

調查意見：

前台灣省交通處公路局（88年7月1日台灣省政府組織精簡，改隸屬交通部，91年1月30日改稱交通部公路總局）鑒於澎湖縣「望安」島與「將軍」嶼兩地間（最近距離380公尺，最大水深21公尺），冬季強勁季風來襲，常造成往來渡輪通行困難，經該局於82年間委外辦理可行性研究，前台灣省政府經濟建設委員會於84年2月22日核定本案跨海橋樑工程計畫。前台灣省交通處公路局嗣於86年5月3日招標辦理「澎湖縣望安～將軍跨海橋及兩端引道興建工程委託測量、鑽探、環境影響說明及設計」案，由亞新工程顧問公司得標。交通部路政司90年6月18日召開「澎湖縣望安～將軍跨海橋及兩端引道興建工程主辦機關事宜」會議，決議本工程所需經費澎湖縣政府必須負擔12%配合款，另本案橋樑因尚未納入公路系統道路，未來宜定位為鄉道，屬澎湖縣政府應養護者。澎湖縣政府並於91年1月7日公告委託交通部公路總局重大橋樑工程處（下稱重橋處）負責辦理本案橋樑工程之規劃設計、發包、施工及監造作業；重橋處嗣於91年10月8日招標辦理「澎湖縣望安～將軍跨海橋及兩端引道興建工程」案，由朝國營造公司得標，契約金額6億5,000萬元，原定履約期限為95年9月9日（公路總局95年1月19日同意展延工期69天，履約期限修正至95年11月17日）。嗣因承商工進遲緩進度嚴重落後，重橋處於95年5月25日與朝國營造公司終止契約，並於97年12月8日將本案前已施作完成部分工項竣工書圖現況結案文件及橋墩頂端太陽能警示安全設施等，全部移交予澎湖縣政府。本案係匿名陳訴略以：「橋樑工程進度落後15%，廠商何以還能請款；望安島～將軍嶼間2座橋墩沉箱將造成經過船隻危險；橋樑工程未繼續施作原因及造成民眾不便等」。茲

據調查彙陳意見如后：

一、交通部公路總局暨所屬重橋處於「澎湖縣望安～將軍跨海橋及兩端引道興建工程」辦理過程，對於承商作輟無常、進度嚴重落後情形，未能有效督促改善工進，且未切實依照契約規定於進度落後逾 10%以上時，適切行使甲方終止契約權，顯有未洽：

(一)依重橋處與承商朝國營造公司 91 年 10 月 21 日所簽訂「澎湖縣望安～將軍跨海橋及兩端引道興建工程」契約（甲方：公路總局重橋處，乙方：朝國營造公司）第 15 條規定：「甲方之終止契約權：…(二)乙方有左列各款之一者，甲方得終止本契約，甲方因此而受有損失，乙方應負責賠償之責：…2. 乙方逾規定期限尚未開工，或開工後工程進行遲緩，作輟無常，其進度較預定進度落後達 20%以上者，經發函通知乙方限期改善後，逾期仍未改善者；如屬巨額工程採購，履約進度落後 10%以上者，亦同。」另據「交通部公路總局與所屬機關權責劃分表」明載：「查核金額（5,000 萬元）以上之工程，由所屬機關擬辦執行進度月報表，再陳報公路總局核定；進度異常時應敘明原因，並研提改善措施說明。」本案橋樑工程（預算金額 7 億 520 萬元）屬政府採購法所規範之巨額採購（2 億元以上工程採購），公路總局暨所屬重橋處理應確依契約及上開權責劃分規定，於工程執行進度落後時，應即要求承商敘明原因並研提改善措施；當工程進度落後逾 10%，並經發函通知限期改善，而仍未有效改善者，重橋處得依契約規定行使終止契約權，以免計畫期程遭嚴重延宕並損及甲方權益。

(二)查本案橋樑工程 91 年 10 月 8 日決標由朝國營造公司負責施作，91 年 11 月 10 日甫開工，工程進度即

呈現持續落後狀態，93年1月16日公路總局同意承商將橋墩沉箱施作方法由原設計之逐次施築吊放變更為整體施築吊放替代工法，並修正施工網狀圖，落後進度經修正後情況略有改善。惟截至93年10月31日，進度落後達10.95%，爾後並隨著時間歷程，進度落後情形更顯嚴重，落後期間重橋處雖曾多次召開趕工協調會議並去函朝國營造公司督促限期改善，惟均無法遏止工程進度持續擴大落後。

(三) 本案橋樑工程迄95年3月31日工程進度落後達35.03%，重橋處爰於95年4月3日重橋工字第0950001235號函公路總局略以：「本處辦理『澎湖縣望安～將軍跨海橋及兩端引道興建工程』承商施工進度嚴重落後且工程進行遲緩，作輟無常並經本處竭力催辦無效，本處擬依契約規定發函予以終止契約，報請鑒核。」嗣獲公路總局核定同意後，重橋處於95年5月23日重橋工字第0950001966號函朝國營造公司略以：「貴公司承攬『澎湖縣望安～將軍跨海橋及兩端引道興建工程』因工人料具設備不足致使工程進度嚴重落後且欠缺履約能力，目前工程已陷停頓，經公路總局同意依本工程契約第15條第(二)項第2款規定自文到之日起終止契約，請查照。」至此，本案工程於95年5月25日終止契約，是時預定進度78.11%，實際進度38.18%，進度落後達39.93%，距履約期限95年11月17日僅剩約半年時間。

(四) 據上，交通部公路總局暨所屬重橋處於本案橋樑工程辦理過程，對於承商作輟無常、施作進度嚴重落後情形，始終未能有效督促改善工進，且未覈實依照契約規定，於工程進度落後逾10%以上時，即適切行使終止契約權，以維甲方權益，顯有未洽。

二、澎湖縣政府針對本案橋樑工程前已施作完成目前仍矗立於望安島及將軍嶼間之 2 座橋墩沉箱結構，恐有影響船舶通航安全之虞，應切實檢討處理：

(一) 本案橋樑工程 95 年 5 月 25 日終止契約，承商朝國營造公司僅完成「望安」端引道擋土牆 422 公尺、「將軍」端引道擋土牆 235.6 公尺及目前仍矗立於望安島及將軍嶼間之 2 座橋墩沉箱結構（突出於海平面約 1~2.5 公尺），相關橋台及懸臂橋等結構則均尚未施作。交通部於 97 年 9 月 15 日核定同意重橋處終止委託代辦本案橋樑工程，公路總局嗣於 97 年 12 月 8 日將現況結案文件及橋墩警示安全設施等全部移交予澎湖縣政府。

(二) 針對匿名陳訴「望安島~將軍嶼間 2 座橋墩沉箱將造成經過船隻危險」部分，據公路總局表示，該局重橋處於本案橋樑工程現況移交予澎湖縣政府之前，已於 2 座橋墩沉箱頂端，分別裝設太陽能閃光警示燈，其於日照不足時將自動啟動，以增加過往船隻安全。惟上開警示設施是否足夠、允當，該 2 座橋墩沉箱目前仍矗立於海中，未來是否考慮拆除，以免發生交通船舶碰撞意外等，澎湖縣政府允宜再切實檢討評估，妥為處理。

三、公路總局重橋處於本案橋樑工程估驗計價付款及終止委託代辦處理過程，尚難謂有違誤：

(一) 針對匿名陳訴「橋樑工程進度落後 15%，廠商何以還能請款」部分，經查本案橋樑工程從 92 年 2 月 25 日迄 97 年 1 月 20 日期間，公路總局重橋處共撥付承商 61 期估驗計價款(含物價調整款)2 億 4,084 萬 5,162 元，均係依本工程契約第 8 條付款辦法：「(一)開工後每月 5 日及 20 日各估驗 1 次，以每月 5 日估驗計價至上月底完成數量，每月 20 日估驗計

價至該月 15 日完成數量，估驗時應由廠商提出估驗明細單，經本局主辦工程單位核符簽認後，按已完成數量計價付款 95%，其餘 5%保留至全部工程完工經甲方正式驗收合格，並經廠商繳納保固保證金後一次付清…(五) 本局主辦工程單位於廠商提出估驗明細單後，至遲應於 5 日內完成審核程序，並於接到廠商提出請款單據後 5 日內付款…」規定，辦理估驗計價付款作業；另針對「承商於終止契約後，要求重橋處返還本工程履約保證金及已施工而尚未獲付款等」爭議，前經行政院公共工程委員會 97 年 6 月 24 日調處重橋處應支付朝國營造公司 1,263 萬 4,161 元；又朝國營造公司於 98 年 6 月 3 日復向台灣台北地方法院提起民事起訴狀，要求重橋處應返還目前仍扣留之履約保證金 3,910 萬 9,407 元，該案刻正由法院審理中。陳訴人所指陳倘工程進度落後 15%，廠商則不能請款疑義，經查契約條文並無是項規定，容有誤解。

(二)另針對匿名陳訴「橋樑工程未繼續施作原因（公路總局終止委託代辦處理過程）」部分，經查本案橋樑工程 95 年 5 月 25 日終止契約後，公路總局重橋處曾於 96 年 3 月 21 日、4 月 11 日、4 月 24 日、8 月 8 日、8 月 17 日、9 月 27 日（計 6 次）招標辦理本案橋樑工程「後續工程」，期接續完成朝國營造公司未竟工項，無奈均流（廢）標，公路總局爰於 96 年 11 月 13 日函報交通部略以：「本案橋樑工程後續工程，經重新檢討，後續工程需求經費約 10 億 6,456 萬 6,000 元（合計總需求經費 12 億 9,943 萬餘元），擬仍由 95~97 年度生活圈四年建設計畫核定經費內支應，不足部分擬請同意列入下一期生活圈四年計畫內編列。」行政院於 97 年 4 月 3 日函

復交通部略以：「請照經濟建設委員會研商結論辦理…鑑於本案工程一再延宕，地方分攤款配合意願低、後續接管及需求性等問題，建議交通部專案評估是否符合『生活圈道路系統四年建設計畫』核列原則，審慎決定。」嗣經交通部於97年5月14日邀集公路總局及澎湖縣政府相關主管人員召開「澎湖縣望安～將軍跨海橋及兩端引道興建工程後續事宜」現勘及協調會議，並決議要求澎湖縣政府就本案後續工程是否續委由公路總局代辦及經費籌列問題等惠覆。澎湖縣政府爰於97年7月25日函復重橋處略以：「請貴處自行籌措工程所需經費及擔負完工後之維護工作，本府及鄉公所實無餘力配合。」案經公路總局於97年8月20日函報交通部略以：「本局代辦『澎湖縣望安～將軍跨海橋及兩端引道興建工程』，因澎湖縣政府無法編列配合款及負責完工後維護管理工作，本局建議終止該府委託代辦契約。」交通部嗣於97年9月15日函復公路總局略以：「所報『澎湖縣望安～將軍跨海橋及兩端引道興建工程』案，既經貴局評估並建議終止委託代辦契約，本部原則同意，請儘速辦理結案及修正生活圈道路系統四年建設計畫。」澎湖縣政府則於97年11月18日函復重橋處表示，有關本案橋樑工程是否繼續興建乙節，該府遵照中央機關之決定。公路總局爰於97年12月8日邀集澎湖縣政府召開本案工程現況結案及地方意見後續事宜研商會議，並將竣工書圖等現況結案文件及橋墩警示安全設施移交予澎湖縣政府。

(三)復針對匿名陳訴「橋樑工程未繼續施作將造成民眾不便」部分，據澎湖縣政府說明，依據望安鄉戶政事務所98年12月統計資料顯示，望安本島面積約

7平方公里、人口數約1,704人（汽車約20部），將軍村面積約1.6平方公里、人口數約1,553人（汽車約2部，均為公務車），因離島人口外流因素，實際長住人口數將少於戶政單位統計人口數；且因將軍村現有街道狹窄，並不利汽車行駛，橋樑倘若繼續興建完成，而街道未能及時配合全面拓寬改善，屆時大批外來車輛勢必對該村交通造成重大衝擊，屆時恐又引起民怨；目前望安島～將軍嶼兩地間每日實際搭乘交通船之人數約40餘人次，而離島建設基金於97年度補助望安鄉公所3,000萬元，汰舊換新之「望安」、「益安」2艘（20噸以下）交通船業已建造完成並營運中，該船單程可提供最大載客數量為48人，已足敷需求，本案橋樑實無續建之必要性及迫切性。

- (四)據上，公路總局重橋處於本案橋樑工程歷次估驗計價付款過程，俱依契約相關規定辦理；另該處於終止委託代辦處理過程，則係依據行政院經濟建設委員會審核意見辦理，並獲交通部核定原則同意；復據澎湖縣政府評估，本案跨海橋樑實無續建之必要性及迫切性。公路總局重橋處於本案橋樑工程估驗計價付款及終止委託代辦處理過程，尚難謂有違誤。