

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部臺灣區國道新建工程局。

貳、案由：交通部臺灣區國道新建工程局未確實督導設計監造單位詳予評估以就地支撐場鑄工法構築跨深河谷地形橋梁之風險及可行性；對施工廠商長時間違法僱用外籍勞工，不僅未積極督導查處，甚至事故發生後，尚無法確認罹難外勞身分；且未於招標文件及工程契約中明訂主要部分及必須由得標廠商自行履行之工項，放任本工程層層轉包、層層剝削，由毫無技術且未經職業訓練的外籍勞工負責施工，肇致7死3傷慘劇，均有嚴重違失，均有嚴重違失，爰依監察法第24條提案糾正。

參、事實與理由：

- 一、交通部臺灣區國道新建工程局未確實督導設計監造單位詳予評估以就地支撐場鑄工法構築跨深河谷地形橋梁之風險及可行性，致案內工程高達 55 公尺支撐架於澆置混凝土作業期間潰敗，釀成人命傷亡，洵有疏失
- (一)查「國道 6 號南投段第 C602A 標北山交流道工程」係由交通部臺灣區國道新建工程局（下稱國工局）主辦，工程地點位於南投縣國姓鄉北山村種瓜巷、國道 6 號 25K 附近，即國姓 2 號隧道東側谷地，案內橋梁工程總長 1,481 公尺，上構總計 31 跨，均為預力混凝土箱形梁，梁底高程至種瓜坑溪河谷最大落差約 55 公尺，以就地支撐場鑄工法逐跨施築。本次工安事件發生於 99 年 9 月 30 日 13 時 30 分許，事故地點位於本工程西行線種瓜坑高架橋拓寬段 PW1L 至閉合節塊箱形梁橋面板（國道 6 號主線里

程 25K+000 附近)，當時正在進行箱形梁腹頂板混凝土澆注作業，因支撐架潰敗，導致施工人員連同 PW1L 至閉合節塊箱形梁（長度約 80 公尺）自 55 公尺高空墜落河床，計有 7 人罹難、3 人受傷。

(二)有關案內工程採就地支撐工法逐跨施工是否妥適乙節，經本院現場履勘並詢據國工局表示，本案出入口匝道係由國道 6 號已完工通車橋梁(種瓜坑高架橋)拓寬橋面設置，該拓寬橋面係屬入口匝道銜接主線之加速車道路段，除工程需緊臨既有已完成之橋梁構造施工外，且橋梁線形曲率大加上橋面寬度為變斷面，由於施工工法受到前述條件限制，採用重型塔柱之就地支撐工法應屬適當，況類似本案橋梁高程及跨徑規模之橋梁，國道 6 號工程第 C606B 標中已有多座橋梁採用並已完工通車云云。

(三)惟查勞動基準法第 26 條規定：「危險性工作場所，非經勞動檢查機構審查或檢查合格，事業單位不得使勞工在該場所作業」，該法授權訂定之「危險性工作場所審查暨檢查辦法」第 17 條規定，事業單位向檢查機構申請審查丁類工作場所，應填具申請書，並檢附施工計畫書、施工安全評估報告書；事業單位並應依執行該工程製訂之施工計畫書，於事前實施安全評估。其施工計畫書內容三、分項工程作業計畫(二)作業方法及程序明定，橋梁工程之上部結構工程如位於過河段及軟弱地質區，其支撐部分應避免採就地支撐工法。

(四)綜上，交通部臺灣區國道新建工程局未確實督導設計監造單位詳予評估以就地支撐場鑄工法構築跨深河谷地形橋梁之風險及可行性，致案內工程高達 55 公尺支撐架於澆置混凝土作業期間潰敗，釀成人命傷亡，洵有疏失。

二、交通部臺灣區國道新建工程局對施工廠商長時間違法僱用外籍勞工，不僅未積極督導查處，甚至事故發生後，尚無法確認罹難外勞身分，罔顧法令，核有違失

- (一)查依本工程契約，承包商應優先僱用中華民國國民，並應以合理勞動條件優先僱用南投縣勞工，復依「民間機構投資重大經建工程及政府機關發包興建之重要建設工程專案核定聘外籍營造工作業規範」第3點第3款規定，政府機關發包興建重要建設工程之個別工程，其個別工程合約總金額達新臺幣10億以上，且合約工程期限達1年6個月以上，經行政院勞工委員會核定得聘僱外籍營造工。本工程契約金額新台幣5億6,270萬元，工程期限724天，未達前開規範所訂得聘僱外籍營造工之資格條件，自不得僱用外籍人員。
- (二)惟查本案傷亡人員計有6名外籍營造工罹難，為承包商國登營造公司之協力廠商新鴻全營造公司之下游協力廠商極進工程行所僱用，災變當日係進行混凝土澆注作業；而另1名台籍勞工莊○○亦受僱於極進工程行，為模板領班，當日執行混凝土澆注作業時之模板巡檢作業。
- (三)經本院現場履勘並詢據國工局表示，該局第二區工程處及監造單位於施工中持續要求承包商不得違法使用外勞，並於安全衛生、環境保護及水土保持會議中，多次要求承包商善盡工地管理之責。而監造單位於每日巡查及施工檢查時，偶爾發現疑似外勞時，均口頭要求承包商予以支離，其中98年6月2日查獲工地使用外籍營造工予以驅離後，並於安衛會議中指示承包商不得使用外籍營造工，承包商於98年7月回應辦理情形並無使用外籍營造

工；另監造單位於 98 年 12 月 1 日再度查獲工地使用外籍營造工，予以驅離，並重申不得使用外籍營造工，承包商於 99 年 1 月 28 日函文表示無使用外籍營造工情形。且承包商於歷次提報之職業災害統計月報表中，亦明確記載並未僱用外籍營造工情事，且每日早上實施勤前教育訓練，承包商亦未提報使用外籍營造工。惟本次工安事故 6 名外籍營造工罹難事實灼然，承包商似涉嫌偽造文書。

(四)另查監造單位對每天實際施工人員掌握之書面紀錄包括承包商之施工日報、勤前教育及危害告知等。依現有資料顯示承包商自主品管檢查報告均未填報使用外籍營造工，監造單位之監造日報表中亦僅記錄出工人數，並未登載有無外籍營造工。監造單位對施工現場長期存在僱用外籍營造工，卻未及時查察制止，未符監造服務契約第 2.4.1 條規定：「對本契約規定之工作負完成履行之責任，以維工程主辦機關之權益。」經核，監造單位監造不實、管理不善，致釀重大職業災害、使機關遭受損害，顯應依政府採購法、採購契約要項及契約相關罰則追究其責任。

(五)綜上，本工程自 98 年 1 月 19 日開工，迄案發當日（99 年 9 月 30 日）止，工程進度已近 9 成，交通部臺灣區國道新建工程局對施工廠商長時間違法僱用外籍勞工，不僅未積極督導查處，甚至事故發生後，尚無法確認罹難外勞身分，罔顧法令，核有違失。

三、交通部臺灣區國道新建工程局未於招標文件及工程契約中明訂主要部分及必須由得標廠商自行履行之工項，放任本工程層層轉包、層層剝削，由毫無技術且未經職業訓練的外籍勞工負責施工，肇致 7 死 3 傷

慘劇，難辭其咎

- (一) 查依政府採購法第 65 條規定：「得標廠商應自行履行工程、勞務契約，不得轉包。前項所稱轉包，指將原契約中應自行履行之全部或其主要部分，由其他廠商代為履行。」所稱主要部分，依政府採購法施行細則第 87 條規定，指招標文件標示為主要部分或應由得標廠商自行履行之部分。查本案招標文件並無標示主要部分，故國工局無法於事後主張何部分為主要部分。
- (二) 另依政府採購法第 67 條規定：「得標廠商得將採購分包予其他廠商。稱分包者，謂非轉包而將契約之部分由其他廠商代為履行。...前項情形，分包廠商就其分包部分，與得標廠商連帶負瑕疵擔保責任。」可知承包商對分包商之工程或工作，不論在工地或其他處所，均應予以充分監督、協調、整合，以確保分包商之工程或工作符合本契約之要求，且分包並不免除承包商在契約中應負之責任及義務，分包商及其員工之行為、違約及疏忽，均視同承包商之行為、違約及疏忽，並應由承包商負全責處理。
- (三) 查據國登營造公司所提資料顯示，其協力廠商新鴻全營造公司負責路工工程、橋梁上部結構勞務施工，並包括安衛環保費用，合計費用約為 5,145 萬（含稅）；新鴻全營造公司之協力廠商極進工程行負責橋梁上部結構（含帽梁）之模板組立及混凝土澆置作業，模板 460 元/M²，混凝土澆置 80 元/M³，為開口契約。其間均屬勞務承攬關係。
- (四) 又查職業訓練法第 1 條：「為培養國家建設技術人力，提高工作技能...特制定本法。」同法第 31 條：「為提高技能水準，建立證照制度，應...辦理技

能檢定。」第 32 條、第 33 條及第 35 條：「辦理技能檢定之職類，依其技能範圍及專精程度，分甲、乙、丙三級」、「技能檢定合格者稱技術士...」、「技術上與公共安全有關業別之事業機構，應僱用一定比率之技術士...」案內工程得標廠商國登營造公司為甲級綜合營造廠，惟其得標後卻將直接攸關公共安全的第一線模板工、鋼筋工等技術工作層層轉包予新鴻全營造公司及極進工程行實際負責施作，在層層剝削、無利可圖情形下，承包商只能僱用毫無技術且未經職業訓練的外籍勞工，種下災害禍因。

- (五) 綜上，交通部臺灣區國道新建工程局未於招標文件及工程契約中明訂主要部分或必須由得標廠商自行履行之工項，放任本工程層層轉包、層層剝削，由毫無技術且未經職業訓練的外籍勞工負責施工，肇致 7 死 3 傷慘劇，難辭其咎。

綜上，交通部臺灣區國道新建工程局居橋梁工程專業幕僚機關地位，未確實督導設計監造單位詳予評估以就地支撐場鑄工法構築跨深河谷地形橋梁之風險及可行性；對施工廠商長時間違法僱用外籍勞工，不僅未積極督導查處，甚至事故發生後，尚無法確認罹難外勞身分；且未於招標文件及工程契約中明訂主要部分及必須由得標廠商自行履行之工項，放任本工程層層轉包、層層剝削，由毫無技術且未經職業訓練的外籍勞工負責施工，肇致 7 死 3 傷慘劇，均有嚴重違失，爰依監察法第 24 條提案糾正，移請行政院確實檢討並轉飭所屬改善見復。