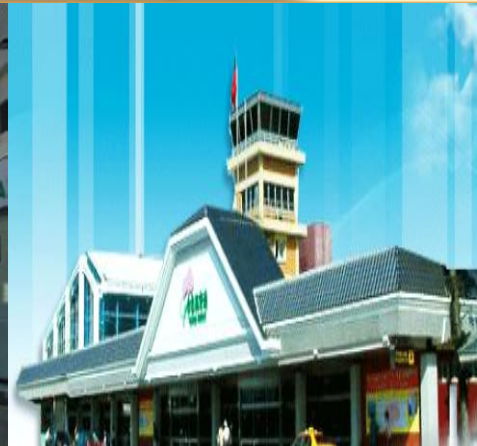




審計部專案審計報告

交通部民用航空局 機場新（擴、整）建暨營運管理情形



民國 103 年 12 月

審計部 印

中華民國審計部及其所屬機關民國103年度審計人力計有724人(預算員額)，隸屬於監察院，獨立行使審計職權，監督政府及其所屬機關預算之執行，並就其運用資源之經濟性、效率性及效果性進行考核。

審計部及其所屬機關民國102年審計結果可量化財務效益約180億2千3百萬餘元，平均每花費政府預算1元至少可節省政府支出或增加收入13.93元。

本專案審計報告揭露交通部民用航空局民航政策暨機場營運管理執行情形，相關執行缺失已促請交通部及民用航空局檢討改進，各權責機關已研提具體改善措施。

更多有關審計部之資訊，請參閱審計部全球資訊網(www.audit.gov.tw)



目 錄

壹、總述	1
一、調查原委	1
二、調查範圍	2
三、調查方法與限制	2
四、主要調查發現	2
五、調查意見及監察院糾正情形	2
貳、專案調查辦理情形	3
一、前言	3
二、調查重點及發現	4
三、調查意見及建議	12
四、監察院糾正內容	16
參、行政機關回應情形	17
肆、後續改善及整體效益情形	20
伍、結語	23

圖目錄

圖 1 臺南航空站外觀與內部	5
圖 2 臺東航空站外觀	8

表目錄

表 1 臺灣地區各機場分布情形一覽表	4
表 2 交通部民用航空局所屬航空站等級區分標準表	9
表 3 乙、丙、丁等級航空站人力配置標準一覽表	10
表 4 民航局所屬航空站等級一覽表	10
表 5 87 至 98 年度臺南等 4 航空站旅客人次及航機起降架次一覽表	11
表 6 94 至 98 年度航空站設施使用率一覽表	13
表 7 98 年度業務收入不敷支應用人費用航空站概況一覽表	15
表 8 101 及 102 年航空站國際、兩岸定期及不定期包機執行成效一覽表	22

交通部民用航空局 機場新(擴、整)建暨營運管理情形

壹、總述

一、調查原委

自民國(下同)70年代起，由於經濟快速成長，陸路運輸已無法滿足旅客之需求，因此，部分長途運輸旅客轉向航空，使國內航空客運呈現大幅成長，尖峰時期有一票難求之現象，政府自76年開始核准新航空公司成立，實施開放天空政策，80至86年間航空載客率每年約有20%成長，而交通部民用航空局(下稱民航局)掌理「民航事業作業基金」(下稱民航基金)，為因應空運人數增長，自83年起陸續將國內原有機場辦理新(擴、整)建計畫，惟隨著陸路之高快速路網建構完成，自86年起國內民航客運量開始逐年遞減，又高速鐵路於96年全線通車後，西部航線再度受到衝擊，本島西部航線停飛，航空收入(降落費及場站設施服務費等)大幅下滑，如96年國內18座機場中，僅有桃園及高雄等2國際航空站有業

務賸餘，其餘各航站均為虧損，且虧損有逐年擴大之趨勢；另據98年1月23日總統令制定公布之國際機場園區發展條例，於99年將桃園國際機場改制為國營機場公司，脫離民航基金獨立運作。查民航基金主要係由桃園國際機場賸餘挹注，如扣除該部分，則該基金恐將虧損，另改制為國營事業之機場公司依國際機場園區發展條例第22條第2項規定，於完納稅捐彌補虧損，並提列盈餘公積後，盈餘之18%應提撥予園區所在地之直轄市、縣(市)政府，其餘再分配予民航基金，嚴重影響基金運作。

依審計法第2條第5款、第65條第2款及第67條第3款至第5款規定，審計機關職司政府財務效能之考核，辦理各計畫實施進度、收支預算執行經過及其績效之審計，並應注意各計畫已成與未成、經濟與不經濟及其效能之程度。審計部交通建設審計處(以下簡稱交通建設審計處)為

瞭解國內各機場營運管理情形，爰於 99 年 4 月間規劃辦理調查，期能發掘問題，促請改善，提升政府施政效能，以善盡審計職責。

二、調查範圍

國內機場之營運管理、機場新擴整建後投資效益考核及營運改善方案等情形。

三、調查方法與限制

(一)調查方法

本案於調查前運用民航局官方網頁之公開資訊，蒐集各機場營運量值(起降架次、旅客人次及使用率)之統計資訊，並利用 ACL 及 EXCEL 等電腦稽核軟體輔助查核，暨進行比較、比率、趨勢等分析性複核程序，彙整分析當時國內 18 座機場之營運數據，作為就地查核之參據，並請該局提供新(擴、整)建機場之建設計畫，考核其營運管理效益之達成情形。

(二)調查限制

國內機場計有 18 座，為數眾多，又各該機場新(擴、整)建計畫自計畫提出迄辦理完竣，期間冗長，甚至長達 10 餘年，歷經多次計

畫修正，及承辦人員更迭等，致檔案調閱費時，影響資料提供之完整性，且囿於審計人力及查核時間限制，尚難全面施予查核，故本調查先透過設計調查表，請民航局予以查填，並經書面予以審核後，將本島可能受路網建設影響其營運量之臺南等 5 座航空站，輔以就地抽查，致未能進行全面普查。

四、主要調查發現

本案經交通建設審計處調查結果，發現民航局經管國內機場之營運管理情形，核有下列欠妥情事：

- (一)民航局為民航政策主管機關，惟未合理建構機場之最適規模，致使各機場營運惡化，已未符經濟效益。
- (二)民航局遲未檢討航空站降等機制，研謀有效改善航空站營運模式，致部分國內機場營運持續惡化。

五、調查意見及監察院糾正情形

本案查核發現之缺失，經審計部依審計法第 69 條前段之規定，於 99 年 11 月 3 日函請交通部查明妥適處理，並報告監察院。案經監察院

立案調查後，分別就臺南、嘉義、恆春、屏東、花蓮、臺東及馬公等機場擴建及營運，核有違失情形，依監察法第24條規定提案糾正交通部，函送行政院轉飭交通部及所屬民航局確實檢討改善。(100年5月11日監察院公報第2755期、100年6月8日監察院公報第2759期、100年9月7日監察院公報第2772期、100年12月7日監察院公報第2785期)

貳、專案調查辦理情形

一、前言

(一)計畫緣起

因亞洲經濟崛起，亞太地區各國均積極投入興建機場或改善現有機場，以提高設施容量及服務水準，我國自70年代起，經濟起飛，城際運輸需求大幅快速成長，本島西部及東部城際間鐵公路運輸容量尚顯不足，亟需航空運輸提供服務；另離島地區對外交通不便，離島與本島西部間之航空運輸亦扮演重要運輸功能。民航局為提供快速便捷之航空運輸服務，爰積極投入國內

各機場之新(擴、整)建計畫。

(二)計畫概況

民航局依據交通部民用航空局組織條例第2條第1款規定，掌理民航政策暨營運管理業務，自83年起陸續提報包含馬公、臺南、馬祖南竿、臺東、恆春、臺中、花蓮、馬祖北竿及屏東等9座機場之新(擴、整)建計畫，核定計畫總經費124億5,289萬餘元，分年編列預算執行。

(三)計畫辦理情形

前述9座機場陸續於91至94年間完工啟用，經多年建設後，連同原有機場，全國計有2座國際機場、8座國內機場及8座離島機場，共計18座機場(詳表1)。

(四)預期效益

80年代航空運輸快速成長，尤其86年國內線航空運輸旅客量達到高峰，當時民眾及地方民意對於航空運輸需求甚為殷切，民航局認為機場屬於國家重要交通基礎建設，其肩負公共運輸及緊急醫療運輸之功能，該

表 1 臺灣地區各機場分布情形一覽表

機場區位 特性		臺灣本島				離島機場	合計 (座)
		北部區域	中部區域	南部區域	東部區域		
合計(座)		2	1	5	2	8	18
國際機場	民用機場	桃園國際		高雄國際			2
國內機場	民用機場			恆春	臺東	金門、南竿、 北竿、綠島、 蘭嶼、望安、 七美	9
	軍民合用	臺北	臺中	嘉義、臺 南、屏東	花蓮	馬公	7

資料來源：整理自民航局提供資料。

局爰同時進行國內各機場新(擴、整)建計畫，以期提升地方交通、觀光與整體經濟發展，及提供即時、快速且優質之交通服務。

二、調查重點及發現

民航局執行民航政策暨機場營運管理業務，交通建設審計處經就航空站完工後營運情形、營運績效與其等級配置情形等辦理專案調查，茲將調查發現分述如次：

(一)航空站完工後營運情形

據行政院 86 年 8 月 13 日修正之政府重要經建投資計畫先期作業實施要點第 5 點規定，各計畫執行單位，應於擬編年度概算前，積極展開先期作業，就成本效益、環境影響、技術方法、市場狀況、財務方案及風險等，詳加評估，凡新興之重要投資計

畫，並應妥訂完成後之經營管理方式。民航局依該局組織條例第 2 條第 1 款規定，民航局掌理民航事業發展及民航科技之規劃與政策之擬訂等，為民航業務之主辦機關，為應實際發展需要，提報各機場建設計畫，並就未來之經濟效益，諸如：旅運需求、益本比、淨現值及內部報酬率等進行評估，以為建設計畫推動與否之參考。茲就本島各機場新(擴、整)建工程(行政院於 96 年 4 月 19 日核定民航局停辦嘉義航空站擴建工程)之執行情形節略如次：

1. 臺南航空站：成立於 64 年，由於國內航空旅客量之成長，該航空站原候機室面積僅 730 平方公尺，因不敷使用，



資料來源：103 年 9 月 8 日實地拍攝。

圖 1 臺南航空站外觀與內部

民航局爰推動擴建工程，各項工程自 88 年 2 月起陸續開工，耗資 6 億 1,017 萬餘元，於 91 年 12 月啓用(詳圖 1)，客運年容量為 270 萬人次。查臺南航空站擴建工程屬早期之計畫，僅有規劃報告並無正式之計畫書，該規劃報告僅推估臺南縣市人口年成長率為 1.54%，於 82 年 11 月 20 日送交通部後，因運量之考量，遲未獲復，迄 86 年 6 月 2 日修正規劃報告，交通部始於同年 6 月 20 日同意。依該局統計資料顯示，該機場自 91 年 12 月完成擴建啟用後，91 至 98 年間航機起降架次自 20,822 架次降至 4,453 架次，

降幅達 78.61%，旅客人次自 147 萬 6,983 人次降至 19 萬 6,460 人次，降幅達 86.70%，設施使用率自 54.70% 降至 7.28%，且 92 至 98 年間營運連年發生短絀，累計短絀達 6 億 3,788 萬餘元。

2. 屏東航空站：原屏南機場為簡易航空站，成立於 83 年 11 月，因空間侷限，需以接駁方式登機，造成旅客不便，為順應民情及發展屏東地區觀光旅遊，民航局規劃於原屏南機場北側設立正式航空站。歷經多年之規劃、環境影響評估等作業，各項工程自 92 年 6 月起陸續開工，耗資 10 億 8,896 萬餘元，於 94 年 5 月 17 日啟

用，客運年容量為 90 萬人次。查「屏東航空站設立計畫書」規劃機場啟用後，預測 95 年及 100 年旅客年運量分別為 35 萬 4,100 人次及 50 萬 9,300 人次(若以等差級數進行推估，98 年旅客年運量約為 44 萬 7,220 人次)；另規劃飛航「屏東—臺北」、「屏東—臺中」、「屏東—馬公」、「屏東—花蓮」等 4 條航線，惟 94 年完工啟用後，僅飛航「屏東—臺北」1 條航線。依民航局統計資料顯示，該機場自 94 年 5 月啟用後，94 至 98 年間航機起降架次自 2,130 架次降至 254 架次，降幅達 88.08%，旅客人次自 8 萬 8,427 人次降至 4,042 人次，降幅達 95.42%，設施使用率自 9.83% 降至 0.45%，且 98 年度實際旅客人次僅為「屏東航空站設立計畫書」年運量預測值之 0.90%，其 94 至 98 年間營運連年發生短絀，累計短絀達 4 億 1,446 萬餘元。

3. 恆春航空站：墾丁國家公園為屏東縣最富盛名之觀光遊憩資源，每年遊客旅次量超過 600 萬人次，然屏東機場航班少，且距離墾丁地區車程約需 1 個半小時，民航局為配合觀光產業發展需要，爰推動恆春機場新建工程。各項工程自 89 年 7 月起陸續開工，耗資 5 億 863 萬餘元，於 93 年 1 月 10 日啟用，客運年容量為 24 萬人次。查「恆春機場整建計畫」規劃機場啟用後，預測第 1 至 3 年旅客年運量分別為 11 萬 5,060 人次、12 萬 6,566 人次及 14 萬 1,020 人次，第 4 至 6 年旅客年運量為 16 萬 9,608 人次，由 3 家航空公司飛航「臺北—恆春」、「花蓮—恆春」、「馬公—恆春」、「高雄—恆春」、「中正—恆春」等 5 條航線，每週雙向共計 110 架次。惟 93 年 1 月機場啟用時，實際僅飛航「臺北—恆春」及「臺中—恆春」2 條定期航線，因營運狀況欠佳，迄至 98 年底

止，僅餘「臺北—恆春」航線尚在經營。依該局統計資料顯示，該機場自 93 年 1 月啟用後，93 至 98 年間航機起降架次自 674 架次降至 168 架次，降幅達 75.07%，旅客人次自 2 萬 3,342 人次降至 2,036 人次，降幅達 91.28%，設施使用率自 9.73% 降至 0.85%，設施幾近閒置，且 93 年實際旅客人次僅為「恆春機場整建計畫」年運量預測值之 20.29%，至 98 年實際旅客人次僅為年運量預測值之 1.20%，其 93 至 98 年間營運連年發生短絀，累計短絀達 2 億 9,031 萬餘元。

4. 花蓮航空站：成立於 51 年，花蓮地區觀光資源豐富，吸引大批觀光人潮，為配合政府產業東移政策，因應花蓮地區觀光與工商業發展，及地方爭取國際包機航線之需求，民航局爰進行花蓮航空站航廈擴建工程計畫。各項工程自 88 年 12 月起陸續開工，耗資 25 億

9,750 萬餘元，於 93 年 3 月 19 日啟用，客運年容量為 364 萬人次。查「花蓮航空站航廈擴建工程計畫書」規劃機場啟用後，預測 99 及 109 年旅客年運量分別為 315 萬 9,200 人次及 377 萬 3,000 人次(若以等差級數進行推估，98 年旅客年運量約為 309 萬 7,820 人次)；規劃飛航「臺北—花蓮」、「臺南—花蓮」、「高雄—花蓮」、「臺中—花蓮」、「嘉義—花蓮」及「中正—花蓮」等 6 條航線，惟 93 年擴建完成後，實際僅飛航「臺北—花蓮」、「臺中—花蓮」及「高雄—花蓮」3 條航線。依民航局統計資料顯示，該機場自 93 年 3 月完成擴建啟用後，93 至 98 年間航機起降架次自 17,849 架次降至 5,005 架次，降幅達 71.96%，旅客人次自 100 萬 8,756 人次降至 25 萬 4,828 人次，降幅達 74.74%，設施使用率自 27.71% 降至 7.00%，且 98 年度實際旅客人次僅為「花蓮



資料來源：臺東航空站網頁。

圖 2 臺東航空站外觀

航空站航廈擴建工程計畫書」年運量預測值之 8.23%，其 93 至 98 年間營運連年發生短絀，累計短絀達 13 億 6,680 萬餘元。

5. 臺東航空站：民航局於 66 年 2 月借用空軍志航基地成立臺東候機室，與軍方共用機場，迄 92 年土地由空軍總部移撥該局接管，正式成為民用航空站(詳圖 2)。該局為配合政府產業東移政策及發展觀光人潮之需求，爰進行臺東航空站擴建工程。各項工程自 90 年 9 月開工，耗資 8,302 萬餘元，於 93 年 1 月 5 日啟用，客運年容量為 86 萬人次。查臺東航空站航站大廈擴建計畫之規劃報告僅進行財務評估，預計每年增加 8% 收入，估計全

部建設成本 6 年內得以回收。又依民航局統計資料顯示，該機場自 93 年 1 月擴建完成啟用後，93 至 98 年間航機起降架次自 12,251 架次降至 10,118 架次，降幅達 17.41%，旅客人次自 69 萬 8,392 人次降至 38 萬 1,527 人次，降幅達 45.37%，設施使用率自 81.21% 降至 44.36%，致該機場 93 至 98 年間營運連年發生短絀，累計短絀達 9 億 1,719 萬餘元。

綜上，民航局投資 48 億 8,828 萬餘元於上開 5 座本島國內機場，惟建設完成啟用後，其旅客人次及航機起降架次均呈現逐年衰退趨勢，且營運情形與原規劃報告之推估值相去甚遠，顯示民航局未依

政府重要經建投資計畫先期作業實施要點等相關規定，考量成本效益、市場狀況，審慎進行財務規劃及妥擬完成後之經營管理方式，致使運量及營收之預估過於樂觀，且未衡酌我國航空運輸之需求，審慎研提機場新(擴、整)建計畫，肇致渠等機場完成未久即受高鐵通車衝擊影響，航班及航線遽減，致使用效能欠佳。

(二)營運績效與其等級配置情形

1. 查交通部民用航空局所屬航

空站組織通則第3條第1項規定，依航線種類、飛機起降架次及客貨運量等之多寡，各航空站分為特等航空站、甲等航空站、乙等航空站、丙等航空站及丁等航空站等5個等級，民航局並據以訂定「交通部民用航空局所屬航空站等級區分標準表」(下稱等級區分標準表)(詳表2)。依該標準表內容，乙等航空站年度運量應達旅客人次150~400萬人，或航機3~4萬架次；丙等航空

表2 交通部民用航空局所屬航空站等級區分標準表

等級	區分標準
特等航空站	經營國際航線之航站，年出入旅客達1,000萬人次以上或航機起降架次達50,000架次以上者。
甲等航空站	經營國際航線或國內航線之航站，年出入旅客達400萬人次以上，未滿1,000萬人次或航機起降架次達40,000架次以上，未滿50,000架次者。
乙等航空站	經營國內航線或經交通部指定得經營國際航線或國際包機之航站，年出入旅客達150萬人次以上，未滿400萬人次或航機起降架次達30,000架次以上，未滿40,000架次者。
丙等航空站	經營國內航線或經交通部指定得經營國際航線或國際包機之航站，年出入旅客達75萬人次以上，未滿150萬人次或航機起降架次達20,000架次以上，未滿30,000架次者。
丁等航空站	經營國內航線之航站，年出入旅客未滿75萬人次或航機起降架次未滿20,000架次者。
備註：年出入旅客人次或航機起降架次達較高一級標準持續達三個年度者，由民航局報請交通部核轉行政院核定後，予以升級。	

註：本表於92年5月28日訂定後，嗣於99年2月12日增修調降機制，修正備註為「航空站年出入旅客人次或航機起降架次達高一級標準持續達三個年度者，予以升級。但持續三個年度不符現有等級標準者，予以降級。」經行政院於99年5月26日核定，自100年1月1日生效。

站年度運量應達旅客人次 75
 ~150 萬人，或航機 2~3 萬架
 次；年度運量旅客人次未滿 75
 萬人，或未滿 2 萬架次，則列
 屬丁等航空站。復查上述組織
 通則第 7 條、第 8 條及第 9 條
 規定，乙等航空站配置 34 至
 44 人，丙等航空站配置 23 至
 29 人，丁等航空站配置 9 至
 11 人，不同等級之航空站，職
 務列等亦有別(詳表 3)。

2. 民航局轄管 18 座航空站，區
 分為特等航空站 1 座、甲等航
 空站 2 座、乙等航空站 4 座、
 丙等航空站 3 座及丁等航空站
 8 座(詳表 4)。其中臺東、花
 蓮、臺南等 3 座乙等航空站，
 因運量持續萎縮，於 87、88
 及 91 年間即低於該等級航空
 站之設置標準，應改列丙等航
 空站，復於 92、95 及 96 年間
 又未達丙等航空站之設置標

表 3 乙、丙、丁等級航空站人力配置標準一覽表

航空站等級	乙等站		丙等站		丁等站	
職稱	人數	職務列等 (職等)	人數	職務列等 (職等)	人數	職務列等 (職等)
總人數	34-44 人		23-29 人		9-11 人	
主任	1	10	1	9	1	8
副主任	1	9	-	-	-	-
組長	3	8-9	2	8	-	-
主任航務員、工程司	3	8	2		-	-
副工程司、專員	3	7-8	2	7-8	-	-
幫工程司	2	6-7	1	6-7	-	-
航務員	5-7	5 或 6-7	3-5	5 或 6-7	2-4	5 或 6-7
組員	6-8		4-6		1	
工務員	2-4		2		1	
消防班長	2	4-5 或 6	1	4-5	1	4-5
護士	1	士(生)級	1	士(生)級	1	士(生)級
辦事員	2-4	3-5	2-4	3-5	-	-
技術助理員	2		1		1	3-5
書記	1-3	1-3	1	1-3	1	1-3

註：依據交通部民航局所屬航空站組織通則整理。

表 4 民航局所屬航空站等級一覽表

航空站等級	機場名稱
特等航空站	桃園國際機場
甲等航空站	臺北機場、高雄國際機場
乙等航空站	花蓮機場、臺南機場、馬公機場、臺東機場
丙等航空站	金門機場、臺中機場、嘉義機場
丁等航空站	七美機場、望安機場、蘭嶼機場、綠島機場、南竿機場、北竿機場、 恆春機場、屏東機場

註：截至 98 年底，計有臺南、花蓮、臺東及嘉義等 4 座機場未達該航空站等級標準。

資料來源：民航局提供資料。

準，應降為丁等航空站；另嘉義航空站列屬丙等航空站，於 89 年間即未達該等級航空站之設置標準，應改列為丁等航空站(詳表 5)。交通建設審計處前於 97 年間建議該局允宜建立機場等級調降機制及檢討人力配置，以降低營運成本，獲復將進行人力評鑑，作適當之人事調整。

3. 交通建設審計處 99 年查核民航局所轄 18 座航空站之營運結果(尚未加計飛航服務總臺等作業單位之維運費用)，除

桃園及高雄等 2 國際航空站外，餘 16 座航空站均發生短絀。其中尚有嘉義、臺南、屏東、花蓮、臺東、馬公、恆春、綠島、蘭嶼、望安、七美、南竿及北竿等 13 座航空站之業務收入無法支應人事成本。再查花蓮、臺南、臺東、恆春及屏東等 5 座本島國內機場新(擴、整)建計畫完工後，連年發生短絀，截至 98 年度，累計短絀已達 36 億 2,021 萬餘元，機場營收惡化。又交通建設審計處前建議宜建立機場

表 5 87 至 98 年度臺南等 4 航空站旅客人次及航機起降架次一覽表

航空站及等級標準 年度及旅客人次	花蓮機場 (乙等站) 150~400 萬	臺南機場 (乙等站) 150~400 萬	臺東機場 (乙等站) 150~400 萬	嘉義機場 (丙等站) 75~150 萬	航空站及等級標準 年度及航機起降架次	花蓮機場 (乙等站) 3~4 萬	臺南機場 (乙等站) 3~4 萬	臺東機場 (乙等站) 3~4 萬	嘉義機場 (丙等站) 2~3 萬
87 年	1,578,129	2,330,984	1,198,392	909,865	87 年	25,488	25,781	29,444	20,051
88 年	1,491,849	2,256,596	1,072,248	929,134	88 年	23,897	26,332	25,686	19,045
89 年	1,299,852	1,852,867	976,594	684,077	89 年	22,608	25,264	23,846	19,646
90 年	1,244,811	1,645,760	948,306	536,636	90 年	21,473	22,274	18,720	16,436
91 年	1,093,625	1,476,983	816,399	435,151	91 年	21,978	20,822	16,402	13,048
92 年	1,059,607	1,307,416	728,832	357,691	92 年	20,543	15,932	14,103	10,252
93 年	1,008,756	1,419,174	698,392	380,159	93 年	17,849	15,508	12,251	10,382
94 年	915,308	1,334,042	598,690	348,092	94 年	15,426	14,870	11,590	9,318
95 年	704,580	1,230,683	484,632	311,580	95 年	12,888	14,114	11,129	8,727
96 年	565,550	686,963	457,007	152,630	96 年	9,479	12,220	10,270	5,255
97 年	411,806	285,504	369,304	80,790	97 年	7,518	6,682	8,870	1,953
98 年	254,828	196,460	381,527	93,758	98 年	5,005	4,453	10,118	2,331

資料來源：整理自民航局提供資料。

等級調降機制並檢討人力配置之 4 座航空站(花蓮、臺南、臺東及嘉義航空站)，以 98 年度為例，實際用人費用合計數為 1 億 8,852 萬餘元，如按當年度該局所屬 8 座丁等航空站平均用人費用估算，則該 4 座航空站以丁等站規模營運，其用人費用合計數應僅為 5,195 萬餘元，每年徒增 1 億 3,656 萬餘元之人事費用，而民航局迄 99 年 6 月底止，仍未調降航空站等級，並調整人力配置與檢討營運模式，致使國內 18 座航空站，除桃園及高雄等 2 國際航空站外，其餘航空站均受人事成本拖累，短絀逐年擴大，增加公帑支出。另屏東及恆春航空站 98 年平均每日旅客人次僅 11 及 5 人，惟其實際人力配置卻高達 30 及 23 人，肇致航空站員工較旅客人次為多之不合理現象，該等航空站之營運已未符經濟效益，亦未見其檢討因應。

4. 綜上，民航局未能適時依據各

航空站營運情形檢討其營運模式及調降航空等級，並調整人員配置及經費支出規模，致使部分國內機場短絀逐年擴大，整體營運欠佳。

三、調查意見及建議

前述各項缺失，交通建設審計處依審計法第 69 條前段規定於 99 年 11 月 3 日通知交通部查明妥處及研謀改善，並報告監察院。茲將調查意見，分述如次：

(一)民航局為民航政策主管機關，惟未合理建構機場之最適規模，致使各機場營運惡化已未符經濟效益

1. 臺灣本島南北縱長約 395 公里，而高速鐵路對於航空運輸具有高度替代性，高速鐵路之建設將不利於航空運輸之發展。又行政院於 79 年間即同意推動高速鐵路之興建計畫，並成立「交通部高速鐵路工程局」(下稱鐵工局)，專責辦理其規劃與建設事宜；鐵工局於 80 至 93 年間，辦理東部鐵路改善計畫，大幅縮短鐵路通車時程。

惟民航局未審慎考量本島高速鐵路、臺灣鐵路與航空運輸間存有替代性，及各項建設計畫辦理之必要性，仍自 83 年起，逐年編列預算，推動臺中、臺南、屏東、恆春、花蓮及臺東等 6 座本島機場(另有 3 座為離島之馬公、馬祖南竿及北竿機場)之新(擴、整)建計畫，致其陸續於 91 至 94 年間完工啟用後，即受高鐵通車營運、東部鐵路改善計畫完工及臺鐵太

魯閣號增班等因素影響，98 年之設施使用率，屏東及恆春航空站僅分別為 0.45% 及 0.85%，未及 1%，設施幾近閒置，花蓮及臺南航空站分別為 7.00% 及 7.28%，未及 1 成；臺東航空站為 44.36% (詳表 6)，各該機場完工後，即有設施低度利用等效能過低情事。

2. 臺灣幅員有限並不利於航空運輸發展，且隨著鐵路及高快速路網等交通建設之建構完成，

表 6 94 至 98 年度航空站設施使用率一覽表

航空站名稱	客運年容量 (千人次/年)	設施使用率 (%)				
		94 年度	95 年度	96 年度	97 年度	98 年度
桃園國際航空站	29,000	74.83	78.82	80.78	75.64	74.54
臺北航空站	11,000	69.06	61.17	40.64	28.20	28.10
高雄國際航空站	10,290	71.66	69.29	55.56	40.43	35.58
花蓮航空站	3,640	25.15	19.36	15.54	11.31	7.00
臺南航空站	2,700	49.41	45.58	25.44	10.57	7.28
馬公航空站	4,400	40.93	39.76	38.46	38.35	38.70
臺東航空站	860	69.62	56.35	53.14	42.94	44.36
金門航空站	1,000	144.80	143.52	146.62	172.68	198.67
臺中航空站	1,510	45.85	45.92	51.75	73.21	67.20
嘉義航空站	210	165.76	148.37	72.68	38.47	44.65
七美航空站	67	31.13	33.82	31.34	33.10	39.71
望安航空站	50	3.24	4.84	5.01	5.42	6.01
蘭嶼航空站	180	26.40	29.74	29.42	27.51	33.42
綠島航空站	173	15.74	15.74	16.63	16.81	18.60
南竿航空站	410	46.46	40.38	39.41	46.42	44.80
北竿航空站	170	39.02	32.38	27.58	32.92	41.62
恆春航空站	240	6.91	4.58	2.33	1.89	0.85
屏東航空站	900	9.83	6.85	4.16	1.81	0.45

資料來源：整理自民航局網頁。

國內民航客運需求已逐年遞減，自高速鐵路 96 年 1 月通車後，本島國內航機起降架次從 95 年之 203,522 架次，降至 98 年之 94,202 架次，減少 53.71%；客運量亦從 95 年之 1,385 萬餘人次，驟減至 98 年之 516 萬餘人次，減少 62.70%。惟民航局未能合理建構機場之最適規模，亦未適時檢討，查其營運結果，除桃園及高雄等 2 國際航空站外，餘均為業務短絀，交通建設審計處自 93 年起，歷年迭就機場運量下滑、設施使用率偏低及營收持續惡化等情，函請交通部及民航局研謀改善，雖屢稱已提出開源節流及與旅遊業者合作等各項短、中、長期改善措施，以提升機場營運績效，惟仍未能有效改善，且其短絀數，已自 90 年度之 6,220 萬餘元，逐年遞增至 98 年度之 15 億 2,214 萬餘元，倘若加計航空警察局、民航人員訓練所、飛航服務總臺及局本部等作業單位每年近

50 億元之服務成本，則短絀數將更為龐鉅，且 98 年度 18 座航空站中，計有 15 座航空站之設施使用率未及 5 成(詳表 6)。

3. 再就各航空站 98 年度整體業務成本與費用之組成結構進行分析，其中以折舊約占 40.16% 比重最高(反映興建成本)，服務費用、材料及用品、捐(補)助及稅捐等各項維護成本約占 44.55%、人事成本(不含航警)約占 15.29%；次就各航空站之業務收入與人事成本比較分析，全國 18 座航空站中，計有嘉義、臺南、屏東、花蓮、臺東、馬公、恆春、綠島、蘭嶼、望安、七美、南竿及北竿等 13 座航空站之業務收入無法支應人事成本(詳表 7)。以 98 年度為例，該 13 座航空站之業務收入合計為 1 億 1,771 萬餘元，人事成本計 3 億 5,698 萬餘元，差短 2 億 3,927 萬餘元，且屏東及恆春航空站平均每日旅客人次僅 11 及 5 人，惟其實際人力配置卻高達 30 及 23

表 7 98 年度業務收入不敷支應用人費用航空站概況一覽表

單位:千元

機場名稱	業務收入 (A)	用人費用 (B)	折舊、折耗 及攤銷(C)	其他業務 成本(D)	業務賸餘 (E)=(A)-(B) -(C)-(D)	業務收入不敷 支應用人費用 之差額 (F)=(A)-(B)
合計	117,712	356,988	611,357	381,857	-1,232,491	-239,275
花蓮機場	13,714	63,450	133,035	91,631	-274,403	-49,735
臺南機場	8,455	50,939	44,031	48,310	-134,826	-42,483
馬公機場	64,494	64,546	94,761	86,306	-181,119	-51
臺東機場	18,846	43,633	46,001	55,281	-126,070	-24,787
嘉義機場	3,324	30,502	10,481	26,351	-64,010	-27,177
七美機場	767	11,978	2,583	3,543	-17,339	-11,211
望安機場	114	11,345	1,559	2,920	-15,711	-11,231
蘭嶼機場	1,891	14,016	24,523	10,606	-47,254	-12,124
綠島機場	941	14,302	14,798	7,500	-35,659	-13,360
南竿機場	3,093	13,239	92,343	12,056	-114,547	-10,146
北竿機場	1,094	14,416	34,455	10,284	-58,061	-13,321
恆春機場	513	9,485	46,398	10,715	-66,086	-8,972
屏東機場	459	15,130	66,381	16,348	-97,400	-14,670

資料來源：整理自民航局提供資料。

人，肇致航空站人員較旅客人次為多之不合理現象，該等航空站之營運已未符經濟效益。

(二)民航局遲未檢討航空站降等機制，研謀有效改善航空站營運模式，致部分國內機場營收持續惡化

1. 依據交通部民用航空局所屬航空站組織通則第 3 條第 1 項規

定，航空站依航線種類、飛機起降架次及客貨運量等之多寡，分為特等航空站、甲等航空站、乙等航空站、丙等航空站及丁等航空站等 5 個等級，民航局並據以訂定等級區分標準表。依該標準表內容，乙等航空站年度運量應達旅客人次 150~400 萬人，或航機 3~4 萬

架次；丙等航空站年度運量應達旅客人次 75~150 萬人，或航機 2~3 萬架次；年度運量旅客人次未滿 75 萬人，或未滿 2 萬架次，則列屬丁等航空站。復查依上述組織通則第 7 條、第 8 條及第 9 條規定，乙等航空站配置 34 至 44 人，丙等航空站配置 23 至 29 人，丁等航空站配置 9 至 11 人，不同等級之航空站，及職務列等亦有別。

2. 民航局轄管 18 座航空站，區分為特等航空站 1 座、甲等航空站 2 座、乙等航空站 4 座、丙等航空站 3 座及丁等航空站 8 座。其中臺東、花蓮、臺南等 3 座乙等航空站，因運量持續萎縮，於 87、88 及 91 年間即低於該等級航空站之設置標準，應改列丙等航空站，復於 92、95 及 96 年間又未達丙等航空站之設置標準，應降為丁等航空站；另嘉義航空站列屬丙等航空站，於 89 年間即未達該等級航空站之設置標準，應改列為丁等航空站。以 98 年度為

例，該 4 座航空站(臺東、花蓮、臺南及嘉義航空站)實際用人費用合計數為 1 億 8,852 萬餘元，如按當年度該局所屬 8 座丁等航空站平均用人費用估算，則該 4 座航空站以丁等站規模營運，其用人費用合計數應僅為 5,195 萬餘元，每年徒增 1 億 3,656 萬餘元之人事費用，顯示該局遲未檢討調降航空站等級及配賦員額，造成各該航空站人力配置過當，增加公帑支出。交通建設審計處前於 97 年間建議該局允宜建立機場等級調降機制及檢討人力配置，以降低營運成本，雖復稱將進行人力評鑑，作適當之人事調整，惟迄 99 年 6 月底止，仍未調降航空站等級並調整人力配置，致使國內 18 座航空站，除桃園及高雄等 2 國際航空站外，其餘航空站均受人事成本拖累，短絀逐年擴大。

四、監察院糾正內容

本案監察院於 100 年 4 月 13 日、5 月 11 日、8 月 10 日及 11 月 9

日，分別就交通部督導民航局執行臺南、嘉義、恆春、屏東、花蓮、臺東及馬公機場擴建工程暨營運管理核有違失情形，提出 4 件糾正案糾正交通部，其糾正內容略以：

- (一)交通部督導民航局執行臺南、嘉義機場擴建工程，未能考量航空旅次人數衰退，及高速鐵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；又檢討該等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。(100 年 5 月 11 日監察院公報 2755 期)
- (二)交通部督導民航局設置屏東及恆春機場，未能適確評估服務運量，因旅運人次預估過於樂觀，致政府投資效能不彰；又卻坐視上開機場經營持續低迷不振，旅運人次逐年下滑，未能有效提升機場營運績效及設施使用效能。(100 年 6 月 8 日監察院公報第 2759 期)

- (三)交通部督導民航局執行花蓮機場擴建工程，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；又檢討花蓮及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。(100 年 9 月 7 日監察院公報第 2772 期)

- (四)交通部督導民航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。(100 年 12 月 7 日監察院公報第 2785 期)

參、行政機關回應情形

本案相關缺失情事，除臺南及嘉義機場仍由監察院列管外，餘業經行政院及交通部於 100 年 6 月 17

日及102年1月31日彙整檢討改善措施函復監察院，監察院分別於100年9月13日及102年5月14日決議結案存查，茲將其研擬改進措施，擇述如次：

一、民航局為有效提升臺南及嘉義機場營運績效及設施使用效能，研擬機場設施活化及推動國際包機等相關因應對策說明如次：

(一)民航局鑑於臺南、嘉義機場當時該航廈面積狹小且甚為簡陋，旅客多年處於服務品質嚴重惡化之航廈環境，實需加以改善，爰規劃進行擴建工程，俾提供航廈基本服務品質。規劃過程已考量高鐵通車時程及對航空運輸之衝擊，惟評估其運輸功能，除其西部航線將受高鐵通車之衝擊，其他離島航線則不受影響，仍扮演相當重要航空運輸角色，該兩機場航站需要及時辦理擴建，爰研擬建設計畫依行政程序陳報核定，推動建設工作。惟因應該二機場運量下降，民航局已檢

討採取相關因應措施，如推動國際包機或機場設施活化等工作，以提升機場使用效能。

(二)對於檢討臺南、嘉義航空站組織等級標準乙節，業經民航局審慎考量當地民眾與旅客權益、航空站同仁工作權益、航空站執行提升機場運量措施，以及預作員額管控與航空站等級調降預備作業等相關時程，臺南、嘉義等航空站將配合行政院組織改造期程調降等級。

二、民航局為有效提升屏東及恆春機場營運績效及設施使用效能，研擬終止營運及設施活化等相關因應對策說明如次：

(一)民航局辦理屏東及恆春機場整建之規劃過程已考量高鐵及第二高速公路南部路段通車對航空運輸之衝擊，並分析評估航空運輸需求與機場所應扮演之運輸功能，爰研擬建設計畫依行政程序陳報核定，推動建設工作，惟屏東航空站第一期工程完工啟用後，因旅客運量持續衰退，經民航局審慎評估

後，停止辦理第二期工程；另民航局辦理恆春機場整建計畫，主要係利用既有之五里亭機場土地進行整建，以節省投資經費，俾符合國家整體經濟利益。

(二)該兩機場運量下降，民航局已檢討採取相關因應措施，如屏東航空站將終止營運，未來航空站土地及相關設施將提供軍方使用，以利土地資源有效利用；另恆春航空站將辦理相關設施活化工作，以提升機場使用效能。

三、民航局為有效提升花蓮及臺東機場營運績效及設施使用效能，研擬提升機場運量及等級調降作業等相關因應對策說明如次：

(一)民航局過去依發展需求辦理花蓮航空站擴建工程，興建完成第一期工程後，花蓮航空站業已提供旅客基本服務品質，發揮應有功能。惟因外在環境轉變，造成機場運量下降，該局前已同步檢討暫緩興建第二期

工程，以避免資源之浪費，後續將落實檢討民用機場建設執行前之評估機制，慎重評估擴建需求，審慎推動相關建設。

(二)對於檢討花蓮、臺東航空站組織等級標準乙節，業經民航局審慎考量當地民眾與旅客權益、航空站同仁工作權益、航空站執行提升機場運量措施，以及預作員額管控與航空站等級調降預備作業等相關時程，將配合行政院組織改造同步實施調降等級。

四、民航局為有效提升馬公機場營運績效及設施使用效能，研擬優惠票價促銷及推展觀光旅遊等相關因應對策說明如次：

(一)86 年間臺灣航空運輸旅客量達到最高峰，當時民眾及地方民意對於航空運輸需求甚為殷切，鑑於當時馬公機場航廈無法負荷大量旅客成長需求，擁擠不堪，服務水準嚴重惡化，旅客怨聲載道；地方各級民意強烈要求儘速改善擴建航廈，

故民航局乃推動馬公機場擴建計畫，計畫推動前先辦理評估規劃，確經評估可行後，再將建設計畫提報行政院審核，並奉行政院核定後，再據以推動擴建工作。嗣馬公機場因時空外在環境變化及地方發展受社會因素影響，使前所預測之旅客量未能達到原訂目標。

(二)為提升場站設施使用效能，研提之相關推廣措施如下：協調航空公司與旅遊業者合作推出尖離峰優惠票價促銷方案；結合地方政府及觀光局澎湖國家風景管理處辦理各項推展觀光旅遊活動。

肆、後續改善及整體效益情形

本案經交通建設審計處追蹤交通部及所屬民航局之改善措施執行結果，該部及所屬民航局所採相關改善措施已漸具成效，茲分述如次：

一、航空站降等機制及終止營運

(一)航空站等級調整

民航局於 99 年 2 月 12 日、100 年 5 月 30 日及 8 月 4 日陳報修正等級區分標準表，修正

原有等級區分標準表內容(等級數由特、甲、乙、丙、丁等 5 級調整為甲、乙、丙等 3 級)，增訂調升(降)機制，同時調整不符機場業務營運量之航空站等級。將現有不符機場業務營運量之花蓮、臺東及臺南等 3 航空站調降為丙等(嘉義站依修正後之等級區分標準表仍為丙等站規模)，俟將配合交通部組織改造立法作業及民航局所屬四級機關組織準則(規程)草案及修正等級區分標準表，完成法定程序後，依實際辦理。

(二)關閉使用率過低之航空站

屏東航空站因遲遲未能提升載客率，於 100 年 8 月 10 日停飛「屏東—臺北」航線，並於同年 9 月 1 日終止民航營運，正式走入歷史，相關用地與設施移撥國防部使用。

(三)人力配置調整

民航局表示航空站未來將配合行政院組織改造，規劃調降航空站等級，對於業務量萎縮之航空站採人員出缺不補，或調整

人力至業務量成長之航空站，並以暫不遴補方式，俾利後續調降等級作業順利進行，並在組改生效日前，採溫和漸進方式逐步調整減列其預算員額。經民航局統計結果，截至 103 年 9 月底止已減列 18 人。

二、本島機場營運績效已有提升

- (一)96 年高速鐵路正式營運通車，改變我國城際運輸結構並衝擊國內航空運輸市場，運輸需求轉移的結果，使國內航空客運量降低。面對國內航空運量之縮減，民航局自 98 年起已開始拓展國際(含兩岸)包機客源，及辦理房屋或土地出租作為商業使用等多元化措施，以提升航空站經營績效及服務品質。
- (二)民航局所轄各航空站，除應維持離島居民基本民行不中斷及提供緊急醫療服務外，目前已採行下列主要措施，以提升各航空站之營運績效與服務品質：
1. 降低營運支出：將非核心勞務業務(如：環境清潔、停車場經營及電腦設備維護等)委託民

間公司辦理，以節省公務人力，經統計每年約可節省 198 名人力(人事成本約可節省 660 萬元)。

2. 增加航空與非航空收入：配合地方政府、航空公司及旅遊業者擴展國際、兩岸航線及包機業務，以增加航空收入；另為有效利用航廈空間及提供多元之服務，出租航廈部分空間作為商業性服務設施使用，以增加非航空收入；經民航局統計結果，100 至 102 年間上述航空收入及非航空收入，分別為 33 億 5,953 萬餘元、39 億 5,300 萬餘元及 40 億 8,177 萬餘元，收入逐年增加。
3. 實施彈性優惠之費率以鼓勵開闢新航線或增加班次：自 102 年 7 月起，依新修正「使用國營航空站助航設備及相關設施收費標準第十五條附表」實施屬新闢航線或原有國際航線增加班次者免(減)收國際降落費之措施，以作為吸引國際航班飛航或增加班次之誘因，102 年

7 月至 103 年 6 月，降落費收入 5 億 8,244 萬餘元，較彈性費率實施前同期間增加 8,371 萬餘元，約 16.79%，未來並將持續辦理。

(三)前述各項措施執行結果，民航局所轄航空站(不含桃園國際機場)，102 年度整體運量為 1,812.1 萬人次，相較 101 年度 1,758.7 萬人次增加 3%，另航廈內除供公務及旅客使用等屬不可租用之面積外，102 年度出租使用之面積占可租用面積已達 80%以上，102 年度航廈租金及權利金達 20 億 8,751 萬餘元，較上年同期增加 1 億 8,526 萬餘元，約 9.74%，空間使用效能亦隨之提升。

三、推展國際及兩岸包機已見成效

民航局為鼓勵開闢新航線或增加班次，自 102 年 7 月份起，實施屬新闢航線或原有國際航線增加班次者免(減)收國際降落費之措施，以鼓勵國際、兩岸定期及不定期包機利用花蓮、臺東、嘉義、臺南及馬公等航空站起降或增加班次。其中前揭航空站 101 及 102 年國際、兩岸定期及不定期包機執行已見成效(詳表 8)，另民航局表示為持續辦理花蓮、臺東、嘉義、臺南及馬公等航空站國際、兩岸定期及不定期包機業務，將持續與觀光局、地方政府、航空公司及旅遊業者等單位合作招攬客源及拓展觀光資源，以提供國際、兩岸定期及不定期包機飛航誘因及擴展國際包機業務。

表 8 101 及 102 年航空站國際、兩岸定期及不定期包機執行成效一覽表

航空站名稱	100 年		101 年		102 年		102 年較 100 年 增長量	
	起降量 (架次)	客運量 (人次)	起降量 (架次)	客運量 (人次)	起降量 (架次)	客運量 (人次)	起降量 (架次)	客運量 (人次)
合計	200	21,939	569	67,116	764	105,117	564	83,178
花蓮航空站	139	14,495	282	32,964	376	58,819	237	44,324
臺南航空站	12	1,460	4	553	234	28,828	222	27,368
馬公航空站	0	0	199	23,954	77	8,944	77	8,944
臺東航空站	49	5,984	84	9,645	73	7,919	24	1,935
嘉義航空站	0	0	0	0	4	607	4	607

資料來源：民航局民航統計月報。

四、研擬整體民用機場發展方向

民航局為因應全球城市區域競爭之趨勢，並配合國家整體運輸發展及民航政策，以整體發展觀點，研擬概念性、上位性、指導性與原則性之整體民用機場發展方向，並研訂各機場功能定位、發展策略及未來五年發展方向，供後續各機場研擬主計畫或辦理機場建設規劃之參據，提出「臺灣地區民用機場整體規劃(102-106年)」。國家發展委員會為確保我國整體空運發展與機場布局能契合社經發展與時代變化需求，於103年5月19日討論通過該方案，行政院亦於103年7月10日核定該案，針對目前國內17座民用機場(屏東航空站已於100年9月1日停止營運)發展之現況與問題，通盤考量及整體規劃，以適時調整機場發展策略及發展方向，期使各機場得以有系統、有秩序及有效率推動相關發展計畫。

伍、結語

國際最高審計機關組織(International Organization of Supreme Audit Institutions，簡

稱INTOSAI)於西元1977年利瑪宣言(Lima Declaration)指出，政府審計為任何管理制度下不可或缺的一環，審計本身並非最終目的，而是為了及早發現違反法令規定，及財務管理未具經濟、效率、效果性等情事，俾利及時督促採取改正行動、促使相關人員負責、督促研謀預防措施，或至少降低發生的可能性。

本案交通部及民航局未就其他運具對航空運輸之影響審慎評估，耗費鉅資新(擴、整)建國內機場，且遲未檢討航空站降等機制，及研謀有效改善航空站營運模式，致部分國內機場營收持續惡化且未符經濟效益，經交通建設審計處查核，依審計法第69條規定報告監察院，嗣經監察院立案調查並已依法糾正，現已獲交通部及民航局具體回應，積極研謀相關改善措施，除關閉使用率過低之航空站、推展國際及兩岸包機外，並研提航空站降等機制及配合調減人力成本，已展現審計成效。

未來，審計機關除將持續追蹤本案辦理成效外，對於政府其他重要

施政工作，將持續扮演監督(oversight)、洞察(insight)及前瞻(foresight)的治理角色，促請行政機關建立透明與確保課責之機制，針對計畫之經濟、效率及效果性，提出改進意見，協助行政機關聚焦於未來的挑戰；本「獨立、廉正、專業、創新」之核心價值，「善盡審計職責，發揮監察功能」之使命，持續審核監督，發掘問題癥結，提出建議意見，期達成審計機關「實踐優質審計服務，創造最大審計價值」與「提升政府施政績效，促進政府廉能政治」之願景，實現審計機關成為對社會大眾生活產生正面影響機關之目標。



圖片資料來源：民航局網頁。

審計部專案審計報告

交通部民用航空局機場新(擴、整)建暨營運管理情形

編 者：審計部

發行人：林慶隆

查核團隊：交通建設審計處洪處長嘉憶、丁科長仁後、王玉蓮、
黃國星

出版者：審計部

地 址：臺北市杭州北路 1 號

電 話：(02)2397-1366

網 址：<http://www.audit.gov.tw>

印刷者：禾泰印刷設計有限公司

地 址：臺北市中正區懷寧街 76 號 3 樓

電 話：(02)2361-0521

經銷處：五南文化廣場

地 址：臺中市中山路 6 號

電 話：(04)2226-0330

國家書店松江門市

地 址：臺北市松江路 209 號 1 樓

電 話：(02)2518-0207

出版年月：中華民國 103 年 12 月初版

定 價：新臺幣 100 元整

GPN：1010302791

ISBN：978-986-04-3580-1

著作權管理訊息：

著作權人：審計部

*欲利用本書或部分內容者，須徵求著作權人同意或書面授權

回饋單

您好：

審計部為持續提升審計工作之價值與效益，誠摯地邀請您填寫這份回饋單，讓我們瞭解您對本專案審計報告的想法與建議。填寫完後，請傳真至 02-23977889。您所填寫的資料不會對外公開，請安心作答。

- 報告名稱：NAO-103-21 交通部民用航空局機場新(擴、整)建暨營運管理情形
- 性別：☐男 ☐女
- 您的身分：☐公部門(☐行政機關☐立法機關☐監察院☐審計機關) ☐媒體工作者 ☐私部門 ☐學術單位 ☐一般民眾 ☐其他：_____
- 從何處取得此份報告：☐審計機關或人員贈閱 ☐審計部全球資訊網 ☐圖書館 ☐書店 ☐其他：_____

1. 您覺得此份報告是否具有價值：☐是 ☐否

2. 您覺得此份報告對您幫助最大的地方是：

3. 您覺得此份報告可以再增加或減少哪些內容，使其更具可讀性：

4. 您認識對此份報告可能有興趣的人（請提供電子郵件信箱）：

5. 其它建議：

審計機關之使命、願景及核心價值

使命(Mission)

善盡審計職責 發揮監察功能

願景(Vision)

實踐優質審計服務 創造最大審計價值

提升政府施政績效 促進政府廉能政治

核心價值(Core Value)

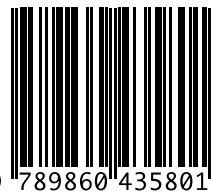




獨立・廉正・專業・創新



ISBN 978-9-86043-580-1



9 789860 435801

GPN : 1010302791
定價：新台幣100元
NAO-103-21