

預計於第二航廈出境層執行「旅客排隊等待時間估算」概念性驗證案，期藉由導入AI 影像辨識人流分析，確實掌握旅客現場排隊情形，並即時通知管理單位調度現場資源，以有效降低旅客排隊等待時間。

5. 為維持機場供電設備有效運作，委託廠商辦理維護保養等作業，惟間有設備故障或異常事件致機場部分設施暫停營運，影響旅客行程規劃及權益，允宜強化督導及履約管理，確保供電設施穩定，以維護機場服務品質。

桃園國際機場為我國對外重要交通門戶，其飛航安全及營運品質良窳，攸關我國國際形象甚巨。桃園國際機場公司為維持機場有效運作，委託廠商辦理第一航廈及其外場配電系統、第二航廈及其立體停車場電氣系統、161kV 主變電所及 11.4kV 主開關站電力系統維護作業，依勞務契約規定，廠商應製作日常檢查及週期維護保養之各項檢查表，併同維護計畫送桃園國際機場公司核准，如因操作、維護不當致危害該公司安全、財產或商譽時，應負全責。又為確保正確且安全操作供配電設備設施，桃園國際機場公司訂有停電事故處理流程，以規範緊急事件處理程序。據該公司統計，111 年 1 月至 113 年 2 月桃園國際機場發生影響重大營運之停電事故計 4 件，經分析事故原因除 1 件人為破壞事故，已加強相關保安作為外，其餘 3 件皆係電力設施劣化、線路跳脫及故障所致，如 112 年 5 月 18 日第一航廈及 12 月 23 日第二航廈停電事故，均造成旅客等候報到、託運行李安檢不便及延遲登機等，嗣該公司依上開停電事故處理流程出具事件報告，並要求維護廠商後續保養須將保險絲一併換新，及全面汰換同型號設備等；

另 113 年 2 月 9 日第一航廈停電事故（圖 1）自發生至電力恢復近 1 小時 45 分，影響範圍包含第一航廈美食街照明及空調設備，該公司依契約規定扣罰廠商，惟該廠商自 113 年 1 月 1 日起履約，除 1 月 16 日因第一航廈 B9 空橋電源異常等情遭扣罰外，2 月 9 日再次發生該停電事故，顯示廠商維護保養設備設施暨桃園國際機場公司督導及履約管理未臻落

圖 1 113 年 2 月 9 日第一航廈停電事故修復現場



資料來源：擷取自桃園國際機場公司停電事件報告。

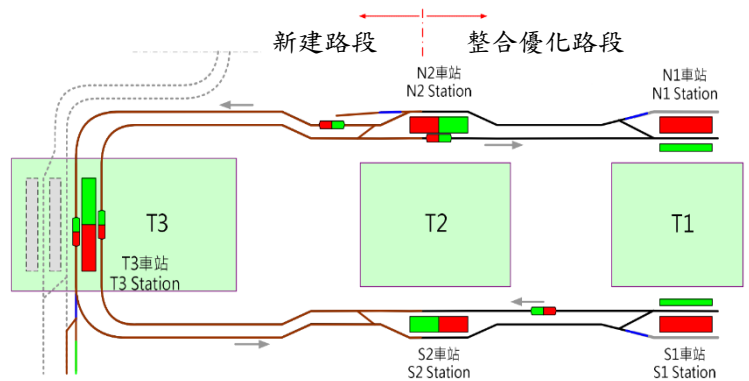
實。鑑於機場供電設備及變壓器等設施，攸關旅客入出境及行李運送相關作業，該公司雖委託廠商辦理設備設施維護保養，惟間有設備故障或異常事件，致旅客滯留及班機延誤，影響桃園國際機場公司營運、商譽及國際形象情事，經函請桃園國際機場公司強化督導及履約管理，以確保供電設施穩定，維護機場服務品質。據復：已檢討完成汰換緊急發電機及不斷電系統，又為強化履約管理，業定期辦理維護品質查證及巡檢作業，並配合行政院公共工程委員會推動工程、勞務採購之查核、督導及稽核機制，導入電子巡檢及紅外線檢測，以確保供電設備穩定。

6. 規劃建置及連接機場主航廈區之旅客運輸系統，以提供出、入境及轉機旅客航廈間運輸服務，惟未妥適擬訂建設計畫內容、未積極趕辦新舊系統整合工作、PMS 車站未配合主體航廈工程滾動檢討修正設計、未正視航廈分配之競爭風險等，影響整體建設效益之發揮，允宜研謀改善。

桃園國際機場公司為因應桃園國際機場運量持續成長並提升服務水準，報經行政院於 104 年 3 月 6 日核定辦理「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」(下稱 T3 建設計畫)，其中為提供出、入境及轉機旅客航廈間運輸服務，規劃建置旅客運輸系統 (People Mover System, PMS)，相關設計監造作業併入「臺灣桃園國際機場第三航站區委託設計及監造技術服務」案 (下稱 T3 設計監造案) 辦理。T3 設計監造案於 104 年 6 月 16 日公告招標，同年 11 月 30 日決標，決標金額 35 億 4,820 萬元，惟 PMS 歷時多年辦理規劃設計，桃園國際機場公司於 110 年 1 月 22 日以轉機旅客無須長距離移動、實用性不足及運輸技術迅速發展，未來可能有更合適之運輸系統等由，決定停止 PMS 建設，並變更運具型式重新辦理規劃設計。經查該公司辦理 PMS 建置規劃之執行情形，核有：(1)

規劃建置及連接桃園國際機場主航廈區之 PMS，未妥適擬訂建設計畫內容，且未督促所屬及設計監造廠商檢討並積極趕辦新、舊系統之整合工作(圖 2)，嗣後再以設計監造廠商規劃之 PMS 車站實用性尚有不足等由停止執行，期間又未積極檢討進度落後原因，並研提具體因應對策及管

圖 2 PMS 軌道配置情形



資料來源：整理自桃園國際機場公司提供資料。