

最 高 行 政 法 院 判 決

111年度上字第699號

上 訴 人 交通部高速公路局北區養護工程分局

代 表 人 吳文益

訴訟代理人 高振格 律師

柯德維 律師

被 上 訴 人 新北市政府環境保護局

代 表 人 程大維

上列當事人間噪音管制法事件，上訴人對於中華民國111年7月14日臺北高等行政法院110年度訴字第590號判決，提起上訴，本院判決如下：

主 文

一、原判決廢棄，其中關於駁回上訴人請求撤銷部分，訴願決定及原處分均撤銷；其餘關於上訴人請求給付新臺幣825,649元部分，發交臺北高等行政法院地方行政訴訟庭。

二、廢棄改判部分，第一審及上訴審訴訟費用均由被上訴人負擔。

理 由

一、被上訴人據民眾陳情上訴人轄管鄰近○○○○○○○○○○000○（下稱系爭地址）00○之中山高速公路五股至楊梅高架道路（下稱五楊高速公路）之交通噪音影響居住安寧，於民國109年9月25日、26日進行交通噪音監測作業，量測結果逾陸上運輸系統噪音管制標準，經以109年10月29日新北環空字第1092054892號函請上訴人陳述意見後，依噪音管制法第14條規定，以109年11月17日新北環空字第1092232579號函（下稱原處分）命上訴人於文到180日內提報交通噪音改善

01 計畫，送被上訴人審查核定後，據以執行。上訴人不服，提
02 起訴願，經決定駁回，遂提起行政訴訟，並聲明：1.訴願決
03 定及原處分均撤銷；2.被上訴人應給付上訴人新臺幣（下
04 同）825,649元。經臺北高等行政法院（下稱原審）110年度
05 訴字第590號判決（下稱原判決）駁回，遂提起本件上訴，
06 並聲明：1.原判決廢棄；2.訴願決定及原處分均撤銷；3.被
07 上訴人應給付上訴人825,649元。

08 二、上訴人起訴主張及被上訴人於原審之答辯均引用原判決所
09 載。

10 三、原判決駁回上訴人在原審之訴，係以：

11 （一）依噪音管制法第14條、行為時同法第15條第1項、第3項規定
12 可知，立法者區別噪音源為快速道路、高速公路、鐵路及大
13 眾捷運系統內車輛行駛所發出之聲音，或航空噪音及其他交
14 通之噪音，分別授權訂定適用「陸上運輸系統噪音管制標
15 準」或「環境音量標準」，而為不同管制。又依噪音管制法
16 第7條第1項規定授權訂定「噪音管制區劃定作業準則」，其
17 中第2條、第7條、第9條、第11條、第12條有關於噪音管制
18 區的劃分原則及程序等框架性規範，供直轄市及縣（市）主
19 管機關劃定或重新劃定公告各類噪音管制區時，能有準則性
20 一致標準，無違母法授權範圍，得為原審適用。又新北市政
21 府依噪音管制法第7條第1項前段、噪音管制區劃定作業準則
22 第9條、第11條規定，訂有108年1月17日新北府環空字第108
23 0023419號公告〔下稱108年1月17日公告，嗣經110年4月15
24 日新北府環空字第11006560722號公告（下稱110年4月15日
25 公告）廢止〕，公告各類噪音管制區範圍。雖新北市政府10
26 8年1月17日公告第6點內容，與噪音管制區劃定作業準則第7
27 條第1項第2款第3目規定未盡相符，惟依該作業準則第12條
28 規定，108年1月17日公告於公告實施2年期間內仍得繼續適
29 用以為過渡，是應仍得為本件裁判適用。又依陸上運輸系統
30 噪音管制標準第2條第5款、第8至11款、第3條第3款、第5
31 款、第7至9款、第5條所訂有關陸上運輸系統之噪音管制音

01 量及測定標準之細節性與技術性事項，無違母法授權範圍，
02 得為適用。

03 (二)被上訴人於109年9月24日下午2時至26日下午2時在系爭地址
04 00○進行五楊高速公路交通噪音監測，監測時間共48小時，
05 擷取其中24小時即9月25日上午8時0分至26日上午8時0分，
06 扣除其中有受天候影響之虞部分即9月25日上午8時0分至晚
07 上8時0分及26日上午7時0分至8時0分，其餘早（26日上午5
08 時0分至7時0分）、晚（25日晚上8時0分至10時0分）、夜間
09 （25日晚上10時0分至26日上午5時0分）時段，小時均能音
10 量均超過陸上運輸系統噪音管制標準第5條所定第2類管制區
11 之小時均能音量。故被上訴人依噪音管制法第14條第1項規
12 定作成原處分，應屬有據。

13 (三)上訴人依新北市政府108年1月17日公告第6點、行政院環境
14 保護署（現改制為環境部，下稱環保署）99年11月11日環署
15 空字第0990100633號函釋（下稱99年11月11日函）、證人即
16 上訴人委託辦理噪音改善計畫的國立臺灣海洋大學（下稱海
17 洋大學）副研究員○○○於原審111年2月23日準備程序之證
18 述等，主張系爭地址應為第3類噪音管制區，被上訴人以第2
19 類噪音管制區標準作成原處分應有違誤云云。惟新北市政府
20 108年1月17日公告第6點文義是指，高速公路、快速道路以
21 及15公尺以上的其他道路緊鄰第2類噪音管制區，在這3種情
22 況下，原第4類及第2類噪音管制區應於一定範圍內（即自邊
23 緣處二側各外推15尺）調整為第3類噪音管制區。五楊高速
24 公路距離系爭地址達79公尺遠，系爭地址既屬第2類噪音管
25 制區，仍適用第2類噪音管制標準為原則，僅有就與系爭地
26 址相鄰的八德路（至多含位在八德路上與之共構的大眾捷運
27 系統）產生噪音時，有預留音量衰減距離，始例外於一定範
28 圍內調降第2類噪音管制標準為第3類之必要。而五楊高速公
29 路距離系爭地址達79公尺遠，已超過30公尺音量衰減距離，
30 即無給予緩衝必要，自應回歸原則，按第2類噪音管制區的
31 標準檢視其噪音，並無不問距離、音源、有無退縮必要，一

律改以第3類噪音管制標準為管制意思。因此證人○○○就新北市政府108年1月17日公告第6點規定的理解及說明並不可採。至環保署99年11月11日函僅是就噪音計的設置地點在第3類噪音管制區時，即應適用第3類噪音管制標準為釋示，未闡述第3類噪音管制區之認定標準，尚難為據。另高雄高等行政法院102年度訴字第257號、第402號判決，屬噪音管制法第9條、噪音管制標準之適用爭議，與本件涉噪音管制法第14條、陸上運輸系統噪音管制標準之適用爭議並不相同。

(四)本件因○○○○○○○○管理委員會108年6月11日發函被上訴人表示：社區位在五楊高速公路旁，汽車經過產生巨大噪音，夜間尤不堪其擾，請協助監測高速公路噪音等情，已指明五楊高速公路夜間時段噪音干擾尤鉅。被上訴人為求慎重，原僅需依陸上運輸系統噪音管制標準第3條第5款第1目於夜間時段進行連續測定即可，仍於系爭地址0、0、00○架設噪音監測儀器24小時（9月25日上午8時0分至26日上午8時0分）連續監測來自八德路、桃園機場捷運及五楊高速公路噪音。24小時連續監測期間內，僅9月25日上午7時及8時各觀測0.5公厘降雨量；26日僅上午8時及9時分別觀測0.5公厘及1公厘降雨量，其餘時段（含陳情人所指夜間時段）無降雨紀錄，與證人即衛宇檢驗科技股份有限公司（下稱衛宇公司）專案經理○○○於原審111年5月18日準備程序證述亦無歧異，尚難認有違陸上運輸系統噪音管制標準第3條第5、9款規定。另上揭兩時段有觀測到降雨量甚微，且與經被上訴人判讀超過陸上運輸系統噪音管制標準時段（即25日晚上8時至26日上午7時）已有相當時間差距，依被上訴人監測影像翻拍可證路面已乾燥。

(五)上訴人主張依被上訴人量測結果，五楊高速公路音量與八德路音量相差介於3-9分貝間，未達10分貝以上，應依陸上運輸系統噪音管制標準第3條第7、8款修正背景音量，並為複合性音量判定云云。然被上訴人在系爭地址0、0、00○架設

01 噪音監測儀器分別監測來自八德路、桃園機場捷運及五楊高
02 速公路的噪音。在系爭地址0○監測軌道系統（桃園機場捷
03 運）的小時均能音量介於43.6至51.8分貝間（25日晚上8時
04 至26日早上7時），與同一時段五楊高速公路的小時均能音
05 量介於67.1至73.3分貝間，即便不考量音量隨距離衰減的特
06 性，兩者相差遠逾10分貝以上，故軌道系統音量並未加乘於
07 五楊高速公路，無須依陸上運輸系統噪音管制標準第3條第
08 7、8款規定修正背景音量，並為複合性音量的判定。至於系
09 爭地址0○監測平面道路（八德路）部分，其小時均能音量
10 介於61.5至68.3分貝間（25日晚上8時至26日早上7時），與
11 同一時段五楊高速公路之小時均能音量介於67.1至73.3分貝
12 間，未達10分貝以上。由於被上訴人於量測平面道路（八德
13 路）與五楊高速公路的噪音時，已利用樓層高度的距離，減
14 少不同交通類型相互干擾，因此於評估不同音源音量干擾程
15 度時，不能不考慮音量隨距離衰減的特性，逕以在不同高度
16 量測所得數據的差值為認定。從而被上訴人在系爭地址0○
17 監測平面道路（八德路）音量，在系爭地址00○監測五楊高
18 速公路音量，相差達8層樓，以每層樓約3公尺計算，距離相
19 差24公尺，依線音源音量隨距離加倍衰減3分貝的原理，監
20 測平面道路（八德路）所得的音量傳遞24公尺後抵達00○高
21 度，至少衰減約14分貝，亦即在系爭地址0○監測平面道路
22 （八德路）的小時均能音量61.5至68.3分貝（25日晚上8時
23 至26日早上7時），因距離衰減14分貝後，傳遞至00○的音
24 量僅約為47.5至54.3分貝，與同一時段五楊高速公路的小時
25 均能音量介於67.1至73.3分貝間，相差遠逾10分貝以上，故
26 難認平面道路（八德路）音量有干擾或加乘於五楊高速公
27 路，而須依陸上運輸系統噪音管制標準第3條第7、8款規定
28 修正背景音量，並為複合性音量之判定之必要。

29 （六）噪音管制法第19條第1項、噪音管制法施行細則第13條規
30 定，均是指進入發生噪音之公、私場所進行檢查或鑑定噪音
31 狀況，本件噪音源為高速公路，無該規定適用。至於其他噪

音檢驗測定，依噪音管制法第20條第1、2項、環境檢驗測定機構管理辦法第2條第2、3款、第8條規定辦理，不以噪音管制法施行細則第13條規定經訓練合格並領有證書為必要。被上訴人委託衛宇公司檢驗室具環境檢驗測定機構許可證，上訴人所質疑採證人員○○○及○○○，均符合環境檢驗測定機構管理辦法第8條規定申報審核通過之合格檢測人員，指摘並不可採。另上訴人主張本件有新北市政府110年4月15日公告第5點之適用云云。依噪音管制區劃定作業準則第12條規定，新北市政府108年1月17日公告於公告實施2年期間內仍得繼續適用，故被上訴人適用新北市政府108年1月17日公告第6點規定作成原處分，尚無違誤。又新北市政府110年4月15日公告第5點規範意旨，與108年1月17日公告第6點相符，均為預留一定距離使音量衰減至合乎第2類噪音管制標準，只是退縮界線有所調整，是上訴人未因新北市政府110年4月15日公告第5點規定而得改適用第3類噪音管制標準。

(七)上訴人另主張原處分有違法應撤銷之瑕疵，致其花費795,649元委託海洋大學進行改善，並繳納規費3萬元，依行政訴訟法第7條規定合併請求被上訴人應給付上訴人825,649元云云。然原處分適法有據無應撤銷之瑕疵，上訴人依行政訴訟法第7條規定合併請求損害賠償，自無依據應予駁回等語，判決駁回上訴人在原審之訴。

四、本院查：

甲、原判決廢棄，自為判決部分：

(一)為維護國民健康及環境安寧，提高國民生活品質，制定有噪音管制法，該法第2條規定：「本法所稱主管機關：在中央為行政院環境保護署；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（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；其管制區之劃分原則、劃定程序及其他應遵行事項之準則，由中央主管機關定之。」第

14條規定：「（第1項）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，其無法改善者得訂定補助計畫，送直轄市、縣（市）主管機關核定，並據以執行。但補助計畫以改善噪音防制設施並以1次為限。（第2項）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29條規定：「違反第14條第1項或第15條第1項規定，未檢送噪音改善或補助計畫或未依噪音改善或補助計畫執行，經通知限期檢送或改善、補助，屆期仍未檢送或未依改善、補助計畫執行者，由直轄市、縣（市）主管機關報請中央主管機關處營運或管理機關（構）新臺幣10萬元以上50萬元以下罰鍰。」可知噪音管制法之立法目的在於維護國民健康及環境安寧，提高國民生活品質，其授權中央主管機關就噪音管制區之劃分原則、劃定程序及其他應遵行事項訂定法規命令。由於在快速道路、高速公路、鐵路及大眾捷運系統等交通設施所行駛之車輛速度較快，如緊鄰住宅區，將嚴重影響居家環境安寧，如經直轄市及縣（市）主管機關測得超過陸上運輸系統噪音管制標準時，營運或管理機關（構）應於超過陸上運輸系統噪音管制標準時，訂定改善計畫，並據以執行。

（二）中央主管機關環保署依前揭噪音管制法第7條第1項規定授權訂定之噪音管制區劃定作業準則，其第2條規定：「噪音管制區劃分為下列四類，依其土地使用現況、行政區域、地形地物、人口分布劃分之：一、第1類噪音管制區：環境亟需安寧之地區。二、第2類噪音管制區：供住宅使用為主且需要安寧之地區。三、第3類噪音管制區：以住宅使用為主，但混合商業或工業等使用，且需維護其住宅安寧之地區。四、第4類噪音管制區：供工業或交通使用為主，且需防止噪音影響附近住宅安寧之地區。」第7條規定：「各類別噪

音管制區劃定原則如下：一、相鄰二噪音管制區之劃定不得有下列情形：(一)將第4類噪音管制區相鄰之地區，劃為第1類或第2類噪音管制區。(二)將第3類噪音管制區相鄰之地區，劃為第1類噪音管制區。二、符合陸上運輸系統噪音管制標準所稱快速道路、高速公路、鐵路、大眾捷運系統之道路、軌道及專用路線之噪音管制區劃定原則如下：(一)各類陸上運輸系統應劃定為第4類噪音管制區。……(三)距離大眾運輸系統、非地下化鐵路系統、高速公路及快速道路距離周界至少30公尺以內之區域應劃定為第3類噪音管制區。但實施都市計畫、區域計畫地區作為住宅使用之區域，應劃定為第2類噪音管制區者，不在此限。……」第12條規定：「本準則修正發布施行前，原噪音管制區劃定之公告實施未滿2年者，得繼續適用，並於2年期限屆滿後，依本準則規定檢討劃定。」另新北市政府依噪音管制法第7條第1項前段及噪音管制區劃定作業準則第9條、第11條規定，訂有108年1月17日公告，規範各類噪音管制區之範圍，其公告事項如下：「一、本市各類噪音管制區劃定如下：(一)第1類：國家公園。(二)第2類：都市計畫使用分區之住宅區。(三)第3類：第1類、第2類、第4類以外之地區。(四)第4類：都市計畫使用分區之工業區、非都市土地使用地類別之丁種建築用地及正式通車營運之一般鐵路、高速鐵路、大眾捷運系統、高速公路、快速道路及15公尺以上之其他道路（以上皆不含場（廠）站）。二、第1類、第3類噪音管制區相鄰時，第1類、第3類噪音管制區自交界處各退縮15公尺為第2類噪音管制區。三、第2類、第4類噪音管制區相鄰時，第2類、第4類噪音管制區自交界處各退縮15公尺為第3類噪音管制區。四、第1類、第4類噪音管制區相鄰時，第1類、第4類噪音管制區自交界處各退縮15公尺，分別為第2類、第3類噪音管制區。五、正式通車營運之一般鐵路、高速鐵路、大眾捷運系統緊鄰第1類或第2類噪音管制區時，自其周界邊緣處二側各外推30公尺範圍內，分別為第2類或第3類噪音管制區（以上

01 皆不含場（廠）站）。六、正式通車營運之高速公路、快速
02 道路及15公尺以上之其他道路緊鄰第1類或第2類噪音管制區
03 時，自其邊緣處二側各外推15尺範圍內，分別為第2類或第3
04 類噪音管制區（以上皆不含場（廠）站）。七、土地經依法
05 公告變更原使用分區（使用地類別）者，其管制區類別自發
06 布實施日起依變更後使用情形規範。八、噪音管制區若有所
07 爭議時，依本公告事項為準。」（該公告已經新北市政府以
08 110年4月15日公告廢止）。原判決認該公告第6點關於正式
09 通車營運之高速公路緊鄰第2類噪音管制區時，自邊緣處二
10 側各外推15尺範圍內為第3類噪音管制區部分，與噪音管制
11 區劃定作業準則第7條第1項第2款第3目規定關於高速公路距
12 離周界30公尺以內區域應劃定為第3類噪音管制區，但實施
13 都市計畫、區域計畫地區作為住宅使用之區域，應劃定為第
14 2類噪音管制區者，不在此限的規定，未盡相符，然依前引
15 噪音管制區劃定作業準則第12條規定，108年1月17日公告於
16 公告實施的兩年期間內仍得繼續適用，以為過渡，應仍為本
17 件裁判所適用等語，經核並無違誤。又行政程序法第92條第
18 2項後段規定：「有關公物之設定、變更、廢止或其一般使
19 用者，亦同。」乃繼受德國立法例擴大一般處分之概念，為
20 屬物性之一般處分，包含「物之公法性質或法律狀態」及
21 「公物之一般使用」2種類型。新北市政府108年1月17日公
22 告係直轄市政府依噪音管制法第7條第1項前段授權，訂定噪
23 音管制區之種類、要件、範圍及相鄰時如何劃定等事項，並
24 非僅就特定區域公告為法令所規範之管制區或場址，核其規
25 制對象係多數不特定人民，而內容係對於不確定多數事件所
26 為通案性、反覆性之規制事項，並對外發生法律效果，故其
27 法律性質係法律授權之法規命令，上訴人主張新北市政府10
28 8年1月17日公告限制人民需以符合規則之方式使用，屬於對
29 物之一般處分云云，容有誤會，委無足採。

30 （三）依噪音管制法第14條第2項規定授權訂定之陸上運輸系統噪
31 音管制標準第2條第5款至第11款、第14款規定：「本標準用

詞，定義如下：……五、時段區分：(一)早：指上午5時至上午7時。(二)晚：指晚上8時至晚上10時。(三)日間：指上午7時至晚上8時。(四)夜間：指晚上10時至翌日上午5時。六、管制區：指噪音管制區劃定作業準則規定之第1類至第4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 (Leq, 1h)：指特定時段內1小時所測得道路系統交通噪音之能量平均值，其計算公式如下：……十四、複合性音量：指整體音量包括2個以上交通系統所產生並合成之音量。」第3條第3款、第5款至第9款規定：「陸上運輸系統交通噪音之測定應符合下列規定：……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1至2公尺。……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24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 (Leq, 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10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3分貝 (dB (A)) 至9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3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。九、氣象條件：測量時間內
測量地點須無雨、路乾且風速每秒5公尺以下。」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, 1 h）		
	早、晚	日 間	夜 間
第一類、第二類	70	74	67
第三類、第四類	75	76	73

」此乃執行母法所為規定，與立法意旨相符，未逾越母法之
授權範圍，且標準客觀合理，使法律適用更明確，自得適
用。

（四）原判決審認被上訴人所為原處分並無違誤，駁回上訴人在第
一審之訴，係以系爭測量地點依新北市政府108年1月17日公
告屬第2類噪音管制區，其監測結果於夜間（22:00-05:00）
每小時均能音量超過標準值音量67dB(A)之情為據，固非無
憑。惟查，人類從事社會活動所產生之各式聲音，若超過一
定聲量而形成噪音，會影響人之身體健康，且有害社會安
寧。政府為維護國民健康及環境安寧，提高國民生活品質，
應根據各類環境內通常從事之活動及所產生噪音程度，劃定
各類噪音管制區，訂定不同之最低容許標準。噪音管制區劃
定作業準則第3條規定：「噪音管制區類別之劃分，得參考
都市計畫或區域計畫地區之土地使用計畫及使用情形予以粗
分類，再依噪音現況逐步調整劃定。」依新北市政府108年1
月17日公告第1點規定可知，其依由環境安靜至吵雜程度，
將噪音管制區分為4類，分別為第1類「國家公園」、第2類
「都市計畫使用分區之住宅區」、第3類「第1類、第2類、
第4類以外之地區」、第4類「都市計畫使用分區之工業區、

非都市土地使用地類別之丁種建築用地及正式通車營運之一般鐵路、高速鐵路、大眾捷運系統、高速公路、快速道路及15公尺以上之其他道路（以上皆不含場（廠）站）。然人民生活環境多樣複雜，依上述標準所訂定相鄰之噪音管制區，若非與次一或前一順位相連（例如第1類與第3類相連、第2類與第4類相連），須有一緩衝區，始不致產生突兀之規範要求。因此，噪音管制區劃定作業準則第7條規定相鄰二噪音管制區之劃分禁止原則：「各類別噪音管制區劃定原則如下：一、相鄰二噪音管制區之劃定不得有下列情形：(一)將第4類噪音管制區相鄰之地區，劃為第1類或第2類噪音管制區。(二)將第3類噪音管制區相鄰之地區，劃為第1類噪音管制區。」（修正前規定為：「相鄰二噪音管制區之劃分，不得有下列情形：一、將第1類噪音管制區相鄰之地區，劃為第3類或第4類噪音管制區。二、將第2類噪音管制區相鄰之地區，劃為第4類噪音管制區。」）。而新北市政府108年1月17日公告亦係基於前述考量，於第2點至第6點規定在不相連順位之管制區間，劃定中間順位之管制區，以求緩衝。再者，所謂噪音係指超過管制標準之聲音，自應以聽聞者即噪音計所在地點為測量判別標準，而該地點所處環境之特性如何，作為認定其噪音最低容許標準，進而判斷屬於何類噪音管制區。依原審認定之事實，本件測量地點為「○○○○○
○○○○○000○00○（即○○○○○）窗外2公尺處」（下稱系爭測量地點），而現場之地理位置，依序為○○○○○、系爭測量地點、八德路（機場捷運位於其上）、五楊高速公路。系爭測量地點雖位處於第2類噪音管制區（住宅區），然相鄰之八德路為正式通車之15公尺以上道路，其上並有機場捷運，為第4類噪音管制區，依新北市政府108年1月17日公告事項第6點：「正式通車營運之高速公路、快速道路及15公尺以上之其他道路緊鄰第1類或第2類噪音管制區時，自其邊緣處二側各外推15尺範圍內，分別為第2類或第3類噪音管制區（以上皆不含場（廠）站）」規定，前述第2類與第4

01 類噪音管制區應各退縮15公尺劃定為第3類噪音管制區。原
02 判決固認與系爭地址相鄰之八德路（含位在八德路上與之共
03 構之大眾捷運系統）產生噪音時，有預留音量衰減距離，而
04 於一定範圍內調降第2類噪音管制標準為第3類之必要，然認
05 五楊高速公路距離系爭地址達79公尺遠，早已超過30公尺之
06 音量衰減距離，即無給予緩衝之必要，自應回歸原則，依第
07 2類噪音管制區標準檢視其噪音等語（參見原判決第12
08 頁），似以欲測定之噪音來源（五楊高速公路）作為判別何
09 類噪音管制區之因素，而不考量現有之其他影響因素（相鄰
10 者為正式通車且15公尺以上之八德路，其上並有機場捷
11 運）。惟無論是噪音管制區劃定作業準則或新北市政府108
12 年1月17日公告，均未單以噪音來源與測量地點之關係作為
13 劃定噪音管制區之規範要件，被上訴人如此解釋並無憑據。
14 且噪音管制區類別係依測量地點所處環境之噪音現況加以劃
15 定（噪音管制區劃定作業準則第3條規定參照），再來判斷
16 欲測定噪音來源是否已超過噪音管制標準，已如前述。被上
17 訴人將構成整體環境之單一要素抽離而個別劃定，導致同一
18 噪音管制區，因欲測定之噪音來源不同而歸屬於不同類之噪
19 音管制區，以致在同一環境下，某一噪音來源適用較低容許
20 標準，另一噪音來源卻適用較高容許標準，非但不合理且不
21 公平，有違劃定噪音管制區之規範目的，此亦經證人即海洋
22 大學副研究員○○○於原審證述本件應依第3類噪音管制區
23 之標準來判斷等語在案（見原審卷第283頁）。至於被上訴
24 人主張○○○○○另一側為第3類噪音管制區，第2類及第3
25 類相鄰無須退縮，若依上訴人之主張，○○○○○亦同時存
26 在第2類及第3類噪音管制區之事實等語。惟一般聲音是透過
27 空氣分子的振動而傳播，進而為人體所感知。本案系爭測量
28 地點面臨八德路（含機場捷運在其上）、五楊高速公路，為
29 同一方向，基於前述聲音傳播之原理，其噪音管制之環境應
30 屬同一。至於被上訴人所假設之情形，與本件系爭測量地點
31 為不同方向，其噪音管制區如何劃定，核屬另一問題，自難

01 以此作為有利於被上訴人之認定。原判決以本件應採取第2
02 類噪音管制區之小時均能音量管制標準，審認被上訴人依噪
03 音管制法第14條第1項規定作成原處分，於法有據，容有判
04 決適用法規不當之違法，上訴人指摘此部分原判決違法，即
05 堪採取。

06 (五)承上述，本件應採取第3類噪音管制區之小時均能音量管制
07 標準，被上訴人扣除可能受天雨因素之時間，擷取109年9月
08 25日20時至同年9月26日7時之間的時段檢視其小時均能音量
09 (見原審卷第211、434頁)，以第3類噪音管制區之管制標
10 準加以判斷〔早晚、日間、夜間之小時均能音量分別為75、
11 76、73dB(A)〕，經核均符合標準。被上訴人認五楊高速公
12 路於109年9月25日20時至同年9月26日7時時段之小時均能音
13 量，以第2類噪音管制區之管制標準判斷業已超標，因此依
14 噪音管制法第14條第1項前段規定，以原處分命上訴人於文
15 到180日內提報交通噪音改善計畫送其審查核定後，據以執
16 行，於法自有違誤，訴願決定未予糾正，仍予維持，於法亦
17 有未合。上訴意旨指摘原判決此部分違誤求予廢棄，為有理
18 由，又本件基於原審確定之事實及本院依法得斟酌之事實，
19 案情已臻明確，爰依行政訴訟法第259條第1款規定，由本院
20 將原判決此部分廢棄，並撤銷訴願決定及原處分。

21 乙、原判決廢棄發交部分：

22 按行政訴訟法第7條規定：「提起行政訴訟，得於同一程序
23 中，合併請求損害賠償或其他財產上給付。」本件原判決以
24 上訴人提起本件撤銷訴訟部分，為無理由，則所為合併請求
25 損害賠償合計825,649元，亦無依據，併予駁回，固非無
26 據。惟查本件上訴人所提之撤銷訴訟為有理由，業經本院撤
27 銷訴願決定及原處分，已如前述，則上訴意旨指摘原判決此
28 部分亦有違誤求予廢棄，為有理由，爰由本院將原判決此部
29 分併予廢棄，然上訴人是否受有如其聲明之損害，被上訴人
30 應如何賠償，因未經原審查明認定，本院尚無從判斷，爰依

行政訴訟法第104條之1第1項第3款規定，發交原審地方行政
訴訟庭查明後，另為適法之判決。

五、據上論結，本件上訴為有理由。依行政訴訟法第256條第1
項、第259條第1款、第260條第1項、第98條第1項前段，判
決如主文。

中 華 民 國 113 年 4 月 25 日

最高行政法院第四庭

審判長法官 王 碧 芳

法官 許 瑞 助

法官 王 俊 雄

法官 鍾 啟 煒

法官 侯 志 融

以 上 正 本 證 明 與 原 本 無 異

中 華 民 國 113 年 4 月 25 日

書記官 蕭 君 卉