

國建甘苦談

(三) (本文插圖刊第3、27頁)

中正國際機場的興建

● 陳樹曦 (前交通部次長、中外雜誌特約撰述委員)

簡報安排瞭解業務

我生於辛亥(民前一年)年陽曆十二月，但是身份證上却填的是民前一年十一月。所以，民國六十五年十一月，我就滿六十五歲，應該屆齡退休了。不料省政府依照法定程序為我延長一年，第二年(民國六十六年)十一月又到了退休時期，省政府又再為我辦了第二次延長，再延一年。可能是因為十大建設中省政府負責的四項交通建設，台中港與蘇澳港的第一期均已如期完成通航，北迴鐵路與鐵路電氣化正在加緊趕工之中，所以不肯放我離去？民國六十六年十一月二十八日上午十一時，我突然接到當時交通部林部長金生的電話，他說歡迎我到部裏來幫忙。我簡直是一頭霧水，不知是什麼情況？我去問省政府祕書長韶華。他告訴我：「上一個星期，蔣院長經國來省府視察，主席告訴他，說你已到屆齡退休，並已辦理第二次申請延長。說你很有做事，體力尚健，最好不要放你走？」蔣院長未置可否。民國六十六年十二月一日中午電視新聞廣播說：「院會通過周書楷接任教廷大使，陳樹曦接任交

通部政務次長，陳履安接任教育部常務次長。」這纔瞭解前天林部長打電話要我去幫忙的用意。民國六十六年十二月十二日，我到部中就職。到職不久，林金生部長就關照祕書室就部屬直轄單位為我安排聽取簡報，使我能瞭解各單位的業務與工作情形，有助於協助部長處理部務。

民航的進步與發展

部屬單位中以郵政與電信兩總局編制較大，業務繁重，由部長親自陪同於民國六十七年元月四五兩日分赴兩局巡視業務並聽取簡報。元月九日下午二時半至五時半，排定民航局業務簡報，由我個人如期前往。民航局長毛瀛初係我在民國四十年陽明山革命實踐院第十三期的同學兼隊長，他當時任空軍官校的校長，我任台灣鐵路局的運務處長，我們本來就是同學與舊識。毛局長熱誠的歡迎我並為我舉行簡報。

按交通部民航局是在民國三十六年一月成立，為民用航空運輸事業的主管機關，其任務為規劃、建設、經營及管理民用航空運輸事業。當時局內僅設業務、航路、場站、安全及祕書五個處

。它的主要職掌只有四項：(一)制定法令規章。(二)建設國境內飛航設備。(三)監督國內航空事業，與國際組織密切聯繫。但是到了民國六十一年一月，經立法院通過修正的民用航空局組織條例。(四)局內設企劃、空運、飛航標準、航管、助航、場站及供應七個組，與祕書、人事、會計三室。局外則設各地場站、飛航服務總台、技術人員訓練所、航空貨運站、航空警察所與航空醫務中心等。職掌也擴大為九項：(一)民航事業發展之規劃與政策之擬訂。(二)國際民航營運計劃、國際民航組織及國際民航合作之聯繫、協助與推動。(三)民航運輸之管理與督導。(四)飛航標準之制訂及飛航安全之策劃、督導與航空技術人員之培養和訓練。(五)航空通訊、氣象及飛航管制之規劃、督導與查核。(六)民航場站及助航設施之規劃建設。(七)軍航、民航管制之空域運用及助航設施之協調聯繫。(八)民航設施、航空器材之籌補、供應、管理及入口口證照之審核。(九)其他有關民航事項。新的組織條例與職掌，較以前週詳，分工細，責任也加重。足見我國民航的進步與發展，組織條例與職掌也不得不跟着做大幅度的修正了。

高速公路機場之爭

簡報完畢後，我問毛局長有關中正國際機場的進度與施工情形及有無需要我幫忙的地方？毛局長很有信心的答復我說，機場原訂於今年十二月底完成使用，因為有的地方變更設計與增添項目有些延誤，但最遲明年二月底以前，一定可以完工啓用。同時爲了便利車輛進出機場起見，做了兩條公路，一條公路通至機場交流道，便利公車與小汽車旅客進出機場使用，標準與高速公路完全相同，現爲四線大道，中間有分隔島，並種植花草。另一條公路通至南嵌交流道，也是四線大道，通到機場，爲便利客貨車進出機場使用。唯一的問題，高速公路由龜山到機場交流道原來設計爲六線道，但高速公路工程局僅鋪設四線，一再交涉，當時工程局長爲胡美瑛，認爲交通量多少尚不知道？如車輛過多需要六線時，再行鋪設。幾度交涉，胡局長堅持不肯，盼我能代爲協調解決。

第二天（元月十日）上午九時，我即約請高速公路工程局代理局長王兆林來部，因胡局長美瑛已調任台灣省公路局局長，王代局長到部後，我即問他經過情形，他也以同樣理由答復。我認爲交通量要到達一定標準時再行施工，則必須攔阻一部份路線，施工時反造成交通不便。龜山至機場交流道既爲六線道設計，而且高速公路尚未全線通車，如無預算困難，則以配合機場啓用先行鋪設爲宜。王認爲經費預算均無問題，同意照辦，一場爭執始告一段落。我又告訴他，我發現

高速公路已通車地段，兩邊尚有未架設護欄者，如經費預算無困難，也應馬上架設，以促進行車安全。王也允立即照辦。此爲我到部後，所做的第一件協調工作，片語解決兩局爭端，也是部長助理應該做的工作。

毛瀛初局長的苦心

松山機場距離台北市區中心只有五公里，而桃園的中正國際機場距離台北市區中心高達四十公里，雖有高速公路可以啣接，仍嫌太遠。在十大建設中，反對機場遷移的也大有人在，甚至奉命督導中正國際機場建設的葉政務委員公超也說桃園機場可以緩建。因爲，在當時每逢七八月出國熱潮，任何一個家庭只要有一個子女出國留學，就會有數十親友前往送行的熱鬧場面，家長也引以爲榮。搬到四十公里的桃園，就不可能有這樣熱鬧與榮耀的情形，所以反對遷場的還不在少數！加以當地居民也必須讓地遷村，更增加了處理上的困難。蔣經國院長在當時有一句名言：「現在我們不做，將來就要後悔！」。我問毛局長：「當時爲什麼一定要遷場？」毛局長說：「松山機場原有三種任務：國際民航、國內民航與軍用航空，民國六十一年國際及國內民航旅客已超過兩百零六萬人次，航站大廈人多時已感擁擠不堪，登機門與停機坪均感不敷應用。最重要的是跑道太短，只有八千五百九十六點五英尺（合兩千六百零五公尺），七四七型的大型飛機加滿了油飛不起來，地面載重量也只有百五十公噸，勢必使大型的七四七飛機只能加一半的油，到了

日本，再加足油量，纔能飛到其他的國家。我國與日本的民航協定，雙方班次有一定的限制。日本常以羽田機場降落帶無法安排爲理由，拒絕我增加班次，最重的影響我民航運輸的發展，爲了我國民航的前途，也必要遷往桃園，纔有辦法。」我們看到今天桃園中正國際機場發展的情形，才瞭解當時毛瀛初局長堅持遷場的遠見與苦心。

機場設計詳細週密

中正國際機場的設計，在當時遠東及亞洲國家內爲最新穎與最週密的機場，完成使用後，也遠超過日本的成田機場與新加坡機場。尤以五項新的助航系統：（一）儀器降落及多向導航太康系統。（二）終端雷達及自動化系統。（三）目視燈光系統。（四）航管通訊系統。（五）氣象自動觀測及傳輸系統。都是民航局人員自行研究設計、施工與測試完成的。經與我有協定的各國民航公司飛行人員實際飛行測試的結果，都表示滿意。國際駕駛員協會及國際管制員協會以及美國民航總署與鄰近民航當局也都表示讚揚。遠東中東各國如韓、泰、新加坡、伊朗、約旦及東加王國等或派員前來參觀，或派員索取各種規範，或要求我民航局提供技術援助等等。所以，中正國際機場的興工，已引起各國民航單位的興趣與模仿。尤以航站管理系統採用美國波音公司設計的中央控制系統，由我民航局工程處自行施工，更達成顯著的效果。

其次，中正國際機場爲一封閉式的設計，入境旅客互不見面，加速旅客的出入，減少旅客

在機場的停留時間，與新加坡開放式的機場不同，可稱為效率最高與設計週密的機場。而且：(一)中正機場目前面積大於松山機場六倍。(二)跑道三千六百八十公尺(合一萬二千一百四十四英尺)較松山機場跑道長一千零七十五公尺(合三千五百三十六點五英尺)。(三)登機門廿二個較松山機場增加十二個。(四)出境大廳大三倍半。(五)停車場面積大四點八倍，可停車一千九百六十三輛(松山機場停車場只能停七百輛)。(六)出入境檢驗櫃台、行李轉盤與行李檢查台都增加很多。兩者實無法比較。

一期計劃最大容量

中正國際機場第一期工程，自民國六十三年九月起始，原計劃於民國六十七年十二月底止完工，但屆期只完成百分之九十七點四。我到部服務正好一年，一年以來，我對工程建設非常有興趣，也經常到機場工地去視察，瞭解施工進度與困難情形。毛局長與第一任中正國際機場主任董孝誼(現任交通部常務次長)也經常在工地督工與指導，工程雖僅集中在一個點，但分工之細與需要合作的密切，並不比其他九項建設單純。經過毛局長與全體工作同仁的努力，終於民國六十八年二月廿一日下午三時，舉行啓航儀式，我於下午一時趕往參加。廿二日開放民眾參觀，人數高達廿餘萬人，所有進出機場的道路，都發生擁塞與塞車情形，我打電話給公路警察局長請增派警力予以疏導，纔逐漸解除塞車的情形。廿三日仍繼續開放民眾參觀，人數更多，超過三十萬人

，但秩序已改進不少。二十六日正式啓用，我於上午七時半以前，就到達機場，一切業務與秩序，均逐漸的進入正常，這一項重大的建設，終於順利的完成。

按第一期計劃，原來設計航站大廈的一年容量為五百萬人，但照空運過去成長實際的估計，如果自民國六十八年二月開放使用，四年以後，也就是到了民國七十一年，就達到設計標準的五百萬人，大廈必將發生旅客擁擠的情形。因此，民航局乃做下列五點的修正：(一)擴大地下室，增加行李作業區。(二)擴大檢查室，增加檢查櫃台，以加速作業程序。(三)擴大旅客接送地區。(四)增添機場管理系統，使作業自動化。(五)增添旅客登記電腦系統，加速旅客辦理出入境手續。照上述辦法改進，旅客吞吐量可以擴大到八百萬人。至於貨運方面，也做了六點修正：(一)增加倉庫一個開間。(二)增建機坪盤櫃儲存台。(三)貨運辦公大樓由原來的三樓增加為四樓。(四)加建限運物品倉庫。(五)加建鮮貨處理台。(六)加建盤櫃管制中心。修正後，可使每年貨運能量增加為三十萬噸。

爭取興建第二跑道

中正國際機場於民國六十八年二月廿六日正式啓用後，民航局在第二年的年度預算內，就列入「第二跑道」的預算。當時的規定超過五億以上的工程預算必須先送經濟建設委員會通過。經建會的程序是先交三人小組審查，所謂三人小組是由經建會副主任委員、行政院主計處副主計長與財政部政務次長三人組成，由經建會副主委召

集。民航局的「第二跑道」預算，在三人小組初審就未通過。毛局長聞知，就到部裏來找我，盼我陪他一同去找經建會王副主任委員章清，看看能否有「敗部復活」的機會？我們一同到了經建會，見到王副主委說明來意。王章清說：「三人小組初審的意見，認為機場啓用不久，又要投資做跑道，似乎可以緩議！」毛說：「機場一共有二十二個登機門，一邊十一個，第一至第十一有跑道，極易停飛。第十二至第二十二登機門沒有跑道，如果旅客須在這一邊登機門上下飛機時，飛機在第一跑道降落後，必須滑行到沒有跑道的登機門(第十二至第二十二)停靠，旅客纔能上下飛機。一方面到達的旅客要坐在機上滑行甚遠，會感到不舒適；另一方面，能源危機尚未解除，滑行甚遠勢必費油。爲了這兩個原因，所以纔編列預算，希望分三年完成，使這一個最新的國際機場兩面均有跑道，更形完美。而且有航空建設基金可以動用，不必另籌財源。」王聽了毛的理由，認為不無道理，允再提三人小組覆議。最後，這項預算果然通過，也如期的完成，旅客稱便。而且，有一架投奔自由的「中共」飛機也利用了這條跑道降落，是可以查證的。

增建過境旅館爭議

中正國際機場還有一件爭議的事情。在機場啓用後，工程預算已自六十八年度的台幣一百零三億零九百萬元，調整為台幣一百一十二億二千四百萬元，其中主要為增加新建機場旅館預算工程費台幣五億元，與其他因變更設計擴大

容量以及工料上漲等不足的數目，共計增列台幣九億一千五百萬元。其中以增加新建機場過境旅館預算一項，在立法院審議時，遭遇極大的爭議與辯論。毛局長認為國際民航規定有五大航權，其中第二航權，為技術降落權，又稱緊急降落權。任何國家飛機因缺乏油料或因飛往的目的地氣候惡劣或其他正當理由，都可以要求技術降落權，即使無邦交國家，為了人道的理由，也不能拒絕此項降落權。查距我國最近的國際機場為「香港」，各國飛機常因大霧不能飛往降落，常會要求來我國中正機場做緊急降落，依據國際民航慣例與第二航權，即使是「中共」的飛機，我國也不能拒絕。假如有兩三架七四七大型飛機要求技術降落權，其中載客數百人甚至千人，我們就無法處理。因為不能讓旅客久留機上，也不能使旅客停留過境室內，勢必安排旅館容納，但桃園附近並無此類大型旅館，而且當時也有「安全」的顧慮，處理更加困難。所以毛局長堅持要求將旅館列入第一期預算中。經多次討論，纔獲得通過。

在過去十年中，中正國際機場曾處理不少上述類似的問題。按世界各重要國際機場，附近均興建有大型民營的國際旅館，而與各航空公司也都訂有特約，為必要時疏散旅客停留過夜的用途。最近曾發生在日本富岡某航空公司讓旅客數百人在機場過境室內停留三十小時以上不能休息的事情發生。我國當時與各重要國家多無邦交，而且與「中共」也處在「敵對」的狀態，在機場附近建設旅館，備必要時收容旅客，也絕對有其必

中外文庫 之二十八 詩聯新話

謝康博士著
定價一二〇元

本書係名教授謝康博士精心傑作，字字珠璣，篇篇精彩，要目上篇有詩壇叢話、母性文學、詠史詩、清詩派別。下篇！楹聯新話；有楊杏佛、吳佩孚、章太炎、康有為、陳布雷、馬君武、曾國藩、左宗棠、胡漢民、邵元冲、謝無量、丘逢甲、徐世昌、鄭魯等名作執詩美不勝收。

郵撥〇七三九三三三——二號聖文書局

要性也。

二期計劃應速興建

根據交通部統計，中正國際機場民國六十八年出入旅客人數，已達四百零二萬餘人。十年來，至民國七十八年，出入旅客人數，已高達七百七十三萬餘人。民國七十九年又增加到八百九十二萬餘人，去年（民國八十年）更高達九百三十五萬餘人。連續兩年都已超過原估計第一期大廈最高八百萬人的容量。貨運方面，民國六十八年全年為十七萬五千餘噸，年年成長，至民國七十五年增加為三十七萬七千九百餘噸，也超過貨站第一期原估的最高三十萬噸的容量，最近數年，又連續成長，民國七十六年為四十五萬九千餘噸，民國七十七年為四十八萬五千餘噸，民國七十八年為五十五萬一千餘噸，民國七十九年為五十九萬四千餘噸，去年（民國八十年）為六十三萬

四千餘噸，超過原估計最高能量一倍以上，且連續超過六年，其擁擠忙碌情形當可想見，而工作人員的辛苦也不言而喻了！尤以最近政府探空中開放政策，飛國際航線的民航公司有華航、長榮與華信三家，飛國內航線有華航、遠東、永興、復興、台航、大華及馬公等多家。國內航線，不在本文檢討之內。國際航線，長榮已飛維也納及東南亞航線，華信已飛溫哥華與雪梨等加澳兩國航線，現政府又爭取飛往倫敦巴黎等航線，中共似已無力阻攔，則中正國際機場勢必更加擁擠，不僅大廈無法容納，就是新增加飛往我國各重要航空公司的櫃台恐怕也無法放置？旅客與貨物航運的擁擠更不待言了！聞航站二期擴建計劃尚在評估之中？不知要評估多久？而工程興建至少需四五年。何時可以評估完畢？何時興建？何時可以完成？深盼交通當局重視此一問題！企望望之！