

臺北市建築管理工程處 函

地址：臺北市信義區市府路1號
承辦人：沈明德
電話：02-27208889轉8518
電子信箱：bm1792@mail.taipei.gov.tw

受文者：臺灣區綜合營造業同業公會

發文日期：中華民國110年5月19日

發文字號：北市都建照字第1106142609號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：110.03.11研商建造執照涉及消防車輛救災活動空間議題專家學者會議紀錄(消防局修正意見)(14935139_1106142609_1_ATTACHMENT1.doc)

主旨：修正本處110年3月11日「研商建造執照涉及消防車輛救災活動空間議題專家學者會議」紀錄案，請查照。

說明：

一、依110年4月6日本府消防局北市消救字第1103015041號函辦理。

二、修正消防局意見：「有關個案審查方式，本局建議貴處參考都市更新及都市設計審議制度，邀集專家學者、公會或民間社團法人，採委員制進行特殊個案審議，或委託第三公正機構辦理性能式審查。」。

正本：林慶元教授、林宜君教授、許宗熙建築師、臺北市建築師公會、台北市不動產開發商業同業公會、臺灣區綜合營造業同業公會、臺北市政府消防局、臺北市政府都市發展局都市規劃科、臺北市政府都市發展局建築管理科

副本：電 2021/05/19 文
交 15:38:46 章

臺北市建築管理工程處研商「建造執照涉及消防車輛救災活動空間議題專家學者會議」會議紀錄

壹、時 間：110 年 03 月 11 日（星期四）下午 4 時 0 分

貳、地 點：市政大樓 2 樓南區 S216 會議室

參、主持人：劉處長美秀

記錄：沈明德

肆、主席致詞

伍、業務報告：

查內政部發布訂定之「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」，規範消防車輛救災之相關規定。該原則規範之消防車輛救災所需空間，係以建物樓層分為五層以下、六至十層、十層以上之規模應留設不同之消防車輛救災活動空間(以下簡稱救災空間)。

惟本市 6 公尺以下道路甚多，倘類此基地因條件不足以於基地內檢討救災空間，亦受限道路寬度無法劃設，則建物層數必須限縮以符合規定，將產生無法完全使用容積致土地無法有效利用問題。

本處會前先於 110 年 2 月 8 日與消防局、交工處先就相關研討議題開會討論（如附件），本次為收集各界意見，爰召開本會議。

陸、討論事項：會議採三個議題不分先後由各專家學者及與會單位依序發言綜合討論。

劉處長美秀：

- 一、依都市危險及老舊建築物拆除重建計畫，在狹小巷道其雲梯消防車輛救災活動空間劃設困難。
- 二、建管處於 2 月 8 日會議後，再次內部討論處理方案，依危老建築物取得容積獎勵後，預估以樓層 10 層至 13 層居多，如基地可設置 6 乘 12 公尺救災活動空間，建議樓層放寬為 6 至 13 層建築物適用，但須於 9 樓面臨道路側設置等待救援空間，是該樓層以上建築面積二分之一，且有單獨通道與防火材料或防火門窗等設備，是否可行，另基地留設淨寬度 4.1 公尺以上救災活動空間，於 5 層樓設置等待救援平臺等，是否可放寬至 10 層，提請討論。
- 三、危老重建計畫已有 600 多件、申請建築執照有 300 多件，遇有困難案件粗略估算也有 20 件以內，詳細數量則要全部清查計算。
- 四、危老案件採用通案處理原則，以加強內部設施設備，縮減救災活動空間尺寸之建築物，為加強建築物公共安全管理，本處亦考量增加公安申報

頻率。

五、消防車輛救災活動空間指導原則已在臺北市行之有年，此時難以不執行，雖六都並非必要，而臺北市執行多年難以放棄。

羅總工程司文明：

一、本次會議有增加處理方案建議部分是 2 月 8 日會議之後草擬的，請消防局先就新增處理方案提供意見。

臺北市政府消防局：

一、本議題是本次會議提出討論，詳細內容將帶回研究，初步回應，本次會議討論因容積獎勵，其樓層層數增加，而無法依指導原則劃設雲梯消防車輛救災活動空間案件，一定是針對其救災需求去做確認，6 樓以上原則是 30 公尺雲梯車，10 樓以上是用 50 公尺雲梯車。30、50 公尺雲梯車長寬尺寸是經過實際確認，指導原則是依照實際救災情形將活動空間尺寸規劃出來，所以在 2 月 8 日討論當中特別提到，原則上優先適用指導原則，在非不得已的情形之下，在危老建築物，且實車測試可以通達建築基地的個案，如果有強化建築物本體消防安全以及相關設備的話，可以同意規劃縮減後的活動空間。9 樓設置等待救援空間之方案，目前 10 樓至 13 樓人員能不能順利逃到 9 樓等待救援，其實是不能確定，這在救災需求上，此方案有待商榷。待援空間實際上是增加等待救援時間，但是縮減後的活動空間配置的雲梯消防車只能到 9 樓，這個方案必須要整體的考慮。

二、依消防車輛救災活動空間指導原則區分 6 至 9 層、10 層以上，配置 30 公尺、50 公尺雲梯車，今天提案將樓層 6 至 13 層配置 6 乘 12 公尺空間尺寸，配置 30 公尺雲梯消防車，再增加等待救援平臺等設施設備，因為此提案一時變化太大易受質疑，建議採用 110 年 2 月 8 日通案處理原則。

三、有關消防搶救採個案認定方式，消防局執行有困難，依各分隊個案認定將沒有標準，建築物地點不同、大小不同、各種救援方式，認定標準沒有一致。

四、本局消防技術審議委員會屬諮詢功能，消防車輛救災活動空間非該委員會任務。

五、為何消防車輛救災活動空間長寬尺寸如此規定，這是為了雲梯車能確實勾到建築物窗戶所訂，因為腳架伸展寬度會決定籃架操作範圍（車體為

防止傾倒翻覆有操作限制)是考量救災人員的安全。

六、有關個案審查方式，本局建議貴處參考都市更新及都市設計審議制度，邀集專家學者、公會或民間社團法人，採委員制進行特殊個案審議，或委託第三公正機構辦理性能式審查。

林教授宜君：

- 一、收先經查詢歷史案例，臺北市錢櫃 KTV 火警、華西街公寓火警、新北市大禧市火警、新竹狹小巷弄火警、台中市潭子火警，在做風險管理來看，只要一發生重大人員死傷就是司法案件，無論建管、消防或是市長皆無法避免。應先從檢視歷史案件來看所提方案是否可行，針對高層建築物、地下建築物、透天建築含違章部分。如要將中央指導原則修改放寬，由地方政府先做，在看可行性，中央再修規定，這樣的順序是不對的，這是中央政府應該完成的工作。如臺北市要放寬規定，應先統計全市有多少老舊社區，建議先統計適用困難的建築物有幾棟，再探討這些建築物如何搶救。
- 二、都市計畫法法源在通盤檢討就有救災空間管理計畫，應先由母法，依都市計畫規定檢討救災規劃，而不是先討論如何放寬消防車輛救災活動空間。
- 三、除高層建築物以外，亦須探討地下建築消防救災，地下建築物同樣有救災需求，既然方案在探討以增加設施設備來處理，其成本相對於建築銷售相對為小，建議中央開放消防車輛救災活動空間的性能法規，由第三方機構審查。
- 四、如要放寬建築物，不是只有消防設備提升，還要配合防火避難設施，並用軟體模擬加上實驗，由專業研究機構來做個案審查。
- 六、依歷史重大火警案件發生後，有大量相關期刊論文，報紙網路等輿論將重點都放在救災的即時性並強力攻擊，各項處理方案是否能滿足黃金救災時間。
- 七、各項方案建議要在軟體中模擬，因消防救災指導原則是中央都不願意修訂法令的，因為涉及建商成本、土地成本、居民社群、社會抗爭，地方政府如要做，除加強硬體，有性能審查制度及機構，則還要加上軟體模擬機制。若校修訂法規要探討防救災空間的適用範圍，並由土地使用分區管制探討人數、建築物用途、火災危險度、老舊社區、都更重建等特性。

九、新式消防車要多方評估，才能取得合適的消防車，除消防車也可找替代設備。

十、避難平臺與等待救援空間的差異為何，其成本考量部分，請建築開發商業同業公會也提供意見。

十一、從早期建築法規，到近期建築法規，目前內部已有增加設施設備，由預防科把關，更要配合外部搶救科把關。

十二、雲梯消防車於火警現場，架設腳架如無法安全設置，一有沉陷極易造成車體翻覆，當即造成人員及財物損傷，請慎重考量現場救災人員需求。

許建築師宗熙：

一、有關消防輻救災活動空間是否可以做適度的調整?105 年在內政部開會時，結論的第一點就講明了，這個是行政指導，不是法規命令，各地方消防機關對審查需求必要修法的話，中央是尊重的。個人認為消防輻救災活動空間可做適度調整，並非剛性規定。

二、動線通路寬度建議維持 3.5 公尺；建築基地有道路截角要退縮，而動線上的其他道路截角則是市政府的責任，救災動線要整體處理。

三、本案問題在於救災空間，救災空間有分段，分為 5 層以下、6 至 9、10 層以上建築物，其法規來源是參考日本法規，日本是 100 尺為限，100 尺是 30 公尺，當時有 10 層以上、10 層以下的問題，30 公尺以下是外部可搶救範圍，所以建築物不可超過 10 層以上，超過 10 層要另外處理，1970 年代當時雲梯消防車可達 30 公尺，10 層以上建築物須設置緊急昇降機、自動灑水及排煙，樓梯也要增加，特別安全梯則是 13 層以上要設置。當時的觀點是因為雲梯車只能救到 30 公尺，所以 30 公尺以上建築物，要有自救的管道，就是緊急昇降機，非從外部救援，而是從內部救援。建築法規未要求人員到達等待救援空間待救，避難是建築的責任，搶救是消防的責任，所以要有樓梯走道防火區劃及相關設備等，這是建築規劃的精神，讓人員可以順利避難，所以為何防排煙要規定在建築物裡面，因為這些都與避難有關，建築物讓它燒不起來，有防火構造，有不然材料，然後有防火區劃，萬一發生火災，讓火勢局限在一部份區域內，讓其他非起火區域都有逃生避難通路，避難距離限制在 30 公尺、50 公尺以內，逃生到樓梯，樓梯採安全梯、特別安全梯設置，有排煙室，再有緊急昇降機配合。日本的法規，10 樓以上設置緊急昇降機後，就不用外部的緊急進口，因為是從內部救援，不用從外面救。

- 三、經過多年討論，指導原則就在 10 層以上至 15 層建築物要設置 8 乘 20 公尺救災活動空間，雲梯消防車分 30 公尺、50 公尺、70 公尺配置於消防隊，所以現在的法規是 10 層以下要做緊急進口，配置雲梯消防車從外部救援。而為何消防單位會保守要求，因為當年台北市萬年大樓火警事件，緊急升降機未達功效，原因在於無完整防火區劃。近年相關防火避難法規精進，設備設施功能提升，希望緊急升降機在救災方面有所幫助，反過來說，如緊急升降機對於受困人員搶救確實有幫助，那外部救援空間部分，是否就可以調整。
- 四、50 公尺雲梯消防車，作業時腳架伸展最大範圍是 8 公尺，但並非一定要伸展到 8 公尺才能作業，這是在於救災活動空間寬度的問題。我不知道你現在碰到的是寬度的問題還是長度的問題，都有？營建署研商會議實不是預防組，而是搶救組人員與會，就根據車輛大小訂出救災空間尺寸，我們建築人要去挑戰救災空間大小，我們還不敢去挑戰，但在適用上應該還是可以調整，因為 50 公尺雲梯車就可以救到 15 層樓，高層建築物是建築物高度 50 公尺以上或 16 層樓以上，15 層以下部分 50 公尺雲梯車就可以救到。若要縮減活動空間尺寸，則只能加強建築物內部自救的部分，包括安全梯、特別安全梯、避難設施、自動灑水設備、自動排煙設備，因此個人覺得，15 層以下樓層也比照高層建築物的設施設備標準，可以提升建築物內部自救功能。
- 五、近期火災案例都是老舊平房或四、五樓建築物，高層建築物消防逃生設備標準較高，而去年 KTV 火警，是因消防設備系統關閉，喪失建築物內部自救能力。因此建築物外部空間個基地條件皆不同，但卻可以提升建築物內部自救部分。至於外部搶救部分，只能會辦到搶救科，並由實際執行搶救任務之消防隊依救災專業判斷，個案處理。
- 六、至於消防隊到建築物的動線部分，應由消防隊判斷。
- 七、30 公尺雲梯消防車的腳架最大伸展距離是 6.5 公尺、最小是 3.3 公尺有一定調整尺度；50 公尺雲梯消防車的腳架最大伸展距離是 8.5 公尺、最小是 3.5 公尺；70 公尺雲梯消防車的腳架最大伸展距離是 7.6 公尺、最小是 5 公尺；車輛尺寸寬度都是 2.5 公尺；消防車輛救災活動空間是否可爭取一個範圍，訂出最大到最小範圍，非固定尺寸。
- 八、假如道路寬度為 6 公尺，則消防車輛配置在道路，惟腳架伸展寬度不足 8 公尺部分，就要由消防搶救人員依個案救災需求，考量腳架是否得以

折減其伸展寬度。

九、消防車輛救災活動空間並無性能審查法令依據，如要辦理性能審查，就是要突破法規，應有中央法令。

十、「因消防車輛救災活動空間指導原則之訂定，並無法令依據。故在適用上應有容許調整的空間，建議消防單位搶救人員協助思考在容許建築之特殊基地條件下，當救災搶救空間不足時，是否有雲梯車以外之搶救方式及必要條件（辦法）。

十一、「建管機關可比照建築法 77 條之 1 的立法精神，針對老舊社區就地整建之危老建築物，因既有基地條件適用「劃設消防救災所需空間」確有困難者，令其強化建築物自救功能，其項目、內容及方式等事項辦法。（例 110 年 2 月 8 日討論事項案由三之內容等），由主管建築機關另定之」。再搭配意見十基地條件受限時，消防單位以雲梯車搶救確有困難者應有與現行規定同等搶救效能之搶救辦法。

台北市不動產開發商業同業公會：

一、本會會員反映，主要的問題在於台北市現況都市計畫街道，8 米算好的，6 米甚至是 4、5 米的也有，計畫道路寬度不足。老舊房屋改建以防災的角度一定會更好，包含耐震、防火，但遇到的問題是基地面臨道路寬度不足，若基地面寬也不足的話，等同基地無法建築超過 5 層建築物，而該行政指導在地方政府實施，其法令位階太低，建議訂定自治法規，或是自治條例，經過充分討論才能據以執行。從消防搶救角度，雲梯車高度、車體及腳架尺寸，來看待土地開發，會引起同業的質疑，這樣的規定沒有太大的法令依據。

二、內政部會議記錄有提到該行政指導是請各地方政府基於職權來執行，包含停車位劃設、標線標誌劃設、道路設計改善、號誌及電信電力設備設置地點及移除，包含都市計畫細部計畫變更及通盤檢討等，有很多都市在都市規劃中去執行的事情，那今天如果需要一個防救災的雲梯搶救空間，從民眾的角度來看，應該是政府要做好的事。那要從基地內要求，那它其實是防火避難的角度看建築物內部的自救。營建署也提到，目前這種依據不同樓層不同規模，都有相關要求。我們希望消防車輛救災活動空間要求，要重新討論，非得依照內政部指導來執行不可，否則台北市不只危老案件，包含一般改建案在狹小巷道內，只要道路寬度不足也都會設置困難，也感謝建築處能討論，有關更專業的細節，我們不建議

用性能式審查，要委託專家學者評估再去審認，此方式對於時效性及明確性都不理想。

臺北市建築師公會：

- 一、本議題對地方政府是兩難，內政部是頒一個行政指導，以往案件都在都審、都更，包含建照核發後，在消防設備審查中併案依指導原則規定審查，也執行一段時間了，依公會立場我們期盼將其法制化，在法制化過程中就有討論，可看看各單位不同意見。
- 二、也可以從營建署那邊瞭解一下，目前這些年來，就我個人感覺，事實上會發生嚴重災害者，相信數據調查出來，都是舊有建築物，新的建築物包含建築技術規則，各類消防安全設備都訂了相當高的標準。
- 三、近年公寓大廈條例施行及建管處推動的室內裝修審查，依現行制度，反而是新建建築物在硬體部分有建築技術規則及消防設備提升外，在軟體部分，包含監督、室內裝修審查是很清楚的，舉 KTV 案例不是一個很好的例子，因為它是內部管理人為疏失，並非外部搶救問題。
- 四、雲梯消防車輛腳架不是必然要完全伸展，指導原則的救災活動空間是伸展及使用尺寸，依目前科技設備來說，是否仍需要這個尺寸，要找消防署或消防局檢討；音的雲梯消防車在全世界是否有新款式，可達到相同救災功能，但所需尺寸較小的，建議經議會同意辦理採購。

臺灣區綜合營造業同業公會：

- 一、受限狹小巷道基地先天條件不足，會影響到救災活動空間配置。
- 二、火災救災任務分秒必爭，是不是增設先進的消防設備，
- 三、請設計單位針對防火建材、防燃材料、防火避難等設計及採用。

臺北市政府都市發展局都市規劃科：

- 一、有關公會所提由都市計畫通盤檢討及細部計畫變更中考量防災功能部分，一般建築物高度及容積都與道路寬度結合，現在遭遇到的問題是針對危老案件，因其是用容積獎勵而遇到這樣的狀況，而這些案件數量到底有多少件，如果要依照這些個案考量拓寬道路不足部分，會影響到私人的產權，所以如果因為個案問題而去整個拓寬道路則是一個龐大的議題，建議從危老個案討論，比如說案量，畢竟全市道路拓寬也是需要作討論，就近期來看是否可以就危老案件數量做討論。

議題一：因應現行中央容積獎勵，致建物設計樓層提高，消防車輛救災動線、空

間是否得予適度調整議題，提請討論。

結 論：專家學者及公會團體意見請本府各單位參酌。

議題二：國內外是否有更具空間彈性之雲梯消防車，或最新消防科技、裝備、機具、載具以因應狹小巷道消防救災任務議題，提請討論。

結 論：專家學者及公會團體意見請本府各單位參酌。

議題三：劃設消防車輛救災空間有困難之案件通案處理方式，是否有增設消防設備或增設救災專用梯、專用昇降、緩降設備之可行性議題：

- 一、增設消防設備或增設救災專用梯、專用昇降、緩降設備。
- 二、於部分樓層設置等待救援空間或戶外平臺。
- 三、強制設置屋頂避難平臺。
- 四、增設戶外昇降設備取代雲梯消防車功能。
- 五、由專業團體評估消防救災可行性。

結 論：「110 年 2 月 8 日研商「建造執照涉及劃設消防車輛救災活動空間事宜」會議紀錄」，經過專家學者及各公會團體提供意見並詳細討論後：

- 一、建造執照涉及劃設消防車輛救災活動空間依內政部指導原則劃設，如都市危險及老舊建築物重建計畫案件，其劃設雲梯消防車救災活動空間確有困難者，可依 110 年 2 月 8 日會議紀錄之「危老新建建築物建築基地面臨狹小巷道劃設消防車輛救災活動空間困難之處理」縮減救災活動空間長度。
- 二、若仍無法依前開處理原則劃設，由起造人提出方案，以個案審查方式辦理。

柒、臨時動議

捌、散會