

立法院第8屆第4會期交通委員會第19次全體委員會議議事錄

時間：中華民國103年1月13日（星期一）上午9時12分至9時27分

地點：本院紅樓201會議室

出席委員：葉宜津 王廷升 陳根德 陳雪生 李鴻鈞 林國正
蔡其昌 李昆澤 管碧玲 羅淑蕾 楊麗環 盧嘉辰
林明濤 魏明谷 劉櫂豪

委員出席 15 人

列席委員：陳歐珀 薛 凌 賴士葆 林德福 江惠貞 黃文玲
呂學樟 李桐豪 蘇清泉 李貴敏 簡東明 黃偉哲
廖正井 蕭美琴 王進士 呂玉玲 邱文彥 陳亭妃
邱志偉 顏寬恒

列席 20 人

列席官員：

交通部	部 長 葉匡時
航政司	司 長 陳天賜
會計處	處 長 洪玉芬
人事處	處 長 鍾振芳
總務司	司 長 吳慧玲
民用航空局	局 長 沈 啟
	主任秘書 黃麗君
場站組	簡任技正 雷芳玲
機場工程處	兼 處 長 范孝倫
主計室	主 任 鄭淑麗
高雄國際航空站	主 任 朱耀光
臺灣港務股份有限公司	董 事 長 蕭丁訓
	總 經 理 李泰興
會計處	資深處長 王派峰
桃園國際機場股份有限公司	董 事 長 尹承蓮

會計處	總經理 費鴻鈞
營運安全處	處長 汪文寬
行政院主計總處	處長 陳志嘉
	科長 林秀春

主席：陳召集委員根德

專門委員：林上民

主任秘書：尹章中

紀錄：簡任秘書 陳錫欽 研究員 游亦安 簡任編審 黃碧玉
科長 黃彩鳳 專員 陳杏枝 薦任科員 蔡國治
薦任科員 郭佳勳

報告事項

宣讀上次會議議事錄。

決定：議事錄確定。

討論事項

繼續審查 103 年度中央政府總預算案附屬單位預算（營業、非營業部分）有關交通部主管未審查完竣部分：一、臺灣港務股份有限公司。二、桃園國際機場股份有限公司。三、交通作業基金—民航事業作業基金分預算。（業已詢答完畢）

決議：

一、「103 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表」營業與非營業部分，有關交通部主管部分：（一）臺灣港務股份有限公司。（二）桃園國際機場股份有限公司。（三）交通作業基金—民航事業作業基金分預算，全部處理完畢。

二、審查結果：

（一）臺灣港務股份有限公司

有委員提案 11 案，不予處理：

1. 針對臺灣港務港勤股份有限公司 103 年度『營業總支出』編列 2 億 6,816 萬元，唯目前港勤業務已由各港自營或委託民

間公司辦理，且依據港務公司業務統計，今年 1 至 8 月各港自營之港勤作業收入為 6 億 4 千餘萬，遠高於成立公司後預估 3 億 3 千萬之營業總收入，顯無另立子公司之必要性，況且另立子公司違背政府組織精簡政策之原則。爰此，有關 103 年度『營業總支出』編列 2 億 6,816 萬元，建議予以全數凍結，俟向立法院交通委員會提出成立港務港勤股份有限公司之專案報告，並經交通委員會同意後，始得動支。

提案人：李昆澤 劉耀豪 葉宜津 管碧玲

2. 103 年度臺灣港務港勤股份有限公司「用人費用」編列為 1 億 1,287 萬 7 千元。查臺灣港務港勤股份有限公司組織結構及人員薪俸標準並未確定，預算編列無所依據，又依國營事業管理法第 14 條規定：「國營事業應撙節開支，其人員待遇及福利，應由行政院規定標準，不得為標準以外之開支。」；復查人事費用占營業收入比率相較於臺灣港務公司 103 年度所佔 25.37%，竟高達 34.11%。國營事業本應由行政院訂定其相關組織及人事規範之標準，以非該國營事業之規範及標準為依據，難謂其與預算法制並未相違。爰此，針對 103 年度臺灣港務港勤股份有限公司「用人費用」1 億 1,287 萬 7 千元，提請凍結 1/3，並請臺灣港務股份有限公司針對港務港勤股份有限公司之組織規章及相關待遇與福利支給標準向交通委員會提出並經本委員會同意，始得動支。

說明：臺灣港務公司及臺灣港務港勤股份有限公司人事費用占營業收入比率情形

單位：新台幣千元

名稱	臺灣港務公司（含港勤業務）			港勤子公司
項目	101 年度	102 年度	103 年度	103 年度
用人費用	4,186,676	4,687,125	4,861,926	112,877
營業收入	14,300,310	18,237,616	19,167,078	330,936
用人費用占營業收入比率	29.28%	25.70%	25.37%	34.11%

※註：1. 資料來源，臺灣港務公司 103 年度預算案；101 年度為審定決算數（臺灣港務公司 101 年 3 月 1 日設立，101 年度之決算僅含 9 個月之期程）、102 年度為預算案數，103 年度為合併之預算案數；港勤子公司預計 103 年 9 月開始營業，各項費用及收入以 4 個月為估計基礎，表列數字為 103 年度預算案數。

提案人：管碧玲 李昆澤 劉耀豪 葉宜津

3. 台灣港務股份有限公司轉投資成立台灣港務港勤股份有限公司 20 億元，其不論從業務面或人事面，均看不出其成立子公司之必要。且成立子公司之後，可能妨害港勤業務民營化之趨勢，或之後面臨民營化之後經營困境之風險，爰予以刪除其轉投資成立台灣港務港勤股份有限公司 20 億元及其淨利 6,277 萬 6 千元。

提案人：葉宜津 李昆澤 劉耀豪 管碧玲

4. 臺灣港務公司 103 年度編列投資 20 億元成立港勤子公司，持股比率 100%，預計成立時間為 103 年 9 月 1 日。經本院預算中心審查發現仍有以下疑慮，一、臺灣港務公司於 101 年 3 月始配合港政體制改革成立，對於所屬各商港之整合仍處磨合期，相關合併成效仍待提升，再切割港勤業務另成立港勤子公司，僅承接現有自營範圍，其投資效益，恐待審酌；二、另據臺灣港務公司 103 年度與另成立港勤子公司之合併人事費用占營業收入比率，僅較上（102）年度預算案下降 0.33%，該組織調整對於整體人事成本之縮減，未見具體成效。三、港勤子公司為一獨立之法人個體，將有增加子公司董事會運作、財報簽證及行政管理等費用，徒增人事及行政經費之疑慮；四、根據港勤子公司預計未來 5 年度純益率約 18.97%至 19.15%間，與現行其委由民間辦理所收取之管理費率相較，並未具特別利基或優勢。爰此，要求臺灣港務公司暫停成立港勤子公司之計畫，並針對港勤業務如全數委由民間辦理之成本效益、相關優劣處或困難處，以及現行已委

託民間業務營運範圍，於契約到期後之處理方式等提出相關報告後再行研議成立計畫。

提案人：林國正

連署人：蔡其昌 楊麗環

5. 擬轉投資臺灣港務港勤股份有限公司 20 億元，建請全數凍結，待提出專案報告後，始得動支。

說明：臺灣港務公司 103 年度編列投資 20 億元成立港勤子公司，持股比率 100%，預計成立時間為 103 年 9 月 1 日。經本院預算中心審查發現仍有以下疑慮，一、臺灣港務公司於 101 年 3 月始配合港政體制改革成立，對於所屬各商港之整合仍處磨合期，相關合併成效仍待提升，再切割港勤業務另成立港勤子公司，僅承接現有自營範圍，其投資效益，恐待審酌；二、另據臺灣港務公司 103 年度與另成立港勤子公司之合併人事費用占營業收入比率，僅較上（102）年度預算案下降 0.33%，該組織調整對於整體人事成本之縮減，未見具體成效。三、港勤子公司為一獨立之法人個體，將有增加子公司董事會運作、財報簽證及行政管理等費用，徒增人事及行政經費之疑慮；四、根據港勤子公司預計未來 5 年度純益率約 18.97%至 19.15%間，與現行其委由民間辦理所收取之管理費率相較，並未具特別利基或優勢。爰此，要求臺灣港務公司暫停成立港勤子公司之計畫，並針對港勤業務如全數委由民間辦理之成本效益、相關優劣處或困難處，以及現行已委託民間業務營運範圍，於契約到期後之處理方式等提出相關報告後再行研議成立計畫。

提案人：林國正 楊麗環 蔡其昌

6. 臺灣港務公司 103 年度規劃以資產作價及現金投資合共 20 億元成立港勤子公司，並辦理移撥 360 名人員。經查，港務公司未來將較現行另增加有子公司董事會運作、財報簽證及

行政管理等費用，如 103 年度港勤子公司即另編列有 41 萬 6 千元之董監事報酬，且有關港勤子公司之組織規章及相關待遇與福利支給標準，尚在研議中，欠缺合理準據，不力審議。

另港勤子公司未就港勤業務如全數委由民間辦理之成本效益、相關優劣處或困難處，以及現行已委託民間業務營運範圍，於契約到期後之處理方式等為相關說明，有欠周妥，且未來 5 年度預估人事費用占營業收入之比率，亦未見降低並反呈逐年增加之趨勢。且依港勤子公司 103 年度分預算案及其投資計畫書中提出之未來 5 年度預估損益表，營業收入未見明顯成長，預估純益率於成立第 1 年度為 18.97%，至第 5 年度亦僅 19.12%，增幅僅 0.15%，未見具體營運成長性。

爰此，全數凍結成立港勤子公司預算，俟臺灣港務公司重新審酌其必要性，檢討於現行組織規模為適當調整之可行性，並針對港勤業務如全數委由民間辦理與自行成立子公司經營之成本效益，暨對於現行委由民間辦理範圍，於未來契約到期之處理政策等為詳實之評估說明，提出專案報告經委員會同意後，始得動支。

提案人：蔡其昌 葉宜津 劉耀豪 管碧玲

7. 臺灣港務公司預計投資 20 億元成立港勤子公司，承接辦理現行自營區域之港勤拖船業務計畫。港務公司應就港勤子公司業務如全數委由民間辦理之成本效益、相關優劣處或困難處，以及現行已委託民間業務營運範圍，於契約到期後之處理方式等為詳實之評估。爰全數凍結，俟台灣港務公司向立法院交通委員會提書面說明後，始得動支。

提案人：楊麗環 葉宜津 林國正 林明溱
羅淑蕾

8. 有關臺灣港務股份有限公司 103 年度「資金轉投資及其盈虧」

項下編列轉投資『臺灣港務港勤股份有限公司』預算 20 億元，唯目前港勤業務已由各港自營或委託民間公司辦理，且依據港務公司業務統計，今年 1 至 8 月各港自營之港勤作業收入為 6 億 4 千餘萬，遠高於成立公司後預估 3 億 3 千萬之營業總收入，顯無轉投資之必要性。爰此，有關 103 年度轉投資『臺灣港務港勤股份有限公司』編列 20 億元，建議予以全數凍結，俟向立法院交通委員會提出轉投資港務港勤股份有限公司之專案報告，並經交通委員會同意後，始得動支。

提案人：李昆澤 劉耀豪 葉宜津 管碧玲

9. 臺灣港務股份有限公司轉投資成立臺灣港務國際物流股份有限公司 40%，其持有股份不足以主導公司控制權。再加以其係採與民間物流公司合資成立方式，其本身對於物流業務並不熟悉，且與民間物流公司合資成立方式，其風險甚大，爰予以刪除其轉投資成立臺灣港務國際物流股份有限公司 2 億元及其淨利 37 萬 1 千元。

提案人：葉宜津 李昆澤 劉耀豪 管碧玲

10. 臺灣港務公司 103 年度「資金轉投資及盈虧明細表」下編列 2 億元計畫轉投資民營事業成立臺灣港務國際物流股份有限公司，持股比率 40%（預計實收資本額 5 億元），投資國際物流公司計畫，持股未達半數未具絕對控制權，且非屬該公司所專長業務，應全數刪除。

提案人：楊麗環 葉宜津 羅淑蕾

11. 103 年度臺灣港務股份有限公司「資金轉投資及盈虧」編列為 2 億元，計畫轉投資民營事業成立臺灣港務國際物流股份有限公司，並持股比率 40%（預計實收資本額 5 億元），同年度並編列投資收益 37 萬 1 千元。查臺灣港務股份有限公司將對臺灣港務國際物流股份有限公司持股 40%，然而投資並未逾半數且對該公司亦無絕對控制權，又臺灣港務股份有限

公司於物流領域方面，並無實務物流儲運營運經驗；另依據中央政府特種基金參加民營事業投資管理要點第 2 點規定：「各基金參加民營事業投資，尋求合作對象時，應以優先選擇能協助投資事業健全發展，且具有下列條件之一之企業作為主要投資股東為原則：(一)在國內公開上市，且營運績效優良。(二)國際知名，且營運績效優良。(三)對於計畫投入之產業，具有專業經營能力。」；是以，臺灣港務股份有限公司對臺灣港務國際物流股份有限公司並無絕對控制權，又此投資非該公司所專長領域之業務，本應從嚴審慎規範，且應研擬周延之控管機制，以防免虛耗公帑。爰此，針對 103 年度臺灣港務股份有限公司「資金轉投資及盈虧」2 億元，提請全數凍結，並請臺灣港務股份有限公司針對「營運風險」及「財務風險」之改進、檢討及相關規範與控管機制向交通委員會提出專案報告並經本委員會同意，始得動支。

提案人：管碧玲 李昆澤 劉櫟豪 葉宜津

(二)桃園國際機場股份有限公司

1. 營業收支—營業總支出部分：

本項有委員提案 6 案，保留，送院會處理：

- (1)鑑於桃園國際機場股份有限公司因航空警察局安檢人力不足百餘人，卻不向交通部等上級單位建議擴增航空警察局編制員額，反欲成立桃園機場保全股份有限公司，並預計桃園機場保全股份有限公司員額將有近三百人，未來更擴編為近七百人，顯與其原先需求不符。在桃園國際機場股份有限公司未針對桃園機場保全股份有限公司之組織架構、業務職掌、人員編制、待遇福利、營運方針、董監事人數與職權等相關事項向立法院交通委員會提出專案報告前，建議暫緩桃園機場保全股份有限公司預算審查。

提案人：魏明谷 劉耀豪 李昆澤

- (2)桃園國際機場股份有限公司預計於103年7月1日轉投資2億元成立桃園機場保全股份有限公司（以下簡稱機場保全公司），主要任務為受桃園國際機場股份有限公司委託，執行機場專用區非涉及公權力行使之安全維護作業，該公司願景之策略目標，短期在執行桃園國際機場保全業務，中期擴展國內其他機場保全服務，長期則增加其他公共運輸場站保全服務。經查，新設立的機場保全公司103年度「董(理)監事」酬勞200萬元，較桃園國際機場股份有限公司103年度182萬4,000元為高，且保全核心業務未設支用「公共關係費」之正當理由，貿然成立機場保全公司恐疊床架屋，徒養肥貓，浪費公帑。惟考慮桃園機場人力不足，爰將桃園機場保全股份有限公司全數凍結，俟桃園國際機場股份有限公司重新研議「解決保全人力不足」之解決方式，並向立法院交通委員會報告後並經同意，始得動支。

提案人：蔡其昌 劉耀豪 魏明谷 李昆澤

- (3)針對桃園機場保全股份有限公司103年度「營業總支出」編列1億4,671萬6,000元，然依據國際機場園區發展條例第12條第1項第4款所允許轉投資之事業，係指航空業或運輸業；以保全業務係指對場所、物品與人身安全之維護，而航空相關事業係諸如民用航空運輸業、普通航空業、航空貨運承攬業、航空站地勤業、空廚業、航空貨物集散站經營業等，準此，負責安全維護之保全業，與航空或運輸事業之範疇尚有差異，桃園國際機場股份有限公司轉投資成立保全業之行業定義適切性，有待商榷。

成立桃園機場保全股份有限公司在法令有疑義之情況下，加上違背政府組織精簡政策原則，未來將近700名保

全人員之人事成本，長期將成為沉重支出。爰此，有關 103 年度「營業總支出」編列 1 億 4,671 萬 6,000 元，建議予以全數刪減，俟向立法院交通委員會提出成立桃園機場保全股份有限公司之專案報告，並經立法院交通委員會同意後，始得成立再依預算程序編列預算。

提案人：李昆澤 魏明谷 管碧玲

- (4)桃園機場保全股份有限公司 103 年度預算案「用人費用」項下編列「董（理）監事」酬勞 200 萬元，較桃園國際機場股份有限公司 103 年度編列「董(理)監事」酬勞 182 萬 4,000 元高。

經查桃園國際機場股份有限公司 103 年度「董(理)監事」酬勞 182 萬 4,000 元之編列標準，係每人每月 8,000 元，編列 19 人之全年度費用；而桃園機場保全股份有限公司預計自 7 月 1 日設立，103 年度編列 200 萬元之「董(理)監事」酬勞為半年度預算，如以母公司每月 8,000 元之標準反推計算支領人數，將有高達 41 位至 42 位董監事，其人數不可謂不高；若以與母公司相同人數反推計算月支標準，則每位董監事月領數達 1 萬 7 千餘元，亦超逾母公司標準。爰提案刪除該項目 50%，似以母公司維持適度差距以茲妥當。

提案人：蔡其昌 劉耀豪 魏明谷 李昆澤

- (5)103 年度桃園機場保全股份有限公司「用人費用」編列 200 萬元為「董(理)監事」酬勞，竟較桃園國際機場股份有限公司「董(理)監事」酬勞 182 萬 4,000 元高。桃園機場保全股份有限公司為桃園國際機場股份有限公司轉投資設立，資本額 2 億元，初期「營業收入」完全來自桃園國際機場股份有限公司，「營業收入」規模較母公司低，故董監事人數及酬勞標準應與母公司維持適度差距。爰刪除本項

用人費薪資 200 萬元之 1/2。

提案人：管碧玲 劉耀豪 魏明谷 李昆澤

(6)103 年度桃園機場保全股份有限公司「服務費用」共編列 816 萬 9,000 元，為「水電費」、「郵電費」、「印刷裝訂與廣告費」、「公共關係費」…等。查桃園機場保全股份有限公司乃以現有航警人力不足支應機場安全維護作業及現有保全業者不具機場保全專業為由，103 年度擬轉投資 2 億元成立桃園機場保全股份有限公司，第 1 年員工人數 295 人，預計至 107 年度增為 695 人。然機場安全維護依法乃航空警察之責，相關業務與安全維護應變計畫未釐清核定前，仍將面臨保全人員與航空警察職權範圍難以劃分的問題；且長期而言桃園機場保全股份有限公司「用人費用」將日益墊高，成為整體營運之人事成本。另轉投資之桃園機場保全股份有限公司是否屬國際機場園區發展條例所允許轉投資之航空業與運輸業尚有爭議，衡酌當前國家財政，成立未來員工人數高達近 700 人之桃園機場保全股份有限公司實有不妥。爰刪除該公司 103 年預算之「服務費用」816 萬 9,000 元，桃園國際機場股份有限公司並應就轉投資成立桃園機場保全股份有限公司所涉維安業務計畫、財務計畫，及與航空警察局協調等相關事宜，向立法院交通委員會提出專案報告。

提案人：管碧玲 李昆澤 魏明谷

2. 轉投資計畫部分：

本項有委員提案 2 案，保留，送院會處理：

(1)桃園國際機場股份有限公司以現有航警人力不足支應機場安全維護作業，及現有保全業者不具機場保安專業，擬於 103 年度轉投資 2 億元成立「桃園機場保全股份有限公司」，用以維護機場安全。惟機場安全維護為航空警察之職

責，雖國際機場園區發展條例授權不涉公權力之行使得委託保全業執行，仍將面對保全人員與航空警察職權範圍難以明確劃分之情況，以桃園機場保全股份有限公司預估之人力規模觀之，長期而言是否真能節省人事費用，仍未明朗，實宜由行政院通盤檢討機場安全維護作業人力需求，調整航空警察局組織架構或人員編制，以澈底解決問題，至是否需單獨成立桃園機場保全股份有限公司辦理，或可由該公司設內部單位自行執行，或委託保全業執行，仍有待慎酌與商議。爰此，要求桃園國際機場股份有限公司應暫停轉投資成立桃園機場保全股份有限公司之計畫，以免日後桃園機場保全股份有限公司人事成本，長期造成桃園國際機場股份有限公司的沈重支出。

提案人：林國正 林明濤

連署人：陳根德

- (2)針對桃園國際機場股份有限公司(以下簡稱桃機公司)103年度計畫投資成立「桃園機場保全股份有限公司」計畫投資金額 2 億元，以提升機場專用區非屬公權力之安全維護作業。惟有關成立政府(桃機公司)百分之百轉投資之子公司，交通部與桃機公司從未曾向立法院提出專案報告與相關評估資料，以致國會無法監督成立必要與否，此外，成立政府完全持股之轉投資公司，涉及違背政府機關精簡原則，造成組織與人員擴編，根據第 1 年員工數 295 人，預計至 107 年度增加至 695 人，人員編制龐大；此外，桃園機場保全股份有限公司「董(理)監事」酬勞編列 200 萬元，較母公司桃機公司 103 年度編列「董(理)監事」酬勞 182 萬 4,000 元高，將來恐會有政府指派之董事長、總經理、董監事，遭社會質疑是「肥貓」之疑，影響社會觀瞻；而且有關機場保全業務也並非是民間業者無可取代，有與民

爭利之嫌。綜上，有關 103 年度投資成立「桃園機場保全股份有限公司」計畫投資金額 2 億元，建議予以全數刪減，俟向立法院交通委員會提出成立桃園機場保全股份有限公司之專案報告，並經立法院交通委員會同意後，始得成立再依預算程序編列預算。

提案人：李昆澤 魏明谷 管碧玲

3. 決議部分：

本項有委員提案 1 案，保留，送院會處理：

- (1)桃園國際機場股份有限公司預計 103 年 7 月 1 日成立桃園機場保全股份有限公司，主要係針對國內目前並無專業之機場保全業者，成立具有機場保安專業之保全公司，方能維護機場安全，惟目前機場安全維護最主要仍以具公權力執法之航空警察為主，而根據民航事業作業基金各航空站之航空警察員額仍維持 1,423 人未曾增減，倘桃園國際機場股份有限公司欲成立桃園機場保全股份有限公司加強保全業務、擴大服務範圍，應適時縮編航空警察人力，避免疊床架屋，浪費人力之情況出現，否則在航警人力尚未檢討之情況下，貿然成立桃園機場保全股份有限公司，未來恐未見其利，反而政府需負擔鉅額之人事支出，或造成民爭利之情形。爰此建請交通部針對成立桃園機場保全股份有限公司乙案，應重新檢討於其必要性，並對於財務規劃、業務規劃以及與航空警察業務檢討與分工等各項評估，向立法院交通委員會提出專案報告。

提案人：劉耀豪 魏明谷 管碧玲

(三)民航事業作業基金

有委員提案 5 案，不予處理：

1. 有鑑於近年來政府各項土地徵收案，或因開發案規劃不當，或未與居民進行良好的溝通，造成民眾抗爭頻仍，社會付出高昂

成本，政府與民眾敗俱傷。為避免上述情形發生，要求先凍結「高雄機場北側都市計畫劃定為機場用地取得計畫」預算二分之一，俟民航局提出當地居民意見調查，以及與市政府、當地民意代表、居民針對用地取得有充分意見交流等相關說明會紀錄後，再予以解凍。

提案人：管碧玲 李昆澤 魏明谷

2. 鑒於桃園機場已於 99 年公司化，相關機場建設預算，應該回歸公司治理原則編列於機場公司預算書中，而非再由民航作業基金去編列預算建設。因此，103 年度民航作業基金預算編列 1 億 9,984.2 萬元，應全數凍結，待主管機關民航局以及機場公司重新提出預算支出分配方式，並提出書面報告於委員會後，始得動支。是否有當，敬請公決。

提案人：李鴻鈞 羅淑蕾 林國正

3. (1) 目前由交通部與營建署、桃園縣政府主導的桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫案，在內政部都委會審議過程中，近三周 15 個工作天內，航空城計畫密集召開 11 場都委會專案小組會議，但專案小組委員出席率低落，上周第 14 次專案小組會議，竟然沒有任何專家委員出席，本計劃公益性與必要性之審議過程備受質疑。
- (2) 交通部主导航空城之機場園區計畫，應對人民盡到友善互動、但當地居民自組自救會抗爭此案，並質疑該計畫從蛋黃區的機場園區到蛋白區的都市計畫都不具必要性，但目前有關機場園區的行政決策空間民眾無任何具體參與空間，交通部面對民眾的質疑竟可視若無睹，交通部應針對有關航空城之國際機場園區計劃必要性，依行政程序法召開聽證會，友善民眾參與，也避免日前桃園呂姓老農因本案土地徵收一事自殺之憾事再度重演。
- (3) 桃園機場園區綱要計畫，明載桃園航空城的核心計畫「第

三跑道」，要到 2022 年才要進行規劃、設計與環評。同時依監察院 100 年度的調查報告，國際 ACI 機場服務品質排名全球第二的香港機場，其面積、停機位數與桃園國際機場相當，跑道數同樣也只有兩條，但客運量及貨運量卻是桃園機場的兩倍。顯見要增加桃園機場的客貨運量，並不一定要擴大機場範圍，應該有透過既有航站設施、管理技術改善等替代方案。此外，近年國際航空客貨運業萎縮，國內航空業者華航及長榮近年都因貨運量萎縮而封存數台貨機，九年後桃園機場是否仍有擴建必要，也應以更嚴謹的聽證程序來討論。另外，第三航道選址過去曾有以既有空軍基地或填海造地等多種方案，但最終選址未見詳細評估說明。

- (4)立法院預算中心已針對 103 年民航作業基金所編列用於航空城區段徵收近兩億元之預算案提出批評：指出本案有「低估成本」、「效益評估過於樂觀」、「資金來源編列明顯不實」等問題，貿然執行將可能「拖累政府財政」，並要求交通部應儘速「研擬詳細完整財務計畫」。

爰此，針對 103 年度交通部主管交通作業基金編列之「桃園航空城機場園區建設計畫」歲出預算 199,842 千元，提請全數凍結，待交通部於內政部都市計畫委員會審議完畢後依前述說明完成檢討改善，並向立法院交通委員會及本席提出專案報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 魏明谷 劉耀豪

4. 交通部為發展桃園國際航空城計畫，總經費 64,907,118 千元，103 年度編列 199,842 千元，然目前桃園航空城計畫在無詳細個案建設計畫，缺乏整體用水、用電、公益性、必要性評估的狀況之下，交通部與營建署、桃園縣政府主導的桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫，三週 15 個工作天

內，航空城計畫密集召開 11 場都委會專案小組會議，但專案小組委員出席率低落，會議主席甚至驅趕媒體記者，黑箱作業，審議過程備受質疑。引發日前桃園呂姓老農因本案土地徵收一事自殺之憾事。爰提案凍結二分之一，待交通部提出更詳細之規劃報告，排除不必要徵收之私人財產，始得動支。

提案人：李昆澤 魏明谷 田秋堇

連署人：劉櫟豪

- 5.103 年度民航事業作業基金編列「桃園航空城機場園區建設計畫」預算 1 億 9,984 萬 2 千元，為辦理區段徵收等工作所需，經本院預算中心評估指出，民航作業基金未依實際需求覈實編列各年度收入及成本，有高編經費需求、土地補償費低估、配餘地處分收益效益評估過度樂觀等情形；另現階段短期資金尚無法完全支應未來區段徵收計畫之長期經費需求，財務恐難以平衡，未來勢將對外舉借資金，徒增利息負擔，而預算書上卻載明「資金來源」全部為「自有資金」，預算編列明顯不實。爰此，建請將「固定資產建設、改良、擴充」項下編列「桃園航空城機場園區建設計畫」預算 1 億 9,984 萬 2 千元凍結其中二分之一，待民航局及桃園機場公司向本會提出詳細完整財務計畫之專案報告後，始得動支。

提案人：林國正 劉櫟豪 魏明谷

三、本會主審「中華民國 103 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表」有關營業與非營業部分，全部審查完竣。

四、擬具審查報告，提報院會討論，院會討論前，須交由黨團協商。

院會討論時，由本會召集委員陳根德及管碧玲補充說明。

散會