

調 查 報 告

壹、案由：據審計部函報：稽察交通部臺灣鐵路管理局辦理新豐站場改建工程（土建部分）-第二期工程執行情形，涉有未盡職責及效能過低情事乙案。

貳、調查意見：

行政院於民國（下同）92年1月21日核定「臺鐵捷運化」相關計畫，其中位於新竹縣境之新豐站，因現有車站月台寬度太小，不足以容納通勤化後尖峰進出之人潮，加上部分站房設施老舊且未設置無障礙設施，月台與車廂有高差，前後車站無法貫連等缺失，爰交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）規劃增設兩島式月台，將舊有站房改建為跨站式站房，並於97年4月1日辦理「臺鐵捷運化計畫（新豐站場改建工程土建部分）」（下稱新豐站改建工程）之開標，由國恭營造有限公司（下稱國恭營造）以新台幣（下同）1億980萬元得標，於97年4月30日開工，預定於99年3月1日竣工；惟履約期間因國恭營造提報之鋼構工程計畫、鋼構加工廠商資格等，遲未獲通過審查，致施工進度嚴重落後，經臺鐵局數度函催，國恭營造始於98年8月20日提出趕工計畫，並經該局同年9月14日核定。

然國恭營造並未依該計畫書確實執行，迄98年9月30日止，履約進度仍落後達48.39%，是以監造單位於同年10月5日函臺鐵局表示，國恭營造違反趕工協議，已無續辦誠意與能力，嚴重影響計畫執行及臺鐵局權益，建請該局同意依據工程採購契約第18條相關規定辦理終止契約，臺鐵局爰據以未能履行承攬業務，嚴重影響工程進度等由，於98年10月8日函知國恭營造自文到之日起終止契約。然因該計畫經費僅匡列至98年度止，

囿於年度預算保留之需，臺鐵局遂於同年12月15日另案辦理「臺鐵捷運化計畫（新豐站站場改建工程土建部分-第二期）」（下稱新豐站改建第二期工程）招標作業，並於同年12月29日決標；惟因新豐站改建工程遲未完成已施作工程之清點、結算及工地接收等作業，致新豐站改建第二期工程得標廠商無法開工，經審計部派員查核發現涉有未盡職責及效能過低等情，爰除函知交通部查明妥適處理外，另依審計法第69條規定函報本院核辦。

案經本院調閱審計部交通建設審計處、交通部及臺鐵局等機關卷證資料，並於100年11月15日詢問該等機關人員，茲就調查所得，綜整事實於後：

一、**臺鐵局辦理新豐站改建第二期工程底價訂定，應尚合宜，惟金屬鋼筋類等工程大宗材料，並未參考市場行情及物價指數變動情形編列單價，且預算發包數量未盡確實，應予檢討改進，以資周妥：**

（一）依據政府採購法（下稱採購法）第46條規定：「機關辦理採購，除本法另有規定外，應訂定底價。底價應依圖說、規範、契約並考量成本、市場行情及政府機關決標資料逐項編列，由機關首長或其授權人員核定。」及政府採購法施行細則第53條規定：「機關訂定底價，得應由規劃、設計、需求或使用單位提出預估金額及其分析後，由承辦採購單位簽報機關首長或其授權人員核定。...」

（二）新豐站改建工程及其第二期工程均採公開招標，於底價以內之最低標決標，查前項工程已估驗計價1,266萬餘元（包括發包工程費、承商利潤、保險費、管理費等），以前後工程底價核定各為1億1,240萬元及1億元，決標金額分別為1億980萬元及1億元觀之，底價訂定尚屬合宜；惟查工程大宗材料係為相關型鋼及金屬等類，且前後項工程預算編列時間分別於

96年10月及98年11月，依據行政院主計處發布「營造工程物價指數」之型鋼類指數，其物價指數各為120.92及109.11，跌幅9.77%，另鋼筋類指數則為134.58及110.34，跌幅18.01%。據新豐站改建工程預算書施工明細表，「鋼筋加工及組立」項目中，料號SD280每噸單價是21,972元，而SD420W每噸單價則為22,759元；然查其第二期工程預算書施工明細表，竟逆勢將該等物料每噸單價各調高為22,816元及23,634元。雖臺鐵局稱，係按「營造工程物價指數(總指數)」顯示，第一期工程及第二期工程預算編列當月份指數分別為111.94及112.98，漲幅僅0.93%【 $(112.98-111.94)/111.94=0.93\%$ 】情形下，故依新豐站改建工程預算書施工明細表之前揭物料單價，各自再增加316元及434元即予編列等語。足徵臺鐵局進行新豐站改建第二期工程預算單價編列程序確有瑕疵。

(三)又臺鐵局表示，辦理新豐站改建第二期工程發包數量與其委託第三者公正單位清點鑑定報告書之鑑定數量皆相符。惟依台北市土木技師公會99年7月12日鑑定結果及建議略以，目前爭議部分為已運至工地及尚未運至工地之鋼構件部分...。並據新豐站改建工程99年9月15日鋼構數量清點結果，國恭營造、第三公正鑑定單位(台北市土木技師公會)及華盛營造清點數量各為318、292及308，最後可點交支數為306(已安裝數量為73支、未安裝數量為233支)，顯見臺鐵局辦理新豐站改建第二期工程發包數量未盡覈實。

(四)綜上，臺鐵局辦理新豐站改建第二期工程底價訂定，應尚合宜，惟金屬鋼筋類等工程大宗材料，並未參考市場行情及物價指數變動情形編列單價，作業

確有瑕疵，另鋼構數量遲未能確定，顯示預算發包數量未盡確實，均應檢討改進，以資周妥。

二、工程查核缺失改善及工程缺漏施作等事項，未納入新豐站改建第二期工程契約規範，實有未當：

按交通部施工查核小組於 98 年 9 月 30 日啟動「不預先通知」查核機制，委請外聘委員赴新豐站改建工程現地辦理查核作業，計提出 27 項缺點；因臺鐵局於同年 10 月 8 日與國恭營造終止契約，故相關查核缺失，國恭營造已無意辦理改善；該局俟於 98 年 12 月 1 日函交通部表示查核缺失無法如期提送；經該部於 98 年 12 月 8 日同意查核缺失改善報告書得延後提送，但要求該局將其列入新豐站改建第二期工程契約辦理改善。然經本院詢據臺鐵局坦承，有關新豐站改建工程查核缺失與工程漏作項目，皆請新豐站改建第二期工程得標廠商華盛營造概括承受，並於 100 年 10 月 20 日將工程缺失改善結果報告書函送交通部，且經該部審查後同意備查在案，惟並未將其納入新豐站改建第二期工程契約等語；致成新豐站改建第二期工程契約規範之漏洞，臺鐵局應即檢討改進，以免衍生後續履約爭議。

三、臺鐵局於新豐站改建第二期工程決標後，遲未辦理建造執照變更，復以建照過期後又未即時重新申請，致得標廠商遲遲無法正式施工，又交通部疏於本工程之稽核監督，任令工程不斷延遲，洵有未當：

- (一)按起造人領得建造執照後，如變更承造人應即申報該管主管建築機關備案，建築法第 55 條定有明文。另據經管新豐站改建第二期工程案之建築機關，新竹縣政府表示，於工程案件終止契約後，如工程承造商將建造執照（下稱建造）等相關文件攜走，主管機關應行辦理補發建築物建照，先登報作廢原執

照，保留當天整頁報紙，並簽切結書表示願負後續一切法律責任，及提供函知承造商終止契約等相關文件後，據以辦理申請建照變更承造人。依前揭規定，臺鐵局於98年10月8日終止新豐站改建工程契約，並於同年12月29日完成新豐站改建第二期工程發包決標後，本應辦理建照變更承造人，俾得標廠商進場施工，自不待言。

(二)經本院詢據臺鐵局稱：新豐站改建工程自終止契約至已施作工程及器具清點結算與工地接管期間，因國恭營造未能繳回建照等相關證件，是以未能辦理建照申請等語。惟查新豐站改建第二期工程既已於99年1月20日簽約並於同年9月8日申報開工，顯已預估清點結算及工地接管作業將於申報開工前完成，然期間該局並未著手辦理建照變更承造人作業；又新豐站改建工程建照有效期限僅至99年10月，其後雖因國恭營造遲未將鋼構拆除運離工地，故該局決議於100年3月29日雇工拆除，而新豐站改建第二期工程得標廠商華盛營造亦於100年2月14日先行進場施作基礎工程，惟該局迨至100年10月20日始辦理建照重新申請，是以於建照申請尚未核准前，華盛營造僅能先行施作基礎工程，無法進行勘驗工項等全面施工，肇致工程進度嚴重延宕。揆諸臺鐵局上開建照處理過程，顯未積極妥處，核有重大疏失。

(三)又新豐站改建工程計畫期程至98年底，雖交通部稱，因該工程計畫預算保留因素，行政院研考會管考系統僅管制至98年，爰未列入該部99年度施政計畫，99年度後管考系統內亦未再列管此案，後續則由臺鐵局自行管考等語。惟類此工程進度嚴重落後之特殊案例，並經該部於98年9月30日啟動「不

預先通知」查核機制，赴新豐站現場辦理工程查核在案，確未能持續督導臺鐵局檢討改進，任令新豐站改建第二期工程進度不斷延遲，影響臺鐵捷運化整體計畫時程，實有不當。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至三，函請交通部督飭所屬確實檢討改進。
。
- 二、影附調查意見，函送審計部參考。
- 三、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：劉興善