

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：國營臺灣鐵路股份有限公司（下稱臺鐵公司，該公司改制前係交通部臺灣鐵路管理局，下稱原臺鐵局）。

貳、案由：原臺鐵局辦理「代辦交通部鐵道局東部工程分處(下稱鐵道局東工處)『花東電氣化計畫』臺東線砸道工程」等採購案件，未依契約規定之履約地點施工，致路線隔斷申請與契約施工路段不同，在未實際對施工成果進行檢查之下，用內容不實砸道文件辦理計價，承商取得全部價款，違反政府採購法規定，原臺鐵局臺東工務段員工，經刑事判決均認定有罪，核有履約管理失當及結算驗收欠妥之疏失；另原臺鐵局分隊長於長○營造股份有限公司(下稱長○公司)及慶○營造有限公司(下稱慶○公司)兼任職務並收取酬勞，協助成立軌道班及聯繫承辦人，介紹原臺鐵局員工至該2公司工作，執行原臺鐵局軌道養護工程履約，造成公私分際模糊，足使公務員清廉公正誠信執行職務之形象產生不良觀感；又原臺鐵局於本案所為路線養護作業，先有便宜行事之失，致養護路段脫逸於契約規範，嗣對有養護需求之路段不依規定辦理，致未能依品質管理作業進行檢查，又有契約外路線養護作業之行車安全無從把關之過，皆無法確保鐵路行車及乘客安全。以上經核均有嚴重怠失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

有關原臺鐵局臺東工務段辦理「代辦鐵道局東工處

花東電氣化計畫臺東線砸道工程」採購案件涉及貪瀆情案，經調閱臺灣臺北地方法院¹(下稱臺北地院)、法務部廉政署²(下稱廉政署)、司法院³、交通部⁴、原臺鐵局⁵、臺鐵公司⁶等機關卷證資料，後於民國⁷(下同)113年6月25日、113年7月30日由交通部、臺鐵公司相關業務主管人員到本院說明後，全案業已調查竣事。本案調查後發現原臺鐵局辦理本案履約管理失當與結算驗收過程欠妥，履約時公私分際模糊且有便宜行事之失，致養護路段脫逸於契約規範，確有違失，應予糾正促其注意改善。茲臚列事實與理由如下：

一、原臺鐵局臺東工務段辦理「代辦鐵道局東工處花東電氣化計畫臺東線砸道工程」採購案件，未依契約規定之履約地點施工，致路線隔斷申請與契約施工路段不同，在未實際對施工成果進行檢查之下，用內容不實砸道檢查紀錄等文件辦理計價，由承商取得工程全部價款，因違反政府採購法圖利承商，原臺鐵局臺東工務段7名員工，經臺北地院與臺灣高等法院刑事判決均認定有罪，核有審核不實、督導不周，而有履約管理失當及結算驗收欠妥之疏失，明確違反政府採購法之規定，斲傷機關形象至鉅，顯有違失。

(一)本案背景：

1、原臺鐵局北區供應廠採購課於107年12月6日⁸，以

¹ 臺北地院112年11月8日北院忠刑康111原訴30字第1120010839號函。

² 廉政署112年11月24日廉政字第11207023310號函。

³ 司法院113年1月23日院台廳行二字第1130001537號函。

⁴ 交通部112年12月11日交路(一)字第1128930147號函、113年3月12日交路(一)字第1138900062號函、113年4月15日交路(一)字第1138900106號函。

⁵ 原臺鐵局112年11月27日鐵人二字第1120041669號函。

⁶ 臺鐵公司113年8月16日鐵工綜字第1130032455號函。

⁷ 本報告涉國際性質部分以西元紀年，餘均以民國紀年。

⁸ 系爭採購案於107年12月6日第一次公開招標，107年12月19日第一次開標流標(無廠商投標或未達法定開標家數)，107年12月19日第二次公開招標，107年12月25日第二次開標，1家廠商投標，投標廠商之投標文件經審查均合格，開標結果決標。

公開招標辦理原臺鐵局臺東工務段主辦之107年臺東工程採購案（標案案號L0507E3083R，下稱系爭採購案），由慶○公司以新臺幣（下同）1,915萬元得標，主要施工項目包括軌道砸道平整機械砸道98,000公尺（下稱軌道砸道工程）及各式道岔機械砸道共計96套（下稱道岔砸道工程）。依系爭採購案工程契約第2條第4項約定，慶○公司關於軌道砸道工程之履約範圍為原臺鐵局臺東工務段轄內電氣化路段（案發時原臺鐵局東部電氣化路段由北往南至南迴線知本站止），關於道岔砸道工程之履約範圍係從三民站至知本站之各站道岔（花蓮縣玉里鎮、富里鄉，臺東縣池上鄉、關山鎮、鹿野鄉、臺東市、卑南鄉）。依同契約第3條第1項約定，契約價金係依實際施作或供應之項目及數量結算，另依同契約第20條第1項約定，機關於必要時得於契約所約定之範圍內通知廠商變更契約（含新增同項目）。

- 2、復依同契約第2條第2項第28點約定，本工程之施工檢查為施工當日檢查，需檢查位置及標準值，如未達標準時，應於3日內重新施工至檢查合格為止，否則視為未完工；契約第2條第2項第29點則約定，前項（即第2條第2項第28點）之檢查由施工轄區之領班或擔任監工者會同立約商代表辦理，工務段檢查人員並得填寫檢查紀錄表共3份，經雙方簽認，1份自存備查，1份交立約商，1份送工務段以為計價，抽查及驗收依據等情。就此，於慶○公司依契約，進行軌道砸道工程及道岔砸道工程時，須會同原臺鐵局人員一齊施工，雙方就慶○公司之施工結果須立即檢查，就軌道砸道工程部分，須將檢查結果登載於「當日軌道

砸道平整機械砸道完成檢查紀錄表」(下稱軌道檢查紀錄表)，就道岔砸道工程部分，須將檢查結果登載於「當日道岔機械砸道完成檢查紀錄表」(下稱道岔檢查紀錄表)，不論係軌道檢查紀錄表或道岔檢查紀錄表，其上均須有廠商代表(即慶○公司人員)及會驗單位(即原臺鐵局人員)之簽名。此外，依照系爭採購案之監造計畫，原臺鐵局會同慶○公司進行施工之人員，尚須就慶○公司當日施工結果進行自主抽查，並就軌道砸道工程之抽查結果製成「一般軌道工程施工抽查表」(下稱軌道施工抽查表)，就道岔砸道工程之抽查結果則製成「道岔工程施工抽查表」(下稱道岔施工抽查表)。

(二)案關人員之身分：

- 1、廖○○於107、108年間在原臺鐵局擔任臺東工務段養路室主任(於109年11月1日調至原臺鐵局產業室)，綜理臺東工務段內鐵道路線及其附屬設備之新建、保養、搶修等相關工作業務。
- 2、廖○○係原臺鐵局臺東工務段養路室助理工務員，辦理施工、養路、產業等相關事宜，亦為原臺鐵局就系爭採購案履約事務之承辦人。
- 3、陳○○係原臺鐵局臺東工務段臺東工務分駐所(下稱臺東工務分駐所)主任，綜理轄區內鐵道路線、土建及相關附屬設備之檢查、保養、維修、改善、新建、搶修等相關工作業務。
- 4、林○○、孫○○及李○○分別係臺東工務分駐所臺東道班、知本道班及鹿野道班之技術領班。
- 5、許○○則係臺東工務段池上分駐所技術助理。
- 6、綜上，前揭人員均職司原臺鐵局臺東工務段各轄內鐵道施工、養路、維修等相關工作業務，因而

廖○○、廖○○、陳○○、林○○、孫○○、李○○及許○○等7人，均屬依法令服務於國家所屬機關而具有法定職務權限之公務員。

(三)臺北地院111年度原訴字第30號刑事判決，案關人員刑事責任認定如下：

- 1、廖○○共同犯對主管事務圖利罪，處有期徒刑3年4月，褫奪公權4年。
- 2、廖○○共同犯對主管事務圖利罪，處有期徒刑1年10月，褫奪公權2年。緩刑4年，緩刑期間付保護管束，並應於判決確定後1年內，向國庫支付20萬元，及接受法治教育課程3場次。
- 3、陳○○共同犯對主管事務圖利罪，處有期徒刑3年2月，褫奪公權4年。
- 4、林○○共同犯對主管事務圖利罪，處有期徒刑2年10月，褫奪公權3年；又犯行使登載不實公文書罪，處有期徒刑1年6月。應執行有期徒刑3年，褫奪公權3年。
- 5、李○○共同犯對主管事務圖利罪，處有期徒刑2年10月，褫奪公權3年。
- 6、孫○○共同犯對主管事務圖利罪，處有期徒刑2年10月，褫奪公權3年。
- 7、許○○犯行使業務上登載不實文書罪，處有期徒刑5月，如易科罰金，以1仟元折算1日。

(四)有關軌道砸道工程之違失事實部分：

- 1、慶○公司陳○○、陳○○、徐○○(案發時在原臺鐵局擔任工務養護苗栗施工分隊分隊長，惟私下於長○公司，及慶○公司任職)、何○○及原臺鐵局廖○○、廖○○及陳○○獲悉慶○公司依契約所進行之軌道砸道工程，實際施作數量長度僅為88,665公尺，尚不足9,335公尺（即98,000公尺－

88,665公尺)，慶○公司若未與原臺鐵局就契約辦理契約變更，讓慶○公司得以至契約約定施作範圍以外之地點進行軌道砸道工程，將不足之施作數量長度予以補足，則慶○公司就系爭採購案關於軌道砸道工程部分，依約僅得以實際施作數量長度即88,665公尺，向原臺鐵局請領工程款。惟廖○○、廖○○、陳○○為使慶○公司取得全部工程款，明知契約第3條第1項第2款價金給付規定及第20條第1項關於契約變更規定，亦明知依同契約第2條第2項第28點及第29點等規定，施工當日之檢查需檢查位置及標準值，且該施工檢查由施工轄區之領班或擔任監工者會同立約商代表辦理，工務段檢查人員並得填寫檢查紀錄表共3份，經雙方簽認後以為計價，抽查及驗收依據；另明知依政府採購法第71條及政府採購法施行細則第91條等規定，會驗人員應會同抽查驗核廠商履約結果有無與契約、圖說或貨樣規定不符，並會同決定不符時之處置，且法令或契約載有驗收時應辦理丈量、檢驗或試驗之方法、程序或標準者，應依其規定辦理；另依政府採購法第72條第1項規定，驗收結果與契約、圖說、貨樣規定不符者，應通知廠商限期改善、拆除、重作、退貨或換貨等情。上述3人竟共同基於對於主管事務，違背前開法規命令，直接圖慶○公司不法利益、行使登載不實業務文書、行使登載不實公文書之犯意聯絡，於108年4月22日起至同年月25日謀議下列計畫（下稱本件計畫）：就契約不辦理契約變更，但由慶○公司至系爭採購案契約所約定施作範圍外之南迴線太麻里站附近施作軌道砸道工程，將原本不足之施作數量長度（即9,335

公尺)予以補足；就此，由慶○公司人員先將108年4月25日前，就契約所約定履約範圍內，未進行軌道砸道工程之路段里程資料（下稱「履約範圍內未進行軌道砸道工程路段資料」）提供予前揭原臺鐵局人員，而前揭原臺鐵局人員則擷取南迴線太麻里站附近部分需要進行軌道砸道工程之路段，交由慶○公司人員前往施作，並從慶○公司所提供「履約範圍內未進行軌道砸道工程路段資料」中挑出「部分路段里程」，並製作不實之施工文件，藉此將慶○公司於南迴線太麻里站附近所進行之軌道砸道工程，虛偽認定為慶○公司已就該「部分路段里程」進行軌道砸道工作，使慶○公司於南迴線太麻里站附近所進行之軌道砸道工程，於形式上屬於契約所約定之履約範圍，而得以向原臺鐵局辦理計價，即可取得完整之工程款。

- 2、謀議既定，廖○○、廖○○及陳○○為遂行本件計畫，即指示慶○公司人員製作不實軌道砸道檢查紀錄表，並商請臺東工務分駐所相關不同道班技術領班即李○○、林○○、孫○○配合簽核，即交由陳○○製作軌道施工抽查表後交由廖○○、廖○○及不知情之原臺鐵局臺東工務段前段長楊○○審核蓋章，再將該抽查表交由廖○○製作不實公共工程監造報表，簽辦內部逐級層轉廖○○蓋章後，由不知情之原臺鐵局臺東工務段前段長楊○○蓋章核定而行使之，使系爭採購案驗收之主驗人，於書面形式驗收相關資料時，誤認「軌道砸道檢查紀錄表不實內容」所示施工里程，業經慶○公司進行軌道砸道工程並經原臺鐵局人員檢查合格，方同意驗收之，足生損害於原

臺鐵局對系爭採購案驗收管理之正確性，並使慶○公司取得未依系爭採購案契約約定所施作軌道砸道工程之工程款共126萬0,878元（計算式：慶○公司未依約施作之數量長度為9,335公尺，與軌道砸道工程之每公尺單價為135.07元相乘）工程款而圖利之。

（五）有關道岔砸道工程之違失事實部分：

- 1、林○○、林○○明知慶○公司於108年5月30日，並未對玉里站道岔進行道岔砸道工程，亦明知於108年6月4日，未對臺東站道岔進行道岔砸道工程，然為讓慶○公司就系爭採購案關於道岔砸道工程部分可取得全部工程款，竟先由林○○、林○○就其因業務上所製作之道岔檢查紀錄表上，填載慶○公司於108年5月30日對玉里站道岔進行砸道工程，及於108年6月4日對臺東站道岔進行砸道工程等不實內容，並分別交由許○○及林○○。
- 2、而許○○及林○○均明知應依政府採購法及政府採購法施行細則等驗收相關規定，對於慶○公司就契約道岔砸道工程之施作，履行抽查驗收，方得於道岔檢查紀錄表會驗單位欄位簽名用印。且許○○、林○○分別於108年5月30日、108年6月4日，均明知未就慶○公司有無就玉里站及臺東站道岔進行砸道工程一事進行查驗之情形下，遑論對於慶○公司就上開道岔進行道岔砸道工程是否合格一事進行量測、判定。林○○竟基於行使內容不實業務文書之犯意，先於108年9月19日前某時許，在未就慶○公司對臺東站之工程實際查驗，卻怠於查驗，逕在慶○公司提出之108年6月4日道岔檢查紀錄表會驗單位欄位用印；另基

於行使不實公文書之犯意，在不詳時間，明知慶○公司就臺東站之工程並未經實際查驗，卻在108年6月4日之道岔施工抽查表檢測人員欄位用印，藉此不實表彰慶○公司108年6月4日所進行之道岔砸道工程即臺東站之工程，均經原臺鐵局人員會驗合格。又許○○基於行使登載不實業務文書之犯意，於108年5月30日在原臺鐵局玉里道班房舍旁，在未就慶○公司於玉里站之工程實際查驗之情形下，逕在慶○公司所提出之108年5月30日道岔檢查紀錄表會驗單位欄位簽名，藉此不實表彰慶○公司108年5月30日所進行之玉里站道岔砸道工程，均經原臺鐵局人員會驗合格。該等文件嗣經慶○公司提出予原臺鐵局供作請款之用而行使，足生損害於原臺鐵局對於工程驗收管理之正確性。

(六)除廖○○、許○○外，廖○○、陳○○、林○○、李○○、孫○○均提起上訴，嗣由臺灣高等法院112年度原上訴字第122號刑事判決，案關人員刑事責任認定如下：

- 1、廖○○共同犯公務員對監督事務圖利罪，處有期徒刑2年10月，褫奪公權3年。
- 2、陳○○共同犯公務員對監督事務圖利罪，處有期徒刑2年8月，褫奪公權3年。
- 3、林○○共同犯公務員對主管事務圖利罪，處有期徒刑1年10月，褫奪公權2年；又犯行使登載不實公文書罪，處有期徒刑1年。應執行有期徒刑2年，緩刑4年，緩刑期間付保護管束，並應於判決確定後1年內，向國庫支付15萬元，及接受法治教育課程3場次。
- 4、孫○○共同犯公務員對主管事務圖利罪，處有期

徒刑1年10月，褫奪公權2年。緩刑4年，緩刑期間付保護管束，並應於判決確定後1年內，向國庫支付15萬元，及接受法治教育課程3場次。

- 5、李○○共同犯公務員對主管事務圖利罪，處有期徒刑1年10月，褫奪公權2年。緩刑4年，緩刑期間付保護管束，並應於判決確定後1年內，向國庫支付15萬元，及接受法治教育課程3場次。

(七)另依臺鐵公司函復本院表示⁹，對於刑事第二審判決預計再提起上訴者有廖○○、陳○○、孫○○3人；至於行政責任部分，分述如次：

- 1、廖○○、廖○○、陳○○、李○○、林○○、孫○○、許○○均記過1次。
- 2、徐○○（案發時在原臺鐵局擔任工務養護苗栗施工分隊分隊長）：記1大過並移付懲戒；嗣經懲戒法院懲戒法庭111年度清字第62號懲戒判決，徐○○休職，期間1年，併罰款60萬元。
- 3、楊○○：申誡2次。

(八)公務員懲戒法第25條前段規定：「同一違法失職案件，涉及之公務員有數人，其隸屬同一主管機關者，移送本院審查或懲戒法院審理時，應全部移送」準此，倘係同一違法失職案件，同一主管機關移送懲戒法院審理時，應全部移送，合先敘明。又公務員懲戒法之「同一違法失職案件」個案上具體認定標準，本院審認允宜參考刑法「共同正犯」概念，「共同正犯」概念係按共同實施犯罪行為之人，在合同意思範圍以內，各自分擔犯罪行為之一部，相互利用他人之行為，以達其犯罪之目的者，即應對於全部所發生之結果，共同負責，且共同正犯之意思聯

⁹ 臺鐵公司113年8月16日鐵工綜字第1130032455號函。

絡，原不以數人間直接發生者為限，即有間接之聯絡者，亦包括在內（最高法院92年度台上字第5407號判決意旨參照）。又，原公務員懲戒委員會¹⁰100年度鑑字第12102議決書略以：「李○○與同案曾○○就在上開偽造署押之偽造私文書犯行，具有犯意聯絡及行為分擔，為共同正犯。」原公務員懲戒委員會107年度鑑字第14273號公懲判決略以：「又毀棄公務員職務上掌管文書之共同正犯王○○，業經該會以105年度鑑字第13635號議決降壹級改敘在案，有議決書可參。」準此，司法實務亦採相同見解，若刑事判決認定案關人員係共同犯罪，即為公務員懲戒法之同一違法失職案件。

- (九)由前揭刑事判決觀之，首先除許○○外，廖○○、廖○○、陳○○、李○○、林○○、孫○○等6人均業經臺北地院111年度原訴字第30號刑事判決認定係共同犯罪；其次，交通部亦於113年6月25日詢問會議表示，本案交通部移送懲戒事實如下，徐○○除協助長○公司與慶○公司成立軌道班，及從中居間聯繫各標案所在地區之承辦人，並介紹原臺鐵局員工至該2公司工作，執行有關原臺鐵局軌道養護工程標案之履約，且徐○○於系爭採購案中相關工程，因協助慶○公司執行業務，而涉犯刑法第216條、第215條行使業務登載不實文書罪嫌遭起訴（111年度偵字第1217號、111年度偵字第19505號），復經臺北地院112年3月13日112年度簡字第332號刑事判刑確定；本案懲戒法院111年度清字第62號懲戒判決，於理由段第一、(二)2亦提及廖○○、廖○○及陳○○等3人，另於附表亦有記載林○

¹⁰ 公務員懲戒委員會於109年7月17日改制為懲戒法院。

○、李○○及孫○○等3人。最後，臺北地院111年度原訴字第30號刑事判決與臺北地院112年度簡字第332號刑事判決、懲戒法院懲戒法庭111年度清字第62號懲戒判決均使用同一軌道施工里程表格，且前開判決之依據均使用111年度偵字第1217號、111年度偵字第19505號之同一起訴書。從而，前開判決所依據係同一違法失職事實，亦為同一違法失職案件，已臻明確。至於交通部與臺鐵公司雖表示徐○○未如廖○○等人係因對於主管事務圖利他人而成立主管事務圖利罪，尚難認該等人員為同一案件。惟因同一違法失職案件並不以案關人員均犯同一罪名為必要，故其所稱容有誤會，尚無可採。再且，即使以同一罪名為判斷依據，依臺北地院111年度原訴字第30號刑事判決附表四所示，有關罪名部分，廖○○、廖○○、陳○○、李○○、林○○、孫○○，與陳○○等6人(包含徐○○)共同犯刑法第216條、第215條之行使登載不實業務文書罪，惟因其亦共同犯貪污治罪條例第6條第1項第4款之對於主管事務圖利罪，前開罪名依照刑法想像競合¹¹，從一重之貪污治罪條例第6條第1項第4款處斷；臺灣高等法院112年度原上訴字第122號刑事判決亦認定，廖○○等5人就「公務員對主管或監督事務圖利」及「行使登載不實公文書」部分與廖○○間，及就「行使業務登載不實文書」部分與陳○○(包含徐○○)等6人間，具有犯意聯絡及行為分擔，應論以共同正犯。林○○就「行使業務登載不實文書」部分與林○○、林○○間，具有犯意聯絡及行為分擔，亦應論以共同正犯。是則，案關人員亦有違反

¹¹ 刑法第55條前段規定，一行為而觸犯數罪名者，從一重處斷。

行使登載不實業務文書罪，已甚明灼。爰此，有關徐○○懲戒案件，同一違法失職案件之認定，亦包含廖○○、廖○○、陳○○、李○○、林○○、孫○○等案關人員。

- (十) 本案契約內容及履約過程，如前所述，於此不再贅述；另就督導責任部分，依「交通部臺灣鐵路管理局各段、廠、所、隊、中心員工服務手冊」(下稱員工服務手冊)(二)工務單位員工職掌表所示，職稱：段(隊)長(兼)，職掌：指揮監督所屬員工處理該段(隊)內一切事宜。又，工務單位員工個別遵守事項，(一)段長(兼)、隊長(兼)，第1點規定略以，段長對於工務上實施事項，應監督所屬切實遵行；第9點並規定略以，因工程或工作上需要隔斷路線或申請慢行時，段長應擬具事由、區域、期限、時刻及速度等，依規定申報核准後實施。惟據臺東工務段108年3月28日東工養字第1080001693號函及108年4月29日東工養字第1080002261號函，有關108年4月及5月份南迴線工、電聯合施工計畫協調執行表內容所載，臺東工務段實際路線隔斷申請與慶○公司依契約施工路段不同，顯見臺東工務段未能依規辦理隔斷路線作業程序之審核，亦未確實掌握施工安全前提之隔斷路線資料；至於驗收結算部分，系爭採購案依「交通部臺灣鐵路管理局採購案件權責劃分及內部控制機制表(108年3月)」第壹條第一項第(一)款第5目，屬公告金額以上未達查核金額50%，初驗單位為主辦單位(臺東工務段)，驗收單位為相鄰之段級單位(高雄工務段)，由主辦單位製作「工程驗收指派單」後依程序陳核主管核派指定鄰段派員驗收，主驗人係由驗收單位依工程屬性指派或輪派方式，製作「驗收主驗人員指派表」

後，陳核至驗收單位主管指派圈選主驗人。經承商於履約標的預定竣工日前或竣工當日，將竣工日期書面通知監造單位(臺東工務段養路室)及主辦單位(臺東工務段)，由臺東工務段於驗收前製作「竣工報告單」、「工程結算明細表」及「工程數量結算表」，並由該段依序核章，經驗收合格後，於15日內填具「工程結算驗收證明書」。故此，「本施工計畫送審核章表」、「施工計畫審查單」、「工程驗收指派單」、「工程結算驗收證明書」由承辦單位主管臺東工務段前段長楊○○決行；相關「竣工報告單」、「工程結算明細表」及「工程數量結算表」、「工程決算明細表」、「工程決算書」等契約相關文件，亦由臺東工務段前段長楊○○決行或代為決行。

(十一)本院經審查相關卷證後，認臺東工務段主管人員違法失職之證據如下：

1、臺東工務段前段長楊○○於105年8月1日至110年10月1日擔任段長，查系爭採購案於107年12月25日決標，嗣於108年9月12日驗收合格，期間其授權之甲、乙章持有人條列如下：

(1) 甲章：107年7月18日至110年10月1日由王○○副段長持有。

(2) 乙章：無。

(3) 授權核章部分，查系爭採購案簽約日期為108年1月17日，依當時頒布之「交通部臺灣鐵路管理局採購案件權責劃分及內部控制機制表」規定，未達查核金額50%工程案件之契約簽訂及履約執行單位授權為各分支機構，系爭採購案契約金額為1,915萬元，故為臺東工務段，並依「交通部臺灣鐵路管理局臺東工務段辦事細則」第13條第1項：「段長綜理段務，並指揮監

督所屬員工，副段長襄助之。」及「交通部臺灣鐵路管理局(臺東工務段)分層負責明細表」據以辦理相關核章事宜。再且，本案預算金額1,984萬8,896元，依行政院公共工程委員會88年4月2日(八八)工程企字第8804490號函頒政府採購法之查核金額、公告金額及中央機關小額採購金額規定，係屬公告金額以上未達查核金額50%之級距，爰依前揭權責劃分及內部控制機制表，本案授權由臺東工務段核定辦理事項包含購辦簽核、核准動支、招標文件中公告底價及底價核定、契約變更及其底價核定、主驗人指派。

- (4) 前揭契約相關文件，除工程驗收指派單係由臺東工務段前段長楊○○決行外，其餘契約相關文件均由臺東工務段前副段長(現任宜蘭工務段副段長)王○○持有授權之甲章決行。

2、依系爭採購案契約附錄4「品質管理作業」第2條第2.4項及「公共工程施工品質管理作業要點」第11點等規定，相關軌道施工抽查表及公共工程監造報表最終需由主辦單位主管核章。另依員工服務手冊，工務單位員工個別遵守事項第9點規定略以，因工程或工作上需要隔斷路線或申請慢行時，段長應擬具事由、區域、期限、時刻及速度等，依規定申報核准後實施。然系爭採購案契約砸道工程進行地點與實際申請隔斷路線不符，且在未實際對慶○公司施工成果進行檢查之下，配合另製不實內容之軌道施工抽查表及公共工程監造報表，復經簽辦內部逐級陳核，最後皆由臺東工務段前段長楊○○核定，顯有核定不實之失。

3、復依員工服務手冊，工務單位員工職掌表，段長職掌：指揮監督所屬員工處理該段內一切事宜。工務單位員工個別遵守事項，段長對於工務上實施事項，應監督所屬切實遵行等規定，除許○○犯行使業務上登載不實文書罪外，其餘臺東工務段所屬廖○○、廖○○、陳○○、林○○、李○○、孫○○等6位屬員，均因系爭採購案共同犯對主管事務圖利罪等，遭到判決有罪，臺東工務段前段長楊○○顯有督導不周之失。

4、再且，依採購契約驗收程序規定，臺東工務段應依據契約、圖說或貨樣核對竣工之項目及數量，以確定是否竣工，「工程驗收指派單」、「工程結算驗收證明書」由承辦單位主管臺東工務段前段長楊○○決行；相關「竣工報告單」、「工程結算明細表」、「工程數量結算表」、「工程決算明細表」、「工程決算書」等契約相關文件，亦由臺東工務段前段長楊○○決行或代為決行，由上開違失情事，顯見臺東工務段前段長楊○○有履約管理失當及結算驗收欠妥之疏失，又副段長有襄助段長之責，故臺東工務段前副段長王○○亦有審核不實之失，已甚明灼。

(十二)綜據前述，原臺鐵局臺東工務段辦理「代辦鐵道局東工處花東電氣化計畫臺東線砸道工程」採購案件，未依契約規定之履約地點施工，致路線隔斷申請與契約施工路段不同，在未實際對施工成果進行檢查之下，用內容不實砸道檢查紀錄等文件辦理計價，由承商取得工程全部價款，因違反政府採購法圖利承商，原臺鐵局臺東工務段7名員工，經臺北地院與臺灣高等法院刑事判決均認定有罪，核有審核不實、督導不周，而有履約管理失當及結算驗收欠

妥之疏失，明確違反政府採購法之規定，斲傷機關形象至鉅，顯有違失。

二、原臺鐵局分隊長長年於長○公司及慶○公司等2公司兼任職務，每月固定收取酬勞，協助該2公司成立軌道班，及從中居間聯繫各標案所在地區之承辦人，並介紹原臺鐵局員工至該2公司工作，執行有關原臺鐵局軌道養護工程標案之履約，造成公私分際模糊，足使公務員清廉公正誠信執行職務之形象產生不良觀感，明確違反公務員服務法，嚴重損害政府機關聲譽，顯有違失。

(一)按公務員應誠信（實）清廉；除法令規定外，不得兼任領證職業及其他反覆從事同種類行為之業務，現行公務員服務法第6條前段、第15條第2項前段分別定有明文。又公務員服務法業於111年6月22日修正公布，同年月24日施行，該法修正施行前第5條雖經移列為修正施行後同法第6條，並酌作文字調整，惟對公務員應誠信（實）清廉規定之實質內涵並無不同，依一般法律適用原則，逕行適用修正施行後同法第6條。另修正後公務員服務法第15條第2項前段規定：「公務員除法令規定外，不得兼任領證職業及其他反覆從事同種類行為之業務。」與修正前第14條第1項前段規定：「公務員除法令所規定外，不得兼任他項業務。」比對，修正前、後規定公務員除法令規定外，不得兼職之旨未有變更，僅於修正後第15條第2項前段就不得兼職之情形為上開例示規定，上情非屬法律有變更之情形，依一般法律適用原則，逕行適用修正後之規定。

(二)查懲戒法院懲戒法庭111年度清字第62號懲戒判決，判決主文如下，徐○○休職，期間1年，併罰款60萬元，茲摘錄判決理由略以：

- 1、徐○○於75年間即任職於原臺鐵局，嗣於本案事實發生時間（即自93年間起至110年10月26日止），先後擔任原臺鐵局工務養護總隊勞工安全衛生室主任、幫工程司及副工程司等職務，並自101年3月26日起，經派兼任苗栗施工分隊分隊長（嗣原臺鐵局以111年10月27日鐵人一字第1110039347號令，核定徐○○免兼施工分隊長職務）。徐○○於上述之任職期間內，自93年間起至110年10月26日止，未經其服務機關許可，長期在長○公司與慶○公司等2公司兼職，除負責該2公司苗栗工務所之業務，以及檢修及維護該2公司之軌道穩定車及砸道車等外，另幫忙該2公司就向原臺鐵局所標得之工程（軌道平整維修、道岔整修等），進行招聘（成立軌道班）、規劃、協調及安排現場工班人員，協助長○公司與慶○公司等2公司進行履約（包括系爭採購案）之工作，並向長○公司與慶○公司等2公司實際負責人陳○○回報相關業務進行狀況，暨為長○公司與慶○公司等2公司與原臺鐵局人員聯絡，而反覆為同種類行為之業務，長○公司與慶○公司等2公司並每月給付徐○○2萬元至5萬5,000元不等金額之報酬（前揭公司自102年1月4日起至110年10月2日止，將給付徐○○之報酬及額外獎金等，匯入徐○○所使用其胞姊吳○○之帳戶內，共計703萬3,750元）。
- 2、徐○○在長○公司與慶○公司等2公司兼職所從事工作之內容，業據其於廉政署詢問時供承：「我平時與陳○○間之互動是會使用通訊軟體LINE聯繫，並且會向陳○○回報長○公司或慶○公司得標原臺鐵局的工程中有關軌道穩定車、砸道車

等車輛之檢修、損壞及維護狀況，以及轉達工人執行工程的動態」、「何○○93年進入長○公司、慶○公司至105年左右，我大概都只是零星的幫忙；105年開始迄今，就比較主要有在幫忙長○公司、慶○公司招聘、規劃、協調、安排執行該2家公司所得標之原臺鐵路軌道平整維修、道岔整修維護等相關工程案件之現場工班人員，且協助執行」等情甚詳。又長○公司與慶○公司等2公司實際負責人陳○○於廉政署詢問時亦證稱：「（問：經查，苗栗工務所主要係交由徐○○負責，原因為何？）在我父親陳○○擔任負責人的時候，都交由徐○○負責，因為他對機具熟悉，至於庶務部分則交由徐○○太太何○○處理，從我父親擔任負責人的時候一直到現在都是這樣運作」、「（問：何時、如何認識徐○○？工作內容、職稱為何？）94、95年公司開始承攬砸道相關標案時，徐○○就一直在協助公司處理相關標案，因為徐○○確實有砸道機具相關的專業，徐○○也清楚有哪些人才可以協助施作，如果砸道機具故障，也都是由徐○○發現故障原因，並找廠商來維修……」、「（問：是陳○○先來公司任職，還是徐○○先來公司協助處理砸道標案業務？）……應該是93年我們公司承攬原臺鐵路軌道平整維護標案的時候，公司開始買相關砸道機具，並延攬原臺鐵路退休的陳○○，及徐○○等專業人員來協助標案進行」、「（問：何時、如何認識何○○？工作內容、職稱為何？）何○○是徐○○的太太，應該是徐○○請何○○協助處理苗栗工務所庶務事宜……」、「……我有詢問徐○○員工表現」、「（問：經廉政署調查，徐○○長期為長○公司、

慶○公司招聘工人，並為該2公司執行得標原臺鐵局標案之軌道、道岔整修維護相關工程，是否如此？）是這樣沒錯，徐○○協助現場機具維修、修繕及幫忙找人，但沒有負責參與投標」、「徐○○確實有出力協助公司事務，付給他相關酬勞也是應該的」、「臨時派工的，則是徐○○和他們談好後，何○○報給我的」，於偵查中證稱：「（問：你於廉政署詢問時稱，在你父親陳○○擔任負責人時，苗栗工務所都交由徐○○負責，因為他對機具熟悉……從你父親直到現在都是這樣運作，你此段所述是否屬實？）屬實」、「因為很多員工都是徐○○認識找進來的，軌道機械也都是徐○○在處理，再加上他是原臺鐵局員工，所以只有是工程的一個段落或機械的相關問題，他就會直接LINE我」等語。另徐○○配偶何○○於廉政署詢問時亦證稱：「其實徐○○有協助長○公司、慶○公司在原臺鐵局標案執行的技術面工作，包括車輛故障維修、尋找配合的臨時工，而且徐○○也有陪陳○○前往臺東工地，順便在工地協助技術事項，因為徐○○是現職原臺鐵局員工，對於鐵道工程比較熟悉，所以長○公司、慶○公司的陳○○、陳○○才會想要借重徐○○技術上的工作經驗」等語。再任職於長○公司與慶○公司等2公司之陳○○於廉政署詢問時同證稱：「（問：……徐○○有無替長○公司、慶○公司成立與管理軌道班？）軌道班當時是拜託徐○○找人，後續由何○○在管理」等語。綜合徐○○上開供承各情，以及陳○○、何○○及陳○○所為前揭證詞之內容，核與徐○○、賴○○、陳○○、徐○○及劉○○等人就其等個人之見聞，分別於

廉政署及偵查中所為之證詞大致相符以觀，堪認徐○○在長○公司與慶○公司等2公司兼職所從事工作之內容，確如本判決理由之記載，徐○○辯稱：伊僅負責長○公司與慶○公司等2公司車輛之電子電路維修，未曾為上開2公司成立軌道班云云，係屬事後避就之詞，並無足取。

- 3、徐○○雖辯稱：伊未曾為長○公司與慶○公司等2公司與原臺鐵局相關人員聯絡，且依伊與廖○○間之通訊監察錄音譯文內容，可見係廖○○主動聯繫伊，請求協助聯繫後續事宜云云，並提出與廖○○間之通訊監察錄音譯文為證。然查臺東工務分駐所主任陳○○於廉政署詢問時證稱：「(問：你是否知道長○公司承攬原臺鐵局鐵路砸道工程時，該公司由何人與原臺鐵局聯繫對口？)徐○○」、「(問：承上，你如何知道是徐○○代替長○公司與原臺鐵局聯繫對口？)因為徐○○是苗栗施工分隊的分隊長，所以對於砸道工程很熟悉。而且就我所接觸到原臺鐵局所發包的砸道工程，得標廠商都沒有人跟我聯繫，而是徐○○代替廠商與我確認如何施工」、「……徐○○有代替長○公司聯繫砸道工程的施工進行，如工程發包後，原臺鐵局臺東工務段要何時進場，都是徐○○在聯繫原臺鐵局……」等語甚詳。參酌陳○○與徐○○均任職於原臺鐵局，彼此間亦無何糾紛怨隙，顯無虛構事實為不實陳述之理，以及徐○○在長○公司與慶○公司等2公司兼職所從事工作之內容，確如本判決理由之記載，即徐○○介入長○公司與慶○公司等2公司之業務甚深等情以觀，堪認陳○○所為之前揭證詞可信，徐○○辯稱：伊未曾為長○公司與慶○公司等2

公司與原臺鐵局相關人員聯絡云云，亦係事後避就之詞，同無足採，其所提出與廖○○間之通訊監察錄音內容，亦不能為其有利之認定。

- 4、徐○○雖又辯稱：移送意旨所指伊自102年1月4日起至110年10月20日止，向長○公司與慶○公司等2公司所領取之703萬3,750元款項，其中另包含轉發與其他員工之獎金，且縱以伊每月薪資5萬5,000元計算，伊於上述期間內，至多亦僅向長○公司與慶○公司等2公司領得500餘萬元云云。然查長○公司與慶○公司等2公司之實際負責人陳○○於廉政署詢問時證稱：「……吳○○（帳戶）的薪水就是支付給徐○○……」、「差不多就是703萬3,750元這個金額。因為大約9年的時間，1年薪水約領14個月，再加上一些額外的獎金」等語，核與徐○○配偶何○○於廉政署詢問時證稱：「（問：……吳○○的帳戶101年11月9日開戶後，自102年1月4日起至110年10月20日長○公司、慶○公司，每月匯款到帳戶內，共計703萬3,750元，是否均為支付徐○○的薪資？）是」等情大致相符，即徐○○於廉政官詢問：「經廉政署調查，上開吳○○之合作金庫帳戶，於101年11月9日開戶後，自102年1月4日起至110年10月20日，長○公司、慶○公司每月匯款到該帳戶內，共計703萬3,750元，你有何意見？」時，亦表示「沒有意見」。綜上各情，堪認吳○○帳戶內之703萬3,750元，確係長○公司與慶○公司等2公司支付與徐○○之薪資及額外獎金，徐○○前揭否認辯稱各節，以及何○○於廉政署詢問時改證稱：吳○○帳戶內之703萬3,750元，其中有70萬元並非支付徐○○的薪資，那是陳○○要發給林○○、

林○○、劉○○及徐○○等4人云云，無非係屬事後避就及迴護之詞，俱無足採。

- 5、移送意旨雖指稱：徐○○曾帶領長○公司與慶○公司等2公司之軌道班員工，執行原臺鐵局軌道養護工程標案之履約云云。然徐○○否認有移送機關所指之上述行為。經查陳○○證稱：「……徐○○平常不會在施作現場，除非是機具有問題才會到場」；何○○證稱：「（問：施作的工人是何人找來或派工？）都是由劉○○帶著我前述軌道班的工人去施作」；陳○○證稱「（問：再與你確認一次，徐○○未曾替長○公司與慶○公司管理工班及軌道平整工程的施工進度？）……現場的工作安排則是由林○○負責安排，因為林○○是工地負責人。施工的進度都是現場的人會跟何○○聯絡，何○○會跟我講當天的進度」；劉○○證稱：「……陳○○會帶工人到現場，由我在工地現場指派工作，至於徐○○有沒有在幕後管理工人，我不清楚」、「我主要負責現場施工人員管理及親自施作砸道工程」；徐○○證稱：「徐○○不會至現場協助執行」、「就我所知，徐○○未有實際到軌道、道岔整修維護相關工程的工場現場執行履約」；陳○○證稱：「去到現場工作都是由劉○○指揮管理」；林○○證稱：「我到工地現場都是林○○（綽號阿○）會指派我跟陳○○工作」。綜合上述證詞之內容以觀，並不能證明徐○○在長○公司與慶○公司等2公司兼職之工作內容，確有包括帶領該2公司之軌道班員工，執行原臺鐵局軌道養護工程標案之履約，移送機關於移送書內關於上情之記載，要屬誤解。又移送機關代理人雖於懲戒法院準備程序中陳稱：徐○○介紹原臺鐵局同仁或退休

同仁至長○公司與慶○公司等2公司工作，係屬違反公務員服務法第20條「公務員非因職務之需要，不得動用行政資源」之規定云云。但原臺鐵局現任或退休員工，經徐○○之介紹，利用公餘時間或於退休後，至長○公司與慶○公司等2公司工作，係屬該等員工私下之個人行為，核與原臺鐵局可得動用之行政資源無涉，移送機關另指徐○○上述所為，違反公務員服務法第20條之規定云云，同屬誤解，均併予敘明。

(三)由前揭判決可知，徐○○因兼職領取703萬3,750元之報酬外，另協助該2公司成立軌道班，及從中居間聯繫各標案所在地區之承辦人，並介紹原臺鐵局員工至該2公司工作，執行有關原臺鐵局軌道養護工程標案之履約；又交通部亦於113年7月30日詢問會議表示，徐○○除私下於長○公司及慶○公司兼職並受有報酬外，另查有聘僱時任原臺鐵局花蓮工務段技術助理陳○○及技術領班林○○，自108年3月起至110年10月26日兼差為長○公司、慶○公司執行臺鐵公司標案工作，並由徐○○以現場支付現金方式，給付陳○○、林○○2人之兼差報酬。另關於花蓮工務段陳○○、林○○涉及兼職部分，經花蓮工務段111年6月29日召開考成委員會決議，分別核予申誡1次處分。準此，陳○○、林○○違反公務員服務法兼職規定，已見灼然。

(四)綜上所述，原臺鐵局分隊長長年於長○公司及慶○公司等2公司兼任職務，每月固定收取酬勞，協助該2公司成立軌道班，及從中居間聯繫各標案所在地區之承辦人，並介紹原臺鐵局員工至該2公司工作，執行有關原臺鐵局軌道養護工程標案之履約，造成公私分際模糊，足使公務員清廉公正誠信執行職務

之形象產生不良觀感，明確違反公務員服務法，嚴重損害政府機關聲譽，顯有違失。

三、原臺鐵局於本案所為路線養護作業，先有便宜行事之失，致養護路段脫逸於契約規範，嗣對有養護需求之路段不思循程序依規辦理，致未能依品質管理作業進行檢查，又有契約外路線養護作業行車安全無從把關之過，皆無法確保鐵路行車及乘客安全，核有重大違失。

(一)本案案關人員不知廉潔自持，為貪圖行政程序上之便宜，藉此圖利廠商，且脫逸於契約，恣意以個人偏好指定維修路段(知本站以南之太麻里段及金崙段)之方式，使廠商賺得契約外施作之錢財，卻無契約可依，則此等契約外工程施作安全性顯無從把關：

- 1、依系爭採購案工程契約第2條第4項約定，慶○公司關於軌道砸道工程之履約範圍為原臺鐵局臺東工務段轄內電氣化路段（案發時原臺鐵局東部電氣化路段由北往南至南迴線知本站止），關於道岔砸道工程之履約範圍係從三民站至知本站之各站道岔（如下圖紅色圓圈所示，花蓮縣玉里鎮、富里鄉，臺東縣池上鄉、關山鎮、鹿野鄉、臺東市、卑南鄉）。依契約第3條第1項約定，契約價金係依實際施作或供應之項目及數量結算，另依契約第20條第1項約定，機關於必要時得於契約所約定之範圍內通知廠商變更契約（含新增項目）。
- 2、交通部表示，本工程施工計畫內所載施作範圍：1、軌道砸道平整機械砸道：臺東線(K70+500~K156+189)與南迴線(K86+541~K98+145)；2、50kg道岔機械砸道：三民站-知本站間。（如下圖紅色圓圈所示）



圖1 南迴線鐵路示意圖

資料來源：臺鐵公司。

3、查臺北地院刑事判決中指出，本案案關人員恣意以個人偏好指定維修路段(知本站以南之太麻里段及金崙段)之方式(如上圖黃色圓圈所示)，該路段業已於契約範圍外；另考量到知本站以南，太麻里段-金崙段確有必要施作，當時原臺鐵局有要求廠商施作，但後續並未辦理契約變更，此亦為交通部與臺鐵公司於本院詢問會議時所自承。

(二)有關契約變更程序與知本站以南之太麻里段及金崙段之路況，交通部與臺鐵公司於113年6月25日詢問

會議時表示如下：

- 1、前揭路段倘要辦理契約變更事宜，須依契約第20條契約變更及轉讓規定，據以辦理契約變更相關事宜。又，本案因與交通部鐵道局東部工程處簽訂「代辦工程採購協議書」，故須先行依程序修正代辦協議書內容經雙方合議後，得變更契約施作地點，相關契約變更程序說明如下：
 - (1) 由需求單位召開需求現勘，與會人員為工務段、設計單位及承攬廠商等。
 - (2) 廠商於接獲通知後向主辦單位提出契約標的、價金、履約期限、付款期程或其他契約內容須變更之相關文件。
 - (3) 續由主辦單位召開變更確認會議(開會通知單附上議程及5項檢討表【草稿】及相關佐證資料)進行研商，並於會議紀錄中列入5項檢討內容(1、變更契約必要性。2、援用法令。3、是否另案採購。4、確認變更項目及數量。5、責任歸屬。)
 - (4) 主辦單位彙整契約變更相關資料(1、變更確認會議紀錄。2、預算書概算。3、契約條款或其他佐證資料。4、就變更內容予以條列述明變更原因及理由。5、變更部分圖說。)
 - (5) 依據臺鐵公司「採購案件權責劃分及內部控制機制表」之劃分層級授權簽辦決行事宜，辦理簽認作業。
- 2、本契約尚不足9,335公尺部分，因南迴線(太麻里段及金崙段)有部分路段路線不良確有多處軌道不整之情事，為維行車安全，於南迴線路線不良路段執行軌道砸道平整機械砸道，已確實補足完成契約總數量；太麻里及金崙地區為地質破碎易

走山路段，該路線以隧道及邊坡設置，常因隧道漏水及邊坡側向壓力造成路線噴泥及軌道不整，鐵路有位移之現象，該路段因南迴線電氣化工程施工，路基易受擾動造成軌道不整，需加強砸道工程。查本工程施工採「核准路線封鎖日」，該廠商於施工1個月前依實際需要工作日口頭向臺東工務段提出申請，該工務段於「月施工執行表」內排定，後續依該「月施工執行表」與各單位協調確認「當月份工、電聯合施工計畫協調執行表」執行施工作業之路線封鎖。本案施工負責人依職責執行該工程監督及後續完工檢查，確保該路線行車安全；其次，本案「當月份工、電聯合施工計畫協調執行表」由臺東工務段前副段長(現任宜蘭工務段副段長)王○○決行，該表係辦理斷電封鎖或解除相關事宜所需記載之資訊，包含封鎖日期、封鎖區間、施工單位(分駐所)及施工內容等，惟施工內容僅敘明為路線養護，未顯示更詳盡。如工程名稱等資訊，故未知悉實際施工地點。

- 3、南迴隧道因漏水嚴重，汛期大雨時隧道漏水而導致路線噴泥積水造成軌道不整，雖經南迴電氣化時做填縫處理，但效果不彰，無法澈底解決路線不整問題，且當時為配合南迴線電氣化工程影響，導致路基易受擾動或路線不良，臺鐵公司工務處每年(1季1次共4次)均有施作路線甲種檢查(即以EM80軌道檢查車檢查路線)並有資料可稽，以案發前之「南迴線108年軌道檢查車EM80第1次軌道檢查第1、2級軌道不整紀錄表」觀之，查太麻里部分路段多處軌道不整恐危及行車安全，確有施作之必要並有急迫性，經查施工後之「南迴

線108年軌道檢查車EM80第2次及第3次軌道檢查第1、2級軌道不整紀錄表」，連續2季已無出現該路段不整紀錄。

- 4、工程執行時，知本站以南之太麻里段及金崙段因南迴線電氣化工程正在進行，該路段路基多有擾動，故亟需借助機械砸道維修軌道路基，臺鐵公司均利用每季甲種檢查資料大數據分析評估特定里程需辦理軌道改善工程。
- 5、綜上所述，臺東工務段轄下金崙道班及太麻里道班發現該轄區路段確實有軌道不平整路段較長且數量較多亟需砸道車辦理維修之情形。為維護列車行車安全，避免因軌道不平整而危及列車行駛安全，基於路線安全及職責，即請慶○公司採用大型砸道車辦理路線維護之砸道工程，以確保鐵路行車安全。此外，另有原臺鐵局「108年1月10日316次-臺東=古莊南迴線GPS震動檢查機車巡查影片」以資佐證。

(三)以上各情，足徵南迴線(太麻里段及金崙段)確有施作之必要性，惟依法院判決書與檢視相關卷證資料，本院審認尚有缺失事項如下：

- 1、本工程108年5月份「當月份工、電聯合施工計畫協調執行表」內無預計排定5月1日施工項目，編號79「一般軌道工程施工抽查表」為記錄108年5月1日進行抽查紀錄。查臺北地院111年度原訴字第30號判決書，前述軌道施工抽查表屬登載不實公文書。
- 2、本工程108年5月2日編號80「一般軌道工程施工抽查表」紀錄抽查位置係K86+299~K86+861區間內，是日以K86+300為抽查點，該處未在施工計畫內所載施作範圍南迴線K86+541~K98+145區間

內。

- 3、綜上，除108年5月1日之契約相關文件係屬登載不實公文書外，108年5月2日編號80「一般軌道工程施工抽查表」，抽查點未在施工計畫內所載施作範圍，此為一望即知之客觀上重大明顯錯誤，然臺東工務段前副段長（現任宜蘭工務段副段長）王○○（代臺東工務段前段長楊○○決行）亦未察覺即核章，爰核其審核不實之失，已甚明灼。
- 4、再且，前揭路段雖有施作之必要性，誠如第一審刑事判決所述，不應以便宜措施為由，將使鐵路運輸之安全置於未經招標、驗收、查核之危險；此外，本案在未經契約變更下，臺東工務段實際路線隔斷申請與慶○公司依契約施工路段不同，顯見臺東工務段未能依規辦理隔斷路線作業程序之審核，亦未能確實掌握施工安全前提之隔斷路線資料，在此情形下，確實有極高可能性再次發生重大交通意外事故，太魯閣列車出軌案即為適例。是以，契約外工程施作安全性顯無從把關，鐵路使用者包含駕駛者、乘客或其他軌道旁之用路人將如履薄冰，隨時將因上述「便宜行事」作為，可能肇致無法回復損害之結果，此與守護鐵路安全之目標相悖。因此，倘考量相關表冊文件設置之目的，除用以確認廠商確實有依契約施工外，長遠來看，更可做為原臺鐵局用以客觀審視、評估軌道建設良窳之依據，藉由透過大數據資料的累積，原臺鐵局或可評估出特定里程之軌道維修頻率較其他軌道高，進而審酌後續是否仍須採取改善工程等情。惟本案係以內容不實之文件辦理計價且驗收不實，更為我國鐵道運輸之安全，埋下隱憂。佐以今年0403地震後，北迴線崇德-和

仁路段(如上圖紫色圓圈所示)更加脆弱¹²，臺鐵公司於本院詢問會議時表示，0403地震後農業部農村發展及水土保持署所公布1,391處山區新生崩塌，其中有62處鄰近鐵公路，經臺鐵公司比對有10處鄰近鐵路，經查該比對之新生崩塌10處為崇德及景美地區邊坡。職是，前揭路段尤其多次受到落石、土石流阻礙影響，使北部往花東交通受到嚴重衝擊，花東居民如要搭乘鐵路，僅能搭乘南迴線，南迴線之重要性更加提升，自不待言。最後，行政院卓院長於113年7月27日公開表示：「我們欠東部安全回家的路很多次了」¹³，爰此，交通部與臺鐵公司當以本案為鑒，確實檢討現行法規或行政作為有何不足並研處改善方案，俾以覈實掌握軌道之平整實況且提出正確且有效維護鐵道安全之整體規劃，杜絕類此情事再次發生。

- 5、據上論結，本院前調查普悠瑪、太魯閣列車交通事故深知，鐵路運輸安全之建立，非一蹴可及，重在各細節之落實，只要有一環節稍有不慎，即有可能引發無法挽回之重大交通意外事故；又，臺北地院刑事判決中指出，本案案關人員不知廉潔自持，為貪圖行政程序上之便宜，藉此圖利廠商，其所為影響國民對於公務機關廉潔之信賴，

¹² 0403花蓮地震之後，北迴線山坡地質更脆弱，其中和仁至崇德路段災害頻頻，地震當天巨石砸落軌道；113年6月21日北迴線和仁與崇德間土石流淹沒軌道，導致列車出軌；113年7月1日土石流淹沒軌道；113年7月4日巨石崩落砸斷鋼軌；凱米颱風襲臺期間又有大量土石流淹沒軌道。臺鐵董事長杜○表示，0403地震之後，交通部認為，應該要有更安全可靠的方式，因此臺鐵著手規劃改線可行評估，近期也準備要招標，找顧問公司來評估。請參閱〈0403地震致地質脆弱 臺鐵北迴線規畫改線評估〉，113年7月28日，〈<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/4751112>〉。

¹³ 〈花蓮鐵路搶通延後 卓榮泰致歉：欠東部安全回家路〉，113年7月27日，〈<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/4750286>〉。

更置鐵路安全於不顧，殊非可取；準此，核原臺鐵局人員於本件所為，復以便宜措施為由，將使鐵路運輸之安全置於未經招標、驗收、查核之危險，且脫逸於契約，恣意以個人偏好指定維修路段(知本站以南之太麻里段及金崙段)之方式，使廠商賺得契約外施作之錢財，卻無契約可依，則此等契約外工程施作安全性顯無從把關，鐵路使用者包含駕駛者、乘客或其他軌道旁之用路人將如履薄冰，隨時將因上述「便宜行事」作為，可能肇致無法回復損害之結果，此與守護鐵路安全之目標相悖。是以，原臺鐵局於本案所為路線養護作業，先有便宜行事之失，致養護路段脫逸於契約規範，嗣對有養護需求之路段不思循程序依規辦理，致未能依品質管理作業進行檢查，又有契約外路線養護作業之行車安全無從把關之過，皆無法確保鐵路行車及乘客安全，核有重大違失。

綜上所述，原臺鐵局臺東工務段辦理「代辦鐵道局東工處花東電氣化計畫臺東線砸道工程」採購案件，未依契約規定之履約地點施工，致路線隔斷申請與契約施工路段不同，在未實際對施工成果進行檢查之下，用內容不實砸道檢查紀錄等文件辦理計價，由承商取得工程全部價款，因違反政府採購法圖利承商，原臺鐵局臺東工務段7名員工，經臺北地院與臺灣高等法院刑事判決均認定有罪，核有履約管理失當及結算驗收欠妥之疏失；另原臺鐵局分隊長長年於長○公司及慶○公司等2公司兼任職務，每月固定收取酬勞，協助該2公司成立軌道班，及從中居間聯繫各標案所在地區之承辦人，並介紹原臺鐵局員工至該2公司工作，執行有關原臺鐵局軌道養護工程標案之履約，造成公私分際模糊，足使公務員清廉公正誠信執行職務之形象產生不良觀感；又原臺鐵局於本案所為路線養護作業，先有便宜行事之失，致養護路段脫逸於契約規範，嗣對有養護需求之路段不思循程序依規辦理，致未能依品質管理作業進行檢查，又有契約外路線養護作業之行車安全無從把關之過，皆無法確保鐵路行車及乘客安全。以上各節，均核有違失，爰依憲法第97條第1項及監察法第24條之規定提案糾正，移送交通部轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：葉宜津

浦忠成

中 華 民 國 113 年 11 月 12 日