

離岸風力發電第二期計畫

環境監測

(至 111 年第 2 季)

開發單位：台灣電力股份有限公司
執行監測單位：光宇工程顧問股份有限公司
提送日期：中華民國 111 年 11 月

目 錄

前 言.....	1
第一章 監測內容概述	1-1
1.1 開發計畫內容及工程進度	1-1
1.2 監測情形概述.....	1-3
1.3 監測計畫概述.....	1-5
1.4 監測方法概述.....	1-6
1.5 監測位址.....	1-12
1.6 品保／品保作業措施概要	1-16
1.6.1 鯨豚生態.....	1-16
1.6.2 鳥類生態.....	1-19
第二章 監測結果數據分析	2-1
2.1 候鳥衛星繫放.....	2-1
2.2 鳥類雷達監測.....	2-19
2.2.1 活動時間.....	2-22
2.2.2 飛行高度.....	2-25
2.2.3 飛行方向.....	2-29
2.2.4 飛行速度.....	2-34
第三章 檢討與分析	3-1
3.1 監測結果檢討與因應對策	3-1
3.1.1 監測結果綜合檢討分析.....	3-1
3.1.2 監測結果異常現象因應對策.....	3-4
3.2 建議事項.....	3-4
參考文獻.....	1
附錄一 原始調查報告	

表 目 錄

表一 海域施工前階段監測工作執行之分工	2
表 1.1-1 本開發計畫工程進度表	1-2
表 1.2-1 環境監測結果及因應對策	1-3
表 1.3-1 本計畫海域施工前環境監測工作項目	1-5
表 1.4-1 雷達系統規格表	1-8
表 2.1-1 衛星追蹤候鳥與追蹤現況	2-1
表 2.1-2 灰斑鵠編號 6603 在 111 年春季遷移的出海航高資訊	2-7
表 2.1-3 太平洋金斑鵠編號 7097 於 111 年春季遷移出海航高資訊...	2-13
表 2.1-4 大濱鷗 7096 於 111 年春季遷移的出海航高資訊	2-18
表 2.2-1 本計畫雷達調查日期及相關資訊	2-19
表 2.2-2 本計畫春季及夏季雷達調查記錄表	2-21
表 3.1.2-1 本次監測之異常狀況及處理情形	3-4

圖 目 錄

圖 1.1-1 本計畫開發場址位置圖	1-2
圖 1.4-1 裝載於船上之雷達系統	1-8
圖 1.4-2 雷達回波圖說明	1-9
圖 1.4-3 Debut MINI(2G)太陽能衛星發報器	1-10
圖 1.4-4 Debut OMNI(3G)太陽能衛星發報器	1-11
圖 1.5-1 鯨豚測線圖	1-12
圖 1.5-2 水下聲學監測點位圖	1-13
圖 1.5-3 候鳥繫放執行捕抓繫放範圍及風場相對位置圖	1-14
圖 1.5-4 雷達調查定點及風場相對位置圖	1-15
圖 1.6-1 作業流程圖	1-16
圖 2.1-1 灰斑鴿編號 6737 在 110 年 3 月 13 日至 3 月 28 日的活動位置	2-2
圖 2.1-2 灰斑鴿編號 7093 在 110 年 3 月 16 日至 3 月 23 日活動位置	2-3
圖 2.1-3 灰斑鴿編號 6595 在 110 年 3 月 20 日出海遷移路徑	2-4
圖 2.1-4 灰斑鴿編號 6595 在出海期間的飛行海拔高度 (不同顏色表不同定位點區間)	2-4
圖 2.1-5 灰斑鴿編號 6595 在 110 年 3 月 20 日至 5 月 25 日 遷移路徑	2-5
圖 2.1-6 灰斑鴿編號 6603 在 111 年 4 月 22 日出海遷移路徑	2-6
圖 2.1-7 灰斑鴿編號 6603 在 111 年 4 月 22 日至 4 月 25 日 遷移路徑	2-6
圖 2.1-8 灰斑鴿編號 6603 在 111 年 4 月 22 日出海期間飛行航高(以顏色區分飛行區間)	2-7
圖 2.1-9 太平洋金斑鴿編號 7100 在 110 年 5 月 16 日 出海遷移路徑	2-8

圖 2.1-10 太平洋金斑鴿編號 7100 出海遷移路徑	2-9
圖 2.1-11 太平洋金斑鴿編號 7100 在台灣海峽的遷移航高	2-9
圖 2.1-12 太平洋金斑鴿編號 7100 在 110 年北返遷移路徑	2-10
圖 2.1-13 太平洋金斑鴿編號 7100 在 110 年 6 月 18 日至 110 年 8 月 底定位訊號	2-10
圖 2.1-14 太平洋金斑鴿編號 7100 追蹤過程的活動因子(ODBA)變化	2-11
圖 2.2.1-1 111 年春季垂直雷達調查時間分佈	2-22
圖 2.2.1-2 111 年春季水平雷達調查時間分佈	2-23
圖 2.2.1-3 111 年春季(6月)垂直雷達調查時間分佈	2-24
圖 2.2.1-4 111 年春季(6月)水平雷達調查時間分佈	2-24
圖 2.2.2-1 111 年春季垂直雷達調查高度分佈	2-25
圖 2.2.2-2 111 年春季垂直雷達日間調查高度分佈	2-26
圖 2.2.2-3 111 年春季垂直雷達夜間調查高度分佈	2-26
圖 2.2.2-4 111 年春季(6月)垂直雷達調查高度分佈	2-27
圖 2.2.2-5 111 年春季(6月)垂直雷達日間調查高度分佈	2-27
圖 2.2.2-6 111 年春季(6月)垂直雷達夜間調查高度分佈	2-28
圖 2.2.3-1 111 年春季日間鳥類飛行軌跡	2-30
圖 2.2.3-2 111 年春季夜間鳥類飛行軌跡	2-30
圖 2.2.3-3 111 年春季水平雷達調查鳥類飛行方向	2-31
圖 2.2.3-4 111 年春季水平雷達日間(左)及夜間(右)調查鳥類飛 行方向	2-31
圖 2.2.3-5 111 年 6 月 11 日鳥類飛行軌跡	2-32
圖 2.2.3-6 111 年 6 月 18 日鳥類飛行軌跡	2-32
圖 2.2.3-7 111 年春季(6月)水平雷達調查鳥類飛行方向	2-33
圖 2.2.3-8 111 年春季(6月)水平雷達日間(左)及夜間(右)調查 鳥類飛行方向	2-33

圖 2.2.4-1 111 年春季水平雷達調查追蹤距離超過 1 公里軌跡之飛行 速度.....	2-35
圖 2.2.4-2 111 年夏季(6 月)水平雷達調查追蹤距離超過 1 公里軌跡之 飛行速度	2-35

前 言

一、依據

為配合國家政府政策，經濟部於 2015 年 7 月 2 日公告「離岸風力發電規劃場址申請作業要點」，公告潛力場址，以利業者提早準備進行離岸風場規劃與開發。為配合國家政策並響應政府 2025 非核家園目標，台灣電力股份有限公司（以下簡稱台電公司）擬定「離岸風力發電第二期計畫」（以下簡稱本計畫），期望在符合國防、飛航安全、視覺景觀、海岸環境、人文社經及生態保育等因素考量下，達到未來離岸風力發電之開發目標，為台灣綠色能源之開發盡一份心力。

本計畫於 107 年 1 月 17 日經行政院環境保護署環境影響評估審查委員會第 324 次會議審查通過，民國 107 年 2 月 9 日經環署綜字第 1070012620 號函公告審查結論，且本計畫環境影響說明書定稿本已於 107 年 4 月 26 日經環署綜字第 1070019120 號函核准備查在案；於 110 年辦理本計畫第一次變更內容對照表，並於民國 111 年 1 月 4 日取得第一次變更內容對照表定稿本核備函(環署綜字第 1100082372 號函)，茲依據核定之環境監測計畫內容據以執行。

二、監測執行期間

依據核定之環境監測計畫內容，將辦理海域施工前階段及施工階段及營運階段環境監測工作，其中海域工程預計於 113 年 3 月開始施工；陸域工程預計於 111 年 9 月開始施工，故規劃於 110 年開始執行海域施工前環境監測工作，並按季編撰環境監測報告。本報告為海域施工前階段環境監測報告。

三、執行監測單位

本監測計畫由光宇工程顧問股份有限公司統籌，並且分別委請環保署認可之合格檢測機關、專業調查公司及學術單位等共同執行辦理，再由光宇公司負責編撰環境監測報告。有關海域施工前階段監測工作執行之分工如表一所示。

表一 海域施工前階段監測工作執行之分工

類別	監測項目	執行單位
鯨豚生態	鯨豚生態調查	費思未來有限公司
		洋聲股份有限公司
鳥類生態	雷達調查 (包含水平 及垂直方向)	弘益生態有限公司
	候鳥衛星繫放	國立屏東科技大學野生動物保護研究所
文化資產	水下文化層判釋	龍門顧問有限公司

第一章 監測內容概述

1.1 開發計畫內容及工程進度

一、本計畫開發內容：

- (一) 離岸風場海域：本計畫風場位於彰化縣彰濱工業區外海，為「離岸風力發電規劃場址申請作業要點」公告之 26 號潛力場址，本潛力場址與臺灣本島最近距離約 9.7 公里，面積約 89.21 平方公里，水深範圍介於 37~49 公尺。本計畫風機位置已避開白海豚重要棲息區域、重要野鳥棲地、螻蛄蝦繁殖保育區、漢寶溼地、保護礁區、航道、軍事禁限建及相關開發計畫。
- (二) 本計畫風機單機裝置容量介於 5~10MW，最大總裝置容量不大於 720MW，其風力機組數量最多為 108 部。
- (三) 海底電纜工程：本計畫離岸風場內之 66kV 陣列海纜連接至海上變電站，利用變壓器升壓後，以 161kV 海纜輸出鋪設至淺水海域後，再利用「北側共同岸廊道」引接至彰濱工業區本公司既有彰工電廠內之人孔上岸。
- (四) 輸配電陸上設施工程：人孔轉接成陸纜後，初步規劃以 161kV 陸纜並採六回線佈設方式，採沿地下電纜廊道銜接電氣室後，最終併入彰濱工業區升壓站。

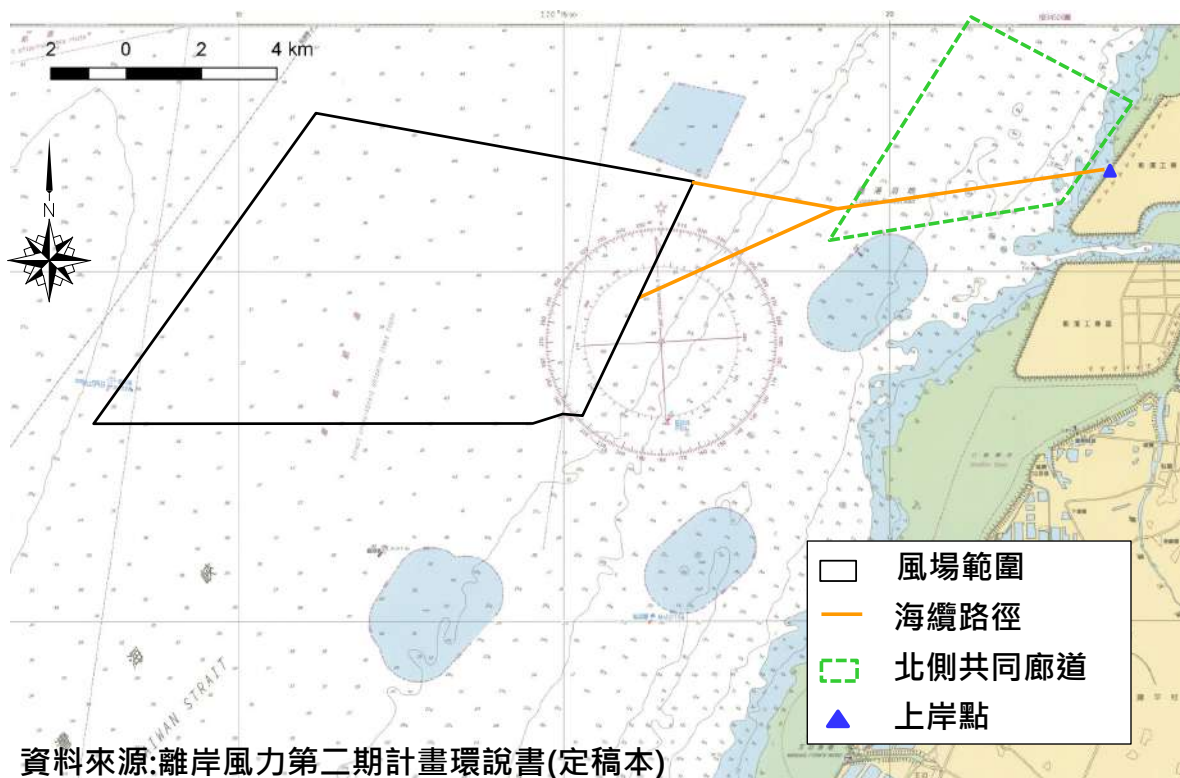


圖 1.1-1 本計畫開發場址位置圖

二、工程進度：

本開發計畫主要分為陸域工程及海域工程，陸域工程主要為陸域電纜等陸上設施之施作，預計於 111 年 9 月開始陸域施工，而海域工程則主要為風力機組設置及海域電纜等相關設施之施作，預計於 113 年 3 月開始施工。本開發計畫至 111 年 6 月底工程進度表如表 1.1-1 所示，本季仍未有實際工程行為，實際執行進度為 0%。

表 1.1-1 本開發計畫工程進度表

預定進度(%)	實際進度(%)	工程項目
0%	0%	尚未施工

1.2 監測情形概述

本計畫目前為海域施工前監測，111 年第二季之環境監測結果，經彙整摘要如表 1.2-1 所示。

表 1.2-1 環境監測結果及因應對策

類別	監測項目	監測時間	監測結果摘要	因應對策
鯨豚生態	一般視覺監測	尚未執行	尚未執行	—
	水下聲學監測	尚未執行	尚未執行	—
鳥類生態	雷達調查 (包含水平及垂直方向)	4 月 21 日、 4 月 24 日、 5 月 9 日、 6 月 11 日、 6 月 18 日	<p>本季於 4 月 21 日、4 月 24 日、5 月 9 日、6 月 11 日、6 月 18 日，共執行雷達調查 5 次，統計春季(3-5 月)及夏季(6 月)結果如下：</p> <p>一、活動時間 調查結果顯示在夜間有較多鳥類飛行活動。</p> <p>二、飛行高度 依據垂直雷達資料結果，春季(3-5 月)鳥類過境期間最主要利用的飛行高度為 150 至 200 公尺高度之空域；夏季(6 月)鳥類過境期間最主要利用的飛行高度為 200 至 250 公尺高度之空域。</p> <p>三、飛行方向 依據水平雷達分析，可發現春季(3-5 月)主要的飛行方向為朝向北方飛行；夏季(6 月)主要的飛行方向為朝向東南方飛行。</p> <p>四、飛行速度 春季(3-5 月)主要的鳥類飛行速度區間為 8-11 m/s；夏季(6 月)主要的鳥類飛行速度區間為 5-8 m/s。</p>	調查期間無異常情形。

類別	監測項目	監測時間	監測結果摘要	因應對策
	候鳥衛星繫放	4月19日	<p>本季於4月19日執行候鳥衛星繫放調查，並捕捉繫放大濱鶉3隻。截至本季為止，本計畫已完成10隻次候鳥衛星繫放作業，以下針對各鳥種繫放成果摘述說明。</p> <p>一、繫放灰斑鶉4隻：4隻個體皆未再傳訊。1隻個體最後追蹤位置為中國黑龍江；1隻個體最後追蹤位置為北韓；其餘2隻個體GPS未正常定位。</p> <p>二、繫放太平洋金斑鶉2隻：2隻皆未再傳訊，最後追蹤位置皆為俄羅斯。</p> <p>三、繫放青足鶉1隻：尚未有資料回傳。</p> <p>四、繫放大濱鶉3隻：2隻個體尚未有訊號回傳，其餘1隻個體目前位於中國遼寧，持續追蹤中。</p>	調查期間無異常情形。
文化資產	水下文化層判釋	—	本計畫已完成風機位置鑽孔取樣，判釋結果未發現文化遺物。	—

1.3 監測計畫概述

本監測計畫各監測類別之監測項目、地點、頻率及執行單位如表 1.3-1 所示。

表 1.3-1 本計畫海域施工前環境監測工作項目

類別	監測項目	地點	頻率	執行單位
鯨豚生態	鯨豚生態調查	一般視覺監測範圍為本計畫風機海域以及附近中華白海豚棲地海域	施工前一年，進行一般視覺監測總共 30 趟次(不限定僅於 4 月到 9 月執行，將平均分配調查時間)	費思未來有限公司
		水下聲學監測測站共計 5 站	4 季，每季 14 天	洋聲股份有限公司
鳥類生態	雷達調查(包含水平及垂直方向)	風場範圍	施工前兩年，每季進行至少 5 天雷達掃描調查(含日夜間)	弘益生態有限公司
	候鳥衛星繫放	彰濱工業區海岸(冬候鳥)	執行一次，10 隻次	國立屏東科技大學野生動物保護研究所
文化資產	水下文化層判釋	每部風機鑽孔取樣	考古專業人員進行判釋	龍門顧問有限公司

1.4 監測方法概述

一、鯨豚生態

(一) 一般視覺監測

1. 採目視觀察法，租用安全合格船隻在海上進行 Z 字形穿越線調查。
2. 執行 30 趟次海上調查，並調查日期須涵蓋四季，航行於所設計之航線。出發前隨機抽取兩條航線及順序，兩條航線去程與回程的航行方向不同。海上航行時以手持式全球衛星定位系統(GPSmap 64ST, Garmin Corp., Taiwan)定位並記錄航行軌跡。
3. 每次調查至少有四人，其中兩人各於船隻左右側各負責搜尋左右兩側海面，第三人則協助搜尋船前方以及左右海面，觀察員以肉眼與持望遠鏡觀察海面是否有鯨豚出現，第四人作水質測量以及紀錄，並可做不同海面觀察以及略作休息。觀察人員約每 20 分鐘交換一次位置以避免對同一觀察區域產生心理上的疲乏，每個人輪替完三個不同的觀察位置後(約 1 小時)，會交換到記錄位置休息約 20 分鐘以保持觀察員的體力。
4. 調查期間，在浪級小於 4 級，能見度遠達 500 公尺以上，行在設計航線上、浪級小於 4 級且能見度遠達 500 公尺以上，視為「線上努力量」(on-effort)；當船隻航行於進出港口與航線之間、或天氣狀況不佳難以進行有效觀測、及觀察海豚群體時，則視為「離線努力量」(off-effort)。離線努力量雖然不納入標準化目擊率之分析，但是若有目擊鯨豚，仍然是很重要的資料。航行時間為出港到進港總花費的時間，包含有效努力量和無效努力量。海上調查其航行船速保持在 6-9 節 (海浬/小時)，船隻將每 10 分鐘暫停，停船時即撈取表層海水並利用 YSI 30 鹽溫儀測量水表溫度、鹽度，並記錄環境因子資料。
5. 當遇見海豚時，記錄最初發現海豚的位置與角度、離船距離及船隻的角度，並視情形慢慢接近海豚群體，記錄接近點的經緯度位置，估算海豚群體隻數、觀察海豚行為，及蒐集相關環境因子資料，並填寫鯨豚目擊記錄表。此外，使用相機或攝影機記錄海豚影像，以建立個體辨識照片資料。如海豚未表現明顯的躲避行為，則持續跟隨並記錄該群海豚之行為與位置。若所跟蹤的海豚消失於視野且在 10 分鐘等待之內無再目擊，則返回航線繼續進行下一群之搜尋。

(二) 水下聲學監測

水下聲學監測初步規劃底碇式水下聲學紀錄器，搭配標準型水下麥克風，佈放在 5 個測站點位進行監測，如圖 1.5-2 所示。每一季執行 14 天的量測工作。此錄音設備的響應頻率範圍可以接收到低頻的風機運轉噪音、船舶噪音、風雨噪音、魚類叫聲，以及中高頻的海豚哨叫聲與回聲定位脈衝聲。

二、鳥類生態

(一) 雷達調查:

1. 海上鳥類雷達調查是目前國際上常應用於鳥類調查的方法，雷達調查相較於肉眼觀察，不因夜晚光線不足而縮限觀測距離，且發出的電磁波亦不會使鳥類飛行方式改變 (Bruderer et al., 1999)，因此對於利用夜間遷徙的鳥類來說，使用雷達觀察能補足肉眼觀察之不足，並且能提供大範圍的飛行路線、飛行高度與活動時間分佈等資訊。在雷達功率選擇上，雖高功率的雷達掃描範圍可以遠達 100 公里，但遠距離的鳥類目標卻無法反射足夠的雷達波，因此無法被調查雷達發現，故本工作使用低功率雷達於風場區域內偵測鳥類個體的活動。
2. 本工作調查規劃將雷達系統架設於船舶上，錨泊於風場範圍內適合處採定點 24 小時長時間鳥類雷達調查，記錄風場範圍內鳥類雷達回波。而本工作使用一組垂直雷達與水平雷達同時調查，垂直雷達的掃瞄範圍半徑為 1.5 公里，水平雷達的掃瞄範圍則為半徑 6 公里，藉由分析收集的鳥類雷達回波資訊，可了解風場範圍內不同季節鳥類飛行軌跡、主要飛行高度、飛行方向及全日活動時間分佈等資訊。
3. 本工作使用的雷達系統由弘益生態有限公司所開發，專用於鳥類調查的雷達系統，該系統的軟、硬體皆已根據鳥類調查的需求而最佳化，設備規格依照 StUK4 (Aumüller et al., 2013) 的建議所設置。調查期間將雷達系統 (水平和垂直雷達) 安裝於船舶 (圖 1.4-1)，作業時於適合處進行持續監測，記錄雷達回波數值以判斷鳥類之飛行路徑及高度。本調查採用之雷達系統規格如表 1.4-1 所示。

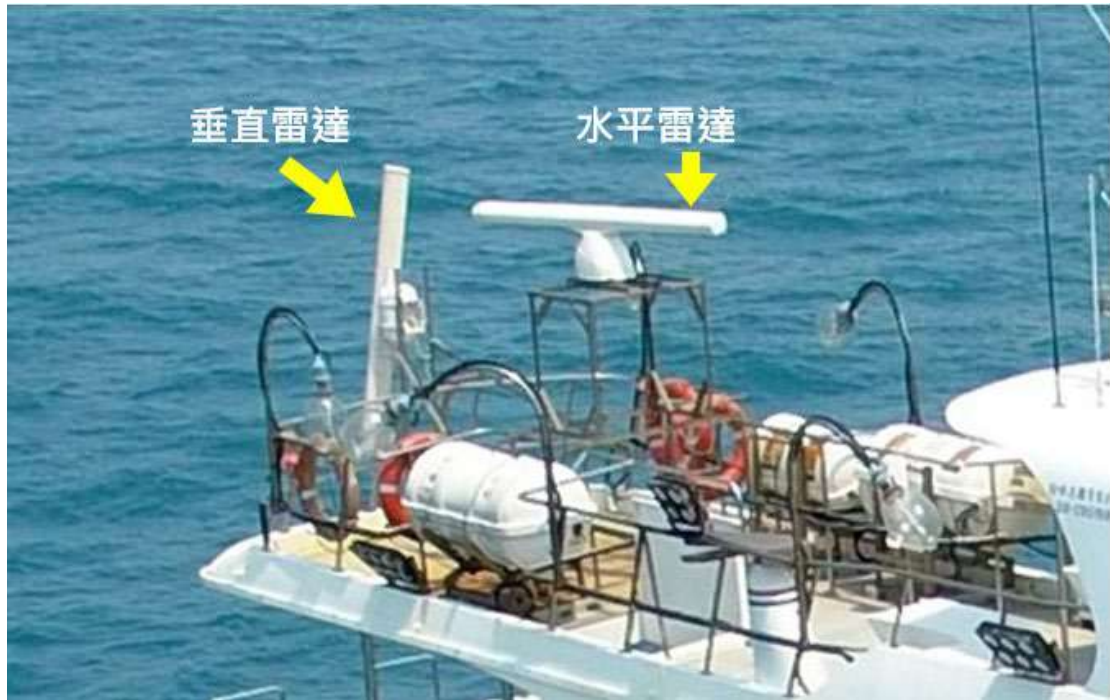


圖 1.4-1 裝載於船上之雷達系統

表 1.4-1 雷達系統規格表

雷達頻段	X-band
功率	25 kW
天線長度	6 英尺
最大範圍	96 海里

4. 本計畫同時使用水平及垂直雷達進行掃描，於海上雷達調查完成後將雷達調查記錄之回波數據攜回，截取記錄到鳥類飛行時之回波資訊，由地理資訊系統（GIS）標示鳥類出現之座標資訊，計算該點飛行時之連續座標位置，並以圖層方式呈現於GIS系統中，再將所得資訊呈現於地圖上，以了解鳥類飛行路線和目標區域之關係，雷達回波圖如圖 1.4-2 所示。同時將取得掃描範圍內目標的高度資訊，進行高度及活動時間等分析。藉由分析水平及垂直雷達所得之鳥類資訊，可了解鳥類飛行路徑、飛行高度、飛行方向及全日活動時間分佈等資訊。

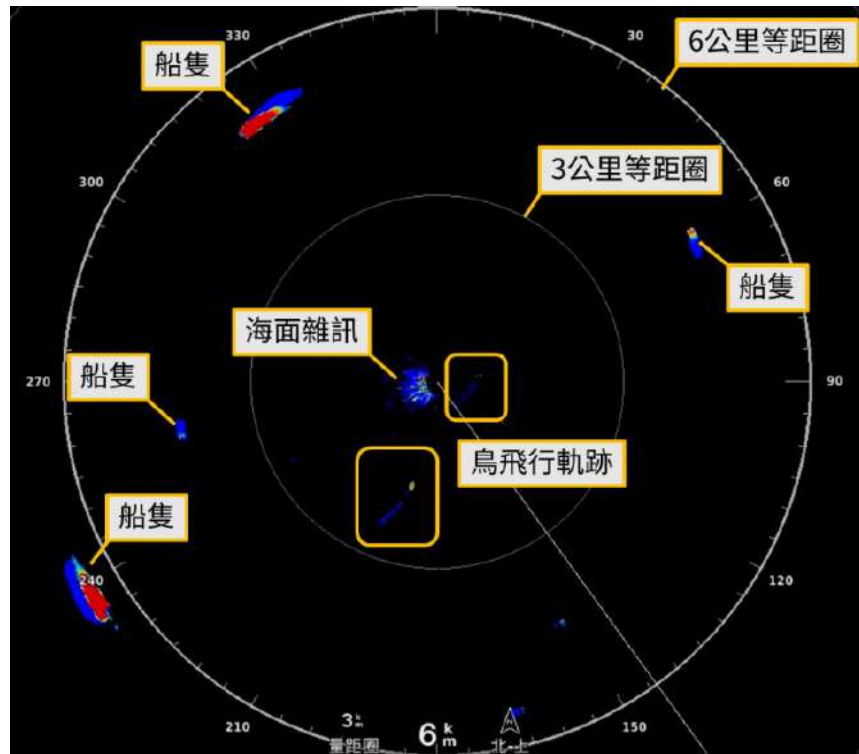


圖 1.4-2 雷達回波圖說明

(二) 候鳥衛星繫放：

施工前執行共 10 隻次冬候鳥繫放及追蹤作業。本工作規劃於彰濱工業區海岸適當地點，並選在漲潮期間鳥類經常停棲之場域設套索陷阱進行捕捉或選擇漲潮期間鳥類經常停棲之場域，利用腳套式繩圈或霧網進行捕捉，捕獲個體後將進行拍照、測量型值，並在其背部或腰部繫上衛星發報器現地野放。為降低衛星發報器對樣鳥的影響並確保追蹤過程之健康，限制個體配戴之發報器重量不得超過其體重的 5% (Cochran 1980; Caccamise and Hedin 1985)。當個體紀錄且配戴發報器完成後即現地野放並追蹤其衛星訊號。

透過執行候鳥衛星繫放可獲得受繫放鳥類之 GPS 座標及飛行方位等資訊，以圖層方式呈現於 GIS 系統中，再將所得資訊呈現於地圖上，以了解鳥類飛行路線和目標區域之關係。由於 GPS 定位點海拔高度與實際高度有一定程度誤差值，故於繫放前衛星發報器需放置於已知海拔定點，獲得定位高度，

藉以校正與實際高度之誤差。

本繫放工作將優先使用中國製 5.2 克的 Debut MINI(2G)衛星發報器(Druid, Inc.)如圖 1.4-3，該款發報器可提供 GPS 座標、飛行高度等參數，設定 1-2 小時定位一次，若發報器電力超過 4.0V 且目標鳥持續飛行下，會進入間隔 1-10 分鐘定位一次的模式，以獲取更詳細的資訊，並透過 2G 訊號傳訊，因此繫放後須等到追蹤個體飛至有 2G 訊號的地區，才會回傳資料。當捕獲鳥種體型許可，也會嘗試配戴更大的 10.5 克 Debut OMNI(3G)衛星發報器(Druid, Inc.)如圖 1.4-4，該款發報器則不受限於 2G 通訊地區，在台期間即可即時獲取定位資訊。後續資料分析將呈現每隻個體出入台灣海峽的時間、遷移路線與航高(公尺)。

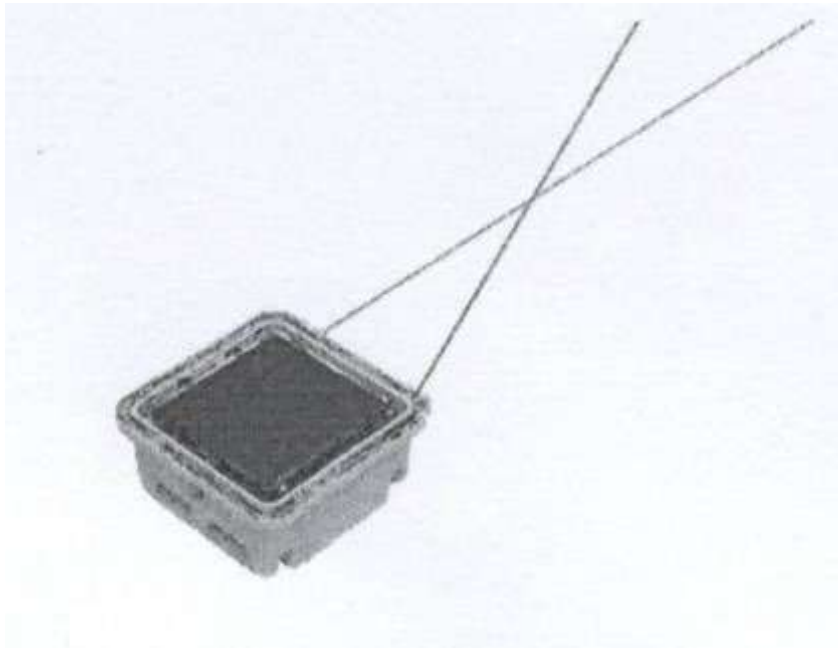


圖 1.4-3 Debut MINI(2G)太陽能衛星發報器



圖 1.4-4 Debut OMNI(3G)太陽能衛星發報器

1.5 監測位址

本計畫監測位址如圖 1.5-1~4 所示。

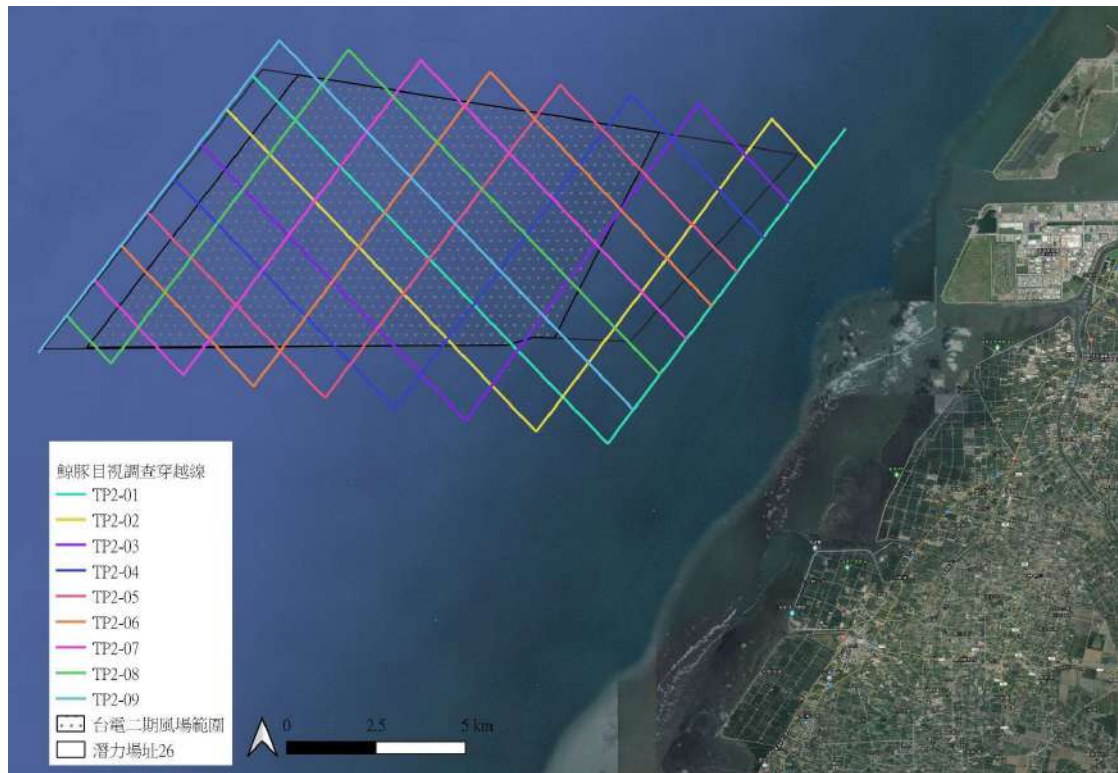


圖 1.5-1 鯨豚測線圖

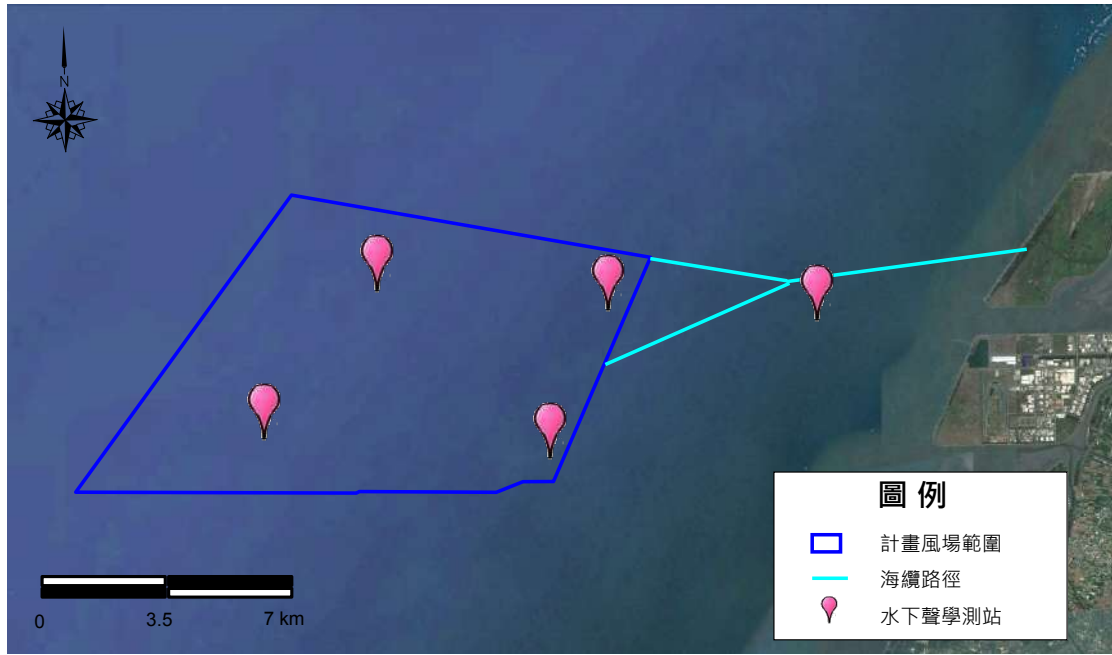


圖 1.5-2 水下聲學監測點位圖

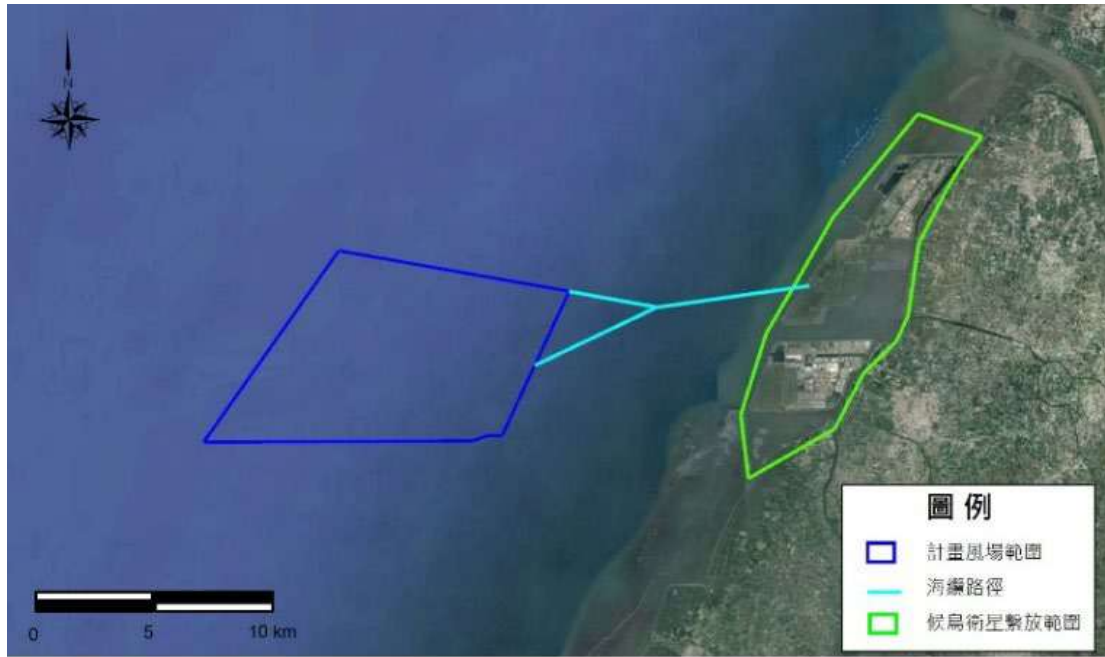


圖 1.5-3 候鳥繫放執行捕抓繫放範圍及風場相對位置圖

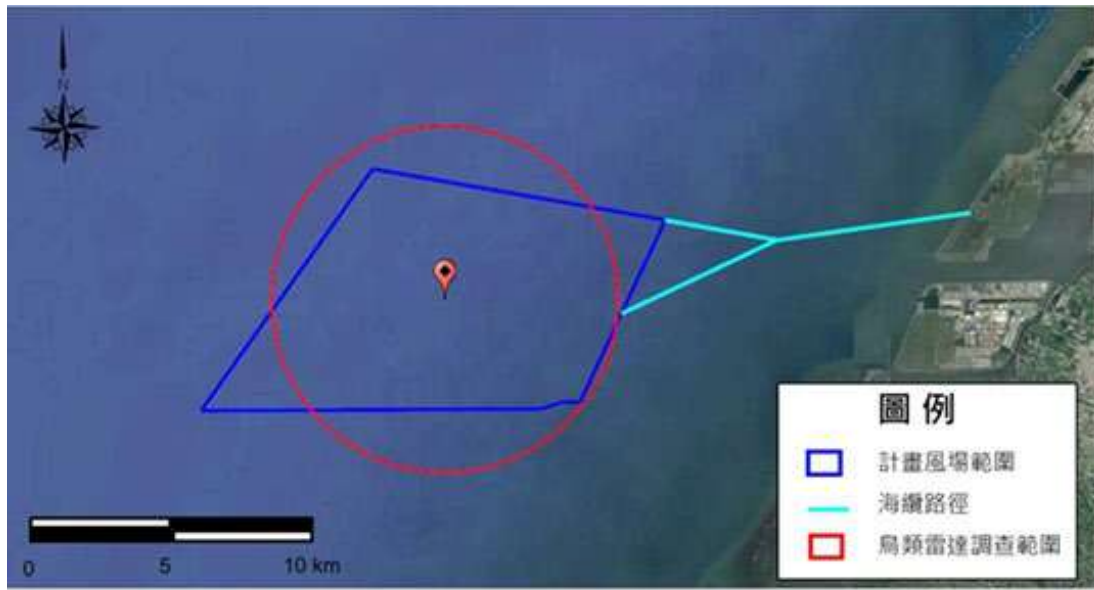


圖 1.5-4 雷達調查定點及風場相對位置圖

1.6 品保／品保作業措施概要

為確保調查工作的數據品質及執行成果達到準確性及完整性，故定訂本品保品管措施，做為品質控管及保證的執行要點，其作業流程如圖 1.6-1 所示。

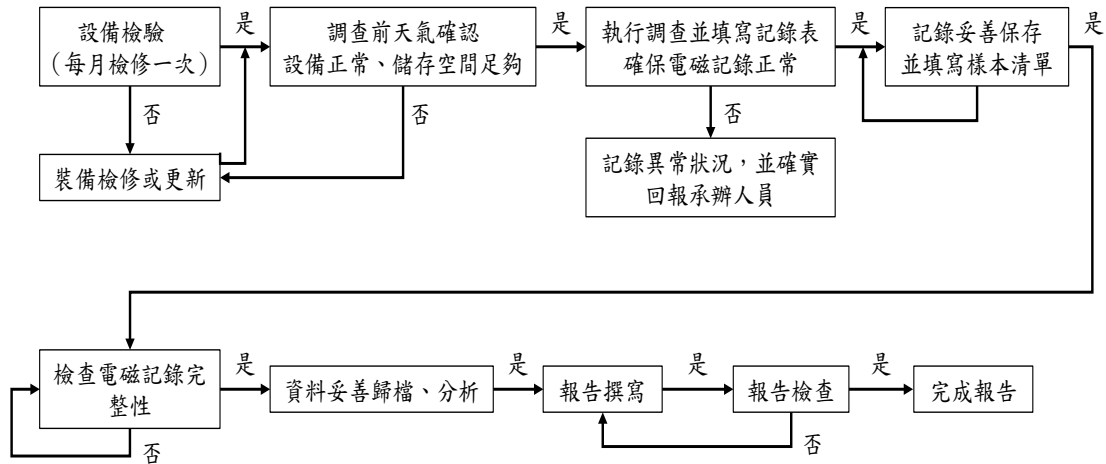


圖 1.6-1 作業流程圖

1.6.1 鯨豚生態

一、一般視覺監測

(一) 監測作業

1. 監測前準備

- (1) 出發前須確實了解調查相關事宜。
- (2) 隨時注意天候海象預報，安排監測作業期程並預先做好準備。
- (3) 定期保養裝備器材，確保出海監測時裝備器材之妥善狀況。每次作業前，均需確認各項裝備器材之正常使用。
- (4) 依期程安排調查路線，出發前領隊即和船長確認當次調查路線。

2. 監測作業進行

- (1) 填報出港紀錄表並拍照留存數位檔案備查。
- (2) 調查進行中，領隊隨時和船長確認當次調查路線有無偏移，確保當次調查之有效性。
- (3) 各人員明確依照分工進行調查作業，並依據監測作業準則執行工作。
- (4) 正確使用各項裝備器材，電子儀器均須備妥備用電池。

(5) 詳實記錄監測路線上環境及調查人員作業之影像，作為現場實際狀況之輔助依據。

3. 監測完成後

(1) 下船前清點裝備器材之數量，確認無遺漏在船上。返回公司後立即清潔及保養各裝備器材，如有耗損狀況需通報裝備管理者。

(2) 確認各資料原始記錄表單數量無誤並檢查填寫資訊之完整性，於作業結束後一週內完成資料輸入。

(3) 領隊召集當次調查人員進行工作會議，針對當次作業進行討論，記錄各項問題及狀況並回報公司主管。

(二) 資料彙整及報告撰寫

1. 原始記錄表單彙整後妥善留存管理，同時掃描成數位檔保留備份。檢視記錄資料是否有明顯的偏差，若有的話立即向當次調查人員查核，確認該記錄之正確性。

2. 資料輸入後，核對原始記錄表單，檢視是否有誤植疏漏並立即修正。

3. 依據調查記錄撰寫報告，重複檢查資料及內容是否正確。

二、水下聲學監測

(一) 監測前準備

1. 出發前應確實了解調查相關事宜。

2. 調查人員安排，嚴格禁止單人調查作業，避免緊急狀況發生時無第二人予以協助。

3. 調查前一日，需確認調查地點天候種況，若天候狀況不佳，則需更延後調查日期，確保調查人員安全及減少因特殊事件發生。

4. 每次調查前均須做裝備檢修，並備妥備用裝備。裝備若遇損毀得於調查前進行檢修或添購完畢使得調查。

(二) 資料品質查核

1. 所量測資料是否完全涵蓋需量測之時間。

2. 作業完成後，立即填報記錄表單。

3. 電磁記錄之樣品須於作業後，需立即檢測資料完整性。

4. 完成後，應以規範之容器儲存記錄表單及器材。

(三) 整體品質查核

1. 資料分析

(1) 分析人員依天候檢核作業參數合理性。

(2) 以調查單位開發之專屬程式解譯完整電磁資訊。

(3) 逐時分析電磁資訊，記錄各點時間、座標，風速風向等資訊。

- (4) 建立分析資料表。
- 2. 複核資料：分析人員須以電磁資料，比對作業人員手稿記錄，予以參照核對確認。

(四) 數據分析及撰寫

- 1. 資料整理與統計分析
 - (1) 資料歸檔時，資料格式(含單位)均須一致，便利後續數據分析、報表製作及減少資料勘誤。
 - (2) 資料整理後，須優先篩選出整體資料中最具差異性之部分，並對差異再進行一次性的檢查，確保資料無誤後，加以標註，以便後續報告撰寫者之判讀。
 - (3) 所有資料均須經過兩人以上檢查驗證並簽核，且所有資料檔案均須留有兩份以上備檔。
- 2. 報告撰寫
 - (1) 報告撰寫需特別注意用字遣詞、格式一致，避免前後文意不順暢。
 - (2) 報告撰寫完畢後除須自行檢查外，需再交由兩人以上檢查簽核，避免因人為盲點造成對報告內容的勘誤。

1.6.2 鳥類生態

一、雷達調查

(一) 儀器保管

1. 電子儀器設備操作人員均需完成弘益公司內部完整訓練，且經考核通過，才能執行調查。
2. 每月均需仔細檢查裝備一次，確保裝備使用良率。
3. 每次出差前均須做裝備檢修，並備妥備用裝備。裝備若遇損毀得於出差前進行檢修或添購完畢始得出差。
4. 裝備使用前，均需再快速檢查裝備，若遇損毀得馬上以備用裝備做更換。
5. 所有船載設備，均須特別注意海水及鹽分腐蝕問題，避免電子設備故障及使用年限縮短。

(二) 現場調查作業

1. 現場調查作業

- (1) 調查前確實確認作業期間天候狀況。
- (2) 作業人員行程編排。
- (3) 作業器材檢核與確認。
- (4) 記錄表單與電磁記錄設備確認。

2. 資料傳遞

- (1) 作業人員返回實驗室後，分析人員應立即與其交接記錄資料。
- (2) 移動式電磁記錄應儘速存入指定之磁碟陣列。
- (3) 紙本資訊則予以掃描歸檔保存。

3. 資料分析

- (1) 分析人員依天候檢核作業參數合理性
- (2) 以調查單位開發之專屬程式解譯完整電磁資訊
- (3) 逐時分析電磁資訊，記錄各點時間、座標，風速風向等資訊。
- (4) 建立分析資料表。

4. 複核資料：分析人員須以電磁資料，比對作業人員手稿記錄，予以參照核對確認。

(三) 數據分析及報告撰寫

1. 資料整理與統計分析

- (1) 資料歸檔時，資料格式(含單位)均須一致，便利後續數據分析、報表製作及減少資料勘誤。
- (2) 資料整理後，須優先篩選出整體資料中最具差異性之部分，並對差異再進行一次性的檢查，確保資料無誤後，加以標註，以便後續報告撰寫者之判讀。

(3) 所有資料均須經過兩人以上檢查驗證並簽核，且所有資料檔案均須留有兩份以上備檔。

2. 報告撰寫

(1) 報告撰寫需特別注意用字遣詞、格式一致，避免前後文意不順暢。

(2) 報告撰寫完畢後除須自行檢查外，需再交由兩人以上檢查簽核，避免因人為盲點造成報告內容的勘誤。

二、候鳥衛星繫放

(一) 發報器使用與保管

1. 取得發報器後，確認重量是否未超過標準重量 $\pm 5\%$ 。

2. 取得發報器後確認定位之海拔高度與水平位置均在平均誤差範圍內。

3. 按時日曬充電確保電力無虞，並開機確認傳訊與定位功能正常。

(二) 現場調查作業

1. 現場捕捉繫放作業

(1) 繫放前確認作業期間天候潮汐狀況。

(2) 繫放前確認各項器材數量與功能。

(3) 繫放前確認發報器電力與定位。

2. 鳥類繫放作業

(1) 限制樣鳥配戴之發報器重量不得超過其重量的 5%。

(三) 資料整理及報告撰寫

1. 資料整理

(1) 資料於雲端下載後，去除空號定位值，再進行各項分析。

2. 報告撰寫

(1) 報告撰寫需特別注意圖表號、鳥隻名稱、日期等細節，是否前後一致。

(2) 報告撰寫完畢進行至少三次複查，並由另一人協助至少一次複查，避免因人為盲點造成報告內容的勘誤。

第二章 監測結果數據分析

2.1 候鳥衛星繫放

本計畫於民國 110 年度已於彰濱工業區海岸執行鳥類(冬候鳥)繫放及衛星追蹤工作，共捕抓繫放灰斑鴿 3 隻、太平洋金斑鴿 1 隻及青足鸕 1 隻；111 年春季共捕抓繫放太平洋金斑鴿 1 隻及灰斑鴿 1 隻。

本季於 4 月 19 日捕抓繫放大濱鸕 3 隻(發報器編號：7099、7095、7096)，並持續進行追蹤作業。衛星追蹤候鳥與追蹤現況如表 2.1-1，以下就各繫放鳥類追蹤結果說明如下：

表 2.1-1 衛星追蹤候鳥與追蹤現況

鳥種	發報器編號	繫放日期	追蹤現況
灰斑鴿	6737	110.03.13	傳訊至 110 年 5 月 31 日，即未再傳訊
灰斑鴿	7093	110.03.13	傳訊至 110 年 6 月 16 日，即未再傳訊
太平洋金斑鴿	7100	110.03.13	於 110 年 6 月 18 日活動停止，可能為發報器脫落或死亡
灰斑鴿	6595	110.03.15	傳訊至 110 年 5 月 25 日，即未再傳訊
青足鸕	6733	110.10.05	尚未有訊號回傳
太平洋金斑鴿	7097	111.01.02	傳訊至 111 年 5 月底，即未再傳訊
灰斑鴿	6603	111.02.16	傳訊至 111 年 4 月 25 日，即未再傳訊

鳥種	發報器編號	繫放日期	追蹤現況
大濱鶇	7099	111.04.19	尚未有訊號回傳
大濱鶇	7095	111.04.19	尚未有訊號回傳
大濱鶇	7096	111.04.19	目前抵達中國遼寧，持續追蹤中

一、灰斑鶇(發報器編號：6737)

依據衛星訊號定位追蹤結果，110年4月15日該個體出海去到有2G訊號的地區，回傳資料顯示在台期間追蹤至110年3月28日，皆活動於芳苑沿海魚塢與灘地如圖2.1-1所示，在110年3月28日起GPS即未再正常定位，後續發報器在110年5月31日最後一次回傳資料，即未再傳訊，但GPS定位仍停留在110年3月。



圖 2.1-1 灰斑鶇編號 6737 在 110 年 3 月 13 日至 3 月 28 日的活動位置

二、灰斑鵠(發報器編號：7093)

依據衛星訊號定位追蹤結果，追蹤期間(110年3月16日至3月23日)活動於彰化沿海魚塢與灘地如圖 2.1-2 所示。由於後續 GPS 仍未正常定位，只能得知灰斑鵠有出海去到有 2G 訊號的地方，且於 110年6月16日後不再獲得 2G 通訊。



圖 2.1-2 灰斑鵠編號 7093 在 110 年 3 月 16 日至 3 月 23 日活動位置

三、灰斑鵠(發報器編號：6595)

依據衛星訊號定位追蹤結果，110年3月20日14:30左右於彰濱工業區出海，資料顯示該個體的出海路徑並未通過本計畫風場，最近距離為 7.9 公里如圖 2.1-3 所示，在彰濱工業區上空時該個體的飛行海拔高度已達到 500 公尺，隨著離陸距離增加海拔亦隨之提升，在新竹外海約 40 公里處，灰斑鵠的飛行海拔高度已接近 3000 公尺如圖 2.1-4 所示，根據此追蹤結果，該灰斑鵠在遷移飛行時未有撞擊本計畫風場風機的風險。

該個體於 110 年 5 月 25 日抵達中國黑龍江(圖 2.1-5)，即未再回傳訊號，鳥隻活動因子顯示該個體直到斷訊前仍正常活動並未死亡或發報器脫落。



圖 2.1-3 灰斑鶺編號 6595 在 110 年 3 月 20 日出海遷移路徑

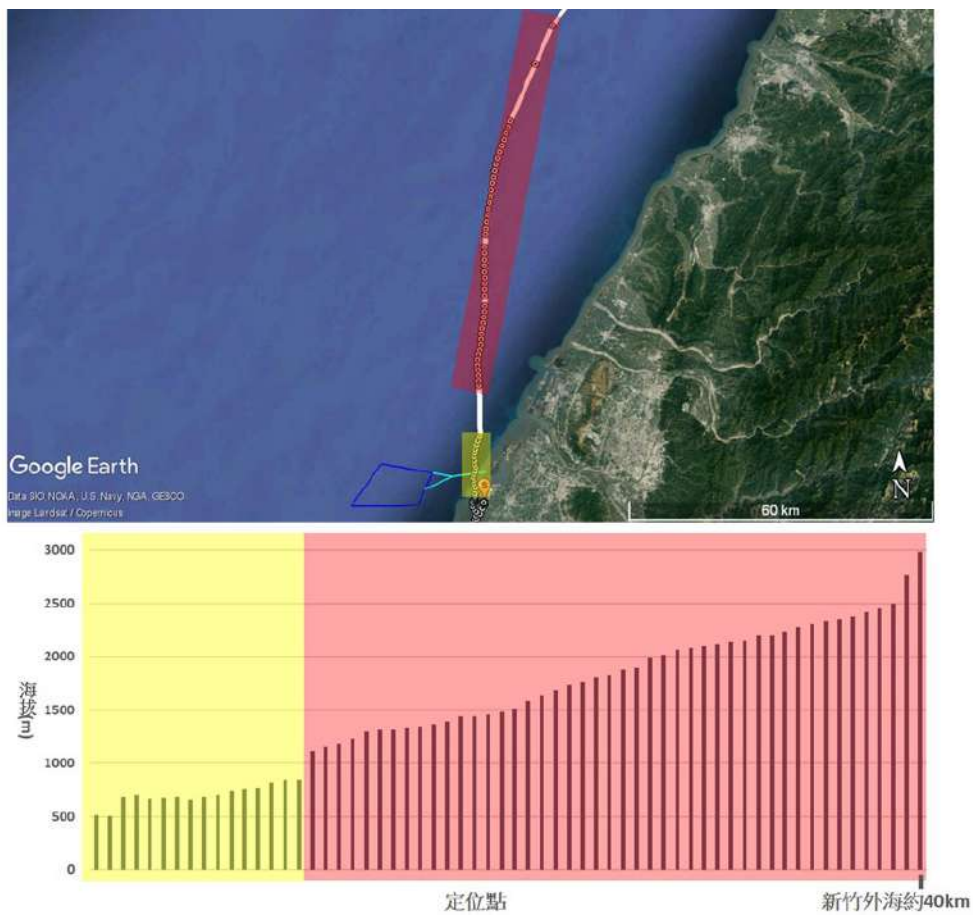
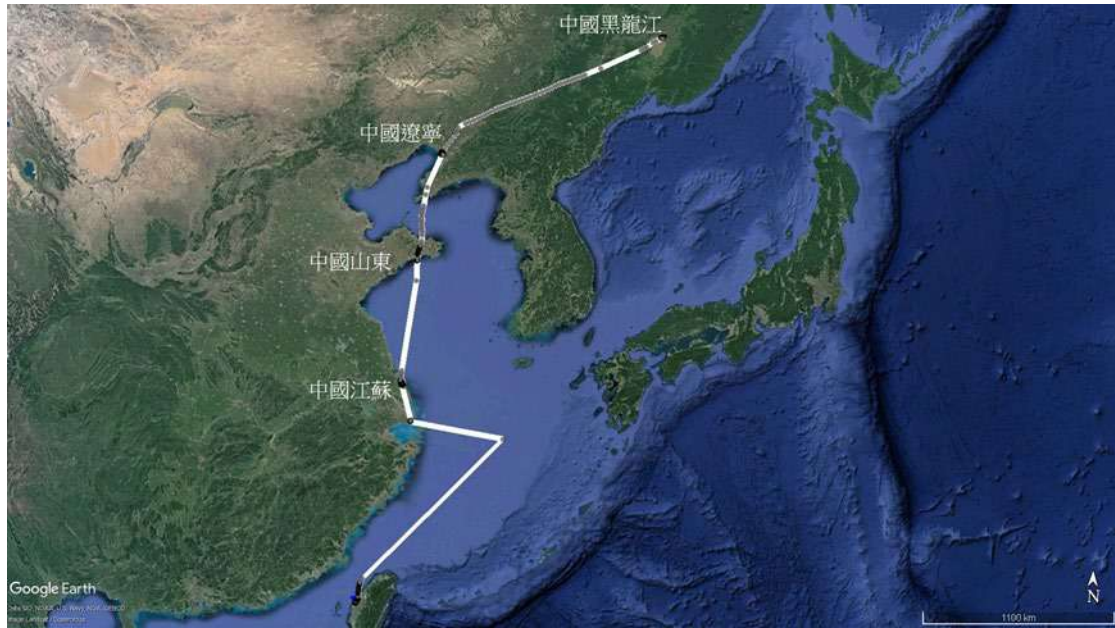


圖 2.1-4 灰斑鶺編號 6595 在出海期間的飛行海拔高度
(不同顏色表不同定位點區間)



**圖 2.1-5 灰斑鶺編號 6595 在 110 年 3 月 20 日至 5 月 25 日
遷移路徑**

四、灰斑鶺(發報器編號：6603)

於 111 年 2 月 16 日繫放，依據衛星訊號定位追蹤結果，111 年 4 月 22 日 17:00 於彰化芳苑出海。該個體的出海路徑並未通過本計畫風場，最近距離為 4.4 公里(圖 2.1-6)，在台灣海峽的定位點有 23 個，平均飛行海拔高度為-58.6 公尺，呈現負值應為甫出海的鳥群貼近海面飛行，發報器的定位的誤差所致。在離新北外海 108 公里處，海拔已抬升至 2217.8 公尺，在台灣海峽的定位點航高並無位於風機葉片高度範圍(圖 2.1-8 及表 2.1-2)。

該個體在出海後直達南韓，隨即往北抵達北韓，但於北韓活動至 111 年 4 月 25 日後即未再回傳訊號(圖 2.1-7)。



圖 2.1-6 灰斑鶺編號 6603 在 111 年 4 月 22 日出海遷移路徑

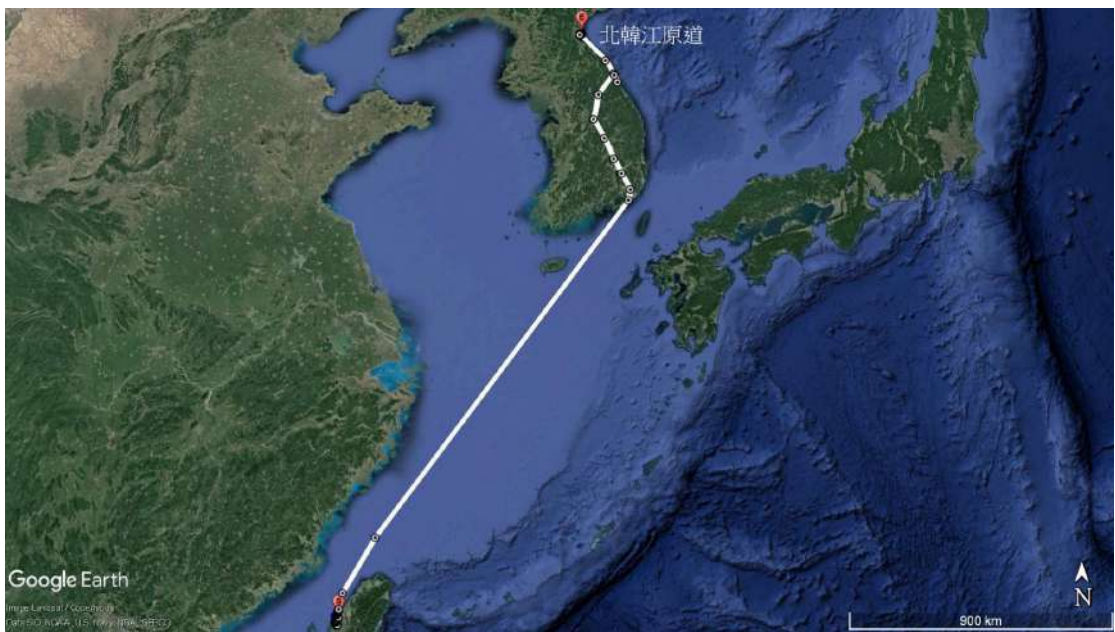


圖 2.1-7 灰斑鶺編號 6603 在 111 年 4 月 22 日至 4 月 25 日
遷移路徑

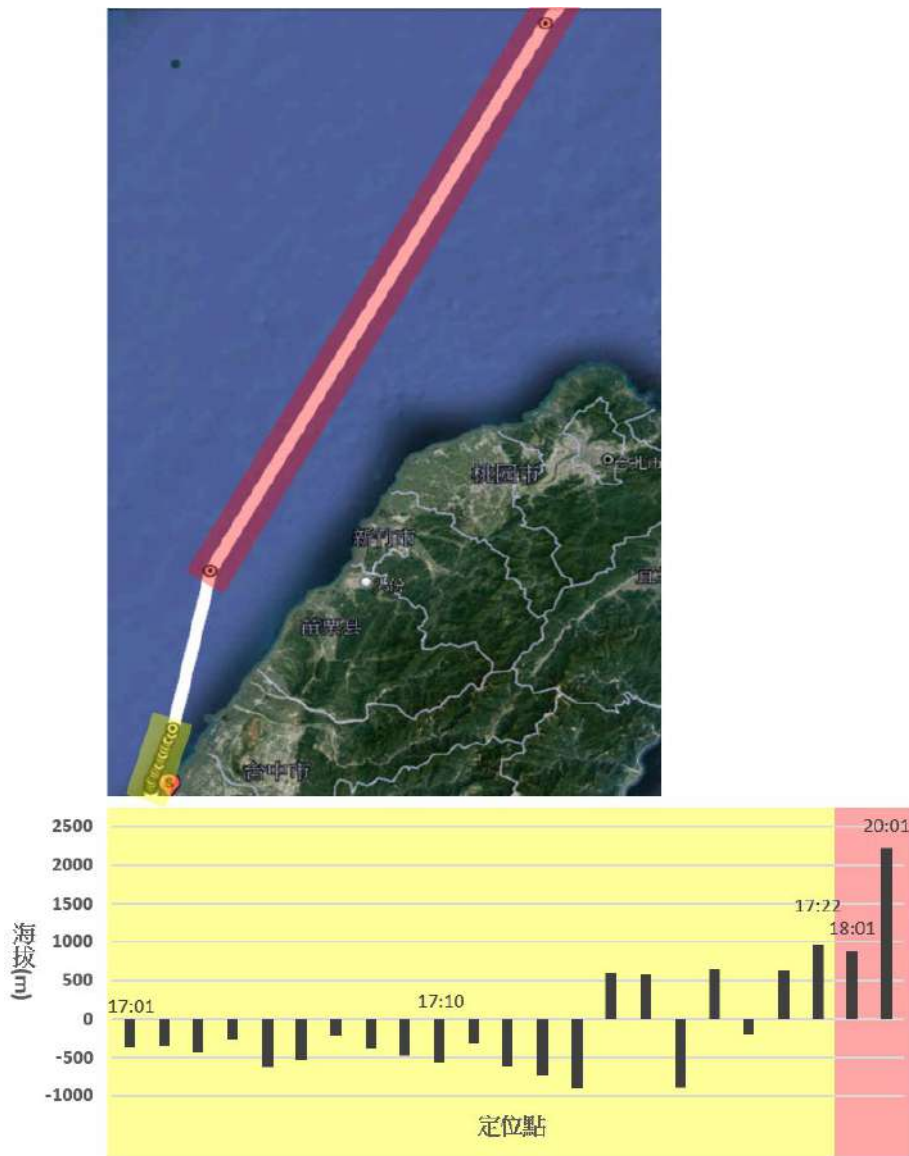


圖 2.1-8 灰斑鶺編號 6603 在 111 年 4 月 22 日出海期間飛行航高(以顏色區分飛行區間)

表 2.1-2 灰斑鶺編號 6603 在 111 年春季遷移的出海航高資訊

定位點數	平均航高 (mean±SD)	最大航高	定位點位於風機葉片高度範圍百分比 (25m-235m)
23	-58.6 ± 742.7 m	2217.8 m	0%

註：定位點最遠至新北外海 108km

五、太平洋金斑鵒(發報器編號：7100)

依據衛星訊號定位追蹤結果，出海路徑如圖 2.1-9~10 所示。

在風場範圍的定位點共有 8 個(1 分鐘頻度)，航高介於 162-331 公尺(圖 2.1-11)，有 5 個點的航高位於風機葉片範圍，若以完整海上路徑 34 個(10 分鐘頻度)定位點來看，有 25 個定位點的航高位於風機葉片範圍，佔 74%，顯示太平洋金斑鵒在遷移過程確實有通過本計畫風場葉片範圍之虞。

該太平洋金斑鵒直到 110 年 8 月底兩個多月的時間定位點皆不再有明顯移動(圖 2.1-13)，發報器所提供的活動因子也呈現靜止的狀態(圖 2.1-14)，顯示該太平洋金斑鵒可能是發報器脫落或死亡。

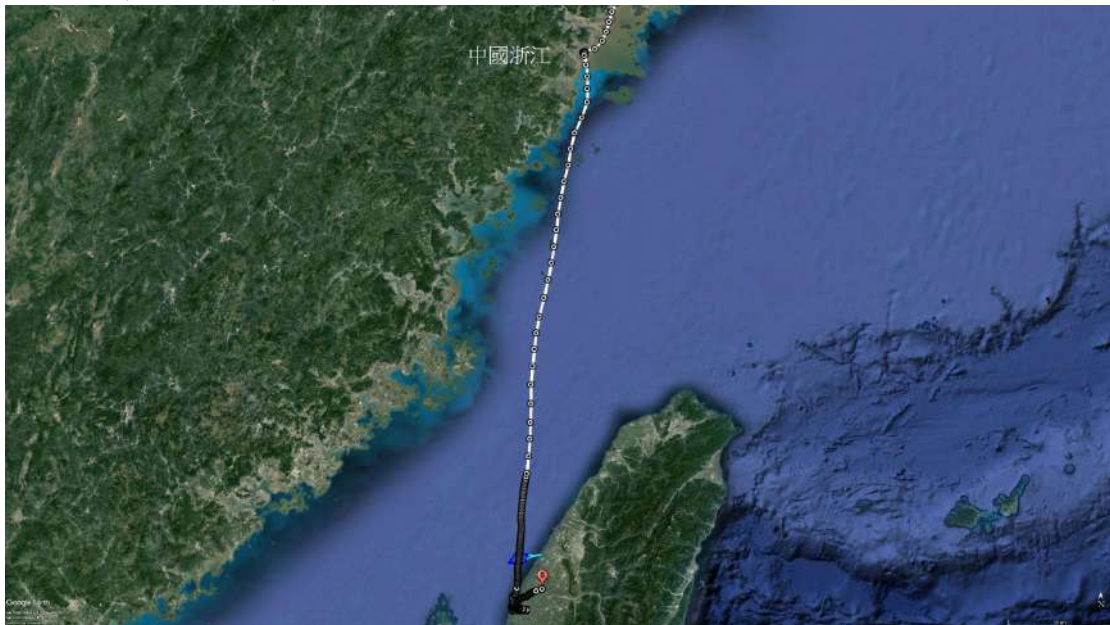


圖 2.1-9 太平洋金斑鵒編號 7100 在 110 年 5 月 16 日
出海遷移路徑

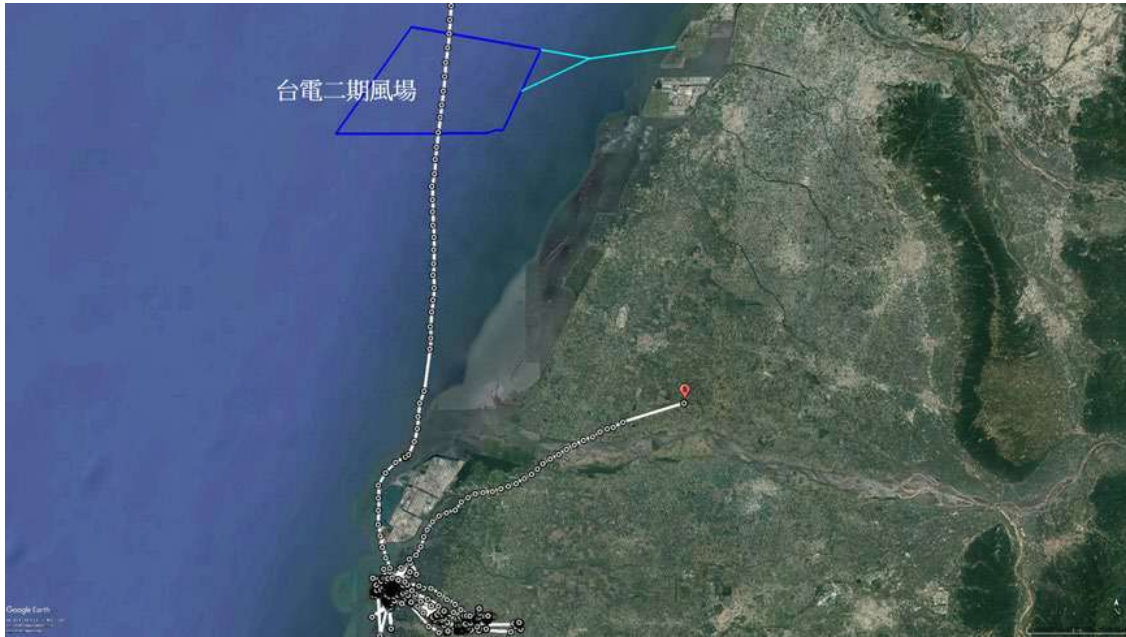


圖 2.1-10 太平洋金斑鴉編號 7100 出海遷移路徑

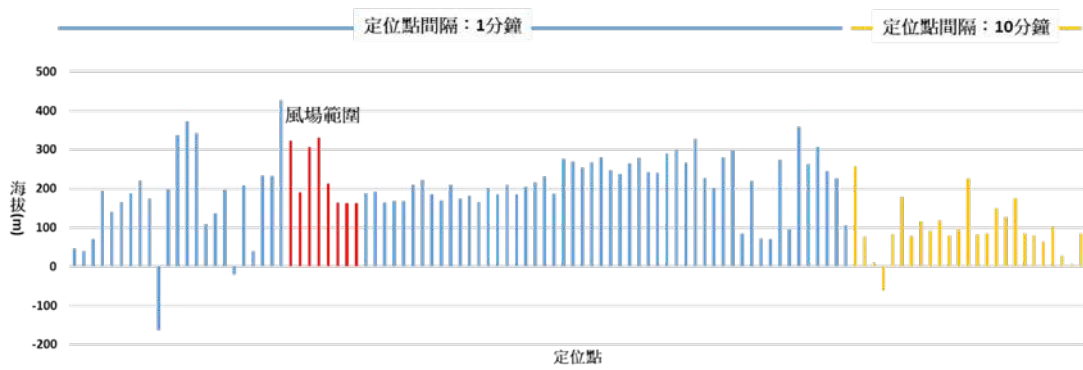


圖 2.1-11 太平洋金斑鴉編號 7100 在台灣海峽的遷移航高

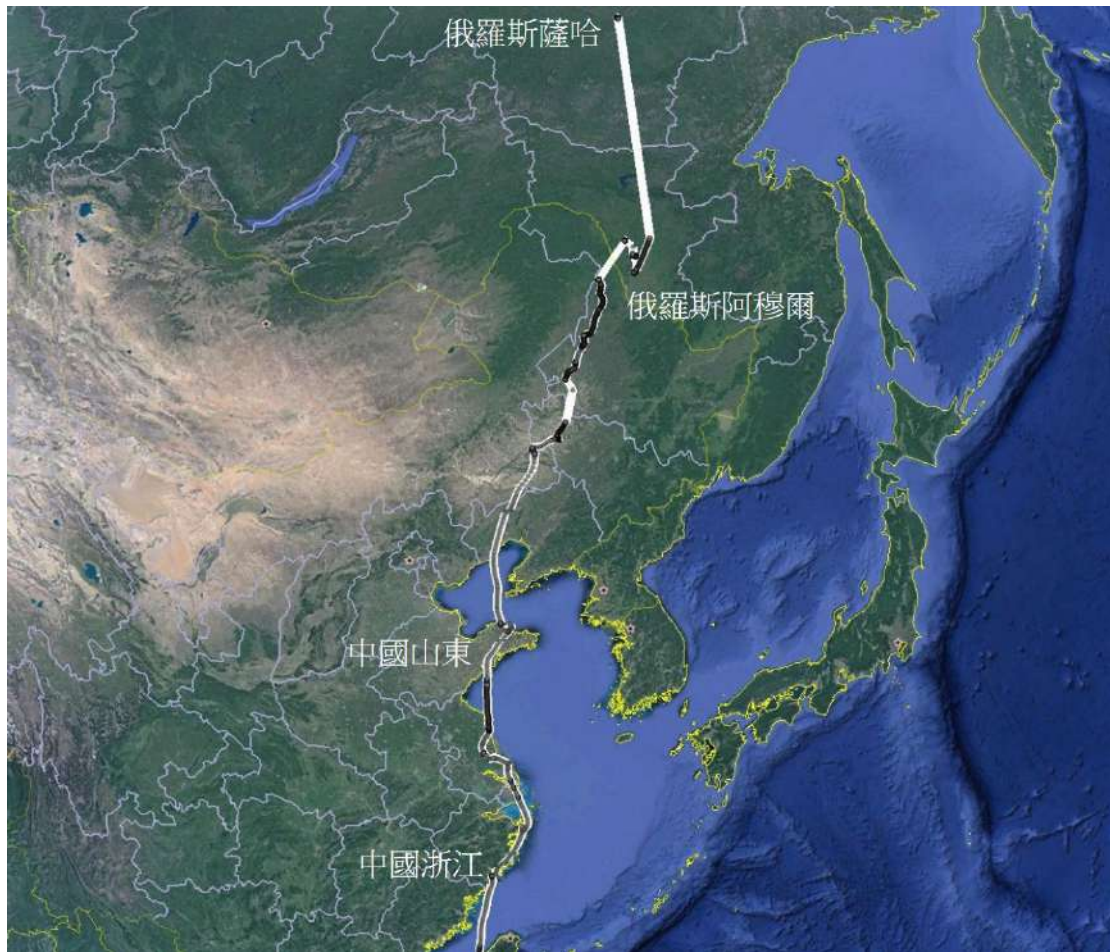


圖 2.1-12 太平洋金斑鶺編號 7100 在 110 年
北返遷移路徑



圖 2.1-13 太平洋金斑鶺編號 7100 在 110 年 6 月 18 日
至 110 年 8 月底定位訊號

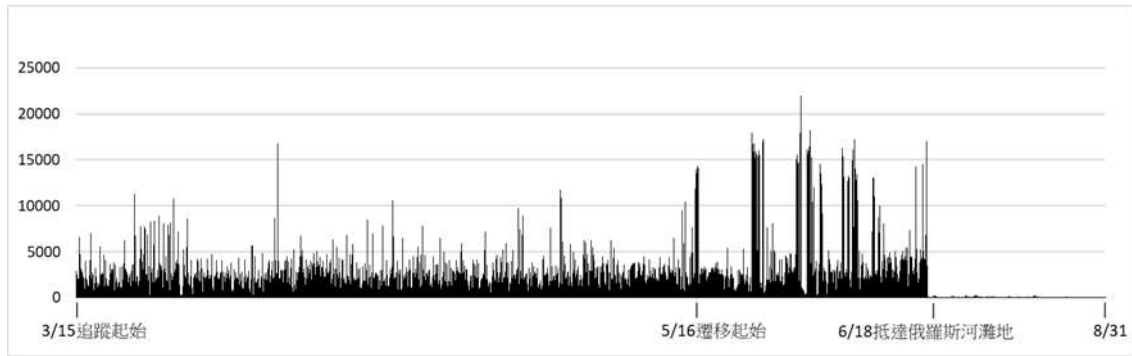


圖 2.1-14 太平洋金斑鵞編號 7100 追蹤過程的活動因子 (ODBA)變化

六、太平洋金斑鵞(發報器編號：7097)

於 111 年 1 月 2 日繫放，依據衛星訊號定位追蹤結果，111 年 4 月 24 日 22:00 左右於彰濱工業區一帶出海。該個體的出海路徑並未通過本計畫風場，最近距離為 12.8 公里(圖 2.1-15)，在台灣海峽的定位點有 5 個，平均飛行海拔高度為 1174.3 公尺，僅在甫出海時有一定位點海拔高度位於風機葉片高度範圍，其餘皆高於風機(圖 2.1-16 及表 2.1-3)。據此追蹤結果，該個體在遷移飛行時並未有撞擊本計畫風場風機的風險。

該個體途經中國江蘇與遼寧，在 111 年 5 月底抵達俄羅斯薩哈地區後即未再回傳訊號(圖 2.1-17)，尚未進入該物種在歐亞大陸的主要繁殖地區(Bamford et al. 2008)。



圖 2.1-15 太平洋金斑鶺編號 7097 在 111 年 4 月 24 日
出海遷移路徑

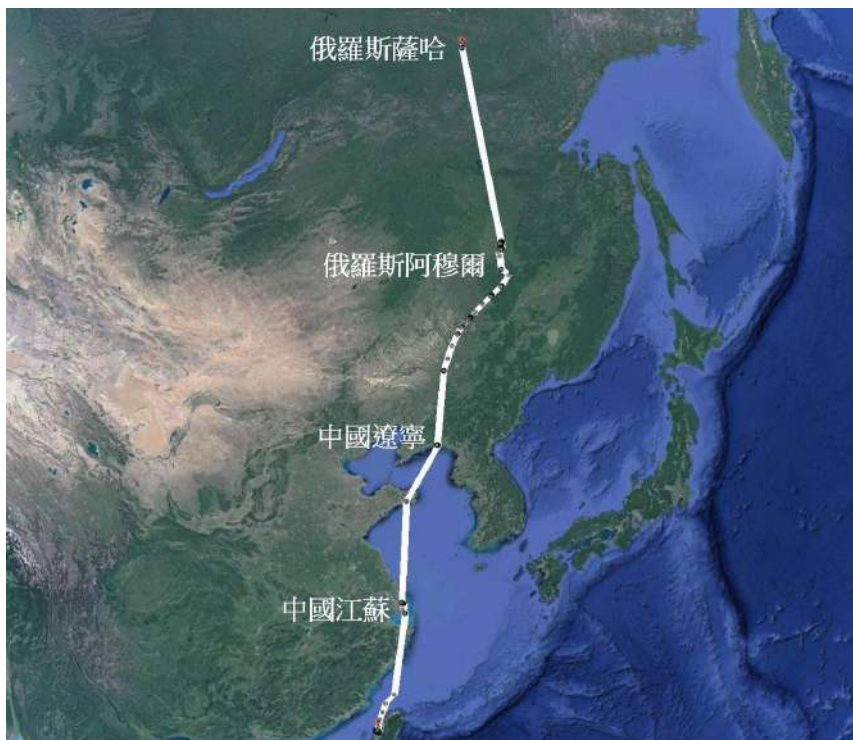


圖 2.1-16 太平洋金斑鶺編號 7097 在 111 年春季北返
遷移路徑

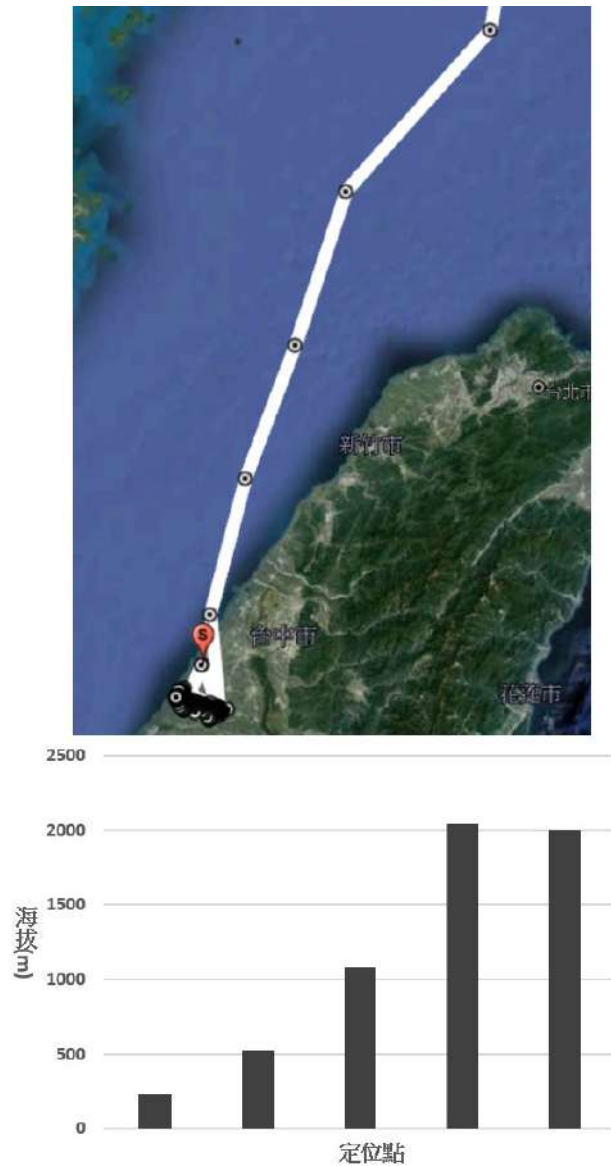


圖 2.1-17 太平洋金斑鴉編號 7097 在 111 年 4 月 24 日出海
期間飛行航高

表 2.1-3 太平洋金斑鴉編號 7097 於 111 年春季遷移出海航高
資訊

定位點數	平均航高 (mean±SD)	最大航高	定位點位於風機葉 片高度範圍百分比 (25m-235m)
5	1174.3 ± 744.8 m	2045.1 m	1(20%)

註：定位點最遠至新北外海 106km

七、青足鵝(發報器編號：6733)

於 110 年 10 月 5 日繫放，由於該款發報器為 2G 通訊，至今未有訊號回傳，須等青足鵝去到有 2G 訊號的地區才能順利回傳資料 (Bamford et al. 2008)，若發報器在此前故障或是鳥在遷移前或過程中傷亡，則無法獲取資料。

八、大濱鵝(發報器編號：7099)

於本季(111 年 4 月 19 日)繫放(圖 2.1-18)，由於該款發報器為 2G 通訊，至今未有訊號回傳，須等大濱鵝去到有 2G 訊號的地區才能順利回傳資料(Bamford et al. 2008)，若發報器在此前故障或是鳥在遷移前或過程中傷亡，則無法獲取資料。



圖 2.1-18 現場繫放照片-大濱鵝(7099)

九、大濱鵝(發報器編號：7095)

於本季(111 年 4 月 19 日)繫放(圖 2.1-19)，由於該款發報器為 2G 通訊，至今未有訊號回傳，須等大濱鵝去到有 2G 訊號的地區才能順利回傳資料(Bamford et al. 2008)，若發報器在此前故障或是鳥在遷移前或過程中傷亡，則無法獲取資料。



圖 2.1-19 現場繫放照片-大濱鷗(7095)

十、大濱鷗(發報器編號：7096)

於本季(111年4月19日)繫放(圖 2.1-20)，依據衛星訊號定位追蹤結果，於111年4月23日左右出海，該個體並無在台灣海峽的定位點，無法得知確切出海地點(圖 2.1-21)，航高的部分也因缺乏台灣海峽的定位點，調整為呈現該個體所有海上飛行的定位點海拔高度，共計有87個，平均飛行海拔高度為197.9公尺，其中有63%位於風機葉片高度範圍(圖 2.1-22 及表 2.1-4)。

該個體出海後飛抵中國江蘇，停留近一個月後飛往北韓，飛行路徑疑似受天氣影響在南北韓繞了一個大圈，並在南韓稍作停留，隨即前往中國遼寧，持續在當地追蹤至今(圖 2.1-23)。



圖 2.1-20 現場繫放照片-大濱鵲(7096)

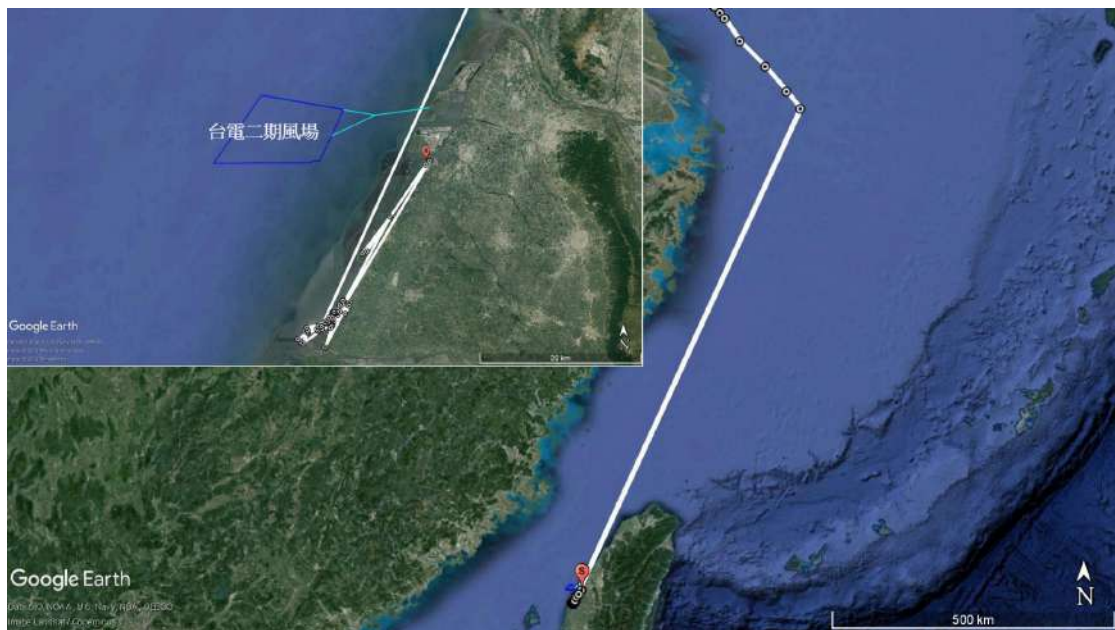


圖 2.1-21 大濱鵲 7096 在 111 年 4 月 23 日遷移路徑

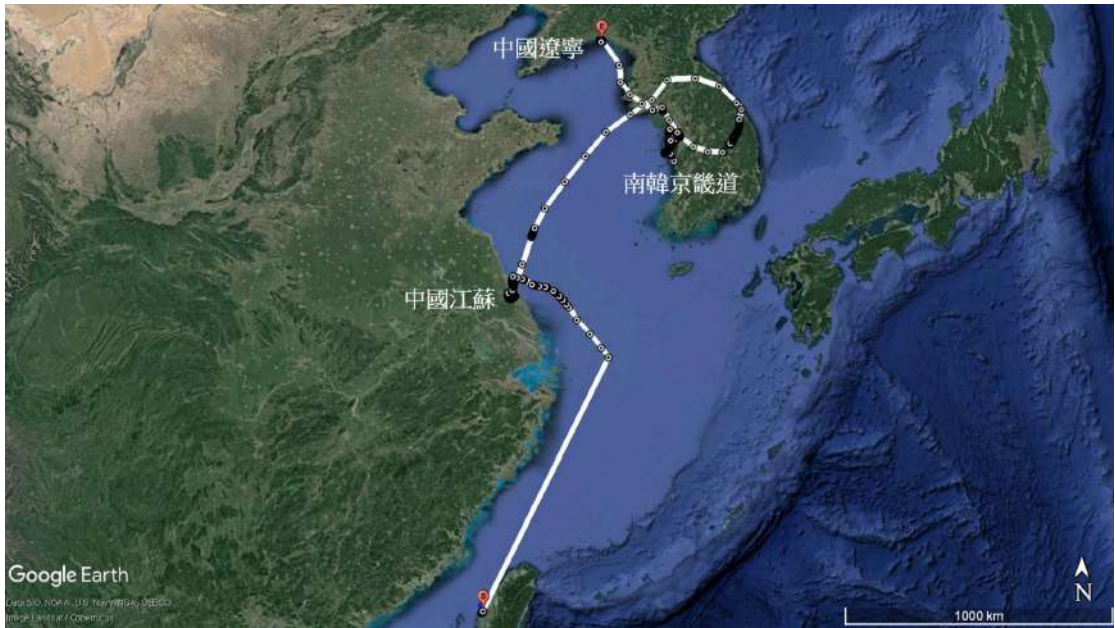


圖 2.1-22 大濱鷗 7096 在 111 年春季北返遷移路徑

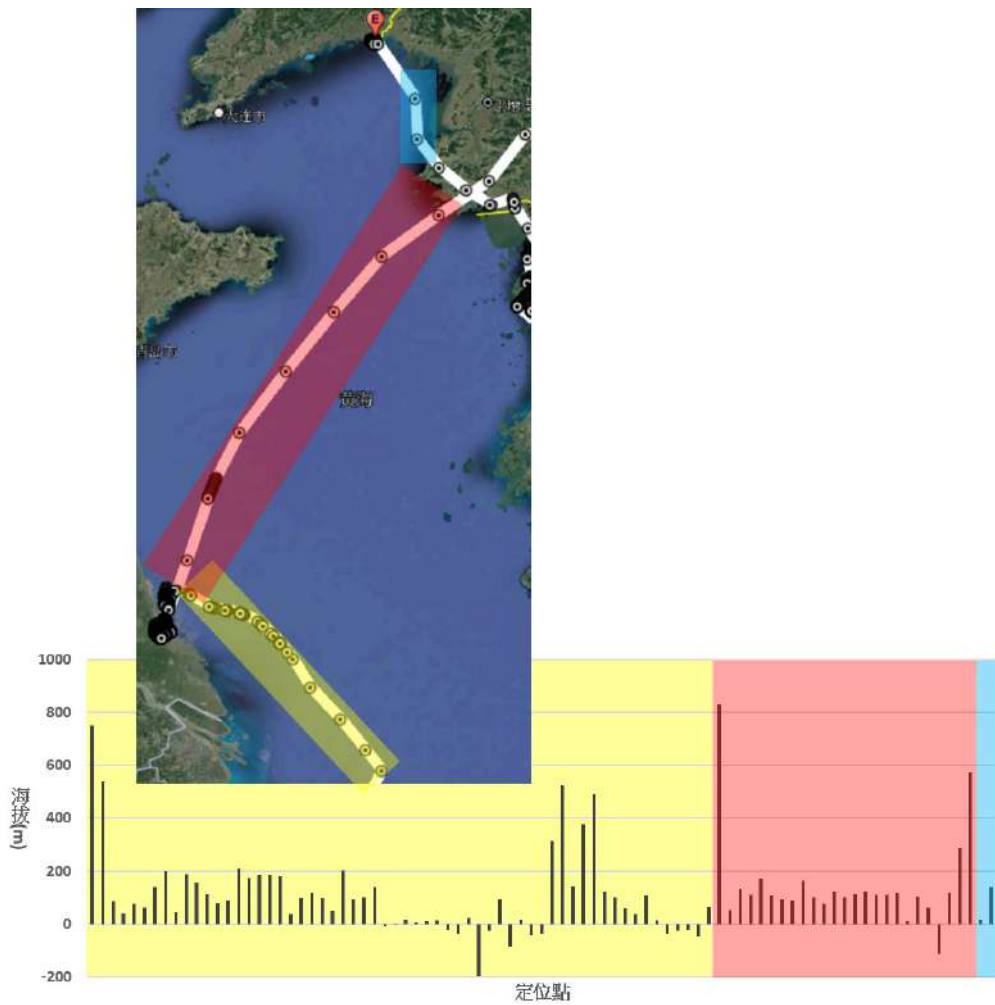


圖 2.1-23 大濱鷗編號 7096 在 111 年 4 月 23 日出海後飛行航
高(以顏色區分飛行區間)

表 2.1-4 大濱鵲 7096 於 111 年春季遷移的出海航高資訊

定位點數	平均航高 (mean±SD)	最大航高	定位點位於風機葉扇 高度範圍百分比 (25m-235m)
87	197.9 ± 757.6 m	833.2 m	55(63%)






總結本季成果，共繫放追蹤 3 隻大濱鵲，其中 1 隻順利出海，但未獲得在台灣海峽的遷移路徑，其餘 2 隻則尚未回訊。

此外於 110 年 3 月共繫放追蹤灰斑鵲 3 隻、太平洋金斑鵲 1 隻，10 月繫放追蹤青足鵲 1 隻；111 年 1 月繫放追蹤太平洋金斑鵲 1 隻，2 月繫放追蹤灰斑鵲 1 隻，3 月繫放追蹤太平洋金斑鵲 1 隻。其中有 2 隻灰斑鵲與 2 隻太平洋金斑鵲順利追蹤出海，路徑顯示 1 隻太平洋金斑鵲在遷移過程確實有通過本計畫風場葉片範圍之虞，而其餘鳥隻皆無通過本計畫風場範圍；另 2 隻灰斑鵲雖有出海但疑似遭遇發報器故障；1 隻青足鵲尚在等待傳訊中。

2.2 鳥類雷達監測

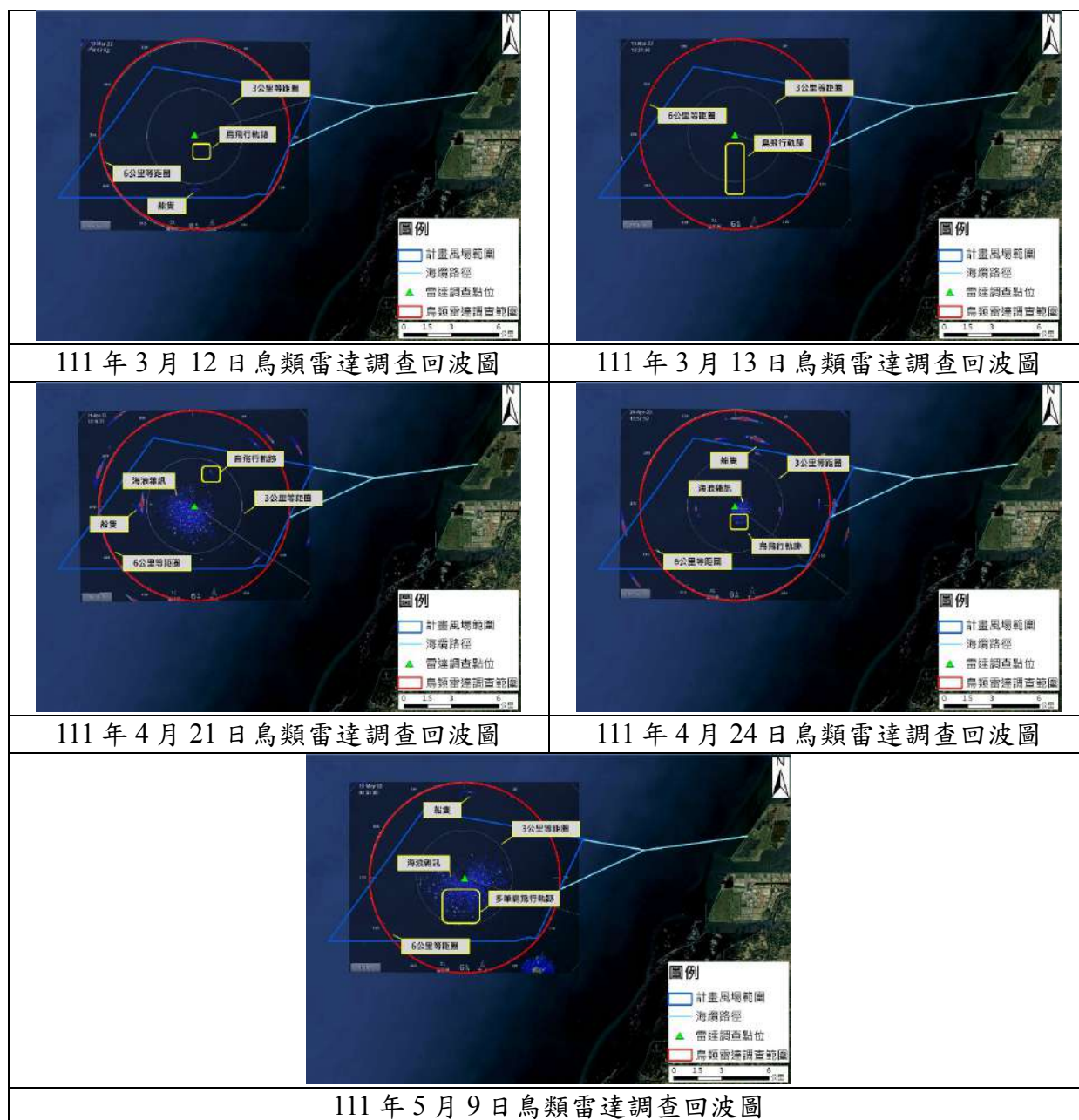
本季(4~6月)共進行5次鳥類雷達調查，詳表 2.2-1，以下針對春季(3~5月)及夏季(6月)分析結果說明如後。

表 2.2-1 本計畫雷達調查日期及相關資訊

季別	日期(農曆)	日落時間	隔日日出時間	時間長度	雷達掃描方式	月相圖
111年 第二季	111年4月21日 (廿一)	18:21	05:32	24 小時	水平及 垂直	
	111年4月24日 (廿四)	18:23	05:26	24 小時	水平及 垂直	
	111年5月9日 (初九)	18:31	05:16	24 小時	水平及 垂直	
	111年6月11日 (十三)	18:45	05:10	24 小時	水平及 垂直	
	111年6月18日 (二十)	18:48	05:10	24 小時	水平及 垂直	

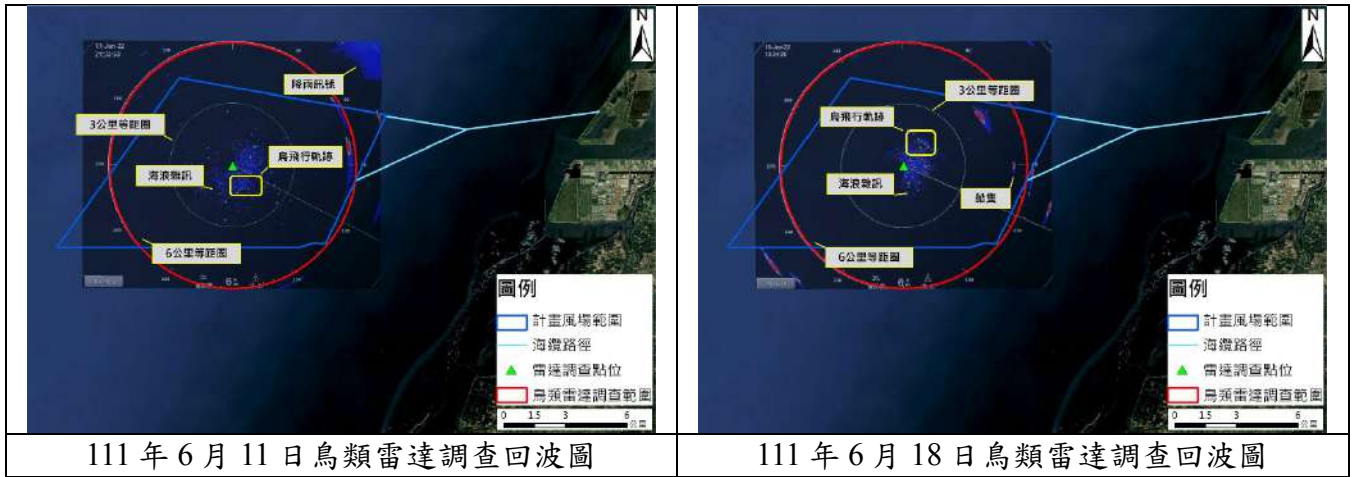
資料來源：中央氣象局

本計畫於 111 年春季（3 月至 5 月）共執行 5 次雷達調查，水平雷達調查共記錄飛行軌跡 3,950 筆，垂直雷達記錄 4,739 筆，雷達回波圖如圖 2.2-1 所示；111 年夏季（6 月至 8 月）目前執行 2 次雷達調查，水平雷達調查共記錄飛行軌跡 322 筆，垂直雷達記錄 1,207 筆，雷達回波圖如圖 2.2-2 所示，而春季及夏季雷達調查紀錄表如表 2.2-2 所示。



註. 1. 本計畫雷達儀器掃描週期為 1.25 秒/次，且飛行軌跡可能受鳥類個體大小或大量鳥群而影響其訊號強度，故針對調查期間擷取鳥類軌跡相對清楚之時間點。

圖 2.2-1 111 年春季雷達回波圖



- 註. 1. 本計畫雷達儀器掃描週期為 1.25 秒/次，且飛行軌跡可能受鳥類個體大小或大量鳥群而影響其訊號強度，故針對調查期間擷取鳥類軌跡相對清楚之時間點。
2. 111年6月11日調查記錄最大風速達 11.5 m/s，為大浪等級，且當日有連續降雨記錄，因此受到海浪及降雨雜訊干擾而記錄較少飛行軌跡。

圖 2.2-2 111 年夏季(6 月)雷達回波圖

表 2.2-2 本計畫春季及夏季雷達調查記錄表

調查日期		水平雷達筆數	垂直雷達筆數
春季	111年3月12日	144	408
	111年3月13日	68	426
	111年4月21日	1,766	1,578
	111年4月24日	1,875	1,387
	111年5月9日	97	940
	總計	3,950	4,739
夏季	111年6月11日	68	337
	111年6月18日	254	870
	總計	322	1,207

2.2.1 活動時間

綜合 111 年春季（3 月至 5 月）垂直雷達調查結果，可發現在夜間有較多鳥類飛行活動，總計夜間 18:00 至 06:00 間所記錄的飛行鳥類筆數 3,802 筆佔所有垂直雷達筆數的 80.2%。而水平雷達調查則同樣以夜間 18:00 至 06:00 間所記錄的筆數略多 2,819 筆，佔所有水平雷達筆數的 71.3%（圖 2.2.1-1、圖 2.2.1-2）。

由 111 年夏季（6 月）垂直雷達調查結果，可發現在夜間有略多鳥類飛行活動，總計夜間 18:00 至 06:00 間所記錄的飛行鳥類筆數 606 筆佔所有垂直雷達筆數的 50.2%。而水平雷達調查則同樣以夜間 18:00 至 06:00 間所記錄的筆數略多 199 筆，佔所有水平雷達筆數的 61.8%（圖 2.2.1-3、圖 2.2.1-4）。

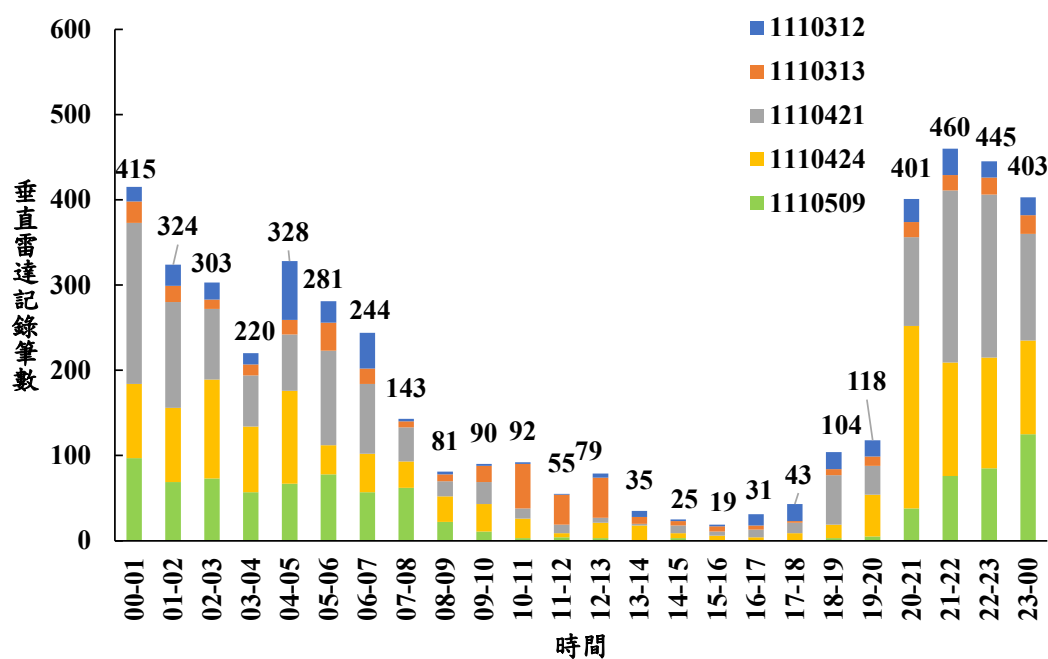


圖 2.2.1-1 111 年春季垂直雷達調查時間分佈

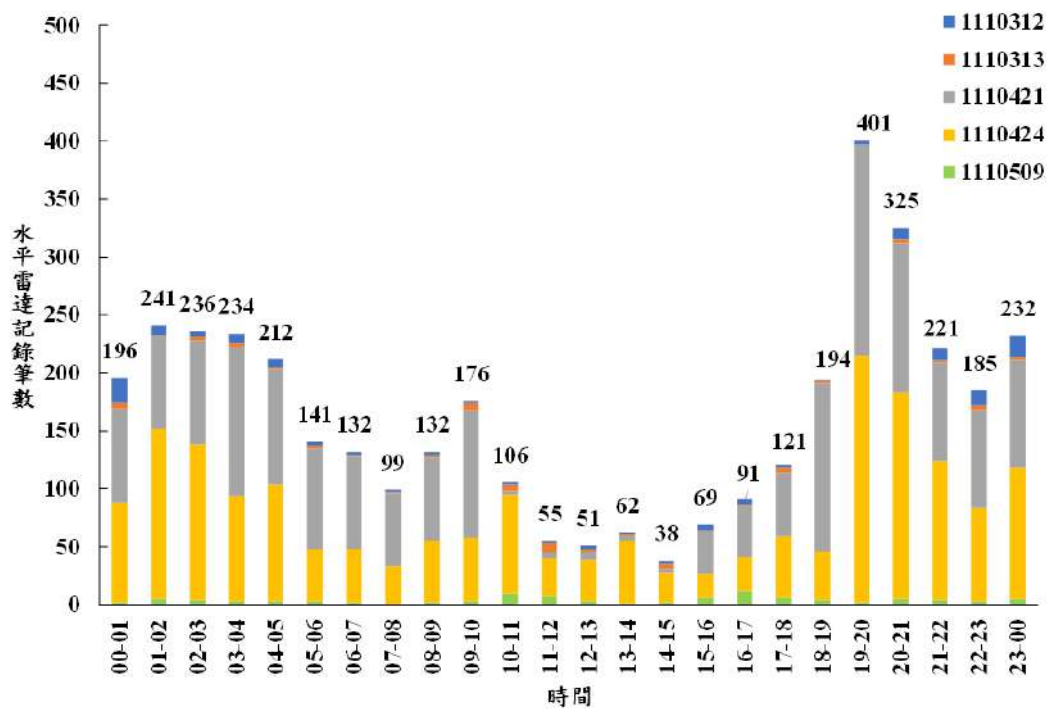


圖 2.2.1-2 111 年春季水平雷達調查時間分佈

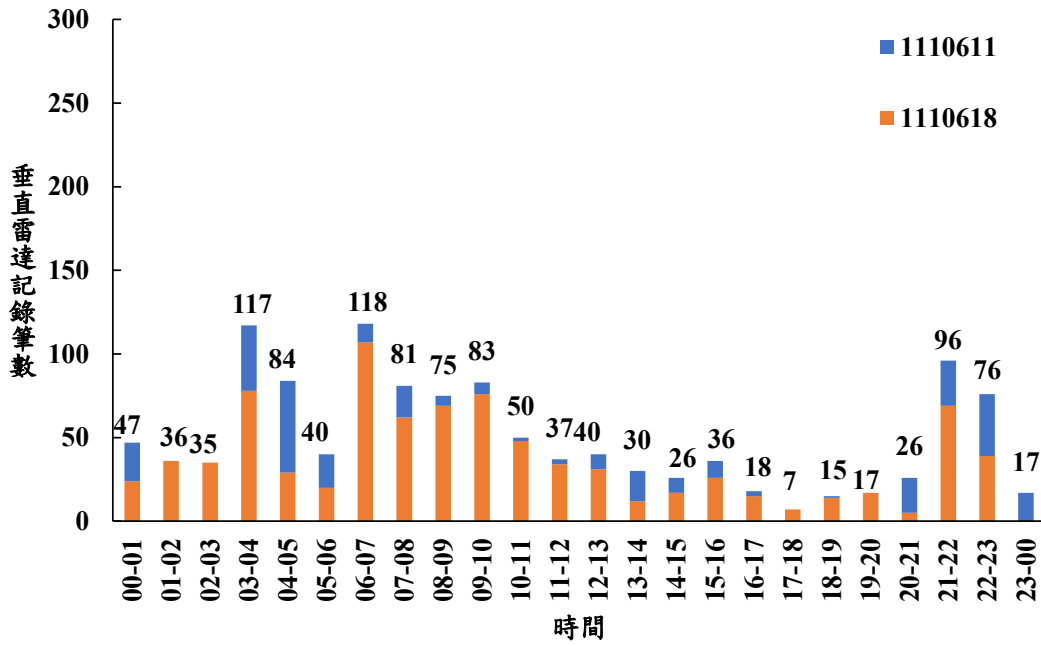


圖 2.2.1-3 111 年夏季（6 月）垂直雷達調查時間分佈

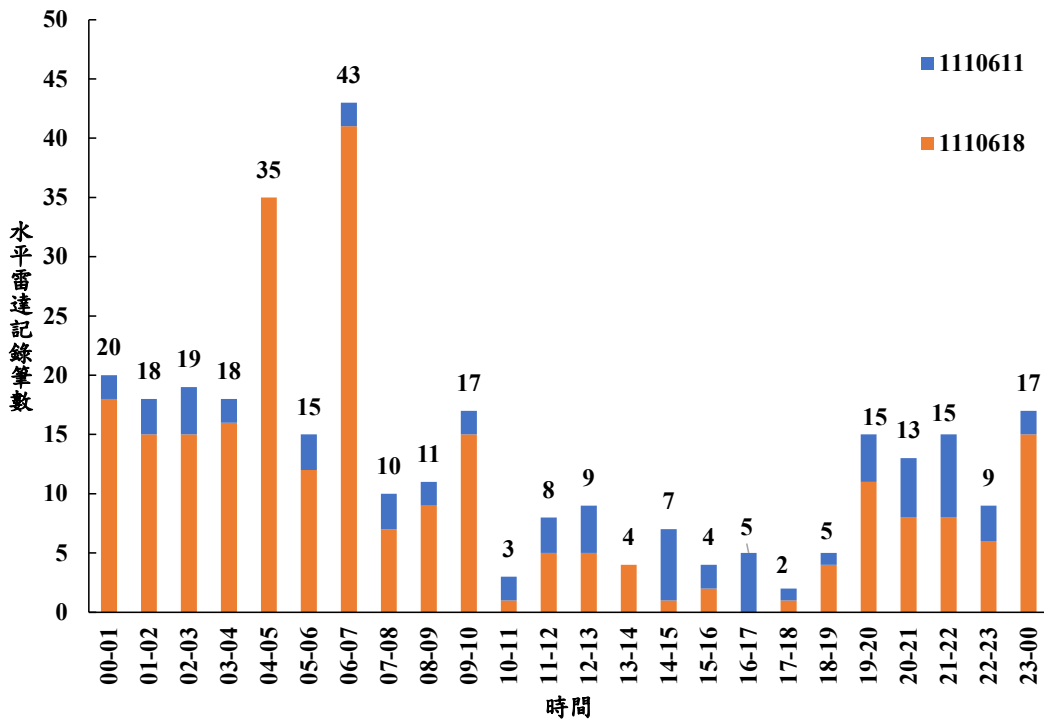


圖 2.2.1-4 111 年夏季（6 月）水平雷達調查時間分佈

2.2.2 飛行高度

綜合 111 年春季（3 月至 5 月）垂直雷達調查結果鳥類飛行高度資料，鳥類過境期間最主要利用的飛行高度為 150 至 200 公尺以上高度之空域為 740 筆，佔記錄筆數的 15.6%，如圖 2.2.2-1 所示。由日夜間的飛行高度分佈結果來看，日間以 500 公尺以上高度空域的筆數最多 155 筆，佔日間記錄筆數的 16.5%，夜間則以 150 至 200 公尺高度空域的筆數最多 637 筆，佔夜間記錄筆數的 16.8%，如圖 2.2.2-2 及 2.2.2-3 所示。春季平均飛行高度為 280.7 ± 218.3 公尺。

由 111 年夏季（6 月）垂直雷達調查結果鳥類飛行高度資料，鳥類過境期間最主要利用的飛行高度為 200 至 250 公尺高度之空域 235 筆，佔記錄筆數的 19.5%，如圖 2.2.2-4 所示。由日夜飛行高度分佈結果來看，皆以 200 至 250 公尺高度空域的筆數最多（日間 110 筆，夜間 125 筆），分別佔日、夜間記錄筆數的 18.3% 及 20.6%，如圖 2.2.2-5 及 2.2.2-6 所示。夏季(6 月)平均飛行高度為 218.0 ± 101.2 公尺。

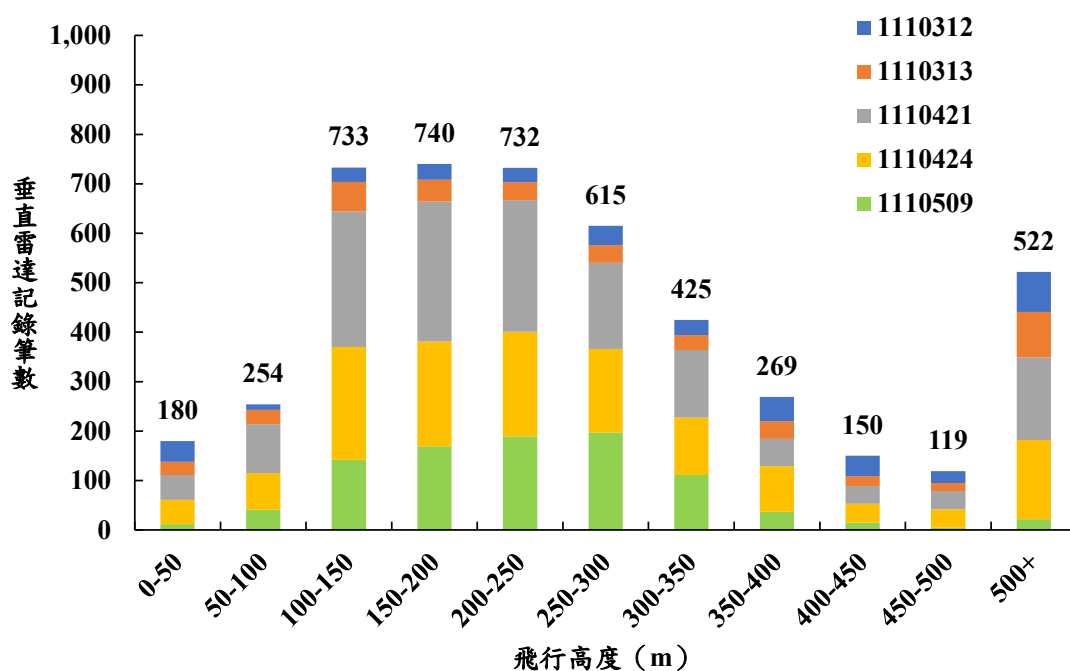


圖 2.2.2-1 111 年春季垂直雷達調查高度分佈

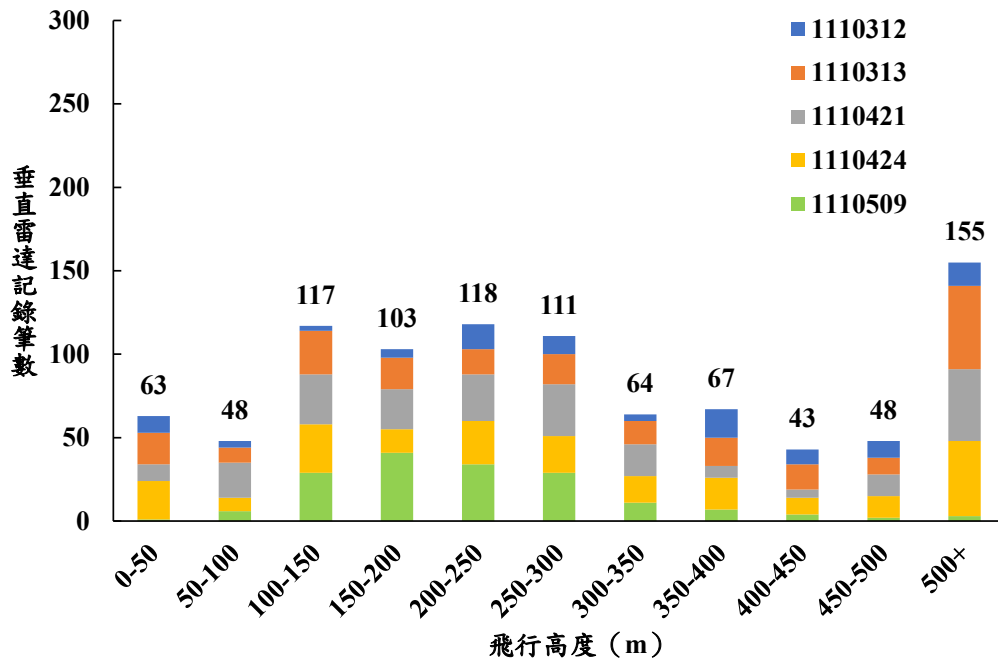


圖 2.2.2-2 111 年春季垂直雷達日間調查高度分佈

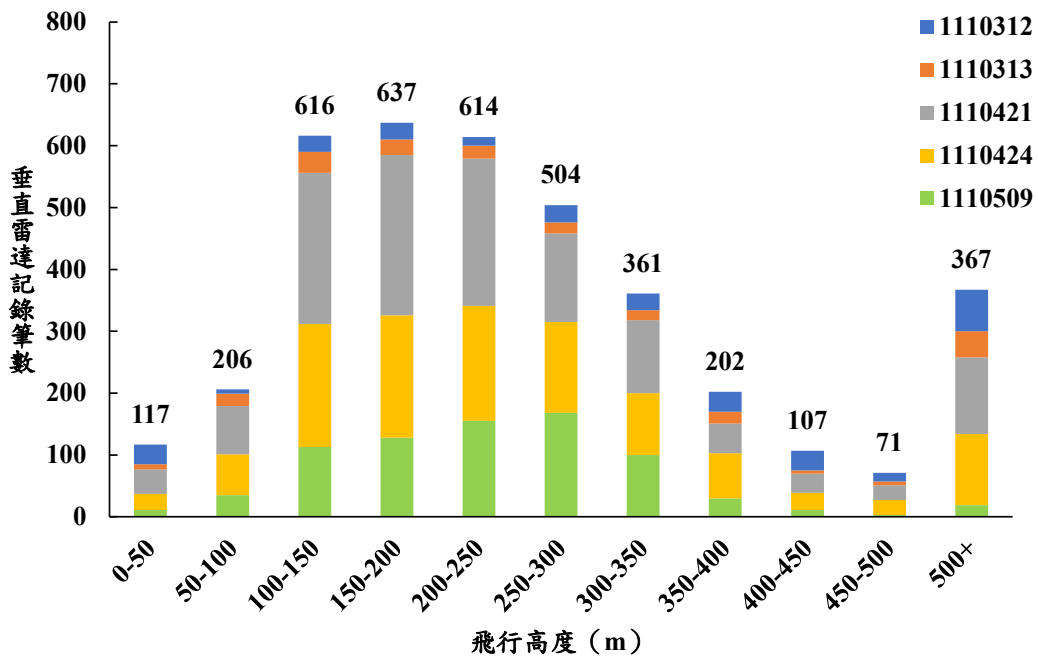


圖 2.2.2-3 111 年春季垂直雷達夜間調查高度分佈

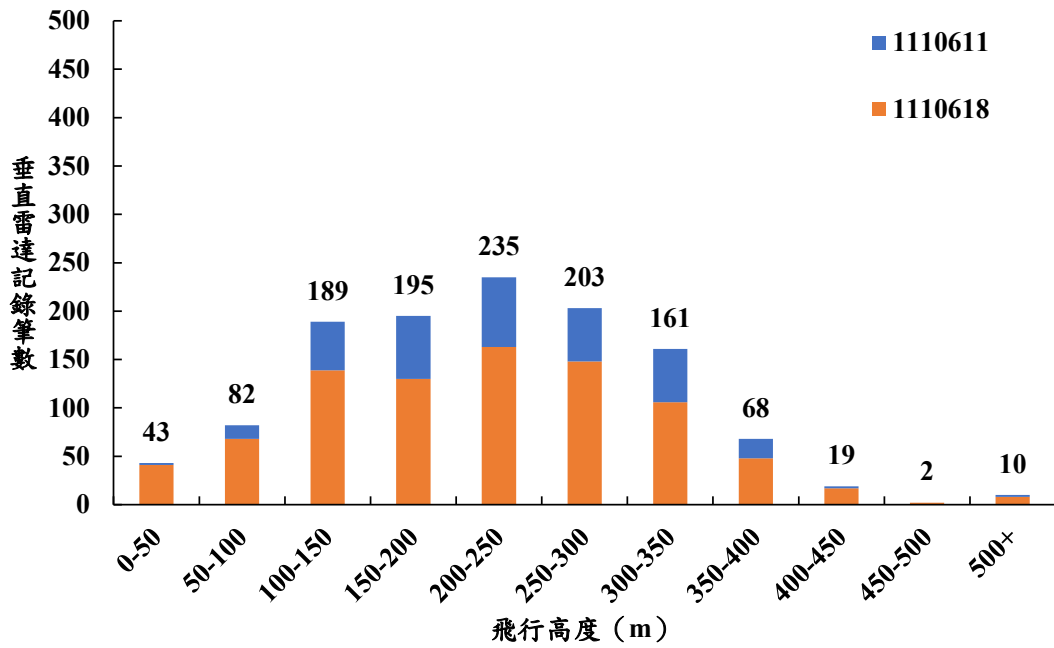


圖 2.2.2-4 111 年夏季 (6 月) 垂直雷達調查高度分佈

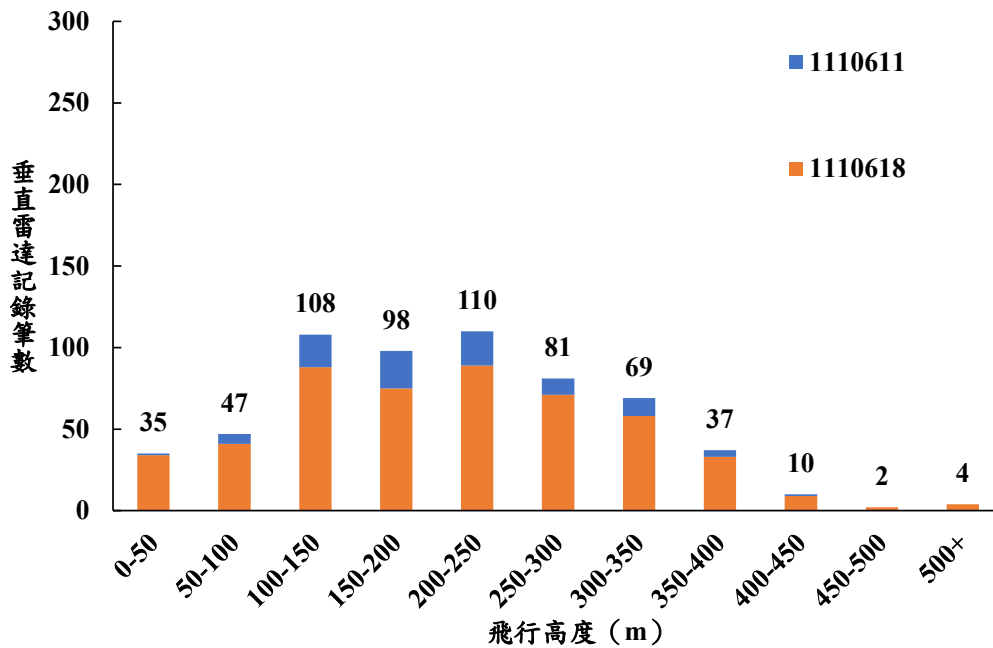


圖 2.2.2-5 111 年夏季 (6 月) 垂直雷達日間調查高度分佈

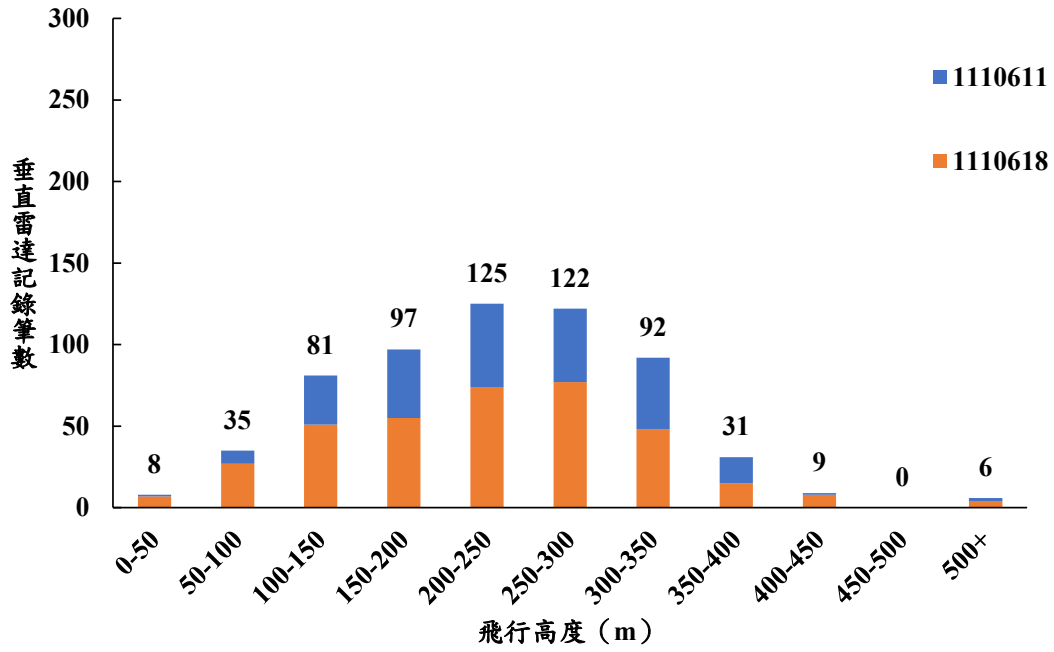
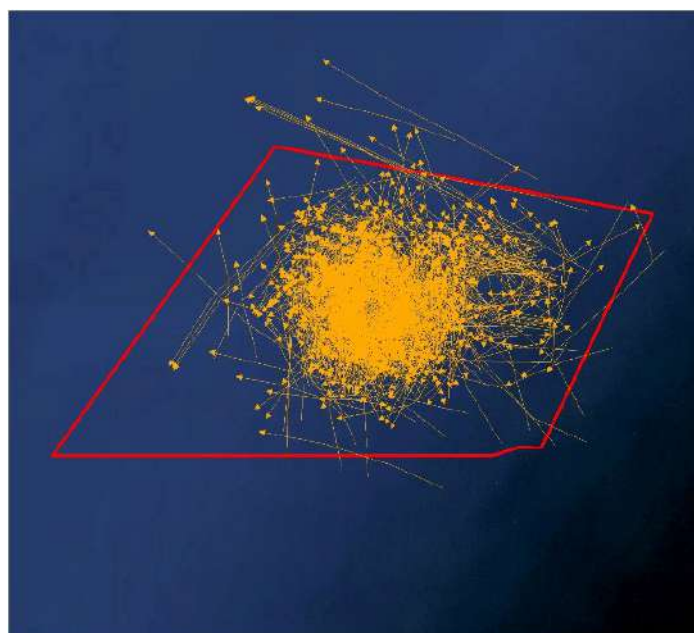


圖 2.2.2-6 111 年夏季 (6 月) 垂直雷達夜間調查高度分佈

2.2.3 飛行方向

綜合 111 年春季（3 月至 5 月）水平雷達分析鳥類飛行方向，可發現主要的飛行方向為朝向北方飛行 377 筆，佔所有記錄軌跡的 9.5%，其次為朝向北北東方 370 筆，佔所有記錄軌跡的 9.4%，春季飛行軌跡如圖 2.2.3-1 及 2.2.3-2 所示。飛行方向在日間以朝向西北方為主（119 筆），佔日間總筆數的 10.5%；夜間則以朝向北北東方為主（304 筆），佔夜間總筆數的 10.8%，如圖 2.2.3-3 及 2.2.3-4 所示。

由 111 年夏季（6 月）水平雷達分析鳥類飛行方向，可發現主要的飛行方向為朝向東南方飛行 43 筆，佔所有記錄軌跡的 13.4%，其次為朝向東南東方 35 筆，佔所有記錄軌跡的 10.9%，夏季（6 月）飛行軌跡如圖 2.2.3-5 至 2.2.3-6 所示。飛行方向在日間以朝向東南方為主（31 筆），佔日間總筆數的 25.2%；夜間則以朝向東南東方為主（22 筆），佔夜間總筆數的 11.1%，如圖 2.2.3-7 及 2.2.3-8 所示。



圖例

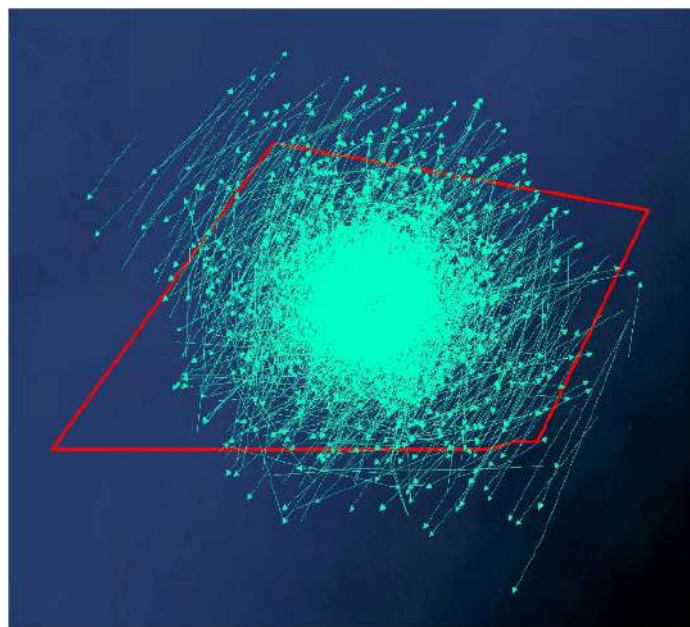
風場範圍

111年春季日間飛行軌跡



註. 由於本風場面積遼闊，因此飛行路線圖聚焦於掃描範圍內作圖呈現。

圖 2.2.3-1 111 年春季日間鳥類飛行軌跡



圖例

風場範圍

111年春季夜間飛行軌跡



註. 由於本風場面積遼闊，因此飛行路線圖聚焦於掃描範圍內作圖呈現。

圖 2.2.3-2 111 年春季夜間鳥類飛行軌跡

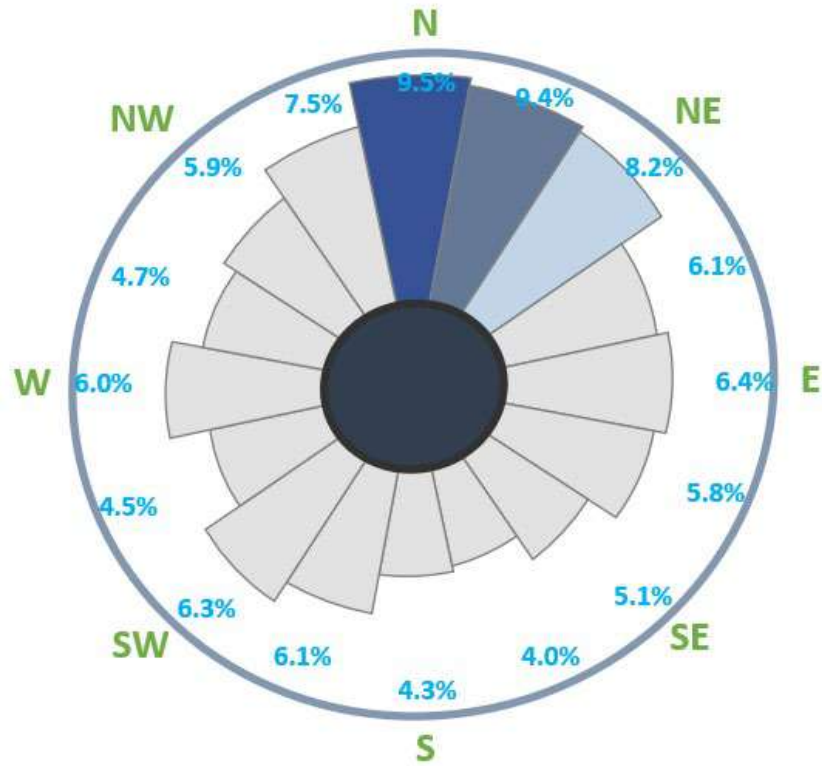


圖 2.2.3-3 111 年春季水平雷達調查鳥類飛行方向

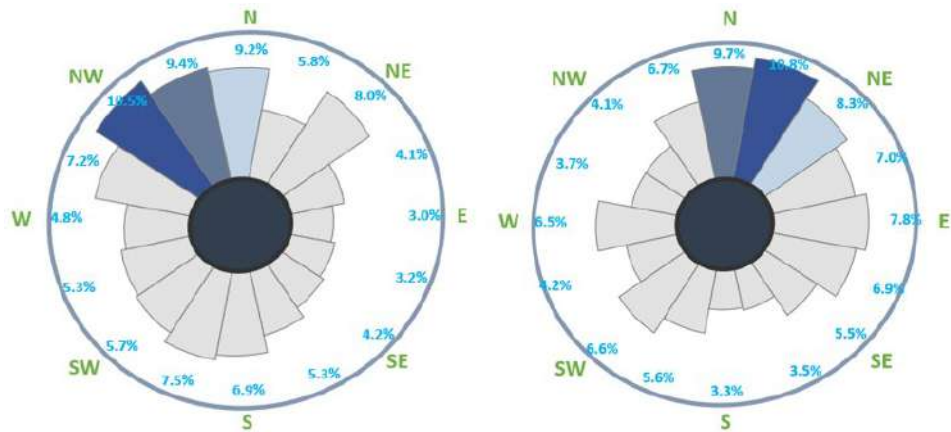
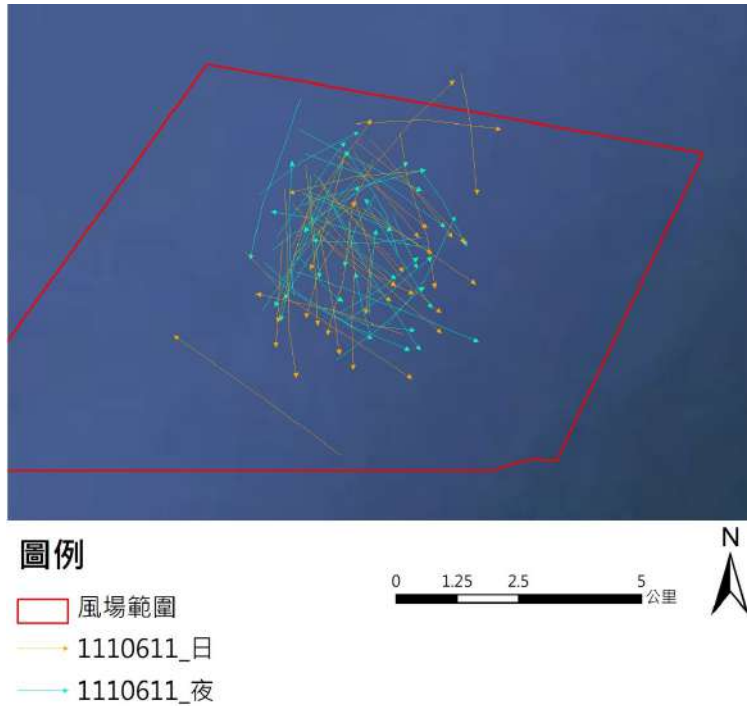


圖 2.2.3-4 111 年春季水平雷達日間（左）及夜間（右）調查鳥類飛行方向



註. 由於本風場面積遼闊，因此飛行路線圖聚焦於掃描範圍內作圖呈現。

圖 2.2.3-5 111 年 6 月 11 日 鳥類 飛行 軌跡

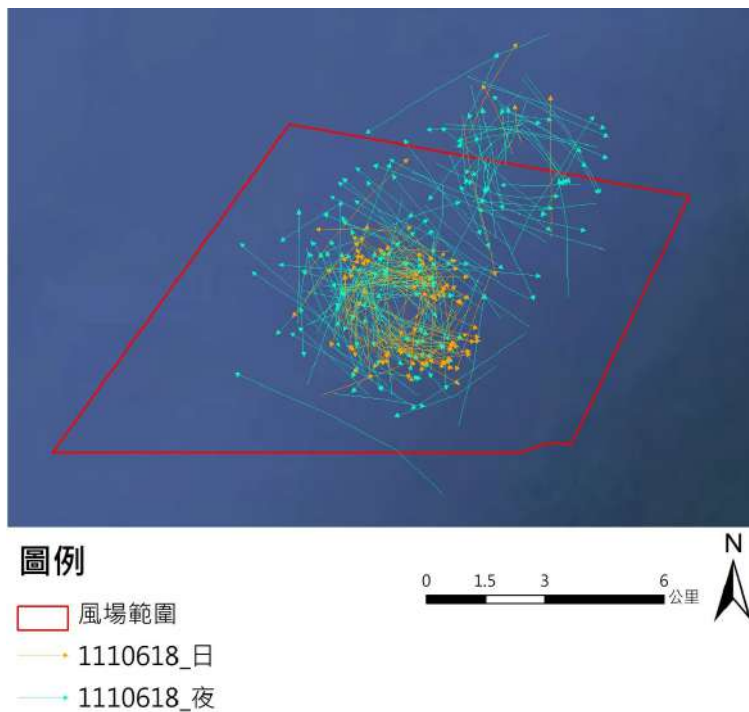


圖 2.2.3-6 111 年 6 月 18 日 鳥類 飛行 軌跡

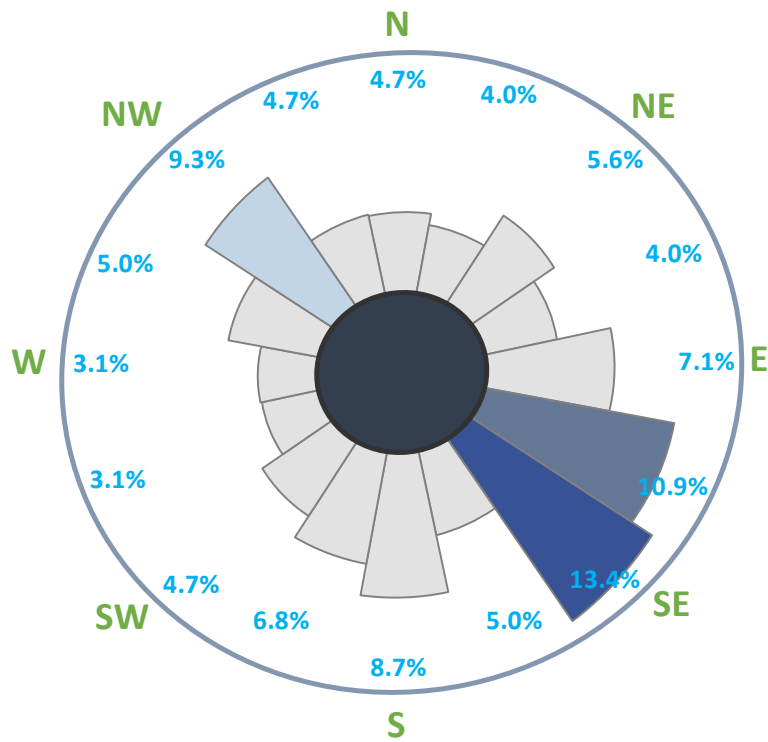


圖 2.2.3-7 111 年夏季（6 月）水平雷達調查鳥類飛行方向

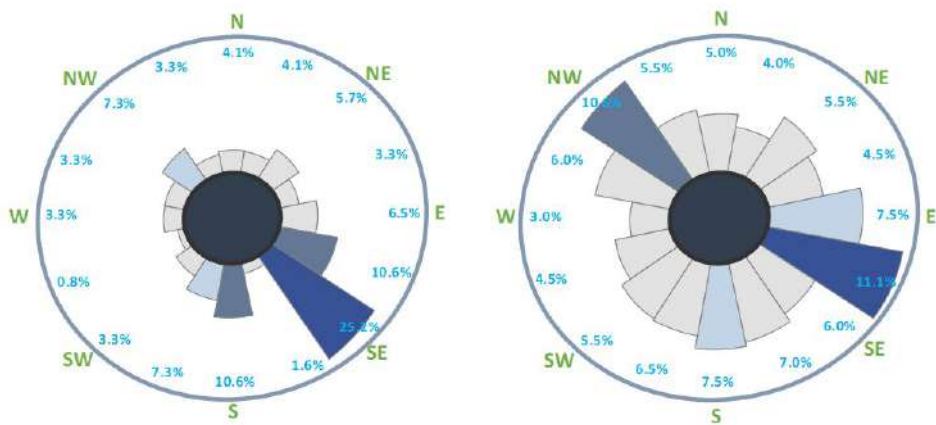


圖 2.2.3-8 111 年夏季（6 月）水平雷達日間（左）及夜間（右）調查鳥類飛行方向

2.2.4 飛行速度

綜合 111 年春季(3 月至 5 月)水平雷達所記錄飛行軌跡，平均飛行速度為 8.2 ± 3.5 m/s。由於在追蹤距離較短的軌跡時，速度易受時間秒差而有較大的誤差，因此僅統計追蹤距離大於 1 公里的軌跡。分析後可發現，追蹤距離 1 公里以上之軌跡共 3,669 筆，主要的鳥類飛行速度區間為 8-11 m/s，此速度區間的軌跡共 1,122 筆，佔 30.6%，如圖 2.2.4-1 所示。

由 111 年夏季(6 月)水平雷達所記錄飛行軌跡的飛行速度，由於在追蹤距離較短的軌跡時，速度易受時間秒差而有較大的誤差，因此僅統計追蹤距離大於 1 公里的軌跡。分析後可發現，追蹤距離 1 公里以上之軌跡共 314 筆，主要的鳥類飛行速度區間為 5-8 m/s，此速度區間的軌跡共 104 筆，佔 33.1%，如圖 2.2.4-2 所示。

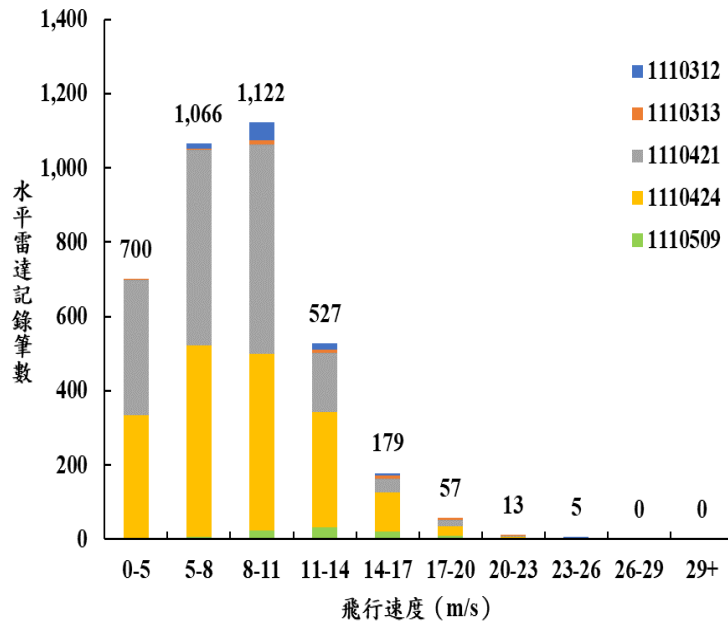


圖 2.2.4-1 111 年春季水平雷達調查追蹤距離超過 1 公里軌跡之飛行速度

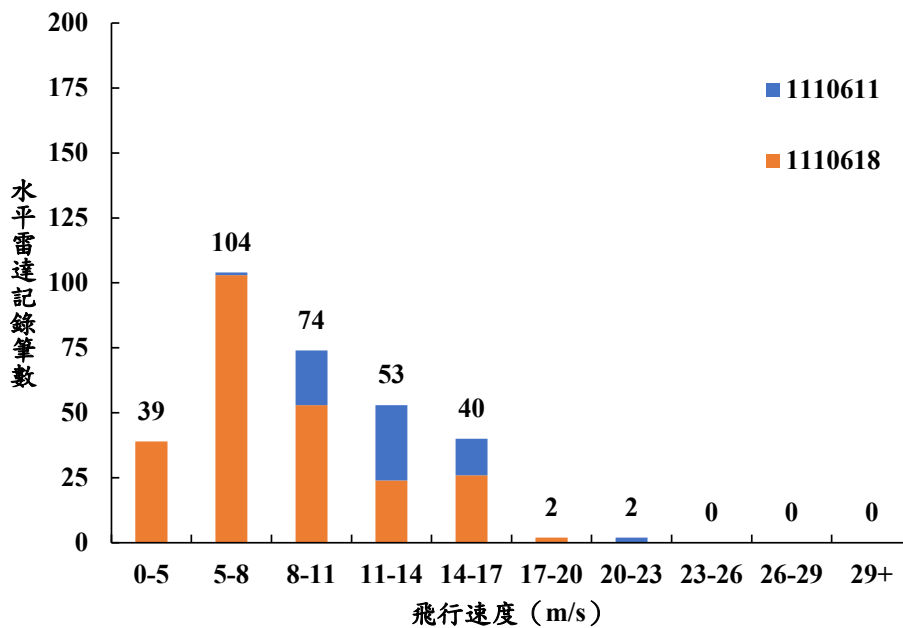


圖 2.2.4-2 111 年夏季(6 月)水平雷達調查追蹤距離超過 1 公里軌跡之飛行速度

第三章 檢討與分析

3.1 監測結果檢討與因應對策

3.1.1 監測結果綜合檢討分析

茲將本季監測項目與上季、去年同季及環說期間之調查結果加以分析比較如下：

一、候鳥衛星繫放

本計畫自 110 年春季以來，共繫放 10 隻鳥類，以下針對本季監測摘述及本季與上季、去年同季成果比對，說明如下：

(一) 本季監測摘述

本季共繫放追蹤 3 隻大濱鶇，其中 1 隻順利出海，但未獲得在臺灣海峽的遷移路徑，其餘 2 隻則尚未有資料回傳。

(二) 本季與上季比對

上季共繫放追蹤 1 隻灰斑鶇及 1 隻太平洋金斑鶇，皆未出海。本季與上季比對，捕捉隻數多於上季，追蹤出海隻數亦多於上季。

(三) 本季與去年同季比對

去年同季共繫放捕捉 3 隻灰斑鶇及 1 隻太平洋金斑鶇，其中 1 隻灰斑鶇及 1 隻太平洋金斑鶇有出海。本季與去年同季比對，捕捉隻數少於去年同季，追蹤出海隻數亦少於去年同季。

表 3.1.1-1 候鳥衛星繫放本季與上季、去年同季

監測結果比對表

季次		項目	繫放追蹤隻數	出海隻數	與本季比對結果
本季	111 年 第 2 季		3 隻大濱鵲	1 隻大濱鵲	-
上季	111 年 第 1 季		1 隻灰斑鴿 1 隻太平洋金斑鴿	-	本季與上季比對，捕捉隻數多於上季，追蹤出海隻數亦多於上季
去年同季	110 年 第 2 季		3 隻灰斑鴿 1 隻太平洋金斑鴿	1 隻灰斑鴿 1 隻太平洋金斑鴿	本季與去年同季比對，捕捉隻數少於去年同季，追蹤出海隻數亦少於去年同季

二、鳥類雷達監測

以下針對本季監測摘述及本季(春季)與上季(春季，僅有 3 月結果)、去年同季及環說期間成果比對，說明如下：

(一) 本季監測摘述

本季(111 年 4 月至 6 月)共執行雷達調查 5 次，其中春季(111 年 3 月至 5 月)調查結果顯示在夜間有較多鳥類飛行活動，其飛行高度為 150 至 250 公尺高度之空域，並以北方為主要飛行方向，飛行速度區間為 8-11 m/s；夏季(111 年 6 月)調查結果顯示在夜間有較多鳥類飛行活動，其飛行高度為 200 至 250 公尺高度之空域，並以東南方為主要飛行方向，飛行速度區間為 5-8 m/s。

(二) 本季與上季比對

上季調查成果尚不完整(僅有 3 月)，且與本季為同一生態季(春季)，故不與本季進行比較。

(三) 本季與去年同季比對

去年同季尚未執行雷達監測。

(四) 與環說時期比對

本季（春季）之水平雷達共記錄 3,950 筆，垂直雷達共 4,739 筆，鳥類主要利用 150 至 200 公尺高度空域飛行，飛行方向主要朝向北方飛行；而環說時期同季（107 年 3 月至 5 月）之水平雷達共記錄 854 筆，垂直雷達共 3,753 筆，鳥類主要利用 150 至 200 公尺高度空域飛行，飛行方向主要朝向北北東方飛行。

比較兩季鳥類活動量可發現本季雷達筆數較環說時期同季高，筆數差異可能受春季過境期間鳥群飛行影響使整體筆數有所差異；飛行高度及方向來說兩季相仿，主要皆利用 150 至 200 公尺高度空域飛行，且皆大致朝向北方方向飛行，推測應為過境期間北返之冬候鳥以及陸續來臺之夏候鳥。

**表 3.1.1-2 鳥類雷達監測本季與上季、去年同季
及環說時期同季監測結果比對表**

季次 \ 項目		水平筆數	垂直筆數	主要飛行高度 (佔比)	主要飛行方向 (佔比)	與本季比對結果
本季	111 年春季 (3 月~5 月)	3,950	4,739	150~200 公尺 (15.6%)	N (9.5%)	-
	111 年夏季 (6 月)	322	1,207	200 至 250 公尺	322	
上季	111 年春季 (3 月)	212	831	>500 公尺 (20.8%)	NEE (13.7%)	上季調查成果尚不完整(僅有 3 月)，且與本季為同一生態季(春季)，故不與本季進行比較。
去年同季	110 年春季	-	-	-	-	去年同季尚未執行雷達監測
環說時期同季	107 年春季	854	3,753	150 至 200 公尺 (17.1%)	NNE (26.0%)	環說時期飛行軌跡略少於本季，其飛行高度及方向與本季相仿

3.1.2 監測結果異常現象因應對策

本年度截至第二季環境監測結果之異常狀況及處理情形，詳見表 3.1.2-1。

表 3.1.2-1 本次監測之異常狀況及處理情形

異常狀況	因應對策及執行成效
無。	無。

3.2 建議事項

無。

參考文獻

1. 光宇工程顧問有限公司，2020a。彰化近海 CIP 風場周邊海岸地鳥類繫放及衛星追蹤調查計畫冬季工作成果報告。
2. 光宇工程顧問有限公司，2020b。大彰化東南及西南風場周邊海岸地鳥類繫放及衛星追蹤調查計畫冬季工作成果報告。
3. 梁昇，1996。後處裡差分全球定位系統法之應用－桃園大圳取水口定位案例。水土保持學報 28：45-62。
4. 彰化縣政府，2016。彰化海岸濕地野生鳥類棲地環境經營計畫。104 年度國家重要濕地保育行動計畫。
5. 福爾摩莎自然史資訊有限公司，2017。台電二期離岸風力發電環境影響評估鳥類及陸域生態調查計畫與環境影響概述。
6. Caccamise, D.F. and R.S., Hedin. 1985. An aerodynamic basis for selecting transmitter loads in birds. *Wilson Bull* 97: 306-318.
7. Cochran, W. W. 1980. Wildlife telemetry. Pp. 507-520 in *Wildlife management techniques manual* (S. D. Schemnitz, ed.). The Wildlife Society, Washington, D.C.
8. Flaherty, T. 2016. Satellite tracking of Grey Plover from South Australia to Russia. *Journal of the Victorian Wader Study Group* 39: 45–54.
9. Johnson, O.W., L. Fielding, J.P. Fisher, R.S. Gold, R.H. Goodwill, A.E. Bruner, J.F. Furey, P.A. Brusseau, N.H. Brusseau, P.M. Johnson, J. Jukema, L.L. Prince, M.J. Tenney and J.W. Fox. 2012. New insights concerning transoceanic migratory pathways of Pacific Golden-Plovers (*Pluvialis fulva*): the Japan stopover and other linkages as revealed by

- geolocators. Wader Study Group Bull. 119: 1–8.
10. Johnson, O.W., P.S. Tomkovich, R.R. Porter, E.Y. Loktionov and R.H. Goodwill. 2017. Migratory linkages of Pacific Golden-Plovers *Pluvialis fulva* breeding in Chukotka, Russian Far East. Wader Study 124: 33–39.
 11. Bamford, M., D. Watkins, W. Bancroft, G. Tischler and J. Wahl. 2008. Migratory shorebirds of the East Asian - Australasian flyway: population estimates and internationally important sites. Wetlands International - Oceania. Canberra, Australia.
 12. Aumüller, R., L. Bach, H. Baier, H. Behm, A. Beiersdorf, M. Bellmann, ... & M. Boethling. (2013) Investigation of the Impacts of Offshore Wind Turbines on the Marine Environment (StUK4).
 13. Bruderer, B., D. Peter, T. Steuri. (1999) Behaviour of migrating birds exposed to X-band radar and a bright light beam. Journal of Experimental Biology 202: 1015-1022.
 14. Casement, M.B. 1966. Migration across the Mediterranean observed by radar. Ibis 109: 461-491.
 15. Desholm, M., A.D. Fox, P.D.L. Beasley, J. Kahlert. (2006) Remote techniques for counting and estimating the number of bird–wind turbine collisions at sea: a review. Ibis 148: 76-89.
 16. Graber, R.R., S.S. Hassler. (1962) The effectiveness of aircraft-type (APS) radar in detecting birds. The Wilson Bulletin 74: 367-380.
 17. Kahlert, J., I.K. Petersen, A.D. Fox, M. Desholm, I. Clausager. (2004) Investigations of birds during construction and operation of Nysted offshore wind farm at Rødsand, Annual status report 2003. National Environmental Research Institute, Rønde, Denmark.