

# 調查報告

壹、案由：據悉，107年7月19日，一名中國籍男子順利跨越桃園國際機場管制區證照查驗檯，在臺北遊玩8天後才被逮獲。何以桃園國際機場之前曾經發生一女子穿越管制區，溜進休息室事件；去年8月7日亦發生早被國際刑警組織列為「不歡迎人物」之國際竊賊趙準基也在臺灣國門來去自如後，猶未加強國境管理？相關單位是否對國門飛安管制並無一套有效的防制機制？管制區有關查緝單位，如內政部移民署、內政部警政署航空警察局、財政部關務署等是否有互相聯繫整合系統？對於類似案件有否制定一套確實有效之機制及策進作為？均有了解之必要案。

貳、調查意見：

本案係民國（下同）107年7月19日，一名中國籍男子順利跨越臺灣桃園國際航空站（下稱桃園國際機場）管制區證照查驗檯，在臺北遊玩8天後才被逮獲。何以桃園國際機場之前曾經發生一女子穿越管制區，溜進休息室事件；106年8月7日亦發生早被國際刑警組織列為「不歡迎人物」之國際竊賊趙準基也在臺灣國門來去自如後，猶未加強國境管理？相關單位是否對國門飛安管制並無一套有效的防制機制？管制區有關查緝單位，如內政部移民署（下稱移民署）、內政部警政署（下稱警政署）、財政部關務署等是否有互相聯繫整合系統？對於類似案件有否制定一套確實有效之機制及策進作為？均有了解之必要。案經調閱交通部民用航空局（下稱民航局）、警政署及移民署、桃園國際機場股份有限

公司（下稱桃園機場公司）等機關卷證資料，並於 107 年 12 月 14 日現場履勘、機關簡報及詢問該等機關人員，已調查完畢，茲臚列調查意見如下：

一、內政部移民署為統籌入出國管理，確保國家安全，對於入出國者應善盡查驗處理之責，惟 104 年至 107 年間，僅桃園國際機場即發生 4 起旅客闖越查驗線通道，未經許可入境案件，究其主因係警覺性不足及未落實勤務規定所致，且該機場查驗線安全防護設施未盡完善之故，致無法有效防止闖關案件發生，允應檢討改善。

（一）依入出國及移民法第 1 條規定略以，為統籌入出國管理，確保國家安全……。同法第 4 條第 1 項規定，入出國者，應經內政部入出國及移民署查驗；未經查驗者，不得入出國。內政部移民署組織法第 2 條規定略以，……掌理下列事項：……三、入出國（境）證照查驗、鑑識、許可及調查之處理。由上開法令規定可知，移民署為統籌入出國管理，確保國家安全，對入出國（境）證照查驗及許可應善盡處理之責。

（二）惟查，104 年至 107 年間移民署桃園國際機場國境大隊共發生 4 起旅客闖越查驗線（通道），而未經許可入國案件，經檢視上開年間闖關案件之發生經過及查處情形分述如下：

1、104 年 2 月 19 日荷蘭籍禁止入國旅客未經許可入國案

（1）荷蘭籍旅客（下稱 K 男）於 104 年 2 月 19 日 14 時許自荷蘭抵臺，於桃園國際機場入國查驗時，因曾在臺逾期停留遭管制禁止入國，由移民署國境大隊通知中華航空公司照護並安排

翌日班機遣返，惟 K 男未依航空公司安排於轉機室候機。

- (2) K 男於翌(20)日凌晨 2 時 28 分跨越第一航廈入境大廳後段查驗檯閘門闖關(當時無入境旅客，公務檯 1 人留守，查驗檯旁走道閘門 90 公分高，紅外線警示開啟中)，移民署國境二隊公務檯執勤人員聽到紅外線警報聲響後，立即通知二線人員前往追捕，並通知值班分隊長，惟 K 男衝下一樓海關檢查室，迅速離開機場，追捕人員雖追出管制區外，惟 K 男已失去蹤影。
- (3) 後經該署國境大隊全力追查，於 20 日上午 9 時 30 分(案發後 8 小時)在臺北市其女友住處查獲 K 男，並移送臺灣桃園地方檢察署，經檢察官收案後責付國境大隊並依職權遣返，國境大隊即安排 K 男搭乘 2 月 21 日 7 時 25 分 CI-601 班機遣返出國。

## 2、106 年 6 月 4 日美國籍旅客未經許可入國案

- (1) 美籍旅客(下稱 G 男)於 106 年 6 月 4 日來臺轉機至馬尼拉，G 男原可於桃園國際機場第二航廈轉機，惟其精神異常而誤入第一航廈入境查驗大廳，於當日 18 時 38 分，趁移民署國境四隊執勤人員專注執行一家四口旅客查驗時，快速通過查驗檯旁走道，未經許可入國。
- (2) G 男入國後並未離開機場仍在管制區外逗留，於 23 時許因拒絕航警局盤查，不慎跌倒受傷送醫住院 1 週(同時接受精神異常治療)，經確認其為未經許可入國之旅客 G 男。
- (3) G 男未經許可入國，於 106 年 6 月 15 日移送臺灣桃園地方檢察署獲不起訴處分(因提出精神

異常證明)，並於同年月 16 日由其母陪同搭機遣返菲律賓。

### 3、106 年 8 月 3 日韓國籍慣竊未經許可入國案

- (1) 韓國籍男子（下稱趙男）106 年 8 月 2 日遭日本以護照註銷為由拒入遣返來臺，欲轉搭翌(3)日臺灣虎航班機返回韓國，當晚由航空公司安排於轉機室休息候機。
- (2) 趙男於翌日凌晨 0 時 43 分自第二航廈入境查驗大廳後段關閉之查驗檯，翻越查驗檯閘門入國，當日負責入境查驗之國境一隊，於 23 時警戒人員下勤後，未依規定立即開啟紅外線警示系統，致趙男藉機趁隙闖關。
- (3) 8 月 3 日下午國境大隊會同刑事局專案小組於境內查緝趙男可能藏匿地點，最終專案小組於 8 月 6 日 11 時 20 分許在新北市烏來區緝獲趙男到案。
- (4) 趙男經臺灣臺北地方法院判刑 5 個月，於 107 年 1 月 5 日刑滿出獄經移民署驅逐出國。

### 4、107 年 7 月 19 日大陸籍旅客未經許可入國案

- (1) 旅美陸籍男子（下稱柯男）因臺籍女友（在美期間認識）在臺接受手術，急欲來臺探視，因未申辦入臺證，遂於 7 月 7 日以轉機旅客身分順利登機來臺。
- (2) 柯男於 7 月 19 日抵臺後，未依規定至轉機室，隨即前往第二航廈入境大廳排隊等候區，11 時 15 分發現查驗檯玻璃圍籬高度較低（高度 100 公分），自恃身高腿長（身高 190 公分）有機可趁，遂曲身鑽出 Q-Line 線（等候線），快速步行跨越無人查驗之查驗檯間之玻璃圍籬，未經許可入境，警報器發出聲響，雖值班

分隊長派員前往察看，惟未發現異狀。

(3) 7月27日法務部調查局新北市調查處，於萬華地區查獲柯男未經許可入境(係由柯男女友檢舉)，案經臺北地方檢察署聲請簡易判決，於8月10日經臺灣臺北地方法院判決3個月，並得易科罰金。

(三) 據移民署函復，上開4起旅客闖越查驗線(通道)，未經許可入國案件，主要原因係值勤人員警覺性不足，未落實執行相關勤務規定，以及桃園國際機場查驗線現有安全防護設施未盡完善，致無法有效防止闖關案件發生，故該署為避免類案再發生，各項機制缺失改善及因應處置作為如下：

- 1、加強風險較高旅客控管及遣送：對於風險較高旅客(經我國拒入及遭他國拒入遣返對象)，惟在等候遣返離臺前，僅由航空公司安排於轉機室候機，未作好安全控管，致渠等利用查驗線硬體設施不足，趁機闖關成功。因應是類旅客，國境大隊重新檢視並增修處置作為如下：加強遭我國禁止入國對象照護及管理、增訂遭他國遣返來臺轉機旅客照護及管理機制、協調相關單位將轉機過境旅客引導至出境層候機。
- 2、強化防闖預警及硬體安全阻隔設施：檢討歷年發生闖關案件中，多數案件旅客係翻越查驗檯旁關閉之走道閘門或玻璃圍籬，顯示查驗線預警及防止攀越安全阻隔措施須再強化，改善及因應處置作為如下：修復聯防警鈴及增設紅外線、強化防闖預警設備、設置實體阻隔玻璃隔屏、查驗檯單一走道設計。
- 3、強化執行防止闖關 SOP 標準作業：因執勤人員未即時開啟紅外線警示，執勤人員雖有察覺異狀，

惟未依作業程序即時回放 CCTV 確認狀況，且查驗線之前後警戒人員勤務亦未落實執行，致未能攔阻闖關旅客，因應處置作為如下：重新律定紅外線開啟及回報機制、增派警戒人力並嚴密執行勤務、重申落實防闖作業程序（調閱 CCTV）、調整警戒檯勤務執行方式、聘僱保全協勤人力協助警戒。

4、防止旅客闖關前瞻規劃：為導入國內先進技術於國境人流管理，並善加運用政府跨部門資源，將結合科技設備篩檢未查驗旅客，並採低風險外籍旅客逐步導向使用自動查驗通關系統（e-Gate），所節省之人力則可運用於安全核心工作（如人工查驗、管制、面談等），以提升國境線安全防護力及服務品質。

（四）綜上，移民署為統籌入出國管理，確保國家安全，對入出國（境）證照查驗及許可，應善盡處理之責，惟查 104 年至 107 年間移民署桃園國際機場國境大隊共發生 4 起旅客闖越查驗線（通道），而未經許可入國案件，主要原因係值勤人員警覺性不足，未落實執行相關勤務規定，以及桃園國際機場查驗線現有安全防護設施未盡完善，致無法有效防止闖關案件發生，允應檢討改善。

二、桃園國際機場自 100 年起至 107 年發生十餘起保安執行單位怠忽安全維護工作之疏失，歸究其原因，係業者自主管理區之保安疏失、未能落實進入管制區之警衛管制等缺失，致屢遭身心障礙人士或一般民眾擅闖等，顯見機場重要保安環節漏洞百出。內政部警政署未監督航空警察局落實機場航空保安管理機關職責；交通部民用航空局未善盡航空保安主管機關督核

檢測之能事，且桃園機場公司亦未落實機場專用區之安全維護作業責任，均應確實檢討改善。

- (一)交通部為我國民用航空保安主管機關，應擬訂國家民用航空保安計畫，報請行政院核定後實施；內政部警政署應會同民航局研擬、執行及維護國家民用航空保安計畫，並監督航警局依國家民用航空保安計畫執行國家民用航空保安措施；民航局應依國家民用航空保安計畫，擬訂國家民用航空保安品質管制計畫，於報請交通部核定後實施，並得派員查核、檢查、測試或評估航警局、民用航空運輸業等之航空保安措施及航空保安業務，對於航空站地勤業各項人員、設備，該局亦得派員檢查及督導其業務，並就缺失通知限期改善；航警局為各航空站之航空保安管理機關，應擬訂各航空站保安計畫及其航空保安品質管制計畫，報請民航局核定後實施，並得派員查核、檢查及測試航空站內作業之各公民營機構之航空保安措施及航空保安業務；於航空站內作業之各公民營機構，均應遵守航空站保安計畫之各項規定。上開相關規定民用航空法第 47 條之 1、第 47 條之 2，國家民用航空保安計畫第肆章，民用航空保安管理辦法第 33 條、第 36 條，航空站地勤業管理規則第 19 條等規定綦詳。另依桃園國際機場保安計畫規定，航警局為桃園國際機場之航空保安管理機關，負責執行及監督機場航空保安事宜，防制非法干擾行為事件發生，於所轄地區具有機場設施安全防護、機場範圍空側及陸側之例行監控及巡邏等職責。又依國際機場園區發展條例第 27 條規定，桃園機場公司應負責機場專用區之安全維護作業，自行執行或委託保全業執行，並擬訂安全維護計畫，報航警局核定；其涉及公權力之行使

者，由航警局為之；航警局得派員查核、檢查及測試前項安全維護作業，機場公司不得規避、妨礙或拒絕；如有缺失，應命機場公司限期改善。

(二)經查，桃園國際機場自 100 年起至 107 年共發生 15 起保安執行單位怠忽安全維護工作之疏失，歸究其原因，係相關航空業者自主管理區之保安疏失、未能落實進入管制區之警衛管制，故屢遭身心障礙人士或一般民眾擅闖等，茲列表說明如下：

項次	發生日期	入侵情形	檢討情形
1	100.6.14	巧微精密有限公司越籍員工無證闖入機坪管制區	針對長榮公司自主管理區之保安疏失，航警局依據航空保安計畫實施保安控管，並加強該自主管理區之保安查核，防止類此事件再次發生。
2	100.7.7	民眾未經許可由圍籬闖入桃園國際機場管制區，駕駛桃勤之扶梯車駛至 D5 機坪進入華航班機之機艙內。	1. 桃園機場公司為強化桃園國際機場防護能力，規劃增設機場界圍保全系統設施-「安全監控設備工程」採購案，24 小時動態全時監控，強化對異常事故與入侵之即時告警，俾便保安相關單位採取立即有效之反制措施。本案業於 102 年 12 月 27 日完工驗收運作。 2. 建置雙重圍籬（第二道圍籬）：「桃園國際機場保安改善圍籬增設工程-第 2 標」業於 103 年 3 月 20 日開工，104 年 12 月 30 日完工並啟用。

3	100.7.14	華夏公司員工無證闖入機坪管制區(發現地點為 507 機坪)	針對貨運站自主管理區之保安疏失，航警局依據航空保安計畫實施保安控管，並加強該自主管理區之保安查核，防止類此事件再次發生。
4	100.9.15	飛晉運通公司員工無證闖入機坪管制區(發現地點為 506、507 貨運機坪管制區前)	針對貨運站自主管理區之保安疏失，航警局依據航空保安計畫實施保安控管，並加強該自主管理區之保安查核，防止類此事件再次發生。
5	100.10.07	民眾計 2 人無證闖入第一航廈施工，於出管制區時，為航警查獲。	業要求航警局保安大隊落實警衛管制工作，加強核對進出管制區人員。
6	101.5.5	民眾未領有可通行桃園國際機場貨運機坪之通行證，而擅自進入貨運機坪。	針對貨運站自主管理區之保安疏失，航警局依據航空保安計畫實施保安控管，並加強該自主管理區之保安查核，防止類此事件再次發生。
7	101.5.5	越籍勞工等 3 人自環場南路 2.8K 處圍牆下涵洞無證闖入機場管制區內排水溝捕魚。	依相關規定裁罰，並請航空站加裝鐵網。
8	101.5.12	民眾無證闖入機坪管制區(發現地點為 501 機坪管制區)	針對貨運站自主管理區之保安疏失，航警局依據航空保安計畫實施保安控管，並加強該自主管理區之保安查核，防止類此事件再次發生。
9	101.5.26	越籍勞工等 4 人無證進入桃園國際機場管制區，並於環場南路 0.9K 處水閘門內側排水溝內捕魚。	依規定裁罰，並請航空站加裝鐵網。
10	102.7.7	民眾未領有可通行桃	針對貨運站自主管理區之

		園國際機場貨運機坪之通行證，而擅自進入貨運機坪。	保安疏失，航警局依據航空保安計畫實施保安控管，並加強該自主管理區之保安查核，防止類此事件再次發生。
11	102.10.28	民眾無證闖入桃園國際機場第二航廈管制區（自 DB078 緊急逃生門進入管制區）	查本案係因機場公司電控門故障，現場亦未設置禁止進入告示牌，經訴願後撤銷原處分。
12	104.5.11	民眾無證闖入桃園國際機場 513 貨運機坪，陳男患有精神疾病，領有身心障礙手冊，依行政罰法第 9 條第 3 項規定，不予處罰。	針對貨運站自主管理區之保安疏失，航警局依據航空保安計畫實施保安控管，並加強該自主管理區之保安查核，防止類此事件再次發生。
13	106.5.18	民眾騎乘機車無證誤闖桃園國際機場北七崗管制區，經內政部訴願委員裁定不予處罰。	1. 航警局持續鞭策保安大隊落實各公務（工作）門、崗哨管制勤務及加強督導，嚴格要求執行管制勤務人員需站立於崗前執勤並落實現地交接之勤務紀律。 2. 機場公司業於 106.9.29 更換較長之崗哨柵欄，有效阻絕民眾闖入。
14	106.8.28	民眾駕駛自小客車誤入北一崗後行駛至 6.7K 處迴轉往南環場道，並於南五崗（4.4K）處停車向環場保全人員詢問路況始遭良福保全攔停，並通報桃園國際機場營運控制中心。	1. 航警局於事件發生後立即協調施工單位泛亞工程公司於北一崗旁設置紐澤西護欄，縮減路幅以防止誤闖。 2. 機場公司業於往北一崗方向，增設管制區之明顯告示牌提醒民眾。
15	107.4.20	越裔美籍男子從遠雄自由貿易港區機放倉	1. 該地點係桃園航空自由貿易港區，由遠雄公司

		<p>B 棚植栽區圍籬外攀爬進入遠雄倉區，行經跨越橋（盤車專用道）及 A 管制點後，步行至榮儲貨運 504 機坪交界處被保全發現。</p>	<p>自主管理，該公司於事發後業已將闖入攀爬處之樹木鋸斷，防止民眾再攀爬，並要求保全落實警衛管制工作。</p> <p>2. 針對遠雄自主管理區之保安疏失，航警局將依據航空保安計畫實施保安控管，並加強該自主管理區之保安查核，防止類此事件再次發生。</p>
--	--	---	--

(三) 綜上，交通部為我國民用航空保安主管機關，警政署應依國家民用航空保安計畫執行國家民用航空保安措施，民航局應依國家民用航空保安品質管制計畫，並得派員查核、檢查、測試或評估其業務，航警局為各航空站之航空保安管理機關，得派員查核、檢查及測試航空站內作業之桃園機場公司等各公民營機構之航空保安措施及航空保安業務。然查桃園國際機場自 100 年起至 107 年發生 15 起保安執行單位怠忽安全維護工作之疏失，歸究其原因，係航空業者自主管理區之保安疏失、未能落實進入管制區之警衛管制等疏失，致屢遭身心障礙人士或一般民眾擅闖等，顯見警政署未能監督航空警察局落實機場航空保安管理機關職責，民航局未善盡航空保安主管機關督核檢測之能事，且桃園機場公司亦未落實機場專用區之安全維護作業責任，致機場重要保安環節漏洞百出，均應確實檢討改善。

三、桃園國際機場既有輔助保安控制措施，尚存證照查驗線預警空間不足及防止攀越安全阻隔措施須再強化，且機場周邊 CCTV 保安監控效能不足、機場界圍保全系統設施尚有諸多闕漏盲點，掣肘機場航空保安機制完善運作，確有檢討改善之必要。

- (一)桃園機場公司依國家民用航空保安計畫、桃園國際機場保安計畫及其專用區安全維護計畫，須提供並維護阻絕及防護措施，以防制未經授權者擅自進入管制區。另依桃園國際機場保安計畫規定，航警局為桃園國際機場之航空保安管理機關，負責執行及監督航空站民用航空保安事宜，防制非法干擾行為事件發生；於所轄地區具有航空站設施安全防護、航空站範圍空側及陸側之例行監控及巡邏等職責。
- (二)經查，桃園國際機場既有輔助保安控制措施，尚存證照查驗線預警空間不足及防止攀越安全阻隔措施須再強化，且機場周邊 CCTV 保安監控效能不足、機場界圍保全系統設施尚有疏漏諸多闕漏盲點，分述如下：

- 1、經查前開發生旅客入境闖關案件中，多數案件旅客係翻越查驗檯旁關閉之走道閘門或玻璃圍籬。雖經航警局說明，該等行為並不屬於機場保安事件，惟機場保安並不特屬單一機關之責任，旅客係翻越查驗檯旁關閉之走道閘門或玻璃圍籬，係屬機場保安缺漏之一環，顯示查驗線預警及防止攀越安全阻隔措施須再強化。以現行桃園國際機場第二航廈入境查驗線長達 120 公尺，查驗檯旁走道閘門高度（120 公分）及玻璃圍籬高度（100 公分）均不足，易遭有心人士翻越，現僅依賴紅外線警示單一系統防範，未有其他實體防護設施，防護過於單薄，安全設計未臻完善；第一航廈入境查驗線長達 82 公尺，另查驗檯旁走道閘門高度（90 公分）及玻璃圍籬高度（100 公分）均不足，且僅依賴紅外線警示單一系統防範，未有其他實體防護設施，防護過於單薄，安全設計未臻完善。

2、按國家民用航空保安計畫、桃園國際機場航空站保安計畫及其專用區安全維護計畫等規定，桃園機場公司應提供並維護保安管制區阻絕及防護措施，以防制未經授權者擅自進入管制區，並確保機場圍籬及圍牆內外應距離建築物、樹木或車輛停放處至少 3 公尺，如無法達到此標準，則圍籬及圍牆高度應加高，以防止人員利用上述建築物、樹木或車輛翻越進入管制區，然以目前管制措施而論，機場界圍圍籬（牆）之阻絕及防護效能顯然不足。

3、機場管制區內既設 CCTV 之保安監控效能部分，依桃園國際機場管制區內既有 CCTV 攝影機裝設狀況，由桃園機場公司與航警局共計裝設千餘支 CCTV 攝影機，然所裝設位置係以航廈室內、周邊車道及旅客行經路線為主要考量，停機坪及作業區等則未裝設。而管制區界圍，除航警局於各進出管制崗有裝設 CCTV 攝影機外，其餘圍籬（牆）或 NP 滑行道南側廣大空置區域（第 3 航廈停機坪預定地），均未裝設任何影像監控或偵測警報系統。故以現有 CCTV 攝影機偏設於航廈室內及周邊停機坪或車道、崗哨等處，對於界圍邊陲或空置區域等保安脆弱點，反而未裝設任何偵測或監控設備；又縱使監視鏡頭攝得闖入者之身影畫面，亦因值班監看人力不足而形同虛設，喪失即時發現攔阻機先，揆其保安防闖之監控效能明顯不足。

(三)據復，相較於鄰近國家主要機場，桃園國際機場證照查驗檯及查驗通道閘門高度較低，為解決有心人士跨越閘門闖關之風險，移民署國境大隊與桃園機場公司研議設置實體阻隔玻璃隔屏，因該玻璃隔屏

設置，涉及消防、結構安全及旅客動線，已初步完成規劃設計，訂於 108 年 2 月底完工。另因桃園國際機場第二航廈入境查驗線僅設一道警示系統，顯有不足，亦有再增設一道查驗線前紅外線預警設備之議。又雖依國際公約及我國法令規範，航空站圍籬（牆）主要功能係區分管制區與非管制區範圍，且目前國際間尚無絕對能防止人員翻越或闖入之界圍設計，故僅於相關規範中律定，航空站除需設置具阻絕功能之界圍外，並應建立其它輔助保安控制措施（如：監視錄影系統、巡邏、全員保安觀念及緊急狀況之通報與應變機制等），於翻越圍牆等異常狀況發生時，仍有其它保安措施可供攔阻，俾保護人員、航空器、航空站及各項設施之安全。

（四）綜上，桃園機場公司須提供並維護阻絕及防護措施，以防制未經授權者擅自進入機場管制區，航警局則需負責執行及監督航空保安事宜，確保航空站設施安全防護及例行監控與巡邏等職責，然經查桃園國際機場既有輔助保安控制措施，尚存證照查驗線預警空間不足及防止攀越安全阻隔措施須再強化，且機場周邊 CCTV 保安監控效能不足、機場界圍保全系統設施尚有諸多闕漏盲點，掣肘機場航空保安機制完善運作，確有檢討改善之必要。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一，函請內政部轉飭移民署確實檢討改進見復。
- 二、調查意見二及三，函請交通部及內政部督促所屬確實檢討改進見復。

調查委員：張武修

蔡崇義