

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部及其所屬台灣鐵路管理局。

貳、案 由：交通部台灣鐵路管理局自行研提之「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，惟缺乏周延可行性評估及綜合規劃，復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，又預算迄今竟尚未經工程會審議通過，執行過程悖離法定程序，顯有嚴重偏差及違失；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，顯怠忽職責，致生前揭違法情事等，均有違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

- 一、交通部台灣鐵路管理局自行研提之「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。交通部台灣鐵路管理局（下稱台鐵局）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 年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。

綜上所述，台鐵局自行研提之「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，惟缺乏周延可行性評估及綜合規劃，復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，又預算迄今竟尚未經工程會審議通過，執行過程悖離法定程序，顯有嚴重偏差及違失；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，顯怠忽職責，致生前揭違法情事等，均有違失，爰依監察法第 24 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：余騰芳

陳永祥

馬以工

馬秀如