

最 高 行 政 法 院 判 決

113年度上字第554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 桃園市政府

代 表 人 張善政

訴訟代理人 林宗竭 律師

徐柏棠 律師

輔助參加人 環境部

代 表 人 彭啓明

上列當事人間噪音管制法事件，上訴人對於中華民國113年7月26日臺北高等行政法院112年度訴字第19號判決，提起上訴，本院判決如下：

主 文

一、上訴駁回。

二、上訴審訴訟費用由上訴人負擔。

理 由

一、爭訟概要：

上訴人為國道高速公路之養護及管理單位，因民眾陳情○○市○○區○○路0段附近高速公路路段產生之交通噪音，影響鄰近居民生活安寧，經被上訴人所屬環境保護局（下稱環保局）委託台灣檢驗科技股份有限公司（下稱SGS公司，領有環境檢驗測定機構許可證）於民國111年5月18日、19日，至監測地點即○○市○○區○○路0段131巷99號（下稱系爭量測地點，屬第2類噪音管制區），進行24小時高速公路交通噪音監測作業，並提出陸上運輸系統噪音測量報告（下稱系爭報告）。依系爭報告所載，其中部分時段所測得之小時均能音量【詳如臺北高等行政法院（下稱原審）112年度訴

字第19號判決（下稱原判決）附表所示】，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。被上訴人乃以111年6月20日府環噪字第1110168621號函檢附系爭報告予上訴人，並通知其陳述意見，經上訴人於111年6月29日以書面陳述意見後，被上訴人依噪音管制法第14條第1項規定，以111年7月7日府環噪字第1110180313號函（下稱原處分）命上訴人於文到180日內提送系爭量測地點高速公路噪音改善計畫書。上訴人不服，循序提起行政訴訟，並聲明：1.訴願決定及原處分均撤銷；2.被上訴人應給付上訴人新臺幣（下同）795,649元。經原判決駁回其在第一審之訴後，上訴人仍不服，提起本件上訴，並聲明：1.原判決廢棄；2.原處分及訴願決定均撤銷；3.被上訴人應給付上訴人795,649元。

二、上訴人起訴主張與被上訴人在原審之答辯均引用原判決之記載。

三、原審斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，以：

（一）系爭量測地點位於都市計畫「高速公路中壢及內壢交流道附近特定區」，使用分區為農業區，另上訴人就系爭量測地點之管制區分類無爭執，益證系爭量測地點屬被上訴人110年4月6日府環噪字第1100078212號公告（下稱110年4月6日公告）第2類管制區之農業區，應無疑義。被上訴人於111年5月18日上午10時至19日上午10時在系爭量測地點進行高速公路交通噪音監測，均能音量之量測時間共24小時，測得之高速公路交通噪音均能音量如原判決附表所示。其早間、日間、晚間、夜間4時段之均能音量最大值分別為70.8dB(A)（19日上午6時至7時）、71.4dB(A)（19日上午7時至8時）、69.2dB(A)（18日晚上8時至9時）、68dB(A)（18日晚上10時至11時）。可知，早間（19日上午6時至7時）、夜間（18日晚上10時至11時）時段的小時均能音量，均超過陸運噪音管制標準第5條所定第2類管制區的小時均能音量，故被

01 上訴人依噪音管制法第14條第1項規定作成原處分，於法有
02 據。

03 (二)系爭量測地點屬於民眾住宅，居住系爭量測地點之人，如有
04 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
05 音管制標準所需一體適用之對象，與系爭量測地點之房屋是
06 否合法領有建造執照無關。再者，陳情民眾未指定量測噪音
07 時段，環保局於111年2月18日會同相關人員進行測量前現場
08 會勘時，亦決議「於2樓陽台架設24小時噪音監測儀器，監
09 測時間排定後另行通知」，故被上訴人依據陸運噪音管制標
10 準第3條第5款第2目規定，進行24小時連續測定，應為合
11 法。又被上訴人雖曾提供上訴人誤載中央氣象局龜山觀測站
12 氣溫及相對溼度數值，然被上訴人已於訴願程序中提出正確
13 之SGS公司測定條件紀錄，其顯示111年5月18日下午1時至2
14 時間，在系爭量測地點所測得之最大風速為每秒2.6公尺，
15 於此氣象條件下進行噪音監測，自無違反陸運噪音管制標準
16 第3條第9款所定，量測時須風速每秒5公尺以下的限制。

17 (三)系爭量測地點附近可適用陸運噪音管制標準之交通系統，僅
18 有直線距離相距49.67公尺之國道高速公路，系爭量測地點
19 旁則緊鄰○○市○○區○○路0段000巷及同段73巷之市區道
20 路，並無依陸運噪音管制標準第3條第8款規定計算複合性音
21 量之必要。又本件測量音源係國道一號高速公路，如欲測量
22 背景音量，須將高速公路音源停止後，始能測量其他噪音源
23 之音量總和，客觀上有其困難，輔助參加人於原審準備程序
24 表示：道路系統屬線音源，無法依據陸運噪音管制標準第3
25 條第7款規定進行背景音量之修正；另上訴人指摘系爭量測
26 地點後方有工地，卻未舉證有何施工所生噪音之情，其逕主
27 張原處分未扣除此背景音量違法，仍屬乏據。至於原審110
28 年度訴字第556號判決的量測地點與本件系爭量測地點顯然
29 不同，自無法比附援引等語，判決駁回上訴人在原審之訴。

30 四、本院經核原判決駁回上訴人在原審之訴，並無違誤，茲就上
31 訴意旨補充論述如下：

01 (一)行為時（110年1月20日修正公布）噪音管制法第1條規定：
02 「為維護國民健康及環境安寧，提高國民生活品質，特制定
03 本法」第2條規定：「本法所稱主管機關：在中央為行政院
04 環境保護署；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣
05 （市）政府。」（114年12月26日修正為：「本法所稱主管
06 機關：在中央為環境部；在直轄市為直轄市政府；在縣
07 （市）為縣（市）政府。」）第3條規定：「本法所稱噪
08 音，指超過管制標準之聲音。」第7條第1項規定：「直轄市
09 及縣（市）主管機關得視轄境內噪音狀況劃定公告各類噪音
10 管制區，並應定期檢討，重新劃定公告之；其管制區之劃分
11 原則、劃定程序及其他應遵行事項之準則，由中央主管機關
12 定之。」第14條規定：「（第1項）快速道路、高速公路、
13 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
14 聲音，經直轄市、縣（市）主管機關量測該路段音量，超過
15 陸上運輸系統噪音管制標準者，營運或管理機關（構）應自
16 直轄市、縣（市）主管機關通知之日起180日內，訂定該路
17 段噪音改善計畫，其無法改善者得訂定補助計畫，送直轄
18 市、縣（市）主管機關核定，並據以執行。但補助計畫以改
19 善噪音防制設施並以1次為限。（第2項）前項陸上運輸系統
20 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
21 定之。」第29條規定：「違反第14條第1項或第15條第1項規
22 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
23 執行，經通知限期檢送或改善、補助，屆期仍未檢送或未依
24 改善、補助計畫執行者，由直轄市、縣（市）主管機關報請
25 中央主管機關處營運或管理機關（構）新臺幣10萬元以上50
26 萬元以下罰鍰。」可知，噪音管制法之立法目的在於維護國
27 民健康及環境安寧，提高國民生活品質，其授權中央主管機
28 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
29 定法規命令。由於在高速公路所行駛之車輛速度較快，如緊
30 鄰有人居住之地區，將嚴重影響居家環境安寧，如經直轄市
31 及縣（市）主管機關測得超過陸運噪音管制標準時，營運或

01 管理機關（構）應於超過陸運噪音管制標準時，訂定改善計
02 畫，並據以執行。

03 (二)輔助參加人依噪音管制法第7條第1項授權訂定之噪音管制區
04 劃定作業準則，其第2條規定：「噪音管制區劃分為下列4
05 類，依其土地使用現況、行政區域、地形地物、人口分布劃
06 分之：一、第1類噪音管制區：環境亟需安寧之地區。二、
07 第2類噪音管制區：供住宅使用為主且需要安寧之地區。
08 三、第3類噪音管制區：以住宅使用為主，但混合商業或工
09 業等使用，且需維護其住宅安寧之地區。四、第4類噪音管
10 制區：供工業或交通使用為主，且需防止噪音影響附近住宅
11 安寧之地區。」第7條第1項規定：「各類別噪音管制區劃定
12 原則如下：一、相鄰二噪音管制區之劃定不得有下列情形：
13 ……二、符合陸上運輸系統噪音管制標準所稱快速道路、高
14 速公路、鐵路、大眾捷運系統之道路、軌道及專用路線之噪
15 音管制區劃定原則如下：……(三)距離大眾運輸系統、非地下
16 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
17 之區域應劃定為第3類噪音管制區。但實施都市計畫、區域
18 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
19 者，不在此限。……」另被上訴人依噪音管制法第7條及噪
20 音管制區劃定作業準則第9條規定，以110年4月6日公告桃園
21 市轄境內噪音管制區分類範圍，其公告事項如下：「一、本
22 市轄境全境為噪音管制區。二、依噪音管制區劃定作業準則
23 第2條規定，本市噪音管制區計分下列4類：……三、本市轄
24 境內土地已實施都市計畫者，屬都市土地，其各噪音管制區
25 依都市計畫法之土地使用分區規定劃定之，其劃定如下：(一)
26 第1類管制區：風景區、保護區。(二)第2類管制區：住宅區
27 （除第4種住宅區外）、行政區、文教區、保存區、農業
28 區、水岸發展區。……六、各類別噪音管制區劃定原則如
29 下：(一)兩類以上噪音管制區交界處之音量，不得超過其中任
30 何一地區之噪音管制標準並依下列相鄰原則辦理：……(二)符
31 合陸上運輸系統噪音管制標準所稱快速道路、高速公路、鐵

01 路、大眾捷運系統之道路、軌道及專用路線之噪音管制區劃
02 定如下：1、各類陸上運輸系統為第4類噪音管制區。2、相
03 鄰噪音管制區，得以最小街廓、道路中心線、防火巷、建築
04 界線定之。3、距離大眾運輸系統、非地下化鐵路系統、高
05 速公路及快速道路距離周界至少30公尺以內之區域為第3類
06 噪音管制區。但實施都市計畫、區域計畫地區作為住宅使用
07 之區域，為第2類噪音管制區者，不在此限。……」。

08 (三)輔助參加人依噪音管制法第14條第2項授權訂定之陸運噪音
09 管制標準第2條第2款、第5款至第14款規定：「本標準用
10 詞，定義如下：……二、高速公路：指高速公路及快速公路
11 交通管制規則規定之高速公路。……五、時段區分：(一)早：
12 指上午5時至上午7時。(二)晚：指晚上8時至晚上10時。(三)日
13 間：指上午7時至晚上8時。(四)夜間：指晚上10時至翌日上午
14 5時。六、管制區：指噪音管制區劃定作業準則規定之第1類
15 至第4類噪音管制區。七、音量單位：分貝（dB（A）），A
16 指噪音計上A權位置之測量值。八、測定音源音量：指欲測
17 定之陸上運輸系統交通噪音量。九、背景音量：指除測定音
18 源音量以外，所有其他噪音源之音量總和。十、整體音量：
19 指所有噪音源之音量總和，包括測定音源音量及背景音量。
20 十一、道路系統小時均能音量（ $L_{eq, 1h}$ ）：指特定時段內1
21 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
22 下：……十二、軌道系統小時均能音量（ $L_{eq, 1h}$ ）：指特定
23 時段內1小時所測得軌道系統交通噪音之能量平均值，其計
24 算公式如下：……(三)背景音量之計算由T1往前計算T時間之
25 事件前背景音量，及由T2往後計算T時間之事件後背景音
26 量，再取二者之能量平均值。前述事件前、後背景音量之計
27 算公式與事件音量相同。……十三、軌道系統平均最大音量
28 （ $L_{max, mean, 1h}$ ）：指1小時內所測得軌道機車車輛各事件
29 交通噪音最大音量（ L_{max} ）之能量平均值。……(二)各事件交
30 通噪音最大音量之背景音量計算，應依前款第3目規定計算
31 所得之背景音量再取歷時時間T之均能音量值。……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（ $L_{eq, 1h}$ ）。……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（ $L_{eq, 1h}$ ）		
	早、晚	日 間	夜 間
第一類、第二類	70	74	67

01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31

第三類、第四類	75	76	73
---------	----	----	----

」

(四)陸運噪音管制標準適用之交通系統包括道路系統（快速道路、高速公路）、軌道系統（一般鐵路、高速鐵路、大眾運輸系統），不包含其他道路（如河堤便道、一般市區道路）；其他道路所產生之噪音管制併同民用機場、民用塔台所轄軍民合用機場產生之航空噪音管制，則係依噪音管制法第15條之規定，不得超過環境音量標準，並授權輔助參加人會同交通部訂立環境音量標準；至於其他噪音源，諸如燃放爆竹等妨害他人生活環境安寧之行為，或工廠（場）、娛樂場所、營業場所、營建工程、擴音設施及經主管機關公告之場所、工程、設施等所發出之聲音，或機動車輛、民用航空器所發出之聲音，或經中央主管機關公告之航空站噪音，則係分別依噪音管制法第8條、第9條並授權輔助參加人訂立噪音管制標準、第11條並授權輔助參加人訂定機動車輛噪音管制標準、民用航空器噪音管制標準、第16條並授權輔助參加人訂定機場周圍地區航空噪音防制辦法等分別適用其管制規範，此依序參諸噪音管制法第14條及噪音管制法施行細則第6條、噪音管制法第15條、第8條、第9條、第11條、第16條等規定可明。又所謂背景音量，依陸運噪音管制標準第2條第9款規定，係指除欲測定音源音量以外，所有其他噪音源之音量總和，該其他噪音源不限於噪音管制法第14條所定之4類陸上運輸系統，亦包括其他道路諸如河堤便道、一般市區道路、航空噪音等等。陸運噪音管制標準第3條就陸上運輸系統交通噪音之測定，其第7款雖設有「背景音量之修正」之規定，然音量測量有其客觀之限制，如本件之高速公路系統因屬線音源，具連續不斷之特性，無從為背景音量之測定，此與軌道性系統具有班次之特性（具間歇性）顯有不同，噪音管制法中央主管機關即輔助參加人因認軌道交通噪音之量測須依陸運噪音管制標準第3條第7款進行背景音量之修正，至於道路系統屬線音源，無法依前述規定進行背景修

正（輔助參加人110年1月13日環署空字第1090110747號函參照，原審卷第569-570頁）。對照陸運噪音管制標準第2條第11款至第13款，分別就「道路系統小時均能音量」、「軌道系統小時均能音量」與「軌道系統平均最大音量」之噪音測量方式具體明文規定，其中「軌道系統小時均能音量」及「軌道系統平均最大音量」部分（即第12、13款），均有特別規範「背景音量之計算」，至於「道路系統小時均能音量」部分（即第11款），則未見有「背景音量之計算」，可知陸運噪音管制標準就道路系統之噪音測量，係有意排除背景音量之計算，故無適用該標準第3條第7款「背景音量之修正」規定。亦即，道路系統噪音測量之計算，依照陸運噪音管制標準第2條第11款規定，無須扣除背景音量。另參照輔助參加人103年12月8日環署檢字第1030103428號公告「陸上運輸系統噪音測量方法」，其中五、(三)12、陸上運輸系統噪音現場測量、(8)背景音量修正，就不同交通系統之背景音量修正方式，亦僅就軌道系統背景音量有明確修正規範，至於其餘背景音量修正，則規定「除法令另有規定外，可扣除非欲測音源音量後再加以計算。」解釋上，陸運噪音管制標準第2條第11款關於道路系統小時均能音量之規定，即是「除法令另有規定外」，無須扣除背景音量。陸運噪音管制標準與陸上運輸系統噪音測量方法二者關於背景音量修正之規定，並無牴觸之情事。上訴意旨主張：陸上運輸系統噪音測量方法僅為職權命令，雖未硬性規定應扣除非欲測音源音量作為計算，惟此已牴觸陸運噪音管制標準明確區別背景音量、欲測音源音量之規定，兩相權衡下應優先適用屬法規命令之陸運噪音管制標準，將非欲測音源之背景音量與欲測音源音量明確區別等語，尚非可採。

(五)經查，本件源於民眾向桃園市市議員陳情桃園市平鎮區復旦路4段附近國道一號高速公路交通噪音影響鄰近居民生活安寧，陳情人未指定時段，經市議員協助代邀噪音管制法之直轄市主管機關即被上訴人，高速公路之養護及管理單位即上

01 訴人、陳情人等，共同於111年2月18日上午10時至系爭量測
02 地點現場會勘後，現勘人員決議，由環保局委託領有環境檢
03 驗測定機構許可證之SGS公司於111年5月18日10時至19日10
04 時在系爭量測地點進行交通噪音測量作業，均能音量之量測
05 時間共24小時，又系爭量測地點位在都市計畫「高速公路中
06 壠及內壠交流道附近特定區」，使用分區為農業區，另系爭
07 量測地點附近可適用陸運噪音管制標準之交通系統，僅有直
08 線距離相距49.67公尺之國道高速公路，系爭量測地點旁則
09 緊鄰桃園市平鎮區復旦路4段131巷及同段73巷之市區道路；
10 SGS公司測得之高速公路交通噪音均能音量如原判決附表所
11 示等情，為原審依法認定之事實，經核與卷內證據相符。原
12 判決依調查證據之辯論結果，論明：系爭量測地點屬被上訴
13 人110年4月6日公告之第2類噪音管制區，居住於此住宅之民
14 眾如有噪音影響居住生活安寧情事，皆屬於噪音管制法及
15 陸運噪音管制標準所須一體適用之對象；陳情民眾未指定噪
16 音量測時段，111年2月18日現場會勘時亦共同決議「於2樓
17 陽台架設24小時噪音監測儀器，監測時間排定後另行通
18 知」；SGS公司測定條件紀錄關於氣溫及相對濕度數值部
19 分，雖有誤植中央氣象局龜山觀測站資料之情形，然被上訴
20 人於訴願階段已提出正確之SGS公司測定條件紀錄，111年5
21 月18日下午1時至2時間，在系爭量測地點所測得之最大風速
22 為每秒2.6公尺，並無上訴人所稱平均風速達每秒5公尺以上
23 之情；基此，經環保局委託SGS公司於111年5月18日上午10
24 時至19日上午10時在系爭量測地點進行高速公路交通噪音監
25 測，均能音量之測定時間共24小時，早間、日間、晚間、夜
26 間4時段之均能音量最大值分別為70.8dB(A)（19日上午6時
27 至7時）、71.4dB(A)（19日上午7時至8時）、69.2dB(A)（1
28 8日晚上8時至9時）、68dB(A)（18日晚上10時至11時），其
29 中早間（19日上午6時至7時）、夜間（18日晚上10時至11
30 時）時段的小時均能音量，均超過陸運噪音管制標準第5條
31 所定第2類管制區的小時均能音量，故被上訴人依噪音管制

01 法第14條第1項規定作成原處分，於法有據；又本件測量音
02 源係國道一號高速公路，如欲測量背景音量，須將高速公路
03 音源停止後，始能測量其他噪音源之音量總和，客觀上有其
04 困難，依前揭規定及輔助參加人意見，道路系統屬線音源，
05 無法依陸運噪音管制標準第3條第7款規定進行背景修正，另
06 系爭量測地點附近可適用陸運噪音管制標準之交通系統，僅
07 有直線距離相距49.67公尺之國道高速公路，並無計算複合
08 性音量之必要等語，業已詳述得心證之理由及認定之依據，
09 並就上訴人之主張，何以不足採取，予以論駁甚詳，經核與
10 論理法則、經驗法則及證據法則無違。原判決因認上訴人之
11 請求為無理由，而駁回上訴人在原審之訴，核無不合。上訴
12 意旨主張：被上訴人僅採用單點量測，即以系爭量測地點量
13 測所得整體音量作為欲測音源音量，未區分何為背景噪音、
14 何為欲測音源音量；然該量測所得數據，除包含高速公路
15 外，尚包含斯時一切其他噪音所生音量，被上訴人亦就此自
16 認，則原處分未就此背景噪音量測並比對是否有修正或停止
17 測量之必要，復未扣除背景噪音，顯已違背陸運噪音管制標
18 準第3條第7款規定，自有嚴重瑕疵，原判決對此未予詳查，
19 當於法有違等語，無非重述其於原審提出而為原判決所不採
20 之主張，復執陳詞為爭議，及依其主觀見解，指摘原判決違
21 背法令，並不可採。

22 (六)至於上訴意旨主張：「道路交通噪音評估模式技術規範」已
23 肯認為辨別各噪音源對欲測音源之影響，得採取多點測量搭
24 配模型計算之方式乙節。經查，「道路交通噪音評估模式技
25 術規範」係輔助參加人依據開發行為環境影響評估作業準則
26 第49條規定所訂定，其目的係於開發行為規劃階段之推估，
27 與噪音管制法運用陸運噪音管制標準之噪音稽查目的不同，
28 且模式規範推估與實際噪音測量具本質上差異。輔助參加人
29 於原審113年5月9日準備程序明確表示：「剛才所提的『道
30 路交通噪音評估模式技術規範』，這是本部在進行環境影響
31 評估開發行為時，也就是依據開發行為環境影響評估作業準

則第49條規定所定的技術規範，所以用途主要是進行道路開發行為使用，跟本案所提的背景噪音去除是完全不同的事情，所以無法以該模式來作為本案高速公路噪音的背景噪音的去除。」等語。是上訴人此部分上訴意旨，亦不可採。

(七)末按行政訴訟法第253條第1項固規定：「最高行政法院之判決，有下列情形之一者，應行言詞辯論：一、法律關係複雜或法律見解紛歧，有以言詞辯明之必要。二、涉及專門知識或特殊經驗法則，有以言詞辯明之必要。三、涉及公益或影響當事人權利義務重大，有行言詞辯論之必要。」茲因本件法律關係尚不複雜，且兩造及輔助參加人就相關專門知識均已具狀或於原審準備程序期日到場說明，事證已臻明確，經本院審酌本件訴訟之情節，認無依上訴人之聲請行言詞辯論之必要，併予敘明。

五、綜上所述，原判決駁回上訴人在原審之訴，核無違誤。上訴意旨指摘原判決違背法令，求予廢棄，為無理由，應予駁回。

六、據上論結，本件上訴為無理由。依行政訴訟法第255條第1項、第98條第1項前段，判決如主文。

中 華 民 國 115 年 5 月 28 日

最高行政法院第四庭

審判長法官 王 碧 芳

法官 王 俊 雄

法官 鍾 啟 煒

法官 羅 月 君

法官 陳 文 燦

以 上 正 本 證 明 與 原 本 無 異

中 華 民 國 115 年 5 月 28 日

書記官 章 舒 涵