

立法院第 9 屆第 2 會期交通委員會第 17 次全體委員會議紀錄

繼續開會

時 間 中華民國 105 年 12 月 8 日（星期四）9 時至 11 時 25 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 陳委員雪生

主席：現在繼續開會，進行今天的議程。

討 論 事 項

審查 106 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分關於交通部主管桃園國際機場股份有限公司營業預算。

主席：現在請交通部王次長報告。

王次長國材：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就本部桃園國際機場股份有限公司 106 年度業務計畫及預算編列提出報告，深感榮幸。

作為桃園航空城計畫的核心，機場公司秉持永續、智慧、創新、友善之服務精神，致力加強機場安全、提升服務品質、完備與強化基礎建設。以創造更優質的機場服務與旅客使用經驗，發展成為東亞樞紐機場，協助我國產業發展，並作為區域經濟發展推動引擎。

為此，機場公司積極推動空側設施全面強化工程，並引進智慧綠能建築概念，推動第三航廈建設計畫；同時為完成基礎設施升級，將以智慧化構想擴增航廈空間及增進使用坪效，推動第二航廈擴建、出境行李輸送系統自動化、機場捷運 A1 站智慧化服務及建置數位化管線圖資等計畫，以滿足桃園國際機場未來航空運量成長需求並兼顧日常營運品質。

有關桃園國際機場股份有限公司 106 年度業務計畫及預算編列內容，由曾董事長向各位委員提出報告及說明，敬請各位委員惠予支持，謝謝。

主席：接下來請桃機公司曾董事長報告。

曾董事長大仁：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就本公司 106 年度業務計畫及預算編列情形提出報告，至感榮幸。以下謹就本公司 106 年度業務計畫重點、預算編列及以前年度預算執行情形等，提出簡要報告，敬請各位委員不吝指教並惠予支持。

壹、106 年度業務計畫重點

本公司以飛航安全至上，旅客服務優先，秉持正直、專業、熱情及創新等核心價值推動各項革新，以打造東亞樞紐機場為目標，努力成為全球旅客美好生活的連結者，用心連結世界。106 年度將持續朝「基礎建設升級」、「旅客服務滿意」及「國際接軌」等三大構面繼續努力，說明如下：

一、基礎建設升級構面

（一）完成道面整建及助導航設施提升計畫

桃園機場南跑道（05R/23L）已於 104 年 1 月 8 日啟用，跑道長度由 3,350 公尺增長至 3,800 公尺，跑道等級由 Category 1 提升至 Category 2。桃園機場北跑道（05L/23R）已於 104 年 12 月 24 日啟用，跑道等級將由 Category 2 提升至 Category 3，全案預計 106 年 7 月底前計畫結案，桃園機場現以兩條全新跑道提供飛航服務。

（二）第三航站區建設計畫、第二航廈擴建計畫及出境行李輸送系統改建及升級工程建設計畫

1. 第三航站區建設計畫

展望未來客運成長趨勢，第三航站區重大建設計畫已於 104 年經行政院核定，以現有用地範圍為基礎，並考量未來發展需求新增機場建設用地，於 104 年 10 月 30 日完成設計及監造案第二階段評選，由台灣世曦工程顧問公司（代表廠商）得標，於 104 年 11 月 30 日議價完成，正式啟動設計作業。細設顧問於 105 年 5 月提交基本設計資料，本公司業於 10 月 4 日核定，目前已正式進入細部設計階段。另為利計畫進行，並同步推動 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫，現已完成航空科學館拆遷工程，航站區及相關機坪、滑行道等工程，預計自 106 年第二季起陸續開始進入發包施工的過程。

2. 第二航廈擴建計畫

桃園機場 104 年旅客量已達 3,847 萬人次，預估未來將持續成長，已超過桃園機場兩座航廈（3,200 萬人次）的設計容量，為因應快速成長的營運量，確保國際機場應有服務水準，本公司擴建第二航廈使用空間及基礎設施，增加旅客自助報到櫃檯、自助行李托運、景觀電梯等。透過機場中轉區域的全面擴建工程，增加等候空間、擴大安全檢查、證照查驗區、旅客轉機休憩、免稅商業、辦公空間等，預計增加之面積為 20,778 m²，增加服務容量為 500 萬人次/年。可以解決服務設施與航廈空間不足之現象，期能提供舒適之航廈空間與服務設施給旅客，提高服務品質。另規劃建設空中花園觀景台與膠囊旅館提供予轉機旅客使用，提供旅客體驗升級。

3. 第一航廈出境行李輸送系統改建及升級工程建設計畫：

第一航廈採用人工分揀方式之出境行李輸送系統，為提高旅客行李託運服務水準，並因應機場捷運系統營運，城市預辦登機早到行李之增加，增設早到行李儲存區等需求，桃園機場必須與時俱進，建置自動行李分揀系統、智慧化旅客自助使用設施，降低營運成本及提高航廈容量。

4. 強化基礎建設：

面對外部國際航線客運需求快速成長，同時機場內部持續推動機場建設，且需兼顧日常營運品質與設施品質，實有必要強化桃園機場目前營運中之設施運作無虞。例如：管線圖說數位化、電力電纜更新汰換及零星改善工程等。

二、旅客服務滿意構面

（一）創造旅客服務的空間與時間

機場捷運 A1 站智慧化報到系統工程：為配合機場捷運通車，在台北車站（A1 站）推動預辦登機服務項目，設置 In-town Check-in 的高端科技設施，做為桃園機場之服務延伸，既可紓解目前第一與第二航廈空間擁擠的情形，又可健全桃園機場聯外交通的完整性，成為我國首創市區

智慧化航廈服務，未來旅客可在台北車站完成報到，行李提前抵達機場，讓旅客輕鬆托運，放心旅行，創造更大的時間、空間彈性。

(二)提升旅客服務品質

作為機場服務的整合者，本公司持續推動整體服務溝通平台（機場整體服務推動工作會報），按照國際機場協會機場服務品質（ASQ）的綜合評比分析結果，以及因應所有機場營運所產生的問題以及預先防範於未然的工作項目，與各公務單位（包括航警局、海關、移民署、檢疫局等）、航空公司、零售商與餐飲業者，做到橫向的居中溝通協調，達成服務滿意最大化的目標。106 年度本公司將依此持續精進，維持更佳的旅客服務水準。

(三)引入臺灣文化創意與體驗，創造停留經濟

1. 以航廈內主題候機室全面導入文化體驗，打造知性與感性兼具之特色服務空間，成為獨一無二之桃園國際機場特色。

2. 提供多樣化、在地化、平價化的商業及餐飲服務，提高旅客選擇性，結合臺灣地方及產業特色，吸引旅客及社區民眾，創造停留經濟。

三、國際接軌構面

本公司將持續與國外機場專業組織及標竿機場交流及專業學習，與國際機場協會（ACI）關係機構合辦國際機場專業管理認證學程（AMPAP），引進國際級機場專業訓練能量，以及透過與姐妹機場的合作，吸收國際先進機場的營運管理經驗，作為制度面與營運面的改善參考，並積極參與國際活動行銷臺灣。

貳、106 年度預算編列情形

一、業務計畫營運量：

(一)機場旅客服務：

預計機場旅客服務 4,137 萬 3,030 人次，較上年度預算數 3,759 萬 0,924 人次，增加 378 萬 2,106 人次，約成長 10.06%。

(二)航空器服務：

預計航空器服務 23 萬 4,000 架次，較上年度預算數 22 萬 3,000 架次，增加 1 萬 1,000 架次，約成長 4.93%。

二、營業收支及損益之預計：

(一)營業總收入：

本年度預計合併營業總收入 193 億 8,582 萬 8 千元，較上年度預算數 180 億 8,334 萬元，增加 13 億 0,248 萬 8 千元，約 7.20%。

(二)營業總支出：

本年度預計合併營業總支出 133 億 9,001 萬 2 千元（不含所得稅），較上年度預算數 123 億 7,442 萬 7 千元，增加 10 億 1,558 萬 5 千元，約 8.21%。

(三)稅前淨利：

本年度預計合併稅前淨利 59 億 9,581 萬 6 千元，較上年度預算數 57 億 0,891 萬 3 千元，增加

2 億 8,690 萬 3 千元，約 5.03%，主要係營業收入增加所致。

三、盈虧撥補之預計：

本年度預計合併稅後淨利 49 億 7,445 萬 2 千元，提列法定公積 10%，計 4 億 9,744 萬 5 千元、特別公積 25%，計 12 億 4,361 萬 3 千元後，其餘 32 億 3,339 萬 4 千元，依「國際機場園區發展條例」第 22 條規定，18%提撥予桃園市政府，計 5 億 8,201 萬 1 千元、82%分配予民航事業作業基金，計 26 億 5,138 萬 3 千元。

四、固定資產投資計畫：

本年度合併固定資產建設改良擴充計畫編列 77 億 2,340 萬 7 千元，包括專案計畫 70 億 9,907 萬 4 千元、一般建築及設備計畫編列 6 億 2,433 萬 3 千元，分述如下：

(一)專案計畫，包括：

1.繼續計畫：

(1)臺灣桃園國際機場道面整建及助導航設施提升工程計畫 9 億 1,907 萬 4 千元。

(2)臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫 36 億元。

(3)臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫 6 億元。

(4)第二航廈擴建工程 2 億元。

(5)桃園國際機場智慧航廈興建計畫 2 億元。

(6)第一航廈出境行李輸送系統改建及升級工程 4 億 8,000 萬元。

2.新興計畫：桃園國際機場空側設施全面強化工程 11 億元。

(一)一般建築及設備計畫，包括：

1.土地改良物 7,300 萬元。

2.機械及設備 4 億 9,800 萬 5 千元。

3.交通及運輸設備 3,187 萬 7 千元。

4.什項設備 2,145 萬 1 千元。

參、104 年度與 105 年度截至 10 月份預算執行情形

一、104 年度預算執行情形

(一)104 年度本公司合併總收入法定預算數 149 億 2,756 萬 9 千元，審定決算數 176 億 1,919 萬 6 千元，增加 26 億 9,162 萬 7 千元。差異主係積極提升機場非航空收入，活化航廈空間使用，致租金收入及權利金收入增加。

(二)104 年度本公司合併總支出法定預算數 110 億 6,976 萬 3 千元（不含所得稅），審定決算數 104 億 6,550 萬 5 千元（不含所得稅），減少 6 億 0,425 萬 8 千元，差異主係撙節租金與利息費用、用人費用等所致。

二、105 年度截至 10 月份止預算執行情形

(一)105 年度本公司合併總收入法定預算數 180 億 8,334 萬元，截至 10 月份止預算分配數 150 億 7,580 萬 8 千元，實收數 163 億 4,661 萬 3 千元，實收數占預算分配數 108.43%，主要係因營運量增加，機場服務費收入、租賃收入及權利金收入增加所致。

(二)105 年度本公司合併總支出法定預算數 123 億 7,442 萬 7 千元（不含所得稅），截至 10 月份止預算分配數 98 億 5,120 萬 3 千元（不含所得稅），實支數 92 億 4,855 萬 6 千元（不含所得稅），實支數占預算分配數 93.88%，主係因節約服務費用所致。

肆、結語

桃園國際機場做為桃園航空城計畫的核心，本公司將致力發展成為東亞樞紐機場、提供優質便捷之客貨流通環境，以協助我國產業發展，並作為區域經濟發展推動引擎。

本公司 106 年度營業預算，係衡酌往昔經營實績及未來趨勢編列。展望未來，本公司全體同仁將廣續推動各項重大航空基礎建設，持續挹注及擴大航空服務運能，與國際標竿機場服務品質看齊，期望藉由各項建設的逐步推展，帶動國家的整體經濟發展，敬請各位委員鼎力支持並惠賜指教，謝謝！

主席：現在進行詢答，先宣告以下事項：本會委員詢答時間為 8 分鐘，得延長 2 分鐘，非本會委員詢答時間為 4 分鐘，得延長 1 分鐘；暫訂 10 時 30 分休息 10 分鐘。委員發言登記於上午 10 時截止；委員若有提案請於 10 時以前提出，以便議事人員彙整。中午原則上不休息。

首先請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。請教次長，目前機場有幾個重要的投資，桃園機場是不是要投資機捷？有沒有這個計畫？

主席：請交通部王次長說明。

王次長國材：主席、各位委員。桃園市政府的確有提出來，我們現在正在評估中，我們的想法是短期先讓它經營看看，因為現在是一個新的開始，但是我們內部還在評估中。

鄭委員寶清：你覺得桃捷會賺錢還是虧錢？

王次長國材：就看它怎麼經營，我們是樂觀看待。

鄭委員寶清：樂觀？但現在它已經虧損 34 億元了，交通部要不要補貼一下？因為當初是你們延宕工期，它很早成立桃捷公司，結果虧錢累累，現在金額已經達 34 億元。

王次長國材：這部分市政府有提出來，我們也希望整個捷運結餘款如果可以的話，是可以稍微補貼一下，過去確實就是一直延誤，它的公司很早成立……

鄭委員寶清：要補貼多少？

王次長國材：這個還沒有算。

鄭委員寶清：你們可以把 34 億元全部攬過去嗎？

王次長國材：不可能啦！因為上個禮拜我們通過初勘，這個結束後，第一個就是回到合約的問題，第二個就是回到……

鄭委員寶清：因為錯在你們，所以中央政府最少要補助一半。

王次長國材：我們對這個還要再討論一下，再看看……

鄭委員寶清：是不是我要的太少了？會不會是 34 億元全部補助？

繼續請教董事長，投資桃園捷運對你們而言，你認為是正面還是負面？

主席：請桃園機場公司曾董事長說明。

曾董事長大仁：主席、各位委員。我們公司未來 10 年有相當多的大型建設是百分之百要自己籌資投資，我們本身有很大的投資需求，所以我們的財務是否還有能力繼續投資桃園捷運，要看桃園捷運本身經營的狀況以及我們相關的財務分析，目前我們正在進行相關的評估作業。

鄭委員寶清：其實都是經營管理。請教次長，除了桃捷公司虧錢以外，最重要是著眼於未來的營運，目前北捷剛好營運滿 20 年，它是 96 年開始，到現在每年本業還是虧損 6 億元，次長知道嗎？

王次長國材：我知道。

鄭委員寶清：它開始營業時虧損，交通部會去補貼嗎？

王次長國材：過去交通部跟地方的分工都是在建設經費的補助，虧損補貼方面大部分都是由地方政府……

鄭委員寶清：問題是這一條不是只有桃園在負責，還經過新北和台北市啊！這是大家在用的，不是只有走桃園路線。

王次長國材：對，所以它整個……

鄭委員寶清：你會考慮補助嗎？我這樣問比較快。

王次長國材：現在真的還沒有算，基本上，營運的部分還是回歸由地方政府先處理，中央補助是那種很短期的，比如可以對試乘做一些補貼。

鄭委員寶清：試乘的部分由中央補貼，以後營運的部分，大家再來協調看如何處理，我這樣講對吧？我對公司管理方面很清楚，其實都和管理有關係，北捷雖然每年虧 6 億元，實際上它整體是獲利的，就是靠相關副業的經營。

請教董事長，你們的子公司做得不好，現在打算結束營業，大概什麼時候會結束營業？

曾董事長大仁：我們相關的解散計畫已經報交通部，交通部同意就可以轉行政院核定，之後就可以辦理解散作業。

鄭委員寶清：我看今年還編了 1.5 億元的預算，這是什麼原因？

曾董事長大仁：那是去年年底、今年年初編的，所以我們在今年年中……

鄭委員寶清：所以這 1.5 億元可以刪掉，對不對？

曾董事長大仁：我們檢討以後，如果上面同意……

鄭委員寶清：不要檢討了，今天馬上就要審查你們的預算，你要告訴我們可以刪多少，還是可以全部刪？

曾董事長大仁：我們是朝向解散的方式來處理。

鄭委員寶清：既然要解散，這 1.5 億元就可以全部刪，是不是？次長一直點頭，你贊成喔？

王次長國材：我們經過評估，現在航空警察局已經有聘一些人進來，可以補足原來成立保全子公司的目的，當初是因為航警不足，現在如果有的話，這個子公司就沒有存在的價值。

鄭委員寶清：就不再經營了？

曾董事長大仁：報告委員，在解散之前還有一部分人事費用的開支，除了那一部分之外，其他……

鄭委員寶清：那部分留下來，其他就不應該再留了。請教次長另外一件很重要的事情，這讓本席感

到很錯愕，本席剛上任時去看機場，你們告訴我機場本來有一個很大的願景，叫作智慧機場，你們講得比天還要大，告訴我這有多偉大，在全世界排名第幾，結果你們現在突然不做了，次長知道這件事情嗎？

王次長國材：我知道，原來有一個計畫一直執行不了，就是……

鄭委員寶清：拿破崙在滑鐵盧講了一句話：偉大崇高到荒謬可笑只有一步之遙。他說人生就是這樣。就像你們講得很崇高偉大，忽然間就不見了。董事長，為什麼不做了？全世界都在做智慧機場，比如行李自動通關、智慧停車場等等，你們為什麼不做了？

曾董事長大仁：委員剛才所講，就是我們對外界講的所謂 T4 的部分，T4 所選的位置並不適合，它會跟 T1 的動線以及空側的相關動線……

鄭委員寶清：就是會讓整個機場像個大工地一樣。

曾董事長大仁：那部分是經過我們評估，但是智慧化這件事情，我們會在其他方面落實。

鄭委員寶清：講到智慧化，我們再提及第三機場，也就是 T3，對不對？

曾董事長大仁：對，第三航廈。

鄭委員寶清：有沒有把智慧思考和設備引進到 T3？

曾董事長大仁：T3 是一個全新的設施，裡面會充分智慧化，第一個展現出來的就是 A1 站會有自動行李托運收件系統，就是配合機捷所設置。

鄭委員寶清：在機場裡面有沒有自動收行李的系統？

曾董事長大仁：將來 T3 一定有。

鄭委員寶清：什麼時候會完工和開始啟用？

曾董事長大仁：T3 是 2020 年完工，但是要經過起碼半年的試營運，所以在 2021 年的年中可以準備好。

鄭委員寶清：確定嗎？

曾董事長大仁：目前計畫是這樣子。

鄭委員寶清：不能講計畫啦！要確定啊！

曾董事長大仁：我們設定目標就會儘量去努力達到。

鄭委員寶清：所謂「志患不立，尤患不堅」，目標定了又改來改去，百姓會看笑話。請問董事長，2021 年可不可以開始啟用？

曾董事長大仁：2021 年是我們的目標，我們全力來達成。

鄭委員寶清：要達成喔！不要再達不成。當然智慧型需要很多的配套措施，其實就是管理，現在機場公司最大問題就是管理不足，機場裡面其實可以創造很多獲利的空間，我們都還沒有利用，你知道嗎？

曾董事長大仁：我們儘量讓商業空間擴充，而且增加坪效，這部分我們持續在做。

鄭委員寶清：要有新的思考，我們認為連空橋都可以賺錢，你們都不去用。

曾董事長大仁：現在空橋有收費。

鄭委員寶清：不只是收費而已，空橋兩邊也可以做影視看板、影音看板嘛！把最美麗的高爾夫球場

放上去，既賞心悅目，又可以收錢。其實有很多空間都沒有利用，董事長要有新的思考、要創新，不創新就會被淘汰。

曾董事長大仁：是。

鄭委員寶清：要用新的思考，想想如何發揮，機場有這麼多人進出，可以做出什麼樣的廣告，可以收到多少獲益，我想你們要全面去考慮和規劃。

曾董事長大仁：謝謝委員指教，我們會朝這個方向規劃。

鄭委員寶清：另外還有很多地方可以做廣告，你們都沒有利用到，實在很可惜，可以賣很多錢，做起來又漂亮、又好看，像是做高爾夫球場的廣告，藍天綠地，旅客可以看到漂亮的東西，又達到廣告的目的，你們公司又可以增加收入。次長，我希望桃機公司未來的獎賞應該按照績效，績效好的話就擴大獎賞，最重要是獎賞一定要有高低之分，如果都是一樣的年終獎金，甚至採輪流的作法，那永遠不會改變國營事業的效率，次長贊成嗎？

王次長國材：我覺得 OK 啦！這部分請桃機公司考慮一下，我也知道鄭委員過去的經營績效都非常好，很有經驗，請鄭委員到桃園機場去看看，看哪一些是可以賺錢的，請委員幫我們診斷一下。

鄭委員寶清：要有新的思維。當成熟之時就準備腐爛，要綠色才能夠成長，桃機公司要加油啦！

王次長國材：謝謝鄭委員。

主席：請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：主席、各位列席官員、各位同仁。剛才鄭委員講，國營事業幾乎都是虧錢的，幾乎啦！有一個賺錢的，就是台鹽，鄭寶清委員任董事長時可以讓台鹽賺錢，製鹽剩下的深層海水還可以開發作為飲用水，做到物盡其用，真的不容易。我經常講，當公務人員要有企業家的精神，要當成事業來做，要當 CEO 來做，不能因為是國家的東西或是民眾的錢就亂花，這是非常重要的。

勞基法已經完成修法，通過「一例一休」。最近客運業者和台鐵一定會增加成本，有客運業者祭出 1 個月 7 萬元，還是找不到司機；另外，台鐵缺了 2,500 人，台鐵工會嗆春節要罷工，屆時如何保障旅客的權益？請次長對此說明。

主席：請交通部王次長說明。

王次長國材：主席、各位委員。對於台鐵一些相關問題，我們都有在處理，當然我們希望罷工不會發生。另外，「一例一休」對 11 小時輪班空間的確會有影響，我們目前也在思考一些應變的方式。

趙委員正宇：每個月加班上限總共是多少小時？

王次長國材：現在是 46 個小時。

趙委員正宇：你剛才講了半天，還是沒有答復清楚。台鐵缺了 2,500 人，如果他們罷工的話，你們要如何因應？如何保障旅客權益？要如何調配？

王次長國材：有關人的部分，行政院和交通部都在處理，比如司機員因為有養成教育，這部分人力會比較跟不上，我們的作法除了短期調班之外，一方面也儘快進用新人，我們希望「一例一休

」能夠真正落實，讓員工好好休息。台鐵是有在增加人員，惟短期還是有些因應措施，像是貨車或是深夜的列車，現在有考慮做調整。

趙委員正宇：調配是非常重要的，調配好應該就沒有問題，調配不好就會造成罷工，尤其春節期間返鄉人潮非常多，加上出國人數大增，交通和鐵路會嚴重影響民眾，次長一定要妥善安排，考慮一定要縝密。

王次長國材：瞭解。

趙委員正宇：另外，現在機場稅是 500 元，本席記得以前是 300 元，去年調高至 500 元，預計明年和後年又要調整，是嗎？

王次長國材：沒有。

趙委員正宇：那這 500 元要怎麼用？觀光局拿多少？

王次長國材：50%。

趙委員正宇：就 58 億元嘛！那機場拿多少？

王次長國材：一半、一半啦！

趙委員正宇：民航局拿 12.4 億元，是不是？明年預計收 116 億元。聽說機場稅要漲，到底有沒有要調漲？

王次長國材：目前沒有。

趙委員正宇：機場設施費和機場稅不一樣嗎？

王次長國材：不一樣。

趙委員正宇：請董事長說明一下。

主席：請桃機公司曾董事長說明。

曾董事長大仁：主席、各位委員。委員講的是兩件不同的費用，一個叫機場服務費，就是俗稱的機場稅，旅客進出機場都必須按照發展觀光條例規定，現在是收 500 元，一半用來發展觀光，一半是用來改善機場服務設施。另外，按照國際機場園區發展條例，有一個機場設施使用費的收取，我們有這個法定的……

趙委員正宇：要多少錢？

曾董事長大仁：這部分目前都有收，就是包括空橋使用、跑道降落費等等。

趙委員正宇：還有輸運旅客行李……

曾董事長大仁：對，我們跟周遭其他國際機場比較，目前大約是他們的 65%，我們是相對便宜的，經過下一波的調整之後，也只能達到……

趙委員正宇：有沒有轉嫁到旅客身上？

曾董事長大仁：是跟航空公司收。

趙委員正宇：那航空公司跟誰收？

曾董事長大仁：應該含在營運成本裡面。

趙委員正宇：含在機票裡面啦！是不是？

曾董事長大仁：含在營運成本裡面。

趙委員正宇：含在機票裡面，那就會漲價啊！

曾董事長大仁：相較於其他國家的國際機場，我們是相對便宜。

趙委員正宇：我上次質詢時，你也看過資料，如果要做比較的話，我們比日本的機場還貴耶！

曾董事長大仁：沒有，我們大概是羽田機場的半價。

趙委員正宇：真的算起來，其實我們並不便宜。你現在講這兩個費用，一個是機場稅 500 元，另外一個費用是跟航空公司收的嘛！是不是？

曾董事長大仁：是，機場設施使用費。

趙委員正宇：航空公司一定會轉嫁給消費者，機票就會越來越貴，現在油又開始貴了。先不講其他費用，我就講 500 元這筆費用，就航空公司的退票處理情形，以虎航為例，要退這 500 元，必須要繳 1,250 元才能退，有人嫌麻煩就不拿這 500 元了，這 500 元跑到哪裡去了？是變成其他項目收進來嗎？這都是民眾的錢耶！你們一定要想個辦法，比如扣一些手續費。請局長說明一下。

主席：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。我們這幾天就會找他們來開會，上次審查民航局預算有做成決議。

趙委員正宇：這件事情有很多人反映，不能收了 1,250 元，才退人家 500 元，有人覺得手續麻煩就乾脆不要這 500 元了，你們把這 500 元編到其他收入，這樣是不對的，你們可以扣手續費沒有關係，但是要向民眾說清楚，這個錢不能隨便亂拿。

林局長國顯：是。

趙委員正宇：像機場稅的部分，你們也拿了 12.4 億元，對不對？

林局長國顯：10%。

趙委員正宇：民航局還是有很多事情要做。

林局長國顯：我們有 16 個機場。

趙委員正宇：對啊！所以這個費用也不多，但這都是民眾的錢，你們將之分為三個部分，觀光局拿最多，拿了 50%。曾董事長，你們也拿了不少，45.5 億元，現在機場有那麼多缺失，你們也陸續在改進，是不是？

曾董事長大仁：我們持續在改進。

趙委員正宇：第三跑道和第三航廈配合航空城計畫開始在做……

曾董事長大仁：這部分是自籌資金。

趙委員正宇：是 2,000 億元嗎？

曾董事長大仁：目前我們大概需要另外再籌 2,000 億元，包括第三跑道。

趙委員正宇：我們姑且不談世界各國，就看中國大陸好了，你看大陸機場興建的速度快不快？多不多？應該多吧！以前是他們來學我們，現在反倒是我們學他們，舉凡鐵路、公路、造橋等等。我們的桃捷搞了 20 年，20 年之久，次長，我想你小孩都大了！是不是？

王次長國材：很大了。

趙委員正宇：我們的金門大橋搞多久？大陸都開始在做全世界最大的跨海大橋了。寧波到上海，你

有沒有看到？人家是怎麼做的，我們一個小小的金門大橋搞了半天，是我們的程度比人家差、能力比人家不好嗎？是不是？我們的規劃不行嗎？我們施工品質不好嗎？這表示我們不夠專業，而且交通部沒有盡到監督的責任。桃園機場第三跑道及第三航廈，要做就要做好一點，要考慮將來 100 年、50 年的需求，就像交通部開闢道路一樣。以國道二號為例，當初 84 年時開始做，我說路面規劃得太小，全部只有四個車道，雙向各兩個車道，那是絕對不夠的，後面不是又要徵收土地擴建，提高橋樑載重又要花更多錢，所以任何一個道路一定先把它做好、做大。

桃園的重劃區開闢 50 米的道路，第一個贊成的是誰？是我。大家聽到 50 米都反對，我說做 70 米、80 米都沒關係，最好是 60 米，為什麼？把中央分隔島弄大一點沒關係，以後車輛增多時再慢慢將分隔島往內縮。臺灣的道路都是往外拓寬，大陸的道路是往內拓寬的，開闢道路時所留的土地都在中間，先種花做綠美化，如果車流量增大，就把分隔島往內縮，就像我剛剛講的，政府做決策時一定要有遠見。

大仁啊！你既然叫做大仁，就要把它做成像大人的樣子。董事長，你要把它做大、做好，讓外國旅客一進入國門就能感受到桃園機場非常漂亮、非常現代化，還有任何一個設施都要做好，好不好？多加油，好不好？2,000 億元耶！

王次長國材：謝謝委員指教。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。讓社會大眾在春節期間能夠平安順利地返鄉過年是交通部重要且基本的責任，但是目前看來國道客運有可能漲價；離島地區則因復興航空的停飛事件，旅客的疏運能否銜接得上也有疑慮；另外，臺鐵也因為人力短缺，勞工需要適當、充分的休息，人力不足的問題在在都會影響春節的交通疏運狀況。請問次長，對於整體春節期間的疏運工作是否已做好規劃？

主席：請交通部王次長說明。

王次長國材：主席、各位委員。在航空的部分，春節的疏運計畫都已完成，雖然前一陣子有復興航空的事件，但是交通部未雨綢繆，這部分已經做好準備。至於委員剛才談到的臺鐵跟國道客運的部分，的確在勞基法修正以後有一些影響，目前還是朝按照原計畫班次的方向來走……

李委員昆澤：什麼計畫？現在不是班次的問題，而是國道客運可能要漲價的問題。國道客運有兩種票價，一種是促銷票價，一種是優惠票價，優惠票價在今年的端午節跟中秋節，因為我們的爭取，所以有相當大幅度的優惠票價，也提升了國道客運的搭乘率，民眾多有肯定，現在國道客運業者嗆聲表示有可能取消促銷票價或者是優惠票價。今年端午節、中秋節國道客運都相繼實施優惠票價，對此民眾也多表示肯定，請問春節會不會取消優惠票價？你們是否有掌握？

王次長國材：有掌握，今天早上我跟幾個……

李委員昆澤：今天早上才掌握這個消息？你是看報紙才得知嗎？

王次長國材：對，沒錯，我是看到報紙，包括理事長……

李委員昆澤：這叫什麼掌握呢？

王次長國材：報告李委員，過去這段時間，我們跟客運業者及臺鐵一直在討論，當然在前幾天……

李委員昆澤：請教次長，國道客運的優惠票價會不會取消？之前你們曾跟業者溝通過嗎？應該是沒有。現在發生這樣的狀況，既然未能未雨綢繆，接下來你們就要補破網了。

王次長國材：報告李委員，目前公路總局所核定的票價都比較高，業者的實際票價都訂在我們所核定的天花板價格之下，所以他有一點調整的空間，如果……

李委員昆澤：促銷票價跟優惠票價的空間是很大的喔，大概在 158 元到將近 300 元之間，你要讓民眾在春節期間多付 158 元，甚至 300 元的票價嗎？這是不行的。

王次長國材：報告李委員，如果落實勞工休息這件事讓業者增聘很多人，駕駛員若有充分的休息，開車會比較安全，這種狀況……

李委員昆澤：開車會比較安全？

王次長國材：就是如果他們休息的時間比較充分……

李委員昆澤：搭乘國道客運，提升大眾運輸的運量，應該比較好吧？為什麼是開車比較安全？

王次長國材：這也是一部分啦！勞基法修正案若能落實，其中一部分的附隨效果就是安全，也就是駕駛員能有 11 小時以上的轉班休息……

李委員昆澤：對，休息是必要的，這是勞工的基本權利。不管是國道客運或者是臺鐵，我們要讓勞工有充分、適當的休息時間，可是現在也面臨到票價跟疏運的問題，這就是交通部現在要處理的問題啊！

王次長國材：瞭解，我們會處理。我說的是從比較長遠的角度來看，假設業者因此而增聘更多的駕駛，此時若票價酌予調整，我們認為可以讓整個經營環境跟對旅客的服務有所提升，但是……

李委員昆澤：次長，你的回答我不滿意，民眾也不滿意，我希望交通部要具體地針對春節的疏運，一般而言，春節疏運都在春節前兩個禮拜公布所有辦法跟方式，你們現在必須提早因應。我現在是提醒你，也是警告交通部，針對國道客運票價的問題，還有臺鐵員工休息甚至罷工可能會影響春節疏運一事，你們必須立即組成小組去研擬各種因應方案。

王次長國材：好，這個沒問題。

李委員昆澤：你們要提早準備因應措施，還有復興航空停飛之後有關離島的疏運，局長也要多用點心。

王次長國材：是。

李委員昆澤：我現在是善意的提醒你，其實也是警告你們，如果有相關的疏失，我一定會追究嚴懲相關的人員。

另外，有關機場捷運票價的問題。第一個，票價高，民眾大喊吃不消，另外也沒有轉乘的優惠措施。現在機場捷運票價問題又變成政治問題，新北市跟桃園市政府的交相指責也好、不滿也好，對於這部分，交通部有沒有任何協調機制？在機場捷運公司的董事會結構中，新北市有 4 席董事，台北市有 1 席董事，桃園市有 10 席董事，但是中央的交通部 1 席也沒有，是否如此？請簡單說明。

王次長國材：是，沒有錯，目前我們沒有董事。

李委員昆澤：那北捷跟高捷有沒有？你擔任過高雄市的交通局局长，北捷跟高捷都有中央主管機關

所指派的董事長，所以一旦發生問題時，中央可以扮演協調的角色。

王次長國材：是，對。有關票價問題，我也趁此機會說明。機場捷運兼具區域跟通勤運輸兩種性質，個人覺得桃園市政府目前所定的票價，針對每個月的使用者、雙月使用者跟季使用者都有打折……

李委員昆澤：好，所以是細節的問題。現在桃園市政府鄭文燦市長授權桃園機場捷運公司調整票價，將以生活圈區域的計價方式作為票價調整的基礎。這也關係到生活圈未來各縣市政府的補助，請問中央主管機關在機捷公司沒有董事的狀況下，如何協調這三個縣市有關票價訂定的問題？以及當發生爭議時，要如何處理？

王次長國材：有關機場的建設，我們現在是把桃園、新北甚至台北市都納入推動委員會當中，雖然交通部目前在機捷公司沒有董事席次，但是從一個中央主管機關的立場，如果產生爭議問題，我們還是可以出面召開會議，這是沒問題的。

李委員昆澤：出面召開會議，你只是扮演一個中央官方的協調單位而已，但是你們沒有任何董事席次，如何去處理相關協調的問題？

王次長國材：有關我們沒有董事的原因，我請洪處長向委員說明。

主席：請交通部會計處洪處長說明。

洪處長玉芬：主席、各位委員。我們在建好之後就送給地方政府……

李委員昆澤：就是由中央出資嘛！中央出資之後，三個縣市各有董事，我是問如果未來票價或營運方式有任何爭議時，中央要如何去協調處理？現在立即就碰到問題了，新北市和桃園市就票價方面，已經從票價問題、交通問題變成政治問題了。

王次長國材：我們會瞭解一下，如果要實質參與，我們看有沒有空間，目前就我所聽到的，我們補助硬體建設之後，有關資本額方面，比如桃園機場捷運公司的資本額沒有交通部的資本，可能是因為這樣而沒有派董事，我初步大概是這樣解讀，我會再瞭解一下。

李委員昆澤：請教董事長，目前對智慧航廈有在檢討是否要取消，這會不會影響未來機場的評比問題？

主席：請桃機公司曾董事長說明。

曾董事長大仁：主席、各位委員。目前我們看起來，智慧航廈是位於不很恰當的區位，但是對於 T3 以及後續 T1、T2 的智慧系統的引進，我們會不遺餘力朝這個方向來努力，尤其 T3 是全新的設備，包括自動行李托運系統，以及相關旅客服務系統，大概都會朝智慧化來處理。

李委員昆澤：另外，北側機坪的新建工程也在檢討是否要停止，是不是有這件事情？會不會影響第三航廈相關的工程？

曾董事長大仁：它跟第三航廈在完全不一樣的位置，它在東北角，停建是因為它的使用時間很短，就是當那個地方用完之後，我們馬上要做第三跑道，那個就要廢除了，它的使用時間太短了，不符合效益，所以我們才會停下來。

李委員昆澤：現在第二航廈擴建工程進度落後 2 成，大概什麼時候會完工？

曾董事長大仁：應該會在 107 年年底全部列報完工，但是在 106 年下半年，有一部分面積可以開始

使用，我們是分階段使用。

李委員昆澤：本席要提醒董事長，你接這個職位就是要趕快落實這些工程的進度和品質，管理好機場公司，不要再讓機場公司成為全國民眾茶餘飯後取笑的新聞資料來源，這個我要嚴正的在這邊提醒董事長。

曾董事長大仁：謝謝委員指教，我會朝這個方向努力。

主席：請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。新政府上台之後，我覺得桃機跟台灣港務公司的董事長真的像董事長了，總經理也開始像總經理，不像以前那麼混亂，就是董事長不像董事長，總經理倒是像董事長，這是本席首先要肯定的方面，就是有按照委員會的建議做了若干調整和角色上的扮演。

今天看到曾董事長以及 5 位副總經理以上職務者，桃機董事長是政次退休，總經理是民航局退休，營運副總經理也是民航局退休，工務副總經理陳福將是國工局退休，張總工程師是榮工處退休。我們再看處長級，幾乎都是退休人員到桃機，我對於這個專業團隊是給予肯定，不過，我想請教董事長，這些處長級以上的人員，平均年齡是幾歲？

主席：請桃機公司曾董事長說明。

曾董事長大仁：主席、各位委員。大概在 55 歲、56 歲左右。

陳委員歐珀：這樣的年紀不算大，可能大家都提早退休，然後高薪轉任桃機，我對此並不反對，但我要求的是，既然是退休轉任，不能有退休之後來這裡享福的心態，而是要來做事情、拚績效。

曾董事長大仁：我跟委員的看法是一樣的。

陳委員歐珀：桃園機場正在進行一連串航廈和跑道的整修，包括二航廈、未來的第三跑道和第三航廈，以及衛星廳等重要工程在進行，這些都需要你們自行籌措經費，總共大概有 1,735 億元。為了籌措這樣的建設經費，我聽說桃機要研擬調整航空收費基準，有沒有這回事？

曾董事長大仁：應該是設施使用費。

陳委員歐珀：有要調整嗎？

曾董事長大仁：我們已經報交通部。

陳委員歐珀：航機費包括降落費、停留費，停留費包括候機室設備服務費、地勤場地設備使用費、空橋或接駁車使用費和行李設施使用費等，各國都有收取這些費用，請問目前你們有沒有確定要收？

曾董事長大仁：我們已經報交通部了，程序完成奉核定之後，我們就會實施。

陳委員歐珀：還沒有核定嗎？

曾董事長大仁：現在就有收，我們是調整費率。

陳委員歐珀：大概平均漲 2 成，是嗎？

曾董事長大仁：我們和其他國家的國際機場相較還是便宜，我們在東亞地區是最便宜的。

陳委員歐珀：便宜不是問題，品質才是問題。

曾董事長大仁：我們在持續努力。

陳委員歐珀：我告訴你，價格不是問題啦！品質才是問題，外界質疑桃機的工程品質未盡完善，也未見提升，狀況連連，我們對調漲是否合理還可以做討論，另外一個問題是會不會轉嫁給消費者，比如現在跟航空公司、民航業者收航機費，將來航空公司會不會轉嫁給搭機旅客？

曾董事長大仁：我想這是航空公司本身營運的考量，我們對國航和外國航空公司是採相同的標準。

陳委員歐珀：我想是會啦！這就茲事體大，不可能說你調高航機費會由他們自己吸收，不大可能這樣子啦！所以本席要向董事長建議，一定要做透明化的處理，因為國際航空協會（IATA）和台北市航空商業同業公會都質疑，桃機沒有依照 ICAO（國際民航組織）的規定做透明化處理，而且當時桃機公司給這些業者的承諾是分 4 年調整，結果你們開董事會就改變為 2 年，這樣就沒有誠信了。

曾董事長大仁：我們在 2 年的協商過程和研究過程當中，對於航聯會（即機場內航空公司的組織）是完全透明的，他們全程都有參與，確實是在最後的決議過程提及是否要有一個緩衝期，我們對緩衝期的時間是有做一些斟酌，這也是參考其他國家機場的作法，目前立法院有委員出來協調，我們也做了一些程度的調整。

陳委員歐珀：本席提醒次長和董事長，機場是國家的門面，我們要積極進行相關的建設，建設需要經費，但是籌措經費的手段要符合公平正義，如果要收取比較多的錢，比如我剛才所講的航機費，是不是能夠提高品質或是在效率上讓相關流程節省時間？這些都是我們要考量的。如果只是為了建設需要籌措一筆經費，然後轉嫁給消費者，那是不合理的。我覺得這部分在核准之前要對外界釋疑。次長，可以嗎？

主席：請交通部王次長說明。

王次長國材：主席、各位委員。機場公司對於行李設施使用費或是停留費的提升，對於這部分，我們也期待能夠跟相關航空公司稍微做一些討論，剛才委員詢問提高以後的服務品質是否有提升，這也是我們評估的部分，我們會就陳委員所提這部分做比較深入的考量。

陳委員歐珀：好。我想這部分在核准之前，你們一定要做充分的說明。

王次長國材：好的。

陳委員歐珀：第二，請大家看螢幕上機場各航廈之間的交通圖，目前有 skytrain 及 shuttle bus 提供旅客免費往返機場，在機場捷運之後不再免費，將收取 30 元，這是你們已經公告的票價梯形表。本席認為這樣的收費方式恐怕無法提高機場的整體營運效能。因為機場接駁系統免收費的話，可能會提高機場的整體效能，說不定機場盈餘也會提高，但如果你們收取接駁車費 30 元，在這樣的思考上可能會阻礙未來桃園機場的效能，所以本席希望在 PMS 系統完成前不應該收費，此其一。第二，本席建議 PMS 系統完成之後也應該考慮不收費。以上這幾點是我的具體建議，提供交通部參考。

王次長國材：好的，我們會參考。此一問題請桃園機場蕭總經理說明。

主席：請桃機公司蕭總經理說明。

蕭總經理登科：主席、各位委員。機場捷運在機場內部 T1、T2、T3（前華航園區）有三站，在這

三站中間往來搭乘接駁車的旅客均免費，完全由機場公司付費。

陳委員歐珀：但你們公告的價格梯形表是這樣呈現的。

蕭總經理登科：我們會與桃捷公司簽約。

陳委員歐珀：好，既然你有考慮到這一部分，我就接受你們的說明。

最後，本席認為第三航廈建設計畫應該加速，這是全民所期待之事，藉以提升機場的競爭力。第三航廈興建 WC 滑行道遷建與雙線化工程已於去年 11 月開工，原定 107 年 6 月完工，結果直到今年的工程進度卻只達到 10%，這會不會又延期完工？

曾董事長大仁：在前面半年的時間，確實因為管線問題及配合 T3 工程做了一些調整而耽誤一點時間，目前正在加速執行，最近這半個月的進度已經恢復正常，我們預計在明年 3 月可趕上原來落後 3%的進度。

陳委員歐珀：本席將近幾年機場的工程加以列表，希望你們能夠訂定績效指標。

曾董事長大仁：我們內部都有控管。

陳委員歐珀：機場捷運已經搞了一個世界級的笑話，我不希望第三航廈再成為第二個世界級的笑話。目前我們大概知道相關工程已經要延遲四年，我相信你們新的團隊都擁有專長，我們也予以肯定，何況你們的年紀也不大，我聽到你們說平均年齡都是 50 多歲。

曾董事長大仁：處長級的平均年齡是 55 歲。

陳委員歐珀：本席希望這是最優質的團隊，要給新政府一點亮點。好不好？

曾董事長大仁：好的。謝謝。

主席：請鄭委員天財發言。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位同仁。我看到桃機公司進用原住民族的比例只達到百分之一點多，桃機公司總人數是 533 人，原住民族的人數僅 6 名，占 1.13%。蔡總統的原住民族政策特別主張要保障提供上萬個新的工作機會給原住民，在此情形之下，中央各部會及各事業機構都應該加強執行，尤其必須透過其他的政策或相關法律的要求，才有辦法要求民間公司。過去我都與部長提及，無論是事業機構或交通部所屬機關（譬如交通部觀光局、公路總局等），都應該共同達成進用原住民族的目標。

就桃園機場公司來看，進用原住民的人數實在太少、比例太低，我們看到桃園機場免稅店聘用原住民的人數比例都比桃機公司還高，事實上桃園機場免稅店屬民間企業，當然這是由你們發包委外的民間企業，我們看到桃園機場聘用原住民的情形是，第一航站免稅菸酒店在職人數 93 人，聘用原住民族人數有 3 位，占 3%；第一航站綜合免稅店聘用原住民人數占 1.22%；第二航站 C 區綜合免稅店進用原住民族人數有 21 人，占 2.49%，這些比例都比桃機公司還高；第二航站 D 區綜合免稅店有 18 人，也有達到 1.8%，由此可見，連民間企業都可以做得到。

事實上，桃園市在全台灣各直轄市或縣市中原住民人口排名第三，原住民人口最多的縣市是在花蓮，其次就是台東，第三就是桃園。本席所指的是民眾在當地設有戶籍，如果加上未設戶籍的人數則更多，所以這部分桃機公司是不是有很大的努力空間？

主席：請桃機公司曾董事長說明。

曾董事長大仁：主席、各位委員。我想委員的提醒確實是我們要持續努力的做法，針對桃機公司新進人員的聘用、僱用的過程，應該特別考慮原住民比例的問題，如果有適當的人選，我們當然是優先考慮原住民的進用。桃機公司有五百多名員工，然而機場有三萬多名共同工作的伙伴，包括機場免稅店、機場保全及貨運和航空公司等員工，我們除了與他們進行協調之外，還會透過與免稅店的合約關係，強制要求他們聘用原住民的員工，所以請委員放心。

鄭委員天財：你說到重點了。除了你自己本身之外，這些民間單位可以透過合約。這件事最早是誰先做到的？事實上，早在謝長廷擔任高雄市市長的時候，針對所有委外的招標契約，都明定進用 5% 的原住民。

曾董事長大仁：對，我們後續會再強化。

鄭委員天財：這部分是可以做的。其次，桃機公司的報告載明你們希望達成的就是飛航安全至上、旅客服務優先。有關旅客服務方面，董事長或哪位同仁可以說明，有沒有相關的評比？譬如舒適度等等。

曾董事長大仁：我先把最綱要的部分向委員作報告，譬如在舊金山國際機場協會（ACI）服務品質評比，或是英國 Skytrax 服務品質的評比，我們在這個級別裡面都是進入前三名，所以機場公司對於旅客服務部分應該有相當好的績效，如果委員想要了解其他細節，我可以再做說明。

鄭委員天財：我的瞭解，舒適度在亞洲是第四名。

曾董事長大仁：是，我們有很多特色。

鄭委員天財：好睡、消磨時間等項目，是全世界第五、六名，你們有沒有更細的資料？

主席（陳委員歐珀代）：請桃機公司秘書處許處長說明。

許處長家瑞：主席、各位委員。目前最公正的評比大概就是國際機場協會的機場服務品質調查評比（ASQ）及 Skytrax 的服務品質評比，在我們機場服務所提供的環境及候機室整個舒適環境的最新評比方面，整體而言，這一季我們是第一名，但是細的項目因為資料比較多，還需要進一步……

鄭委員天財：你們有報導嗎？對於好的就要報導。

許處長家瑞：是的。

鄭委員天財：否則大家對桃機公司的印象就是停留在漏水。

曾董事長大仁：這個每季都有成績，我們如果每季都講的話，有點過於頻繁，所以我們是每年做一次年度的報導。

鄭委員天財：至少我都沒有聽過，交通委員會也沒有聽過，你的報告中要寫出來，讓大家知道。

曾董事長大仁：是的。

鄭委員天財：我們再來看原住民特色部分，這是在你們航站中的哪些地方？

主席：請桃機公司業務處余副處長說明。

余副處長崇立：主席、各位委員。目前原住民特色部分，在 D9 區及 C 區各有一區是原住民主題候機室，A、B 區也都有原住民商店。

鄭委員天財：我不太知道你們的分區，但我知道在第二航廈的 D9 及 A6 有，是不是？

余副處長崇立：是，有一個原住民主題候機室。

鄭委員天財：你說幾區幾區，我們是不知道，因為我們搭飛機都是按照 A、B、C、D 登機。D9 後面就是 D10，而 D10 已經是最後面，況且它的位置是在 D9 要往 D10 之間，嚴格講起來並不算是 D9，因為旅客到 D9 時還看不到它，它是在一個非常偏遠的地方；原住民在台灣都已經很偏遠了，在航廈還是很偏遠，這部分不要這麼巧合嘛！事實上我們去很多國家，譬如紐西蘭，從飛機場一出來就是，或者一進去就是，當然，我不強求要這樣，但最起碼也要讓候機時消磨時間的旅客有機會瞭解一下台灣原住民族的文化，而且還要更新，你們的資料已經舊了，現在台灣有幾族，你們知道嗎？

曾董事長大仁：我們目前掌握的情況，兩個星期以後會把最新的資料重新更新過。至於原住民相關文化表達的方式，因為這都屬於免稅商店配合合約去建置的，我們會在後續委外合約中進一步強化。

鄭委員天財：你們在建置時，有時候製作的方式很難更新，一更新就要全部重來，那就太浪費，所以製作方式要能夠小更新就達成，譬如原住民共幾族這個部分可能會增加，本來是 14 族，後來增加 1 族變成 15 族，現在又增加 1 族成為 16 族，你們在更新時要不必要全部重換，所以製作方式要注意。

曾董事長大仁：是，我們瞭解。

鄭委員天財：對於旅客的舒適及服務優先這方面必須達成，有時候轉機要等很長的時間，希望旅客在消磨時間的時候能夠對我們多瞭解一些，無論是原住民族文化、客家文化及台灣各個族群文化的展現都要呈現出來。

曾董事長大仁：是，我們會強化。

主席：我再提醒一下，現在新住民大概有 50 萬人，所以原住民族及新住民的特色應該放在機場候機室，而且放在比較醒目的地方，下次更新的時候我們也去看一下，我覺得鄭委員講得非常道理。

主席（陳委員雪生）：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。「一例一休」通過了，這對於交通事業其實有很大影響，我首先要請教次長，「一例一休」通過後，馬上出來說話的是台鐵工會，他們說 12 月 14 日要預演式的罷工，時間就在下星期，請問交通部有沒有配套？

主席：請交通部王次長說明。

王次長國材：主席、各位委員。目前我們台鐵局的鹿局長也在跟他們做一些協調，從我們的觀點來講，「一例一休」讓員工有更充分的休息時間，這是我們支持的，但是現在因為人力進用還配不大上，短期內我們的想法可能是調節一些非尖峰或夜間的班次，先因應一下。

葉委員宜津：人力的配置要趕快，其實「一例一休」已經討論半年了，你們應該早就要做因應，他們這是警告式的罷工，如果不趕快因應，春節疏運旅客恐怕會有問題。

王次長國材：是，我們一直在跟台鐵工會溝通。

葉委員宜津：其實我們真的擔心，因為「周休二日」比較落實，放假機會大了，問題是放假之後大

家就要跑出來玩一玩或者做各種活動，運輸方面的壓力變得更大，然而運輸業到底算不算服務業？服務業有彈性工時，因為服務業就是在假期時的人會多，所以有彈性考量，可是就我所知，交通部雖然非常支持把運輸包括在服務業內，或是做各項彈性處理，但是勞動部一直很有意見，這個你們要努力溝通一下。

王次長國材：是，目前碰到國定假日稍微可以做些彈性調整，譬如因應春節疏運，它需要大量……

葉委員宜津：不只是春節，明年有 7 個連續假，以後不要說連續假，我看「周休二日」連續兩天活動的頻率都會增強，你們要早點因應。

王次長國材：是的。

葉委員宜津：除了人力外，還有一個問題，就像你剛才所說的，因為人力配置所以必須要增加人員，這個看起來是好事，可以提高就業率，可是也因為這樣，客運要漲價了，他們說人力成本增加了。

王次長國材：關於這部分，我們初步的看法是這是全世界的趨勢，要恢復到更多勞工的休息，客運業可能因此要增聘一些人。目前我們核定的費率有一個 ceiling，也就是高限，他們都還沒有用到，當然我們是希望他們在內部管理、排班上有些精進作為，成本可以減少，收入能夠增加，但是如果沒有辦法這樣時，因為我們一般都是用他們的 18 項成本來訂定高限，他們目前都還沒有用到，我們希望因為經過這樣而有一些討論……

葉委員宜津：我要站在消費者的立場跟你說，如果是合理的，因為人力增加，讓司機朋友不要過勞，使乘客安全更有保障，這個我可以同意，但是調整票價是真的反映事實上的人力成本，還是趁這個機會藉機調漲？這個交通部要管控好、要合理，不可以讓他們隨便找一個理由就亂漲價，好不好？

王次長國材：好，我們會注意。

葉委員宜津：接著請桃機公司曾董事長，我要直白的跟董事長說，很多委員私底下都跟我反映，您擔任桃機公司的董事長沒辦法讓桃機或民進黨新的執政團隊有新的作為。

主席：請桃機公司曾董事長說明。

曾董事長大仁：主席、各位委員。是，請委員指教。

葉委員宜津：我沒有這樣說，因為我認為你還有待觀察。根據你之前在國民黨時代的表現，我同意其他人的看法，也認為你不會有什麼作為，但是我希望大環境不同以後你可以發揮出不同於以往的能力，好不好？

針對桃機保全公司，因為以前民進黨立委是少數，不管怎麼說你們都不聽，就蠻幹、硬幹，之前桃機保全公司在本委員會不分黨派的委員都覺得不可行的情況下，你們還是於 2015 年 10 月 16 日自行掛牌成立，後來因為法源有問題，委員會阻止了招考人員，特別是本席強烈主張不可以進行，結果在掛牌後，沒有人員，就只有一個董事長，每個月領 15 萬元的薪水，月領乾薪直到現在，終於在 9 月份你們董事會通過要解散桃園機場保全公司，現在程序還在進行中。請問董事長，你們什麼時候才真正要解散？

曾董事長大仁：當董事會通過，並報部轉院核定後，我們就會解散。

葉委員宜津：次長，他推給你耶！請問什麼時候解散？

王次長國材：我們現在的政策就是往這個公司不存在的方向走，現在相關事宜已經送到部裡，我們會儘快處理。

葉委員宜津：他推給交通部啊！

王次長國材：他們送上來之後我們就馬上處理這件事情。

葉委員宜津：「馬上」是什麼時候？請給我一個 deadline。

王次長國材：一個禮拜內送到行政院。

葉委員宜津：好，主席，這再一次印證交通委員會是對的，但他們今年竟然還編這部分的預算，這就是我說的，今年的預算其實都是前朝編的，這是不可以的，我們要全數刪除。次長、董事長，一個錯誤的決策浪費多少納稅人的錢？立法院反對這個決策，工程會也反對，認為違反採購法，但是你們還是硬幹、蠻幹，這件事情再一次印證，你們不可以這樣惡搞，請兩位注意，特別是次長，無論是政府還是國營事業的組織都應該精簡化，不要用民脂民膏疊床架屋去成立一堆奇怪的子公司、財團法人或基金會等等。

我在交通委員會已經 15 年了，我的小孩也都知道，所以連塞車他們都會指責我，我都替你們挨罵。然而，我們的機場有一大堆問題，不要說漏水、漏糞等等，大家都認為我們的機場有待加強。最近機場還是亂成一團，有第一航廈及第二航廈整建、南北跑道整建、第四航廈及第三跑道等等的工程不斷，造成旅客非常不方便，覺得桃園機場永遠亂糟糟。新政府上任後調整步驟，將沒有用的工程去掉或暫緩，但是其中其實有一個很大的問題，即管線問題，剛才提到的漏水、漏糞就是因為挖到管線才會發生，桃園機場在進行工程時不知道地下有什麼東西，不知道會挖到糞還是挖到水，這樣很荒謬、很糟糕！日本與德國針對日本時代及二次大戰時代做的工程管線圖都一清二楚，非常明瞭，這除了與民族性有關之外，態度也相當重要。所以現在我們的工程都非常緩慢，每個工程的進行都好像是用摸索的，深怕會挖到什麼東西，其實很難想像當一個工程在進行時不知道底下有什麼管線，所以要以摸索的方式進行，可是總要有一個開始，請問董事長，你們何時可以將桃園機場的管線圖建立出來？

曾董事長大仁：這件事情我跟委員的看法完全一致，目前我們已經做了兩件事情，第一，我們會規劃一個完整的共同管道的概念，會在整個機場的主要道路下設共同管道，將現在的管線都放在共同管道中，以後就不需要再開挖，至於舊的部分我們正在進行盤點，大概會花一年半的時間盤點完成，包括建築物類及外面的部分。

葉委員宜津：希望你們盤點後能建立地下的管線圖。

曾董事長大仁：是，會放在 GIS 上面。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：主席、各位列席官員、各位同仁。桃園國際機場在接下來幾年都有重大的建設進行，像第三跑道在 2025 年會完成，對嗎？

主席：請交通部王次長說明。

王次長國材：主席、各位委員。對，目前的目標是 2025 年。

林委員俊憲：沒有問題吧？我會特別提出來是因為這是小英總統的支票，總統也開口指示，第三跑道要提早 5 年完成，所以要在 2025 年完成。機場公司接下來進行各項重大建設所需的費用超過一千七百多億元，機場公司現在公司化了，請問資金如何取得？

王次長國材：都是自籌。

林委員俊憲：要怎麼自籌？

王次長國材：他們有一些收入……

林委員俊憲：機場公司一年賺多少錢？

主席：請桃機公司曾董事長說明。

曾董事長大仁：主席、各位委員。一年的收入 194 億元，然後會支出一百四十幾億元。

林委員俊憲：賺多少錢？

曾董事長大仁：大概五十幾億元。

林委員俊憲：這樣你們連續賺 30 年都不夠。

曾董事長大仁：我們會持續增加我們的營收，另外有一部分要先用貸款的方式，之後再進行償還。

林委員俊憲：這些財務規劃應該要公布出來吧？

曾董事長大仁：在我們的綱要計畫裡有公布。

林委員俊憲：要讓大家瞭解未來你們如何籌措這筆資金，錢與人是最重要的，我們比較關心的是，既然已經公司化了，就要引進不同的人，讓它有活力，這樣才能達到當初讓桃機公司化的設想。如果桃機公司的主管都還是近親繁殖，都還是公務體系彼此間的流動，這樣哪有像公司化？不是說公務人員轉任都不好，但如果全部或大多是公務人員轉任的話，鐵定不好、保證不好。

王次長國材：雖然大家看起來好像很多職務都是過去退休人員轉任，但事實上我們有針對專業上進行補強，舉例來說，過去工程方面比較弱，所以像國工局中就有幾位有這方面的專業，包括曾董事長也是。的確，現在進入機場建設的高峰期，所以在此階段，有幾個重要職務都是由具有工程背景的人來擔任。

林委員俊憲：因為以前機場公司的工程都出問題啊！還有投資到一半就取消、終止的，造成過去投入資源的浪費。

王次長國材：對，過去很多工程的……

林委員俊憲：次長，我們新政府要有新的作法，因為人是很重要的事情，如果民進黨政府和過去國民黨的作法一樣，都還是讓一些高官轉任到機場公司來，聽說那裡是錢多事少，所以大家很喜歡過去享清福。

曾董事長大仁：我們有很多年輕的新進同仁都是學有專長，而且是從基層開始培養的，現在處長這一級有一半是新聘，而不是原來公務員任用的，但在最高階的部分，確實因為承續以前一些計畫的執行和公務機關的經驗，所以目前高階部分比較偏重由公務員轉任，但其實從基層上來的人也不少。

林委員俊憲：另外，桃園國際機場是國之大門，現在旅客人數幾乎已經達到極限，按照你們的報告，明年是估算……

王次長國材：四千多萬人次。

林委員俊憲：人次到達四千多萬，已經破了四千萬，這兩條跑道的使用快要到極限了嗎？第三跑道還要到 2025 年耶！

曾董事長大仁：對，目前跑道估計的起降架次應該還有 20% 的成長空間。

林委員俊憲：依民航局的規定，一小時最多的起降架次大概是 50 架嘛？

曾董事長大仁：目前是用到 35 架。

林委員俊憲：所以平均不到兩分鐘就有一架飛機要起降，以目前機場所使用的強度、張力，第三跑道不容許再有任何的差錯。

王次長國材：對，所以本來是訂 2030 年，但我們上任後就覺得這個很趕，所以就趕快調整。如同剛才所提的，航廈部分本來容量大概是 3,200 萬，現在已經超過了，但跑道部分還有一點餘裕，所以我們現在的想法是，航廈部分儘快在 2020 年完工，至於跑道部分因牽涉到整個航空城計畫中的區段徵收及……

林委員俊憲：你說的航廈是指第二航廈的擴充嗎？

王次長國材：是第二航廈的擴充和第三航廈的增建兩部分。

林委員俊憲：應該還是不夠用，你們的擴充計畫完成後，大概只能服務 3,700 萬人次的旅客，但一年旅客量就破四千萬了啊！

曾董事長大仁：第二航廈每年可以額外增加 500 萬人次，第三航廈完成後，服務量可提高到 4,500 萬人次。

林委員俊憲：第三航廈何時完成？

曾董事長大仁：目前預計在 2020 年完工，但要先經過半年左右的試營運，所以 2021 年才會準備好。

林委員俊憲：也就是說，未來這四、五年大概會是桃園機場最忙碌、最擁擠、最混亂的一段時間。

王次長國材：沒錯，現在幾乎……

林委員俊憲：工程也在進行，使用也幾乎達到極限，在新的設施尚未完成前的這段空檔期，其實特別需要完善的管理，這也是我們對機場公司的要求。

王次長國材：部裡面我所帶領的公共工程團隊都非常積極地控制每一個行程，因為它是現在工程管理上很重要的一部分，就是一方面營運，一方面管理。最近 WC 滑行道是有做一個交通維持計畫，看大家的反應似乎是影響不大，這也是在工程施工和營運同時進行中，我們花了很多力氣去做的一些事情。

林委員俊憲：所以在交通部的長官中，目前督導桃機的是次長本人嗎？

王次長國材：所有公共工程，包括陸海空等工程都是由我負責。

林委員俊憲：都歸您管嘛？

王次長國材：對。

林委員俊憲：所以如果工程出什麼差錯，就要找次長負責。

王次長國材：對，這應該是要負責任。

林委員俊憲：要唯你是問，是不是這樣？

王次長國材：我會儘量做。

林委員俊憲：不是儘量做，而是要展現不同的作法。

王次長國材：過去這塊的督導確實較為不足，最近我跑很多地方……

林委員俊憲：不是督導的問題，我看是人謀不臧、官商勾結！你看桃園機場哪一個工程有順利？不是出問題做不下去，就是工期延宕，沒有一件順利完成的！所以新政府應該要有不一樣的作法。

王次長國材：對，所以我們盯得很緊，如果他們在處理上有困難時，我們會從旁協助，現在這部分都有在做。

林委員俊憲：次長，這是你的責任，你要好好地看緊，未來交通部的所有工程現在都歸你喔！

王次長國材：我是主持那方面的主席，我們希望……

林委員俊憲：另外，也有很多委員關心春節旅客疏運的問題，我們現在比較擔心的是，先前有傳聞，由於勞基法修正通過，可能會有串連的問題，就是特別利用春節假期期間來罷工。春節期間正是交通運輸的顛峰時期，如果這時有任何一個環節發生類似罷工的情況，恐怕會對社會造成很大的衝擊，而且會難以承受。部裡有沒有接收到這類的消息？除了台鐵以外，公路方面有嗎？還有復興航空倒閉以後，有沒有辦法承接下來等種種問題。

王次長國材：這些問題都有在處理，包括復興航空的旅客及員工的權益方面，現在都在處理中。剛剛談到客運反映其成本會增加、台鐵會有人力不足的問題，這部分我們希望往這邊走，比如說剛剛提到台鐵有兩千多個空缺，司機員訓練需要兩年的養成，其他人員大概要一年的養成，的確會有點銜接不上，但我們短期也希望稍微調節……

林委員俊憲：春節疏運會不會有問題？

王次長國材：春節部分是希望大家盡全力保持……

林委員俊憲：會不會有工會的串連、罷工的威脅？

王次長國材：他們有在提出，我們會趕快……

林委員俊憲：他們有在串連？有威脅要罷工？

王次長國材：台鐵有在談……

林委員俊憲：這是鐵路方面，公路方面有嗎？

王次長國材：公路方面我是還沒聽到，不過台鐵有在談，但大家都知道台鐵是長期的問題，所以我們希望得到一個比較好的解決方案，現在都在加強溝通中，謝謝。

林委員俊憲：謝謝次長。

主席：請鄭委員運鵬發言。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。次長和董事長，我們今天來談一些「雞」的問題，就是針對母雞、公雞、小雞、雞蛋等部分來就教兩位。兩位有農委會的經驗？沒有嗎？那就試著回答看看。我們來談談桃園機場公司，它是金雞母沒錯吧？它一年賺四、五十億元，甚至可以到 60 億元，你們有沒有把握它可以當台灣的金雞母？

主席：請交通部王次長說明。

王次長國材：主席、各位委員。他們現在大概賺五、六十億元。

鄭委員運鵬：104 年甚至到五十九億多元，我們希望還能繼續成長。董事長有沒有把握當台灣的金雞母？

主席：請桃機公司曾董事長說明。

曾董事長大仁：主席、各位委員。我們會繼續成長。

鄭委員運鵬：好，那我希望今天不要變成殺雞大會。我們來談談金雞母的事，這張表中有桃機公司的預算和決算，在 104 年的決算數中，淨利最高到 59.38 億元，105 年、106 年這兩個數字是預算數，很顯然你們是低編，所以 106 年度的預算數要加油。也就是說，正常狀況下，每年賺 55 億元以上應該沒有問題，但是會有保留的事業公積，公積藏在這邊，我們等一下再看公積怎麼處理。另外是繳交民航基金有二、三十億元，提撥給桃園市政府將近 7 億元，盈餘分配的狀況是不是這樣？這隻母雞的雞蛋和雞肉大概是這樣分配。

王次長國材：對，它的盈餘是這樣分配。

鄭委員運鵬：我再向您分析一下，這個是預算數，和剛才的數字不太一樣，如果媒體要求證正確數字的話，再麻煩機場公司協助。機場公司把盈餘除掉公積之後，會提撥 18%給當地的直轄市政府，這個分配數從 102 年的 2 億 2,000 多萬元一直成長到現在，那給市政府的到底公不公平？我相信董事長知道，因為市政府和你們一直在協議當中。

曾董事長大仁：這部分是按照機場發展條例做一個法定的提撥。

鄭委員運鵬：我先和兩位談一下這個分配合不合理，然後再拿其他單位來比較。你們給桃園市政府三筆費用，第一筆是扣除公積之後的提撥，第二筆是在降落費裡面有一定比例會給地方，因為降落會有噪音，所以這牽涉到向旅客或航空公司收費的問題，這個部分也有提撥。第三筆是空污費，你們向使用人也就是旅客收取使用費、服務費和噪音防制費之後也會提撥，對不對？就三筆錢。

曾董事長大仁：是。

鄭委員運鵬：一筆是盈餘扣除公積之後，提撥 18%給市政府，然後一筆是噪音費，一筆是降落費，後面兩筆會牽涉到航空公司向旅客收費的費率，這個我們不談，我們今天來談盈餘的分配。

依國際機場園區發展條例第二十二條，因為機場公司要彌補虧損，所以盈餘在扣除公積之後要提撥 18%給市政府，這是他們的法源，那你們 106 年預算的盈餘是 49.74 億元，這個應該再調高，然後照這樣推算，分配給桃園市政府的金額為 5.82 億元，占實際盈餘 11.7%，這是把你們的公積扣掉之後再去算。所以本來是寫 18%，但是看得到不一定吃得到，到最後變成 11.7%。董事長，應該是這樣的比例沒有錯嘛？

曾董事長大仁：是，沒有錯。

鄭委員運鵬：我們再來看同樣是交通部所屬的港務公司，它也公司化了，機場也是公司化，一模一樣的規範，也是 18%，但是港務公司提撥給地方政府的時候，它這個 18%扣掉公積之後，回饋的比例是 16.2%。所以一隻金雞母到後來給農場的，機場公司是 11.7%，減了百分之六點多，次

長是從高雄來的，港務公司是 16.2%，這邊才減 1.8%，為什麼會差那麼多？我要和次長討論這件事情，您知道問題出在哪裡嗎？

王次長國材：因為提撥的公積不一樣，一個是 35%，一個是 10%。

鄭委員運鵬：對，公積不一樣。其實我要向次長報告，公「雞」不是一妻一夫制，公「雞」有兩隻，大小不一樣，一樣是 18%，提撥公積之後，機場公司變成 11.7%，港務公司變 16.2%，差這麼多，難怪空港所在地的政府會抱怨很多。那差別在哪裡？一隻金雞母，一妻二夫，養了兩隻大公「雞」，但是有大有小，我希望部裡面要檢討。在盈餘的分配上有兩隻公「雞」藏在金雞母裡面，一個是法定公積，機場公司是 10%，港務公司也是 10%，董事長，對不對？

曾董事長大仁：是。

鄭委員運鵬：法定公積都是 10%，法定的沒有話說，但是還有個特別公積，機場公司藏了特別公積 25%，港務公司只有 13.5%，你們多了一倍，造成提撥給當地政府的就少很多。由於這兩隻公「雞」不一樣大，所以金雞母生出來的蛋在分配的時候就差很多。次長，你覺得這樣公平嗎？

王次長國材：因為提撥公積是當作機場公司的建設基金來源。

鄭委員運鵬：難道港就不用建設？

王次長國材：但是機場公司是進入工程的高峰，剛才談到幾乎要 1,500 億元到 2,000 億元。

鄭委員運鵬：你們從一開始成立到現在就是這個比例了喔！

王次長國材：對，它一直在……

鄭委員運鵬：你們一直沒有提出合理的說明，為什麼要 25%？難道港就不用建設嗎？還是你們認為台灣的航港、商港已經走下坡，所以不用這麼多？

王次長國材：我想他們當時的確是為了這個港，譬如說港務公司當然有未來的建設，機場也有，但是機場是比較 heavy 的。

鄭委員運鵬：次長，我也不敢叫你馬上朝著 13.5%調整，但是這個需求不能用想的，不然以後在董事會上決定特別公積的時候，大家就是往上拉嘛！誰想把自己的蛋分給別人吃？我相信這是政策問題，你們要合理考慮，說不定哪一天其他的機場也開始要公司化，一定還會遇到這個問題，到時候地方政府都會要求。

董事長，對於這一點你要提出合理的解釋，說明桃園機場是有特別的需要，所以才要拉那麼高，不要自己藏了一隻大公「雞」，然後「家己的肉家己剉」，都不分給別人。

曾董事長大仁：機場園區發展條例本身是以發展為精神，由機場的建置、機場的擴張和機場營運的發達去帶動整個園區的發展，所以……

鄭委員運鵬：這個道理大家都知道。

曾董事長大仁：是，所以機場的投資是有必要的。

鄭委員運鵬：難道港務公司就不用嗎？

曾董事長大仁：港務公司的法源不一樣。

鄭委員運鵬：法定公積是法定的，但是你們的特別公積是董事會決議的，如果你們要說服地方政府或是說服地方的立委和議員，就要說明錢花在哪裡，而且建設完畢就會調低，你們有沒有這樣

的承諾？因為特別公積的比例是董事會決定的，所以要把合理性拿出來，你們今天拿得出來嗎？這個部分請你們討論，我沒有說今天一定要怎麼樣。

王次長國材：我們來討論一下，他們當初的想法我們再瞭解一下。

鄭委員運鵬：這個一定要互相說服嘛！

王次長國材：是。

鄭委員運鵬：不然對桃園來說，旅客坐個捷運就走了，會變成「生雞蛋無，放雞屎有」。這個部分大家都在爭錢，如果標準不一樣就會有爭議，請你們做政策上的討論。

好，公雞、母雞講完了，再來講小雞。機場公司在桃園要生什麼小雞？看起來明年度會有 4 隻小雞，現在開始慢慢在孵蛋，大隻、小隻不知道，不過如果死 1 隻，政治責任就很大哦！第一個是機場捷運要上路了，所以有很多介面需要配合，我相信董事長是專家，這個介面不只是旅客或是行李，連水管都要互相整合，上次漏水就是在水管的介面上沒處理好，你們有沒有信心把這個介面做得很好？

王次長國材：這沒問題，因為我也有主持這個會議，我們上個禮拜剛把所有的管制都解除掉，都處理了，這部分我們會注意。

鄭委員運鵬：次長，你有信心？

王次長國材：是。

鄭委員運鵬：不要出問題哦！機場捷運已經風雨很多，都跳票 6 次了，不要因為介面的問題、整合的問題而出事，好不好？

王次長國材：我們會非常謹慎注意。

鄭委員運鵬：這是第一個馬上會發生的。第二個就是第三航廈施工，剛才其他委員提到智慧航廈都取消了，所以這個要趕上進度，已經落後了 4 年，我應該沒有記錯。第三個是航空城要啟動，以前有炒地皮的問題，現在沒有了，不過這會牽涉到航廈和航道的施工，所以這個部分也要和民航局好好配合，好不好？

王次長國材：好。

鄭委員運鵬：第四個也快發生了，就是二航廈免稅區的換約，以後會有爭議，所以次長要好好的注意。我認為這個是政策問題，不是約的問題，本席希望能公開、公平、公正，而且要透明，這個一定要做到。

甚至我看了你們下年度的預算，今天有提到保全公司要裁撤掉，委員會是不贊成的，你們現在既然公司化了，我一直很懷疑這樣的委外和 OT 這些制度到底符不符合公司化的目的。如果已經公司化了，沒有文官任用的限制了，就應該讓機場公司把它的專業做起來，不要弄了一堆公司，甚至是自己開公司再委外出去，這不一定是對的政策，而且爭議很大，到菸酒公司都來做抗爭。因為二航廈是主力，所以我請部裡面和機場公司在這個部分要可交代，不要弄到後來變成新的戰場。那個制度要想出來，是否要找二房東幫忙經營而否決掉機場公司本身可以去培植的專業能力，這一點你們要非常考慮，不要與民爭利，但是你也不需要讓利，好不好？

王次長國材：好，我們來討論一下。

鄭委員運鵬：謝謝。

主席：請簡委員東明發言。

簡委員東明：主席、各位列席官員、各位同仁。本席延續鄭天財委員的質詢，有關原住民機場工作權的問題，剛才鄭委員也提到設籍在桃園市的原住民在全台灣各縣市排名第三多，像我們屏東縣雖然有 8 個原住民鄉，不過人口數加起來還不及桃園市，這是指戶口已經遷到桃園市的部分。但是我們看到桃園機場目前有五百多位員工，進用的原住民才 6 位，比例真的是太少。在目前各機關都非常重視原住民就業保障的情況之下，我們希望桃園機場也能夠重視這樣的問題。剛才董事長提到希望能夠維持一定的比例，但是沒有一個確定的數字，請問次長的看法如何？

主席：請交通部王次長說明。

王次長國材：主席、各位委員。我們本來就應該努力提升原住民的就業機會，至於目標，我請董事長來說明。

簡委員東明：應該設定一個目標。

主席：請桃機公司曾董事長說明。

曾董事長大仁：主席、各位委員。目前我們是有符合法定比例，但是我們不以此為滿足，還可以繼續來提高。

簡委員東明：法定比例是 1% 吧？

曾董事長大仁：對，1%。

簡委員東明：1% 是符合法定比例，但是以人口的比例來看，桃園市的原住民相對是多的。

曾董事長大仁：是，我們會繼續努力，同時也希望跟我們一起的工作夥伴，包括機場內的免稅店和各個服務機構能夠提高比例，我們會用合約來要求，繼續努力。

簡委員東明：實際上原住民立法委員的席次很少，包括不分區只有 8 席，但是我們有 2 席在交通委員會，主要是因為交通方面在原住民地區是一個比較弱的部分，我們希望在交通委員會要求交通部各單位給我們更多的重視，所以有 2 席在這個地方。

剛才本席也聽到桃園機場在目前整體的旅客服務評比排名第一。

曾董事長大仁：對，這一季，當季。

簡委員東明：機場整體的服務是第一嘛？

曾董事長大仁：這個有分級，我們是屬於中型機場，客運量到 4,000 萬人次以上就是大型機場，我們沒有和大型機場比，我們是在 4,000 萬人次以下這一級。

簡委員東明：在這一級你們是第一，這點剛才沒有說明清楚，假如在國際的整體評比排名第一，那就不得了。

曾董事長大仁：香港機場和新加坡樟宜機場是屬於上一級的。

簡委員東明：你們是這一級的第一名？

曾董事長大仁：是。

簡委員東明：這樣也是不簡單啦！這個訊息本席真的不知道，剛才曾董事長提到我才瞭解，但是我們也看到從今年 5 月開始，機場的服務費從 300 元增加到……

王次長國材：這是去年。

簡委員東明：去年 5 月從 300 元增加到 500 元，等於是暴增，當然，所收的費用還要和觀光發展基金對半分。

王次長國材：對。

簡委員東明：這個經費提升這麼多，當然在服務方面應該更加強，一般日本、澳門或是香港等地的機場，譬如我們有時候到日本，一到航廈內就很清楚的看到對他們國家的介紹，包括北海道或是一些古蹟，還有一些重要景點的介紹，但是我在我們航廈候機的地方很少看到這樣的做法，這是機場要做的，還是觀光局要做的？

王次長國材：事實上在中正機場整個服務裡面，除了商店以外，一些人文的部分也都有，觀光局當然也有駐點在那邊，他們會做一些國際的宣傳，這個都會做。

簡委員東明：這應該是觀光局做的吧？

王次長國材：觀光局也會……

簡委員東明：也會協助，這是機場和觀光局應該要合作去做的事情。

王次長國材：對。

簡委員東明：桃園機場是一個國際機場，以整個台灣來講，在觀光的行銷方面，原住民地區是一個亮點，不單單是文化非常特殊，在其他國家應該看不到，可是我們目前所行銷的景點，外國觀光客到台灣來只知道一個阿里山，不然就是日月潭。其實我經常在講，台灣有很多和阿里山一樣的地方，也有很多地方和日月潭類似，像這樣的問題，既然觀光發展基金有分到對半的服務費，在航廈候機室包括行銷方面，是不是應該多設置這樣的行銷介紹？剛才陳歐珀委員對這方面有一個提議，我覺得非常好，本來就應該要這樣做。

王次長國材：對。

簡委員東明：在這方面要再加強。

再來，本席看到國際機場的投資報酬比例，為什麼 106 年所編列的數字會創 5 年來的新低？

曾董事長大仁：因為我們最近兩年陸續有很多大型的建設開始進入完成使用的狀態，它本身折舊攤提的部分會偏高一點，所以就吃掉一部分的毛利，有這樣的情形。

簡委員東明：這個表顯示得非常清楚，包括毛利率、營業利益率、淨利率、總資產報酬率和業主權益報酬率，在 104 年是一個高點，105 年和 106 年幾乎都是降低。

曾董事長大仁：因為 105 年和 106 年的部分都是預算數，104 年則是決算數，決算數的部分如果旅客成長就會有一些上揚。

簡委員東明：前面這 4 年所呈現出來的是決算數？

曾董事長大仁：對，是決算數。

簡委員東明：看到這樣的表，本席原先是有一點懷疑你們獲利的能力和競爭力是不是出現了警訊。

曾董事長大仁：有一部分是來自於折舊攤提。

簡委員東明：假如這個是預算，本席希望你們能夠重視這樣的問題。

曾董事長大仁：是。

簡委員東明：另外，我們剛才一致提到第二航廈擴建工程的問題，包括 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫，依照目前你們整個數字所呈現出來的進度，要在明年年底完工好像有困難。

曾董事長大仁：目前的進度已經走過前面那一個配合調整的階段，所以現在的進度應該會逐漸趕上。至於二航廈的部分雖然是明年年底完工，但是今年下半年在南側會有一部分面積先出來，這部分可以先行使用，會分階段來使用。

簡委員東明：因為我們看到很多的工程，包括捷運一做就是好幾年，都沒有辦法如期完成，所以本席非常擔憂，目前呈現出來的進度是差一截，剛才董事長說現在有趕上一部分？

曾董事長大仁：而且我們持續在控管。

簡委員東明：希望能夠持續控管，不要影響到第三航廈的工程進行。

曾董事長大仁：是。

簡委員東明：謝謝。

主席：我要徵詢在場委員的意見，因為今天的提案有一百多案，所以今天是不是只詢答，提案另外再安排時間討論？第二就是機場公司，因為剛才次長有說保全公司一個禮拜內要提出解散，那會計處是不是要把預算做個調整？趁我們今天不處理提案，你要把數字弄出來，看會計報表的數字大概要減多少。

王次長國材：交通部一個禮拜內會處理，然後送行政院。在他們還沒有解散前可能還需要一部分經費。

主席：這個你們要處理一下，我們今天只詢答。

請陳委員素月發言。

陳委員素月：主席、各位列席官員、各位同仁。桃園國際機場可以說是台灣最重要的門戶，每天進出的國際旅客數量非常多，可是從過去以來，桃園國際機場陸續發生了漏水事件，還有水管爆掉和漏糞事件，所以給人家的印象非常不好，尤其是桃園機場淹大水重挫了整個國際機場，形象可以說是跌到了谷底。曾董事長在桃園國際機場淹大水之後來接任董事長的職務，應該是希望賦予你一個重責大任，除了把桃園國際機場營運的部分掌握好之外，形象的扭轉應該也是你要努力的方向，所以我先請教董事長，在你上任之後，有沒有澈底盤點過桃園國際機場面臨的缺失？

主席（鄭委員寶清代）：請桃機公司曾董事長說明。

曾董事長大仁：主席、各位委員。在 0602 發生淹水事件之後，機場不但針對這個事件本身加以盤點，也把公司成立 6 年來所有發生的事件從頭盤點一次，我們有建立一個改善計畫，總共有 74 項需要改善事項，目前已經完成 38 項，還在持續進行中。我們配合這樣的一個改善動作，將國內以及國際的專家分成兩個團隊來協助進行進一步的中長期體檢作業，這個已經在執行中，國際的顧問大概會在明年第二季之後進場。機場公司希望把這個危機當成是一次轉機，能夠澈底的把我們的體質改變，除了針對問題解決以外，我們也希望建立制度。剛才有其他委員提到我們有一些管線的資料在過去沒有整理清楚，造成很多業務執行上的困擾，這部分我們已經朝向以系統化、制度化及科技化的方式來處理。

陳委員素月：對，本席希望新政府上台就是要有別於過往的一些作為，要重新讓民眾能夠肯定，畢竟國家的形象真的是非常重要，我們不希望政府，包括桃機公司一再的做亡羊補牢的工作，而是應該要更積極，除了盤點缺失之外，也要努力去規劃一些提升形象的工作計畫。

曾董事長大仁：剛才我講的都是築底，就是打基礎的工作、基本功的動作，實際上我們的國際行銷也一直在進行，我本身在擔任 ACI 的理事，我們和其他機場都有交流的活動，也會參與各項的評比，我們有持續在追求一個比較好的國際形象。

陳委員素月：董事長剛才提到你們盤點的缺失，目前完成了 34 項嘛？

曾董事長大仁：38 項。

陳委員素月：38 項，那你可不可以稍微列舉一下，讓大家有一個信心？

曾董事長大仁：譬如水路的清點和相關設施的改善已經初步完成，另外還有一些防堵的措施，當水真的進來的時候，還有第二、第三個防線能夠守住，這部分也已經改善完成了。

陳委員素月：以後這種狀況不會再發生了？

曾董事長大仁：我們有增加第二、第三防線。

陳委員素月：好，那你說的這七十幾項，尚未完成改善的部分在多久以內可以完成？

曾董事長大仁：中長期全部完成大概要 3 年，我們會一個階段、一個階段來進行，要分成短中長期來完成。

陳委員素月：要 3 年？

曾董事長大仁：對。

陳委員素月：當然有一些工程比較有困難度，比較需要時間，本席希望這個部分可以儘快完成，讓機場的設施更完善。

今天我們審這個預算，當然有很多委員提到保全公司的問題，當初投資 2 億元成立百分之百持股的桃機保全公司，交通委員會就有意見，認為這會與民爭利，也有可能造成其他國營事業跟進的風氣，包括剛才葉委員也提到違反採購法的部分，本席看到明年度還是有編列這樣的預算，可是你們已經確定要撤資停辦，請問這個撤資停辦的決定是什麼時候報到交通部的？

曾董事長大仁：董事會是在 9 月份通過這個提案，通過以後我們才擬訂計畫，在上個禮拜報到交通部，這要行政院才有辦法核定。

陳委員素月：你們上個禮拜才報啊？

曾董事長大仁：因為中間要擬一個解散計畫。

陳委員素月：我看到的資料怎麼是你們在 8 月 31 日就函報交通部？

曾董事長大仁：是函報董事會這個決定，但是需要再提一個解散計畫，解散計畫需要一點時間擬訂。

陳委員素月：因為 8 月 31 日到現在也過了好幾個月，既然決定要撤資停辦，這個程序就應該要加快，但是你們明年的預算又把它列進去。

曾董事長大仁：這個預算是在今年年初由行政院轉來立法院，所以比較早，我們是在今年年中 7、8 月檢討的時候，認為確實有重新考量的必要，所以才做成新的決定。至於剛才有其他委員指教

，要把這個預算做相關的處理，這點我們完全認同，可能只要保留明年上半年有一點點時間讓少數人力來結束業務，之外的話，其他預算應該可以在行政院核定以後就不要保留。

陳委員素月：好，針對桃機保全公司的預算，本席也認為你們要重新做一個調整。

曾董事長大仁：是。

陳委員素月：另外，這個保全的問題也是非常重要，目前有關機場的保全問題你們是怎麼處理的？

曾董事長大仁：其實我們和委外的保全公司一直都有合約來委託他們進行保全、保安的協助作業，最近會產生這個需求是因為航空警察局的警力安檢跟不上目前快速旅客業務量增加的需求，所以會有一部分用來支援航警，做協助安檢的工作。

陳委員素月：如果桃機公司自己來成立保全部門，這樣的方向可行嗎？

曾董事長大仁：原來的方向是希望由我們自己訓練保全員來支援航警局的工作，我們認為這樣可以更直接、更有效率，但是其中涉及到採購法所謂再委託的規定，也就是桃機公司委託給機場公司的子公司保全員也要經過採購法公開招標，但是公開招標不見得由它得標，可能就達不到原始目的，而且這樣會造成採購法解釋上的扞格，所以我們認為直接委託給民間公司，只要在訓練上加強就可以達到同樣的目的，現在是朝這個方向來努力。

陳委員素月：好，我覺得保全的問題也是非常要緊。

曾董事長大仁：是，我們並沒有放鬆。

陳委員素月：現在國際上有很多恐怖事件，所以我們必須未雨綢繆，要有因應的相關措施。

接下來要請教一下桃機公司的兩個專案計畫，一個是桃園國際機場智慧航廈興建計畫，目前已經簽請暫緩推動；另外一個是北側機坪的新建工程，目前已經確定在辦理停辦的簽核當中，可是你們明年度的預算還是有放進去，這樣子和預算法是不是有不合之處？

曾董事長大仁：預算是在今年年初的時候透過行政院轉大院這邊來審議，我們也是在今年年中 7、8 月的時候重新檢討，它的區位和產生效益的時間確實都偏短，而且區位並不是很恰當，所以我們認為不適合在這時候來執行，我們應該加速來做 T2，也就是二航廈的擴建，還有三航廈的興建工作也要加速辦理。

陳委員素月：這個部分是不是也要做一下調整？你們回去可能要再重新思考。

曾董事長大仁：是。

陳委員素月：桃機公司的營運和航空公司有密切的相關，復興航空在上個月無限期停飛，未來是不是會影響你們相關的收入？

曾董事長大仁：興航在桃機公司還有一些未收款，我們會按照相關的規定向它收取。

陳委員素月：收得到嗎？

曾董事長大仁：我們勢必要收到，如果真的有困難，我們也會採取法律行動來處理。至於它有一部分的飛機，我們機場也會找位子幫它先做暫停的動作。

陳委員素月：好，這個部分也要妥善的處理。

曾董事長大仁：是，我們會處理。

陳委員素月：謝謝。

王次長國材：謝謝委員。

主席：請陳委員雪生發言。

陳委員雪生：主席、各位列席官員、各位同仁。次長，本席滿支持賀陳部長，因為我認為他在行政上滿中立的，他上任以後一直在做事。我滿支持公務員的。我們有一些委員一直講前朝怎麼樣、前朝怎麼樣，我當縣長的時候，後面也講前朝怎麼樣，做了一些亂七八糟的事，後面都在指前朝，我是覺得在意識型態上我們不需要，因為交通委員會滿溫和的。你看清朝把明朝推翻，中華民國又把清朝推翻，中華人民共和國現在把中華民國搞得苟延殘喘，所以一朝去譴責一朝沒有意思。現在是民進黨執政，怎麼樣把執政黨的工作做好是最重要的，因為以前沒有做好，國民黨才會被人家推翻，才會輪到你執政。

早上有提到「一例一休」的案子通過以後，交通事業單位包括公路局、鐵路局和航空的問題，尤其是鐵路員工的人力會不足，所以次長回去要預為因應，而且過年快到了，在在都需要人力，你們看要怎麼樣協調、怎麼樣妥協，因為會有一些後遺症出現，這個要拜託你，好不好？

主席：請交通部王次長說明。

王次長國材：主席、各位委員。好。

陳委員雪生：我再請問次長，第二航廈的擴建工程到底什麼時候可以完成？

王次長國材：好像是 2018 年。

陳委員雪生：因為一直在拖啦！請曾董事長答復一下。

主席：請桃機公司曾董事長說明。

曾董事長大仁：主席、各位委員。二航廈的部分會在後年底完成。

陳委員雪生：不要再拖了，好不好？

曾董事長大仁：因為它不是整個完成才能用，而是分階段來提供使用，明年下半年在南側的部分會先提供使用。

陳委員雪生：我建議你不要用分階段的方式，前面先行完工的部分就先行使用，整個工程既然有預定規劃的時間，你就按照預定規劃的時間把它完成嘛！

曾董事長大仁：對，最重要還是要如期完成。

陳委員雪生：你不要說後面還有驗收時間什麼的，然後我先用，不需要這樣嘛！有為的政府不要這樣。

曾董事長大仁：因為它本來就是半半施工。

陳委員雪生：桃園航空城第三航廈的部分，什麼時候可以完工？

曾董事長大仁：T3 的部分是在 2020 年完工，但是必須要有半年左右的試運轉，所以……

陳委員雪生：這已經延宕 4 年了，照你們的報告是延宕 4 年了。

曾董事長大仁：因為它前階段的規劃和設計都是國際標，所以花的時間確實比較長。

陳委員雪生：早上委員在質詢，你看小小一個金門大橋，每次選舉就浮上來，選完了又沈下去，好不容易現在發包了，發包的問題又一大堆，我們台灣人不如人家嗎？我們工程技術不如人家嗎？我們自己真的要檢討。

另外，現在旅客人數已經達到 4,100 萬人次，從 100 年的 2,600 萬人次、101 年的 2,900 萬人次、102 年的 3,200 萬人次、103 年的 3,500 萬人次、104 年的 3,800 萬人次、105 年的 3,700 萬人次，到 106 年的 4,100 萬人次，人數一直上來，但是目前桃園機場容納的人數只有 3,200 萬人次。以前出國要 2 個鐘頭，現在我看要 3 個鐘頭，尤其再配合安檢，當然現在陸客來得比較少，我們去中正機場，看到整個機場大廳全都是人，簡直像是長城在移動，很恐怖耶！常常都沒辦法配合飛機起飛的時間，當然現在會比較好一點。還有松山機場，松山也是國際機場吧？松山機場現在是誰管？

王次長國材：民航局。

陳委員雪生：請教林局長，松山機場和桃園機場在財務上是什麼關係？

主席：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。財務上沒有關係，桃園機場已經是國營公司。

陳委員雪生：行政上沒有隸屬？

林局長國顯：沒有。

陳委員雪生：松山機場是獨立的？

林局長國顯：是，松山機場歸民航局管，是民航局轄下的機關。

陳委員雪生：它本身的預算呢？

林局長國顯：預算就在民航局的預算，上次已經審完了。

陳委員雪生：那桃園機場的收費也不會分配到松山機場去嘛？

林局長國顯：它會分配到民航作業基金，還有給我們的租金，因為桃機的土地都是民航局的，所以他們要付民航局租金。

陳委員雪生：松山機場你要注意一下，有很多民眾向我反映，在早上 7 點 30 分，尤其是飛台東花蓮那一班，旅客排隊排得很長，在 CIQS 的部分是不是能夠請他們配合一下？看是要提早一點上班，或者是在工時上做一個分配調度，好不好？

林局長國顯：好。

陳委員雪生：能夠提前半個鐘頭來作業的話，人潮就不會那麼擁擠，局長回去能不能協調一下這個工作？

林局長國顯：瞭解，一定來處理。

陳委員雪生：還有就是我上次提到的，在桃園國際機場有吸菸室嘛？

曾董事長大仁：桃園機場有 4 個吸菸室。

陳委員雪生：我們現在都尊重少數；我是不吸菸的啦！

曾董事長大仁：依法規定，吸菸室不能設在室內，要到室外。

陳委員雪生：主席不要笑，我是儘量要戒菸，我不吸菸，因為吸菸對身體不好，但是我們要尊重少數，松山機場的空間那麼大，你能不能考慮弄一個小小的房間當吸菸室？因為我們委員會裡面很多委員，包括李昆澤委員和好幾個委員；這和我是沒關係啦！這個拜託一下。

曾董事長大仁：桃園機場有，在管制區裡面有 4 處。

陳委員雪生：松山機場為什麼沒有呢？你尊重少數嘛！連少數的同志，你看，我們都在修法、專門立法了。

林局長國顯：依菸害防制法的規定，在室內不行，所以只能在空側或陸側。

陳委員雪生：可以啊！你就比照中正機場，中正機場那個和菸害防制法沒關係嗎？

林局長國顯：桃園機場是在室外。

曾董事長大仁：在室外，只是有雨披啦！

陳委員雪生：那你弄個室外的嘛！松山機場沒有室外哦？你可以比照一下，弄個室外的。

林局長國顯：我們來看看。

陳委員雪生：我們要尊重少數，尤其是這些吸菸人口對國家有很大的貢獻，你看長照 2.0 沒有錢，菸稅就加 20 元，20 元已經加好幾次了，你知道嗎？喂！我們對國家是有貢獻的，你們對又抽菸又喝酒的人要特別關照，這個醫療費用應該打點折扣，對國家有貢獻的人我們都要記住。局長，拜託你好不好？

林局長國顯：是，我們找看看有沒有適合的地方。

陳委員雪生：我們要尊重少數，我不是在替吸菸人口爭取權益，局長請回座。

林局長國顯：謝謝委員。

陳委員雪生：提到機場保全公司，保全公司現在基於政府採購法，大家都要競標，不能因為它是你的子公司就不用競標，那它去競標也有可能輸給人家。對於這個保全公司有沒有存在的必要，早上委員也討論很多，以前我們交通委員會確實是反對的，但是交通部的決議是要的，現在你們對保全公司的存在與否既然要尊重多數的意見，在整個財務和預算的結構上就要做一個盤整，因為今天沒有要處理提案，就請洪處長這邊去討論一下，好不好？

曾董事長大仁：是。

陳委員雪生：曾董事長請回座。

春節快到了，因為復興航空的事件，我們金門、馬祖和澎湖的離島立委在年前一定會開一個協調會，是不是請次長到時候予以協助？也請民航局這邊多配合。

王次長國材：這沒問題。

陳委員雪生：尤其是調度班機，還有航港局調度船隻，和國防部的 C-130 以及緊急醫療的直升機，都請次長能夠對我們離島多一些關心。

王次長國材：這沒問題，我們一定會這樣做。

陳委員雪生：我想公務同仁大家工作都很辛苦，不要因為換黨執政就有所懈怠。

王次長國材：是。

陳委員雪生：早上也有委員提到很多公務員轉任，當然現在的曾次長和范次長之前都是非常的優秀，而且在還不到退休的年齡轉任國營事業單位，我覺得也是好事啦！不過要注意到公司裡面有一些經理級的職務，比如說公務員幹到十三職等就上不去，要當十四職等的常務次長沒那麼簡單，我是覺得在機場、港口和中華電信等國營事業單位，應該讓一些優秀的專職技術人員或是公務員升遷上來，因為他幹了一輩子，是不是？

王次長國材：我覺得是應該。

陳委員雪生：他幹了一輩子，結果因為選舉的因素，然後讓一些人空降做董事長、空降做總經理…
…

王次長國材：正如剛才陳召委所提的，我們部長的確是用專業和經驗來考量。

陳委員雪生：要考慮到一些優秀的人員，把他提拔上來，不然他幹了一輩子，對不對？

王次長國材：我覺得應該要這樣做。

陳委員雪生：否則他不如到交通部或是哪裡，或者選個立委什麼的，一下就可以跳上來幹個什麼位子，這是基層人員心裡的一種感受，要讓他有向上衝刺的一股力量。

王次長國材：好。

陳委員雪生：這是我們國家競爭力的進步，好不好？

王次長國材：沒問題，我們會秉持這樣的做法。

陳委員雪生：請次長注意一下，好不好？

王次長國材：好，謝謝。

陳委員雪生：謝謝次長，謝謝主席。

主席：剛才陳委員講的都是實話，他只有抽菸和吃菸，他不吸菸，所以就找一個比較遠的地方，像廁所旁邊給他用就行了。

主席（陳委員雪生）：我是說要尊重少數，因為每一種人口都有。

請施委員義芳發言。

施委員義芳：主席、各位列席官員、各位同仁。請問曾董事長，機場滑行道目前的進度怎麼樣？

主席：請桃機公司曾董事長說明。

曾董事長大仁：主席、各位委員。我知道委員非常關心這件事情，也持續在要求，這部分我和他們開過會，也逐週在控管，上個禮拜單週的進度是百分之一點一幾，已經慢慢開始看到一些成效，最近半個月的趕工效果已經看出來。我們還是按照原訂計畫，在明年 3 月要趕上預定進度。

施委員義芳：預定進度是多少？

曾董事長大仁：34%吧。

施委員義芳：不會那麼少吧！上次答應我 37%，怎麼又降了 3%？

曾董事長大仁：詳細數字我會後再補給委員。

施委員義芳：好。關於 T3 航廈，我有看到你今天的報告說明今年 10 月份已經進入細部設計，請問 T3 目前有什麼樣的問題嗎？

曾董事長大仁：目前 T3 在設計的過程中都必須符合原來所提的構想，因為它是細部設計和原來的規劃，總顧問中間會有一些構想實現的問題，這部分目前整合得還不錯，沒有什麼特別的問題。

施委員義芳：因為 T3 是一個上位計畫，在之前 WC 滑行道工程延宕的時候，這個上位計畫一直沒有出來還是有一些原因，因為 T3 是開國際標，你認為開國際標有什麼樣的缺失？

曾董事長大仁：開國際標的話，評選作業的時間會拉得比較長，這個部分在時間上必須要考慮。

施委員義芳：國際標的缺點本席等一下會向次長和董事長報告，現在本席要要求你，T3 的進度表什麼時候可以給我？

曾董事長大仁：目前還沒有進入施工，把它的……

施委員義芳：我是說全程的進度表，不是施工。

曾董事長大仁：會後我們整理好就給委員。

施委員義芳：比如說你 10 月要做細部計畫，細部計畫到什麼時間，然後再下來要做什麼事情，像發包之類的，我要的是大項目的大綱進度表，什麼時候給我？

曾董事長大仁：會後就提供。

施委員義芳：我給你 3 天的時間。

曾董事長大仁：好。

施委員義芳：關於國際標，我要向次長報告一下，因為今天部長沒來，我本來要質詢他，因為他總是認為外國的月亮比較圓，所以他對於開國際標相當有興趣。當然在 WTO 的規範裡面我們必須開國際標，但是本席要向你們報告一下目前開國際標的缺點在哪裡。第一點，它的智慧財產權是國外，在這一次的機場航廈裡面，你幾乎把本國的顧問公司都排除掉，因為你的規格設計造成了綁標，一年要有 4,000 萬人次的設計經驗，請問曾董事長，台灣世曦或是中興有沒有這個經驗？

曾董事長大仁：因為台灣的航廈從來沒有達到過 4,000 萬人次，所以台灣沒有經驗……

施委員義芳：你讓外國人綁架了台灣的廠商！在智慧財產權的部分，外國人根本不鳥你台灣，所以智慧財產權的轉移是一個問題。第二點，開標的資格限制了本國的廠商，你可以參考韓國或日本對於本國產業的保護，我們台灣開國際標以後造成很多的問題。第三點，開國際標以後，所有國內的工程都 delay 得相當嚴重，設計的問題層出不窮。第四點就是預付款太低，造成國內廠商必須支付大額的預付款給國外廠商，任他予取予求，要不然你就沒有辦法去執行這個標；在罰責的部分，國內廠商要完全的被轉嫁那些罰責。第五點就是國外廠商拍拍屁股就走了，再下來所有的施工責任都必須由本國廠商去負擔。針對這個部分，不知道次長能不能理解我講的話？

主席：請交通部王次長說明。

王次長國材：主席、各位委員。我瞭解，過去可能在國際標裡面就是對於特殊技術，譬如說一個建設的未來性，國內廠商很多都沒有這個資格，因為它是往世界來看的。但是剛才委員所提的確也是一個課題，就是國內和他 joint venture 以後很多都被綁，而且國外也比較以利潤為導向，所以在很多的配合上面是比較差，這一點我了解。

施委員義芳：次長，我想你的前途是光明的。未來在國內開國際標本席希望能以本國廠商作為主要的考量，當然，因為 WTO 的關係我們必須開國際標，但是 FIDIC 的內容是足以讓我們參考的，你在設計這個標的時候，尤其你聘用了大量的總顧問，這些總顧問都是外國的廠商，外國廠商的設計標一定是朝著國外，所以國際標的設計對國內來講是相當大的缺失，這個部分我希望未來能夠做一個改善。

王次長國材：好。

施委員義芳：另外，我也勉勵曾董事長，機場的管理要好好的做，從你過去的紀錄，包括五楊段也好，金門大橋也好，或者是雪山隧道也好，都有 delay 的經驗，因為前面有這些軌跡，我希望你要好好的努力，謝謝。

王次長國材：謝謝。

主席：接下來登記發言的曾委員銘宗、孔委員文吉、盧委員秀燕、徐委員榛蔚、陳委員明文、徐委員永明、蔣委員乃辛、黃委員昭順、廖委員國棟、陳委員亭妃、呂委員玉玲及李委員鴻鈞均不在場。

登記質詢委員均已發言完畢。顏委員寬恒、劉委員權豪及蕭委員美琴所提書面質詢，列入紀錄，並刊登公報。

顏委員寬恒書面意見：

今天審查桃園機場預算，本席認為桃機現在最大的問題，就是明明機場總體營運是有賺錢的，但是礙於法令規定，賺來的錢幾乎被轉走，能留下來自己用得部分非常有限，但是桃園機場現在有一堆建設要進行，自己都不夠用了，還要拿去補貼，這樣合理嗎？

本席提的就是機場服務費的問題，長久以來，我們都以為我們繳給機場的機場服務費，理所當然應該是要給桃園機場拿來建設用，哪裡想到當中有百分之 45 要挪用去發展觀光。如果桃園機場本身夠應付開支就算了，結果桃機還要想辦法加速第三跑道跟第三航廈的建設，又要馬兒好，又要馬兒不吃草。這樣下去真的不會影響桃園機場的發展嗎？

根據桃機自己提供的資料，本年度預計合併營業總收入 193 億 8,582 萬 8 千元，較上年度預算數 180 億 8,334 萬元，增加 13 億 0,248 萬 8 千元，合併營業總支出 133 億 9,001 萬 2 千元（不含所得稅），較上年度預算數 123 億 7,442 萬 7 千元，增加 10 億 1,558 萬 5 千元，合併稅前淨利 59 億 9,581 萬 6 千元，但是扣掉法定公積跟特別公積後，根據「國際機場園區發展條例」第 22 條規定，18%提撥予桃園市政府，計 5 億 8,201 萬 1 千元、82%分配予民航事業作業基金，計 26 億 5,138 萬 3 千元，換句話說，桃機根本能留下來的部分相當有限，這樣分配合理嗎？

再加上先前桃機淹水問題，面對台灣的極端氣候以及地震活躍期，未來發生類似的災害或是複合式災害，可能是大雨的同時又遇到地震，或者其他的兩種以上災害同時發生，請問交通部有沒有預先考慮怎麼建立應變機制？

本席認為未來桃園機場都有再次淹大水的可能，我們的國門也不例外，交通部以最快速度強化了桃園機場的排水系統，但是解決了內澇但是外澇怎麼辦？除非把國門建在台灣最高的地方，也不要想著蘇迪勒跟莫拉克這樣的雨量永遠只會下在中南部，更不要認為人定可以勝天。

本席覺得桃機有很多問題需要解決，一場大雷雨加速了對桃機問題解決的迫切性。原本桃園機場在先前就會為了航廈改建跟跑道整修方面花了不少時間處理，淹水事件還沒有發生前，航班延誤已經變成正常，結果我們被告知說，這問題必須等到第三跑道建設完成後才能處理，請問順利啟用後是不是現有的跑道又要開始進行整修？

本席要強調的是桃園機場一直在處於所謂的過渡期，民眾必須不停的等待，包括機場捷運，

還有第三跑道等等設施，換句話說，桃園機場一直處於不斷整修的狀態下，但是航班跟觀光人潮並沒有縮減，今年度預計機場旅客服務 4,137 萬 3,030 人次，人數明顯爆量。本席的對案是增加台中清泉崗機場航班運量。不論是轉降調度，或者是輸運旅客，都是非常可行的方案。現在唯一的問題是台中清泉崗機場是軍民合用的機場，如果要增加民航班機，還得要協調國防部同意。但是以現在桃園機場的情況來看，台中清泉崗機場的增加使用是勢在必行，不但支出成本最低，而且還能夠帶動地方發展。

目前台中清泉崗機場的設備完善，可以有效負擔桃園機場的部分運量，現在就要看交通部的態度，與其讓桃園機場的航班因為爆量持續延誤，本席認為增加放寬台中清泉崗機場的航班運量才是有效解決方案。

劉委員權豪書面意見：

桃園機場公司近年來重大工程計畫一再辦理修正計畫及展延，且 105 年度又簽請停辦「智慧航廈興建計畫」、「智慧機場 ICT 系統建置計畫」、「北側機新建工程」等重大工程計畫，顯見桃園機場公司對於預算之規劃、執行等，事先評估不足，實有全面檢討之必要：

一、「桃園機場道面整建及助導航設施提升工程計畫」（95-106 年，總經費 94.4 億餘元），審計部 103 年度總決算審核報告提及：「機場道面整建工法事涉高度專業，並經桃園機場公司核定全深度挖除工法之基本設計成果，惟該公司對上開工法未翔實評估營運需求等問題，再以航機起降數增加與減少施工對營運影響等理由，道面整建改採 AC 加鋪工法，再次評估工法之可行性，及耗時辦理修正計畫，致跑道原訂民國 101 年開工時程，延宕 17 個月，整建計畫期程不減反增。」另決算審核意見又提出：「桃園機場公司未加強後續履約管理按原規劃時程積極辦理基本設計、招標等事宜，及未就總顧問意見與機場航機起降架次之增長情形通盤檢討，且未綜合評估展延期程所衍生之各項風險，逕變更原招標策略，將本計畫由原定 103 年 5 月完成，展延 19 個月至民國 104 年 12 月，增加整建期間單跑道營運之風險，並增維護費用 6,821 萬餘元之公帑負擔。」

二、「桃園機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫」（103-106 年，總經費：36 億餘元）該計畫截至 105 年 9 月，計畫執行數僅佔投資總額 22.17%，計畫完工期程 106 年 12 月顯已未及完成，機場公司目前正辦理修正作業。該計畫為第三航站區開發之先期工程，計畫延宕將影響第三航站之開發計畫。

三、「第二航廈擴建工程」（104-106 年，總經費：20.4 億餘元）該計畫截至 105 年 9 月，計畫執行數僅佔投資總額 17.42%，計畫完工期程 106 年 12 月顯已未及完成，機場公司全面檢視後，認為有提報修正計畫之必要。

四、「桃園機場智慧航廈興建計畫」（105-108 年，總經費 19.9 億餘元）106 年度預算編列 2 億元，截至本年度已編列 2.5 億元，惟桃園機場公司於 105 年 4 月已決議暫緩推動該計畫，並於 9 月份簽請核准。

五、「智慧機場 ICT 系統建置計畫」（105-108 年，總經費 11.7 億餘元）截至本年度預算已編列 5 億元，桃園機場公司於 105 年 9 月函復交通部請同意停辦該計畫。

六、「北側機坪新建工程」（106-107 年，總經費 9.4 億餘元）106 年度編列 2,000 萬元，該計畫列於「一般建築及設備」項下，未列於專案計畫，雖不必陳報審議程序，惟桃園機場公司於 105 年 9 月已辦理停辦簽核中。

桃園機場公司 106 年度共 7 項專案計畫，其中新興計畫 1 項，惟 7 項重大建設工程計畫，就有 5 項不是需要辦理修正計畫，展延完工期限，就是簽報停辦，顯然桃園機場公司對於重大工程計畫，無論是事先的規劃、預算編列，以及計畫的執行、控管等，全然都不及格，實有全面檢討之必要，加上機場保全公司也於今年 8 月份確定解散，桃園機場公司也仍然將保全公司的投資計畫、以及轉投資公司的預算編列在 106 年度預算書內，顯見機場公司整體預算編列的荒腔走板，交通部應對於機場公司這些重大建設計畫的疏失，追究相關失職人員，並確保日後預算必須覈實編列，按照期程執行，確保機場服務品質。

審計部 104 年度決算審核報告指出，桃園機場公司空側地面安全監督管理情形，從 100 年度至 104 年度統計違規事件，有逐年增加之情形，104 年度雖較 103 年度減少，但風險評估屬紅區災難等級之「車禍」、紅區嚴重等級之「強行闖越航機」為該年度最高 2 項，且「強行闖越航機」發生 40 次遠高於歷年發生次數，顯見桃園機場公司空側地面安全監督嚴重不足。且該審核報告亦指出，桃園機場公司之通行工作證、機坪駕照管控未健全，離職人員未能即時辦理註銷，存有管控之空窗期。另空側車輛通行證，仍以傳統紙本證件發放，未有科技化管理，致使車輛進出管制區未有任何紀錄，無法掌控管制區內車輛留置情形，形成安全隱憂。按照國際民航組織的建議，安全主管不宜擔任可能影響其管理安全管理系統職責之其他職務，而桃園機場公司之（空側）機場安全主管為航務處長，實與國際民航組織之建議未符合，桃園機場欲與國際接軌，提昇國際民航機場之排名，建議應比照香港、新加坡等國家，成立獨立之安全服務辦公室。

桃園機場空側違規事件

風險評估	違規事件	100 年	101 年	102 年	103 年	104 年	合計
災難	車禍	27	29	28	28	25	137
災難	碰撞航機	5	4	4	6	4	23
嚴重	強行闖越航機	19	25	28	38	40	150
嚴重	其他	12	18	8	20	30	88
危險		17	45	36	95	46	239
輕微		46	23	40	63	36	208
合計		126	144	144	250	181	845

蕭委員美琴書面意見：

一、機場安全

桃園機場公司子公司桃園機場保全股份有限公司的保全業務，因多項因素，至今仍未能正式營運；雖然 106 年度桃機子公司尚有編列相關服務收入與支出預算，但是當前桃機保全業務仍

是以外包模式辦理中。請桃機公司說明該子公司未來走向，並說明當前桃園機場保全業務之執行狀況。

二、工程進度

桃園機場目前正在進行 WC 滑行道遷建及雙線化工程、第二航廈擴建工程。然據查，相關工程進度皆落後、預算執行率偏低。請桃園國際機場股份有限公司針對所有工程，進行全面性檢討，加速執行，以免因工程延宕造成桃機公司營運之阻礙。

三、機場捷運行李托運安全

桃園機場捷運日前完成初勘作業，再經相關缺失改進、履勘等流程，以及在安全無虞的基本前提下，通車將是指日可待之事。日後旅客自台北車站即可進行預辦登機及行李托運服務，其中，行李安檢攸關飛航安全，至為重要。請桃機公司洽商相關單位（航空公司、航警局等），就市區行李托運、安檢之部分，加強演練，針對每一個環節進行通車前的再確認作業，以維護我國飛航安全、保障旅客生命與財產安全。

主席：針對本日會議作如下決議：「報告及詢答完畢。委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部儘速以書面答復。桃園國際機場股份有限公司營業預算，委員提案於本日中午截止收件，另定期進行處理。」

現在散會。

散會（11 時 25 分）