

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四條、第五條修正草案總說明

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係於六十三年十月二十三日訂定發布，並歷經十一次修正施行迄今；為保障飛航安全及兼顧地方發展之需要，對臺東航空站西側水平面限建管制做適度放寬，且因應相關設備已汰除及現行多向導航臺經全面性能提昇完畢後，已無須使用平整地面反射電波訊號，另為視實際作業需求及避免耗費行政資源重複核定公告禁止、限制建築地區，爰修正本辦法相關規定，以資明確。茲將此次修正重點臚列如下：

一、增列臺東航空站調整後水平面管制範圍及高度。（修正條文第四條）

二、為因應相關設備已汰除及現行多向導航臺經全面性能提昇完畢後，已無須使用平整地面反射電波訊號，另為視實際作業需求及避免耗費行政資源重複核定公告禁止、限制建築地區，爰修正相關規定，以資明確。（修正條文第五條）

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四條、第五條修正草案條文對照表

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
<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：</p> <p>一、進場面：</p> <p>（一）桃園航空站、臺北航空站、高雄航空站北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）。</p> <p>（二）高雄航空站南跑道之進場面為在距跑道端六十公尺處，</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：</p> <p>一、進場面：</p> <p>（一）桃園航空站、臺北航空站、高雄航空站北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）。</p> <p>（二）高雄航空站南跑道之進場面為在距跑道端六十公尺處，</p>	<p>配合臺東航空站水平面管制範圍及高度需做重新調整，爰將第一項第二款第二目之「臺東航空站」刪除，並於第六款新增臺東航空站之水平面規定。</p>

寬一百五十公尺及在跑道端三千零六十公尺處，寬七百五十公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面高距比為一比四十（附示意圖一之一）。

(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

寬一百五十公尺及在跑道端三千零六十公尺處，寬七百五十公尺所形成之喇叭口形之斜面，該斜面高距比為一比四十（附示意圖一之一）。

(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）。

二、 水平面：

- (一) 高雄航空站之水平面為以南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。北跑道北端不設置水平面（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

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）。

二、 水平面：

- (一) 高雄航空站之水平面為以南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。北跑道北端不設置水平面（附示意圖一之一）。
- (二) 桃園及臺東航空站：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

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

（附示意圖一之二、附示意圖一之五）。

(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

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北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南跑道中心線南側七十五公尺處，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

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）。

三、轉接面：

(一) 高雄航空站之轉接面為自距北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南跑道中心線南側七十五公尺處，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）。

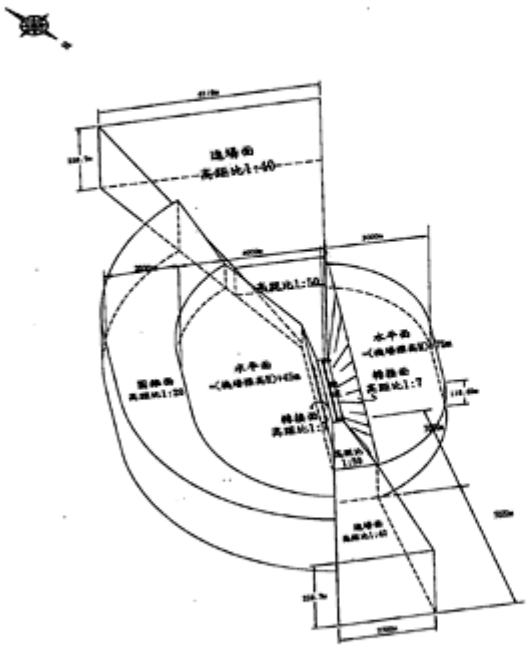
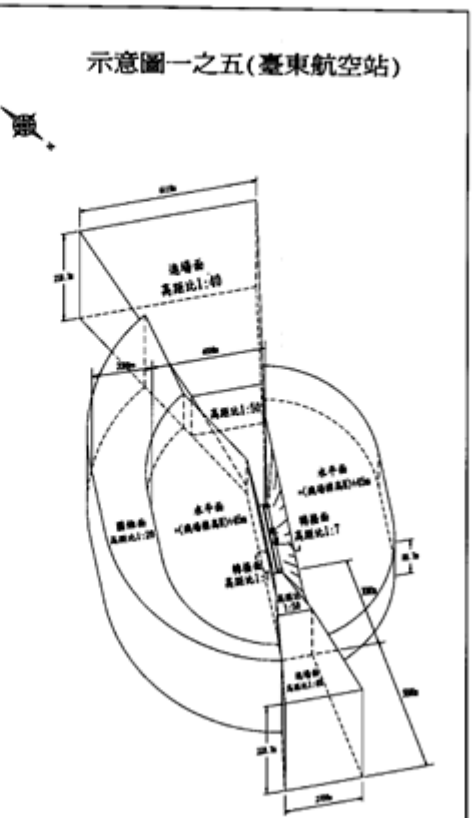
(三) 臺北航空站之轉接面為自距跑道中心線北側一百五十公尺處，向北水平延伸二千一百公尺，高度為三百公尺之斜面，其高距比為一比七，及自距跑道中心線南側一百五十公尺處，向南水平延伸

<p>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、附示意圖一之五）。</p> <p>(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）。</p> <p>(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）。</p> <p>(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）。</p> <p>四、圓錐面：</p> <p>(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）。</p>	<p>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）。</p> <p>(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）。</p> <p>(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）。</p> <p>四、圓錐面：</p> <p>(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）。</p> <p>(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）。</p> <p>(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</p>	
--	---	--

<p>二十（附示意圖一之二）。</p> <p>(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）。</p> <p>(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）。</p> <p>(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）。</p> <p>前項飛航安全標準之範圍，為限制建築地區。</p>	<p>斜面之高距比為一比二十（附示意圖一之五）。</p> <p>(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）。</p> <p>前項飛航安全標準之範圍，為限制建築地區。</p>	
<p>第五條 助航設備四周之飛航安全，以下列範圍為標準：</p> <p>一、 儀器降落系統左右定位臺，其天線中心前方七十五公尺半徑內、天線中心左右各七十五公尺及後方十五公尺之矩形地區、自天線中心兩側各六十公尺至天線前端三百公尺之矩形地區之地面應平整（附示意圖二）。</p> <p>二、 儀器降落系統滑降臺，自跑道中心線至其天線並延伸六十公尺（第一類儀器降落系統）或九十公尺（第二、三類儀器降落系統）寬及自天線向跑道方向延伸九百一十五公尺（第一類儀器降落系統）或九百七十五公尺（第二、三類儀器降落系統）之</p>	<p>第五條 助航設備四周之飛航安全，以下列範圍為標準：</p> <p>一、 儀器降落系統左右定位臺或<u>微波降落系統方位臺</u>，其天線中心前方七十五公尺半徑內、天線中心左右各七十五公尺及後方十五公尺之矩形地區、自天線中心兩側各六十公尺至天線前端三百公尺之矩形地區之地面應平整（附示意圖二）。</p> <p>二、 儀器降落系統滑降臺或<u>微波降落系統仰角臺</u>，自跑道中心線至其天線並延伸六十公尺（第一類儀器降落系統）或九十公尺（第二、三類儀器降落系統）寬及自天線向跑道方向延伸九百一十五公尺（第一類儀器降落系統）</p>	<p>一、 為因應相關設備已汰除，爰刪除第一項第一款「或微波降落系統方位臺」及第一項第二款「或微波降落系統仰角臺」等文字，以資明確。</p> <p>二、 現行多向導航臺經全面性能提昇完畢後，已無須使用平整地面反射電波訊號，考量第一項第三款及第四款旨在保護電臺訊號以確保航空器之飛航安全並維護民眾權益，爰酌作部分文字修正，以符實需。</p> <p>三、 為符實際作業需求及避免耗費行政資源重複核定公告禁止、限制建築地區，於第二項增列「經民航局依作業特性評估或已位於</p>

<p>矩形地區，其地面應平整（附示意圖三）。</p> <p>三、 多向導航臺，以天線為中心，半徑三百公尺以內地區之任何物體，高度均應低於天線<u>反射平台</u>。</p> <p>四、 多向導航臺，以天線為中心，半徑三百公尺以外之地區，所有導致電波反射之物體，均應在天線<u>反射平台水平線</u>起算之仰角一度以下。（附示意圖四）</p> <p>五、 機場搜索雷達，以天線為中心，半徑三百五十公尺以內地區之任何物體高度均應低於雷達天線平台。任何物體以雷達天線為觀察點，在進場面及其上空，不得有任何投影。（附示意圖五）</p> <p>六、 助航燈光設施周圍三十公尺範圍內之任何物體高度均不得高於燈具光源之低緣。</p> <p>前項第一款及第二款所定飛航安全標準之範圍為禁止建築地區；第三款至第六款為限制建築地區；<u>經民航局依作業特性評估或已位於公告禁止、限制建築地區者，不受第六條之限制。</u></p>	<p>或九百七十五公尺（第二、三類儀器降落系統）之矩形地區，其地面應平整（附示意圖三）。</p> <p>三、 多向導航臺，以天線為中心，半徑三百公尺以內地區之任何物體，高度均應低於天線<u>基地</u>。</p> <p>四、 多向導航臺，以天線為中心，半徑三百公尺以外之地區，所有導致電波反射之物體，均應在天線<u>基地線</u>起算之仰角一度以下。（附示意圖四）</p> <p>五、 機場搜索雷達，以天線為中心，半徑三百五十公尺以內地區之任何物體高度均應低於雷達天線平台。任何物體以雷達天線為觀察點，在進場面及其上空，不得有任何投影。（附示意圖五）</p> <p>六、 助航燈光設施周圍三十公尺範圍內之任何物體高度均不得高於燈具光源之低緣。</p> <p>前項第一款至第二款所定飛航安全標準之範圍為禁止建築地區；第三款至第六款為限制建築地區。</p>	<p>公告禁止、限制建築地區者，不受本辦法第六條之限制」等文字。</p>
--	--	--------------------------------------

第四條示意圖一之五修正草案對照表

修正規定	現行規定	說 明
<p>示意圖一之五（臺東航空站）</p> <p>示意圖一之五(臺東航空站)</p> 	<p>示意圖一之五（臺東航空站）</p> <p>示意圖一之五(臺東航空站)</p> 	<p>臺東航空站西側水平面範圍內縮一公里（由距跑道四公里內縮至距跑道三公里），並將管制高程由四十五公尺放寬至七十五公尺（機場標高加七十五公尺，限建海拔高度一百一十八點六九公尺），另西側轉接面部分，則延伸至修正後之水平面高度，其餘禁限建範圍則維持不變。</p>

第五條示意圖二、三修正草案對照表

修正規定	現行規定	說 明
<p>示意圖二、三</p> <p>示意圖二</p> <p>示意圖三</p>	<p>示意圖二、三</p> <p>示意圖二</p> <p>示意圖三</p>	<p>配合第五條第一項第一款及第二款業將刪除微波降落系統方位臺及仰角臺文字，爰修正示意圖二及三，以資明確。</p>

第五條示意圖四、五修正草案對照表

修正規定	現行規定	說 明
<p>示意圖四、五</p> <div data-bbox="215 331 703 762"> <p>示意圖四</p> <p>所有導電體及反射天線，均應與天線反射平台水平線距第一度以下</p> </div> <div data-bbox="215 772 703 1038"> <p>示意圖五</p> </div>	<p>示意圖四、五</p> <div data-bbox="880 331 1370 762"> <p>示意圖四</p> <p>所有導電體及反射天線，均應與天線反射平台水平線距第一度以下</p> </div> <div data-bbox="880 772 1370 1038"> <p>示意圖五</p> </div>	<p>一、配合第五條第一項第三款及第四款業將天線基地修正為天線反射平台，爰修正示意圖四，以資明確。</p> <p>二、為配合示意圖二、三、四修正新圖，爰重製示意圖五，以資格式一致。</p>