

「112 年度飛航服務總臺服務滿意度調查案」問卷意見辦理情形表

表一、機師問卷-飛航管制、航空氣象及助航通訊等三個構面

A1.航管單位管制員於提供服務時，使用專業術語之情形			
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
A1-1	中華	too much info from approach FREQ	已向管制員宣導注意無線電通話精簡原則。
A1-2	長榮	專業性有進步空間	本項無具體描述，建議遇任何問題可即時向航管單位反映，以利釐清原委。
A1-3	長榮	To improve traffic flow instructions. Like "line up rwy 05L behind" could greatly reduce speed restrictions / ground delays (especially single rwy gns)	航管指示係依據飛航管理程序規定作業，該程序明訂禁止航管頒發與進場中或起飛中航空器條件式之航管指示，例如：「在降落航空器之後進跑道等待」之術語。
A2.航管單位管制員發話速度之適中性			
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
A2-1	中華	too fast, not clear	已向管制員宣導注意發話速度及發音清晰度，且勿一次頒發過多、過長的許可。
A2-2	虎航	有時太快	
A2-3	長榮	太多重複，佔用頻道時間過多	
A2-4	長榮	進場許可講太快太多(偶爾)，一次不要講一串連續性的許可	
A3.航管單位管制員提供各項資訊服務之完整性			
編號	航空公司	是何種資訊不完整？	辦理情形
A3-1	中華	氣象資訊/其他：windshear Adv, no detail	航管指示係依據飛航管理程序規定作業，提供相關航情及氣象資訊，如風切訊息於天氣有顯著變化時，除提供 ATIS CODE 外，另加上顯著變化資料，若無顯著變化，管制員在工作量許可下，亦會加上無顯著變化資料。其餘額外氣象資訊將視管制員工作量及駕駛員請求提供。
A3-2	長榮	氣象資訊/相關航情	

A3-3	長榮	相關航情	有關相關航情資訊提供係參考飛航管理程序規定作業。
A3-4	長榮	其他：Too much information in one instruction	已向管制員宣導注意無線電通話精簡及分段給予航管指示原則。
A3-5	長榮	其他：ATIS 太冗長，溼跑道的資訊太過度，真正需要的資訊等很久才聽到	有關 ATIS 內容係依據飛航管理程序規定作業。
A4.當宣告機上有病患、需額外協助或緊急情況時，航管提供之服務			
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
A4-1	中華	曾經經歷宣告緊急情況，未能提供優先次序，告知減速，該管制員訓練不足。	遇航機宣告緊急情況時，航管單位均依照飛航管理程序所定之特定優先次序提供航管服務，另建議遇任何問題可即時反映，俾航管瞭解改進。
A5.當您提出請求時，航管人員即時處置之情形			
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
A5-1	中華	受限軍管空域太多，無法即時滿足需求(ex.天氣避讓)。	對於航機避讓天氣之偏航需求，均於確保安全隔離之前提下，航管會儘可能協調軍方相關單位，同意偏航申請。
A5-2	安捷	Most of the time lowest priority to accommodate requests, endless delays or rejecting them.	航管單位係依飛航管理程序所定之特定優先次序提供航管服務，此外另須考慮整體航情，以提供安全有序飛航服務。
A6.本總臺提供之 DCL 服務			
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
A6-1	長榮	系統不夠穩定	1.查該期間航管系統均正常提供桃園、松山、高雄等 3 機場起飛航機 DCL 服務。 2.經研析 DCL 作業失敗原因，可能為航機請求內容與飛航計畫不完全符合、航機過早/過晚索取起飛許可、航機未回應已發許可或航機重複發送請求等，皆可能導致 DCL 程序失敗，建請航空公司再向駕駛員宣導。
A6-2	星宇	常常無法使用	3.後續如有系統使用上相關問題，建請即時向塔臺通報，以利釐清問題，把握查修時效。

A7.航管單位管制員提供相關航情之即時性			
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
A7-1	中華	有時提供的資訊不重要	航管單位對於相關航情訊息之提供，均依照飛航管理程序等相關規定作業。
A7-2	長榮	航管對各型飛機特性不完全理解，天氣的影響掌控可以再加強。	總臺將持續增進航管專業知識，例如年度複訓時安排航空公司講解各型飛機特性；另自 109 年起亦開始與安捷飛航訓練中心合作辦理管制員飛行專業知能訓練，惟提供飛航服務時需考量因素眾多，如軍方演訓活動、相鄰機場儀航程序交錯、航機性能、工作規定等，駕駛員如對管制員之指示有疑慮，建議即時反映。
A8.請問您對總臺過去一年「飛航管制」服務整體滿意度？			
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
A8-1	中華	部分人員久疏高航情狀態(歷經三年疫情)，雷達管制判斷失去精準。例如，未將高空風或 leadingturn 列入考量，一架飛機帶到 overshoot LOC。	總臺持續向管制員宣導注意於提供服務時，將航機操作及天氣因素納入考量。建議遇任何問題即時向航管單位反映或詢問，以利第一時間釐清原委，俾予改善。
A8-2	中華	Taipei Control 與 Taipei App 速度協調不一致	總臺持續推動實施到場管理工具(MAESTRO)，應能達到較佳之速度控制，惟因各區航情考量不同，要求加速、減速之情況，恐難完全避免，對於航機速度調整均依照飛航管理程序等相關規定辦理。航機操作配合如有困難，可直接告知管制員。
A8-3	中華	FINAL APCH SEPARATION, WAY TOO FAR. DURING "STAR", EARLY DESC W/O REASONS, FOR 747 PLEASE CONSIDER FUEL BURN AT LOWER LVL.	航管單位提供航機進場間隔係依照飛航管理程序等相關規定作業，並已向管制員宣導注意航機高度與油耗之關聯性。
A8-4	長榮	可以多向其他國家的航管單位學習航機分流，管控的方法和技巧以增加交通流量，減少不必要的地面延遲和空中滯空時間。	總臺將持續利用國際會議、外賓參訪及公差出國等機會交流精進，惟不同地區之空域及機場皆各有其特殊性及地面操作限制，其他國家航管單位之作法未必能適用本區環境及機場。
A8-5	長榮	很沒效率(T/O and Landing)	航管單位提供服務時需考量因素眾多，如軍方演訓活動、相鄰機場儀航程序交錯、航機性能、工作規定等，航管單位均依飛航管

				理程序等規定作業。若對航管提供之飛航服務有疑慮，建議可於落地後電詢航管單位溝通。
A8-6	安捷	What feels like inefficient management of traffic when integrating lighter aircraft into airspace. Many delays created by holding for other traffic, delays in response to approve flight plans, approve destination clearance to go (In particular to Joint military airports). Restrictive use of airspace.		航管單位係依飛航管理程序所定之特定優先次序提供航管服務，另軍機場練習同意與否決定權在軍方，有時軍方接獲臨時演訓任務或有本場航線練習，會拒絕外場儀器練習之申請。若對航管提供之飛航服務有疑慮，建議可於落地後電詢航管單位溝通。
B3.總臺氣象單位所提供松山、桃園、高雄、臺東、金門、馬祖及其他機場天氣報告(METAR/SPECI)資訊				
編號	航空公司	不滿意原因	所在機場	辦理情形
B3-1	中華	國內天氣不甚準確、及時	ALL	1.總臺已透過各類查核及訓練，持續提升作業人員之服務品質。 2.總臺所發布之機場天氣報告(METER/SPECI)皆依國際民航公約第三號附約(ICAO ANNEX 3)相關規範編發，建請考量該規範相關說明：「由於氣象要素之時空變異性、觀測技術之限制及因部分氣象要素在定義上之限制，對於報告上任何一項要素之特定數值，接收者應將其解讀為觀測當時實際情況之最佳近似值。」
B3-2	中華	無法於一般公開網站查得資訊	金門	依據我國氣象法規定，航空氣象服務網提供資料具預報及警報性質，僅能提供予航空用戶使用，爰需透過帳號及密碼管控。
B3-3	星宇	The runway surface condition code report on atis is too long. Takes too much time to get important information sometimes.	桃園	有關 ATIS 內容係依據飛航管理程序所定之終端資料自動廣播服務程序規定作業。
B4.總臺氣象單位所提供松山、桃園、高雄、臺東、金門、馬祖及其他機場預報(TAF)資訊				
編號	航空公司	不滿意原因	所在機場	辦理情形
B4-1	中華	國內天氣不甚準確	ALL	1.總臺已透過各類查核及訓練，持續提升相關預報作業服務水準。

				2.總臺所發布之機場預報(TAF)皆依國際民航公約第三號附約(ICA0 ANNEX 3)相關規範編報並進行修正，建請考量該規範相關說明：「基於氣象資料在時空分布上之變異性、預報技術之限制及部分氣象要素定義之侷限性，接收單位對預報之任何氣象要素之特定數值應理解為該項氣象要素在預報期間內最有可能出現之值。當預報指出在某個時間某氣象要素會出現或發生改變，該時間應被理解為最有可能發生之時間」。
B4-2	中華	無法於一般公開網站查得資訊	金門	依據我國氣象法規定，航空氣象服務網提供資料具預報及警報性質，僅能提供予航空用戶使用，爰需透過帳號及密碼管控。
B4-3	長榮	有時落差大	桃園	同 B4-1 辦況。
B4-4	長榮	預報不準確	桃園、松山、高雄	
B4-5	長榮	Rain, Visibility, Fog, Misc information forcasters sometimes not predicted correctly	桃園、松山	
B4-6	安捷	Many times unrelated to actual weather conditions. Rarely amended on time and/or amended to read same as current weather. Useless for flight planning.	ALL Airports, In particular RCFN and RCGI	
B4-7	安捷	豐年機場 TAF 經常性是不如期待，志航基地 TAF 有時還來的準確。記得 3/18 有單一事件反映給豐年氣象臺，但我們也知道預報天氣是北部的氣象專家在處理，臺東的人員比較無能為力。	臺東	

B4-8	安捷	天氣預報準確度不高	臺東	
B4-9	安捷	臺東機場 TAF 有不準確情形，希望能提高準確性，或即時更新 TAF，以避免不必要之班次取消。	臺東	
B5.氣象單位所提供顯著/低空危害天氣資訊(SIGMET/AIRMET)				
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形	
B5-1	中華	常常 Microburst 數小時，不符科學。	1.總臺已透過各類查核及訓練，持續提升作業人員之服務品質。 2.總臺所發布之顯著/低空危害天氣資訊(SIGMET/AIRMET)係依國際民航公約第三號附約(ICAO ANNEX 3)相關規範編製及修正，建請考量該規範相關說明：「基於氣象資料在時空分布上之變異性、預報技術之限制及部分氣象要素定義之侷限性，接收單位對預報之任何氣象要素之特定數值應理解為該項氣象要素在預報期間內最有可能出現之值。當預報指出在某個時間某氣象要素會出現或發生改變，該時間應被理解為最有可能發生之時間」。	
B5-2	長榮	每次都講得太嚴重，實際並非如此。		
B5-3	長榮	不精準		
B6.航空氣象服務網、機師專區及直昇機專區所提供資訊				
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形	
B6-1	中華	不夠公開	依據我國氣象法規定，航空氣象服務網提供資料具預報及警報性質，僅能提供予航空用戶使用，爰需透過帳號及密碼管控。	
B6-2	中華	太常要求更改密碼	為符合資訊安全相關規定，航空氣象服務網使用密碼需每 3 個月更新 1 次。	
B6-3	長榮	介面不好使用	總臺現正透過航空氣象現代化作業系統汰換及更新計畫(AOAWS-RU)進行新版網頁設計，打造更為友善的操作介面，提供更豐富之航空氣象資訊，並將持續透過交流及座談瞭解用戶使用需求。	
B6-4	長榮	WX Radar, especially after hours focase function not enough.		
B6-5	長榮	密碼強制更新太頻繁	同 B6-2 辦況。	

B6-6	長榮	不要一堆繁瑣程序輸入帳號密碼，沒人會因為要看天氣而去記，而且根本也不是什麼秘密，會要帳號讓人感覺就是裡面做的很爛不敢給人看。	
B6-7	長榮	登入需認證	
B6-8	立榮	要一直改密碼，為什麼看天氣需密碼。	
B6-9	星宇	介面陽春、登入複雜、內容沒用，其他商業網站更好。	1.為符合資訊安全相關規定，航空氣象服務網使用密碼需每 3 個月更新 1 次。 2.現正透過航空氣象現代化作業系統汰換及更新計畫(AOAWS-RU)進行新版網頁設計，打造更為友善的操作介面，提供更豐富之航空氣象資訊，並將持續透過交流及座談瞭解用戶使用需求。
B7.航空氣象資訊 APP 服務			
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
B7-1	中華	未能廣泛宣傳	1.航空氣象資訊 APP 係提供航空氣象服務網(AMSP)使用者之航空氣象行動服務，爰需以 AMSP 帳密登入 APP，方便使用者即時以行動裝置取得相關航空氣象資訊。 2.將持續透過辦理業務交流及座談會推廣航空氣象資訊 APP 予民航使用者。
B7-2	中華	一直要人換密碼	為符合資訊安全相關規定，航空氣象服務網使用密碼需每 3 個月更新 1 次。
B7-3	長榮	帳號密碼沒有佈達	航空氣象資訊 APP 之帳密與航空氣象服務網帳密相同，在 Google Play 應用程式特色介紹，已說明可輕鬆使用航空氣象服務網帳號密碼登入 APP，無需重複申請帳號。
B7-4	長榮	密碼強制更新太頻繁	同 B7-2 辦況。
B7-5	長榮	APP 更新速度太慢	1.APP 設計係採提供航空氣象行動服務為出發點，並非作業用途。另考量資料頻繁更新可能造成使用人網路流量暴增，故資料採定時更新(每 3 分鐘)方式進行。 2.將持續透過交流及座談會向使用者進行說明。

B7-6	長榮	應該以單一畫面顯示臺灣主要民用機場天氣，不用單獨選擇，並應以縮寫提供增加閱讀效率。	1.航空氣象資訊 APP 所提供天氣資訊種類豐富，其中機場選單配置以臺灣本島機場為優先，另有「我的最愛」設計，使用者可直接透過選單或由「我的最愛」清單，點選取得所需機場天氣資訊，應可滿足反映需求。 2.將持續透過交流及座談會介紹航空氣象資訊 APP 使用功能。
B7-7	立榮	不穩定，更新太慢。	同 B7-5 辦況。
B7-8	華信	METAR 更新都會慢幾分鐘	
B7-9	虎航	要一直換密碼	
B7-10	星宇	介面陽春、登入複雜、內容沒用，其他商業網站更好。	1.為符合資訊安全相關規定，航空氣象服務網使用者密碼需每 3 個月更新 1 次。 2.將持續透過交流及座談瞭解使用者需求，做為後續系統精進參考。
B7-11	星宇	限制申請	依據我國氣象法規定，航空氣象服務網提供資料具預報及警報性質，僅能提供予航空用戶使用，爰需透過帳號及密碼管控。
B7-12	漢翔	時常換密碼	同 B7-2 辦況。
B8.請問您對總臺過去一年「航空氣象」服務整體滿意度？			
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
B8-1	中華	RCTP 總是報 W/S ALL RWY，但參數是否過於敏感，太容易觸發？	1.總臺已透過各類查核及訓練，持續提升作業人員之服務品質，並參酌美國聯邦航太總署(FAA)之規定，當低空風切發布後 20 分鐘，若未再接收相關風切訊息，即取消機場低空風切資訊。 2.惟低空風切之影響範圍可能很小，也可能間歇出現，出現時間亦可能很短暫，加上各型飛機大小各不相同，因此，陸續經過機場某一位置之航機駕駛員，對是否經歷低空風切或現象，確實可能感受不同。
B8-2	安捷	Weather prediction isn't accurate enough. Weather products are not adapted to lighter aircraft.	1.總臺已透過各類查核及訓練，持續提升相關預報水準。 2.總臺所發布之機場預報(TAF)皆依國際民航公約第三號附約(ICA0 ANNEX 3)相關規範編報並進行修正，建請考量該規範相關說明：「基於氣象資料在時空分布上之變異性、預報技術之限

				制及部分氣象要素定義之侷限性，接收單位對預報之任何氣象要素之特定數值應理解為該項氣象要素在預報期間內最有可能出現之值。當預報指出在某個時間某氣象要素會出現或發生改變，該時間應被理解為最有可能發生之時間」。
				3.將持續透過交流及座談瞭解輕型飛機航空氣象服務需求。
C1.目前各機場所提供之 ILS(含 LDA)訊號穩定性				
編號	航空公司	不滿意原因	所在機場	辦理情形
C1-1	中華	G/S 訊號不穩定	松山	<p>1.松山機場 R10 ILS 於 111 年 6 月 13 日、112 年 6 月 16 日分別執行例行飛測驗證信號品質，飛測結果各項數值在標準容差限度內，設備工作正常。</p> <p>2.有關航機反映 10ILS、10GP 訊號不穩定現象，總臺收到申報後，經檢查 10ILS、10GP 裝備均正常，並請後續航班測試亦無反映 10ILS、10GP 訊號不穩定情形，評估疑為航機遭受空中無線電短暫干擾或周遭環境等外在因素所致。</p> <p>3.有關 GP 信號可能受外在環境因素影響一案，經評估位於 GP 正前方 R10 跑道頭多處樹叢、鐵皮屋可能造成航機接收 GP 訊號外部干擾，除已於 AIP 內公告 GP 可能受影響範圍外，總臺將定期進行樹木修剪作業，後續臺北站已規劃將現有濱江街 180 巷納入松山機場管制區內，該區域後續整平維護完成後，屆時對 10ILS、10GP 信號周遭環境影響之外在因素應可再降低，不穩定情況應可有所改善。</p> <p>4.爾後如遇 ILS 信號問題，建請即時向塔臺航管人員反映，俾立即進行設備檢查。</p>
C1-2	中華	松山 ILS 10 G/S 訊號不穩	松山	
C1-3	中華	G/S signal unstable below 300ft AAL	松山	
C1-4	中華	松山 10 跑道 40 呎以下不穩定	松山	
C1-5	中華	TSA ILS 10 Signal unstable at low altitude	松山	
C1-6	中華	訊號長期不穩定，有干擾	松山	
C1-7	中華	松機 Glide Slope 不穩	松山	
C1-8	中華	ILS 在 1-5 哩內訊號不穩定	松山	
C1-9	中華	TSA RWY 10 GS 訊號極度不穩	松山	
C1-10	中華	TSA RWY 10 GS signal 不穩定	松山	
C1-11	中華	G/S Signal 不穩定(低高度時)	松山	
C1-12	中華	訊號不穩	松山	
C1-13	中華	訊號不穩	松山	
C1-14	中華	GS unstable	松山	
C1-15	中華	Signal not stable	松山	
C1-16	中華	松山 ILS 10 很不穩定	松山	
C1-17	中華	TSA RWY 10 Signal unstable at low ALT(400"-500")	松山	
C1-18	中華	最後 200-300ft G/S 訊號不穩定	松山	
C1-19	中華	G/S unstable	松山	

C1-20	中華	RWY 10 G/S 450' 開始不穩定	松山
C1-21	中華	TSA RW ILS 10 G/S UNSTABLE BELOW 500 FT	松山
C1-22	中華	RCSS ILS 10 UNSTABLE GS	松山
C1-23	長榮	RCSS ILS 10 下滑道受干擾不穩定	松山
C1-24	長榮	訊號不穩定	松山
C1-25	長榮	RCSS RWY 10 G/S 低高度不穩定	松山
C1-26	長榮	RCSS ILS 10 G/S 訊號不穩定	松山
C1-27	長榮	500 呎訊號上下漂浮	松山
C1-28	長榮	RCSS ILS 10 訊號不穩定(低高度)	松山
C1-29	長榮	RCSS ILS10 400~200 呎訊號不穩，上下來回 1.5~2 dot，航圖上寫在容忍範圍內實在難以接受。	松山
C1-30	長榮	松山 10 glide slope 訊號不穩	松山
C1-31	長榮	訊號不穩定	松山
C1-32	長榮	TSA 10 GS	松山
C1-33	長榮	RCSS ILS 10 1.4NM 處訊號仍不穩	松山
C1-34	長榮	RCSS 10 GS 訊號不穩定	松山
C1-35	長榮	RCSS ILS 10 的 G/S fluctuaion !	松山
C1-36	長榮	RCSS ILS 10 GS still fluctuates	松山
C1-37	長榮	TSA 之 G/S below 200' is not stable	松山
C1-38	長榮	RCSS ILS 10	松山
C1-39	長榮	Signal unstable	松山
C1-40	長榮	RCSS rwy 10 GS 不穩	松山
C1-41	長榮	ILS 10 G/S 不穩定	松山
C1-42	長榮	松山機場 10 跑道	松山
C1-43	長榮	松山 ILS	松山
C1-44	長榮	松山 ILS10 於 500 呎以下不穩定	松山
C1-45	長榮	松山機場 G/S ILS 10	松山

C1-46	長榮	RCSS RWY 10 下滑道訊號不穩定	松山	1.桃園機場 ILS 均有例行維護、實施定期地面測試及飛航測試均正常；另於接獲航機反映 ILS 訊號問題時，均立即查處並向 NCC 申告，解決訊號受干擾或不穩問題。 2.爾後如有類案發生，建請即時向塔臺通報，以利查修時效之掌握。
C1-47	長榮	Glide Slope and Localizer Stability	松山	
C1-48	長榮	RCSS ILS 10 unstable	松山	
C1-49	立榮	GS 不穩定	松山	
C1-50	立榮	TSA ILS RWY10 GS 訊號在低空有明顯不合理的移動	松山	
C1-51	立榮	FLUCTUATION OF GS RWY 10	松山	
C1-52	立榮	unstable	松山	
C1-53	華信	GS 不穩有時候還乾脆會消失	松山	
C1-54	華信	不穩定	松山	
C1-55	華信	松山 GP 不穩	松山	
C1-56	華信	RCSS 500 呎以下訊號波動	松山	
C1-57	虎航	400-100 feet 不穩定	松山	
C1-58	中華	ILS 05L(TPE)有時 identifier 未及時出現	桃園	
C1-59	中華	23R 容易被干擾	桃園	
C1-60	中華	ILS 23R GS 訊號不穩定	桃園	
C1-61	長榮	訊號不穩定	桃園	
C1-62	長榮	GS 低高度準確度不足	高雄 09 跑道及澎湖	1.高雄機場近期並無其他航機反映 ILS GS 信號不佳問題；澎湖機場接獲華信通報時，立即派員執行地測，並無發現 GS 信號不穩之情事，後續第 2 架次航機亦無反映信號不穩定。 2.高雄機場 09/27 ILS、澎湖機場 02/20 ILS 設備，分別於 112 年 4 月 17、28 日以及 112 年 4 月 11 日、6 月 13 日執行例行飛測，各項數據均合乎標準，開放無限制使用；另均定期實施維護保養地測，檢視所監測數據均為容許誤差範圍內。
C1-63	華信	GS 不穩有時候還乾脆會消失	高雄	
C1-64	華信	不穩定	澎湖	
C1-65	華信	澎湖 02GP 不穩	澎湖	
C1-66	華信	RCQC 500 呎以下訊號波動，RCQC ILS20 和 aiming point 相差甚遠。	澎湖	3.建議倘遇有 ILS 信號問題，建請即時向塔臺航管人員反映，俾立即進行設備檢查。

C2.臺北飛航情報區內無線電通訊清晰度				
編號	航空公司	不滿意原因	所在機場/高度/波道	辦理情形
C2-1	中華	叫不到	往東 125.1 交接後至 20000' 左右 /123.6	1.123.6MHz 已再重新調整接收機靈敏度，觀察迄今均正常使用。 2. 125.1MHz 頻率已於桃園、後龍及大屯山架設無線電，改善通訊品質。 3.爾後如有無線電相關問題，建請立即反映，俾即時改善通訊品質。
C2-2	中華	125.1 起飛後	TPE/12 5.1	
C2-3	長榮	受干擾	桃 機 /500 呎 - 地 面 /118.7	1.118.7 MHz 頻率已架設主/副機無線電，均有例行維護、實施定期檢查。 2.總臺收到干擾通報均會向 NCC 申告查處，近期尚無航機反映干擾問題。 3.爾後如有無線電相關問題，建請立即反映，俾即時改善通訊品質。
C2-4	長榮	訊號不良、干擾	RCTP/ AFTER T10/ 125.1	1.125.1MHz 頻率已於桃園、後龍及大屯山架設無線電，改善通訊品質。 2.總臺收到干擾通報均會向 NCC 申告查處，近期尚無航機反映干擾問題。 3.爾後如有無線電相關問題，建請立即反映，俾即時改善通訊品質。
C2-5	長榮	雜音	RCTP/ 5000- 15000 /125.5	1.已調整 125.5MHz 及 128.5MHz 設備功率，其中 128.5MHz 頻率在桃園及大屯山均架設無線電，改善通訊品質。 2.總臺收到干擾通報均會向 NCC 申告查處，近期尚無航機反映干擾問題。

			+128.5	3.爾後如有無線電相關問題，建請立即反映，俾即時改善通訊品質。
C2-6	長榮	lots of static noise at low altitudes	RCTP	1.總臺收到干擾通報均會向 NCC 申告查處，近期尚無航機反映干擾問題。
C2-7	長榮	低高度干擾	RCTP	2.爾後如有無線電相關問題，建請立即反映，俾即時改善通訊品質。
C2-8	長榮	松山機場周遭以及往 TINHO 方向雜音多，有時很小聲甚至呼不到；RCTP 05R 500'以下雜音很大，相當干擾航行安全。	RCSS from north 6000~12000 '(RCSS approach) ; RCTP 05R 500'以下 (RCTP Tower)	1.已再重新調整 119.7MHz 接收機靈敏度，觀察迄今使用正常。 2.總臺收到干擾通報均會向 NCC 申告查處，近期尚無航機反映干擾問題。 3.爾後如有無線電相關問題，建請立即反映，俾即時改善通訊品質。
C3.臺北飛航情報區內所提供之航路導航訊號穩定性(如多向導航臺/VOR/DME)及歸航臺(NDB)				
編號	航空公司	不滿意原因		辦理情形
C3-1	安捷	Limitation of operation of GID. NDB in general are unreliable navigation aid and have no room in a modern airspace.		1.綠島 GID 因地形影響，爰公告限制使用方位。 2.GI NDB 目前依民航局規劃，仍繼續使用。

C5.軍方所提供之清泉崗、花蓮、臺南及嘉義機場助航燈光的妥善情形				
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形	
C5-1	中華	國內所有 RWY 均沒中心線燈，APP LIGHT 差。	1.查有關軍方機場燈光，總臺僅轄管花蓮機場進場燈及部分滑行道邊燈，本屬維護人員均定期巡查，確保燈光設備穩定運作；至跑道相關燈光係空軍負責，建議航空公司於與軍方召開相關協調會議時，適時提出中心線燈之需求。 2.另目前花蓮機場僅華信航空班機起降，目前未接獲華信航空反映進場燈不良問題。	
C6.總臺所提供之松山、高雄、澎湖、臺東、金門、馬祖及其他機場助航燈光的妥善情形				
編號	航空公司	不滿意原因	所在機場	辦理情形
C6-1	中華	國內所有場站未設中心線燈	ALL	查目前松山機場已設置跑滑道中心線燈，高雄亦已增設跑道中心線燈，滑行道中心線燈刻正配合道面整建案裝設中，將配合各機場規劃辦理中心線燈建置事宜。
C6-2	中華	未設中心線燈	國內線各站	查目前松山機場已設置跑滑道中心線燈，高雄亦已增設跑道中心線燈，滑行道中心線燈刻正配合道面整建案裝設中，將配合各機場規劃辦理中心線燈建置事宜。
C6-3	長榮	無 PAPI OR VASI	RCBS 24	因有障礙物穿越 24 PAPI 障礙物保護面，民航局刻正規劃委外評估改善方案，總臺將配合民航局規劃辦理後續相關事宜。
C6-4	長榮	松山 RAIL 旁(RWY 10)的廣告看板太亮，night flight 時 may blind pilots' eyes	松山	本項已於 112 年 7 月份空側管理會議通報臺北站知悉續處。
C6-5	安捷	Lighting systems directly affect the safety of operation in low visibility. The more the better. Also at least in RCFN the ALS is connected to the Threshold lights and can not be individually operated.	All. In particular RCFN	1.機場相關燈光係依民航局相關規範進行規劃設置。 2.豐年機場進場燈與跑道頭燈，可依管制作業需求同時開啟。
C6-6	安捷	燈光微弱	RCFN	意見未具體明確，爾後如有相關問題，建請立即反映。

表二、簽派員問卷-飛航情報及航空氣象等二個構面

A3.AES 提供之機場飛航公告場面示意圖查詢、下載及列印功能				
編號	航空公司	不滿意原因		辦理情形
A3-1	凌天	區塊不好點閱		於 112 年 9 月 11 日、20 日及 10 月 16 日辦理 AES 使用者訓練時，向該公司講解及說明。
A3-2	凌天	縮圖太密集，很難點取需要的資訊。		
A4.AES 提供之飛航公告、冰雪公告及火山灰公告查詢功能				
編號	航空公司	不滿意原因		辦理情形
A4-1	立榮	請提供 NOTAM 可 Deselect UAS !		AES 飛航公告查詢皆有此功能，已將相關操作說明提供該公司參考。
A5.AES 提供之航行警示圖				
編號	航空公司	不滿意原因		辦理情形
A5-1	虎航	太多。影響範圍不明。		AES 飛航公告有 1 公告 1 圖例之功能，已將相關操作說明提供予該公司參考。
A8.飛航諮詢臺提供之飛航計畫諮詢服務				
編號	航空公司	不滿意原因		辦理情形
A8-1	中華	無法有效幫忙航空公司與航管協調事宜		意見未具體明確，爾後如有相關問題，建請立即反映。
B4.總臺氣象單位所提供松山、桃園、高雄、臺東、金門、馬祖及其他機場預報(TAF)資訊				
編號	航空公司	不滿意原因	所在機場	辦理情形

B4-1	長榮	準確度(特別是低能見度預報)待提升 (有漏報也有過度預報)	桃園	<p>1.總臺已透過各類查核及訓練，持續提升相關預報水準。</p> <p>2.總臺所發布之機場預報(TAF)皆依國際民航公約第三號附約(ICAO ANNEX 3)相關規範編報並進行修正，建議考量該規範相關說明：「基於氣象資料在時空分布上之變異性、預報技術之限制及部分氣象要素定義之侷限性，接收單位對預報之任何氣象要素之特定數值應理解為該項氣象要素在預報期間內最有可能出現之值。當預報指出在某個時間某氣象要素會出現或發生改變，該時間應被理解為最有可能發生之時間」。</p>
B4-2	立榮	TAF 準確度低	ALL	
B8.航空氣象資訊 APP 服務				
編號	航空公司	不滿意原因		辦理情形
B8-1	虎航	可查詢的機場不夠多		<p>1.考量國際機場數量眾多，若全數納入將影響 APP 查詢資料效能，故航空氣象資訊 APP 優先提供主要國際機場資訊。</p> <p>2.本項意見若有明確所需機場資訊，可再於不影響 APP 運作前提下，適當加入所需機場天氣資訊。</p>
B8-2	虎航	各機場未能顯示 METAR、TAF		<p>1.航空氣象資訊 APP 所提供天氣資訊種類豐富，其中機場選單配置以臺灣本島機場為優先，另有「我的最愛」設計，使用者可直接透過選單或由「我的最愛」清單點選取得所需機場天氣資訊。</p> <p>2.將持續透過辦理業務交流及座談會，推廣航空氣象資訊 APP 使用方法。</p>