

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部臺灣區國道新建工程局。

貳、案由：交通部臺灣區國道新建工程局於「金門大橋建設計畫第CJ02標金門大橋工程」之招標說明會上僅以口頭說明即率爾認可廠商以「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭(含新增三單元)新建工程」之「棧橋式碼頭」做為「金門跨海大橋」之工程實績，顯不符招標文件規定；該局復未能本於工程主辦機關之專業與經驗，確實審核相關文件，致生招標作業重大疏失；另金門跨海大橋工程前經3次流標，後經變更設計重新招標2次才決標，復因得標廠商實績不合而遭行政院公共工程委員會及交通部臺灣區國道新建工程局撤銷決標並終止工程契約，將導致工期嚴重延宕，且面臨履約爭議處理，甚至損及政府權益及公信力。以上均核有重大違失。

參、事實與理由：

「金門大橋建設計畫第CJ02標金門大橋工程(下稱金門大橋工程)」係在大金門金寧鄉湖下與小金門烈嶼鄉后頭兩地間之金烈水道上興建全長約5.4公里之跨海大橋。其中橋梁部分長4.77公里，橋面淨寬15公尺。深槽區(含主橋路段與邊橋路段)長約1.77公里、水深最深達22公尺。主橋為5塔6跨預力混凝土梁脊背橋，全寬18.8公尺，橋單元全長1,050公尺，其中主跨為200公尺(共4跨)、邊跨為125公尺；邊橋為變梁深預力箱型梁橋，上構採懸臂工法施作，基礎採直徑2公尺全套管場鑄RC基樁；引橋則為等梁深預力箱型梁橋，上構採支撐先進工法

施作，基礎採直徑1.5公尺全套管場鑄RC基樁。前經金門縣政府於84年間辦理可行性研究，並於91年10月委由交通部臺灣區國道新建工程局(下稱國工局)代辦綜合規劃事宜。迄99年4月30日，國工局與台灣世曦工程顧問股份有限公司(下稱世曦公司)簽訂「金門大橋工程設計暨配合工作」服務契約書，嗣再依政府採購法(下稱採購法)相關規定與世曦公司就「監造及技術顧問工作」進行議價並完成簽約。

金門大橋工程原設計公告預算金額為67.19億元，前於100年6月24日、8月8日及8月25日辦理3次公開招標，均因無廠商投標而流標。經國工局檢討重新估算預算金額及修正設計縮減規模，經變更設計後，調整公告預算金額為71.52億元，經100年12月12日至16日公開閱覽後，於同年12月27日辦理設計修正後第1次公告招標、101年3月1日開標，因僅有榮工工程股份有限公司(下稱榮工公司)及利德工程股份有限公司(下稱利德公司)2家廠商投標而流標；101年3月2日再辦理第2次公告招標，計有榮工公司、利德公司及樺棋營造股份有限公司(下稱樺棋公司)3家廠商投標，經國工局審核後，認皆符合招標文件之工程實績規定，且開標當時亦無廠商提出疑義，故當場宣布由樺棋公司以最低價(65.6億元)並低於底價得標，並於101年4月23日與樺棋公司簽訂工程契約。

金門大橋工程決標後，榮工公司即於101年3月14日函國工局，以標後業界相互反應激烈，咸認樺棋公司以承接海事工程為主應無橋梁實績；及該公司之承攬工程實績似不符合招標公告所示資格等情，提出異議。國工局則於同年3月26日函復榮工公司不接受其異議。榮工公司不服國工局之異議處理結果，於同年4月10日向行政院公共工程委員會(下稱工程會)採購申訴審議委員會提起申訴，經該會於同年11月26日函送訴1010137號採購申訴

審議判斷書，決議：「原異議處理結果撤銷」。國工局遂於101年12月11日函知樺棋公司，撤銷該公司之決標資格，且自101年12月14日起終止契約並接管工地。全案業經本院調查竣事，綜整國工局所涉疏失如下：

一、廠商以「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭(含新增三單元)新建工程」之「棧橋式碼頭」做為「金門跨海大橋」之工程實績，實與金門大橋工程之招標文件未合，交通部臺灣區國道新建工程局於招標說明會上僅以口頭說明即率爾認可該工程實績，同意投標，確有違失。

(一)按採購法第36條第2項規定：「特殊或巨額之採購，須由具有相當經驗、實績、人力、財力、設備等之廠商始能擔任者，得另規定投標廠商之特定資格。」另投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準第5條第1項規定：「機關辦理特殊或巨額採購，除依第二條規定訂定基本資格外，得視採購案件之特性及實際需要，就下列事項擇定投標廠商之特定資格，並載明於招標文件：一、具有相當經驗或實績者。其範圍得包括於截止投標日前五年內，完成與招標標的同性質或相當之工程、財物或勞務契約，其單次契約金額或數量不低於招標標的預算金額或數量之五分之二，或累計金額或數量不低於招標標的預算金額或數量，並得含採購機關(構)出具之驗收證明或啟用後功能正常之使用情形證明。……」對投標廠商得訂定「具有相當經驗或實績」之特定資格。合先敘明。

(二)次依金門大橋工程招標公告中廠商特定資格及工程實績契約金額規定略以：「自截止投標日前10年內完工或驗收之橋梁工程金額應符合下列任一款規定(請檢附完工、驗收或啟用之證明文件)，單獨投標

廠商：A. 單次工程契約金額不低於公告預算金額之2/5(2,860,490,000元)。B. 累計工程契約金額不低於公告預算金額(7,151,239,011元)。……」另招標文件(投標須知)對於廠商資格規定有關工程實績(投標須知15.3(1)B.(E)b.)則為：「單獨投標廠商或共同投標廠商各成員皆應提送符合招標公告所載橋梁工程之完工或驗收證明文件【承辦民間工程者，完工證明應經公(認)證】以佐證其工程實績金額……。任一完工或驗收工程其橋梁實績金額計算方式如下：其橋梁部分所占之結算金額達該契約結算總金額50%(含)以上者，則該工程屬於橋梁工程(該工程之結算總金額可視為橋梁實績金額)；但未達50%者，僅認定該工程中橋梁部分所占之結算金額(該橋梁部分結算金額視為橋梁實績金額)，上述可資證明該百分比之證明文件應附於完工或驗收證明文件後一併提出。」

- (三)經查，樺棋公司係採用「單次契約結算金額」作為工程實績，提送資料包含高明貨櫃碼頭股份有限公司(下稱高明公司)之「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭(含新增三單元)新建工程」工程結算驗收證明書(經高雄地方法院所屬民間公證人黃庭和事務所認證與正本相符)1份及「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭新建工程」結算書(99年9月10日)、「高雄港洲際貨櫃中心第一期營運碼頭新增三單元碼頭工程」結算書(99年9月10日)共2份。

國工局經審核上述資料後認可納入作為工程實績，並認為該二份結算書所列工作項目中，有關工程實績之相關工項與金額、結算總金額及所占百分比，與工程實績相關結算金額為25億6,431萬2,984

元，占工程結算總金額30億3,074萬3,252元約為85%，大於50%，與投標廠商所填列「工程實績詳細表」內容一致；工程結算總金額(30億3,074萬3,252元)依規定可視為橋梁工程實績之金額，符合招標公告單次工程契約金額不低於公告預算金額之2/5(28億6,049萬元)之規定，遂決標予樺棋公司。

- (四)再查，金門大橋工程相關招標文件(招標公告、投標須知等)對於「橋梁工程」之定義及範圍並未對有任何解釋說明。則樺棋公司所提「棧橋式碼頭」工程實績得否視為「橋梁」工程實績？據國工局說明：因「工程結算驗收證明書」中列載工程係世曦公司於本工程設計階段提供該局參考之文獻案例工程之一，且符合世曦公司於100年5月25日該局所辦理之招標說明會中，就公開閱覽閱覽人電傳建議事項之口頭回復說明：「……永久性的棧橋式碼頭，其工程的屬性亦是橋梁工程，所以他的業績是可以納入工程實績來核定。……」故認可該棧橋式碼頭可做為橋梁工程實績。惟工程會採購申訴審議判斷書認為：「就一般預力混凝土橋梁而言，施工廠商就有關預力材料之選擇、配置端錨、計算預力 $[P_j、P_i]$ 、施拉順序、預力損失、達成設計預力值 $[P_f]$ 、預拱度等皆需事前詳加檢核；次就橋梁施工時之結構系統與完工時之結構系統通常亦有變化……，橋梁施工隨橋梁工法不同亦有不同之設備……；且橋梁施工通常具有高空作業、水下或築島作業等特性。另外，橋梁之結構連續長度較一般結構為長……，施工階段亦須計算受溫度、乾縮、潛變、預力短縮等影響，並應隨時調整梁或節塊之長度。而棧橋式碼頭係為岸域平台之延伸，用途為提供船舶泊靠，碼頭平台承受車輛人員及貨物，其下方之空間為封

閉，因此「跨越」非其結構之主要目的，其支柱間距甚短，相對結構尺寸規模即不大，施工難度即有不同；又碼頭設計高程主要考量為海水潮汐、浪高，故離水面不會過高，尚無高架施工作業及設備（而系爭工程需考量海面舟船通行穿越，其橋面板與海面相距最高相差約達47公尺）。……因此，招標機關認為利害關係人所提出之棧橋式碼頭之施工特性與系爭招標文件規定之橋梁工程為同性質或相當，難謂無疑。」則樺棋公司所提之「棧橋式碼頭工程」可否視為「橋梁工程」？茲比較如下：

- 1、就功能及外形而言：國工局認為：「『橋梁是用於跨越各種障礙的空中道路，或者說是跨空的支承結構。』因棧橋式碼頭係架設在離開海面之空中，提供人員上下船舶、車輛與設備靠近船隻裝卸貨物之通行功能，就橋梁定義及功能而言，棧橋式碼頭可視為橋梁工程。」惟查，「橋梁是用於跨越各種障礙的空中道路」，其主要功能在於「車輛通行及運輸」之用，在外觀型態上亦被賦予「道路」的意象；而「碼頭」僅係「提供船舶泊靠、承受車輛人員及貨物之平台」，「通行」係其附屬功能，並非主要功能，且「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭」所施作之「棧橋式碼頭」，係在港口內平行緊靠碼頭外伸之工作平台，故其並未「跨越」水域空間連接二處並提供交通運輸之通道，而僅屬港口內碼頭之一部分，提供裝卸貨物之工作平台，經現場瞭解及審視設計圖樣，就其外觀及結構而言則毫無橋梁模樣及功能，故兩者在功能及外觀型態上均迥不相同，實難視為類同。
- 2、就結構模式而言：國工局認為：「棧橋式碼頭結構

與一般鐵公路橋梁型式相似，皆有上部結構與下部結構，上部結構包含板、梁構件，梁構件可為PC梁、RC梁、RC格子梁或鋼梁等，服務載重皆作用於上部結構後再傳遞至下部結構，結構分析方式及程序與一般橋梁相同，僅為服務載重種類不同，就結構模式而言，棧橋式碼頭可視為橋梁工程。」惟查，並非所有具「上部結構與下部結構，上部結構包含板、梁構件，梁構件可為PC梁、RC梁、RC格子梁或鋼梁等，服務載重皆作用於上部結構後再傳遞至下部結構，結構分析方式及程序與一般橋梁相同」者，即可視為橋梁工程，否則，就建築工程而言，亦跨越一定空間、具上下部結構，其實績亦可被解釋於橋梁工程中使用，則橋梁工程豈不包括了大部分工程？是故，就不同名詞之結構物(如建築結構、橋梁結構、棧橋碼頭結構等)，原則上所採用之施工技術或工藝水準亦不相同，其實績若擬互相援用，宜以各結構物之施工特性相同為前提。國工局以此逕將樺棋公司所提「棧橋式碼頭」實績視為「橋梁」工程，顯不合宜。

- 3、就設計規範而言：依交通部頒布規範「公路」類別設計規範有「公路橋梁設計規範(98年)」及「公路橋梁耐震設計規範(98年)」；「港務」類別則有「港灣構造物設計基準-碼頭設計基準及說明(99年)」。金門大橋主橋跨徑200公尺，雖不適用前揭「公路橋梁」相關規範(僅適用於跨徑150公尺以下之一般性鋼筋混凝土結構、預力混凝土結構及鋼結構等新建公路橋梁)，但仍主要需參考橋梁設計規範，以及需引用“國外相關供交通運輸用途之跨海大橋設計規範”作為設計之依據，其

中風力、地震力及移動載重作用，以及長跨度梁柱設計等，仍需參考國內橋梁設計規範，而不是直接或參考以一般棧橋式碼頭之設計規範。「棧橋式碼頭」之設計規範則見於「港灣構造物設計基準-碼頭設計基準及說明」，係屬「港務」類別，顯見兩者於設計規範及屬性上根本不同，於工程專業實務設計亦分屬不同類別，前者為橋梁工程，而後者則屬港灣工程。

- 4、就施工作業而言：國工局認為：「棧橋式碼頭施工作業程序與一般鐵公路橋梁型式並無不同，皆為先行施作下部結構再施作上部結構。棧橋式碼頭常需要利用船機進行施工作業，金門大橋係跨海橋梁，施工亦需要利用船機來作業，與棧橋式碼頭施作相似，就施工作業方式而言，棧橋式碼頭可視為橋梁工程。」惟就一般預力混凝土橋梁而言，施工廠商就有關預力材料之選擇、配置端錨、計算預力、施拉順序、預力損失、達成設計預力值、預拱度等皆需事前詳加檢核；次就橋梁施工時之結構系統與完工時之結構系統通常亦有變化，橋梁施工隨橋梁工法不同亦有不同之設備；且橋梁施工通常具有高空作業、水下或築島作業等特性。另外，橋梁之結構連續長度較一般結構為長(橋梁連續長度多在100公尺以上)，且橋墩深入海底下岩盤，橋柱需高出水面很多，以供橋下船隻經過；施工階段亦須計算受溫度、乾縮、潛變、預力短縮等影響，並應隨時調整梁或節塊之長度。而棧橋式碼頭下方之空間為封閉，其支柱間距甚短，相對結構尺寸規模不大，故設計不需考慮風力及波浪力作用；又碼頭設計高程因需以碼頭高度平齊，故離水面不會過高，尚無高架施

工作業及設備。且樺棋公司所提實績之碼頭工程，於打設預鑄樁或鋼樁後，於其上架設鋼筋混凝土(非預力)之半預鑄樁帽、梁、板等再澆置混凝土，其施工過程無需考慮預力、結構系統之轉換，施工設備以吊車為主。是故，樺棋公司所提棧橋式碼頭實績之施工特性與金門跨海大橋工程實難認為相同。

(五)綜上，金門大橋招標文件並未明列棧橋式碼頭工程可做為橋梁工程實績，且二者於功能及型態、結構模式、設計規範、施工作業等各方面均不相同，難以混為一談。是故，樺棋公司提送「棧橋式碼頭」做為「橋梁」之工程實績，實與金門大橋之招標文件未合，國工局於招標說明會中僅以口頭說明即率爾認可該工程實績，這種額外以口頭說明作法，明顯逾越招標文件內容範圍，容有不妥，且有失政府採購招標之公平及公正原則，確有違失。

二、「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭(含新增三單元)新建工程」工程結算驗收證明書，確分屬二工程契約，明顯不符與投標廠商資格與特殊或巨額採購標準及金門大橋工程招標公告之所稱「單次工程契約金額」，民間做法雖與公家機關有所不同，惟仍應依公共工程及採購法相關規定執行，方是正辦。另交通部臺灣區國道新建工程局對於樺棋公司所提招標文件-1紙工程結算驗收證明書及2份結算書，依該局工程主辦機關之專業與經驗，竟不疑其有違工程常規，亦未能確實探究其緣由，招標作業顯有疏失。

(一)按前開投標廠商資格與特殊或巨額採購標準第5條第1項第1款，業明定投標廠商特定資格之實績金額係指「單次契約」金額，而非「單次工程」金額，且該條文就數契約之情況亦有累計方式之規定。金

門大橋工程招標公告中對於廠商特定資格之工程實績契約金額亦規定：「單次工程契約金額不低於公告預算金額之2/5(2,860,490,000元)」，合先敘明。

(二)經查，樺棋公司採用「單次契約結算金額」作為金門大橋工程標案之工程實績，其所提送之「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭(含新增三單元)新建工程」工程結算驗收證明書(結算總價30億3,074萬3,252元)，經國工局審核認為符合招標公告單次工程契約金額不低於公告預算金額之2/5(28億6,049萬元)之規定，而決標予樺棋公司。嗣榮工公司於101年3月14日以樺棋公司之承攬工程實績似不符合招標公告所示資格提出異議，國工局則於同年月26日函復不接受異議；榮工公司不服國工局異議處理結果，於同年4月10日再向工程會採購申訴審議委員會提起申訴，國工局遂於同年月12日赴高明公司確認樺棋公司之工程實績文件後，於同年月23日與樺棋公司簽訂工程契約。詢據國工局說明略以：該局人員攜樺棋公司提送之工程實績文件，向高明公司及樺棋公司說明當日目的，經高明公司確認該等工程實績文件係由該公司所開具後，即於文件上再加蓋關防，完成樺棋公司投標文件之確認；此程序亦證明2份結算書，彼此間確具關聯性(工程結算驗收證明書所載工程名稱為該二份結算書名稱之結合)。又工程結算驗收證明書上所載的結算總價，亦為該二份結算書各自總計金額之加總，且樺棋公司於「投標廠商證件審查表」亦自行勾填工程實績為「採用單次契約結算金額3,030,743,252」；顯現，不論在審標或確認工程實績文件時，1紙工程結算驗收證明書與2份結算書間之聯結關係確呈現合理性，足堪認定屬「單次工程契約」。且樺棋公司

在當日亦說明，「高雄港洲際貨櫃中心第一期營運碼頭新增三單元碼頭工程」為「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭新建工程」之變更追加工程，係與高明公司單獨議價取得，符合「單次工程契約」之性質；在旁聆聽之高明公司承辦人，亦未為任何反對之意思表示。該局於確認樺棋公司工程實績文件過程中，不論是樺棋公司或高明公司，皆未揭露「樺棋公司曾分別於99年9月請求高明公司出具兩工程案(高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭新建工程、高雄港洲際貨櫃中心第一期營運碼頭新增三單元碼頭工程)各自之工程結算驗收證明書，以及隔(100)年6月樺棋公司以內部財務管控所需為由，請求高明公司將該兩工程合併出具乙張工程結算驗收證明書」之資訊。該局迄工程會101年9月11日第3次預審會議，預審委員在會中提示高明公司同年8月13日函復指出「樺棋公司所提工程曾有開立2張結算驗收證明書，後依樺棋公司內部帳務管理需求與考量，要求再開立1張結算驗收證明書」，方始得知。

- (三)次查，高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭開發計畫原規劃範圍計有23個單元(分別為108區段之9個單元、109區段之9個單元及110區段之5個單元)，然由於108區段中有3個單元(1~3單元)之用地取得遲延，故高明公司乃先就其他20個單元，以「高雄港第六貨櫃中心第一期(嗣修正為「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫」)營運碼頭新建工程」之工程名稱公開招標，由樺棋公司得標，並於96年12月25日完成簽約，所餘之3個單元，於用地問題解決後，經設計廠商於97年7月21日檢送「第一期營運碼頭新建工程(追加設計)」成果，並建議與原第一期

營運碼頭新建工程施工廠商辦理議價，以簡化施工介面及減少機具動員時間；嗣經高明公司總公司陽明海運股份有限公司(下稱陽明海運)於同年8月7日審議結果，把『追加』改為『新增』，並將對外文件都改為『新增三單元』；高明公司遂以「高雄港洲際貨櫃中心第一期營運碼頭新增三單元碼頭工程」之工程名稱，單獨與樺棋公司辦理議價，並於97年11月14日完成簽約。「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭新建工程」及「高雄港洲際貨櫃中心第一期營運碼頭新增三單元碼頭工程」分別於97年4月3日及12月30日開工、99年6月9日及5月20日竣工，迄99年9月10日同時完成驗收(驗收合格)，高明公司並分別開具「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭新建工程」及「高雄港洲際貨櫃中心第一期營運碼頭新增三單元碼頭工程」之工程結算驗收證明書，結算總價分別為25億2,435萬9,218元及5億638萬4,034元。迄100年6月27日，高明公司應樺棋公司要求，出具兩工程案合併後，並於工程名稱加註含新增三單元之工程結算驗收證明書，交予樺棋公司作為內部財務參考文件使用。

(四)再查，「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭新建工程」及「高雄港洲際貨櫃中心第一期營運碼頭新增三單元碼頭工程」均屬高明公司高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭開發計畫，其工程性質相同、施作地點相鄰，且「高雄港洲際貨櫃中心第一期營運碼頭新增三單元碼頭工程」為「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭新建工程」之追加設計，惟經詢問發包單位(高明公司及陽明公司)實地瞭解，均稱該二工程確屬分別發包之二份契約，且「高雄洲際貨櫃中心第一

期計畫第一期營運碼頭新建工程」契約文件中，並未將因土地未能適時取得之3個單元工程納入後續擴充之約定，復依該公司慣例，如果是追加工程，應不會再另外簽訂新約。又，上開二工程契約之實際竣工日期、開始驗收日期均不相同，且有各自不同之結算書，依工程實務，若屬同一契約，一般不會分別申報竣工及辦理驗收、結算。

(五)綜上，「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭新建工程」及「高雄港洲際貨櫃中心第一期營運碼頭新增三單元碼頭工程」雖均屬高明公司「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭開發計畫」，二者工程性質相同、具延續性，並同時完成驗收，惟查，「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭(含新增三單元)新建工程」工程結算驗收證明書，係合併「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭新建工程」及「高雄港洲際貨櫃中心第一期營運碼頭新增三單元碼頭工程」二工程結算驗收證明書而重新開立，原係分屬二工程契約，並無疑義，明顯不符投標廠商資格與特殊或巨額採購標準及金門大橋工程招標公告之所稱「單次工程契約金額」；又，民間做法雖與公家機關有所不同，惟本案係國家重大公共工程，仍應依公共工程及採購法相關規定執行，方是正辦。另國工局雖赴高明公司查證，卻僅止於驗證文件的真實性，對於樺棋公司所提之招標文件-1紙工程結算驗收證明書及2份結算書，依該局工程主辦機關之專業與經驗，竟不疑其有違工程常規，反辯稱該結算書僅係檢驗工作項目中有關工程實績之相關工項與金額、結算總金額及所占百分比，及2份結算書與1紙工程結算驗收證明書彼此間確具關聯性等語，未能確

實探究其緣由，招標作業顯有疏失。

三、金門跨海大橋工程係國家重大建設及金門人民期望所繫，本案前經歷3次因故流標，後經變更設計及增加預算方式重新招標2次才決標，復因得標廠商實績不合而遭行政院公共工程委員會及交通部臺灣區國道新建工程局撤銷決標並終止工程契約；本案撤標後又流標2次，工程須再重新招標，預算勢必再次攀升，工期將嚴重延宕，且面臨履約爭議處理，甚至損及政府權益及公信力，核有違失。

(一)按採購法第50條規定：「投標廠商有下列情形之一，經機關於開標前發現者，其所投之標應不予開標；於開標後發現者，應不決標予該廠商：一、未依招標文件之規定投標。二、投標文件內容不符合招標文件之規定。三、借用或冒用他人名義或證件，或以偽造、變造之文件投標。四、偽造或變造投標文件。五、不同投標廠商間之投標文件內容有重大異常關聯者。六、第一百零三條第一項不得參加投標或作為決標對象之情形。七、其他影響採購公正之違反法令行為。」「決標或簽約後發現得標廠商於決標前有前項情形者，應撤銷決標、終止契約或解除契約，並得追償損失。但撤銷決標、終止契約或解除契約反不符公共利益，並經上級機關核准者，不在此限。」「第一項不予開標或不予決標，致採購程序無法繼續進行者，機關得宣布廢標。」

(二)經查，金門大橋工程係82年12月開始推動興建計畫，91年10月交由國工局代辦綜合規劃事宜，嗣經行政院於99年3月19日核定並請交通部加速推動。原預計於101年5月開工，工期52個月。原設計公告預算金額為67.19億元，前於100年6月24日、8月8日及8月25日辦理3次公開招標，均因無廠商投標而流標。

經國工局檢討重新估算預算金額及修正設計縮減規模，經變更設計後，調整公告預算金額為71.52億元，於同年12月27日辦理設計修正後第1次公告招標、101年3月1日開標，因僅有2家廠商投標而流標；同年3月2日再辦理第2次公告招標，始由樺棋公司以最低價(65.6億元)並低於底價得標，並於101年4月23日簽訂工程契約。故本案自100年6月公開招標迄101年4月簽訂契約，歷時約10個月。復因榮工公司提出異議認為樺棋公司所提工程實績及契約金額不符招標公告規定，惟國工局未能審慎妥處，致榮工公司再向工程會採購申訴審議委員會提起申訴，並經101年11月16日訴1010137號採購申訴審議判斷書決議：「原異議處理結果撤銷」；國工局遂以同年12月11日函撤銷樺棋公司之決標資格及自同年12月14日起終止契約。故本案自101年4月簽訂契約迄同年12月終止契約，又耗時約8個月。

- (三)次查，國工局於101年11月28日接獲之工程會採購審議判斷書，認定得標廠商投標文件出具之工程實績證明與招標規定不符。詢據國工局稱：當時本案工程約完成4%左右，本案因係金門縣政府委託代辦，究應引用採購法第50條第2項前段撤銷決標、終止契約，或引用同條項後段之公共利益，需洽該府取得共識方得為之，故於同年12月7日與該府研商，決議略以：(1)經與會代表充分討論取得共識認為「考量得標廠商已為審議判斷認定不符投標資格，並參酌環宇法律事務所法律意見建議，依採購法第50條第2項規定撤銷決標、終止契約，並追償損失。」(2)請工務組依前述原則循行政程序簽奉核可後，將本項會議紀錄陳報金門縣政府備查，並依採購法及契約相關規定辦理後續通知廠商撤銷決標並終止契約

等事宜。國工局遂以同年12月11日國工局工字第1010014860及1010014861號函通知樺棋公司，撤銷該公司之決標資格，且自101年12月14日起終止契約並接管工地。樺棋公司不服審議判斷，於101年12月14日向臺北高等行政法院提起行政訴訟，請求撤銷審議判斷，並向相關法院分別提出禁止國工局接管工地之假處分申請、禁止國工局向元大銀行提領履約保證金的假處分申請等。目前除臺北地方法院就有關接管工地假處分案已駁回樺棋公司申請，金門地方法院就接管工地假處分案認屬公法，將其移送臺北高等行政法院，餘仍繫屬於法院。另據國工局說明，該局自101年12月10日迄102年1月11日業多次與樺棋公司協商，該局局長、副局長、處長、組長及工務所主任等人皆分別與樺棋公司人員見面晤談或公文正式函邀會議通知，但因雙方各有立場與主張，協商尚無顯著進展。

(四)另據國工局說明，該局刻正接續辦理追繳履約保證金事宜及重新招標作業，以儘速恢復金門大橋工程之施工。(據政府電子採購網：國工局於102年1月28日辦理「金門大橋建設計畫第CJ02-C標金門大橋接續工程」招標公告、同年3月13日因無廠商投標或未達法定開標家數而流標；同年3月14日第2次公告招標、同年3月25日再因最低價廠商報價經減價後仍高於底價而廢標)

(五)綜上，金門跨海大橋工程係國家重大建設及金門人民期望所繫，本案前經歷3次因故流標，後經變更設計及增加預算方式重新招標2次才決標，復因得標廠商實績不合而遭工程會及國工局進行撤銷決標並終止工程契約；本案撤標後又流標2次，工程須再重新招標，預算勢必再次攀升，工期將嚴重延宕。本案

因設計及招標作業等疏失，至撤標終止契約迄今(102年3月)已延宕約21個月，招標作業又回到原點，完工通車遙遙無期，而且面臨履約爭議處理，甚至損及政府權益及公信力，核有違失。

綜上所述，交通部臺灣區國道新建工程局於「金門大橋建設計畫第CJ02標金門大橋工程」之招標說明會上僅以口頭說明即率爾認可以「高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫第一期營運碼頭(含新增三單元)新建工程」之「棧橋式碼頭」做為「金門跨海大橋」之工程實績，顯不符招標文件規定；該局復未能本於工程主辦機關之專業與經驗，確實審核相關文件，致生招標作業重大疏失；另金門跨海大橋工程前經3次流標，後經變更設計重新招標2次才決標，復因得標廠商實績不合而遭行政院公共工程委員會及交通部臺灣區國道新建工程局撤銷決標並終止工程契約，將導致工期嚴重延宕，且面臨履約爭議處理，甚至損及政府權益及公信力。核有違失。爰依監察法第24條提案糾正，移送行政院轉飭所屬確實檢討改進見復。

提案委員：陳永祥

余騰芳

中華民國 102 年 3 月 26 日