

中華民國 115 年 10 月 14 日

立法院第 11 屆第 6 會期外交及國防委員會第 3 次全體委員會議

「松山機場遷建與臺中機場擴建之 全國機場軍民航功能重塑」

專題報告

交通部

目錄

壹、前言	1
貳、松山機場之民航功能定位	1
參、臺中機場建設辦理情形	5
肆、結語	7

壹、前言

主席、各位委員、各位女士、先生：

今天應邀至貴委員會，就「松山機場遷建與臺中機場擴建之全國機場軍民航功能重塑」報告，以下謹就涉交通部權管之松山機場及臺中機場等機場民航功能提出重點報告，敬請各位委員指教。

貳、松山機場之民航功能定位

一、我國目前有 17 座民航機場，其中 6 座屬軍民合用機場，包含松山機場、臺中機場、嘉義機場、臺南機場、花蓮機場及澎湖機場；為增進國家競爭力，配合產業及觀光政策推動，促進民航系統整體發展，依據「臺灣地區民用機場系統規劃」已明確賦予各機場功能定位，其中依行政院於 112 年 11 月核定「松山國際機場 2040 年整體規劃」，松山國際機場定位為「首都國際商務機場」及「國內航空運輸服務樞紐」。

二、松山機場兼具空運服務、離島交通、救災救難及國防等重要功能

(一) 松山機場總面積約 213 公頃，現有 1 條跑道(長 2,605 公尺、寬 60 公尺)、2 座航廈，其中國際航

廈年旅客服務容量為 380 萬人次，國內航廈年旅客服務容量為 280 萬人次，屬軍民合用機場，民航局管有土地約 89 公頃(約佔 41%)，其餘 59% 土地為軍方管有，提供國際(含兩岸)、國內航線及商務航空等重要民航服務，亦具有離島地區緊急醫療救護、救災救難等功能。

- (二) 松山機場為全國重要之國內線樞紐，近年松山機場國內線往返運量佔全國約 5 成，其中 114 年往來金門、馬祖及澎湖三大離外島地區約 239 萬人次佔 92%，其餘為往返東部地區之旅次；年節時刻的運量需求為平時的 1.5 倍。
- (三) 松山機場亦是我國重要商務專機基地，位處臺北市核心區域，鄰近政府機關及金融商業中心，具備便捷、高效率的商務航空運輸優勢；114 年飛航高達 1,322 架次，115 年 1 至 9 月飛航 1,185 架次，可促進跨國企業商務往來，具有難以取代的地位。
- (四) 離島及東部醫療轉診高度依賴松山機場，依據衛福部統計 114 年離島地區來臺就醫人數為

38,651 人，每年有大量的重症轉診需求。經統計全國各地距離機場車行 10-15 分鐘內可到達的重大急救責任醫院共 9 座，均在松山機場周圍，是離島醫療轉診依賴度最高的據點。

三、桃園機場現階段重大建設均為推動發展成東亞樞紐機場

- (一) 桃園機場 114 年國際旅客量已達 4,780 萬人次，已超過整體年容量 4,280 萬人次；115 年 1 至 8 月達 3,447 萬人次，預期全年將突破 5,000 萬人次。隨著國籍及外籍航空公司持續增加航線及航班，桃園機場運量將持續增加。
- (二) 依行政院 115 年核定之「桃園國際機場園區綱要計畫」，在疫後復甦運量成長下，預估桃園機場 2045 年客運量將達 8,380 萬人次，貨運量將達 385 萬噸，轉機比將達 25%。為因應國際客貨運成長，並強化國際轉機樞紐功能，桃園機場刻正積極建設第三航廈，預計明年(116)底啟用；第三跑道建設亦刻正持續推動中。
- (三) 目前國內線主力機型為 ATR-72，如於桃園機場

起降須採遠端機坪及接駁車方式辦理登機，將增加旅客轉乘、行李提領及機場內移動時間，旅客需預留比前往松山機場至少多約 1 小時以上到達，將增加離島及東部居民往返臺北市區就醫之交通時間與轉乘負擔。

- (四) 桃園機場相關設施（包含接駁登機與地勤作業等）均係依國際線設計，增加國內線中小型航機及直昇機運作，旅客及貨物均須與國際線動線區隔，將影響空側作業運作效率；且松山機場國內線以螺旋槳機為主，並有普通航空業及空勤總隊直昇機等均屬慢速機，其與桃園機場國際線多屬噴射機之速度差異，混合使用對於跑道起降效率將有影響。

四、北部區域機場布局可提升民航機場備降能力及營運韌性

- (一) 北部雙機場可增加航班備降與調度選擇，因桃園機場以國際客貨運及轉機樞紐為主要發展；松山機場鄰近臺北市區，便利離島居民往來北部及銜接醫療服務，發揮北部區域門戶功能。遇

有天候或其他特殊情形不能提供服務時，可互為備降，強化安全韌性，提升整體空運系統的應變能力。

- (二) 國際大都會區透過多機場分工滿足都會多元需求是一大趨勢，例如東京、大阪、首爾、倫敦及紐約等大都會區係透過多機場服務不同航網與旅客需求。因此臺灣北部區域有桃園國際機場與松山機場互補分工，可兼顧國際競爭力及整體空運量能。

參、臺中機場建設辦理情形

- 一、為因應臺中機場未來發展，及後疫情時代客貨運量變動趨勢，行政院於 112 年 11 月核定「臺中國際機場 2040 年整體規劃」，臺中國際機場定位為「中部地區國際門戶」、「中部地區國內樞紐」、「低成本航空發展基地」及「中部地區航空關聯產業發展核心」。
- 二、臺中機場總面積約 1,549 公頃，現有 1 條跑道(長 3,659 公尺、寬 61 公尺)、2 座航廈，其中國際航廈年旅客服務容量為 269 萬人次，國內航廈年旅客服務容量為 100 萬人次，屬軍民合用機場，民航局管有土地約

30.63 公頃(約僅佔 1.98%)，其餘土地均為軍方管有，114 年國際旅客量已達 170 萬人次；115 年 1 至 8 月達 158 萬人次。

三、依規劃預估臺中機場 2040 年(民國 129 年)年客運量達約 500 萬人次，年貨運量約 6,700 公噸。經檢視疫後運量復甦趨勢，採穩健發展策略，持續滾動檢討陽西區擴大發展可能性與啟動時機，民航局近期亦完成臺中機場重要建設如下：

(一) 既有航廈整體改善工程：經費約 8.69 億元，112 年 7 月完工，提升航廈年容量至 369 萬人次，有效增加既有航站區旅客容量。

(二) 新建聯絡滑行道 1 及停機坪滑行道工程：經費約 6.82 億元，114 年 4 月完工，供航機快速脫離跑道，減少占用跑道時間並縮短滑行距離，維持停機坪運作順暢，有效增進空側運作效率及旅客服務水準。

四、考量疫後臺中機場運量復甦及航線開闢、我國國籍航空進駐、提升整體我國機場韌性及維修棚廠需求，民航局已展開臺中機場 2045 年整體規劃，並評估第三

航廈等建設規劃，期進一步升級臺中機場服務品質及旅運能量。

肆、結語

松山機場為首都國際商務機場及國內航空運輸服務樞紐，並具緊急醫療及救災救難等重要功能，桃園機場現階段重大建設均為推動發展成東亞樞紐機場；鑒於松山機場為國家重要關鍵基礎設施，肩負民航、都市發展、離島居民交通權益與國家救災救難等重要責任，任何攸關國家中長期發展的公共政策，在尚未有具體解決配套前，宜需就國家整體角度審慎衡酌。

臺中機場為軍民合用機場，近年運量快速成長，本部將持續督導民航局觀察運量趨勢與旅客需求，因應內外局勢，適時滾動檢討機場發展，並持續強化相關設施，辦理必要之建設，以提供安全穩定之民航服務。

以上報告，敬請各委員惠予指教。