

交通部民用航空局 102 年度施政計畫

102/4/1

一、中部國際機場整體規劃及第一期發展計畫-第一階段工程

(一)重點內容：

- 1.興建國際航廈樓地板面積約 20,000 m²。
- 2.航站區 W 滑行道東移、W3 滑行道東移、滑行道淨空改善(W,W2,W3)及 W2 部份改線。
- 3.D 類停機位 5 架位、棚廠、污水場及試車坪停機坪、航站區北側停機坪(面積約 1.2 公頃)等擴建及新建工程。

(二)預期效益：

可因應臺中清泉崗機場飛行更大型國際包機之需要，並改善國際包機旅客出入境動線及等候空間，以滿足中部地區航空運輸需求，並帶動中部地區觀光及產業發展。

二、馬公機場跑道、滑行道道面整建工程計畫

(一)重點內容：

- 1.道面整建工程。
- 2.道肩與助航設施配合抬升。
- 3.跑、滑道地帶配合整修。
- 4.跑道 20 端 1/4 區段縱坡改善。
- 5.道肩及滑行道彎道加寬改善。
- 6.跑道、滑行道整地排水改善。

(二)預期效益：

徹底改善馬公機場現有道面服務能力，提供足夠強度之道面及符合規定之場站設施，以提升機場空側設施之服務績效與飛航安全及營運品質、加強地方發展競爭力及提升國家形象，以及減輕維護與航務單位之作業壓力。

三、金門尚義機場航站區後續工程

(一)重點內容：

原規劃之航站區 2、3、4 期工程整併為後續擴建工程，包括航站西區擴建、新貨運站及站前交通改善等項。

(二)預期效益：

完工後之航廈容量可由現行約 230 萬人次/年，提昇至 390 萬人次/年。

四、臺灣桃園國際機場塔臺暨整體園區新建工程

(一)重點內容：

- 1.滿足機場未來 20 年預估航行量成長至年架次 34-40 萬架次之飛航服務需求。
- 2.新建高度達 65 公尺之新塔臺，強化塔臺視野通視性，以提昇飛航安全及飛航服務效率與品質。
- 3.新建支援塔臺作業之飛航服務大樓、動力空調大樓及備勤大樓等，建立支援塔臺管制席位及機場氣象服務之塔臺整體園區。
- 4.將塔臺整體園區造型設計為國家門戶地標，以強化機場園區景觀，建設規劃及期程符合未來桃園航空城發展需求。

(二)預期效益：

- 1.提升飛航服務品質與安全。
- 2.提升國家整體形象。
- 3.滿足新一代 CNS/ATM 計畫的作業需求。
- 4.滿足桃園航空城及未來更多商務與旅遊之航行量成長。

五、汰換桃園、臺中終端航管雷達案

(一)重點內容：

- 1.辦理招標及系統設計審查作業。
- 2.辦理機房修繕第一階段（含光纖系統、備援空調等）及第二階段（含不斷電系統、主要空調、內部整建等）作業。
- 3.架設雷達。
- 4.執行飛測、驗收及 MSTs 調校。
- 5.雷達維護工廠及國內陣地維護訓練。

(二)預期效益：

- 1.完成桃園及臺中終端雷達系統裝備汰換，解決料件補充不易及維護與檢修成本昂貴之困境。
- 2.滿足現有 ASR-9/MSSR 雷達之涵蓋區域外，並可擴大新購系統與其他雷達現所不及之多重涵蓋效果，提昇飛航服務品質，增進飛航管制容量。
- 3.解決次級雷達訊號彼此間之相互干擾、減少航機機載答詢器超負荷之使用、增強航機目標物位置之精確度，並提供所需之陸-空數據傳輸鏈路、增加雷達系統功能及提昇飛航安全。
- 4.併同執行雷達機房修繕工程，可避免修繕作業單獨施作時，影響雷達運作而必須停機，進而降低裝備妥善率影響飛航安全。
- 5.機電系統及數據傳輸電路配合新雷達系統重新規劃，整體一致性佈設，確保機房設施運作之安全性與穩定性，並有助於機房管理。

六、松山機場 1 號停機坪及相鄰南側剛性道面整建工程

(一)重點內容：

- 1.整體規劃設計監造(含細部測量)。
- 2.1 號停機坪及相鄰南側停機坪剛性道面鋪設及相關附屬設施施作。

(二)預期效益：

增加停機坪道面強度及平整度，以提昇航機運作效益及增加航機乘客搭機舒適度，並延長航機使用壽年及確保飛航安全。

七、松山機場“E”、“W”滑行道及相鄰南側停機坪道面整修工程

(一)重點內容：

- 1.整體規劃設計監造(含細部測量)。
- 2.“E”、“W”滑行道及相鄰南側停機坪道面整修工程招標及施工。

(二)預期效益：

增加滑行道及停機坪道面強度及平整度，以提昇航機運作效益及增加航機乘客搭機舒適度，並延長航機使用壽年及確保飛航安全。

八、松山機場北側都市計畫劃定為機場用地取得計畫

(一)重點內容：

取得松山機場北側距跑道中心線 167.5 公尺都市計畫劃定為「機場用地(公共設施用地)」需淨空之私有土地及其地上物，面積約 0.6987 公頃。

- 1.符合都市計畫法第 48 條「依本法指定之公共設施保留地供公用事業設施之用者，由各該事業機構依法予以徵收或購買」之規定。
- 2.分期分區依序取得距跑道中心線 167.5 公尺內 B2 區、B1 區、A 區之機場保留地，逐年符合 ICAO 國際機場規範及「民用機場設計暨運作規範」有關跑道地帶之安全規範。
- 3.提昇飛航安全，並保障人民生命、財產安全，並消弭地主抗爭，減少社會成本。

九、高雄機場北側都市計畫劃定為機場用地取得計畫

(一)重點內容：

自 100 年度至 105 年度分 6 年分期分區辦理取得高雄市小港區廈莊段 882 地號等，位於高雄機場北側距跑道中心線 167.5 公尺及部分距跑道中心線 197.5 公尺劃定為「機場用地」之公私有土地，徵收面積合計約 24.63 公頃。

(二)預期效益：

依據都市計畫法第 48 條「依本法指定之公共設施保留地供公用事業設施之用者，由各該事業機構依法予以徵收或購買」，爰由民航局高雄國際航空站規劃辦理本案，完成後高雄機場跑道地帶淨空寬度，將可符合 ICAO

Annex 14 及我國「民用機場設計暨運作規範」規定，以提昇飛航安全，保障土地所有權人權益。

十、「航空氣象現代化作業系統」氣象技術增強計畫

(一)重點內容：

- 1.發展並完成先進的飛行中積冰診斷產品。
- 2.發展並完成即時亂流偵測產品。
- 3.發展機場雲幕與能見度預報產品。
- 4.強化 AOAWS 顯示系統。
- 5.評估 ATM 系統整合天氣資訊之作業需求與概念分析。
- 6.評估及改善低空風切警告系統（LLWAS）之功能。
- 7.AOAWS 資料系統升級、測試及整合。
- 8.AOAWS 安裝、支援及維護。
- 9.技術轉移和人員訓練。
- 10.計畫管理、監督和文件籌備。

(二)預期效益：

引進美國國家空域系統（Nation Airspace System；簡稱 NAS）發展完成最先進的航空氣象產品，以保持美國先進氣象科技之技轉管道，提升我國航空氣象現代化作業系統(AOAWS)及預報之準確度。