

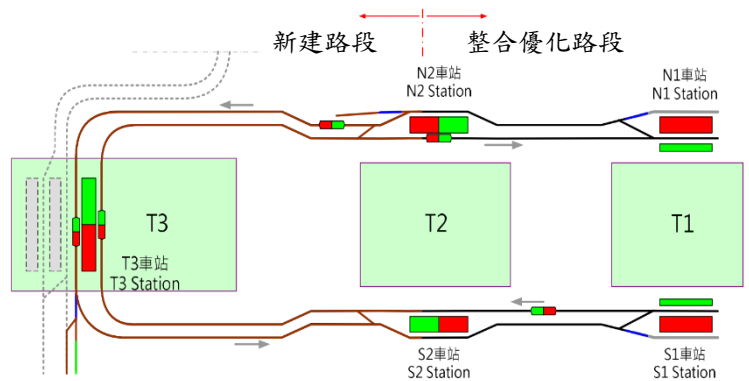
實。鑑於機場供電設備及變壓器等設施，攸關旅客入出境及行李運送相關作業，該公司雖委託廠商辦理設備設施維護保養，惟間有設備故障或異常事件，致旅客滯留及班機延誤，影響桃園國際機場公司營運、商譽及國際形象情事，經函請桃園國際機場公司強化督導及履約管理，以確保供電設施穩定，維護機場服務品質。據復：已檢討完成汰換緊急發電機及不斷電系統，又為強化履約管理，業定期辦理維護品質查證及巡檢作業，並配合行政院公共工程委員會推動工程、勞務採購之查核、督導及稽核機制，導入電子巡檢及紅外線檢測，以確保供電設備穩定。

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。

考建議，肇致歷時5年餘之建置工作，未能發揮應有效益；(2) 委託設計監造廠商辦理PMS規劃設計，未督促配合T3建設計畫主體航廈工程執行進程滾動檢討，並依相關討論意見積極修正，肇致PMS車站設置實用性不足問題未能改善；又未正視航廈分配之競爭風險，積極辦理相關協調作業，肇致調整後之航廈分配結果未及時納入規劃與檢討招標文件，影響後續採購與整體建設效益發揮及計畫目標之達成等情事，經函請交通部查明妥適處理。據復：(1) 後續將督促妥適研擬建設計畫並落實管考作業，以如期如質完成T3航站區工程，提供旅客嶄新且高服務水準之PMS；(2) 將督促該公司於細部設計階段即預留系統最大運能擴充彈性，以因應未來機場發展所需，並就系統延伸至第一航站預留相關界面，後續適時啟動航廈間PMS整合作業，及持續要求該公司就轉機旅客動線優化議題檢討改善，有效提升PMS服務性，以發揮整體採購與建設效益。

(六) 111年度重要審核意見追蹤查核情形

本部於111年度審核報告營業部分內列重要審核意見6項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，均已研謀改善或依改善措施持續辦理(表7)。

表7 111年度審核報告營業部分所列桃園國際機場公司重要審核意見覆核辦理情形

重要審核意見標題	說明
已研謀改善或依改善措施持續辦理	
1. 配合政府「桃園航空城」政策積極建設機場，惟受新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情影響，旅運量大幅減少，已連續3年營運發生虧損，舉債金額持續擴大且利息負擔沉重，財務風險遽增，允宜加強財務管理並妥謀財源，俾利持續推動機場建設及永續發展。	/
2. 為維護飛航安全及防止無人機入侵機場飛航管制空域，已建立應變作業程序及辦理偵測防制作業，惟反制作業執行相關權責範圍尚未與配合執行單位取得共識，且委託合約工作規範訂定未盡周延，允宜檢討妥處，以保障機場飛航安全。	
3. 為提升機場空側安全監測能力，自103年起規劃建置航機跑道自動異物偵測系統，惟推動8年餘尚處於評估作業階段，現行仍以人工及目視方式進行巡場及通報，允宜積極檢討研謀改善並加速推動，以強化飛航安全風險管理。	