

出國報告（出國類別：會議）

參加國際空運協會  
第 144 屆時間帶協調會議報告

服務機關：交通部民用航空局

姓名職稱：游孟晴技士

派赴國家：南非開普敦

出國期間：108.6.15 至 108.6.22

報告日期：108.9.5

## 摘要

為合理分配時間帶並使機場正常運作，國際空運協會（International Air Transport Association, IATA）固定於每年6月及11月召開時間帶協調會議（Slot Conference, SC），期透過航空公司代表與機場時間帶協調人面對面的協調溝通與訊息交換，以儘可能滿足各航空公司之需求，使班表合理化並提升機場設施之使用效率。本（第144）屆時間帶協調會議主要係協調2019年冬季（W19）班表期間（2019年10月27日起至2020年3月28日止）之時間帶，依各航空公司與協調人事先預約之接洽時間進行時間帶協調業務，並同時召開國際機場時間帶協調人團體第31次會議、亞太地區協調人第18次會議及主管會議（Heads of Delegation Meeting, HODM）。

# 目錄

壹、前言 .....	2
貳、我國機場時間帶協調情形 .....	3
一、2019 年冬季時間帶協調參數 .....	3
二、會議期間洽我國協調時間帶之航空公司 .....	4
三、時間帶協調情形 .....	5
參、會議期間相關子會議 .....	6
一、國際機場時間帶協調人團體第 31 次會議 (WWACG/31) ..	6
二、主管會議(HODM/26) .....	9
三、亞太地區機場協調人團體會議(APACA/18) .....	11
肆、因應 2020 年東京奧運會及殘奧會機場相關措施說明會 .....	18
伍、心得與建議 .....	20
附件	
附件一、第 144 屆時間帶協調會議備忘錄	
附件二、WWACG/31 會議資料	
附件三、HODM/26 會議資料	
附件四、APACA/18 會議資料	
附件五、APACA/18 會議紀錄	
附件六、日本為 2020 年東京奧運會及殘奧會說明會資料	

## 壹、前言

鑒於全球航空客貨運量持續增加，致各國機場日漸擁擠，又航空公司對航線、班表之安排，尚須考量目的機場之設施容量，且班表之安排及調整亦需考量對其他機場所產生的連鎖效應，國際空運協會（International Air Transport Association, IATA）為改善航班延誤情況，爰透過協調方式將各航空公司之航班於各機場所需的到離時間予以適度隔離，並自 1974 年起每年召開兩次時間帶協調會議（Slot Conference, SC），航空公司代表就其所需之時間帶，與民航主管機關授權之機場時間帶協調人面對面協調溝通或交換，協調人均儘可能滿足各航空公司需求，並確保時間帶協調作業公正透明。

目前時間帶協調會議固定於每年 6 月及 11 月召開，其中 6 月的會議主要係協調冬季班表期間(每年 10 月最後一個週日至翌年 3 月最後一個週日之前一日)各機場之時間帶，11 月的會議則在協調次年夏季班表期間(每年 3 月最後一個週日至 10 月最後一個週日之前一日)各機場之時間帶。

本（第 144）屆時間帶協調會議於 2019 年 6 月 17 日至 20 日於南非開普敦舉行，主要係協調 2019 年冬季（W19）班表期間（2019 年 10 月 27 日起至 2020 年 3 月 28 日止）之時間帶。（會議備忘錄如附件一）

目前桃園及高雄機場時間帶協調業務係由本局委託時間帶協調中立機構（台北市航空運輸商業同業公會國際機場時間帶協調中心）辦理，松山機場時間帶則由本局協調，透過實際參與國際時間帶協調事務，與參加各子會議研討 WSG( Worldwide Slot Guidelines, WSG)修訂提案，獲得最新修訂結果，並藉由會場中與各國代表交流機會，交換時間帶協調經驗。

本次會議行程為 2019 年 6 月 17 日下午報到，並召開國際機場時間帶協調人團體第 31 次會議，6 月 18 日下午舉行亞太地區協調人第 18 次會議（Asia/Pacific Airport Coordinators Association, APACA），6 月 20 日下午召開主管會議（Heads of Delegation Meeting, HODM），其餘時間則依各航空公司與協調人

事先預約之接洽時間進行時間帶協調業務。

以下就會議期間我國機場時間帶協調情形及相關子會議討論內容進行說明。

## 貳、我國機場時間帶協調情形

本次會議期間協調包括桃園、高雄及松山等 3 個機場(2019 年冬季班表(W19)之時間帶(W19 季班表自 2019 年 10 月 27 日起至 2020 年 3 月 28 日止)，以下依序說明我國桃園、高雄及松山等 3 個機場時間帶協調參數，其次介紹會議期間洽我國協調時間帶之航空公司，最後則分別說明 3 個機場之時間帶協調情形。

### 一、2019 年冬季時間帶協調參數

#### (一)桃園國際機場

##### 1. 跑道

W19 季採雙跑道協調，每小時起、降各 30 架次(06:00~09:59 時段起飛 32 架次)；起降合計每一小時不超過 50 架次，每二小時不超過 90 架次；每日不超過 830 架次。

##### 2. 停機坪

作業機坪於 00:00~04:59 時段客機為 24 個、貨機 9 個，其餘時段則為客機 57 個、貨機 20 個(22:00~05:59+1 時段新增航班地停時間不超過 2 小時。)

#### (二)高雄國際機場

##### 1. 跑道

國際航線每小時起降合計 20 架次；00:00~06:30 時段為宵禁。

##### 2. 旅客航廈

入境旅客每小時 2,000 人次，出境旅客尖峰時段 06:30~08:00、13:00~15:00 每小時為 1,700 人次，其餘時段每小時 1,800 人次。

### (三)松山機場

1. 每一出境航班之最小隔離時間為 20 分鐘，如 2 航班中含 1 架 E 類航空器，其最小隔離時間為 30 分鐘；如 2 架均屬 E 類航空器，則最小隔離時間為 60 分鐘。
2. 每一入境航班之最小隔離時間同出境航班。
3. 上午 7 時以前及晚上 8 時以後不再增加 A330 型航空器起降。

## 二、會議期間洽我國協調時間帶之航空公司

本次會議期間與我國洽談協調時間帶之航空公司如下表：

時段	接洽單位			
	6月17日	6月18日	6月19日	6月20日
上午	報到	靛藍航空 6E 法國航空 AF 菲律賓航空 PR 濟州航空 7C 宿霧航空 5J 汶萊航空 BI 聯邦快遞 FX 中國國際航空 CA 國泰航空 CX 日本航空 JL 優比速 UPS 5X 真航空 LJ 泛太平洋航空 8Y	德威航空 TW 易斯達航空 ZE 亞洲飛龍航空 Z2 香港華民航空 LD 澳門航空 NX 長榮航空 BR 博立航空 PO 香港航空 HX 四川航空 3U 泰全亞洲航空 XJ 土耳其航空 TK 廈門航空 MF	靛藍航空 6E 阿聯酋航空 EK 土耳其航空 TK 長榮航空 BR 紐西蘭航空 NZ 法國航空 AF  亞洲協調人聚會
下午	WWACG會議	欣豐虎航空 TR 韓亞航空 OZ 泰全亞洲航空 XJ 春秋航空 9C 全亞洲航空 D7 中華航空 CI 長榮航空 BR 樂桃航空 MM 景成柬埔寨國際航空 QD 星悅航空 7G	亞洲天網航空 6J 捷星日本航空 GK 盧森堡航空 CV 泰國航空 TG 泰國微笑航空 WE 台灣虎航 IT 長榮航空 BR 國泰航空 CX 全日空航空 NH 馬亞洲航空 AK	主管會議

		東方航空 MU 南方航空 CZ 空橋貨運航空 RU 吉祥航空 HO 柬埔寨航空 KR 台灣虎航 IT 馬亞洲航空 AK APACA 會議	星宇航空 SJX 亞航日本 DJ 海南航空 HU 越南航空 VN 日貨航空 KZ	
--	--	---	--	--

### 三、時間帶協調情形

#### (一) 桃園機場及高雄國際機場

1. 部分航空公司向協調人洽詢所需時間帶是否有剩餘，協調人先就需求再予檢視後，向航空公司說明，並提供目前時間帶使用分布狀況供航空公司攜回參考，對可提供之時間帶如確定要調整，再正式由航空公司以電子郵件提出需求，或由協調人紀錄航空公司需求並列入等候名單，如會議期間他航歸還時間帶，會立即依序通知。
2. 部分航空公司詢問有關桃園國際機場滑行道工程及高雄國際機場跑道工程進度等相關問題，已向業者詳細說明。
3. 航空公司詢問桃園及高雄國際機場起降尖峰分布狀況，協調人除詳細說明外並提供書面 Notice of Airport Capacity(NAC)資料供參。

#### (二) 松山機場

部分陸籍與韓籍航空公司詢問 W19 時間帶 SAL 分配結果，表達希望盡早收到回覆，以利班表排定，已答覆本局將於近日公布。

## 參、會議期間相關子會議

本次時間帶協調會議期間，安排 3 項子會議，包括：國際機場時間帶協調人團體 (Worldwide Airport Coordinators Group, WWACG/31) 會議、主管會議 (Heads of Delegation Meeting, HODM/26) 及亞太地區協調人會議 (Asia/Pacific Airport Coordinators Association, APACA/18)，邀集時間帶協調單位及航空公司代表參加，以瞭解時間帶相關業務之發展，會議內容摘述如下：

### 一、國際機場時間帶協調人團體第三十一次會議 (WWACG/31)

國際機場時間帶協調人團體 (Worldwide Airport Coordinators Group, WWACG) 會議於 6 月 17 日 16:00 舉行，由各國際機場協調單位之代表參加，會議議程、會議資料及會議紀錄詳附件二、附件三及附件四，內容摘要如下：

(一) 介紹新成員及指派會議秘書。

(二) 前次會議紀錄無異議通過。

(三) IATA 事務

1. 新 WSG 管理單位：

(1) 未來 WSG (Worldwide Slot Guidelines) 將更名為 WASG (Worldwide Airport Slot Guidelines)，並變更其管理架構。



(2) 其中 ASWG (Airport Slot Working Groups) 將由機場、航空公司及協調人組成，系統業者或其他相關業者亦可加入，成員應來自全球各地區以達區域平衡為宜。其主要工作為修訂、變更及改善 WASG，並將工作成果提報 WASB(Worldwide Airport Slot Board)審核後發布。

(3) WASB(Worldwide Airport Slot Board)

- i. WASB將由 21 名會員組成，包括:7 名航空公司代表(6 名 SPWG(IATA Slot Policy Working Group)會員+1 名非 SPWG 會員)、7 名協調人/調度員代表(不可為機場方或航空公司方)、7 名機場代表 (L2 及 L3 機場)。
- ii. WASB 決議取決於三方共識，若無法達成共識時，必須在所有航空公司和機場代表均同意，且未違反時間帶分配之獨立、透明、中立原則，協調人亦無正當理由反對之情況下通過。
- iii. WASB 任務包含：建立 ASWG 並分配其工作範圍和時程；因應可能對業界產生重大影響的未來趨勢和技術，進行對應的分析與措施；審查及核定 ASWG 工作成果；監督與時間帶協調相關發展，以促進

全球執行 WASG 的一致性；為服務及系統開發提供指導；與其他相關單位聯繫及合作。

## 2. WSG 檢討工作小組報告目前工作進度

因應 2016 年 9 月第 39 屆 ICAO 大會決議由 ACI(Airport Council International)、WWACG 與 IATA 共同合作制訂更有效率及合理之時間帶分配規則，WSG 檢討工作小組已接近完成，預計於 2019 年底 ICAO 會議上提交成果。各工作小組作業進度如下：

### (1) 機場分級

- i. 已納入 WSG 第 10 版：加強敘述機場容量公告、協調和級別變更程序，並配合冬、夏季時間帶分配一年檢核二次。
- ii. 進行中：檢討 EL2 (Enhanced Level 2) 機場模擬測試結果，確認其可行性；針對機場容量公告日期進行各機場問卷調查。

### (2) 繁忙機場新進業者

- i. 已納入 WSG 第 10 版：調整時間帶分配優先順序，擴大時間帶池，並放寬新進業者定義，使新進業者有較大機會進入繁忙機場營運。時間帶分配時可將機場及業者發展計畫納入考量。
- ii. 進行中：檢討航空公司申請時間帶之附註要求，及協調人有條件給與時間帶之相關規定。

### (3) 時間帶使用監控

- i. 已納入 WSG 第 10 版：加強時間帶使用之監控已成為管理時間帶協調的基本工作，爰重新編寫 WSG 第 9 章，說明時間帶使用監控關鍵原則，並提出時間帶營運前之預防及營運後之檢核分析，另建議成立時間帶使用效能委員會(Slot Performance Committee)。
- ii. 進行中：檢討影響時間帶使用之不可抗力因素。

#### (4) 歷史時間帶

進行中：評估新增連續時間帶歸還期限之執行效果、歷史時間帶判定原則之更明確化與分析 HBD(Historics Baseline Date)前後之時間帶狀況暨此期間班表規劃及時間帶歸還的影響因素。

3. JSAG/31 (MIA) and JSAG/62 (CPT)會議報告。

#### (四)WWACG 事務

##### 1. WWACG 章程修改

鑒於新 WSG 管理單位修正，未來 WASB 核定時可能需進行會員投票，而會員中包含 7 名來自 WWACG 協調人/調度員代表(非機場方或航空公司方)，以確保該等投票不受機場或航空公司影響，爰配合修正 WWACG 章程中會員資格條文，並請有受到修訂條文影響之會員重新提送入會申請書。條文修訂重點如下：

- (1)By-laws 9.1 節：來自航空公司方或機場方的協調人/調度員僅能以 Partner 身分加入 WWACG，而非 Members 或 Joint Member 身分。
- (2)By-laws 11 節：董事會由五至七名董事組成，只有來自非航空公司或機場方的 Partner 才能於董事會任命。

##### 2. WWACG 財務報告。

#### (五)下次會議日期/時間和地點

2019 年 11 月 11 日 16:00~18:00 於澳洲布里斯本。

## 二、 主管會議(HODM/26)

主管會議 (Heads of Delegation Meeting - HODM) 於 6 月 20 日 14:30 舉行，由航空公司及協調單位主管代表參加。會議簡報及會議紀錄詳附件五，主要內容摘述如下：

(一)議程一：行政

主持人歡迎與會人員並邀請大家積極參與。

(二)議程二：WSG 檢討工作小組報告目前工作進度(同 WWACG/31 內容)

(三)議程三：WSG 第 10 版修訂內容(詳 APACA/18 內容)

(四)議程四：新 WSG 管理單位(同 WWACG/31 內容)

(五)議程五：未來 SC 會議

1. SC145 預計 2019 年 11 月 12-15 日於澳洲布里斯本(Brisbane Convention & Exhibition Centre)舉行；SC146 預計 2020 年 6 月 16-18 日於加拿大蒙特婁舉行(Palais de Congres de Montreal)，會議註冊費約 100 美元。
2. SC 會議將提供簡便餐點。



Brisbane Convention & Exhibition Centre, Australia



Palais de Congrès de Montreal, Canada

(六)議程六:JSAG 報告

(七)其他事項:無

### 三、 亞太地區機場協調人團體會議

亞太地區協調人第十八次會議 (Asia/Pacific Airport Coordinators Association, APACA) 於 6 月 18 日 17:00 舉行, 由亞太地區機場協調人與時間帶調度員參加。會議議程及會議紀錄詳附件六、七。主要內容如下

(一)本次會議參與人員來自 11 個經濟體, 13 個單位, 共 22 名。

(二)議程一: 第十七次會議會議紀錄無異議通過。

(三)議程二: WSG 第 10 版修訂內容

第 10 版 WSG 已於 2019 年 6 月 20 日之 HOD 會議通過, 並自 2019 年 8 月 1 日起生效。修正重點說明如下:

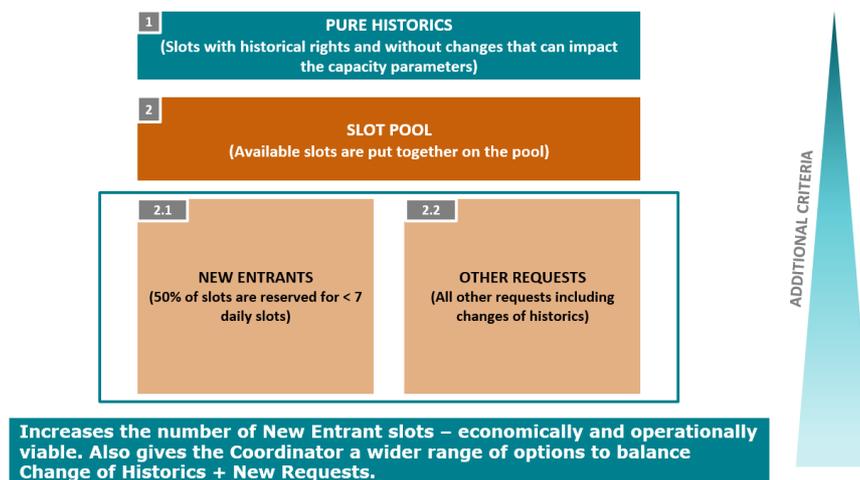
#### 1. 時間帶分配優先順序(自 W20/21 季生效)

- (1) 原版 WSG 時間帶分配優先順序依序為:(1)歷史時間帶、(2)歷史時間帶調整、(3)剩餘時間帶組成時間帶池, 時間帶池中至少 50%分配給新進業者、(4)延續前季成為全年營運航班、(5)新增航班。
- 新版 WSG 時間帶分配優先順序改為:(1)歷史時間帶(包含不影響時間帶參數之調整, 如班號變更)、(2)剩餘時間帶組成時間帶池, 時間帶池中 50%分配給新進業者、(3)其他包括延續前季成為全年

營運航班、新增航班、歷史時間帶調整等。

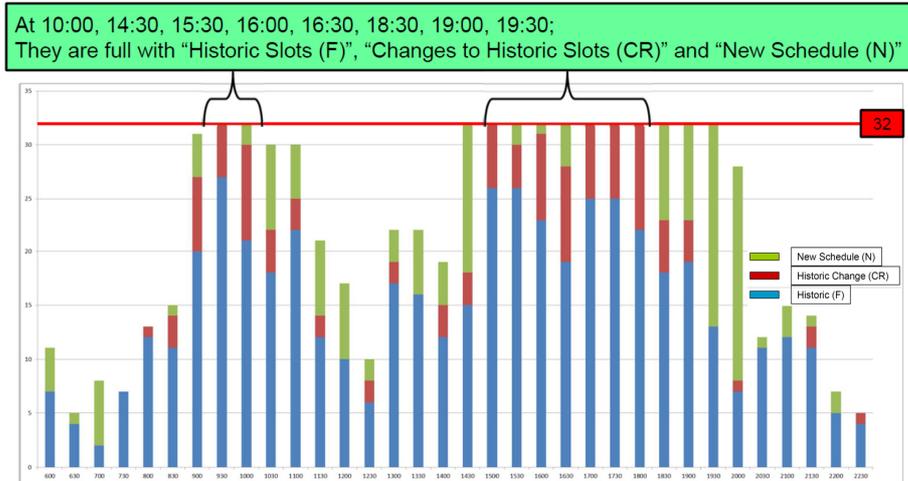
## ALLOCATION PRIORITIES

NEW SYSTEM BALANCE NEW ENTRANT REQUESTS WITH CHANGE OF HISTORICS AND OTHER NEW REQUESTS

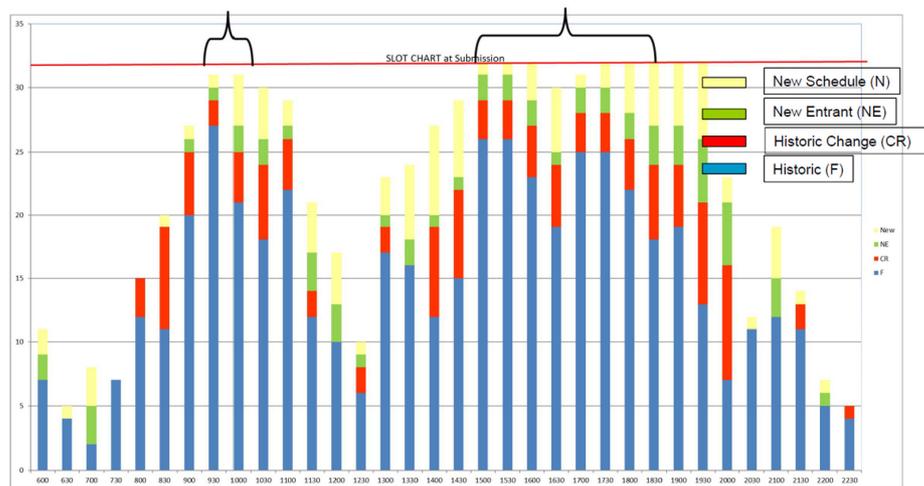


- (2) 新版 WSG 提及航空公司要求歷史時間帶調整時，要附帶提出能接受之時間範圍，若該範圍內無可分配時間帶，則回歸原歷史時間帶之時間。
- (3) 經模擬新、舊版 WSG 時間帶分配結果，顯見新版 WSG 較能平衡新進業者、既有業者及歷史時間帶調整之時間帶分配。另香港機場時間帶協調人表示為使繁忙機場時間帶被充分運用，於歷史時間帶調整後，可能重新檢視剩餘時間帶，其中如有新進業者之前需求之時間帶，則再予分配，惟將造成時間帶分配程序更為複雜，引起諸多討論。據 APACA 主席表示未來可能嘗試編寫具體執行步驟供協調人參考。

舊版WSG時間帶分配結果



新版WSG時間帶分配結果



## 2. 新進業者定義(自 W20/21 季生效)

原版 WSG 定義：航空公司當日持有少於 5 個時間帶，可視為新進業者。新版 WSG 則改為：航空公司當日持有少於 7 個時間帶(即當日持有少於三起三降，共 6 個時間帶者)，可視為新進業者。

## 3. 時間帶使用監控(WSG 第 9 章全部更新，自 W19/20 季生效)

### (1) 時間帶使用監控

- i. 時間帶使用監控係為管理航空公司使用時間帶狀況之措施，以確保有效利用機場基礎設施。可分為營運前及營運後二階段管理方式，營運前分析可預先判別及防止潛在之時間帶不當使用，

營運後比對出被不當使用之時間帶，並取消其下一季之歷史優先權。

- ii. 航空公司在三級機場(Level 3, L3)機場應按規定使用時間帶，隨時查核時間帶執行狀況並及時改正。
- iii. 機場管理單位及時提供協調人所需資料數據，監督機場的整體狀況，並提報潛在之時間帶不當使用予協調人。
- iv. 協調人執行時間帶使用監控，警告、糾正、記錄，並通知機場單位時間帶不當使用之情況。
- v. 協調委員會就監控及不當使用相關事項向協調人提出建議。

#### (2) 時間帶使用監控基本原則

- i. 時間帶使用監控目的係為使分配予航空公司之L3 機場時間帶可被充分使用，倘發現潛在時間帶不當使用，則協調人能預先通知業者並及早施行糾正措施，協調人可諮詢相關單位（如時間帶協調委員會、時間帶使用效能委員會、機場管理單位或飛航管制單位）共同審查監控結果。
- ii. 不當使用時間帶情況包括於L3 機場營運但未取得時間帶、營運時間及內容方式等明顯異於所分配之時間帶、持有時間帶但未使用或故意占用，意圖阻止其他業者取得等。

#### (3) 營運前分析

協調人可藉由營運前資料分析來防止時間帶不當使用，當發現航空公司已公布之航班資訊與所分配時間帶有差異時，應通知航空公司採取改正措施以避免可能的不當使用。惟避免時間帶不當使用應為航空公司之責任。

#### (4) 營運後分析

- i. 由協調人定期比對時間帶與實際營運資料(如機場提供相關營運資料或航管飛行計劃等)來判別潛在時間帶不當使用。協調人雖可忽略實際運作上微小差異，惟仍應考量明顯造成營運中斷因素是否合理(如天氣因素或罷工事件等)、差異是否屬合理容差範圍內等。倘協調人評估營運之航班屬不當使用時間帶者，則協調人須與航空公司聯繫以執行進一步查核。
- ii. 當執行進一步查核時，協調人須以書面方式請航空公司於合理期限內解釋差異及建議改正措施，所有協調過程必須在「同意歷史時間帶截止日(Agreed Historic Deadline)」前結束。協調人應儘快確認業者是否有時間帶不當使用情事，促其及早改正，持續監督時間帶使用狀況並通知機場。
- iii. 若航空公司未能適時提出答覆或所提送之改正措施不足，協調人可考慮採取進一步措施，包括移送機場的時間帶協調委員會(Coordination Committee)或其他主管機構、失去歷史優先權、未來如新增航班給予該業者較低優先順序、收回該航班當季剩餘時間帶、法規處罰等措施。

#### (5) 時間帶協調委員會/時間帶使用效能委員會

建議 L3 機場於「時間帶協調委員會」下，設立「時間帶使用效能委員會」，若無則由「時間帶協調委員會」執行。委員會任務為就時間帶監控議題向協調人提出建議、公正判斷是否為不當使用、建議糾正措施、調解爭議、改善航班準點率、減少時間帶不當使用、有效利用機場容量等。其成員須具專業知識包括：機場管理單位、最能代表機場營運之二~三家航空公司、協調人、飛航管制單位代表等。

#### (四)議程三：新 WSG 管理單位(同 WWACG/31 內容)

(五)議程四：WWACG 章程修改(同 WWACG/31 內容)

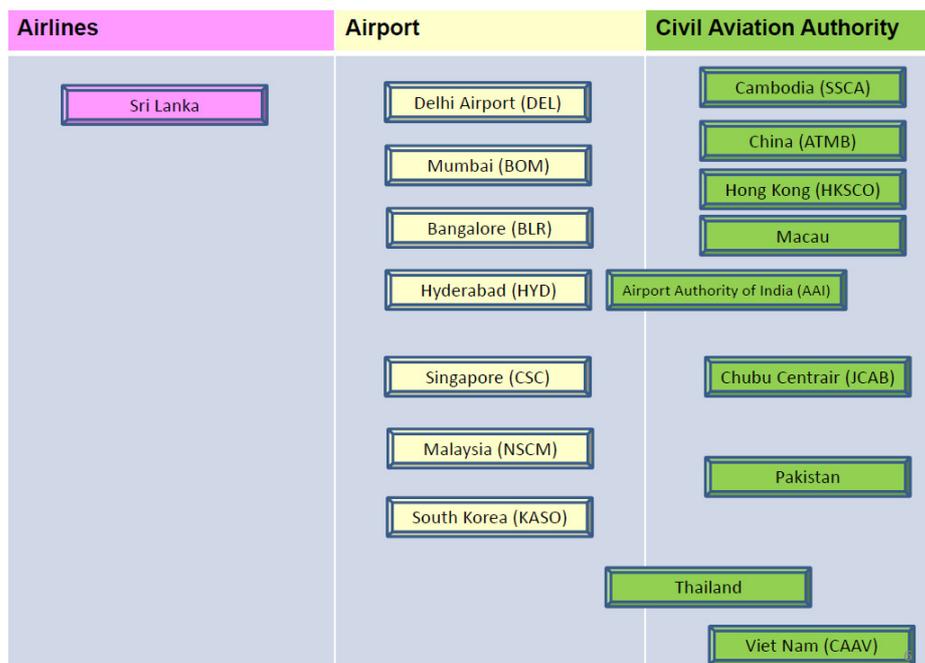
(六)議程五：亞太地區時間帶協調機構之獨立性及資訊透明度

1. 時間帶協調機構之獨立性

(1) WSG 強調時間帶協調機構在功能與財務上之獨立性，意即避免附屬於航空公司、機場或政府機關，經費來源可能來自多個相關單位共同資助或非營利機構。目前亞太地區時間帶協調由中立機構負責的有澳洲(1997 年成立)、臺灣(2005 年成立)、日本(2008 年成立)及印尼(2015 年成立)。

Economy	Australia	Chinese Taipei	Japan	Indonesia
Organization	Airport Coordination Australia (ACA)	Airport Coordination Taipei (ACT)	Japan Schedule Coordination (JSC)	Indonesia Airport Slot Management (IASM)
Form of Organization	Private Company (Established in 1997)	Non profit organization (Established in 2005)	Non profit organization (Established in 2008)	Non Profit Organization (Established in 2015)
Representative	Petra Popovac	Flora Yeh (Summer) Karyn Huang (Winter)	Hiroki Takeda	Toto Sudiarto
Airport Coordinated	41 Airports coordinated/ Managed (Australia 8(L3), UAE 1, Philippines 1, Oman 4, Saudi Arabia 26, Ireland 1)	2 Airports (Level 3: 1, Level 2:1)	5 Airports (Level 3: 3, Level 2: 2)	35 Airports in Indonesia (Level 3: 1, Level 2: 1)
Coordination Committee	Coordination Committee (SYD, BNE, MNL, JED, RUH) Facilitation Committee (Australia, Others)	Coordination Committee	Airports Coordination Committee (NRT, HND, FUK)	
Web Site	<a href="http://www.airportcoordination.org">http://www.airportcoordination.org</a>	<a href="http://www.apcoord.org.tw/">http://www.apcoord.org.tw/</a>	<a href="http://www.schedule-coordination.jp/">http://www.schedule-coordination.jp/</a>	<a href="http://www.iasmslot.com/">http://www.iasmslot.com/</a>

(2) 比較 2011 年及 2019 年亞太地區時間帶協調機構所屬單位之調查結果，目前機場時間帶由航空公司協調僅剩斯里蘭卡，原由航空公司協調之印尼轉由中立機構協調、紐西蘭轉由英國 ACL(Airport Coordination Landon) 協調、菲律賓轉由澳洲 ACA(Airport Coordination Australia) 協調。另由機場協調的有：印度德里、孟買、班加羅爾、海德拉巴、新加坡、馬來西亞和韓國，其餘則由政府機關負責。



## 2. 時間帶協調機構之資訊透明度

WSG 已明定時間帶相關資訊之揭露，如機場協調參數、當地規定、航空公司持有之歷史時間帶、時間帶分配狀況等。會中主持人介紹 6 個時間帶協調機構網站揭露資訊，包含：澳洲 ACA、臺北 ACT(Airport Coordination Taipei)、日本 JSC(Japan Schedule Coordination)、印尼 IASM(Indonesia Airport Slot Management)、香港 HKSCO(Hong Kong Schedule Coordination Office)、韓國 KASO(Korea Airport Schedule Office)等，並建議其他時間帶協調機構亦建立網站適時揭露時間帶相關資訊。

### (七)議程六：其他事項

說明亞洲協調人聚會時間及介紹澳洲布里斯本新跑道。

## 肆、因應 2020 年東京奧運會及殘奧會機場相關措施說明會

為因應 2020 年 7 月至 9 月將於東京舉行之奧運會及殘奧會，日本國土交通省除改變三個機場之機場等級外，亦針對部分機場之不定期航班申請實施特殊時間帶協調措施，包含「先期特殊協調機制」及「特殊協調機制」。為加強宣導相關措施，爰於本次時間帶協調會議召開說明會，主要內容如下：

### 一、 機場等級變更

因應奧運會及殘奧會期間航班之增加，日本依據 WSG 6.6 章節暫時變更三個機場等級，包含札幌機場由 L2 提升為 L3 機場、仙台機場由 L1 提升為 L3 機場、名古屋機場由 L2 提升為 L3 機場。另於指定為奧運會或殘奧會相關人員入境機場之札幌、仙台、羽田及成田等機場設置接待處及提供特殊保安服務。

### 二、 特殊協調機制

- (一)先期特殊協調機制：僅於仙台及名古屋機場實施，期間自 2019 年 8 月初至 9 月底，受理航空公司於奧運會或殘奧會期間之不定期航班申請，惟主管機關保留變更航班時間之權力，以配合可能之定期航班時間異動。
- (二)特殊協調機制：僅於成田、羽田、茨城、仙台、名古屋及札幌等 6 個機場實施，期間自 2019 年 12 月初至 2020 年 2 月中，受理航空公司於奧運會或殘奧會期間之不定期航班申請，並依各機場不定期航班分配原則辦理。
- (三)日本民航局東京機場辦事處(JCAB Tokyo Airport Office) 將受理上述 2 機制之不定期航班申請，並與各機場辦公室=事處保持聯繫。

### 三、 特殊協調原則

- (一)空運需求尖峰期間

日本民航局於著手成田、羽田、茨城、仙台、名古屋及札幌等 6 個

機場奧運會及殘奧會期間不定期航班申請時，將該期間(2020年7月至9月)依空運需求預測定義如下：

1. 空運需求集中期間：7月17日至9月13日。
2. 空運需求最尖峰期間：7月21至25日、8月8至10日、8月22至26日、9月5至7日。
3. 其他期間：7月1至16日、9月14至30日。

## (二)不定期航班優先順序

依國際奧林匹克委員會定義VIP相關人員為V1、V2及V3等級，對應不定期航班之優先順序為V1、V2、V3及其他等級航班。

## (三)各機場不定期航班受理原則

### 1. 羽田機場

- (1) 僅實施「特殊協調機制」。
- (2) 空運需求最尖峰期間僅受理V1不定期航班申請；空運需求集中期間僅受理V1及V2不定期航班申請。
- (3) 航機地停時間不可超過3小時，如有超過地停時間限制之需求，將被移轉至其他機場。

### 2. 成田機場

- (1) 僅實施「特殊協調機制」。
- (2) 空運需求最尖峰期間僅受理V1、V2、V3及日本官方認證之不定期航班申請。
- (3) 航機地停時間不可超過3小時，如有超過地停時間限制之需求，將被移轉至其他機場。

### 3. 茨城機場

- (1) 僅實施「特殊協調機制」。
- (2) 空運需求最尖峰期間僅受理 V1、V2 及 V3 不定期航班申請。
- (3) 航機地停時間不可超過 3 小時，如有超過地停時間限制之需求，將被移轉至其他機場。

#### 4. 仙台機場

- (1) 實施「先期特殊協調機制」及「特殊協調機制」。
- (2) 受理奧運會及殘奧會期間各類不定期航班申請。

#### 5. 名古屋機場

- (1) 實施「先期特殊協調機制」及「特殊協調機制」。
- (2) 受理奧運會及殘奧會期間各類不定期航班申請。

#### 6. 札幌機場

- (1) 僅實施「特殊協調機制」。
- (2) 受理奧運會及殘奧會期間各類不定期航班申請。

## 伍、心得與建議

- 一、近年全球廉價航空大幅興起，航班數量增加趨勢明顯，各國機場面臨設施容量漸不敷使用，致新進業者依原 WSG 時間帶分配優先順序取得時間帶愈顯不易。為增加新進業者取得機場時間帶之機會，WSG 第 10 版修訂內容調整時間帶分配優先順序，將新進業者優先順序提高至歷史時間帶調整之前，並放寬其資格門檻。此項調整雖有助於平衡新舊業者間時間帶之取得，惟對於時間帶分配作業上可能造成混淆及降低時間帶使用效率。舉例來說，當時間帶池僅剩 1 個時間帶，如優先分配予新進業者，則無剩餘時間帶可讓歷史時間帶調整；反之，如優先予歷史時間帶調整，

則不影響所餘 1 個時間帶，新進業者仍有取得所需時間帶之機會，爰如何平衡新舊業者間之時間帶分配，尚需訂定具體步驟提供時間帶協調人參考，本局將持續瞭解相關進展。

- 二、 為確保機場設施資源有效利用，WSG 第 10 版增訂時間帶使用監控章節，訂定各單位分工及責任、時間帶使用監控方法、不當使用時間帶判別原則、修正措施、強制措施等內容，對繁忙機場時間帶管理有相當助益。目前我國已訂有「桃園國際機場時間帶使用情形監控作業規定」逐月進行時間帶使用監控作業，並有國際機場時間帶協調監督會處理相關爭議，大致尚符 WSG 第 10 版修訂內容。後續如該章節訂有更具體之措施，將配合檢討並修正上述作業規定。
- 三、 日本為因應 2020 年東京奧運會及殘奧會期間航班之增加，除暫時提升札幌、仙台及名古屋為 L3 機場外，另針對不定期航班時間帶申請實施特殊協調措施，就不同等級之不定期航班申請相關機場時間帶予以限制，可降低機場於空運需求尖峰期間之擁擠程度。除非不定期航班占所有航班比例甚低，此作法之效果可能不如預期外，我國各機場如有設施容量不足或工程進行期間，此作法或可為緩解尖峰時刻擁擠或時間帶匱乏困境之參考。
- 四、 時間帶會議舉行期間 IATA 亦提供航空相關產業之展覽場地，各國知名機場皆藉由發送精美紀念品或相關文宣行銷其機場，以吸引航空公司將其列為增開新航點或商業往來之合作對象，進而增加機場收益考量；為增加我國在國際上之能見度，建議桃園國際機場公司及航空站可於會場設置攤位，吸引外籍航空公司來臺新闢航班，以提升我國機場知名度及促進國際間交流合作。