

亞洲未來將有很多基礎建設計畫，AIIB 更將發揮重大作用。成為 AIIB 創始國後，面對基礎建設帶來的龐大商機將有舉足輕重的影響力。

（三十一）本院黃委員昭順，針對日前行政院召開「全國災害防救重點議題研討會」，期釐清國家災害防救戰略方向，甚表認同，惟不論天然或人為災害，多具突發性；所致衝擊極可能既深且廣，且搶救刻不容緩，故如何有效統整資源、加強整備，期在災害發生時有效因應、災後盡速復原應是首要課題！台灣由於地處環太平洋地震帶與西太平洋颱風侵襲路線，遭受地震、海嘯、颱風、暴雨侵襲的可能性，遠高於世界上多數地區，故防災是政府根本無法迴避且必須務實面對的現實。而將目前「中央災害防救委員會」實體化，應是迫切且必要之務，統一事權，專責管理，如此方能有效建立中央與地方政府聯合災害應變機制，強化國家整體災防效能。以美國為例，聯邦政府原本透過聯邦緊急應變管理局（FEMA）統合跨部會災防資源，但在 2005 年卡翠娜颶風釀成重大災情後，即擴大了該局的任務範圍，加強其區域關係，有效整合聯邦、州與地方政府三級制的災害防救體系。因多數救災資源都極為複雜龐大，唯有專責實體單位，才能透過嚴謹規劃，律定各單位救災功能與角色；實施定期性演習與兵棋推演，才能使跨部會、組織、政府各業管部門，於災害發生時充分發揮應有效能，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、台灣因地理位置之特殊性，故如颱風、地震……等天災已是無法迴避之事，理論上說；台灣在救災防制及應變的功能上，應足為多數國家之師，然事實不然；就出防災體系言；中央與地方角色的界定，依據災害防救法，中央及地方的分工原則相當清楚，中央應於第一時間掌握災情，提供地方協助，各有權屬，分工合作；但實務上每次的救災工作，光是指、管、通、情四個體系就已是凌亂無序，共遑論其他整合力量之發揮。
- 二、任何重大災害發生均有其共通災害歷程，故建立「專責化、模組化」的應變系統，負責第一時間的搶救與應變運作已是刻不容緩。災害防救體系應該思考跨災害、跨轄區及不同規模之災害應變機制，災害防救更應包括「減災整備」與「應變」二大面向，中央、地方及民間之角色，均應清楚律定。為因應整體國家災防需求，現階「中央災害防救委員會」應

儘早實體化，投入必要資源與經費，俾著重更多協調與災時評估能力，統一指揮明確權責（例如：災防現場指揮官能否調動國軍協助救災的層級設定），方有利災害來時整體防（救）災機制及功能之發揮。

- 三、過去數十年來，由於氣候變遷，使各種天然災害更為頻繁，災害防救已成為所有國家必須嚴肅面對的課題。日本 311 大地震引發死傷慘重的複合型災害後，更提醒各國必須提高對災害防救的重視程度。事實上，不論 2003 年南亞海嘯、2008 年汶川地震、2010 年的海地震災，以及我國的 921 大地震與莫拉克風災，這些超級天然災害都有賴動員舉國之力，甚至國際的協助，方能降低災損、加速災後復原。因此，策定國家災防戰略，先期完成嚴密編組，整備必要災防資源，已成為未來處理各項重大天然與人為災害不可或缺的要件。
- 四、重大災害發生時，必須快速編組跨部會應變指揮中心，統合救災資源與災防兵力，尤其情災情掌握的即時，及因應處理的迅速確實，均攸關成效至鉅！故中央層級的專責部會實有其必要。因多數救災資源都極為複雜龐大，屬於不同的業管部門。因此，如何透過嚴謹的規劃，律定各單位救災功能與角色，透過定期性演習與兵棋推演，使跨部會、跨組織、跨政府之業管部門，均能熟悉災害發生時之標準作業程序，是國家整體災防與執行必須縝密規劃之關鍵議題。
- 五、臺灣由於地處環太平洋地震帶與西太平洋颱風侵襲路線，遭受地震、海嘯、颱風、暴雨侵襲的可能性，均遠高於世界上多數地區。透過研討將我國災害防救作為提升至國家戰略層級，系統性精進策略規劃、資源運用、救災體系整合等，確實是正確的方向。但政府應讓國人瞭解，災害防救並不只是政府或國軍的任務而已，完善防災整備，來自於每位國民對於災害正確認知與警覺，需要全體同胞的共同支持與配合，方能將我國災防整備提高至新的層次，國家整體災害防救能量有效提升，將重大災害的損傷降至最低。

（三十二）本院陳委員根德，針對國內大客車車輛老舊情形嚴重，除為國內環境汙染源頭之一，更增加旅客安全風險，主管機關應積極輔導業者汰換車輛，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、近年由於國內旅遊市場發達，且近年隨著五都直轄市升格，相關重大交通建設持續推動，致全臺大型都市交通環境有顯著之改善，並使大量人口移居至都市地區，不僅加速都市周遭發展，市區及中程客運運量亦有成長之趨勢，民眾搭乘大眾運輸工具風氣日盛，大客車需求遽增。據統計，國內僅遊覽車就約 1 萬 2 千輛，每輛車每年平均使用 178 天，即每年遊覽車搭載旅客高達 8,550 萬人次。若加上市區公共汽車以及公路、國道客運，數字更為可觀。
- 二、全台 1 萬 2 千輛遊覽車中，車齡 10 年以上便有 4,317 輛，其中 3,339 輛為 12 年老車，約占總數的 3 成。而市公車除台北市外，包含直轄市的高雄、台中、台南等，普遍車齡亦偏高