

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部臺灣鐵路管理局。

貳、案由：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，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

行政院於民國（下同）92 年 1 月 12 日核定交通部臺灣鐵路管理局（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等調查竣事，茲就違失事項臚述如下：

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
決算金額	3,346,716	尚未結案，目前向該建築師求償案正由臺北地院審理中，俟判決結果核算決算金額。	112,083,234	33,189,597 (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

(一)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。……」

（二）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。

（三）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）。

（四）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、臺鐵局於本工程施工階段，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

（一）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。」

- (二)查建築工程於 98 年 7 月 28 日開工，原預定完工期限為 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。

(三)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

(一)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。…」

- (二)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。

(三)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。

據上論結，臺鐵局自 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，爰依監察法第 24 條提案糾正，移送行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：楊美鈴

洪昭男

程仁宏