

中央災害防救會報第 51 次會議紀錄

壹、時間：114 年 3 月 13 日(星期四)14 時

貳、地點：行政院第一會議室

參、主持人：卓榮泰院長兼召集人 紀錄：游正吉科員

肆、出（列）席者及單位：如后附簽到表

伍、主席致詞：

面對全球暖化及極端氣候影響，地震、強颱、強降雨及乾旱等災害發生頻率與規模增加，我們都需要提高注意力，召開中央災害防救會報就是希望能整合跨部會資源、結合學界參與委員的專業知識，為災害防救提出解方與對策，「當我們比天災快一步，就能讓損失少一點」，期勉大家秉持此一精神，具體落實每一次整備工作。

今年在 3 月初就已經開始有豪雨發生，比往年的 5 月汛期更快速、兇猛，加上去年的花蓮地震及今年的嘉義大埔地震過後，各地土石鬆動，土石流及大規模土砂崩塌的風險增加，地方及中央政府須要保持高度警覺，嚴陣以待，政府今年也已編列 551 億元預算投入系統性治水，並導入智慧防災及數位轉型，提升地方的國土韌性。「防災不是一日之功，減災無法單一完成」，面對天災的挑戰，唯有中央和地方、政府與民間團結一致合作，才能加強保障民眾安全。

陸、報告事項：

一、報告事項一：中央災害防救會報第 50 次會議列管案 決定：

(一)洽悉。

(二)介接危險物品車輛動態資訊案一案：

請內政部及交通部繼續落實應用及教育訓練，後續自行列管辦理

(三)工廠安全統合管理機制精進作為一案：

請經濟部依規劃期程自行列管落實辦理。

(四)凱米颱風所致交通設施損毀、處置作為及邊坡安全監控防治措施一案：

本案持續列管，後續各路段中長期改善措施部分，請交通部持續評估合適之工程改善方案，以確保花東交通安全的目標；至於長春祠行程部分，我一直希望能向當年開闢道路的築路英雄，表示我們這一代人對他們的敬意。請交通部在相關復原重建工作告一段落後安排本人視察行程。

二、報告事項二：「0121 嘉義大埔地震復原重建情形」

決定：

(一)洽悉。

(二)感謝中央與地方同仁的努力及付出，本人在第一時間到臺南視察災情，也指示比照花蓮 0403 地震經驗，從

寬、從速、從簡協助受災民眾。請內政部督促各地方政府，透過多元管道宣導危老重建輔導團，加速整合重建。此外，也請教育部儘速完成災區各國小、國中、高中校舍修繕及復建，並給予受災損之私立學校各項必要協助。

(三)至於專家學者委員提到檢討耐震補強的機制及相關的工法，以及對該地區生活條件、居家環境的重建，請本院公共工程委員會及內政部納入重建檢討。

(四)感謝陳金德政委及本院公共工程委員會調查及評估嘉義、臺南、高雄等鄰近震央之 9 縣市災後復建情況，現有房舍受損情形，須經嚴謹複評並覈實認定，各地地方政府的災害準備金，目前尚足以支應公共設施災後復建經費，後續如有不足，請各主管機關主動協助地方政府報請中央協助支應。

三、報告事項三：「因應颱風預防性告警海上船舶應變精進機制」

決定：

(一)洽悉。

(二)海洋委員會在去年凱米颱風後提出「次標準船」危及我國周邊海域航行安全，並因擱淺及沉沒造成漏油污染，對海洋生態造成嚴重威脅。感謝並肯定交通部(航港局)已提出有效可行的機制，會同海洋委員會海巡署

及臺灣港務公司迅速採取「預防性告警」措施，同時也與國家搜救指揮中心、海洋委員會海巡署、海洋保育署、內政部國家公園署、交通部中央氣象署、觀光署，地方政府等單位積極處置，抽除漏油及擱淺船舶移置作業，確保海域航行安全。後續請交通部繼續精進預防性告警系統，並偕同海洋委員會(海巡署、海保署)落實執行，共同完備我國鄰近海域減災體系，以有效降低颱風及劇烈天候對船舶航行安全造成之威脅，達成離災、避災、減災之目標。

柒、**討論事項**：內政部、經濟部、交通部、衛生福利部、環境部及農業部所報「火山」、「礦災」、「空難」、「生物病原」、「懸浮微粒物質」及「土石流及大規模崩塌」等6案災害防救業務計畫修正草案。

決議：

(一) 洽悉。

(二) 「火山」、「礦災」、「空難」、「生物病原」、「懸浮微粒物質」及「土石流及大規模崩塌」等6項災害防救業務計畫修正案，業經本院中央災害防救委員會第47次會議審查竣事，照案通過，請內政部、經濟部、交通部、衛生福利部、環境部及農業部函頒實施。

捌、備查事項：高雄市、新竹縣、苗栗縣、南投縣、彰化縣、嘉義縣、宜蘭縣、臺東縣及嘉義市等 9 直轄市、縣(市)之地區災害防救計畫備查案。

決議：

一、洽悉。

二、高雄市、新竹縣、苗栗縣、南投縣、彰化縣、嘉義縣、宜蘭縣、臺東縣及嘉義市等 9 直轄市、縣(市)政府所報地區災害防救計畫修正案，業經各該地方政府災害防救會報核定在案，同意備查。

玖、臨時動議：南海海槽錯動之因應措施

決議：

一、洽悉。

二、鑑於日本宮崎縣去年 8 月發生規模 7.1 強震，且日本官方及部分專家研究指出，未來臺灣也可能因南海海槽地震，而面臨海嘯災情，因此政府有必要就各種可能性預先模擬因應，提升全民防災及減災意識。

三、預防災害是減少災情的第一步，請內政部及各相關部會，持續強化全民防災教育，並就今年 9 月 21 日「國家防災日」所設定的琉球海溝地震情境，與各級政府共同完成海嘯減災整備工作，確保人員、車輛及通訊等設備運作良好，從平時演練來確實保障民眾生命財產安全。

拾、散會。(15 時 30 分)

中央災害防救會報第 51 次會議

發言紀要：(以發言順序紀錄)

壹、報告案

一、報告事項二：「0121 嘉義大埔地震復原重建情形」

(一)內政部劉世芳部長：在地震發生後的第一時間，嘉義、臺南、高雄等地方政府的交通單位，馬上對道路順暢問題做了處置，也感謝總統及院長在第一時間就宣布房屋在災損、危老重建、或其他復舊復原等補助，比照 0403 地震標準。另外在技師公會及公共工程委員會的幫忙下，房屋勘災的工作也進行得非常順利。最後感謝地方上民間團體，如慈濟、財團法人基督教芥菜種會協助幫忙房屋修繕問題。

(二)陳金德政委：

- 1、在公共設施校舍重建部分，楠西國中及國小的重建，鑑於少子化，地方建議合併重建，讓現有的校址發揮更多功能；其他災區中小學受損校舍部分，高雄市、臺南市、嘉義、雲林等縣(市)，均用地方政府經費來完成修繕。至於國立高中(職)校舍修繕部分，教育部會積極來處理。
- 2、關於民宅重建部分，目前僅有 1 戶需要依照 0403 地震的補強計畫來協助補強，另紅黃單部分有 2 千多

件，由三個技師公會正複評中。臺南市政府前次 0206 臺南地震善款之結餘尚有 12 億元，本次地震民宅補強或重建之經費如在 10 億元以內，臺南市政府可以自行支應，如超過則需要中央來協助。

(三)陳亮全委員：因為這次地震發生在鄉村地區，我們應該思考災後重建的方向在哪邊，例如用水問題，鄉下地方不像都市用水，很多地區是用水箱(塔)，地震震壞了很多水箱(塔)，許多農村都無水可用，所以跟都市化地區不太一樣；比如人口老化問題、災民生計恢復問題、合併學校重建問題等。所以建議重建時，應該要慎重擬定一個生活重建發展政策。

(四)林美聆委員(發言單)：

- 1、大埔地震災損多位於非都市計畫區，建議不同於都會區之建物特型及居民需求，加以考量。
- 2、由於災損建物型式可能對耐震補強之需求與方式不同，對於修繕後是否能達適宜之耐震強度，建議妥是加以評估。
- 3、本次地震學校災損達 483 校，前教育部於 921 地震後，與國家地震中心共同執行校舍補強，建議後續考量對補強部分提供指引及補強方法之精進。

(五)馬國鳳委員(發言單)：臺南嘉義區域建物結構設計，遠低於地震危害的預估值。以鄰近的六甲斷層、梅山

斷層等潛在地震規模，將遠大於今年 1 月 21 日的大埔地震，因此老屋重建及補強，應儘快加速進行。

(書面)

二、報告事項三：「因應颱風預防性告警海上船舶應變精進機制」

(一)交通部陳世凱部長：

1、台灣位處亞太運輸的樞紐位置，一年在周遭的船舶有大概 14 萬艘，在我們面臨到這個極端氣候的狀況下，去年發生了相當多的船舶擱淺事件，尤其凱米颱風一次就有八、九艘的船舶擱淺，這是前所未見。去年一整年大概總共有十艘船舶擱淺事件，航港局特別針對這些事件，做了一個精進的要求，當然在處理處置的過程當中，我們要特別感謝海委會的幫忙，無論是在船舶避離的部分，或者是在油污處理的部分，海委會都會給我們很快速的協助。不過去年還是發生了這麼多的擱淺案件，表示我們還是確實有需要精進努力的層面。

2、之後會跟氣象署合作開發系統，讓我們更快速的能夠預警到極劇的氣候什麼時候會發生，哪些船隻可能會發生擱淺的問題。現在已經有限制 12 海浬之避離線，但凱米颱風中有擱淺船隻是從 30 浬外海

吹進岸邊的，所以如果真正發生比較危急狀況的時候，我們要建立自己的大型船舶拖救量能，才能根本減少災害的發生。

3、最後保險的層面，其實我們也有看到，很多的次標準船沒有適當的保險，在發生了事情之後，船東就直接倒閉，最後還是航港局要負責來收尾，經費也是要由我們的政府機構來吸收。現在在保險的層面，我們要求進港船舶均要投保經認證過的保險公司，能夠真正負起責任的保險公司承保的船隻，才會准許停靠，也會加強針對次標準船的檢驗及查察。

4、最後要特別感謝航港局，在這段時間同仁真的相當努力相當辛苦，雖然輪船仍有不幸在近岸擱淺的案例，但是所幸大家在抽油還有防污的層面，做得非常的積極。去年沒有造成任何油污汙染，未來也請繼續努力，另也感謝海委會的幫忙，也希望未來繼續來幫忙。

(二)海洋委員會管碧玲委員：

1、感謝交通部重視本人於上(50)次會報提出有關「次標準船」議題，並提出「因應颱風預防性告警海上船舶應變精進機制」。

- 2、海巡署也自去(113)年「山陀兒」颱風侵臺期間，積極配合航港局，協助避離警戒區域內之船舶，相較於同年「凱米」颱風所生多艘船舶擱淺，甚至沉沒的情形，有顯著的改善；另海保署也與航港局及港務公司成立「船舶聯合管制檢查小組」，由航務中心於群組通報，會同檢查人員登船檢查，以降低可能發生海洋污染之機率。顯示次標準船對我國海域威脅在相關部會的重視及通力合作下，已有更好的管制措施。
- 3、考量「次標準船」多屬「權宜輪」，我國海域亦同樣面臨「權宜輪」的威脅。爰本會依據交通部提供計有 96 艘權宜輪於我國周邊海域活動清單，經本會海巡署透過分析近一年 AIS 航跡及船舶態樣(「船東屬中、港、澳」、「於海纜處下錨或滯留」、「低速在電纜周邊活動」、「沿海纜航行」、「偵獲有偽冒 AIS 情勢」及「有常態開關 AIS 情形」等)，完成威脅分級，計 2 艘屬高威脅程度、8 艘屬中威脅程度。
- 4、嗣本會國海院再透過國家海洋資料庫分析近半年(113 年 10 月至 114 年 2 月)活動軌跡與分布，顯示權宜輪活動熱區集中於我國西部商港(包括基隆港、臺北港、臺中港、高雄港)，而高度威脅船舶軌

跡則主要集中於基隆港以北海域，對於我國海域安全及海底電纜構成威脅；故本會海巡署於本年 2 月即訂定「中港澳背景權宜次標準船威脅海纜安全因應作為」勤務指導原則，以落實監控並即時處置此類船舶。

- 5、為能有效嚇阻「次標準船」和「權宜輪船」對我國海域之威脅，並強化我國海域之管理，應持續透過航政主管機關與相關部會之跨部會能量整合與合作，除降低海難發生及海洋污染機率，以鞏固我國海底之關鍵基礎設施，一同守護我國海域安全。

貳、臨時動議：南海海槽錯動之因應措施

一、陳亮全委員：3 點建議。

- (一)海嘯有多大：針對日本對南海及沖繩海溝發生地震後，所產生的海嘯，對台灣有多大的影響？
- (二)海嘯溢淹潛勢圖須更明確化。
- (三)資訊如何普及化？

二、馬國鳳委員：

- (一)災害的演練的確是蠻重要的，南海如果有大地震海嘯發生時，新聞媒體一定會馬上報導，日本 0311 地震海嘯的案例，剛開始海嘯發生時，高度 30 公尺的確非常

嚇人，但到台灣時還會有 2~3 小時可以因應，所以把時間尺度放進演練中是很重要的。另外教育也很重要，海嘯的形成及致災的因素，受到海底地形的影響非常大，這些知識都還蠻重要的，目前我國相關的調查、研究及教育宣導都相對不足。

(二)其實琉球海溝發生地震，比南海海溝地震對我們的影響更重要，如果琉球海溝發生 8.5 地震，除了海嘯發生之外，陸地災情一定也很嚴重，所以救災的執行一定會被影響，而海嘯也會引起海底山崩，所以海上一些重要設施的建置，如觀測點，海底電纜設施等，要不停地觀測及預估浪高的變化，滾動式戒備災情。

三、內政部劉世芳部長：目前我們還沒有一套完整的、一個符合我國國情的海嘯避災、救災基礎 SOP，所以一定要有科學的論述，才能把海嘯的威脅降到最低。這次用臨時動議的方式提出，請各位專家學者提供意見，在未來如有碰到這樣的地震海嘯的情境威脅時，不管海嘯是發生在日本或者是菲律賓、印尼海域，在做聯繫的時候，才會有更好的緊急應變措施。