

高雄市議會舉辦「高雄南部國際機場」公聽會會議紀錄

日期：106年3月20日（星期一）下午2時

地點：本會一樓第一會議室

出席（列）席：

本會一議員黃柏霖、陳玫娟、周鍾濞、陳麗娜

政府官員—交通部運輸研究所研究員胡智超

行政院南部聯合服務中心專員何育龍

高雄國際航空站副主任洪建男、組長朱文忠

高雄市政府交通局技正洪嘉亨

高雄市政府經濟發展局專員孫嘉良

高雄市政府都市發展局正工程司薛淵仁

高雄市政府地政局股長曾俊傑

高雄市政府財政局科長黃琛

高雄市政府研究發展考核委員會研究員蔣奇樺

學者—國立成功大學交通管理研究所教授鄭永祥

國立成功大學交通管理研究所副教授戴佐敏

國立屏東大學教育行政研究所副教授李銘義

義守大學土木與生態工程學系副教授史茂樟

高雄市立空中大學科技管理學系助理教授胡以祥

其他—陳其邁立法委員服務處特助許鶴龍

陳麗娜議員服務處秘書沈育正

曾麗燕議員服務處特助黃馨慧

中國國民黨政策中心主任賴政宏

主持人：黃柏霖議員、陳玫娟議員

記錄：李依璇

甲、主持人介紹與會出席人員，宣布公聽會開始並說明公聽會要旨。

乙、議員、學者、各單位陳述意見：

黃議員柏霖

陳議員玫娟

交通部運輸研究所胡研究員智超

行政院南部聯合服務中心何專員育龍

高雄國際航空站洪副主任建男
高雄市政府交通局洪技正嘉亨
高雄市政府經濟發展局孫專員嘉良
高雄市政府都市發展局薛正工程司淵仁
高雄市政府地政局曾股長俊傑
國立成功大學交通管理研究所鄭教授永祥
國立成功大學交通管理研究所戴副教授佐敏
國立屏東大學教育行政研究所李副教授銘義
義守大學土木與生態工程學系史副教授茂樟
高雄市立空中大學科技管理學系胡助理教授以祥
高雄市政府財政局黃科長琛
高雄市政府研究發展考核委員會蔣研究員奇樺
曾麗燕議員服務處黃特助馨慧
周議員鍾濞
陳議員麗娜
中國國民黨政策中心賴主任政宏

丙、主持人黃柏霖議員結語。

丁、散會：下午 3 時 53 分。

高雄市議會舉辦「高雄南部國際機場」公聽會錄音紀錄整理

主持人（黃議員柏霖）：

本次公聽會會由我和陳議員玫娟一起共同來討論高雄南部國際機場。事實上大家也知道一個城市發展，交通是很重要，尤其我們是海島型國家，交通尤其是機場越便捷，更多人要來高雄就更有機會。我昨天遇到一位朋友，他說大陸在十年內有 47 座新機場要設立，然後舊的設備要更新的有 20 多座。他是做什麼的？他是做飛機下來以後，如何減低噪音到一定的標準，所以他一定要去了解到底有多少機場。他說很快，大陸未來這十年有這麼多機場要新設立和標準要再加嚴的。反之，我們看到高雄，高雄機場我們也一直在推，包括廉價航空，是否讓高雄成為他們最重要的一個公司所在，然後發展，不只到大陸，包括新南向等等。交通越便捷就越有人來，很多國際公司在設它的企業總部，對於交通包括它的自由度也是他們設立的標準。長期以來我們一直提到高雄的，大概有兩個，一個是宵禁的問題，從晚上 12 點到清晨這段時間不能作業，相對就少掉很多作業的可能，像很多航班，世界 24 小時都在動，你那段時間不能動就少掉很多機會和可能。第二個是跑道的長度，我們一般都提到跑道長度不能拉得更長，很多大型飛機就不大可能在高雄起降，這個對我們都有影響。

如果我們再放遠一點，現在很少機場是在市區裡面，放眼國際大都市，包括我們常去的東京也好，都離大都市有很大一段距離，腹地在使用上相對就會更方便，包括中部國際機場、關西國際機場，事實上都有這樣的趨勢。高雄未來有沒有一個比較前瞻性的？我們也知道有一個 2035 年高雄國際機場整體規劃未來比較前瞻性的規劃。

到底高雄有沒有可能經由這樣的討論，讓高雄未來有更多國際航線？在座各位都有常出國，譬如到對岸等很多地方去，我不知道你們有沒有感覺到高雄很多航班在減少中，所以我們要到某一個城市去，現在變得很麻煩，還要回到二十年前先到香港，然後從香港再轉機。像我上次要到寧波，它的班次很少，我還要從高雄到香港、香港再到寧波，不然就要先到桃園再去寧波，這個都是造成我們未來國際化及國際競爭力一部分的限制。今天我們邀請很多單位一起來討論。

共同主持人（陳議員玫娟）：

談到機場，我先簡短說，我記得很清楚，民國 77 年我剛好從日本畢業

回來進入亞細亞航空任職，當時小港機場還沒有擴建新航廈，那時候不曉得是因為它的站體小，還是因為它的客源多，所以當時覺得每一天都很忙碌的進進出出。我印象很深刻，也一直覺得是我人生最難忘的一段時間。那時候高雄和大阪開通直航，當時從大阪到高雄的首航，去向機長獻花的人就是我，這是我一輩子記得的最好時光。當時就可以看得出來，大阪到高雄竟然可以增加這樣的航次，而且是首航，所以那時候在航空產業任職，真的是讓我引以為榮，當時的客源也相當多。後來也增建第二航廈，就是國內線和國際線，當時國內、國際線是上下層，現在是分開的，就是平面擴充，我記得我離開之前，還滿熱鬧的。近來可能高鐵的衝擊也有，二來因為限於腹地的關係，站體沒有辦法再繼續擴充。因為小港機場那邊有居民反對，包括航道不能夠延長，就是太短了，再來是噪音的問題，以及很多環保問題，所以慢慢的在多方面衝擊之下，小港機場一直在凋零。不過最重要我們要考慮的是「客源」，客源就是原本馬政府開放陸客，當時有一段時間滿不錯的，我還記得從高雄到廣東直航的首航，我也去坐過，那時候也一直期待。

我們在議會都在談「南進南出」，希望能夠帶動高雄的觀光，可是很不幸的，這幾年的努力都沒有我們預期中的效果出來，反而它是一直在衰退，然後班次一直在減。當然這個議題我們在議會也檢討過，但是航空公司就現實面告訴我們說，沒有客源，也沒有賺錢，我不可能為了你們的政策去犧牲。因為很多因素的牽動，它慢慢的就一直在衰退中，到現在我們真的滿憂慮的。

當然最重要的議題是，未來小港機場的「存」或「遷」到底是如何？這也是我們今天的重點，我看說明裡面講到幾個方案都可以來探討。我來之前有一位民眾打電話給我，不曉得他是從網路上看到，還是怎樣，他相當關心這個議題，這篇的作者大概是一位相當專業的學者，看得出來這不是普通人能夠兼顧到的一個議題，他寫得相當詳盡，也寫得很好，不過民眾告訴我說，這個議題是不是一個騙局？當時我聽了心想，你是說我們在騙你嗎？不是。他是向我說，我等一下要問一個問題，我不曉得誰可以回答我這個問題？高雄機場這次說要擴建南部機場，它的經費是編 100 億，對不對？這個誰知道？他告訴我的，我不曉得，因為他說它編 100 億，但是他又問我說，你知不知道桃園機場編多少？我說我真的不曉得，他說 1,700 億，我不曉得這個訊息他是從哪聽來的；不過他一直告訴我說，還

是一樣，長期以來政府都是重北輕南。高雄機場的問題這麼嚴重，已經不得不趕快思考了，不然我們真的會失去國際競爭力。為什麼編的預算還這麼少？等一下公部門有沒有人可以給我們回答這個問題。

總而言之，觀光產業在高雄是目前我們極力要挽救的，小港機場的衰退，極盛期到極衰期，我都經歷過，所以心裡滿難過的。我想麗娜議員和曾麗燕議員他們是最有感的，所以我們一直希望這個議題，各位專家學者，今天能夠聽你們的意見，看看未來要怎樣努力，請公部門要認真來思考。

主持人（黃議員柏霖）：

首先我向陳議員提一下，為什麼會想辦這個公聽會？因為有一天我看到要再花 1,400 億去做捷運，還是輕軌，我覺得與其要花那麼多錢，不如做這個的效益更高。事實上，大家知道所有預算現在越來越有限，我覺得很多問題可以先討論，因為多收集意見我們才知道什麼樣的經濟效益、投資報酬率會最高，過去這個議題都有討論過，但是我覺得很多公共議題是需要持續不斷被討論，未來它要做的時候，那個方向才會更清楚。因為陳議員在亞細亞航空任職過，也見證那個過程，航班減少，大家真的要去互訪、要去交流，尤其是商務，包括觀光是有很大影響。像我剛剛提到，以前去很多城市航班一大堆，要去都很方便，但是現在真的很不方便，而且真的浪費很多時間，所以人家當然越不願意來。我們現在依序請邀請來的單位發言，先請交通部運輸研究所胡研究員。

交通部運輸研究所胡研究員智超：

今天民航局沒有來，因為高雄機場的整體規劃部分，基本上是民航局在辦理，我大概說明最近民航局辦理的相關研究。民航局在制訂機場功能定位發展規劃時，它會辦一個五年整體發展規劃，這個是屬於上位計畫，上位計畫之後才會有一個下位計畫，就是剛剛提到的「高雄國際機場 2035 年整體規劃」。事實上民航局在 2013 年的時候，它也辦理過一個「台北地區興建 24 小時營運國際機場可行性研究」，不過在那一份報告裡面，它做的結論是在於南部用地和空域的限制，可能暫時無法有良好條件發展一個國際機場的 24 小時營運部分，所以民航局就針對高雄機場辦理一個整體規劃，希望進行整個空間資源調整。

目前高雄機場整體定位有三個面向，第一個，南部地區區域型國際機場；第二個，新南向發展基地；第三個，服務東部及離島區域的一個國內

機場。民航局在辦理 2035 年整體規劃的時候，我記得這個計畫和高雄市政府有密切聯繫，也有積極的一些討論，所以這個方案應該認為是目前可行方案。不過藉由公聽會，可以了解各位先進對於未來整個高雄機場的看法，因為這個計畫交通部基本上是滾動檢討方式來辦理，尤其是五年發展計畫基本上五年會滾動一次，就這個上位計畫會再調整底下各機場執行計畫，所以藉由這些議題討論，我相信可以讓這些計畫更完整。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝運輸研究所，南部聯合服務中心何專員，請發言。

行政院南部聯合服務中心何專員育龍：

身為在這邊土生土長，也在這邊服務，我很樂見高雄國際門戶，也是國際貨運門戶，希望它能有充分發展，並且能夠擔負起吸引觀光客的角色。誠如陳議員剛剛提到的，如果以國外一些例子而言，也是有像日本中部國際機場、大阪國際機場等等，這個是可以經過討論，也可能是未來一個方向。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝南服中心，接著請高雄國際航空站洪副主任。

高雄國際航空站洪副主任建男：

就剛才主持人提到的遷移和宵禁這些問題，現在高雄站做的是一個主計畫，就是整體規劃和未來發展計畫，它是一個主計畫，就是後續整個工程會按照這個主計畫來進行。它更上位還會牽涉到一個更上位計畫，就是整個國土發展計畫，台灣到底要有幾座國際機場來發展？如果真的要把它遷走的話，就是花錢和土地徵收的問題要去面對，還有整個空域夠不夠、整個環評的問題夠不夠，當然價錢會很高，絕對不是 100 億可以解決，光是土地徵收都不夠。國外有一些機場，像關西是用填海造陸方式，這個可以做，當然是可以做，可是台灣需不需要這樣做，因為整個牽涉層面會很廣，包括整個生態和整個財務投資真的很廣，還有後續要不要花這麼多錢去維護。因為要把它遷到比較不受到干擾，24 小時可以營運的機場，一定是離市區比較遠一點，每一年下陷的問題要去面對，它維護的成本會很高，所以這是整個國家要面對的問題，要不要這麼做，這個算是政治上考量。所以現在的機場…。

主持人（黃議員柏霖）：

都要面對，國外也是。

高雄國際航空站洪副主任建男：

對，國外那些機場，只要是填海造陸一定會有下陷這些問題。現在的機場，高雄機場在南部來講，算不錯了，因為它去年整個營運還是有成長的，去年整個還是往上成長，就 105 年來講，它成長很多，當然今年我們要持續觀察看整個運量變化。現在兩岸班次比較少一點，不過主要的都市像北京、上海這些，我們還是有在飛。配合新南向政策，整個航站運能設計空間還是足夠的，所以它後續還是可以因應這些，譬如低成本航空公司進來，目前還是都可以有很好的運作效率。今年我們再看看整個變化是怎樣，因為航空站未來五年發展計畫裡面，也有談到整個舊航廈部分，是不是要做改建跟新航廈再做串聯，整個停機坪、跑道的部分，也都還足夠使用，所以先談到這邊。

主持人（黃議員柏霖）：

副主任，我請問你，因為一般民眾在討論有二個，一個是航道的問題，那個的長度，就是比較大型的飛機來申請，結果你們沒辦法讓我飛，這是一項。

高雄國際航空站洪副主任建男：

夠啦。

主持人（黃議員柏霖）：

另一項是晚上宵禁的問題，晚上不能營業。有沒有廠商，譬如我知道以前 DHL 本來有在高雄，後來就撤走了，它撤走的原因，到底是我們時間上限制不符合他們使用，還是我們本身的客源就不足、貨源不足等等，有沒有做這樣的統計？

高雄國際航空站洪副主任建男：

長度的部分，3150 機型沒問題，或 330 機型，因為現在市面上也沒有 747 機型的飛機了，這邊可以降到 747 機型，330 機型這種 300 人左右沒問題，因為班機的密集絕對比換大型機還要方便、受用。你用大概 300 人坐的飛機來飛，這些很方便，班次多一點，不會真的用 380 機型那些大飛機一天一班、二班，老百姓不會要那個東西，所以應該班次密集的優點強勢絕對會高於換大型機的優勢。跑道 3,000 多米沒有問題，747 飛機都可以下降得來，所以跑道不是問題。宵禁的問題，因為它是在小港區，附近的住家當然會抗議，吵到半夜 12 點還不能好好睡覺，當然一定會抗議的，如果要延長宵禁，他們絕對會抗議，所以這是必須取得的平衡。

主持人（陳議員玫娟）：

我可不可以請問一個問題，小港機場目前你們的計畫還是在原址擴建嗎？

高雄國際航空站洪副主任建男：

對，原址。

主持人（陳議員玫娟）：

沒有考慮未來要遷，因為你剛才有提到說，如果要到外面一點可能有點路程。〔對。〕可是我記得我們到很多大城市去，機場幾乎都離市區很遠。

高雄國際航空站洪副主任建男：

遷離市區嗎？

主持人（陳議員玫娟）：

最少都有一段距離，我覺得這是未來…。

高雄國際航空站洪副主任建男：

可以。

主持人（陳議員玫娟）：

像現有小港機場的腹地有限，航道也有限，然後又干擾到居民的生活，未來是不是有考慮把它遷到，我們之前好像談南星計畫，還有什麼，我看到彌陀、岡山都有在討論，未來這個地方是不是再做充分改造，這樣對整個高雄的發展會比較好一點。因為機場侷限在那麼小的範圍裡，你要怎麼擴充也是有限。

高雄國際航空站洪副主任建男：

這個就是我剛才向各位報告，牽涉到整個國家的國土規劃，整個國土要怎麼來分配這些機場。

主持人（陳議員玫娟）：

所以沒有再有其他的計畫。

高雄國際航空站洪副主任建男：

對，就高雄機場的層級沒有辦法去談到那個。

主持人（黃議員柏霖）：

沒關係，等一下還有第二輪。接著請高雄市政府交通局，等一下是經發局，請依序。

高雄市政府交通局洪技正嘉亨：

有關於機場擴建和遷建的部分，是中央的權責，交通局可以配合的是整

合周邊運具的一些狀況，對旅客提供更完善的服務。有關這個部分，高雄機場在 2035 年的整體規劃，有要求它要把新南向政策放進去，因為它裡面有規劃一些轉運站空間，我們希望也有足夠公車和計程車空間在裡面。另外，它也有停車場的空間，我們也希望它要考量到未來整體發展停車場的停車狀況，也要把它納到機場整體計畫裡面。

主持人（黃議員柏霖）：

接著經發局。

高雄市政府經濟發展局孫專員嘉良：

經發局在協助機場周邊產業部分，有針對小港特定倉儲轉運區，就是航空貨運園區，也就是機場北側 50 幾公頃土地，這個部分是希望可以連接亞洲新灣區，以及高雄港、高雄國際機場周邊的連結，提供高雄在觀光、商業、物流、運輸，還有休閒度假產業的發展空間；其中 B、C 兩區的話，它是朝運輸業、航空貨運集散及物流配送加工，以及批發倉儲，還有航空機隊維修站、航空產品的供應進行開發；A、D 區是要進行土地重劃，來做觀光旅館、物流等商業模式開發。但是在協助的過程中，我們發現機場周邊產業發展腹地是受限的，現在機場周遭已經受到城市發展的包圍，機場剛蓋的時候，沒有這些城市發展的居民，或一些活動在那邊，但是現在已經受到城市發展的包圍。小港特定倉儲轉運區的地價已經偏高了，都市計畫管制等等這些因素，都會影響廠商進駐投資，希望民航局能夠針對航空產業進行相關的投資，而且能夠保留相關法規的彈性，來規劃相關的腹地，協助廠商進展，帶動周邊產業發展。就長遠而言，應該設立南部國際機場連結國際發展產業，發展高雄成為新南向基地。

近十年來台觀光旅次其實持續增加，從 95 年 352 萬人增加到 104 年 1,044 萬人次，來台旅客組成上面，東南亞旅客的組成也大幅成長，這個都會推升高雄南部機場的需求。本市在積極國際化方面，活絡產業動能和發展觀光會展，譬如 2009 我們主辦世運會，然後到 2013 年亞太城市高峰會，以及 2016 年遊艇展、扣件展，還有 JCI 國際青商會亞太年會、亞洲肝臟醫學會、全球港灣城市論壇等等，這些大型活動會爭取更多國際航線和旅客，也爭取國際會展活動來高雄舉辦，活絡地方經濟發展，對機場的需求會持續上升，期望高雄南部國際機場的設立可以帶動我們的產業、觀光及會展。高雄要成為新南向基地的話，高雄應該成為新南向政策樞紐，應該要運用高雄的地理位置、海空交通及產業優勢來做為樞紐的位置。高

雄和東南亞對接的優勢，對東南亞航線會持續有這些需求的上升，希望南部國際機場能夠更發揮功效，帶動東南亞的商機。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝經發局，接著都發局。

高雄市政府都市發展局薛正工程司淵仁：

我們要討論高雄機場未來整體發展，應該要先從高雄機場目前的定位，到底高雄機場是做為只有南向東南亞的一個主機場，還是把它從目前這個…，因為目前國內機場的定位，以桃園機場做為國際航線的一個機場，其他台北、台中、高雄的這些機場都是定位為輔機場。我們建議可以把高雄機場定位成比較國際性的機場，就是它的航班不是只純粹服務東南亞、東北亞或中國大陸，其實它的範圍可以再做進一步評估，看它的服務範圍是不是要擴大需求。民國 99 年行政院有發布國際機場發展條件，其實高雄機場是沒有在這個發展條例的適用範圍，全台灣就只有桃園機場有在適用範圍。我們的建議是，如果高雄可以適用機場園區發展條例的話，至少整個機場的經營模式，就可以比照類似桃園機場，它有一個機場營運公司，至少在它的服務彈性、它的資金募集及效率方面，它可以得到比較大的提升。

第二個，因為中央把小港機場定位為南向的一個基地，和廉價航空的一個主要發展機場，相對的造成它的客源問題，因為這個有涉及到航線調撥和航點開闢的問題，就影響到高雄機場本身的整個運量，這個當然都是雞生蛋、蛋生雞的一個問題。既然中央把高雄機場定位成南向服務主機場的話，應該多針對機場相關的軟硬體設施和它的航班航線等等，再看有沒有辦法提出一些改善需求，讓小港機場整體營運和運量能夠提升。

另外，小港機場要不要遷建的議題，因為這個議題確實比較複雜，它涉及到整個南部，包括台南機場和岡山機場，就是岡山空軍機場要不要遷建的問題，以及屏東機場和小港機場，它到底要遷往哪邊去使用，因為這個問題涉及可能比較複雜。最主要要從整體未來運量來評估，因為民航局做的 2035 年高雄機場整體規劃，它有提到 2035 年高雄機場整體運量，在樂觀情境底下，可以達到 850 萬人次，850 萬人次後續是否可以支撐一個比較大型主機場的計畫，就整體運輸能量，這個部分要去評估。另外一個是，可能涉及到整個國防政策，包括岡山機場是不是要遷建的問題，假如你要把小港機場遷往岡山機場，或是彌陀外海，如果岡山機場還在那邊的話，

就變成整個空域會重疊，因為交通部民航局也一直在說明這一點。

第三個，整體的財務計畫。你要興建一個新機場時，從剛開始要蓋或去徵收土地，這個都是非常龐大的計畫，至少是幾百億、幾千億的費用，你以後要新設點的位置，它如果是私有地的話，可能又涉及到土地徵收，這個都是非常複雜的問題。另外，整個環境部分要做評估，因為開闢一個機場，以小港機場規模有 255 公頃，如果要把它擴大到 500 公頃，甚至更大，當然是一個非常重要的環境評估議題。此外，整個機場對外交通的延續，這個部分也應該要審慎思考。

主持人（黃議員柏霖）：

接著地政局說明以後，就是鄭教授發言，請地政局發言。

高雄市政府地政局曾股長俊傑：

地政局的權管業務，實務面也是大家比較關心的，就是土地的公共設施用地取得，早期公共設施用地取得，是以公告現值加成來補償，自從 101 年 9 月 1 日土地徵收條例修正完第 30 條之後，徵收補償是採取市價補償，所謂的「市價補償」就是正常市場交易的行情。在土地徵收條例第 11 條規定：「需用土地人申請徵收土地或土地改良物前，除國防、交通或水利事業，因公共安全急需使用土地未及與所有權人協議者外，應先與所有權人協議價購或以其他方式取得；所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議且無法以其他方式取得者，始得依本條例申請徵收。…」原則上這種協議價購的價格認知都是由需地機關，假設未來高雄機場要擴建，或是要符合 ICAO 的空安法規的話，他們如果要做用地取得，可能就是由需地機關，也就是交通部民航局高雄航空站去跟土地所有權人協議價購的程序。

徵收條例第 30 條在 9 月 1 日公布的是「…應按照徵收當期之市價補償其毗鄰之地價…」，都市計畫裡面的公共設施保留地，一般來說，我們要徵收到機場用地，有可能是毗鄰公共設施保留地，我們應該是要依毗鄰非公共設施保留地的平均市價來補償地價。據我了解，目前現在很多實務面上，有些需地機關是委託估價師去做查估的業務，原則上在查估業務結束，有一個中低價格之後，再報高雄市政府地價評議委員會評議。地價評議委員會是合議制的，15 個人採取一個共同決議，把價格訂出來再報送徵收計畫，報請內政部核准的徵收計畫。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝地政局。接著請成大鄭教授發言。

國立成功大學交通管理研究所鄭教授永祥：

很高興能夠參加這場公聽會，這個題目真的滿大的，所以其實也有很多之前的研究有做過討論。我想這是前瞻性的議題，不過我們能把一些問題做一些收斂，也是一件好事。

運輸的服務基本上是要滿足經濟的發展，機場蓋得再大，沒有人搭乘也沒有用。所以剛才我們的先進也有提到，機場的功能、定位、優勢、劣勢、機會、威脅是滿重要的，要先搞清楚自己能夠扮演什麼樣的角色。如果機場蓋好，我們經濟發展沒有到那個地步，沒有人要坐也沒有用。我剛才看一下全世界機場運量的數字，美國的亞特蘭大年運量 1 億 400 多萬旅次；北京是 9,439 萬旅次；杜拜是 8,365 萬旅次；LA 是 8,092 萬旅次；我們的桃園機場是 4,000 多萬旅次；小港機場是 641 萬旅次，你看旅客數就知道機場不同的定位。其實我們大家都很清楚，你要去美國，直飛是比較貴的，通常會到日本或香港轉機，那就是一個轉運中心。也就是說，因為它是一個轉運中心，當然它的吞吐量就大，就像 LA、東京或香港一樣，這個定位應該是不一樣的。如果今天的桃園國際機場是扮演這樣的角色，那小港機場，或是未來以後有可能的南部機場定位在什麼地方就很重要。除非台中以南的發展，事實上台中也有國際機場，這樣的經濟發展是不是能撐起一個機場的運作，而不會讓它產生過度浪費的情況，這部分是可以思考的。如果未來小港機場的 641 萬運量可以乘以 2 或是乘以 3，我們當然很樂意，表示有這樣的經濟需求，有這樣的就業機會，當然台灣的經濟就沒有問題。因為運輸的成長或是服務都是為了滿足經濟上的發展，所以經濟好不好，你看港口或是看機場的吞吐量大概就知道了，就是一個很重要的指標。除非你預期未來台灣的十年、二十年，小港機場已經沒有辦法去提供這樣的運能，譬如說我預期有 2 千萬的運量，發現它已經沒有辦法負擔，我才會想到用另外的替代方案。

如果你要做替代方案的話，如同我剛才講的，你必須要去針對不同的機場去做它競爭的優、劣勢，也就是 SWOT 分析。未來你新增的這個機場是不是能吸引到更多的量，因為我們都知道，一個新的機場不是只有土地的問題。像台北最近才通車的桃園機場捷運，大家對於 20 年終於通車都感到很興奮。你再想想看等我們機場搞定，再弄個機場捷運，那又是多少年以後的事情了。如果你決定把機場蓋在那邊，你要怎麼去呢？自己開車去嗎？所以你的聯外系統都沒有的時候，時間又會拉得這麼長的狀況下，只

能說我們都很有遠見的在討論這個未來的計畫。但是我們是可以先想好階段性，如果小港機場已經沒有辦法負荷的時候，當然跑道長度是一個問題，剛才航空站副主任講的很有意思，也就是你的頻率比較密集的時候，它就可以扮演一個區域轉運站的功能的角色，我覺得也不錯。重點是你怎麼把經濟上的成長做起來，因為經濟成長就會有人、有貨、有觀光、有商務的旅次。有人的需求、有貨的需求，貨在這個地方是因為我們的整個生產基地，所以才需要有民航機的貨運需求服務。但是一、兩個班機就載得差不多了，你能有多少貨會使用空運的貨機去載，其他的就是民航的這個部分。

所以我們還是要回到需求面來看，到底這個機場要多少的運量，才能讓它至少在財務上不要產生營運上還需要透過其他機場賺的錢去補貼。目前看起來只有桃園機場有賺錢，其他的機場相對起來是比較辛苦一點。所以這個部分，我認為我們要長遠性的觀察量的成長，跟相對應其他國家，如果運量到什麼地步的時候應該要有這樣的定位。這個可能不是目前這個層級，可能是要經建會或是交通部這個層次就應該要想好，假設小港到最後成長到一定地步的時候，已經沒有辦法負荷的時候，應該要有什麼替代方案，長期來說應該是可以做這件事情。

我剛才也有提到機場能夠成功，其實是很多限制條件，也有很多必要條件，這些條件必須要做一些完整的分析。這個部分其實也需要部裡面或是國發會這個層級去做一些必要的前瞻分析，台灣的經濟走到哪個地步的時候，我們現在的小港機場或是未來的南部機場到底可以扮演什麼角色。我剛才有提過，從交通的角度來看，機場蓋在那個地方，把人載過來之後，還要把人送到進入台灣的目的地，所以聯外運輸系統也是一個問題。再把本土不同的點送到機場去，再透過機場送到不同的國家。就看我們有沒有辦法吸引更多的航空公司來停靠，你有機會他們自然就會來了，生意人就是這樣，有錢賺就會過來；如果沒有機會的話，機場蓋得再好，他們也不會過來。同理，我們都知道高鐵那三個站就是這種問題，站蓋得再多，沒有人搭乘也是沒有用。所以除非現有的機場很明顯的發現到它的服務水準、班次已經達到飽和的運能和容量，我覺得可能就要提早開始想這件事情，如果到了接近的時候可能就要啟動進階的方案。

主持人（黃議員柏霖）：

接下來請戴副教授發言。

國立成功大學交通管理研究所戴副教授佐敏：

我想這件事情可能還是要從機場的定位開始講起，假如按照目前政府的定位，把南部的機場只是定位成區域型的機場，是新南向的基地，還有負擔東岸和離島的運輸。如果按照這樣的方式，要興建新機場，我覺得在這個架構下機會其實是不大的。也就是說目前小港機場還沒有到飽和的程度，比較急迫的可能是土地的徵收，讓它能夠符合國際民航組織 14 號附約的要求，我想這是需要做的。

有幾個觀念大家可以來想想看，第一件事，我想大家都很希望南部有一個像轉運站的機場，其實大家今天討論很多，就是有這樣子的期望。但是在這一點上面是有一個主客觀的因素，不是今天我們蓋了一個機場，它就能成為轉運站。就跟我們期望桃園國際機場是一個轉運站，從民國八十幾年講到現在，也二十幾年過去了。我們自己檢討起來，坦誠的講，桃園機場真的有變成國際型的轉運站嗎？這個部分其實有很大的一個問號。所以並不是說我們想要做到就可以做得到，並不是這樣講的。對於航空來講，經濟的規模是一個非常重要的考慮因素，坦白講，高雄機場以前並不是沒有提供過長程航班，例如飛美國的航班，可是為什麼最後收了？我覺得這是一個很現實的因素，你不要講航空公司要不要來，實際上這件事情是旅客要不要來，旅客不選擇你也沒有辦法。旅客為什麼不選擇，你可以去問，包含高雄或是台南的居民，當他們在做選擇的時候，他到桃園機場，每個禮拜有這麼多的班次，甚至一天飛 LA 就有這麼多的班次；可是如果他從高雄飛，一個禮拜可能只有幾天，甚至連每天飛的可能性都沒有的，你覺得他會怎麼選擇。對於很多人來講，也許他出發的時候可以配合，但是回來的時候沒有辦法回到這邊來，對他來講會是一個很大的困難，而且你要知道，他可能還需要去改班次。這些都讓乘客很主動的放棄掉高雄的選擇，這對於我們來講是一個非常大的問題，也就是當你沒有辦法達到某一個門檻的時候，實際上就很難做得起來。所以這種就會變成強者恆強，弱者恆弱，除非你能夠克服這一個困難，你才有辦法去談這一點。

其實常常會講到幾個問題，例如我們是不是需要一條 4,000 公尺的跑道，我覺得這個問題完全看要飛什麼樣的地方，假如今天只是飛區域型的航線，為什麼需要 4,000 公尺，三千多公尺就可以了，綽綽有餘了。為什麼有 4,000 公尺的需求，是因為當我們今天要飛越洋航線，飛長程的，飛到美國、歐洲，而且是連同客貨都要滿載的時候，可能就要考慮到需要

4,000 公尺的跑道，但是如果沒有這樣的需求，為什麼需要 4,000 公尺的跑道，所以這個東西是互為因果的。今天如果我們希望高雄機場能夠改變定位，也就是說能夠有機會在台灣變成一個國際的轉運站，或是我們不要這樣講，不要一開始就想要取代桃園機場，或許將來有機會成為雙轉運站的運作模式。其實這是一個國家整體的考慮，目前在整個投資上面，可能是投資桃園機場，我覺得這是目前國家整體的投資是在這個部分，所以會不會做這個部分，運量分不分得過來？但是我覺得也不是完全沒有機會，因為桃園機場目前面臨的一個困境就是容量的擴充，它的容量目前是不足的，所以是嚴重的壅塞問題。我們也了解政府在這方面有一個「第三條跑道」的方案，但是對於桃園機場來講，第三條跑道所牽涉到的問題是必須要做很大規模的土地徵收，他有沒有辦法順利的完成這樣的使命，我覺得這是需要去考慮的。而且桃園機場除了這個部分以外，另外一個大家一直在討論的問題，就是是否要廢除松山機場，它的運量由桃園機場來承擔。假如是這樣的話，我們可以預期桃園機場可能會更快的飽和，也就是它可能會死得更快。就算是把第三條跑道建成了，但是松山機場的運量一旦轉移到桃園的話，桃園機場絕對會死得更快。在這裡我們要問的是，台灣的發展在哪裡？假如桃園機場完全的飽和了，那我們怎麼辦呢？我覺得這部分大家可以思考一下，但是以目前來講，短期內是不會發生這樣的情況。這個問題，我自己看二、三十年內大概不會發生，這個部分跟台灣的經濟發展是息息相關的。

我很坦白的講一件事，今天假如要發展一個國際型的轉運機場，基本上沒有一千公頃以上的土地，其實是不用去想的。所以如此說來，高雄小港機場是絕對沒有辦法發展成轉運站的，這是絕對的。但是我現在想請問，今天你們的企圖心在哪裡？我覺得要有企圖心，還有主客觀環境，但是我不認為短期內可以。目前是這樣，但是形勢會不會改變？形勢可能會改變的。假如十年、二十年以後會不會改變？會改變，也可能會有機會。問題是到 20 年以後，請問你有沒有讓你自己 ready for the future，你自己想想看有沒有替它保留很多能夠做成的條件，我覺得這一點是大家可以去思考的，但不是現在。現在你要去克服這一些困難，我覺得不可能，而且國家不可能在這個階段做整個投資的改變，這是不可能的。但是你如果希望將來會改變的話，現在就要開始努力。

開始努力有幾個方向，第一、你要想盡辦法讓運量起得來，你要能夠創

造出一個比較友善的環境讓大家願意來。大家在這裡討論到很多客貨的問題，我在這裡也坦白講一件事，比方說宵禁其實對客或貨都會有影響的。例如 LCC 很喜歡的運作就是即使三更半夜也要飛，LCC 的策略就是提升飛機的使用率，他的飛機一定是盡量的飛。你覺得他們會為了半夜 12 點到早上 6 點不能飛而選擇我們嗎？這對他們來講飛機的使用效率會降低的。所以你如果要成為 LCC 的轉運站的話，我覺得這個部分是要想辦法去克服的。貨運的部分更是在三更半夜作業的。當然在這邊還有一些問題，到底我們南部有沒有這麼多的客貨，我覺得這都是可以去考慮的。

另外還有一點，假如希望將來能夠是一個轉運機場的話，請問地在哪裡？一千公頃這麼好的一塊地在哪裡？有沒有這樣的環境。還有做機場主計畫其實很重要的一點，預測會出問題，沒有人是神，可以預測運量預測得這麼準。可是只有一件事需要做，就是土地有沒有先預留。桃園機場在剛開始規劃設計的時候，旁邊都是空地，可是隨著桃園機場的發展，旁邊都開始發展了。我覺得任何一個機場都是這樣，包含松山機場，松山機場以前剛開始的時候，旁邊也都是農地，可是隨著經濟的發展，一定都是這樣的。機場的來到一定會帶動經濟的發展，經濟發展就會帶來人，隨之就會有建物。所以在這裡你們可以想想看，例如你們覺得岡山好或是彌陀好，有沒有要先預留這一塊地，預留就一定要透過土地的使用，這個地方就是不能隨便變更，不能去蓋建物，就是要先預留下來。將來一定要有一塊一千公頃以上的地，最好是能夠弄到兩千公頃。例如馬來西亞政府，他們為了國際機場，可以預留九千公頃的地。做不做得得到？當然不可能做到這樣。可是今天如果要是一個雙機場的運作模式，如果希望能變成是轉運站，就要開始在很多地方要去配合，好好的去看能不能夠做得得到，然而我覺得以現在的環境來講不可能。但是天底下的事是這樣，有時候就是「慙慙吃三碗公」，你可以慢慢的去營造出這樣子的氛圍，但是不是現在，比方說你願不願意花個五年、十年，把客、貨量整個營造出來。如果運量夠了，商人、航空公司都是很現實的，只要運量夠了，他們一定會來。所以基本的關鍵在於你怎麼樣創造出這樣的環境，客、貨量夠了，土地也有了，這時候就可以去考慮，我相信政府那時候會去考慮，時空的背景改變，但是絕對不是現在，這是我目前的看法。更何況以目前的狀況講填海造陸，其所需要的投資非常大。目前看到的例如赤鱗角機場，它為什麼可以做，因為它有這樣的需求來支援政府去做這麼大型的投資。我們這裡目前如果

沒有辦法達到那樣的規模，我覺得這個投資都是不可行的。

所以我目前的建議是先不要想那麼大，那麼大是不可行的，而且國家也不太可能投資。我覺得可行的是好好的先做好高雄小港機場，它該符合 ICAO 第 14 號附約的部分先做到，然後營造出一個好的環境讓旅客及航空公司願意來選擇這裡，把量做出來，真的要先把量做出來。有了運量以後，土地也預留了，任何主客觀條件都萬事俱全的時候，你就可以等待它發生了，但是不是現在，不過需要努力。

主持人（黃議員柏霖）：

請李銘義所長發言。

國立屏東大學教育行政研究所李副教授銘義：

在戴教授後面發言壓力很大，其實他的很多意見我都贊成，但是我還是要分幾個部分跟大家報告。

第一、從程序上而言，現在手機流行網內互打，高雄市的政治局勢也流行網內互打。我發現今天的公聽會滿可惜的，因為交通部民航局沒有代表出席，就是中央的規劃情況我們並不清楚。今天陳其邁委員的助理在場，也很感謝，因為陳委員現在還在質詢內政委員會的陸委會，所以請委員助理回去轉告，是不是請高雄的委員多一點責任和義務，督促交通部或是國發會，或是相關部門，對於高雄的南部國際機場這項規劃提出應有的說明義務。譬如說，高雄機場 2035 年的計畫，高雄小港國際機場的定位是什麼，現址要如何去運作，有沒有對未來的遷建計畫。就是中央規劃的現況，至少要讓我們做政策說明的人知道，否則我們在地討論這麼多，其實很重要的一點是中央打算怎麼做？是要利用原址去處理，還是有新址的規劃，這兩個方向完全不一樣，地方的想像跟規劃就不一樣。

從網內互打去看，我也贊成剛才戴教授所說的，事實上高雄市政府對於市政未來的願景要有一些想像的空間，今天出席的公務員很努力的做了一些的規劃及執行。什麼樣的想像空間呢？就是未來高雄的機場是長什麼樣子的，就是高雄南部國際機場的意見，事實上可以有一些作法。第一、可以去考慮原址的部分怎麼去做，剛才高雄國際航空站也提到很多他們的現況，也提到有關於徵收土地的問題；跑道、機場夠不夠用；宵禁的困境等等。剛才戴教授也提到很多現況裡面，其實運量還沒有到滿載的部分。我們也把這個議題拋到網路上去，很多網友有不同的意見，都滿有趣的，有網友說現在台灣才 2,600 萬人口，我們有四個國際機場，如果高雄國際機

場的運量真的超越的話，桃園的第三航道就不用蓋了。如果加上松山機場能夠移到桃園運作的話，這樣台北市的空間就多了。同樣對於高雄來說，假設原址運作的話，它的困境就是腹地很狹小，對於居民造成很多的困擾，就沒有什麼想像的空間，就是繼續把它做好、改善現況、增加投資，大概就是這樣。

第二個想法是，如果是新址的話，這樣都發局跟經發局就有很多想像空間，就是原來高雄小港機場這一塊兩百多公頃的土地怎麼樣去使用，中央地方怎麼做協力，產業怎麼去做發展，這是一個新的想像空間。另外還要做很多事，剛才戴老師也有提到，就是對於新址的規劃。我們現在看起來大概有幾個地點，第一個是台南七股，但是要面臨保護區的問題。第二個是彌陀，彌陀是在原來高雄縣的時候就有一個規劃的機場用地，也通過了環評的初步內容，但是究竟好不好，SWOT 分析還沒有做完。第三個是媒體的說法，就是岡山機場，也就是空官位址的岡山機場，他們遷走之後我們去使用。第四個也有很多人提，但是我個人覺得比較不可行的就是南星計畫。所以假設是新址的話，高雄市政府還是可以做一些準備，雖然中央還沒有定案，可是對於這幾個新址，台南七股、彌陀、岡山機場、南星計畫等等先做初期的規劃跟評估，然而這也需要花一些經費。評估哪些東西呢？評估土地的取得成本、興建可能需求的內容，還有未來營運的成本、都市的區位規劃、交通的運捷、產量的需求、旅客的運量、未來的航線、航點部分，還有交通的鏈結，這些都需要花時間規劃。就像剛才戴老師說的，我們也可以什麼都不要做，反正現在機場還可以繼續運用，可是對未來沒有想像空間，也沒有發揮它應有的獨特性。所以我建議高雄市政府，不論是交通局、經發局或都發局，是不是可以去做未來高雄南部國際機場新址的初步規劃。你說這個根本沒有定案，做這個規劃不是浪費錢嗎？試試看嘛！先把初步的規劃案做出來，未來的市長才有機會去跟人家說，我們需要這樣的作法，把高雄市區的產業空間做一個新的規劃，新的機場、新的運量、新的連結關係帶動整個南部發展，如果都沒有規劃就是一個空話，還是繼續網內互打，還是沒有新的發展。所以我建議，這部分必須做新的研究規劃，未來可能進一步做流程的管控。什麼是流程管控？就是在2035年之前必須要達到什麼樣的地步，不管是原址繼續的現況維持，還是未來新機場的遷建，這兩個並不衝突，因為還是得先有機場，慢慢做才有未來的新址，但是要下決心。我建議高雄的立法委員在中央對交通部或

民用航空局的規劃進度多一點關心、多一點質詢，把這樣的規劃進度讓我們的市民、市政府、學者專家、議會都能知道，我們才能對症下藥繼續往下發展。

主持人（黃議員柏霖）：

接下去請義守大學史副教授茂璋發言。

義守大學土木與生態工程學系史副教授茂璋：

前面幾位教授講的我都非常贊同，但我想提一些比較不一樣的想法，當然，我們學交通的人就看到地方的重要性。我從德州回到台灣，事實上我認為台灣是一塊寶地，這塊寶地位於整個亞洲的正中間，就是剛剛兩位教授講的，可以做為轉運很重要的位置，今天北京可以做到 9,000 萬的運量，難道我們的地理位置比它好這麼多，我們做不到 9,000 萬的運量嗎？這樣的想法之下，桃園機場 4,000 萬的運量就已經沒有辦法負荷了，剩下的運量後面由誰來做呢？身為高雄的子弟，我認為有義務把它提高一點點，高雄有很多優勢，高雄有港的優勢，如果空港跟海港結合，結合起來的綜效性，不用多講，一定比桃園機場還要更好。當然這是我們自己講自己的話，今天中央部會沒有來，我希望把它做成紀錄讓他們知道，我們有這個優勢，這個優勢其實是可以跟中央部會講，不要每次都重北輕南，好像分了一些東西給我們，就覺得 OK、閉嘴就可以。但基本上從很多的角度來考量，從用地、成本各方面的角度，說實在的，現在在南部要花的成本比北部要花的成本省很多，所以如果是第二個國際機場的角度來看，這是一個很好的位置，在高雄是一個很好的位置，台中、台北、甚至東部，沒有一個地方比這個地方更好。所以我就引用戴教授講的「沒有準備」，很多東西都是要準備的，我不甘心高雄市的小港機場一直都是這樣，說實在的，高雄已經被壓制太久了，高雄這麼好的地方，有港、有這麼大的腹地，2,000 公頃的土地我們沒有嗎？絕對有，4,000 絕對有，甚至 9,000、1 萬都有可能，並不是不可能。但是回過頭來關係到一件事，現在民意高漲，要收這麼多的土地，是不是容易？有很多的考量，當然這是一個氛圍的問題，氛圍是很難講的。

回過頭來看高雄的機會，台灣如果真的要起飛，轉運是很重要的，不能只看高雄地區到底有多少的運輸能量，我們要的是轉運量，我們不是要看 100 多萬人能產生多少交通量，不太可能，要以一個轉運的觀念來看問題，才是我們的機會，如果只是安於國內的運量或南向的運量，可能都不

太足夠。當然，我把問題提高之後，我們要來考慮一下現狀，600多萬的運量有辦法提高到1,200萬嗎？還是三倍呢？還是要怎樣的運量，才能有辦法成為一個國際機場的規劃呢？這些可以來做探討研究，但是最經濟的運量到底要多少，設定一個目標，幾年內能夠到達這樣的運量，我們要把所有的機場遷址規劃好，所有的經費、用地等等都要準備好，這樣才有機會，不要到時候什麼都沒準備，可能也會產生一些問題。

基本上我認為事在人為，長期以來高雄這塊寶地都是外來政權，都不是高雄人來當市長，來帶動，當然可能對高雄的問題比較不了解，我今天講的可能有一點嚴重，但以一個高雄子弟來看，我希望能夠多一點建設。我們學運輸的人也知道，事實上最重要的是交通運量的問題，有沒有那個運量，但運量是要創造的，我們的地理位置一定有它潛在的運量，要怎樣創造這個氛圍、創造友善性，創造這個地方所有的東西齊備，這樣我們才有機會。當然，今天開這個公聽會，不是馬上就會有結果的，我相信還有很多的步驟要走。

高雄市立空中大學科技管理學系胡助理教授以祥：

我們先來看一份資料，105年9月28日國發會的新聞稿，2016年的WEF全球競爭力的排行，我國排行第14名，洛桑管理學院是IMD，所以有兩個國際競爭力排名。國發會新聞稿提到，我國在全世界排行是第14名，基礎建設是第13名，但是我國的航空運輸基礎建設品質是第33名，而且還退後7名，因為在國際機場方面舉世皆進步，不進則退，不要講大陸，亞太都一樣，以前桃園機場完成時還是世界楷模，但40年不改變，現在還有第33名已經不錯了，我們不能只追求服務第一，有些路邊攤的服務也非常好啊！如果硬體不改進，光追求軟體改進，那就是兩回事，就是我剛剛說的，路邊攤服務也很好啊！

我個人接觸這個案子，當年我在經建會服務，有一次被找來跟當初謝長廷市長的副市長侯和雄討論，當時有一個雙港計畫，經建會補助500萬給高雄市做雙港計畫，由一個法律事務所得標做規劃。當時的議題是跑道延伸，因為高雄正要做捷運，中山四路要地下化讓跑道延伸，500萬的規劃費花了之後，最後的結論還是不延伸，原因在於747飛機只要裝滿七成還是可以起飛，問題是會跟高雄港的起落架撞到，就是沒有在安全的高度之內。但最重要的還是宵禁問題，宵禁問題徹底毀滅高雄小港機場發展的任何可能性，所以認為再花幾百億去延伸也沒有用。後來不知道大家有沒有

印象，政府在推全球運籌計畫、深層加工、自由貿易港區計畫，當時有一個假設，也就是台灣接单、大陸生產，所有的電子產品希望在高雄裝配，因為裝配在台灣或裝配在大陸，在國際間有三成的落差，就是說同樣的電子產品，在台灣裝配跟在大陸裝配會有落差，所以當時也很極力想要發展一個南部新國際機場。那個議題拋出之後，第一個，七股就冒出來了，蘇煥智縣長全力行銷；第二個，舊的南星計畫大家又提出來討論；還有一個計畫是屏北計畫的屏北機場，最後綜合考慮也沒了。

今天大家都講民航局沒有派人來，其實交通部運輸研究所是最重要的單位，今天有人來是對的，那時很多立委都寫質詢稿，交通部民航局全部推說，運輸研究所說沒有需要，那時是張家祝，他們都認為沒有需要，因為運量才三成還未飽和，這種是雞生蛋、蛋生雞的問題。如果從貨運來講，大家想看看，現在的貨運是哪一種電子產品，包括晶圓，南科的晶圓生產量很大，高雄沒有飛機，因為貨運都是利用晚上，所以就要拖到桃園運輸，生產到5點已經來不及了，因為5點就要報關了，所以拖運到桃園或台北都要多住一晚，也就是南部的電子工廠要運到台北都要多住一晚，多支出一晚的費用，大家想一想，在倉庫多住一晚的倉儲費是很高的，如果你是台積電，你會想設在新竹或台南呢？更不要想以後會設在高雄。

南部還有很多空地可以發展很多的產業，先不講觀光，以製造業來講，南部有那麼多的台糖農場，以後台積電可以連續蓋幾十個晶圓廠，但是他都會想，台北、台中、苗栗有地就要優先到那裏去，因為生產完馬上運到桃園報關出貨，不用多住一晚倉儲，所以這就是硬碰硬的問題。每次交通部的運輸研究所都打回票，縱使總統介入也沒效，當初陳水扁都要求趕快規劃、下指令，但是他們都拿出專家的意見，因為高雄的運量就三成而已。但是後來我也不死心，我就跟楊秋興縣長當時的交通觀光局長盧圓華說，這個很重要，當時楊縣長指示花500萬，做了這一本計畫，南部機場設置在高雄彌陀海濱，98年1月默特麥克唐納工程顧問公司做的，這是英國的工程顧問公司。後來我自己印了好幾十本，一直送，到最後只剩下這一本，本來想給黃議員，但是我還想要再印，因為我連吳敦義都送了，但是都沒有用。陳立委很關心支持，我們知道也很清楚，所以這是很重要的一個問題，後來楊縣長也有提出，在永安彌陀的外海，跑道還是在魚塢，但是很多附屬的活動空間是在外海，因為跑道的安全性很重要，所以還是要在原來的土地上會比較安全，現在的問題出在哪裡？就是剛剛戴教授講

的，如果沒有先設定地方，目前永安彌陀的魚塭還未變更，所以要徵收也不會花費很多，而且還在那裡，萬一哪一天人家說要在那裏蓋工廠，還是再蓋一間學校，譬如空大搬到那裡，土地用掉了，那麼高雄再 100 年也沒有機場。剛剛戴教授講的非常對，要先有一個規劃框住，這要責成都發局去做，其實這個道理很簡單，因為要讓中央做決策，一定要自己爭取，譬如桃園航空城也不是憑空來的，在朱立倫當縣長前五、六年，經建會就在做了。所以高雄市要先做好規劃，證明可行，才能讓中央欣然同意，尤其最近聽說要花 1 兆，1 兆再加 2,000 億也不是問題，已經決定要花 1 兆了，有差那 2,000 億嗎？前提是要對這個城市真正有幫助。

事實上就如剛剛戴教授分析的，他是非常專業的，要做第三跑道，徵收費是天價，也就是政府光是徵收費就超過 1,000 億，因為桃園航空城的地炒得連池塘都可以變錢了，要不然怎麼會有副市長被抓去關呢？但是我們這個案子絕對是賺錢的，因為當我們釋放出小港機場的土地，做各種的工商使用，釋放出岡山機場原來的土地，因為岡山機場也有宵禁問題，旁邊也很熱鬧啊！永安彌陀跟岡山平行，而且空間比岡山還大，超過岡山機場原來的範圍，岡山機場的土地毗鄰市區也釋出，小港也釋出，包括台北也釋出，松山機場也釋出，誠如剛剛講的，有很多第三機場的運量可以移到新的南部機場，所以對整個台灣來講，這是一個完全賺錢的計畫，也就是我們徵收的那些魚塭地，跟釋放出來的岡山機場和小港機場是完全不一樣的，所以一定要由都發局來規劃，當初三寸不爛之舌跟楊秋興講一講，他都願意花 500 萬了，而且已經都有現成的計畫，事實上由都發局來做是更理所當然。以當時 98 年 1 月做的計畫，和現在的主客觀條件都改變了，第一個，當時全國的運量還很少，觀光客很少，但是大家都知道現在觀光客破千萬，而且還有機會再往上，因為東南亞的觀光客還會再增加。第二個，整個東南亞的城市群正在興起，以全世界航運最頻繁的二個區域，一個在美國、一個在歐洲，中國大陸也正在興起，因為中國大陸還發展高鐵，機場和高鐵是並行發展，可是東南亞在整個發展的過程當中，一定靠飛機，大家都知道全部都是環著南海的島嶼，不靠飛機，難道要坐海上高鐵嗎？也不可能坐郵輪啊！所以飛機成為眾中之重。加上八八風災之後，土石和砂石變得很便宜，以前台灣還要進口砂石，現在的砂石還更便宜，包括刺激台灣經濟發展的動能，所以有很多的機會。我們應該要去思考二個問題，第一個，廈門都有二個機場，廈門正在蓋大嶝機場，北京有三個機

場，上海有二個機場，以台灣這樣的空間，二個機場應該是合理，台中機場只是插花的，最重要的還是桃園和小港。台灣有二個主力機場，小港機場並不是協力機場，要做就要超越桃園，因為有一天桃園還要重建，大家以為桃園機場可以使用 100 年嗎？現在拉低台灣競爭力的評比，整個動線這麼混亂，桃園捷運一定大爆滿，以後去桃園還是要乖乖的坐客運車，因為捷運繞太遠了，周邊新興的生活圈都冒出來，捷運一定大爆滿的。

另外，台灣南部有二都，一個是台南、一個是高雄，永安彌陀恰好是在二個都會區的中間，所以就不會再吵了，台南也要一座機場，應該是台南和高雄的立法委員一起來爭取，這樣就很大了，所以未來的總統可能都是從南部出來的，也有這樣的可能性。不論從政治層面或二個都會的整合性來看，都是有可能的，再加上對未來的經濟，以及客貨運的成長都是有幫助的。我今年去上海，上海朋友跟我講一句話，我嚇一跳，以前上海港追求貨櫃量第一，他們現在把這個榮銜送給寧波港，為什麼？因為現在個人的網購越來越發達，他們發現散裝輪的重要性，以前認為貨櫃是無敵的，散裝輪是不需要的，所以未來有很多網購的東西，包括跨二岸或東南亞，都是要靠飛機運輸才能迅速，也就是快遞要送達不可能坐船啊！一定是以飛機的貨運送達，這樣才能符合未來網購及網拍的效益，在這樣的狀況下，新的貨運模式正在出現，結合南部高科技廠要使用飛機貨運的方式，再加上未來 747 飛機的興起，機腹非常大可以運貨，飛機變大是一個趨勢，因為可以客貨同時營運，在整個總總的考量下，我們去思考 105 年前高雄港建港，我們也要去思考未來的 100 年，高雄需要有一個新的國際機場。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝胡教授。接下去請財政局發言。

高雄市政府財政局黃科長琛：

財政局目前有協助小港機場用地的取得，已經協助撥用，因為這個議題是比較屬於專業的規劃，如果日後規畫內容比較具體，有需要我們協助，我們會再協助。

主持人（黃議員柏霖）：

接下去請研考會發言。

高雄市政府研究發展考核委員會蔣研究員奇樺：

因為專家學者已經提供很多重點，只補充一點，我們支持機場往更高性

能去提升，以研考會的立場，誠如剛剛教授說的，中央在做相關的規劃，譬如 2035 年的規劃，可以先讓公部門知悉，我們能派人去參與。目前高雄市各大重要建設也陸續進行完成中，這些相關的利基，應該可以做為未來機場走向的分析重點。

主持人（黃議員柏霖）：

接下去請曾議員助理發言。

曾麗燕議員服務處黃助理馨慧：

我是代表曾麗燕議員，其實我本人就住在小港機場附近，小港機場的興衰我看得很清楚，早先高鐵還未興建前，當時我們總裁是林宏宗立委，我們常常受請託要弄一個機位，當時整個小港機場是客滿的，現在卻小貓二三隻，真的很可憐。以目前來看，我很贊成剛剛教授說的，人的運量一定要出來，貨運量也要出來，目前是呈現削減，再延伸機場也沒有用的，目前機場腹地已經抵達高鳳路，只剩下幾公里而已，就算要繼續延長，又能延長多少呢？再延長過去就是聚落了，所以只能向北延伸，因為向南就是中山四路，而那裏就是我們說的「喝咖啡看飛機」。以前那裏的農地是以分計價，現在是以坪來計價，如果是考量跑道的長度，向北徵收產生不了什麼作用，只是讓農民炒作土地而已。剛剛說到，國內線旅客削減是因為高鐵的關係，國際線呢？跟政治因素有直接的關係，大家都心知肚明，我們也不需要多說。我女兒在 UPS 工作，派駐在桃園公司，剛剛黃議員也說 HDL 本來要來，但是現在沒有航線。UPS 本來在高雄這邊也有飛機在飛，現在包括在桃園那邊，他們班次一直在減少，沒有出貨的時間，他們是委託長榮跟華航去載。這樣已經能夠證明，我女兒也跟我說，公司已經在考量，如果貨物量沒有那麼多的話，他們可能整間公司會遷走。外國公司是說遷就遷的，他們是沒有在考慮勞資問題的，說遷就遷。現在大陸那邊的據點已經很大了，他們本來是在新加坡的。所以我們的競爭力再不提升的話，現在談什麼機場擴建等等的，我覺得那個都沒有用處。自己本身的競爭力一定要提升，要排除掉政治因素，真的不要再這樣下去了，我們只是在內耗而已。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝。請周議員發言。

周議員鍾澂：

我當民意代表三十幾年，那時候我們談的就是國際機場要擴大，就是高

雄國際機場。三十年後的今天，一樣談的還是這個，所以我感慨很多，第一個，就請所有的行政官員，跟你們說這個好像也沒有多大用處，但是基層的公務人員、中階幹部，一定要發揮你們專業的角度、專業的立場跟精神。跟長官說 NO 的時候就 NO，當然 NO 一定要專業的強度夠，他做決定的時候，他做的政策也許是違背良心的。或者是你喊久一點，說多一點，而且很客觀、很實際的數據、案例跟他講，我想即使再怎麼偏心，再怎麼貪心，他最後至少也會有良心。像陳水扁前總統有很多被詬病、被罵的，但是我覺得他至少做對一件事情。那時候大家在爭取南部國際機場的時候，蘇煥智前台南縣長，喊得大小聲，那時候台南鄉親說不管怎麼樣國際機場一定要在七股，要在台南市。陳水扁就講小孩子不要吵不要鬧，他的意思是這樣。雖然講的是政治語言，不是專業的，但是他至少做對一件事情，就是政策不是隨使用亂喊的、亂開支票的。不然同樣是台南人、同樣是鄉親，又台南出身的總統，那南部國際機場就在台南，除非就是違背良心，那做了就死翹翹。

剛剛很多人在講南部的國際機場在高雄，高雄的國際機場為什麼會萎縮，人數怎麼愈來愈少，就沒有人，當然受到客觀環境，譬如說高鐵的影響，有，其他的因素也有。我講的機場，尤其國際機場太多了，哪有台灣一個不大的地方，以前的行政院長張院長在抨擊日本的時候說，沖之鳥礁一個鼻屎大的地方那樣而已，那你說高雄一樣要多大。台灣是面積不很大的一個國家，哪有國際機場忽然間那麼多，以前只有台北有，松山都還不是國際機場，只有桃園的中正國際機場。再來就是高雄的小港國際機場，兩個而已，現在連松山也都是了。其他的新竹也有、台中，有空軍軍用機場幾乎都要把它改建為國際機場，甚至扯到連墾丁、台東，什麼一堆，那到最後也都一間一間慢慢關掉。就好像我們大學設立了那麼多、銀行設立了那麼多，但是沒有競爭力，銀行沒有競爭力，連高雄銀行也是不到 100 億的小銀行。那你看其他的大學也一樣，現在為什麼很多大學教授受到影響，都要關了，當然國立的不會，好的私立的不會，我看沒有其他資源挹注的都一樣。我想拜託交通部民航局，或是運研所，真的應該跟長官講我們的國際機場要怎麼樣，太多了。我想便民利民是很好，初期看起來很好，但是中長期看起來是不是一定好，也許當初不怎麼方便，但是如果用高鐵下去補也許就好了。講到南部國際機場，希望高鐵不要只有延伸到屏東，如果要延伸到屏東乾脆延伸到墾丁那更方便，高鐵最好延伸到墾丁去。跟

交通部這邊建議，如果要便民利民到墾丁應該更方便。

以後要做南部國際機場的時候，一定要整體。台灣需求量多少，要怎麼樣比較有競爭力，以需求為導向做整體規劃。再來要長遠，不要只有到2035年，我看這是因應2035年整體規劃。陳玫娟議員是留日的，日本關西國際機場，以前大部分都是成田，在東京東北邊的，應該是成田機場沒錯。其實現在最大的應該是關西機場，名古屋以東叫關東，名古屋以西叫關西，所以大阪那個外海叫關西國際機場。那個現在還是繼續在造陸，它還沒有完成，現在還沒有真正完工，他們還繼續可以擴充，這是比較厲害。所以我想應該長遠的，要怎麼樣做比較好，看到底是在台南或者是高雄，或是在南星計畫外海。我想在本地的已經沒有辦法，最好是填海造陸，不要受到政治利益的干擾，真的用專業、宏觀、遠大的眼光來定奪，做一個專業的規劃設計。未來100年甚至幾百年後的這個規模，盡量看，我想就好像都市計畫這樣，應該怎麼樣處理，我想這樣比較不會有爭議。基本上是這樣，希望我們的南部國際機場，包括高雄國際機場能夠成功偉大，早日實現。

主持人(黃議員柏霖)：

請陳麗娜議員。

陳議員麗娜：

因為小港機場就在我的轄區內，所以這個議題我也很關心。我覺得有一些重點，以目前小港機場的狀況看起來，其實要遷的可能性並沒有那麼大。所以以現行的狀況來看，除了有多少的旅客來之外，我們可能還要再想的是，現在小港機場可以提供的服務是什麼。所以小港機場目前看起來它的舊航廈，就是以前在國內線這邊的舊航廈，它的設備事實上是齊全的。但是礙於現在法規的問題，其實在很多上面已經不符合新法規上的要求，反而變成現在如果要重新啟用這一邊是有困難的。所以這個是在服務上面，如果能夠打開空橋的部分，其實是可以有更多的班機可以進來，甚至可以得到更多、更好的服務。可以分一航廈、二航廈，然後怎麼樣來處理旅客下來的這些服務品質的問題。我覺得這是高雄市政府應該可以想辦法，來幫忙解決航空站的部分，讓航空站在硬體設施上面，可以取得再進一步的努力。以現階段的情形來看，今天的題目裡頭，有談到關於在北邊農地的徵收，其實它在最尾端的部分，還滿靠近民家的，再過去就是高鳳路。我覺得機場跟住宅區應該要有一定的安全距離比較好，但是我們以前

都靠得太近了。民航局應該去試想一下，以現在的環境，要怎麼樣去把現有的場地的空間，弄得更好、更有安全性，然後更不擾民，我覺得這也要相當去注意的。

那這邊有提到農民余振喜，余振喜我要叫他叔叔，他已經過世了。資料內容上面引用他所說的話，在農地徵收上面，因為他的工廠有一部分就靠近機場的旁邊。所以我覺得時間真的拖得很長，因為我剛當議員的時候，那時候機場咖啡正盛行，本來是在機場的圍牆旁邊就蓋起了機場咖啡，剛好就緊鄰著機場。後來就請他們往後退，那所有的業者都往後退，到現在也都還在經營著。現在的狀況就是那些農地其實也沒有用，大家也不能做什麼，但是政府的徵收，我一直都有聽到好像應該要編出來了。剛剛也許回答過了，我不知道後續的農地徵收，是不是有一定的程序可以進行了。所以這個其實都是在整體的航空站裡頭，應該要去把周遭的環境弄得更好，然後讓附近的安全性能夠更夠。服務的項目可能也應該要考慮到，以前講到 747 的貨機要下降的時候，跑道長度是不足的。如果是這樣的狀況底下，我們要以現有的跑道長度跟現有的東西，高雄小港機場應該發展出有什麼樣特質的機場。小的機場不一定生意不好啊，那機場蓋再多也沒有用，因為整個台灣的市場就是這個樣子。如果高雄機場能夠發揮它一定的功能性，以及它具有一定特質在的時候，小港機場還是有它發展的空間，那就是旅客來不來的問題。當真的有旅客來的時候，你能夠真正提供該有的服務嗎？如果是要連結，機場要跟港口所有的貨物，有一些比較高附加價值的，它必須要轉為空運的部分，有辦法做嗎？將來這個區塊在高雄如果是一個大宗，我相信現在的小港機場可能沒有辦法去滿足這樣的需求。

那以場地上面來考慮，我覺得沒有任何一個縣市比高雄更適合再蓋機場了，因為高雄先天上面就有一定的能量在。所以不論是港口的需求也好，或者是中南部科技業可以往下運的集中地，都是一個比較好的場地的可能性。所以在這種時間點裡面談南部國際機場的狀況，我覺得好像也沒有辦法談太遠，因為跟中央很多的政策上面，如果沒有辦法做一個連結的時候，我們在地方上面也只能期待。在現有的狀況底下，怎麼樣讓小港機場能夠更好，所以朝著這個目標，我覺得就像我前面所講的，可以先考慮把以前國內線舊航廈的部分，怎麼樣來把它提升上來。然後後續再把周遭所有跟民間農地的範圍，甚至可以在怎麼樣的範圍內是可以去徵收的部分，應該要盡量去擴充。讓整個機場的範圍完整性是夠的，然後讓附近的民眾

感覺機場是友善的，不論是對內或對外，我覺得這都是機場應該要有的責任。譬如說在飛機路上，機場這一側的景觀其實是相當醜的，在中山路上也許還可以，但是飛機路上就不行了。那我們常常在提，機場應該也要做努力把這邊的景觀維護好，你不能只看正面不看側面，所以在這個部分，我覺得航空站還是有很多可努力的地方。怎麼樣把這個小而美的機場做得好，我覺得這才是現階段要做的一個重點。那也期待航空站這個部分，高雄市政府工務局應該有相當可以著力的一個點去協助航空站，把它舊航廈的部分做好，我覺得這是相當重要的一個重點。

主持人(黃議員柏霖)：

接著請賴主任。

中國國民黨政策中心賴主任政宏：

幾點就教於各位，就是在高雄市議會第二屆第三次大會的議員提案中，高雄市政府交通局有明文回覆何權峰議員的提案。在回覆中第四點提到說，高雄具有海空雙港潛力，高雄國際機場應提高地位及規劃層次，本府已於105年6月30日函請交通部積極規劃延長跑道長度、航廈擴建及整建，以提升高雄國際機場競爭力。這經由高雄市政府正式提文給交通部，我們也明白陳菊市長是非常有影響力的，以及何權峰議員也非常有影響力。那就教一下交通局，在這個部分是否有予以落實，以及高雄市研考會是否能夠針對小而美的規劃之下，有關中山四路地下化，以及後續台糖土地的徵收，是否能夠允諾陳菊市長於105年6月30日函請交通部，建議規劃延長跑道，以及航站擴充整建，以提升高雄國際機場競爭力之明文規範。

主持人(黃議員柏霖)：

交通局要不要答覆一下？

高雄市政府交通局洪技正嘉亨：

有關於這個部分我們之前有函文給交通部民航局這邊，那民航局這邊主要是以國際機場2035年的整體規劃案來做處理。所以這個部分他們後續就是以2035年這個整體規劃案來做處理。

主持人(黃議員柏霖)：

2035年有這樣的一本規劃嗎？

高雄市政府交通局洪技正嘉亨：

因為府裡面的話，基本上以都發局在收，那我們其中的部分有看過。

主持人(黃議員柏霖)：

會後如果有資料再給我們這些議員好不好？

高雄市政府交通局洪技正嘉亨：

好的。

主持人(黃議員柏霖)：

那最後請運研所，有沒有要多做說明或者補充，剛剛有這麼多學者專家提供意見。

交通部運輸研究所胡研究員智超：

就我所知民航局在 2013 年，事實上也辦過一個南部地區興建 24 小時民營國際機場的研究。這個研究因為民航局今天沒有來，實際的內容我不太清楚，不過就他們的評估結果，好像大概也是朝向一些空運跟用地上面的一些問題，可能這個部分還要再跟民航局做一個詳細的洽詢。我再補充整個 2035 年的計畫，這個計畫基本上高雄市政府都有參與。計畫整個軸心的部分，就是未來國內的航廈的整個重建，會建設成一個指狀登機廊廳跟一個新航廈，未來就配合國際線跟國內線的動線去調整。這個計畫整個的金額預估，因為現在還沒有定，大概是 200 多億。

主持人(黃議員柏霖)：

那各位學者專家或各局處有沒有要補充？好，沒有。我覺得很多東西都可以事先做討論，因為我覺得成本最低的就是要先討論。很多東西是你去做了，後來發現不是這樣，那我想花的錢就很難計算了。那另外一點就是一個城市的發展應該有一個預估，就是未來高雄的整體發展，包括人流、物流各方面，我們的產業結構，怎麼發揮雙港的效應，怎麼發揮最高的效益。如果是舊地，第一階段把它整建好，包括該徵收的農地、包括跑道、包括各方面，把它做到最好，當然是一個基本的。但是放眼未來 20 年後、30 年後，我們需不需要一個比較大的新的機場，如果需要，現在也是要開始慢慢規劃。因為很多東西如果現在沒有先預估，把土地、把各種可能先預估好，20 年後才想要做，那永遠都沒有辦法做，因為你一直都在追趕。所以這個部分也希望交通部運研所，可以幫我們整個台灣整體戰略計畫裡面，發展高雄這個地方，我們這個國際機場應該有沒有這樣的可能，那未來在產業上，怎麼樣可能最好。

事實上台灣現在面臨一個很大的問題，包括任何大的建設，光一個環評要過，大概就很困難了。今天報紙報導台積電新的廠，可能要跟臺灣說再

見了，因為這個都是因素。如果我們很多的觀念必須要去面對，因為如果我們偏環境，當然過去發展都偏經濟，為了經濟甚麼都可以犧牲，環境都沒有關係，排碳量什麼都可以，那個時代過了。但是如果矯枉過正，擺回來的另一邊，我們只看環保不看經濟，那我想未來台灣的整體發展也會受到很大的影響。那這兩個其實都很重要，因為我們也不能把未來世代的資源，在我們這一代就用完了。就像李鴻源教授一直在講，台灣可以蓋水庫的點都弄完了，都以前就用掉了。那水庫的容量愈來愈少，那以後的人怎麼辦，你如果沒有再去發展節水、用水、循環用水，未來會找不到水可以用，我們不能把未來世代的資源，在我們這一代用完。但是我們也不能把未來世代可能的機會，我們這一代沒有先去準備，這樣也不對。

所以我們是比較喜歡學者專家、各公部門大家來討論，那未來怎麼樣會更好，那有問題我們共同來解決。陳其邁立委的代表要不要發言？不用，好。那也謝謝你們來關心，因為我覺得公共議題本來就沒有色彩，每一個人都歡迎，所以如果來，我都會邀請他們可以發言。那今天我們就到這裡，也再次謝謝大家一起來關心這一些非常重要，對未來跨世代有影響的公共議題。

散會(下午 3 時 53 分)。