



桃園國際機場 與周邊交通的發展



檔案瑰寶

桃園國際機場與周邊交通的發展



民國68年桃園國際機場空照圖
案名：工程建設、空照
檔號：0064/0063/1
來源機關：行政院新聞局
典藏機關：國家發展委員會檔案管理局

臺灣四面環海，對外交通除仰賴水運，還有靠空運。隨50、60年代經濟發展，臺北松山機場已不敷使用，政府乃興建桃園國際機場，於68年2月26日啟用，並針對機場的聯絡交通陸續進行一系列規劃建設，現在就讓我們循著國家檔案，一探究竟。

國家發展委員會檔案管理局檔案典藏組科員 蔣佳蓉

臺灣四面環海，對外交通除仰賴水運，還有靠空運，飛機因而成為對外的主要交通工具之一。在早期，北臺灣聯外門戶原為臺北航空站（現臺北松山機場），因腹地狹小，使用人數隨著民國（以下同）50、60年代經濟發展已不敷使用，亟需另建大型國際機場。交通部於60年開始籌劃，選定臺北都會區近郊的桃園大園興建，是為十大建設之一(圖1、圖2)。

68年2月21日，桃園國際機場（下簡稱桃機）舉行啟航儀式(圖3)，26日正式營運(圖4)，成為臺灣主要航空樞紐，對外交通四通八達。因應時代的變遷，桃機曾2度易名。67年原定名「桃園國際機場」，68年更名為「中正國際機場」(圖5)，後又於95年10月改為「臺灣桃園國際機場」。



圖1 桃園國際機場模型
案名：1971農復會照片
檔號：0060/0018/1
來源機關：行政院新聞局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖2 民國66年施工中的桃園國際機場
案名：中正國際機場、臺灣鐵路工程
檔號：0068/S110/1
來源機關：行政院新聞局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖3 民國68年中正國際機場啟航儀式
案名：中船、臺中港、核三廠、蘇澳港、中正機場
檔號：0053/0062/1
來源機關：行政院新聞局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖4 民國68年桃園國際機場飛機起飛
案名：中船、臺中港、核三廠、蘇澳港、中正機場
檔號：0053/0062/1
來源機關：行政院新聞局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

（函）部通交	
呈	批
示	知
主 旨：本部民用航空局桃園國際航空站當經奉行政院六十八年三月七日台六十八交字第二一五七號	受文者：總統府秘書長
副 本：鈐 發 部	文 發
收 受 者：鈐 發 部	件 附：交人例字第〇四六四四一號
日期：中華民國六十八年三月十三日	日期：中華民國六十八年三月十三日
00808	106

圖5 「桃園國際機場」定名為「中正國際機場」
案名：交通部暨所屬單位組織規程及編制
檔號：0060/3170201/0001/001/240
來源機關：總統府
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

由於桃機位於臺北都會區近郊，交通殊為不便，然為因應全球各地往來飛機班機時間，特別是早晚班機之到達與起飛旅客接送，桃機對外交通之便利性顯得格外重要。在機場捷運通車之前，往來桃機若無親友開車接送，則只能搭乘計程車與客運。桃機啟用初期，對外交通相關規範尚未建立，例如當時排班計程車私下加收車資情形嚴重，時而超出原車資的一、兩倍，於是交通部統一規定排班計程車均按錶加收50%的費用(圖6)，成為現今機場排班計程車收取停留服務費的開端。

除計程車排班的規範建立外，因當時每日晚上11點30分後抵達機場班機多達6班以上，而臺灣汽車客運股份有限公司(下稱臺汽)末班車時間只至12點，許多旅客與航站工作人員均無客運班車可搭乘，交通部民用航空局中正國際航空站於81年要求臺汽配合末班航機到達時間調整或機動加開班車。然臺汽第一運輸處表示公司正處於營運虧損、設法減少開支之時，無法同意航空站要求(圖7、圖8)。

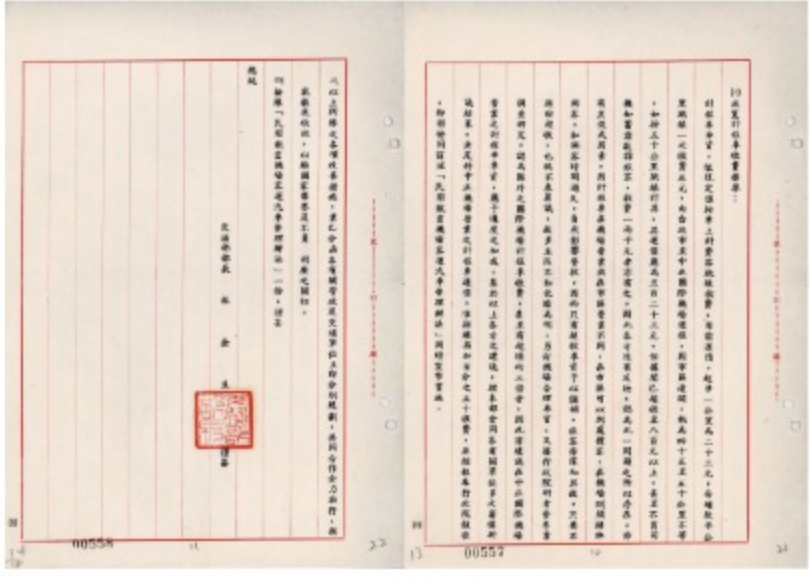


圖6 機場排班計程車統一按錶加收50%費用
案名：改善桃園中正國際機場交通秩序
檔號：0068/31701/0012/001/030
來源機關：總統府
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

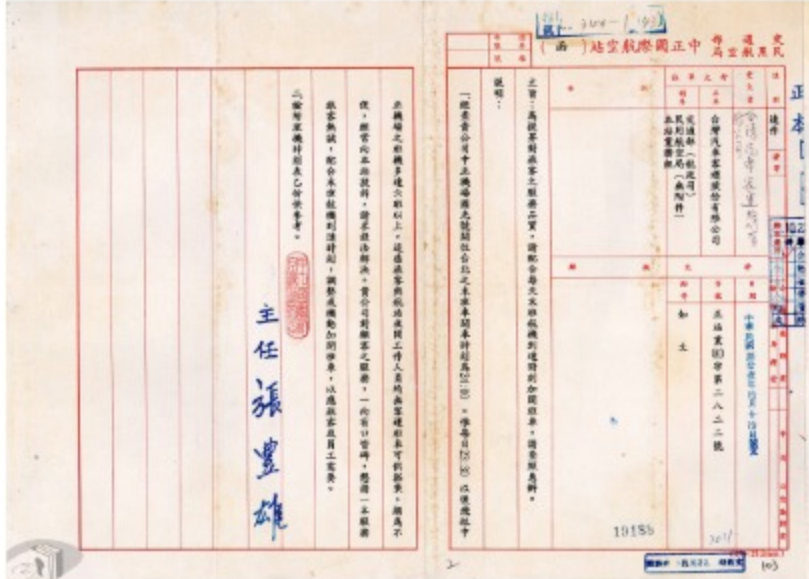


圖7 航空站請臺汽公司配合末班航機時間加開班車
案名：行車班次及時間
檔號：0081/V2-04-03-44/1/0001/043
來源機關：行政院新聞局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

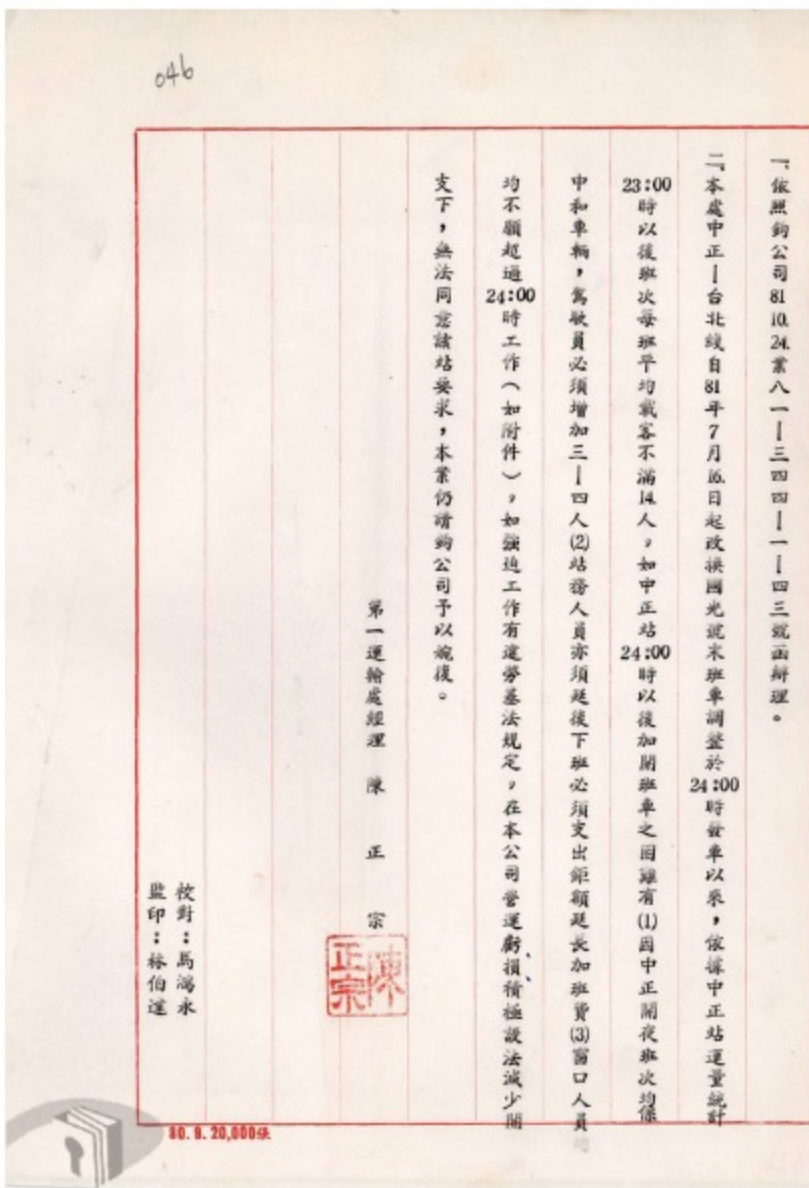
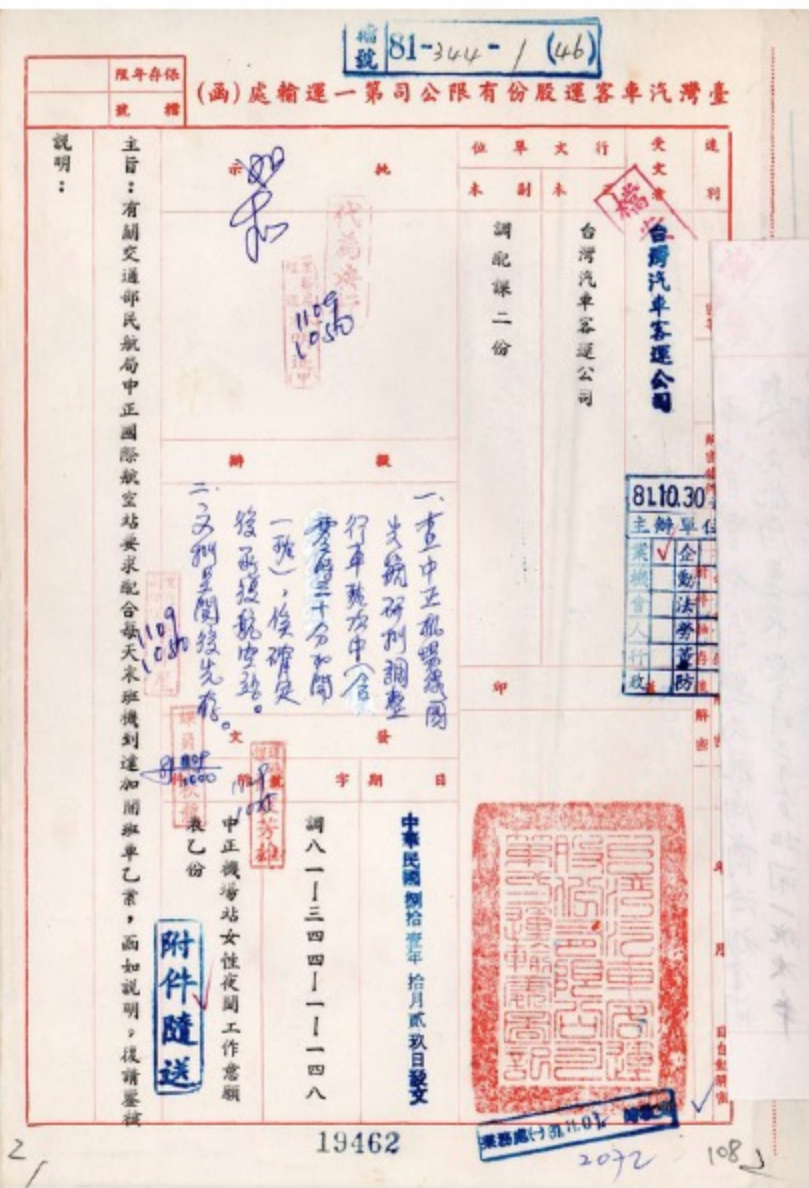


圖8 臺汽公司第一運輸處表示無法配合末班航機時間加開班車
案名：行車班次及時間
檔號：0081/V2-04-03-44/1/0001/046
來源機關：臺灣汽車客運股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



桃機對外交通雖然有公路及客運，但進入90年代後，旅客時因公路交通壅塞致拖長旅運時間，政府遂決定籌建桃園機場捷運（下稱桃捷），惟桃捷自規劃籌建至完成的過程多舛。85年，政府決定以BOT方式興建桃捷，長生國際開發公司得標後卻因財務困難，終至破局，而有第二優先權的中華工程公司也因受到地方政治、既得利益團體、土地開發需求等因素，放棄承作。91年，政府決定以公務預算自行興建，並合併前BOT案規劃的路線以及桃園縣政府的捷運路線。至98年，決定將桃捷交由桃園縣政府負責之後的營運，並於99年始成立「桃園大眾捷運股份有限公司」，終於在106年竣工通車。

桃捷通車後，在桃捷臺北站提供「市區預辦登機」的服務，方便旅客在市區就能先辦好報到手續及托運行李，讓旅客更加靈活地運用時間，無行李一身輕地洽公或觀光。不過，早在79年時桃機也曾研議這項服務，當時預定以松山機場作為市區報到樞紐，並同步實施行李托運檢查，再輔以松山機場至桃機的臺汽專車運行(圖9)，以加強旅客服務並減輕桃機報到櫃臺壓力(圖10)。

