法規

檔　　號：
保存年限：

內政部 函

地址：105404臺北市松山區八德路2段342號(國土署)
聯絡人：孫立言
聯絡電話：(02)87712345#2693
電子郵件：gogo@nlma.gov.tw
傳真：(02)87712709

受文者：中華民國全國建築師公會

發文日期：中華民國115年3月2日
發文字號：內授國建管字第1150802260號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如說明（1151039883_1150802260_115D2009390-01.pdf、1151039883_1150802260_115D2009391-01.pdf、1151039883_1150802260_115D2009393-01.pdf、1151039883_1150802260_115D2009394-01.pdf、1151039883_1150802260_115D2009392-01.odt）

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3條、第4條，業經交通部會銜本部、國防部於115年2月24日修正發布，請查照轉知。

說明：依據交通部115年2月24日交航字第11450143215號函（如附件）辦理。

正本：交通部高速公路局、國家科學及技術委員會新竹科學園區管理局、中華民國全國建築師公會、中華民國不動產建築開發商業同業公會全國聯合會、臺灣省不動產建築開發商業同業公會聯合會
副本：本部國土管理署（建築工程大隊）（含附件）電子公文交換章 2026/03/02 09:46:23

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：內政部

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)

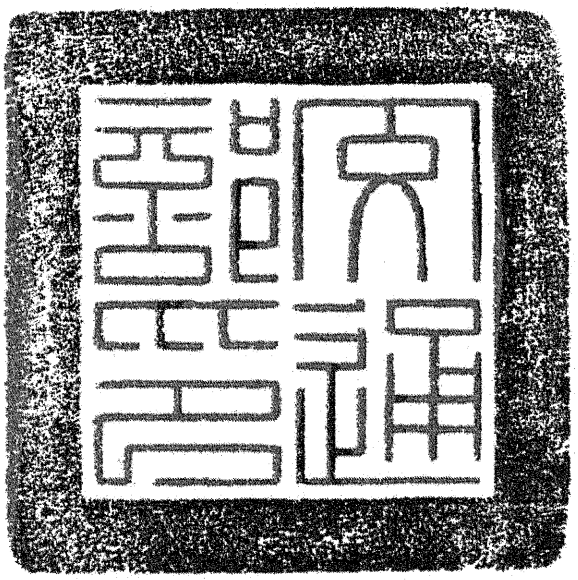
主旨：「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」第三條、第四條，業經本部會銜內政部、國防部於中華民國115年2月24日以交航字第11450143212號、台內國字第1140814912號、國規委會字第11403503421號令修正發布，檢送前揭「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」發布令影本(含法規條文)、總說明及修正條文對照表各1份，請查照。

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：電子公文交換章 2026/02/24 14:18:02

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

內閣之印

內閣之印

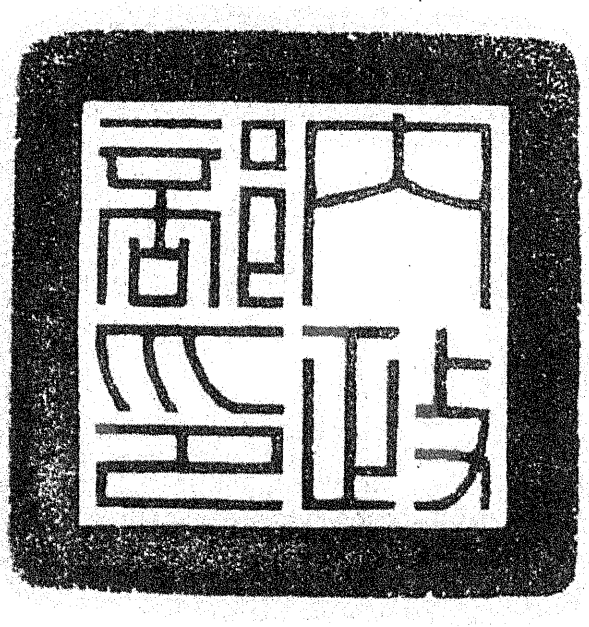
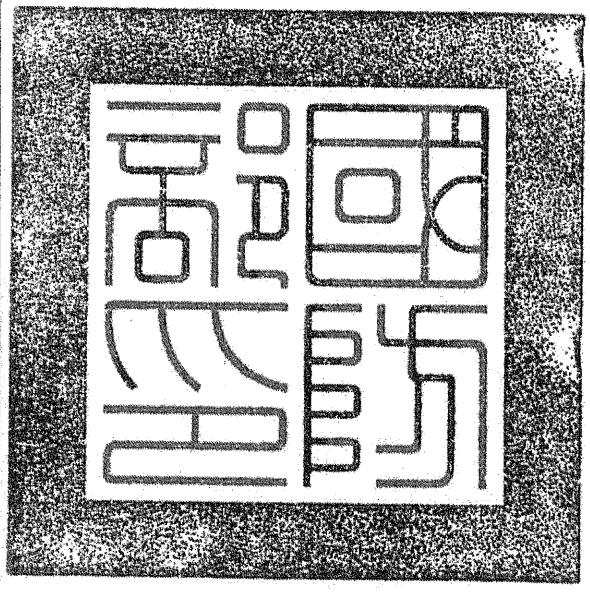
潛身處世法

內閣之印

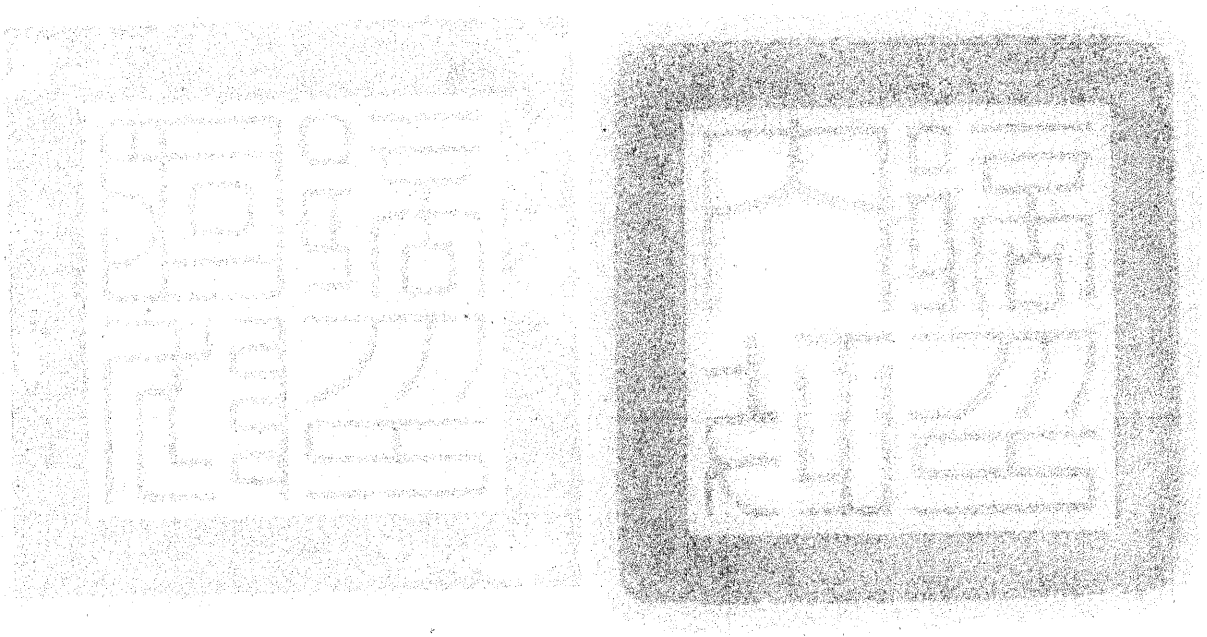
會銜公文機關印信蓋用續頁表

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、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。