## 八八、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。115 年度民航局於民航基金預算案編列「桃園航空城機場園區用地取得計畫」101 億 7,000 萬元、桃園國際機場股份有限公司(以下簡稱機場公司)於營業基金預算案編列「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」274 億 7,672 萬 2 千元及「臺灣桃園國際機場第三跑道及基礎設施建設計畫」49 億 1,700 萬元。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 1)。

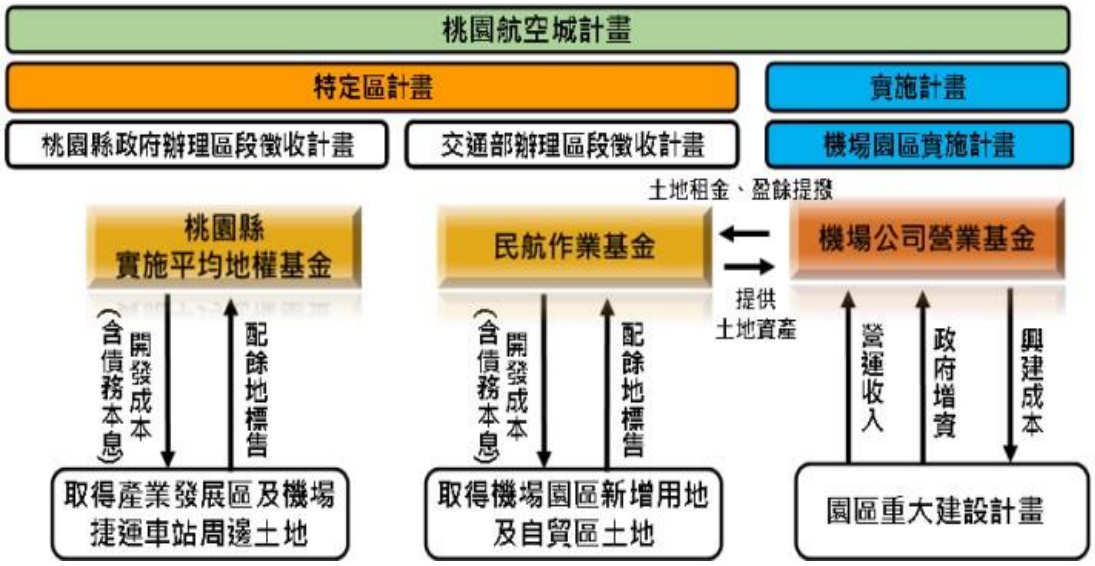
為統籌規劃、開發與招商事宜，行政院設立「推動桃園航空城核心計畫專案小組」，整合跨部會資源，下設 3 個功能分組：

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。

桃園航空城計畫目前正處於大規模實質開發階段，已完成

部分工程和搬遷作業，主要進展包含：第三航站區計畫，預計115年陸續完工啟用；土地徵收整體進度達八成，但居民安置與補償問題仍是主要挑戰，部分區域搬遷時程延至117年底工。

**圖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。

111至115年度各年度可用預算數介於50.10至145.75億元間，111至113年度執行數介於50.10至115.29億元間(執行率介於98%至100%間)，114年度截至7月底止執行數80.59億元，占同期分配數111.35億元之執行率為72.37%，惟占全年度預算數之執行率僅55.29%(詳表1)，計畫總累計進度預定73.16%，實際73.16%，計畫雖如期執行，而至114

年底尚有 65.16 億元之預算待執行，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。

111 至 115 年度可用預算數介於 86.55 至 274.77 億元間，111 至 113 年度實現數介於 86.55 至 120.57 億元間，實現率均在 99.79%以上；114 年度截至 7 月底止實現數 98.22 億元，占同期分配數 95.44 億元之實現率為 102.91%，惟占全年度可用預算數之實現率僅 65.61%(詳表 2)，計畫總累計進度預定 80.65%，實際 80.65%，工程進度與預定相符，為達成 116 年試營運之目標，機場公司允宜持續妥為控管進度，俾利計畫如期如質完工。

3.**「臺灣桃園國際機場第三跑道及基礎設施建設計畫」**

111 至 115 年度預算數介於 2.61 至 49.17 億元間，111 至 113 年度各年度預算均如數執行完畢，114 年度截至 7 月底止實現數 30.15 億元，占同期分配數 29.03 億元之實現率為 103.86%，惟占全年度預算數之實現率僅 62.95%(詳表 3)，計畫總累計進度預定 11.34%，實際 11.44%，計畫進度略微超前，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，結合加值加工與全球轉運，並與機場周邊產業鏈形成「貨到即加工、即轉運」的高效率樞紐。現有第一港區 35 公頃，由遠雄營運，進出口值

自 109 年 6,365.62 億元攀升至 113 年 2 兆 3,780.13 億元，年均成長逾 40%(詳表 4)。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 129 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 1　111 至 115 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 A | 本年度 B | 合計 C=A+B | 執行數 D | 執行率 E=D/C | 保留數 F | 保留率 G=F/C |
| 163,440,929 (99-118) | 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 | 8,058,928 | 55.29 | - | |
| | 115 | - | 10,170,000 | 10,170,000 | - | | | |

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 7 月累計數，同期間累計分配數為 111 億 3,500 萬元。

資料來源：整理自民航基金 111 至 115 年度預算(案)、111 至 113 年度決算、114 年度 7 月份會計月報及該局提供之資料；本中心製表。

**表 2　111 至 115 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 A | 本年度 B | 合計 C=A+B | 實現數 D | 實現率 E=D/C | 保留數 F | 保留率 G=F/C |
| 128,373,000 (104-116) | 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 | 9,822,386 | 65.61 | - | |
| | 115 | - | 27,476,722 | 27,476,722 | - | | | |

說　　明：表內 114 年度實現數之數字，係為 1 至 7 月累計數，同期間累計分配數為 95 億 4,435 萬 9 千元。

資料來源：整理自機場公司 111 至 115 年度預算(案)、111 至 113 年度決算、114 年度 7 月份會計月報及該公司提供之資料；本中心製表。

**表 3　111 至 115 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 A | 本年度 B | 合計 C=A+B | 實現數 D | 實現率 E=D/C | 保留數 F | 保留率 G=F/C |
| 37,456,000 (110.4-119) | 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 | 3,015,454 | 62.95 | - | |
| | 115 | - | 4,917,000 | 4,917,000 | - | | | |

說　　明：表內 114 年度實現數之數字，係為 1 至 7 月累計數，同期間累計分配數為 29 億 299 萬 1 千元。

資料來源：整理自機場公司 111 至 115 年度預算(案)、111 至 113 年度決算、114 年度 7 月份會計月報及該公司提供之資料；本中心製表。

**表 4　109 至 113 年度自由貿易港區進出口值概況表**單位：新臺幣千元；%

| 年度 | 109 年度 | 110 年度 | 111 年度 | 112 年度 | 113 年度 |
|---|---|---|---|---|---|
| 進出口值 | 636,562,122 | 923,345,578 | 1,267,128,701 | 1,340,313,008 | 2,378,012,715 |
| 增加率 | - | 45.05 | 37.23 | 5.78 | 77.42 |
| 平均成長率 | 41.37 | | | | |

說　　明：1.增加率=(本年度進出口值-上年度進出口值)/上年度進出口值。
2.年均成長率為各年增加率之平均值。

資料來源：機場公司提供之資料；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、產業招商及聯外交通，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。

綜上，桃園航空城具樞紐潛力與經濟帶動效應，惟計畫推動面臨協調緩慢、物價上漲及安置延宕等挑戰，允宜強化中央統籌與跨部會整合機制，提升核心計畫執行效率，促進產城共榮與北臺灣關鍵產業聚落成形。

（分機：1937 鄧可容）