

提案人：葉宜津 鄭運鵬 林俊憲 趙正宇 蕭美琴  
李昆澤 陳歐珀

主席：請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，通過。

進行第 2 案。

2、

目前對於陸上颱風警報，氣象局之警戒地區仍以縣市為單位，但此一警戒方式，卻容易造成一縣市僅極小區域列入警戒地區，卻整個縣市均被納入警戒地區，而形成警戒區內卻有非警戒區的奇特現象。爰此，氣象局於標示警戒地區時，若仍不願意變更警戒地區，亦至少於警報單上加以附註，以讓民眾及防災人員確實知道正確的警戒地區。

提案人：葉宜津 鄭運鵬 林俊憲 趙正宇 蕭美琴  
李昆澤 陳歐珀

主席：請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，通過。

進行第 3 案。

3、

目前停止上班上課之標準，係規定以風力、雨量達到一定標準為準則，實際上係與氣象預報資料具有相當之連動性。因此，交通部實應於行政會議上反應修改相關規定，對於停班停課標準，應原則上以氣象局哪一報預測內容為基準，避免氣象局修正後之預報內容無人理睬以及民眾過度之期待。

提案人：葉宜津 鄭運鵬 林俊憲 李昆澤 蕭美琴  
陳歐珀

主席：請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，通過。

進行第 4 案。

4、

對於颱風之暴風圈定義，傳統上氣象局是採取正圓畫法，但現今衛星設備已能直接觀測雲圖，測風設備亦日趨進步。對於暴風圈仍採正圓畫法，其與實際狀況往往差異甚大，亦是讓民眾誤會氣象局報錯的原因之一。因此，氣象局除依傳統方式畫定暴風圈外，亦至少應以附註方式表明 7 級暴風圈、10 級暴風圈之可能實際狀況，俾使民眾及相關單位得以提早預備防災。

提案人：葉宜津 鄭運鵬 林俊憲 蕭美琴 李昆澤  
陳歐珀

主席：請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，通過。

進行第 5 案。

5、

「追風計畫」可以協助氣象局更準確地預測颱風路徑、分析暴風半徑大小與結構強度。所獲得的資料在「12~72 小時颱風路徑預測」能夠減少路徑誤差 78.6 公里，改善路徑預報 26.5%，也可以使「1~5 天颱風路徑預測」誤差減少 19%。準確的預報資料，可以讓民眾及早進行防災準備

，減少對人民生命財產之危害，但目前「追風計畫」並非所有颱風均會啟動，例如：造成台灣重大災損的莫蘭蒂颱風並未啟動追風計畫。爰此，要求交通部研議儘可能增加追風計劃的次數，以確實掌握颱風動態，保障民眾生命財產安全。

提案人：李昆澤 陳歐珀 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲  
蕭美琴

主席：請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，通過。

進行第 6 案。

6、

目前「追風計畫」使用漢翔公司的 Astra 噴射機執行任務，其只能在颱風邊緣投送「大氣偵測探空儀」，無法穿越颱風中心投送，獲取颱風眼牆附近的數據。爰此，要求交通部應與國防部研商借用其 C-130J 運輸機或 P3 反潛機，加裝氣象雷達後，用以執行追風計畫，使其可以穿越颱風中心投送，取得核心系統數據，而能更精準地預測降雨情況，以確實掌握颱風動態，保障民眾生命財產安全。

提案人：李昆澤 陳歐珀 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲  
蕭美琴

主席：請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，本案通過。

進行第 7 案。

7、

海底纜線觀測系統佈建的長度攸關偵測地震、海嘯來臨時的預警時間，對於保障人民生命財產安全非常重要。鄰近國家如日本早在 30 年前就開始建立海底纜線觀測系統，現並規劃於 2018 年底前於其東部海域完成全長 5 千公里的海底纜線，設置 150 座以上的地震海嘯觀測站，其他如美國、中國、加拿大等國也都有大規模的建置計畫。而臺灣目前僅設置一條，長度僅百餘公里，爰此，要求中央氣象局規劃延長現行海底纜線計畫，或於他處鋪設新的纜線，以爭取觀測與應變時間。

提案人：李昆澤 陳歐珀 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲  
蕭美琴

主席：請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，通過。

進行第 8 案。

8、

國家災害防救科技中心目前規劃有「災防告警簡訊系統」，透過災害訊息廣播平台及電信業者的細胞簡訊廣播平台，在短時間內傳送告警訊息給手機用戶，替民眾爭取避難因應的黃金時間。其中列為「國家級警報」的有地震速報及空襲警報，均屬於反應時間短暫者，然而與地震高度相關的海嘯警報卻未納入，有鑑於海嘯破壞力驚人，且海嘯的發生與地震間通常有時間差，這種時間差的特性，正需要預警系統來替民眾爭取因應時間，爰此，要求中央氣象局、國家災害科技中心、國家通訊傳播委員會等單位研商，儘速規劃將海嘯警報納入「災防告警簡訊系