

## 調 查 報 告

壹、案由：金門及馬祖機場每年霧季期間，因機場能見度不佳，時常造成機場關閉，成千旅客滯留場站；相關單位有無配套措施？機場助航及航管設施可否提昇？事關旅客權益及金門、馬祖之交通運輸，認有深入瞭解之必要乙案。

貳、調查意見：

本案係因金門及馬祖地區（下稱金馬地區）機場每年霧季期間，因機場能見度不佳，時常造成機場關閉，成千旅客滯留場站；相關單位有無配套措施？機場助航及航管設施可否提昇？事關旅客權益及金馬地區之交通運輸，認有深入瞭解之必要等情，經委員提起自動調查。案經交通部、金門縣政府、福建省連江縣政府及國防部函復本院，本院並於民國（下同）99年6月22日簡報、約詢上開相關主管人員、同年9月17至20日及次年2月25日履勘金馬地區機場及港口，並與當地政府單位及民意機關代表進行座談，及99年11月12日約詢行政院林秘書長中森、交通部暨所屬民用航空局（下稱民航局）及相關部會主管人員。案經調查完竣，茲臚述調查意見如次：

一、金馬地區聯外交通運輸建設應考量民眾運具選擇之優先性，依運具選擇排序相關建設計畫期程及預算經費，且應海空運輸密切配合，達到聯外運輸無接縫的服務。

（一）查金門機場自96年起至98年每年輸運旅客數分別為1,466,235人次、1,726,790人次及1,986,694人次；馬祖南竿機場自96年起至98年每年輸運旅客數分別為161,573人次、190,341人次及183,689

人次，而北竿機場則每年輸運旅客數分別為 46,894 人次、55,970 人次及 70,759 人次。然馬祖地區由臺馬輪航行「基隆－馬祖」航線，自 96 年起至 98 年每年輸運之載客數分別為 96 年載客 108,539 人次、97 年載客 104,157 人次及 98 年載客 129,293 人次；金門與臺灣本島之間，自 95 年因載客數不佳，定期航運停航後，目前並無定期航線營運。由上述金馬地區 96 年起至 98 年每年輸運之海空運旅客數差異可知，該地區民眾往來於臺灣之間主要運輸工具選擇係以空運為主，且有逐年增加之趨勢。

(二)金門機場現有跑道長度 3,004 公尺，寬度 45 公尺，最大起降機型 B757，為 4D 精確進場跑道；平行滑行道 1 條長 1,730 公尺、垂交滑行道 2 條，各長 176 公尺，航廈一座，年容量為 230 萬人次，貨運站一座，年容量約為 3 萬公噸，停機坪 9 架位，有關機場建設部分，於航站區第 1 期擴建工程及空側短期改善工程：航站區第 1 期擴建工程部分，航廈年旅客服務容量由原 105 萬增至 230 萬人次；空側短期改善工程部分，辦理南側壕溝填平、跑道 06 端南側整地排水等項，航站區擴建工程已於 99 年 3 月 15 日完工，空側工程刻正施工中，總工程經費約 4 億 9,049 萬元；金門尚義機場航站區後續擴建工程：業於 99 年 7 月 23 日完成工程整體規劃報告，目前進行設計作業中，預估工程經費約 4 億 4,737 萬元。馬祖南竿機場屬 2C 類目視機場，跑道長度 1,580 公尺，垂交滑行道 1 條長 45 公尺，最大可供 DHC8-300 機型起降，目前機場營運亦飛航 DHC8-300 機型為主，航廈一座，年容量為 41 萬人次；北竿機場屬 2C 類非精確儀降機場，跑道長度 1,150 公尺，最大可供 DHC8-300 機型起降，機場營運亦飛

航 DHC8-300 機型為主，北竿機場跑道左右定位輔助臺及測距儀(LDA/DME)裝備，於 98 年 9 月完成 LDA/DME 裝備建置使用，能見度標準由原先之 3,200 公尺改善至 2,400 公尺(B 類航機)，預算金額約 3,775 萬元。另馬祖地區之「南、北竿機場改善可行性評估」委託技術服務，目前正研議該委託技術服務之採購作業，擬委託專業顧問公司，就跑道延長及功能提升方式，研擬改善方案，並估算建設經費，將從工程技術、土地取得、建設經費等面向作可行性評估，將視未來評估結果，再檢討辦理後續事宜。由上開金馬地區機場之建設計畫可知，除尚義機場已完成第 1 期擴建工程，工程經費約 4 億餘元，其餘各項建設計畫則都尚處於規劃設計階段。

(三)金門地區港埠發展，依 98 年 8 月 5 日報行政院核定之「金門港埠整體規劃及未來發展計畫(98-100 年)」，金門商港係金門地區聯外及其島際間之主要客貨運港口，並為兩岸小三通之通航港口，其中水頭港區於 98 年至 101 年將由交通部公務預算補助辦理全港區港池浚填工程，所需經費約 26 億 8,820 萬元，另以特別預算支應增建小三通專用及大小金門客運浮動碼頭各 1 座，並擴充小三通通關空間及改善小三通碼頭貨運通道，預訂於 100 年底前辦理完成，所需經費約 4.42 億元；料羅港區於 98 年至 101 年將由特別預算支應整建 1~3 號老舊碼頭及相關設施，所需經費約 6.18 億元；馬祖地區港埠發展，依 98 年 9 月 29 日報行政院核定之「馬祖港埠整體規劃及未來發展計畫(98-100 年)」，馬祖商港係馬祖地區聯外及其島際間之主要客貨運港口，並為兩岸小三通之通航港口，其中福澳碼頭區為馬祖地區與臺灣本島、馬祖各離島以及小三

通之主要客、貨運港口，由特別預算補助辦理 2 座浮動碼頭新設工程，核定經費為 1 億 7,508 萬元，業於 99 年 11 月 2 日完成；另以公務預算支應辦理「馬祖港埠各碼頭區擴建及改善計畫」，核定經費為 20.078 億元，預計 103 年底前辦理完成，其中福澳碼頭區包括碼頭檢測及整修工程、旅客服務中心擴建及旅運大樓興建，以因應未來擴大小三通之需，所需經費約 17.52 億元；白沙碼頭區於 99 年至 101 年將納入各碼頭區港埠設施改善工程計畫，進行候船室改善及港埠設施檢修，所需經費約 8,150 萬元；青帆碼頭區及猛澳碼頭區於 99 年至 101 年將納入各碼頭區港埠設施改善工程計畫，進行碼頭區消波塊製作、吊放與相關改善計畫，所需經費約 845 萬元；中柱碼頭區於 99 年至 101 年納入各碼頭區港埠設施改善工程計畫，進行南碼頭防舷材與照明改善及南碼頭延長等二項工程，所需經費約 8,980 萬元。由上開金馬地區港埠之建設計畫可知，金門地區港埠已核定並執行中之建設經費高達 30 餘億元，馬祖區港埠已核定並執行中之建設經費亦有 20 餘億元，與金馬地區航空運輸建設經費相較，顯有偏重於航運港埠建設情形。

- (四) 詢據交通部，旅客運具選擇特性，鑑於均衡旅客運具之選擇特性，端賴海空交通運輸工具如何能妥善分配資源，並透過合作、分工等方式，達成運具間最佳利用狀態；考量海運運輸固有特徵為航行速度慢、運送時間長、運輸容量大等，且海上航線主要係擔負離島地區對外民生物資之運補功能，對於離島地區居民而言，客運多選擇使用其有遠距、速達特徵之空中交通運輸。由上開運具選擇特性可知，客運運輸一般偏好於快速之空運為主，而貨運產品

之輸運則以量大，但較為慢速之海運輸運為選擇。

(五)綜上，金馬地區民眾往來於臺灣之間，主要運輸工具選擇係以空運為主，故其聯外交通輸運建設應考量民眾對運具選擇之優先性，而依運具選擇排序相關建設計畫期程及預算經費分配，以目前海空運建設經費差距懸殊，允應加以檢討，且目前金門地區尚無定期航運船班，難謂有海空運輸密切配合，以達到聯外運輸無接縫的服務。

二、辦理兩岸擴大小三通措施，對放寬身份限制，造成金馬地區逐年旅次屢創新高，然航空運能卻未配合提升，顯見配套措施未盡妥適，影響金馬地區離島居民交通的易行性。

(一)據 97 年 6 月 19 日行政院正式通過「小三通人員往來正常化實施方案」，全面廢除「小三通」人員身份往來限制，也就是所謂的「擴大小三通」，即日起不再僅限於已經登記的臺商、眷屬，或設籍金門、馬祖、澎湖的民眾才能採行小三通途徑往來於兩岸之間，一般臺灣本島民眾持用護照都可以適用小三通路線。而外國人也可以憑有效簽證及有效護照或旅行證件，或適用以免簽證方式入國之有效護照，經內政部入出國及移民署查驗許可後，由金門入出大陸地區；香港或澳門居民，持有效入出境許可證者，亦同。因此有更多臺灣或大陸旅客經由金馬地區往來於兩岸。一般而言，以臺灣旅客為例，「擴大小三通」新增的人員可區分為兩類，第一類為新增的中轉臺商，第二類旅客則為對福建觀光有興趣者，使臺灣旅客赴大陸沿海觀光的時間及金錢成本大幅下降，大幅提升旅遊吸引力。而大陸對岸旅客亦因嚮往金馬地區戰地風光或旅行成本考量等因素，而有採行擴大小三通途徑進入臺灣地區，因

此就辦理擴大小三通之後，往來之旅客人數確實有所成長。

(二)查金門機場自 96 年起至 98 年每年輸運旅客數分別為 1,466,235 人次、1,726,790 人次及 1,986,694 人次，年輸運旅客數成長率分別為 17.77% 及 15.05%，然 96 年起至 98 年每年飛機起降架數分別為 23,683 架次、25,1480 架次及 28,180 架次，年飛機起降架數成長率分別為 6.19% 及 12.06%；馬祖南竿機場自 96 年起至 98 年每年輸運旅客數分別為 161,573 人次、190,341 人次及 183,689 人次，年輸運旅客數成長率分別為 17.80% 及 -3.09%，然年飛機起降架數分別為 4,041 架次、4,408 架次及 4,316 架次，年飛機起降架數成長率分別為 9.08% 及 -2.09%；而馬祖北竿機場自 96 年起至 98 年每年輸運旅客數分別為 46,894 人次、55,970 人次及 70,759 人次，年輸運旅客數成長率分別為 19.35% 及 26.42%，然自 96 年起至 98 年每年飛機起降架數分別為 1,754 架次、1,919 架次及 1,957 架次，年飛機起降架數成長率分別為 9.41% 及 1.98%。由上開 96 年至 98 年每年旅客人數成長率與飛機起降架次成長率相較，可知每年旅客人數成長率高於飛機起降架次成長率，以金門機場 96 年至 97 年為例，年旅客人數成長率 17.77%，遠高於飛機起降架次成長率的 6.19%；南竿機場 96 年至 97 年年旅客人數成長率 17.80%，遠高於飛機起降架次成長率的 9.08%；北竿機場 97 年至 98 年為例，年旅客人數成長率 26.42%，遠高於飛機起降架次成長率的 1.98%，顯見金馬地區航空運輸之運能，未能配合旅客成長進行調整。

(三)綜上，辦理兩岸擴大小三通措施，對放寬身份限制

，造成金馬地區逐年旅客旅次屢創新高，預估 99 年將突破 210 萬人次，然年旅客人數成長率高於飛機起降架次成長率，其航空運能卻未配合提升，顯見配套措施未盡妥適，影響金馬地區離島居民交通的易行性。

**三、金馬地區濃霧時節旅客輸運計畫之擬定，應兼顧搭乘旅次目的之差異性及應變性，減少旅客夜宿機場、徹夜排隊之窘狀，其配套措施亦應審慎考量。**

(一)據金馬地區機場之關場原因及起降標準，因航空器起降須依各機場所頒訂之起降標準作業，該起降標準係依據國際規範及該機場地形、地障條件訂定。金門機場之進場降落標準為能見度 1,200 公尺，馬祖北竿機場之進場降落標準為能見度 2,400 公尺，南竿機場之進場降落標準為能見度 5,000 公尺及雲幕高 1,500 英尺。金門及南、北竿機場關閉主因為天候不良所造成，尤其每年季節性濃霧更為關場之主要因素，依據最近 3 年氣象觀測資料（配合機場營運，每天觀測時間為 13 小時），天氣未達該機場進場降落標準之相關統計，金門機場天氣未達該機場進場降落標準的累計時間為 17,658 分鐘，占全部觀測時間（854,880 分鐘）之 2.07%；北竿機場天氣未達該機場進場降落標準的累計時間為 40,413 分鐘，占全部觀測時間之 4.73%；南竿機場天氣未達該機場進場降落標準的累計時間為 206,670 分鐘，占全部觀測時間之 24.18%。由上開未達該機場進場降落標準之統計，可知每年金馬地區皆會因季節性之濃霧而影響飛機起降之作業。

(二)查民航局為因應天候因素可能造成機場關場而無法正常起降航班，事先已擬定 A、B、C 三項疏運計畫以為因應，計畫內容包含 A 計畫：航空公司增開

航班及改調派大型機協助疏運旅客；B計畫：協調港務局增開專船疏運旅客；C計畫：協調國防部派遣軍用運輸機或運輸艦協助疏運旅客。民航局依據團體與一般旅客之屬性與人數，訂定旅客候補原則，金門航空站並於啟動聯合補位單一窗口時公告周知相關旅客候補資訊，同時視情形彈性調整之。現階段並已依據團體與一般旅客之屬性與人數，訂定候補原則，避免外界有優先疏運團客或優先疏運散客之疑慮。一般正班機剩餘機位因數量較少，無法供團體運用，一律納入供「散客」候補；加班機機位訂定「團客」與「散客」分配比例約為5比4。經查機場濃霧關閉時，旅客身份若為當地民眾者，於預期機場無法短時間內開放，一般都是先行返回當地住處，隔日再行前往機場等候輸運，影響性自然是較為輕微，然若為外地散客或旅遊團體，當住宿或行程等配套措施無法配合時，自然僅能夜宿機場、徹夜排隊，而遭媒體大幅報導，政府處理機場濃霧旅客輸運計畫欠缺同理心。以99年4月間發生在臺中及高雄航站之旅客抗爭事件，即是因金門機場濃霧關閉團體陸客行程遭到延誤，行政機關又欠缺相關配套措施，所發生之爭端情事。

(三) 詢據交通部及民航局，有關返鄉、旅遊、洽公及小三通等不同旅次目的之旅客區分疏運措施部分，查98年金門縣居民申請離島居民票價補貼佔該航線總載客人數約16.3%、連江縣居民申請離島居民票價補貼佔該航線總載客人數約19.7%，由於前開數據並未包含離島居民設籍臺灣本島者，故現階段離島返鄉族群尚難完整區分，惟就疏運立場而言，返鄉、旅遊、洽公及小三通等不同旅次目的之旅客群體均為疏運對象，歷來均以全部等同重要立場處理

疏運作業，尚未訂有不同疏運標準。另考量小三通旅客轉運及霧季機場關閉時，航廈內滯留大量旅客，民航局前於 98 年 6 月 5 日研提「金門尚義機場航站區後續擴建工程」先期規劃構想書陳報交通部轉行政院，並於 98 年 11 月 3 日經行政院核定。對霧季關閉造成航廈內滯留大量旅客乙節，已規劃擴建西側航站，使原航站與後續擴建工程之西側擴建航站空間，整併國內線入出境之候機室做為國內線大廳，預期將增加航站區營運面積約 5,600 平方公尺，可紓解金門霧季機場關閉效應與小三通旅客轉運之旅客量。惟讓旅客常態性的於霧季期間在航站內夜宿機場、徹夜排隊，有關機關仍應妥適研議對策及配套措施。

- (四) 綜上，民航局為因應天候因素可能造成機場關場而無法正常起降航班，事先已擬定 A、B、C 三項疏運計畫以為因應，然其濃霧時節旅客輸運計畫之擬定，卻未兼顧搭乘旅次目的之差異性及應變性，以發生數次機場抗爭事件為例，即是因未能考量旅客立場所致，而有旅客夜宿機場、徹夜排隊之窘狀，其配套措施亦應審慎考量。

#### 四、金馬地區濃霧時節旅客輸運計畫之執行程序與優先次序應予以法治化公告，對於航班機位聯合單一窗口之訂位及補位情形，應建立公開透明資訊，以消除民眾認為黑箱作業之疑慮。

- (一) 民航局為因應天候因素可能造成機場關場，已擬定 A、B、C 三項疏運計畫以為因應，計畫內容包含 A 計畫：航空公司增開航班及改調派大型機協助疏運旅客；B 計畫：協調港務局增開專船疏運旅客；C 計畫：協調國防部派遣軍用運輸機或運輸艦協助疏運旅客。其中 A 計畫為優先執行之方案，然因航空

公司之運能有限，故有關疏運 B 及 C 計畫啟動機制如下：增開專船啟動時機（疏運 B 計畫）：機場關場後第 2 天上午 8 點研判當天及隔天仍無法開場時啟動；登記搭乘海運繳款人數達 200 人（含）以上時。因上述作法較為嚴苛，可能導致旅客等候時間較長，故 99 年 4 月 21 日金門機場關場時已採取下列調整做法（研判原則）：關場已致半數正班機取消；氣象資料顯示開場機率不高；統計滯留旅客人數已知無法於當日（或隔日上午）疏運完畢。由金門航空站通知高雄港務局啟動，高雄港務局即協助調派專船由臺中駛往金門，並派員至金門航空站受理登記搭船；國防部派遣軍用運輸機或運輸艦協助疏運（疏運 C 計畫）：民航機及專船運能無法於當日（或隔日）疏運滯留旅客。啟動方式：研判可能之疏運需求，協調國防部優予調派軍機待命。因天候因素致機場關場時，民航局於 99 年 6 月 14 日邀集相關單位全面檢視並加以整合制定「金門機場關場旅客疏運緊急應變機制」（馬祖機場準用此機制），當民航局啟動旅客疏運緊急應變機制後，即由各相關單位配合派員成立緊急應變小組（成員包含各縣政府、國防部、港務局、觀光局及航警局等相關單位），並由民航局統籌指揮緊急應變小組規劃調度及執行各項緊急應變作業。然「金門機場關場旅客疏運緊急應變機制」卻未經法治化之公告，其應變機制係為行政機關間辦理之依據，對攸關切身之搭機旅客知的權利，無法預期疏運緊急應變機制作業流程，而採行對自身最有利之輸運機制。

- (二) 詢據交通部及民航局，為考量小三通旅客倘因霧鎖而滯留金馬地區，衍生之食宿安排及行程延誤對旅客影響甚鉅，故目前於金馬地區航空站採取因應措

施如次：航空站立刻通報各該縣政府、港務處，並由其轉知對岸港務單位善盡告知責任，俾利旅客及早因應，避免旅客持續湧入；滯留金門之小三通旅客，團客部分則由地區旅行社負責安排食宿及行程，散客部分則需自行安排食宿及行程，或洽縣政府旅客服務櫃檯尋求協助；另針對部分要求夜宿機場的旅客，由航空站提供毛毯及飲水等設施，滿足其基本需求。又航空站將適時啟動聯合補位單一窗口，提供現場旅客(團客、散客)候補人數及即時資訊予民航局、觀光局及縣政府等相關單位，並洽航空公司通知旅行社妥處團客行程變更事宜。然各航空站之聯合補位單一窗口，雖提供各項即時資訊予各相關單位，惟對現場徹夜排隊等候補位的旅客，卻未有相對之資訊顯示系統，如大廳或航空公司櫃台前加設 LCD、跑馬燈，隨時公布機場能見度、登機、訂位狀況、候補及加班機情形，致遭民眾及媒體指責機位候補作業有黑箱作業之嫌。

(三)綜上，「金門機場關場旅客疏運緊急應變機制」未經法治化之公告，其應變機制僅為行政機關間辦理之依據，故其旅客輸運計畫之執行程序與優先次序應予以法治化公告，且對於航班機位聯合單一窗口之訂位及補位情形，應建立公開透明資訊，如大廳或航空公司櫃台前加設 LCD、跑馬燈，隨時公布機場能見度、登機、訂位狀況、候補及加班機情形，以消除民眾認為黑箱作業之疑慮。

五、針對地方民意反映離島交通輸運情形及濃霧時節輸運應變計畫之意見及疑慮，相關主管機關應予妥適回應，化民眾之阻力為助力，共同解決離島交通問題。

本案係因金馬地區機場每年霧季期間，因機場能見度不佳，時常造成機場關閉，成千旅客滯留場站，

影響離島居民交通，因此本院於 99 年 6 月 22 日邀請交通部暨所屬民航局、金門縣政府及福建省連江縣政府相關主管人員到院簡報、接受約詢及同年 9 月 17 至 20 日履勘金馬地區機場及港口，並與當地民意機關代表進行座談。各地方政府及民意機關反映離島交通輸運情形及濃霧時節輸運應變計畫之執行，於實際辦理過程當中核有諸多意見及疑慮，分述如下：

(一)金門縣政府部分：

- 1、臺金航線運能供給不足現象：依據輿情反映及航空公司各班次運量統計，以 99 年 3 月 24 日至 27 日為例，金門往臺北航線之平均載客率達 95% 以上，且同期大陸地區旅遊團體每天亦有千餘人次入境轉赴臺灣旅遊(3 月 27 日高達 1,787 人次)。以 99 年 3 月份與 98 年 3 月份同期運能比較，99 年 3 月當月臺金空運航線飛航 2,167 架次，機場出入旅客 159,297 人次，小三通海運航線航駛 1,086 航次，碼頭入出境旅客 113,833 人次；98 年 3 月當月，臺金空運航線飛航 2,213 架次，機場出入旅客 148,969 人次，小三通海運航線航駛 932 航次，碼頭入出境旅客 110,258 人次。由上述運量，99 年 3 月份小三通航線旅運人次較去年同期增加 3,500 餘人次，惟臺金空運航線運能卻不增反減(減少近 50 架次)，突顯臺金空運運能無法即時因應需求調整，造成民眾屢訂不到機位現象。
- 2、旅行社之接待責任問題：99 年 4 月 12、13 日因金門濃霧機場關閉，發現有旅行社未安排欲轉赴臺灣旅遊團體住宿，而載至機場等待翌日候補機位現象。次日更有大陸旅遊團體在機場航站找不到金門導遊之現象，造成旅客在機場求助無門，

衍生情緒浮躁之情事。

- 3、航空公司停飛對乘客之處理問題：因金門尚義機場關場班機延遲飛航，乘客無從得知班機可能飛航時間，影響乘客情緒；班機取消當日(晚)，航空公司對已購票旅客(含已訂位)未主動提供必要資訊及飲食或膳宿等，造成乘客夜宿機場；機場開場後之累積乘客處理，除當日原購票(訂位)乘客外，亦需疏運前一日滯留乘客，運能有待加強；旅行社各顯神通，航空公司以逸待勞，增加機場耳語及乘客不耐。
- 4、臺馬間空運及小三通海運之配合：99年4月12日因濃霧造成金門尚義機場關場，小三通航線部分航班仍載運2,000餘人抵達金門，惟次日機場開場，除亟需疏運前一日滯留旅客外，亦有大陸旅遊團體入境金門欲轉乘班機赴臺灣地區旅遊，造成乘客爭搶機位亂象。
- 5、金門機場關場旅客疏運緊急應變機制之啟動時機：99年4月12日17:10金門航空站傳真通知啟動海上運輸緊急應變機制，惟交通部卻以「未達啟動時機」為由，不同意啟動海上運輸緊急應變機制，顯與實況需求不符；機場關場衍生問題涉及觀光局、民航局及高雄港務局等橫向協調，卻未見有單位統籌指揮相關緊急應變措施(含媒體新聞處理)及民眾抱怨處置。
- 6、觀光住宿能量掌握資訊不足：主管機關掌握金門地區可供住宿能量及往來兩岸三地運能，亦掌控旅遊團體入出境許可權限，惟卻未對於特殊狀況(如小三通航線停航或臺金空運航線停航)研擬具體因應措施，造成大量旅遊團體滯留金門，且滯留人數持續增加，難以控制。

- 7、地方迭有反映船票價格過高，以水頭碼頭前往廈門東渡碼頭、五通碼頭及泉州石井港等 3 條航線，距離遠近不同，票價卻同樣是 650 元，外加 100 元碼頭清潔費，請船公司研究票價合理化之問題。

(二)福建省連江縣政府部分：

- 1、北竿機場起降標準及天然條件較優，然現行航班分配北竿機場僅 3 班，且末班時間無法配合南北海運船班，導致使用率偏低，因此航空公司常因天候、終昏時間等因素取消航班，致北竿機場實際飛行航班僅終昏前之 2 班；建議北竿機場航班末班機時間應調整至終昏前時段，以維護北竿地區民眾與旅客權益。
- 2、北竿機場現行加班機候補制度為南竿三分之二、北竿三分之一之硬性額度分配候補比例，影響北竿地區民眾及旅客權益，且現行後補額度分配顯不合公平原則，已引發數起因候補機制之激烈抗爭。建議對於加班機後補機制應回歸市場自由候補機制為宜，比照全國各機場候補機制，以降落機場當時現場人員優先候補為宜。
- 3、備降機場之配套措施：馬祖南竿機場受制於地形、跑道長度及天候等因素（無效飛航率約為 22.2%/年），其飛航率較北竿機場低，常有「南機北降」之情形發生，其轉運協調、航班延後及飛航補貼仍有待加強。
- 4、臺馬輪老舊及開航率過低：連江縣臺馬輪船齡為 25 年較為老舊，載運乘客數為 500 人左右，其每年往返臺馬間之航次數約為 210 趟次，停靠南竿鄉福澳港口及東引鄉中柱港，亦為東引鄉主要對外之海運交通工具。臺馬輪如遇 9 級以上風浪

時，將視海象許可及航行安全無虞情形下方會開航。惟其停航時，對東引鄉旅客影響較大，有對外交通中斷之情況發生。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至五，函請交通部確實檢討改進見復。
- 二、調查意見五，函金門縣政府及連江縣政府，並請交通部就本意見處理情形，函知該府。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。