

壹、案由：據審計部108年度中央政府總決算審核報告，交通部公路總局執行公路災害搶修，期於災害發生時採取有效搶救措施，以降低災損程度，惟辦理台14甲線預約經常性災害搶修工程，未確實依國家公園法等規定辦理申報作業即擅自開挖，嚴重破壞特殊自然景觀等情案。

貳、調查意見：

審計部交通建設審計處派員調查交通部公路總局（下稱公路總局）及內政部營建署（下稱營建署）太魯閣國家公園管理處（下稱太管處）辦理「太魯閣國家公園區域內台14甲線107年至108年度災害搶修工程執行情形及開發行為審查、許可作業情形」，據報，公路總局為落實災害防救法第23條及第24條規定，有效執行緊急應變措施及保護人民生命、財產安全或防止災害擴大，每年均編列預算辦理轄區公路災害搶修工程，期於路段發生災害時採取有效搶救措施，以降低災害程度。其中，公路總局所屬第四區養護工程處（下稱四工處）自107年起於太魯閣國家公園範圍內台14甲線共辦理6件災害搶修工程，施工內容包括預力地錨施工穩定路基，配合密級配瀝青混凝土修補路面、道路改線、格梁植生護坡等，惟6件災害搶修工程皆未報請太管處審查許可，太管處及公路總局亦未落實審查監督權責，其中2件更未完成水土保持計畫核定程序，即逕行施工（開發），致特殊自然地理景觀無法恢復，且因監造管理制度未落實，造成超挖致環境破壞加劇，相關復育工作需耗時數年才能完成。案經本院函¹請審計部提供審核通知及相關聲復資料，並請相關機關說明後續改善情形。今調查完竣，茲列述調查意見如下：

- 一、太管處辦理台14甲線37K+000案預先環評審查，確有審計部所報，未及時禁止太魯閣工務段擅自開挖行為，致嚴重破壞國家公園之特殊自然地理景觀等疏失；又部分台14甲線災害搶修工程位於特別景觀區內，均未經許可即擅自施工，太管處保育巡查機制無法遏止違法施工行為，亟待改善

¹ 109年11月2日院台調捌字第1090831856號函。審計部以109年11月10日台審部交字第1090012314號函復本院。

(一)依國家公園法第8條第9款規定，特別景觀區係指無法以人力再造之特殊自然地理景觀，而嚴格限制開發行為之地區。同法第12條規定，國家公園得按區域內現有土地利用型態及資源特性，劃分為一般管制區、遊憩區、史蹟保存區、特別景觀區及生態保護區管理之。第14條第1項第1款及第6款規定：「一般管制區或遊憩區內，經國家公園管理處之許可，得為左列行為：一、公私建築物或道路、橋梁之建設或拆除。六、纜車等機械化運輸設備之興建。」第16條規定：「第14條之許可事項，在史蹟保存區、特別景觀區或生態保護區內，除第1項第1款及第6款經許可者外，均應予禁止。」又同法施行細則第10條規定：「依本法第14條及第16條規定申請許可時，應檢附有關興建或使用計畫並詳述理由及預先評估環境影響。其須有關主管機關核准者，由各該主管機關會同國家公園管理處審核辦理。」復依「國家公園範圍內預先評估環境影響原則」第2點規定，申請人依國家公園法施行細則第10條規定辦理預先評估環境影響作業時，應檢具預先評估環境影響說明書及有關興建（使用）計畫等，向該管國家公園管理處（下稱管理處）申請。同原則第4點、第5點規定，開發（利用）行為經管理處認定其規模較小或影響環境較輕微者，其應檢具之預先評估環境影響說明書得以簡易預先評估環境影響申報書代替之；災害復舊等緊急性工程，得免依該原則規定辦理預先評估環境影響，管理處應於前述緊急工程開工1週內報內政部備查。

(二)經查108年2月15日花蓮近海發生芮氏規模5.0地震，造成台14甲線37K附近上邊坡破碎坍塌，太魯閣工務段為進行邊坡保護工程，並改善雪季期間常發

生之交通事故，預定在台14甲線36K+950～37K+100處²（下稱台14甲線37K+000案），以邊坡整修配合格梁植生護坡工法施作，將路幅開挖之土方填至37K+080路肩隙地。因該工程施作地點位於太魯閣國家公園特別景觀區內，太魯閣工務段遂於108年3月7日召集太管處、農業委員會（下稱農委會）林務局花蓮林區管理處新城工作站及保七總隊第九大隊等權管機關辦理「台14甲線37K+000、台8線119K+300、120K+130邊坡工程施工及大禹嶺停車場美化」會勘。現場管理單位太管處合歡山管理站（下稱合歡山管理站）於會勘後不定期進行保育巡查工作，至108年3月14日發現有機具進駐，經以公務電話聯繫太魯閣工務段慈恩監工站儘速依規定提報預先評估環境影響（下稱預先環評）說明書等相關資料，並於108年3月25日函該工務段儘速辦理提報事宜。依太魯閣工務段檢送台14甲線37K+000案申報書載述，本案屬災害搶修工程，預定於108年3月19日開工等情，惟查太管處於108年3月26日接獲前開申報書時，已逾申報書所載預定開工日7日，該處企劃經理課（審查許可作業之主辦單位）卻未及時釐清實際開工日期及施作內容，亦未請合歡山管理站協助再確認工程現場狀況及施工情形，並預為規劃管控措施，僅以台14甲線37K+000案所檢附施工設計圖之路段位置與函文主旨未盡相符等情，於108年4月1日函請太魯閣工務段釐清，併修正相關申報書及詳細說明災害原因，依國家公園法相關規定辦理，致台14甲線37K+000案已於108年3月25日擅自開挖，而太管處無法及時

² 本案係納入太魯閣工務段辦理「太魯閣工務段慈恩監工站108年度預約經常性災害搶修工程」採購案施作。

禁止，造成國家公園特別景觀區之地理景觀無法回復原狀。嗣後太管處未能主動追蹤工程施作情形，並列管修正申報書之送件進度，任令太魯閣工務段繼續施作，截至108年4月26日接獲太魯閣工務段檢送修正申報書止，仍無相關積極管控作為，且合歡山管理站³位處工程施工地點約距480公尺，亦未能發揮保育巡查機制效益，主動發覺並將違規情事通報太管處企劃經理課，致台14甲線37K+000案之違法施工行為未能及早發現而進行處置，對國家公園特殊自然地理景觀之衝擊加劇。本案迨至民眾於108年4月30日⁴向營建署電話陳情後，太管處始依該陳情紀錄表於108年5月2日函太魯閣工務段立即停工，並儘速依國家公園法相關規定申報，108年5月6日以未經許可施工，違反國家公園法第14條第1項第1款、第16條規定，處新臺幣3,000元罰鍰，並要求太魯閣工務段就其損害部分回復原狀，惟台14甲線37K+000案之施工開挖土方量高達3,545立方公尺，致現地裸坡無法回復原狀，後續就地復育工程至少耗時3年，已嚴重破壞國家公園之特殊自然地理景觀，顯未能發揮保護國家公園特有自然資源之預期效益。

- (三)按台14甲線34K+400附近因位處地質破碎岩層地帶，屢經豪雨沖刷邊坡坍塌漸趨頻繁，且有擴大路基掏空下陷之虞，交通部公路總局第四區養護工程處洛韶工務段⁵為用路人安全，納入「洛韶工務段慈恩監工站106年度（第二次）預約經常性災害搶修工

³ 約在台14甲線36K+600處。

⁴ 距實際開挖（108年3月25日）已屆1個月餘。

⁵ 「洛韶工務段」106年12月獲交通部核定更名為「太魯閣工務段」。107年1月2日於太魯閣新建辦公大樓舉行揭牌儀式正式啟用。

程」案，以進行公路改線工程（下稱台14甲線34K+400改線工程案，106年9月27日開工、106年12月19日完工），並規劃將該工程所開挖之土方運至36K+930處路肩隙地填平夯實，以確保公路路基之穩固。太魯閣工務段於106年8月8日檢送台14甲線34K+400改線工程案之簡易預先環評申報書⁶，經太管處於106年8月16日審查同意。又太魯閣工務段為辦理台14甲線37K+080附近下邊坡整治工程及保護公路路基，於106年8月29日辦理「台14甲線37K+080路肩隙地整治會勘」，太管處於該次會勘紀錄表示：「本案依國家公園法、同法施行細則及國家公園範圍內預先評估環境影響原則辦理。」嗣後太管處未主動追蹤台14甲線34K+400改線工程後續施作情形，致未能發現太魯閣工務段未經許可擅自將該工程所開挖之548立方公尺⁷土方，運至37K+080路肩隙地處填築，而合歡山管理站位處工程施工地點約距480公尺，亦未能發覺37K+080路肩隙地違法填土情事，及時前往處理，致使特殊自然地理景觀遭受破壞無法回復原狀。另太魯閣工務段辦理台14甲線災害搶修工程且位於太魯閣國家公園特別景觀區者，尚有34K+362案⁸、37K+500案⁹、40K+600案¹⁰及34K+400（護坡工程）案¹¹等4件工程，均核有未依

⁶ 內容包含台14甲線34K+400改線工程及開挖後土方運至36K+930路肩隙地填平。

⁷ 台14甲線34K+400改線工程案開挖之土方運至36K+930路肩隙地之土方填方量為3,025立方公尺，運至37K+080路肩隙地之土方填方量為548立方公尺。

⁸ 106年9月27日開工、106年12月19日完工，因該處下邊坡岩層破碎坍塌，採預力地錨施工穩定路基等。

⁹ 106年12月18日開工、107年3月21日完工，因路基滑動120公尺，採預力地錨及微型樁施工穩定路基等。

¹⁰ 106年10月23日開工、107年1月11日完工，因該處下邊坡土層沖刷坍塌，採邊坡整修配合格梁植生護坡及地錨設施穩定邊坡等。

¹¹ 107年1月27日開工、107年5月18日開工，因該處上邊坡滑動，採灌漿錨筋及格梁植生穩定邊坡等。

國家公園法相關規定檢具預先環評說明書等資料報經太管處許可，而擅自施工情事，且現場管理單位¹²之保育巡查成果彙整月報資料，亦未有相關通報違法施作或違規處理紀錄，已增加國家公園特別景觀區遭受破壞無法回復原狀之風險。顯見太管處在管理國家公園內工程設施之施工許可作業尚待強化，又現場管理單位之保育巡查機制亦無法有效發揮並遏止未經許可之施工行為，以致未能達到預防及減輕開發利用行為對國家公園環境造成不良影響之預期效益，不利於國家公園內特殊自然地理景觀永續保育及管理工作的推展。

(四)前揭缺失經審計部依審計法第69條第1項，函¹³請營建署查明妥適處理，據該署聲復¹⁴資料：

- 1、太管處109年1月13日召開「太魯閣國家公園區域內開發行為審查、許可作業情形檢討會議」，決議事項：「由各現場管理單位自行排定巡查計畫，並於每個月25日前提送次月巡查計畫」，新增「加強落實園區保育巡查計畫暨違規事件現場管理相關處置作為」，以強化現場執行保育巡查作業事宜。
- 2、太管處109年3月4日¹⁵訂定「太魯閣國家公園管理處受理國家公園法第14條及第16條申請案件審查作業須知」(下稱審查作業須知)，並於109年3月26日¹⁶周知相關單位配合辦理。為加強從業人員職能及熟悉相關作業內涵，太管處於109年3月

¹² 4件工程位置均位於合歡山管理站之轄區。

¹³ 108年12月31日台審部交字第10884029491號函。

¹⁴ 109年2月24日營署園字第1091033752號函、109年4月23日營署園字第1090028741號函。

¹⁵ 109年3月4日太企字第1091000658號函。

¹⁶ 109年3月26日太企字第1091000960號函。

19日及26日辦理2梯次「太魯閣國家公園區域內開發行為審查、許可作業情形」教育訓練，指定訓練對象包含相關業務單位主管、職員及巡查人員，均已全數參訓完成。

- 3、太管處於109年3月19日召開「109年度內部控制制度暨內稽會議」，將「依國家公園法辦理預先評估環境影響控制作業」納入內控制度，詳實規範各項流程及分工，以利遵循及控管，並配合內稽作業，年度至少抽查2件申請案以檢視檢討是否依相關規範辦理。依據上開控制作業，太管處知悉可能之開發案件後即立案追蹤，現場管理單位至少每2週巡查1次，並簽會預先環評審查主辦單位；預先環評審查主辦單位則每週1次電話查詢申請資料送件情形及追蹤現場相關事項。通過預先環評審查之案件，由現場管理單位持續巡查至工程結束，以確保施工內容與送審資料相符。
- 4、申請案件由太管處依申請書檢核表項目檢視內容，申報資料齊全者，即依所訂定「太魯閣國家公園管理處受理國家公園法第14條及第16條申請案件審查作業須知」辦理審查；申報資料未齊全、非位於園區內或不符合申請類型者函文駁回，並副知現場管理單位及保七總隊第九大隊（非位於園區內者除外）。

(五)經核，太魯閣國家公園轄區內，富含世界重要地形景觀與地景資源，具備世界遺產潛力。為保護國家公園特有自然資源與特殊景觀，預防及減輕開發利用行為對環境造成不良影響，營建署本應督促所屬太管處依法審查太魯閣國家公園區域內開發利用或施工行為，惟太管處辦理台14甲線37K+000案預先環評審查，於接獲申報書時，未再釐清實際開工

日期及確認施工情形，以致無法及時禁止公路總局四工處太魯閣工務段擅自開挖行為，造成國家公園地理景觀無法回復原狀；嗣後太管處未能主動追蹤工程施作情形並列管修正申報書之送件進度，任令太魯閣工務段繼續施作，迨至開挖1個月餘民眾向營建署陳情後，始函文太魯閣工務段立即停工，開挖土方量已高達3,545立方公尺，嚴重破壞國家公園之特殊自然地理景觀；另太魯閣工務段辦理台14甲線災害搶修工程位於國家公園特別景觀區者，尚有部分工程未報經許可而擅自施工情事，且現場管理單位合歡山管理站之保育巡查機制亦無法有效發揮並遏止違法施工行為，均有疏失。經審計部函請營建署查明妥適處理，據復，太管處已召開「太魯閣國家公園區域內開發行為審查、許可作業情形檢討會議」，訂定「太魯閣國家公園管理處受理國家公園法第14條及第16條申請案件審查作業須知」，建立「依國家公園法辦理預先評估環境影響控制作業」及「太魯閣國家公園保育巡查作業」內控制度，並辦理教育訓練，周知有關機關配合辦理。

二、公路總局所屬四工處近年於台14甲線太魯閣國家公園區域內特別景觀區辦理6件災害搶修工程，確有審計部所報，預先環評未經太管處審查許可，亦未擬具水土保持計畫送公路總局會同太管處核定，即逕行開發，公路總局亦未落實監督管理等情，允應檢討改進

(一)依國家公園法第8條第9款規定，特別景觀區係指無法以人力再造之特殊自然地理景觀，而嚴格限制開發行為之地區。同法第12條規定，國家公園得按區域內現有土地利用型態及資源特性，劃分為一般管制區、遊憩區、史蹟保存區、特別景觀區及生態保護區管理之。第14條第1項第1款及第6款規定：「一

般管制區或遊憩區內，經國家公園管理處之許可，得為左列行為：一、公私建築物或道路、橋梁之建設或拆除。六、纜車等機械化運輸設備之興建。」第16條規定：「第14條之許可事項，在史蹟保存區、特別景觀區或生態保護區內，除第1項第1款及第6款經許可者外，均應予禁止。」又同法施行細則第10條規定：「依本法第14條及第16條規定申請許可時，應檢附有關興建或使用計畫並詳述理由及預先評估環境影響。其須有關主管機關核准者，由各該主管機關會同國家公園管理處審核辦理。」復依國家公園範圍內預先評估環境影響原則第2點規定，申請人依國家公園法施行細則第10條規定辦理預先環評時，應檢具預先環評說明書及有關興建（使用）計畫等，向該管國家公園管理處（下稱管理處）申請。同原則第4點、第5點規定，開發利用行為經管理處認定其規模較小或影響環境較輕微者，其應檢具之預先環評說明書得以簡易預先環評申報書代替之；災害復舊等緊急性工程，得免依該原則規定辦理預先環評，管理處應於前述緊急工程開工1週內報內政部備查。次依水土保持法第12條第1項第3款規定：「水土保持義務人於山坡地或森林區內從事下列行為，應先擬具水土保持計畫，送請主管機關核定，如屬依法應進行環境影響評估者，並應檢附環境影響評估審查結果一併送核：三、修建鐵路、公路、其他道路或溝渠等。」同法第3條第3款規定，山坡地係指國有林事業區、試驗用林地、保安林地……。同法第14條規定：「國家公園範圍內土地，需實施水土保持處理與維護者，由各該水土保持義務人擬具水土保持計畫，送請主管機關會同國家公園管理機關核定，並由主管機關會同國家公

園管理機關監督水土保持義務人實施及維護。」復依水土保持計畫審核監督辦法（105年12月15日修正）第3條第1項第4款規定¹⁷：「於山坡地或森林區內從事本法第12條第1項各款行為，其水土保持計畫得以簡易水土保持申報書代替之種類及規模如下：四、改善或維護既有道路：拓寬路基或改變路線之路基總面積未滿2,000平方公尺，且該路段路基及上、下邊坡挖方與填方之加計總和未滿2,000立方公尺者。」水土保持技術規範第10條規定：「於山坡地或森林區內堆積土石……。堆積區應……實施植生綠化及建立完善之排水系統。」依農委會92年3月12日農授水保字第0921804370號公告事項一、二，交通部（含所屬機關）開發、經營或使用行為（除行政院核定之重大公共工程外）之水土保持計畫，由該會委託交通部自行審核及監督管理；交通部受委託自行審核水土保持計畫及監督實施時，應依水土保持法、同法施行細則、水土保持技術規範及水土保持計畫審核及監督要點等相關規定辦理，並建立相關作業機制，以提昇水土保持處理與維護之品質。復依交通部92年4月10日交路字第0920027698號函說明三、四載述，為應實際業務所需，前揭水土保持計畫審核請各機關以代辦部稿方式審核，並請執行監督管理之權責；審核水土保持計畫及監督實施時，應依相關規定辦理，並建立各項作業機制。

（二）經查四工處107年1月起至108年11月22日止於太魯

¹⁷ 107年9月21日修正為「於山坡地或森林區內從事本法第12條第1項各款行為，且挖方及填方加計總和或堆積土石方分別未滿二千立方公尺，其水土保持計畫得以簡易水土保持申報書代替之種類及規模如下：……四、改善或維護既有道路：拓寬路基或改變路線之路基總面積未滿二千平方公尺。……」

閣國家公園區域內台14甲線辦理災害搶修之分案工程計有34K+400（改線工程）案等6件，施工範圍均位處太魯閣工務段負責路段，台14甲線32K+781（松雪樓）至41K+533（大禹嶺）間。該路段為國家公園法所定義之特別景觀區，惟四工處太魯閣工務段（現場管理、監造單位）均未依規定向太管處申請開發，其中34K+400（改線工程）及37K+000案2件未辦理水土保持計畫送審作業，公路總局亦未落實執行監督管理作為；開發後，復未實施植生綠化，任令遊客車輛駛入停車，致國家公園內特殊自然地理景觀破壞無法恢復原有地貌，36K+930至37K+080範圍需耗時多年辦理原生草種復育工程，相關事實如次：

- 1、台14甲線34K+400（改線工程）案：四工處洛韶工務段因106年6月17日豪雨，致台14甲線34K+400上邊坡滑動位移及路基坍塌沉陷，地質鬆軟遇豪雨恐造成災害擴大，有影響用路人安全之虞，爰採道路改線（向山側內移10公尺）及預力地錨配合微型樁擋土牆整治。另為資源再利用並降低運輸成本，將改線工程土方移至36K+930路肩隙地填平夯實，作為路基保護及增腹地空間，於106年8月8日檢送簡易預先環評案件申報書予太管處，經該處於8月16日審查同意，惟該工務段於106年9月27日開工後，將部分工程餘土填至37K+080路肩隙地，卻未依國家公園法施行細則第10條規定檢附有關興建或使用計畫並詳述理由及預先環評向該處申請開發。另本件分案工程施工範圍屬國有林事業區，係水土保持法所定義之山坡地，該工務段於災害發生時業已緊急搶修通車，進行邊坡開挖時距災害發生已3個月餘

，屬有目的（涉拓寬路基改變路線）之開發行為，並非僅為崩塌土石之緊急性搶通（災）工程，亦非僅依水土保持技術規範實施邊坡穩定或排水系統等之水土保持處理與維護，且該路段挖方總和為3,573立方公尺，超過路基及上、下邊坡挖方及填方之加計總和2,000立方公尺¹⁸，應先擬具水土保持計畫始得進行開發，惟水土保持義務人四工處未擬具水土保持計畫送公路總局會同太管處核定，並向公路總局申領核發水土保持施工許可證，即逕行開發。復未依水土保持技術規範第10條規定實施植生綠化，任令人車進入，歷經1年9個月至108年5月15日始設置護欄，致37K+080路肩隙地特殊自然地理景觀破壞無法恢復原有地貌，需耗時3年（預計109年至111年）辦理36K+930及37K+080路肩隙地原生草種復育工程；交通部為應實際業務所需，水土保持計畫請公路總局以代辦部稿方式審核，並請公路總局建立各項作業機制，執行監督管理之權責，以提升水土保持處理與維護之品質，惟公路總局自106年9月27日34K+400開工迄今，因未建立完善作業機制並落實執行監督管理作為，僅以選案的方式進行施工督導（稽核），致未發現轄屬四工處未依規定擬具水土保持計畫送審。

- 2、台14甲線37K+000案：四工處太魯閣工務段因108年2月15日發生間歇地震致37K+000上邊坡滑動9公尺，造成土石崩塌有影響用路人安全之虞，預定採邊坡整修配合格梁植生護坡工法穩定邊坡，且為資源再利用並降低運輸成本，挖除之土方

¹⁸ 依105年12月15日水土保持計畫審核監督辦法第3條修正規定。

經評估後將再次填至37K+080路肩隙地進行夯實整地作業。惟該工務段分別於108年3月25日及4月25日，向太管處申請免辦理預先環評作業，皆未獲同意，即逕予開挖，開挖土方量高達3,545立方公尺，其中2,154立方公尺之土方已填至37K+080路肩隙地¹⁹。本案施工範圍屬國有林事業區，係水土保持法所定義之山坡地，於108年3月25日進行邊坡開挖作業，已距災害發生時程1個月餘，且崩塌土石已於地震當日完成清除，並非僅為土石崩塌之緊急性搶通（災）工程。此外，為改善雪地勤務期間常發生之交通安全問題（車輛失控打滑意外），故預定一併辦理彎道改善，屬有目的之開發行為，非僅依水土保持技術規範實施邊坡穩定或排水系統等之水土保持處理與維護，且該路段路基及上、下邊坡挖（填）總和超過2,000立方公尺²⁰，應先擬具水土保持計畫始得進行開發，惟水土保持義務人四工處未擬具水土保持計畫送公路總局會同太管處核定，並向公路總局申領水土保持施工許可證，即逕行開發，開發後亦未依水土保持技術規範第10條規定實施植生綠化作業。又公路總局自108年3月25日37K+000開挖迄今，僅以選案方式進行施工督導（稽核），並未建立完善作業機制落實執行監督管理，致未發現轄屬機關四工處未依規定擬具水土保持計畫送審。

3、台14甲線34K+362案²¹、37K+500案²²、40K+600案²³

¹⁹ 餘1,391立方公尺未用於填土之土方暫置於39K+450處。

²⁰ 依107年9月21日水土保持計畫審核監督辦法第3條修正規定。

²¹ 106年9月27日開工、106年12月19日完工，因該處下邊坡岩層破碎坍塌，採預力地錨施工穩定路基等。

²² 106年12月18日開工、107年3月21日完工，因路基滑動120公尺，採預力地錨及微型

及34K+400（護坡工程）案²⁴等4件工程，主要施工項為擋土牆、地錨、格梁植生護坡或邊坡整修等，涉及自然地理景觀改變，太魯閣工務段於施工前僅邀集土地所有權人辦理會勘，即逕予認定4案屬既有公路邊坡之復舊，未涉及開發，爰自行簡化行政程序依災害防救法第37條之一規定辦理緊急搶災，疏未邀集太管處與會及依國家公園法施行細則第10條規定檢附有關興建或使用計畫並詳述理由及預先環評向該處申請開發，致國家公園內特殊自然地理景觀破壞無法恢復原有地貌。

（三）前揭缺失經審計部依審計法第69條第1項，函²⁵請交通部查明妥適處理，據該部聲復²⁶資料：

- 1、為使工務段在勘災階段提報災後復建（搶修）工程時，即釐清是否需辦理水土保持計畫（或簡易水土保持申報書）及災點位於國家公園範圍內需提出申請許可等事宜，公路總局已修正「災害經費明細表」增列查報欄位，並於「工程內容概述表」增列水土保持計畫之適用及免辦相關解釋令，及位於國家公園範圍內之相關應辦事項，提供工務段預先檢核相關行政申請要項。
- 2、復建（搶修）工程經檢核需辦理水土保持計畫（或簡易水土保持申報書）者，養護工程處列管統計並於設計階段依「交通部公路總局水土保持計畫

椿施工穩定路基等。

²³ 106年10月23日開工、107年1月11日完工，因該處下邊坡土層沖刷坍塌，採邊坡整修配合格梁植生護坡及地錨設施穩定邊坡等。

²⁴ 107年1月27日開工、107年5月18日開工，因該處上邊坡滑動，採灌漿錨筋及格梁植生穩定邊坡等。

²⁵ 108年12月31日台審部交字第1088402949號函。

²⁶ 109年3月9日交路（一）字第1098600091號函、109年6月20日交路（一）字第109860037423號函。

製作及審查參考手冊」擬具水土保持計畫，再依該參考手冊第二章「水土保持計畫審查程序及審查機制」提送審查。工程開工後，養護工程處依「水土保持計畫審核監督辦法」之施工監督相關規定，由監造技師據實填寫監造紀錄及監造月報表，提報工程處核備（汛期期間每月需再提報交通部備查），並依開發規模實施水土保持施工檢查之辦理次數²⁷，加強監督養護工程處（水土保持義務人）實施及維護情形。

- 3、有關加強災後原地復建工程之生態檢核督導管理，公路總局已修訂「國家公園範圍內省道公路災後原地復建工程實施生態檢核作業原則」第6條條文納入督查機制，由養護工程處辦理工程稽核時，督查工務段執行情形；另公路總局於工程查核（督導）或考評時，將予以查證所屬養護工程處辦理情形。
- 4、有關台14甲線36k+930、37k+080路肩隙地復育作業，四工處陸續於108年5月8日、5月13日、6月4日及7月23日邀集生態專家學者及相關機關研商邊坡生態復育原則，將以高山原生種植物並採自然復育方式辦理。
- 5、有關行政程序疏失責任，公路總局業於108年9月就四工處處長李順成予以申誡1次、108年6月就太魯閣段副段長吳進祥申誡1次、承辦張正義站長申誡1次，另時任太魯閣段段長張宇博調離主管職位。

（四）經核，政府為回應聯合國永續發展目標（Sustainable Development Goals，SDGs），已於107年12月14日通

²⁷ 如開發面積未滿10公頃者，每3個月至少檢查1次。

過臺灣永續發展目標，具體揭示：「保護、維護及促進陸域及內陸水域生態系統的永續利用；落實山脈生態系統的保護。」公路總局暨所屬四工處、太魯閣工務段、慈恩監工站本應依前揭目標辦理特別景觀區內相關工程，惟自107年起於台14甲線太魯閣國家公園區域內特別景觀區辦理6件災害搶修工程，均未報請太管處審查許可；其中2件屬有目的之開發行為，非土石崩塌之緊急性搶通（災）工程，亦未擬具水土保持計畫送公路總局會同太管處核定；逕行開發後，復未實施植生綠化，任令遊客車輛駛入停車，致特殊自然地理景觀破壞無法恢復原有地貌，迄未完成復育工作。經審計部函請營建署查明妥適處理，據復，交通部已督促公路總局檢討四工處及所屬太魯閣工務段辦理6件災害搶修工程相關人員疏失責任，訂頒「國家公園範圍內省道公路災後原地復建工程實施生態檢核作業原則」、修正「交通部公路總局水土保持計畫製作及審查參考手冊」、「災害經費明細表」及「工程內容概述表」等相關規定，並4度邀集生態專家學者及相關機關研商邊坡生態復育原則，預計111年7月24日完成植生綠化等復育工作。

三、公路總局四工處自辦台14甲線37K+000災害搶修工程監造，未依監造計畫督促承包商於施工前報請放樣查驗，致邊坡超挖，破壞自然地理景觀，洵有疏失

- (一)依公路總局四工處工程採購契約第11條第7款第3目規定：「契約施工期間，廠商應按規定之階段報請監造單位/工程司檢查或查驗，監造單位/工程司發現廠商未按規定階段報請檢查或查驗，而擅自繼續次一階段工作時，機關得要求廠商將未經查驗及擅自施工部分拆除重做，其一切損失概由廠商自行負

擔。但監造單位/工程司應指派專責檢查或查驗人員隨時辦理廠商申請之檢查或查驗工作，不得無故遲延。」復依太魯閣工務段慈恩監工站108年度預約經常性災害搶修工程監造計畫第5章施工抽查程序及標準、二施工抽查標準規定，廠商開挖前之放樣作業為監造計畫所定之檢驗停留點，經檢查若發現缺失或有不符情形，監造單位將督促廠商立即施行矯正改正措施，擬定處理方式並申請複查，未複查合格前，廠商不得進行後續作業。

(二)經查承商辦理台14甲線37K+000災害搶修工程，開挖前之放樣作業為檢驗停留點，惟承商未於開挖前報請監造單位執行放樣作業查驗工作，與契約規定有違。台14甲線37K+000案之監造單位為四工處太魯閣工務段，依前揭監造計畫規定，該工務段應於開挖前完成放樣抽查作業，並於抽查完成時製作開挖施工抽查紀錄表建檔保存備查，惟自108年3月25日開挖前，該工務段未完成前述抽查作業即逕由承商執行開挖，致施工範圍(樁號36K+980至37K+105)開挖後斷面與原設計不符，經該工務段丈量結果，超挖數量計779.95立方公尺，加劇破壞自然地理景觀。

(三)前揭缺失經審計部依審計法第69條第1項，函請交通部查明妥適處理，據該部聲復資料：

1、經查「太魯閣工務段慈恩監工站108年度預約經常性災害搶修工程」監造計畫及承攬廠商品質計畫，其開挖施工抽查程序之放樣(測量構造物之位置及施工作業控制點)為施工檢驗停留點，且為廠商自主檢查點。依規定承攬廠商應於完成放樣作業後辦理自主檢查，完成檢查後報請太魯閣段申請施工抽查。本案台14甲線37k+000災修工

程係承攬廠商未依規定辦理自主檢查及報請太魯閣段就施工檢驗停留點申請施工抽查作業，故太魯閣段於108年5月7日以廠商違反契約規定罰款1萬元，並要求承商對停工後之工區管理仍依契約持續辦理。另現場測量結果開挖斷面不符原設計部分，太魯閣段於108年5月7日函告承商不予計價外，應無償修復至原狀。承商同意將已開挖土方工作費106萬9,365元作為補償後續生態復育，並於109年4月9日繳回國庫，俟復育工作結算後，再依面積比例核算所占金額，若廠商負擔金額仍有不足，廠商同意補足差額。

- 2、公路總局已制定「工程標準作業程序」，並於該程序第12070章『施工抽查作業及施工分期檢查』明確規範施工品質抽查及施工分期檢查(自辦監造)作業流程，據以督導四工處落實對承攬廠商施工期間進行施工抽查之執行重點，以確保廠商依據施工計畫、品質計畫及契約規定執行。
- 3、為提升工程施工品質及確保工程施工成果能符合契約設計圖說及規範所規定之品質目標，公路總局將督導四工處落實工程稽核頻率：至少每季辦理稽核轄內所有工務段(監造單位)各1次；並加強督導四工處自辦監造案件，查驗廠商自主檢查及監造單位施工抽查之執行情形。
- 4、太魯閣段為加強廠商及自辦監造作業符合行政院公共工程委員會「監造計畫製作綱要」及「公共工程品質管理作業要點」落實監造及施工抽查作業，於109年1月6日邀集廠商及所有工程人員召開「109年度工程品質提升教育宣導暨業務檢討會議」。
- 5、台14甲線36k+930及37k+080路肩隙地復育作業

，四工處已召開4次邊坡生態復育原則，將以高山原生種植物並採自然復育方式辦理。並已擬定「台14甲線37k邊坡生態復育暨結合環境教育計畫委託工作」及「中橫公路邊坡植生復育試驗暨原生種子採擷計畫」，109年4月20由國立臺灣大學生物資源暨農學院附設山地實驗農場得標，並已於同年7月25日開工，預計111年7月24日完工。

- (四)經核，台14甲線37K+000處係無法以人力再造之特殊自然地理景觀，四工處自辦監造作業，卻任由承商違反契約規定，未於開挖前報請監造單位辦理邊坡開挖放樣查驗，致邊坡超挖779.95立方公尺，破壞自然地理景觀，後續辦理復育期間將長達3年。據復，交通部已責成公路總局依「交通部公路總局工程標準作業程序」督導四工處，並邀集廠商及所有工程人員召開「109年度工程品質提升教育宣導暨業務檢討會議」，以落實監造及施工抽查作業。四工處監造疏失責任部分業已完成懲處，承商疏失責任已依契約規定計罰，另超挖部分之復育費用由廠商負擔等。

參、處理辦法：

- 一、抄調查意見一函請內政部督促營建署確實檢討改進見復。
- 二、抄調查意見二、三函請交通部督同公路總局確實檢討改進見復。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請內政及族群委員會、交通及採購委員會處理。

調查委員：葉宜津、蔡崇

義