

第三章 推動進度分析及檢討

依據前章各計畫階段目標及113年度執行成果，數項計畫之推動進度均符合當時提報計畫之目標需求，針對本領域調適行動計畫推動進度分析及檢討如下：

一、推動進度分析

1. 氣候調適制度建構與應用：

- (1) 桃機公司建置符合 ISO 14090之氣候變遷調適管理系統，並完成內外部專家符合性審查。
- (2) 研提適合我國鐵道環境之調適架構，蒐研氣候風險評估及調適策略相關案例，透過辦理教育訓練，推廣鐵道系統調適機制與方法概念，以供鐵道系統機關(構)參考運用。

2. 國土防洪、橋梁與邊坡韌性推動：

- (1) 彙整112年相關部會防洪治水執行成果並公開上網，另針對重點防汛工程辦理抽查458件次與查核182件次，且其缺失均已全數改善。
- (2) 完成台7線英士橋及台7甲線敦厚橋、碧水橋、則前橋改建之可行性評估，並完成高鐵河川橋沖刷風險評估報告，以及高鐵阿公店溪橋沖刷防護工作。
- (3) 針對6處下邊坡具高沖刷潛勢路段，規劃以土砂培厚與設置丁壩方式防災，並完成3處高陡植生邊坡與9處邊坡預防性改善工程。
- (4) 針對公路防避災改善，共計完成25項防避災工程，14項防災管理，20項智慧化技術應用。

3. 航空站氣候風險管理與應變措施：

- (1) 航空站相關工程遵循《民用機場設計規範》辦理，並依當地情況與規範，設計排水系統，以因應強降雨等氣候風險。

- (2) 檢視航空站設施因應極端氣候(如強降雨、高溫)之耐受力(如排水系統)，以及盤點航空站相關設施設計工程規範、維運程序及規範等多項極端氣候應變處理作業程序，並進行相關維護與演練作業。

4. 防救災通訊系統建置與演練：

- (1) 超前完成防救災基地臺與機動式防救災平臺建置，並應用MOCN技術，驗證災時共用12座基地臺之可行性。
- (2) 辦理防救災行動通訊平臺聯合演練，以強化跨單位協作與應變能力。

二、 檢討

部分計畫因實際執行過程中路線調整或作業內容擴增，致使作業進度與原訂時程略有落差，相關說明如下：

1. 「高鐵延伸屏東計畫氣候風險評估」因應計畫路線變更，原預定於113年展開之氣候風險評估相關作業，將配合政策順延至114年9月啟動。
2. 行政院核定本期「省道改善計畫-公路防避災改善」期程為108-113年，規劃辦理25項防避災工程，27項防災管理，20項智慧化技術應用，共計72項個案。嗣經歷年滾動檢討後，新增納入18項個案，並調整為33項防避災工程，31項防災管理，26項智慧化技術應用，共計90項個案。截至113年度止，已完成59項個案，其餘未完成個案將納入次一期計畫(114-119年)持續推動辦理。