

## 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係於六十三年十月二十三日訂定發布，並歷經十三次修正施行迄今。為因應高雄航空站及其周邊都市地區整體發展之需求，在不影響該航空站營運、安全及未來發展前提下，南跑道將不再作為跑道使用，爰刪除南跑道禁止限制建築物及其他障礙物高度管制。茲將此次修正重點臚列如下：

- 一、刪除高雄航空站南跑道起落地帶。(修正條文第三條)
- 二、刪除高雄航空站南跑道進場面，並配合將水平面及南側轉接面往北平移調整。(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</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<u>南跑道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；及北跑道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</u></p>	<p>為因應高雄航空站暨其周邊都市地區整體發展之需求，南跑道將不再作為跑道使用，爰刪除第一項第三款規定之南跑道起落地帶。</p>

<p>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>前項飛航安全標準之範圍，為禁止建築地區。</p>	<p>五十公尺，個別構成之矩形（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>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：</p> <p>一、進場面：</p> <p>（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</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<u>北跑道</u>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</p>	<p>修正理由同第三條，刪除第一項第一款第一目北跑道文字及第二目規定之南跑道進場面，並配合將同項第二款第一目規定之水平面及第三款第一目規定之南側轉接面往北平移調整。</p>

<p>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><u>(二)</u>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）。</p> <p><u>(三)</u>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</p>	<p>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><u>(二)</u>高雄航空站南跑道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）。</p> <p><u>(三)</u>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</p>	
---	--	--

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

尺處，其高距比為一比四十，東側進場面僅管制至距跑道端六十公尺處（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

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)，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

<p>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）。</p> <p>（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）。</p> <p>（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</p>	<p>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。<u>北跑道北端不設置水平面</u>（附示意圖一之一）。</p> <p>（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（附示意圖一之二）。</p> <p>（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</p>	
---	---	--

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

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一百四十五公尺者



<p>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）。</p> <p>（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）。</p> <p>（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</p>	<p>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）。</p> <p>（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）。</p> <p>（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</p>	
---	---	--

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

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

<p>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，</p>	<p>距<u>南</u>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）。</p> <p>（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）。</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>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</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</p>	
---	--	--

<p>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>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>	
---	--	--

	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

[illegible]

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>一、配合修正條文第四條第一項第一款第一目，修正示意圖，刪除高雄航空站南跑道進場面。</p> <p>二、配合修正條文第四條第一項第二款第一目及第三款第一目，修正示意圖，將水平面及南側轉接面往北平移調整。</p>	