

## 糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部公路總局暨所屬第一區養護工程處。

貳、案由：交通部公路總局暨所屬第一區養護工程處辦理「台四線 9K+360—10K+810 段公路高架橋新建工程」，事前未能妥善規劃設計，事後未能有效掌握工期，亦未依規定辦理核延工期，肇致該工程嚴重延宕，顯有重大疏失。又該局第一區養護工程處未以書面方式通知原顧問公司終止契約，而另案再委託嘉天顧問公司辦理測量、設計，核其程序亦有疏失。爰依監察法第二十四條提案糾正。

參、事實與理由：

一、交通部公路總局（原台灣省交通處公路局，精省後改隸交通部公路局，下稱公路總局）暨所屬第一區養護工程處（下稱一工處）辦理「台四線 9K+360—10K+810 段公路高架橋新建工程」，事前未能妥善規劃設計，事後未能有效掌握工期，肇致該工程嚴重延宕，執行績效欠佳，顯有嚴重疏失：

（一）規劃設計時未與交通部台灣區國道高速公路局（下稱高公局）及桃園縣政府溝通協調工程銜接介面及用地取得等事宜，核有未當：

1、查「台四線 9K+360—10K+810 段公路高架橋新建工程」之計畫係依據七十九年六月八日「南崁新市鎮一號道路與台四線交叉路口高速公路南崁交流道交通改善方

案」研商會議結論，為疏解南崁新市鎮一號道路（即今經國路）大量進出高速公路之貨櫃車，有效解決南崁交流道附近交通擁擠阻塞現象，並列於八十二年度政府重要經建投資計畫之「南崁交流道高架陸橋新建計畫」內。又查一工處於八十一年七月二十日與中澳工程顧問有限公司（下稱中澳顧問公司）訂定「台四線 9K+300—10K+810 段公路高架橋新建工程」之測量及設計合約，該工程於八十二年五月三日設計完成，同年六月二十二日由誌興營造廠有限公司以九〇、七〇〇、〇〇〇元得標，同年十月二十六日開工，其合約工期為四〇〇日曆天。

- 2、惟查開工後因高公局反映路線規劃欠佳，嗣於同年十一月十八日召開「中山高速公路桃園交流道配合台四線拓寬工程匝道外移設計相關事宜協調會」，其會議結論略以：「（一）台四線經國路口採高架方案，高公局認為交織長度不足，將形成另一交通瓶頸，導致高速公路及地區交通嚴重阻塞。（二）高速公路上下交通量龐大，高公局建議消除交織，採用高架直接銜接高速公路匝道方式處理。（三）如公路總局委託顧問公司研析不採高架亦能有效解決交織問題，則請將分析資料先送高公局研議無誤後，再行辦理施工。（四）經費待設計案確定後同意合理分擔，高公局配合款於八十五年度編列，但如需提前辦理，則請公路總局先行墊款支付。（五）若採高架銜接匝道案，設計及施工均難以分開辦理，建議統由公路總局辦理。」
- 3、復查該工程八十二年度重要經建投資計畫（台四線改善及新建計畫）中，第壹項「南崁溪橋至竹圍段公路拓寬改善暨南崁交流道高架陸橋新建計畫」之第五點「資金

籌應」已載明：「∴9K+360—10K+810 路段高公局已辦理土地徵收，取得都市計畫用地（四十至六十公尺寬），故所需經費中已減列上述用地徵購費∴」，惟查工程開工後始發現未完成地上物徵收補償。又依據公路總局八十五年二月五日新八五—二三六—二—一號函說明略以：「∴二、∴惟於開工後因桃園縣政府辦理之地上物徵收補償未完成，致無法全面施工，惟能就無地上物可施工部分先行局部施工，該可施工路段於八十三年六月二十日全部完成，因地上物補償費仍未發放，故於同年月二十一起停工，局部施工期間擬以估驗款計算工期。三、本工程兩側房屋及附屬建物補償清冊桃園縣政府於八十三年四月二十日函送一工處，補償費該處亦於同年五月二十日撥交該府，惟因該項補償費是否與高公局於六十年徵收補償費發放有否重複確實查證困難，故延至八十四年六月九日始第一次發放補償費，復於同年八月二十五日第二次發放補償費。」

4、綜上，公路總局暨所屬一工處辦理「台四線9K+360—10K+810段公路高架橋新建工程」原為解決南坎交流道附近交通擁擠阻塞現象，設計完成後經高公局指出「交織長度不足，將形成另一交通瓶頸，導致高速公路及地區交通嚴重阻塞」，復因原核定計畫誤認桃園縣政府已取得用地，而減列用地徵購費，俟開工後始發現未完成地上物徵收補償，致開工後即需辦理變更設計而停工。顯見該工程規劃設計時未與高公局及桃園縣政府溝通協調工程銜接介面及用地取得等事宜，核有未當。

（二）辦理變更設計之公文層層核轉缺乏效率，又該工程用地取得及相關管線遷移而曠日

費時，應予檢討改善：

- 1、查公路總局於八十三年七月二十五日以新八三一—二三六—二—五七號函請一工處自行依規定辦理委託測量、設計手續，嗣一工處另案於同年十月二十七日與嘉天工程顧問有限公司（下稱嘉天顧問公司）訂定「台四線 9K+360—10K+810 段公路高架橋銜接高速公路匝道工程」之測量及設計合約。該公司分別於八十三年十一月三十日、八十四年三月四日及五月二十日提送初步設計、細部設計及修正之施工預算書、圖，經一工處於八十四年五月二十二日召開該工程復工協調會。
- 2、惟查該工程自八十三年六月二十一日起至八十五年五月三十一日止，全面停工長達七百十一日，除因前揭顧問公司辦理變更設計作業外，另一工處中壢工務段於八十四年五月二十七日將變更設計書、圖函報一工處轉陳公路總局於同年六月二十九日將變更設計核轉台灣省交通處及台灣省審計處（下稱審計處）審核，經審計處核提二次審核意見，嗣一工處分別於八十五年一月二十四日及同年四月十五日查復說明，核其作業過程均由公路總局以公文函轉一工處轉交中壢工務段查復，復由中壢工務段再層層核報，致延至八十五年八月三十日始由審計處函復「備查」。
- 3、另詢據公路總局略以：「變更設計作業需經與高公局討論定案；俟變更設計核准後，本應通知承商進場施工，但因計畫寬度已增加，必須由桃園縣政府重新辦理徵收土地及地上物補償事宜。現場居民原已反對興建高架橋，今再增加寬度，居民更加反對抗爭；又施工地區位處交通流量龐大之南坎交流道旁，交通維持不易

使施工更形艱困，且本道路原有管線眾多（計有台電、中華電信、自來水、中油及瓦斯公司等）協調不易。」云云，益證，公路總局暨所屬一工處辦理「台四線SR+300—10K+810段公路高架橋新建工程」變更設計之作業程序，公文層層核轉缺乏效率，又該工程辦理用地取得及管線遷移曠日費時，應予檢討改善。

（三）未能積極審查承商提送伸縮縫型式，致延宕工程期程，核有疏失：

- 1、依據該工程施工說明書二二一節「橋面伸縮縫後裝施工法」及設計圖號SH—04四說明事項規定，橋面伸縮材料及施工方式應先經工地工程司核可後始得施工。查承商（誌興營造廠有限公司）以八十七年二月三日（八七）誌台字第〇〇二號函，檢送伸縮縫（SHO—BONDS—110）之施工圖及計畫書予一工處中壢工務段核備，該段於同年四月二十七日函報一工處於八十七年五月五日以八七一工工字第八七〇八七六三號函復承商所提送之伸縮縫材料與設計圖示不同。
- 2、承商復以八十七年六月四日（八七）誌台字第〇〇四號函復一工處，有關原設計圖標示之伸縮縫材料參考品牌SHO—BOND MID—50及MIS—50，經台灣總代理表示已無此種型號，且檢附SHO—BOND日本原廠說明。經一工處中壢工務段於八十七年六月十六日函報一工處以八十七年七月二十九日八七一工工字第八七一五四〇八號函轉請設計顧問嘉天顧問公司於八十七年八月四日以嘉工字第八七六四號函復，略以：若承商提送之型式符合設計圖示規格及檢具相關合格文件，當可使用等云。嗣一工處於同年八月二十日復以八七一工工字第八七一七六三四號函請嘉

天顧問公司明確說明，經該顧問公司以同年九月十一日嘉工字第八七八四號函復，依據承商擬採用之新型伸縮縫伸縮量達十公釐，應符合設計原意，惟應檢具伸縮縫相關文件及試驗資料佐證。案經一工處於同年九月二十四日八七一工工字第八七二一三八五號函請該處中壢工務段儘速辦理橋面伸縮縫施工事宜。

3、嗣承商以本案伸縮縫之型式，一工處未依投標文件及設計圖說規定辦理，致權益受損為由，提請行政院公平交易委員會處理，該會以八十八年八月十三日（八八）公處字第○九五號函復處分書略以：被處分人（一工處）於本案招標文件及合約所附橋面伸縮縫圖說中誤植舊型號用供廠牌參考之行為，已造成妨礙特定廠商競爭利益，誤導交易相對人選擇權益、增加交易相對人交易成本及影響橋樑伸縮縫產品市場交易秩序等，違反公平交易法第二十四條規定。綜上，本案自承商提出橋樑伸縮縫申請，迄核准同意施工期間長達二九七日，另承商據以要求自八十七年七月五日至八十七年十二月二十三日，合計展延工期一七二日，顯係公路總局未能積極依約審查承商提送伸縮縫型式，致延宕工程期程，核有疏失。

（四）辦理工程驗收作業費時冗長、缺乏效率，且驗收之查驗紀錄未盡確實，顯有疏失：

1、依據行政院公共工程委員會八十六年七月十五日（八六）工程管字第八六○七三一九號函頒「公共工程驗收作業要點」第五點規定：「工程竣工後：主辦工程機關應於工程竣工後三十日內辦理初驗；如有缺點時，主辦工程機關應書面通知承商限期改善完成，並報請複驗；限期內未改善或改善不完全者，應依契約規定辦理。」

復按政府採購法施行細則第九十三條、第九十五條、第一百零一條對於驗收期程分別有「採購之驗收，有初驗程序者，初驗合格後，除契約另有規定者外，機關應於二十日內辦理驗收，並作成驗收紀錄」、「有特殊情形必須延期者，應經機關首長或其授權人員核准」、「工程採購之驗收須填具結算驗收證明書或其他類似文件者，機關應於驗收完畢後十五日內填具，並經主驗及監驗人員分別簽認」之明文規定。

2、查該工程八十八年一月三十一日完工後，一工處中壢工務段於同年二月十日辦理通車前會勘，復於同年三月八日起層層核報第二次變更設計，又經退回修正後，交通部始於同年九月十七日核准。一工處於同年十二月十日派員初驗，分別於八十九年一月三日、三月二十三日、五月四日三次赴現場初驗，期間四度通知承商修正缺失，復於同年七月二十八日辦理初驗缺失改善之複驗。初驗完成後，一工處於八十九年八月十四日將初驗資料陳報公路總局派員辦理正式驗收，迨同年十月十九日公路總局始辦理正式驗收，另於九十年八月二十八日方填具結算驗收證明書。

3、惟查一工處辦理該工程三次初驗及公路總局辦理複驗之紀錄，各期初驗對於前次所發現之缺失均未記載其查核及改善情形說明，僅於八十九年七月二十八日之初驗複驗紀錄記載：「現場缺失已改善完畢，可改善可修正部分均已改善補正」等語，亦未記載詳細查驗項目及查驗經過，缺失項目為何及有無切實改善均不得而知。

綜上，承商申報竣工後三百三十七日一工處始辦理第一次初驗，前後三次初驗及一次複驗，其改善日期均超過三十日，驗收期程共計二百九十四日，另正式驗收後三百十四日方填寫結算驗收證明書，核其驗收過程費時冗長、缺乏效率，且驗收之查驗紀錄未盡確實，均有嚴重疏失。

二、一工處未於變更設計後，要求承商修訂工程預定進度表，未有工程進度控管機制，造成工期嚴重延宕，亦未依規定辦理核延工期，均屬明顯不當：

(一) 依據該工程合約規定，承商應提送工程預定進度表，供工程進度控管之依據。經查本案工程於八十三年六月二十一日停工辦理第一次變更設計，於八十五年六月一日復工，一工處於八十五年十月二十三日與承商議價結果，計加帳四三、〇七一、〇二五元(約占原契約金額四七.三%)，其中含三十五項「新增項目」。惟一工處道竟未重新修訂工程期程，承商於復工後亦未修正預定進度表送甲方核備，自八十五年六月一日復工後進度管控措施闕如，致監造日誌僅登載承商每日施作進度，工期及進度核算均依承商實際施作情形填載，顯未發揮施工進度控管之機制，核有疏失。

(二) 又依據該工程合約第六條第四項規定略以：「如因工程變更：得按實際需要予以延長。因甲方供給材料供應不及或其他非乙方之責任而影響工期者，甲方應於監工日報逐日記載，並於半月報內予以統計，於影響工期之事實告一段落時主動予以分析核算延長工期」。查本案工程辦理三次工期展延之概要如次：

1、第一次展延工期：八十二年十月二十六日開工至八十三年六月二十一日停工期



間，因地上物徵收補償未完成，僅局部施工而展延七十九日，一工處至八十五年一月十七日始函報工期變更報告。

2、第二次展延工期：八十三年六月二十一日至八十五年五月三十一日停工期間辦理變更設計，展延工期七一一日，一工處至九十年二月二十一日始函報工期變更報告。

3、第三次展延工期：自八十五年六月一日復工至八十八年一月三十一日完工期間，因都市計畫圖與地籍圖不符須重新辦理徵收及管線遷移，延期三五二日；承商對橋樑伸縮縫型式之爭議，延期一七二日；因變更追加影響，依增加經費比例延長工期二一〇日，計辦理工期展延七三四日，一工處至九十年四月二十日始函報工期變更報告。

(三)綜上，一工處未於變更設計後，要求承商修訂工程預定進度表，且該工程辦理三次工期展延，均未依合約約定事項，於半月報內予以統計影響工期之事實告一段落時，主動予以分析核算延長工期，迨工程竣工後始辦理核延工期，除缺乏工程進度控管措施，造成工期嚴重延宕，亦未依規定辦理核延工期，均有不當。

三、一工處未以書面方式通知原顧問公司終止契約，又另案委託嘉天顧問公司辦理測量、設計，其委辦程序顯有欠當：

(一)依據行為時「各機關委託技術顧問機構承辦技術服務處理要點」(八十八年六月四日廢止)八十六年十二月十二日修正前原條文第十八條規定略以：「各機關委託技術顧

問機構承辦技術服務：應以邀請兩家以上之技術顧問機構予以評審比較選定，經選定後，再行議價或比價委辦。：辦理前項評審時，應由委託機關列明委託服務項目及有關條件，通知國內或國際具有經驗與信譽者參加，先提出服務『建議書』，予以評審比較作公正之選定，評審時應以『建議書之內容，技術顧問機構之信譽與經驗，受委辦計畫之專任主持人及其重要專任工作人員之學經歷及專長』等為重點：。」又依該工程委託中澳顧問公司設計之合約第六．三條之規定：「本工程甲方因故須停止設計，甲方得以書面通知乙方停辦，並按各期已完成階段應付費用的百分之八十給付乙方。」

(二)查該工程由一工處於八十一年七月十五日辦理甄選結果，以議價方式委託中澳顧問公司承辦測量、設計工作，費用計新台幣(下同)二、七一〇、〇〇〇元，該工程於八十三年六月二十一日停工時，工程進度為三九%。本案一工處辦理變更設計時，未依合約約定事項通知中澳顧問公司辦理變更設計，或以書面方式通知顧問公司停辦委託設計，迨本院九十一年十一月十一日約詢時，原委託設計案猶未予結案。又查一工處依據高公局之建議於八十三年四月九日函請該處中壢工務段督促顧問公司趕辦，中壢工務段復於同年五月三十一日函復，已由嘉天顧問公司規劃三方案，嗣並於八十三年六月一日提送丙案予公路總局審核，並經八十三年七月二十六日函復同意定案後，復於八十三年八月二十日函邀嘉天、邦嘉及益川等三家顧問公司，於文到一週內檢送服務建議書審議，經五位評審委員就服務建議書內容(六〇%)、計

畫之專任主持人及重要專任人員經歷及專長(一五%)、技術顧問機構之信譽及經驗(一五%)等三項評比，另簡報(一〇%)項目未加以評比，評審結果嘉天顧問公司均為第一名，並於八十三年十月二十一日議價成立後，以三、四〇〇、〇〇〇元決標。

(三)復查八十三年五月五日一工處中壢工務段重新編列委託測量、設計預算書之公路拓寬測量、設計數量均為三·九三公里，高架橋設計數量為一三、四二四平方公尺，係依據高公局提供增加匝道高架橋之數量，及由一工處代辦該局管轄範圍內之公路拓寬測量、設計數量八·一公里，高架橋設計數量一三、四二四平方公尺。經比對台四線 9K+360—10K+810 段前後二次(公路高架橋新建工程、公路高架橋銜接高速公路匝道工程)委託測量、設計之合約，其主要工作項目之單價與數量表列如次：

工作項目	公路高架橋新建工程(委託中澳顧問公司)		公路高架橋銜接高速公路匝道工程(委託嘉天顧問公司)	
	數量	單價(元)	數量	單價(元)
公路拓寬測量	一·五〇 (公里)	一四二、二〇〇	三·三九 (公里)	一一〇、五〇〇
公路拓寬設計服務費	一·一四 (公里)	一三五、九五〇	三·三九 (公里)	九六、〇五〇
高架橋設計費	七、二〇〇 (平方公尺)	二七二	一三、四二四 (平方公尺)	一五六

(四)有關審計部認有「委託設計工作未依契約規定辦理，核有浪費公帑，並涉有虛辦甄選」乙節，詢據公路總局查復略以：「有關委託設計重新發包部分，經重新檢討後，

認為確有必要，因原中澳工程顧問公司係設計於台四線與經國路口上設置一座高架橋，但經與高公局詳細討論後，再招商委託辦理的係高速公路南崁交流道匝道的全面改善及高速公路拓寬工程，經當時評估原顧問公司恐無能力續辦南崁交流道全面配合改善工程，故重新招商辦理。因原工程的鋼結構箱型梁已於工廠施作完成，為節省公帑，規定顧問公司重新設計時，需將已施作完成之鋼結構箱型梁全部使用於本工程內，故引用部分原設計之圖面，確有必要」，「台四線與南崁交流道銜接處交通壅塞甚為嚴重，該工程對交流道附近車輛進出影響重大，亟思儘速解決台四線銜接該交流道之規劃設計工作，將高公局所提桃園交流道設計縮影圖資料，轉請對快速公路規劃能力較佳之嘉天顧問公司（曾編有公路局快速公路規劃設計手冊）規劃台四線銜接中山高南崁交流道之最佳方案。」

（五）綜上所述，一工處依據高公局之建議，另案委由嘉天顧問公司辦理該工程測量、設計之工作，除公路總局轄管範圍內約增加道路長二·二五公里，另於高公局轄管範圍內增加八·一公里，按高速公路出入口匝道與台四線高架橋相交之公路設計工作屬特殊專業技術，故重新委託技術服務，及規定顧問公司將已施作完成之鋼結構箱型梁設計於該工程內等情事，尚難驟予歸責公路總局。惟公路總局一工處未依約書面方式通知原（中澳）顧問公司終止契約，而又於八十三年六月一日先洽嘉天顧問公司提送規劃解決方案函報公路總局審核定案後，於八十三年八月二十日始公開函邀嘉天顧問公司及邦嘉、益川二家顧問公司提送服務建議書，其委託技術服務之作業

程序實已流於形式，而有獨厚嘉天顧問公司之嫌，核其辦理程序顯有欠當。

綜上所述，公路總局暨所屬一工處辦理「台四線 9K+360—10K+810 段公路高架橋新建工程」，事前未能妥善規劃設計，事後未能有效掌握工期，亦未依規定辦理核延工期，肇致該工程嚴重延宕，顯有重大疏失。又一工處未以書面方式通知原顧問公司終止契約，而另案委託測量、設計之作業，先以嘉天顧問公司規劃可行方案函報公路總局審核，嗣經評審由該顧問公司取得優先議價資格，核其程序亦有疏失。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：**

中 華 民 國 九 十 二 年 二 月 十 一 日