

## 糾 正 案 文

- 壹、被糾正機關：交通部及所屬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能確實掌握本計畫工程進度及施工情形，於尚未完成通車勘驗程序及確認已達通車標準之前，交通部卻提前對外公布通車時間，且一延再延達3次之多，終因趕工不及及施工瑕疵等而無法如期通車，斲傷政府誠信，核有違失。

### 參、事實與理由：

交通部臺灣區國道新建工程局未能確實掌握本計畫工程進度及施工情形，於尚未完成通車勘驗程序及確認已達通車標準之前，交通部卻提前對外公布通車時間，且一延再延達3次之多，終因趕工不及及施工瑕疵等而無法如期通車，斲傷政府誠信，核有違失。

國道1號(即中山高速公路，下稱中山高或國1)五股至楊梅段(下稱五楊段)拓寬工程計畫(下稱本計畫)係沿中山高二側高架拓寬，長度約40公里，全線85%為高架橋梁，預期完工通車後可改善五股至楊梅段交通壅塞情形，並配合桃園機場園區未來發展需求，提供快速高架聯外幹道服務；及建構高乘載車輛運輸環境，達到效率、安全、永續、均衡及關懷等交通運輸目標。

本計畫原由交通部臺灣區國道高速公路局(下稱高公局)辦理，94年5月完成可行性研究，概估分年建設經費約470億元(含規劃設計費約10億元、用地及拆遷補償費約54億元、工程建造費約406億元)。因行政院環境保護署(下稱環保署)94年7月26日環境影響評估審查(下稱環評審查)委員會第133次會議決議「認定不應開發」、「得另提替代方案重新送審」，高公局遂研提替代方案

，調整林口路段以避開鄰山路側之環境敏感區，而於97年6月通過環評審查。復因95年至97年間營建物價大幅上漲(以95年為基期之營造工程物價指數年平均值由100漲至124.25)，高公局辦理替代方案可行性研究時，遂重新檢討建設經費，將分年經費調整為695億元(含規劃設計費約16.5億元、用地及拆遷補償費約70.5億元、工程建造費約569億元<含監造等>、物價調整費約39億元)，並預定於104年2月完工；行政院則於97年11月11日核復原則同意。迄97年底，因遭逢全球金融風暴，政府為振興經濟擴大公共投資，將本計畫納入行政院振興經濟方案建設，交通部並指示將完工期程提前至101年底(縮短工期約26個月)，總建設經費經重新檢討後調增為882.57億元(含規劃設計費約12.76億元、用地及拆遷補償費約84.52億元、工程建造費約785.29億元<含直接工程、間接工程、工程預備費等及物價調整費等>)，並經高公局陳報交通部於97年11月27日核轉行政院於98年2月3日核定。

交通部臺灣區國道新建工程局(下稱國工局)於98年2月9日接辦本工程後，即依核定之建設計畫接續辦理規劃設計。高公局為在短時間內重新修訂完成建設計畫期程及經費，僅考量以鋼橋之快速施工特性來提高施工效率，而規劃鋼橋占路線總長比例約達40%。嗣國工局於設計作業階段檢討相關工程費用時，評估考量同期間國內公共工程亦有其他鋼構需求，經調查國內鋼構廠商產能等情形，可能會有鋼構供應不足而影響計畫期程的情形，經研討其他工法，最後設計成果五股林口段(約30K~45K、15公里長)以鋼構為主，林口中壢段(約45K~59K、14公里長)以PC箱型梁為主，中壢楊梅段(59K~71K)則以預鑄節塊吊裝工法為主(長約8.7公里)。全路段鋼構占路線總長約26%。且原核列經費係以97年之營建物價指數為據

，約為124.25(以95年為基期)；而本計畫12個土木標於98年9月至99年1月發包，當時營建物價指數約為114(以95年為基期)。再加上廠商決標價與發包預算之差異(平均約為預算價8折)，故預估實支經費約可降為606.09億元(含規劃設計費約11.97億元、用地及拆遷補償費約71.59億元、工程建造費約522.53億元<含直接工程費、間接工程費、工程預備費及物價調整費等>)。另因國道計程收費方式因故未依原計畫期程(102年第1季)執行，需配合採行因應方案辦理契約變更；施工期間部分用地拆遷陳情複估、既有管線未及時遷移、或未預見之不明管線遷移作業、颱風豪雨天候影響，以及因應現地情況差異、民意代表或民眾陳情，提出要求調整隔音牆設置型式、增設邊坡排水設施、農路增設或改道訴求等因素辦理變更設計等，影響施工進度推展；及部分採高架橋預鑄節塊吊裝工法施工之工程，勞檢單位要求施工時需維持下方既有道路之淨空，致增加交通維持管理作業及施工所需時間等非可預見或不可抗力原因之影響，土木標各工程預估展延至101年12月至102年6月，附屬工程完工期程亦受影響，故交通部以101年12月19日交路(一)字第1018500103號函陳報行政院第1次修正計畫，將整體期程展延至102年9月底，並經行政院於102年2月21日函復同意修正在案。

本計畫標案共分為3件規劃設計契約(契約金額合計10億8,607萬9,650元、追加金額3,939萬5,873元)、3件委託監造及專業技術顧問服務契約(契約金額合計17億600萬元、追加金額約5,635萬6,169元)、12件土木工程契約(契約金額合計426億4,813萬3,671元、追加金額約11億495萬4,413元)及4件照明與交控工程契約(契約金額合計4億311萬元、追加金額約172萬2,837元)。其中，中壢至楊梅段，長約12公里，前於101年12月16日開放通

車；五股至中壢段，長約28公里，則於102年4月20日開放通車。有關交通部對外公布五楊段之通車日期一再延宕，工程品質、造價及預算等亦引發外界諸多疑慮等情，全案業經本院調查竣事，綜整交通部及國工局所涉疏失如下：

(一)按公路通車勘驗作業要點(交通部92年11月26日交路字第0920012456號函訂定)第2點規定：「本要點所定公路主管機關勘驗事項，僅就涉及行車安全與順暢之項目進行檢查，有關工程驗收事項應依政府採購法及契約相關規定辦理。」第3點第1項：「公路達通車標準時，其通車前勘驗程序分三階段辦理：(一)第一階段：由施工單位在認為已達通車標準時，應先自行完成初步勘驗並改善檢查缺失。(二)第二階段：由施工單位邀請接管管理單位、警察單位及相關道路管理(改善)單位等有關單位一同參與進行複驗。(三)第三階段：由施工單位報請主管機關派員組專案小組進行勘驗。」第5點：「公路達通車標準，係指通車路段路面、標誌、標線、號誌及路側相關設施等均應配合完成。」第10點：「有關通車時之服務設施如故障車輛拖吊、緊急救護醫院等，接管單位應配合洽妥。」爰是，本計畫應依行政院核定之建設計畫期程，於工程相關作業項目完成後，依據前開作業要點規定，辦理三階段通車勘驗程序，確認已達通車標準後，再擇期開放通車，並由施工單位報請主管機關備查。

(二)經查，五楊段拓寬工程通車勘驗日期，詳如下表：

路段 勘驗 階段	五股至中壢路段		中壢至楊梅路段
	五股至機場系統交流道 (30K+418~50K+970)	機場系統交流道 至中壢轉接道 (50K+970~59K+000)	中壢轉接道至楊梅 (59K+000~71K+057)
第一階段	102年1月10日	102年1月16日	101年10月19日
第二階段	(一、二階段合併辦理)		101年11月19日
第三階段	102年1月25日	102年2月7日(C907標) (一、二階段合併辦理)	101年12月12日
原預定 通車日期	102年3月1日 (102年4月12日複驗)		101年12月16日
實際 通車日期	1. 102年2月初(農曆年前) 2. 102年2月底(元宵節前後) 3. 102年3月11日		101年12月16日
	102年4月20日		101年12月16日
註：因本計畫土木標各工程預估展延至101年12月~102年6月，附屬工程完工期程亦受影響，故交通部函報第1次修正計畫，將整體期程展延至102年9月底，並經行政院102年2月21日同意在案。			

本計畫中壢至楊梅路段經三階段勘驗後雖於101年12月16日如期通車，惟五股至中壢路段原預定102年2月初(農曆年前)通車，卻因第C907標工程之人、機、料資源調度不足影響進度，於102年2月7日始完成第一、二階段的合併勘驗，而將通車期程延至102年2月底(元宵節前後)。復因施工人員年節期間工作意願低及天候不良影響，致第C907標工程相關之施工作業迄至102年2月25日始報竣，迄102年3月1日始完成第三階段通車勘驗程序，乃再將通車日期延至102年3月11日。又因第C907標工程未及時改善箱梁混凝土施工瑕疵，經媒體披露後，國工局委託中華民國結構工程學會就承商所提修補計畫辦理審查及安全評估，歷3次審查會同意該改善計畫，並由承商改善完成；國工局再委託國家地震研究中心於102年3月13日進行車行載重試驗，驗證結果指出「橋梁結構變形仍在彈性範圍內，因此橋梁結構體之健全性尚屬完整」。中華民國結

構工程學會並於102年4月12日函復國工局，缺失改善後橋梁結構符合相關設計規範安全性要求。爰是，本計畫五股至中壢路段之通車勘驗程序，經交通部分別於102年1月25日及3月1日就「五股至機場系統交流道」及「機場系統交流道至中壢轉接道」辦理現場勘驗；各項勘驗缺失事項經國工局要求承商配合改善完成後，國工局並於4月12日邀高公局及內政部警政署國道公路警察局(下稱公警局)複驗，確認該路段已達通車標準，並由高公局報請交通部備查同意後，始於102年4月20日開放通車。

(三)另據國工局函復指出，第C907標工程在51~52K間箱梁側面之蜂窩缺失(1處在南下線51K+900，7處在北上線52K附近)，係因混凝土澆置搗實不確實產生，該等缺失於施工查驗即發現，並多次要求承商儘速辦理缺失改善，該局工務所亦曾以品質查證表或發文請監造單位加強督促承商改善，惟承商限於人機不足，改善成果遲緩。該局並已依契約規定，保留上構混凝土修飾款項達3,281萬餘元；且因第C907標工程處逾期狀態，加上承商施工資源有限，其施工安排以趲趕主體工程進度優先，以致施工瑕疵改善遲緩，衍生媒體報導，影響該局聲譽，對此監造單位已撤換本計畫之計畫經理，以示負責。

(四)綜上，國工局對於第C907標工程逾期及施工瑕疵改善進度遲緩早已知悉，卻未能確實掌握工程進度及施工情形，於尚未完成通車勘驗程序及確認已達通車標準之前，交通部卻提前對外公布通車時間，且一延再延達3次之多，終因趕工不及及施工瑕疵等而無法如期通車，斷傷政府誠信，核有違失。

綜上所述，交通部臺灣區國道新建工程局未能確實掌握本計畫工程進度及施工情形，於尚未完成通車勘驗程序及確認已達通車標準之前，交通部卻提前對外公布通車時間，且一延再延達3次之多，終因趕工不及及施工瑕疵等而無法如期通車，斲傷政府誠信，核有違失。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進見復。

提案委員：陳永祥

林鉅銀

馬秀如