

空側車輛駕駛手冊」及「桃園國際機場空側安全及異常事件通報暨處理程序」等多項作業程序及規定，並於安全管理系統建立事件通報與調查機制。惟 113 年度桃園國際機場發生空側違規案件計 335 件，其中 148 件（44.18%）係人為因素所致，人員安全教育訓練仍待積極強化；另近 5 年度（109 至 113 年度）桃園國際機場發生地面安全事件（指作業不當或裝備失效，致航空器、航站設施受損，或作業人員傷亡等）計 44 件，其中靠機作業車輛碰撞航空器事件達 8 件（表 30）。又經統計，桃園國際機場三大地勤業者之空側作業車輛，計有冷氣車、修護車、升降平台車等 23 輛車齡已逾 20 年，該等車輛老舊、設備老化等，潛存地面事故風險，113 年度即發生 2 起因設備老舊導致地勤車輛漏油事件等情。經函請民航局積極督導地勤業者提升第一線人員之安全訓練密度與品質，定期盤點及汰換高齡作業車輛與設備，暨研議導入迫近警告系統等智慧防護裝置；並督促桃園國際機場公司全面掌握地勤設備現況，優化既有作業風險管理機制，以提升預警能力，確保作業安全，增加機場整體營運韌性。據復：地勤業者部分，將督導業者訂定員工教育訓練計畫、程序及年度訓練計畫表，並將地面安全事件案例納入教材內容，敦促業者定期檢視裝備使用狀況，制定逾使用年限裝備之汰換計畫，另優先選用具安全靠機功能之輔助裝置（如距離感測蜂鳴器），以降低人為肇事風險；桃園國際機場公司部分，將持續督導其透過安全管理機制探討常見危害類別及地點，提出可行之風險降低策略，並針對重要地面安全事件辦理專案檢討改善，另已要求該公司自 114 年度起納入「車輛或其他地面設備造成跑道入侵未導致航空器重飛/放棄起飛事件發生率」等 6 項輕度後果事件安全績效指標管控，如發現共通性、系統性問題，可及時督導相關單位妥為處理，以積極控管潛在風險。

表 30 靠機作業車輛碰撞航空器情形

序號	日期	發生原因及航空器受損情形
1	110.02.08	航空器遭滾帶車碰撞，致散艙受損。
2	110.04.13	裝卸車靠機時，因貨物阻礙行車動線，車輛於調整靠機角度，操作平台護欄碰撞發動機整流罩。
3	112.12.07	裝卸車於 A5 機坪靠機時，不慎碰撞航空器，致右後艙門受損。
4	112.12.30	裝卸車於 A6 機坪執行裝卸作業，未依規定放下外接架，致靠機時碰撞航空器後艙門，左下機身蒙皮漆面受損。
5	113.05.27	裝卸車於 D7 靠機時，碰撞航空器前下貨艙門下緣，受損程度未達停機檢修標準。
6	113.08.30	裝卸車於 607 機坪靠機時，碰撞航空器，致 VHF3 天線受損，受損程度未達停機檢修標準。
7	113.09.21	滾帶車於 613 機坪靠機時，擦撞航空器機腹，受損程度未達停機檢修標準。
8	113.10.16	油栓車駕駛誤判機型，將車輛駛入機翼下作業，車頂擦撞機翼，致航空器整流罩受損。

註：1. 統計期間：109 至 113 年度。

2. 資料來源：整理自桃園國際機場公司提供資料。

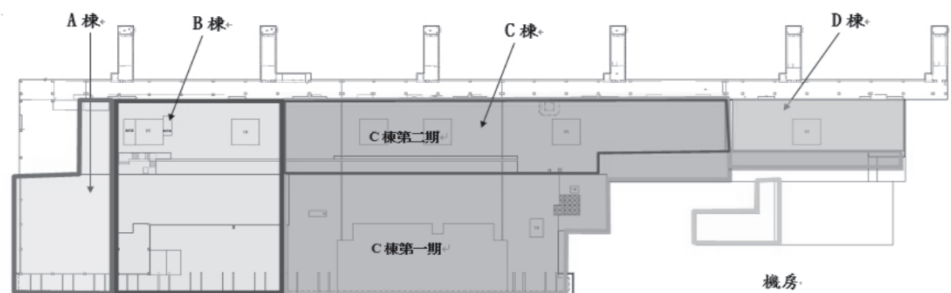
（三十二） 民航局臺北國際航空站辦理第一航廈結構補強工程計畫，可提升臺北松山國際機場第一航廈建築物耐震能力，確保旅客與工作人員之安全與活動空間，惟先期規劃作業及計畫執行延誤，且未確實檢討進度落後原因，並研提具體改善措施，肇致執行多年，仍未達成計畫目標，允宜研謀改善。

民用航空局（下稱民航局）臺北國際航空站（下稱臺北國際航空站）因臺北松山國際機場第一航廈建築物老舊，為提升其耐震能力並符合現行法規標準，以確保旅客與工作人員之安全與活動空間，於 104 年 5 月委託台北市結構工程工業技師公會辦理第一航廈 A、B、C、D 及機房等 5 棟建築物（圖 8）耐震能力詳細評估（下稱詳評）工作。嗣依詳評報告建議之補強方案，於 104 年 11 月 20 日委託廠商辦理「第一航廈結構補強工程先期規劃構想委託技術服務」採購案，105 年 5 月 11 日提報期末報告書送審，經行政院於 106 年 7 月 5 日核定辦理，總經費 7 億 5,383 萬 8,000 元，期程自 107 年 1 月至 111 年 6 月止。該航空站於 108 年 4 月 30 日委託廠商辦理「第一航廈結構補強暨營運空間調整與裝修復原配合工程委託專案管理（含監造及基本設計）技術服務」採購案，惟所提建築物結構補強方案未獲財團法人國家實驗研究院國家地震工程研究中心（下稱國震中心）審查通過，經該航空站評估倘依國震中心建議調整之方案辦理，將無法於原計畫期程及經費額度內完成，遂陳報交通部核轉行政院於 112 年 6 月 2 日同意計畫停止辦理。該航空站另於同年 2 月 26 日提報新興公共建設計畫，總經費 21 億 5,751 萬餘元，期程自 113 年 1 月至 121 年 12 月止，經費大幅增加 14 億餘元，完工期程延後 10 年餘。經查上開結構補強相關作業及工程計畫執行情形，核有：1. 臺北國際航空站於 100 年間曾辦理第一航廈結構耐震補強工程，經監察院 103 年調查指出原補強毫無實益等缺失，惟未儘速重新啟動該建築物耐震能力之詳評工作及依民航局審查意見積極修正先期規劃構想報告書，迨計畫核定，復未立即啟動專案管理及規劃設計服務招標作業與覈實管控廠商所提綜合規劃報告書之作業時程，且對於國震中心提出補強方案疑慮，未積極研謀改善，專案管理契約終止後，又未確實檢討後續執行方向，即行辦理修正先期規劃構想採購作業，嗣後報經行政院同意停止計畫，均肇致計畫推動 5 年餘，耗費鉅額服務費用，未能達成預算執行效益與原訂計畫目標；2. 臺北國際航空站報經行政院核定辦理結構補強工程計畫，逕以計畫屬例行性或經常性工作為由，僅將相關管制考核工作納入年度施政計畫先期作業辦理，未依行政院所屬各機關個案計畫管制評核作業要點規定納入管

制，致主辦單位執行進度延宕，未能確實檢討落後原因，研提具體因應對策，管考單位亦未提出管考建議，並及時協助解決問題；期間民航局辦理年度施政計畫管考作業，亦未針對其

執行進度落後情形，確實督促積極研謀改善，耽延計畫目標之達成，相關管考作業顯未發揮應有效能等情事，經函請交通部查明妥適處理。

圖 8 松山機場第一航廈 A、B、C、D 及機房等 5 棟建築物位置



資料來源：整理自臺北國際航空站提供資料。