

壹、案由：交通部臺灣區國道高速公路局近日傳出重大國道工程弊案，分別為大華系統交流道工程變換工法，追加三千多萬元預算，另橋梁耐震補強工程延宕卻仍撥付估驗款，而該局前局長李泰明涉嫌圖利廠商；因事關政府採購及公務員紀律，實有深入瞭解察明之必要乙案。

貳、調查意見：

本案係經媒體(自由時報、中國時報，100年7月30日；臺灣時報，100年7月31日)披露，交通部臺灣區國道高速公路局(下稱高公局)傳出重大國道工程弊案，分別為大華系統交流道工程(下稱第156標)邊坡擋土牆變更工法，追加新台幣(下同)三千多萬元預算；另橋梁耐震補強工程第M12標施工延宕，卻仍撥付估驗款等情。前揭第156標及第M12標有關工程履約部分，係由高公局指派所屬拓建工程處(下稱拓建處)主辦，高公局負責上級機關督導權責。案經本院向有關機關調卷，另於民國(下同)100年12月9日赴現場履勘，101年1月17日約詢高公局曾○○局長、李○○前局長、拓建處洪○○前處長及相關人員。茲據調查就行政監督缺失部分彙陳意見如后：

- 一、拓建處負責大華系統交流道工程第156標施工期間，藉人民陳情書之名，移花接木並套以新工法試辦為由，於工程無正當及必要理由情況下，率爾擅將該標案內兩路段邊坡擋土牆由原設計「懸臂式工法」變更為「靜壓植樁工法」，徒耗巨額公帑達3,488萬8,212元；另高公局未恪遵「交通部臺灣區國道高速公路局與所屬機構權責劃分」規定，切實要求拓建處將契約變更新增工程項目等資料列表說明並核轉交通部備查，均有違失：

- (一)高公局第 156 標委託規劃設計技術服務案 92 年 8 月 19 日決標，由林同棧工程顧問公司得標，契約金額 3,100 萬元，技術服務期間 92 年 8 月 20 日~95 年 2 月 21 日，該標案內擋土牆共設計 2,206 公尺，擋土牆設計類型包括：懸臂式、預力岩錨懸臂式、重力式及扶壁式。第 156 標工程於 96 年 10 月 17 日決標，由同昌建築公司得標，契約金額 18 億 3,860 萬元，96 年 11 月 16 日開工，100 年 10 月 12 日完工。第 156 標委託監造技術服務案 96 年 12 月 28 日決標，由林同棧工程顧問公司得標，契約金額 7,861 萬 4,000 元，97 年 1 月 3 日開始監造，目前仍技術服務中。
- (二)97 年 8 月 8 日拓建處接獲許○○君、黃○○君陳情書略以：「貴處刻正施工之道路工程影響當地居民交通不便，並且產生環境噪音，希望貴單位可以盡快加速完工進度並且確保周遭環境安全及保護，另外也需維持交通安全。」拓建處爰於 97 年 9 月 4 日以拓北字第 0976003632 號函復陳情人略以：「有關台端陳情道路施工造成當地居民交通不便、產生環境噪音乙案，本處承辦人員於 97 年 8 月 13 日電話與台端聯繫，經台端表示陳情施工地點係位於中山高速公路基隆交流道附近之地方道路上，惟查本處目前於該區域附近並無工程施工，台端陳情內容非屬本處轄管範圍。」惟甫經 5 天，拓建處卻另於 97 年 9 月 9 日以拓工字第 0976003764 號函設計廠商林同棧工程顧問公司略以：「有關許○○君、黃○○君陳情施工產生環境噪音，希能儘快加速完成施工進度及環境保護案，請貴公司就本工程(增建大華系統交流道工程第 156 標)施工項目及地形條件研擬低噪音、低污

染或較環保之施工方式，並請就研析結果提覆本處。」嗣 97 年 11 月 18 日林同棧工程顧問公司檢陳「第 156 標之擋土工程『試辦』改以低噪音及低污染靜壓植樁施工方式可行性建議方案」，拓建處於 97 年 12 月 3 日核定第 156 標萬瑞線 4k+930~5k+020 及五堵交流道匝道 C 0k+053~0k+235 兩處路段邊坡擋土牆（萬瑞線部分試辦 86 公尺、五堵交流道匝道部分試辦 182 公尺，合計 268 公尺），試辦改採靜壓植樁施工方式，追加金額 3,488 萬 8,212 元。萬瑞線 4k+930~5k+020 路段嗣於 98 年 2 月 26 日至 3 月 21 日以靜壓植樁工法施作擋土牆，另五堵交流道匝道 C 0k+053~0k+235 路段則於 98 年 5 月 27 日至 9 月 23 日以靜壓植樁工法施作擋土牆。針對「變更工法之核定權責？拓建處 97 年 9 月 4 日與 9 月 9 日函稿係誰決行？」部分，詢據拓建處黃○○前副處長說明略以：「增帳在查核金額以下，故由拓建處核定，總工期未因變更工法而縮短。兩件均係我決行，靜壓植樁工法對道路邊坡較不會大範圍破壞，一件是工務所發文，另一件係處本部發文，兩件代表兩個方向，故均予決行出去，第 1 件係儘快回復陳情人。」次針對「第 156 標為何變更工法？為何在施工中試辦？」部分，詢據拓建處洪○○前處長說明略以：「拓建處全省當時有 30 多個標在進行，工程會曾要求工程施工要採用低振動、低噪音之施工法，且道路臨近基隆河。因為它（指靜壓植樁施工）不是要徑工程，試辦不會影響工期，我曾要求監造單位林同棧顧問公司辦理可行性評估，施工後曾經在其他工程加以應用，對基隆河地區靜壓植樁工法有其正面價

值。」另針對「拓建處變更工法增加三千多萬元，高公局為何同意？」部分，詢據高公局李○○前局長說明略以：「高公局訂有權責劃分，設計、執行都有訂 SOP，本案是因為有陳情案引起，變更工法完成以後報局，由工務組承辦，認為其程序沒問題，係拓建處權責，且係完成變更程序後才報局。拓建處第 1 次函報未列示經費，曾予提醒經費問題應予注意，第 2 次函報始准予備查。」

(三)為瞭解 156 標工程之施工環境，本院調查小組前於 100 年 12 月 9 日赴施工現場履勘，發現工地四周遼闊，鄰近無民房聚集社區，雖然施工會有噪音及震動，但並不會造成鄰近居民生活不便及嚴重噪音污染環境，原有工法並無不便或無法施工而必須變更工法之理由。

(四)另查，依「交通部臺灣區國道高速公路局與所屬機構權責劃分」第三、(二)、2、(1)規定，工程案契約金額(第 156 標契約金額 18 億 3,860 萬元)已達巨額採購標準(2 億元)以上之契約變更，其變更契約內容增減帳相抵後，增帳金額(第 156 標兩路段變更工法增帳 3,488 萬餘元)未達查核金額(5 千萬元)者，由工程處(即拓建處)核定並函報高公局備查；另追加契約以外之新增工程項目如以另訂契約方式辦理者，並需每 4 個月列表說明，由高公局核轉交通部備查。惟查，拓建處係於 98 年 4 月 13 日函高公局檢送上開兩路段變更工法之契約變更書(CC0-03-01)，高公局嗣於 98 年 8 月 14 日以工字第 0980020520 號函復拓建處略以：「所報第 156 標契約變更書(CC0-03-01)乙案，既經貴處說明所需經費於核定建設計畫經費中尚足支應，並本於權責核定，本案存查。」然查拓建處於上開期間(98 年 4~8 月)

及嗣後，並未將變更工法新增工程項目等資料以列表方式提出說明，而高公局亦未曾督促拓建處積極辦理，違論核轉交通部，顯有違反上開規定。

(五)據上，拓建處負責大華系統交流道工程第 156 標施工期間，藉人民陳情書之名，移花接木並套以新工法試辦為由，於工程無正當及必要理由情況下，率爾擅將該標案內兩路段邊坡擋土牆由原設計「懸臂式工法」變更為「靜壓植樁工法」，徒耗巨額公帑達 3,488 萬 8,212 元；另高公局未恪遵「交通部臺灣區國道高速公路局與所屬機構權責劃分」規定，切實要求拓建處將契約變更新增工程項目等資料列表說明並核轉交通部備查，均有違失。

二、拓建處於橋梁耐震補強工程第 M12 標履約期間，無視承包商財務窘困屢遭法院強制執行扣押工程款，且進度落後持續擴大達 29.08%，未恪遵契約規定暫停給付估驗款，並拖延至契約到期前一個月方予緊急處理終止契約，工程進度顯已嚴重落後，拓建處怠忽職責，耽誤重大建設，損及國家利益，核有違失：

(一)高公局橋梁耐震補強工程(第一期)委託規劃設計技術服務案 94 年 1 月 13 日決標，由林同棧工程顧問公司得標，契約金額 2 億 2,500 萬元，技術服務期間 94 年 1 月 17 日~96 年 12 月 4 日。第 M12 標工程於 96 年 7 月 4 日決標，由拓興營造公司得標，契約金額 13 億 7,780 萬元，96 年 9 月 28 日開工，99 年 3 月 3 日終止契約。第 M12 標委託監造技術服務案 96 年 11 月 19 日決標，由林同棧工程顧問公司得標，96 年 11 月 27 日開始監造，目前仍技術服務中。

(二)惟查，第 M12 標工程履約期間，拓興營造公司之協力廠商即陸續向臺灣板橋地方法院及士林地方法院提出債權清償扣押申請，臺灣板橋地方法院並陸續於 98 年 2 月 4 日、2 月 17 日、2 月 25 日、5 月 5 日以強制執行命令扣押工程款計 927 萬 6,888 元，臺灣士林地方法院則分別於 98 年 5 月 27 日、6 月 2 日以強制執行命令扣押工程款計 98 萬 7,408 元；另 98 年 3 月 23 日曾有 3 件拓興營造公司離職員工向拓建處陳情該公司積欠員工薪資等情。本工程 98 年 4 月進度落後 17.23% (已逾 15%)，委託監造林同棧工程顧問公司於 98 年 6 月 8 日以棧字第 9806080091 號函拓建處略以：「拓興公司就進度嚴重落後、財力不足以及可預見顯不能於期限內完工等情形，已符合本工程一般條款 R.6 主辦機關終止契約中第(3)款有 R.5『承包商財力不足使工作停頓時之處理』情形使工作停頓時；第(6)款工程累計實際進度較預定進度落後達百分之十五，其落後原因屬於承包商之責任者；以及第(7)款不履行契約之義務與責任，經工程司督促仍不改善者等相關規定，本公司建議貴處可依一般條款 R.6 主辦機關終止契約規定，主辦機關或工程司得以書面通知承包商，在 30 日以內若仍未改善時，得由貴處以書面通知終止本契約辦理之。」拓建處嗣於 98 年 6 月 12 日以拓工字第 0980005293 號函拓興營造公司略以：「貴公司除第 M12 標工程進度嚴重落後外，已有數家廠商向法院提出債權清償扣押申請(目前已至少 6 件)，其中更有債權扣押金額僅數萬元者，顯見貴公司財務狀況不足以因應此國家重大工程，致使依本契約所取得之工程款債權成為強制執行之標的

，已嚴重影響工程之進行。貴公司已明顯違反工程契約一般條款 R.5 及 R.6 規定，請於文到 30 日內立即改善前述各項，如屆時仍未改善，將依程序辦理終止本工程契約。」嗣後，本工程進度伴隨時間落後情況更趨嚴重，拓興營造公司仍無法有效改善進度落後情形，迄 98 年 7 月進度落後 25.96%、8 月進度落後 28.69%、9 月進度落後 31.53%、10 月進度落後 44.84%，然拓建處卻以「本工程已進入趕工計畫執行階段，且為減少工進落後因素，避免落後持續擴大影響公共利益」為由，未恪遵契約規定暫停給付估驗款，該處仍陸續於 98 年 7 月 30 日、8 月 13 日、9 月 9 日及 10 月 14 日核撥 4 期估驗款計 2,200 萬 4,142 元。

(三)第 M12 標工程於 99 年 3 月 3 日終止契約，承包商拓興營造公司僅完成進度 31.32%，同年 6 月 10 日辦理部分驗收，結算金額 5 億 1,835 萬 5,786 元。「第 M12 標後續工程」於 100 年 1 月 7 日決標，由威勝營造公司得標，契約金額 10 億 7,180 萬元，100 年 3 月 1 日開工，履約期限 720 日曆天（目前仍施工中）。

(四)據上，拓建處於橋梁耐震補強工程第 M12 標履約期間，無視承包商財務窘困屢遭法院強制執行扣押工程款，且進度落後持續擴大達 29.08%，未恪遵契約規定暫停給付估驗款，並拖延至契約到期前一個月方予緊急處理終止契約，工程進度顯已嚴重落後，拓建處怠忽職責，耽誤重大建設，損及國家利益，核有違失。

三、「交通部臺灣區國道高速公路局與所屬機構權責劃分」賦予拓建處及其他工程處對巨額採購工程案件之契約變更有追加金額 5,000 萬元以下之核定權，不必

受上級機關高公局之監督審核，其核定權是否太大及應如何規範等，以防弊端或浪費公帑情事，應就追加額度大小、工程變更理由是否具體及必要，以及監督機制等，切實檢討改善：

- (一)依「交通部臺灣區國道高速公路局與所屬機構權責劃分」第三、(二)、2、(1)規定，工程案契約金額已達巨額採購標準(2億元)以上之契約變更，其變更契約內容增減帳相抵後，增帳金額未達查核金額(5千萬元)者，其核定權責為工程處，工程處僅需於核定後函報高公局備查。
- (二)惟查拓建處負責大華系統交流道工程第 156 標辦理過程，以新工法「試辦」為由，於工程非必要情況下，率爾擅將該標案兩路段邊坡擋土牆由傳統「懸臂式工法」變更為「靜壓植樁工法」，徒增公帑支出 3,488 萬 8,212 元。依上開規定拓建處對於每件巨額採購工程案件即擁有追加 5 千萬元以下之核定權限，然其契約變更過程及內容卻不必接受上級機關高公局之監督審核，其核定權是否太大及應如何規範等，以防弊端或浪費公帑情事，應就追加額度大小、工程變更理由是否具體及必要，以及監督機制等，切實檢討改善。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一及二，提案糾正交通部臺灣區國道高速公路局暨所屬拓建工程處。
- 二、調查意見一及二，函請交通部臺灣區國道高速公路局督飭所屬並議處失職人員見復。
- 三、調查意見三，函請交通部督飭所屬確實檢討改進見復。  
。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。  
。

調查委員：陳永祥

洪德旋