

檔 號：  
保存年限：

## 新北市政府工務局 函

地址：220242新北市板橋區中山路1段161  
號5樓

承辦人：林竣俞

電話：(02)29603456 分機5870

傳真：(02)29678534

電子信箱：ao2179@ntpc.gov.tw

受文者：社團法人新北市建築師公會

發文日期：中華民國115年3月2日

發文字號：新北工建字第1150371397號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨（請至附件下載區 [https://doc2-attach.ntpc.gov.tw/ntpc\\_sodatt/](https://doc2-attach.ntpc.gov.tw/ntpc_sodatt/) 下載檔案，驗證碼：000PJ4G2Q）

主旨：函轉有關「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」第三條、第四條，業經交通部會銜內政部、國防部於中華民國115年2月24日以交航字第11450143212號、台內國字第1140814912號、國規委會字第11403503421號令修正發布，檢送發布令影本（含法規條文）、總說明及修正條文對照表各1份一案，請查照。

說明：依據交通部民用航空局115年2月26日企法字第1150005762號函辦理。

正本：社團法人新北市建築師公會

副本：

本案依分層負責規定授權業務主管決行

檔號：  
保存年限：

# 交通部、內政部、國防部 令

發文日期：中華民國 115 年 2 月 24 日  
發文字號：交航字第 11450143212 號  
台內國字第 1140814912 號  
國規委會字第 11403503421 號



修正「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」第三條、第四條。  
附修正「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」第三條、第四條

部長 陳世凱

部長 劉世芳

部長 顧立雄

# 會銜公文機關印信蓋用續頁表

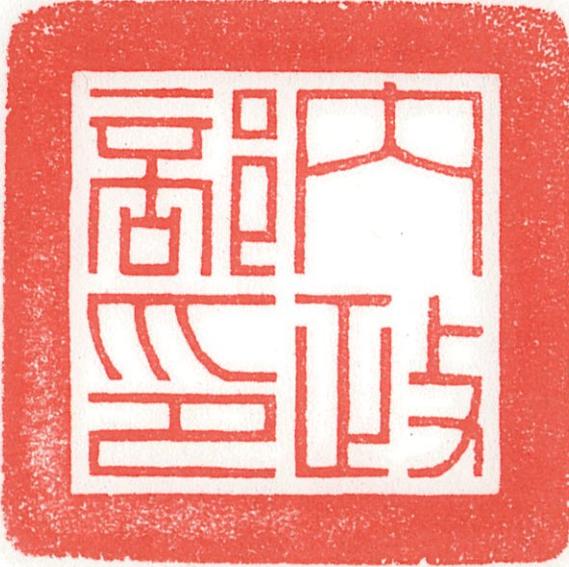
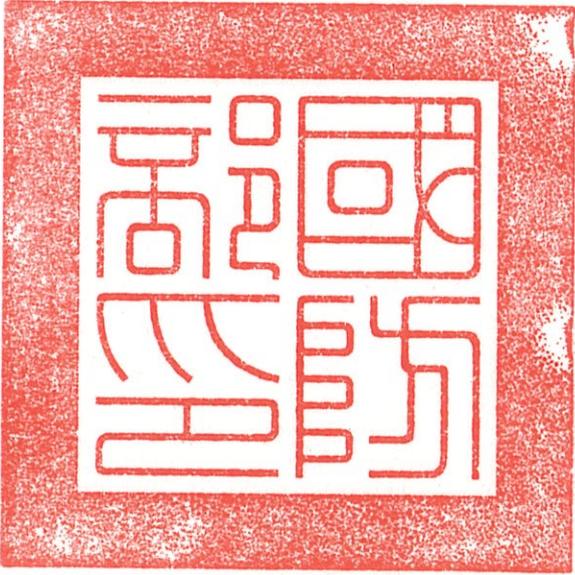
發文日期：中華民國 115 年 2 月 24 日

發文字號：交航字第 11450143212 號

台內國字第 1140814912 號

國規委會字第 11403503421 號

主旨：修正「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物  
高度管理辦法」第三條、第四條

說明：二以上機關之會銜公文用印時，得依本表蓋用。



# 航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法第三條、第四條修正條文

第三條 航空站或飛行場起落地帶之飛航安全以下列範圍為標準：

- 一、桃園航空站為長包括跑道全長及自跑道兩端延伸各六十公尺，寬由跑道中心線向兩側各展一百五十公尺所構成之矩形（附示意圖一）。
- 二、臺北、金門及臺東航空站為長包括跑道全長及自跑道兩端延伸各六十公尺，寬由跑道中心線向兩側各展一百五十公尺所構成之矩形（附示意圖一）。
- 三、高雄航空站為長包括跑道全長及自跑道兩端延伸各六十公尺，寬由跑道中心線向兩側各展一百五十公尺所構成之矩形（附示意圖一）。
- 四、恆春航空站為長包括跑道全長及自跑道兩端延伸各六十公尺，寬由跑道中心線向兩側各展七十五公尺所構成之矩形（附示意圖一）。
- 五、蘭嶼航空站、綠島航空站為長包括跑道全長及自跑道兩端延伸各六十公尺，寬由跑道中心線向兩側各展四十公尺所構成之矩形（附示意圖一）。

前項飛航安全標準之範圍，為禁止建築地區。

第四條 航空站、飛行場及其鄰近地區供航空器進場或繞場之飛航安全以下列範圍為標準：

一、進場面：

- (一)臺北航空站、高雄航空站之進場面為在距跑道端六十公尺處，寬三百公尺及在跑道端一萬五千零六十公尺處，寬四千八百公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面自裡往外延伸斜上至距跑道三千零六十公尺處，高距比為一比五十；其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至一萬五千零六十公尺處，其高距比為一比四十（附示意圖一之一、示意圖一

之三)。

(二)桃園航空站南、北跑道、第三跑道之進場面為在距跑道端六十公尺處，寬三百公尺及在跑道端一萬五千零六十公尺處，寬四千八百公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面自裡往外延伸斜上至距跑道三千零六十公尺處，高距比為一比五十；南、北跑道其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至一萬五千零六十公尺處，其高距比為一比四十；第三跑道其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至六千六百六十公尺處，其高距比為一比四十；再後延進場面為水平面至一萬五千零六十公尺處（附示意圖一之二）。

(三)金門航空站之進場面為在距跑道端六十公尺處，寬三百公尺及在跑道端一萬五千零六十公尺處，寬四千八百公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面自裡往外延伸斜上至距跑道三千零六十公尺處，高距比為一比五十；其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至一萬五千零六十公尺處，其高距比為一比四十，東側進場面僅管制至距跑道端六千公尺處（附示意圖一之四）。

(四)臺東航空站之進場面北側為在距跑道端六十公尺，寬三百公尺及在距跑道端八千零六十公尺處，寬二千七百公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面自跑道端向外延伸斜上至距跑道三千零六十公尺處，高距比為一比五十，其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至八千零六十公尺處，其高距比為一比四十。南側為在距跑道端六十公尺處，寬三百公尺及在距跑道端八千零六十公尺處，寬六千一百一十九公尺所形成之不對稱喇叭口形斜面（跑道中心線西側一千三百五十公尺，東側四千七百六十

九公尺)，該斜面自跑道端外延伸斜上至距跑道三千零六十公尺處，高距比為一比五十，其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至八千零六十公尺處，其高距比為一比四十（附示意圖一之五）。

(五)恆春航空站之進場面為在距跑道端六十公尺處，寬一百五十公尺及在跑道端五千公尺處，寬一千六百三十二公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面自裡往外延伸斜上至距跑道三千零六十公尺處，高距比為一比五十，其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至五千公尺處，高距比為一比四十（附示意圖一之六）。

(六)蘭嶼航空站、綠島航空站之進場面為在距離跑道端六十公尺處，寬八十公尺及在跑道端兩千五百六十公尺處，寬五百八十公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面高距比為一比二十五（附示意圖一之七、示意圖一之八）。

## 二、水平面：

(一)高雄航空站之水平面，僅設於跑道南側，為以跑道兩端中心點為圓心，各以三千公尺、五千公尺、七千五百公尺及一萬公尺為半徑作圓弧，各圓弧與連接各圓弧之切線範圍內所構成之四層橢圓帶狀平面，各平面之高度距機場標高分別為六十公尺、九十公尺、一百二十公尺及一百五十公尺，各平面間各以高距比為一比二十之傾斜面，由外向跑道方向延伸銜接（附示意圖一之一）。

(二)桃園航空站：連接以南跑道與北跑道兩端中心點為圓心，半徑四千公尺，及以第三跑道兩端中心點為圓心，半徑三千零五公尺等圓弧之切線範圍內，在距機場標高四十五公尺之上空所構成之水平面。連接以第三跑道兩端中心點為圓心，半徑四千公尺圓

弧之切線範圍內，在距第三跑道標高四十五公尺之上空所構成之水平面。以上二水平面重合之處以較高之水平面為準（附示意圖一之二）。

(三)臺北航空站：僅設於跑道南側，為以跑道兩端中心點為圓心，以三千公尺、六千公尺為半徑作圓弧，各圓弧與連接各圓弧之切線範圍內所構成之內外二層橢圓帶狀平面。內層橢圓帶狀平面之高度以平行跑道中心線且距跑道中心五百七十公尺至九百七十公尺及距跑道中心一千一百八十公尺至三千公尺區隔，分別成為距機場標高六十公尺及九十公尺等二種不同高度範圍，二種高度範圍間以高距比為一比七之傾斜面銜接。外層橢圓帶狀平面之高度並依一○跑道端中心點之二三三方位延伸線及二八跑道端中心點之一五六方位延伸線區隔，分別構成距機場標高為一百四十五公尺、六百公尺及一百四十五公尺之三個水平面，其間無傾斜面銜接。外層橢圓帶狀平面高度為一百四十五公尺者並與內層橢圓帶狀平面間以高距比為一比二點四之傾斜面，由外向跑道方向延伸銜接（附示意圖一之三）。

(四)金門航空站之水平面，僅設於跑道南側，為以跑道兩端中心點為圓心，在距機場標高四十五公尺之上空，以四千公尺半徑作圓弧，連接此二圓弧與跑道平行之切線範圍內所構成之水平面（附示意圖一之四）。

(五)恆春航空站之水平面，僅設於跑道西側，為以跑道兩端中心點為圓心，以三千公尺半徑作圓弧，連接此二圓弧與跑道平行之切線範圍內所構成之水平面，平面之高度以平行跑道中心線且距跑道中心四百九十五公尺至八百九十五公尺及距跑道中心一千一百零五公尺至三千公尺區隔，分別成為距機場標高六

十公尺及九十公尺等二種不同高度範圍，二種高度範圍間以高距比為一比七之傾斜面銜接（附示意圖一之六）。

(六)臺東航空站：以跑道兩端中心點為圓心，於跑道東側，在距機場標高四十五公尺之上空，以四千公尺半徑作圓弧，連接此二圓弧與跑道平行之切線範圍內所構成之水平面，於跑道西側在距機場標高七十五公尺之上空，以三千公尺半徑作圓弧，連接此二圓弧與跑道平行之切線範圍內所構成之水平面（附示意圖一之五）。

### 三、轉接面：

(一)高雄航空站之轉接面為自距跑道中心線北側一百五十公尺處，向北水平延伸二千一百公尺，高度為三百公尺之斜面，其高距比為一比七，及自距跑道中心線南側一百五十公尺處，向南水平延伸四百二十公尺，高度為六十公尺之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之一）。

(二)桃園及臺東航空站之轉接面為自跑道中心線兩側各一百五十公尺處，延伸至與進場面水平相接處所形成之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之二、示意圖一之五）。

(三)臺北航空站之轉接面為自距跑道中心線北側一百五十公尺處，向北水平延伸二千一百公尺，高度為三百公尺之斜面，其高距比為一比七，及自距跑道中心線南側一百五十公尺處，向南水平延伸四百二十公尺，高度為六十公尺之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之三）。

(四)金門航空站之轉接面為自距跑道中心線北側一百五十公尺處，向北水平延伸二千一百公尺，高度為三百公尺之斜面，其高距比為一比七，及自距跑道中

心線南側一百五十公尺處，向南水平延伸三百一十五公尺，高度為四十五公尺之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之四）。

(五)恆春航空站之轉接面為自跑道中心線東側七十五公尺處，向東水平延伸二千一百公尺，高度為三百公尺之斜面，其高距比為一比七，及自跑道中心線西側七十五公尺處，向西延伸四百二十公尺，高度為六十公尺之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之六）。

(六)蘭嶼航空站、綠島航空站之轉接面為自跑道中心線兩側各四十公尺處，延伸至與進場面水平相接處所形成之斜面，其高距比為一比五（附示意圖一之七、示意圖一之八）。

#### 四、圓錐面：

(一)桃園航空站之圓錐面其範圍為自水平面之周圍以二千公尺之水平距離斜上向外所構成之斜面，該斜面之高距比為一比二十（附示意圖一之二）。

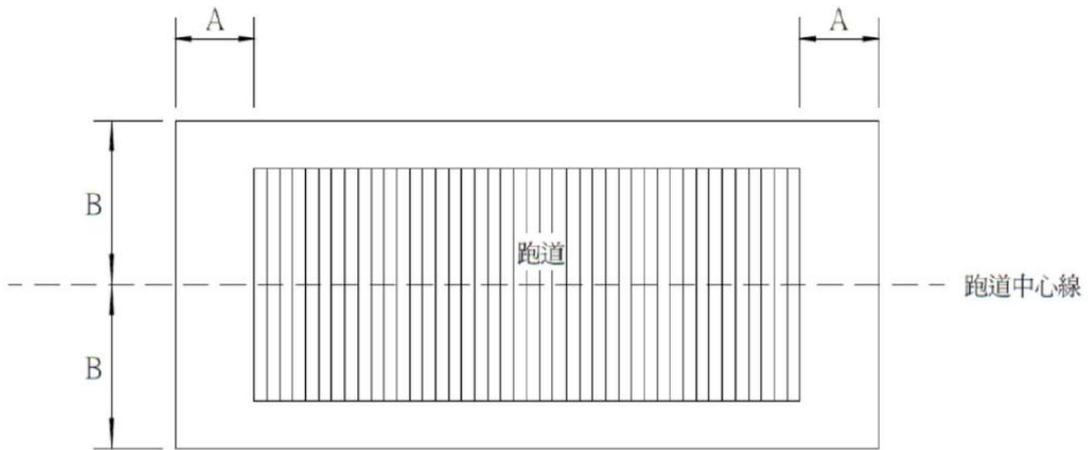
(二)金門航空站之圓錐面，僅設於跑道南側，其範圍為自水平面之周圍以二千公尺之水平距離斜上向外所構成之斜面，該斜面之高距比為一比二十（附示意圖一之四）。

(三)臺東航空站之圓錐面，僅設於跑道東側，為自水平面之周圍以二千公尺之水平距離斜上向外所構成之斜面，該斜面之高距比為一比二十（附示意圖一之五）。

(四)恆春航空站之圓錐面，僅設於跑道西側，為自水平面之周圍以二千公尺之水平距離斜上向外所構成之斜面，該斜面之高距比為一比二十（附示意圖一之六）。

前項飛航安全標準之範圍，為限制建築地區。

示意圖一(禁止建築地區)



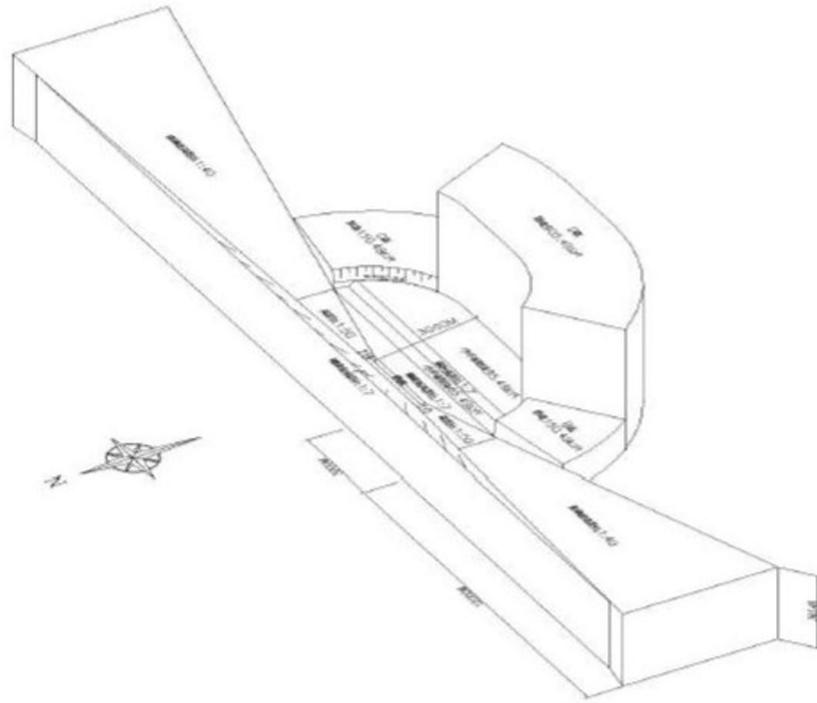
A:60M(桃園、臺北、高雄、金門、臺東、恆春、蘭嶼、綠島航空站)

B:150M(桃園、臺北、金門、臺東、高雄航空站) 或 75M(恆春航空站)  
或 40M(蘭嶼、綠島航空站)





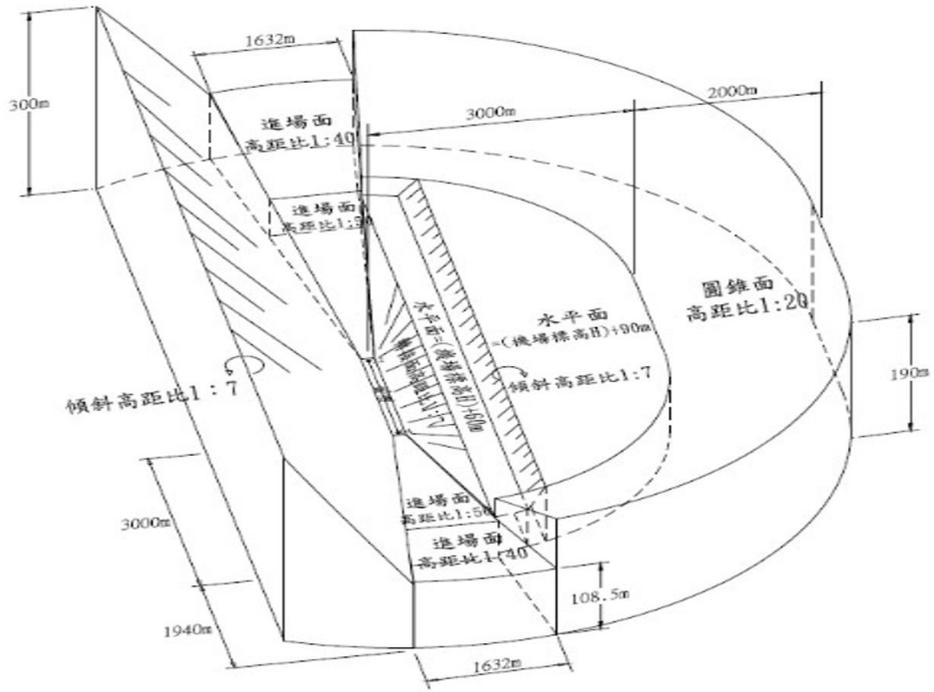
示意圖一之三（臺北航空站）



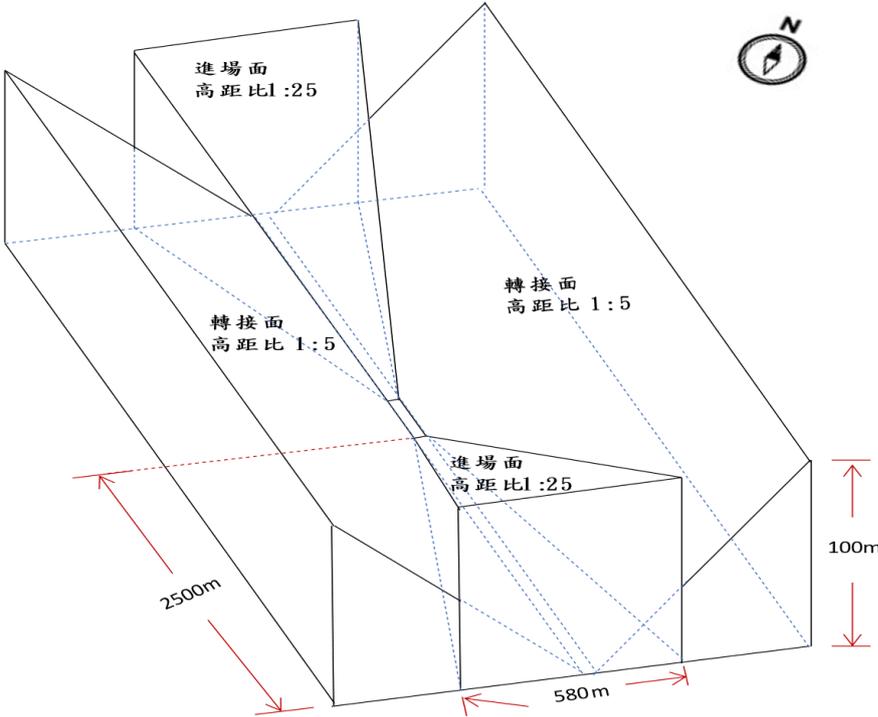




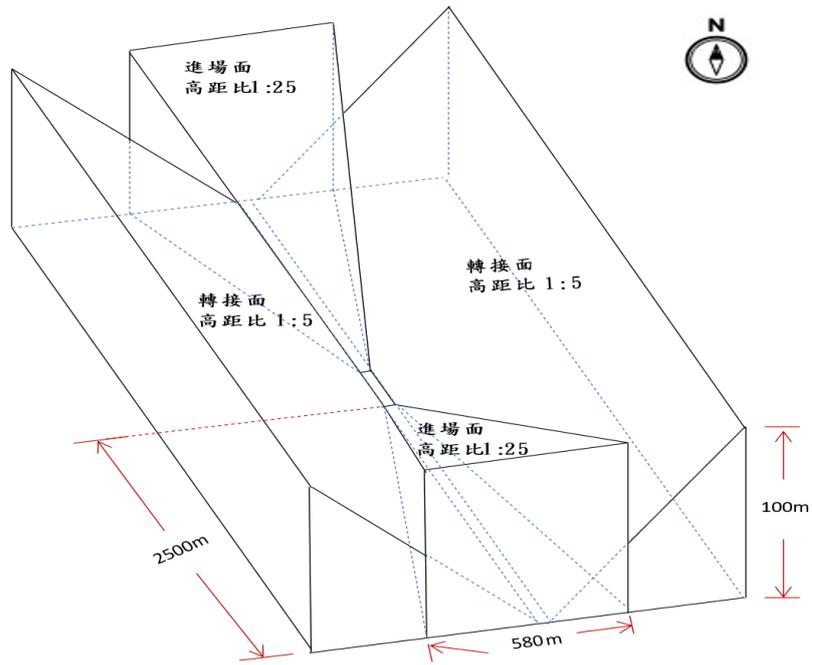
示意圖一之六 (恆春航空站)



示意圖一之七 (蘭嶼航空站)



示意圖一之八 (綠島航空站)



# 航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法第三條、第四條修正總說明

航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法(以下簡稱本辦法)係於六十三年十月二十三日訂定發布，歷經十四次修正，最近一次修正發布日期為一百零七年七月十一日。為因應桃園航空站增建第三條跑道與安全運作需要，及蘭嶼、綠島航空站附近區域快速發展，參酌國際民用航空公約第十四號附約，在兼顧周邊都市地區建設發展情況下，依民用機場設計暨運作規範，修正桃園航空站、蘭嶼航空站及綠島航空站之起落地帶、進場面、水平面及轉接面之範圍，禁止或限制建築物及其他障礙物高度以維飛航安全，爰予修正本辦法，其修正要點如下：

- 一、考量飛航安全、航空站營運需求及兼顧航空站周邊都市地區建設發展，修正桃園航空站、蘭嶼航空站、綠島航空站起落地帶範圍。  
(修正條文第三條)
- 二、配合桃園航空站增建第三條跑道及因應蘭嶼、綠島航空站附近區域快速發展，修正桃園航空站之進場面與水平面、蘭嶼航空站及綠島航空站之進場面及轉接面，並酌作文字修正。(修正條文第四條)

# 航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法第三條、第四條修正條文對照表

修正條文	現行條文	說明
<p>第三條 航空站或飛行場起落地帶之飛航安全以下列範圍為標準：</p> <p>一、桃園航空站為長包括跑道全長及自跑道兩端延伸各<u>六十</u>公尺，寬由跑道中心線向兩側各展<u>二百五十</u>公尺所構成之矩形（附示意圖一）。</p> <p>二、臺北、金門及臺東航空站為長包括跑道全長及自跑道兩端延伸各六十公尺，寬由跑道中心線向兩側各展一百五十公尺所構成之矩形（附示意圖一）。</p> <p>三、高雄航空站為長包括跑道全長及自跑道兩端延伸各六十公尺，寬由跑道中心線向兩側各展一百五十公尺所構成之矩形（附示意圖一）。</p> <p>四、恆春航空站為長包括跑道全長及自跑道兩端延伸各六十公尺，寬由跑道中心線向兩側各展七十五公尺所構成之矩形（附示意圖一）。</p>	<p>第三條 航空站或飛行場起落地帶之飛航安全以下列範圍為標準：</p> <p>一、桃園航空站為長包括跑道全長及自跑道兩端延伸各三百公尺，寬由跑道中心線向兩側各展二百二十五公尺所構成之矩形（附示意圖一）。</p> <p>二、臺北、金門及臺東航空站為長包括跑道全長及自跑道兩端延伸各六十公尺，寬由跑道中心線向兩側各展一百五十公尺所構成之矩形（附示意圖一）。</p> <p>三、高雄航空站為長包括跑道全長及自跑道兩端延伸各六十公尺，寬由跑道中心線向兩側各展一百五十公尺所構成之矩形（附示意圖一）。</p> <p>四、恆春航空站為長包括跑道全長及自跑道兩端延伸各六十公尺，寬由跑道中心線向兩側各展七十五公尺所構成之矩形（附示意圖一）。</p>	<p>一、依本辦法第二條第一款規定，起落地帶係指跑道及其毗連地帶，桃園航空站跑道兩端及限制建築尺寸標準，原係配合軍事戰備需要，於六十九年奉行政院函示採用「臺灣地區軍事設施週圍禁止及限制建築辦法」第五條之規定辦理。茲因位於桃園航空站南側之軍用機場已完成撤離，為配合桃園航空城計畫推動，並兼顧周邊都市地區地方發展，桃園航空站跑道之起落地帶已無配合軍事戰備需要，爰依民用機場設計暨運作規範第三點四節有關跑道地帶規定，修正第一項第一款桃園航空站起落地帶之範圍。</p> <p>二、因應蘭嶼航空站、綠島航空站附近區域快速發展，為避免周遭建築物及其他障礙物高度影響飛航安全，爰新增第一項第五款蘭嶼航空站、綠島航空站禁止建築之起落地帶。</p>

<p><u>五、蘭嶼航空站、綠島航空站為長包括跑道全長及自跑道兩端延伸各六十公尺，寬由跑道中心線向兩側各展四十公尺所構成之矩形（附示意圖一）。</u> 前項飛航安全標準之範圍，為禁止建築地區。</p>	<p>前項飛航安全標準之範圍，為禁止建築地區。</p>	
<p>第四條 航空站、飛行場及其鄰近地區供航空器進場或繞場之飛航安全以下列範圍為標準： 一、進場面： （一）臺北航空站、高雄航空站之進場面為在距跑道端六十公尺處，寬三百公尺及在跑道端一萬五千零六十公尺處，寬四千八百公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面自裡往外延伸斜上至距跑道三千零六十公尺處，高距比為一比五十；其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至一萬五千零六十公尺處，其高距比為一比四十（附示意圖一之一、示意圖一之三）。 （二）桃園航空站南、北跑道、第三跑道之進場面為在距跑道端六十公尺處，寬三百公</p>	<p>第四條 航空站、飛行場及其鄰近地區供航空器進場或繞場之飛航安全以下列範圍為標準： 一、進場面： （一）<u>桃園航空站、臺北航空站、高雄航空站之進場面為在距跑道端六十公尺處，寬三百公尺及在跑道端一萬五千零六十公尺處，寬四千八百公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面自裡往外延伸斜上至距跑道三千零六十公尺處，高距比為一比五十；其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至一萬五千零六十公尺處，其高距比為一比四十（附示意圖一之一、附示意圖一之二及附示意圖一之三）。</u> （二）金門航空站之進場面為在距跑道端六十公尺處，</p>	<p>一、配合桃園航空站增建第三條跑道，將桃園航空站南、北跑道限制建築之進場面範圍規定由現行第一項第一款第一目移列於第二目規範，並就第三跑道限制建築之進場面範圍參照民用機場設計暨運作規範第四點一節有關障礙物限制面規定定之。 二、現行第一項第一款第二目、第三目及第四目分別配合遞移為同款第三目、第四目及第五目，內容未修正。 三、因應蘭嶼航空站、綠島航空站附近區域快速發展，增訂第一項第一款第六目限制建築之進場面範圍。 四、配合桃園航空站增建第三條跑道，就限制建築之水平面範圍修正第一項第二款第二目。 五、因應蘭嶼航空站、綠島航空站附近區域快速發展，增訂第一項第三款第六目限制建築之轉接面範圍。</p>

尺及在跑道端一萬五千零六十公尺處，寬四千八百公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面自裡往外延伸斜上至距跑道三千零六十公尺處，高距比為一比五十；南、北跑道其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至一萬五千零六十公尺處，其高距比為一比四十；第三跑道其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至六千六百六十公尺處，其高距比為一比四十；再後延進場面為水平面至一萬五千零六十公尺處（附示意圖一之二）。

(三)金門航空站之進場面為在距跑道端六十公尺處，寬三百公尺及在跑道端一萬五千零六十公尺處，寬四千八百公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面自裡往外延伸斜上至距跑道三千零六十公尺處，高距比為一比五十；其後延進場面之斜面在

寬三百公尺及在跑道端一萬五千零六十公尺處，寬四千八百公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面自裡往外延伸斜上至距跑道三千零六十公尺處，高距比為一比五十；其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至一萬五千零六十公尺處，其高距比為一比四十，東側進場面僅管制至距跑道端六千公尺處（附示意圖一之四）。

(三)臺東航空站之進場面北側為在距跑道端六十公尺，寬三百公尺及在距跑道端八千零六十公尺處，寬二千七百公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面自跑道端向外延伸斜上至距跑道三千零六十公尺處，高距比為一比五十，其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至八千零六十公尺處，其高距比為一比四十。南側為在距跑道端六十公尺處，寬三百公尺及在

六、酌修第一項第四款第一目將「桃園」修正為「桃園航空站」，以符實際。

距跑道端三千零六十公尺處至一萬五千零六十公尺處，其高距比為一比四十，東側進場面僅管制至距跑道端六千公尺處（附示意圖一之四）。

(四) 臺東航空站之進場面北側為在距跑道端六十公尺，寬三百公尺及在距跑道端八千零六十公尺處，寬二千七百公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面自跑道端向外延伸斜上至距跑道三千零六十公尺處，高距比為一比五十，其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至八千零六十公尺處，其高距比為一比四十。南側為在距跑道端六十公尺處，寬三百公尺及在距跑道端八千零六十公尺處，寬六千一百一十九公尺所形成之不對稱喇叭口形斜面（跑道中心線西側一千三百五十公尺，東側四千七百六十九公尺），該斜面自跑道端外延伸斜上至距跑道三千

距跑道端八千零六十公尺處，寬六千一百一十九公尺所形成之不對稱喇叭口形斜面（跑道中心線西側一千三百五十公尺，東側四千七百六十九公尺），該斜面自跑道端外延伸斜上至距跑道三千零六十公尺處，高距比為一比五十，其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至八千零六十公尺處，其高距比為一比四十（附示意圖一之五）。

(四) 恆春航空站之進場面為在距跑道端六十公尺處，寬一百五十公尺及在跑道端五千公尺處，寬一千六百三十二公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面自裡往外延伸斜上至距跑道三千零六十公尺處，高距比為一比五十，其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至五千公尺處，高距比為一比四十（附示意圖一之六）。

二、水平面：

零六十公尺處，高距比為一比五十，其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至八千零六十公尺處，其高距比為一比四十（附示意圖一之五）。

(五)恆春航空站之進場面為在距跑道端六十公尺處，寬一百五十公尺及在跑道端五千公尺處，寬一千六百三十二公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面自裡往外延伸斜上至距跑道三千零六十公尺處，高距比為一比五十，其後延進場面之斜面在距跑道端三千零六十公尺處至五千公尺處，高距比為一比四十（附示意圖一之六）。

(六)蘭嶼航空站、綠島航空站之進場面為在距離跑道端六十公尺處，寬八十公尺及在跑道端兩千五百六十公尺處，寬五百八十公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面高距比為一比二十五（附示意圖一之七、示意圖

(一)高雄航空站之水平面，僅設於跑道南側，為以跑道兩端中心點為圓心，各以三千公尺、五千公尺、七千五百公尺及一萬公尺為半徑作圓弧，各圓弧與連接各圓弧之切線範圍內所構成之四層橢圓帶狀平面，各平面之高度距機場標高分別為六十公尺、九十公尺、一百二十公尺及一百五十公尺，各平面間各以高距比為一比二十之傾斜面，由外向跑道方向延伸銜接（附示意圖一之一）。

(二)桃園航空站：以跑道兩端中心點為圓心，在距機場標高四十五公尺之上空，以四千公尺半徑作圓弧，連接此二圓弧與跑道平行之切線範圍內所構成之水平面（附示意圖一之一）。

(三)臺北航空站：僅設於跑道南側，為以跑道兩端中心點為圓心，以三千公尺、六千公尺為半徑作圓弧，各圓弧與連接各圓弧之切線

一之八)。

二、水平面：

(一)高雄航空站之水平面，僅設於跑道南側，為以跑道兩端中心點為圓心，各以三千公尺、五千公尺、七千五百公尺及一萬公尺為半徑作圓弧，各圓弧與連接各圓弧之切線範圍內所構成之四層橢圓帶狀平面，各平面之高度距機場標高分別為六十公尺、九十公尺、一百二十公尺及一百五十公尺，各平面間各以高距比為一比二十之傾斜面，由外向跑道方向延伸銜接（附示意圖一之一）。

(二)桃園航空站：連接以南跑道與北跑道兩端中心點為圓心，半徑四千公尺，及以第三跑道兩端中心點為圓心，半徑三千零五公尺等圓弧之切線範圍內，在距機場標高四十五公尺之上空所構成之水平面。連接以第三跑道兩端中心點為圓心，半徑四千公尺圓弧之切線範圍內，在距第三跑道標高

範圍內所構成之內外二層橢圓帶狀平面。內層橢圓帶狀平面之高度以平行跑道中心線且距跑道中心五百七十公尺至九百七十公尺及距跑道中心一千一百八十公尺至三千公尺區隔，分別成為距機場標高六十公尺及九十公尺等二種不同高度範圍，二種高度範圍間以高距比為一比七之傾斜面銜接。外層橢圓帶狀平面之高度並依一○跑道端中心點之二三三方位延伸線及二八跑道端中心點之一五六方位延伸線區隔，分別構成距機場標高為一百四十五公尺、六百公尺及一百四十五公尺之三個水平面，其間無傾斜面銜接。外層橢圓帶狀平面高度為一百四十五公尺者並與內層橢圓帶狀平面間以高距比為一比二點四之傾斜面，由外向跑道方向延伸銜接（附示意圖一之三）。

(四)金門航空站之水平面，僅設於跑

四十五公尺之上空所構成之水平面。以上二水平面重合之處以較高之水平面為準（附示意圖一之二）。

(三)臺北航空站：僅設於跑道南側，為以跑道兩端中心點為圓心，以三千公尺、六千公尺為半徑作圓弧，各圓弧與連接各圓弧之切線範圍內所構成之內外二層橢圓帶狀平面。內層橢圓帶狀平面之高度以平行跑道中心線且距跑道中心五百七十公尺至九百七十公尺及距跑道中心一千一百八十公尺至三千公尺區隔，分別成為距機場標高六十公尺及九十公尺等二種不同高度範圍，二種高度範圍間以高距比為一比七之傾斜面銜接。外層橢圓帶狀平面之高度並依一〇跑道端中心點之二三三方位延伸線及二八跑道端中心點之一五六方位延伸線區隔，分別構成距機場標高為一百四十五公尺、六百公尺及

道南側，為以跑道兩端中心點為圓心，在距機場標高四十五公尺之上空，以四千公尺半徑作圓弧，連接此二圓弧與跑道平行之切線範圍內所構成之水平面（附示意圖一之四）。

(五)恆春航空站之水平面，僅設於跑道西側，為以跑道兩端中心點為圓心，以三千公尺半徑作圓弧，連接此二圓弧與跑道平行之切線範圍內所構成之水平面，平面之高度以平行跑道中心線且距跑道中心四百九十五公尺至八百九十五公尺及距跑道中心一千一百零五公尺至三千公尺區隔，分別成為距機場標高六十公尺及九十公尺等二種不同高度範圍，二種高度範圍間以高距比為一比七之傾斜面銜接（附示意圖一之六）。

(六)臺東航空站：以跑道兩端中心點為圓心，於跑道東側，在距機場標高四十五公尺之上空，以四千

一百四十五公尺之三個水平面，其間無傾斜面銜接。外層橢圓帶狀平面高度為一百四十五公尺者並與內層橢圓帶狀平面間以高距比為一比二點四之傾斜面，由外向跑道方向延伸銜接（附示意圖一之三）。

(四)金門航空站之水平面，僅設於跑道南側，為以跑道兩端中心點為圓心，在距機場標高四十五公尺之上空，以四千公尺半徑作圓弧，連接此二圓弧與跑道平行之切線範圍內所構成之水平面（附示意圖一之四）。

(五)恆春航空站之水平面，僅設於跑道西側，為以跑道兩端中心點為圓心，以三千公尺半徑作圓弧，連接此二圓弧與跑道平行之切線範圍內所構成之水平面，平面之高度以平行跑道中心線且距跑道中心四百九十五公尺至八百九十五公尺及距跑道中心一千一百零五公尺至三千公

公尺半徑作圓弧，連接此二圓弧與跑道平行之切線範圍內所構成之水平面，於跑道西側在距機場標高七十五公尺之上空，以三千公尺半徑作圓弧，連接此二圓弧與跑道平行之切線範圍內所構成之水平面（附示意圖一之五）。

### 三、轉接面：

(一)高雄航空站之轉接面為自距跑道中心線北側一百五十公尺處，向北水平延伸二千一百公尺，高度為三百公尺之斜面，其高距比為一比七，及自距跑道中心線南側一百五十公尺處，向南水平延伸四百二十公尺，高度為六十公尺之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之一）。

(二)桃園及臺東航空站之轉接面為自跑道中心線兩側各一百五十公尺處，延伸至與進場面水平相接處所形成之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之二、附示意圖

尺區隔，分別成為距機場標高六十公尺及九十公尺等二種不同高度範圍，二種高度範圍間以高距比為一比七之傾斜面銜接（附示意圖一之六）。

- (六) 臺東航空站：以跑道兩端中心點為圓心，於跑道東側，在距機場標高四十五公尺之上空，以四千公尺半徑作圓弧，連接此二圓弧與跑道平行之切線範圍內所構成之水平面，於跑道西側在距機場標高七十五公尺之上空，以三千公尺半徑作圓弧，連接此二圓弧與跑道平行之切線範圍內所構成之水平面（附示意圖一之五）。

### 三、轉接面：

- (一) 高雄航空站之轉接面為自距跑道中心線北側一百五十公尺處，向北水平延伸二千一百公尺，高度為三百公尺之斜面，其高距比為一比七，及自距跑道中心線南側一百五十公尺處，向南水平延伸四百二十公

一之五）。

- (三) 臺北航空站之轉接面為自距跑道中心線北側一百五十公尺處，向北水平延伸二千一百公尺，高度為三百公尺之斜面，其高距比為一比七，及自距跑道中心線南側一百五十公尺處，向南水平延伸四百二十公尺，高度為六十公尺之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之三）。

- (四) 金門航空站之轉接面為自距跑道中心線北側一百五十公尺處，向北水平延伸二千一百公尺，高度為三百公尺之斜面，其高距比為一比七，及自距跑道中心線南側一百五十公尺處，向南水平延伸三百一十五公尺，高度為四十五公尺之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之四）。

- (五) 恆春航空站之轉接面為自跑道中心線東側七十五公尺處，向東水平延伸二千一百公尺，高度為三百公尺之斜面，

尺，高度為六十公尺之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之一）。

(二)桃園及臺東航空站之轉接面為自跑道中心線兩側各一百五十公尺處，延伸至與進場面水平相接處所形成之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之二、示意圖一之五）。

(三)臺北航空站之轉接面為自距跑道中心線北側一百五十公尺處，向北水平延伸二千一百公尺，高度為三百公尺之斜面，其高距比為一比七，及自距跑道中心線南側一百五十公尺處，向南水平延伸四百二十公尺，高度為六十公尺之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之三）。

(四)金門航空站之轉接面為自距跑道中心線北側一百五十公尺處，向北水平延伸二千一百公尺，高度為三百公尺之斜面，其高距比為一比七，及自距跑道中心線南側

其高距比為一比七，及自跑道中心線西側七十五公尺處，向西延伸四百二十公尺，高度為六十公尺之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之六）。

#### 四、圓錐面：

(一)桃園之圓錐面其範圍為自水平面之周圍以二千公尺之水平距離斜上向外所構成之斜面，該斜面之高距比為一比二十（附示意圖一之二）。

(二)金門航空站之圓錐面，僅設於跑道南側，其範圍為自水平面之周圍以二千公尺之水平距離斜上向外所構成之斜面，該斜面之高距比為一比二十（附示意圖一之四）。

(三)臺東航空站之圓錐面，僅設於跑道東側，為自水平面之周圍以二千公尺之水平距離斜上向外所構成之斜面，該斜面之高距比為一比二十（附示意圖一之五）。

(四)恆春航空站之圓錐面，僅設於跑道西側，為自水

一百五十公尺處，向南水平延伸三百一十五公尺，高度為四十五公尺之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之四）。

(五)恆春航空站之轉接面為自跑道中心線東側七十五公尺處，向東水平延伸二千一百公尺，高度為三百公尺之斜面，其高距比為一比七，及自跑道中心線西側七十五公尺處，向西延伸四百二十公尺，高度為六十公尺之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之六）。

(六)蘭嶼航空站、綠島航空站之轉接面為自跑道中心線兩側各四十公尺處，延伸至與進場面水平相接處所形成之斜面，其高距比為一比五（附示意圖一之七、示意圖一之八）。

#### 四、圓錐面：

(一)桃園航空站之圓錐面其範圍為自水平面之周圍以二千公尺之水平距離斜上向外所構成之斜面，該斜面之高距比為

平面之周圍以二千公尺之水平距離斜上向外所構成之斜面，該斜面之高距比為一比二十（附示意圖一之六）。

前項飛航安全標準之範圍，為限制建築地區。

一比二十（附示意圖一之二）。

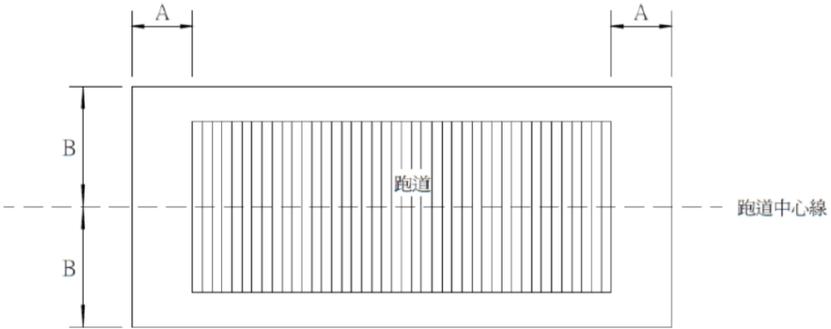
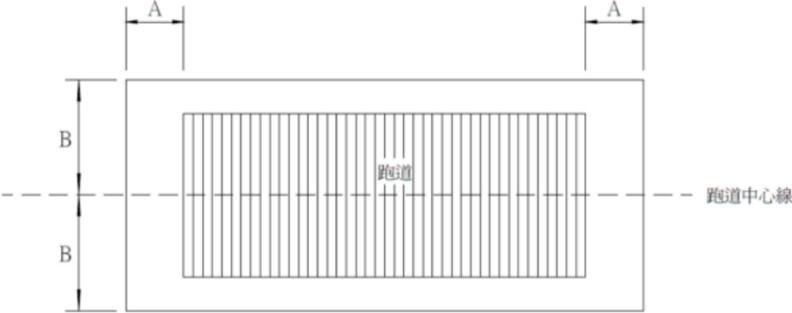
(二)金門航空站之圓錐面，僅設於跑道南側，其範圍為自水平面之周圍以二千公尺之水平距離斜上向外所構成之斜面，該斜面之高距比為一比二十（附示意圖一之四）。

(三)臺東航空站之圓錐面，僅設於跑道東側，為自水平面之周圍以二千公尺之水平距離斜上向外所構成之斜面，該斜面之高距比為一比二十（附示意圖一之五）。

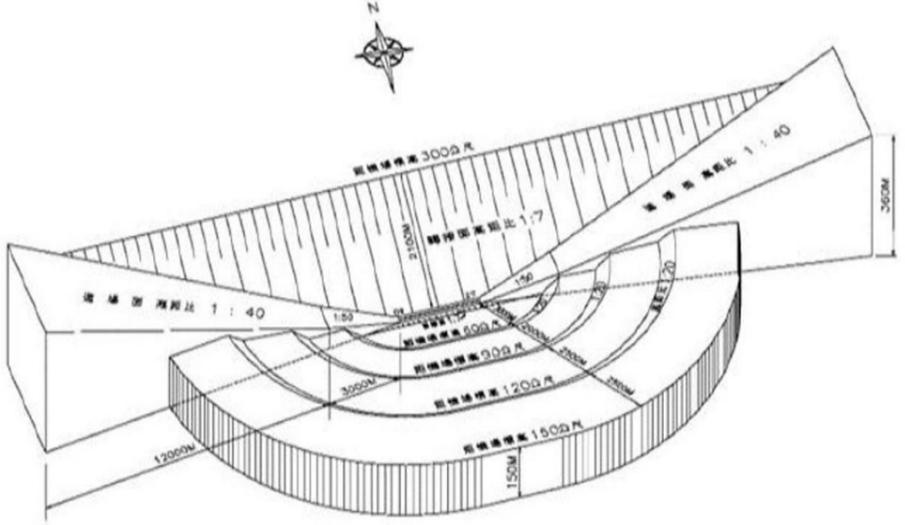
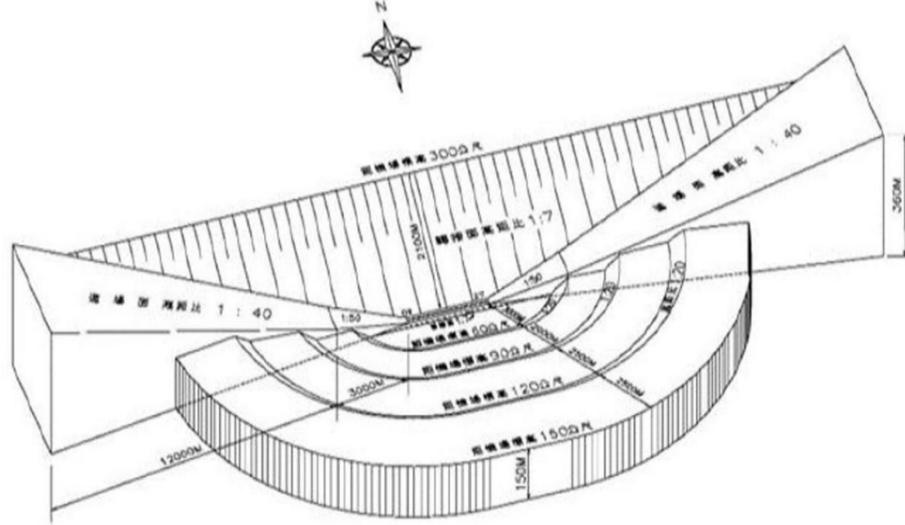
(四)恆春航空站之圓錐面，僅設於跑道西側，為自水平面之周圍以二千公尺之水平距離斜上向外所構成之斜面，該斜面之高距比為一比二十（附示意圖一之六）。

前項飛航安全標準之範圍，為限制建築地區。

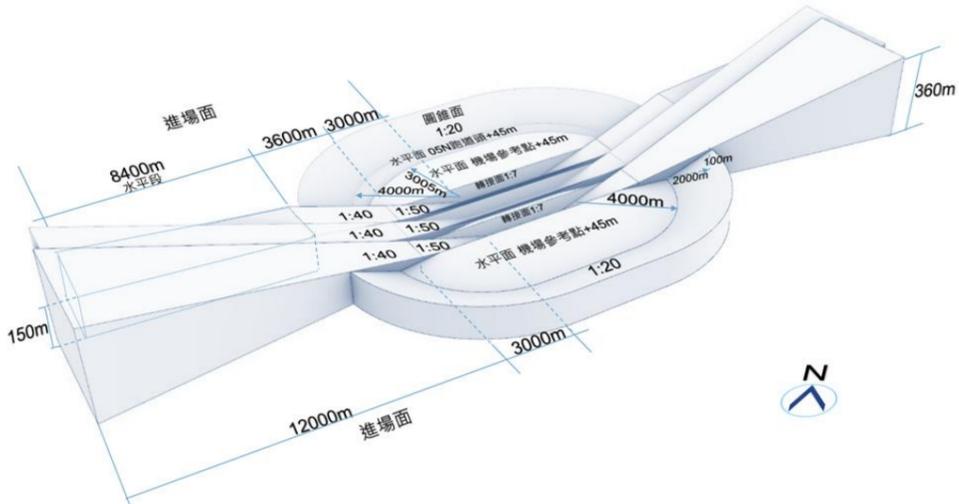
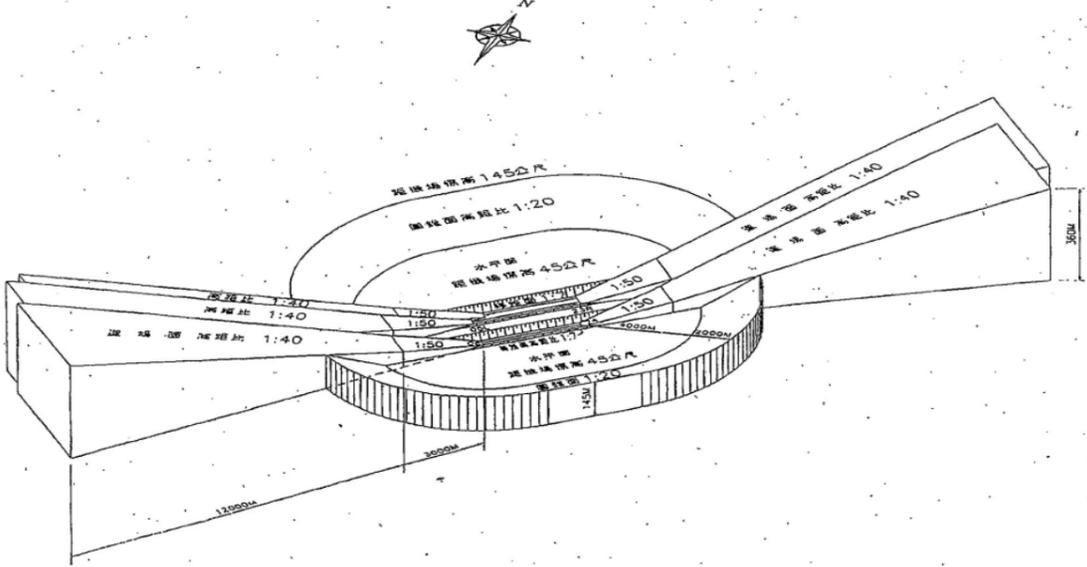
### 第三條示意圖一修正對照表

修正規定	現行規定	說明
<p style="text-align: center;">示意圖一(禁止建築地區)</p>  <p>A: 60M(桃園、臺北、高雄、金門、臺東、恆春、蘭嶼、綠島航空站)            B: 150M(桃園、臺北、金門、臺東、高雄航空站) 或 75M(恆春航空站)            或 40M(蘭嶼、綠島航空站)</p>	<p style="text-align: center;">示意圖一(禁止建築地區)</p>  <p>A: 300M(桃園航空站)或 60M(臺北、高雄、金門、臺東、恆春航空站)            B: 225M (桃園航空站)或 150M(臺北、金門、臺東、高雄航空站) 或 75M(恆春航空站)</p>	<p>配合修正條文第三條，修正桃園航空站、蘭嶼航空站及綠島航空站起落地帶範圍。</p>

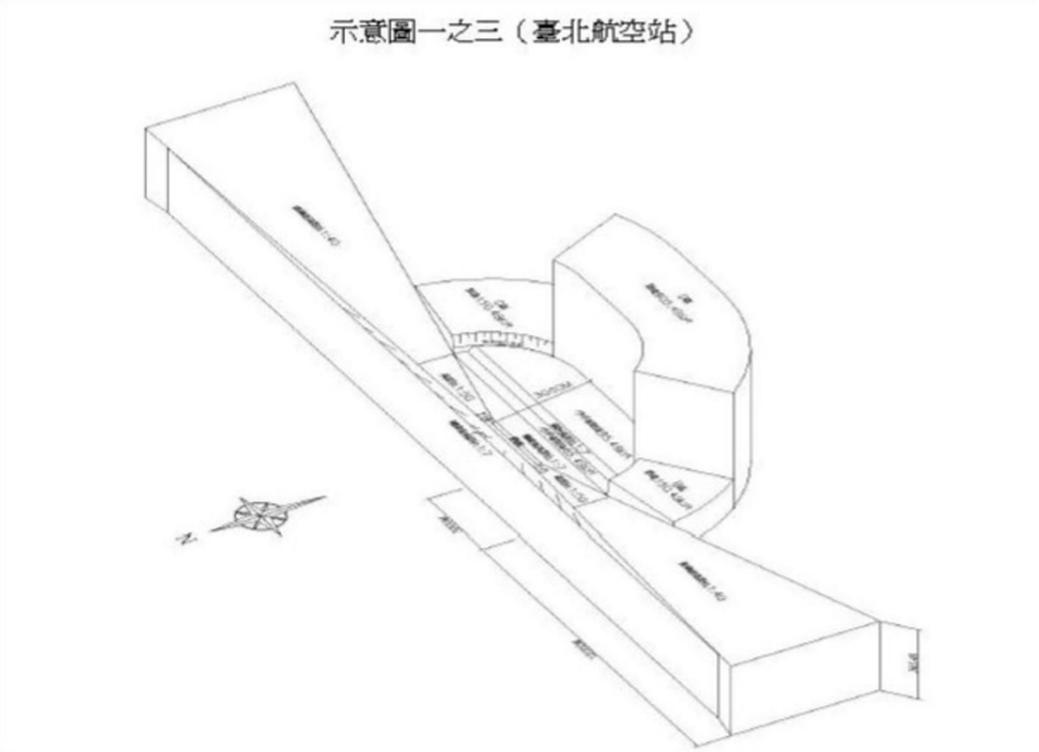
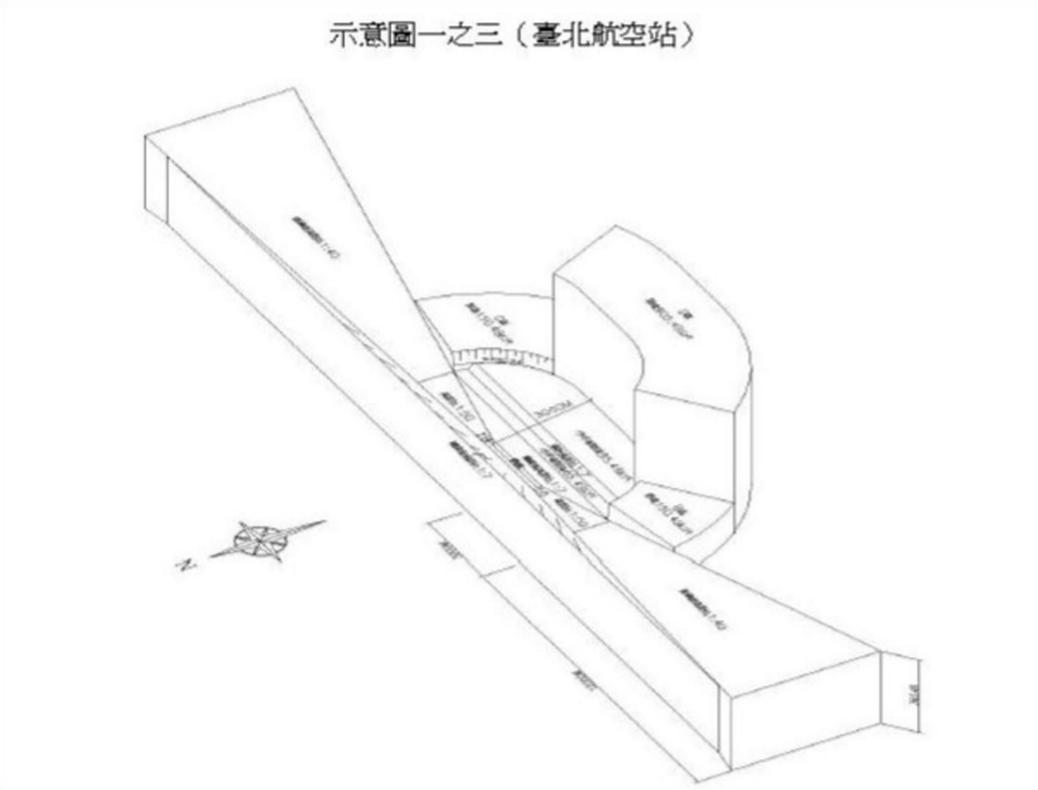
第四條示意圖一之一修正對照表

修正規定	現行規定	說明
<p data-bbox="617 556 1032 598">示意圖一之一(高雄航空站)</p> 	<p data-bbox="1780 577 2196 619">示意圖一之一(高雄航空站)</p> 	<p data-bbox="2626 420 2715 451">說明</p> <p data-bbox="2537 457 2781 525">本示意圖未修正。</p>

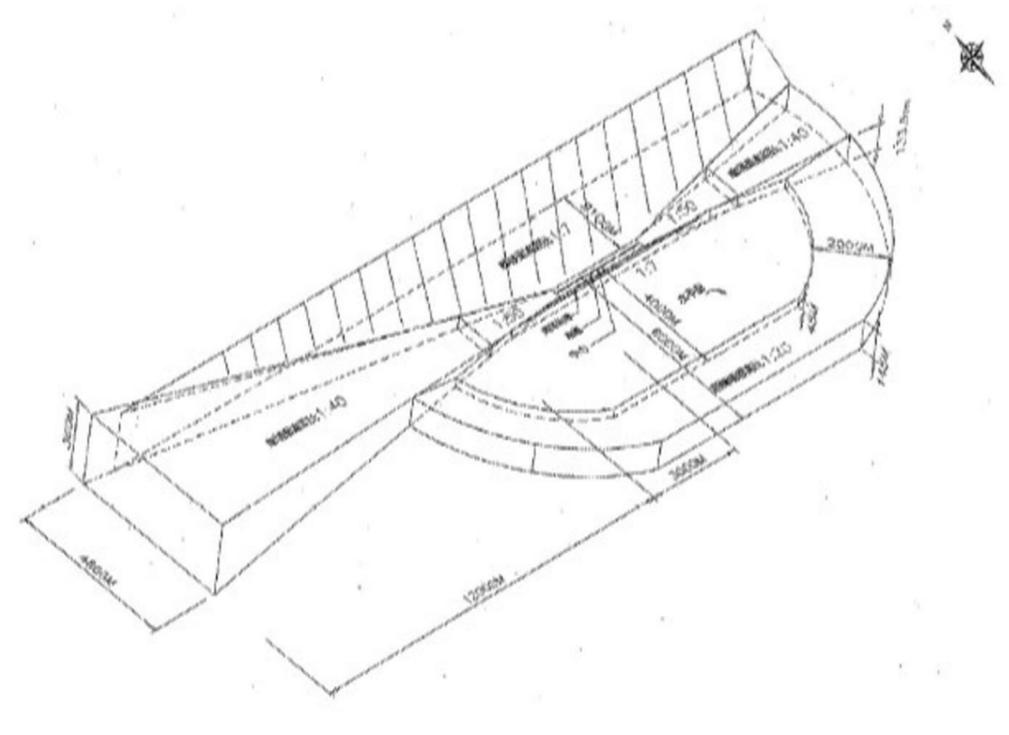
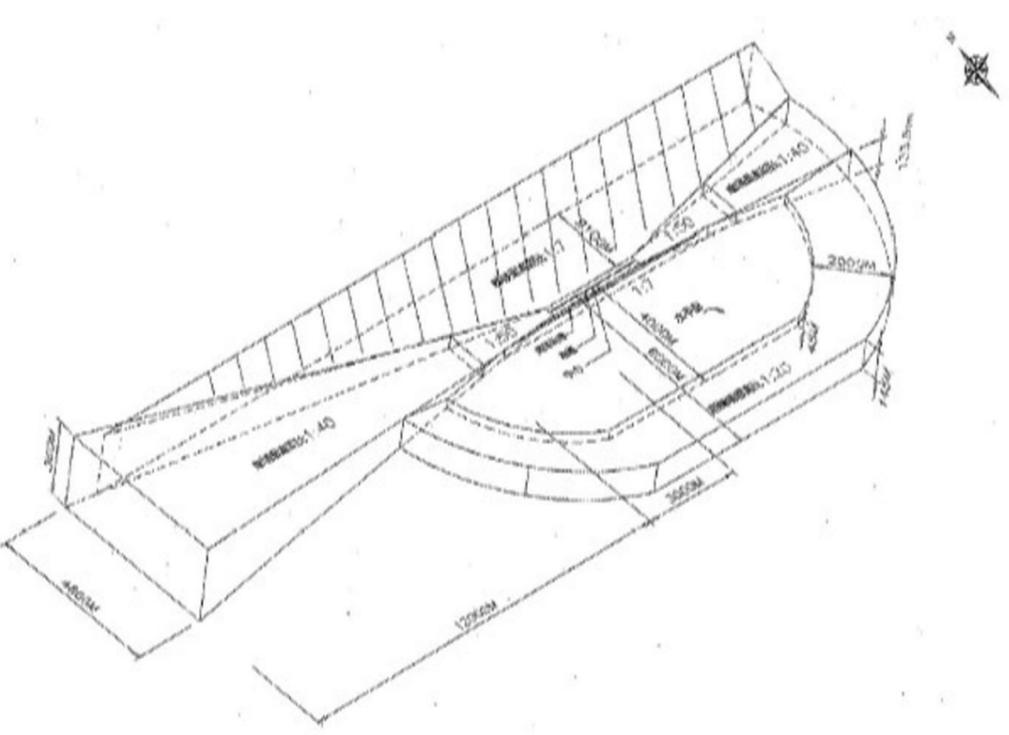
第四條示意圖一之二修正對照表

修正規定	現行規定	說明
<p data-bbox="519 594 973 636">示意圖一之二 (桃園航空站)</p> 	<p data-bbox="1694 489 2148 531">示意圖一之二 (桃園航空站)</p> 	<p data-bbox="2540 453 2772 611">說明 配合修正條文第四條，修正桃園航空站進場面及水平面範圍。</p>

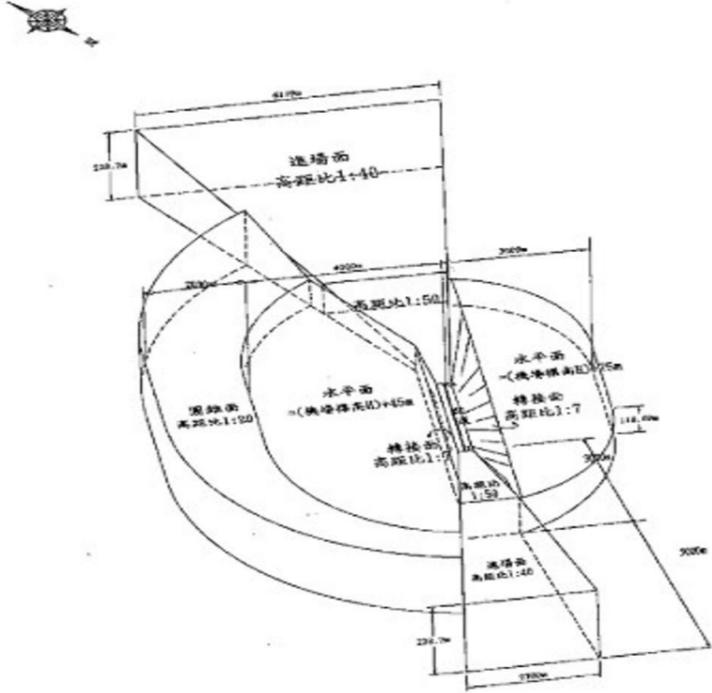
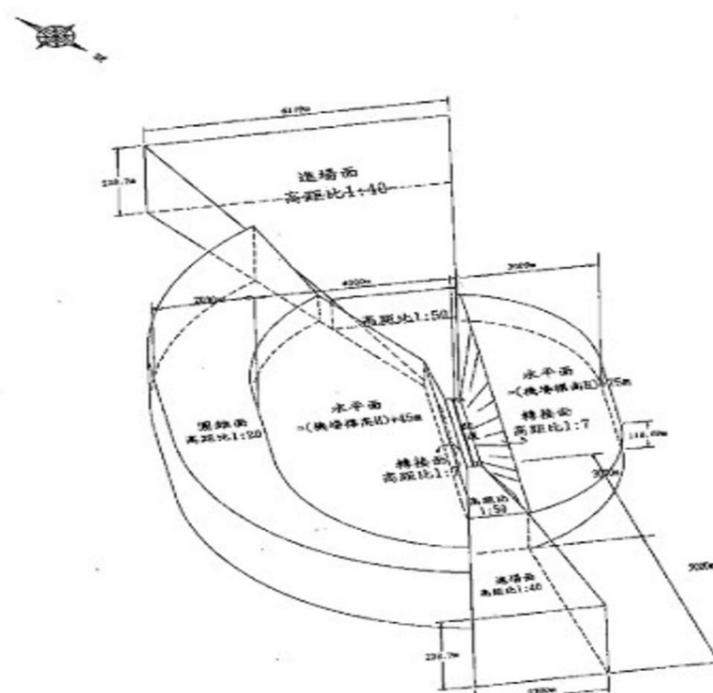
第四條示意圖一之三修正對照表

修正規定	現行規定	說明
<p data-bbox="617 527 982 562">示意圖一之三（臺北航空站）</p> 	<p data-bbox="1804 527 2169 562">示意圖一之三（臺北航空站）</p> 	<p data-bbox="2564 415 2778 527">說明 本示意圖未修正。</p>

第四條示意圖一之四修正對照表

修正規定	現行規定	說明
 <p data-bbox="623 1239 949 1291">示意圖一之四(金門航空站)</p>	 <p data-bbox="1780 1260 2107 1312">示意圖一之四(金門航空站)</p>	<p data-bbox="2552 420 2775 525">說明 本示意圖未修正。</p>

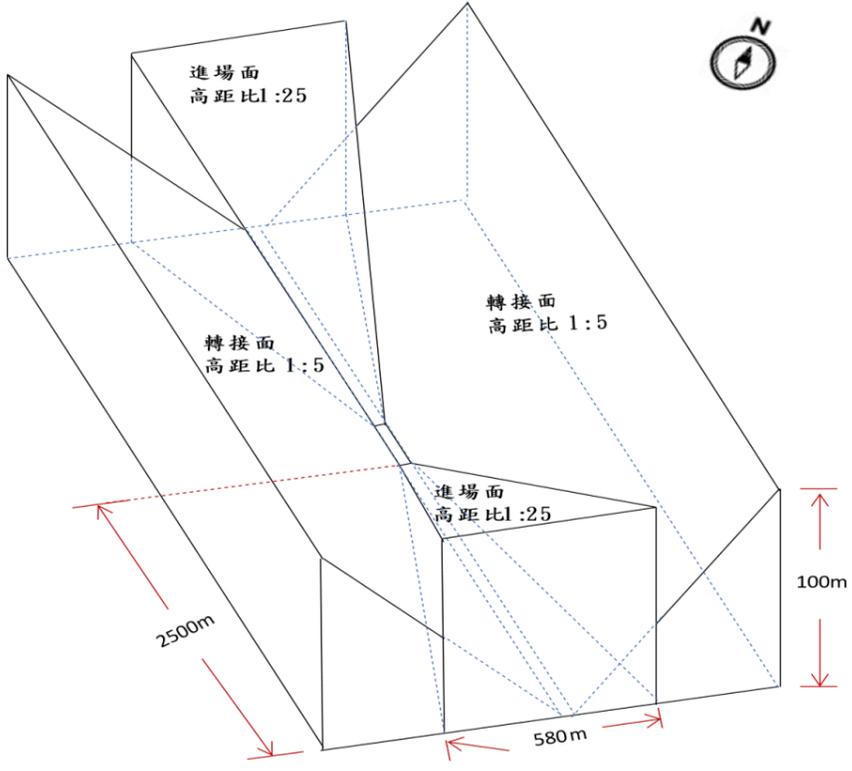
第四條示意圖一之五修正對照表

修正規定	現行規定	說明
<p style="text-align: center;">示意圖一之五(臺東航空站)</p> 	<p style="text-align: center;">示意圖一之五(臺東航空站)</p> 	<p>說明 本示意圖未修正。</p>

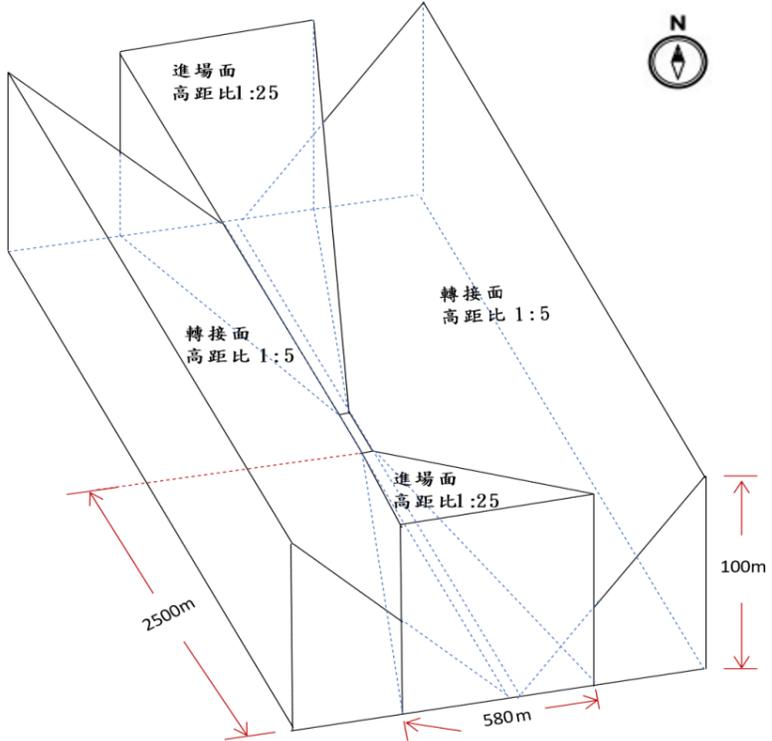
第四條示意圖一之六修正對照表

修正規定	現行規定	說明
<p style="text-align: center;">示意圖一之六 (恆春航空站)</p>	<p style="text-align: center;">示意圖一之六 (恆春航空站)</p>	<p style="text-align: center;">說明</p> <p>本示意圖未修正。</p>

第四條示意圖一之七修正對照表

修正規定	現行規定	說明
<p style="text-align: center;">示意圖一之七 (蘭嶼航空站)</p>  <p>The diagram illustrates the proposed approach and transition surfaces for Lanai Airport. It shows a runway with a length of 2500m and a width of 580m. A 100m high obstacle is shown. The approach surface has a 1:25 slope, and the transition surface has a 1:5 slope. A north arrow is present.</p>		<p>一、本示意圖新增。</p> <p>二、配合修正條文第四條，增訂蘭嶼航空站進場面及轉接面之範圍。</p>

第四條示意圖一之八修正對照表

修正規定	現行規定	說明
<p data-bbox="492 495 923 527">示意圖一之八(綠島航空站)</p> 		<p data-bbox="2510 457 2778 527">一、本示意圖新 增。</p> <p data-bbox="2510 537 2778 716">二、配合修正條文 第四條，增訂 綠島航空站進 場面及轉接面 之範圍。</p>

檔 號：

保存年限：

## 交通部 函

地址：100299臺北市仁愛路1段50號

傳真：(02)2381-1550

聯絡人：林傳宗

電話：(02)2349-2344

電子信箱：ga401384@motc.gov.tw

受文者：交通部民用航空局

發文日期：中華民國115年2月24日

發文字號：交航字第11450143215號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：發布令pdf檔、「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」條文ODF格式檔、附件pdf檔、總說明及條文對照表之pdf檔(11450143215-0-0.pdf、11450143215-0-1.odt、11450143215-0-2.pdf、11450143215-0-3.pdf)

主旨：「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」第三條、第四條，業經本部會銜內政部、國防部於中華民國115年2月24日以交航字第11450143215號、台內國字第1140814912號、國規委會字第11403503421號令修正發布，檢送前揭「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」發布令影本（含法規條文）、總說明及修正條文對照表各1份，請查照。

正本：內政部、國防部、桃園市政府、臺東縣政府、交通部民用航空局

副本：