

花蓮、台東機場效能不彰

監委程仁宏、楊美鈴提案糾正交通部

監察院交通及採購委員會議通過監察委員程仁宏、楊美鈴調查，交通部民用航空局經營全國 18 座機場，其中臺灣東部之花蓮及臺東機場使用率低落，機場業務收入不敷支應人事成本等；究主管機關是否涉及浪費公帑、怠忽職守？有無檢討改善作為之調查報告，及對交通部涉有疏失之糾正案。

案經交通部暨所屬民航局函復說明，並經履勘及約詢上開機關主管人員，發現交通部有二大疏失：

一、交通部督導民航局執行花蓮機場擴建工程，預估服務旅運人次過於樂觀，且未能考量航空旅次人數衰退，及東部鐵路改善與北宜高速公路完工後運具間競爭消長之影響，致場站完工後設施效能使用不彰，浪費公帑，顯有疏失。

花蓮機場 93 年 3 月 18 日啟用營運，工程經費為 26.25 億元，客運場站設施年容量 3,640,000 人次。但 93 年航空站擴建工程完工啟用之當年度，花蓮機場旅運人次僅 1,008,756 人次，僅達年容量之 27.71%。而且逐年衰退至 99 年的 262,698 人次，使用率衰退至年容量之 7.22%，使用效能不彰。

究其原因，花蓮機場旅運人次自 80 年逐年增加，至 86

年達原航廈容量之 3 倍，民航局因此於 86 年開始進行航廈擴建評估規劃工作，於 87 年完成相關規劃作業，90 年 3 月 26 日辦理花蓮機場航廈整建工程。但花蓮機場的旅運人次於 86 年達到最高峰 185.6 萬人次後，往後則是逐年下降，至 90 年整建時已僅剩 1,244,811 人次。民航局未能體認此一事實，卻仍以年容量 3,640,000 人次為擴建目標。

監委程仁宏、楊美鈴指出，鐵路東改計畫及北宜高分別於 93 年及 95 年通車，通車後造成花蓮站旅運人次大幅減少，其中以北宜高之影響最為嚴重，由 95 年的 704,580 人次，立刻衰退至 96 年的 565,550 人次，場站設施使用率由 95 年的 19.36%，逐年衰退至 99 年的 7.22%，98 年更只有 7.00%。但鐵路東改計畫於 80 年即定案興建與動工，93 年完工使用；北宜高於 78 年即定案興建，79 年決議提升至高速公路水準，80 年開始動工，95 年完工通車，都與花蓮機場的擴建規劃重疊。顯見航空站擴建工程規模未能考量旅客運具選擇之消長情形。場站擴建確實有其需要，惟擴建規模是否妥適考量、預估服務人次是否確實？由後續實際旅運人次變化情形，顯見其評估服務旅次過於樂觀。

二、交通部督導民航局檢討花蓮、臺東航空站組織等級標準，未能依實際營運情形調整航空站之組織編制，而有低運量卻採行高運量之航空站組織編制等級之情事，徒增人事任用及成本支出，核有違失。

據「交通部民用航空局所屬航空站組織通則」第 3 條規定，航空站分為特等航空站、甲等航空站、乙等航空站、丙

等航空站、丁等航空站。花蓮航空站於 86 年升等為乙種航空站，於 86 年旅運人次達 1,855,722 人次，但往後則是逐年下降，88 年時旅運人次已衰退至 1,491,849 人次，已不及乙等航空站年出入旅客須達 150 萬人次以上之標準；另因鐵路東改計畫及北宜高分別於 93 年及 95 年通車後，96 年旅運人次更衰退至 565,550 人次，更不及丙等航空站年出入旅客須達 75 萬人次以上之標準，且逐年衰退至 99 年的 262,698 人次旅客營運量；臺東航空站於 90 年正式升格為乙等航空站，然當年旅運人次僅達 948,306 人次，於 86 年旅運人次最高亦僅達 1,398,643 人次，亦未達乙等航空站年出入旅客須達 150 萬人次以上之標準，且往後則是逐年下降，至 92 年時旅運人次下降為 728,832 人次，已不及丙等航空站年出入旅客須達 75 萬人次以上之標準，從 90 年起至 99 年止，總服務旅客人數由 90 年的 948,306 人次，逐年衰退至 99 年的 408,038 人次。監委程仁宏、楊美鈴指出花蓮及臺東航空站皆應由乙種航空站調降至丁等航空站，其相關之組織與職掌應依其等級而有不同的組織編制。

小糾正

交通部為航空站籌設、興建與撤銷、廢止之核准機關，對於花蓮、臺東航空站之功能與定位應予妥適研議，審慎考量其發揮之服務效能，進行適當之營運調整。

90 至 99 年兩機場財務情形皆屬虧損狀態，花蓮機場 95 至 99 年每年短絀 2 億元以上，臺東機場 91 至 99 年每年短絀

1 億元以上。

據民用航空法第 28 條之規定，交通部為航空站籌設、興建與撤銷、廢止之核准機關，然設置國內機場之條件與標準應包含營運量、交通便利性及經濟效益評估等層面，以近年來東部航線運量逐年下滑，且未來相關鐵公路改善計畫，包含東部鐵路快速化工程、東線購置城際客車計畫及蘇花公路改善計畫等，都陸續將對東西部城際運輸運具選擇分配產生影響。且由歷年發展國際觀光包機之成效而論，除 99 年因兩岸包機而有大幅成長之外，推展國際觀光包機成效仍屬有限，目前不定期包機仍以兩岸航線為主，惟據地方機關陳稱，申請兩岸不定期包機限制條件繁多，如航班限制、作業時效等因素，都影響該等航空站使用效能提升，已影響飛航意願及地方觀光發展。故交通部應督促民航局審慎考量花蓮、臺東機場其發揮之服務效能，對中央及地方於該等機場之需求，進行適當之營運調整。

總結

綜上，爰予提案糾正交通部，並要求二個月內確實檢討改進見復。

