

調 查 報 告

壹、案由：據審計部函報：稽察交通部民用航空局執行「桃園航空城先期發展計畫-貨運園區暨(大園南港地區)特定區計畫」，涉有未盡職責及效能過低情事乙案。

貳、調查意見：

緣行政院經濟建設委員會(下稱經建會)於民國(下同)82年2月7日向行政院簡報「桃園航空城構想計畫」之貨運園區計畫構想。行政院於84年1月5日2414次院會通過「發展臺灣成為亞太營運中心計畫」，交通部爰於86年3月18日研提「桃園航空城先期發展計畫(貨運園區暨大園〔南港地區〕)特定區計畫」(下稱桃園客貨運園區計畫)並經該院於86年5月16日核定，由民航事業作業基金先行墊付新台幣(下同)99億3,684萬餘元，支應辦理都市計畫作業規劃、區段徵收作業及客貨運園區內各項公共設施(含污水處理廠及垃圾焚化廠等)，計畫期程自86年起，預定於90年12月完成。

惟計畫先期規劃階段因受都市計畫與區段徵收相關作業延宕、部分工程施工時遭遇地下管線影響、客運園區各公共設施工程驗收與點交、相關用地撥用與移交及讓售後續作業等情，曾辦理3次計畫期程展延，經行政院核定展延至94年12月底，累計執行68億3,490萬餘元(客運園區51億7,596萬餘元、貨運園區16億元5,893萬餘元)。貨運園區及客運園區實際完成開發面積分別為45.02公頃及197.53公頃，總計242.55公頃；其中，由交通部民用航空局(下稱民航局)取得航空客運服務專用區(下稱客運服務專區)16.21公頃及航空貨運與貨物集散專用區(下稱貨運服務專區)34.85公頃，共計51.06公頃土地；另無償公共設施用地、有償撥供需

地機關、灌溉設施專用區等計 95.84 公頃；其餘發還地主可建築用地部分，經行政院於 87 年 8 月 28 日台(87)內地字第 8708765 號函核定，以徵收私有土地面積 42% 發回原地主 85.54 公頃，並於 93 年 9 月 3 日發交原土地所有權人領回，該局尚可取得 10.11 公頃土地（住宅區 3.28 公頃及商業區 6.83 公頃）。

貨運服務專區部分，民航局於 92 年 5 月 30 日以 BOT 方式與遠雄航空自由貿易港區股份有限公司（簽約時稱『遠翔航空貨運園區股份有限公司』，經該局於 95 年 5 月 29 日同意更名，下稱遠雄公司）簽訂「桃園航空貨運園區興建管理契約」，特許期限為自簽訂契約日（92 年 5 月 30 日）起算 50 年，由該公司興建開發並招商營運，該局收取租金及權利金。嗣因政府推動自由貿易港區政策，行政院於 94 年 5 月 25 日核定同意其設置為桃園航空自由貿易港區，目前已完成第一期開發土地面積約 20 公頃，並於 95 年 1 月 1 日開始營運。

客運服務專區部分，民航局將其劃分為「客一」分區作為民航人員訓練中心使用，及「客二/客三」分區作為會議、展示、旅館、商務、辦公使用等兩案，分別進行可行性評估及先期規劃；惟客二及客三分區經行政院於 91 年 7 月 4 日同意暫停開發，採綠化養地或停車場等臨時使用。而客一分區經民航局辦理 3 次公開公告招商，無廠商遞件申請，嗣後於 94 年 8 月 10 日辦理客一及客三分區 BOT 案，亦無廠商申請進駐；至客二分區經該局考量規劃作為其北部航管作業中心，於 97 年 6 月 26 日驗收合格，97 年 7 月 10 日移交該局飛航服務總台。

然據審計部函報，桃園客貨運園區計畫涉有未盡職責及效能過低情事。案經本院調閱經建會、行政院公共工程委員會（下稱工程會）、行政院環境保護署（下稱環保署）、交通部暨所屬民航局、桃園縣政府及審計部

等機關資料，復於 100 年 3 月 1 日約詢交通部及民航局等相關人員。全案業已調查竣事，茲就調查意見臚列如下：

一、民航局對於經開發取得土地負有處分之責，惟因未能積極辦理標售，致土地長期閒置，實有怠失：

(一)按「交通建設基金收支保管及運用辦法」第 10 條第 5 項規定略以：本基金之來源包括辦理區段徵收取得可建土地之處分或有償撥用價款收入。同辦法第 11 條第 5 項規定略以：本基金之用途係辦理區段徵收取得可建土地等開發成本支出；復按「桃園航空城先期發展計畫-（貨運園區暨大園（南港地區）特定區計畫）」計畫書第柒、財務計畫略以：「…相關開發資金先行由民航作業發展基金墊付，將來俟開發后取得貨運、客運專用區之土地，其土地經營、出租、出售、回收資金再行歸墊。」查本計畫累計執行 68 億 3,490 萬餘元，由民航事業作業基金先行支應，先予敘明。

(二)依據民航局函復資料，本計畫客貨運園區完成區段徵收後，該局尚可取得之可建土地計 10.11 公頃（約 101,119 平方公尺，住宅區 32,845 平方公尺、商業區 68,274 平方公尺）；另需有償撥供需地機關或讓售供公營事業及標售（租）等供民營業者使用之公共設施用地計有 6.13 公頃（約 61,300 平方公尺，包括機關用地、變電所用地、電力設施用地、電信事業用地、天然氣設施用地、自來水事業用地、垃圾焚化爐用地、污水處理廠用地等）。自 92 年至 97 年底該局共計標、讓售土地 7 筆，面積合計 18,848.26 平方公尺；建物 5 筆面積合計 741.88 平方公尺（係原建物保留幸福社區）

(三)查前開 7 筆土地處分情形，其中，商業、住宅區可

建土地部分，曾於 94 年 12 月 29 日、95 年 4 月 13 日及 96 年 8 月 17 日辦理 3 次公告標售，惟僅於 95 年 5 月 25 日出售一筆商業區用地（面積 4,241.84 平方公尺），而住宅區用地（面積 32,845 平方公尺）自該局於 94 年 12 月 29 日取得土地後，未曾規劃辦理標售；另有償撥用土地部分，除 1 筆宗教專用區用地面積 452.29 平方公尺之標售及 5 筆讓售供公營事業之土地外（總計面積 14,154.13 平方公尺，包括變電所用地 11,571.24 平方公尺及電力用地 338.77 平方公尺讓售臺電公司、自來水事業用地 2,244.12 平方公尺讓售臺灣自來水公司），其餘如機關用地、電信事業用地及天然氣設施用地因各相關單位無使用需求待標售中；已完工之垃圾焚化爐用地因桃園縣政府以財政困難為由要求無償撥用，仍待協調；另垃圾焚化爐用地因 91 年桃園縣政府反對興建爰予停辦並閒置。是以，總計民航局尚有 46,693.58 平方公尺之公共設施用地及 96,877.16 平方公尺之商業、住宅區可建土地待處分。

(四)再者，若依民航局 96 年 8 月 17 日場管字第 09600253421 號公告標售底價估計，扣除機關用地、垃圾焚化爐用地及住宅區用地未有公告標售價外，污水處理廠用地有償撥用總價約 5 億 2,249 萬餘元（以承商待操作管理保養維護勞務契約到期日 96 年 9 月 30 日計算）、電信事業用地及天然氣設施用地售價約 3,295 萬餘元、商用區土地售價約 12 億 5,984 萬餘元，合計前揭閒置土地價值遠超過 18 億元以上。

(五)綜上所述，民航局對於經開發取得土地及有償撥用地（或公共設施）負有處分之責，其中，關於機關用地、電信事業用地、天然氣設施用地及公共設施

用地如污水處理廠、垃圾焚化爐用地等需有償撥用地，亟待該局積極協調妥處；另住商用地因未能積極辦理標售，致土地長期閒置，實有怠失。

二、民航局未能善盡督導管理責任，致客運園區各項公共設施移交地方政府接管前，設施頻遭損壞或失竊並再發包修繕始完成移交，難辭其咎：

(一)據 92 年 1 月 23 日內政部內授中辦地字第 0920081936 號令訂定「區段徵收實施辦法」第 39 條第 1 項規定：「區段徵收工程經驗收合格後，各項公共設施應依有關法令規定交由各該主管機關接管並養護之。」復據「桃園航空城先期發展計畫－（貨運園區暨大園（南港地區）特定區計畫）」計畫書第肆、一、區段徵收計畫規定：「…公共設施用地(包括學校用地、…道路、環保設施用地…)，…將來登記為縣政府所有(其中環保設施用地為有償)。」

(二)查客運園區公共設施相關工程陸續於 94 年 9 月 22 日至 95 年 1 月 17 日期間驗收合格，民航局並於 94 年 8 月 10 日起委請保全公司於客運園區內巡邏。桃園縣政府於 95 年 4 月 17 日函知該縣大園鄉公所暨該縣政府主管單位略以：有關民航局辦理「桃園客貨運園區計畫」，其中客運園區之公園、停車場、路燈等公共設施，於 95 年 1 月 17 日全部驗收後，應由桃園縣大園鄉公所（下稱大園鄉公所）暨桃園縣政府各相關主管單位，依法負其接管及養護責任；另行政院公共工程委員會（下稱工程會）於 95 年 4 月 24 日召開「桃園航空客運園區」活化措施及移交接管事宜研商會議結論略以：園區之公共設施在未移交地方政府接管前，請民航局妥善管理，以免降低民間參與園區建設之意願等云云。

(三)惟查客運園區之景觀水道不鏽鋼欄杆、表面式固定投光燈、600V 級 PVC 絕緣銅導線 14mm² 及紅綠燈箱背板及 10mm 強化玻璃及道路（含瀝青混凝土 AC 路面、標線、排水設施及人行道鋪面）等公共設施，於 95 年度持續發生失竊及破壞，計報案有 6 次，總計失竊金額 87 萬 6,528 元。嗣經桃園縣政府大園鄉公所於 96 年 3 月 22 日函請民航局就客運園區內道路之相關公共設施缺失改善完成後，再移交該公所管理。該局於同年 4 月 20 日函復該公所，由該局負責修繕人行道鋪面損壞等工程。並陸續於 97 年 1 月 3 日及 97 年 1 月 23 日發包辦理「桃園航空客貨運園區公共設施—客運園區公共設施後續土木修繕工程」及「桃園航空客貨運園區公共設施工程—客運園區公共設施後續機電修繕工程」，分別於 97 年 12 月 3 日及 98 年 5 月 20 日驗收完成，各耗支 905 萬 5,901 元及 643 萬元 8,670 元。並於 98 年 7 月 31 日完成移交。

(四)綜上所述，民用航空局於客運園區各項公共設施移交地方政府接管前，未能善盡督導管理責任，致設施頻遭損壞或失竊，再發包修繕達 900 萬餘元始完成移交，難辭其咎。

三、民航局未能落實客運園區服務專用區招商目標，復以計畫進駐人口評估過於樂觀，致已完工之污水處理廠閒置及自來水配水塔未能發揮調節供水之效益，實有未當：

(一)按「桃園客貨運園區計畫」第參、二（二）項規劃構想及內容敘及，本規劃配設，航空客運服務專用、一般商業區、行政區等，以作為提供機場轉運旅客所需之購物、休閒、住宿及會議等多功能之服務，同時為因應辦理區段徵收開發配地所需之可建築用

地，計畫人口 36,000 人；復按「變更桃園航空貨運園區暨客運園區(大園南港地區)特定區計畫(配合區段徵收及都市設計變更計畫暨訂定都市設計管制)書」第六章變更後計畫略以：計畫人口與居住密度(維持原計畫)，本特定區計畫人口 27,000 人。

(二)查民航局於 92 年 7 月 16 日、93 年 2 月 6 日及 93 年 10 月 8 日曾辦理客運園區服務專區「客一分區」公開「徵求民間機構參與興建暨營運桃園航空客運服務專用區－民航人員訓練中心建設計畫」公告，因無廠商遞件申請，即未再辦理公告招商。復因工程會函示據於 94 年 8 月 10 日辦理「桃園航空客運服務專用區(客一及客三分區)徵求民間自行規劃投資興建暨營運(BOT)」案，因民間投資興建意願不高，無廠商申請進駐，嗣後該局未再辦理「客運服務專區」民間投資興建暨營運招商。迄今僅商業區桃喜飯店、客二分區民航局北部航管作業中心進駐及少數原住戶(截至 100 年 3 月底止大園鄉南港村及北港村約計 8,268 人)。

(三)復查客運園區「桃園航空客貨運園區污水處理廠工程」(下稱客運園區污水廠)及客運園區自來水配水塔工程等 2 項公共設施工程，分別於 94 年 9 月 30 日及 95 年 6 月 23 日驗收合格，結算金額各為 5 億 3,778 萬餘元(含土地部分 1 億 1,637 萬餘元)及 6,352 萬餘元。其中，污水處理廠據設計進流量，係分二期興建之平均日進流量，第一期工程(90-93 年) $Q_{ave}=6,400\text{CMD}$ ，第二期工程(94-97 年) $Q_{ave}=6,400\text{CMD}$ ，另每日可處理之最大污水量為 $9,600\text{CMD}(\text{m}^3/\text{day})$ 。詢據民航局表示，依據核定都市計畫人口數規劃計畫目標年污水處理量為 1 萬 2,800CMD，另考量客運園區初期進駐人口較少，故僅施作第一期污水處理廠處理 6,400CMD 之污水量

。惟自該污水處理廠完成後至今，尚未有污水排入廠區處理，並肇致 95 年 1 月 9 日驗收完成之污水管路工程（結算金額 1 億 1,716 萬 1,131 元）及自來水管線工程（結算金額 6,926 萬 347 元）閒置。

- (四)另自來水配水塔之功能係調節供應客運園區每日用水量，並作為短時間水源中斷之緊急用水，及消防增加之耗水量。查據民航局所復，該配水塔因客運園區進駐人口稀少，用水量極少，尚未發揮缺水水壓降低調節供水之效益。且已完工並逾保固期限均未曾使用之污水處理廠及自來水配水塔，自 94 年 12 月迄 100 年 3 月底仍需支付維護費用 858 萬餘元。綜上所述，民航局未能落實客運園區服務專用區招商目標，復以計畫進駐人口評估過於樂觀，客運園區進駐人口未能達預定進駐計畫人口，致已完工之污水處理廠閒置及自來水配水塔未能發揮調節供水之效益，實有未當。

四、民航局辦理垃圾焚化廠未能於事前審慎評估及溝通興建之必要性，徒耗規劃設計費用並致土地長期閒置，行政作業顯有瑕疵：

- (一)依據民航局函復資料，垃圾焚化廠係經都市計畫於內政部都市計畫委員會 86 年 10 月 21 日核定通過，行政院 87 年 1 月 13 日同意備查及桃園縣政府 87 年 1 月 13 日發布實施。是以，該局逕於 89 年 12 月 30 日辦理「桃園航空客運園區焚化爐興建工程委託環境影響評估、規劃、設計、監造地形測量等服務案」招標作業，90 年 2 月 27 日以 2,823 萬元決標予康城工程顧問股份有限公司，嗣規劃設計完成後，於 90 年 11 月 20 日辦理垃圾焚化爐興建工程招標。
- (二)查桃園縣政府按「鼓勵公民營機構興建營運垃圾焚化廠推動方案」於 86 年 5 月 30 日及 87 年 1 月 12 日分別提報興建桃園縣南區及北區 2 座垃圾焚化廠

計畫，並經行政院於 86 年 8 月 6 日及 87 年 8 月 17 日核定實施。嗣因環保署於 91 年間函請桃園縣政府評估取消桃園縣北區廠建廠，該府以自承原提報計畫有垃圾量錯估、鄉鎮提報量與實際垃圾量有誤差、縣內垃圾量不足等為由，於 91 年 1 月 17 日函報環保署，並經行政院於 92 年 6 月 27 日同意取消興建。

(三)復查桃園縣政府於 91 年 2 月 8 日辦理本案垃圾焚化廠環境影響說明書審查會，提出該府目前無增建焚化爐之必要，並於 91 年 5 月 13 日及 91 年 5 月 14 日函復民航局略以：環保署於 80 年 9 月依行政院核定之提報「台灣地區資源回收(焚化)廠興建工程計畫」興建「公有公營」或「公有民營」焚化廠，及後續環保署依 85 年 3 月 1 日行政院核定之「鼓勵公民營機構興建營運垃圾焚化廠推動方案」以 BOT 或 BOO 方式，鼓勵公民營機構參與興建垃圾焚化廠，目前尚有餘裕量可資處理事業廢棄物，故反對另於客運園區興建焚化爐等情。民航局爰於 91 年 6 月 14 日函報交通部轉陳行政院，經該院於 91 年 8 月 2 日同意本案暫停興建，該局據以辦理結算作業，合計支付 1,973 萬餘元之服務費用。

(四)綜上，民航局辦理客運園區垃圾焚化廠規劃與設計，未能於招標前與桃園縣政府溝通確認興建之必要性，逕行辦理規劃設計招標作業，嗣因桃園縣既有焚化爐尚有餘裕量而停辦，徒耗規劃設計費並致土地長期間置，行政作業顯有瑕疵。

五、貨運園區第一期興建營運期程屆滿前之權利金繳付期限與實際繳付之規定互有矛盾，民航局確有檢討改進之必要：

(一)查民航局於 92 年 5 月 30 日以「徵求民間參與興建暨營運桃園航空貨運園區建設計畫」(BOT)方式，

與遠雄公司簽訂「桃園航空貨運園區興建營運契約」，特許期限為自簽訂契約日起算 50 年，由該公司興建開發並招商營運 34.85 公頃基地。

- (二)按前開契約第 5.9.4.1 條規定：乙方應依相關規定取得各項事業相關許可證，送甲方備查後，始得營業；及同契約第 5.1.1.5 條規定：應於 94 年 12 月 31 日前完成第一期興建營運期程之貨運站作業及其他作業業務設施之興建，並取得其建築使用執照。查截至 94 年 12 月 31 日止，遠雄公司計於 93 年 6 月 25 日（臨時建築使用許可證）、94 年 10 月 28 日及 94 年 12 月 6 日分別取得建築面積 1,834.88M²、108,116.47M² 及 7,639.36M²，合計面積 115,755.83M²之使用執照。復按上開契約第 6.1.2.1 條規定：「乙方於本基地第一期興建營運期程屆滿（94 年 12 月 31 日）前，完成部分建築興建並取得其建築使用執照時，應繳付第一期興建營運期程屆滿前之權利金。」關於第一期興建營運期程屆滿前之權利金繳付時間依第 6.2.1.1.2 條「完成各部分建築興建年期當年之權利金，乙方應於完成各部分建築興建並取得其建築使用執照後 30 日內繳付。」之規定辦理。
- (三)依據審計部審核意見略以，民航局未依貨運園區契約第 6.1.2.1 條及第 6.2.1.1.2 條規定，通知遠雄公司於取得上開建築使用執照時，繳納第一期興建營運期程屆滿前之權利金（94 年 12 月 31 日），而同意該公司以 95 年 1 月 1 日為該貨運園區之正式營運日，致該局未能依約收取第一期興建營運期程屆滿前之權利金計有 5,384,654 元（詳如下表），損及政府權益云云。

取得使用執照日期	基準權利金(元)	Ar(m ²)	Tr(m ²)	Am(月)	權利金(元)
93年6月25日	88,000,000	1,834.88	347,857.31	18	696,274
94年10月28日	88,000,000	108,116.47	347,857.31	2	4,558,502
94年12月6日	88,000,000	7,639.36	347,857.31	0.81	129,878
總計					5,384,654

註：1. 權利金=基準權利金×[(Ar÷Tr)×(Am÷12)+(Br÷Tr)×(Bm÷12)+……]

2. Am、Bm、…：指取得建築使用執照，當年度實際營運月份數。

3. Ar、Br、…：指各分區興建完成取得建築使用執照之面積。

4. Tr：指本基地面積。

(四)詢據民航局表示，桃園航空貨運園區興建營運契約收取之權利金屬經營權利金，係依營業收入或特定指標百分比收取；是以依據該契約第6.1.2.2條規定之權利金金額計算方式中第3項規定，即建物取得使用執照後並有實際營運行為，始有「第一期興建營運期程屆滿前之權利金」之適用條件，故遠雄航空自由貿易港區股份有限公司自95年1月1日起正式營運且開始有營業收入，並無契約規定「第一期興建營運屆滿前之權利金」之適用云云。

(五)綜上所述，民航局依據興建營運契約第6.1.2.2條規定，按取得建築使用執照後當年度實際營運月份數辦理遠雄公司第一期興建營運期程屆滿前之權利金收繳，然其卻與該契約第6.2.1.1.2條關於第一期興建營運期程屆滿前之權利金應於完成各部分建築興建並取得其建築使用執照後30日內繳付之規定互有矛盾，以致有審計部查核短收權利金收入之情，該局確有檢討改進之必要。

六、行政院決議辦理「桃園航空客貨運園區」特定區計畫，無責成建立執行後相關績效評估機制，實欠允當：

(一)按「桃園客貨運園區計畫」計畫書第柒章、財務計畫略以：「為取得貨運園區及客運專用區56.78公頃之土地，……其相關開發資金先行由民航作業發

展基金墊付，其土地經營、出租、出售、回收資金再行歸墊。……有關本案詳細營運收支預估、財務分析，民航局將委託顧問公司或學術機構作進一步分析、評估。」民航局於 87 年委託完成「桃園航空城先期計畫-貨運園區暨大園(南港地區)特定區計畫」營運管理與財務分析研究(下稱先期財務分析研究)第 6.2、四、資金收入估算：「民航局未來於園區開發營運期間，其分年之收入，如表 6.2-3 所列，收入來源分為土地租金、開發權利金及營運權利金。」據該表 6.2-3(民航局三期貨/客運園區營運收入〔30 年〕一覽表)所列，以土地租金 85 元/M²及每年依物價上漲 3.5%調整，估算前 8 年客運服務專區(自 91 年 7 月 4 日核定徵求民間機構參與興建暨營運桃園航空客運服務專用區可行性評估報告書起迄 99 年 12 月底止計 8 年餘)及前 7 年貨運服務專區(自 92 年 5 月 30 日訂定契約起迄 99 年 12 月底止計 7 年餘)之土地租金收入分別為 9 億 7,200 萬元、16 億 500 萬元，及營運權利金收入分別為 11 億 8,300 萬元、5 億 9,400 萬元。

- (二)查本計畫累計執行 68 億 3,490 萬餘元，包括貨運園區 16 億 5,893 萬餘元及客運園區 51 億 7,596 萬餘元。貨運園區於 92 年 5 月 30 日以 BOT 方式引資開發，嗣於 94 年 5 月 25 日經行政院核定同意其設置為桃園航空自由貿易港區，目前已完成第一期開發土地面積約 20 公頃，然因未將 85 年 1 月 10 日財政部訂定發布之「民間機構參與交通建設減免地價稅房屋稅及契稅標準」納入考量，截至 99 年底實際收繳土地租金及權利金僅約 5 億 4 千餘萬元。另客運園區完成開發後由民航局取得之客運服務專區，規劃「客一」分區作為民航人員訓練中心使用，及「客

二/客三」分區作為會議、展示、旅館、商務、辦公使用等兩案。然「客二/客三」分區於 91 年評估發現，規劃引進之會議、展示、商務、辦公等機場產業，於桃園以北地區之發展狀況有供過於求現象，又土地使用區段與同區段高鐵計畫桃園站區開發產生嚴重競合，而鄰近消費圈如台茂、大江等大型購物商圈經營現況不佳等因素，業經行政院同意暫緩開發；至「客一」分區歷經 3 次公開招商未有廠商申請進駐，而「客二」分區經民航局考量規劃作為該局北部航管作業中心；是以，該專區迄今未有任何土地租金及權利金之收入。另查客運園區土地資產標讓售之收入至 99 年底為 2 億 5,789 萬餘元，總計截至 99 年底止，本計畫客貨運園區開發之實際收入僅 7 億 9,878 萬餘元，與先期財務分析研究之評估數據相差甚鉅。

- (三) 惟據民航局函復表示，先期財務分析研究係針對本計畫進行初步分析，並作為未來實際各項工作推動參考，未函請行政院核定。復以行政院 91 年 5 月 10 日核定「徵求民間參與興建暨營運桃園航空貨運園區建設計畫」之可行性評估報告，自民間機構開始營運日起 5 年，權利金及土地租金收入約為 7 億元，檢討貨運園區 BOT 計畫執行至 99 年止，尚符原計畫評估效益。又因客運園區尚有土地資產且貨運園區 BOT 計畫尚有超過 40 年之權利金及土地租金收入，故現階段暫無法評估本計畫有無達成效益云云。
- (四) 依行政院 86 年核定本計畫內容，本案計畫係為因應中正機場短期急迫發展目標擬定，同意由民航作業基金先行墊付，惟僅要求交通部負責督導民航局妥適規劃等事宜，卻未責成執行或研考單位就執行結果進行績效衡量，故而不僅本計畫實際收入與先期

財務分析研究評估結果大相逕庭，執行單位未能翔實檢討說明外，對於原擬藉著該計畫之實施，期落實推動亞太營運中心--空運中心發展政策之目的，亦欠缺相關資料可供評估其是否已經達成及所獲致之效果程度，致使政府資源運用績效混沌未明，實欠允當。

綜合言之，桃園航空城客貨運園區計畫自 82 年提出迄今，18 年間雖有客觀外在因素之變遷，但就既定執行方案部分，仔細檢討，仍見缺失多多，政府相關部門允應積極有效檢討改善。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至六，函請行政院督飭所屬檢討改進見復。
- 二、影附調查意見函送審計部參考。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。