

航廈重建陣痛期 學者：旅運缺口、經費須評估

桃園機場第一航廈外觀。記者陳嘉寧／攝影

桃園機場先前預估二〇三〇年旅次可能成長到五千八百萬，若第三航廈及衛星廊廳順利啓用，屆時加上第二航廈共可服務六千七百萬旅次，即使第一航廈拆除重建，陣痛期會較

短。學者提醒，重建的確是較長遠方案，但仍可能無法即時補足旅客成長，相關經費問題也要審慎評估。

朝陽科技大學航空學院籌備處秘書、航空機械系副教授盧衍良說，第一航廈由於使用年限較高，確實在軟硬體上較無法與近代航廈相比。早期因為時空環境背景，當年國際機場需求若渴，多採取直接地上施工，欠缺開拓地下樓層空間，因此導致航廈的商品美食區或是周邊的停車場，都無法有較大空間及使用彈性。

盧衍良說，未來因應第三航廈落成啓用，第一航廈是否跟著改建或修建，此議題需要通盤考量各種情境。如果情況允許，確實選擇重新改建會是較為長遠的方案，但衍生的經費、以及可能無法及時補足旅客成長需求等風險，都會是需要進一步評估的項目。

第三航廈預計二〇二四年至二〇二六年分三階段完工，交通部估計，每年將可服務兩千萬旅次，若再加上後續開發的衛星廊廳啓用後，第三航廈年服務量可再增至四千五百萬人次。

至於第一航廈十年前拉皮整修擴建，服務容量從每年一千兩百萬人次提升到一千五百萬人次。第二航廈也在兩年前擴建，每年可服務兩千兩百萬人次。

但近年桃機旅客大幅成長，去年旅運量超過四八六八萬人次創新高，雖然今年因疫情關係大為縮減，未來成長幅度也尚難估計。但桃機曾預估二〇三〇年達到年旅次五千八百萬，若第一航廈拆除重建，對服務容量仍有一定影響。