

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部公路總局。

貳、案由：為交通部公路總局辦理「玉里長濱段公路新建計畫」，因路線選擇一再變更致測量作業遲未完成，影響後續用地取得、工程設計及發包作業；細部設計作業未考量原環境影響評估承諾事項，致再辦理環境影響差異評估分析，造成整體計畫執行進度落後近百分之九十；另經費不當流用，提報預算執行率不實，規避獎懲等，均有違失，爰依監察法第二十四條提案糾正。

參、事實與理由：

- 一、公路總局辦理測量定線作業因路線選擇一再變更，致測量作業遲未能完成，影響後續用地取得、工程設計及發包等作業，造成計畫進度嚴重落後，核有違失
- (一) 查本計畫測量定線作業由鼎業工程顧問有限公司承攬，契約金額 4,800,000 元，契約工期 240 日曆天（不含甲方審查日期），工作內容包括路線規劃選線、路線測量與路線設計（包括路線平面、縱斷面、橫斷面）、路權設計等。八十五年二月二十三日簽約，同年三月六日開工，於八十八年十二月二十二日竣工，八十九年一月二十五日完成驗收，展延工期 43 天，原契約金額 4,800,000 元，變更追加 855,475 元，結算金額 5,655,475 元。
- (二) 又查鼎業顧問公司測量期間，前後計辦理四次現場勘查及六次路線修正，雖依本案

測量委託合約第八條工作期線第四點規定，甲方審定期間不計列工期，惟該六次修正情形，依據上述分析結果，均為公路總局對於本計畫路線遲未能確定路線中線、隧道洞口位置多次修正、隧道雙向或單向排水未能確定、隧道段地質鑽探遲未能委外辦理確定路線（隧道段地質調查及路線評估於八十九年三月七日完成）、部分路段挖填方原則未能確定、路線縱坡多次修正等原因，致多次改線修正，影響測量作業，自八十五年三月六日測量作業開工至八十九年一月二十五日完成驗收，計三十年十個月，較原契約工期240日曆天延後數倍，後續用地取得、工程設計及發包作業等作業隨之延後，嚴重影響計畫整體執行進度至鉅，該局辦理本計畫測量定線作業核有效能過低情事。

二、測量定線作業與後續細部設計未考量原環評承諾事項，致增辦環境影響差異評估分析，影響計畫執行進度，洵有疏失

- (一) 查公路總局於八十二年七月八日委託中鼎工程股份有限公司辦理本計畫相關環境影響評估服務工作，該公司於八十三年八月完成環境影響評估說明書，經台灣省政府交通處函送（八十二年八月十八日八三交字二第四一五二五號函及八十四年五月六日八四交二字第一九七九五號函）台灣省政府環境保護處審查，經該處審查後（八十四年八月十九日八四環一字第五五八四〇號函復審查結論），於八十四年十月修正完成環境影響評估說明書定稿本提送省環保處備查（公路局八十五年一月四日局規字第842911-198號函及省交通處八十五年一月十五日八五交二字第0一五一八

號函)，經省環境保護處八十五年一月二十日八五環一字第八五七五號函復備查。

- (二) 有關本計畫棄土問題，列於上述審查結果結論四：「本計畫棄土約三十萬立方，請依營建廢土處理方案及相關法令辦理。」依據環境影響評估說明書定稿本本計畫棄土量約 20.8 萬立方公尺，大部分來自隧道開挖之棄渣，對於棄土場址之規劃乃利用航照圖判釋，對棄土場作初步篩選，再於野外調查時考量地質、地形坡度、邊坡穩定性及植生密度等因素，於隧道東、西洞口附近各選定一處棄土場，隧道東口棄土場以幾卡拉袋坡谷較適合，約可容納土石方 35 萬立方公尺，隧道西口棄土場於吧支微東側、海岸山脈之陡坡與丘陵交界處較適合，約可容納土石方 13 萬立方公尺。
- (三) 又查相關路線定線等測量工作於八十九年一月二十五日完成後，各標別續辦理後續細部設計及發包工作，惟於台東端 10K+480 - 12K+120 段部分，於九十年八月完成細部設計後，因剩餘土石方達 1 萬立方公尺，擬增設棄土場一處，致產生本計畫是否應提出環境影響差異分析報告問題。其後辦理過程如上述環境影響評估差異分析办理流程，最後雖以檢討全線設計方式以減少土方量，隧道東側部分利用各標別土方交換方式達完全挖填平衡，東側剩餘土堆置場取消，東側洞口出土利用作為東側引道路基填方，另隧道西側部分則將剩餘土外運至南通土資場等方式辦理，於九十二年九月十七日經環保署環境影響評估審查委員會第 110 次會議決議通過。
- (四) 經查九十年八月至九十二年九月辦理環境影響差異分析期間，全線工程均無法施工，主要原因為八十九年一月二十五日完成之測量定線及其後各標之設計工作，均

未能依據原環境影響評估說明書內承諾本計畫僅隧道棄土量約 29.8 萬立方公尺，及對於棄土場址之規劃之承諾事項，作為辦理測量定線及工程細部設計之重要考量，致增辦環境影響差異評估分析，及細部設計期間台東端仍需辦理改線重新發包測量工作，公帑支出 1,433,250 元及 640,000 元，合計 2,073,250 元，核有違失。

三、計畫進度嚴重落後，經費不當流用，預算執行率偏低，核有未恰

- (一) 查本案興建路線自鼎業工程顧問公司八十七年六月十七日提送測量成果圖及樁位後，其後又辦理四次路線修正，迄八十八年十二月二十二日始完成測量定線，其後又因工程棄土與原環境影響評估說明內容不符，經環保署審查決議本計畫尚未發包或施工中之各標，需俟環境影響差異分析審查通過方可施工，致總建設經費二十二億二千五百萬元，迄九十二年度止，祇編列預算五億九千五百九十六萬元（26.78%），僅執行二億一千八百一十萬餘元（36.59%）。
- (二) 期間八十八年度依「台灣省政府功能業務與組織調整暫行條例」第十條規定：「配合省政府功能業務與組織之調整，有關本省與其所屬機關：各項預算之執行：各款預算經實際執行結果無法因應時，行政院得視需要情形，在中央及本省原列相關預算內調整支應：」將當年度未執行數一億三千八百四十萬元，交由台灣省政府統籌支應原台灣省政府公共設施保留地取得計畫還本經費及全民健保短編經費。又在上開工程路線規劃及棄土未獲解決前，該局於八十八年下半年及八十九年度、九十年年度復繼續編列預算八千萬元及二億元，亦因預算無法執行，各該年度分別逕自辦理

流用二千六百萬元至基隆暖暖至宜蘭大溪段改善計畫、及流用一億七千九百二十二萬餘元至吉安壽豐地區台九丙等道路改善等計畫，各佔該年度原編預算八千萬、二億元之32.50%、89.61%。

- (三) 綜上，本案係屬執行中之計畫且仍處開辦階段，有無賸餘數應尚難以確定，該局逕將所編預算流用至其他計畫，核與預算法第六十三條：「各機關之歲出分配預算，其計畫或業務科目之各用途別科目中有一科目之經費不足，而他科目有賸餘時，應按中央主計機關之規定流用之。」及八十八年度台灣省單位預算及附屬單位預算執行要點第十七點（八十八年下半年及八十九年度、九十年中央各機關預算執行要點第十九點）：各機關經常門及資本門各分支計畫，如一支計畫之經費不足，而同一工作計畫內之他分支計畫有賸餘時，可互相流用；及行政院八十八年九月十三日台（八八）實授二字第0八七三九號函：「八十八年度原台灣省政府及所屬各機關決算賸餘調整作業方式：一、八十八年度原台灣省政府及所屬機關調整金額，為各機關計畫項下每一用途別原編單位決算賸餘數連同保留款核定刪減數未撥款部分，扣除當年度審計部台灣省審計處剔除經費應繳庫數及當年度支付押金或材料未收回數，仍超過萬元者部分，作為調整金額，以償還原台灣省政府公共設施保留地取得計畫還本經費及全民健保短編財源」之規定不合。

四、公路總局提報預算執行率不實，顯有規避懲處之嫌，洵屬不當

- (一) 查本計畫屬行政院公共工程委員會列管一億元以上公共建設計畫，依據「行政院暨

所屬各機關計畫預算執行考核獎懲作業要點（八十四年八月四日生效，九十年十月二十三日停止適用）「第四條第二項及」行政院所屬各機關執行公共建設列管計畫人員獎懲要點（九十年八月二十三日生效）「第四條第二項規定，預算執行率未達90%者應受懲處。

- (二) 經查公路總局提報八十八年下半年及八十九年度（合計）及九十年年度可用預算數分別為11,110,000 元及3,854,000 元，年度執行數分別為04,620,000 元及73,083,000 元，年度預算執行率（可用預算數已扣除流出經費）分別為4.16 %及98.96 %，惟該各年度均有經費不當流用，已如前述。若將該等流出經費計入可用預算數，八十八年下半年及八十九年度（合計）及九十年年度可用預算數分別為137,110,000 元及53,074,000 元，則當年度預算執行率僅有6.30 %及8.88 %，顯不符前開規定，公路總局顯係為規避上開懲處提報不實之預算執行率，洵屬不當。

綜上所述，交通部公路總局辦理「玉里長濱段公路新建計畫」，因路線選擇一再變更致測量作業遲未完成，影響後續用地取得、工程設計及發包作業；細部設計作業未考量原環境影響評估承諾事項，致再辦理環境影響差異評估分析，造成整體計畫執行進度落後近百分之九十；另經費不當流用，提報預算執行率不實，規避懲處等，均有違失，爰依監察法第二十四條提案糾正，送請行政院轉飭所屬確實檢討並依法妥處見復。

提案委員：柯明謀

郭石吉

中 華 民 國 九 十 三 年 六 月 日