

## 我國推動提升空運量能及服務效能相關計畫執行成效之探討

三、為實踐「東亞最具競爭力群」之願景，允宜依機場功能定位，穩健布局未來發展方向，以提升服務品質與國際競爭力

為實踐「東亞最具競爭力群」之願景，各機場允宜透過功能分工，穩健布局未來發展方向，完善多元門戶機場體系，以發揮整體綜效，提升國際競爭力。茲說明如次：

(一)為因應各機場運能及設施所面臨之瓶頸，允宜依現況調整配置與營運策略，穩健布局未來發展方向

各機場運能及設施容量面臨多重瓶頸(四大機場部分詳表 3-1-1)，亟需因應調整，允宜依現況調整配置與營運策略，穩健布局未來發展方向。說明如下：

1. 桃園機場陸、空側設施已面臨供給不足之情形：航廈及跑道容量已飽和，雖已啟動第三航站區計畫及第三跑道及設施計畫，在計畫完工前，機場公司允宜妥善規劃動線，提升作業能量，以改善擁擠現況。

2. 運量逐漸逼近容量上限，需預作擴建規劃：

(1)松山機場：自 97 年重啟國際線以來，運量持續成長，陸側容量趨近飽和，空側容量有限度發展，為因應持續增加之運輸服務量，民航局允宜積極進行設施改善計畫。

(2)臺中機場：因併入清泉崗軍民合用機場，限制開發彈性，面對國際航線旅運需求快速成長，陸側容量趨近飽和，空側設施雖尚可因應營運，但尖峰時段明顯不足，目前已辦理第三航廈綜合規劃，民航局允宜將停機坪及滑行道規格一併提升，方可增加機場整體運作效率。

(3)高雄機場：國際航線迅速成長，陸側設施已趨近飽和，空

側亦面臨尖峰時段供給不足，雖已啟動「高雄國際機場新航廈工程計畫」，因分為兩期辦理，民航局允宜妥適規劃相關作業期程，以利計畫執行順遂。

3. 運能供過於求，發展具潛力：嘉義、臺南、花蓮、臺東及恆春機場，多以國內客運為主，因陸路交通便利，逐漸被其取代，整體運能供過於求，民航局允宜以觀光為導向，強化國際包機與定期航班布局，逐步活化設施及客源市場，以發揮區域機場之功能。

4. 離島機場容量尚足，惟受環境因素影響營運之穩定性：澎湖、金門及南、北竿機場在旺季尖峰時段出現容量瓶頸；蘭嶼、綠島、七美與望安機場則常受天候影響，民航局允宜強化天候韌性與替代運輸之機制，以提升整體服務品質。

表 3-3-1 四大機場各項設施容量現況及其改善計畫與預計完工時程概況表

機場	陸側		空側			時間帶	
	國際航廈	國內航廈	跑道	停機坪	滑行道		
桃園機場	現況	超過宣告容量	-	多數時段飽和	靠橋已飽和 餘尚有餘裕	-	半數以上 時段達上限
	建設計畫簡稱	第三航站區	-	第三跑道及 基處建設			
	預計完工日期	116 年	-	120 年			
松山機場	現況	趨近於 宣告容量	趨近於 宣告容量	可因應 營運需求	可因應 營運需求	可因應 營運需求	尖峰不足
	位於臺北市區，為避免機場作業噪音干擾居民生活，松山機場採取有限度發展之策略，因此國際及國內航線航廈設施容量及旅客人數之成長均將受到限制，目前僅進行設施改善計畫。						
臺中機場	現況	趨近於 宣告容量	已達 宣告容量	可因應 營運需求	可因應 營運需求	可因應 營運需求	尖峰不足
	建設計畫簡稱	已規劃辦理第三航廈之綜合規劃					
	預計完工日期	建設計畫尚未核定					
高雄機場	現況	趨近於 宣告容量		可因應 營運需求	可因應 營運需求	可因應 營運需求	尖峰不足
	建設計畫簡稱	高雄國際機場新航廈工程計畫(共 2 期)					
	預計完工日期	第 1 期：121 年 第 2 期：129 年					

說明：係以 113 年統計資料檢視現況。

資料來源：整理自交通部 112 年交通年鑑、2040 年整體規劃成果報告(核定本)及民航局提供之資料；本中心製表。

## **(二)為因應航空成長需求，允宜依機場功能定位，推動相應之計畫，以提升服務量能與營運效能**

依 2040 年整體規劃，將機場層級分為國家樞紐機場、區域門戶機場、地方核心機場及離島基本運輸機場，各機場近期推動相應之計畫如下：

1. **國家樞紐機場**：機場公司推動第三航站區及第三跑道兩大工程，預期完成後可提升航廈年容量 8,200 萬人次/年，跑道容量達 80 至 90 架次/小時，將成為支撐國際樞紐地位之關鍵設施。
2. **區域門戶機場**：
  - (1)**松山機場**：進行國際線航廈耐震補強及跑道安全區用地取得，以提升營運安全標準。
  - (2)**臺中機場**：執行航廈整建與滑行道改善工程，及辦理第三航廈規劃，允宜將廣體客機運作及航機維修需求納入考量。
  - (3)**高雄機場**：新航廈採分期建設，供國際與國內航線共用，完成後年容量可達 1,650 萬人次，第 1 期工程計畫已進行細部設計中；另有改善滑行道系統工程在執行，藉以提升轉場效率。
3. **地方核心機場**：聚焦於老舊設施更新及空側維護，包括嘉義機場航廈擴建、臺東與金門機場跑道整建，及南北竿機場跑道與航站區改善工程，以強化區域營運穩定性。
4. **離島基本運輸機場**：除蘭嶼機場跑道整建外，另推動 4 座離島機場外觀風貌改善，兼顧交通基本權與地景特色，以提升旅運體驗。

隨航空需求快速回升，民航局允宜依機場功能定位，分層推動基礎設施之興建與改善(詳附錄附表 5 及附錄附圖 1)，全面

強化航廈容量、跑道效率與作業韌性。

**(三)民航局部分計畫執行進度未如預期，允宜審慎瞭解原因，妥為規劃並積極辦理，俾達計畫預期效益**

截至 114 年 4 月底止，民航局辦理之部分「專案計畫」與「一般建築及設備計畫」預算執行進度未符預期，係因計畫規劃、發包、施工及協調未臻等情事，允宜就相關原因進行檢討，妥為調整期程與資源配置，以確保整體建設效益得以落實。彙述如下：

1. 「高雄機場北側都市計畫劃定為機場用地取得計畫(100 至 105)」、「中部國際機場既有航廈整體改善工程計畫(104 至 112)」、「松山機場 10 跑道端北側跑道地帶、安全區及燈光用地取得(105 至 107)」及「蘭嶼機場跑道整建工程計畫(105 至 113)」等 4 計畫，因訴訟影響撥用進度、受疫情影響，工期進度未如預期及離島工程受氣候變化影響工進等因素，造成已逾計畫完工期限，仍未結案，導致預算長期保留，影響資源配置。(詳附錄附表 1)
2. 「高雄機場北側新建圍牆、排水及周邊設施工程計畫」110 至 113 年度可支用預算數介於 3.30 至 3.93 億元間，執行數介於 0.11 至 2.85 億元間，執行率介於 3.25%至 86.28%間(詳附錄附表 1)，截至 114 年 4 月底止之累計分配數 4.13 億元，累計執行數 4.38 億元，分配預算執行率 106.05%(詳表 3-2-6)，執行進度雖已改善，惟計畫期間因配合水利法增修及廢道申請作業時程，導致 110 至 112 年度執行率偏低，為利工程順利推進，計畫已修正 2 次，總經費從 6.65 億元增至 9.82 億元(增幅 47.67%)及完工限期從 110 年展延至 115 年。
3. 「高雄機場滑行道系統改善工程」110 至 113 年度執行率介於

27.33%至 145.77%間，112 及 113 年度因履約爭議，工程延宕，執行率下降，分別為 27.33%及 59.11%(詳附錄附表 1)，截至 114 年 4 月底止之累計分配數 5.70 億元，累計執行數 4.93 億元，分配預算執行率 86.49%(詳表 3-2-6)，雖有改善，仍因部分工項專業人力不足，影響工進。