



請立即發佈

新聞聯絡人：許書耕組長、胡智超研究員

電話：02-23496820、02-23496821

傳真：02-25450427

E-mail：keng@iot.gov.tw、newgeor@iot.gov.tw

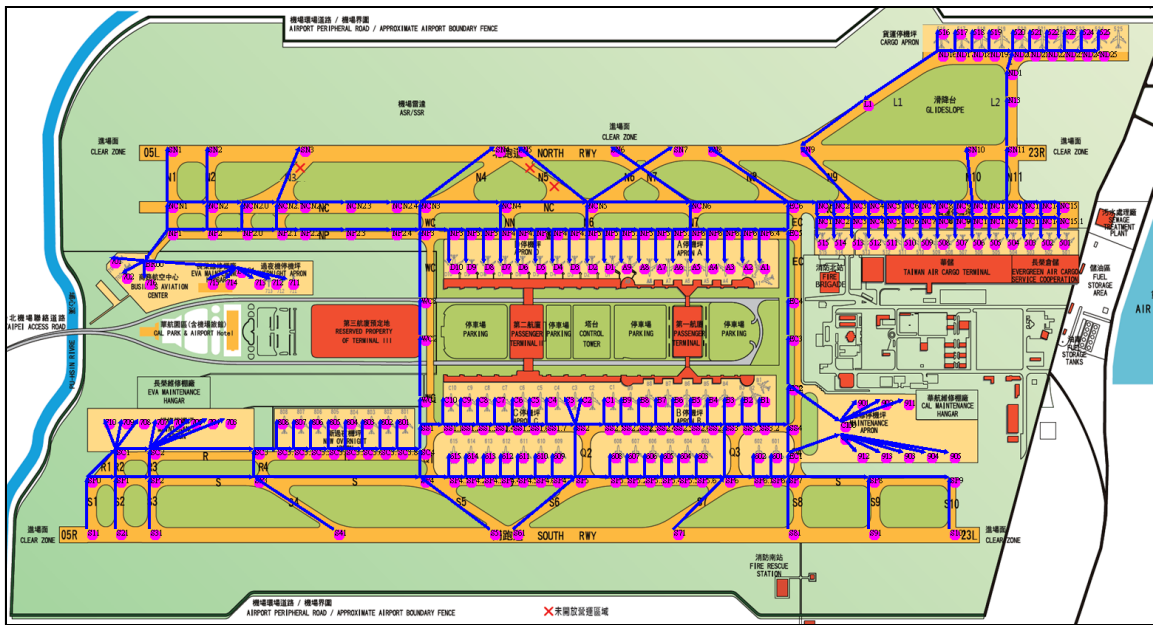
網址：www.iot.gov.tw

## 發展機場模擬模式，支援桃園機場管理決策

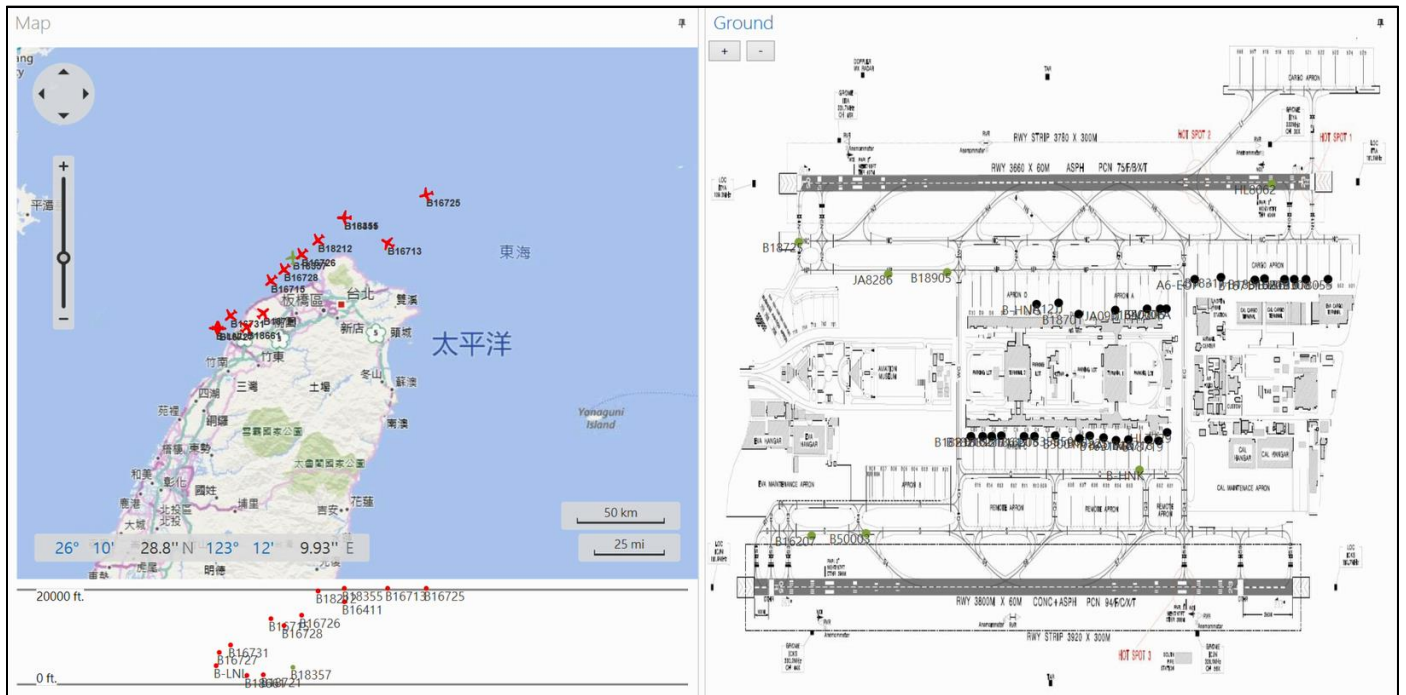
交通部運輸研究所為建立符合我國機場空側及空域特性的模擬模式，106 年完成以桃園國際機場為核心的台北終端管制區空域模擬模式雛形，而 107 年再擴充其功能，建置完成以桃園機場為主之「機場空域空側模擬模式」，其成果可作為桃園機場在規劃及營運面之評估與分析等決策支援工具。

桃園機場近年來客運量快速成長(從 103 年 3,580 萬人次成長至 107 年 4,653 萬人次，年成長率達 30%)，相關設施須進行改善以符合未來需求，然而在改善過程中會面臨許多問題，並可從兩個層面探討：1. 規劃面：第三航廈、第三跑道、衛星廊廳、相關滑行道與停機坪佈設方案的評估選擇。2. 營運面：跑滑道封閉進行維護時，施工順序對於機場空側營運的影響，或因應未來需求增加或航空公司經營需要，進行航廈或機坪的使用調度，亦須進行評估。而前述這些評估都是必須利用模擬模式分析後，方能進行最佳方案的選擇。

本模擬模式已技術移轉桃機公司使用，後續機場公司將成立工作小組推動發展，同時進行人機介面客製化與模擬模式功能之精進改善，而運研所會協助整合並參與討論，適時提供相關專業意見。同樣未來民航局所屬機場在規劃及營運面上遭遇相同問題時，亦可使用本模擬模式進行評估。



桃園機場網路節點示意圖



模擬軟體畫面示意圖

Q&A

**Q1：為什麼要自行發展機場模擬模式？**

A1：機場空域及空側之規劃與營運須有效運用，方能提升我國機場整體容量，為此須有一專門工具進行分析，然而國外現有套裝軟體如 SIMMOD、TAAM 等，動輒需數百萬元至千萬元費用才能購得，且系統功能未必完全符合我國空域空側管理需求，例如桃園機場具複雜的場面與特殊規則(如停機坪有相當多特殊規則，部分停機位只能停靠某些機型等)，運用其他軟體模擬有其困難性。

本案成果除可供桃機公司在規劃方案時(例如衛星廊廳型式之選擇)，作為評估之用，更可運用於機場日常營運決策支援上，如評估跑滑道封閉進行維護時，施工順序對於機場空側營運的影響等。

**Q2：桃園機場未來第三跑道完成後，是否可提升機場容量？**

A2：目前完成蒐集桃園機場空側及終端管制區域實際航機作業情形資料，其中包括飛航管理程序作業、終端管制區域相關資料、機場跑滑道佈設與停機坪管理等現況資料。

計畫同時利用上述資料，並針對桃園機場現況已建置完成空域模擬模式雛型。但因第三跑道尚未完成，相關細部資訊尚無法取得，且相關儀航程序也未訂定，待上述資訊確認後，便可輸入模擬軟體中並進行相關分析。