

## 糾 正 案 文

壹、被糾正機關：臺南市政府。

貳、案由：臺南市政府辦理「古代戎克船復原重現計畫」未經詳實評估即增設船隻出海航行設施，致生主桅桿斷損事故，迄未修復及釐清責任，且未覈實審查保險理賠要件，相關修復費用難以獲得理賠；又於「船博物館及展示工程計畫」逕行增加施作工項而超出原預算規模，且建築本體工程未取得建造執照，即任由承商開工施作，嗣因結構設計不當而須辦理變更設計，造成工程停工而解約，核與原規劃目的未符，另相關採購卷證資料移交管理不善，皆有違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

本案臺南市政府於改制前（臺南市與臺南縣於民國【下同】99年12月25日起合併升格為直轄市，稱「臺南市」，以下皆稱市府）為結合安平舊聚落內歷史文化資產與內港優越之親水空間，打造安平港成為國際級綜合性港灣，於92年提出「安平港歷史風貌園區計畫」，並於該計畫列入「古代戎克船復原重現計畫」之子計畫（該仿古木船市府於95年底委外進行「臺灣船」復原研究計畫，該研究報告書載述中式帆船又稱「唐山船」或「戎克船」，96年底市府提出「安平港歷史風貌園區」修正計畫書時，增列「古代戎克船復原重現計畫」，又交通部高雄港務局（下稱高雄港務局，該局於101年3月1日改制為臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司，負責商港區域之規劃、建設

及經營管理、海運運輸關聯服務之經營等部分，交通部航港局則辦理航政及港政等業務，本船相關業務則移由交通部航港局南部航務中心辦理，包含船舶檢丈、登記與航行安全業務之規劃、執行及督導等業務)於100年初進行船舶檢驗時，市府將船名訂名為「臺灣成功號」，以作為船舶執照之正式名稱，並標明於船身，以下皆稱本船)，惟本船未經詳實評估即變更設計，增設遠航設備而能出港航行，除延宕本船興建期程外，另於出港航訓期間嚴重毀損，致耗資新臺幣(下同)1億2千萬餘元(決標金額)復原重現計畫之本船長期間置，且未配合營運規劃興建相關主題館，無法實現預期效益，又未覈實審查保險理賠要件，致相關修復費用無法獲得理賠。

另市府亦將「南陽艦修復暨展示計畫」(其後更換為德陽艦)列入「安平港歷史風貌園區計畫」之子計畫，並預計耗資1億6千餘萬餘元(決標金額)辦理「船博物館及展示工程第一期工程」等8案，然除船博物館未取得建造執照即逕行施作，且因變更設計期程逾6個月，致工程解約外，亦未就船艦修復展示工程經費詳予分析，致更換受贈船艦所需花費之支出未見節省，且未經採購程序即逕行變更設計增加採購範圍，以及相關採購卷證資料移交管理不善，致稱難以尋獲，又對本院所詢事項，未能切實釐清說明。

爰經本院立案調查，經調閱市府、文化部(本案相關計畫主要由前行政院文化建設委員會【下稱文建會】補助，該會於101年5月20日改制為文化部)、交通部航港局、國防部海軍司令部(下稱海軍司令部)有關卷證資料，及請審計部提供相關查核資料外，調查委員並於102年3月4日赴臺南市府現勘古代戎克船及聽取簡報與詢問市府及文化部有關人員(本案原主辦

單位為市府文化觀光處，99年12月25日縣市合併後，本船由臺南市文化資產管理處主辦，屬文化局之二級機關，並由文化局督導，而德陽艦展示部分則由文化局主辦），嗣請有關機關補充說明資料後，業已調查竣事，茲臚列糾正事實與理由如下：

- 一、臺南市政府未經詳實評估，即於「古代戎克船復原重現計畫」另案增設本船之出海遠航設施，且疑因主桅桿疏於養護及任由承商未依設計私設鐵框等情，影響主桅桿結構，然於本船航訓期間早已發現主桅桿異常現象，市府竟任由繼續下海航行，致主桅桿斷裂，迄未釐清責任與修復，船隻長期閒置，而未達預期效益，浪費鉅額公帑，核有疏失。

(一)查92年3月3日市府函送「安平港國家歷史風景區籌建計畫書」予文建會審查，經文建會及行政院經濟建設委員會(下稱經建會)審議通過後，行政院於94年5月20日核定「安平港國家歷史風景區計畫」，計畫期程92至96年，由中央全額負擔總經費30億元，分為歷史核心區(熱蘭遮城暨周邊環境整頓計畫、億載金城周邊環境整頓計畫)、觀光發展(遊憩碼頭、港岸及離岸旅遊區、漁光里社區)及漁港建設(漁業碼頭、活魚儲運中心)等計畫，以對安平港地區進行整體之規劃，期將有效利用舊聚落內之歷史文化資產。95年6月21日經建會函文建會及市府表示，該計畫92至96年度止僅編列9.44億元，且僅執行5.31億元(因預算審議、用地取得、違建拆除及發包流標等延誤因素)，勢將無法依原訂期程完成，請市府加速執行及研提修正計畫報核。95年10月25日市府委託國立成功大學公共事務研究中心以日本平戶松浦史料博物館館藏之「唐

船之圖」畫卷中所繪「臺灣船」為本，辦理「臺灣船復原—再現鄭氏王朝的海洋文化—船舶文飾及文化交流研究」案，該校於96年8月提出成果報告，內容涵括船隻復原構想、營運規劃、文化交流策略及未來展望等。96年12月11日市府提出「安平港國家歷史風景區計畫」第1次修正計畫書送請文建會審查，經行政院於97年2月21日同意在案，計畫期程展延至99年，並於「億載金城周邊環境整頓計畫」增列1.2億元之「古代戎克船復原重現計畫」，以辦理本船之建造與展示事宜；該修正計畫書附錄II-22略以：「內容概述：透過戎克船的建造與展示，可以展現出臺灣船舶興建的技術，並重新認識鄭成功時代的海權歷史，重新賦予台灣海權的新時代意義，並達到民眾的觀光、遊憩與教育目的。預期效益：...該船除博物館的功能，亦可提供海事、科學、文化等不同類型之學術研究，深具投資價值。」

(二)次查市府以B船舶設計廠商(下稱B廠商)曾有26萬噸級油輪之設計實績，以及聘用造船專業人才百餘人，係國內唯一能提供全方位造船研發、設計、監造及技術諮詢單位等由(97年2月25日市府文化觀光處簽呈)，於97年3月13日採限制性招標將「古代戎克船復原重現工程規劃設計監造」案以505萬餘元決標予B廠商，以協助辦理本船復原重現計畫之專業管理、圖說設計、招標、監造及諮詢等工作；7月12日該中心即提出本船之建造需求規範書，其船隻建造方向載述：「復原重現全木質古代戎克船...，依古法及古用料為施工優先考量，...完成能以風力航行之實船

，交船前需於港內拖帶航行展示一次，…船舶建造完成下水測試後，需重新上架，於船台上進行展示。」同年9月3日市府文化觀光處簽請處長成立「十七世紀臺灣船復原重現計畫」推動小組（下稱推動小組，包含7位府外學者專家），以協助提供專業諮詢意見；9月24日市府採公開招標將「古代戎克船復原重現計畫」財物採購案（本船第一期採購案）以7,198萬餘元決標予A造船有限公司（下稱A廠商，早期以承攬木質漁船為業，其後轉型承製玻璃纖維船），10月9日簽約，其契約第2條「履約標的」第2項「復原重現要旨」亦載述：「...完成下水測試後，需重新上架，於船台上進行展示。」顯示本船原規劃係上架作為靜態展示之用。同年9月28日市府文化觀光處召開推動小組第1次會議，並決議：「1. 本案遵行原則：遵行古法並能出港航行。2. 有關承造船廠及設計監造單位基於建造船隻未來航行安全性、維修方便性等考量，提出船隻規劃設計酌予變更，以及往後有關造船技術事宜之討論，另由市府邀集造船專業人士成立技術小組進行研議，研議結果再提交至本推動小組會議作最後裁決。」文化觀光處並據以成立「古代戎克船復原重現計畫」技術小組（下稱技術小組），並於同年9月30日召開技術小組第1次會議，並決議：「1. 本船建造原則：(1)儘量遵行古法；(2)符合現在航海安全標準；(3)能出港到達鄭成功足跡所到之處。2. ...本船隻之建造設定以外海為航行條件。...4. 請造船廠根據本次會議決議，於下周提交優化方案評估與經費概算報告，提送推動小組進行決議。」同年11月10日推動小組第2次

會議決議本船航行條件為離岸 100 海浬之外海，會中並通過 A 廠商於所提之遠航性能優化方案。

(三)再查 97 年 11 月 23 日本船建造作業開工（本船第一期採購案），由於市府要求 A 廠商提出遠航性能優化方案之評估報告，A 廠商除繼續興建本船外，並依市府之指示於 99 年 1 月 8 日提出「本船遠航需求而造成建造規格與契約有部分差異之差異比較分析表」，其遠航需求變更包含：船身由 2.5 公尺增至 3 公尺、排水量增大、各部結構尺寸增大(平均增大 40%)、增大主桅帆面積(由 138.7 平方公尺增大為 187.5 平方公尺)、船舶建造檢驗申請及改變前桅桿型式、前桅桿與主桅桿掛帆方向、前後展示艙出入方式與增設船艙人員住艙、機艙、油艙、水艙、船艙暨船艙作業平臺等；2 月 11 日市府同意上開變更設計，並核定展延工期 105 日(契約金額不變)。99 年 4 月 1 日市府採公開招標方式辦理「古代戎克船復原重現計畫遠航性能優化方案」（本船第二期採購案）之第 1 次招標，因投標廠商未達 3 家而流標，4 月 16 日再辦理第 2 次招標，並決標予 A 廠商，5 月 20 日簽約，契約價金 2,400 萬元，依據契約之「估價單總表」所示，其主要施作項目包含：「船舶艙裝展示（新增船底固定壓載物、揚帆及操舵與昇錨暨展示艙口輔助動力機構、甲板火砲、船艙操船平台及人員住艙配置、駕駛室、消防及逃生設備）、船舶機電安裝及測試（新增輔助推進動力系統、輪機設備、航海儀器、協助申請航政機關發照、船舶試航）」等，該優化方案顯未包含強化主桅桿結構之事項。同年 5 月 10 日 A 廠商依約將本船於安平港內拖航展示，5 月 14 日

承商申報竣工（本船第一期採購案），6月14日驗收合格（未逾期），本船總噸位138公噸、船長23.80公尺、船寬5.99公尺，其主桅桿係於4月27日立桿，材質為黃柳安木，重約3,000公斤，下段4.94公尺為實木、上段23.43公尺為片木膠合加工而成，組合後全長26.57公尺（上下兩段斜面交疊1.8公尺），露出甲板高度約達20.93公尺。

（四）復查本船第一期採購案於99年6月14日驗收合格時，主桅桿並未裝設鐵框；7月1日再上架由原承商開始施作遠航性能優化方案（本船第二期採購案），11月26日本船完成優化方案再行下水，11月29日至12月28日財團法人中國驗船中心、B廠商、A廠商進行裝備廠試（含安全裝置與警報系統、輪機及電機設備、發電機負載、水密、風帆設備運轉等測試），12月3日至12月28日於安平港外海公試（含主機及發電機連續起動、拋錨起錨、揚帆收帆、通信及航儀系統、船速、迴旋、急停等測試）；12月30日A廠商申報遠航性能優化方案竣工，此時主桅桿竟已加設鐵框，市府表示：「鐵框並未涵蓋於上述兩期採購案核定之設計書圖中，設計監造單位亦表明不知情；高雄港務局曾有主管電話表示此鐵框非屬該局核定之設計，係A廠商自行加裝；經與國內結構力學專家討論，認為不排除加裝鐵框與斷桅有因果關係。」100年1月17日中國驗船中心出具檢驗報告，高雄港務局亦完成本船遠航性能優化方案藍圖與建造規範書之審核，認為本船之結構強度符合建造規範之要求；1月24日該局即核發本船之「船舶檢查證書」，其證書內容略

以：「船名：臺灣成功號；船舶所有人：臺南市政府；航行限制：外海；主機：6缸柴油機2部；備註：…七級風(六級浪)以上(含)海象時，不得航行。」惟其主機之基本資料登載錯誤，應為4缸柴油機2部。同年3月22日市府辦理遠航性能優化方案之第2次驗收，認為相關缺失業已改善完畢，4月30日完成交船，5月12日驗收合格。市府另於4月28日採限制性招標將「臺灣成功號委外管理維護及航行勞務採購案」決標予C廠商，惟C廠商屢次未依契約及會議決議辦理船員雇傭及航海訓練等事宜，市府遂於8月31日終止契約，10月3日市府再採限制性招標委託D廠商續辦本船之管理維護及航行事宜，然交船至此之5個月期間，僅於4月30日、5月1日、5月7日及5月8日配合鄭成功文化節開放民眾登船參觀，7月4日辦理蘭嶼拼板大舟「拜訪號」來臺南活動、10月2日配合安平開臺天后宮辦理「安平迎媽祖」活動，實際辦理參觀或展示活動僅6日，其餘150日本船均呈現閒置狀態。

- (五)又負責本船航行事宜之D廠商於100年11月3、4、12、13日操船出港進行航行訓練，均升主帆與前帆(升起半帆)，惟已發現主桅桿有異聲及晃動等情，11月16日即去函市府文化資產管理處表示主桅桿與其甲板木造基座間，目視即可發現有0.5公分之位移現象，且有日益嚴重之趨勢；市府則請A廠商提出說明，A廠商於11月18日提出上架檢修之183萬餘元報價單，工作期程60日。11月22日市府文化局召開本船主桅結構與歲修需求事宜會議，D廠商再次表達主桅桿之異常現象，並研判係木質長時間乾燥所致，且本船



完成遠航性能優化方案下水至今，螺旋槳等水下設施長滿海生物，主機及舵之效能不佳；會中 B 廠商亦表示本船長時間上架超過 1 年半以上，等同長期在風乾。11 月 26 日 D 廠商進行本船之航行訓練時，因主桅桿仍為異常而未升帆，12 月 1 日該協會向臺南市市長簡報本船 101 年營運規劃專案報告，再次重申本船主桅桿及甲板等多處木材因乾燥而收縮變形；惟市府仍未令本船上架進行整修。嗣 D 廠商於 100 年 12 月 29、30 日進行本船之夜間航行訓練時，12 月 30 日凌晨 3 時 55 分於高雄港外海發生主桅桿自上下段接合處斷裂並往船艙墜落之事故，當時船上乘員 7 人，風速 3 級、浪高 1 尺(小浪)，損毀設備包括：「主桅倒塌撞毀駕駛台上方、雷達、天線，並造成機艙壁龜裂、機艙漏水、淡水櫃淡水流失、上帆架斷裂」等。案經本船產物保險公司委請之檢定公司鑑定結果，認為本船事故不排除規劃設計欠周延及施工品質未盡妥善等因素，其於 5 月 10 日提出鑑定報告之「損失原因研判」略以：「1. 本船之主桅最初設計僅適用航行於港區內，於第一期完工後市府再提出遠航性能優化方案，卻未再加強主桅桿設計，僅在主桅夾四周加強鐵框，故不排除主桅桿無法承受船隻於航行之振動，導致斷裂。2. 主桅桿斷裂處位於上下段接合處，...且接合處有鑽螺絲孔並以螺絲穿過固定主桅夾，因此不排除因鑽螺絲孔可能破壞木材的纖維拉力，...亦不排除片木膠合不完整。3. 當初主桅桿未設計保溼噴水設備，不排除導致木材太乾燥，破壞木材纖維致造成斷裂。」然市府表示因各承商間（造船廠、設計監造單位及操船團隊）互相

推諉卸責，肇因難以釐清，於 101 年 6 月起陸續向臺灣臺南地方法院對承商提起民事求償訴訟，法院正委請第三公正機構鑑定中；本船迄今仍待檢修，無法展示及航行。經費補助機關文化部則表示：「由於本船之事故鑑定涉及船舶專業，且相關單位之缺失及究責，亦已進入司法程序，將持續追蹤瞭解，釐清各單位之違失與責任，後續將透過每年營運績效之檢討機制，持續瞭解該船後續之營運活化情形。」

- (六) 綜上，行政院於 97 年 2 月 21 日同意市府所提之「安平港國家歷史風景區計畫」第 1 次修正計畫書，其中增列 1.2 億元之本船復原重現之建造展示計畫；9 月 24 日市府完成本船建造案之發包作業（第一期採購案）及於 10 月 9 日簽約，然市府竟未經任何詳實之評估，即於 10 月 28 日由市府所成立之推動小組推翻本船原規劃僅作靜態展示之計畫目的，而決議應能出港航行，10 月 30 日再經市府籌組之技術小組決議應能航行於外海。99 年 2 月 11 日市府同意造船廠所提為本船遠航性能優化方案而須增大原船體規格之變更設計（第一期採購案變更設計），4 月 16 日並完成遠航性能優化方案（第二期採購案）之發包作業，於本船動力系統、輪機及航海儀器等設施，惟並無強化主桅桿結構之規格強化事項；4 月 27 日主桅桿完成立桿，6 月 14 日第一期採購案驗收合格；7 月 1 日開始施作第二期採購案之遠航性能優化方案，12 月 30 日承商申報竣工；100 年 1 月 17 日高雄港務局通過本船遠航性能優化方案藍圖與建造規範書之審核。然主桅桿完成立桿後，本船又上架施作遠航性能優化方案，疑因

主桅桿疏於養護及任由承商未依設計私設鐵框等情，致主桅桿已有異狀，操船團隊於 100 年 11 月間出海進行航訓時，早已發現主桅桿有異聲及晃動情事，並即向市府反映及提出整修之建議，惟市府仍任本船繼續出海航行，造成本船於 12 月 30 日出海航訓時發生主桅桿斷裂之事故，迄未釐清責任與修復。本船歷經委外研究規劃、設計監造、復原建造、變更設計、遠航優化、及出海航訓後，期間長達 2 年半，計耗費 1 億 2 千餘萬元，然因市府未經詳實之評估，即推翻原規劃僅作展示用之目的，而任意加大船體規格及增設機電與動力設施，又明知本船於出海進行航行訓練時，主桅桿即有異聲及晃動情事，輕忽操船團隊之多次反映，致生本船主桅桿斷裂之事故，而上架封存迄今仍未修復，本船除於航行訓練期間外，僅配合相關活動零星辦理展示或開放民眾登船參觀 6 日，船隻長期閒置，顯未達原可提供海事、科學、文化等學術研究之預期效益，浪費鉅額公帑，核有疏失。

二、臺南市政府於本船興建之初，即決議航行，卻未依規定取得建造許可，即任由承商開始建造，且未完成查驗及取得航政機關之船舶檢查證書，即廣邀各界人士乘船出港航行，又本船領得船舶檢查證書後，未於法定期限內辦理所有權登記，市府未依規定辦理本船之相關許可、檢查及登記等事宜，違反船舶法之規定，致遭裁罰，顯有疏失。

(一)按 91 年 1 月 30 日修正公布之「船舶法」第 7 條規定，中華民國船舶，非領有中華民國船舶國籍證書或中華民國臨時船舶國籍證書，不得航行，但下水或試航…不在此限。同法第 9 條規定，船

船應具備國籍證書、船舶檢查證書、船舶噸位證書…。同法第 23 條第 1 項規定，為策航行安全，船舶應具備適於航行之結構強度、船舶穩度、推進機器或工具及設備；非經檢查合格，不得航行。同法第 25 條規定，新船建造時，應向船舶所在地之航政主管機關申請施行特別檢查。同法第 80 條規定，船舶未依規定申請登記、檢查、檢驗、丈量及勘劃載重線，處船舶所有人或船長 6 千元以上 6 萬元以下罰鍰。又 96 年 10 月 23 日交通部修正發布之「船舶檢查規則」第 10 條規定，船舶非經檢查合格不得航行。同規則第 17 條規定，新船建造時，應申請特別檢查。同規則第 23 條規定，新建船舶申請建造中檢查時，應由申請人於船舶建造前將建造圖說分別送請船舶所在地之航政主管機關或驗船機構審核，未經核可不得施工。同規則第 27 條規定，建造中船舶之特別檢查，自施工開始以迄試航為止。

(二)查本船之復原重現計畫於 97 年 9 月 24 日決標予造船廠後，同年 11 月 23 日開工，98 年 2 月安放龍骨，惟市府於興建之初所成立之推動小組，早於決標後之 97 年 10 月 28 日即決議本船應能出港航行，市府卻未於開工興建前辦理船隻之相關登記、檢查、設備管理等事宜，至 98 年 4 月 9 日推動小組 98 年第 1 次會議時，認為本船將為出港實航，請業務單位研擬本船之定位；6 月 24 日推動小組 2 次會議復決議本船以「遊艇」類別向高雄港務局申請建造及航行許可，以達航行至金門之目標；迄 7 月 23 日市府始函文高雄港務局安平港分局提出本船之建造申請書（申請書上之簽署日期為 98 年 7 月 14 日），惟申請書上之

「預定動工年月」登載為 98 年 2 月 12 日。又 98 年 9 月 18 日市府函文高雄港務局表示本船計畫進度已達 50%，並請該局進行相關查驗，顯證本船未經高雄港務局核准建前，即已開始施工建造。99 年 7 月 30 日市府補送本船相關圖說資料後（含本船變更提升為具備航行能力之船舶），高雄港務局遂於 8 月 6 日完成審查，核准 A 廠商申請市府所有本船遊艇一艘（含遠航性能優化方案），准按所送施工說明書及圖說施工建造，並由中國驗船中心負責辦理機器、結構強度及船體穩度部分檢驗。9 月 14 日高雄港務局開立「船舶違規罰鍰通知書」予市府，以市府新建之本船未依規定申請登記及檢驗，建造圖說未經航政機關或驗船機構完成審核即開工建造，違反「船舶法」第 80 條等規定，處以 6 萬元之罰鍰。

(三)次查 99 年 5 月 14 日造船廠申報本船重建復原工作竣工（第一期採購案），6 月 14 日驗收合格，7 月 1 日即再次上架施作遠航性能優化方案（第二期採購案），11 月 26 日完成後再行下水，市府竟於本船尚未取得航政主管機關之船舶檢查證書，且仍進行裝備廠試(11 月 29 日至 12 月 28 日)及外海公試(12 月 3 日至 12 月 28 日)期間，即於 12 月 4 日由造船廠人員操船出海航行，市長並廣邀立法委員、導演李安、市府官員等舉行迎神登船及啟航儀式，本船由安平港歷時約 50 分駛抵鹿耳門溪口海域之鄭成功登陸地後，再由鹿耳門鎮門宮安排海陸接駕儀式，市府並請行政院海岸巡防署艦艇全程隨船戒護，並邀當地帆船、風浪板、遊艇、漁船、蚵民竹筏等隨航。航港局表示：「因本船尚在檢查中，尚未完成檢查，

並未取得檢查合格之相關證書，違反船舶法第 9 條及第 23 條之規定，可處船舶所有人 6 千元以上 6 萬元以下罰鍰，並命其禁止航行及限期改善。」本船至 100 年 1 月 17 日中國驗船中心出具「古代戎克船復原重現計畫遠航性能優化方案獨立公證檢驗報告」後，1 月 24 日高雄港務局始核發本船之「船舶檢查證書」。又 99 年 12 月 8 日修正公布之「船舶法」第 15 條第 1 項規定，船舶所有人於領得船舶檢查證書及船舶噸位證書後，應於 3 個月內依船舶登記法規定，向船籍港航政機關為所有權之登記。同法第 16 條規定，船舶依前條規定登記後，航政機關除核發登記證書外，並核發船舶國籍證書。然高雄港務局於 100 年 1 月 24 日即核發本船之「船舶檢查證書」，市府遲至 9 月 15 日始向該局安平港分局提出申請，延宕近 8 個月之久，安平港分局爰依「船舶法」第 92 條之規定，處市府 6,000 元之罰鍰。

(四)綜上，市府於 97 年 10 月 28 日推動小組第 1 次會議即決議本船應能出港航行，11 月 10 日更決議本船可航行至離岸 100 海浬之外海，顯見本船興建之初，市府即決議航行，因此依「船舶法」之規定，本船於 97 年 11 月 23 日建造開工前，即應辦理相關登記及檢查等事宜，惟市府卻迨至 98 年 6 月 24 日推動小組會議方決議向航政主管機關申請建造及航行許可，並於 7 月 23 日始檢送船舶建造申請文件至航政主管機關，距本船開工日已延宕近 9 個月；嗣高雄港務局於 8 月 6 日始核可本船按所送施工說明書及圖說建造，市府並遭裁罰 6 萬元。又市府於本船尚未取得航政主管機關之船舶檢查證書，且於進行裝備廠試及外

海公試期間，即舉行啟航儀式並廣邀各界人士搭乘本船出海航行；另本船領得船舶檢查證書後，市府並未於法定期限內辦理所有權登記。市府未依規定辦理本船之相關許可、檢查及登記等事宜，違反船舶法之規定，致遭裁罰，顯有疏失。

三、臺南市政府未依採購契約覈實審查本船之船舶產物保險內容與理賠要件，致主桅桿斷裂後之相關損毀修復費用難以獲得理賠，恐將另增公帑支出，核有違失。

(一)查 100 年 4 月 28 日市府採限制性招標將「臺灣成功號委外管理維護及航行勞務採購案」決標予 C 廠商，以配合本船出海航行需求，雙方於 5 月 16 日簽約，其採購契約第 4 條及第 10 條規定：「...5. 辦理船舶產物保險(總額 7,000 萬元計)。6. 辦理全程出航計畫，可完成國內各港口間之安全航行...。」及「1. 廠商應於履約期間辦理...船舶產物險-金額 7,000 萬元，無自付額。...6. 保險單正本 1 份及繳費收據副本 1 份應於辦妥保險後即交機關收執。」因此，C 廠商應依約辦理本船 7,000 萬元且無自付額之船舶產物保險。

(二)次查本船相關管理維護及駕船航行之得標廠商 C 廠商向產物保險公司之投保期間為 12 個月(自 100 年 5 月 16 日至 101 年 5 月 16 日)，保險費計 105 萬元，惟市府卻怠至 100 年 12 月 30 日本船發生主桅桿之斷裂事故後，經檢視船舶保險時，始發現 C 廠商與產物保險公司簽訂之海上保險單(受益人：市府)之內容為：「本保險單適用協會定時船舶保險全損條款，包括火險、救助、救助費用及損害防阻費用。救助費用及損害防阻費用之求償須先扣減自負額 700,000 元，火險事故

之求償須先扣減自負額 1,700,000 元。」其保單內容顯與契約規定「無自付額」有違，市府亦坦承：「C 廠商投保內容含自付額，與契約無自付規定不符，有違約情事。」又本船產物保險公司委請之檢定公司於 101 年 5 月 10 日提出鑑定報告之「結論」略以：「由於本保單船舶部分僅承保全損，而目前船舶之損失非為全損，故不在本保單理賠範圍內。」101 年 8 月 8 日本船由高雄港拖回安平港，8 月 9 日上架檢修，經評估拖船移泊作業及後續修復費用約需 846 萬餘元（未含法院裁判與鑑定費用），包含：拖回安平港上架 110 萬餘元、主桅桿折斷處重接 8 公尺約 108 萬餘元等費用。目前本船主桅桿斷裂之事故，經認定為「部分損毀」，未達「全損」之理賠標準，相關修復工程、託運費用及行政管理費用難以獲得理賠，市府尚須採取民事訴訟程序進行求償。

(三) 綜上，本船建造完成後之管理維護及駕船航行之得標廠商，依契約規定應辦理 7,000 萬元且無自付額之船舶產物保險，並將保險單正本等文件提送市府收執。惟市府卻怠至本船發生主桅桿之斷裂事故後，經檢視船舶保險時，始發現 C 廠商與產物保險公司簽訂之海上保險單內容，對於救助及損害防阻費用與火險事故等求償，須先扣減自負額，其保單內容顯與契約「無自付額」之規定有違，又該保單僅承保船舶全損，而本船經鑑定屬「部分損毀」，而非全損，故難認定在保單理賠範圍內，致主桅桿斷裂後之相關修復及託運等費用約 846 萬餘元難以獲得理賠，投保金額未具效益，恐將另增公帑支出，核有違失。

四、臺南市政府規劃新建之船博物館工程，未經採購程



序即逕行增加施作工項而超出原預算規模；又船博物館建築本體工程未取得建造執照，即任由承商逕行開工施作，且取得建造執照後，亦未向主管建築機關補辦申請開工，均有違建築法之相關規定；且結構外審、消防圖等並延至開工後始審查通過，並放任監造設計單位延宕設計時程，又因結構設計不當而須辦理變更設計，致工程停工而解約，市府顯未善盡監督之責；另對本院所詢事項，未能切實釐清說明，且船博物館採購案相關卷證資料移交管理不善，致稱難以尋獲，確有疏失。

- (一)查 96 年 12 月 11 日市府提出「安平港國家歷史風景區計畫」第 1 次修正計畫書，其中「船博物館計畫」除規劃以國防部致贈已除役之德陽艦辦理內部展示外，並於岸上新建船博物館；該修正計畫書附錄 II-21「船博物館修復暨展示工程」略以：「內容概述：…展示館將配合安平港歷史風貌園區，規劃收藏、研究及教育功能均衡齊備發展，定期針對相關題材更換展示內容。經費概算：總經費 1.7 億元，船博物館修復工程(軍艦修復部分) 0.3 億元、船博物館展示工程 1.23 億元、船博物館周邊景觀工程 0.17 億元。預期效益：…岸上展示偏重海洋歷史，促進大眾對船艦及各時代船行演變之認識，推行海洋文化教育，提升安平港建設教育。」97 年 4 月 16 日市府文化觀光處簽辦「安平港歷史風貌園區-船博物館及展示工程」設計監造勞務採購案之公開評選限制性招標事宜，簽呈敘明「船博物館及展示工程」總經費為 9,708 萬元(包括船博物館建物本體工程及館內展示工程兩部分，未含船艦修復部分)；該設計監造案並於 8 月 8 日以 486 萬決標予 F 廠

商，須自簽約起 100 個日曆天(含修正期間)內完成履行標的，工作範圍包含：船博物館及展示工程及周邊景觀設計、協辦招標及決標、現場監造等。

(二)次查 98 年 6 月 1 日市府所成立之工作小組第 4 次會議決議將船博物館及展示工程之設計範疇，擴增為船博物館建物本體及浮動碼頭(規劃停泊遊艇)、鏡面水池、周邊景觀、展示工程等分項工程，並規劃分為兩期發包，第一期工程為船博物館建物本體及浮動碼頭(9,000 萬元)、第二期工程為館內展示工程(708 萬元)，而周邊景觀工程(900 萬元)與鏡面水池工程(900 萬元)則另案辦理發包(其後並未辦理)，總額約為 1.2 億元，並請監造設計廠商依預算規模(9,708 萬元)進行修正，以免無法發包。同年 6 月 12 日市府同意監造設計廠商所提之修正後期末報告書，設計時程長達 357 天，市府顯未善盡監督之責，且該報告書市府竟稱因機關整併而無法尋獲，致未能提供本院。98 年 10 月 27 日市府辦理「船博物館及展示工程第一期工程」之公開招標(即博物館建築本體及浮動碼頭等工程，館內之展示工程規劃於第二期工程發包)，由 E 廠商以 7,440 萬元得標，工期 300 日曆天，同年 11 月 18 日承商申報開工，惟 99 年 2 月 8 日第一期工程始取得建造執照，之前已施作建築基礎、外部水系統等工項，又取得建造執照後，亦未向主管建築機關補辦申請開工。11 月 17 日市府再辦理「德陽艦靠岸碼頭景觀水藝工程」(即鏡面水池工程)之公開招標，亦由 E 廠商以 808 萬元得標，11 月 30 日簽約，以景觀建置、水藝照明設備安裝為主要

工項，工期 120 日曆天，承商於 12 月 6 日申報開工。而於 99 年 2 月 8 日取得建造執照，惟該工程早於 98 年 11 月 18 日即已開工，並於取得建造執照前，已施作建築基礎、外部水系統等工項；又該工程於取得建造執照後，亦未向主管建築機關補辦申請開工，均核與「建築法」第 25 條第 1 項「建築物非經申請直轄市、縣(市)(局)主管建築機關之審查許可並發給執照，不得擅自建造或使用或拆除。…」及第 54 條第 1 項「起造人自領得建造執照或雜項執照之日起，應於 6 個月內開工；並應於開工前，會同承造人及監造人將開工日期，連同姓名或名稱、住址、證書字號及承造人施工計畫書，申請該管主管建築機關備查。」等規定不符。

(三)再查「船博物館及展示工程第一期工程」之建造執照附表已述明申報開工前，結構外審及消防圖須送審查通過、電氣設備應檢附電力公司審查核可證明單及應檢具電信設備審查證明文件等，且上開文件均屬契約規定之設計工作；又設計監造單位遲至 98 年 12 月 6 日開工後之 99 年 1 月 5 日，始向臺灣省建築師公會提出「船博物館展示工程第一期工程」之結構外審申請，遲至同年 3 月 1 日、5 月 25 日、7 月 12 日及 7 月 13 日結構外審、消防圖、電信設備及電氣設備始分獲有關機關審查通過。又因設計監造單位於設計期間未進行地下探勘，致申請結構外審時，因基地條件、土壤液化及鋼材防銹等因素，將原採獨立基腳變更為樁基礎並增加防銹措施等，而須辦理變更設計；市府於 4 月 9 日同意第一期工程自 2 月 13 日起停工。嗣市府於 5 月 12 日核定第一期工程

之變更設計暨預算書(因結構外審之需要)，並於7月28日及8月13日以限制性招標洽E廠商辦理兩次議價未果(廠商報價高於底價)，期間又因E廠商與設計監造單位對於設計變更內容無法取得共識，E廠商於停工屆滿6個月後(自99年2月13日起至8月13日)，依契約規定於8月16日申請終止契約，11月2日市府核定終止契約(工程進度3.162%)，已發包之「德陽艦靠岸碼頭景觀水藝工程」亦因第一期工程停工之影響，自99年2月28日起停工(工程進度33.95%)，並於11月18日終止契約。由於當時「安平港歷史風貌園區」計畫期程已屆，文建會無法同意保留經費續辦工程之招標作業，故市府專簽不再辦理相關工程，場館現場業已移交市府安平區公所完成綠美化。

- (四)又市府表示於100年8月及9月間，由文化資產管理處3次催請F廠商就E廠商所送「船博物館及展示工程第一期工程」結算資料予以審核，惟該事務所均未函復；10月28日市府通知該事務所自即日起終止契約；該事務所及E廠商已分別領取949,158元及2,938,894元之款項。然因設計監造單位尚未辦理結算資料審核，致船博物館及展示工程之設計監造及實質工程採購案，難以辦理驗收作業及後續工程結算事宜。101年8月8日臺灣臺南地方法院法官裁示該項工程採委外鑑定方式，以解決給付工程款金額之爭議，10月26日該院民事庭函請台灣建築發展學會進行鑑定中，建築師費用將俟法院判決工程結算金額後，再依設計監造契約核算。而「德陽艦靠岸碼頭景觀水藝工程」部分，101年9月21日臺灣臺南

地方法院民事判決市府應給付 E 廠商 216 萬餘元（未含利息及訴訟費用），市府刻正簽辦後續結算及支付事宜。另市府表示有關南陽艦展示規劃案之辦理緣由，因 93 年當時由原市府建設及產業管理處辦理，縣市合併後該處已裁撤，相關人員已離職，因此尚待釐清，又針對本院所詢「船博物館展示工程未經採購程序及逕行增加鏡面水池及周邊景觀工程」、「設計監造單位完成之設計期末報告無法尋獲」、「船博物館第一期工程之結構外審於開工後始提出申請」、「當年設計監造單位未進行地下探勘及未考量工址狀況即據以設計建築物」等情之原因，表示因主辦單位及承辦人員更迭，尚待釐清緣由，並稱船博物館及展示工程相關採購案之資料，似乎散於縣市合併後之農業局、觀光旅遊局及文化局等處，部分文件難以尋獲。

- (五) 綜上，市府於 97 年 4 月 16 日原簽准辦理船博物館及展示工程之設計範圍，僅及博物館建築本體工程(9,000 萬元)及館內展示工程(708 萬元)等兩部分，惟於設計監造案決標後，市府僅依工作小組之會議決議，未經採購程序即逕行德陽艦靠岸碼頭景觀水藝工程(900 萬元)及周邊景觀工程(900 萬元)，已超出原預算規模(9,708 萬元)。又船博物館建築本體等工程於 99 年 2 月 8 日取得建造執照前，市府卻任由承商於 98 年 11 月 18 日申請開工，並已施作建築基礎、外部水系統等工項，且取得建造執照後，亦未向主管建築機關補辦申請開工。而船博物館第一期工程之建築屬特殊結構物，設計監造單位本應於提出設計期末報告前完成結構外審，然卻延至開工後之 99 年 1

月5日始提出申請，且因未進行地下探勘並考量工址狀況據以設計建築物，致結構外審時，須辦理變更設計，造成停工長達6個月以上，造成第一期工程及景觀水藝工程之承商要求依約辦理解約，核與原規劃目的未符，相關未執行之經費亦須繳庫，市府顯未善盡監督之責。另設計監造單位迄98年6月12日始完成設計期末報告，市府放任設計時程長達357日，遠超出履約期限100個日曆天，且該期末報告市府竟稱無法尋獲，卷證資料之移交管理確有不善，又對本院所詢事項，未能切實釐清說明，確有疏失。

據上所述，本案市府未經詳實評估，即於「古代戎克船復原重現計畫」另案增設本船之出海遠航設施，然於本船航訓期間早已發現主桅桿異常現象，市府竟任由繼續下海航行，致主桅桿斷裂，迄未釐清責任與修復，船隻長期間置，而未達預期效益，浪費鉅額公帑；又市府於本船興建之初，即決議航行，卻未依規定取得建造許可，即任由承商開始建造，且未完成查驗及取得航政機關之船舶檢查證書，即廣邀各界人士乘船出港航行，且本船領得船舶檢查證書後，未於法定期限內辦理所有權登記，違反船舶法之相關規定，致遭裁罰；且市府未依採購契約覈實審查本船之船舶產物保險內容與理賠要件，致主桅桿斷裂後之相關損毀修復費用難以獲得理賠，恐將另增公帑支出；另市府未經採購程序即逕行增加船博物館工程之施作工項而超出原預算規模，其建築本體工程未取得建造執照，即任由承商逕行開工施作，又取得建造執照後，亦未向主管建築機關補辦申請開工，均有違建築法之相關規定；且結構外審、消防圖等並延至開工後始審查通

過，並放任監造設計單位延宕設計時程，又因結構設計不當而須辦理變更設計，致工程停工而解約，市府顯未善盡監督之責；而對本院所詢事項，亦未能切實釐清說明，且船博物館採購案相關卷證資料移交管理不善，致稱難以尋獲，皆有違失，爰依監察法第 24 條提案糾正，移送行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：尹祚芊

吳豐山

中 華 民 國 102 年 3 月 日