

附件一

第 21 屆公共工程金質獎  
公共工程品質優良獎  
推薦書

推薦機關（單位）名稱：苗栗縣政府

機關（單位）負責人：徐縣長耀昌 (印章)

機關（單位）印信：

中 華 民 國 1 1 0 年 8 月 3 1 日

# 附件一

## 公共工程金質獎 公共工程品質優良獎 推薦表

工程名稱：苗30線(聯大路)整體改善工程

檢附下列文件（紙本及電子檔：乙式八份）

- 1、表一：「公共工程金質獎」品質優良獎推薦表（紙本及 word 文字電子檔）。
- 2、表二：工程主辦機關聲明書。（紙本及 pdf 電子檔）
- 3、表三：「公共工程金質獎」公共工程品質優良獎之工程自評意見表。（紙本及 word 文字電子檔）
- 4、表四：工程查核改善對策及結果表。（掃描成 pdf 電子檔）
- 5、表五：缺失改善照片表。（掃描成 pdf 電子檔）
- 6、表六：主辦機關自評表、表七：設計單位自評表、表八：推薦機關(單位)審查評分表。（紙本及 pdf 電子檔）
- 7、歷次工程查核過程之相關紀錄。（掃描成 pdf 電子檔）
- 8、工程契約、設計監造服務契約、專案管理契約、統包契約、委託代辦正式函及復建工程結算驗收證明書影本（含首頁契約標的、契約金額、履約承商及末頁立約雙方兩造用印資料）。（紙本及掃描成 pdf 電子檔）
- 9、施工計畫書（含安全衛生管理計畫及交通維持計畫）、品質計畫及監造計畫審查紀錄表及上開核定之計畫書內容影本。（掃描成 pdf 電子檔）
- 10、其他解決困難問題之相關佐證資料。（掃描成 pdf 電子檔）
- 11、監察院、審計部或法務部廉政署等相關單位調查施工缺失辦理情形。（掃描成 pdf 電子檔）

備註：電子檔請彙整燒錄至光碟。

附件一

表一：「公共工程金質獎」公共工程品質優良獎推薦表

※推薦工程 主管機關	機關名稱：苗栗縣政府 連絡人姓名及職稱：許家誠 科長 連絡電話：(037) 559430 傳真電話：(037) 370620 E-mail：hsuping@ems.miaoli.gov.tw
※工程主辦機關	機關名稱：苗栗縣政府工務處 連絡人姓名及職稱：陳楷政 技佐 連絡地址：苗栗市縣府路100號5樓(第一辦公大樓) 連絡電話：(037) 558330 傳真電話：(037)370620 E-mail：johnnywake@ems.miaoli.gov.tw
代辦機關	機關名稱： 統一編號：(廠商填寫) 連絡地址： 連絡電話：( ) 傳真電話：( ) E-mail：
設計單位	單位名稱：詠盛工程顧問股份有限公司 統一編號：83370393 連絡地址：台中市北區文心路四段212號4F-1 連絡電話：(04)22982338 傳真電話：(04)22982339 E-mail：a0960410900@gmail.com
監造單位	單位名稱：詠盛工程顧問股份有限公司 統一編號：83370393 連絡地址：台中市北區文心路四段212號4F-1 連絡電話：(04)22982338 傳真電話：(04)22982339 E-mail：a0960410900@gmail.com
施工單位	單位名稱：嘉鑫營造有限公司 統一編號：89379202 連絡地址：新竹市香山區牛埔東路33巷21號1樓 連絡電話：(03) 530-1723 傳真電話：(03) 538-4070 E-mail：jlashin@ms75.hinet.net
分包單位	單位名稱：(施工單位之分包廠商名稱) 統一編號：(廠商填寫) 連絡地址： 連絡電話：( ) 傳真電話：( ) E-mail：
專案管理單位	機關名稱： 統一編號：(廠商填寫) 連絡地址： 連絡電話：( ) 傳真電話：( ) E-mail：
※機關別	<input type="checkbox"/> 中央 <input type="checkbox"/> 地方

<p>※工程類別</p>	<p>■土木類 (□第一級 ■第二級 □第三級 □第四級 □第五級)          □水利類 (□第一級 □第二級 □第三級 □第四級 □第五級)          □建築類 (□第一級 □第二級 □第三級 □第四級 □第五級)          □設施類 (□第一級 □第二級 □第三級 □第四級 □第五級)          □軌道類 (□第一級 □第二級 □第三級 □第四級 □第五級)</p>		
<p>※工程名稱</p>	<p>苗30線(聯大路)整體改善工程</p>		
<p>※施工地點</p>	<p>苗栗縣苗栗市</p>	<p>工程契約金額</p>	<p>202,077 仟元 (第一次契約變更)</p>
<p>工程內容 (工程概述、期程)</p>	<p>一、計畫緣起：苗 30 線(聯大路)道路使用者以聯合大學師生為主，因受限於地形，道路蜿蜒曲折，部分平面線型較不佳、縱坡度也較大，現有道路限速速率 40KM/HR，完工民國 99 年迄 107 年已造成 161 起事故(參考 99~107 苗栗縣警察局肇事類型統計資料)，聯合大學校方及各單位曾為此召開多次會議，商議短、中、長期改善計畫，以解決師生上下學安全問題。交通部公路總局 107 年 12 月 24 日審議核定補助先期規劃經費 300 萬元(中央補助 255 萬元，地方配合款 45 萬元)，辦理「苗 30 線(聯大路)整體改善策略評估」工作，俾確定後續工程改善方向及經費。苗栗縣政府遂於 108.03 辦理「苗 30 線(聯大路)整體改善策略評估委託技術服務」作先期整體改善策略評估後，向交通部公路總局提報「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)8 年(104-111)計畫」。</p> <p>二、工程效益：提高聯合大學二坪山和八甲兩校區之間用路人行車安全及舒適的環境，有效降低交通事故提升道路品質及行車安全，並增加聯合大學八甲校區聯外可及性，完善聯合大學八甲校區及苗栗市地區路網的連結性。</p> <p>三、工程範圍：本計畫案苗 30 聯大路工程起點 0K+052 西起聯合大學八甲校區大門口(與苗 28-1 線相交處)，往東行至工程終點樁號 2K+585(與省道台 13 線 31K+433 交叉處)。途經苗 29 龍崗道及苗圃道道路兩側民宅較少，以次生林環境及農地居多，其餘如人造設施多分布在聯大路東西側頭尾兩端。道路側次生林林相生長情況良好屬石虎重要棲地範圍。</p> <p>四、工程概述：本計畫道路工程起點自苗 30 聯大路與八甲校區校門口起，往東行銜接至省道台 13 線，終點在省道台 13 線約 31K+433 處，總長度 2637m。</p> <p>路工工程：長度合計 2637 公尺，寬度 25 公尺。</p> <p>(1)超高調整：現有聯大路依設計速率 40KM/HR 佈設超高，超過設計速率行車易因超高度不足導致車輛離心力過大產生行車危險，於 3 路段 0K+52~0K+233;0K+242~658 及 1K+718~2K+038 進行超高</p>		

調整使平面線形可提升設計速率至 50KM/HR，總長度 1021 公尺。

(2)工程終點線形改善:消彌工程終點 S 彎反向曲線，2K+340~2K+585 進行平面線形調整，總長度 245 公尺。

(3)視距不足改善:將 1K+720~1K+846 因停車視距不足，進行縱坡度調整，總長度 126 公尺。

(4)橫斷面配置改善:外路肩從 0.25 公尺加大到 1 公尺，給予偏離道路的機慢車輛有更大的緩衝空間，不會直接擦撞路緣石而造成摔倒或是反彈等狀況。

**結構補強工程:**苗 30 聯大路擋土牆施作路段多數屬高填方段，擋土牆位置有些微錯位，為免錯位加大造成擋土牆損壞進而影響安全，規劃設計階段即評估以輕量化設計採「原有擋土牆地錨加固」工法，避免大範圍挖填破壞周圍次生林林相。施作位置 0K+749~776 右側原有懸臂式擋土牆;0K+893.5~918.5 右側原有扶壁式擋土牆及 0K+924.05~0K+931.5 左側原有扶壁式擋土牆。

**護坡工程:**考量邊坡穩定性及綠化，格梁式護坡格區內放置植生包植生綠化植栽固碳，達到節能減碳。1K+740~840 格梁式護坡，左右兩側總長度 170 公尺，護坡面積 144 平方公尺;2K+470~2K+560 長度 92 公尺，護坡面積 550 平方公尺。

**排水工程:**臨路側採 L 型溝長度合計約 4041 公尺，有效將路面雨水逕流導入原有路側 U 型明溝，於 L 型溝上間距約 30m 施作一集水槽配合 RCP 管設置以利雨水逕流導出。

**人行道工程:**本計畫案人行道改採硬底工法施工。一般段人行道寬度 1.55 公尺面積 4629 平方公尺;橋梁段人行道寬度 2.4 公尺面積 129 平方公尺。原有人行道設計採 6cm 厚透水性混凝土磚其下鋪 3cm 粗砂及 20cm 厚碎石級配，因屬軟底施工方式，加上原有人行道大多屬填方路段，路基因滲水等因素導致差異沉陷，造成人行道表面有凹凸不平及下陷情形。

**交通工程:**標線、標誌、號誌路口 4 處採輕量化設計，主要採取保留部分設施，增設行人 LED 燈面、燈箱及更換 LED 牌面來加強夜間警示及辨識。

**照明工程:**既有路燈間距約 75 公尺夜間照度不足。既有雙臂路燈 36 支改採節能 LED 燈具，並增設雙臂路燈 29 支，平均路燈間距為 35 公尺達到照度

	<p>14LUX 符合公路照明照度 10LUX 以上。</p> <p><b>光纖管道工程：</b>配合聯合大學光纖管道更新需求，納入本計畫案工程代辦，避免重覆施工由本計畫工程統一挖填齊挖齊補施作光纖管道，3" X2D 管道長度 2399 公尺，工程起終點從聯合大學八甲校區至二坪校區止。</p> <p><b>友善動物措施：</b>依「工程設計階段生態檢核及生態調查作業」報告，繪製生態關注區域圖，藉此提出生態保全對象及生態友善措施。為減少路殺，於石虎出沒熱區及考量石虎等較大型動物所需行走空間，新設 3 座橫越本計畫道路 SxH=1.2x1.2 公尺箱涵(生物廊道)。並於計畫道路左側-0k+025~0k+345 及右側 0k+100~0k+345 新設鏈式鐵絲網柵欄，引導野生動物由道路下方箱涵通過。</p>		
推薦時預定施工進度 ( 110 年 8 月 31 日 )	40.41%	推薦時實際施工進度 ( 110 年 8 月 31 日 )	61.05%
查核機關	苗栗縣政工程查核小組(110.8.26)		
歷次查核日期	110.8.26	歷次查核分數	85 分
遭遇困難問題之解決	<p><b>一、提昇施工中安全交維改道方式：</b>聯合大學多次於初設、細部設計相關會議提出因本計畫工程終點改線及縱坡度修正，需採半半施工，惟若依中央分隔為界，採單側雙向單車道通行施工中交通維持，較現況更易造成於轉彎及縱坡度較大段產生交通事故。</p> <p><b>解決對策：</b>109.10.07於聯大大學資訊處第三會議室召開「施工期間交通維持計畫方案」說明會，與聯合大學事務處、總務處、資訊處、學生會及並邀集縣議員，確認採單向 O 字形行車動線，塑造單向行車充足空間，增進施工期間行車安全，並由縣府協調5815公車行駛相關停靠站事宜。</p> <p><b>二、中華電信電纜管道人手孔配合昇降：</b>中華電信光纖管道位本工程樁號0K-52~0K+680順樁號左側，為第1階段施範圍，經設計階段及施工前管線協調會，為達路平及行車安全，協調中華電信配合本計畫工程進行九成人手孔下地作業，僅餘兩處需經常維修開啟人孔進行調平作業，大幅提高路面平整度，增加機慢車行車安全，且不影響本計畫工程施工工進。</p> <p><b>三、0K+740~776原有擋土牆地錨加固確認試驗試拉不足設計拉力：</b>因確認試驗鑽孔發現地層變化超乎預期，地錨試拉無法滿</p>		

	<p>足設計拉力值。</p> <p>解決對策：設計單位與施工廠商研商，除了增加地錨固定段長度外，也增加地錨自由段長度，並再次辦理地錨確認試驗以符合設計拉力。</p> <p><b>四、0K-020~0K+680、0K+882、1K+720~1K+846路段施工連逢豪雨，路基含水量過高：</b>本路段施工期間連逢豪雨，且1K+720~1K+846路段屬於地塹地形，底下疑似滲流水路通過，影響路基滾壓夯實作業進行。</p> <p><b>解決對策：</b>原土1立方拌合2包水泥方式，取代原有路基土壤後再滾壓夯實，並以工地密度試驗與重車載重試驗驗證路基強度合格。</p> <p><b>五、原有橋梁欄杆施工台鐵防護措施：</b>聯大路跨越台鐵的跨越橋的兩側防護柵欄老舊腐蝕更換時，須時刻注意防護措施。</p> <p><b>解決對策：</b>經主辦機關、施工廠商、監造單位會同台鐵工務段會勘施工期間防護事宜，欄杆外側設置安全護欄與護網，設置緊急通報電話告示牌，施工前必先電話通知工務段施工時段。</p>
<p><b>工地安全衛生管理</b></p>	<p><b>一、主辦機關</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 主辦機關以無預警辦理工安督導，藉此提升工地職安衛自主管理能力。</li> <li>2. 規劃設計階段安全、安衛、環保各工程項目，依設計階段風險評估報告內容量化編列，以利施工時可確實要求承包商執行。</li> <li>3. 承包商須提報職安管理人員設置報備書、交通安衛環保等管理暨執行計畫、逕流廢水汙染削減計畫等經主辦機關核備後始動工。</li> </ol> <p><b>二、設計單位</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 設計階段設置風險評估小組，實施危害調查及評估，並擬定降低風險對策。</li> <li>2. 招標文件之安全圖說、規格、經費占發包工程費 7.80%，詳細編列以利執行。</li> <li>3. 擋土牆地錨加固工法施工，無需施作便道施工，地錨施工機具採吊放作業，不受地形限制，避免車輛系營建機械直接行駛便道，失去平衡發生翻覆危害，提升安全降低風險危害。</li> <li>4. 預鑄集水井由工地預鑄吊裝，品質較場鑄集水井佳，除不影響本案工期外，吊裝作業場所的安衛措施相對單純，並且擋土支撐明挖時間大幅縮短，明顯提升施工安全績效。</li> <li>5. 橋護欄基礎主筋採用鋼筋頂部封閉型式設計，預埋筋的尖端事先埋入橋面版內，可避免橋護欄施工過程中，人員被鋼筋尖端刺、割、擦傷，其防護效果遠勝加裝鋼筋保護套。</li> <li>6. 鄰近台鐵邊坡採樁基礎擋土牆版設計，可減少挖掘範圍，破壞對原邊坡的完整性影響最小，提高本計畫工程對台鐵行車安全</li> </ol>

影響。

### 三、監造單位

1. 依據契約及施工圖說規範有關交通、安衛、環保抽查表逐項或按實際需要擇項實施檢查作業，每週至少檢查1次。
2. 除各分項重要施工作業之品質檢驗停留點外，於施工程序中就職安衛分項設施規格、尺寸及數量實施檢查，以符合契約職安衛相關規定。
3. 依工程特性，就全套管基樁、露天開挖、擋土支撐、預力地錨施工、安全上下設備等實施施工安全衛生抽查。
4. 颱風、豪雨來襲期間之汛期防災減災整備、地震(4級以上)發生後之檢查等，確保施工安全。
5. 協同施工廠商巡視工區環境衛生、聯外道路灑掃及周遭排水設施清淤工作，打造優質工作環境。

### 四、承攬廠商

1. 本工程環境監測委由專業廠商負責監測，工地安衛、環保、交維管制作業方面，施工單位擬定各項職業安全衛生、環保管制計畫，並定期召開職業安全衛生協議組織會議。依據監測成果，各項監測項目指標皆未因受施工影響而超出標準。
2. 新進員工或新進協力廠商辦理職安宣導教育訓練及汛期防災減災演練。
3. 受外單位(環保單位、中檢所、移民署)不定期稽查結果，無工安事故、環保罰款及使用非法勞工等問題。
4. 辦理台灣職安卡教育訓練，除要求進場工作者須取得外，並輔導公司同仁與邀請監造單位取得。



<p>※生態環境維護之措施(包括自然生態工法)</p>	<p>本工程針對既有生態措施採用迴避、補償替代及減輕干擾等三項原則進行說明。</p> <p><b>迴避：</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 道路兩側既有林相保留，避免施工單位進入破壞或干擾，以提供生物棲息及覓食之基本生存空間。</li> <li>2. 南龍坑溪附近亦為石虎棲地，此路段雖以高架型式通過，但溪床為石虎利用主要通道，工程須避免破壞橋下溪床環境，更不可有工程廢棄土石堆積。</li> </ol> <p><b>補償替代：</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 於 0k+107、0k+232、0k+300 將新設 3 座橫越箱涵 SxH=1.2x1.2m 供石虎及兩生類、爬蟲類等小型野生動物利用，以利野生動物往返道路兩側棲地。經調查及蒐集資料，計畫區周邊有石虎、穿山甲、白鼻心及鼬獾等物種活動，皆可利用箱涵穿越道路。</li> <li>2. 與道路平行之既有排水溝，每 100M 利用拆除既有之人行道 6cm 厚透水性混凝土地磚+綠帶緣石，堆砌於溝壁旁形成簡易坡道 (&lt;40° 角)，製作簡易動物逃生坡道，以提供小型野生動物不慎掉落後逃脫。</li> </ol> <p><b>減輕干擾：</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 區內道路左側-0k+025~0k+345 及右側 0k+100~0k+345 新設鏈式鐵絲網柵欄，引導野生動物由道路下方箱涵通過，以減少路殺發生率。施工期間俟箱涵完工後，即增設 3 台紅外線相機監測野生動物是否利用廊道往返兩側次生林。</li> <li>2. 為降低石虎等野生動物遭受路殺之機率，於 0k+100 至 0k+300 之間設置減速標線及石虎警告標誌（警 37-保護石虎路段請減速慢行）。</li> <li>3. 施工期間避開動物覓食及活動旺盛期間(早上 8：00 前；下午 5：00 後)，避免干擾野生動物，若因故需作施工，應留意石虎等夜行性生物覓食與活動，並作妥善保護措施(例如：LED 警示灯及施工圍籬等)。</li> <li>4. 工區車輛於工區周圍速限每小時 30 公里以下，降低野生動物遭到路殺的可能性。</li> <li>5. 設置圍籬開挖基礎，採小型機械開挖輔以人工方式，開挖範圍以圍籬往外 1M 為界，避免過度開挖影響道路兩側植被。</li> <li>6. 施工便道利用既有道路，若開闢新便道或規劃置料區優先使用道路或草生地環境，減少兩側植被擾動。</li> </ol>
<p>※工程之創新性、挑戰性及周延性</p>	<p><b>創新性：</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 參考 99~107 苗栗縣警察局肇事類型統計資料作為本計畫道路改善依據</li> <li>2. 道路超高度調整(橫坡度)，依多數機慢車輛於聯大路行駛速率 50KM/HR，於平面線形 R 值曲率半徑要素符合規範速率 50KM/HR 下，進行超高度調整。</li> <li>3. 檢核視距不良段進行道路縱坡度調降及豎曲線調整。</li> </ol>

4. 原有擋土牆錯位，以「減輕 縮小」策略，不以基礎擴座方式增加抗滑力，改以輕量化設「擋土牆地錨加固」方式，力求降低因開設施工便道人員機具進出影響及對下邊坡施工造成自然生態的損害。
5. 依設計階段「工程設計階段生態檢核及生態調查作業」將施工階段施工廠商所需辦理生態作業項目列作工程招標文件。生態作業項目內容包含設置友善動物通道及動物逃生坡道等，並將「生態友善措施」列入設計圖面讓施工廠商據以施作。
6. 飛行器運用於工程管理，施工廠商依據施工攝錄影計畫，應用多軸飛行器(UAV)輔助相關調查或巡查工作，針對具有即時性、全面性及危險性等特殊需求進行拍攝。

**挑戰性：**

1. 設計及施工階段多次與聯合大學召開會議，施工中妥善規劃交通維持動線，確保聯合大學師生通行安全，。
2. 工區設置「工地即時監控系統」，並讓人員可透過電腦或手機端進行監控施工區域工程及交通現況，以利即時調度及處理。
3. 台鐵上方原有橋梁護欄升高施工中安全防護，除設計編列鐵路相關安全防護費用外，施工中亦邀集台鐵局相關單位確認防護措施及緊急聯絡方式。
4. 提昇施工中人員生態友善措施遵行觀念，開工至今無石虎等野生動物路殺事件發生。
5. 聯合大學希望 110 年 10 月底聯大路西行線先行改道通行，111 年下學學期開課前全線改善完成開放通行。

**周延性：**

1. 原工程終點平面線形 S 彎曲線調整截彎取直，刪除一 IP 點，並將新設 IP 點加大曲率半徑至 130M，增加銜接台 13 線段通視距離，且改線路段皆使用公有地，完全無私地徵收，增加本計畫工進，保障民眾權益。
2. 為確保工程品質，遂摒棄傳統最低標工程採購方式，改採最有利標辦理工程採購，透過廠商基本履約資格篩選後，評選出具實績與商譽之施工廠商，確保設計成果之落實。
3. 設計階段辦理「工程設計階段生態檢核及生態調查作業」並請生態專家學進行審查修正後定稿。施工階段除疫情期間每月聘請生態專家學者召開「生態檢核諮詢會議」。並依據「工程設計階段生態檢核及生態調查作業」報告於階段有邀集地方及 NGO 團體與會，定案報告放置於公開網站。
4. 瀝青混凝土路面經道路超高度調整後，瀝青混凝土路面平整線形平順，道路豎曲線呈現優美流暢線條。
5. 本工程瀝青混凝土採專用配比，委由 TAF 試驗室辦理配合設計，滿足本工程各材料組合之最佳配合設計。
6. 循環經濟，資源有效再利用之具體考量：施工期間使用太陽能警示燈減少電池使用量及工區夜間照明設備使用 LED 燈具減少耗電，達到節能減碳作用。

	<p>7. 混凝土添加爐石粉與飛灰，替代部分水泥約 339 公噸，對環境保護提供鉅大貢獻。</p>
<p>※工程優良性蹟及顯著效益</p>	<p><b>工程優良性蹟：</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 以空拍機針對工區施工各階段現況攝錄影留存，並於施工前拜訪聯合大學、地方民代、派出所等針對地方需求及施工中減輕衝擊說明，以維工程順遂。</li> <li>2. 本工程施工至今零工安事故。</li> <li>3. 培育後進工程人才不餘遺力，聘請聯合大學在校實習生參與工程施工，與聯合大學建立產官學合作。</li> <li>4. 協助聯合大學進行八甲校區路口公共藝術作品設置，並協助解決二崗坪路口學生機車行進動線問題。</li> <li>5. 於防疫期間每日執行防疫措施。</li> <li>6. 設置勞工友善環境，設置勞工休息區，提供自然陰涼休息環境，設置急救箱、飲用水、梅片等必備物品。</li> <li>7. 張掛大型職安標語。</li> </ol> <p><b>工程效益：</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 提高聯合大學二坪山和八甲兩校區之間用路人行車安全及舒適的環境，有效降低交通事故提升道路品質及行車安全</li> <li>2. 增設友善動物通道及新設鏈式鐵絲網柵欄，引導野生動物由道路下方箱涵通過，減少本區域石虎等野生動物路殺。</li> <li>3. 聯合大學光纖網路更新，增進學術研究效率提高聯合大學教授研究、教學效率，使學生有更完善學習環境。光纜管更新後人手孔更新設置，爾後維修可及性提高，降低維修時間及成本。</li> <li>4. 公車停車彎增設，提供通勤或通學公車族安全餘裕上、下公車空間，保障公車族行的安全。</li> <li>5. 警政執法公務車停車彎設置，增加員警執勤的安全性。</li> </ol>

- 備註：1. 機關名稱、單位名稱及工程名稱，請填正式名稱（不得為簡稱及簡體字）且與契約簽約名稱相符，如有變更請提佐證資料；若以開口契約子案推薦者，其工程名稱請填寫子案名稱，經費需占總工程契約金額百分之二十五以上，另該子案施工查核紀錄請專案於指定之資訊網路系統登錄。
2. 有「※」符號者為必填之欄位，如有漏填即不予列入評審。
3. 建築師事務所之統一編號請填寫負責人身分證字號。
4. 分包廠商應由得標廠商將分包契約報備於工程主辦機關，且分包廠商之分包比率需達契約金額百分之二十五以上；其中分包比率以工程主辦機關與得標廠商間之契約金額（單價）為計算基準。統包工程亦同，惟設計單位屬分包廠商者，不受前述分包比率限制。
5. 分包廠商需經機關同意始得推薦，且分包契約之報備應於主管機關推薦參選前完成。
6. 機關提報「公共工程金質獎」之公共工程品質優良獎，應完整填報欲推薦機關及單位（例如：共同承攬廠商、符合推薦資格之分包廠商…等）。本獎項之獎勵對象以推薦表之受推薦機關及單位為限。

