

噪音管制區劃定作業準則第五條、第七條、第十二條修正總說明

噪音管制區劃定作業準則(以下簡稱本準則)自九十八年九月四日訂定發布迄今，未曾針對法規內容進行檢討修正。

內政部於九十九年六月十五日公告實施「變更臺灣北、中、南、東部區域計畫(第一次通盤檢討)」，因應莫拉克颱風災害檢討土地使用管制，將我國陸域及海域全數納入區域計畫，全國已無「未實施都市計畫、區域計畫之地區」，爰此現行條文第五條酌作文字修正。復因近年各直轄市、縣(市)主管機關為落實噪音管制法第七條，劃定各類噪音管制區，本準則現行劃定原則已不敷使用，或有供住宅使用區域卻分屬不同噪音管制區之不合理現象，實有檢討之必要，為利噪音管制法推動與執行，參考實務運作，爰擬具本準則第五條、第七條、第十二條修正條文，其修正要點如下：

一、國內目前已無尚未實施都市計畫及區域計畫之地區，爰酌作修正。

(修正條文第五條)

二、修正噪音管制區劃定原則，增列供交通使用為主之土地；訂定交通運輸系統應於一定距離內劃定緩衝距離之規定，及合理化噪音管制區劃定結果應維持既有住宅區之完整性原則。(修正條文第七條)

三、本準則修正發布施行後過渡期間處理方式。(修正條文第十二條)

噪音管制區劃定作業準則第五條、第七條、第十二條修正條文對照表

修正條文	現行條文	說明
第五條 實施都市計畫、區域計畫之地區，須劃定噪音管制區者，應於適當地點設置監測點蒐集全日環境音量，依一般地區音量標準值，劃定各類噪音管制區。	第五條 未實施都市計畫、區域計畫之地區，須劃定噪音管制區者，應於適當地點設置監測點蒐集全日環境音量，依一般地區音量標準值，劃定各類噪音管制區。	依內政部於九十九年六月十五日公告實施「變更臺灣北、中、南、東部區域計畫（第一次通盤檢討），因應莫拉克颱風災害檢討土地使用管制」，將我國陸域及海域全數納入區域計畫，已無尚未實施都市計畫或區域計畫之地區，爰酌作修正。
<p>第七條 <u>各類別噪音管制區劃定原則如下：</u></p> <p>一、<u>相鄰二噪音管制區之劃定不得有下列情形：</u></p> <p>（一）將第<u>四類</u>噪音管制區相鄰之地區，劃為第<u>一類</u>或第<u>二類</u>噪音管制區。</p> <p>（二）將第<u>三類</u>噪音管制區相鄰之地區，劃為第<u>一類</u>噪音管制區。</p> <p>二、<u>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：</u></p> <p>（一）<u>各類陸上運輸系統應劃定為第四類噪音管制區。</u></p> <p>（二）<u>相鄰噪音管制區之劃定，得以最小街廓、道路中心線、防火巷、建築界線定之。</u></p> <p>（三）<u>距離大眾運輸系統、非地下化鐵</u></p>	<p>第七條 相鄰二噪音管制區之劃定，不得有下列情形：</p> <p>一、將第一類噪音管制區相鄰之地區，劃為第三類或第四類噪音管制區。</p> <p>二、將第二類噪音管制區相鄰之地區，劃為第四類噪音管制區。</p>	<p>一、序文因應本次修正酌作文字修正。</p> <p>二、第一項第一款第一目及第二目為考量直轄市、縣(市)政府歷年判定轄內各行政區所應劃定之噪音管制區時，多需優先界定交通用地、工業區、住商混合區所需涵蓋範圍，即第二條所定義之第四類或第三類噪音管制區，爰此，將現行條文所規範第一類及第二類相鄰之地區劃定原則，修正為第四類及第三類噪音管制區相鄰之地區劃定原則，以臻明確，符合實務需求。</p> <p>三、考量近年行政院前瞻基礎軌道建設陸續規劃興建，國內各類陸上運輸系統於行駛期間所產生之噪音具有跨縣市長距離傳輸特性，對於鄰近住戶生活環境安寧影響甚鉅，惟其與一般噪音源特性不同，爰新增第一項第二款規定，明定各類陸上運輸系統噪音管制對象之噪音管制區</p>

<p><u>路系統、高速公路及快速道路距離周界至少三十公尺以內之區域應劃定為第三類噪音管制區。但實施都市計畫、區域計畫地區作為住宅使用之區域，應劃定為第二類噪音管制區者，不在此限。</u></p> <p><u>(四) 直轄市、縣(市)主管機關依前三目規定劃定之結果，有同一建築物劃定為不同類別噪音管制區之情形，應以較嚴格之噪音管制區劃定。</u></p> <p><u>同一建築物基地座落於毗連之直轄市或縣(市)行政區域界線，且經直轄市、縣(市)主管機關分別劃定為不同類別之噪音管制區者，應以較嚴格之噪音管制區劃定。</u></p> <p><u>有前項情形之相鄰直轄市、縣(市)主管機關，應由劃定結果較寬鬆區域所屬直轄市、縣(市)主管機關，修正劃定為同一類別之噪音管制區。</u></p>		<p>劃定原則，陸上運輸系統以外之其餘區域如工業區及其他噪音管制區劃定原則，則依第一項第一款、第二項及第三項所規範之劃定原則劃定，第一項第二款各目說明如下：</p> <p>(一) 依據第二條第四款規定，供交通使用之地區屬第四類噪音管制區，爰新增第一目規定，以臻明確。</p> <p>(二) 為使噪音管制區劃定界線可依實體界線劃定，爰新增第二目規定。</p> <p>(三) 陸上運輸系統行駛期間所產生之噪音具有隨距離衰減之特性，依據學理公式計算，如需由第四類日間陸上運輸系統噪音管制標準衰減至第二類噪音管制標準，至少需有三十公尺以上之緩衝區域劃定為第三類噪音管制區，爰新增第三目規定。惟為保障既有經劃定為供住宅使用區域之環境安寧，另於後段明文排除適用之規定。</p> <p>(四) 直轄市、縣(市)主管機關依第三目規定劃定緩衝區域時，實務上常發生同一建築物劃定為不同類別噪音管制區之爭議，爰新增</p>
---	--	--

		<p>第四目規定，藉以維持建築物完整。</p> <p>四、考量如有同一建築物基地座落直轄市或縣（市）行政區毗鄰交界，為避免因開發時間不同而有噪音管制區劃定結果不一致之情形，爰新增第二項規定，並明定第三項處理機制。</p>
<p>第十二條 本準則<u>修正</u>發布施行前，原噪音管制區劃定之公告實施未滿二年者，得繼續適用，並於二年期限屆滿後，依本準則規定檢討劃定。</p>	<p>第十二條 本準則發布施行前，原噪音管制區劃定之公告實施未滿二年者，得繼續適用，並於二年期限屆滿後，依本準則規定檢討劃定。</p>	<p>說明本準則修正發布施行後過渡期間處理方式。</p>