

大眾捷運系統禁限建辦法介紹

祝惠美¹

摘 要

都會區規劃興建大眾捷運系統主要在於提供一「安全、舒適、便捷」的大眾運輸工具，以「安全」而言，捷運系統所須考量之因素含括甚廣，除必要之設施產權維護與結構體耐震堅固外，尚有電聯車及控制系統之安全與管理等，皆需面面俱到，確屬極其繁雜之整合工作，其中有關捷運設施產權之安全維護方面，除於興建時加強設計施工品質外，完工後則有賴毗鄰捷運路線之工程開發業者能相互配合與共同維護。本文將以日本、香港及新加坡等國家之捷運禁限建規範及執行方式為背景，說明本局制定本國捷運禁限建之相關法令與規範；包括「大眾捷運法」、「大眾捷運系統兩側公私有建築物與廣告物禁止及限制辦法」之修訂及其相關子法等之制定過程、相互間之法緣關係及法令架構及條文內容等作禁一步說明。

關鍵字：捷運主管機關、大眾捷運系統兩側禁建限建辦法

Introduction to Regulations Governing Construction of Public or Private Buildings and Advertising Structures along Rapid Transit Routes

Hui-mei Juh

Abstract

The main purpose of constructing a mass rapid transit system (MRTS) in a metropolitan area is to offer a safe, rapid and comfortable public transportation network. As for Metro safety, in addition to the essential safety of facilities and structures, a wide range of considerations such as the safety and management of rolling stock, control systems and passengers all need to be integrated. To ensure the safety of Metro facilities and structures, not only does the responsible authority have to enhance design and building quality during construction, but protection and maintenance are also required from those who develop projects along the rapid-transit routes after completion. This paper aims to introduce the practices and models of the regulations governing construction in Japan, Hong Kong and Singapore. The revision of the Mass Rapid Transit Act and the Regulations Governing Construction of Public or Private Buildings and Advertising Structures along the Routes of the Rapid Transit System, the institution of related sub-regulations, the origin of related regulations and clauses are also included in this article.

Key words: Mass Rapid Transit Act, Regulations Governing Construction of Public or Private Buildings and Advertising Structures along the Routes of the Rapid Transit System

¹臺北市捷運工程局土木建築設計處 課長 f2010667@trts.dorts.gov.tw

一、緣起

為保障人民權利義務，90年01月01日公佈施行之行政程序法第一百五十條文規定；法規命令之作成，應明列其法律授權之精神，並不得逾越法律授權之範圍與立法精神，第一百五十八條更明確宣示；法規命令無法律之授權而剝奪或限制人民之自由、權利者，無效。

現行大眾捷運系統兩側禁限建事宜，係依「大眾捷運法」第四十五條規定及其授權子法「大眾捷運系統兩側公私有建築物與廣告物禁止及限制辦法」（以下簡稱兩側禁限建辦法）之規定辦理。經檢討上開兩法規在法令授權及規範人民權利義務關係部分並不明確，有必要進行適度之修正，以符合行政程序法之規定。

為使「大眾捷運法」第四十五條條文針對捷運禁限建涉及人民權利義務之規定及授權範圍明確化，本局自89年起即進行研修，並分別於90年05月30日及93年05月12日經總統公布第四十五條修正條文。而「兩側禁限建辦法」修正草案及相關執行細則，本局係委由中華顧問工程司自88年07月01日起進行研擬，中華顧問工程司除蒐集美國華盛頓特區、日本、香港及新加坡等國家之捷運禁限建管制資料外，並彙整相關立法體例、學說資料，同時廣徵各界意見，再慎重研究檢討彙訂。該修正草案內容著重於明定限建範圍及其管制行為之規範標準與審核管理等涉及人民權利義務之事項，期使捷運地方主管機關執行捷運禁限建管制相關行政處分時依法有據，同時也能充分保障民眾之權利。

二、他國捷運禁限建之規範與執行模式

有關其他國家捷運禁限建執行方式，茲列舉日本、香港及新加坡等三個國家，就組織架構、執行模式、禁限建範圍及補償措施等實際運作情形，綜整說明如下：

（一）組織架構

1. 日本方面

〔1〕 東京

東京都交通局係屬政府機關，於局本部建設工務部設立保線課；計有4名成員（1人負責審查管線工程，3人負責審查建築工程），主要負責審查各項鄰近工程對地下鐵影響評估結果及監測計畫（含各項監測儀器之管理質及監測頻率）並執行協議等相關行政業務，並依各地下鐵路線分設保線管理所，平均有50至60名成員，較繁忙之路線亦有多達100人左右，主要負責路線巡查、各項鄰近工程施工計畫、監測結果之審查與管制作業及列車機電安全等維護等業務。

帝都高速度交通營團係屬於特殊法人（係為經營據有公共性之事業而成立的一種公法上為特殊型態之企業），於營團本部工務部工務課內成立3人小組負責鄰近案件之申請及協議等行政業務，而鄰近工程設計、施工之技術審查及各路線沿線之巡查業務等，係以每年日幣5000萬元，委託Metro工程顧問公司負責，目前平均每年申請案件約100件左右。

〔2〕 大阪

大阪交通局係屬政府機關，於局本部技術部工務課成立2人小組，負責審查各項鄰近工

程對地下鐵影響評估結果及監測計畫（含各項監測儀器之管理質及監測頻率）並執行協議等相關行政業務目前申請案件每年約180件，另由各路線之工務事務所成立3人小組負責沿線之巡查、各項鄰近工程施工計畫、監測結果之審查與管制作業。

2. 香港方面

香港地鐵公司係由香港政府投資成立，於公司組織內設立鐵路保護組，計有27名成員，主要負責各項鄰近工程對地下鐵影響評估結果、監測計畫（含各項監測儀器之管理值及監測頻率）、現場施工監控、量測及相關行政業務。

3. 新加坡方面

新加坡政府設立陸路交通管理局掌管全國陸路交通建設，局本部成立建物開發管制小組，計有18名成員，其中工程師6人負責審查各項鄰近工程對捷運設施安全之影響；包括影響評估結果、監測計畫（含各項監測儀器之管理值及監測頻率）、施工計畫、監測結果之審查及管制等業務，巡查員12人則負責沿線巡查及協助開發業者進入隧道內裝設監測儀器及測讀等業務。

（二） 執行模式

1. 日本方面

〔1〕 東京

東京都交通局製作路線管制範圍圖提供建築主管單位（區域所）做為建設申請案件是否移送該局會審之研判依據，交通局內部係依據「地下鐵構造物與近接工程關係（暫定）指針」進行審查管制範圍內之建設申請案件，並依據「近接工程設計施工協議手引（解說）」與申請業者進行協議，前述圖說均未公告僅提供民眾查閱，交通局說明係因影響範圍及限制條件將受地質狀況、施工工法及工程規模等因素所影響，如強制規定及執行可能有失合理及公平，因此採協議方式以預留處理之彈性，惟為有效管控，交通局有權要求「區域所」依建築基準法取消執照申請。

帝都高速度交通營團將路線管制範圍圖（含平面及剖面圖）提供建築主管單位（區域所）做為建設申請案件是否移送該營團會審之研判依據，並設立諮詢窗口接受民眾相關疑義之查詢。營團於被知會收件後，即轉由Metro工程顧問公司進行技術檢討，並依據「路線鄰近工程開發設計、施工管理指針」及「路線鄰近工程開發設計、施工管理要領」審查，再由營團負責與申請業者進行協議，前述圖說均未公告僅提供民眾查閱，其理由與管控原則與交通局相同。

〔2〕 大阪

地下鐵路線鄰近之工程（即近接工程）建設案件直接向交通局申請，經設計、施工技術協議後，必須取得協議切結書後方可進行施工，施工完亦需取得確認書方可結案，據交通局表示相關審查規範係參考東京方面之有關資料所研擬，目前已完成草案，刻正進行相關行政程序作業，屆時係採公告實施或比照東京模式則尚在研議中。

2. 香港方面

香港政府建築主管單位（屋宇署）依據地鐵公司提供之鐵路保護範圍圖、註冊工程師作業須知及承包商作業須知等資料，依建築法第123條公告發布，一方面建設申請者可預先檢視建物設計及施工對地下鐵結構物之影響，另一方面屋宇署可依鐵路保護範圍圖研判

建設申請案件是否移送地鐵公司會審。建設申請者亦可逕送地鐵預先審核後，再連同地鐵公司之核可證書向屋宇署提出建照申請，至於公共工程則統一由香港政府工務局收件轉會地鐵公司。地鐵公司有為期36天之審查時間（如超過60天未核准建照，民眾可視同已核准），主要係依據Mass Transit Railway Protection, Mass Transit Railway (Land Resumption and Related Provisions) Ordinance, Building Ordinance Area No.3及Works Branch Technical Circular No.4/89, Mass Transit Railway Protection等規範進行審查，為求審慎週延，地鐵公司內部除由鐵路保護組主審外，其他營運部、法制部、機電部及施工部門亦協同審查，如送審文件不符規定要求，地鐵公司皆以退件處理，嚴格管控捷運設施之安全。

3.新加坡方面

首先由陸路交通管理局（LTA）將比例1：500及1：1000之捷運路線影響範圍圖及Code of Practice For Railway Protection報請全國建設開發主管機關—都市發展局（URA）核可，並放置於該局的展覽室供民眾閱覽，其中保護規範民眾可自行購買使用，建設申請者可依該規範或向LTA下設之建物開發管制小組（DPT）諮詢捷運設施保護之相關事項，以預先檢視建物設計及施工對捷運設施之影響。

建設申請者可事先向LTA提出開發計畫（含鑽探計畫）獲DPT同意後，即進行整地及地質調查作業，再向URA提出開發申請，或兩者同時進行，LTA（DPT）對開發計畫之審查結果均需以書面通知URA，經LTA（DPT）同意之開發計畫案，建設申請者方能提出建築計畫之申請，如經LTA（DPT）認定可能危及或影響捷運設施之安全者，建設申請者必須再提送工程計畫書（含對捷運設施安全之影響評估結果及監測計畫）供LTA（DPT）審查（DPT有為期14天之審查時間），以取得建築施工許可證照，施工前則應提送現況調查報告、工程第三人責任險供DPT備查，完工時須經LTA（DPT）逐項查核後認可後核發法定完工證明。

（三） 限建影響範圍及地形圖說

1. 日本方面

〔1〕東京都地下鐵之主管機關雖然分屬東京都交通局及帝都高速度交通營團，惟兩者均以「捷運主結構體（車站、隧道）最外緣20公尺內之範圍為其捷運設施保護管制範圍」，其中帝都高速度交通營團之管制範圍圖說有劃設管制範圍線，其劃設方式係以車站之主結構體（不含出入口及通風口）、隧道之結構外緣為基準線分別向兩側延伸劃定20公尺管制範圍線，圖說比例為1：500；而東京都交通局之管制圖說則並未劃設該範圍線，而係以文字敘述載明，圖說比例為1：1000。前述兩主管單位之管制範圍圖說文件皆不對外公告，僅作為內部審查作業之參考。

〔2〕大阪地下鐵原則上管制範圍與東京地區所規範之20公尺相同，惟其並未繪製相關圖說，而係以鐵道營業法、建築基準法、建設工事公眾災害防止對策綱要以及土木工事安全施工技術指導指針等相關法規作為審查之依據。

2. 香港方面

香港地鐵管制範圍原則上以「捷運結構體最外緣30公尺內之範圍為其捷運設施保護管制範圍，結構體除主要之站體及隧道結構外並包含出入口及通風口」。圖說劃設方式係以結構體最外緣為基準線，兩側向外延伸30公尺劃定為管制範圍線，並以包絡整個既有建物為原則，若該30公尺範圍線通過建築基地之一部份，則此基地將來申請開發時，仍屬於管制範圍。

3. 新加坡方面

新加坡捷運系統之管制範圍可分為兩部份說明：

- 〔1〕 原則上以捷運結構體最外緣（包括地下、地面、高架）40公尺內之範圍為捷運設施管制區，結構體包括站體、隧道、通風口及出入口等所有之捷運設施。
- 〔2〕 另一類因新加坡為一海島國，其臨海邊之地質構造屬marine clay之海洋生成物，為N值較低含鹽份之顆粒構造，因對開挖及振動較為敏感，故於此地質構造之捷運系統之管制範圍則以「捷運結構體最外緣60公尺內之範圍為捷運設施管制區」。

圖說作業方式係以結構體最外緣為基準線，兩側向延伸40公尺劃定為管制範圍，定義為捷運設施保護區（PROTECTION ZONE），兩側向外延伸60公尺劃定另一管制範圍，定義為捷運設施安全區（SAFETY ZONE），圖說比例尺為1/1000~1/500，圖說文件放置於都市發展局的公開展覽室供民眾參閱。

（四） 禁建範圍及補償措施

1. 日本方面

- 〔1〕 於潛盾隧道上、下各5公尺，兩側各0.5公尺範圍內列為禁建區，即禁止隧道上方之工程開發施工時侵入該區域內，而針對禁建區則以取得所有權為原則。
- 〔2〕 有關隧道穿越段上方之建物改建或新建建物，僅針對造成其容積損失者，以當地公告地價加成補償之。
- 〔3〕 有關地下鐵設施保護方式係採後者保護前者並自行付費為原則，即於地下鐵鄰近之工程施作時，基於地下鐵設施安全之考量，採取必要之改良工法者均由建設申請者自行負責。

2. 香港方面

- 〔1〕 將潛盾隧道上、下各3公尺之範圍內為禁建區，即禁止隧道上方之工程開發施工時侵入該區域內，故以購買方式取得該區域之所有權。
- 〔2〕 有關地下鐵設施保護方式係採後者保護前者並自行付費為原則，即於地下鐵鄰近之工程施作時，基於維護地下鐵設施安全之考量，採取必要之改良工法者均由建設申請者自行負責。

3. 新加坡方面

有關捷運設施之保護方式不論是既設或規畫中之路線均由鄰近建物建設申請者自行負責，即對於既有之捷運設施，建設申請者應自費施作必要之補強措施以維護其安全，對於規劃中或設計中之捷運路線，建設申請者亦應自費施作預留安全空間。

三、 兩側禁限建辦法之法令解說

「兩側禁限建辦法」原係依據「大眾捷運法」第四十五條第二項規定授權由交通部會同內政部訂定頒布之法規命令，現行條文共十四條，其內容除明訂禁建範圍及其相關禁止行為外，對限建範圍及其相關行為之管制標準等則並未規定。本局自80年起即以行政協商方式辦理禁限建管制事務，不僅不符行政程序法之規定，且易遭民眾誤解進而滋生行政訴訟及行政

訴願等情事，故本局自 88 年 07 月 01 日起著手研修「兩側禁限建辦法」，同時於 89 年 03 月 15 日配合研修「大眾捷運法」第四十五條條文，以落實法律授權之依據。

(一) 法源依據：

大眾捷運法第四十五條原文規定如下：

「大眾捷運系統地方主管機關，為維護大眾捷運系統路基、設施及行車安全，對大眾捷運系統兩側公、私有建築物與廣告物，得商請當地直轄市或縣（市）政府勘定範圍，公告禁止或限制建築及樹立，不受都市計畫土地使用分區管制之限制。其範圍內建築中或原有之建築物、廣告物及其他障礙物有礙大眾捷運系統之安全者，得指示或商請當地主管建築機關，依法限期修改或拆除；逾期不辦理者，逕行強制拆除之。但應給予相當補償；對補償有異議時，應報請上級主管機關核定後為之。」

「前項禁建、限建辦法，由交通部會同內政部定之。」

為因應行政程序法之施行，大眾捷運法第四十五條經總統於 90 年 05 月 30 日公告之修正版內容如下：

「主管機關為興建或維護大眾捷運系統路基、設施及行車安全，應會同當地直轄市或縣（市）政府，於大眾捷運系統兩側勘定範圍，公告禁止或限制公、私有廣告物及其他建築物之設置或建築，不受相關土地使用管制法令規定之限制。」

「前項公告範圍內原有之廣告物與其他建築物及障礙物有礙大眾捷運系統之安全者，主管機關得指示或商請當地主管建築機關，限期修改或拆除；屆時未修改或拆除者，強制拆除之。但其為合法者，應給予相當之補償。」

「第一項經公告限制建築範圍內之建築中建築物，其於施工中有致大眾捷運系統路基、設施或行車安全有立即危險之虞者，得由主管機關逕以書面勒令承造人或起造人或監造人停工，並同時以書面知會當地主管建築機關辦理」

「已公告實施之禁建、限建範圍，因大眾捷運系統路網變更或廢止時，應即依規定程序辦理廢止禁建或限建。」

「前四項禁建及限建範圍之劃定、公告、建築物等之審核、修改、補償，勒令停工及廢止禁建或限建等事項之辦法，由交通部會同內政部定之。」

「兩側禁限建辦法」修正草案即依大眾捷運法 90 年 05 月 30 日修正版第四十五條第五項之授權規定所研擬，歷經專家學者多次研討、交通部路政司及法規會多次審議，業於 92 年 12 月 30 日，由交通部會銜內政部公告施行

(二) 法令架構：

「大眾捷運系統兩側公私有建築物與廣告物禁止及限制辦法」修正版除正名為「大眾捷運系統兩側禁建限建辦法」（以下簡稱禁建限建辦法）外，並將原有十四條條文增修為二十六條條文、四個附件及七個附圖，主要係增訂禁建限建範圍之劃定、公告、變更、禁建範圍之禁止行為、拆除補償程序、限建範圍之管制行為、管制規範、限建範圍內建築物建造、工程設施構築、廣告物設置或工程行為施作之申請、審核、施工管理、通知停工及捷運設施損害回復原狀或賠償責任等相關規定。茲介紹禁建限建辦法之法令架構如下：

第一章 總則：分列第一條至第三條。

第二章 禁建限建範圍之公告、劃定、變更及廢止：分列第四條及第五條。

第三章 禁建限建及其管制：分列第六條至第八條。

第四章 限建範圍內建築物、廣告物及工程行為之審核及管理：分列第九條至第二十一條。

第五章 禁建範圍內原有或施工中之建築物廣告物或其他障礙物之處理：分列第二十二條及第二十三條。

第六章 附則：分列第二十四條至第二十六條。

附件一（含示意圖一至示意圖七） 大眾捷運系統兩側禁建範圍。

附件二 大眾捷運系統兩側禁建範圍。

附件三 限建範圍內建築物、廣告物及工程行為之審核與管理範圍。

附件四 捷運設施容許變形值

（三）條文內容說明

「禁建限建辦法」所規範之對象除原有一般民眾外，尚包含公共工程主管機關及主辦機關，其所規範之範圍除建築物及廣告物外，尚包含地基調查鑽孔、雜物之堆置、抽降地下水、管線人孔及其他工程設施之開挖、地下構造物之拆除、地下鑽掘式管涵之設置及河川區域之工程行為，相關條文內容介紹如后：

1. 第一條至第三條：明訂辦法之法源依據、適用範圍及重要用語定義。
2. 第四條及第五條：明定禁建限建範圍之公告、劃定、變更及廢止之相關程序。
3. 第六條：明定禁建範圍及禁止行為。
4. 第七條：明定限建範圍及管制行為。
5. 第八條：明定捷運設施容許標準。
6. 第九條：明定限建範圍內起造人於申請建築執照時，應提送審查之書件。
7. 第十條及第十一條：明定限建範圍內起造人可向捷運主管機關申請相關資料及辦理現場會勘事宜。
8. 第十二條至第十四條：明定限建範圍內起造人於建築開工前及施工中，應配合辦理之事項，包括現況調查、現況測量、提送審查之文件、安裝監測儀器、製作監測報告及監測讀數達管理值之處理方式等。
9. 第十五條：明定限建範圍內起造人於變更施工方式時應提送審查之文件。
10. 第十六條：明定限建範圍內起造人於辦理現況調查、現況測量及安裝監測儀器前應提出申請。
11. 第十七條：明定限建範圍內起造人提送之文件應由專業技師簽證。
12. 第十八條及第十九條：明定限建範圍內起造人於完工驗收申請使用執照前應辦理會勘事宜。

13. 第二十條及第二十一條：明定限建範圍內進行廣告物之設置、地基調查鑽孔、雜物之堆置、抽降地下水、管線人孔及其他工程設施之開挖、地下構造物之拆除、地下鑽掘式管涵之設置及河川區域之工程行為等事項前，應申請審核及管理事項。
14. 第二十二條及第二十三條：明定禁建限建範圍公告實施前，原有建築物、廣告物及障礙物，公告實施後建築中或設置中之建築物、廣告物及障礙物等之處理及拆除補償事宜。
15. 第二十四條及第二十六條：明定禁建限建範圍之定期巡察及違反本辦法之處理原則。

四、兩側禁限建辦法相關子法與參考資料簡介

「禁建限建辦法」係屬全國性法規，因此針對捷運禁限建事務之執行方式皆以原則性條文概括規定之，為落實「禁建限建辦法」之執行，本府必須訂定具體且詳實之行政規則，以利本局於執行臺北都會區大眾捷運系統禁限建事宜時，在釋法方面能更加明確且周延，因此本局配合研訂兩則行政規則，皆已通過市政會議審並公告施行。

(一) 臺北都會區大眾運系統禁限建範圍內列管案件管理要點

本管理要點係彙整本局多年執行禁限建範圍內建照會審之經驗，針對各類工程行為對捷運設施安全影響程度分級界線圖之繪製原則、監測計劃規劃原則及提送時機、現況測量之範圍及內容等重要項目，加以詳盡說明與規範，其條文內容重點說明如下：

1. 第一點：明定本要點制定之目的。
2. 第二點：明定辦理本要點所訂列管案件之管理機關或單位。
3. 第三點：明定列管案件範圍，並將列管案件區分為政府主管（主辦）之公共工程案件、建築申請案件及其他申請案件。
4. 第四點：明定列管案件分級規範界線圖之繪製原則、監測計劃之規劃原則及免提送部份文件之時機，俾利捷運執行機關之審查作業有一致的標準，並縮短審查時間。
5. 第五點：明定列管案件應辦理現況測量之範圍及內容，俾利捷運執行機關之審查作業有一致的標準，並縮短審查時間。
6. 第六點：明定列管案件免辦理現況測量之時機，俾利捷運執行機關之審查作業有一致的標準，並縮短審查時間。
7. 第七點：明定審查列管案件之期限。

本管理要點業於94年06月07日經市政會議審議通過，並於94年06月14日公告施行。

(二) 臺北都會區大眾捷運系統禁限建範圍內列管案件協調作業要點

本要點訂定之目的，主要係為規範本府與不同機關（單位）；包括公共工程機關、中央及臺北市（縣）主管水利、建築、道路及公園等機關間溝通及協調之方式，俾利本局能與該等機關（單位）事先進行協調或案件會審，以符合法令並提高審案之效率。其條文內容重點說明如下：

1. 第一點：明定本要點之制定目的。
2. 第二點：明定列管案件範圍，包括禁限建範圍內之申請建築執照案件、政府主管（或主

辦)之公共工程案件及其他申請案件。

3. 第三點：明定臺北市政府捷運執行機關執行大眾捷運系統兩側禁建限建辦法辦理相關事宜時，應注意之事項。
4. 第四點：明定協調公共工程主辦機關辦理列管案件時，請其應注意之事項。
5. 第五點：明定地方主管建築機關辦理列管案件時，請其應注意之事項。
6. 第六點：明定中央及地方主管水利機關、地方主管道路機關、地方主管公園機關受理申請案件時，請其應注意之事項。
7. 第七點：明定禁限建範圍之勘定、公開閱覽及公告等作業之辦理方式。
8. 第八點：明定本府與其他機關協調不成之處理方式。

本作業要點業於 93 年 07 月 27 日經市政會議審議通過，並於 93 年 08 月 04 日公告施行。

(三) 臺北都會區大眾捷運系統禁限建範圍內列管案件審核作業參考手冊

本手冊訂定之目的，主要係提供本局於辦理捷運禁限建範圍內各種開發行為審核作業有一致的標準，以縮短相關審查作業時間，俾利達便民的目的，其各章節內容重點說明如下：

1. 第一章係針對列管案件應檢具之文件、分級規範界線圖之繪製、現況測量之辦理項目、免提送文件及免辦理事項之時機、需要專業技師簽證之文件及監測計劃等項目，詳加說明與規定。
2. 第二章係針對規劃、設計及施工中之路線訂定相關審核技術要點。
3. 第三章係針對潛盾隧道結構訂定相關審核技術要點。
4. 第四章係針對明挖覆蓋結構訂定相關審核技術要點。
5. 第五章係針對地面段結構訂定相關審核技術要點。
6. 第六章係針對高架段結構訂定相關審核技術要點。
7. 第七章係針對山岳隧道結構訂定相關審核技術要點。
8. 第八章係針對過河段結構訂定相關審核技術要點。
9. 第九章係針對其他工程行為（包括管線、人孔開挖、地基調查鑽孔、抽降地下水、地盤與背拉系統、地下鑽掘管涵、鑽掘樁、擊入樁及構造物拆除等）訂定相關審核技術要點。
10. 第十章係為案例審核說明。

(四) 「大眾捷運系統經營維護與安全監督管理辦法」(以下簡稱管理辦法)修正草案

本管理辦法主要係規範大眾捷運系統之經營、維護及安全等應受主管機關監督之事項，並明文規定行車安全及保安措施等由大眾捷運系統營運機構自訂執行細則辦理。本管理辦法於 78 年 12 月 15 日由交通部發布施行，另於 88 年 12 月 30 日修正發布。

為整體長期性維護大眾捷運系統各營運路線路基、設施及行車之安全，宜設置捷運沿線巡察機制及建立捷運設施之完整監測資料，俾利永續追蹤管理，故本局特研訂管理辦法修正草案函請本府交通局報交通部修正之，該修正草案主要係增列大眾捷運系統營運機構應配合

禁建限建辦法，辦理捷運設施現況測量及定期巡察禁建及限建範圍內工程動態等規定，目前管理辦法修正草案尚於交通部審議中。

五、結論與建議

本府為建設臺北都會區大眾捷運系統，設立本局為工程建設機構，至今已逾二十寒暑，隨著木柵線、淡水線、新店線、南港線及板橋線等路線之陸續通車，捷運系統已成為臺北都會區民眾日常生活中不可或缺之主要大眾運輸工具。大眾捷運系統營運初期有關捷運系統安全之維護，原則上係以營運中的各項機電系統及乘車人員之安全為主，因此相關可依循之法令規章皆十分完備，然有關捷運系統路基及相關結構設施，於規劃中、設計中、施工中及營運中之安全維護標準？及相關法令是否周延？等問題卻長期被忽視，隨著捷運路網之逐漸形成，路線週邊各種工程開發對捷運相關結構設施之影響，勢將更加嚴重，相信藉由「大眾捷運系統兩側禁建限建辦法」及其相關子法之公告與施行，不僅使捷運主管機關能依循辦理捷運禁限建管制事務，確保捷運設施之安全，同時民眾的權利亦能獲得充分之保障。

另為符合「行政程序法」相關規定，本局特邀請法學專家再次檢視「大捷法」90年05月30日修正版第四十五條之內容，咸認該條文之規定仍有涉及民眾權利未以法律定之及授權不明確之情事，故本局再度研修該法條之修正草案，歷經交通部（路政司及法規會）、行政院及立法院等審議後，業於93年05月12日由總統公布施行，因此，其授權訂定之「大眾捷運系統兩側禁建限建辦法」宜再次配合修訂，以符合立法之週延及完整性。

附錄

1. 大眾捷運法（93年05月12日修正版）第四十五條條文。
2. 大眾捷運系統兩側禁建限建辦法。