



交通部高速公路局

# 國道 1 號五股交流道增設北入及 北出匝道改善工程

## 第二次修正建設計畫

中 華 民 國 111 年 9 月





## 目 錄

第一章	計畫緣起、依據、工程內容 .....	1-1
1.1	計畫緣起 .....	1-1
1.2	依據 .....	1-1
1.3	工程內容 .....	1-1
第二章	環境變遷檢討 .....	2-1
第三章	需求重新評估 .....	3-1
第四章	計畫及預算執行檢討 .....	4-1
4.1	計畫執行情形 .....	4-1
4.2	預算執行情形 .....	4-1
第五章	計畫修正理由說明 .....	5-1
5.1	總工程建造經費及計畫總經費 .....	5-1
5.2	建設計畫期程 .....	5-1
第六章	修正目標 .....	6-1
第七章	修正內容、分年實施計畫及資源需求 .....	7-1
7.1	修正內容 .....	7-1
7.2	分年實施計畫 .....	7-2
7.3	經濟效益評估修正 .....	7-3
7.3.1	評估方法及流程 .....	7-3
7.3.2	評估項目與基本假設 .....	7-5
7.3.3	成本效益分析 .....	7-7
7.4	資源需求 .....	7-11
第八章	修正內容對照表 .....	8-1
第九章	結論與建議 .....	9-1
附錄		
附錄一	第一次修正建設計畫行政院相關機關審查意見回覆	
附錄二	第一次修正建設計畫交通部審查意見回覆	
附錄三	第二次修正建設計畫交通部審查意見回覆	
附錄四	相關核准函文	
附錄五	SP05 墩柱影響研商解決方案函文	
附表一	中長程個案計畫自評檢核表	
附表二	交通部重大工程建設計畫執行單位管控機制自主檢查表	
附表三	交通部重大工程建設計畫主辦機關管控機制責任歸屬表	



## 圖 目 錄

圖 1.3-1	工程範圍.....	1-2
圖 1.3-2	原增設北入、北出匝道方案示意圖.....	1-3
圖 1.3-3	第一次修正建設計畫建設期程.....	1-3
圖 3-1	營建物價總指數趨勢.....	3-2
圖 3-2	主要物料個別指數趨勢.....	3-2
圖 3-3	人工工資個別指數趨勢.....	3-3
圖 3-4	本次修正建設計畫建設期程表.....	3-5
圖 7.1-1	修正建設計畫建設期程.....	7-1

## 表 目 錄

表 3-1	營建業職缺人數統計表.....	3-2
表 3-2	橋梁工程變更設計經費比較表.....	3-3
表 3-3	建設方案工程經費差異對照表.....	3-4
表 4.2-1	計畫預算執行情形表.....	4-1
表 7.1-1	工程建設總經費修正表.....	7-1
表 7.2-1	建設計畫分年預算表（111 年幣值）.....	7-2
表 7.2-2	建設計畫分年預算表（當年幣值）.....	7-2
表 7.3-1	每一客車當量（PCU）單位時間價值表.....	7-7
表 7.3-2	每一小客車當量（PCU）行車成本推估表.....	7-7
表 7.3-3	空氣污染損害成本參數建議值.....	7-8
表 7.3-4	每一小客車當量（PCU）空氣污染損害成本推估表.....	7-8
表 7.3-5	目標年路網總旅行時間、總行駛距離表.....	7-8
表 7.3-6	建設方案成本效益流量推估表.....	7-9
表 7.3-7	建議方案經濟效益指標一覽表.....	7-10
表 7.4-1	工程資金來源與運用估算表.....	7-11
表 7.4-2	本計畫經費分攤表.....	7-11
表 8-1	第 2 次修正建設計畫內容對照表.....	8-1



## 第一章 計畫緣起、依據、工程內容

### 1.1 計畫緣起

由於五股交流道原即負擔五股、泰山、新莊地區約 56 萬人口進出國道之交通，於台 64、65 線相繼完工後，更大量引入蘆洲、八里及部分三重、板橋、土城之交通，造成該地區短、中及長程車流交會，交通需求十分龐大。而五股交流道周邊因多股車流匯集，平面道路動線複雜，號誌化路口因停等導致車流延滯嚴重，造成壅塞。

為紓解五股地區龐大車流，交通部高速公路局（以下稱高公局）及新北市政府（以下稱市府）歷年來亦進行相當多改善工程，市府交通局提出並辦理「國道 1 號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」可行性評估，於 108 年 3 月 15 日奉行政院院授主基綜字第 1080003747 號函核定，由高公局辦理綜合規劃、設計及施工；市府辦理都市計畫變更及用地取得等作業。

本案建設計畫於 109 年 6 月 23 日奉行政院院臺交字第 1090014560 號函核定，核定計畫總經費為新臺幣（以下同）20.38 億元，計畫完工期程至 114 年 10 月，匝道通車以 113 年中為目標。係採增設五股交流道跨越地方道路（楓江路）之北入及北出匝道，降低號誌化路口造成回堵現象，並提升五股交流道運轉效能及行車安全。

高公局依前開核定時程辦理各項作業，其後因應市府用地交付期程延後約一年、市府用地取得配合民眾陳情意見調整設計內容及近年國內缺工與鋼材物價大漲等因素，高公局業辦理第一次修正建設計畫，調整計畫經費及期程，於 110 年 10 月 5 日奉行政院院臺交字第 1100030522 號函核定，核定計畫總經費為 24.62 億元，計畫完工期程至 115 年 10 月，匝道通車以 114 年中為目標。

### 1.2 依據

1. 建設計畫行政院 109 年 6 月 23 日院臺交字第 1090014560 號函核定。
2. 第一次修正建設計畫行政院 110 年 10 月 5 日院臺交字第 1100030522 號函核定。

### 1.3 工程內容

本計畫擬於既有國道 1 號五股交流道（設計里程 33.1K）增設北入及北出匝道，所增設兩匝道設置區位皆位於五股交流道南側，區位涵蓋新北市五股區及泰山區等 2 個行政區。考量增設匝道後對新五路及台 65 線勢必造成影響，遂將周遭道路均納入一併考量，包括台 64 線、台 65 線、楓江路、成泰路一段、明志路一段及中港西/南路等，現況工址需考量國道北出匝道下方成泰路一段、國道北入三匝道匯流、新五路跨越大窠坑溪段三孔箱涵、新五路南北向機慢車專用道、迴轉道、新竹物流，詳細位置詳圖 1.3-1 所示。

本案第一次修正建設計畫於 110 年 10 月 5 日奉行政院院臺交字第 1100030522 號函核定，核定內容計畫總經費為 24.62 億元，其中總工程建造費為 19.74 億元由國道公路建設管理基金支應；用地取得及拆遷補償費為 4.88 億元由市府全額負擔，至各項作業辦理時程，其中用地取得作業約需 36 個月，預計 111 年 12 月底完成取得用地；施工工期預估為 40 個月，預計 115 年 4 月施工完成，於完工後辦理驗收（約 6 個月）至 115 年 10 月完工。其中依行政院核定函囑，增設匝道以 114 年中通車為目標。





本案整體期程規劃請參閱圖 1.3-3；相關核准函文，詳附錄三。



圖 1.3-1 工程範圍





圖 1.3-2 原增設北入、北出匝道方案示意圖

項目	年度 工期(月)	108年	109年	110年	111年	112年	113年	114年	115年
規劃設計	21	■	■	■					
環評作業	17	■	■	■					
用地取得	36		■	■	■	■	■	■	■
施工招標	4				■				
施工	40					■	■	■	■
驗收	6								■

圖 1.3-3 第一次修正建設計畫建設期程



## 第二章 環境變遷檢討

1. 本案於 110 年 10 月完成規劃設計工作，並自 110 年 11 月至 111 年 5 月間已辦理五次工程招標，均因無廠商投標而流標。經檢討分析主要有公共工程推案量大及營造業缺工、大宗物料上漲、鋼結構供應不足、交通維持困難度高、承包商利潤過低等因素影響廠商投標意願，茲說明如下：
  - (1) 公共工程推案量大及營造業缺工：受疫情影響台商回流設廠，導致營造業案量倍增業界能量已達飽和，又近期大型公共工程如火如荼推動，致缺工更嚴重，市場難以招聘勞工或需提高工資。
  - (2) 大宗物料上漲：近期原物料、鋼筋及鋼材等加工項等大幅上漲、導致國內物料價格不穩，廠商投標風險高，直接影響廠商投標意願。
  - (3) 鋼結構供應不足：近期民間多處建案持續推動，加上政府推動離岸風電及台積電、台商回流等廠商擴廠影響，市面上鋼構廠產能飽和無餘裕供給，尚需排入產能需大幅增加費用。
  - (4) 交通維持困難度高：本交流道改善工程受限施工中須維持道路通行、部分工項僅能夜間施工、施工空間侷限及交通維持困難度高，大幅降低廠商施工工率，無誘因不易吸引廠商。
  - (5) 承包商利潤過低：本工程大宗物料已依工程會公共價格資料庫及營建物價編列，經參考近期其他單位採購案決標資料，本工程「承包商利潤、保險及管理費」項目比例僅 8%，相對較低。
2. 本案屬行政院管控重大計畫，且五股交流道壅塞亟需改善，工程施工具急迫性，為利儘速完成招標後施工，於三次流標後高公局於第一次修正建設計畫核定額度內，已先挪移間接工程費、物價調整費等至發包工程費以支應工程招標所需，於 111 年 4 月 13 日、5 月 27 日辦理第四、五次公告招標，均無廠商投標流標，於 111 年 6 月 15 日辦理第六次公告招標中。再經高公局分析，本計畫受施工交維限制主要構造為鋼構橋梁，鋼材及其加工項目佔比最高，按近期大宗物料及鋼料價格漲幅及鋼構產能不足因素，本次招標流標可能性極高，又原核定額度於工程流標後已無餘裕費用支應招標作業，爰須辦理修正建設計畫調整計畫總經費。另關於計畫期程部分，因近期國內眾多大型公共工程及民間工程均積極推動中，經評估本工程招標情形仍不容樂觀，經重新檢討評估後一併調整建設期程。





### 第三章 需求重新評估

#### 1. 總工程建造經費

第一次修正設計計畫於 110 年 10 月 5 日奉行政院核定，高公局自 110 年 11 月至 111 年 5 月間已辦理五次工程招標，均因無廠商投標而流標。經檢討流標原因主要有近期公共工程及民間工程推案量大、營造業缺工、大宗物料上漲、鋼結構供應不足、交通維持困難度高及廠商利潤較低等，以致於目前招標條件不具誘因吸引廠商投標。因五股交流道壅塞亟需改善，為利儘早完成招標後施工，前次招標已於第一次修正設計計畫核定總經費下先挪移間接費用及物價調整費等支應工程招標。考量本計畫已無餘裕費用可調整支應，計畫費用已嚴重不足，且經評估後續流標可能性仍高，為及早因應計畫及後續招標作業所需，本案總工程建造經費經重新評估後提出下列需求：

##### (1) 發包工程費

- A. 近期原物料、鋼材及鋼筋等加工工項等大幅上漲、導致國內物料價格不穩，又本工程主要構造為鋼構橋樑，廠商投標風險大及因交維困難度高施工空間侷限施工工率低，致投標意願不高。參考營造工程物價總指數，以 111 年 4 月與 110 年 5 月相比漲幅達 9.27%，主要物料個別指數中，鋼筋個別指數漲幅更高達 14.96%，有關大宗物料物價變化趨勢，詳圖 3-1 及圖 3-2。又近期受疫情影響，各國實施邊境管制，致使外籍移工人數減少，且台商回流設廠，導致營造業案量倍增業界能量已達飽和，令缺工更加嚴重，市場難以招聘勞工或需提高工資。根據主計總處統計，109 年 8 月至 110 年 8 月營建業職缺率達 4.27%，約為 108 年 8 月至 109 年 9 月職缺率 2.4% 的 1.77 倍。人工工資個別指數以 111 年 4 月與 110 年 5 月相比漲幅更達 4.85%，有關營建業職缺人數統計及人工工資變化趨勢，詳表 3-1 及圖 3-4。
- B. 為反映實際市場行情及因應大宗物料、鋼料價格及人工工資漲幅，增加廠商投標意願，本案「鋼筋」、「混凝土」、「模板」等大宗物料工項依工程會「公共工程價格資料庫」調整單價，其餘工項及零星材料等預算單價則依市場訪價行情調整。經重新估算，橋梁工程費用增加約 6.79 億元，茲列表說明，詳表 3-2 橋梁工程變更設計經費比較表。
- C. 其餘道路工程、大地工程、排水工程及雜項工程等配合前述分項一併調整，並依比例核算如環境保護費、材料設備檢（試）驗、職業安全衛生管理費等費用，及承商利潤、保險及管理費百分比依本局所訂比例以 15% 編列。其他均為依直接工程費之一定比例計算，本項合計需增加 4.14 億元。

綜上，發包工程費合計增加約 10.93 億元。



總指數	
期間	營造工程物價總指數
110年05月	121.24
110年06月	123.24
110年07月	124
110年08月	124.34
110年09月	124.63
110年10月	125.36
110年11月	125.81
110年12月	125.68
111年01月	126.19
111年02月	127.16
111年03月	130.09
111年04月	132.48
漲跌幅 (111年04月比110年05月)	9.27%

基期：民國105年累計平均=100

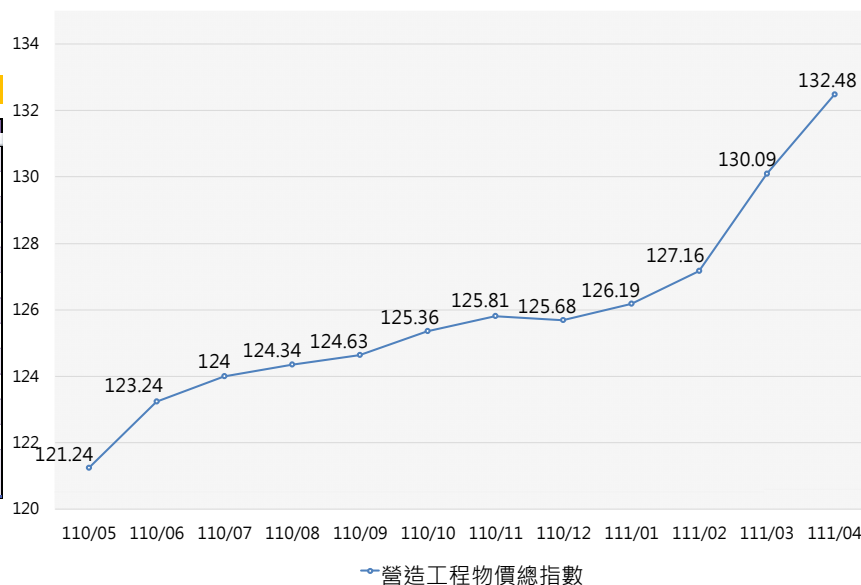


圖 3-1 營建物價總指數趨勢

主要個別指數				
期間	鋼筋	預拌混凝土	鋼板	普通模板
110年05月	166.96	131.33	171.08	122.99
110年06月	175.1	131.75	179.4	124.82
110年07月	177.85	132.73	183.03	125.75
110年08月	175.99	133.23	181.88	126.7
110年09月	175.86	133.53	179.26	127.2
110年10月	178.12	134.85	178.14	127.35
110年11月	173.94	136.66	174.85	128.3
110年12月	167.26	139.08	171.03	128.84
111年01月	164.25	140.23	166.43	129.9
111年02月	170.45	140.71	166.59	131.12
111年03月	184.46	141.61	174.8	132.11
111年04月	191.93	144.43	184.67	134.13
漲跌幅 (111年04月比110年05月)	14.96%	9.97%	7.94%	9.06%

基期：民國105年累計平均=100



圖 3-2 主要物料個別指數趨勢

表 3-1 營建業職缺人數統計表

單位：人；個；%

營建工程業	受僱員工人數	職缺數	職缺數 (扣除短期職缺)	職缺率	職缺率 (扣除短期職缺)
民國 107 年 8 月底	463590	10722	8517	2.26	1.8
民國 108 年 8 月底	472547	12701	9142	2.62	1.9
民國 109 年 8 月底	478247	14626	11778	2.97	2.4
民國 110 年 8 月底	475635	25758	21192	5.14	4.27

註：「短期職缺」係指職缺時間為 1 個月以下者。



主要個別指數	
期間	(一)工資類
110年05月	112.06
110年06月	112.71
110年07月	113.18
110年08月	113.66
110年09月	113.88
110年10月	114.29
110年11月	114.76
110年12月	115.02
111年01月	116.27
111年02月	116.4
111年03月	116.96
111年04月	117.49
漲跌幅度 (111年04月比110年05月)	4.85%

基期：民國105年累計平均=100

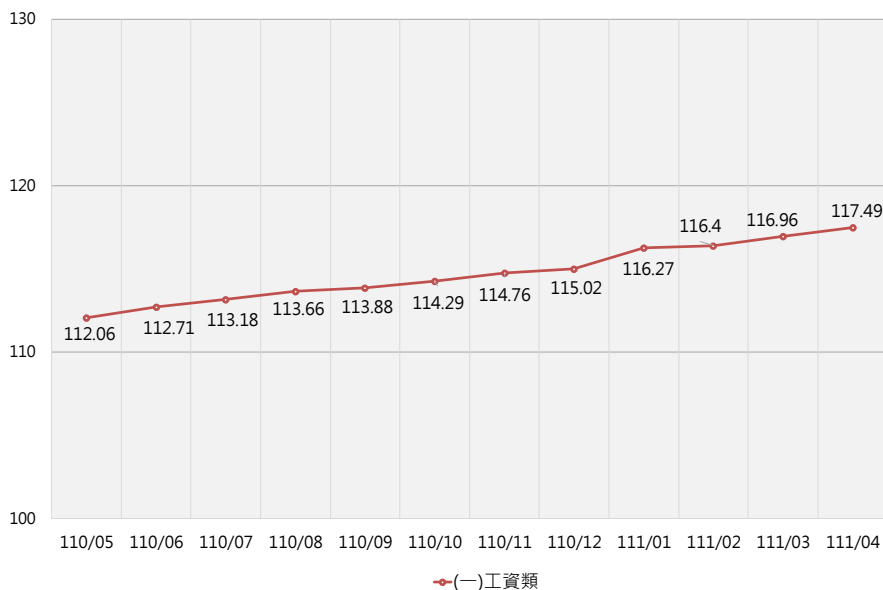


圖 3-3 人工工資個別指數趨勢

表 3-2 橋梁工程變更設計經費比較表

單價編列 項目	原編列單價 (110 年 5 月)	原複價	調整後單價 (111 年 3 月)	調整後複價	金額增減
混凝土，80 kgf/cm <sup>2</sup>	2,300 元/立方公尺	308,200 元	2,800 元/立方公尺	375,200 元	67,000 元
混凝土，280kgf/cm <sup>2</sup>	2,800 元/立方公尺	19,230,400 元	3,800 元/立方公尺	26,098,400 元	6,868,000 元
混凝土，350 kgf/cm <sup>2</sup>	3,000 元/立方公尺	4,326,000 元	3,750 元/立方公尺	5,407,500 元	1,081,500 元
基礎模板	340 元/平方公尺	595,340 元	770 元/平方公尺	1,348,270 元	752,930 元
軀體模板	650 元/平方公尺	194,350 元	1,640 元/平方公尺	490,360 元	296,010 元
橋面模板	800 元/平方公尺	5,128,000 元	1,760 元/平方公尺	11,281,600 元	6,153,600 元
竹節鋼筋，SD420W	33,000 元/噸	67,980,000 元	38,000 元/噸	78,280,000 元	10,300,000 元
鋼橋， ASTM A709 Gr.50	76,000 元/噸	656,184,000 元	136,900 元/噸	1,181,994,600 元	525,810,600 元

## (2) 間接工程費

物價指數調整費、公共藝術費、空氣污染防制費、環境監測費、外線補助費、管線遷移費等依發包工程費之一定比例計算，監造費及工程管理費等則依工程會所訂之一定比例計算。另配合本案五股交流道出口拓寬為三車道既有 ETC 門架需拓建，增加 ETC 工程費用 0.2 億元，並納入工程預備費調整支應，本項合計需增加 1.27 億元。

綜上，總工程建造經費較原核定費用增加約 12.20 億元，為本計畫後續招標順遂，依實際市場行情與未來執行情形核算總工程建造經費。有關建設計畫經費差異，詳表 3-3。



表 3-3 建設方案工程經費差異對照表

單位：元

項次	項目及說明	單位	原核定 建設經費	第一次修正 建設經費 (1)	本次修正 建設經費 (2)	增加費用 (2)-(1)	備註
<b>壹</b>							
一	路工工程	式	57,254,758	57,655,108	57,817,518	162,410	大宗物料上漲、施工空間侷限工率低
二	橋梁工程	式	849,883,811	1,141,611,271	1,820,618,094	679,006,823	鋼料價格上漲及產能不足、施工空間侷限工率低
三	大地工程	式	22,623,090	23,682,590	30,576,420	6,893,830	大宗物料上漲、施工空間侷限工率低
四	排水工程	式	4,212,250	4,321,450	6,123,990	1,802,540	大宗物料上漲、施工空間侷限工率低
五	景觀植栽工程	式	314,133	314,133	314,133	0	
六	交通及交維工程	式	38,251,829	38,251,829	38,251,829	0	
七	照明及號誌工程	式	848,000	848,000	848,000	0	
八	交控工程	式	602,000	602,000	602,000	0	
九	雜項工程	式	58,439,392	76,037,183	156,538,568	80,501,385	約一～八之 6%
直接工程費小計			<b>1,032,429,263</b>	<b>1,343,323,563</b>	<b>2,111,690,552</b>	<b>768,366,988</b>	
十	職業安全衛生管理費	式	30,972,878	40,299,707	63,350,717	23,051,010	約一～九之 3%
十一	品管人員	式	20,648,585	26,866,471	42,233,811	15,367,340	含行政管理費
十二	材料設備檢(試)驗	式	10,324,293	13,433,236	21,116,906	7,683,670	約一～九之 1%
十三	環境保護費	式	5,162,146	6,716,618	10,558,453	3,841,835	約一～九之 0.5%
十四	承商利潤保險及管理費	式	65,972,230	114,451,168	337,342,566	222,891,398	改章,一～十三項合計之 15%編列
十五	營業稅	式	58,275,470	77,254,538	129,314,650	52,060,112	壹.一～十四項合計之 5.0%
發包工程費合計			<b>1,223,784,865</b>	<b>1,622,345,301</b>	<b>2,715,607,655</b>	<b>1,093,262,353</b>	
<b>貳</b>							
一	用地徵收及拆遷補償費	式	488,462,778	488,462,778	488,462,778	0	
二	工程預備費	式	244,755,278	244,755,278	291,560,765	46,805,487	含 ETC 工程費用
三	物價指數調整費	式	13,461,634	17,845,798	29,871,684	12,025,886	約發包工程費 1.1%
四	工程管理費	式	7,324,248	9,611,700	14,414,598	4,802,898	依工程會規定比例核算
五	規劃設計服務費	式	24,038,288	24,038,288	24,038,288	0	
六	監造服務費	式	22,949,712	41,796,300	64,850,070	23,053,770	依政府採購法比例核算
七	空氣污染防治費	式	3,426,598	3,426,598	7,603,701	4,177,103	約發包工程費 0.28%
八	環境監測費	式	3,671,355	3,671,355	8,146,823	4,475,468	約發包工程費 0.3%
九	公共藝術費	式	1,223,785	1,223,785	27,156,077	25,932,292	約發包工程費 1.0%
十	二級品管抽(試)驗費	式	1,032,429	1,032,429	2,111,691	1,079,262	
十一	外線補助費	式	122,378	122,378	271,561	149,183	
十二	管線遷移費	式	3,671,355	3,671,355	8,146,823	4,475,468	
間接工程費合計			<b>814,139,837</b>	<b>839,658,042</b>	<b>966,634,859</b>	<b>126,976,817</b>	
總計			<b>2,037,924,703</b>	<b>2,462,003,344</b>	<b>3,682,242,514</b>	<b>1,220,239,170</b>	





## 2. 建設期程

第一次修正建設計畫因配合新北市政府 111 年完成用地取得後於 112 年開工，工期 40 個月至 115 年 10 月完工，修正建設期程為 6 年 11 個月。

因應近期公共工程及民間工程量推案量大等因素，營造業案量倍增已達飽和及市面缺工嚴重。經檢討本案招標期程需 15 個月，另考量本工程施工工率低及交通維持困難度高等因素，酌予放寬施工期為 51 個月。

本次修正後之計畫期程由原 6 年 11 個月修正調整為 8 年 4 個月，工期 51 個月至 116 年 9 月完工驗收，增設匝道以 115 年 6 月通車為目標。修正期程如圖 3-4。

項目	年度 工期(月)	108年	109年	110年	111年	112年	113年	114年	115年	116年
規劃設計	21									
環評作業	17									
用地取得	36									
施工招標	15									
施工	51									
驗收	6									

圖 3-4 本次修正建設計畫建設期程表



## 第四章 計畫及預算執行檢討

### 4.1 計畫執行情形

本案於 109 年 7 月完成基本設計作業，基本設計經費審議工程會於 109 年 11 月審議核定，環差報告環保署於 109 年 12 月同意備查，高公局於 110 年 10 月完成細部計設計作業。

本案都市計畫變更及用地取得由市府辦理，都市計畫變更於 110 年 9 月 17 日發布實施，至於用地取得部分，用地徵收計畫內政部於 110 年 10 月 27 日審議通過，市府刻依核定內容辦理相關作業中，預計 111 年底完成用地取得作業。

本工程自 110 年 10 至 111 年 5 月間歷經五次招標均流標，因近期市場原物料漲幅、缺工及本計畫範圍交通量大施工空間侷限施工工率低，致工程招標不順及時程延長。因上述原因本案核定費用及期程需調整，爰辦理本次修正建設計畫。五股交流道路段為國道最壅塞路段之一，亟需改善出口回堵，期本工程儘早完成服務用路人。

### 4.2 預算執行情形

本計畫截至 111 年 3 月底之預算編列及執行情形如表 4.2-1。

表 4.2-1 計畫預算執行情形表

單位：新臺幣千元

	上年度保留數(1)	年編預算數(2)	調整數(3)	可用預算數 (1)+(2)+(3)	執行數
108	0	0	1,605	1,605	1,605
109	0	10,000	1,295	11,295	11,295
110	0	18,499	0	18,499	18,499
累計至 111 年 3 月	0	12,000	0	12,000	1,355
合計	0	40,499	2,900	43,399	32,754

註：本表謹表達國道基金預算編列及執行情形。



## 第五章 計畫修正理由說明

### 5.1 總工程建造經費及計畫總經費

#### 1. 發包工程費

- (1) 近期原物料、鋼筋及鋼材等加工工項等大幅上漲、導致國內物料價格不穩，又本工程主要構造為鋼構橋樑，目前國內鋼構供應嚴重不足，且本案施工區域侷限施工工率低，廠商投標風險大，致投標意願不高。為反映實際市場行情及因應大宗物料、鋼料價格漲幅，增加廠商投標意願，本案「鋼筋」、「混凝土」、「模板」等大宗物料工項分析本案工率及參考工程會「公共工程價格資料庫」調整單價，其餘工項及零星材料等預算單價則依市場訪價行情調整，經重新估算，橋梁工程費用增加約 6.79 億元。
- (2) 其餘路工、大地、排水及雜項工程等配合前述分項一併調整，並依比例核算如環境保護費、材料設備檢（試）驗、職業安全衛生管理費等費用，及承商利潤、保險及管理費百分比依本局所訂比例以 15%編列。其他均為依直接工程費之一定比例計算，本項合計需增加 4.14 億元。合計上述，發包工程費共需增加約 10.93 億元。

#### 2. 間接工程費

物價指數調整費、公共藝術費、空氣污染防治費、環境監測費、外線補助費、管線遷移費等依發包工程費之一定比例計算，二級品管抽（試）驗費依直接工程費之一定比例計算，監造費及工程管理費等則依政府採購法及工程會所訂之一定比例計算，考量本計畫交維複雜、施工困難，工程預備費採發包工程費 10%編列，另配合本案五股交流道出口拓寬為三車道既有 ETC 門架需拓建，增加 ETC 工程費用 0.20 億元，並納入工程預備費調整支應，本項合計需增加 1.27 億元。

綜上，本案第一次修正建設計畫核定總工程建造經費約為 19.74 億元，計畫總經費約為 24.62 億元。本次修正後總工程建造經費約為 31.94 億元，計畫總經費修正約為 36.82 億元，總工程建造經費增加約 12.20 億元。

### 5.2 建設計畫期程

第一次修正建設計畫因配合新北市政府 111 年完成用地取得後於 112 年開工，工期 40 個月至 115 年 10 月完工，修正建設期程為 6 年 11 個月。

因應近期公共工程及民間工程量推案量大等因素，營造業案量倍增已達飽和及市面缺工嚴重。經檢討本案招標期程需 15 個月，另考量本工程施工及交通維持困難度高等因素，酌予放寬施工期為 51 個月。本次修正後之計畫期程由原 6 年 11 個月修正調整為 8 年 4 個月，工期 51 個月至 116 年 9 月完工驗收，增設匝道以 115 年 6 月通車為目標。



## 第六章 修正目標

本計畫目標為原建設計畫目標，並無修訂。依本計畫之特性及功能，計畫目標如下：

透過設五股交流道跨越楓江路之北入及北出匝道，降低號誌所造成地區道路及國道回堵現象，除可提升五股交流道運轉效能，並一併改善楓江路路口交通服務水準，進而提升整體行車環境品質及用路人行車安全。





## 第七章 修正內容、分年實施計畫及資源需求

### 7.1 修正內容

#### 1. 總工程建造經費及計畫總經費

原建設計畫總工程建造經費為 15.50 億元，第一次修正建設計畫總工程建造經費為 19.74 億元，較原核定增加約 4.24 億元。本次修正建設計畫總工程建造經費調整為 31.94 億元，較第一次修正建設計畫增加約 12.20 億元。

- (1) 發包工程費重新檢討後調整為 27.16 億元，增加約 10.93 億元。
- (2) 間接工程費依比例重新核算調整為 4.78 億元，增加約 1.27 億元。

綜上，原建設計畫之計畫總經費為 20.38 億元，第一次修正建設計畫之計畫總經費為 24.62 億元，本次修正建設計畫之計畫總經費為 36.82 億元，較第一次修正建設計畫增加約 12.20 億元，各階段費用增減如表 7.1-1 所示。

表 7.1-1 工程建設總經費修正表

單位：新臺幣億元

經費修正項目		原建設計畫	第一次修正建設計畫 (1)	本次修正建設計畫 (2)	增加金額 (2)-(1)	備註
1.	用地取得及地上物拆遷補償費	4.88	4.88	4.88	0	
2. 總工程建造經費	發包工程費	12.23	16.22	27.15	10.93	
	間接工程費	3.27	3.52	4.79	1.27	
計畫總經費 (1+2)		20.38	24.62	36.82	12.20	

#### 2. 計畫期程

近期因國內眾多大型公共工程及民間工程均積極推動中，又受大宗物料上漲及營造業缺工等影響，經評估本工程招標情形仍不容樂觀，及本案施工空間侷限施工工率低，爰將招標作業延長 5 個月至 15 個月，施工工期延長 11 個月至 51 個月，預計 116 年 9 月完工驗收，增設匝道以 115 年 6 月通車為目標，修正期程如圖 7.1-1。

項目	年度 工期(月)	108年	109年	110年	111年	112年	113年	114年	115年	116年
規劃設計	21									
環評作業	17									
用地取得	36									
施工招標	15									
施工	51									
驗收	6									

圖 7.1-1 修正建設計畫建設期程



## 7.2 分年實施計畫

依據工程預定建設時程及修正後工程經費，分別按施工年期分配建設經費，以 111 年幣值估列分年預算，本次修正僅依建設年期並按當年直接工程成本分配物價調整費，經估算至當年幣值，調整後計畫總經費 36.82 億元（當年幣值，含物調費用），本計畫分年資金需求如表 7.2-1～表 7.2-2 所示。

依推估之工程經費及工程預定進度，估算設計施工年期內各年之資金需求，參考交通部運輸研究所於民國 108 年 12 月進行之「交通建設計畫經濟效益評估手冊與應用軟體更新」，本計畫之物價上漲率設定為 1.14%。

表 7.2-1 建設計畫分年預算表（111 年幣值）

單位：萬元

項次	費用項目	分年經費估算									總計
		108 年	109 年	110 年	111 年	112 年	113 年	114 年	115 年	116 年	
一	規劃設計費（含環評）	977	1,100	327							2,404
二	用地費及拆遷補償費		16,282	16,282	16,282						48,846
三	發包工程費					25,216	66,505	66,505	66,505	46,830	271,561
四	工程預備費					4,165	7,140	7,140	7,140	3,570	29,155
五	監造服務費					926	1,588	1,588	1,588	794	6,484
六	工程管理費					206	353	353	353	177	1,442
七	其他間接費					763	1,309	1,309	1,309	654	5,344
八	物價調整費					0	0	0	0	0	0
合計（一至八項）		977	17,382	16,609	16,282	31,276	76,895	76,895	76,895	52,025	365,236

資料來源：本計畫推估。

表 7.2-2 建設計畫分年預算表（當年幣值）

單位：萬元

項次	費用項目	分年經費估算									總計
		108 年	109 年	110 年	111 年	112 年	113 年	114 年	115 年	116 年	
一	規劃設計費（含環評）	977	1,100	327							2,404
二	用地費及拆遷補償費		16,282	16,282	16,282						48,846
三	發包工程費					25,216	66,505	66,505	66,505	46,830	271,561
四	工程預備費					4,165	7,140	7,140	7,140	3,570	29,155
五	監造服務費					926	1,588	1,588	1,588	794	6,484
六	工程管理費					206	353	353	353	177	1,442
七	其他間接費					763	1,309	1,309	1,309	654	5,344
八	物價調整費					427	732	732	732	366	2,989
合計（一至八項）		977	17,382	16,609	16,282	31703	77627	77627	77627	52391	368,225

資料來源：本計畫推估。



## 7.3 經濟效益評估修正

鑑於本建設計畫已核備在案同意建造，此修正計畫主要係調整建設經費，經濟效益評估結果將會隨之變化；並依交通部運輸研究所於民國 108 年 12 月制訂之「108 年交通建設計畫經濟效益評估手冊」更新折現率參數為 4%、物價上漲率為 1.14%。以下依本案工程特性及相關工程實務，進行計畫經濟效益評估分析。

### 7.3.1 評估方法及流程

#### 1. 成本及效益流量表

在進行效益與成本估算時，必須依實際狀況將其分攤至產生效益與成本項目的各年度，經由每期可能產生之效益減去可能發生之成本即為每期所產生的經濟效益，據以了解評估年期內各年度之成本及效益流量變化。

#### 2. 淨現值法（The Net Present Value Method，NPV）

淨現值法是評估公共投資最簡便、使用最廣的一種方法，因其考慮了貨幣之時間價值及整體投資計畫全部年限內的效益和成本。若以淨現值法分析投資效益時，當計畫年期內累計效益現值與成本現值的差（淨現值）大於零時，顯示該計畫利於整體社會。有關其計算式如下：

$$NPV = \sum_{j=0}^N \frac{B_j - C_j}{(1+r)^j}$$

其中

$NPV$ ：淨現值

$C_j$ ：第  $j$  期投入成本

$B_j$ ：第  $j$  期之效益

$r$ ：折現率

$N$ ：計畫年期

#### 3. 益本比法（Benefit-Cost Ratio Method，B/C）

益本比法為以投資效益當量值  $B$  與成本當量值  $C$  之比值來評估投資方案可行與否。若  $B/C$  值大於 1，則該方案具經濟可行性值得投資；若  $B/C$  值小於 1，則不值得投資；若  $B/C$  等於 1，則投資與否均可。計算式如下：

$$B/C = \frac{\sum_{j=0}^N B_j(1+r)^{-j}}{\sum_{j=0}^N C_j(1+r)^{-j}}$$

其中

$B_j$ ：第  $j$  期所發生的效益現金流量

$C_j$ ：第  $j$  期所發生的成本現金流量



## 4. 內部報酬率法（Internal Rate of Return，IRR）

內部報酬率法即是求出一利率水準，使投資之所有收入的現值等於所有支出之現值，此利率即是投資的內部報酬率。若內部報酬率大於最低可接受報酬率，則可接受該方案。其計算式如下：

$$NPV = \sum_{j=0}^N \frac{B_j - C_j}{(1 + r^*)^j} = 0$$

其中

$B_j$ ：第  $j$  期所發生的效益現金流量

$C_j$ ：第  $j$  期所發生的成本現金流量

$N$ ：方案之評估年期

$r^*$ ：內部報酬率





### 7.3.2 評估項目與基本假設

#### 1. 評估項目

公路工程建設在經濟層面係以成本及效益兩大項加以考量，有關本案增設匝道建設可量化成本、效益及不易量化之項目，分別說明如下：

##### (1) 成本方面

- A. 建造成本：係增設匝道所實際支付費用。
- B. 維護成本：主要包括人事、管理、設施維護、材料供應、增置及重置成本等費用，用以進行此道路建設之經常性管理及服務品質之維護。

##### (2) 效益方面（運輸效益）

- A. 旅行時間節省效益：係指用路人因行駛時間節省所增加之效益，其推估係以時間價值計算方式予以貨幣化。
- B. 行車成本節省效益：係車輛使用者之公路行駛距離縮短所節省的行車成本，包括油料、維修及折舊等費用支出。
- C. 空氣污染減少效益：  
空氣污染減少效益指的是交通建設計畫改善交通後，促使車輛行駛里程縮短，因而使空氣污染排放量獲得紓緩與降低之效果。

##### (3) 不易量化之成本效益

- A. 成本：本計畫施工期間將無可避免大規模機具與工程車輛之運輸，增加周邊道路負荷，以及施工所產生之噪音、震動、空氣污染等，對鄰近地區造成之影響，諸如此類之社會成本均難以估算，卻不容忽視。
- B. 效益：本計畫完工後，將可提升五股交流道之交通運轉與提升地區道路之交通壅塞。

#### 2. 基本假設

##### (1) 評估年期

經濟效益評估年期包括建造年期及營運年期，為配合本計畫道路建設時程及土木橋梁結構之使用壽年，本效益評估年期營運期間採 30 年評估，根據工程期程，後續階段主要包括規劃設計、環境差異分析、都計變更用地取得及施工招標、施工；初步評估計畫時程，需 8 年方可完工通車。因此上述各方案之工程規劃設計與施工預定需 9 年完工，本計畫於 108 年開始進行規劃設計，預計 116 年完工，117 年開始營運通車，而營運期間採 30 年進行評估，至 146 年止。

##### (2) 物價上漲趨勢

物價上漲率為估列相關成本與效益項目時，隨物價波動調整之基準，參考交通部運輸研究所於民國 108 年 12 月進行之「108 年交通建設計畫經濟效益評估手冊」，本計畫之物價上漲率設定為 1.14%。

##### (3) 折現率



折現率係用來將不同年期產生之成本與效益轉換為基年貨幣價值。交通部運輸研究所於民國 108 年 12 月進行之「108 年交通建設計畫經濟效益評估手冊」，其折現率統一訂為 4%。

(4) 工資上漲率

工資上漲率為估列相關成本與效益項目時，隨工資調整之基準，參考交通部運輸研究所於民國 108 年 12 月進行之「108 年交通建設計畫經濟效益評估手冊」，本計畫之工資上漲率設定為 1.67%。

(5) 交通量推估

依本計畫目標年之交通量以內插、外推法推估各年交通量。

(6) 經濟成本

經濟成本直接引用財務成本，但不含轉移支付（租稅成本、利息等）。



### 7.3.3 成本效益分析

#### 1. 成本分析

在成本項目分析方面，本計畫考慮之工程建造費，包括用地徵收/建物拆遷費用、規劃設計、工程建設與管理監造費用以及完工通車後之每年道路維護管理成本，其中每年道路維護管理成本以工程建設成本之 0.4% 計算。本計畫道路建議每隔 10 年須針對基礎及結構物做徹底之安全檢查及維護，其費用概估約為每年定期維護成本之六倍。本計畫道路分年建設資金需求如表 7.2-2 建設計畫分年預算表（當年幣值）。

#### 2. 效益分析

本節主要針對經濟效益分析中可量化運輸效益說明其演算方法，並進一步估算成果加以列示。

##### (1) 旅行時間節省效益

旅行時間節省為交通建設計畫執行之最直接且最明顯的效益。旅行時間節省效益可採時間價值之計算方式加以貨幣化。本計畫依據「108 年交通建設計畫經濟效益評估手冊」中時間價值參數並考量物價上漲率後可推估民國 108 年單位時間價值，進一步依據各車種乘載率，並以國 1 交通量之車種組成型態，計算民國 108 年平均每一客車當量（PCU）加權之時間價值為 356.66 元/PCU 小時。請參見表 7.3-1。

表 7.3-1 每一客車當量（PCU）單位時間價值表

車種	小客車	小貨車	大貨車	大客車
乘載率（人/車）	2.29	1.5	1.5	13.99
比例	79.70%	11.45%	3.60%	5.25%
每客車當量時間價值 （元/PCU 小時）（108 年幣值）	356.66			

註 1：108 年幣值。

##### (2) 行車成本節省之效益

行車成本即為車輛使用者之行駛成本，包括燃料成本及非燃料成本（油料保養費、輪胎維修費、引擎維修費、鈹金維修費、其他維修費、以及定期保養費）；本案參考「108 年交通建設計畫經濟效益評估手冊」中行車成本參數，依物價上漲率調整至各評估年期。在車種組成考量上，以交通量調查結果計算，民國 108 年平均每一客車當量（PCU）加權之行車成本為 7.60 元/車公里，計算過程請參見表 7.3-2 所示。

表 7.3-2 每一小客車當量（PCU）行車成本推估表

車種	小客車	小貨車	大貨車
百分比	84.73%	11.62%	3.65%
P.C.E	1	1	2
108 年度車種平均行車成本（元/公里）	7.1064	5.5463	12.7502
108 年度每一 PCU 行車成本（元/公里）	7.60		

註 1：本計畫推估。

##### (3) 空氣污染減少之效益

空氣污染減少效益指的是交通建設計畫改善交通後，促使車輛行駛里程縮短，因而使空氣污染排放量獲得紓緩與降低之效果；本案參考交通部運輸研究所於民國 108 年 12 月



進行之「108 年交通建設計畫經濟效益評估手冊」空氣污染損害成本參數建議值（詳表 7.3-3），續以每年 1.67%的工資上漲率調整至各評估年期以供引用。

在車種組成考量上，係以交通量調查結果計算，民國 108 年平均每一客車當量（PCU）加權之空氣污染損害成本為 0.376063 元/公里，計算過程請參見表 7.3-4 所示。

表 7.3-3 空氣污染損害成本參數建議值

項目	NO <sub>x</sub> （元/克）	SO <sub>x</sub> （元/克）
損害成本（107 幣值）	0.143804	0.359032
損害成本（108 幣值）	0.146206	0.365028

註：108 年交通建設計畫經濟效益評估手冊，交通部運輸研究所，108 年 12 月。

表 7.3-4 每一小客車當量（PCU）空氣污染損害成本推估表

車種	小客車	小貨車	大貨車
百分比	84.73%	11.62%	3.65%
NO <sub>x</sub> （元/延車公里）（109 幣值）	0.109687	0.053528	1.861657
SO <sub>x</sub> （元/延車公里）（109 幣值）	0.000557	0.000371	0.001633
都會排放調整因子	2.28		
108 年度每一 PCU 空氣污染損害成本（元/公里）	0.376063		

註 1：本計畫推估。

註 2：依據 108 年交通建設計畫經濟效益評估手冊之計算方式，依據小客車、小貨車、大貨車空氣污染排放係數建議值計算。

註 3：大客車大部分為固定路線與班次，其行駛路線固定，較不會有旅行距離減少之狀況，因此計算空氣污染損害成本不納入大客車數值。

### 3. 效益推估結果

本次修正主要考量近期公共工程推案量大、營造業缺工、大宗物料上漲、鋼結構供應不足及本案交通維持困難度高、承包商利潤過低等因素，導致本工程於 110 年 10 月起歷經三次招標均流標，為能充分反映市場行情提高廠商投標意願，造成工程經費增加；因此本次修正之交通效益，經由未來路網及交通量指派結果，可計算得目標年有無本計畫建議方案之交通效益，路網總旅行時間、路網總行駛距離資料彙整如表 7.3-5 所示。

表 7.3-5 目標年路網總旅行時間、總行駛距離表

方案	路網總旅行時間 （PCU-小時/日）	路網總行駛距離 （PCU-公里/日）	路網總旅行時間節省 （PCU-小時/日）	路網總行駛距離節省 （PCU-公里/日）
零方案	4,205,418	205,074,602	-	-
建設方案	4,203,856	205,074,457	1,562	145

註：本計畫推估。

本計畫調整後之總建設經費約為 36.82 億元，成本效益流量推估詳表 7.3-6，經濟效益分析結果詳表 7.3-7，由表中可看出淨現值為正數，益本比為 1.07 大於 1，而內部報酬率為 4.48%大於 4%，顯示建設方案具經濟可行性。

本次修正主要考量近期公共工程及民間工程推案量大、營造業缺工、大宗物料上漲、鋼結構供應不足及本案交通維持困難度高施工率低、承包商利潤較低等因素，導致本工程於 110 年 10 月起歷經三次招標均流標，為能充分反映市場行情提高廠商投標意願，造成工程經費增加，本次修正後之經濟效益評估結果比原核准的數值為低；但本次修正後之經濟效益淨現值仍為正數，益本比為 1.07 大於 1，內部報酬率為 4.48%大於 4%，顯示本次修正之建設方案仍具經濟可行性。



表 7.3-6 建設方案成本效益流量推估表

年別	成本			效益				淨效益 (當年幣 值)	淨效益 (折現 後)
	建設成本	維修成本	小計	行車成本 節省效益	旅行時間 節省效益	空氣汙染 節省效益	小計		
108	9.77		9.77					-9.77	-9.77
109	173.82		173.82					-173.82	-167.13
110	166.09		166.09					-166.09	-153.56
111	162.82		162.82		-34.66		-34.66	-197.48	-175.56
112	317.03		317.03		-35.36		-35.36	-352.39	-301.22
113	776.26		776.26		-36.07		-36.07	-812.33	-667.68
114	776.26		776.26		-36.80		-36.80	-813.06	-642.57
115	776.26		776.26		-37.54		-37.54	-813.80	-618.42
116	523.91		523.91		-38.29		-38.29	-562.21	-410.80
117		14.90	14.90	0.40	230.38	0.02	230.80	215.91	151.69
118		15.07	15.07	0.40	235.03	0.02	235.45	220.38	148.88
119		15.24	15.24	0.40	239.76	0.02	240.18	224.95	146.12
120		15.41	15.41	0.40	244.59	0.02	245.02	229.60	143.41
121		15.59	15.59	0.40	249.52	0.02	249.95	234.36	140.75
122		15.77	15.77	0.40	254.55	0.02	254.97	239.21	138.14
123		15.95	15.95	0.41	259.68	0.02	260.11	244.16	135.57
124		16.13	16.13	0.41	264.91	0.03	265.34	249.21	133.06
125		16.31	16.31	0.41	270.24	0.03	270.68	254.37	130.59
126		98.98	98.98	0.41	275.69	0.03	276.12	177.14	87.44
127		16.68	16.68	0.41	281.24	0.03	281.68	265.00	125.78
128		16.88	16.88	0.41	286.91	0.03	287.35	270.47	123.44
129		17.07	17.07	0.41	292.69	0.03	293.13	276.06	121.15
130		17.26	17.26	0.41	298.59	0.03	299.03	281.77	118.89
131		17.46	17.46	0.42	304.00	0.03	304.44	286.98	116.44
132		17.66	17.66	0.42	309.50	0.03	309.95	292.29	114.03
133		17.86	17.86	0.42	315.11	0.03	315.55	297.70	111.67
134		18.06	18.06	0.42	320.82	0.03	321.26	303.20	109.36
135		18.27	18.27	0.42	326.63	0.03	327.08	308.81	107.10
136		110.86	110.86	0.42	332.54	0.03	332.99	222.13	74.08
137		18.69	18.69	0.42	338.57	0.03	339.02	320.33	102.71
138		18.90	18.90	0.42	344.70	0.03	345.15	326.25	100.59
139		19.12	19.12	0.42	350.94	0.03	351.40	332.28	98.51
140		19.33	19.33	0.42	357.30	0.03	357.76	338.42	96.47
141		19.55	19.55	0.42	363.77	0.03	364.23	344.67	94.47
142		19.78	19.78	0.42	370.36	0.04	370.82	351.04	92.52
143		20.00	20.00	0.42	377.07	0.04	377.53	357.53	90.60



年別	成本			效益				淨效益 (當年幣 值)	淨效益 (折現 後)
	建設成本	維修成本	小計	行車成本 節省效益	旅行時間 節省效益	空氣汙染 節省效益	小計		
144		20.23	20.23	0.42	383.90	0.04	384.36	364.13	88.73
145		20.46	20.46	0.42	390.86	0.04	391.32	370.85	86.89
146		124.17	124.17	0.42	397.93	0.04	398.40	274.23	61.78
小計	3,682.22	807.62	4,489.84	12.40	9,049.06	0.89	9,062.35	4,572.51	244.15

註：1.本計畫推算。2.當年幣值，單位：百萬元。

表 7.3-7 建議方案經濟效益指標一覽表

經濟效益指標	淨現值(百萬元) (108 年幣值)	效益成本比(B/C)	內部報酬率(IRR)
原建設計畫	905.88	1.47	6.71%
第一次建設計畫修正	284.48	1.13	4.80%
本次建設計畫修正	244.15	1.07	4.48%





## 7.4 資源需求

第一次修正建設計畫之計畫總經費約 24.62 億元，其中總工程建造經費 19.74 億元由國道公路建設管理基金支應，用地取得及拆遷補償費 4.88 億元由新北市政府支應。依據分年工程經費資金需求以及財源籌措方式，將本計畫建設所需工程資金來源與運用彙整於表 7.4-1，各經費分攤比例詳見表 7.4-2。

本次修正建設計畫之計畫總經費調整為約 36.82 億元，其中總工程建造經費 31.94 億元由國道公路建設管理基金支應，用地取得及拆遷補償費 4.88 億元由新北市政府支應，計畫建設期程規劃至 116 年，如第三章之圖 3-1 所示。

表 7.4-1 工程資金來源與運用估算表

單位：萬元

會計年度	資金來源		資金運用					工作內容
	地方負擔	國道基金	規劃設計費	用地費	工程建造費	物價調整費	合計	
108 年	0.00	977	977	0.00	0	0.00	977	規劃設計
109 年	16,282	1100	1,100	16,282	0	0.00	17,382	規劃設計、用地取得
110 年	16,282	327	327	16,282	0	0.00	16,609	規劃設計、用地取得
111 年	16,282	0	0.00	16,282	0	0.00	16,282	用地取得及施工
112 年	0.00	31,703	0	0	31,276	427	31,703	施工
113 年	0.00	77,626	0	0	76,895	732	77,627	施工
114 年	0.00	77,626	0	0	76,895	732	77,627	施工
115 年	0.00	77,626	0	0	76,895	732	77,627	施工
116 年	0.00	52,391	0	0	52,025	366	52,391	施工及驗收
合計	48,846	319,376	2,404	48,846	313,986	2,989	368,225	

表 7.4-2 本計畫經費分攤表

單位：億元

工程項目	總建設經費	經費分攤者	工程建造費	用地費	分攤金額	分攤比例 (%)
國道 1 號五股交流道增設北入及北出匝道	36.82	中央	31.94	0.00	31.94	87%
		地方	0.00	4.88	4.88	13%

註：新五路拓寬工程工程建造經費未包含於本計畫內。



## 第八章 修正內容對照表

表 8-1 第 2 次修正建設計畫內容對照表

項次	第二次修正計畫內容	第一次修正計畫內容	原建設計畫內容	備註
1	<p>1. 本工程於 110 年 10 起迄今歷經五次招標均流標，經分析流標原因主要有大宗物料上漲、營造業缺工、鋼結構供應不足、工程交通維持困難度高施工工率低、承包商利潤較低等，以上原因均直接影響廠商投標意願，為能充分反映市場行情提高廠商投標意願，經檢討計畫總經費調整為 36.82 億元，其中用地取得及拆遷補償費維持 4.88 億元、總工程建造經費調整為 31.94 億元。</p> <p>2. 近期因國內眾多工程均積極推動，經評估本工程招標情形仍不容樂觀，爰將招標作業及施工工期延長，建設期程調整至 116 年 9 月完工(含驗收)。</p> <p>3. 計畫調整後，經濟效益評估結果 淨現值 2.44 億元 益本比 1.07 內部報酬率 4.48%</p>	<p>1. 配合民眾陳情調整北出匝道 SP05 墩柱位置，並考量國際與國內鋼鐵原料與其加工項目價格飆漲，經檢討計畫總經費調整為 24.62 億元，其中用地取得及拆遷補償費維持 4.88 億元、總工程建造經費調整為 19.74 億元。</p> <p>2. 新北市政府辦理用地取得因民眾陳抗需延後一年完成，建設期程調整至 115 年 10 月完工。</p> <p>3. 計畫調整後，經濟效益評估結果 淨現值 2.84 億元 益本比 1.13 內部報酬率 4.8%</p>	<p>「國道 1 號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」 核定文號：109 年 6 月 23 日院臺交字第 1090014560 號函</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 原核定建設計畫總經費 20.38 億元，其中用地費約 4.88 億元、工程費約 15.5 億元</li> <li>● 原核定期程 工程預定 111 年初開工、114 年 4 月完工、建設期程規劃至 114 年 10 月。</li> <li>● 經濟效益評估結果 淨現值 9.05 億元 益本比 1.47 內部報酬率 6.71%</li> </ul>	



## 第九章 結論與建議

1. 本次修正建設計畫係考量近期公共工程及民間工程推案量大、營造業缺工、大宗物料上漲、鋼結構供應不足、本案交通維持困難度高施工空間侷限施工工率低、承包商利潤較低等因素，導致本工程自 110 年 11 月至 111 年 5 月間歷經五次招標均流標，為能充分反映市場行情提高廠商投標意願，因原核定費用已不足支應前述原因造成之費用增加，爰辦理本修正建設計畫。
2. 建設經費調整如下：本案第一次修正建設計畫總經費為 24.62 億元，總工程建造經費為 19.74 億元。本次修正建設計畫之計畫總經費為 36.82 億元，總工程建造經費為 31.94 億元，增加約 12.20 億元。
3. 本工程之招標作業延長 5 個月至 15 個月，施工工期延長 11 個月至 51 個月，修正後計畫期程由原 6 年 11 個月修正調整為 8 年 4 個月，工期 51 個月至 116 年 9 月完工，增設匝道以 115 年 6 月通車為目標。
4. 修正後進行經濟效益評估，評估結果顯示益本比為 1.07 ( $>1$ )、淨現值達 2.44 億元 (+)、內部報酬率 4.48% ( $>4\%$ )，顯示建設計畫修正後仍具經濟效益可行性。

附錄一

第一次修正建設計畫

行政院相關機關審查意見回覆

檔 號：  
保存年限：

## 國家發展委員會 函

地址：100223 臺北市中正區寶慶路3號  
承辦人：邱智斌  
電話：(02)23165363  
傳真：(02)23700426  
電子信箱：jrbin@ndc.gov.tw

受文者：交通部高速公路局

發文日期：中華民國110年9月2日  
發文字號：發國字第1101201649號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：如文(相關機關單位意見彙整表.pdf)

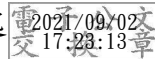
主旨：有關貴部函院，檢陳「國道1號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」第1次修正建設計畫一案，請依有關機關(單位)審提意見於1週內補充及修正計畫書後還辦，請查照。

說明：

- 一、依據行政院秘書長110年7月15日院臺交字第1100090935號函辦理。
- 二、檢附有關機關(單位)意見彙整表如附件，請貴部逐項回復並配合修正計畫書後回復本會(並副知相關審議機關)，俾利續處。

正本：交通部

副本：交通部高速公路局、行政院交通環境資源處



# 「國道1號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」

## 第1次修正建設計畫 相關機關(單位)意見回復表

單位	審查意見	答覆說明
<b>內政部</b>		
一	都市計畫部分：旨案涉「變更大漢溪北都市計畫（第一階段）（五股地區）及變更泰山都市計畫（配合五股交流道增設北入及北出匝道改善工程）」等2案都市計畫，並經110年4月13日本部都市計畫委員會第988次會審議決議修正通過，俟新北市政府依決議辦理後，依法辦理核定事宜。	敬悉。
二	用地取得部分：建設計畫第2章涉及取得私人用地部分，建請考量土地徵收條例第11條規定意旨，於用地取得過程加強與所有權人溝通，並優先以協議價購等其他方式取得為宜。	遵照辦理，本案用地取得作業新北市政府係依據土地徵收條例第11條規定辦理，於用地取得過程加強與所有權人溝通，並優先以協議價購等其他方式取得用地。
三	至於旨案修正整體期程部分，本部無意見。	敬悉。
<b>財政部</b>		
一	旨揭建設計畫配合新北市政府（下稱市府）交付用地時程，並考量近期工程招標不易、招標期程甚長，及近期國內缺工與鋼材物價大漲等因素，總經費由原核定新臺幣（下同）20億3,800萬元修正為24億6,200萬元，調增工程建造費4億2,400萬元悉數由國道公路建設管理基金（下稱國道基金）支應，用地取得及拆遷補償費未調整，依案陳經濟效益評估，各項評估指標仍具經濟可行性。惟依案陳市府辦理都市計畫變更及用地取得作業因人民陳抗，預估全部用地延後1年至111年底完成交付，鑑於公共建設計畫屢有因用地取得延宕，影響計畫期程及追加經費情事，為期審慎周延，建請審酌評估用地及拆遷補償費經費需求之適足性，並積極規劃用地取得可行策略，落實計畫控管機制，俾利工程如期	遵照辦理，本案用地取得及拆遷補償費均為估算，實際費用應依估價師依據不動產估價技術規則及土地徵收補償市價查估辦法查估價格為準，且新北市政府刻正辦理用地取得程序，以依據不動產估價技術規則進行協議價購作業。



# 「國道1號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」

## 第1次修正建設計畫 相關機關(單位)意見回復表

單位	審查意見	答覆說明
	如質完成。	
二	查國道基金截至本年6月底尚有長短期債務逾1,551億元，且近年新增辦理多項類此不具自償性交流道工程計畫，投入鉅額工程成本，卻無相關收入回收挹注，旨揭建設計畫修正後經費調增，加重財務負擔，為利基金財務永續健全，宜請妥慎規劃中長期財務收支，預為因應。	1. 本匝道之壅塞已造成國道主線嚴重回堵，急需改善。 2. 本改善工程雖無直接回收挹注，惟工程完工後可望紓解國道林口至五股北上主線服務水準，非財務效益可衡量，請諒察。 3. 旨揭建設計畫修正後經費調增，尚於國道基金可負擔範疇，請諒察。
<b>經濟部</b>		
一	旨揭計畫可大幅改善並提升五股交流道交通服務水準，舒緩本部工業局所轄新北產業園區內廠商及周邊交通壅塞狀況，促進園區及周邊經濟繁榮，本部樂觀其成。	感謝支持。
<b>行政院農業委員會</b>		
一	無意見。	敬悉。
<b>行政院環境保護署</b>		
一	「中山高速公路汐止五股段高架拓寬工程環境說明書環境影響差異分析報告（五股交流道增設北出及北入匝道）」前經本署審核修正通過，並於109年12月28日以環署綜字第1090108155號函備查定稿本在案，查本計畫書附表一「中長程個案計畫自評檢核表」之「9、環境影響分析（環境政策評估）」備註說明：「後續將辦理中山高速公路汐止五股段高架拓寬工程環境影響差異分析報告及新北市特二號道路工程環境影響說明書對照表」。惟「第三章2.建設期程、圖3-1」(p.3-3)，以及「第七章7.1節2.計畫期程、圖7.1-1」(p.7-1)僅表示修正用地取得期程由110年底延至111年底，有關環評作業期程僅至109年底未有修正，請再釐清確認本案應否辦理前述相關環境影響評估書件變更，如有，申請變更已通過之環境影響評估書件內容者，請依環境影響評估法第16條暨同法	有關國道1號及台65線環評書件變更，已依環評施行細則提送相關變更書件，業已核定。其中，中山高速公路汐止五股段高架拓寬工程環境說明書環境影響差異分析報告（五股交流道增設北出及北入匝道）已於109年12月28日經環保署環署綜字第1090108155號函備查；新北市特二號道路工程環境影響說明書申請備查內容（配合國道1號五股交流道新設北入高架匝道開設銜接缺口）已於110年5月18日經新北市政府環保局新北環規字第1100917892號函備查，相關內容詳見附錄一及附表一。

# 「國道 1 號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」

## 第 1 次修正建設計畫 相關機關(單位)意見回復表

單位	審查意見	答覆說明
	施行細則第36條至第38條規定辦理。	
二	為促進再生粒料資源循環，建議開發單位類案應就適當路段之道路工程、施工便道及非結構目的（如管溝）等施工項目符合再生粒料用途者，於設計時採用一定比例之焚化再生粒料作為基地填築、路堤填築、瀝青混凝土及控制性低強度回填材料之添加粒料，以符合資源循環政策，使用請參照「垃圾焚化廠焚化底渣再利用管理方式」辦理。	本案屬增設匝道工程，有關利用再生粒料資源循環 1 節，本局於設計階段已作考量，將適量用於新五路拓寬之路基填築。
<b>行政院公共工程委員會</b>		
一	計畫工期部分，本案用地取得由原預計110年12月底延後至111年12月底取得一節，考量新北市政府用地取得作業受民眾陳抗影響已成事實，本會原則無意見，惟仍請交通部積極協助該府並以順利完成用地取得為優先目標；另與該府妥予橫向溝通，建議應依原訂發包工期，考量分階段就無用地問題（包含陸續取得之用地）之路段先行施工，並評估分階段完工通車之可行性。	1. 敬謝指教，新北市政府目前刻趕辦用地作業中，目前採非都市計畫區土地(北入匝道)及都市計畫區土地(北出匝道)分開辦理，並積極趕辦中，後續依新北市政府提供用地時程積極施工。 2. 另經評估，因受限施工面無法開展，且影響交通甚鉅，施工工期仍需 40 個月，建議仍待所有用地取得後再行施工。
二	本修正計畫總工程經費較原計畫調漲一節，提供意見如下：	
(一)	配合民眾陳情調整北出匝道SP05墩柱位置，跨徑由100公尺增至約125公尺，橋梁工程費需增加0.74億元一節，本案僅附縱斷面圖未提供平面位置圖，尚難檢視SP05墩柱調整之必要性及調整前後之差異性，請交通部予以補充，並請加強說明滿足本項民眾陳情案後，對用地取得作業之連帶效應，以符實際。	本案規劃方案未變更，僅配合民眾陳情調整 SP05 墩柱，除跨徑由 100 公尺增至約 125 公尺外，橋墩基礎尺寸亦須增加。另因匝道縱坡線形已達 6%建議值，故在橋梁跨徑加長下，為滿足橋梁勁度需求，橋梁梁深僅能有限增加，並主要以增加鋼梁版厚此較不經濟之方式設計，致橋梁工程費增加之原因在扣除未施作 SP04 橋墩費用後，橋梁工程費尚須增加約 0.74 億元。有關跨徑調整前、後平面圖差異及說明，詳見第 2 章環境變遷檢討。
(二)	發包工作費之「鋼橋內面油漆」及「鋼橋外露表面油漆」單價調增一節，未有相關訪價佐證資料，爰尚難確認其合理性，建議交通部釐清說明。	本案「鋼橋內面油漆」及「鋼橋外露表面油漆」單價為參考交通部公路總局西部濱海公路北區臨時工程處「淡江大橋及其連絡道路 5K+000~7K+035 新建工程」編列。

# 「國道 1 號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」

## 第 1 次修正建設計畫 相關機關(單位)意見回復表

單位	審查意見	答覆說明
(三)	另勞安衛費用，請交通部務必依政府採購法第70條第1項規定，依工程規模及特性，分析潛在施工危險，編製符合職業安全衛生法規之安全衛生圖說及規範，並量化編列安全衛生費用。	敬悉，本案職業安全衛生費用編列係依循規定量化編列。
三	另交通動線規劃部分，本會前於可行性研究及建設計畫審議時，請交通部及新北市政府藉由都市計畫變更時，一併檢討新五路兩側房屋與巷道出入交通整流之規劃情形，以徹底改善該區道路交通服務水準，仍請交通部及新北市政府務必納入並落實辦理。	遵照辦理，本案新北市政府於都市計畫辦理階業就新五路兩側橫交道路及鄰房進出之動線進行檢討，避免巷道車流干擾新五路主線交通，增進行車安全順暢。
<b>行政院主計總處</b>		
一	本計畫因鋼材及相關項目（含加工、焊接、安裝架設）等價格近期大幅上漲，以及民眾陳請修改橋梁跨距，致計畫工程建造經費由15.50億元增加為19.74億元，增幅達27.35%，是否合理？事涉工程專業，請參酌行政院公共工程委員會意見辦理。	1. 本次修正建設計畫係因應物價上漲及配合民眾陳情調整設計內容，工程建造經費增加金額應尚屬合理。 2. 有關計畫工程建造經費增加部分均按工程會意見辦理。
二	本計畫109年6月經行政院核定，迄今1年即修正增加4.24億元，考量國道公路建設管理基金截至109年底債務餘額尚有1,500億元待清償，為避免日後再次修正計畫，徒增基金負擔，宜請交通部積極督促新北市政府儘速完成用地取得交付作業，俾利計畫順利推動。	遵照辦理，新北市政府目前刻趕辦用地作業中，目前採非都市計畫區土地(北入匝道)及都市計畫區土地(北出匝道)分開辦理，並正趕辦中。
三	另案內建議方案經濟效益指標一覽表（第7-8頁）所列原建設計畫經濟效益指標（淨現值495.44百萬元、益本比1.26、內部報酬率5.61%），與行政院核定之建設計畫，其中各方案經濟效益評估結果一覽表（第6-14頁）所列經濟效益指標（淨現值905.88百萬元、益本比1.47、內部報酬率6.71%）不一，宜請交通部依行政院核定之建設計畫所列經濟效益指標檢視修正。	感謝指正，所列原建設計畫經濟效益指標（淨現值495.44百萬元、益本比1.26、內部報酬率5.61%）數值為誤植，已修正為淨現值905.88百萬元、益本比1.47、內部報酬率6.71%，詳見第7章修正內容、分年實施計畫及資源需求。
<b>新北市政府</b>		

# 「國道 1 號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」

## 第 1 次修正建設計畫 相關機關(單位)意見回復表

單位	審查意見	答覆說明
	本府敬表支持，祈請儘速核定，以利工進。	感謝支持。
<b>國家發展委員會</b>		
	<p>經濟發展處：</p> <p>一、本案交通部估算經濟益本比為1.13，大於1，具經濟可行性，惟低於原計畫之經濟益本比1.26(計畫書第7-8頁)</p> <p>二、表7.3-3「目標年路網總旅行時間、總行駛距離表」所列路網總旅行時間節省、路網總行駛距離節省(計畫書第7-7頁)，均與原核定計畫相同，惟本案調整加長橋梁跨距，將會影響行駛的距離及時間，相關估算建議再酌；另原計畫列有空氣汙染減少效益，惟修正後計畫並未估算該項效益，建請交通部說明</p>	<p>一、本次修正主要係因應大宗物料飆漲，及配合民眾陳情調整北出匝道 SP05 墩柱位置與跨徑，造成工程經費增加。此為經濟效益評估結果比原核准數值為低之主因，惟修正後之建設方案仍具經濟可行性，請諒察。</p> <p>二、本次修正配合民眾陳情調整北出匝道 SP05 墩柱位置，調整後僅改變橋梁跨徑由 100 公尺增至約 125 公尺，惟匝道總長不變，與原核准相同，尚不致影響行駛距離及時間；故本次修正對於計劃交通效益應無影響，請諒察。</p> <p>三、經濟效益分析已補充估算空氣汙染減少效益。</p>
	<p>管制考核處：</p> <p>旨案因物價上漲及用地取得延宕等因素，致需辦理經費(原20.38億元修正為24.62億元)及期程(原114年10月完工修正為115年10月完工)修正。其中用地取得因民眾陳抗致都市計畫變更、公聽會等相關作業期程延誤，原預定110年底完成用地作業並交付高公局施工，將延至 111 年底方可辦理完成，請交通部積極協助地方政府與民眾溝通協調，尋求妥適方案，俾利計畫順利推動，以避免影響後續施工作業，造成計畫再次修正。</p>	<p>考量新五路周邊已被多次徵收用地，本局均協助新北市政府辦理協調會及說明會，俾利計畫順利推動。</p>
	<p>國土區域離島發展處：</p> <p>有關修正計畫內容提及「配合民眾陳情調整 SP05墩柱位置，跨徑需由100公尺增至約125公尺，故橋梁工程費需增加」一節，因變更方案亦同時取消部分墩柱(如SP04即改為不落墩)，爰有關前開所提橋梁工程費需增加之原因，建請交通部再詳予釐清說明。</p>	<p>本案規劃方案未變更，僅配合民眾陳情調整 SP05 墩柱，除跨徑由 100 公尺增至約 125 公尺外，橋墩基礎尺寸亦須增加。另因匝道縱坡線形已達 6%建議值，故在橋梁跨徑加長下，為滿足橋梁勁度需求，橋梁梁深僅能有限增加，並主要以增加鋼梁版厚此較不經濟之方式設計，致橋梁工程費增加之原因在扣除未施作 SP04 橋墩費用後，橋梁工程費尚須增加約 0.74 億元。</p>

## 附錄二

第一次修正建設計畫  
交通部審查意見回覆

檔 號：  
保存年限：

## 交通部 函

地址：100020臺北市仁愛路1段50號  
傳真：(02)2389-9887  
聯絡人：陳俊成  
聯絡電話：(02)2349-2198  
電子郵件：diexn@motc.gov.tw

受文者：交通部高速公路局

發文日期：中華民國110年6月23日  
發文字號：交路字第1100407765號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：如主旨(1100407765-0-0.docx)

主旨：所報「國道1號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」第1次修正建設計畫案，請依所附本部審查意見彙整表辦理修正並洽相關單位確認後，代辦部稿並加簽說明陳報行政院審議，復請查照。

說明：復貴局110年6月3日規字第1103060605號函辦理。

正本：交通部高速公路局  
副本：交通部運輸研究所、交通部公路總局、本部總務司、會計處（均含附件）





**「國道 1 號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」**  
**第 1 次修正建設計畫**  
**交通部審查意見彙整表**

110.6.21

審查單位	審查意見	依據
總務司	本司無意見。	110.6.9 發文總字第 11007012091 號 書函
會計處	<p>一、本案第三章有關總工程建造經費重新評估一節，請併同參考公共工程價格資料庫之價格後審慎考量並核實編列，以符市場需求；另同節中「承商利潤、保險及管理費」百分比由 6%提高至 8%，請補充說明其必要性。</p> <p>二、本案用地取得作業請本部高速公路局積極協助地方政府與民眾溝通協調，尋求妥適方案，俾利計畫順利推動，以避免影響後續施工作業，造成計畫再次修正。</p>	110.6.15 會五發字第 1101003622 號 書函
公路總局	旨案因物價上漲及用地取得延宕等因素，致需辦理經費及期程修正，爰本局無意見。	110.6.18 路規劃字第 1100074948 號 函
運輸研究所	<p>一、對於報告書 1.3 工程內容圖 1.3-1 工程範圍，建議補充原增設北入、北出匝道方案示意圖，並於第二章環境變遷檢討中補充變更方案示意圖，俾呈現本次修正計畫變更內容。</p> <p>二、有關報告書第六章修正目標內文完全空白，建議可參考原核定建設計畫，補充說明修正計畫之績效指標、衡量標準及目標值，以符合行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點規定。</p> <p>三、高公局 110.6.3 陳報公文說明四、(二)工期延後至 115 年底完成，對照修正計畫書 P.7-1、P.8-1、P.9-1 皆呈現為 115 年 10 月，稍有落差，建議釐清修正。</p> <p>四、報告書部分章節內容嚴重缺漏(第二章~第六章)，建議高公局後續強化相關品管作業。。</p>	110.6.15 運研所電子郵件

<p style="text-align: center;">路政司</p>	<p>一、P3-1 有關本計畫因應民眾陳情調整 SP05 墩柱位置致需增加經費約 0.74 億元一節，建請補充詳細橋梁變更前後經費比較並附圖說明。</p> <p>二、本計畫因用地取得影響致預計修正為 111 年第 4 季發包，考量現階段疫情處於各國陸續解封時期，各項物價波動劇烈，現階段估算經費不易，建議可俟疫情影響趨緩物價平穩後，再適時提報建設計畫修正，以避免日後尚須再次修正計畫。</p> <p>三、考量修正計畫若涉及期程延宕或經費增加者，應敘明理由、權責及因應措施，且另為落實行政院函有關加速推動本案及注意交通維持降低當地交通衝擊等指示，施工時宜採分區分階段交維，爰建請就院函指示事項研提專章說明辦理之原則，並考慮採提前發包分階段先行施作無用地問題之路段，以求早日完工。</p>	
--	--	--

(以下空白)

局表 05010A  
版本：3 (107.07)

交通部  
委託廠商辦理案件審查意見表

計畫/工程名稱：「國道 1 號五股交流道增設北出及北入匝道改善工程」第 1 次修正建設計畫

第 1 頁，共 5 頁

文件名稱	頁次/圖號	廠商 提送內容	審查意見	廠商處理情形	複核
第 1 次修正 建設計畫			本司無意見。	敬悉。	經電子郵件確認， 無意見。

審查單位：總務司

交通部  
委託廠商辦理案件審查意見表

計畫/工程名稱：「國道 1 號五股交流道增設北出及北入匝道改善工程」第 1 次修正建設計畫

第 2 頁，共 5 頁

文件名稱	頁次/圖號	廠商 提送內容	審查意見	廠商處理情形	複核
第 1 次修正 建設計畫			<p>一、 本案第三章有關總工程建造經費重新評估一節，請併同參考公共工程價格資料庫之價格後審慎考量並核實編列，以符市場需求；另同節中「承商利潤、保險及管理費」百分比由6%提高至8%，請補充說明其必要性。</p> <p>二、 本案用地取得作業請本部高速公路局積極協助地方政府與民眾溝通協調，尋求妥適方案，俾利計畫順利推動，以避免影響後續施工作業，造成計畫再次修正。</p>	<p>一、 本案工程建造經費之編列內容均參考公共工程價格資料庫價格審慎核實編列。</p> <p>1. 有關承包商利潤、保險及管理費受工程規模、工程困難度等風險成本影響，亦與人力、原物料供應等皆有關聯，非單以百分比可衡量廠商利潤等之合理性。</p> <p>2. 本局近期相關計畫於陳報審議時，行政院公共工程委員會均提醒所編之「承商利潤、保險及管理費」採6%編列略有偏低，請酌予調整。</p> <p>3. 經本局評估後，未來如工程屬施工交通維持困難度高、施工風險大之工程，為使預算編列保有彈性，並增加該工程於市場上的競爭條件，爾後「承商利潤、保險及管理費」以8%編列。</p> <p>二、 本局已配合新北市政府積極辦理。</p>	經電子郵件確認，無意見。

審查單位：會計處

**交通部**  
**委託廠商辦理案件審查意見表**

計畫/工程名稱：「國道 1 號五股交流道增設北出及北入匝道改善工程」第 1 次修正建設計畫

第 3 頁，共 5 頁

文件名稱	頁次/圖號	廠商 提送內容	審查意見	廠商處理情形	複核
第 1 次修正 建設計畫			<p>一、對於報告書1.3工程內容圖1.3-1工程範圍，建議補充原增設北入、北出匝道方案示意圖，並於第二章環境變遷檢討中補充變更方案示意圖，俾呈現本次修正計畫變更內容。</p> <p>二、有關報告書第六章修正目標內文完全空白，建議可參考原核定建設計畫，補充說明修正計畫之績效指標、衡量標準及目標值，以符合行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點規定。</p> <p>三、高公局110.6.3陳報公文說明四、(二)工期延後至115年底完成，對照修正計畫書 P. 7-1、P. 8-1、P. 9-1 皆呈現為115年10月，稍有落差，建議釐清修正。</p> <p>四、報告書部分章節內容嚴重缺漏(第二章~第六章)，建議高公局後續強化相關品管作業。</p>	<p>一、遵照辦理，已補充原增設北入、北出匝道方案示意圖及變更方案示意圖，惟本次變更方案僅針對橋梁垮徑重新配置，道路線形並無調整，詳見圖1.3-2及圖2-1。</p> <p>二、本次修正建設計畫係因應物價上漲及配合民眾陳情調整設計內容，並配合新北市政府用地取得作業遞延一併調整期程。因目標與原建設計畫核定內容一致並無修正，故不針對績效指標、衡量標準及目標值進行修正，請諒察。</p> <p>三、本次修正期程為115年10月完工，詳如圖 3-1 修正建設計畫建設期程表。</p> <p>四、深以為歉，後續統一加強報告書圖品質。</p>	經電子郵件確認，無意見。

審查單位：運輸研究所

局表 05010A  
版本：3 (107.07)

交通部  
委託廠商辦理案件審查意見表

計畫/工程名稱：「國道 1 號五股交流道增設北出及北入匝道改善工程」第 1 次修正建設計畫

第 4 頁，共 5 頁

文件名稱	頁次/圖號	廠商 提送內容	審查意見	廠商處理情形	複核
第 1 次修正 建設計畫			旨案因物價上漲及用地取得延宕等因素，致需辦理經費及期程修正，爰本局無意見。	敬悉。	經電子郵件確認，無意見。

審查單位：公路總局



**交通部**  
**委託廠商辦理案件審查意見表**

計畫/工程名稱：「國道 1 號五股交流道增設北出及北入匝道改善工程」第 1 次修正建設計畫

第 5 頁，共 5 頁

文件名稱	頁次/圖號	廠商 提送內容	審查意見	廠商處理情形	複核
建設計畫	建設計畫		<p>一、P3-1 有關本計畫因應民眾陳情調整 SP05 墩柱位置致需增加經費約 0.74 億元一節，建請補充詳細橋梁變更前後經費比較並附圖說明。</p> <p>二、本計畫因用地取得影響致預計修正為 111 年第 4 季發包，考量現階段疫情處於各國陸續解封時期，各項物價波動劇烈，現階段估算經費不易，建議可俟疫情影響趨緩物價平穩後，再適時提報建設計畫修正，以避免日後尚須再次修正計畫。</p> <p>三、考量修正計畫若涉及期程延宕或經費增加者，應敘明理由、權責及因應措施，且另為落實行政院函有關加速推動本案及注意交通維持降低當地交通衝擊等指示，施工時宜採分區分階段交維，爰建請就院函指示事項研提專章說明辦理之原則，並考慮採提前發包分階段先行施作無用地問題之路段，以求早日完工。</p>	<p>一、遵照辦理，業補充相關內容，詳見第 3 章需求重新評估。</p> <p>二、本工程招標期程係配合新北市政府用地交付時程辦理，因近期工程招標不易、招標期程甚長，目前新北市政府刻趕辦用地作業將分為非都市及都市土地分批交付，局部用地可提前至 111 年中交付，為無縫接軌施工，本局預計於 110 年底辦理工程招標。現況因國內缺工與鋼材物價大漲，原工程預備費已不足支應，恐無法順利招標，爰辦理本建設計畫修正。</p> <p>三、有關修正計畫涉及期程延宕或經費增加之相關緣由、權責及因應措施於附錄之附表二、三均詳細說明。另有關行政院函示加速推動本案及注意交通維持降低當地交通衝擊等項，本局於細部設計階段均詳細考量。儘量在不影響既有交通運作下辦理施工，期即早完工提供服務。</p>	

審查單位：路政司

# 附錄三

## 第二次修正建設計畫 交通部審查意見回覆

交通部  
委託廠商辦理案件審查意見表

計畫/工程名稱：「國道 1 號五股交流道增設北出及北入匝道改善工程」第 2 次修正建設計畫

第 1 頁，共 6 頁

題號	審查意見	處理情形	複核
路政司			
一	依高速公路局來函所述，本案已四次招標均為無廠商投標而流標，該局評估流標原因主要有近期工程推案量大、營造業缺工、大宗物料上漲、鋼結構供應不足、交通維持困難等因素，致已無餘裕費用可支應招標作業，考量現階段國內外環境受疫情及戰爭影響，相關干擾因素或屬短期現象，在營造業施工量能不足之情形下，一味大幅調高工程經費似非正辦，建請高速公路局於辦理修正計畫同時，併行研議適當之發包時機及策略。	遵照辦理，本案工程雖招標迄今均流標，因五股交流道壅塞亟待改善，為儘早完成工程招標後施工，爰本局積極辦理工程招標作業，於第 1 次修正建設計畫核定額度內先挪移間接費用以支應工程招標。另考量營造業缺工、大宗物料上漲、鋼結構供應不足等情形內雖屬短期現象，惟影響本案招標作業甚鉅，為及早因應後續招標作業所需，爰辦理本次修正事宜。後續本局將適時研議適當之發包時機及策略。	經電子郵件確認無意見。
二	考量以往政府常以增加公共建設投資之方式活絡民間經濟活動，高速公路局近年來所推動之計畫亦較以往大幅增加，然本次受疫情影響，加諸國內營建量能飽和、物價飆漲，該局各工程均受影響經費大幅增加，亦將加重政府財政負擔，鑒於以往該局送國發會審議案件多被要求排列優先順序，並檢討國道基金運作情形等，建請該局預為因應。	遵照辦理，國道基金財務計畫係以整體國道路網之財務收支為基礎，以達到國道營運「以路建路，以路養路」政策之施政目標。整體國道路網係屬延續性公共建設計畫，鑒於國道興建、維護與營運管理需著眼於社會大眾之公共需要及達成公共服務之任務目標，考量均衡區域發展並配合國家長期發展需要，國道基金常需納入重大新建國道建設或進行量體改善與擴增。為落實永續經營理念及持續相關各項建設的興建，確保基金長期穩定運作。後續本局將適時合理檢討國道基金運作情形。	經電子郵件確認無意見。

審查單位：交通部

# 交通部 委託廠商辦理案件審查意見表

計畫/工程名稱：「國道 1 號五股交流道增設北出及北入匝道改善工程」第 2 次修正建設計畫

第 2 頁，共 6 頁

題號	審查意見	處理情形	複核
三	另查 P8-1，本案原計畫經費 20.38 億元、效益益本比 1.47，第 1 次修正計畫經費 24.62 億元、效益益本比 1.13，本次所提第 2 次修正計畫經費增至 36.82 億元，惟其效益益本比仍達 1.07，宜請確認。	<ol style="list-style-type: none"> <li>經分析，第 2 次修正計畫路網總旅行時間節省為 1,562 PCU-小時/日，原計畫與第 1 次修正計畫路網總旅行時間節省為 1,112 PCU-小時/日；由於網總旅行時間節省增加，造成旅行時間節省效益總效益(評估年其核計)由 62.95 億元增加為 90.49 億元，益本比經估算為 1.07。</li> <li>有關路網總旅行時間節省部分，本局為改善五股交流道之交通壅塞，除本計畫外，亦同步辦理「國道 1 號北上線泰山轉接道至五股交流道交織改善工程」解決泰山轉接道至五股交流道間交織、辦理「國道 1 號五股交流道北出往台 64 匝道拓寬改善工程」解決台 64 匝道容量不足造成回堵等 2 項工程(併入本案內一併辦理招標)。此三項工程完工後均可改善五股交流道交通運轉，並可互相提升改善效益，因此第 2 次修正計畫路網總旅行時間節省效益較高。</li> </ol>	經電子郵件確認無意見。
交通部總務司			
一	有關本部高速公路局函送「國道 1 號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」第 2 次修正建設計畫一案，本司無意見。	敬悉。	經電子郵件確認無意見。

審查單位：交通部

# 交通部 委託廠商辦理案件審查意見表

計畫/工程名稱：「國道 1 號五股交流道增設北出及北入匝道改善工程」第 2 次修正建設計畫

第 3 頁，共 6 頁

題號	審查意見	處理情形	複核
交通部會計處			
一	考量行政院甫於 110 年 10 月 5 日核定第 1 次修正計畫，本次修正後總經費由 24 億 6,200 萬元增為 36 億 8,224 萬元（增加 12 億 2,024 萬元，50%），宜請高公局備妥相關經費增加之說明，並請高公局積極辦理招標作業，俾利計畫順利推動，以避免影響後續施工作業，造成計畫再次修正。	遵照辦理，後續本局將積極辦理工程招標作業。	經電子郵件確認無意見。
二	1. 表 3-2「建設方案工程經費差異對照表」(P.3-3):「本次修正建設經費」貳、項次一至十三總計數與間接工程費合計不符。	1. 遵照辦理，業檢核修正 CH3 之表 3-2。	經電子郵件確認無意見。
	2. 表 7.2-1「建設計畫分年預算表(111 年幣值)」(P.7-2):項次七、其他間接費分年經費合計與總計不符。	2. 遵照辦理，業檢核修正 CH7 之表 7.2-1。	
	3. 表 7.2-2「建設計畫分年預算表(當年幣值)」(P.7-2):項次七、其他間接費及項次八、物價調整費分年經費合計與總計不符。	3. 遵照辦理，業檢核修正 CH7 之表 7.2-2。	

審查單位：交通部

# 交通部 委託廠商辦理案件審查意見表

計畫/工程名稱：「國道 1 號五股交流道增設北出及北入匝道改善工程」第 2 次修正建設計畫

第 4 頁，共 6 頁

題號	審查意見	處理情形	複核
交通部運輸研究所			
一	本工程第一次修正計畫甫於 110 年 10 月 5 日奉行政院核定，其中修正緣由包含近年國內缺工與鋼材物價大漲等因素，本（第二）次提報修正計畫緣由主要仍係缺工、大宗物料上漲、鋼結構供應不足等，且經洽該局表示本工程 111 年 5 月 24 日開標（資格標）仍無廠商投標。爰為求審慎周延，建請於本報告適當處補充第 1 次修正計畫核定迄今，相關大宗物料上漲及缺工情事。	遵照辦理，已補充第 1 次修正計畫核定迄今大宗物料上漲趨勢資料及缺工情形相關內容，詳見 CH3。	經電子郵件確認無意見。
二	報告書第三章需求重新評估：		
(一)	表 3-1 橋梁工程變更設計經費比較表，建請補充相關單價編列之日期，並補充表中所列相關大宗資材於此對應期間之物價變化情形。	遵照辦理，已補充相關單價編列之日期，詳見表 3-2。另已補充大宗資材於此對應期間之物價變化情形，詳見圖 3-1 及圖 3-2。	經電子郵件確認無意見。
(二)	有關交通及交維工程費用增加一節，主要因素係交維困難，建請補充說明是否有原規設廠商疏漏情形。	本工程於規劃設計期間多次邀集局內外單位就施工中之交通維持進行探討。因本工程係於交通量龐雜之新五路上施工，受施工中須維持道路通行、施工空間侷限及部分工項僅能夜間施工導致工率低等因素影響外，又受近期營造業缺工、大宗物料上漲等衝擊，以上原因致需增加交通及交維工程費用。	經電子郵件確認無意見。

審查單位：交通部



交通部  
委託廠商辦理案件審查意見表

計畫/工程名稱：「國道 1 號五股交流道增設北出及北入匝道改善工程」第 2 次修正建設計畫

第 5 頁，共 6 頁

題號	審查意見	處理情形	複核
(三)	本次間接工程費增加 ETC 工程費用，似非屬原核定範疇，建請補充說明需於本建設計畫辦理之必要性與合理性。	<ol style="list-style-type: none"><li>1. 本局另辦理「國道 1 號北上線泰山轉接道至五股交流道交織改善工程」(併入本工程內一併招標)，係將國 1 北上主線拓寬 1 車道改善調整為 7 車道（主線 4 車道、匝道 3 車道），期一併解決泰山轉接道至五股交流道間交織情形。</li><li>2. 因上述改善，於國道 1 號 33.9K 處之既有 ETC 門架（6 車道）須移設重新施作，因該門架鄰近五股交流道出口，爰納入本案內一併辦理。</li></ol>	經電子郵件確認無意見。
(四)	承商利潤、保險及管理費，規劃由原核定約 6%，第 1 次修正計畫約 8%，調升至 15%，建請補充近期發包案件之承商利潤、保險及管理費編列比例。	<ol style="list-style-type: none"><li>1. 承包商利潤、保險及管理費受工程規模、工程困難度等風險成本影響，亦與人力、原物料供應等皆相關聯。本局近期辦理多項工程標案屢屢流標，為增加市場競爭條件及廠商投標意願，於綜合考量工程流標次數、施工區位、規模、結構形式（鋼橋）、交維或施工難度高等因素及參考他機關案例下，本局訂有編列比例為 13~15%。</li><li>2. 本局近期招標案諸如「國道 1 號林口交流道改善工程」及「國道 1 號中豐交流道新建工程」等案均以 15% 編列。</li></ol>	經電子郵件確認無意見。

審查單位：交通部

# 交通部 委託廠商辦理案件審查意見表

計畫/工程名稱：「國道 1 號五股交流道增設北出及北入匝道改善工程」第 2 次修正建設計畫

第 6 頁，共 6 頁

題號	審查意見	處理情形	複核
(五)	考量本次係第 2 次提報修正，有關工期由 40 個月調整至 51 個月，建請補充細部說明，俾利強化其合理性。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 近期受疫情影響台商回流設廠營造業案量倍增達飽和、大型公共工程如火如荼推動等影響下，致缺工嚴重，市場難以招聘勞工或需提高工資。</li> <li>2. 本工程係於交通量龐雜之新五路上施工，受施工中須維持道路通行、施工空間侷限及部分工項僅能夜間施工導致工率低，於人力短缺及施工工率等不利條件情形下，工期需酌予增加。</li> </ol>	經電子郵件確認無意見。
三	報告書第六章修正目標，建請補充說明修正計畫之績效指標、衡量標準及目標值，以符合行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點規定。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本工程主要效益為改善五股交流道及周邊地區道路交通壅塞情形，以提升整體行車環境品質及用路人行車安全。</li> <li>2. 本次修正建設計畫主要係因應營造業缺工、大宗物料上漲及工程多次招標流標等影響下辦理之計畫總經費及期程調整。</li> <li>3. 因本次修正對建設計畫原核定目標並無修正，故績效指標、衡量標準及目標值等未重新評估，請諒察。</li> </ol>	經電子郵件確認無意見。
交通部公路總局			
一	高速公路局「國道 1 號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」第 2 次修正建設計畫案，因本次係調整計畫經費及期程，爰本局無意見。	敬悉。	經電子郵件確認無意見。
(以下空白)			

審查單位：交通部

附錄四

相關核准函文

## 行政院 函

地址：10058臺北市忠孝東路1段1號

傳真：02-33566784

聯絡人：姚辰安33566775

電子信箱：cayao@ey.gov.tw

受文者：交通部

發文日期：中華民國111年9月16日

發文字號：院臺交字第1110027756號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：所報「國道1號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」第2次修正建設計畫一案，勉予同意照辦。

說明：

一、復111年6月24日交路（一）字第1118000177號函。

二、下列事項，併請照辦：

（一）本案修正總經費為36.82億元（其中工程經費增加為31.94億元，仍由國道公路建設管理基金支應，另新北市政府負擔之用地費不變仍為4.88億元），至於計畫整體期程則調整至116年9月，另匝道則調整為以115年6月通車為目標。

（二）本案已歷經多次流標，應針對問題解決對症下藥。考量本路段工程施作交通維持不易，受後續交通維持計畫核定內容影響，工率降低且施工期程恐有不確定因素，以及近期鋼材報價波動性大，財務風險較高等，均可能影響廠商投標意願。為利本案工程後續順利發包，請貴部再行辦理招標時，研議於招標文件中納入俟交通維持計畫核定後，將一併重新檢討合理工期之相關條款，以及考量將鋼材（包含鋼筋及鋼構件等）與其他工項分開辦理採購之可行性。

（三）本案後續貴部應於確保工程安全與品質情況下，本摺

111/09/16~111/09/26



1110028334

節支出原則及本院公共工程委員會所提各相關單價編列相關意見，嚴格督導所屬積極辦理，工程發包前應再依當時市場行情檢核單價編列合理性，避免多次上網招標測試市場而仍一再流標，務求計畫確實依本次修正目標完成，以維用路人權益及早日發揮計畫之執行效益。

(四) 檢附有關機關（單位）意見彙整表1份，請卓參。

正本：交通部

副本：國家發展委員會、財政部、本院主計總處、本院公共工程委員會、新北市政府、國家發展委員會管制考核處(均含附件)

111/09/16  
10:10:09

檔 號：  
保存年限：

## 交通部 函

地址：100299臺北市仁愛路1段50號  
傳真：(02)2389-9887  
聯絡人：陳俊成  
電話：(02)2349-2198  
電子信箱：diexn@motc.gov.tw

受文者：交通部高速公路局

發文日期：中華民國111年9月20日  
發文字號：交路字第1110028334號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：如說明(1110028334-0-0.pdf、1110028334-0-1.docx)

主旨：所報「國道1號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程  
」第2次修正建設計畫一案，業奉行政院核復：「勉予同意  
照辦」及相關事項，轉請遵示辦理，請查照。

說明：依據行政院111年9月16日院臺交字第1110027756號函辦理  
。(影附原函全份)

正本：交通部高速公路局

副本：交通部運輸研究所、交通部公路總局、本部總務司、會計處



有關機關(單位)意見彙整表

機關(單位)	意見摘要
財政部	<p>一、 依交通部函陳，因近期公共工程及民間工程推案量大、營造業缺工及大宗物料上漲等因素影響，旨揭計畫調整經費及期程，總經費由第1次修正計畫經費新臺幣（下同）24億6,200萬元調增為36億8,224萬元，其中國道公路建設管理基金（下稱國道基金）負擔工程建造費31億9,424萬元，新北市政府負擔用地費及拆遷補償費4億8,800萬元；計畫期程延由原6年11個月修正調整為8年4個月，116年3月完工。考量旨揭計畫修正後各項評估指標仍具經濟可行性，且新北市政府負擔用地經費占修正後總經費比率達13%，尚符合「高速公路增設及改善交流道設置原則」規定，地方政府應全額負擔用地費並至少負擔12%以上之總建設經費（用地費及工程費合計），原則尊重，並請本摺節原則辦理。</p> <p>二、 鑑於國道基金截至本年5月底尚有未償債務逾1,501億元，旨揭計畫修正後，國道基金負擔工程建造費由19億7,400萬元調增至31億9,424萬元，增加12億2,024萬元，增幅達61.81%，勢加重財務負擔，宜請交通部就相關建設計畫審慎評估其受營造業缺工、大宗物料上漲等因素影響層面，妥慎規劃中長期財務收支，預為因應。</p>
行政院環境保護署	<p>一、 本案施工工期有變動，爰空氣污染防制費亦請於申請使用執照或工程驗收前，檢具相關文件，向當地直轄市、縣（市）主管機關申報調整其應繳納費額。</p> <p>二、 「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」已於110年10月18日修正發布，並於111年11月1日施行，其中多項應採行防制項目皆已提高防制比例（例如裸露區域、車行路徑、新增動態作業項目防制、一定規模工程應裝設監</p>

機關(單位)	意見摘要
	<p>測儀錶及攝錄影監視系統等)，請檢視本案工程實際狀況，依「加強公共工程空氣污染及噪音防制管理要點」確認各項污染防制設施量能是否足夠。</p> <p>三、為配合國家政策暨本署110年2月2日修正「開發行為環境影響評估作業準則」第19條規定，倘施工項目符合再生粒料用途者，應評估優先使用再生粒料替代工程材料。爰本案倘符合前揭規定範疇，建議納入使用一定比例之焚化再生粒料，並符合公共工程委員會相關施工綱要有關道路級配、基地填築、路堤填築或控制性低強度回填材料規範及本署「垃圾焚化廠焚化底渣再利用管理方式」規定辦理。</p>
行政院公共工程委員會	<p>一、計畫期程部分，本(第2)次修正建設計畫116年9月完工(主係施工期，由40個月延長為51個月，增加11個月)一節：</p> <p>(一)高公局考量本工程施工及交通維持困難度高等因素，酌予放寬施工期為51個月，本會原則尊重。</p> <p>(二)請交通部後續施工期間積極妥與新北市政府橫向溝通，以期對當地民眾之通行影響降至最低。另本案增設匝道仍以115年6月通車為目標，後續請高公局積極趕辦。</p> <p>二、本(第2)次修正計畫總工程經費較前(第1)次修正計畫調漲約12.2億元一節，提供意見如下：</p> <p>(一)「鋼橋，ASTM A709 GR. 50」之單價編列每噸由7.6萬元調整為13.69萬元，經洽高公局瞭解，該局考量本項單價係人機料組成，且確有地緣特殊性、交通急迫性及橋型除上構為鋼箱型梁外，下構亦為鋼橋墩等因素，爰其參考鐵道局已決標案例及自行訪價資訊，做出本次調增經費，本會予以尊重。惟本工項恐涉及鋼構廠生</p>



機關(單位)	意見摘要
	<p>產量能與產線調整等情事，爰提供本會111年6月27日工程技字第1110200685號函，提醒交通部辦理之公共工程若有鋼料供需問題可洽經濟部工業局及台灣鋼鐵工業同業公會共同成立之供需平台予以協助。</p> <p>(二)「竹節鋼筋，SD420W」之單價由每噸3.3萬元調整為3.8萬元，經查111年5月至7月之本項個別指數已逐漸下降，且111年7月大宗資材「產品，鋼筋，SD420W，熱軋」已由4月之2.6萬元下降至2.15萬元，爰請交通部檢討。</p> <p>(三)「混凝土，280kgf/cm<sup>2</sup>及350kgf/cm<sup>2</sup>」之單價每立方公尺分別由2,800元調增至3,800元、3,000元調增至3,750元，經檢視6月大宗資材「產品，預拌混凝土材料費，280kgf/cm<sup>2</sup>」為2,923元、「產品，預拌混凝土材料費，350kgf/cm<sup>2</sup>」為3,090元；又本工項單價亦高於高公局近期所送類案，爰請交通部檢討。</p> <p>(四)承商利潤保險及管理費：高公局考量110年4月後工程發包更加困難，又因應缺工現象、物價大漲，再考量工程規模、困難度及高速公路施工風險高等因素，為增加廠商投標意願及市場競爭條件，爰該局將所定比例由8%調增至15%，本會尊重交通部比例調增作法。</p> <p>(五)ETC 工程費：配合五股交流道出口拓寬為三車道既有 ETC 門架需拓建，增加工程費用0.2億元，經洽高公局已同意配合納入工程預備費調整支應，已無本新增工項。</p> <p>三、發包前應務實檢核當時市場行情，如已評估可能流標，建議應提早採取相關作業，避免期程延誤：工程發包前應再依當時市場行情檢核單價編列合理性，避免多次上網招標測試市場而仍一再流標，而應提早辦理修正計畫較為妥適。</p>
行政院主計	一、旨揭計畫因原物料價格上漲、公共工程及民

機關(單位)	意見摘要
總處	<p>間工程推案量大及營造業缺工缺料等因素，須調增原物料價格及提高廠商利潤，致工程建造經費增加為31.94億元，較第1次修正後工程建造經費19.74億元，增加12.2億元，增幅達62%，是否合理？事涉工程專業，請參酌行政院公共工程委員會意見辦理。</p> <p>二、旨揭計畫109年6月經行政院核定，迄今2年即辦理2次計畫修正，工程建造經費較原核定計畫增加16.44億元並展延期程2年。考量國道公路建設管理基金截至111年5月底長短期債務餘額逾1,500億元待清償，為避免不斷增加經費加重基金財務負擔，爰請交通部積極辦理，並依計畫進度確實執行。</p>
新北市政府	<p>依土地徵收條例第9條規定略以：「…有下列情形之一者，原土地所有權人得於徵收公告之日起20年內，向該管直轄市或縣（市）主管機關申請照原徵收補償價額收回其土地，…：一、徵收補償費發給完竣屆滿3年，未依徵收計畫開始使用者。…四、第1項第1款所稱開始使用，指興辦事業之主體工程動工。…」因本案徵收補償完竣日期為110年12月28日，是主體工程至遲應於113年12月29日前動工。</p>
國家發展委員會(經濟發展處、管 制考核處)	<p>(經濟發展處)</p> <p>一、經濟效益部分</p> <p>(一)本案交通部估算經濟益本比為1.07，略大於1，尚具經濟可行性，惟低於第1次修正計畫之經濟益本比1.13(計畫書第7-10頁)。</p> <p>(二)本次修正主要為經費需求的調整，且計畫書所列相關基本假設內容皆與原計畫相同，惟經檢視表7.3-6建設方案成本效益流量推估表(計畫書第7-9、7-10頁)，旅行時間節省效益為90.49億元，較前次修正計畫大幅上升27.54億元，似不合理，建請交通部說明。</p> <p>(三)本案旅行時間節省效益係以國1交通量之車種組成形態估算，依據表7.3-1「每一客車當量</p>

機關(單位)	意見摘要
	<p>(PCU)單位時間價值表」，本案之受益車種包含大客車，惟與表7.3-2「每一小客車當量(PCU)行車成本推估表」所列車種型態不一致(計畫書第7-7頁)，考量實務上道路改善應亦有助於大客車之行駛成本節省，建請交通部再行評估納入。</p> <p>二、經費部分</p> <p>(一)本計畫國道基金負擔31.94億元，較原計畫19.74億元，負擔增加超過6成。經查截至111年6月30日止，國道公路建設管理基金長期債務達1,410億元，且刻正支應多項計畫，舉如：國道4號臺中環線豐原潭子段計畫、國道2號大園交流道至台15線新闢高速公路工程等，建請交通部宜衡酌基金財務狀況及各項計畫優先順序，依序推動，以減輕基金財務負擔，俾利永續經營。</p> <p>(二)本案為行政院管控之重大計畫，依據110年10月5日行政院函示，應於確保工程安全與品質情況下，本摺節支出原則嚴格督導所屬積極辦理，建請交通部宜積極管控工程進度，並強化管考追蹤機制，俾利本案如期如質完成。</p> <p>(管制考核處)</p> <p>一、 本案修正計畫係因近期市場原物料漲幅、缺工及計畫範圍交通量大施工空間侷限施工工率低，歷經5次招標均流標，需辦理經費(原24.62億元修正為36.82億元)及期程(原至115年10月修正為116年9月)調整，本處原則尊重。</p> <p>二、 另本計畫新北市政府辦理用地取得，受先前民眾陳抗致都市計畫變更、公聽會等相關作業期程延誤，須延至111年9月始可完成交付高公局施工，請交通部高公局適時協助地方政府與民眾溝通協調，俾利計畫順利推動。</p>

正本

# 路政司

## 行政院 函

機關地址：10058臺北市忠孝東路1段1號  
傳真：02-33566784  
聯絡人：姚辰安33566775  
電子信箱：cayao@ey.gov.tw

10052

臺北市仁愛路1段50號

受文者：交通部

發文日期：中華民國109年6月23日  
發文字號：院臺交字第1090014560號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：如文

主旨：所報「國道1號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」建設計畫一案，准予依核定本辦理。

說明：

一、復109年3月16日交路（一）字第1098000021號函。

二、下列事項，併請照辦：

- （一）本計畫後續請協同新北市政府及早規劃用地取得，以縮短期程；並請督導所屬加速推動本案，增設匝道以113年中通車為目標。
- （二）本案交流道及主要聯絡道所在區位係負擔五股、泰山及新莊地區主要交通動線，且交流道每日進出車流量逾10萬輛，爰後續於施工期間，應特別注意交通維持、管線遷移及降低當地交通衝擊等議題，以維用路人權益。
- （三）有關本計畫工程經費來源，由國道公路建設管理基金全額支應，中央公務預算不予撥補。

三、檢附旨揭建設計畫（核定本）1份。

正本：交通部

副本：國家發展委員會、財政部、本院主計總處、本院公共工程委員會(均無附件)

院長 蘇貞昌

## 行政院公共工程委員會 函

地址：11010 臺北市信義區松仁路3號9樓  
承辦人：林宜楷  
聯絡電話：02-87897667  
傳真：02-87897674  
E-mail：ekllin@mail.pcc.gov.tw

受文者：交通部

發文日期：中華民國109年11月13日  
發文字號：工程技字第1090025946號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：

主旨：有關貴部所送「國道1號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」及代辦「新五路拓寬工程」之基本設計報告案，本會意見詳如說明，請查照。

說明：

- 一、復貴部109年10月16日交路(一)字第1098000204號函。
- 二、本會意見如下：

(一)經檢視本案基本設計報告書，有關「國道1號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」之總工程建造經費約為15.45億元，經本會請主辦機關釐清後，其續就「混凝土，80kgf/cm<sup>2</sup>」、「竹節鋼筋，SD420W」、「橋面伸縮縫，B級，10cm」等工項單價予以酌減、增列棄土處理費及工程預備費調減，併予重新計算間接工程成本等，共計減列8,422萬6,066元。經參酌相關資訊，本案同意核列總工程建造經費14億6,116萬元。

(二)有關「新五路拓寬工程」之工程建造經費約為1.15億元，為新北市政府委請貴部所屬高速公路局代辦工程，經費來源為該府預算，因未屬「政府公共工程計畫與經費

審議作業要點」第6點之規定範圍，爰本會未予審議，併予敘明。

- (三)經檢視本案用地取得預計於110年底完成，建議貴部應積極與新北市政府妥為協商並規劃施工階段之配合事項，以避免用地問題影響施工工期。
- (四)另交通動線規劃部分，請貴部與新北市政府後續積極協調，應藉由都市計畫整體開發時，一併檢討新五路兩側房屋與巷道出入交通整流，以徹底改善該區道路服務水準。
- (五)本案有編列瀝青混凝土刨除工項，爰請主辦機關依本會108年7月26日工程技字第1080200799號函，於後續辦理工程細部設計時，就瀝青混凝土刨除料要求設計單位多元運用、能用先用(其再生利用用途包括作為AC原料或工程填方材料)，可使用之工項及數量(或摻用比率)並應載明於工程設計書圖中。
- (六)請依行政院108年12月12日院授主預字第1080102995號函修正之「各機關單位預算執行要點」第16點第2項規定略以：「各機關辦理各項公共工程及房屋建築計畫，應自設定建造標準時，即審酌其工程定位及功能，對應提出妥適之建造標準，並從預算編列、設計、施工、監造到驗收各階段，均依所設定之建造標準落實執行，以有效運用政府預算」辦理。
- (七)其他建議事項，請查察本會訂定之「基本設計審議通案事項」(公布於本會網站<http://www.pcc.gov.tw>工程技術>公共工程經費審議>工程計畫審議>基本設計審議通

案事項)。

正本：交通部

副本：行政院交通環境資源處、國家發展委員會、行政院主計總處

電子公文  
2020/11/13  
17:48:01  
交換章

裝

訂

線

檔 號：

保存年限：

## 行政院環境保護署 函

地址：10042 臺北市中正區中華路1段83號

聯絡人：黃珮瑜

電話：(02)23117722#2745

傳真：(02)23312958

電子信箱：pyhuang@epa.gov.tw

受文者：交通部高速公路局

發文日期：中華民國109年12月28日

發文字號：環署綜字第1090108155號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：所送「中山高速公路汐止五股段高架拓寬工程環境說明書  
環境影響差異分析報告（五股交流道增設北出及北入匝道  
）」定稿本，已予備查，請查照。

說明：

- 一、依據貴局109年12月14日規字第1090029509號函辦理。
- 二、本案變更內容倘涉及其他相關法令規定應予核發許可事項，請貴局另依相關主管機關規定辦理。

正本：交通部高速公路局

副本：電子公文章  
2020/12/28  
10:22:16



正本

檔 號：  
保存年限：

## 新北市政府環境保護局 函

地址：22065新北市板橋區民族路57號  
承辦人：黃婉如  
電話：(02)29532111 分機4105  
傳真：(02)29558190  
電子信箱：a13275@ntpc.gov.tw



23847

新北市樹林區樹新路40-7號6樓

受文者：新北市政府新建工程處

發文日期：中華民國110年5月18日  
發文字號：新北環規字第1100917892號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：備查資料

主旨：所送「新北市特二號道路工程環境影響說明書申請備查內容  
(配合國道1號五股交流道新設北入高架匝道開設銜接口)」  
案，予以備查，請查照。

說明：

- 一、依據貴處110年3月24日新北新地字第1105141435號、110年4月8日新北新地字第1105143543號暨110年5月12日新北新地字第1105148716號函辦理。
- 二、旨述變更內容係於特二號道路里程約4K+815~5K+025處開設銜接口，供五股交流道新設北入匝道銜接，並未增加特二號道路整體開發規模，工程及各項環境影響評估承諾事項皆由交通部高速公路局(以下簡稱高公局)辦理，開發單位未進行任何工程。
- 三、旨案係因係配合高公局「中山高速公路汐止五股段高架拓寬工程環境影響說明書-環境影響差異分析報告(五股交流道增設北出及北入匝道)」核定內容辦理，且前經行政院環境保護署109年12月28日環署綜字第1090108155號函備查在案。綜上，符合環境影響評估法施行細則第36條第2項第7款規定：「其他經主管機關認定未涉及環境保護事項或變更內容對環境品質維護不生負面影響」。



機關收文 110/05/19



1105149834



四、後續請依環境影響評估書件所載內容及審查結論，切實執行。

正本：新北市政府新建工程處

副本：新北市政府工務局、新北市政府交通局、交通部公路總局第一區養護工程處  
、新北市政府環境保護局綜合規劃科(均含附件)

局長程大維



## 附錄五

### SP05 墩柱影響研商解決方案函文

新北市政府新建工程處 函

地址：23847新北市樹林區樹新路40之7號5樓  
承辦人：吳重養  
電話：(02)86871266 分機5209  
傳真：(02)86871550  
電子信箱：AJ1766@ntpc.gov.tw

受文者：林同棧工程顧問股份有限公司

發文日期：中華民國110年4月16日  
發文字號：新北新地字第1105144844號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：如主旨（請至附件下載區([https://doc2-attach.ntpc.gov.tw/ntpc\\_sodatt/](https://doc2-attach.ntpc.gov.tw/ntpc_sodatt/))  
下載檔案，共有1個附件，驗證碼：256CVU2BJ）

主旨：檢送本處110年4月15日辦理有關「國道1號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」工程範圍內之泰山輪胎行前SP05墩柱影響研商解決方案會勘紀錄1份，請查照。

說明：依據本處110年4月8日新北新地字第1105143445號會勘通知單辦理。

正本：鍾秀娘、交通部高速公路局、林同棧工程顧問股份有限公司  
副本：



本案依分層負責規定授權業務主管決行

有關「國道1號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」  
工程範圍內之泰山輪胎行前 SP05 墩柱影響研商解決方案

會勘紀錄

壹、會勘時間：110年4月15日（星期四）上午10時整

貳、會勘地點：新北市泰山區楓江路107號前

參、主辦單位：新北市政府新建工程處

肆、召集人(主席)：李科長方谷

李方谷

記錄：吳重養

伍、出席單位及代表：

出席單位	職稱	簽名	聯絡電話
鍾秀娘		鍾秀娘	
交通部高速公路局		何雁群 李良辰	
林同棧工程顧問 股份有限公司		吳大福	
新北市政府新建工程處		吳重養 黃志嘉	

陸、 本案緣由：

依據鍾秀娘於本府於110年3月30日召開「國道1號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程」案第1次公聽會上提出之陳情事項，希望能藉由調整其泰山輪胎行門前之SP05墩柱位置，以保留出入口原有寬度，爰辦理本次會勘研商該SP05墩柱影響解決方案。

柒、 業務單位說明：

- 一、 鍾女士希望SP05墩柱能否藉由往新五路側調整方式以儘量減少對其工作區域及居住的影響。
- 二、 若上述意見無法成就，希望高公局盡力研擬其他方案以降低對於本案地主工作權的影響。

捌、 各單位意見：

一、 鍾秀娘：

- (一)、我們的土地跟房子已因歷次徵收剩下最後這個部分，希望留給一條可以維持生計的路。
- (二)、希望能調整墩柱位置，請不要影響我們的工作區域，讓我們能有經濟來源以保有生計，如果墩柱調整真的會無法避免影響居住空間的話，也請儘可能保留居住空間，讓我們在整體開發到來前能有緩衝空間以安排後續生計。

二、 交通部高速公路局：

- (一)、因本案工程需考量施工中及完工後維持新五路既有車道數，故目前SP05墩柱位置如果要往新五路側橫向調整，將影響交通之運轉效能，此方法不可行。
- (二)、我們會嘗試去調整墩柱位置，以儘量減少對陳情人的影響去努力，惟仍需視後續設計檢核的結果才能確定可調整的空間為何。

玖、 會議結論：

- 一、 SP05墩柱如往新五路側調整，將影響後續新五路交通運轉致不可行，故請高公局以沿建物前後方向調整來評估。
- 二、 SP05墩柱調整，請以不影響工作區域及辦公室為原則，儘可能降低對輪胎行生計影響；請併同施工法及施工動線考量，務請朝最低拆遷量為



考量，以避免影響其居所過鉅。

- 三、請高公局儘量於1個月內提出評估結果，屆時務必向陳情人清楚說明影響範圍與位置，必要時請以現場放樣為輔助。

附表一

中長程個案計畫自評檢核表





附表一

中長程個案計畫自評檢核表

檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
1、計畫書格式	(1)計畫內容應包括項目是否均已填列(「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」(以下簡稱編審要點)第 5 點、第 10 點)	V		V		(1) 已包含計畫內容項目。 (2) 本案為新興計畫。
	(2)延續性計畫是否辦理前期計畫執行成效評估，並提出總結評估報告(編審要點第 5 點、第 13 點)		V		V	
	(3)是否本於提高自償之精神提具相關財務策略規劃檢核表？並依據各類審查作業規定提具相關書件	V		V		
2、民間參與可行性評估	是否填寫「促參預評估檢核表」評估(依「公共建設促參預評估機制」)	V		V		本案為既有交流道增設匝道工程，計畫範圍周遭缺乏可供民間做附屬事業開發或土地開發之腹地，難以透過其他方式挹注財務效益，故不建議採民間參與方式執行。
3、經濟及財務效益評估	(1)是否研提選擇及替代方案之成本效益分析報告(「預算法」第 34 條)	V		V		(1) 將於基本設計階段辦理替選方案。另成本效益分析請詳報告書6.2節。 (2) 財務計畫請詳 7.2 節。
	(2)是否研提完整財務計畫	V		V		
4、財源籌措及資金運用	(1)經費需求合理性(經費估算依據如單價、數量等計算內容)	V		V		(1) 經費估算說明請詳報告5.3-5.4節。 (2) 經費負擔由公路法，由中央負擔，先以國道基金100%編列。
	(2)資金籌措：本於提高自償之精神，將影響區域進行整合規劃，並將外部效益內部化		V		V	



檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
	(3)經費負擔原則： a.中央主辦計畫：中央主管相關法令規定 b.補助型計畫：中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法、本於提高自償之精神所擬訂各類審查及補助規定	V		V		(3) 分年資金需求請詳 5.4 節。 (4) 經資比未超過 1:2。 (5) 先由國道基金 100% 支應。
	(4)年度預算之安排及能量估算：所需經費能否於中程歲出概算額度內容納加以檢討，如無法納編者，應檢討調減一定比率之舊有經費支應；如仍有不敷，須檢附以前年度預算執行、檢討不經濟支出及自行檢討調整結果等經費審查之相關文件	V		V		
	(5)經資比 1:2(「政府公共建設計畫先期作業實施要點」第 2 點)		V		V	
	(6)屬具自償性者，是否透過基金協助資金調度	V		V		
5、人力運用	(1)能否運用現有人力辦理	V		V		目前高公局人力可支應計畫推動。
	(2)擬請增人力者，是否檢附下列資料： a.現有人力運用情形 b.計畫結束後，請增人力之處理原則 c.請增人力之類別及進用方式 d.請增人力之經費來源		V		V	
6、營運管理計畫	是否具務實及合理性(或能否落實營運)	V		V		營運階段可由高公局中分局人力支應執行。
7、土地取得	(1)能否優先使用公有閒置土地房舍	V		V		建議方案新增用地為都市計畫區之農業區，無特定農業區及原住民族保留地。
	(2)屬補助型計畫，補助方式是否符合規定(中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法第 10 條)		V		V	
	(3)計畫中是否涉及徵收或區段徵收特定農業區之農牧用地		V		V	



檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
	(4)是否符合土地徵收條例第 3 條之 1 及土地徵收條例施行細則第 2 條之 1 規定	√		√		
	(5)若涉及原住民族保留地開發利用者，是否依原住民族基本法第 21 條規定辦理		√		√	
8、風險管理	是否對計畫內容進行風險管理	√		√		請詳第八章
9、環境影響分析 (環境政策評估)	是否須辦理環境影響評估	√		√		中山高速公路汐止五股段高架拓寬工程環境說明書環境影響差異分析報告（五股交流道增設北出及北入匝道）已於 109 年 12 月 28 日經環保署環署綜字第 1090108155 號函備查。 新北市特二號道路工程環境影響說明書申請備查內容（配合國道 1 號五股交流道新設北入高架匝道開設銜接缺口）已於 110 年 5 月 18 日經新北市政府環保局新北環規字第 1100917892 號函備查。
10、性別影響評估	是否填具性別影響評估檢視表	√		√		請詳第八章，附表三
11、無障礙及通用設計影響評估	是否考量無障礙環境，參考建築及活動空間相關規範辦理		√		√	本案為系統交流道之可行性研究，無涉及無障礙及通用設計。
12、高齡社會影響評估	是否考量高齡者友善措施，參考 WHO「高齡友善城市指南」相關規定辦理		√		√	本案為既有交流道增設匝道之規劃，無涉及高齡友善設施。
13、涉及空間規劃者	是否檢附計畫範圍具座標之向量圖檔		√		√	本案為既有交流道增設匝道之規劃，無涉及空間規劃。



檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
14、涉及政府辦公廳舍興建購置者	是否納入積極活化閒置資產及引進民間資源共同開發之理念		V		V	本案為既有交流道增設匝道之規劃，無涉及政府辦公廳舍興建購置。
15、跨機關協商	(1)涉及跨部會或地方權責及財務分攤，是否進行跨機關協商		V		V	以國道基金 100%支應，無須協商。
	(2)是否檢附相關協商文書資料		V		V	
16、依碳中和概念優先選列節能減碳指標	(1)是否以二氧化碳之減量為節能減碳指標，並設定減量目標	V		V		請見本評估附件。
	(2)是否規劃採用綠建築或其他節能減碳措施	V		V		
	(3)是否檢附相關說明文件	V		V		
17、資通安全防護規劃	資訊系統是否辦理資通安全防護規劃		V		V	

主辦機關核章：承辦人

工程員江滙森

單位主管

設計科長林佳煜

首長

高速公路局長趙興華

組長林生發

主管部會核章：研考主管

主任秘書陳進生(甲)

會計主管

會計處長張信一(乙四)

首長

部長林佳龍(丙)

## 附表二

# 交通部重大工程建設計畫執行單位 管控機制自主檢查表



附表二

交通部重大工程建設計畫執行單位管控機制自主檢查表

計畫名稱：國道 1 號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程

標案名稱：國道 1 號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程

自主檢查項目		內容	依據文號	核定單位
核定計畫總經費		用地取得及拆遷補償費為 4.88 億元，總工程建造經費為 19.74 億元，計畫總經費為 24.62 億元。	110 年 10 月 5 日院臺交字第 1100030522 號函	行政院
核定計畫期程		預定於 112 年初開工，115 年 4 月完工，建設期程規劃至 115 年 10 月。		
契約變更	本次變更理由	近期公共工程推案量大、營造業缺工、大宗物料上漲、鋼結構供應不足及本案交通維持困難度高、承包商利潤過低等因素，導致本工程於 110 年 10 月起迄今歷經五次招標均流標		
	本次變更項目及內容	變更計畫總經費及期程		
	本次變更經費及其來源	增列 12.20 億元，以國道基金支應		
	本次變更前預估實需計畫總經費	24.62 億元		
	本次變更前預估計畫完成期程	115 年 4 月完工，建設期程至 115 年 10 月		
	本標案變更前所需經費（含間接費用）	24.62 億元		
	本標案變更後增加之工期	招標作業延長 11 個月，施工工期延長 11 個月，建設期程延至 116 年 9 月		
	本次變更後增加之工期	增列 11 個月		
	本次變更後預估實需計畫總經費（含後續需變更但尚未提出者）	36.82 億元		
	本次變更後預估計畫完成期程	116 年 9 月		
本次變更後預估實需計畫總經費超過原核定計畫總經費或計畫完成期程超過原核定計畫期程之因應措施		修正建設計畫期程及變更計畫總經費		



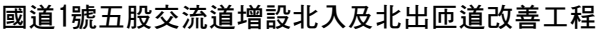
填表人： 科長/複核  單位主管/機關首長  

- 一、依據行政院 99 年 8 月 18 日院臺交字第 0990045753 號函示，為針對本局計畫流程、時程、機關與人員等建立預警與明確責任歸屬之控管機制，本局所屬工程處於辦理各項經行政院核定計畫之發包或契約變更作業時(含技術服務及工程)，應填報此表格並列入各機關標準作業程序（SOP 或 ISO）中。
- 二、上述表格填報後若有「預估實需計畫總經費超過原核定計畫總經費」或「預估計畫完成期程超過原核定計畫期程」之情形時，應依規定循序提報修正計畫；有關填表人及各級長官簽核欄位，請依實需調整。
- 三、「規劃、設計、施工及監造（含委託）」之責任歸屬請依技師法、政府採購法及契約規定辦理；若公務員怠惰卸責，涉及違失「行政」責任者，則依公務人員考績法、交通事業人員考成條例及各機關職員獎懲標準辦理。

### 附表三

## 交通部重大工程建設計畫主辦機關 關管控機制責任歸屬表





附表三

## 交通部重大工程建設計畫主辦機關管控機制責任歸屬表

計畫名稱：國道1號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程	填表日期：111年4月18日
-----------------------------	----------------

提報問題類別	項次	可能造成修正原因	管控因素			責任歸屬 (勾選後填列原因)						原因	策進作為	懲處依據		建議懲處作為	備註
			可控	未能	其他	規劃	設計	施工	監造	行政	其他			(1)	(2)		
(一) 期程展延	1	於規劃及設計階段，可行性評估、規劃設計報告或計畫提報，其內容考量未能周全。	本次計畫修正不包括此項因素，爰此項不適用														
	2	地方政府無法即時配合提供執行計畫之工程用地，或是辦理都市變更、申請計畫樁位及其他相關業務，亦未能配合時程。	本次計畫修正不包括此項因素，爰此項不適用														
	3	管線資料清查不易，以致實際執行時管線遷移耽誤計畫期程。	本次計畫修正不包括此項因素，爰此項不適用														
	4	工程辦理採購發包時未能順利依計畫時程決標。	本次計畫修正不包括此項因素，爰此項不適用														
	5	民意代表或民眾連署為地方區域陳情或抗爭，改變原計畫執行內容而辦理變更。	本次計畫修正不包括此項因素，爰此項不適用														
	6	工程施工階段，得標承包商自行管理或履約不善，以致計畫被迫中止或工程進度延誤。	本次計畫修正不包括此項因素，爰此項不適用														
	7	計畫執行時為配合中央政策指示或相關法規變更，以符實際現況。	本次計畫修正不包括此項因素，爰此項不適用														
	8	其它不確定或不可預期因素(如：古蹟遺址、環境差異或不可抗力災害等)。	本次計畫修正不包括此項因素，爰此項不適用														
(二) 經費調增	1	原計畫內工程數量及單價僅為概略估算，於細部設計階段按實際數量編列費用超出原核定經費。	本次計畫修正不包括此項因素，爰此項不適用														
	2	施工階段為符實際現況所產生之契約變更經費，超出原編列之計畫經費。	本次計畫修正不包括此項因素，爰此項不適用														



提報問題類別	項次	可能造成修正原因	管控因素			責任歸屬 (勾選後填列原因)						原因	策進作為	懲處依據		建議懲處作為	備註
			可控	未能	其他	規劃	設計	施工	監造	行政	其他			(1)	(2)		
	3	民意代表或民眾連署為地方區域陳情或抗爭，改變原計畫執行內容，所增加之額外工項變更。										本次計畫修正不包括此項因素，爰此項不適用					
	4	執行計畫期間，營建物價劇烈上漲超過預期，使原編列之物調款不敷支應，致原核定經費不足。		△								因近期公共工程推案量大、營造業缺工、大宗物料上漲、鋼結構供應不足及本案交通維持困難度高、承包商利潤過低等因素，導致本工程於110年10月起歷經三次招標均流標		本次修正建設計畫係因應近期大宗物料價格上漲而調整，爰此項不適用		本次修正建設計畫係因應近期大宗物料價格上漲而調整，爰此項不適用	
	5	計畫執行為配合中央政策指示變更，增加新工作項目，增加所需經費。										本次計畫修正不包括此項因素，爰此項不適用					
(三) 經費調增且未配合預算籌編時程提報		修正建設計畫調整之經費，因核准內容未全數同意，原為俟全額同意後編列預算，未料無法及時配合預算編列時程。										本次計畫修正不包括此項因素，爰此項不適用					
(四) 逾期提報修正		建設計畫陳報過程，為求修正內容完善，在積極處理情形時，未能注意提報期限。										本次計畫修正不包括此項因素，爰此項不適用					
(五) 修正計畫尚未奉院核定，即逕行以高於原經費發包簽約施工，再要求增加經費		因發包初期物價大幅波動，經務實檢討預算及工期，重新發包後始能決標不致耽誤原核定計畫工期，卻使工程預算超出原核定經費。										本次計畫修正不包括此項因素，爰此項不適用					

填表人：

工程員江滙森

科長/複核：

設計科 科長林佳煜

單位主管/機關首長：

高速公路局局長趙興華

1. 管控因素(含可控及未能控制)係依本部99.8.3交路(一)099007172函報行政院經建會"交通部辦理重大公共建設管控及預防機制"案例彙編手冊辦理。
2. 可控因素中另含其他因素請加註"△"於"其他"欄位，並於備註欄說明。
3. 懲處依據欄位中，有關"(1)"表示依技師法、政府採購法及契約規定辦理，"(2)"表示依公務人員考績法、交通事業人員考成條例及各機關職員獎懲標準辦理。
4. 建設計畫修正作業陳報本局前應進行通盤性檢討，完整提報修正計畫，以避免外界產生修正計畫次數過多或短期內多次修正之誤解；當修正計畫次數已達2次，如經檢討確有需要再次提報修正時，報部文件應詳實敘明修正原因、相關策進作為及責任歸屬。
5. 計畫執行過程，部分關鍵性項目(例：用地取得作業等)如涉與其他部會或地方政府協調困難，恐有修正計畫之虞，本局(工程處)應儘速備齊資料報本部協調解決。