

## 第八章 預期效益及管考機制

### 8.1 維生基礎設施領域預期效益

本期維生基礎設施調適計畫共計 12 項計畫，包含「落實國土防洪治水韌性工作」、「加強公共工程防汛整備工作」、「高鐵延伸屏東計畫氣候風險評估」、「更新及升級邊坡安全監測系統」、「高鐵河川橋沖刷風險評估及防護設計」、「強化沿線隧道洞口及高陡植生邊坡之防護工程」、「省道改善計畫-公路防避災改善」、「西濱快速公路曾文溪橋段新建工程」、「台 7 線英士橋(左、右)及台 7 甲線敦厚橋、碧水橋、則前橋(左)改建可行性評估暨台 7 線 85k+500 ~102k+000、台 7 甲線 0k~10k 下邊坡安全維護工程」、「民用航空局所屬航空站氣候變遷調適能力推動計畫」、「依據 ISO 氣候變遷調適指引，推動桃園機場園區氣候變遷調適作業，並取得認證資格」、「研析鐵道系統強化調適能力指引」等。

其中，本期優先計畫共計 6 項，包含「更新及升級邊坡安全監測系統」、「省道改善計畫-公路防避災改善」、「高鐵河川橋沖刷風險評估及防護設計」、「強化沿線隧道洞口及高陡植生邊坡之防護工程」、「民用航空局所屬航空站氣候變遷調適能力推動計畫」及「依據 ISO 氣候變遷調適指引，推動桃園機場園區氣候變遷調適作業，並取得認證資格」。前述 4 項計畫著重在先辨識氣候風險調適缺口，再研擬調適規劃與行動，相較於過去常見僅就受損設施之補強外，更強調面臨氣候變遷下考量未來情境應採取因應之調適策略。

以交通部公路總局提出之「省道改善計畫-公路防避災改善」計畫為例，該計畫係以交通部運輸研究所於 102 至 108 年期間產製維護鐵路淹水及坡災風險地圖做為參考，考量省道公路受強降雨產生之地表逕流沖刷與入滲，常導致地下水位上升，造成邊坡滑動崩塌，破壞擋土及排水設施，沖刷路基造成交通中斷，危及用路人行車安全，在此前提下公路設施實需提升其在氣候變遷下的調適能力，以維持應有之運作功能，減少對社會之衝擊。該計畫分年辦理改善後，預計可逐步提升公路行車安全度及可靠度，減少天然災害造成損壞，並維持公路通行之任務，保障用路人及居民生命財產安全，且將提高省道服務水準及公路運輸之暢通，連結區域間行車及提昇經濟活動效益，另增進公路網之運作效率，提升民眾對於政府的信賴度。

另外，高鐵公司提出之「高鐵河川橋沖刷風險評估及防護設計」及「強化沿線隧道洞口及高陡植生邊坡之防護工程」，則將重新訂定風險管理計畫，或將氣候風險整合到既有的計畫中，採用策略評估方式將氣候風險評估融入於計畫內，如透過「脆弱性評估」來瞭解氣候變遷對邊坡設施影響最鉅之處，或者是透過「情境分析」設想不同情境對邊坡設施的潛在威脅，預期可提升危害發生時之抵抗力並降低危害發生機率或程度。

## 8.2 維生基礎設施領域管考機制

依據氣候變遷法第十九條第4項，易受氣候變遷衝擊權責領域之中央目的事業主管機關應每年編寫調適行動方案成果報告，送中央主管機關報請行政院核定後對外公開。

交通部為易受氣候變遷衝擊之維生基礎設施領域之主辦機關。爰此，維生基礎設施領域調適行動方案之各協辦機關，每年將提交優先行動計畫成果或進度報告予以交通部統一彙整為領域成果報告，於法定期限前函送主管機關（環保署），環保署則將綜整維生基礎設施領域及其他領域成果撰擬國家調適計畫年度成果報告，循程序審核後公布並提報至永續會進行管考。

維生基礎設施領域行動方案各協辦機關皆需持續追蹤各別調適行動計畫執行情形，執行完成計畫辦理退場，並通盤檢視機關調適策略推動重點與方向，增減或修正提列之優先行動計畫，併同上述領域成果報告定期提交，並由中央主管機關（環保署）每半年召開跨部會協商，針對關鍵議題進行討論凝聚共識，研提有效作法，據以落實調適策略監測與評估機制，以符滾動修正原則。