八九、投入龐鉅經費擘劃我國空運整體發展，惟面對疫後需求攀升及環境變遷之挑戰，允宜啟動智慧與永續雙軸轉型與營運調適，以提升服務效能與永續發展韌性

為使全國各機場規劃能銜接國家整體發展藍圖及空運市場趨勢，中央政府投入龐鉅經費擘劃我國空運整體發展，交通部 115 年度預算案中編列增資桃園國際機場股份有限公司(以下簡稱機場公司)45 億 0,710 萬元；另 115 年度分別於民用航空局(以下簡稱民航局)公務預算及民航事業作業基金(以下簡稱民航基金)、機場公司營業預算、高速公路局(以下簡稱高公局)國道公路建設管理基金(以下簡稱國道基金)及鐵道局公務預算等各預算案項下編列空運整體發展相關經費，合共投入 949 億 7,128 萬 8 千元，為近 5 年度最高(詳表 1)。茲說明如次：

(一)近年為建構具韌性且高效能之空運體系與飛航服務，中央政府投入龐鉅經費辦理相關計畫

空運為我國銜接全球之重要運輸命脈，為建構具韌性且高效能之航空體系與飛航服務，中央政府投入龐鉅經費。交通部自 112 年度起增資機場公司[1]，協助該公司辦理重大建設計畫，至 115 年度共投入 370.30 億元；近 5 年度(111 至 115 年度)民航局於公務預算編列 66.59 億元及基金預算編列 1,386.80 億元，桃機公司編列 1,754.48 億元，高公局及鐵道局分別編列 226.79 億元及 30.09 億元辦理機場聯外交通，共投入 3,464.76 億元(詳表 1)，用以推動設施建設、智慧與永續雙軸轉型，及強

[1] 行政院 100 年核定「臺灣桃園國際機場園區綱要計畫」，核復事項略以，請交通部督促桃機公司掌控重大建設項目重要里程碑目標之達成，如有必要視財務狀況適時提報增資計畫，…。後受疫情影響，機場公司預估無法自償資金缺口 830 億元，請求政府增資協助，嗣經行政院 111 年函復，第 1 階段(112 至 115 年)於第 3 航站區建設期間，每年增資 150 億元，共計 600 億元，第 2 階段視未來財務狀況滾動檢討；惟各年度實際增資之金額，將隨立法院審議結果調整之。

化飛航安全、提升服務韌性與營運效益等多項計畫，完善多元門戶機場體系，以發揮整體綜效，提升我國空運體系服務品質與國際競爭力。另據 2040 年整體規劃，未來 20 年預計將投資 5,822 億元，包含民航基金 3,373 億元及機場公司自有資金 2,449 億元，由此可見，空運體系與飛航服務，已成為國家級基礎建設重點。

表 1　111 至 115 年度交通部、民航局、機場公司、高公局及鐵道局對提升空運整體發展相關預算編列概況表　　單位：新臺幣千元

年度	交通部增資機場公司	民航局		機場公司C	機場聯外交通		合計 F=A+B+C+D+E
		公務預算A	基金預算B		高公局D 國道基金	鐵道局E	
111	-	419,761	24,766,557	24,993,730	1,129,112	706,283	52,015,443
112	14,100,000	4,663,203	26,370,521	30,791,668	1,090,641	383,414	63,299,447
113	12,043,278	519,293	22,406,608	29,104,900	1,485,238	1,038,499	54,554,538
114	6,380,000	522,262	34,240,801	36,470,462	10,156,901	245,054	81,635,480
115	4,507,100	534,598	30,895,928	54,087,396	8,817,366	636,000	94,971,288
合計	37,030,378	6,659,117	138,680,415	175,448,156	22,679,258	3,009,250	346,476,196

說　　明：1.表內民航局公務預算欄為歲出預算數；基金預算欄為業務成本與費用及購建固定資產建設改良合計數；機場公司欄為各項費用及購建固定資產建設改良合計數；高公局欄為機場聯外交通各計畫預算數(含上年度奉准先行辦理數)合計數；鐵道局欄為桃機聯外捷運延伸計畫預算數。

2.除 115 年度及各基金預算之 114 及 115 年度為預算案數外，餘均為預算數。

資料來源：整理自 111 至 115 年度交通部單位預算(案)、民航局單位預算(案)及民航基金分預算(案)、機場公司附屬單位預算(案)、國道基金分預算(案)及鐵道局單位預算(案)；本中心製表。

(二)空運市場正朝全面復甦邁進，允宜加速調整運能配置與航網布局，以順應需求成長趨勢

交通運輸規劃以掌握旅運趨勢為首要，全國 17 座機場，113 年度共提供航空器服務 50 萬架次、旅客服務 6,396 萬人次、貨運量 236.8 萬公噸，分別回復至 COVID-19 疫情(以下簡稱疫情)前 108 年度水準之 86.09%、88.65%與 102.29%(詳表 2)，整體而

言，貨運量已超越疫情前水準，旅客與航班量亦已回升至近九成，顯示空運市場正朝全面復甦邁進，民航局允宜加速調整運能配置與航網布局，以順應需求成長趨勢。

表 2　113 與 108 年度各機場營運量比較概況表　單位：架次；人次；公噸；%

機場	108 年度			113 年度			113 年度占 108 年度之比率		
名稱	起降量	旅客量	貨運量	起降量	旅客量	貨運量	起降量	旅客量	貨運量
桃園	265,625	48,689,372	2,182,342	247,918	44,921,996	2,270,974	93.33	92.26	104.06
松山	62,951	6,350,353	47,800	48,980	5,429,862	37,838	77.81	85.50	79.16
臺中	33,694	2,821,967	3,729	23,026	2,121,825	1,668	68.34	75.19	44.73
高雄	64,015	7,506,753	64,677	51,940	5,865,413	42,630	81.14	78.14	65.91
嘉義	1,479	85,123	186	1,206	71,695	143	81.54	84.23	76.88
臺南	6,443	469,338	789	4,331	269,159	726	67.22	57.35	92.02
花蓮	4,374	118,152	160	2,374	53,112	68	54.28	44.95	42.50
臺東	48,388	332,221	242	46,904	278,050	179	96.93	83.69	73.97
恆春	受天候影響及高鐵通車後，逐漸失去市場需求，於 103 年迄今已無任何航班飛行。								
澎湖	44,728	2,743,876	5,970	33,142	2,409,050	5,680	74.10	87.80	95.14
金門	35,008	2,543,492	7,176	26,581	2,080,778	6,293	75.93	81.81	87.70
南竿	5,020	311,653	1,350	5,144	300,871	1,325	102.47	96.54	98.15
北竿	1,865	90,350	386	1,590	72,060	379	85.25	79.76	98.19
蘭嶼	3,122	46,155	37	2,936	43,896	24	94.04	95.11	64.86
綠島	2,888	28,809	28	2,426	23,323	16	84.00	80.96	57.14
七美	1,734	18,373	8	1,924	21,166	10	110.96	115.20	125.00
望安	174	1,462	0	184	1,834	0	105.75	125.44	0
合計	581,508	72,157,449	2,314,881	500,606	63,964,090	2,367,953	86.09	88.65	102.29

資料來源：整理自交通部 112 年交通年鑑、交通統計查詢網及民航局提供之資料；本中心製表。

(三)面對環境變遷之挑戰，智慧化資訊服務及綠色空運發展仍待提升，允宜盡速完成智慧與永續雙軸轉型

面對氣候變遷、能源成本上升及科技演進等挑戰，機場運營韌性與調適能力日趨重要，各機場允宜透過數位轉型與發展綠色空運，以提升整體韌性與永續能力。說明如下：

1.發展智慧，大幅提升服務效率和準確性，進而降低人工成本

據 IATA 2024 年全球旅客調查顯示[2]，旅客在各個階段追求速度和便利性。另據媒體報導，國內機場存有旅客報到、安檢作業[3]及提取行李[4]時間過長與準點率不佳[5]等情事，允宜導入 AI、大數據等智慧系統，提升航班調度、行李處理與安檢管理等數位化服務程度，大幅提升服務效率和準確性，進而降低人工成本，帶動空域管理模式革新。

2.推動綠色航空運輸發展，構築低碳永續之經營環境

為因應減碳與燃油價格上漲，以低碳排為目標，鼓勵燃料、航機、飛行技術及空域管理變革，並啟動於我國添加 SAF(永續航空燃料)試行計畫，114 年 4 月 23 日[6]於桃園、松山及高雄為國籍航空首次添加 SAF，以構築低碳永續之經營環境，邁向淨零碳排目標。據民航局提供資料顯示，雖已完成 9 座主要機場之 ISO14064-1 碳盤查，惟尚有 7 座機場未納入減碳藍圖，顯示規劃有待精進；又為配合環境部溫室氣體階段管制目標，允宜落實節能與碳排管理，推進綠色空運轉型，邁向淨零永續發展。

(四)為因應運量提升對機場周邊環境所造成之衝擊，允宜提升營運相容性與調適能力

隨著航空運量持續成長，機場營運與周邊環境間之扞格日

---

[2] IATA-全球旅客調查（GPS），「GPS 2040 報告數據顯示，2024 年的旅客將繼續在各個階段追求速度和便利性」。

[3] 「旅客增通關變慢惹民怨 台中機場：已加開入境通關專用道」，自由時報電子新聞，114 年 5 月 30 日。

[4] 「近 1 年逾 8 千航班行李延誤旅客等超過 1 小時」，民視新聞網，113 年 8 月 7 日。

[5] 「高雄機場跑道破損急封閉 11 航班受影響旅客擠爆大廳」，114 年 7 月 1 日。

[6] 「SAF 啟航 永續飛航！國籍航空首度在國內添加 SAF」，民航局 114 年 4 月 23 日新聞稿。

益嚴重，屢有針對遷建議題作討論。說明如下：

1. **松山機場**：位處市中心，長期受噪音陳情及禁限建規定所限，空域與設施擴充受阻，面對運量增長之營運彈性受限，導致遷建議題討論多年[7]，惟作為國內航線樞紐，需審慎評估對北部航網結構、城際運輸替代及旅運行為之影響。
2. **高雄機場**：受軍用飛行與宵禁限制，營運時段不足，影響航線拓展與轉機規劃，制約機場發展。因此，地方首長建議[8]於南星計畫區新建 24 小時營運之機場，惟遷建需評估運量、交通接駁、土地取得與財務可行性。

在未遷建前，為確保未來運量成長與周邊社會環境之協調發展，民航局允宜提升營運與環境間之相容性，強化機場整體發展彈性與永續性。

綜上，政府投入龐鉅經費擘劃我國空運整體發展，115 年度預算案數為近 5 年度最高，惟面對疫後需求攀升、環境轉型與科技革新，我國空運發展應跳脫傳統運輸思維，允宜以宏觀視角強化國際戰略定位，並以前瞻策略推動智慧化、永續化與營運調適，重塑空運體系，以提升整體服務效能與永續發展韌性。

（分機：1937 鄧可容）

---

[7] 羅煊，「松機用地何去何從？未來台北市長應該知道的三件事」，天下雜誌-獨立評論，107 年 5 月 22 日。

[8] 「配合高雄產業佈局『須有 24 小時機場』陳其邁喊話中央：是時候開始評估規劃」，YAHOO 新聞，114 年 3 月 12 日。