內政部空中勤務總隊
臺北松山駐地直升機棚廠暨代拆代建空軍司令部松山基地指揮部飛機棚廠等興建工程中程計畫
（核定版）

中華民國 109 年 8 月

檔　　號:
保存年限:

行政院 函

地址：10058臺北市忠孝東路1段1號
傳真：02-33566920

受文者：內政部

發文日期：中華民國109年8月3日
發文字號：院臺忠字第1090020030號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如文(附件大小超出限制，請至https://attachment.ey.gov.tw/下載，識別碼：4dc3)

主旨：所報「內政部空中勤務總隊臺北松山駐地直升機棚廠暨代拆代建空軍司令部松山基地指揮部飛機棚廠等興建工程中程計畫」草案一案，原則同意，並照說明二辦理。

說明：

一、復109年3月3日台內空勤字第1090860022號函。

二、本計畫之規劃及執行過程，請落實計畫督導及管理，俾如期如質竣工啟用。

三、檢附「內政部空中勤務總隊臺北松山駐地直升機棚廠暨代拆代建空軍司令部松山基地指揮部飛機棚廠等興建工程中程計畫」草案修正版（109年5月）1份。

正本：內政部
副本：國家發展委員會 電子公文交換章 2020/08/03 17:20:51

－目錄－

壹、計畫緣起 ……01
一、依據……01
二、未來環境預測……07
三、問題評析……10
四、社會參與及政策溝通……12
貳、計畫目標 ……14
一、目標說明……14
二、達成目標之限制……15
三、績效指標、衡量指標及目標值……16
參、現行相關政策及方案檢討 ……18
一、現況分析……18
二、執行檢討……20
三、未來勤務量……27
四、臺北松山機場效能分析……27
肆、執行策略及方法 ……32
一、主要工作項目……32
二、分期（年）執行策略……33
三、執行步驟(方法)與分工……35

伍、期程與資源需求……38
一、計畫期程……38
二、所需資源說明……39
三、經費來源及計算基準……40
四、經費需求（含分年經費）及中程歲出概算額度配合情形 ……41
陸、預期效果及影響……42
柒、財務計畫……42
捌、附則 ……43
一、替選方案之分析及評估……43
二、風險評估……43
三、相關機關配合事項……44

－附錄－

附錄 1 行政院秘書長 105 年 6 月 2 日核定撥用土地函……

附錄 2 內政部與國防部撥用棚廠與土地協調會議紀錄……

附錄 3 國防部同意撥用 2 號棚廠與南側土地函 ……

附錄 4 內政部與國防部改撥棚廠與土地協調會議紀錄……

附錄 5 交通部民用航空局不反對空勤總隊由 2 號棚廠
改撥 5 號棚廠空間需求……

附錄 6 行政院 108 年 7 月 10 日函撥用 5 號棚廠 ……

附錄 7 國防部空軍司令部函送松山基地指揮部代建需求…

附錄 8 空軍司令部松山基地指揮部代建需求……

附錄 9 空勤總隊廳舍搬遷評估報告……

附錄 10 建築示意圖間需求 ……

附錄 11 空勤總隊空間需求表 ……

附錄 12 經費預估表……

附錄 13 松指部代建需求表 ……

附錄 14 行政院環境保護署不需環評函 ……

附錄 15 臺北市政府大地工程處不需水保函 ……

附錄 16 地質鑽探報告書摘要 ……

附錄 17 風險評估報告 ……

附錄 18 審查意見答覆表……

內政部空中勤務總隊臺北松山駐地直升機棚廠暨代拆代建空軍司令部松山基地指揮部飛機棚廠等興建工程中程計畫

壹、計畫緣起

一、依據

（一）行政院秘書長105年6月2日院臺內字第1050165801號函：內政部空中勤務總隊(下稱空勤總隊)為撥用國防部松山機場2號棚廠，有關設施遷建工程疑義(附錄1)：

1、土地「有償撥用」部分：略以，空勤總隊擬撥用松山機場2號棚廠及南側用地屬國防部軍備局經管部分，業經行政院104年8月4日院臺字第1040040923號函同意納入「國軍管有土地處分得款及相關收入列入國軍營舍及設施改建基金來源清冊」,…爰106年度以後內政部撥用松山機場2號棚廠及南側用地,宜依「各級政府機關互相撥用公有不動產有償與無償劃分原則」規定辦理有償撥用，由內政部編列預算支應。

2、棚廠「代建代拆」部分：行政院92年7月30日核定修正之「國軍營區設施拆遷處理原則」第3點規定，

國軍營區及設施之拆遷處理，應兼顧國家安全及國防戰備任務，由需地機關協調軍方個案解決。本案有關以「代建代拆」或以支領地上物拆遷補償費方式一節，係屬個案實務執行問題，請內政部協調國防部同意後為之。

（二）內政部 105 年 8 月 31 日台內空勤字第 1050860093 號函，「空中勤務總隊為撥用國防部松山指揮部『2 號棚廠及南側用地』協商會議紀錄（如附錄 2），重點略以：

1、土地撥用將以行政院核准撥用日期當期土地公告現值為準，由內政部逐年編列預算支應。

2、新建棚廠等工程完成後無償移交空軍司令部使用。

3、工程由空勤總隊負責興建，委託本部營建署代辦工程採購。

4、涉及棚廠、廳舍等多項工程興建，工程需同時進行，受限幅員有限、車輛動線複雜、國安動線規劃不易等因素影響，請松指部鼎力協助動線規劃。

（三）98 年 8 月 18 日政策決定「將向美方採購 60 架 UH-60M 黑鷹直升機減為 45 架，減下來的 15 架，

價值大約3億美元,等於新臺幣(下同)100億元,來採購救難直升機與相關裝備,儘快讓空勤總隊的飛機能夠改善。」依政策指示,經內政部與國防部協調,由其籌購之60架UH-60M黑鷹直升機,移撥15架予空勤總隊災害防救專用,該機平戰轉換迅速,可發揮國家整體資源效益最大化。15架UH-60M黑鷹直升機於104至109年陸續交機(接機期程架數自104年起至106年分別為3、2、4架、109年6架全天候型)。現整併簡化機種,已將S-76、B-234、UH-1H型直升機於106年底全部汰除。

(四)因UH-60M黑鷹直升機為先進數位化直升機不能露儲,又空勤總隊自93年3月10日成立籌備處以來,即依據行政院組織改造規劃,依本島地區規劃,以30分鐘能到達救援目的地之原則,分北、中、南3大區域配置勤務大隊駐地及花、東勤務隊駐地。UH-60M黑鷹直升機不管高度、體積均比原有飛機大,現有棚廠高度、面積均無法容納,為解決棚廠問題。臺中駐地奉行政院99年5月21日核定「內政部空中勤務總隊第二大隊(清泉崗機場)勤務廳舍興建工程中程計畫」興建臺中駐地,於103年底完成興建;高雄駐地則向交通部民用航空局(以下簡稱民航局)租用高雄國際機場西側舊直升機停機坪,奉行政

院 105 年 2 月 26 日院臺內字第 1050155147 號函，核定「內政部空中勤務總隊高雄駐地直升機棚廠興建工程中程計畫」，委託本部營建署代辦工程採購，刻正興建中，預定 109 年 6 月完工；臺東駐地於 106 年 11 月 22 日奉行政院核定「內政部空中勤務總隊臺東駐地直升機棚廠興建工程中程計畫」，108 年 11 月 13 日以院臺忠字第 1080035751 號函同意修正該中程計畫，委託營建署代辦工程採購，目前已完成細部設計，正申請建築執照中、Б ὐ 109 年 3 月辦理工程招標作業，預定 112 年完工；花蓮駐地則是向國防部無償借用第五戰鬥戰術聯隊第 9、10 號棚廠。

（五）國防部 106 年 9 月 8 日備土管字第 1060009498 號函，為因應空勤總隊 UH-60M 黑鷹直升機進駐需要撥用軍備局管有座落臺北市松山區濱江段四小段 194-47 地號等 3 筆國有土地及無償撥用同小段 917-23 建號 1 幢國有建物（2 號棚廠），請本部依臺北市政府有償撥用「北投營區」模式，專案撥付營改基金，建物部分依「代拆代建、先建後拆」原則辦理(附錄 3)。

（六）依 108 年 3 月 29 日「內政部與國防部有關松山機場駐地土地撥用協調會」會議紀錄(附錄 4)，略以：109 年接收 6 架 UH-60M 黑鷹直升機將先

進駐高雄，俟松山興建完成後進駐，不影響接機；原無償撥用2號棚廠與有償撥用土地，修正為無償撥用5號棚廠與有償撥用土地；遵行政院秘書長105年6月2日函示代建代拆原則；有償撥用土地依108年公告土地現值8萬4,684元計算，由內政部編列預算，依行政院核定期程撥入營改基金；原2號棚廠與其南側土地回歸國防部使用。

（七）民航局108年4月23日場計字第1085009823號函(附錄5)，有關本部108年3月29日「內政部與國防部有關松山機場駐地土地撥用協調會」會議紀錄補充意見，略以：民航局不反對空勤總隊2號棚廠改為使用5號棚廠，並於舊貴賓室場址代為興建臨時貴賓室構想；空軍2號棚廠回歸國防部使用，應無涉土地撥用事宜，本局敬表尊重。

（八）行政院108年7月10日院臺防字第1080022921號函（如附錄6）核定，因應國家重大建設發展需要，松山機場（5號棚廠及週邊土地），座落臺北市松山區濱江段四小段225等6筆地號土地8,163㎡土地，配合空勤總隊「建置北部地區空中救災基地」需要，土地後續由空勤總隊辦理土地有償撥用，價款撥充營改基金。〔原106年國防部已同意撥2號棚廠及其南側土地，空勤總隊於107年委託建築師事務所執行中

程計畫先期規劃，因本基地介於空軍司令部松山基地指揮部（下稱松指部）與民航局中間，日後空勤總隊人員從松指部進出，造成空勤總隊進出不便、也不利於松指部營區保密與行政管理等因素，故重新報請核定改撥 5 號棚廠與東側土地〕

（九）國防部空軍司令部 108 年 10 月 28 日國空後設字第 1080008079 號函（如附錄 7）暨松指部 108 年 10 月 8 日空松指後字第 1080004408 號函(如附錄 8)，配合「空勤總隊進駐 5 號棚廠案」提送松山基地代拆代建需求。

（十）空勤總隊總隊部辦公廳舍規劃納入本計畫，搬遷至松山駐地共同興建勤務備勤大樓，業依「中央政府機關辦公廳舍建置審核原則」規定，將第 1 階段及第 2 階段評估作業納入計畫(如附錄 9)，可有效改善總隊長期辦公空間擁擠不足問題，整併總隊及勤務隊勤管人力後有精簡派遣人力，強化飛安、航務與機務等管理作業(垂直整合效果)，亦可減輕勤務隊行政工作致力於提升專業能力，另總隊搬遷鄰近民航局有利業務與資訊交流(有助飛航資訊聯繫)等實質效益。

（十一）綜上所述，懇請同意「內政部空中勤務總隊臺北松山駐地直升機棚廠暨代拆代建空軍司令部松山基地指揮部飛機棚廠等興建工程中程計畫」。

二、未來環境預測

(一)全球環境變遷與氣候暖化，極端氣候造成氣候異常，災害不可測性與複合性。而近幾十年來，人類的經濟與生活方式劇變，由農業轉變為工業再轉變為服務業，建築高樓林立，環境過度開發，造成地層下陷；其對整個自然環境之影響更大；我們身處臺灣的天然災害如：山崩、落石、颱風、豪雨、土石流、乾旱、地震…等頻傳，各式救援及後送更是不可或缺，亟需建立全方位救災方式，方得以因應未來災害救援需求，而空中救災更是重要的一環。

(二)臺灣地處亞熱帶地區，又居東南亞颱風路徑地帶，加以島內地形峻峭，河川短淺，水流湍急，每年夏季受颱風、豪雨侵襲，常洪水成災。又處菲律賓板塊與歐亞板塊碰撞之處，地震頻繁。加以地球暖化聖嬰現象，天候更不可測，又經常有複合性災害發生，建構完整救災體系，為政府施政重點，空中災害救援是災害防救體系重要一環。

(三)104 年 8 月 8 日蘇迪勒颱風，中央氣象局對全臺個別發布超大豪雨、大豪雨特報，自 8 月 6 日至 9 日太平山降下 1,346 毫米、新北市三峽熊空山 908 毫米、屏東泰武 782 毫米、高雄茂林多納林道 923 毫米。風暴直接造成 8 死 437 傷，並有 4 人失蹤；位處山區的新北市烏來區、桃園市復興區羅浮合流部落成為重災區之一，對外交通、通訊、糧食、水源及電力全部中斷，其中烏來區 2 千居民受困，

空勤總隊派出直升機空投救援物資與疏運民眾，計出勤44架次，運送傷患95人、救援受困民眾119人、運送入山救災人員133人次、空勘4架次、運送物資油料3萬5,260公斤。使當時形同「孤島」的山區民眾獲得救援，與物資油料補給，生命得到保障。

(四)98年8月8日莫拉克颱風來襲，豪雨不斷，阿里山站在8日降下1,161.5毫米，9日更降下1,165.5毫米。屏東尾寮山 1,403 毫米，創臺灣所有氣象站中單日最大雨量紀錄。造成八七水災以來最大水患，山崩路毀橋斷、房屋被土石流埋沒、農作物巨損、南臺灣一片水鄉澤國、部分山區形同孤島，造成681人死亡、18人失蹤的嚴重災害。空勤總隊於98年8月6日至9月30日執行莫拉克颱風救災任務，共出勤278架次，救援受困人數1,644人，運送傷患151人、物資5萬1,152公斤、油料300公升、救災人員535人及大體3具。其中臺東地區出勤94架次、救援受困人數254人、運載152人、物資2萬2,295公斤。空勤總隊每一位英勇的飛行員，不畏地形、天候威脅，積極投入空中撤離行動，使形同「孤島」的山區村落，開出一條生機，拯救出無數寶貴的生命。

(五)103年7月31日23時55分至8月1日凌晨間，發生在高雄市前鎮區與苓雅區的多起石化氣爆炸事件，造成 32 人死亡、321人受傷，並造成至少包括三多一、二路、凱

旋三路、一心一路等多條重要道路嚴重損壞。無情的氣爆像地底無形的怪獸，把原本的柏油馬路炸成一條大型溝渠，被震飛的招牌、門窗、瓦礫四處散落，使第一線救災的警義消喪失寶貴的生命。空勤總隊派遣直升機實施空勘，提供搜救人員災害狀況，做為災害救援參考。

(六)106 年 6 月 2 日梅雨鋒面來襲，氣象局發布大豪雨特報，自 6 月 2 日至 4 日阿里山降雨量 1,241.5 毫米、淡水 564 毫米、陽明山竹子湖 487.5 毫米、鞍部 575.5 毫米、雲林 576.5 毫米，日月潭 490 毫米，造成汐止及北部地區、臺中、南投、雲林等地區淹水，人員傷亡、房屋、車輛淹水、農業損失慘重，這種梅雨災害是自民國 57 年以來最大的水災，極端氣候造成不確定的災害，可能隨時不預期發生，而災害應變作為需隨時備戰，以因應不可知的災害。

(七)為因應空勤總隊執行救災、救難、救護、觀測與偵巡、運輸等五大任務，須與海洋委員會海巡署(以下簡稱海巡署)、內政部消防署、警政署、行政院農業委員會林務局(以下簡稱林務局)等共勤人員實施共勤人員組合訓練。另臺北松山駐地負責臺北市、新北市、基隆、桃園、新竹地區災害救援，與東北海域北至臺北飛航情報區東經 123° 北緯 28° 之災難救援任務。

(八)本計畫完成後，預訂進駐 UH-60M 黑鷹直升機 3 架、AS-

365 海豚直升機各 3 架進駐，大隊長、副大隊長各 1 人、隊長 2 人、飛行員 30 人、機工長 12 人、維保人員 16 人、過境人員 8 人、行政人員 4 人、共勤人員 12 人(海巡署 6 人、消防署特搜隊 6 人)，合計 86 人之勤務與備勤處所。另空勤總隊總隊部原於新店大坪林辦公大樓，總樓板面積小，同仁辦公環境擁擠不佳，組室主管亦無獨立辦公空間，擬遷往本基地(原駐地依規定移交財政部國有財產署（下稱國產署）接管)，與勤務第一大隊（下稱一大隊）合署辦公，如此可收行政管理之效。此外，空勤總隊各隊因無勤務管制人員，原由役男協助勤務隊勤務管制室工作，惟 110 年後無替代役男協助一大隊勤務管制工作，將由總隊部勤務中心合併辦理，如此可收人力精簡之效，亦解決一大隊無勤務管制人力之問題，達到統一管理之效。

三、問題評析

(一)本次藉接收 UH-60M 黑鷹直升機，整併機型，目前已汰除老舊機型 B-234、S-76、UH-IH 直升機，簡化機種為 UH-60M 黑鷹直升機與 AS-365 海豚直升機及 BEECH 定翼機等 3 種，而臺北松山駐地預定配置 UH-60M 重型黑鷹直升機 3 架(加裝搜救尋向器、氣象雷達、前視紅外線、外部探照燈、目標定位系統、衛星電話等 6 項)、AS-365 海豚直

升機 3 架，負責執行新竹以北地區空中救災、救難、救護與森林滅火任務，並執行北部海域救援任務。

(二)空勤總隊臺北松山駐地係原由空中警察隊租用民航局土地興建之棚廠、廳舍，均已使用超過 40 年，棚廠高度、設施、面積均無法提供 UH-60M 黑鷹直升機使用，目前僅能提供 AS-365 海豚直升機 3 架使用。然 UH-60M 黑鷹直升機 15 架 134 億餘元，另加裝救災必備基本任務裝備與機身塗裝 5 項經費近 8 億餘元、特殊任務裝備 10 億餘元，合計 152 億餘元，松山勤務第一大第二隊（下稱一大二隊）未來將配置 3 架，總價值逾 30 億元，又 UH-60M 黑鷹直升機為先進數位化直升機，不能露儲，棚廠不敷使用，如無法妥善保存將增加維保經費，將對飛機造成傷害，影響飛行安全。行政院 105 年 6 月 2 日原核定撥用國防部松山機場 2 號棚廠及其南側用地，做為接收 UH-60M 黑鷹直升機與興建備勤基地使用，因位置介於民航局與松指部之間，進出均需經過松指部，不利往後營區保密與各種行政管理，是以行政院 108 年 7 月 10 日核定，調整為空勤總隊使用松山機場 5 號棚廠與其東側土地，依「有償撥用、代拆代建 」原則，空勤總隊除有償

撥用土地外，尚需依松指部需求代建飛機棚廠與兵舍等。而空勤總隊預定109年8月接收之6架UH-60M重型黑鷹直升機，屆時先配置高雄，俟松山駐地興建完成，再進駐3架UH-60M重型黑鷹直升機配置本基地。

(三)航空器棚廠駐地需有飛機加油、塔台管制與導航、失事消防搶救、外物損害(FOD)清除等各項支援，另空勤總隊須於受命後規定時間內起飛執行任務，因此基地必須建置在機場內。行政院108年7月10日同意撥用國防部軍備局棚廠1座（5號棚廠）、土地8,163㎡供空勤總隊辦理棚廠修繕、興建勤務備勤處所及總隊部使用，以解決臺北松山駐地問題，並收行政管理之效，有利飛安。

四、社會參與及政策溝通情形

(一)社會參與

民國98年8月莫拉克颱風災害重創南臺灣，空勤總隊共出勤278架次，救援受困人數1,644人，運送傷患151人、物資5萬1,152公斤、油料300公升、救災人員535人及大體3具。於98年8月11日1530時空勤機組員在執行屏東縣霧台鄉物資運送過程，造成機組員3位不幸因公殉職，舉國哀悼，民眾對空勤總隊飛機機齡老舊產生疑慮，社會輿論要求國家能提供新型直升機供空勤總隊執行空

中救災任務。政府政策決定，由國防部採購之 60 架 UH-60M 黑鷹直升機減 15 架約 3 億美金供空勤總隊採購救災直升機，遵照政策指示，經國防部與內政部研商，將原向美方採購之 60 架 UH-60M 黑鷹直升機移撥 15 架供內政部災害防救專用。如此確保機組員執行任務安全，及提升國家空中災害救援能力，確保民眾生命財產安全，讓民眾對國家空中救災重視的肯定。

(二)政策溝通情形

為回應社會汰換老舊機型，國家能提供新型直升機執行空中救災任務，空勤總隊規劃接收 15 架 UH-60M 黑鷹直升機後，並汰除 UH-1H、S-76、B-234 等 3 種機齡較大直升機，保留 AS-365 海豚直升機 9 架、BEECH 定翼機 1 架及新購之 15 架 UH-60M 黑鷹直升機，全國分區配置，以涵蓋我國整個防空識別區。而空勤總隊現有駐地除臺中清泉崗機場為自有基地，可容納 UH-60M 黑鷹直升機外，高雄駐地須向民航局租用土地，中程計畫已於 105 年奉行政院核定，委請營建署代辦興建工程採購，預計今(109)年 6 月完竣使用；臺東駐地由國防部無償撥用土地 4 公頃，修正中程計畫於108年奉行政院核定，亦委請營建署代辦工程採購，已於今(109)年 3 月辦理工程招標；花蓮駐地則向國防部無償借用第五戰鬥戰術聯隊第 9、10 號棚廠；松山駐地於 108 年 7 月 10 日奉行政院核定，以「有償撥用、

代拆代建」原則，於松山機場5號棚廠與東側土地進行駐地興建規劃，做為北部地區空中救災基地，以達受命後30分鐘抵達搜救地點，建構國家完整空中救災網絡，救援受困民眾，確保民眾生命安全，以利空中救災任務順利執行。

貳、計畫目標

一、目標說明

（一）臺北地區空中支援勤務之各項任務，除為使人民生命財產獲得全方位之保障外，並得支援其他政府機關，包括地區各市縣(市)政府各項施政所需之空中支援勤務如救災、救難、治安掌握、交通規劃、森林滅火、海洋(岸)空偵巡護、環境污染調查、國土監控等之需求。因此，於臺北松山機場內設置1處擁有完善的補給功能且具良好設施的駐地，對全國急難災害救援任務有著迫切需求。

（二）空勤總隊勤務第一大隊下轄第一隊將配置 AS-365 海豚直升機 3 架、第二隊則配置 UH-60M 黑鷹直升機 3 架，執行臺北市、新北市、桃園市、新竹縣(市)、基隆市、宜蘭縣、金門縣，及北部海域等空中救災外，並吸納原8,000 呎以上災害救援能量不足時，由國防部空軍救護隊(以下簡稱救護隊)協助執行之任務。

(三)本計畫建物將規劃建置符合不同性別需求之性別友善工作環境。

二、達成目標之限制

（一）工程期限掌握與經費編列問題：

本案依行政院核定國防部撥用土地，除空勤總隊興建備勤廳舍外，尚需依松指部需求代拆代建，代為興建座機棚廠 1 座、臨時貴賓室、油料分隊大樓、油車棚、飛機清洗站(洗機坪)、遷移 V-150 裝甲車棚等，俟其復能後，再整修 5 號棚廠供空勤總隊使用，需經由專業完善的設計規劃與符合政府採購法、工程會等相關規定的程序，完成其興建，故本案自完成規劃、設計、審查、發包、開工、監造、施工進度品質管理、完工、竣工驗收、使用維護等期程，預估所需的工作期程概估約需 5～6 年的時間，因此相關經費需逐年編列，以為因應。

（二）工程專業管理人員缺乏問題：

空勤總隊人員除專業飛行、地勤等勤務支援人員外，就目前編制之一般行政人員尚無承辦興建大型棚廠與辦公大樓之工程專案管理人才與執行能量，故本案擬將委請營建署代辦工程採購，完成評選優良建築師事務所，細部設計並經營建署專業及邀請專家學者審查，空勤總隊與松指部審查符合需求，未來有賴營建署代辦與建築師事務所監造，得以如期如質完成本工程之興建，以達竣工啟用之終極目標。

三、績效指標、衡量標準及目標值

(一)績效指標：空勤總隊以執行空中救災、救難、救護、觀測偵巡與運輸等五大任務為主，以當年度接受空中救援任務起飛時間較規定時間縮短，以提升救援效率。

(二)衡量標準：

1、空勤總隊為唯一公務航空器機關，24 小時受理各中央主管業務機關申請，派遣直升機支援空中救災、救難、救護、觀測偵巡與運輸等緊急性任務；因執行空中任務自受理申請起至任務機起飛，需經查詢作業及操作程序之固定流程，爰訂有任務機起飛時限並函頒在案，如何在固定操作流程中，爭取縮短起飛時限，提升空中救援時效，為衡量作指標。

2、民眾或機關需要各型航空器支援時，依據空勤總隊航空器申請及派遣作業規定提出申請，勤務指揮中心受理航空器申請表後，依申請表所列項目逐一審查，必要時主動與申請單位聯繫，詳查各項支援細節，並考量勤務種類、狀況、天氣、機況、能力等因素分析研判，如確屬緊急狀況，且符合出勤條件時，於查明各項支援細節後 20 分鐘內完成派遣勤務隊執行。勤務隊接獲勤務指揮中心命令，任務機組人員據以進行飛行前準備工作，擬定飛行計畫、實施任務提示及風險評

估等事項後，執行任務。自受理申請經審核再派遣勤務隊執行，勤務隊據以進行各項飛行準備時間，其時間落差，造成無法掌握及時救援時效，必須建立勤務同步派遣制度以爭取時效。

3、空中緊急救援任務，涉及重大災害救援及人命救助，需發揮即時效援功效，查行政院國家搜救指揮中心作業手冊規定，因機型、機場環境因素，日間起飛時間為 20-30 分鐘，夜間起飛時間 40-50 分鐘；在時間限制內，需申請空中支援單位衛生福利部、海洋委員會海巡署（下稱海巡署）、警政署、消防署、林務局及行政院環境保護署（下稱環保署）等，確實掌握救災狀況，並與執行任務單位保持密切聯繫，俾使空中救援任務圓滿完成。

4、緊急任務機起飛前，飛行員必需瞭解飛航作業各項限制、飛航地區、起降之機場、助航設施及有關規則與程序；並查詢天候、擬定飛行計畫、準備攜帶救災裝備、完成風險評估及任務提示等事宜，以達成飛安要求，並完成空中救援任務。整個空中支援任務，過程從受理航空器申請機關申請開始，經空勤總隊審核通過，派遣直升機救援，配合飛行機組員、共勤人員，執行各項任務準備，氣象、搜救地點狀況、攜帶救援設備等，均須在最短時間內完成，以爭取救援時間，

提高被救援者生存機率，讓被救援者及民眾，感受政府照顧保護人民生命財產之成果，提升民眾對政府施政滿意度。

(三)目標值：當年度接受空中救援任務起飛時間較規定時間縮短 2 分鐘(日間)、4 分鐘(夜間)之達成比率 90%。

(四)性別評估考核指標:本建築規劃建置性別友善硬體設施，於完工進駐 1 年後，針對不同性別實施友善硬體設施滿意度調查，以不同性別使用滿意度達 87%為目標值。

參、現行相關政策及方案之檢討

一、現況分析

(一)掌管事項:

依「內政部空中勤務總隊組織法」第 2 條規定，掌理下列事項:

1. 空中勤務制度之規劃、協調及執行。
2. 空中勤務之研究發展。
3. 空中勤務航務、機務、後勤補給之規劃及執行。
4. 空中勤務訓練之規劃及執行。
5. 支援各種天然災害及重大意外事故等災害搶救之空中救災。
6. 支援山難搜尋、水上救溺及海上救難等人命搜尋之空中救難。

7. 支援緊急醫療之空中救護轉診、器官移植等空中救護。

8. 支援災情觀測、重大緊急犯罪空監追緝、海洋(岸)空偵巡護、交通空巡通報、環境污染調查、國土綜合規劃、空勘航攝等空中觀測偵巡。

9. 支援救(勘)災人員、裝備、物資運送等空中運輸。

10. 空中救災、救難及其他相關之演習訓練事項。

11. 其他有關支援勤務。

(二)主要任務區分如下:

1. 緊急性勤務：

執行反恐任務或人命遭受危害待命機立即起飛執行空中救援任務，如水(海)域救生、山難搜救、緊急救護等。

2. 例行性勤務：

一般例行性勤務，如交通、治安、海空巡邏、空拍、環境保育、反恐及一般演訓等勤務。

(三)支援協定:

依據行政程序法第19條及空勤總隊組織法第2條之規定，空勤總隊已分別與海巡署、林務局、環保署、警政署及消防署等機關簽定支援協定，支援勤務如下:

1、海巡署:支援海空聯巡任務每月 50 架次、或 100 小時為原則，含共勤訓練及空巡，但得視勤務需求增減之。

2、林務局:每日上午 8 時至下午 5 時支援執行空巡、空勘或航攝任務。

3、警政署:每月約 10 架次，執行巡邏或共勤訓練。

4、消防署:除隨時待命出勤執行空中緊急救災、救護勤務外,另每月支援各級消防機關實施各項災害搶救演習及訓練勤務，以 50 架次或 100 小時為基準，但得視實際狀況增減之。

二、執行檢討

(一)績效統計:

空勤總隊一大一隊及一大二隊自 99 年 1 月 1 日至 108 年 12 月 31 日止共執行：空中救災搶救 1,947 架次(救災、救難、救護)、救援人數 577 人、運載 494 人、共乘人數 569 人、投水次數 427 次、滅火水量 333.6 公噸；空中觀測偵巡 788 架次、載運人員 24 人、共乘人數 357 人、物資運送 3 萬 6,108 公斤；空中運輸 19 架次，救援 6 人、載運 67 人、共乘 31 人、物資運送 8,023 公斤，總計救援 583 人、運載 585 人、共乘人數 957 人、投水次數 427 次、滅火水量 333.6 公噸、物資運送 4 萬 4,131 公斤、飛行架次 2,754 架次、飛行時數 5,259 小時 50 分，充分達成全方位支援，降低生命財產損失。

(二)勤務類別分析：

統計空勤總隊自 93 年 3 月 10 日成立迄 108 年 12 月 31 日止，除演習、訓練及維護飛行架次外，五大任務執行績效空中救災（包含火、水、風、震災、重大意外事故搶救等）5,550 架次、空中救難（包含山、水、海難搜救）6,178 架次、空中救護（包含緊急救護、醫療轉診、器官移植）3,102 架次、其中器官移植 22 架次、空中觀測與偵巡（包含災情觀測、重大緊急犯罪空監追緝、海洋（岸）空偵巡護、交通空巡通報、環境污染調查、國土綜合規劃空勘航攝等）9,491 架次、空中運輸 706 架次，總計救援人數 7,103 人、運載人數 9,830 人、共乘人數 6,923 人、運送物資 48 萬 117 公斤、滅火水量 1 萬 1,355 公噸、共計飛行架次 8 萬 9,683 架次，飛行時數 11 萬 8,481 小時 15 分。

(三)各駐地勤務量分析：(資料庫自 98 年開始建置各駐地勤務量，本計畫分析數據統計期間為 99 年 1 月 1 日至 108 年 12 月 31 日止)

	現行配置機隊	五大任務飛行架次	飛行架次比	飛行時數	飛行時數比	現行配置機型	未來規劃配置機型
臺北松山機場駐地	第一大隊第一隊	1,978	14.98%	4,057 時 05 分	15.97%	AS-365 3 架	AS-365 3 架 UH-60M 3 架 BEECH 1 架
	第一大隊第二隊	776	5.88%	1,202 時 45 分	4.73%		
臺中清泉崗機場駐地	第二大隊第一隊	1,997	15.12%	4,922 時 13 分	19.38%	AS-365 3 架	AS-365 3 架
	第二大隊第三隊	1,638	12.40%	2,380 時 10 分	9.37%	UH-60M 3 架	UH-60M 3 架
	第二大隊第二隊						機務隊
臺南駐地	第三大隊第一隊	1,805	13.67%	3,758 時 38 分	14.80%	BEECH 1 架	整併至臺北
高雄國際機場駐地	第三大隊第二隊	2,566	19.43%	4,719 時 5 分	18.58%	AS-365 3 架	UH-60M 3 架 AS-365 3 架
花蓮機場駐地	第一大隊第三隊	1,286	9.74%	2,393 時 35 分	9.42%	UH-60M 3 架	UH-60M 2 架
臺東豐年機場駐地	第三大隊第三隊	1,162	8.80%	1,968 30 分	7.75%	UH-60M 2 架	UH-60M 3 架
合計		13,208		25,402 時 01 分			

臺北一大一隊及一大二隊飛行架數 2,754 架次，佔整體飛行架次 20.85%，飛行時數 5,259 時 50 分，佔整體飛行時數 20.71%。

(四)現有各駐地棚廠空間分析

內政部空中勤務總隊現有駐地棚廠使用概況表					
駐地	寬度(門寬、公尺)	長度(公尺)	高度(公尺)	面積(平方公尺)	使用說明
臺北松山機場	20	52	5.3	1,040	1.現有駐地向民航局租用土地。 2.新駐地完成後預定配置 UH-60M 黑鷹直升機 3 架、AS-365 海豚直升機 3 架，現有棚廠高度無法停放 UH-60M 黑鷹直升機，面積亦無法容納機隊。
臺中清泉崗機場	72	40	10	2,880	1. 自建基地，103 年度啟用。 2. 預定配置 UH-60M 黑鷹直升機 3 架、AS-365 海豚直升機 3 架，並做為 UH-60M 黑鷹直升機機維保基地。
高雄國際機場	27	25	6	675	1. 向民航局租用土地。 2. 109 年 6 月新駐地完工後預定配置 UH-60M 黑鷹直升機 6 架、AS-365 海豚直升機 3 架，則暫時停放高雄舊棚廠。
花蓮機場	33	27	7	891	1. 向國防部無償借用 2. 配置 UH-60M 黑鷹直升機 2 架，可容納機隊。
臺東豐年機場	25.3	31	7	784.3	1.向國防部無償借用 2.行政院撥用國防部軍備局土地 4 公頃。

					3.預定配置 UH-60M 黑鷹直升機 3 架，預定 112 年竣工使用。
備註	UH-60 黑鷹直升機全長 19.6 公尺、主旋翼全長 16.5 公尺，高 5.13 公尺，依技令長寬各需 2 公尺安全距離，所以每架需求面積約 400 ㎡，其進場棚廠高度與飛機至少需有 1 公尺安全高度。				

BEECH 定翼機 1 架，依商維契約停放其棚廠，目前停放臺南亞航棚廠。為因應 UH-60M 黑鷹直升機接收，104 年奉准報廢 S-76 型 2 架、105 年 B-234 型 3 架拍賣、106 年全數汰除 UH-IH 型 12 架，目前執行任務計有 UH-60M 黑鷹直升機 8 架（原 9 架，1 架於 107 年 2 月 5 日事故，預定 109 年 8 月接收 6 架 UH-60M 黑鷹直升機）、AS-365 海豚機 9 架、定翼機 1 架，飛機將依任務機動調整。

目前臺北松山駐地棚廠面積 1,040 ㎡，依勤務考量未來預定配置 UH-60M 黑鷹直升機 3 架，AS-365 海豚直升機 3 架，現有棚廠高度、面積均無法容納，且棚廠、廳舍土地向民航局租用，為因應未來勤務與訓練需求，所以必需有足夠空間停放之棚廠。現經行政院核定，撥用松指部 5 號棚廠與東側土地，可提供未來配置需求，且將遵行政院核定以「有償撥用、代拆代建」原則，興建棚廠與兵舍，以滿足松指部釋出棚廠及土地後之任務需求。

(五)未來機隊配置情形：

為因應臺灣地形特殊，天然災害發生多屬地區性，常因地

形阻隔需直升機救援，爰此，為達縮短救援時間、靈活調度救援機隊及全方位出勤之目的，及依現有各駐地勤務量分析，未來接收 UH-60 黑鷹直升機後，機隊部署如下：

1、臺北松山機場駐地：UH-60M 黑鷹直升機 3 架，AS-365 直升機 3 架、定翼機 1 架，負責北部地區及東北部海域、新竹以北山區及馬祖各離島空中救援、救護任務。

2、臺中清泉崗機場駐地：UH-60M 黑鷹直升機 3 架，AS-365 直升機 3 架，負責中部海域、中部山區及金門等離島空中救援、救護任務。

3、高雄國際機場駐地：UH-60M 黑鷹直升機 3 架，AS-365 直升機 3 架，負責南部及西南海域、南部山區及澎湖等離島空中救援、救護任務。

4、花蓮機場駐地：UH-60M 黑鷹直升機 2 架，負責東部及東北海域、東部山區空中救援、救護及拍攝任務。

5、臺東豐年機場駐地：UH-60M 黑鷹直升機 3 架，負責東部及東南海域、東南部山區及蘭嶼、綠島等離島空中救援、救護任務。

(六)接機基地因應方案

接收 UH-60M 黑鷹直升機後，機隊部署方案如上，惟因現空勤總隊基地未完全建置完成，各駐地 UH-60M 黑鷹直升

機接機期程規劃及因應方案如下表：

內政部空中勤務總隊各駐地 UH-60M 接機期程規劃及架數						
機場 / 年度	104 年	105 年	106 年	107 年	109 年	備註
臺北松山機場					(3)	臺北預定布署 3 架全天候 UH-60M 黑鷹直升機，預定 109 年交機。在松山駐地未建置完成前，高雄興建完成先配置於高雄，俟松山興建完成後轉撥。
臺中清泉崗機場	3	2	1			移撥 2 架至臺東，因 107 年 2 月 5 日因蘭嶼事故後，再移撥 1 架，目前為 3 架。
高雄國際機場					(3)	全天候 UH-60M 黑鷹直升機預定 109 年交機，高雄棚廠興建預計於 109 年中完工驗收，於交機後直接配置。
花蓮機場			3			先配置 3 架 UH-60M 黑鷹直升機，未來配 2 架。
臺東豐年機場			2			未來配置 3 架 UH-60M 黑鷹直升機，兼做訓練基地。
合計	3	2	4		6	

目前北、高駐地尚未配置 UH-60M 黑鷹直升機前仍由 AS-365 海豚直升機執行，與現在相同可達成救援時效目標，如勤務量不足，需 UH-60M 黑鷹直升機執行，將由勤務指揮中心評

估，由已配置 UH-60M 黑鷹直升機駐地執行，以達救援目標。

三、未來勤務量

依統計資料顯示，空勤總隊自 93 年 3 月 10 日成立籌備處以來至 108 年 12 月 31 日止飛行架次已達 8 萬 9,683 架次，累積飛行 11 萬 8,481 時 15 分。接收 UH-60M 黑鷹直升機將吸收原 8,000 呎以上高山能量不足時由救護隊支援之勤務，而加以因氣候變遷現象，天候劇變，災害更不可測，預估未來勤務量將隨著增加，而一大一、二隊五大任務出勤架次預估可達每年 700 餘架次，飛行時數 1,000 多小時。也隨著民主化與民意高漲，人民對政府救災速度與成功率要求將更為嚴苛，配置先進直升機於首都臺北松山駐地，負責北部地區空中救災任務，符合民眾期待，又 UH-60M 黑鷹直升機為全數位化機型，不能露儲，所以建置臺北松山駐地專屬空中救災基地有其迫切及必要性。

四、臺北松山機場效能分析:

(一)臺北松山機場具有塔台管制及助導航設施、飛機加油、失事消防搶救、外力損害(FOD)清除等各項設施完備，是航空器單位必要設備，空勤總隊臺北駐地建置於此，能獲得飛行各項支援，符合國際民航組織(ICAO)相關規定，且空勤總隊已與臺北航空站簽訂失事機救援與故障航空器移

離等協議書。

(二)臺北松山機場位處北部要衝，空中救災基地建置於此，符合空勤總隊規劃，以 30 分鐘能到達救援目的地之原則，範圍可涵蓋新竹以北地區、東北海域、北部山區及馬祖離島空中救援、救護任務，符合民眾期待，政府施政目標。

(三)本案因屬航空器維修棚廠興建工程，位於臺北松山機場，土地座落臺北市松山區濱江段四小段 225 等 6 筆地號，與棚廠 1 幢，按謄本面積合計為 8,163 ㎡，土地分區使用為機場用地。依現行建築相關法令檢討，本案申請建築執照需將全區基地面積納入共同檢討，本案基地法定容積率不予規定（容積率不予規定之各項使用分區，由各目的事業主管機關就事實核認其容積率），建議細部設計單位容許值為±10%，本基地建築物高度限高最低為 36.65 公尺，空勤總隊建物高度約 22 公尺，於限高內興建，以符機場禁限建規定。另依行政院規定以「有償撥用、代拆代建」原則，代建松指部座機棚廠 1 座、油料分隊大樓、飛機清洗站(洗機坪)、油車棚、遷移 V-150 裝甲車棚與興建臨時貴賓室（提供興建貴賓室期間高賓使用）。

（四）基地使用計畫與整體空間規劃構想（建築示意圖如附錄 10）：

1、經蒐集國內外相關案例,參考現有中部勤務第二大隊、南部第三大隊使用經驗，檢討出基地內建築樓地板需求面積約為 8,163 ㎡(含 5 號棚廠地坪)，勤務備勤大樓(含總隊辦公空間)興建總樓板面積 8,925 ㎡。

2、本案依代拆代建原則，代為興建座機棚廠 1 座、油料分隊大樓、油車棚、飛機清洗站(洗機坪)、遷移 V-150 裝甲車棚與臨時貴賓室（提供興建貴賓室期間高賓使用)，將依松指部規劃需求面積與地點興建。空勤總隊部分因原駐地大坪林大樓,使用樓板面積狹窄,影響辦公效率,另為解決未來人力不足,計畫將一大隊勤務派遣與總隊部結合，及合併一大隊勤務派遣併至總隊勤務指揮中心,以精簡派遣人力,總隊部搬遷後，原址移交國產署接管統籌調派。總隊駐紮於松指部內,為解決日後軍隊營區保密,與行政管理,與日後上下班及洽公均需經過松指部問題,為解決上述問題,利用基地緊臨撫遠街之優勢,擬於撫遠街興建大門,可供獨立進出。

3、量體計畫上分別為勤務大隊勤務備勤區與總隊部結合興建勤務備勤大樓 1 幢（預計地上 5 層、地下 1 層)、棚廠區（5 號棚廠，松指部撥用)，已使用 30 餘年尚屬堪用狀態,將依維保需求辦理整修。各空間規劃面積與配置依據實際需求加以調整，得由建築師依實際需求規劃，細部設計完成後之總面積以不超出空間需求表

之總樓地板面積±10%為原則。

4、本案空間規劃工作係以「興建航空器棚廠」為主軸，由於飛機、直升機停放與維修機棚、飛行員備勤及勤務處所結合，其規劃方式應備勤處所與維修棚廠建築之專業與備勤機組員出勤動線及需求予以規劃，同時又須滿足總隊與勤務隊之勤務行政等需求。依使用機能差異，分為勤務、備勤、棚廠及維修區。就其機能使用、噪音隔絕、通風採光、備援系統等均納入設計，本計畫以臺北駐地機組勤務人數與總隊部人力，建置規劃之需求面積為目的(空間需求表如附錄 11)。

5、各區機能使用說明如下：

（1）勤務區主要為任務提示室、勤務處所等空間，包括機關首長、副首長、幕僚長、主管與員工辦公室、會議室、勤務指揮中心、大隊長、副大隊長、隊長、飛行員、機工長、維保人員、共勤人員等勤務處所、過境人員勤務室、會議室、任務提示室、航機務飛行裝具間、值勤官備勤室、哺乳室、電腦(資通訊)機房、消防門禁監視機房、儲藏室、廚房、餐廳、勤務車停車位等等。

（2）備勤區主要為備勤處所，包括可供所有進駐人員使用之廚房及餐廳及公共服務空間等。規劃有勤務備勤、辦公使用空間，另設航材庫房、機工長、維保

人員工作室、體能訓練室、航務辦公室、任務提示室、勤務管制室、航務練教室、CAPT 訓練教室體能教學訓練室，可供勤務人員訓練體力之用，並依使用需求分設單及雙人備勤室。

（3）棚廠區主要為飛機停放與維修、庫房機務空間及公共服務空間。包括座機棚廠維修區，需為大跨距挑高空間及規劃獨立之維修區、修管/品管辦公室、機務人員備勤室、機體修護辦公室、航空電子修護人員工作兼辦公室、機工長辦公室、任務裝備儲藏室、充電間、地面設備/機工具儲藏室、一般(高價)(恆溫、恆濕)航材庫、防靜電設施、毒/危險物品分置，現有 5 號棚廠修繕,以符合空勤總隊未來 UH-60M 黑鷹直升機進駐所需各項設施等。

（4）本案代建飛機棚廠（區）棟規劃，將以符合松指部座機使用各項設備、停放、維保、航材物料儲放區等進行規劃。另代建臨時貴賓室，提供層峰等高賓使用，同時辦理油料分隊大樓及油車棚興建，及代建飛機清洗站(洗機坪)等設施，該設施將依松指部需求規劃，以符合松指部及空勤總隊各機型使用需求，於洗機坪興建完成後，產權交由松指部管理，設施則共同使用，以發揮資源共享功效。

（5）本計畫建置不同性別友善空間，設置哺集乳室、分

別設置男女廁所、無障礙廁所等設施，並於規劃洗衣房、共用盥洗室等設施時，注意不同性別之隱私需求，必要時提供男、女獨立的使用空間，並建置監視系統，以確保使用者安全，使用經費概估約 1 仟萬元。

(6)本案因位於機場屬飛機起降噪音範圍，考量整體隔音工程、棚廠門、再生能源利用系統、天車工程、停機坪、飛機清洗站(洗機坪)、綠建築、節能環保、照明等工程。

（五）本計畫所需經費新臺幣(下同)27 億 6,702 萬 311 元（經費預估表如附錄 12），其中包括土地有償撥用經費 6 億 9,632 萬 8,389 元（土地面積 8,163m^2，以該地段 109 年 1 月公告土地現值 8 萬 5,303 元/m^2計算）、代拆代建、直接工程費（即雜項工程、建築工程、設備費用、景觀外構工程等工程發包費），間接工程費、公共藝術設置費、辦公應勤設備、專案管理費、工程設計監造費、空污費、物價指數調整款及補充地質鑽探費等。

肆、執行策略及方法

一、主要工作項目

本計畫分為二部分：一為遵行政院核定，代拆代建原則，代

松指部興建專機棚廠等設施（代建需求表如附錄13），另為修繕現有5號棚廠及興建總隊辦公與一大隊備勤處所。代建松指部飛機棚廠等為座機隊使用，空勤總隊部分則為空中救災基地建置，未來將做為直升機棚廠及勤務備勤處所，勤務備勤與總隊部結合，有利行政管理、節省派遣人力，藉此一機會興建，除可符合接機棚廠之需求，亦可收行政管理整體之效，充分發揮土地效益。執行計畫主要工作項目如下：

（一）執行直升機棚廠（5號棚廠）修繕，使其符合UH-60M黑鷹直升機進駐，將依技術文件規範需求檢討調整，各維保空間、勤務備勤處所與總隊部需求面積規劃。

（二）新建座機維保棚廠、航材庫存設施、維保需求之規劃，如後勤設施構建，將依技術文件規範需求檢討架設。

（三）未來座機棚廠配置新型座機及5號棚廠配置UH-60M黑鷹直升機等，其維保電源均需依機型需求設置電源與搭地樁之設置等各項設施。

（四）設置自動洗機坪，以利機隊進入高塵埃、化工業及海洋低空等高污染區任務執行完之飛機清洗，以節省人力工時、提升維護效能及銹蝕防制。本洗機坪由松指部與空勤總隊共用，以符資源共享原則。

二、分期（年）執行策略

本計畫分4個工作階段，於6年內完成，各年度執行策略如

下：

(一)第一工作階段：委託代辦及技服廠商招標作業

109 年 7 至 12 月：委辦專業機關代辦工程採購，請代辦機關結合建築、水電、空調、結構、污水、景觀等專業小組實施現地會勘，執行設計監造建築師評選，需求規劃等。

(二)第二工作階段：規劃設計階段

110 年 1 月至 111 年 6 月：建築師基本設計、細部設計、地質鑽探作業，主要建、器材設備討論與選用、招標文件撰擬等前置作業、公告招標、執行建築相關許可申辦作業、特種建築物都市計畫審議作業，及辦理工程發包作業。

(三)第三工作階段：新建工程施工階段(含各工程項目之地質改良、施工、驗收與搬遷作業，並依施工進度滾動檢討)

111 年 7 月至 113 年 12 月：辦理松指部貴賓室等使用單元復能與新建工程項目施作如下：

(1)新建松指部臨時貴賓室：拆除基地之既有報廢建築並新建臨時貴賓室、驗收、將既有臨時貴賓室搬遷至新建貴賓室。

(2)建置松指部臨時清洗站：建置臨時清洗站、遷移清洗飛機之設備並設置臨時廢水處理系統。

(3)遷建移松指部 V-150 裝甲車棚：拆解遷移 V-150 裝

甲車棚。

(4)新建空勤總隊勤務備勤大樓，包含一大一隊及一大二隊備勤處所與總隊部辦公廳舍，同時新建入口大門與圍牆。

(5)辦理松指部飛機棚廠、油料分隊大樓、油車車棚及飛機清洗站(洗機坪)新建工程。

(四) 第四工作階段：114 年 1 月至 115 年 6 月辦理 5 號棚廠修繕(含搬遷)作業，於修繕完成與驗收合格後，將空勤總隊直升機與所需硬體設備搬遷進入。

為期 UH-60M 黑鷹直升機及早進駐松山駐地，執行北部地區空中救災任務，請國防部空軍司令部、松指部等相關機關，鼎力協助規劃營區動線，以利工程進展順利。

三、執行步驟(方法)與分工

(一)用地取得：

1、空勤總隊用地

行政院 108 年院臺防字第 1080022921 號函，因應國家重大建設發展需要，松山機場（5 號棚廠及東側土地）、臺北市松山區濱江段四小段225、226-1、227-2、228-2、237-1、239-1 等 6 筆地號土地 8,163 ㎡土

地，配合空勤總隊「建置北部地區空中救災基地」需要，土地後續由空勤總隊辦理有償撥用，價款撥充營改基金。本計畫規劃辦理5號棚廠修繕與勤務管制與備勤處所興建（含總隊部），進駐UH-60M黑鷹直升機，以利執行新竹以北地區、東北海域、支援馬祖離島等災害救援任務。

2、松指部代拆代建用地

松指部代拆代建需求，其土地坐落臺北松山區濱江段四小段194、194-48、215、217、240、241、267、269、276共計9筆地號，按謄本面積合計為132,505㎡。

(二)環境影響評估及水土保持：

全案基地坐落臺北松山區濱江段四小段225、226-1、227-2、228-2、237-1、239-1、194、194-48、215、217、240、241、267、269、276共計15筆地號，按謄本面積合計為140,668㎡。

開發行為應否實施環境影響評估，應以開發單位向目的事業主管機關申請許可之開發行為內容，依申請時之「開發行為應實施環境影響評估細目範圍認定標準」

(以下簡稱認定標準)及環保署依環境影響評估法第 5 條第 1 項第 11 款公告規定認定。其中認定標準第 9 條第 1 款至第 5 款規定,「機場興建」「興建機場跑道、跑道延五百公尺以上或跑道中心線遷移」「機場之客運航廈、貨運站興建或擴建」「直升機飛機行場等民營飛行場(不含專供綜合醫院緊急醫療救護使用之直升機飛行場)之興建或擴建工程」「航空器修護棚廠(不含位於已取得許可並營運之機場範圍內)興建或擴建工程」等開發，符合該款各目規定之一者，應實施環境影響評估。

依行政院環保署 108 年 10 月 29 日，環署綜字第 1080078475 號函，本基地位於松山機場內，因屬已開發完成機場範圍內之航空器修護棚廠興建，無須實施環境影響評估。(如附錄 14)

依臺北市政府工務局大地工程處 108 年 10 月 24 日，北市工地審字第 1080153905 號函，本基地非屬本市山坡地範圍，無須擬具水土保持計畫送審。(如附錄 15)

(三) 地質改良

透過質鑽探報告，本案基地地質需進行地質改良，才能確保建物安全(鑽探分析資料如附錄 16)，其改良範圍為

空勤總隊勤務備勤大樓、代拆代建松指部之飛機棚廠、油料分隊、油車棚、臨時貴賓室等，其改良方式為採用筏式基礎，地質改良：深度從基礎版以下至GL-25m、改良率≧25%、改良強度Qu≧10kg/cm2。

(四)經費申請

本案中程計畫書報行政院核定後，分年編列預算支應。

(五)設計、施工及驗收

委託專業代辦機構辦理遴選設計監造單位及工程發包作業，竣工與驗收完成後由空勤總隊進駐營運及管理。

(六)督導

為利本計畫之順利推動，執行時將依「工程施工查核小組組織準則及工程施工查核小組作業辦法」規定辦理，並將邀機場安全專業人士納入工程督導小組，建立工程興建督導機制，確實掌握進度，並定期檢討，以利如期如質完工。

伍、期程與資源需求

一、計畫期程

（一）109年7月至12月：委辦專業機關代辦工程採購，請代辦機關結合建築、水電、空調、結構、污水、景觀等專業小組實施現地會勘，已完成設計監造建築師評

選，需求規劃等。

(二)110 年 1 月至 111 年 6 月：建築師基本設計方案、地質鑽探作業、細部設計，及主要建、器材設備討論與選用。招標文件撰擬等前置作業、公告招標、執行建築相關許可申辦作業、特種建築物都市計畫審議作業及辦理工程發包前置作業，依採購法規定評選優勝廠商。

(三)111 年 7 月至 113 年 12 月：執行工程開工，施工品質期程稽核及控管，室內需求規劃、履約管理、竣工、驗收、點交與搬遷作業。

(四)114 年 1 月～115 年 6 月：執行 5 號棚廠修繕施工品質期程稽核及控管，室內需求規劃與履約管理、竣工、驗收、點交與搬遷等作業。

本案因涉及松指部棚廠搬遷作業,其搬遷時間因工程無法進行，此一時間需增加，另因中程計畫核定時間不確定，擬請准予採相對期程,詳細作業期程以實際核定時間修正計畫時程。

二、所需資源說明

本案飛機棚廠與勤務備勤處所興建工程，於推動過程中，需機關間協調配合確立計畫內容及經費後,即依計畫及政府採

購法規定辦理規劃設計及施工等事宜，所需人力主要為機關現有業務承辦人員，餘均為承包廠商人力。

三、經費來源及計算基準

來源情形（單位：元）			
年度	主管機關送審經費		預算執行率
	工程費	土地有償撥用費	
109	300,000	0	0.01%
110	10,000,000	190,000,000	7.23%
111	150,000,000	100,000,000	9.03%
112	900,000,000	100,000,000	36.14%
113	900,000,000	100,000,000	36.14%
114	100,000,000	100,000,000	7.23%
115	10,391,922	106,328,389	4.22%
合計	2,070,691,922	696,328,389	100%

年度工作項目及經費需求(單位: 元)				
實施期程（年度）	預定工作項目	所需經費	執行單位	預定進度
109	工程規劃	300,000	空勤總隊	0.01%
	土地有償撥用費	0		
110	工程規劃	10,000,000	空勤總隊	7.23%
	土地有償撥用費	190,000,000		
111	工程規劃、興建發包採購	150,000,000	空勤總隊	9.03%
	土地有償撥用費	100,000,000		
112	工程興建	900,000,000	空勤總隊	36.14%
	土地有償撥用費	100,000,000		
113	工程興建	900,000,000	空勤總隊	36.14%
	土地有償撥用費	100,000,000		
114	工程興建	100,000,000	空勤總隊	7.23%
	土地有償撥用費	100,000,000		
115	工程興建竣工	10,391,922	空勤總隊	4.22%
	土地有償撥用費	106,328,389		
合計：2,767,020,311				100%

土地有償撥用費用編列，依109年土地公告現值計算（每平方公尺85,303元），案內編列撥入營改基金預算，如因工程進度超前，請准予先行支付工程款。

四、經費需求（含分年經費）及與中程歲出概算額度配合情形

本案經費擬均由中央預算支應，有償撥用、代拆代建與現有棚廠修繕、勤務備勤處所興建計畫，所需經費約27億6,702萬311元，執行期程自109年至115年完成。其中109年所需先期作業設計規劃經費30萬元，由空勤總隊臺東駐地中程計畫經費勻支。

經費需求之計算(單位：元)					
計畫期程	自民國109年7月 至 115年6月止				
年度	類別	中央預算	地方預算	其它	年度所需預算
109	經常門	0	0	0	0
	資本門	300,000	0	0	300,000
110	經常門	0	0	0	0
	資本門	200,000,000	0	0	200,000,000
111	經常門	0	0	0	0
	資本門	250,000,000	0	0	250,000,000
112	經常門	0	0	0	0
	資本門	1,000,000,000	0	0	1,000,000,000
113	經常門	0	0	0	0
	資本門	1,000,000,000	0	0	1,000,000,000
114	經常門	0	0	0	0
	資本門	200,000,000	0	0	200,000,000
115	經常門	0	0	0	0

	資本門	116,720,311	0	0	116,720,311
合計		2,767,020,311	0	0	2,767,020,311

陸、預期效果及影響

一、配合相關作業需要，建置執行空中救災勤務所需之設備，並依相關飛航規範辦理，以確保飛航安全。

二、借助臺北松山機場完善的飛航設施，協助本總隊飛航管制工作，俾利勤務執行及飛航安全。

三、首都建置空中救災基地，可使臺北松山機場內土地達到最高且多元之使用效能。

四、除供空勤總隊進駐臺北勤務隊有專用基地外，並藉以落實暨提升整體空中立體救災救難效能，使國家資源充分整合運用。

五、5 號棚廠及東側土地供空勤總隊建置基地，解決空勤總隊長期北部地區無空中救援基地之窘境，有利於北部地區各種災害空中救援任務之達成。

柒、財務計畫

自償率評估：

依據國家發展委員會「自償率」係指「營運評估年期內各年現金淨流入現值總額，占公共建設計畫工程興建評估年期內所有工程建設經費各年現金流出現值總額之比值」

公式：營運評估年期內各年現金淨流入現值總和／營建期間工程建設經費現金流出現值總和。因本工程系做為空中救災基地，無涉及營運行為，故無自償率相關評估依據。

捌、附則

一、替選方案之分析及評估：

空勤總隊之工作係以支援救災、救難、救護、運輸、觀測偵巡為主要之任務。以駐地到達救難地點 30 分鐘為原則下，本島依地區劃分為臺北、臺中、高雄、花蓮、臺東等地區編配勤務大隊與勤務隊駐地，為達到任務不中斷，3 個大隊與花、東兩隊彼此又互相支援。未來臺北駐地興建完成，將全面執行北部地區與協助馬祖離島傷患後送，及東北部海域災害救援任務，建構完整空中救援基地，所以臺北建置，實為當務之急。空勤總隊因執行任務特性，各大隊之駐地選址，只能附設於機場設施（北部：松山機場，中部：清泉崗機場、南部：高雄國際機場、臺東：豐年機場、花蓮：花蓮機場[無償借用國防部棚廠]）。空勤總隊接收 15 架 UH-60 黑鷹直升機，其中 3 架重型 UH-60 黑鷹直升機擬進駐臺北地區，須藉由臺北松山機場完善的飛航條件與補給資源的協助，方能順利達成任務。

二、風險評估(詳附錄 17)

空勤總隊現臺北棚廠勤務備勤處所係原由空中警察隊租用

民航局土地興建，使用 40 餘年已老舊，棚廠為鋼骨結構，雖結構尚稱完整，惟內部機務維修隔間狹窄破舊，且面積不敷使用，棚廠大門高度亦不足，現有電源設施亦不符合 UH-60M 黑鷹直升機所需高壓用電需求，故無法提供該機進駐使用。生活設施環境不佳，機組員迭有反映，因機場土地取得困難，現國防部同意以有償撥用，代拆代建方式，提供土地棚廠，可解決空勤總隊臺北駐地與棚廠問題，又可解決松山棚廠老舊一遇颱風即心驚膽跳，擔心棚廠屋頂損壞，影響飛機安全問題。

三、相關機關配合事項

(一)原飛機清洗站(建物編號 AA010072-158)於撥用土地內，因空勤總隊興建勤務備勤大樓基地內，請准予拆除同意松指部辦理除帳，由空勤總隊於松指部 5 號棚廠旁興建洗機坪 1 座，無償轉移松指部，供松指部與空勤總隊共同使用，以發揮資源共享之效。

(二) 為利於 UH-60M 黑鷹直升機及早進駐，空中救災基地及早部署完成，興建基地使用甲種圍籬、設雙層蛇腹網及監視系統，可使其他棚廠完全隔絕，讓座機棚廠、油車分隊大樓、油車棚、洗機坪與空勤總隊勤務備勤

大樓能同時施工，以防止因物價上漲影響工程預算，或興建工期過久,計畫經費恐不足營建物資上揚趨勢。本案請國防部空軍司令部、松指部，鼎力配合營區動線規劃,以利工程能同時施工,減少不可控因素影響。

（三）代建松指部座機棚廠竣工，點交完成，請松指部盡速辦理搬遷工作,以利空勤總隊執行5號棚廠修繕工程。

（四）空勤總隊飛機進駐5號棚廠，其任務執行比照現行作法，即通報航管，遵照塔臺指示進出。

（五）本案由空勤總隊主導計畫執行，松指部為代拆代建需求使用單位及特種建築物起造人，俟代建飛機棚廠等工程完成後，無償移交松指部使用。

(六)爲UH-60M黑鷹直升機及早進駐松山機場，請相關機關(單位)全力配合空勤總隊推動工程興建，相關新建工程項目應儘可能採併行方式辦理，以避免應營建物資走揚,導致計畫經費不足以支應工程款項等問題發生。

四、中長程個案計畫自評檢核表及性別影響評估檢視表如附表1、2。