

## 糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部。

貳、案由：交通部督導所屬民用航空局執行馬公機場新建工程，未能考量航空旅次人數衰退，過度樂觀預估服務客運數及貨運量，致機場客運及貨運使用效率僅達四成及三成，嗣對國際包機推廣仍待加強，致專用場站設施使用效能低落，核有疏失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

一、查交通部民用航空局（下稱民航局）所屬馬公機場為軍民合用機場，原有舊航廈為地上兩層建築物，面積僅 5,086 平方公尺，年容量約 90 萬人次。自民國（下同）76 年政府實施「開放天空」政策，航空運輸業務蓬勃發展，馬公機場於 80 年旅客量為 153.4 萬人次，爾後逐年成長，至 86 年達 212.4 萬人次，已為航廈容量之 2.4 倍，當時航廈無法負荷大量旅客成長需求，擁擠不堪，尤其觀光旺季與年節等尖峰時段，其擁擠情況更為嚴重，服務水準嚴重惡化，旅客怨聲載道，故民意強烈要求儘速改善航廈。民航局於 84 年開始進行航廈新建評估規劃工作，嗣於 85 年完成相關規劃作業，新建內容包含依所預測之航空運量，推估機場所需設施，規劃新建一座新航廈（內含國內線及國際包機旅客所需空間）、擴建機坪（可容納如 B757 之 4D 類航機）及其他相關設施，該機場設施新建擬分二期辦理，第一期辦理國內線航廈設施所需經費約新臺幣（下同）24 億元，第二期辦理國際線航廈相關設施所需經費約 9.6 億元。民航局於 85 年 7 月 1 日開始推動第一期工程計畫，並委託交通部國道新建工

程局（下稱國工局）辦理，該計畫奉行政院 87 年 4 月 4 日函示原則同意先辦理第一期工程，並於 91 年 9 月 27 日完工啟用。另因 89 年政府開始推動「挑戰 2008：國家發展重點計畫」，其中一項重要政策為「觀光客倍增計畫」，並規劃澎湖離島及其他地區等 13 條旅遊線或區域。嗣於 89 年 6 月間，因應民意提出「請交通部加速推動馬公機場第二期航站，並將國際航線延伸至澎湖，以因應小三通，及促進馬公機場升級為國際機場」之訴求；後於 89 年 10 月間民意再度要求交通部落實「馬公機場民航站新建一、二期工程合併辦理」之政策。民航局乃推動馬公航空站第一、二期工程合併計畫，經依行政程序陳報，奉行政院 90 年 5 月 9 日函示同意辦理第二期工程，民航局據以辦理，繼續委託國工局代辦，並於 93 年 8 月 10 日完工啟用。工程經費預算來源由民航作業基金支應，實際第一期工程費 19.98 億元，第二期工程費為 6.68 億元，新建規模係依據 84 年所評估之相關內容：預估服務人次於 110 年服務旅客量為 404 萬人次；貨運量於 110 年貨運量約為 2.3 萬噸。現有航廈完成後，航廈新建樓地板面積 44,048 平方公尺，設計航廈客運容量 440 萬（人次/年）；貨運站樓地板面積 868 平方公尺，設計貨運容量為 23,570（公噸/年），供國內線及國際包機旅客及貨運使用。

二、馬公機場於 82 年升等為乙種航空站，於 86 年旅運人次達到最高峰年營運量為旅客 2,124,330 人次、貨運 9,649.1 公噸，但往後則是逐年下降，至 90 年行政院同意合併辦理第一、二期工程時，旅運人次下降為 1,875,321 人次、貨運 5,344.0 公噸。然民航局卻仍以客運場站設施年容量 440 萬人次、貨運站容量 23,570 公噸為新建目標，並於 93 年 8 月 10 日啟用營

運，總工程經費為 26.66 億元，然於 93 年啟用時旅運人次已衰退至 1,841,259 人次、貨運 5,149.7 公噸，客、貨運場站設施使用率僅為 41.85%及 21.85%；另從 90 年起至 99 年止，總服務旅客人數及貨運量由 90 年的 1,875,321 人次、貨運 5,344.0 公噸，至 99 年的 1,838,126 人次、貨運 7,075.0 公噸，99 年之客、貨運場站設施使用率僅為 41.78%及 30.02%，10 年間客運航廈使用效能約僅四成，貨運場站使用效能則略有提升亦僅有三成。由上開馬公機場旅運人次變化情形，可知該航空站新建工程，未能體認自 87 年起該站旅客人數已逐漸減少之事實，致 93 年航空站新建工程完工啟用後，客、貨運場站設施使用率僅為四成及三成；另馬公機場係經行政院核定為國際包機起降機場，其第一、二期工程合併及新建規模，亦因國際及兩岸包機之需求而有相關之設施及空間之設置，惟據歷年國際及兩岸包機起降架次及服務人次，以 97 至 99 年為例，則僅 10 架次（897 人次）、4 架次（410 人次）、10 架次（1,356 人次），其國際及兩岸包機飛航推動情形堪稱績效不彰，實際每月不足 1 班國際包機飛航使用，亦造成相關設施及空間閒置情事。由上開航空站實際營運情形，顯見馬公航空站新建工程規模未能考量航空旅次及貨運量衰退之趨勢，過度樂觀預估服務客運旅次數及貨運量，且因評估國際班機飛航未見核實，肇致該航廈第一、二期工程合併辦理，錯失彈性調整航廈新建規模之轉機。

三、詢據民航局，馬公機場於 85 年完成航廈新建之評估規劃工作，因 89 年政府推動「觀光客倍增計畫」，擬開發新興套裝旅遊線及新景點，共規劃澎湖離島等 13 條旅遊線或區域。而澎湖離島旅遊線之主要推動首件澎湖 5 星級國際觀光旅館「漁翁島休閒渡假區」(12

億元)、「吉貝休閒渡假旅館及遊憩區」(0.48 億元)。嗣因觀光客倍增計畫，並未能有效落實，且規劃澎湖 5 星級國際觀光旅館等計畫，亦未執行。另澎湖原擬設博弈區，亦遭民眾公投反對，故無法藉此吸引遊客，致使前所預測之旅客量未能達到原訂目標。另馬公站旅客設計年容量為 440 萬 (人次/年)，月容量約為 36 萬 7000 (人次/月)，惟澎湖觀光受限於天候因素，觀光旅客大部分均集中於春夏兩季，淡旺季的旅客數比率可達 1:2.7，以今 (100) 年 7 月份為例，旅客數達到 28 萬 7,918 人次，當月旅客數已達設計容量的 78.5%。然經查若以 99 年觀光旺季之 6、7 及 8 月為例，服務旅客數僅達設計容量的 61.3%，雖有旅客尖離峰之實，亦不無有投資過當之失；又澎湖地區海運發展較為蓬勃，在成本考量下，貨物運送經由海運相對具競爭力，而各航空公司馬公航線經營亦以旅客運輸為主 (並無貨機飛航)，貨物運量相對受到限制 (受限於航機最大起飛重量)，故航空貨運量也較原預估數量較低。由上開民航局執行馬公機場新建工程之規劃評估考量，其場站新建確實有其需要，惟新建規模是否妥適考量、季節尖離峰旅次特性、預估服務人次是否確實？由後續實際旅運人次變化情形，顯見其評估服務數量、新建規模考量未盡妥適。

綜上所述，交通部督導民航局執行馬公機場航廈新建工程，未能考量航空旅次人數逐年衰退事實，仍以客運場站設施年容量 440 萬人次、貨運站容量 23,570 公噸為新建目標，過度樂觀預估服務客運旅次數及貨運量，致機場客運及貨運使用效率僅達四成及三成，嗣因評估國際班機飛航未見核實，實際僅每月不足 1 班國際包機飛航使用，肇致該航廈第一、二期工程合併辦理，錯失彈性調整航廈新建規模之轉機，致專用場站設施使用效能低落，核有失當，爰依監察法第 24 條提案糾正，送請交通部確實檢討改善見復。

提案委員：程仁宏

楊美鈴