

調 查 報 告

壹、案由：據訴，交通部臺灣鐵路管理局辦理「碎石道碴（西線鐵路運輸）4萬立方米」採購案，涉有圖利特定廠商及限制特定人士從事圍、綁標之嫌，且該局承辦人員疑接受不當招待喝花酒等情，均有深入瞭解之必要乙案。

貳、調查意見：

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○砂石有限公司（下稱溫○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碴支線現地履勘，並於同年月30日約詢臺鐵局副局長及相關人員到院說明，茲將調查意見臚述於后：

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，更斲喪政府施政形象，顯有違失

（一）查臺鐵局於97年2月規劃碎石道碴採購案（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碴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%
99.8	105.02	103.71	↓9.77%	840	819	預算皆為 840 元
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%，惟臺鐵路仍以最高單價 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，臺鐵路無視物價指數下降，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○有限公司申報加祿站、99 年○雲砂石開發行申報田中站、恭○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○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，殊有不當

(一)查二水專用側線之土地所有權為臺鐵局，由○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 年後即未再辦理石碴運送，惟仍持續承租中；林內石碴支線之土地所有權亦屬臺鐵局，溫○公司向該局申租雲林縣林內鄉頂庄段○○○、○○○-○及○○○-○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碴，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碴業務，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○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○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○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。

