



圖 2.37 固定式起重機安全檢查機制



圖 2.38 防火披覆厚度抽驗機制



圖 2.39 釐道檢查機制



圖 2.40 地下室通風換氣系統



圖 2.41 雨水回收系統



圖 2.42 建築物核准圖說

最後參觀本建築制震結構系統(With Energy Dissipation System),如圖 2.43 至圖 2.44 所示,是利用裝設在建築物上的速度型阻尼器(Viscous Dampers)吸能裝置機構,當小地震發生時,阻尼器就會發揮功用吸收消耗地震能量,控制建築物反應震動,減低地震時結構體的毀損。參觀高層建築後對美國的施工管理、工程防災、營造方與官方之管理机制、政府端之品質管理及檢驗制度、施工管理委外制度及高層結構制震系統留下深刻印象與借鑑的地方。



圖 2.43 與工地代表合影



圖 2.44 制震結構系統

第五節 舊金山 Zuckerberg 綜合醫院及創傷中心

舊金山 Zuckerberg 綜合醫院及創傷中心（Zuckerberg San Francisco General Hospital and Trauma Center）位於 Potrero 大道上，2016 年正式啟用，是舊金山市唯一的醫學創傷中心，亦是舊金山市唯一採隔震設計的醫院，在強震發生時結構物不受損害，持續執行醫療救災作業。

簡報過程中，如圖 2.45 至圖 2.47，營建部門代表介紹本醫院採隔震結構設計(Seismic Isolation Structure)，可承受芮氏規模 8.0 地震，底部設計 115 個隔震支承隔震層(Friction pendulum system, FPS)，係由一滑動曲面(Concave Sliding Interface)及關節式滑動器(Articulated Slider)所組成，利用鐵氟龍滑動介面來隔絕地震能量的傳輸路徑，當強震來襲，藉由滑動曲面改變隔震結構在滑動過程中的自然周期，使整座醫院就像船一樣規律地滑動，預估最大變位 30 英吋，當地震結束後，建築物將回到原來位置，醫療工作不受影響。

後續參觀醫院環境，如圖 2.48 至圖 2.51，可以看到院區建築與周圍地盤間之伸縮縫，院外採鋼板及水溝蓋連接，院內採鋼板連接，接著進到醫院地下室參觀隔震阻尼器，如圖 2.52，實地解說後對結構隔震系統留下深刻印象。



圖 2.45 介紹綜合醫院工程



圖 2.46 介紹隔震系統

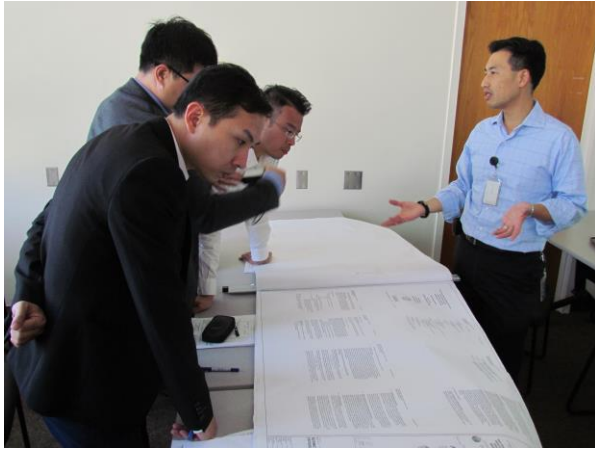


圖 2.47 介紹綜合醫院工程設計圖說



圖 2.48 醫院外鋼板連接伸縮縫



圖 2.49 醫院外水溝蓋連接伸縮縫



圖 2.50 醫院內鋼板連接伸縮縫



圖 2.51 與綜合醫院代表合影

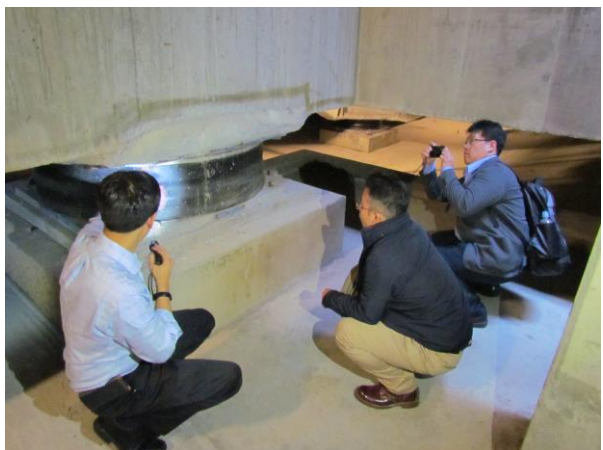


圖 2.52 隔震支承阻尼

第六節 SOM 建築設計事務所

SOM (Skidmore, Owings & Merrill LLP) 是一家美國創立之建築設計事務所，為各國客戶提供都市規劃、開放空間、建築、結構與土木工程、室內及環境圖像標識等設計服務，在臺北市仁愛路上的富邦金融大樓及花蓮市慈濟大學附屬高級中學亦是 SOM 設計作品，著重建築設計與結構設計上專業的整合，主要設計類型為高層商業大廈，同時也是領導國際風格與玻璃盒式 (Glass Box) 摩天大樓的先驅。

本行程係由 SOM 客戶開發領導部門 Patricia Yeh 高級經理熱心協助安排，參訪簡報過程由合夥人 Gene Schnair、合夥人周昌宇、合夥人 Mark P. Sarkisian、副主任 Eric Long、副主任 Andrea Wong 及舊金山市政府規劃局 (San Francisco Planning Department) 高級顧問 Daniel A. Sider 等代表介紹 SOM 設計案例及執照申請程序，如圖 2.53，了解從設計監造端建管申請的流程及實際執行方法，經表示建築執照之申請、施工勘驗的審查及使用執照之發放係由舊金山市政府建築審核部負責，其中施工勘驗項目包含結構、機電及消防等；另都市設計審議係由舊金山市政府規劃局執行，對舊金山市做整體規劃。在申請建築執照階段，涉及都市計畫及環境影響評估審查等前置作業，須與周遭居民進行公聽說明，俟協調達成共識後，始得後續開發，過程耗時冗長，期間設計建築師須與市政府規劃部門規劃師緊密溝通合作，政府部門方可對周遭居民及社會團體說明，此階段除委請代辦人員幫忙外，通常還會委託律師陪同辦理，因應與政府間法令適用之疑義。另也介紹 SOM 自行建置的舊金山市數碼模型，該模型可以檢視整座城市的區域形態及環境因子，如建築物間日照陰影或風洞的影響，跳脫一般個別的設計理念，用宏觀視角去執行看待，政府機關也會借用此套系統執行某些計畫。

SOM 亦舉例在舊金山市正與政府合作進行中的輕軌開發案，在開發過程中，政府、開發商及地主三方須簽訂同意開發協議書，保證過程結果是順利可行的，這亦是政府對開發商及地主的承諾。其中開發商出資，可以提議開發案的輕軌路線，結合購物中心等商場，另市政府主導都市更新計畫、環境影響評估及交通維持計畫等所有申請。有市政府規劃部門的通盤規劃，可以快速促進城市發展，若無市政府幫忙，過程更耗時冗長

。

有關申請建管流程，SOM 有長期配合的代辦業者，部分案子還是會自行處理，其它同業也會委請代辦人員幫忙，但通常還是由事務所人員自行送審辦理。後續請領使用執照階段，還會開放一段時間給居民及社會團體陳述意見或反駁，限期 30 天內對環境影響評估等報告提出質疑。

舊金山市建築法規三年一修，業主申請許可期間，不會因為提出的申請日期在舊制期間，而適用舊制，審查標準皆按最新法規，SOM 坦言這對業主來說風險很高。在與舊金山市政府主管機關審核案件過程中，設計案雖已有建築師簽證在案，主管機關承辦人員仍對於設計內容逐一審視，如遇有法令疑義時，通常仍以主管機關之意見作為修正依據，為此，通常雙方會有預審機制，可以先把問題釐清，避免後續疑義產生。

我們再請教 SOM 目前舊金山市政府對於代辦人員的管理機制？建置舊金山市數碼模型所投入的資源及時間？當地公會有無類似本局與新北市建築師公會的協審制度？SOM 表示目前政府並無針對代辦人員制定相關規範；又舊金山市數碼模型，SOM 過去亦投入很多經費及時間請工讀生幫忙的建置，才得以順利完成計劃；另亦得知美國建築師學會（American Institute of Architects, AIA）與政府建管機關各自獨立運作，並不會介入或參與申請案內容。簡報結束後與 SOM 合夥人等代表交換禮品並參觀員工辦公環境，如圖 2.54 圖 2.58。



圖 2.53 SOM 代表分享計設監造經驗



圖 2.54 與 SOM 合夥人等代表交換禮品



圖 2.55 舊金山市模型

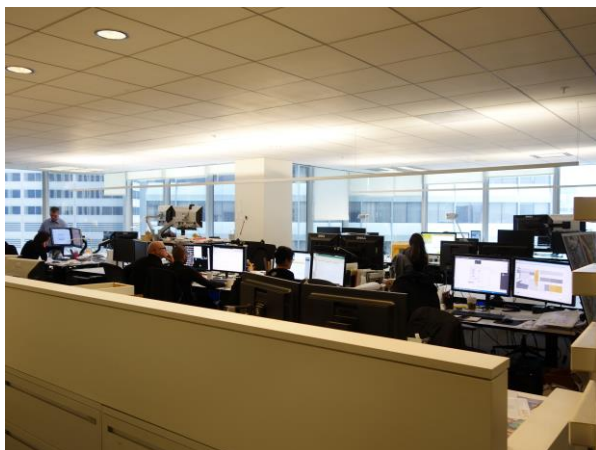


圖 2.56 SOM 辦公環境



圖 2.57 合夥人周昌宇介紹 SOM 辦公環境



圖 2.58 與 SOM 合夥人等代表合影

第七節 金門大橋

金門大橋（Golden Gate Bridge）連接舊金山市及馬林郡，是舊金山市的地標，亦是世界著名的橋樑工程，懸索橋設計採長跨徑、少橋墩及挑高橋面版，不影響海景視線，可容納船隻運行，如圖 2.59。透過駐舊金山台北經濟文化辦事處的安排，在舊金山市政府水利局（San Francisco Water Power Sewer）服務的 Jim Chien 熱心帶領下，導覽在旁的觀光園區，園區內擺設許多工程歷史介紹、教育模型等（其中懸吊懸纜材料係由 2 萬 7,572 條細鋼絲組成直徑 924 公釐寬，與在不同設計模型下所須施加的預力，讓遊客簡單操作了解力學原理），如圖 2.60 圖 2.61，另圖 2.62 為金門大橋橋面版之伸縮縫。



圖 2.59 金門大橋全景



圖 2.60 教育園區（一）



圖 2.61 教育園區（二）



圖 2.62 金門大橋橋面版之伸縮縫

第八節 金門公園

金門公園（Golden Gate Park）是美國舊金山的一座大型城市公園，佔地面積 1017 英畝，園區包含 Kezar 體育場、溫室花房、愛滋病紀念園、音樂廣場區、加州科學博物館、日本茶園、Strybing 植物園及笛洋美術館等。我們遠眺加州科學博物館，建築頂部模擬舊金山起伏的地形，並且種滿加州的本土植物，如圖 2.63，獲得美國綠建築協會認證綠建築評分認證系統（LEED）白金級的認證；另笛洋美術館，外觀造型使用簡單的四凸金屬隔板及不同大小圓圈，化平凡為不平凡，如圖 2.64 圖 2.66。



圖 2.63 加州科學博物館現況



圖 2.64 笛洋美術館外觀（一）



圖 2.65 笛洋美術館外觀（二）



圖 2.66 笛洋美術館公共藝術

第三章 洛杉磯參訪過程

第一節 洛杉磯市政府建築安全局

洛杉磯市政府建築安全局（Los Angeles Department of Building and Safety Management）為讓市民免於舟車奔波之苦，設立五個服務中心，市民可就近洽公，部門組織包含建照科、施工科、使用管理科、專案部及行政資源管理部，底下約 3,000 名員工。Pascal Challita 局長及 Larry Galstian 經理在簡報過程特別介紹建築安全局正進行中的專案及使用的三大系統，如圖 3.1：

一、專案部門（Inspection Case Management, ICM），若符合工程造價超過 1,000 萬美金或新建整修餐館，業主可申請該服務，建築安全局將指派經驗資深的承辦人員個案輔導，協助業主在建管申請流程更為便民，解決問題，提升工程品質，目前已處理 733 案。

二、星期六檢查（Saturday Inspection），本專案由 5 位經理主導，若屬住宅整修工程，建築安全局將安排星期六派員檢查建築、水電暖氣、機電等，屋主將不須再平日上班請假等待主管機關檢查。

三、快速許可證（Express Permits），對於簡單的工程，符合一定規模下，如改變門窗位置、粉刷等，不須要申報施工計劃，在網站上填寫完成後，即可收到快遞許可或電子許可。

四、代理檢查員（Trade License/Deputy Inspections），因轄內每月受理申請檢查案件數約 6 萬件，故洛杉磯市政府建築安全局開放具專業技術背景人員可經由自辦的受訓考試，包含焊接、水電暖氣、機電等項目，合格實授後可代替洛杉磯市政府建築安全局至施工現場檢查，業主從預約檢查到完成只須 24 小時，目前約有 2,000 名經認證許可之檢查員協助進行檢查，惟每 2 年須回訓一次。

五、員工培訓課程（Training&Emergency Management Division），上課情形如圖 3.2，局長說明該訓練部門係由 10 位資深同仁主導，藉由統一授課方式，讓新進同仁快速

熟悉業務，說明行政處理原則及案例，並培養在職同仁的專業素養。

六、為加強施工管理及資料整合，一併介紹現正使用的三大系統：

（一）Zone Information Map Access System, Zimas，輸入街名及門牌號碼，可得建築物套繪資訊（含地號基本資料、距斷層帶位置、土壤液化潛勢評估及淹水警戒區等）、核准計畫內容文件（含都市規劃及環境評估）及航照圖資（2001、2006、2008、2011及2014年），為多種圖資套匯及公開資訊的總合系統，如圖 3.3。

（二）Navigate LA，係洛杉磯市政府工務體系建立的道路管線圖資，如地下水管、瓦斯等管線分佈圖，如圖 3.4。

（三）Plan Check and Inspection System, PCIS，洛杉磯市政府建築安全局內部公文查詢，輸入建築物資訊可以跑出該案過去所有辦理之電子文件。

會後我們也提問在洛杉磯市區看到的施工情形，如安裝施工電梯的基準？施工圍籬規格？如圖 3.5 至圖 3.6，另也提到本局早期礙於經費，承辦人勘查須自行前往，為一時方便通常會坐開發商的車，目前已加派公務車及租賃車改善此狀況，也請教建築安全局的處理情形？經局長解說建築規模達三樓以上，則須安裝施工電梯；又施工圍籬設置標準採鏤空鐵網並用防塵網覆蓋，可以從外面看到內部工地情形，與臺灣建管規定採用甲種圍籬截然不同；另亦說明為迴避不必要之麻煩，避免同仁外出檢查乘坐開發商的車，故承辦人皆須自行擁有車輛並自行駕車，後續會支付油費補助。參訪結束後參觀辦公環境並與洛杉磯市政府建築安全局局長等代表交換禮品如圖 3.7 至圖 3.8。



圖 3.1 局長分享洛杉磯市建管經驗



圖 3.2 新進員工訓練情形

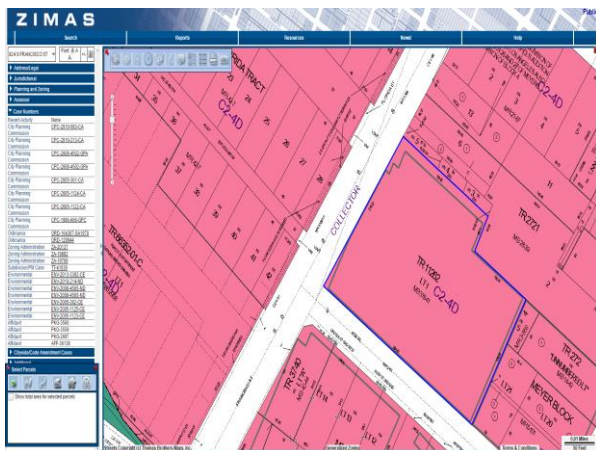


圖 3.3 Zimas 系統介面

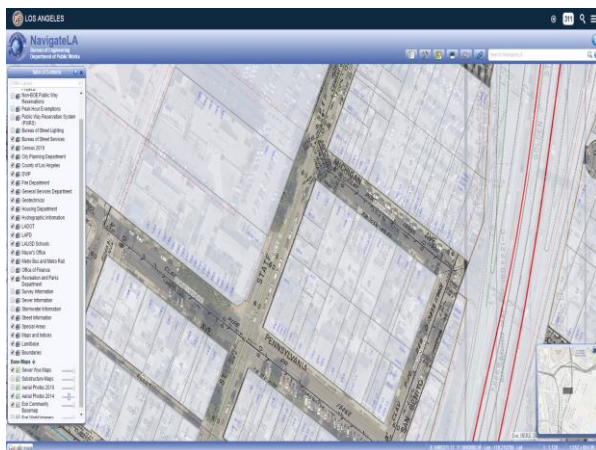


圖 3.4 Navigate LA 系統介面



圖 3.5 洛杉磯市區工地現況照片（一）



圖 3.6 洛杉磯市區工地現況照片（二）

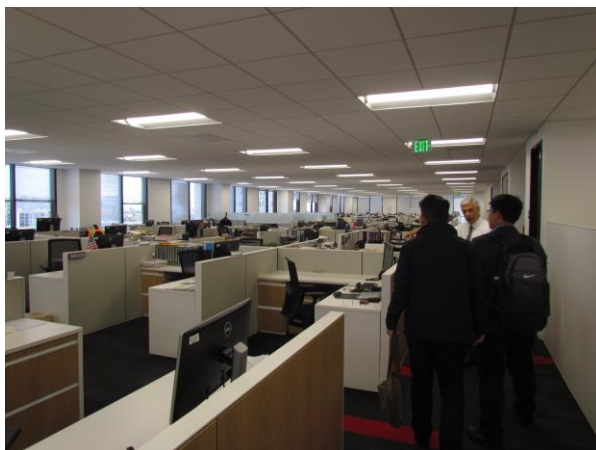


圖 3.7 辦公環境



圖 3.8 與洛杉磯市政府建築安全局代表合影

第二節 洛杉磯國際機場翻新工程

洛杉磯國際機場 (Los Angeles World Airports) 佔地 3,425 英畝，分成國際航廈 (Tom Bradley International Terminal) 及國內航廈 (Terminal 1-8)，Greg S. Campbell 局長表示洛杉磯國際機場管理局是負責機場的運作管理、工程監督管理及驗收，在機場所得的營業盈餘，須上繳加州州政府，並經加州州政府年度預算編制提撥經費給機場新建及維護修繕。並介紹過去十年來洛杉磯國際機場重大建設工程，如航廈及機場跑道的翻新與增建、機電設備的更新等，在申請開發過程中，須向周遭居民進行公聽說明，俟協調達成共識後，始得後續開發，過程耗時冗長。

局長亦提出洛杉磯國際機場現正進行公共設施更新工程計畫 (Landside Access Modernization Program, LAMP)，包含自動導軌接駁電車 (APM)、中央航站區 (CTA)、聯合汽車租賃設施 (ConRAC)、兩座新航廈及機場附近路段的翻新工程等，計劃花費 50 億美金，預計在 2023 年完工，以解決機場周遭交通長期壅塞的問題，我們亦請教局長在面對龐大載運量所產生的民怨處理流程，表示目前均轉交給各業務機關處理，訪談過程如圖 3.9 至圖 3.10。

後續由 YC Wang 工程師帶領導覽參觀洛杉磯國際機場，挑高空間頂部採用巨型鋼架並設立天窗，使用透明玻璃替代牆造，將陽光引入室內，減少用電燈耗；在國際航廈 (Tom Bradley International Terminal) 及國內航廈 (Terminal 3 及 Terminal 4) 間新建聯通道方便旅客轉機；機電部分 (電梯、手扶梯等部分) 皆定期維修更新，參訪過程如圖 3.11 至圖 3.14。



圖 3.9 Greg S. Campbell 局長

分享洛杉磯國際機場申請許可經驗



圖 3.10 與 Greg S. Campbell 局長合影



圖 3.11 YC Wang 導覽機場大廳



圖 3.12 機場大廳現況照片（一）



圖 3.13 機場大廳現況照片（二）

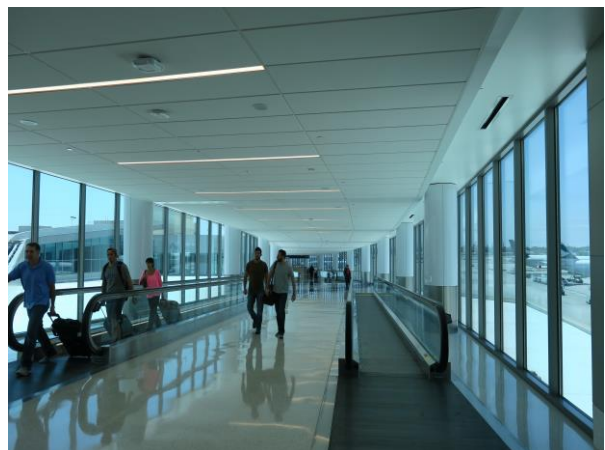


圖 3.14 機場現況照片（三）

第三節 KOA 交通運輸規劃工程公司

KOA Corporation 成立於 1987 年，係加利福尼亞州最大的交通運輸規劃工程公司，在加州設有五個辦事處，由土木及交通工程技師提供公路交通、信號流量、停車場空間等專業規劃。我們與林錫智總裁相談甚歡，淺談新北市五股區快速公路臺 65 線與國道五股交流道開道匯流處之車流壅塞問題，如圖 3.15 至圖 3.16。

後續由建設業務發展部 Kevin Higgins 經理帶領參觀工地，首先係滯洪池工程及 Orangewood 公園新建工程，現場已完成邊坡部分現正混凝土養護中，因加州長期面臨乾旱問題缺水，經理表示只能採用回收水澆置，如圖 3.17 至圖 3.20。另位 W Katella 大道上第二期 Anaheim 會議中心新建工程，如圖 3.21 至圖 3.22 所示，為斜撐構架與韌性抗彎矩構架合用以抵抗地震力的二元系統，屬耐震結構（Earthquake Resistant Structure），當建築物受到地震力時，利用建築構材本身的彈塑特性，在安全地支持鉛直荷重下，吸收消耗地震能，容許建築物部分損毀。圖 3.23 至圖 3.24 是第一期 Anaheim 會議中心前的大廣場，過去係由 KOA 負責施工監造，現況已完工，提供 10 萬平方英尺的戶外活動空間，常年舉辦各種活動，提供行人休憩。



圖 3.15 林錫智總裁分享交通規劃經驗



圖 3.16 與 KOA 代表合影



圖 3.17 工地現況照片（一）



圖 3.18 工地現況照片（二）



圖 3.19 工地現況照片（三）



圖 3.20 工地現況照片（四）



圖 3.21 工地現況照片（五）



圖 3.22 工地現況照片（六）



圖 3.23 廣場施工照片

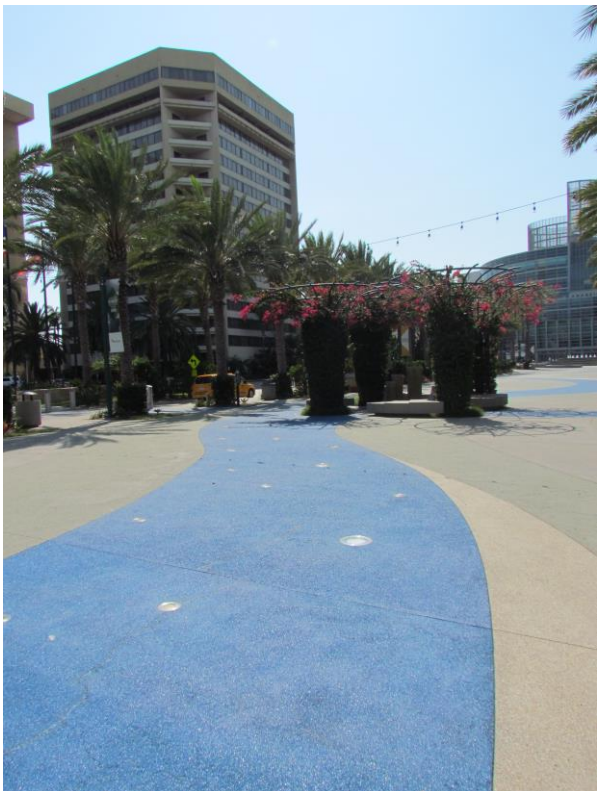


圖 3.24 廣場現況照片

第四節 蓋蒂中心

蓋蒂中心（Getty Center）係由 Richard Meier、Robert Irwin 及 Laurie Olin 建築師設計，園區包含蓋蒂博物館、蓋蒂研究協會、蓋蒂保護協會及蓋蒂基金會，兼具公共及私有建築，以獨特建築外觀及園林造景聞名，園區內植物色彩繽紛與建築群相映成趣，稱之「園林式的雕塑，堪稱藝術品」。蓋蒂致力推動文化及環境發展，自 2001 年透過替代性交通獎勵、園林設計、創新照明方案及廢棄物回收利用，已將能源消耗降低百分之十，2005 年更成為第一個被美國綠建築協會認證綠建築評分認證系統（LEED）的建築。

拜會中由資本部 Johan Uyttewaalt 主任及設施部 Michael G. Rogers 主任接見，如圖 3.25，介紹蓋蒂中心歷史環境，我們亦向蓋蒂中心請教過去申請開發許可的流程？擔任社區與政府事務部 Maya Zutler 協調員表示在申請過程中，須與周遭居民進行公聽說明，俟協調達成共識後，始得後續開發，過程耗時冗長。舉例來說，裝設太陽能板發電雖屬環保方式，惟過去召開公聽會後，居民共識覺得蓋蒂中心不適合裝設，會影響建築美感，故取消該項計畫。

後續工程維護部主管 John Donohoe 導覽蓋蒂中心機電設備系統，說明蓋蒂中心為典藏展覽作品，須置於恆溫恆濕的環境，不因遊客多寡及日夜溫差等因素，影響保存環境，故訂定能源管理計畫，如空調風管採用泡棉及鋁管包覆、分區控制照明系統、感應照明燈等減能減碳措施，如圖 3.26 至圖 3.29，另圖 3.30 至圖 3.31 為防火閘門及緊急發電機；接續由 David Singleman 導覽蓋蒂博物館，說明園區為降低停車場空氣悶熱的情形，在地下室停車場上方佈滿植物，降低建築內部的熱氣，稱之「綠色屋頂」，如圖 3.32 至圖 3.33，園區亦引進比較抗旱的植物並運用灌溉技術，將用水降低了百分之 30 以上，如圖 3.34，並在博物館畫廊上方使用電腦控制的百葉窗調节日光，將白熾燈替換成小熒光燈，提高百分之 80 以上的效能，如圖 3.35，種種作為推動蓋蒂中心成為綠建築及永續節能設計模範。

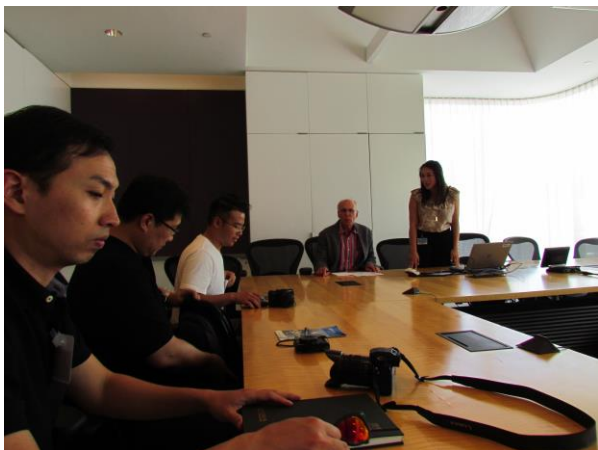


圖 3.25 蓋帝中心代表分享申請許可經驗



圖 3.26 園區機電設備



圖 3.27 空調風管



圖 3.28 分區控制照明系統



圖 3.29 感應照明燈



圖 3.30 防火閘門



圖 3.31 緊急發電機



圖 3.32 David Singleman 導覽蓋蒂博物館



圖 3.33 地下室停車場上方佈滿植物



圖 3.34 園區抗旱植物

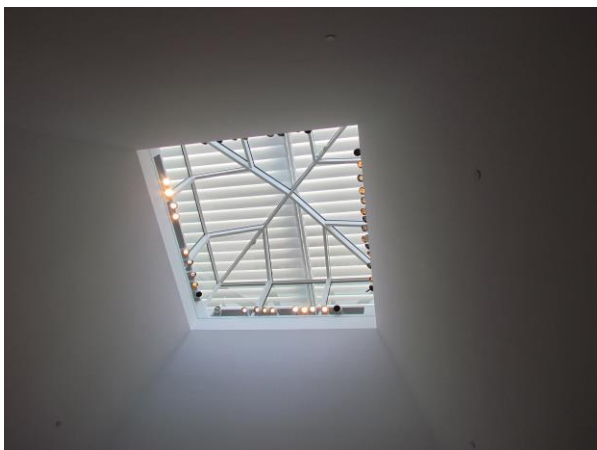


圖 3.35 畫廊上方使用電腦控制的百葉窗

第五節 建築藝術設計

一、迪士尼音樂廳(Walt Disney Concert Hall)係由 Frank Gehry 建築師設計，於 2003 年啟用，音樂廳空間擁有最佳的音響效果，外觀造型前衛，採用金屬片狀屋頂，惟隨著日照光源反射，過去也因為產生的眩光擾人，迫使表面金屬片噴砂處理，降低反射的光源，現況如圖 3.36 至圖 3.37。



圖 3.36 迪士尼音樂廳現況（一）



圖 3.37 迪士尼音樂廳現況（二）

二、當代美術館（Broad）外觀採蜂巢狀造型的玻璃纖維混凝土外牆，強調自然採光的藝術展示空間，其中玻璃纖維混凝土具有薄、抗撞、隔音、防潮、耐酸雨、耐風化及施工快速等多重優點，目前多用於建築物外牆版等非主結構部分，現況如圖 3.38 至圖 3.39。

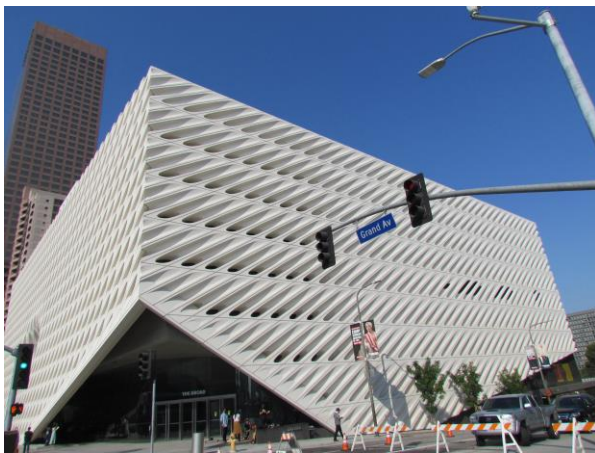


圖 3.38 當代美術館現況（一）

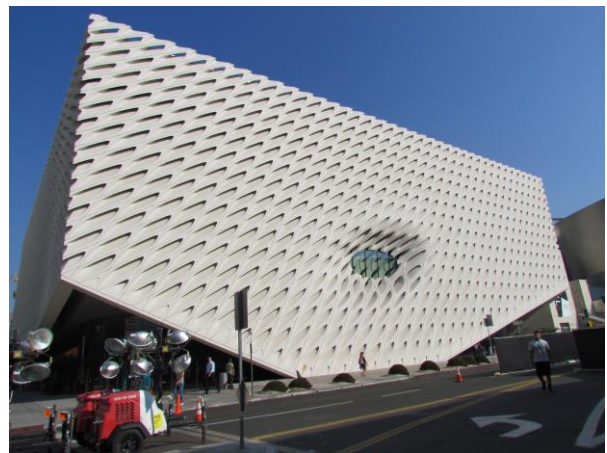


圖 3.39 當代美術館現況（二）

三、洛杉磯聖母教堂（Cathedral of Our Lady of the Angels）係由 Rafael Moneo 建築師設計，教堂建築大量使用雪花石膏，取代傳統營建材料，營造柔和的光線，現況如圖 3.40 至圖 3.41。

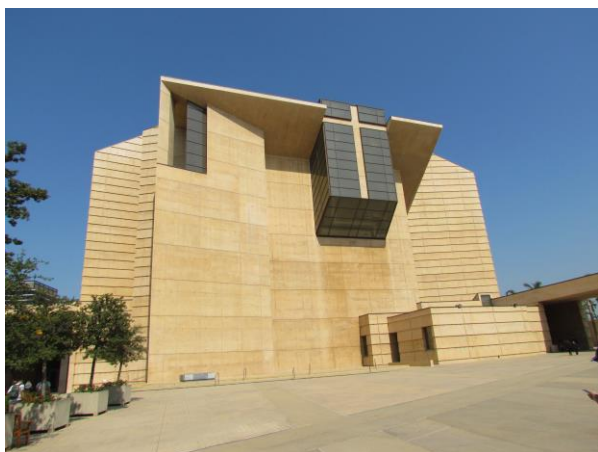


圖 3.40 洛杉磯聖母教堂現況（一）



圖 3.41 洛杉磯聖母教堂現況（二）

四、沙克生物研究中心（Salk Institute for Biological Studies）分立廣場二旁，是對稱的清水混凝土立面，廣場鋪滿白色的大理石，中央有一尺寬的水道，稱之 Stream of life，象徵生命的泉源永無止境流至太平洋，現況如圖 3.42 至圖 3.43，是世界頂尖生物科學研究中心，亦是世界現代建築史上名作。



圖 3.42 沙克生物研究中心現況（一）



圖 3.43 沙克生物研究中心現況（二）

第四章 建議

透過本次拜會與參訪，我們學習到兩國之文化差異，也因此歸納出一些可以學習的方向，可以做為未來施政或改進之參考。

一、人力資源管理：

（一）業務分工

藉由洛杉磯市政府建築安全局參訪經驗，代理檢查員的現勘檢查，可以減少公部門承辦人員外務時間，有效處理行政庶務，礙於本國公務機關人事制度，本局自辦受訓考試，聘請合格實授的檢查員代替本局至施工現場檢查方式有待評估，建議可以就業務分工的概念，可利用具有建築師或專任工程人員資格同仁負責檢查，統籌處理能力佳同仁負責行政，進而培養同仁現場實務經驗或處理專案業務能力，如此一來，檢查人員可密集安排檢查，無須擔心行政處理時效部分，比照建築安全局效率，從預約檢查到完成只須 24 小時；另行政部門，貫注處理專案事務，可期迅速將成效展現出來。

另建議在現有編制下作組織調整，由數位熟悉各科業務同仁處理跨科業務，或許能讓機關內部運作更為順暢，進而提升行政品質與效率。

（二）專業培訓

按目前臺灣國家考試制度，及格錄取分發到各單位，將由各輔導員個別教導新進同仁，長期下來造成各承辦人員審查標準不一，為人詬病之處。為改善此情形，建議各業務單位可以針對新進同仁統一指導，由資深同仁或聘請專業公會委員解說現勘檢查及書面審查注意事項，另亦建議定期召開相關訓練課程，精進同仁專業素養。

（三）便民服務

洛杉磯市政府建築安全局貼心的星期六檢查，讓我們看到便民服務沒有界線。建議可以由各科室同仁發揮所長，利用服務中心設立櫃檯輪值，提供市民諮詢建管問題，或將現正推行的行動工務局偏鄉駐點服務納入各科業務，辦理法令宣導講習會，導正民眾於建築物各生命週期上管理的正確觀念，建置全面性服務大隊，打造新北市「零死角」建管行政服務。

二、建管申請制度（含跑照制度）：

（一）召開公聽會

本次參訪舊金山及洛杉磯各業務單位，皆得知在開發前開發商須與周遭居民及社會團體召開有關交通、環保、社會等議題之公聽會，宣導構想及承諾，對居民及社會團體關心的議題溝通協調，此法有效降低日後居民及社會團體對開發商的輿論，係一個公開透明的開發過程。為減少類似本市新店區台北小城社區及大學詩鄉社區內，建築執照核發質疑案，建議針對山坡地建築執照案件，可借鑑舊金山及洛杉磯經驗，導入公聽說明程序，於建造執照核准前由開發商向開發基地一定範圍內之居民及社會團體舉行說明會，提供雙向溝通平台，將民眾有不清楚之處作相關說明，此措施雖可能增加案件開發期程，但預期可減少核發建築執照後之相關陳情或申訴案件，以減少社會成本及政府投入反覆處理類似案件之情形。

（二）代辦制度

由舊金山、洛杉磯的建管機關及 SOM 建築設計事務所訪談經驗得知，美國較著重在都市設計審議、環境影響評估審查及公聽會等前置作業，過程較耗時且更冗長，而建管部分中的執照發放及施工過程等，因計畫皆已定案，花費時間較短。開發商一樣有委請代辦業者幫忙，協助核對圖說及資料，代辦業者亦分不同規模，部分業者指派具建築師資格人員代辦，減少政府部門及開發商雙方在溝通上產生的誤解，部分委託律師陪同辦理，因應與政府間法令適用之疑義，少數自行辦理，存在良莠不齊的情形，在官方管理上目前亦無相關管理機制。以洛杉磯市政府建築安全局正進行中的專案部門（ICM）及快速許可證（Express Permits）專案為例，政府亦努力輔助市民在建管申請流程更為便民，減少代辦的情形。

為提昇行政效率，建立申請人與政府間溝通橋樑，本局於 104 年 8 月 13 日建管即時通正式上線對外開放，申請人可綁定手機號碼，並點選建管即時通系統網址連結查詢有關使用執照案件相關申辦進度與相關審查意見等訊息，輔以手機 APP 功能告知申請人，使案件陳判過程透明化，方便申請人得以透過網路即可瞭解案件辦理進度，降低申