交通部　公告　　中華民國 113 年 12 月 16 日
交航（一）字第 11381004751 號

主　　旨：預告修正「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、第四條草案。

依　　據：行政程序法第一百五十一條第二項準用第一百五十四條第一項。

公告事項：

一、修正機關：交通部、內政部、國防部。

二、修正依據：民用航空法第三十二條第二項。

三、「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、第四條修正草案如附件。本案另載於本部民用航空局全球資訊網站（網址：https://www.caa.gov.tw），「首頁／法規及手冊／法規草案預告」網頁。

四、對於本公告內容有任何意見或修正建議者，請於本公告刊登公報隔日起 60 日內陳述意見或洽詢：

（一）承辦單位：交通部民用航空局

（二）地址：臺北市松山區敦化北路 340 號

（三）聯絡人：張技士

（四）電話：（02）8770-2694

（五）傳真：（02）8770-1280

（六）電子信箱：cc0572@mail.caa.gov.tw

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(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，爰擬具本辦法修正草案，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、第四條修正草案條文對照表

修正條文	現行條文	說明
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二百五十公尺所構成之矩形（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	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）。 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	一、因應桃園航空站增建第三條跑道及兼顧周邊都市地區地方發展之需要，依民用機場設計暨運作規範，修正第一項第一款桃園航空站起落地帶之範圍。 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。

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。	十五公尺所構成之矩形（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）桃園航空站(南、北跑道)、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	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）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道端三千零六十公尺處至一萬五千	一、配合桃園航空站增建第三條跑道，就桃園航空站限制建築之進場面範圍修正第一項第一款第一目及增訂同款第五目。 二、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。 三、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。 四、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。 五、酌修第一項第四款第一目將「桃園」修正為「桃園航空站」，

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、示意圖一之二及示意圖一之三）。 (二)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）。 (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	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）。 (二)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）。 (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	以符實際。

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）。	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）。 (四)恆春航空站之進	

(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）。	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，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	
(五)桃園航空站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；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）。 (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	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	

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，以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	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	

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	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	

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	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	

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	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，	

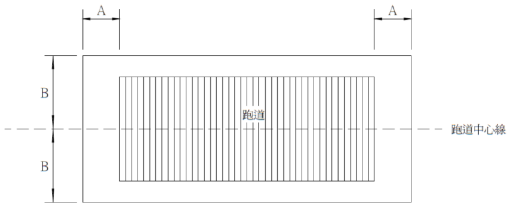
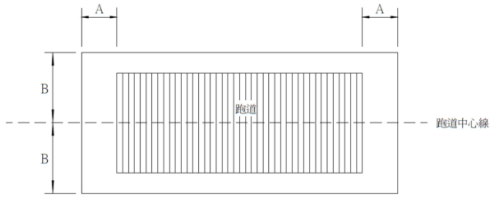
一比七，及自距跑道中心線南側一百五十公尺處，向南水平延伸四百二十公尺，高度為六十公尺之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之一）。 (二)桃園及臺東航空站之轉接面為自跑道中心線兩側各一百五十公尺處，延伸至與進場面水平相接處所形成之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之二、示意圖一之五）。 (三)臺北航空站之轉接面為自距跑道中心線北側一百五十公尺處，向北水平延伸二千一百公尺，高度為三百公尺之斜面，其高距比為一比七，及自距跑道中心線南側一百五十公尺處，向南水平延伸四百二十公尺，高度為六十公尺之斜面，其高距比為一比七（附示意圖一之	其高距比為一比七（附示意圖一之四）。 (五)恆春航空站之轉接面為自跑道中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）。 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	

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	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。	

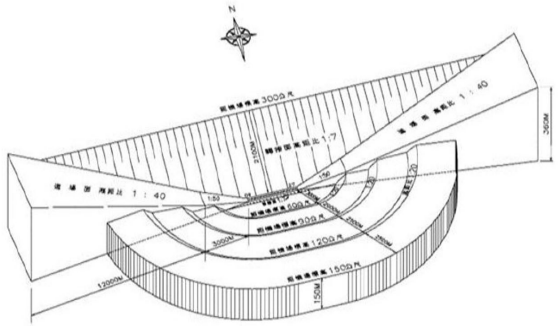
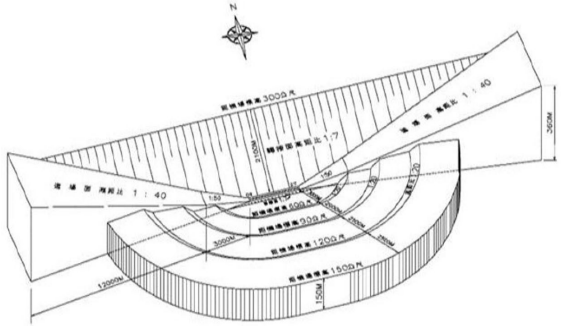
面為自跑道中心線兩側各四十公尺處，延伸至與進場面水平相接處所形成之斜面，其高距比為一比五（附示意圖一之七、示意圖一之八）。 四、圓錐面： （一）桃園航空站之圓錐面其範圍為自水平面之周圍以二千公尺之水平距離斜上向外所構成之斜面，該斜面之高距比為一比二十（附示意圖一之二）。 （二）金門航空站之圓錐面，僅設於跑道南側，其範圍為自水平面之周圍以二千公尺之水平距離斜上向外所構成之斜面，該斜面之高距比為一比二十（附示意圖一之四）。 （三）臺東航空站之圓錐面，僅設於跑道東側，為自水平面之周圍以二千公尺之水平距離斜上向外所構成之斜面，該斜面之高距比為一		

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。		

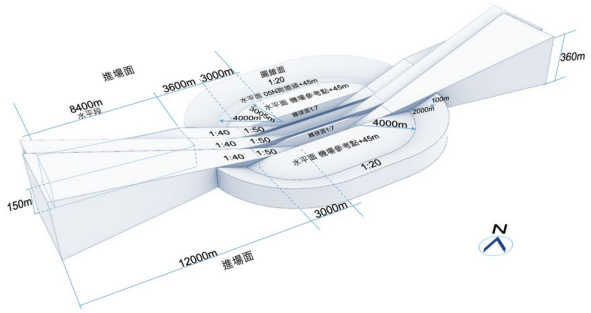
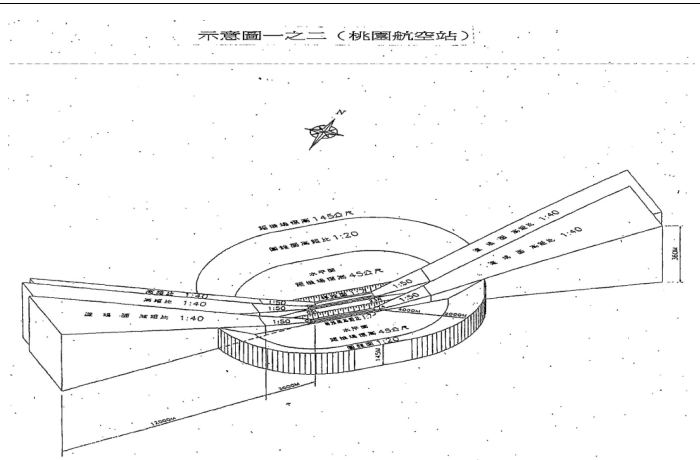
第三條示意圖一修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
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(禁止建築地區)  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)	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。

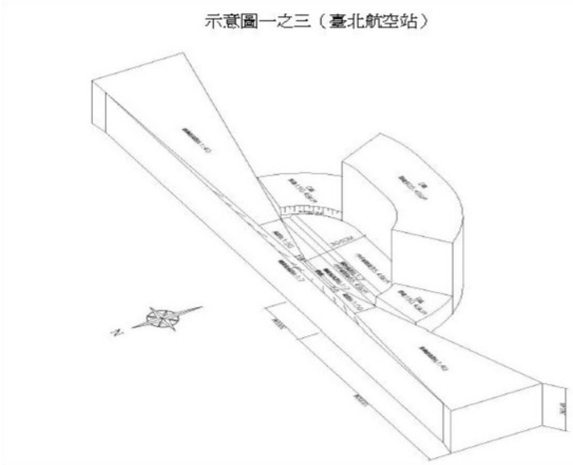
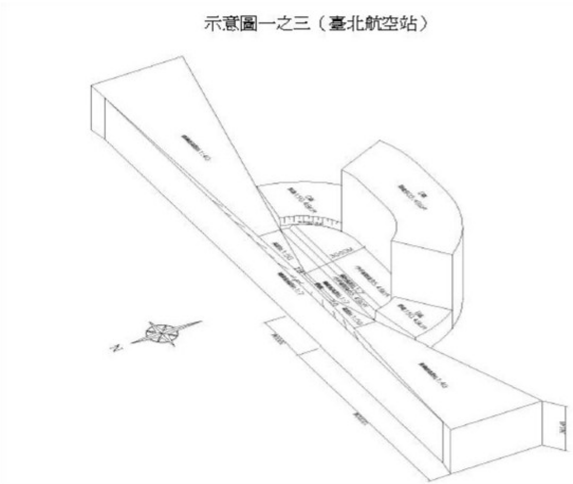
第四條示意圖一之一修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
示意圖一之一(高雄航空站) 	示意圖一之一(高雄航空站) 	本示意圖未修正。

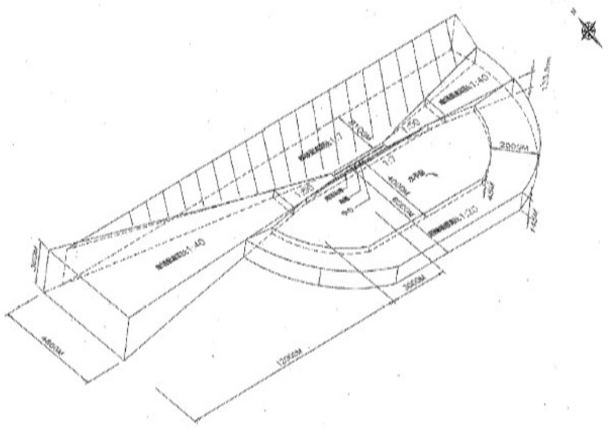
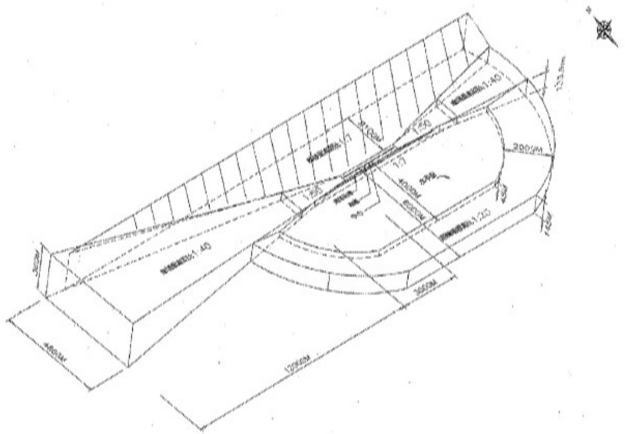
第四條示意圖一之二修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
示意圖一之二（桃園航空站）  	 	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。

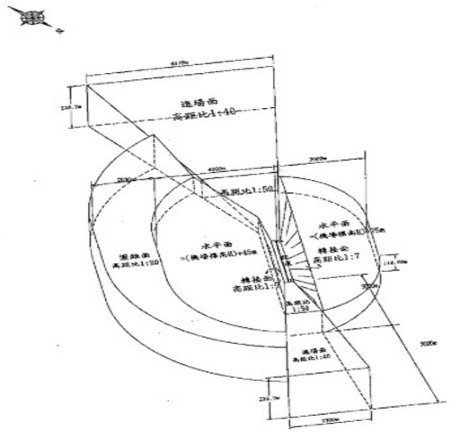
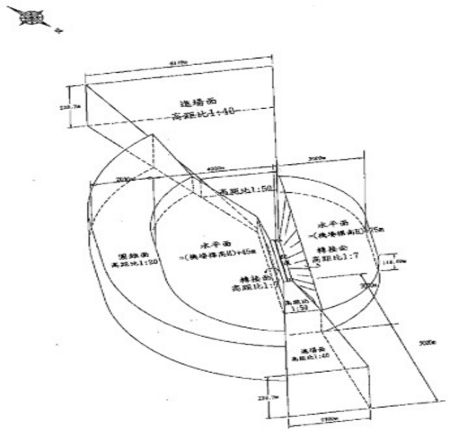
第四條示意圖一之三修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
		本示意圖未修正。

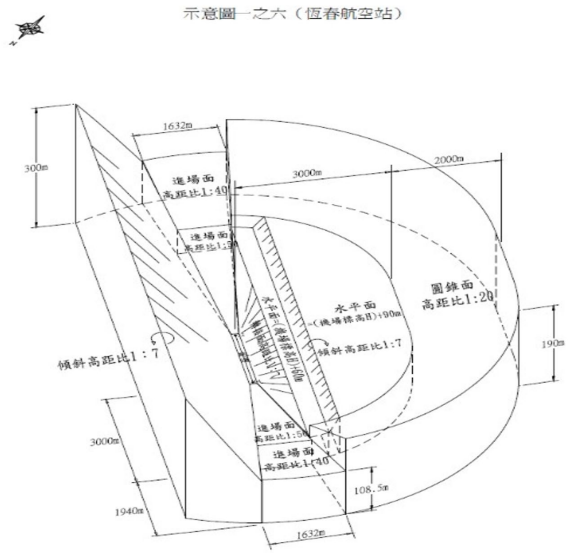
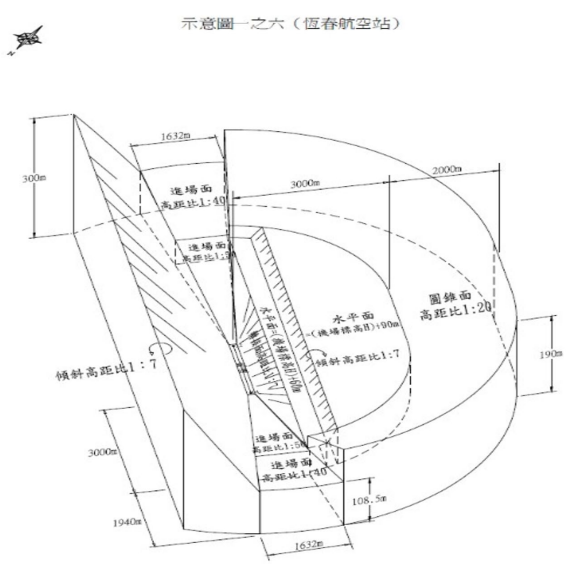
第四條示意圖一之四修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
 示意圖一之四（金門航空站）	 示意圖一之四（金門航空站）	本示意圖未修正。

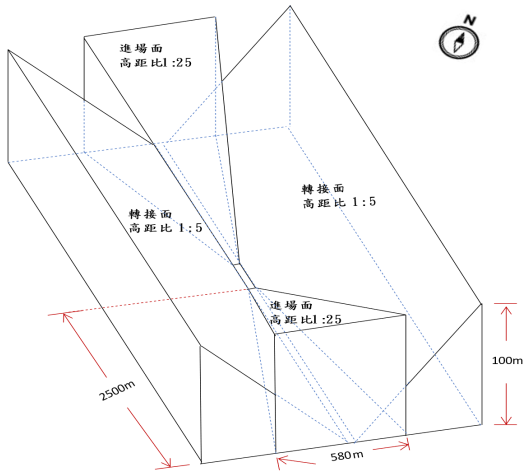
第四條示意圖一之五修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
示意圖一之五(臺東航空站) 	示意圖一之五(臺東航空站) 	本示意圖未修正。

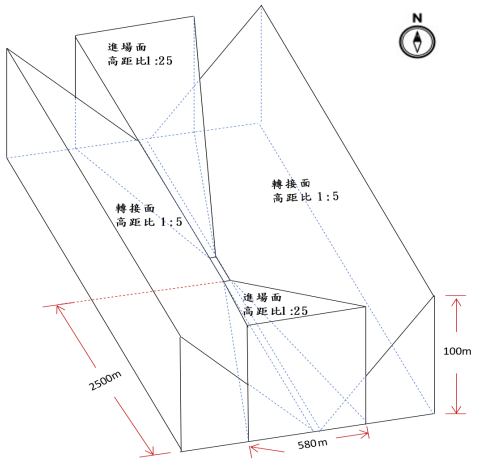
第四條示意圖一之六修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
		本示意圖未修正。

第四條示意圖一之七修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
示意圖一之七（蘭嶼航空站）  		一、本示意圖新增。 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。

第四條示意圖一之八修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
示意圖一之八（綠島航空站）  		一、本示意圖新增。 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。