

內政部建築師懲戒覆審委員會決議書 (99) 建台懲字第 094 號

被付懲戒人：王志中

被付懲戒人因違反建築師法之規定，不服臺北縣政府工務局 98 年 12 月 21 日北工建字第 0981048749 號函附臺北縣建築師懲戒委員會北縣 (98) 建懲字第 001 號決議書，以違反建築師法第 17 條規定，依同法第 46 條第 1 項第 4 款之規定，處以「申誡 1 次」處分，申請覆審，本會決議如下：

主 文

原處分變更，處以「警告 2 次」處分。

事 實

被付懲戒人受樹林市公所委託設計監造「樹林市公所保安立體停車場」工程，因該停車場內機車坡道彎度半徑太小，視線不佳，建築師未依建築技術規則建築設計施工編第 57 條第 2 款規定，其設計騎樓高程與道路落差 45 公分，且未於基地內規劃車道出入口斜坡，涉違反建築師法第 17 條規定，經臺北縣建築師懲戒委員會審議決議「申誡 1 次」處分。

理 由

- 一、卷查臺北縣建築師懲戒委員會決議書，本案係被付懲戒人受樹林市公所委託設計監造「樹林市公所保安立體停車場」工程，領有臺北縣工務局核發 (85) 樹建字第 606 號建造執照及 (88) 樹使字第 455 號使用執照，惟因實際使用上有公共安全疑慮，經樹林市公所 91 年 11 月 11 日保安立體停車場機車行車動線安全性現場會勘表結論：保安立體停車場內機車坡道彎度半徑太小，視線不佳，不宜開放機車停放使用。按「騎樓地面應與人行道齊平，無人行道者，應高於道路邊界處 10 公分至 20 公分，表面鋪裝應平整，不得裝置任何台階或阻礙物，並應向道路境界線作成 1/40 瀉水坡度。」建築技術規則建築設計施工編第 57 條第 2 款定有明文，惟被付懲戒人未依上開建築技術規則規定，其設計騎樓高程與道路落差 45 公分，致停車場陷於機車無法使用之窘境，未於基

地內規劃車道出入口斜坡，其所述係以騎樓為車道之設計與車道必要性穿越騎樓狀況有異，其設計確有未妥適之處，並經臺北縣樹林市公所 96 年 5 月 28 日北縣樹工字第 0960016727 號函說明有案。

二、案經被付懲戒人提起申覆略以，機車停車場並無相關法令規定，經詢問建管單位及業主需求後完成設計。本案機車坡道符合臺北縣政府 93 年 11 月 5 日發布之「臺北縣建築物機車停車空間設置要點」迴轉半徑 3 公尺及車道寬度 1.5 公尺之規定，基地使用分區為停車場用地，整棟皆為停車場，並以循環方式逐層往上尋找機車位。另本案機車出入口依建築技術規則建築設計施工編第 135 條第 1 款規定，為避開交通擁擠之十字路口（12 公尺鎮前街與 20 公尺保安街一段）而規劃於騎樓最左側，與道路只有 10 公分高差（道路往十字路口下傾約 35 公分），且本基地並無人行道，符合建築技術規則建築設計施工編第 57 條第 2 款規定，本案並無違反任何建築法令。

三、復查臺北縣政府覆審答辯書略以：（一）依機車車道寬、度坡度及曲線半徑之法令，係臺北縣政府 93 年 11 月 15 日發布「臺北縣建築物機車停車空間設置要點」規定，於被付懲戒人申請建造執照設計當時，尚無明文限制，惟其現況使用情形，機車停車場內之機車坡道上下轉彎處視線不佳已生嚴重公共安全疑慮，不符建築法第 1 條：「為實施建築管理，以維護公共安全...。」之目的。關於被付懲戒人所為出入口與聯絡道路落差 45 公分，未設出入口之聯外道路動線，車輛無法通行致停車場無法使用之設計行為乙節，依被付懲戒人答辯之說明，其既係以機車停車場名義申請執照，自應於其圖面為適當之設計，以符合建築技術規則建築設計施工編第 57 條第 2 款之規定。被付懲戒人未依法令規定，其設計騎樓高程與道路落差 45 公分，致停車場陷於機車無法使用之窘境，且未於基地內規劃車道出入口斜坡，其所述係以騎樓為車道之設計與車道必要性穿越騎樓狀況有異，設計確有未妥適之處。

（二）另按「建築師受委託辦理各項業務，應遵守誠實信用之原則，不得有不正當行為及違反或廢弛其業務上應盡之義務。」建築師法第 20 條定有明文，被付懲戒人明知本停車場依交通部原核准之規劃，僅

地下室及一樓設機車停車場，2 至 5 樓為辦公室，但交通部不補助辦公室經費，竟仍依業主指示，以辦公室使用為實質設計，但以機車停車場名義申請執照，爾後伺機變更為辦公室使用，辦理使用執照。上開行為雖非同法第 46 條規定應予懲戒之法定事由，尚不得據予懲戒，惟有違上述建築師法第 20 條規定建築師執行業務應遵守誠信原則之規定，併此陳明。

四、綜上，按「建築師受委託設計之圖樣、說明書及其他書件，應合於建築法及基於建築法所發布之建築技術規則、建築管理規則及其他有關法令之規定；其設計內容，應能使營造業及其他設備廠商，得以正確估價，按照施工。」、「建築師違反本法者，依下列規定懲戒之：...四、違反第 17 條或第 18 條規定情事之一者，應予警告、申誡或停止執行業務或廢止開業證書。」建築師法第 17 條、第 46 條第 1 項第 4 款已有明文。次按騎樓地面應與人行道齊平，無人行道者，應高於道路邊界處 10 公分至 20 公分，建築技術規則建築設計施工編第 57 條第 2 款已有明定。本件被付懲戒人未依上開建築技術規則規定，其設計騎樓高程與道路落差 45 公分，且未於基地內規劃車道出入口斜坡，業經臺北縣建築師懲戒委員會查證屬實，按臺北縣建築師懲戒委員會第 12 次會議紀錄伍、二、2.委員意見（9）所載：「本案建築師設計時應規劃出入口斜坡於基地境界線內，而非依現況以突出建築線之臨時鐵板做斜坡與道路銜接。建築師所述係以騎樓為車道之設計與車道必要性穿越騎樓有異，其設計確有未妥適之處。本案斜坡道之設計考量，依建築師法第 17 條規定係屬建築師於業務上應盡之義務。」另現況使用情形，機車停車場內之機車坡道上下轉彎處視線不佳已生嚴重公共安全疑慮，且以騎樓為車道之設計，嚴重影響行人安全及行車紀律，確有設計不良之處。雖建築師說明，本案申請建造執照時尚無相關機車停車空間之法令可資遵循，且本案機車坡道符合臺北縣政府 93 年 11 月 5 日發布之「臺北縣建築物機車停車空間設置要點」迴轉半徑 3 公尺及車道寬度 1.5 公尺之規定云云，惟本件機車停車場設計確有不妥之處，已如前述，是本件臺北縣建築師懲戒委員會爰引違反建築師法第 17 條

規定情事，決議依同法第 46 條第 1 項第 4 款規定予以「申誡 1 次」處分，其處分並無不當，惟考量本案申請建造執照時並無機車停車空間之相關規定，且現行建築物機車車道迴轉半徑與寬度符合臺北縣所訂上開要點之規定，是臺北縣建築師懲戒委員會原處分尚嫌過重，爰變更原處分，處以「警告 2 次」處分，決議如主文。

內政部建築師懲戒覆審委員會

中華民國 99 年 8 月 3 日

如不服決定，得於決議書送達之次日起 2 個月內，向臺北高等行政法院提起行政訴訟。