

調 查 報 告

壹、案 由：據審計部112年度中央政府總決算審核報告，桃園國際機場股份有限公司提供出境旅客自助行李託運服務之航空公司及使用時段疑尚有擴大空間，又入境航班行李運抵轉盤作業疑未臻嚴謹，致旅客等候時間過長，以及113年10月27日第二航廈地下室發生起火意外等情案。

貳、調查意見：

本案緣係審計部112年度中央政府總決算審核報告有關臺灣桃園國際機場(下稱桃園國際機場)出境旅客自助行李託運設備(Self-service Bag Drop, 簡稱SBD), 加入服務之航空公司及使用時段尚有擴大空間, 以及入境航班行李運抵提領轉盤作業未臻嚴謹, 致旅客等候時間過長等情事。經函請審計部提供查核資料¹, 及於民國(下同)113年11月11日邀請審計部交通建設審計處李奕勳審計官兼處長率員到院簡報, 復於同年12月25日實地履勘桃園國際機場第一航廈與第二航廈地下1樓行李處理場、入境行李提領區(行李轉盤)、出境大廳旅客自助行李託運設備, 以及航警局旅客行李安全檢查作業等情形, 同日並聽取交通部、桃園國際機場股份有限公司(下稱桃機公司)及內政部警政署(下稱警政署)航空警察局(下稱航警局)簡報, 中華航空股份有限公司(下稱中華航空, 以下航空公司均簡稱)、長榮航空、星宇航空、台灣虎航4家航空公司, 桃園航勤股份有限公司(下稱桃勤公司)、長榮航勤股份有限公司(下稱長榮航勤)2家地勤公司²相

¹ 審計部113年11月5日台審部交字第1138404100號函

² 民用航空法第2條：「……二、航空站：指具備供航空器載卸客貨之設施與裝備及用於航空器起降活動之區域。……十四、航空站地勤業：指於機坪內從事航空器拖曳、導引、行李、

關業務人員並與會說明，嗣調閱交通部、桃機公司及航警局等機關相關卷證資料³，並經交通部及航警局迭次補充資料到院，已調查竣事，茲臚列調查意見如下：

- 一、桃機公司於113年1月起將「SBD激勵方案」目標使用率由5%調整至7%，並實施混合式自助行李託運設備差別費率，統計113年加入自助行李託運設備服務之航空公司，由試辦前之5家增至11家，已介接SBD服務之航空公司客運量占比由52%增至65%，尚值肯認。惟仍需持續鼓勵可介接設備之外籍航空公司共同加入服務，以提高旅客自助行李託運設備之使用率及報到效率：

- (一)經查，旅客購買航空公司機票，即可享有航空公司依乘客運送契約提供之旅客各項報到服務，包含航空公司網路/手機APP報到、自助報到⁴及人工報到等方式。桃機公司為提升桃園國際機場旅客報到效能及機場智慧化形象，自105年2月起規劃建置出境旅客行李託運自動化設備服務；第二航廈26座專用型自助行李託運設備於107年12月20日正式營運；第一航廈30座複合型自助行李託運設備亦於112年12月20日啟用，該兩用型設計除可提供旅客自助行李託運外，亦可提供航空公司人工報到櫃檯使用，增加報到櫃檯使用之彈性。是桃機公司為提升桃園國際機場行李作業競爭力，已於第一、第二航廈建置

貨物、餐點裝卸、機艙清潔、空橋操作及其有關勞務之事業。(略)」第74條第1項：「經營航空站地勤業者，應申請民航局核轉交通部許可籌設，並應在核定籌設期間內，依法向有關機關辦妥登記後，申請民航局核轉交通部核准，由民航局發給航空站地勤業許可證後，始得營業。」及第74條之1第1項：「航空站地勤業應為公司組織(略)」。

³ 相關文號：(1)交通部114年3月26日交航(一)字第1149200065號函；(2)交通部114年2月7日交航字第1145001592號函；(3)交通部113年12月24日交航字第1130037441號函；(4)桃機公司114年2月27日桃機維字第1140001556號函；(5)航警局113年12月19日航警航保字第1130047247號函。

⁴ 國際航空運輸協會(IATA)在世界主要機場推廣旅客自助報到系統(簡稱為CUSS)，CUSS最大功效就是將多家航空公司的報到系統整合在同一機台，讓使用者可以順利且快速轉換不同航空公司的報到系統。

56座旅客自助行李託運設備。

(二)復查，桃機公司為鼓勵航空公司加入自助行李託運設備服務，前於112年4月21日召開「研議促進SBD使用率會議」之結論略以，初步研議試辦全面免收SBD行李條費用至當年年底。該公司續於同年5月29日召開「旅客自助化設備使用率提升會議」，邀請航警局、臺灣桃園國際機場航空公司代表聯席會、長榮航勤及各航空公司等單位與會，說明「SBD激勵方案」將自112年6月起試辦至12月底，並設定SBD目標使用率為5%(使用SBD之行李件數÷純出境旅客×100%)，各航空公司達標即可減免當月SBD行李條費用。之後，該公司於113年1月1日起調高SBD目標使用率至7%，並實施混合式自助行李託運設備差別費率，即使用費率之計算，使用人工報到櫃檯、自助行李託運設備其中1項者，使用費用每櫃每小時新臺幣(下同)58元，如使用兩項者，則採累計方式每櫃每小時使用費為58+58元=116元⁵。

(三)上述激勵方案推動成效，據桃機公司查復說明如下：

1、試辦「SBD激勵方案」前，加入SBD服務之航空公司，僅有長榮航空集團(包含長榮航空及立榮航空股份有限公司)、中華航空集團(包含中華航空及華信航空股份有限公司)及星宇航空等5家國籍航空公司。自第一航廈自助行李託運設備於112年12月啟用後，台灣虎航、全亞洲、泰亞洲、馬亞洲、菲亞洲及國泰等6家航空公司加入SBD服務，航空公司家數由試辦前之5家增至11家。各航空

⁵ 依據桃園國際機場航空公司報到櫃檯使用管理要點第4點暨其附件二「桃園國際機場股份有限公司共用報到櫃檯電子計費須知」之1-2點規定：「使用費率：1.報到櫃檯之使用方式(有二)：(1)人工報到櫃檯。(2)自助行李託運設備。2.使用費率：(1)使用1項者，以共用報到櫃檯使用費率每櫃每小時58元。(2)使用兩項者，如：使用自助行李託運櫃檯欲改採人工報到方式者，採累計方式即以58+58元=116元。」

公司於航班報到期間皆開放旅客使用自助行李託運設備。

- 2、目前桃園國際機場自助行李託運設備數(56座)占總報到櫃檯數(人工352座+自助56座)之比率為13.73%，經統計已介接SBD服務之航空公司運量占比由52%增至65%，即約為可使用自助行李託運設備之純出境旅客運量65.4%，已有助於分流托運行李，餘34.6%為可介接但無意願介接SBD服務之外籍航空公司(詳見下表)。

表1 113年度航廈可使用自助行李設備之純出境旅客運量占比

	航空公司	純出境旅客運量(F), 萬人次			運量占比 (G)= (F)/(C), %
		T1	T2	總計(F)	
已介接	長榮航空集團 (長榮、立榮)	-	389.9	389.9	20.9
	中華航空集團 (華航、華信)	193.1	194.1	387.2	20.8
	星宇航空	128.5	48	176.5	9.5
	台灣虎航	114.6	-	114.6	6.1
	國泰航空	102.9	-	102.9	5.5
	全亞洲航空 集團(全亞洲、 馬亞洲、泰亞 洲、菲亞洲)	48.9	-	48.9	2.6
	小計(A)	588	632	1,220	65.4
其他(B)	422.6	222.9	645.5	34.6	
可使用SBD總計 (C)=(A)+(B)	1,010.6	854.9	1,865.5	100	
無法介接(D)	-	31.8	31.8		
總純出境旅客運量 (E)=(C)+(D)	1,010.6	886.7	1,897.3		

註：1. 其他(B)：可介接但無意願介接之外籍航空公司運量(營運政策考量等)。

2. 無法介接(D)：受限於美籍航空公司及加拿大航線國家政策規定致無法介接之航空公司運量。

資料來源：桃機公司，本院彙整。

- 3、另外，新加坡航空、大韓航空、香港快運航空、阿聯酋航空、新加坡酷航等外籍航空公司加入SBD

服務之情形，說明如下：

- (1) 新加坡航空：113年10月14日新加坡航空總公司評估暫停介接計畫。
 - (2) 大韓航空：已於113年12月30日啟用SBD服務。
 - (3) 香港快運航空：刻正介接SBD系統中。
 - (4) 阿聯酋航空、新加坡酷航：近期申請介接。
- (四) 綜上，桃機公司於113年1月起將「SBD激勵方案」目標使用率由5%調整至7%，並實施混合式自助行李託運設備差別費率，統計113年加入自助行李託運設備服務之航空公司，由試辦前之5家增至11家，已介接SBD服務之航空公司客運量占比由52%增至65%，尚值肯認。惟仍需持續鼓勵可介接設備之外籍航空公司共同加入服務，以提高旅客自助行李託運設備之使用率及報到效率。

二、桃機公司於100年12月訂定入境行李「首件應於貨艙門開啟後之15分鐘、末件應於40/50分鐘(單/雙走道)內抵達行李提領轉盤」作業指標，並於每個月公布入境行李作業績效，但績效統計欠缺未達標航班原因及首、末件行李運抵轉盤時間之說明，且係以人工方式記錄行李運送作業時間點資料，並無相關檢核機制，故無法釐清業者作業時間及客訴資料間之差異性，足見入境行李相關作業程序及績效統計機制，確實有檢討改進空間：

- (一) 桃機公司為利相關單位精進入境行李運送作業，前於100年12月6日召開「入境行李作業績效事宜」會議，邀集前財政部臺北關稅局、航警局、桃園航勤、長榮航勤等單位共同討論，以及參考航空公司與地勤公司之契約約定後決議：「單走道客機首件行李由開啟貨艙門至行李提領轉盤為15分鐘，末件行李為40分鐘；廣體客機首件行李為15分鐘，末件行李

為50分鐘。並請各地勤公司協助提供入境航機作業時間資料」(詳見下表)。

表2 桃機公司入境行李作業規定

航廈別	項目	單走道客機	雙走道客機
第一、二 航廈	首件行李運抵轉盤時間	15分鐘	15分鐘
	末件行李運抵轉盤時間	40分鐘	50分鐘

註：對於出境行李之處理作業，桃機公司並未訂有任何規定，地勤公司能於飛機起飛前，完成行李的裝載即可。

資料來源：桃機公司、本院彙整。

- (二)審計部審核通知之內容略以，桃機公司提供112年度旅客信箱客訴內容，間有旅客反映等候行李時間長達1小時，行李處理效率有待改善情事；又113年1至4月迭經媒體報導，桃園國際機場入境旅客等候託運行李時間過長，其中有入境旅客搭乘台灣虎航，航班較預定時間提前30分鐘抵達桃園國際機場，入境後於行李區等待1個小時始取得託運行李。經就該公司112年5月至113年3月各入境航班末件行李送抵行李轉盤時間明細資料統計分析結果，第一、第二航廈計169,989個航班，其中末件行李於航班抵達後逾1小時始運抵行李轉盤計8,612個航班，比率約5.07%，這些逾1小時之航班抵達後末件行李運抵行李轉盤時間，介於1至2小時者計7,178個航班，介於2至3小時者計1,288個航班，介於3至4小時者計115個航班，甚至有高於4小時以上者計31個航班。
- (三)本院針對審計部所指事項，請交通部說明，該部查復說明如下：

- 1、審計部資料源自桃機公司以「入境行李卸載時間顯示功能模組」匯出之原始資料，但該功能模組主要係提供旅客行李動態資訊及提供地勤即時通知海關，尚不具備統計入境行李作業時間之功能，故先前以該功能模組匯出之原始資料，無法

完整呈現入境行李實際作業時間，也導致依前述原始資料判讀之分析結果尚不足以代表入境行李實際作業時間。

- 2、「入境行李卸載時間顯示功能模組」之功能，係指地勤人員入境卸載各個作業時間點(包括「即時通知海關」、「首件行李上卸載道」、「末件行李完成卸載」三個作業點，由地下一樓行李處理場之地勤人員於該3個作業時間點操作入境行李狀態控制台)，更新至航班資訊顯示系統(FIDS)行李作業狀態，非屬強制性之作業程序。
- 3、桃機公司已於113年9月5日便利通關協調會作出決議：「1.請地勤業者(含星宇航空)確實操控入境控制盤，記錄入境行李首、末件抵達時間。另為檢討未達標航班瓶頸點，請地勤業者(含星宇航空)於每月提交之行李作業績效統計表，新增填報未達標航班作業時間。2.請航空公司併同提供入境行李作業績效統計，俾供深入研析與地勤業者績效統計、客訴資料間之差異性。」
- 4、是桃機公司表示，已於上述會議，就入境行李績效及相關統計資料進行討論，並請地勤公司確實執行入境行李相關作業程序，落實記錄首、末件行李時間，以如實反映行李作業時間、提高系統資料準確度等語。

(四)至上述桃機公司112年度旅客信箱客訴內容、113年1至4日間媒體報導入境旅客等候託運行李時間過長等情，查據桃機公司每月入境行李作業績效統計資料，112年1月、5月及113年1月之行李作業績效分別呈現99.77%、99.94%及99.98%，但因績效統計欠缺未達標航班原因及首、末件行李運抵轉盤時間之說明，故無法釐清業者作業時間點及客訴資料間之

差異性。另，進一步檢視每月入境行李作業績效發現，末件行李運送時間，自104年11月起至113年6月間，除105年7月、106年2月、107年11月、108年6月、111年12月、112年1月及5月、113年1月等8個月之達成率低於100%外(詳見下表)，其餘每個月單/雙走道客機末件行李達成率皆為100%，而桃機公司對於業者提供入境行李作業績效統計表，係由業者以人工方式記錄入境航班貨艙門開啟及首、末件行李運抵提領轉盤之時間點資料⁶，並無相關檢核機制，入境行李作業時間準確度容有疑義。再者，據桃機公司統計113年9月5日至114年2月間，桃園機場入境航班計54,912架次，其中有14架次之入境行李運送作業時間未達標，此期間入境行李運送達成率約99.97%；期間客訴行李有延遲情形(含地勤公司提報未達標航班)共計16件，其中有2件為行李首、末件抵達時間達成15/50分鐘之要求。由上可見桃機公司入境行李相關作業程序及績效統計機制，確實有檢討改進之空間。

表3 104年11月至113年6月間末件入境行李運抵轉盤時間達成率低於100%情形

年份	月份	末件行李達成率(%)	
		單走道客機	雙走道客機
105	7	100	99.98
106	2	100	99.96
107	11	99.97	100
108	6	100	99.98
111	12	100	99.73
112	1	100	99.77
	5	99.94	100
113	1	100	99.98

⁶ 本院協查人員於114年4月23日、24日電洽桃機公司業務處承辦人員確認開啟艙門及首、末件行李運抵轉盤之時間點記錄方式：開啟貨艙門之時間，係由地勤人員以無線電通知或將行李櫃運至行李處理場後告知貨艙門開啟時間點；首、末件行李運抵提領轉盤之時間，則由航空公司派員至行李提領區(轉盤)記錄。

資料來源：桃機公司官網，本院彙整。

(五)綜上，桃機公司於100年12月訂定入境行李「首件應於貨艙門開啟後之15分鐘、末件應於40/50分鐘(單/雙走道)內抵達行李提領轉盤」作業指標，並於每個月公布入境行李作業績效，但績效統計欠缺未達標航班原因及首、末件行李運抵轉盤時間之說明，且係以人工方式記錄行李運送作業之時間點資料，並無相關檢核機制，故無法釐清業者作業時間及客訴資料間之差異性，足見入境行李相關作業程序及績效統計機制，確實有檢討改進之空間。

三、114年2月18日上午5時30分，桃園國際機場第二航廈行李分揀系統發生訊號傳輸異常，導致行李無法自動分揀，桃機公司遂即啟動緊急應變，並採取人工分揀措施，惟設備維護廠商遲未能找出故障原因，嗣通知資訊設備及軟體廠商到場協助，仍迄至13時20分始恢復正常運作。基於網路防護對於行李分揀系統之重要性，桃機公司除提前汰換既有防火牆外，亦應檢討資訊設備之保養機制，並加強督促廠商提升檢修排除異常及故障之效率，以避免類似情形再次發生：

(一)桃園國際機場第二航廈行李分揀系統例行性維護機制，包括分揀系統設備、資訊設備兩部分，根據「113至115年第二航廈自動行李分揀輸送系統操作暨維護契約」(下稱維護契約)2.4資訊設備維護及管理略以，資訊設備健康檢查策略涵蓋軟體檢查、網路連線檢查、硬體檢查等項目，保養頻率分為日保養及月保養，保養人員按照維護檢核表所列之項目與步驟進行檢查、測試與紀錄。另據維護契約之工作規範第7條第2項第3目規定略以，設備設施異常或故障，維護廠商應於60分鐘內完成初步故障排

除。先予敘明。

(二)114年2月18日上午5時30分，桃園國際機場第二航廈發生行李分揀系統訊號傳輸異常，導致行李無法自動分揀。據桃機公司表示，當日接獲通知後立即啟動緊急應變機制，動員第一及第二航廈相關設施維護駐站人員及各地勤公司人員於B1層應變轉盤進行人工分揀，維持3樓出境旅客及行李安檢作業不受影響。於5時31分起，維護廠商人員亦即進行行李訊號傳輸檢修作業，惟迄至13時20分，將近8小時始恢復系統正常運作。有關維護廠商、資訊設備及軟體廠商查找故障原因及檢修經過，詳見下表。

表4 114年2月18日第二航廈行李分揀系統故障排除檢修經過

項次	時間	事件處理經過
1	5:30	第二航廈行李分揀系統訊號傳輸異常
2	5:31	維護廠商資訊人員進行行李訊號傳輸搶修作業
3	6:18	桃機公司應變小組進駐行李分揀系統控制中心，同時經檢測確認發送行李訊號至分揀系統的網路正常，故陸續檢修分揀系統相關資訊設備。
4	7:20	維護廠商資訊人員檢修結果，系統仍未恢復正常，故立即通知相關資訊設備廠商及軟體廠商到場協助。
5	8:04	因應每日出境報到行李量尖峰時段(8時~9時)，桃機公司再增調派人力支援行李分揀。
6	8:14	資訊設備及軟體廠商陸續到場協助檢修
7	9:40	經軟體廠商逐步檢測行李系統網路交換器至伺服器的行李訊號傳輸運作情況，發現行李訊號被防火牆擋住無法進入分揀系統。
8	11:00	經軟體廠商檢測防火牆軟硬體設定，確認防火牆行李訊號傳輸連接埠故障，造成訊號傳輸斷斷續續。
9	11:15	軟體廠商採關閉原有訊號傳輸連接埠，及使用防火牆備用訊號傳輸連接埠重新傳輸，並重新設定防火牆及相關訊號接收設備的系統設定。

10	11:48	防火牆及相關訊號接收設備完成設定，開始測試行李訊號傳輸及分揀系統運作。
11	13:20	經測試後訊號傳輸正常，系統恢復正常運作。

資料來源：桃機公司，本院彙整。

(三)承上述，桃機公司查復相關檢討作為如下：

- 1、該事件乃係防火牆網路主連接埠故障所致，經廠商重新設定防火牆及相關訊號接收設備系統後，系統已恢復正常運作。惟為避免類似情形再次發生，該公司已辦理採購汰換作業，預計114年4月30日到貨，即予完成建置新的防火牆。
- 2、該事件係依照行李分揀異常處理程序執行，但故障排除時效逾8小時，超過維護契約-工作規範第7條第2項第3目應於60分鐘內完成初步故障排除之規定，因而產生負面新聞報導，嚴重使該公司形象及聲譽受損，故依契約第18條第10項規定加重扣罰承攬廠商2月份維護價金30萬元。

(四)關於資訊設備日常保養機制，桃機公司雖表示：「經檢視114年2月1日至2月28日系統維護保養紀錄未有發現異常項目」等語。惟查據維護廠商有關防火牆保養檢查，僅係就每日檢查表上之「FIREWALL PALOALTO」欄位，檢查防火牆運作燈號進而判斷運作狀態為「OK」或「NG」。網路防護攸關行李分揀系統能夠穩定且安全運作，詎故障原因查找及排除耗費8小時，縱使緊急調配人力分揀行李，仍造成6個航班行李分揀延誤約30分鐘，不僅擾亂機場運作，亦凸顯資訊設備維護保養機制及檢修排除故障之效率容有不足。桃機公司允應引以為鑑，除提前汰換現有防火牆外，亦應檢討資訊設備之保養機制，並督促廠商檢討提升檢修排除異常與故障之效率，以維行李分揀系統運作穩定性及安全性。

(五)綜上，114年2月18日上午5時30分，桃園國際機場第二航廈行李分揀系統發生訊號傳輸異常，導致行李無法自動分揀，桃機公司遂即啟動緊急應變，並採取人工分揀措施，惟設備維護廠商遲未能找出故障原因，嗣通知資訊設備及軟體廠商到場協助，仍迄至13時20分始恢復正常運作。基於網路防護對於行李分揀系統之重要性，桃機公司除提前汰換既有防火牆外，亦應檢討資訊設備之保養機制，並加強督促廠商提升檢修排除異常及故障之效率，以避免類似情形再次發生。

四、航警局安全檢查大隊(下稱安檢大隊)人員陸續移撥警政署保安警察第二總隊(下稱保二總隊)、退休及遷調，造成人力短缺，該局雖自113年起獲警政署支援警力，另經交通部民用航空局(下稱民航局)同意聘用100名輔安保全人員協助執行非涉公權力工作，惟安檢大隊安檢人員缺額，自113年12月25日至114年4月底止，已由71人增至148人，為免人力調配捉襟見肘，影響勤務及安檢效率，亟待全盤檢討及改進：

(一)根據民用航空法第47條之3規定：「航空器載運之乘客、行李、貨物及郵件，未經航空警察局安全檢查者，不得進入航空器。(略)」及內政部警政署航空警察局辦事細則第16條規定：「安全檢查大隊掌理事項如下：一、空運旅客、航員及行李之安全檢查。二、空運貨物之安全檢查。三、航空器之清艙安全檢查。四、空運郵件總包之安全檢查。五、空運管制物與違禁物之核驗及查處。六、爆裂物品之處理……。」基此，航警局安檢大隊負責桃園國際機場旅客託運及手提行李之安全檢查等工作。

(二)有關安檢大隊執行旅客行李安全檢查作業及人力配置情形，據航警局113年12月25日履勘簡報略以：

「近期因安檢人力不足，導致本局近期因安檢人力不足，安檢線往往僅能派遣2至3人(每條安檢線合理人力應為4至5人)，易影響安檢效率」；續經該局查復：「為達成尖峰時段開滿線之要求，目前安檢線人力配置實際情況由安檢第一、二隊建制警力連同警政署保安警察第一總隊(下稱保一總隊)支援警力27人、第三至六隊支援16(平日)至21(假日)人、輔安保全人力51人，每條安檢線派遣3至4人。」

(三)針對安檢大隊人力不足及勤務調整等因應措施，航警局於上述簡報提出：「自113年1月16日起向警政署申請支援警力(每3個月1期)，最新1梯次保一總隊支援警力40名，支援時間至114年2月28日止」及「向民航局申請自聘100名輔安保全人力協勤，嗣經該局以113年11月18日空運安字第11350259671號函報交通部審核中，如獲該部核准，將可紓解桃園國際機場安檢人力不足窘況，有效提升安檢效率。」

(四)上述因應措施，據航警局查復說明：「本局已向警政署申請由保一總隊自114年3月1日起至114年5月31日止支援警力27名，業經該署114年2月17日警署保字第1140067777號函復同意在案，後續視情況再另行申請支援。至100名輔安保全人力，交通部業於113年12月18日交航字第1131306679號函復核定(民航局113年12月24日空運安字第1130037742號函轉航警局)。該局前以共同供應契約方式，先行下單36名保全人力(期間自114年1月20日至3月31日)，3月份再增加15名，共計51名保全人力在案，全部100名保全人力勞務採購事宜已於114年3月24日辦理公開評選事宜。」及「100名輔安保全人力已經全部到位，並開始執行安檢協勤工作。」

- (五)復查，近年安檢大隊員額及缺額情形，據航警局113年12月25日簡報表示：「本局安檢大隊於113年1月2日尚有員額584人(缺額71人)，今年因大隊人員陸續移撥保二總隊、退休、遷調等因素，至113年11月25日僅餘513人，若持續未有新進人力補充，人力調配恐捉襟見肘」，惟據該局查復迄至114年4月底止，安檢大隊現有員額僅剩506人(預算員額654人，缺額148人)。換言之，安檢大隊現有員額，由113年12月25日之584人降至114年4月底之506人，缺額由71人增至148人，安檢人力不足問題日益嚴峻。
- (六)綜上，航警局安檢大隊人員陸續移撥保二總隊、退休及遷調，造成人力短缺，該局雖自113年起獲警政署支援警力，另經民航局同意聘用100名輔安保全人員協助執行非涉公權力工作，惟安檢大隊安檢人員缺額，自113年12月25日至114年4月底止，已由71人增至148人，為免人力調配捉襟見肘，影響勤務及安檢效率，亟待全盤檢討及改進。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至三，函請交通部督導所屬檢討改進見復。
- 二、調查意見四，函請內政部警政署督導所屬檢討改進見復。
- 三、調查意見，函請審計部參考。
- 四、調查意見，經委員會討論通過後公布。
- 五、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：蔡崇義

王幼玲

陳景峻