

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

六、桃園航空城為國家級關鍵建設，允宜強化各權責機關間之整合與協調機制，以利計畫順利推展，進而帶動周邊產業發展

桃園機場擁有距亞太重要城市平均航程最短之優勢，期望能成為「東亞樞紐機場」，以該機場作為引擎，創建具有競爭優勢之航空城，帶動鄰近市鎮之經濟發展。茲說明如次：

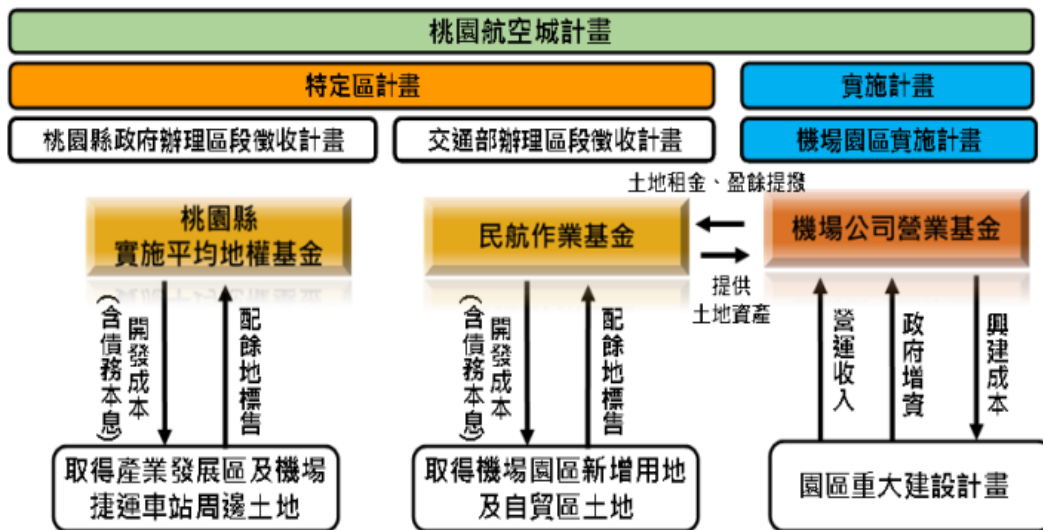
(一)桃園航空城推動情形

桃園航空城自 98 年列為「愛台十二大建設」之首要旗艦計畫以來，相關建設持續推動，由交通部與桃園市政府分別擔任開發主體。其中，區段徵收為我國史上規模最大之土地徵收案，民航局負責機場園區，桃園市政府則辦理園區外圍地區；園區內建設則由機場公司負責。整體開發經費主要來自民航基金、桃園市平均地權基金及機場公司營業基金支應(詳圖 3-6-1)。

為統籌規劃、開發與招商事宜，行政院設立「推動桃園航空城核心計畫專案小組」，整合跨部會資源，下設 3 個功能分組：

1. **都市計畫及用地取得分組**：由桃園市副市長召集內政部、交通部組成，負責都市計畫審議及先建後遷措施。
2. **開發建設分組**：由交通部次長召集桃園市政府組成，負責附近地區及機場園區開發建設與聯外交通系統。
3. **產業規劃及招商分組**：由經濟部次長召集交通部及桃園市政府組成，負責航空城產業規劃及國內外招商活動。

圖 3-6-1 桃園航空城相關計畫分工及財務架構



資料來源：桃園航空城機場園區建設計畫，第 43 頁。

(二) 主要計畫辦理進度及預算編列與執行情形

1. 「桃園航空城機場園區用地取得計畫」

因應機場公司建設第三跑道及擴大自由貿易港區之用地需求，辦理機場園區用地計畫投資總額 1,634.41 億元，計畫期間 99 至 118 年，由民航局運用民航基金統籌調度辦理，不足部分以舉債或借款方式籌措，區段徵收作業完成並取得用地後，以土地處分收入及租金收入等作為償債財源。

110 至 114 年度各年度可用預算數介於 50.10 至 699.06 億元間，110 至 113 年度執行數介於 50.10 至 690.41 億元間（執行率介於 98%至 100%間），114 年度截至 4 月底止執行數 46.34 億元，占同期分配數 38.05 億元之執行率為 121.79%，惟占全年度預算數之執行率僅 31.80%(詳表 3-6-1)，計畫總累計進度預定 71.78%，實際 71.78%，計畫雖如期執行，民航局仍需積極辦理，以免影響第三跑道及設施計畫之進度。

2. 「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」

建設計畫分為 7 個階段，前 3 階段建設期主要為 WC 滑行道遷建及雙線化工程，後 4 階段係辦理第三航站區與多功能大樓等工程，期間因物價波動及結構體限制，計畫經歷 3

次修正，投資總額已增至 1,283.73 億元，完工期限已由 111 年延至 116 年，機場公司預估於 116 年開始辦理試營運。

110 至 114 年度可用預算數介於 50.21 至 149.70 億元間，110 至 113 年度實現數介於 31.33 至 120.57 億元間，除 110 年度因主體航廈土建工程預付款未給付所致，實現率為 62.39%外，餘均在 99.79%以上；114 年度截至 4 月底止實現數 61.06 億元，占同期分配數 51.22 億元之實現率為 119.21%，惟占全年度可用預算數之實現率僅 40.79%(詳表 3-6-2)，計畫總累計進度預定 80.67%，實際 79.74%，係因部分標案工程進度略微落後所致，機場公司允宜強化進度控管，俾利如期如質完工，順利達成 116 年試營運之目標。

3. 「臺灣桃園國際機場第三跑道及基礎設施建設計畫」

110 至 114 年度預算數介於 1.44 至 47.90 億元間，110 至 113 各年度預算均如數執行完畢，114 年度截至 4 月底止實現數 19.64 億元，占同期分配數 10 億元之實現率為 196.40%，惟占全年度預算數之實現率僅 41%(詳表 3-6-3)，計畫總累計進度預定 9.14%，實際 9.13%，計畫進度與預期接近，仍需配合民航局徵收進度，展開相關工程。

4. **自由貿易港區**：採「境內關外」模式，結合增值加工與全球轉運，並與機場周邊產業鏈形成「貨到即加工、即轉運」之高效率樞紐。現有第一港區 35 公頃，由遠雄營運，進出口值自 109 年 6,366 億元攀升至 113 年 2.38 兆元，年均成長逾 40%。未來將配合航空城擴建第二港區，再增 74 公頃，總規模逾百公頃之雙核心園區，預期可強化北臺灣供應鏈韌性，帶動地方產值與就業同步成長。

5. **新貨運園區**：為達 2040 年桃園機場年貨運量達 400 萬噸目標，規劃 46 公頃新貨運園區，整合通關、安檢與適航檢查功

能，強化轉運效率與服務品質，促使桃園機場成為亞太關鍵貨運樞紐之地位。

表 3-6-1 110 至 114 年度「桃園航空城機場園區用地取得計畫」預算編列及執行情形表 單位：新臺幣千元；%

| 投資總額 (計畫期程) | 年度 | 可用預算數 | | | 可用預算執行概況 | | | |
|-------------------------|-----|---------|------------|------------|------------|--------|---------|------|
| | | 以前年度 | 本年度 | 合計 | 執行數 | 執行率 | 保留數 | 保留率 |
| 163,440,929 (99-118) | 110 | 6,272 | 69,900,000 | 69,906,272 | 69,040,890 | 98.76 | 865,382 | 1.24 |
| | 111 | 865,382 | 8,738,892 | 9,604,274 | 9,412,085 | 98.00 | 192,189 | 2.00 |
| | 112 | 192,189 | 11,377,000 | 11,569,189 | 11,529,238 | 99.65 | 39,951 | 0.35 |
| | 113 | 39,951 | 4,970,000 | 5,009,951 | 5,009,951 | 100.00 | - | - |
| | 114 | - | 14,575,000 | 14,575,000 | 4,634,315 | 31.80 | - | - |

說明：執行數含實支數及應付未付數，114 年度執行數之數字，係為 1 至 4 月累計數，同期間累計分配數為 38 億 0,500 萬元。

資料來源：整理自民航基金 110 至 114 年度預算(案)、110 至 113 年度決算、114 年度 4 月份會計月報及該局提供之資料；本中心製表。

表 3-6-2 110 至 114 年度「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」預算編列及執行情形表 單位：新臺幣千元；%

| 投資總額 (計畫期程) | 年度 | 可用預算數 | | | 可用預算執行概況 | | | |
|--------------------------|-----|-----------|------------|------------|------------|--------|-----------|-------|
| | | 以前年度 | 本年度 | 合計 | 實現數 | 實現率 | 保留數 | 保留率 |
| 128,373,000 (104-116) | 110 | 5,020,998 | 0 | 5,020,998 | 3,132,712 | 62.39 | 1,888,285 | 37.61 |
| | 111 | 1,888,285 | 6,767,000 | 8,655,285 | 8,655,285 | 100.00 | - | - |
| | 112 | 0 | 12,057,000 | 12,057,000 | 12,057,000 | 100.00 | - | - |
| | 113 | 0 | 9,581,278 | 9,581,278 | 9,561,278 | 99.79 | - | - |
| | 114 | 20,000 | 14,950,000 | 14,970,000 | 6,106,344 | 40.79 | - | - |

說明：表內 114 年度實現數之數字，係為 1 至 4 月累計數，同期間累計分配數為 51 億 2,199 萬元。

資料來源：整理自機場公司 110 至 114 年度預算(案)、110 至 113 年度決算、114 年度 4 月份會計月報及該公司提供之資料；本中心製表。

表 3-6-3 110 至 114 年度「臺灣桃園國際機場第三跑道及基礎設施建設計畫」預算編列及執行情形表 單位：新臺幣千元；%

| 投資總額 (計畫期程) | 年度 | 可用預算數 | | | 可用預算執行概況 | | | |
|---------------------------|-----|-------|-----------|-----------|-----------|--------|-----|-----|
| | | 以前年度 | 本年度 | 合計 | 實現數 | 實現率 | 保留數 | 保留率 |
| 37,456,000 (110.4-119) | 110 | - | 144,400 | 144,400 | 144,400 | 100.00 | - | - |
| | 111 | - | 322,600 | 322,600 | 322,600 | 100.00 | - | - |
| | 112 | - | 261,000 | 261,000 | 261,000 | 100.00 | - | - |
| | 113 | - | 1,038,600 | 1,038,600 | 1,038,600 | 100.00 | - | - |
| | 114 | - | 4,790,000 | 4,790,000 | 1,963,729 | 41.00 | - | - |

說明：表內 114 年度實現數之數字，係為 1 至 4 月累計數，同期間累計分配數為 10 億元。

資料來源：整理自機場公司 110 至 114 年度預算(案)、110 至 113 年度決算、114 年度 4 月份會計月報及該公司提供之資料；本中心製表。

(三)允宜強化各權責機關間之整合與協調機制，以利計畫順利推展，落實產城共榮與永續發展

桃園航空城推動歷經多年，已徵收約八成土地，但部分標段仍卡在補償糾紛與訴訟，安置宅又因缺工缺料延遲交屋，搬遷時程由 111 年順延至 117 年。歷程因工程物價走高、資金調度緩慢導致標案流標；又因土地徵收、產業招商與聯外交通分屬內政部、經濟部、交通部及桃園市政府，導致協調費時，行政院雖設「核心計畫專案小組」統籌，惟現階段多停留在文件審查行政程序面，缺乏即時督導與裁量權，致使關鍵問題未能有效處理，影響整體推動效率。行政院允宜強化各權責機關間之整合與協調機制，提升徵收與安置進度，以利計畫順利推展，落實產城共榮與永續發展。