

訴 願 人 ○○○

代 表 人 ○○○

送達代收人：○○○律師

訴 願 代 理 人 ○○○律師

訴 願 代 理 人 ○○○律師

複訴願代理人 ○○○律師

原 處 分 機 關 臺北市政府環境保護局

訴願人因噪音管制法事件，不服原處分機關民國 109 年 4 月 13 日北市環空字第 1093027408 號函，提起訴願，本府決定如下：

主 文

訴願駁回。

事 實

- 一、訴願人為高速公路之養護及管理單位，因臺北市○○中學（下稱○○高中）陳情反映該校（地址：本市大同區○○路○○段○○號）旁之高速公路噪音影響該校學生就學環境，經原處分機關於民國（下同）109 年 2 月 21 日會同交通部高速公路局（下稱高公局）、本府教育局、○○高中等辦理現場會勘。嗣經原處分機關委託領有環境檢驗測定機構許可證之○○股份有限公司（下稱○○公司）於 109 年 2 月 24 日 10 時至 25 日 10 時在○○高中创客教室（一）外牆向外 1.3 公尺處（即距離高速公路橋墩 14 公尺，下稱系爭測量地點，屬第 3 類噪音管制區）進行高速公路交通噪音測量作業，測得 109 年 2 月 24 日日間 10 時至 17 時（不含 14 時至 15 時）、晚間 20 時至 22 時、夜間 23 時至翌日（2 月 25 日）1 時及 2 月 25 日早上 6 時至 7 時，共計 12 小時均超過陸上運輸系統噪音管制標準（下稱陸運噪音管制標準）第 5 條所定高速公路交通噪音管制標準（詳如附表所示）。
- 二、原處分機關乃以 109 年 3 月 18 日北市環空字第 1093013589 號函檢附上開噪音測量之報告予訴願人，並通知訴願人陳述意見，訴願人以 109 年 3 月 24 日書面向原處分機關陳述意見後，原處分機關爰以 109 年 4 月 13 日北市環空字第 1093027408 號函（下稱原處分）命訴願人依噪音管制法第 14 條規定於通知之日起 180 日內提送該路段噪音改善計畫，並惠請

訴願人於提送改善計畫書時，依噪音管制法規費收費標準第4條第1項規定，一併繳交改善計畫書審查費新臺幣（下同）3萬元。原處分於109年4月13日送達，訴願人不服，於109年5月11日向本府提起訴願，6月30日、7月17日、8月21日補充訴願理由，10月19日補正訴願程式，12月21日、12月29日補充訴願理由及補正訴願程式，並據原處分機關檢卷答辯。

理由

- 一、按噪音管制法第1條規定：「為維護國民健康及環境安寧，提高國民生活品質，特制定本法。」第2條前段規定：「本法所稱主管機關：……在直轄市為直轄市政府。」第3條規定：「本法所稱噪音，指超過管制標準之聲音。」第7條第1項前段規定：「直轄市及縣（市）主管機關得視轄境內噪音狀況劃定公告各類噪音管制區，並應定期檢討，重新劃定公告之。」第14條規定：「快速道路、高速公路、鐵路及大眾捷運系統等陸上運輸系統內，車輛行駛所發出之聲音，經直轄市、縣（市）主管機關量測該路段音量，超過陸上運輸系統噪音管制標準者，營運或管理機關（構）應自直轄市、縣（市）主管機關通知之日起180日內，訂定該路段噪音改善計畫，……送直轄市、縣（市）主管機關核定，並據以執行。……前項陸上運輸系統之噪音管制音量及測定之標準，由中央主管機關會同交通部定之。」第20條第3項規定：「噪音檢驗測定方法及品質管制事項，由中央主管機關公告之。」第36條規定：「本法施行細則，由中央主管機關定之。」
噪音管制法施行細則第1條規定：「本細則依噪音管制法（以下簡稱本法）第三十六條規定訂定之。」第2條規定：「本法第三條之管制標準，以最高之容許音量為準，音量之單位為分貝（dB）。」
噪音管制法規費收費標準第4條第1項規定：「直轄市、縣（市）主管機關依本法第十四條第一項、第十五條第一項受理噪音改善計畫或補助計畫之審查，應收取審查費每件新臺幣三萬元。」
陸上運輸系統噪音管制標準第1條規定：「本標準依噪音管制法第十四條第二項規定訂定之。」第2條第2款、第5款至第11款、第14款規定：「本標準用詞，定義如下：……二、高速公路：指高速公路及快速公路交通管制規則規定之高速公路。……五、時段區分：（一）早：指上午五時至上午七時。（二）晚：指晚上八時至晚上十時。（三）日間：指上午七時至晚上八時。（四）夜間：指晚上十時至翌日上

午五時。六、管制區：指噪音管制區劃定作業準則規定之第一類至第四類噪音管制區。七、音量單位：分貝（dB(A)），A 指噪音計上 A 權位置之測量值。八、測定音源音量：指欲測定之陸上運輸系統交通噪音量。九、背景音量：指除測定音源音量以外，所有其他噪音源之音量總和。十、整體音量：指所有噪音源之音量總和，包括測定音源音量及背景音量。十一、道路系統小時均能音量（ $L_{eq, 1h}$ ）：指特定時段內一小時所測得道路系統交通噪音之能量平均值……十四、複合性音量：指整體音量包括二個以上交通系統所產生並合成之音量。

」第 3 條規定：「陸上運輸系統交通噪音之測定應符合下列規定：一、測量儀器：須使用符合中華民國國家標準（CNS 7129）規定之一型噪音計或國際電工協會標準（IEC 61672-1）Class 1 噪音計。二、測定高度：聲音感應器應置於離地面或樓板延伸線一·二至一·五公尺之間。三、由直轄市、縣（市）主管機關會同交通營運或管理機關（構）於下列地點測量：（一）於陳情人所指定其居住生活範圍之室外地點測定者，應距離周圍建築物牆面線及其他主要反射面一至二公尺。……四、動特性：（一）測量道路系統交通噪音使用快特性（FAST）。（二）測量軌道系統交通噪音使用慢特性（SLOW）。五、測量時間：（一）於陳情人指定時段進行連續測定。（二）陳情人未指定時段則進行二十四小時連續測定。六、測量項目：（一）道路系統交通噪音須測量小時均能音量（ $L_{eq, 1h}$ ）。（二）軌道系統交通噪音須測量小時均能音（ $L_{eq, 1h}$ ）及平均最大音量（ $L_{max, mean, 1h}$ ）。七、背景音量之修正：（一）測量地點之背景音量，至少與欲測定音源音量相差十分貝（dB(A)）以上。（二）測量地點之整體音量與背景音量相差數值（L）介於三分貝（dB(A)）至九分貝（dB(A)）時，則依下表進行背景音量修正，或以音量之能量相減計算方式進行修正。……（三）測量地點之整體音量與背景音量相差數值小於三分貝（dB(A)）時，應停止測量，另尋其他適當測量地點或排除、減低背景音量後，再重新進行測量。八、複合性音量之計算及判定：（一）測量地點包含軌道系統與道路系統，其複合性音量之小時均能音量扣除軌道系統小時均能音量，即為道路系統小時均能音量。（二）測量地點包含二個以上道路系統且各道路系統之間音量相差數值小於十分貝（dB(A)），其複合性音量大於各道路系統噪音管制標準時，各系統音量鑑別程序應由直轄市、縣（市）主管機關會商交通營運或管

理機關（構）後決定，並據以分析判定各交通系統音量。九、氣象條件：測量時間內測量地點須無雨、路乾且風速每秒五公尺以下。十、測定紀錄應包括下列事項：（一）日期、時間、地點（含高度及座標，座標應採用 TWD97 以上大地基準）及測定人員。（二）使用儀器及其校正紀錄。（三）測定結果。（四）測定時間之氣象狀態（風向、風速、相對溼度、氣溫及最近降雨日期）。（五）適用之標準。（六）測定過程錄音或錄影資料紀錄。（七）測量期間已存檔備查之噪音原始數據紀錄。（八）其他經中央主管機關指定記載事項。」第 5 條規定：「高速公路交通噪音管制標準如下：

時段與音量 管制區	小時均能音量（Leq,1h）		
	早、晚	日間	夜間
第一類、第二類	70	74	67
第三類、第四類	75	76	73

」
行政院環境保護署（下稱環保署）103 年 12 月 8 日環署檢字第 1030103428 號公告：「主旨：訂定『陸上運輸系統噪音量測方法（NIEA P206.9B）』並自中華民國一百零四年三月十五日生效。依據：噪音管制法第二十條第三項。公告事項：方法內容詳如附件……五、測量方法……（8）背景音量……修正，不同交通系統之背景音量修正方式如下：a. 軌道系統交通噪音事件音量之背景音量修正，依據管制標準第二條第十二款第三目及第四目修正。b. 軌道系統交通噪音最大音量之背景音量計算方式，依據管制標準第二條第十二款第三目與第十三款第二目規定辦理。c. 其餘背景音量修正，除法令另有規定外，可扣除非欲測音源音量後再加以計算。……」

109 年 4 月 1 日環署空字第 1090019931 號函釋：「主旨：……教學使用場所是否可作為『陸上運輸系統噪音管制標準』（以下簡稱管制標準）之噪音量測地點一案……說明三、有關管制標準第 3 條第 1 項第 3 款所規範之陸上運輸系統噪音量測地點之選址規定，可由直轄市、縣（市）主管機關會同交通營運或管理機關（構）於陳情人所指定之居住生活範圍之室外地點；或由主管機關指定陸上運輸系統營運或管理範圍外與陳情人居住生活建築物最近處之室外地點測定。前述法規所稱陳情居住生活地點，舉凡民眾居住或學校學生學習生活活動空間等地點，如有噪音影響居住生活安寧之情事，皆屬於本法及管制標準所需

一體適用之對象。四、……有關噪音管制區之劃分範圍，係由直轄市、縣（市）主管機關依「噪音管制區劃定作業準則」所劃定之第一類至第四類噪音管制區為準，與航空噪音管制區之劃分結果無關。……五、為保障全體國民居住生活安寧，噪音管制法第 14 條及第 15 條特規範要求陸上運輸系統之營運管理機關，如經直轄市、縣（市）主管機關量測有超過管制標準之情形者，需提出之改善或補助計畫範圍，於『噪音管制法施行細則』第 8 條第 2 項及第 10 條第 2 項明確規範……其補助計畫內容亦有包含學校及公共設施，亦即受噪音影響之學校或公共設施等場域，皆屬於噪音管制法所規範如有超過管制標準之情形所需改善或補助之對象範疇。六、本案陳情人為學校學生，選定學校學生學習生活空間為其噪音量測地點自無疑問，並無存在交通部高速公路北區養護工程分局所陳，因學校不存在以住宅為用途之特定對象，即不符合管制標準第 3 條適用之謬論。七、綜上，貴局於教室進行交通噪音量測符合前述法規規定，如經貴局量測有超過管制標準之情形，建請貴局加速依噪音管制法第 14 條規定辦理，並確實要求交通管理單位做好噪音污染管制工作，藉以維護學校學生學習環境安寧。」

110 年 1 月 13 日環署空字第 1090110747 號函釋：「主旨：貴局所詢高速公路等連續性噪音測定之背景音量修正案……說明：……二、本署為有效管理陸上運輸系統噪音，訂定陸上運輸系統噪音管制標準（下稱管制標準），並定義 2 種交通系統為道路系統（包含快速道路、高速公路）及軌道系統（包含鐵路、大眾運輸系統）以維護環境安寧。三、有關二個以上交通系統所產生之音量，如涉軌道性系統之交通噪音，由於其具有班次之特性，軌道交通噪音之量測需依管制標準第 3 條第 7 款進行背景音量之修正；如測量地點噪音來源包含二個以上道路系統，因道路系統屬線音源具連續不斷特性，無法依前述規定進行背景修正，其複合性音量之計算，則依管制標準第 3 條第 8 款第 2 目略以：『各系統音量鑑別程序應由直轄市、縣（市）主管機關會商交通營運或管理機關（構）後決定，並據以分析判定各交通系統音量』……。」

臺北市政府 90 年 8 月 23 日府秘二字第 9010798100 號公告：「主旨：公告本府主管業務委任事項，並自 90 年 9 月 1 日起生效。……公告事項：……七、本府將下列業務委任本府環境保護局，以該局名義執行之：（一）噪音管制法中有關本府權限事項……。」

108 年 10 月 24 日府環空字第 1083067287 號公告：「主旨：公告重新劃定臺北市噪音管制區分類及範圍。……公告事項……二、噪音管制範圍及分類如下：……（二）第二類管制區：……學校用地……（三）第三類管制區：本市都市計畫第四種住宅區、第四之一種住宅區、商業區及機場用地邊緣外 50 公尺範圍內區域、市場用地。（四）第四類管制區：……高速公路用地……（五）第（四）款所列高速公路用地、主要道路之道路用地緊鄰第一或第二類噪音管制區時，自其邊緣處二側各外推 15 公尺範圍內分別為第二或三類噪音管制區（以上皆不含場（廠）站）。……三、前點各類噪音管制區範圍如附圖，如有爭議時，以本府公告圖為準。四、本公告自 108 年 11 月 20 日起實施……。」

二、本件訴願及補充理由略以：

- （一）原處分機關以學校作為噪音量測地點，違反陸運噪音管制標準第 3 條第 3 款關於居住生活範圍僅包含住宅規定；環保署前揭 109 年 4 月 1 日函釋有程序上瑕疵；原處分機關量測並未進行背景音量、陸上運輸系統交通噪音以外之噪音貢獻及其他人為加工噪音進行修正，且該檢測報告得出之超過標準之噪音分析結果未扣除航空噪音等「非欲測音源」，違反陸運噪音管制標準第 3 條第 7 款背景音量修正之規定；○○高中旁尚有○○河越堤便道、○○路橋等汽機車噪音及捷運淡水線軌道系統噪音，惟原處分機關量測之結果未為各交通系統音量之分析判定，違反陸運噪音管制標準第 3 條第 8 款複合性音量之計算及判定規定；○○高中大樓係經原處分機關核可新建，不應將未善盡建築隔音責任交由訴願人負責。
- （二）原處分機關於現場量測全程均未依陸運噪音管制標準背景音量修正，亦未履行複合性音量判定，逐秒圖無從判斷背景音量與測定音源，若音量是否相差 10 分貝以下而須進行背景音量修正，且等同允許測量人員無需判斷是否出現音差過低及免除背景音量修正及無須履行複合性音量之計算與判定，未見提出逐秒圖得完全取代陸上噪音管制標準法定義務之具體理由，原處分難謂適法。另原處分機關採取於教室外部測量室外噪音之手段，與保障學童之受教權及免於受教環境噪音污染目的間欠缺合理關聯性。
- （三）訴願人檢附之「○○大學噪音平測報告○○高中旁便道交通噪音貢獻量分析」係藉由高公局自行測量之 3 個參考點（○○1 樓、○○樓

2 樓、越堤便道) 及○○樓 4 樓會測點之音量數據進行 Cadna-A 預設模式之噪音評估。評估之結果確實證明○○高中交通噪音測量位置(即原處分機關、高公局之○○樓 4 樓會測點) 受到一般道路系統(○○○街越堤便道) 交通噪音影響, 請撤銷原處分。

三、查原處分機關於事實欄所述時、地, 測得訴願人所營運及管理之高速公路交通噪音音量, 已逾陸運噪音管制標準之高速公路第 3 類管制區之噪音管制標準(詳如附表所示), 經原處分機關依噪音管制法第 14 條規定, 通知訴願人於 180 日內提送噪音改善計畫, 並請於提送改善計畫書時, 依噪音管制法規費收費標準第 4 條第 1 項規定, 一併繳交審查費 3 萬元, 有原處分機關委驗機構○○公司 109 年 3 月 5 日編號第 PN/2020/20216 號陸上運輸系統噪音測量報告及其所附 109 年 2 月 24 日至 2 月 25 日陸上運輸系統噪音測量現場狀況及確認紀錄表、現場測量照片等影本附卷可稽。是原處分機關據以處分, 自屬有據。

四、至訴願人主張原處分機關以學校作為噪音量測地點, 違反陸運噪音管制標準第 3 條第 1 項第 3 款規定; 環保署前揭 109 年 4 月 1 日函釋有程序上瑕疵; 原處分機關量測之結果並未進行背景音量修正及複合性音量評估, 違反陸運噪音管制標準第 3 條第 7 款及第 8 款之規定; ○○高中大樓係經原處分機關核可新建, 不應將未善盡建築隔音責任交由訴願人負責; 原處分機關於現場量測全程均未依陸運噪音管制標準背景音量修正亦未履行複合性音量判定, 未見提出逐秒圖得完全取代陸上噪音管制標準法定義務之具體理由; 原處分機關採取於教室外部測量室外噪音之手段, 與保障學童之受教權及免於受教環境噪音污染目的間欠缺合理關聯性; Cadna-A 預設模式之噪音評估之結果確實證明○○高中交通噪音測量位置受到一般道路系統交通噪音影響云云。經查:

(一) 按高速公路等陸上運輸系統內, 車輛行駛所發出之聲音, 經直轄市主管機關量測該路段音量, 超過陸運噪音管制標準者, 營運或管理機關(構) 應自直轄市主管機關通知之日起 180 日內, 訂定該路段噪音改善計畫, 送直轄市主管機關核定, 並據以執行; 高速公路交通噪音管制標準第 3 類噪音管制區, 其依早、晚、日間及夜間等時段之均能音量值, 早、晚為 75dB (A)、日間為 76dB (A)、夜間為 73 dB (A); 又民眾居住或學校學生學習生活活動空間等地點, 如有噪音影響居住生活安寧之情事, 皆屬於噪音管制法及陸運噪音管制標準所需一體適用之對象, 選定學校為其噪音量測地點並無違反

陸運噪音管制標準第3條第3款所定「於陳情人所指定其居住生活範圍」之室外地點測量規定；揆諸噪音管制法第14條、陸運噪音管制標準第5條等規定及前揭環保署109年4月1日函釋意旨自明。

- (二) 查本件依原處分機關委驗機構○○公司（許可證字號：環署環檢字第035號環境檢驗測定機構許可證，有效期限：105年11月25日至110年11月24日止，許可類別：噪音檢測類）109年2月24日至2月25日陸上運輸系統噪音測量現場狀況及確認紀錄表顯示，測量人員於實施測量時，已就測量地點、時間（期間）、氣象條件、施測之噪音計、聲音校正器、風速計等儀器廠牌、編號、序號、型號、測量位置簡圖等詳細記載；又實施測量之人員○○○，為經行政院環境保護署訓練合格並領有證書之人員，所使用之01dB SoLo MCE212噪音計及APRS WORLD LLC 6000風速計亦分別經檢定合格及校正，有測量人員領得環保署（109）環署訓證字第FN040148號合格證書核准其擔任公私場所噪音狀況檢查或鑑定人員及財團法人○○中心校正報告、噪音計檢定合格證書、○○有限公司風速計校正報告等影本附卷可稽；且本案噪音測量係採用前揭環保署103年12月8日公告之「陸上運輸系統噪音量測方法」。是原處分機關委驗○○公司之檢測儀器準確性及合格人員檢測結果之判定，應堪肯認。
- (三) 又依原處分機關檢附台灣檢驗公司之陸上運輸系統噪音測量報告載以：「……測量地點：臺北市大同區○○路○○段○○號（○○高中创客教室（一）） 測量日期：109年02月24日至109年02月25日 測量時間：10：00～10：00 天候狀況：晴……適用標準：陸上運輸系統噪音管制標準 管制區分類：第三類……測量方法： NIEA P206 測量頻率：20Hz～20kHz……測量時間（hr）／高速公路 交通噪音小時均能音量（Leq, 1h）dB（A）：10-11 76.1 11-12 77.1 12-13 76.9 13-14 76.7……15-16 76.3 16-17 77.4……20-21 76.0 21-22 75.9 22-23 75.2 23-00 74.0 0-1 73.1……6-7 76.0……」復按陸運噪音管制標準第5條規定，高速公路交通噪音管制標準第3類管制區，其依早、晚、日間及夜間等時段之均能音量值，早、晚為75dB（A）、日間為76dB（A）、夜間為73dB（A）。查系爭測量地點為第3類噪音管制區，本案測量結果顯示，109年2月24日日間10時至17時（不含14時至15時）測得每小時均能音量分別為76.1、77.1、76.9、76.7、76.3、77.4 dB（A），

超過本市第3類管制區高速公路日間時段之噪音管制標準 76dB (A)；109年2月24日20時至22時及2月24日上午6時至7時之早、晚時段測得每小時均能音量分別為 76.0、75.9、76.0dB (A)，超過本市第3類管制區高速公路早、晚時段之噪音管制標準 75dB (A)；109年2月24日23時至翌日1時之夜間時段測得每小時均能音量分別為 74.0、73.1dB (A)，超過本市第3類管制區高速公路夜間時段之噪音管制標準 73dB (A)，共計12小時均已超過陸運噪音管制標準第5條所定之管制區均能音量值標準。

(四) 訴願人主張原處分機關以學校教室外作為噪音量測地點，並非陸運噪音管制標準第3條第1項第3款規定所稱陳情人所指定其居住生活範圍，且在室外施測，此與學生受教權及免受噪音污染欠缺合理關聯性等語；查本案陳情人為○○高中，依前揭環保署109年4月1日函釋意旨，指出民眾居住或學校學生學習生活活動空間等地點，如有噪音影響居住生活安寧之情事，皆屬於噪音管制法及陸運噪音管制標準所需一體適用之對象；再查上開規定明定於陳情人所指定其居住生活範圍之室外地點測定；是原處分機關選定學校教室外作為其噪音量測地點並無違反陸運噪音管制標準第3條第3款規定；又在室外測量噪音，其測量噪音之結果即與建築物室內防音建材裝設與否無涉，訴願主張，應係誤解法令，不足採據。另原處分機關109年7月14日補充答辯書陳明，系爭測量地點之交通系統僅有高速公路及堤外便道，且經109年2月21日現場會勘之與會各單位代表人員表示聲源係屬高速公路傳出，此亦為訴願人出席代表人員所同意系爭測量地點及測量音源為高速公路。是並無訴願人所稱尚有堤外便道影響測量結果之情形。再查前揭環保署109年4月1日函釋係原處分機關函詢教學使用場所是否可作為陸上運輸系統噪音管制標準之噪音量測地點一案之疑義，就個案所為明確之釋示，原處分機關自得予以適用。

(五) 又訴願人主張原處分機關量測之結果並未進行背景音量修正及複合性音量評估，違反陸運噪音管制標準第3條第7款及第8款規定等語，依前揭環保署103年12月8日公告訂定之陸上運輸系統噪音量測方法第5點第3款第12目第8小目規定，背景音量之修正為「軌道系統」交通噪音事件音量始有背景音量之修正；復依前揭環保署110年1月13日函釋意旨，陸運噪音管制標準第2條規定，定義2種交通系統

為道路系統（即快速道路、高速公路）及軌道系統（即鐵路、大眾運輸系統）；有關 2 個以上交通系統所產生之音量，如涉軌道性系統之交通噪音，由於其具有班次之特性，軌道交通噪音之量測需依同管制標準第 3 條第 7 款規定進行背景音量之修正；如測量地點噪音來源包含 2 個以上道路系統，因道路系統屬線音源具連續不斷特性，無法依該規定進行背景修正，其複合性音量之計算依同管制標準第 3 條第 8 款第 2 目規定辦理。是本案之道路系統屬高速公路，為線音源具連續不斷特性，自無須依陸運噪音管制標準第 3 條第 7 款規定進行背景修正。再按陸運噪音管制標準第 3 條第 8 款第 2 目規定：「測量地點包含 2 個以上道路系統且各道路系統之間音量相差數值小於 10 分貝（dB（A）），其複合性音量大於各道路系統噪音管制標準時，各系統音量鑑別程序應由直轄市、縣（市）主管機關會商交通營運或管理機關（構）後決定，並據以分析判定各交通系統音量。」本案之道路系統係屬高速公路，經查訴願人主張高速公路下方之○○○街越堤便道為噪音管制法第 14 條第 1 項快速道路以外道路，並非陸運噪音管制標準第 2 條規定之道路系統，訴願人主張本件應進行複合性音量評估，惟因本件僅有 1 個道路系統，尚無陸運噪音管制標準第 3 條第 8 款第 2 目關於複合性音量規定之適用，是原處分機關未進行背景音量及複合性音量評估自無違反陸運噪音管制標準第 3 條第 7 款及第 8 款規定；另訴願人稱○○高中大樓係經原處分機關核可新建，不應將未善盡建築隔音責任交由訴願人負責一節，惟依噪音管制法第 18 條規定：「直轄市、縣（市）主管機關應依下列原則，檢討、規劃各級航空噪音防制區內之既有土地使用及開發計畫：一、第一級航空噪音防制區：應檢討現有土地使用及開發計畫。二、第二級航空噪音防制區：不得新建學校、圖書館及醫療機構。三、第三級航空噪音防制區：不得新建學校、圖書館、醫療機構及不得劃定為住宅區。前項學校、圖書館及醫療機構採用之防音建材，於新建完成後可使室內航空噪音日夜音量低於五十五分貝，並經當地主管機關許可者，不受前項不得新建規定之限制，且不得向各目的事業主管機關申請補助。」是位於第 2 級及第 3 級航空噪音防制區，倘新建學校採用之防音建材，於新建完成後可使「室內」航空噪音日夜音量低於 55 分貝，並經當地主管機關許可者，即不受該法條所定不得新建規定之限制，此係針對航空噪音防制區所為土

地使用及開發計畫之檢討、規畫原則，訴願人尚難據此主張免責，訴願主張，應係誤解法令，不足採據。

(六) 至訴願人自行委由行政院環保署環境檢驗所認可之○○大學進行陸上運輸系統噪音測量，並提出 Cadna-A 預設模式之噪音評估，主張○○高中交通噪音測量位置確實受到一般道路系統交通噪音影響一節，惟查 Cadna-A 交通噪音模擬模式僅能模擬交通系統之音量，故訴願人稱模式模擬修正背景音量，並非實際扣除高速公路所產生之音量，不符背景音量之定義，且該模擬模式係依「道路交通噪音評估模式技術規範」，由其模式結果可知，高速公路與其他道路均有 10 分貝以上差距，復依陸運噪音管制標準第 3 條第 7 款第 2 目及第 8 款第 2 目規定，不論是背景音量修正或複合性音量判定，均需具備差距 10 分貝以內之條件，故本案縱依訴願人所述，亦無須進行複合性音量判定，訴願主張，不足採據。從而，原處分機關依前揭規定，命訴願人於通知之日起 180 日內提送該路段噪音改善計畫，揆諸前揭規定、公告及函釋意旨，並無不合，原處分應予維持。

五、另訴願人申請停止執行部分，經本府審認並無依訴願法第 93 條第 2 項規定停止執行之必要，以 109 年 5 月 29 日府訴三字第 1096100990 號函通知訴願人及副知原處分機關，不停止執行在案，併予敘明。

六、綜上論結，本件訴願為無理由，依訴願法第 79 條第 1 項，決定如主文。

測量時間 (hr)	高速公路 交通噪音	管制標準
	小時均能音量 (Leq,1h) dB (A)	小時均能音量 (Leq,1h) dB (A)
10-11	76.1	76 (日間)
11-12	77.1	76 (日間)
12-13	76.9	76 (日間)
13-14	76.7	76 (日間)
15-16	76.3	76 (日間)
16-17	77.4	76 (日間)
20-21	76.0	75 (晚)
21-22	75.9	75 (晚)
22-23	75.2	73 (夜間)
23-00	74.0	73 (夜間)
0-1	73.1	73 (夜間)
6-7	76.0	75 (早)

訴願審議委員會主任委員 袁 秀 慧

委員 張 慕 貞

委員 吳 秦 雯

委員 王 曼 萍

委員 陳 愛 娥

委員 盛 子 龍

委員 洪 偉 勝

委員 范 秀 羽

委員 郭 介 恒

中華民國 110 年 3 月 12 日

如對本決定不服者，得於本決定書送達之次日起 2 個月內，向臺北高等行政法院提起行政訴訟。（臺北高等行政法院地址：臺北市士林區福國路 101 號）