

**法規名稱：**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

**修正日期：**民國 107 年 07 月 11 日

## 第 1 條

本辦法依民用航空法第三十二條第二項規定訂定之。

## 第 2 條

本辦法所用名詞之釋義如下：

- 一、起落地帶：指跑道及其毗連地帶。
- 二、進場面：指在跑道二端特定之傾斜面。
- 三、水平面：指在航空站或飛行場及緊鄰區域上一定高度之水平面。
- 四、轉接面：指自進場面之兩邊及自進場面內邊兩端引延與跑道中心線平行之直線向外斜上與水平面相交接成之傾斜面。
- 五、圓錐面：接自水平面之周圍向外斜上延伸所構成之圓錐斜面。

## 第 3 條

- 1 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七十五公尺所構成之矩形（附示意圖一）。
- 2 前項飛航安全標準之範圍，為禁止建築地區。

## 第 4 條

- 1 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）。
    - （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、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，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）。

2 前項飛航安全標準之範圍，為限制建築地區。

## 第 5 條

1 助航設備四周之飛航安全，以下列範圍為標準：

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）。

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）之矩形地區，其地面應平整（附示意圖三）。

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，高度均應低於天線反射平台。

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，均應在天線反射平台水平線起算之仰角一度以下。（附示意圖四）

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）

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。

2 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；第三款至第六款所定飛航安全標準之範圍為限制建築地區。但經交通部民用航空局（以下簡稱民航局）依作業特性評估，不影響飛航安全者，不在此限。

3 第一項各款所定禁止、限制建築範圍位於已公告禁止、限制建築地區者，得不依第六條第二項規定公告之。

## 第 6 條

1 依本辦法劃定之禁止、限制建築地區，應由民航局繪製一萬二千五百分之一或二萬五千分之一之平面圖五份，報請交通部會同內政部及有關單位核定之。

2 前項地區經核定後，民航局應送請當地直轄市、縣（市）政府公告實施。

## 第 7 條

1 經核定為禁止、限制建築之地區，其建築物及其他障礙物之管理依下列規定辦理：

一、禁止建築地區，除飛航安全所必需之設施外，不得有任何建築物及其他障礙物；其原有建築物應由當地直轄市、縣（市）政府通知所有權人拆遷之；其原有其他障礙物則由民航局會同有關機關處理。

二、限制建築地區，除飛航安全所必需之設施外，其建築物及其他障礙物之高度應依第四條或第五條第一項第三款至第六款之規定辦理；其原有建築物之高度超過飛航安全標準者，民航局應請各當地直轄市、縣（市）政府通知所有權人就其超高部分拆遷或裝置障礙燈及標誌；其他障礙物則由民航局會同有關機關處理。

- 2 前項建築物或其他障礙物之拆遷或裝置障礙燈及標誌，如於本辦法公告時已存在者，由航空站或飛行場之經營人依據當地直轄市、縣（市）政府訂定之相關補償規定，給予補償；航空站或飛行場之經營人並應定期及不定期辦理依本辦法劃定之禁止、限制建築地區之建築物及其他障礙物之檢測及查報作業。

## **第 8 條**

需在限制建築地區內營建超過第四條或第五條第一項第三款至第六款規定高度之建築物及其他障礙物之公共建設計畫，由主辦機關報請行政院就政策需要審核後，檢附相關文件送請民航局邀集相關機關組成臨時審查會共同審查，在不影響飛航安全之條件下，經民航局報請交通部核轉行政院核定後，始得申請營建，並應裝置障礙燈或標誌。

## **第 9 條**

航空站、飛行場如屬軍民合用者，其禁止、限制建築地區，自該航空站、飛行場移交民航局管理時起，由民航局於本辦法中訂定飛航安全標準範圍管理之。

## **第 10 條**

本辦法自發布日施行。