

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部臺灣鐵路管理局。

貳、案由：交通部臺灣鐵路管理局近 10 年來辦理「碎石道碴（西線鐵路運輸）採購」案，怠查預算分析計算公式之錯誤，於營造工程物價指數上漲即依其調高預算金額，惟物價指數大幅下降則予漠視，仍依最高單價編列預算，導致無形浪費公帑達 2,858 萬餘元；復該局僅有二水、林內 2 處免予勘查之西線碎石道碴交貨地點，惟於招標公告載明基隆至枋寮所有車站皆可交貨，投標廠商申報其他地點皆不予同意，導致資格不符，遭陳訴人檢舉涉有綁標之嫌；該局並將二水專用側線與林內石碴支線之土地出租，並於招標公告載明「屬私人所有請自行接洽」，租期長達 6 年及 4 年，惟採購案最長履約期限僅 2 年，遭陳訴人檢舉涉有使特定廠商繼續得標之意圖等均核有失當，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）為辦理「碎石道碴（西線鐵路運輸）4 萬立方米」採購案，於民國（下同）100 年 5 月 5 日公開招標公告，預算金額為新臺幣（下同）3,360 萬元，同年 7 月 1 日以最低標方式決標予溫河砂石有限公司（下稱溫河公司），該局核定底價為 33,045,000 元，決標金額為 31,836,000 元，平均每立方米之決標單價為 795.9 元，本採購案據訴該局有高估底價、限制碎石道碴交貨地點，涉違反相關法令等情，案經本院調閱臺鐵局 90 年迄今西線鐵路碎石道碴

採購案卷證資料，101年5月10日前往二水專用側線及林內石碇支線現地履勘，並於同年月30日詢問相關人員等調查竣事，茲就違失事項臚述如下：

一、交通部臺灣鐵路管理局怠查預算分析計算公式之錯誤，復於營造工程物價指數上漲即依其調高預算金額，惟物價指數大幅下降則予漠視，仍依最高單價編列預算，導致無形浪費公帑達2,858萬餘元，更蕩喪政府施政形象，顯有違失

- (一)查臺鐵局於97年2月規劃碎石道碇採購案（招標案號：97LC0059L）時，係依據前1月份（97年1月）與前次決標時（96年2月）之單價與行政院主計總處每月公布營造工程物價指數中之「砂石及級配類」指數漲跌幅，規劃該次預算單價，進而計算預算金額。經本院調閱該局97年採購案文件正本，有關編列預算單價分析：「96年2月決標單價為595元（含稅）；96年2月營建工程物價指數-砂石及級配類指數為104.88；97年1月砂石及級配類指數為130.75；參考前次決標單價加計營建工程物價指數-砂石及級配類指數漲幅，其公式為 $595 \times [1 + (130.75 - 104.88) / 104.88] = 741.8$ 元。本案預算動支未稅單價採每立方米800元。」該局即以未稅單價800元，含稅更增至840元做為該次採購案之預算單價，相關核稿人員怠查計算公式係以「含稅」595元為計算基礎，後不僅由741.8元調高至800元，更以此為「未稅」金額，含稅預算金額為840元，變相將指數漲幅由24.67%調高至41.2%。
- (二)是次採購案迄今，臺鐵局辦理西線鐵路碎石道碇採購案及營造工程物價指數-砂石及級配類指數相關資料如下表：

規劃採購時間	規劃前1月份營造工程物價指數	決標時物價指數	較前次決標時期物價漲跌幅	臺鐵局簽辦規劃預算單價	決標單價	97.2與100.3比較
96.2		104.88		598.5	595	
97.2	130.75	133.22	↑24.67%	840	837.9	130.75
98.7	118.2	116.39	↓11.27%	840	829.5	指數↓21.95% 預算皆為840元
99.8	105.02	103.71	↓9.77%	840	819	
100.3	102.05		↓1.6%	840	795.9	102.05

由上表得知，臺鐵局辦理西線鐵路碎石道碴採購案時，營造工程物價指數由96年2月之104.88上漲至97年2月之130.75，係依據漲幅公式規劃編列預算單價，惟物價指數自130.75以後，歷次規劃辦理採購時，物價指數皆低於130.75，至本採購案規劃時前1月份（100年2月）之物價指數更僅為102.05，低於96年2月決標時之104.88，且與97年2月相較，物價指數更已下降21.95%，惟臺鐵局仍以最高單價840元做為預算單價，難謂切近實際，有失合理。倘以營造工程物價指數-砂石及級配類指數之漲跌幅計算單價，與該局實際決標價比較如下表：

規劃採購時間	規劃前1月份營造工程物價指數	較前次決標時期物價漲跌幅	依物價指數計算單價(A)	採購數量(B)	依物價指數計算預算金額(C=A×B)	實際決標金額(D)	差額(E=D-C)
96.2	104.88		595				
97.2	130.75	↑24.67%	741.8	50000	37,090,000	41,895,000	4,805,000
98.7	118.2	↓11.27%	658.2	50000	32,910,000	41,475,000	8,565,000
99.8	105.02	↓9.77%	593.9	30000	17,817,000	24,570,000	6,753,000
100.3	102.05	↓1.6%	584.4	40000	23,376,000	31,836,000	8,460,000
							28,583,000

由上表可知，臺鐵局無視物價指數下降，仍以最高單價840元編列預算之此4次採購案，與實際決標總價差高達2,858萬餘元。

(三)另查經濟部礦務局每月亦會公布「臺灣地區各縣市砂石產量及價格」，此資料更細分為「砂」、「碎

石」、「級配」、「卵石」及「其他」等5類，其中「碎石」類單價應較行政院主計總處公布之營造工程物價指數-砂石及級配類指數更具參考價值，96年至100年間，全年「碎石」平均單價如下表：

年度	「碎石」平均單價(元/立方米)
96年	528元
97年	581元
98年	537元
99年	428元
100年	417元

此「碎石」平均單價較依據行政院主計總處公布之營造工程物價指數-砂石及級配類指數計算而來之單價為低，顯見陳訴人指出目前碎石市價每立方米為400元，並非無據。

(四)綜上，臺鐵局辦理97年採購案時，相關核稿人員怠查預算分析計算公式，以含稅單價為計算基礎，後竟再次加計稅額，導致預算金額應為741.8元，變更提高至840元；該局復於營造工程物價指數上漲即依其調高預算金額，惟物價指數大幅下降則予漠視，仍依最高單價840元編列預算，導致無形浪費公帑達2,858萬餘元，更斲喪政府施政形象，顯有違失。

二、交通部臺灣鐵路管理局僅有二水、林內2處免予勘查之西線碎石道碴交貨地點，惟於招標公告載明基隆至枋寮所有車站皆可交貨，投標廠商申報其他地點皆不予同意，導致資格不符，遭陳訴人檢舉涉有綁標之嫌，核有疏失

(一)臺鐵局於100年5月5日辦理「碎石道碴(西線鐵路運輸)4萬立方米」採購案公開招標公告，其附加說明碎石道碴交貨地點：「交貨區間為該局鐵路西線基隆至枋寮(含各站支、側線)之鄰近車站火車

上交貨，(1)林內、二水專用側線(專用側線屬私人所有請自行接洽)等站適宜裝卸砂石免再勘查，(2)如欲至其他車站裝車交貨者，投標後須經該局有關人員會勘可供裝卸後始可參與價格標，該局僅負責場站內整理至可供裝卸止，至於聯外道路、環保及其他事宜由投標廠商自行負責。」

- (二)查 90 年迄今西線鐵路碎石道碴採購案，92 年養信有限公司申報加祿站、99 年祥雲砂石開發行申報田中站、恭原企業有限公司於 98 年申報日南站、99 年申報龍井站、100 申報清水站，臺鐵局皆不予同意，導致該等廠商資格不符而無法參與價格競標。以恭原企業有限公司 100 年申報清水站為例，該局於同年 6 月 20 日辦理現場會勘，結論略以：1、石碴存放點：依契約特別條款規定，該局僅負責場站內整理至可供裝卸止，至於聯外道路、環保及其他事宜由投標廠商自行負責，場站整理則由臺中工務段負責整平。2、裝卸車股道：清水站人力不足，將簽請運務處派員協助辦理石碴裝卸新增業務。3、電車線改善：需增設 1 組電車線群組開關設備，預算費用概估約 200 萬元，按以往作業時間約需 2 個月，由投標廠商自行負責。4、車輛進出路線：環保、居民抗爭問題，投標廠商自行先與當地居民溝通及處理解決。5、因電車線開關設備增設部分目前無法解決，清水站亦反對該站做為石碴場轉運站，及附近居民反對與陳情，判定「清水站」目前不適合做為石碴交貨地點。
- (三)次查西線鐵路基隆至枋寮(含各站支、側線)計有 100 餘座車站，招標公告載明皆可交貨，除該局僅有二水、林內 2 處免予勘查之西線碎石道碴交貨地點外，其餘皆於會勘時不予同意排除，或要求投標

廠商先行投資 200 萬元改善及自行負責解決環保、居民抗爭問題，此舉遭陳訴人檢舉涉有綁標之嫌，核有疏失。

三、交通部臺灣鐵路管理局將二水專用側線與林內石碇支線之土地出租，並於招標公告載明「屬私人所有請自行接洽」，租期長達 6 年及 4 年，惟採購案最長履約期限僅 2 年，遭陳訴人檢舉涉有使特定廠商繼續得標之意圖，殊有不當

(一)查二水專用側線之土地所有權為臺鐵局，由永豐砂石採運行二水碎石場於 70 年代即承租至今，該專用側線軌道亦由該廠商鋪設，其土地承租面積為 384 平方公尺，最新有效租賃期限為 96 年 7 月 1 日至 102 年 6 月 30 日，為期 6 年，每年租金為 6,144 元（營業稅外加）。據臺鐵局資料顯示，該側線自 94 年後即未再辦理石碇運送，惟仍持續承租中；林內石碇支線之土地所有權亦屬臺鐵局，溫河公司向該局申租雲林縣林內鄉頂庄段 225、213-4 及 213-5 等 3 筆地號土地，該局於 94 年 6 月 21 日辦理簽呈略以，「查該公司於 93 年 10 月 13 日與該局簽約供應石碇，並依該局嘉義工務段 94 年 4 月 27 日會勘結論，完成繳納訂定租約前之土地使用費（93 年 11 月 1 日至 94 年 6 月 30 日止）在案。考量該公司係供應該局石碇業務，符合該局經管公用不動產出租及利用作業要點第 4 點第 1 項第 5 款得直接放租之規定，租期自 94 年 7 月 1 日起至 97 年 6 月 30 日止，共 3 年。」溫河公司即自 94 年 7 月 1 日承租至今，土地承租面積為 1,200 平方公尺，最新有效租賃期限為 100 年 1 月 1 日至 103 年 12 月 31 日，為期 4 年，每年租金 25,140 元（營業稅外加）。

(二)次查二水側線承租廠商永豐砂石採運行二水碎石

場，自 90 年參與臺鐵局採購案投標未得標後，即未再與參標，該局亦表示此處 94 年後即未再辦理石碴運送，本院於 101 年 5 月 10 日至現場履勘時，該處現況雜草叢生，顯已荒廢多年，惟該局仍於 96 年續約 6 年；復每件採購案招標公告均載明履約期限最長以訂約日起 2 年為限，臺鐵局將林內支線土地承租予溫河公司，最初為 3 年約，現更增至 4 年，該局土地租賃契約期限未與履約期限相同，遭陳訴人檢舉涉有使特定廠商持續得標之意圖，此由 93 年 10 月 7 日溫河公司得標迄今，臺鐵局西線鐵路碎石道碴採購案均為該公司得標可證，不禁啟人疑竇。

- (三)臺鐵局西線鐵路碎石道碴交貨地點僅有二水、林內 2 處，惟該 2 處均出租予廠商，該局並於招標公告載明「專用側線屬私人所有請自行接洽」，租期更長達 6 年及 4 年，惟採購案最長履約期限僅 2 年，近幾年來更是每年均辦理採購，此遭陳訴人檢舉涉有使特定廠商繼續得標之意圖，殊有不當。

綜上所述，交通部臺灣鐵路管理局近 10 年來辦理「碎石道碴（西線鐵路運輸）採購」案，怠查預算分析計算公式之錯誤，於營造工程物價指數上漲即依其調高預算金額，惟物價指數大幅下降則予漠視，仍依最高單價編列預算，導致無形浪費公帑達 2,858 萬餘元；復該局僅有二水、林內 2 處免予勘查之西線碎石道碴交貨地點，惟於招標公告載明基隆至枋寮所有車站皆可交貨，投標廠商申報其他地點皆不予同意，導致資格不符，遭陳訴人檢舉涉有綁標之嫌；該局並將二水專用側線與林內石碇支線之土地出租，並於招標公告載明「屬私人所有請自行接洽」，租期長達 6 年及 4 年，惟採購案最長履約期限僅 2 年，遭陳訴人檢舉涉有使特定廠商繼續得標之意圖等，均核有失當，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善見復

提案委員：余騰芳