PS20140617-1

最後更新日期: 2014/06/17 14:15

任務資訊	
Leader(PM): 陳信安	連絡電話: 0922-906820
GCS(IP): 洪崇仁	連絡電話: 0933-456181
Pilot(EP): 詹文洲	連絡電話: 0932-628646
Repeater(1):	連絡電話: / / /
Repeater(2):	連絡電話: / / /
預計飛行日期: 2014/06/13	備用飛行日期: 2014/06/14
彰化芬園-台 14 丁馬路	
UAV 起飛地點/座標: 120.634386°	中繼站地點/座標: 24.001839°
GSD (cm): <16 cm	預估總飛行航程(km): 178 + 48 km
任務航高設定 (m): 700 M	拍照間隔 (s/frame): 6.5 / 1.5
預計起飛時間(hhmm): 0730	預計飛行時間 (min): <200 min
地面起伏高度 (m): 0~15m	最高人口密度 (%): <15
可通訊比例(%) 95	天線設備: 全向形天線
飛航公告(NOTAM): C0200/14	核准空域使用時段: 1200~1630
進駐塔臺/塔台: 台北塔台	單方/塔台電話:
近場台聯絡人姓名: 鍾禮竹	近場台聯絡人電話: 03-3841060*1
飛航作業名稱/工程名稱: 103 年度發展無人飛行載具航拍技術作業	
飛航作業用途/用途名稱: 圖資更新、103 年度專案工作項目(18 區航拍任務)	
委託單位/工程業主: 內政部國土測繪中心	
聯絡人: 施錦輝	連絡電話: 04-22522966-380

任務區 天氣預報¹

預計飛行日期:	2014/06/13	備用飛行日期:	2014/06/14
天氣狀況/降雨率:	多雲時晴午後雷陣雨 /40%	天氣狀況/降雨率:	多雲時晴午後雷陣雨/ 30%
風向/風速/風級:	偏南風 /3 級	風向/風速/風級:	偏南風 /3 級
最高/最低 氣溫:	33/28°C	最高/最低 氣溫:	32/27 °C
始曉/終昏時間 ² :	0517/1845	始曉/終昏時間 ² :	0516/1845
相對濕度:	88~79%	相對濕度:	87~77%
潮汐時間 ⁴ :	滿潮 時間 潮高(km)	潮汐時間:	滿潮 時間 潮高(km)

SN: PS20140617-1

現場工作流程

時間	名稱	工作事項說明	位置/航點
1100	抵達起飛地點		起飛地點
	飛行前檢查	設備架設與飛行前檢查	
		架設地面站電腦	
		架設全向性天線	
		架設基站	
1120		裝設 POS System REV 1.0	
1130		確認圖載功能	
1135		完成任務整備	
1140		確認空域	
1145	Take off	起飛盤旋點測試	
		確認系統運作正常	
		上傳飛行計畫:	
		1.103NLSC 南崗校正場 Round3.1-1 20mm	
		700m-1.5s.txt	
		2.103NLSC 南崗校正場 Round3.1-2 20mm	
		700m-1.5s.txt	
		3.南投交流道 600M-NS-500m-5.2s.txt	
1150	執行任務	飛升高度至任務高度(700m)	WP 1 → WP 2
1155		開始執行空拍	WP 2
1200	抵達任務區上		WP 3
	空		
1500	離開任務區上		WP 18
	空		
1505		緩降高度	WP 18 → WP 19
1510	Landing		
	落地檢查		起飛地點
	任務資料確認	獲取飛行資料及圖載資料	
		與業主確認成果	
1530		任務報告	
1600		完成任務整備	

UAS 飛行任務勤前提示單_P520140617-1_南崗校正場(700m).docx 1/15

UAS 飛行任務勤前提示單 Ver:16 Sep 13

UAS 飛行任務勤前提示單_P520140617-1_南崗校正場(700m).docx 8/15

UAS 飛行任務勤前提示單 Ver:16 Sep 13

圖 2-10 UAS 飛行任務勤前提示單

步驟 3：於任務飛行前，必須先依 UAS 飛行前檢查卡檢查 UAS 及地面站系統各個零組件，如機身結構、各個控制翼面、避震墊及飛控系統等功能是否正常，如圖 2-11。

飛行前檢查項目

靜態檢查項目			
依檢查卡執行下列項目	檢查結果		維修
	正常	不正常	
機身外觀與檢查門有無損傷或鬆動			
空速管有無異物阻塞或鬆動			
鼻輪與主起落架組件與固定螺栓是否鬆動			
檢查輪胎外觀有無龜裂或損壞			
轉動輪胎觀察滾動是否正常，有無鬆動			
機翼與機身連接處裝置是否穩固，有無鬆動			
機翼結構標裝置螺栓是否裝穩固，有無鬆動			
尾桿與機翼裝接處是否裝置穩固，有無鬆動			
垂直尾翼翼面與尾桿連接處是否穩固，有無鬆動			
水平尾翼翼面與尾桿連接處是否穩固，有無鬆動			
左、右副翼操縱面/舵角器/連桿與驅動裝置是否穩固，有無鬆動			
左、右垂直尾翼操縱面/舵角器/連桿與驅動裝置是否穩固，有無鬆動			
水平尾翼操縱面/舵角器/連桿與驅動裝置是否穩固，有無鬆動			
螺旋槳固定螺栓滑動標誌有無鬆動			
螺旋槳有無損傷、破裂			
油管油路裝置與化油器有無異物阻塞			
引擎排氣管裝置是否穩固，有無鬆動			
引擎汽缸頭裝置是否穩固，有無鬆動			
火星塞高壓線圈固定接頭是否穩固，有無鬆動			
引擎減震支柱與相關固定螺栓滑動標誌有無鬆動			
引擎座減震膠墊外觀是否正常，有無破損			
通訓鏈路與影像天線與接頭安裝是否穩固，有無鬆動			

填表人：

日期：

時間：

圖 2-11 UAS 飛行前檢查卡

步驟 4：於每次任務結束後，任務執行單位必須填寫 UAS 航拍任務執行紀錄，詳細記錄任務執行狀況及各諸元使用鐘點，如圖 2-12。

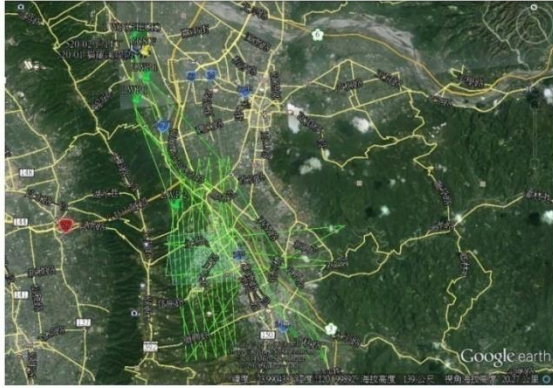
同時根據目前相關法規規範，規劃航拍工作區域時受以下限制：

1. 航拍區域若位於機場周圍禁、限航區，則無法執行任務。
2. 航拍區位於訓練空域、軍方管制空域、目視航線等，則需視與民航局及軍方單位協調後狀況方可執行任務。

3. 鄰近禁、限航區，可能影響民航機或軍機起降及其他航空器安全，亦需與相關單位協調後方能進行航拍。

UAV 航拍任務執行紀錄

- 一、航拍區域：南投市航遙測感應器校正場
- 二、日期時間：103/06/13 10:00~14:00
- 三、航線規劃：



- 四、天氣狀況：多雲午後雷陣雨(氣溫 30°C，降雨機率 40%)
- 五、風向/風級：偏南風/四級
- 六、航拍高度/雲層高度：700m/900m
- 七、現場狀況：
1000 於南投-台 14 丁馬路旁現場待命起飛，於 1030 與台北近場台協調空域後，執行路面車輛管制 UAV 飛機起飛，第一架次任務飛行時間 107'54" 後安全降落。讀取第一架次拍攝照片，並確認拍攝成果無誤後，與近場台重新協調空域，於 1240 再度起飛，第二架次任務飛行時間 51'35" 後安全降落，與近場台告知本日飛行任務結束並讀取第二架次拍攝照片後確認無誤後，結束本日任務。



圖 1.起降場地跑道，台 14 丁。(朝南方，目標區位於左上方位置)



圖 2.起降場地跑道，台 14 丁。(朝北方，目標區位於後方位置)

圖 2-12 UAS 航拍任務執行紀錄

二、 UAS 航拍計畫

UAS 航拍所使用之數位相機為國土測繪中心之 Sonyα7 III 全片幅數位相機，相機感光元件經換算後可得到感光元件上每一像素之實際尺寸為 5.9μm。由於每一像素之寬度與焦距長，相對於地面解析度 (GSD) 與航高 (AGL) 為相似三角形，因此可得式 2-1：

$$\frac{\text{Pixel Size}}{\text{Focal Length}} = \frac{\text{GSD}}{\text{AGL}} \quad (2-1)$$

將相機鏡頭焦距、感光元件像素尺寸及需求之地面解析度帶入上式 2-1 中，即可計算出對應的航高。

以 Sonyα7 III相機進行地面解析度 10 公分航拍作業的航線規劃範例如下圖 2-13，各項航拍作業應規劃項目範例如表 2-6。經正確規劃後，航拍成果皆可達到 80% 以上的前後重疊率及 40% 以上之側向重疊率。

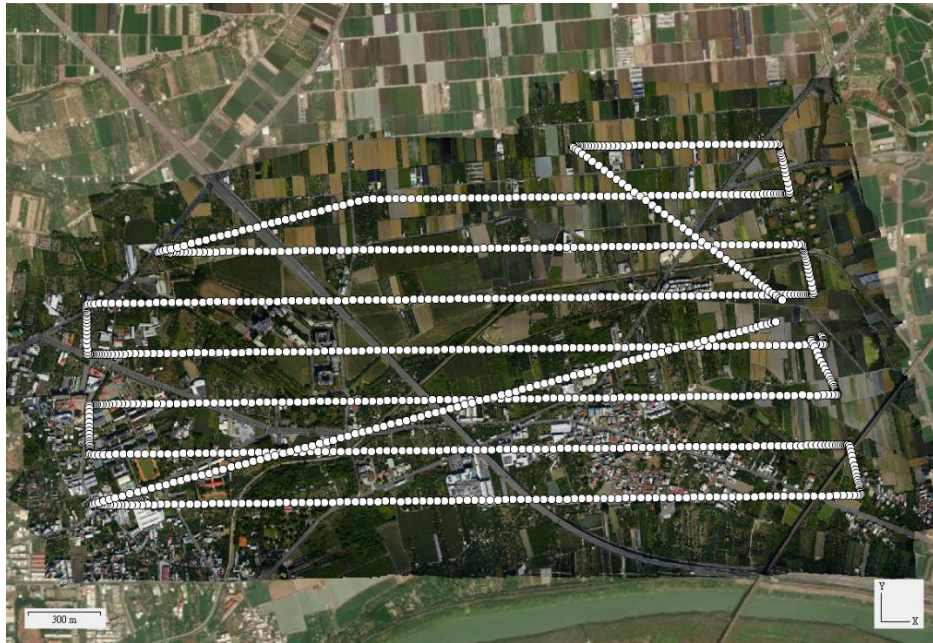


圖 2-13 航線規劃示意圖

表 2-6 航空攝影規劃資訊

項目	資訊	備註
鏡頭焦距	21 mm	採用高素質手動定焦鏡頭，避免 UAS 震動造成自動對焦位移。
像元解析度	5.9 μm	
地面解析度	10 cm	
飛航高度	350 m	依照地形高程部分會有所調整
側向重疊	> 40%	
前後重疊	>80%	提高前後重疊，降低後續立製時遮蔽情形及提高正射品質
航空攝影	以 GNSS/IMU 輔助	將提高空三及測圖等精度

第三節 空中三角測量及正射影像製作作業規劃

一、控制點量測規劃

本案影像處理作業區域所採用之控制點來源主要引用臺灣通用電子地圖向量圖資或影像資料之特徵點為主。

二、UAS影像製圖

近年來由 SfM 結合 MVS 的 SfM-MVS 三維重建技術得到了突破性的發展；稠密點雲技術主要是以面片基礎的多視立體視覺演算法獲取三維表面資訊；表面重建技術是將點雲經波松表面重建（Poisson Surface Reconstruction）及紋理貼圖方式完成三維模型表面重建。目前這整套技術被稱為 SfM-MVS 攝影測量或視覺攝影測量，廣泛應用於三維重建、無人飛行載具影像製圖及真正攝影像製作。代表性商業軟體如 Bentley® ContextCapture Center 的真實三維模型建模及製圖，目前版本僅提供簡單量測工具。以量測為目的之軟體包含 AgiSoft® Metashape Professional、Pix4D® 等軟體，並廣泛應用於 UAV 影像製圖、三維量測地質及考古等領域，其量測精度與拍攝地面解析度（GSD）有關，在拍攝品質與適當控制為前提，量測精度約莫可達 0.5 *pixel*。SfM-MVS 計算標準流程如圖 2-14 所示。

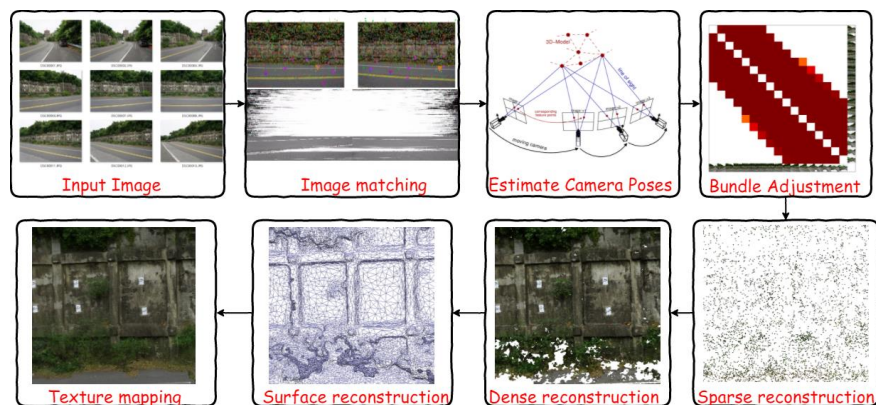


圖 2-14 SfM-MVS 標準流程

本團隊分別針對協助航拍成果進行影像處理，並根據地面解析度及作業精度要求的不同，製作地面解析度 10 公分，精度均方根值 1 公尺以下，最大偏移 2 公尺以下之正射影像成果。UAS 影像製圖採用 Agisoft Metashape Pro 軟體進行後續處理步驟。

1. UAS 初始方位參數解算

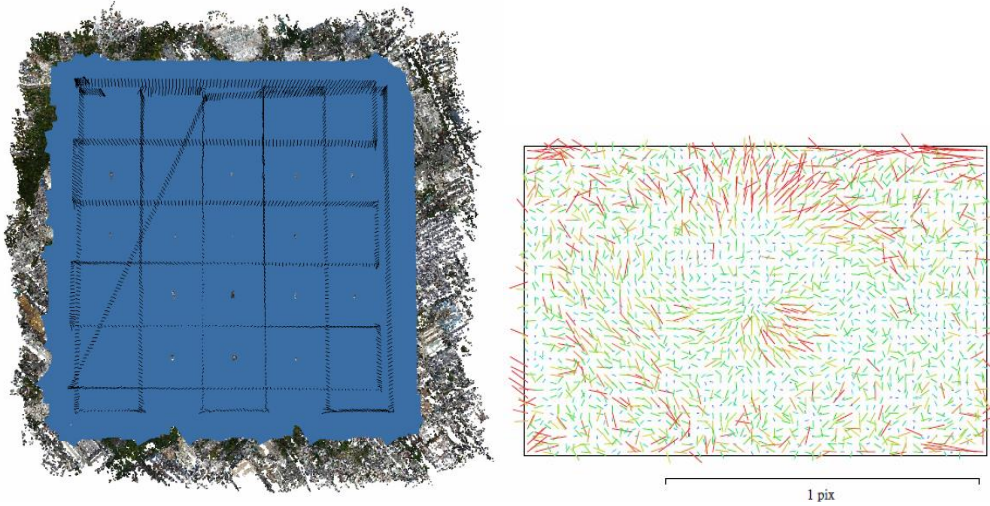
在軟體計算程序中，首先我們要提供影像基礎方位參數，以提升影像匹配成果。POS 資料可經由拍攝當下所記錄的資訊進行解算，方位參數解算展圖如圖 2-15 所示。



圖 2-15 方位參數展點

2. 影像內外方位參數計算

SfM-MVS 可由大量拍攝的影像中，以影像匹配技術獲取影像共軛點資訊，並由這些資訊以整體最小二乘法同時求解影像內外方位參數。同時如果相機有經過實驗室內方位參數率定，操作上也可直接約制相機內方位參數，計算過程中將只計算影像外方位參數。內外方位參數解算如圖 2-16 所示。此外，由於所有的量測量(共軛點匹配)均由影像匹配技術來獲取，計算過程中系統會進行 Robust Matching 步驟來獲取更穩定的匹配資訊，但匹配過程中經常會有影像匹配等因素存在，因此於計算完成後必須察看整體 Reprojection error，該指標代表匹配的點為經由 SfM 計算內外方位參數後重新計算點位的誤差指標，該指標也可以用來觀看本次匹配成果的好壞，或拍攝相機鏡頭的好壞，Reprojection error 通常會小於 3 個 pixel，數值越小代表本次計算的精度較高，相關報表如圖 2-17 所示。



(a) 外方位參數

(b) 相機率定

圖 2-16 內外方位參數求解

Survey Data

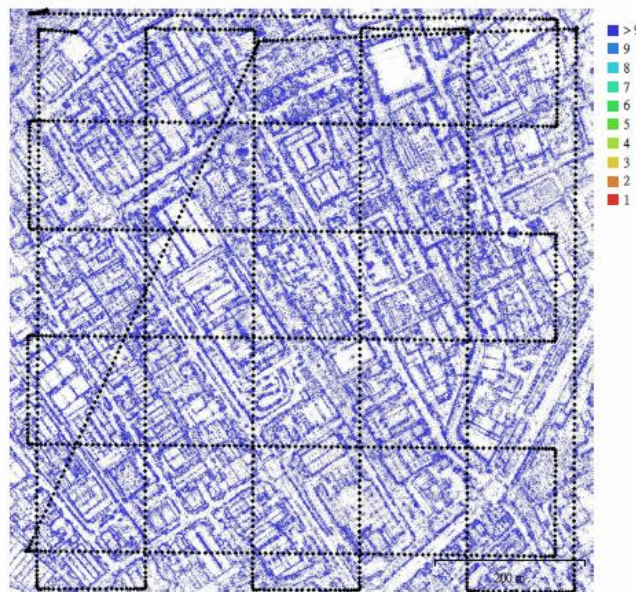


Fig. 1. Camera locations and image overlap.

Number of images:	1,542	Camera stations:	1,542
Flying altitude:	241 m	Tie points:	2,416,161
Ground resolution:	6.68 cm/pix	Projections:	9,046,156
Coverage area:	0.211 km ²	Reprojection error:	1.6 pix

Camera Model	Resolution	Focal Length	Pixel Size	Precalibrated
ILCE-7M3, ZEISS Loxia 2.8/21 (21mm)	6000 x 4000	21.25 mm	5.9 x 5.9 μm	No

Table 1. Cameras.

圖 2-17 SfM-MVS 測量平差報表

3. 控制點及檢核點計算

以控制點的約制整體 SfM-MVS 計算，再由量測檢核點的誤差量來評估產出成果的基本精度指標為目前精度指標上最直接的方法。本次檢核點目標設定於均方根誤差需小於 2 倍 GSD。解算成果如圖 2-18 所示。

Ground Control Points



Fig. 4. GCP locations and error estimates.

Z error is represented by ellipse color. X,Y errors are represented by ellipse shape.
Estimated GCP locations are marked with a dot or crossing.

Count	X error (cm)	Y error (cm)	Z error (cm)	XY error (cm)	Total (cm)
23	0.367095	0.744166	0.0738182	0.829784	0.833061

Table 4. Control points RMSE.
X - Easting, Y - Northing, Z - Altitude.

Count	X error (cm)	Y error (cm)	Z error (cm)	XY error (cm)	Total (cm)
9	2.17417	2.90744	2.20717	3.63046	4.24875

Table 5. Check points RMSE.
X - Easting, Y - Northing, Z - Altitude.

圖 2-18 內外方位參數求解

4. 正射影像製作作業流程為完成上述精度審核後將可依序進行稠密點雲、Mesh 製作流程後，以 Mesh 作為正射影像的投影網格參考面，詳細流程請詳閱圖 2-14。正射影像製作規範依據本案契約書規定。正射影像地面解析度之成果類別如表 1-1。製作正射影像如圖 2-19 所示。



圖 2-19 正射影像製作成果

第四節 成果檢核

本案依契約書規定，由國土測繪中心針對成果資料完成下列相關檢查項目：

一、原始航拍影像檢查

採書面審查，檢查原始影像檢查書面資料（影像解析度、含雲比率、重疊率計算結果）內容是否完整正確。

二、空中三角測量檢查

採書面審查，檢查空中三角測量書面資料內容是否完整正確。

三、正射影像檢查

採上機檢查，檢查方式說明如下：

(一)檢查項目：檢查影像連續地物合理性（地物是否有扭曲變形、影像接邊情形是否連續無縫）及平面位置精度。如正射影像成果應用於更新臺灣通用電子地圖正射影像，另套疊已完成之臺灣通用電子地圖向量資料辦理檢查。

(二)抽查數量：全面檢查。

(三)檢查數量及通過標準：每區影像連續地物合理性及向量套疊缺失總數未超過 5 處，則該區視為合格；所有航拍區域應全

面檢查且全數合格，則檢查通過。平面位置精度抽查 5 點，符合本案一般航拍影像處理標準則檢查通過。

類別	地面解析度 (公尺)	精度		備註
		均方根值 (公尺)	最大偏移量 (公尺)	
A	0.10	1.00	2.00	檢查位於平坦表面無 高差位移之明顯地物 點平面位置較差
B	0.10	0.50	1.50	

四、詮釋資料檢查

採上機檢查，檢查是否依內政部訂頒之詮釋資料標準格式 (TWSMP2.0) 等相關規定建置；填寫方式亦須符合機關規定且必填欄位不得缺漏。

第參章 航拍及影像處理作業

本案辦理 8 區航拍及影像處理作業(包含 1 區出具校正報告需求及 3 區國土測繪一號航拍之影像處理作業)，製作正射影像成果。主要為配合陽明山國家公園管理處(以下簡稱陽管處)、臺北市政府工務局水利工程處(以下簡稱臺北市水利工程處)、臺南市鹽水地政事務所(以下簡稱臺南鹽水地政所)及財政部國有財產署(以下簡稱國產署)委託區域辦理。正射影像採用 TWD97[2020]坐標系統。

航拍作業區域彙整表如表 3-1，各航拍作業區位置分布圖如圖 3-1。各航拍區任務執行規劃與影像處理作業細節，詳述於本章各小節。



圖 3-1 111 年度一般航拍任務及影像處理區域分布

表 3-1 111 年度一般航拍任務及影像處理區域彙整表

編號	航拍區域	需求面積 (公頃)	實際航拍面 積(公頃)	重疊率	相機/ 鏡頭焦距	GSD (公分)	離地高 (公尺)	相片 張數	使用機型	備註
1	臺北市士林區 (陽明山大油坑、 馬槽、夢幻湖)	300	586	前後 90% 側向 85%	Sony α7R III /21mm	8.42	411	435	單旋翼型 UAS (X7)	配合陽管處委託航拍
				前後 90% 側向 70%	Sony α7R III /21mm	7.4	354	675	單旋翼型 UAS (X7)	配合陽管處委託航拍
				前後 90% 側向 80%	Sony α7R III /21mm	8.92	429	227	單旋翼型 UAS (X7)	配合陽管處委託航拍
2	臺北市北投區	100	238	前後 90% 側向 60%	Sony α7R III /21mm	7.15	340	393	單旋翼型 UAS (X7)	配合臺北市政府水利 工程處委託航拍
3	臺北市萬華區	100	289	前後 90% 側向 60%	Sony α7R III /21mm	7.17	341	548	單旋翼型 UAS (X7)	配合臺北市政府水利 工程處委託航拍
4	臺南市柳營區	200	438	前後 90% 側向 60%	Sony α7 III /21mm	6.49	350	682	多旋翼型 UAS	配合臺南市鹽水地政 事務所委託航拍
5	南投縣南投市	48	244	前後 90% 側向 60%	Sony α7 III /21mm	5	185	1,345	多旋翼型 UAS	配合出具校正報告
6	雲林縣臺西鄉	670	1,950	前後 90% 側向 65%	Canon EOS 5DS R/50mm	7.94	995	2,019	國土測繪 1 號 定翼型 UAS	配合財政部國有財產 署委託影像處理
7	雲林縣口湖鄉	980	2,040	前後 90% 側向 65%	Canon EOS 5DS R/50mm	7.95	997	1,730	國土測繪 1 號 定翼型 UAS	配合財政部國有財產 署委託影像處理
8	高雄市永安區	280	814	前後 90% 側向 65%	Canon EOS 5DS R/50mm	7.99	1,000	484	國土測繪 1 號 定翼型 UAS	配合財政部國有財產 署委託影像處理
	合計	2678	6,599							

第一節 一般航拍及影像處理作業

本案臺北市士林區、北投區、萬華區及臺南市柳營區等 4 區，係陽管處、臺北市水利工程處、臺南鹽水地政所委託區域，須同時辦理航拍及影像處理作業，各區作業情形詳述如後。

一、臺北市士林區(陽明山大油坑、馬槽、夢幻湖)

本區域為陽管處委託國土測繪中心辦理航拍作業並製作正射影像成果，包含陽明山大油坑與馬槽及夢幻湖等，航拍區需求範圍合計約 300 公頃，實際地面涵蓋範圍共約 586 公頃。相關航拍任務執行與影像處理作業說明如下：

1. 航拍任務執行

陽明山大油坑航拍區地表高程約 500 公尺，航拍任務規劃使用 Sony α7R III 數位相機搭配 21 mm 焦距鏡頭，航高(離地高)約為 411 公尺，影像前後重疊率約 90%、側向重疊率約 85%，共拍攝 8 條航帶。區域範圍及航線規劃如圖 3-2。拍攝影像數量合計 435 片，地面解析度(GSD)約 8.42 公分，任務執行概況如表 3-2。



圖 3-2 臺北市士林區(陽明山大油坑)飛行航線規劃

表 3-2 臺北市士林區(陽明山大油坑)任務執行概況

項目	說明
一、航拍區域	臺北市士林區(陽明山大油坑)
二、航拍日期	111/6/1
三、航線航程	總航程約 8.1 公里
四、天氣狀況	多雲時晴，氣溫 25°C
五、風向/風級	東南風/二級
六、航拍高度	411 公尺
七、地面解析度	8.42 公分
八、UAS 載具	單旋翼型 UAS(X7)

陽明山馬槽航拍區地表高程約 750 公尺，航拍任務規劃使用 Sony α7R III 數位相機搭配 21 mm 焦距鏡頭，航高(離地高)約為 354 公尺，影像前後重疊率約 90%、側向重疊率約 70%，共拍攝 10 條航帶。區域範圍及航線規劃如圖 3-3。拍攝影像數量合計 675 片，地面解析度(GSD)約 7.4 公分，任務執行概況如表 3-3。



圖 3-3 臺北市士林區(陽明山馬槽)飛行航線規劃

表 3-3 臺北市士林區(陽明山馬槽)任務執行概況

項目	說明
一、航拍區域	臺北市士林區(陽明山馬槽)
二、航拍日期	111/6/2
三、航線航程	總航程約 11.5 公里
四、天氣狀況	晴，氣溫 26°C
五、風向/風級	東南風/三級
六、航拍高度	354 公尺
七、地面解析度	7.4 公分
八、UAS 載具	單旋翼型 UAS(X7)

陽明山夢幻湖航拍區地表高程約 850 公尺，航拍任務規劃使用 Sony α7R III 數位相機搭配 21 mm 焦距鏡頭，航高(離地高)為 429 公尺，影像前後重疊率約 90%、側向重疊率約 80%，共拍攝 4 條航帶。區域範圍及航線規劃如圖 3-4。拍攝影像數量合計 227 片，地面解析度(GSD)約 8.92 公分，任務執行概況如表 3-4。



圖 3-4 臺北市士林區(陽明山夢幻湖)飛行航線規劃

表 3-4 臺北市士林區(陽明山夢幻湖)任務執行概況

項目	說明
一、航拍區域	臺北市士林區(陽明山夢幻湖)
二、航拍日期	111/6/2
三、航線航程	總航程約 3.8 公里
四、天氣狀況	多雲時晴，氣溫 26°C
五、風向/風級	東南風/一級
六、航拍高度	429 公尺
七、地面解析度	8.92 公分
八、UAS 載具	單旋翼型 UAS(X7)

2. 影像處理作業

利用空中三角測量（以下簡稱空三）解算 UAS 相片空間位置，使用控制點（引用向量圖資或影像資料之特徵點為主）與室內新建相片間的匹配點位資訊，解算求得點位之空間位置。大油坑使用控制點計 4 點、檢核點計 6 點，位置分布如圖 3-5，空三計算成果如表 3-5，正射鑲嵌影像成果如圖 3-6。

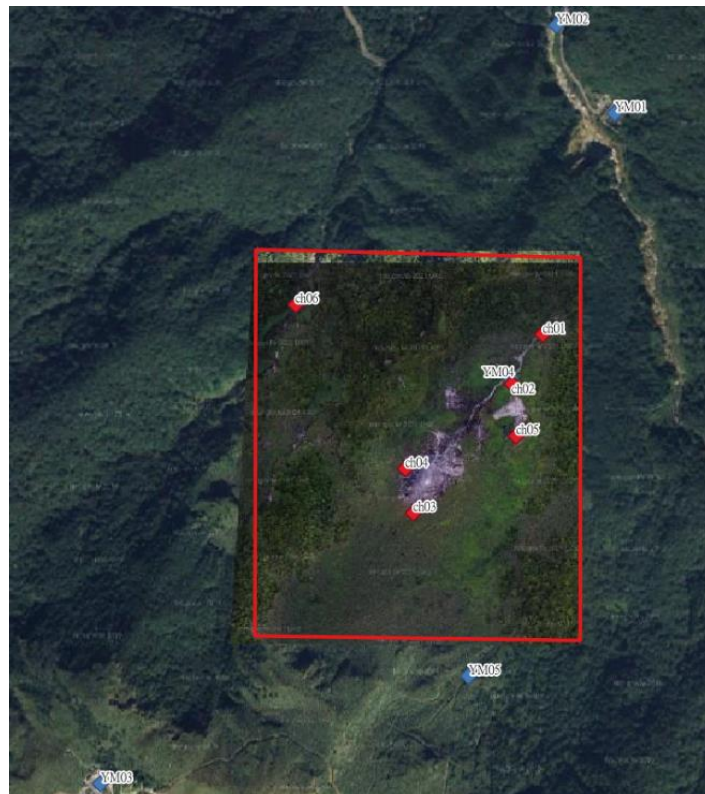


圖 3-5 臺北市士林區(陽明山大油坑) 控制點及檢核點分布圖

表 3-5 臺北市士林區(陽明山大油坑)空三計算成果

作業區	類型	計算成果(cm)		
		X	Y	Z
臺北市士林區 (陽明山大油坑)	均方根誤差 (RMSE)	9.40	6.95	4.06



圖 3-6 臺北市士林區(陽明山大油坑)正射鑲嵌影像成果

馬槽使用控制點共計 4 點、檢核點計 7 點，控制點位置分布如圖 3-7，空三計算成果如表 3-6，正射鑲嵌影像成果如圖 3-8。

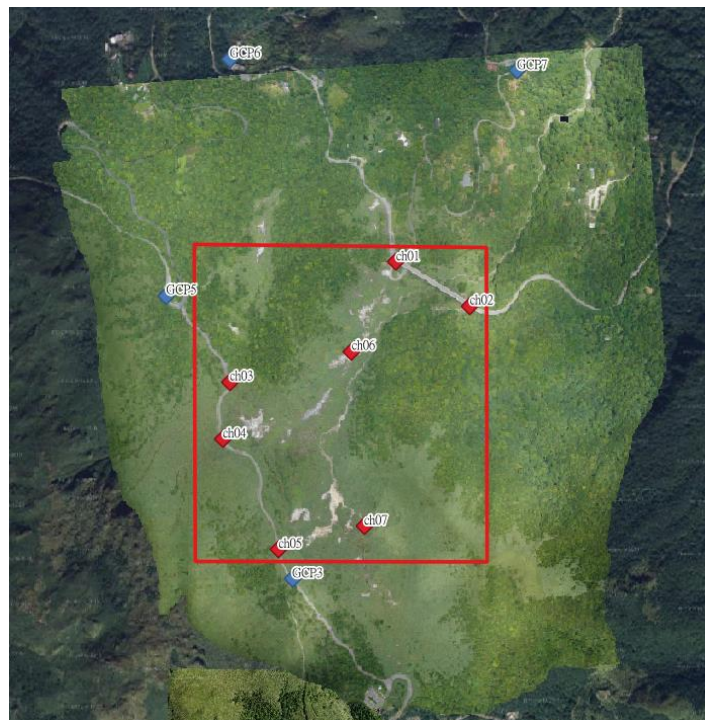


圖 3-7 臺北市士林區(陽明山馬槽) 控制點及檢核點分布圖

表 3-6 臺北市士林區(陽明山馬槽)空三計算成果

作業區	類型	計算成果(cm)		
		X	Y	Z
臺北市士林區 (陽明山馬槽)	均方根誤差 (RMSE)	14.72	13.06	10.18

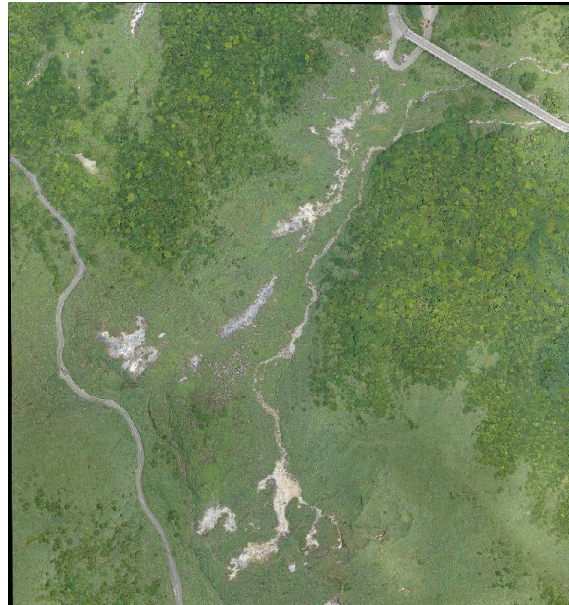


圖 3-8 臺北市士林區(陽明山馬槽)正射鑲嵌影像成果

夢幻湖使用控制點計 4 點、檢核點計 6 點，控制點位置分布如圖 3-9，空三計算成果如表 3-7，正射鑲嵌影像成果如圖 3-10。

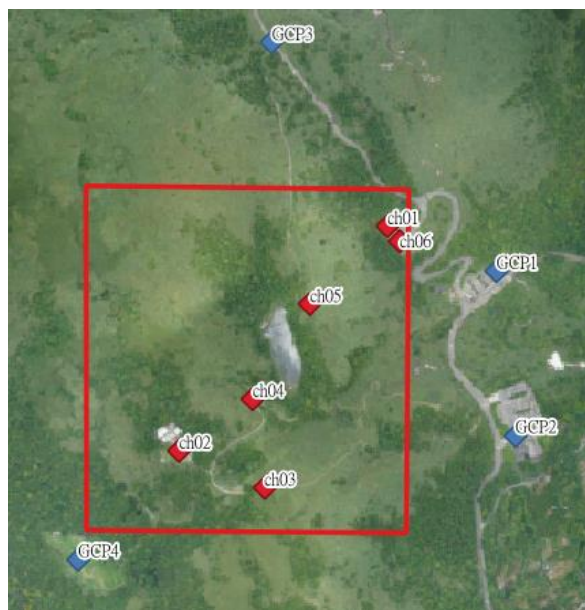


圖 3-9 臺北市士林區(陽明山夢幻湖) 控制點及檢核點分布圖

表 3-7 臺北市士林區(陽明山夢幻湖)空三計算成果

	類型	計算成果(cm)		
		X	Y	Z
臺北市士林區 (陽明山夢幻湖)	均方根誤差 (RMSE)	2.463	2.868	3.449



圖 3-10 臺北市士林區(陽明山夢幻湖)正射鑲嵌影像成果

二、臺北市北投區

本區域為臺北市水利工程處委託需求，航拍需求範圍約 100 公頃。相關航拍任務執行與影像處理作業說明如下：

1. 航拍任務執行

北市北投區航拍區實際地面涵蓋範圍共約 238 公頃，地表高程約 2 公尺。航拍任務規劃使用 Sony α7R III 數位相機搭配 21 mm 焦距鏡頭，航高(離地高)約為 340 公尺，影像前後重疊率約 90%、側向重疊率約 60%，共拍攝 4 條航帶。區域範圍及航線規劃如圖 3-11，拍攝影像數量合計 393 片，地面解析度(GSD)約 7.15 公分，任務執行概況如表 3-8。



圖 3-11 臺北市北投區飛行航線規劃

表 3-8 臺北市北投區任務執行概況

項目	說明
一、航拍區域	臺北市北投區
二、航拍日期	111/4/19
三、航線航程	總航程約 9.6 公里
四、天氣狀況	陰雨，氣溫 20.9°C
五、風向/風級	南風/一級
六、航拍高度	340 公尺
七、地面解析度	7.15 公分
八、UAS 載具	單旋翼型 UAS(X7)

2. 影像處理作業

利用空中三角測量（以下簡稱空三）解算 UAS 相片空間位置，使用控制點（引用向量圖資或影像資料之特徵點為主）與室內新建相片間的匹配點位資訊，解算求得點位之空間位置。臺北市北投區使用控制點計 5 點、檢核點計 6 點，位置分布如圖 3-12，空三計算成果如表 3-9，正射鑲嵌影像成果如圖 3-13。



圖 3-12 臺北市北投區控制點及檢核點分布圖

表 3-9 臺北市北投區空三計算成果

作業區	類型	計算成果(cm)		
		X	Y	Z
臺北市北投區	均方根誤差 (RMSE)	11.84	4.52	1.47



圖 3-13 臺北市北投區正射鑲嵌影像成果

三、臺北市萬華區

本區域為臺北市水利工程處委託需求，航拍需求範圍約 100 公頃。相關航拍任務執行與影像處理作業說明如下：

1. 航拍任務執行

臺北市萬華區航拍區實際地面涵蓋範圍約 289 公頃，地表高程約 4 公尺。航拍任務規劃使用 Sony α7R III 數位相機搭配 21 mm 焦距鏡頭，航高(離地高)為 548 公尺，影像前後重疊率約 90%、側向重疊率約 60%，共拍攝 6 條航帶。區域範圍及航線規劃如圖 3-14。拍攝影像數量合計 548 片，地面解析度(GSD)約 7.17 公分，任務執行概況如表 3-10。



圖 3-14 臺北市萬華區飛行航線規劃

表 3-10 臺北市萬華區任務執行概況

項目	說明
一、航拍區域	臺北市萬華區
二、航拍日期	111/4/20
三、航線航程	總航程約 13.2 公里
四、天氣狀況	陰天，氣溫 26.1°C
五、風向/風級	東北風/一級
六、航拍高度	548 公尺
七、地面解析度	7.17 公分
八、UAS 載具	單旋翼型 UAS(X7)

2. 影像處理作業

利用空三解算 UAS 相片空間位置，使用控制點（引用向量圖資或影像資料之特徵點為主）與室內新建相片間的匹配點位資訊，解算求得點位之空間位置。本區使用控制點控制點計 5 點、檢核點計 10 點，位置分布如圖 3-15，空三計算成果如表 3-11，正射鑲嵌影像成果如圖 3-16。



圖 3-15 臺北市萬華區控制點及檢核點分布圖

表 3-11 臺北市萬華區空三計算成果

作業區	類型	計算成果(cm)		
		X	Y	Z
臺北市萬華區	均方根誤差(RMSE)	8.67	6.32	7.89



圖 3-16 臺北市萬華區正射鑲嵌影像成果

四、臺南市柳營區

本區域為臺南鹽水地政所委託需求，航拍需求範圍約 200 公頃。相關航拍任務執行與影像處理作業說明如下：

1. 航拍任務執行

臺南市柳營區航拍區實際地面涵蓋範圍約 438 公頃，地表高程約 5 公尺。航拍任務規劃使用 Sony α7 III 數位相機搭配 21 mm 焦距鏡頭，航高(離地高)為 350 公尺，影像前後重疊率約 90%、側向重疊率約 60%，共拍攝 8 條航帶。區域範圍及航線規劃如圖 3-17。拍攝影像數量合計 682 片，地面解析度(GSD)約 6.49 公分，任務執行概況如表 3-12。



圖 3-17 臺南市柳營區飛行航線規劃

表 3-12 臺南市柳營區任務執行概況

項目	說明
一、航拍區域	臺南市柳營區
二、航拍日期	111/5/18
三、航線航程	總航程約 3.16 公里
四、天氣狀況	晴，氣溫 26°C
五、風向/風級	北風/一級
六、航拍高度	350 公尺
七、地面解析度	6.49 公分
八、UAS 載具	多旋翼型 UAS

2. 影像處理作業

利用空三解算 UAS 相片空間位置，使用控制點（引用向量圖資或影像資料之特徵點為主）與室內新建相片間的匹配點位資訊，解算求得點位之空間位置。臺南市柳營區使用控制點計 10 點、檢核點計 10 點，位置分布如圖 3-18，空三計算成果如表 3-13，正射鑲嵌影像成果如圖 3-19。



圖 3-18 臺南市柳營區控制點及檢核點分布圖

表 3-13 臺南市柳營區空三計算成果

作業區	類型	計算成果(cm)		
		X	Y	Z
臺南市柳營區	均方根誤差 (RMSE)	2.53	7.20	1.12



圖 3-19 臺南市柳營區正射鑲嵌影像成果

第二節 一般航拍作業

一、南投縣南投市

本區為配合國土測繪中心出具多旋翼型 UAS 小像幅航拍攝影機校正報告，僅辦理航拍作業，無製作正射影像成果。航拍區域位於南投縣南投市南崗工業區之小像幅航拍攝影機校正場。

南投縣南投市航拍區航拍範圍約 48 公頃，實際地面涵蓋範圍約 244 公頃，地表高程約 180 公尺。航拍任務規劃使用 Sony $\alpha 7$ III 數位相機搭配 21 mm 焦距鏡頭，航高為(離地高)185 公尺，影像前後重疊率約 90%、側向重疊率約 60%，共拍攝南北 8 條航帶及東西 7 條航帶。航線依據國土測繪中心小像幅航拍攝影機航拍校正須知規劃如圖 3-20。拍攝影像數量合計 1,345 片，地面解析度(GSD)約 5 公分，任務執行概況如表 3-14。

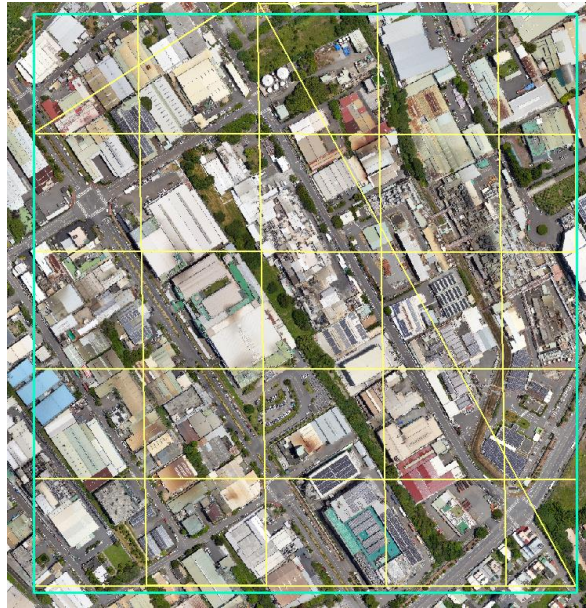


圖 3-20 南投縣南投市飛行航線規劃

表 3-14 南投縣南投市任務執行概況

項目	說明
一、航拍區域	南投縣南投市
二、航拍日期	111/6/23
三、航線航程	總航程約 13.66 公里
四、航拍高度	185 公尺
五、地面解析度	5 公分
六、UAS 載具	多旋翼型 UAS

第三節 影像處理作業（國土測繪一號航拍影像）

本案雲林縣臺西鄉、口湖鄉及高雄市永安區係國產署委託區域，由國土測繪中心之國土測繪一號定翼型 UAS 辦理航拍作業，本團隊完成影像處理作業，各區影像處理作業情形詳述如後。

一、雲林縣臺西鄉

雲林縣臺西鄉需求面積約 670 公頃，實際地面涵蓋範圍約 1,950 公頃。利用空三解算 UAS 相片空間位置，使用控制點（引用向量圖資或影像資料之特徵點為主）與室內新建相片間的匹配點位資訊，解算求得點位之空間位置。本區使用控制點計 7 點、檢核點計 10 點，位置分布如圖 3-21，空三計算成果如表 3-15，正射鑲嵌影像成果如圖 3-22。



圖 3-21 雲林縣臺西鄉控制點及檢核點分布圖

表 3-15 雲林縣臺西鄉空三計算成果

作業區	類型	計算成果(cm)		
		X	Y	Z
雲林縣臺西鄉	均方根誤差 (RMSE)	6.18	6.94	9.29



圖 3-22 雲林縣臺西鄉正射鑲嵌影像成果

二、雲林縣口湖鄉

雲林縣口湖鄉需求面積約 980 公頃，實際地面涵蓋範圍約 2,040 公頃。利用空三解算 UAS 相片空間位置，使用控制點（引用向量圖資或影像資料之特徵點為主）與室內新建相片間的匹配點位資訊，解算求得點位之空間位置。本區使用控制點計 7 點、檢核點計 10 點，位置分布如圖 3-23，空三計算成果如表 3-16，正射鑲嵌影像成果如圖 3-24。



圖 3-23 雲林縣口湖鄉控制點及檢核點分布圖

表 3-16 雲林縣臺西鄉空三計算成果

作業區	類型	計算成果(cm)		
		X	Y	Z
雲林縣口湖鄉	均方根誤差 (RMSE)	3.15	3.52	0.77



圖 3-24 雲林縣口湖鄉正射鑲嵌影像成果

三、高雄市永安區

高雄市永安區需求面積約 280 公頃，實際地面涵蓋範圍約 814 公頃。利用空三解算 UAS 相片空間位置，使用控制點（引用向量圖資或影像資料之特徵點為主）與室內新建相片間的匹配點位資訊，解算求得點位之空間位置。本區使用控制點計 7 點、檢核點計 14 點，位置分布如圖 3-25，空三計算成果如表 3-17，正射鑲嵌影像成果如圖 3-26。



圖 3-25 高雄市永安區控制點及檢核點分布圖

表 3-17 高雄市永安區空三計算成果

作業區	類型	計算成果(cm)		
		X	Y	Z
高雄市永安區	均方根誤差 (RMSE)	5.01	3.45	0.82



圖 3-26 高雄市永安區正射鑲嵌影像成果

第四章 無人機系統設備保養維護作業

第一節 每月保養維護作業

為確保 UAS 任務執行之安全性，本公司依契約書規定之 UAS 保養維護項目及時間表作為保養維護依據。一般每次執行任務操作多旋翼 UAS 系統時，皆按飛行前、中、後-檢查卡執行 UAS 檢查工作。另每月保養維護則依據維修保養表，針對機體與酬載及各零組件進行檢查，確認系統設備是否狀況良好及正常。

本案依契約書規定應自 3 月起至 12 月，每月定期進行保養維護，共計保養維護 10 個月，保養維護紀錄範例如圖 4-1。每月保養維護日期如表 4-1，另每月詳細保養維護紀錄如附錄一。

表 4-1 保養維護日期 (3 月至 12 月)

月份	項目	日期
3 月份	多旋翼機保養維護	111/3/28
4 月份	多旋翼機保養維護及更換零組件	111/4/15
5 月份	多旋翼機保養維護及更換零組件	111/5/26
6 月份	多旋翼機保養維護	111/6/29
7 月份	多旋翼機保養維護	111/7/14
8 月份	多旋翼機保養維護及更換零組件	111/8/26
9 月份	多旋翼機保養維護	111/9/27
10 月份	多旋翼機保養維護	111/10/25
11 月份	多旋翼機保養維護	111/11/14
12 月份	多旋翼機保養維護	111/12/5

經緯航太科技股份有限公司

產品維修保養履歷表 - 2022 年 03 月

無人機類別		所有人	開始使用日期		最大起飛重量
多旋翼無人機		內政部國土測繪中心	2019/11/14		8 公斤
產品型號 序號	Sky Hawk 天鷲/D4-0001		建檔日期	註 記	
			2022/03/28		
			建檔人員		
			王研任		
維 修 保 養 紀 錄	日期	維修/保養說明	維修/保養結果	維修/保養時數	維修/保養人員
	03/28	主體結構	正常	0.5	王研任
	03/28	腳架結構	正常	0.5	王研任
	03/28	機臂結構	正常	0.5	王研任
	03/28	雲台機構	正常	0.5	王研任
	03/28	電路板及零件外觀	正常	0.5	王研任
	03/28	旋翼外觀及方向性	正常	0.1	王研任
	03/28	電力線路	正常	0.1	王研任
	03/28	旋翼固定座	正常	0.1	王研任
	03/28	遙控器	正常	0.1	王研任
	03/28	圖傳運作	正常	0.5	王研任
	03/28	地面站電腦	正常	0.5	王研任
	03/28	地面站軟體運作	正常	0.5	王研任
	03/28	GPS 燈號運作	正常	0.1	王研任
	03/28	接收器運作	正常	0.1	王研任
	03/28	飛控模組	正常	0.1	王研任
	03/28	飛控穩固狀態	正常	0.5	王研任
	03/28	電池外觀	正常	0.5	王研任
03/28	電池電壓	正常	3	王研任	
維修/保養人員簽名：王研任 2022.3.28					

P43-02A

附錄 - 檢查照片



圖 4-1 保養維護記錄範例

第二節 UAS 零組件更換

本團隊本(111)年依契約規定將達 2 年使用年限之機身下板、機臂、馬達組及碳纖腳架等零組件進行更換，並藉零組件更換時機，參考多旋翼機特性及歷次飛行經驗進行機體結構補強，包含增加左右機身側板以加強機體結構，主要係修正機身因高載重的情況下，機體容易因振動而產生較明顯扭曲現象，增加機身側板後可大幅提升飛行時機身之穩定性。另機身內部線材配置亦略作調整及加強固定，並增加電池安裝位置之標記。機身下板等主要零組件更換項目及價格如表 4-2。

表 4-2 機身下板等零組件更換項目及價格表

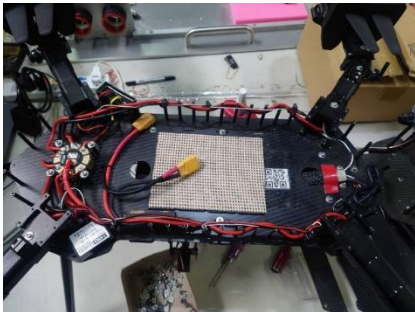
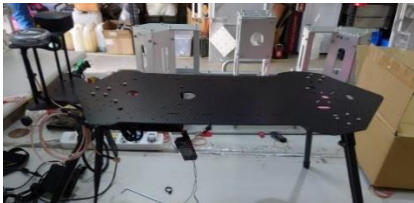



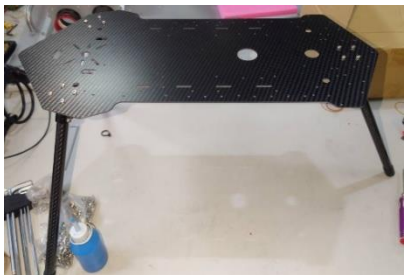


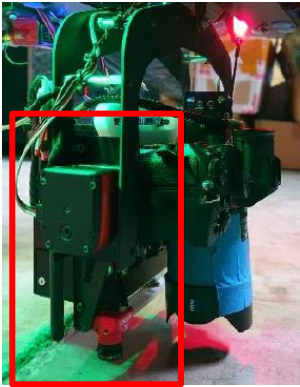
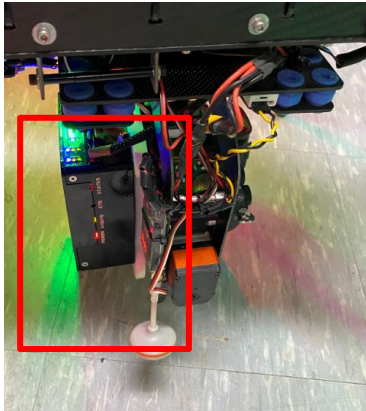
序號	品名	內容	單位	單價	數量	小計	使用年限
1	機身下板		個	18,000	1	18,000	2 年
2	機臂	碳纖管(30mm)	個	7,500	4	30,000	2 年
	馬達組	整合式馬達組	組	51,000	4	204,000	2 年
3	碳纖腳架		支	1,950	3	5,850	2 年

另為提升任務執行可靠度，於 8 月份進行圖像傳輸模組(TS832)零組件更換升級（價格如表 4-3）。升級後圖像傳輸模組主要功能為 UAS 執行航拍任務時，能於地面之圖像傳輸螢幕即時顯示各項參數設定，包含 ISO 值、光圈大小、相機剩餘可拍攝相片數量、電池電量等資訊，並具備可監控相機是否正常拍照等功能。本年設備零組前更換前後情形對照如表 4-4。

表 4-3 UAS 圖像傳輸模組價格表

序號	品名	內容	單位	單價	數量	小計	使用年限
1	圖像傳輸模組	TS832 模組、蘑菇形天線、HDMI 模組	個	5,000	1	5,000	3 年

表 4-4 多旋翼機零組件更換前後情形對照表

項次	機體部位	單位	數量	更換前	更換後
1	機身下板	個	1		
2	機臂及馬達	支	4		
3	腳架	支	3		
4	機身側板	片	2		
5	圖像傳輸模組	個	1		

第五章 結論

本案自 111 年 2 月 26 日起開始執行，依契約書規定全案履約期至 111 年 12 月 15 日；本年無緊急航拍作業需求，本案完成主要工作項目如下：

- 一、一般航拍及影像處理作業合計完成臺北市士林區（陽管處委託）、萬華區與北投區（臺北市水利工程處委託）及臺南市柳營區（臺南市鹽水地政所委託）等 4 區航拍及製作正射影像成果。
- 二、配合國土測繪中心「小像幅航拍攝影機航拍校正」，辦理南投縣南投市南崗工業區航拍作業，並提供原始航拍影像資料。
- 三、國土測繪一號航拍影像處理作業計完成雲林縣臺西鄉、口湖鄉及高雄市永安區等 3 區（國產署委託）製作正射影像成果。

綜上，本案總計完成 8 區，需求面積合計 2,678 公頃、實際面積合計 6,599 公頃航拍與相關影像處理作業，其中包含協助陽管處、臺北市水利工程處、臺南市鹽水地政所及國產署辦理航拍及影像處理作業，相關應用可增進政府機關橫向協調聯繫效益。

另依契約規定辦理自 111 年 3 月起至 12 月共計 10 次 UAS 保養維護作業，並更換已達兩年使用年限設備零組件及升級圖傳模組，以確保任務執行安全及提升航拍效率，零組件更換期間依契約規定採用本團隊備用之單旋翼型 UAS 進行航拍。

第陸章 附錄

附錄一 3 月至 12 月份保養維護資料

111 年 3 月

經緯航太科技股份有限公司

產品維修保養履歷表 - 2022 年 03 月

無人機類別	所有人	開始使用日期	最大起飛重量		
多旋翼無人機	內政部國土測繪中心	2019/11/14	8 公斤		
產品型號/序號	Sky Hawk 天鷲/D4-0001	建檔日期	註 記		
		2022/03/28			
		建檔人員			
		王研任			
維 修 保 養 紀 錄	日期	維修/保養說明	維修/保養結果	維修/保養時數	維修/保養人員
	03/28	主體結構	正常	0.5	王研任
	03/28	腳架結構	正常	0.5	王研任
	03/28	機臂結構	正常	0.5	王研任
	03/28	雲台機構	正常	0.5	王研任
	03/28	電路板及零件外觀	正常	0.5	王研任
	03/28	旋翼外觀及方向性	正常	0.1	王研任
	03/28	電力線路	正常	0.1	王研任
	03/28	旋翼固定座	正常	0.1	王研任
	03/28	遙控器	正常	0.1	王研任
	03/28	圖傳運作	正常	0.5	王研任
	03/28	地面站電腦	正常	0.5	王研任
	03/28	地面站軟體運作	正常	0.5	王研任
	03/28	GPS 燈號運作	正常	0.1	王研任
	03/28	接收器運作	正常	0.1	王研任
	03/28	飛控模組	正常	0.1	王研任
	03/28	飛控穩固狀態	正常	0.5	王研任
	03/28	電池外觀	正常	0.5	王研任
	03/28	電池電壓	正常	3	王研任
維修/保養人員簽名：王研任 2022.3.28					

P43-02A

內政部國土測繪中心確認人員：

技士施錦揮
111600

附錄 - 檢查照片



 <p>電力線路</p>	 <p>地面站電腦 & 地面站軟體運作</p>
 <p>圖傳</p>	 <p>接收器運作 & 飛控模組 & 飛控穩固狀態</p>
 <p>旋翼固定座</p>	 <p>遙控器</p>
 <p>GPS 燈號運作</p>	 <p>電池外觀 & 電池電壓</p>

111 年 4 月

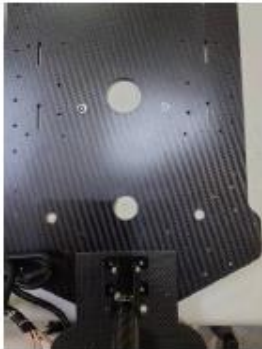




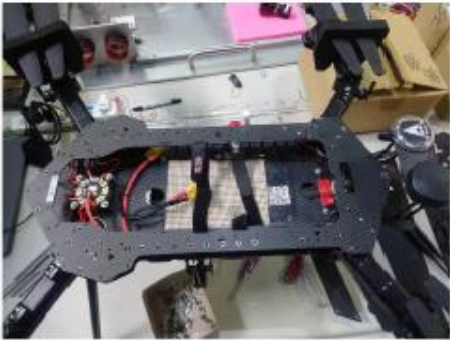
經緯航太科技股份有限公司
產品維修保養履歷表 - 2022 年 04 月

無人機類別	所有人	開始使用日期	最大起飛重量		
多旋翼無人機	內政部國土測繪中心	2019/11/14	8 公斤		
產品型號/序號	Sky Hawk 天鷲/D4-0001	建檔日期	註記 更換主體結構之機身下板與增加機身側板。		
		2022/04/15			
		建檔人員			
		王研任			
維修保養紀錄	日期	維修/保養說明	維修/保養結果	維修/保養時數	維修/保養人員
	04/15	主體結構	更換	0.5	王研任
	04/15	腳架結構	正常	0.5	王研任
	04/15	機臂結構	正常	0.5	王研任
	04/15	雲台機構	正常	0.5	王研任
	04/15	電路板及零件外觀	正常	0.5	王研任
	04/15	旋翼外觀及方向性	正常	0.1	王研任
	04/15	電力線路	正常	0.1	王研任
	04/15	旋翼固定座	正常	0.1	王研任
	04/15	遙控器	正常	0.1	王研任
	04/15	圖傳運作	正常	0.5	王研任
	04/15	地面站電腦	正常	0.5	王研任
	04/15	地面站軟體運作	正常	0.5	王研任
	04/15	GPS 燈號運作	正常	0.1	王研任
	04/15	接收器運作	正常	0.1	王研任
	04/15	飛控模組	正常	0.1	王研任
	04/15	飛控穩固狀態	正常	0.5	王研任
	04/15	電池外觀	正常	0.5	王研任
04/15	電池電壓	正常	3	王研任	
維修/保養人員簽名：王研任 2022.4.15					

P43-02A

內政部國土測繪中心確認人員：

保養維護照片

 <p>主體結構</p>	 <p>腳架結構</p>
 <p>機臂結構</p>	 <p>雲台機構</p>
 <p>電路板及零件外觀</p>	 <p>旋翼外觀及方向性</p>

 <p>電力線路</p>	 <p>地面站電腦 & 地面站軟體運作</p>
 <p>圖傳</p>	 <p>接收器運作 & 飛控模組 & 飛控穩固狀態</p>
 <p>旋翼固定座</p>	 <p>遙控器</p>
 <p>GPS 燈號運作</p>	 <p>電池外觀 & 電池電壓</p>




111 年 5 月







經緯航太科技股份有限公司
產品維修保養履歷表 - 2022 年 05 月

無人機類別	所有人	開始使用日期	最大起飛重量		
多旋翼無人機	內政部國土測繪中心	2019/11/14	8 公斤		
產品型號/序號	Sky Hawk 天鷲/D4-0001	建檔日期	註 記	更換機臂與馬達組及 碳纖腳架等零組件。	
		2022/05/26			
		建檔人員			
		王研任			
維 修 保 養 紀 錄	日期	維修/保養說明	維修/保養結果	維修/保養時數	維修/保養人員
	05/26	主體結構	更換	0.5	王研任
	05/26	腳架結構	更換	0.5	王研任
	05/26	機臂結構	更換	0.5	王研任
	05/26	雲台機構	正常	0.5	王研任
	05/26	電路板及零件外觀	正常	0.5	王研任
	05/26	旋翼外觀及方向性	正常	0.1	王研任
	05/26	電力線路	正常	0.1	王研任
	05/26	旋翼固定座	正常	0.1	王研任
	05/26	遙控器	正常	0.1	王研任
	05/26	圖傳運作	正常	0.5	王研任
	05/26	地面站電腦	正常	0.5	王研任
	05/26	地面站軟體運作	正常	0.5	王研任
	05/26	GPS 燈號運作	正常	0.1	王研任
	05/26	接收器運作	正常	0.1	王研任
	05/26	飛控模組	正常	0.1	王研任
	05/26	飛控穩固狀態	正常	0.5	王研任
	05/26	電池外觀	正常	0.5	王研任
05/26	電池電壓	正常	3	王研任	
維修/保養人員簽名：王研任 2022.5.26					

P43-02A

內政部國土測繪中心確認人員：

保養維護照片

 <p>主體結構</p>	 <p>腳架結構</p>
 <p>機臂結構</p>	 <p>雲台機構</p>
 <p>電路板及零件外觀</p>	 <p>旋翼外觀及方向性</p>

 <p>電力線路</p>	 <p>地面站電腦 & 地面站軟體運作</p>
 <p>圖傳</p>	 <p>接收器運作 & 飛控模組 & 飛控穩固狀態</p>
 <p>旋翼固定座</p>	 <p>遙控器</p>
 <p>GPS 燈號運作</p>	 <p>電池外觀 & 電池電壓</p>

111 年 6 月

經緯航太科技股份有限公司
產品維修保養履歷表 - 2022 年 06 月

無人機類別		所有人		開始使用日期		最大起飛重量	
多旋翼無人機		內政部國土測繪中心		2019/11/14		8 公斤	
產品型號 序號	Sky Hawk 天鷲/D4-0001			建檔日期	註 記		
				2022/06/29			
				建檔人員			
				王研任			
維 修 保 養 紀 錄	日期	維修/保養說明	維修/保養結果	維修/保養時數	維修/保養人員		
	06/29	主體結構	正常	0.5	王研任		
	06/29	腳架結構	正常	0.5	王研任		
	06/29	機臂結構	正常	0.5	王研任		
	06/29	雲台機構	正常	0.5	王研任		
	06/29	電路板及零件外觀	正常	0.5	王研任		
	06/29	旋翼外觀及方向性	正常	0.1	王研任		
	06/29	電力線路	正常	0.1	王研任		
	06/29	旋翼固定座	正常	0.1	王研任		
	06/29	遙控器	正常	0.1	王研任		
	06/29	圖傳運作	正常	0.5	王研任		
	06/29	地面站電腦	正常	0.5	王研任		
	06/29	地面站軟體運作	正常	0.5	王研任		
	06/29	GPS 燈號運作	正常	0.1	王研任		
	06/29	接收器運作	正常	0.1	王研任		
	06/29	飛控模組	正常	0.1	王研任		
	06/29	飛控穩固狀態	正常	0.5	王研任		
	06/29	電池外觀	正常	0.5	王研任		
06/29	電池電壓	正常	3	王研任			
維修/保養人員簽名：王研任 2022.6.29							

P43-02A

內政部國土測繪中心確認人員：

技士施錦福
111 年 6 月 29 日

附錄 - 檢查照片



主體結構



腳架結構



機臂結構



雲台機構



電路板及零件外觀



旋翼外觀及方向性

 <p>電力線路</p>	 <p>地面站電腦 & 地面站軟體運作</p>
 <p>圖傳</p>	 <p>接收器運作 & 飛控模組 & 飛控穩固狀態</p>
 <p>旋翼固定座</p>	 <p>遙控器</p>
 <p>GPS 燈號運作</p>	 <p>電池外觀 & 電池電壓</p>



111 年 7 月

經緯航太科技股份有限公司
產品維修保養履歷表 - 2022 年 07 月

無人機類別	所有人	開始使用日期	最大起飛重量		
多旋翼無人機	內政部國土測繪中心	2019/11/14	8 公斤		
產品型號/序號	Sky Hawk 天鷲/D4-0001	建檔日期	註 記		
		2022/07/14			
		建檔人員			
		王研任			
維 修 保 養 紀 錄	日期	維修/保養說明	維修/保養結果	維修/保養時數	維修/保養人員
	07/14	主體結構	正常	0.5	王研任
	07/14	腳架結構	正常	0.5	王研任
	07/14	機臂結構	正常	0.5	王研任
	07/14	雲台機構	正常	0.5	王研任
	07/14	電路板及零件外觀	正常	0.5	王研任
	07/14	旋翼外觀及方向性	正常	0.1	王研任
	07/14	電力線路	正常	0.1	王研任
	07/14	旋翼固定座	正常	0.1	王研任
	07/14	遙控器	正常	0.1	王研任
	07/14	圖傳運作	正常	0.5	王研任
	07/14	地面站電腦	正常	0.5	王研任
	07/14	地面站軟體運作	正常	0.5	王研任
	07/14	GPS 燈號運作	正常	0.1	王研任
	07/14	接收器運作	正常	0.1	王研任
	07/14	飛控模組	正常	0.1	王研任
	07/14	飛控穩固狀態	正常	0.5	王研任
	07/14	電池外觀	正常	0.5	王研任
07/14	電池電壓	正常	3	王研任	
維修/保養人員簽名：王研任 2022.7.14					

P43-02A

內政部國土測繪中心確認人員：

技士施錦攝
1110714
1600

附錄 - 檢查照片



主體結構



腳架結構



機臂結構



雲台機構



電路板及零件外觀



旋翼外觀及方向性

 <p>電力線路</p>	 <p>地面站電腦 & 地面站軟體運作</p>
 <p>圖傳</p>	 <p>接收器運作 & 飛控模組 & 飛控穩固狀態</p>
 <p>旋翼固定座</p>	 <p>遙控器</p>
 <p>GPS 燈號運作</p>	 <p>電池外觀 & 電池電壓</p>

111 年 8 月

經緯航太科技股份有限公司
產品維修保養履歷表 - 2022 年 08 月







無人機類別	所有人	開始使用日期		最大起飛重量	
多旋翼無人機	內政部國土測繪中心	2019/11/14		8 公斤	
產品型號/序號	Sky Hawk 天鷲/D4-0001	建檔日期	註 記	更換圖傳	
		2022/07/14			
		建檔人員			
		林大翔			
維 修 保 養 紀 錄	日期	維修/保養說明	維修/保養結果	維修/保養時數	維修/保養人員
	08/26	主體結構	正常	0.5	林大翔
	08/26	腳架結構	正常	0.5	林大翔
	08/26	機臂結構	正常	0.5	林大翔
	08/26	雲台機構	正常	0.5	林大翔
	08/26	電路板及零件外觀	正常	0.5	林大翔
	08/26	旋翼外觀及方向性	正常	0.1	林大翔
	08/26	電力線路	正常	0.1	林大翔
	08/26	旋翼固定座	正常	0.1	林大翔
	08/26	遙控器	正常	0.1	林大翔
	08/26	圖傳運作	正常	0.5	林大翔
	08/26	地面站電腦	正常	0.5	林大翔
	08/26	地面站軟體運作	正常	0.5	林大翔
	08/26	GPS 燈號運作	正常	0.1	林大翔
	08/26	接收器運作	正常	0.1	林大翔
	08/26	飛控模組	正常	0.1	林大翔
	08/26	飛控穩固狀態	正常	0.5	林大翔
	08/26	電池外觀	正常	0.5	林大翔
08/26	電池電壓	正常	3	林大翔	
維修/保養人員簽名：林大翔 2022/8/26					

P43-02A

內政部國土測繪中心確認人員：

技士施錦揮
111/635

附錄 - 檢查照片

 <p>主體結構</p>	 <p>腳架結構</p>
 <p>機臂結構</p>	 <p>雲台機構</p>
 <p>電路板及零件外觀</p>	 <p>旋翼外觀及方向性</p>

 <p>電力線路</p>	 <p>地面站電腦 & 地面站軟體運作</p>
 <p>圖傳</p>	 <p>接收器運作 & 飛控模組 & 飛控穩固狀態</p>
 <p>旋翼固定座</p>	 <p>遙控器</p>
 <p>GPS 燈號運作</p>	 <p>電池外觀 & 電池電壓</p>



111 年 9 月

經緯航太科技股份有限公司
產品維修保養履歷表 - 2022 年 09 月




無人機類別	所有人	開始使用日期	最大起飛重量		
多旋翼無人機	內政部國土測繪中心	2019/11/14	8 公斤		
產品型號/序號	Sky Hawk 天鷲/D4-0001	建檔日期	註 記		
		2022/09/27			
		建檔人員			
		江毅任			
維 修 保 養 履 歷	日期	維修/保養說明	維修/保養結果	維修/保養時數	維修/保養人員
	09/27	主體結構	正常	0.5	江毅任
	09/27	腳架結構	正常	0.5	江毅任
	09/27	機臂結構	正常	0.5	江毅任
	09/27	雲台機構	正常	0.5	江毅任
	09/27	電路板及零件外觀	正常	0.5	江毅任
	09/27	旋翼外觀及方向性	正常	0.1	江毅任
	09/27	電力線路	正常	0.1	江毅任
	09/27	旋翼固定座	正常	0.1	江毅任
	09/27	遙控器	正常	0.1	江毅任
	09/27	圖傳運作	正常	0.5	江毅任
	09/27	地面站電腦	正常	0.5	江毅任
	09/27	地面站軟體運作	正常	0.5	江毅任
	09/27	GPS 燈號運作	正常	0.1	江毅任
	09/27	接收器運作	正常	0.1	江毅任
	09/27	飛控模組	正常	0.1	江毅任
	09/27	飛控穩固狀態	正常	0.5	江毅任
	09/27	電池外觀	正常	0.5	江毅任
09/27	電池電壓	正常	3	江毅任	
維修/保養人員簽名：江毅任 2022.9.27					

P43-02A

內政部國土測繪中心確認人員：

技士施錦揮
111/9/27

附錄 - 檢查照片

 <p>主體結構</p>	 <p>腳架結構</p>
 <p>機臂結構</p>	 <p>雲台機構</p>
 <p>電路板及零件外觀</p>	 <p>旋翼外觀及方向性</p>


 <p>電力線路</p>	 <p>地面站電腦 & 地面站軟體運作</p>
 <p>圖傳</p>	 <p>接收器運作 & 飛控模組 & 飛控穩固狀態</p>
 <p>旋翼固定座</p>	 <p>遙控器</p>
 <p>GPS 燈號運作</p>	 <p>電池外觀 & 電池電壓</p>

111 年 10 月

經緯航太科技股份有限公司
產品維修保養履歷表 - 2022 年 10 月

無人機類別		所有人	開始使用日期	最大起飛重量	
多旋翼無人機		內政部國土測繪中心	2019/11/14	8 公斤	
產品型號 序號	Sky Hawk 天鷲/D4-0001		建檔日期	註 記	
			2022/10/25		
			建檔人員		
			江駿任		
維 修 保 養 紀 錄	日期	維修/保養說明	維修/保養結果	維修/保養時數	維修/保養人員
	10/25	主體結構	正常	0.5	江駿任
	10/25	腳架結構	正常	0.5	江駿任
	10/25	機臂結構	正常	0.5	江駿任
	10/25	雲台機構	正常	0.5	江駿任
	10/25	電路板及零件外觀	正常	0.5	江駿任
	10/25	旋翼外觀及方向性	正常	0.1	江駿任
	10/25	電力線路	正常	0.1	江駿任
	10/25	旋翼固定座	正常	0.1	江駿任
	10/25	遙控器	正常	0.1	江駿任
	10/25	圖傳運作	正常	0.5	江駿任
	10/25	地面站電腦	正常	0.5	江駿任
	10/25	地面站軟體運作	正常	0.5	江駿任
	10/25	GPS 燈號運作	正常	0.1	江駿任
	10/25	接收器運作	正常	0.1	江駿任
	10/25	飛控模組	正常	0.1	江駿任
	10/25	飛控穩固狀態	正常	0.5	江駿任
	10/25	電池外觀	正常	0.5	江駿任
10/25	電池電壓	正常	3	江駿任	
維修/保養人員簽名: 江駿任 2022. 10. 25.					

P43-02A

內政部國土測繪中心確認人員: 

附錄 - 檢查照片




 <p>電力線路</p>	 <p>地面站電腦 & 地面站軟體運作</p>
 <p>圖傳</p>	 <p>接收器運作 & 飛控模組 & 飛控穩固狀態</p>
 <p>旋翼固定座</p>	 <p>遙控器</p>
 <p>GPS 燈號運作</p>	 <p>電池外觀 & 電池電壓</p>

111 年 11 月

經緯航太科技股份有限公司
產品維修保養履歷表 - 2022 年 11 月

無人機類別		所有人	開始使用日期		最大起飛重量
多旋翼無人機		內政部國土測繪中心	2019/11/14		8 公斤
產品型號/序號	Sky Hawk 天鷲/D4-0001		建檔日期	註 記	
			2022/11/14		
			建檔人員		
			江競任		
維 修 保 養 紀 錄	日期	維修/保養說明	維修/保養結果	維修/保養時數	維修/保養人員
	11/14	主體結構	正常	0.5	江競任
	11/14	腳架結構	正常	0.5	江競任
	11/14	機臂結構	正常	0.5	江競任
	11/14	雲台機構	正常	0.5	江競任
	11/14	電路板及零件外觀	正常	0.5	江競任
	11/14	旋翼外觀及方向性	正常	0.1	江競任
	11/14	電力線路	正常	0.1	江競任
	11/14	旋翼固定座	正常	0.1	江競任
	11/14	遙控器	正常	0.1	江競任
	11/14	圖傳運作	正常	0.5	江競任
	11/14	地面站電腦	正常	0.5	江競任
	11/14	地面站軟體運作	正常	0.5	江競任
	11/14	GPS 燈號運作	正常	0.1	江競任
	11/14	接收器運作	正常	0.1	江競任
	11/14	飛控模組	正常	0.1	江競任
	11/14	飛控穩固狀態	正常	0.5	江競任
11/14	電池外觀	正常	0.5	江競任	
11/14	電池電壓	正常	3	江競任	
維修/保養人員簽名：江競任 2022.11.14					

P43-02A

內政部國土測繪中心確認人員：

附錄 - 檢查照片

 <p>主體結構</p>	 <p>腳架結構</p>
 <p>機臂結構</p>	 <p>雲台機構</p>
 <p>電路板及零件外觀</p>	 <p>旋翼外觀及方向性</p>
 <p>電力線路</p>	 <p>地面站電腦 & 地面站軟體運作</p>

 <p>圖傳</p>	 <p>接收器運作 & 飛控模組 & 飛控穩固狀態</p>
 <p>旋翼固定座</p>	 <p>遙控器</p>
 <p>GPS 燈號運作</p>	 <p>電池外觀 & 電池電壓</p>

111 年 12 月

經緯航太科技股份有限公司
產品維修保養履歷表 - 2022 年 12 月

無人機類別	所有人	開始使用日期	最大起飛重量		
多旋翼無人機	內政部國土測繪中心	2019/11/14	8 公斤		
產品型號/序號	Sky Hawk 天鷲/D4-0001	建檔日期	註 記		
		2022/12/05			
		建檔人員			
		江龍任			
維 修 保 養 紀 錄	日期	維修/保養說明	維修/保養結果	維修/保養時數	維修/保養人員
	12/05	主體結構	正常	0.5	江龍任
	12/05	腳架結構	正常	0.5	江龍任
	12/05	機臂結構	正常	0.5	江龍任
	12/05	雲台機構	正常	0.5	江龍任
	12/05	電路板及零件外觀	正常	0.5	江龍任
	12/05	旋翼外觀及方向性	正常	0.1	江龍任
	12/05	電力線路	正常	0.1	江龍任
	12/05	旋翼固定座	正常	0.1	江龍任
	12/05	遙控器	正常	0.1	江龍任
	12/05	圖傳運作	正常	0.5	江龍任
	12/05	地面站電腦	正常	0.5	江龍任
	12/05	地面站軟體運作	正常	0.5	江龍任
	12/05	GPS 燈號運作	正常	0.1	江龍任
	12/05	接收器運作	正常	0.1	江龍任
	12/05	飛控模組	正常	0.1	江龍任
	12/05	飛控穩固狀態	正常	0.5	江龍任
	12/05	電池外觀	正常	0.5	江龍任
	12/05	電池電壓	正常	3	江龍任
維修/保養人員簽名：江龍任 2022.12.5					

P43-02A

內政部國土測繪中心確認人員：

技士施錦揮
111/12/5

附錄 - 檢查照片



主體結構



腳架結構



機臂結構



雲台機構



電路板及零件外觀



旋翼外觀及方向性



電力線路



地面站電腦 & 地面站軟體運作



圖傳



接收器運作 & 飛控模組 & 飛控穩固狀態



旋翼固定座



遙控器




GPS 燈號運作




電池外觀 & 電池電壓

附錄二 飛手合格操作證明

I. 中華民國 REPUBLIC OF CHINA 交通部民用航空局 CIVIL AERONAUTICS ADMINISTRATION, MOTC		
II. 類別 Title of Licence	遙控無人機 專業操作證	
III. 證號 Number	D1-6	
IV. 姓名 Name of Holder	林大翔	
IVa. 出生日期 Date of Birth		
VI. 國籍 Nationality	中華民國 TAIWAN(ROC)	
X. 局長 Director General	林國題	IX. 發證日 Date of Issue 29 Mar 2022 屆期日 Date of Expiry 16 Apr 2024

XII & XIII. 操作資格與備註 Rating & Remarks D1-6	
無人飛機 Airplane	於構造/重量/操作限制下，具有對其他操作證書進行教學之資格
無人直昇機 Helicopter	Ib:G1,G2,G3 活動區域與操作限制排除，應由政府機關(構)、學校或法人提出申請
無人多旋翼機 Multi-Rotors	Ia:G1,G3 定定位模式 需: 僅限業務作業使用 准: 僅限休閒釣魚使用 (農、漁均須配合 G2)
其他	
* Ia<2, 2c1<25, 25cII<150, 150cIII, Ia2<2, 2c1a<15, 15cIb<25, 25cIIc<150, 150cIIIa * G1: 400 呎以上/視距外/夜間 G2: 投擲或拋擲物件 G3: 人群聚集或意外集會飛行上空	
VI. 持有人簽名 Signature of Holder	林大翔

I. 中華民國 REPUBLIC OF CHINA 交通部民用航空局 CIVIL AERONAUTICS ADMINISTRATION, MOTC		
II. 類別 Title of Licence	遙控無人機 專業操作證	
III. 證號 Number	S1-1	
IV. 姓名 Name of Holder	王研任	
IVa. 出生日期 Date of Birth		
VI. 國籍 Nationality	中華民國 TAIWAN(ROC)	
X. 局長 Director General	林國題	IX. 發證日 Date of Issue 31 May 2022 屆期日 Date of Expiry 08 Jul 2024

XII & XIII. 操作資格與備註 Rating & Remarks S1-1	
無人飛機 Airplane	於構造/重量/操作限制下，具有對其他操作證書進行教學之資格
無人直昇機 Helicopter	Ib:G1,G2 活動區域與操作限制排除，應由政府機關(構)、學校或法人提出申請
無人多旋翼機 Multi-Rotors	Ia:G1,G3 定定位模式 需: 僅限業務作業使用 准: 僅限休閒釣魚使用 (農、漁均須配合 G2)
其他	
* Ia<2, 2c1<25, 25cII<150, 150cIII, Ia2<2, 2c1a<15, 15cIb<25, 25cIIc<150, 150cIIIa * G1: 400 呎以上/視距外/夜間 G2: 投擲或拋擲物件 G3: 人群聚集或意外集會飛行上空	
VI. 持有人簽名 Signature of Holder	王研任

附錄三 各航拍場域空域申請書

03020022 臺北士林、北投、萬華活動申請許可書

遙控無人機活動申請

申請號碼 AB2203020022		申請日期 2022/03/02		
審核狀態 審核完成		同意期限 2022/03/29-2022/06/28		
作業名稱	111年度多旋翼機外業航拍與影像處理及設備維護作業採購案			
用途	空拍			
申請單位	經緯航太科技股份有限公司			
申請單位承辦人	姓名	林展慶	電話號碼	
作業現場負責人	姓名	王研任	行動電話	
駕駛人員	姓名	林大翔	行動電話	
	姓名	王研任	行動電話	
協調人員	姓名	林展慶	行動電話	
遙控無人機	註冊號碼	B-AAA05167		
作業日期及時間 (24 時制)	自	2022年03月29日	至	2022年06月28日
	每日自	07時00分	至	18時00分
空域 1-1範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	25度09分54.74秒	東經	121度35分00.61秒
	2. 北緯	25度09分54.93秒	東經	121度35分00.51秒
	3. 北緯	25度09分56.06秒	東經	121度35分00.22秒
	4. 北緯	25度09分56.75秒	東經	121度34分59.61秒
空域 1-1 作業高度	自 0 英尺至 1500 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)			
空域 1-2範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	25度09分47.73秒	東經	121度33分18.75秒
	2. 北緯	25度10分49.29秒	東經	121度33分20.96秒
	3. 北緯	25度10分39.95秒	東經	121度34分58.99秒
	4. 北緯	25度10分38.92秒	東經	121度34分59.88秒
空域 1-2 作業高度	自 0 英尺至 1500 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)			
空域 2-1範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	25度01分54.19秒	東經	121度29分10.22秒
	2. 北緯	25度02分02.11秒	東經	121度28分59.51秒
	3. 北緯	25度02分26.86秒	東經	121度29分10.74秒
	4. 北緯	25度02分44.32秒	東經	121度29分49.96秒
空域 2-1 作業高度	自 0 英尺至 1500 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)			
空域 2-2範圍各點連線	1. 北緯	25度01分49.06秒	東經	121度29分17.15秒

線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	2. 北緯	25度01分54.19秒	東經	121度29分10.22秒
	3. 北緯	25度01分57.87秒	東經	121度29分10.65秒
	4. 北緯	25度01分59.11秒	東經	121度29分11.02秒
空域 2-2 作業高度	自 0 英尺至 1500 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)			
空域 3-1範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	25度06分49.02秒	東經	121度28分40.30秒
	2. 北緯	25度06分51.99秒	東經	121度29分02.28秒
	3. 北緯	25度06分40.60秒	東經	121度28分13.90秒
	4. 北緯	25度06分48.88秒	東經	121度27分48.22秒
空域 3-1 作業高度	自 0 英尺至 1500 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)			
作業概述	無人機空拍作業			
操作限制排除項目	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> 飛航高度逾地面或水面四百呎(民航法第99條之14第1項) <input checked="" type="checkbox"/> 夜間作業或目視範圍外作業(民航法第99條之14第6項及第7項) <input type="checkbox"/> 投擲或噴灑作業及裝載危險物品(民航法第99條之14第2項及第3項) <input type="checkbox"/> 人群聚集或室外集會遊行上空活動(民航法第99條之14第5項) <input type="checkbox"/> 同一時間控制二架以上遙控無人機(民航法第99條之14第8項) <input type="checkbox"/> 其他操作限制(民航法第99條之14第4項)_____。 			
備註	<ol style="list-style-type: none"> 1. 遙控無人機飛航活動之實際高度不得逾距地面或水面四百呎。 2. 請於實施作業前十五天,向交通部民用航空局或直轄市、縣(市)政府提出申請。但禁航區、限航區或機場如有涉及軍事航空管理機關(構)管理之區域,應於活動日三十日前提出申請。 3. 如有申請操作限制排除者,應檢附符合民用航空法第九十九條之十五第三項規定之投保證明文件。 4. 申請從事民用航空法第九十九條之十四第一項第一款活動經民航局許可後,應遵照相關許可條件辦理或於每次活動前依許可內容與航管作業單位確認連絡人員派遣事宜。 			
	<ol style="list-style-type: none"> 1. 作業期間如遇緊急災防應變或集會遊行活動,應主動避讓相關範圍,不得干擾。 2. 茲聲明以上所填資料均屬實無誤,並確實遵守「國土測繪法」、「要塞堡壘地帶法」、「國家機密保護法」、「實施航空測量攝影及遙感探測管理規則」及使用國家通訊傳播委員會核准專用頻道等相關規定,保證操作組員熟悉本區飛航指南及遙控無人機管理規則內容,已完成相關空域協調(活動空域中若包含限制區域但未取得同意文件時,不得於該限制區域從事遙控無人機飛航活動,包括拍攝行為在內),作業期間絕不影響載人航空器飛航安全或地面人員及財產安全,並同意依交通部民用航空局、航管單位及軍方相關單位及直轄市、縣(市)政府指示事項進行作業,倘有違反前述之情事,願負一切法律責任。 			
主管機關(民用航空)	空域 1-1同意 相關主管機關回復內容如下:			

<p>局/直轄市、縣(市)政府)同意或許可及其條件</p>	<p>交通部民用航空局：一、復貴公司111年3月2日線上申請書(申請號碼：AB2203020022)。</p> <p>二、依「遙控無人機管理規則」(以下簡稱管理規則)第31條第1項及第32條第1項規定辦理。</p> <p>三、本案空域1：與RCR16限航區(管理單位：空軍作戰指揮部，02-27321594)部分重疊。空域2：位於松山機場四周自地面或水面起算之200呎以上高度禁止從事遙控無人機飛航活動之一定距離範圍內(管理單位：臺北國際航空站，02-87703442)，申請空域與直昇機目視航線H2部分重疊。空域3：位於松山機場四周自地面或水面起算之200呎以上高度禁止從事遙控無人機飛航活動之一定距離範圍內(管理單位：臺北國際航空站，02-87703442)，申請空域與直昇機目視航線H1、H2部分重疊。本案空域1之作業高度調整為1000呎至5,100呎(AMSL)。實際作業高度如低於距地面或水面400呎且進入直轄市、縣(市)政府公告之禁止或限制區域範圍，請於作業前取得相關管理機關同意後，始得為之。</p> <p>四、於從事遙控無人機飛航活動前、後，請依下列說明辦理：</p> <p>(一) 本案應於實施日期前5個工作日中午前將協調同意文件、座標資料、高度、最後定案之作業日期區間、時間及作業現場的聯絡人電話通知本局遙控無人機辦公室(notam_drone@mail.caa.gov.tw)，請註明申請編號，並請來電確認本局是否收達)，俾利配合辦理飛航公告發布事宜，如未能於5個工作日中午前送檢前述資料予本局，將影響發布飛航公告之期程。</p> <p>(二) 疫情期間請依本局公告之「執行遙控無人機活動配合派員進駐近場塔臺擔任聯絡工作事宜配套措施」(https://drone.caa.gov.tw/Default/DataDetail/70)，辦理相關協調聯絡人員以電話聯繫或進駐航管單位登記事宜。如本局公告恢復正常進駐航管單位作業後，請於施作前1個工作日中午前與臺北近場管制塔臺(03-3841057，桃園市大園區圍航路60號)協調聯絡人員派遣事宜，並提供協調人員資料，俾利辦理門禁放行事宜。本案空域將採協調使用，作業期間將以軍、民航機飛航為優先，有關遙控無人機空拍作業，於獲航管單位同意後始可開始作業。</p> <p>(三) 空域1：於活動前，應協調空軍作戰指揮部並取得同意，另於作業前、後應通知空軍作戰指揮部。空域2、3：於作業前、後應通知臺北國際航空站。並請於每次活動前、後至無人機管理資訊系統(網址：https://drone.caa.gov.tw)登錄飛航資訊。</p> <p>五、請依遙控無人機管理資訊系統(https://drone.caa.gov.tw/)法規及文件區之「政府機關(構)、學校或法人於禁航區、限航區、航空站或飛行場四周之一定距離範圍內從事遙控無人機飛航活動申請說明」之相關注意事項辦理並詳讀派員至航管單位QA及注意事項，以利協調人員熟悉相關事宜。</p> <p>六、本案申請空域可能與其他遙控無人機申請案空域重疊，作業時應依民航法第99條之9第2項及遙控無人機管理規則第29條操作。</p> <p>七、本案依「民用航空法」及「遙控無人機管理規則」相關規定同意(許可)申請，尚無排除其他法規之適用，從事遙控無人機活動前，遙控無人機所有人或操作人應負使用安全、風險管理及法規遵循等責任。</p> <p>空域 1-2同意 相關主管機關回復內容如下：</p> <p>交通部民用航空局：一、復貴公司111年3月2日線上申請書(申請號碼：AB2203020022)。</p> <p>二、依「遙控無人機管理規則」(以下簡稱管理規則)第31條第1項及第32條第</p>
-------------------------------	---

	<p>1項規定辦理。</p> <p>三、本案空域1：與RCR16限航區(管理單位：空軍作戰指揮部，02-27321594)部分重疊。空域2：位於松山機場四周自地面或水面起算之200呎以上高度禁止從事遙控無人機飛航活動之一定距離範圍內(管理單位：臺北國際航空站，02-87703442)，申請空域與直昇機目視航線H2部分重疊。空域3：位於松山機場四周自地面或水面起算之200呎以上高度禁止從事遙控無人機飛航活動之一定距離範圍內(管理單位：臺北國際航空站，02-87703442)，申請空域與直昇機目視航線H1、H2部分重疊。本案空域1之作業高度調整為1000呎至5,100呎(AMSL)。實際作業高度如低於距地面或水面400呎且進入直轄市、縣(市)政府公告之禁止或限制區域範圍，請於作業前取得相關管理機關同意後，始得為之。</p> <p>四、於從事遙控無人機飛航活動前、後，請依下列說明辦理：</p> <p>(一) 本案應於實施日期前5個工作日中午前將協調同意文件、座標資料、高度、最後定案的作業日期區間、時間及作業現場的聯絡人電話通知本局遙控無人機辦公室(notam_drone@mail.caa.gov.tw)，請註明申請編號，並請來電確認本局是否收達，俾利配合辦理飛航公告發布事宜，如未能於5個工作日中午前送檢前送資料予本局，將影響發布飛航公告之期程。</p> <p>(二) 疫情期間請依本局公告之「執行遙控無人機活動配合派員進駐近場塔臺擔任聯絡工作事宜配套措施」 (https://drone.caa.gov.tw/Default/DataDetail/70)，辦理相關協調聯絡人員以電話聯繫或進駐航管單位登記事宜。如本局公告恢復正常進駐航管單位作業後，請於施作前1個工作日中午前與臺北近場管制塔臺(03-3841057，桃園市大園區園航路60號)協調聯絡人員派遣事宜，並提供協調人員資料，俾利辦理門禁放行事宜。本案空域將採協調使用，作業期間將以軍、民航機飛航為優先，有關遙控無人機空拍作業，於獲航管單位同意後始可開始作業。</p> <p>(三) 空域1：於活動前，應協調空軍作戰指揮部並取得同意，另於作業前、後應通知空軍作戰指揮部。空域2、3：於作業前、後應通知臺北國際航空站。並請於每次活動前、後至無人機理資訊系統(網址：https://drone.caa.gov.tw)登錄飛航資訊。</p> <p>五、請依遙控無人機管理資訊系統(https://drone.caa.gov.tw/)法規及文件區之「政府機關(構)、學校或法人於禁航區、限航區、航空站或飛行場四周之一定距離範圍內從事遙控無人機飛航活動申請說明」之相關注意事項辦理並詳讀派員至航管單位QA及注意事項，以利協調人員熟悉相關事宜。</p> <p>六、本案申請空域可能與其他遙控無人機申請案空域重疊，作業時應依民航法第99條之9第2項及遙控無人機管理規則第29條操作。</p> <p>七、本案依「民用航空法」及「遙控無人機管理規則」相關規定同意(許可)申請，尚無排除其他法規之適用，從事遙控無人機活動前，遙控無人機所有人或操作人應負使用安全、風險管理及法規遵循等責任。</p> <p>空域 2-1同意 相關主管機關回復內容如下：</p> <p>交通部民用航空局：一、復貴公司111年3月2日線上申請書(申請號碼：AB2203020022)。</p> <p>二、依「遙控無人機管理規則」(以下簡稱管理規則)第31條第1項及第32條第1項規定辦理。</p> <p>三、本案空域1：與RCR16限航區(管理單位：空軍作戰指揮部，02-27321594)部分重疊。空域2：位於松山機場四周自地面或水面起算之200呎以上高度禁止從事遙控無人機飛航活動之一定距離範圍內(管理單位：臺北國際航空站，02-</p>
--	---

	<p>87703442)，申請空域與直昇機目視航線H2部分重疊。空域3：位於松山機場四周自地面或水面起算之200呎以上高度禁止從事遙控無人機飛航活動之一定距離範圍內(管理單位:臺北國際航空站, 02-87703442)，申請空域與直昇機目視航線H1、H2部分重疊。本案空域1之作業高度調整為1000呎至5,100呎(AMSL)。實際作業高度如低於距地面或水面400呎且進入直轄市、縣(市)政府公告之禁止或限制區域範圍，請於作業前取得相關管理機關同意後，始得為之。</p> <p>四、於從事遙控無人機飛航活動前、後，請依下列說明辦理：</p> <p>(一) 本案應於實施日期前5個工作日中午前將協調同意文件、座標資料、高度、最後定案之作業日期區間、時間及作業現場的聯絡人電話通知本局遙控無人機辦公室(notam_drone@mail.caa.gov.tw)，請註明申請編號，並請來電確認本局是否收達，俾利配合辦理飛航公告發布事宜，如未能於5個工作日中午前送檢前述資料予本局，將影響發布飛航公告之期程。</p> <p>(二) 疫情期間請依本局公告之「執行遙控無人機活動配合派員進駐近場塔臺擔任聯絡工作事宜配套措施」 (https://drone.caa.gov.tw/Default/DataDetail/70)，辦理相關協調聯絡人員以電話聯繫或進駐航管單位登記事宜。如本局公告恢復正常進駐航管單位作業後，請於施作前1個工作日中午前與臺北近場管制塔臺(03-3841057，桃園市大園區圍航路60號)協調聯絡人員派遣事宜，並提供協調人員資料，俾利辦理門禁放行事宜。本案空域將採協調使用，作業期間將以軍、民航機飛航為優先，有關遙控無人機空拍作業，於獲航管單位同意後始可開始作業。</p> <p>(三) 空域1：於活動前，應協調空軍作戰指揮部並取得同意，另於作業前、後應通知空軍作戰指揮部。空域2、3：於作業前、後應通知臺北國際航空站。並請於每次活動前、後至無人機理資訊系統(網址：https://drone.caa.gov.tw)登錄飛航資訊。</p> <p>五、請依遙控無人機管理資訊系統(https://drone.caa.gov.tw/)法規及文件區之「政府機關(構)、學校或法人於禁航區、限航區、航空站或飛行場四周之一定距離範圍內從事遙控無人機飛航活動申請說明」之相關注意事項辦理並詳讀派員至航管單位QA及注意事項，以利協調人員熟悉相關事宜。</p> <p>六、本案申請空域可能與其他遙控無人機申請案空域重疊，作業時應依民航法第99條之9第2項及遙控無人機管理規則第29條操作。</p> <p>七、本案依「民用航空法」及「遙控無人機管理規則」相關規定同意(許可)申請，尚無排除其他法規之適用，從事遙控無人機活動前，遙控無人機所有人或操作人應負使用安全、風險管理及法規遵循等責任。</p> <p>空域 2-2同意 相關主管機關回復內容如下：</p> <p>交通部民用航空局：一、復貴公司111年3月2日線上申請書(申請號碼：AB2203020022)。</p> <p>二、依「遙控無人機管理規則」(以下簡稱管理規則)第31條第1項及第32條第1項規定辦理。</p> <p>三、本案空域1：與RCR16限航區(管理單位：空軍作戰指揮部, 02-27321594)部分重疊。空域2：位於松山機場四周自地面或水面起算之200呎以上高度禁止從事遙控無人機飛航活動之一定距離範圍內(管理單位:臺北國際航空站, 02-87703442)，申請空域與直昇機目視航線H2部分重疊。空域3：位於松山機場四周自地面或水面起算之200呎以上高度禁止從事遙控無人機飛航活動之一定距離範圍內(管理單位:臺北國際航空站, 02-87703442)，申請空域與直昇機目視航線H1、H2部分重疊。本案空域1之作業高度調整為1000呎至5,100呎(AMSL)。實</p>
--	--

	<p>際作業高度如低於距地面或水面400呎且進入直轄市、縣(市)政府公告之禁止或限制區域範圍，請於作業前取得相關管理機關同意後，始得為之。</p> <p>四、於從事遙控無人機飛航活動前、後，請依下列說明辦理：</p> <p>(一) 本案應於實施日期前5個工作日中午前將協調同意文件、座標資料、高度、最後定案的作業日期區間、時間及作業現場的聯絡人電話通知本局遙控無人機辦公室(notam_drone@mail.caa.gov.tw，請註明申請編號，並請來電確認本局是否收達)，俾利配合辦理飛航公告發布事宜，如未能於5個工作日中午前送檢附前述資料予本局，將影響發布飛航公告之期程。</p> <p>(二) 疫情期間請依本局公告之「執行遙控無人機活動配合派員進駐近場塔臺擔任聯絡工作事宜配套措施」(https://drone.caa.gov.tw/Default/DataDetail/70)，辦理相關協調聯絡人員以電話聯繫或進駐航管單位登記事宜。如本局公告恢復正常進駐航管單位作業後，請於施作前1個工作日中午前與臺北近場管制塔臺(03-3841057，桃園市大園區園航路60號)協調聯絡人員派遣事宜，並提供協調人員資料，俾利辦理門禁放行事宜。本案空域將採協調使用，作業期間將以軍、民航機飛航為優先，有關遙控無人機空拍作業，於獲航管單位同意後始可開始作業。</p> <p>(三) 空域1：於活動前，應協調空軍作戰指揮部並取得同意，另於作業前、後應通知空軍作戰指揮部。空域2、3：於作業前、後應通知臺北國際航空站。並請於每次活動前、後至無人機理資訊系統(網址：https://drone.caa.gov.tw)登錄飛航資訊。</p> <p>五、請依遙控無人機管理資訊系統(https://drone.caa.gov.tw/)法規及文件區之「政府機關(構)、學校或法人於禁航區、限航區、航空站或飛行場四周之一定距離範圍內從事遙控無人機飛航活動申請說明」之相關注意事項辦理並詳讀派員至航管單位QA及注意事項，以利協調人員熟悉相關事宜。</p> <p>六、本案申請空域可能與其他遙控無人機申請空域重疊，作業時應依民航法第99條之9第2項及遙控無人機管理規則第29條操作。</p> <p>七、本案依「民用航空法」及「遙控無人機管理規則」相關規定同意(許可)申請，尚無排除其他法規之適用，從事遙控無人機活動前，遙控無人機所有人或操作人應負使用安全、風險管理及法規遵循等責任。</p> <p>空域 3-1同意 相關主管機關回復內容如下：</p> <p>交通部民用航空局：一、復貴公司111年3月2日線上申請書(申請號碼：AB2203020022)。</p> <p>二、依「遙控無人機管理規則」(以下簡稱管理規則)第31條第1項及第32條第1項規定辦理。</p> <p>三、本案空域1：與RCR16限航區(管理單位：空軍作戰指揮部，02-27321594)部分重疊。空域2：位於松山機場四周自地面或水面起算之200呎以上高度禁止從事遙控無人機飛航活動之一定距離範圍內(管理單位：臺北國際航空站，02-87703442)，申請空域與直昇機目視航線H2部分重疊。空域3：位於松山機場四周自地面或水面起算之200呎以上高度禁止從事遙控無人機飛航活動之一定距離範圍內(管理單位：臺北國際航空站，02-87703442)，申請空域與直昇機目視航線H1、H2部分重疊。本案空域1之作業高度調整為1000呎至5,100呎(AMSL)。實際作業高度如低於距地面或水面400呎且進入直轄市、縣(市)政府公告之禁止或限制區域範圍，請於作業前取得相關管理機關同意後，始得為之。</p> <p>四、於從事遙控無人機飛航活動前、後，請依下列說明辦理：</p> <p>(一) 本案應於實施日期前5個工作日中午前將協調同意文件、座標資料、高度</p>
--	---

	<p>、最後定案的作業日期區間、時間及作業現場的聯絡人電話通知本局遙控無人機辦公室(notam_drone@mail.caa.gov.tw, 請註明申請編號, 並請來電確認本局是否收達), 俾利配合辦理飛航公告發布事宜, 如未能於5個工作日中午前送檢附前述資料予本局, 將影響發布飛航公告之期程。</p> <p>(二) 疫情期間請依本局公告之「執行遙控無人機活動配合派員進駐近場塔臺擔任聯絡工作事宜配套措施」 (https://drone.caa.gov.tw/Default/DataDetail/70), 辦理相關協調聯絡人員以電話聯繫或進駐航管單位登記事宜。如本局公告恢復正常進駐航管單位作業後, 請於施作前1個工作日中午前與臺北近場管制塔臺(03-3841057, 桃園市大園區圍航路60號) 協調聯絡人員派遣事宜, 並提供協調人員資料, 俾利辦理門禁放行事宜。本案空域將採協調使用, 作業期間將以軍、民航機飛航為優先, 有關遙控無人機空拍作業, 於獲航管單位同意後始可開始作業。</p> <p>(三) 空域1: 於活動前, 應協調空軍作戰指揮部並取得同意, 另於作業前、後應通知空軍作戰指揮部。空域2、3: 於作業前、後應通知臺北國際航空站。並請於每次活動前、後至無人機理資訊系統(網址: https://drone.caa.gov.tw)登錄飛航資訊。</p> <p>五、請依遙控無人機管理資訊系統(https://drone.caa.gov.tw/)法規及文件區之「政府機關(構)、學校或法人於禁航區、限航區、航空站或飛行場四周之一定距離範圍內從事遙控無人機飛航活動申請說明」之相關注意事項辦理並詳讀派員至航管單位QA及注意事項, 以利協調人員熟悉相關事宜。</p> <p>六、本案申請空域可能與其他遙控無人機申請空域重疊, 作業時應依民航法第99條之9第2項及遙控無人機管理規則第29條操作。</p> <p>七、本案依「民用航空法」及「遙控無人機管理規則」相關規定同意(許可)申請, 尚無排除其他法規之適用, 從事遙控無人機活動前, 遙控無人機所有人或操作人應負使用安全、風險管理及法規遵循等責任。</p>
--	---

遙控無人機作業空域附圖(含座標)

<p>座標(座標點如超過4點, 以前面4點顯示, 實際座標點請至空域瀏覽內查詢)</p>	<p>空域 1-1 緯度25度09分54.74秒, 經度121度35分00.61秒 緯度25度09分54.93秒, 經度121度35分00.51秒 緯度25度09分56.06秒, 經度121度35分00.22秒 緯度25度09分56.75秒, 經度121度34分59.61秒</p> <p>空域 1-2 緯度25度09分47.73秒, 經度121度33分18.75秒 緯度25度10分49.29秒, 經度121度33分20.96秒 緯度25度10分39.95秒, 經度121度34分58.99秒 緯度25度10分38.92秒, 經度121度34分59.88秒</p> <p>空域 2-1 緯度25度01分54.19秒, 經度121度29分10.22秒 緯度25度02分02.11秒, 經度121度28分59.51秒</p>	
--	---	--

	<p>緯度25度02分26.86秒 · 經度121度29分10.74秒 緯度25度02分44.32秒 · 經度121度29分49.96秒</p> <p>空域 2-2</p> <p>緯度25度01分49.06秒 · 經度121度29分17.15秒 緯度25度01分54.19秒 · 經度121度29分10.22秒 緯度25度01分57.87秒 · 經度121度29分10.65秒 緯度25度01分59.11秒 · 經度121度29分11.02秒</p> <p>空域 3-1</p> <p>緯度25度06分49.02秒 · 經度121度28分40.30秒 緯度25度06分51.99秒 · 經度121度29分02.28秒 緯度25度06分40.60秒 · 經度121度28分13.90秒 緯度25度06分48.88秒 · 經度121度27分48.22秒</p>	 
<p>附註</p>	<p>詳細空域附圖請至遙控無人機管理資訊系統查閱 2022年3月2日 之活動申請案件，申請編號：AB2203020022</p>	

03020023 臺南柳營活動申請許可書

遙控無人機活動申請

申請號碼 AB2203020023		申請日期 2022/03/02		
審核狀態 審核完成		同意期限 2022/03/29-2022/06/28		
作業名稱	111年度多旋翼機外業航拍與影像處理及設備維護作業採購案			
用途	空拍			
申請單位	經緯航太科技股份有限公司			
申請單位承辦人	姓名	林展慶	電話號碼	
作業現場負責人	姓名	王研任	行動電話	
駕駛人員	姓名	林大翔	行動電話	
	姓名	王研任	行動電話	
協調人員	姓名	林展慶	行動電話	
遙控無人機	註冊號碼	B-AAA05167		
作業日期及時間 (24 時制)	自	2022年03月29日	至	2022年06月28日
	每日自	07時00分	至	18時00分
空域 1-1範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	23度16分47.98秒	東經	120度18分42.00秒
	2. 北緯	23度17分11.04秒	東經	120度18分43.04秒
	3. 北緯	23度17分11.98秒	東經	120度19分34.03秒
	4. 北緯	23度16分27.97秒	東經	120度19分34.03秒
空域 1-1 作業高度	自 0 英尺至 1300 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)			
空域 2-1範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	22度29分36.01秒	東經	120度36分10.17秒
	2. 北緯	22度29分46.46秒	東經	120度36分03.23秒
	3. 北緯	22度29分51.01秒	東經	120度36分18.42秒
	4. 北緯	22度29分46.54秒	東經	120度36分21.37秒
空域 2-1 作業高度	自 0 英尺至 400 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)			
空域 3-1範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	22度30分32.96秒	東經	120度33分52.04秒
	2. 北緯	22度30分38.51秒	東經	120度33分50.71秒
	3. 北緯	22度30分40.67秒	東經	120度34分03.32秒
	4. 北緯	22度30分35.09秒	東經	120度34分04.54秒
空域 3-1 作業高度	自 0 英尺至 400 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)			
作業概述	無人機空拍作業			

<p>操作限制排除項目</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 飛航高度逾地面或水面四百呎(民航法第99條之14第1項) ■ 夜間作業或目視範圍外作業(民航法第99條之14第6項及第7項) □ 投擲或噴灑作業及裝載危險物品(民航法第99條之14第2項及第3項) □ 人群聚集或室外集會遊行上空活動(民航法第99條之14第5項) □ 同一時間控制二架以上遙控無人機(民航法第99條之14第8項) □ 其他操作限制(民航法第99條之14第4項)_____。
<p>備註</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 遙控無人機飛航活動之實際高度不得逾距地面或水面四百呎。 2. 請於實施作業前十五天,向交通部民用航空局或直轄市、縣(市)政府提出申請。但禁航區、限航區或機場如有涉及軍事航空管理機關(構)管理之區域,應於活動日三十日前提出申請。 3. 如有申請操作限制排除者,應檢附符合民用航空法第九十九條之十五第三項規定之投保證明文件。 4. 申請從事民用航空法第九十九條之十四第一項第一款活動經民航局許可後,應遵照相關許可條件辦理或於每次活動前依許可內容與航管作業單位確認連絡人員派遣事宜。
	<ol style="list-style-type: none"> 1. 作業期間如遇緊急災防應變或集會遊行活動,應主動避讓相關範圍,不得干擾。 2. 茲聲明以上所填資料均屬實無誤,並確實遵守「國土測繪法」、「要塞堡壘地帶法」、「國家機密保護法」、「實施航空測量攝影及遙感探測管理規則」及使用國家通訊傳播委員會核准專用頻道等相關規定,保證操作組員熟悉本區飛航指南及遙控無人機管理規則內容,已完成相關空域協調(活動空域中若包含限制區域但未取得同意文件時,不得於該限制區域從事遙控無人機飛航活動,包括拍攝行為在內),作業期間絕不影響載人航空器飛航安全或地面人員及財產安全,並同意依交通部民用航空局、航管單位及軍方相關單位及直轄市、縣(市)政府指示事項進行作業,倘有違反前述之情事,願負一切法律責任。
<p>主管機關(民用航空局/直轄市、縣(市)政府)同意或許可及其條件</p>	<p>空域 1-1同意 相關主管機關回復內容如下:</p> <p>交通部民用航空局:一、復貴公司111年3月2日線上申請書(申請號碼:AB2203020023)。</p> <p>二、依「遙控無人機管理規則」(以下簡稱管理規則)第31條第1項及第32條第1項規定辦理。</p> <p>三、本案空域1:高度逾400呎,與軍方歸仁訓練空域(管理單位:陸軍航特部,06-2397634歸仁塔臺)部分重疊。空域2、3:高度未逾400呎,與RCR6限航區(管理單位:空軍作戰指揮部,02-27321594)部分重疊。實際作業高度如低於距地面或水面400呎且進入直轄市、縣(市)政府公告之禁止或限制區域範圍,請於作業前取得相關管理機關同意後,始得為之。</p> <p>四、於從事遙控無人機飛航活動前、後,請依下列說明辦理:</p> <p>(一) 本案應於實施日期前5個工作日中午前將協調同意文件、座標資料、高度、最後定案的作業日期區間、時間及作業現場的聯絡人電話通知本局遙控無人機辦公室(notam_drone@mail.caa.gov.tw,請註明申請編號,並請來電確認本局是否收達),俾利配合辦理飛航公告發布事宜,如未能於5個工作日中午前送檢附前述資料予本局,將影響發布飛航公告之期程。</p> <p>(二) 疫情期間請依本局公告之「執行遙控無人機活動配合派員進駐近場塔臺擔</p>

	<p>任聯絡工作事宜配套措施」 https://drone.caa.gov.tw/Default/DataDetail/70), 辦理相關協調聯絡人員以電話聯繫或進駐航管單位登記事宜。如本局公告恢復正常進駐航管單位作業後, 請於施作前1個工作日中午前與高雄近場管制塔臺(07-8057111, 高雄市中山四路2號) 協調聯絡人員派遣事宜, 並提供聯絡人員資料, 俾利辦理門禁放行事宜。本案空域將採協調使用, 作業期間將以軍、民航機飛航為優先, 有關遙控無人機空拍作業, 於獲航管單位同意後始可開始作業。</p> <p>(三) 空域1: 於作業前知會陸軍航特部。空域2、3: 於活動前, 應協調空軍作戰指揮部並取得同意, 另於作業前、後應通知空軍作戰指揮部。並請於每次活動前、後至無人機理資訊系統(網址: https://drone.caa.gov.tw) 登錄飛航資訊。</p> <p>五、請依遙控無人機管理資訊系統(https://drone.caa.gov.tw/) 法規及文件區之「政府機關(構)、學校或法人於禁航區、限航區、航空站或飛行場四周之一定距離範圍內從事遙控無人機飛航活動申請說明」之相關注意事項辦理並詳讀派員至航管單位QA及注意事項, 以利協調人員熟悉相關事宜。</p> <p>六、本案申請空域可能與其他遙控無人機申請案空域重疊, 作業時應依民航法第99條之9第2項及遙控無人機管理規則第29條操作。</p> <p>七、本案依「民用航空法」及「遙控無人機管理規則」相關規定同意(許可)申請, 尚無排除其他法規之適用, 從事遙控無人機活動前, 遙控無人機所有人或操作人應負使用安全、風險管理及法規遵循等責任。</p> <p>空域 2-1 同意 相關主管機關回復內容如下:</p> <p>交通部民用航空局: 一、復貴公司111年3月2日線上申請書(申請號碼: AB2203020023)。</p> <p>二、依「遙控無人機管理規則」(以下簡稱管理規則)第31條第1項及第32條第1項規定辦理。</p> <p>三、本案空域1: 高度逾400呎, 與軍方歸仁訓練空域(管理單位: 陸軍航特部, 06-2397634歸仁塔臺)部分重疊。空域2、3: 高度未逾400呎, 與RCR6限航區(管理單位: 空軍作戰指揮部, 02-27321594)部分重疊。實際作業高度如低於距地面或水面400呎且進入直轄市、縣(市)政府公告之禁止或限制區域範圍, 請於作業前取得相關管理機關同意後, 始得為之。</p> <p>四、於從事遙控無人機飛航活動前、後, 請依下列說明辦理:</p> <p>(一) 本案應於實施日期前5個工作日中午前將協調同意文件、座標資料、高度、最後定案的作業日期區間、時間及作業現場的聯絡人電話通知本局遙控無人機辦公室(notam_drone@mail.caa.gov.tw, 請註明申請編號, 並請來電確認本局是否收達), 俾利配合辦理飛航公告發布事宜, 如未能於5個工作日中午前送檢前述資料予本局, 將影響發布飛航公告之期程。</p> <p>(二) 疫情期間請依本局公告之「執行遙控無人機活動配合派員進駐近場塔臺擔任聯絡工作事宜配套措施」 https://drone.caa.gov.tw/Default/DataDetail/70), 辦理相關協調聯絡人員以電話聯繫或進駐航管單位登記事宜。如本局公告恢復正常進駐航管單位作業後, 請於施作前1個工作日中午前與高雄近場管制塔臺(07-8057111, 高雄市中山四路2號) 協調聯絡人員派遣事宜, 並提供聯絡人員資料, 俾利辦理門禁放行事宜。本案空域將採協調使用, 作業期間將以軍、民航機飛航為優先, 有關遙控無人機空拍作業, 於獲航管單位同意後始可開始作業。</p> <p>(三) 空域1: 於作業前知會陸軍航特部。空域2、3: 於活動前, 應協調空軍作</p>
--	---

<p>戰指揮部並取得同意，另於作業前、後應通知空軍作戰指揮部。並請於每次活動前、後至無人機理資訊系統(網址：https://drone.caa.gov.tw)登錄飛航資訊。</p> <p>五、請依遙控無人機管理資訊系統(https://drone.caa.gov.tw/)法規及文件區之「政府機關(構)、學校或法人於禁航區、限航區、航空站或飛行場四周之一定距離範圍內從事遙控無人機飛航活動申請說明」之相關注意事項辦理並詳請派員至航管單位QA及注意事項，以利協調人員熟悉相關事宜。</p> <p>六、本案申請空域可能與其他遙控無人機申請案空域重疊，作業時應依民航法第99條之9第2項及遙控無人機管理規則第29條操作。</p> <p>七、本案依「民用航空法」及「遙控無人機管理規則」相關規定同意(許可)申請，尚無排除其他法規之適用，從事遙控無人機活動前，遙控無人機所有人或操作人應負使用安全、風險管理及法規遵循等責任。</p> <p>空域 3-1 同意 相關主管機關回復內容如下：</p> <p>交通部民用航空局：一、復貴公司111年3月2日線上申請書(申請號碼：AB2203020023)。</p> <p>二、依「遙控無人機管理規則」(以下簡稱管理規則)第31條第1項及第32條第1項規定辦理。</p> <p>三、本案空域1：高度逾400呎，與軍方歸仁訓練空域(管理單位：陸軍航特部，06-2397634歸仁塔臺)部分重疊。空域2、3：高度未逾400呎，與RCR6限航區(管理單位：空軍作戰指揮部，02-27321594)部分重疊。實際作業高度如低於距地面或水面400呎且進入直轄市、縣(市)政府公告之禁止或限制區域範圍，請於作業前取得相關管理機關同意後，始得為之。</p> <p>四、於從事遙控無人機飛航活動前、後，請依下列說明辦理：</p> <p>(一) 本案應於實施日期前5個工作日中午前將協調同意文件、座標資料、高度、最後定案的作業日期區間、時間及作業現場的聯絡人電話通知本局遙控無人機辦公室(notam_drone@mail.caa.gov.tw，請註明申請編號，並請來電確認本局是否收達)，俾利配合辦理飛航公告發布事宜，如未能於5個工作日中午前送檢附前述資料予本局，將影響發布飛航公告之期程。</p> <p>(二) 疫情期間請依本局公告之「執行遙控無人機活動配合派員進駐近場塔臺擔任聯絡工作事宜配套措施」(https://drone.caa.gov.tw/Default/DataDetail/70)，辦理相關協調聯絡人員以電話聯繫或進駐航管單位登記事宜。如本局公告恢復正常進駐航管單位作業後，請於施作前1個工作日中午前與高雄近場管制塔臺(07-8057111，高雄市中山四路2號)協調聯絡人員派遣事宜，並提供聯絡人員資料，俾利辦理門禁放行事宜。本案空域將採協調使用，作業期間將以軍、民航機飛航為優先，有關遙控無人機空拍作業，於獲航管單位同意後始可開始作業。</p> <p>(三) 空域1：於作業前知會陸軍航特部。空域2、3：於活動前，應協調空軍作戰指揮部並取得同意，另於作業前、後應通知空軍作戰指揮部。並請於每次活動前、後至無人機理資訊系統(網址：https://drone.caa.gov.tw)登錄飛航資訊。</p> <p>五、請依遙控無人機管理資訊系統(https://drone.caa.gov.tw/)法規及文件區之「政府機關(構)、學校或法人於禁航區、限航區、航空站或飛行場四周之一定距離範圍內從事遙控無人機飛航活動申請說明」之相關注意事項辦理並詳請派員至航管單位QA及注意事項，以利協調人員熟悉相關事宜。</p> <p>六、本案申請空域可能與其他遙控無人機申請案空域重疊，作業時應依民航法</p>

	<p>第99條之9第2項及遙控無人機管理規則第29條操作。</p> <p>七、本案依「民用航空法」及「遙控無人機管理規則」相關規定同意(許可)申請，尚無排除其他法規之適用，從事遙控無人機活動前，遙控無人機所有人或操作人應負使用安全、風險管理及法規遵循等責任。</p>
--	---

遙控無人機作業空域附圖(含座標)

<p>座標(座標點如超過4點，以前面4點顯示，實際座標點請至空域瀏覽內查詢)</p>	<p>空域 1-1</p> <p>緯度23度16分47.98秒 · 經度120度18分42.00秒 緯度23度17分11.04秒 · 經度120度18分43.04秒 緯度23度17分11.98秒 · 經度120度19分34.03秒 緯度23度16分27.97秒 · 經度120度19分34.03秒</p> <p>空域 2-1</p> <p>緯度22度29分36.01秒 · 經度120度36分10.17秒 緯度22度29分46.46秒 · 經度120度36分03.23秒 緯度22度29分51.01秒 · 經度120度36分18.42秒 緯度22度29分46.54秒 · 經度120度36分21.37秒</p> <p>空域 3-1</p> <p>緯度22度30分32.96秒 · 經度120度33分52.04秒 緯度22度30分38.51秒 · 經度120度33分50.71秒 緯度22度30分40.67秒 · 經度120度34分03.32秒 緯度22度30分35.09秒 · 經度120度34分04.54秒</p>	  
附註	詳細空域附圖請至遙控無人機管理資訊系統查閱 2022年3月2日 之活動申請案件，申請編	



號: AB2203020023

05190017 南投南崗活動申請許可書

遙控無人機活動申請

申請號碼 AB2205190017		申請日期 2022/05/19		
審核狀態 審核完成		同意期限 2022/06/06-2022/09/06		
作業名稱	遙控無人機空拍(南投市)			
用途	空拍			
申請單位	內政部國土測繪中心			
申請單位承辦人	姓名	施錦揮	電話號碼	
作業現場負責人	姓名	王研任	行動電話	
駕駛人員	姓名	林大翔	行動電話	
	姓名	王研任	行動電話	
協調人員	姓名	林展慶	行動電話	
遙控無人機	註冊號碼	B-AAA00561		
作業日期及時間 (24 時制)	自	2022年06月06日	至	2022年09月06日
	每日自	08時00分	至	17時00分
空域 1-1 範圍各點連線(WGS-84/可視需要增加欄位)座標點如超過4點,以前面4點顯示,實際座標點請至空域瀏覽內查詢	1. 北緯	23度55分29.54秒	東經	120度39分24.26秒
	2. 北緯	23度55分57.26秒	東經	120度39分24.37秒
	3. 北緯	23度55分57.39秒	東經	120度39分55.84秒
	4. 北緯	23度55分28.35秒	東經	120度39分55.40秒
空域 1-1 作業高度	自 0 英尺至 1500 英尺 (AMSL, Above Mean Sea Level)			
作業概述	以多旋翼機取得空拍影像			
操作限制排除項目	<input checked="" type="checkbox"/> 飛航高度逾地面或水面四百呎(民航法第99條之14第1項第1款) <input checked="" type="checkbox"/> 夜間作業或目視範圍外作業(民航法第99條之14第1項第6款及第7款) <input type="checkbox"/> 投擲或噴灑作業及裝載危險物品(民航法第99條之14第1項第2款及第3款) <input type="checkbox"/> 人群聚集或室外集會進行上空活動(民航法第99條之14第1項第5款) <input type="checkbox"/> 同一時間控制二架以上遙控無人機(民航法第99條之14第1項第8款) <input type="checkbox"/> 其他操作限制(民航法第99條之14第1項第4款)_____。			
備註	1. 遙控無人機飛航活動之實際高度不得逾距地面或水面四百呎。 2. 請於實施作業前十五天,向交通部民用航空局或直轄市、縣(市)政府提出申請。但禁航區、限航區或機場如有涉及軍事航空管理機關(構)管理之區域,應於活動日三十日前提出申請。 3. 如有申請操作限制排除者,應檢附符合民用航空法第九十九條之十五第三項規定之投保證明文件。 4. 申請從事民用航空法第九十九條之十四第一項第一款活動經民航局許可後,應遵照相關許可條件辦理或於每次活動前依許可內容與航管作業單位確認連絡人員派遣事宜。			

<p>1. 作業期間如遇緊急災防應變或集會遊行活動，應主動避讓相關範圍，不得干擾。</p> <p>2. 茲聲明以上所填資料均屬實無誤，並確實遵守「國土測繪法」、「要塞堡壘地帶法」、「國家機密保護法」、「實施航空測量攝影及遙感探測管理規則」及使用國家通訊傳播委員會核准專用頻道等相關規定，保證操作組員熟悉本區飛航指南及遙控無人機管理規則內容，已完成相關空域協調(活動空域中若包含限制區域但未取得同意文件時，不得於該限制區域從事遙控無人機飛航活動，包括拍攝行為在內)，作業期間絕不影響載人航空器飛航安全或地面人員及財產安全，並同意依交通部民用航空局、航管單位及軍方相關單位及直轄市、縣(市)政府指示事項進行作業，倘有違反前述之情事，願負一切法律責任。</p>	
<p>主管機關(民用航空局/直轄市、縣(市)政府)同意或許可及其條件</p>	<p>空域 1-1 同意 相關主管機關回復內容如下：</p> <p>交通部民用航空局：一、復貴中心111年5月19日線上申請書(申請號碼：AB2205190017)。</p> <p>二、依「遙控無人機管理規則」(以下簡稱管理規則)第31條第1項及第32條第1項規定辦理。</p> <p>三、本案空域與小型航空器目視走廊C35部分重疊。實際作業高度如低於距地面或水面400呎且進入直轄市、縣(市)政府公告之禁止或限制區域範圍，請於作業前取得相關管理機關同意後，始得為之。</p> <p>四、於從事遙控無人機飛航活動前、後，請依下列說明辦理：</p> <p>(一) 本案應於實施日期前5個工作日中午前將協調同意文件、座標資料、高度、最後定案的作業日期區間、時間及作業現場的聯絡人電話通知本局遙控無人機辦公室(notam_drone@mail.caa.gov.tw)，請註明申請編號，並請來電確認本局是否收達)，俾利配合辦理飛航公告發布事宜，如未能於5個工作日中午前送檢附前述資料予本局，將影響發布飛航公告之期程。</p> <p>(二) 疫情期間請依本局公告之「執行遙控無人機活動配合派員進駐近場塔臺擔任聯絡工作事宜配套措施」(https://drone.caa.gov.tw/Default/DataDetail/70)，辦理相關協調聯絡人員以電話聯繫或進駐航管單位登記事宜。如本局公告恢復正常進駐航管單位作業後，請於施作前1個工作日中午前與臺北近場管制塔臺(03-3841057，桃園市大園區園航路60號)協調聯絡人員派遣事宜，並提供聯絡人員資料，俾利辦理門禁放行事宜。本案空域將採協調使用，作業期間將以軍、民航機飛航為優先，有關遙控無人機空拍作業，於獲航管單位同意後始可開始作業。</p> <p>(三) 並請於每次活動前、後至無人機理資訊系統(網址：https://drone.caa.gov.tw)登錄飛航資訊。</p> <p>五、請依遙控無人機管理資訊系統(https://drone.caa.gov.tw/)法規及文件區之「政府機關(構)、學校或法人於禁航區、限航區、航空站或飛行場四周之一定距離範圍內從事遙控無人機飛航活動申請說明」之相關注意事項辦理並詳讀派員至航管單位QA及注意事項，以利協調人員熟悉相關事宜。</p> <p>六、本案申請空域可能與其他遙控無人機申請案空域重疊，作業時應依民航法第99條之9第2項及遙控無人機管理規則第29條操作。</p> <p>七、本案依「民用航空法」及「遙控無人機管理規則」相關規定同意(許可)申請，尚無排除其他法規之適用，從事遙控無人機活動前，遙控無人機所有人或操作人應負使用安全、風險管理及法規遵循等責任。</p>

遙控無人機作業空域附圖(含座標)

<p>座標(座標點如超過4點，以前面4點顯示，實際座標點請至空域瀏覽內查詢)</p>	<p>空域 1-1</p> <p>緯度23度55分29.54秒 · 經度120度39分24.26秒 緯度23度55分57.26秒 · 經度120度39分24.37秒 緯度23度55分57.39秒 · 經度120度39分55.84秒 緯度23度55分28.35秒 · 經度120度39分55.40秒</p>	
<p>附註</p>	<p>詳細空域附圖請至遙控無人機管理資訊系統查閱 2022年5月19日 之活動申請案件，申請編號：AB2205190017</p>	

附錄四 單旋翼型 UAS(X7)備用機校正報告

<h1>校正報告</h1>		 Calibration Laboratory 3682
		發行日期: 109 年 12 月 31 日 報告編號: GEOSAT-20201230_01
校正項目: 無人機相機感測器		
廠牌:	Sony ILCE-7R3 + Zeiss Loxia 2.8/21mm	
型號:	A7R3+21mmF2.8	
序號:	4876748_51744629	
顧客名稱:	經緯航太股份有限公司環境農業部	
顧客地址:	台南市東區東門路三段 235 號 11F-2	
上項儀器經本實驗室校正, 結果如內文, 本報告之校正結果, 僅對報告內提及之送校件有效。		
本報告含封面及 6 頁內文, 分離使用無效。		
		
 林奕翔	 林奕翔	
報告簽署人	實驗室主管	
<h3>經緯航太科技股份有限公司</h3> <h4>無人機感測器校正實驗室</h4> <p>地址: 台南市東區東門路三段 253 號 11 樓 電話: 06-335-1068</p>		

經緯航太科技股份有限公司 無人機感測器校正實驗室

台南市東區東門路三段 253 號 11 樓

報告編號：GEOSAT-20201230_01

儀器名稱：	無人機相機	收件日期：	2020年12月30日
廠牌：	Sony ILCE-7R3 + Zeiss Loxia 2.8/21mm	校正日期：	2020年12月31日
型號：	A7R3+21mmF2.8	氣候：	晴
序號：	4876748_51744629	風速：	2.1m/s

校正結果與說明

I. 校正結果

1. 平面方向幾何校正

序號	校正標點號	橫坐標器差(mm) $E_m - E_r$	縱坐標器差(mm) $N_m - N_r$	平面方向擴充不確定度(mm)
1	G001	-12	-13	99
2	G006	11	-10	99
3	G008	-13	-7	99
4	G010	-11	-13	99
5	G011	2	-5	99
6	G012	5	-33	99
7	G016	0	-26	99
8	G017	-4	-11	99
9	G018	0	-31	99
10	P003	3	22	99
11	P005	17	21	99
12	P007	11	26	99
13	P009	-2	11	99
14	P013	6	-34	99
15	P014	30	-14	99
16	P015	-14	-12	99
17	P017	19	4	99
18	P018	-14	-23	99
19	P019	14	-22	99

第 1 頁，共 5 頁

表單編號：GEOSAT-CP-01-11-04-C

序號	校正標點號	橫坐標器差(mm) $E_m - E_r$	縱坐標器差(mm) $N_m - N_r$	平面方向擴充不確定度(mm)
20	P020	11	-6	99

2. 高程方向幾何校正

序號	校正標點號	高程器差(mm) $h_m - h_r$	高程方向擴充不確定度(mm)
1	G001	-6	190
2	G006	10	190
3	G008	23	190
4	G010	12	190
5	G011	15	190
6	G012	46	190
7	G016	45	190
8	G017	-21	190
9	G018	-78	190
10	P003	35	190
11	P005	-4	190
12	P007	-31	190
13	P009	7	190
14	P013	34	190
15	P014	-11	190
16	P015	-37	190
17	P017	-14	190
18	P018	-102	190
19	P019	-56	190
20	P020	-32	190

註 1. 航拍影像飛航參數

航高 (m)	140m
像片前後重疊率(%) (Over-lap)	91%
像片側向重疊率(%) (Side-lap)	70%
航線總數量(條)	32
東西向航線數量(條)	16
南北向航線數量(條)	16
地面像素解析度 GSD (cm)	2.5cm
GPS(衛星定位系統)型號	N/A

IMU(慣性測量元件)型號	N/A
---------------	-----

2.空中三角平差使用相關參數

攝影機序號	4876748_51744629
焦距 (mm)	21.6188
像主點坐標 x_p/y_p (mm)	0.2534/0.1298
像元大小 (μm)	4.5
感測器像元數量 (pixels) Rows/Columns	7952/5304
平差使用的像片總數量 (片)	2121
平差使用校正標總數 (點)	37
作為控制點數量 (點)	17
作為檢核點數量 (點)	20

II. 校正說明：

1.校正日期與地點

本校正作業係於 2020 年 12 月 29 日執行航拍攝影。本實驗室設置之無人機相幾何校正場位於台南市台南科技工業區內，校正場內設置對空通視之校正標，位置及分布如下圖。



無人機相機幾何校正場位置及校正標分布

2. 校正方法

2.1 本校正係依據本實驗室「無人機相機感測器幾何校正系統校正程序」^[1]實施。

2.2 校正場之校正標坐標參考值，係利用衛星定位測量技術求得，計算流程如下：

2.2.1 使用標準件之衛星定位儀觀測。以 G007 投影坐標 ($N = 2548938.495$ m, $E = 162175.6027$ m, $h = 22.981$ m) 為坐標起算值，使用多組標準件衛星定位儀，連續且同步觀測校正標，觀測參數包括：(1) 最低觀測衛星仰角 15 度、(2) 觀測資料取樣間隔 5 秒、(3) 觀測時間 50 分鐘。

2.2.2 採用衛星定位測量資料處理軟體 (Topcon Tools) 計算各時段基線 (Baseline) 成果，並計算個校正標的投影坐標，以得到校正標坐標參考值 (E_r, N_r, h_r)。

2.3 顧客依協議以相機符校件於校正場執行校正航拍。本實驗室依據顧客提供校正件航拍攝影之影像及其他相關資料，執行攝影機幾何校正分析。

2.4 航拍影像內量測校正標坐標量測值，係利用 Agisoft MetaShape Pro 軟體以 SfM 技術測量技術求得，計算流程如下：

2.4.1 分析步驟為：(1) 初始資料匯入；(2) SfM 初始參數推估；(3) 控制點及檢核點量測；(4) SfM 最佳化參數推定 (空中三角計算)。獲得所有校正

標之像坐標。

2.4.2 完成控制點及檢核點量測程序後，以 SfM 方式再度進行內外方位參數求定，計算過程中將以控制點進行約制平差，使用控制點地面坐標值及相片量測點觀測值求定相片方位參數及校正標定位成果，以獲得非控制用校正標之投影坐標量測值(E_w, N_w, h_w)。

2.5 將衛星定位儀所測定之校正標投影坐標參考值，與空中三角平差計算所得之校正標投影坐標量測值，計 20 個，進行器差計算，器差值計算方程式如下：

$$\begin{bmatrix} \Delta E \\ \Delta N \\ \Delta h \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} E_w \\ N_w \\ h_w \end{bmatrix} - \begin{bmatrix} E_r \\ N_r \\ h_r \end{bmatrix}$$

ΔE ：平面橫軸方向器差。 ΔN ：平面縱軸方向器差。

Δh ：高程方向器差。

E_w, N_w, h_w ：校正標坐標量測值。 E_r, N_r, h_r ：校正標坐標參考值。

3.校正用標準件

標準件	廠牌/型號/序號	校正報告編號	最近校正日期	校正週期	校正單位
衛星定位儀	STONEX/S9III/ S9C236281021TW	D190078	2019 年 4 月 15 日	3 年	國家度量衡 標準實驗室 (N0688)
衛星定位儀	STONEX/S9III/ S9C236321008TW	D190079	2019 年 4 月 15 日	3 年	
衛星定位儀	STONEX/S9III/ S9C236321024TW	D190080	2019 年 4 月 15 日	3 年	
衛星定位儀	Hi-Target / V30 10223329	D180294	2018 年 7 月 4 日	3 年	
衛星定位儀	Hi-Target / V30 10223336	D180295	2018 年 7 月 4 日	3 年	
衛星定位儀	Hi-Target / V30 10223342	D180296	2018 年 7 月 4 日	3 年	
鋼捲尺	TAJIMA/ZII/ A080319701	A08-03-197-01	2019 年 3 月 22 日	6 年	量測科技股 份有限公司 (TAF-1735)
鋼捲尺	TAJIMA/ZII/ A080319702	K08-06-382-02	2019 年 6 月 27 日	6 年	
鋼捲尺	TAJIMA/ZII/ A080319703	K08-06-382-03	2019 年 6 月 27 日	6 年	
鋼捲尺	TAJIMA/ZII/ A080319704	K08-06-382-04	2019 年 6 月 27 日	6 年	
鋼捲尺	TAJIMA/ZII/ A080319705	K08-06-382-05	2019 年 6 月 27 日	6 年	



標之像坐標。

2.4.2 完成控制點及檢核點量測程序後，以 SfM 方式再度進行內外方位參數求定，計算過程中將以控制點進行約制平差，使用控制點地面坐標值及相片量測點觀測值求定相片方位參數及校正標定位成果，以獲得非控制用校正標之投影坐標量測值(E_w, N_w, h_w)。

2.5 將衛星定位儀所測定之校正標投影坐標參考值，與空中三角平差計算所得之校正標投影坐標量測值，計 20 個，進行器差計算，器差值計算方程式如下：

$$\begin{bmatrix} \Delta E \\ \Delta N \\ \Delta h \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} E_w \\ N_w \\ h_w \end{bmatrix} - \begin{bmatrix} E_r \\ N_r \\ h_r \end{bmatrix}$$

ΔE ：平面橫軸方向器差。 ΔN ：平面縱軸方向器差。

Δh ：高程方向器差。

E_w, N_w, h_w ：校正標坐標量測值。 E_r, N_r, h_r ：校正標坐標參考值。

3.校正用標準件

標準件	廠牌/型號/序號	校正報告編號	最近校正日期	校正週期	校正單位
衛星定位儀	STONEX/S9III/ S9C236281021TW	D190078	2019 年 4 月 15 日	3 年	國家度量衡 標準實驗室 (N0688)
衛星定位儀	STONEX/S9III/ S9C236321008TW	D190079	2019 年 4 月 15 日	3 年	
衛星定位儀	STONEX/S9III/ S9C236321024TW	D190080	2019 年 4 月 15 日	3 年	
衛星定位儀	Hi-Target / V30 10223329	D180294	2018 年 7 月 4 日	3 年	
衛星定位儀	Hi-Target / V30 10223336	D180295	2018 年 7 月 4 日	3 年	
衛星定位儀	Hi-Target / V30 10223342	D180296	2018 年 7 月 4 日	3 年	
鋼捲尺	TAJIMA/ZII/ A080319701	A08-03-197-01	2019 年 3 月 22 日	6 年	量測科技股 份有限公司 (TAF-1735)
鋼捲尺	TAJIMA/ZII/ A080319702	K08-06-382-02	2019 年 6 月 27 日	6 年	
鋼捲尺	TAJIMA/ZII/ A080319703	K08-06-382-03	2019 年 6 月 27 日	6 年	
鋼捲尺	TAJIMA/ZII/ A080319704	K08-06-382-04	2019 年 6 月 27 日	6 年	
鋼捲尺	TAJIMA/ZII/ A080319705	K08-06-382-05	2019 年 6 月 27 日	6 年	

鋼捲尺	TAJIMA/ZII/ A080319706	K08-06-382-06	2019 年 6 月 27 日	6 年	
水平儀	FSK/TYPE FL /191547	DY200206C-006	2020 年 2 月 12 日	3 年	鼎岳精密計 量有限公司 (TAF-3036)

4.擴充不確定度

4.1 本校正系統依據本實驗室「無人機相機感測器幾何校正系統量測不確定度評估報告」^[2]進行評估。

4.2 本校正報告中之擴充不確定度，係組合標準不確定度與涵蓋因子(平面坐標方向 $k = 2.03$ ，高程方向 $k = 2.06$)之乘積，相對應約為 95 %之信賴水準。



5.備註

5.1 本報告之氣候與風速資訊依據校正申請單謄寫，數據由顧客提供。

III. 參考資料

1. 「無人機相機感測器幾何校正系統校正程序」，GEOSAT-CP-01，1.6 版，經緯航太科技股份有限公司，2020 年。
2. 「無人機相機感測器幾何校正系統量測不確定度評估報告」，GEOSAT-VR-01，1.4 版，經緯航太科技股份有限公司，2020 年。

附錄五 多旋翼型 UAS 校正報告

校正報告	
校正項目：小像幅航拍攝影機	 
報告日期：111 年 7 月 6 日	
報告編號：J202206070301	
<p>儀器名稱：小像幅航拍攝影機 廠牌型號：SONY/ILCE-7M3 儀器序號：4884604 送校單位：內政部國土測繪中心 地 址：台中市黎明路二段 497 號 4 樓</p>	
<p>上述儀器經本實驗室校正，結果如內文。 本報告含封面及 9 頁內文，分離使用無效。</p>	
	<p>許展祥 報告簽署人</p>
	<p>內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓</p>

校正報告使用說明

- 1.內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室（以下簡稱本實驗室）執行小像幅航拍攝影機校正作業(以下簡稱本校正作業)所產生的校正結果詳列於本報告內，僅對本校正件負責。
- 2.本報告內的數值是本實驗室環境下執行校正所得的結果。爾後使用該校正件時，儀器之準確度則依使用時之環境狀況與使用頻率而定。
- 3.未得到本實驗室同意，本報告不得節錄或部分複製，但全部複製除外。
- 4.為確保校正件之準確度，請依送校單位訂定之校正週期，按時送校。





內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室

臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓

報告編號：J202206070301

校正項目：小像幅航拍攝影機

收件日期：111 年 7 月 4 日

廠牌：SONY

校正(航拍)日期：111 年 6 月 23 日

型號：ILCE-7M3

作業地點：小像幅航拍攝影機校正場

序號：4884604

參考值作業年度編號：11101

感測器尺寸：35.60 mm × 23.80 mm

參考值發布日期：111 年 1 月 24 日

校正結果與說明

一、校正結果：

1. 平面方向幾何校正

序號	校正標點號	橫坐標器差(mm) $E_n - E_r$	縱坐標器差(mm) $N_n - N_r$	平面方向器差(mm) $\Delta S = ((E_n - E_r)^2 + (N_n - N_r)^2)^{0.5}$	平面方向擴充不確定度(mm)
1	A031	130	20	130	140
2	A033	50	110	120	140
3	A054	20	-40	50	140
4	A067	0	150	150	140
5	A108	50	-10	50	140
6	A109	30	-20	40	140
7	A115	30	-70	80	140
8	A117	90	30	100	140
9	A121	10	30	30	140
10	A124	-20	-90	90	140
11	A129	70	80	110	140
12	A131	-40	0	40	140
13	A149	-60	50	70	140
14	A151	-40	-90	100	140
15	A152	20	-110	110	140
16	A155	-40	30	50	140
17	A167	40	20	50	140
18	A172	10	90	90	140
19	A173	0	130	130	140
20	A174	-10	40	40	140
21	A177	70	50	90	140
22	A179	-280	370	460	140
23	A180	-320	50	320	140
24	A181	-110	-60	130	140
25	A182	60	80	100	140
26	A183	70	-10	80	140
27	A184	-10	30	30	140
28	A187	-30	130	130	140
29	A188	-40	30	50	140

內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室

臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓

報告編號：J202206070301

序號	校正標點號	橫坐標器差(mm) E_n-E_r	縱坐標器差(mm) N_w-N_r	平面方向器差(mm) $\Delta S=\sqrt{(E_n-E_r)^2+(N_w-N_r)^2}^{0.5}$	平面方向擴充不確定度(mm)
30	B045	-30	-30	40	140
31	B124	40	40	50	140
32	B125	-260	50	260	140
33	B126	40	400	400	140

平面方向器差均方根值：150 mm

※橫坐標器差及縱坐標器差之成果，係配合擴充不確定度有效位數修整顯示；平面方向器差係由非修整位數前之橫坐標器差及縱坐標器差計算而得，倘理由表中成果計算將存有進位誤差。

2. 高程方向幾何校正

序號	校正標點號	高程方向器差(mm) h_w-h_r	高程方向擴充不確定度(mm)
1	A031	-10	270
2	A033	210	270
3	A054	350	270
4	A067	70	270
5	A108	100	270
6	A109	290	270
7	A115	300	270
8	A117	60	270
9	A121	240	270
10	A124	220	270
11	A129	430	270
12	A131	220	270
13	A149	240	270
14	A151	140	270
15	A152	250	270
16	A155	120	270
17	A167	130	270
18	A172	200	270
19	A173	80	270
20	A174	50	270
21	A177	40	270
22	A179	-30	270
23	A180	470	270
24	A181	720	270
25	A182	280	270

內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室

臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓

報告編號：J202206070301

序號	校正標點號	高程方向器差(mm) h_o-h_r	高程方向擴充不確定度(mm)
26	A183	260	270
27	A184	220	270
28	A187	260	270
29	A188	30	270
30	B045	350	270
31	B124	290	270
32	B125	520	270
33	B126	-770	270

高程方向器差均方根值：300 mm

3. 符合性聲明

3.1 本報告以內政部「一千分之一數值航測地形圖成果檢查作業規定」(100 年 2 月 9 日修訂)之內容為判斷標準。

3.2 本符合性聲明採用之決定規則係使用內政部「一千分之一數值航測地形圖成果檢查作業規定」(100 年 2 月 9 日修訂)進行判定。

3.3 符合性判斷結果

	器差均方根值(mm)	規範標準(mm)	判斷結果
平面方向	150	250	通過
高程方向	300	424	通過

註 1：航空攝影飛航參數

航線總數量 (條)	12
南北向航線數量 (條)	6
東西向航線數量 (條)	6
像片前後重疊率 End lap (%)	80
像片側向重疊率 Side lap (%)	60
飛航橢球高(m)	355.0
飛航離地高 AGL (Above Ground Level; m)	160.0
地面像素解析度 GSD (cm)	5

註 2：空中三角平差使用相關參數

焦距 (mm)	21.3151
像主點坐標 (mm)	X = -0.136 Y = 0.0587
鏡頭畸變參數	無

內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室

臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓

報告編號：J202206070301

像元大小 (μm)	5.9 × 5.9
平差使用的像片總數量 (片)	120
平差使用校正標總數 (點)	43
作為控制點數量 (點)	10
作為檢核點數量 (點)	33

註 3：顧客預處理軟體資訊

送校影像是否為畸變差已糾正影像(Undistortion)	是
鏡頭畸變差糾正軟體/版本	Agisoft Metashape/1.7.3



內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室

臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓

報告編號：J202206070301

二、校正說明：

1. 校正日期與地點

本校正作業係於 111 年 6 月 23 日執行航空攝影。本實驗室設置之小像幅航拍攝影機校正場位於南投縣南崗工業區（南投縣南投市南崗三路 21 號），校正場內設置對空通視之校正標，位置及分布如下圖。



小像幅航拍攝影機校正場位置及校正標分布

2. 校正方法

2.1 本校正係依據本實驗室「小像幅航拍攝影機校正作業程序」實施。

2.2 校正場之校正標坐標參考值，係利用衛星定位測量技術求得，計算流程如下：

2.2.1 使用納為工作標準件之衛星定位儀觀測 5 個網形控制點，採衛星訊號記錄間隔為 5 秒用之設定辦理同步觀測，每天不間斷觀測應達 3 小時，共觀測 3 天。以 MX57 投影坐標 ($E = 215272.362 \text{ m}$, $N = 2647269.617 \text{ m}$, $h = 201.201 \text{ m}$) 為坐標起算點，計算 4 個網形控制點投影坐標，作為網形坐標成果計算依據。

2.2.2 使用多組工作標準件衛星定位儀，連續且同步觀測校正標，每個時段連續觀測應達 60 分鐘，衛星訊號資料記錄間格為 5 秒，觀測衛星顆數應大於 4，PDOP 值需在 6 以下。測量規劃使基線向量形成閉合的幾何圖形，以增加成果的可靠度和精度。

內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室

臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓

報告編號：J202206070301

2.2.3 採用衛星定位測量資料處理軟體計算各時段基線 (Baseline) 成果，另採用本中心衛星測量基線網形平差系統軟體工具，執行自由網重複基線解精度分析，包括基線相對精度與中誤差。由精度分析成果進行粗差偵錯。除錯後成果為各時段基線計算成果，並進行強制附合平差精度分析，計算校正標參考值的三維投影坐標 (E_r, N_r, h_r)。

2.3 顧客依協議以校正件於校正場執行校正航拍，自行完成空中三角平差解算等預處理作業，並繳交經鏡頭畸變差糾正後之影像及每張影像解算完成之內方位參數資料 (詳如報告內註釋參數及資訊)，供本實驗室辦理後續校正作業。本實驗室依據顧客提供校正件拍攝之影像及其他相關資料，執行小像幅航拍攝影機幾何校正分析。

2.4 小像幅航拍攝影機拍攝影像內校正標坐標量測值，係利用空中三角測量技術求得，計算流程如下：

2.4.1 以航測影像工作站對小像幅航拍攝影機影像實施空中三角測量，量測空中三角連結點及所有校正標之像坐標。使用實驗室提供顧客辦理預處理之 5 個校正場內控制點為約制，進行空中三角初步平差計算，利用軟體偵錯功能，以漸進方式處理重複至沒有粗差被偵測出來為止，並經由數據檢核人員查核比對，確保校正標及連結點的像坐標量測正確。

2.4.2 於校正場 4 角各取 1 點、4 邊各取 1 點及中央位置選取 2 點，共計 10 個校正標，作為空中三角平差控制點，其餘分布於全區域且均勻分布之校正標作為連結點，共同進行空中三角平差計算，以獲得非控制用校正標之投影坐標量測值 (E_w, N_w, h_w)。

2.5 將衛星定位儀所測定之校正標投影坐標參考值，與空中三角平差計算所得之校正標投影坐標量測值，計 33 個，進行器差計算，器差值計算方程式如下：

$$\begin{bmatrix} \Delta E \\ \Delta N \\ \Delta h \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} E_w \\ N_w \\ h_w \end{bmatrix} - \begin{bmatrix} E_r \\ N_r \\ h_r \end{bmatrix}$$

ΔE ：平面橫軸方向器差。 ΔN ：平面縱軸方向器差。 Δh ：高程方向器差。

E_w, N_w, h_w ：校正標坐標量測值。 E_r, N_r, h_r ：校正標坐標參考值。

3. 校正用工作標準件

工作標準件	廠牌/型號/序號	校正報告編號	最近校正日期	校正週期	校正單位
1	Trimble/NetR9/5215K84225	D202110040109	110/11/12	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)

內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室

臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓

報告編號：J202206070301

工作標準件	廠牌/型號/序號	校正報告編號	最近校正日期	校正週期	校正單位
2	TOPCON/NET-G3A/61801389	D202109130202	110/10/5	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)
3	TOPCON/NET-G3A/61800638	D202109130203	110/10/5	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)
4	TOPCON/NET-G3A/61800465	D202109130204	110/10/5	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)
5	Trimble/R8S/5947R00952	D202005080304	109/6/12	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)
6	TOPCON/NET-G3/pp-0002	D202109130205	110/10/5	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)
7	Trimble/R8S/5905R91276	D201904250214	108/5/29	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)
8	TOPCON/NET-G3A/61801267	D202109130201	110/10/5	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)
9	TOPCON/GR-3/4421218	D202101180102	110/3/5	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)
10	TOPCON/NET-G3A/61800316	D200549A	109/10/23	3 年	國家度量衡標準實驗室 (TAF 編號 N0688)
11	Trimble/R8S/5947R00951	D202005080303	109/6/12	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)

內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室

臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓

報告編號：J202206070301

工作標準件	廠牌/型號/序號	校正報告編號	最近校正日期	校正週期	校正單位
12	Leica/GR50/1832209	D210592A	110/11/23	3 年	國家度量衡標準實驗室 (TAF 編號 N0688)
13	Leica/GR50/1832208	D200619A	109/12/16	3 年	國家度量衡標準實驗室 (TAF 編號 N0688)
14	Leica/GR50/1832197	D200618A	109/12/16	3 年	國家度量衡標準實驗室 (TAF 編號 N0688)
15	Leica/GR50/1832190	D210593A	110/11/23	3 年	國家度量衡標準實驗室 (TAF 編號 N0688)
16	TOPCON/GR-3/4421748	D202101180103	110/3/5	3 年	內政部國土測繪中心測量儀器校正實驗室 (TAF 編號 2218)

4. 擴充不確定度

4.1 本校正系統依據本實驗室「小像幅航拍攝影機校正系統評估」進行評估。

4.2 本校正報告中之擴充不確定度，係組合標準不確定度與涵蓋因子（平面坐標方向 $k=1.96$ ，高程方向 $k=1.96$ ）之乘積，相對應約為 95% 之信賴水準。

三、參考資料

1. 「小像幅航拍攝影機校正作業程序」，SICL-3-06-0，2.2 版，內政部國土測繪中心，民國 111 年。
2. 「小像幅航拍攝影機校正系統評估」，SICL-3-06-1，2.1 版，內政部國土測繪中心，民國 110 年。

111 年度研發空載光達點雲資料 AI 自動地面點分類器委託研究

成果報告

Research Project on Developing AI Ground Point
Classifier for Airborne LiDAR Point Clouds in 2022

內政部國土測繪中心委託研究

中華民國 111 年 12 月

(本報告內容及建議，純屬研究小組意見，不代表本機關意見)

**111 年度研發空載光達點雲資料
AI 自動地面點分類器委託研究**

研究報告

**Research Project on Developing AI Ground
Point Classifier for Airborne LiDAR Point
Clouds in 2022**

受委託單位：國立成功大學
研究主持人：王驥魁
協同主持人：林昭宏
研究期程：中華民國 111 年 3 月至 111 年 11 月
研究經費：新臺幣 194 萬元

內政部國土測繪中心 委託研究

中華民國 111 年 12 月

(本報告內容及建議，純屬研究小組意見，不代表本機關意見)

摘 要

數值高程模型(Digital Elevation Model, DEM)係我國國土資訊之重要基本底圖，資料記錄之地形網格資訊可運用於各大建設之基礎。隨著測繪技術之更新，數值地形資料之取得及應用逐漸多元，而應用空載光達點雲資料產 DEM 自民國 99 年起，在各方努力下，至今已完成全臺之空載光達點雲測製及分類成果，為相當成熟之資料處理技術。有鑑於我國國土易受風災或地震因素導致地貌大規模變動，且變化速度尤甚，現實地貌變化情形可能已無法與資料更新頻率相呼應，後續資料應用資料時更可能導致資訊落差等問題。再者，雖然目前在都市區及平原區已可透過半自動方法獲取精度相對穩定之產製成果，然而在丘陵區及山區等植被覆蓋較密集之區域，由於雷射點無法有效穿透到達地面，尚須以大量人工方式篩選出地面點。

近年來，由於硬體設備之快速發展，大數據配合人工智慧(Artificial Intelligence, AI)技術在許多領域都得到嶄新之突破。因此，本研究著手規劃以人工智慧技術開發基於空載光達點雲資料之 AI 自動地面點分類器，透過全國之空載光達點雲測製及分類成果即可做為人工智慧之訓練數據來源。藉由自動化工作之產製可望提升產製效率，提供基本圖資工作及後續增值服務之助益。

本研究參考文獻之作法設計 AI 自動地面點分類器，並建立空載光達點雲資料之前處理機制，以 MobileNet-UNet 網路架構設計，訓練出 4 種 AI 模型。透過分類結果及產製 DEM 品質評估，結果顯示資料使用合適模型時，能獲得較接近於參考 DEM 之精度表現，同時亦能降低時間成本。

關鍵詞：空載光達點雲資料、數值高程模型、人工智慧。

Abstract

The Digital Elevation Model (DEM) is an important basic base map of NGIS, and the topographic grid information recorded in the data can be used as the foundation of various constructions. With the update of surveying and mapping technology, the acquisition and application of digital topographic data are gradually diversified. Since 2011, with the efforts of all departments, the use of airborne lidar point cloud data to produce DEM of the whole Taiwan has completed. Point cloud measurement and classification results are quite mature data processing technology. In view of the fact that our country's land is prone to large-scale changes in landforms caused by wind disasters or earthquakes, and the speed of change is particularly high, the actual changes in landforms may no longer correspond to the frequency of data updates, and subsequent application of data may lead to information gaps and other problems. Furthermore, although semi-automatic methods can be used to obtain relatively stable production results in urban areas and plain areas, in areas with dense vegetation such as hilly areas and mountainous areas, since the laser points cannot effectively penetrate to the ground, the ground points still need to be screened out by a large number of manual methods.

In recent years, due to the rapid development of hardware equipment, big data combined with artificial intelligence (AI) technology has achieved new breakthroughs in many fields. Therefore, this project plans to use AI technology to develop an automatic ground point classifier based on airborne lidar point cloud data. The results of airborne lidar point cloud measurement and classification across the country can be used as training data for AI source. It is expected to improve the efficiency of production through the production of automated work, and provide the assistance of basic graphic work and subsequent value-added services.

Based on the references in this project, an AI automatic ground point classifier was designed, and a pre-processing mechanism for airborne lidar point cloud data was established. Four AI models were trained with the MobileNet-UNet network architecture design. Through the classification results and the



quality evaluation of the produced DEM, the results show that when the data is used with an appropriate model, the accuracy performance closer to the reference DEM can be obtained, and the time cost can also be reduced.

Keywords: Airborne lidar cloud point data, DEM, AI.

目錄

摘要.....	I
第壹章、研究主旨.....	1
一、研究主題.....	1
二、緣起.....	2
三、預期目標.....	7
四、專案執行.....	7
第貳章、文獻回顧.....	13
一、文獻回顧.....	13
二、文獻回顧統整.....	23
第參章、研究過程.....	26
一、資料之選定.....	26
二、點雲前處理機制.....	33
三、AI 模型訓練.....	42
四、影像分類資料後處理.....	50
第肆章、成果驗證.....	53
一、AI 模型訓練.....	53
二、影像分類精度分析.....	64
三、DEM 精度分析.....	68
四、驗證圖幅綜合比較.....	81
第伍章、座談會辦理情形.....	119
第陸章、研究結論.....	123
一、研究成果總結.....	123
二、未來發展建議.....	124
參考文獻.....	126
附錄 A、評選會議審查意見辦理情形.....	A-0
附錄 B、期中報告審查意見辦理情形.....	B-0
附錄 C、研究報告審查意見辦理情形.....	C-0
附錄 D、工作會議紀錄.....	D-0
一、第一次工作會議紀錄.....	D-1
二、第二次工作會議紀錄.....	D-5
三、第三次工作會議紀錄.....	D-9
四、第四次工作會議紀錄.....	D-12
五、第五次工作會議紀錄.....	D-16
六、第六次工作會議紀錄.....	D-19
七、第七次工作會議紀錄.....	D-22



附錄 E 、資料申請清冊	E-0
附錄 F 、座談會會議紀錄.....	F-0
一、第一次座談會會議紀錄.....	F-1
二、第二次座談會會議紀錄.....	F-3
三、第三次座談會會議紀錄.....	F-5
附錄 G 、保密協議書	G-0

表目錄

表 1-1、本案工作期程.....	9
表 1-2、本案各階段成果之繳交規定.....	10
表 2-1、地面點與非地面點分類成果精度分析(取自 Hu et al., 2016).....	15
表 2-2、測試成果精度評估(單位:%)(取自 Rizaldy et al., 2018).....	17
表 2-3、各方法花費時間(取自 Rizaldy et al., 2018).....	17
表 2-4、不同模型之成果精度比較分析, 本文方法名稱為 NANJ2(單位:%)(取自 Zhao et al., 2018).....	19
表 2-5、三種分類方式於 AHN 資料之分析(取自 Solián et al., 2020).....	21
表 2-6、本研究與其他作法精度比較(單位:%)(取自 Huang et al., 2021).....	22
表 2-7、文獻回顧統整.....	23
表 2-8、點雲資料輸入之三種作法比較.....	25
表 3-1、申請圖幅表.....	28
表 3-2、第二次申請圖幅表.....	30
表 3-3、平原與丘陵資料情形.....	31
表 3-4、特徵影像之特徵組合對照.....	36
表 3-5、資料標記.....	36
表 3-6、城市區資料.....	43
表 3-7、農田區資料.....	44
表 3-8、森林區資料.....	45
表 3-9、混合區資料.....	46
表 3-10、影像分類混淆矩陣.....	52
表 4-1、城市區資料之訓練與驗證資料分配.....	54
表 4-2、農田區資料之訓練與驗證資料分配.....	56
表 4-3、森林區資料之訓練與驗證資料分配.....	59
表 4-4、94182067-過溪圖幅 AI 影像分類精度指標表.....	65
表 4-5、95183051-西勢村圖幅 AI 影像分類精度指標表.....	66
表 4-6、95193004-三腳南山圖幅 AI 影像分類精度指標表.....	67
表 4-7、94182067-過溪之 DEM 精度分析(單位:公尺).....	71
表 4-8、94182067-過溪之 DEM 大誤差比例表.....	73
表 4-9、95183051-西勢村之 DEM 精度分析(單位:公尺).....	75
表 4-10、95183051-西勢村之 DEM 大誤差比例表.....	76
表 4-11、95193004-三腳南山之 DEM 精度分析(單位:公尺).....	79
表 4-12、95193004-三腳南山之 DEM 大誤差比例表.....	80
表 4-13、影像分類精度綜合評估表.....	82
表 4-14、DEM 精度綜合評估表(單位:公尺).....	83
表 4-15、94194039-樹林里之 DEM 精度分析(單位:公尺).....	85
表 4-16、96224020-埔頂重劃區 AI 影像分類精度表.....	90
表 4-17、96224020-埔頂重劃區之 DEM 精度分析(單位:公尺).....	92
表 4-18、96224020-埔頂重劃區之 DEM 大誤差比例表.....	93
表 4-19、95193003-火燒寮 AI 影像分類精度表.....	95
表 4-20、95193003-火燒寮之 DEM 精度分析(單位:公尺).....	97

表 4-21、95193003-火燒寮之 DEM 大誤差比例表	98
表 4-22、96203045-裡門山(四)AI 影像分類精度表	102
表 4-23、96203045-裡門山(四)之 DEM 精度分析(單位：公尺).....	104
表 4-24、96203045-裡門山(四)之 DEM 大誤差比例表.....	105
表 4-25、96214023-佳仁山(四)AI 影像分類精度表	107
表 4-26、96214023-佳仁山(四)之 DEM 精度分析(單位：公尺).....	109
表 4-27、96214023-佳仁山(四)之 DEM 大誤差比例表.....	110
表 4-28、96214006 榛山(一)AI 影像分類精度表.....	113
表 4-29、96214006 榛山(一)之 DEM 精度分析(單位：公尺)	115
表 4-30、96214006 榛山(一)之 DEM 大誤差比例表	116
表 4-31、測試區圖幅點雲儲存空間大小.....	118
表 4-32、各 AI 模組平均處理時長	118
表 5-1、座談會議程.....	119
表 5-2、座談會討論議題.....	121

圖目錄

圖 1-1、中央地質調查所國土保育之地質敏感區調查分析計畫辦理範圍.....	3
圖 1-2、內政部數值地形模型成果更新辦理範圍.....	4
圖 1-3、以空載光達建立數值地形模型作業流程圖.....	5
圖 1-4、每月研究進度報告表單(局部).....	11
圖 1-5、全案實際累積進度折線圖.....	11
圖 1-6、全案完工甘特圖.....	12
圖 2-1、CNN 程序流程圖(取自 Hu et al., 2016).....	14
圖 2-2、地面點與非地面點分類成果(取自 Hu et al., 2016).....	14
圖 2-3、地面點分類使用 FCN 架構(取自 Rizaldy et al., 2018).....	16
圖 2-4、ISPRS 資料集光達點雲測試資料(取自 Rizaldy et al., 2018).....	16
圖 2-5、研究架構(取自 Zhao et al., 2018).....	18
圖 2-6、點雲分類成果(取自 Zhao et al., 2018).....	18
圖 2-7、特徵與尺度選用情形對於分類準確度之分析(取自 Zhao et al., 2018).....	19
圖 2-8、使用影像特徵方式訓練之流程與成果(取自 Solián et al., 2020).....	20
圖 2-9、三種分類方式於 AHN 資料之成果(取自 Solián et al., 2020).....	20
圖 2-10、德國 Vaihingen 內兩個測試區之成果(取自 Solián et al., 2020).....	20
圖 2-11、GraNet 架構(取自 Huang et al., 2021).....	21
圖 2-12、ISPRS 資料集與資料分區(取自 Huang et al., 2021).....	22
圖 2-13、測試成果(左)地真資料(右)分類成果(取自 Huang et al., 2021).....	22
圖 2-14、SEGCloud 網路架構圖(取自 Tchapmi et al., 2017).....	24
圖 2-15、PointNet++網路結構圖(改寫自 Qi et al., 2017b).....	25
圖 3-1、94192002-菁埔之穿透率圖.....	27
圖 3-2、94192002-菁埔之孔洞圖.....	28
圖 3-3、光達資料使用於國家網路中心服務之配套示意圖.....	33
圖 3-4、AI 點雲分類器訓練步驟示意圖.....	34
圖 3-5、AI 點雲分類成果步驟示意圖.....	34
圖 3-6、點雲資訊萃取及假色影像組成示意圖(參考 Solián 等人(2020)).....	35
圖 3-7、點雲資訊萃取及假色影像組成示意圖(本研究設計).....	36
圖 3-8、點雲資料原始標記影像.....	37
圖 3-9、點雲資料原始垂直剖面圖.....	39
圖 3-10、點雲資料前處理示意圖.....	40
圖 3-11、原始光達點雲資料.....	40
圖 3-12、前處理後之光達點雲資料.....	40
圖 3-13、DEM 前處理前、後之標記資料(95203004-九芎林).....	41
圖 3-14、影像缺失資料由固定值填充(左)轉為雙線性內插(右)成果圖.....	42
圖 3-15、數值標準化示意圖.....	42
圖 3-16、城市區資料範例圖幅正射影像.....	43
圖 3-17、農田區資料範例圖幅正射影像.....	44
圖 3-18、森林區資料範例圖幅正射影像.....	45
圖 3-19、混合區資料範例圖幅正射影像.....	46
圖 3-20、MobileNet-UNet 網路架構.....	47

圖 3-21、Binary Cross Entropy 之預期分布.....	49
圖 3-22、隨機生成矩形框示意圖.....	50
圖 3-23、分類成果為地面點之情形示意圖.....	50
圖 3-24、分類成果為非地面點之情形示意圖.....	51
圖 3-25、Surfer 23 軟體介面.....	51
圖 4-1、城市區資料範例圖幅正射影像.....	54
圖 4-2、城市區資料範例圖幅特徵影像(左)與標記資料(右).....	55
圖 4-3、城市區模型-訓練 Loss 圖.....	55
圖 4-4、城市區模型-訓練 Accuracy 圖.....	56
圖 4-5、農田區資料範例圖幅正射影像.....	57
圖 4-6、農田區資料範例圖幅特徵影像(左)與標記資料(右).....	57
圖 4-7、農田區模型-訓練 Loss 圖.....	58
圖 4-8、農田區模型-訓練 Accuracy 圖.....	58
圖 4-9、森林區資料範例圖幅正射影像.....	59
圖 4-10、森林區資料範例圖幅特徵影像(左)與標記資料(右).....	60
圖 4-11、森林區模型-訓練 Loss 圖.....	60
圖 4-12、森林區模型-訓練 Accuracy 圖.....	61
圖 4-13、城市區資料範例圖幅特徵影像(左)與標記資料(右).....	62
圖 4-14、農田區資料範例圖幅特徵影像(左)與標記資料(右).....	62
圖 4-15、森林區資料範例圖幅特徵影像(左)與標記資料(右).....	63
圖 4-16、全資料模型-訓練 Loss 圖.....	63
圖 4-17、全資料模型-訓練 Accuracy 圖.....	64
圖 4-18、94182067-過溪圖幅 AI 影像分類成果.....	65
圖 4-19、95183051-西勢村圖幅 AI 影像分類成果.....	66
圖 4-20、95193004-三腳南山圖幅 AI 影像分類成果.....	67
圖 4-21、94182067-過溪之參考 DEM 陰影圖(左)與正射影像(右).....	69
圖 4-22、94182067-過溪之 DEM 陰影圖.....	70
圖 4-23、94182067-過溪之 DEM 高程差異圖.....	71
圖 4-24、94182067-過溪之 DEM 差值分布圖.....	72
圖 4-25、95183051-西勢村之參考 DEM 陰影圖(左)與正射影像(右).....	73
圖 4-26、95183051-西勢村之 DEM 陰影圖.....	74
圖 4-27、95183051-西勢村之 DEM 高程差異圖.....	75
圖 4-28、95183051-西勢村之 DEM 差值分布圖.....	76
圖 4-29、95193004-三腳南山之參考 DEM 陰影圖(左)與正射影像(右).....	77
圖 4-30、95193004-三腳南山之 DEM 陰影圖.....	78
圖 4-31、95193004-三腳南山之 DEM 高程差異圖.....	79
圖 4-32、95193004-三腳南山之 DEM 差值分布圖.....	80
圖 4-33、影像分類綜合評估直方圖.....	82
圖 4-34、DEM 精度綜合評估直方圖 - 城市區、農田區.....	83
圖 4-35、DEM 精度綜合評估直方圖 - 森林區、混合區.....	84
圖 4-36、95213077-四德厝之正射影像(左)及農田區 AI 分類成果(右).....	84
圖 4-37、94194039-樹林里之正射影像(左)及農田區 AI 分類成果(右).....	85
圖 4-38、95213077-四德厝之高速公路部分陰影圖.....	86

圖 4-39、95213077-四德厝之高速公路部分點雲剖面	86
圖 4-40、94194039-樹林里之田間道路部分陰影圖	86
圖 4-41、94194039-樹林里之田間道路部分點雲剖面	86
圖 4-42、96224020-埔頂重劃區之參考 DEM(左)與正射影像(右).....	88
圖 4-43、96224020-埔頂重劃區 AI 影像分類成果	89
圖 4-44、96224020-埔頂重劃區之 DEM 陰影圖	91
圖 4-45、96224020-埔頂重劃區之 DEM 高程差異圖	92
圖 4-46、96224020-埔頂重劃區之 DEM 差值分布圖	93
圖 4-47、95193003-火燒寮之參考 DEM(左)與正射影像(右).....	94
圖 4-48、95193003-火燒寮 AI 影像分類成果	95
圖 4-49、95193003-火燒寮之 DEM 陰影圖	96
圖 4-50、95193003-火燒寮之 DEM 高程差異圖	97
圖 4-51、95193003-火燒寮之 DEM 差值分布圖	98
圖 4-52、高程不合理之雜訊點雲(全景).....	99
圖 4-53、高程不合理之雜訊點雲(剖面).....	99
圖 4-54、高程不合理之雜訊點雲(剖面).....	100
圖 4-55、鑲嵌於地形之雜訊(全景).....	100
圖 4-56、鑲嵌於地形之雜訊(剖面).....	100
圖 4-57、96203045-裡門山(四)之參考 DEM(左)與正射影像(右)	101
圖 4-58、96203045-裡門山(四)AI 影像分類成果	102
圖 4-59、96203045-裡門山(四)之 DEM 陰影圖	103
圖 4-60、96203045-裡門山(四)之 DEM 高程差異圖	104
圖 4-61、96203045-裡門山(四)之 DEM 差值分布圖	105
圖 4-62、96214023-佳仁山(四)之參考 DEM(左)與正射影像(右)	106
圖 4-63、96214023-佳仁山(四)AI 影像分類成果	107
圖 4-64、96214023-佳仁山(四)之 DEM 陰影圖	108
圖 4-65、96214023-佳仁山(四)之 DEM 高程差異圖	109
圖 4-66、96214023-佳仁山(四)之 DEM 差值分布圖	110
圖 4-67、96214006 榛山(一)之參考 DEM 與正射影像	111
圖 4-68、96214006 榛山(一)之點雲剖面 I	111
圖 4-69、96214006 榛山(一)之點雲剖面 II	112
圖 4-70、96214006 榛山(一)之孔洞圖	112
圖 4-71、96214006 榛山(一)AI 影像分類成果	113
圖 4-72、96214006 榛山(一)之 DEM 陰影圖	114
圖 4-73、96214006 榛山(一)之 DEM 高程差異圖	115
圖 4-74、96214006 榛山(一)之 DEM 差值分布圖	116
圖 4-75、本案研究流程圖	117
圖 5-1、第 1 次座談會與會情形	120
圖 5-2、第 2 次座談會與會情形	120
圖 5-3、第 3 次座談會與會情形	121
圖 5-4、排水溝立面之點雲剖面圖	122
圖 5-5、田埂之點雲剖面圖	122
圖 5-6、斷崖之點雲剖面圖	122



第壹章、研究主旨

一、研究主題

數值高程模型(Digital Elevation Model, DEM)係我國國土資訊系統(National Geographic Information System, NGIS)之基本底圖，包含記錄地球表面起伏之數值高程模型(Digital Elevation Model, DEM)與記錄地表最上層人工構造物及植被覆蓋物之數值地表模型(Digital Surface Model, DSM)，模型資料記錄其地形之網格資訊可運用於各大重要建設之基礎，如：遙測衛星影像、水資源、工程設計、飛航安全等，在眾多領域中皆有該圖資之應用成果，同時透過遙感探測(Remote sensing)之技術，在不互相接觸之情形下可獲得廣域且大量之空間資訊。

隨著測繪技術之演進，數值地形資料之取得及應用逐漸多元且蓬勃。自民國 99 年經濟部中央地質調查所(以下簡稱中央地質調查所)以空載光達(Airborne LiDAR)技術產製地形資料，並於 104 年完成建置資料庫，進而由內政部及內政部國土測繪中心(以下簡稱國土測繪中心)接手推動計畫，顯示數值地形資料之重要性並亟需持續更新。有鑑於我國國土易受風災或地震因素導致地貌大規模變動，且變化速度尤甚，現實地貌變化情形可能已無法與資料更新頻率相呼應，後續如災害評估等作業應用資料時更可能導致資訊落差等問題。因此，本案由數值地形模型之產製作業觀點出發，透過人工智慧(Artificial Intelligence, AI)技術，開發基於空載光達點雲資料之 AI 自動地面點分類器，以期許提升整體生產流程與效率，並降低時間及產製成本。

透過空載光達產製 DEM 等資料已行之有年，隨著技術進步及資料使用頻率更新之需求，可逐步加快整體工作效益及降低產製成本。其中，分類地面點工作為產製 DEM 資料之重點，以目前慣用之作法可在地形複雜度低之區域取得精度穩定之成果，然而在地形起伏大之區域需另外以人工之方式介入編修，因此本案提出以 AI 之方式自動分類地面點之方法，評估產製 DEM 資料之流程與其精度，藉由自動化工作之產製可望提升產製效率，提

供基本圖資工作及後續加值服務之助益。

二、緣起

數值高程模型為國家各項重大建設之基礎，提供國土保育、地形變遷、土地管理、坡地利用或科學研究等多項領域之重要基本資料。在過去使用航空攝影測量技術取得影像並製成高精度及高解析度數值地形模型之成果，然而整體作業時間相當耗時、人員訓練難易度較高，並有短時間持續更新之需求考量下，資料取得技術逐漸由空載光達技術取代，空間解析度亦由 5 公尺細緻至 1 公尺。內政部於民國 95 年至 99 年陸續使用空載光達建置數值地形模型，由部分溪流、山地區域逐步擴大至全臺灣之範圍。民國 98 年，莫拉克颱風重創臺灣，風災導致國土地貌大幅改變，既有資訊已不敷使用，考量後續對於土地管理、災區重建等需求，中央地質調查所於民國 99 年起執行「國土保育之地質敏感區調查分析計畫」，以空載光達技術取得高解析度數值地形模型，進行地質敏感區之分析並提供相關單位做國土保育、災後重建等後續應用，後於 104 年完成全臺灣數值地形模型之製作，辦理範圍如圖 1-1 所示。

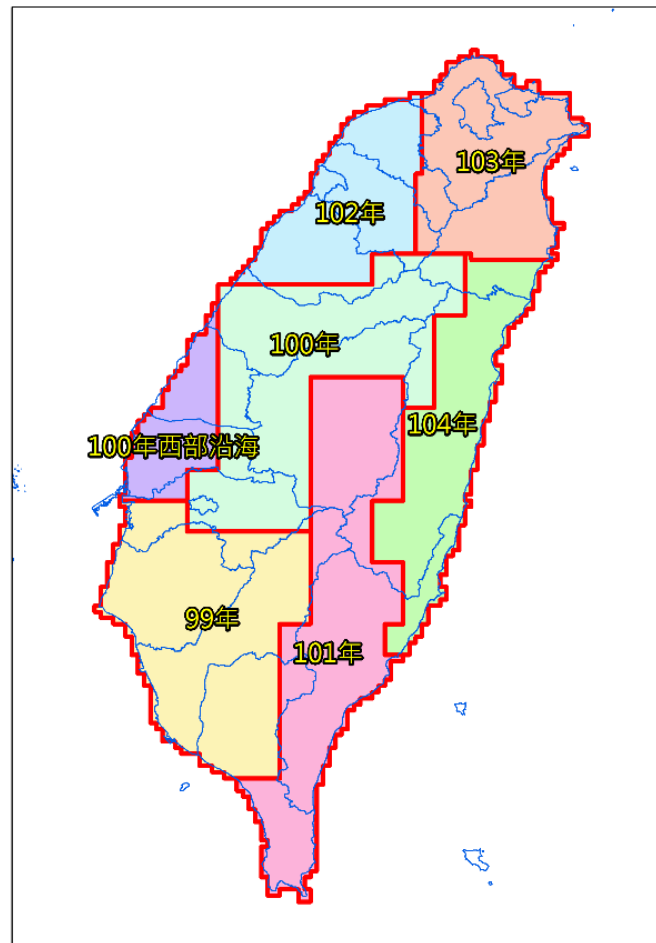


圖 1-1、中央地質調查所國土保育之地質敏感區調查分析計畫辦理範圍¹

有鑑於我國國土易受風災或地震導致地貌之大規模變動，爰此內政部參考中央地質調查所之經驗，自 105 年起推動「落實智慧國土-國土測繪圖資更新及維運計畫(105-109)」，至 107 年已更新 2 千餘幅五千分之一圖幅之 DEM 資料；108 年度起轉交由國土測繪中心執行，至 109 年度為止共更新 3 千 1 百餘幅之 DEM 資料，並於期間透過檢核與監審，逐步提升 DEM 資料之品質。110 年起依據「邁向 3D 智慧國土-國家底圖空間資料基礎建設計畫(110-114 年)」廣續以 LiDAR 技術更新 DEM 資料，110 年度辦理臺灣西北部區域、111 年度則規劃辦理臺灣東部區域之資料成果更新。內政部及國土測繪中心所辦理之範圍如圖 1-2 所示。

¹ <https://www.nlsc.gov.tw/cp.aspx?n=1853>

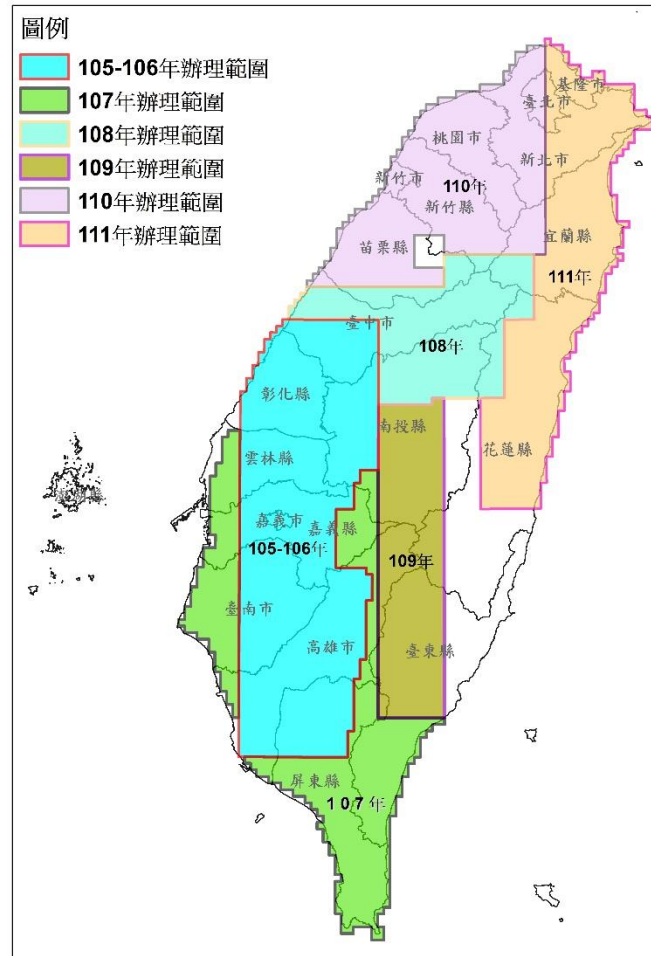


圖 1-2、內政部數值地形模型成果更新辦理範圍²

數值地形資料可由各機關產製，為了將資料流通與共享以提升其利用價值，各機關依國土測繪法須交付成果於內政部管理。然而因應各機關測製方法、資料格式、品質不一等問題，內政部於 103 年辦理檢核與內容標準化，制定測製規範並逐步提升 DEM 資料品質，其中以空載光達建立 DEM 資料之流程圖如圖 1-3 所示。

² <https://www.nlsc.gov.tw/cp.aspx?n=1853>



圖 1-3、以空載光達建立數值地形模型作業流程圖³

圖 1-3 說明核心作業流程有任務規劃、飛航掃描、點雲解算、資料處理及成果繳交等流程，其中大多程序可使用商用軟體或程式自動化運算，並透過儀器更新、軟體及程式之優化，加快整體作業之流程。然而對於資料處理之自動分類及人工編修步驟，大部分產製廠商雖可透過既有程式自動化分類地面點及非地面點，後續仍指派大量人工方式逐步檢核。國土測繪中心「110 年及 111 年 LiDAR 技術更新數值地形模型成果測製工作(第 1 作業區)110 年工作總報告」提及，對於資料產製之各階段皆有成熟之程式及方法，然而整體作業中牽涉最多人力在於點雲之編修。此步驟亦需要進行人員之教育訓練等前置作業，以確保 DEM 資料之品質。另一方面，臺灣地形多樣，目前在都市區及平原區已可透過半自動方法獲取精度相對穩定之產製成果；然而在丘陵區及山區等植被覆蓋較密集之區域，由於雷射點無法有效

³ <https://www.nlsc.gov.tw/cp.aspx?n=1853>

穿透到達地面，尚須以大量人工方式篩選出地面點。

近年來，由於硬體之快速發展，大數據配合人工智慧技術在許多領域都得到嶄新之突破，包括影像辨識、語音處理及點雲分類等。在各方努力下，至今已完成全臺之空載光達點雲測製及分類成果，以上述大量成果即可做為人工智慧之訓練數據來源。

綜整上述觀點，本案為加速點雲編修之作業流程，減少人力成本支出並提升整體 DEM 作業流程之效率，因此，本案著手規劃以人工智慧之嶄新技術開發基於空載光達點雲資料之 AI 自動地面點分類器。透過既有文獻整理國際學者對於使用 AI 分類地面點之方式，並參考文獻設計 AI 分類器，包含建立空載光達點雲資料之前處理機制、設計 AI 架構及資料之訓練。藉由本案對於自動地面點分類器之功能評估、產製 DEM 成果與既有 DEM 資料之比較、自動地面點分類器結合現有 DEM 產製流程之效益分析等研究，其成果與具空載光達點雲測製 DEM 作業經驗之單位進行交換意見，提供基本圖資工作及後續增值服務之參考及助益。

三、預期目標

本案之目標如下所列：

- (一) 蒐集 AI 應用於光達點雲相關文獻(至少 5 篇，其中至少 2 篇國外論文)，評估並採用合適於本案之 AI 自動地面點分類器。
- (二) 配合 AI 之架構，建立空載光達點雲資料之前處理機制。
- (三) 使用至少 20 個五千分之一圖幅之點雲資料(其中包含平原、都會、丘陵、山區等地形)進行 AI 分類器之訓練，並以訓練後之 AI 分類器對至少 20 個不重複圖幅點雲資料(亦包含平原、都會、丘陵、山區等地形)進行分類並評估分類成果精度。使用之資料由機關提供。
- (四) 使用本案研發之 AI 分類器地面點分類成果產製 DEM，與人工編修地面點產製 DEM(機關既有之 DEM)進行比較分析。
- (五) 設計 AI 自動地面點分類器結合現有 DEM 產製流程之方式及效益評估，並邀集至少 1 個具空載光達點雲測製 DEM 作業經驗之單位(名單須先與機關討論)參與交換意見，作為後續應用方向或執行參考。

第(一)項成果於本報告書第貳章說明，並歸結文獻使用之方式於同章第二節；第(二)項成果參考本報告書第參章第二節內容；第(三)項成果可參考第參章第三節內容說明；第(四)項成果可參閱第參章第四節及第肆章內容；第(五)項則參閱第伍章內容說明，並於第陸章提出本研究之結論與未來發展之建議。

四、專案執行

本案之執行時程為自 111 年 3 月 18 日(決標日)次日起至 111 年 11 月 30 日，對於本案之工作項目與查核點，本團隊之執行時程與甘特圖(Gantt Chart)如表 1-1 所列，以作為進度管控之依據。本案配合前節之 5 大目標分為以下 6 項工作項目執行：

1. 蒐集相關文獻：配合目標一，完成蒐集 5 篇國外文獻。詳情請

參閱本報告書第貳章內容。

2. 建立空載光達點雲資料前處理機制：配合目標二，參考前項文獻作法，針對我國點雲資料進行前處理之測試，並研擬點雲資料前處理之機制。資料前處理作法詳情請參閱本報告書第參章第二節內容。
3. AI 地面點分類訓練：配合目標三，透過資料前處理機制，針對我國資料進行訓練測試。訓練模式可參閱第參章第三節說明。
4. 以地面點分類成果產製 DEM：配合目標四，以 AI 訓練測試成果產製 DEM 資料，並進行評估精度。產製 DEM 可參考第參章第四節內容、成果分析可參閱第肆章說明。
5. DEM 產製流程之方式及效益評估：配合目標五，期中時已提出 DEM 產製流程之初步構想與規劃(第 3.1 項)，透過 3 家具空載光達點雲測製 DEM 作業經驗之單位分別召開座談會並參與交換意見，並評估本案成果對於 DEM 產製流程之方式及其效益，作為後續應用方向或執行參考。相關成果可參閱第肆章第四節及第伍章說明。
6. 提報各式報告：配合各階段作業進度，提送研究計畫書(修正版)、期中報告及研究報告，並決標日後次月起，每月 25 日前以公文函送當月研究進度書面報告，且配合機關每月召開 1 次工作會議，確認研究計畫之執行及相關協調事項等。

本案至期中時，依履約要求完成第 1、2 項，及提出有關 AI 自動地面點分類器結合現有 DEM 產製流程之初步構想及規劃，彙整成期中報告。後續成果仍依本案工作期程完成，整理成研究報告。

表 1-1、本案工作期程

工作項目		月次										備註
		1	2	3	4	5	6	7	8	9		
1	蒐集相關文獻	■										
2	建立空載光達點雲資料前處理機制		■									
3	AI 地面點分類訓練		■									
3.1	DEM 產製流程規劃		■									
3.2	資料前處理		■									
3.3	AI 訓練		■									
4	以地面點分類成果產製 DEM		■									
5	DEM 產製流程之方式及效益評估				■							
5.1	產製流程之效益評估				■							
5.2	召開座談會				■							
6	提報各式報告	■										
6.1	研究計畫書(修正版) (決標次日起 20 日曆天內)	■										
6.2	期中報告 (111 年 6 月 30 日前提交)			■		★ 6/30						
6.3	研究報告 (111 年 11 月 30 日前提交)							■		★ 11/30		
6.4	進度報告 (每月 25 日前以公文函送)	■										
進度累積百分比		7	20	33	44	57	70	84	95	100		

說明：★表合約查核點。

本案之成果分為 3 階段辦理，各階段之繳交項目、數量、繳交期限及履約情形整理如表 1-2 所示。本團隊依各階段研究進度、工作項目及內容，撰寫研究計畫書、期中報告及研究報告，各項報告書之章節內容依循需求規格書之要求，於履約期限日前提送至國土測繪中心辦理審查。各項報告書經國土測繪中心審查後，依審查意見修正報告書內容，並於指定期限內提送修正

版報告書。成果發表於保固期間內至少投稿 1 篇研討會或學術期刊論文(初稿)獲出版單位審查接受，預計投稿於中華民國航空測量及遙感探測學會出版之《航測及遙測學刊》。中華民國航空測量及遙感探測學會為推動航空測量及遙感探測學術研究及技術應用發展，與國內外相關學術團體與學人之聯繫與合作，並定期舉辦研討會及出版學刊，受相關學界、業界人士等矚目。

表 1-2、本案各階段成果之繳交規定

階段	成果繳交項目	數量	繳交期限	履約情形
1	研究計畫書(修正版)	書面 5 份、 電子檔 2 份	決標次日起 20 日 曆天內(111 年 4 月 7 日)	已於 111 年 4 月 7 日 繳交(修訂意見辦理 情形請參閱附錄 A)
2	期中報告	書面 10 份、 電子檔 2 份	111/06/30	已於 111 年 6 月 30 日 繳交
	修正後期中報告	書面 5 份、 電子檔 2 份	依機關指定期限 內繳交	已於 111 年 8 月 1 日 繳交(修訂意見辦理 情形請參閱附錄 B)
3	研究報告	書面 10 份、 電子檔 2 份	111/11/30	已於 111 年 11 月 30 日繳交
	修正後研究報告	書面 5 份、 電子檔 2 份	依機關指定期限 內繳交	已於 111 年 12 月 26 日繳交(修訂意見辦 理情形請參閱附錄 C)
	繳交辦理成果發表之 相關資料	書面 2 份、 電子檔 2 份	全案驗收合格次 日起 4 個月內	待執行

本團隊於決標次月起，每月 25 日前提出當月進度報告，內容包含該月執行工作事項、累計工作事項及次月預計工作進度，並視需求提出工作協調事項，圖 1-4 為每月進度報告之表單，本團隊以此方式提報進度說明。本團隊亦配合國土測繪中心之需求每月召開工作會議(會議紀錄請參閱附錄 D)，於會議前準備工作會議簡報，包含工作進度說明、前次會議事項處理進度及未來預計工作等內容。工作進度管制表以甘特圖表示，附於研究進度報告之最後一頁，並記錄各工作子項之起訖時間，以圖表方式掌握進度。圖 1-5 為全案實際累積進度折線圖，圖 1-6 為全案完工之甘特圖。

內政部國土測繪中心
「111 年度研發空載光達點雲資料 AI 自動地面點分類器
委託研究採購案」
111 年 11 月份研究進度報告

填報日期：111 年 11 月 25 日

執行單位：國立成功大學

計畫主持人：王驥魁

協同主持人：林昭宏

一、整體工作進度說明

事項	說明
本月執行工作事項	<ol style="list-style-type: none"> 以地面點分類成果產製 DEM：持續將 AI 之測試成果產製 DEM，並進入最後精度之評估彙整於研究報告。 DEM 產製流程之方式及效益評估：透過三次座談會後，完成 DEM 產製流程之方式及效益評估並彙整於研究報告。 提報各式報告書： <ol style="list-style-type: none"> 於 11 月 25 日(星期五)提報本月研究進度報告。 將於 11 月 30 日(星期三)前提送研究報告。
本月進度	預計進度 98.16%，實際進度 98.16%，符合預定進度。
落後原因	無
累計工作事項	<ol style="list-style-type: none"> 蒐集相關文獻：已蒐集至少 5 篇文獻，且為國外文獻。 建立空載光達點雲資料前處理機制：參考文獻作法，針對文獻提及之點雲資料(荷蘭開放資料及我國資料)進行前處理之測試，並研擬點雲資料前處理之機制。同時完成 AI 自動地面點分類器結合現有 DEM 產製流程之初步構想及規劃。 AI 地面點分類訓練：持續針對我國資料進行前處理作業及訓練測試，並使用國家網路中心之

1

圖 1-4、每月研究進度報告表單(局部)

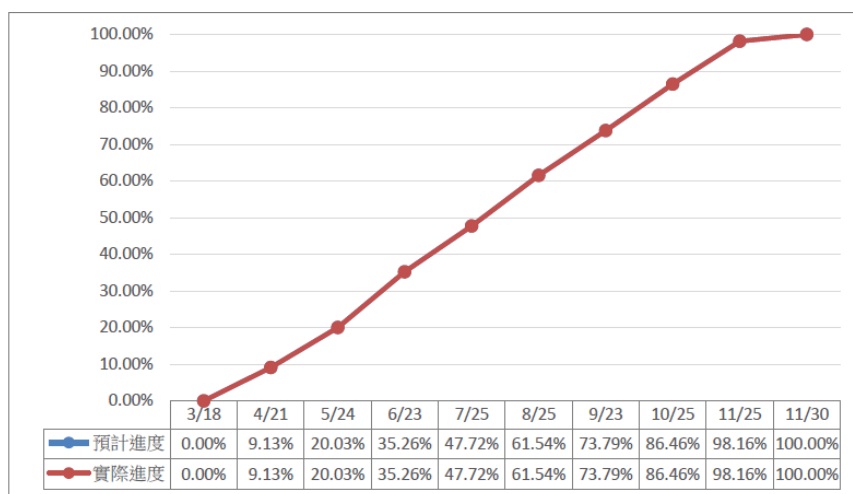


圖 1-5、全案實際累積進度折線圖

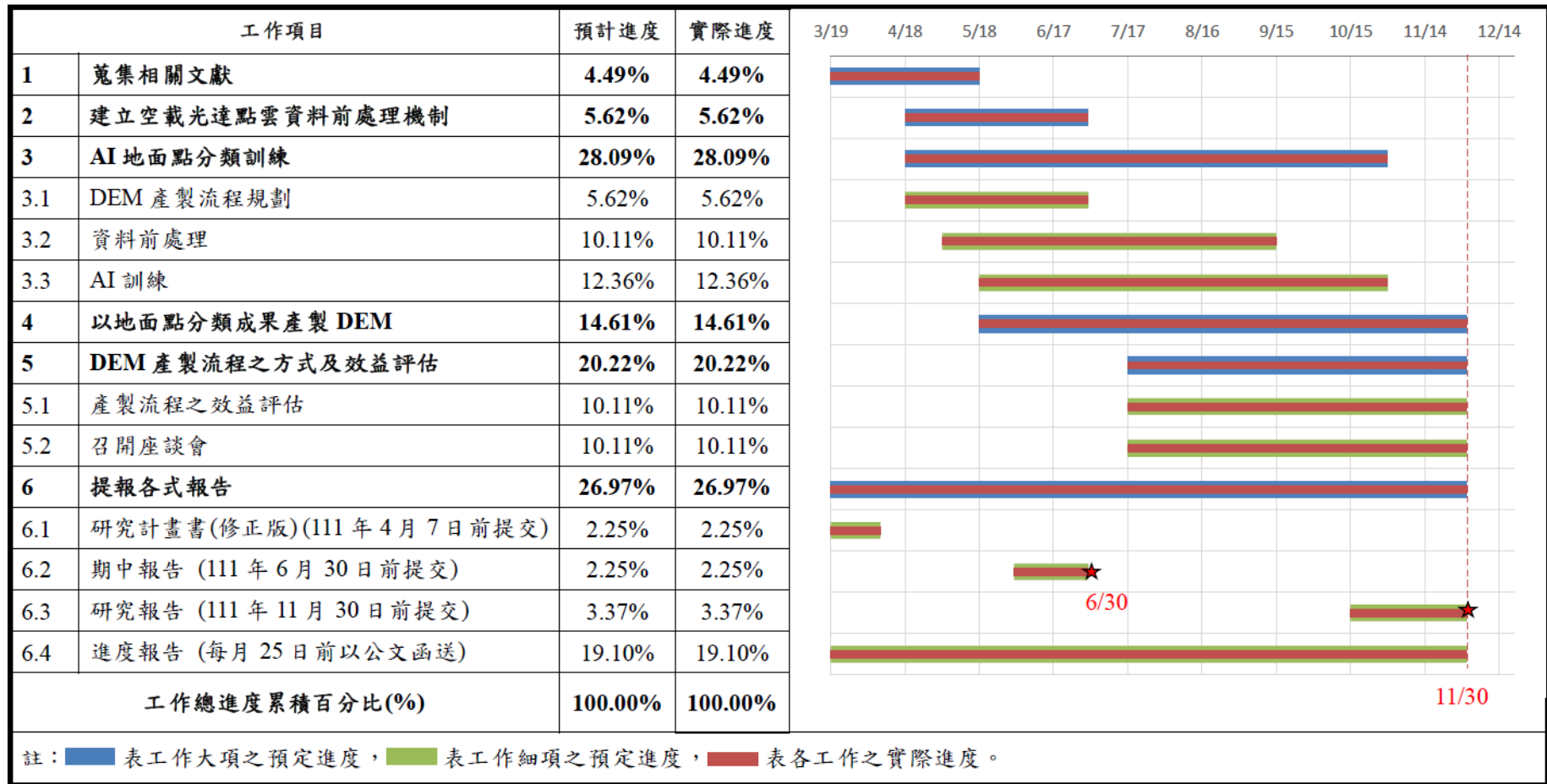


圖 1-6、全案完工甘特圖

第貳章、文獻回顧

隨著科技日益進步，機器學習(Machine Learning)在資料處理之技術及種類相繼提出，大致由人類之知識加諸機器上進行認知與學習，可輔助人類使用者對於資料處理方面有更深層之認知，因此亦有人工智慧之概念。機器學習大致可分為監督式學習(Supervised Learning)、非監督式學習(Unsupervised Learning)及強化學習(Reinforcement Learning)，監督式學習可透過資料已知知識，來進行預測或分類；非監督式學習則透過無法已知之事物，依照其模式或習慣對資料進行分群；強化學習則運用知識之探索，在不同領域上進行運用，如：自駕車、遊戲等。AI 使用於各領域資料逐漸蓬勃發展，其中亦包含空載光達點雲資料運用於地面點分類、建物分類等研究，大多都以監督式方法將資料分類。由本案挑選文獻之觀點，其所提出之方式亦百家爭鳴，使用不同運算模式、方法，組合成不同大小之 AI 模型，可精進前人之模型精度或優於商用軟體等效果。本案挑選 5 篇國外文獻，按提出年份排序且分項說明文獻之使用方法與資料，及呈現該模型之精度評估，並接續於本章後段提供文獻之統整，作為本案設計 AI 架構與方法之參考。

一、文獻回顧

(一) Deep-Learning-Based Classification for DTM Extraction from ALS Point Cloud (Hu et al., 2016)

本文提及空載光達掃描之點雲資料，其高程精度能夠適用於產製 DTM 資料，其中非地面點之過濾多半依賴地形特徵而定，然而此作法在地形複雜之區域其成果會導致失真。因此本文透過以卷積神經網路(Convolutional Neural Networks, CNN)方式，將每個光達點雲其範圍內最大、最小與平均高程生成一張特徵影像，以自動學習之方式將影像之地面點與非地面點分類，流程圖如圖 2-1 所示。圖 2-2 顯示其分類成果，綠色點表示非地面點、白色點則表示地面點，由圖中顯示除了平原以外(圖中(a)與(b))，山區(圖中(c)與(d))亦得到精度較高之成果。本文提出之成果亦比較其他常用軟體之結果，如表 2-1 所示，無論第一型誤差(漏授，即實際為地面點但 AI 模型未分類為

地面點)或第二型誤差(誤授，即實際為非地面點但 AI 模型分類為地面點)，皆較其他軟體成果佳。

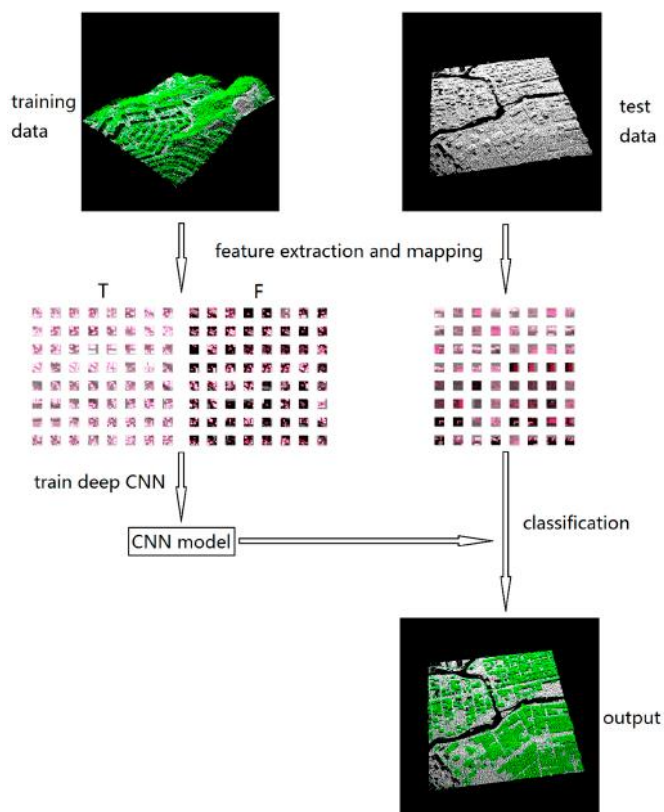


圖 2-1、CNN 程序流程圖(取自 Hu et al., 2016)

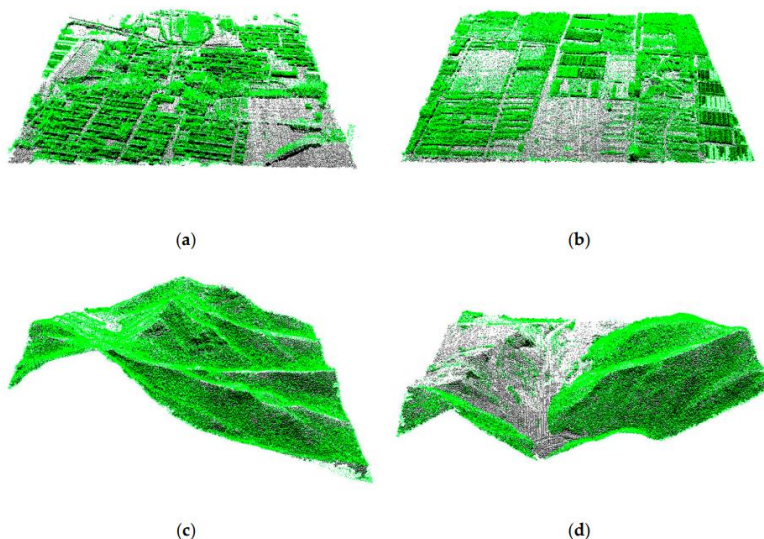


圖 2-2、地面點與非地面點分類成果(取自 Hu et al., 2016)

表 2-1、地面點與非地面點分類成果精度分析(取自 Hu et al., 2016)

	Type I Error (%)	Type II Error (%)	Total Error (%)
TerraScan	11.05	4.52	7.61
Mongus 2012	3.49	9.39	5.62
SGF	5.25	4.46	4.85
Axelsson	5.55	7.46	4.82
Mongus 2014	2.68	12.79	4.41
Deep CNN	0.67	2.262	1.22

Error	TerraScan	Deep CNN
type I	10.5%	3.6%
type II	1.4%	2.2%
total	6.3%	2.9%

(二) Fully convolutional networks for ground classification from LiDAR point clouds (Rizaldy et al., 2018)

本文基於 Hu 等人(2016)之成果，同樣利用點雲資料組成特徵影像進行 AI 點雲分類器之訓練，然而本文認為 Hu 等人建立點雲特徵影像之方法僅考慮點雲高程值，在陡峭地形上容易產生分類錯誤，且該方法以逐點影像轉變為許多獨立影像之作法，導致增加許多運算時間，亦忽略點雲強度值(Intensity)、返回數(Return value)等有用資訊。因此，本文改用像元(Pixels)大小作為單一光達點圖徵資訊之描述單位，並萃取各像元空間範圍內最低點之高程值、強度值、返回數和局部高程差(即範圍內最低高程值與平均高程之差值)等資訊作為訓練資料，並輸入於全卷積神經網路(Fully Convolutional Networks, FCN)進行分類訓練，其架構如圖 2-3 所示。預測之輸出成果為影像，並基於此預測成果挑選光達點雲資料之地面點，即預測成果為「地面點」像元內之最低點。本文使用荷蘭國家等級之高程開放資料⁴(荷語 Actueel Hoogtebestand Nederland, AHN)和國際航空遙感探測學會(International Society for Photogrammetry and Remote Sensing, ISPRS)提供之過濾試驗資料集(Filter test)分別進行實驗，資料樣本如圖 2-4。研究過程比較 Hu 等人(2016)使用之卷積神經網路(CNN)方式及商用軟體 LAStools，如表 2-2 所示，其成果顯示本研究使用 FCN 方式在整體誤差及第一型誤差表現較好，然而本文說明訓練資料過少使第二型誤差表現不佳。不過在計算效率相較之下，如表

⁴ <https://app.pdok.nl/ahn3-downloadpage/>

2-3 中雖然本研究方式訓練花費較久，但測試計算效率上有明顯改善。

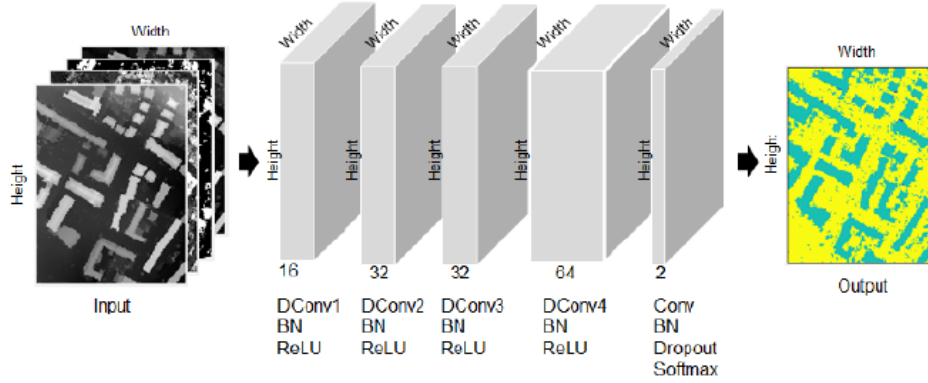


圖 2-3、地面點分類使用 FCN 架構(取自 Rizaldy et al., 2018)

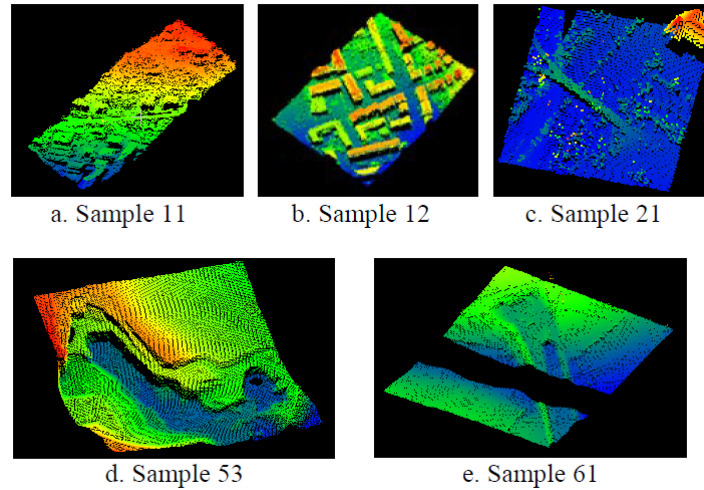


圖 2-4、ISPRS 資料集光達點雲測試資料(取自 Rizaldy et al., 2018)

表 2-2、測試成果精度評估(單位:%) (取自 Rizaldy et al., 2018)

Sample	Total Error		
	FCN	CNN	LAStools
Sample 11	14.54	19.47	17.67
Sample 12	3.97	7.99	6.97
Sample 21	1.55	2.23	6.66
Sample 53	4.89	5.67	14.37
Sample 61	1.16	4.20	17.24
Average	5.22	7.91	12.58

Sample	Type I Error		
	FCN	CNN	LAStools
Sample 11	12.86	27.10	26.94
Sample 12	3.03	13.92	12.87
Sample 21	0.20	1.63	7.98
Sample 53	3.88	4.44	14.84
Sample 61	0.55	3.95	17.85
Average	4.10	10.21	16.10

Sample	Type II Error		
	FCN	CNN	LAStools
Sample 11	16.80	9.20	5.18
Sample 12	4.96	1.75	0.77
Sample 21	6.43	4.39	1.87
Sample 53	29.10	34.79	3.24
Sample 61	18.04	11.06	0.40
Average	15.07	12.24	2.29

表 2-3、各方法花費時間(取自 Rizaldy et al., 2018)

Method	Point to image conversion (15 samples)	Training (10 samples)	Testing (5 samples)
FCNs	± 36 minutes	± 12 hours	7.8 sec
CNNs	± 47 hours	± 2.5 hours	126 sec
LAStools	-	-	3.85 sec

(三) Classifying airborne LiDAR point clouds via deep features learned by a multi-scale convolutional neural network (Zhao et al., 2018)

此文旨在透過卷積神經網路(CNN)自動萃取深度特徵，為語意(Semantic)標記之光達點雲資料進行多目標地物的自動分類。研究架構如圖 2-5 所示，此研究採用以光達點雲之高程值(Elevation)、強度值和粗糙度(Roughness，即和局部擬合平面之距離差)建構三波段特徵影像作為訓練資料。考量遙測資料處理上常考量不同空間尺度之應用，因此本文透過三個不同空間解析度特徵影像，各訓練三個單一尺度 CNN 神經網路，並結合成多尺度 CNN 神經網路(Multi-Scale CNN, MCNN)同時分類地面、汽車、屋頂等 8 種地物，

更透過決策樹改善地物交界處(Boundary)之分類成果。透過 ISPRS 提供之基本資料集進行實驗，本文選用標記資料完整之德國 Vaihingen 地區做為測試區域，圖 2-6 顯示點雲分類成果。而圖 2-7 顯示在訓練資料內部評估上，所選用三種特徵及三個尺度資訊整合(圖中 all 處)之分類成果，皆與採用單一波段或單一特徵進行分類之成果相比為佳，顯示多特徵和多尺度資料之整合有助於提升特徵影像對於目標地物之判釋能力。表 2-4 顯示在與不同方法比較之外部分析上，此研究所提及之方法(圖中 NANJ2 為本研究所使用之 AI 模型名稱)與當時既有之其他方法相比，皆有較佳精度表現。

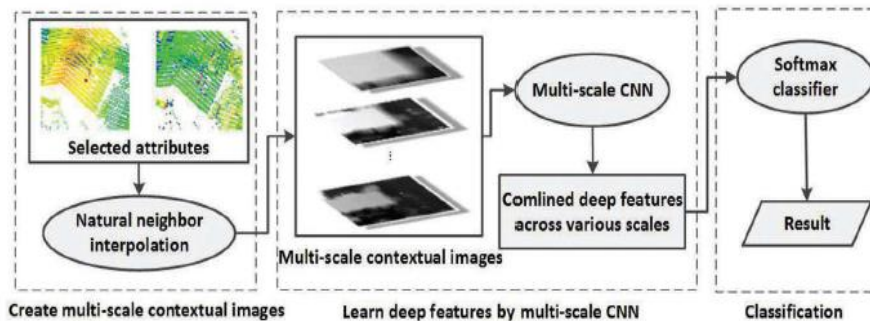


圖 2-5、研究架構(取自 Zhao et al., 2018)

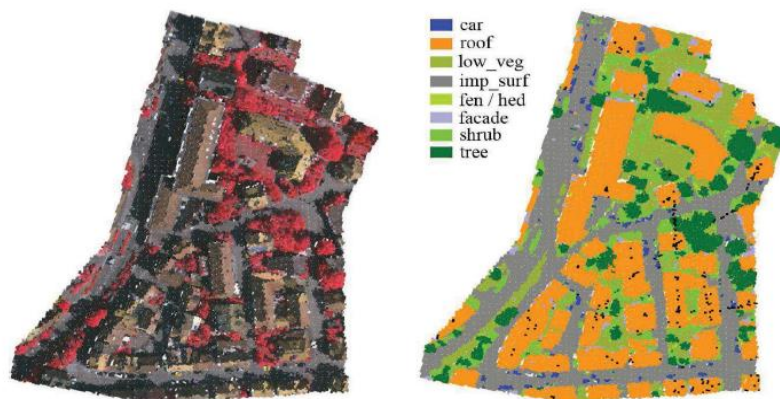


圖 2-6、點雲分類成果(取自 Zhao et al., 2018)

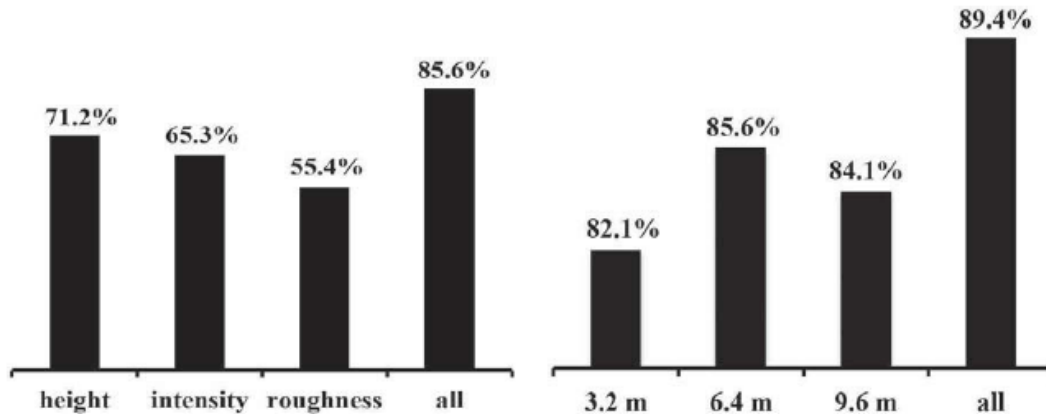


圖 2-7、特徵與尺度選用情形對於分類準確度之分析(取自 Zhao et al., 2018)

表 2-4、不同模型之成果精度比較分析，本文方法名稱為 NANJ2(單位:%) (取自 Zhao et al., 2018)

Methods	Low_veg	Imp surf	Car	Fen_hed	Roof	Facade	Shrub	Tree	OA
IIS_7	65.2	85.0	57.9	28.9	90.9	- / -	39.5	75.6	76.2
UM	79.0	89.1	47.7	5.2	92.3	52.7	40.9	77.9	80.8
HM_1	73.8	91.5	58.2	29.9	91.6	54.7	47.8	80.2	80.5
WhuY3	81.4	90.1	63.4	23.9	93.4	47.5	39.9	78.0	82.3
K_LDA	20.1	61.0	30.1	16.0	60.7	42.8	32.5	64.2	50.2
LUH	77.5	91.1	73.1	34.0	94.2	56.3	46.6	83.1	81.6
NANJ2	88.8	91.2	66.7	40.7	93.6	42.6	55.9	82.5	85.2

(四) Comparison of heuristic and deep learning-based methods for ground classification from aerial point clouds (Solían et al., 2020)

本文針對傳統點雲分類法及地面點分類之深度學習法進行分析與比較，其中深度學習法使用 PointNet 及 SegNet。PointNet 之作法為直接對點雲資料進行地面點之分類；而 SegNet 則將點雲投影至 1 公尺網格中，並針對每個網格內之高程最低點(z 值最小值)分別計算三種特徵值：點雲之高程值、點雲之強度值(intensity)、點雲與 20 公尺單窗範圍內最低點之高程差，分別以影像 R、G、B 波段組合特徵影像，流程如圖 2-8 所示。然而，經測試發現分類之使用上，將 SegNet 架構內尺寸較小層(Layer)移除後，可以有效提升分類精度，因此本文使用 SegNet 簡化後之 S-SegNet 進行 AI 訓練。本文使用荷蘭國家等級之高程開放資料⁵(荷語 Actueel Hoogtebestand Nederland, AHN)及 ISPRS 基本資料集(Benchmark Dataset)⁶之德國 Vaihingen 資料進行

⁵ <https://app.pdok.nl/ahn3-downloadpage/>

⁶ <https://www.isprs.org/education/benchmarks/UrbanSemLab/Default.aspx>

測試，運用上述三類方式進行測試，結果如圖 2-9 及圖 2-10 所示，圖 2-9 中由(a)到(c)分別為傳統方式、S-SegNet 法及 PointNet 法；圖 2-9 中紅色表示地面點，其餘顏色則依點雲高程分層設色展示；圖 2-10 中各顏色表示不同地物類別之點雲分類。分析表格如表 2-5 所示，顯示使用 S-SegNet 可得到較高之精度(accuracy)、召回率(recall)。

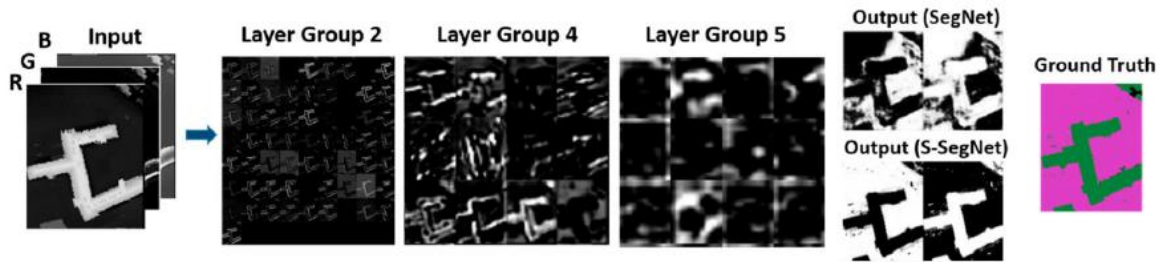


圖 2-8、使用影像特徵方式訓練之流程與成果(取自 Solián et al., 2020)

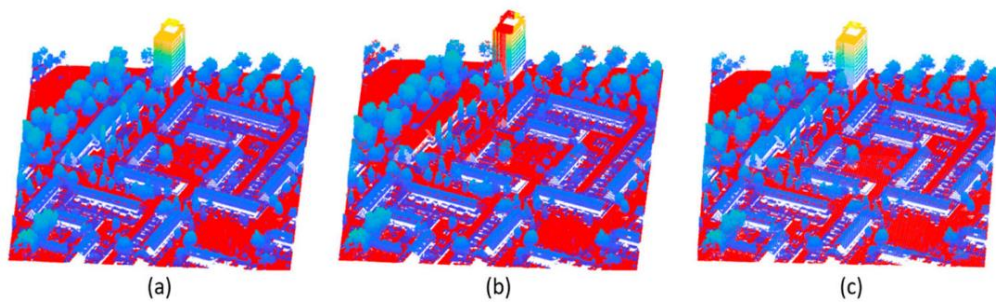


圖 2-9、三種分類方式於 AHN 資料之成果(取自 Solián et al., 2020)

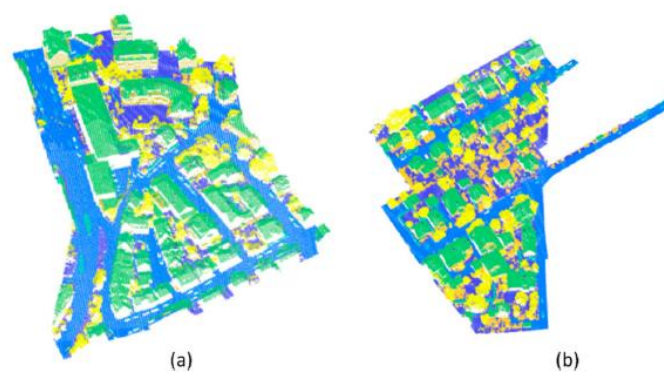


圖 2-10、德國 Vaihingen 內兩個測試區之成果(取自 Solián et al., 2020)

表 2-5、三種分類方式於 AHN 資料之分析(取自 Solián et al., 2020)

Method	Accuracy	Precision	Recall	Fscore
Heuristic	0.950	0.944	0.939	0.942
S-SegNet	0.977	0.961	0.988	0.975
PointNet	0.968	0.955	0.970	0.962

(五) GraNet: Global relation-aware attentional network for semantic segmentation of ALS point clouds (Huang et al., 2021)

本文提出全局關係感知注意網路(Global relation-aware attentional network, GraNet)來做空載光達點雲資料之地物及地面點分類，考慮點雲之空間關係(如水平方向及高程差等)與波段關係綜合建立特徵，將測試區資料劃分幾個小區域進行訓練。如圖 2-11 所示，GraNet 之架構設計參考 Qi 等人(2017)所設計之 PointNet++結構，使用卷積神經網路(CNN)之方式進行運算，透過空間關係感知及波段關係感知自動化找到各類別特徵後，最後依照點雲特徵之模式訓練分類器，然而整體架構較為複雜。本研究使用 ISPRS 提供之基本資料集(德國 Vaihingen)、LASDU 資料集(中國張掖)與 DALES 資料集(加拿大 City of Surrey)⁷，將各資料集透過區塊劃分之方式將資料分為訓練資料及測試資料，如圖 2-12 所示，最後測試之成果如圖 2-13 呈現。同時本研究比較使用相同測試區之分類方式，將整體分類成果之 F1 分數、整體準確度(OA)及平均 F1 分數(AvgF₁)之數據羅列，如表 2-6 顯示本研究分類成果較其他方式佳，凸顯對於分類多地物而言有較明顯之成效。

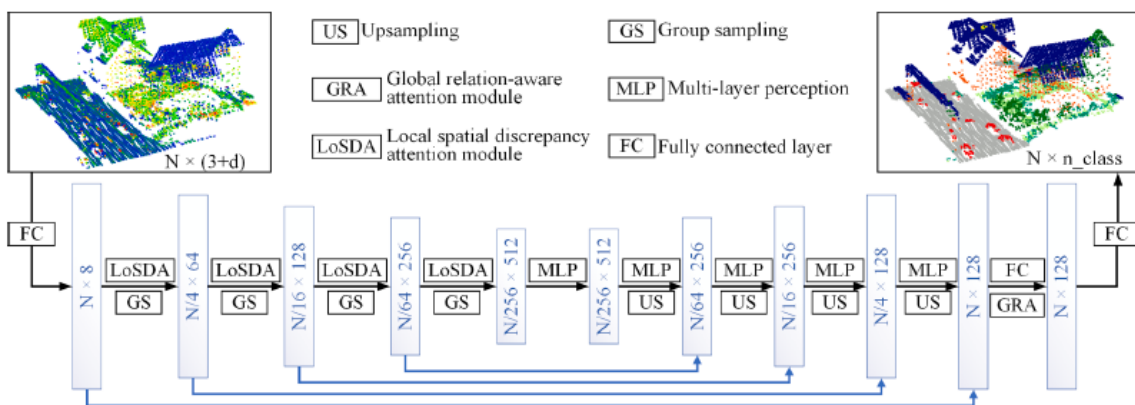


圖 2-11、GraNet 架構(取自 Huang et al., 2021)

⁷ https://udayton.edu/engineering/research/centers/vision_lab/research/was_data_analysis_and_processing/dale.php

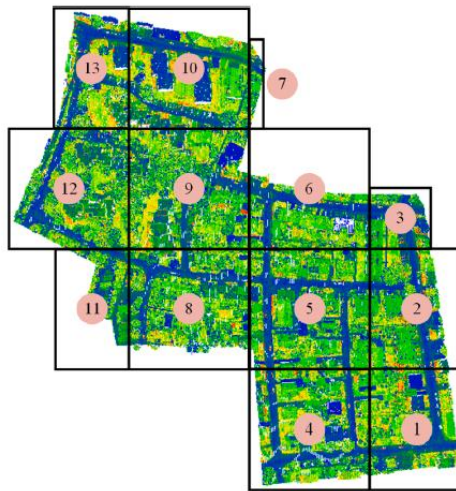


圖 2-12、ISPRS 資料集與資料分區(取自 Huang et al., 2021)

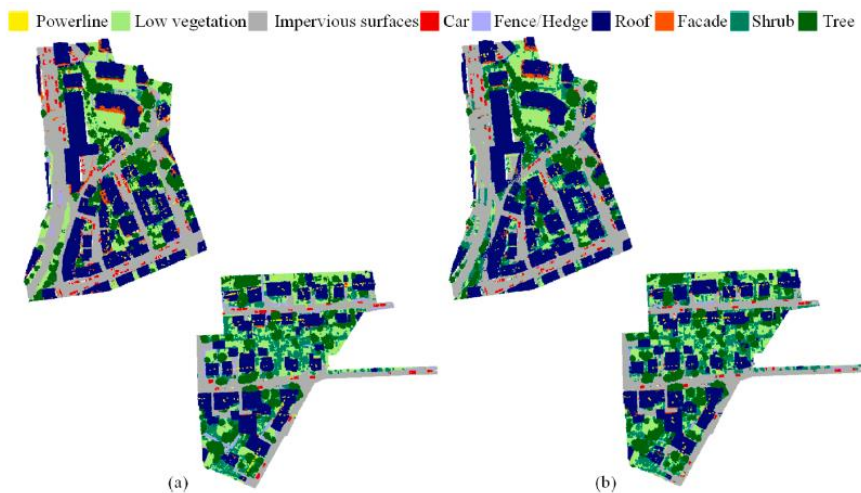


圖 2-13、測試成果(左)地真資料(右)分類成果(取自 Huang et al., 2021)

表 2-6、本研究與其他作法精度比較(單位:%)(取自 Huang et al., 2021)

Methods	Power	Low_veg	Imp_surf	Car	Fence_hedge	Roof	Fac	Shrub	Tree	OA	AvgF ₁
PointNet (Qi et al., 2017a)	0.0	77.1	92.6	0.0	0.0	77.6	5.4	28.5	37.0	71.2	69.3
PointNet++ (Qi et al., 2017b)	58.5	81.4	98.1	55.3	19.2	86.9	41.0	33.2	71.2	79.1	60.5
HDA-PointNet++ (Huang et al., 2020b)	64.2	85.1	99.2	68.9	19.2	88.2	36.5	37.7	69.2	81.2	63.1
PointSIFT (Jiang et al., 2018)	50.6	80.3	91.3	74.9	38.4	92.9	59.2	41.8	81.4	82.7	67.9
Ours	67.7	82.7	91.7	80.9	51.1	94.5	62.0	49.9	82.0	84.5	73.6

Methods	Power	Low_veg	Imp_surf	Car	Fence_hedge	Roof	Fac	Shrub	Tree	OA	AvgF ₁
LUH (Niemeyer et al., 2016)	59.6	77.5	91.1	73.1	34.0	94.2	56.3	46.6	83.1	81.6	68.4
NANJ2 (Zhao et al., 2018)	62.0	88.8	91.2	66.7	40.7	93.6	42.6	55.9	82.6	85.2	69.3
WhuY4 (Yang et al., 2018)	42.5	82.7	91.4	74.7	53.7	94.3	53.1	47.9	82.8	84.9	69.2
RIT_1 (Yousefhussein et al., 2018)	37.5	77.9	91.5	73.4	18.0	94.0	49.3	45.9	82.5	81.6	63.3
DPE (Huang et al., 2020b)	68.1	86.5	99.3	75.2	19.5	91.1	44.2	39.4	72.6	83.2	66.2
GANet (Li et al., 2020a)	75.4	82.0	91.6	77.8	44.2	94.4	61.5	49.6	82.6	84.5	73.2
DANCE-NET (Li et al., 2020b)	68.4	81.6	92.8	77.2	38.6	93.9	60.2	47.2	81.4	83.9	71.2
D-FCN (Wen et al., 2020)	70.4	80.2	91.4	78.1	37.0	93.0	60.5	46.0	79.4	82.2	70.7
KPConv (Thomas et al., 2019)	73.5	78.7	88.0	79.4	33.0	94.2	61.3	45.7	82.0	81.7	70.6
RandLANet (Hu et al., 2020)	68.8	82.1	91.3	76.6	43.8	91.1	61.9	45.2	77.4	82.1	70.9
Ours	67.7	82.7	91.7	80.9	51.1	94.5	62.0	49.9	82.0	84.5	73.6

二、文獻回顧統整

表 2-7 統整前節 5 篇論文，以使用方法、使用之資料、資料處理、測試區域及結果之觀點列表。

表 2-7、文獻回顧統整

	Hu et al., 2016	Rizaldy et al., 2018	Zhao et al., 2018	Solián et al., 2020	Huang et al., 2021
使用方法	CNN	FCN	Multi-Scale CNN	簡化 SegNet	GraNet
資料	中國南部空載光達資料	AHN3 資料集 ISPRS 資料集	ISPRS 資料集	AHN3 資料集 ISPRS 資料集	ISPRS 資料集 LASDU 資料集 DALES 資料集
資料處理	高程最大、最小、平均值組合特徵影像	以最低點高程值、強度值、返回數和局部高程差做特徵影像	高程、強度值、粗糙度建立特徵影像，多尺度分 8 種地物	除了點雲高程值，加入強度值、反射數目及最低高程差納入特徵	使用空間關係感知及波段關係感知自動化找到各類別特徵
測試區	ISPRS 資料集測試區	荷蘭、ISPRS 資料集	德國 Vaihingen	荷蘭、德國 Vaihingen	德國 Vaihingen、中國張掖、加拿大 City of Surrey
結果	平原及山區成果佳，且優於商用軟體	整體誤差及第一型誤差表現較好，且測試計算效率有明顯改善	多地物分類表現優於其他傳統方式	成果優於傳統及基於點雲作法	成果較其他同測試區之文獻，多地物分類成效明顯

隨著深度學習方法於眾多領域中提出與修改，形成百家爭鳴之局面，可針對特定應用方式做出最佳之表現。統整點雲分類之任務而言，根據資料輸入之作法可分為以下三種方式：投影為二維特徵影像之方式、投影為三維體素(voxel)之方式及基於點之方式。在大部分文獻所提出之方法，投影為二維特徵影像之方式使用比例較高，其將點雲資料投影成單張或多張二維影像，並由影像辨識演算法進行分類，如：SnapNet (Boulch et al., 2018)、TangentConv (Tatarchenko et al., 2018)、第一篇文獻提及之 CNN (Hu et al.,

2016)等。此類方法可節省對於運算圖徵之資源，加快效率，但對於投影視角、影像張數較為敏感，同時因投影過程損失了三維幾何資訊，而可能造成分類精度不佳。

在投影為三維體素之方式中，將點雲資料轉換為體素並透過三維卷積(3D convolution)進行特徵提取與分類，如：SEGCloud (Tchapmi et al., 2017，架構如圖 2-14 所示)、ScanComplete (Dai et al., 2018)等。此類方法雖保留了點雲之三維資訊，但仍會因體素大小之選擇而有不同之缺點，其中，高解析度之體素需要極高之運算資源，反之低解析度之體素則無法表達點雲之細部特徵。

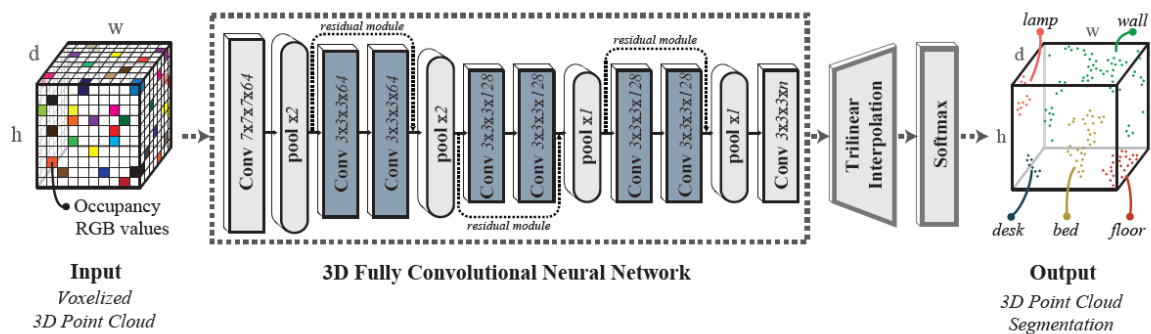


圖 2-14、SEGCloud 網路架構圖(取自 Tchapmi et al., 2017)

最後，在基於點之方式中，神經網路直接以原始點雲作輸入，經典之方法包括：PointNet (Qi et al., 2017a)、PointNet++ (Qi et al., 2017b)等。雖然此種方法保留了最細緻的幾何特徵，但因為點雲之無序性，在進行局部特徵萃取時會較為耗時。PointNet++之網路結構圖如圖 2-15 所示，原始點雲在輸入網路後，會經過多層次之結構進行特徵計算。首先對點雲進行採樣，並以採樣點為中心計算一定範圍內的點雲特徵，多次重複以上步驟後，再逐步以內插方式獲得各點之特徵向量並計算該點屬於各類別之分數。

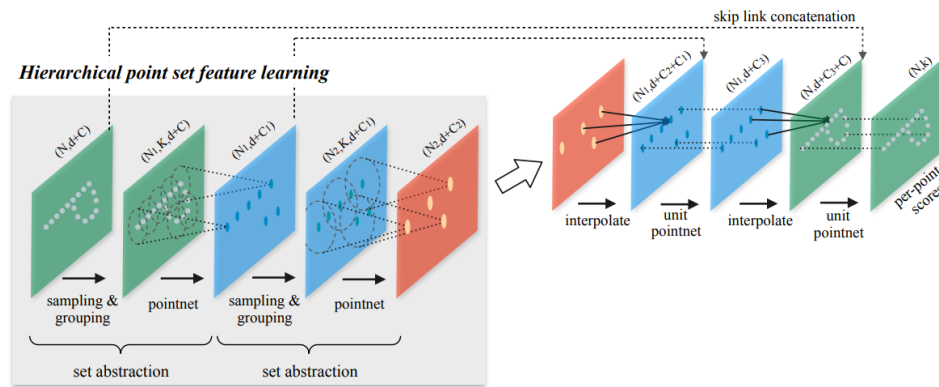


圖 2-15、PointNet++ 網路結構圖(改寫自 Qi et al., 2017b)

表 2-8 統整上述點雲資料輸入訓練 AI 網路之作法比較。透過文獻之方式，進行我國點雲資料之分類測試，於後續章節呈現資料之處理、分類成果、產製 DEM 及精度評估。由於投影為二維特徵影像訓練難度較低，相關文獻較豐富，模型訓練方向明確，同時硬體需求成本較低，能降低時間與資源消耗成本，因此本案先參考 Solián 等人(2020)之文獻採用之方法，採用投影式之方法，將點雲特徵投影至影像，並基於此特徵影像開發 AI 模型進行自動化點雲分類。

表 2-8、點雲資料輸入之三種作法比較

	投影為二維特徵影像	投影為三維體素	基於點之方式
優點	簡化圖徵數目 可加快運作效率	可保留點雲之三維資訊	可保留點雲最細緻之幾何特徵
特性	對投影視角敏感，投影過程會損失三維幾何資訊	體素大小影響訓練結果，小則需要極高運算資源，而大則無法表示點雲細部特徵	局部特徵萃取程序較耗時
訓練難易	易	中	難
本案參考之文獻	Hu et al.(2016)、 Rizaldy et al.(2018)、 Zhao et al.(2018)、 Solián et al.(2020)、 Boulch et al. (2018)、 Tatarchenko et al., (2018)	Tchapmi et al. (2017)、 Dai et al. (2018)	Huang et al.(2021)、 Qi et al. (2017a)、 Qi et al. (2017b)

第參章、研究過程

一、資料之選定

以空載光達測製全臺灣之數值地形資料至今，目前仍持續測製及更新資料中。民國 104 年經濟部中央地質調查所已完成建置 99 年至 104 年資料庫，後續內政部於 105 年亦推動 DEM 資料之更新計畫，並於 108 年交由內政部國土測繪中心持續辦理，目前內政部專案之辦理範圍可參考第壹章圖 1-2 所示，尚持續進行中。

本案以機關提供之至少 20 幅五千分之一圖幅之空載光達點雲資料成果進行訓練，由於目前在都市區及平原區已可透過半自動方法獲取精度相對穩定之產製成果；然而在丘陵區及山區等植被覆蓋較密集之區域，因雷射點無法有效穿透到達地面，尚須以大量人工方式篩選出地面點。因此規劃將測試資料以地形劃分並分別訓練及測試，地形規劃包含：平原、都會、丘陵及山區。地形分類基本上根據民國 94 年內政部公布之「LiDAR 測製數值高程模型及數值地表模型標準作業程序(草案)」所提及，其地形以「坡度」作為分類，分為平地、丘陵地、山地及陡峭山地，定義為地表坡度 5 度以下為平地、5~15 度之間為丘陵地、15~30 度為山地、30 度以上為陡峭山地。都會區則參考內政部營建署城鄉發展分署提供之都市計畫使用分區圖界定都會區之範圍。

資料選定考慮由最新版本之資料進行測試，由於內政部專案尚執行中，因此選定 105 年至 109 年辦理之範圍作為資料選定之參考，即臺灣本島之中南部區域。除了地形分類以「LiDAR 測製數值高程模型及數值地表模型標準作業程序(草案)」為依據外，考慮為了讓 AI 更能順利進行訓練，因此透過地面點孔洞分析圖(內政部國土測繪中心，2020)及穿透率(Laser penetration index, LPI)(李崇誠等，2016)選擇資料精度較佳之圖幅，並針對選定訓練資訊之其中若干圖幅進行分類評估。

穿透率為單位統計網格內雷射發射之數量與穿透森林冠層到達地面雷

射數量之比例(如式 3-1 所示)，用來評估地面點是否密集，穿透率之好壞將會影響 AI 模型之評估，因此透過每幅資料計算得出之 LPI 作為選定訓練資料之參考，理想上區塊之穿透率佳之情況會使 AI 模型學習較多地面點之資訊進而將訓練進入收斂情形。以穿透率為統計指標進行展圖，參考如圖 3-1 所示，其中紅色表示穿透率高，理想上易讓 AI 進行訓練。

$$\text{穿透率(LPI)} = \frac{N_{grd}}{N_{pulse}} \dots\dots\dots \text{式 3-1}$$

N_{grd} ：穿透森林冠層到達地面之雷射數量；

N_{pulse} ：雷射發射數量。

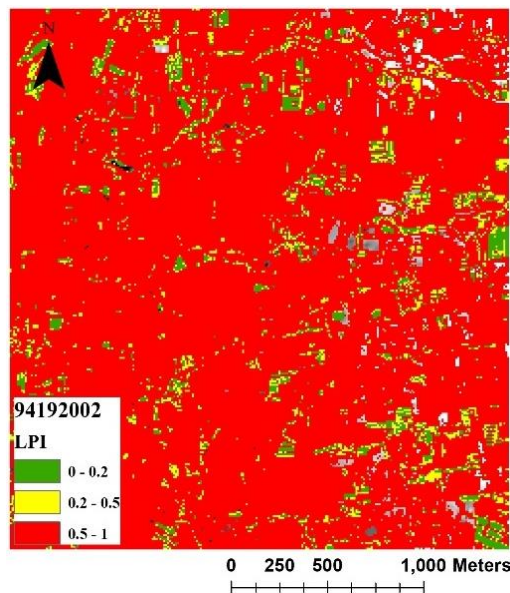


圖 3-1、94192002-菁埔之穿透率圖

在資料選定作業中，除了 LPI 參考以外，亦可以參考孔洞圖來推估該地區地面點雲之密度。孔洞圖為將地面點雲進行三角剖分之分析，以點雲為三角形頂點可將整張圖剖成數個三角形，取三角形最大之邊長視為該三角形之孔洞範圍。因此當孔洞愈大，地面點愈稀疏；反之，當孔洞愈小，地面點愈密集。而儀器品質亦能導致孔洞之多寡，若品質不理想則會導致孔洞布滿所有圖幅。理想上孔洞愈小之處，代表該區域可有足夠條件讓 AI 模型學習，分類成果會愈好，孔洞圖參考如圖 3-2 所示。

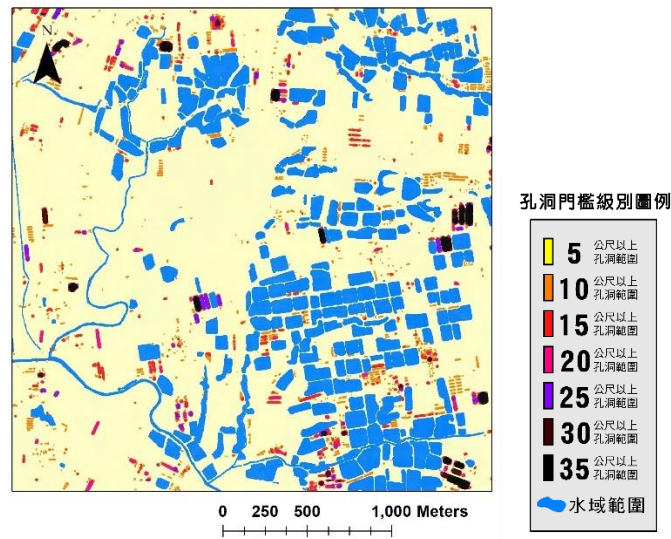


圖 3-2、94192002-菁埔之孔洞圖

本研究對於平原、丘陵、山地等圖幅區域，目前先以穿透率達 0.5 以上比例多與孔洞少之圖幅為原則，由圖形視覺化方式進行資料選定，平原區有較高比例之穿透率可達 0.5 以上；而丘陵及山地圖幅多半穿透率不足 0.5，可轉由參考孔洞圖，儘量選擇孔洞範圍小且數量少之圖幅。因這類圖幅之地面點多且完整，理想上容易讓 AI 進行訓練，而不因資料品質影響 AI 穩定。表 3-1 統整申請之圖幅資料，4 類地形各有 35 幅，共計申請 140 幅。清冊資訊可參考附錄 E。

表 3-1、申請圖幅表

項次	都會	平原	丘陵	山地
1	94181012 歸仁	94181053 九鬮	94181004 許厝湖	94192010 曾文三橋
2	94182003 楠梓	94181061 鴨母寮	94181055 山河壽	95183019 霧台(三)
3	94182012 右昌	94182060 廣安	94181056 外安	95183038 瑪家(二)
4	94182030 屏東市北部	94184060 路竹西部	94181065 新興	95183039 好茶(三)
5	94182039 清溪里	94184080 維新	94181075 尖山	95183040 好茶(二)
6	94182057 翁公園	94191015 塗溝	94182007 坑內	95184008 扇平(一)

項次	都會	平原	丘陵	山地
7	94182064 高雄機場	94191031 新莊	94182017 和山村	95184028 萬山(一)
8	94182065 孔宅	94191036 南靖	94182076 大坪頂	95184089 佳暮(四)
9	94182067 過溪	94191041 龜佛山	94191038 坑仔背	95191003 自忠
10	94182096 林園	94191054 藥店口	94191039 石路仔	95191023 霞山(四)
11	94184009 台南市東部	94191065 烏樹林	94191048 竹子門	95191062 田溪山(一)
12	94184010 後甲	94192002 菁埔	94191049 內崎內	95193004 三腳南山
13	94184018 鹽埕	94192012 南廊	94191099 大洋	95193023 二層坪
14	94184019 大林	94192032 六分寮	94192035 六雙	95193027 籐包山(四)
15	94184039 圍子內	94193056 義合村	94192045 尖山	95193035 五里埔
16	94184090 彌陀	94194038 考試潭	94192068 九層林	95193036 小林
17	94191008 嘉義市	94194039 樹林里	94192069 芒子芒埤	95193051 糖子恩山
18	94191018 嘉義市南部	94194090 歡雅	94192070 北寮	95193098 新發(二)
19	94191073 新營	94201050 埔尾	94192079 山尾寮	95194056 石壁腳
20	94192013 二鎮	94202004 王厝寮	94192085 三十六崙	95194066 石崁頂
21	94193030 麻豆	94202005 新莊子	94192089 南化	95201045 車坪崙
22	94193037 佳里	94202006 開墾地	94202080 葉子寮	95202034 風櫃斗
23	94193088 海尾寮	94202034 埤腳	94202089 松子腳	95202057 望鄉工作站(三)
24	94194020 朴子	94202035 興新	94202090 內埔子水庫	95203057 外湖(三)
25	94202018 虎尾	94212098 西勢湖	95201061 集集	95203067 草嶺(四)
26	94202029 斗南	95174002 打鐵村	95203025 興園	95203096 四大王山
27	95174021 林邊	95183001 洛陽	95203043 古坑	95212001 坑頭
28	95183053 內埔	95183014 錦隆村	95203053 大湖口	95212043 暗影山
29	95183072 潮州	95183051 西勢村	95203091 盧厝挖	95212053 金字凍
30	95203012 斗六	95183084 泗林農場	95204025 出水	95212054 頭櫃
31	95204008 草屯	95203004 九芎林	95204037 南投西部	95212092 肉豆寮

項次	都會	平原	丘陵	山地
32	95204054 田中	95204001 大崙	95204066 松柏坑	96203012 郡大溪 巒大溪交口(二)
33	95213016 四塊厝	95204062 成功	95204067 新厝	96204061 卓社 (四)
34	95213018 潭子	95213077 四德厝	95212098 史港	96213053 濁水山
35	95213071 頂荊桐 腳	95213091 金興	95213085 舊社	96213072 獨立尖 山

除上列圖幅外，本團隊亦與在我國有豐富空載光達 DEM 製作經驗之中興測量有限公司、詮華國土測繪有限公司及自強工程顧問有限公司接洽，詢問其在處理經驗上投入之人工編修成本較多與較少之圖幅範圍，作為本研究之外部測試資料，評估本研究建立之 AI 模型效能。第二次申請之圖幅如表 3-2 所列，圖幅地形多位於山地。同時亦提出基於點雲分類成果建立之 DEM 供廠商進行質性評估，並舉行座談會，透過實務經驗回饋研究成果。

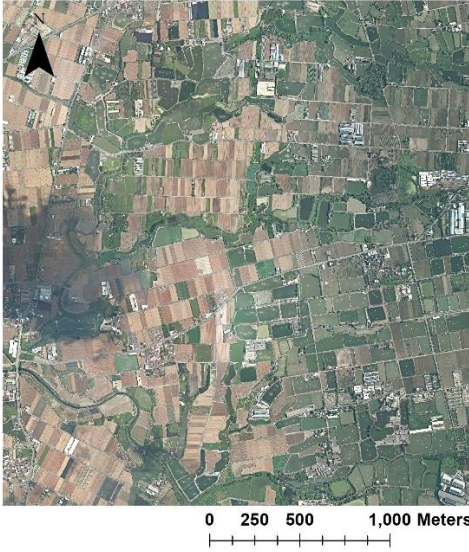
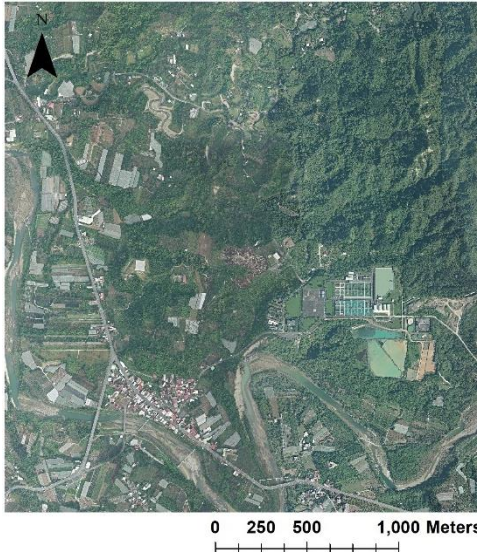
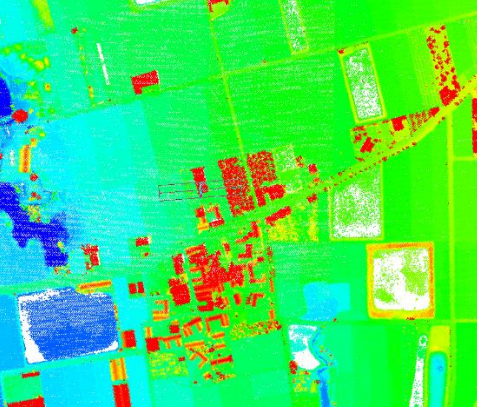
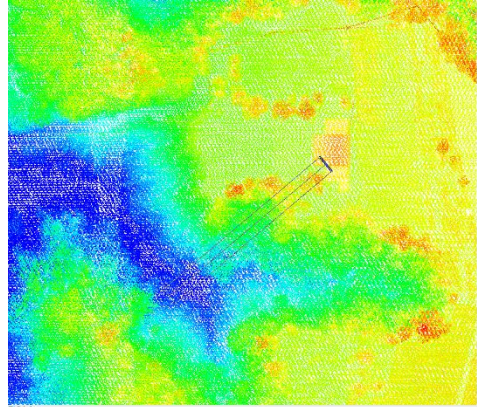
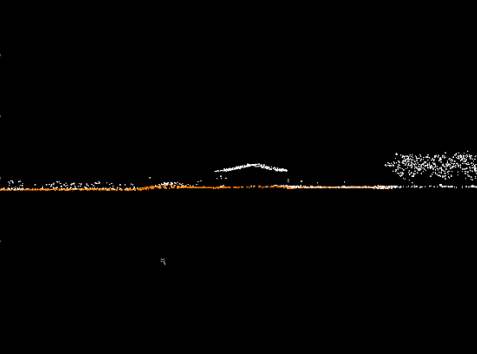
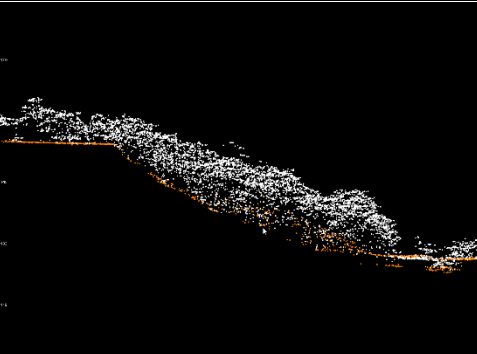
表 3-2、第二次申請圖幅表

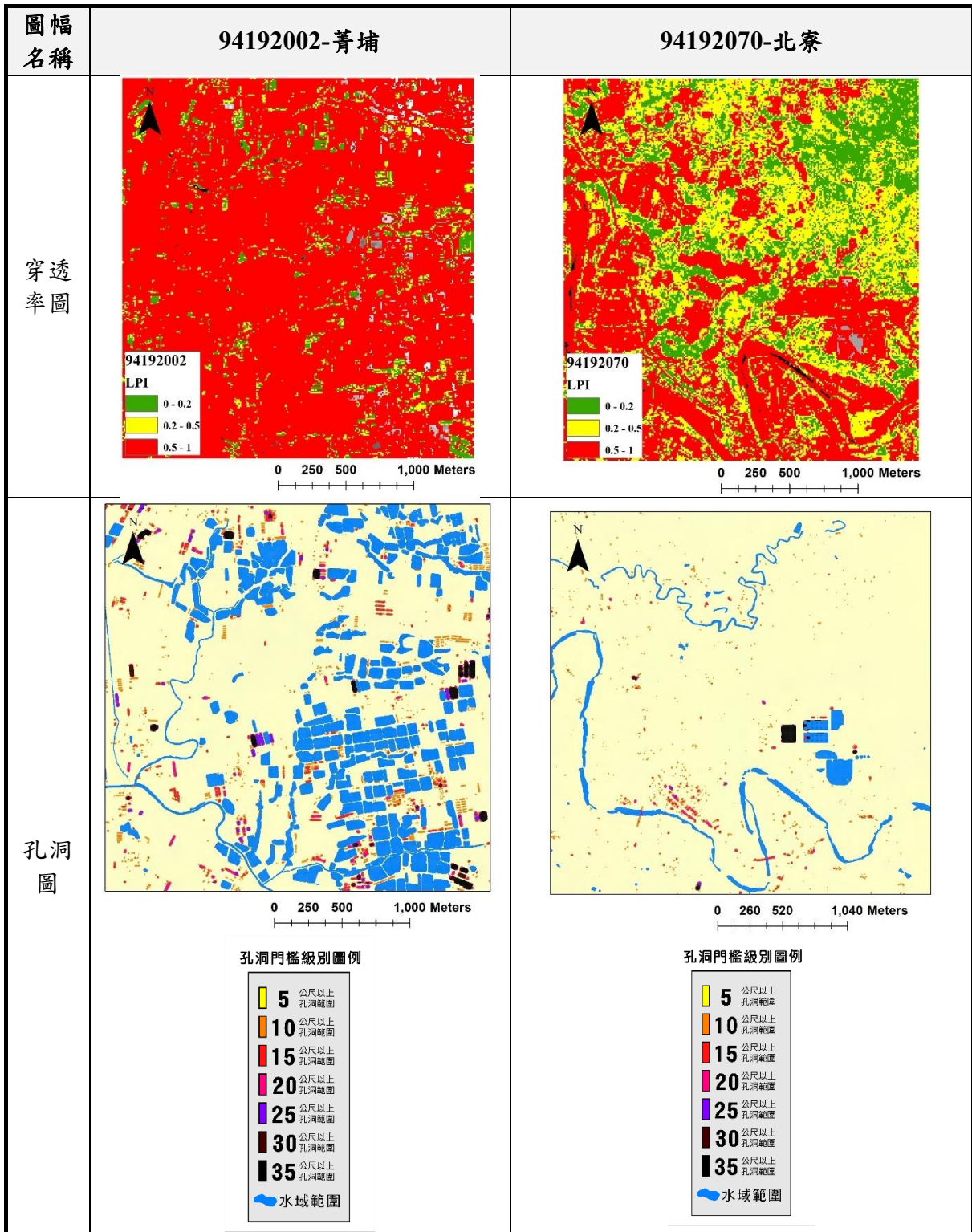
圖幅編號			
96213045 裡門山 (四)	96224063 新埔	96221098 塔開山	96222061 新光 (四)
96211022 烟聲瀑布 (一)	96224057 大北坑	96224010 中壢工 業區	96223064 清泉 (一)
97224092 波露山 (二)	96221099 福山	96224020 埔頂重 劃區	96222062 新光 (一)
97224082 波露山 (一)	96222027 尖山	95193002 風吹嶺	96204034 曲冰 (二)
96211031 烟聲瀑布 (三)	97233001 後店	95193003 火燒寮	96222003 榮華 (四)
96214007 三榮山 (四)	96223054 茅圃	96211021 烟聲瀑布 (四)	96214006 榛山 (一)
96213087 廬山溫泉 (四)	95201065 車埕	96214023 佳仁山 (四)	97233011 三板橋
96204035 尖臺山 (三)	96224056 清水	96214031 東流水 山(三)	96223065 石鹿 (四)
96211011 大霸尖 山(三)	95222041 水尾	96222052 秀巒 (二)	96223063 清泉 (四)

表 3-3 比較 94192002-菁埔(平原)及 94192070-北寮(丘陵)兩圖幅之正射

影像、點雲資料、地形剖面(橘色為地面點、白色為非地面點)之情形，其中顯示當植被較為密集之處，地面點顯示較不連續，於後續章節說明訓練前於地面點資料之改善情形。

表 3-3、平原與丘陵資料情形

圖幅名稱	94192002-菁埔	94192070-北寮
正射影像		
點雲資料		
地形剖面		



由於光達資料涉及機敏資訊，須以不對外連線之操作。而 AI 需使用一定程度之設備及環境才能評估其工作效益，因此本團隊洽詢財團法人國家實驗研究院國家高速網路與計算中心(以下簡稱國家網路中心)相關操作配

套，操作流程如圖 3-3 所示。使用者僅本案列出之人力，並有專人控管，使用者須先申請管制申請書，通過後以虛擬桌面基礎結構(Virtual Desktop Infrastructure, VDI)進入虛擬桌面，使用光達資料之情形時須在 GPU 容器 (GPU container) 中操作，而整體過程皆為私用 IP (Private IP) 中操作，非相關人員不會進入操作外，並由國家網路中心進行監控。本團隊與國家網路中心簽訂保密協議(內容可參閱附錄 G)，透過國家網路中心之協助下，已完成架設環境並進行 AI 資料測試，光達點雲資料則由本團隊親送至國家網路中心。

NCHC TWCC / 公部門雲機敏資料傳遞管理

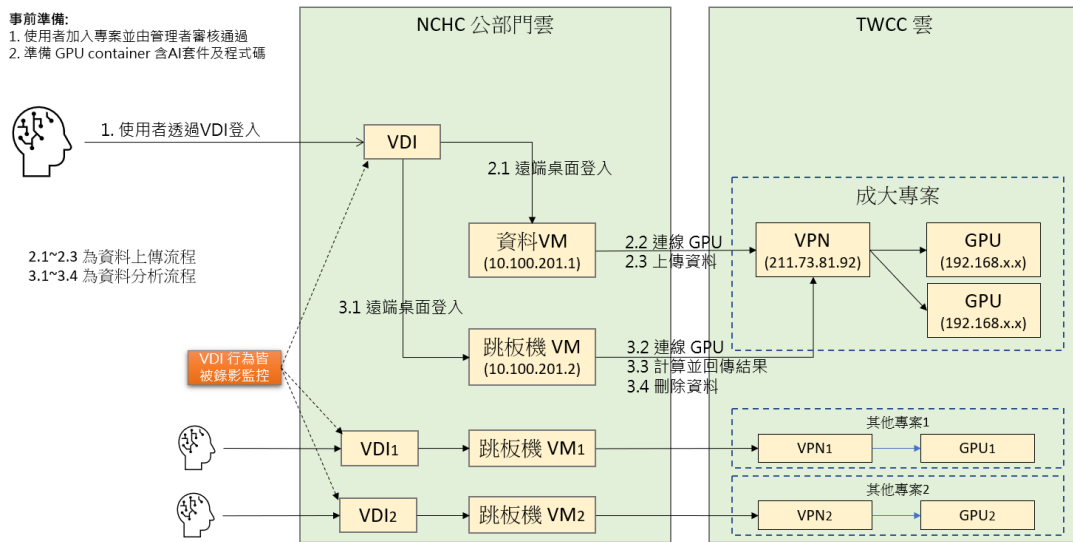


圖 3-3、光達資料使用於國家網路中心服務之配套示意圖

二、點雲前處理機制

(一) 基於 AI 地面點分類器之地面點產製流程

AI 點雲分類器訓練步驟如圖 3-4 所示，對於輸入之空載光達點雲，首先進行點雲資料之前處理，產生基於點雲特徵資訊之特徵影像和對應之標記資料，並將產生之資料輸入 AI 模型進行訓練，建立 AI 點雲分類器。

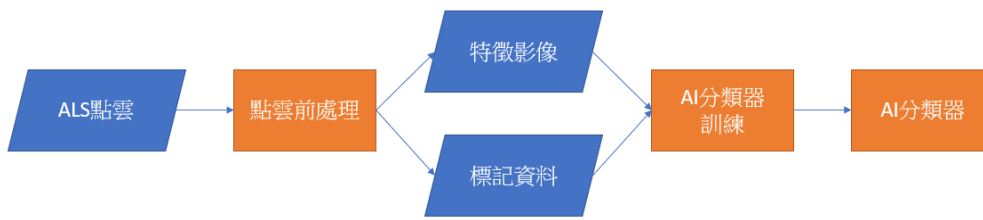


圖 3-4、AI 點雲分類器訓練步驟示意圖

完成分類器訓練後，以 AI 模型即可應用於點雲分類之任務，步驟如圖 3-5 所示。首先針對空載光達點雲，萃取點雲特徵資訊以產生特徵影像(投影)，並輸入 AI 分類器之後輸出分類成果。對於輸出之影像分類成果，再將分類資訊反投影至點雲，獲得完成分類之空載光達點雲資訊。最後將完成分類之點雲資料，應用於後續 DEM 之產製任務。



圖 3-5、AI 點雲分類成果步驟示意圖

(二) 資料前處理

為了將空載光達點雲資料進入 AI 模型並進行訓練，本步驟使用投影為二維特徵影像之方式，將點雲資料轉為特徵影像方式進入訓練，且為了讓機器有足夠特徵進行學習，亦針對地面點資訊、水體資料及影像缺失資料進行處理，最後並針對不同值域之特徵進行標準化，讓訓練得以穩定而收斂。整體而言，資料前處理方式依序為：特徵影像建立、影像缺失資料處理及特徵影像波段資料標準化，以下逐項詳細說明各處理方式。

1. 特徵影像建立

本研究參考第貳章第一節第四篇 Solián 等人(2020)採用之方法，萃取光達點雲資料之特徵資訊，建立特徵影像作為訓練資料，進行 AI 分類器訓練，其示意圖如圖 3-6 所示，概念為將空載光達點雲資料，自下而上沿高程方向進行正射投影，將點雲資料投影至影像網格中，並參考點雲資料密度，設定空間解析度為 $1\text{ m} \times 1\text{ m}$ 。對於所有投影

至同一網格中之點資料，萃取最低高程點之特徵資訊與點雲標記資訊，組成特徵影像與標記影像供 AI 訓練。

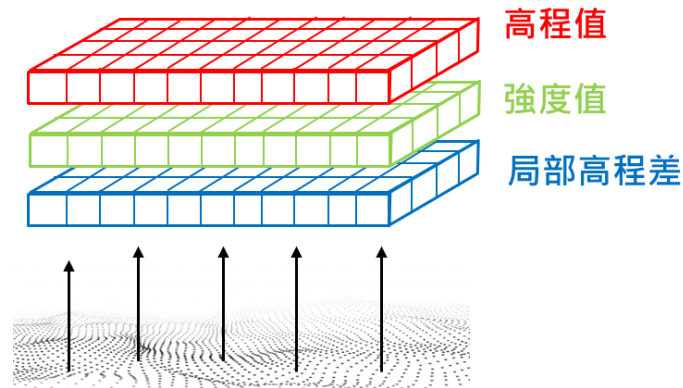


圖 3-6、點雲資訊萃取及假色影像組成示意圖(參考 Solián 等人(2020))

特徵資訊選取方面，本研究共採用兩組點雲特徵組合來建立特徵影像。第一種特徵影像組合為 Solián 等人(2020)於文獻中使用之高程值、強度值和局部高程差特徵組合。其中「局部高程差」資訊係以某網格為中心，四周向外延伸一定範圍之矩形罩窗(mask)，並將該網格之高程值，和罩窗內之最低高程值相減而得。依照文獻所述，局部高程差 20m 係由網格中心向外延伸 10 公尺，而特徵資料相關數值則參考文獻之資料點密度觀點進行設定，後續以「局部高程差(20m)」表示，「局部高程差(40m)」亦同。

第二種特徵影像組合為本研究所設計，如圖 3-7 所示。本研究考量臺灣地區空載光達點雲資料係由多間不同之測繪廠商分別測製，其使用之儀器品牌不盡相同，圖幅間強度數值表現有所差異，且同一幅圖幅內各航帶飛航時間亦不盡相同，伴隨不同光達點入射角變化，使光達點雲之強度特徵數值表現不穩定。因此本研究為避免強度資訊干擾，將 Solián 等人(2020)使用之特徵組合進行調整，將其中之強度值特徵資訊，抽換為網格向外延伸 20 公尺之局部高程差資訊(局部高程差 40m)。如此特徵影像係單純以幾何特徵組合而成，同時藉由不同大小罩窗之局部高程差設計，獲取多尺度之空間資訊。本案兩種特徵影

像組合如表 3-4 所示，所組合之特徵影像皆為假色影像。

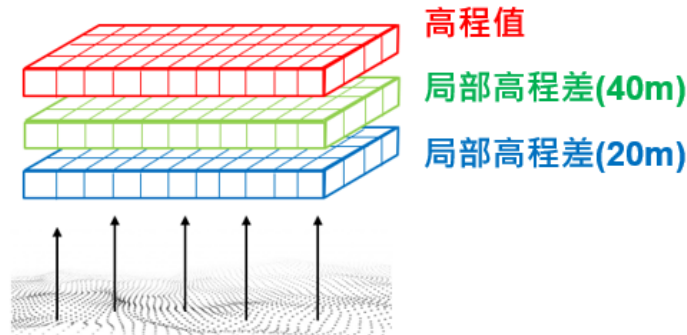


圖 3-7、點雲資訊萃取及假色影像組成示意圖(本研究設計)

表 3-4、特徵影像之特徵組合對照

波段	Solián et al.,(2020)	本研究設計之組合
R	高程值	高程值
G	強度值	局部高程差(40 m)
B	局部高程差(20 m)	局部高程差(20 m)

由於特徵影像為多波段類型之資料，且資料格式皆為浮點數之型別表示，因此以 TIFF 格式作為特徵影像資料之格式，並分別將選用之點雲特徵置入特徵影像之波段中，組成假色影像；標記資料型別則以整數且單一波段之方式記錄，並考量選定資料格式須無失真壓縮之特性，因此以 PNG 格式作為標記資料之格式，保持資料品質同時維持資料儲存效率。資料標記值參考如表 3-5 所列。

表 3-5、資料標記

標記	對應地物
0	非地面點
1	缺失資料
2	地面點

2. 影像缺失資料處理

臺灣多數地區植被種類複雜且枝葉繁茂，以致在收集空載光達資料時，常有穿透率不足之情形，在點雲資料標記上，僅標記可信度較

高之點雲資料為地面點，以符合 DEM 測製精度。如圖 3-8 顯示，以臺灣原始之空載光達點雲資料建立標記影像資料時，由於是以投影為二維平面之方式產製，視覺上常有地面點(圖中白點)、非地面點(圖中黑點)、缺失資料(圖中灰點)等交錯排列之情形。



圖 3-8、點雲資料原始標記影像

缺失資料依其出現原因，主要歸納以下兩類：

1. 零星分布之缺失資料：此類缺失資料的出現，主要是因為該像元對應之空間範圍為雷射掃描射線之縫隙，以致該處無點雲資料分布。此類缺失資料通常以零星形式出現，隨機散布於特徵影像及標記影像上。
2. 水體資料：此類缺失資料，主要是因為該像元對應之空間範圍為水體，自光達發射之雷射訊號無對應之雷射訊號返回所致。雖然在部分水深較淺處仍會有點雲資料分布，但該處資料受水體吸收和折射影響，觀測數值不穩定，資料趨勢不明顯，需另尋手段過濾，以維持 AI 資料特徵學習成效。此類缺失資料出現比例高，並在標記影像上佔據一定面積。

以臺灣原始空載光達點雲資料建立之標記影像資料，其交錯排列

之地面點、非地面點和缺失資料，在標記影像上容易形成類似「椒鹽雜訊(Salt-and-pepper Noise)」之現象。椒鹽雜訊為影像處理領域之用詞，用以描述雜訊於均值環境離散分布之狀況，如同胡椒與鹽巴般灑落。對於現今主流之卷積神經網路而言，其自編碼器(Auto-encoder)、自解碼器(Auto-decoder)之架構對此類空間細節之保存能力欠佳，易使影像分類精度受限。為了減少此類椒鹽雜訊對影像分類成果之影響，本研究分別對點雲和影像資料進行前處理。

(1) 點雲資料前處理

本研究以點雲垂直剖面檢視我國之原始點雲資料，如圖 3-9 所示，該圖中橘點表示地面點、灰點表示為非地面點、紫點表示 DEM 資料內各像元之中心高程點。圖 3-9 係平坦地區光達點雲之垂直剖面，並有一棟建物之垂直輪廓，建物輪廓皆分類為非地面點。經由地面點內插後產製之 DEM 將會趨近於圖中之紫點，若 DEM 滿足測製精度條件(如 1 公尺精度)時，只需特定範圍內幾個地面點即可內插，因此不會納入所有趨近於紫點之點圖徵(但真實情形有可能為地面點)。此時將導致對於鄰近之點雲資料，高程雖然相近，卻有不同類別之點雲標記，如圖中橘點與灰點穿插排列之情形。

期待 AI 分類精度能夠提高時，需考量資料能貼近真實情形時，必須將資料可能為真實世界是地面點之點圖徵，轉換為地面點類別。考量空載光達資料之垂直觀測精度，以及地表覆蓋的連續性，本研究認為部分被標記為非地面點之點雲資料，應有被標記為地面點之潛力，倘若能夠合理增加地面點樣本數量，將可望減少影像椒鹽雜訊之影響，同時也能穩定輸入 AI 模型訓練之資料趨勢，增加 AI 對資料特徵的學習成效。

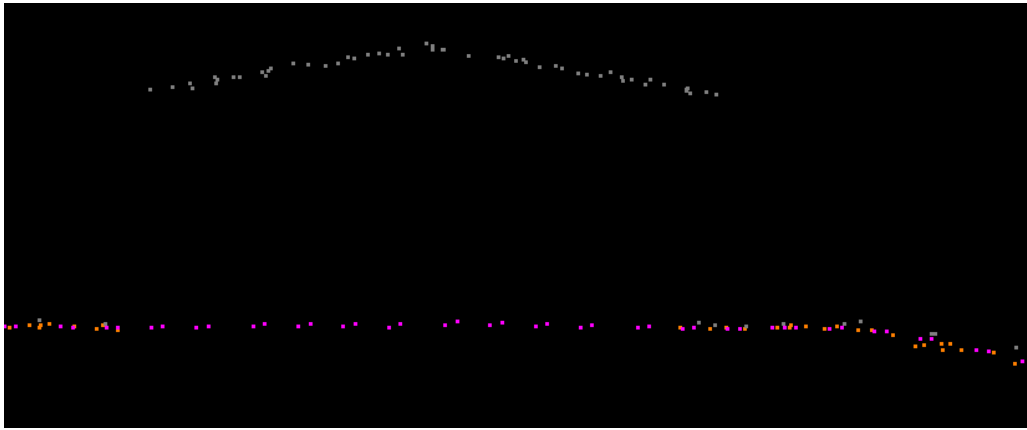


圖 3-9、點雲資料原始垂直剖面圖

如式 3-2 所列，本研究考量空載光達資料之垂直觀測先驗精度 σ ，倘若選定之光達點雲之高程值 h_i ，和其對應 DEM 範圍之高程值 h ，其兩高程值差之絕對值小於兩倍 σ ，則視該光達點雲為地面點，此作法示意圖如圖 3-10 所示，所有圓點為光達點雲，像元範圍內找到最低高程點為特徵影像標記，即圖中黑框標記之光達點。透過 2 倍先驗精度之框選可將接近地面之非地面點改為地面點之標記，如圖中之綠點即為改變標記類別之光達點。

$$|h_i - h| < 2\sigma \dots\dots\dots \text{式 3-2}$$

- h_i ：光達點雲之高程值；
- h ：對應 DEM 範圍之高程值；
- σ ：垂直觀測先驗精度。

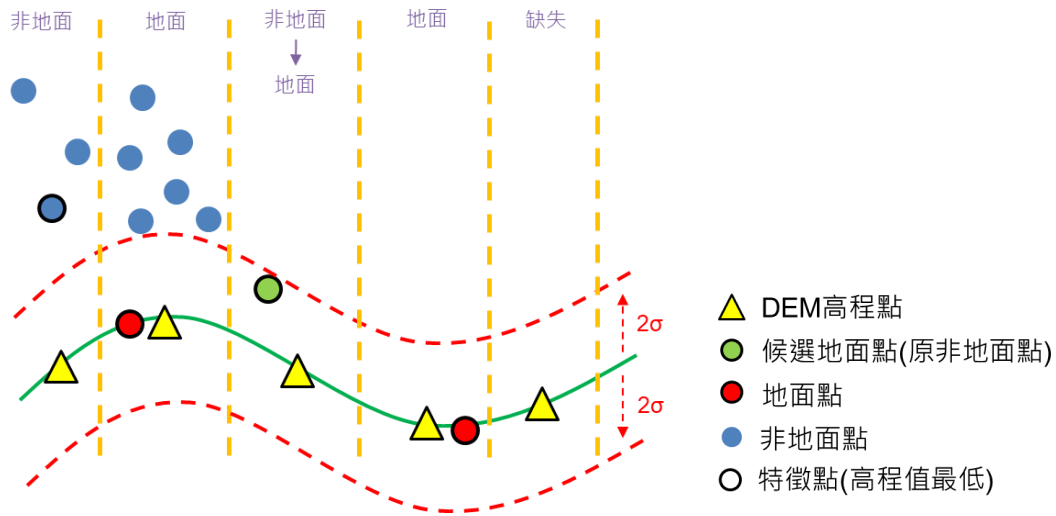


圖 3-10、點雲資料前處理示意圖

本研究所使用之 DEM 資料為內政部及國土測繪中心 105 至 109 年度之 DEM，係透過本案申請之點雲圖幅所建立，空間解析度為 1 公尺。對同樣圖幅之點雲，使用對應圖幅之 DEM 進行合理地面點劃分。

圖 3-11 為原始光達點雲剖面，圖 3-12 為考量垂直觀測精度進行點雲前處理後之光達點雲剖面，其中兩圖橘點為地面點、灰點為非地面點。由兩圖差異顯示，經前處理之點雲，其可獲得較密集之地面點分布。由圖 3-13 點雲標記資料顯示，經前處理之點雲，其影像椒鹽雜訊現象可以獲得明顯改善。



圖 3-11、原始光達點雲資料



圖 3-12、前處理後之光達點雲資料

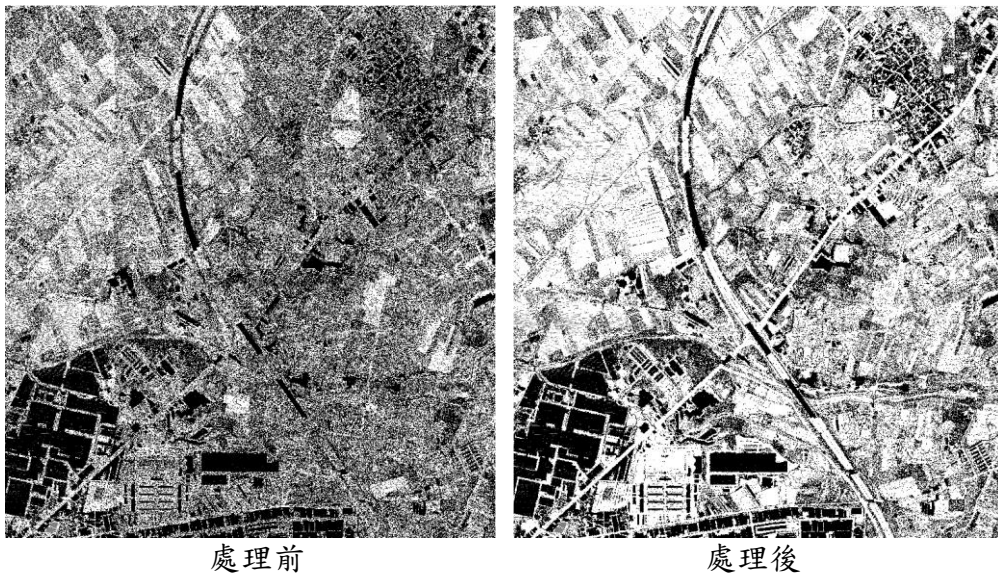


圖 3-13、DEM 前處理前、後之標記資料(95203004-九芎林)

(2) 水體資料覆蓋

水體範圍之光達資料，受水體吸收和折射影響，使觀測數值不穩定。為減少影響 AI 學習成效，本研究將面狀之水體區域以水線圖向量檔套疊，並將對應像元之標記資料記錄為 1，即缺失資料；在特徵影像上，水線資料範圍內之像元數值則透過內插的方式進行數值調整，維持數值資料變化之連續性。

(3) 影像缺失資料數值內插

點雲資料經特徵影像建立機制，投影為特徵影像時，可能因光達雷射掃描射線之縫隙，或因本研究水線圖向量檔之覆蓋，而產生大量標記為缺失資料之像元(如圖 3-14 左圖黑色部分)。為維持資料數值變化連續性，減少訓練資料上不必要影像數值梯度出現，本研究對於特徵影像上之缺失資料像元進行雙線性內插，補足影像上無數值資料之範圍，加強 AI 訓練穩定性。

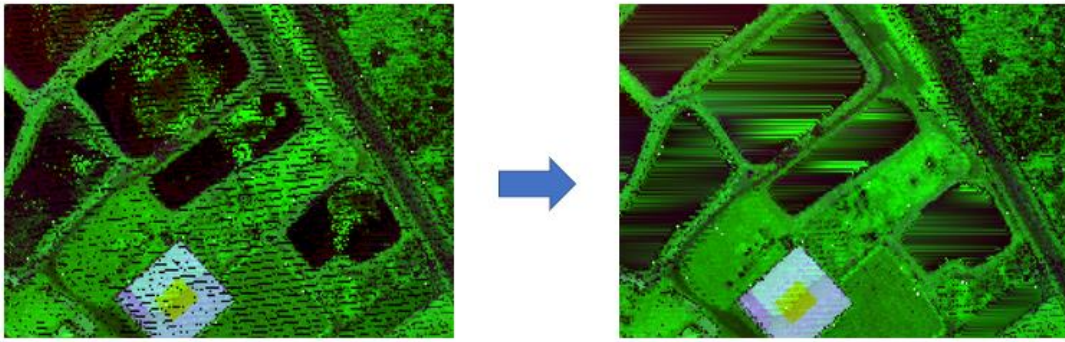


圖 3-14、影像缺失資料由固定值填充(左)轉為雙線性內插(右)成果圖

3. 特徵影像波段資料標準化

由於萃取之各種特徵資料數值之值域皆不盡相同，為了維持輸入資料數值之穩定性，並增加模型收斂速度，本研究另外對輸入資料進行標準化。在特徵影像建立後，統計各波段像元數值之標準差，並將整體波段之數值同除標準差後，即為標準化，如圖 3-15 所示，資料數值範圍經由標準化後，可將數值縮放至彼此相近之範圍。

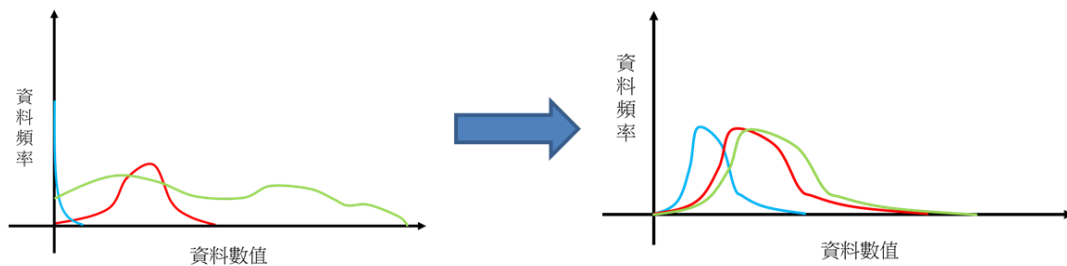


圖 3-15、數值標準化示意圖

三、AI 模型訓練

本節介紹本案訓練資料之分類、AI 模型架構之選擇、使用之損失函數 (Loss Function) 及本案進行訓練資料所使用之硬體設備與環境。

(一) 訓練資料

由於本研究考量使用 Solián 等人(2020)採用之特徵組合中包含點雲強度值資訊，其主要受「地表」覆蓋所影響。本研究考量不同地表覆蓋之環境，光達點雲強度值趨勢不同，在模型訓練時容易使 AI 特徵學習混淆，故於模

型訓練前先進行訓練資料分類，以穩定 AI 特徵之學習成效。依照地表覆蓋狀況之不同，本研究將表 3-1 之申請資料，由 4 類地形資訊改依人工分類為城市區、農田區、森林區等地表覆蓋之三類資訊。

「城市區」資料表示該圖幅主要地貌為密集建築物之覆蓋，其範例圖幅如圖 3-16 所示。本研究共選取 33 幅圖幅，建立城市區資料集，選定之圖幅編號如表 3-6 所列。



圖 3-16、城市區資料範例圖幅正射影像

表 3-6、城市區資料

城市區資料			
94181012 歸仁	95213016 四塊厝	94194020 朴子	94182003 楠梓
94182012 右昌	95204008 扇平(一)	94202018 虎尾	94182067 過溪
94184090 彌陀	94182030 屏東市北部	94202029 斗南	94184039 園子內
94182039 清溪里	94184009 台南市東部	95183072 潮州	94193030 麻豆
94191073 新營	94191018 嘉義市南部	95203012 斗六	95183053 內埔
94182065 孔宅	94182064 高雄機場	94184019 大林	95213018 潭子
94182096 林園	95213071 頂荊桐腳	95204054 田中	94192013 二鎮
94193037 佳里	94191008 嘉義市	94184018 鹽埕	94193088 海尾寮
94184010 後甲			

「農田區」則表示該圖幅地貌主要為低密度之植被，包含經濟作物、糧食作物等覆蓋區，偶有零星建物分布，其範例圖幅如圖 3-17 所示。本研究共選取 35 幅圖幅，建立農田區資料集，選定之圖幅編號如表 3-7 所列。



圖 3-17、農田區資料範例圖幅正射影像

表 3-7、農田區資料

農田區資料			
94181053 九鬮	95204066 松柏坑	94202035 興新	94191065 烏樹林
95204067 新厝	94192032 六分寮	94192002 菁埔	94202034 風櫃斗
94182060 廣安	94193056 義合村	94191031 新莊	95213077 四德厝
94184080 維新	95194038 考試潭	95183001 洛陽	94194039 好茶(三)
94191015 塗溝	95183014 錦隆村	94194090 歡雅	95183051 西勢村
95213091 金興	95203004 九芎林	94201050 埔尾	94184060 路竹西部
94191041 龜佛山	94202004 王厝寮	95204001 大崙	95174002 打鐵村
94191054 藥店口	94202005 新莊子	95204062 成功	94182057 翁公園
94212098 西勢湖	94202006 開墾地	94192012 南廊	

「森林區」則主要地貌為高密度之樹林覆蓋區，其位置大多為山區，亦可包含平原、丘陵等地形環境，其範例圖幅如圖 3-18 所示。本研究共選取 58 幅圖幅，建立森林區資料集，選定之圖幅編號如表 3-8 所列。

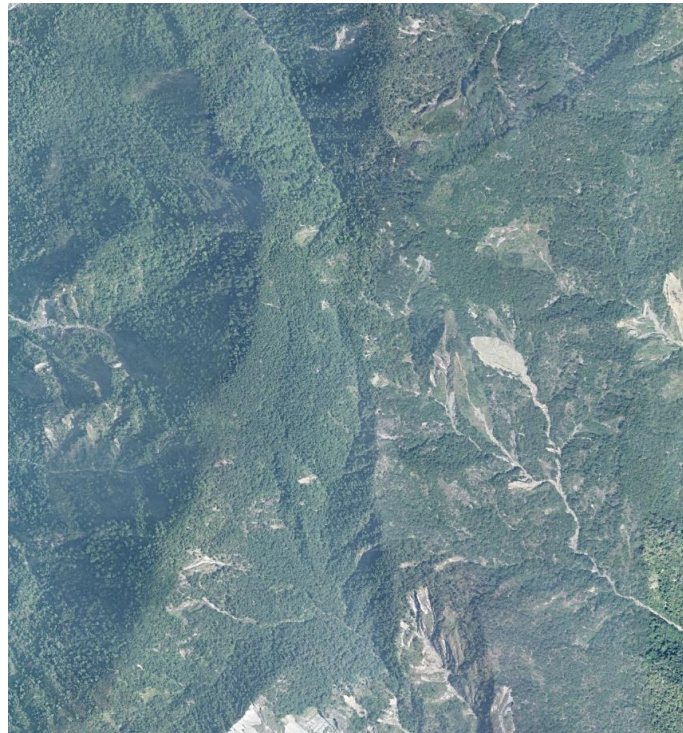


圖 3-18、森林區資料範例圖幅正射影像

表 3-8、森林區資料

森林區資料			
95193036 小林	94181004 許厝湖	96213072 獨立尖山	94182007 坑內
94181056 外安	95183038 瑪家(二)	95183019 霧台(三)	94192035 六雙
94181065 新興	95183040 好茶(二)	95202034 風櫃斗	94181055 山河壽
94181075 尖山	95184008 扇平(一)	94192085 三十六崙	94192079 山尾寮
95204025 出水	95184028 萬山(一)	94192010 曾文三橋	95212053 金字凍
95201045 車坪崙	95191023 霞山(四)	95203057 外湖(三)	95184089 佳暮(四)
94191049 內崎內	96213053 濁水山	95191062 田溪山(一)	95193027 藤包山(四)
94191099 大洋	94192068 九層林	95203096 四大天王	95193098 新發(二)
95203043 古坑	95203091 盧厝挖	95193004 三腳南山	95183039 好茶(三)
94192045 尖山	95193023 二層坪	95193051 糖子恩山	95203067 草嶺(四)
95203025 興園	95193035 五里埔	95212043 暗影山	95202057 望鄉工作站(三)
95212001 坑頭	94182017 和山村	96203012 郡大溪巒大溪交口(二)	96204061 卓社(四)
95201061 集集	94191039 清溪里	94192069 芒子芒埤	95212092 肉豆寮
94192089 南化	95194056 石壁腳	94202090 內埔子水庫	95191003 自忠
95212054 頭櫃	95194066 石炭頂		

其中部份圖幅分類時表現了上述兩類以上之資料分區特徵，如圖 3-19 即同時表現了森林區(圖中右上區域)和農田區(圖中左下區域)之資料特徵，故稱此類圖幅為「混合區」圖幅。此類資料在訓練上會造成 AI 特徵學習混淆，故將其加入測試資料，不參與模型訓練，僅作模型表現評估使用，選定之圖幅編號如表 3-9 所列。

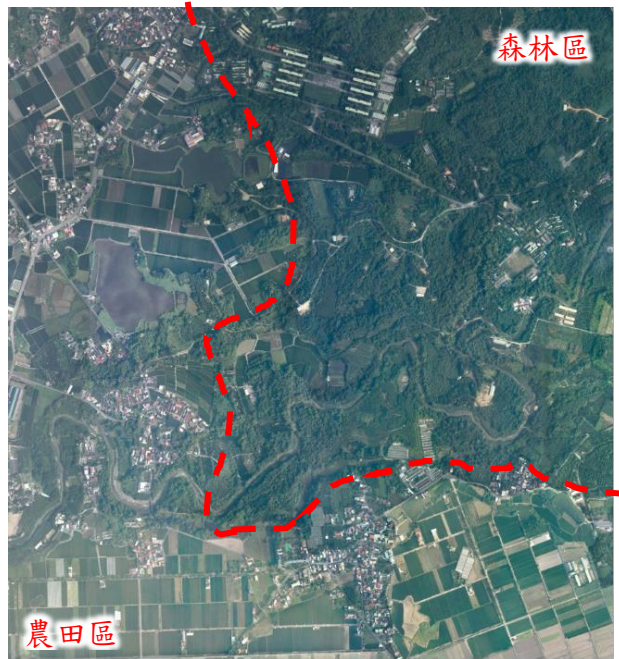


圖 3-19、混合區資料範例圖幅正射影像

表 3-9、混合區資料

混合區資料			
94181061 鴨母寮	95213085 舊社	94202089 松子腳	95204037 南投西部
94182076 大坪頂	94192070 北寮	94202080 葉子寮	95212098 史港
94191038 坑仔背	95174021 林邊	95203053 大湖口	94191048 竹子門

(二) AI 模型選擇

本研究訓練資料為高空間解析度之光達點雲資料投影而得，空間細節眾多，且此類空間細節之分類正確程度將直接影響後續 DEM 產製之品質，故本案挑選之 AI 模型需有空間細節之保存能力。現今主流之深度學習架構，常透過殘差連結(Skip Connection)來進行空間細節之保存，避免微小之空間資訊在神經網路卷積計算之過程中被拋棄。基於此原因，本研究選擇 UNet 架構之神經網路進行 AI 模型訓練。

UNet 架構之神經網路，常用於醫學影像或衛星影像等分類任務，此類資料之特色在於即使訓練資料有限，但空間細節之保持能力甚為重要，應用前提和本研究相近。同時為使模型輕量化，減輕參數運算負擔和硬體限制，本研究對經典 UNet 網路進行調整，將其編碼器(Encoder)部份調整為 MobileNet 架構，組合成 MobileNet-UNet 網路，進行本研究之 AI 模型訓練，其網路架構如圖 3-20 所示，圖中灰色箭頭表示殘差連結。

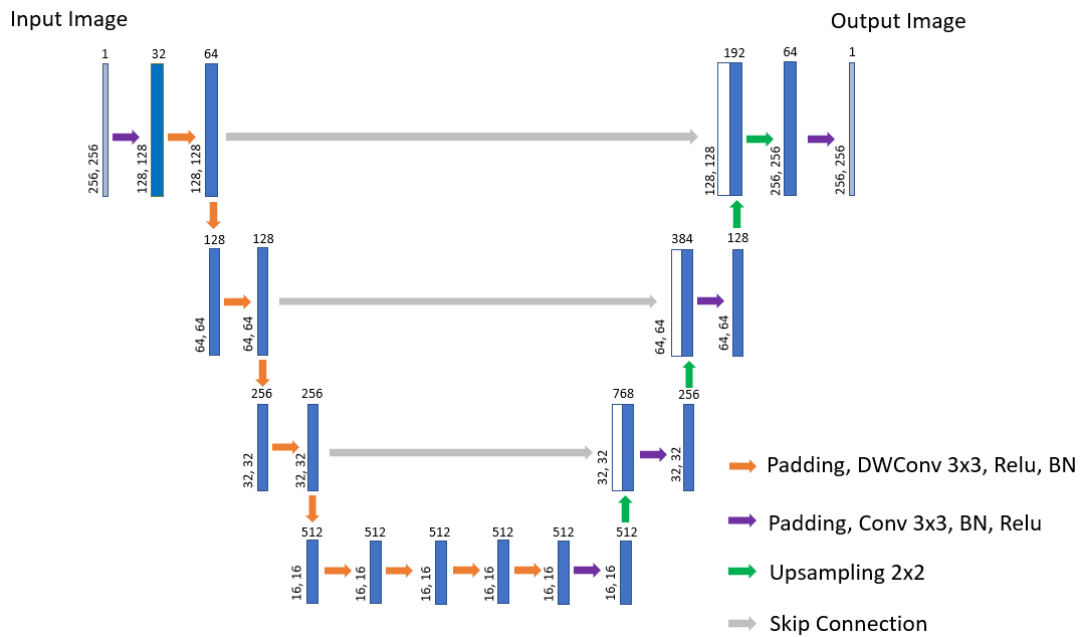


圖 3-20、MobileNet-UNet 網路架構

圖 3-20 表示本研究採用之 MobileNet-UNet 網路架構，表達影像輸入神經網路後一系列卷積(Convolution，簡寫為 Conv)之過程，DWConv 則為深度分離卷積(Depthwise convolution)可對影像逐個波段進行卷積運算。在卷積過程會透過邊緣數值填充(Padding)避免影像大小在卷積過程發生變化，同時以線性整流函式(Rectified Linear Unit, ReLU)做為激勵函數(Activation Function)，並進行批次正規化(Batch Normalization)，加速模型收斂並穩定模型收斂效果。

(三) 損失函數

本研究在影像資料標記上有地面點、非地面點和缺失資料等 3 種類別，屬於影像分類之多重分類課題。然而考量缺失資料特性不同於地面點或非

地面點資料，其資料分布並無一定之趨勢，在分類上自成一類時容易造成 AI 資料特徵學習困難。同時，若某像元之資料標記為缺失資料，即代表該像元對應之空間範圍無點雲資料分布，將無點雲資料分布之分類成果納入分類精度考量中亦不甚合理。因此直接將資料標記上為缺失資料之部分，投影至預測成果上之對應像元即可。

損失函數(Loss Function)係用於評估模型之預測值與真實值之殘差(Residual)程度，通常殘差愈小，表示模型之預測值愈接近標記資料。基於上述原因，不同於一般多分類問題常使用之分類交叉熵(Categorical Cross Entropy)，本研究使用二元交叉熵(Binary Cross Entropy)作為模型訓練時之損失函數，其如式 3-3 所示，其中 N 為計算之像元個數， $p(y_i)$ 為點 y_i 地面點之機率， $H_p(q)$ 則為輸出之 Loss 值。

$$H_p(q) = -\frac{1}{N} \sum_{i=1}^N y_i \cdot \log(p(y_i)) + (1 - y_i) \cdot \log(1 - p(y_i)) \dots \dots \dots \quad \text{式 3-3}$$

- N ：像元個數；
- y_i ：地面點標記數值；
- $p(y_i)$ ：地面點出現機率；
- $H_p(q)$ ：損失值。

模型訓練上，為了配合損失函數之值域範圍限制為 0 至 1，本研究將原始標記資料之非地面點、缺失資料、地面點 3 種類別分別除以 2，以 0、0.5、1 之標記值輸入模型，期望在分類成果上，能將有明顯資料趨勢之差異能表示地面點、非地面點，如圖 3-21 所示，資料分布兩端為二元分類之結果，而中間為缺失資料。同時在模型訓練計算 Loss 值時，資料標記為缺失資料之部分將不參與 Loss 值之計算，以期獲得更合理之訓練成果評估，評估結果可參閱第肆章之說明。

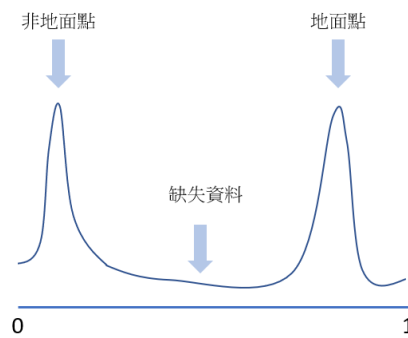


圖 3-21、Binary Cross Entropy 之預期分布

(四) 模型訓練

訓練硬體資源上，本研究使用國家網路中心之虛擬運算服務，確保在資料保密的前提下以豐富運算資源訓練 AI。其運算主機配備 4 核心 CPU、90 GB 之記憶體，以及記憶體容量 32 GB 之 NVIDIA TESLA V100 顯示卡，使用之作業系統為 Linux。

模型訓練上，本研究使用之「訓練影像」大小為 256×256 像元。為了更完整利用有限之訓練資料，本研究採用隨機裁切訓練資料之方式，在針對每個訓練期(epoch)訓練前，於隨機選取之特徵影像上隨機位置生成一 256×256 像元之矩形框，將該範圍內之局部影像作為訓練影像輸入模型進行訓練，示意圖如圖 3-22 所示。首先，本研究將所有 2800×2500 大小之「訓練資料」讀入電腦記憶體，於每次訓練期隨機抽取一幅訓練資料，並於其上方隨機位置生成一 256×256 像元大小之矩形框，並將範圍內資料輸出為訓練影像，重複此一流程數次直至生成之訓練影像數滿足設定之批次數量(Batch Size)。

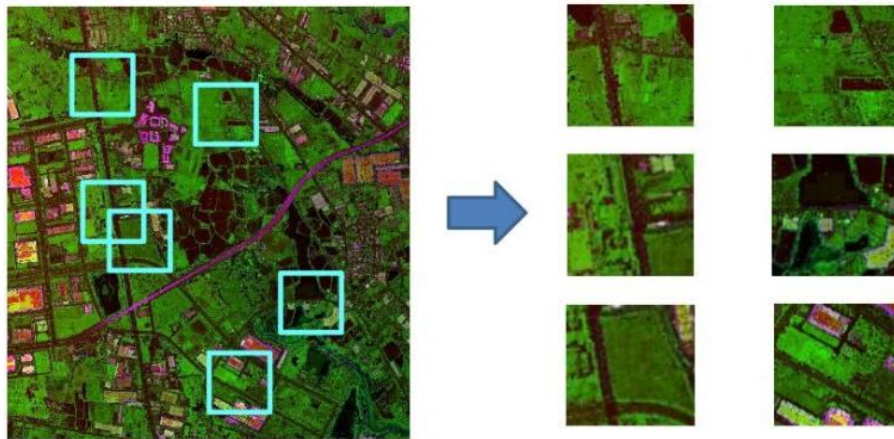


圖 3-22、隨機生成矩形框示意圖

四、影像分類資料後處理

本節將介紹透過 AI 分類後結果為影像像元，轉換為點雲之做法，並透過地面點雲之分類結果產製 DEM，與 DEM 品質指標參考與評估方式。

(一) 影像分類資訊反投影點雲

透過點雲特徵影像進行 AI 影像分類，藉由影像分類成果進行空載光達點雲分類，再由分類完成之點雲資料，篩選地面點以建立 DEM。本研究之 AI 預測成果，為特徵影像上各像元對應之空間範圍內點雲資料之高程值最低者，且為逐像元之分類成果。本研究考量光達點垂直觀測之先驗精度，選擇兩倍觀測精度作為門檻值，並有以下兩種條件：

1. 分類成果為地面點：選取最低高程點，和其兩倍垂直觀測精度範圍內之所有光達點，歸類為地面點；其餘分類為非地面點，如圖 3-23 所示。

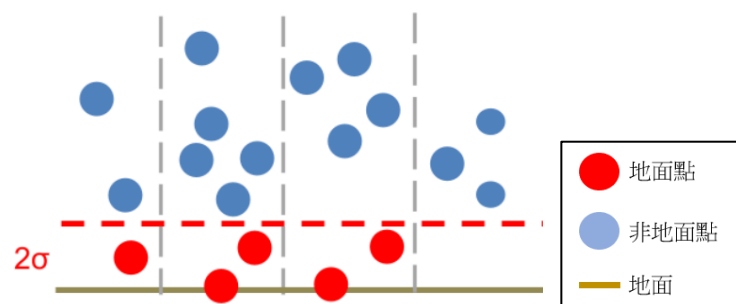


圖 3-23、分類成果為地面點之情形示意圖

2. 分類成果為非地面點：像元對應空間範圍內所有光達點皆分類為非地面點，如圖 3-24 所示。

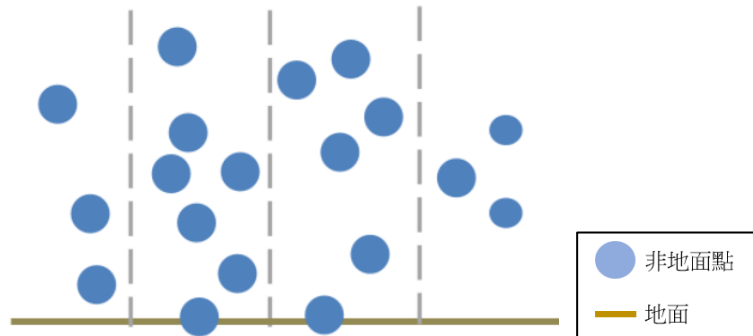


圖 3-24、分類成果為非地面點之情形示意圖

(二) DEM 建立

影像分類成果完成分類之點雲資料，篩選出地面點，輸入至 Golden Software 公司之 Surfer 23 軟體(介面如圖 3-25 所示)，以克利金法(Kriging)進行地面點資料內插，建立 DEM 資料，成果可參閱第肆章之說明。

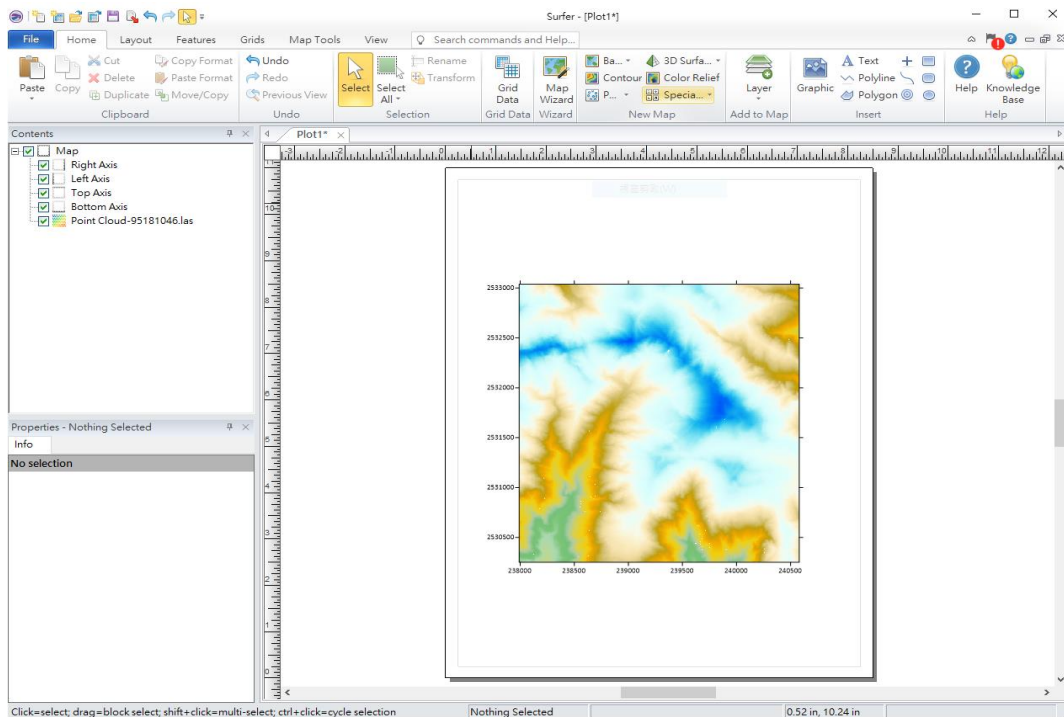


圖 3-25、Surfer 23 軟體介面

(三) 精度評估方法

本研究之精度評估項目有二，其一為影像分類精度，其二為本案 DEM 內插成果和參考 DEM 高程值較差之統計資訊。

影像分類精度方面，其評估方法為將 AI 預測之分類影像分類成果，和該圖幅之標記資料互相比較，並依據比較成果，建立影像分類之混淆矩陣，其混淆矩陣內容如表 3-10 所列。再由混淆矩陣內容，計算準確度(Accuracy)、精度(Precision)、召回率(Recall)、F1 分數，藉以評估影像分類成果。各影像分類精度指標計算方式分別如式 3-4 至式 3-7 所列，所有指標皆評估分類成果和標記資料之接近程度，在本研究中，準確度反映地面/非地面像元被正確分類之比例；精度則表示預測為地面之像元中實際標記為地面像元之比例；召回率則表示標記為地面像元之像元中，被預測為地面像元之比例；F1 分數則為精度值和召回率的調和平均值，用以綜合評估分類之表現。評估影像分類精度時，應同時參酌各項指標，以完整評估分類成果。

表 3-10、影像分類混淆矩陣

		標記資訊	
		地面像元	非地面像元
AI 預測成果	地面像元	實際為真且預測為真 True positive (TP)	實際為非但預測為真 False positive (FP)
	非地面像元	實際為真但預測為非 False negative (FN)	實際為非且預測為非 True negative (TN)

$$\text{準確度 (Accuracy)} = \frac{TP+TN}{\text{全部資料總數}} \dots\dots\dots \text{式 3-4}$$

$$\text{精度 (Precision)} = \frac{TP}{TP+FP} \dots\dots\dots \text{式 3-5}$$

$$\text{召回率 (Recall)} = \frac{TP}{TP+FN} \dots\dots\dots \text{式 3-6}$$

$$\text{F1 分數 (F}_1\text{)} = 2 \times \frac{\text{Precision} \times \text{Recall}}{\text{Precision} + \text{Recall}} \dots\dots\dots \text{式 3-7}$$

DEM 成果和參考 DEM 高程值(內政部與國土測繪中心所公布之 DEM 成果)較差之統計資訊方面，本研究將光達點雲 AI 分類成果，以 Surfer 軟體進行 Kriging 內插後，和該圖幅對應之參考 DEM 相減，計算其高程較差值。此高程較差數值，對應者為 AI 光達點雲分類成果中，錯誤分類之點雲對 DEM 高程值造成之影響。

第肆章、成果驗證

一、AI 模型訓練

本研究考量不同地表覆蓋之點雲強度反射值表現皆不盡相同，因此參考 Solián 等人(2020)之點雲特徵組合(參考第參章第二節資料前處理內容)，選取不同地表覆蓋之訓練資料，建立城市區、農田區、森林區之訓練資料集，並以此訓練適應不同地表覆蓋之獨立 AI 模型，期望能加強對於特定種類資料分類之適應性，提升整體 AI 性能。

此外，本研究亦設計一組僅參考幾何資訊之點雲特徵組合，其中幾何資訊有別於點雲強度值，不會因地表覆蓋或廠商使用儀器不同而有明顯變化，因此全資料模型訓練時將城市區、農田區、森林區資料納入形成訓練資料集。

因此本研究共訓練四種 AI 模型：城市區資料模型、農田區資料模型、森林區資料模型及全資料模型。以下將分別對各模型之訓練資料組成與訓練情況進行介紹。

(一) 城市區資料模型

城市區訓練資料集如表 4-1 所列，本資料集共包含 33 幅訓練圖幅，其中訓練圖幅數為 27 幅，驗證圖幅數為 6 幅。驗證圖幅為評估模型訓練表現用，不參與模型訓練。資料集內容主要為建物密集、聚落規模較大之範圍。地貌大致趨勢如圖 4-1 所示，該圖以高雄市大寮區 94182067-過溪圖幅之正射影像為例，而對應之特徵影像與標記資料則如圖 4-2 所示，其中特徵影像之 R、G、B 波段分別代表高程值、強度值、局部高程差(20 m)；標記資料影像之黑點、白點、灰點分別表示非地面點、地面點及缺失資料。

表 4-1、城市區資料之訓練與驗證資料分配

訓練資料			驗證資料
94181012 歸仁	95213016 四塊厝	94194020 朴子	94182003 楠梓
94182012 右昌	95204008 扇平(一)	94202018 虎尾	94182067 過溪
94184090 彌陀	94182030 屏東市北部	94202029 斗南	94184039 園子內
94182039 清溪里	94184009 台南市東部	95183072 潮州	94193030 麻豆
94191073 新營	94191018 嘉義市南部	95203012 斗六	95183053 內埔
94182065 孔宅	94182064 高雄機場	94184019 大林	95213018 潭子
94182096 林園	95213071 頂荊桐腳	95204054 田中	
94193037 佳里	94191008 嘉義市	94184018 鹽埕	
94184010 後甲	94193088 海尾寮	94192013 二鎮	



圖 4-1、城市區資料範例圖幅正射影像

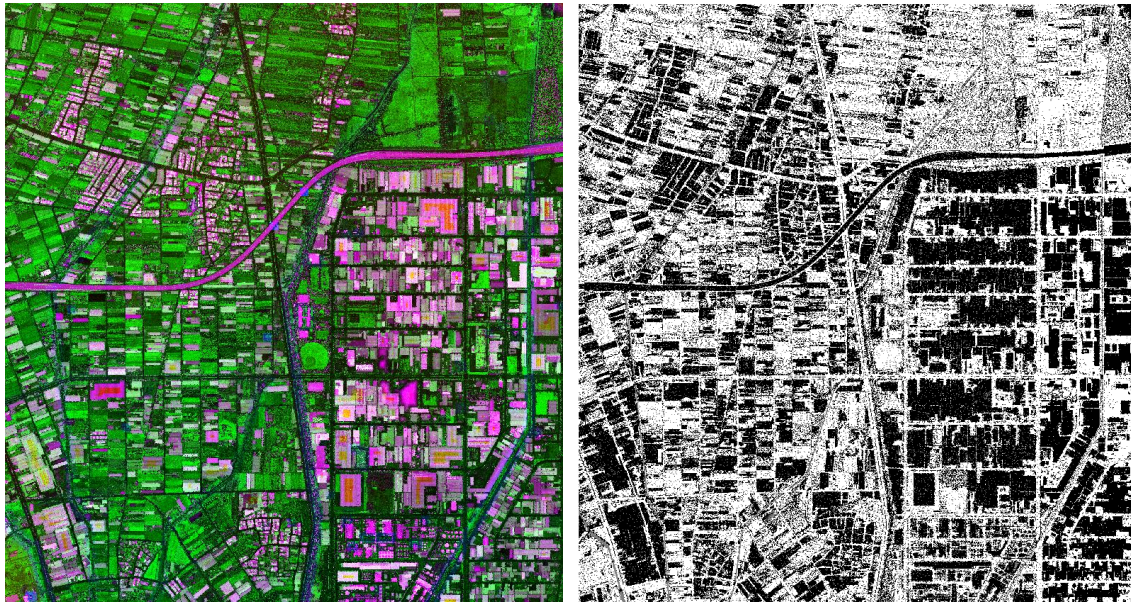


圖 4-2、城市區資料範例圖幅特徵影像(左)與標記資料(右)

本模型於國家網路中心之虛擬運算服務進行 AI 模型訓練，訓練影像為自訓練圖幅隨機裁切之 256×256 影像，批次大小設定為 24 張，模型迭代次數為 400 次，訓練時長約為 24 小時。模型訓練之損失(Loss)如圖 4-3 所示，訓練精度表現(Accuracy)則如圖 4-4 所示，顯示模型收斂狀況良好，訓練資料和驗證資料收斂趨勢接近。

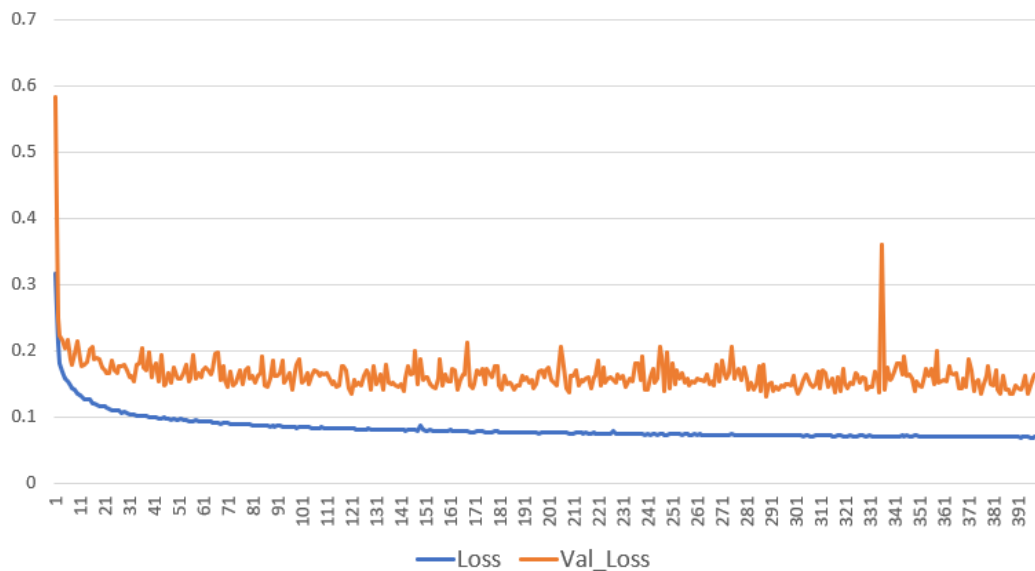


圖 4-3、城市區模型-訓練 Loss 圖

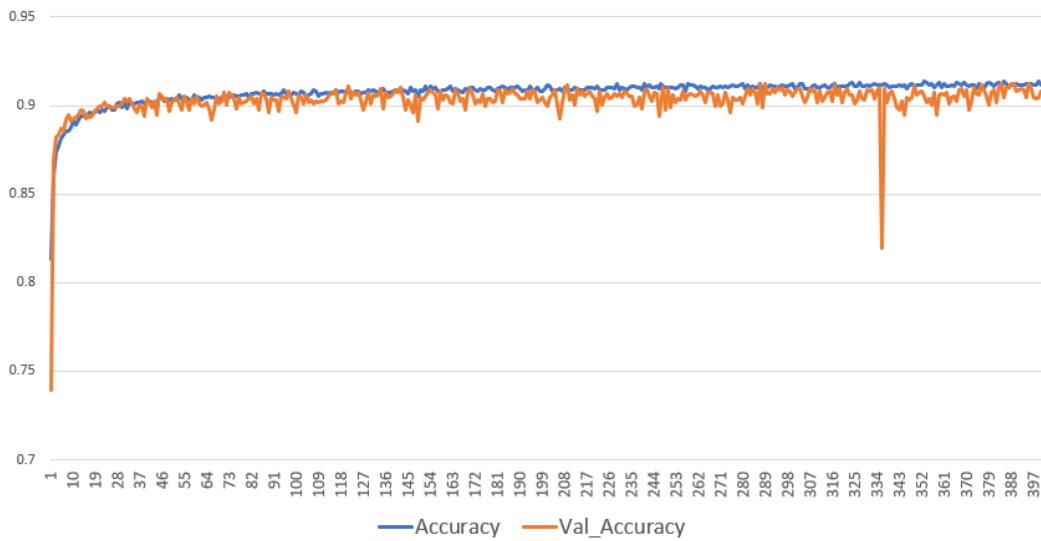


圖 4-4、城市區模型-訓練 Accuracy 圖

(二) 農田區資料模型

農田區訓練資料集如表 4-2 所列，本資料集共包含 35 幅訓練圖幅，其中訓練圖幅數為 29 幅，驗證圖幅數為 6 幅。資料集內容主要為低建物密度，或聚落規模較小之環境，環境內植物以低矮植被為主，土地使用常為水田、旱田或魚塭等地。地貌大致趨勢如圖 4-5 所示，該圖以屏東縣竹田鄉 95183051-西勢村圖幅之正射影像為例，而對應之特徵影像與標記資料則如圖 4-6 所示，其中特徵影像之 R、G、B 波段分別代表高程值、強度值、局部高程差(20 m)；標記資料影像之黑點、白點、灰點分別表示非地面點、地面點及缺失資料。

表 4-2、農田區資料之訓練與驗證資料分配

訓練資料			驗證資料
94181053 九鬮	95204066 松柏坑	94202035 興新	94191065 烏樹林
95204067 新厝	94192032 六分寮	94192002 菁埔	94202034 風櫃斗
94182060 廣安	94193056 義合村	94191031 新莊	95213077 四德厝
94184080 維新	95194038 考試潭	95183001 洛陽	94194039 好茶(三)
94191015 塗溝	95183014 錦隆村	94194090 歡雅	95183051 西勢村
95213091 金興	95203004 九芎林	94201050 埔尾	94184060 路竹西部
94191041 龜佛山	94202004 王厝寮	95204001 大崙	
94191054 藥店口	94202005 新莊子	95204062 成功	
94212098 西勢湖	94202006 開墾地	94192012 南廊	
94182057 翁公園	95174002 打鐵村		

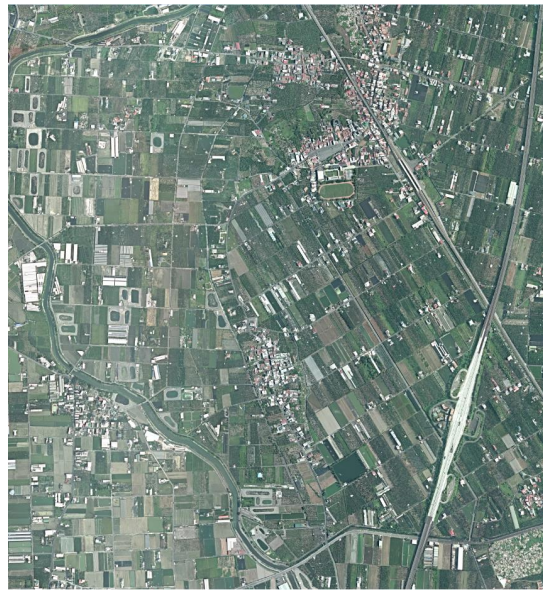


圖 4-5、農田區資料範例圖幅正射影像

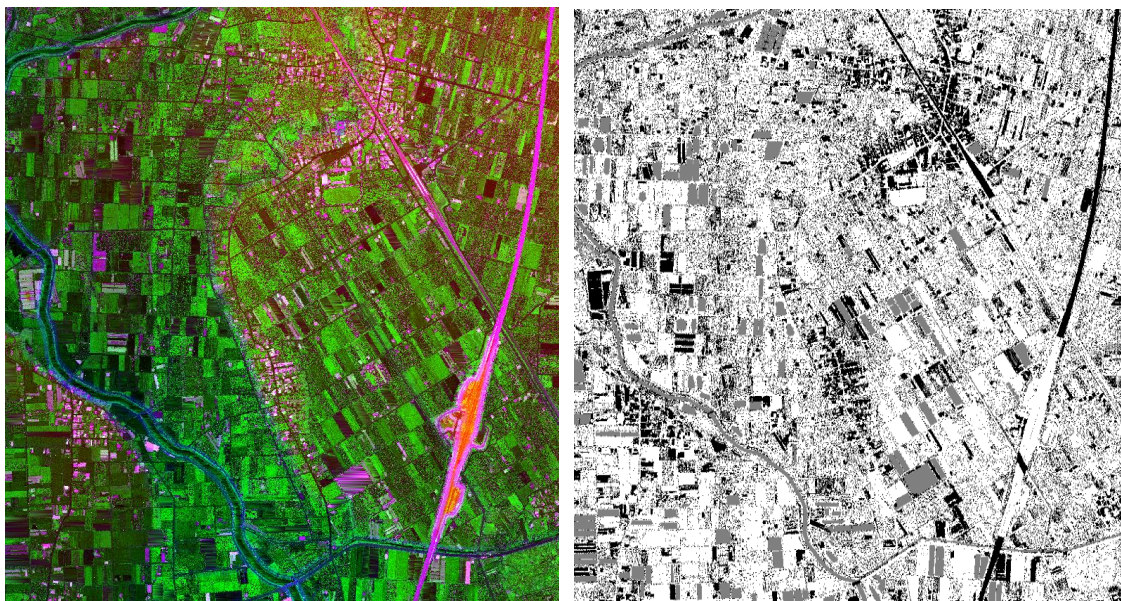


圖 4-6、農田區資料範例圖幅特徵影像(左)與標記資料(右)

本模型於國家網路中心之虛擬運算服務進行 AI 模型訓練，訓練影像為自訓練圖幅隨機裁切之 256×256 影像，批次大小設定為 24 張，模型迭代次數為 400 次，訓練時長約為 24 小時。模型訓練之損失(Loss)如圖 4-7 所示，訓練精度表現(Accuracy)則如圖 4-8 所示，顯示訓練 Loss 趨勢稍偏離驗證趨勢，但整體訓練精度仍維持一定程度表現。

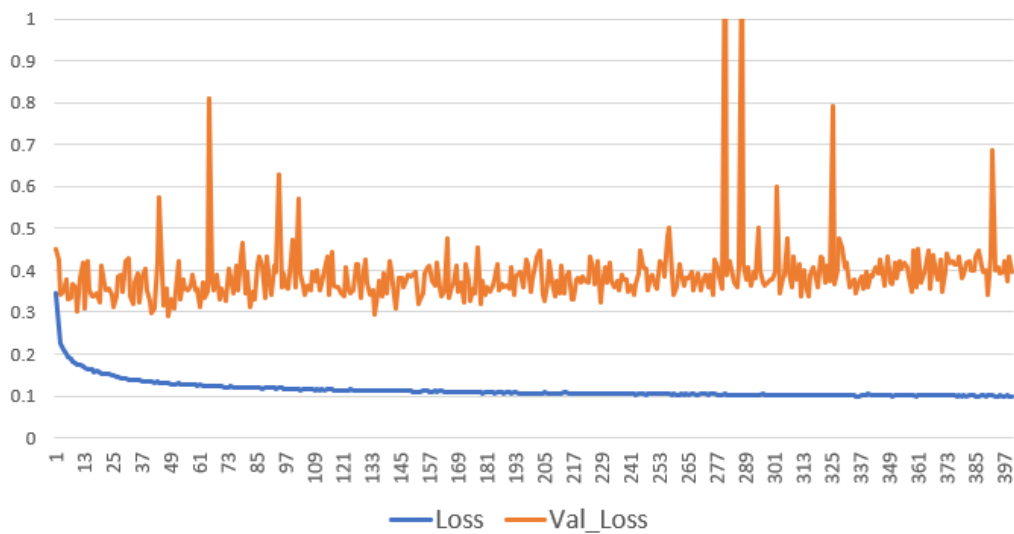


圖 4-7、農田區模型-訓練 Loss 圖

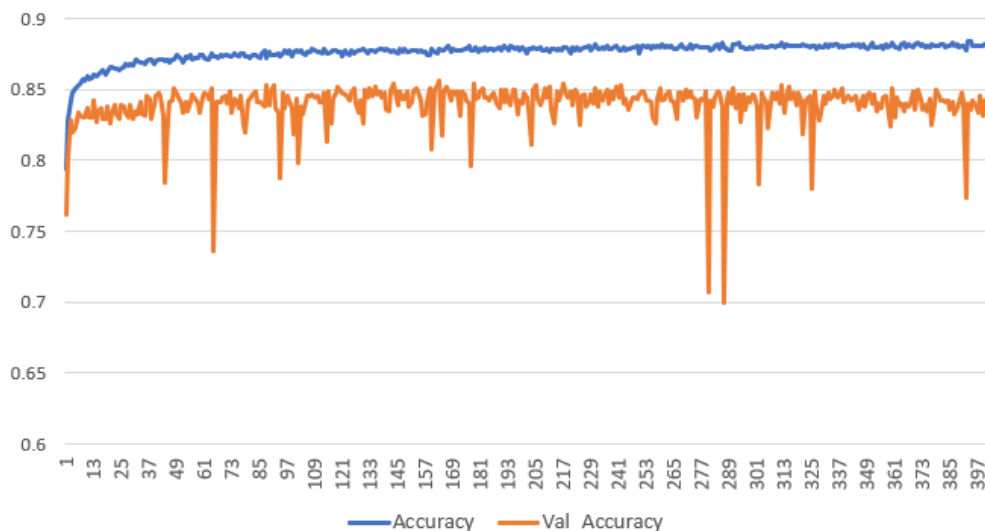


圖 4-8、農田區模型-訓練 Accuracy 圖

(三) 森林區資料模型

森林區訓練資料集如表 4-3 所列，本資料集共包含 58 幅訓練圖幅，其中訓練圖幅數為 46 張，驗證圖幅數為 12 張。資料集內容主要為高密度樹木覆蓋之環境，偶有部分裸漏地或零散聚落，可為平原、丘陵或山區範圍。地貌大致趨勢如圖 4-9 所示，該圖以臺南市南化區 95193004-三腳南山圖幅之正射影像為例，而對應之特徵影像與標記資料則如圖 4-10 所示，其中特徵影像之 R、G、B 波段分別代表高程值、強度值、局部高程差(20 m)；標記資料影像之黑點、白點、灰點分別表示非地面點、地面點及缺失資料。

表 4-3、森林區資料之訓練與驗證資料分配

訓練資料			驗證資料
95193036 小林	94181004 許厝湖	96213072 獨立尖山	94182007 坑內
94181056 外安	95183038 瑪家(二)	95183019 霧台(三)	94192035 六雙
94181065 新興	95183040 好茶(二)	95202034 風櫃斗	94181055 山河壽
94181075 尖山	95184008 扇平(一)	94192085 三十六崙	94192079 山尾寮
95204025 出水	95184028 萬山(一)	94192010 曾文三橋	95212053 金字凍
95201045 車坪崙	95191023 霞山(四)	95203057 外湖(三)	95184089 佳暮(四)
94191049 內崎內	96213053 濁水山	95191062 田溪山(一)	95193027 藤包山(四)
94191099 大洋	94192068 九層林	95203096 四大天王	95193098 新發(二)
95203043 古坑	95203091 盧厝挖	95183039 好茶(三)	95193004 三腳南山
94192045 尖山	95193023 二層坪	95193051 糖子恩山	95203067 草嶺(四)
95203025 興園	95193035 五里埔	95212043 暗影山	95202057 望鄉工作站(三)
95212001 坑頭	94182017 和山村	96203012 郡大溪巒大溪交口(二)	96204061 卓社(四)
95201061 集集	94191039 清溪里	95212092 肉豆寮	
94192089 南化	95194056 石壁腳	94192069 芒子芒埤	
95212054 頭櫃	95194066 石炭頂	94202090 內埔子水庫	
95191003 自忠			

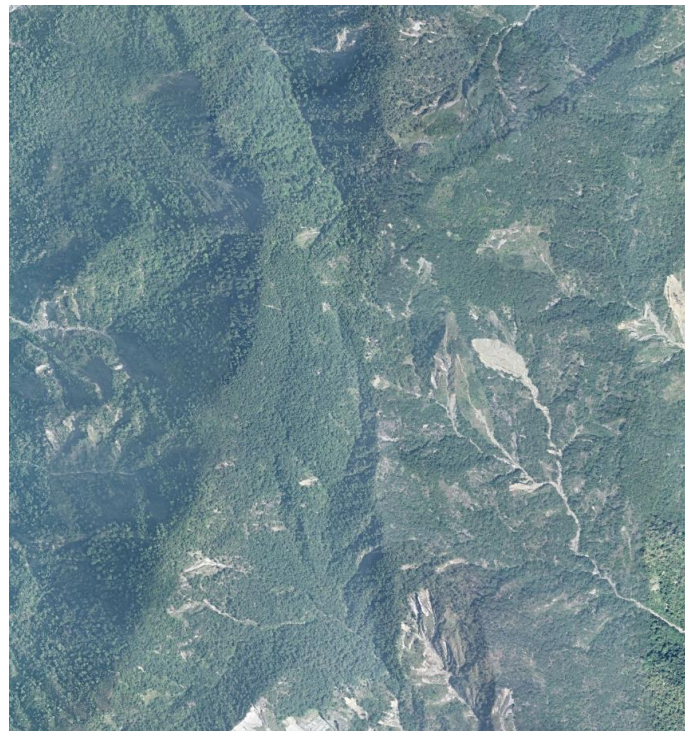


圖 4-9、森林區資料範例圖幅正射影像

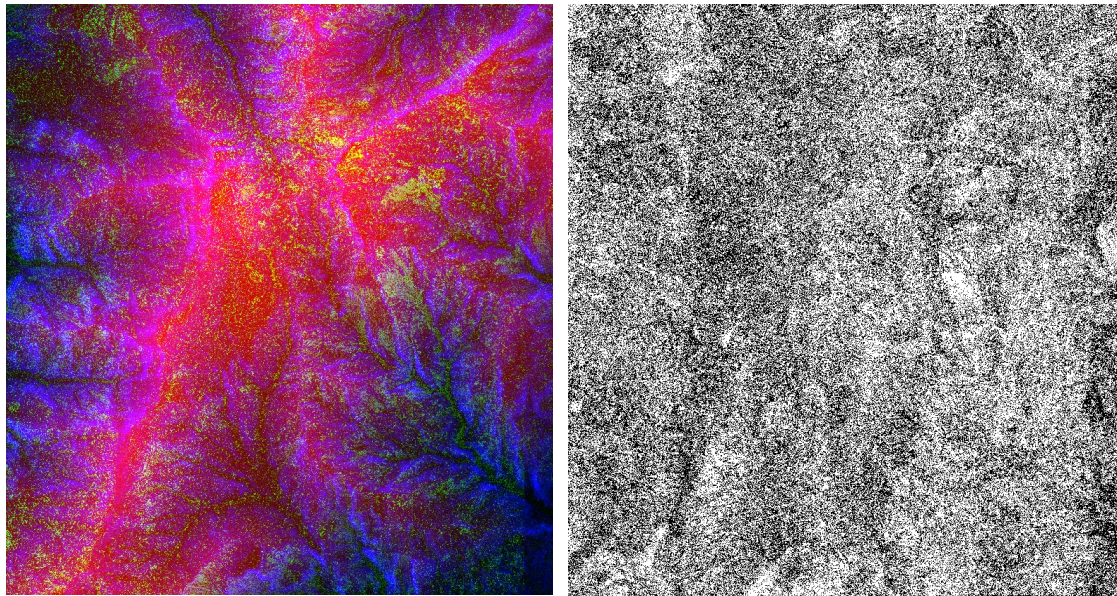


圖 4-10、森林區資料範例圖幅特徵影像(左)與標記資料(右)

本模型於國家網路中心之虛擬運算服務進行 AI 模型訓練，訓練影像為自訓練圖幅隨機裁切之 256×256 影像，批次大小設定為 24 張，模型迭代次數為 400 次，訓練時長約為 24 小時。模型訓練之損失(Loss)如圖 4-11 所示，訓練精度表現(Accuracy)則如圖 4-12 所示，顯示整體訓練模式而言，驗證資料之 Loss 和精度表現之趨勢接近於訓練資料，惟其震盪幅度較大。

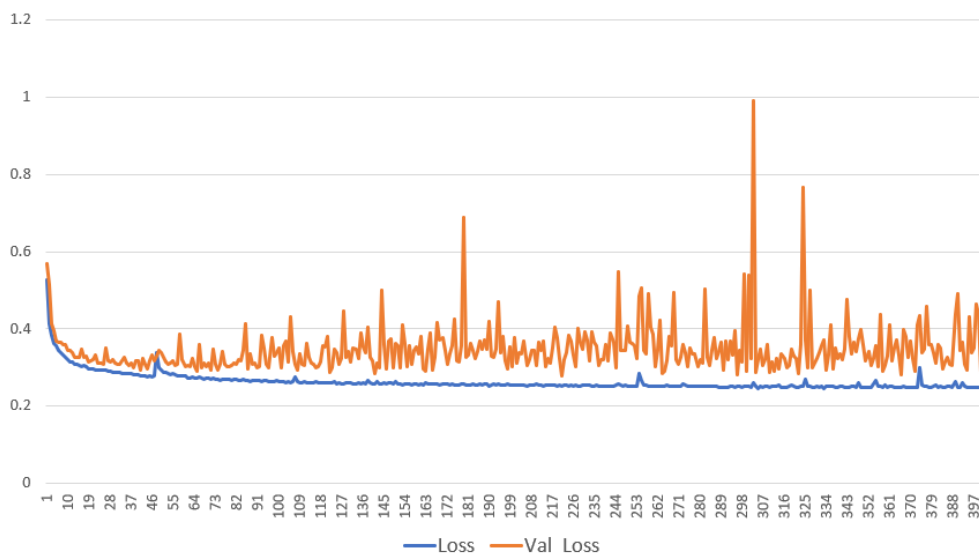


圖 4-11、森林區模型-訓練 Loss 圖

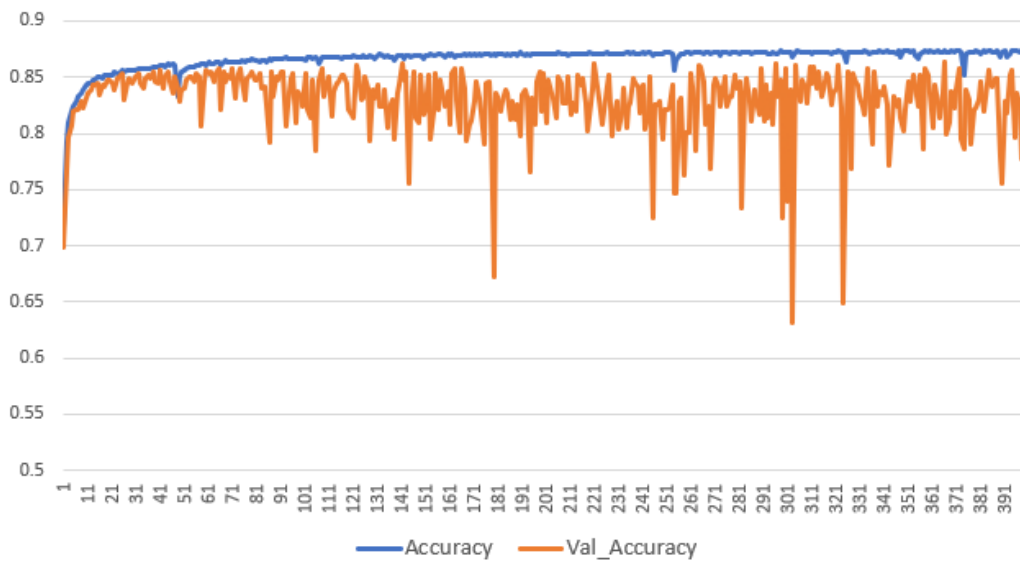


圖 4-12、森林區模型-訓練 Accuracy 圖

(四) 全資料模型

本訓練資料組合為前述三組訓練資料之聯集，訓練、驗證圖幅之配置也如同前述三組資料，故稱為全資料模型，共包含 126 幅圖幅，其中訓練圖幅數為 102 幅，驗證圖幅數為 24 幅。以前述之 94182067-過溪、95183051-西勢村、95193004-三腳南山三個圖幅為例，其對應之特徵影像與標記資料則分別如圖 4-13、圖 4-14、圖 4-15 所示，其中特徵影像 R、G、B 波段分別代表高程值、局部高程差(40 m)、局部高程差(20 m)；標記資料影像之黑點、白點、灰點分別表示非地面點、地面點及缺失資料。



圖 4-13、城市區資料範例圖幅特徵影像(左)與標記資料(右)

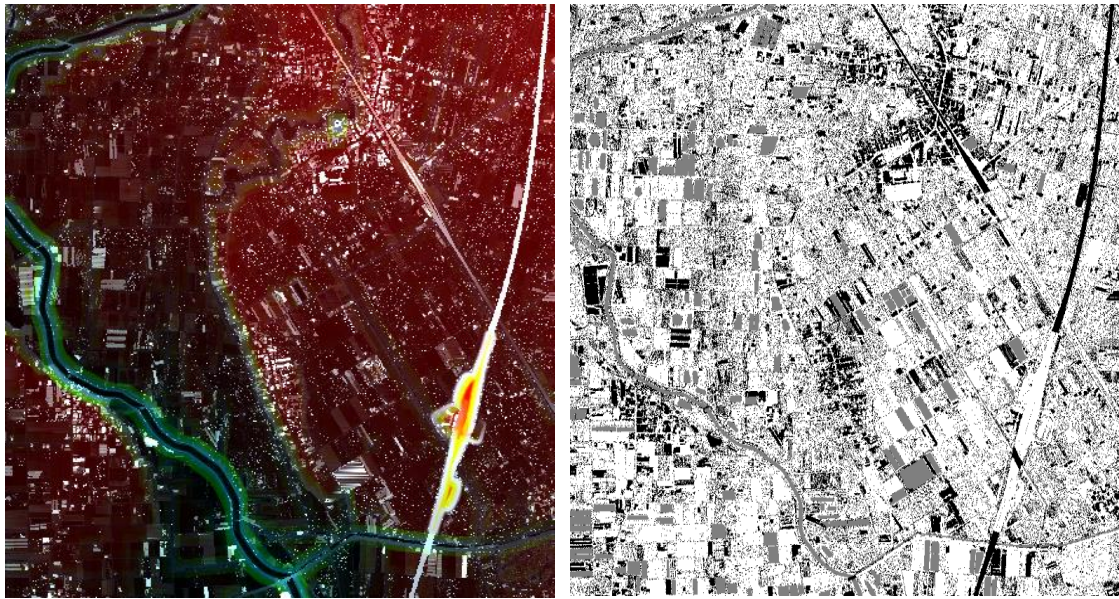


圖 4-14、農田區資料範例圖幅特徵影像(左)與標記資料(右)

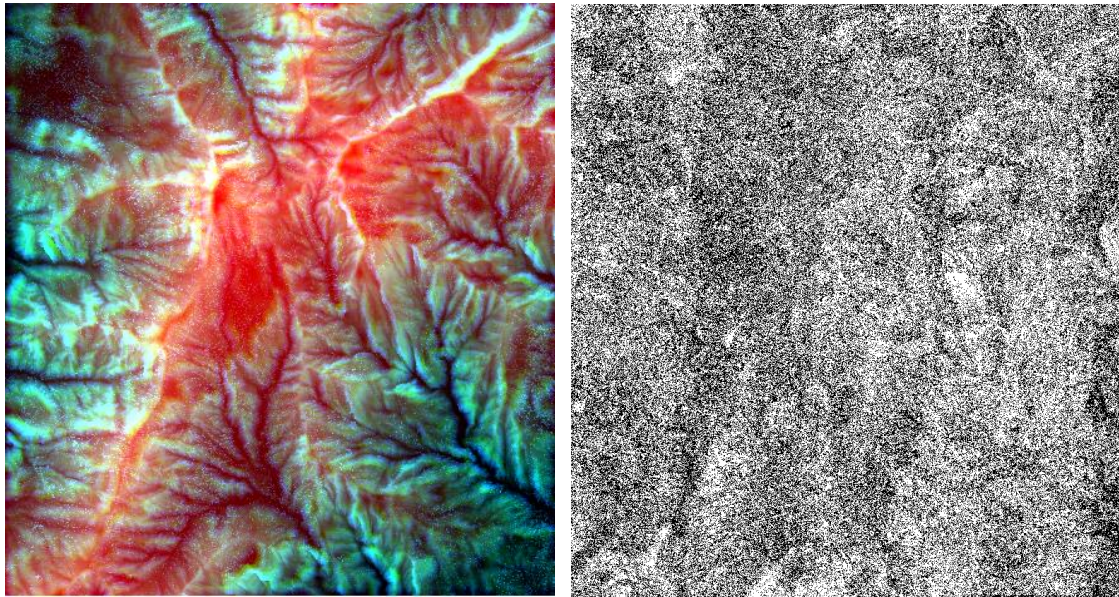


圖 4-15、森林區資料範例圖幅特徵影像(左)與標記資料(右)

本模型於國家網路中心之虛擬運算服務進行 AI 模型訓練，訓練影像為自訓練圖幅隨機裁切之 256×256 影像，批次大小設定為 24 張，模型迭代次數為 400 次，訓練時長約為 24 小時。模型訓練之損失(Loss)如圖 4-16 所示，訓練精度表現(Accuracy)則如圖 4-17 所示，其模型訓練之驗證資料 Loss 值和精度之收斂趨勢表現接近於訓練資料。

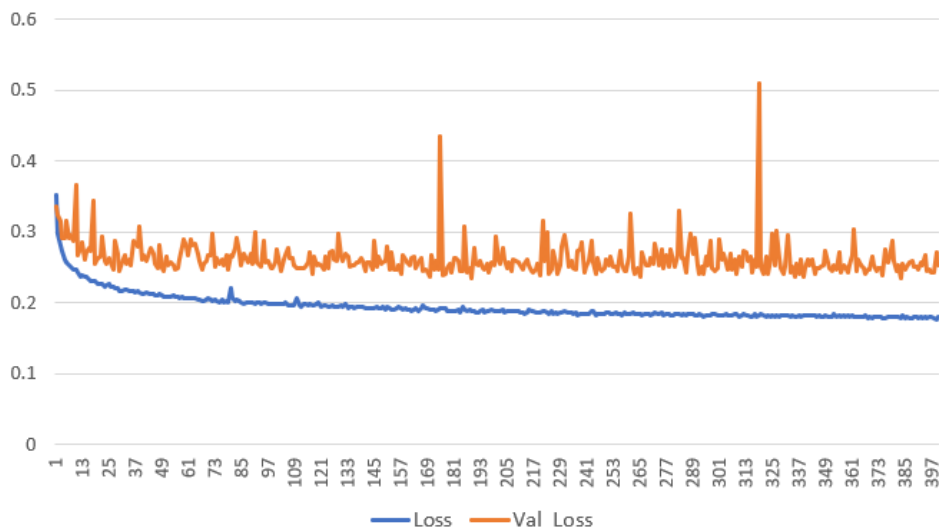


圖 4-16、全資料模型-訓練 Loss 圖

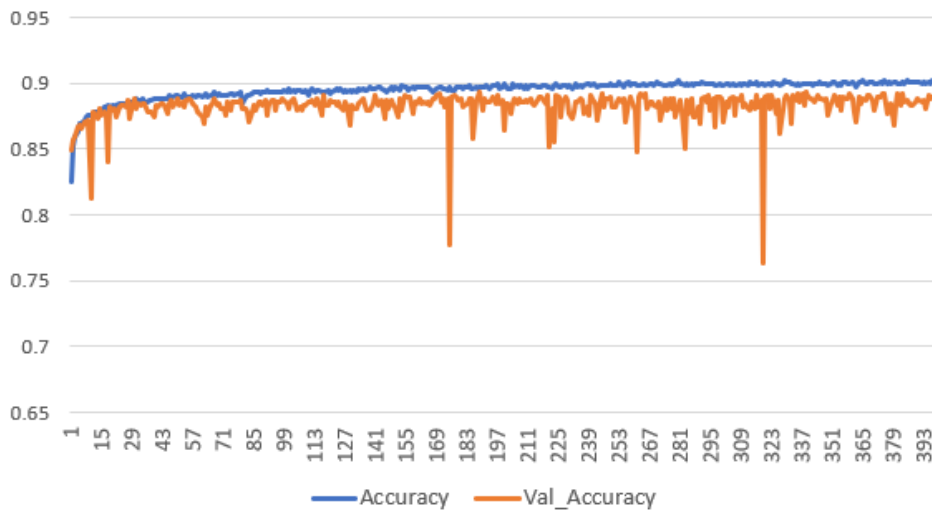


圖 4-17、全資料模型-訓練 Accuracy 圖

二、影像分類精度分析

本節將探討各個 AI 模型對於不同圖幅之影像分類精度表現，評估方法將位於高雄市大寮區之 94182067-過溪、屏東縣竹田鄉之 95183051-西勢村、臺南市南化區之 95193004-三腳南山三幅圖幅，分別以城市區模型、農田區模型、森林區模型和全資料模型進行 AI 影像分類，並透過準確度(Accuracy)、精度(Precision)、召回率(Recall)、F1 分數(F1-Score)等四種精度指標計算，評估影像分類成果之優劣。

(一) 94182067-過溪

本圖幅屬城市區資料之範例圖幅，經本案之四個 AI 模型處理後，其影像分類成果如圖 4-18 所示，相關影像分類精度指標則如表 4-4 所示。自影像分類精度表可以看到，本圖幅之預測結果，以城市區模型之影像分類適應性較佳，在多項分類指標中皆獲得最佳之成果；全資料模型則在各項精度指標中皆為表現次佳者，其數值雖不及但接近值城市區模型之分類精度表現；森林區模型則適應性較差，在各項精度指標中的表現皆為最差。

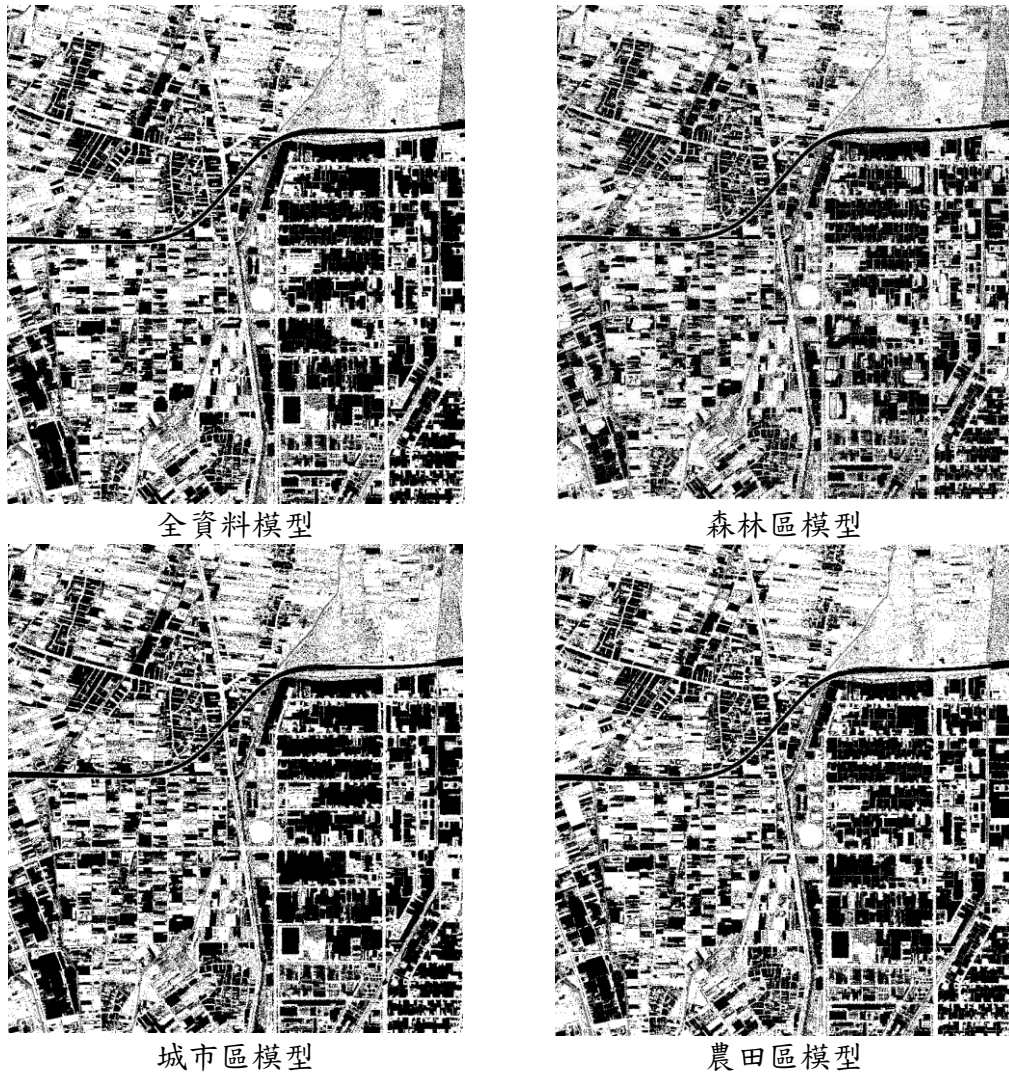


圖 4-18、94182067-過溪圖幅 AI 影像分類成果

表 4-4、94182067-過溪圖幅 AI 影像分類精度指標表

	Accuracy	Precision	Recall	F1
全資料模型	0.919	0.891	0.964	0.926
城市區模型	0.933	0.922	0.952	0.937
農田區模型	0.917	0.885	0.967	0.924
森林區模型	0.889	0.860	0.940	0.898

(二) 95183051-西勢村

本圖幅屬農田區資料之範例圖幅，經本案之四個 AI 模型處理後，其影像分類成果如圖 4-19 所示，相關影像分類精度指標則如表 4-5 所示。自影像分類精度表可以看到，本圖幅之預測結果，城市區、農田區與全資料模型表現接近，各項精度指標雖互有優劣，但整體數值表現接近；森林區圖幅則

對此適應性較差，在各項精度指標中的表現皆為最差。

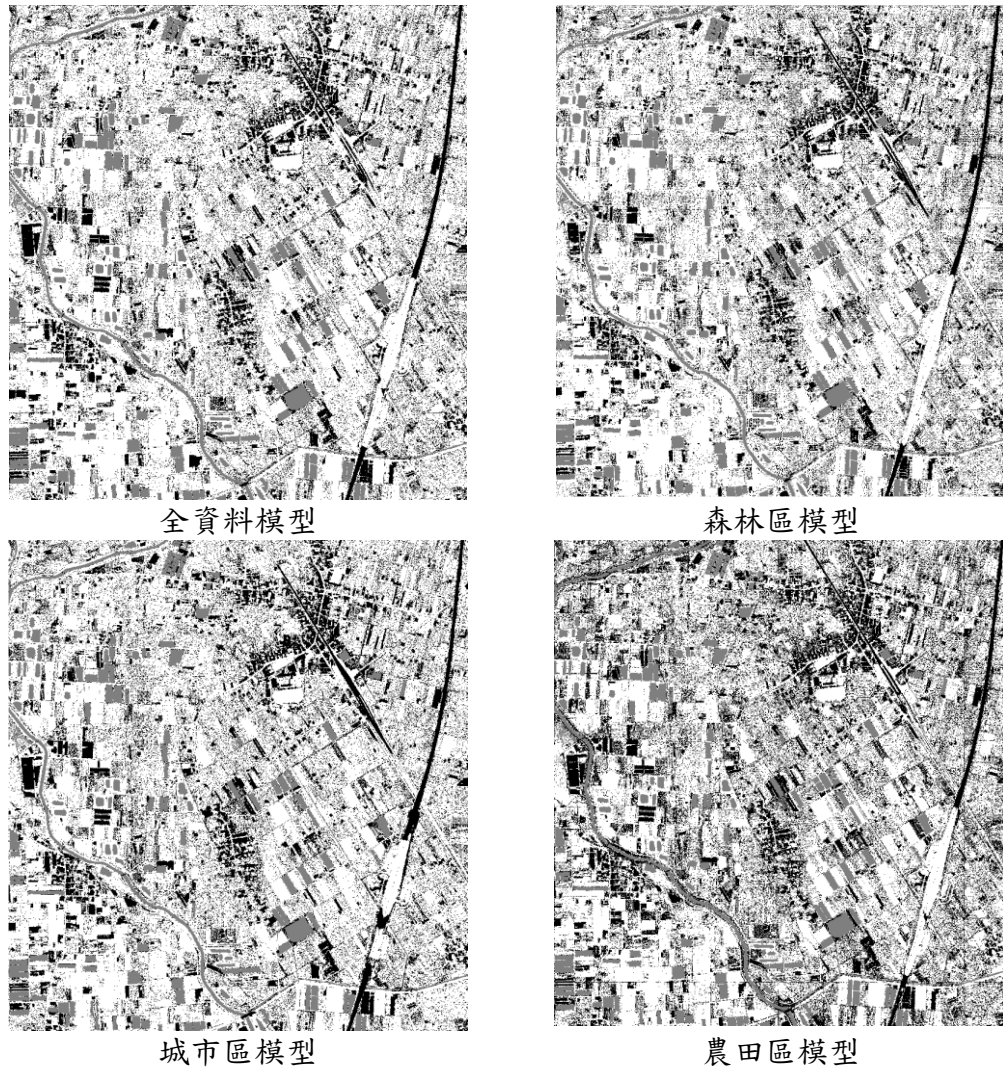


圖 4-19、95183051-西勢村圖幅 AI 影像分類成果

表 4-5、95183051-西勢村圖幅 AI 影像分類精度指標表

	Accuracy	Precision	Recall	F1
全資料模型	0.904	0.912	0.962	0.936
城市區模型	0.912	0.930	0.952	0.941
農田區模型	0.906	0.905	0.975	0.939
森林區模型	0.886	0.908	0.940	0.924

(三) 95193004-三腳南山

本圖幅屬森林區資料之範例圖幅，經本案之四個 AI 模型處理後，其影像分類成果如圖 4-20 所示，相關影像分類精度指標則如表 4-6 所示。自影像分類精度表可以看到，本圖幅之預測結果，以森林區、全資料模型之表現

最為穩定，皆可獲得 0.8 左右的 F1-Score 精度表現；城市區、農田區模型之適應力明顯較差，城市區模型將大部分圖面分類為非地面點，而農田區模型則將大部分圖面分類為地面點，和參考資料明顯有別。

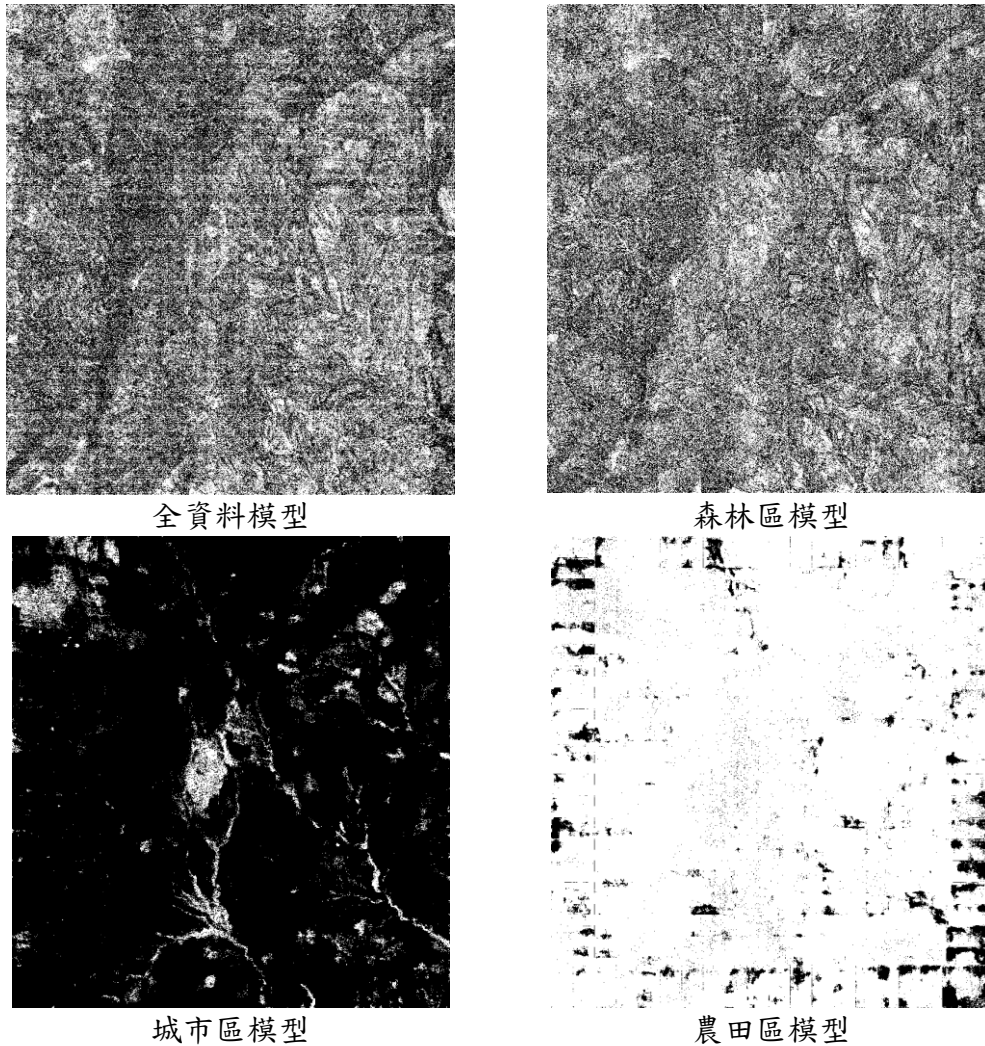


圖 4-20、95193004 - 三腳南山圖幅 AI 影像分類成果

表 4-6、95193004 - 三腳南山圖幅 AI 影像分類精度指標表

	Accuracy	Precision	Recall	F1
全資料模型	0.771	0.852	0.724	0.783
城市區模型	0.462	0.794	0.073	0.134
農田區模型	0.576	0.577	0.953	0.719
森林區模型	0.794	0.853	0.770	0.809

綜合以上範例圖幅之測試成果分析，可以看到本案各個 AI 模型中，城市區、農田區、森林區 AI 模型對各自對應之影像分類資料展現較佳適應性，

均可獲得一定程度之影像分類成果，對於資料類別外之資料，適應性常明顯較差；相對於各類別資料之 AI 模型而言，全資料模型則相對能獲得穩定之影像分類成果，在各個圖幅之分類表現皆接近各類別資料之分類表現。

三、DEM 精度分析

本節將探討 DEM 精度，評估方法為將影像分類成果反投影至光達點雲，並基於反投影成果組建 DEM。此 DEM 將和參考 DEM 進行逐網格之高程差比較，並以敘述性統計之方式量化評估其精度。影像分類成果至光達點雲之反投影，係對於既有光達點雲重分類之過程，因此與參考 DEM 之點雲仍為相同點雲資料，僅在分類成果上有所不同。對基於影像分類成果反投影之 AI 分類點雲，其建立之 DEM 和參考 DEM 之差異為對點雲之分類成果不同所致，故此精度評估中之高程差，主要來自錯誤分類之點雲對組建 DEM 之高程值影響。

本節之精度評估，同樣透過 94182067-過溪、95183051-西勢村、95193004-三腳南山三幅範例圖幅進行，分別以城市區模型、農田區模型、森林區模型和全資料模型進行 AI 影像分類，再透過 Surfer 軟體以克利金法自動化內插高程值建立 DEM，並和參考 DEM 計算較差，最後計算高程差之最大值、最小值、平均值、標準差及均方根誤差(Root-mean-square Error, RMSE)，評估 DEM 精度。

(一) 94182067-過溪

本圖幅屬城市區資料之範例圖幅，其參考 DEM 陰影圖與正射影像如圖 4-21 所示，可以看到本地地形平坦，無明顯結構，並有部分溪流穿過。



圖 4-21、94182067-過溪之參考 DEM 陰影圖(左)與正射影像(右)

經本案之全資料模型、森林區模型、城市區模型、農田區模型等 AI 模型之影像分類成果分類點雲，分類成果之 DEM 陰影圖和 DEM 高程差異圖如圖 4-22 和圖 4-23 所示，精度分析如表 4-7 所列。由 DEM 陰影圖可以看到，其成果以全資料模型和城市區模型之 DEM 品質較佳，以森林區模型和農田區模型分類者，其 DEM 成果在建物密集區仍保有明顯的建物輪廓。而透過 DEM 高程差值之敘述性統計成果，亦可以看到以城市區模型分類成果建立之 DEM，其高程差之均方根誤差數值最小，而以全資料模型分類者次之，森林區模型分類成果則對此圖幅表現較差的適應性。



全資料模型



森林區模型



城市區模型



農田區模型

圖 4-22、94182067-過溪之 DEM 陰影圖

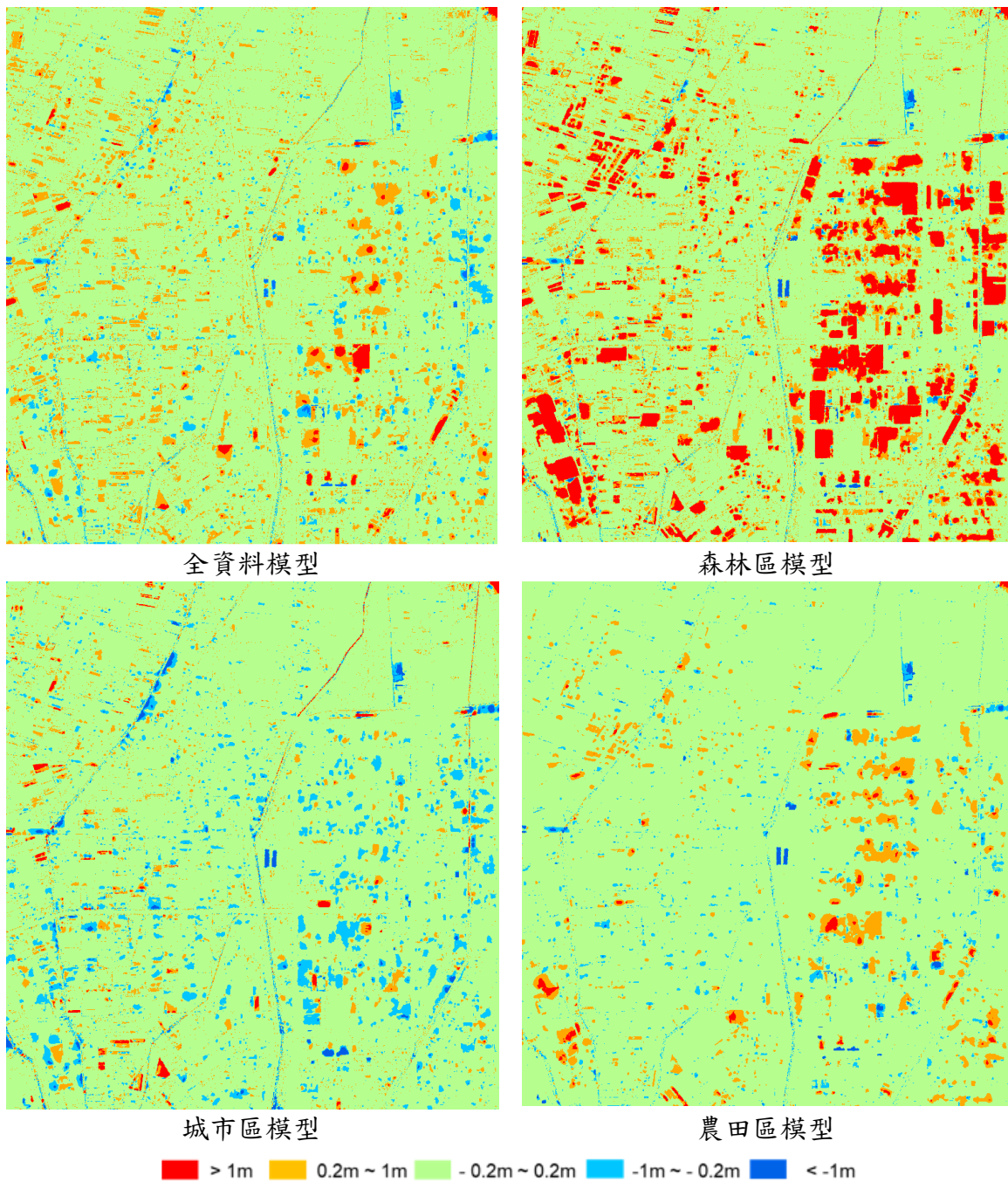


圖 4-23、94182067-過溪之 DEM 高程差異圖

表 4-7、94182067-過溪之 DEM 精度分析(單位：公尺)

	最大值	最小值	平均值	標準差	均方根誤差
全資料模型	28.304	-9.919	0.096	0.676	0.683
城市區模型	7.860	-6.653	-0.014	0.301	0.301
農田區模型	12.901	-6.650	0.269	0.869	0.910
森林區模型	28.282	-6.644	0.715	2.197	2.311

圖 4-24 中透過柱狀圖展示圖 4-23 之誤差分布狀況，顯示誤差大致呈現以 0 為中心之鐘形分布，主要分布落在 ± 0.5 公尺之範圍內。而隨著使用之 AI 模型不同，圖幅之高程差大於 1 公尺之大誤差比例也不盡相同，其比例如表 4-8 所示，大誤差比例係表中大於 1 公尺誤差之比例與小於 -1 公尺誤差之比例兩者加總。以森林區模型、農田區模型之處理成果含有最大誤差，需額外投入較多人工進行編修，全資料模型和城市區模型之大誤差比例則較小。同時僅對誤差範圍小於 1 公尺之像元計算高程值之均方根誤差時，亦可以看到城市區模型之處理成果有最小之 RMSE 值，農田區模型、森林區模型之成果雖已排除大量大誤差之計算，其 RMSE 之計算成果仍和城市區模型有所差距。

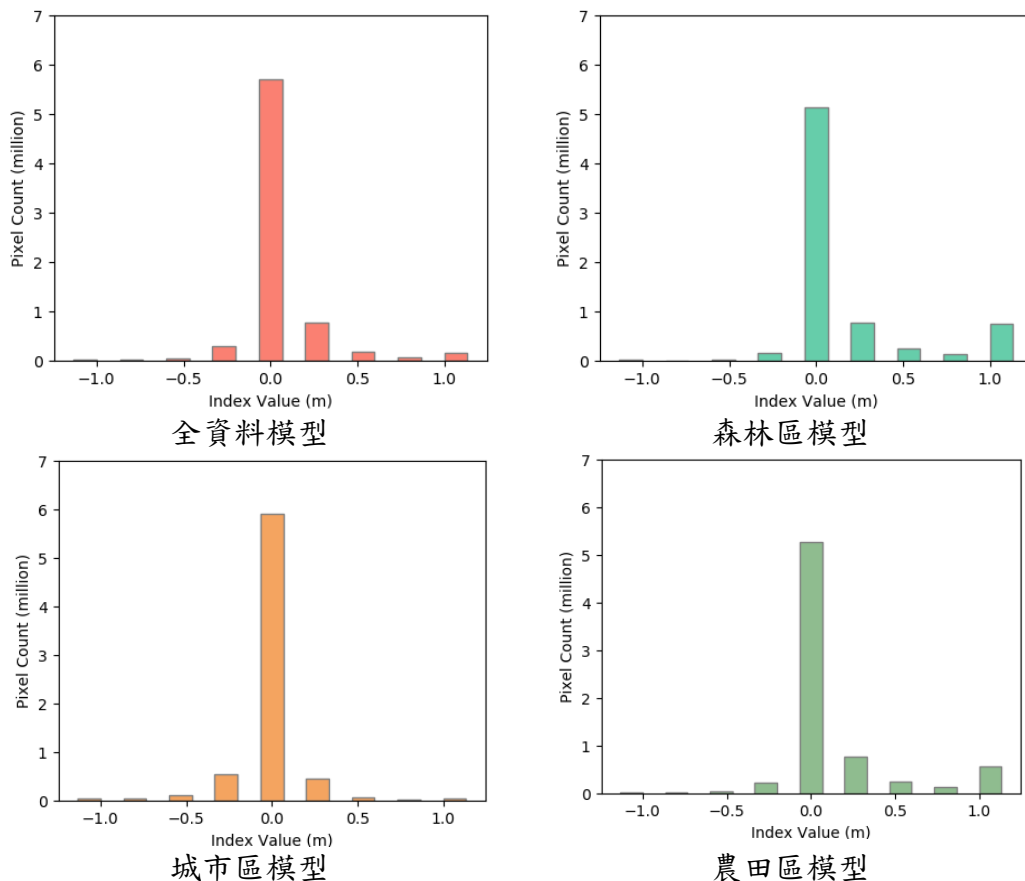


圖 4-24、94182067-過溪之 DEM 差值分布圖

表 4-8、94182067-過溪之 DEM 大誤差比例表

	誤差 > 1 m 平均高程差 (公尺)	誤差 > 1 m 像元比例	誤差 < -1 m 平均高程差 (公尺)	誤差 < -1 m 像元比例	誤差 1 m 內 像元高程差 RMSE (公尺)
全資料模型	2.821	2%	-1.960	0.3%	0.171
城市區模型	1.800	0.5%	-1.844	0.6%	0.155
農田區模型	2.565	7.3%	-2.131	0.3%	0.202
森林區模型	4.410	10%	-2.235	0.3%	0.201

(二) 95183051-西勢村

本圖幅屬農田區資料之範例圖幅，其參考 DEM 陰影圖與正射影像如圖 4-25 所示，可以看到本地屬平坦地形，並有部分溪流穿過，圖面右下角之結構為福爾摩沙高速公路之竹田收費站舊址，故有明顯土堤形狀。



圖 4-25、95183051-西勢村之參考 DEM 陰影圖(左)與正射影像(右)

經本案之全資料模型、森林區模型、城市區模型、農田區模型等 AI 模型之影像分類成果分類點雲，分類成果之 DEM 陰影圖和 DEM 高程差異圖如圖 4-26 和圖 4-27 所示，精度分析如表 4-9 所列。由 DEM 陰影圖可以看到，各個 AI 模型分類成果接近，地形大致平坦且難見明顯建物輪廓，惟以森林區模型分類者可見零星建物分布。而透過 DEM 高程差值之敘述性統計成果，亦可以看到以農田區模型分類成果建立之 DEM，其高程差之均方根誤差數值最小，而以全資料模型和城市區模型分類者次之，森林區模型分類成果則對此圖幅表現較差的適應性。



全資料模型



森林區模型



城市區模型



農田區模型

圖 4-26、95183051-西勢村之 DEM 陰影圖

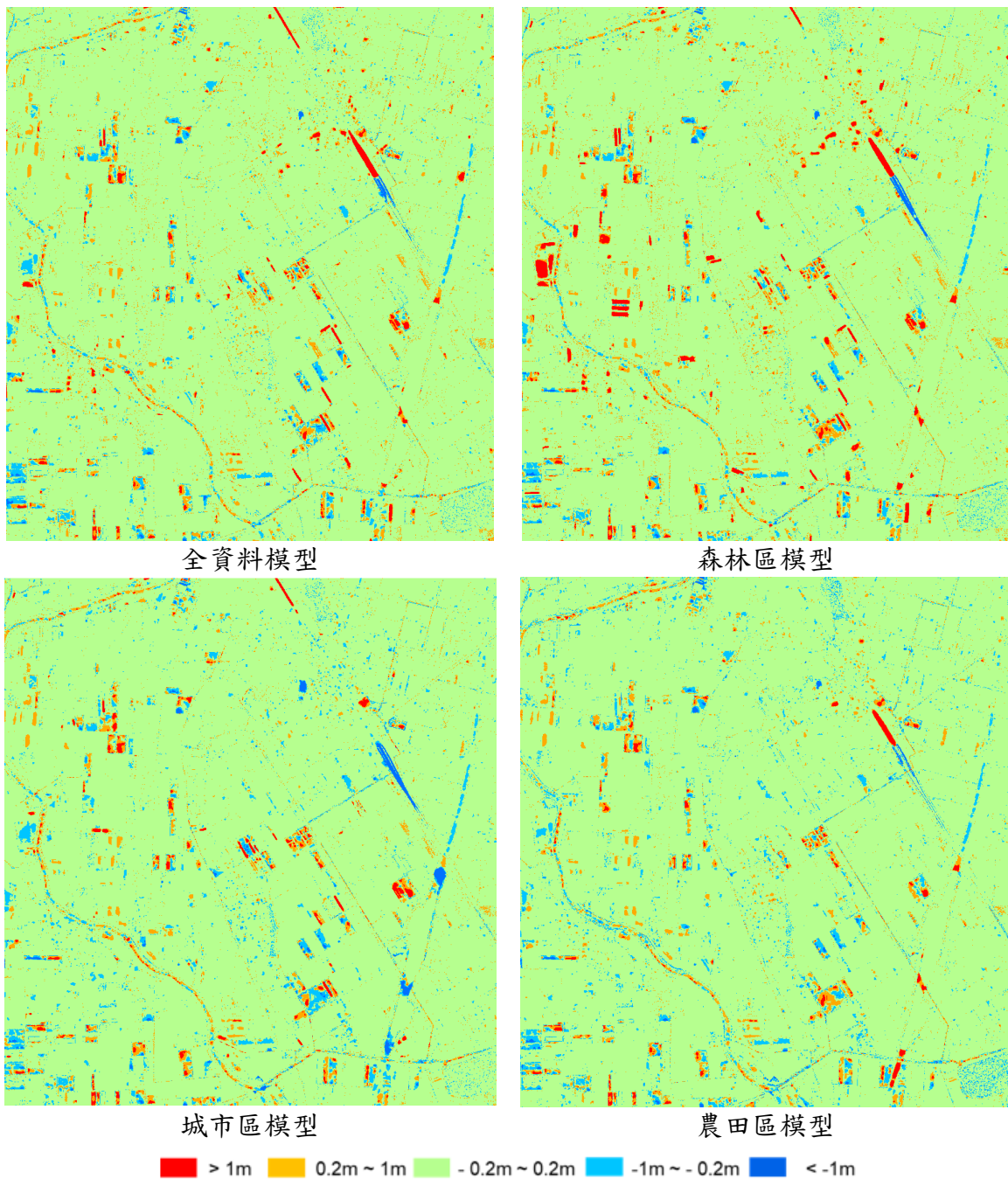


圖 4-27、95183051-西勢村之 DEM 高程差異圖

表 4-9、95183051-西勢村之 DEM 精度分析(單位：公尺)

	最大值	最小值	平均值	標準差	均方根誤差
全資料模型	7.019	-6.321	0.032	0.311	0.313
城市區模型	6.510	-8.270	0.005	0.308	0.308
農田區模型	7.844	-5.957	0.004	0.252	0.252
森林區模型	8.204	-6.321	0.048	0.402	0.405

圖 4-28 中透過柱狀圖展示圖 4-27 之誤差分布狀況，顯示誤差大致呈現以 0 為中心的鐘形分布，主要分布在±0.5 公尺之範圍內。本圖幅不同 AI 模型之處理成果，高程差大於 1 公尺的大誤差比例大致接近，其比例如表 4-10 所示。僅森林區模型之成果含有較多大誤差。同時僅對誤差範圍小於 1 公尺之像元計算高程值之均方根誤差時，亦可以看到在排除大誤差之計算後，各圖幅之均方根誤差成果接近，彼此差距皆在 1 公分範圍內。

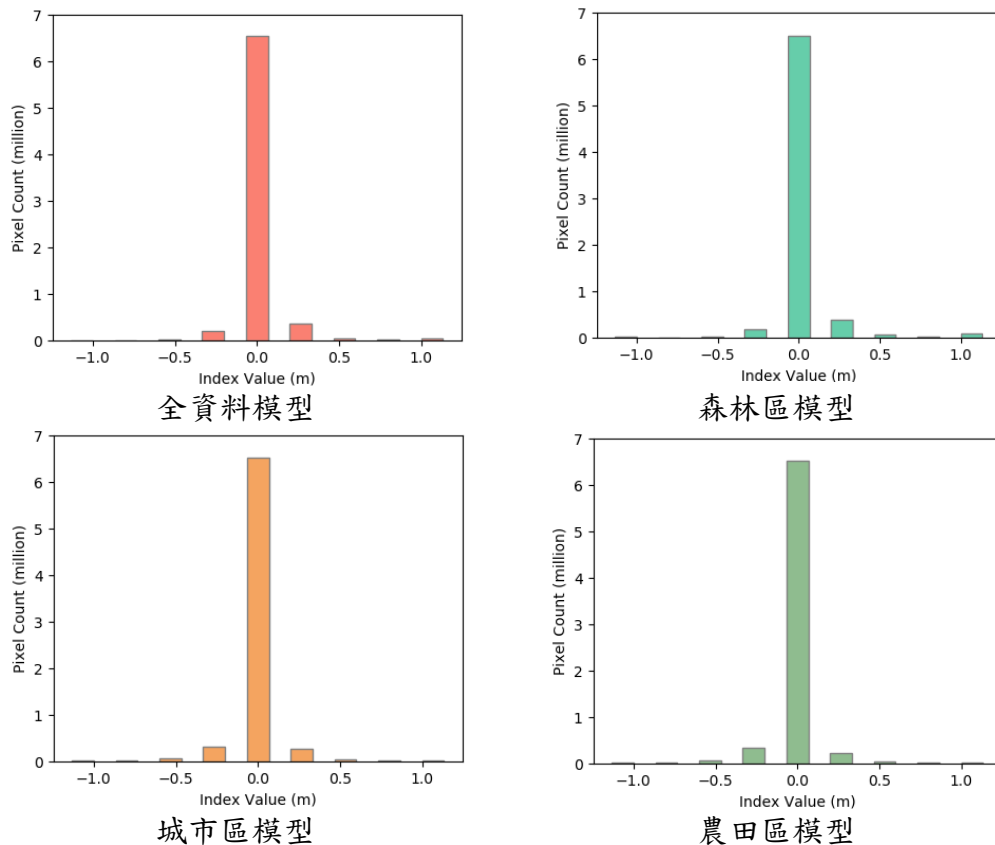


圖 4-28、95183051-西勢村之 DEM 差值分布圖

表 4-10、95183051-西勢村之 DEM 大誤差比例表

	誤差 > 1 m 平均高程差 (公尺)	誤差 > 1 m 像元比例	誤差 < -1 m 平均高程差 (公尺)	誤差 < -1 m 像元比例	誤差 1 m 內 像元高程差 RMSE (公尺)
全資料模型	2.721	0.6%	-2.677	0.1%	0.107
城市區模型	2.196	0.3%	-2.982	0.4%	0.114
農田區模型	2.817	0.2%	-1.839	0.2%	0.116
森林區模型	2.866	1.1%	-3.457	0.2%	0.109

(三) 95193004-三腳南山

本圖幅屬森林區資料之範例圖幅，其參考 DEM 陰影圖與正射影像如圖 4-29 所示，可以看到本地屬森林區地形，地表起伏大且植被茂密。

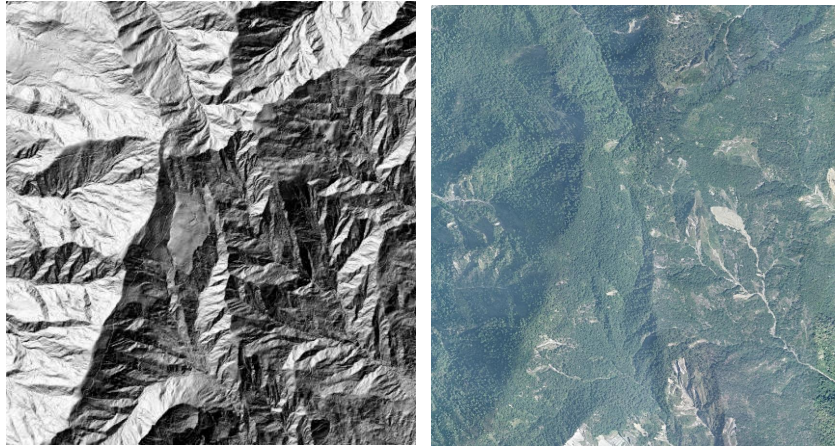


圖 4-29、95193004-三腳南山之參考 DEM 陰影圖(左)與正射影像(右)

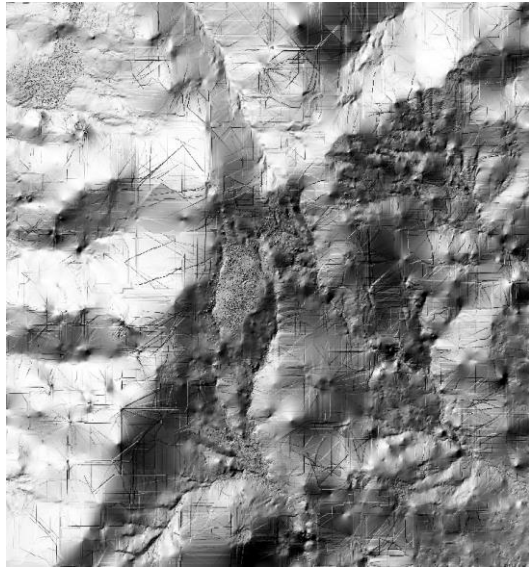
經本案之全資料模型、森林區模型、城市區模型、農田區模型等 AI 模型之影像分類成果分類點雲，分類成果之 DEM 陰影圖和 DEM 高程差異圖如圖 4-30 和圖 4-31 所示，精度分析如表 4-11 所列。由 DEM 陰影圖可以看到，DEM 成果以全資料模型和森林區模型之成果和參考 DEM 較為接近；農田區模型成果仍可見部分地形細節，但對地表植被分類能力仍有改善空間；城市區模型則無法適應此地形之資料，大數地形細節皆缺漏。而透過 DEM 高程差值之敘述性統計成果，亦可以看到以全資料模型分類成果建立之 DEM，其高程差之均方根誤差數值最小，而以森林區模型分類者次之，然兩者數值十分接近；城市區模型和農田區模型分類成果則對此圖幅表現較差的適應性，均方根誤差為公尺級。



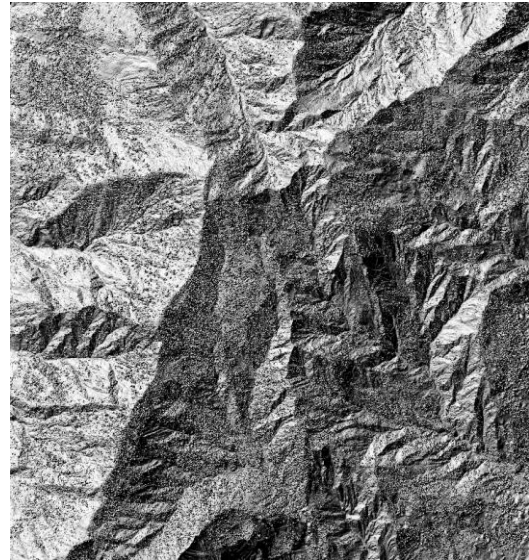
全資料模型



森林區模型



城市區模型



農田區模型

圖 4-30、95193004-三腳南山之 DEM 陰影圖

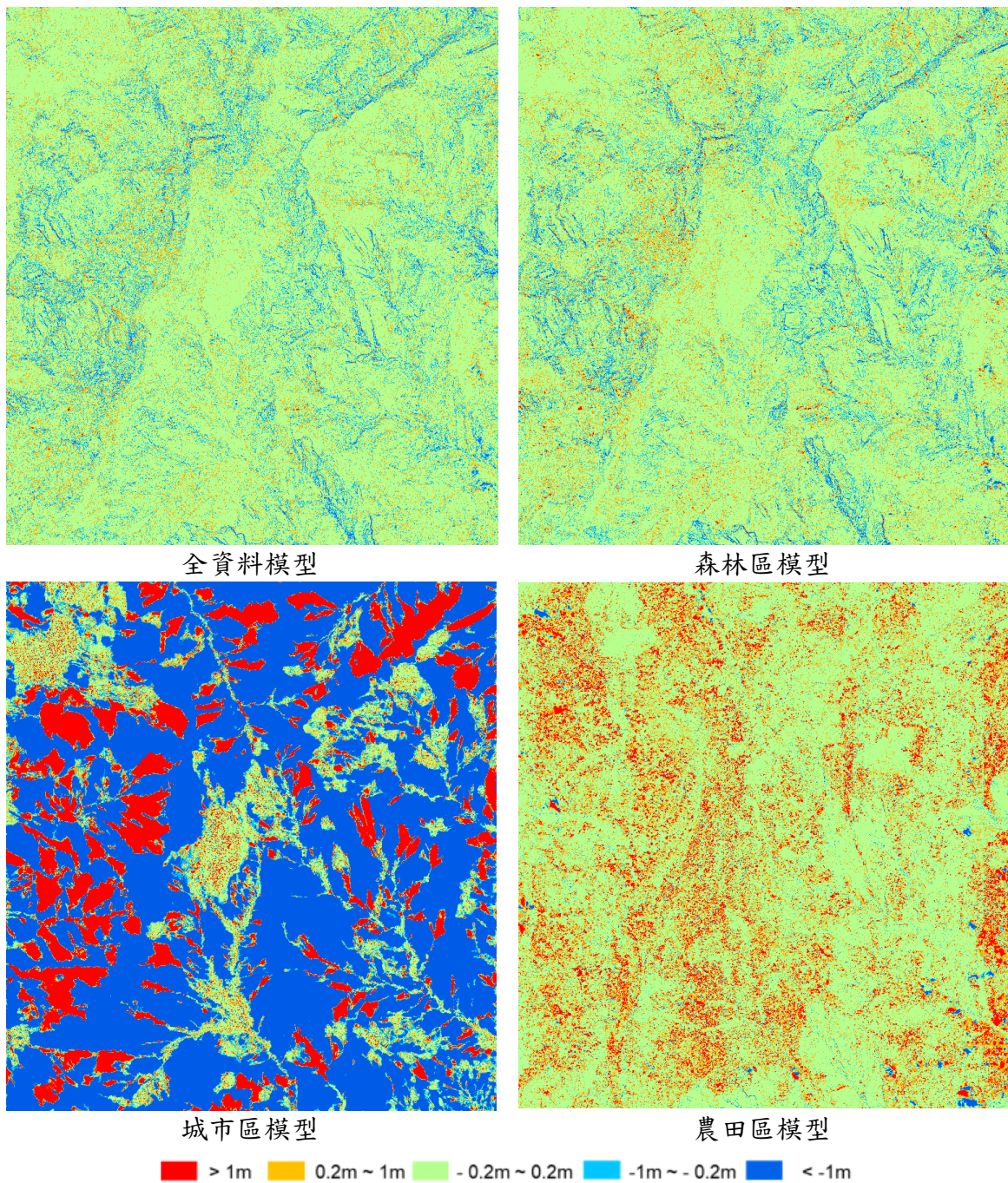


圖 4-31、95193004-三腳南山之 DEM 高程差異圖

表 4-11、95193004-三腳南山之 DEM 精度分析(單位：公尺)

	最大值	最小值	平均值	標準差	均方根誤差
全資料模型	16.840	-29.389	-0.042	0.394	0.397
城市區模型	40.716	-89.8920	-8.572	14.772	17.079
農田區模型	30.693	-20.899	1.216	2.257	2.564
森林區模型	16.259	-28.416	-0.048	0.405	0.408

圖 4-32 中透過柱狀圖展示圖 4-31 之誤差分布狀況，可以看到全資料模型和森林區模型誤差大致呈現以 0 為中心的鐘形分布，主要分布在± 0.5 公尺之範圍內，兩模型之成果亦屬接近，在各項數值表現上之差距皆屬公分級；城市區模型和農田區模型之誤差分布上大誤差之比例則較高，如表 4-11 所示，其比例皆大於 30%，顯示此模型無法對此圖幅展現適應性。

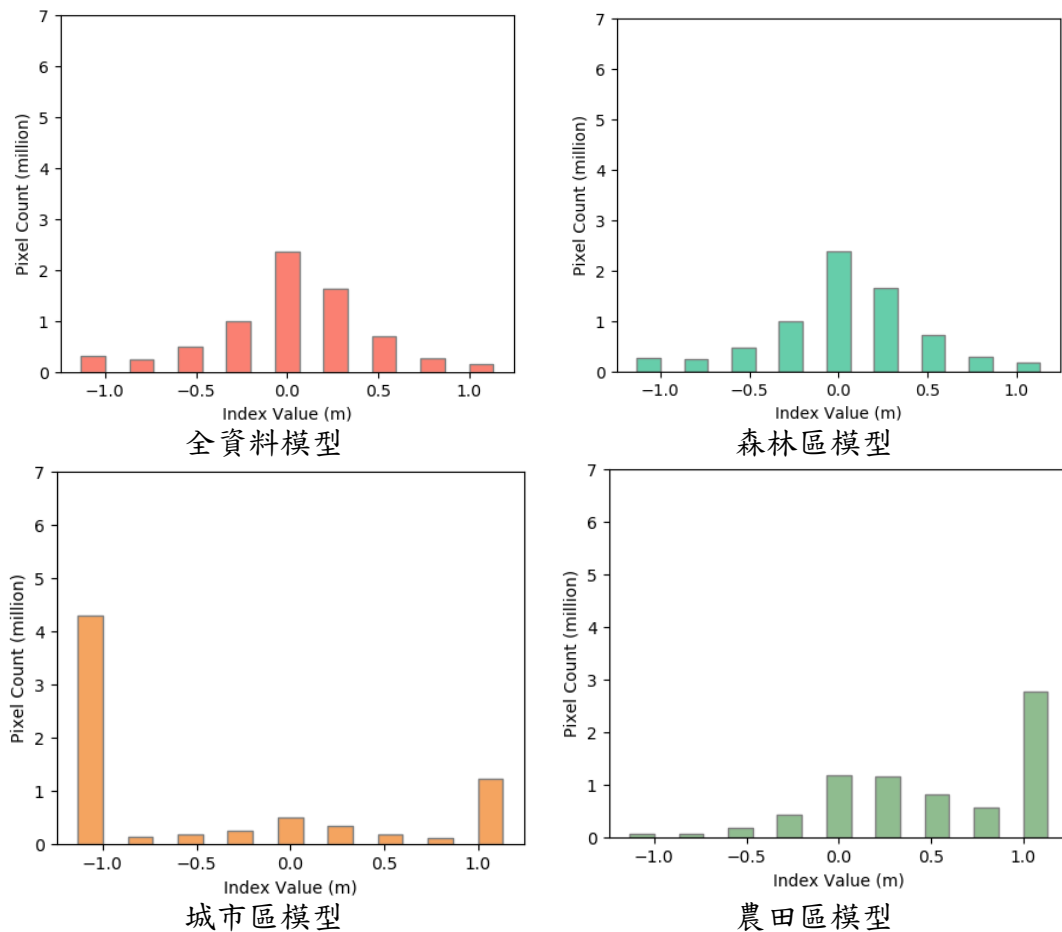


圖 4-32、95193004-三腳南山之 DEM 差值分布圖

表 4-12、95193004-三腳南山之 DEM 大誤差比例表

	誤差 > 1 m 平均高程差 (公尺)	誤差 > 1 m 像元比例	誤差 < -1 m 平均高程差 (公尺)	誤差 < -1 m 像元比例	誤差 1 m 內 像元高程差 RMSE (公尺)
全資料模型	1.348	1.8 %	-1.719	3.7 %	0.368
城市區模型	7.693	16.7 %	-14.625	58.9 %	0.453
農田區模型	3.687	36.9 %	-1.858	0.8 %	0.447
森林區模型	1.375	2.0 %	-1.704	3.3 %	0.366

綜合以上所述，本節共比較了本研究訓練之全資料模型、城市區模型、農田區模型、森林區模型等四個 AI 模型之地面點分類成果建立之 DEM，和其對應參考 DEM 之高程差。分析成果顯示，各區模型在處理其對應分區之資料時，皆能表現良好的點雲分類精度，進而產生品質穩定的 DEM；然而各區模型在處理其他分區的資料時，則容易在圖幅上出現明顯錯誤，進而影響 DEM 品質。其中全資料模型對於各分區的資料皆表現了穩定之適應能力，其皆能獲得接近於或超過分區模型處理對應分區資料時之 DEM 精度。

四、驗證圖幅綜合比較

本節將透過未參與 AI 訓練之驗證圖幅與測試圖幅，進行 AI 模型訓練之外部精度驗證。考量以單一圖幅進行之評估，容易因個別圖幅內之地表覆蓋比例或分布影響評估成果，代表性不足。故本研究將各訓練資料集內之驗證圖幅彙整，並計算影像分類與 DEM 精度之平均值，以此進行聯合評估。其中影像分類精度評估以 F1-Score 進行，DEM 精度則選用 RMSE。

(一) 影像分類精度綜合評估

影像分類綜合評估成果如表 4-13 所示，其中粗體者表示該資料集中 F1-Score 數值表現最佳者。該表格之視覺化展示則如圖 4-33 所示，其中各黑色框區塊中 City、County、Forest、Mixed 分別表示城市區、農田區、森林區、混合區資料，各不同顏色之直方圖則分別代表將各區資料以不同 AI 模型分類後之影像分類 F1-Score，黑線則表示對應資料分類成果之標準差。

自表 4-13 中之數值可以看到，各區資料模型在處理其對應資料集之驗證資料時，皆能獲得最佳之 F1-Score 表現，連帶其標準差也是最小。而全資料模型之處理成果，總是在各區資料平均精度或標準差上，獲得次佳之成果，其數值表現多接近於分區模型處理對應分區資料時之精度。

表 4-13、影像分類精度綜合評估表

F1-Score		全資料模型	城市區模型	農田區模型	森林區模型
城市區資料	平均值	0.952	0.958	0.950	0.939
	標準差	0.015	0.012	0.015	0.025
農田區資料	平均值	0.957	0.961	0.962	0.951
	標準差	0.021	0.021	0.022	0.024
森林區資料	平均值	0.842	0.460	0.780	0.872
	標準差	0.065	0.296	0.125	0.039
混合區資料	平均值	0.918	0.874	0.888	0.917
	標準差	0.028	0.051	0.074	0.024

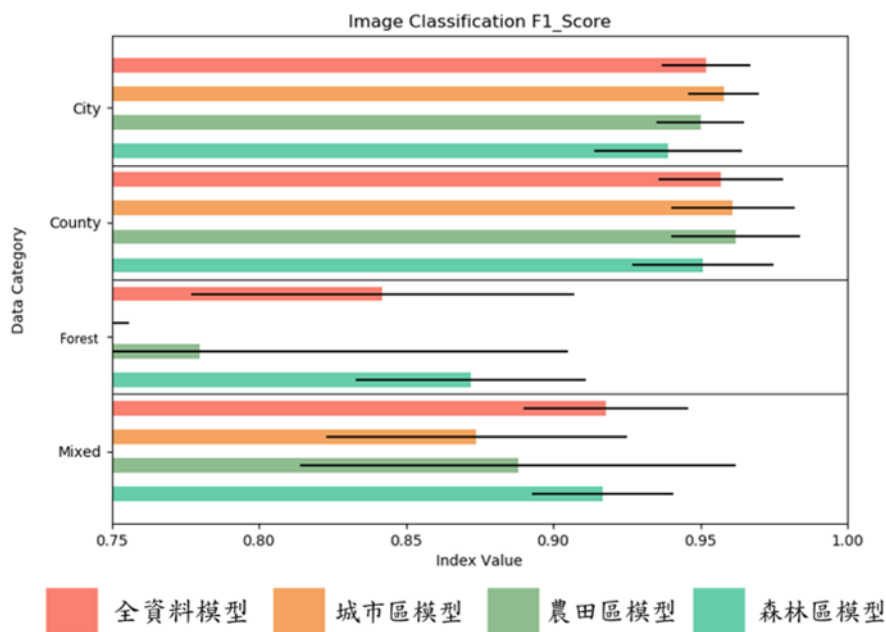


圖 4-33、影像分類綜合評估直方圖

(二) DEM 精度綜合評估

DEM 精度綜合評估成果如表 4-14 所示，其中粗體者表示該資料集中均方根誤差數值表現最佳者。表之視覺化展示則如圖 4-34 和圖 4-35 所示，因資料尺度不同，分為兩張圖展示，其中各黑色框區塊中 City、County、Forest、Mixed 分別表示城市區、農田區、森林區、混合區資料，各不同顏色之直方圖則分別代表將各區資料以不同 AI 模型分類後建立之 DEM，和參考 DEM 相減後之高程差均方根誤差值之平均，黑線則表示對應資料之標準差。

自表 4-14 中之數值可以看到，各區資料模型在處理其對應資料集之驗證資料時，皆能獲得最佳之均方根誤差數值表現，連帶其標準差也是最小。

而全資料模型之處理成果，總是在各區資料平均均方根誤差數值或標準差上，獲得次佳之成果，其數值表現多接近於分區模型處理對應分區資料時之精度。

表 4-14、DEM 精度綜合評估表(單位：公尺)

均方根誤差		全資料模型	城市區模型	農田區模型	森林區模型
城市區資料	平均值	0.661	0.293	0.822	1.172
	標準差	0.660	0.158	0.282	0.610
農田區資料	平均值	0.313	0.240	0.356	0.489
	標準差	0.177	0.103	0.222	0.333
森林區資料	平均值	0.993	13.326	3.332	0.913
	標準差	1.139	12.397	3.695	1.031
混合區資料	平均值	0.422	1.859	1.239	0.666
	標準差	0.214	1.288	1.759	0.593

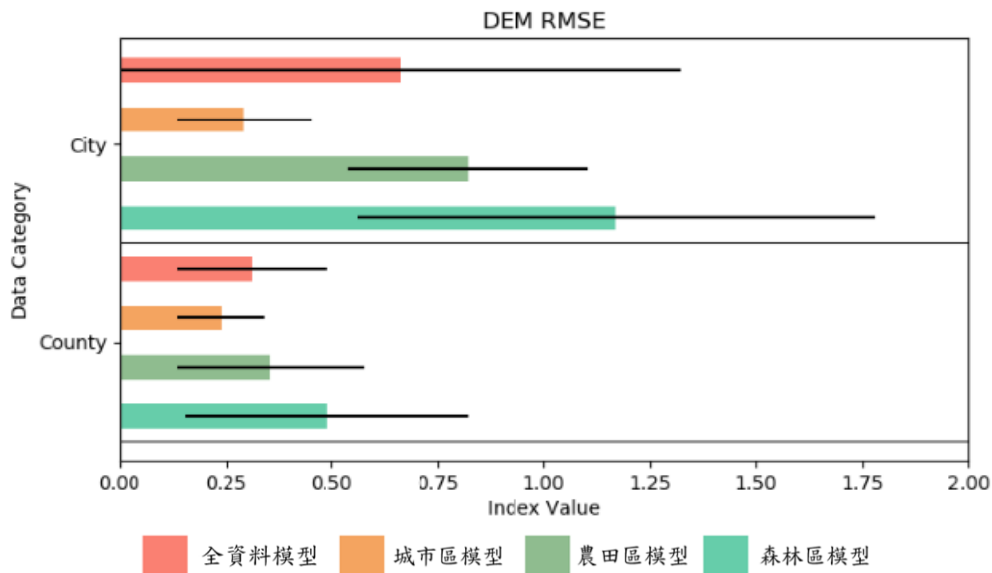


圖 4-34、DEM 精度綜合評估直方圖 - 城市區、農田區

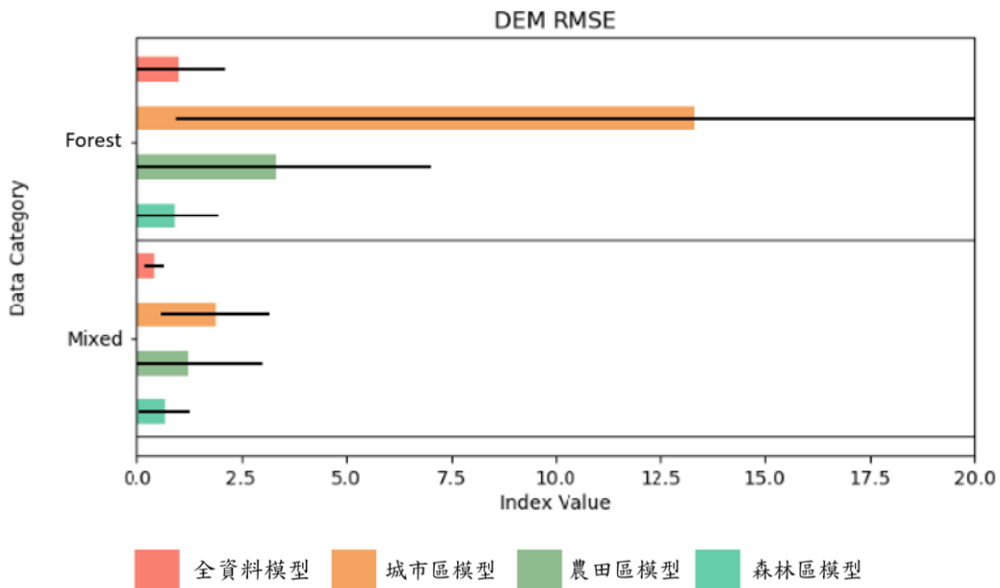


圖 4-35、DEM 精度綜合評估直方圖 - 森林區、混合區

值得注意的是，城市區模型在處理農田區資料時，反而獲得最佳之均方根誤差表現，分析主要原因有二。其一是部分農田區驗證圖幅上，仍有零星聚落分布，如圖 4-36 所示，農田區模型在密集聚落範圍僅能表現受限之分類能力，進而影響點雲分類之正確性，並誤差反映在 DEM 高程數值表現上。

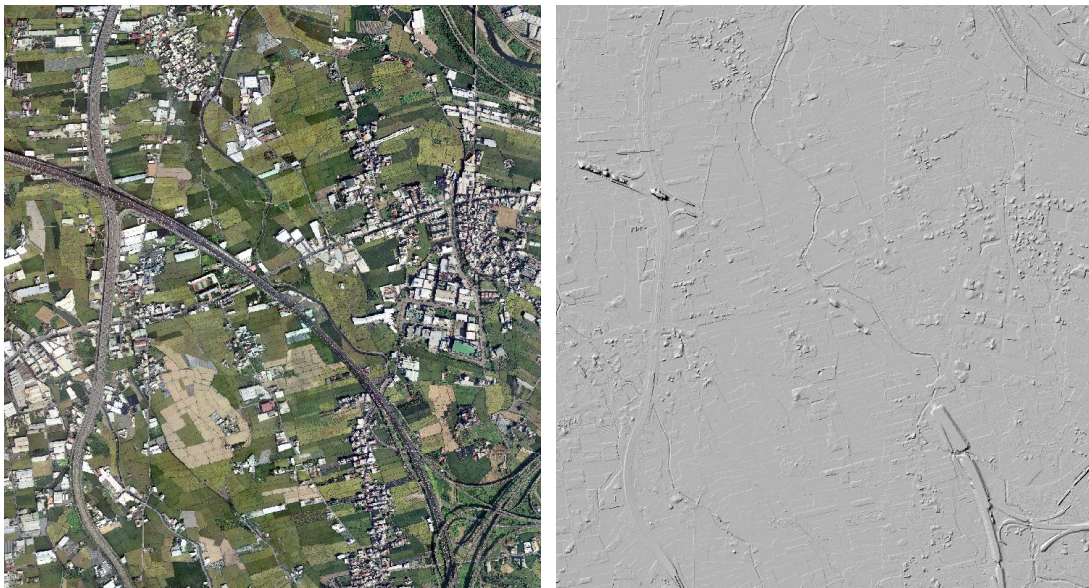


圖 4-36、95213077-四德厝之正射影像(左)及農田區 AI 分類成果(右)

其二是農田區圖幅多為均質平坦之環境，點雲強度反射條件接近，分類任務單純，各 AI 模組皆能於此類圖幅表現一定適應性，如圖 4-37 所示，此

圖幅地形平坦，多為低密度植被所覆蓋，而此圖幅經不同 AI 分類後之高程差比較如表 4-15 所列，可以看到各模型和參考 DEM 之誤差甚為接近，彼此差距皆為數毫米。



圖 4-37、94194039-樹林里之正射影像(左)及農田區 AI 分類成果(右)

表 4-15、94194039-樹林里之 DEM 精度分析(單位：公尺)

	最大值	最小值	平均值	標準差	均方根誤差
全資料模型	3.996	-3.536	-0.005	0.092	0.093
城市區模型	4.93	-3.763	-0.002	0.1	0.1
農田區模型	5.273	-3.208	0.005	0.099	0.099
森林區模型	4.926	-3.991	-0.007	0.099	0.099

雖然都市區模型和參考 DEM 之均方根誤差優於農田區模型之表現，然而農田區模型針對凸起之地形結構(如土堤、高速公路等)附近，其點雲分類成果仍較為出色，農田區 AI 模型可獲得較銳利之邊界及較為細緻之地形。DEM 陰影圖與點雲剖面成果如圖 4-38 至圖 4-41 所示。



農田區模型陰影圖 參考 DEM 陰影圖 城市區模型陰影圖
 圖 4-38、95213077-四德厝之高速公路部分陰影圖

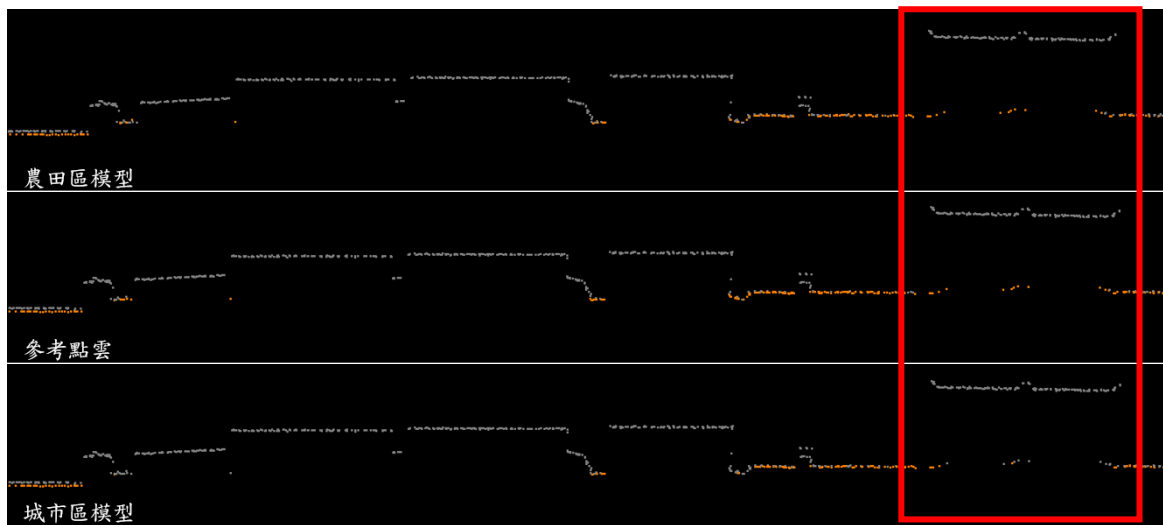


圖 4-39、95213077-四德厝之高速公路部分點雲剖面



農田區模型陰影圖 參考 DEM 陰影圖 城市區模型陰影圖

圖 4-40、94194039-樹林里之田間道路部分陰影圖

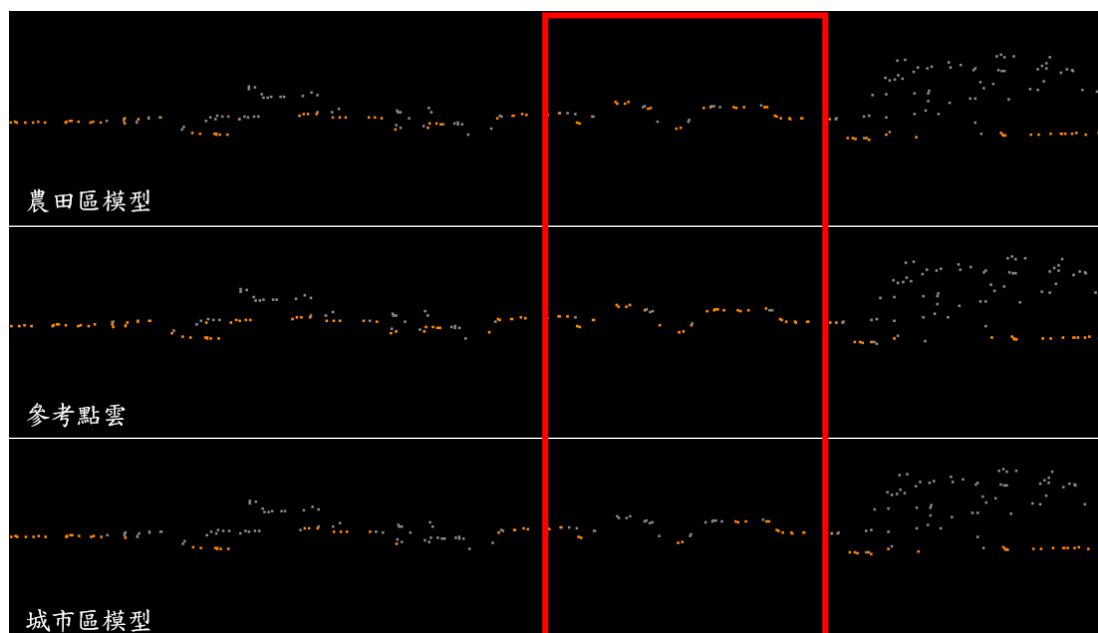


圖 4-41、94194039-樹林里之田間道路部分點雲剖面

圖 4-38、圖 4-39 顯示 95213077-四德厝之高速公路附近 DEM 陰影圖與點雲剖面圖。由陰影圖顯示與參考 DEM 相比，農田區模型之成果在紅框範圍處可獲較銳利之地形結構線。該部分對應圖 4-39 之紅框處，其成果亦顯示以農田區模型之點雲分類成果較為完整，和參考點雲較為接近。

圖 4-40、圖 4-40 顯示 94194039-樹林里之田間土丘所形成之道路 DEM 陰影圖與點雲剖面圖。由陰影圖顯示與參考 DEM 相比，農田區模型之成果在紅框範圍處可獲較銳利之道路邊界線。該部分對應圖 4-41 之紅框範圍，其成果亦顯示以農田區模型之點雲分類成果較為完整，和參考點雲較為接近，城市區模型之分類成果則有所遺漏。

綜合本節所述，城市區模型在農田區與城市區圖幅皆能展現適應性，在分類建築物點雲上可以展現明顯優勢。與此相比，農田區模型僅能對圖幅中零星分布之建築物展現部分適應能力，偶有部分建物輪廓會被保留。然而和城市區模型相比，農田區模型最大特色為其對凸起地形結構，如田間道路、高速公路等邊界細節保留能力，優於城市區模型。

實際使用上，城市區模型傾向過濾建築物，人工編修成本應主要花費於補足地面結構之細節；農田區模型則傾向部分過濾建築物，但保留較細緻之地形結構，人工編修成本應主要花費於移除建築物。

(三) 測試資料評估

本研究除訓練及驗證圖幅外，亦向廠商諮詢後，另行申請較容易編修與較難編修之圖幅共 36 幅，依照圖幅特性與處理情況之不同，本研究分為一般圖幅、點雲雜訊及點雲穿透率等以下三種情況，進行測試資料處理成果討論。

1. 一般圖幅：

此類圖幅處理成果與本研究之訓練、驗證資料之趨勢接近，以下選取城市區之 96224020-埔頂重劃區與森林區之 95193003-火燒寮進

行測試。

(1) 96224020-埔頂重劃區

本圖幅屬城市區資料，其參考 DEM 和正射影像如圖 4-42 所示。

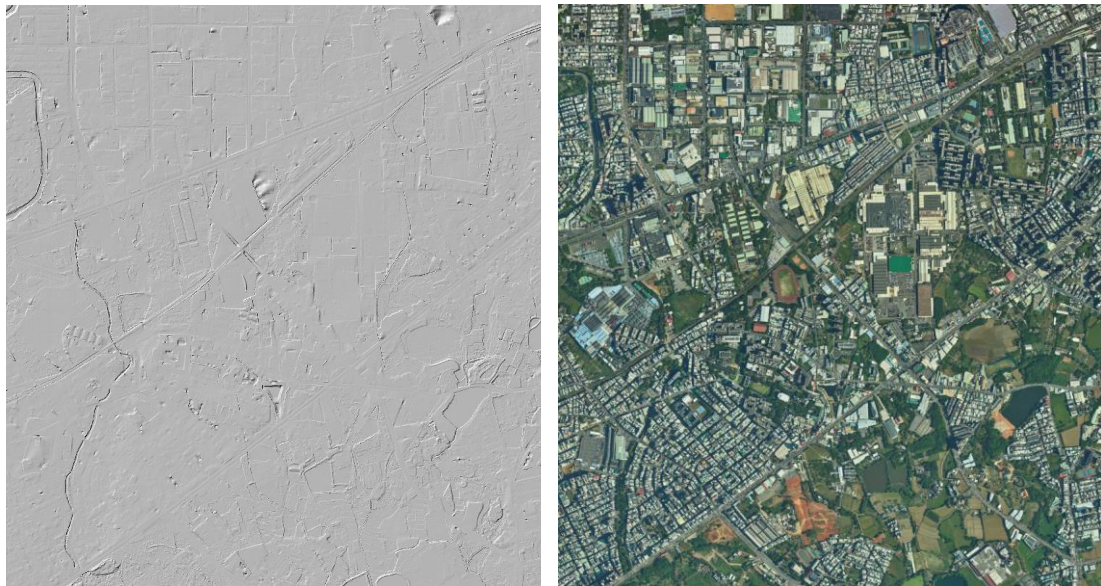


圖 4-42、96224020-埔頂重劃區之參考 DEM(左)與正射影像(右)

經本案之四個 AI 模型處理後，其影像分類成果如圖 4-43 所示，相關影像分類精度則如表 4-16 所示。自影像分類精度表可以看到，本圖幅之預測結果，以城市區模型之影像分類適應性較佳，在多項分類指標中皆獲得最佳之成果；全資料模型則在各項精度指標中皆為表現次佳者，其數值雖不及但接近值城市區模型之分類精度表現；森林區模型則適應性較差，在各項精度指標中表現皆為最差。



全資料模型



森林區模型



城市區模型



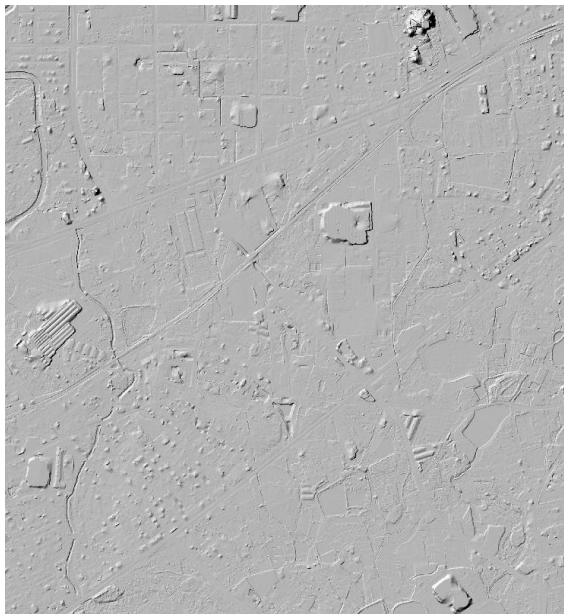
農田區模型

圖 4-43、96224020-埔頂重劃區 AI 影像分類成果

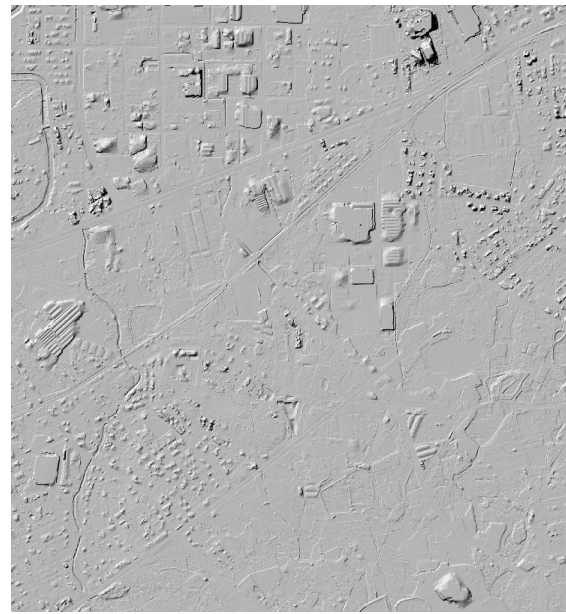
表 4-16、96224020-埔頂重劃區 AI 影像分類精度表

	Accuracy	Precision	Recall	F1
全資料模型	0.938	0.922	0.965	0.943
城市區模型	0.945	0.935	0.963	0.949
農田區模型	0.932	0.912	0.964	0.937
森林區模型	0.905	0.909	0.909	0.909

經本案之全資料模型、森林區模型、城市區模型、農田區模型等 AI 模型之影像分類成果進行點雲分類，其分類成果之 DEM 陰影圖和 DEM 高程差異圖如圖 4-44 和圖 4-45 所示。由 DEM 陰影圖可以看到，其成果以全資料模型和城市區模型之 DEM 品質較佳，地形結構和參考 DEM 較為接近；以森林區模型和農田區模型分類者，其 DEM 成果在建物密集區仍保有明顯的建物輪廓。而透過表 4-17 之 DEM 高程差值敘述性統計成果，亦可以看到以城市區模型分類成果建立之 DEM，其高程差之均方根誤差數值最小，而以全資料模型分類者次之，森林區模型分類成果則對此圖幅表現較差的適應性。



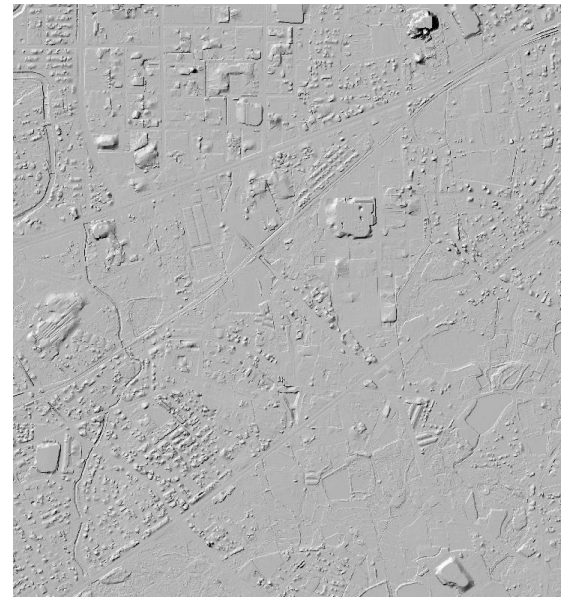
全資料模型



森林區模型



城市區模型



農田區模型

圖 4-44、96224020-埔頂重劃區之 DEM 陰影圖

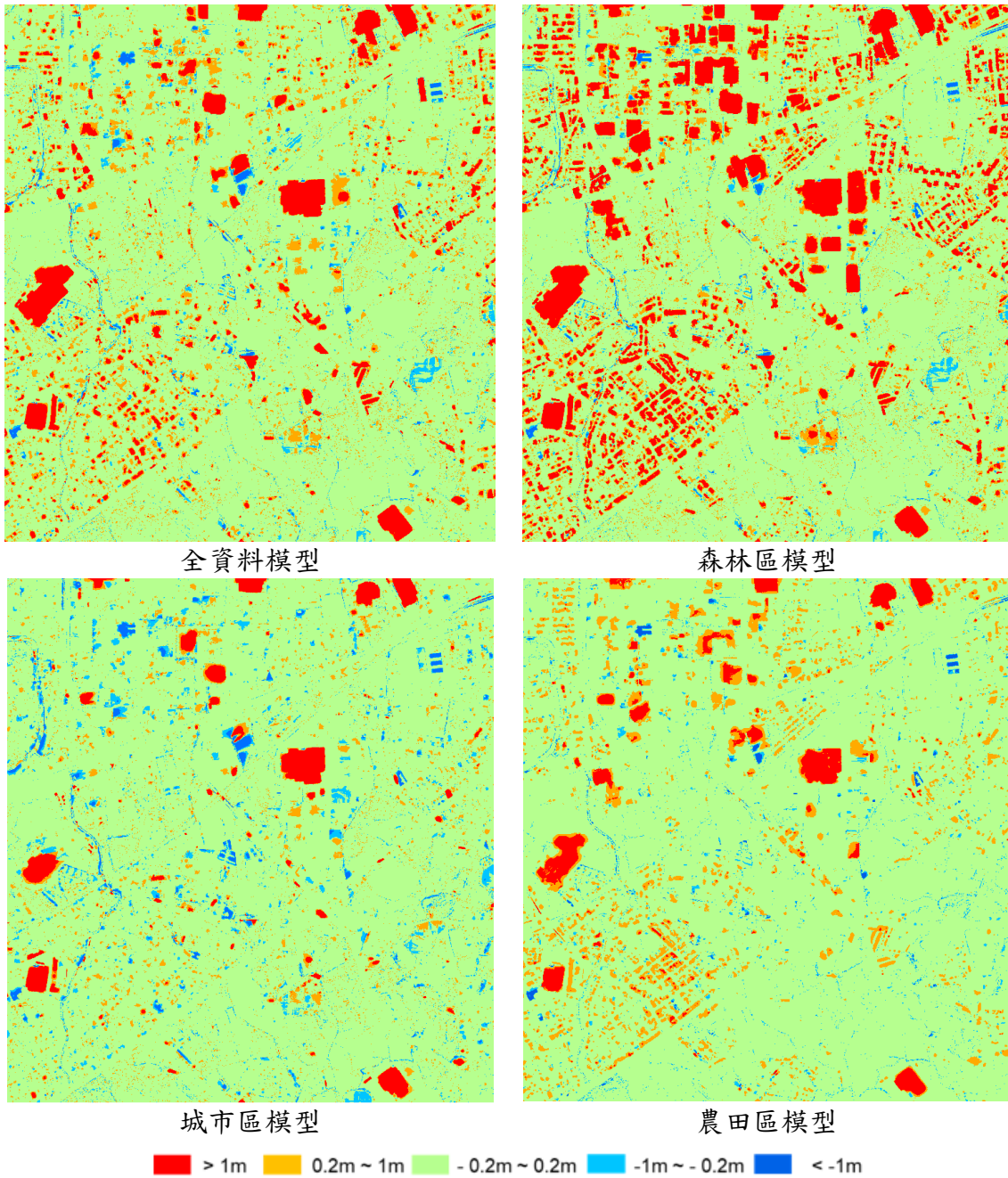


圖 4-45、96224020-埔頂重劃區之 DEM 高程差異圖

表 4-17、96224020-埔頂重劃區之 DEM 精度分析(單位：公尺)

	最大值	最小值	平均值	標準差	均方根誤差
全資料模型	63.365	-9.379	0.320	1.818	1.846
城市區模型	51.065	-9.434	0.162	1.476	1.484
農田區模型	51.635	-9.380	0.508	2.550	2.600
森林區模型	52.907	-9.295	0.607	2.760	2.826

圖 4-46 中透過柱狀圖展示圖 4-45 誤差分布狀況，可以看到各模型對大型建築物的分類能力受限，其輪廓仍於 DEM 中或多或少被保留，全資料模型和城市區模型誤差大致呈現以 0 為中心的鐘形分布，主要分布在 ± 0.5 公尺之範圍內，四組 AI 成果中亦以此兩模型之成果，大誤差之比例較小；森林區模型和農田區模型之誤差分布上大誤差之比例則較高，如表 4-18 所示，其比例皆大於 15%，對圖幅範圍內的建築物無法展現分類能力。

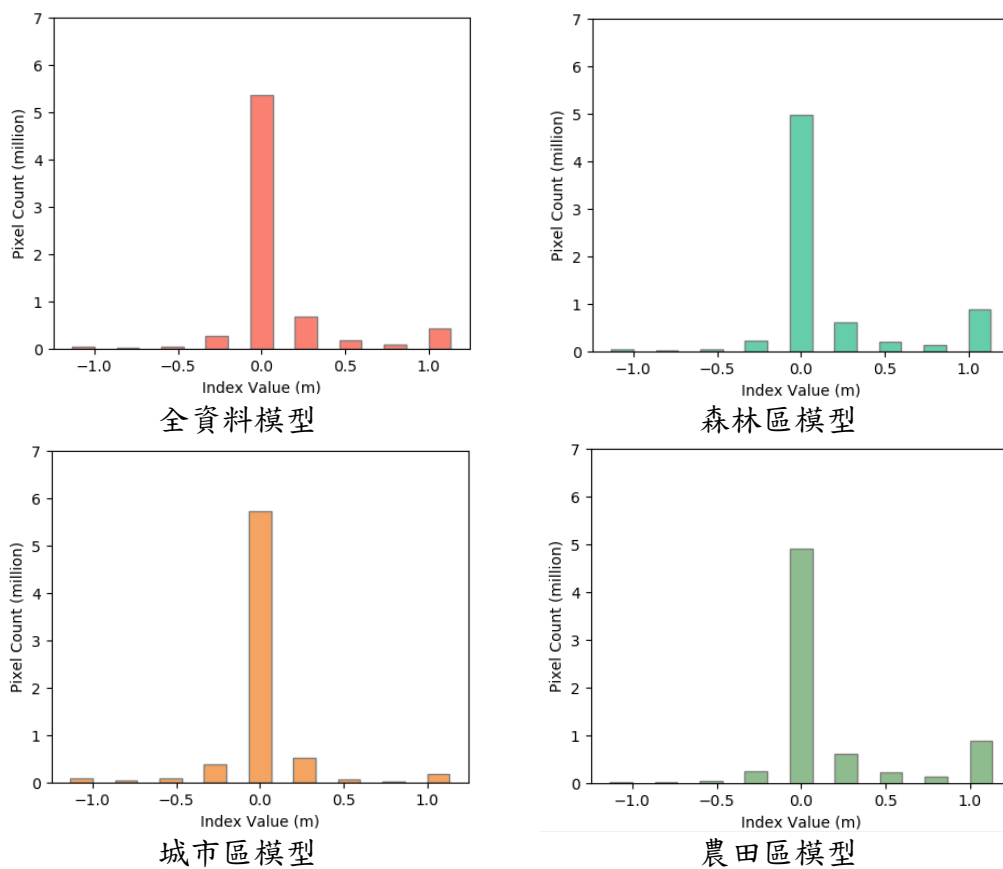


圖 4-46、96224020-埔頂重劃區之 DEM 差值分布圖

表 4-18、96224020-埔頂重劃區之 DEM 大誤差比例表

	誤差 > 1 m 平均高程差 (公尺)	誤差 > 1 m 像元比例	誤差 < -1 m 平均高程差 (公尺)	誤差 < -1 m 像元比例	誤差 1 m 內像 元高程差 RMSE (公尺)
全資料模型	5.036	5.7%	-1.967	0.6%	0.177
城市區模型	5.568	2.5%	-1.984	1.1%	0.151
農田區模型	3.952	12.1%	-1.925	0.4%	0.206
森林區模型	4.813	12%	-1.895	0.4%	0.198

(2) 95193003-火燒寮

本圖幅屬森林區資料，其參考 DEM 與正射影像如圖 4-47 所示。

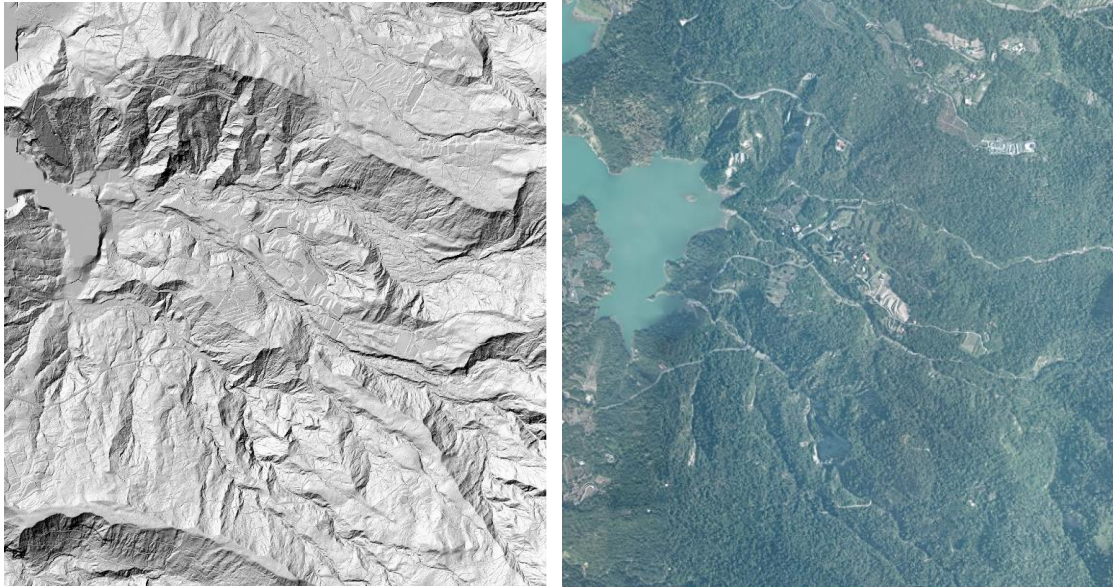
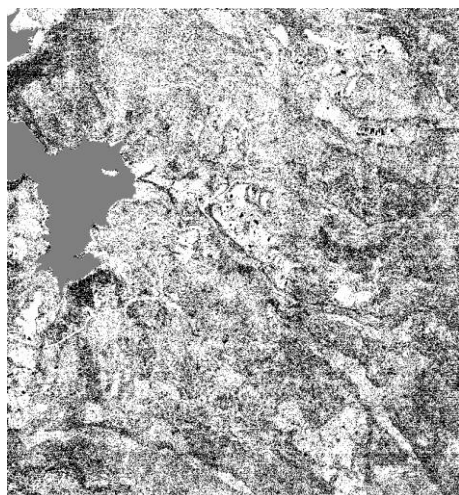
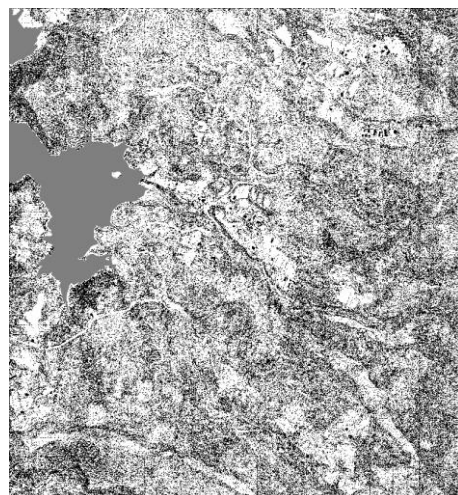


圖 4-47、95193003-火燒寮之參考 DEM(左)與正射影像(右)

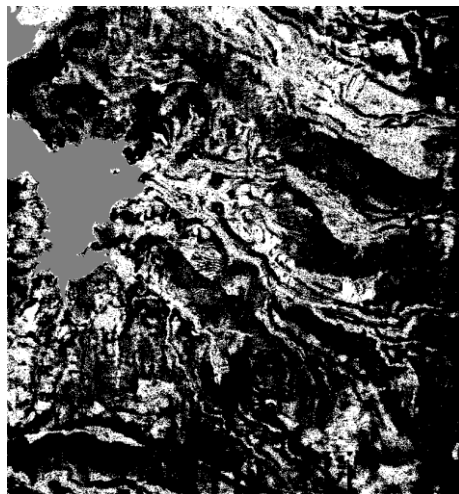
經本案之四個 AI 模型處理後，其影像分類成果如圖 4-48 所示，相關影像分類精度則如表 4-19 所示。自影像分類精度表可以看到，本圖幅之預測結果，以森林區、全資料模型之表現最為穩定，皆可獲得 0.85 左右的 F1-Score 精度表現；城市區、農田區模型之適應力明顯較差，城市區模型將大部分圖面分類為非地面點，而農田區模型則將大部分圖面分類為地面點，和參考資料明顯有別。



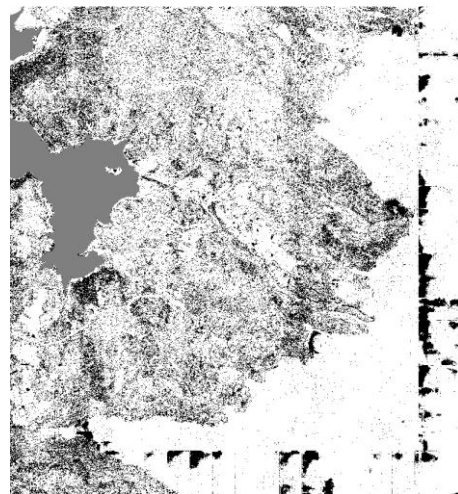
全資料模型



森林區模型



城市區模型



農田區模型

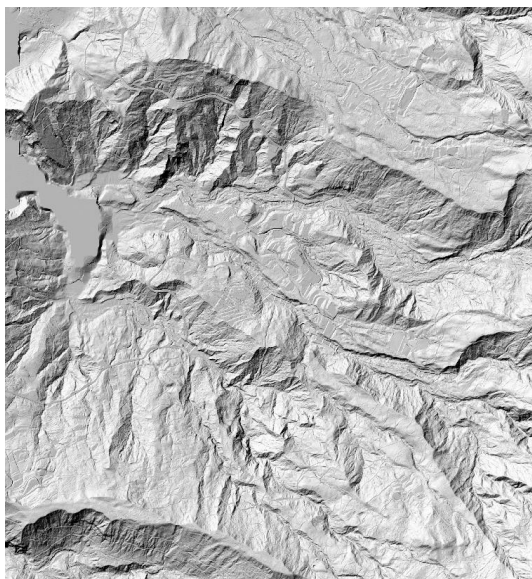
圖 4-48、95193003-火燒寮 AI 影像分類成果

表 4-19、95193003-火燒寮 AI 影像分類精度表

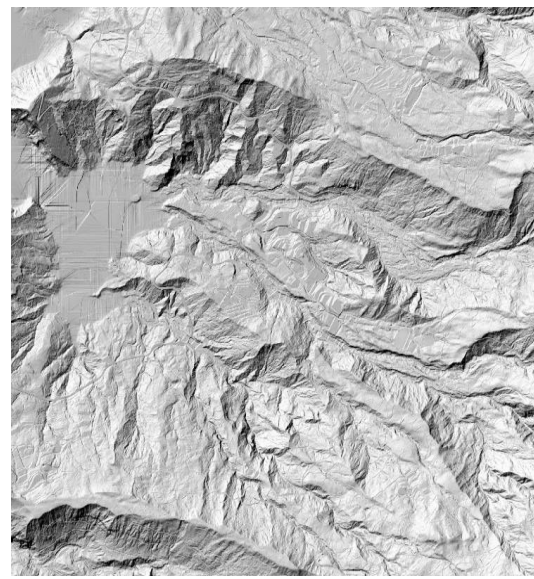
	Accuracy	Precision	Recall	F1
全資料模型	0.856	0.890	0.898	0.894
城市區模型	0.518	0.871	0.335	0.484
農田區模型	0.786	0.781	0.949	0.857
森林區模型	0.868	0.874	0.939	0.905

經本案之全資料模型、森林區模型、城市區模型、農田區模型等 AI 模型之影像分類成果進行點雲分類，分類成果之 DEM 陰影圖和 DEM 高程差異圖如圖 4-49 和圖 4-50 所示。由 DEM 陰影圖可以看到，DEM 成果以全資料模型和森林區模型之成果和參考 DEM 較為接近；農田區模型成果仍可見部分地形細節，

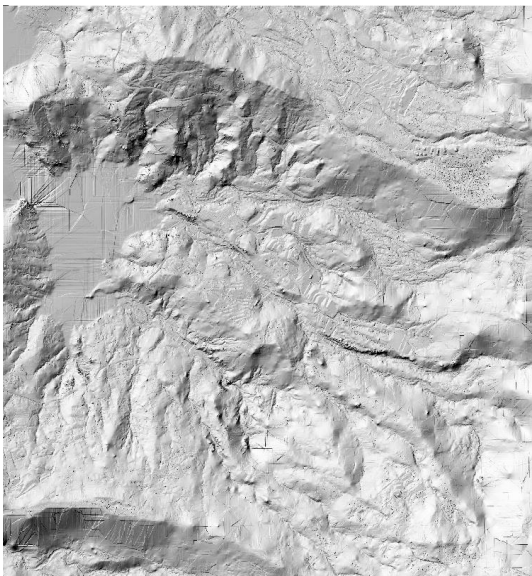
但對地表植被分類能力仍有改善空間；城市區模型則無法適應此地形之資料，多數地形細節皆為遺漏。而透過表 4-20 之 DEM 高程差值敘述性統計成果，亦可以看到以全資料模型分類成果建立之 DEM，其高程差之均方根誤差數值最小，而以森林區模型分類者次之，然兩者數值十分接近；城市區模型和農田區模型分類成果則對此圖幅表現較差的適應性，均方根誤差為公尺級。



全資料模型



森林區模型



城市區模型



農田區模型

圖 4-49、95193003-火燒寮之 DEM 陰影圖

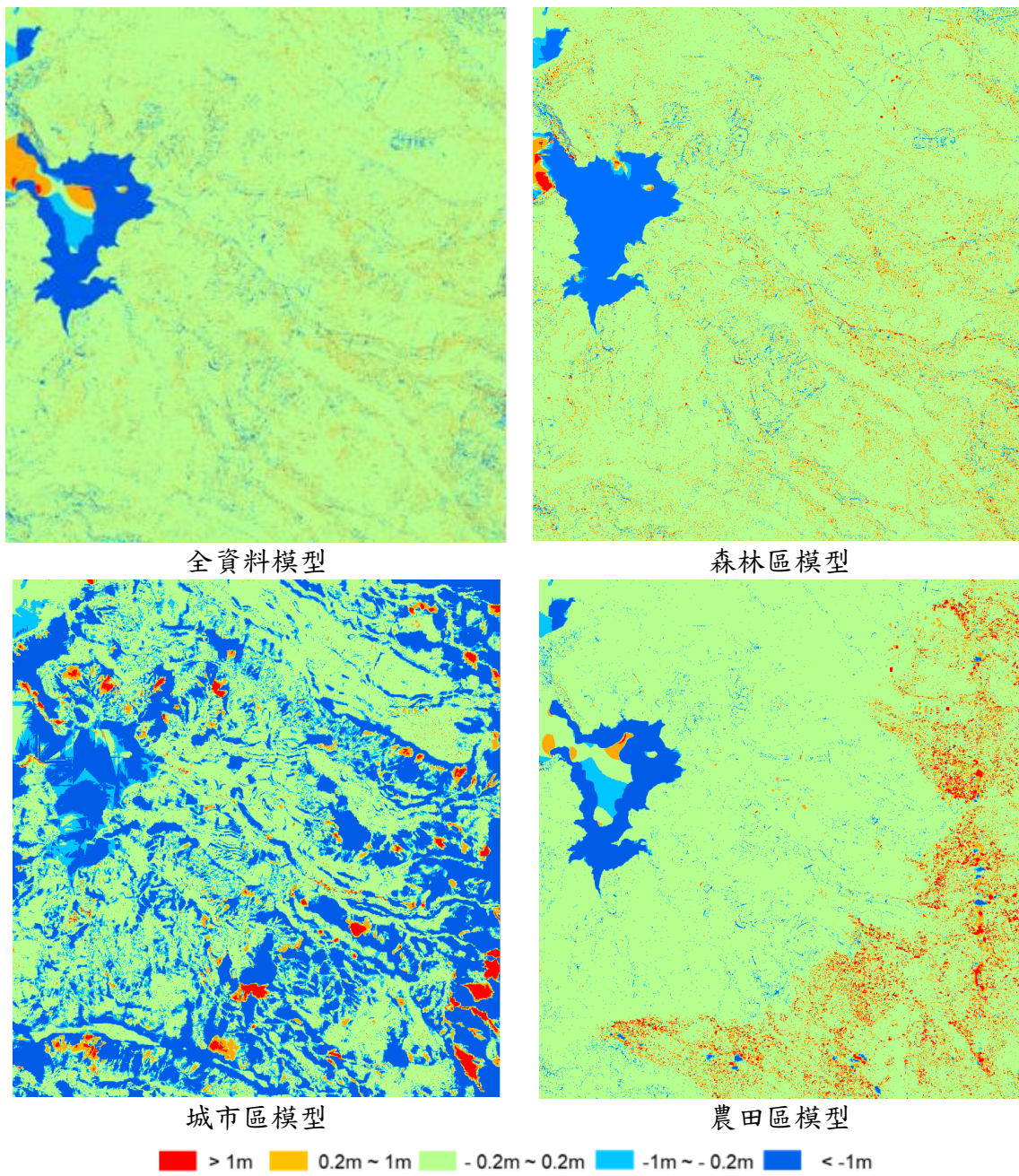


圖 4-50、95193003-火燒寮之 DEM 高程差異圖

表 4-20、95193003-火燒寮之 DEM 精度分析(單位：公尺)

	最大值	最小值	平均值	標準差	均方根誤差
全資料模型	5.377	-8.648	0.015	0.195	0.195
城市區模型	33.690	-98.226	-1.653	5.097	5.358
農田區模型	26.288	-10.152	0.653	1.548	1.680
森林區模型	5.775	-8.715	0.017	0.204	0.205

圖 4-51 中透過柱狀圖展示圖 4-50 之誤差分布狀況，可以看到全資料模型和森林區模型誤差大致呈現以 0 為中心的鐘形分布，主要分布在 ± 0.5 公尺之範圍內，兩模型之成果亦屬接近，在各項數值表現上之差距皆屬公分級；城市區模型和農田區模型之誤差分布上大誤差之比例則較高，如圖 4-51 所示，城市區模型大於 30%，農田區模型大於 15%，顯示模型無法對此圖幅展現適應性。

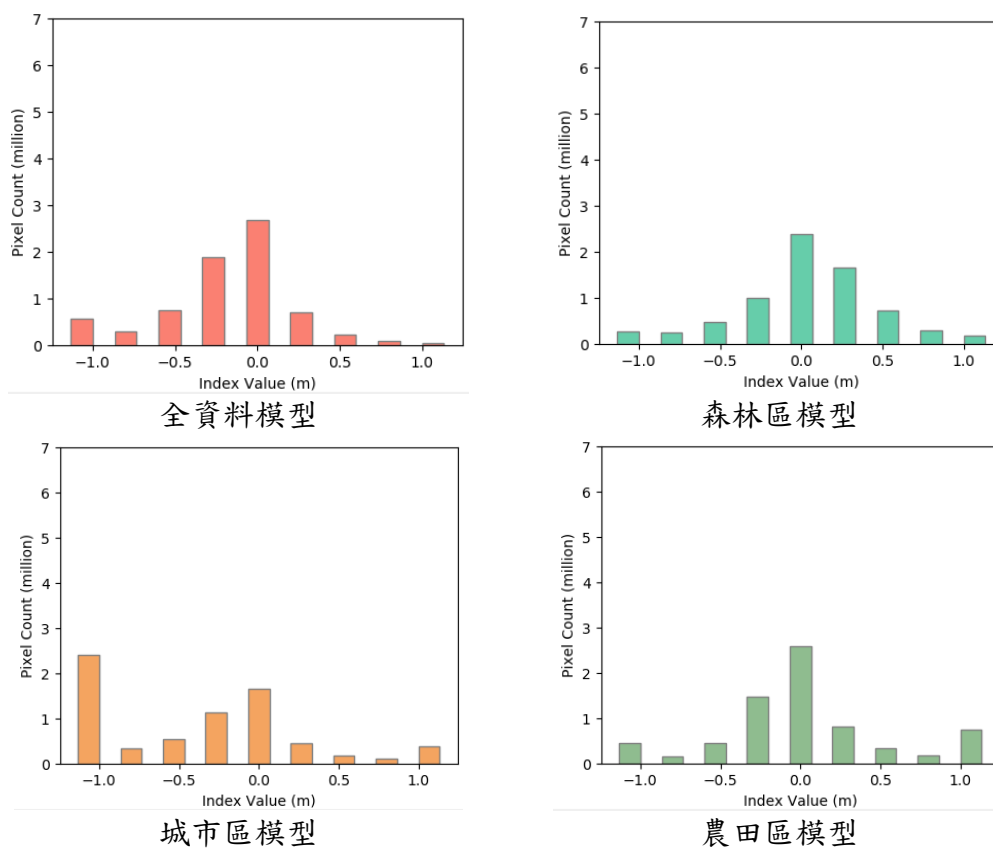


圖 4-51、95193003-火燒寮之 DEM 差值分布圖

表 4-21、95193003-火燒寮之 DEM 大誤差比例表

	誤差 > 1 m 平均高程差 (公尺)	誤差 > 1 m 像元比例	誤差 < -1 m 平均高程差 (公尺)	誤差 < -1 m 像元比例	誤差 1 m 內 像元高程差 RMSE (公尺)
全資料模型	1.421	0.6%	-2.904	7.3%	0.329
城市區模型	3.664	5.2%	-4.642	32.4%	0.387
農田區模型	3.113	9.9%	-3.122	5.9%	0.326
森林區模型	1.457	0.8%	-2.966	6.7%	0.325

2. 點雲雜訊：

此類圖幅之在點雲掃描過程中，受環境因素或儀器原理之影響，在點雲資料中，會看見明顯之雜訊，此類出現樣貌不一，可能在高程值明顯不合理處，如圖 4-52 和圖 4-53 所示之 96224057-大北坑圖幅、圖 4-54 所示之 96214023-佳仁山(四)圖幅；或鑲嵌於地形中，如圖 4-55 和圖 4-56 所示之 96203045-裡門山(四)圖幅。也因此測繪廠商在處理此類圖幅時，需額外花費大量時間對雜訊部分點雲進行過濾，屬點雲分類作業上較為困難，需額外花費人力成本。

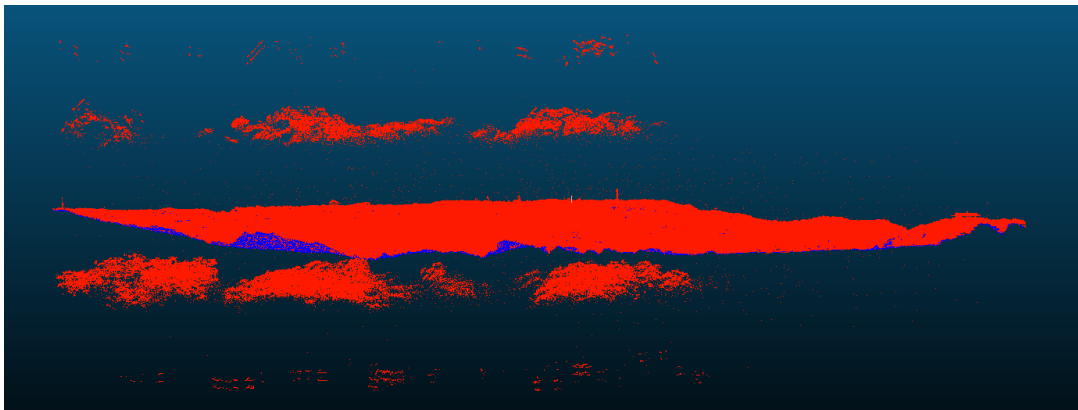


圖 4-52、高程不合理之雜訊點雲(全景)

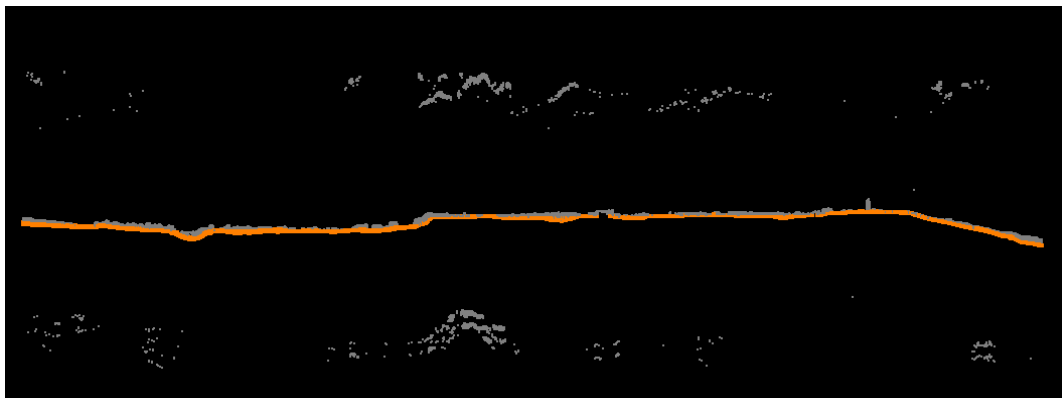


圖 4-53、高程不合理之雜訊點雲(剖面)

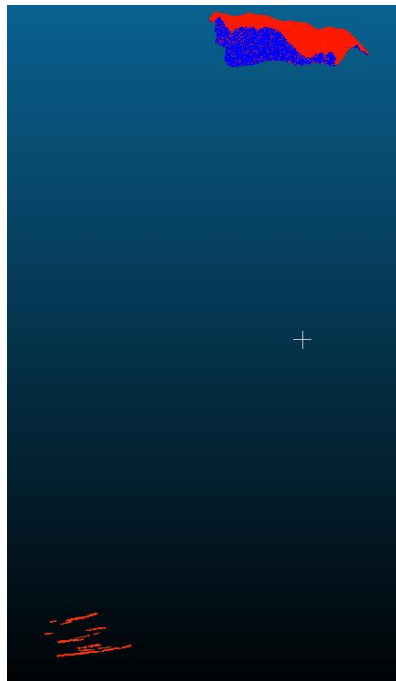


圖 4-54、高程不合理之雜訊點雲(剖面)

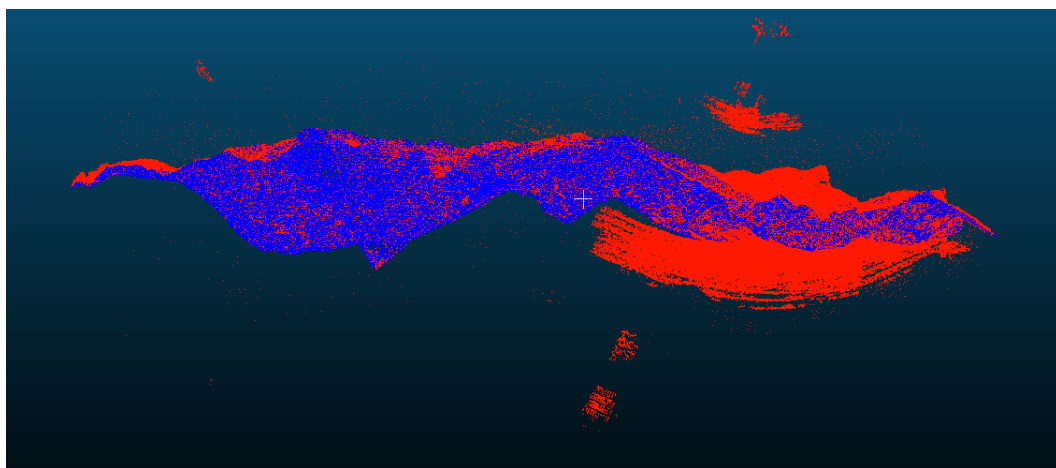


圖 4-55、鑲嵌於地形之雜訊(全景)

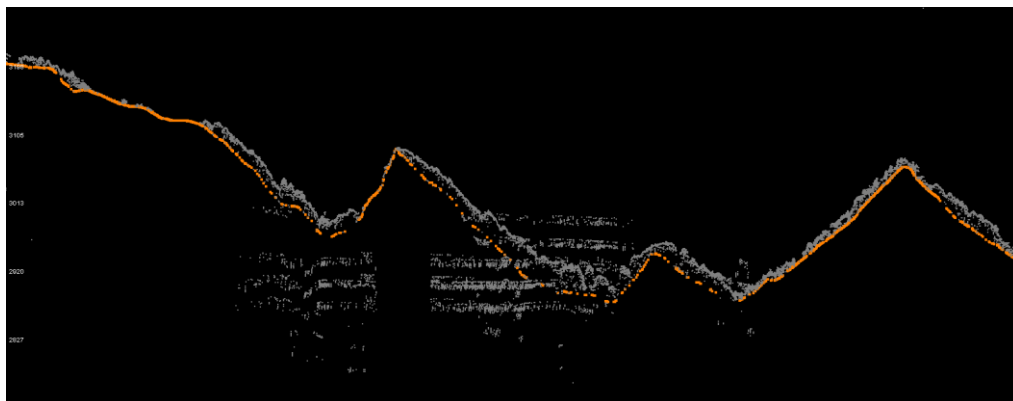


圖 4-56、鑲嵌於地形之雜訊(剖面)

而含有雜訊之圖幅，和訓練圖幅之點雲樣態有別，本案所研究流程設計、訓練資料標記與 AI 模型訓練上，未針對含明顯雜訊之圖幅進行考量，故當點雲分類成果含有明顯雜訊時，容易有將雜訊點雲誤判為地面點之情形，使分類成果受限。以下展示 96203045-裡門山(四)、96214023-佳仁山(四)兩圖幅以各 AI 模型處理之分類成果：

(1) 96203045-裡門山(四)

本圖幅屬森林區資料，其參考 DEM 與正射影像如圖 4-57 所示，本圖幅包含鑲嵌於地形中的雜訊點雲。

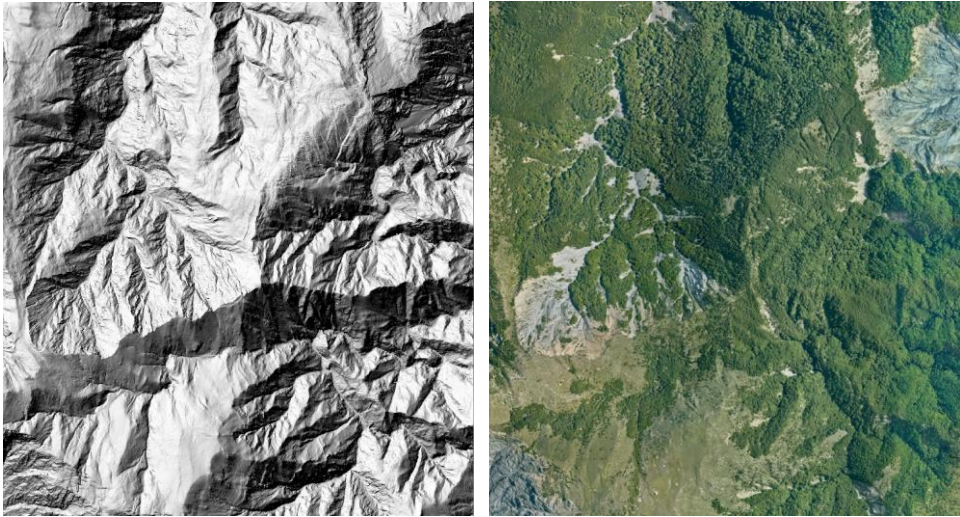


圖 4-57、96203045-裡門山(四)之參考 DEM(左)與正射影像(右)

經本案之四個 AI 模型處理後，其影像分類成果如圖 4-58 所示，相關影像分類精度則如表 4-22 所示。自影像分類精度表可以看到，本圖幅之預測結果，以森林區模型之數值表現較佳，可獲得 0.838 之 F1-Score 精度表現；城市區、農田區模型之適應力明顯較差，城市區模型將大部分圖面分類為非地面點，而農田區模型則將大部分圖面分類為地面點，和參考資料明顯有別；考量純幾何資訊的全資料模型，也受高程異常之點雲雜訊影響，而和森林區模型成果出現落差。



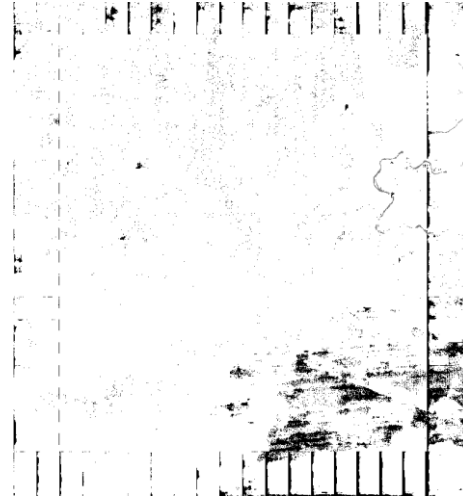
全資料模型



森林區模型



城市區模型



農田區模型

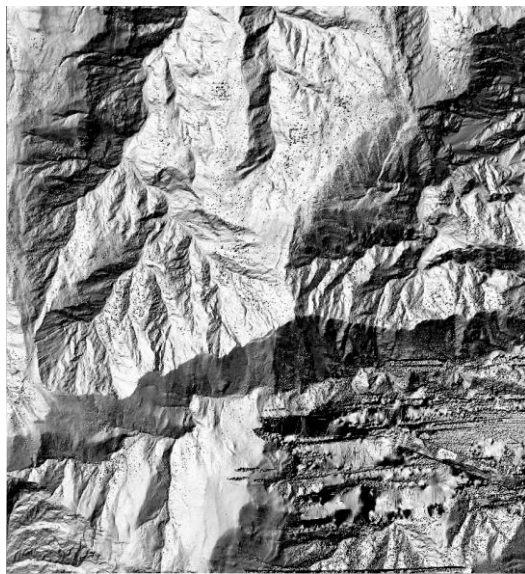
圖 4-58、96203045-裡門山(四)AI 影像分類成果

表 4-22、96203045-裡門山(四)AI 影像分類精度表

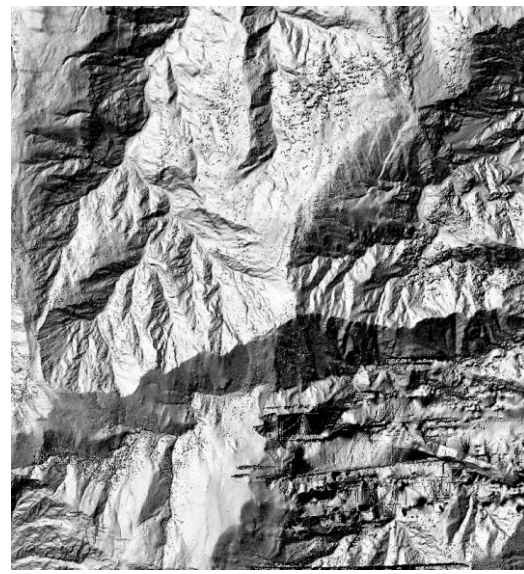
	Accuracy	Precision	Recall	F1
全資料模型	0.722	0.835	0.687	0.754
城市區模型	0.441	0.751	0.148	0.247
農田區模型	0.639	0.636	0.978	0.771
森林區模型	0.799	0.838	0.838	0.838

經本案之全資料模型、森林區模型、城市區模型、農田區模型等 AI 模型之影像分類成果分類點雲，分類成果之 DEM 陰影圖和 DEM 高程差異圖如圖 4-59 和圖 4-60 所示。由 DEM 陰影圖可以看到，DEM 成果以全資料模型和森林區模型之成果和參考 DEM 較為接近；農田區模型成果仍可見部分地形細節，但對

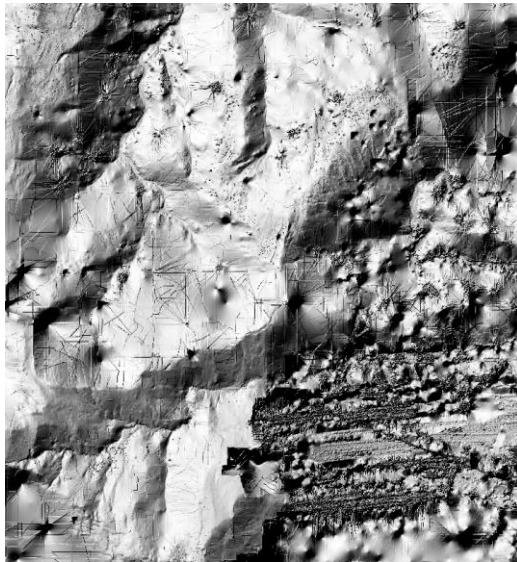
地表植被分類能力仍有改善空間；城市區模型則無法適應此地形之資料，多數地形細節皆為遺漏。且由於點雲反投影方式限制，圖幅右下角雜訊分布處，仍可以看到明顯的雜訊被加入 DEM 內插。而透過表 4-23 之 DEM 高程差值敘述性統計成果，亦可以看到雜訊對高程評估值造成的明顯影響，各項指標之參考價值皆明顯降低。



全資料模型



森林區模型



城市區模型



農田區模型

圖 4-59、96203045-裡門山(四)之 DEM 陰影圖

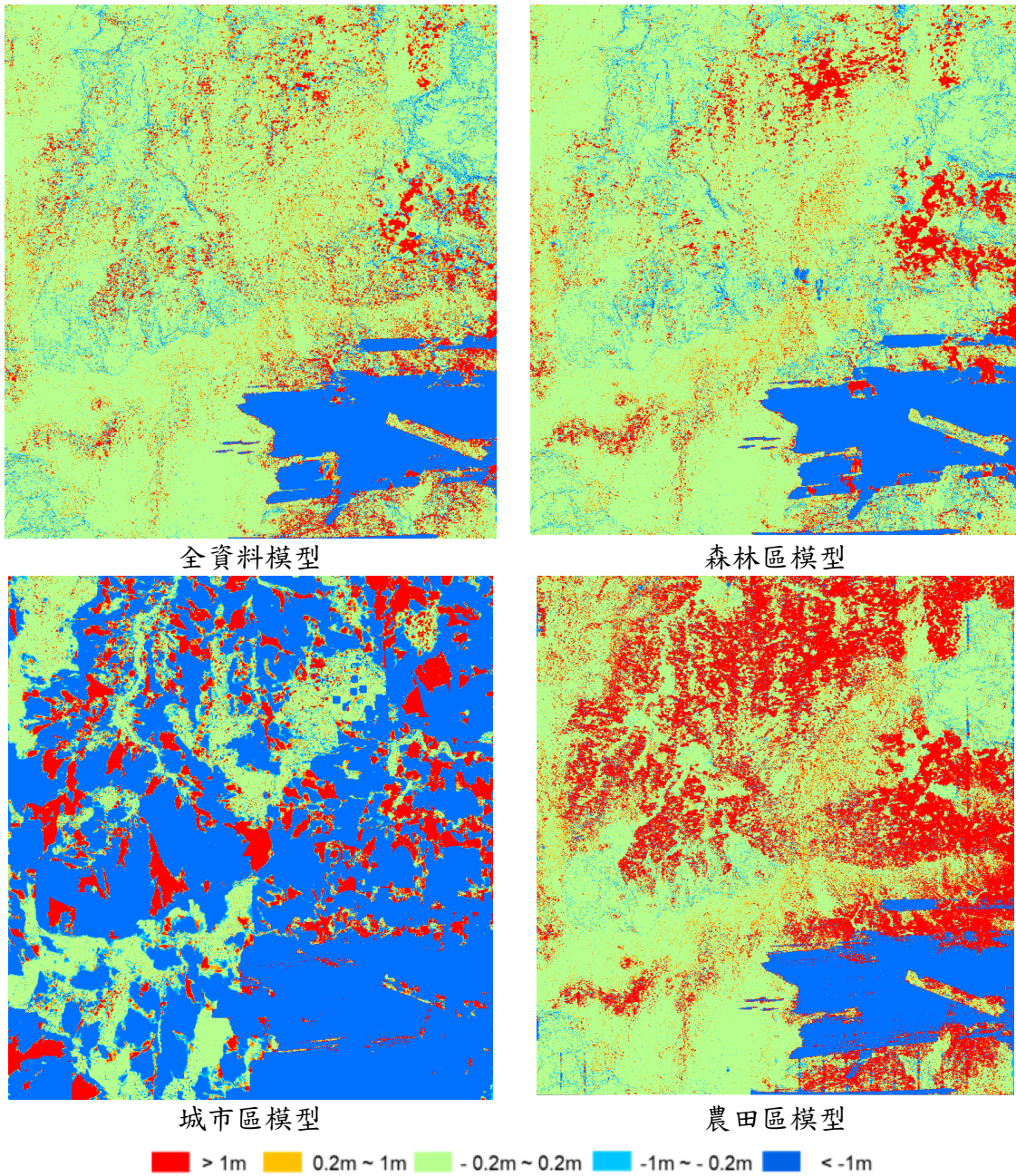


圖 4-60、96203045-裡門山(四)之 DEM 高程差異圖

表 4-23、96203045-裡門山(四)之 DEM 精度分析(單位：公尺)

	最大值	最小值	平均值	標準差	均方根誤差
全資料模型	130.008	-1146.804	-10.640	42.881	44.181
城市區模型	115.899	-1062.381	-36.295	81.058	88.813
農田區模型	112.687	-1161.464	-9.060	46.368	47.368
森林區模型	111.634	-1085.731	-10.211	42.414	43.626

圖 4-61 中透過柱狀圖展示圖 4-60 之誤差分布狀況，可以看到受到點雲雜訊影響，各個模型之處理成果皆有 20 % 以上之高程大於 1 公尺的大誤差，排除此類大誤差之像元後重新計算高程之均方根誤差，可以發現其數值明顯降低，表現接近於表 4-12 中森林區範例圖幅(95193004-三腳南山圖幅)之評估成果。

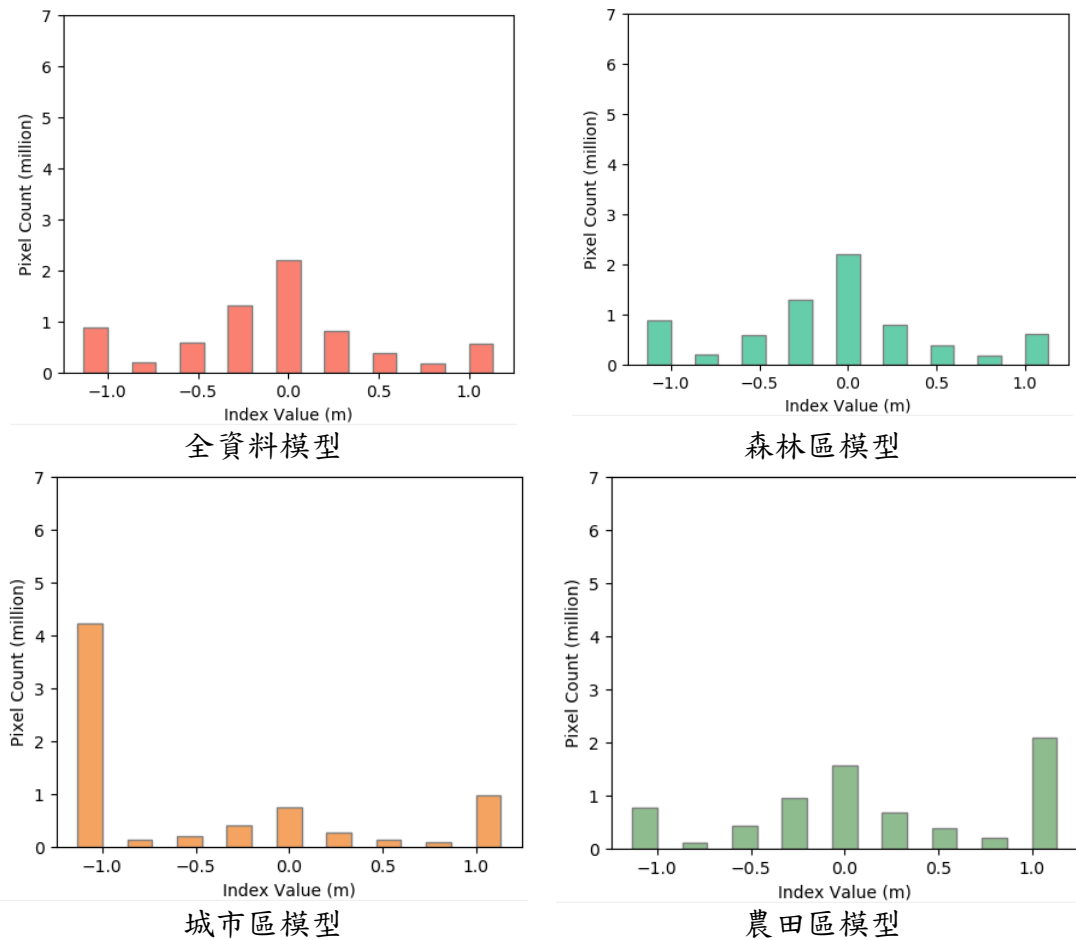


圖 4-61、96203045-裡門山(四)之 DEM 差值分布圖

表 4-24、96203045-裡門山(四)之 DEM 大誤差比例表

	誤差 > 1 m 平均高程差 (公尺)	誤差 > 1 m 像元比例	誤差 < -1 m 平均高程差 (公尺)	誤差 < -1 m 像元比例	誤差 1 m 內 像元高程差 RMSE (公尺)
全資料模型	3.659	7.5%	-90.643	12%	0.351
城市區模型	7.512	13.3%	-63.812	58.4%	0.397
農田區模型	8.913	28.7%	-110.913	10.5%	0.366
森林區模型	5.443	8.2%	-88.121	12%	0.353

(2) 96214023-佳仁山(四)

本圖幅屬森林區資料，其參考 DEM 與正射影像如圖 4-62 所示，本圖幅包含不合理高程之條狀雜訊點雲。

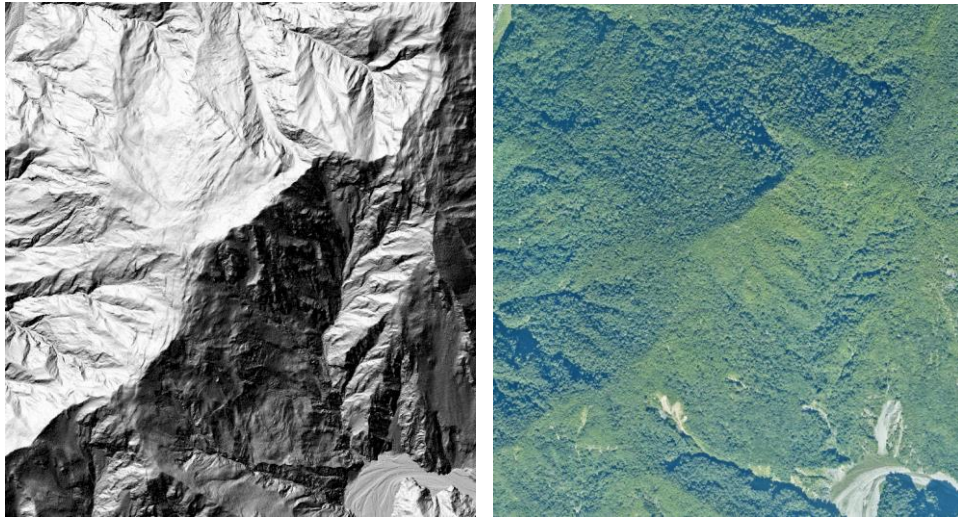
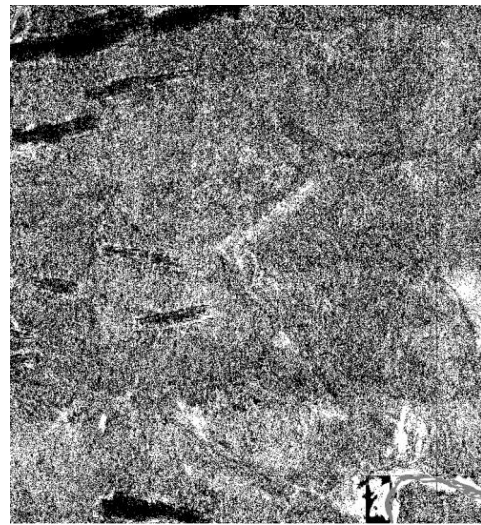


圖 4-62、96214023-佳仁山(四)之參考 DEM(左)與正射影像(右)

經本案之四個 AI 模型處理後，其影像分類成果如圖 4-63 所示，相關影像分類精度則如表 4-25 所示。自影像分類精度表可以看到，本圖幅之預測結果，在各模型成果上，皆可以看到明顯條狀之雜訊輪廓，顯示模型在該部分分類考量者為雜訊點雲而非地形點雲，以森林區模型之數值表現較佳，可獲得 0.831 之 F1-Score 精度表現；城市區、農田區模型之適應力明顯較差，城市區模型將大部分圖面分類為非地面點，而農田區模型則將大部分圖面分類為地面點，和參考資料明顯有別；考量純幾何資訊的全資料模型，也受高程異常之點雲雜訊影響，而和森林區模型成果出現落差。



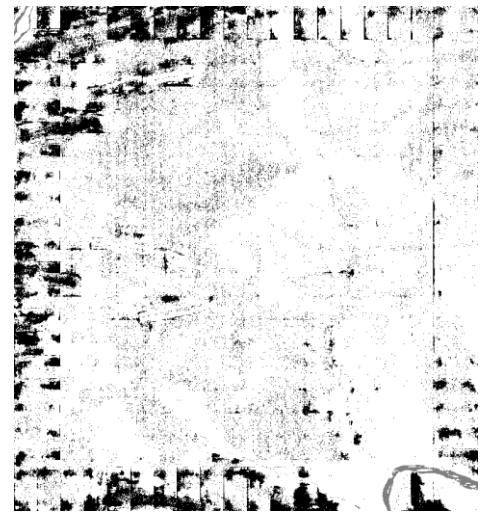
全資料模型



森林區模型



城市區模型



農田區模型

圖 4-63、96214023-佳仁山(四)AI 影像分類成果

表 4-25、96214023-佳仁山(四)AI 影像分類精度表

	Accuracy	Precision	Recall	F1
全資料模型	0.781	0.789	0.714	0.750
城市區模型	0.569	0.710	0.104	0.181
農田區模型	0.505	0.480	0.914	0.629
森林區模型	0.841	0.814	0.848	0.831

經本案之全資料模型、森林區模型、城市區模型、農田區模型等 AI 模型之影像分類成果進行點雲分類，分類成果之 DEM 陰影圖和 DEM 高程差異圖如圖 4-64 和圖 4-65 所示。由 DEM 陰影圖可以看到，DEM 成果以全資料模型和森林區模型之成果

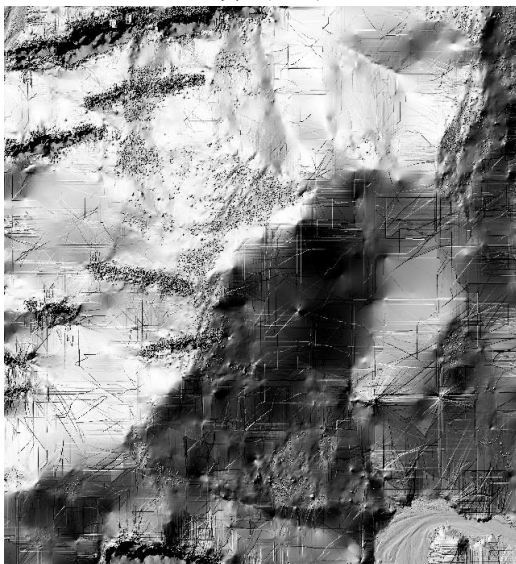
和參考 DEM 較為接近；農田區模型對地表植被分類能力仍有改善空間；城市區模型則無法適應此地形之資料，多數地形細節皆為遺漏。且由於點雲反投影方式限制，圖幅左上角條狀雜訊分布處，仍可以看到明顯的雜訊被加入 DEM 內插。而透過表 4-26 之 DEM 高程差值敘述性統計成果，亦可以看到雜訊對高程評估值造成的明顯影響，使各項指標之參考價值皆明顯降低。



全資料模型



森林區模型

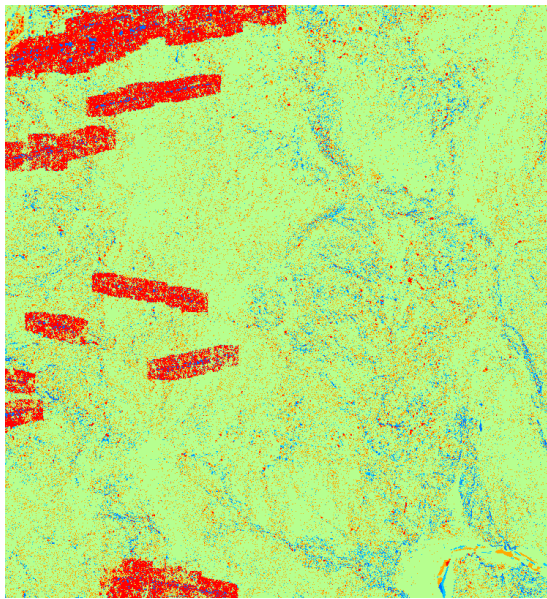


城市區模型

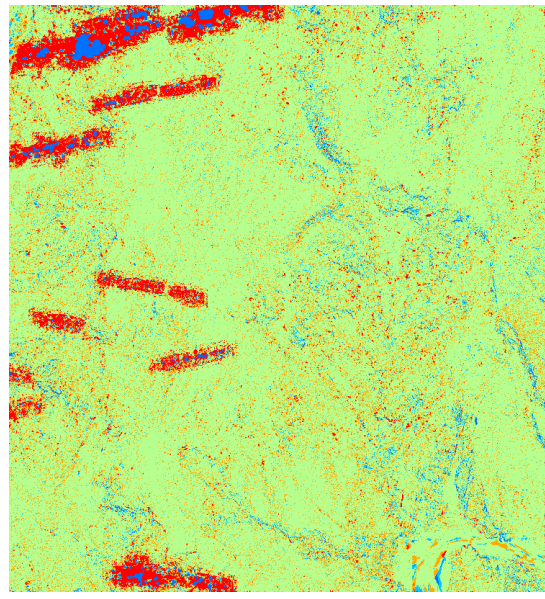


農田區模型

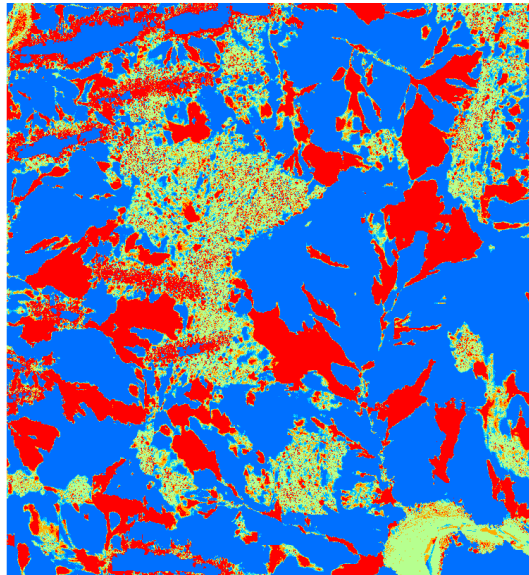
圖 4-64、96214023-佳仁山(四)之 DEM 陰影圖



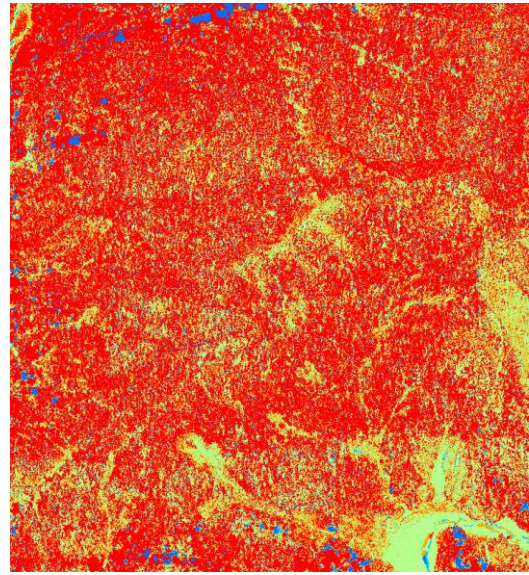
全資料模型



森林區模型



城市區模型



農田區模型

■ > 1m
 ■ 0.2m ~ 1m
 ■ -0.2m ~ 0.2m
 ■ -1m ~ -0.2m
 ■ < -1m

圖 4-65、96214023-佳仁山(四)之 DEM 高程差異圖

表 4-26、96214023-佳仁山(四)之 DEM 精度分析(單位：公尺)

	最大值	最小值	平均值	標準差	均方根誤差
全資料模型	1718.254	-11891.405	-2.954	132.074	132.107
城市區模型	3424.127	-15584.868	-160.250	1205.267	1215.873
農田區模型	2298.225	-11764.110	-1.339	168.396	168.401
森林區模型	1616.337	-12923.176	-7.738	198.550	198.700

圖 4-66 中透過柱狀圖展示圖 4-65 之誤差分布狀況，可以看到受到點雲雜訊影響，各個模型之處理成果皆有 10 % 以上之高程大於 1 公尺之大誤差，排除此類大誤差之像元後重新計算高程之均方根誤差，可以發現其數值明顯降低，表現接近於表中對山區範例圖幅之評估成果。

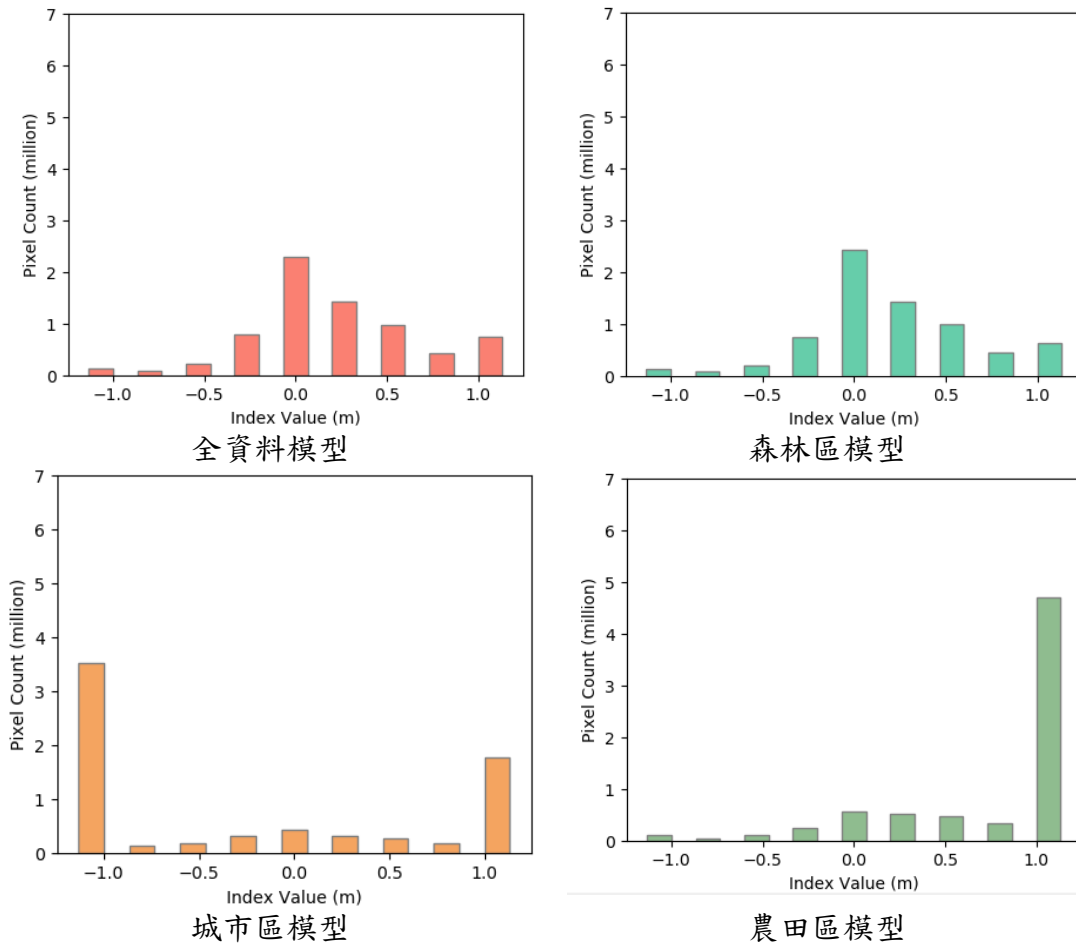


圖 4-66、96214023-佳仁山(四)之 DEM 差值分布圖

表 4-27、96214023-佳仁山(四)之 DEM 大誤差比例表

	誤差 > 1 m 平均高程差 (公尺)	誤差 > 1 m 像元比例	誤差 < -1 m 平均高程差 (公尺)	誤差 < -1 m 像元比例	誤差 1 m 內 像元高程差 RMSE (公尺)
全資料模型	10.043	9.6%	-248.781	1.6%	0.375
城市區模型	15.001	24.3%	-333.957	49.1%	0.472
農田區模型	8.429	64.9%	-499.903	1.4%	0.475
森林區模型	15.512	8.2%	-524.580	1.7%	0.373

3. 點雲穿透率：

此類圖幅之點雲穿透效果不佳，雷射掃描點穿透表層植物覆蓋之能力受限，使圖幅中之地面點連續趨勢不明顯，點雲樣貌明顯不同於訓練資料，使 AI 模型分類困難。

本項以 96214006 榛山(一)圖幅為例，本圖幅屬森林區圖幅，其參考 DEM 與正射影像如圖 4-67 所示。其點雲剖面則如圖 4-68 及圖 4-69 所示，可以看到本圖幅之地面點分布較為離散且稀疏。本圖幅孔洞圖參考如圖 4-70 所示，可見孔洞多且大小幾乎落於 15 公尺以上，顯示地面點明顯不足。

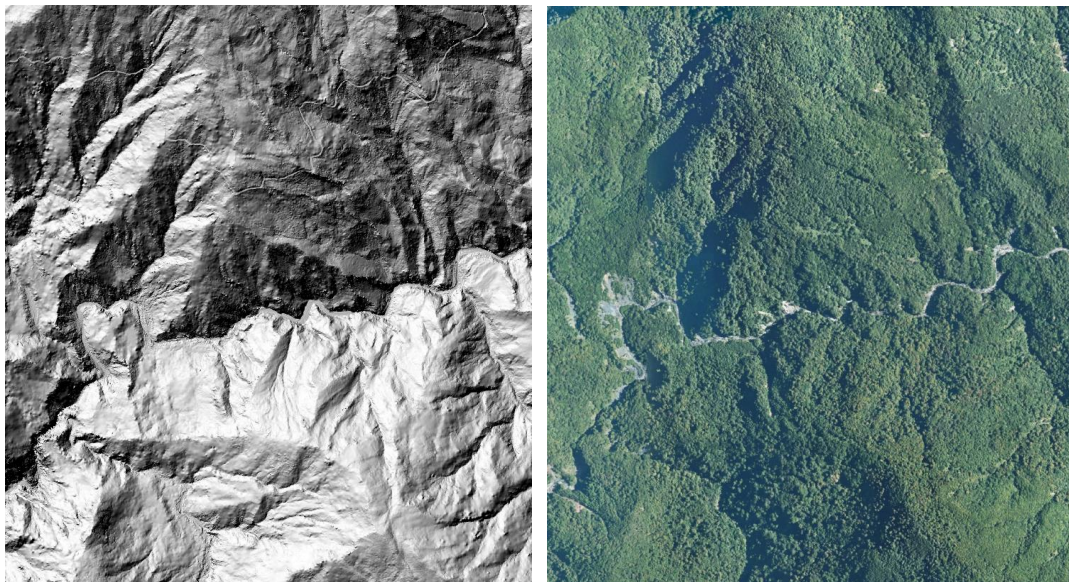


圖 4-67、96214006 榛山(一)之參考 DEM 與正射影像

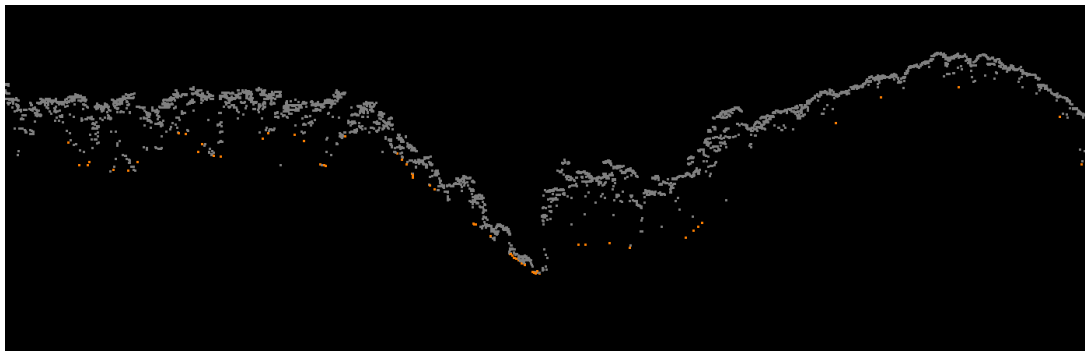


圖 4-68、96214006 榛山(一)之點雲剖面 I

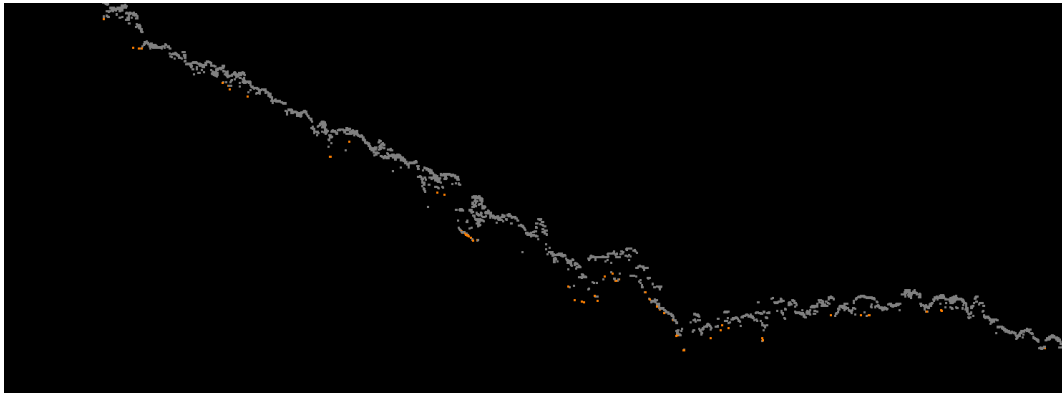


圖 4-69、96214006 榛山(一)之點雲剖面 II

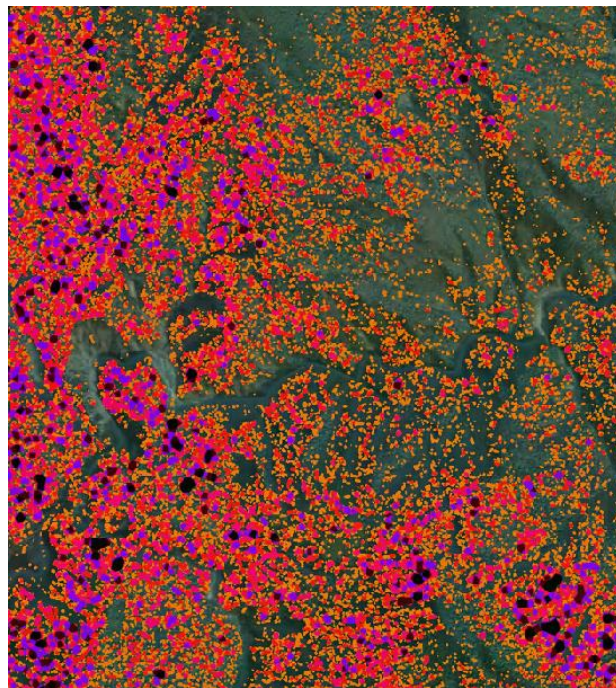


圖 4-70、96214006 榛山(一)之孔洞圖

經本案之四個 AI 模型處理後，其影像分類成果如圖 4-71 所示，相關影像分類精度則如表表 4-28 所示。自影像分類精度表可以看到，本圖幅之預測結果，在各模型成果上，全資料模型和森林區模型表現尚有改進空間，城市區和農田區模型則無法展現適應力，顯現本研究建立之 AI 模型，在低穿透率之圖幅上，僅能展現受限的分類效果。

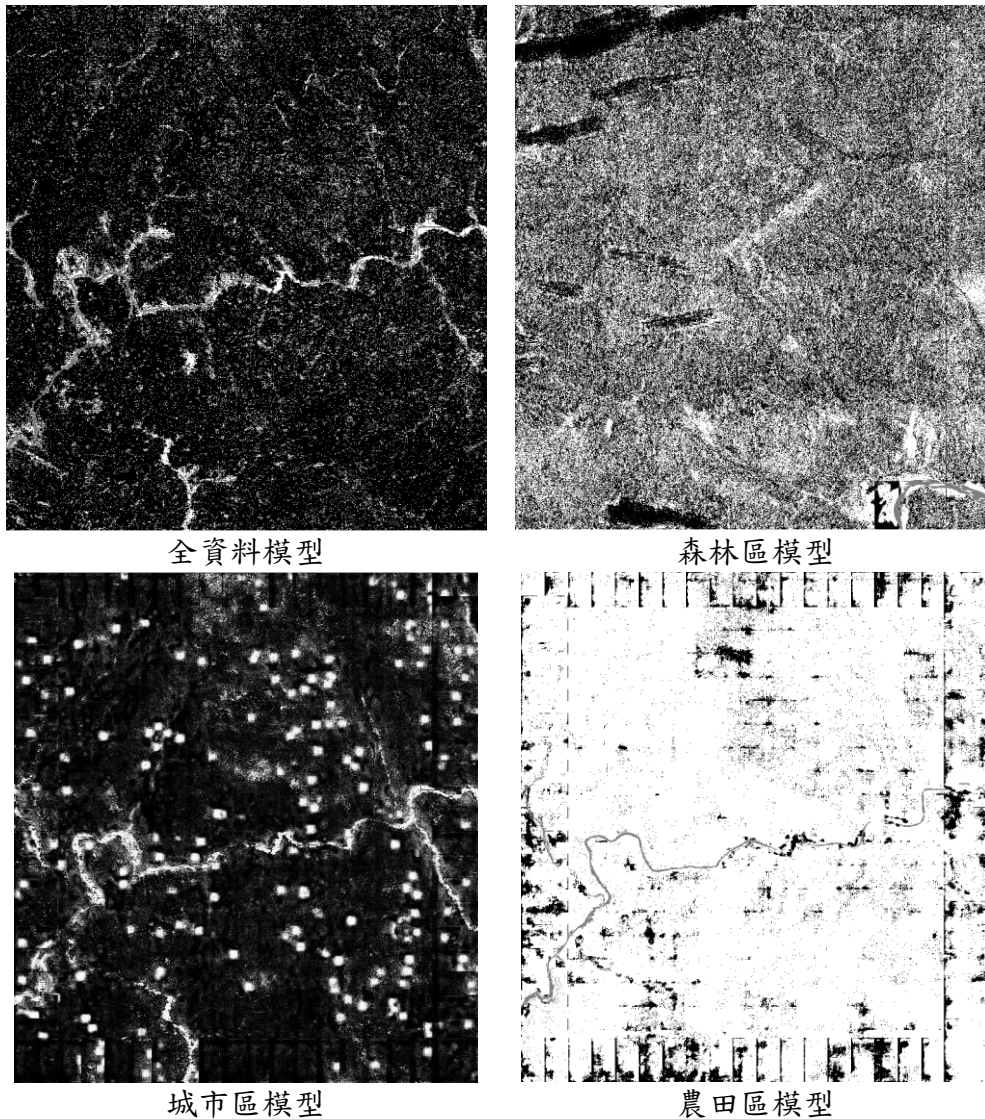


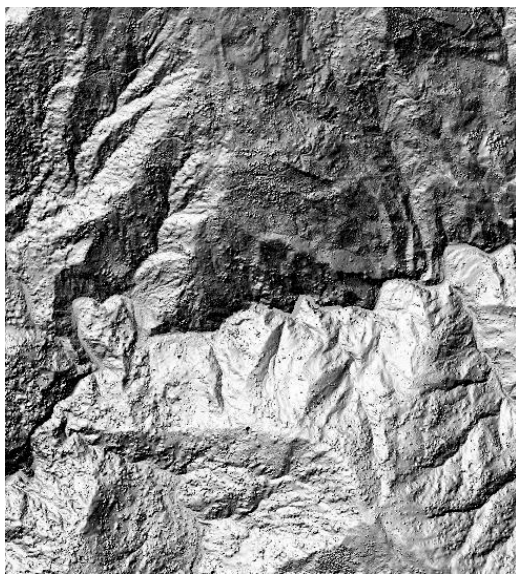
圖 4-71、96214006 榛山(一)AI 影像分類成果

表 4-28、96214006 榛山(一)AI 影像分類精度表

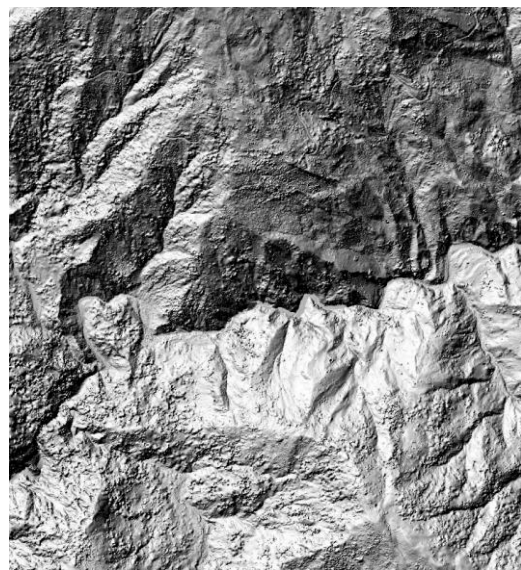
	Accuracy	Precision	Recall	F1
全資料模型	0.928	0.652	0.699	0.675
城市區模型	0.876	0.345	0.190	0.245
農田區模型	0.185	0.109	0.930	0.195
森林區模型	0.924	0.600	0.851	0.704

經本案之全資料模型、森林區模型、城市區模型、農田區模型等 AI 模型之影像分類成果進行點雲分類，其分類成果之 DEM 陰影圖和 DEM 高程差異圖如圖 4-72 和圖 4-73 所示。由 DEM 陰影圖可以看到，影像分類情況一般的全資料模型、森林區模型分類成果，其 DEM 尚

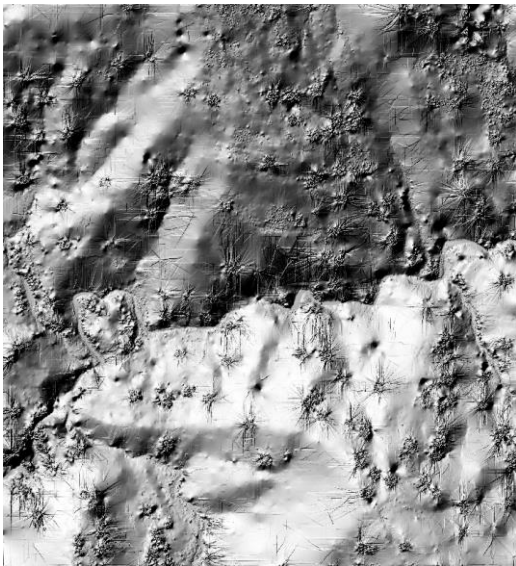
可看出概略地形，但其表面仍有許多結構；城市區模型和農田區模型之 DEM 成果則明顯不同於參考 DEM。成果顯現此低穿透率之點雲樣態不同於訓練圖幅，因此即使是在森林區圖幅上表現相對穩定之全資料模型和森林區模型，也容易在分類成果上發生誤判。圖 4-73 和表 4-29 中之 DEM 精度分析亦可看到，圖面上多為大於 1 公尺之明顯誤差，且由於分類成果受限，連帶使 DEM 精度之敘述性統計成果表現不盡理想。



全資料模型



森林區模型



城市區模型



農田區模型

圖 4-72、96214006 榛山(一)之 DEM 陰影圖

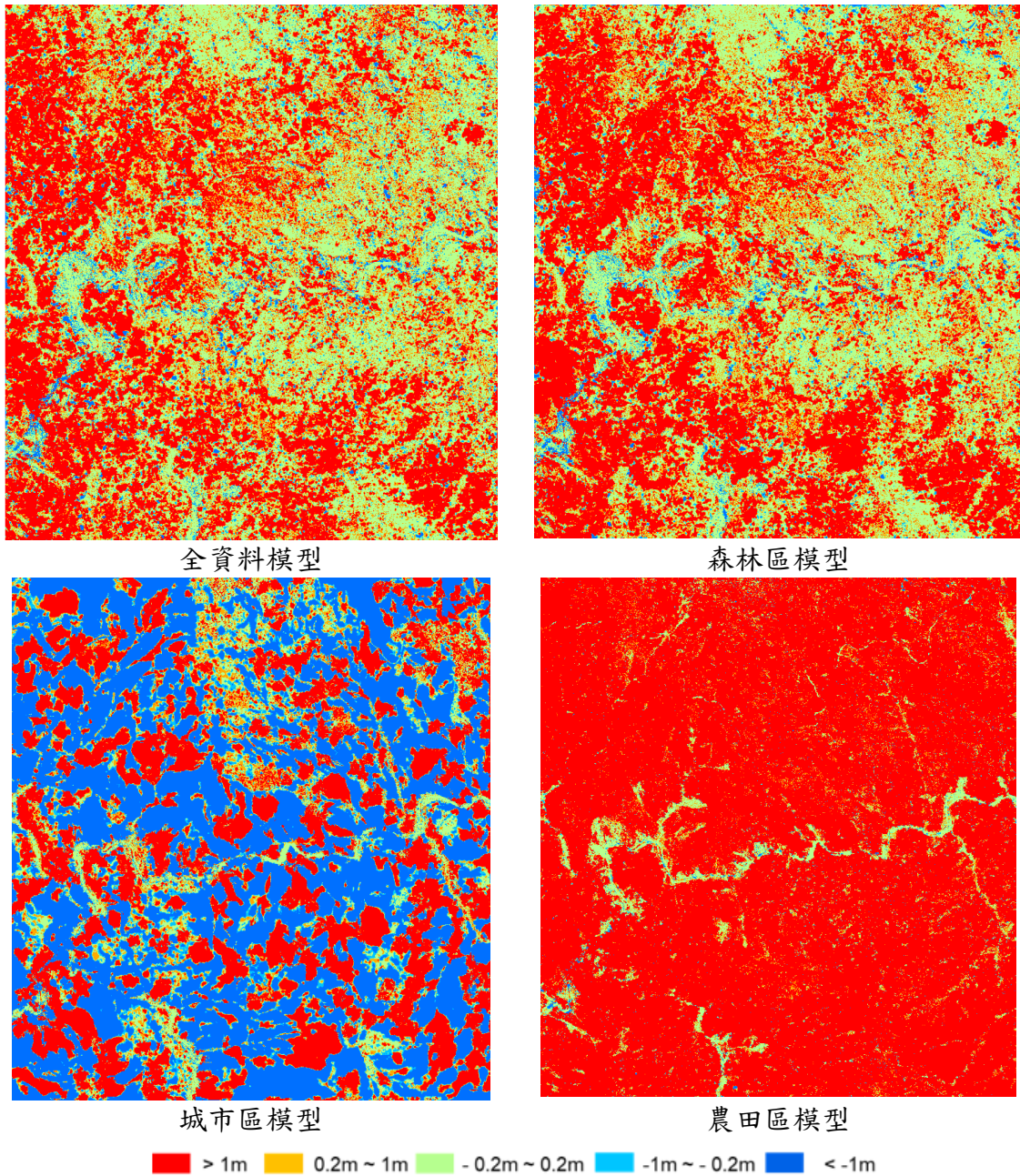


圖 4-73、96214006 榛山(一)之 DEM 高程差異圖

表 4-29、96214006 榛山(一)之 DEM 精度分析(單位：公尺)

	最大值	最小值	平均值	標準差	均方根誤差
全資料模型	101.886	-554.454	1.837	3.866	4.280
城市區模型	104.551	-249.374	-1.400	10.538	10.631
農田區模型	109.235	-527.280	13.959	9.122	16.676
森林區模型	85.109	-404.005	2.451	4.421	5.055

圖 4-74 中透過柱狀圖展示圖 4-73 之誤差分布狀況，自表 4-30 中可以看到整體分類成果，皆有 40 %至 90 %不等之高程大於 1 公尺之大誤差。

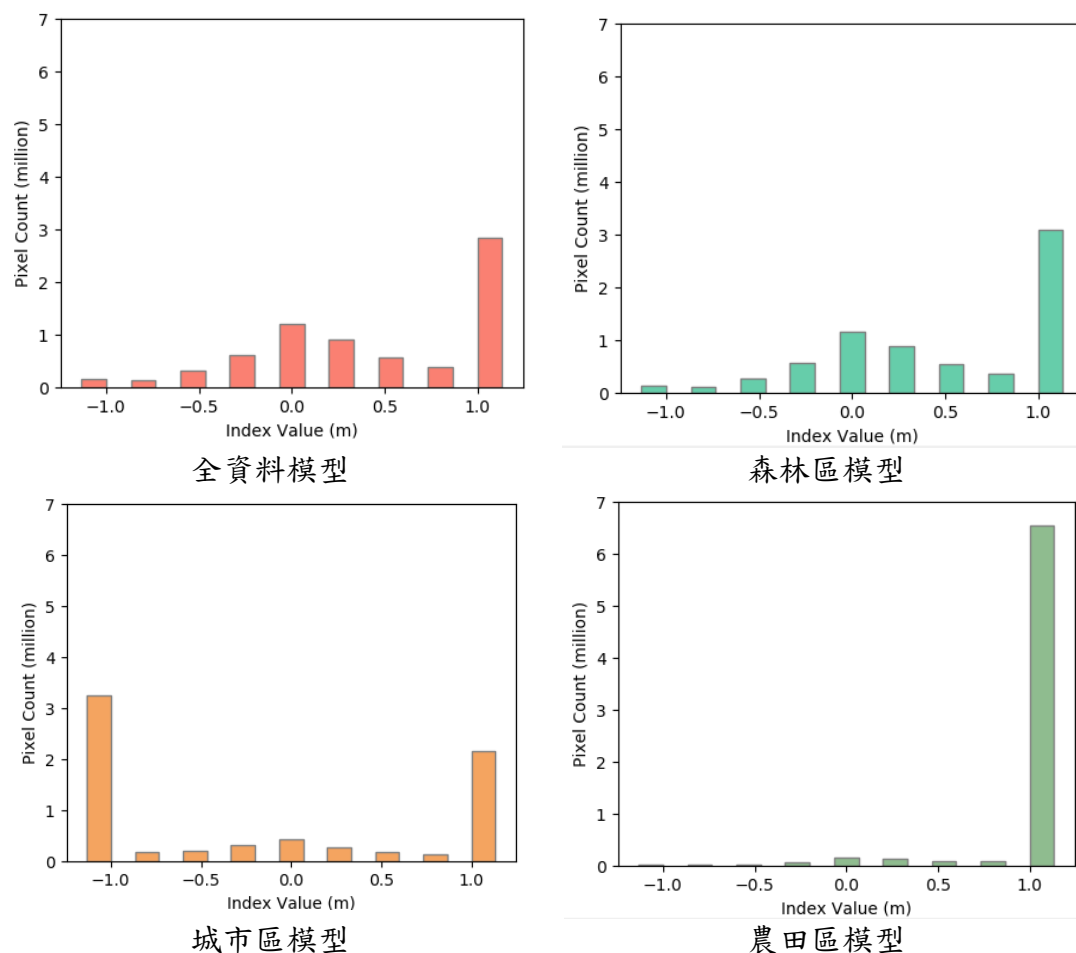


圖 4-74、96214006 榛山(一)之 DEM 差值分布圖

表 4-30、96214006 榛山(一)之 DEM 大誤差比例表

	誤差 > 1 m 平均高程差 (公尺)	誤差 > 1 m 像元比例	誤差 < -1 m 平均高程差 (公尺)	誤差 < -1 m 像元比例	誤差 1 m 內 像元高程差 RMSE (公尺)
全資料模型	4.787	38.7%	-3.999	2.1%	0.428
城市區模型	8.320	28.0%	-8.611	44.9%	0.485
農田區模型	15.251	91.5%	-3.384	0.2%	0.474
森林區模型	5.746	42.3%	-2.924	1.6%	0.425

自本節成果可以看到，本研究訓練之 AI 模型中，各模型在本研究挑選之訓練/驗證資料集中之測試成果皆屬穩定：城市區模型、農田區模型、森林區模型之成果，在其對應之資料集上，皆可以獲得一定程度之分類成果；全資料模型之成果在各類別圖幅之表現則不因圖幅種類而有所差異，均接近於分區模型之成果。

而在測試圖幅，意即測繪廠商提供之圖幅編號中，則發現本模型之成果容易受到點雲雜訊和點雲穿透率之影響，而使部分圖幅之局部或整體之分類成果表現不佳。其原因主要為測試圖幅之點雲樣態，和本研究所挑選之訓練圖幅樣態不同所致。

(四) 流程效率評估

整體而言，本案研究流程如圖 4-75 所示，於訓練前進行資料前處理，產出特徵影像及標記資料，最後訓練出 4 種 AI 分類器。使用者可直接將未分類之空載光達點雲資料進入 AI 模型程序，將點雲資料自動轉換為特徵影像後進行分類，並同時透過使用 4 種 AI 分類器來比較成果優劣，進行人工檢查與編修，最後以成果產製 DEM。

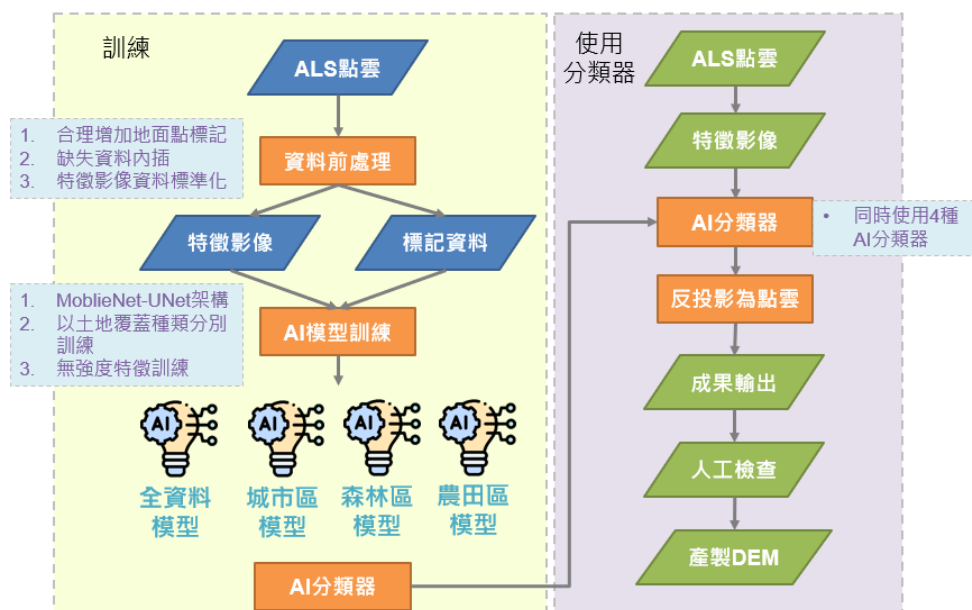


圖 4-75、本案研究流程圖

本研究所提出之 AI 點雲分類流程包含點雲讀取、點雲特徵投影、影像前處理、AI 影像分類、影像分類成果反投影點雲等環節，本節將透過混合區分類中的 12 幅圖幅，分別以本研究建立之 4 個 AI 模組進行點雲分類，並計算自點雲讀取至分類點雲輸出之過程的平均花費時長，進行流程效率評估。表 4-31 呈現各混合區圖幅之點雲儲存空間大小，平均為 843.25 MB。

表 4-31、測試區圖幅點雲儲存空間大小

圖幅編號	點雲大小	圖幅編號	點雲大小
94181061	646 MB	94202089	742 MB
94182076	726 MB	95174021	610 MB
94191038	906 MB	95203053	902 MB
94191048	911 MB	95204037	925 MB
94192070	959 MB	95212098	843 MB
94202080	794 MB	95213085	1155 MB

由表 4-32 可以看到，全資料模型平均一幅圖幅花費約兩分鐘完成點雲分類，分區模型則花費約一分鐘，此差異主要來自全資料模型之局部高程差計算。局部高程差為罩窗式運算，其花費之運算資源多於點雲強度值資訊之萃取，故處理時間較長。常見之商用軟體(如 TerraSolid)，因受到軟體限制而須將五千分之一圖幅框再切分為點雲子集，分別處理後再將各子集合併。本研究建立之點雲分類模型，處理上可以五千分之一圖幅框之大小為單位直接進行點雲分類，故具有時間與流程效率上之優勢。

表 4-32、各 AI 模組平均處理時長

AI 模組	平均處理時長
全資料模型	128 秒
城市區模型	67 秒
農田區模型	68 秒
森林區模型	69 秒

第五章、座談會辦理情形

配合本案之預期目標五需邀集至少 1 個具空載光達點雲測製 DEM 作業經驗之單位(以下簡稱廠商)參與交換意見，本案於研究期間，分別召開三次座談會與相關單位進行意見討論。名單經國土測繪中心同意後，本團隊分別與中興測量有限公司(以下簡稱中興測量)、詮華國土測繪有限公司(以下簡稱詮華國土)及自強工程顧問有限公司(以下簡稱自強工程)接洽。於座談會前，先行詢問各單位對於處理經驗上較為困難及較為簡單之圖幅，作為本研究之測試資料，並以分類成果產製 DEM，以評估本研究提出之 AI 模型效能。座談會議程如表 5-1 所列，本團隊以簡報方式說明本案提出之 AI 設計概念、架構，並將 DEM 成果提供廠商進行質性評估。以下為本團隊於議題討論之重點：

1. 測試成果分享與意見交流；
2. 廠商於 AI 地面點分類後針對產製流程效益之評估；
3. 了解廠商對地面點之編修模式；
4. 了解測製廠商 DEM 編修方式與人力及時間成本節省情形。

表 5-1、座談會議程

項次	議程內容	時間
1	本案成果分享	30 分鐘
2	意見交流	90 分鐘

三次座談會辦理情形如下，會議紀錄可參閱附錄 F：

1. 第 1 次座談會(中興測量)

於 9 月 19 日(星期一)下午 2 時假中興測量有限公司向上分公司舉辦。中興測量認為山區(森林區)資料使用森林區模型、城區(城市區)資料使用全資料模型較符合需求，可大幅降低人工編修之時間成本對於整體作業有極大助益。另外也提到若能將排水溝立面、田埂等地物特徵保留對於相關測製廠商之作業效益

可大幅提升。



圖 5-1、第 1 次座談會與會情形

2. 第 2 次座談會(詮華國土)

於 10 月 24 日(星期一)上午 10 時假詮華國土測繪有限公司舉辦。詮華國土認為本團隊提出之 AI 分類成果未優於現有之自動化分類工具，並建議進行 AI 點雲過濾時需先將雜點濾除後方能得到較佳成果。另外也認為先藉由先驗精度之調整，使 AI 地面點分類成果盡量選擇高程較低之地面點，在人工建物區應會有顯著成效。



圖 5-2、第 2 次座談會與會情形

3. 第 3 次座談會(自強工程)

於 10 月 24 日(星期一)下午 2 時假自強工程顧問有限公司舉辦。自強工程認為本團隊提出之 AI 模型及該公司使用之商業軟體比較，兩者對於後續人工編修時間成本差異不大。因儀器特性導致點雲資料成果有許多雜訊，更期待 AI 模型可新增雜訊點雲之濾除，提升整體作業流程之成效。另外，自強工程認為可針對如田埂、山稜線、道路邊界等地物，加強 AI 訓練，對於後續編修作業有極大助益。



圖 5-3、第 3 次座談會與會情形

3 次座談會議題討論彙整如表 5-2 所列，並提出對於未來發展之思考。本團隊洽部分廠商評估，認為本案目前開發之 AI 模組應可節省約 25% 之人工編修時間。然而實際節省比例仍待更多資料與實際人工編修經驗投入，以進行完整評估。

表 5-2、座談會討論議題

項次	議題內容	回覆情形
1	詮華國土、自強工程使用 RIEGL 儀器，因儀器特性容易導致點雲資料出現雲、雜訊等資訊。	本案目前以「地面點」、「非地面點」二類進行 AI 開發，考量 RIEGL 儀器特性，後續 AI 模型發展需修改為「地面點」、「非地面點」、「雜訊」三類。
2	三家廠商都提及希望可以針對如排水溝立面、田埂、斷崖等地物加強 AI 模型，提升	排水溝立面、田埂、斷崖等點雲剖面圖如圖 5-4、圖 5-5、圖 5-6 所示，在現今水利 DEM 之品質要求下，需額外要求此類排水結構之

	AI 模型價值。	DEM 品質，以完整進行水利相關情境應用之模擬。然既有商用軟體之演算法無法精確分類此類垂直結構，廠商需額外投入人力成本進行編修。本案參考文獻使用二維正射投影方式設計 AI，但針對上述地物可增加專用 AI 或以水平方向投影方式設計 AI 架構。
3	三家廠商對於點雲編修之作法不盡相同。	如中興測量可接受自動化分類成果，具有較高數量之誤授地面點，再接續以人工方式刪除誤授地面點；自強工程期望自動化分類成果具有較少之誤授地面點，再接續以人工方式補足地面點。



圖 5-4、排水溝立面之點雲剖面圖

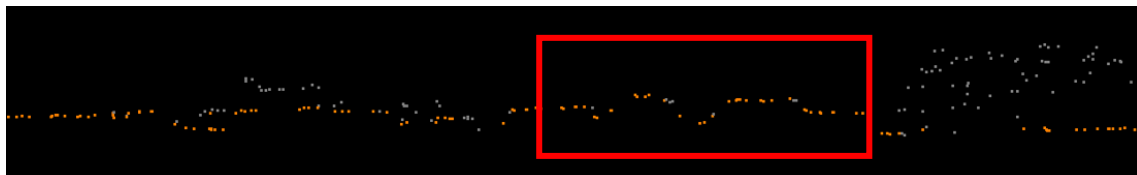


圖 5-5、田埂之點雲剖面圖

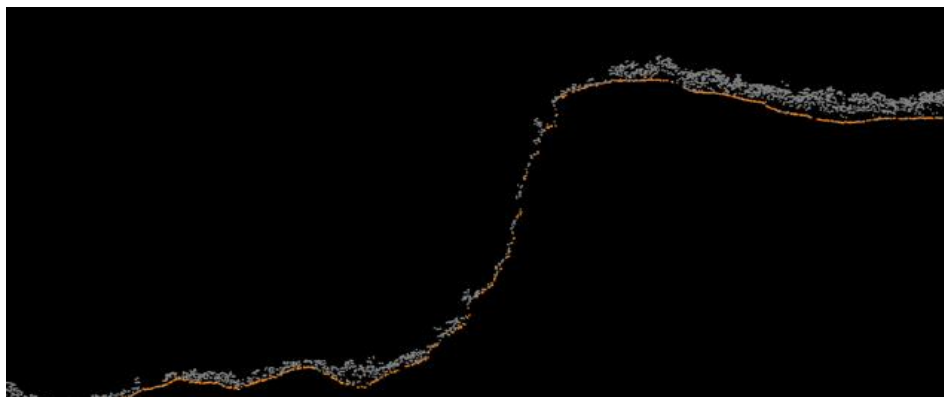


圖 5-6、斷崖之點雲剖面圖

第陸章、研究結論

一、研究成果總結

本研究針對空載光達點雲資料之地面點分類作業進行 AI 自動分類之訓練，成果可於空載光達建立數值高程模型作業中針對資料處理之自動分類進一步優化，輔助人工作業並可加快作業流程。對於今年度之研究成果，可歸結如下：

1. 透過蒐集文獻整理並歸納目前 AI 用於地面點分類之作法，並參考 Solián 等人(2020)之文獻作法，設計點雲分類與相關 AI 訓練流程。
2. 資料處理上發現地面點資訊不連續，導致 AI 特徵學習難以達成效益。為了提升分類精度，本研究以地面點標記加密、水體範圍點資料移除及資料標準化方式，將點雲及特徵資料進行前處理工作，精進 AI 之學習成效。
3. 本研究使用 MobileNet-UNet 網路訓練地面點分類器，將點雲進行特徵萃取，正射投影為二維特徵影像進行 AI 訓練。點雲特徵組合共有兩種：(1)高程值、強度值及局部高程差(20 m)資訊，配合分類之資料，訓練城市區、農田區、森林區 AI 模型；(2) 高程值、局部高程差(40 m)及局部高程差(20 m)資訊，此類訓練資料不分群，聯合前述三區資料，訓練一個全資料模型。
4. 四組 AI 模型成果之影像分類精度表現穩定，以 F1-Score 進行評估，全資料模型、城市區模型、農田區模型均可達 0.9 以上之 F1-Score 表現，森林區模型 F1 表現則約為 0.85。影像分類成果顯示，對於採用強度值之特徵影像組合訓練之分區 AI 模型，其對於其對應分區之圖幅影像分類適應能力良好，然對非對應圖幅則較難展現適應性；對於採用純幾何特徵之全資料模型，其在各分區之圖幅，影像分類精度皆屬穩定，數值表現接近於分區模型。
5. 影像分類成果反投影至點雲進行點雲分類，並依照分類成果內插建立 DEM。成果顯示，分區模型分類對應分區之圖幅時，能獲得較接近於參考 DEM 之精度表現；全資料模型則多能獲得接近於分區模型成果之精度表現。DEM 精度表現之數值則決

定於誤授至地面點之點雲高程，如將一高樓建築之點雲誤授，則平均誤差將明顯提高。若再模擬人工介入編修，將誤差 1 公尺外的明顯誤差予以排除，則可看到農田區、城市區之圖幅均方根誤差約為 10~20 公分，森林區圖幅之均方根誤差約為 30~40 公分。

6. 本研究建構之空載光達點雲分類模組，可以五千分之一圖幅框為單位進行點雲分類；一般商用軟體則會受軟體限制，須將點雲裁切後再合併，程序較為繁瑣。
7. 本研究建構之特徵組合建立之特徵影像，藉全資料模型進行 AI 分類者，在 800 MB 資料平均費時約 2 分鐘；而以 Solián 等人(2020)之特徵影像組合，藉分區模型進行 AI 分類者，在 800 MB 資料平均費時約 1 分鐘。
8. 透過本團隊與 3 個具空載光達點雲測製 DEM 作業經驗之廠商分別舉辦座談會，了解部分廠商使用 RIEGL 儀器導致點雲資料出現雜訊，並期望針對特定地物加強 AI 模型，亦了解廠商對於點雲之編修作法不同。

二、未來發展建議

依據本年度之研究成果，本研究於此提出以下未來發展建議：

1. 本案各分區之 AI 模型對於對應範圍之資料適應性良好，然而分區為整圖幅之典型地表覆蓋，於實際應用上，圖幅內多半為多種分區類別混合之環境，因此建議整合多個模型之成果各取所長，進而更提升影像分類與 DEM 精度，即所謂「集成式學習(Ensemble Learning)」之模式，結合產生一個更為強大之 AI 模型。
2. 本研究之點雲分類策略，為基於經整飭之圖幅光達點雲圖幅所設計，在雜訊較多之圖幅上會使 AI 模型表現受限。又經廠商座談會交流後得知，光達儀器之雜訊過濾，在點雲編修過程亦佔一定時間比例。建議未來可以開發過濾光達點雲雜訊之 AI 模型，加速點雲分類作業。
3. 本研究之 AI 模型輸出成果實為值域範圍[0, 1]之信心值，經門

閾值設定後才輸出為二分類成果。然目前各家廠商習慣之編修作業模式，對分類成果之誤授、漏授之接受程度亦不盡相同，因此本研究建議可以建立一套人工編輯協作流程，將 AI 分類之信心門檻加入點雲資料，作為額外資訊輔助人工編修。

4. 經廠商座談會經驗得知，地面點分類成果編修上，常花費時間於大型排水溝立面、田埂、山稜線等地面結構上，然此類垂直地物特徵，難以為本研究採用之正射投影方式還原，建議未來研究方向可以側向投影方式進行，模仿人工編修時參考點雲剖面之編修過程，進行 AI 地面點分類與訓練。

參考文獻

1. Boulch, A., Guerry, J., Le Saux, B., & Audebert, N. (2018). SnapNet: 3D point cloud semantic labeling with 2D deep segmentation networks. *Computers & Graphics*, 71, 189-198.
2. Dai, A., Ritchie, D., Bokeloh, M., Reed, S., Sturm, J., & Nießner, M. (2018). Scancomplete: Large-scale scene completion and semantic segmentation for 3D scans. In *Proceedings of the IEEE Conference on Computer Vision and Pattern Recognition* (pp. 4578-4587).
3. Hu, X., & Yuan, Y. (2016). Deep-learning-based classification for DTM extraction from ALS point cloud. *Remote sensing*, 8(9), 730.
4. Huang, R., Xu, Y., & Stilla, U. (2021). GraNet: Global relation-aware attentional network for semantic segmentation of ALS point clouds. *ISPRS Journal of Photogrammetry and Remote Sensing*, 177, 1-20.
5. Qi, C. R., Su, H., Mo, K., & Guibas, L. J. (2017a). Pointnet: Deep learning on point sets for 3d classification and segmentation. In *Proceedings of the IEEE conference on computer vision and pattern recognition* (pp. 652-660).
6. Qi, C. R., Yi, L., Su, H., & Guibas, L. J. (2017b). Pointnet++: Deep hierarchical feature learning on point sets in a metric space. *Advances in neural information processing systems*, 30.
7. Rizaldy, A., Persello, C., Gevaert, C. M., & Oude Elberink, S. J. (2018). FULLY CONVOLUTIONAL NETWORKS FOR GROUND CLASSIFICATION FROM LIDAR POINT CLOUDS. *ISPRS Annals of Photogrammetry, Remote Sensing & Spatial Information Sciences*, 4(2).
8. Soilán, M., Riveiro, B., Balado, J., & Arias, P. (2020). Comparison of heuristic and deep learning-based methods for ground classification from aerial point clouds. *International Journal of Digital Earth*, 13(10), 1115-1134.
9. Tatarchenko, M., Park, J., Koltun, V., & Zhou, Q. Y. (2018). Tangent convolutions for dense prediction in 3D. In *Proceedings of the IEEE Conference on Computer Vision and Pattern*

Recognition (pp. 3887-3896).

10. Tchapmi, L., Choy, C., Armeni, I., Gwak, J., & Savarese, S. (2017, October). Segcloud: Semantic segmentation of 3D point clouds. In *2017 international conference on 3D vision (3DV)* (pp. 537-547). IEEE.
11. Zhao, R., Pang, M., & Wang, J. (2018). Classifying airborne LiDAR point clouds via deep features learned by a multi-scale convolutional neural network. *International journal of geographical information science*, 32(5), 960-979.
12. 內政部國土測繪中心(2020)。「108 及 109 年度 LiDAR 技術更新數值地形模型成果檢核與監審工作採購案」109 年度工作總報告。
13. 內政部國土測繪中心(2021)。「110 年及 111 年 LiDAR 技術更新數值地形模型成果測製工作(第 1 作業區)」110 年工作總報告。
14. 李崇誠、王驥魁、洪子敏、吳坤真(2016)。評估台灣常綠闊葉森林之衛星影像植生指標與空載光達穿透率之相關性。 *航測及遙測學刊*，20(4)，251-262。
15. 謝有忠、費立沅(2020)。空載光達技術應用於環境地質與崩塌判釋。 *土木水利*，47(1)，54-61。

附錄A、評選會議審查意見辦理情形



內政部國土測繪中心「111 年度研發空載光達點雲資料 AI 自動地面點分類器委託研究採購案」採購評選委員會 第 1 次會議		
壹、會議時間：	111 年 3 月 11 日(星期五)	下午 2 時 30 分
貳、會議地點：	內政部國土測繪中心 4 樓第一會議室	
參、評選委員意見：		
	審查意見	執行單位處理情形回覆
一、楊委員明德	1. 本案模型放在國網，資料是否也是放在國網，還是要使用資料時才到國土測繪中心取資料?	感謝委員意見，因點雲資料涉及機敏性，資料會向國土測繪中心申請後，儲存之硬碟直接帶去國網，其間並無網路上傳輸之操作。
	2. 有關分類的訓練，訓練資料如何設計，例如 patch 多大?如何切割?	感謝委員意見，目前訓練資料之設計參考文獻提及之方法進行操作，如 Solián 等人(2020)依照神經網路架構設計，裁切為 128 像素之大小，並以 1 公尺網格之點雲取得其高程值、強度值等特徵值投影為特徵向量，進行分類訓練。對於我國資料適用之參數由多次訓練之經驗再接再續調整，調整為符合我國資料之情形。
	3. 有關產製 DEM 效益之評估，包含項目為何?除了準確度外，運算時間、中間過程(經過多少手續才能完成 DEM 產製)是否納入?	感謝委員建議，DEM 效益評估除了 RMSE 精確度評估外，另外也會考量時間成本、產製程序等因素進行評估。
二、邱委員式鴻	1. 文獻回顧建議再蒐集最新年份(至 2021 年)，再評估使用之 AI 方法。	感謝委員建議，本團隊將納入考量。
	2. P.13，計畫書中預採用 PointNet++、CNN、S-SegNet，若文獻回顧之後仍使用上述三種方法，各方法建議詳列模型架構之圖示(如圖 4-3)，以利後續更深入之分析。	感謝委員意見，已補充相關圖示及文字說明。
	3. P.14，提到 20 幅 1/5000 圖幅空載光達資料，如何確認資料是平原、都會、丘陵或山區?	感謝委員意見，根據民國 94 年內政部公布之「LiDAR 測製數值高程模型及數值地表模型標準作業程序(草案)」提及，地形以坡度作為分類，分為平地、丘陵地、山地及陡峭山地，定義為地表坡度 5 度以下為平地、5~15 度之間為丘陵地、15~30 度為山地、30 度以上為陡峭山地。都會區則參考內政部營建署城鄉發展分署提供之都市計畫使用分區圖界定都會區範圍。
	4. P.24，圖 4-8 中只有 LPI 會預計	感謝委員意見，在選定 20 幅訓練資料時，

	算作為訓練資料特徵，其他地形因子如坡度等是否會考慮?	會以地形之坡度、LPI 及孔洞圖做為參考，選擇地面點較多之區域來做訓練。文中以 LPI 當成訓練資料之門檻值為誤植，本案使用之 LPI 僅作為選擇資料之參考，並已修正相關文字。
	5. P.18，提到以 RMSE 執行分類後模型精度是否合適?模型指的是 DEM 還是 AI 模型?	感謝委員意見，本案提及之 RMSE 為 DEM 模型之精度評估。由機關取得之圖幅(人工編修)做為真值，再由 AI 自動分類出之地面點所產製之 DEM，與真值做 RMSE 之準確度評估。而 AI 模型所分類之地面點精度則以 K 值之統計指標做為參考，已補充相關文字說明。
	6. 結合 AI 自動化地面點分類器於現有 DEM 產製流程，目前構想為何?是否會將分類後結果再結合現有商用軟體執行誤授或漏授之人工編輯?目前 AI 自動分類成果是否會與現有商用軟體 DEM 自動產製之結果分析比較?	感謝委員意見，本案透過文獻蒐集，找出 AI 模型以期許加快 DEM 產製之效率，並減低人工編修之作業，因此本團隊經由一連串地面點分類之測試，並分析其分類成果情形。若成果表現較佳，可透過與測製單位討論後，融合目前之產製作業程序。本團隊將會與現有軟體之操作進行比較與分析納入考量。
	7. P.36，文字修正「2000 人/次」應改為「2000 元/次」。	感謝委員意見，已修正相關文字。
三、 陳委員 繼藩	1. 建議本案與人工編修分類成果應有較完整之比較，如在精度、人工/自動之比例及速度。	感謝委員建議，本團隊將納入考量。
	2. AI 訓練資料之自動化應有較具體之步驟及分析。	感謝委員建議，本團隊於未來報告書之撰寫將納入考量。
	3. 本案雖規劃使用國網設備操作機敏資料，但對方(國網)的資安問題也應慎重考量。	感謝委員建議，本團隊將納入考量。
	4. 與廠商之交流請具體說明做法，是公開的座談會還是雙方之間的意見交流。	感謝委員意見，本團隊規劃僅以雙方之意見作交流與討論，暫不適合對外公佈。
四、 曾委員 耀賢	1. P.19，…將邀集具空載光達點雲測製經驗之單位至少 1 名參與討論及交換意見…，請問被邀請的單位角色為何?邀請單位是否已有腹案?	感謝委員意見，本團隊規劃邀集一家參與過 LiDAR 技術更新 DEM 資料相關專案之單位進行討論。
	2. P.36，研究費，主持人列 9 個月符合本案期程，但研究員及研究助理均只列 4-5 個月，其原因為何?	感謝委員意見，本案有安排人員之分工，起初由資料處理組進行資料前處理，而後續將由程式開發組、品質管制組分別進行模型測試及資料品質管控之工作，因此人員編排期程不會全滿達 9 個月。

	<p>3. P.36, 文字建議修正, 如「座談會出席費」改為「舉辦座談會費用」、「出席會議人次」改為「座談會次數」、「人/次(元)」改為「元/次」、「出席費 2000 人/次」改為「出席費 2000 元/人次」及「車馬費 2000 人/次」改為「車馬費 2000 元/人次」。</p>	<p>感謝委員意見, 已修正相關文字。</p>
<p>五、蔡委員季欣</p>	<p>1. 本案目的是找尋方法或是兼具研發工具?若是方法論, 則未來成果繳交會有書面報告, 內容回提出方法, 若是研發工具, 則會有程式設計或搭配軟體的部分, 團隊在這方面之思考為何?交付成果包含軟硬體嗎?</p>	<p>感謝委員意見, 本案透過文獻蒐集之方式, 研究合適之方法加快 DEM 產製之效率。本案以方法論為主, 若期末成果能達到預期, 本團隊可一併提供相關軟體工具。</p>
	<p>2. 選擇國網之目的為何?若國網配置無法符合機敏資料之作業規定, 則將由團隊另行購置硬體設備以本地端模式處理, 未來完成後如何應用(於甲乙方)?</p>	<p>感謝委員意見, 國網提供高規格及大容量之硬體設備, 適合大量訓練 AI 模型。訓練資料時在國網找到合適之參數後, 此 AI 未來可供使用者於本地端進行操作。</p>
	<p>3. 本案完成後預計如何導入本中心的以光達技術產製數值地形模型資料之建置案?</p>	<p>感謝委員意見, 本案目標期望將整體 DEM 產製流程加快, 並減少人工介入之作業。若納入建置案流程為可行, 本團隊將與測製相關單位進行意見討論。</p>
<p>六、游委員豐銘</p>	<p>1. 預定採用 CNN、S-SegNet、PointNet++ 3 種評估模型, 是否對本案所有測試資料均以 3 種模型進行訓練?將以何種指標認定各類地形適用的評估模型?</p>	<p>感謝委員意見, 期初採三種模型會測試所有地形之光達資料, 將評估選定表現較佳之 AI 模型作為本案之結果, 並分析各模型分類之地面點精度。</p>
	<p>2. 測試資料目前會使用中南部地區的資料, 預期本案成果對於北部、東部地形之可(適)用性為何?</p>	<p>感謝委員意見, 由於 LiDAR 技術更新 DEM 資料之相關專案尚執行中, 為了取得新的資料, 目前安排選擇我國中南部區域, 若多樣性足夠的話, 理論上在北部、東部區域之情形會得到不錯之結果。若未來北部、東部區域完成產製後, 也可將該區納入訓練。</p>

附錄B、期中報告審查意見辦理情形



內政部國土測繪中心「111 年度研發空載光達點雲資料 AI 自動地面點分類器委託研究採購案」		
期中報告審查會議		
壹、會議時間：	111 年 7 月 18 日(星期一)	上午 10 時
貳、會議地點：	內政部國土測繪中心 4 樓第一會議室	
參、評選委員意見：		
	審查意見	執行單位處理情形回覆
一、劉委員正倫	1. P23, 表 3-2 可以考量呈現出 2 幅圖的穿透率圖與孔洞圖作為比較。	感謝委員意見, 已將平原與丘陵之穿透率圖與孔洞圖補充於期中修正報告書表 3-2 中。
	2. P28, 「…，其示意圖如圖 3-11 所示，圖中橘點表示地面點；灰點表示非地面點。圖中顯示平坦地區之垂直剖面，以點雲資料之高程顯示其分布情形。該地區無明顯高程變化，然而對於鄰近之點雲資料，其高程雖然相近，卻有不同之點雲標記。…」，如何從圖 3-11 可以看出所敘述的內容？	感謝委員意見, 已補充圖說於期中修正報告書圖 3-10。圖中為一平坦均質地區之局部光達點雲, 自圖中可見該地區之相鄰之光達點雲高程接近, 為了 DEM 精度之考量, 因此點雲有明顯之橘色點(地面點)和灰色點(非地面點)交錯排列之情形, 點雲高程資料接近但標記之類別不相同。
	3. P29, 圖 3-10 似乎未看到「最低高程點-特徵影像標記」？	感謝委員意見, 用於特徵影像標記之光達點即為期中修正報告書圖 3-11 中黑框標記之光達點, 已補充相關文字說明。
	4. P32, 準確度(Accuracy)、精度(Precision)、召回率(Recall)、F1 分數(F1)等 4 個指標值如何評估好壞?(是否值越大, 表示預測成果越好?)	感謝委員意見, 準確度為正確分類之樣本數於整體資料中之佔比; 精度為分類為正之樣本中之正樣本比例; 召回率為所有正樣本中正確分類為正樣本之比例; F1 分數則為精度和召回率之調和平均值。各項精度指標越高, 表示模型分類越準確。但本案之目標為 DEM 產製, 部分錯誤分類容易造成 DEM 產製上之高程誤差, 因此仍須和參考 DEM 綜合比較, 以獲得合適之分析成果。
	5. P33, 「本研究考量光達點垂直觀測之先驗精度, 選擇兩倍觀測精度做為門檻值, 並有以下兩種條件, …」, 請問第 2 個條件-「分類成果為非地面點: 像元對應空間範圍內所有光達點皆分類為非地面點」的意義為何? 兩種條件之適用時機?	感謝委員意見, 本研究透過 AI 分類器, 對點雲特徵組成之影像進行分類, 並將影像分類成果反投影至光達點雲。針對不同分類成果(是/不是地面點), 分別應用不同之反投影策略(期中修正報告書圖 3-23、圖 3-24)。其中分類成果為非地面點之應用條件, 即代表該像元對應空間範圍中無地面點分布, 因此將為處該像元空間

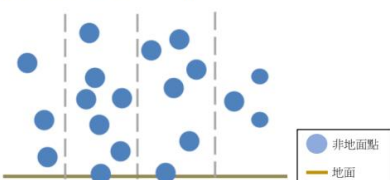
		範圍內之所有光達點雲標記為非地面點。
	6. P36, 「透過點雲資料反覆之訓練達到品質需求後產生 AI 分類器, 正式上架後可在 點雲分類之部分以自動化方式輸出點雲分類, …」, 本案最終成果是否就是完成 AI 分類器? 是否對都會、平原、丘陵、山地區域都會有各自適用的 AI 分類器?	感謝委員意見, 依照本案目前規劃, 最終會產出分別適應不同地形之 AI 分類器。
	7. 如何解讀與比較【表 4-2、94181061-鴨母寮影像初始分類成果混淆矩陣】與【表 4-9、94181061-鴨母寮經前處理後影像分類成果混淆矩陣】成果的好壞? (九芎林圖幅也是一樣)	感謝委員意見, 已於修正之報告書中新增修正之影像分類精度指標, 參考表 4-9 及表 4-10, 於精度指標計算時排除水線範圍內之資料, 可供直接比較。其成果顯示正確率、精準度和 F1 分數皆有明顯提升, 顯示點雲之加密前處理確實對影像分類精度有正面之助益。
	8. 如何解讀與比較【表 4-4、94181061-鴨母寮點雲分類成果混淆矩陣】與【表 4-11、94181061-鴨母寮經前處理後點雲分類成果混淆矩陣】成果的好壞?	感謝委員意見, 本案例中點雲分類品質好壞, 決定於建立之 DEM 和參考 DEM 之接近程度, 倘若被誤分為地面點之非地面點其相對地面點之高程差大, 則容易對 DEM 成品產生明顯影響。基於上述理由, 四個精度指標中, 應以 Precision 最為重要, 其表示分類之地面點中確實為地面點之比例, 然而仍需透過 Recall 指標予以參酌, 同時考量標記為地面點之資料中, 被正確偵測之比例。
	9. P41, 「若將誤差較大之資料剔除, 僅保留誤差 1 公尺範圍內之資料進行誤差統計, 顯示其均方根誤差自 2.31 公尺縮小為 0.22 公尺。」, 請問這樣做的意義何在?	感謝委員意見, 本研究透過和參考 DEM 之高程「較差」進行描述性統計分析, 然誤差指標易受極端數值影響, 本案例中許多較大之誤差來自建築物等高程較高的人工構造物, 將其納入誤差統計易使精度指標描述效果失真, 因此排除極端值。此亦顯示本成果中, 大部分範圍之 DEM 高程值皆十分接近參考 DEM。
二、楊委員明德	1. 使用國家網路中心環境設備, 會將模式搬至國網並且也儲存資料嗎? 預估使用所需費用多少?	感謝委員意見, 由於國網提供設備可加快本案之測試, 因此後續模型與資料會於國網服務下執行, 目前尚在測試執行中, 粗估所需費用為 10 萬上下。

	<p>2. 特徵影像僅有高程、強度、局部高程差，增加特徵是否會增加分類能力？</p>	<p>感謝委員意見，增加特徵種類有提升分類精度之潛力，然現階段成果而言，模型訓練精度仍有向上提升之潛力，應待成果突破至一定程度時再做評估。</p>
	<p>3. 輸出結果有三類：地面點、非地面點、缺失資料，然後續輸出成果僅有地面點及非地面點，缺失資料是如何處理，是併掉或拿掉了？</p>	<p>感謝委員意見，缺失資料代表該空間範圍無光達點雲分布，因此直接將標記影像上的缺失資料範圍，投影至輸出資料上即可。</p>
	<p>4. P20，以 2 倍標準差區間判斷納入更多的地面點，標準差範圍如何界定？另外，找到納入更多的地面點，是否須再做 iteration？</p>	<p>感謝委員意見，2 倍標準差區間參考前人研究之設定 (Hu & Yuan (2016), Rizaldy et al.(2018), Solián et al.(2020))。此概念已考量儀器觀測之先驗精度，因此不適合再基於此成果迭代納入更多點資料。</p>
	<p>5. 後續成果也請評估效能表現。</p>	<p>感謝委員意見，本案於期末前會與測製廠商做意見交換，在效能評估上也會詢問測製廠商之意見回饋。本案於期末報告提供此項之評估。</p>
	<p>6. 在同一 pixel 中，坡地變化是否會影響高程差變化，是否將粗估坡地考慮在地面點篩選？</p>	<p>感謝委員意見，本研究之影像空間解析度為 1 公尺，考量臺灣資料點密度平均為 4 點/平方公尺，且仍會在垂直分布於樹木等高程有明顯落差處，因此本研究認為不致造成太大影響。</p>
	<p>7. Loss function 的設計原則為何？</p>	<p>感謝委員意見，Loss function 係用來評估模型之預測值與真實值之殘差程度，通常殘差愈小，表示模型之預測值愈接近真實情形。本研究使用既有之 Binary Cross Entropy，用於二元分類(地面點、非地面點)。</p>
<p>三、 陳委員 繼藩</p>	<p>1. 報告所蒐集的文獻應加註期刊出處，也要注意引用掠奪性期刊的爭議問題。</p>	<p>感謝委員意見，本案已修改參考文獻於期中修正報告第貳章。</p>
	<p>2. 測試範例的鴨母寮及九芎林未經前處理及經前處理點雲分類成果之 F1 值，顯示未經前處理較佳，請說明此成果對 DEM 產製的影響。</p>	<p>感謝委員意見，已在修正版報告書中新增修正之影像分類精度指標，並統計於表 4-17。於精度指標計算時排除水線範圍內之資料，可供直接比較。其成果顯示經加密前處理後的光達點雲著時能提升影像分類精度，在將影像分類成果反投影至光達點雲之成果中，亦可以看到其和參考 DEM 高程差之 RMSE 獲明顯降低。</p>

四、 韓委員仁毓	1. 本案技術發展值得肯定，建議訂定 Bench mark，強化論述本案目標、進程及特色。(國外文獻建議可以補充)	感謝委員意見與肯定，在本案第一個里程碑是讓測製廠商覺得 AI 工具好用，期待廠商可以使用 AI 工具將 DEM 產製程序成本降低、減少時間耗費，詳細情形將會多與廠商做意見交換。已補充國外之文獻。
	2. 本案為光達點雲分類，但現今技術多走向多資料融合，請團隊思考其他資料如何善用，以提高其實用效能。目前只分類地面點及非地面點有無機會分出其他類別，如植生區、建築區等。	感謝委員意見，本案目前針對地面點分類做 AI 訓練，若使用點雲資料分類植被、建物等能提升點雲之價值，不過目前點雲分類之 label 中尚未提供相關資訊，本案也無法增加 labeling 之工作項。
	3. P49，誤差統計補充說明檢核點數量、分布，並分析是否有規則特性？	感謝委員意見，DEM 統計之部分是以預測成果產製之 DEM 與既有之參考 DEM 相減得到各像元內高程「較差」之資訊來做統計，參考 DEM 係已經由檢核滿足測製精度之資料。產生之較差資訊則用來評估是否由資料面再進入處理程序，目前仍看到大型建物之屋頂仍有預測錯誤之情形，將會考慮由此觀點評估資料面之精進，提升 AI 分類之正確性。
	4. AI 分類器未來應用方式？如何落實於中心或廠商之業務？所需軟硬體、人力、維護經費？及 AI 模型如何持續精進？	感謝委員意見，AI 未來可應用於廠商測製之作業程序，期待使用後能減少產製 DEM 作業之時間與人力成本，若有成效之彰顯可透過推廣之方式增加 AI 之曝光度。本案尚於測試皆對，相關維護經費之評估於期末報告呈現。後續 AI 模型之精進若有新的資料或模式，亦可重新學習或由資料面處理著手，精進 AI 之效能。
	5. 特徵植使用 R、G、B 會不會受到不同光影條件變化而影響？(雖 RGB 已標準化，但光線仍會影響)	感謝委員意見，本研究透過萃取光達點雲之特徵資料，放入影像 RGB 波段組成「假色影像」，並非直接使用 RGB 波段之光學影像。
	6. 請清楚定義分類精度指標，團隊是否建議一個比較適合的指標？	感謝委員意見，本案之目標為 DEM 產製，DEM 品質之評估以其和參考 DEM 的接近程度為依據，考量部分微小影像分類誤差，在反投影至原始點雲後，即有可能產生對產製之 DEM 產生明顯高程誤差，因此單一分類精度指標難以對本案成果之品

		質進行評估。本團隊建議透過產製 DEM 和參考 DEM 之高程差進行綜合性之成果評估，以質化分析為主、量化分析為輔方式探討產製 DEM 之品質。
五、 游委員 豐銘	1. P28，以點雲垂直剖面檢視檢視原始點雲資料，請詳述團隊認為部分被標記為非地面點之點雲資料應有被標記為地面點之潛力之理由為何？	感謝委員意見，本研究考量之原因如下： (1)參考 DEM 在建立時，僅以產生符合精度要求之 DEM 為目標，並不會將全部的地面點進行完整標記。 (2)地表覆蓋有連續性，相鄰之光達點雲應有接近的分類，而非不同分類交錯出現。
	2. P36，本案規劃與 3 個具 DEM 測製單位座談，請問規劃座談是否已設定議題方向？內容為何？應納入修正版期中報告。	感謝委員意見，已補充相關文字。
	3. P52，本案後續將採用國網的運算資源？請說明預期效果為何？本案 AI 分類器實用化後是否必須使用高速運算資源？	感謝委員意見，國網提供資料中心等級之顯示卡，其效能優於個人電腦配備之顯示卡，預期可以提供更快的訓練速度，並同時處理更大量的影像資料。未來 AI 分類器實用化後，在模型訓練時，仍須借助國網中心之運算資源進行訓練。而在資料預測階段(非訓練，如廠商使用時)，硬體規格僅須能夠讀入 AI 模型和一幅影像資料即可。
六、 曾委員 耀賢	1. P35-P36，式 3-4~式 3-7 為混淆矩陣內數值計算的各個指標，其中 Accuracy 為準確度、Precision 為精度，與測量領域以 accuracy 代表精度不太一樣，請問這兩個名詞是否普遍使用？	感謝委員意見，在深度學習或遙感探測等相關分類應用中，Accuracy、Precision 為常用之精度評估指標，分別用以評估整體資料中正確被分類為正樣本的比例，和分類成果為正樣本的資料中確實為正樣本的資料的比例。
	2. P38，「……且驗證資料經度走勢偏離訓練成果……」，【經度】應修正為【精度】。	感謝委員意見，已修正相關文字。
七、 邱委員 式鴻 (未	1. 因為此次是期中報告審查，因此，於第一章應該讓審查者明確了解整個計畫執行進度甘特圖以審查期中報告是否完成該完成之工作項目，雖然第二頁最後一段已經簡略說明，但建議將第五章部	感謝委員意見，已調整相關文字與編排。

<p>出席，提供書面意見)</p>	<p>分內容移至第二頁，讓審查者更明確知道了解期中報告已經完成哪些工作項目、那些工作項目是超進度，並將於報告中那些章節中加以詳細說明；另，第五章建議改成結語(期中已經達成之工作目標)與後續工作以及希望中心配合事項。</p>	
	<p>2. P52，為了提升分類結果之準確度，後續研究將從資料面進行著手，評估提升分類品質方式之可行性。資料面處理是進行何種處理?請舉實例說明。是計算地形如坡度等指標嗎?</p>	<p>感謝委員意見，目前預計對缺失資料之填充數值進行探討，現行之資料處理策略上，是將缺失資料以-0.1 進行資料數值之填充，然而此一數值和周圍數值差異甚大，使影像產生了明顯梯度變化，影響卷積過程之深度特徵學習。目前暫希望透過波段內之平均值做為填充數值。</p>
	<p>3. P25，特徵影像中，將點雲資料投影至空間解析度為 1m×1m 之影像網格中。對於所有投影至同一網格中之點資料，萃取最低高程點之高程值、強度值和局部高程差等三種特徵，外加點雲標記資訊(如圖 3-7 所示)。其中局部高程差資訊則是以某網格為中心，劃設一 21m×21m 之矩形罩窗，並將該網格之高程值，和罩窗內之最低高程值相減而得。為何取 1m×1m 之影像網格? 局部高程差資訊為何劃設是 21m×21m 矩形罩窗? 是考量點密度或地形或其他因素?建議說明清楚。此外，標籤資料中是如何製作?以既有 1*1m 網格之 DEM 和 DSM 製作嗎?文中建議說明清楚。</p>	<p>感謝委員意見，網格空間解析度和罩窗範圍選擇均參考選取前人做法(網格：Solian et al (2020), Rizaldy (2018), Hu & Yuan (2016)、罩窗範圍：Solian et al (2020), Rizaldy (2018))，其數值則是透過資料點密度設定。資料標記則自 LAS 點雲資料格式中的 classification 獲取得之分類標記。已於相關段落補充文字說明。</p>
	<p>4. P29，建議將圖 3-11 變成圖 3-10、圖 3-10 改成圖 3-11，兩圖互調位置，並將第 28 頁第二段文字圖 3-11 改成圖 3-10，第三段文字中圖 3-10 改成圖 3-11 以利閱讀。</p>	<p>感謝委員意見，已修正相關文字與編排。</p>
	<p>5. P28~P29，係針對平坦區資料，那丘陵、山地區資料是否會遭遇相同問題?如何解決?若均利用 DEM 資料協助判斷，此 DEM 網格大小和來源建議交代清楚。</p>	<p>感謝委員意見，本研究透過平坦地區之資料舉例，實際各種地形區之資料皆有相同問題，亦皆透過 DEM 進行判斷。DEM 使用內政部公布之參考 DEM 進行處理，空間解析度為 1 公尺，已補充相關文字敘述。</p>
	<p>6. P30，僅有 27 幅 2800*2500 像元之影</p>	<p>感謝委員意見，已補充相關文字。</p>

<p>像之訓練資料，建議加上“後續可供切割成如 256*256 影像大小之訓練資料和驗證資料”，以免閱讀時誤解訓練資料即為 2800*2500 像元之影像。</p>	<p>2800*2500 像元統一修改為「訓練資料」、256*256 像元則統一修改為「訓練影像」。</p>
<p>7. P31，建議增加圖式方式概略說明網路架構，並解釋 Encoder 和 Decoder 之意義。</p>	<p>感謝委員意見，感謝委員建議，已於修訂報告中補充。</p>
<p>8. P34，如下圖 3-16 中，為何在地面上的點仍是非地面點？此圖要表達的意思為何？</p> <p>2. 分類成果為非地面點：像元對應空間範圍內所有光達點皆分類為非地面點，如圖 3-16 所示。</p>  <p>圖 3-16、分類成果為非地面點之情形示意圖</p>	<p>感謝委員意見，此圖描述影像分類成果反投影至原始光達點雲的過程。此圖說明影像分類成果為非地面點之情形，表示該像元對應之空間範圍皆為非地面點，因此即使地面上有光達點雲，亦依照影像分類成果，將其分類為非地面點。</p>
<p>9. 特徵影像，分別以 R、G、B 三波段表示圖 3-7 之最低高程、強度值、局部高程差？若是，建議於頁 26 及第四章成果展示中說明清楚。</p>	<p>感謝委員意見，本研究別將高程值、強度值和局部高程差等三種特徵置入特徵影像的 R、G、B 三個波段，組成之假色影像。</p>
<p>10. 由表 4-1、4-2 說明訓練資料是 27 幅，但於第 33 頁中又說明訓練影像大小為 256x256 像元，所以究竟訓練資料影像大小是 27 幅 2800x2500 像元之影像之訓練資料或切割成 256x256 像元大小？若有切割，請列出實際切割完之影像數量，以免閱讀時誤解訓練資料即為 2800x2500 像元之影像。</p>	<p>感謝委員意見，本研究在每個訓練週期之前，會在 2800x2500 的訓練資料上的隨機位置，裁切 256x256 像元大小之訓練影像，每次訓練皆裁切數量為批次數量(Batch Size)之訓練影像，此方法有助於更完整利用訓練資料，也因此總訓練資料數為批次數量x訓練次數，總訓練影像數並非定值。已在報告書中補充說明。</p>
<p>11. P38，「……且驗證資料經度走勢偏離訓練成果……」，精度非經度。</p>	<p>感謝委員意見，已修正相關文字。</p>
<p>12. 表 4-2~表 4-4，應該是將分類單位用“M”像元表示，但計算時卻用單一像元為單位計算，因此數值計算會有所差異，建議列出實際像元素。</p>	<p>感謝委員意見，此處之 M 指百萬 (million)之意，已修改表格內文字之說明。</p>
<p>13. P41 頁，第二段第一行 F1 score 應為 0.701。</p>	<p>感謝委員意見，已修改相關文字。</p>
<p>14. 目前 AI 僅針對平原區測試發展，將來是針對都會區、山區、丘陵區是每一區個別發展一個演算法或所發展的演算法會是用於所有區域？</p>	<p>感謝委員意見，期中時僅測試平原區，本案未來會針對各地形做不同之訓練，但 AI 之模型會使用相同架構。</p>

	<p>15. 表 3-5 中列出 28 層網路架構模式中，層數與形狀大小是否會影響測試成果？</p>	<p>感謝委員意見，會影響測試成果。層數與形狀影響資料抽象化程度與模型大小，相對於都市區，山區之地面點較離散，適合較少層數的模型。模型大小(可訓練參數數量)則與資料多樣性與複雜度有關，目前模型尚處於輕微過度擬合情況，不會增加模型大小，當使用大量資料訓練模型時則需微調模型大小(層數與形狀)。</p>
<p>八、國土測繪中心</p>	<p>1. P28，「如式 3-2 所示，本研究考量空載光達資料之垂直觀測先驗精度 σ，……」，其中在本案目前測試中 σ 之值為何？是否會對不同地形採用不同之值？</p>	<p>感謝提供意見，本案參考 DEM 測製工作提供之 σ 值，並不會因不同地形而改變。</p>
	<p>2. P31，表 3-5 中出現 Conv、DWConv、Bn 及 Relu 等文字，請補列其文字意義，如 Bn：Batch Normalization，批正規化。</p>	<p>感謝提供意見，以下名詞補充解釋： Conv：Convolution，卷積之意，為對影像進行之移動罩窗運算，用於萃取影像特徵。 DWConv：Depthwise Convolution，為對影像逐個波段進行之卷積運算。 Bn：Batch Normalization，批正規化，即對 AI 訓練之 Batch 進行之標準化處理，可以使訓練穩定，加速模型收斂。 Relu：Linear rectification function，為現今流行之激勵函數，可以在 AI 模型倒傳遞(Back Propagation)的過程避免梯度(Gradient)消失或爆炸的情形。</p>
	<p>3. P33，4. 模型訓練第 2 段，「本研究採用隨機裁切訓練資料之方式，……」，提到隨機取特徵影像上之隨機位置取 256x256 範圍的局部影像，其實際操作步驟方法為何請補充描述。</p>	<p>感謝提供意見，已於修訂之期中報告補充。本研究將所有 2800x2500 大小之訓練影像資料讀入電腦記憶體，並於每次訓練期隨機抽取一幅訓練資料，並於其上方隨機位置生成一 256x256 像元大小之矩形框，並將範圍內資料輸出為訓練影像，重複此一流程數次直至生成之訓練影像數滿足設定之批次數量(Batch Size)。</p>
	<p>4. P39-P48，包含多個混淆矩陣成果，其中表 4-2 與表 4-9、表 4-3 與表 4-10、表 4-4 與表 4-11、表 4-6 與表 4-13 等，互為資料未經前處理及經前處理結果，建</p>	<p>感謝提供意見，已補充統整表於期中修正報告書表 4-17 及表 4-18。</p>



	議設計一彙整表，以利閱讀比較。	
	5. 附錄 C、工作會議紀錄，請將第 3 次工作會議補充列入。	感謝提供意見，已補充相關資料。

附錄C、研究報告審查意見辦理情形

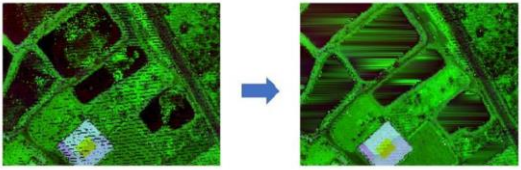


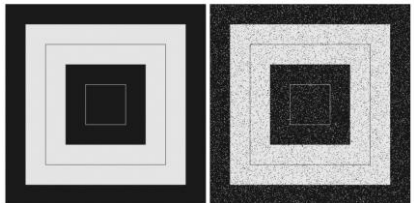
內政部國土測繪中心「111 年度研發空載光達點雲資料 AI 自動地面點分類器委託研究採購案」 研究報告審查會議		
壹、會議時間：	111 年 12 月 9 日(星期五)	下午 2 時
貳、會議地點：	內政部國土測繪中心 4 樓第一會議室(實體與遠距視訊會議並行)	
參、評選委員意見：		
	審查意見	執行單位處理情形回覆
一、劉委員正倫	1. 第貳章圖 2-3、圖 2-6、圖 2-7、圖 2-11、圖 2-14、圖 2-19 多為文獻精度分析結果，應該是用「表」來呈現，而不是以「圖」來呈現，建議修正。	感謝委員意見，已修正相關文字。
	2. P69「…，可以看到本案各個 AI 模型中，模型中城市區、農田區、森林區 AI 模型對各自對應之影像分類資料展現較佳適應，…」，惟從表 4-5 看起來農田區好像還是以城市區模型成果較佳?第肆章有關精度分析的成果表、圖，均請註明單位。	感謝委員意見，表 4-5 所列城市區和農田區之 F1-Score 分別為 0.941 和 0.939，數值表現接近，兩模型均能展現影像分類適應性。考量各圖幅之評估成果容易受個別圖幅內容差異之影響，故本研究於圖 4-33 以多圖幅成果進行成果綜合評估，成果亦顯示在影像分類適應性上，分區資料對各自對應模型展現較佳適應性。另外，有關精度分析之圖表均已註明單位。
	3. P95「圖 4-46 中透過柱狀圖展示圖 4-45 誤差分布狀況，可以看到各模型對大型建築物的分類能力受限，其輪廓仍於 DEM 中或多或少被保留，全資料模型和森林區模型誤差大致呈現以 0 為中心的鐘形分布，主要分布在±0.5 公尺之範圍內，四組 AI 成果中亦以此兩模型之成果，大誤差之比例較小；城市區模型和農田區模型之誤差分布上大誤差之比例則較高，如表 4-18 所示，其比例皆大於 15%，對圖幅範圍內的建築物無法展現分類能力。」，(1)所述森林區模型是否有誤?(是否應為城市區模型?) (2)從表 4-18 如何看出大誤差之比例較高?且看出其比例皆大於 15%。(P100、P107、P118 有一樣的問題)	感謝委員意見，(1) 為城市區模型，已修正相關文字；(2) 大誤差包含誤差大於 1 公尺與小於-1 公尺的部分，大誤差之比例為大於 1 公尺誤差之比例與小於-1 公尺誤差之比例兩者相加之成果，已於 P.72 補充相關文字。
	4. P107「圖 4-61 中透過柱狀圖展示圖 4-60 之誤差分布狀況，可以看到受到點雲雜訊影響，各個模型之處理成果皆有 20% 以上之高程大於 1 公尺的大誤差，	感謝委員意見，山區為誤植，應為森林區，本文所指 96203045-裡門山(四)圖幅之 DEM 差值表現統計與表 4-12 所提及之 95193004-三腳南山圖幅相

	<p>排除此類大誤差之像元後重新計算高程之均方根誤差，可以發現其數值明顯降低，表現接近於表中對山區範例圖幅之評估成果。」，(1)表現接近於表中…，是那一個表？(2)表現接近於表中對山區範例圖幅…，是那一個山區範例圖幅？</p>	近。
	<p>5. P120「本研究建立之點雲分類模型具有時間上之優勢，且處理上亦可以五千分之一圖幅框之大小為單位進行點雲分類，效率不如常見之商用軟體(如 TerraSolid)，因受到軟體限制而須將五千分之一圖幅框再切分為點雲子集，分別處理後再將各子集合併。」，此段文字是否有問題，請檢視修正。</p>	感謝委員意見，已修正相關文字。
	<p>6. 因本案研究之點雲分類策略，為基於經整飭之圖幅光達點雲圖幅所設計，在雜訊較多之圖幅上會使 AI 模型表現受限。針對未來發展所提出的 4 個建議，請問可行性?及所需時程?</p>	感謝委員意見與關注，透過廠商座談會得知地面點分類成果需要投入更多時間對於田埂、大型排水溝立面等結構上，因此考慮未來可研究側向投影方式訓練 AI 分類器，並加入信心值設定，提供彈性調整門檻輔助人工編修。理論上可行，然而處理之資料可能會更多，也需要跟測繪廠商進行溝通，因此時程可能會增加。
	<p>7. 文字修正： a. P6 有 2 處機關名稱為「測繪中心」，請修正為「國土測繪中心」。 b. P36 首行「…分類之任務。步驟如圖 3-5 所示，…」修正為「…分類之任務，步驟如圖 3-5 所示。…」，倒數第 3 行圖 3-6 文字亦同，文中有多處相似之敘述(P38、P41、P44、P55 等)，請全面檢視一併修正。 c. P100 第 5 行，如圖 4-20 所示，……，是否為「圖 4-20」請查明確定。 d. P101，96203045-裡門山(四)請修正為 96203045-裡門山(四)圖幅，佳仁山(四)請修正為佳仁山(四)圖幅，文中相關圖表標題亦一併修正。 e. 文中許多表格欄位請補充註記期單位。</p>	感謝委員意見，已修正相關文字。
二、楊委	<p>1. 模型分為城市區、農田區、森林區及全資料模型，最後一個模型可考慮為「全</p>	感謝委員建議，本案將納入參考。

<p>員明德</p>	<p>區」或「通用」模型。另訓練模型之資料或有混合之情況，導致成果未如預期，對於模型訓練資料之分類應有建議標準。</p>	
	<p>2. 目前以 1 公尺×1 公尺網格點雲為高程單位，請說明不同解析度之網格是否影響分類結果？如有些區域的網格資料僅有 2 公尺×2 公尺或 5 公尺×5 公尺之山區，分類精度是否會下降？</p>	<p>感謝委員意見，本研究之影像分類成果反投影方式係將各影像網格內對應空間範圍之點雲中，針對最低高程點之兩倍觀測精度範圍內之點雲進行分類，因此影像網格之空間解析度將決定點雲分類成果之細緻程度。影像網格之空間解析度為本研究團隊所設定，因此並沒有 2m×2m 或 5m×5m 網格解析度之狀況。</p>
	<p>3. 請於結論定義目前的 AI 模型在光達點雲作業之功能與角色。</p>	<p>感謝委員意見，已補充相關文字。</p>
	<p>4. 雖然 3D 點雲分類模型之訓練較耗時，但有較高精度，未來應可嘗試此類之 AI 分類模型。</p>	<p>感謝委員意見，3D 點雲分類之硬體需求較高，且對輸入資料之相對幾何敏感。目前對於光達資料分類之文獻多半為光達點雲之物件辨識，對於空載光達逐地面點分類之研究甚少，模型架構或模型訓練方法尚待更多研究投入，待未來有足夠之相關資源、研究成果，可再投入資源進行研究。</p>
	<p>5. 有關雜訊處理之方式應再做探討，若將之分成一類，則須將各種雜訊包括在內，以利訓練資料蒐集。</p>	<p>感謝委員建議，本研究若能延續發展，可釐清雜訊資料樣態後將擬定適合之資料蒐集策略。</p>
<p>三、邱委員式鴻</p>	<p>1. 將計畫報告書摘要和英文摘要移至文圖表目錄之前。</p>	<p>感謝委員意見，已修正相關文字與編排。</p>
	<p>2. 文中 DEM、DTM 名稱請檢視全文之後，統一名稱為 DEM。</p>	<p>感謝委員意見，已修正相關文字。</p>
	<p>3. P21 第四篇文獻，方法之描述對應 P22 圖 2-13、2-14 分類顏色所代表之意義補充說明，同樣對應圖 2-12 流程圖，輸入 R、G、B 是代表何種特徵？另 P21 中描述似乎較簡略，建議再加強說明清楚。</p>	<p>感謝委員意見，已修正及補充相關文字，其中圖 2-10 各顏色表示 ISPRS 標準資料集中不同地物分類，應包含電力線、低植被、不透水表面、汽車、柵欄/樹籬、屋頂、立面、灌木、樹等類別，惟文獻中未明確指出各顏色所代表之分類。</p>

<p>4. 本案之目標(一)蒐集 AI 應用於光達點雲相關文獻(至少 5 篇,其中至少 2 篇國外論文),評估並採用合適於本案之 AI 自動地面點分類器。文中僅說明由於投影為二維特徵影像訓練難度較低,且能降低時間與資源消耗成本,因此本案先參考 Solián 等人(2020)之文獻測試資料。所以本計畫所設計之 AI 分類器為何? P27 中建議補充說明。</p>	<p>感謝委員意見,已補充相關文字。</p>
<p>5. 外部測試資料,評估研究建立之 AI 模型效能。第二次申請之圖幅如表 3-2 所列,是否亦分為都市區、平原、丘陵與山區(文章後以)是個別訓練或同時訓練?</p>	<p>感謝委員意見,第二次申請之圖幅,為本團隊請益測繪廠商,請其依據實務經驗回饋處理上投入之人工編修成本較多與較少之圖幅範圍,作為獨立於訓練資料外之測試資料,但不參與模型訓練,以客觀評估模型表現。廠商提供之圖幅則多位於山區範圍。</p>
<p>6. 第三章資料蒐集分為為都市區、平原、丘陵與山區,但後續 P45 發展之 AI 僅分成城市區、農田區、森林區,且森林區包含丘陵與山區,為何不分開發展針對平原及丘陵之 AI 分類?原因為何?適度說明。</p>	<p>感謝委員意見,已補充相關文字。本團隊考量 Solián 等人(2020)採用之特徵組合中包含點雲強度值資訊,其主要受「地表」覆蓋所影響,而非都市、平原、丘陵、山區之地形資訊,故本研究依據地表覆蓋不同,分別建立城市、農田、森林區之 AI 模組。</p>
<p>7. P36 資料前處理小節中,「最後並針對同值域之特徵進行標準化,讓訓練得以穩定而收斂。」,是值域或不同值域?</p>	<p>感謝委員意見,已修正相關文字為「不同值域」。</p>
<p>8. P37 此本研究為避免強度資訊干擾,將 Solián 等人(2020)使用之特徵組合進行調整,將其中之強度值特徵資訊,抽換為網格向外延伸 20 公尺之局部高程差資訊(局部高程差 40m)。強度特徵加入測試時是否標準化再加入?</p>	<p>感謝委員意見,在資料前處理步驟前須經標準化後才能加入特徵影像。</p>
<p>9. P44 中,圖 3-14、影像缺失資料由固定值填充(下圖左)轉為雙線性內插(下圖右)成果圖,使用雙線性內插用最鄰近法取代是否更能減少缺失之問題?但此缺失資料若為水體資料,此方式是合適?</p>	<p>感謝委員意見,本研究透過水體資料向量圖層進行水體資料之覆蓋,同時將其標記為缺失資料,在模型訓練 Loss 計算時予以排除,因此水體資料之內插並不會對成果造成影響。</p>

	 <p>圖 3-14、影像缺失資料由固定值填充(左)轉為雙線性內插(右)成果圖</p>	
	<p>10. 表 4-7、4-9、4-11 等後續表格顯示 DEM 精度分析表，請補上單位。</p>	<p>感謝委員意見，已補充相關文字。</p>
	<p>11. 所開發之農田區 AI 模型分類精度是否會受季節性作物成長之影響？</p>	<p>感謝委員意見，經本研究成果顯示，分類精度受圖幅內之地表覆蓋因素影響較為顯著，然而缺乏各季節之測試資料，難以進行季節性變因之評估。</p>
	<p>12. 目前所發展的四種 AI，以及與三家公司訪談使用情形結論是需去除雜點，所以未來是發展同時去除雜點之分類法或先用某種演算法去除雜點？雜訊若可以以簡單方式濾除是否需要開發 AI 方式去雜訊？</p>	<p>感謝委員意見，本研究期望以開發基於點雲剖面之側向投影 AI 模組，預計於分類地面點之過程同時進行雜訊點雲分類。根據廠商經驗回饋，目前部分鑲嵌於地形之點雲並無有效過濾手段，仍須仰賴大量人工投入濾除。</p>
<p>四、韓委員毓</p>	<p>1. 本年採用 2D 影像的方法進行訓練，理由是比較簡單及運算快速，雖採用簡單的方法但同時也使用國網的資源，未來若使用 3D 較複雜的方法，國網運算資源是否足夠使用，請成大團隊補充說明。</p>	<p>感謝委員意見，國網提供之運算方案中，有提供多台主機、顯示卡並聯使用之服務。本研究目前僅使用單一主機與單一顯示卡之硬體配置。於國網服務上，未來仍保有硬體擴充之可能性，然實際需求仍待未來研究策略擬定後方能明確評估。</p>
	<p>2. P52 談到地面點分類，使用了 2 倍的標準差，其來源為何？其依據為何？</p>	<p>感謝委員意見，此為本研究為統一中研究精度範圍所採之參數(如 P.38 合理增加地面點標記亦使用 2 倍觀測精度)，在本研究提供之成果中，此參數屬於使用者自定義變數，可依實際需求調整，並不限定於兩倍標準差。</p>
	<p>3. 本研究是希望藉由 AI 自動分類加快作業，目前研究中使用了城市區、農田區等幾種模型，針對不同土地使用分區使用，是否有可機會建立 global 或 mixed 的模型，減少使用上要事先判斷資料屬何種地形而採用何種模式。</p>	<p>感謝委員意見，在既有成果中，本研究建議可使用全資料模型進行直接處理。在分區模型之使用上，本研究認為在未來發展方向中提到之集成式學習模型開發，可以提升分區模型之使用效益，減少人工資料判斷之成本。</p>
	<p>4. P118 中有幾張誤差統計圖，圖中有</p>	<p>感謝委員意見，此類誤差是由於點雲</p>

	<p>一些很大的極端誤差，在報告中的統計過程已先被排除，在實務上是否真的會存在這些誤差，假如這些誤差會存在，統計時將其排除是否合宜？</p>	<p>分類錯誤，使 DEM 在內插時納入了非地面點所致，實務上此類誤差無法避免，需再投入人力編修點雲分類成果。本研究透過排除人力可簡單移除之明顯誤差，模擬人工編修後之點雲樣貌，並以此檢驗模型分類成果，同時提供誤差數值與像元比例，供後續評估需再投入編修人力之參考。</p>
	<p>5. 不同公司使用不同設備，反射強度值不一樣，是否可以進行均等化，並且是否可能反過來分析不同廠牌光達 sensor 特性，找出不同廠牌之間的系統差異，未來不同廠牌間可互相進行調整轉換。</p>	<p>感謝委員意見，可納入未來研究之考量。而本研究認為部分儀器所產出資料包含雜訊，未來可先考慮雜訊之分類輔助人工編修模式。</p>
<p>五、 陳委員 繼藩</p>	<p>1. 請將 P17 文獻(二)及 P23 文獻(五)加入 P.127 參考文獻內。</p>	<p>感謝委員意見，已補充相關文字。</p>
	<p>2. P30 透過上述考量之觀點，具體說明 P28 LPI 及 P29 孔洞圖的篩選原則。</p>	<p>感謝委員意見，已補充相關文字。</p>
	<p>3. P37 第一組特徵影像用於城市區、農田區及森林區模型之訓練，而第二組特徵影像用於全資料模型之訓練。請說明模型訓練之 input 使用不同的特徵資料，最後模型精度之比較是否會失去意義。</p>	<p>感謝委員意見，AI 之輸入資料組合將直接影響分類成果，因此不同之資料組合可以視為不同應用情境之最適資料組合評估，能獲得較佳分類精度者即為最適之資料組合。</p>
	<p>4. 建議補充資料說明本計畫在人工編修部分是否達到計畫預設的「減少人力成本支出」的目標。</p>	<p>感謝委員意見，本團隊洽部分廠商之意見回饋，認為本研究之成果可節省約 25% 之人工編修成本，為相關數字評估仍有待實際編修人力投入後，方得進行完整評估。已補充相關文字。</p>
<p>六、 曾委員 耀賢</p>	<p>1. P25 「投影程單張或多張」應修正為「投影成單張或多張」。</p>	<p>感謝委員意見，已修正相關文字。</p>
	<p>2. P42 「其影像椒鹽雜訊現象…」，椒鹽雜訊一詞是普遍使用的詞或文字誤繕？</p>	<p>感謝委員意見，椒鹽雜訊(Salt-and-Pepper)為影像處理領域之用詞，用以描述雜訊於均值環境離散分布之狀況，如同胡椒與鹽巴般灑落。示意圖如下右圖。已補充相關文字於 P.38。</p> <div data-bbox="925 1769 1340 1971" style="text-align: center;">  </div>

	3. P54 式 3-4~式 3-7 四個分類精度指標中，F1 分數在後文中作為影像分類精度評估之指標(P83)，建議就其代表之物理意義或統計學意義，再詳予說明。	感謝委員意見，已補充相關文字，可參考本報告書 P.52。
	4. P75 表 4-8 表中第 1、3、5 欄之標記文字，是否「高程」均應改為「高程差」？(表 4-10、表 4-12 同)	感謝委員意見，已修正相關文字。
	5. P83 小結論「其中全資料模型對於各分區的資料皆表現了穩定之適應能力，其皆能獲得接近於或超過分區模型處理對應分區資料時之 DEM 精度」，但對應於 P73 表 4-7，卻未符合所述，上開結論是否妥適？	感謝委員意見，如圖 4-23 所示，此圖幅中，全資料模型將部分樓高較高之建築物誤授為地面點，相關誤差分布亦可於圖 4-24 中所見，顯現圖幅內局部分類成果對精度評估指標之影響。整體而言，全資料模型與城市區模型之誤差分布仍落於±50 公分之範圍內，故本研究認為此結論尚屬合理。
	6. P115 最後一行，城市區模型和森林區模型之 DEM 成果則明顯不同於參考 DEM。此句中「森林區模型」是否應改為「農田區模型」？	感謝委員意見，已修正相關文字。
	7. P120 「與常用之商用軟體相比，本研究建立之點雲分類模型具有時間上之優勢，且處理上亦可以五分之一圖幅框之大小為單位進行點雲分類，效率不如常見之商用軟體（如 Terra Solid），……」，是否表達本案建立之軟體優於商用軟體(前段)？若是，則後段文字宜稍作調整，以免誤解。(*)P126 類似	感謝委員意見，已修正相關文字。
	8. P126 集成式學習一詞為第一次出現，建議於前面章節處就納入並適當表達其實際意義。	感謝委員意見，已補充相關文字。
七、 蔡委員 季欣	1. P7，對於本案緣起之敘述，動機應可將 P8 中段文字調整至較前內容，說明本案辦理之原因。	感謝委員意見，已修正相關文字。
	2. 有關各廠商的訪談意見，建議可摘錄重點納入結論中。	感謝委員意見，已補充相關文字。
	3. 本案對於 AI 模式，相較於廠商所使用之商業軟體的優勢部分，建議團隊補充說明。	感謝委員意見，已補充相關文字。
八、 游委員 豐	1. P11，表 1-1 工作期程表下方說明 1 及 2 似非說明該表，應調整。	感謝委員意見，已修正相關文字。
	2. P12，敘述內容仍以未來式表示，如	感謝委員意見，已修正及補充相關文

銘	「將依……」，建議全面檢視調整。表 1-2 備註為招標文件規定，應刪除；並請說明成果發表相關規劃。	字。
	3. P14，進度管制表應為全案完工甘特圖，應修正。	感謝委員意見，已修正相關圖文。
	4. P15，專有名詞請統一，如深度卷積神經網路應為 Deep CNN 或 CNN? 部分內容名詞不一致，請釐清。	感謝委員意見，已修正相關文字。
	5. P27，有關點雲資料輸入之 3 種作法，並選定採投影為二維特徵影像，建議補充選定原因論述。另表 2-2 中，投影為三維體素為題參考文獻，請說明如何比較?是否應將 P26 提及之 SEGCloud 及 ScanComplete 等文獻納入本報告?	感謝委員意見，由於投影為二維特徵影像訓練難度較低，相關文獻較豐富，模型訓練方向明確，同時硬體需求成本較低，能降低時間與資源消耗成本，因此本案先參考 Solián 等人 (2020) 之文獻採用之方法，採用投影式之方法，將點雲特徵投影至影像，並基於此特徵影像開發 AI 模組進行 AI 點雲分類。已於補充相關文字。
	表 4-6，森林區 AI 模型分類精度結果中 Recall 標示有誤? 最大值應為農田區模型的「0.953」? 請釐清。另綜合分析歸納各 AI 模型對各自對應之影像分類資料展現較佳適應性，似不符農田區精度指標表(表 4-5)顯示結果較適應城市區模型?	感謝委員意見，已修正相關文字。表 4-5 成果中，城市區和農田區之 F1-Score 分別為 0.941 和 0.939，數值表現接近，兩模型均能展現影像分類適應性，考量各圖幅之評估成果容易受個別圖幅內容差異之影響，故本研究再於圖 4-33 以多圖幅成果進行成果綜合評估，成果亦顯示在影像分類適應性上，分區資料對各自對應模型展現較佳適應性。
	7. 3 種 AI 模型分類精度指標 Recall 均以農田區模型最高，是否可論述其代表意義或原因?	感謝委員意見，Recall 指標在本研究表示所有地面像元中實際被分類為地面像元之比例，通常需搭配 Precision 指標合併檢視，或直接檢視 F1-Score。農田區模型傾向將成果判釋為地面像元，是故當一張影像大部分像元都被判釋為地面像元時，Recall 數值即會較高。
九、國土測繪中心	1. P32，「……本團隊亦與在我國有豐富空載光達 DEM 經驗之……」，建議文字修正為……DEM 製作經驗……；另第 3 行提及「較為困難與較為簡單之圖幅範圍」，請補充說明「較為困難與較為簡單」具體所指意義。(是否是指需要進行人工檢查編修的作業時間的多寡)	感謝提供意見，已修正相關文字。

<p>2. P37, 第 2 段文字中提到「局部高差」, 依照文獻所述, 局部高程差 20m 係由網格中心向外延伸 10 公尺, 請補充敘明後續以「局部高差(20m)」表示, 「局部高差(40m)」亦同, 以利閱讀。</p>	<p>感謝提供意見, 已修正相關文字。</p>
<p>3. P50, Loss Function (式 3-3) 中之 y_i: 地面點資訊, 請補充說明所指資訊 (標記值?), 建議是否有更明確的名稱。文中述及將原始標記資料之非地面點、缺失資料、地面點 3 種類別分別除以 2, 以 0、0.5、1 標記值輸入模型, 以此反推未除以 2 之前, 原始值為 0、1、2, 在報告書中是否有提到或是有特別意義, 建議直接修改為將「非地面點、缺失資料、地面點 3 種類別分別以 0、0.5、1 之值輸入模型」。</p>	<p>感謝提供意見, 已修正及補充相關文字。地面點原始標記為配合標記影像之 PNG 儲存格式, 故以整數設計; 輸入模型之數值範圍則為配合二元交叉熵損失函數之值域[0, 1], 故於輸入模型時將其除以二。</p>
<p>4. 與廠商之座談會提及雜訊及垂直立面特徵問題, 報告書中已有展示含雜訊之點雲圖, 建議在適當位置補充垂直立面特徵(如梯田、斷崖、大排水溝立面等)及田埂之點雲圖, 並就廠商的問題簡單描述, 加強對該種資料型態之認知。</p>	<p>感謝提供意見, 已補充相關文字及圖片。</p>
<p>5. P120, 「與常見之商用軟體相比, 本研究建立之點雲分類模型具有時間上之優勢, …… , 效率不如常見之商用軟體(如 Terra Solid)……」, 文字內容前後似有抵觸, 請查明修正。</p>	<p>感謝提供意見, 已修正相關文字。</p>
<p>6. P125, 第 3 點文字中「特徵萃取」請修正為萃取。</p>	<p>感謝提供意見, 已修正相關文字。</p>
<p>7. P126, 第 6 點第 3 行文字「處理時長上」語意不明, 請修正; 第二點之第 3 點文字「經閾值設定後才為二分類為分類成果」, 請修正語意及錯字, 最後一行「做為額外資訊輔助人工編修」修正為「作為」。</p>	<p>感謝提供意見, 已修正相關文字。本研究之 AI 模型輸出成果實為值域範圍[0, 1]之信心值, 經門檻值設定後才輸出為二分類成果。</p>

附錄D、工作會議紀錄





一、第一次工作會議紀錄

檔 號：

保存年限：

內政部國土測繪中心 函

機關地址：408281臺中市南屯區黎明路2段
497號4樓

聯絡人：湯凱佩

聯絡電話：04-22522966#205

傳真：04-22592273

電子信箱：23018@mail.nlsc.gov.tw

受文者：國立成功大學

發文日期：中華民國111年4月29日

發文字號：測應字第1111565181號

速別：普通件

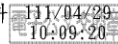
密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨(附件一 301000100G111156518100-1.pdf)

主旨：檢送「111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究採購案」第1次工作會議紀錄1份，請依會議決議事項辦理，請查照。

正本：國立成功大學

副本：本中心基本測量及企劃科(含附件)、應用圖資測製科



裝

訂

線



「111 年度研發空載光達點雲資料 AI 自動地面點分類器委託研究採購案」第 1 次工作會議紀錄

一、時間：111 年 4 月 27 日（星期三）上午 10 時

二、地點：本中心第 2 會議室（視訊會議）

三、主持人：王科長敏雄

紀錄：湯凱佩

四、出席人員：詳如簽到簿。



報告事項：略。

六、會議結論：

(一)本(111)年 4 月份預定進度 9.13%，實際執行進度 9.13%，進度符合預期。

(二)本案 AI 分類器結合現行 DEM 產製流程之規劃設計，規劃由成大團隊自本年 8 月起，邀請近年參與光達技術更新 DTM 案之 3 家測製廠商—自強工程顧問有限公司、中興測量有限公司及詮華國土測繪有限公司，各舉辦 1 次座談會交流意見，請成大團隊負責連繫，本中心派員與會。

(三)針對點雲 AI 分類器對平地、都會區、丘陵區及山區 4 種地形進行測試，考量其結果之優劣可能與訓練資料多樣性(是否充分涵蓋各種地形點雲分布變化)有關，請成大團隊於進行 AI 訓練時，將各種地形測試情形納為各類地形 AI 訓練資料量(圖幅)調配之參考依據。

(四)未來全臺會持續更新數值地形模型成果，新的點雲資料未來將持續提供進行 AI 分類器訓練，用以獲取更完善且適合國內使用之 AI 分類器，新加入之 AI 訓練資料可否累計更新原 AI 訓練結果，抑或必須每次重頭開始訓練，請成大團隊評估並於下次工作會議中報告。

(五)本案 AI 分類器之研發結果，考量後續將提供 DTM 測製工作之委辦廠商使用，請成大團隊在流程規劃及相關工具軟體開發時，將適合一般軟




硬體作業環境（如非工作站等級電腦）納入考量。

七、散會：上午 11 時。



「111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究採購案」(案號：NLSC-111-33)第1次工作會議簽到簿

時 間：111年4月27日(星期三)上午10時0分	
地 點：本中心5樓第2會議室	
主持人：王科長敏雄 紀 錄：湯凱佩	
出席人員	簽 到 處
國立成功大學	王驥魁、林昭宏、許育維、勞宏斌、 林緯程、邱庭澍(以線上視訊方式與會)
 內政部國土測繪中心	王敏雄 林文亮 湯凱佩 下午3時 許展祥 邱庭澍



二、第二次工作會議紀錄

檔 號：

保存年限：

內政部國土測繪中心 函

機關地址：408281臺中市南屯區黎明路2段
497號4樓

聯絡人：湯凱佩

聯絡電話：04-22522966#205

傳真：04-22592273

電子信箱：23018@mail.nlsc.gov.tw

受文者：國立成功大學

發文日期：中華民國111年6月7日

發文字號：測應字第1111565212號

速別：普通件

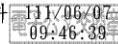
密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨(附件一 301000100G111156521200-1.pdf)

主旨：檢送「111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究採購案」第2次工作會議紀錄1份，請依會議決議事項辦理，請查照。

正本：國立成功大學

副本：本中心基本測量及企劃科(含附件)、應用圖資測製科



裝

訂

線



「111 年度研發空載光達點雲資料 AI 自動地面點分類器委託研究採購案」第 2 次工作會議紀錄

一、時間：111 年 5 月 31 日（星期二）下午 14 時

二、地點：本中心第 2 會議室（視訊會議）

三、主持人：王科長敏雄

紀錄：湯凱佩

四、出席人員：詳如簽到簿。

五、報告事項：略。

六、會議結論：

（一）本（111）年 5 月份預定進度 20.03%，實際執行進度 20.03%，進度符合。

（二）本案經成大團隊盤點常見的 AI 網路模型採用之作法主要有 3 種，分別為基於投影為 2D 特徵影像方式、投影為 3D voxel 方式及直接基於點雲之方式，並統整 5 篇國外文獻回顧所使用之方法計有深度 CNN、Multi-Scale CNN、簡化 SegNet、DenseNet201+FCN 及 ResNet18 等。請成大團對就本案 AI 分類器成大團隊選用 MobileNet-SegNet 網路模型之具體理由，連同後續實際以我國點雲資料進行測試成果，一併補充納入期中報告說明。

（三）本月份 AI 訓練測試成大團隊提及面臨 2 個資料處理問題，包括問題 1 提出訓練資料之地面點資訊不足，及將接近地面點之非地面點歸類為地面點，以減少影像雜訊之精進改善方案；問題 2 提出使用水線圖移除水體範圍內點雲之改善方案，請團隊依所提改善方案持續測試，並將實際測試結果連同其分類改善情形及量化數據納入期中報告。

（四）請成大團隊於 6 月份研究規劃本案 AI 地面點分類器結合現行 DEM 產製流程之初步構想；並就本案 AI 的分類成果與人工編修（分類）成果

產製之 DEM 進行比較分析，同時就 AI 點雲（地面點或非地面點）分類結果進行評估（含評估所採用 Cohen's kappa 值，或是精確度、召回率及 F1 值等指標），相關測試分析結果亦請一併納入期中報告中說明。

七、散會：下午 15 時 30 分。



「111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究採購案」(案號：NLSC-111-33)第2次工作會議簽到簿

時 間：111年5月31日(星期二)下午2時	
地 點：本中心5樓第2會議室	
主持人：王科長敏雄 紀 錄：湯凱佩	
出席人員	簽 到 處
國立成功大學	王驥魁、林昭宏、許育維、勞宏斌、 林緯程、邱庭澍(以線上視訊方式與會)
內政部國土測繪中心	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>王敏雄</p> <p>林文亮</p> <p>張錦輝</p> <p>蔡展鋒</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>湯凱佩</p> <p>邱庭澍</p> <p>林文亮</p> </div> </div>

三、第三次工作會議紀錄

檔 號：

保存年限：

內政部國土測繪中心 函

機關地址：408281臺中市南屯區黎明路2段
497號4樓

聯絡人：湯凱佩

聯絡電話：04-22522966#205

傳真：04-22592273

電子信箱：23018@mail.nlsc.gov.tw

受文者：國立成功大學

發文日期：中華民國111年6月30日

發文字號：測應字第1111565229號

速別：普通件

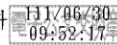
密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨(附件一 301000100G111156522900-1.pdf)

主旨：檢送「111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究採購案」第3次工作會議紀錄1份，請依會議結論辦理，請查照。

正本：國立成功大學

副本：本中心基本測量及企劃科(含附件)、應用圖資測製科



裝

訂

線



「111 年度研發空載光達點雲資料 AI 自動地面點分類器委託研究採購案」第 3 次工作會議紀錄

一、時間：111 年 6 月 24 日（星期五）下午 2 時

二、地點：本中心第 2 會議室（視訊會議）

三、主持人：曾副主任耀賢

紀錄：湯凱佩

四、出席人員：詳如簽到簿。

五、報告事項：略。

六、會議結論：

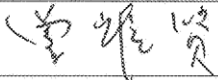
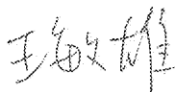
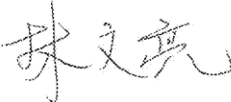


（一）本（111）年 5 月份預定進度 35.26%，實際執行進度 35.26%，進度符合預期。

（二）本案期中報告交付期限為本年 6 月 30 日，期中報告應包含內容除依照契約書規定（本案需求規格書）外，前次工作會議結論中部份議題請成大團隊納入期中報告補充說明者，包括本案選用 MobileNet-SegNet 網路模型之具體理由、AI 訓練測試遭遇 2 個資料處理問題採用之改善方案執行情形以及 AI 點雲分類結果評估（含精確度、召回率及 F1 值等指標，或 Cohen's kappa 值），也請納入期中報告，並請於期限內完成繳交。

（三）本案 7 月份規劃辦理之事項，包括持續以台灣地區不同地形之資料進行前處理作業及 AI 訓練測試，及持續將 AI 之測試成果產製 DEM 並評估其精度，請成大團隊依規劃事項及期程落實執行。

七、散會：下午 3 時 20 分。

「111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究採購案」(案號：NLSC-111-33)第3次工作會議簽到簿

時 間：111年6月24日(星期五)下午2時	
地 點：本中心5樓第2會議室	
主持人：曾副主任耀賢  紀 錄：湯凱佩	
出席人員	簽 到 處
國立成功大學	王驥魁、林昭宏、許育維、勞宏斌、 林緯程、邱庭澍(以線上視訊方式與會)
內政部國土測繪中心	   



四、第四次工作會議紀錄

檔 號：

保存年限：

內政部國土測繪中心 函

機關地址：408281臺中市南屯區黎明路2段
497號4樓

聯絡人：湯凱佩

聯絡電話：04-22522966#205

傳真：04-22592273

電子信箱：23018@mail.nlsc.gov.tw

受文者：國立成功大學

發文日期：中華民國111年9月8日

發文字號：測應字第1111565263號

速別：普通件

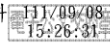
密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨(附件一 301000100G111156526300-1.pdf)

主旨：檢送「111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究採購案」第4次工作會議紀錄1份，請依會議結論辦理，請查照。

正本：國立成功大學

副本：本中心基本測量及企劃科、應用圖資測製科



301000100G111156526300.DI

第1頁，共4頁

國立成功大學



1119921417 111/9/8

「111 年度研發空載光達點雲資料 AI 自動地面點分類器委託研究採購案」第 4 次工作會議紀錄

- 一、時間：111 年 8 月 31 日（星期三）上午 10 時
- 二、地點：國立成功大學測量及空間資訊學系
- 三、主持人：蔡簡任技正季欣 紀錄：湯凱佩
- 四、出席人員：詳如簽到簿。
- 五、報告事項：
 - (一)廠商工作執行情形簡報：略。
 - (二)廠商實作軟體介紹及實機操作展示。
- 六、會議結論：
 - (一)本案 111 年 8 月份預定進度 61.54%，實際進度 61.54%，進度符合預期，經國土測繪中心委託研究查核小組實地查核，相關成果及進度符合規定。
 - (二)本案 AI 訓練目前已借助國家高速網路與計算中心（以下簡稱國網中心），資料存放於公務雲中，透過封閉之網路傳輸，於公有雲中進行運算，在機敏資料使用保護機制下，請成大團隊進一步檢視目前使用國網中心資源進行 AI 訓練流程是否有精進優化之可行方案，如有提高效率之作法或有改善之空間，可提供本中心據與國網中心進行協商。
 - (三)成大團隊透過光達 DEM 案測製廠商點雲編修實作經驗，蒐集點雲分類處理上較容易與較困難之圖幅計 37 幅，本中心已列冊向內政部提出申請獲准，待資料取得後會提供成大團隊進行測試使用。成大團隊在評估使用 AI 自動分類帶來之效益時，也請注意資料應保持與廠商作業使用資料的一致性。
 - (四)本案 9 月份規劃辦理之事項，包括持續以臺灣地區不同地形之資料進



行 AI 訓練測試，同時精進資料面之處理以提升精度，及持續將 AI 之測試成果產製 DEM 並評估其精度，並與 DEM 測製廠商舉辦第 1 次座談會等，請成大團隊依規劃事項及期程落實執行，其中有關與廠商座談之時間地點請提前規劃並通知本中心，俾利本中心派員參與。

七、散會：上午 12 時 10 分。





五、第五次工作會議紀錄

檔 號：

保存年限：

內政部國土測繪中心 函

機關地址：408281臺中市南屯區黎明路2段
497號4樓

聯絡人：湯凱佩
聯絡電話：04-22522966#205
傳真：04-22592273
電子信箱：23018@mail.nlsc.gov.tw

受文者：國立成功大學

發文日期：中華民國111年10月7日

發文字號：測應字第1111565276號

速別：普通件

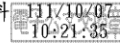
密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨(附件一 301000100G111156527600-1.pdf)

主旨：檢送「111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究採購案」第5次工作會議紀錄1份，請依會議結論辦理，請查照。

正本：國立成功大學

副本：本中心基本測量及企劃科(含附件)、應用圖資測製科



裝

訂

線



301000100G111156527600.DI

第1頁，共3頁

國立成功大學



1119924071 111/10/7

「111 年度研發空載光達點雲資料 AI 自動地面點分類器委託研究採購案」第 5 次工作會議紀錄

一、時間：111 年 9 月 30 日（星期五）下午 2 時

二、地點：本中心第 3 會議室（視訊會議）

三、主持人：蔡簡任技正季欣

紀錄：湯凱佩

四、出席人員：詳如簽到簿。

五、報告事項：廠商工作執行情形簡報（略）。

六、會議結論：

（一）本案 111 年 9 月份預定進度 73.79%，實際進度 73.79%，進度符合預期。


（二）本案目前分別測試全區、城區、鄉區及山區 4 種 AI 分類器模組，惟對於某一類圖幅資料該選用何種 AI 分類器，或該如何運用這 4 種 AI 分類器獲得較佳的成果，請成大團隊從實務操作便利性及效率，及確保較佳之成果精度，探討可行的作法。

（三）本次工作執行情形報告中，成大團隊目前僅使用 3 張圖幅分屬城區、鄉區及山區地形，分別各以全區、城區、鄉區及山區 4 種 AI 訓練模型進行分類測試，並進行分類成果之分析比較，其代表性略顯不足，請成大團隊後續增加測試的圖幅數量，再彙整並分析分類成果。

（四）本案 10 月份規劃辦理之事項，包括持續進行 AI 之訓練測試，並持續以精進資料面之處理方式提升測試精度，據以評估 AI 之測試成果產製 DEM 之精度。另有關辦理與 DEM 測製廠商之座談會等，請成大團隊依規劃事項及期程落實執行。

七、散會：下午 3 時 10 分。

「111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究採購案」(案號：NLSC-111-33)第5次工作會議簽到簿

時 間：111年9月30日(星期五)下午2時	
地 點：本中心4樓第3會議室	
主持人：蔡簡任技正季欣 紀 錄：湯凱佩	
出席人員	簽 到 處
 國立成功大學	王驥魁、林昭宏、許育維、勞宏斌、 林緯程、邱庭澍(以線上視訊方式與會)
內政部國土測繪中心	蔡季欣 王敏雄 湯凱佩 林文亮



六、第六次工作會議紀錄

檔 號：

保存年限：

內政部國土測繪中心 函

機關地址：408281臺中市南屯區黎明路2段
497號4樓

聯絡人：湯凱佩

聯絡電話：04-22522966#205

傳真：04-22592273

電子信箱：23018@mail.nlsc.gov.tw

受文者：國立成功大學

發文日期：中華民國111年11月3日

發文字號：測應字第1111565291號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨(請至附件下載區 <https://DOC3DL.moi.gov.tw/DL/DL1/DL1100.aspx> 以發文字號及發文日期下載，有效下載期限1個月。) 識別碼：I6TVDEU7。

主旨：檢送「111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究採購案」第6次工作會議紀錄1份，請依會議結論辦理，請查照。

正本：國立成功大學

副本：本中心基本測量及企劃科(含附件)、應用圖資測製科



301000100G111156529100.D1

第1頁，共1頁

國立成功大學



1119926487 111/11/3

「111 年度研發空載光達點雲資料 AI 自動地面點分類器委託研究採購案」第 6 次工作會議紀錄

- 一、時間：111 年 10 月 28 日（星期五）下午 2 時
- 二、地點：本中心第 2 會議室（視訊會議）
- 三、主持人：蔡簡任技正季欣 紀錄：湯凱佩
- 四、出席人員：詳如簽到簿。
- 五、報告事項：廠商工作執行情形簡報（略）。
- 六、會議結論：
 - （一）本案 111 年 10 月份預定進度 86.46%，實際進度 86.46%，進度符合預期。
 - （二）本案成大團隊與 3 家光達案測製廠商座談會所獲結果，包括 AI 模型如何應用於實際 DEM 產製流程與相關問題及效益分析，請納入本案研究報告。
 - （三）有關光達案測製廠商於座談會所提出之問題及建議，如雜訊處理或針對排水溝立面、田埂、道路邊界、建物等地物加強 AI 模組訓練及提升 AI 模組價值等，請研議可能解決方法，提供未來研究方向規劃參考，相關內容亦請納入本案研究報告。
 - （四）本案 11 月份規劃辦理事項，包括持續進行 AI 之測試成果產製 DEM 並進行最後精度評估、彙整 3 次座談會所獲資訊並完成 DEM 產製流程之方式與效益評估及完成本案研究報告等，請成大團隊依規劃事項及期程落實執行。
 - （五）本案研究報告初稿應於本年 11 月 30 日前繳交，11 月份工作會議提前 1 星期召開。
- 七、散會：下午 3 時 0 分。

「111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究採購案」(案號：NLSC-111-33)第6次工作會議簽到簿

時 間：111年10月28日(星期五)下午2時	
地 點：本中心5樓第2會議室	
主持人：蔡簡任技正季欣 紀 錄：湯凱佩	
出席人員	簽 到 處
國立成功大學	王驥魁、林昭宏、許育維、勞宏斌、 林緯程、邱庭澍(以線上視訊方式與會)
內政部國土測繪中心	<p style="text-align: center;">蔡季欣</p> <p style="text-align: center;">王敏雄</p> <p style="text-align: center;">湯凱佩 林文亮</p> <p style="text-align: center;">邱庭澍</p>



七、第七次工作會議紀錄

檔 號：

保存年限：

內政部國土測繪中心 函

機關地址：408281臺中市南屯區黎明路2段
497號4樓

聯絡人：湯凱佩

聯絡電話：04-22522966#205

傳真：04-22592273

電子信箱：23018@mail.nlsc.gov.tw

受文者：國立成功大學

發文日期：中華民國111年11月24日

發文字號：測應字第1111565314號

速別：普通件

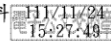
密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨(附件一 301000100G111156531400-1.pdf)

主旨：檢送「111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究採購案」第7次工作會議紀錄1份，請依會議結論辦理，請查照。

正本：國立成功大學

副本：本中心基本測量及企劃科(含附件)、應用圖資測製科



裝

訂

線



301000100G111156531400.DI

第1頁，共3頁

國立成功大學



1119928438 111/11/24

「111 年度研發空載光達點雲資料 AI 自動地面點分類器委託研究採購案」第 7 次工作會議紀錄

一、時間：111 年 11 月 21 日（星期一）下午 2 時

二、地點：本中心第 2 會議室（視訊會議）

三、主持人：蔡簡任技正季欣

紀錄：湯凱佩

四、出席人員：詳如簽到簿。

五、報告事項：廠商工作執行情形簡報（略）。

六、會議結論：

（一）本案 111 年 11 月份預定進度 98.16%，實際進度 98.16%，進度符合預期。另本案研究報告初稿，請成大團隊確實掌握期程，應於 111 年 11 月 30 日前繳交至本中心。

（二）本案研究成果對未來工作展望提出 2 個可提升 AI 模組價值的方向，一為點雲雜訊處理，另一為加強對垂直立面（如排水溝立面、斷崖等）、田埂等分類能力，成大團隊已構思相關解決方法並進行初步測試，倘有相關評估或初步成果，建議納入本案研究報告提供未來規劃參考。

（三）本案團隊研究設計點雲分類方法，除了對分類成果產製 DEM 進行精度評估外，在作業流程中亦利用自行開發軟體工具進行資料處理、運算等，其執行效能之分析評估請納入本案研究報告。

（四）依本案契約書及內政部委託研究計畫作業規定，全案應於驗收合格次日起 4 個月內至少投稿 1 篇研討會或學術期刊論文獲出版單位審查接受，於 6 個月內辦理完成報告發表。請成大團隊掌握期程並預為準備相關資料投稿及發表事宜。

七、散會：下午 3 時 0 分。

「111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究採購案」(案號：NLSC-111-33)第7次工作會議簽到簿

時間：111年11月21日(星期一)下午2時	
地點：本中心5樓第2會議室	
主持人：蔡簡任技正季欣	
紀錄：湯凱佩	
出席人員	簽到處
國立成功大學	王驥魁、許育維、勞宏斌、林緯程 (以線上視訊方式與會)
內政部國土測繪中心	蔡季欣 王敏雄 湯凱佩



附錄E、資料申請清冊



「111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究案」申請使用
105-109年度空載光達技術辦理數值地形模型更新工作之點雲及DEM成果資料清冊

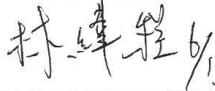
序號	圖號	名稱	地形
1	94181004	許厝湖	丘陵
2	94181012	歸仁	都會
3	94181053	九闔	平原
4	94181055	山河壽	丘陵
5	94181056	外安	丘陵
6	94181061	鴨母寮	平原
7	94181065	新興	丘陵
8	94181075	尖山	丘陵
9	94182003	楠梓	都會
10	94182007	坑內	丘陵
11	94182012	右昌	都會
12	94182017	和山村	丘陵
13	94182030	屏東市北部	都會
14	94182039	清溪里	都會
15	94182057	翁公園	都會
16	94182060	廣安	平原
17	94182064	高雄機場	都會
18	94182065	孔宅	都會
19	94182067	過溪	都會
20	94182076	大坪頂	丘陵
21	94182096	林園	都會
22	95183084	泗林農場	平原
23	94184009	台南市東部	都會
24	94184010	後甲	都會
25	94184018	鹽埕	都會
26	94184019	大林	都會
27	94184039	園子內	都會
28	94184060	路竹西部	平原
29	94184080	維新	平原
30	94184090	彌陀	都會
31	94191008	嘉義市	都會
32	94191015	塗溝	平原
33	94191018	嘉義市南部	都會

序號	圖號	名稱	地形
34	94191031	新莊	平原
35	94191036	南靖	平原
36	94191038	坑仔背	丘陵
37	94191039	石路仔	丘陵
38	94191041	龜佛山	平原
39	94191048	竹子門	丘陵
40	94191049	內崎內	丘陵
41	94191054	藥店口	平原
42	94191065	烏樹林	平原
43	94191073	新營	都會
44	94191099	大洋	丘陵
45	94192002	菁埔	平原
46	94192010	曾文三橋	山地
47	94192012	南廊	平原
48	94192013	二鎮	都會
49	94192032	六分寮	平原
50	94192035	六雙	丘陵
51	94192045	尖山	丘陵
52	94192068	九層林	丘陵
53	94192069	芒子芒埤	丘陵
54	94192070	北寮	丘陵
55	94192079	山尾寮	丘陵
56	94192085	三十六崙	丘陵
57	94192089	南化	丘陵
58	94193030	麻豆	都會
59	94193037	佳里	都會
60	94193056	義合村	平原
61	94193088	海尾寮	都會
62	94194020	朴子	都會
63	94194038	考試潭	平原
64	94194039	樹林里	平原
65	94194090	歡雅	平原
66	94201050	埔尾	平原

序號	圖號	名稱	地形
67	94202004	王厝寮	平原
68	94202005	新莊子	平原
69	94202006	開墾地	平原
70	94202018	虎尾	都會
71	94202029	斗南	都會
72	94202034	埤腳	平原
73	94202035	興新	平原
74	94202080	葉子寮	丘陵
75	94202089	松子腳	丘陵
76	94202090	內埔子水庫	丘陵
77	94212098	西勢湖	平原
78	95174002	打鐵村	平原
79	95174021	林邊	都會
80	95183001	洛陽	平原
81	95183014	錦隆村	平原
82	95183019	霧台(三)	山地
83	95183038	瑪家(二)	山地
84	95183039	好茶(三)	山地
85	95183040	好茶(二)	山地
86	95183051	西勢村	平原
87	95183053	內埔	都會
88	95183072	潮州	都會
89	95184008	扇平(一)	山地
90	95184028	萬山(一)	山地
91	95184089	佳碇(四)	山地
92	95191003	自忠	山地
93	95191023	霞山(四)	山地
94	95191062	田溪山(一)	山地
95	95193004	三腳南山	山地
96	95193023	二層坪	山地
97	95193027	藤包山(四)	山地
98	95193035	五里埔	山地
99	95193036	小林	山地
100	95193051	糖子恩山	山地
101	95193098	新發(二)	山地
102	95194056	石壁腳	山地
103	95194066	石炭頂	山地
104	95201045	車坪崙	山地

序號	圖號	名稱	地形
105	95201061	集集	丘陵
106	95202034	風櫃斗	山地
107	95202057	望鄉工作站(三)	山地
108	95203004	九芎林	平原
109	95203012	斗六	都會
110	95203025	興園	丘陵
111	95203043	古坑	丘陵
112	95203053	大湖口	丘陵
113	95203057	外湖(三)	山地
114	95203067	草嶺(四)	山地
115	95203091	盧厝挖	丘陵
116	95203096	四大王山	山地
117	95204001	大崙	平原
118	95204008	草屯	都會
119	95204025	出水	丘陵
120	95204037	南投西部	丘陵
121	95204054	田中	都會
122	95204062	成功	平原
123	95204066	松柏坑	丘陵
124	95204067	新厝	丘陵
125	95212001	坑頭	山地
126	95212043	暗影山	山地
127	95212053	金字凍	山地
128	95212054	頭櫃	山地
129	95212092	肉豆寮	山地
130	95212098	史港	丘陵
131	95213016	四塊厝	都會
132	95213018	潭子	都會
133	95213071	頂荊桐腳	都會
134	95213077	四德厝	平原
135	95213085	舊社	丘陵
136	95213091	金興	平原
137	96203012	郡大溪巒大溪交口(二)	山地
138	96204061	卓社(四)	山地
139	96213053	濁水山	山地
140	96213072	獨立尖山	山地

內政部國土測繪中心測繪影像及向量圖資交付清單（機敏）

編號	項 目	單位	數量	格 式	備 註
1	DEMLAS	幅	140	las	清單如附件
2	DEM(1m×1m)	幅	140	tif	清單如附件
	以下空白				
交付日期：111年6月13日					
交 付 單 位	應用圖資測製科	交 付 人 員		核	稿 科 長
					
點 收 單 位	國立成功大學	點 收 人 員			

「111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究案」申請使用105-110年度空載光達技術辦理數值地形模型更新工作之點雲及DEM成果資料清冊

序號	圖號	名稱
1	97233011	三板橋
2	97233001	後店
3	97224092	波露山(二)
4	97224082	波露山(一)
5	96222003	榮華(四)
6	96221099	福山
7	96221098	塔開山
8	96204035	尖臺山(三)
9	96204034	曲冰(二)
10	96224063	新埔
11	96224057	大北坑
12	96224056	清水
13	96222027	尖山
14	96214007	三榮山(四)
15	96214006	榛山(一)
16	96213087	廬山溫泉(四)
17	96213045	裡門山(四)
18	95222041	水尾
19	95201065	車埕
20	96224010	中壢工業區
21	96224020	埔頂重劃區
22	95193002	風吹嶺
23	95193003	火燒寮
24	96211021	烟聲瀑布(四)
25	96214023	佳仁山(四)
26	96214031	東流水山(三)
27	96222052	秀巒(二)
28	96222061	新光(四)

序號	圖號	名稱
29	96223064	清泉(一)
30	96222062	新光(一)
31	96211022	烟聲瀑布(一)
32	96211011	大霸尖山(三)
33	96211031	烟聲瀑布(三)
34	96223054	茅圃
35	96223065	石鹿(四)
36	96223063	清泉(四)

內政部國土測繪中心測繪影像及向量圖資交付清單（機敏）

編號	項 目	單位	數量	格 式	備 註
1	DEMLAS	幅	36	las	清單如附件
2	DEM(1m×1m)	幅	36	tif	清單如附件
	以下空白				
交付日期：111 年 9 月 19 日					
交 付 單 位	應用圖資測製科	交 付 人 員	核	稿	科 長
					
點 收 單 位	國立成功大學	點 收 人 員			

附錄F、座談會會議記錄



一、第一次座談會會議紀錄

內政部國土測繪中心
「111 年度研發空載光達點雲資料 AI 自動地面點分類器
委託研究採購案」
第 1 次座談會會議紀錄

- 一、 會議時間：111 年 9 月 19 日(星期一) 下午 2 時
- 二、 會議地點：中興測量有限公司向上分公司
- 三、 主持人：王教授驥魁 紀錄：許育維
- 四、 出席人員：詳如簽到簿。
- 五、 報告事項：略。
- 六、 會議結論：
 - (一)成大團隊提出 4 種 AI 模型(全資料模型、城區資料模型、鄉區資料模型及山區資料模型)，其中於山區圖幅中興測量有限公司(以下簡稱中興測量)認為使用山區資料模型比較符合需求；而在城區圖幅則會挑選使用全資料模型之結果。
 - (二)中興測量認為使用 AI 模型可大幅降低點雲資料人工編修作業之時間成本，對於建置數值高程模型作業有極大助益。若 AI 模型可以找到更多地物特徵，對相關測製廠商之作業效益可大幅提升。
- 七、 散會：下午 4 時

「111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究採購案」第1次座談會簽到簿

時間：111年9月19日(星期一) 下午2時	
地點：中興測量有限公司向上分公司	
主持人：王教授驥魁 紀錄：許育維	
出席人員	簽到處
國立成功大學	王驥魁、林昭宏、林緯程、勞宏斌、許育維、邱庭澍
中興測量有限公司	林志交、陳昱霖、高玉惠、鄧嘉欣
內政部國土測繪中心	王敏雄、湯凱佩
會議情形：	
	

二、第二次座談會會議紀錄

內政部國土測繪中心
「111 年度研發空載光達點雲資料 AI 自動地面點分類器
委託研究採購案」
第 2 次座談會會議紀錄

- 一、 會議時間：111 年 10 月 24 日(星期一) 上午 10 時
- 二、 會議地點：詮華國土測繪有限公司
- 三、 主持人：王教授驥魁 紀錄：許育維
- 四、 出席人員：詳如簽到簿。
- 五、 報告事項：略。
- 六、 會議結論：
 - (一)成大團隊提出之 AI 分類成果，未優於詮華國土測繪有限公司(以下簡稱詮華國土)現有之自動化分類工具。
 - (二)詮華國土建議如採用 AI 分類器進行點雲過濾時，需先將雜點進行濾除後使用方能得到較佳成果。
 - (三)可藉由先驗精度(σ 值)調整，使 AI 地面點分類成果盡量選擇高程較低之地面點。此作法在人工建物區應會有顯著成效。
- 七、 散會：中午 12 時

「111 年度研發空載光達點雲資料 AI 自動地面點分類器委託研究採購案」第 2 次座談會簽到簿


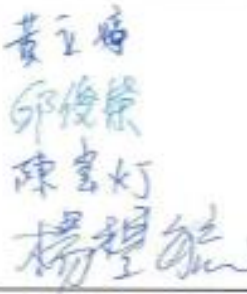
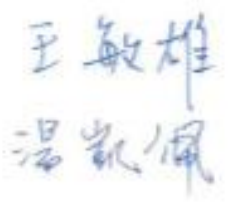
時間：111 年 10 月 24 日(星期一) 上午 10 時	
地點：詮華國土測繪有限公司	
主持人：王教授驥魁 紀錄：許育維	
出席人員	簽到處
國立成功大學	<p>王驥魁</p> <p>林昭宏</p> <p>林建桂</p> <p>許育維</p>
詮華國土測繪有限公司	<p>王昭鋒</p> <p>鄭弘毅</p> <p>曹允豪</p> <p>吳恩強</p>
內政部國土測繪中心	<p>王敏雄</p> <p>湯凱佩</p>

三、第三次座談會會議紀錄

內政部國土測繪中心
「111 年度研發空載光達點雲資料 AI 自動地面點分類器
委託研究採購案」
第 3 次座談會會議紀錄

- 一、 會議時間：111 年 10 月 24 日(星期一) 下午 2 時
- 二、 會議地點：自強工程顧問有限公司
- 三、 主持人：王教授驥魁 紀錄：許育維
- 四、 出席人員：詳如簽到簿。
- 五、 報告事項：略。
- 六、 會議結論：
 - (一)自強工程顧問有限公司(以下簡稱自強工程)使用成大團隊提出之 AI 模組與該公司使用之商業軟體比較，認為兩者對於後續人工編修檢查之時間成本差異不大。由於儀器之特性導致點雲資料成果有許多雜訊，更期待 AI 模組可以新增雜訊點雲之濾除，提升模組對於整體作業流程之成效。
 - (二)自強工程認為可以針對部分地物(如：田埂、山稜線、懸崖、道路邊界等)加強 AI 訓練，對於後續編修作業有極大助益。
- 七、 散會：下午 4 時

「111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究採購案」第3次座談會簽到簿

時間：111年10月24日(星期一) 下午2時	
地點：自強工程顧問有限公司	
主持人：王教授順魁 紀錄：許育維	
出席人員	簽到處
國立成功大學	
自強工程顧問有限公司	
內政部國土測繪中心	



附錄G、保密協議書



保密協議書

本保密協議書(以下簡稱「本協議書」)係於中華民國111年6月13日生效(即「生效日」),由財團法人國家實驗研究院國家高速網路與計算中心(以下簡稱「甲方」)與設址於臺南市東區大學路1號之國立成功大學(以下簡稱「乙方」)所訂定。

緣甲乙雙方為進行「內政部國土測繪中心111年度研發空載光達點雲資料AI自動地面點分類器委託研究採購案」研究計畫/目的(以下簡稱「本目的」),而有揭露機密資訊之必要,甲乙雙方同意遵守下列條款:

一、定義

- (一) 依本協議書目的而揭露資訊之一方(以下簡稱「揭露方」);收受資訊之一方(以下簡稱「收受方」)。
- (二) 本協議書所稱之「機密資訊」包含所有由揭露方所擁有或掌控之相關技術、製造、市場銷售和財務運作等一切商業上、技術上或生產上尚未公開之資訊,包括但不限於:揭露方專有的製程、軟體、設計、草稿、照片、規格書、商業機密、技術知識(KNOW-HOW)、發明(不論是否具有可專利性)、配方、電路圖、演算法、數據、研究主題、方法和結果等,並且:
 1. 該資訊無論係以書面、電子郵件、提供樣品及產品、或展示等方式揭露,在揭露時已標示為「機密」、「密」、「Confidential」、「Proprietary」或類似性質之用語。
 2. 若無標示者或以口頭揭露等方式揭露,則須在揭露時聲明其為機密,並在揭露後15天內,將該資訊摘錄,並加上前述機密之標示並交於收受方確認。

二、機密資訊之使用及注意義務

收受方自接收機密資訊之日起一年內/本協議書屆滿後一年(保密期間):

- (一) 僅能為本協議之目的而使用機密資訊,不得將機密資訊使用於其他目的。收受方未經揭露方事前書面同意,不得將機密資訊洩露予任何第三人知悉。
- (二) 僅得揭露機密資訊予「有必要知悉」(need to know basis)且負有至少與本協議相同保密義務之員工。
- (三) 應採取適當及必要之措施以保護機密資訊,並應以保護其同性質機密資訊之同樣程度(但其標準不低於營業秘密法所要求的合理保密措施)保護該等機密資訊。

三、保密義務之例外

- (一) 收受方依本協議書之保密義務不包括以下資訊:
 1. 依揭露前之書面記錄,可證明收受方從揭露方取得前,已經以合法方式知悉且不負保密義務之資訊;
 2. 非因收受方違反本協議書之行為而已為公眾所知悉之資訊;
 3. 收受方從第三人合法取得之資訊,且該第三人並無保密義務;
 4. 依收受方建立與開發資料時之書面紀錄可證明,係由收受方自行建立與開發,並未使用揭露方機密資訊;
 5. 收受方經揭露方事前書面同意而公開揭露之資訊。
- (二) 收受方得遵循法院或政府主管機關之裁判或命令揭露機密資訊予政府機關或法院,惟收受方應:
 1. 於法令許可之範圍內,儘可能於事前通知揭露方,否則應於揭露後立即通知;
 2. 與揭露方充分合作,尋求任何可能之事實上及法律上救濟途徑;
 3. 僅得於遵循該裁判或命令之必要範圍內,揭露機密資訊。

四、聲明及保證

任一方聲明並保證其有權簽署並履行本協議書。除雙方另有其他合約約定者外，揭露方對於揭露之機密資訊係以其「現時存在之狀態」(AS IS)提供，且其不擔保(包括任何明示或默示之擔保)其揭露之資訊無瑕疵，或是有任何通常效用、品質、或符合任何特定之用途，所有資訊(包括機密資訊)使用之風險應由收受方自行承擔。

五、無授權或合作關係

- (一) 除依本協議書所定之收受方使用機密資訊權限外，收受方不因收受機密資訊而取得揭露方其他任何明示或默示之讓與或授權(包括任何智慧財產權之授權)。
- (二) 任一方不因本協議書之簽訂，而有任何義務應與他方或任何第三人簽訂任何契約，或進行任何交易購買他方之產品或服務，或應利用機密資訊銷售任何產品；除本協議書所規範之權利義務外，雙方亦不因本協議書之簽訂，成為他方之代理人或形成任何其他之法律關係。

六、有效期間

本協議書之有效期間為自生效日起一年；於本協議書有效期間內任一方均得以書面通知他方立即終止本協議書，惟收受方於原保密期間之保密義務不因此提前終止。

七、機密資訊之返還

經揭露予收受方之機密資訊，仍屬於揭露方之財產，如收受方接獲揭露方之書面通知要求歸還機密資訊時，或本協議書有效期間屆滿或有終止、解除等事由，收受方應即停止使用，並歸還所有機密資訊(包括其影本或任何之重製物件)予揭露方。若機密資訊以電子方式儲存，應立即銷毀該機密資訊。若揭露方要求，收受方應提供予揭露方其宣誓書或其他有類似效力且經其授權代表簽署確認之文件，以證明該機密資訊已完全依本條規定處理。

八、其他約定

- (一) 本協議書之規定構成雙方對其保密義務之完整合意，並取代雙方之前就保密義務之一切協議。往後有關本協議書條款之增減或修改，必須以書面為之，且應經雙方當事人簽署後生效。
- (二) 本協議書之解釋、效力及其他未盡事宜，皆以中華民國法律為準據法。如因本協議書產生之紛爭時，雙方同意以臺灣新竹地方法院為第一審管轄法院，審理進行中，除有爭議部份外，雙方對於本協議書其他部份仍應切實遵守並履行。
- (三) 本保密協議書壹式二份，由雙方各執乙份為憑。

立協議書人

甲 方：財團法人國家實驗研究院
國家高速網路與計算中心

代表人：張朝亮 主任



乙 方：國立成功大學

代表人：蘇慧貞

校長 蘇慧貞

統一編號：69115908

地 址：300092新竹市科學園區研發六路7號

地 址：701401臺南市東區大學路1號

中華民國一十一年六月十三日



內政部國土測繪中心

地址：臺中市南屯區黎明路 2 段 497 號 4 樓

網址：www.nlsc.gov.tw

總機：(04) 22522966

傳真：(04) 22592533