

調查報告

壹、調查緣起：本案係委員自動調查。

貳、調查對象：交通部民用航空局、屏東縣政府。

參、案由：據報載：恆春機場甫於九十二年十二月底完工，交通部民用航空局即宣布於九十三年一月十日正式啟用，惟機場航站大廈工程尚未依法完成驗收，且飛航台北恆春及台中恆春間二航線之航空公司亦尚未取得航線證書，該局卻已同意業者開始接受旅客訂位。該項交通建設攸關民眾行旅安全，相關業務主管機關之措施與作為是否符合法令規定？認有深入調查之必要乙案。

肆、調查依據：本院九十三年一月十四日（九三）院台調壹字第○九三○八○○○三○號函。

伍、調查重點：

一、恆春航空站航站大廈工程之興辦緣由、工程概要、建築執照申請及驗收過程與缺點改善情形。

二、恆春航空站飛航程序擬定與航空公司取得航線證書之流程與相關作業規定。

三、恆春機場正式啟用後每日核定航班與實際起降架次比較？取消或增班緣由為何？開航之成本效益評估。

四、有關季風、候鳥遷徙、軍方演習與打靶及週邊高立物等對於恆春機場飛航安全影響

五、恆春航空站組織編制與工作人員配置情形與開航前實務訓練情形。

陸、調查事實：

恆春機場自九十三年一月十日正式啟用，並自次日起開始營運，營運路線包括台北往返恆春及台中往返恆春兩條航線，本院於同（一）月二十九日發文分向交通部民用航空局（下稱民航局）及屏東縣政府函調相關卷證，復於三月四日赴該航空站實地履勘，前開機關經二度補充資料，經研析綜整調查事實如后：

一、民航局於開航前就外界質疑事項之說明

民航局於九十三年一月七日及九日兩度發出新聞稿，針對外界質疑恆春機場倉促開航

乙節說明略以：

- （一）恆春機場整建計畫用地原屬軍方，由空軍管理，經協議無償撥用予民航局。地上物補償費及救濟金民航局係委託屏東縣政府依法定查估補償標準支付。
- （二）恆春機場於九十二年十二月完工，該機場各項空側設施已依照國際民航組織（ICAO）標準與民航局訂頒之機場認證規範完成驗證，並已於九十三年一月十日取得「機場空側使用許可證」。因適逢春節假期來臨，為儘早服務屏東、恆春地區民眾返鄉過節，並大幅縮短觀光旅客行旅時間，提昇旅遊品質，該機場已訂於九十三年一月十日開航啟用。
- （三）恆春機場業於九十二年十二月二十四日通過屏東縣政府消防檢查，並於九十三年一月六日取得使用執照，該機場飛航機型為 ATR-72（七十二人座）、ERJ-50（五十六

人座)及D4100(五十六人座)，機場設施部分民航局業於九十三年一月六日實施飛測，符合國際民航組織(ICAO)規範。民航局亦已與軍方簽訂協議書，律定權責，以時段區隔飛航及演習時段，如遇軍方演習，軍方設有聯絡官全程進駐塔台掌控，現有作業規範應足以確保航機飛航安全。

(四)民航局於九十二年十二月二十五日派員進駐，並完成各項裝備設施之檢驗。恆春塔台人員亦已完成訓練並取得證照，即日起可提供航管服務，民航局之飛測機同時於九十三年一月六日完成恆春機場之飛測，相關之飛航程序及設施均符合飛航作業之要求。此外，民航局亦針對恆春機場各項空側設施，依照國際民航組織相關規範進行驗證，將於確認驗證通過後，於開航前獲頒「機場空側使用許可證」。

(五)恆春機場開航後將由華信、立榮及復興三家國籍航空公司共同營運台北往返恆春及台中往返恆春二條航線。各航空公司亦已積極辦理恆春機場駐站事宜，並於一月七日及八日辦理試航，於取得航線證書後，即可開始營運。

二、有關航站大廈驗收啟用、飛航程序擬定及航空公司取得航線證書之流程與相關作業規定

(一)航站大廈驗收啟用之流程與相關作業規定

1、依建造契約規定，航空站土木建築標工程應於九十二年十一月十五日完工，機電標應於九十二年十二月三十日完工，經完工勘驗及通過飛航程序後交由使用單位啟用。

- 2、恆春機場相關設施工程於施工階段期間，無論材料設備進場前之書面審查與到場驗證、或施作中對品質之查證要求，至完成後之相關測試等等，皆經監造單位專業監督原則下完成，就機場整體設施而言，經監造單位專業審慎評估施工廠商配合趕工最大能力範圍後，事前推估應可於九十三年一月上旬完成。
- 3、交通部為考量民眾能於農曆年前享用假期旅遊及返鄉交通便利之成果，乃於九十二年六月於徵求工程業管單位專業評估意見結果後，訂下要求於九十三年一月上旬啟用之時限，就程序及安全考量面而言，該局係依「民用機場認證規定」、「民用機場認證作業程序」及「民用機場設計暨運作規範」等規定辦理驗證，對機場設施逐項實勘查核，並就查核結果須待改善部分，即時要求施工權責單位速予修正，隨即於九十三年一月六日及七日舉行飛測及航空公司試降事宜。

(二) 飛航程序擬定之流程與相關作業規定

- 1、恆春機場為一目視機場，民航局依目視機場規定並未頒訂航機之儀器離場及進場程序，航機於該機場起降時必須於目視天氣情況許可下，保持與障礙物安全之隔離，依規定目視天氣標準需為能見度五公里或以上及雲高為一、五〇〇呎或以上。
- 2、為使前往恆春機場落地之航機避開附近台灣電力公司核三廠之限航區，民航局規劃兩個到場程序，航機接收台南西港或恆春多向導航台之信號飛至 HOWEY 處(約距機場三哩)待命，在目視天氣情況許可下、航機能目視跑道時始許可繼續進場落地；另規劃一目視離場程序，航機起飛向海上飛行爬高至安全高度後定向恆春多

向導航台；前述程序業由民航局飛測機於九十三年一月二日實施飛航測試，各項飛測檢查項目滿意，符合使用。相關航圖已於九十三年一月六日送飛航服務總台、國防部空軍總司令部，以及飛航恆春機場之立榮、華信、復興三家航空公司。

（三）航空公司取得航線證書之流程與相關作業規定

依「民用航空運輸業管理規則」第十二條之規定，民用航空運輸業申請新闢或增加航線，應先取得航權、機場時間帶或起降額度後，檢附相關文件申請民航局核轉交通部核准籌辦。復依上開管理規則第十三條規定，民用航空運輸業應於核准籌辦期限內備妥航空器，申請民航局完成航務、機務審查及航線試航合格後，由民航局核發航線證書，始得營業……。

三、恆春航空站航站大廈工程之興建緣由、工程概要、驗收過程與缺點改善情形

（一）興建緣由（民航局之說明）

- 1、該機場早期稱為恆春五里亭機場，原為空軍管理，自日據時代即已興建，位於屏東縣車城鄉往恆春鎮之屏鵝公路旁，南距離恆春城約五公里，據稱早年恆春鎮民迎送親友都在距城五里之地方，並於該處搭草棚為亭，此為五里亭名稱之由來。
- 2、交通部民用航空局為配合墾丁國家公園觀光事業之推展，解決連續假日屏鵝公路之塞車情形，提供赴恆春半島觀光旅遊者便捷之運輸服務，計畫重新佈設既有之機場場面及航站設施，使其適於國內航線中小型客機之起降，故自七十八年七月起即依據地方政府要求進行恆春機場整建規劃，該機場整建計畫環境影響評估經

行政院環境保護署於八十五年三月十九日審查通過，行政院原核定該機場整建計畫執行期間自八十七年三月至九十年六月，整建經費計新台幣（下同）五億三千九百萬元；嗣因受用地取得及地上物救濟金提撥進度影響，工程於八十九年七月始發包施工，契約工期至九十二年十二月三十日；行政院復於九十年五月四日核定將完成期限展延至九十二年十二月。復查航空站主體工程於十二月二十四日通過屏東縣消防局消防設備安全查驗，並於九十三年一月六日取得使用執照；該航空站開航啟用前未能取得使用執照部分，僅係不同建造執照之員工宿舍與候車站部分，惟該部分亦已於同月十六日取得使用執照。恆春機場已於九十三年一月十日由陳總統主持啟航儀式後自次日起開始營運，目前核定由華信航空公司、復興航空公司、立榮航空公司等三家國籍航空公司分別飛航台北往返恆春與台中往返恆春航線，預計將有助於紓解屏鵝公路交通車潮，加速恆春半島觀光發展。機場目前設有五個月台及十個大型巴士停車格，墾丁街車使用其中兩個月台行駛南、北兩線，北線自機場經恆春至墾丁各飯店往返，南線自機場經恆春、墾丁至鵝鑾鼻各飯店往返，將旅客於班機起飛前四十分鐘送到機場，班機到達時亦均有巴士在乘車處等候。機場南、北線已於一月十日先行上路，其餘觀光路線延至三月底全部上路。

（二）工程概要（恆春機場平面配置圖詳附圖一）：

1、購地及地上物補償費（進出口道路購地、未登錄地有償撥用及補助縣府區外排水

設施經費)發放。

2、興築跑道乙條，長度一、七〇〇公尺，寬度三十公尺。

3、興築跑道與停機坪間之滑行道乙條。

4、興築停機坪面積約一二、六〇〇平方公尺，可供三架中小型客機使用。

5、興建航空站及塔台建築(含建築、水電、空調、通信設施及氣象設施工程)，總面積約五、一三〇平方公尺。

6、興建停車場乙座可供排班計程車二十四輛、自用小客車四十九輛、自用小客車殘障車位二輛、中型巴士四輛、大型巴士十輛、及自用機車五十二輛停放。

7、興建員工宿舍二層建物乙棟計二十四間，樓地板面積約六五〇平方公尺。

8、景觀綠化工程。

9、環境監測工程。

(三) 旅客服務設施

1、服務台：恆春站及屏東縣政府各設置服務台乙處，提供旅客旅遊諮詢、廣播尋人、失物協尋、代售電話卡、郵票及身心障礙服務。

2、飛航顯示看板：設置離到站飛航顯示看板各乙面，提供航機離到站作業動態資訊服務。

3、餐飲服務：一樓外候機室由凱撒大飯店設置簡易餐廳供應中西式簡餐、咖啡、飲料等，三月下旬計畫開始營運。

- 4、飲料自動販賣機：內外候機室各設置飲料自動販賣機乙台，提供二十四小時飲料服務。
- 5、租車服務：設置租車櫃檯乙處，以提供便捷租車服務。
- 6、消防救援：配有消防車二輛及照明車乙輛，並統合鄰近消防隊及醫院，以發揮搶救最大效能並使災害減至最低。

（四）驗收過程與缺點改善情形

查航空站主體工程及塔台作業室相關設施之建造執照為九十年十月五日屏工建（恆）字第二七一四號，由鼎耀營造股份有限公司承建，開工日期為九十一年四月十二日；消防安全設備查驗於九十二年十二月二十四日通過，使用執照於九十三年一月六日取得，文號為屏建管（恆）字第九四六九號。另有關航空站員工宿舍及候車站之建造執照為九十一年五月二十八日屏建管（恆）字第一四六七號，由佳鼎營造有限公司承建，開工日期為九十一年十二月九日；消防安全設備查驗於九十二年十二月三十日通過，使用執照於九十三年一月十六日取得，文號為屏建管（恆）字第一四六七號。復查前開建造執照及使用執照核發過程中經查尚能依法核辦，其間僅曾因塔台作業樓層高度及結構變更與因地籍重測后之面積地號變更，辦理過二次變更設計。前開土木建築標工程業已於九十三年一月八日完成完工初步勘驗程序，目前正由監造單位辦理竣工圖及結算數量審核作業，迄未完成正式驗收程序。

四、恆春機場預售機位與正式啟用後營運狀況與開航之成本效益評估

(一) 依據九十三年一月份核定班表，台北往返恆春航線每日應飛航來回各三架次，台中往返恆春航線則為每日飛航來回各二架次。

(二) 九十三年一月份恆春航線應飛二一〇架次，取消一一六架次，取消率為五五・二四％，其中台中往返恆春航線因乘客稀少，自一月二十五日起即全面停航。二月份恆春航線應飛七十六架次，取消三十二架次，取消率為四二・一％。三月份恆春航線應飛七十八架次，取消二十七架次，取消率為三四・六％，班機取消原因除天候因素及少數機件故障、地勤原因外，主要係因訂位乘客太少而取消。(恆春機場九十三年一月十日開航日起至三月底營運狀況表詳附表一)

(三) 民航局於九十三年一月八日核發立榮、華信二家航空公司之台北／台中往返恆春航線及復興航空公司之台北往返恆春航線之航線證書。

(四) 由於機位之確認及機票之銷售開立須於獲核發航線證書後始得進行，故三家公司雖於九十二年十二月二十五日起接受旅客詢問及預約登記機位，惟均於九十三年一月八日接獲民航局核發航線證書後始將原先預約登記之資料轉為確定訂位資料，並通知旅客，另機票預售作業亦於獲民航局核發航線證書後始予辦理。

五、有關季風、候鳥遷徙、軍方演習與打靶及週邊高立物等對於恆春機場飛航安全之影響分析(參照交通部民航局委託國立台灣大學大氣科學研究所八十四年十月完成之「影響恆春機場飛航安全之氣象因素調查與風險評估」期末報告)

(一) 季風：

1、強風發生機率

(1) 東北季風期間，一分鐘平均側風與十分鐘平均側風等於及大於二十 kt 之出現頻率有顯著日夜變化。一分鐘平均側風等於及大於二十 kt 之最大發生機率於二月正午，約達二十八%；等於及大於三十 kt 之最大發生機率在四月午前十一時，約一·二%。十分鐘平均側風等於及大於二十 kt 之最大發生機率在二月午後一時，約三十%；各月皆無等於及大於 30 kt 之出現機率。

(2) 等於及大於二十 kt 之五十度側風，最大發生機率在一月，約 0·六%。機場範圍內水平風切發生機率極低，約在 0·三% 以下。落山風發生期間，其近地層一公里以下可能有中度偶發性強烈晴空亂流。

2、因應對策

(1) 冬季恆春半島落山風發生時，主要之天氣型態有三類（強寒潮、高壓出海、熱帶擾動），各類型臺灣地區附近綜觀尺度之氣壓梯度很強，可利用綜觀天氣形勢合理預報落山風之發生。

(2) 落山風發生時可由機場即時天氣觀測資料判定，適時提供管制航機人員參考以確保飛安。

(二) 候鳥遷徙：

1、鷺科之黃頭鷺、小白鷺，全年度皆可出現。如「黃頭鷺」夏候鳥族群在機場西側農作區群聚時，將影響飛安。

- 2、猛禽類之「魚鷹」個體，全年度皆可出現，渡冬「紅隼」及偶見之「遊隼」，如出現在上、下滑道空域內，將影響飛安。過境猛禽「赤腹鷹」和「灰面鵟鷹」兩大家族，對本機場影響極微。
- 3、雁鴨科鳥類族群在春、秋遷徙季節，如經由機場平坦谷地出海或飛往龍鑿潭，對航空器之飛安將有影響。惟該場開場時段（上午十時至下午二時）並非雁鴨科活動之主要時間。
- 4、百靈科之小雲雀為全國機場最常見鳥種，此地亦有少量分佈，此類鳥種對螺旋槳航空器影響不大。
- 5、夏候鳥「家燕」五月份北遷及九月份南返時，每天黃昏經常在恒春鎮上群聚數量高達數千隻至近萬隻，尚待評估白晝時段是否會影響五公里外之機場飛安。
- 6、鷓鴣科之「黑腹濱鷓」、「小環頸」或「東方環頸」等冬候鳥族群，開場時段應由塔台保持警覺，可降低影響飛安機率。
- 7、鳩鴿科鳥種並不喜歡在此風強區域棲生，數量有限。惟發現鳩鴿科鳥類在機場範圍內活動時，一定要請航警設法驅除，避免造成群聚之初始誘因。
- 8、跑道西北側（航站大廈斜對面）圍牆內，有一大片尚未整理之芒草、灌叢與雜木林區域，建議儘早整平植草，以免吸引各類脊椎動物躲藏其中，影響三二跑道頭飛安。
- 9、空軍總部委託軍備局二〇四廠開發之音爆彈驅鳥系統，未來將適合該機場防制飛

鳥使用。同時，航站周圍植樹，將依照建議儘量購買成樹轉植，並避免採用容易誘鳥之榕科樹種。

10、近年來受全球暖化及聖嬰年影響，候鳥遷徙時間一直在變，族群結構及數量變化亦大，民航局當持續追蹤、落實防制鳥擊作為。

(三)軍方演習與打靶：

1、民航局為提供恆春機場飛航服務，於規劃該機場之航線時，即考慮保力山以及赤牛嶺至海口山二處火炮射擊區均位於恆春機場東面，故航機起降均使用西航線向西脫離。

2、為確保飛航安全，民航局協調國防部同意，恆春機場之營運，以不同時段規範射擊與民航機飛航以為區隔，民航機飛航時段分配情形如下：

(1)週二至週四：每日自十一時至十四時；以及十六時至終昏。

(2)週五自十一時至週一之十四時持續開放；以及週一：自十六時至終昏。

3、此外，保力山以及赤牛嶺至海口山二處火炮射擊實施前，均發布飛航公告週知各航空公司及相關單位，射擊單位並派有協調官於恆春塔台，以為緊急處置之協調聯繫窗口，其作業除依據「國軍實彈射擊通報作業程序及彈藥處理要點」執行外，總台並與射擊單位簽訂協議書以律定雙方權責。

(四)週邊高立物：恆春機場附近之核三廠限航區原已公告於該區飛航指南，另一四跑道頭煙囪及三二跑道頭兩棟建築物之顯著障礙物，民航局除於九十二年十二月三十日

發布障礙物飛航公告外，並於九十三年一月六日納入飛航指南恆春機場修訂資料中，提醒駕駛員注意。

(五)有關東北季風造成之落山風及週邊高立物對於該機場飛航安全影響，所採措施如下：

1、依據航空器飛航作業管理規則第一百五十條規定，民航局或航空器使用人得依機場或航路之環境因素，指定其為特殊機場或特殊航路。駕駛員除符合下列條件之

一、航空器使用人不得派遣其擔任飛航該特殊航路或特殊機場之機長任務：

(1)應於最近十二個月內至少一次於駕駛艙或模擬機中擔任駕駛員、觀察員。

(2)由已取得資格之飛航教師、檢定駕駛員帶飛該特殊航路或於該特殊機場完成起降。

(3)完成經民航局核准之詳盡圖文說明之機場及航路訓練課程。

2、民航局考量恆春機場之環境因素，為確保飛航安全，已於九十三年一月六日以標準一字第九三〇〇〇〇四二五〇號函，發布恆春機場為特殊機場，明訂本機場以固定翼機飛航時，不得實施特種目視飛航。

3、依據航空器飛航作業管理規則第二十八條之一有關不良天候飛航作業規定（詳該規則附錄十一）：

(1)不良天候係指颱風、雷雨、地面強風（每小時風速三十四呎以上）、颱風線、絕對高度二、〇〇〇呎以下低空風切、影響目的地及備降機場選定之低雲幕或低能見度、中度或嚴重空中結冰、冰雹、下雪、凍雨、冰霧或冰淞、嚴重或強烈

亂流（含晴空亂流及山岳波）、火山灰、沙爆或塵爆及不可預測之天氣突變，導致低於該機場之飛航限度，或道面污染，無法使用跑道或嚴重影響航空器操縱及性能之天候及上述任一或一型以上多重混合型狀況。

(2) 航空器使用人應訂定接收傳遞氣象資料作業程序及不良天候下各項操作程序、操作限度規定及訓練計畫，以確保其人員及飛航組員於飛航中及緊急情況時之各種操作程序符合飛航手冊、航務手冊、操作手冊及其他與適航有關文件之規定。

4、立榮、華信、復興等三家航空公司起降恆春機場，續維持經民航局核准之最大側風限度（含陣風），不分機型其乾跑道為二十五呎/時、濕滑跑道為二十呎/時，並依特殊機場規定加強派遣作業，爾後再檢討。

5、起降恆春機場之濕滑跑道定義，請立榮、華信、復興等三家航空公司飛航組員從嚴認定，以確保安全。

6、立榮、華信、復興等三家航空公司續於模擬機年度複訓時，落實並強化飛航組員最大側風限度起降之訓練。

六、恆春航空站組織編制與開航前實務訓練情形

(一) 組織編制與工作人員配置情形

依據行政院九十二年十二月九日院授人力字第○九二○○五六三一九號函核定，恆春航空站人員配置情形為主任一人、航務員二人、工務員一人、組員一人、

技工五人（含消防技工四人）。

（二）恆春航空站開航前實務訓練情形

- 1、九十二年十二月十七日實施人員「民用機場空側設施及作業」訓練。
- 2、九十二年十二月二十四日站主任進駐運作。
- 3、九十二年十二月二十五日航務員兩人進駐，實地運作航務事宜。
- 4、九十二年十二月二十五日工務員一人進駐，執行各項設施運作與維護督導。
- 5、九十二年十二月二十五日組員一人辦理各項物品採購及發包作業。
- 6、九十二年十二月二十五日消防技工四人進駐，實施各項消防實務演練。
- 7、九十二年十二月二十五日新進消防技工二人進駐，進行職前實務訓練。
- 8、九十二年十二月三十一日技工一人進駐，協助辦理各項設施管理等業務。

七、關於恆春航空站取得建造執照、通過消防安全設備查驗與獲發使用執照情形

（一）恆春機場建築用地地號原為屏東縣恆春鎮貓子坑段一二六、一二九之二、一三一之

七、四二六地號等四筆，重測後編為新厝段一二三、一二四、一四九、一一五地號，土地編定使用類別為「特定目的事業用地」，其取得建造執照、通過消防安全設備查驗與獲發使用執照情形如后：

- 1、航空站主體工程及塔台作業室相關設施之建造執照為九十年十月五日屏工建（恆）字第二七一四號，消防安全設備查驗於九十二年十二月二十四日通過，使用執照於九十三年一月六日取得，文號為屏建管（恆）字第九四六九號。

2、航空站員工宿舍及候車站之建造執照為九十一年五月二十八日屏建管（恆）字第一四六七號，消防安全設備查驗於九十二年十二月三十日通過，使用執照於九十三年一月十六日取得，文號為屏建管（恆）字第一四六七號。

（二）復查前開建造執照及使用執照核發過程中經查尚能依法核辦，其間僅曾因塔台作業樓層高度及結構變更與因地籍重測后之面積地號變更，辦理過二次變更設計。

八、恆春機場啟航後觀光遊憩配合措施及屏東縣政府請求協助事項：

（一）為配合恆春機場九十三年一月十日啟用，屏東縣政府特別向恆春航空站商借場地，並向交通部觀光局爭取經費，於航站大廈內設置恆春機場旅遊服務中心，提供恆春半島豐富之觀光資源及旅遊資訊服務，未來將朝農特產品代訂及運送機制等更多元化功能邁進，讓遊客玩的輕鬆、買得方便。

（二）為迎接恆春機場啟用，行銷新機場、新航線，自九十三年一月十日恆春機場啟航起，前三千名搭機至恆春半島旅遊之遊客，縣府特別贈送黑珍珠禮盒、洋蔥禮盒、風鈴季門票及紀念品等好禮，凡憑來程登機證、身分文件及旅遊證明即可至恆春機場旅遊服務中心，登記領取風鈴季門票及紀念品，並於回程時領取黑珍珠及洋蔥禮盒。

（三）為提高乘客信心，穩定恆春機場航線班次，避免因搭乘率不佳而停飛，由屏東縣政府補貼淡季之損失，結合航空公司及旅遊業者合作推出「近」行恆春、盡情遨遊」專案。約定每日固定飛行台北、恆春往返一班次，週五及週日兩班次，一週計九班次，俾每日都固定有班機飛駛，以利乘客搭乘，提高乘客的信心，穩定恆春機場航

線班次，讓更多國人體驗便捷質優之旅遊方式，促進屏東觀光產業之發展。此外，為照顧屏東鄉親、在屏東工作之外地人及至屏東旅遊之觀光客，屏東縣政府更商請旅遊業者配合優惠價及促銷價（約八折），帶動安排搭機前往恆春地區之人潮。

（四）請求協助事項：

- 1、增加交叉跑道讓小飛機在起降時避免受到落山風側風的影響。
- 2、加長機場跑道，以便起降大型飛機，吸引國際旅客直飛恆春半島，開發墾丁國際旅遊市場。
- 3、機場目前為目測起降機場，應增設夜視及導航設備，確保飛航穩定性。

柒、調查意見：

- 一、恆春航空站於正式開航啟用前，雖已取得建築使用執照與飛航相關證照，惟其土木工程卻在開航啟用前二日始完成完工初驗作業，但尚未完成正式驗收程序，「機場空側使用許可證」亦於開航啟用當日始取得；又該機場在正式開航啟用後載客率偏低，航次取消率則偏高，交通部民用航空局（下稱民航局）詢有加以檢討改進之必要。
 - （一）查民用機場啟用前之跑、滑道及場面設備等空側設施，應依照國際民航組織（ICAO）標準與民航局訂頒之「民用機場設計暨運作規範」辦理規劃設計，並依「民用機場認證規定」、「民用機場認證作業程序」等規定完成飛航測試與航路測試，取得「機場空側使用許可證」；機場航空站大廈與旅客候車站等公共建築，除應依建築法規取得建築執照與使用執照外，並應於取得使用執照前通過消防設備查驗。復依「民用航空運輸業管理規則」第十三條規定，民用航空運輸業營運前，應申請民航局完成航務、機務審查及航線試航合格後，由民航局核發航線證書，始得營業。
 - （二）查恆春機場位於屏東縣車城鄉往恆春鎮之屏鵝公路旁，南距恆春城約五公里，日據時代即已興建，早期稱為恆春五里亭機場，台灣光復後交由空軍管理。鑒於墾丁國家公園為屏東縣最富盛名之觀光遊憩資源，同時亦為台灣地區旅遊強度最高之國家公園，每年遊客旅次量高達四百萬人次，由台灣各地欲往恆春地區或墾丁國家公園旅遊之旅客，無論經由高速公路、鐵路、小港機場或屏東機場等途徑，均徒增旅客轉乘交通工具之困擾，耗費寶貴旅途時間，故民航局自七十八年七月起即依據中央

及地方民意要求進行恆春機場整建規劃，該機場整建計畫環境影響評估經行政院環境保護署於八十五年三月十九日審查通過，行政院原核定該機場整建計畫執行期間自八十七年三月至九十年六月，嗣因受用地取得及地上物補償與救濟金提撥進度落後影響，爰於九十年五月四日再次核定將完成期限展延至九十二年十二月。

(三) 復查恆春航空站主體工程於九十二年十二月二十四日通過屏東縣消防局消防設備安全查驗，並於九十三年一月六日由屏東縣政府核發使用執照。該航空站開航啟用前未能取得使用執照部分，僅係不同建造執照之員工宿舍與候車站部分，惟該部分使用執照亦已於同年月十六日取得。另有關各類飛航證照部分，民航局與預計飛航之航空公司自九十三年一月二日至七日密集進行各類飛航測試與航路測試后，亦分別於九十三年一月八日及十日取得航線證書與「機場空側使用許可證」，機場跑滑道及場面設施亦已符合「民用機場認證規定」、「民用機場認證作業程序」及「民用機場設計暨運作規範」。

(四) 惟查交通部民航局為達到其所宣布之開航日啟用恆春機場之目標，於倉卒趕工下，其土木建築標工程卻至開航啟用前二日始完成完工初驗作業，惟尚未完成正式驗收程序，「機場空側使用許可證」亦於開航啟用當日始取得。

(五) 再查恆春機場在正式開航啟用後，其航線載客率偏低，依附表一統計顯示，恆春航線自九十三年一月十一日正式開放民航營運日起，迄至同年三月三十一日止，台北往返恆春航線每月之載客率均未達四十七%；台中往返恆春航線則僅為十六.七%，

二、三月份則全面停航；至於航次取消率，台北往返恆春航線一至三月平均為四十一・五％；台中往返恆春航線僅一月停航率即高達八十五・七％。

（六）綜上，民航局對於輕率宣布恆春機場開航啟用日期所採各項應急措施與作為，雖尚未發現有違反相關法令規定情事，惟對於土木建築工程尚未完成正式驗收程序、載客率偏低、航次取消率偏高等缺失，以及其它可能導致民眾飛航安全疑慮（諸如：落山風影響、候鳥遷移潮、跑道頭之高立障礙物、軍方演習等飛航障礙疑慮）、政府與業者投資效益不彰等問題，洵有加以檢討改進之必要。

二、屏東縣政府為促進恆春地區航空旅遊發展，加速吸引觀光人潮，建議增設交叉跑道、延長機場跑道長度，並添加夜視及導航設備提升為儀降機場等各節，交通部宜於兼顧地方需求與經濟效益及機場範圍限制與飛航安全之條件下，督促民航局審慎評估其可行性后儘速研復。

（一）查屏東縣政府為配合恆春機場九十三年一月十日之啟用，向交通部觀光局爭取經費於恆春航空站內設置恆春機場旅遊服務中心，提供恆春半島豐富之觀光資源及旅遊資訊服務，未來並將朝農特產品代訂及運送機制等更多元化功能邁進，讓遊客玩的輕鬆、買得方便。復為行銷新機場、新航線，並致贈前三千名搭機至恆春半島旅遊之遊客黑珍珠禮盒、洋蔥禮盒、風鈴季門票及紀念品等好禮。復為提高乘客信心，穩定恆春機場航線班次，避免因搭乘率不佳而停飛，屏東縣政府亦補貼淡季之損失，結合航空公司及旅遊業者合作推出「“近”行恆春、盡情遨遊」專案，約定每日固

定飛行台北、恆春往返一班次，週五及週日兩班次，一週計九班次，讓更多國人體驗便捷質優之旅遊方式，促進屏東觀光產業之發展。此外更將開行墾丁街車，來回繞行恆春航空站與墾丁各大飯店之間，方便搭機前往觀光之旅客。

- (二) 惟屏東縣政府為促進恆春地區航空旅遊發展，加速吸引觀光人潮，認為目前恆春機場飛航環境仍有改善之需要，經提出增設交叉跑道俾減輕中小型飛機起降時受落山風與側風之影響；延長機場跑道長度以便起降大型航機，俾能吸引國際旅客直飛恆春半島；並添加夜視及導航設備提升該機場為儀降機場等各節，交通部宜於兼顧地方需求、經濟效益與機場範圍限制及飛航安全之條件下，督促民航局審慎評估其可行性后儘速研復。

捌、處理辦法：

- 一、抄調查意見函請交通部暨民用航空局檢討改進見復。
- 二、抄調查意見函請屏東縣政府參考。
- 三、調查報告全文上網公佈。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

調查委員：

中 華 民 國 九 十 三 年 五 月 日

附件：本院九十三年一月十四日（九三）院台調壹字第〇九三〇八〇〇〇三〇號派查函暨相關案卷三宗。

附表一：恆春機場九十三年一月十日開航至三月底營運狀況表

時段別	九十三年一月		九十三年二月		九十三年三月	
	台北往返恆春	台中往返恆春	台北往返恆春	台中往返恆春	台北往返恆春	台中往返恆春
應飛航次	126	84	76	航 停 面 全	78	航 停 面 全
實飛航次	67	12	44		51	
取消航次	59	72	32		27	
航次取消率	46.8%	85.7%	42.1%		34.6%	
提供機位數	4162	660	2720		3282	
載客人數	1923	110	1137		1423	
載客率	46.2%	16.7%	42.0%		43.4%	

附註：一月應飛二十一日，實飛十七日。

二月應飛二十九日，實飛十七日。

三月應飛三十一日，實飛二十三日。

開航迄至三月底，應飛八十一日，實飛五十七日。

資料來源：依據交通部民用航空局九十三年四月十二日提供資料綜整。

附圖一：恆春機場平面配置圖

