

## 調 查 報 告

壹、案由：據審計部 101 年度中央政府總決算審核報告，交通部臺灣鐵路管理局辦理沙鹿站跨站式站房新建工程，預算金額 1 億 3,000 萬元，原預計於 93 年底完成，截至 101 年底仍未完工，執行進度嚴重落後，延宕預期效益目標之達成等情乙案。

貳、調查意見：

行政院於民國（下同）92 年 1 月 12 日核定臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）陳報之「臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路先期建設計畫」，計畫期程為 90 至 96 年，計畫總經費為新臺幣（下同）100 億元，主要係因應高鐵通車後，長程客運市場備受衝擊，須調整營運方式及系統角色。就政府之政策方向及整體運輸系統之觀點，短途通勤運輸市場為臺鐵局可調整轉型之一，因臺鐵行經各都會區之路段，多為人口最密集之廊帶，且都會捷運系統之新建經費龐大，故臺鐵局在各都會區具有發展為都會通勤鐵路之潛力。其中「沙鹿站跨站式站房新建工程」係屬該計畫項下之工程，目的為消除沙鹿舊站前、後站區分，構建無障礙環境，改善站區轉乘交通動線，增進旅客通行便利，並強化旅客服務設施，預算為 1.3 億元。沙鹿站改建期程 2 年，原預計於 93 年底竣工啟用，惟至捷運先期計畫期程結束（96 年）仍未完成工程發包，後續改納入「環島鐵路整體系統安全提昇計畫」（行政院於 98 年 2 月 27 日核定，計畫期程為 98 至 101 年，計畫總經費為 149.49 億元）內執行，預算修正為 2 億元。

本案係審計部 101 年度中央政府總決算審核報告指出，臺鐵局辦理「沙鹿站跨站式站房新建工程」，預算

金額為 1 億 3,000 萬元，原預計於 93 年底完成，截至 101 年底仍未完工，執行進度嚴重落後，延宕預期效益目標之達成等情，經本院交通及採購委員會第 4 屆第 67 次會議決議調查。案經本院調閱臺鐵局、臺中市政府及審計部等卷證資料，並於 102 年 12 月 27 日前往臺中市沙鹿車站現場履勘、聽取簡報及詢問有關人員，茲將調查意見臚述於后：

- 一、交通部臺灣鐵路管理局自 92 年辦理「沙鹿站跨站式站房新建工程」，原訂翌年底完成，惟歷經 10 年，迄本院調查為止尚未完工啟用，延宕多時，影響沙鹿車站西區發展與繁榮甚鉅，於規劃設計、施工監造階段，經核均存有違失

臺鐵局辦理「沙鹿站跨站式站房新建工程」各採購標案明細如下表：(單位：元)

標案名稱	臺鐵捷運化計畫(沙鹿站跨站式站房新建工程委託規劃設計部分)	臺鐵捷運化計畫(沙鹿站跨站式站房新建工程委託監造部分)	環島鐵路整體系統安全提升計畫(沙鹿站跨站式站房新建工程土建部分)	環島鐵路整體系統安全提升計畫(沙鹿站跨站式站房新建工程機電部分)
預算金額	2,695,722	2,892,548	132,730,980	40,083,484
決標金額	2,495,467	1,954,784	103,800,000	26,930,000
決標日期	92/10/14	95/8/29	98/6/10	98/7/1
得標廠商	王○興建築師事務所	張○昌建築師事務所	伸都營造工程有限公司	祥裕水電工程有限公司
預定完工日期	各項執照辦妥，至主體工程決算日止。	至主體工程決算日止。	100/4/18 (100/3/18 終止契約，100/11/14 復工)	建物使用執照取得後 60 日曆天內竣工。 (102/11/13 取得使用執照，預定 103/1/12 竣工)
實際完工日期	102/11/15	100/3/24 解約	101/7/13	未竣工
決算	3,346,716	尚未結案，目前	112,083,234	33,189,597

金額		向該建築師求償案正由臺北地院審理中，俟判決結果核算金額。		(預定)
----	--	------------------------------	--	------

(一) 臺鐵局於本工程規劃設計階段，未積極有效督促設計建築師依約完成設計圖說及預算書，復因多次流標及建築法規修正，致本案重新設計，迄本工程土建及機電決標之時程長達 5 年 8 個月，嚴重影響本案執行時程，確有違失

- 1、依臺鐵捷運化計畫（沙鹿站跨站式站房新建工程委託規劃設計部分）勞務採購契約補充契約（下稱設計契約）條款第五、（一）條規定：「1. 乙方於接到甲方契約簽訂完成書面通知日起應在 30 日曆天內，提出本補充契約條款第二條第一項約定之規劃部分服務事項成果（期中報告）一式十份送交甲方審查…。2. 第 1 款規劃成果簡報後，乙方接到甲方審查意見書面通知日起，應在 15 日曆天內，依甲方審查意見修正，提出期末報告一式十份送交甲方，辦理期末審查…。3. 第 2 款規劃成果簡報後，乙方接到甲方審查同意書面通知日起，應在 45 日曆天內，提出本補充契約條款第三條第二項約定之設計部分服務事項成果，將設計圖說及施工預算書等一式七份送交甲方審查。…。5. 第 3 款設計成果經甲方審查後，乙方接到甲方審查意見書面通知日起 15 日曆天內完成修正送甲方審查，修正次數以三次為限，否則以逾期處理。…。7. 其他乙方應辦事項，未議定期限者，應於獲甲方書面通知辦理日起算，10 日曆天內辦理完成。」第十、（一）條規定：「乙方有下列情形之一者，甲方得以書面解除本契約

並依本契約結算服務酬金：1. 未依本補充契約條款第二條及第五條之規定執行服務業務時，經甲方發存證信函催告 1 個月後，乙方仍無法完成者。…」第十三條規定：「(一) 逾期違約金，以日為單位，乙方如未依照契約規定期限完工，或未依規定期限提送變更設計預算書、圖，應按逾期日數，每日依測量、地質鑽探及規劃設計各部分之契約價金千分之一計算逾期違約金。……(三) 逾期違約金之總價(含逾期未改正之違約金)，以測量、地質鑽探及規劃設計各部分之契約價金總額之百分之二十為上限。……」

- 2、查本工程依設計契約第五、(一)條規定，設計建築師規劃設計之時程為 135 天(30+15+45+15×3，不含審查期間)，惟查建築師提送期中及期末報告，已分別逾期 17 天及 49 天，臺鐵局未督促設計建築師積極趕辦。其後，建築師於 92 年 12 月 31 日提送建築、機電設計圖及預算書，至 95 年 8 月 11 日止，該局前後召開 13 次審查會議。其間雖將歷次審查意見函請設計建築師依限完成修正，惟建築師對該局審查意見未積極處理，屢有逾期提送或經多次催辦仍未送審情事，或未依該局審查意見作完整修正，或未依審查結論提送完整圖說，嚴重延宕規劃設計期程，惟臺鐵局僅於 93 年 9 月 14 日、94 年 4 月 7 日、6 月 9 日及 8 月 3 日函催建築師儘速趕進度或補正相關資料，未採取積極有效因應措施，迨至 94 年 12 月 1 日始召開協調會，嗣建築師承諾於 94 年 12 月 9 日完成設計圖，5 日內提送預算書，並依 94 年 12 月 20 日審查會議結論修正建築工程預算書圖，後續建築工程部分之設計圖說及預算書，送

經臺鐵局審查通過後，歷經 95 年 2 月 8 日、10 月 2 日、10 月 19 日及 10 月 30 日辦理 4 次公告招標結果，因投標廠商未達法定家數或無廠商投標而流標。

- 3、至機電工程部分，迄至 95 年 8 月 11 日第 13 次審查會議審查後，仍有台電受電室未面臨建築線、電桿及新站相關位置套繪圖、施工及營運計畫過於簡略等問題尚待修正，經催辦仍未提送。臺鐵局於 95 年 12 月 4 日、12 月 18 日及 96 年 1 月 18 日召開設計預算審查會針對建築工程部分提出檢討意見，並請建築師辦理修正，惟設計建築師未配合辦理，相關問題仍未獲解決，該局爰以設計建築師未能履行承攬義務，嚴重影響工程進度，於 96 年 4 月 20 日依設計契約第十、(一)條規定通知建築師終止契約。嗣經雙方於 96 年 6 月 6 日協調後，臺鐵局再請設計建築師續辦，惟因時程延宕已久，考量建築法規變更及物價上漲等因素，爰請建築師重新設計，該建築師於 96 年 7 月 30 日重新提送設計圖說及預算書，建築及機電工程再歷經 5 次及 10 次修正後，分別於 97 年 10 月及 12 月審查完成，98 年 6 月 10 日本工程土建部分決標、98 年 7 月 1 日本工程機電部分決標，自 92 年 10 月 14 日委託規劃設計決標迄土建及機電工程決標之時程長達 5 年 8 個月(92 年 10 月至 98 年 6 月)。
- 4、綜上，臺鐵局未積極有效督促設計建築師依約完成設計圖說及預算書，復因多次流標及建築法規修正，致本案重新設計，迄本工程土建及機電決標之時程長達 5 年 8 個月，嚴重影響本案執行時程，確有違失。

(二)臺鐵路於本工程施工階段，對於建築工程進度落後，未先釐清可歸責及不可歸責於施工廠商之因素，逕予終止契約，嗣經調解成立，重新核算工期後，認定落後幅度未達終止契約標準而辦理復工，肇致停工期間長達近 8 個月，影響工程執行進度，核有疏失

- 1、依環島鐵路整體系統安全提昇計畫（沙鹿站跨站式站房新建工程土建部分）工程採購契約（下稱工程契約）第 5.6.1 條規定：「契約履約期間，有下列情形之一，且確非可歸責於廠商，…。本局得審酌其情形後，以書面同意延長工期。…（1）發生契約規定不可抗力之事故。（2）本局要求全部或部分停工。（3）因辦理變更設計或增加工程數量。…（6）其他非可歸責於立約商之情形經本局認定者。」第 18.1 條規定：「立約商履約有下列情形之一者，本局得以書面通知立約商終止契約或解除契約之部分或全部，且不補償立約商因此所生之損失：…（5）因可歸責於立約商之事由，致延誤履約期限，情節重大者。…」第 18.9 條規定：「因可歸責於立約商之事由致延誤履約進度，情節重大者之認定，除招標文件另有規定外，並適用採購法施行細則第 111 條。」政府採購法施行細則第 111 條第 1 項規定：「本法第 101 條第 1 項第 10 款所稱延誤履約期限情節重大者，機關得於招標文件載明其情形。其未載明者，…，指履約進度落後 20% 以上，且日數達 10 日以上。」
- 2、查建築工程於 98 年 7 月 28 日開工，原預定完工期為 100 年 2 月 18 日（若含使用執照申請時間則為 100 年 4 月 18 日），惟截至 100 年 3 月 18 日止，實際進度 70.40%，較預定進度 99.05%，

落後 28.65%，其執行進度落後原因，除因施工廠商未領得計價款及材料未符合規定而自行停工之因素外，尚包括監造單位延遲提供申報開工之審查資料、未及時提供要徑工程（結構及裝修）書面確認圖及對外牆鋁複合板材料審查逾期；配合連續假期之輸運暫停施工；受莫拉克及凡那比颱風影響；原有車站結構補強、增設抗風結構及旅運設施調整辦理變更設計等因素，臺鐵局未依工程契約第 5.6.1 條規定先釐清可歸責或不可歸責廠商因素妥適處理，逕以工程進度落後幅度已超過 20%，符合工程契約第 18.1 條規定為由，於 100 年 3 月 18 日通知施工廠商伸都營造終止契約。嗣因伸都營造以監造單位延遲提供申報開工之審查資料等為由，向行政院公共工程委員會申請履約爭議調解，經於 100 年 8 月 29 日就鋼骨結構圖說及裝修確認圖等 3 項調解成立，由臺鐵局展延工期 43.5 天，且該局另就其他不可歸責於伸都營造之因素辦理展延工期 36 天，合計展延 79.5 天，並於 100 年 11 月 11 日重新計算工期後，認定進度落後幅度為 16%，未達政府採購法施行細則第 111 條第 1 項規定「延誤履約期限情節重大」之標準，遂於 100 年 11 月 14 日復工，後於 101 年 7 月 13 日竣工。

- 3、綜上，臺鐵局對於建築工程進度落後，未先釐清可歸責及不可歸責於施工廠商之因素，逕予終止契約，嗣經調解成立，重新核算工期後，認定落後幅度未達終止契約標準而辦理復工，肇致停工期間長達近 8 個月，影響工程執行進度，核有疏失。

(三)臺鐵局於本工程施工階段，對於監造建築師未依契

約規定派員監造，未採取積極有效之作為，遲至 8 個月後始予終止契約，嚴重影響機電工程執行進度逾 87%，亦有怠失

- 1、依臺鐵捷運化計畫（沙鹿站跨站式站房新建工程委託監造部分）勞務採購契約補充契約條款（下稱監造契約）第二條規定：「甲方委任乙方服務範圍…1. 乙方需派遣專任人員全程留駐工地，督導各工程承包商按照詳細設計圖說施工履約。…3. 查核承包商所提供之樣品、型錄、說明書、材料規範及施工圖說等及工程界面協調會整合及工程變更之處理。…7. 承商所提供之材料及設備會同檢驗與測試及系統整合測試。…18. 乙方應負責現場監造，…」第七、（一）條規定：「甲方完全授權乙方代表甲方執行公務，…，並應負監造之責任。」第九、（一）條規定：「乙方有下列情形之一者，甲方得以書面解除本契約並依本契約結算服務酬金：1. 未依本補充契約條款第二條及第五條之規定執行服務業務時，經甲方發函催告一個月後，乙方仍無法完成者。…」
- 2、查機電工程於 98 年 9 月 28 日開工，預定完工日期為 100 年 3 月 24 日（建築工程竣工後 1 個月），監造建築師依契約第二、18 條規定派機電工程人員進場監造，惟該監造人員於 99 年 6 月 30 日離職後，監造建築師未再派任其他合格之監造人員進場監造，臺鐵局僅於 99 年 7 月至 100 年 2 月發文 6 次請監造建築師派員監造，未採取積極有效之作為或及時依約妥處，至 100 年 3 月 24 日始依契約第九、（一）條規定與監造建築師終止契約。其間臺鐵局以該工程未有合格之機電工程監造人員為由，僅同意配合建築工程施作機電管



路，嗣於 100 年 2 月 25 日以建築工程即將終止契約為由，將機電工程停工，肇致機電工程自 99 年 6 月 30 日（機電監造人員離職）至 100 年 2 月 25 日（機電工程停工）長達 7 個月餘（占契約工期 640 天之 36.56%），僅施作 0.23%（由 3.80%至 4.03%），其實際進度 4.03%，較預定進度 91.15%，落後幅度高達 87.12%，機電工程幾近停擺，兼以受到建築工程於 100 年 3 月 18 日終止契約影響，機電工程亦持續停工至 100 年 11 月 14 日始辦理復工持續施作，後於 102 年 11 月 13 日取得使用執照，預定 103 年 1 月 12 日竣工。

- 3、綜上，臺鐵局對於監造建築師未依契約規定派員監造，未採取積極有效之作為，遲至 8 個月後始予終止契約，嚴重影響機電工程執行進度逾 87%，亦有怠失。

## 二、臺中市政府允宜協調自辦重劃會配合臺鐵局辦理沙鹿站西側廣場工程，盡速完成重劃區內道路設施，使沙鹿區民早日獲得臺鐵局完成「跨站式站房新建工程」帶來之便利；另該府亦應即早預籌經費，俟重劃會開發完成後接續辦理該地區聯外道路，以利地區之繁榮

- (一)查臺鐵局辦理「沙鹿站跨站式站房新建工程」，目的為消除沙鹿車站前、後站區分，構建無障礙環境，改善站區轉乘交通動線，增進旅客通行便利，並繁榮後站（西側）地區。惟沙鹿後站土地多為私有，且土地使用分區原皆為鐵路用地，未變更前無法開發，故地主等人於 98 年 8 月 1 日內政部都市計畫委員會審議通過後，於 100 年 1 月 24 日發起自辦市地重劃，臺中市政府地政局於 100 年 3 月 10

日核准；經過必要程序後，內政部於 100 年 11 月 8 日核准該重劃區都市計畫細部計畫，臺中市政府後於 100 年 12 月 28 日核定該重劃區重劃計畫書。臺中市政府水利局於 102 年 11 月 13 日同意該重劃區排水計畫書，規劃 103 年 1 月開工、預計 103 年 12 月底完成重劃工程，公共設施經市府各單位接管後即可開放民眾使用，全部重劃作業預定於 104 年 3 月底完成。

- (二)復查臺鐵局辦理之沙鹿站跨站式站房新建工程，已於 102 年 11 月 13 日取得使用執照，預定於 103 年 1 月 12 日機電工程竣工，再經必要之驗收程序，將於不久之未來即將啟用，且本院於 102 年 12 月 27 日赴沙鹿車站現場履勘，該局表示沙鹿車站西側廣場工程將於 103 年 7 月完工，屆時車站西側相關設施將全部完成。惟西側廣場聯外 20 公尺及 15 公尺寬之道路，係自辦重劃會欲開發之公共設施，臺中市政府允宜協調重劃會配合臺鐵局辦理沙鹿車站西側廣場完工時程，同步完成聯外道路，提早嘉惠沙鹿區民。另臺中市政府於現勘時簡報，重劃區除現有青年路可聯外，尚規劃「沙鹿區 20-57-4 道路開闢工程」（長度 315 公尺、寬度 20 公尺）及「沙鹿區 30-57-1 號（永寧路）道路延伸開闢工程」（長度 70 公尺、寬度 30 公尺），2 工程總經費約為 7,450 萬元，為配合臺鐵局完成跨站式站房新建工程之目的，及自辦重劃會開發車站西側地區，此聯外道路之開發尚屬必要，臺中市政府應提早規劃，並預籌興建經費，俟重劃會開發完成後接續辦理。

- (三)綜上，臺中市政府允宜協調自辦重劃會配合臺鐵局辦理沙鹿站西側廣場工程，盡速完成重劃區內道路

設施，使沙鹿區民早日獲得臺鐵局完成「跨站式站房新建工程」帶來之便利；另該府亦應即早預籌經費，俟重劃會開發完成後接續辦理該地區聯外道路，以利地區之繁榮。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一，提案糾正交通部臺灣鐵路管理局。
- 二、調查意見二，函臺中市政府檢討改進見復。
- 三、影附調查意見函復審計部。
- 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：楊美鈴

洪昭男

程仁宏