

調 查 報 告

壹、案由：交通運輸攸關民眾行之便利，工程建設計畫允應確實如期如質完成，惟近年來，屢傳出國內重大交通建設提出追加預算修正計畫，追加預算經費少則數十億元，動輒逾百億元。究其原因何在？相關工程建設之規劃、設計及施工等階段，是否涉有違失？有無官商勾結情事？容有瞭解之必要乙案（擇定「台北機廠遷建建設計畫」進行調查）。

貳、調查意見：

本案係 101 年 8 月 14 日交通及採購委員會第 4 屆第 51 次會議決議派查案件，調查委員經審酌該會提出之「攸關民生涉及結構性案件彙整表」所列近年提出追加預算修正計畫之國內重大交通建設參考案例後，經向相關機關初步調卷研析後，擇定其中交通部台灣鐵路管理局（下稱台鐵局）辦理之「台北機廠遷建建設計畫」進行調查，業經調查完竣，茲臚列調查意見如後：

一、台鐵局自行研提之「台北機廠遷建建設計畫」缺乏周延可行性評估及綜合規劃，先期規劃作業草率。機廠遷建目標明確，詎台鐵局無端附帶加掛多項不相干工程項目，模糊目標，膨脹預算，延宕工期，本案預算由 144 億元追加到 170.14 億元，原期程 6 年，預計 100 年完工，將延至 104 年方完工，且預算迄今竟尚未經工程會審議通過，台鐵局卻藉不實理由先行施作，本案執行悖離法定程序，未見積極檢討改善，顯有嚴重偏差及違失：

（一）依據「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」規定，行政院所屬各機關中長程個案計畫核定或

修正，應完備之程序須始於可行性評估，依序完成綜合規劃及環境影響評估，經行政院審定通過核定。又依「公共工程計畫與經費審議作業要點」第4點及第5點規定，為健全公共工程計畫之推動，主辦機關應先行編列預算或籌措經費，用以辦理新興工程計畫有關之先期規劃構想（或可行性評估）、先期規劃及綜合規劃與設計等作業，而先期規劃構想（或可行性評估），至少應包括基本資料調查及分析（如工址調查、水文氣象、公共管線等）、環境影響概述、環境影響說明或環境影響評估、土地取得等項目。

- (二)查交通部鐵路改建工程局（下稱鐵工局）前於87年11月起辦理之「南港專案」計畫，預定於98年間將台北-松山間南隧道撥交高速鐵路使用，因高鐵路線阻隔，將影響交通部台灣鐵路管理局（下稱台鐵局）機車與車輛進出台北機廠維修，造成互相干擾及營運限制。據鐵工局於91年4月間委託中興工程顧問股份有限公司完成之「南港專案完工後台鐵車輛進出台北機廠之因應方案研究及可行性評估」報告結論略以，台鐵與高鐵如共軌使用，在執行技術上恐有諸多困難無法克服，為不可行之方案。台鐵局遂於91年12月間委託當時財團法人中華顧問工程司（現改為台灣世曦工程顧問股份有限公司，下稱台灣世曦公司）完成之「台北機廠遷至七堵調車場之可行性研究」則建議，將七堵站停辦貨物列車之分解編組業務，騰空用地以遷建台北機廠。嗣交通部於92年2月間召開協商會議後，確認台北機廠遷廠方可有效解決過軌問題，並列為配合高鐵建設之政府應辦事項。鐵工局爰再委託台灣世曦公司辦理「台北機廠遷建先期規劃構想」研究，該研究於93年5月間完成，建議將現有台北機廠遷移七堵調車場，惟因七堵基地面積

不足，故建議以立體化方式規劃，估計經費約需新台幣（下同）77億元，或於富岡、崎頂間另覓地點辦理。綜上事實，可徵台鐵局為配合「南港專案」計畫預定於98年間將台北-松山間南隧道撥交高速鐵路使用，為解決台鐵、高鐵於松山機廠之過軌問題，前自91年起即委請台灣世曦公司規劃將台北機廠遷移七堵調車場，並已完成相關規劃研究報告在案。

- (三) 惟台鐵局並未採用台北機廠遷至七堵調車場及立體化規劃方案，於93年12月間由該局機務處逕自研提總經費高達144億元之「台北機廠遷建設計畫」（下稱本計畫），包括4個分項計畫（七堵、電聯車、蘇新及潮州等基地），而該計畫於94年9月間經行政院核定時，除七堵基地外，其餘3個分項計畫之廠址未定，亦未辦理可行性研究、環境影響評估及綜合規劃等作業。本院詢及不採用原規劃方案之原因，該局回復略以，係經評估認為七堵調車場現有土地不足以容納七堵機、檢車段及台北機廠遷入，且調車線形不良，故另考量將來整體車輛維修需求及維修基地佈局合理化等等語。
- (四) 審諸實情，台鐵局未採用原自91年起委託規劃多時之台北機廠遷至七堵調車場之立體化方案，而逕自研提之本計畫經行政院核定時，尚有蘇新、潮州及電聯車等3個分項計畫之廠址未定，且計畫書內僅初步規劃執行時程及概估工程經費，與前揭要點規定應辦事項即有不符，亦因缺乏妥善可行性評估及綜合規劃，肇致計畫執行及預算編列產生諸多窒礙，其中蘇新及潮州基地迄今仍未定案，距94年9月計畫核定迄今延宕已逾8年餘，影響整體計畫執行時程及預期效能，核有未當。

- (五) 依據行為當時中央政府總預算附屬單位預算編製辦法第 7 條規定：「…二、公共建設計畫應依政府公共工程計畫與經費審議作業要點辦理」，又依據政府公共工程計畫與經費審議作業要點第 8 點規定，經行政院同意辦理之新興公共工程計畫，主辦機關應及早展開綜合規劃，提出約百分之三十規劃設計之必要圖說、總工程建造經費之概算、基本資料表，至遲於第 1 年度之預算籌編先期會審會議開始 3 個月前，先以正本函送行政院公共工程委員會（下稱工程會）辦理工程專業審議後再行施作。同要點第 12 點規定並規定，未函送前述各點所規定資料至工程會辦理工程專業審議者，各類計畫審議機關應依中程計畫預算編製辦法第 24 條規定，不予核列預算。
- (六) 查行政院係於 94 年 9 月間核定本計畫（包括七堵基地、電聯車基地、蘇新基地及潮州基地等 4 個分項計畫，總經費 144 億元），函請台鐵局應將工程確切經費相關資料送工程會審查。嗣台鐵局將計畫內之七堵基地與電聯車基地（廠址未定）二分項計畫合併為「富岡基地建設計畫」，並擇定富岡基地廠址及僅完成富岡基地綜合評估報告，於 96 年 9 月間以「富岡基地建設計畫」（工程經費合計 120.98 億元）優先提報交通部，其餘蘇新、潮州基地等則因未完成綜合規劃，缺少圖說及概算資料可資提供。交通部於 96 年 10 月間將「富岡基地建設計畫」轉請工程會審查，工程會於同年 11 月間審查回覆略以，依行政院核定意見應將整體計畫確切經費送審，惟所提非整體計畫之經費，且遲至 96 年 10 月間方提送等，仍請交通部儘速提送本計畫整體確切工程相關經費資料送審。
- (七) 然查台鐵局迄 98 年 9 月間始向行政院提報整體計畫確切經費及地點報告書至行政院經濟建設委員會（

下稱經建會，已於 103 年 1 月更名為「國家發展委員會」) 及工程會審查，工程會審查後發現函報內容(計畫總經費 170.14 億元及計畫期程由 100 年 12 月延至 104 年 12 月)均已超出原核定計畫經費及時程，且部分工程已由該局自行設計發包，例如：富岡基地聯外道路及圍籬工程(經費 0.25 億元)、推拉式客車維修場暫移高雄機廠現址之配合工程(經費 0.35 億元)等先期工程；經建會亦指出本計畫工程未報核先行施作，未符行政程序。嗣台鐵局於 99 年 1 月間再提出本計畫修正計畫，調整各分項計畫期程及調整總經費為 170.14 億元。同年 3 月間行政院雖核定本計畫修正計畫，惟仍指出本計畫未報核先行施作，及經費未送工程會審議，未符行政程序，要求交通部查明相關責任，並做適當處理。

- (八) 台鐵局針對前情回覆略以，為確保達成交付台北機廠過軌目標及時程，除推動富岡基地土地徵收作業及細部設計外，同時啟動先期工作，將先期所需配合工程交付工務、電務部門，自行設計、監造併發包施工，此部分時為本計畫所必須執行項目；另本計畫每年所提列執行之分配預算皆按規定程序報經核定，並經立法院通過，該局辯稱經檢討認為無法完成經費審議，相關人員已盡力，應無未符行政程序情形，但仍有行政疏忽之處等語。以上經查與事實未合，顯屬推諉卸責之辭，不足採信。
- (九) 按政府機關依法行政，係為使行政權與公務之運作受法律之規範與監督，亦為推動公務倫理之核心價值之一，政府機關自應恪遵謹守，方符法制。觀諸台鐵局執行本計畫未依法將確切工程項目及經費送審，又工程未報核即先行施作等情，已悖離前揭法令規定及依法行政原則未見積極檢討改善，核有嚴

重違失。該局屢辯稱係為 98 年 6 月交付軌道時程緊迫之由，經查交付日期前於 98 年 1 月間即經交通部協商延後至 100 年 6 月，而實際交付日期更延後至 101 年 3 月，較原訂點交時程延後約 2 年 6 個月，實已無急迫性之理由，該局縱有先期工程須先行施作，以維護既有車輛營運及維修之必要，亦應考量如何速循行政體制及程序提報備案，該局未思及此，仍逕自草率編列預算發包執行，核有違失。

(十) 綜上，台鐵局自行研提之「台北機廠遷建建設計畫」缺乏周延可行性評估及綜合規劃，先期規劃作業草率。機廠遷建目標明確，詎台鐵局無端附帶加掛多項不相干工程項目，模糊目標，膨脹預算，延宕工期，本案預算由 144 億元追加到 170.14 億元，原期程 6 年，預計 100 年完工，將延宕到 104 年才完工，又預算迄今竟尚未經工程會審議通過，卻藉不實理由先行施作，本案執行悖離法定程序未見積極檢討改善，顯有嚴重偏差及違失。

二、「台北機廠遷建建設計畫」耗費 170.14 億元，屬國家重大公共建設，交通部對該計畫之預算遲未能依法送審、且未經核定即先行施作等情，未能本於主管機關權責嚴予管理及監督改善，亦未及時協調妥謀解決之道，任由台鐵局我行我素，無視法令程序及工程會審核意見，衍生違法弊端，怠忽職責，難辭其咎：

(一) 依據行為當時「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」第 8 點第 1 項規定，經行政院同意辦理之新興公共工程計畫，主辦機關應及早展開綜合規劃，提出約百分之三十規劃設計之必要圖說、總工程建造經費之概算、基本資料表，至遲於第 1 年度之預算籌編先期會審會議開始 3 個月前，先以正本函送行政院公共工程委員會（下稱工程會）辦理工程專業審

議後再行施作。

(二)查行政院前於 94 年 9 月間核定台鐵局所提「台北機廠遷建建設計畫」(下稱本計畫，包括七堵基地、電聯車基地、蘇新基地及潮州基地等 4 個分項計畫，總經費 144 億元)時，曾函令台鐵局將計畫內工程相關經費資料送工程會審查。嗣台鐵局因計畫內之蘇新、潮州基地遲未能定案，合併計畫內七堵基地與電聯車維修基地及北區供應廠(廠址未定)二分項計畫皆包含在富岡基地建設計畫內，於 96 年 9 月間提報該計畫綜合規劃報告書(工程經費合計 120.98 億)予交通部，其餘各分項計畫俟陸續完成廠址評選暨綜合規劃後再逐件提報。交通部於同年 10 月間轉請工程會審查，工程會於 96 年 11 月間審查回覆該部略以，所提不但非整體計畫之經費，且由 94 年 9 月拖延至 96 年 10 月間方提出，仍請該部儘速提送本計畫確切工程相關經費資料送審等。

(三)嗣台鐵局迄 98 年 9 月間始向行政院提報本計畫確切經費及地點報告書至經建會及工程會審查，經建會工程會審查後均指出本計畫部分工程未報核即先行施作，例如：富岡基地聯外道路及圍籬工程(經費 0.25 億元)、推拉式客車維修場暫移高雄機廠現址之配合工程(經費 0.35 億元)等先期工程，顯未符行政程序。嗣台鐵局於 99 年 1 月間再提出本計畫修正計畫，調整各分項計畫期程及調整總經費為 170.14 億元。同年 3 月間行政院雖核定本計畫修正計畫，惟仍指出本計畫未報核先行施作及經費未送工程會審議，未符行政程序，請交通部做適當處理。100 年 5 月間交通部再函轉台鐵局所提本計畫之「公共工程計畫與經費審議報告」送工程會審查時，工程會再指出本計畫未依前揭經費審議作業要點送審即先行發包

施工，且部分工項已竣工結算，爰檢還所送公共工程計畫與經費審議報告書，並請該部檢討內控機制之妥適性。之後卻未見交通部有任何之檢討，任容台鐵局無視法令程序及工程會審核意見，衍生違法弊端。

(四)審諸實情，交通部自 94 年起負責初審本計畫（含修正計畫）及工程確切經費函轉行政院審議之行政作業，於歷年公文往返過程中，該部明知台鐵局為因應台北機廠遷建，主要規劃之遷建地點及執行核心為富岡基地，而本計畫內之蘇新及潮州基地，因未完成綜合規劃，缺少圖說及概算資料可資提供，致無法提出整體確切經費送審，亦知台鐵局部分工程未報核先行施作之實情，然雖迭經行政院函示要求檢討內控機制及相關責任，並做適當處理，惟該部未能本於主管機關權責嚴予管理及監督改善，亦未及時協調妥謀解決之道，任由台鐵局我行我素，無視法令程序及工程會審核意見。交通部相關行政作為消極且流於形式，任令國家重大公共建設衍生違法弊端，怠忽職責，草率傲慢，確有可議。

(五)綜上，交通部對本計畫預算遲未能依法送審、且未經核定即先行施作等情，未能本於主管機關權責嚴予管理及監督改善，亦未及時協調妥謀解決之道，本案耗費 170.14 億元之國家重大公共建設，卻任由台鐵局我行我素，無視法令程序及工程會審核意見，衍生違法弊端，怠忽職責，難辭其咎。

三、行政院公共工程委員會未積極依法就「台北機廠遷建建設計畫」預算進行專業審查，亦未能追蹤列管該計畫修正時程，並督促稽催台鐵局積極依法辦理，任由該計畫於審議程序未完成之情形下持續執行，核未善盡職責，洵有違失：

- (一)依據政府公共工程計畫與經費審議作業要點第5點規定，公共工程計畫與經費有關技術及成本估算之審議機關為行政院公共工程委員會（下稱工程會）。同要點第8點規定，經依前點規定審議，並經行政院同意辦理之新興公共工程計畫，應依下列規定辦理：
- （一）主辦機關應及早展開綜合規劃，提出約百分之三十規劃設計之必要圖說、總工程建造經費之概算、基本資料表，至遲於第1年度之預算籌編先期會審會議開始3個月前，先以正本函送工程會辦理工程專業審議。（二）由附屬單位預算機關辦理綜合規劃者，其函送工程會辦理工程專業審議之時程，不受前款之限制。（三）由主辦機關辦理綜合規劃者，得就計畫中個別完整之分標工程計畫依第1款之規定，函送工程會辦理工程專業審議。另據中央政府中程計畫預算編製辦法第24條規定，凡經列入各主管機關中程施政計畫內之中、長程個案計畫，如屬於公共工程及各類房屋建築之興建，應確實依行政院所定政府公共工程計畫與經費審議作業要點之規定，並送工程會審查；在未獲得工程會之書面專業審查意見前，計畫審議程序視為未完成。
- (二)查行政院前於94年9月間核定台鐵局辦理之「台北機廠遷建建設計畫」（下稱本計畫）總經費144億元時，請台鐵局應將計畫內確切工程經費相關資料送工程會審查。然台鐵局以本計畫4項分項計畫中，蘇新、潮州基地尚屬前置作業階段，未完成綜合規劃，致無圖說、概算資料可提供，而電聯車基地經評選擇定富岡基地廠址，並已完成綜合評估報告，且為台北機廠遷建成敗關鍵等由，於96年10月間僅以「富岡基地建設計畫」優先陳報，其工程經費合計120.98億元。惟工程會審核認為該局非提送原行

政院核定整體計畫之經費，仍請提送本計畫整體確切工程經費資料送審。台鐵局迄 98 年 9 月間始向行政院提報本計畫確切經費及地點報告書至經建會及工程會審查。該函說明四提及，本計畫受限於松山-台北間南隧道之南側軌道交付高鐵營運通車之期程壓力，部分工程由台鐵局自行設計發包以爭時效，包括富岡基地聯外道路及圍籬工程（經費 0.25 億元）、推拉式客車維修場暫移高雄機廠現址之配合工程（經費 0.35 億元）等先期工程。工程會審查認為，函報內容（計畫總經費 170 億元及計畫期程延至 104 年 12 月），均已超出原核定計畫及第 1 次修正計畫之金額及期程內容，且部分工程業已發包施工等由退回。台鐵局嗣於 100 年 3 月至 5 月間雖二度提出本計畫之「公共工程計畫與經費審議報告書」送工程會審查，惟該會審查後認為，本計畫未依「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」送審即先行發包施工，且部分工項已竣工結算，顯不符行政程序，乃退回台鐵局所送之報告書，未進行實質審查。該會於本院約詢時復稱，因本計畫部分工程已發包施工，不符該會事前審查之精神，若再審議似無實質意義；又衡酌本計畫與經費既經台鐵局邀請專家學者召開審查會議，後續將督促本計畫摺節經費依法覈實辦理等語。

- (三)查工程會既為公共工程計畫與經費有關技術及成本估算之審議機關，且台鐵局為附屬單位預算機關，按上開政府公共工程計畫與經費審議作業要點第 8 之(二)及同點之(三)項規定，工程會辦理工程專業審議不受時程或非為整體計畫之限制，台鐵局將部分分子計畫經費函送工程會審議，該會允應受理。又按及中央政府中程計畫預算編製辦法第 24 條規定

，未獲得工程會之書面專業審查意見前，計畫審議程序視為未完成，及政府公共工程計畫與經費審議作業要點第 12 條，亦不予核列預算。工程會既為公共工程經費之審議機關，卻藉所送計畫並非整體計畫之理由退回，其理由顯有違前開經費審議作業要點第 8 之(三)項規定。又台鐵局於 100 年 3 月間所送工程經費資料雖未完整，惟送達時審查程序即已開始，工程會應辦理實質審查，並據中央政府中程計畫預算編製辦法第 24 條規定將相關缺失以書面表示，以完成審查程序。惟該會逕以未符公共工程計畫與經費審議作業要點為由退回，已違反中央政府中程計畫預算編製辦法 24 條規定，且工程會既為公共工程計畫與經費有關技術及成本估算之審議機關，卻未能追蹤列管本計畫修正時程，並督促稽催台鐵局積極趕辦，任由本計畫於審議程序未完成之情形下持續執行，顯未善盡職責，核有違失。

(四) 綜上，工程會未積極依法針對「台北機廠遷建建設計畫」預算進行專業審查，亦未能追蹤列管該計畫修正時程，並督促稽催台鐵局積極依法辦理，任由該計畫於審議程序未完成之情形下持續執行，核未善盡職責，洵有違失。

四、「台北機廠遷建建設計畫」內與機廠遷建無關而附帶加掛之蘇新基地及潮州基地等二個分項計畫，自 94 年 9 月間核定迄今延宕逾 8 年，仍未能定案執行，其適切性及必要性亦未經確實檢討，據以修正計畫內容，行政院及所屬前經濟建設委員會（現為國家發展委員會）、交通部等，對於本案國家重大公共建設計畫報核及修正決策過程未能審慎周詳，亦未能分層負責監督控管，顯有疏失：

(一) 查 94 年 9 月間行政院核定之「台北機廠遷建建設計

畫」(下稱本計畫)包括七堵基地、電聯車基地(廠址未定)、蘇新基地及潮州基地等4個分項計畫，嗣台鐵局因七堵基地無法容納柴電及電力機車維修場，遂將七堵基地與電聯車基地二分項計畫合併為富岡基地建設計畫，並於96年9月間完成可行性評估、環境影響評估及綜合規劃後提報交通部，該部於同年10月間將富岡基地建設計畫書提報工程會，函中提及，為解決台鐵與高鐵於台鐵松山機廠之過軌問題，故擬以富岡基地建設計畫優先提報，其餘蘇新、潮州基地尚屬前置作業階段，俟陸續完成廠址評選暨綜合規劃後再逐件陳報等。台鐵局於本院約詢時亦復以，富岡基地之興建，影響台北機廠遷建時程最為關鍵，因此優先辦理規劃及興建等語。綜上，可證台鐵局為因應台北機廠遷建，主要規劃之遷建地點及執行核心為富岡基地。

- (二)再查本計畫內蘇新基地及潮州基地等二個分項計畫執行情形：蘇新基地係規劃將七堵檢車段與宜蘭機務段合併，並遷至蘇澳新站，惟計畫核定時相關前置作業如廠址評選、可行性評估、綜合規劃及環境影響評估等均未辦理，嗣台鐵局雖評選蘇澳新站東北側為預定廠址，又因當地民眾抗爭及石板棺遺址致迄今無法定案。潮州基地原擬將台北機廠之推拉式自強號客車維修工作，遷移至鐵工局辦理之潮州車輛基地，後因高雄都會區辦理鐵路地下化工程，需進行高雄機廠遷建，乃併入高雄機廠遷建計畫執行，惟該計畫尚未核定，迄今亦無進展。
- (三)查台鐵局未詳加評估蘇新基地及潮州基地計畫繼續推動之可行性，於98年間提報本計畫延長執行期程至104年12月，合併修正經費為170.14億元，經交通部轉請行政院審核。同年行政院所屬經濟建設

委員會（下稱經建會，已於 103 年 1 月更名為「國家發展委員會」）召開之審查會議中曾提出意見略以：「本計畫遷建 16.8 公頃台北機廠後，卻分散於 4 個基地，且其中富岡基地已占 62 公頃，請交通部補充說明基地容量及分散於 4 個基地之必要性。」可徵該會已見台鐵局為因應台北機廠遷建，主要規劃之遷建地點及執行核心為富岡基地，惟未進一步詳究計畫內僅占總經費 18%、目標不明確之蘇新基地及潮州基地之可行性及實際執行情形，亦未確實檢討該二分項計畫掛勾於本計畫內是否必要，是否應先暫緩執行或停辦，或交由其他計畫執行，並要求台鐵局提出完整、可執行之整體修正計畫，審核過程顯未審慎周詳，嗣行政院於 99 年 3 月間核定修正內容。迄 102 年本院調查期間，該二基地仍因前揭因素遲未能推動，影響整體計畫執行時程，亦導致整體經費無法依法定程序完成審議。行政院及所屬經濟建設委員會、交通部及台鐵局，於本計畫報核及修正決策過程未能確實檢討適切性及必要性，亦未能分層負責監督控管，顯有疏失。

(四) 綜上，本計畫內與機廠遷建無關而附帶加掛之蘇新基地及潮州基地等二個分項計畫自 94 年 9 月間核定迄今延宕逾 8 年仍未能定案執行，亦未經確實檢討其適切性及必要性，覈實檢討修正計畫內容，行政院及所屬經濟建設委員會及交通部，於國家重大公共建設計畫報核及修正決策過程未能審慎周詳，顯有疏失。

五、台鐵局辦理「台北機廠遷建建設計畫」，未依法將其確實經費送審，且未經核定，即逕自編列預算率先施工等情，凸顯行政院及所屬對於所核定之重大公共工程計畫經費之控管徒具形式，未予落實，荒廢權責，

允應確實檢討相關缺失，辨認機關間橫向聯繫協調之不足，避免類似情事再度發生：

- (一) 依據中央政府總預算附屬單位預算編製辦法第 7 條規定：「…二、公共建設計畫應依政府公共工程計畫與經費審議作業要點辦理。」又政府公共工程計畫與經費審議作業要點第 8 點規定：「主辦機關應及早展開綜合規劃，…至遲於第 1 年度之預算籌編先期會審會議開始 3 個月前，先以正本函送工程會辦理工程專業審議。」同要點第 12 點規定，未函送前述各點所規定資料至行政院公共工程委員會（下稱工程會）辦理工程專業審議者，各類計畫審議機關應依中程計畫預算編製辦法第 24 條規定，不予核列預算。準此，經行政院核定之公共工程計畫，應將總工程建造經費之概算送工程會辦理工程專業審議，未辦理工程專業審議者，不予核列預算。
- (二) 查行政院於 94 年 9 月間核定「台北機廠遷建建設計畫」（下稱本計畫），台鐵局應依前揭規定及早展開綜合規劃，於計畫核定後提出約 30% 規劃設計之必要圖說、總工程建造經費之概算、基本資料表，至遲於第 1 年度之預算籌編先期會審會議開始 3 個月前，先以正本函送工程會辦理工程專業審議，若未辦理工程專業審議者，不予核列預算。台北機廠遷建建設計畫雖經行政院核定匡列計畫總經費 144 億元，惟台鐵局未將本計畫相關經費概算等資料送工程會辦理專業審議，卻逐年編列預算執行，已違反前揭政府公共工程計畫與經費審議作業要點規定。
- (三) 續查行政院所屬經濟建設委員會（下稱經建會，已於 103 年 1 月更名為「國家發展委員會」）雖於「98 年度先期作業計畫審議意見表」（97 年 9 月）、「99 年度先期作業計畫審議意見表」（98 年 7 月）提及，本計畫內

容與94年9月間行政院核定內容不同之處應辦理修正計畫報核後，方可動支經費等語，惟嗣後缺乏追蹤監督作為；而負責工程專業審議之工程會則以台鐵局非提送整體計畫之經費、工程未送審即先行發包施工，且部分工程已竣工結算，不符行政程序等由，退回台鐵局所送本計畫修正計畫和確切工程經費，未進行實質審查。因行政院負責經費審議之相關機關監督查核作為消極且流於形式，造成控制及監督機制失靈，荒廢職權，致生台鐵局於本計畫未經核定即逕自編列預算草率先行施作等違法情事，洵有未當。

- (四)綜上，台鐵局未依法將辦理之「台北機廠遷建建設計畫」確切經費送審，且未經核定即逕自編列預算草率先行施工等情，凸顯行政院所屬對於所核定之新興公共工程計畫經費審議查核機制顯有闕漏，控制及監督機制失靈，權責荒廢，允應確實檢討相關缺失及機關間橫向聯繫協調不足之處，避免類似情事再度發生。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一、二，提案糾正交通部及其所屬台灣鐵路管理局，並檢討相關失職人員責任。
- 二、調查意見三、四、五，函請行政院並督促所屬檢討改進見復。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請本院交通及採購委員會處理。

調查委員：余騰芳

陳永祥

馬以工

馬秀如